

ספירת מרי

מטה של אית-ההעפיה
חיים ארלוזורוב



הי ת וערכות ו ג

הספירה הלאומית
S 85 A 6899

ספירת מרי :

C.1

1002365-10

A rectangular label with a white background and a black border. It contains text in Hebrew and English, a barcode, and a number.

ס פ י נ ה

ה ס פ י נ ה

בסוף שנת 1946 עגבה הספינה „אולואה“ (שקליבלה אח"כ את השם „חיים ארלוזורוב“), באחד מגמלי הים התיכון. נפתח הנתן 815 טון, וכשרה היתה לעמוס משא כדי 420 טון. היתה זו קודמטת שבנתה בשנת 1912. מבנה האניה היה חזק ביותר, והסטיבילים היסודית — מצויינת. במלחמה הקודמת שימשה לליוי שיירות, בתקופה שבין שתי המלחמות עסקה בציד מבריחי משקאות לחופי ארה"ב, ואלו במלחמה האחרונה מילאה תפקיד בשירות הרדאר כתחנת מטאורולוגית נעה בים הארקטי ובצפון האוקיינוס האטלנטי. חבר העובדים בשירותה מנה אז כ-300 איש, וטונת נסיעתה — ללא הצטיירות מחדש בדלק — הגיע ל-1000 מיל לערך.

לאחר המלחמה נמכרה ספינה זו לבעלים פרטיים והגיעה את דגל הונדוראס, בקבלה עם זה את השם „אולואה“ — שמו של אחד מגהרות המדינה הזאת. חבר עובדיה רובו היה צעירים יהודים אמריקאיים, ומיעוטו נמרים בני ארצות הים-התיכון, שעניין המעפילים מצא תד בלבם.

באותו נמל הותקנה הספינה למסע-העפלה. כל המשככים לבנה מעץ והיו עשויים לשכן 800—700 איש. שאר הנפח הפנוי שבספינה נוצל לאגירה של מים ודלק לצורך המסע הממושך.

(*) אנות-משוחות, קטנה מאוד, מצוידת בתותחים קלים ותותחים אנטילמטוריים במב"י ובטורסדות. שימשו בזמן המלחמה לליוי שיירות.

585A6899
E.982 16

עומס זה גרע משתן ממהלכה התקין של הספינה בדרכי הים. מכונות-הקיטור היו צורכות 5 טונות מים מתוקים ליום. חישוב מוקדם הורה כי לנסיעה כולה יצטרכו ל-100 טון של מים. מהירותה הממוצעת עלתה ל-10-9 קשרים לשעה וקצב זה עמד לה משך כל המסע כולו. כך שאפשר היה לקיים את לחי-הזמנים בדייקנות מרובה; בסופו של המסע הגיעה הספינה גם למהירות של 13 קשר לשעה.

קצתם של המלחים האמריקאיים היו אנשי מקצוע ממש-מלחים שעשו שירותם בימות-המלחמה ומראה שארית הפליטה סבלה ומע ההשמדה שעברה על יהדות אירופה עוררום להת-גרב בשירות "העליה הבלתי חוקית" לארץ-ישראל. האחרים היו חלוצים, חסרי ידיעות כלשהן בענייני-ים, שזו להם הפעם הרא-שונה לעלות על סיפון אניה.

ההפלגה משבדיה

העתונות השבדית ידעה מראש על ספינת-המעפילים העתידה להגיע לשבדיה; ואכן מיד להגיעה למריבורג, ב-23 בינואר. ניתן לה פרסום רב בכל עתוני המדינה. העתונים מסרו אפילו כי "אנית-מלחמה אמריקאית באה לקחת יהודים". גם מיניסטרוי-החוץ ידע שב-700 איש עתידים לצאת משבדיה לקובה.

כ-40-30 עתונאים חיכו בנמל לבוא הספינה. הספינה נבנסה לנמל מבריקה ומצוחצחת והתעניינות הציבור השבדי היתה רבה כל כך, שרבים ביקשו רשות לעלות על סיפונה. ואכן כל אלה שמעמדם איפשר להם - אנשי המשטרה, כל פקדי המכס ועוד - עלו על הספינה.

עם בוקר ה-24 בינואר עמדו המלחים והקצינים במקומות-

תיהם. נקיים והדורים במדיהם. בשעה חשע הגיעו הנוסעים ברבבת מיוחדת. העולים היו לבושים נאה, וכידיהם מנודות. ניכר היה שאין אלה חבר קבצנים כלל ועיקר. מן הרכבת, כוונו העולים למקום הספינה ע"י שנים מן העובדים. את מוודותיהם השאירו על הרציף, ושם הדביקו עליהן מספרים והעובדים העלו לירכתי הספינה. אותה שעה הופיעו כמה קצינים שבדיים ושאלו לאחראים על הספינה; הוצג בפניהם הקצין הממונה על הנוסעים. הלה הודיע כי הכל עומד הכן להעלאת האנשים. אנשי השירות התנהגו באדיבות ובהבנה. לכל האנשים היו פס-

פורטים שבדיים ודניים, שהם יעילים מאוד, וכן פספורטים פולניים וצ'כיים. הפספורטים שניתנו לפליטים שהצליחו להגיע לשבדיה, בוחם היה יפה לבל ימי ויחהם.

הראשונה הועלתה לסיפון נורית, הילדה היחידה בספינה, ואמה, צלמי העתונות צילמו את העולים משך כל העליה, ודעתם של אלה היתה מבולבלת עליהם עד מאוד. לסבורים היו שעובדי הספינה גויים הם. בחררה ביקשו להרשות ל-3 בחורים להעלות ספריתורה שהביאו אתם. והתרגשותם היתה רבה בנשקם את הספר. גם טקס זה צולם ע"י הצלמים שעל הרציף.

מקרה נוגע עד הלב ארע עם עגינתה של הספינה בנמל. בעצם הלילה הגיע לרציף הנמל בחור יהודי שצעק באידיש, בקול-בוכים, כי רוצה הוא לעלות על הספינה ולהגיע לאבן-ישראל. הוא סיפר תוך דמעות כיצד הגיע לשבדיה בסירה. יוכאן קרא בעתונים על ספינת-המעפילים היהודית. כארבע שעות, עד הבוקר, המשיך כך בבכי ובתחנונים, בעוררו את רחמי השוטרים השבדיים והמלחים להכניסו בספינה. ולא מסק מבביו עד שכלו כוחותיו.

העלאתו שהחלה בשעה 9 בבוקר נסתיימה בשעה 1 אחרי-צ.

והתנהלה תוך סדר וארגון למופת. בסה"כ עלו 670 איש. מהם 550 בקורות. משוכנסו האנשים לאולמות המגורים הורו להם מיד לשכב על הדרגשים ולא לעזוב את מקומם. הם נדהמו מן הפתאומיות שכדבר. נשמעו קולות בכי. כמה אנשים בלתי מרוצים מאולמות המגורים הקימו רעש. יהודי כבן חמשים. הוא זבתו. החלו צועקים כי "גרועה שכיבה מרת זו מהקיים באושינצ'ים" ושאי אפשר לנשום כאן. נמצא מי שניסה להרגיעם באמרו, כי האגיה היא ציונית ומלחית יהודים מתנדבים, וכל כוונתם — לעזור להביאם לארץ ישראל. כן

הודיעום כי הנסיעה תהיה קשה, וכל הרוצה לרדת, ירד מן הספינה בעוד מועד, לפי מספרו של אותו יהודי היפשו ומצאו את מזודותיו, הביאון אליו והוא זבתו הוצאו מן האגיה בכל הכבוד הראוי... מכאן ואילך נשתרר שקט. בשעה מאוחרת יותר חזרו אותו יהודי זבתו ונסתגנו לספינה. כעבור זמן, בשעת הסערה שהתחוללה במפרץ ביסקאיה, התנהגו שניהם התנהגות יפה למופת, נוכח הסבל שהיה גורלם של כל באי הספינה. אח"כ נתברר כי גם אותו בחור שביקש אותו לילה להעלותו הצליח להסתגן ולעלות לספינה.

אשרה תעודת מסע "ללה-האבר", התומה בידי שלטונות הנמל. 2 קצינים שבויים עלו וכדקו את מכשירי-ההצלה; לכל נוסע ניתנה חגורת-הצלה מן הטיפוס שכורכים סביב לגוף, רוכסים אותה ומגפחים בה אויר. כן היו שם דברות אמריקאיות עשויות פקק, גלגלי-הצלה, שתי סירות, וסידורים לכיבוי-אש. הם חתמו על תעודה כי אכן מצויים כל אלה על הספינה, מסרוה לידי האחראי והתירו לנו להפליג... תעודה זו הועילה לנו ביותר בצרפת, בה התאנו לנו בכל מיני דרכים מתוך בולגה לעכבנו.

נתבקשנו עוד לחכות לבואו של קצין, מצי-המלחמה

השבדי, שהביא עמו מפות חדישות של שדות-מוקשים במפרצי הסקגרק והקטנט, אכה היתה זו תשורה מועילה. כשהותרכו הכבלים והורם העוגן עלה הנוט לספינה. ליד הרציף נצטופפו באי-יכוח השלטונות, בי"כ היהדות השבדית, כמה מאנשי-העיר, העתונאים והצלמים, לנוסעים הותר עתה לעלות על הספינו והם פתחו בשירים ארצישראלים. אמרנו שלום לנאספים, העלינו דגלים מיוחדים לפי ה"קור" הבינלאומי, ויצאנו מן הנמל.

ה י מ ים ה ר א ש ו נ י מ כ י מ

הרכב התומד האנושי של עולי "אולואה" היה מן הטובים שבאניות-המעפילים. היתה שם קבוצת אנשי "החלוץ" מדניה, שמנתה מאה חברים, חלוצים אלה עזבו בשנת 1938 את גרמניה, עברו לדניה, ובפרוץ המלחמה — לשבדיה, ונמצאו בהכשרה בחגאים טובים 6-7 שנים. מהם הורכב הצוות של עובדי האגיה; השומרים, הטכאים ומפקדי רובעי-המגורים. עוד ביום שני להפלגה החלו להעסיקם בעבודות שונות שבספינה, כדי שירגישו שהם נושאים בנטל האחירות של הסעת האגיה. בתורה מאושכנצ'ים התעמדה ליד ההגה.

