

פרקי העפלה של חלוצים מאמריקה¹ מאת יהודה סלע (סילברמן)



א) ניסיונות עליה בתקופת מלחמת העולם השנייה

זמן רב חיפשו חברי תנועת 'השומר הצעיר' (השוה"צ) בצפון אמריקה דרך כלשהי, שתביא אותם לחופי ארץ ישראל. לכולם היה ברור שעלייה עדיפה על התגייסות לצבא הקנדי או האמריקני, שחזיתות המלחמה שלהם רבות וגם מרוחקות מהארץ. חלק גדול מהניסיונות האלה נראה כיום כמשהו דמיוני או לפחות תמים. במזכירות קבוצת 'קבוץ עלייה גימל' (להלן קע"ג) היו דיונים רבים בשאלה האם לאשר ניסיונות אישיים להגיע ארצה. בגלל מורכבות הנושא ואי-רצון לקבל החלטה נגד ניסיונות אלו, ניתנו אישורים במקרים דחופים. מאוחר יותר המזכירות שללה דרך "פרטית" זו לעלייה.

היו כמה דרכים בהן ניסו חברים להגיע למחוז חפצם, אך ללא הצלחה. אחת הייתה קשורה במפעל למשלוח ציוד מלחמה ומזון לברית המועצות דרך פרס. חברות בנייה מארה"ב עסקו בסלילת כבישים דרך פרס ליצירת קשר יבשתי בין המפרץ הפרסי והים הכספי. הן חיפשו עובדים מקצועיים מתאימים וכן נהגים. חברינו שפנו להתקבל לעבודה, נענו בשלילה, כי לא היו להם הרישיונות הדרושים לנהיגה ברכב כבד. שנייה הייתה להתנדב ליחידת נהגי אמבולנסים במזרח התיכון בחסותו של ארגון הקווייקרים - ארגון פציפיסטי שעסק בכך עוד בימי מלחמת העולם הראשונה. היחידה, בשם "אמריקן פילד סרוויס" גייסה את אנשיה בעיקר מן העלית החברתית בארה"ב. חברינו מלאו טפסים בצירוף המלצה של **אדוארד נורמן** - אישיות ידועה בחברה האמריקנית, בן למשפחה עשירה מאד, שהיה ידיד הצינות והשוה"צ - שהיה חסיד נלהב של הקומונות האמריקאיות מהמאה ה-19. התברר שמקובל היה לצרף לטופס הבקשה תרומה כספית כבדה וע"כ, אף אחד מחברינו לא התקבל ליחידות אלו.

בתקופה של לפני גיוסם לצבא ניסו חברים אחדים ללמוד ערבית, בתקווה שהצבא האמריקני יזדקק לידע זה ומסיימי הקורס יישלחו למזרח התיכון. שני חברים נרשמו לקורס מזרח באוניברסיטת "ג'ון הופקינס" בבולטימור. בראש החוג עמד אז **פרופסור אולברייט**, החוקר, בלשן וארכיאולוג ידוע, אבל לצערם של החברים צו הגיוס לא התחשב בתוכניותיהם והם גויסו לצבא בתחילת הלימודים. הדבר היחידי שהביא, לפחות חלקית, לתוצאות המקוות היה להצטייד בתעודת מלח לצי המסחרי של ארה"ב וקנדה. באותם הימים לא הייתה כל בעיה לקבל עבודה באוניות משא, אבל ההפלגה הייתה תמיד ליעד בלתי ידוע, מעין "שלח לחמך על פני המים", בתקווה להגיע לאזור הים התיכון. התוכנית הייתה לנטוש את האוניה בהגיעה לאזור ולהגיע איכשהו ארצה. כאמור, לא הייתה בעיה להשיג עבודה, כי שחיקת האוניות והמלחים הייתה גדולה בגלל הפעילות המלחמתית. וכן, ארה"ב הגבירה את ייצור האוניות כדי להדביק את הביקוש להעברת ציוד מלחמתי וחיילים לאזורי הקרבות. שלשה חברי השוה"צ, שניים מקנדה ואחד מארה"ב הצליחו בדרך זו להגיע ארצה. הרביעי התחיל במסע, אך השתכנע שאין כל ודאות להגיע ליעד הנכסף וויתר על הרעיון.

יהודה הנגבי (ז"ל) חבר קע"ג ואחר כך תושב ירושלים, היה בוגר קורס טייס בניו ג'רזי וניסה להתנדב לחיל האוויר הקנדי – בראש וראשונה במגמה להצטרף למלחמה נגד הנאצים, אבל גם בתקווה להגיע ארצה. לאחר שהתברר לו שהקנדים אינם זקוקים לעזרתו החליט לעלות על אוניית משא, בתקווה שזו תקרב אותו לארץ ישראל, שם בוודאי ימצאו עניין ברישיון-הטיס שהיה בכיסו. תלאות הדרך היו רבות תוך שהוא מסתובב בעולם ואינו מצליח להגשים את מטרתו. בדרום אפריקה הוא פגש חברים מהשוה"צ והצטרף לקן. כבוגר ותיק הוא הדריך חברים שהיו מנותקים מכלל התנועה. באוסטרליה הוא בילה כמה חדשים. בהעדרה של תנועת השוה"צ, הוא התקשר עם חברי 'הבונים' ותרם מכישוריו כמדריך. בין הפעילויות התנועתיות הנ"ל ובעת המעבר מיבשת אחת לשנייה, הוא בילה כמה חודשים באוניות זרות,

¹ המאמר נמסר לאתר ההעפלה והרכש באדיבות ארכיון השומר הצעיר 'יד יערי' בסמינר גבעת חביבה. הכתבה פורסמה במקור ב"מאסף" י"ז, 1987

במצב מאד לא נוח עם אנשים בעלי אופי והתנהגות יותר קרובים לסיפורי ג'ק לונדון ויוסף קונרד. לבסוף, לאחר שלוש שנים של חציית אוקיאנוסים וחנייה אחת בארה"ב הוא הגיע למצרים. שם יצר קשר עם חיילים מהארץ, ביניהם אחד מעין השופט שהכיר אותו עוד מימי התנועה בארה"ב.



בני בוגוסלבסקי נולד בעיר אוטווה, קנדה למשפחת פועלים רדיקלית, אבל גדל בקן מונטריאל, גרעין קע"ד. גם בו פעל דחף חזק להגיע ארצה וללחום בנאצים. מספרת **חנה** אשתו: "עוד בתחילת המלחמה חשב בני באיזו דרך יוכל להגיע לארץ ודבר שני, איך ללחום בפאשיזם הגרמני. בעולם עוד לא ידעו על ההשמדה הנוראה, אבל הנוער היה יותר ער לאסונות הצפויים לעולם, עם הגרמנים ינצחו במלחמה. ולכן עוד בתחילת המלחמה ולפני שהייתה חובת הגיוס חשב בני איך ללחום בגרמנים." בגלל רקעו השמאלי בני לא היה מעוניין להתנדב לצבא הבריטי ובחר בצי המסחרי. גם הוא עבר ימים רבים מלאי סכנות עד שהצליח להגיע לקנטרה במצרים. בקנטרה הייתה דרושה תושיה רבה לחמוק מזרועות המשטרה האזרחית והצבאית ומי שנתפס כנוטש אוניה נדון למאסר. על אף זאת וללא ידיעת השפה העברית, הצליח בני לתמרן עצמו בין החיילים הרבים עד שהגיע לקבוצת חיילים מארץ ישראל, חברי הקבוץ הארצי. הם חילצו אותו ודאגו לשמור עליו עד שהרכבת עברה את הגבול הארצישראלי. הם עזרו לו למצוא את דרכו לעין השופט שם מצא את מדריכו לשעבר ועוד חברים מקן מונטריאל. בעין השופט שהה כמה חדשים עד שהחליט להתנדב לפלמ"ח (הימים ימי אל-עלמין). בגלל ניסיונו הימי הצטרף למחלקה הימית שהוותה את הבסיס להקמת הפל"ם. בני שרת ביחידה הימית כשלוש שנים והשתתף בפעילותה בעליה ב'. בפלמ"ח פגש את חנה, חברת שער הגולן: הם התחתנו ושער הגולן הפך לביתו. שם נולד להם בן. במלחמת השחרור עבר בני למחלקת הפלמ"ח שחשה לעזרת גוש עציון. הוא נפל ביחד עם כל חברי היחידה, מחלקת הל"ה.

יואל וולף חבר קע"ג מטורונטו עלה על אוניה כמלח בסתיו 1940 והגיע ארצה בהרבה פחות קשיים מהאחרים. בהיותו בודד בארץ החליט להתגייס לצבא הבריטי. הוא עבר לצבא הקנדי ושרת בו שנים רבות. כיום הוא חי בקנדה. במכתב למזכירות קע"ג מינואר 1941 הוא מספר על דרכו בים: "התנסיתי בהרפתקאות רבות – מריבות צרות התרוצצויות וחוסר מזל כללי. דבר אחד בטוח, אינני מתחרט. לא רק בגלל עצם ההרפתקה, אלא בגלל ההרגשה שסוף סוף אני לוקח חלק במפעל שאני מאמין בו בכל ישותי. רק דבר אחד מצער אותי, בוודאי יעבור עוד זמן רב עד שאתראה שוב עם ידידי". במכתב מראשון לציון ב-2.10.41 הוא כתב: "נמצא עכשיו בקבוץ של צעירים מהתנועה המקומית (קבוץ א"י ג'). הם רגישים מאד לענייני תרבות ומקדישים להם תקציבים רבים יחסית. החצר יפה – בכל פינה שיחים מבלבלים מטפסים ופרחים. בחדר המוזיקה ספריית תקליטים גדולה (הרשיתי לעצמי לקנות להם תקליט מכספי קע"ג) הם מקיימים שיחות קבוץ ארוכות ומיגעות כדי להחליט על דברים פעוטים (התכונה הזאת אינה אופיינית מסתבר, רק לנו, קע"ג)".

הרביעי בקבוצת המלחים היה **צבי שטיין** מקבוץ גת. כאמור, השגת תעודת מלח לא הייתה אז בעיה. ההפלגה הראשונה הביאה אותו לדרום אפריקה ובחזרה לארה"ב. חשבון הנפש שעשה הביא אותו למסקנה, שבגלל סכנות הים האורבות וללא כל ביטחון להגיע לארץ ישראל, עדיף להתגייס לצבא האמריקני. בצוות של מבצר מעופף הוא עשה 30 גיחות מעל אירופה, שהיו חובה על צוות המטוס וחזר לארה"ב. בזה תמה פרשת הניסיונות של בודדים להתגבר על אין-סוף מכשולים ולהגיע ארצה בלי להישאר תקוע באמריקה או כחייל מרוחק מהמקום שרצה להיות בו. קשה לסכם נקודה זו לחיוב או לשלילה. הרי לא יצר ההרפתקה הביא את האנשים להתרחק מן הגרעין שאתו תכנן את חייו לעתיד. בזמן מלחמה הכרעות אישיות הן לא תמיד תוצאה של ניתוח קר והגיוני. גם שיקולים סובייקטיביים משפיעים על ההכרעות. דבר אחד ברור מעל לכל ספק: בכל מקום בעולם בו חייל או מלח שומרי מצא את עצמו, הוא חיפש את הקשר עם היהודים, עם חברי התנועה ולא שכח לרגע את המניעים לחיפוש האלה.

