

פרשות 'איריס' ו'טיבולי' מן הפח אל הפחת רקע מקדים לסיפורן של שתי אוניות הרכש

מאת: יהודה בן-צור

בקיץ 1948 נרכשו בצ'כיה 50 'יורקים' (Spitfires). חלקם הוטסו ארצה, אך עד מהרה התברר שמבצעי ההטסה היו מסובכים וחמור מכך, גם מסוכנים. האלטרנטיבה שנותרה היתה להובילם בדרך הים. מערכת הרכש השקיעה מאמצים רבים לחלץ את משלוח המטוסים ופריטי ציוד אחרים עבור חיל-האוויר, בס"ג של כ-550 טון, בהשטה בדנובה מצ'כיה עד לנמל מוצא יוגוסלבי.

המאמצים נתקלו בקשיים פוליטיים וכלכליים בשתי המדינות המעורבות, צ'כיה ויוגוסלביה. היוגוסלבים תבעו פירעון חוב של \$ 600,000 עבור השירותים שהם סיפקו למערכת הרכש מתחילת פעילותה במרץ 1948 ואף איימו להחזיר לצ'כיה דוברות טעונות ציוד. ספיר הזהיר "שאם התחייבותנו זו לא תבוצע במועד חס ושלום הדבר יגרום לידי ניתוק היחסים בינינו"; ואילו "הצ'כים דרשו להסדיר קודם לכך את עניין התשלום עבור המטוסים [מחיר מטוס, ללא הציוד הנלווה – \$ 30,000]. [בינתיים] הם התירו להוציא חלק". ראוי לציין שהצ'כים העדיפו את ההובלה בדרך הים מסיבות פוליטיות, על אף "מערכת היחסים העכורה בין יוגוסלביה וצ'כוסלובקיה" - תוצאה של הקרע בין טיטו... לסטלין.

על אף שספיר דווח "שקופתנו היא ריקה", הצליחה המערכת להתגבר על הקשיים ב"חזית הגויית", לא כן היה המצב "בחזית היהודית". האישים המרכזיים ב"חזית" זו היו: שאול אביגור שחזר ארצה בעקבות נפילת בנו ושירת במשה"ב כעוזרו של ב-ג; פינחס ספיר שהחליף את שאול כמרכז הרכש באירופה; אליעזר שושני, ראש משלחת משה"ב באיטליה – גוף ישראלי רשמי שהוקם לאחר הכרזת העצמאות ובהגדרה היה גם הממונה על הפעילות החשאית של 'המוסד לעליה' באיטליה; שייקה דן, הממונה על פעילות 'המוסד לעליה ב' ביוגוסלביה ומשה 'זקי'-זקימוביץ, שהחליף את עדה סרני כממונה על שלוחת 'המוסד לעליה ב' באיטליה והיה ממונה על תפעול צי העלייה והרכש. 'זקי', מותיקי הפעילים באיטליה, התקשה לקבל על עצמו את מרותם של ספיר ושושני "החדשים", שזה מקרוב הגיעו.

בתחילת נובמבר 1948 הוסדרו רוב העניינים עם הצ'כים והיוגוסלבים. המשלוח הצ'כי היה מוכן להובלה בנמל שיבניק ואז התברר שאוניה מתאימה להובלתו אינה זמינה עדיין. במשך כשלושה שבועות הוחלפו בין כל הגורמים המעורבים מברקים, בהם הובהר שהאוניה חייבת להתאים להובלת המטען החריג – פתחי מחסן מותאמים להכנסת ארגזי המטוסים ומנופי-אוניה המסוגלים להרים 2 טון. על אף שראשי המערכת העדיפו שהאוניה שתיבחר תהיה אחת מאלו שהיו בבעלות מערכת הרכש, הוסכם לבסוף על חכירת אוניה למטרה זו. כאמור, האחריות לתפעול הצי ובמסגרת זו גם לחכירת אוניות, היתה בידי 'זקי'.

'איריס'

לאחר דין ודברים בין 'זקי' ואנשיו עם אנשי מטה הרכש בז'נבה וספיר בראשם – שהסתיימו בדווח לספיר כי: "חכירת כלי קשה מאוד, היות ו'זקי' מפריע ומסרב לעזור" - נחכרה הספינה Versilia שכונתה 'איריס'. ב-26 בנובמבר היא יצאה מנאפולי לעבר נמל שיבניק, אליו היא הגיעה רק כעבור 9 ימים. התברר שמצבה הטכני ירוד ביותר והיא נאלצה להתעכב פעמיים לתיקוני דרך, שנמשכו גם לאחר כניסתה לנמל. לאחר סיום הטעינה ובהיותה כבר בדרכה ארצה, התברר לראשי המערכת שפתחי המחסנים לא אפשרו טעינת ארגזי המטוסים.