האנשים שאפו לסייע. מומחים למקצועות שונים, שנמצאו בין הנוסעים, הוכנסו לשאר עבודות; מכונאות, חשמלאות, מטבח ועוד. בעלי התפקידים ענדו על שרוליהם סרטים מיוחדים. הורכבה קבוצה של סנטרים ואחיות. הותקנו שני חדרי-חולים וחדרי-רופא. חסר היה רק רופא, ובתפקיד זה שימש אמריקאי אחד, לשעבר חיובש בצבא האמריקאי, שעל דלת תאו-הדובק מעין שלם: "דוקטור". סודר המטבח, ונקבעה בו תורנות; על נקיונו הקפידו במיוחד משך כל הנסעה פרט לעזות סערה ומחלות-הים שבאו בעקבותיהן ותקפו כמעט את

כל באייהספינה או קשה היה להשתלט על המצב, והלכוד שפלט על הסיפונים ובחדרי-המגורים מהקאת האנשים היה רב. נעשה ניסיון להתגבר על כך על-ידי חלוקת שקידי-נייר, שהיו לנו כשפע, שנאספו אח"כ בפחים. כן היה בספינה מיתקן מיוחד לשאיבת מים לצורך רחיצת האנשים וניקוי הסיפונים וחדרי-המגורים וכן גם סכון מיוחד למים מלוחים. הודות לכך נשתמר נקינותה של האניה.

ביום השני לנסיעה, בששכבת-כפור דקה מכסה את עין המים, נאספו כל יושבי הספינה ובחרו בהנהלת האניה, זו הוצגה מיד מעין "תקנון משטר ונהג" הקובע עונש חמור, עד למאסר, על עברייני משמעת לכל עת המסע. אולם האנשים התנהגו למפת, ומשך כל זמן הנסיעה קרה רק מקרה אחד של מאסר, בעזון הכאת שומר. ואף כאן לא ניתן העונש אלא לאחר שנערך משפט כדאוי. את הנוסעים עודדה ביותר העובדה, שכל האניה, על ראשיה ועובדיה, יהודית היא. עובדה זו הקלה עליהם במידה רבה את קשי-הנסיעה, והיא גם שסייעה לקיים משמעת וסדר. למן ערב-השבת הראשון נערכו בקביעות מסיבות-שבת לנוסעים.

מנת-המזון לאיש היתה 800-700 גרם; 300 גרם צנימים ולחם-מלחים דני, 80 גרם בשר משומר, כ-50 גרם בשרי-מרק, 150 גרם תפוחי-אדמה, כ-50 גרם גבינה, ו-50 גרם סרדינים, ירקות ופירות חיים; 100-150 גרם תה, קפה, סוכר, חמאה וכו'. חלק מן המזון היה-כשר, למקפידים בכך. כל אחד מנוסעי הספינה קיבל 1-1½ ליטר מים ליום, שניתנו מ-4 ברזים שבארבעה מקומות שונים כספינה. מקצתם של הנוסעים, הכיאו עמיהם כמה מצרכי-מזון משלהם, כגון קפה, שוקולד, סוכר — וגסאלה רוכזי-בידי הנהלת האניה. האנשים נתנו את אשר עמיהם בחפציהם. האוכל חולק 3 פעמים ביום: ע"י מפקדי

הרובועים ששלחו את אנשיהם לקבלו כמטבת. באדו-חתר-הבוקר ניתנו ספל-קפה לחם, שתי התיכות גבינה וסרדינים. המדק היה המזון העיקרי של היום; קערית מלאה, שלתוכה ניתנו גם הבשר והירקות. בערב ניתן ספל משקה חם, צנימים, גבינה וסרדינים. לאוכלי-כשר ניתן מזון מיוחד.

מערכת החימום פעלה בסדרה, האנשים היו לבושים היטב והצפיפות גם היא הוסיפה לחמימות. הודות לכך לא סבלו האנשים מן הקור, אף כי המרחום הורה מתחת לאפס. דן פעלה מערכת האוורור המנוגד.

הספינה הפליגה ביום ששי, 24 בינואר 1947, ואותו ערב נאמרה שירת הים: "שירו לה' כי גאה גאה". כשכת בבוקר ערכו שומרי-מסדות תפילה בציבור, ועטופי טליתות פנו לקברניט לקבל את ספרי-התורה, בעת קריאת התורה כיבדו ב"מי שברך" את עובדי האניה. היתה זו חוויה גדולה לאנשי-האניה כולם.

בעוד זמן מה נתברר שהכרה הוא לה לספינה להיכנס לנמל לה-האבר להצטייד בדלק, כיון שאי-אפשר היה להשיגו בדרך, כמקווה. נכנסנו לנמל זה ב-4 בפברואר, בשעות הערב.

הרפתקאות בלה-האבר

עם התקרבונו ללה-האבר נשלחה טלגרמה לטוכן הספקתי-אניות, בה נתבקש להכין לנו מלאי דלק. הספינה נכנסה לנמל בשקט גמור, כשעל סיפונה רק 4 אנשים. הפילוס שעלה לספינה, להכניסה למקומה המיועד בנמל, שאל למגמת פנינו: השליב לו: — יגנאה. הוא שאל עוד למספר נוסעי הספינה, וכשנאמר לו כי מספרם עולה על 660 הופתע, שהרי הרממה המחולטת בספינה לא העידה על כך כלל. אז שאל מיהו-סוכנו כנמל, השיבו לו כי באנו להצטייד בדלק, והננו מתכוונים

לצאת מהגמל למחרת היום עם בוקר. הוא והכניסנו לגמל האנשים כולם היו בספינה פנימה. הסוכן שפנינו אלנו לא הגיע לגמל וכמה מאנשי ההנהלה ירדו אליו העירה; הוא הבטיח להביא את הדלק במשך הלילה. איש מאנשי שלטונת הגמל לא עלה על האניה. כלילה הובא הדלק, אך מכשירי הטעינה לא התאימו לאלה של הספינה. אנו חיכינו בקוצר-רוח להפלגה אוננו לילה התחוללה סופת-שלג עזה. הקור היה חזק, ואנשים לא ביקשו לעצמם דבר מלבד מפלט מן הקור ליד התקמות. כבוקר הובאו מכשירים מתאימים והחלו להעביר את הדלק לאניה.

לפתע הגיעה לרציף מכונית-טכסי, שממנה קפץ צרפתי זקן ואחריו כמה אנשים. הוא זינק ועלה לסיפון החל צועק, בשהראה את תעודותיו נתבדר כי הוא פקח מיוחד לבטחון האניות ומיד הודיעו כי לא יתירו לנו להפליג. על השאלות „על מה“ ו-„למה“ השיב כי אין זה מענייננו, וכי הגיעו על כך הוראות מיוחדות מפריס. לאחר מכן ירד מן הספינה כסערה, כמו שבא. והורה לעובדי הגמל לחסום את מקום עגינתנו עיי סירות-גורר. ולמנוע את יציאתנו מן הגמל. ליד האניה הוצבו ג'נדרמים ואנו לא יכולנו לזוז אפילו מטר אחד.

היתה זו מבה נאמנה, והועמדנו לפני בעיה חמורה. נקראה אסיפה של המפעילים באחד החדרים הפנימיים ופה-אחד נתקבלה ההצעה שלא לתת לאיש מן החוץ לעלות על האניה. תוך הסתמכות על חוק האקסטרטוריאליטה. כמובן הוחלט לארגן קבוצות-התנגדות לכל פורענות העלולה להתרגש.

אחד מקציני האניה ירד לתוף ופנה לפקח הראשי כנדישה להתיר את הפלגתנו. לפי שלא באנו הנה אלא להצטייך בדלגן קצין הספינה חיבר בתוקפנות רדשה במעגיע. הפקח הצרפתי זקן ובקל-יצורה, הראה לקצין מקחב ממיניסטרו-הצני הורש

לצבכ את הספינה. והתנצל כי חובה עליו למלא אחרי הוראות. כשקציננו הוכיח לו כי תעודותינו הן בסדר, פתח בטענה כי ספירתנו אינה רשאית להסיע אלא 300 נוסעים בלבד. קציננו ענה לו וטען כי כמות-האוכל המצומצמת לא תספיק לכלכלת אנשיו אם יפכו את הנסיעה. אך הפקח השיב שאין הדבך בסכנותו כל עיקר. גם הסוכן, משנודעה לו הנתנה, מיד משך ידו מן הענין. או פנו הקפיטן ואחד הקצינים למיניסטרו-הצני המטהרי בדבר מכחבי-אישור, שהאניה „תקועה“ בנמל. הם טענו שהחברה המספלת בניסיעה הגכילה את מועד הגיענו

לנגואה בתאריך מסוים, והנה אנו עומדים כאן יומים והשלטר ננת משהים אוחנו בנמל על לא-דבר. הנהלת-הספינה הוסיפה והוכיעה לשלטונות כי תיתן הוראה לסגור משעה 4 את מחסני המים והמזון, ולנוסעים לא ינתן דבר לאכול. הם דרשו ממינים טהיין-האספקה שישא לפחות בכלכלת האניה. כל זמן שהותה בנמל, מאחר שהשלטונות הצרפתיים הם המעכבים את הפלגתה; התיישה היתה למנת-מזון יומית של 2500 קלוריות לאיש. בן דרשו כמות בון עכור שני הימים שחלפו בינתיים. הם תבעו שהמיניסטרו יספק מיד, על חשבוננו, מים ומזון. הפקח טלפן לפריס לקבל הוראות. התשובה היתה חיובית. בכלל, יחסו לעניננו היה יפה מלבתחילה; אמנם קבע לנו רק תצי הבמות שדרשנו, אולם ניתנה לנו זכות בכורה בחלוקת מיצרכים לגבי אוקחים צרפתיים. הוא גם טרח והתקשר עם מחסני-מזון שונים שנמלום ובסביבה, כדי למלא את הובחנו כלפינו.

בינתיים נמשך לחץ פוליטי חזק מצד חוגים יהודיים. על מיניסטרו-הצני. הוא הבין שאנו נהיה מסוגלים לעשות כל זבח כדא להיחלץ מן הגמל. הלחץ הפוליטי הועיל וניתנה הוראה לשחרר את האניה המיניסטרו-הצני שמח להיפטר מן ה„ספנת“. והוא ציידנו, לפי דרישתנו, בטופס מיוחד — בו

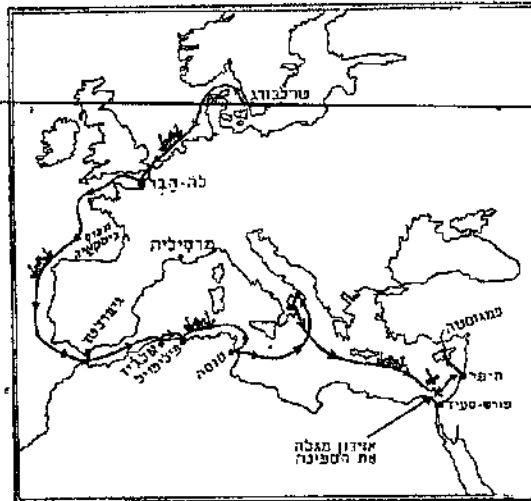
לנמל להאבר להצטייד במים. לפי אותו שידור שם הקפיטן של הספינה — ברנשטיין, ומלחיה אמריקאים. השלטונות הצרי פתיים עיכבו כך נאמר, את האניה מסיבות בטחון. אך התיירו את נציגתה תחת לחצו של הקפיטן בלה האבר, לאחר התערבות פוליטית בפריס.

