

גרינגר יוסף

כנוי: "בוגר"

נולד ב-1913 במאקו בהונגריה

עלה לארץ ב-1932

גויס לקורסים הימיים של ה"הגנה" ב-1938



ה ע ס נ ה ר י ס י

בתעלת סואץ יורדים כל הנוסעים וחוצים את התעלה בסירה לצד השני. כאן עולים לרכבת אחרת וממשיכים לאכסנדריה.

כאלכסנדריה, לקח לי כשעתיים (!) מהרכבת לנמל. למה? פשוט, מכיוון שלא ידעתי אלא הונגרית ועברית, לא הצלחתי לדבר עם איש ונאלצתי לעשות את הדרך ברגל. ההפלגה, באנייה האיטלקית, ארכה כשלושה ימים. הים היה סוער מאוד עד כדי כך שבערב הראשון הייתי היחידי בחדר האוכל, כל האחרים הקיאו את נשמתם. אפילו הפיילוט נאלץ להישאר ולהפליג עם האנייה לפיראוס.

באתונה התגוררנו, מטעמי מידור כנראה, במלונות נפרדים. הודות לאדם בשם ויקטור, שהתגורר באתונה וסייע רבות לנושא ההעפלה, התראיתי עם שאר הצוות. אותו ויקטור, היה מביא ומוציא אותנו, דאג למחסורנו, ומעט בילויים. את זאב שינר, שהיה ס' האחראי לפעולות ביון, פגשתי בסבב זה רק לקראת ההצטרפות לאנייה.

ההפלגות

זמן מה אחרי פסח אמרו לנו שמכינים את האנייה ושהרכבות מגיעות עם המעפילים. ביום המיועד הוסענו כמונית לאנייה, שעגנה במפרץ קטן צפ' מז' לאתונה.

לאנייה לווינו ע"י ארבעה קציני משטרה בכירים למדי (שקיבלו את "המגיע להם" מויקטור מן הסתם). לפני ההפלגה הם לקחו מאתנו את הדרכונים למשמרת ובמקומם קיבלנו ניירת כלהי. הסיבה איננה ברורה לי ממש עד היום, אפשר שחששו מהבריטים.

הספינה קטנטנה, בת כ-300 טון סה"כ (!) בשם "פוסידון - ב" עם צוות של כ-9 ימאים, עליה העלינו כ-90 מעפילים. בעל האנייה, והסקיפר שלה, היה יווני קשיש במיוחד בשם ניקולא. ניקולא זה ניווט את ספינתו בין האיים היווניים ארצה, ע"י מתן הנחיות בע"פ להגאי - וללא כל עזרי ניווט. אבל עובדה - לאחר כשבוע של הפלגה חלקה - הגענו.

לכשהתקרבונו ארצה קיבלנו בקשר את האות המנוגן, המורה לנו להיכן עלינו להגיע. אינני זוכר אם היה זה ה"מארסלייו" שסימן את חוף נעורים, או "אוצ'יצ'רניה", או אחר (כל שיר סימן יעד מסוים). וכך הגענו לחוף קיבוץ "מצפה-

בהיותי בן 15 עברתי לבורפשוט. כאן למדתי בביה"ס מקצועי/חקלאי ובמקביל ניגנתי בתזמורת.

בשנת 1932, בהיותי בן 19, עליתי ארצה והצטרפתי לקבוצת "החוגים" שבקיבוץ בית-השיטה. כאן למדתי עברית. ב-1933, נאלצתי לעזוב את הקיבוץ ולעבור לחיפה כדי לעזור בפרנסת הורי ואחי הקטנים שעלו ארצה. בחיפה נרשמתי ל"הפועל" ל"סקציה הימית".

הגיוס

ב-1936, עם פרוץ המאורעות, גויסתי, לנמל תל-אביב שהיה בחיתוליו.

