

עדות המלווה: יהודה ("פרא") בן-צור.

'ברק' – Yilderan בדרך לאלג'יריה

בתחילת 1947 החל 'המוסד לעליה ב' את פעילותו בצפון-אפריקה. ב-31 למאי הגיעה ארצה הספינה 'יהודה הלוי' בפקודו של ישראל חורב וב-28 ליוני 1947 הגיעה 'שיבת ציון' בפקודו של דוד מימון, שניהם ימאי הפלי"ם.



באביב 1947 סיימתי את מסלול הכשרתי כימאי פלי"ם, מקורס מפקדי סירות ועד קורס חובלים, שלאורכו השתתפתי במבצעי הורדת מעפילים (היחיד שצלח - הורדת מעפילי 'עמירם שוחט' בחוף שדות-ים, בליל ה-16.8.46).

ב-22 לאוגוסט יצאתי עם ידידי עמי זינגר-עמיר בטיסה לפראג. בדרכנו, כביכול חזרה ארצה, נשארנו באיטליה. דרכונו נלקחו מאתנו ל'מיחזור' (עליה ד') ואני הפכתי ל"פליט", בעל 'תעודת שהייה' Soggiorno "כשרה למהדרין" בשם **הרשקו פרישר**. את תקופת ההמתנה לקבלת תפקיד "ביליתי" בבסיס מג'נטה (עיירה בקרבת מילנו) ששכן בחווה קטנה במסווה של הכשרה חקלאית לפליטים ושימש בפועל לאחסנת מזון ודלק עבור אוניות המעפילים וכן שכן בו "מפעל" של מערכת הרכש, שעסק בהטמנת נשק קל בתוך כלים מכאניים כבדים ששוגרו ארצה כמכונות... חקלאיות.

המינוי. למזלי כבר בתחילת אוקטובר הוטלה עלי משימת 'הלווי' הראשונה. במשרד 'המוסד' במילנו נמסר לי, שעלי להגיע ללה-ספציה וכי את התדריך המפורט, אקבל עוד באותו לילה משאול מאירוב-אביגור, ראש 'המוסד' בכבודו ובעצמו. תמה על הכבוד שנפל בחלקי לקבל את המשימה ישירות "מפי הגבורה", התייצבתי בחצות הליל במלון 'אמבאסדורה'. בחדר חשוך למדי נוכחו שני גברים בלתי-מוכרים לי ואחד מהם הציע לי בתנועת יד לשבת. שניהם ישבו מכונסים בעצמם מבלי להוציא הגה. "הצטרפתי" לשתיקתם, שנמשכה בעיני כנצח. לאחר כמה דקות התעשת אחד מהם ופנה לחברו: "יאני, יהודה צריך להגיע לחוף, מסור לו את הפרטים". לשמע השם, "נפל לי האסימון".

יאני אבידוב היה נציג 'המוסד' בצפון-אפריקה. הוא הוזעק לאיטליה משום שבנו, איתן, נורה למוות כמה ימים קודם לכן, בעת שקבוצת אנשי בית-ר-אצ"ל ניסתה להשתלט על מחנה פליטים באוסטריה וגופתו הוברחה לאיטליה ע"י 'חברת ה-T.T.G'. שאול הגיע מפאריס למילנו ע"מ לתמוך ולסייע ליאני בשעתו הקשה וניצל את "ההזדמנות" לתדרך אותי בפרטי משימתי בחוף אלג'יריה - מבצע שיאני היה אמור לרכז.



"חוף ההעמסה הוא במפרץ קטן כ- 60 ק"מ מערבית לעיר אלג'יר. סירות של דיג צרפתי מקומי יעבירו את המעפילים לאוניה. מדורה קטנה תשמש כסימן לתחילת הפעילות", פתח... וסיים יאני את התדרוך. לשאלתי בדבר נקודת הציון הימית של המפרץ, לא הייתה בפיו תשובה ולשאלתי איך נקבע המרחק מאלג'יר, השיב שהוא נמדד באמצעות מד-המרחק של... מכוניתו. שאול, שהבחין שהתשובות אינן מספקות, עודד אותי להמשיך ולשאול. תוך כמה דקות הסתיים התדרוך בשאלה של שאול: "יהודה, האם בתנאים אלו ניתן לבצע?" ברוח אותם ימים ובנסיבות המיוחדות, השבתי בחיוב, אם כי, קרוב לוודאי, שמראה פני הסגיר את אשר בלבי. שאול לווה אותי לדלת, טפח על שכמי ולחש לעברי, "בהצלחה [ובהיסוס- מה הוסיף] נראה מה ניתן עוד לעשות". סתם ולא פירש. שאול לא מסר לי פרטים כלשהם על הספינה (לימים התברר לי שהוא היה מודע ל"היסטוריה" שלה). בהתאם להוראות המשכתי ללה-ספציה והיה עלי לפגוש אלמוני בשם 'שמיר', שהיה אמור להכניס אותי לעניינים, במלון 'קונקורד'.

