

'נורה' - אונית הרכש¹ שמטען הנשק שנשאה הביא לנקודת המפנה במלחמת העצמאות

חלק ב' – הנשק מועבר ישירות ללוחמים

מאת: יהודה בן-צור

ניתן לומר בביטחון, שהגעתה, תוך פריצת הסגר הבריטי, של ספינת הנשק 'נורה' ב- 1.4.48 לנמל ת"א, עם המשלוח הימי הראשון של הנשק הצ'כי, הביאה לנקודת המפנה בקרבות מרץ/אפריל 1948 של מלחמת העצמאות

ונציה / שיבניק - העמסה

ב- 17 במרץ 1948 יצאה 'נורה' - ספינה נושאת דגל איטלקי - מנמל ונציה בדרכה להעמסת משלוח הרכש הצ'כי הראשון, ש"המתין" מזה שבועיים בנמל שיבניק היוגוסלבי (כיום קרואטי). בעזרת נווט שעלה עליה בנמל ספליט, היא הגיעה כעבור יומיים לנמל שיבניק. עפ"י עדותו של בנימין-בן ירושלמי², מפקד הספינה: "הדרך מוונציה לשיבניק עברה ללא כל תקלות. כשהגענו... חיכה לי שייקה דן", הממונה על קשרי 'המוסד לעליה ב' ביוגוסלביה. כאמור, גם הרכש "המתין" במקום. לדברי אהוד אבריל, היוגוסלבים סייעו להחיש את ההעמסה וצרפו גם: "קבוצה של שבויי מלחמה גרמנים, שצורפה לצוות הסווארים"³. לדברי שייקה דן: "הם השתיקו בנמל כל עבודה אחרת והעובדים הועמדו לרשות העניין הזה".

בתחילת ההעמסה, התעוררה שאלת פיזור המשלוח ביותר מאוניה אחת ע"מ לא להסתכן בתפישת כל המשלוח. אבריל טוען, שהנושא נדון עם שאול מאירוב⁴ במילנו בנוכחות בן ירושלמי, סמוך ליציאת 'נורה' מוונציה לשיבניק: "ראש 'המוסד'... התנגד לשים את כל 'הביצים בסל אחד' והציע לפזר את המשלוח בכמה אוניות. "התנגדתי לכך. ההוראות שקבלתי מבן-גוריון אמרו לשגר את כל הכמות במהירות האפשרית... אם נצליח להעביר בשלום דרך ההסגר הבריטי חלק מן הנשק – כלום יש בכך ערובה שהשאר יעבור בשלום?... ואם חלילה יאבד כל המשלוח, יהיה עלינו לקנות שוב אותה כמות... ולשלחה באוניה חדשה ואף זו עלולה ליפול בידי הבריטים. כלומר מדובר רק בכסף... ובנוגע לכך היו ההוראות שקבלתי ברורות: לא לקמץ. אם נצא בשלום מהתנפלות הערבים, מה ערך יש למיליון דולר פחות או יותר; ואם לא – ודאי ששוב אין לכסף שום ערך! ראש 'המוסד' שקל את דברי וביודעו שהנני מביא דברים בשם אומרם [בן-גוריון], הסיר את התנגדותו".

שיחה כזו לא יכלה להתקיים סמוך ליציאת 'נורה' מוונציה, מהטעם הפשוט שאביגור, שסיים את תפקידו כראש 'המוסד לעליה ב' ושב ארצה ב-18 בינואר 1948, חזר לז'נבה כמרכז הרכש באירופה רק ב-25.3, בשעה ש'נורה' הייתה כבר עמוסה במלוא המשלוח במחצית דרכה ארצה. מאד יתכן ששיחה זו עם ראש 'המוסד' התקיימה בז'נבה בתחילת ינואר 1948, זמן קצר לאחר חתימת עסקת הרכש הצ'כי הראשונה. להערכתי, מבחינת מבטו של אבריל - שבשלב זה היה כפוף ישירות לבג - הייתה זו התייעצות ולא שיחה מחייבת עם מי שהיה הממונה עליו, בתקופת שירותו הממושכת ב'מוסד לעליה ב'.

גרסתו של פניני וזה, מנהל יחידת הרכש, אינה שונה באשר לתוצאה הסופית, אך לדבריו עניין פיזור המשלוח הוכרע ביוגוסלביה, במהלך ההעמסה: "אותו זמן נתעורר ספק בין אנשינו במקום: הלהעמיס על האוניה את כל הציוד... או להסתפק במחציתו בלבד ולחכות

¹ 'רכש' – מלה שהפכה למושג המבטא השגת אמל"ח בכל צורה ודרך.

² עדות ירושלמי ב-20/12/1965, תיק 26.2 את"ה (ארכיון תולדות ההגנה).

³ ב-1946, העמידו היוגוסלבים "קבוצת שבויים גרמנים חמושים בכלי ניקוי", לנקות את 'כנסת ישראל'.

⁴ שאול שינה את שם משפחתו לאביגור, לאחר שבנו גור נפל ביולי 1948.

להצלחת המסע הראשון. אם הכול ילך כשורה – תשלח גם המחצית השניה. לבסוף נתקבלה דעתו של שייקה (טרכטנברג) דן, אשר הסביר כי מצבנו מחייב [נטילת] סיכון גדול...". שייקה דן טוען כי "בלהט ההעמסה פרץ לפתע ויכוח טלפוני בשפת סתרים ביני בשיבניק לבין שאול אביגור בז'נווה. לא קבלתי את דעתו של שאול... בן ירושלמי, שהיה עד לויכוח... היה ממש מלא פליאה והערצה על כך שלקחתי על עצמי להחליט בניגוד לדעת שאול... הרי שלפעמים "התקלקל" קו-הטלפון וכשלא רוצים, לא שומעים היטב מהי ההוראה... כך בדיוק קרה הפעם... ולכן קבלתי על עצמי את אחריות ההחלטה להעמיס את כול ארגזי הנשק על 'נורה'⁵. כאמור, שאול אביגור החל לתפקד כמרכז הרכש באירופה רק לאחר ש'נורה' יצאה כבר לדרכה והוא לא היה מעורב בענייני העמסתה (יתכן והויכוח הטלפוני הנ"ל בין "שני השניים" שייקה ושאול, אירע כחודש לאחר מכן בקשר למשלוח הצ'כי השני, שהיה אמור להישלח באוניה 'שיעו'⁶, ורב החובל האיטלקי סרב להמשיך להפליג ארצה).

