

משה דפני מספר על אסון האוניה "פאטריה"

בנובמבר 1940 קרה האסון באוניה "פאטריה". באותו הזמן הייתי חבר בקבוצת הים של הנוער העובד (הקבוצה שהקימה לאחר מכן את קיבוץ שדות ים). כבר כמה שנים עבדנו בנמל חיפה, עם עוד פלוגות עבודה מהתנועות הקיבוציות. הפלוגות כולן ישבו בין הקריות במפרץ חיפה. המשק שהיה בסמוך לנו היה פלוגת הים של הקיבוץ המאוחד (היום קיבוץ אפק), בשנים הראשונות עבדנו בקבוצות משותפות בנמל.

כמה ימים לפני האסון העבירו את העולים משלושת אוניות המעפילים, "מילוס" "פאסיפיק" וחלק מעולי "אטלנטיק" לאוניה "פאטריה", בשביל להגלות אותם לאי מאוריציס.

יומיים קודם לכן צורפתי לקבוצת עובדים מחברי הפלוגות להטענת פחם לאוניה. באנו על אסדה מלאת פחם, נצמדנו לדופן השמאלי של האוניה. בדופן היה פתח למחסן הפחם, בגודל מטר על מטר. חלק מהעובדים מילאו את הפחם באתים לסלים גדולים. העובדים האחרים נעזרו אחד בשני בהרמת הסלים, נשאו את הסלים ושפכו את הפחם לפתח המחסן. הפחם היה מיועד להפעיל את האוניה שתוכל להפליג עם העולים לגירוש. העבודה נמשכה יומיים. כל הזמן שעבדנו השלטונות הבריטיים לא נתנו לאיש להתקרב לאוניה. הייתה תנועה רבה של עולים על הסיפון. ראינו את היהודים שהיו צפויים לגירוש. לא היה בידנו לעשות דבר כדי לעזור להם. לי גם לא הייתה שפה לדבר עם העולים.

בין אנשי פלוגת הים, היו שני אחים, הצעיר ביניהם עבד איתנו בהעמסת הפחם. אחותם של שני הבחורים הייתה על סיפון האוניה, היא הייתה בוגרת מהם. האח הצעיר ניסה לדבר איתה. נוצר ביניהם קשר והם דיברו ביניהם. ביום השני להעמסת הפחם, כשניגשתי לשפוך את סל הפחם שהיה על כתפי, הופיע לקראתי בתוך פתח המחסן בחור צעיר ודיבר אלי בגרמנית. לא הבנתי מה הוא אומר וגם האחרים לא ידעו מה לענות לו. הוא חזר לתוך האוניה ולא ראיתי אותו יותר. מאוחר יותר הסתבר לי שאותו בחור היה בן זוגה של אחותם של שני הבחורים מפלוגת הים. הם היו מהפעילים בתנועת החלוץ שהיו באוניה. אחרי יומיים עסקנו בעבודה אחרת.

הציבו את קבוצת העובדים שהייתי בה ברציף המזרחי של הנמל. הייתה צריכה להגיע אסדה עם שקי גרעינים. היינו צריכים להעמיס את השקים מהאסדה למשאיות. עוד לפני שהתחלנו לעבוד שמענו פיצוץ מכיוון האוניה "פאטריה". מהארובות של האוניה התחיל לצאת עשן. על הסיפון התרוצצו המוני אנשים, ורבים מהם קפצו לים. האוניה החלה לאט לאט להתהפך על הדופן הימנית והצד הימני של האוניה שקע במים. בנמל הוכרז עוצר, הוציאו אותנו מהנמל. מאוחר יותר הסתבר לי שמהאנשים שהצליחו לקפוץ לים, בודדים אף הצליחו לברוח. אבל את רובם אספו והעבירו למחנה המעצר בעתלית. בלחץ הישוב העולים האלה לא גורשו מהארץ. מאוחר יותר הכרתי חבר מושב ארבל, אליהו ברודבקה שהיה אז בחור צעיר, ושהיה בין אלה שהצליחו לברוח.



האסון באוניה "פאטריה"

למחרת גויסו אנשים לעבוד על האוניה. אני הייתי אחד מהם. כשיצאנו לעבודה עוד לא ידעתי ממה התהפכה האוניה. הבוס של מחלקת העבודות הציבוריות בנמל (ה- public work) היה שחורי. הוא היה תושב קריית מוצקין, שגר סמוך למחנה של קבוצת הים. הוא היה כאבא לסניף האגודה הספורטיבית של "מכבי" בקריית מוצקין. באותו זמן אני הייתי פעיל ב"פלוגות הפועל". במסגרת זו, הייתה בינינו הכרות. רוב העובדים שנשלחו לאוניה היו יהודים. היו גם ערבים בודדים. כשהגענו לאוניה ראינו שבדופן שלה פתחו כבר מספר פתחים, כדי לחדור לגוף האוניה. כנראה שדרכם הוציאו את העולים שנלכדו חיים בבטן האוניה. חילקו אותנו

