'אקסודוס': דו"ח המפקד

מאת: יוסי הראל (המבורגר), מפקד האונייה

להלן שתי עדויות על הפלגת ה'אקסודוס' מאת מפקדה יוסי הראל ז"ל. הראשונה היא מפרסומי ההוצאה לאור של יד יצחק בן-צבי (www.ybz.org.il), והשנייה מהספר "השערים פתוחים" שהוציאו לאור יוצאי הפלי"ם.

דו"ח המפקד (באדיבות ההוצאה לאור של יד יצחק בן-צבי)

ההעמסה והבריחה

ב - 9.7 נשלמו כל ההכנות בכלי. כל סידורי המשכבים, המזון, המטבח, השירות הרפואי, המזכירות, מקומות הרחצה, בתי-הכיסא וכו'.

בשעות האחרונות לפני ההפלגה עוד הספקנו לקבל את הרפסודות ואת הסירות. הטנקים עם הדלק מולאו, בסך הכל כ - 400 טון.

לפנות ערב יצאנו מהנמל בו חנינו אל נמל סט, שנקבע כמקום ההפלגה. ב - 10 בלילה. הגענו לנמל זה ומיד נשלחה הודעה טלפונית ל - 12 המקומות שבהם היו מרוכזים האנשים להפלגה - 4500 המעפילים.

ב-11 בלילה התחילו לצאת מהמחנות שיירות אחרי שיירות, בסך הכל 170 מכוניות. כל הלילה עבר עלינו בניקוי נוסף של האונייה, וחלוקת העובדים לקבלת האנשים לפי רשימות שהכינונו. לכל סיפון וסיפון היה אחראי ולעזרתו עמדו כמה עובדים. הכינונו את הרפסודות והחבלים וחיכינו לבוא האנשים.

לפנות-בוקר הגיעו עובדי המכס והמשטרה הצרפתים, שהיו צריכים לבדוק את הוויזות ואת הניירות. ב - 5 בבוקר הגיעו 10 המכוניות הראשונות. האנשים הסתדרו מיד בקבוצות של 30, ובראש כל קבוצה מפקד מחלקה. המחלקות עלו אחת אחרי השנייה אל האונייה, לאחר שעברו את בדיקת המכס והמשטרה. קיבלנו את האנשים דרך ארבעה פתחים, כך שיכולנו להעלות מספר רב של אנשים בבת-אחת.

בכדי למנוע צפיפות בנמל, היה הסידור מאורגן כך : כל מחנה קיבל מספר מכוניות מסוים לפי מספר האנשים ועוד 10% מכוניות רזרביות שנסעו ריקות למקרה של קלקול, וזאת כדי שהשיירה לא תצטרך להתעכב. כמו כן כל מחנה ומחנה קיבל שעת יציאה אחרת, כדי שלא כל 170 המכוניות תהיינה בדרך.

במרחק של כ- 10 ק"מ מסט היתה נקודת כיוון, ששם עוכבו השיירות. כל שיירה בפני עצמה נסעה צפופה ובין שיירה לשיירה היה מרחק של ק"מ אחד. ב - 5 נשלחו עשר המכוניות הראשונות בלוויית מקשר עם טקסי. כשאיש זה ראה שעשר המכוניות הראשונות מתרוקנות, חזר לנקודת הכיוון והודיע לשלוח עוד עשר, כך שבמשך כל הזמן היו בנמל רק עשר מכוניות. העלייה נעשתה בסדר מופתי ובמהירות רבה.

כמה דקות לפני 12 בצהריים עלה האיש האחרון. במשך שש שעות בערך העלינו 4500 איש. ב - 10 בבוקר כבר חג מעלינו אוירון אנגלי וצילם אותנו. וכמה רגעים לפני ההפלגה, כשהנווט עמד כבר על האונייה ועמדנו לחתוך את הכבלים, הגיעה פקודה לעצור את האונייה ולא להרשות לנו להפליג. מיד הרחקנו את כל הזרים ובייחוד את הארצישראלים שליוו את השיירות.

