

## פרשת הספינה 'טיבולי' (Tivoli) כרוניקה של כשלון ידוע מראש

**מאת יהודה בן-צור**

ספינה נושאת דגל איטלקי, שנחכרה למשימת רכש חד-פעמית. ב-10.9.48 הודיע 'זקי-משה' זקימוביץ (שהחליף בקיץ 1948 את עדה סרני כממונה על שלוחת 'המוסד לעליה' באיטליה) ל'גד'-פנחס קוזלובסקי-ספיר (שהחליף את שאול אביגור כמרכז הרכש באירופה באוגוסט 1948), כי הוא: "ישתדל להחזיק את [הספינה] 'טיבולי' או כלי [שייט] אחר". בשיחתם הטלפונית לא הוזכרה מטרת חכירת הספינה והיא גם אינה מופיעה ברשימות אוניות העלייה או הרכש<sup>1</sup>, שפעלו בתקופת מלחמת העצמאות. במהלך מחקר בנושא 'אוניות הרכש', נעזרתי בחומר רב מעיזבונו של 'זקי'. בספינה 'טיבולי' נתקלתי לראשונה בטבלת "רישום של מצב כלי השייט - עלייה ורכש", שנוהלה (כמעט) מדי יום ביומו, החל מהמחצית השנייה של 1948, ע"י שלוחת 'המוסד' באיטליה, מבלי שצוין למה נועדה הספינה – לעליה או לרכש. ריכזתי את המידע היומי על הספינה בטבלה המוצגת להלן. עפ"י הרישום ב-28 בדצמבר עמדה הספינה להיכנס לנמל שיבניק, ששימש כנמל המוצא של אוניות הרכש מיוגוסלביה וע"כ, הנחתי שמדובר באונית רכש:

מקור	הסבר ופרשנות
19 בדצמבר 1948 – מחר תגיע לברי.	תגיע לנמל בארי, איטליה ב- 20/12.
22 בדצמבר – עומד מוכן בבר. להפלגה.	מוכנה להפלגה בבארי.
24 בדצמבר – נמצאת בבר. ביום שני בבקר עליה לצאת לשייקה.	עדיין בבארי. ביום שני אמורה לצאת לשייקה דן, 'האיש שלנו' ביוגוסלביה.
26 בדצמבר – מחר בבקר צריך לעזוב את ב. 'ל'ורם'.	מחר אמורה לצאת מבארי ליוגוסלביה.
28 בדצמבר – יכנסו לש. מחר בבקר.	מחר, 29/12 תיכנס, לנמל שיבניק.
29 בדצמבר – הבקר צריכים היו להיכנס לש.	הגיעה לשיבניק, יוגוסלביה.
2 בינואר 1949 – נמצא ב'ורם'.	עדיין ביוגוסלביה.
12 בינואר – נמצאת ב'ורם'.	עדיין ביוגוסלביה.

הטבלה מבוססת על החומר המצוי ב-את"ה, סימול א/1/זקי/123.

ב-2002 נודע לי באופן מקרי ביותר<sup>2</sup> דבר קיומו של 'גדעוני' בשם אריאל ורדי ששירת באונית רכש. הבנתי מדבריו שהוא היה המלווה היחידי של ספינה בלתי-מוכרת, לדבריו, בשם... 'טיבולי'. "הפתעתי" אותו כשאמרתי לו שאני יודע בדיוק את תאריך הגעתה לשיבניק. לדבריו, הספינה הייתה אמורה להעמיס בנמל זה מוקשים וגופי מטוסי-קרב שהיו ארוזים בארגזים ארוכים. המוקשים הוטענו במחסן החרטום, אך את ארגזי המטוסים לא ניתן היה להכניס למחסן הירכתיים.

על אף האיסור להפעיל את מכשיר האלחוט בעת השהות בנמלי יוגוסלביה, הוא נאלץ להפעילו ע"מ לדווח עניין זה לתחנת 'המוסד' ברומא. בעת השידור הוא נתפש "על חם" ע"י מירקו, הממונה על שירותי הביטחון היוגוסלביים בנמל. למזלו, מירקו הסתפק בנזיפה חמורה. ההעמסה בוטלה – אקדים ואומר, לא בשל השידור - והם נצטוו לפרוק את המוקשים ולהסתלק מיוגוסלביה. הספינה חזרה כלעומת שבאה לבארי ובכך נסתיימה מבחינתו ההרפתקה שנמשכה כחודש ימים.

