

הראל יוסי • יוסף המבורגר

יליד 1918, ירושלים. חבר "הגנה" מ-1935
נודדת ירושלמית '36, מ"מ בפר"ש '39,
מתגייס לח"א הבריטי 40-42'
במנגנון קבע "הגנה" 42-45, עליה לחנייתה.
מוזכיר צבאי לר"ר ח. וייצמן; יעקב דורי. העפלה '46.
מפקד: "כנסת ישראל", "אקסודוס", "פאנים"
חיל הים '48. לימודים בארה"ב 50-54



ה ע ס נ ה ר י ס י

לכיוון החוף. בלית ברירה ובקושי רב חזרנו לנמל. למחרת הסערה שככה, ושוב הפלגנו. כעבור יום, המנוע של ה"אתינה" נעצר. עברנו אותה, זרקנו לה חבל, סחבנו אותה מעט, והמנוע שוב נדלק. בינתיים שטנו שם בין איים, לא הרחק מן החוף. פתאום שוב כבה המנוע של ה"אתינה", ועד שהספקנו להתקרב אליה כדי לחלצה, הרוח העלתה אותה על הסלעים, והיא פשוט התרסקה. מזל שהעלינו עליה רק צעירים: כולם, ללא יוצא מהכלל, הצליחו לקפוץ על הסלעים, ואיש מהם לא טבע.

לא יכולנו לעזור להם. נסענו לדוברובניק, הנמל הכי קרוב. אירגנו סירות שיצאו למקום הפגע, לאסוף את 800 הצעירים שהסתדרו בינתיים על האי. ולא היתה ברירה אלא להכין על "כנסת ישראל" עוד 800 מקומות על ידי זה שצופפנו את ה-3000 שהיו על הסיפון ובירכתיים. כל המזון שהיה על ה"אתינה" הלך כמובן לאיבוד. הבהלנו לשם את שייקה דן שהתקשר עם השלטונות, כדי שיספקו לנו מים ולחם. ואז דוברובניק כולה התגייסה לספק ולאפות לנו לחם. יום וחצי נשארנו שם, והצטיידנו בכל הדרוש, מירקות ופירות עד לחם ומים.

עד היום לא רק אני זוכר איך העיר הזו סיפקה לנו אוכל. גם התושבים, עד יום, זוכרים את זה. נוכחתי לדעת זאת כאשר, לפני שנים אחדות ביקרתי בדוברובניק.

ושוב הפלגנו. לא עוד עם 3000 אלא קרוב ל-4000 איש על "כנסת ישראל". בדרך כלל היו לנו הוראות שלא מעלים על אונייית מעפילים נשים בחודש השמיני להריון, כי זה לא מקום בשביל ללדת. אבל לך לבדוק. עובדה: ב"כנסת ישראל", מן היום הרביעי להפלגה ועד שהגענו לחופי הארץ, היו לנו 11 לידות. בירכתיים פנינו מקום לבית חולים, ובנשים ובתינוקות טיפלו אחיות ורופאים. היה לנו רק מקרה מוות אחד של תינוק שביליל סערה נאלצנו להטיל אותו לים כשהוא עטוף בבד וטמון בתוך קופסת עץ. האב, יהודי דתי, בכה ואמר קדיש.

המעפילים, נקל לשער, היו במצב של פגרים. הצפיפות, הסערות, מחלת הים. זו היתה אונייית מתים. היה נורא. בפלופונו לא חדלה הסערה, נסענו קרוב לחוף, וכל רגע עלולים היינו לעלות על סלעים. ראיתי שהקפטן, יוני

לקח לנו כמה שבועות להכשיר את שתי האוניות. בנימין ירושלמי היה מפקד "כנסת ישראל", ואני הייתי סגנו, אחראי על המעפילים. יואש צידון. היה האלחוטאי שלנו. נקבע יום להפלגה. התכנית היתה שעל "אתינה" יעלו בין 800 ל-1000 איש, רק צעירים, בלי ילדים ובלי זקנים; ועל "כנסת ישראל" יעלו כ-3000. כן הוחלט שנפליג יחד, אבל 24 שעות לפני חופי הארץ, ה"אתינה" תעביר בלב ים את מעפיליה אל הסיפון שלנו, ותחזור כלעומת שבאה.

החוף האדריאטי בו שהינו הוא צוק אחד עצום. בעמדנו בנמל, ראינו את רכבת המעפילים יורדת בהרים. הגיעו כ-4000 איש. מבצע לא קטן להעלות אותם על שתי האוניות, להתארגן, להאכיל אותם, לדאוג ככל שניתן לצרכיהם.

זאת היתה הפעם הראשונה ראיתי את שארית הפליטה פנים אל פנים. נעשה לי קר בגב. יהודים מוצלים מאש, פליטים, הבוקים אחד לשני, חבורות חבורות, עם הילדים. הרגשתנו היתה שצריך להחזיק אותם על הידיים, שהם פקדון שנמסר לידינו. זאת לא היתה רחמנות, אלא הרגשת שותפות. ועוד דבר: לראות אותם, ולחשוב שהבריטים מתכוונים למנוע מהם לעלות לארץ, העצים עוד יותר את הזעם כלפי הבריטים, ואת הרצון שלנו להילחם בהם.

אירגנו את החיים על האוניות לפי תנועות הנוער שלהם, ובעזרת ראשי הקבוצות, גורדוניה, הפועל הצעיר, הנוער הציוני, דתיים ולא דתיים, וכן הלאה. היתה להם מנהיגות טבעית משלהם, וזה הקל עלינו. הקמנו ועדי האוניות עם נציגי כל התנועות, אירגנו קבוצות הגנה, וחיכינו להפלגה. ברגע ההפלגה, כולם עלו על הסיפון וצעקו "ג'יוו טיטור", יחי טיטור. זאת היתה הפעם הראשונה שמדינה, ממש מדינה, עמדה לעזרתנו, וסייעה בידנו לארגן אוניות מעפילים.

כדי להבין את הרקע ההיסטורי ואת מניעיהם של השלטונות היוגוסלביים באותם הימים, יש לזכור שעדיין בתאום מלא ובחסות הסובייטים, טיטור, כמו קברניטי הקרמלין, ראה בעין יפה את מאבקנו נגד האימפריאליסטים הבריטיים.

