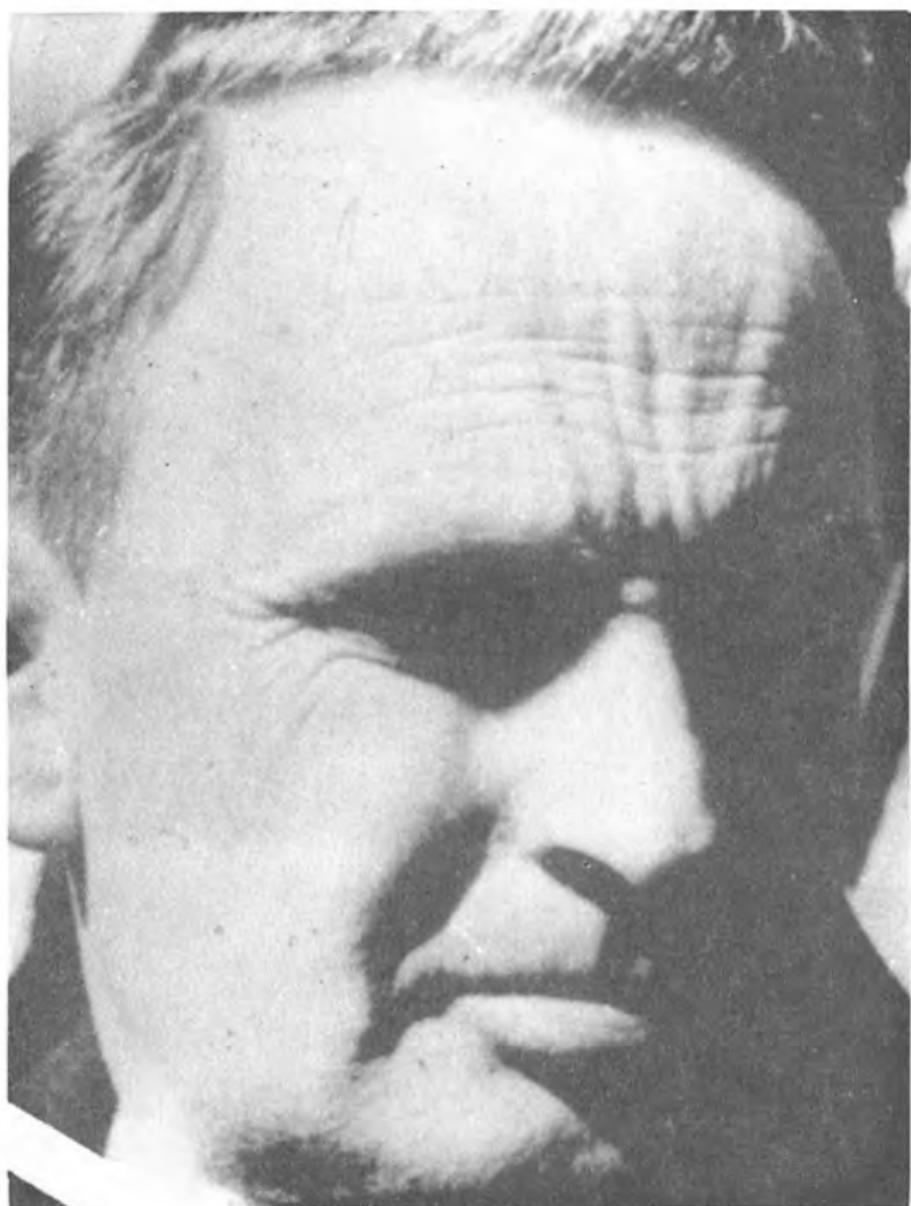


©

MYH M. MAPTOP · EKSPETHA MNCNA

МУНЯ М. МАРДОР
СЕКРЕТНАЯ МИССИЯ

Муня М.Мардор
СЕКРЕТНАЯ МИССИЯ



МУНЯ М. МАРДОР

МУНЯ М. МАРДОР

СЕКРЕТНАЯ МИССИЯ



Библиотека-Алия
1984
Printed in Israel

מוגניה מ. מרדור
שליחות עלומה

Meir Mardor
The Secret Mission

Перевел с иврита *А. Белов*
Под общей редакцией *И. Леви*

©

ALL RIGHTS RESERVED

כל הזכויות שמורות
לספרית-עליה
ת.ד. 7422, ירושלים
הויצאת לאור בסירע:
האגודה לחקר תפוצות ישראל, ירושלים
וקראן זכרון למען תרבות יהודית, ניו-יורק

СОДЕРЖАНИЕ

От издательства	7
Письмо Д. Бен-Гуриона автору книги	9
От автора	13
Часть первая. Особые акции (1938 – 1940)	
Против арабского террора	23
Дом мухтара в Сасе	28
Против режима "Белой книги".	34
"Синдбад II"	41
Диверсия на нефтепроводе	45
Мина-зонт	49
Часть вторая. Борьба за алию (1940–1943)	
Борьба за алию	55
"Патрия"	58
В защиту евреев Востока и их права на алию	90
Часть третья. Оружие для Хаганы (1942 – 1948)	
Пути вооружения ишува	119
Действия внутри страны.	126
Источники оружия в Западной пустыне	150
По дорогам Европы.	166
Навстречу решающим битвам	207
Часть четвертая. Диверсии (1948 – 1949)	
Диверсии. "Лино"	231
"Грабитель"	269

Часть пятая. Воздушная транспортная эскадрилья (май-декабрь 1948 года)	
Создание воздушного моста	281
Кампания "Балак"	296
Кампания "Авак" ("Пыль")	310
Вместо заключения	335

ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА

Муня Мардор — один из ветеранов Хаганы; вступил в нее в 1933 году, сразу после депатриации в Эрец-Исраэль. С 1936 года на командной подпольной должности в Хайфском округе. В 1937 году Мардор стал заместителем командира авиационного подразделения Хаганы, действовавшего под видом хайфского авиационного клуба.

В 1938 — 1940 командовал частью особого назначения на севере страны. Это был отряд отборных бойцов, успешно боровшийся против арабского террора и против политики британской "Белой книги".

В 1940 Муня Мардор получил от британских властей свидетельство пилота и стал одним из первых еврейских летчиков в стране. В том же году командовал операциями и участвовал в организации полевых отрядов в районе Хайфы и Хайфского залива. С созданием Палмаха ему была поручена мобилизация добровольцев в первые палмаховские отряды этого района.

В 1942 году получает новое задание командования. Мардор закупает оружие и боеприпасы на севере страны. А в следующем году он руководит депатриацией евреев из стран Ближнего Востока — Египта, Ливана, Сирии, Ирака и Ирана, одновременно создавая в этих странах подпольные группы еврейской самообороны и тайно снабжая их оружием из Эрец-Исраэль.

В 1943 году Муня Мардор вошел в состав группы, доставившей в Тегеран амбулансы для передачи Красной армии. Это был дар еврейского населения Эрец-Исраэль армии Советского Союза, которая тогда вела кровопролитные бои с нацистами.

В 1944 году Мардор возглавил в Хагане работу по нелегальной закупке оружия в стране и за рубежом. В апреле 1948, в Италии, он руководил дерзкой опера-

цией по затоплению корабля "Лино", перевозившего в Сирию большую партию чешского оружия.

Перед окончанием срока британского мандата (15 мая 1948 года) Мардор был направлен в военно-воздушные силы для организации эскадрильи тяжелых самолетов, а затем для командования ей. В течение всей Войны за Независимость эскадрилья выполняла операции по переброске срочных грузов, снаряжения и бойцов и бомбила военные объекты противника. Еще в годы Войны за Независимость эскадрилья М. Мардора заложила основы национальной гражданской авиакомпании "Эл-Ал", совершая первые гражданские полеты.

Обо всем этом подробно рассказано в книге, которую мы предлагаем вниманию читателей.

В 1949 году Муня Мардор был назначен исполняющим обязанности командующего военно-морскими силами. Когда в 1950 году он решил демобилизоваться, то был направлен в министерство обороны, где возглавил отдел военно-воздушных сил.

В 1952 году Давид Бен-Гурион поручил Мардору руководство отделом военных исследований и планирования.

В 1958 году, после годичного перерыва, во время которого Мардор завершил свою книгу "Секретная миссия", он снова был призван в министерство обороны возглавить управление по развитию военной техники ("Рефаэль").

В декабре 1978 года, после сорока пяти лет службы в подпольной Хагане и в Цахале, Муня Мардор расстался с министерством обороны. Трудно переоценить его личный вклад в развитие обороноспособности нашей страны.

В 1980 году Мардору была присуждена ежегодная премия безопасности Израиля за неоценимый вклад в оборону страны, ставшую делом его жизни.

В 1981 он удостоен премии имени Ицхака Саде за книгу "Рефаэль". Эта премия присуждается за лучшие произведения военной литературы.

ПИСЬМО ДАВИДА БЕН-ГУРИОНА
АВТОРУ КНИГИ

Иерусалим, 20 ияра 5717 года
21 мая 1957 года

Дорогой Муня!

Получил вашу книгу, когда находился в Сде-Бокере, в дни Песах, и, начав ее читать, не смог оторваться, пока не закончил. Читая, я как бы грезил наяву. Хотя основные события мне были хорошо известны, чтение книги сопровождалось глубокими и незабываемыми переживаниями, будто чья-то волшебная рука коснулась самых сокровенных струн души. Я был захвачен волной нахлынувших воспоминаний о делах поистине удивительных, связанных с опасностями и риском, увенчанных подлинным героизмом самоотверженных людей. И эпизоды прошлого, близкого и далекого, вспыхнули в новом ярком свете. Со страниц вашей книги засияли передо мной во всей своей красе такие свершения как "Таас", "Рехеш", "Хагана", "Хаапала", "Бриха", "Мери"*, которые подготовили почву для величайшего чуда нашего времени — возрождения еврейской государственности.

Из двух источников черпали вы и ваши товарищи богатырские силы для преодоления трудностей:

* Сокращенные обозначения подпольных операций еврейской самообороны, связанных с созданием предприятий по изготовлению оружия и боеприпасов, приобретением военной техники, с нелегальной репатриацией, движением сопротивления мандатным властям и т.д. Обо всем этом подробно рассказывает автор — активный участник этих и других акций (здесь и далее — *Прим. пер.*)

из очень верного, побуждавшего действовать, ощущения постоянной опасности, грозящей самому существованию еврейского народа в диаспоре и еврейского ишуга на родине;

из глубокой веры в возрождение нации – веры не абстрактной, декларативной, отвлеченной и умозрительной, а веры требовательной, обязывающей, активной и плодотворной, связанной с пониманием своей жизненной миссии. И это давало силы преодолевать все преграды и опасности и тайно, скромно и хладнокровно, находчиво и с полным самообладанием делать такие героические дела, которые граничат с легендой. И несмотря на отсутствие опыта, чаще всего вы преуспевали, с успехом выполняя свою святую миссию. Вас очень редко постигали неудачи, – и это воистину надо отнести к числу явлений удивительных!

Я не знал вас раньше как литератора. Незадолго до образования Государства Израиль я поручил вам приобретение оружия, в котором мы так остро нуждались в ожидании великого дня провозглашения Независимости. Не раз я выражал свое нетерпение, считая, что эта работа выполняется за рубежом слишком медленно, – и был неправ. Теперь же я с радостью обнаружил, что вы обладаете также умением живо рассказывать обо всех этих событиях, подчас скромных, подчас весьма значительных. Из вашей книги израильская молодежь, нынешняя и будущих поколений, узнает об удивительных способностях, высокой морали и героизме, что таятся в еврейской душе. Наши люди выстояли в самых трудных испытаниях, проявив беспредельную преданность при выполнении своего долга. Эта книга раскроет перед многими секрет нашей независимости, пожалуй, лучше учебников истории, и люди осознают, какой ценой мы добились своей государственности. Мы самоотверженно подготовляли для нее почву. Мы ясно видели день грядущий и не чурались будничных, "серых" дел, сопряженных с большими опасностями. Не к наградам, чинам, отличиям, похвалам и рекламе стремились наши бойцы, их побудитель-

ным мотивом были вера, любовь и безграничная преданность идее.

Вы сделали большое и важное дело, написав и напечатав свои воспоминания. Эта книга станет важным звеном в цепи героических дел, выполненных вами в канун образования государства. Я верю, что не менее славные дела ждут вас впереди.

С любовью и уважением
Д. Бен-Гурион

ОТ АВТОРА

27 октября 1954 года в одной из газет появилась следующая короткая заметка:

В собрании писем, которое подготовил в эти дни к печати Мартеф ха-шоа* на горе Сион, есть и почтовая открытка со штемпелем Иерусалима, присланная три с половиной года назад. Вот выдержка из нее:

“Дорогая мама! Это пишет твой сын Иоси. Мне уже двенадцать лет, и в интернате Алият ха-ноар** я готовлюсь к Бар-Мицве. Вместе со своей группой я был на горе Сион. Когда дети писали открытки своим родителям, мне некому было писать, кроме тебя — может быть, прах твой находится в “Подвале Катастрофы”...

Ради таких детей, как Иоси, ради их спасения и возрвщения на родину, ради еврейского народа и его свободы, ради того, чтобы никогда не повторились ужасы массового уничтожения, мы взялись за оружие. Мы воевали в рядах Хаганы. В ней мы видели военную организацию сионистского движения, созданную для защиты нашей жизни, алии, поселений и наших политических прав на пути к созданию еврейского государства. Мы черпали душевые силы, выполняя все возложенные на нас трудные и опасные задания, в безграничной вере в сионистские идеалы.

* Мартеф ха-шоа (букв. подвал Катастрофы) — музей.

** Организация по спасению осиротевших и обездоленных еврейских детей, созданная Генриеттой Сольд после прихода к власти в Германии Гитлера. “Алият ха-ноар” спасла и доставила в Эрец-Исраэль более 10 000 детей.

Не напрасны были наши усилия. В глубине сердец живет сознание, что мы выполнили решающую роль на пути, который вел к провозглашению Государства Израиль.

Не везде нам сопутствовала удача. Время от времени жесткая рука судьбы наносила нам чувствительные удары. Но, несмотря на многие разочарования, мы крепли и созревали, все лучше осознавая сущность и специфику нашей сложной и многогранной борьбы. Мы знали, что в сражениях, которые мы вели, были задачи и участки фронта, требовавшие очень больших жертв, и мы шли на это, понимая важность этих задач для исхода всего сражения.

Мы вступили в борьбу для того, чтобы сыновья и дочери нашего народа могли жить достойной человека жизнью, без страха и унижений. Но условия были очень сложны, и не раз случалось, что на линии огня оказывались люди, ради безопасности которых мы сражались.

Чтобы верно оценить наши усилия и жертвы, принесившиеся для достижения цели, надо взглянуть на сражение в целом и оценить влияние конкретных действий на исход всей битвы.

Мы продвигались вперед шаг за шагом. Основательное планирование нашей работы, воспитание ишува, тренировка активистов, сбор и концентрация вооружения — весь этот упорный, ответственный, ежедневный труд, лишенный внешних эффектов, был целестремленной подготовкой к грядущим испытаниям как в обороне, так и в наступлении.

Немало наших людей пало в период становления Хаганы, но систематические усилия продолжались до тех пор, пока не удалось создать опорные пункты, накопить резервы для внезапных бросков и штурма избранных целей, захвата их и закрепления на местах.

Во время нашей борьбы мы ни на минуту не забывали принципа чистоты и святости оружия — и, пользуясь им для самообороны, охраняли его от любых покуше-

ний, ибо это оружие было необходимо для защиты еврейского ишуга.

Мы должны были быть готовы применять и развивать особые, необычные, неконвенциональные средства борьбы, так как обычные пути были перед нами закрыты из-за специфических политических условий в стране в годы британского мандата на Палестину.

Мы все время сознавали, что существует страшная опасность самому нашему существованию в стране, ибо действовали силы, стремившиеся сбросить нас в море и уничтожить. Это сознание удесятеряло нашу энергию. Грозная опасность, осознанная нами задолго до образования государства и побуждавшая нас взяться за оружие, не устранина и поныне.

Мы стремимся к миру с нашими соседями и во всем регионе. Но подлинный и прочный мир еще далек, и наш небольшой народ окружен врагами. Наше государство находится на стыке трех континентов, в районе, где скрещиваются противоречивые интересы великих держав. Об этом мы всегда должны помнить, даже в мирный период.

Есть все основания для нашего надежного существования в будущем, если, борясь за мир, мы будем располагать внушительной военной мощью. Мы должны быть достаточно сильны, чтобы иметь возможность не только отстоять свою независимость, но и отбить охоту у потенциальных агрессоров воевать с нами, — пока не установлен долгожданный мир и не утвердились добрососедские отношения.

Мы все время искали пути, соответствующие условиям нашей борьбы. Нам приходилось действовать в подполье, со всеми вытекающими отсюда ограничениями. Но мы знали, что вопреки относительно небольшим масштабам военных действий, мы создаем определенные моральные традиции и приобретаем необходимый боевой опыт. Мы исходили из того, что после завершения подпольной борьбы и образования регулярной армии она не сможет быть лишь уменьшенной копией армий больших держав. Наша армия

должна будет использовать опыт, добытый в особых условиях страны и в борьбе за ее независимость. Мы верили, что моральная ценность и принципы, обретенные и развитые в подполье, станут неотъемлемой частью будущей израильской армии, когда она будет создана. Этим мы руководствовались в нашей работе, в проведении различных операций, и они стали плавильным горном, полевой лабораторией нашей военной теории. Опыт партизанских отрядов, масштабы их борьбы сохранят свое значение и в будущем. Мы действовали в соответствии с тезисом: "Обдуманно веди войну, ибо успех – в долгом размышлении" (Пригчи Соломона 24:6).

Обязанность критического отношения к своим действиям побуждала каждого из нас придирчиво оценивать свое поведение в разных обстоятельствах жизни и свое место в строю. А прожил ли ты этот сложный период жизни так, как это подобает бойцу? Был ли всегда на передовой линии? Отдал ли всего себя борьбе без остатка, мобилизовав все свои внутренние силы?

Как представитель Хаганы, на которого были возложены конкретные обязанности по руководству различными операциями, я не раз терзаясь мыслями, которые мучают каждого командира, посыпающего подчиненных на разные участки фронта. Эти мысли не дают покоя и в тех случаях, когда ты сам разделишь с бойцами все опасности передовой линии огня, даже когда ты убежден в неизбежности операции и в нашей полной правоте. Эти душевные терзания повторяются каждый раз.

Ощущение того, что успех боевых действий, в которых тыучаствуешь, приближает нас к заветной цели, было главным стимулом. Сознание того, что ты нужен, необходим и полезен в часы, когда решается судьба народа, жизненно важно для каждого бойца, воюющего за идеалы.

Когда действует регулярная армия, чаще всего широко освещается ход военных действий, личное муже-

ство, готовность к самопожертвованию бойцов. Общественное мнение выражает коллективное чувство признательности воинам, служит им поощрением. Но все это невозможно в условиях подполья, при враждебном отношении властей и в силу секретности большинства наших действий. Бойцы Хаганы находили удовлетворение в сознании важности возложенной на них задачи и в оказанном им доверии. Они гордились тем, что были избраны для выполнения того или иного задания. Оставаясь неизвестными и не имея возможности внешне проявлять свои чувства и переживания, люди Хаганы видели в достижении цели лучшую для себя награду.

Для утверждения нашей правоты важна не только история боевых действий со всеми их деталями, но и условия, которые их породили, выбор того или иного способа проведения конкретной операции, продиктованной обстоятельствами жизни. Соблюдение моральных устоев на всех этапах боевых действий, постоянное стремление достичь поставленной цели, не запятнав оружия и сохранив человеческий облик наших бойцов, — вот что характерно для всех операций Хаганы на всех этапах ее существования. Думаю, что читатель это хорошо почувствует и осознает, знакомясь с различными эпизодами и драматическими событиями нашей борьбы, запечатленными на страницах этой книги.

**Воинам Армии Обороны Израиля –
от бойца Хаганы**

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ
ОСОБЫЕ АКЦИИ (1938 – 1940)

ПРОТИВ АРАБСКОГО ТЕРРОРА

1936-1939 годы в Эрец-Исраэль были ознаменованы цепью кровавых событий. Арабы стремились парализовать сионистскую деятельность, устраивая диверсии на транспорте, действуя методами индивидуального террора. В центре нашего внимания стояла проблема наиболее эффективной обороны ишува и укрепления наших политических позиций.

В развитии системы обороны, принятой командованием Хаганы и одобренной руководством ишува, можно отметить два основных этапа: "внутри ограды" и "вне ограды". Вначале естественно возникла необходимость обороняться во всех тех местах, на которые нападали. Но по мере того, как положение осложнялось, становилось все яснее, что одной обороной "внутри ограды" нельзя обуздать нападающих и покончить с террором.

Так как английские власти не выполняли своих обязанностей по защите мирного населения, Хагане пришлось начать боевые действия против агрессоров, чтобы предупредить нападения на наши поселки, чтобы воздать бандитам по заслугам, ослабить их силы и поколебать их уверенность в безопасности и безнаказанности.

Среди командования Хаганы росло убеждение, что нельзя ограничиваться чисто оборонительными действиями еще и потому, что это будет расценено арабами как проявление нашей слабости и неуверенности в собственных силах. А в результате арабы не только не приостановят, но еще усилят террористические акции.

И британские власти, со своей стороны, тоже перестанут считаться с нами, а это в конечном итоге может парализовать всю сионистскую деятельность в стране.

Мобилизация в Хагану, обучение бойцов, приобретение оружия и боеприпасов проводились тайно, вопреки законам и распоряжениям мандатных властей. Отправляясь на выполнение боевых заданий, мы рисковали наткнуться на полицейские и армейские части, и такая "встреча" могла закончиться разоружением и арестом наших бойцов, а то и прямым столкновением с англичанами. Надо было так планировать боевые операции, чтобы громить арабские банды на их базах, не вовлекая в конфликт третью силу – британские власти.

Выход за пределы "ограды" проявился в отправке тендеров с подкреплениями, устройстве засад на дорогах, по которым продвигались арабские банды, в организации полевых отрядов и "огневых рот" по инициативе и под руководством британского офицера Чарльза Орда Вингейта. Эти отряды проникали в глубь арабских районов, атакуя базы террористов. В районе Ягура в засадах иногда участвовали и друзы из деревень, расположенных на горе Кармел.

Когда верховное командование Хаганы решило активно отвечать на арабский террор, ответственными за эти операции были назначены Леви Авраами – на севере, и Элияху Кохен (Бен-Хур). Их действия координировались членом главного штаба Ицхаком Садэ. Были также созданы отряды особого назначения (ПУМ), куда перевели и меня. До того, с лета 1938 года, я был командиром населенного пункта в Кирьят-Харошет, в районе Ягура. Меня послали туда после того, как арабские погромщики, ночью напав на поселение, зверски убили пятерых его жителей, в том числе женщину с двумя детьми. Мы несколько раз атаковали террористов в ближайших арабских деревнях. В атаках участвовала небольшая группа командиров, и среди них – Товия Хумани, Рами Зелингер и Аврахам Бен-Дов.

В отряде особого назначения я был командиром. А вообще в Хагану я вступил вскоре после депатриа-

ции. Это было естественным шагом, учитывая воспитание, которое я получил в родительском доме и в школе, в молодежных организациях и в рабочем движении.

Наши первые ответные акции в районе Ягура были одобрены командиром Хаганы в секторе Хайфы Яаковом Достровским*, который пользовался исключительным авторитетом не только в рядах Хаганы, но и среди самых широких слоев населения.

Отряд особого назначения был скомплектован из самых смелых и сознательных бойцов Хаганы. Их отбирал из различных подразделений сам командир отряда. При выборе он учитывал не только физическую и военную подготовку, но и моральные качества людей — чувство личной ответственности, умение хранить секреты, находчивость и самообладание в случае неудачи, ареста и т.п. Хагана вся состояла из добровольцев, но для вступления в ПУМ желания было недостаточно. Командир проверял семью и окружение кандидата, чтобы и с этой стороны оградить отряд от неприятных сюрпризов и неожиданностей.

В отряде особого назначения были люди разных специальностей. Немало было среди них и студентов хайфского Техниона и воспитанников молодежных халуцианских организаций. Связистами у нас были, большей частью, ученики старших классов хайфского реального училища. Рота реалистов усиленно занималась допризывной подготовкой и, в частности, физкультурой. Инициатором этого начинания был доктор А. Бирам. Он добился, чтобы такого рода подготовка проводилась во многих школах и гимназиях. Будучи основателем и директором реального училища в Хайфе, он создал в этом учебном заведении особую атмосферу, при которой из воспитанников училища выросло немало командиров и инструкторов Хаганы, внесших

* Яаков Дори, начальник генштаба Армии Обороны Израиля во время Войны за Независимость, затем президент хайфского Техниона.

в ее деятельность весьма заметный вклад. Командовал ротой выпускников училища Хаим Ласков. Когда в Хайфе был создан отряд особого назначения, он стал заместителем командира.

В тот период мы уделяли много внимания планированию и организации тренировок, обучению меткой стрельбе, маскировке на местности, проведениюочных операций и т.п. Наше вооружение состояло из револьверов, гранат, автоматических финских пистолетов. Лишь изредка мы использовали во время боевых действий ружья и пулеметы.

У Леви Авраами было особое чутье к людям. Благородство и такт располагали к нему всех, кто с ним сталкивался. Не раз его дом служил базой, откуда мы отправлялись на боевые операции и куда возвращались после их завершения. Его жена Лея всегда угождала нас горячим чаем. Она же в случае необходимости гримировала бойцов.

С Авраами я близко познакомился еще в ту пору, когда он был командиром района Ягур. Оказавшись вместе в отряде особого назначения, мы горячо подружились. Из постоянных участников операций мне запомнились Хиллел Олдак, Арье Кац, Хаим Ласков, Эфраим Бухман, Авиноам Слуцкий, Алик Фридман, Александр Кун, Дов Гольдман, а также Ури Уркавиц, погибший летом 1939 года. Он был безгранично предан нашему делу и всегда готов к сражению с врагом. Мне хорошо запомнилась также доктор Хана Штернфельд, которая была тесно связана с отрядом особого назначения с момента его организации.

Как правило, никто, кроме командиров, до последней минуты не знал объекта военных действий и плана операции. Полная секретность, как и внезапность, были одним из основных наших принципов.

Каждая акция предварительно утверждалась высшим командованием ишува. Случалось, что мы уже были в состоянии боевой готовности, когда приходило распоряжение перенести операцию на другое время или отменить ее вообще. Но крепкая военная дисциплина

и уважение к командирам помогали в таких случаях бойцам удержаться от взрывов недовольства и разочарования.

ДОМ МУХТАРА В САСЕ

Это произошло в 1939 году, через несколько дней после того, как жителей Рамат-Иоханана, работавших на своих полях, атаковала арабская банда, отступившая к селу Саса у Вади Мелик. По сведениям нашей разведки банда расположилась на отдых в этом селе и оказал им гостеприимство сам мухтар Сасы.

Мы, бойцы отряда особого назначения, предложили провести ответную акцию, план которой с небольшими изменениями был принят и одобрен верховным командованием.

Мы решили взорвать дом, в котором нашла приют банда, чтобы это послужило жителям села уроком и суровым предупреждением.

Леви приказал инженерному звену (Шмуэль Виленский, Иосеф Зарецкий и Женяка Ратнер) приготовить особые мины. Это были деревянные ящики, наполненные взрывчаткой и снабженные системой детонаторов и электробатареей. По опыту мы знали, что взрыв следует через три минуты после того, как выдергиваешь предохранитель. Для надежности в этих минах был двойной механизм, приводивший в действие детонатор.

Вся работа по монтажу и подготовке мин проводилась в деревянном бараке на улице Певэнера против сада Биньямина. Здесь была одна из баз Иекутаизля Шеваха, который ведал складами оружия Хаганы в Хайфе.

Как обычно, когда Зарецкий и Ратнер монтировали механизм, вокруг царило напряжение. Работали они дружно, согласованно. Бойцы, находившиеся в бараке, и не помышляли о том, чтобы покинуть опасное мес-

то, так как верили в знания, споровку и точность действий наших инженеров.

В это же время Эстер Зинюк (жена Яакова Зинюка), который был тогда помощником Шеваха, приводила в порядок и утюжила форменную одежду бойцов и прикрепляла к ней знаки британской полиции — их раздобыли Шевах и Яаков с помощью еврейских полицейских, членов Хаганы.

На первый взгляд казалось, что все делается в самую последнюю минуту, но на самом деле намеченный график строго соблюдался. В подготовке мин участвовал инженер Фанта — его нам рекомендовал Виленский, возглавлявший инженерную группу. С наступлением темноты мы покинули Кирьят-Хаим, служивший нам местом сбора перед операцией.

Иекутиэль Шевах, Яаков Зинюк и Давид Астрахань перенесли форменную одежду в одинокий барак, стоявший в поле неподалеку от Кирьят-Биньямина. Этот барак мы заметили во время рекогносцировки, проведенной накануне.

Бойцы, переносившие мины, явились сюда спустя несколько минут и начали переодеваться. Каждый из нас находил, что теперь он выглядит, как заправский британский полисмен. Портупея с пистолетом и гранатами дополняла сходство.

Выстроив людей, я разъяснил им цель операции, рассказал, как лучше подойти к объекту и как отступать в случае непредвиденных обстоятельств. Проведив, не осталось ли в карманах каких-либо документов, писем, папирос или обрывков бумаги, мы тронулись в путь на двух машинах, не зажигая фар, по полевым дорогам в направлении гор. Нелегко было двигаться в темноте по скверной, в буграх и рыхвинах дороге, пересеченной оросительными каналами. Время от времени кто-то из нас слезал и шел впереди, указывая дорогу водителю. На подступах к горам мы покинули машины и пошли пешком.

Подъем на вершину горы к селу был трудным. Правда, нас было всего девять человек, но ящики

с минами очень усложняли движение. Они были довольно тяжелыми и карабкаться с ними по усеянному камнями и поросшему кустами склону было просто опасно.

Мы очень рассчитывали на внезапность нападения и на форму британских полицейских. У нас было только легкое оружие и один финский автомат. Кстати, к нему был прикреплен специальный мешочек, куда падали использованные гильзы: на поле боя не должно было оставаться никаких следов, которые могли бы нас изобличить.

Нашим проводником был Ицхак Кетер, полевой сторож в Рамат-Иоханане, расположенному вблизи Сасы. Он вел нас окольными путями, чтобы избежать нежелательных встреч.

Когда вдали показались очертания сельских построек, мы остановились на короткий отдых перед решительным броском.

Поднявшись наверх, мы окружили несколько строений, которые вместе с домом мухтара стояли чуть поодаль от остальных домов. Мы двигались настолько бесшумно в своих резиновых ботинках, что ни один из жильцов не проснулся. Давая приказ покинуть дома, мы должны были будить их одного за другим.

Верховное командование приказало нам позаботиться о безопасности местных жителей и избегать ненужных жертв. Мы выводили из строений, прилегавших к дому мухтара, людей, опасаясь, что они могут пострадать при взрыве. Решительность действий и уверенный вид убедили арабов, что мы авангард больших полицейских и военных сил, присланных для обыска и дознания. В те времена это было довольно распространенным явлением.

Собрав всех арабов в одном месте, я попросил Хайма Ласкова, "британского сержанта", перевести мое выступление с английского на арабский. Мы объявили жителям, что сейчас будем обыскивать село, поскольку оно помогало арабским диверсантам.

С Хаимом и группой арабов, человек в пятьдесят, мы направились к дому, расположенному неподалеку. Когда все туда вошли, мы приказали никому не выходить, так как "войска, окружившие село, откроют огонь по каждому, кто появится на улице". Мы боялись, что люди могут пострадать от осколков при взрыве дома мухтара.

Еще до этого Алик Фридман и Авноам Слуцкий привели сюда двух молодых арабов, которых они заметили на крыше дома мухтара. Можно себе представить, как потом эти арабские парни были благодарны тем, кто их обнаружил и спас им жизнь.

Покинув дом, мы подняли шум, показывая арабам, что находимся поблизости; затем мы быстро направились к жилищу мухтара. Я велел внести мины и установить их по углам. Прикрепив проволоку к механизму, я вышел и приказал людям двигаться по направлению к машинам, сказав, что я их догоню. Кое-кто пробовал возражать против того, что я остаюсь один. Но я повторил приказ, дав понять, что преканы неуместны, и бойцы стали отходить. Я также строго предупредил, что, услышав взрыв, каждый должен укрыться, дабы не пострадать от осколков, которые иногда разлетаются очень далеко.

Несколько минут я ждал, пока уйдут бойцы, затем вернулся в дом и, проверив все соединения, вытащил предохранитель и привел в действие механизм зажигания. Признаться, я очень обрадовался, что взрыв не раздался после этого. Я бросился догонять товарищей.

Но, успев пробежать лишь метров тридцать, я услышал грохот и припал к земле возле одной из скал. Когда утих дождь камней и осколков, поднятых взрывом, я побежал снова и вскоре присоединился к своим товарищам.

На обратном пути мы остановились у барака, где нас ждали трое — Шевах, Яаков и Давид. Мы облачились в свою обычную одежду, а форменную одежду и пистолеты спрятали в тайники, находившиеся в наших автомашинах, и разными путями вернулись в Кирят-

Хаим. Было поздно и, опасаясь наткнуться на британский патруль, мы согласились переночевать у Мордехая Сарида.

Здесь, заново переживая отдельные моменты операции, бойцы не скрывали того чувства удовлетворения, которое вызвала в них удачно проведенная операция. Они одобряли систему, принятую командованием Хаганы. Удовлетворение возросло еще более, когда через разведку мы узнали, какое впечатление произвел этот ночной рейд на английские власти. Они были поражены исключительной дисциплинированностью наших бойцов, их боевой выучкой, самообладанием и гуманным отношением к арабам. Нас радовало также то, что жители этого и окружающих сел поняли и правильно оценили значение акта возмездия как предупреждение на будущее.

В тот период были проведены такие же операции и в других местах, в частности был взорван дом мухтара в Хирбат-Лиде, в окрестностях Кфар-Баруха. Там рейдом группы Хаганы руководил Моше Даян.

Взрыв дома мухтара в Сасе не вызвал у нас неприятного давящего чувства, которое подчас угнетало нас при проведении подобных актов, сопровождавшихся человеческими жертвами, хоть мы и знали, что это арабские террористы. Когда в борьбе приходится применять оружие, на душе неспокойно, и ничего с этим не сделаешь. Ведь вся наша мораль зиждется на заповедях Торы, одна из которых гласит: "Не убий!" Нарушая заповедь, на которой воспитан, ты выполняешь свой долг по отношению к народу, но примириться с этим нелегко, да и невозможно избавиться раз и навсегда от внутренних сомнений и колебаний. Когда обстоятельства повторяются вновь и вновь, возвращаются и грызущие тебя сомнения.

Возможно, некоторым покажется странным, что у меня не было ненависти к арабам даже в тот период, когда их банды убивали всех без разбора, включая детей, женщин и стариков, даже сестер милосердия, которые спешили оказать помощь раненым. Но я ве-

рил, что по мере осуществления сионистских идей будет расти взаимопонимание, и в конце концов найдутся возможности для совместной добрососедской жизни евреев и арабов. Я был также убежден, что все наши действия совершенно необходимы для защиты еврейских поселений и обеспечения их будущего.

ПРОТИВ РЕЖИМА "БЕЛОЙ КНИГИ"

Антисионистская политика британского правительства нашла откровенное выражение в "Белой книге", опубликованной в 1939 году, и в целой системе действий и запретов, которые были направлены против евреев. Хагане пришлось начать открытую борьбу против британской политики и тех, кто проводил ее в жизнь, предав нас и отказавшись от обязательств, вытекавших из мандата на Палестину (Эрец-Исраэль). Теперь уже нельзя было ограничиться политической борьбой, помощью алие и созданием поселений вопреки британским законам. Возникла необходимость включить в эту общенациональную борьбу и Хагану и не останавливаться перед применением оружия.

Но наши чувства и мысли в период борьбы с режимом "Белой книги" были иными, чем во время борьбы с арабами. Ведь движущие силы в том и другом случае были различными.

Британские власти, выполняя драконовские распоряжения, вытекавшие из "Белой книги", невольно укрепляли ишув и его стремление к независимости.

"Белая книга" была направлена против основы основ нашего существования — против права евреев на репатриацию.

26 апреля 1939 года, во время дискуссии в Палате общин, министр по делам колоний Макдональд изложил основы британской политики в области алии и, в особенности, алии "нелегальной".

Ноэль Бейкер: Учитывая страдания беженцев, не разрешите ли вы им вернуться в берегам Эрец-Исраэль, куда въезд им был ранее запрещен?

Макдональд: Они будут возвращены в те порты, откуда отправились в путь.

Том Вильямс: Участь беженцев ужасна. Не следовало ли нам официально приветствовать их на месте прибытия, вместо того, чтобы возвращать их в Германию?

Макдональд: Палестина вносит свой вклад в решение еврейского вопроса. Но есть границы, которые мы не вправе преступать. Если мы будем поощрять нелегальный въезд, мы встанем перед неразрешимой проблемой. Правительство симпатизирует беженцам, но если будет разрешен въезд одному кораблю, за ним последуют многие другие.

Беджвуд: Почему правительство ставит все новые и новые преграды на пути евреев в Палестину, несмотря на тяжелые преследования, которым они подвергаются сегодня? В то время, как террор продолжается, наше правительство вооружает патрулирующие суда смертоносным оружием, чтобы не дать беженцам возможности проникнуть в страну.

Декларация Макдональда гласила:

“Законная репатриация в Палестину (Эрец-Исраэль) продолжается по установленной норме — тысяча человек в месяц. Правительство Его Величества питает чувство симпатии к еврейским беженцам, но за последние месяцы было предпринято несколько попыток доставить к берегам Палестины нелегальных иммигрантов. Поэтому мы сочли нужным предпринять особые меры, чтобы подавить это незаконное движение.

Береговая охрана Палестины (Эрец-Исраэль) усиlena, и сейчас организуется система полицейской морской службы. Расходы на эти цели в организационный период будут покрыты правительством Палестины (Эрец-Исраэль). Для предотвращения нелегальных рейсов приложены усилия по организации, в дополнение к местной службе, морской стражи в качестве временной меры.

Дополнительно к этому верховный комиссар уполномочен усилить те параграфы законов, которые ка-

саются задержания подозрительных кораблей, реквизиции их грузов и наказания судовладельцев.

Правительство Его Величества относится с большой серьезностью ко всем попыткам нарушить иммиграционные законы. Решено раз и навсегда покончить с нелегальной иммиграцией.

Верховному комиссару Палестины (Эрец-Исраэль) поручено довести до всеобщего сведения, что число нелегальных иммигрантов, которым вопреки всем перечисленным выше усилиям удастся все же проникнуть в страну и изгнать которых не удастся, будет включено в квоту и соответственно будет уменьшено количество разрешений на въезд в будущем”.

В борьбе с англичанами принимали участие хорошо обученные, отборные кадры Хаганы. Среди населения круг сочувствующих все увеличивался, и нам всегда готовы были помочь. Наше вооружение стало также гораздо лучше. Был разработан ряд планов, чтобы затруднять и срывать мероприятия англичан, направленные против алии. Силой, будоражащей и ведущей за собой ишув, служившей для всех примером, была Хагана. Ее лозунг – “Весь ишув – Хагана” – верно отражал характерную тенденцию того времени: воспитывать массы в духе непримиримой борьбы с англичанами.

Летом 1939 года по стране прокатилась волна демонстраций против “Белой книги”. Прошли мирные демонстрации, но были и столкновения с полицией и даже нападения на полицейские участки и на здание суда в Хайфе.

Во время массовых демонстраций наш отряд особого назначения был как бы острием копья. Мы первыми шли в атаку и мы же принимали на себя контрудары властей.

Однажды, когда англичане объявили комендантский час в еврейских районах, решено было пройти массовым шествием по улицам Хадар ха-Кармел. Мы знали, что не обойдется без серьезного столкновения с полицией. Но все кончилось относительно благополучно – краткосрочным арестом.

В ту пору я командовал бойцами-студентами Техниона и находившегося при нем профессионального училища, а также отрядом реалистов. Наши подразделения, которые частью состояли из бойцов отряда особого назначения, расположились в здании Техниона. Командовали Нехемия Бурштейн (Брош), Исраэль Левертовский, в ту пору один из студенческих вожаков, и Хаим Ласков, руководивший отрядом реалистов и учащихся профучилища. Связь со штабом округа, который из конспиративных соображений кочевал из квартиры в квартиру, осуществлялась с помощью нарочных, пробирающихся обычно по дворам и переулкам, чтобы избежать встреч с патрулями. Людей мы держали в состоянии боевой готовности. Солидный запас продуктов в студенческой столовке позволял нам кормить бойцов на месте, не распуская их по домам и не доставляя продовольствие со стороны.

Уже отданы были последние распоряжения перед выходом на улицы; мы должны были первыми прорвать цепь вооруженной охраны. Все было готово к началу действий, и мы ждали лишь сигнала из штаба. Но вдруг наши наблюдатели сообщили, что британские солдаты вошли во двор Техниона и окружили его. Я тотчас приказал сжечь весь компрометирующий нас материал. Мы успели также еще раз напомнить нашим людям заранее заготовленную "легенду": нас застал комендантский час и мы не успели вернуться домой.

Услышав о приближении солдат, Исраэль Левертовский попытался уговорить меня покинуть здание Техниона, пока англичане не завершили окружение. Еще оставался выход через крыши и переулки, хорошо ему известные. Он сказал, что вывести всех людей невозможно, что же касается меня, то при серьезном расследовании моей ссылке на комендантский час никто не поверит. Я был здесь единственным кадровым работником Хаганы. Кроме того, как командиру района мне лучше было оставаться на свободе, а не доставлять англичанам удовольствие держать меня в заключении.

Я поблагодарил Исраэля и сказал, что хочу остаться с товарищами и разделить их участь.

Эта товарищеская забота тронула меня до глубины души. Накануне вечером между нами произошла серьезная размолвка из-за того, что он попросил разрешения поджечь почтовое отделение на улице Хе-халуц. Он готов был лично проникнуть в это здание и совершить там диверсию. Я же был против, так как это почтовое отделение обслуживало еврейское население, проживавшее на Хадар ха-Кармел. Если бы мы разрушили здание почты, то англичане, не нуждавшиеся в нем, не торопились бы его восстановить, и пострадало бы еврейское население. Нелегко мне было удержать этого темпераментного человека, жаждавшего активных действий. Он пытался переубедить меня: "Если у тебя как командира будут неприятности, я приму на себя всю вину и скажу, что действовал без твоего ведома".

Тем временем в комнату ворвались английские сыщики в сопровождении солдат с ружьями наперевес и занялись выяснением личности наших ребят, которые сидели за столами и "усердно занимались", не обращая внимания на незванных гостей. Понятно, что на все вопросы давались одинаковые, заранее подготовленные ответы. После поверхностного допроса и первого обыска англичане собрали всех находившихся в студенческой столовой для регистрации и выяснения личности. При этом задержанные были разделены на две группы: более опасных (по их мнению) и менее опасных. Я попал во вторую группу.

Когда каждого в отдельности допросили и его показания были занесены в протокол, нас построили и одного за другим вывели на улицу Бальфур, где уже дожидались военные машины. Мы были окружены солдатами, которые штыками загоняли нас в машины. Несколько человек было при этом ранено. Мы не знали, куда нас везут, пока машины не остановились возле "Кишлы" — тюрьмы в нижней части города. После дополнительного обыска нас ввели в большую общую камеру. Там уже находилась группа арестантов, кото-

рых мы не знали. Возможно, среди них были и провокаторы. Шепотом я передал приказ нашим ребятам и в тюрьме слушаться командиров.

Наши взаимоотношения со сторожилами камеры определились довольно забавным образом. Среди них был один араб богатырского сложения, который начал приставать к нашим парням. Особенно докучал он учащемуся реального училища Меиру Зродинскому по прозвищу Заро. Араб предложил ему бороться. Заро согласился, и я назначил Хайма Ласкова судьей, наказав ему разнять борцов, когда страсти слишком распалятся. Я опасался, что араб может покалечить нашего парня. И тут произошло нечто неожиданное. Едва началась борьба, Заро обхватил противника, одним рывком приподнял его в воздух и с силой швырнул навзничь. Тот лежал на спине, не в силах шевельнуться, а Заро уселся на него верхом. С этой минуты и побежденный араб, и все его товарищи по камере стали относиться к нам с уважением.

Утренние допросы начались с молодых. Но они с честью выдержали испытание, и никто не проговорился. После двух суток (максимальный срок пребывания под арестом без решения судьи) нас освободили из-за отсутствия улик...

Одной из главных наших задач было пробить дорогу Хаапале, то есть нелегальной репатриации. Нас очень занимало тогда, как наиболее эффективно выводить из строя английские суда во время их пребывания в наших портах. Корабли, находящиеся в нейтральных водах, трогать категорически запрещалось. Наша борьба с англичанами не должна была выходить за пределы региона. Это диктовалось целым рядом соображений "высокой политики", интересами сионизма и всего еврейского народа.

Нам были необходимы небольшие мины, достаточно мощные, чтобы взрывать сторожевые катера полиции и корабли британского флота, преследовавшие суда нелегальных репатриантов. После долгих поисков и опытов мы установили, что очень эффективны мины

пиявки "Лимпет". Достать их не удалось, и мы принялись за их изготовление. Группа наших инженеров занялась конструированием и монтажом. Зарецкий, инженер-механик завода "Шемен", как и прежде, дал нам возможность пользоваться станками и оборудованием предприятия, на котором работал. Лучшие техники подпольно работали для нас под его руководством. И все же им не удалось создать безотказно действующую морскую мину – главным образом из-за трудностей, возникших с приобретением особых магнитов. Правда, наши люди, работавшие в почтовом управлении, сняли несколько таких магнитов с телефонных аппаратов, но этого было мало. И только когда мы стали получать магниты из-за границы, проблема была решена. С помощью этих мин-пиявок мы взрывали британские суда, мешавшие нелегальной алие в Эрец-Исраэль.

”СИНДБАД II”

И морская, и береговая полиция мандатных властей получили серьезное подкрепление, и район их действий расширился. В страну были доставлены новые быстроходные моторные катера, охранявшие берега и устраивавшие засады на суда с нелегальными иммигрантами.

Морская полиция действовала в тесном контакте с королевским воздушным флотом, самолеты которого совершали разведывательные полеты: британская авиация освобождала корабли военного флота от необходимости ”охотиться” за судами с беженцами.

У полиции был целый ряд ”достижений”, и одно из них – обнаружение корабля ”Агиос Николаос”, арестованного в полночь 31 марта 1939 года, когда он приблизился к берегам Эрец-Исраэль. Судну удалось уйти от преследования. На его борту оказались двое раненых и один убитый – результат атаки морской полиции. В ночь на 3 июля 1939 года судно вернулось к берегам Эрец-Исраэль. Неподалеку от Хайфы, но за пределами территориальных вод, репатрианты были пересажены на парусное судно ”Сант-Николаос”. Корабль ушел в открытое море, а парусник вошел в порт в то же утро, имея на борту около семисот человек.

Долго мы вели наблюдение за полицейскими катерами и особенно за ”Синдбадом II”. Это было отличное современное судно водоизмещением 60 тонн, оснащенное пулеметами, прожекторами и радиостанцией. ”Синдбад” охранялся особенно тщательно. Мы получи-

ли разрешение верховного командования Хаганы потопить его, но так, чтобы не пострадал экипаж. Осуществление этой акции стало возможным лишь тогда, когда судьба свела нас с Исраэлем Норденом.

Норден работал механиком на "Синдбаде II". Он был одним из немногих евреев в экипажах сторожевых судов, комплектовавшихся, в основном, из англичан и изредка арабов. Парень из Голландии, на вид он был типичным северянином с характерным для арийца цветом волос и глаз. Впервые я встретил его в Иокнеаме в 1936 году, когда он с группой товарищей укреплял местную Хагану после того, как арабы убили нескольких сторожей. В Иокнеаме Норден работал механиком насосной станции, и завязавшаяся тогда дружба помогла нам впоследствии найти общий язык.

Леви вначале не очень доверял Нордену и не посвящал его в суть предстоящей операции. Но после нескольких встреч механик завоевал наши сердца своей решительностью.

В атмосфере взаимного доверия мы разработали подробный план акции, и вот 8 августа 1939 года к нам явился Исраэль Норден в форменной одежде моряка и с неизменной сумкой на плече. По пути в порт перед ночным рейдом он зашел, чтобы взять мину.

Его готовность действовать немедленно и та легкость, с которой он согласился совершить диверсию, даже вызвали у нас некоторые опасения: может быть, парень недооценивает серьезность положения и не понимает, какие опасности подстерегают его. Мы сочли своим долгом еще раз уточнить обстановку, чтобы обеспечить максимальную безопасность Нордена и его товарищей.

Он планировал пронести мину в сумке, среди своих личных вещей, и ночью, когда судно будет стоять в засаде неподалеку от берега, установить ее под машинным отделением. Что же касается экипажа, то Исраэль полагался на спасательную шлюпку — на ней экипаж мог после взрыва добраться до берега.

Мина состояла из двух частей, которые следовало соединить на месте. В одной половине находился двойной часовой механизм и небольшое количество взрывчатки. Вторая половина целиком состояла из взрывчатки. Размеры каждой части были примерно 5x7x12 см. Расчет был прост: в случае необходимости мину можно было спрятать в карман.

Мы с Леви еще раз напомнили Нордену, что наше "добрь" означает также, что ни Норден ни другие члены экипажа не должны пострадать от взрыва. Ведь и те, кто монтировал мину, так рассчитали количество взрывчатки, чтобы взрыв был не слишком сильным.

В тот же день, 8 августа, я подвез Нордена до поворота, откуда начинался спуск к порту, и там мы расстались, пожав друг другу руки и обменявшись улыбками. Моя улыбка означала: "будь силен и до свидания", его — "не беспокойся, все будет в порядке".

Потянулись мучительные часы ожидания. Было более, чем достаточно причин для беспокойства. Операция могла легко сорваться. Нордена на каждом шагу поджидали опасности. Он должен был пройти проверку при входе в порт, хотя был в морской форме и служил в британской полиции. При обыске в сумке, среди его личных вещей могла быть обнаружена мина. Кто-то из экипажа судна мог заметить, как он устанавливает мину. Несмотря на все предосторожности, Норден все-таки мог пострадать при взрыве. Эта опасность грозила и другим членам экипажа. Наша следующая встреча с Норденом состоялась в Хайфской больнице, куда он, совершенно обессиленный, был доставлен в ночь на 9 августа. От него мы узнали о случившемся.

На борт "Синдбада II" он попал в тот же день и беспрепятственно пронес мину. Отплытие состоялось точно по расписанию, а после полуночи судно должно было находиться в засаде в районе Нетании. Некоторое время спустя, когда его сменили на вахте, он установил мину под машинным отделением и стрелку часового механизма поставил на цифру 3. В это время на вах-

те у руля стоял командир судна сержант Джефри Кинг. Исраэль Норден улегся на палубе: там его застал взрыв. Судно раскололось пополам и через несколько минут пошло ко дну. Норден действовал быстро и решительно. Он спустил на воду спасательную шлюпку и помог войти в нее пяти матросам, некоторые из которых получили небольшие ранения от разлетевшихся обломков судна. Шестой — сержант Кинг — был убит и взрывной волной выброшен в море. Спасенные добрались до берега Хадеры и оттуда на полицейском грузовике были доставлены в Хайфу. Полиция начала расследование. Особенно тщательно допрашивали людей, подозреваемых в контактах с экипажем "Синдбада II" или находившихся поблизости от судна в момент его отплытия. Газеты отмечали мужество и находчивость, проявленные Норденом при спасении товарищей.

После этой операции Исраэль Норден отказался от спокойной жизни. Он сдружился с бойцами отряда особых назначения и вступил в Хагану.

Когда формировался отряд для взрыва нефтеочистительных заводов в Триполи (в рамках борьбы с силами Виши в Ливане и Сирии и в сотрудничестве с британским военным командованием), Норден присоединился к двадцати трем морякам-диверсантам. 18 мая 1941 года команда отправилась в путь из Хайфы на моторной шлюпке. То были лучшие командиры и бойцы Хаганы, участвовавшие во многих боевых операциях и накопившие большой опыт борьбы и с арабскими бандами, и с британскими оккупантами.

Все двадцать три человека погибли, и следы их не обнаружены и поныне.

ДИВЕРСИЯ НА НЕФТЕПРОВОДЕ

Нефтепровод, начинавшийся на промыслах Киркука и Мосула на севере Ирака и идущий на запад к Средиземному морю, был в ту пору одной из самых чувствительных артерий Британской империи. Он разветвлялся на две линии, которые проходили по пустынным территориям Сирии и Трансиордании и достигали нефтеочистительных заводов Хайфы и Триполи. Чтобы нефть бесперебойно текла по трубам на такие большие расстояния, вдоль нефтепровода были оборудованы двенадцать насосных станций. Вокруг них были жилые дома для британского персонала и их семейств и для рабочих из местных жителей. Так как почти все эти станции находились в пустыне, они были специально приспособлены для круговой самообороны и штат их был хорошо вооружен. Неподалеку от насосных станций были оборудованы аэродромы.

Нефтеочистительные заводы в Хайфе, нефтепровод и огромные резервуары с горючим имели первостепенное значение для англичан и, естественно, были объектом нашего пристального внимания. Из политических соображений наши национальные инстанции на этом этапе борьбы воздерживались от нанесения ударов по английским нефтяным сооружениям. Но инженеры продолжали поиски средств и путей диверсионной деятельности на случай, если в ней возникнет необходимость.

Виленский, Зарецкий и Ратнер усиленно экспериментировали, пытаясь создать подходящую для наших целей мину замедленного действия. В конце кон-

цов была изготовлена мина вогнутой формы, соответствующая форме внешней дуги нефтепровода и наполненная особой взрывчаткой (Т.Е.Н.), также изготовленной в лаборатории Хаганы.

Первый – и единственный – взрыв нефтепровода был осуществлен летом 1939 года. Его готовили в обстановке строгой секретности, так как нефтепровод имел для англичан исключительно большое значение.

Группа, которой была поручена эта операция, состояла из шести человек. Мы отправились из Хайфы в Нахалал, куда прибыли около шести вечера, когда на дорогах вступало в силу чрезвычайное положение. Вместе с нами прибыла машина с тайником (на нашем жаргоне "slick"), которую вел Алик Фридман. В тайнике находилась мина, легкое оружие и несколько лопат и мотыг, чтобы откопать и обнаружить трубу нефтепровода. В Нахалале к нам присоединились Моше Даян и парни из местного "шабаба" (араб.; букв. бравые молодцы).

Примерно в десять вечера, когда кругом все утихло, мы вынули из слика мину, оружие и инструменты, уселись в машину и поехали полевой дорогой по направлению к вади Некев, которое пересекало нефтепровод, идущий к Хайфе. Чтобы запутать следы, мы выехали на главное шоссе. Разумеется, наша машина ехала с погашенными огнями.

Неподалеку от нужного места мы вышли, а машина отправилась в заранее выбранное укрытие – в одну из рощиц неподалеку от шоссе, километрах в двух от цели.

Мы решили взорвать ту трубу нефтепровода, которая пересекала русло вади. Это место было выбрано для того, чтобы обмануть тех, кто будет расследовать обстоятельства взрыва: такие места для диверсий обычно выбирали арабы.

Разрешив нам действовать, руководители объяснили, что это будет опытный взрыв для проверки методики диверсий. Нам предложили принять все меры предосторожности и дезинформации, чтобы англичанам ни в коем случае не удалось установить, кто произвел

взрыв. Большая осторожность требовалась от нас с самых первых шагов, чтобы не наткнуться на засаду.

Расставив караульных, мы начали копать землю и обнажили примерно метр трубы. Работать было легко, так как земля оказалась рыхлой, и мы быстро и плотно прикрепили к трубе мину. Затем мы снова засыпали трубу землей и набросали сверху камней, оставив лишь отверстие, чтобы привести в действие механизм зажигания. Часовой механизм был включен так, что в нашем распоряжении было более часа для отхода.

Укрыв на ближайшей тропинке караульных, мы включили механизм зажигания и начали подниматься в горы, обходя ближайшие еврейские поселения. Пройдя так несколько сот метров, мы свернули и по скалистому краю горы направились гуськом к машине, стоящей в рощице. Как обычно замыкающий время от времени разбрызгивал особую жидкость, чтобы запутать собак, если их отправят по нашим следам.

В Нахалал мы вернулись без особых приключений. Здесь нас встретили приветливо. Мы наслаждались свежим воздухом, парным молоком и фруктами, которыми нас угощал Даян.

Но вскоре нас охватило беспокойство: мы не слышали взрыва. Время шло, и к трем часам ночи мы решили, что его не было. Решено было вернуться на место и там все проверить. Это было делом нелегким. Известно, что невзорвавшаяся мина — источник постоянной опасности. Но мы не могли допустить, чтобы ее обнаружили, так как сложное устройство сразу навело бы власти на мысль, что это акция Хаганы, а не арабских банд.

Готовые в любую минуту наткнуться на засаду, мы добрались до заминированного места. Перед нами была большая лужа черной жидкости — нефть, хлынувшая из взорванной трубы. Мы мгновенно ретировались, так как каждую минуту сюда могли прибыть полицейские и военные силы. Несомненно, что о взрыве уже стало известно по приборам, установленным на насосных станциях.

Когда мы стали выяснять, почему же, находясь лишь в нескольких километрах, мы не слышали взрыва, то выяснилось, что Т.Е.Н., в отличие от желнита и других взрывчатых веществ, при взрыве дает приглушенный звук без эха.

Спустя некоторое время мы узнали, что власти впервые столкнулись с такими большими повреждениями трубы и были очень встревожены.

Этот наш первый и единственный взрыв доказал, что мы, если понадобится, можем надолго приостановить регулярную поставку нефти.

МИНА-ЗОНТ

В нашей борьбе против режима "Белой книги" мы стремились влиять на функционирование всей системы поставки нефти. Иначе говоря, мы хотели иметь в своих руках такие средства, которые позволили бы, в случае необходимости, дезорганизовать всю систему нефтепоставок. Мы долго экспериментировали над созданием нужных мин.

Обычная мина могла повредить нефтепровод или вывести из строя нефтехранилище, но и это было сделать нелегко, так как все сооружения, связанные с производством и хранением горючего, находившиеся в Хайфском заливе, тщательно охранялись. Но наши планы не ограничивались причинением одноразового ущерба обычной эффективности, — мы хотели держать мандатные власти в постоянном напряжении и в непрерывном страхе перед тем, что евреи, когда сочтут нужным, могут парализовать всю систему поставки горючего.

Мина-зонт — изобретение Женьки Ратнера — была грозным оружием, дающим возможность осуществить эти планы.

Созданию мины предшествовала целая серия сложных расчетов, в которых учитывались диаметр нефтепровода, скорость течения нефти в нем, давление, образуемое в насосных станциях, устройство кранов на линии и многое другое. Эту мину следовало ввести в нефтепровод с тем, чтобы течение увлекло ее в один из огромных резервуаров. Мина состояла из трех основных частей — сосуда со взрывчаткой, часового механизма

ма и короткого зонта-парашюта. Все эти части, их форма и вес, даже соединительные нити зонта, были тщательно рассчитаны. Каждая деталь заранее проверялась и испытывалась, так как малейшая неточность могла привести к тому, что мина застрянет в одной из точек длинного нефтепровода, и тогда взрыв произойдет не там, где намечено.

Но вот чертежи стали деталями, а детали — миной. Настал день, когда мы должны были определить место вскрытия нефтепровода, чтобы ввести нашу мину туда.

Я предложил произвести вскрытие в Кирьят-Харошет у водонапорной башни, находившейся рядом с нефтепроводом. Механизм соединения позволил нам "подключиться" к линии, не прерывая потока нефти, а значит, без угрозы вызвать тревогу на контрольных станциях, регулировавших работу нефтепровода.

Мы должны были ввести мину в главную трубу при высоком давлении нефти, чтобы мина с первой же минуты получила нужную скорость, не задержалась в пути и не взорвалась раньше времени.

После дополнительных проверок было установлено, что водонапорная башня подходит для нашей цели, благодаря своей близости к нефтепроводу и удаленности от жилых домов. Важно было и то, что единственный механик, работавший здесь, был бойцом нашего отряда.

Мы были готовы и ждали лишь приказа от верховного командования. Но коренное изменение международной обстановки перечеркнуло все наши планы.

Когда началась Вторая мировая война, деятельность отрядов особого назначения была приостановлена. Сионистское движение во главе с еврейским ишувом решило сотрудничать с Великобританией в войне против нацистов. Мы надеялись, что в этот период будет аннулирована "Белая книга" и еврейское население и мандатные власти договорятся о совместных действиях.

От "перемирия" с англичанами политический отдел Еврейского Агентства начал постепенно переходить к сотрудничеству в военной области. Началась мобили-

зация евреев в регулярную британскую армию, в еврейские и в смешанные подразделения. Параллельно с этим в рощах Мишмар ха-Эмек под руководством английских офицеров открылись курсы по подготовке диверсантов и бойцов для особых операций. Там занимались наши люди, тщательно отобранные из отрядов специального назначения. Имелось в виду, что они будут действовать при чрезвычайных обстоятельствах против общего врага.

Однажды мы получили указание от политического отдела Сохнута — продемонстрировать высшим офицерам Интеллиджанс Сервис (британской разведки) модель мины-зонта, чтобы они могли использовать наше изобретение для войны с Германией. Это распоряжение меня очень удивило. Я был готов к тому, что мы получим указание использовать эту мину для диверсий против немцев. Но передать наш военный секрет в руки англичан — это уж слишком! Я им не доверял и всеми силами противился тому, чтобы делиться с ними нашим секретным оружием. Ведь, будучи в тот период нашими союзниками по антифашистскому фронту, англичане всегда враждебно относились к планам массовой депатриации и нашей национальной независимости.

И все же мне пришлось присутствовать во дворе Техниона и при подготовке к демонстрации мины, и на самой демонстрации. Я не смог преодолеть любопытства — мне очень хотелось увидеть результаты испытаний в условиях максимально приближенных к действительности.

Женька, изобретатель мины, построил целую систему — точную модель участка нефтепровода диаметром в четыре дюйма со всеми его изгибами и поворотами, а на трудных для движения нефти участках — у тройников и кранов — врезал стеклянные окошки, которые позволяли наблюдать за прохождением мины-зонта (соответственно уменьшенной), влекомой струей воды со скоростью струи нефти. На этой демонстрации среди других присутствовали также Ицхак Садэ, Леви Авраами и Давид Хакохен.

Я стоял чуть поодаль, чтобы скрыть свою причастность к этому делу и обеспечить себе свободу действий в будущем. Мне было ясно, что сотрудничество с англичанами рано или поздно кончится. Представителям верховного командования и политотдела Сохнута приходится время от времени выступать публично, так что англичане их все равно знают. Если членам верховного командования и придется снова скрываться, они смогут давать указания и приказы, находясь в подполье. Иное дело мы, исполнители. Наше место всегда в тени. Мы должны быть вне подозрений, чтобы продолжать свою деятельность в любых условиях.

Итак, я находился на определенном расстоянии от группы наблюдателей, напряженно следивших за движением модели по трубе. Время от времени мина показывалась то в одном, то в другом окошке, двигаясь к местному водоему.

Демонстрацию проводил Шмуэль Виленский. Женька покинул двор Техниона за несколько минут до появления англичан, чтобы не быть опознанным.

Таким образом, в данной акции были две больших удачи. Первая — техническое достижение Женьки, инженера, выдвинувшего смелую идею и успешно ее осуществившего. Вместе со своими друзьями-инженерами ему удалось с помощью течения доставить мину к выходу из трубы, как было задумано.

Вторая — удача англичан, которым мы подсказали эту интересную мысль и, тем самым, закрыли перед собой возможность застать их врасплох, если в этом будет нужда в продолжении нашей борьбы за независимость.

Но сознание того, что это средство может оказаться эффективным в войне с нацистами, пересилило все другие соображения, и мы посвятили англичан в сущность технической новинки.

**ЧАСТЬ ВТОРАЯ
БОРЬБА ЗА АЛИЮ (1940 – 1943)**

БОРЬБА ЗА АЛИЮ (1940 – 1943)

Мы боролись за алию — она была конкретной целью и, вместе с тем, одним из основных средств для достижения целей нашего национального движения. Мы воевали за каждого репатрианта, и он становился нашим союзником-воином. Алия была основой наших надежд, и мы не могли отступить от нее, основы основ нашего будущего.

Алия, которую называли "нелегальной", не только была в ту пору основным путем спасения евреев — она помогала нам также бороться с дискриминационными законами "Белой книги", которая стремилась всячески мешать нашему укоренению в стране. Борьба за право на алию и жизнь в Эрец-Исраэль стала центральным фронтом в большом сражении за наше существование.

В этой борьбе принимали активное участие сами подпольные репатрианты, восстав против британских законов и тех, кто проводили их в жизнь, оставляя для евреев, находившихся под властью нацистов, лишь один выход — в лагеря уничтожения.

В этой войне и в акциях хаапалы в тот период слились воедино необходимость спасения братьев от гибели и нежелание покориться злым умыслам англичан, отказавших евреям в их праве вернуться на родину. Если бы мы согласились с изгнанием *маапилим*, это бы имело трагические последствия. Во-первых, была бы разбита надежда олим достичь берегов Эрец-Исраэль и спастись и, во-вторых, мы покорились бы политичес-

кому приговору о ликвидации сионизма после окончания войны.

Мы знали, что перед нами много опасностей, и понимали, что борьба предстоит трудная и ожесточенная. И мы не жалели сил, чтобы прорвать блокаду.

Мы знали, что нас подстерегает множество опасностей, были проникнуты сознанием, что нас ждет ожесточенная и трудная борьба, и не жалели сил и энергии, чтобы прорвать кольцо блокады.

Всем было ясно, что в этом сражении принимают участие не только Хагана, активисты Второй алии (Алия Бет), наши посланцы, действующие за границей, морские отряды Палмаха, Мосад ле-Алия Бет, расположившийся в "комнате на крыше" здания Хистадрута. Весь ишув, тысячи и тысячи евреев, эти бывшие маапилим, участвовали в нашей общей борьбе. Они рисковали всем, скитаясь по дорогам, скрываясь от погони и вынося все тяготы трудного пути. Они пускались в плавание на утлых, ненадежных судах, бороздивших моря, и проливали свою кровь в столкновениях с британскими "блюстителями порядка" на берегах родины. И все это — с полным пониманием всех трудностей и с непоколебимой решимостью преодолеть их, достичь родного берега и уцепиться за него ногтями, зубами, ибо здесь была последняя надежда на достойную человека жизнь.

Англичане не остановились перед отправкой в подмандатную Палестину воинских частей, чтобы герметически закрыть ворота страны перед еврейскими беженцами. И это в ту пору, когда Германия создавала лагеря уничтожения для миллионов евреев! Мы не могли примириться с "джентльменским соглашением" за счет еврейских беженцев между немцами и британскими властями. Мы пытались пробудить совесть мира восстать против столь вопиющей несправедливости. Мы не могли оставаться пассивными наблюдателями этого сатанинского сотрудничества, тем более, что до 1941 года немцы поощряли выезд евреев из Германии, "протектората" (Чехии) и Австрии.

Можно ли себе представить большую жестокость, чем допускали "высокогуманные" англичане, отрывая несчастных и измученных беженцев от своих братьев и сестер и выдворяя их из с таким трудом обретенной родины? Мы твердо решили сделать все для того, чтобы предотвратить отплытие пароходов с беженцами — нелегальными репатриантами, которых англичане выслали из страны. Мы знали, что корабли с маапилим — это своего рода предмостное укрепление для множества будущих олим. Было совершенно ясно, что алия — жизненная необходимость для них, а у ишувы нет без нее будущего. Без алии нет будущего у еврейского народа, и без нее не может быть и речи о достижении государственной независимости.

Удушающим законам "Белой книги" еврейский ишув противостоял готовность бороться за свое будущее. Очень многие были готовы идти на любой риск ради сионизма в действии, особенно ради алии, несмотря на все преграды. И в диаспоре халуцианское движение всех оттенков воспитывало людей в сознании, что любыми путями следует возвращаться на родину.

Хагана в стране и халуцианское движение в диаспоре были тем ядром, вокруг которого концентрировались массы.