עם יציאת הספינה מן הנמל, בעוד היא מפלסת לה נתיב בין שאר האניות שמסביב, התירו לאנשים לעלות אל הסיפון והם שרו שירים ארצישראלים. אותה שעה האירנו בזרקור על האניות שעגנו כנמל, ואור זה והשירה שהשתפכה מהלבבות הנרגשים השירו כוח טובה על כולם, אכן היה זה מסמך מרהיב עין ומרטיט-לב, מלחי האניות שביניהן הוכנסו לא הרגישו כל זמן שהותנו כנמל באנשים החכויים כמעמקי הספינה, והפתעו מאוד בדאותם לפתע קהל כה רב שהגיע ועלה בהמולה לסיפונים.

טערה בספרץ ביסקאיה

ב־7 בפברואר יצאו מלה האבר בכיוון שרבורג, ביום המסע הראשון היה הים שקט למדי. הסערה החלה אור לשמיני בחודש. אחרי בראסט, עם הכניסה למפרץ ביסקאיה, הוטלנו לים רוגש וסוער. הברומטר חרזה כי מהירות הרוח היא 60—70 ק"מ לשעה. כל אלה מבין המעפילים שעליהם הוטלו תפקידים כלשהם — יצאו מחמת הסערה מכלל פעולה. כן איבדו את כושר הפעולה קצתם של המלחים האמריקאים. נסענו איפוא ללא כיוון מסוים, אל מול פני הגלים, ושמרנו רק על יציבות האניה, שלא תיזרק לחוף. מחמת הפגמים והגשם אלא אפשר היה לקיים כל נוט אסטרונומי. האנשים כמעט שלא פעלו, רכז (עבודת המטבח בפסקה בבלל, בשל חוסר טבחים ואי-הרצון לאכול) הדוכאון גבר, אלא שלא ניתן כוח להתאונן.

נאמר כי לפי הוראות מיניסטרוני-הצי הצרפתי מקבלת האניה "אלואה" היתר ללצאת מנמל לה האבר לגנואה. על סמך תעודה זו קיבל מאניפסט משלטונות המכס, שרשאים אנו לחסיק בספינה 600 נוסעים בעלי פספורטים וכו'. ומשלטונות הגירה קיבלנו אישור, כי בספינה מצויים 600 איש עם פס פורטים "טוכים". הבאנו רופא שברק את האניה ואישר בכתב



נתיבת המסע של הספינה

כי מצבה טוב והתנאים הסביבתיים תקינים גם הם. אחד מקציני האניה הודה או לשלטונות האספקה על יחסם האוהד ועל סיועם הממשי לנו. הוא ויתר על המזון שהובטח לנו "כדי שיוחלק — כך אמר — לאוכלוסים שאינם משופעים בכך". למחרת-אוחו יום, הודיע שירות השידור הבריטי שהספינה "אלואה" מהונדוראס, הנושאת 400 יהודים בדרכם לארץ-ישראל, נבנסת

שוכ-לא הועילו גם שקייה-הקאה, הסחי עלה בכל פנה, בכל 4 הקומות, והמלחים האמריקאיים עברו קשה בניקוי האולמות ככל האפשר. מחוץ לחדר המכונות וההגה לא קוימו כל מלאכות רגילות. האניה נזרקה לכל עבר עיי הגלים. משכבי-העץ החלו להישבר תחתם מחמת הסלטולים. משנשברו לא היה בכוח האנשים לצאת מתחתם. היתה זו מלאכה קשה לנגר האניה, ובל מי שכוחו אחר. לפנות את הנופלים ולחכן את המשכבים. הקצין הנברי סבר שהאניה עלולה לטבוע, וכי הכרח הוא שניכנס לגמל פורטוגלי או ספרדי לבקש עזרה אך הקפיטן היהודי מרוב מהשש התנצלות הספינה אל סלע המשכנו במס ענו ועברנו את הביסקאיה. בהיותנו באמצע הביסקאיה, אחרי 2 ימי-סערה שמענו ב-בי.בי.סי. כי המלך הבריטי ופמליתו עתידים לצאת לבקור לאפריקה-הדרומית באנית-המלחמה "וואנגארד". שיירתם נתגלתה לעינינו. הבחין בה ראשונה ההגאי. השירה נסעה ממש בקו מסענו, במרחק 1½ ק"מ מערבית מאתנו. האנשים, דוכם היו סדוחים אותה שעה על משכביהם למטה. אך אלה שהיו מצויים על הסיפון הגיעו את הרגל העברי על התורן הגדול, מעשה אנית-המלחמה. הוואנגארד, נשאת מטוסים, בליווי 6 משחיתות ושתי סיירות, עברו או לידנו — וראונו. היה זה מחזה מופלא, שהפיר בלבנו רגשות זרים ומשונים: ספינת מעפילים יהודים החותרים למולדתם — מול פני עולם מתנכר לגורלם; ספינה מטולסלת-גלים-וגודל מכאן ושירת הדריועצמה — מכאן.

שעות מספר לאחר שפגשנו את אלה יצאה סיירת פורטוגלית לברבם, וכפי שהודיע הרדיו אותו יום נפגעה הסיירת. עיי הסערה, הסערה, נמשכה 4 ימים ולפני שנסתיימה מצאנו עצמנו מחוץ לביסקאיה, ושינינו את הכיוון ישר דרומה, לאורך תופי פורטוגל.

אך יצאנו מן הסערה לא בלי נזקים.

עם בוקר היום השני לסערה החלו 3 מטנקי-הדלק הנדולים והמדובעים (כל אחד 5 טון משקלו), שהיו מבורגים למקומם שעונים על סמוכות-עץ בצורת סגול — לטייל על הסיפון הקדמי. היתה בכך סכנה מרובה ביותר, שמא ישרו, חלילה. את הסיפון ויתאפכו על ראש האנשים וכי בתנועתם תשתנה גם יציבות הספינה. הדלק שבהם נשתפך בכל האניה. נילנה הוראה לחלץ את האניה מסכנה איומה זו, ובחרף-גפש החלילן לפרק את גרד-הסיפון החוסמת את תנועת הטנקים לעבר הים. הקפיטן הסה את האניה נסיה מסוכנת ושלושת הטנקים הועלו כחנופה רבה הימה. עם כל טנק שגלש, כאילו ירד נפל כבד מעל הלב. דבר שני שממנו חרדנו היו הטנקים התחתונים, שבירבתי הספינה, בהם נמצאו כמויות מים ודלק, אלה נפרצו מחמת החבטות ונתערבבו המים בדלק. הפסדנו 25 טון מים וכ-40 טון דלק. מאליו יוכן כי הפסד זה שינה את חישובי לוח-הזמנים.

בצפון אפריקה הצרפתית

עתה המשכנו במסע לעבר דרום, בים ההולך וחוזר למנותנו. לאחר שהאנשים התרחצו, יצאו לתחמם בשמש. גערה "כביסה-גדולה" באניה: החל שפשוף כללי של אנשים, משכבים ושל האניה עצמה. ברזי מים מלוחים היו במידה מספקת. כיון ששלושת הטנקים הוטלו הימה ונתפנה לשימוש הסיפון הקדמי, החלו האנשים לנקותו בלייול ובירק-די.טי. לאחד שני ימי נסיעה שקטה החלו החיים לחזור למסלולם, ומצב-הרוח נשתפר. כעבור ארבעה ימים הגענו לגיברלטר והחלטנו לעבור על פני הצוק דוקא בשעות היום, לפי שהשל-

טונות הכדישיים ידעו על קיומנו ועל מגמת מסענו. שמים היינו מול חופי אפריקה והחלטנו להצטייד שם בדלק.

היו שם שני סוכנים ושם האחד מהם דומה לשם יהודי, הברקנו לו. מעשה כל אנית-סוחר: "דרוש כך וכך דלק; כך וכך קים; כך וכך ציוד". שאלנו אם בכוחו לספק לנו את צרכינו והבטחנו לשלם הכל ברזורים מזומנים. הטלנו עוגן מחוץ לגמל והביענו דגל לאות כי נתקלקלו מכונותינו. כעבור שעה בא קצין-הגמל בסירה ואנו הודענו לו כי אנו נכנסים לתיקון המנוע. בשבת לפה"צ אישר הסוכן את הומנתנו. כל האנשים ירדו לבטן האניה. אנו ביקשנו פילוס ע"י איתות-דגלים. גמל

זה היה מסודר למופת. הפילוט עלה לאניה. ונתכבד במשקה דני. שאל פרטים על האניה. אמרנו לו, כי אנית-נוסעים היא. "כמה נוסעים?" — שאל. כאשר שמע מספרם מהו כמעט קפץ מעורו. הכניסנו וקשר את הספינה באמצע הגמל. במקום שניתן היה לעוכו באופן נוח... היה זה כבד כשבת אחרי-הצהרים. בגמל עמדה כבר מנוחה שלקראת יום ראשון. כשהגיע ב"ב הסוכן, העלנוהו לגשר. וקנינו ממנו כמויות גדולות של מזון טרי, פירות וירקות. הוא שאלנו מי ומי אנו. וכששמע — הבטיחנו לטייע בידנו ככל שיוכל. הוא נדע ברך בפני ספר-התורה שהיה עמנו ונשקו כהתרגשות. עד מהרה קיבלנו מים ודלק. וגם שאר הציוד שביקשנו החל להגיע אף הוא. בינתיים באו פקידים-המכס. משסרת-הגמל, ורופא-הגמל. כולם שיערו לבטוח כי זו האניה שברחה מלה-האבר, אך לא נתאנו לנו בלל ולא שאלו כל שאלות. אלא נתישבו בחדר הקפיטן, לגמו להנאתם ועישנו מן הסיגריות האמריקאיות שהיו מצויות עמנו. לאחר שבסתיימה טעינת הדלק חתמו כולם על תעודותינו.