ב) עליית חברים אחרי המלחמה

פרק מיוחד במינו בסיפור העלייה החלוצית נרשם על ידי תנועת ה"צ באמריקה הצפונית כאשר בסוף המלחמה היו קיימים שלושה קיבוצי עלייה: ג', ד' וה', המוכנים לעלות, אבל האפשרויות היו מוגבלות ביותר. למעשה קיבוצים ג' ו-ד' היו מוכנים לעלות עוד לפני כן, במיוחד קיבוץ ג', שנוסד ב-1939. אחרי שראשוני הגרעין סיימו את הכשרתם החקלאית ולקופת העלייה של הגרעין הייתה אפשרות לממן את עלייתם, התחילו לדבר על הפלגה לארץ. בכינוס הגרעין שהתקיים בחוות ההכשרה "ליברטי" ב-31.5.40, נבחרה פלוגת העלייה הראשונה, שמנתה 19 חברים. תאריכי ההפלגות נקבעו לתקופה שבין 22.6.40 – 3.8.40. מסיבות לא ברורות, אף אחד לא הספיק לעלות בפרק זמן זה. נראה שהזמן שנקבע לא הספיק כדי לחסל את ענייניהם ולעלות. בתחילת ספטמבר 1940 נפגש הגרעין שנית. הפעם בהתחשב בעובדה שאירופה נתונה במלחמה, אבל הים התיכון עדיין פתוח לשייט אזרחי, הוחלט להגדיל את פלוגת העלייה ל-50 איש ולהתכונן לעלייה מיידית. כעבור חודש נסגר הים התיכון לשייט אזרחי עקב הרחבת פעולות האיבה כתוצאה מפלישת איטליה ליוון באוקטובר 1940. התפתחות זו סגרה בפני קע"ג כל אפשרות להגשים את החלטותיו ולהעלות קבוצות חברים – וזאת לתקופת זמן בלתי-ידוע].

בתאריך 13.4.42 השתתפה **לאה ורדי** חברת מזכירות קע"ג בישיבת ההנהגה הראשית אשר דנה במצב הגרעין. היא אמרה: "חוסר עלייה וכן הגיוס לצבא גורמים לחוסר ביטחון. החברים מתבגרים וישנה הנטייה לחיים יותר מסודרים. חוסר הביטחון בולט בעיקר בחווה. רק כשליש החברים בחווה עובדים לשביעות רצונם. השאר מתהלכים בהרגשה, שהנה בעוד כמה חדשים ייצאו מכאן. זה גורם להרגשת אי-קביעות". כאמור, בסוף המלחמה היו שלושה גרעיני תנועה מוכנים לעלייה. הקשר הראשון בין קע"ג והקיבוץ הארצי לקביעת יעד לגרעין בבוא היום, נוצר עוד בימי המלחמה. מלכתחילה היה ברור שסרטיפיקטים בודדים לא יפתרו את הבעיה ויש למצוא דרכים אחרות ובלתי קונבנציונליות להעלאת החברים. בשלב זה הסרטיפיקטים ניתנו לאמהות עם תינוקותיהן. גם קע"ד שישב על המזוודות נתן את הדעת והצטרף לחיפוש אחר פתרון הבעיה. קע"ה שנוסד באוגוסט 1943 קיבל על עצמו כמובן מאליו את הנהגת התנועה החינוכית. חבריו התפזרו לכל המקומות בהם היו קנים, כדי להחליף חברים שהגיעו תורם לעלות. בו בזמן אחדים מחברי קע"ה התנדבו לצוותי אוניות המעפילים שנקנו באמריקה והגיעו ארצה זמן מה לפני רוב חבריהם (על כך בהמשך). שיטות העלייה ארצה שפותחו, היו רבות ומגוונות ורובן הצליחו. התושייה והצמידות למטרה היו בלתי רגילות. נמצאו דרכים שהתאימו לחברים מסוימים וכן דרכים חילופיות שהתאימו לאחרים.

ב-2.1.46 התקיימה אסיפת עם מיוחדת במימדיה באולם "קרנגי הול" בניו יורק. האולם, המכיל למעלה מ-5,000 מקומות, היה מלא עד אפס מקום. האסיפה הוקדשה לחידוש העלייה החלוצית מאמריקה אחרי הפסקה של חמש שנות המלחמה. הנואם הראשי היה הרב סטיבן וייז, ממנהיגי הציונות האמריקנית ונשיא הקונגרס היהודי העולמי. רוחמה קלברש מקע"ג נאמה בשם החלוצים. "הגענו למסקנה שהיהודים חייבים לחזור לארץ ישראל לבנות שם מחדש חיים יהודיים על פי עקרונות שוויון חברתי ודמוקרטיה כלכלית". בתקופה שבין 1946-1948 הגיעו ארצה חברי התנועה בכמה דרכים. לחברים מקנדה לא הייתה כל בעיה כיוון שהיו נתיני האימפריה הבריטית ובעלי דרכונים בריטיים.

ג) עלייה ד'

רוב החברים מארצות הברית עלו בדרך ששמה הכולל היה עליה ד'. רובם הצטיידו בניו יורק בויזות ים-תיכוניות ליוון, לבנון או מצרים ובחרו באוניות נוסעים שמסלולן כלל עגינה בחיפה, לפני היעד הסופי. בחיפה פעל מנגנון שלם של 'ההגנה' בשיתוף מחלקת העלייה של הסוכנות, שדאג שהעולים האלו ירדו מהאוניה ללא תקלה. השיטה הזו חייבה אלתורים מרובים ושכלול בלתי פוסק כי לא עבר זמן רב והעלמות "התיירים" התגלתה לבריטים שהחלו להפעיל לחצים למניעת הסתלקות האנשים מהאוניות. הם לחצו גם על הקונסוליות כדי למנוע מתן ויזות בניו יורק. גם כאן החברים לא נכנעו, הם הכינו חותמות גומי דומה ואישרו בה את הנדרש.

יש לציין את מידת המיומנות של פעילי 'ההגנה' בנמל חיפה ולא ידוע לי על אף מקרה של כישלון. סיפור פיקנטי אחד הוא של משפחת **קולקה**, אז בחצור והיום בירושלים. הם הגיעו לחיפה עם ילדה קטנה ונתבקשו על ידי איש ההגנה שבא אליהם להיפרד מהילדה למען הצלחת הפעולה. כמובן הם נקלעו לדילמה. הם לא הכירו את האיש והכול היה זר להם. לבסוף נתנו את הסכמתם ואחרי כמה שעות של פרידה וחרדה הילדה חזרה אליהם, עם גביע גלידה ביד. זמן מה לאחר הקמת המדינה [ביולי 1948] הגיעה אונייה אמריקאית [Marine Carp יולי 1948], שהייתה בדרכה לחיפה עם אנשינו, לנמל בירות. הלבנונים הורידו את כל הבחורים מן האוניה ועצרו אותם למספר חודשים.

אפשר לכתוב רבות על אותם עשרות אנשים, עובדי נמל, נהגי אוטובוסים, פעילי 'הגנה' ועוד, שעזרו להורדת אנשינו מהאוניות ובעיקר לצוותי אוניות המעפילים. הם דאגו להלביש אותם כמו ותיקי המקום, להאכילם, להלינם ולאחר מכן להעבירם למקום חפצם. כל האנשים שנהנו מהטיפול המעולה הזה, שנראה בעיניהם כאילו נלקח מסרט הוליוודי, שהם השחקנים לעולם לא ישכחו את המעשה. ואל יראה הדבר פשוט. באותם הימים כל המנגנון הבריטי היה מגויס למצוא את הצוותים שהשיטו את האוניות: חיפושים בכבישים, עוצר לילה, בדיקת תעודות זהות בכל מקום. למלחים האמריקאים בוודאי לא היו תעודות כאלו ובכל זאת כולם הגיעו בשלום, פרט לאחד מצוות האנייה "חיים ארלוזורוב", שנתפס ביציאה מהנמל. הוא נשפט ונכלא לחדשים מספר. היו חברים מוטיקי הצבא האמריקני בעלי זכות להשכלה אוניברסיטאית שנרשמו לאוניברסיטה העברית או לטכניון בחיפה². רוב התלמידים שנרשמו למוסדות האלו כלל לא הופיעו ללימודים וויתרו על זכויותיהם. היו שניצלו הזדמנות מקרית של הזמנה לוועידה או כנס שהתקיימו בארץ ואף קבלו ויזות מתאימות מהבריטים. מספר בחורים הוציאו תעודות מלחים וקבלו עבודה על אוניות משא שהפליגו למזרח הים התיכון. שלא כמו בזמן המלחמה, אפשר היה עתה לדעת לאן פני האוניה מועדות ולא הייתה כל בעיה להשיג עבודה. גם במקרים אלו, החברים שהגיעו לאלכסנדריה או לחיפה, נעזרו על ידי אנשי 'ההגנה' שדאגו להגעתם ארצה בשלום.

עוד פרשה מעניינת מאותה תקופה שחברינו היו מעורבים בה הייתה משלוח ציוד צבאי שהוברח מארה"ב בשנים 1946 – 1948. כאן, כמו במבצעים אחרים, שהיה הכרח לשמור עליהם בסודיות מוחלטת, פנו לתנועות הנוער החלוציות לגיוס חברים לעבודה. בתקופה זו הטילה ממשלת ארה"ב אמברגו ואנשי 'ההגנה' באמריקה חיפשו דרכים לעקוף אותו. באזור ניו-יורק הוקם מחסן גדול בו ריכזו את הציוד שנרכש. צוות של 7-8 אנשים, מחציתם מהשוה"צ, עבדו בו דרך קבע, בהכנת ארגזים. כשהיה צריך להכין משלוח גדול, גויסו חברי ההכשרות כדי להשלים את האריזה במינימום זמן. יום אחד [ינואר 1948] קרתה תקלה: ארגז המסומן כציוד חקלאי נפל על רציף הנמל והתפרק. לתדהמת עובדי הנמל נמצאו חבילות דינמיט ולא ציוד חקלאי. האנשים המעורבים בפעולה זו נאסרו, כולל אנשינו, פרט לאלו שהצליחו להסתתר. הם נשפטו ונקנסו³.

רכישות הנשק והמשלוחים לא נפסקו. **בת שבע לבני** מברקאי מספרת על עוד שתי פרשיות שהייתה מעורבת בהן יחד עם חברי תנועה נוספים. האחת – הברחת זהב ממקסיקו לצרכי הרכש בתקופה שלפני מלחמת השחרור, זאת בסיכון אישי רב כמובן. בתום פעילותה כבלדרית זהב הגיעה למרסיי צרפת. שם היה עליה להמתין בתור לעליה ארצה כפי שהובטח לה בעת קבלת תפקידה. הזמן – תחילת

² אחד מהם, **צבי "פוקסי" מונש**, שהגיע באוניה 'ההגנה', הצטרף תוך כדי לימודיו בטכניון לקורס החובלים של הפלי"ם. באפריל 1948 הוא נהרג בהיותו מ"מ בגדוד ה-4 של הפלמ"ח.



