

## משלוחי אמל"ח מוסווה באוניות של חברות ספנות מסחריות 1948-1946

מאת: יהודה בן-צור, השלמות: צבי בן-צור

הברחת נשק לארץ בתקופת המנדט שלאחר מלה"ע החלה כבר ב-1946. בעקבות המגעים הפוליטיים שניהל בן-גוריון עם ממשלת בריטניה בסיום המלחמה הוא הגיע למסקנה שהערבים יתקפו את הישוב היהודי, בין אם ההכרעה על גורל הארץ תהיה לטובת הערבים ובוודאי אם תהיה לטובת היהודים. בתחילת 1947 נטל ב-ג לידי את תיק הביטחון ועד מהרה הוא הגיע למסקנה שמצבת הנשק שבידי 'ההגנה' לא תספיק לעמוד בפני צבאות מדינות ערב. עוד לפני החלטת 'כ"ט בנובמבר' 1947 הוא שיגר שלושה מבכירי 'ההגנה', יהודה ארזי, אהוד אבריאל ומוניה מרדור ("הגדולים" כפי שב-ג כינה אותם) לחו"ל לעסוק בהשגת נשק והעברתו לארץ.

אוניות "צי הרכש" – אוניות נשק בשירות מערכת הרכש שהיו בבעלותה או חכורות על ידה (ישירות או בעקיפין) – התחילו להגיע רק לקראת סיום המנדט (הראשונה שבהן, אוניית הרכש 'נורה', הגיעה ב-1 לאפריל 1948). עד להגעתן, הוברחו לארץ משלוחי נשק/אמל"ח מוסווים כמטענים אזרחיים תמימים (ציוד לתעשיית הטקסטיל או ציוד חקלאי וכיו"ב) באוניות סוחר רגילות שפקדו את נמלי חיפה ות"א – שיטת הבאת רכש שנמשכה גם לאחר הקמת המדינה ובמקביל לשיטת ההבאה באמצעות אוניות צי הרכש. שתי הארצות מהן הגיעו רוב רובם של המשלוחים באמצעות אוניות סוחר רגילות היו איטליה וארה"ב.

### המשלוחים עבור תע"ש

הניסיון עם הברחה משמעותית של מטענים באוניות סוחר החל להצטבר בקיץ 1946 עת החלו להגיע משלוחים עבור תע"ש מארה"ב. מעיד על כך אליהו סחרוב, מבכירי מערכת הרכש<sup>1</sup>: "באותה תקופה [קיץ 1946] התחלנו, חיים סלבין ואני, בארגון משלוחי מכונות, ציוד לייצור נשק וחומרי גלם אסטרטגיים מארה"ב. סלבין וחבר עוזריו – פיל אלפרט, אלי שליט ואחרים – עסקו ברכישת הציוד בארה"ב ובשילוחו, ואילו תפקידי היה להקים בארץ רשת של "מברחים" אשר תשחרר את המשלוחים הללו מהנמלים ותקלוט אותם.

הקמתי מנגנון אשר עסק בהשגת רשיונות יבוא ובשחרור המטענים בנמלים. המנגנון כלל פקידים במנהלת המכס ובנמל חיפה, מנהלי עבודה של 'סולל בונה' ועמילי מכס יהודים – שהתמחו בהברחת הציוד מתחת לאפם של הפקידים הבריטים. למדנו את הנהלים וההליכים של השגת רשיונות יבוא ממשלת המנדט, השגנו רשיונות אמיתיים לשמות בדויים והזמנו עבורם ציוד "תמים" לכאורה. כדי להרחיק אפשרות של גילוי פתחנו תיבות דואר לבעלי השמות האלה. גם אילו קרתה תקלה, היו העקבות מובילים אל אנשים שלא היו קיימים. בעזרת המנגנון הזה הכנסנו לארץ עשרות משלוחים שכללו מאות טונות של מכונות וציוד לייצור נשק, תחמושת וחומרי גלם לתע"ש שהיו אסורים ביבוא, כגון דטונטורים (נפצים), פיקות, פתילים וחומרי נפץ."

