סיפורים מזיכרונותיו של ה'גדעוני' אברהם רייס

אפיזודות מהפלגות 'דלין', 'פטר א' (עמ' 6), 'פטר ב' (עמ' 9) ו'וינגייט' (עמ' 14).

'דלין'

ההמתנה

....חכינו בחוף קיסריה, לילה ועוד לילה ועוד אחד, ועוד אחד, ואין סמן או אות מהספינה שבדרך, הספינה הראשונה שאמורה להביא לחוף מבטחים את המעפילים הראשונים אחרי המלחמה הנוראית שרק תמול שלשום הסתיימה, המעפילים הראשונים מבין שרידי השואה שאמורים להגיע מהיבשת החרבה, מאירופה.

היינו חבורה של שבעה-שמונה ימאים וגדעוני אחד שנבחרו כראשונים מבין חברי הפלוגה הימית של הפלמ"ח, הפלי"ם, לצאת לאיטליה כדי לאייש את תפקידי 'המלווים': 'מפקד', 'מלווה נוסף' ו-'גדעוני' (אלחוטן) בספינות המעפילים שכבר נרכשו או שיירכשו בעתיד הנראה לעין (רק יותר מאוחר ייוודע לנו שלא היינו ממש הראשונים – הרי תמיד יש מישהו 'שהיה כבר לפניך', וכך גם במקרה שלנו הסתבר ששניים-שלשה חבר'ה: ישראל חורב ומשה ירושלמי ('זיק') וימאי 'נתן א" ו'גבריאלה' לדוגמא - נשלחו כבר לפנינו והגיעו בדרכים עקלקלות לאיטליה; אבל מה זה כבר משנה, נו באמת! הרי "ראשונים תמיד אנחנו...").

היינו גאים מאוד שבחרו בנו, אך עובדה זו לא היוותה עילה למארגנים כעילה לספק לנו מידע עדכני על בואה ו/או גורלה של הספינה האמורה להגיע - 'דלין'. כללי החשאיות המחתרתית הקשוחים שהיו נהוגים אז שלטו בכל וכך לא נשאר לנו אלא לספר צ'יזבטים ולהפיץ שמועות שהלכו ונהיו יותר דמיוניים ככל שזמן ההמתנה התמשך. פרחו שמועות שהספינה נתפסה על ידי הבריטים בלב ים, שמכשיר הקשר נשרף, שהקפטן החליט לבקר את החברה שלו באחד מנמלי הים התיכון המזרחי, ועוד כהנה וכהנה... אבל אז, בליל ה-28 באוגוסט 1945 השתנתה האווירה: לחוף התחילו להגיע מפקדים בכירים מהפלמ"ח, מ'ההגנה' ו'המוסד לעלייה ב' וכעבור מספר שעות נראה בלב ים הבהק של פנס איתות וכעבור זמן קצר יחסית התקרבה לאיטה ספינה לחוף קיסריה.

בואה של 'דלין'

ציפיתי לבואה של אוניה, אולי קטנה, אבל בכל זאת אוניה. והנה צללית של ספק סירה, ספק מפרשית או חסקה – נו, למה ניתן כבר לצפות מכלי שייט בעל תפוסה של 25 טון, עם תורן אחד למפרש, שהביאה 37 מעפילים – ועוד בלילה ! כך נראתה לי 'דלין' באותו לילה וכך היא היתה גם ביום שלמחרת ובימים

הרבים אחרי זה, בהם שירתתי על סיפונה כאלחוטן, עד שעזבתי אותה בנמל הדייגים של בארי (Bari), בחוף הדרום מזרחי של איטליה.

37 המעפילים הורדו חיש מהר בעזרת הסירות 'דב' ו'תרצה', שהכרתי היטב עוד מימי אימוני הימאות שלי, והגיע תור קבוצתנו לעלות לספינה. רק דרכה רגלי על הסיפון ונבהלתי מהקריאה: "איפה האלחוטן?". חיפשתי את האלחוטן ונוכחתי חיש מהר שבעצם מתכוונים אלי – זה לא היה דבר מובן מאליו, כי מי היה מעיז בארץ להפר את כללי החשאיות ולקרוא ל'גדעוני', אפוף המסתורין, סתם כך 'אלחוטן'.

מחלת ים

נגשתי לקול הקורא, שאחר כך נודע לי שהיה שייך *לאריה חייקינד*, חייל ששירת באחת היחידות העבריות בצבא הבריטי והיה קשור ל'חבורה' – קבוצת חיילים שהקדישו את מירב מרצם וזמנם להכנה, הצטיידות והובלת המעפילים לאוניות 'עלייה ב' באיטליה. אריה גויס על ידי 'המוסד לעליה ב' לתפקיד אלחוטן 'הדלין' ולשם כך הביא עמו מכשיר קשר צבאי בריטי שהיה מוכר לו היטב, אך לא לי. הוא הכניס אותי לתא צר על הסיפון. בתא היה מותקן מכשיר קשר גדול ואימתני – מ.ק. 19 - ומעליו דרגש עם מזרון שישמש לי כמיטה. אריה מסר לי כמה ניירות עם הוראות קשר וצופנים, הראה לי איך להדליק ואיך לכבות את המכשיר ואיחל לי הצלחה. הוא מיהר לרדת עם הסירה האחרונה לחוף קיסריה (לאחר שנים נודע לי שאריה המשיך לשרת בהעפלה ובמלחמת העצמאות הוא הצטרף לגדוד הרביעי של הפלמ"ח ונהרג במבצע 'נחשון' ב-1 במאי 1948).

באותו זמן העמיסו על הסיפון חביות מים, דלק וציוד אחר שהיו דרושים להפלגתנו בחזרה לאיטליה. המעבר בין דופן הספינה ודלת התא שלי היה צר ביותר וכדי שלא אפריע לפעולת ההעמסה דאגו לסגור ולחסום את דלת תאי מבחוץ. כך מצאתי את עצמי בתא מחניק וצר ללא מוצא, מכשיר קשר שלא ידעתי בדיוק איך להפעיל אותו, עם אזניות ענקיות של טנקיסט בריטי על הראש, מפתח מורס מגושם על ברכי וספינה המתנדנדת בחוזקה בלב ים תחת רגלי. תוך דקות הרגשתי את מעיי מתהפכים בקרבי, זרקתי את האזניות וניסיתי להתפרץ החוצה אך לשווא. דלת תאי הייתה נעולה היטב וגם דפיקותיי הנמרצות לא הביאו מושיע. רק כעבור זמן רב, לאחר סיום כל עבודות ההעמסה וסידורי ההפלגה, ולאחר שהקאתי את נשמתי, נזכרו לפתוח את הדלת; אין צורך לתאר את מראה תאי שתאם את מראי להפליא !

ההפלגה

זו הייתה הפעם הראשונה והאחרונה שחליתי או סבלתי ממחלת ים, וגם הפעם האחרונה שהתקשיתי להקים ולקיים קשר אלחוטי עם תחנות החוף. נשאלת כמובן השאלה מדוע לא הכינו אותי מראש בימי ההמתנה הארוכים על חוף קיסריה ומדוע לא הסבירו לי אז בשלווה את רזי המכשיר שאצטרך להפעיל ואת הוראות הקשר והצופנים. הסיבה הייתה פשוטה: החשאיות; העבודה במחתרת; לא היה

מישהו בחוף שהיה רשאי ומוסמך להורות על חשיפת הסודות האופפים את בואה של 'דלין' , וכפי הנראה גם לא היה מישהו מבין אלחוטני החוף שהכיר את ה-מ.ק. 19.

