

מגן רב (ליפשיץ) ברצ'יק

יליד 1915, פנזה, רוסיה, עלה לארץ ב-1935
מדריך ומפקד בפלוגות הים של ה"הגנה". הכינוי: "בורקה"
ניוס לפלי"ם: 1942, מדריך ומפקד בפלי"ם



ה ע ס נ ה ר י ס ' 0

בעיקר לצבא, ביוזמת הסוכנות שיתפנו פעולה עם הצבא הבריטי.

הכ"ג יצאו לפעולות חבלה ולא חזרו. אחרים יצאו לפעולות ביוון וכרתים וחזרו.

נשלחתי ע"י הסוכנות לספינה בריטית לפעולות מיוחדות ואימונים ליוונים וליוגוסלבים שברחו מארצם ואני מאמן אותם בעתלית ועל הכרמל לפעולות ימאות ונחיתה, בשימוש בסירות שלנו בשירות היחידה במחנה לפעולות מיוחדות של הצבא הבריטי. כשנפרץ ונשדד המחנה ע"י ה"הגנה" אני נחשדתי בשותפות לפריצה וירדתי למחתרת. בראשית 1943 הפלמ"ח קרא לנו להקים את הפלי"ם, הלכנו לקיסריה בחסות קיבוץ שדות-ים, חזרנו אל סירותינו הנאמנות לאמן פלמ"חאים להעלות את שארית הפליטה לארץ ישראל.

לימדנו ולמדנו, המלחמה תמה ואנו יצאנו בדרכים לא דרכים להביא אוניות עם מעפילים. בתחילה הייתי עוזרו של דוידקה בקבלת האוניות בחוף, בהמשך יצאתי לאירופה, לאיטליה לקשור דרך משותפת עם החיילים שהיו ביחידות הנהגים בצבא הבריטי. "החבורה" שפעלה עם יהודה ארזי ועדה סירני. אנשי הפלי"ם שהגיעו לאיטליה ואנשי המוסד שהיו באיטליה לא זכו ליחס חם ממפקדי "החבורה" ואני נשלחתי לשפר הקשר עם יהודה ארזי.

ארזי אמיץ וקשוח, האמין רק בעבודה לפי דרכו, ופסל את אנשי הפלי"ם שחונכו אחרת. עדה סירני התעלמה מבחורינו והאמינה באדמירלים איטלקים בלבד. אנשים שונים והבנה שונה, גרמו ליחסים שלא יצרו הצלחה והערכה הדדית. אחרי אירוע "לה-ספציה" התחלפו חלק מהפעילים והיחסים שופרו במקצת. קיבלתי את הפיקוד על האוניה ווג'ווד שבאה לאיטליה. באותו זמן בכל הארצות אשר משם יצאו אוניות, הגיעו למסקנה שקשה ולא ראוי לעבוד באוניות קטנות.

המוסד עשה מאמצים, שלח שליחים לארה"ב והשתדלו להשיג אוניות יותר גדולות ועמידות יותר מבחינה ימית. הראשונות שהגיעו מארה"ב היו אוניות שנבנו בקנדה דגם: "קורבטות", קנו והעבירו אותן לאירופה. אחת נמסרה לסניף המוסד בצרפת והשניה נמסרה לסניף המוסד באיטליה.

נולדתי בפנזה אשר ברוסיה, הילד ה-13 לאמי האמיצה. מלחמה, פוגרומים, רעב ונדודים ואנו שרדנו, לא אדע איך. אחרי מהפיכת אוקטובר ברוסיה חזרנו לליטא אל המשפחה. עד גיל 15.5 גדלתי בחדר ובישיבה, ואז עזבתי תורה ומצוות ופניתי אל החולין, הצטרפתי לתנועת השוה"צ והכשרה בדרכי לא"י.

ב-1934 נשלחתי כעולה באוניה וולוס שהפליגה בנסיעתה השניה בדרכה ארצה. דרכנו לא הצליחה, ואנו נדדנו בים התיכון חודשים, בסוף חזרנו לאירופה ומשם עלינו בסרטיפיקטים בשנת 1935.

בחודשי הנדודים למדנו את הנאי העליה בהעפלה. רעב ומחלות, השליחים שנסעו עמנו סבלו יחד איתנו. למדתי מנסיון זה לקראת הבאות בהעפלה.

1935 שנת פרוספריטי, עוד ראיתי את תהלוכת "עד לא ידע" - בפורים האחרונה ואת תערוכת הגמל המעופף, המכביה וכינוס הפועל, שרנו ברחובות: "אנו יצאנו עם דגלי הרוח, את האויר בשיר נחרוש". הארץ פרושה, כתריאל יפה, מפקדנו על האוניה וולוס הביא אותי לירקון. שם מצאתי את פעילי ההעפלה והצטרפתי לחברתם, גוייסתי ל"הגנה".

