

## אונית הרכש 'הזקן' (Maestralle) - מסעה השני בחודשי יוני-יולי 1948 סיפורו של המלווה – יהודה "פרא" בן-צור

באביב 1947, סיימתי את מסלול הכשרתי בפלי"ם, מקורס מפקדי סירות בחוף קיסריה ועד קורס חובלים בטכניון - ביה"ס הימי בחיפה. בסוף אוגוסט 1947 טסתי לפראג בדרכי ל...איטליה, בה הוצבתי לשרות בשלוחת 'המוסד לעליה ב'. עד ראשית 1948 פיקדתי על שתי ספינות מעפילים ('הברק', שכשלה בדרכנו לאלג'יריה ו'לקוממיות', במסעה הראשון להעברת מעפילים לקורסיקה). במרץ 1948, הוצבתי לשרות בשלוחת 'המוסד' במרסיי ועד מהרה הוטל עלי להכשיר כ-500 מעפילים לתנאי הפלגה באוניה. לאחר הכרזת העצמאות סייעתי להעלותם לספינת המעפילים האחרונה, 'קרב עמק איילון', במפרץ בנדול.



בסוף מאי 1948, נקראתי להצטייד ב"מעבדת" 'המוסד' בדרכון פלסטיני "ממוחזר" ע"ש מן דהו בשם יצחק לבל ונצטוויתי לצאת לפראג, שם התברר לי שהועברתי מ'המוסד לעליה' למערכת הרכש.

בתדרוך לכמה מימאי הפלי"ם, שאף הם זומנו לפראג, הופתענו לשמוע שמישמתנו הבאה הינה ניווט... מטוסים. מישהו חשב שנוטים ימיים מסוגלים לשמש גם כנוטי מטוסים ולפחות, לזהות מהאוויר את שדות התעופה תל נוף ורמת דוד. ברוח התקופה קבלנו את הדין, מה גם שנמסר לנו שמבצעי 'בלק' – הובלת רכש באמצעות מטוסי Commando C-46 - נמשכו כבר מזה חודש ימים. ערכנו בינינו הגרלה לקביעת סדר טיסותינו ועוד באותו יום עברנו למלון 'סטלינגרד' בעיירה זאטץ', כ-70 ק"מ צפונית לפראג. למחרת היום יצאתי עם אנוש שטמפפר, שזכה בהגרלה לטוס ראשון, לשדה שהשלטונות הצ'כיים העמידו לרשות מערכת הרכש וטייסינו האמריקנים כינו אותו בשם 'Z - זברה'. ליד כבש המטוס נפרדתי מאנוש. בהתאם להגרלה הייתי אמור לטוס למחרת היום.

בהתרגשות מובנת הגעתי לשדה והוצגתי בפני הטייס, מח"לניק בשם ארנולד אילוייט. להפתעתי, הוא פנה לשמעון, הממונה על המשלוחים והודיע לו, שהוא כבר הוכיח את עצמו כמי שאינו זקוק לשירותי ניווט וכי: "עדיף שתעמיס עוד 3 מקלעים במקומו". בו במקום ערכנו "ועידה משולשת". ברוב דעות – אני צידדתי בדעת הטייס – סוכם לבטל את המשימה ואנו, חזרנו לפראג. על השעות בעיר המקסימה, בהמתנה להוראות חדשות, העיבו הידיעות והשמועות מהארץ על רבים מחברינו בפלי"ם, שנהרגו בהרי ירושלים (בין היתר, נודע לנו שיוחאי בן-נון נהרג בהרי ירושלים, אך בהפוגה הראשונה נודע לי ב"דרך הקשה", שהידיעה הייתה מוקדמת).

כשבוע ימים "הסתובבנו" בעיר בהמתנה להחלטת מערכת הרכש ו/או 'המוסד' בדבר משימתנו הבאה. בינתיים, נהנינו מכל מה שפראג יכלה להציע לתיירים מזדמנים רצויים ולכאלו נחשבנו ב"רחוב הצ'כי". מפעם לפעם פגשנו את חניכי קורס הטייס הראשון של 'השרות האווירי', שצחקו עלינו, "הנוטים". לבסוף נמסר לנו, שאנו מיועדים לאונית רכש ביוגוסלביה וכי הזמנה עברנו טיסה לזגרב, שם יקבל את פנינו אברהם, יהודי מקומי. ערב הטיסה התברר, שהיא בוטלה ובמקומה נטוס לבלגרד.