'דלין' הרימה עוגן והפליגה לאחר חצות לדרכה, חזרה לאיטליה. נפגשנו עם קפטן הספינה, הרי הוא אנריקו לוי, יהודי איטלקי, שקיבל אותנו בזרועות פתוחות ושמח להצעת הימאים שבקבוצתנו להתנדב למשמרת הלילה כקציני סיפון והגאים. אנריקו, שידע שספינתו בידיים נאמנות, אם לא מיומנות, הרים עוד כוסית והלך לישון בתאו הסמוך לתאי. הפציע השחר ולהפתעתנו הבחנו באופק, הלא כל כך מרוחק, בחופים הרריים ומיוערים במקום שלפי המפה אמור היה להיות ים בלבד. אנריקו המופתע כמונו שלף מיד את הסקסטנט הישן והנאמן וקבע ללא היסוס שהיבשת היא אמנם יבשת ולא איזשהו חזיון-שוא והחוף שהתגלה הוא טורקי ! - אז מה אם ההגאי סטה בלילה בכמה מעלות קטנות מהמסלול שנקבע לו - אנריקו הורה להגאי (האיטלקי) לשנות כוון לעבר הים הפתוח, היישר לכוון איטליה ועבור הימאים שלנו, חסרי-הניסיון, היה זה שיעור נוסף בניווט.

עברו יומיים שלשה ללא אירועים מיוחדים, התרגלנו לשגרת החיים על הספינה, הימאים התנסו בהצלחה בתפקידי הגאים ונווטים תחת עינו הפקוחה של רב החובל ואני קיימתי קשר רצוף ותקין עם תחנות החוף שלנו בארץ ובאיטליה. הקשר קוים בעזרת מכשיר מתכתי קטן המחובר לרדיו, הרי הוא מפתח המורס. עם מפתח זה מתרגמים אותיות, מילים ומספרים לשפת המורס הבינלאומית הנשמעת באוזניות הרדיו כמו מנגינה: " די-די-דה-דה-די-די... דה-די-די-די....".

<u>קלקול המנוע</u>

...עד שבוקר בהיר אחד התחיל מנוע הדיזל של 'דלין' להשתעל. גמגום אחד ועוד אחד ואנריקו החליט לדומם את המנוע כדי לאפשר למכונאי לטפל בו ולתקן מה שדרוש תיקון. כאן כדאי להזכיר שרכשו את ספינת הדייג האיטלקית הקטנה ללא מנוע. בתקופה ההיא, שבועות ספורים לאחר גמר המלחמה באירופה, רק בקושי ניתן היה להשיג מזון למחייה ורכישת מנוע דיזל ימי תקני הייתה בגדר 'משימה בלתי אפשרית'. מה עוד ששלטונות הכיבוש הבריטים והאמריקאים הטילו מגבלות חמורות על בניית כלי שייט חדשים ועל שיקומם של ישנים. לא נשאר אלא להפעיל את 'החבורה', אותם חיילים יהודים ביחידות התובלה העבריות שתרמו כה רבות למפעל ההעפלה. כפי שיוסקה קורן (קורונל) ממושב אביגדור מספר: 'אבו הורוביץ, איש כפר גלעדי ואחד מחברי 'החבורה', איתר טנק גרמני באחד מבסיסי הצבא הבריטי והחליט 'לשחרר' את הטנק ממנוע הדיזל שלו. אבו עבד לילה שלם עם רתכת ומנופים כדי לפרק את המנוע משלד הטנק'. כשסוף-סוף הפירוק הצליח, הוברח המנוע מהמחסן באישון ליל והותקן בהצלחה על 'הדלין' בידי מכונאי איטלקי מוכשר שנעזר בשוליה.

מכונאי ותיק זה אמור היה להפליג ארצה ב-'דלין' כמכונאי ראשי תחת פיקודו של אנריקו לוי. יום לפני ההפלגה התחרט המכונאי ולא רצה להסתכן בפעולה בלתי לגלית ומסוכנת. לא הייתה ברירה אלא לקחת

את המכונאי המתלמד, שעזר בהתקנת המנוע, כמכונאי יחיד בצוות 'דלין'. ועתה, הוא המכונאי שמופקד בלב ים על תיקון המנוע. הוא פירק ושימן והרכיב ובדק ולאחר מספר שעות הודיע לקפטן שהוא מוכן להתניע. ההתנעה נעשית בעזרת אויר דחוס משני צילינדרים מתכתיים – אחד גדול ועוד אחד קטן. אנריקו בדק ואישר את ההנעה. המכונאי פתח את ברז מיכל האוויר הדחוס הראשי, המנוע השתעל, פעם, פעמיים, ונדם. ושוב המכונאי שלנו פירק ושימן והרכיב ובדק - ולאחר מספר שעות נוספות שוב הודיע לקפטן שהמנוע מוכן. שוב ניתן האשור להתניע ושוב המנוע השתעל ותו לא. אנו העלינו בינתיים את המפרש על תורן הספינה – אך רוח אין. לאחר שני ניסיונות ההתנעה הכושלים לא נשאר עוד אוויר דחוס במיכל הראשי; נשארה רק מנה אחת בצילינדר הקטן להתנעת חרום, אחת ויחידה.

אם ניסיון ההתנעה האחרון יכשל נהיה תלויים בחסדי שמים, ברוחות ובגלים, עם מעט מי שתייה ומזון. לצערנו, רוב חביות המים שהועמסו בקיסריה, ושכה הקשו אז על חיי, היו חביות ששימשו בעבר לאחסון דגים מלוחים ולא הוכשרו להובלת מי שתייה. כך שלמעשה המים שבחביות אלו לא היו ראויים לשתייה ונאלצנו מהיום השני להפלגתנו להקצות לכל איש צוות ולכל נוסע מנת מים יומית מצומצמת. בינתיים המכונאי שלנו חזר פעם שלישית על שגרת פעולותיו: הוא פירק ושימן והרכיב ובדק – רק ביתר יסודיות וביתר תשומת לב. לאחר זמן מאוד ממושך ומורט עצבים הוא הודיע בפעם השלישית שהכול מוכן וקיבל בפעם השלישית אישור להתניע. המתח בספינה הגיע לשיאו; כולנו תפשנו עמדות תצפית כדי להשגיח על הנעשה. המכונאי בדק יסודית את המנוע והציוד הנלווה פעם נוספת, הצטלב והשמיע Santa Maria ממושכת, עזר עוז, עוד Santa Maria והוא פתח את ברז החרום של המיכל הקטן והאחרון. ובכן, ניחשתם נכון, המנוע הניע, הספינה הפליגה והמכונאי קיבל מנה כפולה של שיכר ותואר כבוד של 'מכונאי ראשי'.