לימים התברר לי ש"שמיר", כינויו של נחום כרמלי, נמנה על צוות הכנת האוניות של שלוחת 'המוסד' בצרפת ונשלח לאיטליה, תוך עקיפת המנגנון המקומי של 'המוסד' ע"מ לפקח על "הכנת הכלים של 'הגוץ' [דאנדריה, סוכן אוניות שעבד עם 'המוסד' עוד לפני מלה"ע]", Yilderan וספינה נוספת, Maria Giovanni, שזכתה לכינוי 'החלוץ' וכעבור חודשיים הוסב שמה ל"כ"ט בנובמבר".

קבלת הפקוד. למחרת היום יצאנו לראות את הספינה שנמצאה על Slipway במספנה ב- Porto Venere. מה שראיתי בהתקרבונו, לא דמה כלל לספינה ובוודאי לא ל"מפרשית". על הספון, בין הגשר-חדר ההגה למבנה החרטום Forecastle הבחנתי במבנה נוסף ומכוער להפליא, ששינה כליל את הצלילית (Silhouett) של הספינה וחמור מכך, הוא פגע גם ביציבותה (ואת זאת למדתי תוך זמן קצר, "בדרך הקשה").

עלינו לספינה לפגישת הכרות עם 'הפדרונה' - רב-חובל בספינות קטנות, המוסמך כנווט חופים בלבד - שהתגלה כ'זאב-ים' אותנטי בעל רגל מעץ, כבסרטי הפיראטים מהמאה הקודמת. "שמיר" הציג אותי כנציג החוכרים, בוגר ב"ס ימי המוסמך להנחות את 'הפדרונה' בכול הקשור למשימות ויעדי ההפלגה ואחראי בלעדי לארגון וניהול החיים הפנימיים של "הנוסעים". 'הפדרונה' הציץ לעברי במבט של "מה הצוץ הזה מבין בימאות" ושאל, באנגלית עילגת, לגילי (להערכת, הפרש הגילים בינינו היה כ- 30 שנה). "הוספתי" שנתיים לגילי ולאיוון התדמית של צעיר חסר ניסיון, שאלתיו על מצב הציוד לנווט אסטרונומי, סקסטנט וכרונומטר. הסברתי לו, שבחלק מנתיבינו המתוכננים נפליג הרחק מהחופים וע"כ יהיה עלי להגדיר מעת לעת את מיקומו ע"מ לדווח לממונים עלי. "אני רואה שאתה ואני נסתדר היטב", סיים 'הפדרונה' את "ההתמודדות המקצועית". בנימה אופטימית זו "קיבלתי" את הפקוד על 'הברק'.

לימים נודע לי שהמודיעין הבריטי היה מודע לתנועותיה של הספינה ודווח עליהן לאיטלקים. למסמך סודי מה- 13 לאוגוסט 1947 שנמסר למשרד החוץ האיטלקי צורפה רשימת אוניות חשודות שבראשה "כיכבה" המפרשית (Schooner) Yilderan: "Estimated capacity 500, 191 Grt. Turkish flag. At Savona. She has asked the port authorities for permission to carry legal emigrants to Palestine and it is understood that the Italian authorities are detaining her in port, pending further investigation".

במכתב מה-2 באוקטובר עדכנו הבריטים את מיקומה:

"Yilderan. Sailed from Savona on 25th September 1947, for Smyrna. Now at La Spezia for Careening. Reported due to sail on 2nd October".

ואילו במזכר מה-7 לאוקטובר דווחו הבריטים, כי Yilderan הנמצאת עדיין בלה-

ספציה, מתכוונת לעסוק בהעפלה:

"Strongly suspected intending to embark illegal Jewish immigrants".

