

סיפור הספינה

החיים ארלזורוב הייתה אוניית מעפילים שארגן המוסד לעליה ב'. האונייה הייתה בין הגדולות והחזקות שנרכשו על ידי המוסד עד אז וכשנרכשה הייתה במצב מכני טוב.

האונייה הובילה 1,346 מעפילים. מנמלי שבדיה ואיטליה אל חוף ארץ ישראל בחורף 1947, במסע הימי הארוך ביותר של ספינת מעפילים עד אז. הועלתה על שרטון מול חוף בת גלים שבחיפה ב-28 בפברואר 1947, תוך כדי מאבק בכוחות הצי הבריטי. מעפיליה נעצרו על ידי הבריטים, וגורשו למחנות המעצר בקפריסין.

האונייה נבנתה ב-1912 בארצות הברית בשם "אולואה" והיא הייתה בשירות משמר החופים האמריקני. בגודל בינוני, בנויה מפלדה היא נחשבה כבעלת מהירות גבוהה יחסית - 10-13 קשר בשעה, והייתה בעלת טווח הפלגה של כ-1,500 קילומטר. בעלת ארבעה סיפונים, ומונעת בקיטור. במלחמת העולם הראשונה היא שימשה לליווי חמוש של שיירות באוקיינוס האטלנטי ובין שתי מלחמות העולם היא שירתה במשמר החופים האמריקני. במלחמת העולם השנייה שימשה כתחנה מטאורולוגית צפה באוקיינוס האטלנטי. לאחר המלחמה נמכרה האונייה לחברה מסחרית ושירתה כספינת סוחר במימי דרום אמריקה והים הקריבי.

קורותיה

בקיץ 1946 נרכשה האונייה ידי ג'ו בוקסנבאום שליח המוסד לעלייה ב' בעזרת עורך דין מהונדורס. הרכישה בוצעה באמצעות חברת-קש למסחר בגרוטאות בשם: ווסטון סטרימישיפ טריידינג (Weston Steamship Trading Co) החברה שימשה לכיסוי פעולות המוסד לעליה ב' בארה"ב.

אנשי המוסד לעליה ב' קבעו את שמה על שם המדינאי הציוני "חיים ארלזורוב" שנרצח על חוף ימה של תל אביב, ושם הצופן שנתן לה המוסד היה "יובל". לבולשת הבריטית וממשלה הבריטית היה ידוע על האונייה, הפלגתה ויעודה כספינת מעפילים מתחילת דרכה ונעשו מאמצים להפריע ולהכביד עליה בכל נמל שבו עגנה.

החל מ-15 באוגוסט אוישה ב-27 אנשי הצוות מתנדבים אמריקנים, שרובם היו יהודים. לרוב המתנדבים לא היה ניסיון ימי כלשהו. מפקד בסיס ההעפלה של המוסד לעלייה ב' במרסיי, שמריה צמרת, קבע את צוות האונייה, שלא היה שגרתי, מבחינת גודלו והרכבו המגוון: צוות המלווים כלל עשרות ימאים אנשי פלי"ם. גד הילב שימש כרב החובל.

שאול אביגור, ראש המוסד לעלייה ב', בחר לתפקיד מפקד האונייה והאחראי עליה מטעם המוסד את אריה אליאב ("לובה"), שכינויו היה "ארתור". אליאב פעל בכיסוי תפקיד של קצין המנהלה הראשי של האונייה, בזהות בדויה של אזרח הולנדי בשם ויליאם ון-חרוט.

