

PAUL NEWMAN · EVA MARIE SAINT

DANS LA FRESQUE MONUMENTALE
D'OTTO PREMINGER

EXODUS



TOP SECRET

Le Dossier Levi



La préquelle de l'EXODUS

Recherches historiques effectuées
par l'archit. Nicola Napoletano

*Dédié à Antonio Bini,
qui m'a appris à lire l'histoire ...*

*Dedicated to Antonio Bini,
who taught me the way to read the story ...*

*Dedicato ad Antonio Bini,
che della storia mi insegnò il verso ...*

Arch. Nicola Napolitano

LE DOSSIER LEVI
LA PRÉQUELLE DE L'EXODUS

aga
EDITRICE

Introduction



Enrico Levi a choisi le mot “marin” comme épigraphe. Enrico Levi était un héroïque lieutenant italien d’origine juive, armateur et commandant du Dalin, la première unité navale de la future marine israélienne, construit à Monopoli (Italie) dans le chantier naval de Dormio.

Levi a commencé une opération de sauvetage pour les réfugiés d’origine juive des camps de concentration et de la Seconde Guerre mondiale en transférant les 37 premiers des 70 000 hommes et femmes suivants qui fuyaient les horreurs de l’Holocauste et de la guerre.

Le navire Dalin inaugura l’opération “Aliyah Bet” le 3 août 1945, qui fit la une des journaux internationaux avec le cas de l’Exode en 1947 d’où le grand film du grand réalisateur Otto Preminger.

Mais alors que le film de Preminger raconte l’histoire de l’Exode sur les ailes du sionisme dans les années 1960 et en pleine Guerre froide, la vérité des

actions et des relations avec la population italienne du commandant Enrico Levi raconte d’une humanité qui dans la misère d’après-guerre retrouve la fierté de renaître et d’œuvrer pour sauver des vies et faire fuir les réfugiés par les chemins inverses de ceux d’aujourd’hui.

La pauvreté et le bonheur de la communion des deux croyances dans l’acte suprême de sauver la vie des réfugiés, dans la fête de rue, dans la joie collective de la cérémonie de lancement du Dalin et en priant tous ensemble pour que demain nous réserve l’espoir et tout c’est-à-dire trois jours avant l’explosion de la bombe atomique.

Une vérité certifiée par les photographies et documents que j’ai collectés au cours de ces années de recherche, grâce à la famille Nissim en Israël et l’amour pour l’histoire des héros, les vrais, ceux comme Enrico, le marin.

Arch. Nicola Napoletano

Introduction



Enrico Levi chose the word “sailor” as his epigraph. Enrico Levi was a heroic Italian sailor of Jewish origin, owner and commander of the Dalin, the first naval unit of the future Israeli Navy, built in Monopoli (Italy) in the Dormio shipyard.

Levi began a rescue operation for refugees of Jewish origin from concentration camps and the Second World War by transferring the first 37 of the next 70,000 men and women who were fleeing the horrors of the Holocaust and war.

The Dalin vessel inaugurated the ‘Aliyah Bet’ operation on 3 August 1945, which rose to international headlines with the case of the Exodus in 1947 from which the great film by the great director Otto Preminger.

But while Preminger’s film tells the story of the Exodus on the wings of Zionism in the 1960s and in the midst of the Cold War, the truth of the actions and relations with the Italian population

of Commander Enrico Levi tell of a humanity that in misery postwar finds the pride of being reborn and working to save lives and make migrants flee in the reverse routes of those of today.

The poverty and happiness of the communion of two faiths in the supreme act of saving the lives of the exiles, in the street party, in the collective joy of the launching ceremony of the Dalin and praying all together that tomorrow will reserve hope and everything that just three days before the explosion of the atomic bomb.

A truth certified by the photographs and documents I collected in these years of research, thanks to the Nissim family in Israel and the love for the history of the heroes, the real ones, those like Enrico, the sailor.

Arch. Nicola Napoletano

Introduzione



Enrico Levi scelse come sua epigrafe la parola “marinaio”. Enrico Levi è stato un eroico marinaio italiano di origine ebraica, armatore e comandante del Dalin, la prima unità navale della futura Marina Militare Israeliana, costruita a Monopoli (Italia) nei cantieri navali Dormio.

Levi diede inizio ad una operazione di salvataggio dei profughi di origine ebraica dai campi di concentramento e della seconda guerra mondiale trasferendo i primi 37 di successivi 70.000 tra uomini e donne che rifuggivano dagli orrori della Shoah e della guerra.

Il vascello Dalin inaugurò il 3 agosto 1945 l'operazione “Aliyah Bet” che assurse agli onori delle cronache internazionali con il caso dell'Exodus nel 1947 da cui il grande film del grande regista Otto Preminger.

Mentre il film di Preminger racconta sulle ali del sionismo la storia dell'Exodus negli anni 60 ed in

piena guerra fredda, la verità delle azioni e relazioni con la popolazione italiana del Comandante Enrico Levi raccontano di una umanità che nella miseria postbellica trova l'orgoglio di rinascere per salvare la vita e far fuggire migranti su rotte inverse a quelle di oggi giorno.

La povertà e la felicità della comunione di due fedi nell'atto supremo di salvare le vite degli esuli, nella festa di piazza, nella gioia collettiva della cerimonia del varo del Dalin e il pregare tutti insieme che il domani riservi una speranza, il tutto a tre giorni dall'esplosione della bomba atomica.

Una verità certificata dalle fotografie e dai documenti da me raccolti in questi anni di ricerche, grazie alla famiglia Nissim in Israele e all'amore per la storia degli eroi, quelli veri, quelli come Enrico, il marinaio.

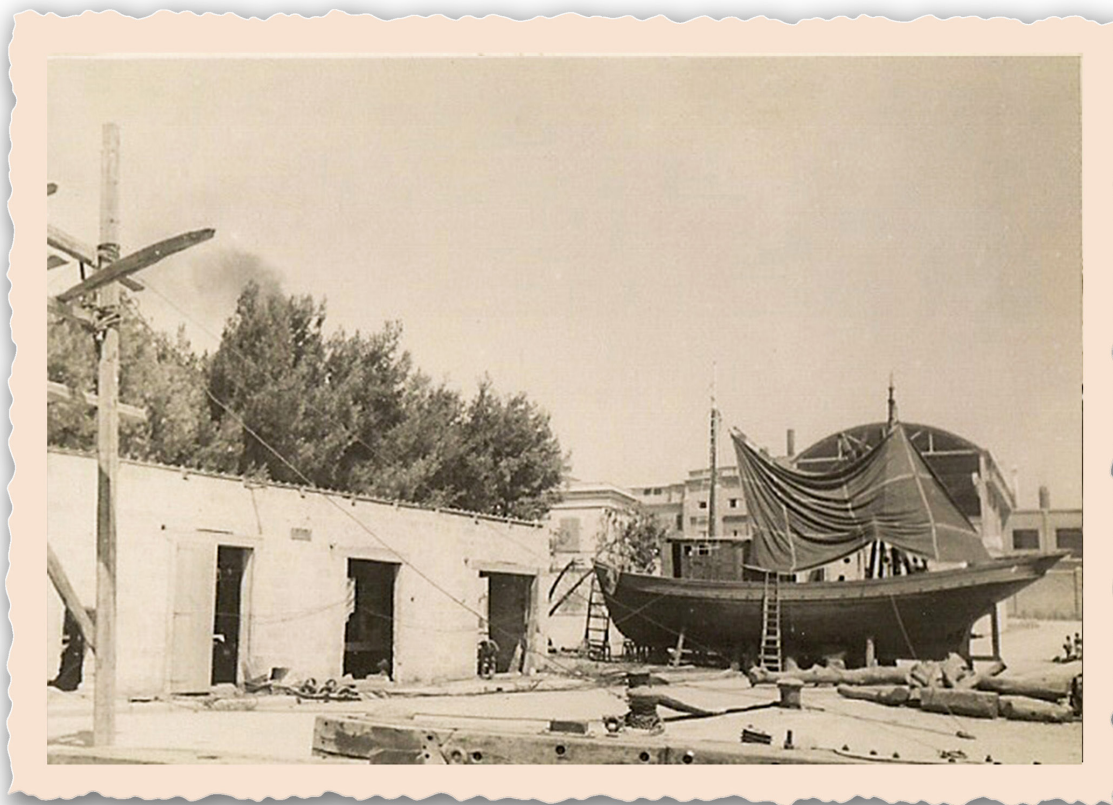
Arch. Nicola Napoletano



(F) A gauche le navire appelé Monopoli en bordé, à droite le Sirius avec la quille terminée (Printemps 1945)

(E) On the left the vessel called Monopoli in planking, on the right the Sirius with the keel completed (Spring 1945)

(I) Sulla sinistra il vascello chiamato Monopoli in fasciame, a destra il Sirius con la chiglia completata (Primavera 1945)



(F) Le Sirius en construction avancée (fin du printemps 1945)
(E) The Sirius under advanced construction (late Spring 1945)
(I) Il Sirius in costruzione avanzata (fine Primavera 1945)



- (F) Le Sirius en construction avancée (fin du printemps 1945)
(E) The Sirius under advanced construction (late Spring 1945)
(I) Il Sirius in costruzione avanzata (fine Primavera 1945)



(F) Le Sirius prêt pour le lancement (3 août 1945)

(E) The Sirius ready to launch (3 August 1945)

(I) Il Sirius pronto al varo (3 agosto 1945)

La construction du Sirius *(nom d'origine dans les registres navals italiens de Dalin)*

Écrit par: Vincenzo Saponaro, 89 ans - Maître de hache - Dicembre 2021



J'avais à peine dix ans lorsque je fréquentais le chantier naval en bois de Cala Fontanelle à Monopoli. L'une des raisons était que le contremaître et certains ouvriers étaient des membres de ma famille.

