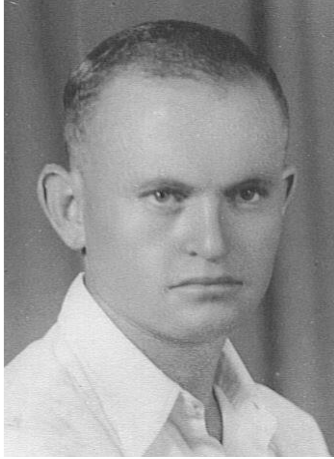


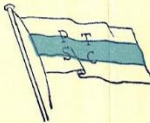
משה דפני ("הסיילור") מספר הפרק הימי בחיי



הגעתי לארץ ישראל מאוקראינה בשנת 1920, ואני בן שנה. גדלתי ביפו ואחר כך בתל אביב. מילדותי נמשכתי לים. גם ספרים שקראתי, הלהיבו את דמיוני ושאיפותי לים. הסתובבתי הרבה סביב הימיה של הפועל. בגיל 13 התחלתי לעבוד בצבעות ב"יריד המזרח". כשהייתי פנוי הייתי מסתובב בין החברה שטיפלו בסירות, לקבוצה הבוגרת היתה סירה והם אימצו אותי להיות נער סיפון. אני עשיתי כל עבודה שצריך בשמחה. במשך הזמן גיליתי שהאנשים האלה עוסקים בהורדת עולים שהגיעו בשנת 1934 באופן בלתי לגאלי, עליה שהייתה עדיין בחיתוליה. כבר אז חשבתי שזה מה שאני רוצה לעשות בחיי. הדמויות האלו היו לי לדוגמא. היה לי חבר שיחד הלכנו בשבתות ליפו, שילמנו גרוש לערבי שלקח אותנו בסירה קטנה לאניות. עברנו בין האניות וביקשנו מרבי החובלים שייקחו אותנו לעבוד באוניה. הסבירו לנו שזה לא ניתן. היו מלחים שאמרו לנו: "אל תהיו טיפשים ואל תבואו לאוניות". זה לא הרתיע אותנו.

אחרי תקופת הכשרה בבאר טוביה ובמשמר השרון, הלכתי למשק שדות ים, שישב עדיין בקרית חיים. רוב הזמן עבדתי בסוורות בנמל חיפה. וכך קרה שהייתי מעורב בהוצאת הגופות והציוד של האוניה "פטרייה" אחרי האסון הטרגי שקרה לה. בשנת 1940 הייתי בין החברים שעלו למקום ההתיישבות הקבוע בקיסריה. עברנו את כל הקשיים של התיישבות חדשה של אותם הימים. בשדות ים עסקתי בדיג חופים.

אני לא זוכר את התאריך המדויק שנשלחתי מהמשק לפלמ"ח. זה היה עם הקמת פלוגה ב'. היינו ביערות הכרמל והתאמנו. בין המדריכים היה קצין בריטי שאימן אותנו בחבלה. אז עדיין לא היה עוד גיוס קבע לכן לאחר תקופת האימונים חזרנו למשקים, לחכות שיקראו לנו. באותה עת היתה ההפצה האיטלקית השנייה על תל אביב. אמא שלי נפצעה, הייתי מוכרח לעזור בפרנסתה. ביקשתי חופשה מהפלמ"ח לצאת לעבוד, חשבתי לעלות על אוניה. פיקוד הפלמ"ח ראה את זה בעין טובה (אולי במבט רחוק). קיבלתי את החופשה. עליתי על אוניה, וכך במשך השנים 1942 – 1945 הפלגתי באניות ארצישראליות, אנגליות ונורווגיות.

PALESTINE TRANSPORT & SHIPPING Co. LTD.	TELEPHONE: 4614/5 TELEGRAMS: PALTRA
CODES: BENTLEY'S PRIVATE NEW BOE CODE	47, Kingsway "Moshé" Building Palmer's Gate Haifa, P.O.B. 1343
BANKERS: BARCLAYS BANK ANGLO-PALESTINE BANK	22nd October 1943.
IN REPLY PLEASE QUOTE REF.:	

TO WHOM IT MAY CONCERN.

We hereby confirm that Mr. Moshe DAFNI (formerly Moshe Raigorodsky) has been employed by us as a sailor on board our s/s "TIQVA" from 5th October 1941 up to 22nd January 1942, the date of her sinking.

We would say that he fulfilled his task to our entire satisfaction, and has particularly shown skill courage and initiative in rescuing his fellow sailors when the vessel sank.

