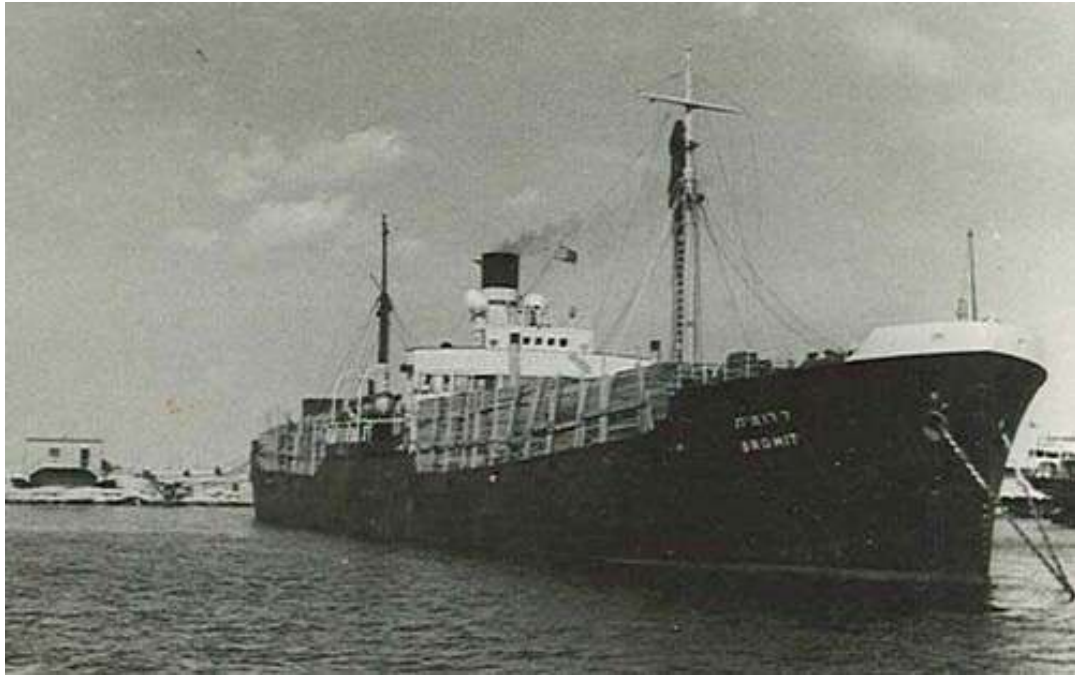


דרומית' - Ex-Kefalos

מאת יהודה בן-צור

באפריל 2008 פנו אלי באמצעות אתר הפלי"ם וההעפלה פרופ' Renato Barahona, שחקר את סיפור האוניה ואביו, פרופ' Carlos Blanco, רפובליקני ספרדי ממוצא בסקי שגלה למכסיקו והצטרף לצוות האוניה בנמל טמפיקו ביולי 1948, שניהם תושבי ארה"ב. העשרנו איש את רעהו במידע אודות אוניה זו והתוצאה היא עבודת המחקר שלפניכם. ברצוני גם להודות בעבור חומר שנמסר לנו ל-

JACOB RADER MARCUS CENTER OF THE AMERICAN JEWISH ARCHIVES ,
CINCINNATI CAMPUS, HEBREW UNION COLLEGE, JEWISH INSTITUTE OF RELIGION



התמונה באדיבות חברנו, רב החובל נמרוד אשל

הפלגת רכש

הגעה למעגן תל אביב: 8 בספטמבר 1948.
צוות המלווים, שאויש ע"י מערכת הרכש בארה"ב: נתנאל רטנר, קצין מכונה ראשון; בוב קלר, חובל שני; אברהם אלעזרוב (שמו המקורי Alvin Ellis); ג'ק רוטמן, אלחוטן ראשי ואריה קסלמן (סטודנט א"י), עוזר אלחוטן.

המטען: פרוט מוצג בגוף הכתבה - דו"ח שנמסר לב-ג לאחר השלמת הפריקה ב-13.9.48.
המטען כלל גם מטען כיסוי, תרתי-משמע, למעלה מ-1,000 טון סוכר.

אונית המשא Kefalos הינה השביעית (והאחרונה) שנרכשה ונרשמה בבעלות ישירה – אמנם מוסוויית, (Manuel Enterprises (Panama City) של מערכת הרכש. כלי שייט נוספים, ככל שנדרשו, נכרכו לאחר מכן להפלגה אחת או לתקופה מוגדרת). שש הראשונות נרכשו ע"י המערכת האירופית ואילו Kefalos נרכשה ע"י מערכת הרכש בארה"ב להובלת רכש מיבשת אמריקה. התכנית, שזכתה לכינוי 'דרומי' והאוניה לכינוי 'הדרומית', התבססה על רכש ממכסיקו בתוספת פריטים שהוברחו מארה"ב למכסיקו. לאחר רכישתה באפריל 1948, פנו פעילי הרכש, אלי שליט ורפאל רקנאטי, ל-Captain Adolph Oko, יורד-ים יהודי-אמריקני מנוסה וביקשו לקבל על עצמו את המשימה להוביל את מטען הרכש למעגן תל אביב (העיר עצמה פונתה מנוכחות בריטית בפברואר 1948 ואילו בנמל חיפה המשיכו הבריטים להחזיק במובלעת גם לאחר הכרזת העצמאות, עד 30 ביוני).

רב החובל, שהיה מודע לכך שמדובר בהפרה של האמברגו הבינ"ל שהוטל על העברת נשק לצדדים הלוחמים, נענה וגייס כמה אנשי צוות שהיו מוכרים לו ממשימות

קודמות, רובם דרום-אמריקאים, בעיקר גולים ספרדים פליטי הרפובליקה. מערכת הרכש צירפה לצוות ארבעה יהודים אמריקנים - נתנאל רטנר מכונאי ראשון, בוב קלר 'חובל שני', ג'ק רוטמן אלחוטן, אברהם אלעזרוב (שהוגדר כנוסע super cargo) ואת אריה קסלמן סטודנט א"י עוזר-אלחוטן - שהוגדרו כצוות 'המלווים'. בשונה ממעמד המלווים באוניות ההעפלה ואוניות הרכש באירופה, הם היו כפופים לרב החובל.

"טקס" מסירת האוניה לידי רב החובל נערך בנמל פורטלנד ומשם היא הושטה למבדוק בניו-יורק. בעת ההפלגה פרצה בחדר המכונות שריפה רצינית - שנגרמה עפ"י עדות רב החובל¹ *Due to the ship's filthy condition* – שאנשי הצוות הצליחו להתגבר עליה בכוחות עצמם. מהעדות עולה כי האוניה הייתה זקוקה לחווט כללי מחודש, שלא בוצע וגם דרישת רב החובל להחלפת מנופי האוניה הישנים, נדחתה, בנימוק "שאינו לנו זמן"; וזאת, על אף שתהליך הפריקה בנמל היעד במעגן ת"א - מהאוניה לדוברות - היה מבוסס על מנופי האוניות.

ב-12 ביוני 1948, סמוך ליציאת האוניה מניו-יורק לנמל טמפיקו במכסיקו, מסר טדי קולק, הממונה על משלחת הרכש הישראלית בארה"ב, לרב החובל מסמך 'הוראות לרב החובל'. כאמור, הבעיה העיקרית שמתכנני המסע היו צריכים להתמודד אתה הייתה האמברגו הבינ"ל שהוטל על ידי האו"ם שאכיפתו הוטלה על מפקחים שהיו פרושים בנמלי ת"א וחיפה. על רב החובל הוטל להסוות ככול הניתן, לרבות בפני הצוות, את מטרת ההפלגה ויעדיה. לצורך זה צויידה האוניה במסמך בו נקבע נמל בואנוס איירס בארגנטינה כנמל היעד הבא. ב-14 ביוני 1948 יצאה האוניה מניו-יורק. במהלך ההפלגה נמסר לצוות על כניסה לטמפיקו, לצרכי תיקונים והצטיידות בלבד להמשך המסע, כביכול לארגנטינה. בשלב זה נאלץ רב החובל לשתף את חבר קציניו הבכירים במטרת ההפלגה.

