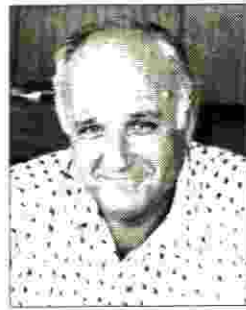


## פורת חיים (פרטקין) ז"ל

ליד 1923, קשינב רומניה, עלה לארץ ב-1929  
התגייס לפלמ"ח ב-1941, עבר קורס אלחוט ב-1943,  
הצטרף למוסד ב-1945.  
ניספה ב-7.9.1980.  
הביאה לרפוס" רינה פורת



ה ע ס נ ה ר י ס ' 0

באיטליה חיכו לנו מכוניות צבאיות, שהובילונו למחנה המעבר "דרור". לאחר שהוחלט, שעלי להישאר בינתיים באיטליה, הועברתי למילאנו. משם יצאתי עם עוד שני חברים, מלווי האוניה, למחנה שבו רוכזו המעפילים בטרם הפלגה.

במחנה זה, מאג'נטה שמו, ישבנו שבועות מספר ועסקנו באימון המעפילים בכל הדרוש, לשם העלאתם המהירה על האוניה והורדתם בחוף. בתחילת דצמבר הודיעו לנו, שעלינו להיות מוכנים ליציאה. האנשים עשו רושם טוב - ברובם חברי תנועות הנוער החלוציות מהונגריה ורומניה ופארטיזנים מפולין. לפנות ערב, כאשר הגיעו המכוניות הצבאיות, היו האנשים מוכנים וחיש מהר עלו על המכוניות המחופות באברזין. בליווי משטרה צבאית משלנו, יצאה שיידתנו לגנואה.

כמה קילומטרים מצפון לגנואה, ליד רציף ספינות הדייג, עגנה הספינה "חנה סנש". עלינו עליה, האנשים הסתדרו על מיטותיהם ועם חשיכה הפלגנו דרומה.

למחרת כבר הושג קשר אלחוט עם המרכז באיטליה. "המכשיר" של האוניה לא היה מוכר לי ואופן השימוש בו הוסבר לי רק עם עלייתי על האוניה. 265 העולים היו שרויים בשעות היום בתוך הספינה ורק עם ערב הורשו לעלות על הסיפון, לשאוף אויר. הספינה היתה טובה, בת 250 טונות, הצוות איטלקי, ורב-החובל איש מקצוע ומנוסה באוניות נוסעים. נרקמו יחסים טובים בין הצוות לכינינו, שלושת המלווים הארצישראליים. שני חברי המלווים היו ימאים ותיקים, מראשוני הפלוגה הימית של שפלמ"ח. בהיכנס הספינה לים התיכון, הוקם הקשר עם הארץ, כפי שנקבע.

מחציתה הראשונה של הדרך עברה בסדר. משהגענו למרחק של יום נסיעה מקפריסין, החל הים סוער. הסערה הטילה את האנשים למשכב, ובמזון ובמים, שהיו במידה מספקת, לא נגעו. הסערה היתה כה עזה, שאפילו המכונאי הראשי, אדם שעבר את גיל השישים והיה קצין ראשון עוד במלחמת העולם הראשונה, לא האמין שהספינה תחזיק מעמד. למעשה, הצטמצם מעתה תפקידו של רב החובל בשמירה על כיוון האוניה המיטלטלת בסערה. לא ידענו את מקום

עלה לארץ בגיל 6 עם הוריו. התחנך בכפר הנוער "בן שמן" עד 1940. הצטרף להכשרה של השומר הצעיר בקיבוץ "בית אלפא", התגייס לפלמ"ח עם ראשוני פלוגה א'. עבר קורס אלחוט בשנת 1943, שירת בתפקיד זה בקורסים בג'וערה ובמטה הפלמ"ח במזרע.