”ПАТРИЯ”

В ноябре 1940 года в Хайфский залив прибыли три судна с маапилим — 3500 евреев из Германии, Австрии и Чехии. Корабли ”Атлантик”, ”Милос” и ”Пасифик” пришли из черноморских портов к берегам Эрец-Исраэль. Они прибыли в разное время и соединились в Хайфе после трудных рейсов, сопровождавшихся многими тяготами и опасностями. Люди были убеждены, что наступил конец их скитаниям, хотя и допускали, что англичане могут их арестовать и, в соответствии с политикой ”Белой книги”, отправить в Атлит, где находился лагерь беженцев. Они надеялись пробыть там недолго, пока не будет получена очередная порция въездных сертификатов.

Но на сей раз у англичан были совсем иные планы.

Так как положение евреев в Европе резко ухудшилось, британские власти поняли, что эти суда — предвестники нового большого потока евреев, который определит будущее Эрец-Исраэль и превратит ”Белую книгу” в пустую бумажку. И британское правительство решило не довольствоваться обычными средствами борьбы с нелегальной алией, а рядом жестоких мер раз и навсегда подорвать надежды евреев на массовую репатриацию.

Власти подмандатной Палестины с согласия правительства в Лондоне решили изгнать из страны беженцев, прибывших на этих трех судах. Для этой цели британский флот выделил большое судно грузоподъемностью в 11 700 тонн, которое попало к англичанам после поражения Франции. Судно это называлось ”Патрия” (”Родина”). На него было переведено около

1800 беженцев с "Милоса" и "Пасифика" и более 100 человек с "Атлантика", который прибыл в Хайфу позднее двух других судов — 24 ноября 1940 года.

Обращения и просьбы различных еврейских организаций ишува, стремившихся если не предотвратить высылку беженцев, то хотя бы задержать ее на время, не дали результатов. Было ясно, что, если мы не примем чрезвычайных мер, то высылка маапилим станет системой и будет проводиться неукоснительно и немедленно по прибытии нового судна к берегам Эрец-Исраэль. Было также очевидно, что это нанесет тяжелый удар по самому движению за нелегальную алию — ведь евреи встали на этот путь не из каких-то романтических побуждений, а для того, чтобы, достигнув берегов родины, спасти себя и детей. Массовые изгнания поколебали бы надежду, у людей опустились бы руки. Борьба против изгнания евреев, достигших берегов отчизны, имела большое политическое значение не только для определения отношений между ишувом и властями, но и для будущего страны и алии в послевоенный период. Лишь решительно восстав против политики изгнания, мы могли мобилизовать в помощь себе мировое общественное мнение и рассчитывать на содействие совестливых людей в самой Англии.

Поэтому было решено затянуть отплытие "Патрии", повредив судно и задержав его в порту для ремонта. Мы стремились выгадать время для того, чтобы развернуть политическую борьбу и добиться отмены решения об изгнании. Британскому правительству, надеялись мы, придется сделать надлежащие выводы. Власти поймут, что изгнание еврейских беженцев — дело отнюдь не такое простое, как им думалось.

Не было другого пути, чтобы сорвать распоряжение о высылке или хотя бы отсрочить его выполнение: задержать "Патрию" можно было лишь с помощью диверсии, и имелись известные шансы на то, что нам удастся это сделать.

Главная трудность заключалась в доставке мины на борт корабля, стоявшего на якоре в Хайфе и тщатель-

но охраняемого англичанами и арабами-полицейскими.

Мы проверили все возможные пути нелегального проникновения в порт, в частности, канализационную систему, ведущую туда из города. Может, таким путем удастся пронести мину? Результаты оказались неутешительными.

Но, даже если бы удалось доставить мину, возникал вопрос, как ее прикрепить к судну.

Наших инженеров — Шмуэля Виленского, Женьку Ратнера и Иосефа Зарецкого — предупредили, что действие мины и количество взрывчатки в ней должны быть таковы, чтобы только повредить и задержать его выход из порта. Мы и на сей раз старались избежать человеческих жертв. Кроме того, нельзя было допустить потопления судна, принадлежащего союзникам. Во-первых, это ухудшало их военный потенциал, во-вторых, могло бы послужить предлогом для утверждений, что Хагана ослабляет британский флот, необходимый для борьбы с Гитлером.

Вначале начали монтировать мину в небольшой бочке, которая обладала хорошей плавучестью. Мина должна была держаться на якоре на глубине двух метров с помощью каната, закрепленного на бетонном причале. По плану бочку должен был доставить в порт на своей машине Альтувья, один из прорабов компании Солел-Боне, у которого были хорошие отношения со сторожами и постоянными рабочими. Мы полагались на его готовность, отвагу и связи. В портовом отделении Солел-Боне он должен был спустить с машины мину, а также тайно, по фальшивым документам, доставить двух подрывников (ребят из Хайфского отряда особого назначения, получивших специальную подготовку в морской секции спортивного клуба "Ха-поэл"). Они спрятались бы на территории порта до утра. Затем на лодке компании Ха-Оген (Якорь) механик Муля Закович должен было доставить их с берега во внутреннюю часть порта. Отсюда им надо было вплавь добраться до судна, чтобы не столкнуться с курсировавшими в порту патрульными катерами.

Бочонок со взрывчаткой планировалось прикрепить к рулям и гребным винтам...

Приведя в действие механизм мины, они должны были быстро ретироваться и, миновав волнорез, плыть в открытое море до берегов Бат-Галим.

Даже по беглому описанию видно, что этот безумный план имел очень мало шансов на успех. Но другого варианта не было и мы продолжали подготовку.

Наши инженеры вложили много труда в конструирование мины, хотя времени у них было крайне мало и оборудование оставляло желать лучшего: плавучесть мины проверялась в большой ванне с водой.

В один из вечеров, получив на квартире у Леви Авраами подробный инструктаж, наши отправились в сторону порта. У нас было ощущение, что этих людей мы нескоро увидим на свободе. Я и сейчас уверен, что их не арестовали только потому, что мину из-за обысков не удалось доставить в порт.

Демонтаж мины был делом очень опасным, так как во время монтажа такую возможность в расчет не принимали. И те, кто ее монтировал, вынуждены были разбирать ее с риском для жизни. Кроме бригады инженеров в комнате Леви при этом находились Шевах, Зенюк и я. Несмотря на просьбы инженеров покинуть помещение, мы оставались там до конца демонтажа.

В последующие дни Давид Немери предпринял еще ряд попыток. Облачившись в спецовки, он и еще несколько наших ребят смешались с портовыми рабочими и присоединились к группе докеров, грузивших в трюмы "Патрии" уголь, — они надеялись, что, может быть, обнаружится возможность переправить мину с берега на судно во время погрузки угля. Но контроль был настолько строгим, что даже записки беженцев, которые те бросали с борта "Патрии", содержащие всего лишь слова привета родным на берегу, — даже их перехватывали полицейские.

После многих безрезультатных попыток добраться до судна мы собрались 18 ноября на совещание в удручающей атмосфере беспомощности. Мы встретились в

ресторане Сегаля на улице Арлозорова в Хайфе. Ресторан этот не впервые был свидетелем наших встреч до или после крупных операций. И в этот вечер здесь находилось немало посетителей, так или иначе связанных с Хаганой.

В разгар общей беседы мы с Давидом Немери по знаку Ицхака Садэ удалились в укромный уголок зала. Ицхак кратко подвел итоги и подчеркнул, что надо продолжить поиски возможности доставить мину на судно. Улыбнувшись, он спросил меня, не соглашусь ли я проникнуть в порт, чтобы еще раз все проверить и изучить на месте и попытаться, наконец, достичь нашей цели. Я, разумеется, тотчас согласился, и мы решили, что завтра утром я отправлюсь на работу в порт.

В тот же вечер я и Давидка поехали в Кирьят-Моцкин к Герцлю Шхори, служащему порта и нашему доверенному лицу. Нам необходимо было получить разрешение на вход в порт. Было решено, что Герцль завтра зачислит меня на работу в свой отдел и выдаст пропуск для прохода через главные ворота. В ту же ночь я отправился на свою опорную базу в киббуц Амал*, расположенный между поселками Кирьят-Хаим и Кирьят-Моцкин. Я раздобыл там спецовку докера (в ту пору многие киббуцники работали грузчиками). Вернувшись к себе, я оборудовал в своей комнате слик и спрятал там все, что впоследствии могло служить "компрометирующим материалом". Затем вместе с моим земляком, который недавно прибыл в страну и временно жил у меня, мы перешли на другую квартиру. Причин переезда я земляку не открывал — не хотел впутывать его в свои дела — ведь меня могла постичь неудача! Для сна уже не оставалось времени. Я сосредоточенно обдумывал план действий и свое поведение в порту.

В то утро, 19 ноября, я не побрился и, облачившись в спецовку, лихо сдвинув набекрень каскетку, пытал-

* Впоследствии вошел в состав киббуца Рухама.

ся придать лицу и всей своей фигуре характерные черты чуть растерянного докера — таких по утрам можно было видеть у ворот порта. Когда начали впускать на территорию, я замедлил шаг, чтобы понаблюдать за поведением окружающих — мне очень хотелось походить на заправского портовика. В воротах меня проверяли полицейские-арабы — они прощупали вдоль тела одежду и приказали открыть сумку с едой, чтобы проверить ее содержимое.

Как договорились, Шхори послал меня вместе с арабом, работавшим у него в качестве чернорабочего, помочь одному из строителей, по имени Лейбл, который тоже был членом Хаганы. Этот Лейбл работал в порту на строительстве бомбоубежищ. Был конец 1940 года, и Хайфа уже подвергалась налетам вражеской авиации. Лейбл возводил защитную стену возле входа в общественную уборную. Ее хотели превратить в наземное бомбоубежище, если участятся нападения с воздуха.

В тот же день, совершенно неожиданно, в послеобеденные часы пришло распоряжение от руководителя работ приготовить строительные материалы (кирпичи, цемент, песок и т.п.), чтобы завтра доставить их на "Патрию" для ремонта судовой хлебопекарни. И я понял, что счастливый случай дает мне в руки, может быть, единственный шанс. Сердце учащенно забилось, но я продолжал работать, будто ничего не произошло, время от времени уснащая свою речь сочными словечками и площадной бранью, как это было принято в то время среди местных докеров. Я старался сблизиться со своим напарником-арабом, отлично понимая, что он может, сам того не сознавая, стать моим надежным союзником и помощником. Араб самим своим присутствием облегчал мне выполнение задания, невольно притупляя бдительность англичан.

Мы начали заготовку кирпичей, затем наполнили небольшие мешки песком, чтобы завтра поднять их на судно. Песок предназначался для изготовления вяжущей смеси.

В голове то и дело возникали разные проекты и постепенно начал проясняться главный план действий: надо установить связь с маапилим на судне; познакомиться с человеком, которому они поручат выполнение операции; доставить мину на территорию порта; затем переправить ее с берега на борт судна; надо передать ее человеку, который должен совершить взрыв, и хорошо его проинструктировать...

Сразу после работы я встретился с Леви Авраами, и вместе с ним мы пошли в дом Берла Репетора, у которого находился тогда Шаул Аvigур. Он специально прибыл в Хайфу по заданию высшего командования, чтобы руководить диверсией на "Патрии".

В то время у меня уже созрела идея, как переправить мину с пристани на борт судна. Я решил положить ее в один из мешков с песком, которые мы должны были доставить на "Патрию". Осуществление этого плана зависело от того, удастся ли сделать портативную мину. Кроме того, план зависел еще от многих неизвестных: как будет полиция проверять строительные материалы, доставляемые с берега на судно? Удастся ли нам установить связь с представителем маапилим?

Шаул методично и обстоятельно расспрашивал меня обо всем. Не упуская ни малейшей мелочи, я рассказал ему, как намерен действовать. Шаул одобрил мой замысел, и мы расстались. Теперь мне предстояла встреча с инженерами в бараке возле Ган-Биньямина, где находилась наша лаборатория по монтажу мин. Я просил их изготовить мину такого размера, чтобы я мог положить ее в свою кожаную сумку с завтраком. Второе мое требование к инженерам заключалось в том, чтобы мина была гибкой и имела вытянутую форму, — тогда я мог бы спрятать ее в мешке с песком и хорошо замаскировать.

На следующее утро я снова был у ворот порта. Я задержался на несколько минут перед входом, чтобы понаблюдать, как проверяют личные вещи, сумки, портфели и т.п., и решить, как лучше спрятать мину.

Из разговора, затянутого словно бы невзначай с одним из строителей, я узнал, что работа продлится несколько дней. И я решил составить для самого себя "расписание" — детальный план действий на эти дни, хотя, конечно, все учесть заранее было нельзя.

Шхори обещал мне помочь связаться с людьми на судне. Он должен был намекнуть Лейблу, что я, его подручный, выполняю важное задание Хаганы, и мне понадобится его помочь. Но Лейбл не должен был знать, в чем заключается мое задание.

Мне необходимо было, с одной стороны, проверить бдительность англичан при контроле людей и грузов, доставляемых на борт "Патрии", а с другой, мне важно было, чтобы они привыкли к моему пребыванию на судне и к тому, что я доставляю сюда стройматериалы и вожусь с ними. Я попросил Лейбла, чтобы он и араб первыми отправились на судно и перевезли бы лишь кирпичи, да и то немного. Важно было, чтобы подъем и спуск совершились бы многократно. Надо было также добиться того, чтобы строительные материалы не привлекали особого внимания и чтобы люди произвели должное впечатление (Лейбл — мастеровой, и араб — его подручный). Следовало, по возможности, затянуть доставку материалов и ремонт печи, чтобы дать нам больше времени на подготовку.

Ко второму циклу доставки материалов присоединился и я, взяв, кроме кирпичей, несколько мешков с песком. Вначале я поднял на борт кирпичи, чтобы полицейские, проверявшие груз, пригляделись ко мне. Я надеялся, что когда настанет черед мешков с песком, бдительность охраны немного притупится. Но этого не случилось: с той же тщательностью, с какой они проверяли кирпичи, они осматривали и каждый мешок. Пожалуй, теперь они были даже более придирчивы.

Все время, пока переносили кирпичи и песок от борта судна к месту ремонтируемой печи, охранники внимательно наблюдали за нами. Они стояли повсюду — на расстоянии примерно десяти метров друг от друга. Охрана беженцев осуществлялась 230 вооруженными

британскими полисменами. Эта давящая цепь сковывала всех находящихся на "Патрии" и делала их жизнь невыносимой.

С момента, когда маапилим были переведены на судно, власти делали все, чтобы прекратить всякую связь между берегом и руководителями маапилим. Восстановлению этой связи помогала инициатива самих беженцев. Председателем центрального комитета на судне был Эфраим Франк, он же был официальным представителем репатриантов. Другим видным представителем репатриантов был Ха-Ве* — один из руководителей халуцианского движения на судне. С Франком я встречался всего один или два раза, так как он был лицом официальным, и не следовало привлекать внимания к нашим встречам. Естественно, он предпочитал оставаться в тени, перепоручив все контакты со мною Ха-Ве, который должен был совершить диверсию.

По инициативе маапилим наши руководители связались с ними на берегу еще до того, как я впервые поднялся на борт "Патрии". Контакт с Ха-Ве установил Лейбл, когда впервые доставил кирпичи на борт и проверил печь, чтобы определить объем ремонтных работ. К нему обратилась девушка-репатриантка; они разговорились и, когда девушка почувствовала к нему доверие, то привела Ха-Ве. Тот попросил Лейбла доставить письмо нашим людям на берегу, но Лейбл отказался. Он знал, что при подъеме и спуске с судна проверяют очень тщательно, даже иногда в поисках писем распарывают подкладку одежды. Но он согласился передать устно все, что ему будет сказано, — и точно выполнил это поручение. Сразу стало ясно, что наш строитель установил связь с нужными людьми, которых хорошо знают в центре.

Некоторое время спустя, когда я и араб, устроившись в коридоре, были заняты изготовлением вяжу-

* Инициалы Ханса Венделя, а также его кличка среди маапилим.

щей смеси, мне удалось установить связь с Ха-Ве. Он появился, прогуливаясь вместе с девушкой, и как бы невзначай остановился возле нас, с любопытством наблюдая за работой. Начать и вести разговор было не-легко — полицейский торчал рядом. Любой контакт, даже случайный, мог бы усилить слежку. Но выручила находчивость Ха-Ве. Остановившись неподалеку и разговаривая с девушкой, он усиливал голос, когда обращался ко мне, делал вид, что сосет апельсин, когда машина заглушала его голос, да еще и жестикулировал. Я смог ему ответить лишь после того, как полицейский привык к моей манере петь за работой. Напевая, я повторял имя рабочего-араба: "Мухаммед, Мухаммед...". Лейбл понял и, подозвав его к себе, занял подручной работой, облегчив мне переговоры с Ха-Ве.

Понятно, что мы могли беседовать лишь урывками. Ха-Ве продолжал прогуливаться, изредка останавливаясь подле меня для продолжения беседы. Зная, что ему поручено осуществить диверсию на судне, я учил его, как обращаться с миной и как привести ее в действие. В своих объяснениях я, понятно, руководствовался указаниями наших инженеров. Особенно я подчеркивал необходимость быть предельно осторожным — и в обращении с миной и в соблюдении строжайшей конспирации.

Мне хотелось проверить, хорошо ли он запомнил мои объяснения и правильно ли он меня понял. Способен ли он соблюдать максимальную осторожность? Достаточно ли уверен в себе? Поэтому я не сразу перешел к деталям, связанным с включением часового механизма. Прежде стремился выяснить, какие он принял меры против возможной слежки и т.п. Я выпытывал, пользуется ли он свободой передвижения, имеет ли доступ к укромным уголкам на судне, уверен ли в людях, с которыми связан и т.п.

С первой же встречи с Ха-Ве я почувствовал, что это человек серьезный, легко все схватывающий и ясно сознающий важность и значительность порученного

ему задания. Но лишь окончательно уверившись, что этот человек заслуживает полного доверия, что он безусловно выполнит свою миссию, я начал посвящать его в технические детали предстоящей акции.

Пока же договорились, что встретимся завтра днем, а девушка будет связной. Она должна время от времени появляться, проявляя ко мне интерес и флиртуя, чтобы замаскировать свои столь частые визиты. Напарник-араб уже начинал шутить, что я пользуюсь успехом у представительниц прекрасного пола. На следующий день во время "прогулок" девушка останавливалась возле меня лишь тогда, когда я подавал ей знак.

Я выяснил у Ха-Ве, где можно установить мину — в расчет принимались отдаленность места от сосредоточения людей и его доступность. Ха-Ве сообщил, что таких мест немного, и добавил, что подход к ним затруднен.

Я попросил его на всякий случай предварительно попытаться проникнуть в эти места.

Положение на судне было невыносимым. К тому же люди попросту голодали. Порции были настолько мизерными, что даже дети не наедались досыта. Время от времени люди прокрадывались в пекарню, чтобы получить от меня буханку хлеба, — я уносил ее под самым носом у хлебопека, а тот делал вид, будто ничего не замечает. Обстановка на судне накалялась, и полицейские изо всех сил старались затормозить развитие мятежных настроений, чреватых открытым бунтом.

Руководители маапилим спрашивали, что слышно на берегу и знают ли там, что здесь происходит? Известно ли там истинное положение дел? Что еще намерены предпринять руководители ишув? Они сообщили мне, что собираются объявить голодную забастовку, и спросили, как отреагирует на это ишув. Я решил взять на себя ответственность и одобрил идею голодовки, стараясь, вместе с тем всячески подбодрить людей. Я рассказал им, что ишув глубоко возмущен действиями англичан и с неослабевающим вниманием следит за происходящим на судне и вокруг него. Несомненно,

что все еврейское население Эрец-Исраэль поддержит голодную забастовку на "Патрии".

Я полагал, что такого рода акции заставят англичан, по крайней мере, создать на корабле сносные условия жизни, лучше кормить людей, ведь британские власти были чувствительны к мировому общественному мнению. Я не надеялся таким способом предотвратить изгнание людей из страны, и предупредил Франка и Ха-Ве, что протестуя, они должны избегать действий, которые могли бы привести к немедленному отплытию судна.

Когда я покидал "Патрию", личная проверка опять была очень тщательной, но на сей раз гнев британского полицейского офицера обрушился почему-то... на моего напарника-араба: офицер распорол даже его головной убор, а когда там ничего не нашел, то швырнул его на пол. Араб поднял его дрожащими руками и молча продолжал свой путь.

Я был потрясен всем тем, что видел на судне, особенно волновало меня положение детей, женщин и стариков, которые жили в столь суровых условиях и в постоянной опасности. И это происходило в родном порту и на судне, носящем имя "Патрия" — "Родина"! Какая ирония судьбы! Полицейские заставляли своих пленников работать грузчиками, чтобы подготовить отплытие судна и отправку людей, с таким трудом прибывших на родину, а ведь дорога в новый галут в военное время была сопряжена с множеством опасностей.

В полдень того же дня завершилась погрузка угля на "Патрию", и баржи, доставившие его, отчалили. Что говорило о том, что приближается время, когда и "Патрия" покинет Хайфский порт. Общая нервозность усилилась.

Речь шла о людях, которым с неимоверным трудом удалось спастись от нацистов и достичь берегов исторической родины. И вот сейчас британские имперские власти непускают их сюда. Трудно передать, в каком подавленном настроении были взрослые, но еще труд-

нее описать мучения детей. Некоторые маапилим прыгали в море и старались добраться до берега вплавь. Были и попытки групповых побегов. Люди, возможно, не особенно рассчитывали на то, что удастся ускользнуть от вездесущей полиции, но они хотели таким образом продемонстрировать свой протест. Лишь одиночкам удавалось спуститься темной ночью по мусоропроводу, достичь воды, затем переползти через волнорез и, очутившись в открытом море, вплавь достичь берегов Бат-Галим. А попытки коллективного демонстративного бегства всегда заканчивались жестоким избиением беглецов береговой полицией. Полицейские быстро настигали их на своих моторных лодках, и ударами резиновых палок по головам заставляли несчастных вернуться на борт судна.

Я стремился действовать с предельным хладнокровием, подчиняя чувства разуму. Покинув порт, я вместе с Леви отправился к Шаулу Авигуру, и мы подробно проинформировали его о событиях истекшего дня. Я сказал, что поддержал идею голодной забастовки, хотя и не получил на то предварительного разрешения и действовал на свой страх и риск. Объясняя это, я сказал, что надеюсь на поддержку и солидарность всего ишува. Шаул одобрил мои действия.

Люди на борту убедились, что у нас есть реальные шансы выполнить задание, и началась усиленная работа по подготовке мины. Она была смонтирована в мешочек из плотной ткани, наполненном взрывчаткой. Внутри находилась также система детонаторов и провод, который связывал их с часовым механизмом, — его приводила в действие батарейка от ручного фонаря. Взрывчатки было столько, чтобы от взрыва образовалась течь, которая на некоторое время выведет судно из строя. При этом инженеры стремились сделать мину очень маленькой, иначе она просто не влезла бы в мою сумку с бутербродами. Такие же сумки с едой были у многих портовиков.

Умывшись и побрившись (в те дни я брился после работы, чтобы на следующий день больше походить

на докера), я провел весь вечер с инженерами, монтирувшими мину.

Утром 21 ноября, до выхода на работу, я получил готовую мину. Спрятав ее в свою сумку, я обложил ее со всех сторон бутербродами. И бутылку с кофе я тоже сунул в сумку. Ее содержимому я постарался придать побольше беспорядка: промасленная бумага была полуразвернута, из некоторых бутербродов вывалилась начинка.

У ворот порта я присоединился к большой группе рабочих и протянул свою сумку для проверки полицейскому из таможни, а не из портовой охраны. Я рассудил, что таможенника больше интересуют покидающие порт, а не входящие в него. А портовая охрана, несомненно, получила приказ усилить бдительность в связи с предстоящим отплытием "Патрии".

Если бы полицейский сунул руку в то месиво, которое предстало его взору, то все могло бы кончиться весьма трагично для нас обоих... Но он, как я и рассчитывал, ограничился беглым взглядом и обратился к следующему, стоявшему в очереди. И вот я уже по ту сторону ворот, внутри порта, а мина — при мне.

Вместе с арабом я начал наполнять мешки песком, готовясь переправить их на судно. Спустя некоторое время я попросил Лейбла, чтобы он занял араба другой работой, поодаль от меня. После этого я с большой осторожностью, в несколько приемов, так как мимо проходили люди, переложил мину из моей сумки в мешок с песком, заполненный примерно на четверть. Я постарался равномерно, со всех сторон прикрыть ее песком, который оберегал бы от случайных толчков. Я пометил этот мешок, завязав его по-особому, сделав петли, отличавшиеся от тех, что были на других мешках с песком. Теперь я в любую минуту мог бы без труда найти его. Мне эти приметы были ясны и очевидны, в то же время они ни у кого не могли возбудить подозрения.

Я намекнул Лейблу, что хочу кое-что незаметно перебросить на судно, но, разумеется, не сказал, что

именно, чтобы не встревожить его. Я попросил его на сей раз взять с собой как можно больше кирпичей и мешков с песком. Мы договорились, что когда причалим к судну, он поднимется первым и сверху начнет торопить меня в том "стиле", какой принят здесь среди докеров — громко, требовательно, пересыпая свою речь сочной руганью. Он должен был сделать вид, будто сердится, что я задерживаю моторку в то время, как ее ждут в других местах. Мне важно было создать обычную для портовых работ шумную обстановку и отвлечь внимание полицейских. Я полагал также, что большое количество доставленного груза утомит проверяющих и, осмотрев первые мешки, они не станут особенно тщательно проверять остальные.

Так мы отправились в путь на нашей моторной лодке, и я не спускал глаз с мешка с миной, который уложил среди ряда ему подобных.

Мы причалили к судну. Лейбл хорошо разыграл свою роль, но я видел, что он взволнован и бледен. Лейбл поднялся на борт первым и обрушился на меня с криками и проклятиями. Араб был удивлен и раздосадован, услышав такие речи, да и я начал вслух выражать свое недовольство. Сначала мы подняли на борт кирпичи. Я в это время раздумывал, не лучше ли дать мешок с миной моему напарнику, так как арабы почти не вызывали у англичан подозрений. Но я опасался, что Мухаммед будет обращаться с ним так же небрежно, как с остальными — и сразу же отказался от мысли использовать его для переноски мины. Взяв мешок в руки, я зашагал за арабом. На борту "Патрии" я опередил его и опустил мешок на палубу. Мухаммед же замкнул ряд мешков с песком. И мы оба опустились в моторку, чтобы принести последние мешки.

Когда я вернулся на борт "Патрии" и убедился, что в мое отсутствие полицейские не осматривали мешки, у меня сразу полегчало на сердце. Я понял, что мои расчеты подтвердились. Большое количество кирпичей и мешков с песком, шум, ругань, крики, поднятые нами, все это создало привычную и естественную об-

становку и отвлекло внимание полицейских, притупило их бдительность.

Сначала при проверке они ощупывали обеими руками каждый мешок, чтобы убедиться, что в нем нет ничего подозрительного. Но постепенно монотонность работы их утомила и проверка стала не такой тщательной, а в конце — просто формальной и небрежной. Последние мешки полицейские вообще не ощупывали — их содержимое они проверяли с помощью палки, засовывая ее глубоко в песок. Тут результаты могли быть двоякими: или песок скроет мину, или палка полицейского ударит по детонатору — и тогда мы все вместе взлетим на воздух...

Но все обошлось благополучно, и я тотчас перенес мой мешок вместе с другими в тот угол, где мы работали.

На расстоянии нескольких шагов отсюда, возле ящика с глиной была дверь, а за ней находилась кладовка пекаря-грека, служившего на судне. С первого же дня он уступил кладовку нам, и мы там закусывали, хранили свои инструменты, закрывая дверь на замок после окончания работы.

Я поднес мешки с песком к дверям и постарался, чтобы мешок с миной находился у самого входа. На него я положил свою кожаную сумку с едой. Когда мы принялись за дело и вокруг воцарилась обычная трудовая атмосфера, я воспользовался подходящим моментом (араб подавал материалы строителю, а полицейский, стоявший вблизи, отошел на несколько шагов), внес мешок с миной и свою сумку с едой в кладовку и спрятал их на одной из полок.

Я сразу же вернулся на свое рабочее место, чтобы ни араб, ни полицейский не заметили, что я отлучился. Спустя некоторое время показался Ха-Ве в сопровождении девушки. По принятой нами системе я объяснил ему, что мина уже на судне и что я хочу переложить ее в свою сумку с едой. Я добавил, что они с товарищами должны как бы невзначай собраться возле кладовки в то время, как я буду выносить оттуда свою сумку.

О времени я сообщу ему через девушку. Когда все соберутся, кто-то из них, желательней всего – девушка – должен взять сумку с миной и спрятать ее в своем слике. Я еще раз объяснил, как с ней обращаться.

Я позабочился о том, чтобы мы с Мухаммедом завтракали в разное время. В этом мне помог Лейбл, который запретил нам делать лишние "перекуры" во время подачи материалов, так как работа, мол, очень срочная, судно вскоре отчалит.

Отправляясь завтракать первым, я вошел в кладовку, вынул мину из мешка с песком и переложил ее в свою кожаную сумку с бутербродами и апельсинами. Затем я вышел в коридор и уселся на мешки с песком возле ящика с глиной. При всех я открыл сумку, вынул бутерброд, поставил сумку на груду мешков возле прохода и принялся завтракать. По сигналу, данному мною девушке, вокруг стали собираться парни-халуци. Они делали вид, будто заинтересовались ходом ремонта. Эта компания скрыла от глаз полицейского все, что происходило возле меня. В этот момент девушка нагнулась, взяла мою сумку и отошла в сопровождении парней. Это длилось считанные секунды.

Часа через полтора появился Ха-Ве и сообщил, что сумка весь путь проделала благополучно и мина находится в надежном месте. Мою сумку девушка незаметно вернула мне с помощью сопровождавших ее парней.

Я снова объяснил Ха-Ве, как надо привести в действие мину. Снова подчеркнул возможные печальные последствия неосторожного с ней обращения.

Я испытывал к этим людям чувство глубокой симпатии и солидарности с ними. Мне очень хотелось сблизиться и побеседовать с ними и услышать рассказы об их жизни, узнать их сокровенные мысли. Но это было исключено. Я не мог позволить себе даже пожать им руку. Наши контакты должны были ограничиваться короткими деловыми разговорами, во время которых кто-то сосал апельсин или затягивал для отвода глаз песню. И все-таки между нами существовала тесная связь бойцов-единомышленников. Все их поведе-

ние свидетельствовало о твердом решении самоотверженно бороться с англичанами, чтобы избежать изгнания и нового галута. Маапилим на судне жаждали активных действий. Об этом свидетельствовал каждый их взгляд, каждый жест, каждое слово, обращенное к нам, представителям ишува. И таковы были настроения не только молодежи, но и пожилых людей, даже стариков. Но особенно выделялись, разумеется, члены подпольных молодежных сионистских организаций. Они были настолько близки нам, что в их обществе я чувствовал себя, словно среди членов Хаганы.

Весть о том, что все нелегальные иммигранты будут переправлены на остров Маврикий, пришла к нам в виде официального правительственного сообщения властей подмандатной Палестины, опубликованного 20 ноября. Особено всех возмутили две заключительные фразы сообщения, лишавшие беженцев всякой надежды на будущее. Привожу их дословно:

”После окончания войны будет решено, куда их направить, но правительство не намерено оставить их в той колонии, куда направляет сейчас, а также разрешить въезд в страну. И впредь правительство будет предпринимать подобные меры, если некоторым группам удастся просочиться в страну с тем, чтобы незаконно обосноваться в ней”.

Это заявление было откровенно провокационным, угрожавшим, что даже после войны изгнаникам не будет разрешено вернуться в Эрец-Исраэль.

Наметился новый, крайне реакционный этап в антисионистской политике властей. Последняя декларация англичан с особой силой подчеркивала жизненную необходимость нашей последовательной и упорной борьбы.

Кроме самой алии мы придавали огромное значение акциям, которые бы пробуждали в евреях на оккупированных территориях волю к сопротивлению, укрепляли бы в них надежду и стремление к жизни, стимулировали бы попытки пробить дорогу к свободе. Важно

было, чтобы у них не угасла вера, что в этой отчаянной борьбе за существование есть какой-то шанс на успех, и они смогут найти себе убежище в Эрец-Исраэль.

... После окончания работы я, как обычно, предстал перед Шаулом Авигуром, чтобы отчитаться о событиях этого дня. Все мы были в большом напряжении. Прошла еще одна бессонная ночь, а мы все еще не знали, что нам готовят грядущий день. Назавтра, когда я работал на "Патрии", Ха-Ве сообщил мне, что ему удалось незаметно перенести мину в подходящее место и вынуть предохранитель. Но взрыва почему-то не последовало и тогда он вернулся к этому месту, взял мину и снова спрятал ее в укромном уголке. Он просил меня еще раз проинструктировать его, как произвести взрыв. Тогда он отнесет мину на старое место, где нет людей, могущих пострадать при взрыве. Ха-Ве и его товарищи спешили, так как близился день отправки судна на остров Маврикий.

Я ответил, что должен поговорить со специалистами, и они, несомненно, найдут решение этой задачи. Мне было ясно, что придется доставить на судно новый механизм зажигания.

Я снова и снова повторял, что они подвергаются страшной опасности, перенося мину без предохранителя с места на место.

Вечером, после разговора с Шаулом Авигуром, я встретился с инженерами, монтировавшими мину, чтобы посоветоваться с ними. Никто не знал, что случилось с часовым механизмом, и узнать это сейчас было невозможно. Было решено подготовить другой механизм зажигания. Выяснив, как я понесу его на судно, стали думать, какую придать ему форму. После долгих обсуждений инженеры решили, что это должен быть полутораметровый черный шнур с капсюлем детонатора на одном конце и с серным пистоном, который воспламенится в результате трения о спичечный коробок, — на другом. Детонатор соединялся с миной, и взрыв должен был произойти через полторы минуты — время достаточное для того, чтобы мог отойти на бе-

зопасное расстояние тот, кто поджигает шнур. Я попросил изготовить деревянный бруск размером 12 x 15 см, в одном конце которого следовало просверлить углубление, куда можно было бы спрятать плотно скатанный шнур, — чтобы его не обнаружили при обычной проверке. Я планировал перенести на судно вместе с моим бруском еще много подобных, необходимых якобы для строительных работ.

Наши инженеры заверили меня, что я получу все необходимое рано утром, до выхода на работу. Товарищи решили на сей раз помочь мне пронести бруск в порт, не полагаясь на то, что мне повезет, как в прошлый раз. Кажется, Давидка был тем связным, который посетил Шхори на дому в Кирьят-Мошкин, и они договорились, что он поможет мне пройти в порт без тщательной проверки у проходных ворот. Шхори в качестве одного из прорабов был хорошо известен полицейским и стражникам, и он должен был отвлечь их внимание разговорами в тот момент, когда я буду проходить в порт.

24 ноября, до выхода на работу, я надел свою старую кожанку, в которой распорол шов возле переднего ряда пуговиц, и запрятал бруск между кожей и подкладкой. Кожанку я не застегнул из опасения, что все же подвергнусь обыску у ворот, несмотря на попытку Шхори предотвратить его.

Когда я проходил через ворота в порт, то застал там Шхори, оживленно беседующего с полицейским. Он хорошо сыграл свою роль, и я прошел без проверки и сразу же взялся за изготовление брусков, подобных тому, который я пронес. Я объяснил Лейблу, что ему "нужны" эти бруски для работы на судне и что я сам доставлю их туда.

Без особых приключений мы оказались на судне. При первой же возможности я внес в кладовку бруск со шнуром. Я решил сам передать Ха-Ве этот шнур и объяснить ему, как надо установить мину.

Когда возле меня появилась девушка, через которую мы поддерживали связь, я попросил ее передать

Ха-Ве, чтобы он ждал меня возле ближайшей уборной сразу после того, как я позавтракаю. Во время завтрака я разбил бруск, извлек шнур и спрятал его под рубашкой на теле. Как было договорено, мы встретились с Ха-Ве в уборной, и я, не мешкая, передал ему шнур, опасаясь, что кто-либо может сюда зайти, так как двери уборной не запирались.

Затем я самым подробным образом объяснил ему, как пользоваться шнуром. Чтобы быть уверенным в том, что он меня правильно понял, я попросил его повторить мои объяснения. Выслушав его и убедившись, что он понял, как действуют детонатор и другие части механизма, я решил, что он все усвоил и будет предельно осторожен. Встреча была короткой, но это была первая и единственная возможность пожать ему руку и сказать: "Шалом, до свидания!". Когда мы расстались, шнур находился у него под рубашкой. Я вышел первым, чтобы убедиться, что за нами не следят, и вернулся на свое рабочее место.

В тот день мне дважды представлялась возможность спросить Ха-Ве и девушку, все ли понятно в моих объяснениях и не возникли ли у них дополнительные вопросы. Мы решили, что завтра в 9 утра, когда все маапилим будут на палубе — во время ежедневной проверки полицией и осмотра кают — начнется демонстрация. Те, кто умеют плавать, прыгнут в море. И тогда же взорвется мина.

Слухи о том, что завтра "Патрия" отчалит от берегов Хайфы, все усиливались. В этот день мы закончили ремонт печи для выпечки хлеба, и на этом завершилась наша работа на судне. Когда мы спустились на берег, то узнали еще об одном судне с нелегальными репатриантами — в порт прибыл "Атлантик". Новых маапилим также решили перевести на "Патрию".

Утром 25 ноября я работал на дебаркадере и то и дело поглядывал на большой причал, возле которого стояла "Патрия". В девять часов с минутами раздался слабый и глухой взрыв и я увидел, что судно сильно накренилось.

Со всех окружающих судов, с портовых сооружений послышались сигналы тревоги, и десятки катеров и лодок устремились к "Патрии", которая быстро клонилась на бок и вот-вот должна была перевернуться.

Шхори вместе с несколькими рабочими на своей моторной лодке поспешил к тонущему кораблю. Спустя некоторое время они вернулись за плотом, чтобы снять людей с идущей ко дну "Патрии".

Вслед за Шхори и я вскочил на моторку, которая направлялась к судну. Вокруг него кишело множество лодок и катеров, спасавших тонущих. Среди спасателей были и евреи, и арабы, работавшие в порту, и полицейские, и солдаты.

На причалах и на палубе "Патрии", которая высилась над заливом, стояли и сидели те, кого удалось вытащить из воды. На борт судна поднялись рабочие порта с аппаратурой для автогенной сварки и начали вырезать металлические листы из обшивки корабля, чтобы можно было проникнуть внутрь и спасти тех, кто оказался в запертых каютах, в трюме и в других внутренних помещениях.

По плавающим доскам, цепляясь за выступы на стенах и потолке, я добрался до одного из трюмов. Я переходил с места на место, чтобы помочь людям, оказавшимся в западне. Вслед за мной взобрался на судно Муля Рогов, один из рабочих верфи Ха-Оген.

Тем временем были закрыты все ворота, ведущие в порт, и сюда начали стягиваться военные части.

Я остался работать в порту помощником строителя. Находился я здесь по указанию верховного командования. Я готов был открыться английским властям, если командование сочтет необходимым, чтобы я предстал перед судом и во время процесса громогласно разоблачил весь кошмар "политики закрытых ворот", преградивших евреям, бежавшим из гитлеровского ада, путь к спасению.

Вместе с Леви Авраами мы встретились в одну из ночей с адвокатом Хотер-Ишай. Мы пришли к нему, чтобы познакомиться с принятой в стране судебной процедурой на случай, если в этом возникнет необходимость.

Прекратить работу в порту и попытаться скрыться, пока англичане не завершили следствие, не было смысла. Нас не пугали ни возможность ареста, ни любое другое наказание.

Мы пробовали разузнать о судьбе Ханса Венделе, так как его не оказалось ни среди спасенных, ни среди узников лагеря Атлит, ни среди арестованных англичанами. Из отрывочных данных, которые мы получили от людей, находившихся около него в последний момент, мы узнали, что после взрыва Ха-Ве побежал в арестантскую корабля, чтобы взломать дверь и выпустить заключенных. Там находились парни, которых схватили за попытки к бегству и за демонстративное нарушение режима. До последней минуты возле арестантской находились полицейские. Но, услышав взрыв, они удрали, как, впрочем, и остальные "блюстители порядка". Все они бросились на палубу и столпились у сходней, торопясь покинуть "Патрию". Ханс же задержался, спасая товарищей, и погиб. Труп его, однако, не был опознан. Погиб также, по дошедшим до нас сведениям, английский полицейский, посланный открыть арестантскую и освободить заключенных. Все остальные полисмены — их было 230 человек — спаслись.

Это были страшные дни, когда ежедневно вылавливались из моря трупы утонувших пассажиров "Патрии". Произошло большое и непредвиденное несчастье. Хагана провела расследование, чтобы установить причины столь быстрой и неожиданной гибели корабля. Было непонятно, как могла образоваться такая большая пробоина от столь незначительного количества взрывчатки. Выяснилось, что корпус "Патрии" был сильно расшатан — отнюдь не по возрасту судна — поэтому разрушительная сила взрыва оказалась не-

сравненно большей, чем рассчитывали наши инженеры. Все заклепки проржавели и не выдержали большого давления в момент взрыва. Несколько больших металлических листов взрывом сорвало с обшивки корабля и в образовавшуюся огромную пробоину хлынула вода. Так, вопреки расчетам наших инженеров, судно погибло.

Вскоре после гибели "Патрии" до нас дошли слухи о намерении властей изгнать из страны пассажиров "Атлантика".

Мы с группой товарищей предложили организовать массовое сопротивление англичанам. Наш план включал, в частности, пассивное противодействие на определенных участках дороги, по которой повезут нелегальных репатриантов из Атлита в Хайфу; активное противодействие на других участках дороги, ведущей в порт, бойцов Хаганы, вплоть до столкновения с вооруженными полицейскими, охраняющими маапилим. Нам передали, что эти предложения, как и некоторые другие подобного же рода, отвергнуты высшими инстанциями.

Мы встречались с Исраэлем Галили, который прибыл в Хайфу в качестве представителя верховного командования после того, как Шаул Авигур покинул город. Мы знали, что Галили относится к тем руководителям Хаганы, которые настаивали на активном сопротивлении изгнанию беженцев с "Атлантика". Мы передали ему наши предложения и подробно обсудили все детали — на случай, если наш план будет утвержден. Через некоторое время он сообщил нам, что компетентные организации не утвердили план, а санкционировали лишь массовую демонстрацию возле ворот порта на время высылки беженцев. При этом у демонстрантов не должно было быть ни палок, ни камней...

Утром 9 декабря, когда я пришел в порт на работу, оказалось, что все ворота на запоре и на каждом углу стоит стражник. Помимо английских и арабских поли-

цейских в район порта были стянуты еще войска. Портовики толпились возле ворот, не зная, что произошло и почему их непускают в порт.

Я связался с нашими людьми, и выяснилось, что пассажиров "Атлантика" переводят для изгнания из страны на голландские суда "Ван-де-Вайт" и "Нью-Зиланд" — их специально направили в Хайфу по указанию командования Британского флота, в распоряжении которого находились эти суда.

Трудно было поверить, что англичане, которые соизволили оставить в стране уцелевших пассажиров "Патрии" (около 250 человек погибло), будут в разгар войны использовать суда для изгнания беженцев, с таким трудом достигших берегов отчизны. И это в то время, когда моря кишили немецкими подводными лодками и минами и когда союзники испытывали острую нужду в плавучих средствах!

Тем временем к нам стали поступать сведения о том, что беженцы с "Атлантика" в лагере Атлит отчаянно сопротивляются британской полиции, которая доставляет их на голландские суда.

Вот правдивое и подробное описание событий, составленное одним из очевидцев:

Я живой свидетель событий, обращаюсь к Вам и рассказываю о том, что случилось с нами в нашей стране 9 кислева* 5701 года, — о том страшном погроме, которому подверглись несчастнейшие люди, немощные старики и старухи, больные дети и грудные младенцы, скитавшиеся из одного концлагеря в другой, многократно битые нацистами бандитами и проплывшие семь морей. Над этими несчастными людьми жестоко издавались в их стране, стране Библии, банды англичан, начертавшие на своих знаменах призывы к справедливости, честности и демократии. День разрушения и национального бедствия, подоб-

* Кислев — третий месяц еврейского календаря, соответствующий, примерно, ноябрю.

ных которому немного в нашей многострадальной истории, прошел в этом заброшенном уголке, неподалеку от поселения Атлит. Горе глазам, которые это видели, и горе всем нам, которые при этом присутствовали. Было бы преступлением замолчать такие дела. "Помни, что учинил тебе Амалек..."* Пусть будет записано навеки то, что сотворили с нами нечестивые и бюрократические власти в этот трагический период еврейской истории. Мы согрешили перед нацией и перед историей, если не вэбудоражим весь ишув и каждого еврея в нашей стране и во всем мире. Пусть будут прокляты те, кто несет ответственность за преступления — об этом молил каждый из нас, свидетелей изгнания пассажиров "Атлантика" в Атлите.

В воскресенье, 8 кислева, к полудню мы почувствовали, что ночью в лагере что-то произойдет. Прибыли высокопоставленные офицеры армии и полиции, а также много чиновников в гражданской одежде. В лагере было объявлено чрезвычайное положение. Никому не разрешалось выйти. Вечером стали прибывать автобусы с сотнями полицейских со всех концов страны — из Шхема, Дженина, Хайфы и других мест. Полицейские-евреи были отстранены, и охрану лагеря поручили воинской части. Всю ночь происходило большое движение, слышался шум. Место уподобилось полю боя. Маапилим с "Атлантика" получили приказ запаковать свои вещи и быть готовыми к 4 часам утра тронуться в путь. Активистов "Патрии" заперли в бараках. Всех полицейских-евреев разбудили в 4 часа утра и заперли в бараке охраны (мы с веранды барака наблюдали за происходящим). Вокруг лагеря, на полях и холмах, расставили тендеры и десятки бронированных машин. Солдаты, вооруженные ружьями и авто-

* Второзаконие, 25:17

матами "Брен", стояли на всех углах и вдоль ограды. Для "священнодействия" внутри лагеря — расправы с непокорными — командование выбрало самых свирепых полицейских, и все они были "на взводе".

Активисты "Атлантика" заперлись в своих бараках, разделись донага и легли на пол. Плач детей, рыдания женщин, крики стариков заставляли всех нас содрогаться. В 6 часов 20 минут, когда прибыл начальник полиции Сондерс, началась акция по "выдворению беженцев". С ликующими лицами и веселыми песнями британские полисмены ворвались в бараки. Мы слышали, как избивают людей. Невозможно себе представить весь ужас происшедшего. Полуголые женщины повисали на колючей проволоке ограды, иные падали на землю, рвали на себе одежду и, горько рыдая, умоляли полицейских сжалиться над ними, те же нагло, издевательски смеялись. Своими глазами я видел, как Сондерс смеялся над немощными старцами — один хрюмал, другой был слеп, а остальные с трудом передвигались, то и дело спотыкаясь. Истины ради надо отметить, что некоторые из полицейских уклонялись от выполнения возложенной на них позорной миссии. Некоторые даже прослезились. Полицейский Тилон вообще убежал из лагеря. Один сержант сказал, что это самый страшный день в его жизни. Но таких были единицы.

После этого начали насиливо выводить из бараков мужчин. Четверо полицейских тащили лежавшего на одеяле раненого. Он был совершенно голый, и голова его была в крови. Так они вытаскивали из бараков одного за другим голых, избитых и раненых людей. Некоторые были в безнадежном состоянии, с окровавленными головами, ногами и руками. В их глазах стоял невыразимый гнев, граничивший с помешательством. Женщин полицейские хватали за грудь и грубо,

жестоко выволакивали наружу. Женщины кричали, что даже в Бухенвальде к ним так не относились. Особенно отличался своей жестокостью офицер Гранд, топтавший детей, избивавший женщин. Капитан Скотт поощрял погромщиков: "Ребята, снимите мундиры и закатайте рукава! Предстоит интересная работа!"

Еврейские полицейские горько плакали, некоторые даже лишились чувств. Еврейский солдат, вернувшийся с фронта, хотел повидать родного отца, который был среди маапилим. Видимо, военная форма ввела англичан в заблуждение, и они впустили его на территорию лагеря (нам не разрешали подойти близко и оказать какую-либо помощь). Свои узлы и тюки женщины и старухи были вынуждены нести на себе, и некоторые из них буквально падали на землю от непосильного груза. Дети, включая грудных младенцев, горько рыдали. Старые женщины громко выкрикивали имена своих родных, находившихся в стране, но никто не отзывался.

Некоторые из маапилим говорили с горечью: "Кто о нас позаботится? Где же наши братья? Надо поднять на ноги весь мир! Надо сообщить в Америку! Даже с дикими зверями и прокаженными не обращаются так, как с нами!"

Многие из беженцев говорили и кричали на иврите. Еврейским полицейским было запрещено обменяться с ними даже словечком. Кто-то пытался записать под диктовку старухи адрес ее сына, проживавшего в стране, и на него был составлен рапорт.

...Шествие изгнанников, сопровождавшееся издевательствами, длилось несколько часов. Их грузили на машины, как какой-то бездушный груз.

Эти страшные картины до сих пор перед моими глазами. Они снятся мне по ночам. Я вижу эти руки, с мольбой простертые к небу. Я вижу

раненых, я вижу голых людей, которых полицейские тащат на окровавленных одеялах. Я вижу полуобнаженного старца лет 70, если не старше, со свитком Торы в руках, которого грубо толкает вперед полицейский. Я слышу скорбные крики старух, плач младенцев, рыдания молодых девушек. Я вижу красивого и совершенно голого юношу, тело которого кровоточит, голова разбита, а в руках у него скрипка, которая, видимо, ему дороже всего. Я вижу интеллигента с высоким лбом и седой головой, — он воплощение духовной красоты. Он неторопливо шагает, а вокруг беснуются погромщики. Как можно все это забыть?

Наш ишув согрешил, не восстав. Мы не сделали всего, что могли, ради их спасения. Почему мы не призвали тысячи людей и не привели их к воротам лагеря в Атлите, чтобы они преградили выход и не дали бы свершиться в нашей стране столь подлому делу? Можем ли мы сказать с чистой совестью: "Мы сделали для них все. Не наши руки пролили эту кровь?" Мы все виноваты. Мы все грешны перед ними. Пожалуйста, не оправдывайтесь. Единственное возможное воздаяние — исправить допущенную страшную ошибку.

Мы не вправе об этом забывать.

С сионистским приветом и надеждой на вызволение*.

Так были отправлены на остров Маврикий около 1650 человек, в том числе 150 детей с "Атлантика", которых не успели перевести на "Патрию". До возвращения изгнанников на родину в августе 1945 года на острове и в пути скончалось 130 человек — жертвы суровых условий жизни в заключении. Пассажиры "Патрии" были оставлены в стране по специальному распо-

* Опубликовано в 1940 году в брошюре "Союз отважных".

ряжению центральных властей в Лондоне. Их содержали в лагере Атлит.

Мы не могли примириться с тем, что произошло. Мы требовали наказания ответственных за муки беженцев и, в первую очередь, тех, кто разработал особую систему изгнания в соответствии с "Белой книгой". Прежде всего, это касалось тех офицеров, которые жестоко издевались над узниками лагеря Атлит. Но наши предложения не были приняты вышестоящими организациями.

Мне было приказано прекратить работу в порту. Перед увольнением я, как и все рабочие, должен был зайти в контору и получить расчет у кассира. Случайно он оказался одним из бойцов особого отряда, находившегося некогда под моим командованием. Этот человек очень удивился, увидев меня среди портовых рабочих, ждущих своей очереди. Но, когда я подошел к его столу, он, совершенно овладев собой, обратился ко мне, как и ко всем остальным, не подавая виду, что мы знакомы.

Я вернулся к исполнению своих прежних обязанностей командира Хаганы в Хайфском округе.

Эти записи были сделаны в конце 1950 года, когда отмечалось десятилетие со дня гибели "Патрии". Остовы кораблей, перевозивших нелегальных репатриантов, судов, символизировавших героический период нашей борьбы, постепенно исчезают, уходят на дно.

Вот "Иециат Эйропа" ("Исход из Европы") — судно, сражавшееся с британскими истребителями у берегов страны и с британскими солдатами, пытавшимися взять его штурмом. Все еще сохранившиеся части этого судна виднеются за пределами порта. А вот "Хаим Арлозоров", сумевший благодаря отваге экипажа, его умению маневрировать пробить брешь в цепочке вражеского заграждения — он сел на мель у берегов Бат-Галим, сделав отчаянную попытку выгрузить

свой "живой груз" при свете дня. И поныне остов судна возвышается в месте его последней остановки в юго-западной части порта. Виднеются над водой и останки погибшей "Патрии".

Металлические скелеты судов маапилим – свидетели любви к жизни и свободе – многое говорят тем, кто на них глядит. Они сродни тем остовам обгоревших грузовиков – немым свидетелям героических событий, которые мы видим у Баб-эль-Вада (Шаар ха-Гай), на пути в Иерусалим.

Посетив ряд городов Европы, я преисполнился уважения, видя, как народ хранит память о бойцах антинацистского подполья. Там, где пали бойцы-антифашисты, – будь это даже посередине улицы – окруженнное букетами цветов, горит пламя вечного огня. И прохожие испытывают внутреннюю потребность отдать дань уважения памяти павших. Это выражается по-разному – одни опускают голову, другие снимают головные уборы, третьи замедляют шаг.

А много ли у нас памятников павшим? Разве только остовы сожженных машин, в которых или возле которых погибли бойцы, спешившие на помощь к нашей осажденной древней столице. Есть ли другие монументы, кроме железных скелетов кораблей, которые так выразительно символизировали бы борьбу еврейского народа за осуществление своей вековой мечты о возрождении на историческую родину?

Но и эти последние остатки многих десятков нелегальных кораблей постепенно разрушаются и исчезают. А ведь прошло не так уж много лет после окончания Войны за Независимость.

Когда отмечалось десятилетие трагических событий, произошедших 25 ноября 1940 года на "Патрии", мимо нее, приспустив наш национальный флаг, проплыли суда израильской полиции и на них молча стояли на вытяжку Эфраим Франк, Давид Немери и еще многие из тех, кто имел непосредственное отношение к этим событиям.

За ними плыли корабли нашего военно-морского флота, салютуя погибшим, а на них находились родные и близкие тех, маапилим, которые не дожили до этого дня. Мы проплывали мимо останков "Патрии", и руки граждан независимого Израиля опускали на воду венки из цветов, перевязанные черными лентами...

В ЗАЩИТУ ЕВРЕЕВ ВОСТОКА И ИХ ПРАВА НА АЛИЮ

С началом Второй мировой войны стратегическое значение Среднего Востока сильно возросло, что свело на нет возможность депатриации морским путем. Этот факт, а также еврейский погром в июне 1941 года в Ираке, во время восстания Рашида аль-Колани, привели внимание ишув к судьбе евреев Востока и заставили принять срочные меры для их спасения. Формирование армии генерала Андерса в Советском Союзе, в которую вступили тысячи бежавших из Польши евреев, и перевод этой армии в Иран, побудили руководителей Хаганы задуматься и над путями депатриации этих евреев в Эрец-Исраэль.

Что касается евреев Египта и Северной Африки, то, по нашему мнению, контакты евреев, солдат британской армии, с еврейскими общинами Средиземноморья увеличивали шансы на алию. В Турции находилось в ту пору 75 тысяч евреев. Они жили в очень тяжелых условиях. Турецкое правительство ввело для них специальный военный налог. Тех, кто не в состоянии был уплатить его, отправляли на неопределенный срок в концлагеря на принудительные работы, а их имущество продавали с торгов. Еврейскую молодежь брали в особые трудовые лагеря, располагавшиеся в местах, где проводилась мобилизация в армию. Евреи Турции были в отчаянном положении, они видели в алие единственный выход, но границы в ту пору охранялись очень строго, и еврейский ишув почти бессилен был помочь своим братьям.

В условиях изоляции и блокады морских и сухопутных путей в Турцию началась подготовка ко Второй

алие из стран Востока. Основная магистраль, на которую мы рассчитывали, пролегала из Ирана в Ирак через Трансиорданию или Сирию и Ливан в Эрец-Исраэль.

Промежуточные станции на этой трассе для олим мы начали создавать, этап за этапом, от сопредельных стран к более отдаленным, а именно, из Ливана и Сирии через сирийско-иракскую пустыню до Тегерана. Эти пункты должны были служить переходными лагерями и для турецких евреев, которым удастся вырваться.

Турцию мы рассматривали как транзитный пункт для тех еврейских беженцев, которые сумеют бежать из Балканских стран и самостоятельно (или с помощью различных подпольных организаций, действовавших в Европе) добраться до Турции. В отношении этих людей надо было строить свои планы так, чтобы мы могли протянуть им руку помощи в их попытках добраться до Эрец-Исраэль.

Географически ближе всех к нам находились евреи Ливана и Сирии, и работая среди них, мы ощущали эту близость. Несравненно труднее было действовать в странах, расположенных восточнее. Судьба евреев в этих странах зависела от их решимости депатриироваться, чего нельзя было сказать о евреях Ирака, Ирана, Афганистана или Йемена. Между ними и нашей страной простирались пустыни и труднопроходимые границы, находившиеся под арабским контролем — расстояния в тысячи километров.

По мере удаления от Эрец-Исраэль гражданские права евреев становились все более мизерными и, вместе с тем, прямо пропорционально возрастала нищета.

Еврейство Ирака пережило страшное потрясение во время погромов июня 1941 года, когда погибло около 150 человек и более тысячи было ранено. Около ста еврейских женщин и десятки девушки были схвачены и изнасилованы арабами. Погром сопровождался, как водится, грабежами и уничтожением еврейского имущества.

Большинство евреев Ирака — 100 тысяч из 120 тысяч — жило в Багдаде. После погромов часть еврейского населения пыталась прорваться в подмандатную Палестину, и некоторым сотням это удалось. Они рассказали нам о трагических событиях и о том, что происходит сейчас в местной еврейской общине.

Шаул Аvigur был первым, кто прибыл в Ирак, чтобы помочь евреям этой страны. Яша Трахтенберг, сержант одного из еврейских подразделений британской армии, на военной машине доставил его в Багдад в солдатской форме и с соответствующими документами. Там Шаул встретился с местными евреями и обстоятельно изучил положение.

После этого Мосад послал в Ирак Энцо Серени. Официально он занимал пост офицера связи с отрядами Солел-Боне, работавшими на севере страны, и на нефтеочистительных заводах в Абадане.

В ту пору нам, бойцам Хаганы, фирма Солел-Боне оказывала большую помощь. Ее рабочие, инженеры и техники работали в ряде стран Среднего Востока; помогая нам, они рисковали добрым именем фирмы в глазах своих работодателей-англичан со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Вместе с Энцо были посланы в Ирак Шмарьяху Гутман из кибуца Наан и Эзра Кадури из кибуца Маоз-Хаим. У обоих были фальшивые удостоверения личности, и они выдавали себя за местных жителей. Им помогали еврейские семьи, предоставляя жилье и все необходимое с большим риском для себя и своих близких. Эти семьи были потом в числе первых, депатрировавшихся в Эрец-Исраэль. Энцо, в соответствии со своим высоким официальным положением, жил в гостинице "Семирамида" на берегу Тигра. Деятельность Энцо, Шмарьяху и Эзры сосредоточилась, главным образом, на приобщении местной молодежи к нашим идеям.

В те дни Шаул Аvigur, глава Мосада, занимавшегося алией, попросил командование Хаганы перевести меня к нему. Он решил поручить мне руководство всей не-

легальной сухопутной алией из стран Востока. Командование согласилось, и я перешел работать в Мосад.

Я стал создавать перевалочные пункты на границах и в центре Сирии, с помощью которых рассчитывал связаться с потенциальными олим. Одновременно с этим началась репатриация евреев из Сирии и Ливана.

Параллельно с нами работал в этом же направлении Макс Хинич. Все свое свободное время (он служил в одной из подрядных организаций) Макс уделял нам. Близость к подмандатной Палестине и реальная возможность алии заставляли нас "нажимать", главным образом, на молодежь, побуждая ее действовать решительней и репатриироваться. Организацией молодежи и инструктажем в рамках движения Хехалуц занимались Шура Ильнаэ из киббуца Афиким и уроженец Дамаска Элияху Кохен из киббуца Хулата.

Камышлы в северо-восточном углу Сирии, Абу-Кемаль, расположенный в том месте, где Евфрат пересекает границу Сирии с Ираком, и Рутба — оазис в иракской пустыне по пути из Персидского залива к Средиземному морю — эти три пункта находятся, примерно, на одной линии, если двигаться на юг. Они служили нам основными пунктами для перехода ирако-сирийской границы, и мы стремились создать там свои перевалочные базы.

На второй, глубинной линии, наши базы были в Халебе (Алеппо), Дамаске и Бейруте.

Опорный пункт в Камышлы планировался с расчетом на трассу, ведущую через Мосул и Северный Ирак в Сирию.

Знал я и о другой, новой дороге, которую прокладывали в то время, — о стратегическом шоссе из Северной Сирии к Северному Ираку. Остряки называли ее "дорогой для нужд Третьей мировой войны"… Работа здесь подвигалась так медленно, что было ясно, что пройдут годы до ее завершения.

Мне удалось повлиять на одного из руководителей Солел-Боне Рона (Рубинштейна), и он поехал со мной в Сирию, приготовив для нас рекомендательные пись-

ма фирмы, из которых следовало, что мы совершаляем инспекционную поездку для проверки хода работ на новом стратегическом шоссе. Письмо обращалось ко всем военным и гражданским организациям с просьбой оказывать нам помочь и содействие. В качестве "бакшиша" я обещал Рону, что мы проедем через Тадмор и познакомимся с его достопримечательностями — это входило также и в мои планы. Я всегда осматриваю древности, попадая в какой-нибудь новый район.

Эта поездка была нужна мне для проверки района Дир-а-Зур — Камышлы — Абу-Кемаль — Пальмира (древний Тадмор) — разветвленной сети дорог, имевшей для нас большое значение.

Из Бейрута в Халеб мы отправились на "Форде", который вел водитель-араб. Из Халеба мы поехали в Дир-а-Зур. Возле военного моста через Евфрат нас остановили жандармы и повели в полицейский участок для проверки документов. Весь район был фактически военной зоной, и ко всем посторонним здесь относились с подозрением. Списав с наших документов необходимые данные, нам разрешили продолжить путь на Дир-а-Зур. Мы прибыли туда, когда уже стемнело. Вечер мы провели, прогуливаясь из конца в конец города. Назавтра мы двинулись на север в сторону Хасака — Камышлы. Все мы, включая водителя, впервые были в этом уголке Сирии, а кроме дешевой и небрежно составленной туристской карты, купленной в Халебе, у нас не было других путеводителей. Подробную военную карту мы побоялись взять с собой, чтобы нас не заподозрили в шпионаже во время возможных проверок на дорогах.

Мы двигались по едва заметной дороге в пустыне и в полдень достигли строящегося шоссе. По нему мы поехали до границы с Ираком. Тут мы встретили караван бедуинов, кочевавших со своими стадами и всем имуществом из Ирака в Сирию. Когда мы к ним приблизились, часть бедуинов сгрудилась возле впадины, находившейся неподалеку. Как мы узнали потом,

там был колодец с водой, сами бы мы никогда его не заметили. Мы завязали с бедуинами беседу и тут только обратили внимание на то, что неподалеку лежат на земле люди с направленными на нас ружьями...

Это были типичные кочевники-бедуины, еще "не испорченные" цивилизацией, и все их поведение и внешний вид свидетельствовали, что они дети пустыни. Особенно красочно и экзотично выглядели бедуинские девушки — они появились с кувшинами и небольшими тюками на голове. Это был тот самый бедуинский быт, о котором мы знали больше из кинофильмов, чем из повседневной жизни.

Беседа велась в присутствии руководителей дорожных работ, которые подошли к нам. В разговоре мы старались узнать как можно больше об этом районе, его жителях и дорогах.

Вскоре мы поняли, что, пожалуй, с такими кочевниками можно направлять группы олим и надеяться, что они благополучно достигнут цели. Самим без участия бедуинов репатриантам будет очень рискованно двигаться по здешним дорогам.

Казалось, что беседа между нами льется непринужденно, но мы чувствовали, как трудно получить у них ценные и достоверные данные о колодцах и других существенных фактах. Наши примитивные и полудикие собеседники обладали врожденным умом и, приоткрывая второстепенные факты, они сознательно умалчивали о главном.

Пробыв два-три часа на шоссе, мы повернули в сторону Дир-а-Зура. Часа через полтора мы поняли, что наш шофер заблудился в пустыне. Видимо, природная способность ориентировки была им утрачена с тех пор, как он стал городским жителем.

По карте, находившейся в моем распоряжении, я знал о двух небольших холмах — пунктах триангуляции (№№ 340 и 344). Воспользовавшись знаниями топографии, полученными в свое время на курсах младших командиров Хаганы, с помощью солнца, часов и

карты, я направил машину в сторону отмеченных на картах холмов.

Мы боялись заблудиться в пустыне. Количество горючего, которым мы запаслись перед поездкой, было ограниченно. Кроме того, машина могла испортиться, застрять в песке. Но через два часа показались желанные холмы, и тогда мы свернули в сторону Дир-а-Зура и к вечеру прибыли туда.

Мы очень устали и, поужинав, сразу уснули мертвым сном. На рассвете следующего дня мы выехали через пустыню по дороге, ведущей в Пальмиру. На сей раз я был за рулем, так как более не полагался на нашего шофера. Только на не вызывающих сомнений участках дороги, мы менялись местами. Остатки древней богатой культуры, которые мы обнаружили в Пальмире, окруженной знайной пустыней, производили очень сильное впечатление.

Из Пальмиры мы выехали на дорогу, пролегавшую вдоль линии мосульского нефтепровода. Разветвляясь в Хадите, он идет через Абу-Кемаль, Пальмиру и Хомс до нефтеочистительных заводов в Триполи. В полночь мы добрались до Бейрута.

Во время поездки я ознакомился с этим районом, приобрел опыт, необходимый для принятия решений. Я огорчился, что не смог добраться до Абу-Кемаля, где мы хотели создать опорный пункт с помощью одного халебского еврея. Ему было лет 65, и он добровольно вызвался выполнять эту ответственную и опасную работу. Старик был отцом одного юноши, члена Хехалуца в Халебе и воспитанника Аврахама Абаса — сотрудника Мосада, действовавшего в Сирии и Ливане. Вскоре этот старик умер, а сын его репатриировался в Эрец-Исраэль.

Прежде всего мы заботились о репатриации из Сирии и Ливана детей и молодежи. Пожилые люди там как-то примирились со своим тяжелым положением, и им было трудно отвыкнуть от образа жизни, устоявшегося в течение столетий, перейти границу и начать все сначала. Но мы не могли согласиться с деградацией

молодого поколения, а такая угроза была весьма реальной, и не щадили своих сил, чтобы спасти его, дать ему возможность жить в условиях свободы, на исторической родине.

Действуя в Сирии, мы строили свои планы в соответствии с возможными путями исхода из Ирана и Ирака. Первая группа олим, посланная из Ирака через Сирию, должна была проверить также характер дороги и действия разных звеньев связи.

Чтобы лучше познакомиться с условиями работы на Востоке, и в частности в Ираке, я отправился туда в октябре 1942 года. В форме британского солдата мне удалось достичь Багдада, двигаясь через Дамаск и Рутбу. Фактически это был мой второй визит в Ирак – в первый раз я прошел иракскую пустыню до окрестностей Хаббаний и до Багдада не добрался. Тогда я изучал лагеря и передвижения англичан, наблюдая за системой контроля и проверки документов, и проверил наши опорные пункты.

Прибыв в Багдад, я застал там Энцо Серени. Он очень нервничал, так как вел большую и напряженную работу и, кроме того, соскучился по семье и по стране. Во время этого визита заметно ухудшились наши отношения – у него было ощущение, что я слишком настаиваю на военной дисциплине, чуждой его характеру и образу мышления. Мне же казалось, что он тяготится советами и инструктажем из Центра.

Я предлагал ему в ближайшее время заняться еврейской самообороной, прежде всего в Багдаде. Ясно, что еврейство Ирака не готово еще к массовой репатриации. Поэтому надо позаботиться о безопасности, ведь угроза погромов отнюдь не миновала. Я был уверен, что мы должны вести свою работу с предельной осторожностью и основательностью, делая акцент на проблемах самообороны.

Я предложил произвести "разделение труда" между посланцами, которые занимались организацией самообороны, и теми, кто вел сионистскую деятельность общего характера (воспитание, изучение иврита, орга-

низация Хехалуц, Алия Бет). Для организации самообороны, по-моему, нужен был специальный человек, не причастный к организациям, уже существующим на месте. Это было очень важно для безопасности нашей деятельности. Ведь в случае провала одного из звеньев, люди могут не выдержать следствия и пыток, и тогда обнаружится вся цепь, включая боевую организацию и склады оружия. Последствия этого могли быть очень тяжелыми и, помимо неизбежных жертв, мы потеряли бы на многие годы всякую возможность действовать в Ираке.