לשאלתנו, מי יקבל את פנינו? נענינו, שמישהו ימתין לנו בשדה. וכך, ב-11.6.48, חצינו, ששה נוסעים בלבד – חמישה ישראלים וגוי אחד, שלא פסק מלהצטלב בשל טלטולי המטוס, את 'מסך הברזל'. בחשש וסקרנות נחתנו בשדה שחנו בו מטוסי-קרב רוסיים רבים. בחשש, בשל חציית 'מסך הברזל' וסקרנות, משום שלא ידענו מי יקבל את פנינו, איך הוא יזהה אותנו ומה הוא יודע עלינו ועל משימתנו. דרכונינו הוחתמו בחותמת הכניסה ובמכס שוחררנו מבדיקה למראה הדרכונים הפלסטינים שלנו. יצאנו מבית הנותבות, מבלי לדעת לאן ללכת ולמה ולמי לצפות. ללא פרוטה בכיסינו ומבלי שאיש מאתנו ידע את השפה, הצטרפנו ל"זרם" האנשים הדליל שצעד לעבר מבנה גדול - תחנת הרכבת של בלגרד. לפתע ניגשו אלינו שני אנשים לבושים בהידור ומגפיים מבריקים ופנו אלינו ברוסית. דחפנו לקראתם את יונה ז'בין (ממוצא סובוטניקי) והבנו ממנו שהם באו לקבל משלחת בת חמישה איש... ממוסקבה. המשכנו בדרכנו, כשלפתע התקרב אלינו בחור צעיר, לבוש חליפה מרופטת ו"אותת" לנו: "אחרי". עד מהרה התברר לנו שהאיש דובר יוגוסלבית בלבד. הלכנו בעקבותיו עד לקופת תחנת הרכבת, שם הוא ניסה ל"הסביר" לנו, שעלינו לרכוש כרטיסים לזגרב.

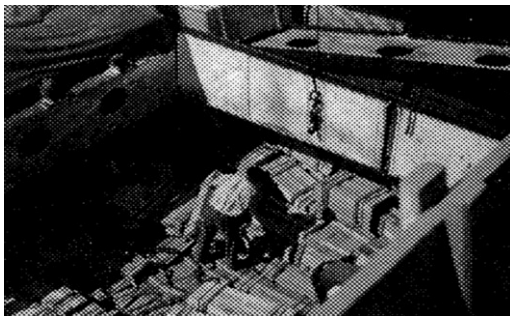
בתנועות ידיים הבהרנו לו שאין לנו פרוטה. משנראה לנו, שהוא לא רק נבוכ, אלא גם אובד עצות, שכנענו אותו בתנועות ידיים לטלפן לממונה עליו. ואכן, תוך חצי שעה הגיע אדם דובר אנגלית, שהעמיד לרשותנו סכום נכבד והסביר לנו ש"הבחור" ילווה אותנו למחוז חפצנו. משלב זה, "אימצנו" את הבחור ושילמנו את כל הוצאותיו, לרבות כרטיס הנסיעה. מהתנהגותו, הבנו שהוא משתייך לשירותי הביטחון וכי הוטל עליו להוביל אותנו ליעד כלשהו, מבלי שהוסבר לו מי אנחנו ואכן, כשמישהו יצא מטווח הראיה שלו, הוא נכנס ללחץ.

לאחר נסיעת לילה מפרכת ברכבת מונעת-פחם שחדר לקרונות, הגענו לזגר. **אברהם**, שהיה ראש הקהילה היהודית ו"האיש שלנו" (של 'המוסד') בזגר, קיבל את פנינו. "הבחור שלנו", שרצה ככל הנראה לסיים את משימתו, עמד על כך שנמשיך מיד בנסיעה, אך בזכותו של אברהם, נשארנו בזגר למנוחה וסיוור בעיר. בלילה המשכנו בנסיעתנו דרומה לשפלת החוף האדריאטי ולמחרת בשעות הצהרים הגענו לתחנתנו הסופית, בעיר הנמל שיבניק. במקום, לא חיכה לנו איש וחמור מכך, גם לא "בחור שלנו", שלפי הוראותיו, היה עליו "למסור אותנו" בתחנה ולסיים בכך את משימתו. הצענו לו, שאנחנו נישאר במקום והוא יצא העירה, לחפש את איש הקשר שלו. הוא קיבל את ההצעה, לא לפני שביקש ממנהל התחנה... לשים עלינו עין.

עוד לפני שהוא חזר, הגיע לתחנה ג'יפ נהוג ע"י בנימין-בן ירושלמי - פעיל שטח של 'המוסד' האחראי להעמסת המטען - שהזמין אותנו להידחס בו. הנסיעה הקצרה לנמל הביאה אותנו ב-13.6 Maestralle-לשכניה היה 'הזקן'. עלינו לאוניה בעיצומה של ההעמסה. על כוסית יין, כמיטב מסורת ה-13, שמענו מפיו של בן פרטים על המשלוחים, שחלק מהם היו כבר זמן מה במחסן בנמל היתרה, הגיעה זה עתה מצ'כוסלובקיה בשייט בדנובה ומשם ברכבת ממעגן ווקובר עד לנמל שיבניק.

ב-10 ליוני דווח אבריאל לב-ג: "בנמל יוגוסלבי נמצאת הקניה השלישית (10.000 רובים, 340 MG-34 מגל"ד, 110 Z.B. בזה, 30 מיליון כדורים. מעמיסים הכול על אוניה שלנו וזו תצא בין 14-16 [יוני] ואחרי 8-10 יום בדרך תגיע הנה [לת"א]. יש בה גם 150 טון מלט, 50 טון עצים [מטען כיסוי, תרתי משמע]. היא נחשבת לאוניה איטלקית. יהיו בה 8 חברים שלנו ורדיו".