בערב ירדנו - הקפטן ואני - להתייעצות עם אנשינו, שם נודע לנו, שהדבר נעשה תחת לחץ האנגלים. הוחלט לעשות הכול כדי להוציא את האונייה מהנמל. ידענו שאם לא נפליג מיד, נתחיל בפרשה כמו זו שהיתה בלה-ספציה, אבל בקנה-מידה עצום. לפנות-ערב נסענו עם סוכן האונייה למושל-המחוז הצרפתי, הודענו לו בדיוק את מצבנו, את כמויות המים והמזון שישנן ברשותנו, ומסרנו לו שאם לא נפליג מיד עם המזון והמים

האלה שיספיקו לנסיעה בלבד, יהיה עליו לספק לנו מזון, מים ושירות רפואי (כל זה ל-4500 איש). הוא התנהג כלפינו באדיבות רבה, הבטיח שיעשה את כל המאמצים כדי להחיש את הפלגתנו, ואף יתקשר עם השלטון המרכזי בפאריז, כי אין באפשרותו לספק מזון, מים ושירות רפואי למספר כה רב של אנשים.

אחרי הפגישה עם המושל היתה לנו פגישה שנייה עם אנשינו, שהודיעו לנו כי הגיעו בינתיים ידיעות הרבה יותר חמורות. ראשית, שיעבירו אותנו למחרת בבוקר לתעלה צרה ומעבר לכמה גשרים, כך שלא תהיה לנו כל אפשרות טכנית להסתלק. שנית, בבוקר יעלו על האונייה משמרות של הצבא הצרפתי.

כעבור זמן-מה הגיעו פקידי הנמל ודרשו שנמסור להם חלק ממנוע האונייה, כדי שיהיו בטוחים שלא נברח. כל זה נעשה תחת לחץ חזק מאוד מצד הבריטים. דחינו את הדרישה באופן הנמרץ ביותר והודענו להם שיודיעו לשולחיהם, שאם לא נפליג מיד, תחולנה כל האחריות והתוצאות הקשות (ותהיינה תוצאות קשות) על ראשיהם. בלילה החלטנו לעשות כל מאמץ אפשרי כדי לברוח. מבנה הנמל היה לרעתנו. הוא היה צר וארוך והקשה מאוד על הבריחה, בייחוד משום שאונייתנו היתה רחבה וגדולה.

היה צורך דחוף להשיג ספינות-גרר ונווט, שבלעדיהם אי-אפשר היה לבצע את הבריחה. בעזרת ידידים התחילו חיפושים נמרצים אחרי ספינת-גרר ונווט והוחל במו"מ מזורז בשטח זה. לפני חצות מצאנו נווט שהסכים להצעה שלנו במחיר אגדתי של שני מיליון פראנק. באותו זמן קיבלנו שיחה טלפונית אחרונה מפאריז, שהגיעו אליהם ידיעות עוד יותר שחורות. ידיעות אלו סיפרו כי לחץ הבריטים הוא כה חזק, שהידידים הטובים ביותר לא יוכלו לעשות דבר בשבילנו. הלחץ בא ממיניסטריון-החוץ הבריטי, ונגד זה אין מי שיתייצב. בינתים נסתיים המו"מ עם הנווט והוסכם שב - 2 אחר-חצות הוא יופיע על האונייה, ועד אז עלינו לסיים את כל ההכנות לבריחה.

באחת אחר-חצות היתה כבר הספינה מוכנה להפלגה. המכונאי הראשי הכין את הדוודים, והדליק את המנוע. כן הכינונו את הסולם במקום עלייתו של הנווט. בחרטום הכינונו את המנופים להרמת העוגנים, גרזנים וסכינים ומכשירי ריתוך חשמליים למקרה של ניתוק הכבלים וגם פנסים רזרביים, למקרה שנישאר בלי אורות. באונייה לא ידע איש על המתרחש. כולם ישנו שנת ישרים. ב – 1:30 חזר הקפטן מפגישה עם הנווט. סיימנו את כל ההכנות. מזג-האויר היה מצוין - כמעט שלא נשבה רוח. פחדנו רק שהיא תתגבר. חרטום הספינה היה מכוון במקום לפתח הנמל, לצד ההפוך. חיכינו עד 3.00-2.30 והנווט לא בא. החלטנו לנסות לצאת בעצמנו.

כשחזרנו לספינה בחצות חיכו כמה פקידי מכס ונמל, ששמרו על הרציף ליד הכבלים. הזמנו אותם לשתייה ואכילה. התפקיד הוטל על הכומר והוא הוציא מיד מכל טוב, קופסאות על-גבי קופסאות, האכיל והשקה אותם כיד המלך ואף נתן להם כמה מתנות. באותו זמן שחו שני קצינים אמריקניים לחוף, הורידו את כל הכבלים והשאירו רק חבל פשתן אחד. כשסיימו, החזרנו את פקידי הנמל לרציף. הם לא הרגישו שבמקום 5 כבלים ישנו רק חבל אחד.