ואם במקריות עסקינן, כשנה לאחר שחשבתי שהשלמתי את המחקר על הפלגת נפל זן, שוחחתי עם ידידי, גדעון וייסר המכונה 'סמיון' והופתעתי לשמוע מפיו כי הוא היה המלווה של... 'טיבולי', דהיינו מפקד המסע וכך, מסתבר שאריאל 'הגדעוני' לא היה הישראלי היחידי על גשר האוניה. לדברי 'סמיון' התלווה להפלגה גם רב חובל איטלקי מעובדי 'המוסד לעליה'. שוחחתי שנית עם אריאל ו"סיכמנו" שהייתה בינינו אי-הבנה (כתוצאה ממידע זה ערכתי כמה שינויים קלים במסמך).

בקיץ 2003, הגיעו לידי מסמכי-רכש רבים המצויים בארכיוני 'ההגנה' [את"ה], יד טבנקין' [אי"ט] וצה"ל [א"צ]<sup>3</sup>. בהדרגה צברתי מידע נוסף על מה שניתן עד מהרה ובצדק, לכנות 'פרשת טיבולי', אשר סממניה העיקריים היו: כישלון המשימה, הפסד כספי והסקת מסקנות אישיות - הדחת האחראי ל'פאשלה'.

'הפרשה' מוצגת לפי מועדי ההתרחשויות בהתאם למסמכי המקור (באותיות כחולות).  
ודברי ההסבר והפרשנות (באותיות שחורות):

ב-26.10.48 הודיע שייקה דן למטה הרכש בז'נבה: הודיעו מ'עפרי' [צ'כיה] שמחר בבוקר יגיעו 250 טון ובשבת 50 נוספים [ליוגוסלביה] ובס"ה 500 טון. הקוברטורה [הנפח] גדולה. הכול יהיה מוכן [להעמסה] ביום ב' או ג'. בין הארגזים יש 2 שכ"א שוקל 1,800 קילו. יש להבטיח כלי [שייט] עם מנוף מתאים, אחרת יצטרכו להשאיר [את ארגזי המטוסים] להזדמנות הבאה. לפי דעתו בא בחשבון [למשימה זו] 'הרקס' [Ressurrectio אונית רכש]. יש להבטיח [הצטיידות האוניה] באוכל ופחם ב'ליאונרד' [איטליה]... ושלא יעזוב את 'ליאונרד' לפני שיודיעו לשייקה, העוזב מחר בבוקר ל-3 ימים ולא יהיה קשר אתו...".

ב-3.11.48 הבריק ספיר למטה 'המוסד לעליה' בפאריס: "...לשייקה תחכרו כלי או תקבלו מ'המוסד' את 'המורד' [Fabio], ספינת המעפילים 'קרב עמק איילון', שהועסקה באותה עת בהובלת עולים<sup>4</sup>, באם הוא מתאים לכך<sup>5</sup>. כעבור 3 ימים נתקבלה תשובת פאריס: " 'המורד' אינו מתאים למשלוח שייקה. כלי חכור אינו בא בחשבון במצב העדין ב'יורם' [יוגוסלביה]. ישנה סכנה של החזרת המשלוח ע"י 'היורמים' ל'עפרי'. לדעתי יש להכין כלי שלנו ב'ליאונרד' [איטליה], שלאחר אישור סופי של שייקה יוכל לצאת מיד ל'יורם'. מה אתם מציעים, אם לא [את] 'הרקס'<sup>6</sup>. בניגוד להמלצת המטה בפאריס, הוחלט על כלי חכור.

