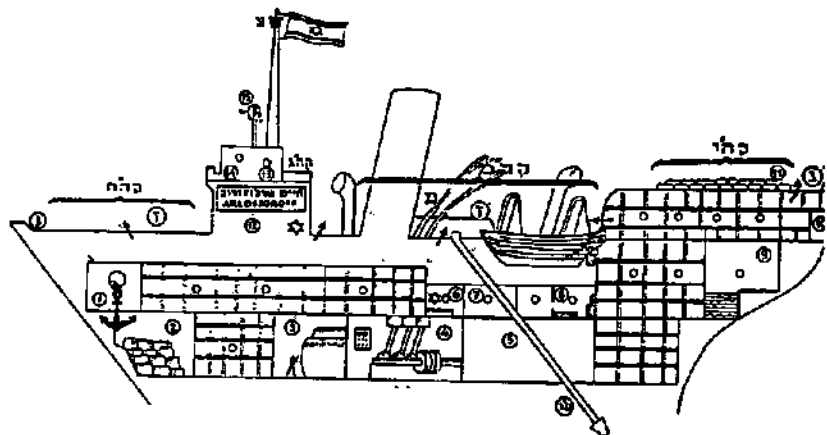


פרק תשיעי

"חיים ארלוזורוב"

"חיים ארלוזורוב", "Ulua" בשמה המקורי, היתה כנעוריה אוניית מלחמה כצי האמריקני. היא נרכשה עלי ידי שליחי המוסד לעלייה ב' בארצות הברית מעודפי ציוד הצי שעמדו למכירה אחרי מלחמת העולם השנייה, בדומה לקודמותיה הספינות "וג'ונד" ו"הגנה", אך היתה הרבה יותר זקנה מהן. היא נבנתה בארצות הברית ב-1912, עוד לפני מלחמת העולם הראשונה, בספינת משמר. גפחה היה ב-800 טונות וכורש המעמס שלה הגיע עד ל-420 טונות. בשלהי מלחמת העולם הראשונה שימשה לליווי שיירות אוניות סוחר באוקיינוס האטלנטי. בין שתי מלחמות העולם שבה לשמש ספינת משמר החופים וציד מבדחי-משקאות חריפים. במלחמת העולם השנייה הוסבה לתחנה מטאורולוגית שטה בים הארקטי ובצפון האוקיינוס האטלנטי. חבר עובדיה מנה אז כ-300 איש.

כמושגי הצי של ארצות הברית היתה "חיים ארלוזורוב" ספינת קטנה, ואילו במושגי צי ההעפלה היא נמנית על האוניות מהגודל הבינוני. על אף גילה המתקדם - בשנרכשה היתה בכר יותר מבת 30 - היה מצבה מצוין, וענתה על כל המשאלות שמובילי ספינות מעפילים יכלו לייחל לה. היא היתה בנויה מפלדה, חזקה ויציבה מאוד; מנועיה היו חזקים וחקינים והיתה מסוגלת לשוט ב-1,500 ק"מ ללא צורך להצטייד מחדש בדלק. המהירות הממוצעת שלה במושגי ההעפלה היתה אף היא גבוהה, ב-10 קשר בשעה, וכשעת חירום יכלה אף להגבירה ולעבור את 13 הקשר בשעה! מהירות זאת היתה אומנם קטנה מהמהירות הממוצעת של אוניות המלחמה הבריטיות החדישות יותר, שעסקו בציד ספינות המעפילים, אך היה בה כדי להקשות להנחית עליה נחתים תוך כדי שיטתה בים הפתוח.



- | | | |
|-----------------------|------------------------|----------------------|
| 1. - חרדי רחצה ושירות | 6. - בית-חולים | 11. - רפסודות הצלה |
| 2. - מחסני סוון | 7 + 12. - חרדי מלחים | 13. - תא האלחום |
| 3. - חרדי הדגים | 8. - חרד הרופא | 14. - חרד הטה; ספות; |
| 4. - חרד הסכונות | 9. - מחסני סאן | 15. - פוס אחות |
| 5. - מיכלי מים ודלק | 10. - חרדי רחצה ושירות | |

- | | | |
|------------------|----------------------|----------------------|
| 1. - נושאי נרמים | ☆ - חנות שורה | קת"ס - קבוצת התנודות |
| 2. - זורקי ברנים | ראשונה | בסרב |
| וקופסאות פסורים | קה"ג - קבוצת התנודות | קה"י - קבוצת האנרות |
| 3. - צנודות מים | בנשר | בירכתיים |
| 4. - מוס | קה"ח - קבוצת התנודות | צ - ציפה |
| | בתרמום | |

חתך של "חיים ארלוזורוב" ותוכנית התגוננותה (לפי החוברת ספינת המרי, מערכות, 1947)

המראה התיצוני שלה גם הוא היה מרשים יותר מסתם ספינת סוחר מיושנת, מהסוג ששירת את ההעפלה. "חיים ארלוזורוב" היתה צודה של אוניית מלחמה קטנה שרק נשקה הורד ממנה. צבעה היה אפור, כמקובל באוניות מלחמה, חרטומה חד, חוק וכולט. גשר הפיקוד שלה היה צבאי לכל דבר, ועליו תורן גבוה, ובתווך הזקרה ארוכה גבוהה אחת. מה שסתר את צלליה הצבאית היו המבנים העליים על הסיפון שהוסיפו לה אנשי המספנה בצרפת כדי להגדיל את כושר קיבולה.² כושרה ותקינותה של הספינה בה הרשימו בזמנו את מלוויה עד כי אחד הוותיקים שבהם, צבי כצנלסון (מירי), מצא לנכון לציין במיוחד בדו"ח המסע שלה, כי היא עשתה את הדרך מאמריקה לצרפת תוך 21 יום והגיעה למרסיי ללא תקלות.³ דבר שאיראפשר היה לכתוב על כל אוניות המעפילים שעשו דרך כה ארוכה.

על-פי התוכנית המקורית נועדה "חיים ארלוזורוב", כמו שאר אוניות המוסד לעלייה ב', להוביל מעפילים רק באזור הים התיכון. כשהגיעה לצרפת החלו מיד בהכנתה לקליטת כ-2,500 איש, על-פי הדגם של הקורבטות הקנדיות "גינוד" ו"הגנה" שקדמו לה. מן הראוי לציין שהיא היתה הספינה הראשונה שהימאים והמלווים הארצישראלים שנועדו להשיטה השתתפו באופן פעיל בהכנתה לקראת יעודה החדש.⁴ היה בכך יתרון גדול, כיוון שהם לקחו בחשבון לא רק את הבעיות הלוגיסטיות הבסיסיות של ספינת מעפילים, היינו של הכנת מקסימום משכבים לאנשים, אלא-דאגו מראש לאירגון יעיל של אספקת המזון, מי השתייה והדלק לימי המסע. תוך כדי ההכנות הם גם נתנו את דעתם לבעיות הגנתה של הספינה כשהבריטים יבואו ללכוד אותה. בימים כהם הכינו את "חיים ארלוזורוב" בנמל מרסיי ליעודה החדש, היה כבר בידי אנשי המוסד ומלווי הספינות מידע על שיטות ההשתלטות שהבריטים נוקטים נגד ספינות המעפילים. מניסיון הספינות הקודמות שנתפסו למדו, בי הרגע הקריטי של הליבידה בא עם הצמדות המשחתות לאוניית המעפילים תוך כדי המרדף אחריה. אז קופצים הנחתים על סיפון אוניית המעפילים ומסתערים לעבר גשר הפיקוד ומשתלטים עליו. כשהכינו את "חיים ארלוזורוב" חשבו מראש, כיצד ובאלה אמצעים ניתן להקשות על הצמדות אוניות המלחמה לספינת המעפילים כדי לרחות עד כמה שאפשר את עליית הנחתים עלייה. לשם כך תובדו בשני צדי הספינה, במדכוה,