³ צ'ארלס וינטר (Charles Winters) -- גוי אמריקני שמכר ל'הגנה' 3 מטוסי B-17. היה היחידי שנדון למאסר. נחון לאחר מותו ע"י הנשיא ג'ורג' בוש.



העלייה מצפון אפריקה. מאחר והמערכת הייתה זקוקה לאנשים לעזרה במבצע זה, פנו אליה ולעוד חברות והן הסכימו להתגייס לפעולה זו. שנה אחת נשארה במקום והספיקה להקים בית ספר ולנהלו. האחרות עבדו בטיפול חולים.

ד) עלייה ב'

סודיות מוחלטת אפפה את פעולות המוסד לעלייה ב'. מן הפגישות והדיונים בנושא לא נרשמו בזמנו פרוטוקולים מחשש לדליפה. עבודתם של שליחי המוסד בתנאי מחתרת ובדידות אלצה אותם לבצע את עבודתם לפי מיטב הבנתם ולפי הצרכים בשטח. תנאי המחתרת הביאו לפעמים לכישלונות או כמעט כישלונות. להנהגת היישוב וההגנה היה אמון מלא בשליחי המוסד לעלייה ב', שכמעט כולם היו חברי קיבוצים. באירופה בזמן המלחמה ומיד לאחריה שרר תוהו ובוהו שניתן לניצול למען המטרה בייחוד לגבי הפעילות בארה"ב.

בתחילת 1946 שיתפה ממשלת ארה"ב פעולה עם ממשלת בריטניה בכל הקשור לציוד מלחמתי למזרח התיכון. במושגים בריטיים בני אדם ניצולי מחנות ההשמדה היו בחזקת ציוד מלחמתי. בסוף 1945 הגיעה לארה"ב משלחת מטעם ההגנה לצורך איסוף כספים ורכישת ציוד. המשלחת שמה לה למטרה קניית אוניות מתאימות להבאת עולים מאירופה. אנשי המוסד לעלייה ב' עסקו בהשגת אוניות גדולות ומתאימות, שיביאו ארצה כמה שיותר יהודים. בראש המשלחת עמד ד"ר זאב שינד מאילת השחר. בעזרת אנשי התנועה הציונית הגיעה המשלחת אל אמריקנים בעלי מקצוע במסחר הימי, שלמרות סכנת הסתבכות עם שלטונות ארה"ב נרתמו למשימה בכל ליבם. בסך הכול ניקנו 10 אוניות גדולות, שהסיעו כ- 32,000 פליטי שואה לחוף מבטחים בשנים 1946 – 1948. האחרונה, "כלנית"⁴ הגיעה ארצה אחרי קום המדינה ונוסעיה היו לגאליים לכל דבר. אם לקחת בחשבון שמאז תום המלחמה ועד קום המדינה הגיעו ארצה ב-66 הפלגות של אוניות 'המוסד'⁵ כ-70,000 יהודים אפשר לראות מה גדול היה חלקן של 9 אוניות שנקנו בארה"ב – הן הסיעו כמעט 50% מהמעפילים.

כאמור, כמעט ולא היה רישום על חלקם של יהודים אמריקאים במבצעי עלייה ב', הסתמכתי בעיקר על עדויות אנשי הצוותים עצמם. גם זה לא היה פשוט, עברו קרוב ל-40 שנה. אנשים התפזרו החליפו שמות וכתובות, שכחו פרטים. היו שנפטרו או נפלו במלחמות ישראל. מכאן, אין ספק שעבודה זו לוקה בחסר, אבל עדיף כך ועוד אפשר להוסיף כהנה וכהנה⁶. רק עדות אחת מבין כול אנשי הצוות האמריקני נכתבה ימים ספורים אחרי שבעל היומן, **שבתאי ברין** מקיבוץ חצור, הגיע ארצה. כול השאר נאסף בתקופות מאוחרות יותר ואולי פה ושם הזיכרון עשה את שלו והתרחק מעט מהאמת הצרופה.

אנשי הפלי"ם שהיו בעמדות פיקוד על האוניות הגישו דו"חות בסיום ההפלגה או ראינו. בכל הקשור להתעלמות הכמעט מוחלטת מהאמריקנים בעליה ב', יש בכל זאת נקודה מתמיהה. הרי נכתבו הרבה ספרים בנושא עלייה ב' רובם בהדגשת חלקו של הכותב באירועים הנזכרים בספר. יחד עם זאת מובן שאותם כותבים לא יכלו להביא את האוניה לבדם ממקום המצאה בארה"ב לאירופה ומשם להפליג עם המעפילים לארץ ישראל. פה ושם הכותבים פוטרם עצמם במשפט אחד או שניים: בערך – היו אמריקאים בצוות עשו כך וכך, היו בעיות או לא היו בעיות – ותו לא. לא פעם ניסיתי להבין את הסיבות. הרי עצם השתתפותה של קבוצה אמריקנית, כמעט כולם יהודים, הייתה סטייה מהנורמה המקובלת בעליה ב'. נורמה זו אמרה ששוכרים אוניה על צוותה והיא מבצעת את העבודה תמורת כסף טוב, כמובן. בודדים בלבד מאנשי הפלי"ם נסעו באוניות אלו. לרוב- רק המלווה האחראי למעפילים ואיש הקשר "הגדעוני" בלשון אותם הימים. מפליא הדבר שבתום הפלגה או ברבות הימים כשנכתבה ההיסטוריה דילגו על משמעויות השוני.

במילים ספורות אני רוצה לציין כמה מהן. הדבר הגדול מכולם לדעתי הוא השגת עצמאות מלאה בשימוש האוניה לפי ראות עיני המוסד. לא עוד תלות בגורמי חוץ שבעד כסף רב עשו את המלאכה. אמנם, פה ושם היו גם כאלה שנדלקו לצד ההומניטארי ופעלו למען המטרה, אבל היו שרק הכסף הניע אותם. נגמר

⁴ . במקור 'מלה', היכטה של הנשיא תיאודור רוזוולט.

⁵ . הפלגה אחת נערכה ע"י הספינה 'בן הכט' שאורגנה ע"י המפלגה הרביזיוניסטית בארה"ב.

⁶ . באתר ההעפלה והרכש ניתן למצוא דף המוקדש ל"מח"ל בעליה ב', הכולל גם את רשימת המתנדבים.

עידן הכישלונות כתוצאה מרמאויות ואי עמידה בהתחייבויות או הכמעט כישלונות, שרק התושייה של אנשי הפלי"ם מנעה אסונות. הנה נמצאו למוסד אוניות טובות וגדולות (פחות או יותר), שאולי לא נבנו למטרה שהמוסד הועיד להן, אבל הן אפשרו לעשות את ההסבה הדרושה להפיכת אוניה, שהצוות שלה בימי מלחמה כלל 40 – 60 איש, לאונית מעפילים שהסיעה מעל 2,000 איש. מפליא גם שלא ראו את המשמעות הלאומית בהתנדבותם של כמה מאות בחורים מגולת אמריקה למבצע זה ולא הבחינו שאת אשר עושים הבחורים האלה לא למען הכסף, אלא בגלל הזדהות מלאה עם מטרת הפעולה ושיתוף מלא עם הצוותים מארץ ישראל. איך זה שלא הבחינו במשמעות הציונית שעשרות בחורים מתנועות הנוער החלוציות אינם מסתפקים בדיבורים רמים אלא יוצאים לדרך שעליה ידעו מעט מאד מניסיון העבר של ההפעלה ועל הסכנות האפשריות? כל זה לא עניין אף אחד? לנגד עיני המתנדבים עמדה האפשרות הבלתי רגילה להזדהות עם מבצע ההצלה של יהדות אירופה ויחד עם יהודים אלה להגיע ארצה. ואם אני משתדל להבין התעלמות כמעט שלמה זו, נראות לי כמה סיבות:

רוב ההפלגות נעשו בתנאים קשים ביותר. לא היה זמן לחשוב מעבר לשעה או לרגע. כל רגע בהפלגה הביא קשיים רבים וחדשים – כולל טיפול באנשים רבים בתנאים ללא נשוא. היה צורך בחלוקת מזון ומים בטיפול בבעיות סניטריות, חולי, סכסוכים בין אנשים שנגרמו כתוצאה מהתנאים. תנאי הפעילות והעומס הכבד על המכונות המסכנות פגע לא פעם ביציבות האוניה, שנקלעה למצבי חירום ושידור S.O.S. בסיום ההפלגה חיכה למלווים תפקיד חדש: לרוב הם חזרו לאירופה אחרי זמן קצר. האמריקנים, בדרך כלל התפזרו בינתיים. רובם ידעו מעט על ציונות וללא הזדהות עם המפעל הציוני, חזרו לארה"ב כלעומת שבאו. החלוצים שבצוותים נתקבלו בזרועות פתוחות על ידי חברי גרעיניהם, שבינתיים הספיקו להגיע ארצה בדרך זו או אחרת וציפו להם בכליון עיניים אחרי פירוד ממושך. עם פיזור זה גם הם נשכחו. היה גורם נוסף, אולי מכריע: שני החברים מבכירי 'המוסד לעליה ב' שהיו אחראים למפעל זה בארה"ב, נפטרו בגיל צעיר. **זאב ('דני') שינד**, שבתקופה הראשונה היה אחראי לכל הקשור בפעילות המוסד באמריקה ומחליפו **דויד'קה נמרי**. יתכן שאחרי שנים הם היו נזכרים בתקופה זו ומעלים את זיכרונותיהם על הנייר. לפני יציאתו לארה"ב היה דויד'קה אחראי בארץ לפעולות המוסד⁷. בתוקף תפקידו זה דאג להורדת הצוותים מהאניות למקום בטוח בנמל חיפה ולכל צרכיהם הראשונים: ליווי צמוד, בגדים, תעודות וכו'. הוא גם שמר על קשר לפחות עם חלק מהם.

בארכיון 'ההגנה' בבית גולומב בת"א נמצאים תיקים ובהם מידע על כל אחת מאוניות המעפילים. בכל תיק נמצאים מברקים בין מפקדי האניות ומפקדי המוסד בארץ ובאירופה. יש חומר רב על טיב האוניה, בעיות שהתעוררו בדרך ופתרונות שנמצאו. פה ושם גם הערכות והמלצות. בכל הקשור לצוותים האמריקניים בקושי מוצאים משפט או שניים. לפעמים קיימות עדויות סותרות של מלווים שונים באותה אוניה. בהערכות אלה מתגלים סימנים של חוסר הבנה מוחלט על טיב האנשים האלה ומה צריך לצפות מהם ובעיקר – שהם אינם מיקשה אחת. למשל באניה "וודג'ווד" היו 30 אנשי צוות ביניהם 5 ארצישראלים ו-3 אנשי מקצוע כולל רב החובל וסגנו. כל יתר 22 אנשי הצוות היו חברי תנועות הנוער החלוציות, שהכריזו על כוונתם להישאר בארץ. **דב מגן** שהיה המפקד האחראי כותב בדו"ח שהרמה המקצועית של אנשי הצוות הייתה נמוכה מאד. אני מניח שזה נכון, אבל אלו ציפיות אחרות היו לו? פרט לאנשי המקצוע (דווקא אתם היו בעיות כי יורדי הים ידועים באהבתם את הטיפה המרה) שאר אנשי הצוות למדו את עבודתם לפני ההפלגה ובתוכה. אם ההפלגות הסתיימו בהצלחה מלאה כנראה שהם מלאו את המשימה על הצד הטוב.

