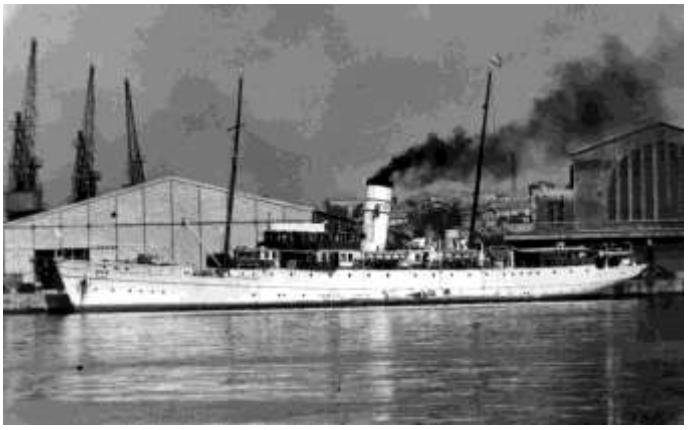
הצלת יהודי לוב

אנשי צוות אונית הנוסעים 'אילת' מספרים

ערך יהודה בן-צור

באפריל 1949 ניפתח "קו" חיפה-טריפולי לצורך הצלת יהדות לוב. הרקע לפתיחת הקו קשור להתחזקות הלאומנות הערבית בתקופת השלטון הבריטי שלאחר מלה"ע והעברת השלטון הצפויה מהבריטים למלך אידריס. כבר בעיקבות פרעות נובמבר 1945 הבינו רבים מיהודי לוב כי אל להם לסמוך על השלטון הבריטי וכי מקומם בארץ-ישראל. בתקופת המנדט הבריטי בארץ-ישראל נמנע מיהודי לוב לצאת לחו"ל וע"כ בחרו צעירים רבים בנתיב ההעפלה הבלתי-לגלית, שהתבצעה בתחילה דרך מצרים בסיוע החיילים הארצישראליים, דרך הים לאיטליה[1] ודרך המדבר לתוניסיה ומשם לאלג'יריה[2]. בנתיבים אלו העפילו כ-3,500 צעירים וצעירות (כ-10% מיהדות לוב) שקדמו לעלייה הגדולה שהחלה באפריל 1949 ובה נטלו חלק האוניות 'אילת', 'תיאודור הרצל' ו'גלילה'. עד קיץ 1952 עלו לארץ כ-30,000 עולים שביחד עם המעפילים הוו כ90% מכלל יהדות לוב.



להלן סיפורם של מספר ימאים – יוצאי הפלי"ם ועליה ב' -- על המבצע להצלת יהודי לוב, כולם מאנשי האוניה 'אילת'. האוניה 'אילת' (בתמונה משמאל, באדיבות ר"ח א. אקסל) נבנתה ב-1911 כיאכטה, נרשמה בגלזגו בבעלות חב' "Jeannette" ונשאה דגל בריטי. ב-1946 היא נמכרה לחברה יוונית רשומה בפנמה, הותאמה לשמש כאניית סוחר בשם "Komninos" ועסקה בהובלת מהגרים איטלקים לאוסטרליה. בסוף 1948 היא נרכשה ע"י חב' 'אניות וספינות' והגיעה לישראל בפיקודו של רב חובל יחזקאל ירדן[3]. בינואר 1949 היא נרשמה ברישום הישראלי בשם 'אילת' והועסקה בהבאת עולים, בתחילה מאירופה, בקו חיפה-בארי ולעתים גם בקו חיפה-מרסיי וכן בהפלגה אחת בה "זכינו להיות האוניה הראשונה המניפה את דגל ישראל בנמל איסטנבול" [4]. האוניה ביצעה למעלה מ-20 הפלגות בהן הוסעו בין 300 ל-400 עולים בכל הפלגה. במחצית השניה של 1949 הועברה לקו חיפה-טריפולי.