שתי קורות עץ ארוכות, כעין משושים. הקורות היו מהוקצעות וצבועות בצבע מתכת אפור-כחול-כצבע הספינה, ונראו כמוטות-פלדה לכל דבר. בקצותיהן נקבעו כדורי בד משוחים בזפת. הן היו מחוזקות בברגים במקומות המותאמים למנופי ההעמסה הקבועים על כנף במרכז הספינה, ולהונחו על הסיפון מחוברות לצירים, אך לא היו מופנות כלפי-הים. לשעת ההתנגדות אפשר היה לשלפן ולהפנותן מעבר לדופן הספינה. אמצעי אחר שתוכנן להפעילו כדי לעבב את ההצמדות והנגיחה של המשחתות היו סידות ההצלה שבספינה התלויות על מנופים ושניתן להסיטן מחוץ לדופן הספינה.⁵ "בתיים ארלוזורוב" הותקן גם הגה רורכי, שנועד להבטיח את השליטה בספינה גם במקרה שהבריטים יצליחו לכבוש את גשר הפיקוד והדר ההגה. ההגה הרורכי הותקן במרתף שבירכתי-הספינה ומשם ניתן היה להמשיך ולשלוט בספינה כל עוד לא נכבש חדר המבונות.⁶

זמן קצר לפני סיום עבודות ההכנה בספינה שונתה לפתע התוכנית המקורית והוחלט לשגרה צפונה לשבליה כדי להעלות משם 650 מעפילים. מיד הוחל בשינויים בהכנות-הרגילות, שהתאימו להפלגה בים התיכון, ולהכשירה לקראת הפלגה ארוכה לים הצפוני וממנו הפלגה חזרה לים התיכון. מסע זה עתיד היה להיות הארוך ביותר בתולדות ההעפלה, ונערך בעיצומו של החורף. ההפלגה לשבליה שבצפון אירופה העמידה את צוות ההכנה בפני בעיות לוגיסטיות חדשות שטרם נודעו למוותן במערכת ההעפלה. מובן מאליו שלהפלגה זו צריך היה להכין באוניה מקומות וכלי קיבול גדולים יותר לאחסון הדלק ומי השתייה, ומלאי גדול יותר של מזון. כמו כן צריך היה לדאוג לרשת הסקה מרכזית לאנשים וחימום מכלי הדלק והמים לתפעול הספינה, בטמפרטורה הנמוכה השוררת בעונת החורף בים הצפוני.⁷

מבפנים הובנה האוניה על-פי הסטנדרטים המקובלים בספינות המעפילים, אולמות עם משטחי שינה בקומות. כהתחשב במסע הארוך הצפוי והקור, הורחב המטבח כדי שיוכל לספק אוכל הם לאנשים במשך הגסיעה. גם השירותים האחרים הורחבו. במחסנים שבבטן האוניה אוחסנו כ-500 הביות דלק רורכי, שתפסו חלק ניכר מנפח האוניה שנועד תחילה לאנשים. כמו כן הותקנו על הסיפון מבלי דלק נוספים, דבר שעתידי היה להקשות על מסעה של האוניה בים סוער.⁸ למרות כל ההכנות הללו, היה ברור מראש שהספינה לא תוכל להצטייד בכל

האספקה הדרושה לה, שתספיק לבל אורך המסע, והיא תצטרך להיכנס בדרך לגמלים שונים כדי להצטייד מחדש במצרכים, מים ודלק.

שבדיה, שממנה עמדו לצאת העולים הבלתי-לגאלים היתה מבחינות רבות ארץ לא נודעת לגבי העוסקים בהעפלה. הסדרים הפורמליים הנהוגים בה לא דמו כלל לסדרים של איטליה או אפילו של צרפת. של אחרי מלחמת העולם השנייה, שמהן כבר הפליגו ספינות מעפילים כמעט דרך שגרה, ראש המוסד לעלייה בי שאל אביגור צפה מראש שמסע זה יהיה מורכב ומסובך וכי מובילי הספינה יודקו לתושייה רבה. הוא מינה למפקד אונייה זו את לונה (אריה) אליאב, שהצטרף לעבודת המוסד אחרי שירות כצבא הבריטי וכשירות הידיעות של היהגנה ושבודמה ליוסי המבורג (הראל) היה חסד הפשרה ימית.⁹ אף-על-פי-כן לא הפריע הדבר לאביגור למנותו לתפקיד, דבר המאפיין את שיטות העבודה של האיש ועל ייחודה של מערכת ההעפלה. מה שקבע אצל שאל אביגור במינוי מפקדים על מבצעי העפלה מורכבים לא היו דווקא הכישורים המקצועיים הימיים של המועמד אלא כושר מנהיגותו, תושייתו, שיקול דעתו והיותו נועז אך לא הרפתקן.

את צוות האונייה מינה שמריה צמרת (רודי), איש בית השיטה ומוותיקי המוסד לעלייה בי, שהיה מופקד על בסיס ההעפלה במרסיי, שם הוכנה האונייה וממנו עמדה להפליג. שמריה דאג להציב ליד לונה אליאב צוות מתוגבר של ימאים ומלוויים מנוסים.¹⁰ עיון ברשימת חברי הצוות והמלוויים של "חיים ארלוזורוב" מגלה שלא היה זה צוות שגרתי, אפילו לא לגבי ספינת מעפילים. זה היה צוות גדול במיוחד, יחסית לגודל הספינה, והרכבו מגוון ביותר מבחינת המוצא והרקע שמהם באו האנשים, כמו גם כישוריהם השונים. כפי שזה במקרים כאלה, הדבר לא הקל כהתחלה על התמוגגותם וקביעת ההיררכיה בתוכו, כנדרש מצוות המופקד על הובלת כלי שיט כים. על אחת כמה וכמה בהובלת ספינת מעפילים במסע כה ארוך ומסובך כפי שצפוי היה ל"חיים ארלוזורוב".

בעוד למפקד הציב שמריה צמרת בספינה צוות של שישה מלוויים ארצישראלים והם:

ישראל אורבך (עוזי), צבי כצנלסון (מירי), ניסן לויתן, משה גדרון (מוסיק), גד הילב, ואפרים צוקר. לונה אליאב הכיר רק את שני הראשונים, ישראל אורבך וצבי כצנלסון, שנמנו על הקבוצה הראשונה

של אנשי הפליים שהגיעו לאיטליה לעבוד בהעפלה עם יהודה ארזי. כשהגיעו ל"חיים ארלוזורוב" היו כבר בעלי ניסיון בהובלת ספינות מעפילים ובפיקוד עליהן. השלישי, ניסן לויתן, אף הוא מ"מאמי הפליים הגיע זה לא מכבר לאירופה וזו היתה הפלגתו הראשונה על אוניית מעפילים. לא תחלוף שנה והוא עתיד לפקד על אחת מאוניות ההעפלה הגדולות ביותר, "קובוצ גלויות" (ה"פאן יורק"). משה גדרון היה "הגרעוני" שעל הקשר בספינה. גד הילב, שהיה כבר אז קצין סיפון מוסמך, ולימים קברניטה של "קובוצ גלויות" וקצין המכונות אפרים צוקר התנדבו לשירות ההעפלה לא משורות המוסד לעלייה בי או הפלמ"ח, אלא ישיר מעבודתם בצי הסוחר. אף שהיו צעירים כשאר חבריהם הארצישראלים, בשנות העשרים הראשונות, הספיקו כבר לצבור ניסיון ימי באוניות סוחר בריטיות. הם גם היו אלה שהכניאו את הספינה מארצות הברית למרסיי.¹¹

מלבד הקבוצה הארצישראלית היו בצוות העובדים של הספינה כעשרים בתורים יהודים אמריקנים שהתנדבו לשרת בהעפלה. היתה זאת קבוצה מגוונת כשלעצמה. שלושה מהם ובראשם הקצין הראשון ארט ברנסטיין, שירתו בצי המלחמה של אוניות הברית.