כעבור זמן מה התארגנה, קבוצה של אנשי ים בראשותו של כתריאל יפה ז"ל, להבאת עולים/מעפילים מאירופה. עמדים שוחט ז"ל, אותו הכרתי עוד קודם לכן, פנה אלי בנמל, והציע לי להצטרף. וכך מצאתי עצמי עובר קורסים, כמו קורס המורס המזורז (בהדרכת שמחה) בת"א. (אח"כ מכ"ג יורדי-הסירה).

ההכנה ליציאה לחו"ל

זה היה כמעט טבעי כשיום אחד, בתחילת 1938, נקראתי לוועד הפועל, ברחוב אלנבי, עם שני אנשים נוספים. אחד הכרתי מציון, חברי ומפקדי עמירם שוחט. השני היה אלחוטאי צעיר שלא הכרתי.

הכניסו אותנו למכונת פורד ספורטיבית (מאלה שיושבים מחוץ למכסה האחורי) - מכונתו של דוב הז' (!), והוסענו לגבעת-אולגה. כאן הצביעו לנו על נקודה, היא נקודת הגחת המעפילים המיועדת. עשינו היכרות עם המקום על מנת שנוכל לזהותו בנקל בהגענו.

זמן מה לאחר מכן, ערב פסח '38, זומנתי שוב לוועד הפועל. מאדם בשם שפירא קבלתי דרכון (פלשתינאי/בריטי), כרטיס רכבת לאכסנדריה, כרטיס אנייה מאלכסנדריה לפיראוס וכסף - 10 ל"ש.

ת"א - אלכסנדריה - פיראוס

עליתי לרכבת ברחובות. מחלקה שניה: ראשונה מכובדת מדי, ובשלישית אירופאים לא העיוו לנסוע.

הים".

משום מה, לא הגיעו סירות מן החוף והורדנו את המעפילים לסירות של הספינה. המעפילים חששו לרדת ועמרים ואני נאלצנו לתת להם דוגמא אישית ולהרגיעם.

היה עלינו לשוב מיד עם הספינה ליוון, והעברתי ד"ש לחברתי באמצעות החברים מהחוף.

בדרך חזרה, הפתיענו ניקולא כאשר ניווט את ספינתו, לאי קטנטן מול רודוס, בשם קסטלוריוז, אז בשליטה איטלקית. כאן העמיס על ספינתו שני ארגזים גדולים. ורק לאחר שהצטנו פנימה בהיחבא, הסתבר לנו שהארגז ניקולא שחר לא רק בסחורה אנושית מובחרת - הייתה שם ערימה אדירה של כובעים איטלקיים.... בסופו של דבר הגענו לפיראוס. מיד ניגשנו לתחנת המשטרה ואספנו את דרכונינו.

שוב אנו באתונה. הפעם המתנה בת כשבועיים/שלושה. בינתיים הוכנה האנייה "ARTIMISIA" שמה, אנייה קטנה ומיושנת בת כ-500 טון, והחל בארגון המעפילים. הועברנו להתגורר במלון באזור מכובד יותר (אם כי במלון צנוע) צפונית לאתונה בשם קיפיסיה. את זמן ההמתנה העברנו כמקודם בסיוורים קצרים, החלקה על הקרח, חג מקומי לאומי בהנחיית ויקטור, וסיוורים קצרים עם זאב שינר למרתן ולקורינתוס.

להפלגה הגיעו כ-150 מעפילים. הצוות היווני היה קואופרטיבי במיוחד והונגה ע"י קפטן אחראי ששהה כל העת על הגשר. ההפלגה, שארכה כ-5/6 ימים היתה חלקה וללא הפרעת הבריטים. שוב, לאחר שעברנו את קפריסין, קלטנו את האות המנוגן. הופנינו לכיוון כפר ויתקין. הפעם המתינו הסירות במים, ופריקת המעפילים מן האנייה, שעגנה כ-300 מטרים מן החוף, הייתה מהירה למדי.

עם השלמת הורדת המעפילים הפלגנו בחזרה ליוון. האוכל, שהוכן לשבועיים הספיק. כאנקדוטה אציין, שמכיוון שלא היו אמצעי קירור רציניים על האנייה, וכדי לשמור על טריות הבשר, הועמסו על האנייה (ענין שבסגרה) פרה/ות ועופות חיים.