בתוך כמה ימים מבואנו, הושלמה מלאכת ההעמסה. המטען, למיטב ידיעתי וזיכרוני, כלל 10,000 רובים, 35,000,000 כדורים, 2,200 מקלעי מ"ג 34 (מגל"ד) ו-1,100 מקלעים כבדים 'בזה'<sup>1</sup>, במשקל של כ-750 טון. ארגזי הנשק "כוסו", תרתי משמע, בכמה מאות טון של לוחות-עץ, הן בבטן האוניה והן על הסיפון.



**"מלאו אסמינו בר" - 'הזקן' בעת העמסת הרכש  
בנמל שיבניק, יוגוסלביה - יוני 1948.**

עד לקרע בין סטלין לטיטו, שפרץ החוצה בסוף יוני 1948, פעל הממשל היוגוסלבי בכל הקשור לעסקי הרכש (וקודם לכן בנושא ההעפלה) במסגרת הנחיות עקיפות, אם לא ישירות, של "האח הגדול", ברה"מ. מעבר לשיקולים הפוליטיים, היו אלו האינטרסים הכלכליים - התשלומים הנכבדים במט"ח, ששולמו עבור השירותים שסופקו - שהכריעו בזכות אישור הסיוע למערכת הרכש. לאחר הקרע ועל אף הסיוע המקביל שניתן גם לערבים, ניתן לקבוע בוודאות שכף האהדה היוגוסלבית נטתה לישראל.

<sup>1</sup> המקלעים הראשונים מסוג 'בזה' הגיעו לארץ בדרך האוויר (טיסות "בלק-5" ו"בלק-6") בסביבות ה-20 במאי, באמצעות שני מטוסי 'דקוטה' שנשכרו בחופזה מחברת bata הציכית (חברה ליצור נעלים) מהעיר זלין. המטוסים המריאו עם הנשק ממנחת ליד העיר ברנו ונתיב טיסתם היה: ברנו, רומא, אתונה, חיפה, עקרון. ארגזי הנשק הוסוו ע"י יצירות אומנות של כלי זכוכית ציכים. הטייסים היו צ'כים, אך ליוו את הטיסות טייסי חה"א שיע גזית, מאירקה רוף, יצחק וולוביץ ודני שפירא. כל מטוס נשא מטען במשקל 2,700 ק"ג. על סמך משקל המטען ניתן להעריך שהמטוסים הביאו בין 100 ל-150 מקלעי 'בזה' פלוס תחמושת עבורם בכמות סבירה. [צ.ב.]

ברמת השטח הורגשה אהדה רבה לעניינינו ובינינו לבין אלו שבאו אתנו במגע נקשרו יחסי ידידות. היוגוסלבים שיתפו פעולה בכל עניין ונענו לכל דרישה, בתנאי, שכל בקשה תועבר באמצעות 'שרות הביטחון הפנימי' המקומי. הסדר נוח מבחינתנו, משום שסגן הממונה, גוי בשם מירקו, הפך בפועל ל"סוכן האוניה" שלנו (החלפנו בינינו את 'סמל הפלמ"ח' 'בתמורה' לכוכב האדום, 'סמל הפרטיזנים'). המגבלה היחידה והמכבידה שהוטלה עלינו, הייתה איסור הפעלת קשר האלחוט בעת השהייה בנמל. בנוסף לכך, נמנעו שלטונות הנמל מלרשום את שהות אניות הרכש ברישומיהם הפורמאליים ובמסגרת זו סוכם שגם רבי החובלים יימנעו מרישום כלשהו ב'יומן האוניה'. הגבלות אלו נבעו מאי-רצונם של היוגוסלבים להסתבך בהפרכת האמברגו הבינ"ל.



**הרישום בדרכונו של יצחק לבל בתאריך הכניסה לבלגרד - 12.6.48. בשל ההגבלות הנ"ל לא הוחתם הדרכון בעת הפלגת 'הזקן' וע"כ מבחינה פורמאלית אני עדיין ביוגוסליביה...**

ב- 21.6.48 כתב שאול לב-ג: "אתמול נפתח הסמינר' [כינוי להפלגת אוניה] של אהוד [אבריאלי] כולל 10.000 רובים, 3.400 MG-34, 30 מיליון כדורים"; ואכן, ב- 20 ליוני יצאנו מהנמל, בדרכנו למעגן ת"א. היום היה נוח וההפלגה התנהלה על מי-מנוחות. הצוות המיומן עבר לשגרת הפלגה במשמרות ואנו, צוות המלווים "המנופח"<sup>2</sup>, היינו כמעט חסרי תעסוקה. מעת לעת היה עלינו למסור ל'גדעוני' את מיקומנו, ע"מ לדווח למערכת הרכש בארץ. במחצית הדרך, שלפנו מאחד הארגזים מקלע מגל"ד והתאמנו בהפעלתו, "על כל צרה שלא תבוא". בדו"ח של בן ירושלמי מה-20 לדצמבר 1965 הוא מעיד, שבהגיענו לקרבת נמל ספליט ע"מ להוריד את הנווט הגיעה סירת משטרה שהביאה לנו מתנה, ארגז עם 3-4 מכוונות ירייה ותחמושת להגנה עצמית, כמחווה לקפטין 'פטר', אחד מכינויי בן. אישית, ניצלתי את הזמן לרכישת Sea Time - העמקת הניסיון הימי ולשליטה בשפה האיטלקית.