Я чувствовал, что Энцо не разделяет мои взгляды. Во время дискуссии он сказал как бы невзначай:

— Итак, ты хочешь создать здесь, в Ираке, филиал Хаганы, который бы действовал самостоятельно и независимо, параллельно с Мосадом ле-Алия Бет?

Я попытался его успокоить, подчеркнуть, что речь идет об организации, подчиненной лично ему, тщательно законспирированной и обособленной. Но он все равно подозревал, что я послан сюда как представитель Хаганы и борюсь за ее независимость в области, всецело принадлежащей Мосаду и Хехалуцу.

Я очень уважал Энцо Серени, и отсутствие взаимопонимания меня огорчало. Во время первой встречи мне показалось, что он относится с некоторым недоверием и к моим обещаниям послать оружие, литературу и радиостанцию вместе с радиостом. По моему мнению, это было совершенно необходимо для упрочения связей с Центром, которые были слабы и случайны.

Через некоторое время, когда Энцо убедился, что я выполняю свое обещание, отношение его ко мне изменилось к лучшему. Я сразу почувствовал это при следующем визите в Ирак. Мы достигли полного взаимопонимания, и не раз мечтали вдвоем, полностью наладив здесь работу, вместе отправиться в Турцию, чтобы пробить оттуда путь для евреев, бежавших из нацистского ада в Европе.

Что касается самообороны в Ираке, то начало ей было положено. В этом направлении активно действо-

вали Шмарьяху и Эзра, да и у Энцо произошел важный и очень обрадовавший меня психологический перелом. Я знал его как убежденного пацифиста. В своем киббуце Гиват-Бреннер он принципиально выходил на охрану хозяйства, вооруженный только палкой. Сейчас, узнав, что Энцо принимает присягу у новых членов самообороны на Танахе, я очень оценил эту уступку.

Мы считали необходимым разработать план самообороны гетто, в котором жило большинство евреев Багдада, на случай возобновления погромов.

Большую часть времени я использовал для изучения Багдада. Я обошел все еврейские районы — Терефэль-Яхуд, Махлат-эль-Яхуд, Агад-эль-Яхуд, Баттавин. Хотелось самому определить возможные пути самообороны. Мне довелось также встретиться с бойцами самообороны. Беседуя с ними, я рассказывал им о стране, о Хагане и в то же время пытался понять их мысли и настроения. Это были смешанные звенья, в которых состояли и парни и девушки. Девушки закрывали лица чадрой, как это принято у мусульманок Багдада. В жизни еврейских девушек самооборона была подлинной революцией, отказом от традиционного семейного уклада. Им приходилось скрывать от родителей свою сионистскую общественную деятельность, тем более, что на встречах присутствуют юноши. Но именно девушки стали здесь нашей главной опорой.

Наши посланцы, которые занимались организацией и воспитанием еврейской молодежи Ирака, должны были, прежде всего, преодолеть ее нелепое представление о физическом труде. В глазах местного еврейства всякий "грязный", т.е. физический, труд считался унизительным и презренным.

Молодежь, с которой мы работали, была замечательной. Юноши и девушки впитывали каждое наше слово, их вера в нас была безграничной. Они были бдительны и полны энтузиазма. Но мы понимали, что спонтанный энтузиазм не может служить прочным базисом для систематической работы. Эту мысль удачно выразил один из наших воспитанников, сказавший:

— Разница между вами, посланцами Эрец-Исраэль, и нами, местными жителями, в характере энтузиазма. Мы быстро загораемся и быстро остываем, вы же загораетесь медленно, но зато горите долго, не теряя жара...

Мои обследования не ограничивались Багдадом. Вместе с Энцо мы ездили на север страны, чтобы познакомиться с еврейскими общинами, живущими там. Однажды незадолго до отхода поезда, я обнаружил, что срок моего командировочного удостоверения кончается, а у меня при себе нет чистого бланка, чтобы его заполнить. Мы не хотели откладывать поездку, и к вечеру прибыли на вокзал. Энцо вошел через главные ворота, а я перескочил через забор, чтобы избежать проверки военной полиции. Энцо позаботился о билетах для нас обоих, и в вагоне я улегся на верхнюю полку, а он — на нижнюю.

В поезде была проверка документов, которую проводили совместно военная полиция и гражданские власти. Военная проверка касалась британских военнослужащих, а проверка местной полиции — прочих граждан. На мое счастье, сначала прошли гражданские контролеры, и они не обратились ко мне, так как я был в военной форме. Как только они удалились, я разделся и притворился спящим. Когда появились представители военной полиции, Энцо сказал, что я гражданское лицо и мои удостоверения только что проверяли предыдущие контролеры.

Сильное впечатление произвела на меня встреча с евреями Эрбilla.

Эрбиль — большое местечко, заселенное в основном курдами. Этот свободолюбивый народ занимает весь север Ирака и большие прилегающие к нему районы по ту сторону границы. Своим внешним видом курды сильно отличаются от иранцев. У них красочная и своеобразная национальная одежда, они излучают здоровье и силу, чего нельзя сказать о городских жителях Ирака. И евреи, живущие среди курдов, показались мне сильными телом и духом. В этом районе в ту пору

можно было нередко встретить еврея-всадника, имеющего при себе оружие.

Глава местной общины говорил на иврите. Побеседовав с ним в его доме, мы оставили ему литературу, привезенную из Эрец-Исраэль, и поспешили покинуть местечко прежде, чем местные власти заинтересуются нами. Вернувшись в Багдад, мы узнали, что британское разведывательное управление Интеллидженс Сервис получило отчет, описывающий визит в Эрбиль двух неизвестных, один из которых был в штатском, а другой — в военной форме, и которые посетили главу местной еврейской общины...

Мы заехали также в Мосул, где встретились с Шмарьяху Гутманом. На сей раз он выглядел очень утомленным после длительной поездки по делам Алии Бет. Ему пришлось работать в очень тяжелых условиях. Он выдавал себя за местного араба и был соответственно одет. Хотя Гутман хорошо владел арабским, он постоянно подвергался опасности разоблачения, так как не знал многих местных выражений, не говоря уж о фальшивых документах. После этой встречи мы с Энцо решили, что при первой же возможности Шмарьяху Гутману надо будет вернуться на некоторое время на родину, к семье, чтобы он набрался сил и отдохнул. Нужно было также найти возможность легализовать его работу в Ираке.

Особенно остро стоял вопрос вооружения созданных нами звеньев самообороны. Много оружия на месте купить было нельзя, даже при покупке отдельных предметов приходилось опасаться провокации.

Я пообещал похлопотать об увеличении доставки оружия из Эрец-Исраэль. Обычно бывало наоборот: оружие поступало из-за границы в тайные склады Хаганы, расположенные в разных концах страны. Но в конце концов спасение жизни евреев и чести народа, где бы он ни жил, для нас дороже всего.

О своей поездке в Ирак я подробно доложил Шаулу Аvigуру сразу после возвращения домой. Шаул согласился со мной, что так как в Эрбиле и Мосуле сейчас

кандидатов на алию нет, нужно сосредоточить главные усилия на создании сионистских ячеек, которые будут заниматься пропагандой алии.

Сразу по приезде я позаботился об отправке в Ирак оружия. Кроме того служба связи Хаганы стала готовить должным образом замаскированный радиопередатчик для иракского подполья.

Отправка грузов зависела от подготовки сливков для оружия, от монтажа радиопередатчика, а также от подбора подходящего радиста, который мог бы в подполье выполнять и другую работу. Но главная трудность была в том, как найти пути переправки снаряжения в Ирак. Кто перебросит его через границу? На кого можно положиться, кому доверить этот груз? Привал миссии был бы тяжелым ударом по всей нашей деятельности и повлек бы за собой большие осложнения.

Со складов Хаганы мы получили гранаты "Милье", так как "польские" гранаты собственного производства (из мастерских "Таас") мы послать не рискнули. Если их обнаружат в Ираке, то найдут и место, где их изготавливают. Боевые гранаты мы запаковали, разумеется, отдельно от детонаторов и присоединили к ним несколько учебных гранат. Кроме того, чтобы облегчить обучение стрельбе, мы подготовили однотипные пистолеты.

Что же касается радиста, то было выдвинуто предложение направить в Ирак Малку Рофе из кибуца Маоз-Хаим. Ее нам усиленно рекомендовали как человека вполне подходящего для выполнения трудных "специфических" заданий. Понятно, что отправка девушки вызывала дополнительные трудности, но участие ее в подпольной работе было важно, чтобы расширить наше влияние среди местных девушек.

Параллельно изыскивались пути переброски грузов и людей.

Первая возможность, правда, ограниченная, заключалась в использовании колонны автомашин транспортных кооперативов "Эгед", "Шахар" и "Дан", которые были мобилизованы для переброски британских войск

из Палестины в Ирак. Нам удалось внедрить в число водителей своего человека Давида Астрахана, члена кооператива "Шахар", стойкости и находчивости которого мы целиком доверяли. Ему мы поручили боевые и учебные гранаты, пистолеты и все снаряжение. Мы уложили их в аккумуляторы ("резервные"), выполнившие роль сливков. Старые аккумуляторы, специально для этого приобретенные, мы освободили от их обычной "начинки" и заполнили тщательно упакованным оружием. Затем они были снова закрыты и запечатаны по всем правилам. Эта работа была выполнена в гараже киббуца Эйн-ха-Мифрац с помощью Марека Блата, технического руководителя этого гаража, и Зелига из киббуца Амал — они постоянно помогали нам в решении разных технических проблем.

С колонной отправился в путь и Моше Даян. Он поехал в качестве "тремписта" на рекогносцировку. При его содействии мы рассчитывали перебросить в Ирак печатные материалы, а также письма нашим людям от их семей.

Когда колонна прибыла в Багдад, удалось передать по назначению все, кроме одного аккумулятора с гранатами, который попал в руки полиции. Давид Астрахань передал его одному из связистов, чтобы тот переправил его от стоянки машин до конспиративного пункта в городе. Этот парень уложил аккумулятор на велосипед и отправился в путь, но когда он пересекал Тигр, его задержала на мосту полиция. Его спросили, откуда у него аккумулятор, парень растерялся и был заподозрен в воровстве. Его доставили в полицию, но там никому и в голову не пришло проверить содержимое аккумулятора. Мы послали адвоката, тот убедил полицейских, что все законно, и вызволил парня и его груз.

Это была как бы пробная попытка переброски нелегальных грузов, предшествовавшая более серьезным действиям.

Более основательное решение проблем наметилось, когда мы узнали, что транспортная часть капитана

Сэма Нээмана получила указание организовать автоколонну, которая отправится через несколько дней в Багдад. В этой части были люди, выполнявшие задания Хаганы. Они доказали свою готовность участвовать в сложных и трудных операциях. Во главе этих людей стоял сержант Иешаяху Десятник — храбрый и очень находчивый парень. Не раз случалось в прошлом, что в минуты, когда появлялись непредвиденные трудности и опасности, он выручал всех своей изобретательностью, решительностью и смелостью.

Я вступил в переговоры с Нээманом и Десятником, и они согласились переправить солидный груз. Практическое выполнение задания было возложено на Десятника, и его я привлек к планированию и подготовке операции.

Все еще стоял вопрос, как переправить радиостанцию Малку. В какой форме ей лучше действовать — солдата или солдатки? Десятник настаивал на том, что так как нет по этой трассе передвижения солдаток, она должна быть в обмундировании солдата. Ее следовало соответственно загримировать и снабдить фальшивыми документами.

Когда я сообщил об этом Малке, она восприняла мое сообщение с игривой улыбкой. Девушка усмотрела в этом некое пикантное дополнение к предстоящей поездке. Она вообще впервые надевала военную форму. Но когда она померила солдатскую одежду, которая была сшита специально для нее в швейной мастерской киббуца Амал (он служил нам базой для подготовки этой операции), мы все были очень смущены: хотя Малка коротко подстриглась, она была слишком женственна, чтобы походить на парня.

Десятник посмеялся над нашими опасениями и добавил:

— Собака дополнит недостающее...

В первую минуту мы его не поняли. Мы, правда, знали, что он питает слабость к огромным собакам-волкодавам. Иешаяху растил их и возил всюду с собой. Они сопровождали его на протяжении десятков тысяч кило-

метров, которые он проделал со своей транспортной частью по западной пустыне до турецкой границы на севере и Багдада и Басры на востоке. Эти псы повергали в страх каждого, кто их видел.

В ответ на наши недоуменные вопросы Десятник пояснил, что он возложит охрану Малки на этих собак, и там, где ему не удастся защитить ее, это отлично сделают его дрессированные четвероногие друзья. Он говорил с такой уверенностью, что когда я вторично и в третий раз вернулся к этой теме, то в конце концов его уверенность передалась и мне.

— Малка и весь груз будут благополучно доставлены в Багдад, — заверил он меня.

Он предупредил, что дорога будет трудной, но ей нечего бояться разоблачения, и его уверенность успокоила ее окончательно.

Как всегда в тех случаях, когда я лично не участвую до конца в операции, я не ограничивал инициативы исполнителей и предоставил им свободу решений — в зависимости от обстоятельств, которые невозможно предвидеть заранее.

Таким образом защита евреев Багдадского гетто сейчас в значительной мере зависела от Десятника и его товарищей, от их успеха в переправке оружия в Ирак.

Незадолго до отправки автоколонны нам стало известно, что автомашины направятся через мост Алленби в Рабат-Амон и далее в сторону Багдада, но в Багдад не попадут. Это осложняло задачу. Десятник взялся сам доставить опасный груз в столицу Ирака на своей машине.

Тщательно проверив подробный план, разработанный Десятником, включавший расписание движения и меры против полицейских проверок на контрольных пунктах (известных мне из моих прошлых поездок), я утвердил его.

В день, когда караван должен был тронуться в путь со своей базы в Трансиордании, в киббуц Амал прибыл Десятник и шофер небольшого грузовика, задний

ящик которого со всех сторон был прикрыт брезентом. Мы положили в этот ящик радиопередатчик, уложенный в спальный мешок. Туда же Десятник поместил своего волкодава, привязав его к задней дверце машины. И каждый, кто приподнимал брезент сзади, сразу натыкался на угрожающее оскаленную собачью морду.

После прощальных рукопожатий Малка уселась в кузове, опустила брезент и машина тронулась в путь.

Десятник присоединился к автоколонне и продолжал с ней путь через Трансиорданию в Ирак. Достигнув ближайшего к столице пункта, он со своей машиной отделился от колонны и вместе с шофером-помощником направился к Багдаду.

Лишь однажды они ненадолго остановились в окрестностях селения Ротва, чтобы запастись горючим. Весь утомительный путь до Багдада они проделали за 10 часов и прибыли туда ночью.

Десятник поставил свой грузовичок на транзитной стоянке британской военной части среди машин индийского каравана, находившегося там в то время. Оставив шофера охранять машину, он рано утром отправился на поиски Шмарьяху Гутмана по условному адресу, который я ему вручил перед поездкой. На этой встрече они договорились о том, как будет передан груз: в восемь утра Шмарьяху ждал в одном из уголков Багдада. Гутман находился в небольшом автомобиле, и туда пересела Малка вместе с доставленным ею грузом. В кузов пустой машины Десятник посадил несколько нелегальных репатриантов, переодетых в солдатскую форму, и взял курс на Эрец-Исраэль.

Это была одна из основных трасс движения репатриантов в арабской стране.

Спустя несколько месяцев я снова отправился на восток. В апреле 1943 года в связи с первой отправкой амбулансов в Иран — дар еврейского ишува Красной армии — мне представилась возможность выполнить двойную миссию. Будучи членом делегации "V" по передаче амбулансов, я должен был в то же время, в ка-

честве члена Мосада ле-Алия Бет, вступить в контакт с евреями Ирана и с польскими евреями, которые прибыли в эту страну из России с армией Андерса. Мне вменялось в обязанность также проверить возможные пути их репатриации.

Делегацию возглавлял Гершон Агронский (Агрон), в нее входили Цви Надав, Аарон Кохен, Дов Круль, Нафтали Перах и автор этих строк.

Я прошел ускоренный курс вождения грузовиков, чтобы, как и другие члены делегации, вести амбуланс по длинному, простирающемуся на тысячи километров пути от Тель-Авива до Тегерана.

Кроме обычных грузов я захватил с собой большое количество газет от 30 марта 1943 года. В этом номере был опубликован ответ Давида Бен-Гуриона на речь верховного комиссара Палестины от 24 марта 1943 года. Этот материал я взял специально для передачи соотечественникам, которых я мог встретить в пути. Речь Бен-Гуриона была, в известной мере, программной — точно выражая настроения, царившие в ту пору в ишуве, она в то же время намечала сионистскую политику на будущее. И действительно, в пути мне не раз предоставлялась возможность распространять эту газету, и все читали ее с большим воодушевлением.

Пасхальную ночь мы провели в Багдаде. Первый седер я праздновал в одной еврейской семье вместе с представителями Мосада в Ираке (вскоре вся семья репатриировалась в Эрец-Исраэль, пользуясь проложенной нами трассой). Члены этой семьи предоставили свой дом и самих себя в наше распоряжение, вопреки серьезным опасностям из-за враждебного отношения власти к сионизму. Чувствовалось их стремление создать для наших представителей семейную обстановку во время праздников. Известно, что в такие дни чувство оторванности от страны и от родного дома особенно дает себя знать. Я с интересом наблюдал за приготовлением к седеру, так как раньше мне не приходилось участвовать в подобных торжествах, устраиваемых по восточному обряду.

Из Багдада мы продолжили путь в Ханакин, пересекли границы Персии у горного перевала Пятак и достигли Керманшаха.

Чем дальше на восток, тем сильнее признаки нищеты и гнета, в которых живут местные жители. Тут мы наглядно познакомились с понятием "голодная смерть". На одной из дорог мы столкнулись с группой людей, окружившей истощенного до предела человека, кожа да кости. Мы остановили машину и накормили его. Когда на стоянке мы развели костер, чтобы сварить уху из рыбы, купленной у встречного рыбака, внезапно появились живые скелеты, привлеченные аппетитными запахами. Они буквально глотали глазами варившуюся пищу. Страшно было видеть, с какой жадностью они набросились на нее, когда мы пригласили их разделить с нами трапезу.

24 апреля мы достигли Керманшаха. Еврейские дети, случайно оказавшиеся на улице, когда мы въезжали в город, и узнавшие по Маген Давиду на амбулансах, что перед ними евреи, приветствовали нас возгласами "Исраэль" и "Шалом". Они поспешили сообщить о нашем приезде родителям, знакомым, всей 5-тысячной еврейской общине. Мы были гостями местного раввина и врача. И первые же контакты с еврейской общиной Ирана убедили нас, что есть здесь живой интерес к Эрец-Исраэль – результат стойкой религиозной традиции, сохранившей их евреями. Мы посетили местную школу Альянс и увидели, как преданно работают учителя, внедряя в сердца детей вечные ценности иудаизма. Они работали в трудных условиях, так как в годы войны были оторваны от своего центра "Кол Исраэль хаверим" ("все евреи – товарищи") в Париже и почти не располагали средствами.

Наше расставание с этой общиной было очень трогательным. Нас провожали толпы людей, хотя мы вынуждены были отправиться в путь в праздничный день, к тому же совпавший с субботой. Мы чувствовали, что стали для этих евреев кусочком Эрец-Исраэль, как бы дарованным им на короткое время, и это укрепило их

души, усилило их веру и надежду на лучшее будущее.

Когда я уже сидел за рулем, ко мне подошел один местный еврей и попытался поцеловать меня в руку. Я вышел из машины и мы расцеловались. Его глаза от волнения были полны слез. Он с особой остротой воспринимал живой контакт с евреями Эрец-Исраэль.

По пути мы задержались возле скалы в Хистоне. Здесь находятся скульптуры и гигантские наскальные надписи Дария — впечатляющий монументальный памятник персидской империи, существовавшей здесь примерно 2500 лет тому назад. Оттуда мы продолжили путь в Шах-Фас, который возносится примерно на тысячи метров. Подъем на гору был трудным, ибо снег, вначале растаявший, к вечеру снова подмерз, что очень затрудняло движение машин.

Наша следующая стоянка была в Хамадане (бывшей столице Сузы), куда мы прибыли на следующий день. И тут нас встретили местные евреи, и мы посетили место, где, согласно преданию, были похоронены Мордехай и Эстер (царица Эсфири), и построенную над их могилами синагогу.

Впервые с советскими солдатами мы встретились в Тексетане. Тут находился проверочный пункт при въезде в русскую зону. Во время войны эта страна была фактически разделена на две зоны влияния — американо-английскую на юге и советскую — на севере. В пути, когда мы достигли Казвина, у нас сложились более тесные контакты с бойцами Красной армии и, в частности, с солдатами и офицерами евреями.

Маген Давид и еврейские надписи на амбулансах привлекли внимание военных.

Русские затруднялись прочесть латинскую букву "V", и они решили, что это римская цифра 5. Поэтому лигу, которую мы представляли, и имя, которое значилось на наших машинах, они называли "Лига пять".

Примерно на расстоянии 65 км от Тегерана мы встретили генерального консула СССР в Иране — он выехал нам навстречу в сопровождении троих, в том числе первого секретаря посольства Солода. После об-

мена приветствиями мы все вместе сфотографировались и поспешили тронуться в путь, чтобы успеть в Тегеране на документальный фильм "Сталинград", только что присланный из России. По планам наших гостеприимных хозяев мы должны были смотреть его в день прибытия — для нас была забронирована специальная ложа в тегеранском кинотеатре. Как только мы достигли столицы и поставили машины во дворе консульства, русские усадили нас в свои машины и повезли в кино, не дав даже снять пропыленные комбинезоны.

Это было начало праздничного круговорота, захватившего нас. После окончания киносеанса нам с трудом удалось отложить на короткое время торжественный прием у посланника Смирнова: мы не могли нарушить дипломатический церемониал и появиться на официальном приеме в дорожных шоферских комбинезонах.

После того, как мы помылись и переоделись, нас повезли на встречу с посланником. Из рассказов о жизни в Эрец-Исраэль наибольшее впечатление произвели на него киббуцы. Он никак не мог понять, как квалифицированный специалист в киббуце соглашается опуститься до уровня рядового рабочего. Выше его понимания был и тот факт, что люди там не увиливают от работы и не снижают трудового напряжения, хотя удовлетворение их потребностей автоматически обеспечено.

Вряд ли его убедили наши объяснения, что в киббуцах сосредоточены лучшие люди, идеалисты, для которых киббуцный образ жизни стал единственной приемлемой нормой.

Так как мы оказались в Тегеране в преддверии 1-го мая, прием нашей делегации стал частью празднеств советской колонии и советского гарнизона в Тегеране. Нас, в частности, пригласили на концерт московского ансамбля, прибывшего сюда специально по случаю праздника. Мы были единственными приглашенными иностранцами.

Художественный уровень ансамбля был высоким. В программе акцентировались национальные моменты и неразрывная связь с Москвой, приветствующей своих сынов, находящихся за рубежом. Видное место в программе было отведено военному быту. Но нравы, видимо, везде одни и те же, и советские офицеры без устали увивались вокруг приезжих актрис.

На следующий день состоялась официальная церемония передачи амбулансов. Мы выехали на аэродром в районе Тегерана, на котором хозяйничали русские. Перед строем и под звуки военного оркестра был передан символический подарок еврейского ишуга командиру воинской части Хорошеву, который принял его от имени Красной армии в присутствии советских дипломатов Карпова, Солода и других.

Внимание, которое было нам уделено, и окружавшая нас атмосфера дружбы, никак не соответствовали нашему скромному дару. Ведь в это же самое время по дорогам Ирана в Россию двигался непрерывный поток американских грузов — миллионы тонн оружия, продовольствия, снаряжения и т.д. Как видно, в ту пору для русских было важны проявление симпатии и моральная поддержка, откуда бы она не исходила, даже от малочисленного еврейского ишуга подмандатной Палестины.

Когда амбулансы были переданы по назначению и кончились официальные церемонии, я смог заняться своими еврейскими делами и вопросами алии. В отличие от предыдущего дела, где все предавалось широкой огласке, тут следовало действовать скромно и неприметно.

В местном гетто царили нищета и деградация, более страшная, чем в других странах Среднего Востока. В обстановке нужды и унижения начали организовываться группы молодежи, готовящейся к алие. Встречаясь с еврейской молодежью, я убедился в ее горячем стремлении вырваться из гетто и начать новую жизнь в Эрец-Исраэль.

Особняком стояли польские евреи, которые вышли из России вместе с армией Андерса. Этой горстке евреев удалось убежать от немцев во время их вторжения в СССР. С помощью русских беженцы оказались далеко на востоке Советского Союза. Армия Андерса неохотно принимала их в свои ряды, готовясь покинуть Россию, те же, что были приняты в армию, страдали от царившего там антисемитизма. Даже испытав на себе тяжелую участь народа, истогнутого из родной земли и скитающегося на чужбине, поляки ничему не научились и ничего не забыли.

Беженцы из Польши — с ними я столкнулся не только в Иране, но и в Ираке, — были поражены разными болезнями. Особенно была распространена среди них дизентерия. Стремясь войти в контакт с евреями и передать им привет из Эрец-Исраэль, я использовал любую возможность, чтобы проникнуть в польские военные лагеря Ирана и Ирака и в их караваны, двигавшиеся по дорогам. При этом я обнаружил, что люди прежде всего нуждаются в основательном лечении.

На первом плане у нас была забота о детях беженцев. Чтобы спасти их от физической и духовной деградации (многие из них остались без родителей и на дорогах войны подвергались страшным испытаниям), надо было ускорить их алию или хотя бы создать сносные условия там, где они жили. Посетив еврейский детский дом в лагере польских беженцев Тегерана, мы были потрясены. Мы увидели больных, морально и физически опустошенных детей, в глазах которых погас блеск детства и его заменила глубокая скорбь. Страдания, выпавшие на их долю, привели к тому, что трудно было определить их возраст. Десятилетние дети выглядели, как пятилетние, и наоборот. Мы старались приободрить их и заверили, что вскоре все они будут в родной стране, где почувствуют себя дома.

Кстати, несколько лет спустя на шоссе Изреельской долины я встретил группу веселых, здоровых детей в синих рубашках и трусиках, которых я принял за местных уроженцев. Они попросили подвезти их до

ближайшего населенного пункта. По дороге мы разговорились, и велика была моя радость, когда я узнал, что большинство их — "дети Тегерана", из числа тех самых беженцев, которых я встретил во время войны. Преданная забота о них в стране и жизненная сила молодости сотворили чудо.

Во время моих встреч с посланцами Мосада в Иране были согласованы пути их дальнейшей деятельности.

Но вот настал срок возвращения на родину. Мы поехали поездом до Ахваза, оттуда свернули в Абадан для короткой встречи с нашими земляками-израильтянами, группой специалистов Солел-Боне, работавших там на нефтеочистительном заводе. Из Абадана мы направились в Басру, а оттуда через Багдад — в Дамаск. 18 мая мы врнулись на родину.

О нашей поездке мы отчитались на заседании исполнкома Гистадрута 20 мая 1943 года.

После пребывания в Иране и дополнительной краткосрочной поездки в Ирак передо мной открылась следующая картина положения евреев в этих странах.

Евреи Ирана были готовы репатриироваться в Эрец-Исраэль. Это стремление, давно укоренившееся в их сердцах, усилилось и приобрело конкретные формы, благодаря деятельности евреев Эрец-Исраэль, которые пришли сюда вместе с союзниками.

Но только углубленная воспитательная работа, особенно среди европейской молодежи, могла дать реальные результаты в отношении алии и приобщения ее к продуктивному физическому труду в Эрец-Исраэль. Такая подготовка была необходима и для того, чтобы вывести молодежь из состояния равнодушия и фатализма. Очень многие рассматривали погромы и гонения на евреев как жребий судьбы, которого не избежать.

Как во всех восточных диаспорах, воспитательная работа среди девушек Ирана была сопряжена с дополнительными трудностями. Мало того, что власти категорически запрещали всякую сионистскую деятельность и приходилось действовать в подполье, жесткие

внутренние рамки еврейских общин исключали всякую возможность общественной деятельности девушек и женщин. Поэтому я очень обрадовался, когда вместе с Аароном Кохеном из киббуца Алоним был приглашен на беседу с девушками и обнаружил, что они полны вдохновления, жадно глотают информацию о положении в Эрец-Исраэль и готовы оставить свой дом, чтобы начать, после алии, новую жизнь на своей исторической родине.

Пути алии из этой страны были усеяны преградами, и попытки преодолеть их приводили к появлению новых преград. Мы знали: шансы на алию минимальны, и все же мы обязаны действовать, используя каждую щель в почти непробиваемой стене объективных причин.

Тегеран в ту пору был местом встречи израильтян с русскими. В наших беседах с ними мы не раз поднимали вопрос о репатриации советских евреев, но натыкались на глухую стену. А когда речь заходила о праве народов Советского Союза на самоопределение и о развитии их национальных культур, мы утверждали, что это право дано всем советским народам, кроме евреев. В этих случаях русские обычно увиливали от прямого ответа или ссылались на Биробиджан. Но у нас было такое ощущение, что этот довод им самим кажется малоубедительным.

Что же касается евреев, служивших в Красной армии, с которыми мы встречались, то пожилые были еще близки к нашим древним культурным ценностям, так как еще в детстве впитали в себя еврейские традиции. Молодые же стояли на пороге полной ассимиляции. Им не только были чужды еврейские религиозные традиции, но даже идиш они не знали. Было ясно, что русское еврейство быстро ассимилируется и, если не произойдет коренного поворота, оно обречено на исчезновение.

Что же касается отношения Советов к алие — в той мере, в какой его выражали их официальные представители в Тегеране, — то не было места для иллюзий.

Даже шанс на то, что русские согласятся на алию еврейских детей из числа польских беженцев, был ничтожен.

Трудно себе представить, что выезд горстки польских евреев из России стал возможным лишь благодаря особым международным условиям, после включения их в состав армии генерала Андерса, и что это лишь эпизод, не имеющий продолжения.

О евреях Польши, находившихся в Иране, всячески заботился ишув. Но их алия, даже легальная, была связана с переходом через территорию Ирака. Иракские власти категорически отказывались давать разрешение на проезд по их территории даже в ту пору, когда по ней двигались транспорты армии Андерса, включая польских беженцев-католиков — мужчин, женщин и детей: они направлялись в специальные лагеря, построенные для них в Эрец-Исраэль. Англичане договорились с иракскими властями, что их включают в военные транспорты, и с этой целью даже женщин и детей облачали в военную форму. Но все это касалось только поляков, а в отношении евреев дело обстояло иначе. Англичане относились с полным пониманием к принципу национальной дискриминации, которого придерживались иракцы, и не настаивали на праве транзитного проезда и для евреев. Но мы не отчаявались и были уверены, что те евреи, которым удалось попасть в Иран, в конечном итоге, тем или иным путем, прибудут в Эрец-Исраэль.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ
ОРУЖИЕ ДЛЯ ХАГАНЫ (1942 – 1948)

ПУТИ ВООРУЖЕНИЯ ИШУВА

Источниками приобретения оружия внутри страны были британские военные базы и лагеря, британская и арабская полиция, которые получали оружие, главным образом, из Англии.

Связанные с этим операции были не только сопряжены с риском для участвовавших в них людей, но и с риском серьезных политических осложнений. Каждая неудача могла повлечь за собой суровую реакцию со стороны мандатных властей и правительства Великобритании по отношению к еврейскому ишуву и сионистскому движению. Особенно следовало считаться с тем фактом, что похищение оружия из британских складов во время войны могло быть расценено как нарушение договора о союзе в борьбе с нацистами, что ставило под подозрение еврейских солдат и еврейские военные части, действовавшие в рамках британской армии. Понимая все это, мы не могли, однако, не считаться с нуждами нашей самообороны. Сознавая, что ишув должен был вооружен и оснащен, нашим людям легче было решиться вступить в британскую армию, к чему призывали еврейские организации. Нам было ясно, что количество и виды оружия, преимущественно легкого, которое мы намеревались взять из британских источников, не могло существенно повлиять на соотношение сил между союзниками и нацистами.

Опасность того, что во время Второй мировой войны, когда большинство наших воинов будет находиться далеко отсюда, в рядах британских войск, может произойти восстание арабов против еврейского ишува,

оправдывала риск, связанный с похищением оружия у англичан. Эти операции проводились с большой осторожностью, в данных условиях совершенно необходимой.

Возможности приобретать оружие всех видов и в довольно больших количествах открывались широкие, но мы сдерживали себя, чтобы не повредить нашим воинским частям, входившим в состав британской армии.

Это было своего рода акробатическое упражнение на натянутой проволоке с необходимостью соблюдать равновесие, балансировать и не преступить границы между нашими практическими нуждами и возможными политическими результатами.

Эти сдерживающие тенденции были совершенно неведомы арабам, которые тоже охотились за британским оружием.

Мы твердо решили не делать ничего такого, что могло бы в какой-то мере деморализовать бойцов.

Были отдельные англичане, благородные и идейные люди, сочувствовавшие нашей борьбе, которые предлагали нам оружие безвозмездно. Но, как правило, за оружие, которое мы приобретали с помощью британских военных и полицейских, приходилось расплачиваться большими деньгами.

До исторического решения ООН о разделе Палестины на два государства, еврейское и арабское, мы приобретали, главным образом, ружья, автоматические пистолеты, автоматы всех видов, тяжелые пулеметы и боеприпасы к ним, взрывчатые материалы и т.п. Такой выбор определялся имевшимися источниками, а также условиями перевозки и хранения. После решения ООН от 29 ноября 1947 года все коренным образом изменилось.

В "Банке Хапоалим" в Тель-Авиве я открыл счет для сумм, которые Хагана ассигновала нам на приобретение оружия. Счет был открыт на имя "Организации цветоводов", но члены Хаганы из руководства банка знали об истинном предназначении этих денег. Право

подписи принадлежало мне, и я фигурировал под вымышленной фамилией в качестве руководителя этой фиктивной организации. Разумеется, с нашими поставщиками мы никогда не расплачивались чеками, а только наличными. И на наш счет поступали наличные деньги, а не чеки, чтобы затруднить возможность проверки людей и источников, которые нас финансировали.

Так как нам часто не хватало денег для приобретения оружия, то приходилось задерживать на несколько месяцев более чем скромную зарплату нашим людям.

Свои личные "экономические проблемы" я решал в ту пору на основе кредита, которым располагал в столовой "Тнувы", на улице Певзнера против пожарной части Хайфы. Здесь же происходили многие деловые встречи. Кредит этот я использовал для завтраков и ужинов, а если приходилось иногда обедать, то за счет займов, которые я брал у члена киббуца Ягур Иешуруна Залмана (он время от времени получал их у казначея киббуца).

Свою деятельность по приобретению оружия я начал летом 1941 года. Когда в командовании района Звулун, где я в ту пору служил в аппарате Хаганы, появились Исраэль Карми (сержант, 6 роты подразделения "Баффс"*) и Элияху Берман (сержант лагеря инженерных войск, расположенного в Кирьят-Моцкине), командиром округа был Иммануэль Марковский. Зеев Глезер (Гал), член киббуца Эйн-ха-Мифрац, и я были его заместителями. При первой же встрече Исраэль Карми и Элияху Берман предложили, чтобы мы послали с ними группу бойцов Хаганы, чтобы попытаться раздобыть оружие на складе инженерных войск в Кирьят-Моцкине.

В первую ночь на операцию отправился с ними Зеев в качестве командира группы, составленной

* "Баффс" – так называли британский "Королевский батальон Восточного Кента", в который в 1940 г. влились части палестинских добровольцев. Из этих частей была создана Еврейская бригада, сражавшаяся в Италии.

из членов киббуца Амал . Им удалось проникнуть в лагерь и вынести несколько ящиков с вооружением за ограду. Но так как передвигаться в дюнах с таким грузом было трудно и уже начинало светать, они вынуждены были закопать ящики в песок и вернуться за ними на следующую ночь. Назавтра Зеев отправился на курсы командиров инструктором, и мне пришлось взять на себя командование усиленным отрядом. В него вошли наши бойцы из Амала, Шамира и Ясеура. Чтобы не терять целую ночь на одну только переброску спрятанных ящиков, было решено еще раз проникнуть на базу и взять еще оружие. Мы направились в сторону лагеря. По пути выделили группу, которая должна была разыскать и раскопать ящики, спрятанные в песке. Когда мы вернулись с базы с добычей, эта группа присоединилась к нам и еще до рассвета все мы были в киббуце Ясеур (возле Кирьят-Шмуэля) .

Потом мы еще несколько раз побывали на этой базе и пополнили свои тайные склады. Хочу отметить, что мы шли на такие операции в британских лагерях без огнестрельного оружия. Таково было указание высшего командования, чтобы избежать кровопролития.

Наши первые акции включали также аэродром, расположенный у Хайфского залива — там англичане сконцентрировали значительное количество вооружения. Некоторое время аэродром охраняла 6 рота подразделения "Баффс", и с помощью наших опытных бойцов, служивших в этой роте, мы начали здесь успешно действовать. Потом 6 роту сменила 2 рота, командиром которой был Макси Кохен. Он, а также сержант этой роты Давид Альпер, очень нам помогли.

Главным полем нашей деятельности были в ту пору склады оружия, расположенные в зоне Хайфского залива, а также склады в Тире, южнее залива.

Все эти акции, которые организовывали и проводили Исраэль Карми и я, очень нас сблизили. Совместно пережитые опасности и тесное взаимодействие усилили взаимопонимание и углубили взаимное уважение и веру в успех намеченных операций.

Иногда Исраэль Карми привлекал к участию в операциях товарищей из своей части — Иехошуа Яхалома, Ахарона Стриковского (Нира), Моше Карповича.

По мере расширения наших действий, выкристаллизовалась боевая единица, насчитывавшая несколько десятков человек, членов поселений Амал (ныне Рухама), Шамир, Эйн-ха-Мифрац, Кфар ха-Маккаби, Кфар Масарик, Мишмар ха-ям (ныне Офек), Рамат-Иоханан. В нее входили наши лучшие бойцы из Хайфы, Кирьят-Моцкина, Кирьят-Хайма и Кирьят-Бялика. Между членами этой большой группы царили боевая дружба и взаимная выручка. Кибуцы и поселения служили нам исходными базами во время операций, и каждый раз, когда я попадал в один из них, у меня было ощущение, будто я нахожусь у себя дома. В центральной группе, действовавшей со мной, были Аврахам Броши (Бурши Шехтер), Пинхас Вазе, Моше Винер. Первый непосредственно участвовал в операциях, второй — в руководстве ими, третий — в организации подпольных складов. В боевых операциях участвовали и девушки. Особенно мне хочется отметить мужество, самообладание и выдержку двоих — Сарры Браверман из кибуца Ясеур-Шамир и Эстер Москович из кибуца Амал-Рухама.

Со временем к нашей центральной группе присоединился Яаков Зинюк. Он работал механиком водонапорной башни, находившейся на территории Техниона, и в то же время был главным помощником Иекутиэля Шеваха, главного кладовщика Хаганы в районе Хайфы. Когда масштаб наших операций расширился, Яаков согласился оставить все прочие дела и заниматься только раздобытием оружия.

Он пользовался исключительным авторитетом среди учащихся гимназии, состоявших в "отряде реалистов". Работая кладовщиком, он привлекал их к чистке оружия, упаковке и хранению его. Особенно вырос его престиж после трагического происшествия на тайном складе оружия, находившемся в здании Техниона.

Вот что произошло.

Однажды, когда Яаков вошел на склад (отперев потайную дверь) и занялся текущей работой, он наткнулся на устаревшие итальянские гранаты. Когда он обследовал одну из них, она внезапно взорвалась и оторвала ему кисть левой руки и несколько пальцев на правой. Мелкие осколки вонзились в тело.

Не растерявшись, движимый чувством ответственности, он попытался, выйдя наружу, закрыть склад. Но когда ему стало ясно, что из-за ранений он не в состоянии этого сделать, Яаков побежал, обливаясь кровью, по улице Певзнера в пожарную команду, служившую одной из баз Хаганы. Добежав, он успел передать дежурному, что необходимо сообщить нашим кладовщикам, что дверь тайного склада осталась открытой — и потерял сознание.

Закрыв дверь, кладовщики прошли по следам Яакова и уничтожили кровавые пятна, оставшиеся на дороге, чтобы не навести англичан на следы сника.

Яаков долгое время был в жестокой депрессии. Он оправился лишь после того, как его навестил в больнице Иосеф Авидар, который тоже потерял руку во время взрыва гранаты, когда проводил учебные занятия в Хагане. Товарищ по несчастью нашел путь к сердцу Яакова, и тот в конце концов обрел душевное равновесие.

Таков был Яаков Зинюк, и неудивительно, что когда он, выйдя из больницы (там уж постарались, чтобы посторонние не узнали истинную причину ранения), выразил желание вместе с нами добывать оружие, мы все были очень рады.

Сфера нашей деятельности все расширялась. Мы создали разветвленную службу информации. Выросло число наших "поставщиков", расширилось число бойцов, принимавших участие в операциях, и усилилась дисциплина. Связь с киббуцами и селениями стала более тесной, выросло взаимное доверие. Сейчас в течение считанных часов мы могли мобилизовать нужное количество людей и приступить к операции широкого масштаба. И по характеру операции стали более разно-

образными. Были такие, которые осуществляли небольшие звенья, состоящие из двух-пяти человек, другие же требовали целого отряда. Следует учесть, что все бойцы Хаганы днем были заняты на гражданских работах, каждый по своей специальности, кто в киббуце, кто на заводе или в Технионе. Ночью же они присоединялись к немногим штатным работникам Хаганы, которые специализировались на добыче оружия.

Занятые, главным образом, раздобыванием больших количеств оружия и вооружения, мы не брезговали и отдельными винтовками и пистолетами, если представлялась возможность их получить. Иногда, когда наши люди, находившиеся в пустыне, получали краткосрочный отпуск и приезжали на побывку домой, они пользовались случаем, чтобы прихватить с собой несколько ружей. Делалось это обычно так. Один из солдат играл роль арестованного, которого везут под стражей на суд. Разумеется, что все участники этой инсценировки были снабжены соответствующими документами. Передав ружья по назначению, они обретали законное положение солдат-отпускников.

Источником приобретения оружия служили нам арабы, в частности Арабский легион. Бойцы этого легиона продавали нашим людям вооружение до конца 1947 года. Правда, вступая в контакты с ними, мы старались проявлять особую бдительность, так как наши поставщики были заядлыми обманщиками и обладали характерной для торговцев Востока хитростью. Но удельный вес такого рода покупок был незначителен по сравнению с тем, что нам удавалось получать у англичан. Покупка оружия у арабов, гражданских лиц, продолжалась почти до самого вторжения арабских воинских частей в Израиль.

ДЕЙСТВИЯ ВНУТРИ СТРАНЫ

В начале 1942 года мы особенно нуждались во взрывчатых веществах, детонаторах, запальных шнурах и в ряде других принадлежностей. Не помню точно, кто мне рекомендовал в ту зиму сержанта Зальцберга, возможно, что Исаэль Карми. Рекомендация звучала примерно так: хотя он со странностями, но парень хороший, свой в доску... Хагана направила его служить в британскую армию. Я очень обрадовался, когда мне сказали, что с его помощью мы сможем получить доступ к складам со взрывчаткой, которые были разбросаны в районе Мансура, у подножья Тель-Камона, что возле вади Милх.

Когда были определены день и час встречи, а также пароль, я выехал на машине, примерно в 11 часов вечера, из предместья Хайфы. Со мной были Эстер Москович и Зелиг Антонир из кибуца Амал. Они нужны были мне для того, чтобы сидеть в машине, ожидающей меня возле моста в районе вади Милх, на расстоянии полутора-двух километров от складов. Без такой парочки машина, стоящая на обочине в укромном месте и в столь поздний час, несомненно вызвала бы подозрение.

До поворота к вади, за полкилометра до места встречи, я вышел из машины, она же продолжала свой путь к назначенному месту. Я направился к подножию горы, чтобы встретиться с Зальцбергом. Он уже ждал меня и сразу повел на территорию склада, окруженную колючей проволокой, за которой виднелись большие груды, укрытые брезентом.

Ползком я забрался под один из брезентов, зажег ручной фонарик и, прикрывая его свет пальцами, пошел среди ящиков, читая надписи, чтобы узнать их содержимое. Ящики были уложены ровными рядами с узкими проходами между ними.

Обследование показало, что в некоторых ящиках хранятся противотанковые мины и запасные части к ним, в других же детонаторы разных видов и другие механизмы. Было странно видеть бессистемное и беспорядочное нагромождение столь разных материалов в военной части. Видимо, все это было в спешкеозвращено на базу после какой-то акции и еще не рассортировано.

Время двигалось неумолимо, приближался час обычного контроля, и я вынужден был поспешить, чтобы закончить свой рейд. Моей целью было установить, сколько и каких материалов нам пригодиться. Только тогда можно было решить, как действовать дальше.

Так как сам я затруднялся определить характер снаряжения, с которым столкнулся здесь впервые в жизни, то решил взять с собой разные образцы, чтобы услышать мнение наших специалистов.

Нагруженный минами, детонаторами и другими механизмами, я с трудом прокладывал себе путь обратно среди этого нагромождения ящиков и ползком приблизился к тому месту, где меня поджидал сержант Зальцберг.

До сих пор не знаю причину того странного жужжания, которое привлекло наше внимание. Ясно было, что этот звук исходит от одной из мин, которая была у меня в левой руке. Мы обменялись взглядами и без слов поняли, что думаем об одном и том же: начал действовать часовой механизм мины... Времени для размышлений не было, так как мы не знали, как действует этот механизм и сколько времени пройдет, пока мина взорвется.

Я приказал Зальцбергу, чтобы он немедленно вернулся в палатку — если что-либо произойдет, у него будет алиби, и доброе имя его еврейской воинской

части не будет запятнано. Он утверждал, что несет ответственность и за то, что посторонний находится на его базе, и за мою жизнь перед Хаганой, поэтому я должен немедленно удалиться, и он займется мной сам.

Времени для дискуссий не было, и я спокойно, тоном приказа сказал, что я командир и представитель верховного командования Хаганы и он обязан подчиняться и беспрекословно выполнять приказы старшего по званию.

Парень не стал спорить, направился в сторону лагеря и на расстоянии нескольких десятков метров от меня, растянувшись в канаве, начал наблюдать за происходящим.

Я добежал до русла, которое находилось, приблизительно, в 15 шагах от колючей ограды, и положил мину на землю. В ту же секунду жужжение прекратилось.

Не зная, что произошло в механизме мины и что может случиться сейчас, я отскочил от русла вади на несколько шагов и растянулся на земле.

Но взрыва не произошло. Через две-три минуты ко мне подошел Зальцберг, внимательно за всем наблюдавший. Наскоро посоветовавшись, мы решили закопать мину и уничтожить все следы происшедшего, чтобы англичане и арабы, которые придут утром на работу, ничего не заподозрили.

Необходимость вернуться к этой мине и снова заняться ею была не особенно приятной. Но другого выхода не было. Я попросил Зальцберга принести застул, а также проволоку или канат десятиметровой длины, чтобы мы могли издалека, не рискуя собой, волочить мину до ямы, которую выкопаем на некотором расстоянии от нее. Мы действовали под прикрытием стен русла вади.

Зальцберг принес груду тонких кусков проволоки, каждый длиной с метр. Мы их скрепили между собой, а на одном конце сделали большую петлю и набросили ее на мину, не прикасаясь к ней. Вырыв на расстоянии

10 сантиметров от мины яму, мы отошли метров на десять и, растянувшись на земле, стали тянуть за проволоку. Но она оборвалась — видимо проржавела... После трех неудачных попыток, я поднялся, обхватил эту злосчастную мину и осторожно уложил на дно ямы. Это был самый неприятный момент той памятной ночи.

Яму мы прикрыли слоем земли, а сверху положили несколько тяжелых камней и веток, чтобы не осталось следов свежевырытой земли. Приближался рассвет, и мы расстались, дружески пожав друг другу руки.

Когда я приволок образцы военной техники в машину, мои спутники обратили внимание на то, что рубашка на мне взмокла. Я объяснил им, что выпала роса, но лишь в ту минуту понял, что весь покрыт холодным потом.

Не успел я прийти в себя после этого происшествия, как оказался втянутым в новое дело.

В ту пору мы уделяли особое внимание большим складам, которые находились вокруг Хайфы. То были склады оружия и снаряжения британской армии и мастерские по ремонту оружия. С большинством из них у нас имелась связь и с течением времени нам удалось изъять оттуда изрядное количество оружия.

С лета 1941 года и до середины 1942 года нашими основными источниками ружей, автоматов, пулеметов и запасных частей к ним служили военные склады 2 В.О.Д, расположенные в промышленном районе Хайфского залива и в Тире. Мы проникали в эти склады по-разному. Несколько членов Хаганы были направлены туда на работу в качестве оружейных мастеров, и они информировали нас о том, что происходит на складах и в мастерских.

Особенно ценными были сведения о видах оружия, находящегося в ремонте, и о его техническом состоянии, которыми снабжал нас Макс Лейбл. Он нам также подсказывал, как лучше проникнуть в тот или иной склад. Кроме того, он сам, возвращаясь с работы, ежедневно выносил со складов, спрятав в одежде и

сапогах, запасные части и детали, в которых мы остро нуждались.

Но после того, как мы получили полную картину того, что делается на складах, решено было, что он должен прекратить мелкие хищения, очень для него рискованные. Вместо этого мы предложили ему складывать отремонтированное оружие в определенном углу склада и, уходя, не закрывать одну из боковых дверей. Мы с Исраэлем Карми связались с охраной, среди которой были и наши люди, и выносили приготовленное для нас оружие по ночам. А увозил это оружие обычно Иехошуа Яхалом.

В одну из ночей я, Бурши (Аврахам Броши) и Лейбл решили проникнуть на территорию складов. Накануне он приготовил для нас детали и запасные части пулемета "Викерс", и мы хотели извлечь их, чтобы самостоятельно собрать несколько пулеметов для Хаганы. Эта цель была настолько заманчивой, что все мы решили действовать внутри склада.

Как было условлено, Лейбл после окончания работы оставил окно мастерской незапертым, а нужные нам детали и запчасти сложил неподалеку от него.

Вместе с ним мы ползком проникли на территорию склада, оставив позади колючую ограду, подняли Макса на плечи до уровня окна, и тот открыл его. Через минуту он оказался внутри мастерской. Он должен был через окно передавать нам детали "Викерсов". Я взобрался на плечи Бурши, оглянулся — и увидел на расстоянии 20-30 метров строения, в которых жили британские солдаты. И тут же по моему телу прошла непроизвольная дрожь. Это длилось считанные мгновения, и я не мог совладать с собою. Только когда Лейбл стал быстро подавать запчасти мне, а я — Бурши, этот животный страх пропал.

Когда все запчасти были в наших руках, мы помогли Лейблу вылезти из окна и быстро ретировались.

Одновременно в тех же складах проводилась деятельность совсем иного рода.

Моше Плоткин (командир Хайфского округа) и Иекутиэль Шевах (кладовщик этого же округа) однажды познакомили меня с жителем Хайфы, который установил дружескую связь с английским офицером, ведавшим этими военными складами. Такое знакомство открывало очень широкие возможности для приобретения оружия, и меня пригласили к себе начальник штаба Хаганы Яаков Дори и сообщил, что освобождает меня от работы в округе Звулун и направляет на север, где я должен получить руководящие указания от командира Галилейского округа Иосифа Авиадара. В других районах страны приобретением оружия занимались в ту пору Иехуда Арази (Восточная Галилея) и Яаков Пат (на юге).

Установив контакт с новым связным и составляя план действий, основанный на сотрудничестве с этим офицером, я снова очутился перед старой дилеммой. С одной стороны я старался сделать все возможное, чтобы получить у него максимум оружия. С другой стороны я не мог ставить под удар командование Хаганы и всю нашу систему приобретения оружия — ведь не исключена была возможность, что с помощью этого англичанина. Интеллиджанс Сервис подготовил для нас западню.

После того, как мы договорились с английским офицером о ценах на оружие, был определен порядок действий. Предполагалось, в частности, вывезти оружие со склада с помощью нашего шоferа и нашей машины, которую мы предоставляли в его распоряжение. Наши люди должны были сопровождать эту машину до определенного, заранее обусловленного места Хайфского залива.

Я обратился к Арье Кацу, одному из наших бойцов, объяснил ему характер операции и спросил его, готов ли он предоставить нам на время свой грузовик. Он тотчас же согласился.

В один из дней, в соответствии с договоренностью, Арье вместе с грузовиком предстал перед англичанином якобы для обычной перевозки вооружения со

складов Хайфского залива на склады Тира или на склад металломата в районе электростанции — такого рода рейсы изредка совершались также с помощью гражданских наемных машин.

В это время я находился в одной из частных мастерских в районе складов и оттуда наблюдал за происходящим.

Примерно через два часа распахнулись ворота и оттуда выехал наш грузовик. Рядом с водителем сидел англичанин. В соответствии с договоренностью груженая машина поехала по шоссе Хайфа — Назарет и затем свернула в сторону Кфар-Хасидим. Там уже ждал наш человек — водитель такси Цви Барзах со своей машиной. В нее пересел англичанин, и такси вернулось в Хайфу. На одной из улиц англичанин вышел из такси.

Операция развертывалась в соответствии с планом. Когда такси и англичанин оказались вне поля моего зрения, Арье Кац вылез из грузовика и за руль сел Ицхак Пробер из Ягура, который "внезапно" появился отделившись от группы людей, работавших на полях. Он был одним из кладовщиков Хаганы.

С момента, как машина с оружием покинула территорию склада, и до передачи его кладовщику, грузовик находился под непрерывным наблюдением наших людей. Часть дороги я ехал за грузовиком на своей машине, а район передачи оружия контролировали члены кибуца Ягур, заранее вышедшие на поля и занявшие удобные для наблюдения позиции.

После того, как оружие было размещено на временном складе, грузовик был возвращен владельцу.

И в последующих операциях такого рода мы стремились создать разрывы в цепи действий, чтобы затруднить слежку за нами, а также, дабы свести к минимуму ту информацию, которой располагали участники операций. Все они пользовались нашим абсолютным доверием, но в случае провала, ареста, допросов и пыток легче устоять тому, кто мало знает. Человек, не располагающей секретной информацией, не может ее разгласить.

В этих операциях участвовали водители такси, члены Хаганы Цви Барзах, Эзер Чертов и Иехонатан Кац со своими машинами. Их готовность рисковать и преданность нашему делу были поистине безграничны.

Кроме киббуца Ягур тайные склады оружия были созданы в Кфар-Маккаби и Рамат-Иоханане с помощью командиров округов Моше Шейна и Биньямина Зусмана.

Сотрудничество с английским офицером оказалось весьма плодотворным, и наши склады обогатились изрядным количеством оружия, главным образом, ружей. Рекордным был день, когда за два совершенных подряд рейса мы перевезли триста винтовок.

Для большей безопасности нам удалось договориться со сторожами у ворот, чтобы они не регистрировали номера грузовиков и другие данные, которые обычно записываются при въезде и выезде машин.

Такая работа проводилась днем. С тем же англичанином существовала договоренность и оочных действиях. Он специально ставил и помечал для нас ящики с оружием, которое предназначалось для Хаганы. Но этому предшествовал длительный период сотрудничества с ним, в течение которого он убедился, что мы полностью выполняем свои обязательства — и с точки зрения безопасности (чтобы предупредить возможность его провала), и в отношении оплаты.

О ценах мы договорились заранее — они зависели от рода оружия и его состояния. Оплата производилась после получения оружия и его проверки на складах Хаганы. Не было случая, чтобы мы просрочили хотя бы один платеж тем, кто снабжал нас оружием, будь то арабы или англичане. В ту пору я получал деньги для расплаты с поставщиками от Исера Бари (Бирнцвайга) помощника командира Северной Галилеи.

Накануне одной ночной акции я прогуливался в окрестностях лагеря, чтобы определить наши исходные позиции, пути подхода, место проникновения на склад и т.п. Я делал так всегда перед ответственными операциями, стремясь составить возможно более полный

”сценарий” и точное расписание. Для маскировки я взял с собой группу малышей из киббуца Амал вместе с их воспитательницей Леей Белорай. Наличие детей облегчало мою задачу, и я мог, не возбуждая подозрений, останавливаться возле интересующих меня объектов, не привлекая к себе особого внимания часовых. Иногда я сажал малышей к себе на плечи или нес их на спине.

Подход со стороны шоссе я отверг, так как там часто находились еврейские сторожа, а я не хотел расширять круг людей, знающих наши секреты. Я не хотел также нагружать машину оружием по другую сторону ограды, чтобы нас не засекли военные патрули, которые время от времени появлялись на шоссе.

Более подходящим местом для ”вторжения” мне показались пески в западной части лагеря, хотя южнее, на расстоянии 80 метров находилась постоянная позиция противозенитных пушек. Подготовительную позицию я выбрал восточнее главного шоссе Хайфа-Акко, на открытом пространстве, возле широкой ямы, на которую я случайно наткнулся. Она находилась в нескольких сотнях метров от нефтеочистительных заводов, западнее крайних строений промышленного района.

Детали этой операции были потом разработаны коллективно, вместе с нашими опытными ”снабженцами”. Мы определили участников операции и выделили для нее грузовики.

Так как моя машина была в плохом состоянии и я не был уверен в ее надежности, пришлось обратиться к Моше Плоткину, который тогда командовал этим районом. Он предложил мне свой спортивный фордик. Я поспешил взять его засветло, чтобы совершить последний проверочный рейс и выяснить, все ли делается так, как установлено.

В 10 вечера мы покинули киббуц Амал. Мобилизованный нами заранее грузовик киббуца Эйн-ха-Мифрац повез людей на исходные позиции и, вернувшись, сразу остановился в начале шоссе Кфар-Ата. Машину Моше

Плоткина я поставил около находящейся недалеко от залива заправочной станции "Шелл", которая к тому времени была уже закрыта. Я хотел, чтобы эта машина была возле складов на случай, если понадобится срочно с кем-то связаться. Заправочная станция казалось мне "естественным" местом стоянки для этой машины, ибо каждый, кто на нее бы наткнулся, мог подумать, что у шоferа кончилось горючее и он оставил ее здесь до утра.

Ночь была лунная, светлая, что затрудняло передвижение в районе лагеря и особенно на участке между лагерем и позицией зенитных пушек, где было круглосуточное дежурство.

Этот отрезок я почти прополз при первой рекогносцировке, чтобы достичь места "штурма", а потом и ограды и войти в контакт с нашими людьми, находящимися внутри. Установив связь, я вернулся на исходные позиции и повел людей в сторону дюн, соблюдая предельную осторожность. Я оставил двоих возле ямы и еще двоих — посреди дороги между главным шоссе и исходной позицией.

Когда мы достигли дюн, люди были, как и договорились, разбиты на звенья, и каждое из них имело свое задание. Одно из звеньев вместе со мной проникло на территорию складов. Оттуда мы стали выносить оружие и передавать его по цепочке к ограде.

Далее оно попадало к "упаковщикам", которые заворачивали по 8-10 ружей в полосы из джута.

Когда все оружие было упаковано и на складе наведен порядок (ничто не должно было здесь напоминать о ночном визите), наши люди погрузили тюки с ружьями на плечи и направились в сторону ямы. Двое оставались на месте охранять оставшиеся винтовки, так как мы не могли перенести все оружие сразу. Среди оставшихся была Эстер Москович, а среди носильщиков — Сарра Браверман, которая была в одном из звеньев упаковщиков. По пути я сменил девушку, забрав у нее непосильный груз. Вернувшись для продолжения операции, мы оставили дежурить возле ямы Сарру и

еще двух товарищей. Они занялись подготовкой тюков для погрузки на машину, которая должна была скоро прибыть сюда.

Только мы тронулись в путь, как в районе залива раздался сигнал воздушной тревоги, и сразу же на горизонте появились вражеские самолеты. Они кружили над местностью и сбрасывали бомбы. Некоторые из них упали в нашем районе, хотя предназначались, очевидно, для нефтеочистительных заводов. Мы, как ни в чем не бывало, продолжали свое дело. Более того, сейчас мы действовали уверенней, так как знали, что внимание зенитчиков приковано к вражеским самолетам. И хотя бомбы рвались довольно близко, никому и в голову не пришло оставить оружие, которое мы доставили в дюны. Вернувшись с его остатками к яме, мы увидели, что оружие уже уложено и там же, в яме, прячутся наши люди. Сарра рассказала, что когда началась бомбежка, они, прежде всего, перетащили сюда оружие, находившееся возле шоссе, оберегая его от бомб, а потом спрятались сами.

Еще до прихода грузовика мы извлекли тюки из ямы. Когда машина остановилась, мы ее быстро загрузили, и она поехала к Амалу.

Так как бомбежка продолжалась, я не хотел останавливать грузовик возле заправочной станции, чтобы забрать оставленный здесь "Форд". "Вернусь за ним утром", — решил я.

Утром из Кирыт-Хайма прибыла в киббуц Амал машина, нагруженная овощами. Мы выгрузили овощи и заполнили ящики ночной добычей. У нас было около 150 ружей и несколько автоматов. Сверху для маскировки мы поставили снова несколько ящиков с овощами.

Утром, когда возобновилось движение по шоссе, мы поехали в Хайфу, чтобы передать оружие кладовщику Хаганы Шеваху.

Еще в предместьях Хайфы мы случайно узнали, что возле заправочной станции в заливе повреждена осколками бомб машина "Форд" серого цвета. Это рассказал

нам водитель автобуса, прибывший из Хайфы и описывавший результаты ночной бомбейки. Понятно, что и на сей раз я не остановился возле заправочной станции и продолжил путь в Хайфу.

Оружие было доставлено в барак в районе Ган-Биньямин. Это был перевалочный пункт до отправки его в наши слики. Затем я позвонил Моше Плоткину и сообщил ему о неприятности с его машиной. Он послал за ней одного из шоферов пожарной команды, который рассказывал всем интересующимся, что вечером оставил здесь машину, т.к. кончился бензин. С трудом дотянул он до заправочной станции, но она уже была закрыта.

Приобретенное таким образом оружие стало основой вооружения Палмаха.

Когда винтовки попали на склады Хаганы, было организовано несколько торжественных сборов отрядов Палмаха, на которых каждый боец получил ружье. Но после окончания парада все вооружение былоозвращено в слики.

После довольно продолжительного периода разнообразной деятельности в районе Хайфы, некоторые товарищи из еврейских воинских частей во главе с Исраэлем Карми (его отряд в ту пору находился в районе Рамлы) потребовали, чтобы меня перебросили на юг. Область моих полномочий распространялась на северные районы страны, и я не хотел выходить за их рамки и "вторгаться" на территории, где действовали мои коллеги. Но получив приказ, я занялся временной базой вооружений британского воздушного флота, которая была создана в одной из масличных рощ вдоль шоссе Рамла-Наан. Кроме Исраэля Карми со мной работали солдаты Ахарон Стриковский из Реховота и Моше Карпович из киббуца Ханита. Базой для удовлетворения наших многообразных нужд (люди, склады, транспорт) был киббуц Наан. Мы опирались также в своей деятельности на бойцов отрядов Палмаха, находившихся в этом районе.

Был июнь 1942 года — дни напряженных боев под Эль-Элайменом, когда фактически решалась судьба еврейского ишуга в Палестине. Штаб Хаганы планировал создать оборонительную линию вдоль цепи гор, окружающих Хайфский залив, и сосредоточить весь ишув в районе Хайфы и долины Звулун. Вся работа по улучшению нашего вооружения стояла под большим вопросом. С одной стороны, мы стремились максимально обеспечить ишув оружием в связи с приближением немцев к границам страны. С другой стороны, нельзя было лишать британскую армию оружия, которое предназначалось в качестве резервного для обороны Египта.

Решено было временно прекратить приобретение оружия у англичан. Мы при этом учитывали и то, что если немцы прорвут фронт и англичане вынуждены будут отступить в сторону Ирака, все их склады будут в наших руках.

Летом 1942 года командование Хаганы перевело меня в Мосад Алия. Одна из наших встреч с Шаулом Аvigуrom, связанная с его вступлением в новую должность, происходила в очень тревожной атмосфере. Казалось, что в любую минуту немцы могут прорвать фронт в направлении Сузского канала и тогда не останется серьезных преград, мешающих их вторжению в Эрец-Исраэль. Шаул спросил меня:

— А ты уже выбрал военную часть, в которую вступишь, когда немцы вторгнутся в страну?

Я ответил ему, что вопрос выбора такой части меня не тревожит, так как уверен, что найду свое место в нужную минуту.

Шаул добавил, что он лично уже сообщил командованию Палмаха, что присоединится к такой-т бригаде.

Спустя год с небольшим меня снова перевели из Мосада Алия в отдел, занимавшийся приобретением оружия. Это случилось после того, как Иехуда Арази и Ицхак Леви вынуждены были уйти в подполье, так как полиция напала на их следы, арестовав группу англичан, с которыми они были связаны и с помощью

которых совершили несколько крупных сделок с оружием.

Весь еврейский ишув находился под впечатлением тяжких обвинений, выдвинутых против Хаганы, и предстоящих судебных процессов, и настроение было подавленным.

Когда я вернулся к своим старым обязанностям и начал подбирать новых бойцов, налаживать связи, зондировать почву и проверять имеющиеся возможности, меня очень обрадовало то, что Исраэль Карми и его воинская часть снова оказалась в районе Хайфы. За время моего отсутствия он многое повидал. Исраэль пошел добровольцем в специальный отряд, бойцы которого, одетые в немецкую и итальянскую форму проникали в тыл врага, в Западную пустыню. Он надеялся, что англичане выполнят свое обещание создать еврейскую команду десантников, но, убедившись, что они не собираются этого делать, вернулся в свою старую часть ("Баффс").

По радиотелефону Хаганы я попросил своего друга Бурши (Броши) из киббуца Шамир в Верхней Галилее немедленно приехать ко мне. И хотя киббуц неохотно отпускал своих людей для участия в такого рода делах без предварительного согласования, на следующий же день Бурши был у меня. Он уехал без разрешения секретариата киббуца. Чтобы не конфликтовать с киббуцом, мы обратились к посредничеству Баруха Рабинова, члена командования, и получили формальное согласие на мобилизацию Бурши в наш Мосад.

К привычным и испробованным методам приобретения оружия прибавился еще один — изъятие его из военных эшелонов.

Моше Пайкович, руководивший тогда движением поездов в стране, оказывал нам неоценимую помощь. Благодаря ему, мы могли согласовывать свои действия с расписанием движения военных транспортов. Основной опорной базой для этих операций служило нам селение Атлит, жители которого были исключи-

тельно самоотвержены и преданы нашему общему делу.

Получив из разных источников информацию о погрузке вооружения в поезда или о движении таких транспортов, мы начинали следить за ними. Прежде всего выясняли, из каких подразделений солдаты, сопровождающие эти эшелоны. Если это были части, с которыми мы были связаны, то мы действовали сообща. С помощью Пайковича мы старались, чтобы по ночам эти эшелоны останавливались у Атлита. Там у нас была бригада, которая так ловко снимала пломбы, не задевая при этом печати, что такую пломбу можно было использовать вторично, навесив ее на дверь наполовину опустошенного вагона. Солдаты, сопровождавшие эшелон, охраняли его и от постороннего "дурного глаза", в то время, как наши люди орудовали в вагонах. При этом необходимо было помнить, что это не последняя операция подобного рода, а также не навлекать подозрений на еврейские военные части, если их бойцы сопровождали эшелон. С болью в сердце приходилось нередко прекращать разгрузку в самый разгар работы, чтобы на станции назначения не догадались о том, что часть снаряжения в пути "улетучилась".

Во время одной ночной акции, когда группа из Атлита во главе с командиром района Ш. Каханой и руководителем солевой компании М. Шнеурсоном (местным жителем) находилась в состоянии боевой готовности, начальник станции, знавший о предстоящей операции, поставил вагоны на боковой запасной путь. Мы приступили к делу в соответствии с разработанным заранее планом. Так как в одном из вагонов было очень много вооружения, а тащить его до временного склада надо было довольно далеко, мы мобилизовали также людей из кибуца Неве-Ям. Когда мы закончили разгрузку, я вошел в вагон, чтобы проверить его перед тем, как закрыть. Промотрив верхний ряд ящиков, я увидел, что в нем не хватает одного ящика для цельности линии и это может вызвать подозрение. Я приказал вернуть один из

взятых нами ящиков в вагон и водрузить его на место.

