

## מריו קנדה – ידיד איטלקי במפעלי ההעפלה והרכש

מאת: צבי בן-צור



במסגרת תפקידי כעורך ראשי של אתר הפלי"ם, ההעפלה והרכש באינטרנט נתקלתי לא אחת בשמו של מריו קנדה (Mario Kenda) – ידיד גוי איטלקי שפעל בהזדמנויות שונות לצד הפעילים הארץ-ישראלים במפעלי ההעפלה והרכש. הפריע לי שאין פרסום הולם לפועלו, והרי לא לשכוח אותו זה המינימום שאנו חבים לו. אורי גורן, פעיל מרכזי במפעלי ההעפלה והרכש, כתב בספרו האוטוביוגרפי "משני צידי הקריפטו": "על אודות רב-חובל איטלקי של ספינת מעפילים [הכוונה לאנסלדו, רב החובל של הספינות 'חנה סנש' ו'אליה גולומב'] כתב נתן אלטרמן את שירו 'תודה לרב חובל איטלקי'. אין ספק שגם מריו היה ראוי שייכתב עליו שיר...". התיישבתי לפיכך יום אחד בתחילת 2018, לא ע"מ לכתוב שיר על מריו (בזה אני חלש), אלא ע"מ לסכם בכתבה את פועלו ולפרסמה ברבים. התוצאה לפניכם.

מריו נולד ב-1917 בטרייסטה שבאיטליה. בזמן מלחמת העולם השנייה הגיע לדרגת סרן בחיל הים האיטלקי. היה רב-חובל במקצועו ובבעלותו הייתה ספינה משא קטנה בתפוסה של 180 טון שנקראה נוריס, ע"ש אשתו. אחרי המלחמה חיפש מריו מקור פרנסה ותעסוקה מעניינת. מצאתי שתי גרסאות לגבי נסיבות הגעתו לפעילותו בעליה ב'. לובה אליאב בספרו 'הספינה אלואה' מביא, על סמך הכרות אישית עם מריו שעליה בהמשך, את הגרסה הבאה: לאחר שמריו קרא בעיתון על מאסר מלחים איטלקים בארץ ישראל בעוון הברחת מעפילים, הוא הגיע למסקנה שבעסקים לא חוקיים והרפתקניים מהסוג הזה אפשר מן הסתם להרוויח לא רע. דרך חיילים ארץ-ישראלים בשירות הבריטים באיטליה הגיע לאנשי המוסד לעליה ב' (להלן המוסד, בקיצור), הרשימם בניסיונו הימי ושכנעם במהימנותו (כולל כמובן שאינו סוכן בשירות הבריטים). עפ"י גרסה אחרת למריו היה ידיד איטלקי-יהודי אוהד המפעל הציוני בשם אריצ'ה, שלו מצידו היו קשרים עם רב החובל האיטלקי-יהודי אנריקו לוי, מהבולטים בפעילי המוסד באיטליה. דרך אריצ'ה הגיע מריו לאנריקו לוי ולפעילותו עבור המוסד. יוצא הפלי"ם פעיל המוסד דוד "דוד'לה" בן-חורין, שעוד יוזכר מספר פעמים בהמשך, העיד ש"מריו, שהגיע לתפקיד מרכזי בצוות ההעפלה באיטליה, בא אלינו מתוך מצוקה תוך חיפוש תעסוקה לו ולספינתו, גילה נאמנות וחריצות במציאת פתרונות בשעות משבר כמו אחד מהחברה. הוא היה איש מקצוע מעולה וגילה הזדהות מוחלטת עם המטרות שלנו"<sup>1</sup>. יהיו פרטי הצטרפותו של מריו למפעל ההעפלה אשר יהיו, במסגרת הקשרים שנקמו בינו לבין המוסד מכר הראשון את ספינתו לאחרון, שיעד אותה לשרת כספינת מעפילים.

