

ההעפלה — סיכונים וסיכונים

דוד נמרי

לפינו מספר מעניין. המבוסס על הוצאה שנשא דוד נמרי, חבר קיבוץ אשדות יעקב והממונה מטעם הדוגמה על ההורדה בחופי הארץ.

לפי נתאמר והכתוב, נישאה ההוצאה בשדה ימים (קיסריה), הדבר היה קרוב לוודאי, בשנת 1946, שכן נמרי מוכר על ההעפלה לפני מלחמת העולם השנייה, ועל הזקופה הראשונה שאחרי המלחמה.

הזכרים מגויינים כשמצטמם, ובעיקר יש לראותם בלקשר של הזקופה. כך למשל, בחלק האחרון של ההוצאה הוזרה נמרי שיטה חדשה לפריצת המצור הבריטי, בעזרת 4-5 ספינות מעפלים שגיעו בירכושן. שיטה זו לא הגיעה, כידוע, לידי מימוש.

החומר נמצא במחיצתו ה'הוגנת' — בית אליהו גולומב, בתל-אביב.

נגחם כמה וכמה מצבים שנמצאו בהם, את הדישגים ואת הכשלונות.

חוף הארץ

חוף הארץ הוא קצר למדי. מבחינתו הוא מהאים לנו בכמה מקומות, בעד שישים מקומות שלא מתאימים לעבודתו. אם אנתנו מתחילים מעצפן מנהיגיה, יש לנו רק ק"מ אחד של חוף. חוף שהוא חול. החופים האחרים השייכים לנו או עומדים לרשותנו בסביבת נהריה אינם באים בחשבון, בשל הסלעים המצויים בו. חוף נהריה הוא הנוכח ביותר לגישה לכלי-שיט מבחינת עומקו. הספינה יכולה להתקרב קרוב מאוד לחוף. העומק מתחיל קרוב מאוד. עם זאת, חבל שהשטח הזה קצר. כשאנו מתקבצים לפינתו — חוף אינו בא בחשבון מבחינת הסלעים, מפרץ חיפה אמנם נוח מאוד, אך המים בו רדודים. במרחק די רגוע מהחוף, כמה מאות מטרים, המים עריני רדודים אבל החוף נקי מסלעים ומאפשר עבודה. אנו מגיעים לחוף אשר בא בחשבון בשבילנו לעבודה — עתלית, ראשית, מפרץ עתלית הוא אחד המפרצים היחידים המאפשר פעולה גם בגלים חזקים. דרומה לו, ליד הקיבוץ (נוהדים) יש מפרצים קטנים די נוחים לעבודה וכמעט נקיים מסלעים. גם בזמן יעקב יש חוף לא רע. אם אנו מתקיימים דרומה, אנו מגיעים לקיסריה. מכאן דרומה עד לקיבוץ שפיים יש חוף טוב בריציפות. בשפיים החוף רע מאוד, פרט למפרץ קטנטן של 40-50 מטר, אשר מאפשר בניסה לסירות. חוף חתנת רדיני כמעט אינו בא בחשבון לעבודה, פרט לים שקט מאוד. חוף תל-אביב הוא חוף רע מאוד פרט למפרץ קטנטן ליד גדר הנמל המאפשר לרדת בסירות. יתר החוף קשה מאוד. יש עוד מקום ליד יפו. יתר החוף אינו בא בחשבון לעבודה, פרט לים שקט מאוד. חוף בת-ים נחשב מקום די טוב. יש בו מקומות מתאימים לעבודה. נפירופין וכמעט רוב הדרום, באופן כללי, מתאימים להורדה בסירות. מובן שלו היו ברשותנו כלי-שיט מודרניים וסירות פלישה, אין ספק שאפשר היה לגשת לרוב המקומות. אבל אמצעינו דלים, ובכלים שאנו עובדים — אלה המקומות המאפשרים עבודה.

איך התחלנו?

