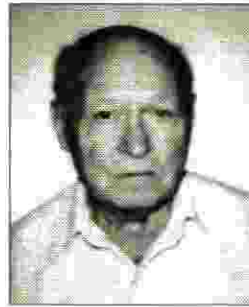
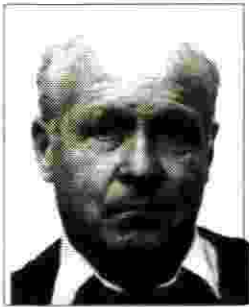


## סלע יהודה

יליד 1918, ארה"ב; עלה לארץ ב-1946.  
מתגרב באוניית ההעפלה "הגנה"



ה ע ס נ ה ר י ס י 0

על שני הצדדים. האירופאים, אחרי שנות סבל ויאוש, גבורה ותקוה, מנותקים מעולם החיצון ומהתנועה, נתקלו פתאום בחברים לדיעה, לשאיפה ואף למעשה נועז, שיביאו את כולנו למחוז חפצנו. אחדים מאנשי הצוות הספיקו להיות באירופה בשנות המלחמה; לרובם, המגע הראשון עם המעפילים גרם זעזוע עמוק.

מלכתחילה פינה הצוות את תאי-מגוריו לצרכים אחרים, כגון חדרי-חולים. עברנו לגור על הסיפון העליון ליד גשר הפיקוד, לכל שלושה ערסל אחד בהתאם למשמרות השונות. שטח מצומצם זה הפך למקום מפגש תחת כיפת השמים לחברי התנועה בצוות ולפרטיזנים. ערב-ערב ישבנו ושרנו אותם שירי מולדת המוכרים לשתי הקבוצות על אף המרחק הגיאוגרפי, שהפריד בינינו בשנים עברו. לפרטיזנים היתה הזדמנות לספר קצת מסיפוריהם, על אשר עבר עליהם בשנות המלחמה. על פניהם עצבות מודגשת - תוצאה של תלאות המלחמה. ביום השישי, בלב-ים, אספו מפקדי האוניה את הצוות לשיחה ראשונה ואחרונה שהתקיימה בזמן ההפלגה. הם בישרו לנו על תכנית סודית שהוחלט עליה בארץ: כיוון שאנייתנו טובה מאוד, ואנשים רבים מחכים לעלייה, הוחלט שאנו נעביר את האנשים לאנייה הקטנה בהרבה שתמשיך דרכה לארץ. אנו נחזור ליבשת אירופה ונבצע הפלגה שנייה. כדי למנוע בהלה אפשרית בקרב המעפילים סוכם על סודיות מוחלטת. היחידים ששותפו בסוד היו הפרטיזנים. היינו זקוקים לעזרתם להכנת המזון לאותו יום מיועד, עד שיגיעו לחיפה באנייה השנייה. ידענו, שאפשר לסמוך עליהם. עם אור הבוקר אספנו את האנשים והודענו להם על התכנית. יש לציין, אף שחלק ודאי הרגיש שדבר-מה עומד להתרחש, שלא קמה שום בהלה. שיתוף הפעולה היה מלא; ודאי סיבות רבות לכך. דומני שהחשובה מכולן היתה האימון המלא שנתנו במפקדים ובצוות.

בצלאל דרורי מתאר בדו"ח שלו את התלאות וסכנות-הדרך שעברו עליו:

"היו לנו שתי סירות-מנוע לעת חירום או לצורך גישה לחוף - אותן הורדנו לים. אותה שעה התקרבה אלינו אנייה קטנה, "אקבל" שמה, שאליה עמדנו להעביר את האנשים.

המניעים שהביאו אותי לפעילות ההעפלה -

רצוני לעלות לארץ ישראל ולעשות מעשה חיובי בדרך. בתקופת מלחמת העולם השנייה שירדתי בחיל האוויר של ארה"ב: באנגליה, בצרפת, בלוקסמבורג ובגרמניה. בתקופה זו, נפגשתי לא פעם עם שארית הפליטה באירופה והתודעתי למפעל "הבריחה וההעפלה".