ב-30.11.48, השיב ספיר לשאול אביגור בעניין מצב המטוסים ב'יורם': "הטסת 'היורקים' [spitfires מיוגוסלביה ארצה] מחכה להוראות משייקה. מוכנים 13 להטסה [למעשה, ב-26.12.48 הוטסו רק 10<sup>7</sup>]. נארוזו בארגזים [עוד] 10 'יורקים' שיצאו בעוד 10 ימים ברכבת ל'יורם' [אלו המיועדים להובלה בים<sup>8</sup>]. איננו יודעים מתי שייקה ייתן את ההוראה..."<sup>9</sup>. באותו יום הבריק שאול לספיר בז'נבה ול'זקי' באיטליה: "מסכימים לשכירת [הספינה] 'טיבולי' יש להבטיח עבודה רישיון להובלת 'קמח' [חומרי נפץ שנרכשו באיטליה]<sup>10</sup> כעבור 3 ימים, ב-3.12.48 הבריק ספיר ל'זקי': 'טיבולי' ייקח סחורות 'אבני' [ישראל דיקנשטיין, פעיל רכש באיטליה]<sup>11</sup>. לסיכום שלב זה: א. אין עדיין סיכום בעניין הובלת 'היורקים' מיוגוסלביה. ב. 'טיבולי' נחכרה להובלת רכש מאיטליה.

ב-10.12.48, שיגר ספיר שני מברקים לשאול, הראשון דחוף: "א. 'הרקס' ו'הפרא' [Fra, ספינה חכורה] מיועדים לסחורות 'אבני' ולפיכך אין צורך בשכירת 'טיבולי'. ב. נדהמנו לשמוע מאהוד [אבריאלי] ש'איריס' תוכל לקבל [בפועל היא קיבלה כבר] משייקה פחות ממחצית המשלוח. כיצד קרה הדבר?". והשני מייד: "הכלי של שייקה [איריס] הנושא את סחורת 'אתי' [אהוד] יצא אתמול 9/12... ולקח רק 250 טון מתוך 550. בכלי יש מים ששואבים כל הזמן. אין לכלי ניירות מתאימים. במקרה שיצטרך להיכנס לאיזה נמל תהיה תסבוכת. הצעתנו להחזיר את הכלי לשייקה ולשלוח את 'הזקן' [אונית הרכש [Maestrale]... שייקה את כל החומר [550 טון]... [אן] ש'הפרא' שבעלו הסכים לתת [לקחת את המשלוח]. ענו מיד."

התברר שכלי חכור נוסף, 'איריס', נשלח ליוגוסלביה - בניגוד לעמדת המטה בפאריס - לקחת את כל 'סחורת 'אתי' (שכונה גם 'המשלוח/הכלי של שייקה') והצליח, כאמור, לטעון פחות ממחציתה. מיני פרשת 'איריס' התגלגלה עד מהרה ל'פרשת טיבולי' שנכשלה כליל. 'איריס', במקור Versilia, היתה במצב טכני ירוד כשנשלחה ליוגוסלביה להובלת המשלוח הנ"ל. היא הפליגה מנאפולי ליוגוסלביה ב-26.11.48 וכעבור 5 ימים הבריק ספיר לשאול כי: "מרדכי [קיקיון, חשב מטה הרכש בז'נבה] מאשר ש'הפרא' חוזר [מהארץ] לבעליו אחרי הנסיעה שסיים זה עתה. הודיעו מה כוונתכם ל'טיבולי'... לפי הידיעות שבידינו הכלי של שייקה [איריס] התעכב בדרכו ל'יורם' לרגלי תיקונים [במנוע], אולם כבר המשיך בדרכו."

ב-1.12.48 דווחה מערכת הרכש באיטליה למטה הרכש בז'נבה על התעסקות המיועדת ל'טיבולי' וכי: "הכלי של שייקה [איריס] יצא רק אתמול [להעמיס] אחרי שגמר את תיקונו... בשעה 15.00". באותו יום, 1.12.48, נחשפו ראשי המערכת ל"ניצוצות" שניתזו במגעם בין מטה הרכש בז'נבה לשלוחת 'המוסד' באיטליה, שהיתה אחראית לתפעול ואחזקת כלי השייט

להובלת העולים והרכש גם יחד. מרדכי קיקיון הבריק לשאול: "אנו שוכרים את 'טיבולי'. יהיה מוכן לנסיעה ב-10.12" ואילו 'זקי' הבריק לשאול וספיר: "קיבלתי אישורכם על שכירת 'טיבולי'. הדבר עוד טעון ברור [עם] 'המוסד'. זה יהיה מיועד לכלי [להובלת] עולים. כשיוחלט בחיוב [להוביל בה רכש] נציידה בכל הסידורים הנחוצים ברישיון הובלת 'קמח' [חומרי נפץ] או מטען [רכש] אחר".