ב-1945 יצא לאירופה לפעילות כ"גדעוני" בהעפלה (באוניות "חנה סנש", "מקס נורדאו" ו-"הקדושה"). את סיפור מסעותיו אל נמלי ההעפלה באירופה של אחרי מלחמת העולם השנייה תיאר בכתבה מסוף שנות ה-50.

חיים ז"ל חזר לקיבוץ בית אלפא ב-1947, במלחמת העצמאות שירת בתפקידי פיקוד בפלוגת הקשר/מטכ"ל, משך השנים לאחר מכן המשיך בחיל הקשר במילואים בפיקוד צפון והגיע לדרגת רס"ן.

חיים נושא לרעייתו רינה וב-1957 עזבה המשפחה את הקיבוץ לכפר יהושע, שם עסק בצרכנות וגזברות במושב. משנות ה-70 שימש כמנכ"ל מועצת הפרחים ומשנת 1976 ניהל את מח' הירקות של תנובה.

חיים ז"ל ניספה ב-7.9.1980 בתאונת דרכים בדרכו לעבודה בתל-אביב.

### סיפורו של חיים

באוגוסט 1945 נקראתי למטה הפלמ"ח וקיבלתי הודעה, שעלי לצאת לאיטליה, כדי להביא ארצה ספינת-מעפילים. אחרי שהתקשרתי עם "המוסד לעלייה", קיבלתי תעודת חייל של הצבא הבריטי, למדתי בעל-פה את "הנתונים האישיים" החדשים שלי, ובליווי של חייל "אמיתי" יצאתי ברכבת מחיפה למצרים. הכוונה היתה, שממצרים נפליג עם המשלוח הראשון של הבריגדה לאיטליה. היינו יחד חבורה של אחר-עשר "ארטיסטים" (חיילים מדומים), חברי פלמ"ח ו"שליחים ציוניים" (שליחי הסוכנות). הגענו ליחידת-ההנהגים 405 וישבנו שם כשישה שבועות. השתדלנו להתנהג כחיילים, אם כי לרבים מאיתנו לא היו פרצופי חיילים, כיוון שעברו כבר מזמן את גיל הגיוס... מאחר שלא נודמנה לנו אפשרות יציאה לאיטליה, הוחזרנו לארץ באותה דרך וכעבור יומיים יצאנו בספינה "פטרוב", שחזרה לאיטליה, אחרי שהורידה את העולים בארץ.

הימצאנו. מהארץ הודיעו לנו, שעלינו להגיע לחוף "ניצנים" בדרום. ענינו, שאין לנו כל אפשרות לכוון את הספינה ומטרתנו קודם כל להגיע לחוף כלשהו. הסערה גברה ומצבנו היה נואש. בינתיים התקלקל המקלט של האוניה וכל נסיונותינו לתקנו עלו בתוהו. שידרתי את המברקים פעמים מספר, בלי אפשרות לקבל תשובה מהארץ. למרבה הצרה, קרה מקרה מצער בפיענוח מברק ובטעות הובן בארץ, שהספינה אבדה. נסיונות שנעשו מהארץ לעזור לנו היו ללא הועיל. ומכיוון שהיינו בטוחים שקיצנו הגיע, חדלו להאזין לנו. וכאן מסתבר, שעמדה לנו עקשנותה של אלחוטאית אחת בארץ, שהוסיפה לחפש את קריאותינו על גלי האתר: היא תפסה את שידורינו, שהודיעו ללא הפסק על קיומנו ושלומנו.

ערב אחד עלה הלחץ הברומטרי ועם זה גם שופר מצב רוחנו, שהיה כבר לאחר ייאוש. העולים בספינה לא ידעו על כל המתרחש, כי לא הורשו לעלות על הסיפון שהוצף מים.

