

# הילב גר - רב חובל

הכינוי: אביב

נולד ב-1924 במנהיים, גרמניה. עלה לארץ ב-1926

גויס להעפלה ב-1946 בארה"ב



ה ע ס נ ה ר י ס ' 0

כ-500 מייל מזרחית משרשרת האיים הקריביים. בשבע היממות הבאות הייתי, יחד עם 23 אנשי צוות אחרים, בסירת הצלה, עד הגיענו ב-19.5 ל-Roseau עיירת חוף קטנה באי הבריטי Dominica. אפרים צוק והימאי הישראלי הנוסף ניצלו מאותו אירוע בסירת הצלה אחרת, נאספו לאוניית מיכל בלב ים, והובאו הישר לניו-יורק. ביולי 1942 פונית באוניית נוסעים אמריקאית מדומיניקה לניו-אורלינס ארה"ב ונסעתי ברכבת לניו-יורק.

מספטמבר 1942 עד אוגוסט 1946 (4 שנים) שירתתי, כחובל שני, בשש אוניות משא אמריקאיות בהפלגות מלחמת העולם השנייה בין נמלי ארה"ב ונמלי בריטניה, צפון אפריקה (פלישת צבא ארה"ב לנמל Oran), צפון אירופה (הפגזות טילי V2 ו-V1 על נמל אנטוורפן), הוואי, אוסטרליה/פפואה-גיניאה החדשה (לוחמת גנרל מק-ארתור נגד יפן), הפיליפינים, אוקינווה, גואם ועוד.

## גיוס לפעילות ה"העפלה"

לקיום קשר כלשהו בין ימאים ארץ ישראלים המזדמנים בעת המלחמה לניו-יורק, שמת ב-1942 במגירת שולחן משרדו של יוסף יזרעאלי, איש אפיקים, נציג "החלוץ" בארה"ב, מעין מחברת-יומן בה רשמו מי מהחבר'ה את פרטי שירותם העכשוי, כולל שם אונייתם ומספר הדאר הצבאי, כגון:

Fleet Post Office - FPO New York/San Francisco / London

בהענות לפניית יוסף יזרעאלי במברק מעורפל אלי ביולי 1946, בעודי משרת כחובל שני באונייה האמריקאית "John S. Casement" עת היא פוקדת את מעגן Buckner Bay באוקינווה - וכתום ההפלגה בנמל אוקלנד (סן פרנציסקו) באוגוסט 1946 - נסעתי ברכבת לניו-יורק, שם הופגשתי עם זאב "דני" שינד נציג ה"מוסד לעלייה" ונרמז לי לדאשונה על הצטרפות לאוניה כלשהי במסגרת מחתרית ציונית. עקב 5.5 שנות היעדרותי מהארץ, ובהן תקופות ארוכות כיהודי בודד באוניות בנות הברית, ומגבלות תקשורת במלחמה, כלל לא הייתי מודע להיקף נושא ה"העפלה". והנה מצאתי עצמי מתנדב, מתגייס, ומוצב

## תקציר תולדות החיים עד הגיוס

1938 - סיום השכלתי הפורמלית - שמונה שנות לימוד בבית ספר יסודי.

ב-31.8.38 הצטרפתי בגיל 14.5 כנער סיפון לצוות האוניה הארץ ישראלית "עמל" ושירתתי בה שנתיים.

1.9.39 - פרוץ מלחמת העולם השנייה.

נובמבר 1940, ימי אסון "פטריה" בנמל חיפה, אותו חזיתי בזמן אמת מחלון האוטובוס בו נסעתי באותם רגעים במורד "דרך ההר" (שדרות הציונות). כאנשי ים אחרים בחיפה חיפשתי מקום עבודה חדש, שקשה מאד היה להשיגו באותם ימים. והנה, בסוף החודש מבקשים לשכור מספר ימאים עבור אוניית נוסעים גדולה. בהיודע שבאוניה זו אמורים הבריטים לגרש מהארץ את מעפילי "אטלנטיק", נמנענו כאיש אחד מלהצטרף לצוותה. מאידך, כעבור כשלושה שבועות התקבלו עשרה ימאים ארץ ישראלים, ואני בתוכם, לצוות "Verbania" אוניית משא בריטית - שלל מלחמה מהאיטלקים.

דצמבר 1940 - אוקטובר 1941, אני אם כן מלח EDH ב-"Verbania" בהפלגה בת תשעה חודשים חיפה-לונדון עם פרידת בניינים את נמל Port Louis במאוריציוס (ללא קשר כלשהו עם גולי "אטלנטיק" המוחזקים במחנה מעפילים באי זה). ובהמשך, הפלגה סביב "כף התקווה הטובה" לצפון אמריקה ומשם בשיירה בת 120 אוניות לבריטניה.