הפלגנו אפוא, בשתי אוניות, אני על "כנסת ישראל", והיה קשר אלחוטי בין האוניה שלנו וה"אתינה". מיד אחרי ההפלגה, נקלענו לסערה איומה. הרוחות היו כה חזקות שרחפו את שתי הספינות שעבדו על פחם והתקדמו לאט,

צעיר, ועוזרו, כל הזמן מצטלבים, סימן שהמצב מסוכן. בכלל אי-אפשר היה לסובב את ההגה, וראית איך החוף מתקרב. רק לפנות בוקר שככה מעט הסערה, והרוח התחילה להשתנות, ולאט לאט, במהירות של 5 או 6 קשר, חזרנו ללב ים.

היוונים סרבו אז לנסוע לארץ, כי מן הבריטים הם היו צפויים למאסר של חמש שנים. אבל יורגו, מפיראוס, התחייב מלכתחילה שהוא יבוא לפגוש אותנו באחד האיים, וכי יאסוף את צוותי היוונים. באיחור של יום הגענו למפגש. בנימין ירד עם היוונים, ואני קיבלתי את הפיקוד על האוניה. התחננתי שיתנו לי לפחות מכונאי מקצועי אחד, וקיבלתי את מספר 2.

האוכל על האוניה היה נורא. סרדינים ותפוחים שלוש פעמים ביום. אילו זה היה נמשך לפי התוכנית המקורית שבעה ימים בלבד, אפשר היה לסבול את זה. אבל 23 ימים! בקיצור, חזרנו ללב ים, כשפנינו לנתיב בין החוף הדרומי של תורכיה והחוף הצפוני של קפריסין, במגמה להגיע לנהריה, כפי שנקבע מראש. בינתיים התארגנו להגנה על האוניה, וחילקנו ל"לוחמים" את ה"נשק", לאמור כל מוט ומקל שבא ליד, כי נשק ממש לא היה. אגב, יצחק ארצי, אביו של הזמר שלמה ארצי, מעפיל בעצמו, היה פעיל מאד בוועד האוניה. כל יום היינו עושים אזעקות, ומאמנים את האנשים להתנגדות נגד הבריטים. כל מחלקה ידעה את מקומה וידעה מה מוטל עליה לעשות.

על ההגה העמדתי מעפילים, ביניהם בחורה אחת, גבוהה וחזקה, שעשתה מלאכה מצויינת. מיותר לציין שהאוניה לא נסעה ישר, כי האוחזים בהגה לא היו מקצוענים. גם בחדר המכונות ובאספקת הפחמים, עבדו מעפילים. הנס היה שאוניה בלי צוות ובלי קפטן בכל זאת איכשהו התקדמה.

כשכבר התקרבו לחוף התורכי, הופיע מטוס בריטי. כולם ירדו לירכתיים, והבריטי, בעזרת איתותי סימפור, ציווה עלי להזדהות. ענית "אנה הקדושה", וכי אני שט לעבר הנמל התורכי סקנדרון, להעמיס מטען של כותנה. רק הסתלק המטוס, פרקנו כל מה שהיה על הסיפון, כולל בתי השימוש והמקלחות, וזרקנו את כל הציוד לים. כעבור כמה שעות, שוב הופיע מטוס בריטי, אבל הפעם לא ענית לו. המשכנו דרומה, עברנו על פני הר המוסאדאג, ענק מושלג, שמימי נעורי בצופים היה כשבילי מושג וסמל כמו תל-חי. התקרבו לביירות, ובאותו הלילה הופיעו שתי משחתות בריטיות, האירו אותנו בזרקורים, וזיהו אותנו. הזעקנו את המעפילים על הסיפון. אז הבריטים אותנו לנו להימנע מהסתת הציבור נגדם, שכן, כך אותנו לנו, אנחנו העוברים על החוק. ענינו להם שאנו נוסעים לארץ שלנו, ונילחם בהם ככל שרק נוכל.

המשכנו לנסוע, עברנו את צור ואת צידון, והמשחתות הבריטיות ליוו אותנו. ביום האחרון בא אלי בחור ואמר לי

באידיש שחבר שלו קפץ לים כדי להגיע בשחיה שהיה במרחק של איזה 17 מייל. סובבתי את האונ מעלות, הבריטים התקרבו, ואני הודעתי להם האנשים קפץ לים. אז משחתת אחת תפסה מהירות וכעבור חצי שעה הם הודיעו לי "האיש שלך נמצא בריא ושלם". הסתובבתי חזרה, וירדתי לכיוון חיפה. לנמל, קשרו אותנו למזח, ואז החיילים הבריטים ניסו את האוניה ולהוריד את המעפילים.

פלוגה בריטית אחרי פלוגה ניסתה להניח סולמו לעלות על הסיפון. הפלנו להם את כל הסולמות. המען זרקו עליהם כל הבא ליד, עצים, פחמים, קופסאות שימ מה לא. היה על האוניה איש אחד ששמנו בכידוד, כי היה חולה סיפיליס. בקרב, המסופלס הזה התנהג כמו פ חצי שעה שלוש פלוגות שלהם לא הצלינו להשתלט האוניה. ואז הבריטים התחילו להטיל פצצות גז מרג אי-אפשר היה לנשום. האנשים קפצו כמו עכברים מג 11 מטרים לים, כי לא יכלו לעמוד בזה. האוניה התמנ עשן, האנשים התחילו להחנק. היו צעקות, ופרצה פנ שקשה לתאר. פצצה נפלה לחדר התינוקות, האמהות צח איכשהו הצלחנו לזרוק את הפצצה חזרה. אבל האוניה הי רווית עשן וגזים. ואז הכל התמוטט, הבריטים עלו האוניה, והורידו את האנשים אל שלוש אוניות גירוש שפ המתינו באותו חמזח.

ירדתי אחד האחרונים, וכמו כולם חטפתי שטיפה ע די.די.טי, פגיעה שלעולם לא אשכח: אתה מרגיש כנ פישפש. ועם כולם, לבוש כמו מעפיל, עברתי לאוניי הגירוש לקפריסין.

זה קרה עם 4000 מעפילים, שעברו את השואה, ניצלו בנס והיו 23 ימים בים. אותה שעה פצחה ילדה בשיר "כנרת כנרת", ואלפי המעפילים פרצו בבכי.