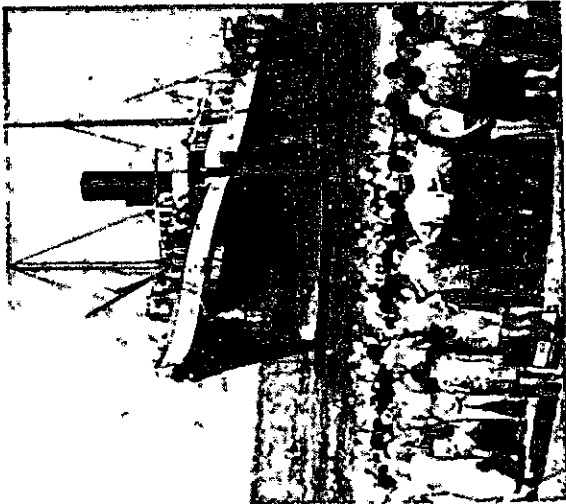
הניסיון הראשון של עלייה בי — ניסיון שנמר בבישולן — היה בשנת 1934 באונייה יוליס, שבאה עם 350 עולים. אנשינו טרם ידעו אחר טיב העבודה והאחידות בקיבוץ, ואחר כמה ניסיונות להעלות את העולים בחוף הארץ הדבר לא עלה בידנו. אמנם על הספינה היו ימאים מוכשרים, אבל בארץ לא הייתה קבוצה רצינית שתארגן את ההורדה. אין ספק שבמניעיהם לא היה כל קושי לגשת לאחד הקיבוצים ולהוריד את האנשים, אבל חוסר הארגון ששרר בעבודה כאן, בחוף, פגע, יש גם לזכור, שאף עסקן בעבודה זו בעיקר מנהיגים שלא היה להם מושג בפעולה הממשית ובטכניקות שלה. לכן זה היה כישלון. ניסיון ההורדה גם עלה לנו בשני קורבנות, כיוון שהם נגשו לחוף תל-אביב, למקומות של סלעים.

לאחר הכשלים והפסקת העבודה בעלייה בי, הודיעה רק ב-1937. בשנה זו נעשה ניסיון ראשון בספינה קטנה, שהובילה 65 בחורים בלבד. מחוסר-קשר ונדבצת מעניין, חיכו לה פה הרבה לילות מיותרים, ללא כל צורך. אמנם הירידה נגמרה בשלום, אולם גרמה להרבה הוצאות מיותרות, לזרבה ימי ביטול של אנשים ללא צורך בלשון: לאחר הניסיון של הספינה הקטנה הזאת, המשיכו העוסקים במלאכה לחפש אפשרויות נספות, בעיקר בבל הקשר לנושא הקשר.

יש להגיד שסוד הצלחתנו במבצע ב-1937-1939 היה תלוי ברוב בקשר שהיה בין הספינות לבין הארץ. בספינה השנייה שהגיעה הורחקו כבר מבשר-קשר, אמנם חידעדי, והיא קיבלה מאתנו הוראות. זה היה על ידי שדרור של פלאטות [מקלטים] מכאן, על פסופן. המכשיר היה קולט את זה באונייה, והיה לנו הסכם לגבי כל תקליט; המסיקה סימלה חוף מסוים, גלים חזקים וכו'. הספינה השנייה הביאה 165 איש, הם ירדו בהצלחה. בשלישית הקמנו את הקשר, כי ראינו צורך דחוף שיהיה קשר תמידי עם הספינות. כאמור, סוד הצלחתנו היה בקשר. לאחר הקמתו לא היה כמעט כל קושי בביון ספינה או שהייתה בים. איך הייתה העבודה? — ימאים שהכשרנו אותם בזמן לא היו לנו. חופשנו אנשים מהמובן, הנכי 'הופעלי' או שהתחננו על הירדן בתל-אביב. זה היה החומר האנושי. האונייה היו מלוות על ידי שניים שלוש אנשים כאלה, שיצאו את הארץ באופן ליגאלי ועלו באירופה על הספינות באופן בלתי-ליגאלי והגיעו לארץ. רובם בכלים היו בקיאים בניבואציה [נחונ] ונחון הארץ. ובאמת, ב-90% מהמקרים המלווים הביאו את האוניות לקדחת הבונות בלי קשיים. הבעיה הייתה, שהיה לנו רק מספר קטן של אנשים כאלה.