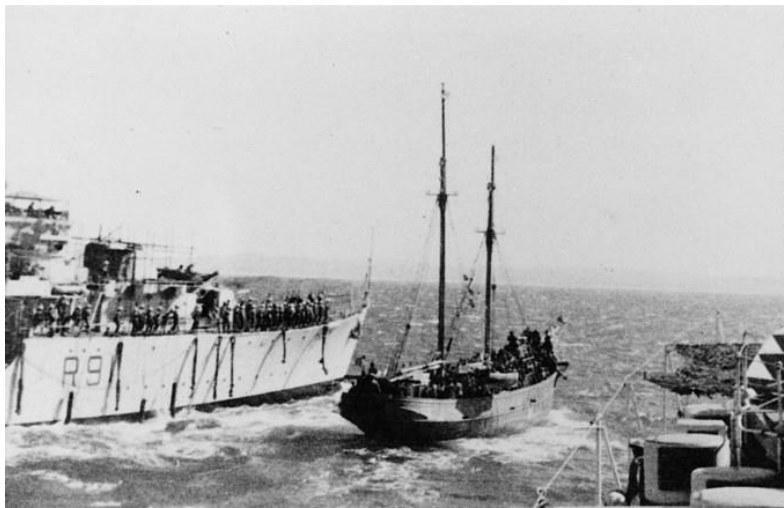


ר/ח מריו ואשתו נוריס משני צידי "אייק", רב החובל המיתולוגי של האקסודוס'

<sup>1</sup> ראה: [www.palyam.org/HaverimMesaprim/13570124.pdf](http://www.palyam.org/HaverimMesaprim/13570124.pdf)

הפעילות המשמעותית הראשונה שביצע בשירות המוסד היה להשיט ארצה, בתפקיד רב החובל, את ספינת המעפילים 'ווינגייט'. מריו הכיר את הספינה היטב – זאת הייתה ה'נוריס' שהמוסד רכש ממנו חודשים ספורים קודם להפלגתה. הספינה יצאה ב-14 במרץ 1946 מאי קטן במפרץ ונציה בשם פלסטרינה, כשעל סיפונה 238 מעפילים. לצד הצוות האיטלקי בראשותו של מריו, הנהיגו את הספינה שלשה מלווים ארץ-ישראלים מטעם המוסד, ביניהם מפקד ההפלגה דוד "דוד'לה" בן-חורין הנ"ל שדרכיו ואלו של מריו עוד יצטלבו בהמשך יותר מפעם אחת. הספינה עשתה דרכה ארצה בתנאי ים סוער. לקראת הגעתה הכין ארגון 'ההגנה' מבצע גדול שכונה "ליל-ווינגייט" להורדת המעפילים בחוף ת"א בלילה שבין ה-25 וה-26 במרץ. בראש המבצע עמדו יצחק שדה, יגאל אלון ויגאל ידן, וגויסו עבורו חברי 'ההגנה' רבים. אולם התכנית סוכלה ע"י הבריטים שתפסו את הספינה בלב-ים. המתיחות בת"א הייתה רבה, היו תקריות של חילופי ירי, ובאחת ההתנגשויות עם סיור בריטי נהרגה לוחמת הפלמ"ח ברכה פולד ז"ל, שעל שמה נקראה ספינת המעפילים 'ברכה פולד' שיצאה מאוחר יותר באותה שנה ועוד אחזור אליה בהמשך בהקשר למריו.

'ווינגייט' אולצה להפליג לחיפה וכל מי שהיה עליה נעצר והועבר למחנה המעצר בעתלית (באותה תקופה עדיין לא פעלו מחנות המעצר בקפריסין, אליהם גורשו המעפילים החל מקיץ 1946, וכל הנתפסים נשלחו למעצר במחנה עתלית). בין העצורים היו גם מריו וששת האיטלקים אנשי צוותו. המוסד דאג שהם ישוחררו מהמעצר אחר זמן קצר, על חשבון מכסת המשוחררים החודשית, ושיכן אותם זמנית בבית עולים בבנימינה.