והם ביקשו מהאיטלקים לנקוט נגדה בצעדי מניעה נמרצים ויעילים. למיטב זכרוני, באותו יום היינו כבר בדרכנו לחוף אלג'יריה.

הכנת הספינה להפלגה. מתאו המהודר למדי של 'הפדרונה' יצאנו לסיור הכרות בספינה בהדרכתו של **סם**, צעיר יווני דובר אנגלית רהוטה והדור בלבשו שהוצג בפני כנציגו של 'הגוף', בעל הספינה. ספינת העץ, התגלתה כ'ענתיקה', שנבנתה בתחילת המאה ה-20 אם לא קודם לכן, כמפרשית דו-תרנית. מאוחר יותר "הוטלא" בה מנוע 'מרצדס-בנץ' 'עייף', שבים נוח הפיק 6-7 קשרים. הצוות האיטלקי, מ'הפדרונה' עד לטבח, כלל 8 איש, שעבדו – בעת הפלגה – בשתי משמרות, בנות 6 שעות כל אחת. במהלך הסיור, שיבח סם את "מרכולתו" כ"סוחר סוסים" מנוסה. לדבריו, במחסן המקורי הותקנו דרגשים לקליטת כ-350 מעפילים והמבנה העילי הנוסף תוכנן לקלוט עוד כ-200 איש.

בקורס החובלים למדנו מברצ'יק כיצד לתכנן את "שטחי המחיה" של המעפילים ע"מ לנצל כול פינה. "על הניר", זה נראה יפה ואילו כאן בשטח – "קופסת סרדינים". בהרגשת הקלה, אנו עולים לגג המבנה העילי שאמור לשמש כתחליף לסיפון – שטח חיוני למעבר "הנוסעים" לשירותים ולהתאווררות – והנה, "שוד ושבר", המתכנן שכח להתקין מעקה בטיחות!

היווני ניסה להצטדק ויעץ לי לחלק את המעפילים לקבוצות קטנות ולהוציאם ל"סיפון" תחת פקוח "ותאמין לי, בעד כול הון שבעולם לא הייתי מסכן את בני עמנו". גם התגלית שהיווני הינו יהודי, לא הרגיעה אותי. 'שמיר', ששמר על שתיקה, סיים את פרשת המעקה בנימוק "המשכנע" ביותר: "אין זמן לשנויים. מחר יורדים מ"הסליפ" ויוצאים לדרך".

באותו יום הצטרפו אלי שני חברי לצוות 'המלווים', בני גפן, 'גדעוני' וד"ר קליין, רופא שגויס מקרב המעפילים. למחרת בבוקר התמקמנו בספינה והתכוננו להפלגה. בני הקים את "תחנת" האלחוט והרופא את "המרפאה". שני התאים, שנבנו משני צדי הגשר וחוברו במסמרות למבנה העילי, שימשו גם כ"חדרי-שינה" - בני ואנכי בתחנה והרופא במרפאה. המעבר מתא לתא היה דרך... גג המבנה העילי.

בשלב זה, ישבתי עם 'הפדרונה' לתכנן את נתיב הפלגתנו. מסרתי לו שהיעד הוא נמל אלג'יר. "איזה קורס אתה מעדיף?" נשאלתי. "ישירות לאלג'יר" תוך שאני מצביע במפה על נתיב המוביל מלה-ספציה ועוקף את האי קורסיקה מצפון. "באיזה קורס היית אתה בוחר?" "הפדרונה" מצביע על נתיב העובר לאורך 'המגף' ומשם חוצה בדרך הקצרה לחוף האפריקאי ומסיים ב"גרוד" החוף, מערבה.

"נתיב זה, יאריך את משך ההפלגה ביום, לפחות ולנו, היהודים, אין זמן". פסקתי. בנוסף לשיקול הענייני, חלף במוחי שיקול נוסף. מניסיונם של חברים שקדמו לי, למדתי ששיטת בקרבת החוף, משמש – בתואנות שונות - כפיתוי לכמה רבי-חובלים ו/או מכונאים ראשיים להיכנס לנמל, לצרכי "התאווררות" או כדברי עדה סרני: "מפני שידידתו התגוררה שם".