בינתיים, מה שבאמת העסיק את שייקה דן היו הבעיות שהתעוררו עם צוות הספינה לפני ובעת ההעמסה, שבוצעה בימים 19-20 במרץ 1948, אותן היטיב לתאר בן ירושלמי בעדותו: "את האוניה העמיסו ברציף מיוחד, מול המחסנים שבהם אוחסנו ארגזי הנשק. הגישה לרציף נאסרה על התושבים המקומיים והרציף הוקף ע"י המיליציה המקומית... כשראיתי את כל הארגזים הופתעתי... אבל לא ידעתי אם נצליח להכניס את הכול. ידעתי מיד שיהיו לי צרות עם הצוות, שלבטח לא יסכימו לכמות כה גדולה... כשרב החובל ואנשי הצוות ראו מה אנחנו מתכוננים להעמיס הם מיד התנגדו ואמרו שהם הולכים הביתה... היות ואני שולט טוב מאוד בשפה האיטלקית, שכנעתי אותם לאחר שעות רבות שהם ייקחו את חצי המטען... מיד התחלנו לפרק את השקים של הבצל, תפוזים והקרשים... על מנת לפנות את המחסנים להעמסת ארגזי הנשק. היות וגם אני לא הייתי משוכנע שאמנם נוכל להעמיס את כל המטען... הדבר הראשון שעשיתי היה לרכז את התחמושת המתאימה לכול סוג וסוג של נשק. לא רציתי... שנעמיס נשק ללא תחמושת או תחמושת ללא נשק.

כשהעמסנו קרוב למחצית המטען ועדיין לא הפסקנו... בא שוב רב החובל בטענה: איפה הבטחתך? שוב פעם וויכוחים. כתוצאה מזה קבלתי מיגרנה איומה. שייקה חשב כבר שאני הולך למות. אעפ"כ, העמסנו את כל הסחורה וכמעט שלא נשאר מקום לתפוזים, שאותם לקחנו לשם הסוואה. למזלנו מחסני האוניה היו די רחבים כדי לקלוט את כל הכמות הזאת. שמנו 2 שכבות של שקי בצל על ארגזי הנשק. סגרנו את המחסנים. השארנו את רוב שקי תפוזים ברציף. לאחר סגירת המחסנים שמנו קרשים על הספון... שנתנו הסוואה חיצונית וגם אווירית... כשהכול היה גמור ועמדנו להפליג, שוב פעם פרצה שביתה. הבטחתי כסף נוסף לצוות... והשלטונות היוגוסלבים מנעו מהטבח, "האישיות החשובה ביותר על הספינה" [כפי שאילין הגדירו], שנתקף פחד מוות...", מלהתפטר ולרדת לחוף.

על סיום שלב ההעמסה העיד שייקה דן: "אם מישהו שכנע את הקפטין להפליג, זה היה בנימין, לא שייקה". מעשה חריג לטובה באווירת אי-הפרגון, שאפיינה את התנהגות חלק ניכר מבכירי המוסד והרכש. בשל הרצון להימנע מכניסה לתדלוק בנמל כלשהו לאורך נתיב ההפלגה עם מטען כה רגיש, הועמס על הספינה דלק נוסף: "כמה שיכולנו, היות והספינה הייתה קטנה ולא הייתה מוכנה לטווח כה ארוך של נסיעה".

לפני המעבר לקטע הדרך בהפלגה לת"א, מן הראוי לקבוע את משך הזמן, בו "הנשק חיכה לאוניה". כאמור, המשלוח הגיע ברכבת לנמל שיבניק בימים הראשונים של חודש מרץ, בסביבות ה-3 בחודש ואילו 'נורה' הגיעה לנמל בסביבות ה-19 במרץ 1948, דהיינו באיחור של 16 ימים. בעדות שניתנה בתחילת שנות ה-50 מעיד שייקה דן: "האוניה הפליגה... ב-21 במרץ [1948] בליווי בנימין ירושלמי... הנשק חיכה על הרציף [למעשה במחסן ליד הרציף] 16-17 ימים. הם [היוגוסלבים] השתיקו בנמל כול עבודה אחרת...".

איחור משמעותי של כשלושה שבועות בחודש הקשה ביותר במלחמת העצמאות, שכונה בשם הולם "משבר מרץ"!

⁵ עמוס אטינגר, 'צניחה עוורת', עמ' 5-294.

⁶ ב-ג, 'יומן המלחמה', עמ' 313. אריה בועז, 'עלום ונוכח בכל' עמ' 7-226.

שיבניק - תל-אביב

'נורה' יצאה משיבניק ב-21 במרץ 1948. עפ"י עדותו של ירושלמי, עברה ההפלגה עד לקצה המזרחי של כרתים – כשני שלישי מהנתיב לת"א – "בסדר ובים שקט" והיא הייתה אמורה להגיע לת"א בסביבות 28 במרץ. אולם: "כשהגענו בין כרתים לקפריסין, פרצה סערה איומה ולא יכולנו בכלל להתקדם (עשינו קשר או שניים)⁷... נסענו כיומיים בסערה ללא אפשרות כלשהי להתקדם ונוכחנו לדעת שכמות הדלק פוחתת מיום ליום ואנו עלולים להימצא במצב שבו לא יהיה לנו כל דלק להגיע ארצה. עמדתי בפני החלטה: או להמשיך לנסוע בסערה בתקווה שאולי נצליח להגיע לחופי הארץ (אם כי במקרה והסערה הייתה נמשכת עוד יום-יומיים, לבטח לא היינו מגיעים) או להיכנס לנמל מקלט. הסערה באותו לילה נתחזקה ביתר-שאת והאוניה סבלה רבות. אז החלטתי להיכנס לנמל לרנקה בקפריסין. כשהתקרבו למפרץ ראינו ששתי אוניות מלחמה בריטיות מצאו מקלט באותו מפרץ⁸. לא יכולתי לתת הוראה נגדית לרב החובל היות וכבר הבחינו בנו והוראה לחזור ללב ים הייתה בודאי מעוררת חשד בקרב הפיקוד של האוניות הבריטיות. על כן החלטתי לשתוק [הכוונה להמשך קיומה של 'דממת האלחוט'] ונתתי הוראה לרב החובל לזרוק עוגן בין שתי אוניות המלחמה – וכך עגנו במשך יומיים. יום ולילה שמרנו עליהם או הם שמרו עלינו וכשהסערה נשתתקה, יחד איתם הרמנו עוגן ויצאנו לים. הם כמובן התקרבו לחופי הארץ ושמרו על החוף ואנחנו, אחרי יום או יום וחצי, התקרבו אף אנו לחוף", תל אביב ב-1 באפריל 1948.

כאמור, ב-15 במרץ, דווח לב-ג: "הכלי... יגיע בעוד שלושה שבועות...", דהיינו בסביבות 7 באפריל. גם מועד זה, החמישי במספר, לא קוים, אלא שהפעם הוא הוקדם בשבוע. כאמור, מועד יציאת 'נורה' משיבניק ב-21.3, דווח ארצה. בארץ הניחו שהיא תגיע כעבור שבוע, בסביבות ה-28.3. ההכנות לפריקת הספינה התייחסו למועד זה גם לאחר פריצת הסערה, שעיכבה את 'נורה' ב-2-3 ימים נוספים.