עוד אנו מתכוונים להפליג הנהך הופיע אדם מוזקק, פקח על-בטחון השיט. שענין ספינתנו לא נדאה לו כלל. דובר עמו

גלויות ונאמר לו שאין כאניה אלא יהודים ממונות-הסגה המוקפשים מולדת לעצמם. הוא פרוץ בבכי עמוק הוציא-המונות של בן זבת שנפלו בפעולות של חיל-המרי בצרפת. הוא ביקש לדאות את הנוסעים ואגב כך הביע את חששותיו שמא שרזיים הם בתחתית הספינה ללא אויר מספיק. אך מצאם כשהם משח-קים, מגגנים ושרים. כשעבר ביניהם, שוב נחרגש מאוד. לאחר הסיוור בספינה זיכנו בהעודה משלו, שהתנאים בספינת דאויים למסע. כשנפרד מאתנו בירכנו ב"שלום" שלמד על הספינה, חצי-שעה לאחר שירד חזר ורגש וריקש משהו כמזכרת. ירד

לחדרי-המגורים, שיחק עם הילדה, נטל עמו פיסת-ניד שעליה כתוב: "שלום" וחתימות כמה מן הנוסעים. גם הוא נתן לנו כתב-מזכרת משלו.

עד שעה 7 הועמס כל מה שביקשנו. הסוכן היהודי נפרד מאתנו בכרחה. ולאחר ששולם לו מחיד הקניה במזומנים, לפי מחיר מלא כשטרי-כסף אמריקאיים ידוקים בני-מאה, הוענק לו גם סמל תכלת-לבן של קק"ל. לפירמה זו ידידים לכל אורך החוף האפדיקאי ואנו קיבלנו ממנו מכתב לידידיו לטייע בידנו בכל האפשר. ברך בערב יצאנו את הגמל. כל הנוסעים עלו או על הספון ופתחו בשירה.

לפי הצעת המכונן הראשי החלטנו להטיל עוגן באחד המפרצים הקטנים, המוגנים בפני הרוח, מזרחית מאלג'יר. גכנסנו אליו בלילה האדנותו בזרקור ומצאנוהו ריק. הטלנו מיך את-העוגן והמכונאים ניגשו לתיקון בללי של המנוע. חשבנו שהתיקון ימשך יומיים. בינתיים עלו האנשים להנאתם על הסיפונים. בשתופו, סרגו והשמוזה היתה רבה. השפיע על כך לא-מעט הנוף מרהיב-העין של המפרץ. החלה גם פעולה הרבותית. נתקיימו הרצאות באיריש: העליה-התגנה. צנחנים.

תבריגדה, יחסים בין עמי איי - וכן גם אימוני-התירה במשומים.

אך בנדאה הודיעו רועים מקומיים לשלטונות על "אנית-מלחמה" העוגנת במפרץ. באו קציני-משטרה, הראינו את תעודותינו - נוסעים לגינואה, וסיבת עמידתנו - קלקול במנוע. אחד מאנשינו ירד העירה, ביום שלישי החלטנו להפליג. אך יחד עם זה - להצטייד במים, איבוד מיכלי-המים בעת הסערה בביסקאיה פגע בנו מאוד, ומאו היינו תלויים יותר בנמלים לצורך השלמת מלאי-המים. לפי שניירותינו היו טובים בכל נמל צרמני, החלטנו לנסוע אל הנמל האפריקאי האחרון שבדרך מסענו - לסוסה, ושם להשלים את כל החסר לנו במים, מזון ודלק. בשתגענו לחתום הנמל דרשנו פילוט, הופיע הלה והודיענו, כי בעתון המצוי בכיסו בתוב כי הצי הבריטי יודע על האניה שיצאה מאלג'יר וחנתה יומיים בדרך, ולפיכך אינו יכול להכניסנו לנמל בלי שיטול תחילה רשות ממנהל הנמל. כעבור זמן הגיע מפקד הנמל והסכים להבגיסנו. נכנסנו באמצע היום, שומרי-הבטחון - יהודי - סיפר לנו כי רבים כאן הרוצים לעלות ארצה, הרופא נתן לנו תעודות מצוינות, וכן גם קציני-בטחון-השיט. בנמל כבר חיכו לנו הרב, כ"ב הקהלה, והמון רב של יהודים. מפקד-הנמל נתן לנו ללא-דיתאי את מבוקשנו האויץ כנו להפליג מיד, הדב הביע רצונו לבקר באניה ואף עשה כמה מאמצים בכיוון זה. כן הציעו לנו היהודים מזונות ואף נכונים היו לשלם דמי מבס שיתירו העמסת מיצרכים. הודענו להם כי לא חסר לנו דבר, הם התחנו לקחתם לארץ...

כשוצאנו מן הנמל - עלו האנשים על הסיפונים, למראיהם פרצו היהודים שבוץ את שרשרת השוטרים כשהם מניפים דגלים. היתה זו הפגנה שהחזירה לאנשי הספינה את התכרה

שאכן זכות גדולה עמדה להם להיות בין 'המעטים' שהצלחנו לעלות.

מכאן שונה ביוון המסע, אך לא לגינואה אלא לים הפתוח. הוחלט להפליג לים האדריאטי לקבל עולים נוספים.

הספינה מעלה מעפילים נוספים

בספינה היו משככים ל-700 איש, את שאר המקומות הריקים חפסו 500 תביות-דלק, אולמות המגורים, בעיקר האולמות התחתונים, היו מלאים תביות אלו. במשך הנסיעה משבדיה ביהוד בשעת הפערה בביסקאיה נשפך הדלק מחביות רבות וצפת האולמות היתה מבוסה, איפוא שכבה של דלק סמיך, מה שהכביד על השימוש בהורים אלה. הוחלט שבימים הספורים שנותרו עד לבוא הספינה לאיטליה, יועבר הדלק מן החביות לטנקים והחביות הריקות תוטלנה הימה. אתרייכן ינוקו האולמות ויועברו לשימוש הנוסעים. לפי חישובם של אנשי-הספינה היה סיכוי לקבל ע"י כך מקום ל-700 איש נוספים. החילוננו מיד בעבודה ארגנו קבוצות עבודה בשלוש משמרות לפינוי המחסנים, העבודה היתה מפרדת וכולם עבדו במרץ ובמסירות רבה. ביום שנכנסנו לאחד המפרצים תפסתנו סערה יס-תיכונית חזקה שהקשתה את ביצוע מלאכת הניקוי. הפעם היו האנשים מחוסנים יותר. קרוב ל-100 איש עסקו בהעברת תביות לסיפון הקדמי ובהורר לתן; היתה זו מלאכה מפרכת, שנמשכה 24 שעות, כשהאנשים עושים בה ערומים למחצה. משקל כל חבית עלה ל-100 קילו, והיו דביקות זו לזו, והמלאכה נעשתה בעת סערה, כשהספינה עומדת מול פני הגלים. בכל-זאת נסתיימה המלאכה בעתה. לפי חישובי המהנדס שוב צדיכים היינו להצטייד במים באיטליה, כי הקיבולת קטנה וחלק המים גורע רב בדלק. פנינו

אנפוא לאחד הנמלים ואמרנו להיבנס אליו עם חשבה במשך היום עם שוך הסערה ועד הערב, הסתובבנו במסרץ הלוך ושוב בערך בשבע התקרבו לנמל. דאינו שמאותתים אלינו מתחנת הפילות. הקפיטן אמר כי האיתות איננו באנגלית אלא באיטלקית. ניסינו לקלוט אך נתברר שאין זו איטלקית כל-עיקרה. פתאום התחיל האלוטאי לקלוט את האיתות לפני... נוטריקון עברי: "הכל בסדר, קדימה". התקדמנו לאטנו בכיוון הנמל וסירת הפילות יצאה לקבל את פנינו; גם ממנה אוחתו אלינו עברית. הפילות עלה לאנייתנו, ועמו שנים

מאנשינו — הסיהם שאותנו אלינו עברית. שוב ירדו האנשים לאולמות והאניה נכנסה, כשרוב אודותיה בבוים, לנמל. זה היה נמל דיג וספינה בגודל שלנו לא ביקרה בו מכבר. נתגלו קשיים להתקרב לרציף. אז עלו על הסיפון כאיכות שלטונות הנמל, שמיד נתחזרו להם ענייננו, ואפשר היה לדבר אותם ישירות וגלויות; מהם גם קיבלנו תעודות שנשתהינו בגמלם כדי להצטייד במיכ. ב-4 לפנות כוקר הפלגנו לנמל שני, לקבל לאנייתנו מפעילים נוספים. שוב נאלצנו להסתובב בים כשעות היום ולגשת ליבשה רק עם חשבה.

משנתכרר בי נקבל אנשים נוספים להעברה לארץ-ישראל, נאספנו כל אנשי האניה, למפקד-חובה, והנהלתנו הנבחרת הודיעתנו כי מתכוונים לעשות מעשה נועז ורב-ערך — לקחת עמנו עוד 800 מאחינו השואפים לעלות ארצה. הדגישו כפנינו כי עולי שבדיה, שבבר נתרגלו לחלאות הדרך, יצטרבו לדאוג לעולים החדשים, שמצבם יהיה גרוע מכל הבחינות, הן מבחינת ההסתגלות לטלוליהים, הן מבחינת טיב מלבושיהם והן מבחינת מצבם הרוחני והחמרי. האנשים שבספינה, כולם כאחד, קיבלו את הידיעות בהתלהבות והביעו נכונות לסייע בכל דבר, הוסבר לנו כי הנחיות, שנתקיימה עד אז בספינה תפחת עד

מאוד. בקהל נתגלתה נכונות לכל והתחילו לורוק לים מזוודות עם חפצים — ואפילו חדשים לגמרי, בקושי מנעום מזה; נקבע שאותן 2 קבוצות-מעפילים שאומנו בשעת המנוחה והתקוץ ליד אלג'יר, ישמשו בלי-ההעברה כמלחים ברפסונות-הגומי ובסירות ההפלאה. כן נכחרו מקרב המעפילים קבוצות-סדרנים. מספר האנשים במשכבים צומצם עד קצה הגבול לכך בתוספו לרשותנו ב-200 דרגשי-משכב.

עם חשבה הגענו לנקודה הגיאוגרפית שנקבעה לקבלת

העולים. התקשרנו פליידי איתות עם החוף; הורינו עד כמה רשאים אנו להתקרב אליו. את העוגן זרקנו במרחק 500 מטר בערך מן החוף. סירת-מנוע גראתה מתקרבת, וממנה עלו על הספינה כמה אנשים עם התענואית רשל שיגם, יהודיה מצרפת.