אותה שעה, בנמל, לא נמצא שום כוח מה"הגנה" כדי להילחם יחד עם המעפילים נגד הבריטים. ועוד תהיה לי הזדמנות לשוב ולדון בהיבט זה של פרשת ההעפלה, היבט עגום ביותר לדעתי.

לפנות ערב הפליגו שלוש אוניות הגירוש לכיוון קפריסין. ישבתי עם אלף עד אלף ארבע מאות המעפילים כמו במכלאה, תחת רשת הברזל שפרשו מעלינו כדי שלא נימלט, וצפינו לעבר האורות שנדלקו בחיפה ועל הכרמל. הייתי לבוש כמו מעפיל, במעיל עור, כובע רוסי ומגפיים, והבריטים, שלשווא חיפשו את מפקד האוניה ואת שאר האחראים, לא העלו על דעתם מי אני.

אכזבת המעפילים היתה נוראה, בגלל הקרב ורימוני הגז המדמיע ששיתקו אותנו. אבל מרירות כלפינו, האחראים על הספינה, לא היתה. אבל מה, הם ראו את הארץ, ואלה לא הגיעו. זו היתה האכזבה. "ארץ" הם אמרו, לא ארץ-ישראל. "מען געט צו ארץ" היו אומרים. הכאב והעצב היו נוראים.

זוף
18
חד
זה
נו
נו
ף

למחרת הגענו לפמגוסטה, קפריסין, והורידו אותנו במשאיות, ישר לאזור מחנות האוהלים והצריפים, כ-10 ק"מ מהנמל. הכניסו אותנו למחנה גדול מוקף כמה גדרות של חוטי תייל, שם שהו כבר כ-12,000 מעפילים שהורדו מאוניות קודמות. אי-אפשר היה לברוח. מיד נפגשתי עם אנשי הפלמ"ח והפלי"ם שפקדו על המחנות, ואשר נשלחו מהארץ במסווה של רופאים, של אחיות, או של שליחים מטעם הגויזנט שבאורח רשמי הוסמך על ידי הבריטים לטפל בפליטים. ד"ר שיבא היה שם אחראי על הטיפול הרפואי. גם תחנת אלחוט חשאית הוכרחה בחלקים מפורקים מהארץ, הורכבה במקום, הוסתרה באחד האוהלים, ופעלה כראוי. הקשר עם הארץ פעל למעשה נון-סטופ, שידור במורס כמובן, לא בקול. המחנה היה מאורגן יפה, האוכל היה טוב, התנאים לא היו קשים. סידרו גם בתי ספר ללימוד עברית. אבל היינו אסירים.

מקפריסין יצאו לארץ כל חודש 750 מעפילים, כמחצית הסרטיפיקטים שהבריטים הקצוהו מידי חודש. שיחק לי המזל שרק יומיים אחרי שהגעתי, היתה הקצבת סרטיפיקטים, וחזרתי לארץ. כלומר, עליתי ארצה כעולה ליגלי לכל דבר.

הייתי תחת הרושם הקשה של המסע המפרך בים, והקרב האבוד מראש בנמל חיפה. הייתי ממורמר בעיקר על העובדה שאת הקרב בנמל השאירו למעפילים, ניצולי השואה, כאשר איש מן ה"הגנה" או מפועלי חיפה, לא ירד לנמל להסתער יחד אתנו על הבריטים.

בחיפה חיכו לי אנשי פלמ"ח ועליה ב', ביניהם יגאל אלון. בהתרגשות גדולה סיפרתי להם על ההתמודדות עם הבריטים בנמל, על פצצות הגז שחדרו לירכתיים וסיכנו את חייהן של עשר אמהות עם התינוקות. לא הסתרתי מהם את חמתי על אי-הופעת ה"הגנה" בנמל. אילו לפחות פועלי חיפה היו עורכים איזו הפגנה כדי לעודד את המעפילים. אבל כלום. חיפה המשיכה לחיות כאילו דבר לא קרה, ובנמל, נגד הבריטים, המעפילים לבדם לחמו.

יצחק שדה, שבדרך כלל היה מגיב ומדבר במתינות ובאיפוק, היה נרגש מאד למשמע דברי. הוא הטיל עלי לספר מה שחוויתי בכל מחנות האימונים והקורסים של ה"הגנה" והפלמ"ח. וכך אמנם עשיתי. חוץ מזה יצחק שדה אסף בביתו באחד הערבים קבוצת אנשי רוח, סופרים, אמנים ושחקני תיאטרון, ביניהם מסקין, בת-מרים, אלתרמן ורבים שלא הכרתי. על כוסית קוניאק גם להם סיפרתי הכל. יש מלחמה על הים, אמרתי להם, ואתם לא יודעים, והעם כאן לא נלחם, ומשאיר את זה למעפילים, ניצולי השואה.

יציאת אירופה - EXODUS

נשלחתי לאיטליה. יום אחד יהודה או עדה הודיעו לי ששאלו אביגור מגיע, ורוצה לראות אותי. נפגשתי אתו בבית קפה קטן במילנו, הוא הזמין אותי לקפה, "אבל בלי

עוגה" הוא אמר, כדי לא לבזבז את כספי האומה, ואצלו זאת לא היתה בדיחה. על מבצע הוא היה מוכן להוציא מיליון, אבל על עוגה, חס וחלילה. בקיצור, בפורטה וונרה יש אוניה אמריקנית גדולה ומהירה, אמר לי שאול. שם האוניה "פרזידנט וורפילד", ועלי לפקד עליה. כעבור שעתים יצאנו בפאקהארד של ארזי, עם "סיניורה" סירני, שאול ואני. בנמל פורטו וונרה מצאנו אוניה עם ארובה עצומה. עלינו עליה. אברהם זכאי מהפלי"ם היה אחראי על הכנתה להפלגה, ושאול הציג אותי כמפקד האוניה, ואת יצחק "אייק" אהרונוביץ' - הקפטן. אייק, שהיה מהפלי"ם, עבד תקופה מסויימת כקצין שני על אוניות סוחר אמריקניות, ומשם הביאו אותו ל"פרזידנט וורפילד". במרסיי מינו אותו קפטן במקום הקפטן האמריקני שפרש שם. צוות האוניה היה כולו מתנדבים יהודים מארה"ב, חוץ מהמכונאי הראשי שהיה פולני.