באותה עת דהר 'זקי' על 'נתיב התנגשות' עם מטה הרכש בראשות ספיר. מברקו הנ"ל קידם את מועד ההתנגשות. שבועיים קודם לכן, ב-14.11, "התנגשו" ספיר ו'זקי' ראש בראש" בעת שספיר הודיע ל'זקי' על החלטתו לשלוח אוניה – שהובילה מבלגיה "סחורה רגילה" – ללא מלווים: "זקי' הודיע לי שהוא הממונה על הכלים ו'הגדעונים' ואם אעמוד בהחלטתי, יתכן ולא יטפל בכלי". ספיר הגיב בחריפות: "הודעתי לו כי העניין יותר חשוב מהפרסטיז'ה שלו ושלי יחד ומבקש ממנו שימלא אחר ההוראות". בהמשך השיחה הגיעה הדרמה לשיאה כשספיר הורה ל'זקי': "כי עד התייעצות אין [הוא מוסמך] לפטר שום צוות ובכלל עד גמר המשלוחים הנוכחיים אין לפטר צוותות"<sup>12</sup>. על קיצוץ זה בסמכויותיו, הגיב 'זקי': "...כי אם עניינים אלה לא יהיו בידיו הוא מתפטר מלטפל בכלים". בו במקום הגיב ספיר: "התירתי בו כי הוא נדרש למלא אחר הוראותי ולטפל עד שיהיה ממלא מקום". לאחר מכן ביקש ספיר ממרדכי קיקיון שהיה נוכח: "שיזהיר את 'זקי' שלא יעשה שום מעשה חבלה ויסביר לו שהוא יהיה אחראי לצרות במשלוחים הקרובים".

בשלב זה, הוקדשה ובצדק, תשומת לב מערכת הרכש לבעיית הטסת 'יורקים' מצ'כיה, באמצעות תחנת-מעבר ביוגוסלביה. בעניין זה שוגרו ב-7-6 בדצמבר שני מברקים מהארץ לפראג, פאריס וז'נבה. הראשון, ביוזמת חיל האוויר והשני, משאול עצמו: "משתוממים כי אין חדש בעניין 'יורם' להטסת 'יורקים' ל'ארנון' [ארצה]". "הודיעו מיד סיכוי הטסת 'היורקים'. העניין הוא דחוף בתכלית". ואם לא די בדאגה להטסת המטוסים בתנאי חורף, החלו לצוץ בעיות בתחום התובלה הימית של גופי 'היורקים'. בשל תקלות מנוע הגיעה 'איריס' לנמל שיבניק רק כעבור 5 ימים, ב-6.12, וחמור מכך, התברר שהיא אינה מסוגלת לקלוט את... 'היורקים'. היא הצליחה להעמיס רק 330 טון חימוש לאווירונים<sup>13</sup> (גרסת ספיר - "רק 250 טון").

בעניין זה, נתקיימו שתי שיחות, הראשונה ב-7.12, בה דווח מאיטליה לנציג חה"א במטה בז'נבה: "טיבולי" – עוד לא יודע מתי סוף המו"מ [לחכירתה] ובשנייה, ב-10.12, דווח שייקה על 'איריס': "הכלי יצא אתמול בצהריים... הכלי רע [טכנית] מתחת לכול ביקורת. בלי תעודות ["כשרות"]. לקח חצי הסחורה, 250 טון. כולה לחיל האוויר". שאול הגיב בבהילות ושיגר מברק מידי לספיר עם העתקים ל'זקי' ו'אתי' [אבריאלי]: "א. אם המצב בכלי של שייקה הוא ככתוב במברקכם, עליכם להחזירו מיד ל'יורם' [ע"מ לפרוק את המטען]. שקלו יפה, כי הדבר יגרום לסבוכים ב'יורם'. כמו כן קיים חשש שמלחי 'האיריס' בהגיעם לליאונרד' יפרסמו העניין. ב. במקרה שתחזירו הסחורה ל'יורם', יש לשלוח שמה את 'טיבולי' שתיקח [את יתרת] סחורת 'אתי' ו'היורקים'... תבדקו אם 'טיבולי' תכיל את הסחורה. התחשבו בזאת שעל ארגזי 'היורקים' אין להטעין סחורה אחרת. ג. אם 'הטיבולי' אינה באה בחשבון, יש לשלוח את 'פרא' [Fra]<sup>14</sup>. ב-10/12 'איריס' יצאה מ'יורם'. ההוראה להחזירה לארץ בוטלה והיא הגיעה ארצה כעבור 7 ימים (פרטים מלאים, ראה 'פרשת ספינת הרכש 'איריס' בגל אוניות הרכש). ב-18/12 [בהיותה] בארץ, החוזה [עמה] בוטל".