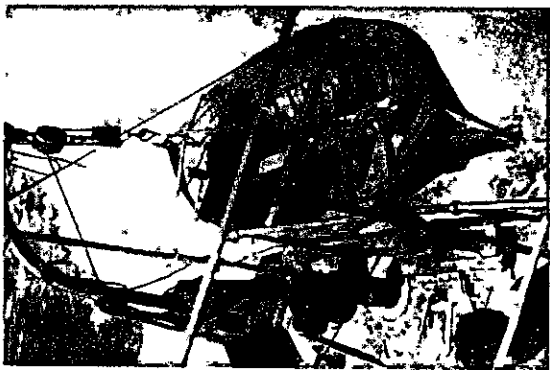
מעפלים מגיעים לחוף הארץ



היתה איתנה וזה עור לזה מאוד. לאחר כמה נסיונות גישה לחוף ללא הצלחה של ירידה רוח האנשים החלה להתמוטט וזה קבע זרבה מאוד את הצלחת הפעולה. מצבירוח האנשים שלנו היה טוב. אבל אחר ששלו על 'שיגור היל' אנשי פלוסורה; שלא היו מנוגבים ונחשבים ברעם, ואי-אפשר היה להתחזק מעמד איתם כים ופה היתה דרשה רק סבלנות. הניסיון הראשון של ההורדה היה בעתלית והוא לא הצליח. ניסיון שני היה בדרום הרחוק. זה היה הניסיון הראשון שלנו בדרום, בבני טוכריר (ליד אשדוד) — שם השיגה את האונייה סירת משטרה, אשר ירתה והגזה שני אנשים. האונייה הסתלקה ללבנים והמלווים לא יכלו לעמוד תחת לחץ אנשי פלוסורה. היתה להם הוראה להגיע לתל-אביב ולנסות להוריד את המפעלים. האונייה הגיעה לחוף תל-אביב ובה 1400 איש והתחילה להוריד, אולם ירד רק חלק. כמה מאות איש הדאשונים הצליחו לרדת. הרעש היה גדול והציבור הרב שהגיע למקום הפתיע. כותצאה מכך יתר האנשים נלקחו על-ידי המשטרה. הימאים והמלווים הצליחו לרדת — חלק בסירה וחלק בשחיה. לאחר מכן הגיעו עוד כמה ספינות, שהצליחו להוריד, ואחרון שנתפס על-ידי השלטון. הסוף של התקופה הזו היה עניין 'פטרדה' — אשר טובעה במל חיפה עקב סכנת הגירוש. מאז ועד השנתיים האחרונות העבדה הופסקה. עכשיו נעבור לעבודתנו בשנתנו האחרונה.

הפעולה אחרי המלחמה

כבר בזמן המלחמה נמלחמת העולם השנייה ראינו שנעמד בפני חידוש עלייה ב, ראינו ערך והכרח להכשיר אנשים שיהיו, מבחינת היס, מוכשרים למלא את התפקיד בחוף ואת התפקיד הליווי. התחלנו להעסיק בזה אנשים עוד לפני ארבע וחצי שנים, וקוסירה זו שרמשה בערסת ההכשרה לעיניי הימני. מפני ההכרח שלא לסמוך על אנשים מקרים, העזיבים את העבודה ולא חזרתי. ואחרים שאינם עומדים תחת מרות, ומפני ההכרח והצורך להקים חבר ימאים קבוע למטרדה זו. החלטנו לגייס אנשים מתאמים לכך. יש להבין שלצורך ימאי אי-אפשר במשך חודש. לזה צריך שנים של עבודה. אנו התחלנו ליצור ימאים שידעו מעט נביגאציה, חתייה, מפרשים, והעברנו בקורסים האלה הרבה מאוד אנשים. מתוכם בחרנו חלק שראינו בהם את המלווים לאונייה והצלחנו אמנם במשך התקופה הזאת להקים חבר עובדים בחוף וגם חבר עובדים רצוני ללוי. הניסיון שזים קנו פה, במשך התקופה, הוסיף להם דעת והבנה. איך לנהוג



סירת הצלה באונייה המפעלים 'אף-על-פי-כן'