עוד לפני יציאת 'נורה' מנמל שיבניק, הפיק ב-ג את הלקח הראשון והעיקרי מפרשת האיחור של המשלוח. לאחר ישיבה, שנערכה סביב מיטת חוליו של הרמטכ"ל דורי ב-20.3.48, רשם ב-ג ביומו: "לאחר ששלושת "הגדולים" שלנו [אבריא-ארזי-מרדור] נועדו ברומא, החלטנו ששאל אביגור יגש אליהם ויתאם פעולתם". למעשה, באותה ישיבה מונה אביגור כמרכז הרכש באירופה ולא כמתאם⁹ (ב-ג הנחה אותו להפריד בין מערכות ההעפלה והרכש, תוך מתן עדיפות לאחרונה. שבועיים לאחר מכן ביקש אביגור מ-ב-ג - וקיבל תשובה בו ביום - סמכות לסכל ולחבל פעילות רכש ערבי באירופה (ולצורך זה הוקמה באיטליה יחידת חבלה, בפיקודו של אמנון יונה).

ב-24.3, אישר גלילי לאבריאלי ומרדור: "הגיע השליח ומסר הדו"ח מפגישתכם. הוברקה הוראה לשלוח לכם מבוקשכם"¹⁰. השליח, יוס'קה יריב, הגיע – בטיסה "לא שגריתית" ועם דרכון מזויף, דרך קהיר ללוד ומשם לת"א במטוס מיוחד של 'השרות האווירי' – ומיד הורץ לפגישה ביחידת הרכש, ששכנה ב"בית האדום", מטה 'ההגנה':

"הם רצו לשמוע פרטים איפה האוניה... מפני שלא היה קשר וכולם היו אחוזי חרדה... מסרתי את כל מה שהיה... ופיני וזה אמר לי: אדוני, עכשיו תפקידך לשבת על [גג] "הבית האדום" ולצפות עם משקפת כל הזמן לים וברגע שאתה רואה את האוניה, לדווח...".

באותו שבוע אחרון של מרץ 1948, הגיעה הלחימה על צירי התחבורה, בעיקר לירושלים, לשיאה. הדרך מהשפלה לירושלים נחסמה. ב-8-27 הותקפה שיירה גדולה בשובה מגוש עציון לירושלים. השיירה ספגה אבדות בנפש ואולצה לנטוש את המכוניות והנשק. ב-28 הושמדה כליל השיירה ליחיעם. ב-31 הותקפה ליד חולדה שיירה, שניסתה לפרוץ לירושלים. באותו יום – יום לפני הגעת 'נורה' - רשם ב-ג ביומו: "...כרגע יש שאלה אחת בוערת - והיא המלחמה על תחבורה לירושלים... זוהי עכשיו המלחמה המכרעת. נפילת ירושלים העברית עלולה להיות מכת-מוות ליישוב...". כאמור, ממש באותם ימים היה ב-ג טרוד בהקמת 'כוח נחשון', שנועד להציל את ירושלים.

⁷ קשר - מונח ימי, המבטא מהירות לשעה, 1 קשר = 1.854 מטר לשעה.

⁸ אוניות הצי הבריטי העדיפו לא לעגון במפרץ חיפה מחשש לפיגוע ע"י 'חולית הפלי"ם'.

⁹ קודם לכן, ביקש ב-ג למנות את אביגור כממונה על הביטחון בנגב. הוא היסס וקיבל את "דין התנועה".

¹⁰ מהות הבקשה אינה מצינית. האם היא קשורה ל'נורה' ?

בשל 'דממת האלחוט', שננקטה ע"י ירושלמי בהסכמת אבריאל, לאיש בארץ - מיחידת הרכש ועד לב-ג - לא היה מושג על מועד הגעתה של 'נורה', שלולי הסערה, ציפו להגעתה למעגן ת"א בסביבות ה-28 במרץ. יתר על כן, מעיד פיני: "מטעמי זהירות נמנענו למסור אפילו לממונים עלינו פרטים... על בואה הקרב של האוניה...". כתוצאה מכך, לא יכלו מתכנני מבצע 'נחשון' לבנות על 'הארסנל', ש'נורה' הובילה. להשלמת המחזור ברובים, החליט ב-ג: "...ימים אחדים לפני שהגיענו הדורון [הכוונה ל'נורה']", החלטנו להתאכזר ולהפקיע כלים מהישובים... 600 כלים [רובים בעיקר] הופקעו לטובת היחידות המרוכזות... למבצע.

כאמור, באותו יום איבד ב-ג את שלוות רוחו ושלח לאהוד אבריאל את המברק המאיים בהחזרתו לארץ. לזכותו של גלילי ייאמר, שלמחרת היום, ב-29 במרץ, הוא ניסה לרכך במקצת את נימת דברי ב-ג: "ל'אתי' [כיניויו של אהוד], מה שלומך? שלומי? זה תלוי בשלומך, בהצלחתך. אני מתאר לי כי אתם פועלים במלוא המאמץ ואם נותר עוד משהו שאפשר לאמץ – עשו זאת. הנה כי כן נכנסנו לעונת הקציר, גדולה הצפייה, החרדה, גם האמונה. אני עושה תרגילים מדי יום ביומו למקרה של כשלון ואני מכין עצמי וחברי לכך, לכל צרה שלא תבוא. ואם ניכשל פעם, נשוב וננסה שבע פעמים. בשעה זו הולך ובא 'יורם' [כיניו של 'נורה'] שהפך לאחר מכן לכינוי של יוגוסלביה] שלך. אקווה כי לא יאונה לו רע... הגע יגיע! ישנה מצבנו... בלעדי אנחנו מנותקים. 'אמיתי' [אחד מכינויי ב-ג] מתוח בצפייה דרוכה. יש להבין לו, גם אם הוא מתאכזר [במקרה זה, כלפי אהוד]... אני חוזר בכל לשון של הדגשה לנסות דרך פרדי [איש חיל האוויר. הכוונה להבאת רכש בטיסה], בל נהיה קשורים במסלול אחד. אי אפשר להשגיח בענייני מחירים [דהיינו, אל תתמקח]. חיזקו! 'הלל' " (כיניו של גלילי). הדברים ממחישים את החששות, הנחישות והתקוות, שהתמקדו בספינה קטנה, שעגנה באותו יום – שלא ברצונה - בין שתי משחתות בריטיות במפרץ לרנקה, בקפריסין.

"פיצוי מה" הגיע בליל 31 במרץ 1948. מטוס תובלה שכור מדגם Sky Master נחת במנחת בריטי עזוב ליד הכפר הערבי בית דראס והביא עמו, לראשונה, מצ'כיה משלוח של 200 רובים + 40 מקלעים ותחמושת, בס"ג של כ-3 טון. "טיפה בים", שגרמה לסערה ביחסים עם צ'כיה, בשובו של המטוס לפראג. למחרת בבוקר ה-1 באפריל 1948, רשם ב-ג ביומנו: "הכלים שנתקבלו הלילה כבר נכנסו לשימוש במלחמה על תחבורה לירושלים, בתוכם גם 15 מכונות [מקלעים]. אמרתי ליגאל [ידין] שחלק מהמכונות "החופשיות" יישלחו באוויר לירושלים – כעידוד וכסמל".