בבוקרו של ה-21 בדצמבר נתגלה חוף, אך לא ידענו מהו. התחיל ויכוח, אם זאת בירות או אלכסנדרטה. כי ברור היה לנו שהתרחקנו מאוד צפונה, מכיוון שהרווח היתה דרומית-מזרחית. הואיל והחלטנו ברוב דעות לעלות על כל חוף שהוא, התחלנו להדרים. אחרי כמה שעות של התקדמות דרומה, זיהינו את הצוקים המוכרים של ראש הניקרה. משהתקרבנו לחוף, התחיל המקלט להראות סימני חיים קלושים. הצלחתי לקלוט את המברק שהודיע על הקמת תחנת הורדה בחוף נהריה. התקשרנו עם תחנת החוף בנהריה ועם חשיכה התחלנו להתקרב לחוף. זיהינו את סימן היכוון המוסכם - אורות נדלקים וכבים מעל למגדל המים. הקשר עם החוף היה תקין. על השאלה מהחוף, באיזה מרחק אנו נמצאים, הודענו: חמישה מיל. לאחר זה באה הפסקת קשר לרבע שעה. כעבור עשר דקות, בשכתי ליד המכשיר, הרגשתי לפתע חריקה בתחתית הספינה, היא נעצרה ונטתה הצידה. היינו "ישוכים" על שרטון בסמוך לחוף. הודענו לחוף שהגענו. אנשינו ב"תחנה" הופתעו, שמרחק של חמישה מילים נגמא במהירות כה גדולה, ירדו אל החוף ולפניהם האוניה הנוטה הצידה... גלי החוף היו עזים, ושתי הסירות שהורדנו מהאוניה לשם הורדת מעפילים - טבעו מיד.

לא היתה כל אפשרות להוריד את האנשים כדרך זאת. בחוף החל ויכוח, כיצד להוריד. צצה הצעה להודיע לשלטונות, מחשש טביעה חמורה. אך במאמצי הימאים רוכזו חבלים והאנשים הורדו לחוף על ידי חברי הפלוגה הימית, כשהם נעזרים בחבלים. ההורדה בוצעה בשלמותה, תחת חוטמם של חיילים ושוטרים בריטיים, שהתהוללו בבתי קפה סמוכים, לכבוד חג המולד הנוצרי, ולא הרגישו בנעשה לידם. עם בוקר היו המעפילים בקיבוצי הסביבה, והאוניה נמצאה עזובה על החוף.

כעבור זמן מה יצאה חבורה של פלמ"חאים באוניה "טראסילבניה" למרסיי. יצאנו בשמותינו הנכונים, בפספורטים "פלשתיאיים". אלא שברשותנו לא היו כל ויזות צרפתיות. רק היתר יציאה הוטבע על הפספורט. נאמר לנו, שבמרסיי הכינו לנו ירידה בלא ויזה. באוניה היינו כנוסעים ליגאליים. הגענו למרסיי ומאנשינו לא נראה איש בחוף, את חפצינו מסרנו לחברים, שיצאו בשליחות לגרמניה כמסגרת "אונרא" ואנו עצמנו ניצלנו רגע מתאים: המקנו מהאוניה, בלי שישגיחו בכך, והסתלקנו מהנמל. בחוף נפגשנו עם חברינו. לאחר שהייה של יומיים במרסיי, יצאנו, שני חברים, לבושים מדי-צבא בריטיים, במכונית צבאית, למילאנו. שם קיבלנו הוראה לצאת לרומניה. מצויינים בתעודות מזוייפות של חיילים בריטיים, הנוסעים לוינה לחופש, לחפש את קרובי משפחתם, יצאנו במכונית של רב צבאי לאינסברוק. היינו קבוצה של חמישה חיילים - שלושה חיילים "ממש" ואנו, שני ה"ארטיסטים". מאינסברוק נסענו במכונית, שהיתה שייכת למרכז ה"בריחה" באוסטריה. בכניסה לוינה נעצרנו על ידי משטרה צבאית בריטית, שערכה ביקורת קפדנית של תעודותינו. התברר, שהתעודות של שנינו - ה"ארטיסטים" - היו בסדר, ושל שלושת החיילים האמיתיים... לא היו בסדר! הם נאסרו והוחזרו ליחידתם.