ב- 27 ליוני 1948 - חמישה ימים לאחר פרשת 'אלטלנה', עליה לא ידענו דבר במהלך הפלגתנו – הגענו למעגן ת"א. לאחר הטלת העוגן, ראינו מערבה מאתנו, על קו האופק, כלי שיט מלחמתי נע צפונה בנתיב התרחקות. לא ידענו הלנו הוא או לצרינו – האם זו קורבטה של חיל הים שלנו ? או שמא זו משחתת בריטית (הצי הבריטי החזיק ב'מובלעת' בנמל חיפה עד 30.6.48) ? או חו"ח קורבטה מצרית (כשבועיים קודם לכן, בתחילת ההפוגה, סירה קורבטה מצרית מערבית למעגן ת"א) ?

עד מהרה הגיעו לאוניה אנשי יחידת הרכש של משרד הביטחון וסווארי נמל ת"א המיומנים. תוך זמן קצר הוחל בפינוי לוחות העץ – מטען הכיסוי - לדובריה שהוצמדה לדופן האוניה והחלה הפריקה עצמה שנמשכה כארבע יממות, יום ולילה. במהלך הפריקה הגיע שאול אביגור לביקור קצר ארצה וסיכם לאחר מכן את המשלוח במחברתו:

"נתקבל 1.7.48. משלוח 'אתי' [אבריאלי] ... ('סניו' [שמה הקודם של Maestralle]). 9,983 רובים מאוזר. BZ 106 [מקלעי בזה 37]. 34-M.G 3,394. מסמ' [מסמרים, כינוי לכדורים] 7.92 מ"מ... (לא הובילה הכול על האוניה)"<sup>3</sup>.

לנו, המלווים, לא היה כל תפקיד בשלב הפריקה. שמותינו נמסרו לעמדת השמירה בשער הנמל ויכולנו לצאת ולהיכנס בכל עת. שאול ופטר, ירדו מיד מהאוניה ללא שוב וכן נחום שהוחלף ע"י 'הגדעוני' חיים גירון. בשלב זה רציתי להצטרף לחברי ב'שירות הימי'. נפגשתי עם אברהם זכאי, מפקדי הראשון בפלי"ם וכעת, קצין המנהלה של 'השרות הימי', ששמח על פנייתי. הבהרתי לו, שאני המלווה הבכיר באוניה ומן הראוי להסדיר את החלפתי לפני מועד ההפלגה חזרה, בסביבות ה-1 ליוני 1948.

<sup>2</sup> שבעה: בן ירושלמי, שבתוקף מעמדו היה מפקד המסע, שאול ביבר, פטר הופמן, נחום מנור 'הגדעוני', 'בוטרוס', ז'בין ואנוכי, י. ב-צ.

<sup>3</sup> "מחברות שאול" עמ' 28, ארכיון צה"ל.

את ערבי-השהות בעיר הולדת, ניצלתי לביקורים משפחתיים וחברתיים. כול חברי התל-אביבים היו מגויסים וע"כ, "נאלצתי", לשמחתי, להסתפק בעיקר בבנות המין היפה. כבר למחרת הגעתנו, ב-28 ליוני, "קפצתי" לביקור במפקדת 'השירות' במלון 'סן-רמו' לשעבר. בחצר ניכרה היערכות למסדר כלשהו, מכל עבר נחפזו חברים מוכרים שברכו אותי וקראו לי להצטרף. התברר, שהיה זה מסדר 'ההשבעה לצה"ל', שנערך באותה שעה בכול יחידות הצבא. מאחר ולא צורפתי עדיין למסגרת החלטתית להשקיף על המחזה מהצד, יותר מדויק, מלמעלה, ממרפסת המבנה. לאחר המסדר, נמסר לי, שעניין החלפתי באוניה, הועבר לטפול ב"חלונות הגבוהים", אך למחרת בערב הגיע לבייתי פתק מהקצין התורן במפקדת 'השירות', שמואל טנקוס, המודיע לי, ששאלו הטיל וטו על ירידתי מהאוניה וכי הסמכות שמעליו, בידי בן-גוריון "ואין כוונה להטריד אותו בנושא שלך".