בשלב זה, ב-ג לא ידע עדיין על הגעת 'נורה' לקרבת המעגן בת"א. כאמור, בשל 'דממת האלחוט', איש משותפי הסוד לא ידע זאת. בהתייחסו לעניין, כתב מרדור: "בהפלגה זו שהתה האוניה בדרך למעלה מהרגיל, בגלל הסערה הקשה שלתוכה נקלעה וזה גרם לעצבנות רבה בחוג המצומצם של היודעים". על גילוי 'נורה' בשעת בוקר מוקדמת, ב-1 באפריל 1948, דווח יריב מהתצפית על גג 'הבית האדום': "עמדתי כך אני חושב שלושה ימים עם המשקפת... עד שראיתי אותה נכנסת... ככה מתגלגלת, הבריטים עצרו אותה במרחק של 2-3 ק"מ מהחוף... והרשו לה להמשיך דרכה... לתוך הנמל". הכוונה, כמובן, לאתר העגינה בחוף ת"א.

פריצת ההסגר

על התרחשות דרמטית זו, מעיד ירושלמי: "הגענו בשעות הבוקר ללא כל שידור וכשהתחלנו לראות את חוף ת"א, ראינו נקודה שחורה מתקרבת אלינו. אני מוכרח לציין שבמשך כל הנסיעה לא עצם רב החובל עין והתהלך בתאו ובגשר הפקוד הלוך ושוב ובכל פעם שאל את עצמו: איך הסתבכתי בעסק הזה? ... הייתי על ידו כל הזמן, כשאני מדבר אתו "ציונות" ומשתדל לשכנע אותו שלא יצטער. כשנגיע יקבלו אותנו יפה... והוא יקבל כסף ולא יהיה לו מה לדאוג... למרות שידולי, נחלשו עצביו מיום ליום וכשראה את הנקודה השחורה המתקרבת אלינו, שהייתה כפי שנתברר לנו, אחת מהמשחתות שעגנו לצדנו בקפריסין, הדמורליזציה שלו הגיעה לשיאה. עמדתי אתו על גשר הפקוד. האלחוטאי (אברהם ליחובסקי) נכנס עם המכשיר ל'סליק', שהוכן למפרע בחרטום האוניה, כדי שיהיה מוכן לקשר בשעת הצורך... אנחנו לא זזנו מקו [נתיב] הפלגתנו... לנמל ת"א. המשחתת התקרבה אלינו... והתרחקה מספר פעמים וכשחשבנו שכבר אין בעיה, שוב פעם התקרבה... ואז רב

החובל אמר: Adeso tutu finito [עכשיו הכול גמור] והתעלף. המשחתת הייתה במרחק של כ-20 מטר מאתנו. נזכרתי במנהג ימי ונתתי הוראה לרב המלחים להוריד את הדגל הלאומי האיטלקי... כמנהג אוניות מסחר החולפות ליד אוניות מלחמה... ואז ראינו שמפקד אונית המלחמה נתן הוראה להוריד את דגל אוניתו. נפנפתי לו לשלום¹¹ והוא נפנף לי בחזרה – ואז התרחק. לא ידעתי אם הבריטים לא יבואו לחפש שוב אצלנו והיו בידי שתי ברירות במקרה של חיפוש. לפתוח את... ברזי הים ולהטביע את האוניה, או לפתוח במהירות המכסימלית ולעלות על היבשה. למזלנו לא הייתי צריך לבחור... התקרבותי לחוף במידת האפשר וזרקנו עוגן. ציפיתי שיגיעו הרבה אנשים ויגידו לנו איזה מלה טובה". 'הסנונית', שבישרה את בוא "אביב הרכש", הגיעה בשלום ב-1 באפריל 1948.

בראש האנשים שירושלמי ציפה להם, היה אמור להיות פניו וזה וכך הוא מתאר את הדרמה שהתרחשה בקרבת החוף, כפי שנחזתה מגג 'הבית האדום': 'בהפציע השחר, נמצאנו במטה 'ההגנה'... בידיים רוטטות אחזנו במשקפות מרחיקות ראות ובעצבנות רבה צפינו אל האופק האין סופי בתקווה להבחין שם בנקודה מסוימת... רק בודדים בלבד [בראשם, כאמור, היה יוס'קה יריב]... ידעו אל מה צופיות עינינו... לפתע נחרדנו: חשתי ממש בזיעה קרה... הנה שם, הרחק באופק, הבחין חבר בנקודה, שעד מהרה נתגלתה בדמות אוניה... האומנם זו הספינה לה חכינו? ואם זוהי באמת – התצליח להגיע... או שכול תקוותינו תתפוצצנה כגל אל סלע? ... אם ניכשל חלילה, מוטב שנדע זאת אנחנו לבדנו, ואל תופץ הידיעה ברבים! בעוד אנו... רואים כי זאת 'נורה', נכנסה לתמונה שומרת החופים הבריטית... ראינו את שתי האוניות... נפגשות... ובריטים עולים עליה והם ערכו כמצופה, בדיקה באוניה... אולם בסופו של דבר השתכנעו, כי מטענה של 'נורה' הוא תפוא"א... כשהצגה רבת-מתח זו נסתיימה (בעינינו נראה הזמן הקצר כנצח) רווח לנו. יצאנו... ונסענו לנמל ת"א לעשות את ההכנות האחרונות". לפני שנמשיך, חובה עלינו להבהיר את הסתירה בין גרסת ירושלמי, שהיה על גשר האוניה, לבין זו של פניו, שהיה על גג 'הבית האדום', בכול הקשור למפגש בין הבריטים ל'נורה'. לא נמצאו תימוכין לגרסת פניו ואין לי ספק, שגרסתו של בן היא הנכונה ולו רק מהסיבה, שלא יתכן שאירוע מעין זה היה נשמט מזיכרונו. מבחינתו של ירושלמי, הסתיימה דרמת המתח, שזה עתה הוא השתתף בה בעל-כורחו, במעין קומדיה. הוא "תפס פיקוד" והתחזה לרב החובל¹², שהתאושש עדיין בתאו מ'הטראומה' שעברה עליו. בשלב זה ירושלמי דאג משום שאיש לא הגיע לקבל את "הסחורה":