ב-17 באוקטובר 1946, עזבה האונייה את ארצות הברית תחת דגל הונדורס, ולאחר 21 יום הגיעה בנתיב מבולטימור לאיים האזוריים, ומשם למרסיי ללא תקלות. במרסיי הוכנסה הספינה למספנה והעובדים המקומיים של המספנה הכשירו על הספינה כ-2,000 דרגשים למעפילים, על ידי פירוק קירות פנימיים ובניית קומה נוספת בירכתיים. הובאו רב חובל וארבעה מלחים ספרדיים מקצועיים, נקנה מזון ודלק, הובאו סירות, רפסודות וציוד הצלה. על הסיפון הקדמי נבנו שלושה מכלי דלק נוספים לעשרה טון כל אחד. הספינה צוידה ב-100 טון מים ודלק ל-25 ימי הפלגה. הגה נוסף הותקן במרתף שבירכתי האונייה על מנת לאפשר את השליטה בה, גם אם הבריטים יסתערו עליה כצפוי בעת ההתקרבות לחוף הארץ ויתפסו את הגשר הראשי שלה. בנוסף לכך הותקנו בה, לקראת המסע הארוך לשבדיה, הסקה מרכזית ומתקנים מוגדלים לנשיאת דלק.

על פי התוכנית המקורית נועדה האונייה להוביל מעפילים משבדיה ולהעבירם לאונייה אחרת בים התיכון, וזאת על מנת למנוע את תפיסתה בהפלגתה הראשונה בשל מדיניות ההגירה של ממשלת המנדט.

האונייה הפליגה ממרסיי ב-1 בינואר 1947. לאחר עגינה קצרה בנמל קופנהגן, בשל קפיאת המים בנמלי שבדיה, היא הגיעה לנמל טרלבורג שבדרום שבדיה, ב-23 בינואר. זהות האונייה הייתה ידועה לשלטונות השבדיים, אך אלו לא הערימו קשיים על ההפלגה, ייתכן שבגלל השפעתם של אנשי המוסד בסיוע ראשי יהדות שבדיה.

בנמל טרלבורג עלו על סיפון האונייה 664 מעפילים. 550 מהם היו נשים והשאר גברים. הנשים היו ניצולות מחנות ריכוז ומחנות השמדה נאציים שהגיעו לשבדיה סמוך לסיום מלחמת העולם השנייה בעקבות משא ומתן בין נציג יהדות שבדיה לבין ראש האס אס הימלר. הגברים היו אנשי ארגון החלוץ מגרמניה, שהגיעו לדנמרק והוברחו לשבדיה לאחר הפלישה הגרמנית לדנמרק. בידי הנוסעים היו דרכונים מכמה מדינות אירופאיות וכן אשרות הגירה לקובה.

האונייה עזבה את טרלבורג ב-24 בינואר והפליגה דרומה דרך הים הצפוני והתעלה האנגלית. ב-26 בינואר, החלה סערה וחדרו מים לאונייה. הוחלט להיכנס לנמל לה הבר לתיקונים מכאניים במנועים ולתדלוק. השלטונות הצרפתיים ניסו לעכבה בטענה שאינה בטיחותית, בהשפעת ממשלת בריטניה. לאחר פעילות של מטה המוסד לעלייה ב' אצל משרד הצי הצרפתי, תודלקה האונייה ושחררה לדרכה.

במפרץ בסקאיה התחוללה סערה עזה ונאלצו להשליך לים את שלושת מכלי הדלק הרזרביים. המעפילים סבלו ממחלת ים, ועקב טלטולי הגלים נשברו משכבי העץ שלהם והיה צורך לערוך בהם תיקוני חירום. על פי התוכנית המקורית, הייתה האונייה צריכה להיפגש בצפון כרתים עם הספינה 'ברק', ולהעביר אליה את המעפילים, אך הדבר לא ניתן לביצוע בגלל הסערה ובגלל דליקה שפרצה ב'ברק'.

ליד חופי פורטוגל שככה הסערה, ולאחר שעברה במצר גיברלטר ונכנסה לים התיכון, הורה לה מטה המוסד להצטייד בנמלי צפון אפריקה במזון ובדלק. האונייה נכנסה לעגון בנמל באלג'יר כדי להצטייד בדלק ובמים. ועד לקבלת הוראות ממפקדת המוסד לעלייה ב' להמשך הדרך, עגנה הספינה במפרץ קטן מערבית לפיליפול במזרח אלג'יר, לשם תיקונים. שם הצטיידו גם במזון. כעבור שלושה ימים, נכנסה לנמל סוסה במזרח טוניס לשם תדלוק נוסף. לאחר יציאתה הגיעה הוראה מהמוסד בפריז, להיכנס לנמל גליפולי, להצטייד בדלק ולהעמיס במטפונטו כ-800 מעפילים נוספים. לאחר תדלוק, יצאה הספינה למטפונטו, ובסירות גומי הועלו אליה המעפילים.