ב-1936 הערבים התמרדו נגד האנגלים ושיתקו את נמל יפו. היישוב קיבל רשות לבנות מזח פריקה, ובוגרי הירקון יצאו עם סירותיהם לפרוק את אוניית המלט, שעגנה מול חוף ת"א. נולדה הסיסמה: "ים הוא גם כן לחם". לחם צר, אך שינסנו מותנינו. כך עכדנו ובנינו את הנמל עד פרוץ מלחמת העולם השניה. במספנת הנמל נבנו 3 סירות מפרש על שם משפחת רב הוז, רבקה ותרצה שנהרגו בתאונת דרכים. הסירות שימשו לאימון הדור החדש לפעולות ההעפלה והסוכנות.

גייסנו 2 קורסים לימאות. החניכים היו אנשי קיבוצים, דייגים וסטודנטים. אני למדתי בקורס הראשון והייתי מדריך בשני והלאה, חזרנו להעפלה.

אוניות עם מעפילים הגיעו ואנו נשאנו אותם על כתפינו. הסוכנות הקימה את המוסד לעליה ב'. עם פרוץ מלחמת העולם השניה התמעטה פעילות ההעפלה, אוניות עם מעפילים חדלו להפליג, חברנו התגייסו לתפקידים שונים,

עד כדי שהם הגיעו לחבלה באוניות וכאן מתחיל הסיפור של האוניה "עצמאות" (Pan Crescent) באיטליה. הם התקשרו עם חבלן וכשהאוניה עמדה בונציה לניקוי ותיקונים שונים, האוניה חובלה. נפערה פרצה גדולה בחלקה הקדמי ואחרי מאמצים הצלחנו להציל אותה ע"י סתימת הפרצה.

לאנגלים היתה השפעה על הממשלה האיטלקית והם מנעו מהם למכור לאוניה דלק רב ורק מכרו כמות מצומצמת כדי להגיע לנמל בקונסטנצה. מסוכן לצאת עם אוניה גדולה בסתיו לים השחור במחסור של דלק במקרה שהיא מתעכבת. לנו היה דלק במשורה וכשהגענו לאזור של קונסטנצה ברומניה פרצה סערה והיינו בסכנה שלא יהיה לנו מספיק דלק להגיע לנמל.

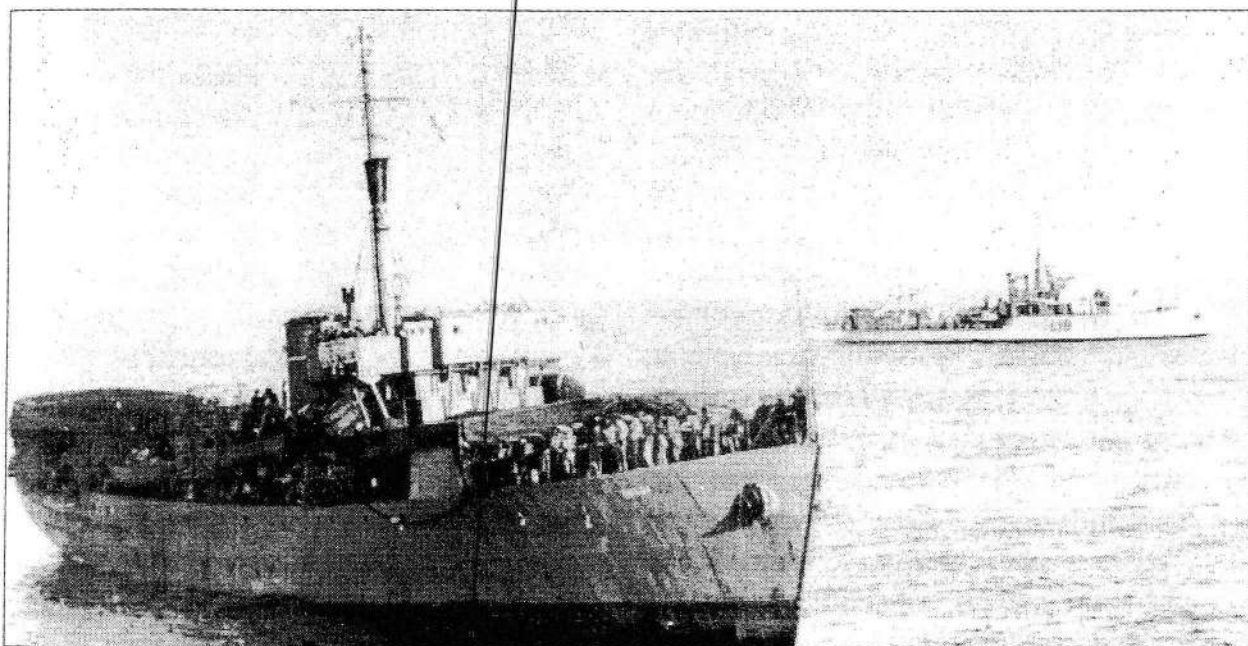
כתוצאה מזה אחרי שהאוניה כבר נכנסה לנמל קונסטנצה, שתי האוניות גם ה"עצמאות" ו"קיבוץ גלויות", נשארו עומדות קשורות ליד הרציף ללא פעילות בגלל מחסור בדלק. זה גרם להרבה נזקים, רוב הצוות חלה, המקררים והאיוורור לא פעלו והיו לנו קשיים רבים עד שהגיע דלק.