"חלקי בענייני עלייה ב' התחיל עם שיחרורי המצבא בראשית 1946. יונה ינאי מעין השופט, אז שליח בניו-יורק, גולל בפניי את הבעיה של הרבים המוכנים לעלות ארצה, והדרכים חסומות. הבעיה, כמובן לא היתה זרה לי. על האוניות שקונים באמריקה לצורכי עלייה ב' ידענו, אבל היה ברור, שרק בודדים יזכו לעלות עליהן כאנשי צוות. יונה שאל אותי, אם אהיה מוכן להפליג לאירופה כדי למלא שליחות קצרה ושם לחכות לבואה של אנייתי. בצרפת עלי לפגוש את האחראים לעלייה ב' ולקבל מהם הבטחה, שכל חבר-תנועה שיגיע לאירופה בכוחות עצמו, יכול לעלות שם על אוניית-מעפילים. נתתי את הסכמתי. קיימתי שיחה עם זאב שינד, מרכז המוסד בארה"ב, הוא הבטיח לי, שמקומי בצוות יישמר ואעלה על האוניה כשתגיע למרסיי. הוא מסר לי עם מי להתקשר בפריז - מזכירות "השומר הצעיר" כבריגדה. בפריז פגשתי את ישראל הרץ מעין שמר, אז שליח בצרפת, וכן נפגשתי עם מזכירות התנועה. כזכור לי, היו בפגישה זו, בין היתר, יהודה טובין ומשה גרוס. הם נתנו את הסכמתם לתכנית ללא סייג, ועל כך הודעתי ליונה בניו-יורק.

בעקבות פגישה זו יצאו לצרפת 5 חברים מקיבוצי עלייה ג' וד' ואני ביניהם.

בהמשך נמנית עם צוות האוניה "הגנה" שהגיע לצרפת מארה"ב בתחילת מאי 1946.

ב-2.7.46 הפלגנו מנמל קטן ליד מרסיי, לה סיוטה, כלי תקלות, בעודתם הגלויה של הצרפתים. העלייה על הספינה היתה למופת. היו צעירים רבים מתנועות נוער שונות, ביניהם קבוצת פרטיזנים מחבריו של אבא קובנר, וביניהם אשתו ויטקה. גייסנו כתריסר איש מהפרטיזנים כעזרה לצוות, והם אכן עזרו. הפעולות המשותפות השאירו רושם

בצלאל דרורי עם כמה פרטיזנים עברו אליה, ובאמצעי-שכנוע לא שיגרתיים רב החובל התורכי נאלץ לעמוד בסיכומים, שהגיעו אליהם במרסיי, והתחלנו להעביר את האנשים מאנייה לאנייה. בו בזמן נעשו על ה"אקבל" אילו עבודות נגרות כדי לאפשר קליטת כולם באוניה. כל מיני הבטחות ביחס לטיב האוניה וההכנות שייעשו לפני העלאת האנשים, נתגלו כבדותות. שינוי במזג האוויר וירידת הברומטר גרמו לסכנה מוחשית ליכולת העמידה של "ביריה". גלים החלו להציף את הספינה ובצלאל החליט לשרד ס.א.ו.ס. כתגובה הופיעה אוניית מלחמה בריטית בשם "ויראגו". אנשיה שאלו על צורכי האוניה שלנו וקיבלו תשובה מדויקת על המצב. לדהמת כולם, עם קבלת התשובה הסתלקו מהמקום. באמצע הלילה חזרו, והסתלקו שנית אחרי זמן קצר. כאשר נכנסנו אל המים הטריטוריאליים, נתפסה הספינה על ידי הבריטים.

"בינתיים ספינת האם, מעתה "הגנה", חזרה לאירופה. תחנתה הראשונה היתה באי מילוס ביוון להצטיידות בדלק ומזון. להפתעת הצוות, חיכו לנו שני ארץ-ישראלים באי הנידח הזה: בנימין ירושלמי מפעילי ה"מוסד", שידע את שפת המקום, ורופא שבא במיוחד מהארץ.

בהגיע ה"הגנה" ליוגוסלביה כבר היה ברור, שבהפלגה הקרובה ניקח לפחות מספר כפול של מעפילים.

ב-30.7.46 קיבלנו הודעה שהלילה יבואו האנשים, יעלו על האוניה ונפליג. לפנות ערב הופיעה רכבת ארוכה, שנעצרה ממש על ידינו. עם רדת החשכה התחילו האנשים לעלות על הספינה. שעות על גבי שעות נמשכה העלייה לאוניה והדבר נראה לנו כאין-סופי. במבט ראשון, החומר האנושי נראה שונה מזה שב"ביריה". הרבה יותר מבוגרים, ילדים ואף תינוקות. אני גם זוכר קבוצה שומרית מהונגריה, שעלתה על הסיפון עם הגלה, אחרי מפקד קצר ליד הרציף. כשבטן האוניה התמלאה עד אפס מקום התחילו למלא כל פינה אפשרית על הסיפון עצמו ובסך כל עלו כ-2700 נפש. ועוד מפי יהושע בהרב: "אני רוצה לספר על צוות של בחורים יהודים אמריקניים. כמובן, קראתי אליי את אנשי הצוות ואמרתי להם: אנחנו לוקחים את כולם, אין ברירה - צריך לקחת את כולם. אחד הדברים שהצוות צריך לעשות הוא לעזוב את המיטות שלהם; לא לגור בתאים. כל התאים לצורכי המעפילים - לחולים או לילדים. אפילו את רוכי העלייה לגשר (הפיקוד) אנחנו נפתח בפני המעפילים, ולעתים גם את הגשר עצמו. כדי שהאנשים יתאזרו קצת... הצוות קיבל את זה בהבנה... ספק אם אפשר היה לעשות את זה עם צוות שכיר.