חמישה אחרים שירתו בימי המלחמה בחיל הנחתים, "המרלינס", ולחמו בחזיתות אירופה והמזרח הרחוק. הם היו בעלי ניסיון קרבי אך לאו דווקא מקצועי ימי. האחרים היו צעירים יהודים, שנענו לקריאה לעלות ולשרת על אוניות המעפילים, אחדים מהם מתוך מניעים ציוניים, שרכשו באחת מתנועות הנוער הציוניות בארצות הברית, ומי שהגיע לכך מתוך הכרה פנימית אישית בכוח עצמו. צעירים אלה לא הכירו איש את רעהו מקודם. כאמור, רובם לא היו ימאים ולא ידעו עבודת סיפון או מבונה מהי, וקשה היה להכניסם למסלול עבודה סדיר בים ולגבשם לצוות. סיבות אלו כמו גם זרות להנאי מתרת היו קרשם בדוק לחיכוכים כינם לבין הארצישראלים, שהגיעו אחריהם לספינה ושתפקידיהם טרם הוגדרו.¹² למוסד היה עניין לשלב צעירים אלה בשירות ההעפלה מטעמים ציוניים חינוכיים, כדי לקשור את יהדות אמריקה למפעל כה חשוב כמו ההעפלה לא רק על-ידי תרומתם הכספית אלא גם על-ידי מעורבות אישית של הנוער שלה.

כדי לחזק את הגורם המקצועי של הצוות החליט שמריה צמרת לצרף

אליהם עוד שישה אנשי ים מנוסים, לא יהודים, בראשותו של קפיטן פדרו לופס, כולם ספרדים דפובליקנים, שישבו כגולים פוליטיים במרסיי. אלה עשו את מלאכתם נאמנה, תמורת בסף כמונן.

צירוף הצוות הזר לצוות היהודי הבלתי-הומוגני גם בהתחלה בהכרח לחיכוכים ולאיי-הבנות. לפיכך נקבעו בו שתי היררכיות, אחת רשמית כלפי חוץ, והשנייה בלתי-רשמית פנימית, של המוסד. כלפי חוץ היה הצוות מורכב כך: רבי-החובל ארט ברנסטיין, סגניו, גד הילב ופדרו לופס. אפרים צוקר קצין מכונות ראשי, ואילו לובה אליאב "התמנה" לקצין מנהלה ראשי, תחת השם ויליאם ון-גרופט, כשהוא נושא עמו דרכון הולנדי מזויף שהוכן עבורו במחלקת התיעוד של המוסד. אחד המתנדבים האמריקנים מונה לרבי-המלחים. כל השאר, אמריקנים, ארצישראלים, וספרדים הופיעו כמלחים. כלפי פנים ולמעשה היה גד הילב רבי-החובל, כשארט ברנסטיין ופדרו לופס משמשים לו סגנים. ימאי הפלי"ם בצוות נועדו לפקד על המעפילים לכשיעלו וגם לעזור בכל נושא ימי שיידרש. מפקד האוניה והאחראי למסע כלפי המוסד, היה כפי שכבר הוזכר לובה אליאב.¹³

עלפי התוכנית החדשה צריכה היתה "חיים ארלוזורוב" להעלות בשבדיה את המעפילים ולהביאם לים התיכון ואי-ישם ליד קפריסין להעבירם לספינת עץ קטנה אשר תוכלם לחופי הארץ, ו"חיים ארלוזורוב" תחזור ריקה לחופי איטליה או יוגוסלביה לשוב ולהעמיס מעפילים ולשוב להפליג לעבר ארץ-ישראל. מכצעים כאלה כבר נעשו בעבר. מאתר שהסיכויים לפרוץ את ההסגר על חופי הארץ, באותם ימים, היו קלושים ביותר, חבל היה לאבד ספינה כה חזקה ומהירה כמותה, שהיתה מן הטובות שעמדו אז לרשות המוסד, כבר בהפלגה הראשונה.¹⁴

כ־1 בינואר 1947, יום תחילת השנה החדשה, הפליגה "חיים ארלוזורוב" ממרסיי לעבר הים הצפוני כאשר יעדה הוא עיר הנמל השבדית הקטנה טלבלורג, שבו היתה צריכה להעלות את המעפילים. ההפלגה ממרסיי לטרבלורג ארכה למעלה משלושה שבועות. כדרך השתתה לימים ספורים בנמל קופנהגן בדנמרק לצורך תדלוק, ובערב ה-23 בינואר נבנסה האוניה לנמל ההעמסה כשהיא נקייה וממורקת ביאה לספינה מהוגנת, וערוכה לקליטת נוסעים.

התברר כי בואה של "Ulua" לשבדיה ומגמתה אתריכך היו סוד גלוי.

בכניסתה לנמל חיכו לה על הרציף עיתונאים וצלמים וסתם סקרנים. בעיתונות המקומית הופיעו תצלומי האוניה, תולדותיה ואפילו נכתב שהיא מתכוונת להטיע אנשים משבדיה לארץ-ישראל במסווה של נסיעה לקובה.¹⁵ בשל פרסומים אלה חששו אנשי הצוות מפני התערבות האנגלים אצל שלטונות שבדיה, העלולים לגרום לעיכוב עליית האנשים. טובם כין המלווים, כי במקרה כזה ינסו להעלות את האנשים בכוח, ואם יהיה צורך ינתקו את החכלים וינסו לצאת את הנמל ככוחות עצמם ללא נווט.¹⁶ אך עד מהרה התברר שאין כל צורך בצעדים קיצוניים כאלה. אנשי המוסד במקום, בעזרת כמה מראשי יהדות שבדיה, דאגו בעוד מועד לביסוי החוקי של יציאת האוניה מהנמל. ואם כי השלטונות השכדיים ידעו מה טיבה של אוניה זו ומהו יעדה האמיתי, לא הערימו שום מכשולים על דרכה. להיפך, הם הגישו לה את מלוא העזרה ונהגו לפנים משורת הדין. העולים הגיעו לנמל ברכבת עם מטענם האישי לאור היום ומיד החלו לעלות לאוניה ולהסדר בה ללא עיכובים. בנמל טרבלורג עלו על האוניה 664 איש.¹⁷