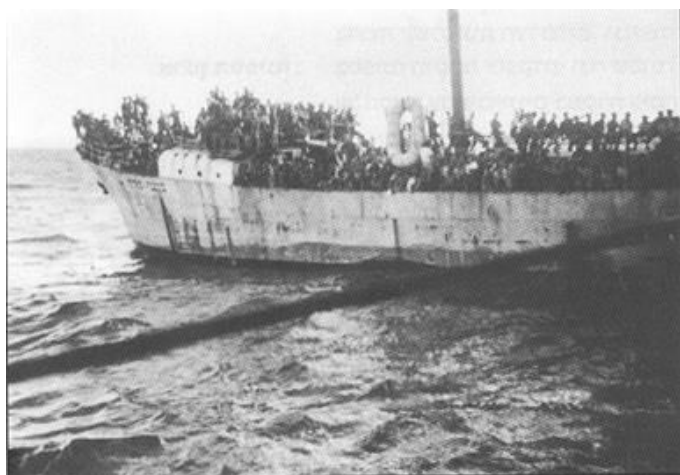
**'ווינגייט' בצבת משחתות בריטיות בעת תפיסתה מול חופי הארץ**

יחד עם צוות ה'ווינגייט', שהו אותו זמן בארץ, בקיבוץ יגור, שמונת חברי הצוות האיטלקי של ספינת המעפילים 'אנצו סרני', שנתפסה בינואר 1946. המוסד החליט לחכור ספינה בשם 'עדה' – ספינה קטנטנה בת 50 טון, מצוידת במנוע ומפרש, בבעלות יהודי ארץ-ישראלי – ע"מ להחזיר את הצוותים האיטלקים חזרה לאיטליה ובאותה הזדמנות גם להסיע לשם ששה פעילי המוסד, ביניהם לובה אליאב שהתמנה למפקד המסע. בפסח 1946 יצאה 'עדה' לדרך.

בזכות מעמדו וכישוריו, מריו מונה ע"י לובה אחראי על כל האיטלקים בספינה. וכך מתאר לובה את מריו: "היה כבן שלושים, ממוצע קומה, שערות ערמוניות ואף סולד, לחיים ורודות ופנים עגלגלות ששיוו לו מראה צעיר מכפי שנותיו. מריו היה מרבה בדיבור, אך לא היה טרחן. והוא ידע היטב את מלאכתו". על מסעם רב התלאות והתפוכות של נוסעי 'עדה' לאיטליה יש לנו מידע רב מעדויות פעילי המוסד שהשתתפו בו. כל מי שמעוניין בפרטי פרטים על המסע מוזמן לקרוא אותם בספר 'הספינה אולואה' של לובה אליאב. כאן אזכיר רק שני קוריוזים מהמסע. עקב תקלה טכנית במנועה, נוסעי 'עדה' נאלצו לנטוש את הספינה באזור החוף התורכי ולעבור לספינה אחרת, תורכית, שהזדמנה למקום. לובה ניסה לשכנע את הקפיטן התורכי שייקח אותם, תמורת תשלום נכבד כמובן, לאיטליה, אך התורכי סירב להפלגה חריגה שכזאת ללא רישיון מסע מתאים והספינה הפליגה לנמל הבית שלה בבודרום, תורכיה. בבודרום הושמו כל הנוסעים במעצר בית (ע"ג הספינה), נחקרו, ורק שיחוד אנשי הרשויות התורכיות בתוספת תשלום נכבד לבעל הספינה אפשר את המשך המסע לאיטליה. מקום הנחיתה באיטליה חייב נמל שכוח אל על מנת לשפר ככל האפשר את סיכויי הארץ-ישראלים להסתגל למדינה מבלי שיתפסו. בעצתו של מריו נבחר נמל הדיג הקטן של העיירה גליפולי,

לשם הגיעה הספינה ב-19 במאי. הסיבה שמריו המליץ ספציפית על גליפולי הייתה שהכיר שם בית זונות שיוכל לשמש מקום מסתור התחלתי... בגליפולי נולדה אחת האנקדוטות היותר עסיסיות של מפעל ההעפלה – סיפור הזונה לוצ'יה שהחביאה את הארץ-ישראלים בתחילת דרכם באיטליה.<sup>2</sup> מריו וחבריו האיטלקים – רובם חסרי ניירות מזהים – נעצרו, נחקרו ושחררו.<sup>3</sup> בחקירתם חשפו את מעורבותם בהפלגות מעפילים לארץ, אך לא "זימרו" על חבריהם הארץ-ישראלים שזה עתה הסתננו לאיטליה.