ישראל אוירבך, גם הוא מלווה ב"וודג'ווד" כותב: "חבר העובדים היה די טוב, ממושמע ומוכן לקראת התפקיד. הצרות היו ברובן מצד רב החובל וסגנו (שהיו שיכורים והתאוננו על חוסר נוחיות). היחס בין הקצינים והמלחים ובינינו (הארצישראלים) היה לבבי וטוב והמסקנה הסופית שלי היא, שתמיד מוטב לעבוד עם בני-עמנו מאשר עם זרים. אתם בכל זאת אפשר להסתדר". בהמשך מציין אוירבך "שהמספר 30 בצוות כולל 5 מהארץ, הוא מספר מינימאלי להפעלת האוניה". מעניין שבאוניה "הגנה" שביצעה מבצע ללא תקדים של העברת 1,000 מעפילים לאוניה שנייה ועברה שבעה מדורי גיהנום בהמשך ההפלגה (על אלו להלן), היו 23 אנשי צוות ביניהם 3 בעלי תפקידים מהארץ ו-18 שהצהירו על כוונתם להישאר בארץ. פירוש הדבר שצוות קטן בהרבה מהמינימום הדרוש לפי ישראל אוירבך מילא את

7. דויד'קה היה אחראי מטעם 'המוסד לעליה ב' למבצעי הורדת המעפילים בחופי הארץ.

המוטל עליו. כנראה מה שלא הספיקו למסור למלווים: ברגע שהאוניות היו מוכנות להפליג לא הייתה כל אפשרות למצוא בעלי מקצוע מוכנים ומתאימים למבצע. לעומת זאת הבחורים מתנועת הבונים והשוה"צ התנדבו מיד לאייש את הצוותים ולעשות כל מה שהתבקש מהם.



משמאל: יהודה סלע, אבי שפי-שיפמן ואברהם הלוי שלושתם שירתו באוניה 'הגנה' והצטרפו לקיבוץ חצור.

מן הרגע שהתחילו לרכוש את האוניות היה ברור שיהיה צורך לגייס אנשי צוות מקומיים ולהכשירם להפלגה באוקיאנוס והסעת אלפי עולים. לצורך זה הוקמה בניו יורק לשכת עבודה בשם "פלסטיין ווקיישנל סרוויס". לשכה זו פעלה בסתר ומצאה את המלחים בין ימאים יהודים על פי שמועה שעברה מפה לאוזן, חבר מביא חבר. לא היו הרבה אפשרויות ברירה ומיון. למעשה, כל מי שהגיע בהמלצה של מישהו והיה מוכן להפליג עם ניירות מתאימים, התקבל. כיוון שפעולת גיוס זו ארכה זמן ממושך, בשתי האוניות הראשונות שהפליגו מארה"ב באפריל 1946 ("וודג'ווד" ו-"הגנה") היה מינימום של אנשי מקצוע ומקסימום חלוצים. כפי שנאמר כבר, הסודיות הביאה לחוסר תיעוד מוחלט. עקיבא סקידל מכפר בלום שעבד במשרד לגיוס הצוותים מעריך שמספר המתנדבים ל-10 האוניות שהפליגו מארה"ב נע בין 200–250 איש.

לפי סיכומים שעשיתי מהחומר שברשותי על ארבע אניות, נראה שהמספר יותר קרוב ל-300. באוניות שהפליגו במחצית הראשונה של 1947 כגון "התקווה" "חיים ארלזורוב" ו"יציאת אירופה" מספר החלוצים ביחס לאחרים החל לרדת, כי בינתיים הצליחו למצוא בעלי מקצוע במספר רב יותר והחלוצים, בראותם שאפשרויות ההפלגה באוניות ההעפלה מוגבלות, מצאו דרכים אחרות להגיע ארצה. שינוי היחס בין בעלי תעודות של יורדי ים לעומת תעודות חברים בתנועות נוער חלוציות נמשך. בארבע האוניות של המחצית השנייה של 1947 – "גאולה", "מדינת היהודים", "עצמאות" ו"קבוץ גלויות" – נוסף לאחוז הגבוה של אמריקנים בעלי מקצוע התווספו ארצישראלים רבים שהספיקו להשתחרר מהצבא הבריטי או משירות ימאים בצי סוחר כלשהו. היו גם מי שהספיקו לגמור קורסים של הפלי"ם ולצאת לפעולה. כאמור, באביב 1948 נקנתה אוניה נוספת בארה"ב שקבלה את השם "כלנית" [לשעבר היכטה של **תדי רוזוולט**]. עד שהיא גמרה את הכנותיה להפלגה קמה מדינת ישראל. האוניה אוישה בצוות שרובו בא מתנועות הנוער. מלחמת העצמאות והחודשים שלפניה ריתקה כנראה הרבה אנשי פלי"ם לתפקידים בארץ ובאירופה. שוב נמצאו הבחורים מארה"ב שהיו מוכנים להתנדב ולהפליג באוניה זו.

על אף חוסר הרישום אפשר היה לאתר את אנשי הצוותים שהשתקעו בארץ. מאלה אנו למדים שרבע מן האמריקנים למיניהם שהתנדבו נשארו בארץ או חזרו אליה לאחר זמן. האחרים ללא כל חינוך מתאים שייתן להם זיקה לציונות או לארץ חזרו למקומות מהם באו אחרי הפלגה או שתיים. עוד עובדה מעניינת: מבין 70 בחורים שנשארו בארץ 40 היו חברי השוה"צ. כאשר עוברים מהתיאור הכללי לסיפורים האישיים של הפעילים יש בעיה: כל אחד עבר אותן חוויות של הפגישה עם שארית הפליטה שהשאירו עליו רושם עז. כל אחד בתפקידו של ימאי בספינה עמד בקשיים בלתי צפויים וההתגברות עליהם נתנה סיפוק שקשה לתאר. כמה חברים הגיעו לספינת המעפילים בדרך לא שגרתית. הם לא נרשמו במשרד בניו יורק מסיבות שיפורטו להלן. לא קל לברור מסיפוריהם את החלק המתאים לעבודה זו. דרכי בבחירה

זו הייתה ליטול את המיוחד בכל סיפור, את ההתפרקות בהן התנסו החברים. גם המשותף בפרשיות יועלו כאן.

כפי שצוין, **בני בוגוסלבסקי** הגיע ארצה אחרי חדשים רבים כימאי בצי סוחר והתנדב לפלמ"ח, כשנודע על עברו כיורד ים הועבר לשרות בפלי"ם. **חיים מאירס** משובל (בעבר חבר קע"ה) שרת בצבא האמריקני ביחידה שלחמה מאז הפלישה לנורמנדיה דרך ארצות רבות. לחימה רצופה זו לא ניתקה אותו מחבריו בתנועה בלבד, אלא גם מדיעות על הנעשה בעם היהודי. בגמר המלחמה קבל חופשה בלונדון שם התייצב בלשכת התנועה ולראשונה שמע על שואת יהדות אירופה. הזעזוע היה עמוק: "החלטתי: את הסרטיפיקט שלי אמסור למישהו אחר. אני עצמי אעלה בדרך לא חוקית. גם על "הבריחה" שמעתי בלונדון. שם גם קבלתי את הכתובת של "קייבוץ בוכנוולד" שנמצא בקרבת המחנה שלי. כשחזרתי לצבא התקשרתי מיד עם הבוכנוולדים. שמעתי את תוכניותיהם וכתבתי למזכירות הגרעין (קע"ה) בניו יורק." התחילה חליפת מכתבים בהם הוא ביקש חוות דעת של המזכירות על תוכניותיו: האם מתקבל גם על דעת חבריו בארה"ב שיערוק מהצבא ויגיע ארצה תוך זמן קצר, או יעשה את המסלול המקובל – להשתחרר מהצבא בארה"ב וביחד עם הגרעין לתכנן את צעדיו. תשובת המזכירות לא הייתה חד-משמעית ואחרי התלבטות רבה החליט להצטרף לקייבוץ בוכנוולד. החלטה זו הייתה מבוססת על ההבטחה שאנשי בוכנוולד יעלו ארצה תוך זמן קצר.

למעשה עברה כחצי שנה עד שהגיעו לאוניה. פרק זמן זה היה קשה. תמיד ליווה אותו הפחד שמא יתגלה וכעריק יהיה צפוי לעונש מאסר ממושך ומאידך, קליטתו בקייבוץ זה הייתה מלווה בחוויות בלתי-רגילות. הוא התקבל כחבר לכל דבר. היה שותף לחיי היום יום, כולל בירורים אידיאולוגיים. תקופה ממושכת הם היו באנטוורפן וחיו חיי קומונה של ממש. **חיים מאירס** מתאר בפרוטרוט את הניסיון של אנשי מפא"י שם לשכנע את כולם שנסתיימה תקופת ההתפלגות התנועתית ומעתה כולנו תנועה חלוצית אחת. בקייבוץ בוכנוולד היו עוד חברי השוה"צ וחבר אחד מקייבוץ רוחמה, **לוניה**, שעזר להם במלחמתם על שמירת עצמאותם ומגמתם להצטרף לקייבוץ של הקייבוץ הארצי בארץ. אחרי ציפייה ממושכת הם עלו על הספינה "תל חי" והגיעו ארצה [ב-27 במרץ 1946]. בגלל כישוריו הטכניים ובגלל המקצועיות שלמד בצבא קבל על עצמו את האחריות על הגנראטור שסיפק כוח למכשיר האלחוט. עם הגיעו ארצה זמן רב לפני גרעינו ואחרי גלגולים שונים השתקע בשובל^{8*} שם נמצאת קבוצה של אנשי קייבוץ בוכנוולד. גם לסיפור עריקתו מהצבא האמריקאי יש סוף טוב. ב-1979 נסע לארה"ב ועשה סולחה עם המוסדות הצבאיים. הוא הצליח לקבל שחרור רשמי מהצבא שממנו הסתלק ב-1945.

