

בשליה.

אלפים אלה עשו דרכם במתח אנושי וחלוצי לעבר ריכוזי הכשרה בגרמניה, איסליה, צרפת, רומניה ויוגוסלביה. בכל מקום נפגשו בקבוצות קבוצות עם בוגרי התנועה ממערב אירופה, עם חברי "הקיבוץ הארצי", ששירתו בצבא הבריטי וגם עם שומרים מהיבשת האמריקאית, בין אם כעולים בדרך ארצה, בין אם בשורות הצבא של בנות-הברית - בייחוד הצבא האמריקאי.

ה. למפעל ההכשרה ההיסטורי נוספה עוד חוליה מפוארת, שהתגבשה במחנות הגירוש בקפריסין, שמנו 55 אלף מעפילים שהובאו לשם ע"י הצי הבריטי. שליחי ההגנה, הג'וינט וההסתדרות, שהגיעו למחנות בקפריסין כנציגים מוכדים ע"י הפיקוד הצבאי הבריטי או כמעפילים מתחזים - מצאו שם, לפי כל העדויות, קבוצות מאורגנות של התנועה השומרית - ששמרו על זיקה לקיבוציהם המוגדרים בארץ. היו אלה פארטיזנים, מדריכים של אניות מעפילים, לוחמים בגיטאות, אנשי "הצבא האדום", שמצאו את עצמם בדרך-לא-דרך ליעד המשותף: הגשמה חלוצית בקיבוץ.

"ספר השומר הצעיר" מסכם פרק זה במשפט משמעותי: "שכבת מגשימים גדולה משרידי הגיטאות והמחנות וחברי התנועות המתחדשות התייצבה בראש התהליכים החיסטוריים של "הברירה וההעפלה". "הקיבוץ הארצי" קלט מזרם המעפילים מאז גמר המלחמה ועד להקמת המדינה אלפים אחדים של חברים בגרעיני-עלייה, אשר בחלקם התייצבו ישר לשורות ההגנה וצה"ל, ובחלקם תרמו לחיזוק קיבוצים קיימים. מפעל ההכשרה - שנפתח כצוהר לקליסת קרני אור של מפעל התחייה הלאומית והאנושית לאלפים של הנוער היהודי חסר-האחיה במציאות האכזרית - יירשם כאפופיאה רבת-עלילות, שתרומתה השתרעה על פני ארבע עשרות שנים, מן הקשות ביותר בתולדות האומה. מגשימיה נושאים עמם כוח גדול להגשמת החלום הצינוני ולהקמת מדינת ישראל.

יהודה סלע

פרקי העפלה של חלוצים מאמריקה

(א) נסיונות עלייה בתקופת מלה"ע השנייה

זמן רב חיפשו חברי תנועת השוה"צ בצפון-אמריקה דרך כלשהי שתביא אותם לחופי ארץ-ישראל. לכולם היה ברור, כי עלייה עדיפה על התגייסות לצבא הקנדי או האמריקני, שחזיתות המלחמה שלהם רבות ובעיקר מרוחקות מא"י. חלק גדול מן הנסיונות האלה נראה כיום כמשהו דמיוני או לפחות תמים. במזכירות קיבוץ עלייה ג' (להלן קע"ג) היו דיונים רבים בשאלה אם לאשר נסיונות להגיע ארצה בדרך פרטית. בגלל מורכבות הנושא ואי-רצון לקבל החלטה נגד הנסיונות להגיע ארצה, נתנו אישור למקרים שהיתה בהם דחיפות. מאוחר יותר המזכירות שללה את הדרך "הפרטית" לעליה.

היו כמה דרכים בהן ניסו חברים להגיע למחוז חפצם, אך ללא הצלחה. אחת היתה קשורה במפעל למשלוח ציוד-מלחמה ומזון לברית-המועצות דרך פרס. חברות-בנייה מארה"ב עסקו בסלילת כבישים בפרס לשם קשר יבשתי בין המפרץ הפרסי והים הכספי. הן חיפשו עובדים מקצועיים מתאימים וכן נהגים. חברינו שפנו להתקבל לעבודה נענו בשלילה, כי לא היו להם הרשיונות הדרושים לנהיגה ברכב כבד.

רעיון שני היה - להתגבר ליחידת נהגי-אמבולנסים למזרח התיכון בחסותו של אירגון הקווייקרים, אירגון פציפיסטי שעסק בכך עוד במלחמת העולם הראשונה. היחידה בשם "אמריקן פילד סרוויס" גייסה את אנשיה, בעיקר, מן העילית החברתית של ארה"ב. חברינו מילאו טפסים בצירוף המלצה של אדווארד נורמן, אישיות ידועה בחברה האמריקנית. הוא היה ממשפחה עשירה מאוד, ידיד הציונות וגם של תנועת השוה"צ, כי היה חסיד נלהב של הקומונות האמריקניות מהמאה ה-19. התברר, שמקובל לצרף לטופס תרומה כספית נכבדה. מכאן - אף אחד מחברינו לא התקבל ליחידות אלו.

בתקופה שלפני גיוסם לצבא ניסו חברים אחרים ניסו ללמוד ערבית בתקווה, שהצבא האמריקני יזדקק לידע זה, ומסיימי הקורס יישלחו לחזית המזרח התיכון. שני חברים נרשמו לקורס מזורז באוניברסיטת "ג'ון הופקינס" בעיר בלטימור. בראש החוג עמד אז פרופ' אולברייס, החוקר, הארכיאולוג והבלשן הידוע; אבל לצערם של החברים, צרהגיוס לא התחשב בתכונותיהם, והם גויסו לצבא בתחילת הלימודים.

הדבר היחידי שהביא, לפחות בחלקו, לתוצאות המקוות, היה הוצאת תעודת מלח לצי המסחרי של ארה"ב וקנדה. באותם הימים לא היתה כל בעיה לקבל עבודה באניות המשא, אבל ההפלגה היתה תמיד ליעד בלתי ידוע, מעין "שלח לחמך על פני המים", בתקווה להגיע לאיזור הים התיכון. התכנית היתה, בהגיע האניה לאיזור, לנסוש אותה בנמל ואיך שהוא להגיע ארצה. כאמור, לא היתה בעיה למצוא עבודה באניות כי השחיקה באניות ובמלחים היתה גדולה בגלל הפעילות המלחמתית. שנית, ארה"ב הגבירה את ייצור האניות כדי להדביק את הביקוש לציוד מלחמתי ולחיללים לכל אזורי-הקרבות.

שלושה חברי "השומר הצעיר", שניים מקנדה ואחד מארה"ב, הצליחו בדרך זו להגיע לא"י; רביעי התחיל במסע אך השתכנע, שאין כל ודאות להגיע ליעד הנכסף, וזינתו על התכנית. יהודה הנגבי, כיום תושב ירושלים, חבר קע"ג ובוגר קורס-הטיס בניר-ג'רסי, ניסה להתנדב לחיל-האוויר הקנדי, בראש וראשונה במגמה להצטרף למלחמה נגד הנאצים אבל גם בתקווה להגיע ארצה. לאחד שהתגבר שהקנדים אינם זקוקים לעזרתו, החליט לעלות על אניית-משא בתקווה שזו תקרב אותו לחופי ארץ-ישראל, שם בוודאי ישתמשו

ברשינה הטייס שהיה בכיסו. תלאות הדרך היו רבות תוך שהוא מסתובב בעולם ואינו מצליח להגשים את מטרתו. בדרום-אפריקה פגש חברים מ"השומר הצעיר" והצטרף לקן. כבוגד ותיק עבד בהדרכה לחברים שהיו מנותקים מכלל התנועה.

באוסטרליה בילה כמה חודשים. הוא התקשר עם חברי "הבונים" כי "השומר הצעיר" לא היה וגם שם תרם מכישוריו כמדריך. בין הפעילויות התנועיות למשך כמה חודשים ביבשת אחת ושניה, בילה באניות זרות במצב מאוד לא נוח, עם אנשים בעלי אופי והתנהגות יותר קרובים לסיפורי ג'ק לונדון וקונראד.

בסוף, אחרי כשלוש שנים של חציית אוקיינוסים עם חניה אחת חזרה בארה"ב, הגיע למצרים. שם מצא קשר עם החיילים מארץ ישראל, ביניהם אחד מעיני השופט שהכיר עוד מימי התנועה באדמות הברית.

בני בוגוסלבסקי³, נולד בעיר אוטאוה, קנדה, למשפחת פועלים רדיקלית, אבל גדל בקן מונטריאל, מגרעין קליד⁴. גם בו פעל דחף חזק להגיע ארצה וללחום בנאצים. מספרות חנה אשתו: "עוד בתחילת המלחמה חשב בני באיזו דרך יוכל להגיע לארץ. דבר שני – איך ללחום בפאשיזם הגרמני. בעולם עוד לא ידעו את כל המתרחש ועל ההשמדה הנוראה, אבל הנוער היה יותר ער לאסונות הצפויים לעולם, אם הגרמנים יצאחו במלחמה. ולכן, עוד בתחילת המלחמה, כשלא היתה חובת הגיוס, חשב בני איך ללחום בגרמנים". בגלל רקעו השמאלי לא היה מעוניין להתנדב לצבא הבריטי והוא בחר בצבא המסחרי. גם הוא עבר ימים דלים מלאי סכנות עד שהצליח להגיע לקנטרה במצרים. בקנטרה היתה דרושה תושיה רבה לחמוק מזרועות המשטרה האזרחית והצבאית. הנתפס כנוטש האניה, דינו מאסר. בכל זאת, בלי לדעת את השפה העברית, הצליח לתמרן עצמו אל בין החיילים הרבים שם, עד שהגיע לקבוצת חיילים מארץ ישראל, חברי "הקיבוץ הארצי". הם חילצו אותו ודאגו לשמור עליו עד שהרכבת עברה את הגבול הארץ-ישראלי. הם עזרו לו למצוא את דרכו לעיר השופט, שם מצא את מדריכו לשעבר ועוד חברים מקן מונטריאל.

בעיקר השופט שהה כמה חודשים עד שהחליט להתנדב לפלמ"ח (הימים ימי "אל-עלמין"). הרי זו היתה מטרתו העיקרית – להשתתף במלחמה, חה אשר הגיעו לעזוב את קנדה. בגלל נסיונו הימי הצטרף למחלקה הימית, שממנה קם אח"כ הפל"ם. בני שירת ביחידה הימית כשלוש שנים. בשנים אלו עסק בענייני "עליה ב". בפלמ"ח פגש את חנה, חברת שער הגולן; הם התחתנו, ושער הגולן הפך לביתו. שם נולד להם בן. במלחמת השחרור עבר בני למחלקת הפלמ"ח, שחשה לעזרת גוש עציון. הוא נפל יחד עם כל חברי היחידה, מחלקת הלה.

יואל וולף, חבר קליד⁵ מטורונטו עלה על אניה כמלח בסתיו 1940 והגיע ארצה עם הרבה פחות קשיים מן האחרים, אבל בהיותו בודד בארץ, החליט להתגייס לצבא הבריטי. הוא עבר לצבא הקנדי ושירת בו שנים רבות. כיום חי בקנדה. במכתב למזכירות קליד מתאריך 1.1941 הוא מספר על דרכו בים: "התנסיתי בהרפתקאות רבות – מריבות, צרות, התרוצצויות וחוסר-מזל כללי. דבר אחד בטוח – אינני מתחרט; לא רק בגלל עצם ההרפתקה אלא בגלל ההרגשה, שסוף סוף אני לוקח חלק במפעל שאני מאמין בו בכל ישוהי. ורק דבר אחד מצער אותי: בוודאי יעבור זמן רב, עד שאתראה שוב עם ידידי".