באותו לילה פגשתי ברחוב את "המת החי". חודשיים קודם לכן, ב-23 לאפריל 1948, רשם ב-ג ביומנו: "...15 בחורים נהרגו [בנבי סמואל], ביניהם גם המפקד יוחאי". כמה שעות מאוחר יותר הוא עודכן: "...יוחאי לא נהרג אלא נפצע". אלי באירופה הגיעה חלקה הראשון של הידיעה. לאחר שהתגברתי על התדהמה, שאלתי למעשיו. בהצביעו על מקל ההליכה הוא "התלונן" שהוא מנוטרל מפעילות שתימשך כחודש נוסף. בו במקום, הצעתי לו 'תקופת החלמה' בהפלגה.

יוחאי התלהב והחל "להפציץ" אותי בשאלות. הערכתי, שההפלגה הלך-חזור לא תעלה על חודש ימים ובאשר לעלייה לאוניה, הבהרתי לו, שאין פשוט מזה, בבואנו לשער הנמל הוא "ישתמש" בשמו של אחד המלווים שירד מהאוניה ונשאר בארץ. למחרת בבוקר, 30 ביוני 1948, נסעתי עם יוחאי בקדילק השחורה – ש"הוחרמה" לצרכיו בהיותו מפקד פלוגת נמל חיפה עוד לפני הפציעה – לחיפה, להיפרד מאמו ולהצטייד בדרכון 'הפלסטיני' שהיה ברשותו. בשעת צהרים, בצאתנו מחיפה הבחנו בשייטת אוניות מלחמה מפליגה מערבה – הצי הבריטי, אויב הפלי"ם מאז נובמבר 1945, פינה סופית את נמל חיפה (באותו יום רשם ב-ג ביומנו: "בשעה 12.30 יעזוב אחרון האנגלים. בשתיים וחצי ייכנס הצי שלנו לנמל. הגעתי לחיפה ברבע אחרי 6 - ישר לחגיגה בנמל").

יום קודם לכן, ב-29 ליוני, הביע ב-ג ביומנו את דאגתו "שמא תיפסק ההפוגה" לפני השלמת ההצטיידות לקראת חידוש הקרבות: "הבהלתי את שאול מכנרת שימהר לחזור לאירופה... ויש להחיש משלוח הכלים הכבדים... שאול טילגרף לשלוח מיד... התותחים, לדעתו, אפשר יהיה לשלוח משם [משיבניק] רק בעוד 10 ימים דרך הים. עליו להיפגש עוד עם מספר אנשים לפני צאתו". בין היתר, שאול הגיע לאוניה והדגיש בפנינו את ההכרח להגיע במהירות ליוגוסלביה ע"מ להביא מטען תותחים הממתין לנו. הוא איחל לנו הצלחה ונתן לי במתנה אקדח. כמתוכנן, עליתי לאוניה באותו לילה עם יוחאי. בצוות המלווים נותרו גם בן ירושלמי, ברוך-בוטרוס, יונה ז'בין ו'הגדעוני', חיים גירון. בבוקר ה-1 לילולי 1948 יצאנו לעבר יוגוסלביה.

ההפלגה לשיבניק, התנהלה אף היא על מי-מנוחות. "לעומת זאת", על גלי האתר התחוללה "סערה" כתוצאה מויכוח בין בן לבין זקי', הממונה על שלוחת 'המוסד' באיטליה, שמצאה ביטויה ביומנו האישי של חיים 'הגדעוני', אשר הגיע לידיעתי רק לאחרונה.

ב-4.7 הבריק 'דרומי' [כינויו של בן ירושלמי] לשייקה דן ביוגוסלביה: "נגיע ב-8 לחודש. הכן 200 טון פחם. 'ארנון' [מערכת הרכש בארץ] מבקש שתכין עבור כל מכונית [הכוונה לתותחים הכבדים] 2 ווירים [כבלי פלדה] כדי לאפשר הפריקה. לכיסוי [המטען] רצוי שיהיו עמודי טלפון. אל 'הגדעוני' [ברומא]! המברק מיועד לשייקה ב'יורם' [יוגוסלביה]. העבירוהו מיד בטלפון [בבלגרד לא הייתה תחנת אלחוט]". ומיד לאחר מכן הוא שלח אליו מברק נוסף: "הכן שבעה כלים קטנים ותחמושת להגנת הכלי".

פניית בן לשייקה הייתה במסגרת ההנחיה שהוא קיבל משאול לפני ההפלגה מת"א ובתוקף מעמדו כמפקד המסע. הוא לא טרח לידיע אותי בתוכן המברקים ובקשתו לנשק להגנה עצמית מפליאה אותי, משום שהיו ברשותנו כמה כלים. למחרת היום, 5.7, החל 'דו-קרב' מברקים בעניין יעד נסיעתנו, שנמשך גם לאחר כניסתנו לנמל שיבניק.