הפעם הבאה בא עולה שמו של מריו בהקשר למפעל ההעפלה היא באוקטובר 1946 כאשר הוא מתמנה לרב החובל של ספינת המעפילים 'ברכה פולד'. הספינה – אונית חופים קטנה בדחי 500 טון, שם מקורי **Fenice**, שנרכשה ע"י המוסד לעליה ב' באיטליה – נקראה ע"ש לוחמת הפלמ"ח ברכה פולד ז"ל שנהרגה מאש הבריטים בתל אביב במבצע "ליל וינגייט" הנ"ל. שניים ממלווי הספינה, מפקד הספינה מנחם "צ'רצ'יל" כהן וה'גדעוני' (איש קשר אלחוט) חיים גולדיס<sup>4</sup>, היו מוכרים למריו היטב – הם היו בין חבריו למסע המפרך בספינה 'עדה'. 'ברכה פולד' יצאה לים מאזור מטפונטו שבדרום איטליה ב-9 באוקטובר 1946 ועל סיפונה 626 מעפילים. בדרכה קלטה על סיפונה עוד 180 מעפילים מאיטליה באמצעות ספינת עזר של המוסד. ההפלגה התאפיינה בתקלות מנוע רבות וכשאלו חברו לסערה קשה השתררה פאניקה בקרב חלק מהמעפילים ואנשי הצוות האיטלקים, אך תושיית המלווים הארץ-ישראלים ורב החובל מריו הצילה את המצב. הספינה נתפסה על ידי הבריטים ב-20 באוקטובר, נגררה לנמל חיפה, המעפילים הורדו תוך עימות אלים וגורשו לקפריסין. כך מצא את עצמו מריו לקראת סוף אוקטובר 1946 במעצר פעם שנייה בתוך פחות משנה אצל הבריטים, הפעם בקפריסין.



ספינת המעפילים 'ברכה פולד' בעת תפיסתה מול חופי הארץ

מריו לא היה האיטלקי היחיד העצור בקפריסין. למעשה יחד איתו "הצטברו" שם במעצר הצוותים הזרים, בהם איטלקים, צרפתים וספרדים גולים רפובליקנים, של שמונה ספינות מעפילים שנתפסו. מבחינת המוסד היה למעצר הזה השלכות כלכליות שליליות לא שוליות שכן הוא המשיך לשלם כסדרן את משכורות העצורים למשפחותיהם. המוסד הגיע לפיכך למסקנה שהוא חייב להבריח את אנשי הצוותים הזרים חזרה לאירופה, והחליט להבריחם ישירות לשם במקום להעבירם קודם ארצה ע"ח מכסת מעפילים ואח"כ לדאוג להחזרתם לארצותיהם. בתחילת נובמבר 1946 החליט יהודה ארזי, הממונה על שלוחת המוסד באיטליה, להפעיל למטרה זו ספינת דיג קטנטונת בהדחק של 24 טון בשם 'דלין' – הספינה ש"עשתה היסטוריה" באוגוסט 1945 כאשר הייתה ספינת המעפילים הראשונה שהגיעה ארצה לאחר מלה"ע והסנונית שבישרה את תחילת תקופת הזוהר של מפעל ההעפלה. לאחר הפלגתה ההיסטורית הוחזרה 'דלין' לאיטליה ושם הועסקה כספינת עזר של המוסד. למפקד הספינה במבצע החילוץ התמנה דוד "דוד'לה" בן-חורין שאותו מריו הכיר היטב – דוד'לה היה מפקדו בהפלגת ה'ווינגייט' ארצה במרץ אותה שנה. המסע של 'דלין' מאיטליה לקפריסין נמשך קרוב ל-3 חודשים (!) – אודיסיאה של ממש בתנאי ים חורפי קשים.<sup>5</sup> בתחילת פברואר 1947

<sup>2</sup> פרטים נוספים: [www.palyam.org/Hahapala/Teur\\_haflagot/ujvLucia](http://www.palyam.org/Hahapala/Teur_haflagot/ujvLucia), וגם בספר 'הספינה אולואה' של לובה אליאב

<sup>3</sup> עדה סרני נסעה לגליפולי ע"מ לסייע בשחרור, שם נפגשה עם מריו לראשונה (עדה סרני, 'ספינות ללא דגל', עמ' 91)

<sup>4</sup> חיים גולדיס ז"ל הוא חלל מלחמת העצמאות. נפל בקרבת חולדה ב-31 במרץ 1948 כאשר יצא ללוות שיירה לירושלים.