מסיבות ברורות היתה 'הדרומית' אמורה להפליג עם מטען הרכש הישר למעגן ת"א (מעל ל-7,000 מיל ימי), מבלי להיכנס להצטיידות נוספת בדרך. רב החובל נדרש להצטייד בטמפיקו במלוא קיבולת המחסנים, לרבות תוספת דלק בחביות: "על מנת לאפשר הגעה לנמל היעד הסופי [ת"א] +2,000 מיל", דהיינו לאפשר הגעה לאירופה מיד לאחר הפריקה בת"א. רב החובל נדרש גם לשנות לאחר היציאה מטמפיקו את שם האוניה ונמסרו לו שלושה שמות לבחירתו: *Adelanta, Esperanza*, וכברירת מחדל, *Pinzon*. הוטל עליו לדווח על השינוי, כי: "שינוי השם יאושר ע"י הקונסול הפנמי בניו-יורק". בנוסף לכך נמסרו לרב החובל ולאלחוטן הוראות קשר האלחוט המיוחדות עם רשתות 'תמר' ו'גדעון', ששירתו את מערכת הרכש ולדברי רב החובל היה עליו להקים קשר עם תחנה ב...פראג כיומיים לפני הגעתם לחופי הארץ.

"לקינוח" גילה לו אלי שליט: "שאינו לנו ביטוח על האוניה ואל לך לשוחח על כך אפילו עם אשתך" וזאת, על אף שאשתו גלדיס הצטרפה למסע ונטלה חלק פעיל בניהולה המנהלית ככלכלית (*purser*), בתשלום של \$1 לחודש. להמתקת "הקינוח" הוסיף שליט: "But don't you worry if anything happens... the families are protected".

טמפיקו

בכל אותה עת נמשך מו"מ מיגע עם המכסיקנים בעניין הרכש. ב-11.6.48, שלושה ימים לפני היציאה מניו-יורק, נשלח ארצה דו"ח פסימי למדי ע"י אליהו סחרוב, פעיל רכש: "...כפי שספרתי לך בקצרה בשיחתנו הטלפונית, עובר משבר על תכנית זו... במסיבות אלה לא נשארה לאנשינו ברירה אלא לשמור את העסק "באטמוספירה חמה"... כדי שלא ירדו לטמיון \$100,000 שהשקיעו בו כדמי קדימה... אנשינו החלו בכל ההכנות... לביצוע התכנית, שנועדה ל-15 ביוני... היום או מחר נוכל לדעת כיצד נפל דבר... האוניה נקנתה על ידנו במחיר של \$190,000. לדעת מומחים המחיר הוא זול מאוד והאוניה היא במצב טוב [בשני נושאים אלו היתה דעתו של רב החובל שונה לחלוטין. לדבריו המוכר רכש אותה שנתיים קודם לכן ב-\$102,000!]. רב החובל הוא מבני עמנו וחבר העובדים... מורכב [ברובו] מרפובליקאים ספרדים [ביניהם גם ממוצא בסקי]. עשינו את כל ההכנות להפלגתה לפי לוח הזמנים הדרוש, אולם המפנה שבא מצד 'דרומי' [הכוונה לשליט מכסיקו] סיכל את

¹ מכתב רב החובל מה-1.11.1949 וטיטות הדו"ח מצורפת אליו וכן עדותו מה-28 בדצמ' 1960.

afterwards the whole thing "exploded" and all of Tampico, including, of course, the crew, found out that what we were going to load was arsenal". לדברי קרלוס, רב החובל הגיב כראוי, כינס את הצוות וסיפר להם את כל האמת. הוא הבטיח לכל מי שירצה לרדת הסעה חזרה למקום ממנו הוא נקרא לעלות לאוניה ומאידך, הוא הבטיח לנשאים השוואת שכר לזו המשולמת למלחים אמריקנים וכן בונוס מיוחד – הכפלת השכר עם הכניסה לים התיכון. היחיד שירד מהאוניה, כנראה מגעגועים לבנו שזה עתה נולד, היה המכונאי הראשי.

למקצת מהבעיות שערכו את 'הדרומית' בטמפיקו התייחס גם ליאונרד סלייטר, בספרו 'הנאמנים'⁵, המתאר את עלילות הרכש בארה"ב: "אל שווימר [לימים יו"ר התעשייה האווירית] נסע למכסיקו כדי להשליש \$ 260.000 במזומנים בידי ידידו בממשלה המקומית תמורת הרכישה של הנשק המכסיקני, שנחתה זמן כה רב. למרות גילויים בעיתונות... ומחאות מטעם קהילת הערבים... ביצעו המכסיקנים את העסקה עד תומה וריכזו את הנשק בנמל טמפיקו... האנג גרינשפן עמד שם הכן לפקח על טעינת הנשק באוניה 'קפלוס', שהייתה רשומה בפנמה... מטען הנשק היה קטן משציפה גרינשפן: 36 תותחי הוביצר צרפתיים בקוטר 75 מ"מ, 17.000 פגזים, 2,000 פצצות אוויר, 500 מקלעים ותת-מקלעים... נשאר מקום למטען נוסף וברגע האחרון הוטענו בה חביות דלק-מטוסים, שנשלחו בדחיפות מקליפורניה ע"י אלי שליט. 1,400 טונה סוכר הוטענו מעל לנשק [בדו"ח הפריקה בת"א מדובר ב-1,000 טון]... לבסוף מקץ עיכובים אין-ספור הפליגה 'הדרומית' לדרכה" (ב-3 באוגוסט 1948).

מעדות מאוחרת של יהודה ארזי - בתחילת שנות ה-50 - עולה כי הוא היה מעורב ב"רכישת" מקלעי בראונינג כבדים מעודפי חיל האוויר האמריקני באיי הוואי במרץ 1948: "שלחתי... את גרינשפן, עו"ד צעיר יהודי לבדוק את אפשרות הוצאת הדברים משם. הוא הצליח לסחוב את מכונות הירייה, לארוז... ולשלוח לסן פרנסיסקו. כאן הוא שכר ספינה [יאכטה בשם 'אידליה'] שתביא אותן לטמפיקו במכסיקו. בדרך הצוות התמרד וסירב להמשיך. באיומי אקדח הוא הכריח את רב החובל והמלחים להמשיך... עד טמפיקו. במשפט שהיה אח"כ קיבל גרינשפן קנס של \$ 10,000, שאנו שילמנו... ואיבד את זכויות האזרח. המשפט נתן לו פרסום רב, הוא נכנס לעסקי קזינו ועשה עושר רב, קנה עיתון והפך לאחד הלוחמים... במק-קרת...⁶ סלייטר המתאר את האנג גרינשפן כ"גבר נוקשה, לשעבר קצין חיל החימוש האמריקני ומ"פ בכוחו של גנרל פטון במלה"ע השנייה", מפרט את דרכם של המקלעים מהוואי לחוף המערבי של ארה"ב ומשם למכסיקו ועד למשפטו של האנג גרינשפן ב-1950, אך הוא אינו מזכיר את מעורבותו של ארזי במשימה זו⁷. לאחר השלמת המשימה נתבקש גרינשפן ע"י טדי קולק, שמונה בינתיים כמרכז הרכש בארה"ב, לחזור למכסיקו ולסייע בהשלמת תהליך רכישת הנשק בד' אמריקה עד להעברתו ל'קפלוס'. גרינשפן הצליח בעזרת מסמך מזויף לשכנע את נשיא מכסיקו שהנשק מיועד לסין הלאומנית ובכך נסללה הדרך להפלטת 'קפלוס' עם תותחי-השדה.

החיכוך הבלתי-נמנע על סיפון האוניה בין שני האישים הדעתנים, האנג גרינשפן ורב החובל Oko, גרם לניצוצות, שרב החובל לא שכח עד למותו הפתאומי ב-25 בספט' 1963, כעולה מדברים שכתב בסוף 1960:

"I couldn't have been in worse hands unless I was in the hands of

Israel's liaison down below which consisted of Hank Greenshpun".

בניגוד לדעתו של רב החובל "שמו של האנג גרינשפן נזכר בעתונות הישראלית כמה פעמים. ב-1950 סופר על משפטו בקליפורניה שחרף את גזר דינו לשלילת זכויות האזרח... [אך] בשנת 1961 הוזכר שמו בקשר עם חנינה שהעניק לו נשיא ארה"ב, ג'ון קנדי. כאות

⁵ ל. סלייטר, 'הנאמנים', עמ' 271-2.