### המשלוחים מאיטליה

התשתית שהניחו אליהו סחרוב ואנשיו לקליטת המשלוחים מארה"ב בנמלי הארץ מצאה שימוש כאשר הגיע בהמשך תורם של משלוחי הרכש מאיטליה, שהגיעו בדר"כ באוניות סוחר איטלקיות. ארגן אותם מוניה מרדור שהקים בתחילת 1947 קבוצת רכש קטנה באיטליה שמנתה פחות מתריסר איש. המשלוחים כללו כלי נשק שנאספו בשדות הקרב של מלה"ע ע"י

<sup>1</sup> א. סחרוב, 'מעש בצל', הוצאת משרד הביטחון – ההוצאה לאור 2000, עמ' 68

חברי 'ההגנה', מגויסי הצבא הבריטי מהבריגאדה היהודית ופלוגות התובלה שהגיעו לאיטליה ב- 1944 (ראה כאן באתר, דף "החבורה"). הנשק שנאסף הוחבא במספר ווילות וארמונות נטושים שאותרו ברחבי צפון איטליה עד למציאת דרך להעברתו ארצה. אריזת הנשק בתוך מכונות חקלאיות גדולות לקראת שליחתו לארץ התבצעה בחשאי בבסיס א' של 'המוסד לעליה ב' בקרבת העיירה מג'נטה<sup>2</sup>, שכלפי חוץ שימש כחוות הכשרה חקלאית של פליטים.

פינחס-פיני'ק וזה, מפקד יח' הרכש של ארגון 'ההגנה', מעיד על הפעילות הנ"ל: "הפעילות שלנו בחו"ל, שהתפתחה בתקופה שהבריגדה היהודית [בצבא הבריטי] הועברה (ב-1944) לאיטליה. כידוע מילאו החיילים תפקידים בתחומים רבים... גם בסיוע לענייני 'ההגנה'... היו צוברים נשק... ומחסינים אותו... כדי להעבירו לארץ בבוא היום... כשבא יום הניצחון על היטלר [8.5.45], טבעי היה שיח' הרכש הטילה על עצמה את עול העברת הרכוש לבעליו המיועדים. המשימה הוטלה על מוניה מרדור. כשיצא לחו"ל הועדתי אני לשמש תחתיו... עד סוף 1947 הוא שלח ששה משלוחים באריזות מוסוות, בעיקר באוניות איטלקיות"<sup>3</sup>. על תכולת המשלוחים מעיד מוניה מרדור<sup>4</sup>: 200 מקלעי ברן וחלקי חילוף; 1,000 רובים אנגליים; 500 רובים גרמניים; 400 תת-מקלעים מסוגים שונים, רובם 9"מ"מ; 500 אקדחים מסוגים שונים; 1,500,000 כדורים, רובם "303. ו-9"מ"מ.

שיגור "המכונות" מאיטליה וקבלתן בארץ חייבו הקמת שתי מערכות<sup>5</sup> (שתי המערכות המשיכו לפעול גם לאחר הקמת המדינה והן נועדו לעקוף את האמברגו הבינ"ל בפיקוח של משקיפי האו"מ):

א) לשיגור: "יצרנו באיטליה 11 פירמות דרום-אמריקאיות שאת שמותיהן מצאנו במדריכי טלפונים שונים, הדפסנו טפסים ע"ש החברה ולפיהם קבלנו רישיון".