שאול לא התייחס להמלצות ספיר לשלוח את 'הזקן' או את 'פרא', במקום 'איריס', להעמסת גופי 'היורקים' והוא העדיף את 'טיבולי'. לרוע המזל, נראה שלא ניתנה תשומת לב לאזהרתו בעניין בדיקת התאמתה להובלת המטען החריג. 'טיבולי' הגיעה לבארי ב-20.12 וכעבור שבוע, ב-27.12.48, היא: "יצאה הבוקר לשייקה (לפי התוכנית) למען קבל 16 'יורקים'<sup>15</sup>. לדברי 'סמיון', שהיה אמור לקלוט אותם "מי שטיפל בהם בהגיעם לשיבניק, היה הטייס גדע שוחט, מפקד התחנה האווירית ביוגוסלביה"<sup>16</sup>.

הערה: שייקה דן התייחס להעברת מטוסי מסרשמיט ולא ל'יורקים', לדבריו: "לאחר שהעבירו ארצה את הספיטפיירים, בטיסת תדלוק דרך יוגוסלביה, נשאר בצ'כיה מטוסי הקרב מסוג 'מסרשמיט'... כיוון שלא יכלו לעבור את המרחק ארצה בטיסה אחת, [הם] פורקו, הוכנסו לארגזים גדולים והושטו ליוגוסלביה ברפסודות על הדנובה... מנמל הדנובה [ווקובר] צריך היה להעביר את המטוסים הארוזים ברכבות לנמל שיבניק... היה זה "הידיד" [של שייקה],

האישיות השלישית במעלה בצמרת היוגוסלבית] שגייס קרונות משא נמוכים... הוא גם דאג למנוף צפ מיוחד [שהובא מנמל ספליט]... המסר שמיטים היו הצידוד הצבאי האחרון שנשלח ארצה מצ'כיה"<sup>17</sup>.

עפ"י עדותו של ספיר, נרכשו שתי קבוצות של 25 מטוסי מסרשמיט-סכינים כ"א. 23 מתוך ה-25 הראשונים הועברו מפורקים בקיץ 1948 במטוס ה-Sky Master. לדבריו: "למעשה רק קניית עשרת המסר שמיטים הראשונים שהגיעו ב-19 במאי [1948] הייתה מוצדקת מבחינה פסיכולוגית". 'היורקים' שיועדו ל'טיבולי' היו חלק מ-50 המטוסים שנרכשו מהצ'כים בסוף יולי 1948<sup>18</sup>.

בדקתי את הנתונים, לרבות עם רנ"ף היסטוריה של חיל האוויר. שי"קה וספיר טעו. באביב 1948 נרכשו רק 25 'סכינים', מהם הגיעו 23 ומיד לאחר מכן נרכשו 50 'היורקים'. כאמור, 'טיבולי' נצטוותה לפרוק את המוקשים ולהסתלק מיוגוסלביה". בין המסמכים שהגיעו לידי ב-2003, גיליתי העתקי מברקים בין הספינה ל"מוסד" באיטליה<sup>19</sup> - דרמה של ממש ואשר על שידורם בניגוד להוראת השלטונות "חטף" אריאל הצעיר נזיפה חמורה מהיוגוסלבים<sup>20</sup>.