⁶ עדות ארזי, 922/25/424, א"צ.

⁷ 'הנאמנים', הוצאת 'מערכות' 1971, עמ' 174-180, 283.

הערכה על פועלו הוא הוזמן בתום מלחמת העצמאות לפגישה עם ב-ג⁸ - הערכה לה הוא היה ראוי ביותר.

לתקופת השהות הממושכת בנמל טמפיקו – 40 יום - התייחס גם Al⁹, Alvin Ellis, שהצטרף לחבורת המלווים של האוניה בנמל זה. במכתב מה-29 במרץ 1950 לגב' דניאלס, ככול הנראה אחותו של האלחוטן ג'ק רוטמן ז"ל, שהעתקו הגיע לאחר למעלה מ-20 שנה לשושנה ידן-קסלמן, אחותו של המלווה אריה קסלמן ז"ל: "כפי שאת יודעת, ג'ק ואנוכי, היינו יותר מסתם חברים. בעתות לחץ (כמו במקרה שלנו – המלחמה ופעילותנו במכסיקו), נוצרה בינינו אחוות-אחים... כשפגשתי את ג'ק, הוא היה האלחוטן של ה-Kefalos ואני הייתי עסוק בענייני 'ההגנה' במכסיקו, בעת שנסינו להטעין כמה אלפי טון של תותחים ותחמושת. היינו רק חמישה נערים יהודים אמריקנים. השלטונות המכסיקניים חסמו אותנו בכל דרך אפשרית ורק לאחר ששה שבועות איומים של מאבק [מ-24.6 עד 3 באוג' 1948] יצאנו לדרך עם כול מטען הרכש. עליכם להיות גאים לדעת, שבעיקר אודות לג'ק התאפשרה ההפלגה ואינני אומר זאת רק בשל קרבתכם המשפחתית. מעורבותו העיקרית היתה, כ'משכין שלום'. במשך כל הזמן, רב החובל היה מאיים לעשות כל מיני "טריקים" משוגעים ורק בהשפעתו של ג'ק, הוא נמנע מלעשות שטויות, שהיו עלולות לסכן לא רק את חייו אלא את חיי האחרים ובעיקר למנוע את הצלחת הגעת האוניה והמטען. ג'ק היה חבר 'ההגנה' היחידי, שהקפטן האזין לדבריו..."



עם הגעתו ארצה התגייס ג'ק רוטמן לחיל האוויר. ב-31.12.48 הוא נהרג בתאונת מטוס. רב החובל מצא לנכון לציין שג'ק היה פיזיקאי, פרופסור באוניברסיטת קולומביה וכי תרומתו למדינת ישראל ראויה להכרה.

ג'ק הוכר כחלל הפלמ"ח והוא מונצח באתרי 'יזכור', הפלמ"ח והפלי"ם.

מטמפיקו הישר לתל אביב

יומיים לפני יציאת 'הדרומית' מנמל טמפיקו - דווח לב-ג כי:

"ביציאת האוניה ממכסיקו יש קשיים מתמידים. בכל אופן, 32 הטנקים לא יבואו באוניה זו..."



אישור היציאה מהנמל נתקבל סמוך ליציאה. לימים טען רב החובל שעבור האישור (Clearance) של 36,000 \$ ולמיטב ידיעתו ניתן היה לגמור את העניין בפחות מ-10,000. "היעד הסופי" הרשום באישור הינו: "שנחאי, סין".



במהלך ההפלגה החליטו המלווים להציב כמה מהמקלעים, שגריןשפן הברח מהוואי, במקומות נסתרים לאורך הסיפון: "To be prepared for any eventualities"

⁸ כתבה נרחבת של אייזיק רמבה, 'מעריב', 9.6.67.

⁹ Al⁹ הינו אברהם אלעזרוב, שהתגייס לאחר הגעתו ל'שיטת 13' ובשובו לארה"ב, הוא חזר לשמו המקורי.

Alvin Ellis המשיך לתנות את צרות מלווי האוניה בעת ההפלגה: "...כשעזבנו את מכסיקו, חשבנו שצרותינו הסתיימו. מהר מאוד נוכחנו שהן רק החלו. בימים הראשונים צבענו את האוניה בצבע שונה ושם האוניה שונה ל S.S. Pinzon ע"מ להקשות זיהויה ע"י הבריטים והאו"ם. אנחנו חמשת הנערים הצבנו בהסתר על הספון כמה מקונות ירייה, על כל צרה שלא תבוא. ג'ק [רוטמן, האלחוטן בן 37] והבן של קסלמן [אריה בן 23] שלטו למעשה על האוניה, בזכות היותם מקבלי ושולחי המברקים המוצפנים מהתחנות שלנו לאורך הנהגה. אנחנו החמישייה קיימנו מדי לילה פגישה לקביעת סדר היום למחרת. כפי שאת רואה הקפטן נחשב ל"אויב" שלנו. לאחר 36 ימי הפלגה אומללים, הגענו למעגן תל-אביב, ללא טיפת דלק וללא מים מזה 3 ימים. התותחים, פצצות והתחמושת, פורקו בחשאי בלילות". אריה קסלמן ז"ל התגייס לחיל המודיעין והוא נהרג ב-21 בנובמבר 1948 <



הוכר כחלל הפלמ"ח והוא מונצח באתרי 'זכור', הפלמ"ח והפלי"ם.

ב-19.8, בחצותה את האוקינוס האטלנטי, קיבל ב-ג דו"ח נוסף:

"בדרך ארצה (ממכסיקו) 23 ת. שדה 75 מ"מ; 2 תותחי הרים 75 מ"מ...¹⁰.

ההפלגה הבלתי-חוקית בהגדרה – הפרת האמברגו הבינ"ל שהוטל על העברת נשק לצדדים הלוחמים בארץ-ישראל – תוכננה כאמור להפליג הישר מטמפיקו לת"א. למטען הסוכר היו שתי מטרות: א. להסוות את מטרת ההפלגה (במסמכי המטען "הרשמיים" נרשם רק הסוכר). ב. לכיסוי הנשק (למקרה חמור של צורך להיכנס לנמל כלשהו בדרך או חיפוש ע"י משקיפי האו"ם בת"א). מיכל המים בחרטום האוניה הוסב למיכל דלק נוסף והמים אוחסנו בחביות ובמהלך ההפלגה נצברו באמצעות יריעת ברזנט כ-10 טון מי-גשמים; וכן שונה שם האוניה ל-Pinzon, ב"אישור" הקונסול הפנמי בני-יורק. שינוי השם, שחייב גם את צביעתו על סירות וגלגלי ההצלה, הינו "פטנט" שמערכת הרכש השתמשה בו גם בעבר ע"מ להטעות את משקיפי האו"ם.



>הקצין-הראשון מעבר לדופן משנה את השם. ונגר האוניה שינה את פני גשר האוניה:<

"A wooden bridge instead of a canvas dodger. The vessel instead of looking tall and narrow took on a stouter line".



חרף העובדה שלפני יציאת 'הדרומית' מניו יורק קיבלו רב החובל והאלחוטן את 'המפתח' (הסכם הקשר עם תחנות 'ההגנה'-ה'מוסד') מידיו של 'בורשי-ברושי'¹¹, סגן מפקד יח' הרכש של 'ההגנה', לא הוקם קשר בין תחנות 'המוסד' באירופה ובארץ לבין האוניה מאז היכנסה לים התיכון ב-29 באוגוסט ועד להגעתה במפתיע לת"א ב-8 בספטמבר 1948. לדברי רב החובל: "היינו אמורים להתקשר יומיים לפני הגעתנו לחופי הארץ עם תחנה סודית ('שו-שו') לא חוקית בפראג ולקבל הוראות להמשך המסע. לא קבלנו הוראות". ניתן להניח ש"הקצר" נגרם משום שהתדרוך בניו-יורק לא נעשה ע"י 'גדעוני'.