יום אחד נמסר שעלינו להפליג לנמל סט, בדרום צרפת. ממשלת צרפת אישרה מעבר מגרמניה לצרפת של שתי קבוצות עולים, כל אחת עם כ-1200 איש. אנשינו נטלו את רשיונות המעבר בשתי תחנות גבול והשתמשו באותם הרשיונות בשני לילות, כך שלמעשה הוכפל המספר הסופי של העולים שהועברו בגבול. כל הרכבות הגיעו לחוף דרום צרפת, ושם שוכנו המעפילים בתריסר מחנות, לה-סיוטה, פורט-דה-בוק, גראנד-ארנאס וכן הלאה. המחנה הכי גדול היה במרסיי, ומנה 1200 איש, ביניהם גם כמה מאות עולים מאלג'יריה.

היה מחנה אחד שבו שוכנו "בתי הילדים", כלומר, בתי היתומים. משהגעתי, ערכו מסדר כללי, כדי להראות לי איך הכל מארגן לקראת ההפלגה שמועדה עדיין הוחזק בסוד. עם הישמע האות, רצו כל הילדים והסתדרו במסדר. הילדים, מגיל ארבע-חמש עד עשר הסתדרו בקבוצות. סקרתי אותם, עברתי אותם אחד-אחד. הלכתי בהיסוס, מתבונן בהם, והם נושאים אלי את עיניהם כאילו אני הייתי ענק. הם מביטים בי ומשדרים לי שנותרתי האחרון שעודם מאמינים בו. פתאום תפסתי מה זה בעצם עליה ב'. זה מה שנשאר מששת המיליונים, וזו האחריות שלך, התפקיד שלך, להביא אותם ארצה בריאים ושלמים.

ראיתי בתפקוד הזה משהו קדוש, ולא היה דבר שלא הייתי מוכן לעשות עבורם. בראותי אותם, גם ידעתי שאותנו לא יעצור דבר. חזרתי לאוניה, ורק דבר אחד ראיתי: את מבטם של הילדים.

היתה בעיה לוגיסטית לא פשוטה להביא 4500 איש ב-178 משאיות לנמל סט, במכה אחת זה היה בלתי אפשרי. תכנון העברתם לקח שעות. ואז, ב-7 ליולי, יום לפני ההפלגה, פרצה שביתה של נהגי המשאיות. פנינו לסינדיקט שלהם, שאם אינני טועה היה קומוניסטי, הסברנו להם מה אנו עושים ולשם מה דרושות לנו המשאיות, ואמנם השגנו היתר מיוחד. אמורים היינו להפליג ב-8 בבוקר, אחרי סיום

מבצע העלאת המעפילים על האוניה. אבל היה איחור רב בהגעת המשאיות.

עוד ב-12, כשכבר עמדנו להפליג, בא קצין צרפתי עם בעיות אחרות. נסענו למושל המחוז, אני, אייק ומרדכי רויזמן, יו"ר ועד המעפילים, ונתנו לו להבין שעלינו לנסוע מיד, ושיפסיקו לעשות לנו בעיות. האיש היה מזועזע, וחשש מפני שפיכות דמים. בינתיים מנהל הנמל הודיע שאין לנו היתר להפליג, ורצה לקחת חלק מהמנוע כדי למנוע מאתנו כל תזווה. ואז, כשאני חוזר ואומר לעצמי שהתותחים שלי זה העיניים של הילדים שעל הסיפון שלנו, וכשאני כבר יודע ששתי משחתות בריטיות רק מצפות להפלגה שלנו כדי להתלוות אלינו. קראו לי לטלפון בבית קפה קטן בנמל. על הקו היה שאול אביגור שהודיע לי שראש ממשלת אנגליה, ארנסט בוויין, עומד להגיע בו ביום לפריז לפגישה עם עמיתו הצרפתי, כדי לשכנע אותו למנוע את הפלגתנו. אבל, הוסיף שאול, וניה פומרנץ שחזר מפגישה עם שר הפנים דניאל מאיאר, עשה אתו הסכם שעד הבוקר עלינו לברוח מן הנמל הצרפתי, אחרת יעצרו אותנו.

חזרתי לאוניה, הסברתי את המצב למטה שלנו, וביקשנו מאנשי עליה ב' להביא לנו פיילוט שינווט את האוניה אל מחוץ לנמל, כי איש, גם לא אייק שלא הכיר את השטח, לא היה מסוגל לצאת מן הנמל בלי הדרכת פיילוט. הבטיחו לנו פיילוט לשעה אחת בלילה, והיו מוכנים לשלם לו סכום אגדי של מיליון פרנק.

באחת לא הגיע איש. גם לא בשתיים. גם לא בשלוש. סירות הדייגים כבר התחילו לצאת מן הנמל. אמרתי לאייק "תפליג". אז הוא אמר: "איך? אני לא מכיר את נמל סט שהוא בעצם מעגן של ספינות דייג". אמרתי: "אני אחראי. עשה מה שאתה יכול". ניסו להפעיל את המנוע. המנוע עבד, אבל לא הפרופלור. מה קרה? כשהעמיסו 4500 מעפילים, האוניה שקעה והפרופלור הסתבך בכבלים ישנים. המכונאים ניסו ללכת קדימה ואחורה, כמה פעמים, כדי להשתחרר. וקרה נס. הכבל נקרע, והאוניה זזה קדימה.

היו שם חצי תריסר מזחים עד היציאה מן הנמל. בכל מזח דפקנו, בלי יוצא מן הכלל. האוניה רעדה בכל חלקה העליון שהיה עשוי מעץ. המעפילים התעוררו, לא הבינו מה קורה. ביציאה מן המעגן היו שני שוכרי גלים, וביניהם הפתח, צריך היה לעשות סיבוב כדי לצאת. אז אייק נתן הוראה כל ההגה שמאלה, אבל איש ההגה סובב אותו כולו ימינה. עלינו על שרטון, והאוניה נעצרה.

זה היה כבר באור ראשון. ובינתיים בחוף יושבים שמריה צמרת ואנשיו. הם צילצלו מיד לשאול בפריז, והודיעו לו שאנו תקועים על שרטון.