רומא: "מ'זכי' – עליך להגיע לנאפולי. נציידך בכל הדרוש. לא ברור עניין [מטען] הכיסוי. 'הזקן': "מ'דרומי'. המברקים הקודמים מיועדים לשייקה. העבר אותם לתעודתם. ממשיכים ל'יורם'. שלום לכולם". רומא: "מ'זקי' – עליך להיכנס לנאפולי ולא אחרת. המברקים שלך הקודמים הועברו

לתעודתם". 'הזקן': 'מ'דרומי'... ההוראה שקבלתי היא לנסוע ישר ל'יורם' בלי להיכנס לאף נמל. דורש אישור מ'יורם' להודעתך. אנו במרחק כמה שעות מנמל הטעינה [שיבניק]. על הכלי 6 מלווים ונשק להגנת הכלי. ניירות הכלי [מסמכי האוניה] לא בסדר... לאנשים אין כל תעודות. הפחם יספיק לנו בקשי עד נ. [נאפולי]. רומא: "מ'זכי' – המשיך ל'יורם'. אודיע לך על בואך". רומא, למחרת 6.7: "מ'זכי' – עליך לחזור לנאפולי, הוחלט סופית לאחר ברור עם ג'נבה. אשר". ומברק נוסף מרומא: "מ'זכי' – אל תכנס ל'יורם', חזור מיד".

מ'הזקן', ב- 7.7: "מ'דרומי' – אנו בנמל [ספליט]. ירדתי להתקשר עם שייקה ולברר העניינים. הפחם לא יספיק לנו לחזור לנאפולי". למחרת ב- 8.7 שני מברקים נוספים: "מ'דרומי' – התקשרנו עם שייקה. עוגנים בנמל [בשיבניק]". "מ'הזקן' – מחסלים הקשר עד יציאתנו."

רומא: "מ'זכי' – ברר עם שייקה אם יש לו צורך בכלי. איך תעביר המלווים אלינו. עליך להצטייד בפחם בנאפולי. מתפלא על התנהגותך". בגיבויו של שייקה הגיב בן בזעם: "מ'דרומי' – קבלתי הוראה משייקה להישאר כאן ולא לזוז לאף מקום. הכלי נחוץ לו. המלווים ונשקם נועדו להגנת כלי זה ולא לכל תפקיד אחר, לפי הוראת 'ארנון' ולכן לא אעבירם ל'ליאונרד' [איטליה]. אבקשך לא לתת לי הוראות מאחר שהוברר לך המצב...". רומא, בהסתמכות על שאול שבינתיים חזר מהארץ: "מ'זכי' – הוראת 'אור' [שאול בז'נבה] לחזור מיד ל'ליאונרד'... עליך לצאת מיד ולהגיע ל'ליאונרד'. הודיע מתי ולאן תוכל להגיע, רצוי [לנמל] ברי. עשה זאת מיד והגיע בכל מחיר". 'הזקן': "מ'דרומי' – הוראת שייקה היא להישאר כאן. הוא מברר העניין עם שאול. אם יש לך משהו לברר, נא התקשר עם שייקה".

בתגובה נשלח ל'דרומי' ושייקה מברק מז'נבה: "על הכלי לצאת מיד ל'ליאונרד'. זו הוראה והתראה אחרונה ואין לערער". ואכן "הדרמה" הסתיימה ב- 13.7: "מ'דרומי' - לפי הוראת שייקה מפליגים מחר. נגיע לבארי ביום ג'... אני נשאר כאן לעבודה... האחראי על הכלי יהודה פרא [בן-צור]. נשארים על הכלי 5 מלווים בלי תעודות ונשק להגנת הכלי [בן, שהצטרף לשייקה בבלגרד, לא היה מודע לכך שהסתרנו את הנשק באוניה]. הפחם יספיק לנו רק ליומיים הכינו 220 טון...".

החל מה- 8.7.48 הנהיג 'זקי' רישום (כמעט) יומי על 'מצב כלי השייט' של 'צי העלייה והרכש', שהיו בדרכם מ/אל איטליה. הרישום הראשון נעשה סמוך לכניסתנו לנמל ספליט לקבלת הנתב: "הזקן' מתקרב ל'יורם' לקבלת סחורה" ואילו השני נעשה רק ב- 16.7, בהתקרבו לנאפולי: "הזקן' מתקרב ל'ליאונרד'". "הדרמה", שבסופה קבלתי אישור 'פורמאלי' כמפקד 'הזקן', התרחשה בין שני התאריכים הנ"ל.

שני אירועים זכורים לי מההפלגה מת"א לשיבניק. הראשון היה אירוע פנימי. במהלך ההפלגה "השתעשע" יוחאי בירי מ'הארסנל' שהיה לנו באוניה - אקדח, סטן, רובה ומקלע - עד שהקצין הראשון, סניור פונטי, פנה אלי בשם הצוות וביקש "הפסקת אש". השני היה חיצוני. בהגיענו לספליט לקחת את הנוט, עלתה אתו חבורת אישים, שנראו לנו כקצינים מ'שרות הביטחון הפנימי'. כמיטב המסורת כבדנו אותם בקופסאות סיגריות. בעת הרמת הכוסית נשאלנו: "מה אומרים בחו"ל על סיבת הקרע בינינו לרוסים?"