במכתב מראשון-לציון ב-2.10.41 הוא "נמצא עכשיו בקיבוץ של צעירים מהתנועה המקומית (קיבוץ אי"ג). הם רגישים מאוד לענייני תרבות ומקדישים להם תקציבים רבים יחסית. החצר יפה – בכל פינה שיחים מבלבלים, מטפסים ופריחים, בחדר-המוסיקה – ספריית-תקליטים גדולה (הרשיתי לעצמי לקנות להם תקליט, מכספי קליד...). הם מקיימים שיחות קיבוץ ארוכות ומייגעוה כדי להחליט על דברים פעוטים. (התבונה הזאת אינה אופיינית, מסתבר, רק לנו, קליד).

* קליד – קיבוץ חצור (אי"ג).

* קליד – קיבוץ עליה ד', היום קיבוץ עין-דור.

הרביעי בקבוצת המלחים היה צבי שטיין מקיבוץ גת. בהשגת תעודת-מלח לא היוותה אז, כאמור, כל בעיה. ההפלגה הראשונה הביאה אותו לדרום-אפריקה ובחזרה לארה"ב. חשבוך-הנפש שעשה הביא אותו למסקנה, שבגלל סכנות הים האורבות, ללא כל ביטחון להגיע לא"י, עדיף להתגייס לצבא האמריקני. כאיש חיל-האוויר בצוות של "מבצר מעופף" עשה את 30 הגיחות מעל אירופה, שהיו חובה על צוות המטוס, וחזר לארצות הברית.

בזה תמה פרשת הניסיונות של בודדים להתגבר על איך-סוף מכשולים ולעלות ארצה בלי להישאר תקוע באמריקה או כחייל מרוחק מהמקום שרצה להיות בו. קשה לסכם נקודה זו לחיוב או לשלילה. הרי לא יצר ההרפתקנות הביא את האנשים להתרחק מן הגרעין, שאיתו תיכנן את חייו לעתיד. בזמן מלחמה, הכרעות אישיות הן לא תמיד תוצאה של ניתוח קר והגיוני. גם שיקולים סובייקטיביים משפיעים על ההכרעות. דבר אחר ברור מעל לכל ספק: בכל מקום בעולם בו החייל או המלוח השומרי מצא את עצמו, הוא חיפש את הקשר עם היהודים, עם חברי התנועה ולא שכח לרגע את המניעים לחיפושם אלו.

ב) עליית חברים אחרי המלחמה

פרק מיוחד במינו בסיפור העלייה החלוצית נרשם ע"י תנועת "השומר הצעיר" באמריקה הצפונית, כאשר בסוף המלחמה היו קיימים שלושה קיבוצי עלייה: ג', ד' רה', המוכנים לעלות; אבל האפשרויות היו מוגבלות ביותר. למעשה, קיבוצים ג' וד' היו מוכנים לעלות עוד לפני כן, בעיקר – קליד שנוסד עוד ב-1939, אחרי שראשוני הגרעין סיימו את הכשרתם החקלאית ולקופת העלייה של הגרעין היתה האפשרות לממן את עלייתם; התחילו לדבר על הפלגה לארץ. בכינוס הגרעין, שהתקיים בחוות ההכשרה בליברטי⁶ ב-31.5.40, נבחרה פלוגת העלייה הראשונה; היא מנתה 19 חברים.

תאריכי ההפלגות נקבעו לתקופה שבין 22.6.40 – 3.8.40. מסיבות לא ברורות אף אחד לא הספיק לעלות בפרק זמן זה. נראה שהזמן שנקבע לא הספיק כדי לחטל את ענייניהם ולעלות. בתחילת ספטמבר 1940 נפגש הגרעין שנית. הפעם, בהתחשב בעובדה שאירופה נתוגה במלחמה אבל הים התיכון עדיין פתוח לשייט אזרחי, הוחלט להגדיל את פלוגת-העלייה ל-50 איש ולהתכוון לעלייה מייידית. כעבור חודש, עקב הרחבת פעולות האיבה כתוצאה מפלישת איטליה ליוון באוקטובר 1940, נסגר הים התיכון לשייט אזרחי. התפתחות זו סגרה בפני קליד כל אפשרות להגשים החלטותיו ולהעלות קבוצת חברים – וזאת לזמן בלתי ידוע.

בתאריך 13.4.42 השתתפה לאה ורדי⁶, חברת מזכירות קליד בשיבת ההנהגה הראשית, אשר דנה במצב הגרעין. היא אמרה: "חוסר העלייה, וכן הגיוס לצבא גורמים לחוסר ביטחון. החברים מתבגרים, וישנה נטייה לחיים יותר מסודרים. חוסר הביטחון בולט בעיקר בחווה. רק כשליש מהחברים בחווה עובדים לשביעות רצונם; השאר מתהלכים בהרגשה, שהנה – בעוד כמה חודשים ייצאו מכאן. זה גורם להרגשת אי-קביעות".

כאמור, בסוף המלחמה היו שלושה גרעיני תנועה מוכנים לעלייה. הקשר הראשון בין קליד ומזכירות הקיבוץ הארצי לקביעת יעד לגרעין בבוא היום, נוצר עוד בימי המלחמה. מלכתחילה היה ברור, שסרטיפיקטים בודדים לא יפתרו את הבעיה ויש הכרח למצוא דרכים אחרות ובלתי קונוונציונאליות להעלאת החברים. בשלב זה הסרטיפיקטים ניתנו

לאימהות עם תינוקותיהם. גם קע"ד, ש"ישב על המזודות", נתן את הדעת להצטרפות לחיפושים אחר פיתרון בעיה. קע"ה שנוסד באוגוסט 1943 קיבל על עצמו כמובן מאליו את הנהגת התנועה החינוכית.⁶ חבריו התפזרו לכל המקומות בהם היו קינים, כדי להחליף חברים שהגיע תורם לעלות. ברבזמן אחדים מתברי קע"ה* התנדבו לצוותי אניות המפעילים, שנקנו באמריקה והגיעו ארצה זמךמה לפני רוב תבריהם. על כך בהמשך. שיטות העלייה ארצה שפותחו היו רבות ומגוונות, ורובן הצליחו. התושיה והצמידות למטרה היו בלתי רגילות; נמצאו דרכים שהתאימו לחברים מסוימים, וכן לדרכים חלופיות שהתאימו לאחרים.

ב-2.1.46 התקיימה אסיפת-עם מיוחדת במימדיה באולם "קרנגי הול" בנירירוק. האולם, שיש בו למעלה מ-5000 מקומות, היה מלא עד אפס מקום. האסיפה הוקדשה לחידוש העלייה החלוצית מאמריקה אחרי הפסקה של חמש שנות המלחמה. הנואם הראשי היה הרב סטיבן ויין, ממנהיגי הציונות האמריקנית ונשיא הקונגרס היהודי העולמי. רוחמה קלברש מקע"ג, נאמה בשם החלוצים:⁷

"...הגענו למסקנה שהיהודים חייבים לחזור לארץ-ישראל ולבנות שם מתדש חיים יהודיים על-פי עקרונות שוויון חברתי ודמוקרטיה כלכלית". בתקופה שבין 1946 – 1948 הגיעו ארצה חברי התנועה בכמה דרכים. לחברים מקנדה לא היתה כל בעיה, כיוון שהיו נתיני האימפריה הבריטית ובעלי דרכונים בריטיים.

ג) עלייה ד'

רוב החברים מארצות הברית עלו בדרך ששמה הכולל היה "עלייה ד'". רובם הצטיידו בנירירוק בוויזה ים תיכונית – ליוון, לבנון או מצרים, בחרו באניית נוסעים שמסלולה יכול עגינה בחיפה לפני היעד הסופי. בחיפה פעל מנגנון שלם של ההגנה בשיתוף מחלקת העלייה של הסוכנות, שדאג, כי עולים אלה יירדו מהאניה ללא תקלה. השיטה הזו חייבה אילתורים מרובים ושיכלול בלתי פוסק, כי לא עבר זמן רב והיעלמות ה"תיירים" התגלתה, והבריטים הפעילו לחץ למנוע הסתלקות האנשים מהאניות. הם לתצו גם על הקונסוליות כדי למנוע מתן הוויזות בנירירוק. גם כאן החברים לא נכנעו: הם הכינו חותמת גומי דומה לזו שכבר אי אפשר היה להשיג בכסף, ואישרו בה את אשר נדרש.

יש לציין את מידת המיומנות של פעילי ההגנה בנמל חיפה, ולא ידוע לי על אף מקרה של כישלון. סיפור פיקנטי אחד הוא של משפ' קולקה, אז בחצור והיום בירושלים: הם הגיעו לחיפה עם ילדה קטנה ונתבקשו על-ידי איש ההגנה שבא אליהם, להיפרד מהילדה למען הצלחת הפעולה. כמובן הם נקלעו לדילמה: הם לא הכירו את האיש והכל היה רז להם. לבסוף נתנו את הסכמתם ואחרי כמה שעות של פרידה וחרדה, הילדה חזרה אליהם עם גביע גלידה ביד.

בסוף אותה תקופה, בימים הראשונים לאחר קום המדינה, בהגיע אניה אמריקנית בדרך לחיפה עם אנשינו לנמל ביירות, הורדו כל הבחורים מהאניה והוחזקו מספר חודשים.

אפשר לכתוב רבות על אותם עשרות אנשים עובדי-נמל, נהגי-אוטובוסים, פעילי-ההגנה ועוד, שעזרו בהורדת אנשינו מהאניות ובעיקר את צוותי אניות-המפעילים. הם דאגו להלביש אותם כמו ותיקי-המקום, להאכילם ולהלינם ולאחר מכן להעבירם למחוז חפצם. כל האנשים שנהגו מהטיפול המעולה הזה, שנראה בעיניהם כאילו נלקח מסרט הוליוודי והם השחקנים, לעולם לא ישכחו את המעשה. ואל יראה הדבר פשוט. באותם ימים כל המנגנון הבריטי היה מגויס למצוא את הצוותים שהשיטו את האניות:

* קע"ה – קיבוץ עלייה ה', היום קיבוץ סאסא.

חיפושים בכבישים, עוצר לילה, בדיקות תעודות זהות בכל מקום. למלחים האמריקניים ודאי שלא היו תעודות כאלו, ובכל זאת כולם הגיעו בשלום, פרט לאחד: אחד מצוות האניה "חיים ארלחורוב" נתפס ביציאה מהנמל. הוא נשפט ונכלא לחודשים-מספר.

היו חברים מוותיקי הצבא האמריקני, בעלי זכויות להשכלה אוניברסיטאית, שנרשמו לאוניברסיטה בירושלים ולטכניון בחיפה. רוב התלמידים שנרשמו למוסדות האלה כלל לא הופיעו ללימודים וויתרו על זכויותיהם. היו שניצלו הזדמנות מקרית של ועידה או כנס, שהחזיקו בארץ, כי היתה להם היכולת לזכות בהזמנה לכנס זה, אף קיבלו ויזות מתאימות מהבריטים.

מספר בחורים הוציאו תעודות-מלחים וקיבלו עבודה על אניות משא במסלול של מזרח הים התיכון. שלא כמו בזמן המלחמה, אפשר היה עתה לרעת לאן פני האניה מועדות, ולא היתה כל בעיה להשיג עבודה. גם במקרים אלה החברים בהגיעם לאלכסנדריה או חיפה נעזרו על ידי אנשי ההגנה שדאגו, שלמסע של כל אחד יהיה סוף טוב.