עם סיום עליית המעפילים יצאה הספינה לדרך, דרך יפה להפליא בין איים הביים מלאי-יערות. עם יציאת האנייה ללב ים התחילו הצוות ונשכחו הנופים היפים. מנגנון האיוורור היה מיועד לכמה תריסרים בלבד; תוך זמן קצר, אלו שבטן האוניה, והם היו הרוב, התחילו לסבול מחוסר

אוויר. רוב הנוסעים חלו במחלת-ים, והקאותיהם תרמו לאווירה הרוחסה הולא-נעימה, כלשון המעטה. האביזרים הסניטאריים התחילו להיסתם בלחץ ההמונים ומאמצי הצוות לשפר את מצבם לא הועילו.

כל אלה היו כאין וכאפס לעומת הצרה הגדולה, שפקדה את האוניה לילה אחד. הצרה הביאה לשיגור קריאת ס.א.ו.ס. לחלל הים התיכון, ולא היה מי שיושיע. ללא סיבה מובנת נעצרה האוניה והתחילה לנטות הצידה. כתוצאה מהפסקת המנוע נפסקו פעולות מערכת החשמל ואמצעי האיוורור. תוך זמן קצר המצב החמיר מאוד. לא היתה כל אפשרות להודיע את פשר הדבר למעפילים, ולו היו מנסים לעלות לסיפון בהמוניהם, ללא ספק הספינה היתה מתהפכת בגלל הנטייה החזקה. שיא הנטייה הגיע לזווית של 27 מעלות - מצב מסוכן ביותר. המעפילים לא נכנסו לפאניקה, וזה מוכיח עד כמה היה להם אמון בצוות ובפיקודו.

על אירוע זה מספר רוד באום, מהגרס שני בצוות, מאנשי השומר הצעיר וחבר קיבוץ סאסא לשעבר:

"היתה בעיה עם הדלק. האנשים נמצאו בכל פינה אפשרית, ולא יוכלנו להגיע לצינורות המרידה כדי לוודא את מצב מיכלי הדלק. במקרה אחד שאבנו דלק מעל למידה, ובתחתית המיכל הצטברו כנראה מים. אלה גרמו לכיבוי האש בדודים ואיבוד הקיטור.

האנייה, בלי הכוח להפעיל את הגנרטורים או המנועים, נעצרה כמובן. ירדנו לחדר הדודים והעברנו את שאיבת הדלק למיכל חדש; כדי להעלות שוב קיטור, די היה לאפשר שריפת הדלק הכבד. הדלקנו אש מעצים העצים באו משבירת כמות גדולה של מדפים, ששימשו למיטות. אש זו, בצירוף משאבת דלק ידנית, איפשרו העלאת הקיטור והאוניה התחילה לנוע. כל זה ארך כ-6-8 שעות. בחדר הדודים, בו עבדו אנשי הצוות בעזרת קבוצת הפרטיזנים בשבירת העצים והכנסתם לתנור, היתה הטמפרטורה כ-48 מעלות. לכן פעולה זו נעשתה בחילופים, כי אין אפשרות לשהות בחום כזה יותר מדקות ספורות.

"תוך כדי מצב חירום זה היה מפקד האוניה, יהושע בהרב, משגר בחדר-האלחוט מברקים לפיקוד העליון של ה"המוסד" בחיפה, ומתאר את מצב העניינים. כמובן, אז לא היתה מדינה ולא צי, ולא יכלו להושיט עזרה. אך כתוצאה משיגור ס.א.ו.ס. הופיעה אוניית מלחמה בריטית תוך זמן קצר והרליקה זרקור חזק. מן האנייה הבריטית אפשר היה בנקל לראות את טיב האנייה שלנו ומצוקתה. בכל זאת שאלו ברמקול, מי אנחנו ומהי מטרת נסיעתנו. התשובה היתה, שזו אנייה עם יהודים בדרך לארץ ישראל וזקוקים לעזרה.

השאלה נשאלה שנית ושלישית וקיבלה אותה תשובה בכל פעם. פתאום ככה הזרקור, ו"הגנה" נשארה לבר עם צרותיה; אבל, כאמור, אנשי הצוות הצליחו בכוחות עצמם לגלות את התקלה ולתקן אותה, והאוניה יצאה שוב לדרכה.