לקראת הירידה מה"סליפ", התמקמתי על גג המבנה העילי בקרבת הגשר ע"מ לחזות ב"טקס ההשקה". נאומים וניפוץ בקבוק שמפניה לא היו, אך את מה שראיתי, לראשונה בחיי, לא אשכח לעולם. עובדי המספנה שיחררו את העגלה והספינה החלה לצבור תאוצה בדרכה המימה. בזווית העין, ראיתי את 'שמיר' וסם על הרציף מנופפים בידיהם לשלום. המפגש עם המים גרם לתנועת גלים ומיד לאחר מכן "התייצבה" הספינה עם... List (נטייה) של כ-10 מעלות לפחות. במספנה – "פניקה ג'נרלה". גוררת התקרבה במהירות והחזירה אותנו לרציף. סם התנצל והבטיח לתקן את התקלה בהקדם. מנימוקי קונספירציה, הורה לנו 'שמיר' לעזוב את הספינה.

בימים הבאים, יוצבה הספינה באמצעות תוספת Ballast (נטל). בצהרי היום השלישי, הגיע 'שמיר' ובפיו שתי הודעות. הראשונה, מדאיגה. יש לצאת מיד לדרך, מחשש ממשי לעצירת הספינה ע"י השלטונות האיטלקיים ואילו השנייה, "עשתה לי את היום". שאול, שחשש מכישלון המשימה, לא שכח אותנו והורה להבריח אלינו ללה-ספציה את הדיג הצרפתי מאלג'יר, כדי שישמש כנווט של חוף ההעלאה. אבן נגולה מלבי.

בהגיענו לספינה, מקדם את פני סם: "בהיענות לבקשתך, התקנו מעקה על גג המבנה העילי". אני מעיף מבט ומגלה, שסביב המבנה הוצב "מעקה", שורת עמודי ברזל, שחוברו בכבל בודד בקוטר של ½". "תודה" ובלבי חשבתי, "יותר טוב מכלום".

ברגע האחרון התברר שחלק ניכר מהאספקה "הקשה", בעיקר שקי סוכר, קמח ואורז, טרם הגיע. 'שמיר' המודאג, לחץ ליציאה מיידית מאזור המספנה. סוכם, שנמתין

לאספקה במזח נידח, בקרבת היציאה מהמפרץ. לפנות ערב הגיעה משאית האספקה. "כל הידיים" הפנויות ובראשם שלושתנו, צוות המלווים, התגייסו לפריקה. עם אור אחרון, במחצית אוקטובר 1947, יצאנו מלה-ספציה בדרכנו לאלג'יר (נראה שהבריטים לא הבחינו ביציאתנו ולא ידעו דבר על תנועות הספינה לאחר צאתה לים. המידע הבא לאיטלקים הועבר רק ב-18 לנובמבר 1947, כחודש וחצי לאחר יציאתנו מלה ספציה והחזרת הספינה לבעליה ב...סרדיניה): "[Arrived Chivitavecchia on 3rd November 1947](#)"

איך ולמה הגענו לסרדיניה. ביציאה מהמפרץ, עברנו ל"משטר הפלגה". הצוות האיטלקי נקרא לעיסוקיו ואנו המשכנו בסידור האספקה במחסן. רוח דרום-מערבית ערה נשבה בעוצמה שטלטלה את הספינה לאורכה ולרוחבה. על אף "אי-הנוחות", המשכנו בעבודתנו ובחצות הליל נפלנו כשקים על דרגשינו. על אף העייפות, השינה מאתנו והלאה. בדרגש מתחתי, בני נאנח ומקיא לתוך דלי. עם בוקר אני יוצא לגשר. 'הפדרונה' מנמנם באחת מפינותיו. אני מצטרף אליו לקערית קפה עם פת לחם טבולה בו.

למען האמת, התיאבון ממני והלאה, אבל אני יודע שרצוי לדחוס משהו לקיבה. עוצמת הרוח הלכה והתחזקה והטלטולים - בהתאם. משמאלנו התנשא החוף הצפוני של קורסיקה, שהגן עלינו במקצת מפני רוח הסערה הדרום-מערבית ההולכת וגוברת. כעבור כשעתיים, "איבדנו" את חסות החוף והתחלנו להרגיש את הסערה. בנוסף לשריקת הרוח, נשמעו חריקות צורמות, שמקורן במסמרות שהיו אמורות לחבר את המבנה העילי לגשר. 'הפדרונה' מגלה סימני דאגה. אנו מסכמים, שלאחר שנתרחק למרחק בטחון מהחוף, "נלך" הישר מול הגלים, על אף שהדבר ירחיק אותנו כ-20 מעלות מהנתיב המתוכנן.

