

## מתנדבים מצפון-אמריקה בעלייה ב'

מורי ס' גרינפילד

עשר ספינות שנרכשו ואוישו באמריקה הפליגו במסגרת עלייה ב' בתקופה שבין יוני 1946 ל-1 בינואר 1948. הן חובילו יותר מ-32,000 אנשים, כ-46% מתוך 69,563 העולים שחפליגו מאירופה החל מאוגוסט 1945 ועד לעצמאות ישראל בחודש מאי 1948. כל הספינות אוישו על ידי 240 מתנדבים יהודים מצפון אמריקה.

את עלייה ב' ניתן לחלק לשלושה שלבים. תחילתה בהגירת יהודים לארץ-ישראל, לפני מלחמת העולם השנייה, בעת שהגרמנים התעצמו והחלו להטריד את היהודים ולטלטלם ממקום למקום. לאחר מכן היה השלב השני, במהלך המלחמה עצמה, ואחריו השלב האחרון, לאחר מלחמת העולם השנייה, כאשר 65 ספינות הביאו ניצולים מאירופה לארץ-ישראל. אני אתמקד בחלקם של המתנדבים האמריקנים בעלייה ב', בסיום מלחמת העולם השנייה, ובעשר הספינות שבהן הפליגו מארה"ב לאירופה ולארץ-ישראל.

עלייה ב' התחילה על ידי ניצולי השואה, לאחר מלחמת העולם השנייה. הם מצאו עצמם ללא משפחה, ללא בית לחזור אליו ועם תחושה של אכזבה מרח מן הכוחות החזקים בעולם, אשר לא עשו מאומה כדי לנסות ולחציל אותם במהלך המלחמה. הניצולים הללו סירבו להאמין שבעלות-הברית לא ידעו מה באמת התרחש בגרמניה. לאחר המלחמה, חלקם שבו למקומות מגוריהם הקודמים כדי לחפש ניצולים, ומצאו עוינות רבה אך לא ניצולים. הם חזרו למחנות העקורים, שילבו ידיים עם ניצולים אחרים וקבעו את הססמה "לארץ-ישראל!" איחוד זה עם ניצולים אחרים העניק להם תחושת ביטחון בעולם ללא-ביטחון והססמה העניקה להם כיוון.

---

מורי ס' גרינפילד, לשעבר מנהל התאחדות עולי אמריקה, הוא מחבר הספר הצי הסודי של היהודים שראה אור באנגלית ובעברית בחוצאת "גפן" בשיתוף החוצאה לאור של משרד הביטחון. הוא שירת בצי האמריקני במלחמת העולם השנייה. בעלייה ב' הוא היה אחד מאותם המתנדבים ושירת כקצין על סיפון הספינה "תדקווח" (Tradewinds), שחפליגה מארה"ב בשנת 1947.

יהודים מהצבאות השונים, אמריקנים ובריטים, ואנשי התובלה, החלו לעזור לאותם אלפי ניצולים יהודיים במחנות העקורים, בכל דרך אפשרית. פעולות כגון: חלוקת מזון משופר, חקצאת מקומות מגורים, ואפילו הענקת תקווה שישנם עוד יהודים חופשיים ונכונים לעזור, מילאו תפקיד חשוב בבניית אמון בקרב הניצולים. לניצולים הללו יש לקרוא "חבלתי מובסים". הם שאבו את כוחם מפגישות עם יהודים אחרים והתארגנו לצורך עלייה לארץ-ישראל.