PALESTINE TRANSPORT & SHIPPING CO.

Manny

במשך התקופה איתרע מזלי להיקלע שלוש פעמים לטביעת אוניות. הראשונה, בגלל העמסה לא נכונה בנמל פורט סעיד. האוניה איבדה את שיווי המשקל והתהפכה. לא היו נפגעים. הטביעה השנייה הייתה בנסיעה מתורכיה, ליד חופי צפון סוריה כשנקלענו לסערה עזה. מתוך 19 אנשי צוות טבעו חמישה. אני משיתי מהמים שלושה מן הניצולים, שניים מהם ללא הכרה. גם אחרים נכנסו והוציאו ניצולים. בלילה הראשון לנו בכפר בצפון סוריה. בבוקר נפלטו שלוש גופות לחוף. בעזרת חיילים צרפתים העברנו את הגופות לביירות והם נקברו בבית קברות יהודי. מאוחר יותר כשכבר לא היינו נפלטו שתי גופות נוספות שהועברו לקבורה באותו המקום. צחוק הגורל ששתי האוניות האלה "התקווה" ו"אצילה" הן בעצם ה"מילוס" וה"פסיפיק" שהעולים שבאו בהן הועברו ל"פאטריה", שהייתה פרק משמעותי בחיי.

הטביעה הקשה ביותר הייתה מפגיעת טורפדו גרמני באוקיינוס האטלנטי, ליד חופי מרכז אמריקה. כשאוניה טובעת כל מי שנמצא בקרבתה נסחף פנימה, רק שחיין טוב יכול להתגבר על הכוח המושך. למזלי התחילו לצוף על המים לוחות עץ ומכסים של המחסנים, נאחזתי בהם. פעמיים מסרתי את הלוחות לימאים שיעזרו בהם ומצאתי לעצמי לוחות אחרים. בשלישית מצאתי סולם, ישבתי עליו וחתרתי בעזרת לוח עץ. הבחנתי ברפסודה שנשמטה מהאוניה, וחתרתי להשיגה. היא התקדמה עם הרוח והזרמים. הגעתי ומצאתי עליה שני ימאים. אילצתי אותם לחתור חזרה נגד הרוח כדי לאסוף את הימאים שהשארתי אחרי. אספנו אותם ועוד ימאי נוסף. כך שהיינו ברפסודה שישה אנשים. בבוקר נסחפנו עם הזרם לקבוצת איים. כשהתקרבנו, הקיפו אותנו כרישים, שלא עזבו אותנו במשך ארבעה ימים וארבעה לילות. לולא אספנו את שלושת האנשים האלה, אין ספק שהם היו טרף לכרישים. ביום החמישי נאספנו על ידי ספינת משמר חופים אמריקאית לטרניידד. שם מצאנו עוד שלושה ניצולים מן האוניה. זה מה שנשאר מתוך צוות של 47 איש. המשכתי באוניה בריטית בשירות המלחמה. השתתפתי גם בפלישה לדרום צרפת באניה שהובילה הספקה ושני בתי חולים שדה, על ציודם וציוותם.

בשנת 1945, כשהגעתי ארצה, פגש אותי יענקלה סלמון וקרא לי לחזור לפלמ"ח. ואכן חזרתי באוקטובר לפל"ם, לקורס מפקדי סירות החמישי, כשמאחורי כבר ניסיון ימי. אחרי הקורס נשלחתי לקורס חובלים שהתקיים ביגור.



בקורס מפקדי סירות מספר 5

תוך כדי הקורס נקראנו להורדת מעפילי האוניה "חנה סנש". התכנסנו בעברון. הייתה תכונה רבה, אנשים רבים, ימאים ואחרים, נקבעו תפקידים שונים. אותי מינו להיות האחראי על החוליה שתעלה על האוניה ותוריד את העולים. אחרי חצות התברר שהאוניה מתאחרת וכולם התפזרו. למחרת קראו לנו שוב. זה היה חג המולד, והסבירו לנו שמנצלים את הלילה שהאנגלים שתויים ויהיו פחות ערניים. הגענו לשטח שוב, התברר שאנחנו בסך הכל מחלקה אחת, בערך 30 איש. נשלחו אנשים להביא סירה מהימייה של הפועל בנהרייה. בסירה זו שיכלה לשאת 10 אנשים כולל צוות, ובשתי הסירות של האוניה, שכל אחת יכלה לשאת 6-7 אנשים, היו צריכים להוריד את כל העולים. האוניה התקדמה, ומאחר שהגיעה קרוב מדי לחוף, התיישבה על שרטון.