ב - 3 החלטנו לנסות לצאת בעצמנו. לאט-לאט הרמנו את העוגנים והתחלנו לשחרר את החבל בירכתיים. כשהפעלנו את המנופים, ניסינו להפעיל גם את הפרופלור[1] כדי לקבל נטייה, יחד עם העלאת העוגנים, לצד פתח הנמל. לפתע התברר שהפרופלור תפש איזה גוף זר ופעולתו נבלמה. דבר זה ייאש אותנו מאוד, כי לרוב במקרה כזה צריכים להעלות את הספינה למספנה לתיקון. ההרגשה היתה קשה ביותר. לאחר כל ההכנות הארוכות והמתוחות לנסיעה בא מקרה כזה ושם את כל התקוות לאל.

המכונאי לא התייאש וניסה בכל זאת להפעיל את המכונות, קדימה ואחורה בלי הפסק, ואחרי שעה וחצי של עבודה הצליח הפרופלור לקרוע את הכבל שנתפס בו והתחיל לעבוד. בגלל מקרה זה איבדנו שעה שלמה, ובכל זאת החלטנו להמשיך בתכנית - ולברוח. העוגן הורם. בזהירות ובאטיות רבה החל רב-החובל לסובב את האונייה קדימה ואחורה, ותוך כדי כך סובב אותה יותר ויותר לעבר פתח הנמל.

ובאמת, כעבור 30 דקות הצלחנו לסובב את האונייה לעבר הפתח. היינו צריכים לעבור עוד שני סיבובים עד היציאה ובאחד מהם נתקענו עם הירכתיים לתוך המזח ונעצרנו. שוב איבדנו חצי שעה וגם הפעם הצלחנו

---

(1) מדחף האניה

על-ידי נסיעה קדימה ואחורה ועל-ידי מאמץ עצום של הספינה, לצאת מהסיבוב. לפנינו היה עוד הסיבוב השלישי והאחרון של היציאה. בסיבוב זה התחזקה הרוח וסובבה את הירכתיים לעבר פתח הנמל, בדיוק לכיוון ההפוך של נסיעתנו. החלטנו לצאת עם הירכתיים קדימה. בינתיים דחפה אותנו הרוח ועלינו על שרטון. החלטנו שהמשחק אבוד. מרגע לרגע התיישבנו יותר ויותר על השרטון. לפי הצעת אחד הקצינים, הוחלט להפעיל את האונייה בכל כוח מהירותה. מהירותה הגדולה היא כרגיל 90, ופה החלטנו לעלות עד 115. כעבור רבע שעה של עבודה מאומצת התחיל המדחף לדחוף את החול והצלחנו לצאת, בהשאירנו חריצים עמוקים בתוך השרטון. גם הפעם זה היה בנסיעות קדימה ואחורה.

בסך-הכל נאבקנו עם השרטון שעה וחצי. עשינו את הסיבוב המלא ויצאנו. בערך בשש הגיע הנווט של הנמל ואתו אחד הנווטים (שהיה צריך לקבל את שני מיליון הפראנקים). הם עמדו מהצד והסתכלו איך אנו נאבקים עם השרטון ולא נגשו לעזור, ולו גם בעצה בלבד.

וכך, אחרי מאמצים רבים וקשיים הצלחנו לצאת מהנמל.

מיד עם צאתנו מהנמל חיכתה לנו משחיתה אנגלית, שלמעשה חיכתה לנו כבר שבועיים בנמל מרסיי. לא שמנו אליה לב והמשכנו לנסוע במהירות של 11 - 12 מיל, כי לא רצינו לגלות את המהירות המלאה של הספינה. המשחיתה נסעה מאחורינו במרחק של כמה מילים.

למחרת חג מעלינו מפציץ בן ארבעה מנועים, ואחרי זה הופיעה הסיירת המפורסמת 'אג'קס' (שהטביעה את 'גראף שפיי' במלחמת העולם השנייה) וגם היא הצטרפה לליווי. למעשה נמשך הליווי הבלתי-פוסק עד חופי הארץ.