ב) לקבלה בארץ: "מערכת מורכבת של מעשי הונאה ומלאכת מחשבת של זיופים... קבענו לנו כמה שמות של חברות (פיקטיביות כמובן), אשר על שמן יישלחו הסחורות... בשיטת "פוסט-רסטנט"... תיבות דואר... היינו מוסרים לעמיל מכס... יפוי כוח כדת וכדין, חתום בחותמת החברה. את המסים... שילמנו במזומן... כל המשלוחים... עד סוף 1947 עברו... דרך נמל חיפה... היינו מקבלים... את עותקי המניפסטים... ועל פיהם התאמנו את "רישיונות היבוא"... שזויפו... בלי שפקיד המכס שלנו ידע על כך". אליהו סחרוב מעיד שלקראת התחלת המשלוחים מאיטליה התעוררה בעיה רצינית רצינית כאשר הבריטים גילו בביקורת בנמל חיפה הברחות של סחורות לארץ באמצעות רשיונות יבוא מזויפים. המבריחים לא היו קשורים כלל לפעילות הרכש, אך נהיה ברור שאי אפשר יהיה יותר להסתמך על רשיונות יבוא עבור חברות פיקטיביות עם שמות בדויים, ויש צורך להשיג רשיונות יבוא למפעלי תעשייה אמיתיים. הפתרון שנמצא היה להשתמש ברשיון שהיה לחברת 'סולל בונה' לייבא כמות גדולה של ציוד טכני מעודפי הצבא האמריקאי באיטליה (טרקטורים, דחפורים, מכבשים וציוד כבד אחר). בגלל שהפתרון העמיד את 'סולל בונה' בפני סיכון גבוה הוא הצריך את אישורו של ב-ג.<sup>6</sup>

המשלוח האחרון – הגדול והחשוב מבין הששה – איחר להגיע בלמעלה מחודש. בין שליחתו לקראת סוף 1947 והגעתו לארץ רק בפברואר ארעה התקלה החמורה בניו יורק בעת העמסת האונייה 'אקזקוטור' (ראה בהמשך), ומערכת הרכש נלחצה הן מ"העלמות" האונייה והן ממדיקות בריטיות יסודיות יותר שהיו עלולות לגלות את המטען. הסתבר כי האיחור הרב בהגעת האונייה נגרם עקב שינויים שעשתה חברת הספנות שהפעילה אותה בסדרי העגינה שלה בנמלים אותם פקדה (בגלל שינוי הסדר גם יצא שהאונייה עגנה בנמל ביירות בטרם שמה

<sup>2</sup> הקש כאן לכתבה על חשיבותו הרבה של בסיס א' של 'המוסד לעליה ב' במפעלי ההעפלה והרכש.

<sup>3</sup> פ. וזה, 'המשימה רכש', הוצאת 'מערכות' 1966, עמ' 52-147. על תרומת חברי 'ההגנה' בבריגדה - 'חבורת ה-T.T.G.' – בפעילות איסוף השלל, ראה מ. אלדר, 'אנשי הצללים', הוצאת משה"ב, 1997.

<sup>4</sup> מ. מרדור, 'שליחות עלומה', הוצאת 'מערכות' 2002, עמ' 180.

<sup>5</sup> פ. וזה, 'המשימה רכש', הוצאת 'מערכות' 1966, עמ' 52-147 ו-167-158.

<sup>6</sup> א. סחרוב, 'מעש בצל', הוצאת משרד הביטחון – ההוצאה לאור 2000, עמ' 71.

פעמיה לעבר נמל חיפה). ע"מ להפחית את הסיכון לגילוי המטען הופנתה האונייה לנמל ת"א (היה צורך לשחד את רב החובל שיסכים לשינוי), שם ניהלו את העניינים פקידיים יהודים (אם כי גם נמל ת"א היה נתון לביקורות פתע של המפקח הבריטי על נמלי יפו ות"א).