לאחר העגינה בתוניסיה הורה מטה המוסד למפקדת אונייה להפליג לדרום איטליה ולאסוף משם מעפילים נוספים. לשם קליטתם היה צורך לרוקן מחסנים של חביות דלק באונייה, כדי להכין עבורם שטח לינה. צוות המלווים עשה זאת בעזרתן של חברות עבודה, שגויסו מבין המעפילים. בנוסף התבקשו המעפילים והסכימו, להטיל חלק ממתענם האישי לים כדי לפנות מקום נוסף באונייה, פעולה שהדגימה את הסולידריות הגבוהה שלהם.

ב-21 בפברואר הטילה האונייה עוגן כ-500 מטר מחוף מחנה ההעפלה במטפונטו שבמפרץ טרנטו. המעפילים הנוספים – 684 נפש (שלושה רבעים מהם גברים) – הועלו אל סיפונה לאחר החשכה, בשיטה שפותחה על ידי המוסד באיטליה – שיט בסירות גומי שנעו לאורכו של כבל אשר נמתח בין החוף לבין האונייה. לאחר סיום הפעולה היו על האונייה 1,384 נפשות – 1,348 מעפילים ו-36 מלווים ואנשי צוות.

מאיטליה הפליגה האונייה לכיוון כרתים ומשם לכיוון פורט סעיד שבמצרים. התוכנית שהותוותה עבורה הייתה שיט צפונה מפורט סעיד בניסיון להגיע לחוף [ניצנים](#) ולהוריד שם את המעפילים. עם זאת, היה

ברור לצוות האונייה כי לאור העובדה שהבריטים מודעים להפלגת האונייה, סיכוייה לחמוק ולפרוץ את ההסגר על חופי הארץ בחשאי הם קלושים.

עם התקרבות האונייה לחופי ישראל, אורגנה בה ההתנגדות מאורגנת לקראת ההשתלטות הצפויה של כוחות בריטים, על סמך הניסיון בנושא זה שצבר המוסד לעלייה ב' עד אז. ההתנגדות האלימה הייתה בעיקר לשם מחאה כנגד סגירת שערי הארץ בפני מעפילים ניצולי השואה. כחלק מהמאבק בכוחות הבריטים שצפויים היו לתפוס את האונייה, הותקנו במספנה בצרפת משני צדי האונייה במרכז שתי קורות עץ (שנצבעו אפור ונראו כקורות פלדה), והונעו במנופים, על מנת שניתן יהיה להציב אותן בניצב לאונייה, ובכך לנסות ולהרתיע את אוניות הצי הבריטי מלהיצמד אליה, ולהעלות נחתים על סיפונה. הוכנו לפעולה צינורות להתזת מים בלחץ גבוה נגד הנחתים הבריטים. אמצעים ננקטו על מנת להקשות על הבריטים להשתלט על חדר המכונות של האונייה. לבסוף, בהתייעצות עם המעפילים, ארגן הצוות קבוצות התנגדות שלהם – בסך הכול כ-700 בני אדם - שנועדו לפעול בארבע גזרות על הסיפון כדי להדוף את הנחתים הבריטים. הם צוידו בנשק קר, ברגים וגרוטאות מתכת להטלה, ובגרזנים לקיצוץ חבלים שינסו הבריטים לקשור לאונייה. ימי ההפלגה האחרונים נוצלו לצורך אימון כלל המעפילים לקראת המאבק על האונייה.

ב-27 בפברואר אחר הצהריים אותרה האונייה בדרכה צפונה, כ-60 ק"מ מפורט סעיד, על ידי מטוס סיור בריטי, אשר כיוון אליה את אוניות הצי הבריטי. משחתת בריטית ראשונה פגשה את האונייה לפני החשכה, ובמהלך הלילה ועם בוקר הצטרפו אליה חמש משחתות בריטיות נוספות, חלקן נושאות נחתים. האונייה המשיכה לנוע תחת ליווי בריטי לכיוון צפון לאורך חוף ישראל ומחוץ לתחום המים הטריטוריאליים שלה. בתחילה הזדהתה האונייה בפני הבריטים באיתות אור בשם "אולואה", אחר כך הודיעה שהיא משנה את שמה ל"חיים ארלזורוב".