7.1.49 – "מ'טיבולי" – רב החובל קיבל הוראה מבעל הספינה יקומינו לחזור לבארי לשם קבלת דלק. על הספינה יש דלק לכל הדרך לשם [לארץ] ויתכן מאוד שגם בחזרה. הספינה כבר עמוסה למעלה מחצי. ברוו בדבר עם בעל הספינה והודיעו לו שיבטל את הוראותיו לרב החובל טלגרפית". לדברי 'סמיון' אחד מארגזי המוקשים נבקע ואז התברר לאנשי הצוות "האופי" האמיתי של המטען. קרוב לוודאי שרב החובל דווח על כך לבעלי הספינה והם חיפשו דרך להסתלק מהעסקה.

8.1 – "ל'טיבולי" – אין להסכים בשום אופן שהאוניה תיסע לב. [נמל בארי] ותעגון שם לטעינת דלק. עליה להפליג מ'יורם' ישר ל'ארנון' [מיוגוסלביה ארצה]. אנחנו מטפלים בעניין עם בעל הספינה".

13.1 – "מ'טיבולי" – רב החובל קיבל טלגרמה מבעל הספינה שבאם אנו מעמיסים חומרי נפץ או כל דבר אחר מחוץ לחוק, לפרוק הכול ולנסוע לטרייסט. ברוו הדבר".  
13.1 – "ל'טיבולי" – אין להניח לצאת מהנמל ולפרוק. מטפלים עם בעל האוניה. חכו להוראות נוספות".

13.1 – מברק מספיר לשאול: "לבעל 'טיבולי', שצריך היה להטעין את 'היורקים' ב'יורם', נודע כי בדעתנו לשלוח בכלי שלו סחורה לא כשרה. הבעל טלגרף למפקד [רב החובל] האוניה שלא ייסע 'ארנונה'. מתוך חששות שונים החלטתי לא להשתמש בכלי. מחפש אחרי כלי אחר מתאים שיוכל להטעין ארגזים באורך של 9.5 מטר. בד"כ לא קל למצוא כלי כזה"<sup>21</sup>.

14.1 "מ'טיבולי" – מכיוון שהספינה הוחזרה לבעליה קיבלה הוראה להפליג לטרייסט. מה גורלנו [הכוונה לשני המלווים] וגורל המכשירים [האלחוט]. שיהיה ברור אין אפשרות להישאר ב'יורם'. בתשובה למברקכם: שלטונות 'יורם' דורשים עזיבה מיידית של הספינה. הוחל בפריקה לפי הוראת שי"קה". המלווים ירדו בנמל בארי. מי שטיפל בחילוצם מהספינה והעברתם למלון היה Fienga, מפקד הבולשת בדרום איטליה, שסייע רבות למערכות 'המוסד' והרכש. 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'.  
ב. התברר כי בפתחים [של המחסנים] אי אפשר להכניס את הארגזים.  
ג. משקל [כושר הרמה] 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 בהערכת את 'זקי' [משה זקימוביץ]. אגב לידיעתך, הוא סולק כבר באופן מוחלט מעבודתנו (לא על ידי, כי אם על ידי 'ורד' [כינוי של אליעזר שושני, נציג משרד הביטחון באיטליה מנובמבר 1948<sup>22</sup>]).

החלטנו לא להשתמש למשלוח זה ב'דרומית' [שהוסבה להובלת עולים וערכה כבר שתי הפלגות], באשר בה צריך היה להכניס את הארגזים באלכסון ולפי יודעי דבר היינו גורמים לקלקול 'היורקים'... להובלת 16 'היורקים' הנמצאים [עדיין] ב'יורם' נשתמש ב'ארסיה' ו'שיאו'... בינתיים קפצה עלינו צרה חדשה, אי אפשר לגשת למקום, באשר נמצאים שם

'מגדליים' [ביקור של הצי הבריטי]. יש תקווה כי בימים הקרובים הם יעזבו ואז נוכל להטעין את 'היורקים' " 23.

