

סיפורה של רכבת מעפילים נכתב ע"י מאיר (מאיר'קה) אברהם

הפעם אתרכז בייחודו של איש הפלי"ם. הווה אומר: באופיו, בכישוריו וביכולתו לעמוד במשימות גדולות, כמוהן לא ראה ולא חווה לפני כן. זאת, עד אשר נדרש ע"י בכירי הישוב לעמוד באותם מבחנים. אילו יכולתי הייתי ברצון דן גם בדרגים הממונים, על ההיקף, התעוזה ועל הנחישות שהנחתה אותם, אך משום שאין בידי נתונים מספקים, אמנע מכך.

מן הראוי שאלה מאיתנו אשר עמדו בראש הגוף הזה ועמדו על מימדי התופעה כולה, יכתבו על כך כדי שתשמש דוגמא לדורות הבאים. אצמצם ואספר על מקרה יחיד: מסעה של רכבת עולים מצפונה של רומניה ועד לנמל בורגס בבולגריה. באמצעות הסיפור הזה אוכל אולי, להמחיש מעט את מה שנראה בעיני כייחודו של הפלי"מניק.

הזמן הוא שלהי שנת 1947. היינו קבוצת ישראלים שהתרכזנו בנמל קונסטנצה שברומניה, על שפת הים השחור. הצטרפו אלינו מתנדבי חו"ל (לפחות שנים), צוותי האוניות פאן יורק ופאן קרסצנט (בדרך כלל איטלקים) וכן, בעלי מקצוע מקומיים אשר אמורים היו לבצע את ההתקנות המיוחדות לאוניות מעפילים. סביב כל זה רחשו סוכנים של שירותי הביטחון הרומניים. אלה היו אמורים להבטיח את האוניות נגד חבלה ע"י חורשי המזימות הבריטיים. אני, ידעתי רומנית, במידה מתקבלת על הדעת, ולכן התמניתי כמקשר עם אנשי הביטחון. לא הבנתי הרבה, אך עשיתי כמיטב יכולתי, וכנראה שהצלחתי למלא תפקידי במידה מתקבלת על הדעת. כעבור זמן, העבודות עמדו להסתיים ואני הוזעקתי לבוקרסט.

הנסיעה הזו לבוקרסט הייתה מיוחדת, ולכן ארחיב במספר מילים: התקופה, כאמור, המחצית שנייה של 1947, בה מתבסס הכיבוש הרוסי-הקומוניסטי ברומניה. ברכבת קיימת עדיין משום מה, גם מחלקה ראשונה ובה תנאים משופרים. זכיתי בכרטיס נסיעה במחלקה הראשונה, ושם במושב הסמוך אלי ישב זקן בעל הדרת פנים. אחר שיחה קלה, גילה שבעבר כיהן כמושל המחוז הצפוני בוקובינה, אך לאחר חתימת הסכם השלום, הפלך הועבר לברית המועצות. הזקן היה ממורמר, ואני עשיתי כמיטב יכולתי כדי לא להיחשף. זאת, מפני שהשפה המדוברת בפי הייתה דלה, ברמה של נער בן 14 - 15 (זה היה גילי כשעליתי ארצה ב-1941 באמצע המלחמה).

כמה ספסלים רחוק מאיתנו ישבו שלושה קצינים רוסיים – עליזים, רועשים ושיכורים. אחד מהם הגיע אלי, וסחב אותי לעבר שני חבריו. מאחר וכאמור נזהרתי להישאר באלמוניותי, התרציתי והסכמתי לשתות עמם את המשקה המגעיל. איני זוכר דבר מכל מה שקרה. שפה משותפת לא היתה ולשתות כפי שהם שתו לא הזדמן לי מעולם. כעבור כמה שעות, התעוררתי בתחנת הרכבת המרכזית של בוקרסט ולא זכרתי דבר, אך מאד שמחתי שהגעתי והקצינים הרוסים אינם.