אי-אפשר ללמוד על ספסל הלימודים אלא מתוך ניסיון. בעבודה אפשר להגיע להישגים גדולים כשטח זה. כשהתחלנו בעבודה מהחדש, התעוררו כל אותן הפרובלמות המופרות, כמו עניין המלווים, ששימשו גם כמפקידי האוניות ושאלת הקשר. אלה היו דברים מובנים, אולם בכמה שטחים הורע המצב. בראש וראשונה — שוק הספינות, טיבן וציודן. אין ספק שלפני המלחמה אפשר היה להשיג הכל יותר בקל ובפחות כסף, בפחות מאמצים. רוב הספינות, שהגיעו אחרי המלחמה לא היו מצוידות במספק מזון, מיס ובסירות, היו מקרים שזו צריכים להוביל סירות ממרחק רב למקום החורדה. זה מכביד וזה גם לא הבריר, אבל בנראה הקשיים שם היו רבים, ועל אף הדעותינו לא תוקן הדבר. השנה הראשונה של התקופה הזאת, אחרי המלחמה, עברה בהצלחה רבה. אמנם לא שינינו הרבה מהשיטות הקדמות. פרט להחלפת החומר האנושי. אנהנו עובדים כיום עם אנשים מגויסים; זה הקל בזרבה על העבודה וגם בשנה הזו יוכלנו לעשות יותר משעשינו. המשמר הממשלתי כמעט שלא שונה מ-1937 עד 1939. השמירה, גם בחופים, לא היתה קפדנית. יבולנו לעשות יותר לו היו מגיעות יותר ספינות. בנאמנתנו בכמה שנים — לפי המידע שהיה לנו — שיתחברר שאותם הימאים אשר קיבלו את ההכשרה אצלנו, ביצעו את העבודה במסירות ויצאת מהכלל. מלם כאחד — אנשי היס ואנשי היבשה.

התנהגות המלווה באונייה ותפקידיו

כידוע, הספינות שאנו עובדים איתן שייכות בחלקן לגויים שעשו את העניין תמורת כסף; בעד כל יראשי סכום מסוים או סכום כולל בעד השפינה כולה. ואנו קנינו את זה במיטב כספנו. גם לאיש שעושה זאת תמורת כסף נתנו ערבויות למקדה של אויבן האונייה, ערבויות שהבטיחו כי הוא יקבל את התמורה. אנו היינו אחראים לכך ונהגנו באונייה כבשולנו.

תפקידי המלווה:

- (א) הוא חייב קודם-כל לבדוק את הציוד, המזון והמים המצויים באונייה, יש חישוב מסוים לכמות אוכל ומים לאדם בספינה. יש להביא חמדי בחשבון, שאם האונייה צריכה לחיות בדרך 6-7 ימים, צריך להצטייד בכמויות כפולות, כי לפעמים קלקל או מוגז-האוויר הקשה מארכיבם את זמן ההפלגה.

עלייה ב'

- (ב) שאלת העזרה הדפואית באונייה. חייבים לראות ולדאוג שיהיה רופא באונייה ובן צרכים רפואיים מנימאליים, כך שבמקרה קשה לא יהיה צורך לגשת לחוף, אלא תהיה אפשרות להגיש עזרה באונייה ולא להיות משפיעים ממקרה מסוים שחייב גישה לחוף.
- שאלת המים אינה פחות חשובה משאלת האוכל, ואין לסמוך על כמויות המים שמבטיחים כי הן ישנן באונייה, אלא צריך ללכת ולבדוק זאת. לבדוק את הטנקים (מיכלים) שיהיו נקיים ולא מוחלדים.
- (ג) דולק — יש תמיד להצטייד בכמות כפולה מהדרוש, אם זה סולר או פחם.
- (ד) תגרות הצלה.
- (ה) סירות להורדה — ברוב המקרים לא היו סירות. אנו מוכרחים להתגבר על הקושי הזה ולא להיות קשורים למקום מסוים. שאלת הסירות היא חשובה ועיקרית. הפרופורציה היא: לספינה של 300 איש 4-5 סירות של 25-30 איש. ואם אפשר בים רגיל לבצע הורדה של 300 איש חוץ שעה אחת עד שעה ורבע.

התנהגות האדם באונייה

האיש יכול להיות צפוי לכמה וכמה מצבים בלתי צפויים: למרד מלחים, למים מקולקלים, למקרי מחלה קשים, ועוד. על האיש המפליג להביא בחשבון את כל המצבים האלה. הוא לנו מצבים שהיינו צריכים להתגבר על העובדים הורים, להשתלט על האונייה ולהציל אותה. אבל כל זמן שהקצין [צוות] נהג לפי רצונו, עלינו לנהוג בהם בסדר ובהסתר טוב, והמלווה שלנו אינו צריך ליהפך לרבי-החובל של האונייה. עליו לדעת שרבי-החובל מפליג כבר עשרות שנים באונייה וידעוהו הרבה יותר רחבות מאשר שלנו. את השלטון עליו לקחת בידו רק במקרה שרבי-החובל ואנשיו התגרים להפליג לכיוון שלנו.