מחנות העקורים הללו, על מאות אלפי הניצולים היהודים שבהם, הפכו למקום שבו מצאו פעילי ה"בריחה" את העיסוק המתאים להם. המהגרים הללו נזקקו לעזרה. היישוב בארץ-ישראל, התארגן לחבאת הניצולים לארץ-ישראל באמצעות "בריחה". בהתחלה, השבו בהגנה שספינות קטנות יוכלו לחזור בעד הסגר הבריטי על ארץ-ישראל ולחביא את הניצולים לארץ. אך מספר הניצולים שרצו לברוח גדל מדד יום, ונדרשו ספינות גדולות יותר. באירופה לא היו בנמצא ספינות גדולות. בארה"ב היה היצע גדול של ספינות ישנות שאפשר היה להשיגן בזול. כמו כן היו באמריקה אנשים שהיו מוכנים לשלם עבור אותן ספינות ושהיו בעלי ניסיון בתחום הספנות. אז החליטו בהגנה לנסות לגייס מתנדבים בארה"ב שיאיישו את הספינות. הרעיון המקורי היה לגייס יהודים-ציונים בלבד, אך במהרה התברר שיש צורך לחפש בקרב כלל האוכלוסייה היהודית (כמו גם בין לא-יהודים) אנשים ששירתו בחיל הים או בצי הסוחר, או סתם אנשים טובים, שהיו מוכנים ללמוד ולעבוד כשייטים.

החיסכון הכספי שהפיקה ההגנה מהשימוש במתנדבים הללו היה עצום. השייטים המתנדבים הללו עבדו ללא תמורה ונדרש תשלום משכורות רק לאנשים בודדים. החיסכון לא הצטמצם למשך ההפלגה בלבד. מרבית האנשים מצאו את עצמם, בסופו של דבר, בקפריסין מאחרי גדרות מחנה המעצר הבריטי או בעתלית, ולספנים הזרים שהועסקו בספינות האירופיות שולם שכר גם עבור פרק הזמן שהו במעצר. החיסכון בתשלום משכורות שנבע מהשימוש במתנדבים היהודים האמריקנים הסתכם בכ-250,000 דולר, וזהו סכום נכבד ביותר לאור העובדה שסך עלות הרכישה של עשר הספינות שבהן הפליגו אותם מתנדבים היה כ-990,000 דולר. הסכומים הללו הם במונחים של 1947, כאשר מכונית חדשה עלתה 1,000 דולר, וכיום היא עולה 10,000 דולר.

קבלת ההחלטה לחפש מתנדבים לאייש את הספינות חיתה קלה למדי, אך מציאת המתנדבים חיתה בעיה שונה לחלוטין. לא ניתן היה לפרסם מודעות "דרושים" בכלי התקשורת, מכיוון שהיה ברור שלטובת הפרויקט יש לשמור על חשאיות ככל האפשר. חיתה תחושה כללית שהבריטים ינסו להשפיע על ממשלת ארה"ב להפסיק את מכירת הספינות, והם אכן ניסו. החוק האמריקני מעניין מאוד בתחום זה. עצם רכישת הספינות, כמו גם איושן לצורך ההפלגה, לא היו פעולות לא-חוקיות. כל הספינות הפליגו תחת דגל זר, ולא תחת דגל ארה"ב, ולכן החוקים שנגעו לצוות הספינה ולבטיחותה היו שונים. בפועל, למדינות שבדגליהן השתמשו, לא היו למעשה כלל חוקי בטיחות להפלגת בים. גיוס הצוותים לספינות הללו התבצע על בסיס העברת הודעות מפה לאוזן.

ערב אחד, במחנה ציוני בני גירסי, נאם מרצה שהסביר מה היה דרוש, ורבים מהנוכחים באותו מחנה פנו לחבריהם. היה גם ארגון שנקרא "אדמה ועבודה", אשר שימש למעשה ככיסוי לגיוס עובדים מכל המנזרים. אדם אחד שהיה פעיל מאוד, הלך ללשכת התעסוקה לקציני ים וללשכת התעסוקה לספנים, וסרק את החדרים בחיפוש אחר פנים יהודיות-ידידותיות. בצורה זו, כל איש חוביל לעתו. גויסו אנשים שהיו כ-5 שנים במלחמת העולם השנייה, בצבא היבשה או בחיל הים. מגויסים אחרים היו למעשה מלחים בצי הסוחר בעלי ניסיון רב בחפלה מלפני המלחמה. מספר רב של אנשים הוכשרו בבתי הספר לקציני ים בחיל הים או בצי הסוחר, והיו גם רבים ללא כל רקע ימי אך שחרשימו לטובה את האנשים שעסקו בגיוס כוח האדם לספינות. סך הכל, גויסו כ-240 איש. אחדים מהם היו לא-יהודים שביקשו להצטרף.