לאחר שהייה של יומיים בוינה, עלינו לרכבת צבאית, שהובילה חיילים סובייטיים חוזרים לביתם מאוסטריה. הרכבת היתה מלאה חיילים רוסיים ואנו, שני "החיילים הבריטיים", הרגשנו עצמנו ברע. הנסיעה הלילית ותשומת הלב של החיילים לתרמילינו, לא הניחו לנו לעצום עין. הנסיעה, שבדרך כלל היא נמשכת שעות מספר - ארכה הפעם לילה שלם. עצבינו היו מרוטים. תקרית פעוטה, שפרצה בינינו לבין שכנינו בגלל כיור לחם, נגמרה בשלום. הודות להתערבותו של מאיור רוסי, בעל קלסתר יהודי. בארבע לפנות בוקר הגענו לתחנה ההרוסה של בודאפט. לאכזבתנו, לא חיכה לנו איש הקשר שלנו. עמדנו שם אובדי עצות ולא ידענו אנה לפנות.

חברי ידע הונגרית והחלטנו לשאול על המוסר היהודי הקרוב. העיר היתה עדיין בתקופת שחרורה הראשונה, בשלטונו של הצבא, והסדר טרם הושב בה על כנו. עוד הידהרו צרורות יריות, מפקידה לפקידה. היה בכוננתנו לחכות בתחנת הרכבת עד זריחת השמש. ניגש אלינו אדם לבוש אזרחי ושאלנו למחוז חפצנו. לאחר שהסביר לנו, כי גם מגמת פניו לקהילה היהודית, וכי המקום אינו רחוק, יצאנו איתו. לאחר ששרכנו את דרכנו כמחצית השעה בחשיכה... הודה לנו האיש על שליווינו אותו לביתו ועובנו לנפשנו.

המצב היה טראגי-קומי ולא ידענו מוצא. לפתע הגיחה דמות. מכיוון שלא היה מה להפסיד, ומתוך השיקול שחזקים השניים מן האחד, הבענו לפניו את חפצנו. להפתעתנו,



היתה הנשוכה אדיבה. אותה דמות, במדי שוטר הונגרי, הובילה אותנו עד שהגענו לשער הכניסה של ועד הקהילה היהודית. השוטר האדיב סירב לקבל כל תשלום בעד שירותו. כאן נתרגשה תקלה חרשה. השומר של משרד ועד הקהילה סירב להכניסנו פנימה, כי השער ייפתח רק בבוקר. נשארנו ככלבים בחוץ. נאחשש מפני המשטרה הצבאית הבריטית, החלטנו לפרוץ פנימה. השערוריה הופסקה ע"י הופעתו של "שליח הבריחה", שבא באופן מקרי לגמרי בשעה כה מוקדמת.

אחרי שעות מספר כבר היינו ברכבת הצבאית בדרך לרומניה. אחרי מסע של יממה תמימה בקרונות-משא, מסתתרים מעין רואים, הגענו לעיר הגבול ארד. מכיוון שעיר זאת היתה מקום הולדתו ומגורי הוריו של חברי לדרך, החלטנו לרדת מהרכבת. במרכבה סגורה הגענו עד הבית. קשה לתאר את הפגישה בין הבן לבין הוריו, אחרי פרידה של שנים עשרה שנה.

למחרת יצאנו בליווי של איש המקום לבוקארשט. שם נודע לנו כי הספינה מוכנה ורק בגללנו עוכבה ההפלגה. היה צורך להתקין מיד קשר אלחוטי עם הארץ. "המכשיר" שהועבר בילקוט-גב מאיטליה, הותקן והתקשרנו עם הארץ. שישה שבועות אחרי הגיענו לבוקארשט, יצאנו בטראנספורט הגבול של 1770 מעפילים לקונסטאנצה, כדי להפליג באוניה "סמירנה", היא "מקס נורדאו".