התברר שהקרע סטלין טיטו פרץ החוצה בהיותנו בארץ. לך תסביר לגויים, שהאפשרות לחידוש הקרבות בתום ההפוגה, עניינו אותנו יותר מהבעיות שלהם. בכל מקרה, הם הופתעו שאיננו יודעים דבר והצהירו שבכל מקרה הם ילכו עם טיטו נגד סטלין, עד הסוף.

תותחים - 'יוק'. בעת ההתקשרות למזח, הגיע ג'יפ עם ידידנו מירקו. בתנועות ידיים, הוא סימן לנו, למה באתם? כשנפגשנו פנים אל פנים, בקשנו ממנו לראות מיד את התותחים. "המחסן שלכם ריק". לכשהבחין בהבעת פנינו, הוא הזמין אותנו להיווכח במו עינינו ואכן המחסן היה ריק לחלוטין. במהלך ההמתנה להוראות - ארבעה ימים, אותם ניצלנו בעיקר לשייט מפרשים בנמל - בן עמד בקשר עם שייקה דן בבלגרד.

לבסוף, נתקבלה ההוראה להפליג לנאפולי ובן ירד והצטרף לשייקה. הצוות האיטלקי, שמזה כחודשיים לא ביקר בנמל איטלקי, קיבל את ההודעה בשמחה רבה. ב- 12.7 שיגרתי את מברקי הראשון ל'זקי': "מפרא - שם הכלי Maestralle. חכו לנו ביום ג' [13.7] עם חמש תעודות [אישורי שהות ללא תמונה שניתנו לפליטים באיטליה Soggiorno degli Stranieri] נודיעכם מחר שעת בואנו". למחרת שיגרתי מברק נוסף: "מפרא - רב החובל מבקש שסוכן הכלי יקבל את פנינו בבארי... נגיע מחר... הנשק בסליק. האם גם אנחנו צריכים להיכנס לסליק בהגיענו לנמל". למחרת, נתקבלה תשובתו: "מ'זקי' - נעשה את הסדורים בכדי לקבל אתכם בנמל Molo Me [ליד] בארי. עמדו אתנו בקשר. הנמל הסופי, נאפולי".

זמן קצר לאחר שהודעתי לרב החובל על ההחלטה להפליג לנמל איטליקי, התייצב בפני סניור פונטי ובפיו בקשה: "הצוות מרוצה מההחלטה, אך הוא מאוד מבקש שנוריד את הארסנל הבלתי-חוקי שאנחנו מחזיקים באוניה". הבטחתי לבחון את הבקשה. בפגישת מלווים הדעה הכללית הייתה, שלא להיענות לבקשה. היה ברור לנו, שסירוב יעמיד אותנו במצב, שכל מלח ממורמר יוכל לסחוט ו/או להלשין עלינו. לבסוף נמצא הרעיון הגאוני, מבית היוצר של יוחאי, גם להיענות לבקשה וגם להשאיר את הנשק באוניה. ראשית, תאמנו עם מירקו שישלח נגר לאחד התאים בו החזקנו את הנשק, ע"מ ל"ארוז", כביכול, את הנשק בארגז ובמקביל להכין 'סליק' בין הדפנות, הפנימית מעץ והחיצונית מברזל. לאחר מכן בישרתי לאיטלקים, שהחלטנו להתחשב בבקשתם. "לא נשכח לכם זאת", אמר פונטי. הנגר, ששמח להשתתף בקנוניה, עשה עבודה מצוינת. ארגז הנשק מולא באבנים והוחתם בחותמת שעווה ופתח ה'סליק' הותאם בצורה שלא ניתן להבחין בו. למחרת בבוקר ביקשתי מפונטי להוריד את הארגז לרציף. ארבעה מלחים הורידו את 'ארון הקבורה' לרציף ומירקו הציב שוטר לשמירתו. בעת ההתנתקות מהמזח, נראו כול מי שצפו ב"מחזה" - הישראלים, האיטלקים והיוגוסלבים – מרוצים, כל אחד מסיבה אחרת.

ב- 13.7.48, בדרכנו לעבר נמל בארי, הודעתי ל'זקי': "אנחנו מגיעים בשעה 9 גמת [GMT]". בתגובה נתקבלו מ'זקי' 4 מברקים: "מ'זקי' – היכנסו לבארי ולא ל- Molo Me. חכו עד שיבוא איש שלנו. הפחם מוכן. יעלה אליכם פיאנגה, ידיד שלנו [הממונה על הבולשת בדרום איטליה], תקבלו הפחם ותמשיכו לנאפולי. בשעותכם... על האנשים להיות בסליק". התעכבנו בבארי מספר שעות להעמסת הפחם, אותן "בילינו" במנהרת ציר המכונה המוליכה למדחף. לאחר צאתנו מהנמל ב-14.7 שיגרתי מברק לרומא: "יצאנו מב. בשעה 21.00 נגיע לנ. [נאפולי] ביום ששי. חכו לנו עם תעודות. הכינו עוד שלושה אנשים להגנת הכלי ו- 5 אקדחים. באם נמל הטעינה הוא נ. הכינו 200 טון פחם". במחשבה שנייה כיום, לא ברור לי למה בקשתי תוספת אנשים להגנת הכלי.