* *

עוד פרשה מעניינת מאותה תקופה שחברינו היו מעורבים בה, היתה משלוח ציוד צבאי, שהוברח מארה"ב בשנים 48 – 1946. כאן, כמו במכצעים אחרים, שהיה הכרח לשמור בסודיות מוחלטת, פנו לתנועות-הנוער החלוציות לגיוס עובדים למבצע. בתקופה זו הטילה ממשלת ארה"ב אמברגו ואנשי ההגנה באמריקה חיפשו דרכים לעקוף אותו. הוקם מחסן גדול, בו ריכזו את הציוד שנרכש. צוות של 7 – 8 אנשים עבד בו דרך קבע, מחציתם מהשומר הצעיר, בהכנת ארגזים. וכשהיה צורך להכין משלוח גדול, גויסו חברי ההכשרות על מנת להשלים את האריזה במינימום זמן. יום אחד קרתה תקלה: ארגז המסומן "ציוד חקלאי", נפל על רציף הנמל והתפרק. לתדהמת עובדי הנמל מצאו חבילות דינמית ולא ציוד חקלאי. האנשים המעורבים בפעולה זו נעצרו, כולל אנשינו, פרט לאלה שהצליחו להסתתר. הם נשפטו, אבל לרוב לא לתקופות מאסר.¹⁰

רכישות הנשק והמשלוחים לא נפסקו. בת-שבע לבני מברקאי מספרת על עוד שתי פרשיות, שהיתה מעורבת בהן יחד עם תברי תנועה נוספים; האחת – הברחת זהב דרך מקסיקו לצ'כוסלובקיה, לצורכי הרכש בתקופה שלפני מלחמת השיחורור – זאת בסיכון אישי רב, כמובן.

בתום פעילותה כבלדרית זהב הגיעה למרסיי, צרפת. שם היה עליה להמתין בתור לעלייה ארצה, כפי שהובטח לה בעת קבלת תפקידה.¹¹ הזמן – תחילת העלייה מצפון אפריקה, והיו זקוקים לאנשים לעזרה במיבצע זה. פנו אליה ולעוד אחדות איתה, והן הסכימו להתגייס לפעולה זו. שנה אחת נשארה במקום והספיקה להקים בית-ספר ולנהלו. האחרות עבדו בטיפול חולים.

ד) עלייה ב'

סודיות מוחלטת אפפה את פעולות המוסד לעלייה ב'. מן הפנישות והדיונים בנושא לא נרשמו בזמנו פרוטוקולים מחשש דליפה החוצה. עבודתם של שליחי המוסד בתנאי מחתרת וביחידות, אילצה אותם לבצע את עבודתם לפי מיטב הבנתם ולפי הצרכים בשטח. תנאי המחתרת הביא לפעמים לשלונות או כמעט-שלונות. להנהגת הישוב וההגנה היה אמון מלא בשליחי המוסד לעלייה ב', כמעט כולם חברי קיבוצים.

באירופה, בזמן המלחמה ומיד לאחריה שרר תוהו ובוהו שניתן לגיבול למען המטרה, בייחוד לגבי הפעילות בארצות הברית. בתחילת 1946 שיתפה ממשלת ארה"ב פעולה עם הממשלה הבריטית בכל הקשור לציוד מלחמתי למזרח. במושגים בריטיים, בניאדם ניצולי מחנות ההשמדה היו בחזקת ציוד מלחמתי. בסוף 1945 הגיעה לארה"ב משלחת מטעם ההגנה לצורך איסוף כספים ורכישת ציוד. המשלחת שמה לה למטרה קניית אניות מתאימות להבאת עולים מאירופה. אנשי המוסד לעלייה ב', עסקו בהשגת אניות גדולות ומתאימות, שיביאו ארצה ככל האפשר יותר יהודים. בראש המשלחת עמד דני שינד מאילת-השחר. המשלחת, בעזרת אנשי התנועה הציונית, הגיעה אל אמריקנים בעלי מקצוע במסחר הימי, שלמרות סכנת ההסתבכות עם שלטונות ארה"ב, נרתמו למשימה בכל ליבם. בסה"כ קנו 10 אניות בגדלים וגילים שונים, שהסיעו כ-32,000 פליטי-ישואה לחוף מבטחים בשנים 48-1946. תאחורונה, "כלנית", הגיעה ארצה אחרי קום המדינה, ונוסעיה הפכו לגאליים לכל דבר. אם לקחת בחשבון, שמואז תום המלחמה ועד קום המדינה הגיעו ארצה ב-65 אניות המוסד כ-70,000 יהודים, אפשר לראות, מה גדול היה חלקן של 9 אניות שנקנו בארה"ב - הן הסיעו כמעט 50% מאותם מעפילים.

כאמור, כמעט ולא היה רישום על חלקם של היהודים האמריקנים במיבצעי עלייה ב'; הסתמכותי, בעיקר, על עדויות אנשי הצוותים עצמם. גם זה לא היה פשוט: עבדו קרוב לארבעים שנה. אנשים התפורו, החליפו שמות וכתובות, שכחו פרטים. היו שנפטרו או נפלו במלחמות ישראל. מכאן אין ספק, שעבודה זו לוקה בחסר, אבל עדיף כך, ועוד אפשר לחוסף כהנה וכהנה. רק עדות אחת מבין אנשי הצוותים האמריקניים גכתבה ימים ספורים אחרי שבעל הימון, שבתאי ברין מחצור, הגיע ארצה. כל השאר נאסף בתקופות מאוחרות יותר, ואולי פה ושם הזיכרון עשה את שלו, והתרחק מעט מן האמת הצרופה. העדויות של אנשי הפל"ם, שהיו בעמדות פיקוד על האוניות, נלקחו מדר"חות שלהם עם סיום ההפלגה, כמקובל, או מראיון אישי. בכל הקשור להתעלמות הכמעט-מוחלטת מאמריקנים בעלייה ב' יש בכל זאת נקודה מתמיהה: הרי נכתבו הרבה ספרים בנושא עלייה כ', רובם בהדגשת חלקו של הכותב באירועים המזכירים בספרו. יחד עם זאת מובן, שאותם כותבים לא יכלו להביא את האניה לבדם ממקום פוטרם עצמם במשפט אחד או ומשם להפליג עם המעפילים לא"י. פה ושם הכותבים פוטרם עצמם במשפט אחד או שניים, בערך: "היו אמריקנים בצוות, עשו כך וכך, היו בעיות אלו או אחרות" - ותו לא. לא פעם ניסיתי להבין את הסיבות. הרי עצם השתתפותה של קבוצה אמריקנית, כמעט כולם יהודים, היתה סטייה מהנורמה המקובלת בעלייה ב'. נורמה זו אמרה, ששוכרים ספינה על צוותה, והיא מבצעת את העבודה תמורת כסף טוב, כמובן. בודדים בלבד מאנשי הפל"ם נסעו באניות אלו, לרוב - רק המלווה האחראי למעפילים ואיש הקשר, "גדעוני" בלשון הימים ההם. מפליא הדבר, שבתום ההפלגה או ברבות הימים, כשנכתבה ההיסטוריה, דילגו על משמעויות השוני.

כמלים ספורות אני רוצה לציין כמה מהם. הדבר הגדול מכולם, לדעתי, הוא השגת עצמאות מלאה בשימוש האנייה לפי ראות עיני המוסד: לא עוד תלות בגורמי-חוץ, שבעד כסף רב עשו את המלאכה. פה ושם היו גם כאלה שגדלקו לצד ההומניטארי ופעלו למען המטרה, אבל היו מי שרק הכסף הניע אותם. ניגרמו כשלונות כתוצאה מרמאויות, אי עמידה כהתחייבויות; היו כמעט-כשלונויות, כאשר רק תושיית איש הפל"ם נמנעה אסונות. והנה נמצאו למוסד אניות גדולות וטובות (פחות או יותר), שאולי לא נבנו למטרה שהמוסד הועיד להן, אבל היה ביכולת המוסד זאנשי לעשות את החסבה הדרושה; הסבה שבבוא היום תהפוך אניה של צוות בן 40-60 איש בימי המלחמה, לאניית מעפילים, המסיעה מעל 2000 עולים.

מפליא, שלא ראו את המשמעות הלאומית בהתנדבותם של כמה מאות בחורים מגולת אמריקה למיבצע זה; לא הבחינו, שאת אשר עושים בחורים אלה, לא למען הכסף

עושים אלא בגלל הזדהות מלאה עם מטרת הפעולה ושיתוף מלא עם הצוותים מארץ ישראל. איך זה לא הבחינו במשמעות הציונית, שעשרות בחורים מתנועות-הגורד החלוציות אינם מסתפקים בדיבורים רמים אלא יוצאים לדרך, שעליה ידעו מעט מאוד, גם לא על ניסיון העבר של ההעפלה ועל סכנות אפשריות? כל זה לא עניין אף אחד? לנגד עיניהם עמדה האפשרות הבלתי-ירגילה להזדהות עם מיבצע ההצלחה של יהודי אירופה, ויחד עם יהודים אלו להגיע ארצה. ואם אני משתדל להבין התעלמות כמעט שלמה זו, נראות לי כמה סיבות:

* רוב ההפלגות נעשו בתנאים קשים ביותר. לא היה זמן לחשוב מעבר לשעה או לרגע. כל רגע בהפלגה הביא קשיים רבים וחדשים - כולל טיפול באנשים רבים בתנאים ללא נשוא. היה צורך בחלוקת מזון ומים, בטיפול בבעיות מגיטאריות, חולי, סכסוכים בין אנשים זקבוצות של אנשים, שנגרמו כתוצאה מן התנאים. הפעלת האנייה גרמה לא פעם, בגלל העומס הלא-יתואר על המכוונות המסכנות את יציבות האניה, למצבי חירום ושידור ס.א.ר.ם.

וכשנגמרה ההפלגה, חיכה תפקיד חדש למלווים: לרוב חזרו לאירופה אחרי זמן קצר. האמריקנים, בדרך-כלל, התפורו בינתיים. רובם ידעו מעט על הציונות, וללא הזדהות עם המפעל הציוני חזרו כלעומת שבאו. החלוצים שבצוותים נתקבלו בזרועות פתוחות על ידי חברי-גרעיניהם שבינתיים הספיקו להגיע ארצה בדרך זו או אחרת וציפו להם בכליון עיניים אחרי פירוד ממושך. עם פירוד זה גם נשכחו.

* היה גורם נוסף, אולי המכריע: שני החברים מבכירי המוסד, שהיו אחראים למפעל זה בארה"ב נפטרו בגיל צעיר: זאב (דני) שינד, שבתקופה הראשונה היה אחראי לכל הקשור בפעילות המוסד באמריקה, ומחליפו (דוד'קה) גמרי. אולי אחרי שנים היו נזכרים בתקופה זו ומעלים זכרונותיהם על הנייר. בראשית התקופה הזאת היה דוד'קה האחראי בארץ לפעולות המוסד. בתוקף תפקידו זה זאג להורדת הצוותים מהאניות למקום בטוח בנמל חיפה, ולכל צורכיהם הראשוניים: ליווי צמוד, בגדים, תעודות וכד', הוא גם שמר על קשר, לפחות עם חלק מהם.