ישראל דיקנשטין, שבמאי 1948 החליף את מוניה מרדור כממונה על הרכש באיטליה, העיד<sup>7</sup>: "אף כי ממדי הרכישה היו רציניים למדי, כמויות הנשק לא סיפקו את צרכי הזמן – זמן מלחמה. כמויות הנשק עשויות היו להספיק למשלוח בן 200-450 טון, אבל עדיין... רחוקות מהוות משענת רצינית... כל עוד עבדנו בעבודה שחורה ב'סליקים', היה באיטליה מנגנון גדול ומוניה [מרדור] היה "הבוס"... לרשותנו עמדה חוילה, שם היה קיבוץ [כניסוי לפעילות המחתרתית] ובו היה חדר אריזה וביה"ח להכנת 'סליקים' וארגזי עץ לכיסוי [המכונות]... הממונה על 'הסליקים' היה שיפריס מנען... מנגנון ההובלה היה מורכב מנהגים בני הארץ ובחורי ההכשרה... וכשאנשי עליה ב' הימאים היו מחוסרי עבודה, היו מעסיקים גם אותם בעבודות 'הסליקים' ". על הברחת נשק לארץ מלוב – נשק שבדואים אספו משדות הקרב באזור בנגזי - ראה עדותו של איש הפלי"ם אורי טהון.

מתחילת 1948 ועד להקמת המדינה הדגש ברכש באיטליה היה על חומרי נפץ והדף שקשה היה אז מאד להשיגם בארץ, והיו נחוצים למיקוש ולפיצוץ וכן לצרכי התע"ש. בתקופה זו נשלחו מאיטליה 4 משלוחים במשקל כולל של 535 טון.<sup>8</sup>



במהלך אריזה ומשלוח של נשק ותחמושת ארצה, בסיס א' ליד מג'נטה, איטליה, נוב' 1947. קיצוני משמאל: איש הפלי"ם חיים סנש (מאוצר התמונות של חיים סנש ז"ל)

### המשלוחים מיבשת אמריקה

למרות חוק הניטרליות ואמברגו הנשק, נמשך בזמן מלחמת העצמאות הרכש בארה"ב במלוא המרץ. בניצוחם של ראש משלחת ה'הגנה' שם שלמה שמיר ומחליפו (החל מפבר' 1948) טדי קולק, אל שווימר (האחראי על רכש אווירי), ואלי שליט (האחראי על המשלוחים לארץ) נשלחו מיבשת אמריקה – ארה"ב ומספר מדינות לטיניות באמריקה המרכזית שבשלב ראשון הועבר אליהן אמל"ח מארה"ב במסווה של רכש עבורן – אלפי טונות של ציוד צבאי מגוון, תערובת של ציוד "שחור" (שהיה אסור בייצוא עפ"י חוק הניטרליות) ו"אפור" (שלא היה

<sup>7</sup> עדות ישראל דיקנשטין ב- 25.12.53, א"צ.

<sup>8</sup> מ. מרדור, 'שליחות עלומה', הוצאת 'מערכות' 2002, עמ' 183

אסור). פעילות הרכש בזמן המלחמה סיפקה לחיל האוויר את מטוסי התובלה הגדולים, המפציצים הכבדים ודלק למטוסים; לחיל הים את אוניות הקרב הראשונות שלו (מספר אוניות מעפילים צבאיות לשעבר שנשלפו מ"צי הצללים" והוסבו חזרה לשמש אוניות קרב); לחילות היבשה עשרות רבות של כלי רכב (ג'יפים, זחל"מים ומרכבים לשריוניות) שהוסבו בארץ לשימוש צבאי, כ-500 מקלעים בינוניים (חלק ממטענה של 'דרומית'), הרבה מאד ציוד קשר ואפסנאות כללית (ביגוד, חומרי רפואה, קסדות, חומרי ביצורים וכיו"ב), ולתע"ש חומרי גלם לייצור עצמי של נשק ותחמושת.

