

חיים ארלוזורוב



ש	מ	ד	ט	כ	ז	ח	ט	י
שם במקור	Ulua ←							
שם צופן	← יובל							
שנת בנייה	← 1912							
סוג כלי השיט	← ספינת משמר חופים,							
מטיפוס	← cutter							
חפוסה/הדחק	← 700 טון							
הנעה	← קיטור							
מהירות	← 15 קשר							
כמות דלק	← 90 חביות ליממה							

ההיסטוריה של הספינה: עד מלחמת העולם ה-I, שימשה ספינת משמר חופים של צי ארה"ב ועסקה בציוד מבריחי משקאות. עם פרוץ המלחמה, חומשה בתותחים ומקלעים והפכה למלוות שיירות. בין שתי המלחמות, חזרה להיות ספינת משמר חופים. במלחמת העולם ה-II גויסה לתפקידי ליווי, אך בעיקר עסקה באיסוף נתונים מטאורולוגיים בצפון האוקיינוס האטלנטי ובים הארקטי. עם גמר המלחמה, נמכרה לחברה דרום אמריקנית והפכה לספינת סוחר מניפה דגל הונדורס ושמה נקבע Ulua. עסקה בחובלת בנות ופירות ממרכז אמריקה והקריביים.

רכש והכנה

הרוכש: ג'ון בוקסנבאום, באמצעות עו"ד זורון מהונדורס. הרכישה בוצעה בשם חברה למסחר בגרוטאות, Weston Steamship Trading Co., ששימשה כיסוי לרכישה עבור המוסד, ונציגו בארה"ב, זאב שינד (דני). נמל בולטימור בארה"ב.

מקום הרכישה: ב-17 באוקטובר 1946, עזבה הספינה את ארה"ב תחת דגל הונדורס, ולאחר 21 יום הגיעה בנתיב מבולטימור לאיים האזוריים, ומשם למרסיי ללא תקלות. הבריטים ידעו על טיבה וקיומה בהגיעה למרסיי לשם הכנות. בלטימור, מרסיי.

עלות רכישה: ב-17 באוקטובר 1946, עזבה הספינה את ארה"ב תחת דגל הונדורס, ולאחר 21 יום הגיעה בנתיב מבולטימור לאיים האזוריים, ומשם למרסיי ללא תקלות. הבריטים ידעו על טיבה וקיומה בהגיעה למרסיי לשם הכנות. בלטימור, מרסיי.

נתיב שיט לנמל ההכנה: ב-17 באוקטובר 1946, עזבה הספינה את ארה"ב תחת דגל הונדורס, ולאחר 21 יום הגיעה בנתיב מבולטימור לאיים האזוריים, ומשם למרסיי ללא תקלות. הבריטים ידעו על טיבה וקיומה בהגיעה למרסיי לשם הכנות. בלטימור, מרסיי.

גילוי בריטי בשלב זה: ב-17 באוקטובר 1946, עזבה הספינה את ארה"ב תחת דגל הונדורס, ולאחר 21 יום הגיעה בנתיב מבולטימור לאיים האזוריים, ומשם למרסיי ללא תקלות. הבריטים ידעו על טיבה וקיומה בהגיעה למרסיי לשם הכנות. בלטימור, מרסיי.

נמל הכנה: ב-17 באוקטובר 1946, עזבה הספינה את ארה"ב תחת דגל הונדורס, ולאחר 21 יום הגיעה בנתיב מבולטימור לאיים האזוריים, ומשם למרסיי ללא תקלות. הבריטים ידעו על טיבה וקיומה בהגיעה למרסיי לשם הכנות. בלטימור, מרסיי.

צוות ההכנה: ב-17 באוקטובר 1946, עזבה הספינה את ארה"ב תחת דגל הונדורס, ולאחר 21 יום הגיעה בנתיב מבולטימור לאיים האזוריים, ומשם למרסיי ללא תקלות. הבריטים ידעו על טיבה וקיומה בהגיעה למרסיי לשם הכנות. בלטימור, מרסיי.