ספיר דווח לשאול כי הספינה לקחה רק 250 טון מתוך ה-550 ובמצבה הטכני הירוד הוא הציע להחזירה לנמל שיבניק ולשגר לשם אוניה אחרת שתוכל להעמיס את כל המטען. שאול קיבל את ההצעה ואישר להחזירה, על אף שהוא היה מודע לאפשרות שהמעשה יגרום לסבוכים ביוגוסלביה. למחרת היום נצטוותה 'איריס' לחזור, אך בינתיים מישהו "עשה חושבים" וכעבור 4 שעות הועבר "הכדור" לידי המלווים: "באם המכונה שלכם בסדר וחושבים אתם שתוכלו להגיע ארצה, אזי... המשיכו ארצה". המלווים שקלו, עשו "סבוב פרסה" והמשיכו ארצה.

בסביבות כרתים הים החל לסעור ובהתקרבתם לקפריסין שבק המנוע חיים בשעה "שדלק היה לנו רק ... ל-24 שעות... נאלצנו לשלוח מברק ארצה... שתצא לקראתנו ספינה ע"מ למשכנו... המכונאי הצליח לתקן... ולאחר שהים רגע... הפלגנו... אך הדלק אזל ונאלצנו לקבל מא-16 - 'אילת' [אונית חיל הים] ... 4 חביות דלק ובכוחותינו אנו הגענו לחיפה", ב-18 בדצמבר 1948. הסכם החכירה עם הספינה בוטל והמערכת נאלצה להתמודד עם הבעיה שנתרה פתוחה – הובלת יתר המשלוח, שכלל כמובן את ארגזי 'היורקים'.

'טיבולי'

כבר בספטמבר 1948 שם 'זקי' עין על הספינה Tivoli כמועמדת להיחכר, אם וכאשר יתעורר צורך בכך. בסוף נובמבר הוסכם עקרונית לחכור את 'טיבולי' למשימה שטרם הוגדרה. כשהתברר לשאול ש'איריס' אינה מסוגלת לקלוט את 'היורקים' הוא אישר: "לשלוח שמה את 'טיבולי' שתיקח [את יתרת המשלוח עם 'היורקים']... תבדקו אם 'טיבולי' תכיל את הסחורה. התחשבו בזאת שעל ארגזי 'היורקים' אין להטעין סחורה אחרת...". ב-28.12 הגיעה 'טיבולי' לשיבניק. לדברי אחד המלווים: "המוקשים הוטענו במחסן החרטום, אך את ארגזי המטוסים לא ניתן היה להכניס למחסן הירכתיים".

לכאורה, לפנינו חזרה על 'פרשת איריס', אך לא כך חשבו האיטלקים. ב-25.1.49 גולל ספיר במכתב לשאול את פרטי הפרשה: "...פרשת 'טיבולי' ידועה לך, לא יכולנו להשתמש בה בגלל 3 טעמים:

א. בעל הכלי התמרד והסית את רב החובל שלא ייסע 'ארנונה' [ארצה].

ב. התברר כי בפתחים אי אפשר להכניס את הארגזים.

ג. משקל המנופים של הכלי לא מספיקים להרמת הארגזים.

החזרנו את הכלי לבעליו לאחר שהפסדנו כעשרת אלפי 'סטפנים' [\$] במונחי 1948]. אני מניח כי נוכחת מפרשת 'איריס' ו'טיבולי' כי לא הגזמתי בהערכתי את 'זקי'. אגב לידיעתך, הוא סולק כבר באופן מוחלט מעבודתנו (לא על ידי, כי אם על ידי 'ורד' [כיניו של אליעזר שושני]).

יש לציין ששתי הפרשות השפיעו גם על עמדת היוגוסלבים. ב-14.1 דווחו המלווים: "... שיהיה ברור אין אפשרות להישאר ב'יורם' [יוגוסלביה]. שלטונות 'יורם' דורשים עזיבה מיידית של הספינה. הוחל בפריקה לפי הוראת שיי'קה".

ראה את סיפורן המפורט של שתי הספינות בגל 'אוניות הרכש'