

"היכן היית בליל כ"ט בנובמבר?"

תשובתו האישית של יהודה בן-צור לשאלה השבה ועולה במפגשי דור תש"ח

בנובמבר 1947 נרכשו באיטליה שתי אוניות – Maria Christina ו- Sette Fratelli – ע"י בנימין "בן" ירושלמי, פעיל שטח מעולה של 'המוסד לעליה ב'. באותה עת חזרתי לאיטליה לאחר "חוויות" המסע בספינה 'ברק', שכתוצאה ממנוע "קשיש" ששבק חיים באמצע סערה עזה הספינה כמעט ונטרפה בדרכנו להעלאת מעפילים בחוף אלג'יריה. למזלי, לאחר כמה ימי מנוחה ובטלה מאונס נקראתי למשרד 'המוסד' במילנו. המשימה שהוטלה עלי הפעם אין טובה ממנה. הוטלה עלי האחריות הכוללת להכנת ספינה והפעלתה מ'אלף עד תף' – משלב תכנון המתקנים וכלה בהורדת המעפילים בחופי הארץ. וכך, בתחילת נובמבר 1947 מצאתי את עצמי שנית בלה-ספציה. בניגוד ל'ברק', שנחכרה מ'הגוץ', סוכן אוניות תאב-בצע, התרשמתי מיד שמצבה ה"גופני" והמכאני של Sette Fratelli – 'שבעת האחים', שכינויה, 'הזיבלה', נגזר מתרגום שמה לאידיש – הוא טוב לאין-ערוך. הייתה זו מפרשית תלת-תרנית עשויה מעץ בעלת קיבולת של כ-350 טון עם מנוע Ansaldo חדיש שהפיק מהירות של כ-8 קשרים.

לשמחתי, הצטרף אלי "עזר כנגדי", ידידי **עמנואל קצב**. את הימים הראשונים הקדשנו למדידות. האיטלקים, "המשוגעים" לתארים, החלו לפנות אלי בתואר "אינג'נרו". את הערבים הקדשנו לסיכום הממצאים ותכנון המתקנים, החל בדרגשים, מעברים, פתחי אוורור ומדרגות יציאה/כניסה לשני מחסני הספינה וכלה במתקנים העיליים, מטבח, שירותים -"הישר לים"- ומרפאה. העבודה התנהלה בשתי משמרות – פועלי המספנה בשעות היום וחלק מאנשי הצוות, ששמחו לעבוד שעות נוספות, בערבים. נכנסנו לשגרת עבודה, שנמשכה מבוקר עד לילה. התרכזנו בעבודתנו, שהסתכמה בתכנון "לפי הספר" לקליטת כ-700 מעפילים והיינו מנותקים מהמתרחש, לא רק ב"עולם הגדול" אלא גם מהנעשה במערכת ההעפלה והמאבק בארץ.

באחד הערבים, לאחר חשיכה, נשמעו צפירות "עצבניות" של רכב. מיהרתי לסיפון ואת מי אני רואה? בכירי 'המוסד' באיטליה, **משה** - 'זקי' **זקימוביץ**, **שלום** - 'אסף' **לוי**ן ורב החובל האיטלקי מריו קנדה¹ עולים בכבש הספינה, כשהראשון מתנדנד עם בקבוק ריק למחצה בידו וצורח: **"יש, יש"**. על "שלוך" מהקוניאק, נתבשרנו על החלטת האו"ם "הטרייה" מאותו יום, ה-29 בנובמבר 1947. בו במקום החליט 'זקי', שעלינו ל"השקות" גם את בן ירושלמי, שעסק באותה עת בהכנת האוניה השנייה Maria Christina ('לא תפחידונו') במעגן פורטו סטפנו, כ-350 ק"מ דרומית מאתנו.

הצטרפנו, עמנואל ואנוכי לפיאט הקטנטנה. מריו התחנן בפני 'זקי', יוצא אחת מפלוגות ההובלה בצבא הבריטי, שיפנה את עמדת ההגה ונתקל בסירוב מוחלט. זיגזגנו דרומה ועד מהרה השתררה דומיה ופה ושם גם נחרה ולפתע, חבטה והרכב הסתובב כ-180 מעלות ונעצר על... פסי הרכבת. התברר שגם 'זקי' חטף תנומה קלה ועקר את מחסום הרכבת. נטשנו את הרכב בבהלה. הבטנו שמאלה וימינה ורכבת, 'יוק'. בעוד אנחנו מזיזים את הרכב מהפסים, הופיע שומר הרכבת במלוא הדרו – כותונת לילה וצינף לראשו – וצורר קללות בפיו. מריו הרגיע אותנו וסיפר לו שאנחנו פקידי שלטון בכירים הממהרים לפגישה בבוקר. לשאלתנו מתי הרכבת צפויה לעבור, התברר שהשומר מפעיל את המחסום כשהוא הולך לישון ומאפשר לרכבות מעבר בטוח ואילו רכב המגיע צריך לצפור ואז הוא פותח את המחסום.

¹. מריו קנדה (Mario Kenda) היה רב החובל של אוניות המעפילים 'וינגייט' ו'ברכה פולד' ולאחר מכן מבכירי שלוחת המוסד לעליה ב' באיטליה. לסיפורו האישי, המפורסם באתר הפלי"ם ההעפלה והרכש, [הקש כאן](#).

מריו דחף לו קופסת סיגריות אמריקאית והבטיח לו שלמחרת נחזור ונסדיר את תשלום המזקים. בשלב זה מריו נטל את ההגה וב-3 לפנות בוקר הגענו לפורטו סן-סטפנו. הערנו את 'בן' ירושלמי והשקינו אותו בשארית הקוניאק (לימים הגיע לידי דו"ח שלו, בו הוא טוען, כי כאשר הגענו אליו הבקבוק היה כבר ריק!). בדרכנו חזרה עקפנו את המפגש עם השומר.