כל הרכש הנ"ל (לא כולל מטוסים וכלי שייט שטסו/הפליגו בכוחות עצמם) עשה דרכו לארץ מוסווה כמטען אזרחי תמים באוניות של חברות ספנות מסחריות, למעט חלק קטן ממנו שהגיע ע"ג אוניית הנשק 'דרומית' – אוניית הנשק היחידה שהפליגה מיבשת אמריקה (נושאת אמל"ח שחלקו הוברח מארה"ב וחלקו נרכש במקסיקו). בפרט, האפשרות לפרק מטוסים לגורמיהם נוצלה להברחת מטוסים בדרך הים, כך לדוגמה הוברחו 5 מטוסי 'מוסטנג' מפורקים בארגזים שתכולתם הוצהרה קומביינים חקלאיים (שניים מהם הופעלו מבצעית במלחמה, החל משלהי 1948), ו-17 מטוסי אימון 'הרווארד' T6 (מ-9 הראשונים מהם, שהגיעו באוק' 1948, הופעלו 5 נגד מטרות קרקע בפלוג'ה). את המחסור באוניות סוחר שנוצר לאחר שמספר חברות ספנות צמצמו/ביטלו את הפלגת אוניותיהן לארץ מלאה 'חברת הספנות האמריקנית - ישראלית' שהקימו במרץ 1948 בארה"ב אלי שליט ורפאל רקנאטי.

המבצעים ה"שחורים" של אלי שליט שימשו צינור להעברת סחורות אחרות, מגוונות להדהים, אשר רוכזו על-ידי יחידים ו"חברות מיוחדות" על פני כל צפון-אמריקה ומרכזה: מדחפי-מטוסים מבפלו; מקלעי-מטוסים ממונטריאול; קו-ייצור שלם של בוזקות, שפותח על-ידי "חברת הפיתוח המזרחית"; ציוד מכ"ם מ"החברה להנדסת תקשורת אלחוט" של דני פלידר-בלום; 14 טונות לוחות-פלדה שנשלחו על-ידי "החברה היבשתית למכונות" של פיל אלפר אל מפעלי תע"ש של סלביק; כוונות-הפצצה "נורדן" ממונט-ריאול; מגוועי-מטוסים מטקסס; "חלפים למטוסי "קונסטליישן" ו-"סי-46"; מוצרים כימיים לייצור חומרי-גפץ; אוצר שאין ערוך לו בצורת שתי אניות טעונות משאיות, ג'יפים וזחל"מים מעודפי הציוד של הצבא האמריקני בפנמה.

על היקף המשלוחים מארה"ב אפשר להתרשם מהקטע הבא מתוך הספר 'הנאמנים' מאת ליאונרד סלייטר:

### תאונות בהובלת אמל"ח באוניות סוחר רגילות

השימוש באוניות סוחר רגילות להברחת אמל"ח לארץ הוכיח את עצמו, תודות לשיטות היעילות שיושמו להסוואת המטענים והשיטות המתוחכמות שפותחו לשיגור המטענים וקבלתם בנמלי הארץ. גם לא נרשמו תאונות בזמן ההובלה הימית של רכש באוניות של חברות מסחריות, למעט תקרית האונייה 'אקזקטור': לפי בקשת סלביק הוכן משלוח גדול של 250 טון אבק שריפה חסר עשן (ששליט קנה במקסיקו) ו-50 טון טנ"ט, מוסווים בחביות וארגזים, בהתאמה. ב-3 בינואר 1948, בעת העמסת ארגזי הטנ"ט בנמל ניו-יורק על אוניית סוחר בשם 'אקזקטור', נפל אחד הארגזים על הרציף, התבקע, ותכולת הטנ"ט בתוכו התפזרה ונתגלתה לעיני כל. התקרית זכתה לסיקור עיתונאי סנסציוני ורשויות החוק, עם ה-F.B.I. בראשן, פתחו בחקירה. החקירה אמנם לא הובילה ליותר מאשר הגשת כתבי אישום קלים יחסית נגד חמישה פעילי רכש, אך לתקרית היו מספר השלכות לא רצויות: מטען הטנ"ט הוחרם, הבריטים הגבירו את הפיקוח שלהם על אוניות סוחר שיעדן היה נמלי הארץ, וחברות מסחריות צמצמו ואף ביטלו זמנית את ביקור אוניותיהן בנמלי הארץ.