En fait, ce qui m'a vraiment connecté à ce chantier de construction était là grande passion pour la mer et pour le bois, passions qui sont évidemment encore dans mon génome.

Je me souviens qu'au début des années quarante du siècle dernier, j'ai vu un bateau à moteur en bois installé sur la cale de halage.

Il faisait plus de trente mètres de long et il y avait aussi deux autres gros bateaux d'une vingtaine de mètres. Vers la mi-septembre 1943, immédiatement après l'armistice, les troupes d'invasion alliées arrivent à Monopoli, mettant le chantier naval au service de la marine britannique.

La construction de ces navires a été suspendu parce que la main-d'œuvre nécessaire fut utilisé pour réparer les dragueurs de mines alliés.

Le bateau à moteur et les deux véhicules qui étai-

ent en construction ont été déplacés vers la pinède devant les ports, pour continuer les travaux.

Le propriétaire du chantier était Alberto Dormio, tandis que le contremaître était un homme de petite taille mais d'une grande ingéniosité. Il s'appelait Giuseppe Saponara né en 1901, descendant d'une ancienne grande famille de charpentiers de marine depuis 1850, dont une famille Je suis honoré d'en faire partie.

Le maître Peppe s'est spécialisé dans la construction des poupes élancées à "voûte ronde" que nous, du chantier, identifions avec l'imagination nom "comme un pinceau", et qui sait pourquoi!

En 1944, les armées alliées remontent la péninsule où le front de guerre résiste encore et les escales de Cala delle Fontanelle se libèrent enfin peu à peu pour employer le personnel du chantier sur les trois grands bateaux jusque-là délaissés.

Le cargo à moteur dénommé "Monopoli" et une coque de vingt mètres dénommée "Vittorioso" destinée au chalutage, étaient en construction pour le compte de la société armateur Giuseppe Dor-

mio de Monopoli.

La deuxième coque d'une vingtaine de mètres, cependant, et peut-être plus tard, avait été officiellement commandée par un gentleman israélien pour l'utiliser comme navire-école pour les jeunes pêcheurs. Cette coque avait 36 couchettes et était équipée d'un moteur caché dans une ferme de la campagne de Monopoli, peut-être pour éviter enlèvements possibles par les forces belligérantes. En août 1945, cette coque fut finalement mise à l'eau à Cala Fontanelle sous le nom de Sirius et l'évêque du diocèse de Monopoli Gustavo Bianchi bénit le bateau.

Présents à la cérémonie : les armateurs israéliens représentaient un

Monopoli par Enrico Levi, les membres de la Société Armatrice G. Dormio, les frères Alberto et Guglielmo Dormio ainsi qu'une multitude en liesse de citoyens monopolistes.

Mais, le véritable but de la construction du "Sirius" alors changé pour le nom définitif "Dalin", était celui de devoir être utilisé pour transporter des

groupes de juifs qui s'étaient échappés des chambres à gaz vers le Pays des Pères.

Le pilote du Dalin était un citoyen de Monopoli (Paolo Sforza, ndr), ainsi que quelques autres marins.

Le voyage était aventureux car il fallait échapper à la surveillance des Britanniques qui, dans cette phase historique, entravaient le débarquement des migrants en terre sainte.

Enfin, en passant, je dois ajouter que le Sirius a laissé une marque indélébile sur mon corps.

J'étais un gamin qui marchait toujours aux pieds des maîtres qui s'occupaient du montage.

Un jour que je me promenais sur le pont, je n'ai pas vu une petite trappe sans portes dissimulée par un auvent sur lequel j'ai posé les pieds vides et suis tombé dans les cales.

Cela s'est assez bien passé pour moi, car je n'ai eu qu'une coupure d'une vingtaine de centimètres sur ma cuisse droite qui après quatre-vingts ans est encore tellement visible que je n'oublie jamais le Sirius et sa noble mission.

The construction of the Sirius *(original name in the Italian naval registers of Dalin)*

Written by: Vincenzo Saponaro, 89 years old - Ax master - December 2021



I was just ten years old when I frequented the wooden shipyard of Cala Fontanelle in Monopoli. One of the reasons was that the foreman and some workers were my relatives.

In fact, what really kept me connected to that shipyard was the great passion for the sea and for wood, passions that are evidently still in my genome.

I remember that in the early forties of the last century I saw a wooden motor ship set up on the slipway.

She was over thirty meters long and there were also two other large boats of about twenty meters. Towards the middle of September 1943, immediately after the armistice, the invading Allied troops arrived in Monopoli, putting the shipyard at the service of the British navy.

Construction of these ships was put on hold because manpower was used to wing and repair Allied minesweepers.

The motor ship and the two vehicles that were under construction were moved to the pine forest in

front of the ports, to continue the work.

The owner of the yard was Alberto Dormio, while the foreman was a man of small stature but of great ingenuity. His name was Giuseppe Saponara born in 1901, descendant of an ancient large family of shipwrights since 1850, a family of which I am honored to be part.

Master Peppe specialized in building the slender "round vaulted" sterns that we in the yard called "brush-like", and who knows why!

In 1944 the allied armies went up the peninsula where the war front still resisted and the ports of call of Cala delle Fontanelle slowly finally became free to employ the shipyard's personnel on the three large boats previously neglected.

The cargo ship called "Monopoli" and a twenty meter hull called "Vittorioso" intended for trawling, were under construction on behalf of the Giuseppe Dormio shipowning company of Monopoli.

The second hull of about twenty meters, however, and perhaps at a later time, had been officially commissioned by an Israeli gentleman to use it as

a training ship for young fishermen. This hull had 36 berths and was equipped with an engine kept hidden in a farm in the countryside of Monopoli, perhaps to avoid possible kidnappings by the warring forces.

In August 1945 this hull was finally launched in Cala Fontanelle with the name Sirius and the bishop of the diocese of Monopoli Gustavo Bianchi blessed the launch.

Present at the ceremony: the Israeli shipowners represented in Monopoli by Enrico Levi, the members of the Armatrice G. Dormio company, the brothers Alberto and Guglielmo Dormio as well as a jubilant multitude of citizens.

But, the real purpose of the construction of the "Sirius" later changed to the definitive name "Dallin", was that of having to be used for the transport to the Land of the Fathers of groups of Jews who had escaped the gas chambers.

Piloting the Dallin was a citizen of Monopoli (Paolo Sforza, ed), as well as some other sailors.

The trip was adventurous because it was neces-

sary to evade the surveillance of the British who, in that historical phase, hindered the refugees' landings in the holy land.

Finally, as a side note, I must add that the Sirius left an indelible mark on my body.

I was a kid who always walked around the feet of the masters who took care of the set-up.

One day while I was wandering on deck, I did not see a small hatch without doors concealed by a awning on which I put my feet empty and fell down into the bilges.

It went well enough for me, because I only got a cut of about twenty centimeters on my right thigh which after eighty years is still visible so much that I never forget the Sirius and his noble mission.

La costruzione del Sirius *(nome originale nei registri navali italiani del Dalin)*

Scritto da: Vincenzo Saponaro, 89 anni – Maestro d'ascia - Dicembre 2021



Avevo appena dieci anni quando frequentavo il cantiere navale in legno di Cala Fontanelle a Monopoli. Uno dei motivi era che il capo cantiere ed alcuni operai erano miei parenti.

In effetti quello che mi teneva davvero legato a quel cantiere era la grande passione per il mare e per il legno, passioni che evidentemente sono tutt'ora nel mio genoma.

Ricordo che nei primi anni quaranta del secolo scorso vidi impostare sullo scalo una motonave in legno.

Era lunga oltre trenta metri e c'erano anche altre due grosse imbarcazioni di venti metri circa. Verso la metà del mese di Settembre del 1943, subito dopo l'armistizio, giunsero a Monopoli le truppe d'invasione alleate mettendo il cantiere al servizio della marina militare britannica.

La costruzione di queste navi fu sospesa perché la manodopera venne impiegata per alare e riparare i dragamine alleati.

La motonave e i due mezzi che erano in costruzione, vennero traslati nella pineta di fronte agli scali,

per proseguirne i lavori.

Titolare del cantiere era Alberto Dormio, mentre il capo cantiere era un uomo piccolo di statura ma di grande ingegno. Il suo nome era Giuseppe Saponara classe 1901, discendente di un'antica grande famiglia di maestri d'ascia fin dal 1850, famiglia di cui mi onoro di far parte.

Il maestro Peppe, si era specializzato nel costruire le poppe slanciate "a volta tonda" che noi del cantiere chiamavamo "a guisa di spazzola", e chissà poi perché!

Nel 1944 gli eserciti alleati risalirono la penisola dove il fronte di guerra ancora resisteva e gli scali di Cala delle Fontanelle lentamente tornarono finalmente liberi di impiegare il personale del cantiere alle tre grosse imbarcazioni prima trascurate. La motonave da carico denominata "Monopoli" e uno scafo di venti metri denominato "Vittorioso" destinato alla pesca a strascico, erano in costruzione per conto della Società Armatrice Giuseppe Dormio di Monopoli.