האוניות כללו גרעין ימאים בעלי מקצוע ומתנדבים יהודים מארצות אמריקה.

באוניות אלה היתה כוונה להתנגד למשחתות האנגליות כמיטב יכולתנו. התוכנית היתה לגבי האוניה ווג'ווד כשתגיע לתל-אביב תפרוץ לחוף ליד "הבית האדום". בנינו והוספנו על הסיפון תוספת שטח מבנה והצלחנו להעלות עליה 1257 עולים.

בגלל ויכוחים על צורת העבודה והשיטות היו לנו הרבה קשיים בהפלגה של הווג'ווד. האיטלקים חשדו שהשירה עם המכוניות מלאות אנשים שנוסעת למקום שהווג'ווד היתה צריכה להפליג, הם "פשיסטים" שרוצים לברוח לספרד.

הם אסרו את השירה ועיכבו את האוניה על החוף, והתחיל ויכוח עם המשטרה: "שזה לא כך, מעפילים ולא פשיסטים". בינתיים העליה לאוניה התעכבה והמפקד (ברצ'יק) לא רצה להישאר על החוף עם האנשים ולהתווכח עם המשטרה בצורה כזו והוא העלה את האנשים על הסיפון ופרץ וברח לים.



ווג'ווד בלוויית משחתת בריטית בחופי "ארץ ישראל"

עיקר הקשיים היו בהתקנות הפנימיות בתוך האוניה: בניית דרגשים ומערכת איוורור ורמקולים.

המשימה היתה גדולה וקשה, בהכנות למספרים כל כך גדולים לקליטת המעפילים (למעלה מ-7,500 איש בכל אוניה). בכל אוניה בנינו 125 בתי שימוש, מעל 7,500 דרגשי עץ (40x180), הוקם בית חולים בן 45 מיטות וחדר ניתוח ובצידו חדר יולדות. מעולם לא למדתי לבנות מערכות מדרגות לתנועה פנימית לצרכים הכרחיים (מעלה-מטה), ואבטחת זרימת אוויר בעזרת משאבות אוויר חשמליות לרחיסה ושאיבת אוויר טרי וחלוקת מזון ומים,

עד שהמשטרה התארגנה וסיימה את שלב האיומים שיפתחו באש אם האוניה תנסה לברוח, המפקד העביר את כל העולים לחלקה הקדמי של האוניה וקיצץ את החבלים עם גרזן ואז האוניה החלה לנוע קדימה והסתלקה.

בהמשך, עת התקרבו לחופי ארץ ישראל, המוסד לעליה נסוג מתוכנית הפריצה לחוף והחליט לאפשר לאנגלים לעצור את האוניה מחוץ למים של הארץ כדי למנוע את חרמת האוניה בבית המשפט. האוניה נתפסה, המעפילים הורדו למחנה המעפילים בעתלית ובזה נגמר תפקידה. האנגלים ניהלו את מלחמתם נגד ההעפלה בכל דרך שהיא

כל זאת למספרים כה גדולים.

בסוף 1947 כשעל שתי האוניות 15,337 איש, הפלגנו מנמל "בורגז" שבבולגריה. עברנו את המיצרים ונכנסנו לים התיכון. המעפילים הגיעו ברכבות מרומניה ישירות לנמל "בורגז".

שתי האוניות הגיעו תוך הסכם לקפריסין ומילאו את המחנות במעפילים. תוך שבוע ימים משלחת הפלמ"ח שהיתה בקפריסין גמרה לחפור את המנהרה מהמחנה לחוף הים דרכה יצאנו, מלווי האוניות, לחוף הים, משם בספינות דייג מהארץ הביאו אותנו לקיסריה.

בתוך המחנות בקפריסין התרחש אימון לצעירים לקראת מלחמת השחרור ומבצע "המיוחדת" בספינת דייג היה מגיע באופן קבוע לקחת אותם ומביא אותם ישר לחזית. היה זה מפעלו של עמוס בן צבי אשר הפליג בספינות דייג והביא מאות בחורים, ונשא את המבצע על כתפיו ואני זכיתי לעזור לו.