אוקטובר 1941 - מרץ 1942 (6 חודשים) אנחנו הארץ ישראלים ממתנינים בלונדון לשוא, בהוראת בעלי "Verbania", להחזרתנו לחיפה ואשר לא מומשה. בלונדון הוסמכתי כמלח-כשיר AB, ועברתי הכשרת DEMS תותחנות נגד מטוסים בהגנת אוניות סוחר.

2.4 - 12.5, 1942 - אני מלח כשיר (בחברת אפרים צוק וימאי ישראלי נוסף) ב-"Koenjit", אוניית משא הולנדית, בהפלגה מנמל ליברפול אנגליה לנמל הליפקס קנדה, כאשר היעד הסופי הוא נמל סואץ (סביב "כף התקווה הטובה"). ב-12.5.42 שעה 22:40 טובעה "Koenjit" באוקיינוס האטלנטי מפגיעת טורפדו מהצוללת הגרמנית "U 156" (בפיקוד אלוף מפקדי צוללות Werner Hartenstein)



ולאחר שיהודה, עדה, ושלושת "אנשי אלון" עזבו את האוניה, הפליגה "ULUA" מחוף Metaponto עם 1,398 מעפילים, 27 אנשי צוות ושמונה אנשי ה"מוסד לעלייה" (סה"כ 1,433 נפשות).

27.2.47 אחה"צ גילוי ה-"ULUA" ע"י מטוס סווד של חיל האוויר הבריטי ה-RAF. בשעה 17.58 מפגש ראשון עם אוניית הצי המלכותי HMS "Chieftain" וחילופי דברים בפנסי איתות בניי אישית לבניה. אותתי ל-"Chieftain" שבסנינוור אנייתנו בזרקור חזק היא מסכנת את שייט אונייתנו ועוברת על תקנות בטיחות השייט, ואכן ההארה והסינוור פסקו. כמו כן "סיפרי סיפור" על ניצולי אונייה טרופה אותם אספנו בלב ים ואותם בדעתנו להסיע, על פי בקשתם, לחוף מבטחים בפלשתינה. בדו"ח חודש פברואר 1947 לאדמירליות בלונדון, על כלל פעילות שייטת הצי המלכותי בים התיוון ה-Mediterranean Station, מצא מפקד השייטת לראוי להדגיש את טיב איתות "ULUA" - בנוהל המקובל בציי מלחמה, כלהלן:

"The Illegal Signalled Using Naval Procedure That....."  
כמו כן מזכיר האדמירל את "סיפורי" הנ"ל, כלהלן:  
"... But had rescued some survivors from a Jewish Refugee ship en route whom she intended to land at Tel Aviv".

ליל 27-28.2.47 שייט אטי יחסית (במכוון) מדרום לצפון לאורך חוף ארץ ישראל, תחת מעקב-ליווי צמוד של חמש אוניות הצי המלכותי "St. Austell Bay", "Welfare", "Chevron", "Rowena", "Chieftain", כאשר אונייתנו בראש השיירה. בבוקר יום ו' 28.2.47 עם פריצת "ULUA" בפתאומיות, ולהפתעת הבריטים, ובמהירות שייט מירבית, למים הטריטוריאליים של פלשתינה (א"י) לעבר מפרץ חיפה, הונף דגל ישראל והוצג שם האוניה "חיים ארלוזורוב" - כאשר שירת "התקווה" אדירה פורצת בקהל המעפילים. במשך דקות אחדות התנהל תמרון התחמקות עז של "חיים ארלוזורוב" ועימות חריף - כולל נגיחות-הצמדות "Welfare" בדופן ימין ו-"Rowena" בדופן שמאל של אונייתנו. במהלך עימות זה קפצו שני קצינים ומספר מלחים בריטיים על סיפון "חיים ארלוזורוב", והתנהלה תגרת פנים אל פנים קשה עם המעפילים. עם החדרת כמות ניכרת של גז מדמיע ע"י חוליית מלי "Rowena" לחדר המכונות של "חיים ארלוזורוב" נאלצו קצין מכונה ראשי אפרים צוק ועוזריו להתפנות מחדר המכונות - ובסיבובי מדחף אחרונים הועלתה האוניה בשעה 10:30 בבטחה על קרקעית ראס-אל-קרום בחוף בת-גלים (לרוע הגורל אתר מחנה צבאי בריטי, כיום בה'ד חיל הים). אחדים מ"מעפילי טרלבורג" קפצו למים וצעדו לחוף, שם הם נאספו מיד ע"י חיילים בריטים ואוחדו מאוחר יותר עם כלל המעפילים. כל אחד ואחד מ-1,398 מעפילי "חיים ארלוזורוב", 27 אנשי הצוות ושמונה אנשי "המוסד לעלייה" (סה"כ 1,433