הסערה

נמצאנו אז בקרבת האיים הדרום מזרחיים של איי הדודקנז (Dodecanese) ובכוונתו של אנריקו היה להיכנס במעבר בין Kasos וכרתים לים האגאי ולשוט בקרבת איי יוון לעבר עיר הנמל האיטלקית Bari, ששימשה כבסיס יציאה והצטיידות לפעולות עליה ב' באיטליה. בתחילה הים היה שקט, אך כעבור שעות ספורות השתנה מזג האוויר לחלוטין ומצאנו את עצמנו בתוך סערה נוראית שטלטלה את ספינתנו הקטנטונת כמו קליפת אגוז. כפי הנראה מעשיו של אחד מאיתנו הרגיזו את אלי יוון השוכנים בהרי האולימפוס הקרובים והם החליטו לשטות בנו, כפי שעשו לפני אלפי שנים לאודיסאוס, הגיבור היווני הנודע, שמסעותיו התנהלו לא הרחק מנתיבי השייט שלנו.

לאחר שאיבדנו בסערה את המפרש וחלק מהתורן, החליט אנריקו לנסות ולמצוא מפלט באחד ממפרצי האי Karpathos הקרוב ביותר אלינו. ואכן הצלחנו להיכנס למפרץ מופלא, מוקף גבעות מיוערות, מים שקטים המוגנים מסערות, וכפר דייגים קטן ושליו באחד מקצות המפרץ. בזמן המלחמה קרפטוס היה תחת שלטון איטלקי-גרמני שדיכא את האוכלוסייה המקומית שהיא ברובה ממוצא יווני; הם בנו ביצורים לאורך החופים וזרעו מוקשים נגד ניסיון נחיתה אפשרי של בנות הברית ושדדו מהאוכלוסייה כל דבר שהיה דרוש להם. מעט השתנה מאז תום המלחמה במאי 1945 ועד להופעתנו בקרבת הכפר שלהם באוגוסט אותה שנה. וכך, רק הטלנו עוגן הגיעו דייגים יוונים עניים שהיו מעוניינים לרכוש מאתנו מצרכים שבמשך שנות המלחמה לא ראו. הם לא רצו כסף שאתו לא יוכלו לקנות דבר; הם רצו סבון ונעליים ועוד דברים מעשיים כאלה, ואנו בתמורה רצינו מים טריים, עופות ועז אחת כדי שנוכל לגוון את האוכל המשעמם שהכנו משימורים. כך התפתח סחר חליפין ער לתועלת שני הצדדים, עד שפתאום התקרבה לחוף שבקרבת מקום עגינתנו מכונית ויושביה, חיילים או שוטרים איטלקיים, צעקו לעברנו משהו שלא הבנו ומיד פתחו באש בלתי מדויקת מרובה איטלקי אחד או שנים. בלב כבד הפסקנו לאלתר את סחר החליפין, הרמנו עוגן ותוך זמן קצר השארנו מאחורינו מפרץ רוגע ויפהפה, מים טריים וכמה תרנגולות שמהן רצינו להכין ארוחה טעימה.

כניסה לנמל Bari

ברחנו מזעם אלי יוון והתקדמנו באיטיות (המהירות המירבית של 'דלין' הייתה כ- 6-7 קשרים, שהם כ-12 קמ"ש) וללא אירועים מיוחדים, לעבר יעדנו באיטליה. לאחר קרוב לשבועיים בים, בהם נאלצנו להסתפק במנת מי שתייה יומית זעומה ומעט מים לרחיצה, היינו עייפים ומלוכלכים, צמאים למים חיים וחולמים על מיטה רכה ונקייה אחרי מקלחת חמה ושינה רצופה שלא תופרע מטלטולי סיפון עזים עקב סערה. וכך, ב-10 בספטמבר בערך, התקרבנו לנמל Bari. משך כל זמן ההפלגה שמרתי על קשר עם תחנת החוף באיטליה כך שלמארגנים היה ידוע מועד כניסתנו לנמל. קבלנו פרטים על המזח אליו ניקשר וכמו כן הוראה לדחות את כניסתנו לנמל לשעות הלילה. ידענו גם שעל המזח תחכה לנו מכונית שתיקח

אותנו לבסיס חשאי בקרבת מקום. וכך היה, נקשרנו למזח המיועד קרוב לחצות ובמקום המתינה משאית צבאית בריטית עם נהג מ'החבורה' ויצאנו מיד לדרך.

אמרו לנו להשאיר על 'הדלין' את כל חפצינו וכי מכונית אחרת תבוא עוד מעט ותיקח את הציוד האישי שלנו ויתר הציוד שהבאנו מהארץ לפעולות עליה ב' באיטליה. הדרך התארכה; הסתבר שהבסיס אליו נסענו לא נמצא בקרבת Bari אלא בסביבות טאראנטו, עיר נמל בחופה הדרומי של איטליה (על סולית המגף), המרוחקת כ-100 ק"מ מ-Bari בדרך האוויר. בשעות הלילה הקטנות התכרבלנו בתוך ארגז המשאית וטולטלנו ע"פ הכבישים המקולקלים והעקלקלים של איטליה שלאחר המלחמה. היו אלו 100 קילומטרים ארוכים ומיגעים מאוד. כך הגענו לפנות בוקר למחנה פליטים יהודיים מנוהל על ידי הסוכנות היהודית או ארגון יהודי אחר. מחנה זה שימש גם כבסיס יציאה למעפילים שאמורים להפליג ארצה באחת מספינותינו. נתנו לנו שתייה חמה ומשהו לאכול, אבל המיטות המיוחלות, עם סדינים נקיים עליהם חלמנו, טרם הוכנו. נאמר לנו שלא כדאי ללכת לישון כי מצפים לבואו של "מפקד איטליה", הרי הוא יהודה ארזי (הממונה על שלוחת 'המוסד לעליה ב'), הרוצה לפגוש אותנו. כן נודע לנו שמכינים כ-200 פליטים שיעלו בלילה הקרוב על ספינת מעפילים המחכה מוכנה לקלוט אותם באחד המפרצים שבסביבות טראנטו.

Pietro - פטר א'

ההתארגנות

בשעות הבוקר הגיע "המפקד". הוא בא במכונית נהוגה בידי נהג במדי הצבא הבריטי ובליווי שני רוכבי אופנוע במדים. ההצגה הייתה משכנעת! יהודה אסף אותנו, בירך אותנו על שהצטרפנו לצוות פעילי ההעפלה שתחת פיקודו והודיע לנו שהוא זקוק למפקד, מלווה נוסף ואלחוטן שיעלו תוך שעה קלה על ספינת המעפילים 'פטר' שעומדת להפליג הלילה עם 168 מעפילים. חיכו לבואנו כדי לאייש את אותם התפקידים. היות ויהודה טרם הכיר אותנו הוא השאיר לנו לבחור את הצוות המיועד. לגבי האלחוטן לא היו התלבטויות. אני הייתי האלחוטן היחידי שהגיע ב'דלין'.

מתוך 8-7 הימאים שבאו נבחרו שניים: אליעזר, המכונה 'דני', כמפקד ו'מירי' כמלווה נוסף האחראי על המעפילים, ארגונם, שלומם, האכלתם והכנתם לירידה לחוף כשנגיע ארצה. אם כן, הצוות האמיץ של הפלי"ם שהפליג באותו לילה בחזרה ארצה כלל, בנוסף לרב חובל איטלקי וצוות קטן של ימאים איטלקים, את: אליעזר ערמון- ורש, המפקד, צבי-'מירי' כצנלסון, מלווה נוסף ואנוכי, אברהם רייס 'הגדעוני' (אלחוטן).