ספינת אחת, "בן הכטי", הייתה חריגה בתחליך הגיוס. הספינה מעולם לא נשאה את השם הזה באופן רשמי, אך שם זה שימש למטרות פירסום. למעשה, בן הכטי, סופר מפורסם ואישיות חולודית, שעל שמו נקראה הספינה, מעולם לא ידע ששמו לא נרשם בפועל על הספינה. "בן הכטי", שתיקרא כאן בשמה התפעולי, "אברילי", נרכשה על ידי קבוצת אנשים שחשו שדבר החשוב ביותר לעשות היה לידע את העולם במה שמתרחש, ושחשתיקה פירושה שותפות. כל מה שהם עשו נעשה בריש גלי ועורר חלק ניכר מחקילה היהודית באמריקה לפעילות שאחרת ייתכן שלא היתה מתבצעת לעולם. עלינו לזכור שגם אם קבוצה זו חרגה מהתכנית הרשמית של הסוכנות היהודית וההגנה, היא קיבלה סיוע מיחידים שנטלו חלק נכבד בפעילות השוטפת של עלייה ב. תומכי ההגנה היו אף מעורבים ברכישת הספינה ובהעלאת הניצולים עליה באירופה. זו היתה הספינה היחידה מבין העשר, שאנשי הצוות האמריקניים שלה הוכנסו לכלא בארץ-ישראל, נשפטו וגורשו מתארץ.

לכל עשר הספינות היה דבר אחד משותף: כולן היו ישנות. חלקן אף היו מלפני מלחמת העולם הראשונה. רק ה"פאן יורק" וה"פאן קראסט" היו בעלות ערך כלשהו ויכלו לחיקרא ספינות במלוא מובן המילה. יתר שמונה הספינות היו גיגיות חלודות שיצאו לדרכן האחרונה. למרות כל זאת, חמש מבין הספינות הללו חיוו את תחילתו של חיל הים הישראלי. אחת מחמש הספינות הללו היתה במצב כה רעוע, עד כי היא הוצאה מהשירות כחודש לאחר הקמת מדינת ישראל. יתר ארבע הספינות שירתו אותנו באמונה. בתחילה ציידו אותן בתותחי דמה, ולמרות שהתותחים תחלפו תוך זמן קצר, קשה מאוד היה להגדירן כספינות מלחמה מודרניות. אך באותם ימים הן היו הדבר הטוב ביותר במצא וביצעו את מלאכתן על הצד הטוב ביותר.

הספינות האמריקניות הראשונות הגיעו לאירופה רק כשנה ויותר לאחר כניעת הנאצים. במהלך תקופת פעולתן בפועל, חובילו הספינות האמריקניות יותר ממחצית מהעולים שהפליגו לארץ ישראל באותה עת. הספינות האמריקניות חובילו יותר מ-50% מבין 63,515 העולים שהפליגו לארץ בתקופה שבין ההפלגה האמריקנית הראשונה, בחודש יוני 1946, ועד לעצמאות ישראל בחודש מאי 1948; או כ-55% מכלל העולים שהפליגו במהלך התקופה שבין ההפלגה האמריקנית הראשונה, בחודש יוני 1946, ועד ל-1 בינואר 1948, מועד חגעת הספינה האמריקנית האחרונה.