<sup>5</sup> לפרטים ראה: [www.palyam.org/Hahapala/Teur\\_haflagot/Dalin\\_Odisia](http://www.palyam.org/Hahapala/Teur_haflagot/Dalin_Odisia)

הגיעה 'דלין' סוף סוף ליעדה, 21 אנשי צוות זרים וביניהם מריו הוברחו מהמחנות ובסיוע סירה, שהתהפכה בדרך בגלל כובד משקלו של אחד האיטלקים, הובאו מהחוף לסיפונה של ה'דלין'. הדרך חזרה לאיטליה הייתה קצרה וארכה רק שבוע. הספינה נכנסה לפנות ערב לנמל בעיירה אוטרנטו, בלי לטרוח להתקשר עם מפקד הנמל שממילא שיתף פעולה עם המוסד. בשעה 5 בבוקר למחרת היו כבר כולם, כולל מריו, על הרכבת לבארי ובזאת הסתיימה פרשת החילוץ.

לאחר חזרתו של מריו לאיטליה הוא צורף למנגנון שלוחת המוסד לעליה ב' באיטליה בתפקיד הבכיר של מנהל התפעול של השלוחה. אחריותו כללה רכש ספינות<sup>6</sup>, הכנתן לשרת כספינות מעפילים ואיושן באנשי צוות מקומיים. יש להבין שהכנת ספינה למטרות ההעפלה הייתה פעולה לוגיסטית-מקצועית מורכבת שנמשכה מספר שבועות (ובאוניות הגדולות כדוגמת 'אקסודוס' מספר חודשים). היה צורך להתקין דרגשי שינה, בתי שימוש, מטבחים, מיכלי מים וכיו"ב ולהצטייד בכמויות מזון גדולות למאות מעפילים, מבלי לסכן את בטיחות השייט של הספינה. במלאכה עסקו אנשי מקצוע מקומיים בפקוחם הצמוד של פעילי המוסד, עפ"ר אנשי הפלי"ם שלאחר מכן גם ליוו את הספינות במסען ארצה.

מיד לאחר קבלת ההחלטה ההיסטורית באו"ם של הכ"ט בנובמבר הצטרף מריו לחגיגת השמחה, כאילו היה ארץ-ישראלי לכל דבר. יהודה בן-צור, איש הפלי"ם שעסק אותו יום בהכנת ספינת מעפילים בנמל לה-ספציה, מעיד על האירוע: "באחד הערבים, לאחר חשיכה, נשמעו צפירות "עצבניות" של רכב. מיהרתי לסיפון ואת מי אני רואה? בכירי המוסד באיטליה, משה "זקי" זקימוביץ, שלום "אסף" לויין ורב החובל מריו קנדה עולים בכבש הספינה, כשהראשון מתנדנד עם בקבוק ריק למחצה בידו וצורח: "יש, יש". על "שלוך" מהבקבוק, 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 הספינה Christina Maria ('לא תפחידו') במעגן פורטו סטפנו, כ-350 ק"מ דרומית מאתנו. לימים הגיע לידי דו"ח של בן ירושלמי, בו הוא טוען, כי כאשר הגענו אליו בשלוש לפנות בוקר, הבקבוק היה כבר ריק..."<sup>7</sup>.

עם דעיכת החשיבות של ההעפלה ועליית החשיבות של רכש הנשק, לאחר פרוץ מלחמת העצמאות, מריו מוצא את עצמו עוסק גם בפעילויות מפעל הרכש. הפעולה המרכזית בה נכרך שמו במפורש היא מבצע 'השודד' באוגוסט 1948. להלן הרקע למבצע. בסוף מרץ 1948 דווח לשאול אביגור – ראש המוסד והאחראי באירופה לרכש נשק – על ספינה איטלקית בשם 'לינו', הנושאת משלוח של 8,000 רובים המיועדים לפלסטינים, שיצאה מיוגוסלביה בדרכה לנמל בירות. שאול הורה לתפוס את הספינה ואם אפשר גם להטביעה. כניסת הספינה לתיקון בנמל סמוך לנמל בארי שבאיטליה סיפקה הזדמנות לטיבועה. הביצוע הוטל על חולית פלי"ם בת שלשה חברים שהצליחה ב-10 באפריל 1948 להטביע את הספינה במימי הנמל, מבלי להשאיר עקבות. הערבים לא נואשו ובסיוע הצבא האיטלקי משו את ארגזי הרובים ונערכו לשגרם למצרים.