הפרוצדורה ביוון היתה זהה ואנו שכנו למלון בקיפיסיה. אלא שכאן התרחש אירוע שלא היתה לנו שליטה עליו: קבוצה של כמה עשרות צעירי בית"ר, שהגיעו מאוסטריה, ערכה מעין מצעד ראווה וגאווה ברחובות אתונה ושרו על נסיעתם הקרובה לפלסטיונה.

קשר השתיקה הופר. עקב זאת ועקב חששם של היוונים מהתגובה הבריטית, דרשו היוונים שנחזור ארצה לאלתר. וכך, בעגמת נפש, מצאנו עצמנו על סיפונה של אניית רוסיית (וללא מעפילים) בדרכנו הביתה.

הפעילות ב"קבוצת המים"

חזרתי לעבודה בנמל. אחר כך באה ההצטרפות ל"קבוצת המים", שתפקידה לסייע בהורדת המעפילים בחופי הארץ. הפרוצדורה הייתה כזו שהיו מודיעים לי (עמירם או

כתריאל) שעלי להתייצב במקום מסוים, בר"כ זה היה ככיכר המושבות. שם נאספנו, כ-15-20 גברים, כולם פעילים בסקציה הימית, ועלינו על אוטובוס, ללא צל של מושג לגבי היעד.

לאחר הגעתנו לחוף היינו ממתנים עוד שעות, (לעיתים ארוכות), להגעת האנייה.

בד"כ היינו מגיעים לחוף בסיבות השעה 1700, עדיין באור יום. לעתים, חלק מזמן ההמתנה היינו עושים בחדר האוכל של קיבוץ זה או אחר. במקרה שהיינו נשאלים למעשינו במקום היה ברור שהתשובה היא שאנו חברי הקיבוץ.

(אגב, אי נעימות גדולה הייתה בפעמים בהן הופתענו לגלות, עם שובנו מהים בבגדי-ים, שחלק מבגדינו או חפצינו פשוט נעלמו ועוד בקיבוץ!?)

במהלך '39 הגיעה אנייה בשם "ASIMI", של הנוער הציוני, מרומניה. מסיבות שאינן נהירות לי לעומקן, לא תואמה הגעת האנשים הללו עם המוסדות כנראה משום שלא השתייכו לארגוננו ולכן לא היה מי שימתין להם כאן. וכך הסתובבה לה זמן מה מול חופי הארץ ללא כל יכולת לפרוק את מטענה האנושי. בשלב מסוים נוצר קשר ואנו הגענו לטפל בהורדתם.

ביום הראשון לא הצליחו להגיע לחוף, אלא רק למחרת היום.

ה"אסימי" התקרבה לחוף, ועגנה במרחק של כ-400 מ'. התחלנו לנסות ולהוריד את האנשים. היה קושי לשכנעם לרדת לסירות וחלקם חששו לחפציהם וסירבו לרדת.

המצב החמיר כאשר החלו הפרעות ויריות מצד הבריטים. הנחיית הקבע שקיבלנו למקרה של הפרעות ע"י הבריטים הייתה שבמקרה כזה סירות הקרובות לחוף - שבות אליו, ואילו אנשי "קבוצת המים" הקרובים לאונייה עולים עליה ומתחזים למעפילים. הייתי ליד האנייה כשהתחילו היריות, ובהתאם להנחיות עלינו לאנייה - 4 אנשים מכל סירה, התלבשנו (היינו בגדי ים) והתערבנו בין העולים.

וכך, נאלצנו להישאר על גבי האנייה כאשר רכ-החובל קיבל הנחיה מאניית המלחמה הבריטית להוביל את ה"אסימי" לנמל חיפה. בדיעבד הוברר לנו שהבריטים קלטו את איתותי האנייה יום קודם לכן ועקבו אחריה. עד להגעת הבריטים הצלחנו להוריד כמחצית מהעפילים, עם מחציתם השניה "בילינו" את השבועיים הבאים, במעין מעצר במפרץ חיפה.