ארגון הספינה להעפלה: ב-15 באוגוסט 1946 בבולטימור, מונו ג'ד הילב לרב חובל הספינה, ואפרים צוק לקצין מכונות ראשי. שניהם אנשי צי הסוחר האמריקני והבריטי, שהתנדבו לפעולה במסגרת עלייה ב'. כמו כן הובאו 37 מלחים יהודים אמריקנים מתנדבים, ביניהם קצין. במרסיי הוכנסה הספינה למספנה בנמל העתיק, והעובדים המקומיים של המספנה הכשירו על הספינה כ-2,000 דרגשים למעפילים, על-ידי פירוק קירות פנמיים ובניית קומה נוספת בירכתיים. הובאו רב חובל וארבעה מלחים ספרדים מקצועיים, נקנה מזון ודלק, הובאו סירות, רפסודות וציוד הצלה. חלק מהמזון הרב מארה"ב. על הסיפון הקדמי נבנו שלושה מכלי דלק נוספים לעשרה טון כל אחד. הספינה צוידה ב-100 טון מים ודלק ל-25 ימי הפלגה.

צוות ומלווים

מפקד הספינה: אריה לובה אליאב (ארטור).

מלווים נוספים: ישראל אורבנד (עוזי) – פלייט, צבי כצנלסון (מירי) – פלייט, ניסן לויטן – פלייט, אפרים צוק – קצין מכונה ראשי, אברהם שביט – הבריגדה (הצטרף באיטליה), יחזקאל מעוז (הצטרף באיטליה).
גדעוני: משה גידרון (מוסיק). [לימים, קצין קשר ראשי של צה"ל].
רב חובל: גד הילב, ארטור ברנסטיין (מתנדב יהודי אמריקני).
צוות הספינה: פדרו לופז – רב חובל ספרדי, ארבעה מלחים ספרדים ו-20 מתנדבים יהודים אמריקנים.

העלאת המעפילים

נתיב שיט לנמל ההעמסה: ב-31 בדצמבר 1946, הגיעה הוראה מפריס להפליג לנמל טרלבורג בדרום שוודיה. הנתיב – מרסיי, גיברלטר, מפרץ בסקיה, לה חבר, קופנהגן, שם נאלצו לעגון בגלל שנמלי שוודיה היו קפואים. הספינה תודלקה, ולאחר יומיים הפליגה לנמל טרלבורג (Trelleborg), בדרום שוודיה.
נמל ההעמסה: טרלבורג.
יחס שלטונות: השוודים שיתפו פעולה ביודעם מה טיב ההפלגה, למרות שנאמר להם כי האנשים מפליגים לצרפת ומשם לקובה.
מספר המעפילים: 1,348.
מוצא ושיוך תנועתי: בשוודיה עלו לספינה כ-700 איש, מרביתם נשים ניצולות מתחת ריכוז, וחלק מאנשי החלוץ מדנמרק ושוודיה. באיטליה הצטרפו אנשים ממדינות מרכז אירופה. מרביתם צעירים בגיל 20-30.
מחנה מעפילים: ריכוזים עירוניים ברחבי שוודיה, מחנה פליטים בבארי וליד מטפונטו, איטליה.
דרך הגעה לאזור ההעמסה: ברכבת בשוודיה, ברכבות ומשאיות, דרך בארי באיטליה.
ההעלאה: בפיקוח שלטונות הנמל השוודים בוצעה העלאת המעפילים בגלוי ולעיני התקשורת, למן הבוקר עד לסיומה לפנות ערב. העולים צוידו בדרכונים שוודים, פולנים ודנים, עם ויזות כניסה לקובה. באיטליה בוצעה ההעמסה בחשאי בשעות הלילה.
ארגון הספינה: חלוקה ליבלוקים שבהם אתראים מטעם המעפילים, בפיקוח המלווים הארץ-ישראלים. ראשי החלוץ, מדנמרק ומדריכי תנועת ברית חלוצים דתיים שימשו מקשרים וצוות הנהגה בספינה.