Il secondo scafo di venti metri circa, invece e forse

in un secondo momento, era stato ufficialmente commissionato da un signore israeliano per impiegarlo come nave scuola per giovani pescatori. Questo scafo aveva 36 cuccette ed era dotato di un motore tenuto nascosto in una masseria dell'agro monopolitano, forse per evitare possibili sequestri dalle forze belligeranti.

Ad Agosto del 1945 finalmente questo scafo venne varato a Cala Fontanelle con il nome Sirius e a benedire il varo fu il Vescovo della diocesi di Monopoli Gustavo Bianchi.

Erano presenti alla cerimonia: gli armatori israeliani rappresentati a Monopoli da Enrico Levi, i componenti della Soc. Armatrice G. Dormio, i fratelli Alberto e Guglielmo Dormio oltre a una moltitudine festante di cittadini.

Ma, il vero scopo della costruzione del "Sirius" poi cambiato nel definitivo nome "Dalin", era quello di dover essere impiegato per il trasporto nella Terra dei Padri di gruppi di ebrei scampati alle camere a gas.

A pilotare il Dalin c'era un cittadino monopolitano

(Paolo Sforza, ndr), oltre ad alcuni altri marinai. Il viaggio fu avventuroso perché bisognava eludere la sorveglianza dei britannici che, in quella fase storica, ostacolavano gli sbarchi in terra santa dei profughi.

Infine, come nota a margine, devo aggiungere che il Sirius lasciò un segno indelebile sul mio corpo.

Ero un ragazzino che girava sempre tra i piedi dei maestri che curavano l'allestimento.

Un giorno mentre gironzolavo in coperta, non vidi un piccolo boccaporto senza battenti celato da un tendone sul quale misi i piedi a vuoto e precipitai giù nelle sentine.

Mi andò abbastanza bene, perché mi procurai soltanto un taglio di circa venti centimetri sulla coscia destra che dopo ottant'anni è ancora visibile tanto da non farmi mai dimenticare il Sirius e la sua nobile missione.



(F) Le maître de la hache Vincenzo Saponara, auteur de plusieurs livres sur l'histoire entre Monopoli et sa mer.

(E) The ax master Vincenzo Saponara, author of several books on the history between Monopoli and its sea.

(I) Il maestro d'ascia Vincenzo Saponara, autore di diversi libri sulla storia tra Monopoli ed il suo mare.



(F) Vincenzo Saponara, un jeune apprenti à l'époque.

(E) Vincenzo Saponara, a young apprentice at the time.

(I) Vincenzo Saponara, all'epoca giovane apprendista.



(F) La traditionnelle cérémonie de lancement (3 août 1945)

(E) The traditional launching ceremony (3 August 1945)

(I) La tradizionale cerimonia di varo (3 agosto 1945)



(F) Au centre Enrico Levi, à droite: un de ses collaborateurs ; à gauche, derrière lui: un officier sioniste; à droite et à gauche la famille Dormio de Monopoli, bâtisseurs du Sirius (3 août 1945)
(E) In the center Enrico Levi, right: one of his collaborators; on the left, behind him: a Zionist officer; on the right and left the Dormio family of Monopoli, builders of the Sirius (3 August 1945)
(I) Al centro Enrico Levi, a destra: una sua collaboratrice; a sinistra, alle sue spalle: un'ufficiale sionista; a destra e sinistra: la famiglia Dormio di Monopoli, costruttori del Sirius (3 agosto 1945)



(F) La prière de bénédiction condescendante et sincère de Monseigneur Bianchi (3 août 1945)

(E) Monsignor Bianchi's condescending and sincere blessing prayer (3 August 1945)

(I) La preghiera di benedizione accondiscendente e sincera di Monsignor Bianchi (3 agosto 1945)



- (F) La bouteille casse ! Une journée de fête et d'espoir pour toute la population (3 août 1945)
(E) The bottle breaks! A day of celebration and hope for the whole population (3 August 1945)
(I) La bottiglia si infrange! Un giorno di festa e speranza per tutta la popolazione (3 agosto 1945)



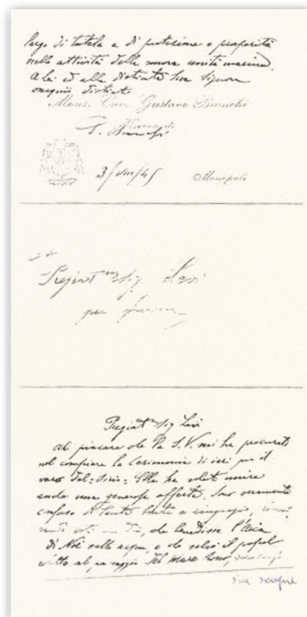
(F) Le Sirius se glisse dans la Méditerranée (3 août 1945)
(E) The Sirius slips into the Mediterranean (3 August 1945)
(I) Il Sirius scivola nel Mediterraneo (3 agosto 1945)



(F) L'Italie d'après-guerre, seules les autorités religieuses ont résisté (3 août 1945)

(E) Postwar Italy, only the religious authorities resisted (3 August 1945)

(I) L'Italia del dopoguerra, erano resistite unicamente le autorità religiose (3 agosto 1945)



Pregiato Sig. Levi,

al piacere che la S.V. mi ha procurato nel compiere la cerimonia di ieri per il varo del "Sirius" Ella ha voluto unire anche una generosa offerta.

Sono veramente confuso di tanta bontà e ringrazio riconoscente certo che Dio, che benedisse l'Arca di Noè sulle acque e che salvò il popolo eletto al passaggio del Mare Rosso, sia sempre largo di tutela e di protezione e prosperità nelle attività della nuova unità marina.

A Lei ed alla distinta sua signora ossequi distinti.

- (F) Monsigneur Bianchi remercie Enrico Levi avec une note manuscrite, démontrant qu'il connaît le véritable but de son voyage.
- (E) Monsignor Bianchi thanks Enrico Levi with a handwritten note, demonstrating that he knows the true purpose of his trip.
- (I) Monsignor Bianchi ringrazia Enrico Levi con un biglietto manoscritto, dimostrando di conoscere il vero scopo del suo viaggio.



Transcription du contenu du manuscrit:

Cher Monsieur Levi,
 au plaisir que S.V. elle m'a procuré en réalisant la cérémonie d'hier pour le lancement du « Sirius » Elle a également voulu ajouter une offre généreuse.

Je suis vraiment confus par tant de bonté et je suis reconnaissant à Dieu, qui a béni l'arche de Noé sur les eaux et qui a sauvé le peuple élu au passage de la mer Rouge, est toujours large de protection, de assistance et de prospérité dans les activités de la nouvelle unité marine. Distincts respects à vous et à votre dame.



Transcription of the manuscript content:

Dear Mr. Levi,
 to the pleasure that S.V. she procured me in carrying out yesterday's ceremony for the launch of the "Sirius" She also wanted to add a generous offer.

I am truly confused by so much goodness and I thankfully thankful that God, who blessed Noah's Ark on the waters and who saved the chosen people at the passage of the Red Sea, is always wide of protection, help and prosperity in the activities of the new naval unit. Distinct respects to you and to your distinguished lady.



Trascrizione del contenuto del manoscritto:

Pregiato Sig. Levi,
 al piacere che la S.V. mi ha procurato nel compiere la cerimonia di ieri per il varo del "Sirius" Ella ha voluto unire anche una generosa offerta.

Sono veramente confuso di tanta bontà e ringrazio riconoscente certo che Dio, che benedisse l'Arca di Noè sulle acque e che salvò il popolo eletto al passaggio del Mare Rosso, sia sempre largo di tutela e di protezione e prosperità nelle attività della nuova unità marina. A Lei ed alla distinta sua signora ossequi distinti.



(F) L'équipage de Dalin débarque en Palestine (28 août 1945)

(E) The Dalin crew lands in Palestine (28 August 1945)

(I) L'équipaggio del Dalin sbarca in Palestina (28 agosto 1945)

Le voyage du “Dalin”

Écrit par: Tzvi Ben-Tzur



Dalin était la “première hirondelle” du projet Aliya, après la fin de la Seconde Guerre mondiale. Bien qu'elle n'ait transporté que 37 Ma'apilim, elle est restée dans l'histoire comme le premier navire d'une série de 66 qui ont fait leur chemin vers la Palestine. C'était aussi le premier de plusieurs à avoir réussi à contourner le blocus britannique de la côte. Au cours de l'année 1944, Ha'Mossad Le'Aliyah Bet a renouvelé son activité dans divers pays d'Europe, libérés de la répression des nazis. Alors que l'Italie a été libérée en plusieurs étapes, les membres de Ha'Mossad Le'Aliyah Bet avec l'aide de membres de la Hagana, qui servaient au sein de l'armée britannique (ils sont devenus plus tard connus sous le nom de “The Gang”), ont été parmi les premiers de renouveler le projet Aliya dans ce pays. C'est dans ce cadre qu'en juin 1945 un petit bateau de pêche, encore en construction, est acheté avec l'aide du capitaine Enrico Levi, un officier de marine juif-italien. Ce navire de 29 mètres de long, 25 tonnes de port en lourd et vitesse de 8 nœuds – le “Sirius”, fut rapidement rebaptisé “Da-

lin » par ses opérateurs. (C'était le nom de code du commandant de la Hagana - Elyahu Golomb, décédé peu de temps avant l'achat du navire). En août 1945, le navire fut baptisé et le 21 de ce mois il partit pour la Palestine. Son commandant était Israel Horev, le capitaine était Enrico Levi et le Gideoni était Arie Haikind. L'équipage était composé d'un mécanicien italien et de deux marins italiens. Elle est retournée en Italie après avoir déposé le Ma'apilim sur le rivage du kibboutz Sdot Yam, et a servi de “garçon de courses” pour Ha'Mossad Le'Aliyah Bet en Italie. Elle a également été utilisée pour libérer un équipage étranger des camps de Chypre à la fin de 1946. Parmi les Ma'apilim qui sont arrivés sur le “Dalin”, il y avait Grisha Gurewitz, qui avait été commandant de char dans l'armée russe. Environ un an après son arrivée en Palestine, il rejoint le Palyam et participe au cours numéro 7 pour les commandants de lancement puis au cours numéro 4 pour les officiers de marine. En 1948, il fut l'un des fondateurs du Corps blindé israélien.