המעפילים הועברו מן החוף בסירות שנסתייעו בכבל ארוך-הגמשך מן החוף לספינה. וההעלאה בוצעה בעזרת הכבל. עיי סירת-מנוע שגררה אחריה מן החוף סירות-גומי אמריקאיות (למעבר גהרות, 45 איש בכל אחת) ושתי סירות-ההצלה שלנו שבאחת עכדו מעפילים, ובשניה — מלחים. שעה לאחר-שנמתח הכבל החלו האנשים להגיע; שלשלנו מן האניה רשתות-חבלים והאנשים טיפסו על הרשת ועלו על הסיפונים. תחילה היו האנשים במצב-רוח ירוד ומרוכדך, כיון שלאחר שלושה חדשי ציפיה בנמלי-ההפלגה כמעט שאבדה מהם כל תקווה להמשיך בדרכם. אך בעלותם אלינו שופר מצב-רוחם בתכלית; מגד הופנו לסיפונים ולאולמות, אף לאלה שטרם נזקו, לפי שחשכונו הורה לנו כי נוכל לנקותם משך יומיים. ברגע האחרון הוחלט לקחת גם נוער — 100 ילדים ממחנה-בפיאמונס, עלו איתנו בסך-הכל 800 איש. הילדים שוכנו במעונות המל-חם, שנחנכו לישון על הסיפון. בעוד מצד אחד של הספינה הועלו המעפילים במהירות רבה, פסקו מלחים ומעפילים

בהעברת מיצרכי-מוון מספינה קסנה שנתקרבה לצדה האחר של ספינתנו. העלאת המעפילים והמיצרכים נשלמה תוך 5 שעות. עם בוקר היינו נכונים להפליג.

בספינה אירעו כמה מקרים שאנשי-הגיוט פגשו בקרוביהם באורח בלתי-צפוי. ועוד ביוחד המקרה בצעירה שמצאה את שתי אחיותיה אשר לא ידעה כי נשתידו בין הזיים.

בונת מובילנו היתה, כפי שנתברר אח"כ, להגיע לחופי האדן. להוריד את הנוסעים — ולהסתלק עם הספינה, אך הכל ידעו שהסיכויים לכך קלושים, בעיקר מפני החשש שיגלו אותנו מן האויר.

מצב-הרוח ביום הראשון היה מזומם, אך לאחר-מכן החלו העולים החדשים לחלות כמחלת-הים. השבדים סעדום במחלתם בשקיקי-גיר, ובטיפול אבהי. קבוצות העובדים עסקו בניקוי אולמות-המגורים, כדי שיומאים לפני הגיעם ארצה יהיו מוכנים לקלוט את כל האנשים בתוך הספינה, כיון שבהימצאם על הסיפון היו יבולים לשמש עדות חותכת על זהות הספינה בעת ההתקרבות לארץ-ישראל. רוב השבדים היו גוף מלוכד של „החלוץ“ השבדי ללא הבדלי מפלגות. ואילו האיטלקים אורגנו בקבוצות לפי מפתח מפלגתי.

נקראה אסיפה כללית של כל המעפילים, כל הנוסעים ידעו כי סיכוינו לרדת בחוף האדן קלושים, לפי שספינתנו לא הגיעה ארצה אלא לאחר שהגיעו שמה כמה ספינות-מעפילים אחרות שנתפסו ע"י כוחות-ההסגר הבריטיים, ויושביון התנגדו בכוח להורדתם מן הספינות לצורך העברה לקפריסין. ידענו על כך מתוך העתונות והרדיו. ידיעות אלו הן שהדריכונו בקבלת החלטותינו, ובהתאם להן החליטה האסיפה, שעם בואנו למחוז הפצנו-והיתקלנו בצי הבריטי, מחובתנו יהיה לתת ביטחון של ממש לנכונותם של יהודים לעבור כל מוריי-סבל של מסע.

כים וגלות, חלקיה, כדי שבסופו של דבר יגיעו לארץ-ישראל. אמרנו לעצמנו כי התנגדותנו לגירוש-קפריסין תפנה תאי את דעת-הקהל העולמית למעשיה הבלתי-חוקיים של הממשלה הבריטית, המפירה את התחייבויותיה הבינלאומיות. גמרנו אומר לכוון את כל מרצנו בימים שעוד נותרו לנו, להכנת „ההתנגדות“, מיד נבחרה ועדה שעליה הוטל לעסוק בהכנות.

הכנות להתנגדות

ההתנגדות נחארגנה בשלושה שלבים: (1) התנגדות נביגיונית; (2) התנגדות במכשירים; (3) התנגדות האנשים בגופם.

התנגדות נביגיונית (בחמרוני שיוט)
ביצוע התנגדות זו הוטל על רב-החובל שנקבע כמנהיג הספינה בשלב זה. הוא קבע שהטוב שבהגאים האמריקאיים יהיה לידו, משך כל זמן ההתנגדות. הקצין השני, אמריקאי גם הוא, קבע שאחראי להגה האחר י בתחתית הספינה. שהוא הגה רזרבי, כדי במקרה שההגה המיכני יתקלקל או יתפס, הוכל הספינה להמשיך בתנועתה ע"י הגה-ידים. כירכתיים הוסקדו קצין ושני מלחים, ודלתות חדר-המכונות וכל ארובות-האוויר נסגרו יפה-יפה כדי שאי-אפשר יהיה להסיל פצצות לחדר-המכונות ולהשתיקן ע"י כך, גם אם יתגברו על התנגדות האנשים. הקצין-המונהג הראשי נקבע כממונה על המכונות ב"שעת ההתנגדות, הקשר בין הגשר וחדר-המכונות קויים ע"י טל-פון-צינור, הקשר בין הגשר וההגה האחורי — ע"י רץ דרך חדר-

(*) לא בכל ספינה מצוי הגה רזרבי בזה. זכורה ודאי לכל פעולה "הגה" כזה בספינה, כנסתי-ישראל.

המכוננת (פתח אחד נשאר פתוח לצורך זה). והקשר בין התבג' וזה האנשים להתנגדות הנביציונית — ע"י מסד הספינה וסגנו. שנבחרו ע"י המפעילים באספתם; כן נמצאו על הגשר בשלב ההתנגדות — הקפיטן. הגאי קבוע. הגאי רודבי. מסד הספינה וסגנו.

התנגדות במכשירים

א) בספינה היו מצויות כמה קורות עץ גדולות. מהוקצעות וצבועות. באורך 7 מטר לערך. בקצותיהן נקבעו כדורי-בד משוחים בזהב. וזשבונו שהאנגלים לא ידעו אם אלה הן קורות עץ או ברזל. שתי קורות כאלו נקבעו כמשוטטים משני צדי האניה באמצעה והיו תלויות על הסיפון. מחזיקות בברגים במקומות המותאמים למנופי-ההעמסה הקבועים על כנם. הקורות הן מונחות על הסיפון מחוברות ע"י צירים. אך לא היו מונחות כלפי הים. בשעת התנגדות אפשר היה לכוונן פתאום כלפי חוץ. לא נתכוונו אל לאפקט פסיכולוגי בעיקר. ליד כל קורה נקבעה קבוצה בת 4 אנשים שלמדו להורידן במהירות.

ב) סירות-ההצלה כשהן תלויות ממש מעל לסיפון. אולם במלחמה או בשעת סכנה תלויות הן על מנופיהן מחוץ לדפנות הספינה כדי שאפשר יהיה להורידן לים ללא כל דיחוי. כאן, כמצב זה, באו לבלום את גניחת המשחיתות.

ג) סילוני מים. הוטל על המהנדסים להכין את צינורות-המים. המשמשים כרגיל לניקוי הסיפונים. להרבעת מים מלוחים בלחץ חזק לעבר הפורצים לספינה. ליד כל צינור (לרשותנו עמדו שנים כאלה) הורכבה קבוצה של אנשים בפינות מלת (מחזיקי-הצינור) להרבעת המים. זרם זה אפשר היה לקיימו בכל עת מצוא. כיון שהמשאבות שאבו בתמידות ישר ממי הים.

ד) דלק. בהתייעצות עם המהנדסים קבענו שאפשר להוציא צינורי-שמן אחד כדי להעלות בו בלחץ גדול שמן רותח שמן קר יכולט להעלות בלחץ קטן הרבה יותר. ואמנם אחרי דיונים ויתרנו על השימוש בשמן רותח. החלטנו להשתמש בדלק קר בלחץ קטן יותר ולמרחק קטן יותר. נחברר שטוח השמן אינו עולה על 4 מטר לערך. אחד המלחים האמריקאים נתמנה לכך.

התנגדות האנשים

שאר נוסעי האניה אורגנו בקבוצות לפעולות

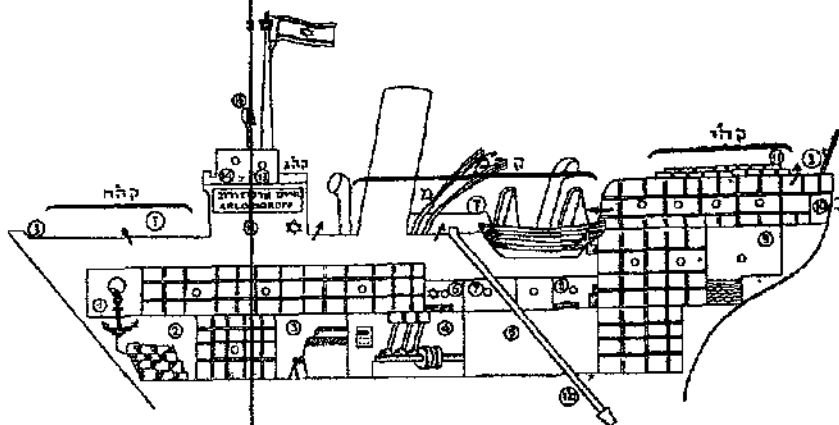
מיוחדות.

1) גרונאים — נגד נסיונות של מלחי-הצי להתקשר בחבלים לגדרות-הסיפון לצורך משיכה או לצורך עליה על הספינה. שתי קבוצות כאלו מבין המפעילים נקבעו בחרטום ובכירכתיים ולכל קבוצה ניתנו 2 גרונאים כבדים — המשמשים ככובי דליקות.

2) "יראים" — שתפקידם ליחות ברגים. שנאספו מבתי-המלאכה של האניה. כפתים או בארגזים. נקבעו 3 מקומות לערימות ברגים: בחרטום, במרכז ובכירכתיים.