בארצות-ההגנה, בבית גולומב, נמצאים תיקים ובהם מידע על כל אחת מאניות המעפילים. בכל תיק נמצאים מברקים בין מפקדי האניות ומפקדות המוסד בארץ ובאירופה: יש חומר רב על טיב האניה; בעיות שהתעוררו בדרך ופתרונות שנמצאו; פה ושם גם הערכות והמלצות. בכל הקשור בצוותים האמריקניים בקושי מוצאים משפט או שניים, ולפעמים קיימות עדויות סותרות של מלווים שונים באותה אניה. בהערכות אלו מתגלים סימנים של חוסר הבנה מוחלט על טיב אנשים אלה ומה צריך לצפות מהם, ובעיקר - שאינם ממיקשה אחת. למשל באניה ו'ג'ו'ד היו 30 אנשי צוות, ביניהם 5 ארצי-ישראלים ושלושה אנשי מקצוע, כולל רב החובל וסגנו. כל יתר 22 העובדים היו חברי תנועות-נוער חלוציות, שהכריזו על כוונתם להישאר בארץ. דב מנן, שהיה אחראי, כותב בדל"ח שהרמה המקצועית של החבורים נמוכה מאוד. אני מניח שזה נכון, אבל אילו ציפיות אחרות היו לו? פרט לאנשי-המקצוע (ודווקא איתם היו בעיות, כי יורדי הים ידועים כמכורים לטיפה המרה), שאר אנשי הצוות למדו את עבודתם לפני ההפלגה ובתוכה; אם ההפלגות הסתיימו כהצלחה מלאה, כנראה מילאו את המשימה על הצד הטוב.¹²

ישראל אוורבך, גם הוא מלווה בווג'ו'ד, כותב: "חבר העובדים היה די טוב, ממושמע ומוכן לקראת התפקיד. הצרות היו ברובן מצד רב החובל וסגנו (שהיו שיכורים והתאוננו על חוסר נוחיות). היחס בין הקצינים והמלחים ובינינו (הארצי-ישראלים) היה לכבי וטוב, והמסקנה הסופית שלי, שתמיד מוטב לעבוד עם בני-עמנו מאשר עם זרים. איתם בכלזאת אפשר להסתדר." בהמשך מציין אוורבך, שהמספר 30 בצוות, כולל 5 מהארץ, הוא מספר מינימלי. מעניין, שבאניה "הגנה", שביצעה מיבצע ללא תקדים של העברת 1000 מעפילים

לאניה שניה ועברה שבעה מדורי גיהנום בהמשך ההפלגה (על אלו להלן), היו 23 אנשי צוות. ביניהם נמצאו שלושה בעלי תפקידים מהארץ 18 שהצהירו על כוונתם להישאר בארץ. פירוש הדבר, שצוות קטן בהרבה מהמינימום הדרוש לפי ישראל אוורבך מילא את המוטל עליו. כנראה, מה שלא הספיקו למסור למלווים: ברגע, שהאניות היו מוכנות להפליג, לא היתה כל אפשרות למצוא בעלי מקצוע מוכנים ומתאימים למיבצע. לעומת זאת, הבחורים מתנועות "הבונים" וה"שומר הצעיר" התנדבו מיד לאייש את הצוותים ולעשות כל שהתבקש מהם.

מן הרגע שהתחילו לרכוש את האניות היה ברור, שיהיה צורך לגייס אנשי צוות מקומיים לעבודת האנייה. זה כלל התאמתן להפלגה באוקיינוס והסעת אלפי עולים. לצורך זה הוקמה בניריוק לשכת עבודה בשם "פלסטין ווקיישונל סרוויס". לשכה זו פעלה בסתר, ומצאה את המלחים בין ימאים יהודים על-פי שמועה שעברה מפה לאוזן. לא היו הרבה אפשרויות של ברירה ומיון. למעשה, כל מי שהגיע בהמלצה של מישור וחייה מוכן להפליג עם ניירות מתאימים, התקבל. כיוון שפעולה זו ארכה זמן ממושך, בשתי האניות הראשונות שהפליגו מארה"ב באפריל 1946 ("ווג'וד" ו"הגנה") היה מינימום של אנשי מקצוע ומקסימום חלוצים. כפי שנאמר כבר, הסודיות הביאה לחוסר תיעוד מותלט. עקיבא סקידל מכפר בלום, שעבד במשרד לגיוס הצוותים מעריך, שהיו בין 200 - 250 איש, שהתנדבו לאניות אלו.

לפי סיכומים שעשיתי מחומר שברשותי על ארבע אניות, נראה שהמספר קרוב יותר ל-300. באניות, שהפליגו במחצית הראשונה של 1947, כגון "התקה", "חיים ארלוזורוב" ו"יציא אירופה", מספר החלוצים ביחס לאחרים התחיל לרדת, כי בינתיים הצליחו למצוא בעלי-מקצוע במספר רב יותר, והחלוצים, בראותם שאפשרויות ההפלגה באניות ההעפלה מוגבלות, מצאו דרכים אחרות להגיע ארצה. שינוי היחס בין בעלי תעודות של יורדיים לעומת תעודות-חבריים בתנועות נוער חלוציות נמשך. ובארבע האניות במחצית השנייה של 1947 - "גאולה", "מדינת היהודים", "עצמאות" ו"קייבוץ גליות" - נוסף לאחוז גבוה של אמריקנים בעלי מקצוע התווספו ארץ-ישראלים רבים, שהספיקו להשתחרר מהצבא הבריטי או משירות כימאים בצי סוחר כלשהו. היו גם מי שהספיקו לגמור קורסים של הפלי"ם ולצאת לפעולה. באביב 1948 נקנתה אניה אחת בארה"ב, שקיבלה את השם "כלנית". עד שהיא גמרה את הכנותיה להפלגה, קמה מדינת ישראל. האניה אישה בצוות שרובו בא מתנועות הנוער. מלחמת העצמאות והחודשים שלפניה ריתקה, כנראה, הרבה אנשי פלי"ם לתפקידים בארץ ובאירופה. שוב נמצאו הבחורים בארה"ב, שהיו מוכנים להתנדב לאניה זו, ולהפליג בה.

על אף חוסר הרישום אפשר היה לאתר את אנשי הצוותים, שהשתקעו בארץ. מאלה אנו למדים, שרבע מן האמריקנים למיניהם שהתנדבו, נשארו בארץ או חזרו אליה לאחר זמן. האחרים, ללא כל חינוך מתאים שיתן להם זיקה לצינונות ולארץ, חזרו למקום שממנו באו אחרי הפלגה או שתיים. עוד עובדה מעניינת: מבין כ-70 בחורים שנשארו בארץ, 40 היו חברי "השומר הצעיר".

כאשר עוברים מן התיאור הכללי לסיפורים האישיים של הפעילים, יש בעיה: כל אחד עבר אותן חוויות של הפגישה עם שארית הפליטה, שהשאירו עליו רושם עז. כל אחד בתפקידו כימאי בספינה עמד בקשיים בלתי צפויים, וההתגברות עליהם נתנה סיפוק, שקשה לתאר. כמה חברים הגיעו לספינות-המעפלים בדרך לא שיגרתית. הם לא נרשמו במשרד בניריוק מסיבות שיפורטו להלן. לא קל לברור מסיפוריהם את החלק המתאים לעבודה זו. דרכי בבחירה זו היתה ליטול את המיוחד בכל סיפור, את ההרפתקאות בהן התנסו החברים; גם המשותף בפרשיות יועלה כאן.

כפי שצויין, בני בוגוסלבסקי, בהגיעו ארצה אחרי חודשים רבים כימאי בצי הסוחר, התנדב לפלמ"ח. כאשר נודע על עברו כיורדיים, הועבר לשרת בפלי"ם.

חיים מאירס משוּבֵּל¹⁵ (בעבר חבר קע"ה) שירת בצבא האמריקני ביחידה, שלחמה מאז הפלישה לנורמנדיה דרך ארצות רבות. לחימה רצופה זו לא ניתקה אותו מחבריו בתנועה בלבד אלא גם מידיעות על הנעשה בעם היהודי. בגמר המלחמה קיבל חופשה בלונדון, שם התייצב בלישכת התנועה ולראשונה שמע על שואת יהדות אירופה. הזעזוע היה עמוק: "אז החלטתי: את הסרטיפיקט שלי אמסור למישהו אחר; אני עצמי אעלה בדרך לא-חוקית. גם על "הברירה" שמעתי בלונדון. שם קיבלתי את הכתובת של "קייבוץ בוכנולד", שנמצא בקירבת המחנה שלי. כשחזרתי לצבא התקשרתי מיד עם הבוכנולדים... שמעתי את תוכניתיהם וכתבתי למזכירות הגרעין בניריוק".¹⁶

התחילה חליפת מכתבים, בהם ביקש חוות רעת של המזכירות על תכניתו; האם מתקבל גם על דעת חבריו בארה"ב שיערוק מהצבא ויגיע ארצה תוך זמן קצר, או יעשה את המסלול המקובל - להשתחרר מהצבא בארה"ב, וביחד עם הגרעין יתכנן את צעדיו. תשובות המזכירות לא היתה חד-משמעית. ואחרי התלבטות רבה בחר להצטרף לקייבוץ בוכנולד. החלטתו זו היתה מבוססת על ההבטחה, שאנשי בוכנולד יעלו ארצה תוך זמן קצר. למעשה עברה חצי שנה עד שהגיעו לאניה. פרק זמן זה היה קשה. תמיד ליווה אותו הפחד שמא יתגלה, וכעריק יהיה צפוי לעונש מאסר ממושך; ומן הצד השני, קליטתו בקייבוץ זה היתה מלווה בחוויות לא-רגילות. הוא התקבל כחבר לכל דבר. היה שותף לחיי היום-יום, כולל בירורים אידיאולוגיים. תקופה ממושכת היו באנטוורפן וחיו חיי-קומונה של ממש.

חיים מאירס מתאר בפרוטרוט את הניסיון של אנשי מפא"י שם לשכנע את כולם, שנסייתה תקופת ההתפלגות התנועתית, ומעתה כולנו תנועה חלוצית אחת. בקייבוץ בוכנולד היו עוד חברי "השומר-הצעיר", וחבר אחד מקייבוץ רוחמה, לזניה שמו, עזר להם במלחמתם על שמירת עצמאותם ומגמתם להצטרף לקייבוץ של הקה"א בארץ. אחרי ציפיה ממושכת עלו על הספינה "תל-חי" והגיעו ארצה.

גללל כישוריו הטכניים ובגלל המקצועות שלמד בצבא, קיבל על עצמו את האחריות לגרטר, שסיפק כוח למכשיר האלוט. עם הגיעו ארצה זמן רב לפני גרעינו ואחרי גלגולים שונים, השתקע בשוּבֵּל, שם נמצאת קבוצה של אנשי קייבוץ בוכנולד. גם לסיפור עריקתו מהצבא האמריקני היה סוף טוב. ב-1979 נסע לארה"ב, עשה סולחה עם המוסדות הצבאיים והצליח לקבל שיחרור רשמי מהצבא, שממנו הסתלק ב-1945.

* *

יהודה סלע מספר: "חלקי בענייני עלייה ב' התחיל עם שיחרורי מהצבא בראשית 1946. יונה ניאי מעין השופט, אז שליח בניריוק, גולל בפניי את הבעיה של הרבים המוכנים לעלות ארצה, והדרכים חסומות. הבעיה, כמובן, לא היתה זרה לי. על האניות שקונים באמריקה לצורכי עלייה ב' ידענו, אבל היה ברור, שרק בודדים יזכו לעלות עליהן כאנשי צוות. יונה שאל אותי, אם אהיה מוכן להפליג לאירופה כדי למלא שליחות קצרה ושם לחכות לבואה של אנייתי. בצרפת עליי לפגוש את האחראים לעלייה ב' ולקבל מהם הבטחה, שכל חברתנועה שגיע לאירופה בכוחות עצמו, יוכל לעלות שם על אניית-מעפילים. נתתי את הסכמתי. קיימתי שיחה עם זאב שינד, מרכז המוסד בארה"ב, הוא הבטיח לי, שמקומי בצוות יישמר ואעלה על האניה כשתגיע למרסיי. הוא מסר לי עם מי להתקשר בפריז - מזכירות "השומר הצעיר" בכריגדה. בפריז פגשתי את ישראל הרץ מעין שמו, אז שליח בצרפת, וכן נפגשתי עם מזכירות התנועה. כזכור לי, היו בפגישה זו, בין היתר, יהודה טובין ומשה גרוס. הם נתנו את הסכמתם לתכנית ללא סייג, ועל כך הודעתי ליונה בניריוק".¹⁷

בעיקבות פגישה זו יצאו לצרפת 5 חברים מקייבוץ עלייה ג' וד', להלן מסיפוריהם:

לוטה יהלום ויהודית ניר מקע"ד עברו מסלול דומה אך קצר יותר: צרפת, אניית מעפילים בשם "לטרון" ושהיה ממושכת בקפריסין. הלל הרמתי, אף הוא מקע"ד הקדיט אותן, כי יצא לאירופה כדי לעלות על קברו של אחיו, שנהרג כחייל בצבא ארה"ב. גם הלל גויס לתפקידים שונים בהיותו במחנה בדרום צרפת. כישוריו בתחום הטכני היו לעזר רב בהפעלת המחנה.
הלל מספר:

"בהתלה נסעתי פעמיים-שלוש, כשאנו מביאים משאיות עם אנשים שאספנו בגבול גרמניה-צרפת, איני יודע בדיוק היכן. נסענו בלילות. העמסנו אנשים שהגיעו ברכבות אל גבול גרמניה-צרפת. היה איזה הסכם עם שומרי הגבול. העמסנו אותם על משאיות של הצבא האמריקני. כנראה הקצין "היה בעניינים"..."¹⁶
הוא צורף לצוות "לטרון", כמו גם שתי החברות מגרעין קע"ד גם בעת ההפלגה הוא עזר לטפל בבעיות הטכניות, שעמדן בפני הצוות
חברי קע"ד בהגיעם ארצה בכל הדרכים האפשריות, התרכזו בנחלת יהודה, ומשם עברו לעין דור.