הכנות להפלגה

אפשרו לנו להתקלח ולהצטייד ממחסן מחנה הפליטים בבגדי עבודה נקיים ובמברשת שניים חדשה - תחליף לחפצינו האישיים שנשארו על 'הדלין' ב-Bari. ג'יפ צבאי הסיע אותנו לאחד המפרצים בסביבות טאראנטו ובעזרת סירת משוטים עלינו על "אונית הפאר" Pietro ('פטר') העוגנת במימי המפרץ. זו הייתה ספינה ישנה בעלת תפוסה של פחות מ-200 טון, אך בהשוואה ל'דלין' היא הייתה אוניה של ממש. ניצלנו את מספר השעות שנותרו עד לעליית המעפילים כדי להכין כל הדרוש לקליטתם ולבצע את כל יתר הסידורים ההכרחיים לפני ההפלגה. כל אחד מאתנו התמסר לענייניים עליהם היה מופקד. אני בדקתי ביסודיות את מכשיר הקשר החדש (מתוצרתו של 'רני'-רענן רובינשטיין, גם הוא איש 'החבורה', שבא לספינה כדי להדריך אותי בהפעלתו ותיחזוקו) ואת הגבישים שקבלתי. כל גביש קובע בדיוק רב את אורך הגל, או במילים אחרות את התדר בו אני אשדר לפי הוראות הקשר שבידי; בדקתי את סידורי הטענת המצברים, את האנטנה ועוד כהנה וכהנה. הכירו לי גם את הקפטן האיטלקי שיהיה רשאי, באישורו של אליעזר, לשלוח ולקבל באמצעותי מסרים ותשדורות.

הקפטן היה אדם מבוגר, מנוסה מאוד, חביב ומלא רצון לשתף פעולה עמנו. מירי, המלווה הנוסף, בדק את מצרכי המזון והמים ותנאי איחסונם, סידורי הבישול, השירותים וכל הקשור לאיכלוס המעפילים וארגונם, קביעת תורנויות וכולי. אליעזר, מפקד האוניה, שעליו מוטלת האחריות הכוללת והכבדה ביותר, עסק בכול ובדק הכול. הוא סייר עם הקפטן בחדר המכונות, בעמדות הניווט וההגה, עבר איתו על מסלול השיוט המתוכנן בקפידה ובעוד מאה ואחד דברים הקשורים לשטח אחריותו, ומעל לכול שאיפתנו להגיע במהירות האפשרית לחופי הארץ מבלי להתגלות לצי הבריטי, ולהוריד את כל נוסעינו בשלום בחוף מבטחים. אלעזר גם קבע עם הקפטן הפרדת סמכויות ברורה. הקפטן יהיה האחראי על הצוות האיטלקי ולכל הקשור לענייני ימאות ומכונאות; אליעזר יהיה אחראי על קביעת היעדים, המשמעת הכללית בספינה על נוסעיה ומלוויה, והוא מייצג את בעלי הספינה שמשלמים את משכורתו של הקפטן וצוותו.

מפליגים

כך... באישון ליל ה-12 בספטמבר 1945 עלו על סיפון 'פטר' 168 מעפילים, עם מעט מאוד חפצים אישיים. כולנו עזרנו בקליטתם השקטה והמהירה, ולאחר בדיקה נוספת הרימה 'פטר' את העוגן והפליגה לדרכה. מירי התחיל מיד במילוי תפקידו, הוא הציג את עצמו בפני הנהגת המעפילים, שנקבעה עוד בבסיס היציאה על החוף עזר להם להתארגן, כך שלמעשה כל עבודות השירות ההכרחיות, כמו הכנת אוכל שלש פעמים ביום, חלוקתו, עבודות ניקיון ושירותים סניטריים, וכולי, יתבצעו בלעדית על ידי המעפילים. מירי נשאר כמפקח על הביצוע והמכריע במקרה ויתגלו קשיים כלשהם או סכסוכים בין המעפילים.

אלעזר ואני לא נחשפנו בפני המעפילים מחשש - במקרה של תפיסת הספינה על ידי הבריטים - שמישהו מבין הנוסעים יתפתה על ידי חוקרי הבולשת הבריטית (ה-CID) להצביע עלינו כאנשי המחתרת

המבוקשים על ידי הבריטים. ההפלגה עברה ללא אירועים מיוחדים. שטנו לעבר איי יוון והמעבר בין האי כרתים והאי Kasos. פקדה אותנו סערה חזקה שממנה סבלו בעיקר המעפילים שנאלצו לבלות רוב שעות היממה בבטן האוניה בתנאים תברואתיים קשים עקב הצפיפות הגדולה.

<u>תפקיד הגדעוני</u>

אני שמרתי במשך כל ההפלגה על קשר עם 'המרכזת' של 'עליה ב' בארץ, היא תחנת הרדיו של 'ההגנה' שקיימה קשר מורס עם כל הספינות שבדרך ועם תחנות חוף בארצות היציאה, איטליה, צרפת ואחרות. כפי שכבר ציינתי השידור היה בסימני מורס בלבד ללא אפשרות דיבור. נוהלי ההתקשרות התאימו לשיטות העבודה המחתרתיות ביבשה. אני, למשל, לא הייתי בקיא כלל בנוהלי וחוקי תקשורת ימיים. במקרה חרום אמנם הייתי מסוגל לשדר קריאת SOS לעזרה אך לא הרבה יותר מזה. לא זכורים לי פרטים רבים על תוכן המברקים ששלחתי וקבלתי ושעמלתי על הצפנתם ופענוחם. התשדורות היוצאות עסקו בעיקר בדיווח על מיקום הספינה, תנאי מזג האויר וזמן הגעתה המשוער. אך היו גם מסרים "מעניינים" יותר. כך למשל דיווחתי ארצה, במברק דחוף ומוצפן, את מספרי הנעליים של כל אחד מהצוות האיטלקי. הם, האיטלקים, ביקשו נעליים טובות וחזקות וסבון כביסה, מצרכים שלא ניתן היה להשיג באותה עת באיטליה, אך לא הייתה בעיה לקנותם בארץ. זכורים לי גם מברקים מהארץ עם הדרישה לדווח על ההשתייכות המפלגתית והדתית של הנוסעים שלנו! בימים ההם בזמן הזה !! וכל זה לאוזניהם הקשובות של שירותי הביון הבריטיים המיומנים שעבדו יום ולילה כדי ללמוד פרטים מלאים על זהותנו ומקומנו אי שם בים התיכון.

שלחו לנו מברקים כדי לתאם ולקבוע תאריך וזמן הגעה לחוף שפיים שם היינו אמורים להוריד את המעפילים שלנו. ואמנם כך קרה. הצלחנו להתחמק מהבריטים, הגענו בליל ה-19 בספטמבר 1945 בשעה היעודה לחוף שפיים, הורדנו תוך שעה קלה את הנוסעים שלנו לסירות הפלי"ם, קבלנו דלק, מזון, מים וציוד אחר, דברים הכרחיים להפלגתנו בחזרה לאיטליה. ציוד זה כלל גם את הנעליים והסבון עבור הצוות האיטלקי. ארחנו גם כמה ממפקדי 'המוסד לעליה ב' והפלמ"ח שבאו לביקור קצר על ה'פטר' כדי לשמוע פרטים על ההפלגה ולברך אותנו על הצלחתנו להבקיע את המצור הבריטי.