מבוקרסט, התפזרנו בין אתרים שונים (היינו שבעה). נצטוונו להגיע אל ערים שונות, מהן היינו אמורים לצאת עם רכבת, לנסוע לאורך קו מסוים, ובכל אחת מהתחנות לאסוף את העולים שהוכנו ע"י התנועות הציוניות. התחנה הסופית, בה היו אמורות להתכנס כל הרכבות הייתה ג'ורג'יו (GIURGIU), על שפת הדנובה. הקו שלי החל בעיר הצפונית סאטו מארה (SATU MARE) אשר בצפון רומניה. כדי להגיע אל נקודת המוצא של הקו, שכרתי מונית ויצאנו לדרך. היינו שלושה: אני, בחור מקומי, יליד העיר ברשוב (BRASOV), וכן בחורה מקומית.

טפסנו צפונה על הרי הקרפטים. הדרכים היו משובשות ובשלב מסוים החל לרדת שלג כבד. היינו מודעים לכך שהשלג עלול למנוע יציאת הרכבות מתחנות המוצא שלהן והדאגה העיקרה. מאחר שלא היתה כל אפשרות אחרת, המשכנו. עלי להזכיר גם מטלה מוזרה שעוררה אצלי הרבה חששות: ביציאה מבוקרסט קבלתי חבילת מעטפות גדולות בצבע חום, אותן הייתי אמור למסור בכל אחת מהערים בהן עברנו. הנמענים היו אנשי הסקוריטטה (שירות הביטחון הרומני). נראה שלאלה לא היו האמצעים הדרושים כדי להעביר במהירות לנציגיהם ברחבי המדינה את ההוראות הקשורות

לבסוף, כשהגענו לסאטו מארה, רק החלו הבעיות. ידוע לכל שחסידי סאטו מארה הם אנשים בעלי דעות קיצוניות שאינן תואמות את השקפותינו הציוניות. יחד עם זה, היו במקום כמה משפחות שביקשו לעלות לארץ ישראל, ואנשיהן היו מוכנים לעשות כמיטב היכולת כדי לאפשר את היציאה. פנינו להנהלה המקומית של הרכבת, ואז התברר שזו כוללת קרונות משא בלבד ולא קרונות נוסעים כפי שתיארנו לעצמנו. הפתעה קשה ומטרידה. כיצד נוכל להסיע משפחות, כולל נשים בהריון וילדים קטנים, בקור הרב, וזאת במשך מספר ימים עד לג'ורג'יו?

בינתיים נחתה עלינו בשורה בלתי נעימה נוספת: התברר שהשלגים לאורך המסילה נערמים והולכים, ובשל כך יתכן שלא נצליח לצאת בזמן. מועד היציאה היה מחושב כך שכל הרכבות תגענה באותו הזמן אל הדנובה ואל הנמל הבולגרי. כל אלה היוו תשלובת בלתי נעימה של חרדות מהולות בכורח לקבל במהירות החלטות הרות גורל. שני שותפי למבצע נרתמו לעבודה והחלו להניע יהודים מקומיים באיסוף ציוד לחימום הקרונות. כמו כן הוחלט שנרפד את רצפות הקרונות בקש, וזה היה אמור להקל את הישיבה. היה בכך כדי לצמצם במידת מה את תחושת הקור. התעכבנו ככל שנדרש כדי להכין את הציוד ואת המזון הדרוש. יחד עם זה, השתדלנו לעמוד בלוח הזמנים. היה עדיין חשש שהשלג הנערם על הפסים ימנע התקדמות. לבסוף, יצאנו לדרך כמתוכנן.