יהודה סלע מספר: חלקי בענייני עליה ב' התחיל עם שחרורי מהצבא בראשית 1946. **יונה ינאי** מעין השופט, אז שליח בניו יורק גולל בפני את הבעיה של הרבים המוכנים לעלות ארצה והדרכים החסומות. הבעיה כמובן לא הייתה זרה לי. על האוניות שקונים באמריקה לצרכי עליה ב' ידענו, אבל היה ברור שרק מעטים יזכו לעלות עליהן כאנשי צוות. יונה שאל אותי אם אהיה מוכן להפליג לאירופה כדי למלא שליחות קצרה ושם לחכות לבואה של אוניתי. בצרפת עלי לפגוש את האחראיים לעליה ב' ולקבל מהם הבטחה שכל חבר תנועה שיגיע לאירופה בכוחות עצמו יוכל לעלות שם על אונית מעפילים. נתתי את הסכמתי. קיימתי שיחה עם **זאב שינד**, מרכז המוסד בארה"ב והוא הבטיח לי שמקומי בצוות יישמר ואעלה על האנייה כשתגיע למרסיי. הוא מסר לי עם מי להתקשר בפאריס – מזכירות השוה"צ בבריגאדה. בפאריס פגשתי את **ישראל הרץ** מעין שמר, אז שליח בצרפת וכן נפגשתי עם מזכירות התנועה. כזכור לי היו בפגישה זו בין היתר, **יהודה טובין** ו**משה גרוס**. הם נתנו את הסכמתם לתוכנית ללא סייג ועל כך הודעתי ליונה בניו יורק. בעקבות פגישה זו יצאו לצרפת 5 חברים מקייבוץ עליה ג' ו-ד'. להלן מסיפוריהם: **בני קלברש** הגיע לדרום צרפת בסוף קיץ 1946. אחרי טלטולים ממחנה למחנה הוא הגיע יחד עם **רותי גשינסקי-כהן** (שניהם היום בחצור) למקום בו עמדו לפתוח מחנה חדש לא-גדול שעתיד לקלוט משפחות. בני התמנה למפקד המחנה ורותי לאקונומית. כשתושבי המחנה אחרי המתנה מסוימת עלו על ספינה, בני ורותי נשארו. באותו זמן קבלה רותי הודעה דחופה ממשפחתה בארה"ב ונאלצה לחזור לשם. בני גויס לקורס הגדעונים. מקצועו הצבאי טכנאי מכ"ם כנראה הכין אותו

* הסיפור של חיים מוכר היטב למתרגם מכיוון שאנו חברים קרובים כל חיינו. כשהגיע ארצה הוא הגיע קודם לגרעין קע"ד במשמר העמק. אחרי ששהה שם מספר חדשים הוא החליט בכל זאת ללכת בעקבות הקבוצה מבוכנו ולד לגרעין של קייבוץ שובל שהיה באותו הזמן על יד נתניה. הוא התחתן עם חברה מגרעין זו והם עדיין נשואים ועדיין בקייבוץ שובל. הוא היה בין ראשוני הקייבוץ שעלו להתיישבות בנגב ולכן היה אולי האמריקני הראשון להתיישב שם. [אריה מלכין].

להיות קשר לאחר קורס מתאים בצרפת. בקורס השתתפו כעשרה אנשים [19]. היו כמה חברי הבונים מאנגליה ואחרים ממוצא אירופי, כנראה מיוצאי מחנות. מארגני הקורס היו בעיקר מאנשי הבריגאדה [והפלי"ם]. המדריך הראשי היה **מנחם קלר** מכפר גלעדי. הקורס ארך כמה חדשים ומיד התחילו להוציא את האנשים לתפקידים באוניות העומדות להפליג.

בני הצטרף לצוות של "גאולה" אחת האוניות שנקנו בארה"ב. "גאולה" ו"מדינת היהודים" הגיעו יחד לנמל בורגס בולגריה: "שם העמסנו. זה היה בלילה. אך יצאנו מהדרדנלים חיכו לנו המשחתות הבריטיות וליוו אותנו עד למים הטריטוריאליים של א"י. תכננו לארגן התגוננות נגד כיתת הנחתים הבריטיים ... את המכשיר הגדול שברנו כדי שהבריטים לא יזכו בו. נכנסנו לאיזה כוך עם מכשיר קשר אמריקני עם גנראטור ומשם המשכנו לשדר. הפלגתי לקפריסין באוניית הגירוש שם הצטרפתי לקבוצת אנשי הפלי"ם במקום. המסע ארך כמעט 13 חודש. יצאתי מארה"ב בסוף קיץ 1946 והגעתי לקיבוץ ב-1 בנובמבר 1947"

שבתאי ברין מקיבוץ חצור עבר במסלול דומה לבני קלברש בהבדל אחד יסודי. הוא גויס כמו בני אבל התמנה לריכוז מחנה מעפילים בדרום צרפת. בתפקיד זה פעל כ-9 חדשים ובו הועמד בפני אתגרים ומשימות קשות שלא קבל כל הכשרה לקראתם. כמה פעמים מצא את עצמו לבד במחנה אחרי שהמעפילים הפליגו ארצה. לבסוף גם הוא הפליג על הספינה "לנגב" [ב-18 בינואר 1947]. היא נתפסה על ידי הבריטים והמעפילים הובאו לקפריסין. שוב חיכה לו תפקיד. הפעם – להיות אחראי לאחד המחנות ולשמש מקשר למפקדה הבריטית. אחרי כמה חדשים אפשרו לו להשתחרר מהתפקיד ואנשי ההגנה דאגו להעבירו ארצה עם פעילים אחרים. מיד בהגיעו לקיבוץ התיישב ורשם מחוויותיו הרבות לאורך כל הדרך ארצה.

על הפלגת הספינה "לנגב" הוא מספר: "כשהיה הים שקט הייתה הספינה מתגלגלת ומתנדנדת כמו בסערה נוראה. הלילה הראשון בלב ים הוא סיפור בפני עצמו. מעולם לא ראיתי ריכוז כזה של סבל, אי-נוחיות ואומללות נוראה של אנשים רבים כל כך, הדחוסים במקום צר. לא די היה בתלאות המקובלות של צפיפות, תנאים סניטריים לא-מתאימים לצרכים, מזון ומים בצמצום, הייתה גם תקלה במשאבת המים ואת המים שחדרו לספינה נאלצו להוציא בדליים. קצב ההוצאה היה אטי מקצב החדירה והיה חשש לגורל הספינה. בסופו של דבר הצליח המכונאי לתקן את התקלה... בהגיעם למחנה קפריסין שוב קיבל שבתאי תפקיד כראש מחנה. שבתאי מתאר את קבלת מעפילי "שבתאי לוז'ינסקי" [ב-14 במרץ 1947], שסיפורה ידוע. לאחר מכן את שביתת אנשי "מחנה 50" נגד הקיצוץ במכסת הסרטיפיקטים שלהם. הקיצוץ נעשה על ידי הבריטים בגלל ה"בלגן" שיצר ערבוב הארצישראלים ומעפילי הספינה "שבתאי לוז'ינסקי". שביתה זו נגמרה באסון כשהחיילים פתחו באש על המפגינים ללא כל הזהרה וזאת בתשובה לפניית המפגינים לפגישה עם המפקד הבריטי. בהיתקלות זו נהרג מעפיל אחד וחמישה נפצעו. דרכו המפותלת של שבתאי מארה"ב דרך צרפת, הים וקפריסין עד הגיעו לקיבוץ ארכה 11 חדשים.

לוטה (ספיר) יהלום ויהודית (ג'קובסון) ניר מקע"ד עברו מסלול דומה, אך קצר יותר. בצרפת - אונית המעפילים "לטרון" [שהגיעה ב-1 בנוב' 1946] ושהיה ממושכת בקפריסין. **הלל הרמתי**, אף הוא מקע"ד, הקדים אותן כי יצא לאירופה כדי לעלות על קברו של אחיו שנהרג כחייל בצבא ארה"ב. גם הלל גויס לתפקידים שונים בהיותו במחנה בדרום צרפת. כישוריו בתחום הטכני היו לעזר רב בהפעלת המחנה. הלל מספר: "בתחילה נסעתי פעמיים – שלוש כשאנו מביאים משאיות עם אנשים שאספנו בגבול גרמניה – צרפת, איני יודע בדיוק היכן. נסענו בלילות. העמסנו אנשים שהגיעו ברכבות אל הגבול. היה איזה הסכם עם שומרי הגבול. העמסנו אותם על משאיות של הצבא האמריקני. כנראה הקצין היה בתוך העניינים... הלל צורף לצוות "לטרון" כמו גם שתי החברות מגרעין קע"ד וגם בעת ההפלגה הוא עזר לטפל בבעיות הטכניות שעמדו בפני הצוות. חברי קע"ד בהגיעם ארצה בכל הדרכים האפשריות התרכזו בנחלת יהודה ומשם עברו לעין דור.

קיבוץ עליה ה' נוסד בינואר 1943 ועם גמר המלחמה נחלצו כולם להחליף שליחים שהגיעו תורם לעלות. חלקם גם התנדבו לפעול בעליה ב' וכיוון שהגיעו ארצה זמן רב לפני חבריהם, לפחות חלק מהם המשיך לעבוד באניות של "המוסד". **גדעון בולקין** מברקאי הגיע בכוחות עצמו ומתוך הכרת חשיבותה של

הפעולה עבד על שתי אוניות מעפילים: "נחשון" [אפריל 1948] ו"קוממיות" [1948]. אחרי קום המדינה הוא המשיך לעבוד ב"שוהם" [לימים "צים"].

כפי שצוין לעיל, הפעילות של חברי התנועה האמריקנים הייתה בעיקרה על סיפון 10 האניות שנקנו בארה"ב. לכל אחד מהם קרו אירועים בלתי שגרתיים בדרכן מהחוף המזרחי של ארה"ב עד מפרץ חיפה. אשתדל להתמקד באותם קטעי מסע הקשורים בהם, לפי עדויותיהם. מפליא עד כמה ידעה הבולשת הבריטית, שעקבה אחר פעילות המוסד, על כל אוניה ואוניה. נמלי המזרח התיכון שרצו בלשים שאספו מידע, שעל פי רוב היה מדויק למדי. לבריטים הייתה בעיה כיוון שחרף פניותיהם ומחאותיהם לארצות שונות – צרפת, איטליה, בולגריה, רומניה, יוגוסלביה ועוד שלא יתנו מחסה לפליטים ולא יושיטו עזרה לאוניות העתידות להסיע אותם – לא מצאו כל הד. באיטליה למשל הצליחו אנשי המוסד לגלות אנשים אשר מסיבות שונות, הומניטאריות בעיקר, העדיפו לשתף פעולה אתם מאשר עם הבריטים. כאשר כל מאמצייהם של הבריטים עלו בתוהו והאוניות המשיכו להפליג, בא המעקב הרצוף בלב ים של אוניות הצי הבריטי, לאחר שהתפנה מהמלחמה בגרמנים. ברגע המתאים הם נכנסו ל"עמדות קרב", "כבשו" את האוניות וכלאו את הנוסעים.

הבולשת הבריטית ידעה על קיומן של שתי הקורבטות "וודג'ווד" ו"הגנה" מהצי הקנדי לשעבר, שמטרתן הייתה להעלות נוסעים לא". לאחר שחרף כל מאמצייהם האוניות האלו הפליגו לארץ הם פנו במברק לנציב העליון בקנדה ובקשו שיתערב אצל הממשלה הקנדית למנוע הישנות הדבר. במברק שני הם כתבו שהם מודעים לדבר שלממשלת קנדה אין שליטה על האניות אחרי שנמכרו אבל בכל זאת רצוי שיעשו מאמץ להבטיח כדי שאנייה הנמכרת על ידה תשמש רק למטרות חוקיות.