אחרונים עלו על הסיפון מספר ימאים, גדעונים ושליחי עליה ב' שאמורים היו לחזור אתנו לאיטליה כדי לאייש תפקידי ימאות, קשר ושליחויות אחרות במפעל ההעפלה שהלך והתרחב במהירות. יחד עם התרחבות זו גדל גם הצורך בכוח אדם מקצועי ואמצעים רבים ונוספים. וכך, לאחר מספר שעות מועט שוב הרמנו עוגן והפלגנו עוד באותו לילה משפיים בחזרה לטאראנטו שבאיטליה.

<u>'פטר ב'</u>

אינני יודע מתי הפכה 'פטר א' ל'פטר ב'. האם אחרי הורדת קבוצת המעפילים הראשונה בשפיים או רק אחרי עליית הקבוצה השנייה באיטליה?. על כל פנים, לא זה מה שהדאיג אותנו ו-'פטר' שוב שטה לה במסלול המוכר, הפעם שוב צפונה. אלי יוון עם פוסידון בראשם ניסו שוב להתנכל לנו עם סערה גדולה שהמתינה לנו בסביבות כרתים, אך לא יכלו לנו – יורדי הים הותיקים והאמיצים!

לאחר הורדת המעפילים המוצלחת בשפיים ירד המתח, התידדנו עם אורחינו החדשים שבחלקם עוד היו מוכרים לנו מקורסים שונים בפלמ"ח. אם זכרוני לא מטעה אותי היתה בין הגדעונים איה פינקרפלד, המיועדת לעבוד כאלחוטנית בתחנת האלחוט בצפון איטליה, בסביבות מילאנו. בין השליחים היה גם שבתאי (או שמעון) לוז'ינסקי, אדם מופלא שאמור היה לעבוד עבור 'העליה' 'והבריחה' באירופה, להסדרת דרכי הבריחה ולארגונם של פליטי השואה לפני העלתם על הספינות. שבתאי נהרג באמצע ינואר 1947 בתאונת אופנוע באיטליה. לזכרו ניתן השם 'שבתאי לוז'ינסקי' לספינת מעפילים שהפליגה בתחילת מרץ 1947 מאיטליה והצליחה, כמונו, להתחמק מהצי הבריטי, לשבור את המצור הימי ולהוריד מעל ל-800 מעפילים בחוף ניצנים (כמחציתם נתפשו בחוף). בהפלגה זו היה אריה חייקינד, אתו נפגשתי לראשונה בעלותי ל'דלין', האלחוטן בצוות מלווי האוניה .

כעבור כשבועיים הגענו כמתוכנן לאחד מנמלי הדייג הקטנים בדרום איטליה, הורדנו את אורחינו וציודם ללא בעיות מיוחדות והתחלנו בהכנתה של 'פטר' להפלגתה השנייה ארצה. 'מירי'-צבי כצנלסון, 'המלווה הנוסף' שבצוות שלנו, הוחלף על ידי גד לסקר, איש יגור; אליעזר ערמון-ורש ואנוכי נשארנו בתפקידינו הקודמים: מפקד ואלחוטן בהתאמה.

וכך, לאחר שהושלמו כל ההכנות, מחסני המזון, המים והדלק מולאו, קלטנו באחד מלילות חודש אוקטובר קבוצה חדשה של 174 מעפילים, הרמנו עוגן והפלגנו חזרה ארצה, כשחוף שפיים נקבע שוב כיעד ההורדה המועדף. גד לסקר נכנס מהר מאוד לנעליו של מירי, התרגל ללא בעיות לשגרת הספינה והצוות ועשה את מלאכתו הקשה ביעילות ובנאמנות.

ההורדה בשפיים וחזרה לאיטליה

השבועיים הבאים עברו במהירות ובליל 22 באוקטובר 1945 הורדנו, ללא תקלות, את 174 המעפילים בחוף שפיים, הצטיידנו בדלק מזון ומים, קלטנו שוב קבוצת ימאים, גדעונים ושליחי 'המוסד לעליה' והפלגנו צפונה לעבר חופי איטליה המוכרים מהפלגתנו הקודמת.

חגגנו בהרמת כוסית את הצלחתנו, והמתח הגדול בו היינו נתונים משך כל זמן הפלגתנו ארצה התפוגג חיש מהר. קשה לתאר את תחושת המתח והאחריות הכבדה, שרבצה על כתפינו לשלומם וגורלם של מאות נוסעי הספינה; המאמצים להתחמק מהצי הבריטי שהטיל מצור ימי על חופי הארץ ועשה כל מאמץ ללכוד כל ספינה המעיזה לנסות לפרוץ אותו; ארגון הורדת הנוסעים לחוף מבלי לסכן איש; בעיות

הנווט השגרתיות יחד עם מאבקינו באיתני הטבע שחברו לשוכני האולימפוס והמשיכו לרדוף אותנו בסערות עזות.

וכך עברו עלינו מספר ימים שקטים ועליזים בהם עסקנו בצייד דולפינים, שיחות רעים, והכנת מאכלים להנאתנו. הקפטן האיטלקי, עימו התיידדתי, לימד אותי איך להשתמש בסקסטנט, מכשיר הנווט היחידי של הספינה, שבעזרתו קובעים את מיקומה הגיאוגרפי המדויק של הספינה בלב ים. מצפן-רדיו (RC) ולא כל שכן על GPS לא חלמנו בימים ההם! מאחר ואני ממילא הייתי מודיע בקשר פעמיים ביום את מיקומנו, הוטלה עלי גם המשימה לקבוע בעצמי מיקום זה. וכך שטנו לנו בנחת וללא סערות ואירועים מיוחדים.

.....עד שבוקר בהיר אחד קבלתי מברק מתחנת החוף באיטליה בו מודיעים לנו על המיקום המדויק והזמן המשוער להורדת השליחים, המלווים והציוד שהבאנו מהארץ. הודיעו לנו שקיים חשש לתפיסת Pietro על ידי השלטונות האיטלקיים ולכן לא רצו שנכנס עם כל השליחים, צוות המלווים והכבודה לאחד מנמלי איטליה, אלא שנוריד את הנוסעים ואת המטען שהבאנו מהארץ במקום נידח שנקבע על ידי 'המוסד לעליה ב'. במברק שקבלנו הודיעו לנו להתקרב למקום מסוים בחופה הדרומי של איטליה בין שני מגדלי שמירה, שהם חלק ממערכת הביצורים שהאיטלקים והגרמנים הקימו נגד פלישה אפשרית של בנות הברית. מכונית צבאית נהוגה בידי איש 'החבורה' תמתין לנו בחוף.

לשם זיהוי נקבע שהמכונית תאותת עם פנסיה לפי סדר מוסכם והספינה תענה באיתות מקודד מפנס איתות. ציון המקום במפה נעשה כמקובל בעזרת קואורדינאטות. למדנו את המברק ומשמעותו והסתכלנו במפה כדי לאתר את מקום ההורדה. להפתעתנו מצאנו שמקום הצטלבות הקואורדינאטות הוא אי שם ביבשה, ברומניה. בקשתי שיבדקו וישלחו עוד פעם את המיקום ושוב חזרו על אותם מספרים. לאחר התלבטויות מצאנו את המקור לאי ההבנות. בידינו היו מפות ימיות כנהוג בספנות ובידי אנשי 'המוסד' היו מפות צבאיות יבשתיות שהקואורדינאטות לא נקבעו לפי רוחב ואורך גיאוגרפיים אלא לפי רשת מוסכמת של מחלקת המיפוי הצבאית הבריטית או האיטלקית. לאחר חיפוש מצאנו מפה מתאימה, אם כי לא מפורטת דיה ולפיה חשבנו שזיהינו את מקום ההורדה המיועד בחוף הדרומי של איטליה, כמה עשרות קילומטרים מערבית מטאראנטו.