Однажды в Атлит прибыл состав с вооружением, который охранялся британскими солдатами. Мы приготовились к акции, хотя не представляли себе, как будем действовать. В составе было три вагона с вооружением, один открытый, и в нем располагалась охрана. Два других вагона были закрыты и опечатаны.

Надо было придумать способ увести солдат из открытого вагона подальше от станции, чтобы открыть два других вагона и "позаимствовать" оттуда вооружение.

Иммануэль Группер и Биньямин Мизрахи пригласили солдат в соседнее кафе, но это не дало ожидаемых результатов: солдаты шли туда не все сразу, а группами. И тогда возникла мысль создать импровизированное кафе в самом вагоне. Туда были доставлены разные напитки и очень щедрое угощение. Мы также позабортились о патефоне и пластинках с танцевальной музыкой, чтобы создать соответствующую обстановку. Пока англичане пили, ели и веселились, наши люди взялись за работу. Музыка и шум, песни и крики были нам только на руку.

На заре мы сердечно расстались с британскими солдатами, и эшелон продолжил путь. А наш временный склад обогатился четвертью миллиона патронов для английских винтовок и пулеметов.

Британской службе безопасности так и не удалось напасть на наш след. У них даже не возникло подозрение, что станция Атлит — основной пункт акций по добывке вооружения. Но однажды мы чуть было не "засыпались". Дело было так.

Моше Пайковичу не удалось составить расписание, при котором состав с вооружением задерживался бы на ночь в Атлите, и он попытался так спланировать движение поездов, чтобы эшелоны проходили мимо Атлита и кибуца Ган-Шмуэль в ночное время. Если эшелон сопровождали солдаты из еврейских частей, мы посыпали в помощь им наших людей в военной форме, на ходу сбрасывать из вагонов в определенных местах

оружие и боеприпасы. И вот однажды, когда состав с оружием сопровождали его британские солдаты, проходя вечером мимо Атлита, замедлил ход, группа наших людей попыталась вскочить на подножки вагонов, но это заметила охрана. Когда солдаты стали приближаться, наши ребята соскочили с поезда и исчезли. Только один парень не успел удрать. Спрятавшись в последнюю минуту, он растянулся между рельсами. Состав прошел над ним, он остался цел и невредим.

Поблизости от Атлита расположился киббуц рыбаков Неве-Ям. Его люди помогли нам разработать "новый вид спорта": ужение снарядов. Речь идет о вылавливании оружия и боеприпасов, которые по разным причинам англичане бросали в море. С помощью наших людей, работавших в Хайфском порту, мы следили за движением лодок, в которых англичане возили оружие, чтобы утопить его. Еврейские моряки, работавшие на этих судах, запоминали места залива, куда англичане его бросали. Они сообщали все данные рыбакам Неве-Яма, а те забрасывали особые сети, специально для такой операции сделанные намного прочнее обычных (первые попытки извлечь оружие делались с помощью обычных рыбачьих сетей, но они рвались, не выдержав тяжести).

Вместе с Бецалелем Хохманом, одним из руководителей киббуца, мы планировали раздобыть оружие с помощью французских подводных лодок. У Хаганы образовались определенные контакты с французской разведкой, у которой были свои счеты с англичанами. Те бесцеремонно выживали союзников из стран Леванта. Мы вели с французами переговоры о покупке оружия и доставке его на подводных лодках к берегам страны. Эти лодки планировалось направлять в Хайфский залив, к киббуцу Неве-Ям, где их должны были встретить рыбаки и доставить оружие на берег. Но неожиданно связь с французами прервалась, и нам так не удалось ее возобновить.

В это время я был направлен на курсы командиров в Джуару (Гиват-Ноах) – там была база инструктажа

руководителей Хаганы. После нескольких месяцев учебы я вернулся на прежнюю работу.

Кроме "передвижных" целей — эшелонов — были у нас на примете и британские склады с вооружением, и среди них особенно интересовали нас те, что были расположены в районе вади Саар. Вся их территория была огорожена и у ворот и входов стояли военные полицейские. Охрана осуществлялась с помощью постоянных позиций, расположенных вдоль ограды, и патрулей, прочесывавших местность. Командование находилось в руках англичан.

На складах хранилось много разного вооружения, взрывчатых веществ и запчастей, в которых мы очень нуждались. В частности, взрывчатка нам нужна была для мин и для нашего нелегального военного производства гранат, снарядов и т. п.

Мы несколько раз наведывались на эти склады, и почти каждый визит сопровождался пикантными происшествиями. Исходными пунктами наших действий были Беер-Тувия (главным образом, семья Марковских), Негба, Наан, Гиват-Бреннер и Кфар-Менахем. Связным в этом районе был Бар-Кохба, который долгое время работал помощником Яакова Пата.

В одну из зимних ночей 1944 года (нашей целью на сей раз было приобретение старых противотанковых мин, наполненных взрывчаткой Т.Н.Т., в огромных количествах доставляемых на склады из пустыни) мы собирались в киббуце Наан, где получили три грузовика, необходимые нам для предстоящей операции. Секретариат киббуца согласился передать нам эти машины только после личного вмешательства Исраэля Галили. Члены секретариата опасались, и не без основания, что в случае провала следы приведут англичан в киббуц, и тогда неизбежны крупные неприятности. Но у нас не было другого выхода, и мы вынуждены были идти на риск и пользоваться машинами киббуцов, а не машинами Хаганы (на них оружие перевозилось в слики и они были специально оборудованы для этой цели).

Из Наана мы отправились в Гиват-Бреннер, а там, как было заранее договорено с Ури Бреннером — командиром отряда Палмаха, расположенного здесь, — он передал нам своих бойцов. После короткого построения, проверки карманов, инструктажа о том, как вести себя во время возможных проверок на дорогах или в случае ареста, а также распределения обязанностей, люди взобрались на машины, мы их прикрыли брезентом, и грузовики тронулись по направлению Масмия — Латрун.

Я находился в кабине первой машины рядом с водителем. Рядом со вторым водителем сидела Сарра, рядом с третьим — Рина Авербух. Обе они были бойцами того же отряда Палмаха.

В 200-300 метрах от северо-западного поворота к лагерю, в заранее обусловленном месте, нас поджидал связист, боец взвода старшего сержанта Иссахара Шпигеля. Связь со Шпигелем, я установил накануне с помощью Меира Зродинского, (Заро) сержанта другого отряда, находившегося в окрестностях Тель-Авива. Связист Шпигеля сообщил мне, что за сутки не произошло никаких изменений в лагере и план действий остается в силе. Он также сказал, что британский патруль еще не проходил мимо позиций, расположенных вдоль ограды, и может появиться в любую минуту.

Пришлось отложить начало операции на час в надежде, что тем временем проследует патруль. Я попросил связного передать Шпигелю, что мы направляемся в сторону Хулды и точно через час вернемся. Связист должен был дожидаться нас на том же месте.

Мы продолжили путь, прошли через мост, переброшенный над вади Саар, и достигли перекрестка дороги с Хулдой. Углубившись в нее на несколько сот метров в сторону рощи, мы повернули назад.

К месту встречи со связным мы прибыли точно в назначенное время. Во всех подобного рода операциях я придавал большое значение точности — чтобы зря

не торчать возле лагеря, привлекая внимание проходящих.

Когда стемнело, начался дождь, он все усиливался и наконец стал проливным. Тем временем обнаружились серьезные неполадки в одной из машин. Ее двигатель почти погасал при каждой остановке, и трудно было его завести. Водителем в ней был киббуцник Наана и мой товарищ по курсу летчиков компании "Авирон" в 1940 году Пиня Бен-Порат (погиб, будучи вторым пилотом, вместе со всем экипажем и пассажирами самолета "Констелейшен", сбитого 27 июля 1955 года болгарами). Этот человек давно был известен в Хагане как отличный водитель и первоклассный автомеханик.

Связной сказал, что английский патруль еще не проходил и неизвестно, когда пройдет. Не было смысла продолжать езду в окрестностях лагеря и ждать, пока англичане надумают, наконец, послать патруль. Так мы могли потерять ночь. Это значило, что придется всю акцию организовывать заново, а это не так просто. Ведь именно сегодня специально подобранные люди Иссахара Шпигеля стоят на ключевых позициях, сегодня в нашем распоряжении есть транспорт и т.п. Отсрочка могла затянуться на несколько недель, а тем временем англичане могли вывезти отсюда заинтересовавшие нас минны. В те дни усиленно муссировались слухи о предстоящем переводе еврейских воинских частей за границу, и кто мог поручиться, что то, что будет упущено в эту ночь, удастся наверстать потом?.. Решено было действовать немедленно.

Иногда во время подобных операций мы оставляли машины в поле, перелезали через ограду и передавали мины по цепочке от склада до грузовика. Сегодня об этом нельзя было и думать из-за непролазной грязи, образовавшейся в результате дождей, и опасности, что в ней могут увязнуть наши машины.

Не оставалось времени для долгих размышлений и, несмотря на предупреждение командования, я решил въехать вместе с машинами в лагерь. Я надеялся на

то, что в проливной дождь английские офицеры и солдаты не будут патрулировать шоссейную дорогу, а мы тем временем благополучно справимся с нашей задачей и удалимся восьмьми.

Связной бегом отправился в лагерь и передал мое решение Шпигелю, а мы тем временем продолжали ехать по шоссе и, погасив огни, въехали в лагерь через боковые ворота, которые распахнулись перед нами. Шпигель уже ждал нас у ворот, а его солдаты заняли вокруг наблюдательные позиции. Он повел нас сразу к большим грудам мин, и пока грузовики разворачивались, наши парни и девушки стояли уже на земле, готовые действовать.

Погрузка мин шла полным ходом, но вот наблюдатели заметили огни машин, направляющихся прямо к ним. Мы решили, что приближается английский патруль. Я попросил Шпигеля и его людей удалиться, чтобы они не оказались замешанными в это дело. Командирам взводов Палмаха и водителям машин я приказал спрятаться и ждать дальнейших указаний. Сам я притаился за машинами. При мне был револьвер, все остальные были без оружия.

Время тянулось мучительно долго, и когда машины оказались на расстоянии 150 метров, выяснилось, что они едут из Иерусалима по главному шоссе к Масмие. Это шоссе шло параллельно тому, на котором мы находились. Шпигель, убедившись в нашей ошибке, сразу же вернулся, и как только напугавшие нас машины скрылись, снова закипела работа.

Машина Пини продолжала капризничать, и ему не удавалось ее снова завести, хотя он испробовал все известные ему способы. Даже он, парень очень хладнокровный, начал нервничать. Тем временем погрузка машин закончилась. Шоферы предупредили нас, чтобы мы не очень-то усердствовали, так как от перегрузки могут сломаться пружины.

Патруль мог появиться с минуты на минуту. Нельзя было мешкать. Мы решили взять машину Пини на буксир и вывезти ее из лагеря. Но в последнюю секунду

он предпринял еще одну отчаянную попытку завести ее, толкая сзади, и велика была наша радость, когда в конце концов мотор заработал и машина тронулась с места.

Мы направились к воротам лагеря, не зажигая огней. Впереди машин бежали солдаты, указывая дорогу. Шпигель провожал нас, стоя на ступеньках первой машины. Но внезапно, не доезжая ворот, наш караул остановился. Я соскочил с последней машины, где находился, чтобы узнать причину задержки. Выяснилось, что в первой машине произошел прокол шины. Я попросил шофера продолжать путь, чтобы скорее оказаться по ту сторону лагерных ворот. Из проколотой шины быстро выходил воздух, тем не менее Иоханну Фридбергу (члену киббуца Наан, служившему в транспортной колонне Хаганы) удалось вывести машину за пределы лагеря. Выехав на главное шоссе, по дальше от опасного места, мы остановились и сменили колесо.

Дождь продолжал лить, шоссе было мокрым, очень скользким, и каждой машине, уклонившейся в сторону, грозила опасность перевернуться. Шоферы получили указания зажечь все огни и ехать, не сворачивая, по середине шоссе. В результате этого две военные машины, шедшие нам навстречу, сошли с шоссе и перевернулись, мы же, к сожалению, не могли остановиться, чтобы оказать им помощь.

В тот вечер это была не первая наша встреча с вооруженными силами Его Величества короля Великобритании. Повернув в сторону Негбы, мы должны были проехать через лагерь Джулис, расположенный на перекрестке двух шоссе. Нас остановила военная стража. Мы объяснили, что направляемся в Негбу, и нам разрешили продолжить путь без проверки груза.

Мы прибыли в киббуц, где должны были, как и договаривались, разгрузить Т.Н.Т. на временном складе, Большая часть бойцов получила приказ оставаться здесь. В помощь им были мобилизованы киббуцники. Началась разборка ржавых оболочек мин и извлечение из

них взрывчатки. Мы договорились с командиром района Негбы, что соберем пустые оболочки мин и закопаем их поглубже вдали от киббуца. Что же касается взрывчатки, то я предупредил его, что завтра прибудут за ней машины со сликами, чтобы отвезти ее на постоянный склад. Я попросил раздобыть молока для всех, кто работал на разборке мин в закрытом помещении, т.к. Т.Н.Т. выделяли вредные газы.

Негбу мы покинули лишь под утро. С нами были бойцы Палмаха, которые утром должны были вернуться на свои базы.

Мы ехали на такси тель-авивской компании "Кармел", люди которой нам время от времени помогали. Хагана всегда получала бесплатные такси, проводя подобные операции, причем в случае контроля меня выдавали за наемного шофера, работающего в этой компании.

Проезжая полицейскую станцию в Катре, мы увидели, что шоссе затопила вода из переполненного вади, так как всю ночь шел проливной дождь. Несколько машин застряло на шоссе. Мы опасались, что и нас постигнет та же участь или, что еще хуже, такси унесет сильным потоком. Решено было повернуть в сторону Хадеры. Там мы пробыли до утра. Когда стало светать, мы проехали опасный участок на буксире у мощного грузовика, который случайно здесь проходил.

Оставив людей в киббуцах Гиват-Бреннер и Наан, в 9 утра мы прибыли в Тель-Авив.

Войдя в квартиру Элияху Голомба, я застал там Исаэля Галили. Оба волновались, ожидая от нас известий. Дело в том, что им накануне позвонили из Наана и Гиват-Бреннера и сообщили, что люди не вернулись в запланированное время. Так что были причины для беспокойства. Спустя некоторое время сюда прибыл Моше Снэ.

Когда я отчитался о событиях ночи (причем, моих собеседников интересовали все подробности), с уст Элияху Голомба сорвалось:

— Можно было сойти с ума от волнения!

В ту же зиму 1944 года, перед тем, как еврейские отряды были отправлены за границу, мы организовали прощальный вечер участников наших операций. На него пригласили также Элияху Голомба и Исаэля Галили. Это было как бы подведение итогов нашей трудной, чреватой столькими опасностями, работы.

ИСТОЧНИКИ ОРУЖИЯ В ЗАПАДНОЙ ПУСТЫНЕ

В 1941 году, после того, как еврейские воинские части были переброшены в Египет и Западную пустыню и там обосновались, к нам стали поступать сведения о возможности получать оружие из тех районов. Речь шла, главным образом, о немецком и итальянском трофеином вооружении, которого было много.

Большие расстояния, разбросанность воинских частей и строгий контроль на дорогах очень осложняли его перевозку. Нелегко было также наладить оперативную связь между Эрец-Исраэль и активистами Хаганы, находившимися там.

Одним из инициаторов приобретения оружия в пустыне был Элияху Кохен. С ним работали Иехиэль Тайбер, Исраэль Левертовский, Меир Давидсон, Вельв Клигер (Зеев Даган) из 178 роты, Исраэль Левит (Лави) и группа его помощников из 405 роты.

Когда 178 рота была переброшена в Европу, основную работу взяли на свои плечи наша 405 рота.

Одну из первых образцовых акций совершил в ту пору Исраэль Карми. Он разочаровался в действиях англичан по организации специальных команд под руководством офицеров Интеллиджанс Сервис в Египте (Карми принадлежал к одной из таких команд, все бойцы которой владели немецким и должны были действовать в форме солдат германской армии в тылу врага). Когда ему стало ясно, что англичане не собираются выполнить обещание о создании чисто еврейских боевых команд, он сосредоточил свои усилия на раздобытии оружия в пустыне. Он достал грузовик немецкого производства, над которым развевались эмблемы

германского африканского корпуса. На таких грузовиках его бойцы, переодетые в немецкую форму, перебрасывались в тыл врага и действовали по ту сторону фронта. Нагрузив на машину около пяти тонн вооружения, Карми вместе с двумя помощниками отправился в Эрец-Исраэль. Разумеется, они предварительно запасались соответствующими документами, свидетельствующими о том, что по приказу высокого начальства в Каире трофейное оружие перебрасывается на одну из палестинских баз. Их грузовик благополучно прибыл в киббуц Гиват-ха-Шлоша, членом которого был Исраэль Карми. В ту же ночь все оружие и снаряжение были переправлены в центральные склады Хаганы.

Эта дерзкая операция и другие ей подобные вместе со слухами о грудах брошенного в пустыне оружия привели к тому, что командование Хаганы решило направить в Египет Леви Авраами, поручив ему заняться сбором и переброской оружия.

В начале 1943 года он выехал в Египет в форме британского сержанта. Его сопровождал Исраэль Карми, оставивший свою "немецкую" часть и перешедший в "Баффс", которая находилась в то время в стране. Связав Авраами с нужными людьми, Карми вернулся в свою часть.

Леви Авраами создал в разных военных частях подпольную сеть, занимавшуюся приобретением и переправкой оружия. Это стало возможным, главным образом, благодаря поддержке командира роты 405 Бени Идельмана (Адана), который ради общего дела рисковал своей репутацией и вверенными ему людьми. Первым его помощником был Исраэль Левит из того же отряда. Активно работали также Ури Бергман из киббуца Гешер, Реувен Эйланд и Миха Блауштейн из Кфар-Хес. Подпольная сеть охватывала много воинских единиц, разбросанных на больших территориях в Египте и Западной пустыне. Костяком ее были Аврахам Горохов (инженерные части), Шалом Левин (авиация), Арье Санов (порт), Гершон Ритов (флот, г. Александрия), Ахарон Лишевский (Лешем), Шму-

эль Осия, Аврахам Динабург, Макси Кохен, Иссахар Шпигель, Дани Агронский, Эзра Лекерман, Раанан Вайсман и другие.

Летом 1944 года Элияху Голомб направил меня в Египет для координации работы с нуждами и потребностями Хаганы. Леви тем временем успел побывать на родине и вернуться в Египет, на сей раз lawально, якобы для лечения. Он жил в Каире, а я обосновался в Исмаилии в качестве бойца 405 роты.

В Египте я нашел людей с большим опытом подпольной работы за плечами. Это они переправляли снаряжение для тяжелых пулеметов типа "Шварцлозе", которыми была тогда вооружена Хагана.

Когда одна из частей, доставляющих в пустыню питьевую воду, должна была отправиться из окрестностей Тобрука на восток, Аврахам Горохов, Исраэль Левит, Ури Бергман, Реувен Эйланд и другие погрузили в танкеры боеприпасы для "Шварцлозе". Это происходило на одном из складов — в пещере, находившейся в вади, возле Тобрука. То, что во главе каравана должен был стоять Бени Идельман, вселяло надежду на благополучный исход. Но произошли непредвиденные изменения, и командование караваном перешло к другому офицеру.

Когда караван вышел в путь, Аврахам Горохов "тремпом" добрался до Каира, чтобы заранее оповестить Леви Авраами и вместе с ним принять меры для благополучного завершения операции.

Когда караван задержался где-то между Александрией и Каиром, Реувен Эйланд отправился в Каир, чтобы встретить там Леви и Аврахама, дожидавшихся прибытия каравана. Тем временем Аврахам Горохов оформил в Исмаилии все необходимые документы для переправки грузов по Суэцкому каналу и вернулся в Каир.

Вечером, рассказывал мне потом Леви Авраами, почувствовал сильную усталость. Горохов пошел в ближайший кинотеатр, даже не взглянув на афишу и не зная, какой идет фильм. Он искал разрядки от сильно-

го нервного напряжения. Но на экране шел фильм о танкерах, в которых контрабандисты переправляли оружие в Мексику. После драматической погони полиция настигает контрабандистов... Под впечатлением фильма он еще больше разволновался. Британские пограничники, которых он заметил в зале, усилили беспокойство и тревогу. Его воображение рисовало картину, как, вернувшись на свои контрольные посты, они учинят особенно тщательный осмотр танкеров, которые должны были прибыть в Каир этой ночью.

Тем временем, так как Реувен Эйланд вернулся в часть с большим опозданием, офицер, отвечавший за караван, решил выгрузить из танкеров все вооружение и не доставлять его в Каир. Эти танкеры были исключены из каравана и сопровождавшие их люди стали искать подходящее место, чтобы временно прятать боеприпасы.

Когда наступила ночь, наши парни вырыли вблизи шоссе ямы и спрятали в них ящики. Они набросали план местности и указали на нем ряд примет, по которым потом можно будет разыскать эти временные склады.

Леви успокоился лишь тогда, когда наши люди вместе с Авраамом Гороховым благополучно прибыли в Каир.

Ящики с вооружением, зарытые в придорожных ямах, не давали нам покоя. Через некоторое время Исраэлю Леви и Амихаю Шапире удалось раздобыть военный грузовик. Исраэль Карми снабдил их документами, свидетельствовавшими о том, что они перевозят запчасти для машин. Погрузив на грузовик пустые ящики, они отправились в путь из Ливии в Египет, чтобы открыть "склад" и доставить вооружение в Эрец-Исраэль.

Первая проблема, вставшая перед ними, заключалась в том, как пройти контрольный пункт на ливийско-египетской границе. Военные полицейские здесь не довольствовались проверкой документов отдельных машин и караванов — они проверяли подлинность всех

бумаг, связываясь по телефону с той воинской частью, которой принадлежали машины. Неожиданное решение пришло в виде британской автоколонны, направлявшейся в Египет. Наши ребята "примазались" к ней со своим грузовиком, и благополучно прошли пограничный пункт.

В Александрии они обратились за помощью к Гершону Ритову — он должен был выделить людей, которые бы раскопали ямы, а Леви и Шапира отправились на поиски этих ям. Следующей ночью прибыло подкрепление: Раанан Вайсман с девушкой, Исраэль Авиви и Эфраим (из британского флота). Опасаясь увязнуть в песках пустыни, наши люди были вынуждены остаться ночевать на главном шоссе с его довольно оживленным движением и там же грузить боеприпасы в пустые ящики, которые они привезли с собой. Закончив, они отправились в Каир, а те, кто помогал раскапывать ямы и грузить, вернулись в Александрию. До того, как будут согласованы дальнейшие действия с Леви, грузовик с драгоценным грузом поставили на стоянку военных машин, охраняемую англичанами. Получив необходимые инструкции, наши ребята продолжали путь и в конце концов, благополучно миновав все контрольные пункты, достигли киббуца Рухама, где и разгрузили машины.

Как обычно, все акции по раздобыыванию оружия находились в зависимости от наших возможностей переправить его на родину. В Западной пустыне и в самом Египте имелось несколько более или менее постоянных мест, где мы его прятали, — в ямах, бывших колодцах и пещерах, на бывших аэродромах и в других местах, которые находились под контролем еврейских военных частей. Иногда же непредвиденные обстоятельства вынуждали нас срочно организовывать новые склады. В таких случаях наши парни составляли подробную карту местности с тем, чтобы потом найти спрятанное вооружение. И если постоянные склады подвергались опасности быть обнаруженными врагами, то и случайные склады в открытой и безбрежной пустыне.

тыне могли быть случайно найдены арабами, кочевавшими в округе. Кроме того, подвижные пески неизвестно меняли облик местности и уничтожали приметы, помеченные на наших картах.

Находясь в Египте, я однажды принимал участие в поисках такого временного склада, в котором находилось солидное количество оружия. Это было на одном из участков шоссе Каир — Исмаилия. Мы отправились на поиски большой группой, в которой были Исраэль Лави, Шмуэль Осия и другие, в том числе несколько человек, которые собственоручно зарыли оружие. Но несмотря на подробный план и целый ряд примет, мы не смогли обнаружить этот подземный склад. Поиски в других похожих местах тоже закончились безрезультатно... Или нам не удалось найти это место или нас опередили египтяне и забрали оружие себе...

В те дни в 405 роте я встретился с поэтом-партизаном Абой Ковнером, который из Европы направился в Эрец-Исраэль через Египет под видом военнослужащего и оказался в Исмаилии. Группа активистов Хаганы встретилась с ним в комнате Бени Идельмана. Из уст Абы Ковнера мы слышали о судьбе евреев оккупированной Польши и об отчаянной борьбе еврейских партизан в гетто и в лесах. Это было второе свидетельство, услышанное мною из уст участника событий. Немного ранее прибыла в страну Ружка Корчак, и она первая принесла вести о Катастрофе. Я слышал ее на совещании командиров, которое созвал Ицхак Садз сразу после ее прибытия. В ее рассказе прозвучало эхо жестокой и отчаянной борьбы нашего народа за существование. Против него ополчились многие нации, а в Восточной Европе ради его уничтожения порабощенные немцами народы действовали заодно со своими поработителями. Потрясенные внимали мы ее словам. Тогда же мы впервые услышали гимн еврейских партизан Польши и Белоруссии "Никогда не говори, что это последний путь..."

Пребывание в Египте не прошло бесследно — я заболел там мальтийской лихорадкой. Во время одной из

моих поездок в Каир для встречи с Леви Авраами меня сопровождал Исаэль Левит. Мы ехали на грузовике, на котором перевозили военную почту. В ту ночь у меня был особенно сильный приступ лихорадки, которая терзала меня уже две недели. Мы с Левитом сидели прикрытые брезентом, и мне казалось, что я задохнусь из-за отсутствия воздуха. Была страшная жара, и пот пропитал всю мою одежду. Я попросил Исаэля остановить машину, но шофер не услышал его стука в стенку кабины и продолжал ехать. Видя, что я задыхаюсь, Левит разрезал ножом брезент, и только тогда ему удалось привлечь внимание шофера и он остановил машину. Весь в поту и задыхаясь от жары, я слез у гостиницы, где жил Леви. Спустя несколько дней, когда мое состояние еще ухудшилось, было решено переправить меня домой для лечения, чтобы не прибегать к услугам египетского военного госпиталя.

Домой я возвращался поездом в сопровождении одного из бойцов 405 роты. С ним мы доехали до Реховота, и тут расстались. Боец был жителем Тель-Авива, и мне не хотелось, чтобы он из-за меня терял драгоценные часы своего кратковременного отпуска.

Я прибыл в Хайфу небритый и в помятой одежде – результат моих безуспешных попыток уснуть на полу вагона третьего класса, как другие солдаты (матрациами и простынями нам служили старые газеты). Хайфа меня немного пугала, так как там было много знакомых и мое появление в солдатской форме могло вызвать нежелательные толки.

Выйдя из вагона, я присоединился к группе британских сержантов и вместе с ними прошел через ворота станции. Я сразу же взял первое подвернувшееся арабское такси и прибыл в нем на квартиру к Яакову Зинюку. Там я сменил одежду и затем ввалился в свою комнату, терзаемый очередным сильным приступом лихорадки. И тогда меня поместили в больницу "Кармел". Там я пролежал несколько недель.

От навещавших меня товарищей я узнал подробности дерзкой операции по освобождению нелегаль-

ных репатриантов из британского лагеря в Атлите. Эта хорошо продуманная операция отрядов Палмаха увенчалась полным успехом. С балкона больницы я видел время от времени грузовики с подкреплениями, направлявшиеся из Хайфы и ее окрестностей к киббуцу Бет-Орен. Его осаждали англичане, так как здесь нашли убежище многие из освобожденных нелегальных репатриантов. Я огорчился, что не могу принять участие в этой операции.

У Шалома Левина возникла интересная идея — он предложил "законно" присоединить наши военные машины с оружием и боеприпасами к британским военным караванам R.A.F., которые временами пересекали Суэцкий канал, возвращаясь в Эрец-Исраэль. Машины в составе караванов не проверялись в пути, т.к. находились под контролем английских офицеров и в кабинах сидели шоферы-англичане. Военное начальство заранее сообщало на контрольные пункты время прибытия караванов.

Эта инициатива сулила удачу при условии тщательного планирования и скрупулезной подготовки. Важно было продумать все детали официального присоединения нашего грузовика к автоколонне. По прибытии в страну эта машина должна была отделиться от каравана в соответствии с путевым листком, имевшимся на руках у водителя.

Шалом Левин получил "добро" от Леви Авраами и только после того, как представил ему подходящего кандидата в водители машины — Элиэзера Гольдберга. Он был членом тель-авивского отделения Хаганы, водителем английской военной части R.A.F., и неоднократно участвовал в операциях по доставке оружия.

Основательно проверив технику формирования караванов из машин различных воинских частей, составили план, который позволил включить в караван и наш десятитонный грузовик. И сделано это было так чисто, что ни у кого не могло возникнуть никаких подозрений.

Элиэзера в этом рейсе сопровождал Шалом Левин. Он под видом тремписта ехал якобы в отпуск на родину. Леви Авраами был против этой поездки, так как Шалом в ту пору работал также в комитете помощи солдатам в Египте и Западной пустыне, в который его перевели военные власти по ходатайству Еврейского Агентства. Но в конце концов Шалому удалось уговорить Леви.

Караван вышел из Александрии и, достигнув Суэцкого канала, оставил на ночевку. Элиэзер отправился на своей машине, на которой были ящики с грузом его воинской части, в один из ближайших лагерей. Он разгрузил машину и поехал на заброшенный аэродром в окрестностях Исмаилии; неподалеку от него располагался лагерь 405 роты. Там его уже ждали наши люди во главе с Исраэлем Лави. Они заранее упаковали и подготовили вооружение, которое он должен был доставить в страну. Всю ночь длилась напряженная работа, пока все оружие в больших ящиках, обитых железными полосами, не оказалось в грузовике. На них были крупным шрифтом выведены буквы R.A.F. и цифровые индексы.

Утром грузовик присоединился к автоколонне, состоявшей более чем из двадцати машин разных марок, благополучно пересек канал и направился в Эрец-Исраэль.

В тот день караван значительно продвинулся вперед и с наступлением темноты остановился на ночевку в 15 км от контрольного пункта Абу-Агила.

На следующее утро, когда караван проехал километра три, в машине Элиэзера вспыхнул пожар. Огонь охватил несколько ящиков с вооружением и брезентом, которым они были покрыты, но Элиэзер и Шалом ничего не замечали. Первыми увидели огонь ехавшие сзади англичане. Они обогнали горящий грузовик и крикнули, что машина горит.

Далее события развивались с кинематографической быстротой.

Грузовик остановился, и в ход были пущены огнетушитель и песок. В ящиках, охваченных пламенем, начали взрываться пули. Пренебрегая опасностью, Шалом и Элиэзер стояли на ящиках, отчаянно пытаясь побороть огонь. Водители других машин тоже помогали им.

На контрольном пункте Абу-Агила стало известно о пожаре, и к месту происшествия прибыла военная полиция. Тем временем водителям удалось справиться своими силами. Но так как некоторые ящики еще дымились, полицейские направили грузовик на контрольный пункт, чтобы полить их водой. Однако как только машина тронулась, снова вспыхнул огонь, видимо, из-за сильного ветра, и снова началась борьба с пожаром. Наконец, прибыл подъемный кран и командир каравана приказал снять горящие ящики с грузовика. Из-за неосторожности крановщиков один из ящиков упал на землю, сломался, и во все стороны покатились пули... Англичане бросились врассыпную. Только Шалом, Элиэзер и несколько наших ребят, оказавшихся в караване, оставались на месте и продолжали тушить огонь.

Сразу после этого военная полиция начала проверять документы Элиэзера и Шалома. Документы оказались в полном порядке, но шофер и его друг не смогли объяснить, откуда среди груза оказалось вооружение, которое, понятно, не значилось в путевом листке. К тому же на машине не было красного флагка, который обязателен при транспортировке боеприпасов и взрывчатых веществ, и машину, вопреки инструкции, не сопровождал вооруженный солдат.

Элиэзер Гольдберг твердил, что и ему самому все это непонятно, т.к. он получил запечатанные ящики, а в накладной не упомянуто вооружение. В его обязанности не входит проверять содержимое грузов, которые ему поручено перевозить.

Караван продолжил путь к Абу-Агила, и после того, как на этом контрольном пункте были взяты свидетельские показания, машины направились в Эрец-

Исраэль. Все машины, кроме грузовика Элиэзера. И водитель, и его спутник остались здесь, хотя им официально не было сказано, что они арестованы.

Перевязав раны в местном пункте первой помощи, Шалом Левин сумел убедить полицейских, что он здесь случайный тремпист, и его отпустили. С первой же попутной машиной он отправился домой. Элиэзер получил указание полиции не покидать контрольно-проверочного пункта. Его допрашивали вторично, а также проверили по телефону в воинской части, не подделаны ли путевые документы. И хотя полиция удостоверилась, что документы подлинные, Элиэзера задержали.

Когда планировалась эта акция, было решено, что грузовик с вооружением прибудет в киббуц Дорот, где его уже ждали. Договорились также, что по прибытии вооружения подпольная радиостанция Хаганы "Голос Израиля" передаст условный сигнал, чтобы наши люди, находящиеся в Египте, знали о благополучном завершении операции.

В тот день, когда караван должен был прибыть в Эрец-Исраэль, я приехал в киббуц Дорот вместе с группой товарищей, чтобы принять боеприпасы.

Все сроки прошли, а грузовик не появлялся, и мы начали беспокоиться. Нам не хотелось ехать в Беэр-Шеву, куда должен был прибыть караван, так как в том районе жили тогда только арабы и наше появление в Беэр-Шеве, несомненно, привлекло бы внимание полиции. Тем более не стоило показываться там в тот день, когда ожидалось прибытие грузовика с вооружением. Но непредвиденная и необъяснимая задержка очень всех тревожила, и я решил выехать навстречу автоколонне.

В тот день было очень жарко. Свернув на шоссе, ведущее в Беэр-Шеву, я встретил шедший мне навстречу караван. Я замедлил ход, выискивая Шалома и давая возможность им меня заметить. Но не увидел их. Спустя четверть часа, когда караван уже скрылся, я повернулся вслед за ним и снова проехал вдоль всех машин, полагая, что на сей раз мы заметим друг друга.

Теперь я окончательно убедился, что нашего грузовика в автоколонне нет.

Вернувшись в киббуц, я сообщил об этом товарищам. Никто не мог понять, что произошло, все терялись в догадках. Мы были уверены, что грузовик отправился в путь, иначе нам бы сообщили о задержке. Было решено обождать еще некоторое время. Затем я снова поехал к Беэр-Шеве.

На одном из перекрестков я встретил Шалома Левина, дожидавшегося попутной машины. Сюда его подвезла офицерская машина, направлявшаяся в Газу. Руки и ноги его были забинтованы, все лицо в царапинах. Я усадил его в машину, и он поведал мне обо всем случившемся.

Оповестив дожидавшихся товарищей о том, что акция провалилась и Элиэзер задержан, мы с Шаломом поехали в Тель-Авив, чтобы посоветоваться с командованием Хаганы о дальнейших шагах.

После долгого обсуждения было решено, что Шалом вернется в Египет и обо всем договорится с Леви. В случае необходимости он сам должен явиться в полицию для допроса.

Такое решение было принято, чтобы Еврейское Агентство не было замешано в акциях по приобретению оружия из британских источников. Так как имя Шалома Левина фигурировало в протоколе первого допроса в Абу-Агила, было ясно, что его вызовут и для дополнительных допросов. Исчезновение его дискредитировало бы Еврейское Агентство, которое в свое время выдвинуло его для работы в комитете помощи солдатам. У нас не было иного выхода, и пришлось решиться на такой шаг. Сам Шалом, присутствовавший на обсуждении, согласился с этим.

Затем мы поехали к его родственникам. Он предупредил их о возможном обыске и просил убрать из квартиры все, что может подвести их и его. Оттуда мы направились в комнату, где он жил, и там также произвели основательную "чистку".

В наших беседах мы не раз возвращались к вопросу, который не давал нам покоя: каковы причины пожара? Анализируя факты, мы пришли к выводу, что пожар возник из-за необычной жары, царившей в тот день в пустыне, и от трения пуль между собой, — тех, что не имели фабричной упаковки, а были уложены в обычные ящики вместе с некоторыми предметами вооружения, имевшими блестящие грани, притягивавшие к себе тепло. Другое предположение заключалось в том, что развязался один из краев брезента, покрывавшего груз, и ткань, разеваясь над выхлопной трубой, загорелась от искры, а затем огонь перебросился на ящики с боеприпасами.

Шалом очень устал от событий и переживаний этого насыщенного дня. Поужинав, мы вернулись в его комнату. Я сменил ему повязки, и мы сразу же уснули.

Шалом Левин как военнослужащий имел возможность лететь в Египет, но по пути в Лод мы решили, что лучше ехать поездом — так ему будет легче избежать ареста, если уже имеется соответствующее распоряжение. Было очень важно, чтобы Шалом встретился с Леви Авраами и согласовал с ним свои будущие свидетельские показания до того, как он предстанет перед следователями.

Вместо аэродрома мы поехали на вокзал, там ему удалось попасть в офицерский вагон, и он благополучно прибыл в Египет.

По просочившимся сведениям мы знали, что Элиззер Гольдберг арестован и подвергается "особой обработке". Следствие сопровождалось пытками. Особенно изощрялся флотский сержант Букнан-Кенд. Следствием руководили офицеры R.A.F. и сотрудники британской разведки — офицер Каррис и сержант Кали, специально для этой цели прибывшие в Египет из Палестины. Разумеется, не было недостатка и в попытках подкупить и соблазнить Элиззера обещанием разных благ. Но он был тверд и последователен в своих показаниях, утверждая, что ничего не знал о содержании груза. На все связанные с этим вопросы он не-

изменно отвечал: "Не знаю". Следователи, уставая, менялись, но Элиэзер проявил большую стойкость и не дал сломить себя, не выдал товарищей.

Так прошли четыре дня, а его мучители не отступали. Время от времени они приводили санитара, который перевязывал ему раны, и допросы продолжались. Не видя никакого выхода из создавшегося положения, Элиэзер решил при первой же возможности покончить с собой.

Утром, во время бритья, когда солдат на короткое время оставил его одного возле зеркала и вышел в находившуюся рядом ванную комнату, Элиэзер вынул из футляра бритву и разрезал себе живот. Почувяв неладное, солдат вернулся, и между ними началась борьба. Солдат позвал на помочь товарищей и сообща они одолели истекающего кровью Элиэзера.

Он был помещен в больницу, но спустя некоторое время его вернули военной полиции, и он был переведен из Исмаилии в Каир, где его переводили из одной тюрьмы в другую.

Однажды в одиночную камеру, где он находился, привели бойца его части Цви Анава, который случайно ехал с этим же караваном домой и поэтому попал под подозрение. Его тоже считали причастным к операции по нелегальной переброске оружия. Разговаривая, они принимали все меры предосторожности, опасаясь, что в камере имеется аппарат для подслушивания. Они шептали друг другу на ухо, терли подошвами ботинок о пол и т.д. От Цви Анава Элиэзер узнал, что Шалом Левин вернулся в Каир и что из Эрец-Исраэль ему шлют привет, просят держаться и впредь так же стойко и требовать встречи с адвокатом.

Однажды, уже в другой тюрьме, к Элиэзеру в камеру поместили Шалома Левина, и тот сообщил первым делом пароль надежного адвоката из Хаганы.

Шалом Левин успел до ареста встретиться с Леви Авраами и согласовать с ним свои показания. В квартире Леви Авраами сделали обыск, так как в ней жил

Шалом Левин, когда работал в комитете помощи солдатам (Леви в это время находился в больнице).

Допрос Шалома Левина резко отличался по своему характеру от допроса Элиэзера Гольдберга. Его "интервьюировали" следователи всех рангов, начиная от руководителя Интеллидженс Сервис на Среднем Востоке и кончая офицером Картиком. Допрос велся по-джентльменски, и однажды Шалом даже появился вместе со своими следователями в прославленном кайрском кафе "Гропи". Такое обращение позволило Леви Авраами поддерживать связь с Шаломом почти до самого ареста последнего.

Побывав в нескольких тюрьмах и неоднократно подвергаясь допросам, Шалом Левин был переведен в камеру Элиэзера Гольдберга в тюрьме Интеллидженс Сервис, которая предназначалась для особенно опасных шпионов.

Прошло уже более шести недель. Отчаявшись получить от арестованных какие-либо сведения, связанные с конфискованными боеприпасами, англичане доставили Элиэзера и Шалома на аэродром Гелиополиса и оттуда, закованных в кандалы, — на бомбардировщик "Веллингтон", державший путь в Эрец-Исраэль.

На базе британских военно-воздушных сил в Рамле их судил военный суд, обвинив в краже оружия и нелегальной доставке его в страну. Но так как обвиняемые не сознались и не было явных и неопровергимых доказательств их вины, суд ограничился их изгнанием из армии. Приговор был сразу же приведен в исполнение — Шалома и Элиэзера вывели через задние ворота лагеря уже гражданскими лицами. За воротами ждали агенты гражданской сыскной полиции, доставившие их в бронированной машине в лагерь Латрун. В соответствии с законом о чрезвычайном положении они были задержаны по 11 статье и арестованы на неограниченное время.

Когда в штабе Хаганы узнали о том, как пытали Элиэзера, было решено отомстить тем, кто над ним особенно издевался. Но вскоре выяснилось, что два

следователя-изверга переведены командованием в Индию. Думаю, что это не случайно – Интеллиджанс Сервис заблаговременно позаботился о безопасности своих сотрудников.

Таковы подробности одной из акций по приобретению оружия, которая была тщательно продумана и имела все шансы на успех, но завершилась провалом.

Было это летом 1945 года.

ПО ДОРОГАМ ЕВРОПЫ

И после окончания Второй мировой войны мы вынуждены были продолжать борьбу. Положение евреев в диаспоре после Катастрофы и политика Бевина по отношению к сионизму и еврейскому ишуву побуждали к активным действиям. Каждый из нас, членов Хаганы, считал своим первым долгом бороться за спасение тех немногих евреев, которые уцелели после Катастрофы, и всеми силами добиваться независимости. А для этого надо было, прежде всего, расстроить замыслы мандатных властей.

Отношения с ними в стране все более обострялись. Мы слышали много хорошего о поведении англичан у себя дома, об их благородных традициях, о хорошо функционирующем государственном аппарате в метрополии. Но между поведением англичан в Великобритании и их действиями в Эрец-Исраэль была огромная разница. А ведь мы имели дело только с ними, с английскими солдатами и чиновниками. Здесь, в Эрец-Исраэль, англичане душили все, что могло привести еврейский народ к независимости. Для нас англичан олицетворяли верховный комиссар Мак-Майкл, солдаты британской авиадивизии и "джентльмены в коричневых пальто" – агенты британской полиции.

Международная обстановка способствовала достижению независимости. Но решающие испытания проходили, как известно, на полях сражений. Выдержать их нам помогли годы упорной работы в рамках Хаганы: приобретение и изготовление оружия, боевая подготовка в условиях подполья и служба евреев в рядах британской армии.

До того, как нам, довольно большой группе бойцов и командиров Хаганы, удалось после войны "прорваться" в Европу, воинские единицы были единственным источником кадров для самых срочных спасательных акций, если не считать некоторых посланцев Хаганы, которые проникли в Европу разными окольными путями.

И тут нашим людям открылась жуткая картина. Горстка европейского еврейства, которая уцелела после тотального уничтожения, была голодна, раздета и разута, истерзана физически и духовно. Она была оторвана даже от той новой действительности, которая образовалась в Европе после капитуляции немцев. В наших посланцах эти несчастные увидели своих соплеменников. То были их братья и сестры, их семьи, их родня. И наш долг перед народом в этой новой действительности, перед лицом которой мы стояли в британских мундирах, но с еврейской душой, сразу обрел новые и совершенно конкретные формы.

Люди Хаганы, которые недавно прибыли из страны в Европу, побуждали окружающих к действию. Посланцы европейских национальных организаций, мы способствовали повышению самосознания европейских солдат, служивших в армиях союзников. И люди стали лучше понимать свою историческую задачу и действовали самоотверженно, по велению сердца.

В эти дни мы все были свидетелями массового движения беженцев разных национальностей на восток и запад, на север и юг. Растерянные люди, дом которых был разрушен, потерявшие веру в свои силы, брели куда глаза глядят. В этой стихии образовалось движение евреев, убегающих от вчерашнего дня, движущихся на запад и юго-восток. Все их достояние хранилось обычно в тощем и ветхом мешке: чаще всего семейные сувениры или какая-нибудь потрепанная вещь, принадлежавшая близкому человеку, убитому немцами.

Это "имущество" было им дороже всего на свете, и несмотря на все трудности скитаний, их никак не удавалось убедить расстаться с заветным мешком, чтобы облегчить себе жизнь. Для них он символизировал их прошлое, их дом, разрушенный нацистами.

Беженцы, вызволенные из лагерей смерти, двигались подобно потоку, и невозможно было предсказать, по какому руслу он хлынет и когда это произойдет. Но большая часть беженцев инстинктивно устремилась по дорогам, ведущим в Эрец-Исраэль. Это было начало Брихи – массового движения, созданного Хаганой, одного из самых значительных в еврейской истории. Мы пытались направить стихийные людские волны к портовым городам Средиземноморья, где евреев ждали спасательные суда Алии Бет. Так начался беспримерный исход евреев из Европы.

Из-за тяжелых условий подполья тысячи евреев застревали на долгое время в лагерях для перемещенных лиц, дожидаясь своей очереди на судно, отправлявшееся к родным берегам.

Все народы – будь то русские или англичане, французы или американцы – заботились о своих военно-пленных и о гражданских лицах, угнанных в рабство. О еврейских беженцах заботились посланцы Эрец-Исраэль. Им помогали еврейские международные организации, такие как Джойнт и другие. И Хагана постепенно расширяла поле своей деятельности в различных областях. Потребности наши росли изо дня в день, и вместе с ними росли требования, предъявляемые к Эрец-Исраэль, который был отрезан от оккупированной немцами Европы в все годы войны.

Нашему верховному командованию стало ясно, что без разветвленной подпольной сети Хаганы в Европе мы не в силах будем выполнить обязанности, возложенные на нас историей. И началась массовая отправка наших представителей в Европу.

Миша Ноткин (Нета) из кибуца Гиват-Хаим и Исраэль Сапир из кибуца Рамат ха-Ковеш были в числе первых, кому удалось нелегально проникнуть

в Италию сразу же после окончания боев в Европе. Действуя в рамках Брихи и Алии Бет, посланцы Хаганы не упускали из поля зрения молодежные ячейки, образовавшиеся среди беженцев. Руководил ими Нахум Шадми, ведавший по поручению Сохнута делами Хаганы в Европе. Заметно увеличилось также количество оружия и боеприпасов приобретавшихся в Европе.

Хагана действовала через своих людей, находившихся в еврейских боевых частях, а также с помощью специальных посланцев, работавших в подполье. И все это дополнялось заботами об удовлетворении текущих нужд беженцев — материальных, культурных, воспитательных и т.д. В эту деятельность посланцы Хаганы постепенно втягивали не только бойцов еврейских воинских подразделений, не состоявших в организации, но также евреев и неевреев, служивших в войсках союзников, а также местных жителей.

После окончания войны первая партия оружия прибыла к нам морем с Родоса. Это были ящики с "книгами", которые привез с собой Биньямин Иври. Он стоял в одном из первых британских отрядов, прибывших на этот остров сразу после его освобождения. Иври и его товарищи раздобыли аппаратуру связи и изрядное количество револьверов. Их упаковали в ящики, а сверху для маскировки прикрыли тонким слоем книг. Иври вместе со своими ящиками отправился первым пароходом, отплывшим в Порт-Саид. Оттуда весь груз был доставлен по железной дороге в Эрец-Исраэль.

Узнав об этом, мы вместе с Иври отправились в Иерусалим. Среди нас находился Исраэль Галили, который хотел быть поблизости от "места происшествия". Мы готовились предпринять ряд специальных акций, если Биньямину Иври не удастся обычными путями получить свой груз с "книгами" на иерусалимском вокзале. К счастью, все обошлось без осложнений, и нужда в нашем вмешательстве отпала.



Осенью 1945 года меня вызвал к себе Шаул Авигур, руководивший Мосадом для Алии Бет для предварительной беседы. Он хотел попытаться использовать меня за рубежом. Дело в том, что Иехуда Арази, который в ту пору руководил деятельностью Алии Бет в Италии, заболел и его необходимо было заменить.

Спустя несколько дней меня вызвал к себе Исаэль Галили, который говорил о планах поездки в Европу более определенно. Мне поручалось прежде всего возобновить прямой контакт с еврейскими воинскими подразделениями, находившимися тогда в Бельгии. Голландии и Италии. Следовало проверить перспективы широкого приобретения оружия и боеприпасов для Хаганы, т.к. война кончилась и появлялись для этого новые возможности. Жалко было бы их упустить.

Горизонты открывавшейся деятельности были весьма заманчивы. Кроме того я надеялся выяснить, уцелел ли кто-либо из моих родных в Европе. И все же в разговоре с Шаулом Авигуром и Исаэлем Галили я подчеркнул, что не совсем еще оправился от мальтийской лихорадки, которую весной подхватил в Египте. Но указание было четким: как можно быстрее отправиться в Европу.

В ту пору ничего было и думать об иностранном паспорте и визе — во-первых, их почти не выдавали, и во-вторых, я почти всегда был на нелегальном положении. Оставался лишь один путь — использовать транспортные средства британской армии.

Связавшись с военнослужащими, в том числе с приехавшими из Европы и проводившими здесь свой отпуск, я стал наблюдать, когда и как отправляют солдат в Европу. К моей великой радости, в это время прибыл в отпуск из Бельгии Исаэль Карми. Я знал его по совместной работе в прошлом и верил в его незаурядные способности, находчивость, мужество и большой

жизненный опыт. Многолетняя дружба в селяла уверенность, что он мне поможет.

Во время наших частых встреч мы уточнили все детали моей предстоящей поездки. Много времени я потратил на расспросы о положении наших воинских частей за рубежом, об имеющихся у них возможностях приобретения оружия в Европе и его транспортировке. Меня интересовали настроения солдат, их готовность идти на риск во имя сионистских идеалов. Полученные данные стали отправной точкой моей дальнейшей деятельности на этом поприще в будущем.

По мере того, как приближался конец отпуска Израэля, прояснились подробности моей поездки в Европу. Мы решили, что я присоединюсь к "драфту" – группе еврейских солдат, возвращающихся из отпуска в свои части. Этой группой несомненно будет командовать Израэль Карми как старший по званию.

Мне предстояло раздобыть фальшивые документы солдата-отпуска и присоединиться к "драфту" сверх нормы. Можно было представить, какие меня ждут неприятности в дороге, особенно, когда будут производить подсчеты и построения в транзитных военных лагерях, при посадке на судно, при спуске на берег и т.д.

В кибуце Гиват ха-Шлоша подогнали по моим размерам военное обмундирование Израэля Карми, и его жена Соня немало потрудилась над этим. Для большей достоверности маскарада к гимнастерке прицепили медали, которые полагались "бывалому" солдату с таким боевым прошлым, как у меня...

За несколько дней до отъезда пришли из Европы вести об аресте группы посланцев Хаганы, которые отправились в путь тем же путем, каким собирался ехать я. У них были поддельные документы солдат 178 отряда. Всех их арестовали в Тулоне, когда туда прибыло судно, на котором они находились. Эта группа состояла из моряков Хаганы и была послана в Европу для перевозки морем нелегальных репатриантов. В нее входил, между прочим, и известный поэт-партизан Аба Ковнер.

Несмотря на повседневную секретную радиосвязь с Европой, установленную связистами Хаганы, так и не удалось выяснить причины и обстоятельства ареста наших людей. Мы так и не знали, был ли это донос, или сами члены группы действовали неосмотрительно. А может быть, сыщики обратили внимание на сапоги Абы Ковнера — он привык носить их еще когда был партизаном. Правда, сейчас их сверху прикрывали брюки, и все же это сразу выделяло его из числа британских солдат на Ближнем Востоке в 1945 году.

Для нас, сбиравшихся в опасный путь, было очень важно точно знать причину провала, чтобы не повторить ошибок наших предшественников (если были ошибки), и избежать ловушки (возможно, она ждала и нас).

Мы решили отложить поездку до тех пор, пока не будут получены достоверные сведения из Европы о том, что произошло.

Я не хотел ехать в Европу без Исаэля Карми, да и он был заинтересован в том, чтобы мы ехали вместе. И в тот день, когда "драфт" должен был отправиться в путь, Карми объявил, что заболел. Его положили в госпиталь.. На следующий день, когда солдаты были уже в пути, он "выздоровел". Так была решена проблема отсрочки предстоящего путешествия.

Дни шли, а нужная информация не поступала. И так как дальше тянуть с отъездом мы не могли, было решено присоединиться к очередному "драфту". Но, командование пришло к выводу, что чтобы уменьшить опасность разоблачения, надо снабдить меня не фальшивыми, а подлинными солдатскими документами. Их обладатель должен был остаться в стране, а я призван был "заменять" его, в частности, при пересечении границ. И пришлось мне как бы влезть в шкуру Бено Цукера (Биньямина Цура), солдатская книжка № 33 468 из транспортной части R.A.S.C.

Мы познакомились, и я попытался "выжать" из него все детали, которые могли заинтересовать военную полицию на проверочных пунктах. Я расспрашивал его

об истории этой воинской части и тех местах, где она сражалась, записывал имена командиров, интересовалася ее составом и структурой. Исраэль Карми муштровал меня и устраивал бесконечные репетиции, чтобы я твердо запомнил, кем сейчас являюсь. Он "освежал" мои энзания в области порядков и обычаев британской армии. Его "курс наук" включал также приемы отдачи чести при встрече с ветеранами и с новичками. И время от времени его жена Соня выбегала из комнаты, чтобы своим неудержимым смехом не нарушать хода учений.

Но вот настало время отправиться в путь-дорогу. Мы прибыли на вокзал в Реховот, и тут моими шефами стали два солдата-отпусканика Ури Барфель и Цви Левенгартен. Исраэль Карми поручил им сопровождать меня всю дорогу — ведь между мной, рядовым, и командиром "драфта" должна была существовать определенная дистанция. К тому же очень важно было, чтобы окружающие не обнаружили нашу связь на случай, если меня разоблачат, чтобы на Карми не пала и тень подозрения.

Когда я отправлялся в Европу, Элияху Голомба уже не было в живых. Нас всех потрясла его скоропостижная и безвременная кончина. Ощущение сиротства царило тогда среди бойцов и командиров Хаганы, потеря этого необыкновенного человека удручила всех. Я привык к его напутственному слову перед каждым новым ответственным заданием, а на сей раз пришлось отправиться в путь без его вдохновляющего благословения.

Дорога поездом в транзитный лагерь в Порт-Саиде была мне хорошо знакома, и мы ее проделали благополучно. Транзитный лагерь, в котором я очутился, ничем не отличался от знакомых мне подобных лагерей. Солдаты, томясь от безделья, каждый на свой лад пытались убить время. Перед отъездом в Европу многие закупали папиросы и шоколад. Здесь были случайные представители разных стран и народов — индийцы, негры, греки, солдаты еврейских воинских частей и даже англичане.

Постоянной темой бесед была предстоящая демобилизация. Солдаты ворчали, проклинали неразберику, царящую в армии. Из-за нее откладывалась отправка эшелонов в разные страны, где солдат ждала демобилизация. Люди изнывали от безделья и скуки и проклинали "дыру", в которой застряли. Многие из солдат были ветеранами британской армии, служили в ней не один год, участвовали в походах и сражениях на Ближнем и Дальнем Востоке, в Западной пустыне, в Италии и на Западном фронте. И при всем разнообразии собравшихся здесь людей, у них была одна общая забота — их будущее. Люди, далекие и чужие друг другу и по своему жизненному опыту, и по воспитанию и духовному облику, находили общий язык, когда говорили о тех проблемах, которые встанут перед ними на следующий день после демобилизации. Они не знали, что ждет их дома, в нормальной гражданской жизни. На эти темы даже малознакомые люди могли беседовать между собой часами.

После утренней проверки я проводил время за чисткой картошки и другими подобными работами на армейской кухне.

Так как группа посланцев Хаганы, задержанная во Франции, прошла через этот же лагерь, мы с большой осторожностью пытались прощупать и найти здесь причины их ареста. Но ничего существенного узнать не удалось.

С каждым днем я все уверенней чувствовал себя в роли рядового солдата, набирался опыта, овладевал сочными армейскими проклятиями и усваивал стиль и нюансы поведения старого вояки. Я, например, приобрел брильянтин для придания блеска волосам. Понемногу я начал принимать участие в беседах, проявляя осведомленность в таких вопросах, как стоимость папирос, шоколада и мыла в те дни в разных странах Европы. При этом создавалось впечатление, будто я сам недавно оттуда прибыл. Я даже сплетничал об офицерах и рассказывал эпизоды из жизни

разных частей, подчас интересные и поучительные, а подчас смешные.

Кроме Израэля и двух сопровождающих, которые знали, кто я в действительности, ни у кого не зародилось и тени сомнения. Все были уверены, что я и есть тот Бено Цукер, военный номер 33 468, из транспортной части R.A.S.C. Подбирая для меня воинские документы, командование Хаганы позаботилось о том, чтобы в "драфте" не было ни одного военнослужащего из 178 отряда, в котором служил Бено Цукер.

Наша очередь на отправку в Европу еще не наступила, и я завидовал каждому солдату, который упаковывал свои пожитки и топал по дороге, ведущей к порту. Один из принципов моей деятельности в Хагане заключался в том, чтобы не находиться долго на одном месте и при первой же возможности покидать его, порывая с ним всякую связь.

Прошло десять дней, пока настало долгожданное утро: во время построения и переклички мы получили приказ подготовиться к посадке на судно. Сложив свой нехитрый багаж, я с энтузиазмом помогал убирать палатку и вернул всю посуду и другие предметы, полученные при прибытии в лагерь, в хозяйственную часть. Еще до полудня мы начали двигаться длинной шеренгой, в затылок друг другу, к воротам лагеря и оттуда — прямо по направлению к порту. Там нас задержали несколько часов. Причину задержки никто из нас не знал. Правда, мы видели, что офицеры снуют туда и обратно, нервничают, суетятся, но в чем дело, мы не знали. А потом был дан приказ вернуться снова в лагерь, который мы утром покинули...

Мы вернулись сердитые, разочарованные. Залежалые мясные консервы с овощами, которые нам выдали на ужин, только усиливали горечь разочарования. Отведав немного этих консервов, я решил лучше немного поголодать, чем есть это малоаппетитное блюдо.

Тем временем из отрывочных разговоров выяснилось, что итальянские моряки судна, на котором мы должны были отправиться в Европу (они служили у

англичан), отказались получать итальянские деньги, и требовали, чтобы с ними расплачивались фунтами стерлингов. Мы им сочувствовали, так как знали истинную цену итальянской лиры во время инфляции. Тем более, что расчеты с моряками велись в фунтах стерлингов, а платили им лирами по официальному курсу.

Солдаты реагировали на возвращение в лагерь по-разному. Англичане, торопившиеся домой, где их ждала демобилизация, ворчали, ругались и проклинали итальянцев, которые "распустились" и " злоупотребляют" полученной свободой — ведь лишь недавно они капитулировали. "Их надо ставить к стенке и вешать одного за другим..."

Очень было неприятно возвращаться снова в лагерь. Нас послали в другие палатки — наши были уже заняты частями, прибывшими в те часы, когда мы отсутствовали. Пришлось начинать устраиваться заново, кто знает, на сколько времени...

Однако наутро нас снова повели в порт, и по мере того, как мы приближались к нему, все требовательнее становились проверяющие. Контроль был очень жестким. Мы перестраивались по трое в затылок друг другу, и между людьми должно было быть большое расстояние. К пристани причалил паром, чтобы взять нас и перевести на судно, стоявшее на якоре в другом конце порта. В десяти метрах перед спуском на паром было очень много военной полиции, в том числе — сотрудники полевой службы безопасности, которые считали и перестраивали группы солдат и сравнивали с заранее подготовленными списками. "Драфт" из Эрец-Исраэль удостоился их особого внимания и тщательной проверки.

Выражение моего лица, было, как всегда, безразлично-спокойным, но не стану скрывать, что сознание того, что я располагаю подлинными документами настоящего солдата и посемуучаствую в "драфте" как бы легально, вселяло в меня уверенность, что я благополучно пройду любую проверку и самый строгий контроль. С другой стороны, я убежден, что при такой тщательной проверке, какая была в порту, шансов об-

мануть полицию, пользуясь липовыми документами, было очень мало. Тем более, что такая же проверка и сличение со списком проводились также при переходе с парома на судно. Видимо, случай с группой представителей Хаганы, задержанных в Тулоне, заставил английские власти усилить бдительность, особенно по отношению к солдатам из подмандатной Палестины.

На заре наше судно взяло курс на Европу.

На вторую ночь после того, как наше судно "Градиска" покинуло Порт-Саид, примерно в 10 часов 30 минут, сильный толчок внезапно остановил корабль. Сразу же раздался сигнал тревоги и по громкоговорителям была передана команда: оставаться на местах, надеть спасательные пояса и ждать дальнейших распоряжений. 1500 солдат, находившихся на судне, были очень взволнованы, но реагировали сдержанно.

В это время я как дежурный пожарник был вместе с одним из своих провожатых и английским солдатом в одном из отсеков судна. Поэтому я мог свободно передвигаться и наблюдать за тем, что происходит.

Я поднялся на палубу, но из-за темноты ничего не увидел. По обшивке корабля яростно били волны.

Спустя некоторое время нам удалось узнать у одного из членов экипажа, что судно, видимо, село на мель. Пока еще было неясно, удастся ли предотвратить проникновение воды на корабль. Сообщения, передававшиеся по громкоговорителю, держали солдат в состоянии готовности. Порядок и тишина на судне были образцовыми.

Я невольно сравнивал это судно с судами маапилим, обстоятельства их отправки в путь, мужество и страшный риск, которому подвергали себя люди.

Часа через два было передано новое сообщение: мы сели на мель неподалеку от острова Гавдос, к югу от Крита. Судну не угрожает опасность затопления. Солдаты могут вернуться к себе в каюты и лечь спать.

Само собой разумеется, что все проклятия и ругательства, бытующие в английской армии, были адресованы итальянскому экипажу судна. Их обвиняли в том, что они сознательно посадили судно на мель, что это диверсия и продолжение забастовки в Порт-Саиде. Ее, кстати сказать, ликвидировали путем угроз, не пообещав итальянским морякам ничего конкретного.

Под утро мы увидели приближающийся к нашему судну морской истребитель. Когда он подошел близко, мы заметили, что он принадлежит к греческому военному флоту. Он первый услышал сигнал бедствия S O S. В течение дня к нам подошли также истребитель и крейсер британского флота.

Тем временем насосы продолжали непрерывно выкачивать воду, проникавшую через пробоину в судно.

Военные корабли, пришедшие нам на помощь, маневрировали на некотором расстоянии. Истребители вначале попытались приблизиться вплотную, но из-за шторма, бушевавшего на море, и из-за боязни также сесть на мель, они отказались от этой мысли. Не увенчались успехом и попытки спустить на воду спасательные лодки, имевшиеся на "Градиске". Мешали пятиметровые волны (временами их высота достигала даже восьми метров). Лодки получили повреждений, ударяясь о стенки судна, и моряки были вынуждены вновь поднять их на палубу.

Более успешными оказались маневры моторных лодок, спущенных с военных кораблей. Этим лодкам удалось приблизиться к нашему судну и они забрали небольшую группу солдат. То было очень рискованным делом. Моторки с большим трудом вернулись к своим судам — море бушевало и волны грозили проглотить их вместе с людьми. Затем оттуда просигнализировали, что эта акция прекращается, так как она сопряжена с большой опасностью.

Появление авианосца ничуть не улучшило нашего положения. Как оказалось, мы находились на расстоянии 50-80 метров от острова, и целая флотилия, собравшаяся вокруг нас, ничем не могла нам помочь.

Оставалось лишь одно — непрерывно откачивать поступающую воду и ждать. Так прошла еще одна ночь.

На следующий день ничего не изменилось, но в полдень на горизонте показался буксир, также откликнувшись на наш призыв о помощи. Он шел по маршруту Мальта — Салоники и отклонился от него, чтобы нам помочь. У этого буксира была небольшая осадка, в отличие от других кораблей. Он начал медленно и осторожно, делая замеры глубин, приближаться к "Градиске". Когда буксир подошел достаточно близко, моряки бросили нам тонкий канат. К нему мы привязали толстый канат, и моряки буксира втащили его к себе на борт. Затем началась серия сложных маневров, целью которых было вплотную приблизиться к нам, но избежать столкновения и посадки на мель. Моряки на буксире действовали очень слаженно, но лишь вечером начался переход солдат с "Градиски" на буксир с помощью канатов и веревочных лестниц. Это было делом нелегким, так как из-за неприкрашающегося шторма соотношение между уровнями двух судов ежеминутно менялось. Тогда с борта нашего судна на буксир перебросили широкую доску, и солдаты, став друг другу в затылок, пытались бегом преодолеть этот зыбкий мостик и прыгнуть на буксир в ту секунду, когда его приподнимало волной до уровня нашего судна. На концах мостика стояли моряки, они инструктировали солдат и помогали им.

Когда буксир был заполнен людьми, он отделился от нашего судна и причалил к авианосцу. Передав свой живой груз, буксир отправился за очередной партией солдат.

Его непрерывно качало на волнах. Временами людей окатывало водой, и на них не было сухой нитки. К тому же многие страдали от морской болезни. Стоя возле радиорубки, бывшей под капитанским мостиком, я мог наблюдать за действиями капитана, за работой радистов и других моряков. И я убедился, что здесь трудится дисциплинированный и хорошо натренированный экипаж. Точность, ловкость, уверенность,

спокойствие характеризовали действия офицеров и матросов, и все солдаты невольно любовались ими.

В течение примерно полутора часов буксир обогнул остров и остановился в километре от ярко освещенного авианосца. И тут начался сложный этап — перевод людей с буксира на авианосец. Навстречу нам были посланы несколько моторных лодок. Приблизившись к буксиру, они стали подбирать солдат, чтобы доставить их на авианосец. Это оказалось делом еще более трудным, чем переход на буксир. Моторки подходили к нам вплотную и прикреплялись к буксиру. Солдаты должны были использовать те мгновения, когда уровень буксира и лодки, подбрасываемой волнами, сравнивался, и прыгать в лодку. Перед прыжком, как только лодка приближалась, солдаты бросали в нее свои рюкзаки, вещевые мешки, чемоданы. Немало их падало мимо. Прыгнув в лодку, солдат обычно не мог удержаться на ногах и растягивался во весь рост на дне. Когда это случалось с офицером, солдаты, несмотря на страшную усталость, кричали, свистели, хохотали.

Все это происходило при ярком свете прожекторов, установленных на буксире. Когда лодка приближалась к авианосцу, приходилось снова прыгать — из лодки на корабль. Несмотря на все трудности и на большое количество солдат, которых пришлось перевезти на авианосец, операция увенчалась полным успехом, если не считать нескольких легко раненных во время прыжков солдат.

Военные моряки оказали пехотинцам самое теплое гостеприимство. Когда мы очутились на авианосце, нас ввели в большой ярко освещенный зал, находившийся в центре. Там за столом сидели рядом офицер-моряк и офицер-пехотинец. Каждый из нас должен был представить перед ними и сообщить все свои данные, включая название части и номер "драфта". Это делалось для того, чтобы узнать, кто из пассажиров "Градиски" попал на авианосец т.к. часть солдат была переведена на другие военные корабли.

Солдаты были смертельно уставшими и разбитыми, мокрыми и бледными, но стакан горячего кофе, который подавался каждому поднявшемуся на борт авианосца, а затем сытный ужин возвращали людям силы и создавали ощущение уюта. Оно еще более усилилось, когда каждый из нас получил отдельную постель. Как выяснилось, моряки авианосца уступили нам свои койки.

В ту ночь мы спали при ярком электрическом свете, но ни свет, ни шум вентиляторов, ни частые и громкие возгласы репродукторов, с помощью которых передавались указания экипажу, не могли нарушить наш сон.

В шесть утра мы проснулись от звука горна и песни, передававшейся по репродуктору и начинавшейся словами *Wakie-Wakie* ("Пробудитесь, вставайте"). В дальнейшем выяснилось, что такова традиция британского флота: так подымают моряков по утрам навстречу трудовому дню.