"חिकיית [בספינה] למעלה משלושת רבעי-שעה, אף אחד לא בא לשאול... חשבתיו אולי כול הנסיעה הזו לא היתה כול כך חשובה, כפי שתיארתי לעצמי... כמובן שטעית... כשראיתי... שאיש לא בא, החלטתי לרדת ולטלפן, אבל לא ידעתי למי... [בינתיים] הגיעה סירת מח' הבריאות ודרשו מאתנו את הניירות. כמובן שלא היו ברשותי כל ניירות. נכנסתי לחדרו של רב-החובל, לקחתי... עיתונים ישנים שמצאתי, הכנסתי... למעטפה... ומסרתי זאת לפקיד היהודי. אחרי 5 רגעים חזרה הסירה: "איזה ניירות נתת לי, האם עשית ממני צחוק?" אמרתי לו: "כשיצאתי מהנמל לא היה רופא ולא לקחתי תעודת קרנטינה. אם יש לך מה להגיד אני מוכן לגשת אתך למנהלת הנמל". הוא בכלל לא הבין את "העסק הזה". אמר שהוא הולך לאוניה אחרת ויחזור לקחת אותי. הוא חשב אותי כמובן לאיטלקי ואמרתי לו שאני רב החובל של האוניה. רב החובל האיטלקי, נסגר בתאו ולא יצא כלל. כשבאתי אליו ואמרתי לו שאני ארד לחוף לסדר את העניינים, אז הוא קיבל עוז ואמר לי: "איפה כל האנשים שאמרת שיפגשו אותנו?"... באמת לא הייתי במצב נוח, אבל זו הייתה דאגתי האחרונה. לאחר רבע שעה, חזרה סירת מח' הבריאות... ואז אמר לי הפקיד... שסוכן האוניה מגיע עם סירה אחרת (עד אותו זמן ובכלל במשך כל הנסיעה, לא שדרנו [באלחוט] כל הודעה שהיא). באותו רגע התקרבה סירה... הסוכן היה עירוני¹³ - יהודי שהכרתי בנמל בירות לפני מספר שנים וחשבתי לעצמי: אבוי, כאן יכירו אותי. לשמחתי הוא פנה אלי באנגלית: "מה שלומך קפטין, איך הייתה הנסיעה?" עניתי לו שהכול בסדר והוא הזמיניני למנהלת הנמל, ע"מ לקבל 'פס' ליציאה משטח הנמל... וברגע שעברתי את השער פניתי אליו בעברית ואמרתי לו: סלח לי שדברתי אתך באנגלית. הוא אמר לי: זה בסדר. הבנתי שהוא הכיר אותי

¹¹ בשידור רדיו 20 שנה לאחר מכן, טען ירושלמי, שהוא לא התאפק והוסיף גם "תנועה מזרחית".

¹² בן ירושלמי, יליד תורכיה שחום עור, "השתמש" בכינוי 'קפיטן פטרו'/'פדרו' בפעילותו ב'מוסד לעליה ב'.

¹³ לדברי אהוד אבריאלי, היה סוכן האוניות עירוני "מומחה הימאות של 'ההגנה'".

והלכנו אליו ישר הביתה... אשתו [אילה] כיבדה אותי בכל טוב... לאחר מספר רגעים, חזרנו לנמל ובשער פגשתי את יוסי הראל... חזרנו לאוניה ואז התחילו לבוא כל האנשים שחיכו לי. היה פיני [זזה] מקבוץ דורות, בורשי [אברהם ברושין] מקבוץ שמיר, יצ'יק [יצחק ויימן?], מאיר גירון ואחרים. יוס'קה יריב, "שירד מהגג", מעיד, שגם הוא התלווה לפיני בדרכו לנמל. ביום זה, 1 באפריל 1948 - לאחר "הצ'פחות" והחיבוקים - השלים ירושלמי בהצלחה ראויה לציון את חלקו במשימה, שהוטלה על אהוד אבריאל ארבעה חודשים קודם לכן ע"י בן גוריון:

"... לסכן... ולשלוח [כלי-שייט] לתל-אביב".
 'משבר מרץ' חלף בזכות הרכש. האביב הגיע, תרתי משמע!!!

פריקת המשלוח

בפנייתו של גלילי לאבריאל ומרדור ב- 10.3.48 הוא ציין: "... לקבלת המשלוח כאן דרוש שיבוא איש ובידו כל הפרטים הדרושים". על ההערכות לפריקת המשלוח, כותב "הלקוח" פיני זזה: "שליח מיוחד בא מצ'כוסלובקיה ודווח על פרטי המשלוח... אנו פעילי הרכש בארץ... סחטנו מפיו על פעולת ההעברה - חקרנוהו על גודל האוניה, נפחה, צורתה, צבעה, ארובותיה, דגלה וסימני היכר אחרים כדי לזהותה. כן עניינו אותנו כמובן מנפיה וכושר העמסתם, מספר מחסניה וכן כמות הפתחים, אשר דרכם ניתן לפרוק את המטען, כדי לדעת כמה צוותות עבודה יש להכין לפעולת הפריקה. תהינו על צורת הטעינה לבחון אם היא מתאימה לפריקה מהירה - כמוסכם ומתואם עמנו מראש. תשובותיו של השליח לא היו מספקות. רק זאת ידע בבירור, כי שם האוניה 'נורה' וכי היא מובילה מטען של 500 טון כלים ותחמושת...". פיני זזה אינו חושף את זהות השליח ואינו מציין את מועד הגעתו, אך ברור שהיה זה יוס'קה יריב, אם כי, כידוע הוא בא ארצה מונציה ולא מצ'כיה. בשל 'דממת האלחוט', לא ניתנה לפיני האפשרות להשלים את המידע החסר ישירות מ'נורה' ובהקשר זה, מעניינת הערתו של אבריאל: "דממת האלחוט' אולי הצילה את 'נורה' מגליו ע"י הבריטים; אך נשמר סודה גם מפני מפקדת 'ההגנה', שציפתה למטענה בכיליון עיניים ולשווא...". לפני שנשמע מה יש בפיו של פיני על תהליך פריקת 'נורה' - שהחל בו-ביום לאחר חשכה - רצוי לדעת, שפריקה במעגן פתוח (לגלים ורוחות) נעשית, בד"כ, באמצעות מנפי האוניה לדוברות, המועברות בגרירה למעגן סגור - 'הבריכה', בפי סווארי הנמל - ומהן, באמצעות מנפי הנמל, לכלי התחבורה. בתהליך זה, בו כלי השייט מיטלטל גם כשהים אינו סוער, מנפים תקינים בעלי-כושר הרמה מותאם למשקל ארגזי המטען, הינם מפתח להצלחה. על מצב מנפי 'נורה', מעיד פיני:

"למרות ההכנות המרובות והמיוחדות... שדרשו ריכוז סבלים, מנופאים, משאיות וכו' לא ידע איש על מטרת התכונה. רק אנו אנשי הרכש יצאנו בסירת מוטור... ועלינו על סיפון ספינת הנשק. בעלותנו... חשכו עינינו. מיד הבחנו כי 'נורה' מצוידת בשני מנופים בלבד וגם אלה פגומים ואין אפשרות להשתמש בהם. אפילו היו במצב תקין, הרי יכולת הפריקה שלהם אינה עולה על 5 טונות לשעה... תקלה שנייה - תפוחי האדמה - הסתבר כי שכבת תפוחי א"א שכיסתה... את 500 הטונות של הציוד... הייתה עבה. לא היו לנו שקים לאספם ולא רצינו להפסיד זמן יקר. הורדנו לחוף את מנפיה המקולקלים... לתיקון. הסוורים... החלו להשליך בידיהם את תפוחי הא"א הימה... עבודה מפרכת... שדרשה מאמץ וסבלנות רבים. בניגוד לכל הגיון ספני, הפעלנו את המנוף הצף של נמל ת"א. הים סער בלי הרף ודחף את המנוף אל דפנות האוניה וחששנו שמא יבולע לה. ואמנם, תוך כדי העבודה פגע המנוף בספינה... אולם למזלנו הייתה הפגיעה מעל לקו המים ולא סיכנה את המטען. פריקת תפוחי א"א גזלה זמן רב... הסוורים [רובם "בוגרי" נמל סלוניקי] החזיקו מעמד בקושי רב... הריחות החריפים של תפוחי א"א הרקובים היו ללא נשוא. לא אחד מהסוורים התעלף... עבודתם המסורה ומאמציהם... העידו בהם, כי אכן, מתוך הכרה עושים הם את המלאכה וכי גורל המלחמה כרגע נתון בידיהם [המיומנות].