בשם ששבדיה היתה מקום בלתי-שגרתי כמסלול ההעפלה, כך גם הרכב המעפילים היה שונה מזה שברוב ספינות המעפילים באותה תקופה. הדבר בלט לעין ביחס שבין מספר הנשים לגברים שעלו לספינה. ברוב הספינות היה היחס בין גברים לנשים שניים לאחת ואילו בין המעפילים משבדיה הבחורות היו רוב מוחלט; כ־550 בחורות לעומת כ־100 בחורים.¹⁸ המעפילים משבדיה שעלו עם "חיים ארלוזורוב" נמנו עם שתי קבוצות: הקבוצה הגדולה, באמור, היתה של בחורות, רוכן ניצולות מחנות ריכוז והשמדה שהועברו לשבדיה על-ידי הצלב האדום השבדי סמוך לסוף המלחמה, אחרי משאומתן בין נציגי יהדות שבדיה להימלר, ראש האס.אס. והגסטאפו. תקופת שהותם במחנות נחנה בהן את אותותיה. דבות מהן הגיעו חולות כטיפוס בהרות, שחפת ומחלות אחרות. הקהילה היהודית בשבדיה אימצה אותן והן זכו לתנאים טובים במשך השנה וחצי ששה בשבדיה, עד עלייתן החלימו והכריאו רובן. בקבוצה השנייה היו כ־100 אנשי "החלוצ" מדנמרק. היו אלה חלוצים שעזבו את גרמניה ב־1938, עוד לפני פרוץ המלחמה, להכשרה בדנמרק לקראת עלייתם לארץ. כשהגיעו הגרמנים לדנמרק ברחו או הוברחו לשבדיה. אליהם הצטרפו גם כמה צעירים יהודים מדנמרק ומשבדיה, שהתארגנו כגרעין

של נוער ציוני-חלוצי שהכשיר עצמו לקראת העלייה לארץ. קבוצה חלוצית זו התבלטה למן היום הראשון לעלותם לאוניה והיתה לגרעין הדומיננטי בה. היו ביניהם בעלי מקצוע שהתנדבו בהתלהבות לסייע בכל העבודות הדרושות באוניה. מהם הורכבו צוותי הסדרנים, הטכאים, ומפקדי רבצי המגורים.¹⁹ המעפילים משבדיה שאיררו רושם חיובי ביותר על המלווים ככד מהיום הראשון של ההפלגה עד כי מפקד האוניה מצא לנכון לרשום ביומן האוניה, "...יש לציין שהרושם הראשון מהחומר האנושי הוא טוב מאד בכללו. האנשים נעימים, מבינים ועוזרים וכמעט שאין צורך להרים את הקול עליהם".²⁰

העלאת הנוסעים התנהלה לאור היום, תוך סדר ואירגון למופת, וארכה כארבע שעות. כ"4 בינואר 1947 אחרי הצהריים עלה על האוניה נווט של הצי השבדי והוציאה לים הפתוח.

כמו ברוב אוניות המעפילים כך גם באוניה זו, השתדלו המלווים לשתף את הנוסעים בנטל האחריות של הסעת הספינה. כבר ביום השני לנסיעה התאספו כל העולים באוניה ובחרו מתוכם את הנהלת האוניה. זו הוציאה מיד מעין "תקנון של משטר ונוהג" המחייב את הנוסעים, ואף קבעה עונשים עד כדי מאסר על עברייני משמעת במשך הנסיעה. אולם משך כל הנסיעה קרה רק מקרה אחד של מאסר, על הכאת שומר.²¹

עד למבחן האחרון, הפגישה עם הצי הבריטי מול חופי הארץ, היה עוד זמן רב ודרך ארוכה. עד אז נכונו לספינה כמה מבחני ביניים והראשון שבהם מכתן ההפלגה עצמו. יש לזכור שהמסלול של "חיים ארלוזורוב" היה בלתי-ישגתי ושונה לגמרי ממסלולן של כל אוניות המעפילים. היא הפליגה מהים הצפוני לאורך החוף האטלנטי של אירופה, חצתה את מפרץ ביסקיה, המפורסם בסערותיו, עד בואך לים התיכון תוך חצייתו לאורכו. מסע זה ארך 34 ימים, וכל זאת בעיצומו של התורף. אחרי חמישה ימי נסיעה נכנסה האוניה לנמל להאבד שבצרפת, לצרכי תדלוק מחדש. באן כבר הרגישו את ידם האדובה של האנגלים, שפעלו אצל השלטונות הצרפתיים כדי לעכב את האוניה. רק הודות ללחץ פוליטי מצד גורמים יהודיים על מיניסטריון-הצי בפאריס, הורשתה האוניה להמשיך בדרכה, כשהיא מצוידת בדלק ובמוון וגם באישור צרפתי רשמי שהיא בשרה למהדרין להסעת נוסעים.²²

אחרי שחצתה את תעלת למנש נכנסה למפרץ ביסקיה מוכה הסערות.

ארבעה ימים היטלטלה הספינה בים הסוער של ביסקיה עד שצלחה את המפרץ. האנשים סבלו ממחלת ים וכמעט שלא טעמו רבד. רובם היו סרוחים על משבביהם והדכאון גבר. מחוץ לחדר המכונות וההגה שבתה העבודה באוניה. מחמת הטלטולים החלו משכבי העץ להישבר תחת הנוסעים. משנשברו לא היה בבוט האנשים לצאת מתתמם. ביום השני לסערה נעקרו מכלי הדלק הרורביים שנקבעו לסיפון. בשל הסכנה ליציבות הספינה הוחלט לפרקם ולהטילם לים. השלכת מכלי הדלק לים, שנעשתה תוך חירוף נפש של אנשי הצוות, הקלה אומנם על האוניה, אך היא גם איבדה חלק ניכר מהדלק החיוני, ולוח הומנים של המסע השתכש.²³

אחרי שחצו את ביסקיה בדרך למצר גיבדלטר נכנסה האוניה לאזור חם יותר. הים שקט, האנשים התאוששו, מצב רוחם השתפר והחיים באוניה חזרו אט אט למסלולם. מול חופי אפריקה הוחלט להצטייד מחדש בדלק ובמוון, להתארגן ולחכות להוראות לקראת המשך המשימה. לצורך הצטיידות מחדש ותיקונים התעכבה האוניה בנמלי אלג'יר, פיליפפול וסוטה, שבאפריקה הצפונית; שלושתם בשליטה צרפתית. הואיל והאוניה היתה כבר מצוידת בתעודות המתאנמות לא התעוררו שום בעיות מיוחדות. לגבי הרשויות המקומיים היתה האוניה כשרה. למהרין. אף-על-פי שהיה ידוע לכל שהיא מוכילה עולים בלתי-לגאליים לארץ-ישראל, הגישו לה את כל השירותים הדרושים.

אחרי שעובה האוניה את נמל סוטה הקטן שבמזרח תוניסיה ויצאה לים הפתוח, התקבלה הוראה ממוטה המוסד בפאריס להפליג לעבר דרום איטליה ולהגיע למטפונטו ולהעלות משם עוד כ-800 עולים.²⁴ בספינה היו משכבים רק ל-700 בלבד. שאר הנפח שניתן היה לאכסן בו אנשים, תפסו כ-500 חביות של הדלק הרורבי. בימי הסערה בביסקיה נשפך מהדלק הסמיך הזה על רצפת האולמות וזה הכביד על השימוש בהם. בלית ברירה הוחלט להעביר את הדלק שבחביות למכלים של האוניה ולהכשיר את האולמות לקליטת האנשים מאיטליה. מיד אורגנו מקרב המעפילים קבוצות עובדים אשר תוך כדי הנסיעה עבדו בשלוש משמרות בפניו האולמות. כ-100 איש עסקו בהעברת החביות לסיפון הקרמי ובהורקתן. היתה זאת עבודה מפרכת, והאנשים עשו אותה בשם ערומים למחצה. החביות היו דכוקות זו לזו ומשקל כל חבית עלה על 100 ק"ג. העבודה

נעשתה בים טוער, כשהספינה שטה מול פני הגלים. ככל זאת הסתיימה המלאכה בעתה והוכנו מקומות, אף יותר מהדרוש.²⁵ ההתארגנות והמאמצים שהאנשים השקיעו באוניה זו יתוך כדי הנסיעה בים הסוער כדי לפנות מקום לקליטת מעפילים נוספים, מלמדת על רמת הסולידריות והמוראל הגבוה של המעפילים. משפחה. על אף המסע הימי המחמשך והקשה, לא זו בלבד שלא התלוננו, אלא אף היו מוכנים להצטופף ולוותר על חלק מצוודם האישי ולהשליכו לים, כדי לפנות מקום למעפילים אחרים שאותם כלל לא הכירו; עדות לדמה האנושית הגבוהה באוניה.