* * *

קיבוץ עלייה ה' נוסד בינואר 1943, ועם גמד המלחמה נתלצו כולם להחליף שליחים שהגיע תורם לעלות. חלקם גם התנדבו לפעול בעלייה ב', וכיוון שהגיעו ארצה זמן רב לפני חבריהם, לפחות חלק מהם המשיך לעבוד באניות של ה"מוסד". גרעון בולקין מברקאי הגיע בכוחות עצמו, ומתוך הכרת חשיבותה של הפעולה עבד על שתי אניות מעפילים: "נחשון" ו"קוממיות". אחרי קום המדינה המשיך לעבוד ב"שוהם".¹⁷

כפי שצויין לעיל, הפעילות של חברי התנועה האמריקנית בהעפלה היתה בעיקרה על סיפון עשר האניות שנקנו בארה"ב. לכל אחת מהן קרו אירועים בלתי שגורתיים בדרך מהחוף המזרחי של ארה"ב עד מפרץ חיפה. אשתדל להתמקד באותם קטעי המסע הקשורים בהם, לפי העדויות של כל אחד מהם.

מפליא עד כמה הבולשת הבריטית, תוך מעקב אחר פעילות ה"מוסד", ידעה על כל אניה ואניה. נמלי הים התיכון שרצו בלשים, שאספו מידע, ועלפירוב הוא היה מדויק למדי. לבריטים היתה בעיה, כיוון שחרף פניותיהם ומחאותיהם לארצות השונות - צרפת, איטליה, בולגריה, רומניה, יוגוסלביה ועוד, שארצות אלו לא יתנו מחסה לפליטים ולא יושיטו עזרה לאניות העתידות להסיע אותם - לא מצאו כל חד. באיטליה, למשל, הצליחו פעילי המוסד לגלות אנשים, אשר מסיבות שונות, הומניטאריות בעיקר, העדיפו לשתף פעולה איתם מאשר עם הבריטים. כאשר כל מאמציהם של הבריטים עלו בתוהו והאניות המשיכו להפליג, בא המעקב הרצוף בלבנים של הצי הבריטי, שהתפנה מן המלחמה בגרמנים. ברגע המתאים נכנסו לעמדות קרב, "כבשו" את האניות ובלאו את נוסעיהן.

הבולשת הבריטית ידעה על קיומן של שתי הקורבטות "ווג'ווד" ו"הגנה" מהצי הקנדי לשעבר, שמטרתן העלאת נוסעים לא". לאחר שחרף כל מאמציהם האניות הללו הפליגו לארץ, הם פנו במברק לנציב העליון בקנדה וביקשו שיתערב אצל הממשלה הקנדית למנוע הישנות הדבר. במברק שני כתבו, שהם מודעים לעובדה, שלממשלת קנדה אין שליטה על האניות לאחר שנמכרו, אבל בכל זאת רצוי שיעשו מאמץ להבטיח, כדי שאניה הנמכרת על ידה תשמש רק למטרות חוקיות.¹⁸

* * *

בני קלברש הגיע לדרום-צרפת בסוף קיץ 1946. אחרי טיטולים ממחנה למחנה הגיע יחד עם רותי גשינסקיכהן, (שניהם היום בחצור), למקום בו עמדו לפתוח מתנה חדש לארגול, שעתיד לקלוט משפחות. בני התמנה למפקד המחנה ורותי לאקונומית. כשתושבי המחנה, לאחר המתנה מסוימת, עלו על ספינה, בני ורותי נשארו. באותו הזמן קיבלה רותי הודעה דחופה ממשפחתה בארה"ב ונאלצה לחזור לשם. בני גויס לקורס "גדעונים". מקצועו הצבאי, טכנאי מל"ם, כנראה הבין אותו להיות קשר לאחר קורס מתאים בצרפת. בקורס השתתפו כ-10 אנשים. היו כמה חברי "הבונים" מאנגליה ואחרים ממוצא אירופי, כנראה - מיוצאי המחנות. מארגני הקורס היו, בעיקר, מאנשי הבריגדה. המדריך הראשי היה מנחם קלר מכפר-גלעד. הקורס ארך כמה חודשים, ומיד התחילו להוציא את האנשים לתפקידים באניות העומדות להפליג.

בני הצטרף לצוות של "גאולה", אחת האניות שנקנו בארה"ב. "גאולה" ר"מדינת היהודים" הגיעו יחד לנמל בורגוס, בולגריה:

"שם העמסנו. זה היה בלילה. אך יצאנו מהדרדנלים חיכו לנו המשחתות הבריטיות וליוו אותנו עד למים הטריטוריאליים של א". תיכננו לארגן התגוננות נגד כיתת הנחתים הבריטים... את המכשיר הגדול שברנו, כדי שהבריטים לא יזכו בו. נכנסנו לאיזה כוך עם מכשיר קשר אמריקני עם גנרטור, ומשם המשכנו לשדר..."

"הפלגתי לקפריסין באניית גירוש; שם הצטרפתי לקבוצת אנשי הפל"ם במקום. המסע ארך כמעט 13 חודש. יצאתי מארה"ב בסוף קיץ 1946, והגעתי לקיבוץ באחד בנובמבר 1947".

שבתאי ברין מחצור עבר מסלול דומה לשל בני קלברש, בהבדל אחד יסודי - הוא גוייס כמו בני, אך נתמנה לתפקיד של דיכוז מחנה מעפילים בדרום צרפת. בתפקיד זה פעל כ-9 חודשים, ובו הועמד בפני אתגרים ומשימות קשות, שלא קיבל כל הכנה לקראתם. כמה פעמים מצא את עצמו לבדו במחנה, אחרי השמעפילים הפליגו ארצה.

לבסוף גם הוא הפליג, על הספינה "לנגב". היא נתפסה על ידי הבריטים, והמעפילים הובאו לקפריסין. שוב חיכה לו תפקיד. הפעם - להיות אחראי לאחד המחנות ולשמש מקשר למפקדה הבריטית. אחרי כמה חודשים אפשרו לו להשתחרר מתפקידו, ואנשי ההגנה דאגו להעבירו ארצה עם פעילים אחרים. מיד בהגיעו לקיבוץ התיישב ורשם מתויתותיו הרבות לאורך כל הדרך ארצה.

על ההפלגה בספינת הדיג "לנגב" הוא מספר:

"כשהים היה שקט, היתה הספינה מתגלגלת ומתנדנדת כמו בסערה נוראה. הלילה הראשון בלבנים הוא סיפור בפני עצמו. מעולם לא ראיתי ריכוז כזה של סבל, אינוחות ואומללות נוראה של אנשים רבים בלכך, דחוסים במקום צר. לא די היה בתלאות המקובלות של צפיפות, תנאים סניטאריים לאימתאיים לצרכים, מזון ומים בצימצום; היתה גם תקלה במשאבת המים, ואת המים שחדרו נאלצו להוציא בדליים. קצב ההוצאה היה איטי מקצב החדירה, והיה חשש לגורל הספינה. בסופו של דבר הצליח המכונאי לתקן את התקלה..."

בהגיעם למחנה קפריסין שוב קיבל שבתאי תפקיד כראש מחנה.

שבתאי מתאר את קבלת מעפילי "שבתאי לוז'נסקי", שסיפורה ידוע. לאחר מכן - את שבידת המחאה של אנשי "מחנה 50" נגד הקיצוץ במיכסת הסרטיפיקטים שלהם. הקיצוץ נעשה ע"י הבריטים בגלל ה"בלגן", שיצר עירובוב הארץ-ישראלים בין מעפילי הספינה "שבתאי לוז'נסקי", שבייתה זו נגמרה באסון, כשהחייילים פתחו באש על המפגינים ללא כל אזהרה, וזאת בתשובה לפניית המפגינים לפגישה עם המפקד הבריטי. בהיתקלות זו נהרג מעפיל אחד וחמישה נפצעו.

דרכו הפתלתולת של שבתאי מארה"ב דרך צרפת, הים וקפריסין עד הגיעו לקיבוץ,

ארכה 11 חודשים.¹⁵

יהושע בהרב, מפקד האניה "הגנה", מתאר את הופעת האוניות והצוותים האמריקאיים: "ופתאום ברקע מופיעים שני דברים נהדרים, אניות שנרכשו באמריקה, שהם אופרה אחרת לגמרי: אניות מהלכות, עם מכונות, והמיכון בהן טוב. המנועים מסודרים, האניה שלמה ולא דולפת. היא נרכשה בארצות הברית... והנה התכרר שקובעים צוותים של בחורים יהודים אמריקניים, רובם אנשי תנועה. בקיצור - יש לך אניה מן המוכן".¹⁹

לעבוד בהכנת האניות מראשית שנת 1946 ועד פסח. אז הפלגנו כאניה שאחר כך נקראה "יאשיה ווג'ורד". הגענו לגנואה. מכאן לסאבונה, שם עלו אנשי הפל"ם, ובפיקודו של ברצ'יק (דב מגן) מרמת השופט התחילו להכין את האניה להפלגה ארצה... כשבילי ובשביל חברי היתה זאת חוויה עמוקה מאוד ובלתי-נשכחת".

ההפלגה בוצעה ללא קשיים מיוחדים; בדרך נתפסה האניה על ידי הבריטים והובאה לחיפה. בצוות האניה "ווג'ורד" היו המייסד הבכיר "השומר הצעיר".²⁰

במברק ממפקדת המבצעים של הצי הבריטי בחיפה אל היחידות השונות במזרח התיכון יש כמה פרטים מאלפים, המראים את הלך המחשבה של הפיקוד הבריטי לאור הופעת אנייה מסוג "ווג'ורד": (1) יש חשש שהצוות האמיתי של האניה יעבור לסירה כלשהי בלבנים ויחזור כדי להביא ספינה אחרת מאוחר יותר; (2) המודיעין המקומי הציג אפשרות, שהמעפילים יעברו לסירות קטנות מחוץ למים הטריטוריאליים של א"י, ואלו ינסו לנחות בנקודות שונות לאורך החוף; (3) יש אפשרות שהאנשים ינסו את האניה בסירה או בשחייה ובשעה (שהכריטים) יעסקו באיסוף האנשים, האניה עצמה תימלט ותחזור לאירופה.²¹

יש לציין שהדימיון האנגלי היה די קרוב למציאות של תכניות ומבצעי אנשי "המוסד". היתה למשל, תכנית להעברת המעפילים מהקורביטה, עדיין בשם "נורסיד", לקורביטה השניה, "ווג'ורד". התבנית בוטלה עקב שיפוצים שנעשו אז על ה"ווג'ורד", כגון תוספת סיפונים מפלדה. תכנית זו בוצעה כהלכה כעבור חודש על האניה "הגנה", שהגיעה לצרפת בתחילת מאי. היתה תכנית אחרת - להעביר את המעפילים מ"גאולה" למדינת היהודים, שבוטלה מסיבות לא ברורות, אולי בגלל המעקב הצמוד של הבריטים. פרט מעניין: מתוך 23 אנשי צוות "הגנה", 18 מתכוונים להישאר בארץ, ביניהם - 8 חברי השומר הצעיר.²²

* * *

מספר יהודה סלע:

"ב-2.7.46 הפלגנו מנמל קטן ליד מרסיי, לה סט, בלי תקלות, בעזרתם הגלויה של הצרפתים. העלייה על הספינה היתה למופת. היו צעירים רבים מתנועות נוער שונות, ביניהם קבוצת פרטיזנים מתבריו של אכא קוכנר, וכיניהם אשתו ויטקה. גייסנו כתריסר איש מהפרטיזנים כעזרה לצוות, והם אכן עזרו. הפעולות המשותפות השאירו רושם על שני הצדדים. האירופאים, אחרי שנות סבל ויאוש, גבורה ותקוה, מנותקים מהעולם התיצון ומהתנועה, נתקלו פתאום בחברים לדיעה, לשאיפה ואף למעשה נועז, שיביאו את כולנו למחוז חפצנו. אחדים מאנשי הצוות הספיקו להיות באירופה בשנות המלחמה; לדובם, המגע הראשון עם המעפילים גם זעזוע עמוק...