בגלל הזווית שהיא עמדה, נוצרו סביבה זרמים מצפון לדרום. האוניה הורידה את שתי הסירות שלה עם הצוות והמלווים, והשאירו לנו את הסירות. הציבו אותי לסירה של הימיה. בקושי רב הגענו לאוניה, אז צעקו לנו שאחת מהסירות התהפכה. התחלנו לחפש ניצולים, אספנו מספר ניצולים, את הימאים עצבנו שיגיעו בשחייה לחוף. כשהגענו לחוף ומפקד הפעולה שמע מה קרה, נתן פקודה לחזור. קשה לתאר את ההרגשה שאנחנו הולכים ועוזבים את העולים על האוניה. תוך התלבטות נוראה בין לחזור לאוניה ולהפך פקודה ובין להמשיך ללכת, הגענו לעברון. אנחנו עומדים ובא המפקד ואומר שצריך עשרה מתנדבים, והם צריכים לדעת שהם עלולים להאסר אם האנגלים יתפסו אותם. מיד יצאתי קדימה, יצאו עוד כעשרה אנשים והתחלנו לחזור בריצה לאוניה. כשהגענו, ראינו כבר מרחוק שהעולים בעצמם כבר הורידו חבל לחוף. לימים התברר לי שבין קבוצת הצעירים הקטנה שהורידה את החבל, היה יצחק ארד (טולקה). שחיתי לאוניה, אחרי בא עוד ימאי. האנשים על האוניה עמדו חסרי אונים. אמרתי לאחרים להסתדר לאורך החבל ולעזור לאנשים לעבור. לימאי השני אמרתי להביא קודם כל את הנשים.

לא היתה לי שפה עם העולים, לכן לקחתי את הידיים שלהם ושמתי שיתפסו אותי בעורף, תפסתי אותם במותניים והעברתי אותם מעל מעקה האוניה. הם נשארו תלויים על צווארי, שוב תפסתי בידיהם



והעברתי יד אחרי יד כדי שיאחזו בחבל. משם העבירו אותם הימאים שהיו מפוזרים לאורך החבל. אינני יודע מאין באו לי הכוחות לכל זה. היו כאלו שפחדו והייתי צריך בכוח לשחרר אותם מעלי. האנשים היו שקטים. אחרי שהורדנו חצי מהאנשים שמעתי קולות מהחוף, יצחק שדה עם נתן אלטרמן הגיעו. ואני שומע את בני מהרשק צועק: "קדימה במרץ, תרדו". זה עודד את

האנשים לרדת. אחרי שכל האנשים ירדו, הוא צעק לנו: "תורידו את החפצים". כל החפצים שלהם היו מרוכזים ומאורגנים על הסיפון. התחלנו להוריד את התרמילים, כשהימאים מעבירים לאורך החבל, בעזרת מספר עולים שהצטרפו אליהם. אז קיבלנו הוראה לבדוק, שמא נשאר מישהו על האוניה. חיפשנו, לא מצאנו כלום. ירדנו לחוף, כבר לא היה אף אחד.

חזרנו ליגור, והרגשנו שכל המשק שמח איתנו על ההצלחה. כשראיתי את התושייה שהעולים גילו, הבנתי שגם אם לא היינו באים לעזרתם, הם היו מצליחים לרדת. אנחנו רק עזרנו להם ואולי קצת הקלנו עליהם. במשך השנים התפיסה הזאת מלווה אותי, גם ביחס לכל מפעל העפלה. **באותו לילה כתב נתן אלטרמן את השיר: "נאום תשובה לרב חובל איטלקי".**

גמרנו את קורס החובלים, וב-29 ביוני 1946, הייתי בקיבוץ יגור ב"שבת השחורה". נעצרתי עם חברי המשק ונשלחנו לרפיח. שהיתי שם עד ספטמבר. כשהשתחררתי, פניתי למוסד לעליה. ידעתי עוד לפני המעצר שאני מועמד להישלח לאירופה. נשלחתי עם עוד קבוצה קטנה באוניה יוונית לצרפת. שם הביאו אותי למחנה העולים סאן ג'רום. אני מדלג על חווית העבודה עם העולים שהיתה חוויה בפני עצמה.