בערב ה'21 כפברואר הגיעה האוניה למפרץ טרנטו והשליכה עוגן כ-500 מטר מהחוף, מול מחנה ההעפלה שבמטפונטו. האנשים שעמדו לצלות והאספקה כבר היו מרוכזים במקום וצוות השילוח של איטליה היה מוכן להתחיל מיד בהעברתם לאוניה. על החוף הוקם מגדל-אור ארעי ששימש את קו העגינה. ההעמסה נעשתה כלילה, כשיטה שהיתה נהוגה באיטליה ופיקד עלייה איש הפלי"ם אליעזר קליין (טל), שהוא גם פיתח אותה. בין החוף לאוניה נמתח כבל שלאורכו נעו סירות גומי עם האנשים, כשהם מושבים עצמם אל האוניה. היתה זאת שיטה יעילה ומהירה שאיפשרה העלאת נוסעים ואספקה מחופים נידחים הרחק מעיניים בולשות, מבלי להזדקק לשירותי נמל רשמיים.

תוך כשלוש שעות הועלו לאוניה 684 אנשים נוספים על 664 נוסעיה הקודמים, ביחד היו בה עתה 1,384 איש. יחד עמם עלו והצטרפו לצוות עוד שני מלווים; אברהם מעוז ויחזקאל שביט; כשלושה רבעים מהעולים כאיטליה היו גברים ואלה איזונו את היחס בין המינים באוניה זו בדומה לאוניות מעפילים אחרות.²⁶ והכוח הלוחם באוניה גדל בכמה מונים על זה שהיה עד אז.

על-פי גתיב המסע החדש שנקבע ל"חיים ארלוזורוב" בצאתה מאיטליה היה עליה להגיע לארץ מהדרום. האוניה הפליגה לבריתים, משם פנתה לעבר פורט סעיד שבמצרים ובנקודה מסוימת היה עליה לפנות צפונה ולהגיע לחוף ניצנים, שנקבע כמקום הנחיתה. מיומן האוניה אנו למדים שהוראת ההפלגה וההתקרות לחוף והסימנים היו שגרתיות כמו לכל ספינת מעפילים. אחרת. האפשרות שהאוניה תצליח להוריד את האנשים מבלי להיתפס נלקחה בחשבון ונערבו לקראת זה. היא צוידה

במיוחד בבבל. פלדה וסירות הצלה, כדי שתוכל להתחיל בהורדת האנשים בכוחות עצמה מיד כשתגיע לחוף.²⁷ אף-על-פי-כן איש מהפיקוד באוניה לא השלה את עצמו באשר לסיכוייה לפרוץ את ההסגר. גלה הוריד את אנשיה בחוף בחשאי. הם ידעו כבר במהלך הנסיעה שהאנגלים מכירים את האוניה ועוקבים אחרי מסלול התקדמותה. עוד בתחילת הדרך, כשהאוניה נבנסה לנמל להאכר, להצטיידות מחדש, נקלט בה שידור של הרדיו הבריטי, שבו נאמר, שהספינה "אולואה" המניפה את דגל הונדורס, ובה 700 יהודים בדרכם לארץ-ישראל ובנסה לנמל להאכר להצטייד. במזם: הרדיו הבריטי אפילו ידע לספר, ששם דבי החובל ישל האוניה הוא בהנסיין ומשרתים בה מלחים אמריקנים.²⁸ די היה בידיעה זו כדי להעריך שסיכוייה של האוניה להתגנב לחופי הארץ בחשאי קלושים ביותר.

עם צאתה של האוניה מאיטליה נותרו לה רק שישה ימים להשלמת מסעה לארץ-ישראל ואלת-נוצלה כעיקר להבנות ואירגון ההתנגדות. העוקב אחרי ההכנות ב"חיים ארלוזורוב" במהלך הימים האחרונים של מסעה. עומד על הדמיון בינם לבין ההכנות שנעשו ב"כנסת-ישראל" שתיארנו לעיל. אחרי שהעולים מאיטליה התמקמו והתארגנו. במקומם באוניה, נקראה אספה כללית של כל המעפילים ובה הוסבר להם, כי הואיל והסיכויים לרדת בחוף הארץ קלושים והם עתידים להיתפס ולהיות מגורשים לקפריסין; כמו המעפילים מהספינות שקדמו להם, על כן עליהם להתגנב בכוח. ללכידת האוניה ולהורדתם ממנה על מנת לגרשם מהארץ. לאנשים הוסבר שמטרת ההתנגדות היא לתת ביטוי לנחישותם של היהודים להילחם על זכותם לעלות לארץ-ישראל ולהפנות את תשומת הלב של דעת הקהל העולמית למעשיה הבלתי-חוקיים של הממשלה הבריטית המפירה את התחייבויותיה הבינלאומיות. צוות המלווים שרצה בשיתופם המלא של המעפילים כמאבק לא הסתפק בהסברים ומתן הוראות. הוא גם דאג לכך שאספת המעפילים כחנה מחוכמה ועדה שתעסוק בהכנות האוניה ואנשיה להתנגדות — והושג שיתוף מלא של הנהגת המעפילים. באירגון האוניה להתנגדות.²⁹

כמו ב"כנסת-ישראל" כך גם ב"חיים ארלוזורוב" הושקע תכנון רב ומפונדט בהכנת ההתנגדות; שכללה הכנות טכניות, ארגוניות ותרגול האנשים, תוך מאמץ למצות את כל הפוטנציאל הטכני של האוניה

וכוח-האדם שבה. ההתנגדות נתכוונה לשלושת תחומים, בהתאם לשלכי המאבק הצפוי בעת לכידת האוניה: 1. התנגדות נביגציונית בתמרון שיט; 2. התנגדות במכשירים; 3. התנגדות פיזית של האנשים.

השיטות שהבריטים השתמשו באותם ימים ללכידת ספינות המעפילים היו נהירות היטב למלווי הספינות, וכבר הצטבר ניסיון בהתנגשויות עמם. היה ידוע שהשלטונות הבריטיים חוששים במיוחד מהתפרצות אוניית מעפילים לחוף, עלייתה על שרטון והורדת האנשים באזור יהודי מאוכלס בצפיפות. לא כל ספינות מעפילים היתה מסוגלת לבצע התפרצות כזאת, אם בשל איטיות השיט שלה ואם מחמת המבנה החלש שלה. "חיים אהלזוורוב" שהיתה אוניה חזקה היתה מסוגלת לכך, והפיקוד שלה לא חשש להסתכן בהתנגשות כיגה לבין אוניות הצי הבריטי שינסו לחסום את דרכה. היא גם היתה מהירה יחסית, דבר שהכביד על לכידתה. הוחלט להשתמש ביתרונות אלה כדי לנצלם לתמרון מקסימלי של האוניה כדי להתחמק מהמשחתות הבריטיות, כשאלה ינסו להיצמד אליה כדי לחסום את דרכה לחוף ולהנחית עליה חיילים.