יהושע בהרב מפקד האוניה "הגנה" מתאר את הופעת האוניות והצוותים האמריקנים: "ופתאום ברקע מופיעים שני דברים נהדרים. אוניות שנרכשו באמריקה שהם אופרה אחרת לגמרי: אוניות מהלכות עם מכונות והמיכון בהן טוב, המנועים מסודרים והאוניה שלמה ולא דולפת. היא נרכשה בארה"ב ... והנה מתברר שמאיישים אותן צוותים של בחורים יהודים אמריקאיים, רובם אנשי תנועה. בקיצור, יש לך אונייה מן המוכן... התחלנו לעבוד בהכנת האוניות מראשית שנת 1946 ועד פסח". אז הפלגנו באוניה שאחר כך נקראה "יאשיהו וודג'ווד". הגענו לגנואה ומשם לסבונה, שם עלו אנשי הפלי"ם ובפיקודו של **ברצ'יק (דב מגן)** מרמת השופט התחילו להכין את האנייה להפלגה ארצה. בשבילי ובשביל חברי זאת הייתה חוויה עמוקה מאד ובלתי נשכחת". ההפלגה בוצעה ללא קשיים מיוחדים. בדרך נתפסה האוניה על ידי הבריטים והובאה לחיפה. בצוות האנייה "וודג'ווד" היו 5 חברי השוה"צ. במברק ממפקדת המבצעים של הצי הבריטי בחיפה אל היחידות השונות במזרח התיכון יש כמה פרטים מאלפים המראים את הלוח המחשבה של הפיקוד הבריטי לאור הופעת אוניה מסוג "וודג'ווד: 1) יש חשש שהצוות האמיתי של האנייה יעבור לסירה כלשהי בלב-ים ויחזור כדי להביא אוניה אחרת מאוחר יותר. 2) המודיעין המקומי הציע אפשרות שהמעפילים יעברו לסירות קטנות מחוץ למים הטריטוריאליים של א"י ואלו ינסו לנחות בנקודות שונות לאורך החוף. 3) יש אפשרות שהאנשים ינטשו את האוניה בסירה או בשחייה ובשעה (שהבריטים) יעסקו באיסוף אנשים האנייה עצמה תימלט ותחזור לאירופה.

יש לציין שהדמיון הבריטי היה די קרוב למציאות של תוכניות ומבצעי אנשי המוסד. הייתה למשל תוכנית להעברת המעפילים מהקורבטה, עדיין בשם "נורסיד" לקורבטה השנייה "וודג'ווד". התכנית בוטלה עקב שיפוצים שנעשו אז על ה"וודג'ווד" כגון תוספת סיפונים מפלדה. תוכנית זו בוצעה כהלכה כעבור חודש על ידי ה"הגנה" שהגיעה לצרפת בתחילת מאי 1946. הייתה תוכנית אחרת – להעביר את המעפילים מ"גאולה" ל"מדינת היהודים", שבוטלה מסיבות לא ברורות אולי בגלל המעקב הצמוד של הבריטים. פרט מעניין: מ-23 אנשי צוות ה"הגנה" 18 התכוונו להישאר בארץ, ביניהם 8 חברי השוה"צ.

מספר **יהודה סלע**: "ב-2.7.46 הפלגנו מנמל קטן ליד מרסיי, לה סט, בלי תקלות בעזרתם הגלויה של הצרפתים. העלייה על הספינה הייתה 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 על שני הצדדים. האירופים, אחרי שנים של סבל, גבורה ותקווה, מנותקים מהעולם החיצון ומהתנועה, נתקלו פתאום בחברים לדעה, לשאיפה ואף

למעשה נועז, שיביא את כולנו למחוז חפצנו. אחדים מאנשי הצוות הספיקו להיות באירופה בזמן המלחמה. לרובם המגע הראשון עם המעפילים גרם לזעזוע 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 השמיים לחברי התנועה והפרטיזנים. ערב ערב ישבנו ושרנו אותם שירי מולדת המוכרים לשתי הקבוצות, למרות המרחק הגיאוגרפי שהפריד בינינו בשנים עברו. לפרטיזנים הייתה הזדמנות לספר קצת על אשר עבר עליהם בשנות המלחמה. ביום השישי בלב ים אספו מפקדי האוניה את הצוות לשיחה הראשונה והאחרונה שהתקיימה בזמן ההפלגה. הם בישרו לנו על תוכנית סודית שהוחלט עליה בארץ. כיוון שאוניתנו טובה מאד ויש אנשים רבים המחכים לעלייה, הוחלט שאנו נעביר את האנשים לאוניה קטנה יותר שתמשיך דרכה לארץ ואנו 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 באוניה השנייה. ידענו שאפשר לסמוך עליהם. עם אור הבוקר אספנו את האנשים והודענו להם על התוכנית. יש לציין שעל אף שחלק מהם ודאי הרגיש שדבר מה עומד להתרחש, לא קמה שום בהלה. שיתוף הפעולה היה מלא. ודאי סיבות רבות לכך. דומני שהחשובה מכולן הייתה האימון המלא שנתנו למפקדי האוניה ולצוות.

בצלאל דרורי מתאר בדוח שלו את התלאות וסכנות הדרך שעברו עליו: "היו לנו שתי סירות מנוע לשעת חירום או לצורך גישה לחוף – אותם הורדנו לים. אותה שעה התקרבה אלינו אוניה קטנה, "אקבל" שמה, שאליה עמדנו להעביר את האנשים." בצלאל דרודי עם כמה פרטיזנים עברו אליה ובאמצעי שכנוע לא שגרתיים רב החובל התורכי נאלץ לעמוד בהתחייבות שהוא קיבל על עצמו במרסיי והתחלנו להעביר את האנשים מאוניה לאוניה. בו בזמן נעשו על ה"אקבל" עבודות נגרות כדי לאפשר קליטת כול המעפילים. כל מיני הבטחות ביחס לטיב האנייה וההכנות שיעשו לפני העלאת האנשים נתגלו כבדותות. שינוי במזג האוויר וירידת הברומטר גרמו לסכנה מוחשית ליכולת העמידה של ה"ביריה". גלים החלו להציף את הספינה ובצלאל החליט לשדר S.O.S. בתגובה הופיעה אניית המלחמה הבריטית "ויראגו". אנשיה שאלו על צרכי האוניה שלנו וקיבלו תשובה מדויקת על המצב. לתדהמת כולם, עם קבלת התשובה הם הסתלקו מהמקום. באמצע הלילה הם חזרו והסתלקו שנית לאחר זמן קצר. כאשר נכנסו אל המים הטריטוריאליים נתפסה אוניה על ידי הבריטים.

מספר **יהושע בהרב**: "אני צריך לציין את המסירות של הצוות. איני חושב שעם צוות זר היינו מצליחים לבצע את העברה הזו. אני סבור שהתנהגות הצוות האמריקני הייתה למופת, ממש נהדרים." בינתיים ספינת האם, ה"הגנה" חזרה לאירופה. תחנתה הראשונה הייתה באי מילוס ביוון להצטיידות בדלק ומזון. להפתעת הצוות חיכו לנו באי הנידח הזה שני ארצישראלים: **בנימין ירושלמי** מפעילי המוסד, שידע את שפת המקום ורופא שבא במיוחד מהארץ כדי להזריק חומר חיסון נגד דבר לכל אנשי הצוות – זאת להפתעתנו הרבה. הדבר גרם לאי נוחות כיוון שהזריקה גרמה לחום גבוה וניטרלה את כולם למשך שעות רבות. מאחר ובעת ההפלגה לא היו סימני מחלה כלשהם בקרב המעפילים או הצוות לא הבנו מדוע חיסנו אותנו. רק לאחר שנים רבות נפתרה תעלומת הדבר, כביכול מתעודה של מפקדת הצי הבריטי במזרח התיכון. כפי שנאמר "ביריה" שדרה קריאות S.O.S. מחשש ליציבות האוניה. המשחתת הבריטית שהתקרבה אליה החליטה שלא נשקפת כל סכנה והקריאה לעזרה היא רק תרגיל לאלץ את הבריטים לעלות על האוניה בלב ים. בהתאם לחוק הימי הייתה לבריטים הזכות להחרים את האוניה רק לאחר כניסתה לתחום המים הטריטוריאליים. הבריטים כינו את ה"ביריה" אונית דבר, כתירוץ על סירובם לקבל חלק מהמעפילים, כפי שנתבקשו על ידי מפקד ה"ביריה".

אנשי מטה המוסד בחיפה חשדו שזה תרגיל, אך כדי לא לסכן את אנשי צוות ה"הגנה" והאוכלוסייה ביוון שבאה במגע אתם – הם החליטו להזריק את החיסון. הבריטים ידעו שכל עניין הדבר הוא שקר ופיזרו את מעפילי "ביריה" בין שתי ספינות מעפילים שנתפסו קודם ונמצאו ליד שובר הגלים בנמל. כאן הם נשארו במשך כל זמן ה"קרנטינה" וזאת אחרי תלאות הדרך הקשות שהם עברו.

בהגיע ה"הגנה" ליוגוסלביה היה ברור שבהפלגה הבאה יוכל מספר המעפילים. **יהודה סלע** כותב: "ב-30.7.46 קבלנו הודעה שהלילה יבואו אנשים, יעלו על האוניה ונפליג. לפנות ערב הופיעה רכבת ארוכה

שנעצרה ממש על ידנו. עם רדת החשיכה התחילו האנשים לעלות על הספינה. שעות על גבי שעות נמשכה העלייה לספינה והדבר נראה לנו כאין-סופי. במבט ראשון החומר האנושי נראה שונה מזה של ה"בירה". הרבה יותר מבוגרים, ילדים ואף תינוקות. אני גם זוכר קבוצה שומרית מהונגריה, שעלתה על הסיפון עם דגלה אחרי מפקד קצר ליד הרציף. כשבטן האנייה התמלאה עד אפס מקום התחילו למלא כל פינה אפשרית על הסיפון עצמו ובסך הכול עלו כ- 2,700 מעפילים."

ועוד מפי יהושע בהרב: "אני רוצה לספר על צוות של בחורים יהודים אמריקנים. כמובן, קראתי אליי את אנשי הצוות ואמרתי להם: אנחנו לוקחים את כולם אין ברירה. צריך לקחת את כולם. אחד הדברים שהצוות צריך לעשות זה לעזוב את המיטות שלהם. לא לגור בתאים. כל התאים לצרכי המעפילים – לחולים או לילדים. אפילו את דרכי העלייה לגשר (הפיקוד) אנחנו נפתח בפני המעפילים. ולעתים גם את הגשר עצמו. כדי שהאנשים יתאוררו קצת. הצוות קיבל את זה בהבנה. ספק עם אפשר היה לעשות את זה עם צוות שכיר. עם סיום עליית המעפילים יצאה הספינה לדרכה, דרך יפה להפליא בין איים רבים מלאי יערות. עם היציאה ללב ים התחילו הצרות ונשכחו הנופים היפים. מנגנון האוורור היה מיועד לכמה תריסרים בלבד, תוך כמה זמן אלה ששהו בבטן האוניה והם היו הרוב התחילו לסבול מחוסר אוויר. רוב הנוסעים חלו במחלת ים והקאותיהם תרמו לאווירה הדחוסה והלא-נעימה בלשון המעטה. האביזרים הסניטריים החלו להיסתם בלחץ ההמון ומאמצי הצוות לשפר את מצבם לא הועילו.