בצהרי היום, שעה קלה לפני שינוי הקורס אל מול הגלים, שבת המנוע והספינה "התייצבה" לרוחב הגלים שהחלו לחבוט בה למלוא אורכה ואף שטפו מפעם לפעם את גג המבנה העילי. הטלטלה העזה, גרמה לעקירת כמה מהמסמרות והחריקות הפכו ל"גניחות ויללות" מבשרי רעה.

מאחר ו"שעת הקשר"¹ קרבה, קפצתי לחדר המכונה, ליתר דיוק לכוך בירכתיים בו נמצא המנוע, ע"מ להתעדכן במצבו. ממעלה הסיפון ראיתי את שני המכונאים עוסקים בפירוק מכלל כלשהו. מצעקותיהם ותנועות ידיהם הבנתי, שמכלל ההנעה נשבר והתיקון יארוך כמה שעות. חזרתי לתאי והכתבתי לבני מברק, שכלל הגדרת מיקום, מצב הים והתקלה במנוע. בני הכריח עצמו לקום מהדרגש, הצפין את המברק ובשארית כוחותיו שידר אותו במועד. המברק הלאקוני לא שיקף לאשורו את מצבנו בים.

חזרתי לגשר ומצאתי את 'הפדרונה' מכווץ עדיין בפינתו. ההגאי, חסר התעסוקה, התפלל והצטלב. הסערה טרם הגיעה לשיאה, אך כמה מהגלים גרמו לטלטולים כה עזים, שהטו את הספינה עד 45 מעלות מצד לצד. יותר מפעם אחת חשבתי בלבי, שהספינה לא תצליח להתיישר. בשלב זה החליט 'הפדרונה' לפרוש את המפרשים. עד מהרה התברר, שהם מחוררים, מעשי שיני עכברים ושיני מלחים נצטוו לתקנם. חלפו שעות, בהן כול מעיינינו ב"התמודדות" על השגת השליטה בספינה. מי "ינצח"? המכונאים או המלחים? יתרון המנוע, נפנה את החרטום אל מול הגלים. יפרשו המפרשים, נפנה את הירכתיים ו"נלך" עם הרוח.

לפנות ערב הגיע המכונאי הראשי לגשר. מתנועת ראשו הבנתי שהישועה רחוקה עדיין. 'הפדרונה' היפנה את תשומת לבו של המכונאי למבנה העילי. מחלון הגשר ניתן היה להבחין במסמרות גלויים לעין. ניסיתי להבין על מה הם מדברים. "הסקתי", שהם חוששים מהתפרקות המבנה (בחלוף הסכנה, וכאן אני מקדים את המאוחר, הודה בפני 'הפדרונה', שהוא חשש לגרוע מכול – התהפכות הספינה, כתוצאה משינוי מרכז הכובד בשל תוספת המבנה העילי ובשפה פשוטה, סכנת חיים). לפני שחזר לעבודתו, התעניין המכונאי בהתקדמות... תיקון המפרשים.

לסיכום היממה הראשונה בים, מצבנו נראה חמור למדי. הסערה התגברה ועוצמתה הגיעה לדרגה 6, מצב ים לא "סימפאטי" לכול ספינה בגודל שלנו, לא כול שכן, לספינה ללא-שליטה הנתונה לחסדי הגלים ולכך יש להוסיף את בעיית הבעיות שלנו – המבנה העילי, ש"יילת" מסמרותיו המתפרקים "ניגנה על העצבים". בשל החשיכה, נפסקה עבודת תיקון

¹ הקשר לא היה רציף. נקבעו 'שעות קשר' קבועות, בהן היה 'הגדעוני' חייב להתקשר/להאזין.