ביצוע ההתנגדות הנביגציונית, של תמרון האוניה, הוטל על רכב-החובל שנקבע כמנהיג הספינה בשלב זה. הוא קבע שהטוב שבהגאים האמריקנים יהיה לידו כל זמן ההתנגדות. הקצין השני, אמריקני גם הוא, עם עוד שני מלחים נקבעו אחראים להפעלת ההגה הרזרבי בשעת חירום מתחתית הספינה, אם במקרה שההגה המכני הראשי יתקלקל או יתפס על-ידי הבריטים. סידור כזה של שני הגאים היה רק באוניות מעפילים בודדות. כל הדלתות באוניה ופתחי האוורור של חדר המכונות, נסגרו כדי שאי-אפשר יהיה להטיל לתוכן פצצות עשן וגז מדמיע ולגרום לשיתוק האוניה. למזונה על המכונות נקבע קצין המכונות הראשי. הקשר בין גשר הפיקוד לחדר המכונות קויים באמצעות טלפון צינור, הקשר בין הגשר וההגה האחורי, הדורבי, על-ידי רץ דרך חדר המכונות.³⁰

ההתנגדות כמכשירים נועדה לשלב השני של-המאבק, כשהמשחתות ינסו לסגור על האוניה. קורות העץ שהוכנו על בסיסי המנופים שעל הסיפון וסירות ההצלה המתונדות למנופיהן יופנו אזי מעבר לדפנות האוניה, ויקשו על המשחתות להתקרב אל האוניה כדי לנגח אותה או להיצמד אליה כדי להנחית על ספינה חיילים. הוחלט להכין את צינורות המים, המשמשים בדגיל לניקוי הסיפונים, להרכצת מי ים כלהץ חזק כדי

לעכב את הפורצים לאוניה. זרם זה אפשר היה לקיים ככל עת כיוון שהמשאבות שאבו מים ישר-מהים. ההתנגדות באמצעות המכשירים נועדה לדחות עד כמה שאפשר את התפרצות החיילים לאוניה.³¹ הושמע גם דעיון להפעיל נגד המתפרצים לאוניה שמן. רותחי (דוגמת הלהביודים המאולתרים ב"כנסת ישראל"). אולם, לאחר שיקול נוסף הוחלט להסתפק בהכנת צינור להתות דלק קר בלהץ נמוך למרחק קטן. כניסוי-התברר כי אמצעי זה אינו יעיל ולא הופעל.³²

עיקר המאמץ הושקע באירגון האנשים להתנגדות על גבי הסיפון. לפי הניסיון באוניות קודמות נקבע שאין להעלות את כל האנשים לסיפון כדי לא להפריע לחופש פעולה מחמת צפיפות יולא-לסכן את יציבות האוניה. הוחלט שעל הסיפונים יימצאו לא יותר מ-600-700 איש. שאר הנוסעים יימצאו למטה. ההתנגדות על הסיפון אורגנה בארבע גורות: חרטום, אמצע, ירכתיים וגשר הפיקוד. כל אחת משלוש הקבוצות הראשונות מנתה כ-150 עד 200 איש; ואילו הקבוצה שנועדה להגן על הגשר מנתה כ-50 איש. קבוצה חמישית של עתודה ובה כ-100 איש מוקמה מתחת לסיפון ליר פתחי היציאה. קבוצה שישיית נקבעה להגנה על חדר המכונות שבבטן האוניה. חלק מהאנשים בקבוצות-ההגנה צוידו באלות-והשאה-היו צריכים לשמש כמתילי קופסאות-שימורים, ברגים וכל הבא ליד. בקבוצות שעל החרטום והירכתיים צוידו. במה אנשים-בגרוני כבאים שתפקידם היה למנוע ממלחי הצי להתקשר בחבלים למעקה הסיפון לצורך גרירת האוניה או עלייה עליה. הפיקוד על הגוררת היה בידם המלווים הארצי-ישראלים. ואילו הפיקוד הישיר על האנשים היה של המעפילים עצמם. הקשר בין גשר הפיקוד לקבוצות ההגנה קויים על-ידי רצים. כמו כן נקבעו באוניה שתי תחנות עזרה ראשונה מאונשות על-ידי אנשי הצוות הרפואי-שבאוניה: אחת בתחתית האוניה, לטיפול בנפגעי גזים והשנייה על הסיפון לנפגעי מהלומות-הילדים והנשים הגרות רוכזו במעונות-המלחים והבלתי-לוחמים-נשארו מתחת לסיפונים.³³

לאחר שהוכנו המכשירים וחולקו התפקידים הותל באימון האנשים. ימי ההפלגה האחרונים הוקדשו לתמרונים - אועקת האנשים למקומותיהם והפעלת המכשירים. ביום האחרון לפני הכניסה לאזור שבו צפויה היתה האוניה להתגלות והורדו האנשים מתחת לסיפון ובאסד עליהם לעלות עליו בשעות האור. רק בשעות הלילה עלו האנשים למעלה

כדי לשאוף מעט אוריר צח. בל עוד לא התגלתה האוניה השתדלו לשוות לה צורה של אוניית סוחר רגילה השטה לתומה: בנתיב הבינלאומי לעבר פורט סעיד, מתוך תקווה כמוסה, שהיתה בכל אוניית מעפילים; שמה בכל זאת תצליח לחמוק מעיניהם הבולשות של אוניות הצי ומטוסי חיל האוויר המלכותי הסוגרים על חופי הארץ.³⁴

ביום חמישי, 27 בפברואר 1947, אחרי הצהריים, כשהיתה האוניה כ־60 ק"מ מפורט סעיד היא התגלתה עלידי מטוס סוחר בריטי. במערכת הקשר של האוניה קלטו את הדיווח מהמטוס לשולחיו ובו תיאור מלא של האוניה, מיקומה הגיאוגרפי, וכי היא האוניה החשודה "אולואה". התשובה לטייס נקלטה אף היא: "אכן זוהי האולואה, אל לך להרפות ממנה."³⁵ במקביל הצטוותה המשחתת שהיתה בסיוה לאורך החוף לצאת לפגוש את האוניה ולידרט אותה.

מעתה לא היה כבר טעם להמשיך להחזיק את האנשים באולמות המגורים הצפופים שבכפוף האוניה, והוחלט, תוך שהאוניה פגה צפונה במהירות מרבית לקראת הפגישה הצפויה עם המשחתות, להעלות לסיפונים את קבוצת ההתנגדות. לפנות ערב הופיעה באופק המשחתת הראשונה מתוך שייטת של חמש אוניות מלחמה שעתידות היו לסגור על "חיים ארלוזורוב". היתה זאת ה"צ'יפטין" ("Chieftain") המנוסה בציד ספינות מעפילים. הקשר הראשון בין שתי האוניות נוצר קרוב לשעה 6 בערב, כ־120 מייל דרומית-מערבית מחיפה ומיד התחיל דו־שיח בין השתיים כאמצעות פנסי האיתות. תחילה הזדהתה "חיים ארלוזורוב" על-פי השם הרשמי שלה "אולואה", כפי שהאנגלים הכירו אותה; המפליגה תחת דגל הונדורס וכי היא מובילה 600 נוסעים משבדיה שפניהם לקובה. כעת היא נוסעת לאלכסנדריה להשלמת מלאי הדלק, כך סיפרו למשחתת הסקרנית. התעודות של האוניה הן בסדר ולנוסעים דרכונים וויזות. בדרך היא אספה 800 יהודים ניצולים מאוניית מעפילים שטבעה דרומית ממלטה, ואותם כוונתה להביא לתל-אביב. במשחתת התרשמו אומנם מההקפדה על כללי ההתקשרות הימית של האוניה ורמתה המצוינת, אך המשיכו לעקוב אחרי התקדמותה צפונה לעבר תל-אביב.³⁶ בשעות הערב המאוחרות הודיעה לפתע האוניה למשחתת כי היא משנה את שמה מ"אולואה" ל"חיים ארלוזורוב". למשמע שינוי השם הגיבו האנגלים מהמשחתת, בהומור האופייני להם, ואיחלו לה "יום

הולדת שמח".³⁷

אחרי הצות, כשהאוניה הלכה והתקרבה לתל-אביב, תוגבר הליווי שלה, ולמשחתת "צ'יפטין" הצטרפו עוד ארבע אוניות מלחמה; "נלפר" ("Welfare"), "צ'רוון" ("Chervon"), "רובנה" ("Rowena"), ו"רסט" אוסטל בי" ("St. Austel Bay"). במשך כל שעות הלילה עקבו המשחתות כעזרת הנורקים אחרי הנעשה על סיפונה של "חיים ארלוזורוב".³⁸ המעפילים שעל הסיפון התעטפו בשמיכות ושכבו בינתיים לנוח ולאגור כוח לקראת מבחן המסע האחרון הצפוי להם עם בוקר, כמאבק עם החיילים הבריטים שיבואו לכבוש את האוניה.