מבנה הספינה

היו לנו ארבעה סיפונים : א' ב' ג' ד'. סיפון ד' היה התחתון ביותר ובו היו מקומות לאלפיים איש. גם בסיפון ג' היה מקום לאלפיים ובסיפון ב' - לאלף. בסיפון א' היה מקום רק לחבר-העובדים.
האנשים אורגנו במחלקות בנות 30 איש כל אחת. בראש כל מחלקה הוצב מפקד, שהיה אחראי לחלוקת מזון ומים ולנקיון האזור שלו. פקודות הקבע של הספינה וארגון המחלקות עם המפקדים נעשה עוד בחוף, במחנה. כשהגיעו האנשים למחנות הם אורגנו לפי המסגרת שהיתה בספינה. גם סדרנים נקבעו כבר שם, וכן מחלקת טבחים, מחלקה רפואית ומחלקה סניטארית.

ההכנות המקדמות במחנות הקלו את העבודה בכלי, מבחינת הארגון, לאין שיעור. האנשים ידעו את הנוהג באונייה בכל הקשור לעישון, ניקיון ואוכל - עוד לפני שהגיעו לאונייה. כך הצלחנו במשך 24 השעות הראשונות להשתלט על האנשים. מיד קראנו לישיבת מפקדי מחלקות וחילקנו הוראות.

המפקדים חזרו ומסרו את ההוראות לאנשיהם, וכך לאחר 24 שעות נכנסה הספינה לחיים תקינים של חלוקת אוכל ומים, ניקיון ותרבות, וכן הלאה.

עזרה רבה וחשובה הגישה תחנת-השידור הפנימית באונייה. בעזרת מיקרופון אחד ו - 24 רמקולים היו כל הוראה וכל קביעת פגישה נשמעות בכל קצות האונייה על כל הסיפונים. כשהיינו צריכים איש מסוים מבין 4500 המעפילים, הוא היה מופיע לגשר-הפיקוד לאחר שתי דקות.
בארגון המחלקות הקדשנו תשומת-לב מיוחדת למחלקות של הנשים ההרות והמשפחות המטופלות בילדים קטנים. הן תפסו את כל סיפון ב', שהיה הנוח ביותר והיו בו נוסף למקומות הרגילים כ- 60 קאבינות בנויות, שבכל אחת היתה קערית ומים זורמים קרים וחמים במשך כל היום. לכל קאבינה כזו הכנסנו שלוש משפחות.

השירות הרפואי

סימה, אחת המלוות, היא שארגנה את השירות הרפואי. לעזרתה עמדו כמה רופאים מבין המעפילים וגם 12 אחיות מאומנות. לכל סיפון היתה מרפאה, ובסך הכל שלוש מרפאות. במרפאות אלו ניתנו עזרה ראשונה

וטיפול בסיסי לאנשי אותו הסיפון. נוסף לכך היה בית-חולים עם 60 מיטות. כבר ביום הראשון החלה המחלקה הזאת לפעול, ויש לציין את המסירות של סימה ויחד עם זה את הרשלנות של הרופאים מבין המעפילים, שלא התמסרו לעבודה בכל הרצון הדרוש. תמיד היה צריך לזרז אותם, ובסערה הקלה ביותר נפלו למשכב ולא טיפלו בחולים. חוץ מהרופאים מבין המעפילים לקחנו אתנו רופא יהודי-אנגלי וחובש אמריקני מבין המלחים, ושניהם עבדו במסירות רבה, אם כי בסערה הם חלו במחלת-ים ואז נשארה רק סימה שעבדה כל הזמן, כי הרגישה מצוין בים. נוסף לעבודה הזאת היתה סימה אחראית גם לטיפול בילדים ולחלוקת מזון מיוחד נוסף לילדים.

במבחן האחרון, בזמן הקרב עם הבריטים, כשהיו פצועים רבים, היחידים שהגישו עזרה בזמן ההתנגדות היו סימה, הרופא האנגלי והחובש האמריקני. השאר הגישו את העזרה רק כשנסתיימה ההתנגדות.