לאוניה "ULUA" (היא "חיים ארלוזורוב"). ב-3.10.46 בטקס "סגור" באוניה נמל בולטימור הושבעתי יחד עם אפרים צוק ומתנדבים יהודים-אמריקאים שבועת אמונים ל"הגנה", ע"י יעקב דוסטרובסקי, לימים רב אלוף יעקב דורי הרמטכ"ל הראשון של צה"ל.

### הרחבת סיפור הפעילות בתקופת ה"העפלה"

אוגוסט 1946 - 28.2.47 קברניט "ULUA" (היא "חיים ארלוזורוב"). 15.10.46 יציאה את נמל בולטימור, תידלוק ב-Ponta Delgada באיים האזוריים. 31.12-7.11 1946 נמל מרסיי, אספנה ועבודות התאמת האוניה למסע ארוך עם כ-1,350 מעפילים. כאן נגלה לי לראשונה היקף פעילות ה"העפלה" ונפגשתי לראשונה עם אנשים ממיטב העוסקים במלאכה ובהם גדעון "גדע" שוחט ושמריה "רודי" צמרת. במרסיי הצטרפו ל-"ULUA" הממונה-על מטעם ה"הגנה" מפקד המסע אריה "לובה" אליאב וארבעה אנשי פלי"ם: משה "מוסיק" גדרון (אלחוטאי "גדעוני"), ניסן לויתן, ישראל "שרוליק" אורבך, וצבי "מירי" כצנלסון. כמו כן הצטרפו לצוות האוניה חובל ו-4 ימאים-דרוגים שכירים ספרדים.

"ULUA" יצאה את נמל מרסיי אחרי חצות 31.12.46 עם כניסת השנה החדשה 1947, עברה את מיצר גיברלטר מערבה, ופקדה את נמל ל-הברה לתידלוק. לאחר שייט סביב צפון דנמרק ב-Skagerrak ו-Kattegat (ולא דרך תעלת Kiel, כמשורטט בטעות בפרסומים רבים בנדון) פקדה האוניה את נמל קופנהגן, בהמתנה ואספקה קטנה. כאשר מימי האזור קפואים בחלקם, עברה "ULUA" את מיצר Oresund ופקדה ב-24-25.1.47 את נמל Trelleborg הקטן בדרום שבדיה, שם הועלו לאוניה (מתוך רכבת מפוארת) 664 צעירים ניצולי שואה - כ-500 בנות וכ-160 בנים. בהמשך המסע פקדה "ULUA" את נמל לה-הברה (שנית, לתדלוק ומים), אלג'יר (תדלוק ומים), מעגל מסתור במפרצון בקרבת נמל Philippeville היא Skikda (המתנה להוראות ה"מוסד לעלייה" על המשך המסע, ועבודות תחזוקה בדודי הקיטור), נמל Sousse במערב טוניסיה (מים) ונמל Gallipoli במזרח מפרץ טרנטו ב"מגף" האיטלקי. כאן עלו לאוניה לייזר, ישראליק, ודני - "אנשי אלון" הוא יהודה ארזי - כדי לתאם ולסייע בהעלאת המעפילים הנוספים באתר הבא, חוף Metaponto. בערב 20.2.47 עברה "ULUA", בליווי ספינת שירות של ה"מוסד לעלייה", 54 מייל לעיניה בחוף Metaponto שבמערב מפרץ טרנטו, שם נמתח כבל פלדה מהאוניה כ-60 מטר לנקודה בחוף. בחשכת ליל 20-21.2 ובנוכחותם באוניה של יהודה ארזי ועדה סירני הועלו לאוניה 734 מעפילים ובכללם 50 "יתומי סלוינו", וכן הצטרפו לאוניה יחזקאל מעוז איש פלי"ם ושני "חיילים חוזרים" אברהם "אברום" שביט ויעקב "יענקלה" ארנון. עם דמדומי שחר 21.2.47



נפשות) ירדו שלמים ובריאים מהאוויה. מסע "ULUA" - "חיים ארלוזורוב" - הארוך בתולדות "ההעפלה", מטרלבורג 25.1 לחיפה 28.2, 1947 - ארך אם כן 34 ימים בהם הפליגה האוויה, עם המעפילים, 4,500 מייל, ופקדה חמישה נמלים ושלושה אתרי חוף אחרים (כאשר מבולטימור 15.10.46 עד חיפה 28.2.47 עברה האוויה 10,300 מייל ופקדה 13 נמלים ואתרי חוף אחרים) ללא כל תקלת שייט - ניווט ומכונה.