ספינה 11 במספר בעלת צוות אמריקני, ה"כלנית", ובשמה הקודם "מאלה", הגיעה לישראל ביולי 1948 עם 1,200 עולים, אך אורגנה בארה"ב בפברואר 1948. מכיוון שהגיעה לאחר הכרזת עצמאות מדינת ישראל, היא לא נכללה במסגרת עלייה ב' מבחינה היסטורית. ספינה זו היתה בעבר ה"מייפל אור", היכטה הרשמית של נשיא ארה"ב, מימי תיאודור רוזבלט ועד הרברט הובר.

הרשימה שלהלן מציגה את שמה של כל ספינה בעלייה ב', את שמה הקודם (בסוגריים) ולמה שימשה בעבר. כן מצוינות נקודות ההפלגה שלה, תאריך ומקום תפיסתה ומספר העולים בה. מספרי הנוסעים והתאריכים לקוחים מנתוני משרד הביטחון הישראלי.

"גיוזיה וגיווד" (Beauharnois). קורבט קנדית. העמיסה נוסעים ליד סבונה, איטליה. נתפסה ונלקחה לחיפה ב-27 ביוני, 1946. 1,257 העולים נכלאו בעתלית. לאחר מכן שימשה כקורבט - K-18, "השומר", בצי הישראלי.

"הגנח" (Norsyd). קורבט קנדית. העמיסה נוסעים בסט, צרפת. העבירה נוסעים בלב ים לספינה ביריה (אקבל III), אשר נתפסה ונגררה לחיפה ב-1 ביולי 1946, כאשר על סיפונה 999 עולים אשר נכלאו בארץ-ישראל. הפליגה לבקת, יוגוסלביה, והעמיסה שם נוסעים. נתפסה שנית ונלקחה לחיפה ב-29 ביולי 1946. 2,678 העולים נכלאו בארץ-ישראל. לאחר מכן: שימשה כקורבט - K-20, "הגנה", בצי הישראלי.

"חיים ארלוזורוב" (Ulua). ספינת משמר החופים; ספינת משמר חד-תרנית, בתקופת איסור המשקאות החריפים. העמיסה נוסעים בטרלבוג, שוודיה ובמטפונט, איטליה. עגנה בבת גלים, חיפה, ב-28 בפברואר 1947, לאחר מאבק עם הבריטים. 1,348 העולים נכלאו בקפריסין. לאתר מכן נמכרה לגרוטאות.

"בן הכט" (Abril). יאכטה פרטית; ספינת מבריתים; ספינת משמר התופים - PY-31. העמיסה נוסעים בפורט דה בוק, צרפת. נתפסה ונלקחה לחיפה ב-8 במרץ 1947. 600 העולים נכלאו בקפריסין. לאחר מכן שימשה כספינת קומנדו K-24, "מעוז", בצי הישראלי.

"התקווה" (Tradewinds). ספינה חד-תרנית במשמר התופים. העמיסה נוסעים במשך שני לילות רצופים בחופי איטליה. נתפסה ונלקחה לחיפה ב-17 במאי 1947. 1,414 העולים נכלאו בקפריסין. לאחר מכן שימשה כספינה K-22 בשירות חיל הים, מ-6 ליוני 1948 עד 27 ליולי 1948. נמכרה לגרוטאות.

"אקסודוס 1947" (President Warfield). ספינת טיולים במפרץ צייספיק. העמיסה נוסעים בסט, צרפת. נתפסה בקירבת תיפה ב-18 ביולי 1947, לאתר מאבק עם הבריטים. 4,515 העולים הוחזרו לצרפת, שם סרבו כמעט כולם לרדת לתוף ואז נלקחו להאמבורג בגרמניה, שם הוכרחו לרדת לחוף ונכלאו. לאחר מכן: ננטשה ליד נמל חיפה. התכנית לחפוף אותה למוזיאון לעלייה ב' בוטלה לאתר שעלתה באש בשנת 1952. מאוחר יותר הפכה לגרוטאות.