חלוקת מזון ומים

מזון ומים היו לנו ל-14 יום. המים נועדו להספיק לפי חישוב של 3 ליטר לאיש ליום. היות שהדרך הקודמת של פעולה משותפת עם ספינות אחרות התבטלה, ויצאנו במהירות לארץ, החלטנו לתת לאנשים כמות מזון כפולה. הם אכלו במשך שבוע מזון שהוכן לשבועיים. הודות למטבח המשוכלל שהיה לנו, שכלל מקררים חשמליים גדולים, חדרי-קירור, דוודים לבישול על קיטור, כיריים, תנורים ומחסנים מאווררים, יכולנו להכין אוכל מבושל לאנשים שלוש פעמים ביום. התפריט היה זה : ½ ליטר קקאו עם חלב, גבינה שוויצרית, צנימים 300 גרם ליום. בצהריים : מרק ירקות עם תפוחי-אדמה וגזר, בשר, קופסאות של פירות משומרים וליטר מים. בארוחת ערב : קפה וקופסת סרדינים או סלמון. בימים אחדים נתנו אורז, קוואקר וכו'. המזון לילדים הוכן לפי דרישת הרופאים. נוסף לאוכל הרגיל הם קיבלו דייסות של קוואקר ואורז, מיץ עגבניות, מיץ אשכוליות, קופסת חלב לילד ליום, פירות טריים וירקות טריים. בצורה זאת ניתן למעשה לילדים ולמבוגרים מזון טוב יותר מאשר קיבלו בחוף. הכמות בקלוריות היתה למעלה מ - 3000 ליום.

חלוקת המזון נעשתה בזמנים הרגילים. בשעה הקבועה נקראו מפקדי המחלקות למטבח, כל מפקד מחלקה קיבל שני דליים. הם היו נכנסים לפי סדר המחלקות - 5 מ"מים יחד, ובדלת שנייה יצאו, כך שבמשך 40 רגע נשלמה חלוקת המזון ל - 4500 איש. חלוקת המזון נעשתה בסדר מופתי והמזון היה בלתי-רגיל באיכותו ובכמותו בספינות מעפילים.

חלוקת מים

בשעה הקבועה מדי יום התייצבו המ"מים עם הדליים ליד ברזי המים בסיפונים השונים וקיבלו את הכמות הקבועה, ליטר לאיש ליום. הביקורת על הברזים היתה בחדר-המכונות. עם גמר חלוקת המים היינו סוגרים את הברזים של המים המתוקים ולא היתה שום אפשרות לגניבת מים מהצינורות. כמות המים שלקחנו היתה 150 טון. הטנקים היו מלאים פלוס 10 טון ליום, שהיינו מייצרים באבפורטור (מתקן זיקוק) שלנו ואף פעם לא עמדנו במצב של חוסר מים. גם לחיפה הגענו עם עשרות טונות מים.

סדרנים

לכל סיפון היתה פלוגת סדרנים, שתפקידה היה לשמור על הסדר ועל התנועה בספינה, על הנעשה במסדרונות, על תור למרפאה, חלוקת האוכל, בתי-הכיסא והמקלחות. הסדרנים ברובם היו צעירים מתנועות-הנוער, שמלאו את תפקידם ברצון טוב, אבל יכולתם, מפאת גילם הצעיר, היתה מוגבלת.

ניקיון

הניקיון באונייה עמד על רמה גבוהה, היו כל האפשרויות לשמור עליו. היו לנו מטאטאים, חומרי דיזנפקציה (חיטוי), המעברים היו רחבים, והחשוב ביותר - שהאונייה היתה נקייה עוד לפני הנסיעה, כך שקל היה לשמור על הניקיון.

המזכירות

מזכירות האונייה פעלה בכל השטחים של רישום וקניות וכן של בירור כל מיני עניינים בין התנועות והמחלקות השונות. המזכירות עסקה גם בהכנת סטאטיסטיקות ונתנה תמונה ברורה בכתב על הנעשה יום-יום בספינה.

העבודה התרבותית באונייה

נקבעה ועדת-תרבות, שהוציאה יום-יום עיתון, שהודפס במכונת-כתיבה ב - 50 אקסמפלארים והודבק על הקירות בסיפונים השונים. העיתונים הודפסו בעברית, אידיש, הונגרית ורומנית. חוץ מהעיתון הפעלנו תחנת-שידור של האונייה, שפעלה 7 שעות ביום : מ - 9 עד 12 ; מ - 2 עד 5 ; ומ - 7 עד 9. תכנית השידור כללה : כל בוקר כרבע שעה מוסיקת תקליטים. אחר-כך חדשות ולימוד עברית. רבע שעה ניתנה לפיקוד הספינה, כדי למסור הוראות למעפילים וסקירה על המצב. כחצי שעה הוקדשה לתכנית כבקשתך. הבקשות היו מתקבלות על-ידי קציני התרבות שבכל סיפון. בערב הוגשה התכנית על-ידי המעפילים עצמם. הופיעו בה מקהלות של תנועות שונות, קריינים, זמרים וכו'. נוסף לכך סייעה התחנה בארגון הסדר בספינה, להזמנת אנשים, הודעה על חלוקת אוכל וכדומה. בתחנה טיפל בחור אמריקאי מחבר המלחים, והוא אשר שימש כקריין בשידור לעולם, בעת ההתקרבות לארץ.