העדר הקשר עם האוניה לאחר כניסתה לים התיכון בעיצומה של ההפוגה השניה, גרם למהומה-רבתי שהדיה הגיעו עד לב-ג. בשל הפרסומת במהלך שהותה בטמפיקו נתקף שאול אביגור¹² בחשש, שהאוניה תיתפש ע"י משקיפי האו"ם בעיצומה של ההפוגה שהחלה ב-21 ביולי 1948. למניעת אפשרות זו הוא החליט להפנותה לעבר יוגוסלביה ולפצל את המטען לשלוש אוניות קטנות יותר. ביצוע "אופרציה" מסובכת כזו מחייב קשר תקין, אך כאמור, (מסיבה שלא נחקרה גם לאחר מעשה) האוניה הפליגה ב'דממת אלחוט'. מידע

¹⁰ ד. ב-ג, 'יומן המלחמה', עמ' 627 ו-656.

¹¹ "המפתח שהביא אתו בורשי" מוזכר גם ע"י שאול אביגור במברק בהול מה-1.9.48 מס' ק"מ, א"צ.

¹² ביולי 1948 סיים שאול מאירוב את עבודתו כמרכז הרכש באירופה וחזר ארצה עקב נפילת בנו גור בקרב סג'רה ב-12.7.48. לאחר תקופת האבל הוא שינה את שמו לאביגור ותפקד כעוזרו של ב-ג במשה"ב.

ראשוני, ממנו ניתן היה להבין ששאל מודאג, עולה משיחה טלפונית ב-25.8 בה הודיעו 'זקי' ו'פינו' (זקימוביץ משה, ממונה על שלוחת 'המוסד' באיטליה ופנחס גינזברג, חשב/גזבר מטה הרכש בז'נבה) לשאלו כי: "אין עוד כל קשר עם 'הדרומית'. מחפשים אותה בכל האמצעים (הכוונה לאמצעי קשר)".

בחלוף חמישה ימים, ב-30.8, הבריק שאול לפנחס קוזלובסקי-ספיר, שהחליף אותו כמרכז הרכש באירופה: "הודיעו שלום 'הדרומית' והקשר שלכם אתה" והנה למחרת היום, ב-1.9, הוא הרגיע את המערכת במברק "מוזר" המופנה "לידיעת המעוניינים": " 'הבירה' [רומא] הודיעה שהקשר בין 'הדרומית' ו'ארנון' ['המוסד' בארץ] בסדר. זוהי ידיעה שקבלנו מ'גדעון' [רשת הקשר עם האוניות] ומצאתי לנחוץ להודיעכם כדי שלא תדאגו, אך אין זו הודעה מוסמכת לגמרי"¹³; ואכן, התברר שהיתה זו הודעת-שווא. באותו יום קיבל שאול שיחת טלפון מ'זקי' ברומא: "אין [עדיין] כל ידיעה מ'הדרומית'. מחפשים [אלחוטי] 24 ש' ביממה...". ואם לא די בכך, באותו יום, 1 בספטמבר, "התעופפו" מספר מברקים בהולים בין ראשי מערכות 'המוסד' והרכש, המצביעים על "פאניקה ג'נרלי" שהשתררה במערכת: 'פינו' וספיר לשאלו ואשכול: "אין לנו כל קשר עם 'הדרומית'. תחפשו אותה לפי המפתח [הסכם הקשר] שהביא אתו 'בורשי'...". לאחר מברק בהול זה טלפן צבי [כנראה דינשטיין מז'נבה] לשאלו: " 'הגדעוני' מעפרי' [צ'כיה, פראג] הודיע ש'ליאונרד' [איטליה] קבל הודעה ש'ארנון' ['המוסד' בארץ] התקשר עם 'הדרומית'. הוא מניח שהידיעה הבהולה יצאה לפני שהם התקשרו". זה מה שנקרא "טלפון שבור".

לאשכול-שאלו: "מחפשים בלא הפסק את 'הדרומית', ללא תוצאות. בדעתנו לחפשה בנמלים בצפון-אפריקה ובמקומות אחרים... יש צורך בפרטים... הודיעו את החלטתכם אם הגיע הזמן לחפשה באופן רשמי. אנו מניחים כי אתם מחפשים אותה בסביבותיכם בים ובאוויר".

מאשכול לספיר: "חרדים מאד לגורל 'הדרומית'. אם תצליחו להתקשר אתה יש לכוונה בהחלט ל'יורם' [יוגוסלביה]. יש לשלוח ל'יורם' מיד שני כלים [אוניות] שיוכלו לקבל מיד ממנה לפחות חלק מהמטען. על התותחים שיועמסו שם להיות שלמים ומוכנים לפעולה"¹⁴ עם החלקים הרזרביים ו'האבנים' [פגזים]¹⁵. הודיעו יום יום על מצב הקשר אתה אם לא יהיה קשר נוציא מטוסים לחפשה בים וכשנגלה נשלח כלים [כלי שייט] לפוגשה. זכרו שהתותחים דרושים בהחלט לפעולה מהירה בחודש זה..."¹⁶. באותו יום, 1.9.48, החליט שאול "לחלוק" את חששותיו עם ב-ג: "שאלו דואג לאוניה המכסיקנית. חושש מבואה אל הארץ – שמא תיתפס ע"י האו"ם [המשקיפים שהוצבו בנמלי הארץ]. מיעץ להעבירה ליוגוסלביה ולהעביר הסחורה לשתי אוניות שלנו. הסכמנו לשלוח לעת עתה שתי אוניות למטרה זו – אבל עוד נחליט לכוון האוניה המקסיקנית לשם"¹⁷. החלטת ב-ג ציננה במקצת את האווירה הלוהטת. מיד לאחר מכן הבריק אשכול לספיר: "העברת הציוד מ'דרומי' [ממכסיקו] ו'הס' [תותחי נ.מ. שוויצריים] לספינות אחרות [ביוגוסלביה] תעסיק הרבה ספינות שלנו. יש לתת בכורה למשלוחים של ציוד 'הכבדים' [הכוונה לתותחים]. מוטב אפילו לדחות משלוח 'קמח' [חמר נפץ], 'צינורות' [רובים] וכד', בכדי להקדים בוא התותחים"¹⁸. באותו יום עדכן ספיר גם את שייקה דן, ביוגוסלביה: "... 'הדרומית' עדיין לא נמצאה". השאלה אם השלטונות היוגוסלביים – שבאותה עת היו טרודים "מעל לראש" בקרע עם ברה"מ – היו מסכימים "לארח" את "צי הרכש" הישראלי שהיה אמור להתרכז באחד מנמליהם, נשארה פתוחה.

בסופו של יום גדוש תקשורת חד-צדדית זה, ניתן היה להניח ש"הכלה", ה-Kefalos – ששינתה את שמה ל-Pinzon לפני המפגש עם "החתן" שהמתין לה בת"א – לא ידעה כלל על הכוונה "להפשיט" אותה כשבוע לפני הגעתה "לחופה" במעגן תל-אביב. עפ"י עדות רב החובל חצתה האוניה שלושה ימים קודם לכן, ב-29.8, את מיצר גיברלטר בדממת אלחוט והמשיכה מזרחה בנתיב מדרום לכרתים. בינתיים נמשכו המאמצים להקים אתה קשר ישיר.

¹³ 'מחברות שאול' 2-633/56/1-2 וכן מברקים מס' 411, 427, א"צ.

¹⁴ הכוונה כנראה להכנות למתקפה לאחר ההפוגה השנייה, מבצעי 'יואב', 'אל ההר' ו'חירם'.

¹⁵ כשבוע לאחר הגעת המשלוח: "בחנו 2 תותחים מהמכסיקנים והם התפוצצו" – 'יומן המלחמה', עמ' 695.

¹⁶ מברקים מס' ק"מ, ק"נ ו-13, א"צ.

¹⁷ 'יומן המלחמה', עמ' 670.

¹⁸ מברק מס' 10 מה-1.9.48, א"צ.

ב-3.9 הבריקו אשכול ושאלו לספיר ופינו: "לפי הידיעות שבידי מפקחי או"ם הפליגה הדרומית מטמפיקו לגנואה ומשם תמשיך ל'ארנון' [ארצה]. בדקו".