"גאולח" (Paducah). ספינת אימונים במשמר החופים. העמיסה נוסעים בבורגס, בולגריה. נתפסה ונלקחה לחיפה ב-2 באוקטובר 1947. 1,388 העולים נכלאו בקפריסין. לאחר מכן נמכרה לגרוטאות.

"המדינה היהודית" (Northland). שוברת קרחונים בשמוש משמר החופים. העמיסה נוסעים בבורגס, בולגריה. נתפסה ובלקחה לחיפה ב-2 באוקטובר 1947. 2,664 מעולים נכלאו בקפריסין. לאחר מכן שימשה כספינת מלחמה 16-A "אילת", בצי הישראלי.

"קיבוץ גלויות" (Pan York). ספינת משא העמיסה נוסעים בבורגס, בולגריה. הפליגה ישירות לקפריסין בעקבות הסכם עם הבריטים, והגיעה ב-1 בינואר 1948. 7,623 עולים. לאחר מכן שימשה כספינת נוסעים בשירות "צים".

"עצמאות" (Pan Crescent). ספינת משא העמיסה נוסעים בבורגס, בולגריה. הפליגה ישירות לקפריסין בעקבות הסכם עם הבריטים, והגיעה ב-1 בינואר 1948. לאחר מכן שימשה כספינת נוסעים בשירות "צים".

"כלנית" (Mala). יאכטה נשואות (מימי מתיאודור רוזבלט עד להכרזת הובר), מוכרת בשם "מאייפלונר". העמיסה נוסעים בצרפת. כ-1,200 עולים, כולל קבוצת פליטים אשר הוגלו לגרמניה מבורגס. הספינה אקסודוס 1947, מעלייה ב-1 הגיעה לחיפה ב-11 ביולי 1948.

לכאורה, ההפלגות שנערכו נראות פשוטות למדי. עולים על ספינה, מפליגים לאירופה, אוספים את הנוסעים, ויוצאים לארץ ישראל. בפועל, הדבר היה מורכב הרבה יותר. מרבית אנשי הצוות סיימו זה עתה את שירותם במלחמת העולם השנייה, שנמשך בין שנתיים לחמש שנים. היתה להם האפשרות לחזור לספסל הלימודים עם מלגה מלאה, על סמך מגילת הזכויות של החיילים האמריקנים המשוחררים. לאמיתו של דבר, חלק מן המתנדבים כבר החלו ללמוד באוניברסיטה. לאיש מחם לא היה מושג כמה זמן תארך ההפלגה, או אם בסופה ימצאו את עצמם במחנה מעצר בריטי. הבריטים הגדירו את איוש הספינות כפעולה בלתי פוסלת.

בראינות השונים שנערכו עם ניגוי ההגנה לצורך בחירת הצוותים, נלמד שאף הם ידעו מעט מאוד. אחדים מאיתנו חשבו שחמסע ימשך חודשים ספורים, ואחרים הכיחו שתידרש כשנה שלמה. רק לציונים, אשר היו במיעוט, לא היה אכפת מהו משך הזמן שיידרש, מכיוון שחיה בכוונתם להישאר ממילא בארץ ישראל. ככלל, חמסע ארך כ-7-12 חודשים לכל שנייה. הזמן הזה נחלק בין תקופת הכנת הספינה לפעולה בארה"ב, חציית האוקיינוס האטלנטי לאירופה, החכנות באירופה לקלוטת מספר גדול של ניצולים, חמפלת בגם התוכן ולבסוף תפיסה על ידי הבריטים (מעצר בקפריסין).