בסוף הפלגת "ULUA" - "חיים ארלוזורוב" והשתלטות הבריטים על האוויה המקורקעת בחוף בת-גלים ב-28.2.47 נמצאתי ללא הוראות וללא תדרוך כיצד עלי לנהוג אישית וכיצד עלי לנהוג כלפי אנשי צוות האוויה בהמשך; וכך נוצר מצב, פחות או יותר, של "כל איש לנפשו". היו מי שנעצרו ע"י הבריטים (כולל אפרים צוק ואנשי צוות מתנדבים אמריקאים) והושלכו ל"קישלה" בית המעצר בחיפה. שלושה מלווים אנשי "המוסד לעלייה" (שרוליק, ניסן ואברום) הסתתרו במחבוא (ב"סליק") והתפנו מהאוויה בחשכת הלילה הבא בשחייה לחוף בת-גלים. אני מצאתי עצמי, באחת, יורד מגשר הפיקוד ומתערב בקרב המעפילים. יחד אתם הועברתי על סיפון אסדת נחיתה בריטית למזח בנמל, הועליתי ל-"Ocean Vigor", ונלקחתי לנמל פמגוסטה שבקפריסין ולמעצר במחנה מעפילים באי.

מאחר ומ-1938 כנער בן 14.5 ובמשך כל שנות מלחמת העולם השנייה נעדרתי ברציפות מהארץ, כאשר אני משרת כימאי באוניות סוחר, מעולם לא "זכיתי" להיות חבר בתנועת נוער כלשהי (למעט מספר חודשים ב"צופים") וממילא לא נמנית עם חניכי ה"הגנה"/"הפלמ"ח/ה"פלי"ם". אי לכך, בתקופת "ULUA" עדיין לא התמצאתי ברזי ארגון ה"העפלה", ועל אף ששה חודשי שירותי כקברניט האוויה, לא היתה היכרות מוקדמת ביני לבין החבר'ה במחנה המעפילים בקפריסין. מצב זה הקשה על הזדהות הדדית ועיכב את הברחתי מהמחנה. לעתים השתי "בודד בין שותפים למערכה". כעבור ימים אחדים, עם זיהויי במחנה המעפילים, הוברחתי ל"אוניית גירוש" בריטית להפלגת לילה מפמגוסטה לחיפה שם אמור היה מאן-דהו מאנשי "המוסד לעלייה" לזהות אותי, "לשלוף" אותי ברציף מתוך האוטובוס לפני צאתו עם המעפילים לעתלית, ולהבריחני אל מחוץ לנמל, אך לא כך היה, ונלקחתי יחד עם המעפילים כשיירת אוטובוסים תחת משמר חיילים בריטיים למחנה מעפילים עתלית.

ושבו, אותו סיפור, במחנה עתלית לא הכרתי איש, ואיש לא הכיר אותי ועברו מספר ימים עד להזדהות הדדית והבטחתי ברכב אספקת-מזון אל מחוץ למחנה ולמשרד "המוסד לעלייה" ברחוב הנמל בחיפה. לאחר היכרות ראשונה וקצרה עם "רודקה" נמרי (הנערץ) הובאתי בחשאי הביתה.

ביוני 1947 נשלחתי בזהות מזויפת עם דרכון זר כנוסע-

בתשלום באוניית נוסעים רומנית "Transylvania" מחיפה למרסיי. השתתפתי באירוע מגורשי "יציאת אירופה תש"ז" - "Exodus" בהגעת שלוש אוניות הגירוש הבריטיות ועגינתן/שהייתן הממושכת במעגן Port De Bouc, כאשר אני נמנה עם צוות סירת מנוע קטנה שיצאה יום מהנמל ושטה סביב אוניות הגירוש, לעידוד המעפילים באמצעות מגביר-קול לבל ייתפתו למאמצי הבריטים להורידם בעורמה לחוף בצרפת.