כאן מתחיל מבצע 'השודד' שמטרתו הייתה לסכל את העברת הנשק לערבים ואם יתאפשר, אף להעביר את המשלוח לידי צה"ל. לתכנון וביצוע המשימה נבחר בכיר הפלי"ם דוד "דוד" בן חורין מיוזענו, אליו הצטרף יותר מאוחר 'הגדעוני' עובד שדה. צוות התכנון שהתמקם בבארי כלל גם את מריו ובכיר בשרות המודיעין האיטלקי שכינויו היה 'פיינגה' ושהיה נאמן למוסד. מריו שיחד בסכום נכבד מאד את הסוכן האיטלקי של נציג הערבים, רס"ן מסוריה. הסוכן התחייב בתמורה לפעול עפ"י הנחיותיו של מריו. עפ"י הוראות צוות התכנון יעץ הסוכן לסורי לחכור ספינה שנקראה 'ארג'ירו, שלצוותה הצליח מריו לצרף שני קצינים נאמנים למוסד במסווה של סיפונאי ומכונאי. ב-21 באוגוסט 1948 הוטען המשלוח ו'ארג'ירו יצאה מנמל בארי לאלכסנדריה. ברדת החשיכה התקרבה אליה ספינת דיג והורתה לה לעצור. מהספינה קפצו עליה דוד"ל ו'עובד עם אקדחים שלופים תוך שהם מזדהים כקצינים איטלקים שתפקידם להבטיח עבור הערבים שהמטען יגיע בשלום ליעדו. רב החובל לא פקפק בסיפור וכך עברה למעשה השליטה בספינה לצמד השודדים הישראליים. בדרכם, כביכול לאלכסנדריה, הם הובילו את הספינה למפגש עם קורבטות חיל-הים 'ווג'וד' ו'הגנה'. ב-28 באוגוסט 1948 הגיעה הכבודה לנמל חיפה והמשלוח הועבר לידי צה"ל<sup>8</sup>. מעבר למבצע 'השודד', אני משער שמריו, בתוקף תפקידו, היה מעורב ברכישות וההחכרות של אוניות הנשק שהפעילה מערכת הרכש, אך אין לי סימוכין לכך.

<sup>6</sup> ישנה לפחות עדות אחת למעורבותו ברכש ספינות: על שמו נרשמה ספינת המעפילים "יד חללי גשר א-זיב"

<sup>7</sup> ראה גם: [www.palyam.org/HaverimMesaprim/Yehuda\\_Bentzur/WhereInThe29Nov](http://www.palyam.org/HaverimMesaprim/Yehuda_Bentzur/WhereInThe29Nov)

<sup>8</sup> פרטים: [www.palyam.org/OniyotRekhes/Shoded/mainpage](http://www.palyam.org/OniyotRekhes/Shoded/mainpage)



'ארג'ירו' בצד קורבטת חיל הים, לאחר ההשתלטות עליה בלב-ים

יש בידי מעט מאד אינפורמציה על מריו אחרי סיום מלחמת העצמאות. ידוע שכאות הוכרה לפעילותו במפעלי ההעפלה והרכש מכרה לו מערכת הרכש של משרד הביטחון בשליש מחיר, ביוני 1949, את הספינה 'נורה' – הספינה ש"עשתה היסטוריה" כאשר הביאה לנמל ת"א ב-1 באפריל 1948 את המשלוח הראשון של הנשק מצ'כוסלובקיה, בדיוק בזמן ע"מ להפוך את מבצע 'נחשון' לפריצת הדרך לירושלים לנקודת המפנה במלחמת העצמאות. ממכתב שכתב מריו לשאול אביגור בהקשר למכירת הספינה (מצ"ב) עולה כי מריו פעל אותו זמן בשליחות מטעם חברת 'שהם' – 'שהם' (קיצור של "שירות המעלה") הייתה חברת בת של 'צים' שהוקמה לצורך העברתם ארצה של עולים בגל העלייה ההמונית של תקופת ראשית המדינה – אולם אין לי שום פרטים על מהות והיקף השליחות הזאת.