עם בוקר, ב-28 בפברואר, הונף על תורן האונייה דגל כחול לבן, והוצבו על סיפונה שלטים עם שמה החדש. בשעה 10:00 התקרבה האונייה למפרץ חיפה, כאשר האוניות הבריטיות שטות סביבה במבנה הדוק בצורת משושה. אז הגבירה האונייה את מהירותה, נכנסה לתחום מי החופים של הארץ וניסתה לתמרן כדי לפרוץ את מסך המשחתות, ולהביא את האונייה אל בין האוניות שעגנו מחוץ לשובר הגלים של [נמל חיפה](#).

בתחילה נרתעו הבריטים מהאונייה הדוהרת, אך לאחר מכן החלו המשחתות לנגוח בה, מנעו ממנה מלהתקרב לשובר הגלים והסיטו את מסלולה לכיוון חוף בת גלים. בהמשך הצליחה אחת המשחתות הבריטיות להיצמד אל דפנה, למרות החפצים שהטילו המעפילים לכיוונה, לחתוך את מוט העץ שהותקן שם ולהזניק אל סיפון "חיים ארלזורוב" כ-13 נחתים. הם הסתערו לכיוון גשר הפיקוד של האונייה תוך ירי גז מדמיע. בכל זאת הצליחו המעפילים להתגבר עליהם ולהשליך עשרה מהם (לפי גרסה אחרת - שניים) לים, שממנו הם נמשו על ידי אנשיהם. האחרים נותרו באונייה כשבויים.

הבריטים דרשו באמצעות רמקול לדבר עם מפקד האונייה. אנשי הפלי"ם הציגו בתגובה ילד בלבוש קפטן ענוד משקפת.

כאשר הגיעה האונייה למרחק של כ-1,500 מטר מחוף בת גלים, לאזור בו מי הים היו רדודים מדי להשטת האוניות הבריטיות, הסתערה משחתת על האונייה והצליחה להעלות על סיפונה עשרות נחתים. אלו הסתערו וכבשו את גשר האונייה. לאחר מכן הם פעלו על מנת להשתלט על הסיפון העליון כולו, תוך מאבק עם המעפילים שעליו, אך לא הצליחו לעצור את שיט האונייה. בסופו של דבר עלתה האונייה על שרטון ונעצרה כ-50 מטר מהחוף, מול מחנה הצבא הבריטי בבת גלים. אז שיתק הצוות את חדר המכונות ופתח את שסתומי הטביעה (Scuttle Valves) אמצעי שנועד לאפשר חדירה מכוונת של מים לבטן האונייה. והיא שקעה במקצת והתייצבה על סלעי הקרקעית. גם עוגני האונייה הוטלו למים.

בכך נסתיימה ההתנגדות הפעילה של האונייה. במהלכה נפצעו 30 מהנוסעים, שלושה מהם באופן קשה (שניים כנראה מיריות). לבריטים היו 12 פצועים, מהם ארבעה קשה.

בצהרי ה-28 בפברואר, כאשר הסתיימה ההשתלטות, ניסו הבריטים לגרור את האונייה ממקומה ללא הצלחה. לפיכך הובאו אליה אסדות נחיתה והמעפילים הועברו אליהן על ידי צנחנים בריטיים (מהדיוויזיה המוטסת ה-6 (שחייליה כונו "הכלניות") תוך גילוי התנגדות סבילה. המעפילים הובאו לנמל חיפה, והועלו שם על סיפון שתי אוניות גירוש בהן האונייה "אמפייר ריוול", שימשה בתפקיד זה פעמים אחדות. בלילה הפליגו אוניות הגירוש אל קפריסין, שם הוכנסו המעפילים למחנות מעצר. לאחר הקמת מדינת ישראל הם יצאו מהם בהדרגה.