משירד הלילה, יצאנו לדרךנו. ספינה זו, שהיתה לפנינו אוניית-שייט על הדאנוכה, לא היו בה כל סידורים להפלגה בים הפתוח, חסר בה "משקל באלאסט" מינימלי, אפילו בתחתיתה. משום כך אסור היה להעלות יותר מ-200 איש על הסיפון. הימים היו ימי קיץ והחום בפנים היה קשה מנשוא. חיכוכים לא מעטים נגרמו בין המלווים מהארץ לבין המעפילים, על רקע הכמיהה לעלות למעלה.

כשעברנו את המיצרים ונכנסנו לים השיש, הורעו היחסים בינינו לבין הצוות. מכיוון שיצאנו מקונסטאנצה באורח ליגאלי ובאישור השלטונות, סודר בספינה משרד לגלים בינוניים, בהתאם לחוק הבינלאומי. אך לנו היה גם מכשיר לגלים קצרים, שאותו הברחנו בין תיבות-המזון והחזקנו אותו בתאנו. כשנמצאנו בים השיש והיה צורך בהתקנת הקשר עם הארץ, הודעתי לאלחוטאי שבספינה, שעליו לפנות את חדרו למען אפשר לי את הקמת הקשר. רק לאחר איום הוא נענה לתביעתנו. אז הוקם הקשר והודענו לארץ, שבגלל מצבה הרע של הספינה, מתכוונים אנו לחצות את הים התיכון ישר בכיוון הארץ ולא לנסוע לאורך החוף התורכי הסורי, כפי שנקבע מראש. החלטתנו זו באה מתוך שיקולים אלה:

(א) מזג-האוויר היה נאה והים שקט; (ב) התברר לנו, שמחצית המים שבדשותנו היתה פסולה לשתייה ונאלצנו להסתפק במחצית הליטר ליום. החום הגבוה גרם סבל רב לאנשים, שרבים מהם היו זקנים ותשושים וילדים קטנים. חששנו

לקורבנות. את התנגדותו של רב-החובל להצעתנו שברנו אחרי דין ודברים קשה איתו.

משגילה אותנו אוריון סיור בריטי, התקשרנו עם הארץ ונודע לנו שאוניות מלחמה בריטיות יצאו כבר לקראתנו. שלוש אוניות בריטיות הקיפו אותנו מכל עבר ושאלו למגמת פנינו. ענינו, כי אנו נוסעים לפורט-סעיד ומטרתנו דרום-אפריקה. אחר דין ודברים ברמקול קיבלנו הוראה להפנות את הספינה בכיוון חיפה ולהאיט את מהלכה, כדי שנגיע לחיפה לפנות בוקר. מן הארץ הודיעונו, שלאור המצב עלינו להישמע להוראות הבריטים ולא לגלות התנגדות. בשעות הבוקר נראתה חיפה. במשך הלילה באנו במגע עם אנשי הצוות הרומניים על האוניה והצענו להם להתערב בקהל הנוסעים. ברגע שתעלה המשטרה הבריטית על האוניה, התחייבנו לפניהם שהם ישוחררו מעתלית, יחד איתנו המלווים, ויחזרו לרומניה בהזדמנות הראשונה. לא הועילו בקשותינו, הם סירבו לקבל את הצעתנו והודיעו לנו, כי ימסרו את עצמם לידי האנגלים. מאחר שהיחסים בינינו היו כל זמן הנסיעה מתוחים, הבינונו שאין טעם לוויכוחים נוספים. עתה רק חששנו, שהם עלולים להלשין עלינו, על המלווים, ולמסרנו לידי הבריטים. ואכן, היה יסוד לחשד זה.