Enrico Levi: C'est comme ça que c'était.

Écrit par: Daniela Ran

Enfance et jeunesse.

Enrico est né à Crémone dans une famille assimilée qui avait des liens très faibles avec le judaïsme.

Parmi les amis de la famille, il y avait Raphaël Cantoni, personnage singulier qu'il rencontra plus tard dans l'activité antifasciste et encore plus tard, après la guerre, dans son travail à Aliya Bet.

Le père d'Enrico était professeur de mathématiques dans une école et il était difficile pour le père d'accepter le fait que son fils ne voulait pas devenir ingénieur, mais était attiré par la mer et fermement attaché à cette voie.

Avant même sa Bar Mitzva, le fils avait pris cette décision et s'était rendu à l'école navale de Sebastian Venier à Venise.

Cette école avait formé des générations de marins italiens, dont de nombreux célèbres.

Les jeunes ont reçu leur formation en mer dans un



yacht à moteur nommé "Amedea".

Les voyages sur ce yacht étaient une forte attraction pour les jeunes. À la fin de ses études en 1936, Enrico avait de l'expérience dans le maniement des cordes et des voiles et avait des connaissances en navigation, en particulier le long du rivage.

Ses connaissances et sa dextérité lui valent d'être l'un des huit garçons, choisis dans toutes les écoles navales d'Italie, à naviguer comme matelot sur un navire.

Le pétrolier "Brennero" a navigué pour Batoumi dans la mer Noire, et en plus de l'expérience du matelotage, Enrico a absorbé la vision libérale de la vie des marins et leurs tendances antifascistes.

À la fin de ses études en 1937, il remporte un concours pour naviguer comme cadet sur le "Patria".

C'était un navire de 3 000 tonnes qui avait 5 mâts. Lorsqu'il revint en Italie quelques mois plus tard, il découvrit une tout autre Italie.

Parce qu'il était juif, il n'a pas été accepté dans l'armée et il lui a également été interdit de quitter le pays.

Il y avait beaucoup d'autres lois et limitations sur la vie des Juifs. Cela menaçait leur statut et leur identité en tant qu'Italiens.

La seconde Guerre mondiale.

Au cours des années 1938 à 1943, il a fait un travail antifasciste en tant qu'assistant de Raphaelo Cantoni et en aidant les réfugiés juifs qui ont atteint l'Italie au début de la guerre depuis l'Allemagne et plus tard, d'autres pays.

Il les a aidés à améliorer leurs conditions de vie et les a aidés à quitter le pays.

Pendant un certain temps, il a aidé à gérer une ferme d'entraînement et ceux qui y terminaient leur mandat recevaient des certificats pour immigrer en Palestine.

Lorsque les forces alliées avancèrent en Italie en 1943, Enrico se dirigea vers le sud et rejoignit les forces anglaises. Il a offert de servir dans l'intelligence pour eux. Ils lui ont donné du travail comme second sur le pétrolier "Anarela", un navire italien qui avait été confisqué par les Britanniques.

Il avait deux postes sur ce navire: 1- Il était l'officier responsable de l'équipage, et 2- Il était l'officier qui était le contact entre l'équipage et les Britanniques. L'"Anarella" approvisionnait en carburant les navires de guerre britanniques.

C'était un travail très dangereux car le carburant risquait de s'enflammer s'il était touché par des bombes ou des obus.

Ils devaient aussi faire le plein par tous les temps et par mer calme ou agitée, de jour comme de nuit, ils travaillaient donc sous une grande tension.

En même temps, il réussit ses examens de capitaine.

À la Pâque de 1945, le navire était ancré à Naples et Enrico a vu sur un tableau d'affichage du quartier général britannique une invitation du rabbin de la flotte britannique, à participer à un Seder de la Pâque. Meir Bar-Rav-Hai et Yechezkel Sacharov ont également participé et Enrico a eu une longue conversation avec eux. Cette rencontre avec des juifs d'Eretz Israël a été un tournant dans sa vie. C'était la première fois qu'il entendait parler de la

Sho'ah et de l'immensité de l'Holocauste. Il n'avait jamais entendu parler d'extermination massive, de faim, de maladie et de dégradation.

Ha'apala (Aliya Bet).

Cette section est basée sur des interviews et des articles d'Enrico Levi, ainsi que sur les livres "Double Identity" et "Leaning Masts", tous deux de Reuven Aharoni.

L'Italie a été le point focal de l'activité du Mosad pour l'Aliya Bet.

Les réfugiés affluaient de toute l'Europe et à partir de là, les personnes impliquées dans l'Aliya Bet ont fait de leur mieux pour les envoyer en Palestine, avec ou sans certificats.

Le moyen le plus pratique était le bateau.

Les personnes qui travaillaient à Aliya Bet n'étaient pas des marins et ne connaissaient pas l'italien ni les coutumes italiennes.

Tout cela était d'une importance capitale dans les travaux souterrains.

La rencontre de Bar-Rav-Hai et Sacharov avec le

jeune capitaine était un cadeau du ciel.

Pour la première fois, cela leur a permis d'entrer en contact avec un marin expérimenté qui était italien et juif.

Enrico est entré dans l'arène de l'Aliya Bet qui était la route maritime de l'Europe vers la Palestine. (Avant le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, cette route avait déjà été utilisée avec succès.)

Le lendemain du Seder Bar-Rav-Hai a rendu visite à Enrico sur l'"Anarella" et lui a demandé de faire passer 3-4 réfugiés en Palestine sur son bateau.

Malgré le choc qu'il avait reçu de la rencontre avec les Israéliens, Enrico a compris que le système de contrebande de quelques individus lorsque l'occasion se présentait n'était pas une solution au problème et était susceptible de faire plus de mal que de bien.

Il a suggéré qu'ils achètent un bateau de pêche et y mettent autant de Ma'apilim que possible pour le transport vers la Palestine.

Il pensait qu'un navire de pêche aurait les meil-

leurs chances de succès pour plusieurs raisons: il n'y avait pratiquement pas d'autres navires disponibles ou en vente à ce moment-là ; les bateaux de pêche italiens étaient construits en bois, et le bois n'attirait pas les mines marines magnétiques; ils seraient plus difficiles à détecter pour les radars britanniques; et il y avait beaucoup de ces bateaux de pêche qui reposaient au mouillage car les Britanniques ne souhaitaient pas qu'ils soient déplacés, de peur qu'ils ne soient utilisés à des fins de sabotage contre la flotte britannique.

En 1945, Enrico reçut un "laissé passer" de l'Amirauté britannique qui lui permettait de se rendre n'importe où en Italie, et il chercha un navire qui pourrait être aussi approprié et sûr que possible pour emmener un bon nombre de réfugiés en Palestine.

Il a trouvé un navire dans le port de Monopoli et un autre dans le port de Barletta, au nord de Bari. En même temps, il nota les nombreux marins italiens inactifs et sans emploi dont les navires avaient été expropriés par les 3 armées anglaises et

américaines.

Enrico a reçu le feu vert pour acheter un navire et organiser un équipage.

On lui a également remis des cartes des zones minées de la Méditerranée que Danny Stern et Gorochov (des hommes de "The Gang") lui avaient procurées auprès du quartier général de la marine italienne.

Enrico s'est également occupé de se procurer du carburant, de l'eau et de la nourriture, ainsi qu'un moteur et une hélice pour un bateau ou une chaloupe.

En août 1945, le navire était prêt à être baptisé.

Enrico s'est assuré d'inviter le prêtre du village le plus proche et a même fait don d'une somme d'argent à son église.

Le prêtre a béni le navire et a remercié Enrico pour le don et à partir de là, il y a eu une pleine coopération entre les Italiens et les Israéliens.

Le navire portait le nom de "Dalin", nom de code d'Eliyahu Golomb, mais était officiellement répertorié sous le nom de "Dahlia", ce qui était plus fami-

lier aux autorités italiennes.

Le 21 août 1945, un mois et demi seulement après qu'Enrico eut commencé à travailler, le navire appareilla tôt un matin avec à son bord 37 Ma'apilim, dont 3 femmes. Le capitaine était Enrico Levi, le commandant était Yisrael Charkovsky et Aryeh Cheikind, (Zerubabel) était le Gideoni.