<u>זיהוי מוטעה</u>

אך הצרות האמיתיות שלנו רק התחילו לאחר אי- ההבנות עם הקואורדינאטות והמפות. באחד מלילות הסתיו המאוחרים, הקרירים והסוערים, התקרבנו לפי ההוראות למקום שחשבנו שזהו מקום ההורדה המיועד. הבחנו בשני מגדלי שמירה מרוחקים אחד מהשני כקילומטר וחצי ובמכונית שממנה מנסים לאותת לנו. אני, כממונה על הקשר, שלפתי פנס שהוכן בעוד מועד ודרשתי זיהוי. הזיהוי נכשל לחלוטין והמכונית התרחקה במהירות מהמקום. המתנו שעה, שעתיים ואין סימן למכונית אחרת. יותר מאוחר התברר שהמקום בו אמנם חיכתה לנו המשאית עם איש הקשר היה מרוחק מספר קילומטרים

מהמקום אליו הגענו. גם שם היו שני מגדלי שמירה מרוחקים כקילומטר וחצי אחד מהשני, אך סימן הכר 'מובהק' זה חזר על עצמו לאורך עשרות ואולי מאות קילומטרים כחלק ממערכת ביצורים אחת מתמשכת.

נטישת הספינה

לאחר המתנה ממושכת ובמטרה למנוע חשיפתנו לאור היום, החליט אליעזר לא לחכות יותר, להתקרב ככל האפשר לחוף, להוריד את הנוסעים, הציוד ואת צוות המלווים (גד ואליעזר) ורק אני אשאר על סיפון האוניה עם הצוות האיטלקי כדי לנסות ולהודיע לתחנת החוף (המרוחקת מאות, אם לא אלפי קילומטרים) על הנעשה אצלנו. ההתקשרות הקרובה עם תחנת החוף נקבעה רק למחרת בבוקר וניסיונותיי ליצור קשר עוד באותו לילה ולהודיע על מצוקתנו, נכשלו.

וכך היה: הפקודה ניתנה והתחלנו לשוט באיטיות רבה ותוך כדי בדיקה תכופה של עומק הים, לעבר החוף (לא הייתה בידינו מפת חופים מפורטת מהאזור). אך לפתע, למרות כל אמצעי הזהירות בהם נקטנו, עלתה הספינה על שרטון. הקפטן ניסה להוריד את ספינתו על ידי הנעת המדחף קדימה – אחורה אך ללא הואיל. אחרי שעות ההמתנה לבואה של המכונית "שלנו" וניסיונות השווא לשחרור האוניה, הראו מחוגי השעון שעוד מעט השחר יפציע והאוניה תתגלה לעיין כל. למרות שהיינו עוד די רחוקים מהחוף ניתנה הפקודה להוריד את הנוסעים והכבודה בסירה היחידה שהייתה על ספון 'פטר'. אני נפרדתי מהם בלב די כבד והבטחתי לעשות הכול כדי לדווח ולהזעיק עזרה. לא גיליתי להם שהמצברים מהם ניזון מכשיר הקשר התחילו להתרוקן במהירות לאחר שמנוע הספינה נדם. לפני רדתו מהספינה מסר לי אליעזר את אקדחו האימתני, אקדח גדול של מ.צ. אמריקאי, שקבלנו להגנה עצמית.

תקועים על שרטון

השחר הפציע ומצאנו את עצמנו תקועים על שרטון במרחק קטן מכפר דייגים. הקפטן נתן הוראה להשליך לים כל דבר שעלול להחשיד את הספינה ולנקותה מכל סימן שעשוי להעיד על יעודה האמיתי. הקפטן גם המשיך בניסיונותיו להוריד את 'פטר' מהשרטון. הוא הוריד שני עוגנים בכוונים נוגדים ונסה כל פעם למשוך את הספינה בעזרת המנוע שלה לעבר אחד העוגנים. עודנו עסוקים בניסיונות שווא אלה והגאות שבאה עם שחר הורידה ללא מאמץ והתראה קודמת את הספינה מהשרטון. מרוב שמחה לא שמו לב לכיוון התקדמותה של 'פטר' וחיש מהר נכרך אחד מחבלי העוגן העבים מסביב לציר המדחף והמנוע נדם. החלו ניסיונות נואשים לשחרור החבל. השחיינים הטובים מבין מלחי 'פטר' צללו עם סכיני מטבח גדולים כדי לחתוך את החבל אבל זה דבר לגמרי לא פשוט לחתוך חבל עבה ספוג מים. עברו שעות עד שהצלחנו להשתחרר. הפקרנו עוגן אחד, אספנו את השני ויצאנו לדרך.

שדור SOS

לפי ההוראות שקבלתי היה על 'פטר' להיכנס לנמל גדול בעיר, שאקרא לה X, על חופה המערבי של איטליה (שכחתי את שמה ומקומה המדויק של עיר זו אך כמדומני שהיא נמצאת בערך במחצית גובה המגף האיטלקי). על הקפטן היה לשהות בנמל לא יותר מ-24 שעות והיה עליו לעזוב את הנמל ככל המוקדם ולהפליג משם צפונה לעבר גינואה. הוראות אלה ניתנו לאחר שהצלחתי לדווח לתחנת החוף על הנעשה על ה'פטר'. אנשי המוסד לעליה הכירו בעיר X פקיד נמל בתפקיד מפתח שהיה אוהד מושבע של המפעל הציוני. פקיד זה הסכים להשהות את הדווח על כניסת 'פטר' המבוקשת במשך 24 שעות. אני מניח שלא רק אהדתו למפעלנו הייתה הגורם לנכונותו להסתכן. סיפור הכסוי שהוכן עבור קפטן 'הפטר' היה שספינתו הובילה מטען כלשהוא מנמל הבית שלה, גנואה, שבצפון איטליה לדרומה; היא כביכול פירקה את מטענה בטאראנטו ונמצאת בדרך חזרה לנמל הבית שלה. עקב סערה חזקה היא נאלצה להיכנס לנמל X לתיקונים הכרחיים. הכול נשמע הגיוני ומשכנע, אבל.... רק יצאנו ללב ים אחרי הרפתקת השרטון והסתבכות החבל, פגעה בנו סערת אימים. הספינה התחילה להתנודד בחוזקה וידידי הקפטן נכנס מבוהל לתאי ונתן לי להבין שהספינה נפגעה קשות ועומדת לטבוע!! במאמר מוסגר אזכיר כאן שתא האלחוטן נקבע 'מחוץ לתחום' לכל נוסעי ומלחי הספינה, כולל הקפטן, מאחר שבתא זה מוחזקים כתבי סתר, גבישים ועוד ניירות וציוד 'סודי ביותר'.