שאול, כשהוא התרגש, כל הגוף והפנים שלו היו מתנפחים. היום הזה הפך בשבילו בפריז לתשעה באב. לקח שבועות וחודשים להכין את המבצע הזה, והנה הכל הולך פייפן. עשינו כל מאמץ אפשרי כדי לרדת מן השרטון. ואז, בכל

המהירות ניסינו ללכת קדימה, וחרשנו סנטימטר אחרי סנטימטר של השרטון. זה לקח שלושת רבעי שעה, ויצאנו מן הנמל. עצרנו את המנועים כדי לבדוק שמא נגרם נזק לאוניה. עזריאל עינב, שהיה הממונה על הקשר ועל הקשר בתוך האוניה, העביר מיד מברק לשאול בפריז, שלא ידאג. עזריאל היה טוב מאד בעניין זה. מיכה פרי היה אחראי על המעפילים, "מירי" כצנלסון על האספקה, וסימה שמוקלה, אחות במקצועה, על המרפאות. זה היה המטה שלי על האוניה.

לימים סיפרו לי ששאול שישב נפוח מרוב דאגה, לא האמין שהמברק שלי יצא באמת אחרי המברק הקודם שהודיע על כך שעלינו על שרטון.

בינתיים יצאנו ללב ים. מן היום הראשון ליוו אותנו שתי משחתות בריטיות. זו היתה הפעם הראשונה שהם ניסו להטיל הסגר על חוף אירופי, אבל גם פעם ראשונה שפרצנו אותן. האוניה היתה נוחה ומהירה מאד, מצוידת במכשירי קשר ורדיו מעולים ובאנטנות. עדיין לא היה לה שם רשמי, שאמור היה להימסר לנו מהארץ.

היתה פעילות עירנית על האוניה, שיעורי עברית, שירה בציבור, וגם חדשות מהבי.בי.סי. שתרגמנו לחצי תריסר שפות והפצנו בין העולים. היה גם ועד האוניה בראשות מרדכי רויזמן, ממנהיגי המעפילים. כשהגענו למלטה, כבר היה לנו ליווי של ארבע משחתות. למעשה כל יום נוספה משחתת אחת.

ביום השלישי או הרביעי להפלגה, מעפילה אחת כרעה ללדת בן, קיבלה שטף דם, ונפטרה למחרת. עשינו לה, כמו לתינוק על "כנסת ישראל", קבורה בים. אני וכומר אמריקני, גראוול, שהצטרף לאוניה, הספרנו אותה. אני זוכר שאמחתי שכאשר היהודים יצאו ממצרים, כל הזמן הם קברו יהודים במדבר.

ידענו שמצפה לנו קרב קשה. הצוות האמריקני, כולם ימאים מתנדבים, היה מצויין. אחרי מלטה כבר התלוו אלינו שש משחתות, חצי הצי הבריטי בים התיכון, שנסעו במרחק של מייל אחד מאיתנו. ראינו אותן כל הזמן. אנחנו נסענו במהירות של 11 עד 11.5 קשר. לא רצינו לגלות את המהירות המירבית שלנו שהגיעה ל-18 עד 19 קשר, ששמרנו כדי לעלות על החוף בסוף המסע. כל הזמן הזה עמדנו בקשר רצוף עם הארץ.

ואז פתאום נתנו לנו את השם "אקסודוס". השתגענו. איזה מין שם? רצינו משהו אגרסיבי כמו "המרי העברי". אך זה השם שנתנו לנו, ובעברית "יציאת אירופה תש"ז". אף אחד לא העלה על הדעת שדווקא השם "אקסודוס" סופו להיחרת בהיסטוריה.

לקראת הסוף התחלנו לגרד את החוף מדרום לצפון, פורט-סעיד, אל-עריש, ולהגיע מול תל-אביב על החוף. מהארץ נתנו לנו הוראה לעלות על החוף בבת-ים, חוף מלא סלעים. לבסוף הסכימו עם הערכתנו שחוף תל-אביב יותר מתאים,

את האוניה, נוגשתי לכמה שבויים בריטיים שעשינו במהלך הקרב, וביקשתי מהם שיתקשרו עם המשחתות שלהם, כדי שישלחו לנו כמה מנות פלסמה. בינתיים המשחתות סגרו אותנו כמו עדות זאבים סביב כבשה. אבל הם הורידו רופא בסירה, עם פלסמה ותרופות, ואנו המשכנו לכיוון חיפה.

האוניה היתה דפוקה. היא ממש נמעכה מן החרטומים של המשחתות. לימים יעלה אייק את הטענה שהיינו צריכים להמשיך להילחם. קיבלתי פקודה להביא לארץ מפילים חיים. עשינו מה שיכולנו. המלחמה שלנו לא היתה להתנגש במשחתות בריטיות, אלא להעלות יהודים לארץ.

הגענו לחיפה. האנשים היו הרוסים. קיבלתי הוראה להוריד אל כוחותינו את הצוותים שהיו דרושים בשביל ה"פאנים". הכינונו המון סליקים וקבענו מקומות מסתור לכל אנשי הצוות. הגרלנו בינינו, מי יירד ומי יישאר עם המפעילים חשבנו כי יועברו לקפריסין. יצא שמיכה פרי יסע עם המפעילים. לא שיערנו בחלום השחור ביותר, שיסיעו אותם חזרה לגרמניה.

המפעילים ירדו, קיבלו די.די.טי., וכל זה לנגד עיני הוועדה האנגלו-אמריקנית שבהמלצת משה שרתוק הובאה לנמל על ידי אבא איבן. הם ראו הכל, כולל ההרוגים והפצועים. ולא צריך היה להסביר להם כלום. רק הכומר האמריקני גרואל נשא להם נאום פאתטי.

למחרת, כאשר האוניה כבר התרוקנה ממפעילים, יצאנו מן הסליקים. הלבישו אותנו בבגדי סוורים של סולל-כונה, נתנו לנו תעודות זהות ותעודות סולל-כונה ורשיונות נמל, וכך יצאנו מתחת לאפם של הבריטים. ובינתיים המפעילים כבר הפליגו בשלוש אוניות גירוש, לקפריסין כביכול.