Моряки отнеслись к нам на редкость любезно. Они ухаживали за нами так, будто нас извлекли из морской пучины. Мы использовали свободное время для знакомства с устройством корабля и побывали во всех его уголках, проникали во все, можно сказать, щели, куда нас допускали. Мы изучали также порядок корабельной службы, правила поведения экипажа. Этот корабль плавал ранее на Дальнем Востоке, и когда *"Грандиска"* села на мель, он находился неподалеку по пути в Англию. Там большая часть моряков должна была демобилизоваться.

Матросы проклинали войну и свою службу. То и дело раздавались такие сочные ругательства, каких мне ни разу не приходилось слышать, хотя я побывал в различных военных частях Британии. Значительную часть свободного времени матросы проводили за чтением еженедельников, главным образом таких, где было много пикантных фотографий девушек. И чем на них было меньше одеяний, тем больше внимания им уделялось. Внутренние стенки шкафов были украшены цветными картинками *"герлс"*. Лишь немногие из мо-

ряков читали серьезные книги, занимались, писали письма.

На вторую ночь нашего плавания корабль вынужден был задержаться на пять часов из-за разыгравшегося на море сильного шторма. Хотя наше судно весило 35 тысяч тонн, волны швыряли его так, что временами винт корабля выходил из воды и повисал в воздухе.

Я чувствовал, что заболеваю морской болезнью. Большинство пассажиров "Градиски" беспомощно лежало на своих кроватях и лишь некоторые появлялись в столовой.

Постепенно буря утихла, но море продолжало оставаться неспокойным. Так мы прибыли в Тулонскую бухту, предварительно полдня простояв на якоре возле Мальты.

Мы с Исраэлем Карми очень опасались того момента, когда наш корабль бросит якорь во Франции, помня, что группу посланцев Хаганы арестовали в Тулоне. Мы знали, что когда их корабль вошел в Тулонский порт, сюда прибыла большая группа военной полиции и сотрудников полевой службы безопасности. Они находились на особом моторном катере и, выклекая по громкоговорителю фамилии людей (по имевшимся в их распоряжении спискам), приказывали им подняться в командирскую рубку, а затем всех арестовали.

Когда мы приблизились к порту, я вышел на палубу и стал внимательно присматриваться ко всем сновавшим поблизости катерам. Как только заработал громкоговоритель, я насторожился, ожидая услышать имя "Бено Цукер". Если бы они узнали, кто я такой, я бы не избежал ареста.

Наше судно оставалось в заливе перед входом в порт. Это был тот самый порт, в котором французский флот 27 ноября 1942 года принял историческое решение, — лучше потопить себя, чем сдаться в плен немцам. Вид торчащих из воды мачт и труб больших военных кораблей вызывал тяжелые и печальные мысли. И без того день был после сильной ночной бури серый

и дождливый, и давящее ощущение тоски и тревоги все усиливалось.

Море все еще было неспокойным, и якорная цепь, брошенная в воду, порвалась. Судно начало приближаться к волнорезу. Тогда был брошен второй якорь и начался спуск на паром, который нас доставил на дебаркадер порта.

Признаюсь, что в ту минуту, когда мои ноги ступили на твердую почву – на французскую землю – я почувствовал внезапное облегчение. Тут я уже не так ощущал вездесущий контроль военной полиции. И стоит ли этому удивляться? На суще я себя чувствовал, как рыба в воде. Тут мы могли бороться почти на равных. Я вернулся к нормальному для меня состоянию солдата Хаганы, играющего в "кошки-мышки" с представителями Британской империи.

Когда стемнело, нас доставили в транзитный лагерь. Он был полон солдат, жизнь кипела в нем. Тут встретились воины, прибывшие с севера и ждущие отправки домой, на Ближний Восток, с воинами, прибывшими с Востока и ждущими отправки на Север после многих лет тяжелой службы вдали от семей и родных мест.

Для людей нашего "драфта" в лагере не нашлось места, т.к. по плану мы должны были после ужина отправиться поездом на север. Несмотря на сильную усталость, нас утешала мысль, что скоро мы покинем это место и прибудем туда, где расположилась наша бригада.

Случилось чудо – в столпотворении, царившем в транзитном лагере, мы встретили Абрашу Цирлина из Кирьят-Хaima (пригорода Хайфы). Он был сержантом, и скорее всего мы опознали его в темноте благодаря его огромному псу, которого он, как обычно, волок за собой. Это был заядлый собачник из школы госпожи Менцель по дрессировке собак. И тут, разговаривая с нами, он начал с восхваления родословной этого пса, его породы и ума...

Не помню всех подробностей, но между нами никогда не было особой дружбы. Причиной довольно прох-

ладных отношений была одна из наших случайных встреч сразу после его мобилизации. Цирлин набросился на меня с упреками, что я увиливаю от мобилизации, я же, связанный конспирацией, не мог предъявить ему "удостоверение личности" и объяснить, какие функции выполняю в Хагане. Я никак не реагировал на его слова, он же и при последующих встречах не упускал возможности осипать меня язвительными замечаниями.

Наша встреча в Тулоне и то, что я в солдатской форме, оказалась для него полной неожиданностью. Видимо, он начал о многом догадываться и на сей раз не стал меня ни о чем спрашивать. Он рассказал, что в транзитном лагере уже знают о том, что случилось с "Градиской". Другое военное судно также отчалило из Порт-Саида с солдатами из местного транзитного лагеря, и среди его "драфтов" были люди из 178 отряда, к которому, согласно имевшимся у меня бумагам, я принадлежал. Это судно опередило нас и прибыло в Тулон накануне, хотя и отправилось в путь позднее. Когда оно бросило якорь в Тулоне, с него спустили на берег солдат 178 отряда и всех арестовали. Под строгой охраной военной полиции их повезли на допрос...

Должен признаться, что в эту минуту я порадовался, что был пассажиром "Градиски", и был благодарен и итальянскому экипажу, и слепой судьбе и ветрам, которые заставили наше судно отклониться от намеченной трассы и посадили его на мель.

Я был смертельно уставшим, грязным и чувствовал признаки приближающегося приступа мальтийской лихорадки. И все же я радовался, что нахожусь в железнодорожном вагоне 4-го класса, где в узком, неосвещенном, холодном купе были вынуждены тесниться восемь человек. Каждый в меру своего умения и акробатических способностей искал опору для тела — на скамьях, на полу, на полках, чтобы погрузиться в освежающий сон. В пути мы провели двое суток.

На одной из станций, когда воинский состав задержался для завтрака и каждый спешил воспользоваться остановкой, чтобы умыться и побриться, я случайно наткнулся на Баруха Ицхара, который в ту пору был уже капитаном. Как мне захотелось в тот момент, при виде его, получить хоть на денек офицерское звание, которое давало возможность ехать в том же эшелоне в человеческих условиях!

Мы на ходу обменялись несколькими фразами. Баруху, который всегда был близок к Хагане, было ясно, что моя поездка связана с каким-то секретным заданием. Я, со своей стороны, старался сократить беседу, чтобы не привлечь внимание к необычной дружеской беседе офицера с рядовым. Но мне не удалось скрыть улыбки, когда я наблюдал, как Барух важно шагает, держа в руках длинную трость. Должен сказать, что свою роль британского офицера он выполнял хорошо, не хуже, чем я выполнял свою роль рядового армии Его Величества. Прощаясь, я салютовал ему по всем правилам, которым научил меня Исаэль Карми, и он мне ответил соответственно, как положено по уставу.

Когда наш состав достиг станции Фонтенбло, меня скрутил сильный приступ лихорадки. Мы с Исаэлем решили, что нам следует сойти в Париже и там провести несколько дней, пока пройдет приступ. Барух тем временем прибудет в свою часть, находившуюся в Бельгии, выяснит положение дел и подготовит почву для массового приобретения оружия и боеприпасов с британских складов, "излишков", которые накопились там после окончания военных действий.

С самого начала все пошло так, как мы задумали. В Фонтенбло нам предстояло ждать несколько часов прибытия поезда, идущего на Антверпен. Мы воспользовались паузой, чтобы заполнить для самих себя бланки предписаний (они всегда были в запасе у Исаэля), и сели в первый же поезд, державший путь в Париж. Так я впервые в жизни очутился в этом городе и сразу же связался с представителями Хаганы. Они взяли на-

до мной шефство и обеспечили мне братский, заботливый уход.

Меня поместили в доме семьи И., в комнате под самой крышей виллы. В ту пору в Париже плохо отапливались и освещение в городе было недостаточным. Трудности военного времени еще не были устранены и ощущались во всем. Но несмотря на зимний холод, мне было жарко, так как я горел в лихорадке. И должно же было так случиться, что именно тогда, когда от меня требовалась предельная собранность и работоспособность, ясность мысли и сосредоточенность, я находился во власти каких-то вирусов, с которыми медицина еще не научилась бороться!

Другим побочным результатом моей поездки в антисанитарных условиях были вши. Их я обнаружил в своей одежде. Я стеснялся сообщить об этом хозяевам и решил самостоятельно истребить их. Мне в этом помогли несколько чайников с кипятком.

Одним из тех, кого в ту пору направили из Эрец-Исраэль в Италию для приобретения оружия, был Ицхак Леви (Иехуда Арази занимался тогда в Италии организацией Алии Бет). С Ицхаком я встретился в тот день, когда прибыл в Париж. Он приехал из Италии в очень подавленном настроении. Его удручили долгий отрыв от страны и отсутствие ясных инструкций относительно дальнейшей деятельности. И мы решили, учитывая накопленный им опыт, действовать совместно.

Встречаясь здесь с посланцами Эрец-Исраэль, я начал ощущать пульс лихорадочной, преданной и разветвленной работы, которая велась в условиях строгой конспирации.

Прошло несколько дней, и к моей большой радости вернулся Исраэль Карми с подробным отчетом о воинских частях, находящихся в Бельгии и Голландии, и о возможностях приобретения там оружия. Этого отчета я ждал с нетерпением с той минуты, как мы расстались.

Исраэль считал, что хотя объективные данные нам благоприятствуют и евреи-военнослужащие, находящиеся в рядах британской армии, готовы нам помогать,

Вряд ли мы справимся с задачей, если не убедим включиться в эту работу неофициальное командование Еврейской бригады, подчиненное штабу Хаганы.

Вместе мы выехали в Бельгию.

Еще до того, как еврейские воинские части покинули страну, верховное командование Хаганы назначило Шломо Рабиновича (Шамира) тайным командиром всех частей, входивших в Еврейскую бригаду. Когда мы прибыли в Антверпен, туда приехал также Шломо Шамир, и мы беседовали с ним в комнате Исаэля, которая находилась в здании командования 2-го отряда.

Заботясь о сохранении доброго имени еврейских воинских частей и желая избежать осложнений, связанных с нелегальной деятельностью в армии, Шломо считал своим долгом тщательно взвесить все последствия в случае провала намеченной акции. Я понимал его колебания. Беседа длилась несколько часов, и один из моих доводов заключался в том, что в конце концов речь идет об оружии, которое было собрано на полях сражений после победоносного завершения войны. Перед ним не стоят проблемы, которые стояли в свое время перед нами, когда мы брали оружие, предназначеннное для ведения войны с нацистами. И если оружие, которое мы хотим получить, англичане готовят для будущих войн, это не должно нас останавливать. И вообще оно очень скоро устареет и для великих держав превратится в металлом. Нам же оно нужно не только для самообороны, но и для борьбы за независимость.

Беседуя с ним, я также подчеркнул, что и я и он назначены одним и тем же штабом, и направляя меня сюда, командование имело в виду, что я буду получать помощь от его людей. Не рискуя, мы ничего не добьемся. Действовать надо мужественно, но, разумеется, предельно осторожно.

После долгого и всестороннего обсуждения Шломо Шамир согласился немедленно приступить к делу, чтобы не опоздать. Мы не вправе откладывать на завтра то, что можно сделать сегодня. Итак, было достигнуто

полное взаимопонимание, и он назначил Мордехая Маклефа офицером связи по вопросам, касающимся приобретения оружия в бригаде.

Нашим центром стала комната Исраэля Карми, который тем временем присвоил мне звание старшего сержанта, чтобы мои постоянные контакты с офицерами не привлекали внимания и не вызывали подозрений. Я получил соответствующие знаки различия и воинские документы.

Исраэль посвящал своим обязанностям по отношению к английской короне лишь часть служебного времени, а остальное — активной работе по приобретению оружия для Хаганы.

В его маленькой комнате старшего сержанта роты проживали трое — сам Исраэль, Хананья Вайсельберг и я. Чаще всего он поручал Хананье свою повседневную работу, сам же занимался тем же делом, что и я. Первые дни были посвящены разъездам и встречам с ветеранами Хаганы, много сделавшими для приобретения оружия в стране и в Египте.

Меня очень обрадовала встреча с Хаимом Ласковым, Меиром Зродинским, Иссахаром Шпигелем и другими, с которыми меня связывала совместная работа еще до их мобилизации в британскую армию. И на сей раз все они дружно взялись за дело.

Несколько дней ушло на подготовку, распределение обязанностей и согласование всех возникающих вопросов. Планируя акцию, мы должны были предусмотреть все. Даже ночных сторожей для складов мы подбирали из числа людей, преданных нашему делу.

Излишне говорить, что подготовка проводилась в условиях строгой секретности. И все же люди, особенно те, с которыми я работал в прошлом, чувствовали, что готовится что-то серьезное. Но дисциплина и навыки, полученные в Хагане, сказывались и здесь, и никто меня не спрашивал: "Зачем ты прибыл? Что ты тут делаешь?" Хотя я читал эти и другие вопросы в их глазах.

Началась серия визитов на военные базы и склады, находившиеся на территории Бельгии. Количество ору-

жия здесь намного превосходило то, что имелось на британских складах в Эрец-Исраэль. Наши люди позаботились о том, чтобы во время этих визитов мы имели возможность обследовать без помех все, что там хранилось. На месте мы решали, какую применить в каждом конкретном случае систему изъятия, чтобы британские кладовщики и их бельгийские помощники не почувствовали, что содержимое склада несколько уменьшилось.

Самый большой склад находился в одной из крепостей, окружающих Антверпен. Охрана его была возложена на отряд Заро. Там хранилось большое количество оружия и вооружения, которое было возвращено с полей сражения и отремонтировано.

Когда мы туда прибыли, все было подготовлено к осмотру, и несмотря на большое количество оружия, которое лежало грудами в просторных залах, обследование его не заняло у нас много времени. Этот склад содержал, как это было указано на одной из таблиц на стене, сотни тысяч ружей, винтовок и автоматов разных систем и видов.

Заро расхаживал как хозяин среди всего этого богатства. Возле каждой груды оружия мы останавливались и прикидывали, сколько можно здесь взять и как это лучше сделать. Определение процента, допустимого для присвоения, зависело, прежде всего, от нашей способности скрыть следы своего пребывания здесь. Это было необходимо для того, чтобы и в дальнейшем можно было наведываться сюда с той же целью.

Было решено, что мы начнем отсюда. Беседуя за чашкой чая в комнате Заро, мы установили, где будут находиться наши вспомогательные тайные склады, и разработали примерный график действий. Точное время начала операции зависело от того, когда удастся раздобыть нужное количество грузовиков и горючего, а также от того, в какой стране будет наша перевалочная база — во Франции или в Италии (оттуда вооружение на судах должно было быть переправлено на родину).

Было мало шансов хранить в Бельгии большое количество нелегального оружия. Англичане пользовались здесь большим влиянием, и бельгийцы были хорошо организованы, так что нас могли бы довольно быстро разоблачить.

Мы послали сержанта Батлана из 178 отряда на бельгийско-французскую границу, чтобы выяснить, как там происходит проверка людей и грузов. В соответствии с результатами его наблюдений можно было решить, каким путем проследует наш караван. Мы приняли также меры, чтобы мобилизовать машины из европейских воинских частей, расположенных поблизости, вместе с их шоферами. Они должны были получить путевые листы, которые бы узаконили их передвижение на тысячи километров от баз.

По инициативе Ицхака Леви были построены слики на учебной ферме халуцов и в некоторых домах для репатриантов в Марселе и его окрестностях. В этих сликах было спрятано оружие, которое Леви сумел раздобыть разными путями.

Слики и другие строения были оборудованы двумя голландцами-христианами, в прошлом участниками антинацистского подполья. Во время немецкой оккупации они, рискуя жизнью, переправляли евреев в другие страны. Всеобщую любовь завоевал Франц — молодой человек, очень честный, энергичный и преданный нашему делу. Ради спасения евреев он во время Второй мировой войны рисковал не только своей жизнью, но и жизнью жены и двух детей. Беседуя с ним, мы не раз говорили, что лучший способ выразить ему нашу благодарность — это пригласить его впоследствии в Эрец-Исраэль, чтобы он увидел страну, ради которой так рисковал, и людей, жизнь которых он спас.

Мы заботились также о том, чтобы устроить запасные склады для того вооружения, которое не удастся переправить в Италию или на другую перевалочную базу.

Ицхаку Леви было поручено проверить возможность покупки уединенной виллы или небольшой

фермы во французской Ривьере, чтобы превратить их после соответствующей маскировки в наши склады и перевалочные базы.

Пока мы заботились об оружии и вооружении, наши товарищи из Мосада по Алие Бет занимались нелегальной репатриацией.

Когда у нас уже была подготовлена колонна машин для перевозки оружия, меня вызвали в Париж, чтобы встретиться с Нахумом Шадми. От имени Сохнута он был послан в Европу как представитель Хаганы. В силу своего положения Шадми определял приоритет тех или иных акций, если они проводились одновременно. В этой встрече от имени Еврейской бригады и ее транспортных частей участвовали Шломо Шамир и Аврахам Зильберштейн. Мосад представлял Эхуд Авриэль, а организацию по приобретению оружия — Карми и я. На повестке дня стоял вопрос о переброске еврейских беженцев из последних концлагерей Германии, тех беженцев, которые находились сейчас в Антверпене, в Марсельский порт, где их ждало судно "Тель-Хай". Нахум решил, что следует ускорить эту акцию и провести ее до того, как англичанам удастся повлиять на французские власти и отправить судно без пассажиров. Эта задача была возложена на нас.

Все попытки эмиссаров Алии Бет перевезти беженцев из Бельгии во Францию не увенчались успехом, так как у них не было ни соответствующих разрешений, ни французских виз. Не оставалось ничего другого, как переправить этих людей через границу на военных машинах, которые мы подготовили для перевозки оружия. Было ясно, что сейчас все наши силы должны быть направлены на то, чтобы доставить беженцев на судно. Таким образом переброска оружия на некоторое время откладывалась.

План состоял в том, чтобы на наших машинах перевезти репатриантов из Бельгии в Париж, где они смогут пробыть некоторое время в специально подготовленном месте сбора. В Париже они должны были небольшими группами просачиваться на поезда, идущие

в Марсель в сопровождении военной охраны. Само наличие солдат придавало этой операции характер организованной перевозки беженцев.

Я договорился с Меми де-Шалитом, одним из офицеров 178 отряда, чтобы он вместе с Исраэлем Карми занялся организацией каравана машин, а сам выехал в Париж. Меня сопровождал солдат Еврейской бригады, который служил связным между Антверпеном и Парижем. В Париже я связался с Хананом Зоненборном (Инуром), представителем Мосада, и вдвоем мы начали подготовку к приему 800 беженцев.

Дом еврейских скаутов в Париже показался нам вполне пригодным для этой цели. Вступив в переговоры с его руководителем, мы рассказали ему, что оккупационные войска союзников в Германии собираются перевести на юг Франции 800 еврейских беженцев и мы ищем временное место отдыха для них, всего на один-два дня (мы, разумеется, не могли посвятить его в сущность запланированной акции). Руководители скаутов охотно пошли нам навстречу и даже выделили несколько своих подопечных для помощи беженцам во время их кратковременного пребывания в Париже.

В том же духе мы действовали, когда надо было решить вопрос о перевозке беженцев из Парижа в Марсель. В те дни поезда были переполнены, и нам предстояло решить двойную задачу — раздобыть места для 800 пассажиров, с одной стороны, и сделать все, чтобы они не привлекли к себе особого внимания при проверке документов — с другой. Я посоветовал Ханану связаться с евреями, которые служили в американских частях, расквартированных в городе. Важно было также установить контакт с военным раввинатом этих частей, чтобы выяснить, чем они могут нам помочь. Результаты оказались лучшими, чем можно было ожидать. После визита в канцелярию военного раввина Ханан вернулся сияющий. Там он встретил каппала, который временно выполнял обязанности военного раввина, так как тот находился вне города. Ханан поведал ему историю беженцев, чудом уцелевших в

нацистских лагерях уничтожения, и рассказал об их мытарствах, конца-края которым не видно. Особенно подробно он остановился на страданиях женщин, стариков и детей, многие из которых нуждались в срочной медицинской помощи. И у еврея-капрала появилось горячее желание помочь этим людям.

Ханан Зоненборн объяснил ему, что для них, на средства еврейских благотворительных организаций, на юге Франции приготовлены дома отдыха и санатории и вся трудность заключается сейчас в перевозке их из Парижа в Марсель. Несомненно, что дирекция железных дорог даст положительный ответ на просьбу американских военных предоставить им большое количество мест в поездах, а сопровождающие беженцев военнослужащие избавят их от возможных трудностей в пути.

Капрал обещал нам свое содействие и решил позаботиться также о сопровождающих, в том числе о военных полицейских. Он был уверен, что даже солдаты и полицейские неевреи согласятся на добровольных начаах сопровождать транспорт.

Обо всем договорившись с организацией скаутов и с американцами, я через связного передал Меми де-Шалиту отчет о состоянии дел и расписание, а также договорился о месте встречи и о дополнительных адресах для связи на случай непредвиденных обстоятельств, могущих расстроить наши планы.

Но заманчивые проекты транспортировки беженцев по железной дороге неожиданно лопнули: от посланцев Алии Бет пришло сообщение, что попытки избежать проверки документов на марсельском вокзале не удалось. Следовательно, не было никакой надежды замаскировать истинное назначение транспорта, и нам не оставалось ничего другого, как перебросить беженцев на военных машинах из Антверпена в Марсель. И делать это надо было немедленно, так как их следовало доставить в порт к определенному дню, чтобы "Тель-Хай" мог сняться с якоря до того, как наши недруги узнают о его пассажирах.

Необходимо было заготовить достаточное количество провианта на дорогу, а также горючего, запасных частей и получить сменных шоферов. В пути мы, разумеется, не могли покупать продукты и материалы в дорожных военных лавках из опасения быть разоблаченными. Количество автомашин, которыми мы располагали, было недостаточным для перевозки всех беженцев одновременно. Караван должен был дважды проделать путь Антверпен — Марсель.

Самый ответственный пост начальника автоколонны взял на себя Исаэль Карми.

Караван, который должен был перевезти много людей, в том числе стариков, женщин и детей, в зимний период и с учетом того, что поездка длится 35 часов, требовал особенно тщательной подготовки. Возникли даже сомнения, вправе ли мы везти людей, которые были истощены и больны после долгого пребывания в нацистских лагерях, так далеко без промежуточного отдыха, да еще в холодную погоду. Но рассудив, что по мере продвижения на юг погода будет улучшаться, мы решили, что если делать короткие, но частые остановки и раздавать горячую пищу, люди выдержат этот переход.

Чтобы все это осуществить, к нашему каравану следовало присоединить несколько автомашин, которые служили бы передвижными кухнями. Они должны были идти впереди и ожидать нас в определенных местах с заранее приготовленной горячей пищей. Это экономило бы время пребывания на стоянках.

Несмотря на сильный цейтнот, подготовка была закончена вовремя, и караван вышел в путь точно по расписанию. Это заслуга наших солдат, которые трудились самоотверженно, хорошо понимая важность возложенной на них задачи.

В 4.00 прибыли машины и остановились у дверей переходного лагеря, где находились беженцы. Они вместе со своими пожитками разместились в кузовах, и их прикрыли сверху брезентом. Машины уехали за город, где находились уже к тому времени грузовики

с провиантом, горючим и походными кухнями. В каждой из машин было 30 пассажиров, два водителя, а в конце машины сидел солдат, который отвечал за всех, и лишь его одного можно было видеть снаружи.

Когда караван был готов тронуться в путь, подъехал джип с Меми де-Шалитом, спешившим к пограничному пункту. На контрольно-пропускном пункте он заявил бельгийским и французским пограничникам, что вскоре сюда прибудут машины с немецкими военнопленными, которые направляются из Германии через Бельгию во Францию. Когда караван благополучно миновал границу, Меми вернулся на свою базу в Антверпен через другой пограничный пункт.

Мне очень хотелось сопровождать автоколонну, присоединиться к каравану машин, но как на зло в это время меня терзал очередной жестокий приступ лихорадки. Однако это было не единственной причиной того, что я не отправился в путь с караваном. Надо было подготовить горючее, продовольствие, запасные части и подобрать водителей для следующего каравана. Мы планировали сразу по возвращении машин оснастить их снова всем необходимым, сменить шоферов и приступить к перевозке второй партии беженцев.

На сей раз проблема снабжения оказалась более сложной, так как мы истощили все наши резервы и использовали все запасы еврейских воинских частей. Теперь надо было изыскать новые средства и найти новые источники финансирования. Особая трудность заключалась в невозможности раздобыть необходимое количество горючего.

Способы его получения были весьма любопытны и довольно разнообразны. На сей раз мы обращались за горючим на британские военные базы и в центральные армейские заправочные станции. Мы установили, сколько литров каждая из наших еврейских частей должна раздобыть, и каждая из них использовала для этого свои методы. Подчас случались и довольно забавные курьезы. Одна из частей, к примеру, "присоединилась" непосредственно к нефтепроводу, по которому горю-

чее перекачивалось из Англии через канал в Бельгию. Разумеется, эти парни не спросили у англичан разрешения, сделав их нашими невольными союзниками.

Хотя все были крайне заняты, мы ни на минуту не переставали думать об автоколонне. И когда машины благополучно вернулись из Марселя, все были неописуемо рады. Солдаты-водители и сопровождающие смертельно устали, перепачкались с головы до ног. Но они серьезно обиделись, когда узнали, что не будут, в большинстве своем, участвовать в следующем караване, так как мы подготовили новую смену. Остались лишь те, кто выполняли роль руководителей групп беженцев. Надо сказать, что добровольцев, желавших участвовать в акциях по спасению репатриантов, было очень много.

Мы провели короткое совещание в нашем "оперативном штабе", в комнате "козла", — так ребята называли Моше Кришевского, старшего сержанта 178 отряда, который участвовал в первом караване. В этой комнате в ту пору жили и мы с Исраэлем Карми. На совещании Исраэль вкратце рассказал обо всем, что случилось в пути, и последние приготовления, относящиеся ко второму каравану, делались с учетом приобретенного опыта.

В это время машины находились в ремонтных мастерских. Тут шла лихорадочная работа по их проверке и подготовке к предстоящему переезду. В помощь нашим солдатам были привлечены даже немецкие военнопленные, и они тоже "вкалывали", не зная, разумеется, о целях предстоящей экспедиции. Пришлось мобилизовать несколько дополнительных машин взамен тех, что испортились и застряли в дороге. Предполагалось на обратном пути взять эти машины на буксир и доставить на их базы в Бельгии.

Хотя второй караван имел ряд преимуществ перед первым благодаря приобретенному опыту, нас тревожило, что на сей раз наше появление на границе уже не будет неожиданностью для пограничников и военных

властей. Может быть они уже получили сведения об истинном характере первого каравана...

Поэтому как только караван отправился в путь, я первым же скорым поездом поехал в Париж, хотя меня терзала лихорадка. Там, не задерживаясь, вместе с несколькими посланцами Мосада я выехал в Марсель. С большим трудом и только с помощью "бакшиша" нам удалось купить билеты на этот поезд. Всю дорогу нам пришлось стоять, так тесно было в вагоне.

В Марселе мы встретились с посланцами Хаганы, которые отвечали за прием беженцев и их посадку на судно. Они нам сказали, что нежелательно, чтобы караван прибыл днем, так как это привлечет к нему внимание. На машине Мосада мы отправились по шоссе, идущему на север, чтобы встретить наш караван и задержать его. На расстоянии тридцати, примерно, километров от Марселя мы встретили джип Израэля Карми, который вел за собой автоколонну. Когда он узнал, что они должны въехать в Марсель лишь с наступлением темноты, Карми повернул машины на боковой путь и остановил их на поляне, окруженнной деревьями. Никто из шоферов не вышел из кабины, пока не был дан соответствующий приказ. С первой минуты нашей встречи мы почувствовали, что здесь царят железный порядок и твердая дисциплина.

Когда стемнело, мы въехали в город. В транзитном лагере нас уже ждали Мондек Пастернак, назначенный командиром лагеря, Вилли Кац и Ханан Гайснер (Гай) из Мосада Алия Бет. Они повели каждый свою группу к местам временного отдыха. Затем в большой столовой все получили горячий ужин. Когда беженцы поужинали и отправились отдыхать, вошли военнослужащие, шоферы и сопровождающие, а также сотрудники Мосада вместе с французами, которые нам помогали в Марселе. Перед ними пришлось играть роль британских солдат (мы сняли свои знаки отличия, свидетельствовавшие о нашей принадлежности к еврейским военным частям). Даже между собою мы говорили по-английски. Хотя мы были в поношенных и мятых гим-

насторках и наши лица были серы от дорожной пыли и усталости, хотя никто не произносил праздничных речей, но наши взгляды были красноречивее слов. Люди сияли от радости, потому что акция удалась, цель была достигнута.

Я вернулся в Париж, и так как лихорадка меня не отпускала ни на минуту, товарищи поместили меня в католическую больницу "Божий приют". Там я представился британским солдатом, проводящим свой отпуск в Париже и застигнутым приступом лихорадки, полученной в Западной пустыне. Обращение к ним я мотивировал тем, что верю в высокий уровень медицины в их учреждении.

Когда я находился в больнице, навещавшие меня товарищи сообщили мне, что судно "Тель-Хай" благополучно отчалило с теми беженцами, которых мы доставили в Марсель из Бельгии.

И поныне я благодарен заботливым и преданным врачам и медсестрам той больницы. Покидая ее, я спросил, сколько должен уплатить за лечение, но они отказались от платы. Но я настаивал, и тогда они предложили, чтобы я пожертвовал ту сумму, которую сочту нужной, в их благотворительный фонд. Лаборанты и сестры рассказали мне, что во время войны они прятали в подвалах больницы, с риском для себя, британских летчиков, совершивших вынужденную посадку, которым удалось улизнуть от преследовавших их нацистов.

Несмотря на то, что я провел в больнице несколько недель, болезнь не оставляла меня в покое, и командование Хаганы решило отправить меня домой.

Выйдя из больницы, я поехал в Бельгию, где удалось возобновить работу наших людей, занимавшихся приобретением оружия. Сейчас руководство их деятельностью было возложено на Иссахара Шпигеля. Началась подготовка к сбору вооружения и к организации колонны машин для его перевозки.

Шпигель был в ту пору в числе тех, у кого я жил, и в его комнате произошла у меня довольно любопытная встреча с его "денщиком".

Однажды утром Шпигель отправился по служебным делам в свою роту, поручив денщику, чтобы тот почистил также и мои знаки различия, и тогда этот бывалый солдат, которого я не знал, поразил меня вопросом: как мне удалось за такой короткий срок из рядового стать старшим сержантом?.. Увидев на моем лице удивление, он сказал, что запомнил меня еще со времен "драфта", с которым несколько месяцев назад вернулся из Эрец-Исраэль в Бельгию, и тогда я еще был рядовым. Я, разумеется, категорически отрицал, что недавно был в отпуске в Эрец-Исраэль, и стал расспрашивать его о подробностях "драфта". Когда он изложил мне все, что знал, я вдруг "вспомнил" и сказал, что он, спутал меня с моим братом, который действительно был в ту пору в отпуске дома и вернулся в часть, видимо, с тем "драфтом", о котором он говорит. Но мой собеседник не довольствовался этим ответом и заметил, что удивительное сходство со мной было не только во внешности, но и в звучании голоса. Тогда я объяснил ему, что мы близнецы. Это объяснение его удовлетворило, и спустя некоторое время он вернул мне начищенные до блеска знаки различия старшего сержанта...

Еще находясь в больнице, я узнал, что наш корабль с нелегальными репатриантами задержали в итальянском порту Специя и арестовали ряд маапилим, участвовавших в этой акции. Так как среди арестованных оказался один из организаторов нелегальной репатриации Иехуда Арази, его должен был заменить эмиссар Хаганы Фино Гинзбург. Одновременно в Италию была послана для подкрепления "делегация" во главе с Исраэлем Карми — в случае нужды наши люди должны были силой освободить заключенных.

Когда наступило время отправки в Эрец-Исраэль "драфта", к которому я был причислен в качестве бри-

танского солдата, я сел на судно, перевозившее солдат из французских портов в Александрию.

Те части, которые надо было перевезти потом в Эрец-Исраэль, намечалось пересадить в Александрии с корабля на поезд. Но в ту пору наши железнодорожники бастовали, и поэтому нас направили в один из транзитных лагерей в окрестностях города. Был Песах, и в столовой нашего лагеря пленные немецкие солдаты обслуживали еврейских солдат — разносили мацу и кашерную пасхальную пищу. Это было довольно странное зрелище — солдат-еврей получает в британской военной столовой на египетской земле из рук немецкого солдата мацу — символ Исхода из Египта...

Я решил использовать любую возможность, чтобы скорее попасть домой. Первым же поездом, перевозившим британские части из Александрии в Порт-Саид, я вместе с еще несколькими еврейскими парнями отправился туда. Так я снова очутился в том лагере, из которого несколько месяцев назад выехал в Европу.

В Порт-Саиде военные власти несколько раз пытались сорвать забастовку железнодорожников, но безуспешно: сами машинисты паровозов выводили из строя доверенную им технику, и забастовка продолжалась.

Как-то все же удалось отправить эшелон; в нем находился и я с двумя товарищами. Но вскоре после того, как мы покинули транзитный лагерь и миновали Кантару, в паровозе произошла "непредвиденная поломка". Трое суток мы провели в вагонах и вынуждены были спать на газетах, которые стелили на полу.

Интересная встреча произошла у нас, когда эшелон повернул обратно в лагерь. В наш вагон вошел солдат-еврей, с которым мы не были знакомы. Узнав, по знакам различия, что мы из Ерейской бригады, он обратился к нам с просьбой поменять деньги, бывшие в ходу в Эрец-Исраэль, на египетские. К сожалению, мы не смогли ему помочь, так как уже поменяли все свои деньги в Кантаре. Во время беседы выяснилось, что он

уроженец Египта и служит в одной из еврейских инженерных частей, расположенных в Эрец-Исраэль. Так как все его попытки получить разрешение на перевод своего двенадцатилетнего сына из Египта в Эрец-Исраэль не увенчались успехом, он решил перевезти его нелегально в воинском эшелоне. Когда он был в Египте в отпуске, ему удалось вместе с мальчиком пробраться в воинский эшелон, идущий в Эрец-Исраэль. В вагоне было около 50 англичан, возвращавшихся в свои части, в том числе военные полицейские и сержанты. Было очевидно, что незаметно мальчика не провезти, и солдат решил рассказать им правду. В результате все пассажиры вагона как один вызвались ему помочь. И они изобретательно прятали мальчика от военного контроля. Делалось ли это из соображений гуманности или из чисто спортивного интереса – неизвестно. Но на всех станциях во время проверок англичане инсценировали небольшой переполох, отвлекая внимание полицейских. Мальчика прятали под скамьей, прикрывая со всех сторон вешевыми мешками. На стоянках английские солдаты приносили отцу и сыну пищу. Солдаты собрали египетские деньги для мальчика, который должен был на некоторое время расстаться с отцом. И все это происходило в ту пору, когда еврейский ишув боролся с англичанами – в мае 1946 года. Наверняка многие из англичан, находившихся в том вагоне, сами участвовали в этой борьбе, а вот здесь все дружно встали на защиту еврейского ребенка. Их же коллеги в это время преследовали еврейских нелегальных репатриантов...

Мне осточертели застрявшие в пути поезда и, вернувшись в Порт-Саид, я связался с нашими людьми из 405 танкового отряда и назавтра уже был в одной из их машин по пути в Исмаилию, где находилась база этой части. На заре я пересек Суэцкий канал в качестве "тремплиста" с удостоверением об отпуске в первой попавшейся мне машине английских солдат.

Поменяв девять попутных военных машин, я приехал в Тель-Авив, а десятая машина – гражданская –

доставила меня в Петах-Тикву. Оттуда на грузовике с овощами я отправился в Хайфу. Меня снова тряслась лихорадка, и я был совершенно обессилен после такой дороги.

Спустя несколько дней меня посетил один из руководителей Хаганы, Исраэль Галили, и я рассказал ему о положении европейских евреев, с которыми в третий раз чался, о перспективах приобретения оружия и других наших делах.

Группа по приобретению оружия, которая была сформирована во время моего пребывания в Бельгии, действовала энергично и эффективно. Оружие и боеприпасы концентрировались в заранее намеченных пунктах, и в это время формировались колонны машин для их транспортировки.

Но вот пришло указание о расформировании Еврейской бригады и о возвращении ее солдат на родину. В создавшейся неразберихе стало даже легче приобретать оружие для Хаганы, и значительное количество его было припрятано в сликах, созданных в Марселе, Тулузе и Порту.

В соответствии с указаниями Нахума Шадми Ицхак Леви сосредоточил в своих руках все работы, связанные со складами оружия во Франции. В этом деле ему помогали люди из организации "Сер" — еврейского подразделения французского антинацистского движения "Маки". Эти люди предоставили в наше распоряжение дома, которые были им даны для приема еврейских сирот и беженцев. Мы же частично использовали эти помещения под склады оружия.

Караван с оружием под командованием Ахарона Рабиновича был направлен на одну из ферм Виланева — небольшого городка на севере Франции. По составленному заранее расписанию караван должен был прибыть

на место назначения в субботу 1 июня, но он задержался в пути и прибыл 2 июня в воскресенье, и к тому же — в день местных выборов. Опоздание имело для нас весьма неприятные последствия — местные жители, у которых в этот день был выходной, обратили внимание на странный караван, выгружавший что-то около одной из ферм. Так как неподалеку находилась тюрьма, где сидели французы, сотрудничавшие с немцами, прошел слух, что англичане концентрируют здесь оружие, чтобы освободить арестованных...

После того, как машины уехали, нагрянула полиция и конфисковала оружие. Об этой истории появилась информация в прессе, и некоторые газеты высказали предположение, что речь идет об оружии, приобретенном сионистами.

В ходе расследования было обнаружено несколько других подпольных складов оружия в домах для беженцев, которые принадлежали людям из "Сера". Так полиция напала на след Ицхака Леви, и ему пришлось прекратить свою деятельность и срочно покинуть Францию.

В это время в Европу прибыл Шаул Авигур — в связи с тем, что в порту Специя был задержан корабль с нелегальными репатриантами, и по другим делам Алии Бет. Он занялся также спасением оружия, попавшего в руки французов.

Уроженец Египта Раанан Вайсман, некоторое время живший во Франции, отлично ориентировался во всем, что там происходит, и владел французским. Его вызвали из Бельгии, где он служил в бригаде, и поручили заняться освобождением конфискованного оружия. Благодаря стараниям известного адвоката Андре Блюмеля, наших людей принял начальник полиции, директор департамента внутренних дел, а затем и сам министр внутренних дел де Пре. Связи Андре Блюмеля в высоких сферах (он в свое время руководил канцелярией Леона Блюма, когда тот был премьер-министром) и его безупречное знание всех тонкостей

политической обстановки, помогли нашим людям выбрать правильную тактику и добиться успеха.

Раанан Вайсман говорил с властями прямо и без обиняков. Он представился как эмиссар Хаганы и заявил, что оружие, принадлежащее его организации, было обнаружено и изъято на пути к месту назначения. Во время встречи с министром он настаивал, что оно необходимо для самообороны. На слова министра, что он лично симпатизирует сионистам, Раанан сказал:

— Шесть миллионов евреев были уничтожены в Европе, они пали жертвой нацизма, хотя на стороне жертв были симпатии всего мира. Что проку в симпатиях? Это оружие может спасти евреев от грабежей и убийства. Если вы его у нас заберете — вы будете нести ответственность за смерть многих евреев. Но знайте, что еврейский народ, и в особенности жители Эрец-Исраэль, решили твердо стоять за себя и сражаться до последнего.

Наше "дополнительное вмешательство" вместе с враждебностью, которую испытывали тогда французы к англичанам, дало свои плоды: французские власти разрешили нам вывезти оружие из страны, что и было сделано без промедления. Правда, часть оружия пропала — его еще раньше забрали для своих нужд французские военные власти.

Нахум Шадми, находившийся в это время в Италии, позаботился о срочной отправке колонны грузовиков во Францию. Ему помогали Иехуда Арази, Ицхак Леви и другие. Водителями машин руководил Ицхак Леви. И эти машины, и те, которые "организовал" Раанан Вайсман, двумя отдельными караванами перевезли оружие из французских складов в Италию. Там наши люди присоединили его к тому оружию, которое удалось раздобыть из "излишков" британского вооружения в самой Италии.

Машины и водители были из числа тех, что удалось мобилизовать из расформированных еврейских воинских частей. Заботясь о кадрах для Брихи и Алии Бет в Европе, Мондек Пастернак и другие по указанию

Нахума Шадми переправили в Италию около шестидесяти добровольцев из расформированных еврейских частей вместе с машинами и запасными частями. Оттуда они направлялись в те страны, где в них возникала необходимость, и действовали по указанию Хаганы. А вместо этих солдат с их удостоверениями направлялись в Эрец-Исраэль кандидаты для участия в хаапале. При этом преследовалась двойная цель — доставить еврейских беженцев на родину и закрыть брешь, образовавшуюся в рядах солдат, имена которых значились в списках для "драфта".

Когда маапилим попадали в страну, их с реховотского вокзала сразу отправляли в киббуц Наан, где они меняли военную одежду на гражданскую и получали удостоверение личности. Но на этом дело не кончалось. Надо было довести процесс демобилизации до формального конца. Для этого мы снова облачали в военную форму ранее демобилизованных солдат из числа бойцов Хаганы и направляли их снова на демобилизационные пункты, где они проходили всю процедуру — вместо добровольцев, оставшихся в Европе. Удостоверения о демобилизации, денежное пособие и гражданскую одежду, которые получали демобилизованные, мы передавали семьям настоящих солдат. Понятно, что все это делалось в тесном контакте с этими семьями. Вся кампания завершилась вполне благополучно, хотя на дорогах страны в ту пору полиция тщательно проверяла документы и в некоторых еврейских поселениях проводились обыски и объявлялся комендантский час.

Правда, одна из групп маапилим, которая прибыла в страну таким путем и находилась в Наане, подверглась обыску — это произошло в "Черную субботу", 29 июня, когда повсеместно проводились обыски и аресты. Но хорошо проинструктированные людьми Палмаха, эти нелегальные репатрианты не привлекли к себе особого внимания англичан, и все кончилось благополучно.

Приемом маапилим и всеми проблемами, связанными с демобилизацией, занимались Исразль Карми, Роберт Гросман и сержант Шалом Зингер, который был тогда ответственным за демобилизованных на базе. Зеев подыскивал кандидатов, которые могли бы появляться на демобилизационных пунктах взамен добровольцев, оставшихся в Европе.

Сразу после выздоровления я вернулся к своим прежним обязанностям добытчика оружия и вооружения.

НАВСТРЕЧУ РЕШАЮЩИМ БИТВАМ

Летом 1947 года, когда политическая обстановка в стране обострилась и приближался срок решающего голосования в ООН о будущем Эрец-Исраэль, возможности приобретения оружия на месте стали очень ограниченными. Отношения с англичанами ухудшились, а с арабами стали очень напряженными, и возможности торговых сделок с ними по покупке оружия и вооружения была предельно сужена. Стало ясным, что проблему подготовки к решающим испытаниям можно решить приобретением большого количества оружия за границей.

Сильнее всего нас в ту пору тревожил вопрос транспортировки оружия, приобретенного в Европе после окончания Второй мировой войны (с помощью наших людей, служивших в различных европейских воинских частях). Основная масса его в ожидании "дня икс", была сконцентрирована возле Милана.

После долгих обсуждений было решено перевозить оружие из Италии под видом промышленного оборудования по легальным разрешениям (лицензиям) на импорт, которые мандатные власти выдавали крупным фирмам, таким как Солел-Боне, Меши-Закс и другим.

Владельцы и директора фирм хорошо знали, с какой целью мы намерены воспользоваться этими разрешениями, и согласились выделить нам часть тоннажа и валюты, которая им предоставлялась.

Лицензиями на промышленный импорт мы впервые воспользовались, когда создавали свою военную промышленность. После окончания войны мы достав-

ляли из Америки под видом металломолома агрегаты для изготовления оружия и боеприпасов. На этом специализировался посланник Хаганы Хаим Славин. Его система себя оправдала, и ни в одном из портов мы не "засыпались". Сейчас решено было использовать этот опыт при перевозке оружия из Европы.

Большую помощь окказал нам Элияху Сахаров, который был одной из центральных фигур в нашей молодой военной промышленности и, можно сказать, специализировался на использовании системы лицензий: он принимал в портах грузы, которые высыпал из США Славин. Его советы и связи в таможне очень помогли нам в получении разрешений на импорт и в освобождении грузов, прибывших в страну.

Но существовало коренное различие между нашими грузами и грузами для военной промышленности. Если там габариты и формы машин в какой-то мере соответствовали спецификации, то у нас дело обстояло иначе. Нам предстояло создать некое подобие машины, станка для маскировки и прикрытия драгоценной "начинки".

Когда наши планы были утверждены верховным командованием Хаганы и другими инстанциями, я и Цви Сильвер выехали в Европу.

В Италии мы встретились с Исраэлем Галили, который инспектировал в то время различные звенья Хаганы в Европе. Он сообщил всем тем, кому это следовало знать, что транспортировка оружия и боеприпасов в Эрец-Исраэль возложена на меня.

Я сразу же приступил к созданию рабочих групп. Нашей главной базой стала ферма Маджента в окрестностях Милана (она у нас фигурировала под условным названием "Алеф"). Там находился перевалочный пункт для нелегальных репатриантов, там же были склады материалов для судов с маапилим. Временные склады оружия мы переобустроили в хорошо замаскированные слики. Впоследствии мы приспособили эту ферму также для упаковочных работ.

Опытная партия груза, полученная нами в начале 1947 года, была небольшой. Она состояла из разных машин (для маскировки), внутри которых было спрятано оружие. Этот груз подготовили к отправке в итальянской мастерской, владельца которой мы называли Монти. Он был нам очень предан и работал — я в этом убежден — не только ради денег, которые получал за свои труды, но и искренне сочувствуя нашим целям. Связь с ним установил Иехуда Арази с помощью Виктории Кантони.

Чтобы стимулировать и ускорить работу, в мастерской много часов проводили Цви Сильвер, обладатель британского паспорта, вместе с Викторией Кантони — связной и переводчицей.

Цви Сильвер вступал в контакты с людьми, фирмами, учреждениями в качестве английского коммерсанта, приобретающего различные машины для экспорта. Для связи с нами в Эрец-Исраэль была выделена Ленка Спектор, которая недавно демобилизовалась из британской армии, где прослужила пять лет. Ее нам рекомендовал Яаков Зинюк, утверждавший, что она отличный конспиратор. Чтобы установить связь и пароль, я и Цви Сильвер отправились в киббуц Бет-Орен, где Ленка в это время занималась на курсах Хаганы.

Она должна была пройти курсы усовершенствования, чтобы усвоить методы руководства и организации Хаганы, так как ей предназначалась командная должность. В британской армии она достигла звания капитана.

Готовя к отправке вторую партию оружия — довольно внушительную, — мы пришли к выводу, что из соображений безопасности не можем заниматься этим в помещении, где есть посторонние люди, невольно посвящая их в свои секреты. Мы не могли также терять драгоценное время в ожидании маскировочных цистерн, которые делали для нас итальянцы — их работа продвигалась медленно. Решено было создать собственную мастерскую для слесарных и столярных работ.

При очередном посещении страны я мобилизовал для работы в этой мастерской (по рекомендации Ашера Пеледа) главного оружейника Хаганы Ицхака Шифриса из слесарной мастерской киббуца Наан. Он славился в Хагане как один из самых искусных строителей сливков. После вмешательства Исаэля Галили секретариат киббуца согласился освободить Шифриса, и его направили к нам на базу "Алеф". Сначала я его назначил ответственным за упаковку грузов, а впоследствии он стал руководить работой всей базы.

Загрузка баков и цистерн оружием и боеприпасами производилась очень ограниченным числом людей. Вначале только мы, израильтяне, занимались этим. Но со временем мы мобилизовали себе на помощь лучших людей из числа кандидатов на алию, членов различных сионистских организаций. Мы даже задержали репатриацию некоторых из них, тех, что были нам особенно нужны.

Первую большую партию цистерн упаковывали из соображений секретности; лишь трое — Цви Сильвер, я и Иоси Гамбургер (Харэль), находившийся в ту пору в Италии. Как правило, мы разбирали оружие на части и прикрепляли к каждой из них кружок с номером, чтобы впоследствии облегчить сборку. Каждая часть упаковывалась отдельно, чтобы она не сломалась и не помялась в дороге. Мы часто работали внутри цистерн лежа, в полутьме, стараясь возможно полнее использовать их емкости. Дышать там было трудно — не хватало воздуха.

Когда цистерна была полна, Ицхак Шифрис и его помощники, закрывали и маскировали ее. "Косметическим" работам мы придавали особое значение, и для этой цели использовались, в частности, часы и разные "декоративные" предметы, призванные создать должное впечатление на контрольно-проверочном пункте.

Помимо того, что работа была очень нервной и напряженной, она требовала также немалой затраты физических сил — из-за строгих мер предосторожности, которые мы обязаны были принимать.

Упаковка грузов длилась нередко несколько суток подряд, и, заканчивая работу, мы себя чувствовали совершенно опустошенными. Особенно после того, как наполняли цистерны взрывчаткой Т.Н.Т., выделявшей ядовитые, удушающие газы, которые подтачивали здоровье людей. Но мы ведь не могли оставлять цистерны наполненными наполовину и открытыми. Мы не могли оставлять открытыми и наши подземные слики — так как всегда можно было ожидать визита полиции или других неприятностей и надо было быть начеку.

Эта повседневная будничная работа стала для нас культом, жизненной необходимостью. Наградой нам было моральное удовлетворение — мы сознавали исключительную ее важность, а для разрядки время от времени участвовали в других делах Хаганы. Мы, например, помогали тем, кто занимался Алией Бет, когда надо было перевозить нелегальных репатриантов на суда. Мы вели людей к пристани, сажали их в резиновые лодки и подвозили к кораблю, стоявшему на некотором расстоянии от причала.

Запомнилась мне своим большим эмоциональным накалом пасхальная ночь, когда мы встретились в Мерано, с нашими товарищами, участниками Брихи. В этой группе помимо парней из Эрец-Исраэль была также группа беженцев, подготовленная к нелегальной репатриации. Эта пасхальная ночь приобретала особую значимость, ведь "исход из Европы" сочетался с праздником Исхода из Египта, переходом из рабского состояния к положению свободных людей.

В ту же ночь я вышел с небольшой группой на ту сторону границы, чтобы встретить караван с евреями. Эта встреча состоялась на склонах Альп. Беженцы-репатрианты пробирались по бездорожью с котомками за спиной. Их инструкторами и проводниками были посланцы Хаганы. Потом эта группа села в машины, которые поехали на юг, к транзитному лагерю.

Группой инструкторов Брихи на альпийском переходе в районе австро-итальянской границы руководили

Дани Лихтенштейн (на итальянской стороне) и Семи Халеви (на австрийской стороне). Они появлялись в качестве офицеров союзных войск, и их главная база находилась в Мерано. Тут, в районе перевала Бреннер, проходила основная дорога еврейских беженцев, направлявшихся в Италию, чтобы затем держать путь в Эрец-Исраэль.

Для нас, занятых совсем другим делом, такого рода акции были хорошей разрядкой, после которой мы возвращались к своим будничным обязанностям.

Оружие упаковывалось в цистерны в соответствии со спецификациями, которые прилагались к лицензиям на импорт. В первых партиях мы очень много внимания уделяли самой машине, маскировавшей оружие, но впоследствии, когда объем работы очень вырос (к полученному ранее оружию прибавилось много нового), мы вынуждены были отказаться от машин и пользоваться, главным образом, металлическими котлами, резервуарами и цистернами разных форм и назначений. Правда, тогда возрастила опасность разоблачения, но под давлением обстоятельств и страшного цейтнота мы вынуждены были пойти на это.

Наполнив и закрыв цистерну, мы укладывали ее в прочный деревянный ящик. Ящик изготавлялся с таким расчетом, чтобы контролеры, заглянув внутрь, увидели части машин, соответственно приложенной спецификации. Все работы по дереву выполнял Эфраим Бухман, которого я тоже привез из Эрец-Исраэль. Ему помогали люди, готовившиеся к алие. Закрытый ящик обивали железными полосами, чтобы он не рассыпался во время дорожной тряски и предстоящих перегрузок. Последний придирчивый осмотр — и ящик погружен на машину, отправлявшуюся в порт.

Мы работали в тесном контакте с итальянским экспедитором, которого прозвали Янкелевичем. У него были большие связи в Милане и Генуе. Экспедитор знал, что среди груза есть оружие, но он не имел понятия о его источниках, месте упаковки и людях, которые этим занимались (кроме тех, которые находились

с ним в постоянном контакте). Он снимал для нас временные склады в Милане, куда ящики доставлялись на гражданских грузовиках (с фальшивыми номерами), за рулем которых сидели наши люди. Оттуда, в соответствии с расписанием, груз доставлялся в порт на больших итальянских машинах (их нанимал для нас экспедитор). На стенках ящиков были надписи в соответствии со спецификацией и импортной лицензией.

Мы всегда старались, чтобы караван с грузом прибывал в порт незадолго до отплытия судна, чтобы у таможенников не оставалось времени для тщательного осмотра. Чаще всего они производили осмотр груза, когда он находился на машине, и затем его спускали краном на судно. Понятно, что время от времени приходилось кое-кого "подмазывать", чтобы нам не чинили лишних трудностей.

Не раз случалось, что таможенные власти в Генуе не довольствовались лицензией и внешним осмотром. Тогда они сверлили большие дыры в ящиках — и натыкаясь на металлические стенки резервуара или цистерны, успокаивались...

По мере того, как возрастал тоннаж грузов, увеличивалась опасность разоблачения. Но мы не хотели ставить под угрозу те фирмы, лицензиями которых пользовались, и поэтому начали использовать собственные лицензии на импорт. При этом мы натыкались на большие трудности — власти неохотно шли нам навстречу. Очень помог нам Элияху Сахаров, у которого были большие связи. Мы начали получать импортные лицензии на имя вымышленных лиц, подбирая фамилии, напоминающие арабские или сефардские. Делалось это для того, чтобы не возбуждать подозрений на контрольно-роверочных пунктах наших портов, а также на тот случай, если содержание груза случайно обнаружится и мы будем вынуждены отказаться от него. Важно было, чтобы власти не знали, что этот груз предназначается евреям. Адресом получателя служил почтовый ящик, который мы время от времени абонировали. В качестве получателей грузов мы подбирали членов

Хаганы, выходцев из арабских стран, снабжая их фальшивыми удостоверениями. Чаще всего роль получателя груза выполнял наш товарищ Иерухам Кохен.

Однажды извещение о грузе прибыло по ошибке в арабскую торговую палату Хайфы, когда сам груз был еще в пути. Эта палата стала разыскивать покупателя "машин" по номеру почтового ящика, который значился в извещении. Узнав об этом, мы получили груз в Хайфском порту под банковский залог мнимого отправителя — в данном случае им был Броши. Он появился в банке в качестве члена сефардской общины с фальшивыми документами. Я тайком наблюдал за ним, чтобы в случае необходимости вмешаться и поговорить с руководителями банка, если возникнут подозрения.

Когда груз был в наших руках, мне удалось с помощью некоторых маневров получить в арабской торговой палате накладные и другие документы. С этой целью мы воспользовались в Яффе новым почтовым ящиком импортера (он якобы переехал из Хайфы в Яффу) и попросили (в письменном виде) переслать сюда всю документацию. Она нам была нужна в связи с банковским залогом и для того, чтобы скрыть все следы этой операции.

Следует особо подчеркнуть, что отправка грузов производилась в условиях строжайшей конспирации как по отношению к властям тех стран, где это оружие приобреталось, так и по отношению к администрации портов, откуда груз отправлялся в Эрец-Исраэль. Нечего и говорить о том, что приходилось проявлять величайшую бдительность и в портах, куда оружие поступало, так как все они находились под строгим британским контролем и работали там преимущественно арабы. Как только пароход с грузом отчаливал из Милана, я, как правило, посыпал одного из наших сотрудников самолетом на родину. При нем были все документы, относящиеся к данному грузу, он знал все детали, связанные с его упаковкой, и мог проинструктиро-

вать наших людей, как лучше открывать тот или иной резервуар.

Случалось, что я сам летал в страну, чтобы согласовать с руководством Хаганы наши дальнейшие шаги. Тогда меня заменил Цви Сильвер. Иногда, находясь в стране, я посещал порт вместе с нашим торговым представителем Элияху Бернштейном (меня с ним свел Сахаров) и наблюдал, как арабские докеры разгружают с помощью кранов суда и, в том числе наши грузы. Руководил разгрузкой Арье Гозали из Солел-Боне и Яша Сегал из электрической компании (он занимался грузами, предназначенными для нашей подпольной военной промышленности). После таможенной проверки ящики грузили на машины, поджидавшие в порту, и увозили на одну из наших баз.

Находясь в стране, я участвовал в разборке содер-жимого резервуаров и цистерн вместе с Ашером Пеледом и Цви Бен-Яковом — специалистами-оружей-никами высокого класса, и Алони из кибуца Ган-Шмуэль, командиром транспортного отряда Хаганы.

Небольшая группа, занимавшаяся в ту пору приобретением оружия в Италии, состояла из Цви Сильвера, Аврахама Горохова, Зеева Гродзинского, Велвеле Дагана, Иоси Ривкинда, Ицхака Шифриса, Эфраима Бухмана, а также нескольких беженцев, готовившихся к нелегальной депатриации. Позднее к нам присоеди-нился Исаэль Дикенштейн. Учитывая его большой коммерческий опыт, мы возложили на него и на Авра-хама Горохова, связь с владельцами оружейных заво-дов. Они также вступили в контакт с итальянцами, ко-торые занимались излишками вооружения американ-ской армии — это был наш главный источник снабже-ния Т.Н.Т.

Финансами ведали Хаим Познер и Пинхас (Пиня) Гинцбург, находившиеся в Женеве. В Италии нам по-могал в этих делах Шмуэль Зелингер, представитель Мосада. Позднее прибыл в Европу Мордехай Зегаги и сконцентрировал в своих руках все финансовые дела;

некоторое время этим вопросом занимался в Италии также Меир Гринбайм.

Все вооружение, собранное на ферме Маджента, нам удалось до конца 1947 года переправить в страну. Наши грузы содержали:

200 автоматов с запасными частями;
1000 английских ружей;
500 немецких ружей;
400 автоматов-пистолетов разных систем;
500 револьверов;
1,5 млн. патронов.

30 сентября 1947 года меня вызвал к себе Бен-Гурион, предложил вернуться в Европу и продолжить работу по приобретению оружия. Беседа наша состоялась в его квартире, на аллее Керен-Каэмет в Тель-Авиве (ныне аллея Бен-Гуриона). Во время беседы мы условились, что я буду держать связь с Исраэлем Галили и начальником Генерального штаба Хаганы Яаковом Дори. Тут же при мне Бен-Гурион набросал благодарственное письмо всем товарищам, работавшим со мною в Европе.

В стране приобретением оружия занимались по-прежнему Аврахам Броши, Яаков Зинюк, Ицхак Вайман и другие. Впоследствии эту деятельность сконцентрировал в своих руках Пинхас Вазе.

Чтобы получить заграничные визы, я должен был встретиться в Иерусалиме с консулами тех стран, куда намеревался ехать. В связи с этим я заручился рекомендательными письмами торговой палаты, удостоверениями разных промышленных фирм, таких, как Меши-Закс, Нееман и другие, которые уполномочили меня быть их агентом и представителем за рубежом.

После исторического решения ООН 29 ноября 1947 года движение по шоссе Тель-Авив — Иерусалим стало опасным. Вооруженные арабские банды подстеги-

регали евреев на подступах к столице. Верные своей политике британские власти установили на этой трассе контрольные пункты с небольшими отрядами солдат и полицейских. Они обыскивали всех евреев и изымали у них оружие. Это был "вклад" англичан в предотвращение вооруженных столкновений.

Во время одной из поездок в Иерусалим я вел свою машину, в которой находился также Яша Янкелевич (через некоторое время он присоединился к нашей группе в Италии). У Яши были связи в консульствах, и это могло ускорить получение виз. Я был одет, что называется, с иголочки, достойно представлять те фирмы, которые уполномочили меня вести их дела за границей, чтобы завоевать доверие консулов и получить разрешение на въезд в их страны. Перед отъездом мы свернули на центральную автобусную станцию Тель-Авива, в одном из помещений которой находилась группа Палмаха. Его бойцы сопровождали в ту пору тех, кто ехал из Тель-Авива в Иерусалим. Нам дали двух бойцов, парня и девушку. Девушки в этих случаях играли роль передвижных сликов, они прятали наши револьверы, ружья и гранаты — мы надеялись, что англичане не будут их обыскивать.

Итак, мы отправились в путь четвером. Когда приближался контрольно-роверочный пункт, мы отдавали оружие девушке. Миновав его, мы забирали у нее оружие, опасаясь нападения из засады. Так мы прибыли в Иерусалим.

Получив визы и вернувшись в Тель-Авив, я должен был отправиться на аэродром в Лод. И тут снова дал себя знать своеобразный стиль англичан, якобы озабоченных охраной порядка и спокойствия на дорогах. В соответствии с установленным порядком впереди нас ехал броневик британской полиции. Мы двигались по шоссе на Петах-Тикву, единственному открытому тогда для евреев, едущих на аэродром. Но едва мы выехали за пределы города, как полицейская машина рванула вперед, и через пару минут скрылась из вида. Наша тяжелая бронированная машина никак не могла

за ней угнаться. Так мы продолжали свой путь — без охраны и без оружия. Примерно на расстоянии километра от Вильгельмы перед нашей машиной взорвалась мина и ее осколки попали внутрь автомобиля. Вслед за этим нассыпали градом пули из засады. Нам повезло, что не были повреждены шины и что наш водитель не растерялся, ускорил ход, и мы благополучно доехали до аэродрома. Там нас встретили нагло улыбавшиеся англичане, те самые, которым было поручено нас охранять...

Весной 1948 года в связи с предстоящими выборами в парламент в Италии опасались усиления террора и актов насилия со стороны левых. Был издан закон, предусматривающий сугубое наказание за незаконную торговлю оружием, хранение и передачу его. В связи с этим наши поставщики, владельцы складов оружия и другие избегали заключать с нами крупные сделки, опасаясь провала и наказания. И все же нам удалось приобрести некоторое количество оружия и боеприпасов и, в частности, взрывчатых веществ, в которых очень нуждалась наша молодая военная промышленность. Мы их благополучно переправили на родину. Вот несколько цифр.

20 января 1948 года отправлено 50 тонн; в феврале были две партии — одна весом 84 тонны, вторая — 81 тонна. 4 мая 1948 года мы отправили в страну 320 тонн. В ту пору поставки из Италии были единственным источником вооружения и взрывчатки, и лишь позднее мы стали получать кое-что из Чехословакии.

Работая постоянно в Италии, мы пытались приобрести оружие также в Бельгии и Франции. В Бельгию был послан Цви Сильвер. Он вместе с одним бельгийцем отправил на родину опытную партию, преодолевая огромные трудности и подвергая себя большим опасностям.

Многое было сделано для того, чтобы получать оружие из Чехословакии, где имеется развитая военная промышленность. Мы верили, что добрая воля правительства этой страны и коммерческая заинтересован-

ность возьмут верх над другими соображениями и мы получим возможность приобрести здесь большое количество оружия. К нашей группе присоединился Уриэль Дорон (Феликс). У него были обширные связи в Чехословакии.

Переговоры с разными людьми, имевшими отношение к торговле оружием, и его производителями, посредниками, партизанами, контрабандистами и т.п. — до 29 ноября были нелегальными для обеих сторон. Приходилось опасаться не только англичан, но и местных властей. Продавцы оружия всех сортов считали нас контрабандистами, но не рядовыми, а, так сказать, аристократами. Это отношение к нам коренным образом изменилось, когда ООН приняло решение об образовании независимого еврейского государства.

Политическое безвремене, царившее в Чехословакии во второй половине 1947 года, и внутренняя борьба, которая велась там, исключала возможность быстрого приобретения в этой стране оружия, в котором мы так нуждались. Несмотря на доброжелательное отношение к евреям, у правительства, доживавшего последние дни, не было возможности быстро решить эту проблему и реально помочь нам. Но и те силы, которые пришли к власти, еще не достаточно окрепли, чтобы принимать столь ответственные решения.

Вставала также серьезная проблема транспортировки оружия из Чехословакии, т.к. она, в отличие от Италии, страна континентальная, не имеющая прямого выхода к морю.

Было два возможных пути: один — через американскую зону оккупации в Германии в Бельгию, а оттуда пароходом в Эрец-Исраэль. При этом груз должен был быть самым тщательным образом замаскирован. Такой путь был очень продолжительным, он мог затянуться на месяцы, а время имело для нас очень большое значение. К тому же такой длинный путь был очень опасен.

Посланные таким образом 200 военных биноклей очень долго путешествовали, пока прибыли в страну.

Значительно короче был другой путь — через Польшу в ее порты или через Венгрию — в порты Югославии. Этим маршрутом мы пользовались для обычных посылок, но в данном случае, когда речь шла об оружии, необходимо было заручиться согласием тех стран, через которые проходит груз.

В это время Вилли Кац получил разрешение посетить Румынию по личным делам. У него была возможность встретиться с министром иностранных дел Румынии Анной Паукер, и во время этой встречи он поставил вопрос о приобретении и транспортировке оружия через Румынию. Ответ был отрицательным. Обращение по этому же вопросу к румынским властям Моше Авербуха, посланца Мосада в Румынии, тоже оказалось безрезультатным.

Вести, поступавшие ежедневно из страны — по радио, в печати, — были очень тревожными и побуждали нас к решительным действиям. О тяжелом положении свидетельствовали также телеграммы, которые мы получали из страны по внутренней подпольной радиосети Хаганы, расширенной и руководимой Яном (Яковом Янаем). События в стране развивались стремительно, положение обострялось, и мы знали, что результаты нашей деятельности в Европе скажутся на том, что должно произойти в Эрец-Исраэль. Я ощущал огромную ответственность, и это чувство не давало мне покоя ни днем ни ночью. Меня терзали сомнения — а вдруг не успеем, прозовем возможность пополнить наши арсеналы и тем самым внести свой вклад в образование еврейского независимого государства. Мы знали, что не только политическая борьба, но и оружие, которое прибудет в страну, решат судьбу ишува.

Мы очень беспокоились за наших людей, которые отправлялись в пассажирских пароходах с хорошо замаскированным грузом — взрывчаткой, взрывателями, Т.Н.Т., бездымным порохом — опасность подстерегала их на каждом шагу.

Мы тревожились и за судьбу оружия, когда корабли на пути в Эрец-Исраэль бросали якорь в арабских пор-

так — Александрии, Порт-Саиде, Бейруте. Мы опасались, что содержание грузов станет известно властям и они конфискуют их. Немалую опасность для нас представляли также англичане и арабы Эрец-Исраэль. Руководство портами находилось в руках англичан. Ключевые позиции на таможне, в охране грузов и на погрузочно-разгрузочных работах были в руках арабов. И по мере того, как росла напряженность в стране, росла их подозрительность по отношению к грузам, адресованным евреям.

На протяжении всех лет моей работы по приобретению оружия я руководствовался принципом ничего не обещать руководству Хаганы лишь на основании ожиданий и предположений. Я докладывал лишь тогда, когда дело было сделано и оружие находилось в наших руках.

Тем временем в Чехословакии коммунисты быстрыми шагами шли к власти. Они прибирали к рукам вооруженные силы страны, органы безопасности и другие ключевые факторы. В казармах рядом с портретом президента появились портреты Сталина. Система обучения солдат, маневры, поведение офицеров — все более стали напоминать советские по стилю и характеру.

После 29 ноября мы решили официально и непосредственно обратиться к военным заводам Чехословакии по вопросу приобретения оружия.

Советская делегация в ООН, которая поддержала основные требования евреев на Генеральной Ассамблее, была решающим фактором в решении вопроса о покупке чешского оружия и о его транспортировке через Венгрию и Югославию.

Развитие событий в ООН и в Чехословакии открыло перед нами новые возможности. Это мы почувствовали, посещая военные заводы и ведя переговоры с представителями этой страны.

