

הפלגה בשדה מוקשים

או –

הכיכד, יוסלה, פופכן וקפטיין ריקרדו¹ על 'סאן מיגואל' ניווטו בתבונה במסלול המסומן², בעוד, פטר, הנסי³ ורב החובל הבסקי (השני) עם ה'סאן בזיליו' התנפצו על חוף קופנהגן ועל זאת אמר לואיס קרול:

*The time has come (and how) to talk of many things,
of ships and shoes and sealing wax – of cabbages and the three SAN's fates!*

מאת: ראובן ("פופכן") אורן

ביולי-אוגוסט 1946, הפלגנו הנסי ואנוכי יחד עם דוד מימון ועוד כמה חובלים ומלווי אוניות ("בקרוב") על ה-Cadio למרסיי. הנסי ואני שוכנו ב"סג'רה" (St. Jerome), שם עזרנו לסם גולד (לימים הלל) ולדוב הסקוטי (סינקלר?) לבנות "מקמ"שי מזוודה" מתאימים לסליקים.

ב-9/10/46 הגענו (הנסי ואנוכי) לפריז, כדי להתייצב לפני שאול מאירוב (לימים- אביגור – הבוס הגדול של עליה ב'). נרשמנו במלון Metropole (ברחוב שהוא אחת הזרועות הנשלחות מה-Etoile (שער הניצחון) ובעליו היה מאוד מוכשר בנושא של "אי-ניירת" [פרנקים הם גם "ניירת"...]. למחרת התייצבנו אצל שאול במלון RITZ. כשראיתי את המבואה (Foyer) המפוארת, פחדתי שבגלל בגדי הג'וינט שקבלנו במחנה לא יתנו לנו להיכנס (הוא התנצל "סודיות דורשת מלון מפואר"). אחרי תשאול קצר (רקע כללי והכשרה כגדעונים) סיפר לנו בסוד גדול את דבר רכש שלוש אניות ישנות⁴ (What an understatement!) – שנקנו מחברת Svea השוודית ועוגנות בשטוקהולם, נבנו ב-1868 ושטו אך ורק במימי החופים. אבל לחברת Svea משטוקהולם היה עכשיו צי גדול ומודרני, כמו זו עליה הפלגנו מאנטוורפן לשטוקהולם) ראה חוברת פופכן/אורן: "הפלים ואני – סיפור אהבה ארוך – בקצרה"⁵).

משדר VAT 100 נקנה באנטוורפן מחברת SAIT (חברת בת של MACKAY לציוד ימי) ונשלח מפורק לשטוקהולם. הרכבתי אותו מחדש והוא אפשר לנו קשר נוח עם תחנותינו במרסיי, מילאנו ו"שושנה" (בארץ), לכל ימי המסע אפילו בים הצפוני ומפרץ ביסקיה. בסוף אוקטובר 1946 הגענו לשטוקהולם והתחלנו בהכנת שתיים מהאוניות הנ"ל – ה'מיגואל' וה'בזיליו' – לשייט כספינות מעפילים. היה זה חורף קר מאוד; עבדנו וישנו בתוך האוניות שעגנו בנמל שטוקהולם הקפוא.



הספינה 'מיגואל' בהפלגת המעפילים שלה תחת השם 'המעפיל האלמוני', לאחר תפיסתה ע"י הצי הבריטי באמצע פברואר 1947

ב-31 בדצמבר 1946 (סילבסטר) יצאו שתי האוניות לדרך, כששוברת קרח שוודית מפנה לנו את הנתיב לים הבלטי. יצאנו אל תוך סערה חזקה. צוותי הבאסקים ששהו כפליטים מחוסרי עבודה בצרפת התקשו למדי בביצוע תפקידיהם, אם כי לא פספסנו את ארוחת הסילבסטר החגיגית.



ניטרול מוקש ימי

למרות שהמלחמה באירופה הסתיימה שנה קודם לכן (8 במאי 1945), עדיין הים הבלטי והים הצפוני היו מלאים במוקשים ימיים. לצורך השייט פורסמו מפות מיוחדות שבהן פורסמו הנתיבים שנוקו ממוקשים ולאורך הנתיבים נשתלו גם מצופים אדומים כל מספר מיילים ימיים, לפי הצורך. קצת אחרי חצות הגענו בשייט משטוקהולם לנקודה – מדר' מז' לאי סלטהולם שממול לקופנהגן – שבה היה עלינו לפנות צפונה לכיוון העיר הלסינגבורג כדי להיכנס למפרץ סגראק ומשם דרך מפרץ קטגאת כדי לעקוף את החוף הצפוני של חצי האי דנמרק ולהיכנס לים הצפוני (ברור שלא יכולנו לנסוע דרך הקיצור המבורך שמספקת תעלת קיל).