להלן יומן ההפלגה שהוכן ע"י רב החובל, לפיו הפליגה האוניה היישר לתל אביב:

TAMPICO TO TEL AVIV									
AUG									
3	Tampico, Mexico	dept.	12:30p.m.	draft	fwd 13'8"	aft 18'10"	16'3"		
4	22 17n 94 24w	187	7.95	90	2218				
5	22 47n 90 53w	198	8.25	81t	2416				
6	22 41n 87 31w	190	7.91	92	2606				
7	22 20n 84 20w	180	7.5	77	2786				
8	24 16n 80 40w	211	9.1	74	2997				
9	28 32n 79 42w	271	11.29	var	3268				
10	31 21.5 77 54w	202	8.41	var	3470				
11	33 34.5 75	200	8.58	48	3670				
12	35 37 72 10	187	7.79	47	3857				advanced clocks 1 hour
13	36 36 69 03	163	7.08	69	4020				
14	37 49 65 29	185	7.7	67	4205				
15	39 21 61 39	202	8.41	63	4407				
16	40 15 57 56	179	7.45	72	4586				advanced clocks 1 hour
17	41 16 54	189	7.87	72	4775				
18	41 12 49 51	187	8.13	91	4962				
19	48 28 45 20	201	8.37	86	5163				
20	41 23 40 57	198	8.25	92	5361				advanced clocks 1 hour
21	41 20 36 41	192	8.34	91	5553				
22	40 58 33 04	166	6.91	98	5719				
23	41 00 28 43	197	8.2	90	5916				dead reconingn no sun
24	40 25 13	172	7.16	111	6088				advanced clocks 1 hr
25	39 12 21 23w	185	8	105	6273				
26	38 08 17 35	189	7.87	109	6462				
27	36 35 13 52	200	8.33	118	6662				
28	36 11 9 35	209	8.7	97	6871				clocks advanced to GCT
29	36 5 12	216	9.4	var	7087				/Gibraltar 10:50p 8.5 mi
30	36 34 35w	226	9.41	81	7313				
31	37 23n 3 05E	183	7.62	75	7496				
SEPT									
1	37 30 6 47e	176	7.33	88	7672				
2	37 16 11 02E	206	8.95	var	7878				12:40 cape bon 10 mi
*									conning lites thru Sicily s
3	35 12N 14 34E	213	8.87	var	8091				to go 1026m (5da)
4	34 47 18 41E	205	8.54	97	8296				to go 821m
5	34 28 22 31	192	8.34	95	8488				clocks advanced 1hr
6	34 22 26 36	203	8.5	92	8691				to go 436mi
7	34 03 31 09	226	9.41	95	8917				to go 210 mi
8	Tel Aviv	210	9.4		9127				from Tampico 7096mi 35d

ב-4.9 שיגרו 'פינו' וספיר לשאלו ומברק בהול: "ממשיכים לחפש את הדרומית ללא תוצאות. הפרטים שמסר לנו 'מתי' [כינוי של אליהו סחרוב, פעיל רכש שהיה בין המעורבים ברכש במכסיקו] הם: 'הגדעוני', יהודי אמריקאי. עוזרו: סטודנט א"י. לפי דעת מומחי-ים הקובעים את המהירות הממוצעת... כששה קשרים לשעה, היא נמצאת בסביבת מיצר גיברלטר"¹⁹. המומחים טעו בגדול. מהירותה הממוצעת היתה 9 קשרים. עפ"י המוסכם, ב-6.9, לאחר שחלפה כבר את כרתים, היא החלה לנסות להקים קשר, ללא הצלחה. יומיים לאחר מכן, ב-8 בספט' 1948, היא הגיעה למעגן תל אביב, כשהיא נושאת את השם... Pinzon²⁰.

במעגן תל אביב

למחרת היום, ב-9.9, רשם ב-ג ביומנו: "הגיעה האוניה המכסיקנית, נבדקה ע"י מפקחי או"ם והותרה. הלילה יתחילו בפריקה". באותו לילה, דווח 'זקי' לספיר: "ש ידיעה אצל 'הגדעונים' שהדרומית הגיעה ארצה. ידיעה זו באה מהתחנה בארץ". סוף טוב – הכול טוב. ואכן, ב-10.9, בעיצומה של הפריקה הבריקו שאול-אשכול למטה הרכש בז'נבה: "מבלי שנדע מראש ומבלי שהצלחנו להקים קשר, הגיעה הדרומית לת"א. מפרקים אותה ומקווים לסיים בסדר... הודיעו לטדי [קולק בארה"ב, ראש משלחת 'ההגנה']"²¹. בסופו של עניין, 'דממת האלחוט' הבלתי-מתוכננת חסכה ממערכת הרכש סיבוכים מנהלתיים, כלכליים ויתכן גם מדיניים ובעיקר – נמנע איחור בהגעת רכש חיוני, תותחים ויתכן גם דלק למטוסים. דו"ח רב החובל ממחיש את בעייתיות ההפלגה שהתנהלה ללא קשר עם "בעלי המטען", מערכת הרכש: "We arrived off Tel-Aviv on the 8th of Sep. 1948. In spite of instructions to the master" enclosed dated June 12 1948. I am still without

¹⁹ מברקים, מס' 23 מה-3.9.48 ובהול מה-4.9.48, א"צ.

²⁰ שם זה נכלל ברשימת אוניות רכש, שהוכנה ע"י אהרן עירוני, סוכן אוניות, ב-30.12.1952, את"ה.

²¹ יומן המלחמה, עמ' 677. מברק בהול מס' 94 מה-10.9.48.

knowledge as to why Israel failed to contact us or what had happened that would not enable us to reach them on the wavelengths they had given to my radio operator. This could have been serious – fortunately it wasn't". ועל זה כבר נאמר, "יותר מזל משכל". את הדו"ח סיים רב החובל בצינון שהאוניה הגיעה לת"א בשארית הדלק והמים לדוודים וקבע כי: "This is no safety margin".

במברק נוסף ב-10.9 הודיעו שאול ואשכול לז'נבה כי: "הדרומית' מתפנית כעבור יום-יומיים. קיבולה מעל 5,000 טון. היש לכם צורך בה ב'בנימין' [איטליה]? הנוכל להעמיס שם 'הקמח' [חומר-נפץ] ועוד סחורת 'כיסוי' הדרושה לארץ?"

ב-12.9 הבריקו שאול ואשכול למטה הרכש בז'נבה: "בעניין קפלוס. האוניה עגנה כאן בשם פינזון. ביום האחרון לפריקתה קיבלו אנשי או"מ הודעה עליה, למרות זאת נפרקה בשלום. המצב היה עדין. הודיעו זאת לטדי. השם פינזון לא ייזכר לעתיד".

שני משקיפים, צרפתי ובלגי, הגיעו לביקורת ב...סיום הפריקה. רב החובל ואשתו הזמינו אותם לארוחת צהריים ולדבריו: The Oko's were never more charming socially. אין ספק ש"פטנט" שינוי שם האוניה היה המשמעותי ביותר בכל הקשור להרחקת המשקיפים ממטען הנשק. כאמור, הם ציפו לקפלוס, שעפ"י אישור היציאה מטמפיקו היתה אמורה לעבור בנמל גנואה ומשם לישראל (ולא לסין, כמצוין באישור), בעוד פינזון פרקה את המטען מתחת לאפם.

למחרת, ב-13.9, רשם ב-ג ביומנו את פרטי המטען: "...הגיעו 32 תותחי שדה 75 מ"מ [ב-19.8 הוא רשם ביומנו, שיגיעו 23 ת. שדה 75 מ"מ. האם מדובר בטעות דפוס?]? עם 16,000 פגזים, 2 תותחי הרים אמריקאים 75 מ"מ, 4,000 פגזים ו-170 פצצות-אוויר, 50 קילו כ"א, 500 [מקלעי מטוסים "0.3] בראונינג-6 ו-10 מיליון כדורים, 4 מערכות ראדאר ימי, 60 [מקלעים כבדים] 'ויקרס' עם כדורים... 24 [מקלעים] כבדים אמריקאים, 15,000 כובעי פלדה ו-1,000 טון סוכר [מטען הכיסוי]... (נכנסה לנמל בשם 'פינזון')".