ההפלגה

תאריך הפלגה: 24 בינואר 1947, לפנות ערב.
נתיב ההפלגה: נווט מהצי השוודי כיוון את הספינה בגלל חשש ממיקוש בנמל. נתיב ההפלגה היה: טרלבורג (Trelleborg), מיצרי סקגרק (Skagerrak), היס הבלטי, לה-הבר (Le Havre), מפרץ ביסקאי (Biscay), לאורך חופי פורטוגל, מיצר גיברלטר, אלג'יר, Philippeville (אלג'יריה), Sousse (טוניסיה), מטפונטו (איטליה), מפרץ טרנטו, כרתים, לאורך חוף פורט סעיד, חוף ניצנים, חוף בת-גלים.
אירועים בדרך: ב-26 בינואר, החלה סערה וחדרו מים לספינה. הוחלט להיכנס לנמל לה-הבר לתיקון במנועים ולתדלוק. השלטונות הצרפתים ניסו לעכבה בטענה שאינה בטיחותית. כעבור יומיים ניתן לה לצאת. במפרץ בסקאיה התחוללה סערה עזה ונאלצו להשליך לים את שלושת מכלי הדלק הרזרוויים. על-פי התוכנית המקורית, היתה הספינה צריכה להיפגש בצפון כרתים עם הספינה 'ברקי', ולהעביר אליה את המעפילים, אך הדבר לא ניתן לביצוע בגלל הסערה ובגלל דליקה שפרצה ב'ברקי'. הספינה נכנסה לעגון בנמל באלג'יר כדי להצטייד בדלק ובמים. עד לקבלת הוראות להמשך הדרך, עגנה הספינה במפרץ קטן מערבית לפיליפוויל במזרח אלג'יר, לשם תיקונים. שם הצטיידו גם במזון. כעבור שלושה ימים, נכנסה לנמל סוס במזרח טוניס לשם תדלוק נוסף. לאחר יציאתה הגיעה הוראה מהמוסד בפריס להיכנס

לנמל גליפולי, להצטייד בדלק ולהעמיס במטפונטו כ-800 מעפילים נוספים. לאחר תדלוק, יצאה הספינה למטפונטו, ובסירות גומי הועלו המעפילים.

עימות עם הבריטים

ב-27 בפברואר 1947, זיהה מטוס בריטי את הספינה. מן התשדורות שנקלטו הובן כי הבריטים יודעים אודות הספינה ומתכוונים לבואה. אחרי המטוס הגיעה משחתת D-15 ומשחתת שנייה שהחלו ללוותה.

במשך ימי ההפלגה ממפרץ טרנטו ועד כרתים, התאמנו האנשים בהורדת סירות הצלה, הכנת ציוד התגוננות ואמצעים להדוף את הבריטים. האנשים חולקו לקבוצות. החוראות היו למנוע את מעבר הנתתים הבריטים מן המשחתות אל סיפון הספינה ולהתנגד בכוח.

ארבע משחתות נצמדו לספינה והקיפו אותה. בשעה 07:15 הסתערו לעברה שתי ספינות קטנות ועליהן נחתים חמושים באלות ובנשק. הבריטים הודיעו ברמקול שאין להיכנס לתחום המים הטריטוריאליים, והציעו ללוות את הספינה לקפריסין. לאחר שמפקדי הספינה סירבו, הסתערו לעברה שתי משחתות, אך נהדפו במטר של קופסאות וסילון מים. לבסוף הצליחו להיצמד אליה ולהטיל לעברה רשתות. ב-10:15 עלו חיילים בריטים על הסיפון תוך התכתשות עזה ופגיעה בדופן הספינה. חם ירו באחד המתנדבים שהיה בראש התורן. הספינה המשיכה להתקדם לעבר החוף, והבריטים ניהלו קרב עם המעפילים, וכמה נפצעו. הספינה הגיעה לחוף בת-גלים, כמה מעפילים קפצו אל החוף, המכונאים פתחו את השסתומים והספינה שקעה על הסלעים. הנתתים הבריטים המשיכו להיאבק ולירות. מלח בריטי נהרג. צנחנים וכוחות משטרה בריטים בחוף בת-גלים מנעו מעבר מהמנסים להתחמק, ואספו מן המים ומן הספינה את כל המעפילים. הבריטים ניסו לגרור את הספינה, לאחר שנתקעה בסלעים ואנשיה הורדו ממנה, אך נכשלו. המעפילים הועברו לספינת הגירוש 'אמפייר ריוול' בנמל חיפה ונלקחו לקפריסין.

צוות של היחוליה הגיע לספינה כדי לחבל בה, אך לא ביצע את משימתו בשל נוכחות בריטית.

עד הרגע האחרון פעל הקשר, וכאשר נתקעה הספינה בסלעי חוף בת-גלים פוצץ הגדעוני מוסיק את מכשיר הקשר.

חילוץ ומלווים

החוראות היו לחסתתר בתוך מכלים ולהמתין לחילוץ, לאחר שהמעפילים ירדו. שלושה מלווים, עוזי, אברהם וניסן, נחלצו בעצמם והגיעו לבת-גלים.