Le 28 août, les Ma'apilim descendirent sur le rivage de Césarée.

Après ce voyage, Enrico a décidé qu'un navire plus grand serait encore mieux car il serait plus sûr et pourrait transporter plus de personnes.

Il a acheté un autre navire et celui-ci s'appelait "Neptune", mais on lui donna le nom de "Nathan A", et il transportait 73 Ma'apilim. Enrico a réuni un équipage et un autre capitaine.

Il a également obtenu le carburant, l'eau alimentaire et les cartes nécessaires pour le voyage.

Il indiqua au capitaine la route à suivre pour éviter les champs de mines. Le navire a navigué en août 1945 avec un autre capitaine italien et son commandant était Yosef Landauer. Il arriva au rivage

de Césarée début septembre et ses Ma'apilim débarquèrent sans incident avec l'aide des hommes du Palyam.

Cantoni, l'histoire d'Enrico:

«Il y a un côté à l'histoire de la "Fede" avec lequel j'ai un lien personnel.

Le "Fede", nom donné au navire "Dov Hoz", se tenait dans le port de La Spezia avec 675 Ma'apilim à bord et prêt à appareiller.

Les autorités italiennes l'ont découvert et ont informé les Britanniques.

En même temps que Yehuda Arazi organisait la grève de la faim, qui a suscité une telle réaction en Palestine et en Europe, il y avait aussi la nécessité d'un acte politique par une personne importante qui ajouterait à la pression pour libérer le navire.

Raphaello Cantoni a lu cet incident dans les journaux et m'a contacté, car il savait que j'étais actif à Aliya Bet et que j'étais au milieu de cette activité.

Cantoni était l'une des personnes les plus importantes du Parti socialiste en Europe occidentale. Il

connaissait Harold Laski qui était alors à la tête du Parti socialiste britannique, et il savait aussi que Laski était alors en Italie.

Cantoni a demandé à Enrico de l'aider à amener Laski à La Spezia et Enrico était très disposé à l'aider. Cantoni savait que Laski devait voyager de Turin à Rome sur l'autoroute express qui passe à proximité de La Spezia.

Nous avons attendu le jour fixé au bord de la route et avons cherché sa voiture.

Il était facile à repérer à cause des drapeaux qu'il avait devant.

J'ai poussé ma voiture sur la route et j'ai forcé la sienne à s'arrêter.

Cantoni et Laski ont échangé des salutations que j'ai traduites en anglais et en italien pour eux deux. Après cela, Cantoni a demandé à Laski de venir voir ce qui se passait au quai 4, et de voir les Ma'apilim et leur souffrance de ses propres yeux.

Laski l'a fait ; bien que la zone ait été fermée à tous les visiteurs.

Il a été autorisé à franchir le cordon en raison de

son statut.

Il a également été autorisé à monter à bord du navire.

Il s'est entretenu avec Moshe Rabinovitch, le commandant du Palyam, et ce qu'il a vu de ses propres yeux l'a convaincu qu'il devait aider les Ma'apilim. Il a exercé son influence et les Ma'apilim ont reçu des certificats et autorisés à entrer en Palestine».

Approvisionnement.

À l'hiver 1947, Enrico s'associa avec un autre Italien.

Ils ont récupéré un navire coulé et l'ont réparé et réaménagé. Le navire s'appelait "Monica".

Enrico a navigué en tant que second. Le navire a transporté du ciment sur une route Split – Bari – Lattaquié – Haïfa. Du ciment y a été déchargé, mais la cargaison importante était sous le ciment et a été déchargée de nuit.

Ils ont déchargé des armes destinées à la Hagana.

Expédition en Israël.

La renommée du capitaine italien est venue à l'oreille du Dr Naftali Wiedra, président du Département de la navigation et de la pêche de l'Agence juive à Haïfa. Il est monté à bord du "Monica" pour rencontrer le célèbre Enrico.

Il lui a demandé de reprendre le "Kedma" et c'est ainsi que la carrière d'Enrico dans le transport maritime israélien a commencé.

Il effectua plusieurs voyages en tant que capitaine du Kedma puis s'embarqua sur l'"Etrog" de la ligne Zim.

Il a ensuite créé une école pour officiers de marine à Acre.

Il a choisi l'endroit pour l'école au pied du mur de la vieille ville et a mis au point un programme d'études qui a développé des générations d'étudiants qui sont devenus plus tard des officiers supérieurs dans la marine marchande israélienne et dans la marine israélienne.

Il a pris une fois deux cargos de la ligne Zim, le "Nachshon" et le "Gefen" avec tous ses étudiants

comme marins.

Il était capitaine et Emil Rosenthal était ingénieur en chef. L'équipage s'est comporté comme des marins expérimentés à tous égards.

Pendant cette période, Enrico se rend au Ghana en Afrique de l'Ouest et y crée une école de marins, similaire à celle d'Acre.

Il trouva un bâtiment convenable, fonda un pensionnat et développa un programme d'études. Il s'est également rendu en Angleterre et, avec le commandant Miller, a acheté un yacht pour le président du Ghana, Nkruma.

Lorsqu'il a démissionné de son poste de directeur de l'École navale, il a accepté le poste de directeur du port d'Eilat et a ensuite dirigé le port d'Ashdod. De 1971, le Capt Levi a été directeur général de Maritime Overseas Co. London, jusqu'à sa retraite en 1991. Il a passé son année restante à Haïfa où il est décédé en 2007.

The Voyage of the “Dalin”

Written by: Tzvi Ben-Tzur



Dalin was the “first swallow” of the Aliya project, following the end of WW II. Although she only carried 37 Ma’apilim, she is remembered in history as the first vessel of a series of 66 that made their way to Palestine. It was also the first of several that managed to sneak past the British blockade of the coast. During 1944, Ha’Mossad Le’Aliyah Bet renewed its activity in various countries of Europe, as they were freed from the repression of the Nazis. As Italy was freed in several stages, the members of Ha’Mossad Le’Aliyah Bet with the aid of members of the Hagana, who were serving within the British Army (they later became known as “The Gang”), were among the first to renew the Aliya project in this country. It was within this framework that in June 1945 a small fishing vessel, which was still in the process of being built, was purchased with the aid of Captain Enrico Levi, a Jewish-Italian naval officer. This 29 meter long, 25 ton dead-weight vessel with a speed of 8 knots – the “Sirius”, was soon renamed the “Dalin” by its operators. (This was the code name of the commander of the Ha-

gana - Eliyahu Golomb, who had died not long before the vessel was purchased). In August 1945 the vessel was christened and on the 21st of that month she left for Palestine. Her commander was Israel Horev, the captain was Enrico Levi and the Gideoni was Arie Haikind. The crew consisted of an Italian mechanic and two Italian sailors. She returned to Italy after depositing the Ma’apilim on the shore of kibbutz Sdot Yam, and served as an “errand boy” for Ha’Mossad Le’Aliyah Bet in Italy. She was also used to free a foreign crew from the Cyprus camps in late 1946. Among the Ma’apilim who arrived on the “Dalin” was Grisha Gurewitz, who had been a tank commander in the Russian Army. About one year after his arrival in Palestine, he joined the Palyam and participated in course number 7 for launch commanders and then course number 4 for naval officers. In 1948 he was one of the founders of the Israeli Armored Corps.

Enrico Levi : This is the Way it Was

Written by: Daniela Ran

Childhood and youth.

Enrico was born in Cremona to an assimilated family which had very weak connections with Judaism.

Among friends of the family there was Raphael Cantoni, a singular character whom he met later in anti-fascist activity and still later, after the war, in his work in Aliya Bet. Enrico's father was a teacher of mathematics in a school and it was difficult for the father to accept the fact that his son did not want to become an engineer, but was drawn to the sea and firmly set on that course.

Even before his Bar Mitzva, the son had reached that decision, and went to the naval school of Sebastian Venier in Venice.

This school had educated generations of Italian sailors, including many famous ones.

The youths received their sea training in a motorized yacht named "Amedea".



Voyages on this yacht were a strong attraction for the youngsters. When his studies were over in 1936, Enrico was experienced in handling ropes and sails and had knowledge of navigation, particularly along the shore.

His knowledge and his dexterity earned him a place as one of eight boys, chosen from all the naval schools in Italy, to sail as a deckhand on a ship.

The tanker, "Brennero" sailed for Batumi in the Black Sea, and besides the experience in seamanship, Enrico absorbed the liberal-minded outlook on life of the sailors and their antifascist leanings.

When his studies were over in 1937, he won a competition to sail as a cadet on the "Patria".

This was a ship of 3,000 tons that had 5 masts.

When he returned to Italy several months later he found an altogether different Italy.

Because he was a Jew he was not accepted into the army and was also forbidden to leave the country.

There were many other laws and limitations on the lives of the Jews. This threatened their status and their identity as Italians.

The Second World War.

During the years 1938 – 1943 he did anti-fascist work as the aide of Raphaelo Cantoni and in helping Jewish refugees who reached Italy at the beginning of the war from Germany and later, from other countries.

He helped them to improve their living conditions and assisted them to leave the country.

For some time he helped run a training farm and those who finished their term there were issued certificates to immigrate to Palestine.

When the Allied forces advanced in Italy in 1943, Enrico went south and joined the English forces. He offered to serve in intelligence for them. They gave him work as first mate on the tanker, "Anarella", an Italian ship that had been confiscated by the British.