הקפטן ביקש ממני להתקשר "למפקד איטליה" (יהודה ארזי, מעסיקו ומשלם משכורתו) ולבקש ממנו עזרה דחופה. הוא גם ביקש ממני לשלוח SOS בשפה גלויה כדי לבקש עזרה מכל אוניה מזדמנת. כל הדבר לא נראה לי מחויב המציאות. בקשתי מהקפטן להראות לי את הנזקים שנגרמו לספינה "כי אני זקוק לפרטים כשאני מדווח 'למפקד איטליה' על מצבנו הקשה. הוא הצביע על הסיפון המתנודד אמנם בחוזקה אבל חוץ מזה לא ראיתי דבר מבהיל. אבל מהצד השני, אני הרי רק 'גדעוני' ומה גדעוני כבר מבין בימאות. הקפטן חזר ביתר שאת על דרישותיו/בקשותיו ובהילותו הלכה וגברה עד שבסוף הדביקה גם אותי. היו רק שתי בעיות קטנות: לא לימדו אותי נוהלי תקשורת בינלאומיים, הקשר עם תחנת החוף כמעט נותק בגלל המצברים החלשים שלי ובכלל, פקפקתי אם משהו עוד מאזין לי בכלל.

החלטתי לעשות לקפטן שלנו הצגה כדי הרגיעו. כשהוא עומד לידי וחוזר על דרישותיו התחלתי בתנועות מהירות להפעיל את מפתח המורס (בו בזמן שהמכשיר היה סגור כדי לחסוך במצברים) הצמדתי את האזניות לראשי ולאחר דקות ספורות הודעתי לו ש-'מפקד איטליה' קבל את המסר שלו אך הוא מבקש מהקפטן לעשות כל מאמץ כדי להגיע לעיר הנמל X שם ידאגו לו ויתקנו את הספינה. חזרתי על הודעה זו מספר פעמים גם בכתב וגם בעל פה ובמיוחד הדגשתי את ההוראות לא להשתהות בנמל יותר מ-24 שעות. הספינה, שכפי הנראה לא נפגעה כל כך קשה, אם בכלל, המשיכה בינתיים בדרכה לעבר נמל X. כשהתקרבנו לנמל הודעתי בכוחות האחרונים של המצברים על כניסתנו הצפויה לנמל.

כניסת 'פטר' לנמל ותפיסתה

קבלתי תשדורת עם ההודעה המשמחת שישלחו מכונית לאסוף אותי מהנמל. השלכתי את כל ציוד הקשר ששירת אותנו בנאמנות במשך שתי ההפלגות, שרפתי את כתבי הסתר ויתר הניירת הסודית. בלב כבד גם נפרדתי מהאקדח אותו הצגתי לראווה בעת שיחותיי עם הקפטן המבוהל וקיום אקדח זה אמנם עזר לי לשכנע ולהרגיע אותו. נכנסנו ללא מפריע לנמל X ונקשרנו לאחד המזחים. כצפוי לא באו לאסור אותנו והקפטן שעתה הרגיש את עצמו בטוח מאוד ובנוח בסביבתו הביתית, הפך את עורו ובמקום לבקש ממני עזרה הוא התחיל לתת לי פקודות. הוא לא רוצה לראות אותי על הספינה או בסביבתה ורק הסכים שאמצא על סיפונה כדי לאכול ולישון. היה לי קצת כסף איטלקי וזמן למכביר וניצלתי את שניהם כדי להסתפר ולהתרשם מהנמל והעיר הקרובה.

בחוזרי ל'פטר' לארוחת ערב ושינה ראיתי שכולם עסוקים בהעמסת משא. שאלתי את הקפטן מה פשר הדבר, הרי עליו להיות מוכן להפליג עם אור ראשון כדי למנוע תפיסת האוניה בידי שלטונות איטליה. הוא השיב לי שקנה מטען של יין שיימכר, לאחר הגעתו לגנואה, ברווח גדול בצפון איטליה הצמאה ליין טוב מהדרום. את ההעמסה יסיימו מחר, מחרתיים ושאין לי מה לדאוג, הוא כבר 'מכיר את כולם'. כשחזרתי על האזהרה שלמחרת הספינה עלולה להיתפס, הוא התייחס לזה בזלזול.

למחרת הגיעה המכונית המובטחת עם נהג-חייל מחברי 'החבורה' כדי לקחת אותי ל-Bari שבחוף המזרחי של איטליה. הפעם הפתיעו אותי ובמקום משאית שלחו לי מכונית מטה קטנה ונוחה. לאחר הרבה שעות הגענו בשלום לבסיס 'המוסד' ליד Bari שם נפגשתי עם מפקדי ועם חלק מהשליחים שהבאנו מהארץ ב'פטר'. מסתבר שלאחר שהשליחים ירדו לחוף מ-'פטר' התקועה על שרטון, הם צעדו מרחק מה ברגל כדי להתרחק מה שיותר מהחוף 'החשוד', עד שפגשו משאית של 'החבורה' שבאה לאסוף אותם –וזאת לאחר שהתשדורות הדחופות ששלחתי מ-'פטר' התקבלו ונענו!

הסוף טוב, הכול טוב. אבל, כפי שנודע לי אחר כך, לא הכול נגמר חד וחלק. שעות ספורות אחרי שעזבתי את נמל X במכונית המטה (staff car) הנוחה לא יכול היה הפקיד האוהד במפקדת הנמל להשהות יותר את הדיווח לממונים עליו על כניסתה של הספינה המבוקשת לנמל. משטרת הנמל באה בבוקר, החרימה את 'פטר' ואסרה את רב החובל שלה. הקפטן היה אסור מספר שבועות או חודשים ונאלצנו להשקיע מאמצים וממון רב כדי לשחרר את הספינה ששבה ושרתה את 'המוסד לעליה' בהפלגות מוצלחות נוספות תחת השם Albertina. גם הקפטן שוחרר לבסוף והמשיך לשתף פעולה עם 'המוסד לעליה ב'.

עוד פרט קטן שנודע לי יותר מאוחר. קטע החוף שנקבע להורדת השליחים שהבאנו מהארץ אמור היה, כפי הנראה, לשמש באותו זמן גם כחוף הורדה למבריחים/קומוניסטים יוגוסלווים שהאיטלקים מאוד לא אהבו בזמנים ההם – בלשון המעטה! היה זה מזל רע שבאותו לילה הסתבכנו בגלל אירוע שלא הייתה לנו שום נגיעה או שליטה עליו.

'וינגייט'

<u>דרום איטליה</u>

הגעתי לאיטליה ב-'פטר ב' בתחילת נובמבר 1945 לאחר שהייה כמעט רצופה בים במשך למעלה מחודשיים. נשארתי באיטליה עד לעלייתי כאלחוטן 'לוינגיט' באמצע מרס 1946. את מרבית תקופה זו, חורף 1945/46 ביליתי בבסיס הצטיידות של המוסד ל'עליה ב' באזור כפרי לא הרחק מ Bari. בסיס זה היה בית גדול ומרווח בתוך מטע עצי זיתים וכרם ענבים, ששימש לצבא האיטלקי בזמן המלחמה כמועדון קצינים. עם כבוש האזור על ידי צבאות בנות הברית עבר המקום לידי הצבא הכובש שהשתמש בו למטרה דומה. לאחר גמר המלחמה השתלט על מקום ציורי זה 'המוסד', אני מניח על ידי תשלום שכר דירה לבעלים המקוריים.