קשר

הקשר פעל בהצלחה מלאה. בכלי היו לנו שני מכשירים, אחד אמריקאי גדול ואחד שלנו קטן, היו שני 'גדעונים'[2]. ו'גדעוני' אמריקאי, שעליו הוטל התפקיד לקלוט את הודעות מזג-האויר וכל ההודעות הניתנות באנגלית. שעה אחרי ההפלגה קיבלנו קשר והודענו לסידני[3] על כל הקורות אותנו. 12 שעות אחרי ההפלגה הקימונו כבר קשר עם איטליה, וביום השלישי כבר עם הארץ. כל הזמן שמרנו על הקשר עם שלושת המקומות. בימים האחרונים הכינונו את מכשיר השידור. ניסינו אותו עם תחנות-החוף ובהקפדה מיוחדת. הכינונו את החומר לקריאה וחזרנו עליו עם הקריינים, כך שבשעה שנקבעה לכך העברנו את השידור באופן מסודר לעולם (ראה על כך בפרק מיוחד בהמשך).

מקרה עם היולדת

ביום השני של הנסיעה נולד לנו בן. הלידה עברה בסדר והאם והבן היו בריאים. כעבור יום ילדה אישה שנייה, והפעם היו סיבוכים. למעשה החל הסיבוך אתה עוד בצרפת. היא היתה בבית-חולים והובעה התנגדות להפלגתה, אך היא ובעלה עמדו בכל תוקף על הנסיעה, אף כי הזהירו אותם לגבי התוצאות הקשות הצפויות. הלידה עברה בסדר, אך הילד נולד קטן מאוד במשקל, אבל בריא. כעבור יום מתה האם מסיבוכים. מיד עשינו הכול כדי להציל את התינוק. הבאנו אותו ליולדת השנייה כדי שתיניק אותו. אך היות שלא היה לה די חלב, נתנו לה מזון מרוכז ומיוחד כדי שתוכל להיניק גם אותו. נוסף לזה הוטל על האחות הראשית לטפל אך ורק בתינוק זה. אחרי טיפול אינטנסיבי במשך כמה ימים, התאושש הילד. את גופת האם העלינו לסיפון, כיסינו אותה בדגל הלאומי. הכינונו ברזנט עם משקלות והכנסנו את הגופה פנימה. לפנות ערב, בנוכחות כל חבר המלחים, בעלה וכל המלוים, הספדנוה במלים קצרות, נשאנו את הגופה עד דופן הספינה, קראנו פרק בתנ"ך, הורדנו את הדגל והגופה צללה לתהום.

היום האחרון

היום האחרון עבר עלינו בהכנות הטכניות, שכללו: הכנת ברזי לחץ של מי ים (18 צינורות), 4 צינורות של שמן בלחץ של 180 פאונדס, תיל דוקרני שבו ביצרנו את כל המקומות החלשים, כגון: החרטום, הירכתיים וההגה הרזרבי. רשתות לכיסוי כל החלונות וכל הפתחים, כהגנה מפני פצצות מדמיעות, לבסוף תחמושת, שכללה : קופסאות שימורים, בקבוקים, תפוחי-אדמה, ברגים ומקלות. נוסף לזה היה צינור קיטור שעבר את

(2) כינוי לאנשי קשר במסגרת עליה ב'
(3) כנוי למרכז המוסד

כל האונייה. הסיפון חולק לקטעים, לשם הגנה היקפית של הספינה. כל קטע נמסר לתנועת-נוער אחרת. כדי לא לעורר את תשומת לב האוניות שבים, סידרנו את כל ההכנות בלילה ובשקט רב. רק בלילה האחרון חילקנו את חברי התנועות, ובמשך הלילה הם התחילו לבצר את כל האונייה. התכוננו לסיים את כל עבודת ההתמדות עם בוקר.