הצלחנו להתקדם, אך כבר בתחנה הראשונה התברר שבודדים מנסים להתגנב לרכבת למרות שלא אושרו ע"י הנהלותיהן של התנועות הציוניות. הניע אותם ייאוש, רצון להינצל מהמשטר הקומוניסטי וכל סיבה אחרת. האנשים היו מוכנים לעשות הכול, וגם לשלם שוחד כדי לזכות בנסיעה. זאת, מבלי להרהר ולו לרגע כיצד יוכלו לעבור בג'ורג'יו את בדיקות היציאה ללא אישור השלטונות. מסקנתנו היתה שיש לשנות את מקומות העצירה של הרכבת ולהעבירם למקומות שונים מאלה שנקבעו מראש (כלומר, מחוץ לתחנות המוכרות). הצלחנו להקדים ולהעביר הוראות בהתאם, אך מהר מאד התברר שגם במקומות העצירה החדשים התגנבו. הבנו את מניעי האומללים שהשאירו רכוש מאחוריהם ובלבד שיוכלו להגיע אל המקום שעל פי תחושתם הבטיח עתיד יותר טוב, אך לא יכולנו לוותר.

נאלצנו לארגן מעין משטרה: כך, שלכל קרון נקבע אחראי, והוא, עם עצירה, ניצב בפתח והרשה לעלות רק לאלה שהחזיקו באישור. חשבנו שבכך פתרנו את הבעיה. השלג פסק, הרכבת התקדמה בקצב סביר ובתחנות השונות נוספו מדי פעם נוסעים נוספים. בדרך, התגלתה בעיה נוספת: אנשים היו חייבים מדי פעם לעשות את צרכיהם. זו הפכה לבעיה רצינית, כי ככל שהתקדמנו דרומה מספרם גדל. הסדרנו עם נהגי הקטר שמדי פעם, בשדה הפתוח, הרכבת תיעצר, והאנשים יורשו לרדת. גברים מצד אחד ונשים מהצד השני. זה עיכב, אך לא היה מנוס. בנוסף לכל, בהצטלבות פסי רכבת, מדרום לתחנת המוצא, הצטרפו אלינו מספר נוסף של קרונות. אלה הגיעו מהעיר טרגו מורש - (TARGU MURES). כך התקבצו בסה"כ 54 קרונות, בהם הגיעו לתחנה הסופית כ-3,500 עולים.

המסע נמשך כמה ימים, עד שהגענו לעיר קיטילה (CHITILA), מקום הצטלבות המסילה עם זו שמגיעה מבוקרסט. כאן הצטרף אלינו משה אגמי, מי שהיה אחראי למשרד הארץ ישראלי¹ בעיר הבירה. הוא הביא עמו כמה עוזרים, וכמו כן הפתעה בלתי נעימה: לדבריו, עלינו לעבור בין העולים, לבקש מכל אחד את כל הכסף שנמצא ברשותו (כסף מקומי או מטבע זר). לאסוף ולשלחו מיד לבוקרסט. זאת, כדי לכסות חוב להנהלת הרכבת. נאמר שהרכבת לא תמשיך דרכה עד שלא יובטח שהכסף יגיע אליהם. עמדתנו נבוך וחסר אונים. הדרישה נראתה בעיני כמעשה אכזרי

¹ . משה אורבך-אגמי היה הממונה על שלוחת 'המוסד לעליה ב' ברומניה. חבר קבוץ כפר גלעדי. י. ב-צ.

שני עוזרי הצטרפו, ושלושתנו התחלנו באיסוף הכספים. תוך כדי כך הרכבת המשיכה דרומה. אספנו כספים בכמויות גדולות עד אשר היתה בידינו מזוודה מלאה. מאחר ולא נותר בה מקום, המשכנו לאסוף כשכל אחד מאיתנו ממלא את כיסיו, ואפילו את מעילי הבטלדרס. בסופו של התהליך המזווע, צררנו את הכסף בחבילה גדולה מבלי לספור אותו, וחיפשנו דרך מהירה לשלוח את האוצר לבוקרסט. למרבה המזל, בחור חובש כיפה, שלא נראה מקודם ושהצטרף לרכבת בקיטילה, הודיע שהוא אמור ממילא לחזור אל עיר הבירה. בכך, ראינו את העניין כפתור, וללא כל חשד או מחשבה נוספת, מסרנו לו את חבילת הכסף.