[הערה: פיני זזה טוען שמשקל המטען היה 500 טון. משקל מטען 'הכיסוי' היה 280 טון ומשקל הנשק, כפי שנרשם ע"י שאול במחברתו, הינו 180,78 טון].

בערב הופיע בנמל הרמ"א [ישראל גלילי]... הזמנתו לבוא ולראות במו עיניו את מלאכת הפריקה [לימים ראינוה מפיקת הסרטים, נעמי קפלנסקי את גלילי. לדבריה, בתארו

את הרגע בו הוא ראה את הספינה במו עיניו, פרץ גלילי בבכי. הצלם נבהל והפסיק לצלם. מראה פניו בסרטון שהופק, ממחיש את אשר עבר על הצמרת הביטחונית עד הגעת המשלוח ומסירת הרובים ללוחמי 'נחשון'. לאחר שחלק הארי של המטען כבר היה בידינו ושוב לא חששנו לתת פומבי לבואה של 'נורה', יצאנו לביתו של ב-ג... בביתו נמצאו גולדה מאירסון, לוי שקולניק, דוד רמז, יוסף שפרינצק ואחרים, כולם מודאגים מחמת המחסור בכלי-נשק. סיפורו של ישראל הפתיע אותם... ומרוב שמחה ביקש ב-ג מרעיתו להגיש משקה". על שמץ מהדאגה לגורל המשלוח, ניתן לעמוד מעדותו של עזריהו ארנן-דיקי, עוזרו של ישראל גלילי, שכונה ע"י חבריו בפלמ"ח 'הסיני'¹⁴: "את פריקת 'נורה' העלמנו מב-ג 3 ימים לבל יתפוצץ מן הצרות והדאגות שהיו כרוכות בפריקתה בנמל ת"א, כשהמשחתת הבריטית משוטטת. על העניין ידעו: גלילי, רבינוב [הגזבר], אשר'קה [חימוש], פני וזה, ידין [יגאל] ואני. גם לדורי [הרמטכ"ל] לא סופר הדבר".

עוד באותו לילה הספיקו משאיות של 'שלב' להעביר חלק מהמשלוח לשרונה (כיום הקריה). כאן עבר הנשק ניקוי ראשון ומיד לאחר מכן הועבר לחזית 'נחשון'. במשך אותו לילה לא הצלחנו לפרוק... את הנשק כולו... עם שחר התחילו לבטי מחדש. ביום שהגיעה 'נורה' עגנו בנמל... 25 אוניות שחיכו בתור (עונת יצוא התפוזים)... נמל ת"א נמצא אז תחת פיקוחה של מנהלת נמל יפו, כלומר, תחת פיקוח בריטי. המפקח הבריטי... חייב היה לערוך ביקורת בנמל ת"א במשך היום והיה זה בחזקת סכנה להשאיר את ספינת הנשק בנמל במשך היום. בשעות הלילה...סגרנו את מבואות הנמל... ביום, נוהגות היו להציץ... ולערוך ביקורת, גם אוניות מלחמה בריטיות... עמדנו בפני שתי אפשרויות... להשאיר את האוניה בנמל גם בשעות היום או לשלחה חזרה ללב-ים... עד שיחשיך. בחרנו באפשרות השניה. ידענו... כי בהחלטה זו נטלנו על עצמנו אחריות כבדה ביותר ומעדיף אני שלא להיזכר ברגעים גורליים אלו. מעולם לא התפללתי... שהלילה יקדים לרדת". לבטיו המוצדקים של פני, התמקדו בסכנות בגזרה הימית, שנשלטה עדיין ע"י הצי הבריטי, בעוד שבגזרה היבשתית, בת"א וסביבותיה, חלפה סכנת הצבא הבריטי ועל כך, מעיד האלוף יוסף אבידר: "היינו מוכנים כבר לעמוד בפני הבריטים, שהיו כבר בתהליך התקפלות [צפונה, לחיפה]... לכן אנחנו הובלנו את זה מנמל ת"א".

הערכתו של ב-ג, שהועברה לגרומיקו כחודשיים קודם לכן בדבר אפשרות פריקה בת"א בלילות, התאמתה. לדבריו של פני וזה, הושלמה הפריקה בלילה השני. "באותו יום הארוך... עקבנו אחר תיקוני המנופים... ביקרנו במקומות בהם ניקו את הכלים והכינו אותם לפעולה, דאגנו לצוות האוניה ולצרכיה (מים, דלק וכו')... בלי משים פזלנו כל הזמן לעבר הים... היום [2/4] עבר בשלום. בלילה שוב עגנה 'נורה'... המנופים בחוף היו כבר... מתוקנים ועבודת הפריקה החלה מחדש... העלינו את המנופים לאוניה והרכבנום, מבלי להפסיק... את הפריקה במנוף הצף... אור ליום 3/4/48 הייתה כבר 'נורה' ריקה... ועיקר העיקרים – לוחמי 'נחשון' היו מזוינים בנשק... ויודעי דבר הבינו מדוע חופי ת"א והרצליה היו מוצפים תפוזים לרוב".

שאל אביגור, שלא היה מעורב ברכישת 'נורה' והחל את תפקידו כמרכז הרכש באירופה רק לאחר יציאתה מנמל שיבניק לת"א, החל לנהל את רישום פרטי המטענים במחברת. זכות הראשוניות ניתנה למטען של 'נורה', שנמסר לידי כוחות הביטחון ב-3 באפריל 1948:

¹⁴ עדות שנכתבה ע"י אורי ברנר, ב-10.7.69.

הרהורי סיום

סיכום קצר זה - המובא בשלמותו - לקוח מעדותו של בנימין ירושלמי:

"איך קרה שהבריטים, שחיפשו בכל אוניה שהתקרבה לחופי הארץ, לא חיפשו אצלנו? - יד אלוהים ומזל.
- תחנת האלחוט על האוניה לא פעלה ולכן לא משכנו את תשומת לבם של הבריטים.
- העובדה שהסתתרנו בין שתי המשחתות הבריטיות בלרנקה עלולה הייתה אף היא להשפיע על מפקד המשחתת.
- הגענו לת"א אחרי סערה גדולה. האוניות שעגנו בנמל יצאו לים וחזרו באותו הזמן שאנחנו הגענו לנמל [המדובר בעונת יצוא התפוזים]."