הפעלתה של הספינה הייתה יקרה מאד ומאחר ולחברת 'צים' היו כבר אוניות נוסעים טובות ממנה, הוחלט להוציאה מהשרות. בשנת 1950 נמכרה לחברה 'ריג את קרופמן' ובמאי 1951 נמחקה מרישום האוניות הישראליות ונשארה קשורה לשובר הגלים בחיפה. בשנת 1953, כאשר הוחל בבניית שובר הגלים בקיסריה, הובאה לאתר הבנייה, מולאה באבנים והוטבעה במקום, שם היא שימשה כבסיס לבניית המזח שהגן כשובר גלים על שרידי הנמל העתיק[5] (*הערת מערכת: המזח החזיק מעמד עד דצמבר 2010 , עת קרס בסערה*).

---

[1] בספינות 'משמר העמק' במרץ ו'המורד' בספט' 1948 היו קבוצות הכשרה מלוב.
[2] חלק ממעפילי 'שיבת ציון' ו'יהודה הלוי' היו מלוב.
[3] 'השערים פתוחים', סיפור המעשה של אורי טהון, ימאי פלי"ם: "חזרתי ארצה כקצין על אונית צים 'אילת', אשר כיום משמשת כיסוד לרציף בנמל בקיסריה".
[4] נחום מנור, 'גדעוני', ראה סיפורו בהמשך הכתבה.
[5] הוכן ע"י רב חובל הלל ירקוני.

סיפורו של ראובן יתיר [מפקד האניה מטעם ה'מוסד לעליה']

עליתי על 'אילת' בתור קצין שלישי ב-1 בינואר 1949. אחרי הפלגות אחדות לבארי ביצענו שתי הפלגות לטריפולי כדי להביא ארצה את יהודי הגיטו. הדירקטורים של 'המוסד לעליה' מינו אותי כמפקד, תפקיד תמוה אך מקובל עדיין בימים ההם. אני זוכר שהוריתי לר"ח האיטלקי Tirelli להתקשר לרציף, שהיה קרוב לפתח הנמל - עם החרטום בכוון הים ולולאות חבלי ההתקשרות מוחזרות לפיתות שעל סיפוננו - ע" מ לאפשר ניתוק מהיר, ללא עזרה מצד החוף. המכונות והצוות נשארו במצב Stand by.

שוטרים בריטיים אקס- פלסטין (!), שהופקדו על ביקורת הגבול והעליה על האניה, נהגו בתחילה בשיירת העולים שהמתינו על הרציף בגסות, ע"פ מיטב המסורת הקולוניאלית שלהם. אני זוכר את עצמי קופץ אל הרציף, מתנפל עליהם בצעקות (!): כאן זה לא פלסטין... וכו'. לרגע הם נבוכו ושינו את דרכיהם. את ביקורת היציאה שלנו השקנו בבר של האניה על כוס בירה, ושחזור "הימים הטובים" בפלסטין.

ירדתי ב-8 באוגוסט 1949 ע"מ להצטרף לא"ק 'תל אביב' בניו יורק.

סיפורו של משה קליין [מפקד האניה מטעם ה'מוסד לעליה']

באוקטובר 1949 הייתה 'אילת' גיבורת מבצע פינוי היהודים מהעיר בנגאזי בלוב . רב החובל היה איטלקי והקצינים ואנשי הצוות היו ישראלים, אחדים מהם היו לימים לרבי חובלים ומכונאים ראשיים בצי הסוחר הישראלי. המכונאי הראשי היה ספרדי (בשם פנטליאון, לשעבר שר התחבורה האחרון ברפובליקה הספרדית). האנייה נכנסה לבנגאזי כשהיא חמושה בנשק מוסתר בנקודות שונות באנייה. ההנחיה הייתה להתגונן בנשק במקרה של צורך, לנתק את חבלי הקשירה ולהפליג מהנמל. לא היה צורך בכל זה. עלו על סיפונה כ-300 יהודים, ביניהם ילדים, חולים וקשישים. המבצע הסתיים בהצלחה.