שנים לאחר מכן, אחרי שהתנסיתי ולמדתי לדעת ערכו של כסף, נזכרתי בפרשיה, וכן בכך שצורר הכסף נשלח מבלי שנספר ומבלי שידענו את טבעו של הבחור. תהיתי מה קרה עם כל אותו סכום עתק שניתן בידי אדם בלתי מוכר. זאת, בגין תמימותי וחוסר ניסיוני בכגון אלה. כעסתי על עצמי, עד שבאחד הימים, בהיותי בתל אביב, ראיתי ברחוב בחור חובש כיפה, לבוש מכנסיים קצרים ונועל סנדלים. היה נראה לי מוכר, אך מאחר ולא ידעתי את שמו התקשיתי לפנות אליו ישירות. הסקרנות גברה, ניגשתי אליו, ולאחר שהחלפנו כמה מילים התברר שהוא זוכר אותי. זה היה הבחור עם הכסף. שאלתי בזהירות למעשיו, והתברר לי שהוא חבר קיבוץ דתי אשר שוכן בקרבת העיר אשדוד. יש להניח שהוא לא התעשר מאותם הכספים שהופקרו בידי.

הגענו לג'ורג'יו על פי לוח הזמנים שנקבע מראש. תחנת הרכבת הייתה עמוסה ברכבות עולים נוספות. אלפי עולים התרוצצו בסביבותיה. הנחיתי את אנשי לא להרשות ירידה מהקרונוט עד שלא אתן אישור לכך. התעקשתי להעביר את העולים "שלי" בצורה מסודרת. בחור התרוצץ סביב הקרונוט וניסה להוריד את האנשים, בצעקות. איש לא זז. צעקנים נוספים הצטרפו והסבירו שאלה הנחיות פקידי המעבר הרומניים. לא התרציתי ודרשתי שייפתח מקום בדיקה מיוחד עבור אנשי. תוך כדי המתנה לירידה הגיע אלי "השוטר" מהקרון האחרון והודיע שהוא רואה קרון נוסף, אותו לא ראה מקודם. התברר שתוך כדי עמידה בעיר קיטילה, נוסעים חסרי אישורים הצליחו לשחד אחד מעובדי הרכבות, וזה צירף לנו קרון נוסף. זאת כמובן מבלי שנהיה מודעים לכך. התוספת הכילה עוד כמאה נוסעים חסרי אישורים. הסתבר ששמירה והקפדה לא הועילו. מעניין הוא שלבסוף, כל אלה שהיו חסרי אישורים, הצליחו לעבור.

כעבור כמה זמן חזר אלי משה אגמי וגם הוא ניסה להוציא את אנשי בנפנופי ידיים וע"י השמעת פקודות קולניות. איש לא זז. ואכן, אגמי נאלץ לרוץ אל ממונה התחנה וחזר להודיע שאמנם נקבעה עמדת בדיקה מיוחדת עבורנו. ההוראה ניתנה כדרוש ואנשי הרכבת שלי החלו לצאת בטור מסודר אל עמדת הבדיקות. התהליך היה מהיר. אני נבדקתי אחרון ומאחר שהוצגתי בפני הפקידים כמנהל הרכבת, עשו אלה ככל יכולתם כדי להציק לי: הופשטתי עד שנותרתי בתחתונים, בדקו את סוליות נעלי ונגעו בכל פיסת בד כדי להבטיח שאינני מבריא דבר. גם זה נגמר. עברתי עם שני עוזרי את נקודת הבדיקה וממנה אל מעבורת ענקית בה הצטופפו אלפי אנשים.

ההמונים, אי הסדר, והצפיפות גרמו לפאניקה, ואנשים החלו להיפגע. ידעתי שבצידו השני של הנהר נלך אל התחנה של העיר רוסה (RUSE), בה היינו אמורים לעלות לרכבת בולגרית. ביקשתי להבטיח שהאנשים שהגיעו עמי ייסעו גם בבולגריה ביחד. שותפי למסע, יעקב, עלה על גשר הפיקוד של המעבורת, ומשם באיטיות ובאמצעות הוראות שלוות וברורות החל להנחות את אנשינו כיצד להסתדר על פי הקבוצות שהתארגנו בקרונוט.