מעז יצא מתוק: פעילי הרכש בארה"ב אימצו שיטות פעולה חשאיות יותר שהקשו על ה-F.B.I. להתחקות אחריהם; הוקמה בארה"ב חברת הספנות "חברת הספנות האמריקנית –

ישראלית" בבעלות ישראלים<sup>9</sup> שהבטיחה זמינות אוניות סוחר, אותן החברה שכרה, לתובלת סחורות לארץ. החברה אמנם התמקדה כמעט בלעדית בהובלת סחורות "לבנות" וציוד צבאי "אפור" (שלא נאסר במסגרת האמברגו האמריקאי) מארה"ב לארץ, אך לא נמנעה לחלוטין גם מהובלת ציוד צבאי "שחור".

### הצלחות בריטיות בסיכול העברת אמל"ח לארץ

ההערכות הבריטיות לסיכול רכש של ה'הגנה' כללה גם עירנות מודיעינית לניסיונות ההברחה של אמל"ח לארץ. רוב רובם של המשלוחים הגיעו אמנם בשלום למרות המאמץ הבריטי לסכל אותם, אך להלן שני מיקרים מפורסמים בהם הצליחו הבריטים, באמצעות מידע מודיעיני, לסכל הברחת אמל"ח לארץ באוניות סוחר רגילות.

פרשת זחל"מי ה-M3: בינואר 1948 נקנו בארה"ב כ-100 זחל"מים מסוג M3, עודפי הצבא האמריקאי, כחלק מפרויקט Attu הכושל של יהודה ארזי. הם נצבעו אדום, נארזו והוצהרו כ"טרקטורים" ונשלחו לארץ באוניית סוחר רגילה. במרץ 1948 הגיעו 53 מהם לארץ. הבריטים קיבלו מידע מודיעיני מהאמריקאים על המשלוח, עצרו את הפריקה (לא לפני ש-13 מהם כבר נפרקו בנמל ת"א והגיעו לידי ה'הגנה'), הורו לאונייה לעזוב והיא המשיכה עם 40 הנותרים להודו. ניסיון להחזיר אותם לארץ בנובמבר 1948 נכשל כאשר המצרים עצרו את האונייה שהובילה אותם בעת מעברה בתעלת סואץ והחרימו את מטענה. את התקרית מנקודת מבט בריטית סיכם ההיסטוריון הבריטי נניאן סטיוארט<sup>10</sup>: "The justification for fears that the transition from the mandate would not be a peaceable one was demonstrated when, in March, HMS St Austell Bay found the American ship "Flying Angel" at anchor off Tel-Aviv disembarking half-tracked vehicles. 13 out of 50 vehicles consigned to Haifa had already been cleared by junior Customs officials and removed inland. But the Palestine Government forbade further unloading and ordered the ship to withdraw from the Palestine waters."

פרשת טנקי ה-M5: בינואר 1948 נקנו בארה"ב 36 טנקים קלים מסוג M5, אף הם עודפי הצבא האמריקאי ואף הם חלק מפרויקט Attu הכושל של ארזי. הטנקים נשאו חונים במגרש בו נקנו ואנשי הרכש בארה"ב חיכו לרגע מתאים להברחתם לארץ. בספטמבר הושלמו כל הסידורים להברחתם מנמל גלווסטון, טקסס, באוניית סוחר נושאית דגל פנמי, במסווה של יצוא נשק למקסיקו. ככל הידוע, המודיעין הבריטי חשף את התוכנית והאמריקאים מצידם החרימו את המטען.