לפנות בוקר נייערו שני הצדדים המעפילים בספינתם והחיילים במשחתות כשכל צד נערך לקראת ההתנגשות הבלתי-נמנעת. עם האיר היום ניתף האות בספינת המעפילים ועל ראש התורן, במקום בו מניפות אוניות קרב את נס המלחמה, הונף הדגל הלאומי גלגול שירת המעפילים שעל הסיפון נקבע עליה השלטון עם שמה העברי החדש, "חיים ארלוזורוב".³⁹

לכריטיים היה ברור, שכדי לעצור את האוניה יצטרכו להפעיל נגדה כוח, אבל לפני כן ניסו לרכך עד כמה שאפשר את לב המעפילים באמצעים שונים ולמתן את "להט הקרב" בקרבם. המשחתת "נלפר", שהצטרפה לכוח בלילה, החלה לתמן סביב אוניית המעפילים תוך שהיא מתקרבת אליה קירבה מסוכנת עד כדי 20 מטר. היתה זאת התגרות מכוונת שנועדה לגרום את המעפילים שעל הסיפון לתגובה, כדי שיתחילו לבזבז את "תחמושתם" בטווח רחוק, עוד בטרם החלה ההשתלטות על הספינה עצמה.⁴⁰ מתמרונים עברו לדיבורים. המעפילים הזדהו מן המשחתת כי הם עומדים לעבור על החוק ועם כניסתם לתחום המים הטריטוריאליים עליהם להתמסר. הסגנון שבו פנו האנגלים למעפילים לא היה אלים. להיפך, היה בו אפילו משהו מרגיע: "אנו נגרור אתכם לחיפה ומשם תועברו לקפוסין ותחפו לתורבם לעלייה. נשתדל שלא להשתמש בכוח", אמרו. בתגובה השיבו להם: "אתם פעולתכם היא בלתי-חוקית. אנו נתנגד ככל כוחנו".⁴¹ בינתיים התקרבה והלכה שיירה מוזרה זאת השטה במבנה הדוק, בצורת יהלום, למפרץ חיפה בשהטרף - אוניית המעפילים - בתורן, והצידים - אוניות הצי - סוגרות עליה מסביב. קרוב לשעה 10 לפני הצהריים הגבירה לפתע "חיים ארלוזורוב" את

מהירותה תוך שהיא מנצלת את מלוא כוח מנועיה וכושד התמרון שלה ומנסה לפרוץ מבעד למסך המשחתות החוסמות את דרכה לחוף. בכוונת הצוות היה לחתור בכוח ולהביא את הספינה אל בין אוניות המשא שעגנו בחוף מחוץ לשובר הגלים הגדול של נמל חיפה, ובין אלו, כך העריכה, לא יוכלו המשחתות לתמרן ולנגח את הספינה, וניתן יהיה להזניק את האנשים למים. בדי שישחו לחוף⁴² אבל האנגלים לא הרפו מטרפם. תחילה נרתעו המשחתות מהספינה הדוהרת כדי לא להתנגש בה. לאחר מכן הסתערה לעבר ירכתיה אחת המשחתות, כלי שים לב לברגים והקופסאות שהושלכו לעברת, ובכוח חרטומה החד תתכה את המוט ואת סירות ההצלה שהוצאו מעבר לדופן. תוך כדי הצמדות לדופן הספינה, הצליחה המשחתת להזניק על סיפונה של "חיים ארלוזורוב" צוות השתלטות שמנה כ-13 חיילים, שפתחו מיד בהסתערות לעבר מרכז הספינה, כשהם יורים. מנשקם האישי מעל ראשי המעפילים ומטילים לעברם רימוני גז מדמיע. מיד הופעלה קבוצת עבודה מקרב המעפילים שעלו עליהם מעורפם ולכדה אותם. עשרה מהם הושלכו למים ונמשו עלידי אחת המשחתות ואילו שלושה האחרים, שנשארו באוניה, הוכו נמרצות בידי המעפילים וניצלו רק הודות להתערבותו של הצוות הרפואי של הספינה, שהעביר אותם לתחנת העזרה הראשונה וגונן עליהם.⁴³ אותה שעה הספינה כבר הגיעה למרחק של כ-1.5 ק"מ מחוף בת-גלים וכבר היו פצועים גם מקרב המעפילים. כאן היתה הזדמנות אחרונה לאוניות הצי להתקרב ולהיצמד אליה ולהעלות על סיפונה חיילים להשתלט עליה, כי מכאן והלאה המים היו רדודים מדי לתמרון המשחתות. ואז לפתע הסתערה לקראתה המשחתת "רובנה", שאומנם לא הצליחה לחסום את דרכה לעבר החוף, אך הצליחה להעלות עליה 18 נחתים נוספים, אשר הסתערו בידיות לעבר גשר הפיקוד וכבשו אותו.⁴⁴ אחרי כיבוש הגשר החלו להשתלט על מרכז הספינה ומשם לעבר הירכתיים, תוך התנגשויות בלתי פוסקות עם המעפילים המתנגדים להם על הסיפון. הם הצליחו לפתוח את אחד מאשנבי חדר המבונות ולהטיל לתוכו רימון גז מדמיע. כל עת ההתנגשויות הללו המשיכה הספינה להתקדם לעבר החוף, עד שעלתה על שרטון ונעצרה.

תוך כדי ההתקדמות לחוף במים הרדודים, כשהמשחתות כבר לא יכלו לדלוק אחריה, קפצו מהספינה לים כ-14 מעפילים והחלו לשחות לעבר

החוף. אולם, לאחר אוהרת הקצין הבריטי שעל הסיפון, שאם לא יפסיקו לקפוץ למים יצווה לירות על הקופצים; חללי מכר. לקופצים למים ממילא לא היה כל סיכוי לחמוק, כי הספינה עלתה על השרטון ממש. מול מתנה הצבא הבריטי בבת גלים; ואלה שכבר הנו בימ. גאספו עלידי סגרות שנשלחו לעכרם, הובאו למחנה הצבאי, שם תחקרו עלידי אנשי הכולשת, שהיכום מכות נמרצות, לאחה, מכן החזירו למקום הגיהנוש.⁴⁵ פעולת ההתנגדות האחרונה של המעפילים לאחה שהספינה כבר עמדה על השרטון; הוזה שיתוקה המוחלט, כדי שלא ניתן יהיה להזיזה ממקומה ולגבור אותה. שני העוגנים הורדו ומנגנון ההרמה שלהם קולקל. המכונות שותקו, ושסתומי הטביעה בתחתית הספינה נפתחו והמים שהחלו תודרים הציפו מיד את חג המכונות. עם חרידת המים לתחתית שקעה הספינה על הקרקעית בין הפלעים והיא כ-50 מטר מהחוף. בכך תמה ההתנגדות האקטיבית של מעפילי "חיים ארלוזורוב". שנמשכה כשלוש שעות עד שהוכרעו; במהלכה נפצעו כ-30 מעפילים; שלושה מהם קשה; עליפי הדייטו הבריטי קי שניים מבין המעפילים הפצועים נפצעו מיריות והיחד כנראה ממכות. ואילו מבין חיילי הצי נפצעו 12 וארבעה מהם קשה.⁴⁶