העולים, שהגיעו בלי תעודה מתאימה.

עם סיום הפלגה זו מצא את עצמו דוד באום בין ראשוני הגרעין של קע"ה בארץ. בגלל כישוריו המקצועיים וניסיונו הימי המשיך לעבוד בשביל ה"מוסד" בהכנת אניות אחדות בנמלים בארה"ב ובאירופה, שלאחר מכן הפליגו עם מעפילים. עם קום המדינה גוייס לחיל-הים וכה לשפץ וגם לשרת על אותה קורבטה "הגנה", שיחד עם "ווג'ווד", הייתה בין הראשונות בחיל-הים הצעיר.

המלווים באוניה היו: בצלאל דרורי ויהושע ברהב, רב החובלים היה פרידמן אריה, הצוות מתנדבים יהודים מארה"ב ביניהם הקצין הראשון ברני מרקס, גרעוני אברהם ליכובסקי.

במקור הינו צוות מצומצם מאוד לעזרתנו להפעיל את האוניה גייסנו מעפילים מהאוניה.

אחרי שהגענו לחיפה אנשי המקצוע מהצוות חזרו לארה"ב, יתר חברי הצוות התחלקו: אנשי הכונים הגיעו לקיבוץ "כפר בלום" ואנשי השומר הצעיר (ק.ע.ג.) לראשון-לציון, "לחצור" וכן לקיבוץ "עיר צור".

סיפורי המלא "פרקי העפלה של חלוצים מאמריקה פורסם ב"מאסף" בטאון גבעת חביבה חוברת י"ז-תשמ"ז-1987. הצילומים שצילמתי משך ההפלגה נמסרו לארכיון "ההגנה" ול"בית תפוצות".

"בתוך המהומה של הימים והלילות הללו נולדו שני תינוקות בריאים ושלמים. השמות שניתנו להם סימלו לא מעט את האנייה בה נולדו: נחשון וגונן. לאחר מכן שימשו תינוקות אלה השראה לשירו של נתן אלתרמן "דו-שיח בין נחשון וגונן"

בתעודה אחת אנו קוראים, שהופעתן הראשונה של הקורביטות מהווה איום על אניותיהם. מברק אל מזכיר הימיה הבריטית (בלונדון) חתום ע"י אדמריל מפקד הצי בים התיכון: "יש לשים לב לעובדה, שהופעת אניות מהירות יותר, כדוגמת הקורביטות, מכבידה מאוד על המשחתות המפטרלת בחוף הפלשתיני, ועוד יותר כשמזג האוויר יהיה חורפי, כיוון שתפיסת האוניה, להבדיל מעלייה עליה לצורכי זיהוי, מוגבלת כעת למים הטריטוריאליים. במקום או במאוחר יש לצפות לנזקים רציניים לאוניותינו, ואף התהפכות אניית מעפילים במעמס-יתר.

בתעודה שנייה, המתיחסת לעצירת המשחתת ליד האוניה "הגנה" אחרי שיגור ה-S.A.O., וכאשר היתה בסכנת טביעה, מפקד המשחתת כותב: "לא היה כאן דבר בעל עניין בשעת גילוייה ותפיסתה (של האוניה).

כשהאנייה התקרבה למים הטריטוריאליים, קיבלה פקודה לעצור. היא המשיכה לנוע בכיוון חיפה במהירות מלאה. באותו הדו"ח כותב מפקד המשחתת: "יש לציין, שיריית-התותח מעל החרטום זכתה למידה של שאט נפש, וייתכן שיהיה צורך בקרוב לתת צרור ממכונת היריה "לואיס" לתוך חדר ההגה".

בהמשך, כשהיריות מהתותח לא הועילו, נגחה אחת המשחתות את ה"הגנה" נגיחה שהרימה את הספינה כאילו היתה צעצוע. נגיחה זו שברה את מדחף האוניה, ונשארנו תקועים ללא יכולת להפעיל את ההגה. נסיונות של מחלקת הנחתים לעלות על האוניה נענו במטר של כל הבא ליד. אבל לאחר זמן מה היה ברור שאין טעם להמשיך בקרב ולסכן את המעפילים. אנשי הצוות החליפו בגדים ונבלעו בין המעפילים כדי למנוע תפיסתם.

תוך זמן לא-רוב דאגו אנשי ה"מוסד" בחיפה שכל אנשי הצוות ייצאו מהנמל בלי להיתפס על ידי הבריטים, וכל אחד יגיע למקום הרצוי לו, בדרך כלל לגרעין קיבוצו. בהמשך הזמן שימשו שיטות הורדה אלו ואחרות בנמל חיפה את כל



הורדה על סיפון ה"הגנה"