פאן יורק - פאן קרשנט

בנובמבר 1947 יצאתי לדרך עם קבוצה קטנה של אנשי עליה ב' ופלי"ם, בטיסה רגילה וליגלית לפראג. הייתי מצוייד בדרכון פלשתינאי. בפראג חיכה לנו שייקה דן, פיננו גינזבורג, ויענקלה סלומון, מפקד ה"הגנה" באירופה. הציגו לפנינו תכנית מפורטת ומסובכת, עד הפרט האחרון: איך להעלות על האוניות את אלפי המפעילים מכל רחבי רומניה, לא רק מבוקרשט, אלא כמה עשרות אנשים מכל כפר, עירה ועיר, וכן פליטים מן המחנות המפוזרים בגרמניה, אוסטריה ואיטליה. לשם כך רכשו את שני ה"פאנים" שכל אחד מהם היה גדול פי שניים או שלושה מן ה"אקסודוס".

לביצוע המשימה הענקית הזו ריכזו ברומניה את כל אנשי ההעפלה באירופה, כ-30 איש, וכן אירגנו לא פחות מ-11 רכבות, אשר מכיוונים שונים עמדו לגיע לבוקרשט, כשהן אוספות בדרך, את העולים שהמתינו. לשם תאום המבצע, ישבו אנשים שלנו במטה הרכבות בבוקרשט, קבעו את לוח הזמנים המדוייק של הרכבות, ושלטו שם למעשה בתנועת הרכבות. גם שאול אביגדור בא לפראג מפריז, לסיכום פרטי

וקבעו מיקום מול מלון "קטה-דן", המקום בו עומד היום מלון דן. התארגנו להגנה על האוניה. למקרה שהבריטים יעלו על הגשר, יכולנו בירכתיים להוציא פין שהיה מנטרל את ההגה הראשי, ואז יכולנו להפעיל הגה רזרבי. פרשנו רשתות על חדר המכונות, כדי למנוע חדירת רימוני גז, והיה לנו מכשיר שידור גדול שבו אפשר היה לשדר לתל-אביב ממרחק של 500 מייל, ושידורינו יכלו להיקלט במכשירי הרדיו בכל הארץ. בינתיים הוכן נאום, וכן שידרנו את כל הפרטים על האוניה. בזמן השידור, ב-18 ביולי, התנועה בתל-אביב נפסקה, ועם ישראל האזין לנו. אפילו תכנית של שירי פלמ"ח שידרנו מן האוניה. אותה שעה נמסר לנו שבחוף מחכים לנו שני גדודי פלמ"ח, עם נשק. הכוונה היתה שאנו נעלה על השרטון מול תל-אביב, המשחתות יישארו בלב ים, ואנו, בחבלים וברפסודות נוריד את המפעילים על החוף.

ביום ששי, בשעה 2 אחרי חצות, ואנחנו עדיין מול אל-עריש ועולים צפונה, התקרבה אלינו אחת המשחתות, האירה אותנו באור הפרווקטורים שלה, והודיעה שעלינו לעצור. הפעלנו אזעקה, כולם תפסו את העמדות שלהם, וסובבנו את האוניה לים. הבריטים כנראה שברו את הקוד שלנו, והבינו מה התכנית שלנו. לפיכך הם תפסו אותנו בים, במים הטריטוריאליים של פלשתיין. במקום להילחם אתנו ועם הפלמ"ח על החוף, הם החליטו לפעול בים. ואז הם פתחו בהתקפה. נשמעו יריות. היו לנו הרבה פצועים מכדורים, כמה עשרות. נשק לא היה לנו על האוניה. ואז ניגשו אלינו שתי משחתות משני צדי האוניה שלנו, וממש נכנסו בחרטומיהם אל מבנה העץ העילי של האוניה. יחידות הנחיתה שלהם קפצו על הסיפון שלנו. אנחנו פתחנו בכל המהירות, כמה אנשים שלהם נזרקו לים, ואז זוג שני של משחתות נכנס לתמונה. הורדנו עליהם רפסודות כבדות, והן ניזוקו. בינתיים הלך ורב מספר הפצועים אצלנו. לימים טענו הבריטים שהשליכו עלינו רק זיקוקי-די-נור סיניים. אז מגיף היו לנו שלושה הרוגים? לגירסתם, קצין אחד שראה שאיש שלנו הרים גרון על חייל בריטי, הוא שירה.

על הסיפון היה גיהינום. הנפט נשפך והקיטור התפשט מן הצינור שהוכן מראש. ילד אחד בן עשר חטף כדור ומת. בינתיים גם נפערו חורים בפלטות למטה, ומים התחילו להיכנס לירכתיים. ירדנו, אייק ואני, וחילקנו דליים כדי לשפוך את המים החוצה. בתוך כל המהומה הזו שמעתי צריחה של ילד שאחיו נהרג. הילד הזה עלה על הסיפון וגילה את גופת אחיו.

עדיין המשכנו לנסוע, בעזרת מצפן צבאי. אבל נסענו בזיגזגים. עברנו את תל-אביב, את נתניה, והגענו לכפר-ויתקין. הרופא הראשי, ד"ר כהן מאנגליה, אמר לי שאם לא נשיג פלסמה לעירווי-דם, ששה או שבעה פצועים ימותו.

יותר מזה הוא לא היה צריך להגיד לי. נתתי פקודה לעצור

המבצע. כמובן שבלי שיתוף פעולה עם שלטונות רומניה, ובלי הסכמת הרוסים, מבצע כזה לא יכול היה לצאת לפועל. שלטונות פראג התייחסו אלינו כמו היוגוסלבים במקרה של "כנסת ישראל". שאול מינה אותי למפקד-על של שני ה"פאנים", כלומר, מפקד של כולם, כולל הקברניטים שתפקידם להוביל את האוניות ולפקד על הצוותים שלהם. ביקשתי משאול שיתן הוראות ברורות וחד-משמעיות בענין הפיקוד, ובענין ההתנגדות לבריטים. התנגשות עם ה"קרזורים" שלהם עלולה לגרום לעשרות הרוגים בקרב המעפילים. ואמרתי לשאול כי בעצם ההפלגה והיציאה לים מתמצה המבצע, והקרב שלנו יוכרע, ולא חשוב אם נגיע לחיפה או לקפריסין. לכן, לפי דעתי, ההתנגדות איננה רלבנטית, ואיננה משרתת את מטרתנו.

שאול חשב, ואמר: "כך תנהג". שאול היה רגיש מאד בנושא הקרבנות הוא לא סלח לעצמו שבזמנו נתן ההוראה לשים פצצה ב"פטרירה" בחיפה.