He had two positions on this ship: 1- He was the officer responsible for the crew, and 2- He was the officer who was the contact between the crew and the British.

The "Anarella" supplied fuel to British warships.

This was very dangerous work because the fuel was liable to burst into flame if they were hit by bombs or shells.

They also had to refuel in all kinds of weather and in calm sea or rough, by day or by night, so they worked under great tension.

At the same time he passed his examinations for Captain.

At Passover of 1945, the ship was anchored in Naples and Enrico saw on a British Headquarters bulletin board an invitation from the Rabbi of the British fleet, to participate in a Passover Seder. Meir Bar-Rav-Hai and Yechezkel Sacharov also participated and Enrico had a long talk with them. This meeting with Jews from Eretz Israel, was a turning point in his life. This was the first time that he had heard of the Shoah, and the vastness of the Holocaust. He had never heard of mass extermination and of the hunger, disease, and degradation.

Ha'apala (Aliya Bet).

This section is based on interviews with, and on articles by Enrico Levi, and on the books, "Double Identity" and "Leaning Masts", both by Reuven Aharoni.

Italy was the focal point of the activity of the Mosad for Aliya Bet.

Refugees streamed there from all over Europe and from there the people involved in Aliya Bet did their best to send them on to Palestine, either with certificates or without.

The most practical way was by vessel.

The people who worked in Aliya Bet were not seamen and they did not know Italian or the ways of Italians.

All this was of cardinal importance in underground work.

The meeting of Bar-Rav-Hai and Sacharov with the young Captain was a gift from heaven.

For the first time this gave them contact with an experienced seaman who was Italian and Jewish.

Enrico entered the arena of Aliya Bet that was the

sea route from Europe to Palestine. (Before the outbreak of WW II this route had already been used with success.)

The day after the Seder Bar-Rav-Hai visited Enrico on the "Anarella" and asked him to smuggle 3-4 refugees to Palestine on his ship.

Despite the shock he had received from the encounter with Israelis, Enrico understood that the system of smuggling a few individuals when the occasion presented itself was no solution to the problem and was liable to do more harm than good.

He suggested that they buy a fishing vessel and put as many Ma'apilim as possible in it for transport to Palestine.

He thought that a fishing vessel would have the best chance of success for several reasons: there were hardly any other vessels available or on sale at that time; the Italian fishing vessels were built of wood, and wood did not attract magnetic sea mines; they would be more difficult for British radar to detect; and there were many such fishing

vessels lying idly at anchor as the British did not wish that they be moved, lest they be used for sabotage purposes against the British fleet.

In 1945 Enrico received a "laissez passer" from the British Admiralty which allowed him to go anywhere in Italy, and he searched for a vessel that could be as suitable and safe as possible to take a good number of refugees to Palestine.

He found a vessel in the port of Monopoli and another in the port of Barletta, north of Bari.

At the same time he noted the many idle and unemployed Italian seamen whose vessels had been expropriated by the 3 English and American armies.

Enrico was given the go-ahead to buy a vessel and organize a crew.

He was also given maps of mined areas of the Mediterranean that Danny Stern and Gorochov (men from "The Gang") had procured for him from the Headquarters of the Italian Navy.

Enrico also took care of procuring fuel, water and food, as well as a motor and propeller for a boat

or launch.

In August 1945 the vessel was ready to be christened.

Enrico made certain to invite the priest from the nearest village and even donated a sum of money to his church.

The priest blessed the vessel and thanked Enrico for the donation and from then on there was full cooperation between the Italians and the Israelis. The vessel was named the "Dalin", Eliyahu Golumb's code name, but was officially listed as "Dahlia" which was more familiar to the Italian authorities.

On 21 August 1945, only 1½ months after Enrico had begun working, the ship sailed early one morning with 37 Ma'apilim on board, including 3 women. The captain was Enrico Levi, the commander was Yisrael Charkovsky, and Aryeh Cheikind, (Zerubabel) was the Gideoni.

On 28 August the Ma'apilim descended on the shore at Caesarea.

After this voyage Enrico decided that a larger ves-

sel would be even better as it would be safer and could carry more people.

He purchased another vessel and this was called "Neptune" but was given the name, "Nathan A", and it carried 73 Ma'apilim. Enrico assembled a crew and another captain.

He also obtained the fuel, food water, and maps necessary for the voyage.

He directed the captain as to the course to take in order to avoid mine fields. The ship sailed in August 1945 with another Italian captain and its commander was Yosef Landauer. It arrived at the shore of Caesarea at the beginning of September and its Ma'apilim disembarked with the aid of the men of the Palyam without incident.

Cantoni, Enrico's story:

"There is a side to the story of the "Fede" with which I have a personal connection.

The "Fede", a name given to the vessel "Dov Hoz", stood in the port of La Spezia with 675 Ma'apilim on board and ready to sail.

The Italian authorities found out about this and notified the British.

At the same time that Yehuda Arazi was arranging the hunger strike, which aroused such a reaction in Palestine and in Europe, there was also necessity for some political act by an important person that would add to the pressure to release the ship. Raphaelo Cantoni read about this incident in the newspapers and contacted me, since he knew that I was active in Aliya Bet and was in the midst of this activity.

Cantoni was one of the most important people in the Socialist Party in Western Europe. He knew Harold Laski who was then at the head of the British Socialist Party, and he also knew that Laski was then in Italy.

Cantoni asked Enrico to help him bring Laski to La Spezia and Enrico was very willing to help him. Cantoni knew that Laski was to be traveling from Turin to Rome on the express highway, which passes close by La Spezia.

We waited on the appointed day by the side of

the road and looked for his car.

It was easy to spot because of the flags that it had in front.

I pushed my car onto the road and forced him to stop.

Cantoni and Laski exchanged greetings which I translated English and Italian for both of them. After that Cantoni asked Laski to come and see what was going on at the 4 pier, and to see the Ma'apilim and their suffering with his own eyes.

Laski did so; although the area was closed to all visitors.

He was allowed to go through the cordon because of his status.

He was also allowed to go aboard the vessel.

He spoke with Moshe Rabinovitch, the Palyam commander, and what he saw with his own eyes convinced him that he must help the Ma'apilim. He exercised his influence and the Ma'apilim were given certificates and allowed to enter Palestine".

Procurement.

In the winter of 1947 Enrico went into a partnership with another Italian.

They salvaged a sunken vessel and repaired and refitted it. The vessel was called "Monica".

Enrico sailed as first mate. The vessel hauled cement on a route, Split – Bari – Latakia – Haifa. Some cement was off-loaded there, but the important cargo was under the cement and was unloaded at night.

They unloaded weapons destined for the Hagana.

Shipping in Israel.

The fame of the Italian captain came to the ear of Dr Naftali Wiedra, chairman of the Shipping and Fishing Department of the Jewish Agency in Haifa. He boarded the "Monica" to meet the famed Enrico. He asked him to take over the "Kedma" and that was how Enrico's career in Israeli shipping began. He made a number of voyages as captain of the Kedma and then went onto the "Etrog" of the Zim Line.

He thereafter set up a school for naval officers in Acre.

He chose the place for the school at the foot of the wall of the old city and perfected a course for study which developed generations of students who later became senior officers in Israeli merchant shipping and in the Israeli Navy.

He once took two cargo vessels of the Zim Line, the "Nachshon" and the "Gefen" with all his students as the seamen.

He was Captain and Emil Rosenthal was Chief Engineer. The crew performed as experienced seamen in every way.

During this period, Enrico went to Ghana in West Africa and set up a school for seamen there, similar to the one at Acre.

He found a suitable building, set up a boarding school and developed a program of study. He also went to England and, together with Commander Miller, bought a yacht for the President of Ghana, Nkruma.

When he resigned his position as Director of the

Naval School, he accepted the position of manager of the port of Eilat and later managed the port of Ashdod.

From 1971, Capt Levi was Managing Director of Maritime Overseas Co. London, till he retired in 1991. He spent his remaining year in Haifa where he died in 2007.

Il viaggio del “Dalin”

Scritto da : Tzvi Ben-Tzur



Dalin è stata la “prima rondine” del progetto Aliya Bet, dopo la fine della seconda guerra mondiale. Sebbene trasportasse solo 37 Ma’apilim, è ricordata nella storia come la prima nave di una serie di 66 che si diressero verso la Palestina. Fu anche il primo di molti che riuscirono a sgattaiolare oltre il blocco britannico della costa. Durante il 1944, l’Aliyah Bet rinnovò la sua attività in vari paesi d’Europa liberati dalla repressione nazista. Quando l’Italia fu liberata in più fasi, i membri dell’Aliyah Bet con l’aiuto di membri dell’Hagana, che prestavano servizio nell’esercito britannico (in seguito divennero noti come “The Gang”), furono tra i primi a rinnovare il progetto Aliya in questo paese. Fu in questo quadro che nel giugno 1945 fu acquistato un piccolo peschereccio, ancora in fase di costruzione, con l’aiuto del capitano Enrico Levi, ufficiale di marina ebreo-italiano. Questa nave di 29 metri di lunghezza e 25 tonnellate di portata lorda con una velocità di 8 nodi – la “Sirius”, fu presto ribattezzata “Dalin” dai suoi operatori. **(Questo era il nome in codice del comandante dell’Ha-**

gana - Eliyahu Golomb, che era morto non molto tempo prima che la nave fosse acquistata). Nell’agosto 1945 la nave fu varata e il 21 di quel mese partì per la Palestina. Il suo comandante era Israel Horev, il capitano era Enrico Levi e il marinaio era Arie Haikind. L’equipaggio era composto da un meccanico italiano (Il monopolitano Paolo Sforza n.d.r.) e due marinai italiani. È tornata in Italia dopo aver depositato i Ma’apilim sulla riva del kibbutz Sdot Yam, e servì ancora come “fattorino” per l’Aliyah Bet in Italia. Fu anche usata per liberare un equipaggio straniero dai campi di Cipro alla fine del 1946. Tra i Ma’apilim che arrivarono sul “Dalin” c’era Grisha Gurewitz, che era stato comandante di carri armati nell’esercito russo. Circa un anno dopo il suo arrivo in Palestina, si unì al Palyam e partecipò al corso numero 7 per comandanti e poi al corso numero 4 per ufficiali di marina. Nel 1948 fu uno dei fondatori del Corpo corazzato israeliano.