ב-1948 נרתמתי יחד עם חברי גרישה שינקמן מכפר-גלעדי בכסיס חיפה להכשיר לפעולה אוניות מעפילים שהיו ראויות לכך ולהפעילן בחיל הים שזה עתה הוקם. האוניות הן: "מדינת היהודים", "ווג'ווד", "הגנה" ו-"תקווה". כששחררתי מחיל הים חזרתי למוסד לעליה לעזור להקים את החברות שוהם וצים, ובעזרה לרכש.

ב-1950 חזרתי למשק ולמשפחתי. אחרי 6 שנים פרצה מלחמת סיני, ואז חזרתי לחיל הים ותרמתי את חלקי במלחמה. מיד עם גמר המלחמה נרתמתי חזרה לעליה והפעם בארצות צפון אפריקה, בעיקר מרוקו. החל מהכנת צוותים מקומיים לעשות לעצמם ולארגן את העליה משם במשך 4 שנים. ב-1960 מסרתי את תפקידי למשה רבינוביץ ז"ל וחזרתי הביתה. תמו שנות הפעילות, יצאתי למילואים. עד פרוץ המלחמה ב-1939, נמל תל-אביב היה המרכז לימאים לצורך פעולות היישוב לכל מה שנחוץ היה. כשהנמל נסגר, האנגלים החרימו את הציוד לצורכי פעולות מלחמה וגייסו עובדים בעלי מקצוע והעבירו אותם למצרים. אנו אנשי ה"הגנה" נשארנו עם גלי השייט שלנו בירקון לצורכי היישוב, שוב היינו "נערי הירקון". לא פעלנו רבות, אך כשניצבנו בפני משימה היינו מוכנים.

10 מלחים זרים שבאו ארצה ונתפסו באוניות מעפילים ירדו מאוניותיהם מוסוים כמעפילים נלקחים יחד עם

המעפילים למחנות שבעתלית ומשם דוידקה הוציא אותם בכושר האילתור שלו. הובטח להם להחזיר אותם לבתיהם אך זה היה מאד קשה כי לא היו אוניות המפליגות ליוון ואיטליה בזמן המלחמה.

דמיטרוס, פטרונס של המלחים ישב בעכו במאסר על כל גאוותו. כשאונייתו נתפסה על ידי האנגלים לא רצה לרדת כמעפיל, לבש מדים וכובע עם פסי הזהב ועמד בגאווה על הגשר. על זה הוא נידון לשנתיים מאסר. דמיטרוס ידע איך לנהוג מתוך ניסיון, אך לקשור יחסים ולמצוא את דרכו עוד לפני שעסק בהעפלה. הוא קשר קשרים עם הקורפורל והיו כאחים וקרובים עד כדי חברות. מתנות קלות הידקו את יחסיהם עד כדי חופשות קלות להסתפר, היתה זאת הדרך לשחרר את דמיטרוס.

הקורפורל שמר בפתח המספרה ולא הדיר את עצמו מלראות בעניין רב את רגלי הפקידות, הנערות שעברו על ידו בדרך לדואר ולבנק, ונהנה. ברוח טובה הודה הקורפורל שאכן יפות הן הבנות הפקידות בחיפה, ולא חש איך נעלם דמיטרוס ברחוב.

מונית הביאה אותו ל"קפה עטרה" שם חיכתה לו הד"ר שטרנברג עם פרח צבעוני. כאמבולנס העבירה את החולה המדומה לתל אביב לחופש.

בבית האריזה בפרדס כפר-אזר ישבו 10 מלחים שנפשמ כלתה למולדתם ולמשפחתם, דויקה חיפש דרך להחזירם לביתם. באין דרך אחרת פנו ל"נערי הירקון", לפלוגה הימית של הפועל בתל אביב, היתה להם ספינת מנוע עם תורן ומפרש לשימוש לעזרה להפלגות וטיולים ושמה היה "טרומפלדור", נערי הירקון קיבלו את הדין והסכימו להביא את "טרומפלדור" לצוהכי המבצע.

במסירות ומרץ רב חידשו ושיפצו את הספינה, הכינו אותה להפלגה והחכרה אף אמרו ש"היא יותר טובה מחדשה וראויה לדרך ארוכה". אחרי מאמצים רבים הוצאנו את "טרומפלדור" משפך הירקון לים ובסירות שלנו העברנו את המלחים לספינה שהיתה עמוסה לדרכה.

במוצאי השבת עם ערב נפרדנו מה"טרומפלדור" והמלחים בברכה והיא פנתה מערבה לדרכה. היתה זאת המשימה האחרונה של נערי הירקון, הספינה הפליגה לטורקיה שם נמכרה על ידי דמיטרוס ובתמורה נסעו ברכבת הביתה.

120,-

1023133

השערים פתוחים

אסופת זכרונות
העפלה 1945-1948

מהדורה שניה - מתוקנת ומעודכנת

לחיי
הספינות
שבדרך



1000