

הראל יוסי • יוסף המבורגר

יליד 1918, ירושלים. חבר "הגנה" מ-1935

נודדת ירושלמית '36, מ"מ בפו"ש '39,

מתגייס לח"א הבריטי 40-42

במגננון קבע "הגנה" 42-45, עליה לחנייתה.

מזכיר צבאי לד"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 ו

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, וזכרים 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 אוניית 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 בכד וטמון בתוך קופסת עץ. האב, יהודי רתי, בכה ואמר קדיש.

המעפילים, נקל לשער, היו במצב של פגרים. הצפיפות, הסערות, מחלת הים. זו היתה אוניית 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, כלי 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, דבוקים אחד לשני, חבורות חבורות, עם הילדים. הרגשתי היתה שצריך להחזיק אותם על הידיים, שהם פקדון שנמסר לידינו. זאת לא היתה החמנות, 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 טיטו", יחי טיטו. זאת היתה הפעם הראשונה שמדינה, ממש מדינה, עמדה לעזרתנו, וסייעה בידינו לארגן אוניות מעפילים.

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

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

צעיר, ועוזרו, כל הזמן מצטלבים, סימן שהמצב מסוכן. בכלל אי-אפשר היה לטובב 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 לידי, 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 וכלי קפטן בכל זאת איכשהו התקדמה.

כשכבר התקרבנו לחוף התורכי, הופיע מטוס בריטי. כולם ירדו לירכתיים, והבריטי, בעזרת איתותי סימפור, ציווה עלי להזהרות. עניתי "אנה הקדושה", וכי אני שט לעבר הנמל התורכי סקנדרון, להעמים 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 עניתי לו. המשכנו דרומה, עברנו על פני הר המוסאדאג, ענק מושלג, שמימי נעורי בצופים היה בשבילי מושג וסמל כמו תל-חי. התקרבנו 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, ונלחם בהם ככל שרק נוכל.

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

באידיש שחבר שלו קפץ לים כדי להגיע בשחייה לחוף שהיה במרחק של איזה 17 מייל. סובבתי את האוניה 180 מעלות, הבריטים התקרבו, ואני הודעתי להם שאחד האנשים קפץ לים. אז משחתת אחת תפסה מהירות מלאה, וכעבור חצי שעה הם הודיעו לי "האיש שלך נמצא אצלנו, בריא ושלם". הסתובבתי חזרה, וירדתי לכיוון חיפה. נכנסנו לנמל, קשרו אותנו למזח, ואז החילים הבריטים ניסו לתקוף את האוניה ולהוריד את המעפילים.

פלוגה בריטית אחרי פלוגה ניסתה להניח סולמות כדי לעלות על הסיפון. הפלנו להם את כל הסולמות. המעפילים זרקו עליהם כל הבא לידי, עצים, פחמים, קופסאות שימורים, מה לא. היה על האוניה איש אחד ששמנו בבידוד, כי הוא היה חולה ספיליס. בקרב, המסופלס הזה התנהג כמו פנתר. חצי שעה שלוש פלוגות שלהם לא הצלינו להשתלט על האוניה. ואז הבריטים התחילו להטיל פצצות גז מדמיע. אי-אפשר היה לנשום. האנשים קפצו כמו עכברים מגובה 11 מטרים לים, כי לא יכלו לעמוד בזה. האוניה התמלאה עשן, האנשים התחילו להחנק. היו צעקות, ופרצה פניקה שקשה לתאר. פצצה נפלה לחדר התינוקות, האמהות צרחו, איכשהו הצלחנו לזרוק את הפצצה חזרה. אבל האוניה היתה רווית עשן וגזים. ואז הכל התמוטט, הבריטים עלו על האוניה, והורידו את האנשים אל שלוש אוניות גירוש שכבר המתינו באותו המזח.

ירדתי אחד האחרונים, וכמו כולם חטפתי שטיפה של די.די.טי, פגיעה שלעולם לא אשכח: אתה מרגיש כמו פישפש. ועם כולם, לבוש כמו מעפיל, עברתי לאוניית 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 מרידות כלפינו, האחראים על הספינה, לא היתה. אבל מה, הם ראו את הארץ, ואליה לא הגיעו. זו היתה האכזבה. "ארץ" הם אמרו, לא ארץ-ישראל. "מען געט צו ארץ" היו אומרים. הכאב והעצב היו נוראים.

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 הג'וינט 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 האכזר 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 לידכתיים וסיכנו את חייהן של עשר אמהות עם התינוקות. לא הסתירתי 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 בכיתו באחד הערכים 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, ומשאר את זה למעפילים, ניצולי השואה.

יציאת אירופה - EXODUS

נשלחתי לאיטליה. יום אחד יהודה או ערה הודיעו לי ששאל אביגור מגיע, ורוצה לראות אותי. נפגשתי אתו בבית קפה קטן כמילנו, 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 וונדה יש אוניה אמריקנית גדולה ומהירה, אמר לי שאול. שם האוניה "פרזידנט וורפילד", ועלי לפקד עליה. כעבור שעתיים יצאנו בפאקהארד של ארזי, עם "סיניורה" סירני, שאול ואני. בנמל פורטו וונדה מצאנו אוניה עם ארובה עצומה. עלינו עליה. אברהם זכאי מהפלי"ם היה אחראי על הכנתה להפלגה, ושאלו הציג אותי כמפקד האוניה, ואת יצחק "אייק" אהרנוביץ' - הקפטן. אייק, שהיה מהפלי"ם, עבד תקופה מסוימת 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 הרום 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 אחר-אחר. הלכתי בהיסוס, מתבונן בהם, והם נושאים אלי את עיניהם כאילו אני הייתי ענק. הם מביטים בי ומשרדים לי שנותרתי האחרון שעורם 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 קרוש, 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