כל אלה היו כאין וכאפס לעומת הצרה הגדולה שפקדה את האוניה לילה אחד. הצרה הובילה לשיגור קריאת ס.א.ו.ס. לחלל הים התיכון ולא היה מי שיושיע. ללא סיבה מובנת האוניה נעצרה והתחילה לנטות הצידה. כתוצאה מהפסקת המנוע נפסקו פעולות מערכת החשמל ואמצעי האוורור. תוך זמן קצר המצב החמיר מאד. לא הייתה כל אפשרות להודיע את הדבר למעפילים ולו הם היו מנסים לעלות לסיפון בהמוניהם, ללא ספק הספינה הייתה מתהפכת בגלל הנטייה החזקה. שיא הנטייה הגיע ל- 27° - מצב מסוכן ביותר. המעפילים לא נכנסו לפאניקה וזה מוכיח עד כמה היה להם אימון בצוות ובפיקודו. על אירוע זה מספר **דייבי באום**, מהנדס שני בצוות, מאנשי השוה"צ וחבר קיבוץ סאסא לשעבר: "הייתה בעיה עם הדלק. האנשים נמצאו בכל פינה אפשרית ולא יכולנו להגיע לצינורות המדידה כדי לוודא את המצב של מיכלי הדלק. במקרה אחד שאבנו דלק מעל המידה ובתחתית המיכל הצטברו כנראה מים. אלה גרמו לכיבוי האש בדודים ואיבוד הקיטור. האוניה ללא אפשרות להפעיל את המנועים או הגנראטורים, נעצרה כמובן. ירדנו לחדר הדוודים והעברנו את שאיבת הדלק למיכל חדש כדי להעלות שוב קיטור ע"מ לאפשר שריפת הדלק הכבד. הדלקנו אש מעצים "שהושגו" משבירת כמות גדולה של מדפים ששימשו למיטות. האש בצירוף משאבת דלק ידנית אפשרו העלאת קיטור והאוניה החלה לנוע. כל זה ערך כשש עד שמונה שעות. בחדר הדוודים, בו עבדו אנשי צוות בעזרת קבוצת הפרטיזנים בשבירת העצים והכנסתם לתנור, הייתה הטמפרטורה כ- 480°. הפעולה נעשתה תוך חילוף האנשים, כי אין אפשרות לשהות בחום כזה יותר מדקות ספורות."

מספר **יהודה סלע** מאנשי הצוות: "במצב חירום זה שיגר מפקד האוניה **יהושע בהרב** מברקים לפיקוד העליון של המוסד בחיפה ותאר את מצב העניינים. כמובן אז לא הייתה מדינה ולא היה צי ולא יכלו להושיט עזרה, אך כתוצאה משיגור ס.א.ו.ס. הופיעה תוך זמן קצר אונית מלחמה בריטית והדליקה זרקור חזק. מהאוניה הבריטית אפשר היה בנקל לראות את מצב האוניה שלנו ומצוקתה. על אף זאת נשאלנו מי אנחנו ומה מטרת נסיעתנו. תשובתנו הייתה שזו אניית יהודים בדרך לארץ ישראל הזקוקים לעזרה. השאלה נשאלה שנית ושלישית וקיבלה את אותה תשובה כל פעם. פתאום כבה הזרקור וה"הגנה" נשארה לבד עם צרותיה, אבל כאמור, אנשי הצוות הצליחו בכוחות עצמם לגלות את התקלה ולתקן אותה והאוניה יצאה שוב לדרכה. בתוך המהומה של הימים והלילות הללו נולדו שני תינוקות בריאים ושלמים. השמות שניתנו להם סימלו לא מעט את האנייה בה נולדו: **נחשון וגובן**."

עיון במקורות הצי הבריטי מגלה את התייחסותם לאותם אירועים: בתעודה אחת אנו קוראים שהופעתן הראשונה של הקורבטות מהווה איום על אוניותיהם. מברק אל מזכיר הימיה הבריטית בלונדון חתום על ידי אדמירל מפקד הצי בים התיכון: "יש לשים לב לעובדה שהופעת אניות מהירות יותר כדוגמת הקורבטות מכבידה מאד על המשחתות המפטרלות בחוף הפלסטיני ועוד יותר כשמזג האוויר יהיה חורפי כיוון שתפישת האוניה, להבדיל מעלייה עליה לצורכי זיהוי, מוגבלת כעת למים הטריטוריאליים. במקדם או במאוחר יש לצפות לנזקים רציניים לאוניותינו ואף התהפכות אוניית מעפילים במעמס יתר."

בתעודה שנייה המתייחסת לעצירת המשחתות ליד האנייה "הגנה" אחרי שיגור ה-ס.א.ו.ס. וכאשר היא הייתה בסכנת טביעה, מפקד המשחתות כותב: "לא היה כאן דבר בעל עניין בשעת גילוייה ותפישתה (של האוניה), פרט לתלונה אחת בנוסף ל-ס.א.ו.ס. שלה, שהאנשים סובלים ממחנק."

כשהאנייה התקרבה למים הטריטוריאליים היא קבלה פקודה לעצור. היא המשיכה לנוע בכיוון חיפה במהירות מלאה. באותו הדוח כותב מפקד השייטת: "יש לציין שיריית תותח מעל לחרטום זכתה למידה של שאת נפש ויתכן ויהיה צורך בקרוב לתת צרור ממכונת ירייה "לואיס" לתוך חדר ההגה." בהמשך, כשיריות התותח לא הועילו נגחה אחת המשחתות את ה"הגנה" נגיחה שהרימה את הספינה כאילו היא הייתה צעצוע. נגיחה זו שברה את מדחף האנייה ונשארו תקועים ללא יכולת להפעיל את ההגה. ניסיונות של מחלקת הנחתים לעלות על האנייה נענו במטר מכול 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 רב דאגו אנשי ה"מוסד" בחיפה שכול אנשי הצוות ייצאו את הנמל בלי להיתפס על ידי הבריטים, וכל אחד יגיע למקום הרצוי לו, בדרך כלל לגרעין קיבוצו. בהמשך הזמן שימשו שיטות ההורדה האלו ואחרות בנמל חיפה את כול העולים שהגיעו בלי תעודה מתאימה. בסיום 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 אוניות נוספות בנמלים בארה"ב ובאירופה, שלאחר מכן הפליגו עם מעפילים. עם קום המדינה גויס לחיל הים וזכה לשפץ וגם לשרת על אותה קורבטה "הגנה" שיחד עם ה"וודג'ווד" הייתה בין הראשונות בחיל הים הצעיר.

על "חיים ארלוזורוב" היו שלושה חברי תנועה כולם חברי קע"ד. לאונייה זו היו צפויות הרבה הרפתקאות בדרך, חלקן תוצאה של גורמים פיזיים ימיים שפעלו על הספינה, שלא הייתה מיועדת להפלגה באוקיאנוס על אף המבנה הטוב שלה. בעבר היא פעלה בצי האמריקני. רוב הצוות המקורי הסתפק בהפלגה עד מרסיי ומשם חזר לארה"ב. מחליפיהם נמצאו בין כל מיני מלחים שפעלו בשרות ה"מוסד". לא לכולם היו כישורים ברמה הנאותה, אבל העיקר שהם הסכימו לשתף עצמם במשימה והיו להם תעודות מלח. חילופי גברי אלה הביאו ל"עלייה בדרגה" של חברינו, שאכן התאימו לעבודתם. סיפור הספינה תועד על ידי מפקדה אריה (לובה) אליאב בספרו "סיפורה של הספינה אולואה". היא הגיעה עד שוודיה הרחוקה כדי להעלות על סיפונה מאות צעירים, בעיקר צעירות, שפנו לשם בימי המלחמה [1945]. הרוזן ברנדוט השוודי הצליח במשא ומתן עם הגרמנים להביא להעברת פליטים אלה לשוודיה ושם טיפלו בהם ודאגו לשיקומם. בדרכה משוודיה היא קלטה באיטליה קבוצה שנייה של מעפילים – בסך הכול 1,350 איש ואישה. כשהתקרבה לחיפה בליווי אניות הצי הבריטי עשתה תרגילי התחמקות מוצלחים ועלתה על החוף בבת גלים שליד חיפה. אניות הצי נשארו בלב ים ולא היו מסוגלים לתפוס אותה. אבל בחוף חיכו להם אנשי צבא ומשטרה בריטיים רבים שלכדו אותם. גם אנשי הצוות נשלחו לקפריסין ושם שהו כששה שבועות עד שהייתה הזדמנות להחזירם ארצה.

סיפור בלתי רגיל מצוי בעדותו של **קלמן מיכאלי**: שלושה חברים מהגרעין שלו ירדו לחוף באיזו פינה נידחת בפורטוגל כדי להצטייד במים. כמנהגם של חברי תנועה שהסתובבו בעולם חיפשו יהודים. פניותיהם אל המקומיים הביאו אותם אל אחד שהראה להם בית כנסת עתיק שנשמר כפי שהיה עוד לפני האינקוויזיציה. בכפר זה אין יהודים מזה שנים רבות, אבל התושבים מצאו לנכון לשמר את המקום למזכרת. האחראי לבית הכנסת - עם פמוטי תאורה תלויים עשויים מנחושת וארון קודש כאילו לא מזמן סיימו את התפילה – סיפר להם שבני משפחתו בעבר, השתמשו בבית הכנסת. כנראה מוצאו ממשפחת אנוסים.

יעקב בן ישראל, (חבר קיבוץ שובל, ז"ל) היה צעיר מאד כשהתנדב לעלייה ב'. הוא היה בצוות האוניה "התקווה" שהעלתה לארץ דרך קפריסין למעלה מ-1,400 מעפילים בקיץ 1947. לא היו להם בעיות מיוחדות בהפלגתם, אבל דווקא בקפריסין חיכתה לו ולשאר אנשי הצוות חוויה בלתי רגילה. קבוצה קטנה זו ביחד עם כמה בחורות מן המעפילים תחת פיקודו של **משה נחשון** איש הפלי"ם הכינה פצצה מאולתרת שהוטמנה באונית הגירוש "אמפייר לייפגריד". חרף הפיקוח החמור של הבריטים, הצליחו הבנות להעביר על גופן את חומר הנפץ ושאר חלקי הפצצה וזו התפוצצה אחרי שכול המעפילים ירדו

מהאוניה בחיפה. משה נחשון, שהיה חבלן בפלי"ם, מתאר בתיאור ציורי את הפגישה עם הבחורים האמריקנים מצוותי האוניות שישבו חדשים בקפריסין באפס מעשה. נוסף לתלונותיהם על התנאים הם טענו שהם התנדבו להסיע מעפילים והנה הם משתעממים במחנות. ברגע שהציע להם לעסוק בפעילות יחד עם אנשי הפלמ"ח הם הסכימו. פעילות זו כללה הדרכה של המעפילים בג'ודו ועוד אימונים להעלאת כושרם הגופני וכן הם עסקו בחפירת מנהרת בריחה וגולת הכותרת, כאמור, השתתפותם בפיצוץ אונית הגירוש בנמל חיפה.