הערות לסיכום של בן ירושלמי: ראשית, עם הצלחה ואלוהים, אין מתווכחים.

'דממת אלחוט', על אף שאיננו יודעים אם הצי הבריטי הפעיל אמצעי איכון לאיתור ויירוט התקשורת מאוניות המעפילים והרכש¹⁶, הפעלת מדיניות 'דממה אלחוטי' ככלל, הינה תרופה בדוקה לאבטחת מבצעים. העובדה, ששתי אוניות הרכש הראשונות, 'נורה' ו-Ressurrectio, שלא הפעילו אמצעי קשר – כל אחת מסיבה אחרת - הגיעו בשלום, אין בה כדי להעיד ש'דממת האלחוט' היא ש"הצילה" אותן. אמנם, האוניה השלישית, Borea-2, שהפעילה מכשיר קשר, נעצרה בערב ה-13.5 במעגן ת"א. היא נגררה לחיפה ונערך בה חיפוש, שלמרבה המזל נכשל בזכות מטען 'הכיסוי'... סיום המנדט הבריטי. להערכתו, אוניה זו נעצרה מאחר והיא נחשפה לפני יציאתה מנמל נאפולי כתוצאה מהצורך להחליף את הצוות שסרב להמשיך במשימה. הדי הסקנדל הגיעו, קרוב לוודאי, גם למודיעין הבריטי שבשלב זה, מרץ 1948, היה עדיין נעול על מעצר אוניות מעפילים – 8 מהן נתפשו בחודשי ינואר-אפריל 1948.

תחנת האלחוט

בעדויותיהם הברורות של אבריאל וירושלמי, אין צל של ספק, ש'נורה' יצאה לדרכה עם 'גדעוני' ומכשיר קשר "תוצרת בית", ששירת את 'הגדעונים' באוניות המעפילים. נותר לנו לנסות להבהיר את פרשת שני "המשדרים הצבאיים הגנובים", שהוטלו למימי נמל ונציה וגרמו לאילין ולאחרים לחשוב, שהם יועדו "לקיים קשר עם אנשינו שבחוף היוגוסלבי". ראשית, לאנשינו ביוגוסלביה לא היה מכשיר קשר. יתר על כן, היוגוסלבים אסרו להפעיל את תחנות האלחוט של אוניות הרכש, בעת שהן פקדו את נמליהם. מאד יתכן שהמשדרים הובאו לספינה ע"י מערכת הרכש באיטליה, שבמחסניה נאספו עודפי ציוד מלחמתי ומישהו החליט לנצל את ההזדמנות ולשלוח אותם ארצה ב'נורה', מבלי לתאם זאת עם מערכת 'המוסד', שהייתה אחראית להקצאת 'גדעוני' עם מכשיר לספינות.

זיהוי

מעדותו של ירושלמי ו"הצופים" על גג 'הבית האדום', אין אנו יודעים אם המשחתת הבריטית ערכה הקפות זיהוי גם לאוניות אחרות. העובדה, ש'נורה' זכתה לכמה הקפות, מעידה על חשד מה. היתה זו עונת יצוא התפוזים וריבוי האוניות, שחזרו למעגן ת"א לאחר הסערה, היקשה על מפקד המשחתת את מלאכתו ופעל מבחינה זו "לטובת" 'נורה'.

קלקלות בצמרת

א. מניתוח הממצאים והעדויות, קשה לקבוע מה ומי גרם בתחילת התהליך להתדרדרות, שהובילה לבסוף למצב שהנשק המתין לאוניה: האם היה זה בשל מחדל של 'המוסד' באיטליה, שלא העמיד אוניה לרשותו של אהוד? או שמא היה זה בשל החלטת מערכת הרכש, שלא להיעזר במנגנון 'המוסד' ברכישת האוניה? העובדה, שאונית הרכש השניה, Ressurrectio, שנרכשה ע"י 'המוסד' באיטליה והגיעה בשלום לת"א, ב-23 באפריל 1948, מפריכה את הטענה: "שכל אוניה שנרכשה ע"י 'המוסד'... הבריטים ידעו עליה... ולמעשה... לוו אותה". מה גם שאוניה זו הייתה זמינה, מבחינת מרחב וזמן, להוביל בתחילת מרץ את

¹⁶ באוק. 97, שאלתי את קציני הצי הבריטי, שנוכחו בכנס בנושא ההעפלה בחיפה, אם הם הפעילו אמצעי איכון. הם השיבו שלא ידוע להם על כך. יתכן שלא ידעו או לא רצו לדבר על כך.

המשלוח הראשון של אבריאל ובמהלך אפריל את המשלוח של ארזי ושלום על ישראל ובכך לחסוך את הבלגן של רכישת ספינה נוספת.

ב. מינויו של שאול מאירוב-אביגור. ב-5.4.48, לאחר פריקת 'נורה', רשם ב-ג ביומונו: "האיחור במשלוח הראשון נגרם מחוסר ספינה מוכנה. עכשיו יהודה (ארזי) קנה ספינה בת 1,700 טון (היא באיטליה [הכוונה ל-Maestrale]). קנו גם ספינה שנייה בשביל 'אתי' [כינוי של אהוד והכוונה ל-Scio]. לשם משלוח יש צורך בספינות שלנו. כול אחד קונה לו ספינות. דרוש מרכז שידאג לספינות בשביל משלוח. רצוי שהדבר יוטל על שאול". כאמור, ההחלטה למנות את שאול, נפלה כשבועיים קודם לכן: "לאחר ש"שלושת הגדולים" שלנו נועדו ברומא, החלטנו ששאול ייגש אליהם ויתאם פעולתם". מינויו של שאול כמרכז נושא הרכש באירופה הינו הלקח המרכזי של פרשת איחור 'נורה'.

ג. האיחור. אין ספק, שהאיחור בהגעת משלוח הנשק הראשון – בשלב כה קריטי בלחימה בפלסטינים – נגרם, כתוצאה מחוסר 'הפרגון' בצמרת הרכש וה'מוסד' ברמת הדרג המבצע ומחוסר שליטה, בקרה ותיאום ברמת ההנהגה. ראוי לציין, שגם מינויו של אביגור כמרכז הרכש לא חיסל את התופעה, שנמשכה גם לאחר פרשת 'נורה'. "יומן המלחמה" של ב-ג מכיל עדויות רבות לכך. להלן דוגמא כבר מראשית פעילות הרכש, שנרשמה ע"י ב-ג ב-12 בינואר 1948, בעקבות פגישתו עם אליעזר קפלן שחזר מאירופה: "אליעזר מתאונן קשה על שליחיו בעניינים אלה – שאחד מבטל ולפעמים גם משמיץ השני... אין קואופרציה".