המפרשים ונותרה רק התקווה, שבמשך הלילה המכונאים יצליחו להתגבר על התקלה. חזרתי לתאי והכתבתי מברק נוסף, אותו סיימתי בהתרעה, שיתכן ומזדקק לשירותי גרירה. **בני**, ששהה כול היום לבד בתא, נראה לי כנתון על סף היסטריה. על אף זאת, הוא עשה את שלו, הצפין ושידר את המברק.

כול הלילה התהפכנו על דרגשינו. ממרום הדרגש העליון, חששתי שאם אעצום את עיני, אני עשוי ל"עוף" לשולחן עליו היה מוצב המשדר. עם בוקר חזרתי לגשר. הים געש, אך נראה ששיא הסערה מאחורינו. באחת מפינות הגשר גיליתי את המכונאי הראשי, שקוע בשינה. 'הפדרונה' דווח לי, שהמכונאים נכשלו ואפסה כול תקווה לתקן את התקלה בים. חזרתי מיד לתאי. למשמע החדשות, בני התמוטט: "תראה, ידי מאובנות ואינני מסוגל לשדר" פרץ בבכי. מאחר ונותרו כמה דקות ל"שעת הקשר" הבאה, זינקתי להזעיק את הרופא.

ברגע שעליתי לגג המבנה העילי הרטוב, נטתה הספינה על צידה. איבדתי את שווי המשקל ומצאתי את עצמי מחליק על הישבן, הישר אל.. הים הגועש. כשרגלי "פגעו" במים, הנפתי את ידי ותפשתי בכבל המעקה (אותו כבל בודד, שהותקן לבקשתי לפני ההפלגה) וכשהספינה התייצבה, נעזרתי בכבל והגעתי למרפאה. מצאתי את הרופא - אותו לא ראיתי מאז ליל אמש, כשסיימנו לסדר את מחסן המזון - שרוע על דרגשו, חוזר כסיד. באידיש עילגת הסברתי לו את מצבו של **בני**. לשבחו של ד"ר קליין ייאמר, שהוא זינק מדרגשו, תפש בקבוק ספירט וצמר-גפן ונחפז בעקבותיי. חצינו את ה"סיפון" הרטוב וה"בוגדני", כשאנו נעזרים אחד בשני. מצאנו את **בני** רכון על מפתח השידור, מקיש ביד מאובנת את "הקווים והנקודות". עקבתי בחרדה אחר הנעשה. הרופא משפשף את ידיו של **בני** לסירוגין והוא, שהיה מסוגל לשדר בכל אחת מידי, המשיך להקיש את המברק הגורלי: "שלחו גוררת".

חזרתי לגשר והודעתי ל'פדרונה' על הזמנת הגוררת. ניסיתי לחשב את משך הזמן שיידרש ל'מוסד לעלייה ב' לטפל בדרישתנו. לא הכרתי את תהליכי העבודה וקבלת ההחלטות במטות 'המוסד' במילנו ופריז. הערכתי וקיוויתי, שמקרה חירום מעין זה, יטופל בדחיפות הראויה במשך היום ולפיכך, במקרה הטוב ביותר, ניתן לצפות להגעת גוררת בערב של יום המחרת. ובינתיים, "מסביב יהום הסער", אם כי עוצמתו נחלשה במקצת.

למחרת בבוקר יצאתי עם 'הפדרונה' והמכונאי לסיור 'בקרת נזקים'. נקודת "האור" היחידה - שני המלחים הממשיכים להטליא את המפרשים. במבנה העילי המראה מפחיד. חלק מהמסמרות בקוטר של 0.5 ס"מ השתחררו כליל. "פני הספיננס" של שני "זאבי הים" הותיקים, אינו מגלה את אשר בלבם (אחרי הכול, הם נציגיו של 'הגוף'). בצהרים, הופתענו לטובה. נתקבל מברק המודיע ש'החלוץ' - ספינה בשם Maria Giovanni, חכורה אף היא מ'הגוף' ויצאה מלה-ספציה כיומיים אחרינו - שהייתה בדרכה להעלות מעפילים בחוף הצרפתי, הופנתה אלינו והמפגש יערך במשך הלילה.