3) קבוצות ליד צינורות-המים וליד צינור הדלק; בין הקבוצות נתמנתה גם יחידת "עזרה ראשונה". נקודות "עזרה ראשונה" נקבעו: בתחתית הספינה — לטיפול בנפגעי-גזים. ועל הסיפון — לנפגעי-מהלומות; בכל נקודה כזו הופקדו שלוש אחיות; הרופא-החובש נמצא בנקודה העלית.

לאור הקטיון באניות קודמות נקבעו שאין טעם להעלות את כל האנשים לסיפונים; א. מחמת הפרעה ביציבות האניה; ב. אם יועלו הכל — תהא צפיפות מיותרת (העדר חופש-פעולה, דבר שיגרום בסופו של דבר למבוכה. החלטנו איפוא שעל



- | | | |
|--|-----------------------|----------------------|
| 11 - רפסודות הצבה | 6 - בית-חולים | 1 - תרדי דחצה ושירות |
| 13 - תא האלחוט | 7 + 12 - תרדי סלחים | 2 - מחסני סאן |
| 14 - חדר הגה, ספוח, רכ-חוכל ומפקדהאניה | 8 - חדר הרופא | 3 - חדר יהודים |
| 15 - פנט אחות | 9 - מחסני סאן | 4 - חדר המכונות |
| | 10 - תרדי דחצה ושירות | 5 - מיכלי מים ודלק |
-
- | | | |
|--------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| קה"מ - קבוצת התנועות בסרכו | ☆ - חנת עורה ראשונה | 1 - גושאי גרזים |
| קה"ג - קבוצת התנועות בידיכחיים | קה"ג - קבוצת התנועות בגשר | 2 - נורקי כרזים וקופסאות שמורים |
| צ - צופה | קה"ח - קבוצת התנועות בחרסום | 3 - צנורוק מים |
| | | 4 - מנ |

הוטל איטור לעלות על הסיפון, מלבד בשעות הלילה, שאז הועלו כל האנשים לשאר אויר צת. על הסיפון הסתובבו מלחים כדי לשוט לאניה צורה רגילה. נסענו במהירות המקור, בלתי בעורק הבינלאומי המוביל לפורט-סעיד.

מטוס סגולה את האניה

בצאתי יום חמישי, 27 בפברואר 1947, הגענו ב-60 ק"מ מפורט-סעיד. אלו היו השעות המסוכנות ביותר, ואכן ב-1300 אחת הצופים הופיע מפצץ "הליפכס" 4-מנועי והחל לחוג מעל לראשינו.

כוננתו היתה ברורה לנו. ניתן צו מפי הקפיטן לפתוח את המקלט לגלים הקרובים ביותר — ומיד החלו להיקלט תשדורות ללא קוד מן האוירון למרכז-התעופה: ציון הנקודה הגיאוגרפית של האניה, תיאור מלא של הספינה כפי שרואה אותה הטייס מלמעלה ומן הצדדים, מספר סירות-הקצלה, ציון הדוברות וכו'. כן צוין שאין אנשים על הסיפון, אלא שהאניה חשודה במידה רבה ודאי שאינה אלא "אולואה", הנודעת. התשובה לטייס נקלטה אף היא: "אכן זוהי ה"אולואה", אל לך להרפות ממנה. מקשרים אותך עם המשחיתה". אח"כ התחיל הקשר עם המשחיתה, וגם לה הודיעו שלא תניח לספינה להמשיך בדרכה. ביקשו להודיע על מהירות הנסיעה, הכיוון וכו' והטייס העריך את המהירות ב-14 קשר, בהיבטת שמהירות הספינה היתה של 11 קשר בלבד. אנית-המשחית מסרה לאוירון גם על כיוון הנסיעה, בהתאם לדיעות אלו הבינונו, שמחמת המרחק הגדול מן שארץ לא נצליח להגיע אליה לפני הפגישה עם המשחיתה. התלכנו; איפוא, לנסוע ישר אל מול פני המשחיתה, ואם נגור עלינו לחיפס" — מוטב שניתפס שעה אחת קודם, לשם כך

הסיפונים ימצאו 700 — 600 איש, ואלו השאר, וקבוצות שנקבעו לרזרבה ביניהן, ימצאו באולמות-המגורים העליונים. חלוקת המתנגדים על הסיפון נקבעה בשלוש קבוצות: קבוצת החרטום, האמצע והירכתיים. בכל קבוצה 200 — 150 איש. לאנשים אלה יתנו, במידת-האפשר, אלות עץ וגם אלות-ברזל באורך 70—60 ס"מ כל אחת, שנעשו מצינורות-ברזל בתתי-המלאכה, אך לא לכל האנשים יספיקו מקלות והשאר צריכים היו לשמש במטילי קופסאות שימורים וכל הבא ליד. על כל אחת מקבוצות-התנגדות אלו מונה ע"י ועד-האניה אחד המעפילים, מופיל נתמנה כמפקד ההתנגדות הכללית, אחד על הקבוצות המיוחדות, וכל אחד מאלה היה אחראי בפני מפקד-הספינה. הקשר בין גשר-הפיקוד לכל קבוצה קיים ע"י רצים. נוסף לקבוצה אלו נקבעה קבוצה בת 50 איש, מצוידים במקלות ובברגים להגנת הגשר. קבוצה חמישית, קבוצת-דורבה שמנתה ב-100 איש, נמצאה ליד הפתחים לסיפון. קבוצה ששית נקבעה לתדרי-המכוונת במקרה שיחררו לחוכה כדי לגונן על המכוונת. הילדים והנשים חתרות רוכזו במעונות המלחים והוצאו מכל תפקיד של התנגדות; לשאר — 450 לערך — שנשארו ללא תפקיד, נאמר שלא ישתתפו בהתנגדות.

לאחר קביעת התכנית והכללים החלו מיד לחלק את התפקידים בין האנשים, למיין את קבוצות-ההנגדות ולאמנן; המבוגרים התחילו לתרכיב את המבשירים, כשבעלי-המקצוע מכין המעפילים עוזרים על ידם. הימים השלישי והרביעי להפלגה מאיטליה היו מוקדשים לתמרונים — הוצקת האנשים למקומותיהם הפעלה המכשירים והרדתם מן הספינה במקרה שתצליח לחמוק מטבעת-ההסגר של הצי וחיל-האויר. ביום האחרון לפני הגיענו ל"אוור המסוכן", מגבולות פורט-סעיד מורחה, היו כבד האנשים בולם בקביעות מתחת לסיפונים.

המשחיתות סלוות את הספיוה

כשעה 6 לפנות ערב הופיעה המשחיתה. היא הסתובבה סביב לנו ושטה בקורס מקביל לשלנו. כ-200 מטר מאתנו, לצד מערב. החל בינינו וביניהם דרשיות. הם אותנו בפנס-איתום. ואנו השיבנו בפנסים אמריקאיים טובים משלהם: "שמכם מה?" — "אולואה" — "הדגל?" — "הונוראס" — "לאומיות המפקד והמלחים?" — "גמני אמריקה" — "מגמת המסע?" — "אלכסנדריה" — "הרי כיוון הנסיעה אינו מתאים לכך" — "מי הנוסעים?" — "מליטים משבדיה" — "נמל ההפלגה?" — "פריזבורג" — "המטרה הסופית?" — "קובה" — "אלכסנדריה לתשלמת מלאי הדלק" — "מה היה הנמל האחרון שחגגתם בו?" — "סוסה. בדרך משם לאלכסנדריה אספנו 800 גיצולי אנתי-מעפילים יהודית טובעת. את אלה רוצים אנו להוריד בחוף ת"א ואח"כ לנסוע למטרה" — "היכן אספתם 800 איש?" — "בין מלטה לכרתים (ציון גיאוגרפי)". הולאפנו כי תעודות האניה הן בסדר ולנוסעים פספורטים וויזות אחרי שהייה של כ-20 רגע, לאחר שהתקשרו. בנראה, עם מרכז הצי בחיפה, שוב החלו לאותת אלינו. שאלו אם מוכנים אנו להעביר 800 איש אלה לאניות שלהם ולנסוע למטרתנו. ואנו ענינו להם, כי ברורה לנו יפה המדיניות הבדיטית ביחס למעפילים וכי בכל מחיר נעלה בעצמנו את האנשים כחוף ת"א.

השיחה עם המשחיתה נפסקה ובשעה 10 לערך הופיעה משחיתה נוספת, שהסתדרה בצדנו השג. זו החלה מיד לזרוק עלינו סילוני-אור מזרקרים גדולים, הקפיטן אותה להם: "מבן את האור, הרי אתם עוברים על החוק הבינלאומי ומסכ"נים את השיוט הבטוח בים הפתוח" — מיד כיבו את הזרקרים, כעבור 15 דקה כשהחלה המשחיתה השניה לזרוק סילוני-אור, אותתה אליה המשחיתה הראשונה להפסיק. הודענו

הגדלנו את המהירות עד ל-13 — 12, קשר ויצאנו לקראת הפגישתה. (בערך הצי-שעה אחרי שגילנו האוירון בפורמס-סענז, נתקלנו בספינת-דלק גורבנית שנסעה, כנראה, לאלכסנדריה. התחלנו לאותת לה סתם איתות בעלמא. המייס חשב שזו אניה עזר זהג נמוך מעליה. הוא החל לשדר גם אודותיה למרכז. או שינה הטנקר פתאום את הקורס והמק לו בבהלת-פחד. המיקוד הודיע לאנשים כי נעשה הכל כדי לעלות על החוף, אף-על-פי שמתחילת הנסיעה לא היו לנו כל אשליות שנגוד עלינו לשבת בקפריסין לפני שנעלה לארץ-ישראל. לאמיתו של דבר היו האנשים נכונים גם לכך ובלבד שינצו ארצה.

המלחים האמריקאיים החליטו להשתתף בהתנגדות. אחדיהם באו גם המלחים הנכדים; להם נאמר ע"י מתורגמן דובר-צרפתית כי נאלץ, כנראה, להילחם במשחיתות אנגליות ויתכן שיהיו קרבנות. ידענו כי עד כאן מילאו יפה את חפציהם. אך נתבקשו לנהוג מנהג ניטרליות ולהיעלם בקבוצת ה"בלתי-לוחמים". הקצין הנכרי ענה שאינו מבין את הטעם להתנגדות שכן בספינה מצוי מספר רב של גשים וילדים ומעשה-התנגדות כמוהו כאיבוד-לדעת. הוא נדהם ממש מן הגבורות, ההעזה וההתלהבות שגילו כל המעפילים. השיכו לו, שכלוחם להירות עמו גם הוא. בזמן הכיבוש הגרמני, וכאדם שכבר נפל בחלקו — 4 פסקי דין-מוות, עליו להבין גם למלחמה שלנו וכי גם לנו "עד כאן, בל יעבור". הקצין קיבל את גימוקינו ולאחר יום פנו אנשיו וביקשו להמשיך בחפידיהם בשלבי-ההתנגדות השונים. אולם הרבר נאסר עליהם.