הכל תוכנן איפוא, לפרטי פרטים, הפיקוד, הרכבות, אפילו מפרט הארוחות בכל ימי ההפלגה, סידור בתי החולים של שתי האוניות, ותכניות לימוד ובידור.

נפגשנו עם שייקה דן, ועם משה אגמי, אחראי מטעם עליה ב', ועם עמוס מנור, אז עדיין מועמד לעליה, ולימים ראש השב"כ. ראינו איך הם עובדים: הם קיבלו פיקוד מלא על 11 רכבות שלמות בתחנה המרכזית של בוקרשט, רכבות שבאו מכל הגבולות, מן הגבול הרוסי, ההונגרי וכן הלאה. כל הרכבות היו צריכות להגיע לנמל קונסטנצה, אל שני ה"פאנים" שעגנו שם.

שילמו לרומנים עבור ההובלה, חוץ מזה השלטונות באמת שיתפו פעולה אתנו. באותם הימים, אנה פאוקר, היתה שרת החוץ של רומניה, כמידה זו או אחרת היא פעלה בחסות הרוסים, שתמכו במלחמתנו נגד הבריטים. אביה של אנה פאוקר עלה ארצה באחת מאוניות המעפילים.

תכנון מבצע שני ה"פאנים" וביצועו היו יוצאים מהכלל. בכל עיר עמדו לעלות על הרכבת מספר מדוייק של עולים, כשמקומותיהם בקרונות שמורים. כמובן שהיו גם עולים בלתי ליגליים על הבלתי ליגליים, כלומר בלתי מאורגנים, שגם הם המתינו בתחנות הרכבת השונות וביקשו לתפוס טרמפ. מאחר שתופעה זו היתה צפויה, היו שומרים עבורם עוד קרון נוסף בסוף הרכבת. במקרה שני ה"פאנים", היו כל כך הרבה בלתי ליגליים לא צפויים, שהעלינו את מספר המפליגים בכל אוניה, מ-6,000 ל-7,000, וברגע האחרון ל-7,500. בין יתר העולים, היה גם המנתח הנוודע, פרופסור אשכנזי.

להכין את שני ה"פאנים", כל אוניה על 14 קומותיה, עלה לפחות מיליון דולר. זה כלל מטבחים, שני בתי חולים, בתי שימוש, ואולמי שינה. היו לנו צוותים מצויינים בשתי האוניות, ביניהם מעט אמריקנים והרבה ספרדים. בלחץ הבריטים, נאלצו הרומנים לאסור עלינו להפליג עם

המעפילים מקונסטנצה. דרשו מאתנו להעביר את העולים ברכבות ישר לבורגאס, נמל בולגרי בים השחור, וה"פאנים" יפליגו משם עם המעפילים.

ואז בכלל התחילה מהומה גדולה. הסתבר שבלחץ הבריטים, גנרל מרשל, מראשי הממשל האמריקני, הודיע לשרת שהאוניות שלנו מלאות מרגלים סובייטיים, ואם נפליג, איים מרשל, ארצות-הברית לא תכיר במדינת ישראל לכשתקום. על כך הודיע שרת לבן-גוריון במברק. בעקבות המברק פנה ב.ג. אל שאול אביגור, וביקש לעכב את הפלגתנו. שאול הסביר לב.ג. כי 12,000 יהודים ממתנינים לעליה, מכרו את נכסיהם, ויושבים על מזוודותיהם בציפייה להפלגה. בן-גוריון שוכנע, שייקה ושאול קבעו את מועד ההפלגה שלנו.

תכנית הבריטים היתה לסתום אותנו, כמו פקק בבקבוק, ביציאה מן הבוספורוס. אז נשלח מויש פרלמן, שהיה מייג'ור באינטליג'נס הבריטי לתורכיה. שם הוא הצליח להגיע לגנרל התורכי האחראי על הבוספורוס, ותמורת הרבה כסף, מויש גמר איתו סידור מדוייק ביותר: האוניות שלנו חייבות להגיע משבת אחרי הצהריים לבוספורוס, לעבור בו בלילה, ולמחרת לפנות בוקר לעבור את הדרדנלים. "אני, אמר הגנרל התורכי, אשאיר את השליש שלי במשרדי, וכשהבריטים יחפשו אותי, הוא יענה להם שעד יום שני, אני נופש אי-שם בהרים. ובינתיים על שני ה"פאנים" לעבור, לא יאוחר מאשר בין שבת אחרי הצהריים ויום שני בבוקר".

בהתאם לסידור עם התורכי, נקבעה שעת האפס שלנו להפלגה מבורגאס, כדי להגיע על פי התכנון הקבוע מראש לבוספורוס.

עכשיו הרכבות התחילו להגיע לבורגאס. המעפילים עלו על שתי האוניות. זה נמשך 48 שעות ללא הפוגה. עולים, ונעלמים בירכתי האוניות. אייק אהרנוביץ הגיע ביום ששי, ועלה על ה"פאן-קנסנט" לשמש לה קפטן.

ביציאה מבורגאס לעבר המים הטריטוריאליים של רומניה בים השחור, היינו צריכים לעקוף שדה מוקשים, שנוקה על ידי הרוסים ורק פיילוטס רוסיים הכירו את המסלול הנקי ממוקשים. אבל, הפיילוט הרוסי סרב לנסוע בלילה, ורצה לצאת בבוקר. אבל בבוקר לא יכולנו עוד להפליג. היתה רכבת שבה תינוק מת מיד אחרי הלידה, והיה צריך לקבור אותו. כמו כן חיכינו ל-400 מדריכי הנוער והעסקנים מבלגריה שהגיעו רק אחרי הצהריים. הקיצור, הפיילוט הרוסי הצטלב, כי נאלצנו להפליג לפנות ערב, ולא בבוקר כפי שדרש וכפי שהיה רגיל.

הנסיעה היתה קלה, "פאן-יורק" בראש, "פאן-קנסנט" אחריה. אחרי וורנה נסענו כבר בחשכה גמורה, בעזרת פרוז'קטורים, כדי שלא לעלות על מוקש צף. זה היה אחד הלילות הסי ארוכים בחיי. אתה נוסע ולא יודע אם בעוד שניה האוניה שלך לא תעלה על מוקש, ואתה מוביל 15,000

איש ויותר. זאת אחריות כבדה ומעיקה.