...מלכתחילה פינה הצוות את תאי-מגוריו לצרכים אחרים, כגון חדרי-חללים. עכרנו לגור על הסיפון העליון ליד גשר הפיקוד, לכל שלושה ערסל אחד בהתאם למשמרות השונות. שטח מצומצם זה הפך למקום מפגש תחת כיפת השמים לחברי התנועה בצוות ולפרטיזנים. ערב-ערב ישבנו ושרנו אותם שירי מולדת, המוכרים לשתי הקבוצות על אף

המרחק הגיאוגרפי, שהפריד בינינו בשנים עברו. לפרטיזנים היתה הזדמנות לטפר קצת מסיפוריהם, על אשר עבר עליהם בשנות המלחמה. על פניהם עצבות מודגשת - תוצאה של תלאות המלחמה... ביום השישי, בלבים, אספו מפקדי האניה את הצוות לשיחה ראשונה ואחרונה שהתקיימה בזמן ההפלגה. הם בישרו לנו על תכנית סודית שהוחלט עליה בארץ: כיוון שאנייתנו טובה מאוד, ואנשים רבים מחכים לעלייה, הוחלט שאנו נעביר את האנשים לאנייה קטנה בהרבה שתמשיך דרכה לארץ. אנו נחזור ליבשת אירופה ונבצע הפלגה שנייה... כדי למנוע בהלה אפשרית בקרב המעפילים סוכם על סודיות מוחלטת. היחידים ששיתפו בסוד היו הפרטיזנים. היינו זקוקים לעזרתם להכנת המזון לאותו יום מיוחד, עד שיגיעו לחיפה באנייה השנייה. ידענו, שאפשר לסמוך עליהם. עם אור הבוקר אספנו את האנשים והודענו להם על התכנית. יש לציין, אף שחלק ודאי הרגיש שדכרמה עומד להתרחש, שלא קמה שום בהלה. שיתוף הפעולה היה מלא; ודאי סיבות רבות לכך. דומני שהחשבה מכולן היתה האימוץ המלא שנתנו במפקדים ובצוות.²³

* * *

בצאל דרורי מתאר כד"ר שלו את התלאות וסכנות הדרך שעברו עליו: "היו לנו שתי סירות-מנוע לשעת חירום או לצורך גישה לחוף - אותן הורדנו לים. אותה שעה התקרבה אלינו אנייה קטנה, "אקבל" שמה, שאליה עמדו להעביר את האנשים. בצאל דרורי עם כמה פרטיזנים עברו אליה, ובאמצעי-שכנוע לא שיגרתיים רב החובל התורכי נאלץ לעמוד בסיכומים, שהגיעו אליהם במרסיי, והתחלנו להעביר את האנשים מאנייה לאנייה. בו בזמן נעשו על ה"אקבל" אילו עבודות נורות כדי לאפשר קליטת כולם באניה. כל מיני הבטחות ביחס לטיב האניה וההכנות שיעשו לפני העלאת האנשים, נתגלו כבדותות. שינוי במזג האוויר וירידת הברומטר גרמו לסכנה מוחשית ליכולת העמידה של "ביריה". גלים החלו להציף את הספינה ובצאל החליט לשדר ס.א.ו.ס. כתגובה הופיעה אניית מלחמה בריטית בשם "זיראגר". אנשיה שאלו על צורכי האניה שלנו וקיבלו תשובה מדויקת על המצב. לתדהמת כולם, עם קבלת התשובה הסתלקו מהמקום. כאמצע הלילה חזרו, והסתלקו שנית אחרי זמן קצר. כאשר נכנסנו אל המים הטריטוריאליים, נתפסה הספינה על ידי הבריטים".²⁴

מספר יהושע בהרב: "אני צריך לציין את המסירות של הצוות. אני חושב שעם צוות זה היינו מצליחים לבצע את הדבר הזה. אני סבור שהתנהגות הצוות היתה בלתי רגילה, והבנת העניין למופת. אנשי הצוות האמריקני הם נהדרים".²⁵

"בינתיים ספינת האם, מעתה "הגנה", חזרה לאירופה. תחנתה הראשונה היתה באי מילוס ביוון להצטיידות בדלק ומזון. להפתעת הצוות, חיכו לנו שני ארץ-ישראלים באי הנידח הזה: בנימין ירושלמי מפעילי ה"מוסד", שידע את שפת המקום, ורופא שבא במיוחד מהארץ כדי להזריק חומר חיסון נגד דבר לכל אנשי הצוות - זאת, להפתעתנו הרבה. הדבר גרם לאינזוחות, כיוון שהזריקה גרמה לחום גבוה וניטרלה את כולם לשעות רבות. אבל בעת הנסיעה לא היו סימני מחלה כלשהם בקרב המעפילים או הצוות. רק כעבור שנים רבות נפתרה תעלומת ה"דבר כביכול, ע"פ תעודה של מפקדת הצי הבריטי במזרח התיכון".²⁶ כפי שכבר ראינו, "ביריה" היתה במצוקה של ממש ושידרה קריאת ס.א.ו.ס. משחתת בדיטית התקרבה אליה והחליטה, שלא נשקפת לה כל סכנה, והקריאה לעזרה היא רק תרגיל לאלץ את הבריטים לעלות על האניה בלב ים. לפי חוקת הביטוח הימי, היתה לבריטים זכות להחרים את האניה רק אם היא נכבשת בתחום המים הטריטוריאליים. הכריטים כינו את "ביריה" "אניית דָּבָר" כתירוץ על סירובם לקבל חלק מהמעפילים לאנייה בריטית, כפי שנתבקשו ע"י מפקד "ביריה". אפשר שאנשי המפקדה של ה"מוסד" בחיפה חשדו שזה תרגיל, אך כדי לא לסכן את אנשי הצוות או האוכלוסיה ביוון,

שבאו כנגד עם הצוות, קיבלו אנשי הצוות את זריקות החיסון.
"הבריטים ידעו שכל עניין הקבר הוא שקר ופיזרו את המעפילים בין שתי ספינות, שנתפסו מקודם ונמצאו ליד שובר הגלים בנמל. כאן נשארו למשך כל זמן הקרנטינה", וזאת אחרי תלאות הדרך הקשות שעברו. בהגיע ה"הגנה" ליוגוסלביה כבר היה ברור, שבהפלגה הקרובה ניקח לפחות מספר כפול של מעפילים.
יהודה טלע כותב:

"ב"30.7.46 קיבלנו הודעה שהלילה יבואו האנשים, יעלו על האניה ונפלינו. לפנות ערב הופיעה רכבת ארוכה, שנעצרה ממש על ידינו. עם רדת החשכה התחילו האנשים לעלות על הספינה. שעות על גבי שעות נמשכה העלייה לאניה והדבר נראה לנו כאין-סופי. במבט ראשון, החומר האנושי נראה שונה מזה שב"ביריה". הרבה יותר מבוגרים, ילדים ואף תינוקות. אני גם זוכר קבוצה שומרית מהונגריה, שעלתה על הסיפון עם דגלה, אחרי מפקד קצין ליד הרגיז. כשבטן האניה התמלאה עד אפס מקום התחילו למלא כל פינה אפשרית על הסיפון עצמו ובסך הכול עלו כ-2700 נפש²⁹

ועוד מפי יהושע בהרב: "אני רוצה לספר על צוות של בחורים יהודים אמריקניים. כמובן, קראתי אלי את אנשי הצוות ואמרת להם: אנחנו לוקחים את כולם, אין ברירה – צריך לקחת את כולם. אחד הדברים שהצוות צריך לעשות הוא לעזוב את המיטות שלהם; לא לגור בתאים. כל התאים לצורכי המעפילים – לחולים או לילדים. אפילו את דרכי העלייה לגשר (הפיקוד) אנחנו נפתח בפני המעפילים, ולעתים גם את הגשר עצמו. כדי שהאנשים יתאוודרו קצת... הצוות קיבל את זה בהבנה... ספק אם אפשר היה לעשות את זה עם צוות שכיר³⁰"

עם סיום עליית המעפילים יצאה הספינה לדרך, דרך יפה להפליא בין איים רבים מלאייערות. עם יציאת האניה ללב ים התחילו הצרות ונשכחו הנופים היפים. מנגנון האיוורור היה מיועד לכמה תריסרים בלבד; תוך זמן קצר, אלו שבטן האניה, והם היו הרוב, התחילו לסבול מחוסר אוויר. רוב הנוסעים חלו במחלתים, והקאותיהם תרמו לאווירה הרוחשה והלא-נעימה, בלשון המעטה. האביזרים הסניטאריים התחילו להיסתם בלחץ ההמונים ומאמצי הצוות לשפר את מצבם לא הועילו.

כל אלה היו כאין וכאפס לעומת הצרה הגדולה, שפקדה את האניה לילה אחד. הצרה הביאה לשיגור קריאה ס.א.ו.ס. לחלל הים התיכון, ולא היה מי שיושיע. ללא סיבה מובנת נעצרה האניה והתחילה לנסות הצידה. כתוצאה מהפסקת המנוע נפסקו פעולות מערכת החשמל ואמצעי האיוורור. תוך זמן קצר המצב החמיר מאוד. לא היתה כל אפשרות להודיע את פשר הדבר למעפילים, ולו היו מנסים לעלות לסיפון בהמוניהם, ללא ספק הספינה היתה מתהפכת בגלל הנטייה החזקה. שיא הנטייה הגיע לזווית של 27° – מצב מסוכן ביותר. המעפילים לא נכנסו לפאניקה, וזה מוכיח עד כמה היה להם אמון בצוות ובפיקודו.

על אירוע זה מספר דוד באום, מהנדס שני בצוות, מאנשי השומר הצעיר וחבר קיבוץ סאסא לשעבר:

"היתה בעיה עם הדלק. האנשים נמצאו בכל פינה אפשרית, ולא יכולנו להגיע לצנינרות המדידה כדי לוודא את מצב מיכלי הדלק. במקרה אחד שאבנו דלק מעל למידה, ובתחתית המיכל הצטברו, כנראה, מים. אלה גרמו לכיבוי האש בדודים ואיבוד הקיטור. האניה, בלי הכוח להפעיל את הגנרטורים או המנועים, נעצרה כמובן. ירדנו לחדר הדודים והעברנו את שאיבת הדלק למיכל חדש; כדי להעלות שוב קיטור, די היה לאפשר שריפת הדלק הכבד. הדלקנו אש מעצים. העצים באו משבירת כמות גדולה של מדפים, ששימשו למיטות. אש זו, בצירוף משאכת דלק ירנית, איפשרו העלאת הקיטור והאניה התחילה לנוע. כל זה ארך ב-6 – 8 שעות. בחדר הדודים, בו עבדו אנשי הצוות בעזרת קבוצת הפרטיזנים בשבירת העצים והכנסתם לתנור, היתה הטמפרטורה כ-48°. לכן

פעולה זו נעשתה בחילופים, כי אין אפשרות לשהות בחום כזה יותר מדקות ספורות.²⁹ מספר יהודה טלע, מאנשי הצוות:

"תוך כדי מצב חירום זה היה מפקד האניה, יהושע בהרב, משגר בחדר-האלחוט מברקים לפיקוד העליון של ה"המוסד" בחיפה, ומתאר את מצב העניינים. כמובן, אז לא היתה מדינה ולא צי, ולא יכלו להושיט עזרה. אך כתוצאה משיגור ס.א.ו.ס. הופיעה אניית מלחמה בריטיח תוך זמן קצר והדליקה זרקור חזק. מן האניה הבריטית אפשר היה בנקל לראות את טיב האניה שלנו ומצוקתה. בכל זאת שאלו ברמקול, מי אנחנו ומהי מטרת נסיעתנו. התשובה היתה, שזו אנייה עם יהודים בדרך לארץ ישראל חזקוקים לעזרה. השאלה נשאלה שנית ושלישית וקיבלה אותה תשובה בכל פעם. פתאום כבה הזרקור, והגנה" נשארה לבד עם צרותיה; אבל, כאמור, אנשי הצוות הצליחו בכוחות עצמם לגלות את התקלה ולתקן אותה, והאניה יצאה שוב לדרך.