### נספח: רשימת האוניות והמשלוחים המוסווים

<sup>9</sup> החברה הייתה בבעלות אלי שליט (מבכירי פעילי הרכש בארה"ב, האחראי על המשלוחים הימיים של שלוחת מערכת הרכש שם) ורפאל רקנאטי. למרות הקשרים ההדוקים שלה עם מערכת הרכש, היא לא הייתה חברת קש של מערכת הרכש אלא חברה שפעלה על בסיס מסחרי ועסקה בפעילות כלכלית למטרות רווח לבעליה. מאז הקמתה במרץ 1948 היא עברה גלגולים שונים עד שהפכה לחברת **OSG - Overseas Shipping Group** הפועלת עד היום.

<sup>10</sup> Ninian Stewart, "The Royal Navy and the Palestine Patrol". Publishers Frank Cass 2002, p' 160, 167.

שאל מאירוב-אביגור, שמונה כמרכז הרכש באירופה בסוף מרץ 1948 – החודש הקשה שלימים נודע בשם 'משבר מרץ' - רשם במחברת את כמויות הנשק ש"נרכשו". למען "הסדר הטוב" הוא פירט גם 8 משלוחים שנשלחו ע"י מרדור, מבלי לציין את האוניות<sup>11</sup> :

1. "נתקבלו בששה משלוחים שנשלחו בין 11/46 – 1/1/48. [את המידע] קיבלתי מצבי ס. ו'אלון". הכוונה לצבי סילבר ויהודה ארזי, פעילי רכש. שאל הזהיר מצא לנכון להדגיש שהמשלוחים "נשלחו ונתקבלו לערך".

2. "נשלח ב- 13.1.48, משקל 50 טון. משלוח מס' 1 'צפוני'<sup>12</sup>, שכלל 7 מקלעי ברן, 35 'צינורות' [רובים] קנייה ישנה?, 22 טון חומרי נפץ וכ-358,000 'מסמרים' [כדורים] שונים.

3. "משלוח 'סילבר-פלה'. נתקבל ב-02/48 וכלל כ-80,000 כדורים שונים וכ-10 כלי נשק קל". המשלוח יצא מבלגיה. פלה פרלמן הייתה פעילת 'המוסד' בבלגיה.

בן-גוריון<sup>13</sup>, שאף הוא רשם את פעילותו השוטפת במחברות שהוצאו לאור בשם 'יומן המלחמה' תש"ח-תש"ט, החל לעקוב אחר המשלוחים ב'זמן אמת':

- הראשון ב-16.12.47: "נתקבל משלוח מאיטליה – רובים, טומי, תחמושת. בעוד 10 ימים ייצא עוד משלוח". ניתן להניח שהכוונה לאחד מששת המשלוחים של מוניה. ב-ג לא פירט את כמויות הנשק ולא ציין את שם האוניה. ברישומים הבאים הוא החל לפרט כמויות נשק ולעתים גם את שם האוניה..

- השני ב-5.1.48 – "אתמול החלו לפרוק (בת"א) 400 ט.ג., רובים גרמניים, חצי מיליון כדורים שונים + 260.000 כדורי 3.03". הכוונה לתת-מקלעי טומיגן.