ב-15.8.47 נתמנית קברניט "Pan York". עם צוות מורכב משלושה קצינים מקצועיים ארץ ישראלים (אני, אפרים צוק, ורנר סלומון), שלושה קצינים וששה דירוגים שכירים ספרדים, שבעה מתנדבים יהודים אמריקאים, ושלושה אנשי "המוסד לעלייה" (ניסן לויתן, ראובן "פופכן" אורן, שלמה הנס רוזן) הפליגה האוויה - "להטעיית הבריטים" - לנמל Safi בחוף המערבי האטנלטי של מרוקו, שם הוטען מטען מלא פוספט בצובר, ואשר פורק בנמל Brest בצפון מערב צרפת ובנמל Rouen במעלה נהר ה-Seine בואך פרו. בהמשך פקדה האוויה, לתדלוק, מעגן בשפך נהר Gironde בקרבת Bordeaux, ואת נמל מרסיי (שנית) להעלאת ציוד רב ואספקה, וכאן גם הצטרף לאוויה גדעון "גדע" שוחט. מ-10.10 עד 23.12, 1947 - "ימי כ"ט בנובמבר", החלטת האו"ם על חלוקת הארץ - פקדה "Pan York" חודשיים וחצי את נמל Constanta ברומניה לביצוע עבודות רבות-היקף להתאמתה להסעת כ-7,500 מעפילים (כאשר האוויה - אחות "Pan Crescent" בפיקוד יצחק "אייק" אהרונוביץ רתוקה אל "Pan York" לאותה מטרה). בנמל זה הצטרפו ל-"Pan York" יוסף "יוסי" המבורגר הממונה-על מטעם ה"הגנה" מפקד מסע שתי האוניות, ואנשי פלי"ם (עקיבא אופנברג), וב-23.12.47 יצאו שתי האוניות את נמל Constanta והפליגו לנמל Burgas בבולגריה, כאשר "Pan York" מובילה. בנמל Burgas הועלו לכל אחת משתי האוניות כ-7,600 מעפילים (סה"כ כ-15,200 נפשות) הישר מרכבות שהגיעו לרציף זו אחר זו במשך 36 שעות.

"Pan York" ו-"Pan Crescent" על 15,200 מעפיליהן יצאו אם כן ב-26.12 את נמל Burgas. הן עברו בשירה, בבוספורוס, את ים השיש ה-מרמריס, ואת מיצר הדרדנלים לים האגאי. מיד עם צאתן מפתח הדרדנלים נתלוו אליהן בחשיכה שתי אוניות הצי המלכותי הבריטי שארבו להן במקום ובשעות הקרובות הצטרפו ארבע אוניות מעקב-ליווי נוספות בפיקוד אדמירל בסירת "Mauritius", כאשר "Pan York" מובילה את השיירה כולה, במבנה מופתי, בין האיים האגאיים. הקפדתי ליידע את הבריטים בפנס איתות על נתיב ההפלגה; ובכל שינוי כיוון-שייט סימנתי זאת באמצעות אורות "עץ האשוח" ה-"Christmas Tree" או דגלי צופן בינלאומיים ו/או צפירת צופר האוויה - כנהוג אז בשיירת אוניות Convoy בלב ים.

בהתאם להבנה בין הסוכנות היהודית לבין שלטונות



חפיפה  
נשי  
ישות  
יאשר  
הנמל  
צעות  
יידם

רכב  
רים  
רים  
נשי  
מה  
מל  
זען  
רב  
יז  
G  
וד  
ז  
ת  
ס  
-  
ז  
ן  
י

בריטניה, והוראות "המוסד לעלייה" היה על שתי האוניות להענות להוראות מפקד השייטת הבריטית. ואכן ביום ד' 31.12.47 שעה 15:00 (לאחר חילופי דברים להבטחת שלום אנשי צוות שתי האוניות) - כאשר השיירה עוצרת בלב ים באתר 05 36 צפון, 22 31 מזרח (כ-160 מייל ממל פמגוסטה, קפריסין) עלו קצין וחוליית מלחים בריטיים שהגיעו בסירת מנוע מ-"HMS Mauritius" על סיפון "Pan York". החובל השני של אונייתנו, ורנר סלומון, קיבל את פני הבריטים ליד כבש האוניה, וליווה אותם, כנהוג, אל חדר ההגה, שם עמדו יוסי, אני, סטיב, ניסן, וילי רוסטוקר ואחרים בציפייה לבאות. אכן, מעמד דרמטי למדי. בחילופי דברים קצרים, במקצועיות, באנגלית רהוטה, ו"לעניין", עשינו כביכול "כאילו" להעברת השטת האוניה לידי הבריטים; דהיינו העברת ההגה וה"טלגרף" Engine Telegraph לידי הבריטים וקביעת צוות בריטי להפעלת המכונה הראשית. חיש מהר, ובטרם המשך השייט, הובן ע"י כל הנוכחים בגשר הפיקוד שאין ההעברה מעשית - ולמען בטיחות האוניה וכל הנמצאים בה "חידשנו-המשכנו" אנו את שייט האוניה ושליטתנו המלאה והבלעדית בתפעולה. בו-זמנית התרחש תרחיש דומה ב-"Pan Crescent", בה התמקמו קצין וחוליית מלחים מהסיירת "Phoebe". וכך, עם "Pan York" בראש ו-"Pan Crescent" מאחוריה - ואוניות הצי המלכותי סביבן - שטה השיירה לקפריסין.