"בתוך המהומה של הימים והלילות הללו נולדו שני תינוקות בריאים ושלמים.

השמות שניתנו להם סימלו לא-מעט את האניה בה נולדו: נחשון וגונן. לאחר מכן שימשו תינוקות אלה השראה לשירו של נתן אלתרמן "דרשיח בין נחשון וגונן".

עיון במקורות הצי הבריטי מגלה את התייחסותם לאותם אירועים:

בתעודה אחת אנו קוראים, שהופעתן הראשונה של הקורביטות מהווה איום על אניותיהם. מברק אל מזכיר הימיה הבריטית (בלונדון) חתום על ידי אדמירל מפקד הצי בים התיכון: "יש לשים לב לעובדה, שהופעת אניות מהירות יותר, כדוגמת קורביטות, מכבידה מאוד על המשחתות המפטרלת בחוף הפלשתיני, ועוד יותר כשמזג האוויר יהיה חורפי, כיוון שתפיסת האניה, להבדיל מעלייה עליה לצורכי זיהוי, מוגבלת כעת למים הטריטוריאליים. במקדם או במאוחד יש לצפות לנזקים רציניים לאניותינו, ואף התהפכות אניית מעפילים במעמסיתר".

בתעודה שניה, המתיחסת לעצירת המשחתת ליד האניה "הגנה" אחרי שיגור ה"ס.א.ו.ס.", וכאשר היתה בסכנת טביעה, מפקד המשחתת כותב: "לא היה כאן דבר בעל עניין כשעת גילוייה ותפיסתה (של האניה) פרט לתלונה אחת, גוסף ל"ס.א.ו.ס. שלה, חו – שהאנשים סובלים ממחנק".

כשהאניה התקרבה למים הטריטוריאליים, קיבלה פקודה לעצור. היא המשיכה לנוע ככיוון חיפה במהירות מלאה. באותו הדר"ח כותב מפקד המשחתת: "יש לציין, שיריית-התותמת מעל החרטום זכתה למידה של שאט נפש, וייתכן שיהיה צורך בקרוב לתת צרור ממכונת הידיה "לואיס" לתוך חדר ההגה³⁰"

בהמשך, כשהירות מהתותח לא הועילו, נגחה אחת המשחתות את ה"הגנה" נגיחה שהרימה את הספינה כאילו היתה צעצוע. נגיחה זו שברה את מוחף האניה, ונשארו תקועים ללא יכולת להפעיל את ההגה. נסיונות של מחלקת הנחתים לעלות על האניה נענו במטר של כל הבא ליד. אבל לאחר זמן מה היה ברור שאין טעם להמשיך בקרב ולסכן את המעפילים. אנשי הצוות החליפו בגדים ונבלעו בין המעפילים כדי למנוע תפיסתם. תוך זמן לא-רוב דאגו אנשי ה"מוסד" בחיפה שכל אנשי הצוות ייצאו מהנמל בלי לחיפסת על ידי הבריטים, וכל אחד יגיע למקום הרצוי לו, בדרך כלל לגרעין קיבוצו. בהמשך הזמן שימשו שיטות הורדה אלו ואחרות בנמל חיפה את כל העולים, שהגיעו בלי תעודה מתאימה.

עם סיום הפלגה זו מצא את עצמו דוד באום בין ראשוני הגרעין של קע"ה בארץ. בגלל כישוריו המקצועיים וניסיונו הימי המשיך לעבוד בשביל ה"מוסד" בהכנת אניות אחדות בנמלים בארה"ב ובאירופה, שלאחר מכן הפליגו עם מעפילים. עם קום המדינה גוייס לחיליהם וזכה לשפץ וגם לשרת על אותה קורביטה "הגנה", שיחד עם "ווג'ווד", הייתה בין הראשונות בחיליהם הצעיר.

על "חיים ארלחורוב" היו שלושה חברי תנועה, כולם חברי קע"ה.

שמונה חברי "השומר הצעיר", ביניהם שלושה מהתנועה במקסיקו, שירתו בצוות אניית המפעילים "יציאת אירופה תש"ד", "אקסודוס" בלע"ל. סיפורה של אנייה זו הועלה בספרים רבים, ואף הוסרט, אך סיפור המאבק הפיסי של המפעילים נגד הבריטים בהתקרבות האנייה לנמל חיפה היה הסיפור של "המוסד". זה הסיפור על שלושת הקרבנות בנפש והפצועים הרבים, סירובם של המפעילים לרדת מהאניה מרצונם החופשי בנמל הצרפתי Port de Bouc ממנו יצאה, אחרי שהוחזרה לשם על ידי הבריטים. ההד, שמאבק זה עורר בארצות העולם וכתוצאה מכך – הפעילות הדיפלומטית הענפה לטובת המאבק לעלייה – ודאי הוסיפו נדבך חשוב לבניין עצמאות ישראל.

* * *

שמואל באדי מקיבוץ חצור מספר:

"מעולם לא עלה בדעתי, שאשתתף במאורע היסטורי. אך "הזקנה החביבה", אנייתנו "הנשיא וורפילד" ("אקדודוס"), גורלה נחרץ שלא תישכח לעולם. ואמנם יגיעים דברי ימיה... לשיא כבודה הגיעה בספינה מסתורית בנמלי אירופה, בעולם נודעה בשם "יציאת אירופה תש"ד", שהובילה 4500 מפעילים עד חופי א"י, הדפה את התקפתם של מלחי שש משחתות בריטיות במשך שעות יחצי והפכה את נוסעיה המסכנים לגיבורי התקפה על האימפריה הבריטית."

"תפקידי היה להישאר בבטן האניה בחדר המכונות. חרף עשן פצצות הגאז המדמיע, שהושלכו דרך צינורות-האוויר, הצטרבנו להגביר את הספקת-הקיסור כדי להחיש את מירוצנו המטורף וחסרת-התקווה אל חופי הארץ, בטרם ניאלץ להיכנע – וכמעט הצלחנו בכך. רק כאשר החיילים הבריטיים, שעלו על סיפוננו העליון, איימו שישליכו פצצות על הגשים והילדים, נכנענו. אחרי שנלכדנו, הובלנו לנמל-חיפה והועברנו לאניות-הגירוש, שבהן אמרו להעבירנו לקפריסין. רק למחרת, עשרים וארבע שעות לאחר שהפלגנו מחיפה הודיעו לנו, שמחזירים אותנו לצרפת. לאדם שלא נמצא במצבנו נראית החלטת זו בהתקפה כללית על עלייה ב' ובמעשה אכזריות של משרד-המושבות הבריטי. אולם בעמדי אז בתוך האנייה הגדושה והדחוסה, מלאה גברים, נשים וטף, בעת מסירת הידיעה המרה, ובשמעי את צלילי "התקוה" האדירים שעלו באוזנינו, ותשובת המפעילים – הסירוב להודעה – עמרתו ובכיתי בלי בוש..."

"יש להודות שהמפעילים היו בעלי עוז וגבורה רבה. הם האמינו שיגיעו אי פעם למקום, בו יוכלו לחיות כבני-אדם, כל אחד בביתו ובחיק משפחתו, ולא כאסירים בכלוב. בשראיתי באנייה את האצטבאות המרוחקות אחת מהשניה רק במטר אחד, אשר שימשו למיטות, לא יכולתי לתאר לעצמי שיסכימו לעלות עליהן – אך הם הסכימו לתנאי המסע האכזריים; עלו ברצון, גברים, נשים וטף."

"לילה אחד בעלותי למשמרתי, שאל אותי זקן אחד: "ווען קאמען מיר קיין פלשטינה" (מתי נגיע לארץ ישראל)? אלה לא היו אידיאליסטים, השואפים לפתור את בעיית היהודים למען אחרים או ליצור חברה אידיאלית – אלה רק רצו לחיות כבני-אדם בארצם... "כבר הסתגלתי לחיים. אני גר יחד עם קיבוץ של "שומרים" ותיקים מפולין, שבזמן המלחמה רובם חיו ברוסיה. אני משוחח עם החיילים הבריטיים, שהם ברובם טיפוסים סימפאתיים, המואסים בתפקיד זה. מספר חברי "השומר הצעיר" באנייה הוא רב... חיפה ביותר הוא קיבוץ של ילדים מהונגריה הממשיכים בכל פעולות ה"קן השומרי", אפילו בתנאי האנייה הקשים. אמונותי בתנועתנו הנפלאה הודשה שוב."

אבי לבני מברקאי שירת אף הוא ב"אקסודוס", ויותר מאוחר – באניה "עצמאות". לפני כן היה בחיל הים האמריקני בתפקיד חובש. זה נתן לו הכשרה לתפקיד נכבד

לאנייה זו היו צפויים הרבה הרפתקאות בדרך, חלקן – תוצאה של גורמים פיזיים ימיים שפעלו על הספינה, שלא היתה מיועדת להפלגה באוקיאנוס על אף המבנה הטוב שלה. בעבר פעלה בצי האמריקני.³¹ רוב הצוות המקורי הסתפק בהפלגה עד מרסיי ומשם חזר לארה"ב. מחליפיהם נמצאו בין כל מיני מלחים, שפעלו בשירות ה"מוסד". לא לכולם היו כישורים ברמה הנאותה; אבל העיקר שהסכימו לשתף עצמם במשימה וחיו להם תעודות-מלח. חילופי גבדי אלה הביאו גם לעלייה בדרגה של חברינו, שאכן התאימו לעבודתם. סיפור הספינה תועד על ידי מפקדה אריה (לובה) אליאב בספרו "סיפורה של הספינה אולואה". היא הגיעה עד שוודיה הרחוקה כדי להעלות על סיפונה מאות צעירים, בעיקר צעירות, שפנו לשם בימי-המלחמה. הרוזן ברנדוט הצליח במשא ומתן עם הגרמנים להביא להעברת פליטים אלה לשוודיה, ושם סיפלו בהם ודאגו לשיקומם. משוודיה הגיעו לאיטליה כדי להוסיף קבוצה שניה של מפעילים – בס"ה 1350 איש ואשה. כשהתקרבה לחיפה בלונגו אנגות הצי הבריטי, עשתה תרגומי-הסתמנות מוצלחת ועלתה על החוף בבת גלים שליד חיפה. אניות הצי נשארו בלב-ים ולא היו מסוגלים לתפוס אותה. אבל ביבשה חיכו להם אנשי-צבא-ומשטרה בריטיים רבים, שלכדו אותם. גם אנשי-הצוות נשלחו לקפריסין ושם שחו כ-6 שבועות, עד שהיתה הזדמנות להחזירם ארצה.