כשהגענו לקרבת הנקודה אמורים היינו לראות את המצוף המסמן את הצורך לפנות מכיוון הפלגה מערבי (כיוון החוף שמדרום לקופנהגן) לכיוון צפוני (לעבר העיר הלסינגבורג). לא גילינו כל מצוף! זאת למרות שלפי המרחק שעברנו והזמן שנדרש לכך בהתאם לשיט החופים הרגיל שביצענו, הגענו בקרוב רב לנקודה. בהתייעצות קצרה ולחוצה הגענו יוסלה, רב החובל ריקרדו ואנוכי למסקנה שכנראה נורת המצוף נשרפה או שנגמרו לו הבטריות. בהסתמך על כך שעד כה ראינו

את כל המצופים ברווחי הזמן הנכונים, החלטנו שאכן אנחנו נמצאים במקום הנכון ולקחנו סיכון לפנות ימינה (צפון) לכיוון הלסינגבורג. לאחר כרבע שעה מתוחה נראה באופק המצוף הבא לאורך הנתיב. נשמנו לרווחה. הדלקתי את המשדר כדי להודיע לסאן-בזיליו (הנסי) שהמצוף בנקודת התפנית אינו נראה, אך אם יפנו צפונה במקום שהוא בערך הנכון לפנייה זו הם יגיעו תוך רבע שעה למצוף הבא בנתיב ההפלגה.

לא הספקתי לשדר לו זאת כי באותו רגע באה קריאת מצוקה מהסאן-בזיליו (לפי קוד הגדעונים - שהייתה דרגה אחת פחות מ-S.O.S בין לאומי). בהמשך הוא הודיע לנו שהם כנראה עלו על שרטון או על החוף. מיד התקשרתי עם האחראי במוסד לעלייה ב' (אברהם אבישי 'אבינועם') וקיבלנו הוראה להיכנס לנמל קופנהגן ולהודיע לסאן-בזיליו שעם אור ראשון של היום תצא אליהם ספינה עם צוללנים לבדוק את המצב.

ואכן יצאה ספינה שגלתה את סאן-בזיליו על החוף. הסתבר שהם עלו על החוף מאחר שבמקום לפנות צפונה הם המשיכו לשוט מערבה עד שראו אור אדום שבעיניהם נחשב שזה המצוף הנכון, וזה היה.... אור אדום המסמן את סוף מסלול ההמראה בשדה התעופה בקופנהגן. הנזק שהצוללנים גילו היה גדול (לא פלא בשל גילה המופלג של האוניה). עשרות מסמרות ואפילו חלק מלוחות הקירות החיצוניים של האוניה נפלו אל מתחת לקו המים (לקרקעית).

ביום ראשון (או שני?) לינואר 1947 – ראינו את הסיבה להעדר המצוף: אונית משא אמריקאית עם צוות שתוי מחגיגת השנה החדשה – עלתה (ממש) על המצוף במקום לחלוף קרוב אליו. בחרטומה נפער חור גדול ולתוכו נפל המצוף עם המוט המעוגן בקרקעית המייצר. ראינו זאת במו עינינו יחד עם תמונות בעיתוני החג. רכשתי עיתון, אך בגלל שמירת סודיות (ה"זקס" המוכר) לא לקחתי אותו אתי.

בסיכומו של דבר, הסאן-בזיליו נשארה בקופנהגן כשפטר, הנסי וחלק מאנשי הצוות נשארים לשמור עליה עד שתימכר.



**זירת ההתרחשות (מבט עכשווי) –
מייצר אורסונד בקטע שבין מאלמו לקופנהגן
(שדה התעופה של קופנהגן בתחתית התמונה
מצד ימין)**

אחרית דבר – משלוש האוניות הישנות רק אנחנו הגענו לחוף הארץ, בהפלגת המעפילים של 'המעפיל האלמוני' – חסרו לנו שלוש שעות חשיכה על מנת להגיע לחוף ההורדה (מהירותנו קטנה בימי השייט האין-סופיים – צנרת הקיטור נסתמה בהדרגה). "בזיליו" נגמרה בקצה מסלול שדה התעופה של קופנהגן וה'פיליפו', היא ספינת המעפילים 'מולדת', כמעט התהפכה ורוב מעפיליה ניצלו על ידי העברתם לשתי אניות הצי הבריטי (הציידיים!) ולאונית סוחר יונית שהביאו אותם לחיפה (ומשם באוניות הגירוש לקפריסין).

¹ יוס'ה – יוסף דרור (הובר), "פופכן", כינוי גדעוני "ישי" – ראובן אורן, ריקרדו – רב החובל הבאסקי.
² עפ"י "מפות שדות המוקשים" בים הבלטי והצפוני וכו' – נתיבים שנוקו לצרכי תעבורה ימית בטוחה.
³ פטר – ורנר סלומון (ישראלי שהיה בצי הבריטי ולא הצדיק משכורתו), "הנסי" – הגדעוני שלמה רוזן.
⁴ אחרי שהועברו לרישום כפנמיות (דגל נוחות) קיבלו את השמות – SAN MIGUEL, SAN BAZILIO, SAN PHILIPO.
⁵ החוברת הוצאה לאור באופן פרטי והיא חולקה בזמנו בכנס פלי"ם שנתי ונמסרה גם לספריות בית הפלמ"ח, ארכיון אוצר תמונות הפלי"ם, בית ברל, הספרייה הלאומית (ירושלים), ספרית מחנה המעפילים עתלית, מוסיאון העפלה וחיל הים. למעוניין נא לתאם עם אסתי/ראובן אורן בדוא"ל- dearst@barak.net.il או טלפון 03-5661940 (מאי 2014).