Re. SALE OF THE "NORAH"

As you will see from the enclosed Contract, this ship was sold to me on the 26th June 1949 and, since that day, I have been busy with reconditioning work to get the boat ship-shape. This work lasted for forty days and I first took the boat to sea on August 3rd 1949.

In accordance with my Contract I am due to pay an instalment of two and a half million Lire at the end of September, a further instalment of the same sum on November 30th and a final two and a half million Lire on January 31st next.

As my trip to this country on behalf of Shoham Limited wasted a month which could otherwise have been privately employed to further my business, I would be grateful if you could postpone the payment of the first instalment due for this ship until the 30th November when, in fact, the second payment is already due.

With many thanks for your interest, and kind regards,

Sincerely yours

(Cpt.) MARIO KENDA.

המכתב של מריו לשאול אביגור בנוגע לקנייתו את הספינה 'נורה' ממערכת הרכש

אני בטוח שתרומתו של מריו למפעלי ההעפלה והרכש כוללת עוד פעילויות רבות שאינן מוזכרות כאן בכתבה וקרוב לוודאי שכבר לא נדע עליהן לעולם. אין לי לצערי אינפורמציה על קשרים בין מריו לישראל אחרי 1949. לא ידוע לי גם מה עלה בגורלו, למעט שכבר אינו בין החיים. יהיה זכרו ברוך!

אני קורא לכל מי שבידיו אינפורמציה נוספת על מריו להעבירה לידי באמצעות האימייל:  
( [doal@palyam.org](mailto:doal@palyam.org) )



מריו קנדה עם דוד "דודל"ה" בן-חורין, איטליה 1946

מסמך מודיעין אמריקאי סודי מיוני 1946 (שהותר לפרסום לפי חוק משנת 2006) מתייחס למסע אנשי הצוות האיטלקים של 'אנצו סרני' (Rondine) ו'ווינגייט' (Noris) חזרה לאיטליה במאי 1946 וחקירתם בנמל גליפולי. המסמך מזכיר את מריו קנדה כבכיר בחבורה ומעריך שהוא פעיל מרכזי בפעילות עלייה ב'.

SECRET  
(CONTROL)

File  
Symphony  
Project

Memo: JRX-3704

24 June 1946

TO : SAINT, JJ2

FROM : SAINT, BBS

SUBJECT: Clandestine Expatriation of Jews to Palestine.

SOURCE : JK/1 (information date 26 May 1946)

DECLASSIFIED AND RELEASED BY  
CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY  
SOURCE METHODS EXEMPTION 3826  
NAZI WAR CRIMES DISCLOSURE ACT  
DATE 2008

1. On 19 May 1946 the Turkish motor-ship Lufti Lahi arrived at Gallipoli (Lecce) port, with 14 Italian sailors. It was ascertained that these sailors were members of the crews of the motor-ships Noris and Rondine, which had taken Jews from Italy to Palestine.

2. The 14 Italians are being held in custody at Gallipoli, while the local police await orders from the Ministry of the Interior. Through the interrogation of the sailors it has been possible to ascertain the following:

a) About the beginning of January 1946 the motor-ship Rondine left from an unidentified port and at another undisclosed port on the Tyrrhenian coast took several hundred Jews on board. The Noris left Venice port at the beginning of March 1946 and embarked several hundred Jews at an unspecified port on the Istrian coast. It is believed that the Jews were former internees in German concentration camps.

b) The two ships were successful in eluding the vigilance of British patrols along the Palestinian coast, and the Jews landed safely. The crews of the two ships also landed in Palestine, abandoning the boats.

c) The Italian sailors stayed for some time at a village on the coast. At the beginning of May 1946 they were embarked on a small motor-boat and later on the Lufti Lahi. After calling at Bodrum port the Lufti Lahi sailed for Gallipoli.

3. The following is a list of the names of the 14 sailors, most of whom, however, had no identification cards.

a) Mario KEMDA, di Rodolfo and Caterina SANSINI, born at Trieste on 7 February 1917, living at No. 8 Via Pascoli, Trieste: Skipper.

b) Bruno Albano STEFFE, fu Vittorio and Giustina TRENIL, born at Capodistria on 26 July 1927, living at No. 12 Via Tiger, Trieste.