ב-ג לא התייחס לדלק 100 אוקטן למטוסים. היתכן שהסיבה לכך היא שדלק מוגדר לציוד מתכלה? במאי 2008 שוחחתי עם אלי שליט. לדבריו הוא שיגר ארצה חביות-דלק בשתי אוניות, אך הוא אינו זוכר אם אחת מהן היתה 'הדרומית'. בדו"ח של חיל האוויר נטען כי לקראת מבצע 'עשר המכות' ביצעו מטוסי C-46 טיסות רבות לנגב הנצור. מאגר דלק המטוסים התדלדל והלך: "ונשקפה סכנה שלא תיוותר טיפה למבצע עצמו. אולם 'קפלוס' נמצאה בדרכה ממכסיקו ובה מטען נוסף ולפיכך הוחלט להמשיך בגשר האווירי לנגב ולקוות לטוב... בהגיע 'קפלוס' ארצה [ב-8.9], נפרקו במהירות הפצצות ודלק המטוסים... והועברו בחיפזון... לחיל האוויר...²² דלק זה איפשר לחיל האוויר "להעביר כ-2,000 טון מזון, ציוד ודלק" לנגב הנצור במבצע 'אבן הנגב', כהכנה למבצע 'יואב'²³.

במהלך הפריקה נדונו במערכת הרכש בארץ תכניות שונות לגבי המשך תעסוקת 'הדרומית'. ב-10.9.48 הבריקו שאול ואשכול לספיר: "הדרומית' מתפנית כעבור יום-יומיים. קיבולה מעל ל-5,000 טון. היש לכם צורך בה ב'בנימין' [מכינוי איטליה]? הנוכל להעמיס שם 'הקמח' [חומר נפץ] ועוד סחורת כיסוי [תרת' משמע, ככיסוי ולכיסוי] הדרושה לארץ?". בשלב זה היה מטה הרכש בז'נבה טרוד במציאת כלי תובלה מתאים להובלת 30 טנקי שרמן שנרכשו ע"י ארזי באיטליה, ללא תותחים וציוד היקפי אחר²⁴. בארץ לא התלהבו מהרעיון לקלוט אותם במצב זה, אך ארזי המשיך ללחוץ על... ספיר ואכן בהמשך היום קיבל ספיר את הסכמת אשכול-שאול: "בלי ציוד אין לשרמנים ערך... חששנו לחוסר אוניות [ארץ] מאחר ש'הדרומית' אצלנו לא נתנגד להובלת [השרמנים] מיד. זה מחייב אתכם להשיג ציוד מתאים ומהר". ספיר, שחש שההסכמה מותנית בהשגה מיידית של הציוד ההיקפי, הבריק למחרת היום לאשכול: "לאחר שאין [עוד] צורך באוניות להעברת הסחורה מ'הדרומית' [ביוגוסלביה], אנו חוזרים על הצעתנו שתסכימו שנטעין את השרמנים שקנה 'אלון' [ארזי] מבלי לחכות לציוד ותחמושת. משלוחם לא יקטין אף במאומה את המאמצים להשגת תחמושת וציוד.

²² 'הנאמנים', עמ' 80-279.

²³ אבי כהן, 'גשר אווירי לעצמאות'. הוצאת מערכות 1997, עמ' 243, ו-260-246.

²⁴ מכתבו של ספיר מה-6.9.48, חט' 15 מיכל 168 תיק 7, אי"ט.

לעומת זה טוען 'אלון' שאין להשאירם במחנה ב'ליאונרד' [מכינויי איטליה]. קחו גם בחשבון כי הם זקוקים לתיקון וזה יכול להיעשות רק ב'ארנון' [בארץ]. הורו מיד".
 5 ימים נמשכה פריקת 'הדרומית' ולקראת סיומה הינחו שאול ואשכול את ספיר ו'זקי': " 'קפלוס'-הדרומית... מהירותה 8 קשרים. הקפיטן אוקו והמלווה אריה ממבוש²⁵. יש עליה מכשיר 'גדעון' [אלחוט]. יוצאת [ב-] 13/9 מ'ארנון' לנאפולי. סדרו לה ניירות. תקבל סחורות אזרחיות ורק כשרות [מטען מסחרי]. עגנה כאן בשם 'פינזון'. ביום האחרון קבלו אנשי האו"ם הודעה עליה. למרות זאת נפרקה בשלום... השם 'פינזון' לא ייזכר לעתיד²⁶. ב-12 בספטמבר הפליגה האוניה לחיפה ובצאתה למחרת היום היא תודלקה ע"י מיכלית יונית קטנה בלב-ים והמשיכה בדרכה לעבר איטליה לאחר שחזרה לשאת את שמה הקודם Kefalos.

הפריקה עברה אמנם בשלום, אך התותחים לא עמדו במבחן. ב-16.9, דווח שאול לב-ג: "בחנו 2 תותחים מהמכסיקניים – ושניהם התפוצצו. בודקים עכשיו אם הפגז או התותח "אשם". הובאו ממכסיקו 32 ת. כאלה" ואם זה לא הספיק, הרי ששבועיים לאחר מכן, ב-2.10, דווח 'אוסקר', פעיל רכש בפאריס, לספיר, כי: "לא מייצרים יותר פגזים ל-75 מ"מ ממשלוח 'דרומי' [התותחים כונו בצה"ל בשם 'קוקורצה' ואלו שהגיעו מצרפת נקראו 'נפוליונצ'יקים]".

תמה הפלגת הרכש. השם Pinzon הושלך לפח ההיסטוריה ו'הדרומית' חזרה לשמה המקורי, Kefalos. כמה מגיבורי הפרשה הועמדו למשפט בארה"ב. כאמור לעיל, האנק גרינשפן נשפט על חלקו בפרשת הברחת הנשק מהוואי והעברתו ל'דרומית', אך ה-FBI לא הסתפק ב"דגים השמנים" - שגם אל שווימר היה ביניהם²⁷ - והוא הגיע גם ל"דגי הרקק", שהצטרפו לאחר מכן לצוות 'הדרומית'. נתנאל רטנר ואלווין אליס, שהשתתפו בהברחה הנ"ל, הועמדו לדין על חלקם "ביצוא נשק [מארה"ב] ללא אישור מזכירות המדינה". שניהם נחוו לבסוף ע"י הנשיא הרי טרומן. יצוין שרוב החובל לא זכה "לכבוד" להימנות על הנאשמים, קרוב לוודאי משום ש'מזכירות המדינה' לא היתה מעוניינת להביך את הממשל הידידותי של מכסיקו ולסבך אותו בהאשמה בגין הפרת האמברגו הבינ"ל.

נאפולי

ב-20.9, לפני כניסתה לנמל נאפולי, חזר שאול והורה לספיר בז'נבה ולזקימוביץ באיטליה מספר פעמים: "בעניין קפלוס, מדגישים שהמטען מוכרח להיות הפעם כשר". באותו יום השיב 'זקי' לשאול: "עניין 'הקפלוס' בסדר. דואג למטען כשר". ספיר לא היה מרוצה מהמשימה הנוספת שהוטלה עליו לעסוק בספנות מסחרית. ב-22.9.48, הוא הבריק לאשכול ושאול: "כל הניירות ל'דרומית' סודרו באופן מוחלט. אשר למטען, אם כי הפעם אנו מחפשים [מטען כשר], דעתי היא שוב שאין מעסקינו לעסוק ב-Shipping [מסחרי] יש למוסרו לפול [Pool, באמצעות סוכן אוניות]. הורו דעתכם".

בשלב זה מערכת הרכש זנחה את הרעיון להוביל ב'דרומית' את 30 הטנקים של ארזי והחלה במו"מ להחכרתה ל'מוסד לעליה' להובלת עולים. ב-30.9.48 שוחחו 'קדמון' [ברפל, מבכירי 'המוסד לעליה'] וספיר: 'המוסד' רוצה לחכור 'הדרומית' ל-3 חודשים בתנאי שישלמו מחיר מלא...". דו"ח על השיחה הוברק ע"י 'פינו' וספיר לשאול ואשכול עוד באותו יום: "הסכמנו בפרינציפ להחכיר ל'מוסד' את 'הדרומית'...". שאול ואשכול השיבו בו ביום: "נדון אחרי ש'הדרומית' תיבדק יסודית ע"י מומחה ימי". כעבור שלושה ימים נפגשו ספיר וברפל בפאריס וסיכמו בעקרון את החכרת האוניה ל'מוסד' תמורת כ- \$ 16,500 לחודש, אך מאידך, ברפל "תובע כסף המגיע [ל'מוסד'] עבור אוניות שלקחנו". הכוונה כנראה לכמה ספינות מעפילים לשעבר, שמערכת הרכש השתמשה בהן לצרכיה.