אשר לארגון העולים בתוך האונייה: כידוע, קשה להשתלט ביכשה על אלף איש, ובים על אחת כמה וכמה. לפיכך יש הכרח להיעזר במפעלים. לבחור את הטובים, ליצור גדרות בשביל האנשים על האונייה. במצבים קשים, קשה יהיה למלווה להשתלט בלי עזרה העולים עצמם והוא לא יוכל לעשות דבר. לכן עליו ליצור מן היום הראשון גדרות ולהקים יחידות, שאיתן יוכל לפעול במקרים קשים. הייזלנו מקרים שהותעדות האנשים שנקבעו השתמשו בכוח נגד המפעלים שהפירו את הנהוג באונייה. זה היה מוצדק, אבל רצוי להימנע מכך.

ביחס לצפיפות, כי 39-187 היה החישוב שלנו — על כל טון, עולה עד עולה ורבע. כיום המצב הוא 2½ איש על כל טון. זו צפיפות גדולה ומקשה. ויש לשקול היטב כשאנו הולכים להעלות מספר אנשים בזה על אונייה. צריך להתחשב בחורף ובקיץ. אם בקיץ אפשר להגיע ל-3 איש על כל טון, בחורף אין לקחת יותר מ-2 איש על כל טון.

הבלקאדה שהוטלה עלינו בים ושגרמה לכך שבתקופה האחרונה, פרט לספינה קטנה יחידה, כל האוניות נפתסו — הצריכה מתשבה מסומת ואפשר להגיע כמעט בוודאות, שאם סוד ההצלה בתקופה הקודמת היד. הקשר, כיום — סוד הכישלון הוא בקשר. האווירונים ואוניות המשוהות מגלים את הקשר שלנו עם האונייה. האווירון הוא המסוכן ביותר. הוא מגלה אותנו במרחק עצום מהחוף. אזר כך באה אוניית-המשוהית עם הראדאר. ברוב המקרים קדם גילה אותנו האווירון ואחר כמה שעות הגיעו אוניות המשוהית. כדי להטעות אותם, צריך לארגן כמה דברים: (א) האונייה שלנו צריכה להיות מסוג האוניות המסתובבות בקו זה. ייתכן שאנו צריכים להכניס הסוואה של סחורה מיוחדת על הסופון, כדי שלא יחשדו. (ב) עניין הדגלים. לא ייתכן שראדים אוניה בלי רגל ושם. כשאווירון מגלה יצור כזה, הוא רואה שכלי זה לא מוביל משא לחופה או לכיירות, ומזבן שאחרי הגליון כא הדרמשך. ולא רק הדברים האלה.

צלום למזכרת — שני מלחים איטלקים שסייעו למצוץי ההעפלה:



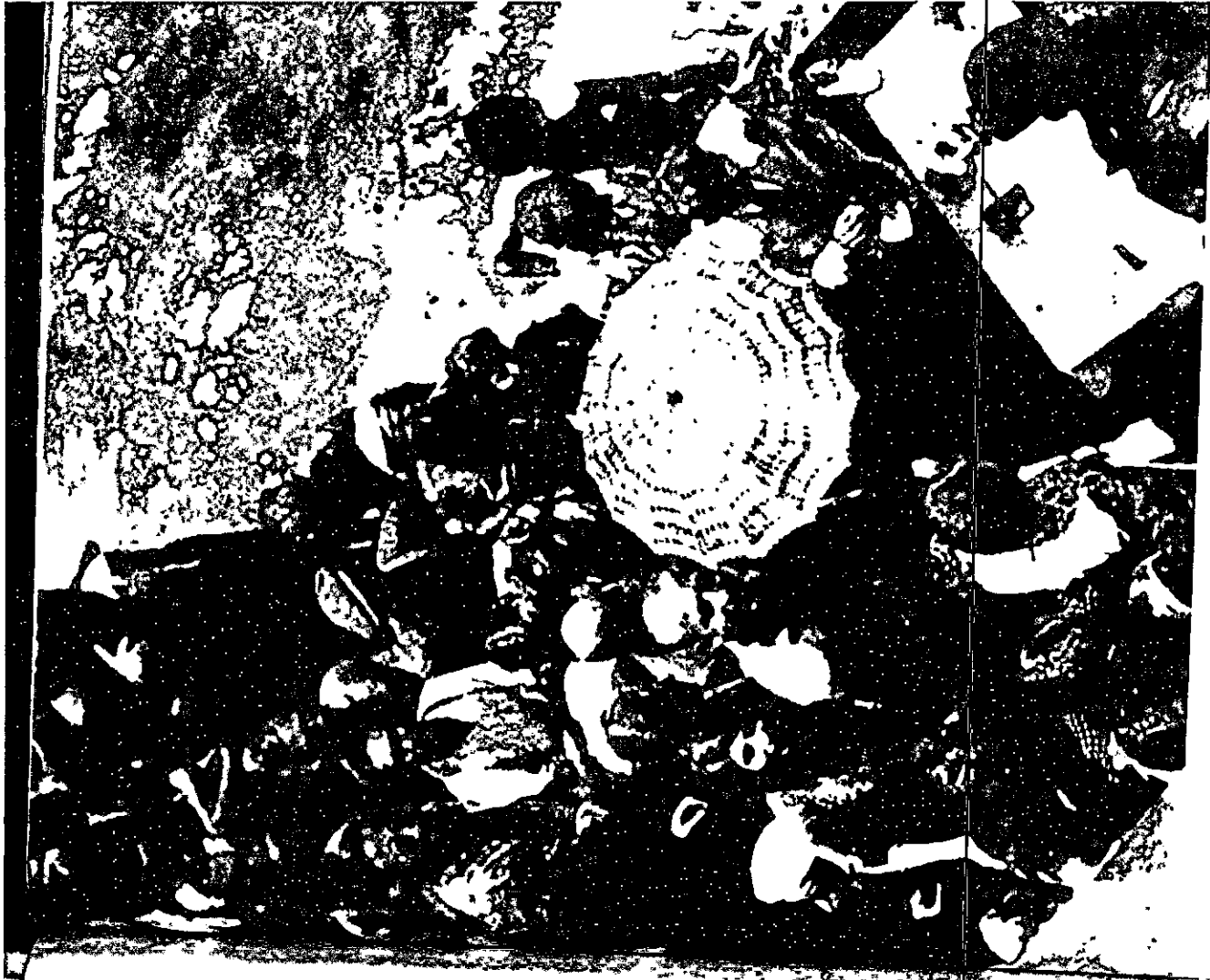
הגיעו למסקנות שכבר ביצענו אותן. במקום להפסיד שתי ספינות ולעסוק עם מלחים שילכו למאסר, דבר העולה לנו הרבה ואף אינו מאפשר לנו להשיג מלחים שיוסיכמו לכן, רצוי לאחד שתי אוניות בקירבת הארץ, על מנת שאחת תחזור עם כל העובדים, פרט למכונאי הראשי או בעל מקצועי אחר. תשכל העובדים יחזרו לארץ שממנה יצאו. הדבר הזה אפשרי, ואנו ניסינו זאת בכמה מקרים. מקרה כזה הוא טוב, בתנאי שהוא נעשה ליממה או שתיים, כי זה מצריך לפרק את סידור המינות, אחרת אי-אפשר להכניס מספר כפול של אנשים לאונייה.

צריך להיזהר מאוד, כי היו לנו מקרים שהעמטנו אנשים מעל למידה. לקחו למעלה מאלף איש. ייתכן שזה פשע לעשות דבר כזה, אבל לנו לא הייתה ברירה. במקרים אלה הצלחנו בכמה ספינות לעשות את זה בסביבות קפריסין, לפני שגילו אותן.

אבל אם אנתנו חושבים, אז רבר יותר יעיל ביחס לשבירת הבלקאדה. האמצעי הזה מוחל את הנהגה ומציל את העובדים והורים. אבל לא יאזנתה ספינות גדולות. כשיש אונייה בים עם כל אותו הצני של 8-7 אוניות משוהית — לא נוכל לשבור את הבלקאדה.