בבוקר יום ה' 1.1.48 ומיד עם הגעת האוניות לנמל פמגוסטה ירדתי בליווי ורנר סלומון לרציף, ושם לרגלי כבש האוניה - ובטרם ירד איש מאלפי המעפילים לחוף - ניהלתי דו-שיח עם מפקד השייטת הבריטית:

Rear Admiral Richard Victor Symonds-Taylor D.S.C.  
(Naval Authority)

להבטחת שלום אנשי הצוות והספקת דלק מיידית. הבהרתי לאדמירל, בתקיפות, שללא התחייבות בכתב לבטחון אנשי הצוות הם ינטשו עמדותיהם - והאחריות לאיוורור, כיבוי-אש, סניטציה, מילוט, וכו' ולבטיחות אלפי המעפילים תחול על שלטונות בריטניה. אזכיר כאן שנדרשו שלוש יממות לפינוי 15,000 המעפילים מהאוניות לחוף. ואכן תוך שעה קלה נקשרה לדופן "Pan York" משחתת בריטית ממנה נשאבה כמות דלק למיכל אנייתנו. בו זמנית החלה התרוצצות - כולל הפעלת אופנוען צבאי - בין גורמים צבאיים בפמגוסטה לבין מושל קפריסין בניקוסיה להשגת כתב התחייבות הנ"ל, ואשר אכן נתקבל למחרת ב-2 בינואר בחתימת "עבדך הנאמן נציג פמגוסטה" - Your Obedient Servant Commissioner Famagusta, וזאת יחד עם צו מעצר האוניות, מאותו תאריך בחתימת מושל האי. זאת ועוד, במכתבו מבטיח הנציב שאלה מהמעפילים שימשיכו לשרת כאנשי צוות באוניות "יורשו להתקבל למעצר במחנות המעפילים" (נו באמת - ג.ה.) שלא כמקובל

ב"מוסד לעלייה" גמרתי אומר לא לנטוש את האוניה, ויחד עם החובל הראשון Esteban Hernandorena איש חבל ויסקייה בספרד ולימים "קפטן סטיב" הנערץ, שכנענו קומץ אנשי צוות, ובהם 6 ספרדים ו-8 מעפילים בולגרים להישאר באוניה ולשמרה בידינו. זאת, כאשר רוב אנשי הצוות כולל קצינים, וכל "המלווים" כבר מעורבים, כמקובל, בתוך קהל המעפילים לקראת התפנותם מהאוניה. ב-"Pan Crescent" בפיקוד אייק, והעוגנת עדיין מחוץ לנמל התרחש תרחיש דומה.

ב-4.5.48 חודשי מעבר האוניות במען Boghaz עד 14.5.48 יום הכרזת המדינה - כאשר בכל אוניה מוצבים דרך קבע קצין וחוליית חיילים בריטיים, ובסמוך עוגנות שתי אוניות משמר של הצי המלכותי (ואף לאחר "שחרור" האוניות ועד אמצע חודש יוני) היינו מעין עוזבים לנפשנו ככל שהדבר נוגע ל"מוסד לעלייה". פיתחנו וקיימנו יחסים יעילים עם גורמים רלוונטיים בחוף, ועם מפקדי אוניות משמר אותם אירחנו מידי פעם על כוסית וחטיפים. בעצת נציגי הסוכנות היהודית והג'וינט באי (מוריס לאוב, יהושע לייבנר, והרב יעקב שרייבאום) פנינו ביוזמתנו אייק ואני, אל בעל סוכנות נסיעות ותיירות מקומי הרי הוא פרודרומוס פפווסייליו (Prodromos Papavassiliou) האגדי - תומך נלהב בישראל, ולימים ועד היום נציג שהם-צים וסוכן אוניותיה בקפריסין - שידאג לצרכינו המעטים יחסית כגון אספקה קטנה, רופא, הסעות, כסף מזומן וכו'.