אורך חמסע היה תלוי בנקודת הימין שבה הצטרפה לצוות הספינה בארה"ב. הראשונים, אשר קבלו לידיהם את הספינה הגוססת, נדרשו לחשקיע עבודה רבה בשיפוצה עוד לפני שהעזו לתעבר על הפלגה. חציית האוקיינוס האטלנטי מאכה"ב לאירופה ארכה בממוצע כ-3 שבועות. תקופת חתיקונים באירופה השמנתה מספינה לספינה, בהתאם לגודלה, ולכן נוספה החמתנה לתוראות היכו. נפיצה לאסוף את הנוסעים. משך המעצר בקפריסין גם הוא היה גמיש, ולמעשה, מרבית השניטים לא האמינו שייתפסו ויושמו במעצר גם החזרה לאמריקה ארכה זמן, ובפלילי את חמתנה

ליציאה מארץ-ישראל בעזרת מסמכים מזויפים והשגת מסמכים חדשים באירופה.  
רבים מהחוזרים לארה"ב גם נתקלו בחקירות והטרדות מצד ה-FBI.

עד כמה היו המתנדבים חשובים ומה התפקיד שמלאו במסכת הכוללת? מדוע לא נכתב עליהם דבר עד 40 שנה לאחר מכן? מדוע כיום הישראלים עדיין מטילים ספק בפעילותם למרות כל ההוכחות? כמעט כל השייטים שבו לביתם בצפון אמריקה. בשנים הראשונות שלאחר מכן, כ-20% מהם חזרו להשתקע בישראל. אחד השייטים נחרג על ידי הבריטים על סיפון ה"אקסודוס" ו-6 נוספים נפלו במלחמת השחרור. אף אחד מאתנו, כך נראה, לא חשב מעולם להעלות על הכתב את התרחשות האירועים, ורק רצינו לשוב לשגרת חיים תקינה. תרמנו מזמננו למלחמת העולם השנייה, ואחר כך לעלייה ב', וכעת רצינו להקדיש מעט לעצמנו.

ניתן היה לצפות שאנשים בישראל יכתבו אודות מעשיהם של המתנדבים, ובעיקר אלו אשר עבדו והפליגו עמם. לרוע המזל, הדבר לא עלה בדעתם של האנשים בישראל. חלק מהכותבים אודות עלייה ב' לא הזכירו כלל את המתנדבים האמריקנים. בקוראי את עלילות הגבורה סביב חלק מהספינות, נוכחתי לדעת שרק אנשי ההגנה והפליימס מוזכרים בהן. המתנדבים האמריקנים מעולם לא הוזכרו, גם לא כאנשי הצוות, למרות שהספינות לא יכלו כלל לצאת לדרך בלעדיהם. הם הפכו לחלק בלתי נראה בפעולות הצלת האנשים באירופה והבאתם לישראל.

היו גם, כמובן, המלחמות הפנימיות בארץ-ישראל וה"פוליטיקה" המקומית. כל אחד היה בטוח שהארגון שלו עשה הכל, והקבוצות האחרות נדחקו הצדה, וכך גם המתנדבים האמריקנים נדחקו הצדה. חייבים לציין שהיתה גם מגמה כללית בישראל להבטיח שכל הקרדיט למאבק במסגרת עלייה ב' ייוקף לזכותם של היהודים-חישראלים. רבים באו מחוץ לארץ, וליהודים מחו"ל היה תפקיד נפרד. תפקידם היה לשלוח כסף ולא להתערב. בנעשה בישראל. היה זה פתרון מוצלח להגברת הגאווה המקומית ולגיוס תרומות, גם יחד, אשר העניק חשיבות רבה לשיתוף פעולה ישראלי-יהודי. בפועל, כולם אהבו את חלוקת התפקידים הזו, מלבד אלה מאתנו אשר שירתו בעלייה ב' ואחר כך ב"מחיל".

כיום, קיימת יותר פתיחות ונכונות לאפשר לספר את סיפורם של המתנדבים האמריקנים, אך גם כאן בישראל, חדבר נעשה כבדרך אגב. המספרים מדברים בעד עצמם. מספר הספינות היה קטן, אך מספר הניצולים שהובאו על סיפונן היה גדול מאוד. מספר השייטים המתנדבים היה בוודאי גדול יותר ממספר אנשי הפליימס "ב"ריחה" גם יחד, אשר השתתפו במבצע. בקפריסין נכלאו יותר מתנדבים אמריקנים מכל קבוצת מתנדבים אחרת.