תבניות לעתיד

ייתכן שעלינו לעשות את החפץ. נוריד מספינה אחת ל-4 ספינות. ייתכן שאם נעמוד בקשר ומסור את ההוראות ביין, נצליח להביא בלילה אחד כמה ספינות ואולי כ-50% נצליח להביא את העולים לחוף. 2-3 אוניות תשחקנה עם הצני, על מנת ש-2-3 אחרות תענה לחוף. עד עכשיו לא הצלחנו שתפלגנה כמה אוניות יחד, ויש לזה כמה סיבות. גם שם העבודה הנעשת היא בלתי-ליגאלית, וכמעט שרבר זה לא ניתן. אם תפלגנה ספינות מארצות שונות, הן תוכלנה להיפגש במקום מסוים, על מנת שבלילה אחד יגיעו כולן לחוף. זה אולי אפשרי. לכן אנו צריכים לנסות להעביר מאונייה אחת גדולה לכמה אוניות קטנות. שתענה בלילה אחד לחוף, ואז יש אולי סיכויים להצליח איזושהיא. אנתנו מכינים זאת ונבצע זאת בזמן הקרוב. זה מצריך יותר מלויים, אבל בסופו של דבר יצא שברו בהפסדו.



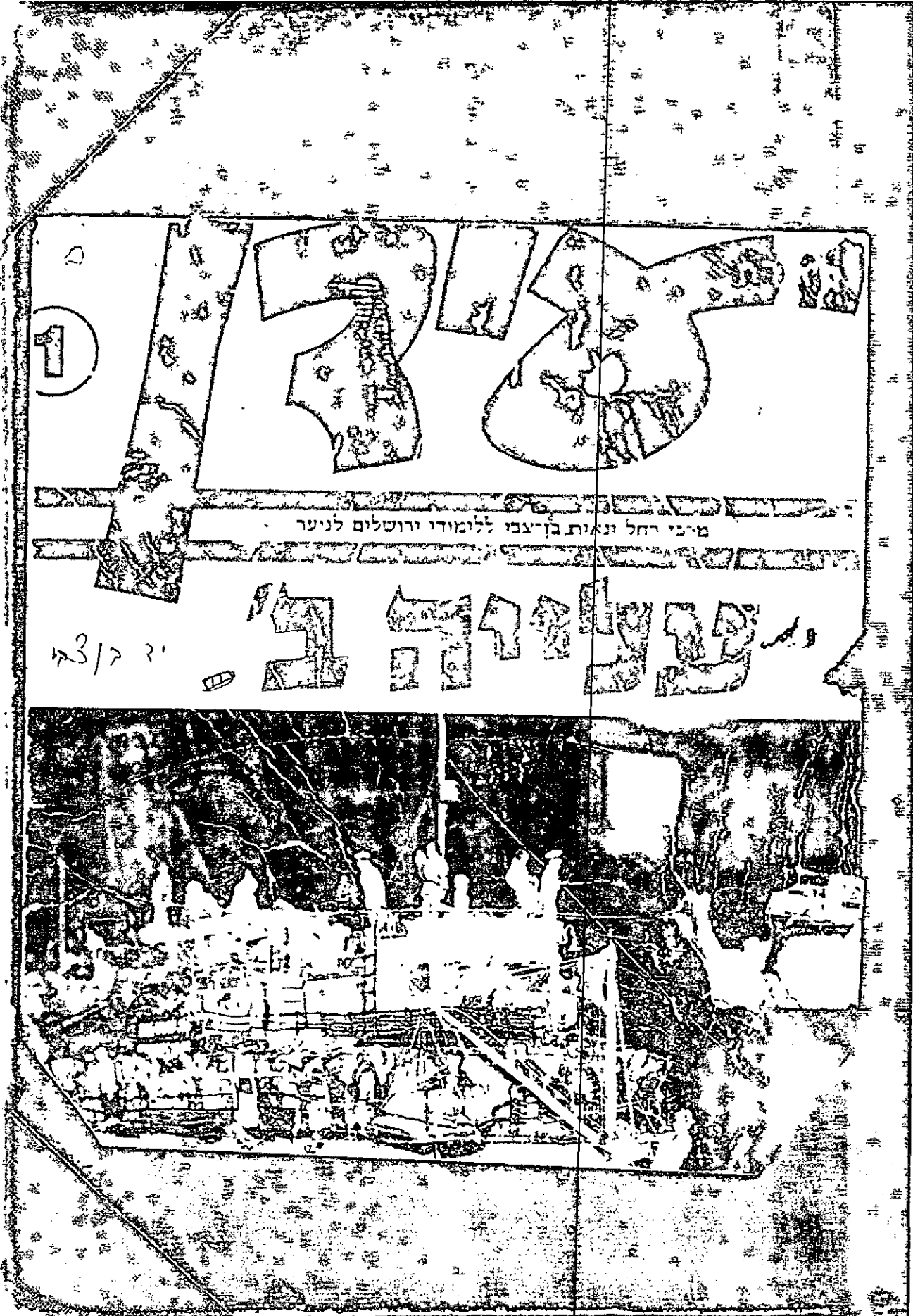
עלייה ביבשה

התורה לספרים. עיראק וחורבניה. בשנים הקודמות העלייה מהמזרח היתה אפשרית, וללא קשיים רבים. אמנם העלייה ביבשה ממרחק של 1000 ק"מ מסוכנת יותר מעלייה מארצות מרחק כים, אולם זה היה קל, ותמורתה בסוף לא בב עשנו עבודה לא קטנה. הגענו אפילו ל-700 איש לחודש. שנה האחרונה המצב נעשה קשה, בשל כמה גורמים. הראשון: השמירה הוגברה והעונשים למבריחים היו קשים. בסוריה, במדינה שהיו אנשי תנועה, את רובם הוציאו, אבל יש שם משפחות גדולות עם הרבה ילדים, וזה קשה. גורם שני - חוסר אפשרות של חדרים אנשים שלנו לסוריה ומציאת אנשים מתאימים לתפקיד. מתורכיה היה בזמנו מעבר מסוים דרך סוריה, ועכשיו הוא כמעט נסתר. למעשה העלייה מתורכיה כמעט שאינה קיימת. מבגדאד הדרך ארוכה וקשה. הסוכמים שהרצים בעד עליית אדם משם הם אגרוניים. אמנם יש שם הרבה נער, אבל עד היום הזה הורמה משם היא טיפיד-טיפין. ייתכן שנתגבר על כך בחדשים הקרובים תמורת כסף רב. הורמה כיום היא בערך 80-60 איש לחודש.