את הכרזת המדינה ב-ה' באייר תש"ח - 14.5.48 אחה"צ ציינו בטקס מרגש ביותר על סיפון האוניה - עדיין במעגן Boghaz - כאשר במיסדר כבוד של אנשי הצוות בניהול נמרוד אשל ושירת "התקווה" ע"י כל הנוכחים (אורחינו אנשי הסוכנות היהודית, הג'וינט, פרודרומוס פפווסייליו ומכובדים אחרים על נשם וטפם) הנפתי את דגל ישראל לראש התורן. עוד באותו יום שינינו את כיתוב נמל הרישום בירכתי האוניה מ-Panama R.P. ל-Haifa.

ב-5.5 חודשי עגינת שתי האוניות במימי קפריסין נהנו כל אנשי הצוותים מחופש תנועה בלתי מוגבל באי, כאשר אנו נושאים תעודות זהות בשמות בדויים, בהנפקתנו אנו מטעם האוניות. ירדנו/עלינו לאוניות, נכנסנו/יצאנו במחנות המעפילים, וטיילנו באי כרצוננו.

ב-18.6.48 - 35 יום מאז הכרזת המדינה ושחרור "Pan York" ו-"Pan Crescent" ממעצר הבריטים, ובאין קשר והוראות כלשהן מצד "המוסד לעלייה" - יצאנו שתי האוניות ביוזמתנו אנו מימי קפריסין לכיוון הארץ. הבריטים היו בטוחים שכמות הדלק במיכלי האוניות מזערית ורחוק לא תגיעו, "וממילא לא תורשו להיכנס לנמל חיפה אשר אוניית הוד מלכותו מוצבת למשמר במבואותינו". בדיעבד ומתוך עורמה מצידנו בתקופת המעצר, כאשר אוניות המשמר מספקות לנו בתדירות כמויות דלק קטנות, היו מיכלי אוניותינו מלאים. כמו כן



הצי ביקור האוניות בנמל חיפה. אני מתנדב במשמר האזרחי, ומדי פעם אני נותן סקירה ("עושה צ'ובט") על התקופה ההיא" לקבוצות מבקרים מהארץ ומחו"ל במחנה מעפילים עתלית, ולעתים בפני אנשי חיל הים בכה"ד חיפה. אני נשוי, אבא לשלושה וסבא לארבעה.

### אחרית דבר

\* הצלחת הפלגות "ULUA" - "חיים ארלוזורוב ו-Pan York" - "קיבוץ גלויות" בהסתע אלפי מעפילים (וב"קוממיות" בהמשך ל, "העפלה" עשרות אלפי "עולים") בבטחה - והגעת כל המפליגים באוניות אלה (נוסעים, מלחים, אנשי צוות) בריאים ושלמים לחוף מבטחים - היא פועל יוצא ממסירותם לעניין ועבודת צוות (Team Work) מצד כל אחד ואחד שעסק במלאכת הפעלת האוניות, איש איש וכישוריו, תפקידו הייחודיים.

\* ללא מלאכתו המיומנת של אפרים צוק ו"אנשיו במכונה", בהפעלה תקינה את מערכות המכונאות בשתי האוניות, לא ניתן היה לקיים חיים סבירים לאלפי הנפשות שבהן; והאוניות "לא היו זזות אף מייל אחד".

\* קיום "שגרת אוניה" (Shipboard Routine) כנדרש, בתקופות המתנה ו/או הפלגה ארוכות יחסית של "ULUA" ושל "Pan York" - שגרה חיונית לשייט "חלק" ובטיחות האוניות ואלפי נוסעיהן - נתאפשר ממסירותם ללא לאות ולאין ערוך של 24 מתנדבי ארה"ב, וקנדי אחד (בהם חובל ראשון ארתור ברנשטיין, הגאי-בכיר וילי רוסטוקר, רב מלחים אירווינג ווינגרטן, ואלחוטאי אל פוטשניק); ושל 14 הזמאים השכירים הספרדים (ובהם קפטן אסטבן הרננדורנה) - והחל מ-1.1.48 מסירותם של עשרה "מעפילים בולגרים" מתנדבים בצוות "Pan York".

\* מי יודע מה היה מתרחש אילולא הנהגתו של לובה אליאב - לעיתים באין הנחיות זמינות מאת גורמי "המוסד לעלייה" - ותעוזתו במגעיו עם השלטונות וגורמי חוף אחרים בשמונה נמלי פקידת "ULUA", וסידורם המוצלח של צרכי האוניה ההכרחיים (דלק, מים, מסמכים וכו') - הכל במיטב מסורת ה-TTG. אילולא כך, ספק אם מסע "חיים ארלוזורוב" היה עובר כפי שעבר, ללא תקלות "מדיניות" חמורות.