Enrico Levi: Chi era

Scritto da: Daniela Ran

Infanzia e giovinezza.

Enrico nacque a Cremona da una famiglia che aveva legami molto deboli con l'ebraismo.

Tra gli amici di famiglia c'era Raphael Cantoni, personaggio singolare che incontrò più tardi nell'attività antifascista e ancora più tardi, nel dopoguerra, nel suo lavoro per l'Aliya Bet.

Il padre di Enrico era un insegnante di matematica in una scuola ed era difficile per lui accettare il fatto che suo figlio non volesse diventare ingegnere, ma fosse attratto dal mare e deciso su quel percorso.

Ancor prima del suo Bar Mitzva, il figlio aveva preso quella decisione, ed era andato all'accademia navale Sebastiano Venier a Venezia.

Questa scuola aveva educato generazioni di famosi marinai italiani.

I giovani hanno ricevuto la loro formazione in



mare in uno yacht a motore chiamato "Amedea". I viaggi su questo yacht erano una forte attrazione per i giovani. Terminati gli studi nel 1936, Enrico aveva esperienza nel maneggio di cime e vele e aveva nozioni di navigazione, in particolare lungo la riva.

La sua conoscenza e la sua destrezza gli valsero un posto come uno degli otto ragazzi, scelti tra tutte le scuole navali d'Italia, per navigare come marinaio su una nave vera.

La nave cisterna "Brennero" salpò per Batumi nel Mar Nero, e oltre all'esperienza nella navigazione, Enrico assorbì la visione liberale della vita dei marinai e le loro tendenze antifasciste.

Terminati gli studi nel 1937, vinse un concorso per navigare come cadetto sulla "Patria".

Questa era una nave di 3.000 tonnellate che aveva 5 alberi.

Quando tornò in Italia diversi mesi dopo, trovò un'Italia completamente diversa.

Poiché era ebreo, non fu accettato nell'esercito e gli fu anche proibito di lasciare il paese.

C'erano molte altre leggi e limitazioni sulla vita degli ebrei. Questo minacciava il loro status e la loro identità di italiani.

La seconda guerra mondiale.

Negli anni 1938 – 1943 Levi svolse attività antifascista come aiutante di Raphaelo Cantoni e nell'assistenza ai profughi ebrei giunti in Italia all'inizio della guerra dalla Germania e successivamente da altri paesi.

Li aiutò a migliorare le loro condizioni di vita e a lasciare il paese.

Per qualche tempo ha aiutato a gestire una fattoria didattica e a coloro che terminarono il loro corso venne rilasciato il visto per emigrare in Palestina.

Quando le forze alleate avanzarono in Italia nel 1943, Enrico andò a sud e si unì alle forze inglesi. Si offrì di servire nell'intelligence. Gli diedero lavoro come primo ufficiale sulla petroliera "Anarela", una nave italiana che era stata confiscata dagli inglesi. Aveva due posizioni su questa nave: Era l'ufficiale responsabile dell'equipaggio e faceva da contatto

tra l'equipaggio e gli inglesi.

L'"Anarela" riforniva di carburante le navi da guerra britanniche.

Questo era un lavoro molto pericoloso perché il carburante poteva prendere fuoco se veniva colpito da bombe o proiettili.

Dovevano anche fare rifornimento con ogni tipo di tempo e con mare calmo o agitato, di giorno o di notte, quindi lavoravano sotto una grande tensione.

Allo stesso tempo superò gli esami per il grado di Capitano.

Alla Pasqua del 1945, la nave era ancorata a Napoli ed Enrico vide sulla bacheca del quartier generale britannico un invito del Rabbino della flotta britannica, a partecipare a un Seder pasquale. Parteciparono anche Meir Bar-Rav-Hai e Yechezkel Sacharov ed Enrico ebbe una lunga chiacchierata con loro. Questo incontro con gli ebrei di Eretz Israel fu un punto di svolta nella sua vita. **Era la prima volta che sentiva parlare della Shoah e della vastità dell'Olocausto.** Non aveva mai sentito parlare di

sterminio di massa e di fame, malattie e degrado.

Ha'apala (Aliya Bet).

Questo capitolo si basa su interviste e articoli di Enrico Levi, e sui libri "Double Identity" e "Leaning Masts", entrambi di Reuven Aharoni.

L'Italia è stata il punto focale dell'attività del Mossad per l'Aliya Bet.

I rifugiati arrivavano lì da tutta Europa e da lì le persone coinvolte nell'Aliya Bet hanno fatto del loro meglio per mandarli in Palestina, con o senza certificati.

Il modo più pratico era in nave.

Le persone che lavoravano all'Aliya Bet non erano marinai e non conoscevano l'italiano né le abitudini degli italiani.

Tutto questo era di importanza fondamentale nei lavori sotto copertura.

L'incontro tra Bar-Rav-Hai e Sacharov con il giovane Capitano Levi fu un dono del cielo.

Per la prima volta entrarono in contatto con un marinaio esperto che era italiano ed ebreo.

Enrico entrò nell'operazione dell'Aliya Bet suggerendo la rotta marittima dall'Europa alla Palestina. (Prima dello scoppio della seconda guerra mondiale questa rotta era già stata utilizzata con successo.)

Il giorno dopo il Seder Bar-Rav-Hai fece visita a Enrico sulla "Anarella" e gli chiese di far entrare 3-4 profughi in Palestina sulla sua nave.

Nonostante lo shock che aveva ricevuto dall'incontro con gli israeliani, Enrico capì che il sistema di contrabbando di poche persone quando si presentava l'occasione non era una soluzione al problema e poteva fare più male che bene.

Suggerì di acquistare un peschereccio e di metterci dentro il maggior numero possibile di Ma'apilim per il trasporto in Palestina.

Pensava che un peschereccio avrebbe avuto le migliori possibilità di successo per diversi motivi: all'epoca non c'erano quasi altre navi disponibili o in vendita; i pescherecci italiani erano costruiti in legno, e il legno non attirava mine marine magnetiche; sarebbero stati più difficili da rilevare per i

radar britannici; e c'erano molti di questi pescherecci che giacevano pigramente all'ancora poiché gli inglesi non desideravano che fossero spostati, per timore che fossero usati per scopi di sabotaggio contro la flotta britannica.

Nel 1945 Enrico ricevette dall'Ammiragliato britannico un "lasciapassare" che gli consentiva di recarsi ovunque in Italia, e cercò un vascello che potesse essere il più adatto e sicuro possibile per portare un buon numero di profughi in Palestina. Trovò una nave nel porto di Monopoli e un'altra nel porto di Barletta, a nord di Bari.

Nello stesso tempo notò i molti marinai italiani inoperosi e disoccupati le cui navi erano state espropriate dagli eserciti inglese e americano.

Ad Enrico è stato dato il via libera all'acquisto di una nave e all'organizzazione di un equipaggio.

Gli furono anche fornite le mappe delle aree minate del Mediterraneo che Danny Stern e Gorochov (uomini di "The Gang") gli avevano procurato dal Quartier Generale della Marina Militare Italiana.

Enrico si occupava anche di procurarsi carburan-

te, acqua e viveri, oltre a un motore e un'elica per una barca o una lancia.

Nell'agosto 1945 la nave era pronta per essere battezzata.

Enrico si assicurò di invitare il parroco del paese più vicino e donò anche una somma di denaro alla sua chiesa.

Il sacerdote ha benedetto la nave e ha ringraziato Enrico per la donazione e da lì in poi vi è stata una piena collaborazione tra italiani e israeliani.

La nave si chiamava "Dalin", nome in codice di Eliyahu Golomb, ma era ufficialmente elencata come "Dahlia" che era più familiare alle autorità italiane.

Il 21 agosto 1945, solo 1 mese e mezzo dopo che Enrico aveva iniziato a lavorare, la nave salpò una mattina presto con a bordo 37 Ma'apilim, di cui 3 donne. Il capitano era Enrico Levi, il comandante era Yisrael Charkovsky e Aryeh Cheikind, (Zerubabel) era il Marconista.

Il 28 agosto il Ma'apilim scese sulla riva di Cesarea. Dopo questo viaggio Enrico decise che una nave

più grande sarebbe stata ancora migliore in quanto sarebbe stata più sicura e avrebbe potuto trasportare più persone.