אחרי תקופה במחנה, קבעו אותי לאוניה "לנגב". זו הייתה ספינת מפרשים קטנה שהורכב עליה מנוע בסך הכל של 150 כ"ס. הספינה הייתה שייכת למבריה יוני, שהכין אותה וציוות אותה. את שכרו הוא קיבל לפי מספר הנוסעים, לכן הכין מקומות ל-650 נוסעים. המיטות היו בקומות כשהרווח בינהן חצי מטר. בשביל להיכנס היה צריך לזחול. המעברים היו כאלה שיכול היה לעבור רק אדם אחד. העולים ברובם היו צעירים בקבוצות מאורגנות של תנועות. רויזיוניסטים, פרטיזנים, נוער חלוצי יוצאי גרמניה, שעברו את המלחמה באנגליה. וקבוצת נוער שהגיעה בסופו של דבר לקיבוץ לוחמי הגטאות. ראיתי את האנשים, זכרתי מה ששמעתי ממלווים אחרים ובניתי מזה קו איך לנהוג בתנאים הקשים והבלתי רגילים שהיו. באמצע ינואר התחילו להגיע העולים במשאיות. כשראו את האוניה היו המומים, נעצרו והיה צריך ממש בצעקות לדחוק בהם ולדחוס אותם. אבל מה שבאמת דחק בהם זה היו אלו שבאו אחריהם. יצאנו לדרך. היינו אלחוטאי ושני מלווים, אני ואפרים טלמון (טאומן) שידע צרפתית ואיטלקית והסתדר עם הצוות. אחרי שכל העולים עלו הייתי עייף מאד, הלכתי לישון. אחרי זמן קצר בא אפרים, העיר אותי, ואמר לי שחודרים מים והמשאבות התקלקלו. הוא התחיל לשאוב במשאבות יד עם עוד כמה בחורים, עד שאפסו כוחותיו. ואז מבולבל מעייפות המשכתי לשאוב. אחרי כמה שעות תוקנו המשאבות. בשביל שיוכן מה היה טיבה של האוניה, כשהיא הגיעה לחיפה ועמדה יום אחד ללא שאיבה, היא טבעה. מהירות הספינה היתה צריכה להיות 5 קשר. במשך הלילה הגענו במהירות 3 קשר לקורסיקה. מערכת האוויר לא פעלה, האנשים הקיאו אחד על השני. היה צריך להיעזר בלחץ האוויר שבא דרך

הארובות שכוונו אל הרוח. התחלתי לעבור ולעשות סדר בחפצים שלא יפריעו לאנשים. האנשים רטנו. חילקתי תפקידים לקבוצות השונות, חלוקת האוכל, נקיון, שמירה על הסדר. העולים שכבו על הדרגשים ושתקו 20 שעות ביממה, בתוך הקי. הוציאו אותם לסיפון לפי סדר בתור.

התכנית היתה להגיע לארץ תוך 7-8 ימים. אנחנו רק ליד סיציליה וכבר עברו 5 ימים. התברר שהאוכל אזל. החלטנו שצריך להשיג עוד מזון. עגנו בחוף סיציליה ביציאה ממסינה, ליד כפר. לאפרים ולרב חובל היה כסף. החלטנו לשלוח את רב המלחים שנראה לנו אמין עם שני מלחים ונער בסירה להביא מזון. אחרי שחיכינו כל הלילה, יצאנו רב החובל, אחד המכונאים ואני לחפש אותם. התברר שהם עזבו את הסירה על החוף וברחו עם הכסף. חיפשנו פתרון. אחד מראשי הקבוצות רמז לי. ירדתי אל האנשים בכל קומה דיברתי ממש לליבם. ביקשתי שמי שיש לו כסף שייתן. האנשים באו והביאו כסף, נתנו כמה מאות דולרים. הרגשתי שהשיתוף שהיה לנו איתם גרם להם לקחת אחריות בעצמם. אפרים ירד עם המכונאי, והאוניה מולאה בהספקה. מבין העולים בחרנו 6 בחורים שיעזרו לצוות במקום הימאים שברחו. אחרי זה ההפלגה נמשכה עוד שבועיים. מתוך 21 ימי הפלגה, 19 יום מכשיר הקשר לא עבד. האלחוטאי הצליח לתקן אותו רק בסוף ההפלגה.