SECRET  
(CONTROL)

S E C R E T  
(CONTROL)

2

- c) Costante MASSALIN, di Costante and Domenica MASSALIN, born at San Giacomo Di Neresine (Pola) on 28 October 1904, who gave his address as c/o CLN Giuliano, Venice.
- d) Riccardo MELINCO, di Marco and Anna Cerrai, born at Orsara (Pola) on 30 August 1908, living at No. 57, Viale Miramare, Trieste, with the NICOLI family.
- e) Gino SIGONI (father unknown) and di Mattea SIGONI, born at Neresine (Pola) on 17 December 1921. Address: c/o CLN Giuliano, Venice.
- f) Umberto DAMINI, di Achille and Giovanna ONGARA, born at Trieste on 24 November 1904, living at No. 3, Via Ghirlandajo, Trieste.
- g) Giovanni SICCARDI, di Giovan Battista and Maria POGGI, born at Albissola Marina (Savona) on 14 July 1910, living at No. 25, Via Stefano Grosso, Albissola Marina.
- h) Giovanni PAVIA, fu Pasquale and fu Maria STAITI, born at Canzirri (Messina) on 17 March 1905, living at No. 25, Via Briocco, Savona.
- i) Angelo BIAGINI, fu Vittorio and Angela PETRUCCI, born at Chiusino (Siena) on 13 December 1907, living at No. 1, via Domenico Nano, Savona.
- j) Ferdinando VALENTINI, di Giovanni and Maria FRANCERI, born at Savona on 28 January 1925, living at No. 10, Via Fertinace, Savona.
- k) Domenico CAGNACCI, fu Vincenzo and Maria Luisa PILETTA, born at San Remo on 15 March 1892, living at No. 19, Via Giancardini, Valeggia (Savona).
- l) Mario LA ROVERE, di Federico and Giuseppina COLOMBO, born at Albissola Marina (Savona) on 17 April 1921, living at No. 4, Via Isola, Albissola Marina.
- m) Pietro ASTE, fu Agostino and fu Caterina DURANTE, born at Carloforte (Cagliari) on 22 March 1889, living at No. 5, Via Mobilat, Albissola Marina.
- n) Franco BALESTERRO, di Luciano and Rosina MILANESI, born at Ponte Curone (Alessandria) on 17 August 1924, living at No. 1, Via Emilia, Ponte Curone.

S E C R E T  
(CONTROL)



S E C R E T  
(CONTROL)

3

4. Agan MAZLUUM, a Turkish subject, was in command of the Lufti Lahi. Mario KENDA, believed to be a former lieutenant in the Italian Royal Navy, was in command of the Noris. Most likely KENDA is one of the chiefs of the clandestine organization inasmuch as it was he who engaged the crew. He has so far refused to answer any questions, declaring that he was bound by oath.
5. The crew of the Noris consisted of STEFFE', MASSALIN, MELINCO, SIGONI, DAMINI and SICCARDI.
6. According to SIGONI's statement, KENDA is in contact with one Eugenio CAMALI, a shipbuilder at Venice, living at Lido di Venezia. CAMALI is the head of the Tullier SS Co., with offices in Calle Valleresso, opposite the "Albergo Monaco", Venice. SIGONI thought that CAMALI too had something to do with the clandestine organization.
7. Prior to their leaving Bodrum, KENDA promised to give Agan MAZLUUM 180 gold sovereigns upon their arrival in Italy. One Bose COHEN testified to the veracity of this arrangement.
8. The whole crew of the Rondine was engaged through the Savona port authorities. The sailors expressed their view that the said authorities knew of the purpose and destination of the voyage, since the Rondine, prior to her departure, was outfitted for the accommodation of a great many passengers.
9. It seems that the two ships were bound either for Brindisi or Bari where, it is believed the clandestine organization has its headquarters. Owing to bad weather conditions, however, the two ships made for Gallipoli port. It was planned that the crews would reach either Bari or Brindisi by land.

rp

DISTRIBUTION: (12)  
 Washington (2)  
 London  
 Amzon  
 SCI/A Vienna  
 SCI/A Salzburg  
 Istanbul  
 Milan  
 Genoa  
 Trieste  
 Files (2)

S E C R E T  
(CONTROL)