הגענו לחוף, הלכנו רגלית כברת דרך, אך בשלב זה התגלתה בעיה חדשה: עם הירידה לחוף קיבל את פנינו סטפן (STEFAN), איש המפלגה הקומוניסטית שידע רומנית. מאחר והיה נדמה לו שעליו להוביל המון בלתי מאורגן של מהגרים, החל לנהל את המסע הרגלי בצעקות. אנשים רבים שהתקשו ללכת בשל גיל, נכות, או סתם

ניסיתי לדבר על כך עם משה אגמי, אך הוא נמנע מלהתערב. המשכנו ללכת מבלי להתערב יותר. ההליכה הייתה קשה, אך כמצופה הגענו לעיר והחלה העלייה לרכבת. לזכות המארחים הבולגרים ייאמר שדאגו לצייד את הרכבת שלהם בדומה למה שאנחנו עשינו, ובמידת מה יותר טוב. סטפן עשה כמיטב יכולתו לנהל את המסע, אך הדברים לא הסתדרו לו. משה אגמי החליט "לשדר" בינינו. משיתוף הפעולה הזה יצא אך טוב. הדברים הסתדרו. הועברו הנחיות באמצעות "המשטרה שלי" והרכבת עצרה בדרך כדי שהנוסעים יעשו את צרכיהם. כעבור נסיעה ממושכת של הרבה שעות הגענו עם חשיכה לנמל בורגס (BURGAS), בים השחור.

בבורגס המתינו בנמל שתי האוניות הגדולות: פאן יורק ופאן קרסצנט. הועלינו במהירות. עלי הוטלה האחריות על הירכתיים ואילו על מיכה פרי ז"ל הוטלה האחריות על החרטום. היו שם אלפי עולים צפופים שמתקשים להתמצא בחשיכה ולהסתדר בכוכים הקטנים שהוכנו עבורם. הזמן דחק, כי הכוונה היא לעזוב את הנמל באותו הלילה כדי להספיק ולעבור את מעברי ים המרמרה, וזאת, מבלי למשוך תשומת לב מיותרת. לא ידעתי מי הוא מפקד האוניה. הייתי שקוע בקליטת העולים ולא ראיתי איש משאר הישראלים שפעלו בשטח. התרשמתי מקבוצת נוער בולגרי שהופיעה עם תלבושת אחידה והחלה לעשות ככל שניתן כדי להכניס קצת סדר בנעשה. סיימנו להעמיס והפלגנו באותו לילה.

זה סיפור הרכבת: בחור בן 22 אשר היה לו אמנם ניסיון קודם כלשהו בפיקוד על כארבעים לוחמים, נדרש, בכורח הנסיבות, לקחת על עצמו אחריות על חייהם של כ- 3,300 נפש, להסיע אותם ברכבת, בחורף, לאורך מסלול של כ- 1,200 קילומטר, לדאוג לצרכיהם במשך ימים קשים של נסיעה בשלג, וכן להמשיך לאחר מכן ולטפל בהם ובצרכיהם במשך ימי ההפלגה. זאת, כשברור שבסופו של דבר יתקיים מפגש בלתי נעים עם אוניותיו של הצי הבריטי. אלה ארבו במוצא של מיצרי הדרדנלים. כמוני, היו רבים אחרים שביצעו מבצעים מדהימים והרבה יותר מורכבים מבחינת ההיקף והתכונות האישיות הנדרשות. הדוגמה שהובאה על ידי בדפים האלה כמוה כעין וכאפס לעומת מבצעים כמו האוניה "אקסודוס" ואחרות.

בסיכום, ארשה לעצמי לקבוע שהפל"ימניק הזה אשר במקרים רבים גם הספיק ללחום כנגד חייליו ושוטריו של הוד מלכותו, וכן כנגד פורעים ערביים, צריך היה להיות מחונן במגוון תכונות וכישורים: צירוף של ריסון, כושר מנהיגות, אלתור, תושייה, זריזות מחשבה והרבה חוצפה. אכן, לוחם בעל יחוד וצירוף נדיר של כישורים.