ד. לשאלת השאלות - האם ניתן היה להקדים את בואן של אוניות הרכש עוד לפני מלחמת העצמאות? דהיינו, בתקופת המנדט הבריטי. אקדים ואומר, התשובה היא שלילית. בשלהי 1945 הטיל הצי הבריטי סגר על חופי הארץ למניעת אוניות המעפילים מלהגיע ארצה. מאז, מתוך 55 אוניות שהגיעו עד לסיום המנדט הבריטי רק 2 ספינות קטנות הצליחו לפרוץ את הסגר (ושלוש נוספות עלו על החוף). בעוד שניתן בשעות הלילה להוריד אנשים בחוף פתוח, פריקת מטענים אינה אפשרית כלל והיא מחייבת הסתייעות במתקני נמל. הנחת העבודה היתה שהמתקפה הכלל-ערבית תחל בסיום המנדט ולמועד זה הונחו פעילי הרכש לכוון את הגעת האוניות למעגן תל-אביב. היקף המתקפה הפלסטינית מיד לאחר פרסום החלטת 'כ"ט בנובמבר' חייב שינוי ההנחיה ואכן כבר ב-2 בדצמבר 1947, סיכם ב-ג "הוראות: לסכן \$ 300,000 ולשלוח לת"א...". החלטתו זו הסתמכה על תכנית פינוי גוש דן - במסגרת התקפלות הצבא הבריטי מהדרום צפונה לעבר חיפה - לקראת פינוי מהארץ; ואכן מפרוואר 1948 הגוש היה נקי מבריטים והסיכון, שב-ג התייחס אליו, היה הסגר שהצי הבריטי המשיך לקיים עד לסיום המנדט ב-15 במאי 1948. לכאורה ניתן היה לפרוק אוניות רכש כבר בתחילת פברואר, אך המשלוח מצ'כיה הגיע לנמל המוצא ביוגוסלביה רק בתחילת מרץ וע"כ יתכן וניתן היה להקדים את הגעת 'נורה' בשלושה שבועות – תקופה משמעותית ביותר בחודש 'משבר מרץ' 1948.

מלווי האוניות

החל מאונית הרכש השניה, אוישו רוב המלווים - ימאים ו'גדעונים' - ממאגר מלווי הפלי"ם של מערכת ההעפלה. על אף אופיו השונה של התפקיד, "נגרר" התואר "מלווה" מאוניות המעפילים לאוניות הרכש. באוניות המעפילים, יכולים היו המלווים, להיעזר במעפילים ע"מ להתגבר על צוות זר סרבן – והיו כמה מקרים כאלו - ואילו באוניות הרכש, הספור הוא שונה. הצלחתו של בן בשלבי העמסת 'נורה' והפלגתה ארצה, מעידים על חשיבות התפקיד. הוכחה לכך – אם דרושה – על דרך השלילה, ניתן לגזור מפעילות הרכש הערבי, שהתבצעה במקביל ל'נורה'. שתי ספינות איטלקיות, 'לינו' ו'ארג'ירו', הובילו רכש ערבי שכלל 8,000 רובים צ'כיים, ללא מלווים. הראשונה, טובעה באפריל 1948 ע"י חבלני הפלי"ם, בעת שנכנסה לנמל בארי בדרכה לנמל בירות ועל השנייה, השתלטו מלווי הפלי"ם - שהתחזו למלווים מטעם הערבים - בעת יציאתה מנמל זה באוגוסט 1948 והובילו אותה בעורמה למפגש עם קורבטות... חיל-הים הישראלי (בעקבות מבצעים אלו, הוקמה באירופה יח' חבלה לסיכול רכש ערבי).

פריקה במעגן פתוח

הפריקה במעגן פתוח, מחייבת מיומנות ברמה גבוהה של עובדי הים, בעיקר הסווארים, ומונפים במצב טכני מעולה של כלי השייט. בעוד שעובדי הים של נמל ת"א "סיפקו את הסחורה", המנופים אכזבו (ולא רק ב'נורה').

"ישר כוח"

לאחר פריקת המטען ברך ב-ג, באמצעות שאול אביגור, את אבריאל ואילו גלילי, כתב דברי תודה ו... זירוז: "ליאור" [מכינוי אביגור] ולחברים – חזק ואמץ! לצפייה לא היה גבול, את החרדה קשה לתאר ולשמחה לא היו מצרים. הדורון [הכוונה ל'נורה'] הגיענו בימים של מתיחות ולחץ קשים ביותר. לאחר מהלומת [שיירת גוש] עציון, נתרכז הלחץ על קו התחבורה לירושלים, במטרה להרעיב את העיר... ימים אחדים לפני שהגיענו הדורון, החלטנו להתאכזר ולהפקיע כלים [בעיקר רובים] מהישובים. 600 כלים הופקעו לטובת היחידות המרוכזות [הכוונה לכוח 'נחשון'], בעיקר לצורך המערכה על ירושלים. הדורון כולו יוקדש ליוזמה... בלעדי מתת זה, לא היינו יכולים לקיים המערכה בדרך ירושלים... הדוחק מוסיף להציק. בסיסים שונים וחיוניים הכרחי לתפוש והדבר עודנו מן הנמנע – לרגל הרעב לכלים".

הכרעת הפלסטינים

על אף האיחור, הביא המשלוח של 'נורה' - שהגיע ללוחמי 'נחשון' בזמן פציעות מעבר לדקה ה-90 - להכרעת ערביי ארץ ישראל ואיפשר לכוחות המגן להתארגן לקראת פלישת צבאות ערב השכנים.

הצדעה לעושים במלאכה

עד לסיום המנדט הגיעו עוד שתי אוניות רכש ובסה"כ הופעלו במהלך מלחמת העצמאות 15 אוניות, ש"הפיקו" מעל ל-50 הפלגות, בהן הובאו מטוסים, תותחים, טנקים, מרגמות, מקלעים, רובים, חומרי נפץ וכיו"ב, במשקל כולל של כ-35.000 טון "ברזל ופלדה". הייתה זו שעתה היפה של מערכת הרכש ו"שירת הברבור" של יוצאי הפלי"ם שעסקו בליווי ספינות העפלה, עליה ורכש.

לציון עשרים שנה להגעת 'נורה', התקיימה ב-1968 פגישה ששודרה ב'קול ישראל', בה נטלו חלק כמה מ"גיבורי" פרשת 'נורה': ב-ג [ח"כ מן המניין], שי"קה דן, ברושי, יוס'קה יריב, אילין וכן ירושלמי. איחור הספינה הוזכר כעובדה, אך איש מהנוכחים לא התייחס לגורמיה והשלכותיה וחבל... בסיום הפגישה, הרעים ב-ג בקולו:

"הנשק הצ'כי הציל את מדינת ישראל, ממש... בלי הנשק הזה לא היינו נשארים בחיים".

'נורה' ערכה הפלגת רכש אחת בלבד. סיפור אחריתה של 'נורה' מובא בנפרד.