בעקבות כישלון "טיבולי" הפכה בעיית הובלת 'היורקים' – חלק מ-50 המטוסים שנרכשו מהצ'כים בסוף יולי 1948 – לאחד מהנושאים המרכזיים שהעסיקו את בכירי מערכת הרכש וראשי חיל האוויר בשלב הסופי של מלחמת העצמאות. במברקים ש"טסו" הלוך ושוב מוצגות הצעות פתרון מגוונות המתייחסות לאוניות הרכש הבאות: 'הזקן', 'ארסיה', 'שיעו', 'פרא' וכן 'המורד' ואונית העולים 'הדרומית'. האחרונה הועדפה ע"י שייקה (בניגוד להנחית ב-ג. שלא לערבב ציוד ועולים). נעשה גם ניסיון לחכור אוניה יוגוסלבית (ב-19/1, בעת שספיר הודיע לשייקה ש'ארסיה' תישלח אליו כתחליף ל'טיבולי', העלה שייקה: "שיוכל אולי להשיג כלי [נוסף] אצל 'זורם'. לסיכום, היו אלו 'ארסיה' ו'שיעו' שהביאו בחודשי פברואר-מרץ 1949 את יתרת 'המשלוח של שייקה', לרבות 16 המטוסים ובכך הגיעה לסיומה 'פרשת טיבולי', שטלטלה את מערכת הרכש בשלהי מלחמת העצמאות.

## 1.

1. פיני זזה, 'המשימה רכש', הוצאת 'מערכות' 1966, עמ' 9-198.
2. בעקבות מותו של אחיו, עמנואל-מן' ורדי ז"ל, ימאי פלי"ם.
3. פרי עבודתו של דורון לימור, באדיבות 'העמותה לחקר כוח המגן'.
4. ב-9.9.48 הפלגתי ארצה כמפקד הספינה, שהובילה מאיטליה 301 עולי גח"ל ומח"ל, י. ב-צ.
5. מברק מס' 27 מה-3.11.48, א"צ.
6. מברק מידי מס' קמ"א מה-6.11.48, א"צ.
7. אבי כהן, 'גשר אווירי לעצמאות', הוצאת מערכות 1997, עמ' 454.
8. אבי כהן, עמ' 451 טוען: "...מצידם העדיפו הצ'כים שכל הספיטפירים יועברו בדרך הים".
9. מברק מס' תכ"ד מה-30.11.48, א"צ.
10. מברק בהול מס' 635 מה-30.11.48, א"צ.
11. מברק מס' 613 מה-3.12.48, א"צ וכן תיק מזכרים – עיזבון זקימוביץ, "תזכירים שנתקבלו ב-4/12".
12. הרקע – ב-29.9.48 מחה 'זקי' בפני ספיר על 'אלון' "שקיבל חזרה איש [רב חובל] שפיטר. מאיים בהתפטרות". ספיר הודיע ל'זקי' "שעליו להסתדר עם 'אלון'. א"צ.
13. פ. זזה, "המשימה רכש" בהוצאת "מערכות" 1966, טבלה בעמ' 199.
14. מברק בהול מס' 642 מה-10.12.48, תיק מזכרים - עיזבון זקימוביץ, "תזכירים שנתקבלו ב-4/12".
15. מכתב ספיר לשאול ופרס מה-27.12.48 – 54/2 א"צ.
16. אבי כהן, 'גשר אווירי לעצמאות', הוצאת "מערכות" 1997, עמ' 4-451.
17. ע. אטינגר, 'צניחה עיוורת', עמ' 321.
18. אבי כהן, עמ' 294, 365. עדות ספיר – חט' 15 מיכל 168 תיק 4 מסמך 3, אי"ט.
19. רשימות מברקים יוצאים/נכנסים מ-7.1.49 עד 14.1.49 (סימול 2/4/82, א"צ).
20. לדברי 'סמיון', אריאל הפריז בהפעלת הקשר האישי עם חבריו בתחנה ברומא.
21. מברק מס' שע"א מה-13.1.49, א"צ.
22. ב-9.11.48 הודיע ספיר ל'זקי': "יבוא [אליעזר] שושני כמרכז ל'ליאונרד', א"צ 633/56. 4.
23. מכתב ספיר מה-25.1.1949, חט' 15 מיכל 167 תיק 9 מסמך 17, אי"ט.