שמונה חברי השוה"צ ביניהם שלושה מהתנועה במקסיקו שירתו בצוות אונית המעפילים "יציאת אירופה תש"ז", "אקסודוס 47" בלע"ז. סיפורה של אוניה זו הועלה בהרבה ספרים ואף הוסרט, אבל סיפור המאבק הפיזי נגד הבריטים בהתקרבות הספינה לנמל חיפה היה השיא בכל פעולות "המוסד". זה הסיפור של שלושת הקרבנות בנפש⁹ והפצועים הרבים, סירובם של המעפילים לרדת מהאוניה מרצונם החופשי בנמל הצרפתי Port de Bouc ממנו יצאה [מנמל ט] אחרי שהוחזרה לשם על ידי הבריטים. ההד שמאבק זה עורר ברחבי העולם וכתוצאה מכך הפעולה הדיפלומטית הענפה לטובת המאבק לעלייה, ודאי הוסיפו נדבך חשוב לבנין עצמאות ישראל.

שמואל בארי מקיבוץ חצור מספר: "מעולם לא עלה בדעתי שאשתתף במאורע היסטורי. אך "הזקנה החביבה" אוניתנו "הנשיא וורפילד" ("אקסודוס 47") גורלה נחרץ שלא תישכח לעולם. ואמנם יגעים דברי ימיה .. לשיא כבודה הגיעה כספינה מסתורית בנמלי אירופה ובעולם נודעה בשם "יציאת אירופה תש"ז", שהובילה 4,500 מעפילים עד חופי ארץ ישראל, הדפה את התקפתם של מלחי שש משחתות בריטיות במשך שעתיים וחצי והפכה את נוסעיה המסכנים לגיבורי התקפה על האימפריה הבריטית."

"תפקידי היה להישאר בבטן האנייה בחדר המכונות. חרף עשן פצצות הגז המדמיע שהושלכו דרך צינורות האוורור הגברנו את ספיקת הקיטור כדי להחיש את מרוצנו המטורף וחסר התקווה לחופי הארץ בטרם ניאלץ להיכנע – וכמעט הצלחנו בכך. רק כאשר החיילים הבריטיים עלו על סיפונינו העליונים ואיימו שישליכו פצצות על הנשים והילדים, נכנענו. אחרי שנלכדנו הועברנו לנמל חיפה והועברנו לאניות הגירוש, שבהן אמרו להעבירנו לקפריסין. רק למחרת, 24 שעות אחרי שהפלגנו מחיפה הודיעו לנו שמחזירים אותנו לצרפת. לאדם שלא נמצא במצבנו נראית החלטה זו כהתקפה כללית על עלייה ב' וכמעשה אכזריות של משרד המושבות הבריטי. אבל בעמדי אז בתוך האוניה הגדושה והדחוסה מלא גברים נשים וטף בעת מסירת הידיעה המרה ובשומעי את צלילי "התקווה" האדירים שעלו באוזנינו ותשובת המעפילים – הסירוב להודעה – עמדתי ובכיתי בלי בוש..."

"יש להודות שהמעפילים היו בעלי עוז וגבורה רבה. הם האמינו שיגיעו אי-פעם למקום בו יוכלו לחיות כבני אדם כל אחד בביתו ובחיק משפחתו ולא כאסירים בכלוב. כשראיתי באוניה את האצטבות המרוחקות אחת מהשנייה רק מטר אחד אשר שימשו למיטות לא יכולתי לתאר לעצמי שיסכימו לעלות עליהן – אך הם הסכימו לתנאי המסע האכזריים – עלו ברצון גברים נשים וטף. לילה אחד בעלותי למשמרתי שאל אותי זקן אחד: "ווען קומען מיר קיין פלסטינה" (מתי נגיע לארץ ישראל)? אלה לא היו אידיאליסטים השואפים לפתור את בעיית היהודים למען אחרים או ליצור חברה אידיאלית – אלה רק רצו לחיות כבני אדם בארצם. כבר הסתגלתי לחיים. אני גר יחד בקיבוץ עם שומרים ותיקים מפולין שבזמן המלחמה רובם היו ברוסיה. אני משוחח עם חיילים בריטיים שהם ברובם טיפוסים סימפטיים המואסים בתפקיד זה. מספר חברי השוה"צ באוניה הוא רב. היפה ביותר הוא קיבוץ של ילדים מהונגריה הממשיכים בכל פעולות הקן השומרי אפילו בתנאי האוניה הקשים. אמונתי בתנועתנו הנפלאה חודשה שוב."

אבי לבני מברקאי שירת אף הוא ב"אקסודוס" ויותר מאוחר באנייה "עצמאות". לפני כן היה בצי האמריקני בתפקיד חובש. זה נתן לו הכשרה לתפקיד נכבד ב"אקסודוס": עליו היה להכין את כול הקשור



⁹ . ביניהם, ביל ברנשטיין, קצין צי יהודי-אמריקני

לצד הרפואי של הספינה על מעפיליה. אבי מספר: בדרך הייתי חובש. אחרי שהתחלנו בהכנות לקבל את האנשים שלחו אותי למחנות בסביבת מרסיי למצוא אנשים מתאימים לתפקידים מיוחדים. אני התעסקתי בהכנת המרפאות באוניה. ראיינתי את מי שהיה אמור להיות רופא או אחות ועזרתי לארגן אותם, להזמין תרופות וכו'. אחרי שהפלגנו הסתובבתי כדי לראות עם הם עבדו בסדר. בהתחלה הם לא עבדו כי כולם חלו במחלת ים".

כאשר אוניות הגירוש חזרו לצרפת, חלק מאנשי הצוות קבלו פקודה לרדת בנמל ולקבל תפקיד חדש באוניה אחרת. בזמן ש"אקסודוס" הייתה בנמל Port de Bouc עסק אבי בהובלת מזון למעפילים שהיו באוניות הגירוש. **טדי ורדי** (ז"ל, היה קודם חבר קע"ה ואחר כך התיישב בירושלים) שירת על שלוש אוניות מעפילים: "אקסודוס", "עצמאות" ו"משמר העמק". חוויותיו היו רבות ושונות. מרגש במיוחד היה כאשר "עצמאות" הגיעה לקונסטנצה, רומניה. לפי התוכנית הייתה צריכה לשהות בנמל זמן רב עד לאישור ההפלגה. בתקופה זו התקיימו דיונים במרכז האו"ם בניו יורק על עתיד א"י. ההנהגה המדינית היהודית הייתה בדעה שדווקא בזמן הדיונים הגורליים על עתיד הארץ הפלגת שתי האוניות הגדולות "עצמאות" ו"קוממיות" עם אלפי מעפיליהן עשויה להביא לתגובה שלילית בחלק מהמשלחות. מצד שני אנשי ה"מוסד" לא ויתרו והתעקשו שעל האוניות להפליג. הם האמינו שדווקא המשך לחץ העלייה ישפיע לטובה. שנית הם טענו שהאלפים המחכים לעלייה על מיטלטליהם אחרי שמכרו את רכושם ושרפו את כול הגשרים לא ניתן לאכזבם. יותר מכך הם היו בטוחים שביטול ההפלגות עלול להביא לשינוי ביחסן של ממשלות מזרח אירופה, שתמכו מאד בכול הקשור לעלייה ב'. בסופו של דבר הגיעו לפשרה והאוניות הפליגו עם 16,500 מעפילים הישר לקפריסין.

בתקופת ההמתנה, טדי שנולד בסאטמר, רומניה קבל אישור לבקר בעיר מולדתו. הביקור היה מרגש במיוחד. אמנם הוא היה פעוט כשמשפחתו היגרה לארה"ב, אבל מצא את הבית שבו נולד וזקנה באותו בית שזכרה את משפחתו. חיפושיו הביאו אותו לקרובי משפחה שעברו את השואה והוא אפילו שכנע כמה צעירים להצטרף להפלגה. סיפור פחות נעים הוא כי ברדתו מהאונייה "עצמאות" בקפריסין הכירו אותו אנשי הבולשת הבריטית, כנראה – מה"אקסודוס". הם חקרו אותו תוך מכות הגונות והוא נאסר לכמה שבועות בבית הסוהר שם. מבית הסוהר הוא הגיע למחנה המעפילים באי הצטרף לקבוצת פעילי ה"מוסד" במקום. בהזדמנות הגיע ארצה עם פעילים אחרים והפעם – כדי להפליג על "משמר העמק". הפלגה זו הסתיימה בקפריסין. חקירת הבריטים והכרתם את טדי הביאה למשפט ולמאסר נוסף. הפעם הואשם בבריחה מקפריסין. אחרי חודשיים מאסר יכול היה להגיע ארצה.

אין סיכום מתאים יותר לפרק של עלייה ב' מאשר זה שנכתב על ידי מעפיל אלמוני באנייה "אקסודוס". הוא כתב יומן שנלקח ממנו יחד עם כל חפצי המעפילים ברדתם אל אונית הגירוש. היומן נכתב בצרפתית ותורגם לאנגלית על ידי הבריטים. כאן, יותר מכול מקום אחר אפשר לחוש ממקור ראשון כיצד רואה מעפיל את אותם בחורים צעירים מגולת אמריקה שהסיעו אותם לארץ ישראל. היומן כולו מהווה מסמך מאלף ומרגש: "בתחילת היומן דברתי על הארגון המושלם של אוניתנו וככל שאני נמצא כאן יותר ניתן לי להעריך זאת עוד יותר. המטבחים מופעלים למופת ותמיד מדייקים, חלוקת המזון מתבצעת במהירות ראויה לציון, כל התפקידים הם בידי אנשי מקצוע. אינך יכול אלא להעריך את האנשים המופקדים על האניות הללו. איזה מבצע ענק לצייד אנייה כזאת."

"להפוך אוניה שערכה כמעט אפסי לספינה המשייטת באוקיאנוס. האם אפשר לדמיין כמה עבודה, זמן, קרבנות – ואחרון אחרון ולא הפחות חשוב מכולם – כמה כסף נדרש? וכאשר הכול מוכן עליה לחצות את האוקיאנוס ולהגיע לנמל צרפתי או איטלקי. אולי זה נשמע כדבר של מה בכך, אבל אם מודע אתה להשפעה הבריטית באזור, אתה יכול להבין שזה דורש מאמץ "הרקוליאני". אני מוכרח להגיד לך שוב שאוניתנו לא נבנתה לאוקיאנוסים. זאת ספינת נהרות עם תחתית שטוחה וסביר להניח שלא הייתה מחזיקה מעמד בסערה של ממש. אבל בים התיכון בעונה זאת אין כל סכנה. הצוות שחצה את האטלנטי על "קליפת אגוז" זו הראה שהוא בעל אומץ רב. תאר לך סערה אחת רוגשת והספינה טובעת ואת זה צוותנו האמיץ יודע. אתה יכול לשער מה גדול האידיאליזם שלהם. הם מסכנים את חייהם כדי לעזור לאחיהם ואחיותיהם, האם אין זו גבורה אמיתית?"