### רשימה חלקית של אוניות סוחר שהביאו רכש ב-1948 ומועדי הגעתן:

1. 3.48 – "דיאוגיה" - משלוח מס' 2 'צפוני' 84 טון ח.נ. חומר נפץ<sup>14</sup>.
2. 3.48 – "פליצי" - 34,945 טון ח.נ.<sup>15</sup>
3. 12.3.48 – "טיטניה" - משלוח מס' 3 'צפוני' 81 טון ח.נ.<sup>16</sup>.
4. 17.3.48 – "ארסיה" - 4.50 טון ח.נ.<sup>17</sup>
5. 4.48 – "דינו" 7 טון כדורים שונים".
6. 10.5.48 – "פורטוגל" - משלוח מס' 4 'צפוני'. 320 טון<sup>18</sup>.
7. 8.6.48 – שם האוניה אינו קריא - "משלוח 'אבני', כ-105 טון ח.נ. + ציוד היקפי". 'אבני', כינוי של ישראל דיקנשטין, הממונה על פעילות הרכש באיטליה<sup>19</sup>.
8. 6.8.48 – "סורול", משלוח 'אבני' 18.7.48, שהגיע ב-6.8.48 כ-70 טון ח.נ.<sup>20</sup>
9. 10.8.48 – "קטרינה מדרה". יתכן והביאה את 'סירות המחץ' הראשונות מאיטליה.
10. 13.9.48 - "ג'ק סטר" עוגנת בנמל, יש בה 18 אווירוני תצפית קטנים מאמריקה ומוטורים לאווירון, רדאר אחד, נושא ברן בינוני חדש, 200 מקלעים, 200 רובים".
11. "אנה מריה" - מועד הגעה אינו ידוע, כנראה בסוף קיץ 1948 – 85 ארגזי חומר נפץ בני 5 טון – סה"כ כ-425 טון<sup>21</sup>.
12. 6.12.48 – "קסרטה" 51.480 טון<sup>22</sup>. יתכן והביאה גם 'סירות מחץ'.

<sup>11</sup> רישומי שאל אביגור נכללים בתיק 24/54/2, ארכיון צה"ל-א"צ. 'מחברות שאל', עמ' 3, 6 ו-9, א"צ.

<sup>12</sup> 'צפוני' שימש ככינוי של מוניה מרדור וכן של **שדמי-קרמר נחום**, מפקד 'ההגנה' באירופה.

<sup>13</sup> ד. ב-ג, 'יומן המלחמה', עמ' 50, 685. בעמ' 762 רשם ב-ג דו"ח של **יוסף אבידר** בדבר הגעת 4 אוניות עם ציוד חיוני מאמריקה (ארה"ב, קנדה ופנמה) ב-22.10.48. ובעמ' 806 נרשמה אוניה נוספת, 'אסקונה' שהפליגה ב-8.11.48.

<sup>14</sup> 'דיאוגיה' - 'המשימה רכש', עמ' 198. 'מחברות שאל', עמ' 4. שאל אינו מזכיר את שם האוניה, א"צ.

<sup>15</sup> 'פליצי', 'דינו' ו'קטרינה מדרה' - 'המשימה רכש', עמ' 198.

<sup>16</sup> 'טיטניה' - 'המשימה רכש', עמ' 198. 'מחברות שאל', עמ' 5. שאל אינו מזכיר את שם האוניה, א"צ.

<sup>17</sup> 'ארסיה' - 'המשימה רכש', עמ' 198. במחצית השנייה של השנה היא נחכרה למספר הפלגות רכש.

<sup>18</sup> 'פורטוגל', 'המשימה רכש', עמ' 198. 'מחברות שאל', עמ' 8, א. שאל אינו מזכיר את שם האוניה, א"צ.

<sup>19</sup> 'מחברות שאל', עמ' 19, א"צ. שם האוניה אינו קריא.

<sup>20</sup> 'סורול' - 'המשימה רכש', עמ' 198. 'מחברות שאל', עמ' 35, א"צ. שאל ציין שהמשלוח נתקבל ב-1.8.48.

<sup>21</sup> 'אנה מריה' - עדות ישראל דיקנשטין, 'נרשם ע"י חיה' - 25.12.53, א"צ.

<sup>22</sup> 'קסרטה' - 'המשימה רכש', עמ' 199.

- 4 -

"מחלקת שארף, א"צ, קבוצה יב"ו"

הכשילמה היא אינה מצוינת

		מס' ג' :		מס' ג' :	
		2		2.48	
		3		84	
		10		10	
700-730	ג.כ.כ	10	40		
נ"מ 24 1/2	מס' כ"א	50			
" 105	מס' "	25			
110-105	נינוח מלמז"מ	20			
נ"מ 19	מ. 8	20			
" 19	מ. 10	20			
" 24	מס' 762	22			
" 22.000	מס' 33				

דוגמא לרישום במחברת של אביגור - פירוט מטען "דיאוגיה" - מרץ 1948