לאחר שהוסבר המצב לאנשים הוחלט, כי אין טעם יותר להשאיר את האנשים באולמות המגורים הצטופים וכי כל קבוצות-ההתנגדות תימצאנה על הסיפונים כדי להיות מוכנות להתנגדות, עם הפגישת במשחיתה, כל אימת שתבוא.

למשחיתות בי יש בדעתנו לשגר להן תשדורת מהקפיטן, כי
 'מכאן ולהבא ייקרא לספינתנו 'חיים ארלחורוב'. הם שאלו,
 מי הוא ששינה את השם. ואנו השיבנו: 'הקפיטן, העובדים
 והנוסעים'. שוב שאלו, מיהו למעשה האחראי על הספינה,
 ותשובתנו הייתה כי הפקוד הוא בידי הקפיטן והמלחים. בשעה
 2 בערך, כשהיינו מעבד לחופי תי"א, נתקרבו ובאו 2 משחיתות
 נוספות — שתים מאחורינו ואחת אחת מעבר מזה ומזה האנשים
 דובים היו במשך הלילה על הסיפונים וקיבלו את מנת-המים
 האחרונה במימיות. מצב-הרוח היה מתוח וכל אחד נמצא
 בתפקידו בין השעות 4—2 אחר-הצות טיפלו במימכים
 ובניירות האניה, כדי להשתמש בהם בחיפה, אם נזקק להם.
 בשעה 4 בבוקר הופיעו שתי 'ציידות-צוללות' — אלה
 שמלחיהן נתמחו ב'טיפול' באניות-מעפילים ולהן גם פצצות
 גזים וצינורות לסילוני-מים ובדי. עוד היינו שטים לביזון
 חיפה כששתי ציידות אלו לפנינו ומשחיתות מסביב לנו. עם
 אור היום בנוסו הנוסעים ותלינו שלט שנשא את השם העברי
 של ספינתנו בצדו האניה. נאמרו כמה מלים לכל האנשים,
 הדגל הונף על החורף, במקום שבדרך-כלל מניפה את דגלה
 אניית-מלחמה, הכל עמדו 'דום' — ומפקדי קבוצות-ההתנגדות
 ושאר בעלי-התפקידים במקומותיהם. הכדמל החל להסתמן
 במרחק 20 ק"מ לערך. ציידת אחת נתקרבה עד 20 מטר
 ומהגלים שהקימה החילונו להטיל מצד אל צד. הודענו להם
 שהם מסכנים את השיוט בים הפתוח. נשמעו לתביעתנו
 נתרקו והחלו לאותת: 'אינכם אלא עולים בלתי-ליגליים
 ובתוקף פקודת-ההגנה אני מפקד-האניה, מוסמך להודיעכם
 שאתם עתידים לעשות מעשה בלתי-חוקי. ברגע שאתם נבנסים
 למים הטריטוריאליים עליכם להתמסר. אנו נגרוד אתכם לחיפה
 ומשם תוצברו לקפריסין ותחכו לתורכם לעליה. נשתדל שלא

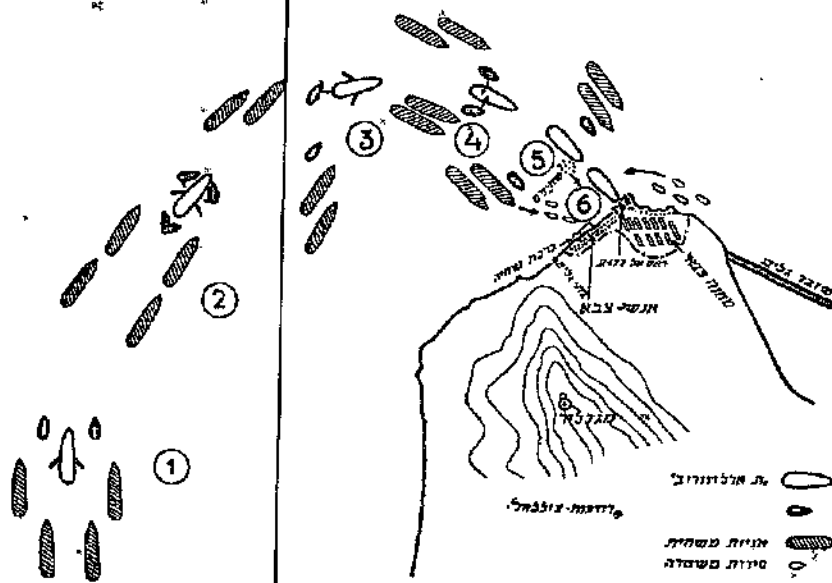
להשתמש בכוח', ובר' השיבונו: 'אנו 1400 יהודים הנוסעים
 למולדתם. פעולת-קסדתאם היא הבלתי ליגלית; נתנגד בכל
 לחורף. — שוב התקרבו ויחורו על הברם ברמקול. הודענו
 שאהנו עתונאים אמריקאיים וצדפתיים ובל דבר 'מצא את
 פרסומו בעתונות העולם. ענו כי אינם חושקים לפדסום
 ושמעשיהם חוקיים. — ההתרגשות בין האנשים גברה, החלו
 לצעוק ואף לזרוק ברגים במרחק לא-אפקטיבי. מיד ניתנה
 פקודה לחדול מכך. החלה שירה מאורגנת — 'ממתלה עד
 הנגב'. האנגלים פנו ברמקול בגרמנית, בהתכוונם כנראה,
 שדבריהם יובנו למעפילים: 'הנה מה אתם עושים, והרי אין
 טעם להתנגדותכם: ממילא נשתלט עליכם. ממילא תסבלו —
 והרי בקפריסין מתנות טובים!' — אך כל פעם שהיו מדברים
 אָלינו כך, היינו משיבים: 'אתם רק מבזבזים את זמנכם
 לדיקו' — אמרו, כי רוצים הם לדבר עם הקפיטן. והנה נמצא
 עמנו ילד בן-שמונה, חמוד במראהו, שעלה באימליה, כשהוא
 לבוש מדי-קרבו. נתנו לו משקפת וקובע, העלינו אותו על הגשר
 הגבוה. והוא הסתכל במשקפת על כל אניות-המשחית לבל
 הקיזונים, ממש מעשה קפיטן. הדבר הרגיוס ביותר, והחלו
 לנהו את הקפיטן ברנשטיין, ש'יודעים עליו הבל'. רוצים
 לדבר אתך כימאים אל ימאי; אתה יודע שאין אניתך יציבה,
 וכל מכה תהפכה וכימאי אתה עושה מעשה שאין לעשותו. —
 ענינו: 'אתם רק מבזבזים את זמנכם'. שוב ניסו לחוד על
 הודעתם למעפילים. הפעם חורנו מלה במלה על דבריהם,
 וכזאת, עלשנו עד שעיפו וחדלו מנסיונם להשפיע עלינו
 בדברים.

ה ה ת נ ו ר ו ת

נמצאנו, כ" 15/10 מגל מן-החוף ואנשי הצי-החלו 'בנסו-
 נותנכם לגלות על הספינה. אך נתקלו בברד של ברגים

וקופסות-שימורים. ניסו להקפיץ אנשים משם ומכאן מאחור ומלפנים, וכל פעם שנתקדבו החלו להחיו סילוני-מים. השי-
בונר גם אנו כסילוני מים. שוב ניסו להקפיץ אנשים, אך
נתקלו במטר ברגים וקופסאות-שימורים. הברגים עשו את שלהם
ואנשיהם נאלצו להסתתר מפניהם במחסים שעל ספינותיהם
(הספינות לציד צוללות). שלא חדלו כל הזמן מנסיונותיהן
להתקרב אלינו. כדי למנוע התנגשות עם ספינות אלו נוע
הקפיטן את ספינתנו-אנו בנפתולי התחמקות וכך נוצר מרחק
שלא איפשר לאנשיהם לקפוץ ולעבור אלינו. לאחר 6-5 נסיונות
בלתי-מוצלחים כאלה החלו לנסות להעלות מלחים משני צדדים
כאחת ולהתגבר על תמרוני ההתחמקות. אך נהרפו על ידי
מטת הברגים ובגלל חוסר התיאום בין ה"ציידות" שבאו משני
האגפים. אז החלו להכות באייתנו. ואנו נאלצנו להעביר
אנשים מצד לצד כדי לקיים את שיווי משקלה של הספינה.
יציבותה של הספינה היתה מצוינה, והיא שעמדה לנו בתכסיס
זה. כעבור שעה של נסיונות-שוא בהעלאת מלחים הודיעו לנו
שאנו נכנסים למים הטריטוריאליים של ארץ-ישראל (אף-על-פי
שלא היתה אמת בכך) וירו ירית-אזהרה לאות שעלינו לעצור
בדרבנו. אך אנו בתשובה על כך, פיתחנו מהירות של 14 קשר
לשעה והחלטנו להמשיך בהתנגדותנו ככל שנוכל. רצינו להגיע
לשטח הגמל, שבו נמצאו כמה אניות המתכות בחור להיכנס
לשטח המעגן, כדי שלא תוכלנה המשחיתות לגעת בנו. ובאופן
זה להתחמק מהן.
רוגזם של המלחים הלך וגדל והם החלו לשנות את הקורס
של ספינתנו במכות זנביות בלתי-פוסקות. בשלב זה, ברווחת
ארבעה ק"מ מן החוף, ניסו 2 המשחיתות לחסום בפנינו את
הדרך-ואתנו זמן נעשה נסיון ע"י הציידות להעלות מלחים על
ספינתנו כ-12 מלחים הצליחו לעלות בקפיצה על הירכתים.