למורת רוחו של רב החובל, הוחל בתחילת אוקטובר 1948 בהתקנות להסבת האוניה להובלת עולים, בס"ג של כ-4,000 איש במספנה בנאפולי. ב-8.10 הבריק ספיר לאשכול

²⁵ המלווים ירדו במהלך הפריקה ולקראת הפלגתה הבאה הוצבו בה מלווים, רובם ממאגר המלווים של הפלי"ם: פליק מאיר, דוד שטרן, וילי רוטטוקר ו'הגדעונית' חיה'לה קוזלובסקי.

²⁶ מברקים מס' 330 ו-143 מה – 12.9.48 משאול-אשכול לספיר, א"צ.

²⁷ ראה, ל. סלייטר. 'הנאמנים', עמ' 3-282.

ושאלו: "מצב 'הדרומית' הוא כדלהלן: 'המוסד' חכר אותה מה-1 לאוקטובר. טרם השתוויו על דמי החכירה. 'המוסד' מתקשה עם סדור אזור כללי ויתכן ויבטל את החכירה. הוצאות החזקת הכלי כאלף 'סטפנים' [\$] ליום. לפי 'זקי' אין תקווה בנמלי הים התיכון למטען [מסחרי כשר] מתאים. במקרה ש'המוסד' יבטל החכירה הכרחי למסור הכלי [להחכרה]... או למוכרה". בשלב זה נראה ש'הדרומית' רבצה כנטל על צוואר המערכות, אך יומיים לאחר מכן, ב-10.10, הציע 'זקי' לספיר: "220,000 'סטפנים' בעד 'הדרומית' ". מערכת הרכש עשתה "עסק" לא רע, כי חצי שנה קודם לכן האוניה נרכשה בארה"ב ב-190,000 \$!!!

ב-12.10 נתבקשה 'הדרומית' לחלץ את אונית הרכש 'שיעו' שנקלעה למצוקה בקרבת נאפולי. רב החובל נעתר לבקשה... בתנאי שהצוות יזכה לתשלום עבור השעות הנוספות. רב החובל זכה למכתב תודה ע"י 'המוסד לעליה' באיטליה.

בעיצומם של המגעים בין 'המוסד' למערכת הרכש בארץ הוחלט לחזור לרעיון ניצול 'הדרומית' להובלת הטנקים של ארזי. ב-13.10.48 שיגרה המערכת מברק בהול לז'נבה: "לאחר שיקול נוסף ובדיקת המצב בנמל מסכימים להצעת 'זקי' להעמיס כל 'הזחלים' ב'דרומית'. יש להטעיןם לחוטם המחסנים שמתוכם יוכלו מנופי 'הדרומית' לסלקם. [מטען] הכיסוי כמובן הכרחי...". למחרת ב-14.10 הוסיף אשכול לספיר: "טייבר [רמי, פעיל רכש] מודיענו שביריקה [צפון יוגוסלביה] יש 3,000 קוב עצים... ו'הזחלים' הם בקרבת בולוניה, לפיכך תקבל 'הדרומית' את 'הזחלים', בצפון מזרח 'ליאונרד' [מכינוי איטליה] ואת העצים הנ"ל ככיסוי...". בתגובה, נאלץ ספיר להזכיר ש'הדרומית' נמסרה כבר ב-1.10.48 ל'מוסד': "הודענו כי דמי החכירה ייקבעו בהסכמה הדדית אתכם או אתנו". עד מהרה התברר שהצעת 'זקי' לא תואמה עם הממונה עליו, ברפל.

ב-15.10.48, הבהיר ספיר ל'זקי': "רוצים להטעין על 'הדרומית' את 'הנחשים' [הטנקים]. הודעתי כי 'הדרומית' מיועדת להעברת עולים ואין לקבלה" להובלת רכש. מיד לאחר מכן סיכם ספיר עם ברפל: "הודעתי לו על הבלבול בקשר ל'דרומית'. מאשר כי מה-1 [באוקטובר 1948] היא של 'המוסד'... הודיע כי מ"מ יש לנהל ישר אתו; [ואילו] 'זקי' הודיע [ישירות] ל'ארנון' ומכאן הסיבוך... לאחר שיתברר הסכום המגיע מאתנו ל'מוסד', יחזיר במזומנים כל סכום פחות מ-100,000 'סטפנים' [\$]". בהמשך היום הודיע ארזי לספיר שהוא מעוניין: "לשלוח 12 'נחשים' [ולא 30] ב'דרומית'. הבעתי חששותי ואתייעץ עם 'בן קדם' [שרת] ו'קדמון' [ברפל]". בשלב זה החליט ספיר לפנות לאשכול-שאלו: "...הודיעוני האם כדאית לכם שליחת עודף 'הנחשים' ב'דרומית' יחד עם עולים, אחרת נצטרך להשאיר את יתרת 'הנחשים' עד שיזדמן כלי אחר מתאים. אנשי 'המוסד' ישאלו בעניין זה גם בדעת 'בן-קדם'. מחכים לתשובתכם המיידית".

ב-20.10.48 נאלץ ספיר לפנות שנית לאשכול ואביגור: "מצטער כי ב-7.10 הוצע לכם ע"י 'זקי' ו'אלון' להוביל את 'הנחשים' ב'דרומית'. [היא] נמסרה בראשון לחודש ל'מוסד' ואין לבטל את ההסכם. 'המוסד' השקיע כספים ניכרים להתאמת הכלי להובלת עולים. הודיענו תשובתכם בדבר הטענת חלק מ'הנחשים' במחסני 'הדרומית'. תשובתם היתה: "א. מסכימים להטענת מספר 'נחשים' במחסני 'הדרומית'. ב. תנאי בל יעבור הוא ש'הנחשים' יוטענו במחסן שממנו יוכלו מנופי 'הדרומית' עצמה להעלותם על הריצף"²⁸.

ראוי לציין שהמגעים בעניין הטענת חלק מהטנקים ב'דרומית' נמשכו גם לאחר סיום עבודות התאמתה להובלת עולים במספנה בנאפולי. ב-8.11 יצאה 'הדרומית' מנאפולי ליוגוסלביה לקליטת כ-4,000 עולים, בעיקר מבולגריה וב-28.11 היא יצאה מנמל חיפה ליוגוסלביה לקליטת המשלוח השני. בדרכה, היא נצטוותה ע"י ברפל לסור לנמל בארי, כנראה ע"מ לסכם את ההכנות הדרושות לטעינת חלק מהטנקים בנוסף לעולים. ב-3.12.48 הגיב רב החובל לפניית 'המוסד' באיטליה בעניין הכניסה לנמל בארי: "ממשיכים ל'יורם' [יוגוסלביה]. לא חסר מאומה שכדאי להתעכב. משתדלים למהר... יש לנו רק כ-3,500 מקומות. בגלל מגרעות אזור נבקש לא להוסיף אנשים על מספר זה...".

ב-6.12, יום לפני כניסתה המתוכננת לנמל היוגוסלבי, נשלחו מ'הדרומית' 3 מברקים בשעה 14.00 (סדר שליחתם לא ברור): (1). מ'הדרומית' לרומא: "אנו כ-40 מיל מספליט". (2). ל'מוסד' מהמלווים: "רב החובל חושש שבחזירתו לבארי צפונה מזימה נגדו. אינו רוצה

²⁸ מברק מס' 303 מה-20.10.48 בתשובה למברק ל"ח, א-צ.

להודיע על כמות הדלק, אלא מסתפק בהודעה שזה יספיק. יש לנו דלק מספיק עד [חזרה] ל'ארנון' [ארצה] ולא לחזרה [לאירופה]. מזון יש לחמישה ימים עבור 4,000 איש... יש לזכור, שאם תכווננו לבארי יתקל הדבר בהתנגדותו הנמרצת של רב החובל והצוות". (3). ל'קדמון' [ברפל] מקפטן אוקו: "שנית – אין לנו צורך בכלום. לא נזדקק לשום דבר באם נעמוד ב'יורם' שלושה-ארבעה ימים. הלילה נהיה בספליט".