В положительном исходе переговоров на сей раз были заинтересованы все стороны: ишув, очень нуждавшийся в оружии в связи с неизбежной войной за независимость.

висимость: чешские власти, получавшие валюту, в которой испытывали недостаток — мы платили за оружие высокие цены; и русские, которые верили, что таким путем удастся ускорить изгнание англичан из Эрец-Исраэль.

С нашей стороны в переговорах участвовали Эхуд Авриэль, незадолго до этого прибывший в Европу, Уриэль Дорон и я. Политическая обстановка благоприятствовала быстрейшему завершению переговоров. Первая значительная партия вооружения на борту корабля "Нора" прибыла в порт Тель-Аива в апреле 1948 года. Правда, еще раньше был совершен воздушный рейс — самолет DC-4 доставил оружие из Чехословакии в Экрон. Этот беспересадочный полет получил условное название "Балак-1"**.

Организацией переброски оружия через Югославию занимался главным образом Иешаяху Трахтенберг. Эхуд Авриэль оставался в Чехословакии, чтобы наилучшим образом использовать открывшиеся там возможности.

Так начался новый период легальной покупки чешского оружия для возрождающегося государства Израиль. И хотя приобретение оружия производилось якобы для Эфиопии, это была лишь маскировка и заведомая ложь, известная обеим сторонам — они к ней прибегли в связи с эмбарго на отправку оружия на Ближний Восток.

Большие финансовые затруднения, которые я начал тогда испытывать, очень нервировали. Для разрешения ряда вопросов я отправился из Чехословакии в Италию.

В начале 1948 года к нам прибыл Яаков Закай — в качестве специалиста-оружейника. Он привез мне

* По имени Балака, сына Ципора, царя Моава, о котором повествуется в 22-й главе книги Чисел. Ципор — по-русски птица, и в этом имени был намек на сущность операции — переброска оружия по воздуху.

письмо от Исаэля Галили, в котором тот, в частности, писал:

”Стало уже шаблонным говорить, что положение очень серьезно... Но это сущая правда. Муфтий (иерусалимский*) достиг согласия с (арабской) лигой, и теперь объединились военные и политические силы, действующие против нас. Вести, приходящие из Америки, свидетельствуют о координации действий между Британией и американским административным аппаратом. Можно ожидать, что большое нападение арабов будет предшествовать уходу (англичан) — они надеются политически сделать невозможной реализацию решений ООН... В страну проникло 2500 вооруженных бойцов, у них автоматы и легкие минометы. Из-за нехватки оружия мы не вправе обнажать большие пространства и двигать наши силы в глубь арабских густонаселенных территорий. Налицо гонка вооружений и соревнование с ними в этом вопросе”.

”По данным, полученным от наших товарищ в Америке, нельзя возлагать большие надежды на легальное вооружение до полного ухода (англичан), то есть до середины мая... Поэтому твои дары инструментов и материалов (оружия и боеприпасов) — единственная сейчас реальная сущность, которая придает нам силы. Им нет цены, хотя тебе они могут казаться малыми и незначительными... Получили твое письмо. Не могу сейчас на него ответить. Твою отставку не принимаем... Твоя работа сейчас жизненно необходима, и ответственность, на тебя возложенная, очень велика, мы не мыслим себе продолжение нашей деятельности в Европе без тебя...”

Разумеется, ты не нуждаешься в сионистской пропаганде, я убежден, что если бы сейчас ты был здесь с нами, то немедленно вернулся бы в Европу, чтобы

* В скобках даны слова, отсутствующие в письме, но помогающие понять его содержание.

сделать все от тебя зависящее и раздобыть то, что укрепило бы наши силы.

Я не был в городе (вернулся из Иерусалима) и не видел Финика. Но мне сказали, что ты остался без средств. Я этим займусь с утра и надеюсь, что средства для тебя найдутся тотчас, без промедления..."

Яакова Закая мы использовали главным образом как профессионала, знатока оружия и вооружения, умеющего определять их качество. Для проверки образцов была оборудована лаборатория и небольшой тир в уединенном месте, чтобы выстрелы и взрывы не привлекали внимания.

Впоследствии к нам присоединился Иехуда Арази. Он оставил Америку и начал работать в Европе. В Америке в это время развернул широкую деятельность Тедди Колек. Он занимался не только снаряжением, но и вербовкой профессионалов.

С приездом в Европу Шаула Авигура мы обрели как бы высшую инстанцию по всем вопросам, в области снабжения оружием, Алии Бет и т.д.

В марте 1948 года полностью созрели условия для отправки оружия, незадолго до того приобретенного в Чехословакии и застрявшего в пути из-за осложнений в пересылке его через Югославию. Но после соответствующих намеков извне югославские власти дали разрешение на транзит наших грузов. А когда разрешение было получено, местные органы действовали согласованно и активно, оказывая нам всяческую помощь.

В то же самое время шли переговоры между арабами и чехами, и они тоже завершились успешно. Нашим людям, находившимся в ту пору в Праге, удалось настичь на следы этой сделки. Речь шла о тысячах ружей и миллионах патронов, предназначенных для Сирии. Этот груз через Венгрию был доставлен в югославский порт и погружен на итальянское судно "Лино", которое должно было отплыть в Бейрут.

А из Эрец-Исраэль настойчиво требовали ускорить отправку оружия, пусть даже небольшого количества,

используя для этого воздушный транспорт. Это оружие не могло сыграть решающей роли на поле боя, но психологически оно должно было вселить бодрость в сердца людей ишува.

На самолет DC-4, арендованный у американской частной авиакомпании, были погружены автоматы, ружья, патроны, и 31 марта 1948 года он вылетел прямым рейсом в Эрец-Исраэль. Один из наших парней, служивших ранее в канадских военно-воздушных силах, сопровождал этот груз. Он инструктировал экипаж самолета, который должен был приземлиться на импровизированном аэродроме в селении Бет-Дарас. Там было срочно подготовлено поле для посадки самолета. Были приняты также меры против возможных помех со стороны арабских вооруженных сил, находившихся неподалеку.

Воздушный рейс завершился успешно, и в баках самолета осталось горючее на полчаса полета. Оружие было прямо с самолета переправлено бойцам, осуществлявшим операцию прорыва к блокированному Иерусалиму, вошедшую в историю Хаганы под именем "Нахшон" ("Отважный").

Когда было получено согласие югославских властей на переброску оружия в один из портов Югославии на Адриатическом море, началась лихорадочная работа по решению проблем, связанных с морскими перевозками. Этим занимались главным образом Ханан Гейснер и Леви Копилевич (Аргов). С помощью еврейского купца Эфраима Илина, живущего в Италии и обладавшего обширными связями, было приобретено судно "Нора". В Венеции на него погрузили картошку — это был, так сказать, официальный груз, значившийся в накладных. В открытом море "Нора", шедшая в сторону Эрец-Исраэль, отклонилась от курса и поплыла в сторону одного из югославских портов, где ее ждали грузы с оружием.

Там картошку выгрузили на причал, а ее место заняли ящики с оружием и вооружением. На них сверху для маскировки была насыпана картошка (экипаж

этого судна, за исключением капитана, до последней минуты ничего не знал о грузе и о предстоящем рейсе — чтобы избежать возможности разглашения этих сведений в Италии. Только когда случайно упал и сломался ящик с оружием (в целях маскировки мы паковали оружие и вооружение в своих ящиках и не перевозили их в заводской таре), на корабле возникло напряжение. Но страсти вскоре улеглись — матросам было обещано соответствующее вознаграждение после того, как груз благополучно прибудет на место. Кроме экипажа на этом судне находился Биньямин Иерушалми, сопровождавший груз.

Еще в Венеции была предпринята попытка погрузить на судно радиостанцию, но эта попытка не удалась. И судно отправилось в продолжительный рейс без радиосвязи. В пути оно задержалось дольше обычного из-за сильных штормов, и эта задержка казалась бесконечной горстке людей, знавших о секретном рейсе. Лишь в канун праздника Песах "Нора" благополучно достигла берегов Тель-Авива и разгрузила оружие и боеприпасы. Они сразу же были посланы в наши действующие боевые подразделения.

И та группа, которая занималась в Эрец-Исраэль приобретением оружия, расширила масштабы своей деятельности. Наши люди завязали деловые контакты с британскими офицерами и работниками полиции. Некоторые из них помогали нам из идейных соображений: Они сознавали, что мы боремся за правое дело против арабов, стремящихся нас уничтожить. Были даже такие, что остались в стране после ухода английских властей и мужественно сражались бок о бок с нашими бойцами. Но больше было таких, которые руководствовались корыстными соображениями, считая, что следует воспользоваться редким случаем "делать деньги".

Этот источник был важен нам по двум соображениям. Во-первых, мы обогащались оружием, в котором очень нуждались, во-вторых, это оружие не попадало в руки арабов. В создавшейся обстановке, когда сим-

патии британских властей были на стороне арабов, мы особенно дорожили редкой возможностью приобретать оружие у англичан.

В ту же пору началось также приобретение тяжелого оружия. Это стало возможным благодаря существованию автономного еврейского Тель-Авивского округа, который практически был вне контроля британских властей и в котором почти не производились обыски.

В Хайфском порту нам удалось получить первые британские пушки. Правда, они нуждались в серьезном ремонте, но часть из них удалось ввести в строй. Затем мы получили пушку "Фаундер-25". Австралийский капитан-артиллерист, выразивший желание присоединиться к Хагане, доставил ее в качестве подтверждения своей верности нам.

29 апреля 1948 года вечером с помощью двух британских солдат (шотландца и ирландца) наши люди уволокли три "Кромвеля" и британский танк последней, усовершенствованной модели, конструкция которого в ту пору была засекречена. Эти танки находились на аэродроме возле Хайфы, который был в руках у англичан. Один танк испортился, застрял в канаве, и мы вынуждены были его оставить, другие же были доставлены в Тель-Авив на нашу ремонтную базу.

15 мая 1948 года мы получили танк "Шерман". После приказа об эвакуации англичане начали уничтожать оснастку и имущество, не подлежащее эвакуации. Этот танк англичане продали нам в последнюю минуту за весьма внушительную сумму.

За день до провозглашения независимости около Тель-Авива появилось судно "Бориа", на борту которого было несколько пушек со снарядами. Их приобрел Иехуда Арази. Было очень тяжело наблюдать, как находившиеся неподалеку британские морские истребители подошли к этому судну и завладели им и его драгоценным грузом. Исаэль Галили вызвал меня в порт, чтобы посоветоваться, как действовать дальше. В порту я застал также Леви Эшкола, Иосефа Авидора, Пинхаса Сапира, Ашера Пеледа, Баруха Раби-

нова и других. Здесь находились также Аарон Лешем, ответственный за наши грузы, поступающие в этот порт, и руководитель порта Александр Зипштейн. Кое-кто выдвинул план диверсии на судне, чтобы потопить его вблизи берега. Другие предлагали подорвать якорную цепь, чтобы волны посадили судно на мель. Тем самым удалось бы предотвратить увод этого судна англичанами. Но все эти планы были отвергнуты. А следующей ночью, когда кончился срок британского мандата, англичане освободили судно в Хайфском порту.

За первыми судами с вооружением последовали другие. За первым рейсом самолета в рамках акции "Балак" последовали дополнительные рейсы тяжелых самолетов, приобретенных в США. Тем временем у нас появилась своя транспортная авиация, осуществлявшая доставку оружия в Израиль воздушным путем. И морским и воздушным путем шло оружие всех видов для нужд обороны, и количество его все возрастало, а ассортимент становился все разнообразнее.

**ЧАСТЬ ЧЕТВЕРТАЯ
ДИВЕРСИИ (1948 – 1949)**

ДИВЕРСИИ. "ЛИНО"

3 апреля 1948 года, когда я находился в Милане, мне позвонили из Рима и сообщили, что судно "Лино" вошло в порт Мольфетта, на юге Италии. Впервые об этом судне мы услышали 28 марта, и с тех пор оно привлекало к себе наше внимание.

На нем находилось оружие, приобретенное сирийцами на чешском военном заводе "Зброярка". Мы узнали, что 6 тысяч ружей, 8 миллионов патронов, много гранат, взрывчатки и т.п. было доставлено через Югославию на итальянское судно "Лино" грузоподъемностью 450 тонн, которое отчалило из Фиуме и направилось к Бейруту. Но из-за неполадок и разыгравшейся на море бури судно вынуждено было бросить якорь в порту Мольфетта. В связи с этим на 4 апреля в Риме было назначено чрезвычайное заседание всех причастных к этому делу лиц, чтобы решить, как действовать дальше.

Несколько днями раньше от Шаула Аvigура был получен приказ потопить "Лино", сбросив на него бомбу с самолета. Бомбу мы должны были изготовить сами с помощью тех примитивных средств, что у нас были. Такой план был предложен ввиду чрезвычайной срочности дела и за неимением другого выхода.

Шансы на удачу были очень малы, я говорил об этом открыто, да и сам Аvigур понимал это. Я предложил другой план — попытаться нагнать "Лино" на одном из наших судов, захватить экипаж и привести этот корабль с грузом к одному из наших портов.

В случае же, если это не удастся — потопить "Лино" в открытом море.

Из номера Ады Серени, жившей в одной из гостиниц Рима (в тот день она была больна), мы связались с Шаулом Авигуром, находившимся в Женеве. Ада сообщила ему о моих опасениях. Шаул стоял на своем: "Лино" надо потопить любой ценой.

В тот же день, 29 марта 1948 года, в 6 часов вечера, я, Ада Серени и Шалом Левин вторично связались по телефону с Шаулом Авигуром. Он предложил нам заняться пока сбором информации и подготовкой предстоящей операции. Руководителем ее был назначен Шалом Левин, все мы должны были оказывать ему всяческую помощь, а мне Шаул поручил достать взрывчатые материалы, необходимые для самодельной бомбы.

Меня очень тревожил возможный исход этой акции. В случае неудачи груз попадет в руки арабов. В случае частичного успеха возникнет международный скандал, и нам будет нанесен большой политический ущерб. Терзали меня также угрызения совести, когда я думал о судьбе итальянского экипажа судна.

Я не верил, что бомбажка "Лино" с воздуха с помощью тех средств, которыми мы располагали, может быть успешной. У нас не было механизма зажигания, пригодного для бомбы, сбрасываемой с самолета. В нашем распоряжении были лишь обычные транспортные самолеты, не приспособленные для бомбометания. Наконец, у нас было мало взрывчатых веществ, так как почти все мы отправили на родину.

Примитивный механизм зажигания должен был изготавливать наш подрывник Иоселе (Иосеф Дрор) из морской части Палмаха, находившийся тогда в Риме. После обстоятельного разговора с ним мои сомнения еще более возросли.

Весьма скептически отнеслись к этому заданию и наши пилоты. На мой вопрос, как они сбросят бомбу на объект, они ответили, что полетят с открытой дверцей, а когда настигнут судно, выкатят бомбу наружу вруч-

ную. Ее примерный вес по нашим расчетам не должен был превышать 50 кг. Расчеты показали, что для того, чтобы иметь шансы поразить цель, надо лететь очень низко, но это было опасно для самого самолета — он мог быть легко поврежден взрывной волной и осколками бомбы...

После долгих раздумий решили, что бомба будет привязана к канату, а когда самолет приблизится к цели, ее выбросят через дверцу и она останется висеть в воздухе. Когда самолет окажется над судном, канат перерубят, и тогда взрыв не причинит ущерба самолету и его экипажу.

Можно было предположить, что после взрыва спасшиеся матросы доберутся до берега и расскажут о том, кто их бомбил. Нетрудно было бы опознать самолет еще и потому, что он взлетал и приземлялся на итальянских аэродромах. Все приметы вели к Хагане и к ее филиалу в Риме. Было очевидно, что после этого наша деятельность в Италии станет невозможной, и не только в Италии, но и в других странах.

Здравый смысл и сердце восставали против этого плана, но делать было нечего. Думаю, что если бы мы разговаривали с Авигуром не по телефону, а лично, он бы согласился со мной. Телефонный разговор обязывал к предельной осторожности, к иносказаниям и намекам, что очень затрудняло взаимопонимание.

Наши летчики ежедневно летали над Адриатическим морем, просматривая квадрат за квадратом, чтобы обнаружить "Лино", но безрезультатно. На аэродромах при взлете и посадке возникали разные проблемы.

Обескураженные неудачей, летчики стали присматриваться и к югославским портам — может быть судно укрылось там в одном из пустынных заливов или село на мель...

В нашем распоряжении было несколько самолетов разных типов, в том числе "Командо С-46", которые прибыли вместе с экипажем из США по документам частной панамской авиакомпании. Экипажи их состояли из добровольцев, откликнувшихся на призыв Хага-

ны служить в наших военно-воздушных силах. Эти самолеты, приобретенные из излишков американской армии, были отремонтированы в Панаме "на живую нитку" и отправлены в Эрец-Исраэль. Италия была для них промежуточной станцией. Здесь мы пытались приспособить их для беспосадочных полетов (путем добавления дополнительных емкостей для горючего) из Чехословакии в Эрец-Исраэль.

Как я уже говорил, со взрывчаткой возникли большие трудности. В Италии приближались выборы в парламент, и правительство опасалось, что коммунисты попытаются силой захватить власть. Поэтому хранение и продажа оружия и взрывчатки строго преследовались законом. И я очень обрадовался, узнав, что в Милане в одном из сливков еще осталось около 50 кг Т.Н.Т. Я попросил товарищей приложить все силы, чтобы раздобыть еще 100-200 кг взрывчатки — она нам была необходима на случай, если понадобится изготовить еще несколько бомб и мин (при альтернативных решениях).

Так как в глубине души я не верил в успех задуманной операции, то начал параллельно, на свой страх и риск, готовить другие варианты решения проблемы.

Все наши попытки раздобыть взрывчатку провалились. Вместо 100-200 кг мы получили лишь 1 килограмм — в виде образца. Остальное количество было нам обещано... после выборов! За незаконное хранение оружия грозили десять лет тюрьмы, и итальянцы на время прекратили его поставку нам.

В подпольном складе Хаганы оказалось также несколько детонаторов и бикфордов шнур — они остались в виде образцов в небольшой лаборатории, которой руководил Яаков Закай, главный наш специалист по оружию и вооружению.

Я предложил нашим людям на севере, связанным с базой "Алеф", оказать всемерную помощь Иоселе, который туда направился, и работать вместе с ним днем и ночью. Им было поручено также подготовить наш грузовик со сливком и с двумя лучшими шоферами.

Параллельно с подготовкой возможной акции мы начали усиленно готовиться к морской операции. В распоряжении Мосада был быстроходный прогулочный катер, правда, в запущенном состоянии. Он мог развить скорость порядка 14 – 17 узлов в час. Так как этот катер находился на западе Италии, можно было надеяться, что, если мы его быстро отремонтируем, он настигнет судно, двигавшееся где-то в Адриатическом или Ионическом море с максимальной скоростью 6–7 узлов в час, и атакует его. Определить местоположение "Лино" и сообщить о нем по радио на быстроходный катер должны были наши самолеты.

Ада Серени взяла на себя подготовку катера к рейсу. Что касается экипажа, то было решено укомплектовать его нашими людьми, хотя Ада предлагала включить в состав команды также и итальянцев.

Командиром катера думали назначить Моше Закимовича, он же должен был выполнять обязанности первого механика. Но в силу ряда причин вместо Закимовича был назначен итальянец, преданный сотрудник Алии Бет. Кроме того, предполагалось отправить на катере взвод солдат, состоявший из бойцов Палмаха и, частично, Хаганы – из числа новых репатриантов, подготовленных в Италии на различных курсах. Командиром его стал Амnon Иона.

Я взял на себя подготовку бойцов, их организацию и оснащение – ружья, пистолеты, ручные гранаты, автомат, 13-мм пулемет и 20-мм пушка (нам удалось раздобыть ее в самые последние дни). Была подготовлена также взрывчатка, чтобы потопить судно. В случае, если "Лино" будет задержан при подходе к нашим береговым водам англичанами или другими враждебными силами и не сможет избежать плена, было решено потопить судно вместе с грузом. Экипаж "Лино" будет переведен на прогулочный катер, который должен находиться неподалеку и поддерживать с судном постоянную связь по радио.

Я считал, что нельзя довольствоваться потоплением "Лино". С моей точки зрения следовало постараться

овладеть ценным грузом этого судна и доставить его целым и невредимым нашим бойцам — это было бы для них серьезным подспорьем.

Обычно на такого рода судах экипаж состоит из 5-6 невооруженных моряков, которые несомненно сдадутся, захваченные врасплох более быстроходным судном, угрожающим оружием в случае сопротивления. Проявив военную хитрость, наши люди могли овладеть судном и доставить его к берегам родины, арестовав итальянский экипаж, но не причинив ему зла. Более того, мы должны были в дальнейшем позаботиться о денежной компенсации задержанным морякам за причиненные им неприятности.

Амнон Иона принял и одобрил предложенный мною план морской операции.

Я снова связался с Миланом и попросил, чтобы с базы в наш передвижной слик передали оружие, необходимое для взвода бойцов. Было дано указание направить машину со сликом, а вместе с ней и Иоселе, на юг — там он должен был получить дальнейшие инструкции.

У меня была налажена ежедневная телефонная и беспроволочная связь с нашими людьми в Милане, и я внимательно следил за тем, как там продвигается работа. Они трудились самоотверженно. Ицхак Шифрис использовал свои изобретательские способности для создания максимально надежной и простой в обращении авиабомбы. Он учел и необходимые пути ее применения. Иоселе очень быстро "абсорбировался" среди наших людей в Милане и помогал Ицхаку своим профессиональным опытом в проведении морских диверсий.

Шалом сосредоточил в своих руках всю систему воздушной разведки, чтобы обнаружить "Лино" и установить его точное местонахождение. Это было необходимо для того, чтобы следить за ним и в нужный момент потопить, сбросив с самолета бомбу. Наши экипажи воздушных кораблей (среди которых были американцы, англичане, голландцы и др.), собравшиеся в Риме по пути в Эрец-Исраэль, проявляли исключительный интерес к предстоящей операции. Несмотря на строгую

конспирацию, опасность разоблачения была велика. Лихорадочная переброска самолетов и людей с аэродрома на аэродром без видимых и убедительных причин, вызывала подозрения местных властей, а прикрытие всех этих акций фиктивным флагом и именем панамской авиакомпании, было не очень надежным...

По нашим расчетам, судно должно было достичь определенного географического квадрата, и мы недоумевали, почему наши летчики его там не обнаруживают. Разгадка была получена совершенно неожиданно 30 марта 1948 года. В этот день нам сообщили по телефону из Женевы, что "Лино", отправившийся в рейс из одного югославских портов, в тот же день получил указание вернуться обратно. Причина этого указания была нам неизвестна. На следующий день вечером мы получили по телеграфу следующие дополнительные данные:

"Судно с товаром для измаильян вышло в рейс в 5 утра. Название "Лино", флаг итальянский. Делает 6 миль в час. На борту 7 человек. Капитан Визоло Пиетро. При хорошей погоде держит путь через Кипр, при плохой и в случае неисправности двигателя — через Капо Койпенто. Порт назначения Бейрут".

Впоследствии мне стало известно, что Шаул Авигур в то же утро передал через Зеева Шинда, находившегося на пути в страну, подробный отчет о "Лино" Бен-Гуриону и попросил его утвердить намеченный план диверсии. Если бы нас постигла неудача, следовало предпринять ряд действий в самой стране, чтобы оружие не попало в руки арабов.

Тем временем я и Амнон сосредоточили свои усилия на подготовке бойцов (на одном из пунктов западного берега Италии).

С основной базы приходили хорошие вести. Там удалось собрать некоторое количество легкого и тяжелого оружия и раздобыть боеприпасы, пробивающие броню. Была подготовлена также 20-мм пушка — ее

должны были установить или на самолете, или на прогулочном катере.

На базе интенсивно работали и скоро сумели изготавить бомбу по совершенно необычной схеме. Кажется, ни на одном военном заводе не производили ничего подобного и ни один военно-воздушный флот в мире не имел на вооружении таких бомб. И кто знает, что случилось бы, если бы эту бомбу пришлось сбросить на "Лино"... Возможно, что самолет, на котором она находилась, взорвался бы раньше, чем было бы потоплено судно...

2 апреля 1948 года в 6 часов 20 минут вечера у меня состоялся телефонный разговор с Шаулом Авигуром. Я сообщил ему об очередной партии оружия, которая должна была быть отправлена из Генуи 6 апреля, и о больших трудностях в нашей работе в связи с приближающимися выборами в парламент. Что касается "Лино", то я рассказал ему о подготовке двух альтернативных планов — морского и воздушного, и он их одобрил.

В эти дни в Генуе готовилось к отплытию судно, на котором мы собирались переправить на родину вооружение и взрывчатку, и я на пару дней подъехал в Милан, чтобы проследить за ходом операции. Груз был уже упакован и находился на складах итальянской компании, занимавшейся его отправкой. Наши люди, которых я застал на базе "Алеф", очень интересовались операцией против "Лино". Кое-что они знали из телефонных разговоров, которые по необходимости были краткими и зашифрованными.

Во время обеда мы встретились в узком кругу в квартире нашей "коммуны", приобретавшей и отправлявшей оружие, и я рассказал им о последних событиях и о готовящейся операции.

Прошло еще два дня, а местонахождение судна все еще не было установлено. Плохая погода и связанные с ней трудности мешали нашим летчикам. Неожиданно мы узнали, что "Лино" со столь ценным для нас грузом вошел в порт Мольфетта (Южная Италия) для ре-

мента двигателей. Портовые власти задержали судно под тем предлогом, что капитан "Лино" сообщил неверные сведения о грузе. Экипаж был арестован, а судно переправлено в Бари и поставлено на якорь в военной части порта.

Узнав все это, я 4-го апреля утром вернулся в Рим.

Кроме информации, полученной по нашим каналам, мы узнали из местной прессы любопытные подробности о событиях, развернувшихся вокруг судна с оружием, купленным арабами. Пресса связывала их с политической борьбой, разгоревшейся в стране в канун парламентских выборов. Демохристианские и другие правые партии не упустили возможности использовать инцидент в свою пользу и твердили, что в то время, как США посылают в Италию 500-е судно с продовольствием, из Югославии прибыло судно с оружием для местных коммунистов. Разгорелась острая полемика между газетой "Массажеро" и органом итальянской компартии "Унита".

В то время, когда я, Иехуда Арази и Эхуд Авризль обсуждали вопрос о дальнейших поставках чешского оружия морем, появился Шалом Леви и заявил, что следует немедленно решить, кого направить на юг, чтобы на месте руководить акцией по захвату "Лино".

Вечером в одной из гостиниц собрались Ада, Шалом, Эхуд, Иехуда и я. Обсуждение затянулось, и к десяти часам вечера, когда поезд отправлялся на север, мы еще не пришли к соглашению. Пришлось заказать билеты на самолет, отправлявшийся в Милан на следующее утро. Время было позднее, и билеты были нам обещаны лишь после соответствующего "бакшиша".

Дискуссия по поводу кандидатуры ответственного за диверсию против "Лино", была не только продолжительной, но и острой. Сам я категорически от этого отказался, так как ранее не посещал район и не располагал нужными сведениями и связями. К тому же у меня были срочные дела, связанные с приобретением и отправкой оружия.

Поздно ночью мы попытались связаться по телефону с Женевой и узнать окончательное решение Шаула Аvigура, но его не оказалось в гостинице. Шалом обещал позвонить Шаулу снова и попросить освободить его от ответственности за предстоящую операцию.

Только в 5 часов утра я вернулся в гостиницу, привел себя в порядок, упаковал чемодан и вместе с Эхудом отправился в контору авиакомпании. Когда я уже сидел в автобусе, который должен был нас доставить на аэродром, меня позвали к телефону. Это был Шалом; он сообщил, что под утро ему удалось связаться с Шаулом Аvigуром, который освободил его от руководства операцией и возложил эту миссию на меня...

Закончив телефонный разговор, я с трудом догнал свой автобус — он уже тронулся в путь. Решение Шаула Аvigура меня очень расстроило, и я очень жалел, что не с кем поделиться своими сомнениями. На аэродроме у меня не оставалось времени для долгих размышлений, и, стоя в очереди к окошку для выполнения формальностей, я решил, что должен вернуться в Рим. У меня были серьезные доводы против решения Шаула Аvigура, и я надеялся, что он меня поймет.

Операция была очень ответственной, и я колебался. Как и другие, я опасался неудачи и содрогался от одной только мысли, что нам не удастся проследить маршрут следования судна, оно благополучно бросит якорь в Бейруте и наши враги получат солидное подкрепление. С другой стороны, нас подстерегала опасность разоблачения, и тогда итальянцы непременно бы обнаружили нашу подпольную сеть, занятую приобретением оружия, столь необходимого ишуву. Бриха, Алия Бет, лагеря маапилим — все это базировалось в основном на нашей деятельности в Италии, и все это ставилось под удар в связи с предстоящей операцией против "Лино".

Я был уверен, что есть более подходящие кандидаты, чем я, — те, кто хорошо знает район предстоящих действий и располагает связями с местными жителями,

свободно владеет итальянским и снабжен подходящими документами. Решить этот вопрос мог только Шаул Аvigур, который хорошо знал каждого из нас. Он принадлежал к той породе руководителей, которые берут на себя всю ответственность в случае провала. Когда же операция завершается успехом, они остаются в тени и всячески подчеркивают заслуги конкретных исполнителей.

Я прибыл в Рим совершенно обессиленный и смертельно уставший от событий последних дней и погоней за "смуглянкой" — так мы называли для маскировки "Лино". Не хотелось возвращаться в свой старый отель, чтобы не привлекать к себе ненужного внимания (я ведь с таким трудом заказал билеты на Милан и ими не воспользовался), и я остановился в первой попавшейся гостинице "Диана". Оттуда позвонил Амнону и пригласил его зайти.

Было это 5 апреля 1948 года. В ожидании телефонной связи с Аvigуром я прилег, чтобы немного отдохнуть после бессонной ночи. В 8.30 меня соединили с Женевой, и Шаул Аvigур подтвердил свое прежнее распоряжение. Мои доводы на него не повлияли, и он стоял на своем: ответственность за эту исключительно важную для страны операцию должен был взять на себя я.

В это же утро я узнал, что накануне звонил из США Моше Шарет и просил опубликовать все, что связано с судном "Лино" (источник оружия, имевшегося на его борту, цель рейса и т.п.).

По составленному нами расписанию все материалы для диверсии, включая мину и резервную взрывчатку, должны были уже быть запакованы и находиться в слике машины. В час ночи 5 апреля она должна была тронуться в путь. Но произошла задержка, и машина покинула свою базу лишь в 8 утра. Водители получили задание доставить ее вместе с грузом через Рим на одну из баз Алии Бет, находившуюся на берегу залива Гаэта. Там Амнон собрал бойцов, участвовавших в предстоящей операции, и экипаж моряков для погони за "Лино".

Тем временем в Рим прибыл Иоселе. Ему удалось достать все химические препараты, необходимые для изготовления мин. Вместе с радиостом он отправился на машине на нашу базу в Гаэту. Здесь они должны были вынуть из передвижного слика все материалы, подготовленные для диверсии с воздуха и на море, раздобыть и испытать на месте надувную резиновую лодку, рассчитанную на четверых гребцов, и приобрести горючее, смазочные масла и запасные колеса для автомашин, чтобы не зависеть от снабжения в дороге из Гаэты в Бари и обратно. Они должны были также пополнить запасы продовольствия и приобрести одеяла, присоединить к группе еще двух подрывников из боевой части в Гаэте, и остановиться в порту Бари.

В этот маленький отряд вошли водители автомашины со сликом — Аврахам Яффе и Шимон, радиост — Авиноам Копштейн (с автономной радиостанцией), морские подрывники — Бени Кравец, Меир Флик и их командир Иоселе.

В Бари Иоселе должен был изучить местность и окрестности порта, проверить все данные и продумать возможные пути действий. Базой в этом порту нам служил один из домов беженцев на окраине города.

Наша машина внешне напоминала американские военные машины. На ее резервуаре, служившем сликом, было выведено крупными латинскими буквами: ДДТ Дезинфекцион. Слик этот сконструировал Ицхак Шифрис, взяв за основу обычный резервуар для горючего. В него вела хорошо замаскированная секретная дверца. Для маскировки на слике был смонтирован специальный механизм, и когда открывали краны, лилась, рассыпаясь мелкими брызгами, струя ДДТ. Это было сделано на случай, если бы контролер оказался слишком придирчивым.

Я попросил Амнона и Хагар Серени (оба они работали от Хаганы среди беженцев, находившихся в Италии) раздобыть для меня документы польского беженца на вымышленное имя. Они должны были заменить мой паспорт, когда я буду действовать на юге. Я хотел за-

маскироваться на случай провала. Пока будут проветрять мои документы, останется время, чтобы скрыть следы, ведущие к центрам нашей деятельности в Италии. Для нового паспорта я сфотографировался у уличного фотографа, изменив костюм, прическу и выражение лица.

Я старался уснуть, чтобы набраться сил перед следующим днем, но это мне не удалось, несмотря на большую усталость. Рано утром 6 апреля я встал, привел себя в порядок и в 7.15 позвонил Шаулу Аvigуру. Я сообщил ему о слухах, что англичане оказывают давление на итальянцев, добиваясь освобождения "Лино" и отправки его в Бейрут. Я также отчитался перед ним о проделанной подготовке. Шаул ее одобрил.

Он послал в страну через Францию срочную телеграмму следующего содержания:

"Скорее всего судно измаильян тронется из Леонарда при решительном вмешательстве подлецов. Будьте настороже и приготовьтесь, если надо будет действовать"**.

В 17 часов 40 минут Ада сообщила по телефону Шаулу, что "получены противоречивые сведения о намерении итальянцев по отношению к "измаильянке". Вопрос в том, объявили ли они, каков на самом деле товар..."

Шаул сообщил: "За это дело несет ответственность Цефони"***.

День прошел в текущих заботах и в подготовке к отправке на юг. Кстати, в этот день удалось достать для меня временное удостоверение личности. Меня должны были снабдить и другими документами, но из-за нехватки времени пришлось довольствоваться только этим. У меня было сейчас вымышленное имя,

* Телеграмма шифрованная: "измаильяне" – арабы, "Леонард" – Италия, "подлецы" – англичане.

** Одна из подпольных кличек автора книги. "Это дело" – операция против судна "Лино".

а на фото удостоверения красовалась "законная" печать. Мы были готовы отправиться на юг.

На следующий день же была получена от Иоселе следующая записка:

"Здравствуй, Амнон!

Ради Бога, нельзя больше ждать, потому что птичка может улететь. У начальства, видимо, в заднице свинец, потому что оно еле-еле передвигается. Я считаю, что все надо сделать завтра вечером, если это возможно с технической точки зрения, а то мы останемся с пустыми руками.

Нажми на все кнопки и не жди "итальянцев" ...* История не простит нам крови павших товарищей и тех, кто еще падет, если мы провороним такую возможность.

Всем привет
Иосеф."

Это был второй привет от Иоселе в дополнение к предыдущему, который подтвердил, что он благополучно прибыл и находится сейчас в Бари.

Я хорошо понимал его настроение и заботу о быстрым проведении акции и его взгляд на использование итальянских подрывников. Мы очень ценили симпатии и сочувствие нашему делу итальянцев, особенно тех, кто не раз, рискуя очень многим, приходил нам на помощь в нашей нелегальной работе в их стране. Далеко не всегда они действовали из корыстных интересов. Но мы у себя в стране не привыкли к тому, чтобы кто-то из нас "таскал каштаны из огня", воевал вместо нас. Высоко ценя опыт итальянских диверсантов, мы не могли согласиться с тем, что "чужой" — пусть даже друг и доброволец — сможет лучше нас использовать все имеющиеся возможности. Мы не могли смириться с тем, что "чужие" будут рисковать

* Итальянских подрывников.

до того, как мы действовали сами. В свое время была выдвинута мысль об использовании итальянских подрывников, но она была отвергнута.

За несколько часов до моего отъезда из Рима я снова позвонил Авигуру и потребовал, чтобы он заранее утвердил все решения, которые мне придется принимать в ходе операции, так как после того, как я отправлюсь на юг, будет очень сложно связаться. Он дал согласие.

7 апреля я оплатил счета в гостинице, передал свои вещи и документы на хранение одной итальянской семье и на машине, которую вел один из беженцев, мы выехали в Бари.

При помощи карты мы выбрали самый короткий путь и 8-го апреля на рассвете были у цели. Не желая так рано появляться в конторе, ведающей делами беженцев, мы задержались у въезда в Бари и тронулись с таким расчетом, чтобы прибыть в контору сразу после ее открытия в 8 часов утра. Здесь все дела вела супружеская пара беженцев — Мирьям и Иосеф Гросман. С их помощью мы должны были найти наших бойцов, прибывших несколькими днями раньше. В контору мы входили поодиночке, чтобы не привлекать внимания находившихся там людей. Гросманы повели нас в комнату наверху — они предоставили ее в наше распоряжение — и сообщили Иоселе, что мы приехали.

Иоселе подробно рассказал нам, что было сделано им и его группой со дня прибытия в Бари. В первый же вечер они устроились в лагере беженцев, который находился в большом здании, окруженном закрытым двором. Лагерь был расположен на юго-востоке одного из пригородов Бари. Оттуда Иоселе с двумя своими товарищами-моряками направился в район порта, чтобы узнать, где стоит на якоре "Лино". Тогда можно было бы решить, как осуществить диверсию. Во время разведывательной прогулки они наткнулись на стоянку лодок рядом с северным причалом старой пристани. Там они познакомились с рыбаком, сдававшим напро-

кат лодки для морских прогулок. Хотя время для этого было не особенно подходящим, они уговорили итальянца дать им напрокат парусную лодку и вышли на ней в море. Несколько часов они боролись с волнами и вернулись к пристани, когда уже начало темнеть. Расплатившись с рыбаком (он уже начал тревожиться за судьбу своей лодки), они ушли. Во время последующих прогулок, они установили, что недалеко от причала есть военный лагерь, у ворот которого постоянно находятся часовые.

Иоселе предложил такой план: нанять у итальянца лодку и с наступлением темноты удалиться на такое расстояние от причала, чтобы рыбак не мог их видеть. Затем подойти к берегу в другом месте, между причалом и волнорезом. Тут моряки разделятся и получат снаряжение для диверсии. На лодке они должны будут отправиться в открытое море и будут держаться вблизи волнореза, чтобы их не обнаружили. Потом они доберутся до ворот порта, войдут в них, приблизятся по мере возможности (это во многом зависит от прожекторов) к военной части порта, где и стоит на якоре "Лино". Затем двое моряков вплавь доберутся до судна вместе с миной и, прикрепив ее к стенке судна, пустят в ход взрыватель. Третий моряк останется в лодке, чтобы охранять ее и подобрать товарищей.

Из описаний Иоселе мне стало ясно, что подход к тому месту, где он планировал передачу морякам оснастки и мины, сопряжен с большими опасностями. Там все время сновали суда, рядом находился военный лагерь, пристань и причалы были хорошо освещены. К тому же его план лишил нас возможности точно установить время акции.

Опасностей было очень много, а шансов на успех – мало. Но, с другой стороны, у нас не было времени для продолжительных рекогносцировок: Иоселе сообщил, что накануне в порт вошел британский истребитель и бросил якорь неподалеку от "Лино". По ночам он охранял себя и "Лино" светом прожекторов. К тому же "Лино" хорошо охранялось и итальянскими мо-

ряками, о чём нам стало известно из других достоверных источников.

Все это очень встревожило наших людей. Если английский истребитель послан сюда для охраны "Лино" и если арабам удалось уговорить англичан прийти к ним на помощь, — нас неминуемо постигнет неудача. Учитывая политическую обстановку, сложившуюся в ту пору в Италии и в Эрец-Исраэль, англичане несомненно сумеют уговорить итальянцев освободить "Лино" под их ответственность и будут сопровождать это судно до Бейрута или до одной из английских военных баз, скажем, на Мальте или на Кипре. Они могут выйти в рейс в любую минуту, и тогда мы окажемся в дураках. И все оружие, находящееся на "Лино", попадет в руки арабов...

Я хорошо понимал переживания Иоселе, когда он писал записку, полученную мной в Риме. Перед лицом грозной опасности он настаивал на немедленных действиях. Но я не мог решить, как лучше действовать, так как в описаниях и рассказах Иоселе было недостаточно информации для принятия решения. Альтернативных предложений не было, а то, что он предлагал, имело очень мало шансов на успех и угрожало жизни наших подрывников.

Я попросил у Иоселе карту порта и города Бари и был очень удивлен, когда он сказал, что не располагает картами. Я настаивал на том, чтобы он раздобыл их как можно скорее, и мы их получили.

Когда я с Иоселе и Амном стали с линейкой и циркулем в руках делать расчеты по карте, сразу же выяснилось, что если действовать так, как предложил Иоселе, наши пловцы достигнут "Лино" только под утро. У них будет очень мало времени для маневрирования возле судна в темноте и совсем не останется времени для отступления. Рассвет застанет их в районе военного порта. И это в том случае, если мы вовремя, не возбуждая подозрений, получим парусную лодку, вовремя доставим на нее все оснастку и при благоприятной погоде с максимальной быстротой обогнем вол-

норез и на всех парусах устремимся к "Лино". Но где гарантия, что все эти максимально благоприятные условия у нас будут?

К тому же были сложности, связанные с итальянским рыбаком, владельцем лодки. Он будет свидетелем того, как лодка с людьми отчалит, и встретится с ними, когда она вернется. Мы должны были ждать подрывников неподалеку, чтобы подобрать их после диверсии. Но если нам даже удастся оставаться здесь до рассвета, утром мы уже не сможем, не вызывая подозрений, находиться у оживленного причала на виду у всех.

Когда я удивился, почему разработали лишь один план и не продуман даже вопрос об отступлении и возвращении на берег, Иоселе сказал, что у нас нет выбора и надо сознательно идти на максимальный риск, так как если судно уйдет, все будет потеряно.

Безрассудный энтузиазм Иоселе был мне не по душе. Горя желанием действовать немедленно, он игнорировал реальную опасность, старался не замечать ее, а это могло привести к провалу всей операции и к гибели наших моряков.

Было ясно, что прежде, чем разработать другой план, я должен психологически "сломать" безрассудство Иоселе и добиться того, чтобы он думал и действовал хладнокровно и расчетливо, как профессиональный подрывник, проявляя максимальную заботу о благополучии наших людей.

Были и неприятные столкновения и противоборство — ведь в ту пору мы почти не знали друг друга. Я понял, что, возможно, в глазах Иоселе выгляжу совсем неопытным "генералом" из штаба или чиновником, прибывшим, чтобы давать указания опытным бойцам, за плечами которых ряд успешных диверсий.

Мне было особенно трудно еще и потому, что я конфликтовал с человеком, на безусловное доверие которого расчитывал. Ведь все наши отношения строились на полном взаимном доверии. И такая ситуация сложи-

лась за несколько часов до того, как я должен был дать приказ, от которого зависела его жизнь.

Реакция Иоселе была болезненной, но это не удивило меня, так как с первой же встречи с ним я понял, что он человек замкнутый и упрямый, нелегко отступающий от принятых решений, одним словом, крепкий орешек.

Иоселе вышел в коридор. Я понял, что в присутствии людей ничего не добьюсь, и спустя несколько минут вышел к нему, чтобы поговорить наедине. Я подчеркнул, что возложенная на нас миссия не означает самоубийства и гибели людей, которым поручено осуществление диверсии. Но разве слова "штабиста" могли убедить Иоселе в такие минуты?

Я вернулся к себе в комнату и склонился над картой, изучая возможные подходы к порту. Мне важно было найти исходную точку для проникновения на территорию порта. Я снова вызвал к себе Амнона и Иоселе, и мы втроем занялись тщательным изучением всех возможных подступов к морю. Передвигая линейку по карте, мы достигли панели для прогулок, окружающей территорию порта. И так как на этом отрезке отсутствовали интересующие нас данные, мы продолжали двигаться по этой панели до конца. Дойдя до ее северо-западной оконечности, мы поняли, что возможно здесь находится та самая точка, которая позволит нам преодолеть многие трудности. Но сидя в комнате этот вопрос решить было нельзя, надо было побывать в том районе, чтобы на месте проверить все детали.

Я воспользовался этой встречей также для того, чтобы проверить, что сделано для подготовки к акции до моего прибытия. Спросил о том, как продвигается составление зажигательной смеси. Мне хотелось также узнать, в каком состоянии находится резиновая лодка, извлеченная из слива, нет ли утечки воздуха. Когда речь зашла о веслах, я спросил, какого они цвета. Узнав, что они белые, я попросил Амнона достать черные чернила и тотчас перекрасить их в черный цвет, на-

иболее подходящий дляочных действий (я не хотел пользоваться краской, так как опасался, что она не подсохнет до наступления ночи).

Видимо, характер моих вопросов что-то сдвинул в душе Иоселе, ибо когда я заговорил о необходимости покрасить весла, на его лице сияла дружеская улыбка, и он даже заметил вслух, что хорошо, что я вникаю во все детали. Кто еще, как не он, может оценить их значение.

Лед тронулся, но еще не растаял.

Люди, приходившие к нам, сказали, что возле парадного входа здания, в котором мы находились, уже несколько часов вертится подозрительный человек. Проверка показала, что это один из беженцев, сотрудничавший, как стало известно, с итальянской разведкой, и ему поручено следить за всем, что происходит в конторе для беженцев и в окрестностях. Я приказал немедленно покинуть здание. И хотя нам было очень удобно пользоваться местным служебным телефоном, я запретил и это. Было решено перейти в лагерь беженцев, находившийся в пригороде Бари, и действовать оттуда.

Учитывая, что "Лино" может сняться с якоря в любую минуту, я назначил акцию на ближайшую ночь, хотя плана еще не разработал.

Решено было прервать всякую связь с людьми, не имеющими прямого отношения к нашему заданию, чтобы не впутать их в случае провала. И первым делом я отправил в Рим шоfera, который нас доставил сюда.

Я попросил нашего радиста вынуть из слика передатчик и собрать его для того, чтобы в 16.00 выйти на прямую связь с Римом. В тексте моей первой зашифрованной радиограммы, адресованной Шаулу Авигуру (он находился тогда в Женеве), я сообщил, что планирую провести акцию в ближайшую ночь, так как "Лино" в любой момент может отправиться в рейс в сопровождении истребителя.

Тем временем прибыла машина, находившаяся в распоряжении Гросманов. Она должна была отвезти нас к прогулочной панели на берегу моря.

Мы проехали вдоль всего порта, миновали главные ворота, и по мере того, как удалялись на запад и северо-запад, легче становилось на душе. Стало ясно, что тут самое подходящее место для старта. Уточнить его, сидя в машине, мы не могли. Но мы видели, что справа высится забор, отделяющий порт от прогулочной панели, а слева расположены большие здания и просторные дворы. У входа в некоторые из них стояли вооруженные часовые.

День был ясным, и мы вскоре заметили "Лино" — его нам показал Гросман, сидевший за рулем.

Закончив рекогносцировку, я предложил Иоселе пройтись пешком, чтобы установить исходные пункты предстоящих ночных действий.

Пешеходов на улице было мало, но вполне достаточно для того, чтобы мы не привлекали к себе особого внимания. Мы стали прогуливаться вдоль бетонной стены, за которой виднелись корабли. Пройдя несколько сот метров, мы достигли проема в стене. Оттуда можно было спуститься к скалам, находившимся на берегу. Там начиналась аллея высоких тенистых деревьев. Она тянулась параллельно прогулочной панели на север.

Было решено, что здесь начнется "влажная часть" предстоящей операции. Мы продолжали прогулку, чтобы лучше узнать берег, его рельеф и определить запасные пути, если почему-либо не сможем воспользоваться первым намеченным. К тому же нам хотелось узнать расположение судов в порту — это облегчило бы ориентировку ночью, когда подрывники будут передвигаться в резиновой лодке.

Интуиция подсказывала мне, что мы на верном пути. Я знал: если не произойдет ничего непредвиденного, найдено решение для первого чрезвычайно важного этапа. Теперь можно было начать планировать дальнее.

В нашем распоряжении было очень мало времени, а сделать предстояло еще очень много.

Амнон и Бени Кравец (один из наших подрывников) должны были наблюдать за портом с высокого прибрежного здания и постараться составить карту расположения кораблей, проследив, не переместились ли некоторые из них.

Мои отношения с Иоселе заметно улучшились. Видно было, что он выполняет мои указания не только по обязанности, а с полным доверием ко мне. Он, видимо, убедился, что мои возражения были логичны и справедливы. Разрабатывая детали плана с учетом нового места старта и проверяя каждую мелочь,ющую повлиять на исход операции (такие, например, как возможное направление ветров, освещенные и затемненные районы порта, расположение фонарей на причалах и на берегу и т.п.), Иоселе все более убеждался, что мы на правильном пути. Только в одном вопросе, я чувствовал, он не совсем доверяет мне: он опасался, что заботясь о безопасности наших людей, я в последнюю минуту не дам приказа, и тогда мы потеряем ночь.

Мы вернулись на свою базу. В одном углу двора, под окном комнаты, где мы расположились, стояла под брезентом наша машина со сликом. В данном случае брезентовый чехол был очень кстати — он прикрывал от посторонних глаз секретный вход в слик, расположенный внутри объемистого бака.

В те дни в лагере было немного беженцев. То был период "межсезонья" — старые постояльцы уже находились в пути на родину, а новая волна нелегальных репатриантов, которых люди Брихи привозили сюда из-за границы, еще не достигла этого пункта.

Официальным предлогом нашего пребывания в этом месте была необходимость произвести дезинфекцию, пока здесь мало людей. Резервуар, смонтированный в машине, и соответствующая надпись делали эту версию вполне правдоподобной.

Руководитель лагеря – парень, связанный с людьми из Алии Бет – был заранее оповещен о том, что наша деятельность имеет прямое отношение к организации Бриха и что ни он, ни кто-либо другой не должен входить в те комнаты, которые мы занимаем, докучать нам вопросами и вмешиваться в наши дела.

Нам отвели в нижнем этаже две комнаты, соединенные широкой дверью. Окна с приспущенными шторами были обращены во двор. Все входы в непроходную комнату были закрыты, за исключением двери, в смежную комнату, но и она открывалась лишь после тщательного контроля и только перед нашими людьми, которые были предупреждены, что им следует поменьше быть на виду. В проходной комнате стояли в беспорядке кровати, длинные скамьи и лежали матрацы, прикрытые одеялами. Это была наша спальня, столовая и курилка. Запертая же комната была превращена в лабораторию по сборке мин и в радиостанцию. В часы связи с Римом мы натягивали под потолком внутреннюю антенну и пускали в ход портативный передатчик. Потом все это укладывалось в чемодан и пряталось в слик.

Странное впечатление производили бутылки, стоявшие в одном углу комнаты на скамьях и ящиках. Дело в том, что они стояли кверху дном, на горлышках завернутые в газетную бумагу. Бумага была закреплена на горлышках бутылок шпагатом. В этих бутылках находилась серная кислота. Каждая из бутылок была прикрыта несколькими слоями газетной бумаги, и на этикетке был помечен час, когда бутылка была перевернута. Под бутылками находился тонкий слой поташа. Цель этих экспериментов заключалась в том, чтобы определить, за сколько времени серная кислота разъедает 2-3-4 и более слоев бумаги, вступая в химическое соединение с поташом. Это был макет часовового механизма нашей мины, предложенный Иоселе. Опыты необходимы были для того, чтобы узнать, успеют ли подрывники отдалиться на безопасное расстояние от судна после того, как присоединят к нему мину, и при-

кинуть, сколько времени будет в их распоряжении, чтобы ретироваться.

Однако мы так и не сумели до конца это выяснить, так как во время опытов с одинаковым количеством слоев бумаги получались разные результаты. Правда разница во времени была незначительной.

Мина состояла из резиновой мотоциклетной трубки, куда была заложена взрывчатка Т.Н.Т. Мы остановили свой выбор на этой трубке, так как она была эластичной и водонепроницаемой. После наполнения трубы взрывчаткой ее следовало в нескольких местах перевязать, разделив на участки длиною в 10-15 сантиметров каждый, чтобы взрывчатка распределялась внутри равномерно по всей длине трубы. Мы хотели уменьшить давление в той ее части, куда собирались вложить детонаторы и механизм зажигания. Специальный участок трубы был предназначен для защитного резинового баллона с детонаторами. Такие баллоны были в ходу у наших моряков из Алии Бет – в них они хранили во время боя часы, документы и т.п. Вокруг детонаторов был слой поташа. Затем мы вложили в этот отсек бутылку с серной кислотой, горлышко которой было закрыто несколькими слоями газеты "Rome Daily American". Бутылка устанавливалась так, что при переворачивании трубы переворачивалась горлышком вниз и бутылка, и кислота начинала разъедать бумагу. Выливаясь затем из бутылки, она взаимодействовала с поташом, поташ воздействовал на детонаторы, детонаторы – на взрывчатку...

Думаю, что мина такой конструкции была единственной и уникальной во всей истории диверсионных действий.

Мы опасались также предварительного контакта серной кислоты с бумагой по дороге к пристани – от толчков в пути, т.е. еще до того, как бутылка будет перевернута. Все это очень затрудняло расчеты, связанные с действием нашего "часового механизма". Опыты продолжались до самой последней минуты, и они по-

казали, что три слоя газетной бумаги дают нам 2-3 часа резервного времени.

Бени и Амнон, вернувшиеся после рекогносцировки на местности, не принесли новых существенных данных.

Так как приближался вечер, я собрал всех своих людей, чтобы огласить приказ о боевой операции, включавший расписание, обязанности каждого, взаимодействие бойцов, пути отступления. Было указано также, как следует вести себя в случае неудачи и провала, если нас схватит полиция. Приказу предшествовала информация о том, что по полученным данным на "Лино" находится усиленная стража. Усиленена также стража охраны в окрестностях судна и в порту.

Лодка с подрывниками и всей оснасткой должна была проникнуть в порт в 22.15. Мы планировали начать операцию возможно раньше, чтобы в распоряжении подрывников было больше времени для выполнения задания и отступления за пределы города — еще до взрыва мины и до рассвета. Это была точка отсчета.

С наступлением сумерек я, Амнон и Иоселе выехали на последнюю рекогносцировку. Мы хотели знать, как выглядит местность в вечерние часы, когда мы планировали начало операции. Важно было проследить за освещением, огнями на судах и движением людей и транспорта вечером.

Во время этой рекогносцировки Амнон находился на участке, где он должен был позднее "прогуливаться" с Мириям Гросман, наблюдая за местностью. Ему поручалось также помочь нашим подрывникам, когда они вернутся на берег. Он должен был служить ориентиром и для меня, когда мы с Гросманом будем разъезжать неподалеку на "тополино". Я же должен был, кроме всего прочего, осуществлять непрерывную связь с нашим сликом. Ведь на последнем этапе мы должны были по плану воспользоваться подвижной базой, т.е. нашей машиной с резервуаром.

Мириям, сопровождая Амнона в его ночной прогулке, призвана была маскировать ее истинные цели. Даже для чужого и подозрительного глаза влюбленная

пара, прогуливавшаяся поздно в столь романтической обстановке, не представляла особого интереса. Наткнувшись на ночной патруль, они имели шансы уйти благополучно.

Свою прогулку Ам non и Мирьям должны были начать в 21.45, за полчаса до нашего появления, чтобы дать нам знать, можно ли спустить на воду лодку с подрывниками.

Моим прикрытием должно было служить объяснение, что я сопровождаю мужа, подозревающего свою жену в неверности, и помогаю обнаружить ее.

Наша машина с двумя водителями и радиостом должна была находиться за городом, на главном шоссе, ведущем на север, с открытым капотом и разбросанными вокруг инструментами. Один шофер должен был находиться под машиной, а второй – склониться над мотором, и у обоих в руках электрические фонарики. В глазах посторонних они будут выглядеть как водители, ремонтирующие заглохший мотор.

Расстояние между машиной и Ам nonом с Мирьям – 7-10 минут езды. Я намеренно удалил эти два звена друг от друга, дабы в случае провала одного, второе могло бы спастись.

Мы были заинтересованы в том, чтобы в этих местах побывали Иоселе и Ам non. Пусть каждый знает, где находится его "сосед".

Вернувшись с рекогносцировки, мы стали быстро готовиться к акции. Времени было в обрез. Мы поужинали хлебом с сардинами и чаем, хотя есть не хотелось. Но никто не хотел показать, что он взволнован и потерял аппетит.

Погасив огни, мы проверили двор и обнаружили, что здесь никого нет. Затем открыли то окно, у которого стояла машина и стали по цепочке передавать из слика в комнату резиновую лодку, весла, взрывчатку, детонаторы и все прочие нужные нам материалы и инструменты.

Резиновая лодка заняла почти всю комнату, и мы вынуждены были поставить ее на бок, прислонив к стене, чтобы свободно передвигаться и оставить место для всего прочего, что извлекли из спика. Мы уселись на полу. Иоселе и его товарищи-подрывники — посередине, с резиновой трубкой. С одной стороны находилась взрывчатка, с другой — ампулы, которые Иоселе подготовил заранее, и все другие материалы, нужные для работы. Так проходил монтаж мины, и учитывая условия, в которых мы находились, и примитивную оснастку, он был делом далеко не безопасным.

Из-за отсутствия весов мы не знали точного количества взрывчатки, заложенной в нашу мину. Когда мы начали ее монтировать, я очень просил подрывников попытаться прикинуть, учитывая свой богатый опыт, какой ущерб может причинить этот заряд взрывчатки, когда мина поразит носовую часть судна, его боковые стенки или корму. Этот расчет был необходим, так как мы знали, что на судне находится большое количество вооружения и, как нам сообщили, также некоторое количество взрывчатки. Я неоднократно подчеркивал, что хотя мы должны потопить судно, следует избежать сильного взрыва и уничтожения находившегося на его борту и в трюме груза. Нужно было положить в трубку такое количество взрывчатки, которое повредило бы корабль, но не привело бы к катастрофическому взрыву и гибели экипажа.

Я не мог допустить повторения того, что произошло в Бари несколько лет тому назад. 9 апреля 1944 года здесь в порту разгружали британские суда с вооружением. В это время произошел сильнейший взрыв — результат диверсии. Погибли и были ранены сотни жителей города. Мне не хотелось, чтобы пострадал хотя бы один итальянец. Ведь жители этой страны с большим пониманием и сочувствием относились к нашей национально-освободительной борьбе. Следовало предотвратить кровопролитие. И я знал, что

подрывники разделяют мои опасения и стремятся, как и я, выполняя возложенную на них задачу, "не перестараться". После некоторых колебаний они убавили часть взрывчатки, оставив лишь необходимый для взрыва минимум.

Детонаторы никак не укладывались в отведенное для них место. Приходилось их несколько раз вставлять и вынимать, хотя это было делом довольно рискованным.

Мы заранее подготовили тиски, которыми пользуются столяры, склеивая деревянные пластины. Их предстояло прикрепить к носу судна под водой как можно глубже, в качестве опоры для мины. На случай, если тиски соскользнут с носовой части судна или еще почему-то не смогут выполнить своего назначения, мы подготовили ручные буравы, чтобы укрепить их под водой в деревянных бортах судна.

Пока подрывники монтировали мину, водители и радист надували резиновую лодку.

Каждый из трех подрывников имел при себе веревки, клещи, короткий кинжал, тиски и ручные буравы. Все инструменты были привязаны тонкой, но прочной веревкой к поясу подрывников.

Ни один человек из нашей группы не имел при себе огнестрельного оружия.

Приближался час выхода на операцию. Мы погасили огни и начали осторожно переносить оснастку через окно в машину. Материалы и детонаторы, оставшиеся после монтажа мины, так же, как и все инструменты и приспособления, были возвращены в слип. Лодку погрузили на машину. Подрывники надели под одежду купальники из темной шерсти и хлебнули коньяка, чтобы сохранить теплоту тела во время пребывания в воде. В половине десятого, как было условлено, мы тронулись в путь.

Вся наша группа была в машине, кроме Амнона, который уже находился на своем наблюдательном посту. В кабине кроме водителя сидели подрывник Меир Флик с миной на коленях и я. В 22.15 мы уже

были, как и предусматривалось, в районе порта, где нас поджидал Амнон. Кругом царила тишина, на улице не было ни машин, ни пешеходов. И условный знак, поданный Амноном, подтверждал, что можно начинать. Машина остановилась, и мы быстро спустили резиновую лодку в море. Вслед за Иоселе и Бени вышел из машины Меир с миной. Все это длилось считанные секунды, так было заранее оговорено и расчитано. Я успел заметить, как подрывники раздеваются и прячут одежду и документы в прибрежных скалах. Планировалось, что тотчас по возвращении они смогут сбросить с себя мокрые купальники и переодеться в свою обычную одежду.

Я увидел, что лодка удаляется и они быстро гребут по направлению к центру порта. Заметил я также, что Амнон и его спутница продолжают прогулку.

Наша машина мчалась к тому месту, где нас поджидал Гросман в своем "тополино". Я сел в его машину, а грузовик со слишком поехал за нами следом. Мы остановились в заранее намеченном месте, где должна была находиться наша передвижная база, и шоферы начали действовать в соответствии с разработанным сценарием — делать вид, будто они ремонтируют заглохший мотор машины. Мы же вернулись в город.

Маршрут "тополино" был составлен с таким расчетом, чтобы мы каждый час проезжали мимо спика. В промежутках мы ехали по улицам, примыкавшим к порту, неподалеку от того места, где стоял на якоре "Лино" и чутко прислушивались и присматривались ко всему, пытаясь заблаговременно заметить подозрительные передвижения людей и машин.

Время двигалось медленно, и с каждой минутой росло внутреннее напряжение и усиливалась тревога за наших подрывников, еще не вернувшихся на берег.

Еще более усиливали напряжение прожектора британского истребителя, которые скользили вокруг и освещали воду, давая возможность видеть как на ладони любой предмет. Нас немного успокаивало то, что

за все время не раздалось ни одного выстрела. Было ясно, что наших парней не возьмут в плен, пока не откроют по ним огонь, да они попытаются удрать и под огнем противника.

Продолжать и дальше разъезжать по улицам становилось делом опасным, так как мы время от времени натыкались на военные патрули и ночных сторожей. Мы не могли резко изменить маршрут, так как должны были находиться на месте к моменту возвращения лодки с подрывниками. Нельзя было заставлять их ждать среди скал, вызывая подозрения и подвергая себя опасности.

Мы опасались, что кто-нибудь донесет полиции о подозрительной машине, разъезжающей так поздно возле порта. Да и затянувшаяся ночная прогулка "влюбленной парочки" могла показаться вдумчивому наблюдателю странной...

Лишь около 4 часов утра Амнон сообщил, что наши ребята вернулись, не выполнив задания... Я приказал, чтобы лодку подготовили к погрузке на машину, и чтобы подрывники не выходили до ее прихода из своего укрытия, так как город уже проснулся и появились первые пешеходы, спешившие на работу.

За считанные минуты мы подъехали к машине со спиком и на ней вернулись за Амноном и остальными. Не было даже времени на то, чтобы выпустить воздух из лодки. Мы мигом погрузили ее, усадили людей и помчались в сторону лагеря беженцев. Мириям с мужем уехали домой на своем "тополино".

С рассветом мы прибыли в лагерь. За считанные секунды удалось внести лодку в комнату. Люди, смертельно уставшие, тут же завалились спать, даже не перекусив, хотя были очень голодны. Мы с Амноном немного задержались, чтобы услышать из уст Иоселе, что произошло. Вот что он рассказал: отдалившись от берега и уйдя от освещенного пространства, они направились к военной пристани. Первую остановку сделали на покинутом судне, находившемся на некотором расстоянии от причала военно-

го порта. Тут они к своему большому удивлению наткнулись на лающего пса. Не желая поднимать шума, они вернулись на лодку и поплыли к другому кораблю без огней, который стоял у причала рядом с "Лино" — это тоже было старое, покинутое судно. Его нос находился от "Лино" на расстоянии нескольких десятков метров. Тут продвигаться вперед стало очень трудно. Это можно было делать лишь в короткие промежутки времени, когда сюда не попадали лучи прожектора.

Приблизившись к носу второго покинутого корабля, Иоселе с помощниками спрятались в тени его бортов. Затем Иоселе и Бени поплыли с миной к "Лино", а третий подрывник остался в лодке. Но в это время "Лино" и причал были ярко освещены и видно было как двигались люди, находившиеся там. Пространство между покинутым судном и "Лино" было на виду. Неоднократные попытки Иоселе и Бени достичь заветной цели не дали результатов. Они несколько раз возвращались на лодку, чтобы отдохнуть, в надежде, что погаснут огни и прекратится движение людей на судне и на причале. О том, чтобы проплыть это расстояние под водой, не могло быть и речи, так как у самого судна им придется выплыть на поверхность, чтобы подышать воздухом (масок для подводного плавания у них, разумеется, не было). Да сам процесс прикрепления мины требовал по крайней мере 15 минут, а это значит, что их бы наверняка обнаружили.

Все это побудило их прекратить попытки, которые неизбежно привели бы к провалу. Один раз они уже были на расстоянии 20 метров от "Лино", но отступили из-за какой-то лодки, находившейся рядом с судном — ее они заметили, когда сидевшие в ней итальянцы закурили. Тем временем приближался час отступления, и они поспешили вернуться на берег к восходу солнца.

Решение подрывников затопить мину в порту по дальше от берега было вполне оправданным и соответствовало моим указаниям — на случай, если они вынуждены будут вернуться, не выполнив задания. Было

очень опасно возвращаться с миной — ее далекий от совершенства механизм зажигания мог сработать от первого толчка. Перед затоплением мины Иоселе вынул из нее механизм зажигания.

Я был полностью удовлетворен действиями подрывников и их решениями.

Было решено, что в 10 утра мы возобновим работу — начнем готовить вторую мину.

Несмотря на сильную усталость, я так и не смог здремнуть.

Было ясно, что мы не можем позволить себе сейчас даже короткой паузы, ибо всякая отсрочка значительно уменьшит шансы на успех.

Я продолжал усиленно обдумывать план отступления после выполнения задания. Важно было как можно скорее оторваться от порта и доставить людей и снаряжение в безопасное место. Вырисовывались две возможности. Первая — добравшись до городка Фоджа, отправить людей (кроме меня и водителей, которые продолжат свой путь в машине) в разные стороны, используя автобусы и железную дорогу. Второй вариант — всем вместе продолжать путь на нашей машине до базы в Гаэте.

При свете ручного фонаря, чтобы не разбудить спящих, я снова проверил по карте все пути, ведущие из Бари к Гаэте. Я очень опасался, что пока мы будем выезжать из опасной зоны — примерно, 400 км — нас опередят телефонные сообщения на контрольных дорожных пунктах. И тогда не помогут ни хорошая маскировка машины, ни "кашерные" документы — мы можем легко вliпнуть, если начнутся серьезные поиски и проверки.

День прошел за монтажом второй мины из немногих оставшихся у нас резервных материалов и купленных в местных аптеках препаратов. Во времяочных разъездов я не хотел вторично использовать "тополино" и чету Гросманов, чтобы не вызвать подозрения их соседей, которые заметят, что их не было две ночи подряд, в том числе и тогда, когда произошел взрыв. Бла-

годаря своим связям Амнон раздобыл машину и водителя-беженца, который даже не знал, с какой целью его мобилизовали. Из ближайшего подготовительного киббуца ко мне прибыла девушка, состоявшая в созданной среди беженцев организации Хаганы.

В определенный час я передал по нашей радиостанции в Рим через Хагар Серени шифрованное сообщение для Шаула Авигура о том, что неудавшаяся минувшей ночью операция будет повторена нынешней ночью, и получил его одобрение.

С наступлением вечера Бени вернулся с рекогносировки с важным сообщением: истребитель покинул порт, "Лино" же остался на месте. Охрана судна и всего порта усиlena. Мы закончили в срок сборку мины и все другие приготовления. Я снова повторил приказ о предстоящей акции, включавший также дополнительную информацию. После этого наша машина со сликом повезла Амнона и девушку на их участок и продолжила свой путь до намеченной стоянки. Спустя полчаса к нам прибыла вторая машина. Мы погрузили на нее лодку и отправились в порт вместе с подрывниками.

В 22.15, приблизившись к месту предполагаемого старта, мы обнаружили на улице оживление. В это время мимо нас прошел Амнон со своей спутницей, и знака разгружаться не дал. Я предложил шоферу ехать дальше без остановки. По дороге мы миновали наш слик и, сделав небольшой круг, через полчаса оказались снова рядом с Амноном. Сейчас вокруг было тихо. Мы сошли с машины, мигом выгрузили лодку и дальше действовали так же, как вчера, только еще более сноровисто. После последних кратких распоряжений мы расстались, пожелав друг другу удачи.