קפצו אמנם יותר, אך הלקם נפלו למים. מיל החלו להשתמש
בגז שהמם את האנשים, והשתלטו על ירכתי-הספינה. הם
קינ מצוידים באלות אקדוחים, תתי-מקלעים וזרקת-גזים, ובעצמם
מוגנים במסבות-גז וככובעי-פלדה. כך התקדמו בשרשרת עד
אמצע האניה. אך הירכתים היו גבוהות יותר ואז החלו להתנו
למעלה גז. כאן השתמשנו בקבוצת הרורבה, מאולם הירכתים
עלו כמה עשרות מעפילים והופיעו מעורפם של המתקפים.
התעודדו גם אלה שלפניהם והתקפת-הנגד היתה מרוכזת משני
הצדדים. הפעם ניצלו כמה מהם מסכנת-מות בהיותם מוקפים
ע"י המעפילים הברגים והנפגעים. הם נכנעו מיד וציקו-קמו-ו-
קמרדו. 3 מהם (מתוך 12) היו פצועים קשה. אחד איבד את
עינו ממכת אלה, 2 אחדים נחבלו חבלות רציניות בגופם. את
הנשק פרקו מהם וזרקו לים, ואילו את המסכות וכובעי-הפלדה
נטלו אנשינו לעצמם. את 3 הפצועים הורידו אח"כ לתחנת-
העזרה וליתרם ניחנה תוראה לקפוץ למים, שלושה שסירבו.
הוטלו למים לאחר שתפסום בידיהם וברגליהם.
אותה שעה כבר היה מספר הפצועים ניכר. אנשים
בירכתים היו מהוממים. היינו 1.5 ק"מ מן החוף. כאן היתה
הזרמנות אחרונה למלחי-הצי לעלות אלינו. כי החוף כבר היה
פתוח מדי עמוק בשבילם. בבת-אחת נתקדמו משני צדי האניה,
שברו את הקורות, זרקו רשתות עם וזים שנתפסו באניה, וכך
החלו לעלות. גובה הסיפונים שלנו ושלם היה שות כמעט,
ועל גבי הרשת יכלו לעבור אלינו. מתאום ארעה הטייה חזקה
של ספינתנו והרשת נוחקה. על הסיפון עמדו אותה שעה 40
מלחים עם קצינים. שראו עצמם בסכנה והחלו להשתמש
לזורקת-הגזים. אמצע-הספינה היה ריק מאנשינו. לפי שהעבר-
נו משם לירכתים כוח ניכר. אז החלו להשתלט על המרכז
ומשם להתקדם לעבר הירכתים תוך התנגשויות בלתי-פוסקות



**שטח השלבים כרדיפת-אניות-הצי
אחרי "ח. ארלוזורוב"**

1. 0630 — מרחק של 15 מיל מהחוף.
2. 0730 — 0830 — 8-7 מיל מהחוף — נסיונות אניות הצי להעלות מלחים על סיפון "ארלוזורוב", התות מים.
3. 0900 (בערך) קבוצה בבת 12 מלחים עלתה והשתלטה על הירכתיים, אך נלכדה אחיכ וחלק מהמלחים הוטלו הימה.
4. 0930 — מרחק של 2-1 מיל. אניות הצי שברו את שני המצפים וכי-50-40 מלחים עלו על הסיפון.
5. 0945 — הירכתיים והמרבני נבבשו. אך האניה ממשיכה כדרכה לכיוון בת-גלים. קבוצת מעפילים מנסה להגיע לחוף בשחיה.
6. 1000 — כבוש הגשך והספינה כולה. הספינה עלתה על שרפון (כ-50 מטר מהחוף). מתיחת "ברזיהטביעה". המים הודרים לספינה. נסיונות בלתי-מוצלחים של אנשי-הצי להוציא את הספינה ע"י סירות-גורר.

עם אנשינו, אהב החלו להתקדם אל הגשר, שאילו צריכים
היו לפנות מהמת גבול. בינתיים הצליחו לפתוח אחד מאשני
חדרי המבנות והטילו לשם פצצות גז. אך העובדים המשיכו
בעבודתם.

האניה היתה רחוקה מן החוף 300 מטר בלבד, ומתקרמת
לראס-אל-כרום. 14 משלנו היודעים לשחות קצו למים.
הבריטים גובחו לדעת כי אלה מהם הנמצאים על סיפוגו
בודדים הם, ולא יוכלו להגיש להם עזרה מהירה באנשים משום
שאניותיהם לא יוכלו להתקרב יותר לחוף בגלל המים הרדורים.
הם החלו לתוריז סירות מנוע ולהסייע הגבורה. האילו לשם
השתלטות עלינו החליטו לעצרונו ביריות. תחילה ירו באויר
ואח"כ באנשים. 2 נפגעו מיירות. הוך יריות והמות גזים
התקדמו לגשר אך לא כבשוהו אלא שעה שהאניה כבר נמצאה
על שרטון כ-30 מטר מן החוף, בין סלעים. אותו זמן מילאו
בגזים את התחיות הספינה.

לגשר עלה אז קצין שנמצע ופקד שלא לקפוץ למים.
אחרת יצוה לירות בקופצים "נמוך מעל לראש". ניתנה הוראת
המפקד שלנו שלא לקפוץ גם מחשש של נפילה על הסלעים
וגם מפני יריותיהם של מלחייהצי המרוגזים, שאילו היו
יורים "נמוך מעל לראש", לפי הפקודה, היו מפילים קרבנות
חינם רבים. היתה עוד טיבה נוספת להפסקת הקפיצות: החוף
בו נתקלה הספינה בשרטון, היה כולו מחנות צבא, וסופם של
הקופצים והמגיעים לחוף בשחיה, היה בין כך ברזך בסכנה
ליפול לידי החילים שבחוף. ואכן, 14 הקופצים בשהגיעו
לחוף, הוכו מכות נמרצות, והובאו במכונית סגורה למקום
הגירוש.

נואשנו איפוא מהתנגדות אקטיבית, שארבה בשלוש שעות.
הורדנו את שני העוגנים וקלקלנום, המהנדס, לפני שנאסר

בחדרי המבנות, עוד הספיק לפתוח את הפתחים המיוחדים
לטיבוע הספינה הקבועים בחדרי המבנות, והמים החלו להודר
לאניה בזרם עז. אותה שעה שוטטו סביבנו כ-10 סירות.
נתקיימה התיעוצה קצרה, נבחנו כמה אפשרויות, ובסופן של
דבר החלטנו להמשיך בהתנגדות פאסיבית, מספר רב של
אנשים רוכו ליר מנופי העוגן, כדי לא לתת למלחים לגשת
לעוגנים ולהרימם.

לסוף נחפס הגשר על-ידים והופיעו עליו כמה קציני
בולשת ומשטרה, הם ניסו להפעיל בעצמם את המבנות, אך
מתנדסינו הצליחו לקלקל עוד קודם לכן. באו מהנדסים שלהם
וניסו להפעיל את המבנות, אך משראו כי תיקונן מצריך
זמן — הסתלקו. מלחייהצי הביאו סירת גדר עם מכשיר-ריתוך,
ולאחר 30 דקות הצליחו לנתק את 2 העוגנים. אחר קשרו את
סירת-הגדר בבבל חזק לירכתים ומשכו משיכה עזה, אך הכבל
נקרע. שוב ניסו לגררנו, הפעם בשני כבלים ובשתי סירות.
גדר — ושוב נקרעו הכבלים. אז נתברר להם כי יש חורים
בתחתית הספינה, וכי אי אפשר לאניה, בינתיים עלו המים
עד לאולמות-המגורים. הביאו אסדות-נחיתה שטוחות ובהן
300-200 חיילים מן הדיכוייה המוטסת. מצדנו אורגנה שוב
התנגדות פסיבית, היתה הכרח לסחוב כל מעפיל ומעפיל בפני
צמנו, אנב מלאכה "יפה" זו חיפשו בין המעפילים אנשים,
כלונדים וגבוהים — ואסרום: כך נאסרו 4 אמריקאים והקצין
המבונאי. ההתנגדות הפאסיבית באסדה הראשונה היתה חלשה,
אך בשניה ובשלישית, לאחר שנחו האנשים, היתה גרילה יותר.
אנשים רבים הוכו וכמה נפצעו. בס"ה היו כ-50-60 פצועים
קל, כ-15 פצועים קשה יותר, ו-2 ביריות — מהם אחד באופן
דליל, ואלו בין קאנגלים היו 3 פצועים קשה י-25-20
פצועים קל. בשעה 3 בערך נגמרה העברת האנשים לאסדות.

**רשימת ספינות ה-הגנה שהעפילו ארצה
ב שנים 1946-47**

אנגנו סירני	דפוח
תלית	לנגב
ינגיט	המעפיל האלמיני
נייטאו	חיים ארלוזורוב
אליהו גולובוב	שכחאי ליוניסקי
דב היוז	מילות
חביבה רייך	מיאזנוד הרצל
יאשיה ייגביד	שאריתיים
בזיה	התקוה
הגנה	סירידי הגיטארה
הריזל העברי	יהודה הלוי
גור	יצאת אירופה תש"ז
הגניחה סילר	חללי גשר יזוב
בגראל יפה	שיבת ציון
סיג	אף על פי
חרינה	נאולה
סלמה	מרתה היהודים
ביתה פולד	קדימה
לסרן	השרצים
בנסתי ישראל	

שנתקרבו לחיפה. הועלינו ל"אמפייר לייפגארד", אמפייר קורפורט" ו"אושן ויגר". לנו האחרונה הועלו 800 מעפילים. השאר חולקו בספינות האחרות. את שתי הספינות הקטנות הביאו לקפריסין, ואלו השלישיות נשארה בחופי הארץ. עד בדרך חביעת "האביאס קורפוס" שהוגשה ע"י ועדת הקהילה בירושלים. למעשה היו חמישים האנשים "שבשמים הוגשה" התביעה, פוזרם בשלוש אניות ואת הספינה השלישית השאירו. הל לצורך הטענה הפורמלית מצד השלטונות, כי מחכים הם לתוצאות המשפט...

עוד היום תקועה הספינה "חיים ארלוזורוב" בחופי של כת-גלים, ובחרטומה המופנה אל נוכח מחנה-צבא בקרבת משמשת היא סמל למאבק ההעפלה.

Handwritten notes in German:

- 2. American
- 1. Danish
- 12. Danish
- 3. Kustvache
- 3. Kustvache
- 2. Kustvache
- 2. Kustvache
- 2. Kustvache
- 4. Kustvache
- 1. Kustvache

There is also a circular stamp at the bottom of the handwritten notes.

הוצאת מערכות תל אבי

יצאנו לאו

פשיטת זינוגיים

לילון מס' צימודים. במו
מס' ג' רוב
על המ' הלכנסק

מינושת גבורה

פיו על המ' המ' המ' המ'
מחלקת שטח
איתן זרוב
ה' זכנ' למ' רוב

כרוך המחרת לאי

מ' המ' המ' המ' המ'
מס' המ' המ' המ' המ'
מ' המ' המ' המ' המ'
מ' המ' המ' המ' המ'

מ' המ' המ' המ' המ'

הספריה הלאומית
S 85 A 6899
ספירת מרי :
C.1
1002365-10