גילוי וליווי בריטי:

הכנות לעימות והוראות:

העימות ותוצאותיו:

הכנות לחבלה:

תקשורת בעימות:

הוראות והכנות לחילוץ החילוץ

ראובן אהרני

מטות תרן

ספינות ההעפלה והרכש
לאחר מלחמת העולם השנייה



המרכז לתולדות כוח המגן ה'הגנה'
ע"ש ישראל גלילי

מיסודן של העמותות:

ארגון חברי ההגנה • אגודת דור הפלמ"ח • יד טבנקין

כאשר הגיעה לנמל טרלבורג, אשר בשבדיה, העלתה על סיפונה 664 מעפילים, רובם נשים, ניצולות מחנות ההשמדה, בזכות הסכם בין הגסטאפו לבין ממשלת שבדיה.

ביום ה-27 בינואר 1947 הפליגה הספינה משבדיה, למסע ארוך שנמשך יותר מחודש ימים, נושאת דגל הונדורס. למסע זה התלוו מטעם "המוסד לעליה ב" צבי כצנלסון, ניסן לויטן, ישראל אוורבוך, והאלחוטאי משה גדרון.

כאשר עגנה הספינה בנמל לה-האבר, לצורך הצטיידות בדלק, ניסו הבריטים לעכב אותה, אולם מאמציהם הושמו לאל, והספינה המשיכה בדרכה, כמחוכן, עד אשר הגיעה לנמל מטה-פונטו, אשר באיטליה, שם עלו על סיפונה עוד 684 מעפילים, ביניהם גם כחמישים ילדים מביית היתומים בסאלווינו שבצפון איטליה. סה"כ נשאה הספינה על סיפונה 1348 מעפילים, מפולין ומגרמניה, בדרכה לארץ-ישראל.



חיילים בריטים משקיפים על "חיים ארלוזורוב" בנמל לה-האבר

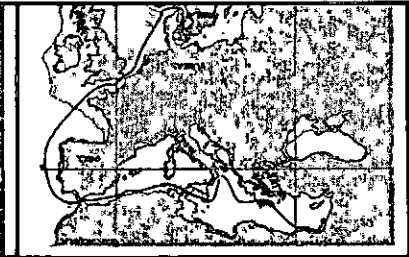
למסע זה הצטרפו שני מלווים נוספים, יחזקאל מעוז ואברהם שביט. כאשר הפליגה הספינה מארה"ב, הוסב שמה להיות "מולדת", וכאשר הגיעה לאיטליה הוסב שמה שוב, והפעם ל"סטרומה". רק במסעה ארצה, שוב קיבלה הספינה שם חרש, ובפעם זו "חיים ארלוזורוב", על שמו של אחד ממנהיגי הבולטים של תנועת העבודה, וראש המחלקה המדינית של הסוכנות, אשר נרצח בחודש יוני 1933 על חוף ימה של תל-אביב, בניסיונות מעוררות מחלוקת. (2)

"חיים ארלוזורוב"

שבדיה	ארץ המוצא:
סן לובדג	נמל יציאה:
1348	מסע עולים:
אריה אלזאב גדר הילב צבי כצנלסון אברהם האפט ניסן לויטן 27.2.47	מלווה ואלחוטן:
אריה ברוסטרו אפרים צוקר ישראל אוורבוך יחזקאל מעוז משה גדרון	חוקר הלנה:
בת-גלים	חוף הנדידה:
נתפסה	הערות:



"חיים ארלוזורוב"



מסלול "חיים ארלוזורוב"

אנשי "המוסד לעליה ב" בארה"ב, בראשותו של זאב שינד, רכשו, באמצעות ג'ו בוקסנבאום, ובכיסוי של חברה למסחר בגרוטאות, ושמה: "Weston Steamship Trading Co.", ספינת משמר חופים ישנה, שנבנתה בשנת 1912, בעלת נפח של 800 טון, ושמה "אולואה" (ULUA).
הספינה, עם רב החובל גד הילב וקצין המכונות הראשי אפרים צוקר, ובפיקודו של אריה (לובה) אליאב, יצאה מארה"ב לנמל מרסיי אשר בצרפת, ומשם המשיכה לכוון שבדיה, כאשר כל הזמן היתה תחת מעקב בריטי צמוד. (1)