להשתמש בקשר. זהו פרט חשוב מאוד. כידוע לכם, רכושן של העולה אמנם אינו גדול, אבל הוא עניין חפצי העולמים. זהו פרט חשוב מאוד. כידוע לכם, רכושן של העולה אמנם אינו גדול, אבל הוא מעניין לקחתו, כי רק זה נשאר לו. עם זאת, אנו מוכרחים להיות אכזריים ולא להרשות לקחת יותר מחבלה אחת. הירידה לחוף עם חפצים מרובים יכולה לגרום לכישלון, כי האיש אינו רוצה להזיז מחבילתו. יש מצבים שאנשים אינם יכולים לכת מרחקים גדולים ולשאת משא. זהו עלול לגרום לחקלות גדולות. לא פעם היינו קרובים לכישלון בגלל החפצים.

התעפלה - סיכונים וסיכויים

אמרתי קודם, שיש להתחשב בעניין של חורף וקיץ. נוח לעבוד בקיץ ולא בחורף. חבנית זו שהוכרתי לאחורונה ניתנת לביצוע בקיץ ולא בחורף, כי אלה ספינות של 300-400 איש, הצריכות להתיכז במקום מסוים ולפגוש באונייה הגדולה. אבל נאלץ לעשות זאת בחורף, כי אין לנו הרבה ברירות. קרוב לוודאי שבתנאי יודעים הבריטים את יום ההפלה. הם מחשבים את יום בואן של האוניות לפי מהירותן ולפי קו הפלגתן. מהירותן של הספינות כתובה בספרים, והם מתחשבים בזה. הם מחכים לאוניות לפי השוכים. לכן קיים צורך להסעות אותם. החל מיום ההפלה, יש להכין את האונייה לא באותו מקום שממנו מפליגים, אלא להפליג מאיזה חוף שומם ועזוב, ורק עלייה שקטה של האנשים, מבלי לערב בעניין את השלטונות שם, כי בלי שום ספק יש מרגלים בכל נמל המוסרים את יום ההפלה. מלבד זאת הם תופסים גם את הקשר שלנו ויכולים לדעת לפי עבודת הספינה והקשר את מיקומה. עלינו לכן לעשות ניסיון לא



1

פירוס

מבני החלל נאגרת בריצמי ללומודו ורוטלום לניער

פירוסה

ר' 3/7