\* כמסע "Pan York" ו-"Pan Crescent" היה זה יוסי המבורגר שהבטיח סדר-יחסים תקין בין אנשי הצוותים, המלווים ו-15,000 המעפילים, כמו גם תאום פעולה בין שתי האוניות. כאשר - לאור החלטת "כ"ט בנובמבר" בעצרת האו"ם וחילוקי דעות בין בכירי "הגורמים שלנו" בחוף - היה מהלך שייט השיירה שרוי באי בהירות וערפול (בדבר התנגדות לבריטים) צלח יוסי בדרכו שלו להשיג הבנה בינו לבין מפקד השייטת הבריטית, ובכך הביא להשלמת מסע "ענק" זה בכבוד ראוי, ללא נפגעים.

\* פעלם לעייפות "סביב השעון" של 12 המלווים אנשי

היו האוניות מאוישות היטב ובמצב תפעולי ובטיחות-שייט טובים, וניתן היה להפליג לכל נמל באירופה. כל מאמצינו במהלך ההפלגה ליצור קשר אלחוטי עם מאן-דהו בארץ ולקבל הוראות - אולי לעגון זמנית בתחום מימי מדינת ישראל בחוף עכו-הקריות - נכשלו. בהתקרב אוניותינו למפרץ חיפה שטה לקראתנו אוניית הצי המלכותי ואותתה בפנס איתות על כך ש"אתר עגינה נקבע עבורכם" במפרץ חיפה בתחום הנמל (הדיינו במובלעת, שעדיין בשלטון בריטי Haifa enclave). בעקבות מאמצי הפרוצדורליים, במעגן, למנוע מאנשי צבא בריטים לעלות לאוניה - כאשר אנו עדיין מנסים ליצור קשר אלחוטי עם "המוסד לעלייה" - נלקחתי לפנות ערב 19.6 ע"י קצין וחוליית חיילים בריטיים בכח מ-"Pan York" לספינת גרר גדולה של הצי המלכותי והועברתי לנמל ולמעצר במחנה צבאי בריטי בבת-גלים. כעבור יומיים ב-21.6 נלקחתי באזיקים בליווי חיילים לבית דין צבאי בריטי (במובלעת) ונשפטי על סירובי לקרוא, לקבל ולחתום על צו האוסר הזזת "Pan York" ללא אישור הסמכות הצבאית. בהגנה ע"י עו"ד סולי פרידמן ולאחר תשלום קנס שוחררתי מהמעצר.

ב-22.6 שבתי להיות קברניט "Pan York" כאשר שמה הוסב בינתיים ל-"קוממיות" ושירתתי בה בהמשך מהלך מלחמת תש"ח ועד 16.1.49 תקופה בה - החל מ-30.6.48 עם פינוי הבריטים סופית את מובלעת חיפה וארץ ישראל - הוסעו באוניה ב-9 הפלגות כ-30,000 (!) עולים וכמויות גדולות ארגזים עם "חפצי עולים" מנמלי פמגוסטה, נאפולי, לה-סיוטה, מרסיי ו-Bakar יוגוסלביה לחיפה.

### תקציר תולדות חיים אחרי 1948

1949-1950 עברתי השתלמויות ועמדתי בבחינות ממשלתיות בניו-יורק ובחיפה, והוסמכתי כ-"רב חובל הפלגות ארוכות". עקב 10 שנות שירותי הרצוף בים, במלחמת העולם השנייה וב"העפלה" לא התפנית עד 1949 להשלים את לימודי ובחינות ההסמכה הממשלתיות.

1950-1954 - שירות באוניות משא של צים חברת השיט הישראלית. שנה אחת חובל ראשון תחת פיקודו של אסטבן הרננדורנה, אחר כך קברניט שלוש אוניות.

1955-1989 - 34 שנים מפקח ימי / מנהל אגף, בצים חברת השיט הישראלית, וכולל הפלגות מידי פעם בפיקוד 4 אוניות משא ושתי אוניות נוסעים. כמו כן, שתי תקופות שליחות מטעם צים בלונדון, 1960-64 פיקוח על צי אוניות Black Star Line of Ghana ו-1975-81 פיקוח על אוניות בריטיות של Haverton Shipping, London.

ב-1975 הושאלתי ע"י צים להפלגת-רכש גדולה וחסויה מנמל באירופה לחיפה, כקברניט אוניה שלא בבעלות צים ולא בדגל ישראל.

מאז פרישתי לגמלאות ב-1989 אני פעיל במסגרת ה-USO משרדי הקישור עם הצי השישי של ארה"ב, בסיוע לאנשי

120,-

1023433

# השערים פתוחים

אסופת זכרונות  
העפלה 1945-1948

מהדורה שניה - מתוקנת ומעודכנת

לחיי  
הספינות  
שבדרך



1001