לפנות בוקר התגלו אורות ספינה קרבה. הקמנו קשר וכוונו את 'החלוץ' לעברנו. העברת חבלי הגרירה, באור ראשון, נעשתה במיומנות רבה. על גשר 'החלוץ', זיהיתי את חברי לפלי"ם, נמרוד אשל וקובה בצר. על אף קרבתנו לקורסיקה הצרפתית, נצטוונו להיכנס למפרץ שומם למדי, בחוף הצפוני של סרדיניה האיטלקית. בשלב זה פרשה 'החלוץ' את מפרשיה ומיד אחריה, הצלחנו גם אנו. במהירות משותפת - המנוע (של 'החלוץ') והמפרשים של שתי הספינות - שלא עלתה על 3-4 'קשרים', הפלגנו לעבר מיצר 'בוניפיציוס', בין סרדיניה לקורסיקה. בשל התנועה בנתיב אלכסוני לגלים והחלשות עוצמתם, פחתה רמת הטלטולים ותכיפותם. מראה שתי ספינות המפרשים, נראה בעיני כלקוח מסרטי הפיראטים.

למחרת בבוקר, חצינו את המיצר ונכנסנו למפרץ "שכוח אל", שאינני זוכר את שמו. בהתאם להוראות, הוטל על 'החלוץ' להמשיך לצפון-אפריקה במקומנו ואנו, צוות מלווי 'הברק', נצטוונו "לנטוש" את הספינה ולחזור לאיטליה. העברנו ל'החלוץ' את הדייג הצרפתי וכן את **בני** 'הגדעוני' וד"ר קליין, שנצטוו להתחלף עם מקביליהם, נחמן ('בוב') בורשטין 'הגדעוני' וחובש, אף הוא מקרב המעפילים.

לפני יציאת 'החלוץ' לדרכה, שוחחתי עם **בני** על "חווית" שידור מברק הדרישה לגוררת. תשובתו הדהימה אותי: "לך קל לדבר, אתה יודע לשחות". לך תסביר לו, שאיש לא יכול היה להינצל בשחייה של כ- 10 מיל בסערה. לרופא היה הסבר פסיכולוגי להתאבנות כפות ידיו של **בני**. לדבריו, בני חש שחיי כולנו וחיי הוא, תלויים בהעברת המברק. כול המתח

שהצטבר בקרבו השפיע על ידיו, "כלי העבודה" של 'הגדעוני'. לאחר הפרידה מ'החלוץ', נפרדתי גם מצוות 'הברק'. פרידה נרגשת ביותר, כצפוי מחבר אנשים שזה עתה התחשלו בסכנה משותפת. לפני שעזבנו, הזמין אותי 'הפדרונה' - שהתגלה כאדם וימאי מעולה - לתאו ועל כוסיית יין הודה בפני, שהיו רגעים שהוא חשש להתהפכות הספינה וכי: "לא הייתה כול הצדקה להוסיף את המבנה הארוך על הסיפון". עזבנו את הספינה ובלבי נשאתי ברכה "ברוך שפטרנו מעונשה". חזרנו בטיסה לרומא ועד מהרה חזרתי ללה-ספציה למשימתי הבאה – פיקוד על ספינה בשם Sette Frateli.

לסיכום פרשת 'הברק', מן הראוי לציין, שהיה זה הניסיון האחרון להפעיל ספינה זו במסגרת מפעל ההעפלה. הניסיון הראשון החל כשנה קודם לכן, בסוף 1946. 'הברק' יועדה להעלות מעפילים באיטליה, להיפגש עם 'חיים ארלזורוב' – שהגיעה משוודיה עם כ- 600 מעפילים – ו"לקלוט" את מעפיליה בקרבת חופי הארץ ע"מ לשחררה למשימות נוספות. בינואר 1947, בעת יציאתה מנמל מרסיי פרצה בה שריפה ששיבשה את לוח הזמנים למפגש. באמצע פברואר היא יצאה שנית, אך קלקול במנוע, סיכל סופית את תכנית המפגש. מעל לשבועיים המתינה 'חיים ארלזורוב' עם 664 מעפיליה במימי אלג'יריה ליציאת 'הברק' ממרסיי. כשתכנית החבירה בין השתיים בוטלה, נצטוותה 'חיים ארלזורוב' להפליג לאיטליה, להעלות עוד 734 מעפילים ולהמשיך ארצה.