למחרת, נתקבלה תגובת 'זקי': "נעשו כל הסדורים לקבלתכם בנאפולי. פרטים בנמל". והנה ב- 15.7 נשאלנו שנית: "מתי תוכלו להגיע לנאפולי?" השבנו: "מחר בבוקר" ונעינו: "נודיעכם מחר לאן להיכנס". עוד באותו יום קיבלנו מברק נוסף, הפעם מ'קלר' [עדה סרני]: "באיטליה שביתה כללית. אל תיכנסו לנאפולי או לכל נמל אחר ללא הודעתנו. היש לכם פחם... להגיע לקורסיקה". בתגובה הברקתי: "מ'פרא': הפחם יספיק רק ליום נוסף... לא נוכל להגיע לקורסיקה. הודיעוני האם אפשר לקבל פחם בסן אנטיוכי (דרום סרדיניה). בסופו של סיפור נכנסנו ב-16.7 לנאפולי המושבת בשל התקשות במנהיג המפלגה הקומוניסטית, טוליאטי.

'זקי' (משה זקימוביץ, שזה עתה החליף את עדה סרני, כממונה על שלוחת 'המוסד' באיטליה ובמסגרת זו היה גם אחראי לתפעול אוניות הרכש), שקיבל את פנינו, הודיע לנו, שאין בנאפולי מטען רכש עבורנו ובכל מקרה השביתה הכללית – שאין יודעים מתי תסתיים – חלה גם על האוניה שלנו. ב- 17.7.48 רשם חיים 'הגדעוני' ביומנו האישי: "יום שני להימצאי בנאפולי. יתכן ונפליג מחר ל'סידני' [מרסיי]. כל המלווים ימשיכו לשם ולא יפרידו בינינו". אז הוא כתב: "! באותו יום הודיע לי 'זקי' על מינוי כמרכז פעילות 'המוסד' באזור נאפולי וכששאלתיו מה יקרה עם יוחאי, הוא זרק לעברי ללא היסוס: "קח את הגיבור הזה ל- 10 ימי טיול באיטליה. מגיע לו".



עם יוחאי, מנאפולי – רומא – פירנצה – ונציה – מילנו – נאפולי.

ובכך, מבחינתי, תם מסעה (השני) של 'הזקן', שנמשך כחודשיים, מאז ה-16.5 כשסייעתי להעלות את המעפילים ל'קרב עמק איילון' בחוף בנדול בצרפת ועד להגעתנו ב-16.7 עם 'הזקן' לנאפולי. (יוחאי חזר ארצה ב- 15.8.48 כמלווה היאכטה Albatros 'השחף', שניתנה לחיל הים במתנה).

לפי רישומי 'המוסד' שהתה Maestralle בנמל נאפולי עד 3.8.48.



**הערכה לצוות הזר.**

עד תום מלחמת העצמאות ערכה ה- Maestralle עוד שבע הפלגות רכש וידוע לי בוודאות שהיא המשיכה בכך כמה שנים נוספות. בתשע הפלגותיה במלחמת העצמאות היא הובילה מטענים במשקל כולל של כ- 6,000 טון, שכללו, רובים, מקלעים, תותחים, טנקים, תחמושת וחומר-נפץ. על אף שהיא הגיעה ארצה לראשונה לאחר הקמת המדינה, מבחינת החוק הבינ"ל היא נחשבה כעוסקת ב'הברחה' וזאת בשל האמברגו, שהוטל על הבאת נשק לצדדים הלוחמים ומשקיפי או"מ הוצבו בנמלים לאכיפתו<sup>4</sup> (הגיעו הדברים לידי כך, שבהפלגתה השלישית בספטמבר 1948, שונה שמה ל- Icanosa). בניגוד לכמה אוניות רכש, בהן הצוות הזר הערים קשיים, שגרמו לאיחור בהפלגה, ראוי היה צוות ה- Maestralle למלוא השבחים, בעיקר בזכות הגרעין הסיציליאני, בראשות רב החובל. אמנם הצוות תוגמל כראוי, אך בתמורה, הוא גילה הזדהות ונאמנות בצד מיומנות מקצועית. בהקשר זה, מן הראוי להזכיר את הסכנות שהצוות ובעיקר רב החובל, נטלו על עצמם. בשל הפרת האמברגו הם הסתכנו באבדן הדיפלומה, שמשמעותו, במקרה "הטוב", פגיעה בפרנסה ובמקרה הגרוע, במאסר; אך חמורה מכך הייתה סכנת חיים. מעגן ת"א ספג כמה הפצצות אוויריות בחודשי מאי – יוני 1948 (ואחד ממלחי אונית הרכש 'אטלס'- Apuania נפצע מרסיס).



**רב החובל, גבר לעניין ו"מבין עניין"**

<sup>4</sup> להמחשת הבעיה, ראה: פיניק זזה, 'המשימה רכש'. עמ' 5-244.