בדיוק בשעה 2 התקרבו אלינו שתי משחיתות והודיעו לנו לעצור, כי אנו נמצאים במים הטריטוריאליים של ארץ-ישראל. ענינו שאנו נמצאים לפי כל חישובינו 20 מיל מחופי הארץ, אך בכל זאת שינינו מיד את הקורס[4] למערב. הבריטים, ללא כל הזהרה מוקדמת, התקרבו ונגחו אותנו, ומיד עלו כמה מלחים על אונייתנו[1] והצליחו לכבוש את הגשר. מיד הפעלנו את ההגה הרזרבי, שיתקנו על-ידי כך את ההגה שעל הגשר והמשכנו להוביל את הספינה בכיוון הרצוי לנו. מיד לאחר ההזעקה תפשו התנועות את מקומן בסיפון והתחילו להתנגד לקבוצות המלחים שעלו לסיפון. ההתקפות נהדפו.

המלחים השתמשו במאות פצצות מדמיעות, ורק הודות לרוח ולמהירות נסיעתנו עבר עשן הגאזים. המשחיתות המשיכו בתכסיסי נגיחה. הן הסתדרו שלוש מכל צד ושתיים-שתיים היו מתקרבות לנגוח אותנו. הסיירת עמדה מהצד וכיוונה את כל הפעולה.

בינתיים הצלחנו לשחרר שתי דוברות כבדות, שכל אחת נפלה על משחיתה אחרת ומחצה את המעקה והגשר שלהן. במשך כל זמן ההתנגדות השתמשו המלחים שנלכדו בתוך הגשר באקדחים ותת-מקלעים, ונוסף לזה ירו משתי משחיתות במכונת-ירייה כבדה. רק העובדה שעל הסיפון היו 300 – 400 איש בלבד, הצילה אותנו מאבידות כבדות יותר. במהלך הקרב נלקחו כמה עשרות שבויים בידינו, ויכולנו לעשות בהם כטוב בעינינו, אך לא נגענו בהם לרעה. כתוצאה של הנגיחות משני צדי הספינה ניבעו פרצות גדולות בסיפון ג'. אחת באורך של 12 מטר וכמה קטנות באורך של 4-5 מטר. פגיעות אלו סיכנו את מבנה האונייה, וכל רגע עמדנו בפני סכנה של התמוטטות הסיפונים. כתוצאה מהנגיחות החלו פורצים מים לספינה בכמויות גדולות. בהתחשב עם מספר האנשים שלא הותאם לסטאביליות (יציבות) של הספינה, והעובדה שהצינורות של ניקוי המים נסתמו וסיפון ד' היה מלא מים בגובה של 70 ס"מ והמים עברו מצד לצד - היינו בסכנה חמורה ביותר. רק על-ידי גיוס של המעפילים והפעלת המשאבות הצלחנו להוציא את המים. יכולנו להמשיך בהתנגדות ולהפליג הלאה ברצוננו, אולם היו לנו נפגעים רבים (לפי הודעת הרופאים הרוג אחד ו – 5 פצועים קשה מאוד, 20 פצועים רציניים ו - 100 עד 120 פצועים קל). כמו כן הודיעו הרופאים באופן ברור שאם הפצועים לא יקבלו עירויי דם בהקדם האפשרי, עובדה זאת בלבד תגרום למותם של כמה פצועים.

נוסף לכך, הודיעו כמה קצינים שהספינה לא תוכל להחזיק מעמד בנגיחות נוספות. לאור כל הגורמים האלה, החלטנו לנסוע לחיפה ולוותר על התכנית של עלייה לחוף. נסענו לחיפה בכוחות עצמנו, כשאנחנו שולטים בגשר. הודענו למשחיתות שאנו נוסעים לחיפה ודרשנו עזרה רפואית. מיד הובאו רופאים מהמשחיתות, אולם העברת פצועים למשחיתות לא נעשתה, כי הרופאים טענו שזה עלול לסכן את חיי האנשים. במשך כל זמן ההתנגדות הצלחנו לשדר בבירור את מהלך הקרב, את המשך השידור שהחילונו בו בלילה הקודם הבאנו למחרת היום.

לחיפה הגענו בשתיים אחר-הצהריים. הוכנסנו לנמל ומיד הוחל בגירוש.

בזמן ההתנגדות רוכזו בסיפון ג' למעלה מ - 2,500 איש, כי זה היה המקום הבטוח ביותר מפצצות גאז ובדיוק במקום הזה החלו לחדור מים. האנשים, כולל הילדים ראו במו עיניהם איך המים חודרים והתחילה פאניקה איומה. במשך שעה וחצי הסתובבנו בין האנשים והרגענו אותם, אך לא נוכל לשכוח את הפנים הנפחדות של הנשים והילדים. זו היתה זוועה. מאות התעלפו בשעות האלה.