ואז התקשרנו לארץ. הגענו מול חוף תל אביב מבלי שהבחינו בנו. קיבלנו הוראה בקשר להגיע למחרת לקיסריה. הגענו לקיסריה. הרגשנו שעוקבים אחרינו. עשינו כל תרגיל להתחמק. בסוף ירו עלינו וקפצו לאוניה. אז התפרצו לסיפון צעירי העולים עם קופסאות שימורים. כשנאמר לי שנפגעו מספר עולים, נתתי הוראה להפסיק את ההתנגדות. עברנו את הלילה, בבוקר נודע לנו שיש לנו הרוג אחד. הוא היה יוצא גרמניה שבא מאנגליה. ההתנגדות פסקה, קשרו אותנו לאחת האניות ושייטנו מול הנמל. נכנסנו לנמל ב- 9 בפברואר בערב. הובילו אותנו לקפריסין. אחרי מספר ימים חזרתי ארצה והתייצבתי במוסד.



הבריטים החזירו את האוניה "אנצו סירני", וצריך היה להחזיר אותה לשיפוץ לאיטליה. אני התמנית לאחראי על ההפלגה ועל השיפוץ. ביוני 1947 יצאנו. חוץ מרב החובל והמכונאי הראשי, יצאו פלי"מניקים כמלחים. באיטליה החברה ירדו לתפקידים שונים ואני עם המכונאי הראשי העברנו את האוניה לכפר לה גרציה שיש בו מעגן. שם במספנה עסקתי במשך כחצי שנה בשיפוץ האוניה ובהכנתה להפלגה נוספת. בזמן החלטת האו"ם ב- 29 בנובמבר, עוד הייתי שם.

בתחילת פברואר 1948 הוצבתי לאוניה "ירושלים הנצורה". יהוד"ה צפתי ז"ל היה מפקד האוניה, דני סנדלר היה האלחוטאי, והיה עוד שליח. היה רב חובל זקן ומכונאי אוסטרי ועוד 4 אנשים. אני הייתי מתחלף עם רב החובל על הגשר. העולים עלו. כבר בערב הראשון כרעה אישה בת 17 ללדת. האחות שהייתה על האוניה הייתה ממש חסרת אונים. הלידה התחילה ואני עם ה"נסיון" שלי שראיתי המלטות ברפת, הייתי המיילד בלידה הקשה והממושכת הזו. השלייה לא יצאה, ומאוד חששנו. רק אחרי יום באה אישה מבוגרת, לחצה ליוולדת על הבטן והכול יצא. הצעתי לקרוא לתינוקת גליה, וככה היא נקראת עד היום. הגיע החלק השני של העולים, ביניהם היה כבר רופא. והיה זוג שהחביא את התינוק שלו בתוך החפצים. חששו שלא יתנו להם לעלות עם התינוק והעלו אותו כחבילה. אני והמכונאי הראשי פנינו את הקבינה שלנו לשתי האמהות. לילדים המעטים שהיו באוניה סידרנו מקום לשחק על הסיפון האחורי.

ההפלגה הזאת לקחה שבוע. רב החובל ידע את העבודה הדרושה על הגשר, ולשים קו על המפה. אבל ביתר הדברים אמר לי: "תעשה מה שאתה מבין". שוב לקחתי ארבעה בחורים שיעזרו בעבודה. התקרבו לארץ, התחיל לרחף מעלינו אווירון. רב החובל נבהל. הושבתי אותו בין העולים. התחילו לבוא משחתות. אמרתי לאנשים לא להתנגד.



אף אחד לא עשה כלום, ואני עצמי ירדתי מהגשר לסיפון, לילדים. אחרי מה שעברנו ב"לנגב" חשבתי שאין טעם להתנגד, העיקר להגיע בשקט ושהאנשים לא יושפלו ולא יפגעו כפי שקרה ב"לנגב". הועברנו לקפריסין, אני ירדתי כעולה חדש כשגליה בזרועותי.

הפעם השתדלתי לחזור לארץ בהקדם. אמרתי: "אישתי צריכה ללדת ואני כבר 8 חודשים לא הייתי בבית". נתנו לי בגדים של עולה וחזרתי. בנמל שמעתי שנולדה לי בת.

אחרי התפקידים שמילאתי עבור חיל הים נשלחתי שוב להעביר לאיטליה אוניה ששופצה. חזרתי לארץ והמשכתי בנמל כמגויס.

עם תום מלחמת העצמאות המשכתי זמן מסוים כימאי. עברתי קורס קצינים ועבדתי תקופות כקצין על אוניה. עסקתי בעבודות שונות, בעיקר חציבת מנהרות, מקצוע שהשתלמתי בו. בשנת 1961 עברתי למושב שרונה. הקמתי משק שעיקרו עדר בקר לבשר ובו אני עוסק עד היום. במשך השנים נולדו לי בת ושלושה בנים, ומהם יש לי שישה עשר נכדים וחמישה נינים.

משה דפני נפטר בתאריך 16.11.2005