סיפורו של נחום מנור (מונדור) [איש קשר הרדיו של האניה]
(הקטע להלן לקוח מתוך סיפור המעשה של נחום שפורסם ב'שערים פתוחים' ונימצא באתר תחת הגל 'חברים מספרים'; נחום מספר גם על העלאת יהודי שנחאי מנמל בארי, איטליה):

בדצמבר 1948 עליתי על אניית נוסעים "אילת" - התחנה האחרונה בקריירה הימית שלי וגם הכי ארוכה, היא נמשכה קרוב לשנה. ההפלגות הפכו לעניין של שגרה; כינוינו את עצמנו "שרות מוניות חיפה - בארי". בנתיב זה ערכנו למעלה מעשרים הפלגות בלוקחנו מדי פעם כ-400 עולים. הרכבות היו מגיעות עד הרציף. העולים היו עוברים מן הקרון לאנייה, מיד מפליגים וחוזר חלילה. היו כמה הפלגות בודדות למרסיי. כך גם זכינו להיות האנייה הראשונה המניפה דגל ישראל בנמל איסטנבול. גרמנו להתרגשות רבה בקרב יהודי העיר שלא עזבו אותנו לרגע. נכנסנו לבית קפה ואכלנו בעשרה גרוש מנדטוריים צלחת גדולה עם מבחר חלבות, חצי שנה לא יכולנו יותר להכניס דבר מתוק לפה. במחצית 1949 שונה מסלולנו ועברנו לקו חיפה -

טריפולי. כמובן גם כאן היינו הראשונים עם דגל ישראל ועוררנו התרגשות עוד יותר גדולה. הבריטים עמדו להעביר את השליטה בלוב למלך אידריס. המוסד עשה מאמץ גדול למלט את היהודים משם בעוד מועד.

האווירה בלוב הייתה מחושמלת, האוכלוסייה היהודית הייתה במתח רב ופתאום הגענו אנחנו, המושיעים. הקהילה ערכה לכבודנו קבלת פנים נלהבת וסיורים בעיר. בקרנו ברחוב הראשי, שכל החנויות בו היו שייכות ליהודים אמידים (אל דאגה, הם לא עלו ארצה. אפשר לפגוש אותם ברומא). זכינו להעלות כמעט מחצית מיהודי לוב; את ה"חצי השני" השיטה "תיאודור הרצל" - עוד אניית מעפילים ששופצה והוכנסה לקו. מדי פעם היינו נפגשים בלב ים, על הקו - כל אחת בכוון נגדי. הייתה שמחה גדולה, צפירות ואיתותים.

העמסת העולים בטריפולי הייתה רעשנית וסקסנית. תחילה נשלחו ארצה כל הילדים היתומים, נכים, עניי הקהילה ומקרים סוציאלים. רק אחר כך הופיעו חמולות שלמות ממקומות מרוחקים.

יהודי טיגרה, כפר יהודי בפאתי המדבר, שבו התגוררו במחילות תת-קרקעיות, עלו על הסיפון עם מגשי גחלים לוהטים והמשיכו לבשל את ארוחותיהם על סיפון העץ שלנו. זה כמעט הכניס את רב החובל להתקף טירוף. הוא התחיל להשתולל. רק אחר כך עלו קבוצות נוער מאורגנות ובסוף יתר האוכלוסייה. השועים האמידים חיכו עד הרגע האחרון ואז עזבו... לאיטליה. כל התהליך הזה העלה בי זיכרונות של מקום אחר ושל תקופה אחרת. הדגם הקלאסי של חיסול קהילה חוזר על עצמו.

בעת עבודתי על "אילת" עברתי עוד חוויה חריגה. בתקופה מסוימת העברנו ארצה מבארי את יהודי שנחאי בסין. רובם היו יוצאי רוסיה הצארית וגרמניה. הם הורשו לטוס לרומא, משם הגיעו ברכבות לבארי. בעת ההפלגה נפטר פתאום איש קשיש אחד. לא ידענו מה לעשות. זה קרה בקיץ לוהט והיינו באמצע הדרך בין איטליה והארץ. לא ניתן היה לשמור את הגופה באנייה. באלחוט קבלנו מן הארץ הוראה לערוך לנפטר קבורה ימית מכובדת ולשמור על כל כללי הטקס. אכן הדבר בוצע בחצות הלילה בנוכחות קבוצת אנשים מצומצמת. הדבר השאיר עלי רושם רב והשבתי על כל אלה שאפילו בקבורה ממין זה לא זכו.