Ha acquistato un'altra nave e questa è stata chiamata "Nettuno" ma gli è stato dato il nome "Nathan A", e trasportava 73 Ma'apilim. Enrico radunò un equipaggio e un altro capitano.

Ottenne anche il carburante, il cibo, l'acqua e le mappe necessarie per il viaggio.

Diede al capitano la rotta da seguire per evitare i campi minati. La nave salpò nell'agosto 1945 con un altro capitano italiano e il suo comandante era Yosef Landauer. Arrivò alla riva di Cesarea all'inizio di settembre e i suoi Ma'apilim sbarcarono con l'aiuto degli uomini del Palyam senza incidenti.

Cantoni, la storia di Enrico.

"C'è un lato della storia della "Fedee" con cui ho un legame personale.

La "Fedee", nome dato alla nave "Dov Hoz", sostava nel porto di La Spezia con a bordo 675 Ma'apilim pronti a salpare.

Le autorità italiane ne vennero a conoscenza ed informarono gli inglesi che la sequestrarono.

Nello stesso momento in cui Yehuda Arazi stava organizzando lo sciopero della fame, che suscitò una grande reazione in Palestina e in Europa, c'era anche la necessità di compiere un atto politico da parte di una persona importante che aumentasse la pressione per far rilasciare la nave.

Raphaelo Cantoni Lesse di questo incidente sui giornali e mi contattò, poiché sapeva che ero attiva nell'operazione Aliya Bet.

Cantoni è stato uno dei personaggi più importanti del Partito Socialista dell'Europa occidentale. Conosceva Harold Laski che era allora a capo del Partito Socialista Britannico, e sapeva che anche Laski era allora in Italia.

Cantoni chiese ad Enrico di aiutarlo a portare Laski a La Spezia ed Enrico fu molto disponibile ad aiutarlo. Cantoni sapeva che Laski doveva viaggiare da Torino a Roma sull'autostrada che passava vicino a La Spezia.

Aspettammo il giorno stabilito sul ciglio della

strada e cercammo di intercettare la sua macchina.

Era facile da individuare a causa delle bandiere che aveva davanti.

Spinsi la mia macchina sulla strada e costrinsi la macchina di Laski a fermarsi.

Cantoni e Laski si scambiarono i saluti ed io feci da interprete per entrambi. Dopodiché Cantoni chiese a Laski di venire a vedere cosa stava succedendo al molo 4 e di vedere con i propri occhi i Ma'apilim e le loro sofferenze.

Laski lo fece, anche se l'area era chiusa a tutti i visitatori.

Gli venne permesso di passare attraverso il cordone di sicurezza a causa del suo status.

Gli venne anche permesso di salire a bordo della nave.

Parlò con Moshe Rabinovitch, il comandante di Palyam, e ciò che vide con i suoi occhi lo convinse che doveva aiutare i Ma'apilim. Esercitò la sua influenza e ai Ma'apilim furono dati i certificati e il permesso di entrare in Palestina".

Approvvigionamento.

Nell'inverno del 1947 Enrico si mise in società con un altro italiano.

Avevano recuperato una nave affondata, l'hanno riparata e rimessata. La nave si chiamava "Monica".

Enrico era il primo ufficiale.

La nave trasportava cemento sulla rotta, Spalato – Bari – Latakia – Haifa.

Un po' di cemento venne scaricato nelle tappe intermedie, ma il carico importante era nascosto sotto il cemento venne scaricato di notte.

Scaricarono armi destinate all'Hagana.

Spedizione in Israele.

La fama del capitano italiano è giunta all'orecchio del dottor Naftali Wiedra, presidente del dipartimento per la navigazione e la pesca dell'Agenzia ebraica di Haifa. Salì a bordo della "Monica" per incontrare il famoso Enrico.

Gli chiese di prendere in consegna la "Kedma" e fu così che inaugurò la carriera di Enrico nelle spedizioni israeliane.

Fece diversi viaggi come capitano della Kedma e poi salì sulla "Etrog" della Zim Line.

In seguito fondò una scuola per ufficiali della marina ad Acri.

Scelse il luogo per la scuola ai piedi delle mura della città vecchia e perfezionò un corso di studio che sviluppò generazioni di studenti che in seguito divennero alti ufficiali nella marina mercantile e militare israeliana.

Una volta prese due navi da carico di linea della Zim, la "Nachshon" e la "Gefen" utilizzando tutti i suoi studenti come marinai.

Enrico era il capitano ed Emil Rosenthal era l'ingegnere capo. L'equipaggio si comportò come se fosse composto da marinai esperti.

In questo periodo Enrico si recò in Ghana, nell'Africa occidentale, e vi fondò una scuola per marinai, simile a quella di Acri.

Trovò un edificio adatto, istituì un collegio e sviluppò un programma di studi. Andò anche in Inghilterra e, insieme al comandante Miller, acquistò uno yacht per il presidente del Ghana, Nkruma.

Quando si è dimesso dalla carica di Direttore della Scuola Navale, ha accettato la carica di direttore del porto di Eilat e in seguito ha gestito il porto di Ashdod.

Dal 1971, Il Capitano Levi fu amministratore delegato della Maritime Overseas Co. London, fino alla pensione nel 1991. Ha trascorso il resto della sua vita ad Haifa, dove è morto nel 2007.

 INDICE

- 7 Introduction
- 17 La construction du Sirius
- 33 Le voyage du "Dalin"
- 35 Enrico Levi: C'est comme ça que c'était
- 35 Enfance et jeunesse
- 36 La seconde Guerre mondiale
- 37 Ha'apala (Aliya Bet)
- 39 Cantoni, l'histoire d'Enrico
- 40 Approvisionnement
- 41 Expédition en Israël

 INDEX

- 9 Introduction
- 19 The construction of the Sirius
- 43 The Voyage of the "Dalin"
- 45 Enrico Levi : This is the Way it Was
- 45 Childhood and youth
- 46 The Second World War
- 47 Ha'apala (Aliya Bet)
- 49 Cantoni, Enrico's story
- 50 Procurement
- 50 Shipping in Israel

 INDICE

- 11 Introduzione
- 21 La costruzione del Sirius
- 53 Il viaggio del "Dalin"
- 55 Enrico Levi: Chi era
- 55 Infanzia e giovinezza
- 56 La seconda guerra mondiale
- 57 Ha'apala (Aliya Bet)
- 59 Cantoni, la storia di Enrico
- 60 Approvvigionamento
- 60 Spedizione in Israele

Le Dossier Levi

La prèquella de l'exodus

Idée et recherche historique:
Nicola Napolitano

patronage de



Si ringraziano per la collaborazione

Angelo Annese *Sindaco di Monopoli*

Dott. **Sante Donato (Sandro) Scarafino**
Responsabile presso URP
Ufficio Relazioni con il Pubblico

Ispett. Sup. **Michele Lafronza**

Il maestro **Vincenzo Saponaro**
per la preziosa testimonianza

L'ing. **Giuseppe Lovecchio**

Leonardo Sardella
Grafica e Comunicazione
Monopoli (Ba)

Maila Longano
Impaginazione
Monopoli (Ba)

Stampa:
AGA Arti grafiche
Alberobello (Ba)

In Lussemburgo:

Milena Crespi

Roberto Serra

Marco Onorato

Umberto Picariello

Per il continuo sostegno e sincera amicizia:

Daniela Romanazzo

Massimo Noaro

Seiya Baba

Shigenobu Baba

Un ringraziamento particolare a:



Le Dossier Levi

La préquelle de l'EXODUS



Arch. Nicola Napoletano



Enrico Levi, héroïque lieutenant italien d'origine juive, propriétaire et commandant du Dalin, construit à Monopoli (Italie) dans le chantier naval de Dormio. Levi a commencé une opération de sauvetage pour les réfugiés d'origine juive des camps de concentration et de la Seconde Guerre mondiale en transférant les 37 premiers des 70 000 hommes et femmes suivants qui fuyaient les horreurs de la Shoah et de la guerre entre 1945 et 1948. Le navire Dalin inaugure l'opération "Aliyah Bet" le 3 août 1945, qui fit la une des journaux internationaux avec le cas de l'Exode en 1947 d'où le grand film du maître Otto Preminger.



Enrico Levi, heroic Italian lieutenant of Jewish origin, owner and commander of the Dalin, built in Monopoli (Italy) in the Dormio shipyard. Levi began a rescue operation for refugees of Jewish origin from concentration camps and from the Second World War by transferring the first 37 of the next 70,000 men and women who were fleeing the horrors of the Shoah and the war between 1945 and 1948. The Dalin vessel inaugurated the "Aliyah Bet" operation on 3 August 1945, which rose to international headlines with the case of the Exodus in 1947 from which the great film by the great director Otto Preminger.



Enrico Levi, eroico tenente di vascello italiano di origine ebraica, armatore e comandante del Dalin, costruito a Monopoli (Italia) nei cantieri navali Dormio. Levi diede inizio ad una operazione di salvataggio dei profughi di origine ebraica dei campi di concentramento e della seconda guerra mondiale trasferendo i primi 37 di successivi 70.000 tra uomini e donne che rifuggivano dagli orrori della Shoah e della guerra tra il 1945 ed il 1948. Il vascello Dalin inaugurato il 3 agosto 1945 l'operazione 'Aliyah Bet' che assurse agli onori delle cronache internazionali con il caso dell' Exodus nel 1947 da cui il film del grande regista Otto Preminger.