עם אור ראשון ראינו את המגדלור של הגבול הרומני. פנינו מזרחה במהירות 18 קשר, והגענו בשבת בצהריים לבוספורוס. לסניטר התורכי שבדק את שתי האוניות, הכנתי מראש עט זהב ושעון זהב כדי שיחתום בלי בעיות שכולם בריאים ושיש סידורים סניטריים כנדרש על סיפון שני ה"פאנים", והוא חתם.

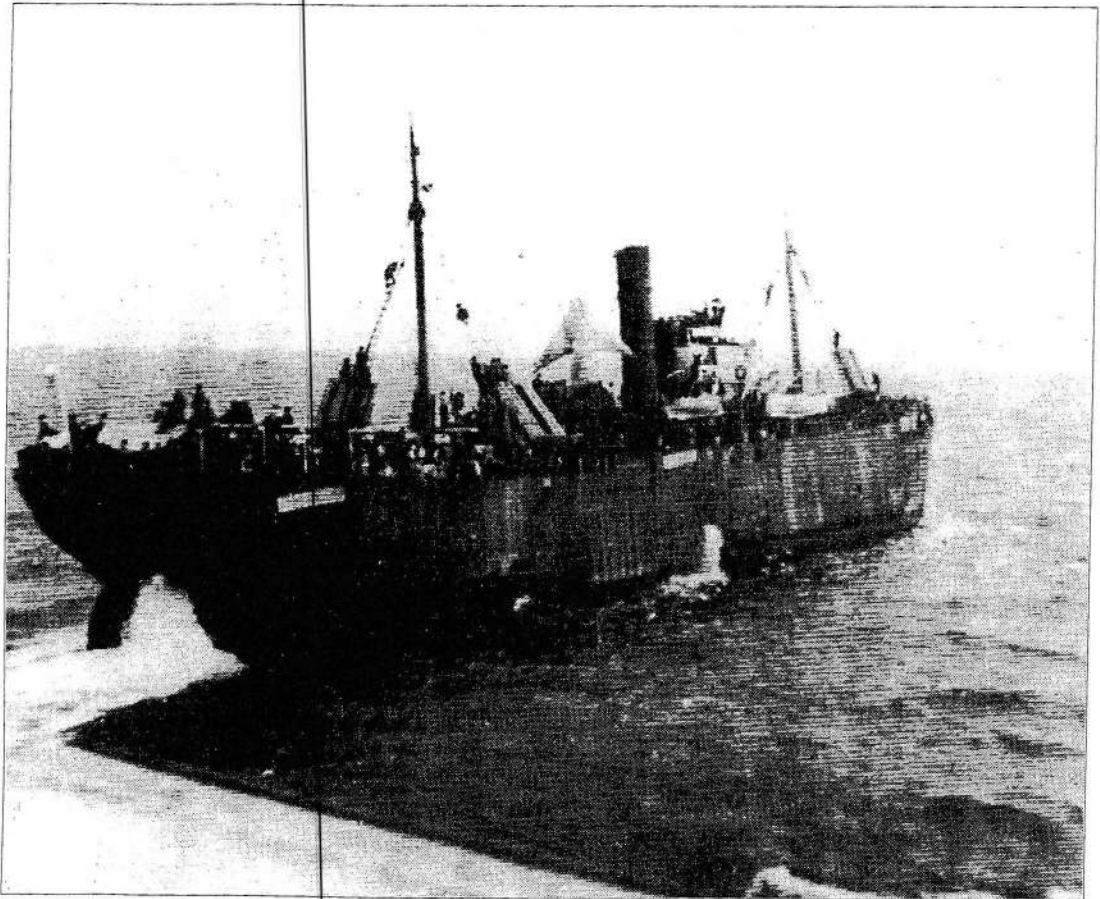
בחושך הגענו לדרדנלים ויצאנו לים האגאיי, לחלק הצפוני של הים התיכון. במקום הזה הקרב שלנו הוכרע. הבריטים רצו למנוע את כניסתנו לים התיכון, והנה אנחנו כאן.

אם אור ראשון, הים היה מלא אוניות בריטיות. על אחד הקרוזרים שלהם ישב האדמירל הבריטי שפיקד על הצי שלהם באגן המזרחי של הים התיכון. אז התקבל אצלי מברק משונה מאד מהארץ, בו נאמר שאם הבריטים יפנו אלינו, עלינו להגיד שקיבלנו הוראה לקיים את הפקודות של הבריטים, אבל - נאמר שם עוד - "אלוהים נתן לאברהם אבינו את הארץ, ויש לנו זכות אבות" וכן הלאה... אני חשבתי שמי שחיבר את המברק הזה, השתגע על כל הראש.

התברר שעל המברק היה חתום לא אחר מאשר דוד בן-גוריון...

הבריטים נתנו לנו הוראה להפליג לכיוון פמגוסטה, המשכנו לכיוון חיפה. אז הבריטים, שהיו קרובים מאד אלינו ודיברו איתנו בתחילה בעזרת מגבר-קול, ורק מאוחר יותר באמצעות קשר אלחוטי, שוב פנו אלינו, ואני עניתי להם שיש לי חמישה תנאים לפני שאפליג בכיוון שהם נתנו לנו: הפיקוד על שתי האוניות נישאר בידינו; מכשירי הקשר נישארים בידינו; כל החפצים נשארים אצל האנשים; לא מפרידים בין הצוות והמעפילים - כי הצוות היה צפוי לחמש שנות מאסר; ואחרון - הם עולים על האוניות שלנו בלי נשק.

כעבור כשלוש שעות נתקבלה תשובת האדמירל: הוא קיבל את כל התנאים, חוץ מסעיף הצוותים, שבענין זה הוא חייב להמתין להנחייה מן הממונים עליו בלונדון. עניתי לא "לא מקובל", ועמדתי על התנאי שלי. בסופו של דבר, האדמירל נתן לי מלת כבוד שלא יחפש ולא יגע בצוותים. הגעתי לקפריסין מבלוי להגיע לחיפה.



"כנסת ישראל" - עם 3,846 מעפילים בנמל חיפה

120,-

1023433

השערים פתוחים

אסופת זכרונות
העפלה 1945-1948

מהדורה שניה - מתוקנת ומעודכנת

לחיי
הספינות
שבדרך



2001