Подрывники скрылись, а мы начали кружение по улицам.

Ночь была приятной, воздух — свеж и чист. По воде прыгали отражения портовых фонарей. В ночной тишине особенно резко прозвучали выстрелы, раздавшиеся примерно в половине первого ночи... То были

короткие очереди с небольшими промежутками. Затем снова воцарилась тишина.

На мгновение мне почудилось, что эти очереди — плод моей возбужденной фантазии, но когда мы встретились с Амноном, он подтвердил, что тоже слышал выстрелы. Я решил приблизиться к центральным воротам порта, чтобы узнать, что случилось. Там я не заметил никакого волнения и решил, что если бы обнаружили наших людей или, упаси Господи, схватили их, мы бы несомненно услышали на расстоянии возбужденные голоса темпераментных итальянцев.

В 1.30 ночи издали увидел, что Амнон чем-то взволнован, и понял, что наши парни вернулись. Так как они достигли берега минут через десять после того, как я побывал на этом месте, в их распоряжении было достаточно времени, чтобы переодеться и выпустить воздух из надувной резиновой лодки. Мы мигом погрузили ее на машину вместе с веслами, подобрали всех наших и умчались восвояси.

Во время обмена рукопожатиями и погрузки лодки мы поняли из отрывочных сообщений Иоселе, что им удалось установить мину в носовой части и остаться незамеченными. В это время у нас была одна цель — как можно быстрее скрыться.

Поравнявшись с машиной-сликом, мы распрошались с девушкой и водителем, которые так и не узнали, в какой акции они участвовали. Накануне, когда мы были вдвоем с водителем-беженцем, я инструктировал его, как отвечать на вопросы, если нас задержит и будет допрашивать полиция. Мне хотелось узнать, что этот парень думает о предстоящей акции, и я спросил его об этом. Он самоуверенно ответил, что не новичок в подобных делах и знает, что речь идет о нелегальных репатриантах, отправляемых на одном из пароходов на родину. Я, разумеется, не стал его переубеждать.

Парень и девушка вернулись в город, а мы мчались на север. Во время поездки мы открыли слик, чтобы уложить туда резиновую лодку, весла и все прочее. И тут выяснилось, что весла слишком длинные и в

слик не влезают. Выбросить их я не разрешил, чтобы не оставить улик. Мы приволокли на шоссе камень, положили на него края весел и наша машина переехала их, сломав пополам. Поломанные весла хорошо уместились в слике.

Мы ехали с максимальной скоростью. Тем временем начался проливной дождь, и шофер вынужден был замедлить ход.

Когда мы миновали город Барлетту, пересекли линию железной дороги и проехали еще около двадцати километров, я, взглянув на карту, понял, что мы едем не туда, куда надо. А ведь шофер меня заверил, что он отлично ориентируется в местности и ездил здесь не раз, выполняя задания, связанные с Алией Бет. Я обратил его внимание на то, что он сбился с пути, и спустя несколько минут он вынужден был со мною согласиться. Пришлось повернуть назад, в сторону Барлетты. Когда мы доехали до железной дороги, шлагбаум, как назло, был опущен, хотя на горизонте еще не было поезда и не слышно было даже его хода. Каждая минута ожидания казалась нам часом. Мы попытались повлиять на сторожа, обратившись к нему по-английски, что подтверждало нашу принадлежность к британской армии, но он был неумолим. Пришлось свернуть на другую дорогу.

Когда стало светать, мы сделали короткую остановку, чтобы сменить шофера и дать возможность нашим подрывникам, сидевшим на полу кузова под брезентом, размяться. Они были сейчас похожи на пиратов — небритые, растрепанные, грязные, уставшие и сонные, но со счастливыми улыбками на лицах.

Воспользовавшись передышкой, я спросил у Иоселе, уверен ли он в том, что мина была прочно прикреплена к корпусу судна, и когда по его расчетам должен был произойти взрыв. Он ответил, что мина должна взорваться через полтора-два часа после установки, то есть в 2.30 — 3 часа ночи. Немного подумав, Иоселе добавил, что у него нет полной уверенности в том, что трубка со взрывчаткой достаточно прочно схвачена тиска-

ми и что течение воды не изменило положения бутылки. Если же бутылка повернулась, то серная кислота перестала разъедать бумагу... Эти и другие сомнения очень его тревожили. Он не исключал возможности, что мина не сработает.

Мы продолжали ехать. Погода улучшилась, и шофер увеличил скорость. На одном из перекрестков, в 50 километрах западнее Фоджи, нас остановили итальянские жандармы. Это была обычная контрольная проверка. Мы предъявили дорожные документы, казенные бумаги, наш английский и военные знаки на машине не помешали им полюбопытствовать, что находится под брезентом. Мы открыли тот кусок, где были часы и надпись на слике. Машина, предназначенная для дезинфекции, произвела должное впечатление, и пожелав нам счастливого пути, они попрощались, так и не обнаружив притаившихся чуть дальше под брезентом наших ребят...

Сомнения, высказанные Иоселе, не давали мне покоя. Неужели нам придется в третий раз ставить мину? Но у нас почти не осталось нужных материалов. Было досадно, что ребята не использовали ручные буравы, тогда механизм наверняка сработал бы.

После нескольких часов езды мы остановились за правиться у бензоколонки, расположенной среди тенистых деревьев на шоссе, ведущем в Казерту. Мы воспользовались стоянкой, чтобы проглотить свой завтрак. Беседуя с ребятами, я намекнул, что может быть нам придется снова проделать весь этот путь... Их реакция была положительной, и меня очень обрадовала готовность снова рисковать и снова напряженно работать, несмотря на страшную усталость.

В полдень мы добрались до нашей базы в заливе Гаэта. Еще раньше я всех предупредил, чтобы они ни слова не говорили о операции, хотя люди на базе понимали, что мы отправились в путь не для того, чтобы обозревать итальянские древности. И здесь ничего не знали и не слышали о "Лино". Это усилило наше беспокойство.

Мы помылись, побрились и отправились на вокзал, чтобы успеть на экспресс, идущий в Рим. Прибыли туда вечером, и у самого "Мосада" нас встретила Ада Серени. Из ее уст мы впервые услышали долгожданную весть о том, что судно "Лино" в результате взрыва пошло ко дну. Это она узнала от своих друзей, близких к итальянским правительенным кругам.

Первым делом я сообщил об этом шифрованной телеграммой Шаулу Авигуру в Женеву, верховному командованию Хаганы в стране и нашим людям в Гаэте.

Телефонный разговор с Шаулом Авигуром и его поздравления я получил, лежа в кровати с высокой температурой. То был очередной приступ мальтийской лихорадки.

Потопление "Лино", на котором находилось 8 тысяч ружей, 6 миллионов патронов, много гранат и взрывчатки, вызвало широкий отклик в итальянской прессе. В связи с приближением выборов в стране местные партии использовали этот случай для взаимных нападок и обвинений.

В очередной партии оружия, посланной на родину, находилось 500 тысяч детонаторов.

Приступы лихорадки все усиливались, но я не соглашался лечь в больницу или уехать отдохнуть. Вернувшись в Милан, я большую часть дня вынужден был лежать в своем номере и оттуда руководить операциями по приобретению оружия. Посетивший меня Шаул Авигур настоял на том, чтобы я вернулся домой и основательно подлечился. Меня сменил Исаэль Дикенштейн (Авни).

Но на этом история с вооружением, находившимся на борту "Лино", не закончилась. Нас продолжала остро интересовать судьба этого груза. Ходили слухи, что власти намерены с помощью водолазов спасти оружие, извлечь его из трюма потонувшего корабля. Одни полагали, что это оружие будет возвращено его прежним хозяевам, другие говорили, что оно поступит на склады итальянской армии. Видимо, о третьей возможнос-

ти никто не подумал, но мы-то не собирались никому уступать драгоценный груз, в котором так нуждались наши бойцы.

”ГРАБИТЕЛЬ”

Когда я встретился с Шаулом Авигуром в Милане после потопления ”Лино” и передал ему подробный отчет об этой акции, мы говорили, в частности, о том, что жизненно важно для нашей борьбы продолжать диверсии, противостоять приобретанию в Европе арабами военного снаряжения. Перебирая список кандидатов, которые могли бы взять на себя руководство подобными операциями, я остановил свой выбор на Амноне Иона. Мы пригласили его в гостиницу, где остановился Авигур, и там, после продолжительной беседы, он принял это назначение.

После моего возвращения в Израиль до меня в ремя от времени доходили вести о судьбе оружия, находившегося на ”Лино”. Итальянцы подняли с затонувшего судна его груз. Оружие и запчасти были в хорошем состоянии, боеприпасы же были попорчены водой и не могли быть использованы. Все оружие было передано властями на хранение во временный склад на одну из итальянских военных баз в окрестностях Бари.

21 августа 1948 года в 5 часов 30 минут вечера пришла шифрованная телеграмма на имя Леви Эшкола (в ту пору генерального директора министерства обороны) и Шаула Авигура от Пинхаса Сапира из Женевы (он сменил Шаула и ведал тогда всеми зарубежными закупками оружия). В ней сообщалось, что ”исмаильянка” (судно с вооружением) с 8000 ”тростей” (ружи) отправилась в рейс в сопровождении ”наших людей” (двух итальянских моряков, работавших в контакте с Хаганой). Им было дано указание за-

медлить движение судна. Пинхас Сапир запрашивал, сможем ли мы изменить маршрут судна и "принять" его и требовал срочного ответа.

В тот же день была получена вторая шифрованная радиограмма, сообщавшая о дальнейшем развитии событий. В 1 час 45 минут ночи — говорилось в ней — мы овладели итальянским судном с арабским оружием, отплывшим из южной части Италии в Александрию. Сейчас судно направляется в Израиль и ждет указаний. На борту его 8000 винтовок в 400 ящиках и 11 ящиков с запасными частями. Командир судна — Давид Бен-Хорин, радист Овед Садэ.

Из дальнейших отчетов вырисовывалась более полно цепь промежуточных событий, связанных с этим кораблем, на борту которого находилось оружие, снятое с затонувшего судна "Лино".

Когда стало известно, что арабы планируют перевезти этот груз в один из своих портов, началась лихорадочная подготовка к захвату оружия и доставке его в Израиль. Сначала арабы хотели погрузить оружие на египетское судно "Хадиви Исмаэлия" в Генуе, и туда же доставить на машинах груз из Бари. Но итальянские власти из соображений безопасности не разрешили перевоз оружия по суше. Тогда арабы решили погрузить его на итальянский корабль "Арджиро" и доставить в Мессину. Туда же 23 августа должно было прибыть и египетское судно. По замыслу арабов на него следовало перегрузить оружие с "Арджиро". Но египетская судоходная компания, которой принадлежало судно "Хадиви Исмаэлия", сообщила вскоре после отплытия "Арджиро", что она не сможет взять груз в Мессине. Тогда было решено, что "Арджиро" продолжит рейс с оружием на борту до Александрии.

В связи с этим было решено увеличить экипаж судна до семи человек. Таким образом нашим ребятам предоставилась возможность направить на корабль двух надежных итальянских механиков, связанных с Хаганой и участвовавших в операциях Алии Бет. А Давид Бен-Хорин и радист Овед Садэ должны были

настичь это судно за пределами итальянских территориальных вод, отрекомендоваться представителями египетских властей, которым якобы поручено сопровождать оружие и осуществлять радиосвязь с Египтом при помощи переносной радиостанции.

"Арджиро" должно было отправиться в рейс 19 августа в полночь. В это же время отчалила от берегов рыбачья шхуна с Бен-Хорином и Садэ на борту. Два итальянских механика, находившиеся на "Арджиро", получили указание задержать судно в море через два часа после отплытия под предлогом неисправности механизмов и ждать прибытия рыбачьей шхуны с Давидом и Оведом. Но отплытие "Арджиро" задержалось на 10 часов и оно ушло из порта лишь 20-го утром. Появилась опасность, что "Арджиро" и рыбачья шхуна, вышедшая без опоздания, разминутся. Во избежание этого итальянские моряки получили указание двигаться со скоростью, не превышающей 5,5 узлов в час. Тогда в 9 вечера судно оказалось бы в том месте, где планировалась первоначальная встреча с рыбачьей шхуной. Там наши итальянские сообщники должны были задержать судно на 3-4 часа, чтобы Бен-Хорин и его помощник смогли сориентироваться в море и перейти к ним. Итальянцы получили также указания на случай, если рыбачья шхуна почему-либо не настигнет их в море. Тогда они должны были продолжить рейс до залива Отранто и там задержать его до встречи со шхуной. То же самое было передано по радио и Бен-Хорину.

Незадолго до наступления полночи Овед Садэ радиорвал нашим людям в Италии, что шхуна находится неподалеку от "Арджиро", а спустя два часа — 1 час 45 минут ночи — Амнон Иона получил шифрованную радиограмму, в которой шутливо сообщалось, что "мы вскочили на судно и овладели экипажем без потерь". Далее говорилось, что корабль движется по направлению к Израилю...

Следующий этап операции должен был обеспечить прибытие судна с оружием в нашу страну.

Между судном, нашими людьми в Риме и командованием Хаганы установилась интенсивная радиосвязь, а капитан "Арджиро" ни о чем не подозревал. В Хагане уже знали, что судно окрашено в серый цвет, что длина его 24 метра, на нем две мачты, что оно везет 50 тонн груза и движется со скоростью 7 узлов в час по направлению к Израилю. Капитан судна знал, что оно изменило направление, но считал, что вместо Александрии "Арджиро" причалит в Бейруте, а Бен-Хорина и Оведа он принимал за египтян.

План захвата оружия, находившегося на борту этого судна, как ни странно, вызвал в некоторых кругах Израиля протест. Они предлагали... передать оружие представителям Организации Объединенных Наций – в соответствии с политикой эмбарго на поставки вооружения странам Ближнего Востока. Но мы не сомневались, что если эта точка зрения восторжествует, оружие снова окажется в руках арабов. Ведь общеизвестно, что в то время, как эмбарго на поставку оружия Израилю тщательно соблюдалось, арабы все время приобретали его не только по тайным каналам, но и открыто за рубежом и, в частности, из британских источников.

В нашей Войне за Независимость, которая была в самом разгаре, это оружие могло очень помочь той стороне, которая бы его получила.

Весть о странном, мягко выражаясь, плане уступить это оружие врагу застала Шаула Авигура в его киббуце Киннерет, куда он прибыл из-за границы несколько дней назад – после гибели своего единственного 17-летнего сына Гура в боях под Седжерой. Он сразу же отправился в Иерусалим к Бен-Гуриону и рассказал ему о развитии событий. Бен-Гурион приказал приложить все усилия, чтобы овладеть арабским оружием, и назначил Шаула Авигура ответственным за эту операцию.

Из Иерусалима Шаул Авигур отправился в Хайфу и там узнал, что наши военные корветы "Веджвуд" и "Хагана" уже плывут навстречу "Грабителю" (так в

шифрованных радиограммах именовалось судно "Арджиро"). Прибыв в Хайфу, Авигур сообщил по радио командирам наших корветов решение Бен-Гуриона.

23 августа Шаул Авигур дал приказ "Грабителю" замедлить ход и каждые четыре часа сообщать координаты. Из целой серии радиограмм отметим лишь некоторые. В тот же день с судна сообщили, что из-за разыгравшейся в море бури его относит к югу, в сторону Крита. 24-го с судна радиорвали: "Примите во внимание, что завтра египтяне начнут разыскивать судно..." Позднее в тот же день поступило следующее сообщение: "Кружимся на том же месте". Еще позднее "Грабитель" уведомил: "На судне нет подъемного крана. Мы хотим знать, каковы ваши планы..."

В тот же день Амнон Иона радиорвал Шаулу Авигуру: "Мардам-Бей (сирийский офицер, ответственный за груз "Грабителя") 25-го отправляется в Александрию. Нам сообщили, что 25-го из Александрии выйдет корвет, чтобы встретиться с "Грабителем" в радиусе 150 миль от Александрии".

26 августа 1948 года в полдень наши два корвета встретились с "Арджиро", овладели этим судном, перевели к себе на борт экипаж и оружие. Попытка потопить "Арджиро" удалась не сразу, так как наши люди не захватили с собой взрывчатки. Только под утро один из корветов протаранил судно и оно стало погружаться.

30 августа корветы вернулись в Хайфу. Итальянский экипаж "Арджиро" был нами задержан. Его поместили в один из особняков в красивейшем уголке Хайфы. Охрана была предельно вежливой и предупредительной. Итальянцы получали хорошее питание и были освобождены от какой-либо работы.

Капитан судна страдал тяжелой болезнью горла. По свидетельству итальянских матросов, он болел еще на родине и сильно хрюпал во время рейса. Наши врачи обследовали его, сделали рентгеновские снимки и поместили в больницу. Это было в октябре 1948 года. Один из итальянских матросов навестил его там в кон-

це ноября. В середине декабря он скончался. Все попытки врачей спасти его не удались. В своем заключении известный врач Шиба писал: "Больной болел туберкулезом в тяжелой форме, были поражены оба легких и горло, и, несмотря на лечение эффективными лекарствами (стрептомицином), он умер..." Его похоронили на горе Кармел. На похоронах присутствовали все члены экипажа. На месте был установлен крест с указанием имени, года рождения и даты смерти.

Излишне говорить о том, что мы все хотели быстрейшего освобождения итальянцев и их возвращения на родину, к семьям. Но мы не могли этого сделать, не получив согласия наших заграничных эмиссаров. Освобождение задержанных откладывалось до тех пор, пока не будут скрыты все следы нашей морской операции.

29 марта 1949 года вечером итальянцы были освобождены гражданской полицией, прибывшей на место.

Нашим людям за рубежом было передано следующее шифрованное сообщение:

"Леонарды (итальянцы — М.М.) "арестованы" гражданской полицией. Охранявшие удалились до ее прихода. Полиция обнаружила их среди развалин, где никто не проживает, далеко от горы Кармел. Они заявили, что еще в Италии знали, что везут оружие в Египет. Судьба судна им неизвестна. Они полагают, что находились в руках подпольщиков. Те люди, что их охраняли, не были ни полицейскими, ни солдатами. Их умерший товарищ был болен еще в Италии и болел на судне. Моряки присутствовали на его похоронах. Они убеждены, что он умер естественной смертью в результате заболевания. Полиция после окончания следствий передаст их консулу... Следите за сообщением прессы..."

Оказалось, что вся эта история имела еще и романтический аспект, но мы узнали о нем впервые только из сообщений прессы. Так, например, газета "Roma Deily American" опубликовала корреспонденцию из Дамаска под названием "Сирия уведомляет, что ев-

рейско-чешская красотка раздобыла оружие для сионистов". В ней сообщалось:

"В судебном процессе, связанном с вооружением, вчера (22 марта 1949 года) были приведены доказательства того, что еврейско-чешская красотка соблазнила сирийского майора и он переправил сионистам 8000 ружей и 6 миллионов патронов, которые были предназначены для сирийской армии.

Генеральный прокурор потребовал смертной казни для майора Фуада Мардам-Бея, родственника бывшего премьер-министра Сирии. Прокурор сказал, что это оружие было приобретено для сирийской армии еще летом прошлого года.

Оружие было переправлено в Италию на корабле, капитан которого оказался коммунистом, и он пытался передать его коммунистам, своим сообщникам в Италии, накануне выборов. Полиция дала указание потопить судно, и это было выполнено в порту Бари.

Затем правительство Сирии послало майора Мардам-Бея, дабы он попытался поднять затонувшее оружие со дна моря. После того, как он это выполнил, еврейско-чешской красотке удалось его соблазнить, используя также подкуп, и он передал всю партию оружия сионистам. Прокурор также добавил, что майору приказано утверждать, что оружие это якобы пропало в море по пути в Сирию.

Генеральный прокурор сказал, что этот майор "изменил своей армии и своему народу, Палестине, всему арабскому миру и исламу".

Много писали на эту тему и другие газеты, особенно арабские. Некоторые из них утверждали, что соблазнившая майора красотка была вовсе не еврейской, а католичкой, у которой неоднократно останавливался также один из близких родственников президента Ливана, когда посещал Италию.

* * *

21 февраля 1949 года Иоси Харэль послал нам подробное письмо из Италии, в котором были, в частности, следующие строки:

”... Египтяне делают закупки в больших количествах и на большие суммы. Они покупают все, что можно: самолеты, танки, пушки, вооружение, лодки, суда, короче говоря – все. Нас особенно заинтересовали: 1) три их торпедных катера, 2) 29 торпед, 3) 2 десантных судна, 4) морские пушки и вооружение...

Теперь о ”Грабителе”: итальянским матросам удалось переправить письмо из страны в итальянское министерство флота и в нем – рассказ о случившемся. Они жалуются на потопление судна и незаконное содержание их в плену в Израиле. Эта жалоба переправлена в министерство иностранных дел Италии и может очень осложнить нашу жизнь. Если бы здесь находился человек, который начал бы работать над тем, чтобы затушевать эту историю, он предотвратил бы много бед.”

Письмо Иоси Харэля имело самые неожиданные последствия. Получив ряд дополнительных данных о египетских закупках, мы решили послать в Италию группу подрывников под командованием Иоселе, чтобы вывести из строя египетские торпедные катера.

Эта акция провалилась, и часть наших подрывников (в том числе Иоселе) была арестована итальянской полицией, когда они отправлялись на задание. Впоследствии Иоселе высказал предположение, что наши планы были открыты итальянским властям провокатором.

Из всех арестованных лишь один Иоселе был отправлен в тюрьму под строгой охраной. Он планировал бегство из заключения, хотя это было связано с большим риском. Но Иоселе был не из тех, кто мог мириться с долгим пребыванием в неволе. По дошедшим до нас данным, он был одержим мыслью о побеге, считал, что в Израиле не торопятся и не делают всего возможного для его освобождения. Но мы хорошо знали,

что "дело Иоселе" находится в прямой связи с историей с "Грабителем" и с задержанными нами итальянцами. Мы были на последнем этапе акции, накануне их освобождения, и нетерпение Иоселе могло дать лишь самые отрицательные результаты.

В начале мая 1949 года я получил письмо от Хагар Серени и с ним также несколько писем Иоселе из тюрьмы. Хагар писала, что посетила Иоселе уже дважды, он вполне здоров, но находится в очень возбужденном состоянии. У него в голове тысячи разных планов, но сейчас, в данный момент, ничего нельзя предпринять. Все попытки его убедить и успокоить ничего не дали. Сейчас, когда дело Иоселе передано в министерство юстиции, даже вмешательство самого премьер-министра не имело бы успеха. Если Иоселе осуществит то, что задумал, это приведет к провалу всех его товарищей...

Вместе с Шаулом Аvigуром мы решили, что в деле Иоселе нельзя полагаться только на наше представительство в Италии. Надо немедленно послать к нему авторитетного человека, чтобы он отговорил Иоселе от попыток бегства, объяснил с глазу на глаз, как развиваются события, и растолковал, что его освобождение зависит только от ликвидации истории с "Грабителем", а ждать осталось недолго.

Шаул Аvigур решил направить в Италию меня, но в последнюю минуту эта миссия была возложена на Иоси Харэля, который недавно вернулся из Италии, так как в силу ряда обстоятельств я не мог в ту пору покинуть страну. Вместе с Иоси Харэлем в Италию отправилась также жена Иоселе Ципора (он женился недолго до отъезда в Италию).

Когда постепенно утихли отголоски дела, связанного с "Грабителем", увенчались успехом и наши попытки освободить Иоселе; это случилось быстрее, чем можно было предполагать.

ЧАСТЬ ПЯТАЯ
ВОЗДУШНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ЭСКАДРИЛЬЯ
(май-декабрь 1948 года)

СОЗДАНИЕ ВОЗДУШНОГО МОСТА

Каждый народ, борясь за свободу, избирает свои особые, специфические средства борьбы, соответствующие реальной действительности, тем политическим, общественным, географическим условиям, в которых он находится. И мы, борясь за независимость, в разное время избирали средства, которые соответствовали нашим принципам и особым условиям нашей страны.

Геополитические аспекты Эрец-Исраэль таковы, что мы лишены "глубины", пространство, от границы до границы мало, и это порождает проблему баз, складов, тыла для предприятий и аэродромов; и т.п. Поэтому каждая линия обороны у нас является, по существу, последней...

Нет такого места в стране, куда нельзя было бы проникнуть за считанные минуты и атаковать его с воздуха. Есть лишь несколько районов, которые не находятся на линии огня вражеской артиллерии. У нас маленькая страна, и она фактически открыта для наблюдений с воздуха; подготовку к военным действиям и передвижение воинских частей в ней очень трудно скрыть. Военную операцию могут раскрыть еще до того, как ее участники займут исходные позиции.

Как же предотвратить неожиданный вражеский удар? Очень важны быстрота реакции, четкая организация и мобильность. И тут первостепенная роль принадлежит воздушному флоту с разведкой, связью и транспортировкой, с его наступлением и обороной, с прикрытием других частей во время мобилизации и передвижения.

Зависимость от центров военной промышленности за границей обязывала нас спешно снабжать молодое государство оружием. В случае войны воздушные пути имеют жизненно важное значение для доставки грузов из заморских стран.

Еще задолго до образования государства руководители Хаганы начали заботиться о подготовке кадров для авиации. Сначала это были клубы планеризма, по сути дела формации Хаганы в зачаточном состоянии (например, в Хайфе). Их деятельность, начавшаяся в 1937 году, в 1940 году расширилась настолько, что мы стали летать уже на самолетах с моторами. Появилось общество "Авирон" ("Аэроплан"), инициаторами организации которого были Дов Хоз и Ицхак Бен-Яаков, и это несмотря на суровые ограничения мандатных британских властей, которые не были заинтересованы в развитии еврейской авиации. К тому же за нашей деятельностью в воздухе ревниво следили арабы.

После решения ООН, принятого в ноябре 1947 года, стало очевидным, что будущее противоборство евреев и арабов выйдет за пределы Эрец-Исраэль и что в нем несомненно примут участие соседние арабские страны, имеющие свой воздушный флот. Реальной стала угроза морской блокады в дополнение к сухопутной, которая практически уже началась.

Нужно было немедленно создавать еврейские воздушные силы. В начале 1947 года началась подготовка резервных взлетных полос вдоль прибрежной полосы. Они предназначались, прежде всего, для ночного приземления самолетов с оружием, пока в стране хозяинами были англичане. Был подготовлен план захвата аэродромов в момент, когда их покинут англичане. Готовились средства радиосвязи и наземного обслуживания — они понадобятся, когда эти аэродромы станут нашими.

В то же время делалось все возможное, чтобы раздобыть самолеты и мобилизовать специалистов-летчиков и механиков за границей. Посланный с этой целью в США Хейман Шамир нашел там Ала Швимера (с ним его связал Иехуда Арази), который тоже дейст-

вовал в том же направлении. Им удалось приобрести десять самолетов С-46 и три самолета "Констелейшн" — из излишков американского военного воздушного флота; они были отремонтированы и подготовлены к полетам. Ал Шиммер многое сделал для мобилизации кадров летчиков, механиков и наземного обслуживания многомоторных самолетов. В большинстве своем это были добровольцы.

Чтобы сделать возможной эксплуатацию купленных самолетов, были приобретены права владения двумя бездействовавшими авиакомпаниями — Service Airways Aereas и L.A.P.S.A. (Lineas Aeras de Panama Societa Anonima). С их помощью заключили соглашение с правительством Панамы о том, что наши самолеты будут летать под панамским флагом. Речь шла о постоянных полетах между Панамой и Европой, мы же, разумеется, планировали несколько иные маршруты...

В конце апреля 1948 года проблема воздушных связей с заграницей встала очень остро: англичане передали аэродром в Лоде арабам. Все полеты иностранных авиакомпаний (за исключением британской В.О.А.С.) были приостановлены.

Наши люди, закупавшие вооружение в Европе, начали лихорадочно выяснять, какие авиакомпании готовы с нами сотрудничать, разрешив своим самолетам приземляться на наших временных аэродромах.

26 апреля 1948 года я должен был вылететь из Швейцарии в страну самолетом общества Swiss-Air. Прибыв в контору этой авиакомпании в Женеве, чтобы оттуда отправиться на аэродром, я узнал, что рейс отменен. Причину этого я узнал позднее из сообщений газет и радио.

Выяснив, что нет никаких шансов попасть в Лод обычными путями, так как этот аэродром для нас закрыт, в Париже собрались с разных концов Европы евреи, жаждавшие скорее добраться домой. Среди них были полковник Давид Маркус, журналист и писатель И.Стон, нынешний мэр Иерусалима Тедди Ко-

лек, Азаряху, будущий президент Израиля Эфраим Качальский (Кацир) и другие.

Первый самолет, на котором мы надеялись улететь, принадлежал авиакомпании В.О.А.С. Нам было сказано, что он летит из Ниццы в Хайфу. Чтобы не опоздать на него, мы наняли два небольших самолета, доставившие нас из Парижа в Ниццу. Велико же было наше разочарование, когда выяснилось, что самолет летит только до Кипра. В первую минуту мы готовы были лететь и на Кипр в надежде, что оттуда легче добраться воздушным или морским путем домой. Но потом выяснилось, что нужна британская транзитная виза, и мы опасались, что англичане задержат нас на Кипре — доставать визы здесь уже не было времени. Пришлось вернуться в Париж и искать другие пути.

Все очень нервничали, у всех были на родине срочные дела. Меня снова мучила мальтийская лихорадка, и большую часть времени я лежал в гостинице. Но наше настроение сразу улучшилось, когда мы узнали, что за нами посыпают южноафриканскую "Дакоту", недавно полученную для Хаганы. Нам предстояло стать первыми пассажирами новой авиалинии, связывающей Тель-Авив с Европой.

Этот самолет должен был прибыть в Женеву вечером 8 мая, и днем мы покинули Париж. В Женеве мы остались на аэродроме ждать наш самолет. Почти одновременно с нами сюда приехал Хаим Познер, представитель Еврейского Агентства в Женеве, и передал мне два чемодана, в которых было 30 тысяч фунтов стерлингов, купюрами достоинством в один стерлинг. В стране в это время не хватало денег на оплату оружия, приобретенного нелегально у покидающих страну англичан, а они требовали оплату именно этими купюрами, т.к. тогда в стране было немало поддельных асигнаций большого достоинства, изготовленных немцами во время войны. Познер попросил меня доставить эти чемоданы по назначению.

Экипаж нашего самолета состоял из двух южноафриканских христиан — Клода Дюваля* и радиостата. Его послали в страну южноафриканские сионисты.

9 мая вечером мы вылетели домой. Единственная промежуточная стоянка была в Бриндизи (Южная Италия).

Это был необычный рейс и благодаря своеобразному составу пассажиров, и благодаря рассказам Давида Маркуса о положении в стране и о военных планах, которые он собирался представить верховному командованию. Богатое военное прошлое полковника Маркуса и его боевой опыт, приобретенный в американской армии на разных фронтах Второй мировой войны, придавали его словам особую значительность. Это был его второй полет в страну**.

Мы приземлились в Тель-Авиве вечером, и в баках "Дакоты" осталось горючего лишь на четверть часа полета...

На местном аэродроме царило большое оживление. Стартовали и приземлялись маленькие самолеты (их называли "примусами") — главная воздушная сила ишува. Шли работы по удлинению взлетно-посадочных полос.

Машина была готова отвезти нас в город, но мы потребовали, чтобы вызвали таможенников и пограничников, чтобы осуществить все формальности, связанные с прибытием в страну из-за границы. Мы боролись за приоритет — хотели, чтобы в наших паспортах был штамп, удостоверяющий наше прибытие на родину первым воздушным рейсом. Ведь это была первая ев-

*Этот наемный летчик вскоре стал преданным добровольцем и храбрым воином нашей армии. Он служил в израильской авиации во время Войны за Независимость. Погиб в авиакатастрофе после войны, работая гражданским летчиком у себя на родине.

** Погиб спустя месяц, 11 июня 1948 года, в горах Иерусалима.

рейская суверенная территория после стольких столетий галута!

Этот "каприз" продлил наше пребывание на аэродроме еще примерно на час.

Таможенники, доставленные сюда из Тель-Авива, начали свою работу самым прозаическим образом. Вся проверка багажа прошла благополучно, а вот с двумя чемоданами, в которых находились фунты стерлингов, произошло недоразумение. Я потребовал, чтобы они были причислены к дипломатической почте, освобожденной от таможенного досмотра, а таможенники с этим не соглашались, и лишь вмешательство начальника аэродрома спасло положение.

То были знаменательные, исторические дни. 14 мая было провозглашено образование Государства Израиль — и сразу началось вторжение враждебных арабских армий.

Когда я оправился от приступа лихорадки, меня пригласил к себе Исраэль Галили. У него в это время были Ахарон Ремез — начальник штаба военно-воздушных сил и его заместитель Хейман Шамир. Они предложили мне организовать и возглавить эскадрилью для воздушных перевозок. В нее предполагалось включить все наши двух- и четырехмоторные самолеты, за исключением трех бомбардировщиков B-17.

Положение на фронтах заставляло ускорить доставку вооружения. Обходиться временными, малопри способленными аэродромами мы больше не могли. Нужен был аэродром, принимающий самолеты и днем и ночью.

Размышляя о предстоящей сложной работе, я не раз спрашивал себя, вправе ли я браться за нее при почти полном отсутствии опыта и профессиональных знаний. Но времени для долгих размышлений не было, жизнь требовала немедленных срочных и безотлагательных действий. Я не мог даже познакомиться с постановкой дела в зарубежных авиакомпаниях и поучиться у них. Фронт требовал оружия и боеприпа-

сов. Кроме того, надо было обеспечить снабжение отрезанных от нас районов, а сделать это могла лишь авиация.

Транспортная эскадрилья осуществляла полеты внутри страны и за ее пределами, а также специальные полеты по мере надобности. Мы доставляли в страну самолеты, купленные за границей. Иногда нашим летчикам приходилось участвовать в бомбежках вражеских объектов (транспортные самолеты приспосабливались для бомбометаний). Мы доставляли грузы, перебрасывали парашютистов и моторизованные военные части.

Очень помогали нам добровольцы из-за границы. Я вспоминаю сейчас таких людей, как Сэм (Шмуэль) Померанец*, Эли Ганан, Рей (Раймонд) Куриц**, Хи-лел Бахир, Морис Софран, Сэм Люис... Административной работой в штабе и на аэродроме занимались многие из тех, кто раньше приобретал за границей оружие. Штаб наш был вначале в Тель-Авиве, а с расширением объема работ переехал в Яффу, Главная база располагалась на аэродроме Экрон. Со временем у нас появились и другие вспомогательные базы.

В стране были считанные летчики, имевшие опыт пилотирования двухмоторных самолетов — те, что служили во время Второй мировой войны в армиях союзников. У нас не было ни малейших шансов создать за короткий срок экипажи для многомоторных самолетов — для этого требовалось минимум два года.

Мы мобилизовали всех, кто имел какое-либо отношение к авиации, то ли в рядах Хаганы, то ли за границей, всех тех, кто работал когда-то на аэродроме в Лоде или в зарубежных авиакомпаниях.

* Погиб над горами Югославии во время перевозки "Спитфайеров", закупленных в Чехословакии.

** Пропал без вести в мае 1952 года в Гренландии вместе с самолетом "Москито", который должен был доставить в Израиль. Вместе с ним погиб штурман Сэй Лернер.

Из тех, кто в числе первых присоединился к нашей эскадрилье и занимал в ней руководящие посты, назову Коли (Михаэля Колиншера). Он когда-то покупал оружие в Египте, теперь стал начальником аэродрома в Экроне. Его помощником был Таджер — он ведал погрузкой и разгрузкой самолетов. Обязанности адъютанта были возложены на Куби Фельдмана, бывшего связиста в Тель-Авивском порту. Штабным офицером назначили Давида Пелега, служившего ранее в одной из Тель-Авивских частей Хаганы. Все секретарские обязанности выполняла в первое время жена Михаэля Коли Марианна.

С течением времени к нам присоединились и другие товарищи из Хаганы, среди них Шпиц, назначенный офицером связи, и работавший с ним Иммануэль Группер. К нам пришло несколько молодых людей из Кфар-Хес, из 405-й танковой роты, которые когда-то вместе с Исраэлем Левитом занимались приобретением оружия в пустыне. Эта группа стала ядром бригады, заправлявшей самолеты горючим.

Большинство летного персонала тяжелых самолетов и ведущие специалисты наземной службы были добровольцы, прибывшие из-за рубежа. Среди них было много неевреев. Народ этот был довольно пестрым. Члены экипажей прибыли к нам из одиннадцати стран, чаще всего из ангlosаксонских.

Разными были причины, побудившие их сделать это. Но нет сомнения в том, что главным было желание помочь еврейскому ишуву в борьбе за независимость и принять непосредственное участие в создании еврейского государства. Среди них были и христиане, воспитанные с детства на Библии, и любовь к этой книге толкала их сражаться за страну Библии и за народ Библии. Были и любители приключений. Были и ассириицированные евреи, в которых вдруг проснулось долго дремавшее чувство национальной принадлежности. Они оставили свои семьи или приехали к нам вместе с родными, хотя долгие годы были очень далеки от идей сионизма. Они привезли с собой готовность и желание

действовать, большие профессиональные знания и богатый боевой опыт.

Были у нас и наемные экипажи из Швеции. Эти тихие люди, преданные своей работе, хорошие специалисты с полной отдачей выполняли обязанности, предусмотренные договором. Понятно, что они только перевозили людей и грузы и не участвовали в боевых операциях.

Кое-что о добровольцах из-за рубежа и об их настроениях можно прочесть в сохранившихся записях. Вот сокращениями рассказ летчика Рея Курца, записанный 19 декабря 1948 года, когда он кончил службу в эскадрилье.

”Я всегда стремился стать свидетелем рождения еврейского государства. Демобилизовавшись из американских военно-воздушных сил, я предложил свои услуги некоторым организациям и в качестве летчика, и в качестве наземного специалиста. Я предложил организовать переброску репатриантов по воздуху, сломив тем самым британские запреты.

В начале января мне предложили летать в страну на самолете С-46, но я тогда еще не был подготовлен к этому, и самолет повел другой экипаж. Между январем и маем несколько самолетов С-46 и ”Констелейшен” были переброшены в Панаму, где их готовили к полетам в Израиль.

1 мая 1948 года я уладил все свои домашние дела и был готов отправиться в путь. Аль Рой, Бонди Триг, Филипп Маген, Мо Розенбаум* и я вылетели обычным коммерческим рейсом. Первую неделю в Панаме я тренировался, готовил самолеты в путь и, преодолевая множество трудностей, оформлял документы (разрешение на полет, права на посадку, паспорта, визы и т.д.).

*Погиб 30 мая 1948 года, его самолет С-46 разбился над Хулдой.

8 мая утром стартовало 5 самолетов RX-133, 135, 136, 138 и 130. Штурманами на них были Шанан, Мартин Дааг, Сахар, Лари Барух, Хиллел Бахир; вторыми летчиками — Аль Рой, Курц, Шилдон Илан, Филипп Маген и Боб Михаэль. Несколько самолетов С-46 и "Констелейшен" остались в Панаме.

Эти пять самолетов благополучно прибыли 8 мая ночью в Парамарибо — город в Бельгийской Гвиане (Суринам). 9 мая в полдень два из них продолжили свой путь в Бразилию, а три остались здесь. RX-136 задержался из-за неисправности в маслопроводах, а два других — чтобы не лететь ночью над джунглями. Утром 10 мая самолеты взяли курс на Натал (Бразилия). Там они прошли ремонт и 13 мая полетели дальше. В самолете RX-130 обнаружили неполадки, и он вернулся. RX-138 и 135 продолжали полет над океаном и через 11 часов достигли Дакара. Там мы переночевали, а утром самолеты улетели в Касабланку, потом в Катанию (Сицилия), где нас уже поджидали Дани Агронский и Хейман Шамир. В полдень следующего дня мы улетели в Оклахому* и прибыли туда в ночь на 16 мая — на следующий день после провозглашения независимости и вторжения в страну арабских полчищ. Прием был очень сердечным, и мы обещали вернуться со снаряжением, необходимым для борьбы с арабами.

Рано утром, даже не отдохнув, мы улетели в Катанию, и оттуда — в Чехословакию, где началась ныне широко известная операция по воздушной переброске вооружения в Израиль.

Сначала мы прибыли в Брно. В закрытых конвертах получили указание продолжать путь в Жатич. Прибыли туда благополучно. Отсюда начались регулярные полеты в Израиль и обратно. Мы

* Так в целях конспирации называли аэродром в Экроне.

доставляли в страну "Мессершмидты", ружья, пулеметы, бомбы, легкое оружие, гранаты и другие боеприпасы. Все это тщательно упаковывалось в ящики с надписями: "Осторожно! Стекло!"

Чтобы обеспечить регулярное снабжение армии, мы летели днем и ночью, без передышки. Многое пришлось тогда пережить.

Самолет RX-136 разбился при первом же полете в Израиль — из-за плохой погоды он врезался в холм. Мы потеряли штурмана Мо Розенбаума, самолет и находившийся среди груза разобраный "Мессершмидт". Чудом спаслись три члена экипажа Ронен Сахар, Шилдон Илан и Эдуард Тира.

После первого полета в Израиль, на обратном пути в Италию, испортился мотор самолета RX-130. Он совершил посадку на Родосе (Греция). В течение целой недели днем и ночью летал лишь один самолет — он доставил в Израиль три "Мессершмидта". Они прибыли вовремя — арабы тогда угрожали Тель-Авиву и югу страны. Эти самолеты пилотировали Лу Нартон, Биль Нур, Моди и другие, и они задержали волну наступления арабов.

Самолет RX-135 пилотировал я. В период между 8 мая и 8 июня я налетал 240 часов, совершив 7 рейсов в Израиль и обратно. 10 июня была первая передышка, и тогда меня назначили офицером-распорядителем в Чехословакии. Мне поручили обеспечить бесперебойную доставку грузов в Израиль.

В ту пору сюда прибыл самолет RX-133. RX-131 пилотировали летчики Ярдин (командир) и Бонди Триг (второй пилот). Затем Дон Шекет приземлился на самолете RX-137, а Вильям Гомулка на самолете RX-134. Все время прибывали новые экипажи, механики, дополнительное оборудование, напряженная работа велась круглосуточно.

17 июня прибыли из США в Чехословакию три самолета типа B-17. Но никто не знал, как их использовать. Будучи во время Второй мировой войны командиром эскадрильи самолетов B-17, я предложил свои услуги еврейскому государству. Надо сказать, что три недели в разгар боев они бездействовали, никто даже не обращал на них внимания. На правах офицера-распорядителя я назначил механиков на эти самолеты, взял на себя полную ответственность по укомплектованию их экипажей и по эксплуатации B-17 (если будет принято соответствующее решение).

Примерно в это же время прибыл "Констелейшен", пилотируемый Шмуэлем Кармелом (командир) и Морисом Софером (второй пилот). На его борту были также радист Сей Леви и инженеры Дан Рубен и Роберт Буч. Они стали совершать регулярные полеты, доставляя в Израиль бомбы и вооружение.

Когда я вторично прилетел на "Констелейшен", ко мне обратились с просьбой взять на себя командование самолетами B-17. Мне было предложено в течение пяти дней подготовить их к полетам.

Я не в состоянии описать все трудности, препоны и беды, с которыми столкнулся, готовя к полетам самолеты B-17. Мы трудались 24 часа в сутки, хотя погода была прескверной и в Чехословакии в это время отмечался праздник "Сокол" — в течение трех дней из пяти, бывших в моем распоряжении, никто из местных жителей не работал. Но несмотря на немыслимые условия на аэродроме, отсутствие помощи со стороны чехов, нехватку оборудования, несогласованность действий еврейских посланцев, работавших в Чехословакии, перебои в связи и ряд других трудностей, мы были на шестой день утром готовы к полетам.

Экипажи стояли в состоянии готовности на аэродроме возле самолетов, когда прибыло сообщение, что полеты отменяются. Настроение наших людей после получения этой вести резко упало, но мы получили возможность лучше подготовить самолеты к боевому заданию.

На восьмой день в 10 утра по местному времени один самолет (командир Курц, второй пилот Вильям Кацир) взял курс на Каир. Другой самолет (командир Ронен Сахар, второй пилот Дости Кимхи) вылетел в Газу. Третий самолет (командир Рой, второй пилот — Тейман) взял курс на Эль-Ариш.

В первом самолете был ряд технических неполадок. Два усилителя сгорели во время пробега по стартовой дорожке, вышел из строя искусственный горизонт. Регулятор первого пропеллера задержался на 2400 оборотах в минуту, а давление в "Манифольде" второго мотора не превышало 18 дюймов.

Мы летели свободным строем, пока над Альпами не оказались в зоне плохой погоды. Тогда мы разошлись в разные стороны (как это планировалось заранее) и снова встретились над Югославией. Мы продолжали летать свободным строем до Крита. Рейс протекал без особых приключений, если не считать зенитного огня по нашей эскадрилье, когда мы пролетали над Албанией. Над Критом первый самолет повернул в сторону Северной Африки и начал набирать высоту. Два других самолета оставались на высоте 10000 футов и продолжали лететь к намеченным целям. Над впадиной Катар мы достигли высоты 25000 футов и взяли курс на Каир. Держатся нового курса нам помогали каирские радиоволны.

В Чехословакии нам дали кислородные аппараты, но они оказались бесполезными на больших высотах. Семь членов экипажа из девяти врем

от времени теряли сознание из-за нехватки кислорода.

Мы установили, что если регулятор кислорода оставлять максимально открытым, нам хватит кислорода до самого Каира.

Наш бомбометатель Джони Адир обнаружил цель в 21ч.33 мин. по каирскому времени. Пользуясь в качестве временного прицела старым немецким прибором, при неисправном пропеллере, бездействующем усилителе, с гироскопом со слишком быстрой прецессией* и членами экипажа в полуобморочном состоянии, мы ровно в 21.40 минут по каирскому времени вышли на цель и нашли объекты для бомбекки — в точности, как планировалось. Сразу же начали стремительно снижаться под углом в 10 градусов... Через две минуты кислородные приборы окончательно вышли из строя.

Каир был хорошо освещен, никто здесь не ждал бомбекки. Жители города видимо считали, что наш самолет идет на посадку, так как все огни на площадке продолжали гореть.

Отбомбившись, мы повернули в сторону моря и прошли западнее Порт-Саида. Только над водой мы почувствовали себя в относительной безопасности и взяли курс на Экрон.

В это же время два других наших самолета B-17 находились над своими целями в базе и Эль-Ариша. Все три самолета приземлились в Экроне с интервалом в пять минут в 22 ч. 45 минут 15 июня 1948 года.

Первый раз в истории нашего народа евреи ответили врагу ощутимым ударом с воздуха на его территории...

* Прецессия — явление перемещения оси вращающегося волчка гироскопа вокруг вертикали.

С удивительной быстротой приспособились люди к своим новым обязанностям в эскадрилье. Теснота мешала нам работать быстро и организованно. Не хватало наземного оборудования для обслуживания самолетов, опытного персонала аэродромной службы, особенно механиков. Какое-то время в нашей части служило больше ста человек из-за границы, в том числе и неевреи. Они составляли ядро наземного обслуживания.

Несмотря на все трудности, очень быстро сложился дружный коллектив. Если бы этого не произошло, мы бы не смогли, несмотря на высокую квалификацию и большой опыт людей, осуществить такие акции, как "Балак" и "Авак" по перевозке грузов и "Эграф" ("кулак" — бомбежка вражеских целей), а затем наладить работу первой гражданской независимой авиакомпании Израиля "Эл-Ал".

КАМПАНИЯ "БАЛАК"

С момента провозглашения независимости, после вторжения арабских государств в Израиль, все наши поселения и большие города находились под постоянной угрозой нападения вражеской авиации. Арабские самолеты безнаказанно бороздили наше небо. Нам необходимы были боевые самолеты, которые защитили бы израильтян от воздушных пиратов.

В Чехословакии уже были куплены первые "Мессершмидты", но из-за большого расстояния и отсутствия подходящих промежуточных аэродромов мы не могли доставить их в страну. Отправить "Мессершмидты" по железной дороге и морем – значило бы примириться с тем, что они прибудут с большим опозданием, а тем временем арабы будут разрушать Тель-Авив и другие города и селения.

Решить эту проблему могла лишь авиация.

"Балак-1" – первый самолет, доставивший оружие и вооружение из Чехословакии, приземлился в Эрец-Исраэль в конце марта 1948 года. Это был четырехмоторный самолет серии DC-4, арендованный нами для этой цели у одной американской компании вместе с его экипажем. Он прибыл прямым рейсом из Праги на временный аэродром Бет-Дарас, и в баках его оставалось горючего не более, чем на полчаса. В экипаже был лишь один еврей – Сэй Лернер. В Праге к экипажу присоединился еще один израильский летчик. Офицер связи, он должен был помочь обнаружить Бет-Дарас с его примитивным оборудованием. Этот аэродром был построен специально для ночного приземле-

ния самолета ДС-4 с его грузом. Разгрузившись и заправившись горючим, самолет ночью поднялся в воздух и взял курс на Прагу. Но тут его ждал неприятный сюрприз. На пражском аэророме самолет поджидали представители американского консульства. После какого-то расследования, связанного с авиакомпанией (что, возможно, было лишь предлогом), американцы запретили полеты ДС-4. Других подходящих транспортных самолетов у нас не было, и от доставки грузов воздушным путем пришлось временно отказалось. Только в середине мая 1948 года, когда американский ДС-4 и чешский ДС-3 возобновили полеты, было совершено еще три рейса в рамках акции "Балак".

Но широкий размах эта акция получила лишь 20 мая 1948 года, когда в Европу прибыли наши тяжелые самолеты. Тогда отдельные, случайные рейсы сменились систематическими и регулярными полетами по разработанному заранее расписанию.

Прежде всего следовало перебросить в страну десять приобретенных нами еще в апреле боевых "Мессершмидтов" МЕ-109 вместе с оснасткой, вооружением и запасными частями. Это были очень дорогие самолеты и в смысле оборонного значения, и в смысле стоимости. Каждый из них стоил тогда 190 тысяч долларов.

Не успела 20 мая начаться их перевозка, как Эхуд Авриэль уже договорился с чешскими властями о приобретении дополнительно 15 "Мессершмидтов".

Время было неспокойное, и наши самолеты могли приземляться в Израиле только ночью. Как известно, существовало эмбарго на поставку оружия на Ближний Восток и следовало опасаться, что наблюдатели ООН обнаружат "Мессершмидты". К тому же в небе все еще господствовали арабы. Чтобы избежать их нападения, прибывшие воздушные корабли должны были покидать Бет-Дарас до рассвета.

До начала июня были переправлены в Израиль одиннадцать "Мессершмидтов" и много запчастей и вооружения.

Время нас подстегивало. Упаковывать и отправлять грузы все еще приходилось тайно, хотя сейчас мы действовали от имени признанного государства.

Хорошо передает атмосферу тех дней следующая шифрованная телеграмма Израэля Галили, посланная в Европу 3 июня 1948 года на имя Шаула Аvigура.

“Еще не ясно, будет ли прекращение огня. Бои продолжаются. Если огонь не прекратится, надо усилить бдительность, продолжать маскировать упаковку и ускорить переброску грузов самолетами. Необходимо улучшить защиту жизненно важных центров от бомбёжек с воздуха. Поэтому потребуй, чтобы отправили сразу не менее 60 машин 37 (зенитных пулеметов). Не считая ножей (“Мессершмидтов”), у них приоритет перед запчастями и яйцами (авиабомбами”).

Скажем попутно, что наша противовоздушная оборона проявляла повышенную бдительность, а подчас и нервозность по отношению не только к вражеской авиации, но и к собственной... Случалось, и не раз, что она стреляла по нашим самолетам. Так, 5 июня нам сообщили с базы в Чехословакии:

“В связи с тем, что обнаружены пробоины в самолетах “Балак” в результате обстрела нашими же людьми... летчики весьма озабочены”...

Спустя несколько дней они нам снова телеграфировали:

“На DC-4 был направлен прожектор и его обстреляли при последнем полете в районе Реховот – Ришон-ле-Цион. Поймите, что такого рода вещи губят нашу работу. Летчики не хотят умирать от еврейских пуль. Дайте немедленно указания, чтобы избежать подобных случаев в будущем”.

Несмотря на все трудности, отчет, сделанный 11 июня 1948 года, показал, что до 10 июня в рамках операции “Балак” было совершено 30 рейсов и доставлено 107 тонн грузов.

Вес каждого “Мессершмидта” равнялся примерно 3 тоннам. Его оснастка, запасные части и вооружение

весили около 10 тонн. Таким образом вес каждого "ножа" достигал 13 тонн.

В рамках кампании "Балак" было переброшено также в числе первоочередных грузов 135 тонн тяжелых пулеметов типа ZB-37, включая боеприпасы к ним и запчасти.

4 рейса из 30 были совершены в разные промежутки времени между 30 марта и 20 мая 1948 года. 26 остальных рейсов были проделаны за гораздо более короткий срок — между 30 мая и 10 июня.

Эти воздушные перевозки стали возможными благодаря самолетам С-46, которые прибыли в Европу в середине мая, сделав нас, в известной мере, независимыми в области воздушных перевозок.

Об использовании нашей воздушной флотилии некоторое представление дает отчет о состоянии самолетов, датируемый 6 июня 1948 года.

Из 10 самолетов типа С-46, которые мы приобрели: RX-134 упал и сгорел в Мехико еще в апреле 1948 года, а его пилот Вильям И. Гершон и второй пилот Глан Кинг погибли.

RX-130 (он же "Балак" №10) — совершил 24 мая вынужденную посадку в Родосе, возвращаясь из Израиля в Чехословакию, и там был задержан.

RX-136 (он же "Балак" №11) потерпел аварию, врезавшись в холм, возле аэродрома Экрон, когда пытался совершить посадку в условиях низкой облачности. Штурман Моше (Мо) Розенбаум погиб. Второй пилот и радист были легко ранены. "Нож", находившийся на борту самолета в разобранном виде, разбился и не мог быть собран и реставрирован.

RX-132 находится в стране в ремонте в связи с серьезным повреждением, полученным во время обстрела.

RX-137, 138, 133 и 135. Из этих четырех самолетов один был в ремонте 4-5 дней. Три других также нуждались в небольшом ремонте, но продолжали летать.

RX-131 и 139 — эти два самолета серии С-46 еще не прибыли в Европу и находились пока по ту сторону океана.

Вот как обстояло дело с этими десятью самолетами. Если к этому добавить, что самолет DC-4 тоже был в ремонте целую неделю в начале июня, то картина будет более полной.

Таково было положение с самолетами, которые действовали в рамках кампании "Балак" в течение двадцати решающих дней, предшествовавших первой разрядке на фронтах Войны за Независимость.

В это же время в США были приобретены три самолета "Констелейшен". Один из них, RX-121, еще в начале апреля совершил рейс в Панаму, а два других оставались в США для ремонта. 25 июня самолет, находившийся в Панаме, прибыл в Европу и присоединился к акции "Балак". Два других самолета были конфискованы американскими властями при попытке покинуть страну.

Не стоит и говорить, что все время в разных частях света мы пытались приобрести новые самолеты.

С летным персоналом дело обстояло так. Наша эскадрилья располагала 10 летчиками, 9 вторыми пилотами, 9 радистами, 8 штурманами, 4 инженерами, 5 механиками, 2 радиомеханиками. Сеть дополнительных специалистов прибыла в Чехословакию, чтобы включиться в работу. Все это были добровольцы из-за границы, за исключением трех израильтян — двух вторых пилотов и штурмана.

Экипажи самолетов и наземный персонал работали днем и ночью, чтобы старые самолеты, бывшие в нашем распоряжении, могли совершать перевозки, жизненно важные для фронта. Нет сомнения, что в нормальных условиях в любой другой стране эти самолеты были бы сданы в капитальный ремонт. Никто бы не рискнул летать на них днем и ночью, на большие расстояния, над материками и морями, подвергая опасности экипаж и грузы. Но у нас не было выбора, и это хорошо понимали и специалисты, прибывшие из-за границы, которые работали, как правило, на добровольных началах. Они знали, что доставленные ими в страну "Мессершмидты" сразу же изменили

соотношение сил в воздушном пространстве Израиля. Население вздохнуло свободно, когда были сбиты два египетских самолета "Дакота". Они появились, убежденные в своей безопасности, над Тель-Авивом и Реховотом, чтобы бомбить эти города. Понятно, что и наши пехотинцы повеселились, когда их стали прикрывать летчики.

С началом активных действий остро встал вопрос о базах. Эта сложная и животрепещущая проблема требовала немедленного решения. Надо было создать точки опоры для воздушного моста между Израилем и Европой. В то время наша страна еще не могла решить даже такой вопрос, как дневная посадка тяжелых самолетов — не было оборонительных средств для защиты аэродромов от воздушных нападений.

В рамках торговой сделки на приобретение оружия, заключенной в 1948 году, правительство Чехословакии согласилось предоставить в наше распоряжение аэродром возле селения Жатич — в конспиративных целях мы называли его Эционом. Рядом были построены временные ремонтные мастерские. Американским механикам помогали чехи и несколько молодых израильтян, специально для этой цели приехавших сюда. Экипажи и работники наземных служб жили в гостинице в одном из близлежащих местечек.

Это была временная база. План предусматривал создание постоянной базы в стране, как только обстоятельства позволяют взяться за ее сооружение. Поэтому вложения в аэродром Жатич были минимальными — только в тех пределах, какие диктовались акцией "Балак".

Все вопросы, связанные с акцией, которая проводилась с ведома и согласия чехословацких властей, решал Феликс. Базой в Жатиче руководил Иехуда Бригер. Его работа была не из легких не только в силу объективных причин, но и из-за строптивого нрава некоторых добровольцев, служивших в транспортной авиации.

Когда 31 мая 1948 года была сформирована Армия Обороны Израиля, в нее вошли все действовавшие в стране регулярные и нерегулярные еврейские воинские части. Военная присяга раз и навсегда определила положение этих людей, их права и обязанности. Иначе обстояло дело с добровольцами. Некоторые из них не могли присягнуть армии и государству, так как это противоречило законодательству их стран, куда они собирались вернуться после завершения боев. В каждой стране в этом отношении были свои законы. Гражданин США, например, присягая другой армии, сразу терял гражданство. Для англичан существенным был не сам акт присяги, а служба в иностранной воинской части без разрешения властей. И если в ходе этой службы человек принимал участие в боях, скажем, против английских самолетов или кораблей, его обвиняли в измене родине, что каралось смертной казнью. Участвуя в Войне за Независимость, иностранные граждане не присягали, и это рождало в них ощущение полной независимости во всем, что касается военной дисциплины и армейских порядков.

Такое положение было причиной многих трудностей. Из-за простодушных и доверчивых добровольцев нередко просачивались наружу некоторые детали предстоящих операций "Балак" – то ли в письмах родным, то ли в болтовне во время отдыха, когда люди были навеселе. "Когда входит вино, выходят секреты", – гласит известное талмудическое изречение, и не раз случалось, что британская и американская разведки получали секретные сведения о наших делах и планах, которые лучше было бы не знать (типы самолетов, которыми мы располагали, их рейсы, характер багажа, имена и гражданство нашего персонала и т.п.).

Руководить этим пестрым народом и согласовывать их действия в тяжелейших условиях войны, координировать всю работу в стране и за границей мог только очень опытный и способный руководитель, и такой, к счастью, нашелся. Это был Шаул Авигур.

В наших расчетах при планировании операций видную роль играл вес, который самолет может взять на борт. Это зависело от наличия или отсутствия промежуточных заправочных станций. Чем короче был путь, чем больше было промежуточных пунктов, тем меньше требовалось горючего, и тем тяжелее мог быть перевозимый груз и наоборот. Из-за политических соображений далеко не на всех промежуточных аэродромах можно было приземлиться. В таких случаях к самолету пристраивались дополнительные баки с горючим и соответственно уменьшался полезный груз.

Транспортные самолеты С-46 не могли совершать беспосадочных полетов из Чехословакии в Израиль. Для них необходим был хотя бы один промежуточный аэродром. Огромных усилий стоило нам получить разрешение для наших самолетов, летевших под панамским флагом, совершать посадку на аэродроме Ажкио (Корсика). Учитывая груз, который перевозили эти самолеты, мы стремились время промежуточной стоянки свести к минимуму.

Аэродром Ажкио служил также промежуточным пунктом для других гражданских самолетов разных международных авиакомпаний, и интерес американских и британских летчиков, приземлявшихся здесь, к их панамским коллегам, самолетам и грузам все увеличивался. Очень скоро нам пришлось заняться поисками другого промежуточного аэродрома — власти, боясь осложнений, стали противиться нашим остановкам на Корсике.

Ш. Трахтенберг вел по этому вопросу переговоры с Югославией и добился успеха. 15 июня он смог доложить Шаулу Аvigуру, что югославы готовы предоставить нам право пользоваться одним из их аэродромов, но там нет горючего. Поэтому 11 июня из Сиднея в Югославию срочно было направлено судно с 200 тонн бензина на борту.

Аэродром в Югославии был небольшим полем, окруженным со всех сторон холмами с травяной

взлетной дорожкой длиной в 5000 футов. Место было пустынным, в округе не было никаких зданий и технических служб. Горючее доставляли сюда на специальном судне, которое разгружалось на ближайшем берегу. Этого горючего хватило нам на все время операции "Балак". Возле аэродрома наши люди, доставленные сюда (их возглавлял Геда Шохат, назначенный начальником аэродрома), соорудили палаточный городок и радиостанцию. Все, что им нужно было для жизни и работы, включая продовольствие, доставляли наши "Балаки" на обратном пути из Израиля в Чехословакию.

Этим аэродромом можно было пользоваться только летом. В период дождей и туманов на нем было опасно приземляться. Пришлось вести переговоры с властями о предоставлении нам второго аэродрома, и мы его получили. Он был несравненно лучше и удобнее первого и по своему оснащению, и по техническому оборудованию, и по местоположению.

Югославская база особенно пригодилась нам, когда мы приобрели в Европе самолеты типа "Спитфайер" и "Норсман".

Трасса Жатич – Экрон через Ажкио протянулась на 2500 миль. Полет длился 14 часов. От Чехословакии до Корсики 4 часа и оттуда до Израиля – 10 часов. Когда мы стали летать через Югославию, длина трассы сократилась до 1780 миль и полет стал занимать 10 часов. Самолеты типа DC-4 и "Констелайшен" летели из Жатича в Экрон без промежуточных посадок. Протяженность трассы была 1580 миль, время полета – 8 часов.

Вначале в Экрон прибывало не более двух самолетов в ночь, но по мере того, как росла наша эскадрилья, случалось, что в ночь здесь приземлялось три и даже четыре самолета. Они разгружались и заправлялись горючим. Экипажи менялись, и в ту же ночь самолет улетал в Чехословакию.

Перед приземлением самолетов мы получали телеграмму со всеми необходимыми данными. Прибывших

летчиков кормили горячим ужином. На аэродроме к тому времени уже находился сменный экипаж. Самолет попадал в руки наземной бригады, которая тщательно проверяла его, готовя к новому полету. Заранее были подготовлены резервуары с горючим и смазочные масла. На аэродроме находилась также бригада грузчиков, переносившая вооружение на грузовики.

Обратно в Чехословакию летели наши посланцы, почта, продовольствие для промежуточных баз и т.п. Груженые машины направлялись в специальные мастерские, где оружие комплектовали, собирали, сортировали и отправляли на фронт в боевые части и подразделения.

В силу сложившихся обстоятельств наш воздушный флот не мог развиваться традиционными путями. Он рос и развивался скачкообразно, время от времени обогащаясь новыми самолетами разных марок, выполняя новые задания, которые выдвигала жизнь. Естественно, что мы страдали от хронической нехватки кадров, оборудования, снаряжения и вынуждены были часто импровизировать, доставляя необычными путями то, без чего не могли работать. Большую помощь оказали нам в ту пору Иосеф Авидар, Пинхас Сапир, Игаэль Ядин, Ахарон Ремез и другие.

Вопреки всем трудностям наша эскадрилья росла и крепла. И иностранные добровольцы все прочнее укоренялись в новых и непривычных для них условиях. Росла их вера в нашу способность успешно решать самые трудные задачи, и они уже гордились своей принадлежностью к израильской авиации.

Когда 12 июля 1948 года погиб в боях сын Шаула Аvigура Гур, отец не покинул своего поста. Лишь 21 июля, когда на фронтах стало не так напряженно, он попросил у командования разрешения вернуться в свой киббуц Киннерет в отпуск. Это разрешение было ему дано, и в начале августа его сменил Пинхас Сапир.

Тем временем изменились наши отношения с Чехословакией, и это повлекло за собой существенные из-

менения в кампании "Балак". Источником неожиданных перемен был внешнеполитический департамент США. Сведения о рейсах в рамках "Балак" и о нашей базе в Чехословакии просочились к нашим врагам. Факты нашего военного сотрудничества с Чехословакией противоречили официальной политике эмбарго на поставки оружия в страны Ближнего Востока и условиям перемирия. Посол США в Праге стал оказывать сильное политическое давление на правительство Чехословакии в связи с тем, что оно предоставило американским самолетам и экипажам базу на своей земле. Местные власти вынуждены были срочно расформировать нашу базу в Жатиче, и нам пришлось срочно вывезти свои самолеты вместе с экипажами из этой страны.

Эта неожиданная перемена поставила нас в очень трудное положение. Транспортная воздушная эскадрилья была не в состоянии в столь короткие сроки принять самолеты, людей и оборудование. Но мешкать было нельзя, и пришлось действовать решительно и быстро. Все наши самолеты перебазировались в Экрон. К тому времени было совершено уже 95 рейсов из Европы и в страну доставлено более 350 тонн ценных грузов, в том числе 25 разобраных "Мессершмидтов" ME-109, много резервных пропеллеров, запасные части и вооружение для этих самолетов, авиабомбы, сотни пулеметов ZB-37 со всем снаряжением и боеприпасами, а также материалы и полуфабрикаты для производства оружия.

Кампания "Балак" была фактически приостановлена. Лишь изредка совершались отдельные полеты. В это время мы занялись усовершенствованием аэродрома и организацией его защиты от нападения с воздуха.

Чтобы наши люди всегда были в состоянии боевой готовности и не расшаталась дисциплина, мы проводили учебные занятия и тренировки. В них участвовали и молодые израильтяне, которых нам удалось мобилизовать. Нам хотелось научить их обслуживать тяжелые

многоместные самолеты. Ведь собственных специалистов нам пока не хватало.

Сначала зарубежные добровольцы отнеслись к этому подозрительно. Им казалось, что их пытаются оттеснить на задний план, и они усматривали в новых кадрах, которые мы готовили, потенциальных конкурентов. Но после разъяснений и бесед атмосфера подозрительности рассеялась. Среди израильских летчиков, которые участвовали в учебных полетах и занимались подготовкой кадров, я вспоминаю Перси Толчинского, Ицхака Хененсона, Ури Браера, Мишу Кенера.

Но вскоре мы вынуждены были прекратить учебу и тренировки, на повестку дня встала новая сложная и ответственная задача.

Все началось с того, что на 17 августа 1948 года было намечено официальное открытие аэродрома в Экроне в присутствии премьер-министра и министра обороны Давида Бен-Гуриона. Одному из наших штабных офицеров, Хиллелу Бахиру, было поручено подготовить звено самолетов, чтобы перебросить пехотинцев по воздуху для создания предмостного укрепления в тылу врага. "Вражеской территорией", которую следовало захватить, стал наш аэродром Экрон.

Этой акцией мы стремились доказать, что можем помочь нашей армии, перебрасывая войска в тыл врага, если в этом возникнет необходимость. Не по суше и морским путем, а по воздуху, над его головой.

Для организации маневров оставалось очень мало времени, но наших людей это новое задание увлекло, и они работали днем и ночью, чтобы уложиться в намеченный график.

Я встретился с Шимоном Авиданом, командиром бригады Гивати и предложил ему сотрудничество в подготовке маневров. Он согласился, и на совещании с офицерами его бригады Меиром Давидсоном и Хиллелом Олдаком было решено, что рота из подразделения Прулова примет участие в маневрах и сразу же начнет тренировки вместе с нашими людьми.

Солдаты с полной выкладкой усиленно тренировались в быстроте спуска из приземлившегося самолета, а также в спуске из него пушек и джипов.

Был создан специальный штаб для проведения маневров. При тренировках особое внимание уделялось дисциплине бойцов в воздухе и слаженности действий пехотинцев и летного персонала. Экипажи отрабатывали также совместные полеты при минимальных расстояниях между самолетами. Это было не так просто, если учесть, что одновременно летели машины разных систем.