ל'שועיק'-יהושע ברלב, ימאי הפלי"ם, המלווה האחראי בהפלגה זו, זכורה התקרית עם רב החובל היטב. לדבריו, ברפל לא הבהיר על מה ולמה עליהם להיכנס לנמל בארי ועד היום אין לו מושג מה היה הרקע להוראה זו. כנציג הבעלים – 'המוסד לעליה' - הוא העביר לרב החובל את הוראות ודרישות 'המוסד'. רב החובל – האמון על המסורת הימית לפיה The Captain is second to God - סירב לשתף פעולה והמערכת נאלצה להתכופף. כאמור, גם בהפלגת הרכש ממכסיקו היו יחסי רב החובל עם המלווים האמריקנים מתוחים ביותר. לאחר שלוש הפלגות - אחת רכש ושתיים עם 7,737 עולים - מאפריל עד דצמבר

1948, השלים Captain A. Oko

"Eight rather hectic months of service in Israel's merchant fleet".

ב-5 בינואר 1949 נתבקש רב החובל להעביר את הפיקוד לרב חובל ישראלי וחזר מאוכזב לארה"ב. לא ידוע לי אם סיום תפקידו בשלב זה קשור לאירוע הנ"ל.

אדולף אוקו ז"ל - 25 ספט' 1963.

SHOHAM LTD

Haifa, 5th January 1949

Captain Oko
Master "Kefalos".

Dear Captain Oko,

We herewith request you to hand over the ship "Kefalos" (Pinzon) to Captain Joseph Golandski, who was appointed by our firm as Captain of the above ship.

On this occasion we wish to thank you for the services which you were so kind to extend to us while serving the ship and we most appreciate your efficiency and the very hard work you have undergone in order to fulfil the job in the best possible way.

Yours faithfully,
SHOHAM LTD.

Joseph Golandski



רב החובל אדולף אוקו ואשתו הכלכלנית גלדיס

אין בידי מידע המאשר הובלת טנקים ב'דרומית', אך לאחר השלמת הפלגתה השניה עם עולים, נדרשה מערכת הרכש לחלץ בדחיפות מטען של 'יורקים', מטוסי Spitfire, שנרכשו בצ'כוסלובקיה והגיעו בהשטה בדנובה ליוגוסלביה. ב-16 בינואר 1949 שיגר ספיר

מברק בהול לשאול: "מתברר כי אין תקווה להשיג כלי מתאים להובלת 'היורקים' מ'יורם'. הברירה היחידה היא אפוא שימוש ב'דרומית' שלפי שייקה שמכיר אותה, מתאימה בהחלט לאחסנת הארגזים. בררו עם אנשי 'המוסד' אפשרות קבלתה לשלושה שבועות לנסיעה אחת. אנו נשתמש רק במחסנים ויש אפוא אפשרות לשים עליה גם עולים, אם תסכימו". כעבור שלושה ימים הוא שיגר מברק מידי נוסף: "שייקה מציע בתוקף להשתמש ב'דרומית' להובלת 'היורקים'. לגבי הארגזים הגדולים מציע שאם לא נצליח להכניסם למחסנים יטענו אותם על הספונים. הודיע דעתכם מיד".

ב-21.1 סיכמו ספיר ואליעזר שושני, מנהל משלחת משה"ב באיטליה: "אין לעשות כל פעולה ולעצור את כל ההכנות בשבילה". למחרת היום דווח ספיר לשאול: "הודענו לכם כי 'הזקן' [אונית רכש] לא מתאים להובלת 'היורקים'. ביקשנום לחזור על מידות הפתחים של 'הדרומית' כי לא יתכן לשלחה ל'יורם' מבלי לדעת אם היא מתאימה. שאלו שוב את... המומחים אם אפשר להטעין ארגז על ארגז". למחרת הגיב שאול: "מתפלא על חיסול [הכוונה לפסילה] 'הדרומית' בגלל פתחיה הצרים. לפי חשבוננו אפשר להכניס הארגזים על הקרקעית בתנאי שיוכנסו באלכסון. אפשרות הטענת ארגז על ארגז תלויה רק בחוזק הארגזים ועל זה לא נוכל לשפוט מכאן". ב-25.1 הודיע ספיר לשאול כי: "החלטנו לא להשתמש למשלוח זה ב'דרומית', באשר בה צריך היה להכניס את הארגזים באלכסון ולפי יודעי דבר היינו גורמים לקלקול 'היורקים'..."

בסופו של עניין חולצו 'היורקים' בפברואר-מרץ 1949 ע"י שתי אוניות רכש אחרות, 'שיעו' ו'ארסיה'²⁹ ו-30 השרמנים של ארזי הובלו אף הם במהלך נובמבר 1948 ארצה: "ב-3 אוניות... 10 טנקים ב'בוריאה', 9 ב'ארסיה' ו-11 ב'רקס', "³⁰ ב-12 במרץ 1949 הועלה הנושא פעם נוספת בשיחתם של 'אבני'-ישראל דיקנשטיין, הממונה על הרכש באיטליה וספיר: "שרמנים – 'אבני' רוצה את 'הדרומית'. אפשר להכניס 30 'שרמנים'".

ראוי לציין, שהניסיון לשלב מטען רכש עם עולים ב'דרומית' היה חריג ולא ידוע לי על מקרה נוסף באוניה אחרת.³¹ כבר בתחילת פעילות אוניות הרכש באפריל 1948 הורה ב-ג לשאול "אל תערבב ציוד בהעפלה..."³². ההוראה ניתנה אמנם בתקופת המנדט הבריטי, אך ההיגיון שמאחוריה היה תקף גם לאחר הכרזת העצמאות וזאת בשל העובדה ששתי המערכות, רכש ועלייה, פעלו בניגוד להחלטות או"מ - עקיפת האמברגו הבינ"ל על הכנסת נשק לאזור ואיסור עליית גברים בגיל הגיוס. כל תקלה בדרך, שהייתה מחייבת את האוניה להיכנס לנמל זר, הייתה עלולה לחשוף ולסכן את הפעילות של שתי המערכות ב"מכה אחת". תיאור שתי ההפלגות עם עולים ייכתב בנפרד. בסופו של עניין, בתחילת 1949 סיימה Kefalos את שירותה במסגרת 'המוסד לעליה' וחזרה לתעסוקתה המקורית כאונית משא "כשרה", שהובילה מטענים מסחריים במסגרת חב' 'שוהם'. אחת הנסיעות היתה לתוניס:³³

"'הדרומית' תקבל בתוניס ברזל לאנגליה. תחזור עם סחורה מעורבת ממערב אירופה..."
בסוף ינואר 1950 הועברה Kefalos לדגל ישראל - כשהיא נושאת את השם, איך לא, 'הדרומית' - בבעלות של חב' 'אניות וספינות'. ראוי לציין שבמכתב של חב' 'שוהם' מה-5 בינואר 1949 מוזכרים שני השמות בכפיפה אחת וזאת, 3 חודשים לאחר ההחלטה "שהשם פינזון לא ייזכר לעתיד".

במאי 1953 היא הועברה לחברת 'צים' ובשנת 1955 היא נמכרה לחברת 'סחר וספנות' ושמה הוחלף ל'דבורה'. באוגוסט 1959 היא חזרה לחב' 'צים' בשותפות עם 'שירותי-ים'. ב-1962 היא נמחקה מרישומי צי הסוחר הישראלי ולבסוף, במרץ 1963 היא נמכרה לגריטה.³⁴

²⁹ פ. זזה, 'המשימה רכש', עמ' 199.

³⁰ עדות ארזי, א"צ.

³¹ למעט 'אלטלנה', אבל היא כידוע לא הובאה ע"י 'המוסד לעליה' או מערכת הרכש.

³² 'יומן המלחמה', עמ' 341.

³³ מברק מס' 26 מה-18/4 [1949] מיוסף ברפל לאיטליה. תיק מזכרים, עיזבון זקימוביץ.

³⁴ המידע על עברה המסחרי הגיע לידי מרב חובל הלל ירקוני.