בשעות הבוקר המוקדמות התקרבה מהחוף סירת משטרה ולאחר כמה יריות הפחדה פקדה לעצור את מהלך ספינתנו. חבורה גדולה של בלשים, קצינים ושוטרים עלו למעלה. איתם עלו גם אנשי המוסדות שלנו. את המשרד והנשק השלכנו הימה עוד בשעות הלילה ואת הכסף הרב בזהב, שהיה ברשותנו, תחבנו בהסתר לידו של אחד מאנשי מוסדות העלייה. התערבנו בקהל, כשאנו מוקפים אנשי שלומנו. האוניה נקשרה לרציף הראשי והתחילה הורדת הנוסעים.

לפי הודעה שקיבלנו קודם לכן באלחוט, הוכנה למלווים אפשרות של בריחה מהאוטובוס החמישי. השיטה היתה פשוטה, היה עלינו לשבת בשורה הראשונה באוטובוס מאחורי הנהג; כשיעלו "רוכלים" להציע את סחורתם, היה עלינו לקבל את תפקידם ולהסתלק עם סחורתם בולת שמאל שליד הנהג. זו היתה התוכנית. אך האנגלים, כנראה, לא הביאו אותה בחשבון... כי ניתנה הוראה, שתחילה יורדו כל הנשים. ומכיוון שמחצית נוסעי האוניה היו נשים, היה ברור, שבריחה מהאוטובוס החמישי אינה באה בחשבון. במצב זה השלמנו עם העברתנו לעתלית.

אך לפתע ראינו את האלחוטאי הרומני מהצוות כשהוא משוחח עם קצין בריטי על הסיפון העליון ומצביע לעברנו. בן רגע התנדפנו מהסיפון וירדנו לבטן האוניה; החלפנו את בגדינו בבגדי חברינו המעפילים. גזותי את שפמי, שעלול היה לשמש אמצעי זיהוי ובו ברגע ניצנץ במוחי הרעיון להסתלק מהאוניה בצורה מקורית ביותר. החולים הרבים הורדו מהאוניה בידי סבלים מהנמל, ישר למכוניות



הצלב האדום. החלטנו מיד, שעל אחת מחבורתנו להיות "חולה"; ירדנו מכבש האוניה, כשאנו נושאים אותה על הכתפיים. השוטרים וקציניהם הבריטים פינו לנו את הדרך באדיבות רבה. הכנסנו את החברה לתוך האמבולנס ופנינו ישר למשרד "סולל בונה". עם כרטיסי עבודה של פועלי נמל בירינו, יצאנו כעבור דקות ספורות משער הנמל.



האוניה "מקס נורדאו" בנמל חיפה

להיזרק לחוף. קראנו לעזרה את "כנסת ישראל". זו אמנם ניסתה להתקרב, אך הרוח העזה דחפה אותה במהירות גדולה לחוף ולפני שהספקנו לתפוס את הכבל שהועף אלינו מ"כנסת ישראל", נזרקנו לאי מסולע, במרחק כמה קילומטרים מהחוף ו-40 קילומטר מהנמל הגדול ספליט. לספינה החלו לחדור מים. ברגע קשה זה הצילה אותנו

מאבדון המשמעת ששררה בקבוצת עולים זו, שכללה כארבע מאות בחורים ובחורות צעירים, כולם חברי תנועות נוער חלוציות, שקיבלו במחנותיהם אימון מיוחד גם למשמעת וגם לטיפוס ומעבר מספינה לספינה בים. הספינה נתמלאה מים עד מחציתה, וכל חפצי העולים הרשחחו. לפי הוראותינו הקפדניות ובעזרת ראשי הנוסעים, הורדו האנשים לחוף,

קבוצות קבוצות, באמצעות חבלים. כל זה התרחש בחשכת הלילה. הקשר בין הספינות נפסק, ולא היתה לי כל ידיעה אם ידוע משהו על גורלנו ב"כנסת ישראל", שנכנסה לעגון בנמל הדייגים הקרוב.