Хиллел Олдак построил специальные сборные приспособления для спуска на землю солдат, машин и пушек. Эти приспособления находились на самолетах и спускались на землю в считанные секунды.

После долгих тренировок мы добились того, что в звод стрелков вместе с вооружением покидал самолет за 30 секунд.

Маневры были проведены точно по расписанию. Сначала над аэродромом появилось звено бомбардировщиков, которое "нанесло удар" по позициям "врага", специально сооруженным неподалеку от взлетной площадки. Сразу за ним появились транзитные самолеты — "Скаймастер" и три "Командо" с пехотинцами и снаряжением, включая джипы и легкие пушки. Самолеты приземлились, и с поразительной быстротой оттуда выскочили солдаты, тут же устремившиеся в бой и "открывшие огонь" по намеченным заранее целям. А самолеты, доставившие солдат, уже взмыли в воздух и летели к своей базе за подкреплением. В то же время наши боевые машины штурмовали "позиции врага", а специальный транспортный самолет, появившийся над аэродромом спустя несколько минут после высадки пехотинцев, сбросил на парашютах дополнительное снаряжение и боеприпасы. Вскоре "позиции врага" были взяты.

Замечу попутно, что не все прошло гладко: на самолете "Скаймастер", который pilotировал сам Хиллел Бахир, оказалась... девушка, что отнюдь не пре-

дусматривалось планом. А ведь были даны жесткие указания, что на самолетах не должно быть посторонних. Когда открылась дверца командирской кабины и в ней показалась эта красотка, подруга Бахира, все взоры были прикованы к ней...

С большим волнением мы следили за ходом маневров с момента появления первых самолетов над аэродромом. Мы воочию убедились, что перед защитниками нашей родины открываются новые возможности, о которых мы ранее и не подозревали. Стало очевидно, что дополнительные маневры с участием парашютистов явятся серьезным шагом к созданию "крылатой армии", которая может превратиться в первостепенный военный фактор в условиях Израиля.

Эти маневры — первые в своем роде во всей нашей истории — получили кодовое название "5708 — Ташах" (год образования государства и проведения маневров по еврейскому календарю).

КАМПАНИЯ "АВАК" ("ПЫЛЬ")

Назавтра, еще до того, как мы успели "переварить" результаты маневров "5708 – Ташах", нас – Хая Исса-хара, Ахарона Ремеза и меня пригласили в генеральный штаб. Верховное командование обсуждало вопрос обороны Негева. На этом заседании присутствовали также Леви Эшкол – генеральный директор Министерства обороны, начальники отделов генерального штаба и командующие фронтами.

Обсуждение открыл министр обороны Давид Бен-Гурион. После обзора положения на фронтах, сделанного генералом Игаэлем Ядином, Бен-Гурион особо подчеркнул необходимость ускорить снабжение Негева продовольствием, горючим, боеприпасами и снаряжением, которые должны быть переброшены туда для дополнительных воинских частей. Эти части, по плану генштаба, должны были сосредоточиться там в связи с предстоящим наступлением нашей армии на египтян, которые держали в своих руках все основные путевые артерии и отрезали от нас созданные там еврейские поселения.

Запасов продовольствия в поселениях и в находившихся там воинских частях было только на неделю; фуражка – на 3–4 дня. Речь шла о переброске туда 2000 тонн разных грузов.

По плану верховного командования бригаду "Иф-тах" следовало перебросить в Негев, чтобы заменить бригаду "Негев", которая отводилась на север для переформирования. Солдаты этих бригад должны были под покровом ночи перебраться через линию фронта.

Министр обороны спросил Игала Алона, командовавшего Южным фронтом, сможет ли он захватить дорогу на Негев, чтобы провести по ней караван со снабжением. Алон ответил, что это возможно, но держать образовавшийся коридор более 10–15 часов мы не сможем, так как египтяне, несомненно, вернутся, чтобы атаковать нас. В создавшейся обстановке им, в конечном итоге, удастся ликвидировать прорыв. Это значит, что наши караваны, включающие сотни автомашин, будут находиться под угрозой бомбёжек и обстрелов. Может быть даже, что машины, которые пройдут в Негев, не смогут оттуда вернуться, если нам не удастся удержать в своих руках открытую дорогу в течение продолжительного времени.

Подводя итоги обсуждения, Бен-Гурион пришел к выводу, что снабжение Негева лучше всего осуществить воздушным путем, и возложил это на нашу транспортную эскадрилью.

18 августа 1948 года мы приступили к планированию и организации этой акции. В качестве первого шага наш офицер Эли Ганан был отправлен в Негев, чтобы проверить на месте возможность организации посадочной площадки в окрестностях Дорот или Рухамы.

Взлетные дорожки в Негеве существовали давно, но в большинстве своем они были короткими, пригодными лишь для легких самолетов. В первые дни войны эти примитивные аэродромы сыграли важную роль. Наши парни образцово проводили операции по переброске в отдаленные точки жизненно важного снаряжения на легких самолетах. Но сейчас, когда речь шла о переброске большого количества грузов в короткий срок, одной из наших главных задач было создание аэродрома для приземления и взлета тяжелых самолетов типа С-46, ДС-4 и "Констелейшен", которыми мы располагали.

В генеральном штабе планировали вначале переброску воздушным путем всего лишь 15 тонн грузов

в ночь. Там не верили в нашу способность на большее, и когда мы заявили о своем намерении перебросить воздушным путем 60-80 тонн грузов в ночь, к этому отнеслись весьма скептически. Но наши расчеты базировались на опыте кампании "Балак" и на четкой организации полетов.

В генштабе я встретил Лесли — своего старого знакомого еще со временем Еврейской бригады. Он был командиром одной из частей. Когда началась Война за Независимость, он оставил дом в Англии и прибыл в Израиль. Лесли в ту пору был офицером генштаба, отвечавшим за снабжение Негева. Я очень обрадовался встрече, так как не сомневался, что мы с ним прекрасно сработаемся.

Тем временем началась проверка самолетов и подготовка их к акции. Мы заменили на них панамские опознавательные знаки израильскими. Кстати сказать, на этом не закончилась "паспортизация" самолетов, так как время от времени мы летали за границу, и приходилось снова перекрашивать ту или иную машину в цвета панамской авиакомпании.

Эли Ганан телеграфировал мне, что выбрал поле между Рухамой и Шувалом, и рекомендовал немедленно начать подготовку аэродрома. Вскоре на этом участке появились трактор и бульдозер. Этой работой руководил Михаэль. Работа шла днем и ночью, и уже через несколько дней мы были готовы к пробной посадке самолета С-46, чтобы проверить качество и пригодность для тяжелых самолетов взлетно-посадочной полосы. Пробная посадка подтвердила, что новый аэродром отвечает своему назначению. Он мог принять самолеты весом до 30 тонн. Но пригоден он был лишь при сухой погоде, во время дождей же выходил из строя. Толстый слой пыли тормозил колеса самолета во время посадки, и это было хорошо, но он же затягивал и его взлет.

Каждое движение самолета поднимало густое облако пыли, которая оседала очень медленно. И первый экипаж, составленный из зарубежных специали-

стов, приземлившийся здесь, предложил назвать эту акцию Dust Bowl Operation. На иврите за ней укоренилось название "Авак" ("Пыль"), и первая взлетно-посадочная полоса возле Рухамы стала отныне называться "Авак-1".

Командиром базы был назначен Рафи Трауб, а офицером-распорядителем Вильям Кенди, студент-медик и один из самых опытных летчиков нашей эскадрильи. Его заместителем стал Джо Сангалль. Началась кампания "Авак" в 6 часов вечера 23 августа 1948 года. Подготовка к ней заняла всего пять дней.

В общении с экипажами мы вынуждены были пользоваться английским языком, так как экипажи состояли, в основном, из зарубежных добровольцев, не владевших ивритом. Иногда даже приходилось, давая указания, пользоваться смесью нескольких языков... И все же эти люди, несмотря ни на что, выполняли свои обязанности самоотверженно, с большой верой в нашу правоту.

После испытаний разных трасс между Экроном и Рухамой, длившихся трое суток, мы поняли, что самый лучший маршрут пролегает прямо над Фалуджой. На юг самолет летел на высоте 5000 футов, обратно же — на высоте 6000. В то время, как восточнее и западнее египтяне действовали очень активно, здесь было довольно тихо. Необходимую высоту самолет набирал, кружка над аэродромом, так что взлет длился минут пятнадцать, а посадка — минут десять. Пока самолет кружил над базой, на площадке горели огни, и по ним ориентировались летчики. Когда самолет достигал нужной высоты и ложился на курс, огни выключались.

В первые дни мы пользовались для освещения посадочной полосы небольшими коробками с песком, пропитанным нефтью. Потом мы их заменили электрическими фонарями, получавшими ток от небольшого генератора. Электрофонари, отмечавшие границы посадочной полосы двумя световыми дорожками, очень облегчали посадку. К сожалению, случалось, что в час

посадки генератор, как назло, выходил из строя из-за обилия песка в воздухе, и тогда самолеты вынуждены были приземлиться при свете своих собственных прожекторов.

Радиоаппаратура тоже страдала из-за песка и нередко выходила из строя. Ведь на нашем временном аэродроме не было строений и все хранилось под открытым небом. Случалось, что из-за отсутствия резервной аппаратуры надолго прерывалась радиосвязь между самолетами и базами.

В первое время не было радиосвязи между базами, и на аэродроме "Авак-1" подчас не знали, что происходит в Экроне и наоборот.

Акция "Авак" началась точно в намеченное время. Первыми прилетели люди, которые должны были обслуживать самолеты, и прибыло оборудование, необходимое для эксплуатации нового аэродрома. Полеты совершались только по ночам, так как днем существовала серьезная опасность столкновения с вражескими самолетами. В первую же ночь мы перебросили 29 тонн грузов, в следующую ночь — 75 тонн. Это было приятным сюрпризом для всех.

На юг доставлялось оборудование и снабжение и лишь ограниченное количество людей, так как перевозка грузов сейчас была важнее. Бойцы бригады "Ифтах" могли по ночам просачиваться через вражеские позиции в Негеве. При возвращении самолеты брали в Экрон людей бригады "Негев", которая должна была на севере пройти реорганизацию, и местных жителей, у которых были срочные дела в центре страны.

Однажды ночью обнаружилась неисправность в механизме заправки одного из самолетов С-46 после его посадки. Все наши попытки устраниТЬ ее и отправить самолет в обратный путь той же ночью не увенчались успехом. И он застрял на аэродроме на целый день. Мы надеялись, что с наступлением ночи прибудут механики и отремонтируют его. Но днем самолет обнаружили египетские летчики и на бреющем полете об-

стреляли его из пулеметов. Велики же были удивление и радость второго пилота Миши Кенера, охранявшего свой С-46, когда он убедился, что самолет остался цел и невредим.

Так египтяне узнали о нашем новом аэродроме. Теперь можно было ожидать и наземной атаки на него.

Я связался с Игалом Алоном, командовавшим тогда южным фронтом, и потребовал дать указание бригаде "Ифтах" обеспечить охрану аэродрома. Была назначена моя встреча с Мулей Кохеном, командиром бригады. Не успел я сойти с самолета в Рухаме, как столкнулся с Исраэлем Карми, который прибыл сюда специально, чтобы встретить меня. Самолет "Констелейшен", на котором я прилетел, приземлился здесь впервые. Это очень взволновало палмаховцев и жителей окружающих селений. Многие из них специально приехали, чтобы посмотреть, как на поле приземляются тяжелые самолеты. Мы с Карми отправились в киббуц Рухама, где располагался штаб бригады "Ифтах". Это была сумасшедшая езда на джипе по бездорожью, между холмами и причудливыми, петляющими вади.

В штабном бараке состоялась моя встреча с командиром дивизии Мулей Кохеном, и его офицерами — Моше Калманом и Шаломом Рентовцем (Роненом) и обсудили вопросы охраны аэродрома.

В ту же ночь перед моим отлетом на север Исраэль Карми вырвал у меня обещание доставить ему воздушным путем три джипа. Это, по его словам, были не обычные джипы, а усовершенствованные, с особым устройством, и эти машины срочно нужны были его роте.

Погрузить джипы в самолет без подъемных кранов и других приспособлений было очень трудно, но я выполнил свое обещание.

В начале сентября части бригады "Ифтах" заняли господствующие высоты и аэродрому перестала угрожать опасность внезапного штурма.

Наша эскадрилья работала с большим напряжением. Почти каждую ночь в воздух поднималось пять само-

летов — один типа ДС-4 или "Констелейшен" и четыре типа С-46. Были ночи, когда летало шесть самолетов, а однажды нам удалось поднять одновременно в воздух восемь самолетов. В этом была большая заслуга наземного персонала. Время нас подстегивало, мы должны были в минимальные сроки перебросить максимум грузов; поэтому подчас отправлялись в рейс и такие самолеты, которые нуждались в серьезном ремонте, ведь резервных машин у нас не было. Не хватало запасных частей, было мало опытных механиков. Подкрепление, которое мы получили, состояло из работников автогаражей и молодежи, мобилизованной из профтехшкол. Ясно, что они не могли обеспечить высококачественного ремонта из-за отсутствия знаний и опыта, хотя были очень преданы своему делу и работали с огоньком. А мельчайшие песчинки медленно, но верно портили металлические части, и летать на таких самолетах становилось все опаснее.

Всего в рамках акции "Авак" работало 9 экипажей, и не раз случалось, что один и тот же экипаж вынужден был летать несколько ночей подряд и совершать каждую ночь по несколько полетов. Это начало сказываться на здоровье людей. Мы делали все, что от нас зависело, чтобы облегчить условия их работы, но наши возможности были очень ограничены, а работа была срочной и жизненно важной.

По утрам я видел, как летчики и штурманы сходят с самолета. Некоторых из них я брал в свою машину, ехавшую в город, и они сразу же засыпали в ней, так что я с трудом будил их, когда мы доезжали до гостиницы. Я знал, что отдохнуть им придется недолго — в тот же вечер они вернутся на аэродром для очередного полета.

Постоянные рейсы в Негев время от времени чередовались с полетами в Европу. Но короткие полеты в Негев с возвращением на "материк" (так пальмовцы называли северные районы страны) были неизмеримо труднее продолжительных заграничных по-

летов. И не раз случалось, что экипаж, только что вернувшийся из Европы и проведший 16 часов в воздухе, не успев отдохнуть, садился на нагруженный до отказа другой самолет, чтобы полететь в Негев. Делали это люди добровольно, по велению сердца.

Их очень поддерживало общение с жителями Негева и палмаховцами, которые девять месяцев находились здесь в трудных условиях блокады и войны вопреки всему сохранили бодрость духа и хорошее настроение. Ни на минуту их не оставляла уверенность в победе.

Наши ответственные за полеты офицеры, Хиллел Бахир из штаба экспедиции и Эли Ганан с аэродрома Экрон, предупреждали меня о серьезных опасностях, таящихся в напряженной работе, плохом состоянии самолетов и усталости экипажей. Они потребовали на несколько дней прекратить полеты, чтобы основательно заняться материальной частью и дать возможность хорошо отдохнуть летчикам. Они пытались меня убедить, что нельзя рисковать людьми и дорогой техникой, которая досталась нам с таким трудом.

Уже в самом начале встречи чувствовалась нервозность Хиллела и Эли... Если не будет разрядки и хотя бы кратковременного отдыха, возможны несчастные случаи, и они, офицеры-руководители, не могут взять на себя такую ответственность.

Излишне говорить, что я понимал их настроение и уважал их чувство ответственности за подчиненных им людей. Я сказал им об этом и повторил, что все мы очень высоко оцениваем работу экипажей, их преданную службу с первых дней существования эскадрильи.

К сожалению, я вынужден был отказать им в этой законной и обоснованной просьбе и подчеркнул, что операция "Авак" будет продолжаться непрерывно, пока мы не переправим в Негев 1000 тонн снаряжения — минимум, необходимый на первом этапе борьбы за полное освобождение Негева. Это было предусмотрено оперативными планами верховного командования. Я отметил, что добровольцы из-за ру-

бежа прибыли к нам сами, никто их не заставлял и не агитировал. Они приехали, зная об ожидающих их трудностях и опасностях, вопреки воле правительства своих стран, рискуя потерять гражданство. И я уверен, что они предъявляют к себе повышенные требования и готовы идти на любой риск. Они уже проделали огромную работу, преодолевая бесконечные опасности и ежедневно рискуя жизнью. Зная планы верховного командования и отведенную нам роль, я ни в коем случае не мог сейчас согласиться даже на кратковременный перерыв в полетах.

Мы расстались с чувством уверенности, что темп ночной работы еще ускорится, и так оно и было. В одну из ближайших ночей, посетив аэродром в Экроне, я стал свидетелем такой напряженной и слаженной работы, которая позволила 7 сентября установить рекорд — была переброшена по воздуху 81 тонна грузов. В эту ночь пять наших самолетов совершили 13 рейсов.

Несколько слов о том, как взвешивались грузы, отправлявшиеся самолетами. Еще до начала акции "Авак" мы договорились с бригадой "Ифтах", что они сами взвешивают отправляемые ими грузы и упаковывают их в мешки, на которых указывают вес. Это необходимо было для того, чтобы знать общий тоннаж и правильно распределить груз внутри самолета.

После нескольких ночей полета летчики пожаловались, что они испытывают трудности при взлете и посадке. Шведский экипаж самолета "Авак-1", волнуясь рассказал нам, что летчик с трудом оторвал самолет от земли в самом конце стартовой полосы... По тому, как прошли старт и посадка, было очевидно, что самолет сильно перегрузили. Когда мы перевесили мешки, то обнаружили, что их истинный вес намного выше обозначенного на упаковке. Палмаховцы бригады "Ифтах", видимо, решили, что так им удастся перебросить в Негев больше груза. Выяснилось также, что среди грузов есть и такие, которые не относят-

ся к первоочередным и жизненно важным, например, канцелярское оборудование.

Этот чреватый авариями порядок был, конечно, изменен, и грузы стали взвешивать тщательно.

За 16 дней операции "Авак" были и случаи вынужденной посадки — обычно из-за неисправностей в системе подачи горючего. В двух случаях это привело к порче моторов, причем однажды чуть не кончилось бедой. Нагруженный С-46 только-только поднялся в воздух, пролетел над аэродромом Экрон — и его моторы заглохли. Шведский летчик едва успел убрать шасси и посадил самолет "на брюхо" рядом с аэродромом. Лишь его исключительное хладнокровие предотвратило несчастье и человеческие жертвы. Ущерб, нанесенный самолету, оказался небольшим и вскоре он снова начал совершать обычные рейсы.

Серьезней пострадал самолет "Констелайшен", летавший в Европу в рамках акции "Балак". Когда эта машина шла на посадку на чешский аэродром в Жатиче, летчику не удалось выпустить должным образом шасси из-за неисправности в гидросистеме. Вышло лишь одно колесо, и летчик совершил вынужденную посадку на поле аэродрома. Самолет получил серьезные повреждения и не смог летать до конца освободительной войны. До этой аварии он успел совершить лишь несколько рейсов.

Мы опасались, что чехословацкие власти конфискуют самолет и поспешили переправить его в Голландию, а потом — для капитального ремонта в США.

К 9 сентября 1948 года мы сделали в Негев в общей сложности 170 рейсов и доставили 1008 тонн грузов и 620 пассажиров. В то же время на север обратными рейсами было перевезено 120 тонн грузов и 1764 пассажира.

После завершения первого этапа перевозок мы наконец позволили себе передышку. Летчики и члены экипажей отдыхали, а самолеты в это время основательно ремонтировались. Темп работы был резко снижен, и в ночь совершалось лишь два рейса, изред-

ка — три. Вынужденная пауза была использована также для постройки бутафорской, хорошо освещенной взлетной дорожки в нескольких километрах от аэродрома "Авак-1", чтобы дезориентировать врага.

В то же время изредка производились полеты в рамках операции "Балак" и не прекращалась слежка не слишком дружественных нам государств за своими гражданами, которые добровольно отправились к нам на помощь. 14 сентября мне телеграфировал Дани Агронский (Агрон) из Италии, что местные власти получили указание задерживать все приземлявшиеся здесь панамские самолеты и передавать документы американских граждан, летящих на них, консульству США. После ликвидации нашей базы на Корсике мы лишились еще одной важной промежуточной стоянки в Европе.

Египтяне не только не выполняли соглашения о беспрепятственном продвижении наших караванов на юг, но делали попытки дезорганизовать наши воздушные перевозки. 14 сентября их бронетранспортеры пытались окружить нашу часть, закрепившуюся в Тель-эль-Кунейтре, находившейся в нескольких километрах от нашего аэродрома. Несколько раз они штурмовали высоту, но их отбрасывали назад. А ведь египтяне были вооружены намного лучше наших бойцов.

Около трех недель длилась вынужденная передышка, использованная нами, в основном, для ремонта самолетов и улучшения аэродромной службы. 24 сентября 1948 года мы получили письмо от начальника генерального штаба нашей армии генерала Яакова Дрори, в котором была дана высокая оценка деятельности транспортной эскадрильи. 28 сентября мы снова заработали в полную силу, резко увеличив количество рейсов. Приближался срок окончательного снятия блокады Негева и изгнания египтян. Помимо полетов на аэродром "Авак-1" мы должны были сейчас доставлять грузы и в более южные районы Негева, где накап-

ливались силы для нанесения удара по вражеским флангам.

Для второй, более южной трассы была подготовлена взлетно-посадочная полоса рядом с полицейским участком Имара возле киббуца Урим. Это место находилось на некотором расстоянии от вади Газа и в четырех километрах от Тель-Фара, находившегося в руках египтян. Фактически они имели возможность сбивать наши самолеты при взлете и приземлении.

Приказ начать полеты в Имару (мы начали именовать этот пункт по-своему — "Авак-2") был получен 9 октября. Новая трасса должна была вступить в действие через 24 часа.

И снова был послан Михаэль — "король Негева", как его называли товарищи — готовить площадку для ночного приземления самолетов. Но для проведения мало-мальски серьезных работ на местности не было времени. Он успел лишь расставить жестянки с песком, пропитанные горючим, чтобы обозначить границы посадочной дорожки. Так как не было радиосвязи между самолетом и новым временным аэродромом, мы договорились с Михаэлем, что в определенный час, услышав шум приближающегося самолета, он подожжет свои самодельные светильники, чтобы осветить посадочную площадку.

10 октября я прибыл в Экрон, чтобы участвовать в первом опытном полете на аэродром "Авак-2". Этим же самолетом летели 15 солдат, чтобы обеспечить защиту аэродрома. В Экроне я застал Игала Алона и его адъютанта Иерухама Кохена. Они хотели попасть в Рухаму, поэтому самолету предстояло сделать промежуточную посадку на аэродроме "Авак-1". Мы должны были лететь на машине типа "Lockheed Lodestar"; она лишь несколько дней назад прибыла из Австралии. Открыть полеты по новой трассе должен был офицер-распорядитель аэродрома Эли Ганан — стало уже традицией, что первые, очень ответственные полеты совершают он лично.

Мы взлетели точно в намеченное время. Но когда поднялись примерно на сто футов, я вдруг почувствовал, что самолет потерял устойчивость и закружился вокруг оси. Инстинктивно я согнулся и ухватился за сидение, чтобы не упасть и не удариться о стенку. Вряд ли бы это мне помогло, если бы самолет разбился. Другие пассажиры, никогда раньше не летавшие, были уверены, что эти странные виражи — явление нормальное и обычное при взлете. Эли Ганан делал отчаянные попытки овладеть машиной, но рули его не очень-то слушались. В считанные секунды, которые показались мне вечностью, ему все-таки удалось как-то выравнить самолет и посадить его на освещенную площадку. Как только мы приземлились, со всех сторон к нам хлынули люди, помчались пожарные машины и кареты скорой помощи. Наши друзья, в ужасе наблюдавшие за самолетом снизу, понимали, что мы были на волосок от смерти. Когда мы спустились на землю, все стали нас горячо поздравлять со счастливым исходом, и только тогда пассажиры поняли, что произошло за эти считанные минуты после старта.

Работники аэродромной службы сразу взялись за проверку самолета. Никто не мог понять, что случилось, почему машина вдруг закапризничала. Мы с Эли зашли в клуб летчиков, чтобы выпить чашку кофе. Будучи свидетелем того, что пережил Эли, я мог еще раз по достоинству оценить его удивительное самообладание. Только благодаря этому и богатому опыту Эли мы остались живы и невредимы и вот медленно потягиваем из чашек горячий ароматный напиток. На лице у Эли не было никаких следов пережитого недавно волнения.

Я знал, что мы должны совершить пробный полет на аэродром "Авак-2", именно этой ночью, ибо этой же ночью вслед за нами там должны приземлиться транспортные самолеты с грузом. Они стояли наготове, и их экипажи ждали лишь сигнала, что аэродром пригоден для посадки. Но после всего, что произошло, я полагал, что пробный рейс совершил другой летчик,

на другом самолете. Однако едва покончив со своим кофе, Эли сказал:

— Пора лететь...

Мы взяли самолет ДС-4, который только что прибыл с аэродрома "Авак-1". Вместе с нами летели Зархин, радист и взвод бойцов. Игал Алон и его адъютант отказались от полета, так как по новому расписанию не могли закончить свои дела и вернуться этой же ночью. И мы полетели прямо на аэродром "Авак-2".

Спустя некоторое время выяснилась причина, почему отказали в воздухе рули "Lockheed". Конструкция этого самолета такова, что груз в багажном отделении уравновешивается весом пассажиров. Так как инструкции не прибыли вместе с самолетом, никто этого не знал и мы, поднявшись в воздух, были на грани катастрофы.

Когда мы достигли района, где, по мнению штурмана, должна была находиться Имара, то увидели под легкими облаками довольно большое и хорошо освещенное поселение. Это был Хан-Юнис, и Эли тотчас повернулся самолет на юг, в сторону Имары. После долгих поисков, совершив несколько кругов над местностью, мы заметили, как один за другим загораются маленькие огоньки. Постепенно они образовали линию, определившую полосу для приземления, подготовленную Михаэлем.

Опоздав, мы заставили его изрядно поволноваться. Услышав шум самолета значительно позднее, чем было договорено, он не зажег сразу огней, а дал нам немного покружиться над местностью. Так он убедился, что это свой, а не вражеский самолет, случайно здесь пролетавший.

Увы, это оказалось нашей последней встречей с Михаэлем. Через несколько дней он погиб, во время полета на "Дакоте", попавшей в аварию.

Солдаты, прибывшие с нами, сразу заняли оборонительные позиции на аэродроме. Уточнив необходимые детали, мы радиорвали на Экрон, что "Авак-2" готов принять самолеты с грузом.

Первый транспортный самолет типа С-46 вел Хиллел Бахир. Как только он приземлился, члены киббуца Урим начали его разгружать.

Нам было очень интересно посмотреть, как живет этот небольшой изолированный коллектив в непосредственной близости от укрепленной вражеской базы. Это было одно из тех поселений на передовых позициях, благодаря которым Негев остался в наших руках.

Жизнь киббуца протекала в нескольких подземных бункерах. Они были одновременно и жилыми помещениями и оборонительными позициями. А юноши и девушки, обитавшие здесь, были веселы, уверены в себе и полны надежд. Наше появление на аэродроме "Авак-2" означало для них начало нового важного этапа. Кончался период изоляции и одиночества, налаживалась постоянная и надежная связь с "большой землей". Пропыленные дороги Негева, ведущие к этому киббуцу, постоянно минировались египтянами.

Хиллел Бахир взял на себя осуществление радиосвязи до прибытия следующего самолета, и мы смогли в ту же ночь спокойно вернуться в Экрон.

Руководить новым аэродромом было поручено Рафи Траубу, он же оставался начальником аэродрома "Авак-1". Все жизненно важные функции выполняли здесь люди, которых доставили сюда с аэродрома "Авак-1".

Когда начал действовать аэродром "Авак-2", усилился темп работы и на аэродроме "Авак-1". На новый аэродром доставлялось, главным образом, оружие, боеприпасы и военное снаряжение.

И если работа на аэродроме "Авак-1" протекала в тяжелейших условиях, то на новом воздушном поле было еще труднее. Но сознание необходимости их труда побуждало людей к нечеловеческим усилиям. Все знали, что ближайшие дни являются решающими в борьбе за Негев, и несомненно, успех операции по его снабжению — это заслуга безгранично преданных людей.

В это время Исраэль Карми получил приказ в течение 24 часов пробиться со своим штурмовым отрядом через египетские линии на юг, к кибуцу Нирим. План оперативного отдела показался ему ненадежным и он разработал новый, основанный на внезапности нападения и смелости бойцов. В штабе фронта план Карми сочли слишком дерзким и неосуществимым, но благодаря настойчивости Карми и поддержке Игала Алона он в конце концов был утвержден.

Перед Исраэлем Карми всталась проблема — раздобыть 150 автомашин, которые необходимы были по плану для выполнения боевого задания. Ему их давно обещали, но не выдали даже после вмешательства офицеров генерального штаба, и существовала опасность, что отряд не сможет вовремя отправиться в Негев.

Карми решил эту проблему довольно своеобразно и в соответствии со своим импульсивным характером. Он приказал своим людям в тот же вечер отправиться в Тель-Авив и конфисковать все джипы, которые попадутся им на пути. Выполнение этого задания было возложено на его заместителя, который организовал несколько звеньев из джипов и машин на гусеничном ходу — на случай, если кто-то попытается задержать солдат во время этой акции.

Эти звенья отправились в Тель-Авив и приступили к операции. Они забирали все джипы, попадавшиеся им на улице или на стоянке. Добравшись до автостоянки командования военно-воздушных сил, они начали "очищать" ее от находившихся там джипов. И тогда в квартире полковника Каплана из генерального штаба зазвонил телефон, и командир военно-воздушных сил спросил с удивлением, что это за срочная акция и почему у них изымают машины ночью без всякого предварительного уведомления. Но вопрос повис в воздухе, потому что машины были уже далеко... Так Исраэлю Карми удалось раздобыть около тридцати джипов.

Только после взятия нашими частями Беэр-Шевы вся история со джипами вышла на поверхность

и Леви Авраами был назначен офицером-следователем по этому делу.

С наступлением вечера отряд Исаэля Карми отправился в путь, чтобы ночью пробраться через вражескую территорию. Но им пришлось задержаться на сутки, так как саперы не успели разминировать дороги. Лишь в следующую полночь отряд Карми двинулся через линию фронта.

Выехав из Джулиса, отряд пересек поля по направлению к Маждалу, поднялся на шоссе Маждал — Фалуджа и двигался по нему, не зажигая фар, два километра, затем свернул к киббуцу Гвар-Ам. По пути отряд миновал палаточный лагерь арабов. Удивленные движением такого большого отряда, жители, стоя по краям дороги, приветствовали наших солдат, убежденные, что это египтяне... В два часа ночи отряд достиг Гвар-Ама, а оттуда отправился в Рухаму, чтобы заполнить свои баки горючим (его доставляла туда наша эскадрилья). Уже при свете дня отряд продолжил свой путь в окрестностях Цеелим — Нирим, к базе снабжения в Имаре, где собирались участники предстоящего в ближайшие дни наступления.

Хотя наша эскадрилья была создана для воздушной транспортировки грузов, когда в главном штабе начали планировать акцию "Десять казней египетских" и связанные с нею операции по бомбежке вражеских позиций, выяснилось, что и нам придется принять участие в этих боевых операциях. Нам приказали быть готовыми к тому, чтобы вместе с боевыми самолетами бомбить египетские авиабазы. Таким образом и мы стали участниками операции "Эгроф" ("Кулак"), с которой началось освобождение Негева.

Мы послали наших лучших летчиков, имевших боевой опыт, на центральную базу, чтобы подготовить три самолета С-46 для бомбометания. Время на подго-

товку было крайне ограничено, и нашим людям пришлось трудиться днем и ночью, чтобы выполнить задание. В кабинах самолетов были сооружены своего рода лесенки, на которых удалось разместить довольно большое количество бомб. Вручную мы их подкапывали к двери самолета и оттуда сбрасывали на объекты врага.

Операция "Кулак" началась 15 октября 1948 года и была прелюдией к "Десяти казням египетским". Акция заключалась в непрерывной бомбежке вражеских объектов, круглые сутки. Ночью действовали наши транспортные самолеты, а утром их сменяли бомбардировщики B-17 и истребители, налетавшие волнами в течение всего дня.

Вот как описывает эту акцию один из ее участников Рей Курц:

"... Система была такова; пять самолетов нашей эскадрильи типа C-46 летели каждую ночь — три для бомбажек и два для транспортировки грузов. Когда мы получили "Скаймастер", участвовали в бомбажках четыре самолета, а один самолет C-46 и "Скаймастер" — в перевозке грузов. C-46 стартовал с наступлением сумерек, и когда он находился над целью (над Газой), стартовал второй самолет по направлению к Мадждалу. Когда возвращался первый самолет, в Газу вылетел третий. В это время возвращался второй, а четвертый направлялся в Мадждал. Тем временем в самолеты №1 и №2 снова грузились бомбы, а экипажи и бойцы отдыхали. В баки заливалось горючее, и когда самолет №3 возвращался на базу, самолет №1 был готов к старту. Так продолжалось всю ночь. Если ночь была лунной, то легкие самолеты нашей эскадрильи под эффективным руководством Теда Габсона* работали по такой же системе над Беэр-Шевой.

* Погиб 21 ноября 1951 года, когда самолет "Эл-Ал" разбился в Цюрихе.

После четырех дней непрерывных бомбёжек ООН сочла нужным провозгласить передышку. В это время нашим пехотинцам удалось почти полностью изгнать врага из Негева..."

Во время ночных бомбёжек на следующий день, 16 октября, в одном из самолетов С-46 находились Ахарон Ремез, Хейман Шамир и я. Наш самолет вел Сахар, нам было поручено бомбить Газу. Мы стартовали в 3 часа ночи, через пять минут после другого самолета С-46, который тоже бомбил Газу. Ночь была очень темной, цели не было видно. Поэтому самолет, вылетевший раньше, еще не приступил к бомбёжке.

Оказавшись в окрестностях Газы, мы столкнулись с той же проблемой, и Сахар время от времени направлял самолет в сторону моря и снижался, чтобы лучше сориентироваться. Был момент, когда наши машины едва не столкнулись в воздухе, кружась на довольно ограниченном пространстве на одной и той же высоте...

Долгое кружение самолетов видимо подействовало на нервы египетским зенитчикам, и внезапно небо Газы осветилось ярким светом прожекторов. За этим последовал сильный зенитный обстрел.

Прожектора сразу очертили границы города и помогли нам определить цель. Сахар повел машину в глубь большого круга, освещенного прожектором, и наш самолет начал бросать бомбы по диаметру этого круга. На борту самолета находились ученики летного училища, вызвавшиеся добровольно участвовать в бомбёжке. Она осуществлялась следующим образом. 50-килограммовые бомбы, лежавшие двумя рядами на специальных лесенках, передавались из рук в руки по конвейеру. Возле дверей самолета лежал один курсант, привязанный к самолету, чтобы не выпасть. Получив бомбу, он снимал предохранитель и выкатывал ее наружу.

Такая примитивная система бомбометания не давала возможности в один заход освободиться от всего боевого груза, и когда мы выходили из освещенного

прожекторами круга и зоны зенитного огня, Сахар разворачивал самолет и снова вел его на цель.

Так как радиосвязи между нашими двумя самолетами не было, мы опасались, что столкнемся в воздухе с нашим "напарником" или что одна из брошенных ими бомб может ненароком задеть и нас...

Спустя несколько дней мы узнали, что во время этой бомбейки было повреждено среди прочих объектов, также здание, в котором в то время находилось так называемое "правительство" иерусалимского муфтия.

В бомбейках, проводимых в рамках кампании "Кулак", участвовали все наши экипажи, кроме наемных шведов.

Итак, кроме транспортных воздушных перевозок кампания "Авак" включала и другие разнообразные акции нашей эскадрильи, в том числе бомбейки ("Кулак"), полеты в рамках операции "Балак", перевозки пассажиров в рамках "Эл-Ал", перевозку раненых с южного фронта в больницы на север и т.д.

С 23 августа 1948 года — начала кампании "Авак" — и до 21 октября 1948 года — дня снятия блокады Негева и начала свободного передвижения транспорта по суше — было совершено 417 рейсов в Негев и столько же в центр страны. За неполных два месяца было доставлено:

из Экрона на аэродром "Авак-1" и "Авак-2" — 2224,235 тонн и 1911 пассажиров,

из "Авака-1" и "Авака-2" в Экрон — 271, 165 тонн и 3187 пассажиров. Всего 2495, 400 тонн грузов и 5098 пассажиров.

Среди доставленных самолетами грузов было 520 тонн продовольствия, 500 тонн разных видов горючего и смазочных масел и 200 тонн оружия и вооружения.

Когда эскадрилья сформировалась и вступила в действие, главное ее назначение было в организации беспредвойной связи нашей страны с Европой. Кампания "Авак" доказала, что и в ограниченных рамках небольшой страны открывается широкое поле деятельности

для транспортной авиации и в военное, и в мирное время.

Сухопутная блокада арабских государств и морская блокада англичан вместе с необходимостью накапливать силы, чтобы противостоять натиску врагов и в то же время осуществлять наши оперативные планы — все это вместе взятое диктовало необходимость быстрой и надежной связи источников снабжения с фронтом. Транспортная авиаэскадрилья открыла Израилю пути связи и снабжения и заложила основы гражданского воздушного флота страны. Так родилась авиа-кампания "Эл-Ал", на самолетах которой красуются наши национальные цвета.

Многие евреи, иностранные подданные, служившие в нашей эскадрилье, стремились связать свое будущее с гражданским воздушным флотом Израиля, когда он появится. Они верили, что так им удастся укорениться в стране. Службу в период Войны за Независимость они рассматривали как эпизод в своей биографии, открывающий пути для быстрейшей абсорбции в Эрец-Исраэль. Характер их работы и типы самолетов, на которых они летали, служа в эскадрилье, в большой мере соответствовали требованиям гражданской авиации. Так постепенно становилось ясно, что транспортная эскадрилья должна стать ядром и основой гражданской авиации Израиля.

Подготовка к приезду в Израиль первого нашего президента доктора Хайма Вейцмана явилась поворотным пунктом, ускорившим решение многих вопросов. В правительственные кругах было решено, что прези-

дент государства должен прибыть в страну из-за границы на израильском самолете. Министр коммуникаций обратился к руководителям военно-воздушных сил и попросил выделить для этой цели один из наших самолетов. И на сей раз, как обычно, эта просьба была получена с опозданием, когда остались лишь считанные дни до вылета президента из Женевы. Мы волновались, не зная, удастся ли нам завершить все приготовления к 29 сентября (дата вылета). Эта акция получила у нас кодовое название 'Шахар' ("Утренняя заря").

Условия организации этого рейса никак нельзя назвать нормальными. Начать с того, что мы не состояли в международной организации гражданской авиации и не обладали формальным правом выдавать документы экипажам самолетов, совершающих международные рейсы. Мы даже не могли воспользоваться теми знаками, которыми помечены наши самолеты во время британского мандата, так как они были присвоены британским колониям и владениям.

Возник и такой вопрос: как назвать авиакомпанию, от имени которой осуществляется этот рейс? Какова ее фирменная марка? Какие эмблемы и цифры изобразить на борту самолета?

Было много разных предложений. Давид Ремез по совету адвоката Ш.Щупака (специалиста по международному авиатранспорту) остановил свой выбор на названии "Эл-Ал" ("К высотам"). Эмблемой компании стал летающий верблюд. Я предложил эту эмблему, случайно увидев подобное изображение на севере Тель-Авива, у входа на состоявшуюся здесь когда-то восточную ярмарку. Мое предложение было сразу утверждено, ибо не было времени подумать над этим, привлечь художников, сделать эскизы и выбрать лучший. На хвосте самолета были изображены цифры и буквы 4X-ACA над цветами нашего национального флага, впервые в истории появившегося на этом самолете.

Пришлось поломать голову и над тем, как назвать членов экипажа (вернее, их должности) на иврите, по-

тому что они не могли лететь по своим заграничным документам. Надо было выбрать для них форменную одежду. Шили ее без перерыва весь день и всю ночь. Утром мы получили всю форменную одежду с соответствующими эмблемами на ней, начиная от вышитых крыльев у летчиков и кончая изображением летающего верблюда на головных уборах.

Так впервые работники нашей эскадрильи надели форменную одежду и получили звания. Постепенно сформировалась определенная иерархическая лестница — в зависимости от функций, выполняемых тем или иным человеком. Этот естественный процесс теперь был узаконен и принят всеми без возражений.

Для полноты картины не хватало пока стюардесс. Из большого количества претенденток были избраны Леа Меламед и Леа Барабаш, обе из нашего военно-воздушного флота. Когда начались полеты "Эл-Ал", десятки красавиц обращались в компанию, добиваясь приема на работу. Я поручил Давиду Пелегу производить отбор, и он вначале был доволен, но когда девушки стали атаковать его слишком настойчиво, настроение у Пелега резко изменилось.

Полным темпом шла работа по подготовке самолета к ответственному рейсу. Большое внимание уделялось устройству салона, его меблировке и внешнему виду. В результате скромный тяжеловес-трудяга DC-4 превратился в шикарный пассажирский самолет. В нем была даже специальная спальня для президента. Мы не забыли пригласить на аэродром таможенников и чиновников, проверяющих паспорта, чтобы все соответствовало принятому повсеместно ритуалу.

В рейсе №2 авиакомпании "Эл-Ал" из Женевы в в Лод, кроме президента и его супруги, участвовали также сопровождающие их лица.

Во время полета командир самолета Хиллел Бахир сообщил пассажирам, как это принято, ряд подробностей об этом рейсе. На листе, где был зафиксирован этот отчет, президент написал:

”Для меня большая часть лететь впервые на израильском аэроплане, таком красивом и совершенном, с такими приятными людьми, сопровождающими меня”.

Когда завершилась кампания ”Шахар”, самолет был перекрашен и возвращен нашему военно-воздушному флоту. Меблировку сдали на склад, и самолет снова стал выполнять свое основное назначение: перевозить грузы.

Впоследствии нашей эскадрилье пришлось совершить еще несколько сугубо гражданских рейсов.

Все чувствовали, что завершается период сражений и недалек тот день окончания войны. Но организация гражданской авиации, на которую наши иностранные добровольцы возлагали столько надежд, бесконечно затягивалась. Министерство коммуникаций оказалось не таким мобильным, как министерство обороны. Создание комиссии по делам зарубежных добровольцев под руководством Яакова Дори было важным шагом в решении этой проблемы.

Среди наших добровольцев были люди со всех концов света. Они не получили халуцианского воспитания, и все же в час тяжелых для нашего народа испытаний сами пришли к нам и трудились и воевали образцово, не за страх, а за совесть. Во время пребывания в стране многие из них ”заразились” тем духом самоотверженности, который так характерен для нашей халуцианской молодежи.

С переходом к мирной жизни положение нашей эскадрильи изменилось. Решено было изменить ее структуру: она стала подчиняться офицеру штаба. Собственного командования у эскадрильи больше не было, и она перестала существовать как самостоятельная единица.

Замечательные результаты, достигнутые эскадрильей за относительно короткий период времени при ограниченном числе устаревших самолетов – результат исключительной преданности людей, которые вели самолеты, ремонтировали и обслуживали их. Казалось иногда, что они вдохнули в эти изрядно изношенные машины дух подвигничества, наполнивший их сердца, и благодаря этому им удалось так долго держать эти самолеты в воздухе – вопреки законам физики.

ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Вечером 29 августа 1949 в Атлите собрались на дружескую встречу участники и организаторы приобретения оружия. Давно назрела необходимость встретиться, поговорить по душам, подвести итоги. "Как хорошо и как приятно, когда братья сидят все вместе", — недаром поется в одной популярной израильской песне.

Вот несколько выдержек из выступления Шаула Авигура на этой встрече.

"Достаточно взглянуть на собравшихся — старейших из них я хорошо знаю лично, — чтобы узнать активных участников многих дел, о которых говорили здесь сегодня. Среди тысяч участников Хаганы всегда была группа людей, которая постоянно занималась приобретением оружия и боеприпасов, ощущая при этом, как наращивается сила народа в обороне и подготовке к войне. Этим занимались небольшие коллективы, но свое дело они выполняли самозабвенно днем и ночью. По трудолюбию их можно уподобить муравьям. Пистолет к пистолету, ружье к ружью, и так — изо дня в день, изо дня в день. Они чувствовали, что растет сила ишува, и это делало их счастливыми.

Я не вижу здесь людей того периода, когда мы возили оружие на телегах. Может быть я здесь последний представитель тех времен. Когда я включился в эту работу, в ходу были только телеги, автомобиль был диковинной редкостью.

До нас еще "Хашомер" начал сбор вооружения. Еще тогда посыпали людей за границу искать оружие.

Самым совершенным оружием считался в те годы прославленный маузер в деревянной кобуре.

В конце Первой мировой войны Элияху Голомб, Дов Хоз, Яаков Пат и их товарищи из "Хашомера" и Яффской группы первые раздобыли и привезли оружие с фронта в Негев. С риском для жизни они доставали его для мошавов и киббуцов.

Во время обороны Тель-Хая и событий 1920 и 1921 годов мы смогли устоять благодаря оружию, которое получили от еврейского отряда. В конце 1921 года товарищи из "Хашомера", а также Элияху Голомб и Дов Хоз, отправились за оружием за границу. Первые их попытки увенчались успехом. Но впоследствии Элияху и некоторые другие были арестованы в Вене, и в этой их деятельности наступил перерыв. Но он длился недолго и вскоре работа возобновилась, с еще большим размахом.

Были у нас, конечно, и провалы. Упомяну три наиболее серьезных:

1. Провал с "ульями". "Ульи" — деревянные колоды, наполненные небольшими предметами вооружения. Нерасторопный грузчик обронил несколько "ульев" на улице в Хайфе и оттуда выпало оружие на глазах у всех (конец 1921 года).

2. Провал с железными кассами (весна 1930 года) *.

3. Провал с бочками цемента в Яффском порту, за который мы уплатили дорогой ценой (конец 1935 года) **.

* 15 марта 1930 года в Хайфский порт прибыли три больших железных кассы, внутри которых было спрятано оружие. По доносу провокатора это оружие было обнаружено и конфисковано полицией.

** В октябре 1935 года на борту бельгийского судна "Леопольд II" в Хайфский порт прибыло 537 бочек цемента. В некоторых из них находилось оружие, приобретенное Хаганой. 18 октября, когда большая часть груза была уже вывезена из порта, одна из бочек упала, разбилась, и из нее посыпались пули... Грузчик-араб поднял крик, и груз был конфискован. Но англичанам так и не удалось обнаружить и арестовать организаторов этой акции.

Но несравненно больше было удач.

В мирное время обороне обычно уделяется меньше внимания. Так было, например, до 1929 года. После этого времени, а особенно после кровавых событий 1936 года, мы увеличили приобретение оружия. В этих акциях стали участвовать новые люди, энергичные, с живым воображением, и тогда работа наша получила новый, небывалый размах.

Войну за Независимость мы вынуждены были начать, не накопив должного количества оружия и боеприпасов. Но если бы не работа предыдущих лет, мы не могли бы удержать свои позиции до поступления последних больших партий вооружения. Работа нашей военной промышленности ("Таас"), которая началась в 1921 году на пустом месте с примитивным оборудованием, помогла оснастить нашу армию тем минимумом, с которым она вступила в битву с врагом.

За полгода нам удалось оснастить Хагану, а затем и Армию Обороны Израиля, которая смогла устоять, отразить все атаки, а затем перейти в наступление.

От телеги — к грузовикам, кораблям и воздушному транспорту (последний выполнял в 1948–1949 году решающую роль) ... Сейчас мы приобретаем оружие теми же путями, как и другие народы. И хотя мы и теперь сталкиваемся с трудностями, подчас довольно большими, их не сравнить с теми, которые мы пережили тогда. Наша деятельность в течение последних тридцати лет — это непрерывные усилия по оснащению и подготовке страны к войне за свое существование и за свою независимость.

Я убежден, что те, кто несли все годы на своих плечах тяжесть забот по приобретению оружия, задают себе вопрос: все ли нам удалось сделать? Все ли нам удалось подготовить? Не могли ли мы вступить в последний, решающий этап борьбы более оснащенными?

В связи с этим хочу сделать несколько замечаний.

1. Все оружие, которым мы располагаем (за исключением того, что полиция наших поселений и полиция

подмандатных властей получили после ухода англичан), было доставлено в страну подпольными, нелегальными путями.

2. Контрабандный ввоз оружия имеет предел. Мы не могли контрабандой доставлять в страну пушки, танки, самолеты.

3. Нищенское положение (подчеркиваю – именно нищенское, а не просто бедное), в котором мы пребывали, связывало нас по рукам и ногам. Тысячи и десятки тысяч лир, которые мы собирали, выбиваясь из сил, – это ничто по сравнению с тем, в чем мы нуждались.

В последние годы, находясь за границей, я заинтересовался, что приобрели другие подпольные движения у больших народов, среди которых находились, и я сравнил это с нашими приобретениями и условиями, в которых мы действовали. И мне кажется, что нам нечего стыдиться. Есть все основания гордиться проделанной работой. Я не говорю, упали Господи, о высокомерии и самодовольстве, а лишь о справедливом признании того вклада, который мы внесли в победу в этой войне за нашу государственную независимость и свободу”.

Не одно какое-либо подразделение Хаганы привело нас к победе в борьбе за независимость. Если мы выстояли, то прежде всего благодаря боевому духу всех воинов. Но кому, как не нам, так хорошо известно, что если бы не оружие, которое удалось раздобыть, одного боевого духа было бы недостаточно, чтобы устоять, удержаться и победить. Лишь благодаря кропотливому и повседневному труду по сбору оружия в течение десятилетий нам удалось оснастить бойцов в такой мере, что они смогли отразить все атаки врагов, пока не прибыло подкрепление, а затем атаковать арабов самим.

Рядовые Хаганы были костяком национальной армии до провозглашения Государства Израиль. Для них образование Цахала – глубоко личное переживание и естественное продолжение их прежней деятель-

ности, которая велась подпольно. Это нашло свое выражение в приказе о создании Армии Обороны от 31 мая 1948 года, подписанном Давидом Бен-Гурионом, премьер-министром и военным министром (по израильской терминологии — министром безопасности). В этом приказе, в частности, говорится:

”С провозглашением Государства Израиль Хагана вышла из подполья и превратилась в регулярную армию. Огромен долг еврейского ишува и народа Хагане...”

Велико было чувство удовлетворения, когда мы читали эти строки. Мы чувствовали себя так, будто получили благодарность всей нации. Мы знали, что народ помнит, любит и ценит Хагану, ”милость ее в пору юности, когда шла она фронтовыми дорогами по земле незасеянной”*, пока не достигла Государства Израиль.

Когда утихли бои и воцарилась атмосфера в сеющей победы, в сердцах многих бойцов появилось ощущение, что ”прошло их время”. Это могло перерости у некоторых в глубокий душевный кризис.

Подобное явление известно и в других странах, у других народов. После окончания войны и длительной армейской службы солдаты находятся как бы на распутье. У нас же, после стольких лет подпольной борьбы за независимость, это ощущение было еще более жестким.

Чувство некоторой растерянности не миновало и меня. 25 февраля 1949 года я обратился к начальнику генштаба генералу Яакову Дори с просьбой ”освободить меня от службы в Армии Обороны Израиля в связи с завершением целого этапа нашей борьбы”.

18 июля моя просьба была удовлетворена, и я получил документ об увольнении из армии.

* Парафраз из пророка Иеремии (2:2): ”Я помню о милости твоей в пору юности, когда ты шла за мною по пустыне, по земле незасеянной”.

Тяжелое ощущение сопровождало меня при вступлении в гражданскую жизнь. Я чувствовал что, расставаясь с работой в системе безопасности, я завершаю самую важную главу моей жизни. В те дни я думал, что отныне я буду призываться на военную службу лишь в пору активных боевых действий.

Но прошло лишь несколько месяцев – и действительность опровергла все эти соображения. Я снова был призван служить в системе национальной безопасности – и, разумеется, сразу отозвался на этот зов.

А вот выдержки из выступления Исаэля Галили.

”Волнующие переживания в связи с этой товарищеской встречей проявляются в каждом рукопожатии, в каждом взгляде, в каждом дружеском объятии, ведь в условиях подполья мы никогда не собирались все сразу. Не было у нас возможности встретиться и порадоваться. Перед любым делом и после него мы прятали свои чувства и переживали в глубине души, будь то радость удачи или боль поражения.

Но хотя мы никогда не встречались большими группами, нас всегда связывало чувство боевого братства. Мы знали друг друга и знали также то, что в любой час можно прийти к товарищу за помощью. Мы работали днем и ночью, часто без сна, и наше товарищество охватывало в разных концах света десятки людей, тайно выполнивших святую для нашего общего дела работу.

Сегодня вечером здесь в сборе все наши ”контрабандисты”, умевшие скрытно переходить границу. ”Контрабанда” и ”контрабандист” – эти слова во всем мире символизируют испорченность нравов, продажность, коррупцию, взяточничество, погоню за легкими заработками. Но сегодня здесь собрались ”контрабандисты” особого рода, каких нет нигде на свете. Где еще встретишь такой ”букет” людей, на которых никто не

налагал столь тяжелых и опасных обязанностей, но они сами возложили их на себя — и не ради славы, не ради денег, не ради материальных выгод, а по велению сердца, как святую миссию.

Здесь не хватает ряда товарищ, которые играли руководящую роль — Элияху Голомба, Дова Хоза, Хайма Штурмана и других. Некоторые из наших людей получили тяжелые ранения во время акций, были арестованы, подвергались жестоким пыткам. Некоторые пали в освободительной войне.

Кто же занимался приобретением оружия? Это был очень интересный народ. Не только бойцы Хаганы, Палмаха и других воинских формирований, — среди них были моряки и портовики, докеры и таможенные чиновники. Были слесари, изобретавшие такие запоры при упаковке нашего "багажа", что его можно было доставлять из-за границы, легально хранить в портовых складах. Были специалисты по изготовлению спиков в автомашинах и грузовиках. Были парни, специализировавшиеся на изготовлении печатей, бланков, удостоверений, необходимых для успешного проведения заданий.

Наш долг вспомнить сегодня и тех, кто нам помогали, хотя и не были евреями. Среди них были солдаты, полицейские, офицеры, которые работали с нами, матросы, штурманы... Они помогали нам приобретать оружие, хранить его в тайных складах, упаковывать и отправлять на родину. Это была очень своеобразная и интересная смесь людей многих наций.

Оружие, собранное нами нелегально, в условиях подполья, спасло нас. Оружие для нужд обороны от нападения и погромов превратилось в оружие освобождения. Именно оно спасло ишув и благодаря ему утвердилось и устояло наше государство. Каждое ружье, каждый пистолет, каждый автомат имеет свою захватывающую историю — то ли он прибыл издалека, то ли попал к нам из британского лагеря или был взят у арабов. Ни одно ружье не было приобретено обычным, нормальным путем. Каждый предмет из наших

тайных складов попал туда не просто, а благодаря инициативе, дерзким замыслам, риску, самоотверженности наших людей.

Три основных источника снабжения было у нас. Первый из них – наши соседи-арабы. У них мы получали оружие после осторожных переговоров с шейхами и мухтарами. Надо было опасаться обмана и доносов, упорно торговаться, тщательно проверять качество "товара", устраивать временные склады и т.п.

Второй источник снабжения – англичане, хожавшие в нашей стране. Нам удалось у них купить очень немного оружия. Большую часть его мы получили после дерзких нападений на их лагеря, склады и военные транспорты. А однажды нам даже удалось поднять оружие со дна морского...

Методы нашей работы были очень разнообразны. Вспомним хотя бы тех парней, которые проникали в запертые вагоны поездов, доставлявших оружие и боеприпасы на юг страны, и сбрасывали эти ящики на ходу. А там уже стояли ребята с грузовиками, и они увозили добычу на тайные склады. Место, где мы сегодня собрались, играло в свое время видную роль в проведении подобных акций.

Третий источник снабжения – заграница. Надо было найти людей, которые соглашались продавать нам оружие нелегально. Надо было найти тайные транзитные склады. Нелегка была проблема упаковки приобретенного, маскирующей характер груза, и перевозка его морским путем. Во время погрузки важно было, чтобы ни грузчики, ни транспортные агенты, ни водители машин, ни чиновники не знали, что мы перевозим оружие и боеприпасы. Приходилось изобретать не только тип упаковки, но также изощряться при получении грузов в портах страны под носом у английских и арабских служащих и тайных агентов.

Нельзя игнорировать и такие объективные условия, как ограниченность средств, скучность финансирования и ряд политических факторов, ограничивавших нашу деятельность. Вспомним добрым словом тех,

кто помогал нам своим "оборотным капиталом" — я имею в виду наших постоянных помощников — ишувы, мошавы, киббуцы.

Не так уж много дел в стране, которые отвечали бы самым жизненным потребностям народа, как это наше общее дело. Его можно поставить в один ряд с организацией новых поселений и внедрением еврейского труда во все отрасли промышленности, сельского хозяйства и транспорта. Мы вправе чувствовать себя счастливыми, что достигли намеченной цели. Подпольное движение Хаганы собрало оборонительное оружие по поручению освободительного движения нашего народа и передало это оружие в руки Государства Израиль.

В нашей стране рассеяны сотни людей, мужчин и женщин, которые занимались доставкой оружия, его ремонтом, складированием, перевозкой, чисткой, модернизацией и хранением. Все это стало возможным благодаря их редким человеческим качествам, которые еще сослужат нам свою службу.

Есть в этой встрече ощущение того, что завершена очень важная глава нашей истории. Возможно, что для многих из здесь присутствующих сегодня завершается большой и значительный период их жизни. Но наша борьба в целом еще далека от завершения. Миссия наша еще не закончена".

Этими словами Шаула Авигура и Исраэля Галили, сказанными на встрече в Атлите, я хочу закончить свою книгу. Они как бы подводят итог всей нашей деятельности.

4 июля 1982 г.
Иерусалим

КНИГИ СЕРИИ "БИБЛИОТЕКА-АЛИЯ"

- 1–2. Леон Юрис. ЭКСОДУС
3. Д-р А.И. Кауфман. ЛАГЕРНЫЙ ВРАЧ
4. Сарра Нешамит. ДЕТИ С УЛИЦЫ МАПУ
5. Арие (Лева) Элиав. НАПЕРЕГОНКИ СО ВРЕМЕНЕМ
6. Д-р Е. Хисин. ДНЕВНИК БИЛУЙЦА
7. Макс Брод. РЕУВЕНИ, КНЯЗЬ ИУДЕЙСКИЙ
8. 6 000 000 ОБВИНИЮТ (Процесс Эйхмана)
9. А.И. Гешель. ЗЕМЛЯ ГОСПОДНЯ
10. НА ОДНОЙ ВОЛНЕ. Еврейские мотивы в русской поэзии
11. Натан Альтерман. СЕРЕБРЯНОЕ БЛЮДО
12. Шаул Черниховский. СТИХИ И ИДИЛЛИИ
13. Теодор Гершль. ИЗБРАННОЕ
14. Ахад-Гаам. ИЗБРАННЫЕ СОЧИНЕНИЯ
15. Арон Мегед. ХЕДВА И Я
16. Яков Цур. И ВОССТАЛ НАРОД
17. Р. и У. Черчилль. ШЕСТИДНЕВНАЯ ВОЙНА
18. ПРИДЕТ ВЕСНА МОЯ. Стихи советского еврея
19. Говард Фаст. МОИ ПРОСЛАВЛЕННЫЕ БРАТЬЯ
20. И. Домальский. РУССКИЕ ЕВРЕИ ВЧЕРА И СЕГОДНЯ
21. Игал Алон. ОТЧИЙ ДОМ
22. Юлия Шмуклер. УХОДИМ ИЗ РОССИИ
23. Хана Сенеш. ДНЕВНИК
24. ЕВРЕИ В СОВЕТСКОЙ РОССИИ (1917–1967)
25. Ш.И. Агнон. ИДО И ЭЙНАМ. Рассказы, повести, главы из романов
26. Элиэзер Смоли. ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ
27. Товия Божиковский. СРЕДИ ПАДАЮЩИХ СТЕН
28. ОЧЕРК ИСТОРИИ ЕВРЕЙСКОГО НАРОДА 1
29. ОЧЕРК ИСТОРИИ ЕВРЕЙСКОГО НАРОДА 2
30. А. Итай и М. Нейштат. ЧЕРЕЗ ТРИ ПОДПОЛЬЯ

31. Эли Люксембург. ТРЕТИЙ ХРАМ
32. С.Г. Фруг. СТИХИ И ПРОЗА
33. Р. Губер. КНИГА БРАТЬЕВ
34. ЭРЕЦ-ИСРАЭЛЬ. Географический очерк
35. Дж. и Д. Кимхи. ПО ОБЕ СТОРОНЫ ХОЛМА
36. И. Башевис-Зингер. РАБ
37. Р. Бонди. ЭНЦД СЕРЕНИ
38. Иегуда Галеви. СЕРДЦЕ МОЕ НА ВОСТОКЕ
39. Шломо Цемах. ГОД ПЕРВЫЙ
40. Шаул Аvigур. С ПОКОЛЕНИЕМ ХАГАНЫ
41. Ханох Бартов. ВОЗМУЖАНИЕ
42. Ружка Корчак. ПЛАМЯ ПОД ПЕПЛОМ
43. Бернард Маламуд. ПОМОЩНИК
44. ДРУЗЬЯ РАССКАЗЫВАЮТ О ДЖИММИ
45. МОЙ ПУТЬ В ИЗРАИЛЬ
46. Моше Натан. БИТВА ЗА ИЕРУСАЛИМ
47. Ицхак Маор. СИОНИСТСКОЕ ДВИЖЕНИЕ В РОССИИ
48. Ицхак Шенхар. СЫНЫ ЗДЕШНИХ МЕСТ
49. Генри Рот. НАВЕРНО ЭТО СОН
50. СОЦИАЛЬНАЯ ЖИЗНЬ И СОЦИАЛЬНЫЕ ЦЕННОСТИ ЕВРЕЙСКОГО НАРОДА
51. Моше Шамир. ОН ШЕЛ ПО ПОЛЯМ
52. Ахарон Мегед. ЗА СЧЕТ ПОКОЙНОГО
53. Давид Маркиш. ПРИСКАЗКА
54. МАКОВЫЙ ХОЛМ. Рассказы о жизни в кибуцах
55. Джон Орбах. РИКША
56. Иосеф Гедалия Клаузнер. КОГДА НАЦИЯ БОРЕТСЯ ЗА СВОЮ СВОБОДУ
57. Исаак Бабель. ДЕТСТВО и другие рассказы
58. Проф. И. Слуцкий. ИСТОРИЯ ХАГАНЫ. Книга 1
59. Проф. И. Слуцкий. ИСТОРИЯ ХАГАНЫ. Книга 2
60. Андрэ Шварц-Барт. ПОСЛЕДНИЙ ИЗ ПРАВЕДНИКОВ
61. Эммануэль Литвинов. ПУТЕШЕСТВИЕ ПО МАЛОЙ ПЛАНЕТЕ
62. Владимир (Зеев) Жаботинский. ИЗБРАННЫЕ ПРОИЗВЕДЕНИЯ
63. Мартин Бубер. ИЗБРАННЫЕ ПРОИЗВЕДЕНИЯ
64. Макс И. Даймонт. ЕВРЕИ, БОГ И ИСТОРИЯ
65. Сол Беллоу. ПЛАНЕТА М-РА СЭММЛЕРА

66. ЕВРЕЙСКАЯ ИСТОРИЯ И РЕЛИГИЯ. Сборник.
И. Кауфман. Библейская эпоха.
Л. Финкелстайн. Еврейская вера и претворение ее в жизнь.
Ш. Эттингер. Корни современного антисемитизма.

67. А. Сущевер. ЗЕЛЕНЫЙ АКВАРИУМ

68. АНТИСЕМИТИЗМ В СОВЕТСКОМ СОЮЗЕ. Сборник

69. СКОПУС. Антология поэзии и прозы

70. Ури Дан. ОПЕРАЦИЯ ЭНТЕББЕ

71. Моше Шамир. СВОИМИ РУКАМИ

72. Л. Коллинз и Д. Лапьер. О, ИЕРУСАЛИМ!

73. М. Новомейский. ОТ БАЙКАЛА ДО МЕРТВОГО МОРЯ

74. М. Гесс. РИМ И ИЕРУСАЛИМ

75. Ф. Кандель. ВРАТА ИСХОДА НАШЕГО

76. Ф. Баазова. ПРОКАЖЕННЫЕ

77. А. Шлионский. ГОРЫ ГИЛЬБОА

78. Иехуда Бурла. ПОХОЖДЕНИЯ АКАВЬИ

79. Х.Н. Бялик и И.Х. Равницкий. АГАДА

80. ИСКУССТВО В ЕВРЕЙСКОЙ ТРАДИЦИИ

81. ДВЕ КОНЦЕПЦИИ ЕВРЕЙСКОГО НАЦИОНАЛЬНОГО ВОЗРОЖДЕНИЯ
Б. Динур. Исторические основы возрождения Израиля
С. Дубнов. Письма о старом и новом еврействе

82. ЕВРЕЙСКАЯ СРЕДНЕВЕКОВАЯ ПОЭЗИЯ В ИСПАНИИ

83. Ханох Бартов. ВЫДУМЩИК

84. Гилель Бутман. ЛЕНИНГРАД – ИЕРУСАЛИМ

85. Жак Дерожи. ТАЙНА СУДНА "ЭКСОДУС – 1947"

86. Цивья Любеткин. В ДНИ ГИБЕЛИ И ВОССТАНИЯ

87. М. Стейнберг. ОСНОВЫ ИУДАИЗМА

88. А. Кестлер. ВОРЫ В НОЧИ

89. Я СЕБЯ ДО КОНЦА РАССКАЗАЛА. Сборник стихов.

90. Ада Серени. КОРАБЛИ БЕЗ ФЛАГОВ.

91. Иехуда Атлас. ХОТЬ НА ВИСЕЛИЦУ.

92. М. Стейнберг. КАК СОРВАННЫЙ ЛИСТ.

93. Н. Полетика. ВИДЕННОЕ И ПЕРЕЖИТОЕ

94. Эли Визель. ЛЕГЕНДЫ НАШЕГО ВРЕМЕНИ

95. Альбер Мемми. ОСВОБОЖДЕНИЕ ЕВРЕЯ

96. Шломо Авинери. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ В ЕВРЕЙСКОЙ ПОЛИТИЧЕСКОЙ МЫСЛИ
97. МЫ НАЧИНАЛИ ЕЩЕ В РОССИИ. Воспоминания
98. Хаим Градэ. АГУНА (БЕЗМУЖНЯЯ ЖЕНА)
99. Луи Финкелстайн. РАББИ АКИВА
100. Хаим Вейцман. В ПОИСКАХ ПУТИ. Книга 1
101. Хаим Вейцман. В ПОИСКАХ ПУТИ. Книга 2

**ТРЕБУЙТЕ КНИГИ
ИЗДАТЕЛЬСТВА
"БИБЛИОТЕКА-АЛИЯ"
ВО ВСЕХ МАГАЗИНАХ
РУССКОЙ КНИГИ**

**Наши книги можно заказать
также по адресу:
Р. О. В. 39298
61392 Tel-Aviv
ISRAEL**

ГТОВЯТСЯ К ВЫПУСКУ:

Голда Меир. МОЯ ЖИЗНЬ. Пер. с англ.

Автор книги (1898–1978) – политический и государственный деятель, четвертый премьер-министр Государства Израиль (1969–74). Голда Меир рассказывает о себе – девочке, родившейся в бедной семье в Киеве и бежавшей от безысходной нищеты в Америку, где она заканчивает учительскую семинарию, а затем, в 1921 году, уезжает в Эрец-Исраэль. Вся ее последующая жизнь неразрывно связана с историей ишува и Государства Израиль. Это автобиография одной из самых выдающихся женщин двадцатого века.

Ахарон Аппельфельд. ПОРА ЧУДЕС.

Пер. с иврита.

Автор (р. 1932) – известный израильский прозаик, прошедший через фашистские лагеря смерти, раскрывает тему Катастрофы европейского еврейства средствами универсальной аллегорической символики.

Михаэль Бар-Зохар. БЕН-ГУРИОН. Биография..

Пер. с иврита. В двух книгах.

М. Бар-Зохар (р. 1938) – единственный исследователь, кому Д. Бен-Гурион, первый глава Государства Израиль, дал полное право доступа к личному архиву, дневникам, письмам, согласился отвечать на поставленные ему вопросы. Книга (1980) – плод восьмилетнего труда автора – была с энтузиазмом встречена литературной критикой и стала бестселлером.