כשהגעתי לבסיס היה בו מחסן גדול עם מזון יבש, מנות קרב ומזון אחר, שמקורו במחסני הצבא הבריטי, מצבור גדול של חביות דלק-דיזל ומחסן בגדי עבודה צבאיים, כל זה מאותו מקור. ציוד וחומרים אלו שימשו להצטיידות ספינות מעפילים שהפליגו מחופי דרום איטליה. בנוסף היה בבסיס גם מחסן חשאי לנשק שאמור היה להישלח ארצה עם אחת מספינות הנשק והשירות ('דלין' כדוגמה). אני קבלתי בבסיס זה חדר עם מיטה שולחן וכסא, מקום מסתור לכתבי סתר ומכשיר קשר שבאמצעותו קיימתי קשר אלחוטי עם ספינות בים, עם תחנת המפקדה בצפון איטליה וגם עם הארץ. בחדר סמוך היה לי משרד עם ניירת והחותמות של יחידת תובלה עברית בצבא הבריטי. מלבדי היו בבסיס גם שני חיילים מ'החבורה' ושניים שלושה ימאים שהיו בכוננות הפלגה.

שני החיילים מהחבורה דאגו להכניס אותי לענייני ה-T.T.G (ראשי תיבות ביידיש-ערבית: 'טאלחס טיזי געשעפטן') דהיינו עסקי 'רכש' של מזון דלק ונשק ממחסני הצבא הבריטי והאמריקאי. 'רכש' היה ביטוי אלגנטי יותר לפעולות הגניבה ומרמה שבוצעו כדי לצייד את הספינות; אלה היו פעולות הכרחיות כי מזון ודלק בכמויות גדולות לא ניתן היה בימים ההם לקנות בשוק החופשי ולא היה כסף כדי לרכוש את אותם החומרים בשוק השחור.

שיטת 'הרכש' המקובלת הייתה שחייל בריטי (אחד מכוחותינו!) מאחת מיחידות התובלה התייצב עם משאית אחת או שתיים בבסיס הספקה של הצבא עם צו תנועה וניירות רשמיים אחרים בהם רשום שפלוגה א' של גדוד הנדסה ב' נמצאת במעבר למקום המרוחק כמה מאות קילומטרים ולכן היא זקוקה למנות יבשות לשבוע ימים עבור 200 איש ו-10 חביות דיזל עבור הציוד המכאני הכבד שלה. היות שכל הניירות נראו לגמרי 'כשרים' והניירת שהוגשה גם הקנתה להם עדיפות, מאחר ש'היחידה נמצאת בתנועה', הועמסה המשאית חיש מהר עם הציוד הנדרש ויצאה לדרכה, אולם בכוון הפוך מן המצוין בניירת. כך הגיעה המשאית לבסיס החשאי שלנו ופרקה את משאה. הנהג כובד בשתייה חמה וכמה מנות קרב ויצא שוב לדרכו חזרה ליחידת האם שלו. לפני יציאתו התייצב הנהג במשרדי שהשוו לו אופי של משרד צבאי בריטי לכול דבר. אני מסרתי לו צו תנועה חתום על ידי הקצין הבריטי האחראי על הבסיס (זה אני!) עם חותמת היחידה 'המקורית' – נגד העין הרעה. וכך התמלאו המחסנים בבסיס שלנו ובבסיסים דומים בצפון.

בלי פעולות אלה שבוצעו בלעדית על ידי חיילי 'החבורה' לא ניתן היה לקיים את פעולות ההעפלה מאיטליה, על כל פנים לא בשנים הראשונות.

<u>צפון איטליה</u>

במחצית השנייה של חודש פברואר 1946 סיימתי את תפקידי בבסיס הדרומי שעמד לפני פינוי, כי רוב הספינות החלו לצאת מנמלי הצפון המרובים והמתאימים יותר למשימותינו. כרגיל, היו אלה חברי 'החבורה' שסיפקו את התחבורה והלווי הצמוד כדי שלא אפול לידי הבולשת בנסיעה ארוכה זו מהדרום עד לצפון ללא דרכון או פנקס חייל. אחד ממלווי שהסיעו אותי ודאגו לי כה יפה היה יוסקה קורונל (יוסף קורן) סמל באחת מיחידות ההובלה העבריות וחבר ותיק ונאמן ב'חבורה'. יוסקה, ממקימי גבעות זייד, היה בשנים 1941- 1942 מדריך נשק קל שלימד אותי הפעלת מקלע 'ברן' כשפלוגה ב' של הפלמ"ח התאמנה באותן השנים בגבעות שיך-א-ברק. כ-16 שנה מאוחר יותר נהיה יוסקה למחותן שלי כשבתו רבקה התחתנה עם בני הבכור, אורי. יוסקה וחבריו הביאו אותי למילנו ללא תקלות ושם נפגשתי עם חברי ומפקדי במועדון החייל העברי במילנו, שם גם התגוררתי זמנית עד הפלגתי הבאה באוניה 'ווינגייט'. תקופת מילנו הקצרה זכורה לי כתקופת מנוחה ורענון לאחר שלשת ההפלגות הממושכות והמפרכות והשעמום והשממה בבסיס Bari. במילנו נפגשתי עם אנשים מעניינים שלא הכרתי קודם לכן, ביניהם עדה סרני שדאגה לכולנו וידה הייתה בכל .

שם פגשתי גם לראשונה נערה כבת 20 שעבדה כטבחית במועדון. הפנו אותי אליה כדי שתעזור לי לתקן כמה קרעים וחורים בבגדי. אמרו לי "אם תבקש אותה יפה היא תתקן לך את בגדיך בלי בעיות". בקשתי אותה כה יפה שתוך שנה נישאנו! אבל במילנו אפילו עוד לא חלמתי על אירוע כזה. ריבה תקנה את בגדי להפליא אך יותר לא נפגשנו במילנו. נפגשתי עם ריבה שנית רק יותר מאוחר, על סיפון 'הווינגייט' שהפליגה ביום 14 במרץ 1946 מהאי פלסטרינה שבמפרץ ונציה כשעל סיפונה 238 מעפילים. צוות המלווים כלל אותי כגדעוני, דוד בן חורין (דודלה ז"ל) כמפקד, ואת אריה וויצמן כמלווה הנוסף. ריבה הקטנה והצנומה, מלווה באביה החורג, אלכסנדר קרמרובסקי, נקבעה על ידי המארגנים במילנו, שהכירו אותה מעבודתה הנאמנה במועדון, כמקשרת בינינו ובין המעפילים. היה עליה גם לעזור לנו להסתיר את זהותנו מהבולשת הבריטית במקרה והספינה תיתפש על ידי הצי המלכותי.

< ריבה, מילנו 1945.

לא אספר כאן את סיפור הווינגייט שסופר בהרחבה במקומות אחרים והונצח בסרט דוקומנטרי על ליל ווינגייט, בו גם אני נטלתי חלק. כידוע, הווינגייט נתפסה בליל 26 במרץ 1946 ואחרי מאבק עם מלחי הצי הבריטי הובלנו לחיפה ומשם למחנה המעצר בעתלית. במהלך ההפלגה וימי המעצר התהדקו קשרי עם ריבושקה (למרות תחרות קשה עם המלווים האחרים!) ומספר חודשים לאחר שחרורנו, בדצמבר של אותה השנה, התחתנו. הקמנו משפחה ענפה ואוהבת ואנו חיים באושר אם לא בעושר עד עצם היום הזה.

ובכן, סיפור עם 'Happy End' , מסתבר שגם סיפורי פלי"ם יכולים להסתיים כך.