עד כמה היתה עלייה ב' חשובה בהקמת מדינת ישראל? לכל אחד יש דעה משלו, ואיש אינו יכול להביא טיעונים מוצקים יותר מאשר אנשי עלייה ב' עצמם. נכון הדבר שההגנה, האצ"ל וכו', כולם עשו מלאכה נאמנה. כולם תרמו להצלחת המאמץ. ייתכן מאוד שעלייה ב' לא היתה מצליחה בלעדי כל המאמצים והתכניות שפעלו בה בעת. אך דבר אחד בטוח לחלוטין: עלייה ב' ומספר האנשים הרב שהובאו לישראל

באמצעותה, היו הגורם לשבירת המורל הבריטי. צריך רק לקרוא את המבוכה שחשו הבריטים בטיפול בניצולים. הסיפורים מהספינות, הסיפורים אודות האנשים שנמנעה מהם הכניסה לארץ, הסיפורים מקפריסין, וכמובן גם מאבקם של אנשים ונשים לא חמושים כנגד חיל הים הבריטי החזק – כל אלה זרעו מחומה ומבוכה בקבינט הבריטי. הפרסום השליילי על התנתקותם של הבריטים החמושים כנגד הניצולים השפיע על יחסה של אמריקה אל הבריטים, ובריטניה נזקקה לעזרתה של אמריקה.

אנגליה נחרסה במהלך המלחמה, ונוקקה מאוד לסיוע כלכלי. הבריטים איבדו את תמיכת הציבור האמריקני. תחנהגה הפוליטית בארה"ב יצאה כנגד הבריטים. הדבר נבע בעיקר מפעולות עלייה בשימוש במתנדבים הצפון אמריקנים, התברר כיותר מסתם חיסכון בכסף, הוא היה במקרה גם צעד דיפלומטי חשוב. הספינות הגדולות יותר והמתנדבים האמריקנים, כמעט הפכו זאת למאבק בין ארה"ב לבריטניה. הדבר הצליח, והבריטים העבירו את הטיפול בעניין ארץ-ישראל לידי האו"ם. השאר מפורט היטב בכתובים. הגורם הנסתר, המשפיע, היה כפי שאמרו לנו הניצולים שהובלנו: "אתם הייתם האנשים הנכונים, שעשו את המעשה הנכון בזמן הנכון".

אנחנו הענקנו כוח רב לניצולים שהיו בספינות שלנו. אנחנו היינו גורם מיוחד בהעלאת המורל. גם רבים מאנשי הפלי"ם והמתנדבים הישראליים הודו בכך. הדבר העניק לכולם הרגשת שיתוף עם היהודים בעולם שבחוף. הם לא היו לבד. בפגישת יובל ה-40 של המתנדבים האמריקנים, בשנת 1987, נפגשו כ-150 איש בארץ. מרביתם מעולם לא חזרו לארץ, גם לא לביקור. פגישתם של כל האנשים הללו מהספינות השונות, היתה מיוחדת במינה. הם פגשו את עמיתיהם הישראלים ואחר כך את הניצולים, ערכו סיור בארץ, ולבסוף נפגשו עם הנשיא הרצוג שאמר להם: "מתוך 6,000,000 יהודים אמריקנים, אתם הייתם אלו שקפצו לפירצה".

# כיוונים

כתב-עת לציונות וליהדות

עורכים

ליפשה בן־ש"ך, עמוס יובל

---

סדרה חדשה

חוברת מס' 12-11 (48-49), כסלו תשנ"ח, דצמבר 1997  
ההסתדרות הציונית העולמית – המחלקה להסברה