אספקת מזון לאנייה הובאה מידי פעם ע"י אנשים שלנו מהחוף (בפיקוח הבריטים). בהיותי חיפאי, הכרתי כמובן את כולם, ואני זוכר את מבטיהם המופתעים כשויהו אותי בין המעפילים - אך שמרו על שתיקה.

עם סיום המשפט הורו על החזרת האנייה לאירופה. כמטה, מן הסתם ידעו על כך שכן, כאשר הייתה האנייה כבר במרחק של כ-15 ק"מ מן החוף הבחנתי, מן הסיפון, בסירה מוכרת לי מנמל ת"א. בקשתי מהקפטן לעצור. על הסירה

מכאן ואילך הכל התרחש במהירות. אנו, הבחורים, פשטנו את בגדינו ורצנו במהירות לתוך המים אל האנייה. עומק המים במקום הקרוב ביותר לחוף וליד האנייה היה מעל ל-2 מ' כך, שנאלצנו לשחות ובצורה זו לסייע לאותם שידעו לשחות מבין המעפילים. מן האנייה נזרקו חבלים וכך הבאנו לחוף את אותם שלא ידעו לשחות - בעזרת החבלים, ופשוט על הכתפיים.

המערכת כולה דפקה היטב. וכך מיד עם הגעתם לחוף פוזרו המעפילים ברחבי העיר על מנת למנוע תפישתם ע"י הבריטים.

סוף דבר

בסוף 1940, עם סגירת נמל ת"א, חזרתי לנמל חיפה. במשך שנים עם הקמת המדינה המשכתי בפעילויות שונות. בין השאר, בתקופה זו היו מגיעות לנמל אניות מטען קטנות עם מספר עולים בכל אחת שהגיעו ללא ניירת ואני הייתי "מבריח" להם, תחת אפס של הבריטים, דרכונים או מסמכים אחרים שהוכנו מראש. כמו כן הייתי משלם, בלירות זהב, לרב-החובל עבור הובלתם.

בשנים הבאות עזרתי גם בהדרכה ב"הפועל", המשכתי לעבוד בנמל ("עוגן") עד צאתי לגמלאות, וגידלתי עם ולדה ארבעה בנים, 11 נכדים ו-3 נינים בינתיים.

העליתי כאן כמה אירועים ותחושות שנחרטו יותר בזיכרוני אך הידיעה, כמובן עוד ארוכה.

היו כתריאל ואנשים נוספים שבאו לחלצנו. את הסירה קשרנו מאחרי האנייה והורינו לקפטן להפליג לכיוון ת"א. בהיותנו במרחק של כ-8 ק"מ מת"א נפרדנו מן האנשים והצוות ירדנו לסירה (היינו עשרה) ושטנו לצדיף הפועל שבירקון.

הטייגר היל

קרה, שהמתנו שעות ארוכות לאנייה על החוף. למשל, אותה פעם בה הוסענו לאזור גן-יבנה. המשכנו ברגל דרך החולות - והמתנו. בסופו של דבר חזרנו כלעומת שבאנו עקב הפרעות של כלי שיט בריטים שפיטרלו לאורך החוף.

למחרת האירוע הנ"ל, ליל שישי, הועבר קשר בין החברים (עניין שגרתי באירועים כאלה) הקורא להם להגיע עם בת זוג לחוף תל-אביב (לא שגרתי), מול שכונת מחלול, ולטייל לאורך החוף בקטע שבין בית-הקברות המוסלמי לחוף פרישמן.

זלדה, אשתי, שהייתה אז חברתי, הצטרפה כמובן ללא שאלות ו"טיילנו" לנו כזוג נאהבים, כמו חברים נוספים שהיו כאן, לאורך החוף.

זמן קצר לאחר שהחשיך הבחנו באנייה ששייטה במרחק מה מן החוף כלפתע סוכבה את חרטומה אל עבר החוף ובזריזות מדהימה שעטה לעברו וממש נתקעה בו ונשארה עומדת כך זקופה.



הקורסים הימיים של ה"הגנה" באימונים בסירות של "הפועל" ("נחשון", "ברגר", "רייצמן")