'הברק' נגררה לקורסיקה ומשם בדרכה לאיטליה היא עלתה על שרטון בקרבת ליבורנו. לימים, למדתי את "ההיסטוריה" של הספינה מיומן המבצעים של מטה 'המוסד' לעליה ב' בפאריס. בשמונה חודשי ינואר-ספטמבר 1947 בהם נוהל היומן, נרשמו מעל ל- 50 שיחות טלפון המתארות את "דרך הייסורים" ש'המוסד' עבר בניסיונותיו לשלב ספינה חכורה זו במפעל ההעפלה.

בחרתי להציג בפניך הקורא רשומה אחת מהיומן מה-1 באפריל 1947. פינו 'ברג'-גינזברג, חשב 'המוסד' באירופה, דווח מאיטליה למטה בפאריס: " 'ברק'. לפי הבדיקה [הכלי] מתאים ל- 450 איש. המוטור לא טוב. המהנדס אינו רוצה לקבל אחריות למשלוח אנשים. 'ברג' מבטיח כי זוהי דעה אובייקטיבית ולאנשי 'ברושי' [מכינוי ארזי, ששבועיים לאחר מכן אולץ לסיים את תפקידו כממונה על שלוחת 'המוסד' באיטליה] אין כל עניין להטיל דופי בכלי. 'ברושי' מציע ש'ברק' תלך ריקה [מאנשים] עד מקום פגישה [עם אוניה נושאת מעפילים במרחק] יומיים מ'ארנון' [מהארץ] ושם תוכל להעמיס. ליומיים היא טובה... בעניין 'הברק', 'ברג' שמע את דעותיהם של אלכס [שור, מלווה 'הברק'] והמהנדס הימי [קרוב לוודאי, האיטלקי דמיני]. לדעת אלכס יכול הכלי להכיל מקסימום 400 איש. 'ברק' זקוק ל"בלסט" [זיבורית, נטל] נוסף. המוטור אורכו [יתכן וצ"ל אינו] בטוח, אכן תיקונו אצל 'בנימין' [מכינוי איטליה], אך אין בו ביטחון. המהנדס בדק את קרקעיתה של הספינה, קבע – שהייתה שריפה [במרסיי בינואר 47]. ותוצאותיה לא תוקנו כראוי. המקום שניזוק מכוסה בקרשים הדפוקים במסמרים. המהנדס סבור שיש סכנה להוביל ב'ברק' אנשים, בייחוד למרחק רב. סבורים שבאה בחשבון במצב הנוכחי רק להעברת [אנשים] מכלי [אחר] ממרחק לא רב מהארץ".

הדו"ח הנ"ל - עליו לא ידעתי דבר בעת שקיבלתי את הפיקוד על הספינה, כחצי שנה לאחר כתיבתו, - מהווה כתב האשמה חמור כנגד ראשי 'המוסד', שבניגוד לחו"ד המומחים החליטו לשלוח דווקא ספינה זו למשימה בנתיב ההעפלה הארוך ביותר בים התיכון, איטליה – אלג'יריה – ארץ-ישראל ועוד בתקופת הסתיו.

ב-1985 העדתי על הפלגת-סרק זו בפני חוקרי המכון לחקר ההעפלה ע"ש שאול אביגור ואף העברתי להם דו"ח כתוב. אני מודה שידי רעדה בעת הכתיבה, מחשש שהגזמתי בתיאור הסכנה בפניה עמדנו. היום, למקרא חו"ד הנ"ל, "רווח" לי. מזל שהתקלות אירעו בדרכנו לאלג'יריה ולא לאחר העלאת המעפילים ועל כך נאמר כבר: " שומר פתאים ה' ".

תעודה עם תמונה לחיזוק 'תעודת השהייה' חסרת התמונה
של הרסקו פרישר.

ORGANIZZAZIONE
'MOCHALUZ HAECHEAD'
in ITALIA
UFFICIO CENTRALE
Tel. 491-205

הסתדרות
המחנות האזוריים בארץ ישראל
המרכז
תל אביב 491205

Roma, il 21 Luglio, 1948
via Dei Mille 34
Nr. 2150

CERTIFICATO

Con ciò si attesta, che
questa è la vera fotografia
del Sig.
FRYSCHER Hanschke
Fu Simon
nato a Polonia
nel 1926
Lui è incaricato di visitare
in Italia per ragioni di
servizio, e perché preghiamo
a chi la competenza, di vedere
questo certificato come
documento di identità,
e prestarle il desiderato soccorso.

MERCAS
Roma