אחרי השתלטותם על הספינה ניסו עוד האנגלים לגרור אותה לתוך המעגן בנמל, כדי להתחיל שם בהעברת האנשים לאוניות הגירוש. תחילה חתכו את שרשרות העוגנים, אך כשהגיעה ספינת הגדר והתקשרה לאוניה כדי לגרור אותה, התכרר להם כי לא ניתן להזיזה ממקומה, כיוון שהוצפה מים וישבה על שרטון. כלית ברירה החליטו להעביר את האנשים מאוניית המעפילים לאוניות הגירוש. על גבי אסדת נחיתה שהביאו למקום; בשלב זה הוחלפו גם חיילי הצי העיפיים בחיילי הדיביזיה המוטסת, "הכלביות", שמלאכת הגירוש היתה משימתם; בעוד חיילי הצי נשארים בעתודה. "הכלביות" הוזהרו עלידי עמיתיהם הנחתים כי במהלך הגירוש צפויות להם צרות; כיוון שמעפילי אוניה זאת אלימים במיוחד.⁴⁷

מסתבר שהבריטים הגוימו מעט בהערכתם. הם החליפו בנחות; אבל המעפילים שלחמו נגדם כבר היו עיפיים וצמאים אחרי מאבקם המתוש והממושך, ומעתה הסתפקו בקיום התנגדות פסיבית. בעת ההעברה לאוניות הגירוש. מן הראוי לציין שכאוניה זאת עשו הבריטים מאמץ מיוחד כדי לזהות את אנשי הצוות. ואכן, הצליחו לזהות כמה מהמתנדבים

האמריקנים ואסרו אותם.⁴⁸ העברת האנשים לאוניות הגירוש החלה עוד באותו יום, אחרי הצהריים. ראשונים הורדו לחוף הפצועים והחולים. בינתיים הספיקו האנשים להתאושש ולנוח מעט. כשהחילים החלו להעביר למעפילים הצמאים מים, הופשה המתח ביניהם והעברתם לאחר מכן לאוניות הגירוש עברה ללא תקריות מיוחדות.⁴⁹

המאבק הנמרץ שניהלה ספינת המעפילים "חיים ארלוזורוב" נגד משחתות הצי הבריטי מול חופי הארץ גרם לאנשי המוסד לעלייה כי בארץ קורת רוח רבה, נהם מיהרו לדווח על כך לחבריהם בחוף לארץ, תוך שהם מפרטים בהרחבה את תמרונה של הספינה והתנגחותיה עם המשחתות. לציין מיוחד זכה רבי החובל של הספינה על מיומנותו המקצועית, "שכולם משבחים ומהללים אותו".⁵⁰ במאבק האוניות שהחל עם גירוש המעפילים לקפריסין, הפכה "חיים ארלוזורוב" לדוגמה וסמל במאבק האלים, אך ללא נשק חם, של ספינות המעפילים על חופש העלייה, וזאת בגלל הניצול המושכל של האמצעים הטכניים של כלי השיט, ואיכות האנשים שהיו בתוכו, רובם חלוצים צעירים בעלי הכרה ומוטיבציה, שלא נרתעו ממאבק פיזי נגד מי שעמד בדרכם לעלייה.

גם יריכיהם, החיילים הבריטים, התרשמו מהם לטובה והעריכו אותם. מחבר הדו"ח הבריטי, המסכם את פרשת לכידתה של הספינה וגירוש מעפיליה מהארץ, מצא לנכון לציין: "כדי האנשים היו יחסית צעירים ובריאים ועל-פי התופעה החיצונית של הגברים אפשר לקבוע, שהם מועמדים פוטנציאליים לבחנות המחותרת בישוב.⁵¹ צריך גם לציין שעל הובלתה של אוניה זאת הופקדו צוות מלווים ארצישראלי גדול יחסית, רובם אנשי פלי"ם נמרצים, כמו גם המלחים היהודים מאמריקה שהיו חדורי רוח קרב. תוך שיתופה המלא של הנהגת המעפילים שקדו בעוד מועד להכין את האוניה ואת אנשיה למבחן האחרון של המאבק מול חופי הארץ. הם גם עמדו כל העת בראש המאבק ובכל פינות האוניה. גודם לא מבוטל באופי המאבק היה המבנה החזק של האוניה - מחירתה, כושר התמרון שלה ומיומנותו של הצוות שהשיט אותה - שבלעדיהם לא ניתן היה לקיים התנגדות כה נמרצת ומומושכת כפי שקיימו באוניה זו.

יתד עם זאת חייבים גם לציין שהמאבק בין אוניות הצי הבריטי ל"חיים ארלוזורוב" היה מבוקר, ולא יצא מכלל שליטה. ויש לציין את כושר האיפוק שגילו החיילים בעת הסתערותם על האוניה, הסתערות

שנתקלה בעימות פיזי אלים עם ציבור מעפילים גדול ונסער. באוניות אחרות שנלכדו לאחר "חיים ארלוזורוב" הם גילו פחות איפוק כשנתקלו בהתנגדות חזקה, והתוצאות היו קטלניות. האיפוק היחסי שגילו ב"חיים ארלוזורוב" נבע כנראה ממשמעת החיילים ושלטת קציניהם, שפעלו במסגרת מדיניות שלא לגרום לאכזרות מיוחדת בקרב העולים הבלתי לגאלים על ידי יריות ישירות לתוך ההמון. היריות שנודו היו מנשק קל וכוונו ברוב המקרים מעל ראשי האנשים לצורך הפתדה והרתעה בלבד. מאבקה של "חיים ארלוזורוב" היה מופת לאוניות המעפילים הבאות. פרטים ראשונים על מסעה ומאבקה פורסמו כבר בעלון הפלמ"ח הראשון שהופיע סמוך לאירוע, תחת הכותרת "ספינה לוחמת".⁵² בנובמבר 1947 פירסם הירחון מערכות, בטאונה היוקרתית של "ההגנה", את תיאור מסעה ומאבקה של האוניה "חיים ארלוזורוב", וכו תיאורים מפורטים כיצד הוכנה האוניה ואנשיה להתנגדות והשלבים השונים של מאבקה עם המשחתות הרודפות אותה. כל זה מלווה בתרשימים מפורטים כנהוג בתיאורי קרבות ימיים של אוניות מלחמה. מאמר זה אף הופץ על ידי הוצאת "מערכות", בחוברת מיוחדת תחת הכותרת "ספינת המרי".⁵³ שנועד להיות מעין דגם ומופת של ספינת מעפילים, של "בוזה ראה וקדש" ונהג עליפיו.

59287
ע"ש

נחום פוגנר

ספינות המרי

ההעפלה 1945 – 1948

המרכז לתולדות כנוח המגן ה"הגנה"
ע"ש ישראל גלילי מוסדן של העמותות:
ארגון חברי ה"הגנה"
אגודת "דור הפלמ"ח", יד טבנקין

משדד הבטחון
הוצאה לאור