זו היתה למעשה הסיבה העיקרית שלא ארגנו התנגדות בזמן הגירוש, כי האנשים היו עייפים מהטרור הזה של הנגיחות הרצופות והפצצות המדמיעות. האלפים שהיו במחסן ראו בעיניהם את המוות וחשו את סכנת הטביעה. נוסף לכך היו לנו פצועים רבים. בגלל גורמים אלה לא ארגנו התנגדות בזמן הירידה. ידענו כי האנשים לא יעמדו בכך ולארגן התנגדות של מעטים לא היה טעם. האנשים היו שבורים ורצוצים אחרי ליל הבלהות.

---

(4) כיוון

יוסי הראל מספר על הפלגת ה'אקסודוס' (מהספר "השערים פתוחים")

נשלחתי לאיטליה. יום אחד יהודה או עדה הודיעו לי ששאול 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, בפורטו ונרה יש אוניה אמריקנית גדולה ומהירה, אמר לי שאול. שם האוניה "פרזידנט וורפילד", ועלי לפקד עליה. כעבור שעתיים יצאנו בפאקהארד של ארז, עם "סיניורה" סרני, שאול ואני. בנמל פורטו ונרה 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 כגבול. 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 אחר שבו שוכנו "בתי הילדים", כלומר, בתי היתומים. משהגעתי, ערכו מסדר כללי, כדי להראות לי איך הכל מארגן לקראת ההפלגה שמוערה 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 בתפקיד 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 תזוזה. 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 בווין, 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 מאייאר, 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 מוכניס 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 שוברי 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 בענין זה. מיכה פרי היה אחראי על המעפילים, "מירי" כצנלסון על האספקה, וסימה שמוקלר, 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 אותו. האוניה היתה נוחה ומהירה מאד, מצויידת במכשירי קשר ורדיו מעולים ובאנטנות. עדיין לא היה לה שם רשמי, שאמור היה להימסר לנו מהארץ .

היחה פעילות עירנית על האוניה, שיעורי עברית, שירה בציבור, וגם חדשות מהבי.בי. סי. שתרגמנו לחצי תריסר שפות והפצנו בין העולים. היה גַם ועד האוניה בראשות מדדכי 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, הספדנו אותה. אני זוכר שאמרתי שכאשר היהודים יצאו ממצרים, כל הזמן הם קברו יהורים 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, 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 המעפילים על החוף.

ביום ששי, בשעה 2 אחרי חצות, ואנחנו עדיין מול אל-עריש ועולים צפונה, התקרבה אלינו אחת המשחתות, האירה אותנו באור הפרוז'קטורים 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 פלשתין. 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 מנין היו לנו שלושה הרוגים? לגירסתם, קצין אחר שראה שאיש שלנו הרים גרזן 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 לעירויי-דם, ששה או שבעה פצועים ימותו.

יותר מזה הוא לא היה צריך להגיד לי. נתתי פקודה לעצור את האוניה, ניגשתי לכמה שבויים בריטיים שעשינו במהלך הקרב, וביקשתי מהם שיתקשרו עם המשחתות שלהם, כדי שישלחו לנו כמה מנות פלסמה. בינתיים המשחתות סגרו אותנו כמו עדת 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 מעפילים 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 ביניינו, מי יירד ומי יישאר עם המעפילים שחשבנו כי יועברו לקפריסין. יצא שמיכה פרי יסע עם המעפילים. לא שיערנו בחלום השחור ביותר, שיסיעו אותם חזרה לגרמניה.

המעפילים ירדו, קיבלו די.די.טי., וכל זה לנגד עיני הוועדה האנגלו-אמריקנית שבהמלצת משה שרתוק הובאה לנמל על ידי אבא אבן. 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 ממעפילים, יצאנו מן הסליקים. הלבישו אותנו בבגדי סוורים של סולל-בונה, נתנו לנו תעודות זהות ותעודות סולל-בונה ורשיונות נמל, וכך יצאנו מתחת לאפם של הבריטים. ובינתיים המעפילים כבר הפליגו בשלוש אוניות גירוש, לקפריסין כביכול.

מסלול הפלגת מעפילי 'אקסודוס' - לארץ-ישראל וחזרה