* * *

סיפור בלתי רגיל מצוי בעדותו של קלמן מיכאלי:

שלושה חברים מהגרעין שלו ירדו לחוף באיזו פינה נידחת בפורטוגל כדי להצטייד במים. כמנהגם של חברי תנועה שעה שהסתובבו בעולם, חיפשו יהודים. פניותיהם אל המקומיים הביאו אותם אל אחד, שהראה להם בית-כנסת עתיק שנשמר, כפי שהיה עוד מלפני האינקוויזיציה. בכפר זה אין יהודים מזה שנים רבות אבל מצאו לנכון לשמר את המקום למזכרת. האחראי לבית הכנסת – עם פמוטי תאורה תלויים עשויים מנחושת, ארון קודש, הכול כאילו לא מזמן סיימו את התפילה – סיפר, שבעבר במשפחתו היו אנשים שהשתמשו בבית הכנסת. כנראה שמוצאו ממשפחת אנוסים.³²

* * *

יעקב בן ישראל, היום בקיבוץ שובל, היה צעיד מאוד בשתנדב לעלייה ב'. הוא היה בצוות האניה "התקוה", שהעלתה לארץ דרך קפריסין למעלה מ-1400 מפעילים בקיץ 1947. לא היו להם בעיות מיוחדות בהפלגתם, אבל דווקא בקפריסין חיכתה לו ולשאר אנשי הצוות חוויה בלתי-רגילה: קבוצה קטנה זו, יחד עם כמה בחורות מן המפעילים, תחת פיקודו של משה נחשון איש הפל"ם, הבינה פצצה מאולתרת, שהטמינו באניית הגירוש "אמפייר לייפגארד". חרף הפיקוח החמור של הבריטים הצליחו להעביר על גופם את חומר הנפץ ושאר חלקי הפצצה, וזו התפוצצה אחרי שכל המפעילים ירדו ממנה בחיפה.³³ משה נחשון, הבלן בפל"ם, מתאר בצורה ציורית את הפגישה עם הבחורים האמריקניים מצוותי האניות, שישבו חודשים בקפריסין באפס מעשה. נוסף לתלונותיהם על התנאים טענו, שהם התנדבו להסיע מפעילים, והנה הם משתעממים במחנות. ברגע שהציע להם לעסוק בפעילות יחד עם אנשי הפלמ"ח, נתנו את הסכמתם. פעילות זו כללה הדרכה של המפעילים בל"ד ועוד אימונים להעלאת כושרם הגופני. הם עסקו בחפירת מנהרת בדיחה, וגולת הכותרת – כאמור – השתתפותם בפיצוץ אניית הגירוש בנמל חיפה.³⁴

ב"אקסודוס": עליו היה להכין את כל הקשור לצד הרפואי של הספינה על מעפיליה. אבי מספר:

"בדרך הייתי חובש. אחרי שהתחלנו בהכנות לקבל את האנשים, שלחו אותי למחנות בסביבת מרסיי למצוא אנשים מתאימים לתפקידים מיוחדים. אני התעסקתי בהכנת המרפאות באינייה. הצטרפתי לראיין מי שהיה רופא או אחות, לעזור לארגן אותם, להזמין תרופות וכו'. אחרי שהפלגנו, הסתובבתי לראות אם הם עבדו בסדר. בהתחלה הם לא עבדו, כי כולם חלו במחלת היס".

כאשר חזרו לצרפת, חלק מאנשי הצוות קיבלו פקודה לרדת בנמל ולקבל תפקיד חדש באינייה אחרת. בזמן ש"אקסודוס" היתה בנמל Port de Bouc, עסק אבי בהובלת מזון למעפילים, שהיו באניות הגירוש.³⁶

טדי ורדי, אז חבר קצ"ה והיום תושב ירושלים, שירת על שלוש אניות מעפילים:

"אקסודוס", "עצמאות" ומשמר העמק". הווייתנו היו רבנות ושונות. מרגש במיוחד היה כאשר "עצמאות" הגיעה לקונסטנצה, רומניה. לפי התכנית היתה אמורה לשהות בנמל זמן רב עד לאישור להפליג. בתקופה זו התקיימו דינונים במרכז הארם בניר-יורק על עתיד א"י. ההנהגה המדינית היתה בדיעה, שדווקא בזמן הדינונים הגורליים על עתיד הארץ, הפלגת שתי האניות הגדולות "עצמאות" ו"קוממיות" עם אלפי המעפילים עשויה להביא לתגובה שלילית בחלק מהמשלחות. מצד שני, אנשי ה"מוסד" לא ויתרו והתעקשו, שעל האניות להפליג. הם האמינו, שדווקא ההמשך שלחץ העלייה, עם כל הכרוך בה, ישפיע לטובה. שנית הם טענו, שהאלפים המחכים להפלגה על מיטלטליהם, אחרי שמכרו את רכושם ושרפו את כל הגשרים, לא ניתן לאכזבם. יותר מכך, היו בטוחים שביטול ההפלגות עלול להביא לשינוי ביחסם של ממשלות מזרח אירופה, שתמכו מאוד בכל הקשור בעלייה ב'. בסופר-שדבר הגיעו לפשרה, והאניות הפליגו עם 16,500 מעפילים ישר לקפריסין.

בתקופת ההמתנה, טדי, שנולד בעיר סטמור, (רומניה), קיבל אישור לבקר בעיר הולדתו. הביקור היה מרגש במיוחד. אמנם הוא היה פעוט, כשמשפחתו היגרה לארה"ב, אבל מצא את הבית שבו נולד, וזקנה באותו הבית, שזכרה את משפחתו. חיפושיו הביאו אותו לקרובי משפחה, שעברו את השואה, והוא אפילו שכנע כמה צעירים להצטרף להפלגה.

סיפור פחות נעים הוא, כי ברדתו מהאניה "עצמאות" בקפריסין, הכירו אותו אנשי הבולשת הבריטית, כנראה – מ"אקסודוס". חקרו אותו תוך מכות וגונות, והוא נאסר לכמה שבועות בבית הסוהר שם. מבית הסוהר הוא הגיע למחנה המעפילים באי והצטרף לקבוצת פעילי ה"מוסד" במקום. בהזדמנות הגיע ארצה עם פעילים אחרים, והפעם – כדי להפליג על "משמר-העמק". הפלגה זו הסתיימה בקפריסין. חקירת הבריטים והכרתם את טדי הביאה למשפט ומאסר נוסף. הפעם הואשם בבריחה מקפריסין. אחרי חודשיים מאסר יכול היה להגיע ארצה.³⁷

* * *

אין סיכום מתאים לפרק על עלייה ב', מאשר זה שנכתב ע"י מעפיל אלמוני באינייה "אקסודוס". הוא כתב יומן, שנלקח ממנו יחד עם כל חפצי המעפילים ברדתם אל אניית הגירוש. היומן נכתב בצרפתית ותורגם לאנגלית על-ידי הבריטים.

כאן, יתור מבכל מקום אחר, אפשר לחוש ממקור ראשון כיצד רואה מעפיל את אותם בחורים צעירים מגולת אמריקה, שהסיעו אותם לארץ ישראל. היומן כולו מהווה מסמך מאלף ומגורש:

"בתחילת היומן דיברתי על האירגון המושלם של אנייתנו, וככל שאני נמצא כאן

יותר, ניתן לי להעריך זאח עוד יותר. המטבחים מופעלים למופת ותמיד מדייקים; חלוקת המזון מתבצעת במהירות ראויה לציון; כל התפקידים הם בידי אנשי מקצוע. אינך יכול אלא להעריך את האנשים המופקדים על האניות הללו. איזה מבצע ענק לצייד אנייה כזאת!

"להפוך אנייה, שערכה כמעט אפסי, לספינה המשייטת באוקינוס, האם אפשר לדמיין כמה עבודה, זמן, קרבנות – ואחרון אחרון ולא הפחות חשוב מכולם – כמה כסף נדרש?! וכאשר הכול מוכן, עליה לחצות את האוקינוס ולהגיע לנמל צרפתי או איטלקי. אולי זה נשמע כדבר של מה בכך, אבל אם מודע אתה להשפעה הבריטית באיזור, אתה יכול להבין, שזה דורש מאמץ הרקוליאני. אני מוכרח להגיד לך שוב, שאנייתנו לא נבנתה לאוקינוסים. זו ספינת נהרות עם תחתית שטוחה וסביר להניח, שלא היתה מחזיקה מעמד בסערה של ממש. אבל בים התיכון בעונה זאת אין כל סכנה. הצוות שחצה את האטלנטיק על "קליפת אגוז" זו הראה, שהוא בעל אומץ רב. תאר לך, שערך אחת רוגשת והספינה טובעת, ואת זאת צוותנו האמיץ יודע. אתה יכול לשער, מה גדול האידיאליזם שלהם. הם מסכנים את חייהם כדי לעזור לאחיהם ואחיותיהם, האם אין זו גבורה אמיתית?!"

הערות:

1. מכתב חחר קל"ד, ינואר 1941, ארכיון השוה"צ, 38.1, (ב1).
2. יהודה הנגבי, עדות בע"פ, ארכיון השוה"צ 11.97, (15).
3. חנה בוגוסלבסקי, עדות בע"פ, ארכיון השוה"צ 11.97, (ב5).
4. חוברת לזכרו של בני בוגוסלבסקי בהוצאת קיבוץ שער הגולן.
5. Kag Bulletin, May 1940, ארכיון השוה"צ, 37.1, (5).
6. ארכיון השוה"צ, 38.1, (73).
7. מכתב למזכירות הקיבוץ הארצי, 10.4.43, ארכיון השוה"צ 36.1, (5).
8. אחרון אנטונובסקי, עדות בע"פ, ארכיון השוה"צ 1.97, (ק2).
9. ארכיון קיבוץ חצור.
10. משה שכטר, עדות בע"פ, ארכיון השוה"צ.
11. בת'שבע לבני, עדות בע"פ, ארכיון השוה"צ.
12. ד"ח האנייה ווג'ווד, ארכיון ההגנה.
13. חיים מאירס, עדות בע"פ, ארכיון השוה"צ 1.97, (ב3).
14. יהודה סלע, עדות בע"פ, ארכיון השוה"צ 1.97, (י3).
15. שבתאי ברין, פרקי עלייה ב', "המאסף", ו', 1974, עמ' 135 – 165.
16. הלל חרמתי, עדות בע"פ, ארכיון השוה"צ, 1.97, (צ3).
17. גרעון בולקין, עדות בע"פ, ארכיון השוה"צ.
18. ADM/19757, 4.9.46.
19. יהושע הברב, עדות בע"פ, ארכיון השוה"צ, 9.97, (ט7).
20. אריה מלכין, עדות בע"פ, ארכיון השוה"צ, 1.97, (ת2).
21. ADM/19532, 3.7.46.
22. ד"ח בצלאל דרוי, מפקד "ביריה", ארכיון ההגנה.

- .23 יהודה סלע, עדות בכתב, ארכיון השוה"צ 1.97 (ט3).
- .24 ד"ר בצלאל דרורי, שם.
- .25 יהושע בהרב, עדות בע"פ, ארכיון השוה"צ, 9.97 (ט7).
- .26 ADM/19532-65846, 2.7.46.
- .27 יהודה סלע, עדות, שם.
- .28 יהושע בהרב, שם.
- .29 דוד באום, עדות בע"פ, ארכיון השוה"צ 1.97 (צ2).
- .30 ADM/19757/65902.
- .31 ירחמיאל נוימן, עדות בע"פ, ארכיון השוה"צ, 1.97 (ל3).
- .32 קלמן מיכאלי, עדות בע"פ, ארכיון השוה"צ, 11.97 (כ5).
- .33 יעקב בן ישראל, עדות בע"פ, ארכיון השוה"צ 1.97 (ס2).
- .34 משה נחשון, דברים במסיבה בקיבוץ חצור, 1.1.76.
- .35 שמואל בארי, ארכיון חצור.
- .36 אבי לבני, עדות בע"פ, ארכיון השוה"צ.
- .37 טדי ורדי, עדות בע"פ, ארכיון השוה"צ 1.97 (ס3) (ק3).
- .38 W.O./275/60.

ראשי תבות של ארכיונים בריטיים:
 ADM – אדמירליות.
 W.O. – משרד המלחמה.