לאחר מאבק מר, הצליחו החיילים הבריטים להעלות את המעפילים על שלוש אניות גירוש, "אמפייר לייף-גארד", "אמפייר קומפורט" ו"אושין ויגור", במטרה להפליג לקפריסין, אך תביעת "הביאס קורפוס" לבית הדין, הביאה לכך שאחת מאניות הגירוש, "אושין ויגור" נאלצה להשאר בארץ, בעוד השתיים האחרות הפליגו, ביום ה-28 בפברואר, בדרכן לקפריסין, נושאות עמן חלק מן המעפילים. ביום ה-5 במרץ 1947, לאחר שנדחתה עחירת המעפילים, יצאה גם אנית הגירוש השלישית, עם מעפיליה, לקפריסין.



ביום ה-27 בפברואר 1947, בדרכה לארץ-ישראל, בהיותה לא הרחק מנמל פורט-סעיד, התגלתה "חיים ארלוזורוב" על ידי מטוס סיור בריטי, ובעקבות זאת התלוו אליה ארבע משחתות בריטיות, נוסף לעוד שתי "ציידות צוללות" בריטיות.

הבריטים ניסו לשכנע את צוות האניה להכנע, ולשנות את כוון הפלגתה לקפריסין, תוך הבטחה כי כאשר יגיע תורם, ידאג השלטון הבריטי להעלותם לארץ-ישראל, אך תשובת המעפילים על סיפון ה"חיים ארלוזורוב" היתה בשירת "התקווה".

הנסיגות הבריטים להשתלט על האניה בכל מחיר, כולל שימוש בנגיחות אל דפנותיה, על מנת לנסות ולשתק את מנועיה, שימוש בירי, כמו גם הטלת פצצות גז, כל אלה לא עלו יפה, ו"חיים ארלוזורוב" לא עצרה לרגע בהפלגתה, אלא המשיכה והתקדמה לכיוון תוף בת-גלים בתיפה, שם עלתה על שרטון.

ראויה עדותו של ניסן לויטן, ממפקדי הספינה, כדלהלן:

"עמוסת עם רב הפליגה הספינה לדרכה – כאלף וארבע מאות איש על סיפונה ובאמבריה, דחוקים בכל מקום שניתן לעמוד בו או לשבת – וכבר המפליגים יודעים את אשר עלול לקרות; וכבר הם נשבעים להילחם בשיניהם ובציפורניהם על זכותם לרדת בחוף... מתוך ידיעת הצפוי מפליגה הספינה כשאנשיה מוכנים; מתוך ידיעת הצפוי מתאמנים האנשים כיצד להתגונן, כיצד להתנגד לצורר... יזום לפני שהגיעה הספינה לארץ, ירדו הכל אל מתחת לסיפון, חשש מפני עין-רעה... ופתע החל אירון לחוג מעל לספינה... עוד מעט תפיע ודאי גם המשחיתה, זו מפלצת הבלהות לכל המעפילים. ואכן, עם ערב הופיעה-הקליפה את הספינה והחלה לשוט אחריה... האנשים מכינים עצמם להתנגדות. שני מטפים גדולים מוצאים מירכתי הספינה חוצה, למנוע את התקרבותה היתירה של המשחיתה; כל האנשים עומדים על הסיפון, בעמדותיהם המוכנות מראש... החלה התיגרה. המלחים מתזזים מים בצינורות – משיבים להם נגמולם... הומטרו פצצות-גאז על הסיפון. לא הספיקו המעפילים להשליכן חזרה – וכבר שני צינורות מתזזים עליהם גאז, החודר לכל מקום, מדמיע, צורב, קוטל את כוח ההתנגדות... משחיתה אחת הסתערה על הספינה ובהסתערותה זו שברה את המנופים, ריסקה את סירות ההצלה שלנו, והחלה להתזז גאז ולהמטיר יריות על המעפילים. רק אז הצליחו המלחים לעלות שוב על הספינה ולשתק את מכוניתיה בפצצה..." (3)

מכונאי האניה, בהוראת המפקדים, חיבלו במכוון במנועים, פתחו את כרזי האניה,

ומים החלו חודרים אל בטן האניה.

שי חורב

נְתִיב בְּמִים עֲזִים

ההעפלה החלוצית ביבשה ובים

דניאל בר-אלי ביטון
ת.ד. 117 קיבוץ מעגן
עמק הירדן 1516000