לפני חצות נראתה אוניה עוברת. ניסיתי לשלוח לה קריאת ס.א.ס., בעזרת פנס כיס פשוט. על אף ידיעותי המעטות ב"קוד" הבינלאומי, הצלחתי לשדר לה הודעה, שכללה את שם אונייתנו, מספר האנשים היושבים על האי שכולו סלע, המשתרע על מחצית קילומטר מרובע.

הגשם, שירד ללא הפסק, לא איפשר לי קליטה ברורה של תשובות האוניה, אולם הקלה עלינו ההרגשה, כי יודעים על גורלנו. היתה זו ספינת מלחמה יוגוסלבית, שהודיעה מיד על גורלנו לחוף ולכירה. כעבור שעות מספר הגיעה ספינת דייגים, בליווי ספינת משמר יוגוסלבית, ולאור זרקורים הועברנו לחוף ושוכנו בבית הספר של הכפר "כנסת ישראל", שלא יכלה עוד לעגון בנמל הדייגים בגלל הסערה העזה, יצאה לנמל ספליט והשליכה עוגן. מחשש שמא יתערב הקונסול הבריטי, חזרה הספינה בו בלילה לסביבת נמל הדייגים, שבו מצאו מפלט אנשי "הקדושה". הם הועברו בסירות ל"כנסת ישראל", ואחרי שזו הצטיידה בדלק ומזון נוסף ליד ספליט, הפליגה ארצה.

אני, שהועברתי כמפקד "הקדושה" הטובעת לידי השלטונות היוגוסלביים, בנמל ספליט, חזרתי אחרי כן לטרייסט ומשם נסעתי - זו הפעם הראשונה באורח ליגאלי ארצה.

עבר זמן קצר ושוב נקראתי. יצאתי לפאריס ונזדמנתי שם עם שליח "המוסד", שכיוון אותי לרומניה. לפי דבריו, היו מוכנות להפלגה שתי אוניות, שחיכו למלווים מהארץ. הגעתי לבוקארשט בדרכי "הבריחה", דרך איטליה, אוסטריה והונגריה. כאן התברר לי, שנפלתי בפת. מכיוון שהשלטונות הרומניים סירבו להרשות את ההפלגה, היה הכרח להעביר את האוניה לחוף יוגוסלביה ומשם לצאת לדרך. ישבתי בבוקארשט שלושה חודשים וקיימתי קשר קבוע עם כל המרכזים בארץ ובגולה. כשהגיעו האוניות הרומניות ליוגוסלביה, יצאתי בתעודות מזויפות לזאגרב. וזאת היתה התוכנית: שתי האוניות, הגדולה שנקראה אחר כך "כנסת ישראל" והקטנה ששמה "הקדושה", יפליגו יחד: ליד חופי הארץ יעלו נוסעי "הקדושה" על "כנסת ישראל" וה"קדושה" תחזור לנסיעה נוספת. שתי האוניות עגנו בנמל באקר. העולים הגיעו ברכבות מהונגריה ורומניה ולאחר ימים מספר במחנות מעבר ביוגוסלביה, עלו על הספינות. הספינות הפליגו, כש"הקדושה" שטה ראשונה. החוף היוגוסלבי מוקש לכל אורכו בימי מלחמת העולם והשייט היה אפשרי רק בליווי והדרכה של נווט יוגוסלבי. ואמנם, הועמד לרשותנו אחד מטובי הנוטים. הקשר עם הארץ לא הוקם בימים הראשונים, אך בין שתי הספינות היה קשר קבוע, באמצעות "מכשיר דיבור", קטן. ביום השלישי פרצה סערה עזה, שהפריעה להתקדמותנו. בו ביום, בשעות הצהריים, חל קילקול במנוע של "הקדושה" והספינה החלה