לשלוש קבוצות. אני מונית להיות אחראי על אחת הקבוצות. התפקיד של שתי קבוצות היה הוסיא את החפצים של העולים מגוף האוניה. הקבוצה הערבית עסקה בהעברת החפצים מהאוניה. כל יום, בגמר יום העבודה, העבירו את החפצים באסדה מהאוניה לחוף. הדופן שהייתה מחוץ למים הייתה שטוחה כמו מגרש ספורט. היו תאי מגורים באוניה שאפשר היה לחדור אליהם דרך החלונות. חדרנו גם דרך הפתחים שפתחו ביום הטביעה. לפתחים היה צריך לרדת בסולמות חבלים. רוב המזוודות שנמצאו בתאים היו פתוחות, והחפצים היו מפוזרים. ארזנו את החפצים במזוודות, קשרנו את המזוודות, הוצאנו אותן מהתאים והנחנו אותן על הדופן שהפך לסיפון.

מטעם ה- Public Work היה ממונה על העובדים מהנדס יהודי. בתקופה הראשונה הוא נמצא איתנו באוניה יום יום. בהמשך, היה בא פעם בכמה ימים, ולבסוף לעיתים למספר שעות. בשבועות הראשונים העבודה הייתה יותר מורכבת, ועם הזמן הלחץ פחת, ולא חשוב היה שיהיה נוכח כל הזמן.

עוד לפני האסון הכרתי היטב את האוניה הזאת. היו שתי אוניות צרפתיות אחיות האחת "פאטריה" והשנייה "שאמפליון". הן היו אוניות נוסעים גדולות שקו ההפלגה שלהן היה מצרפת למושבות הצרפתיות במזרח הרחוק. בדרך הלוך וחזור התעכבו בנמל חיפה. אחרי כיבוש צרפת, הן עברו לשליטה בריטית. כשהיו עדיין בידי הצרפתים, האניות שימשו להובלת נוסעים בקבינות העליונות. בתוך האוניה הובילו צבא למושבות ובחזרה לצרפת. להובלת מטען היה מחסן אחד בחרטום ואחד בירכתיים. שתי האוניות האלה אף פעם לא עגנו לאורך הרציף בנמל אלא ליד שובר הגלים, כדי למנוע אפשרות של עריקת חיילים מהאוניה. את הנוסעים היו מעבירים מהרציף לאוניה בסירות מנוע. את המטען שלהם היו מעבירים במרכז באסדה או בסירות מנוע. לפעמים נשלחתי לעזור בהעברת מטען הנוסעים לאוניה. בהזדמנות זו, הכרתי את המבנה של מגורי הנוסעים. יצא לי גם לעבוד בסוורות במחסני האוניה. בימים שעבדתי במחסנים היו הזדמנויות שוטטתי בגוף האוניה. הייתי סקרן לראות באוניה כל דבר, מתוך ענין שהיה לי בימאות. בהזדמנויות האלו ראיתי את החיילים הצרפתים במגוריהם שבתוך גוף האוניה.

לפני האירוע באותה שנה קרה מקרה מעניין שקשור ל"פאטריה". שני חברי קבוצת הים שהיו עם קבוצת עובדים אחרים במחסני האוניה סיימו את העבודה בשעות הערב המאוחרות. והיו על הסיפון בדרכם לרדת מהאוניה. ניגש אליהם בחור צעיר מנוסעי האוניה והציג את עצמו. אחד מהעובדים שהיה חבר קבוצת הים הוריד את חולצת העבודה שלו ונשאר עם מעיל עבודה, ועובד שני נתן לו כובע. הוא נכנס בין העובדים וירד איתם מהאוניה לסירה שהובילה את העובדים לחוף. בדרך כלל כשאוניות נוסעים הגיעו לארץ היו שוטרים מוצבים במקום העלייה והירידה כבקורת גבולות. למרות השמירה הזו החבורה הצליחה לעבור. שני החברים הביאו איתם את העולה לקבוצה. בקבוצה חגגו משמחה. למחרת הוא קיבל בגדי עבודה ויצא עם קבוצת חברים אחרת לעבוד בנמל. אחר כך הוא נשאר בקבוצה והגיע להתיישבות בשדות ים והקים משפחה בקיבוץ.

בקומת המגורים ומתחת לה בגוף האוניה משני הצדדים היו מסדרונות לאורך ומעברים לרוחב. האוניה הייתה שקועה במים שני שלישים מרוחבה. המסדרון הימני היה כולו שקוע במים, והשמאלי בחציו היו מים. במקומות שרוחב המסדרון היה שני מטרים אפשר היה ללכת זקוף, ובמקום שהרוחב היה רק מטר וחצי או פחות, צריך היה ללכת כפוף. להגיע למסדרונות אפשר היה דרך המעברים שהיו בהם פתחים בדופן האוניה שחיברו להם סולמות חבלים. בתוקף עבודתי ירדתי מדי פעם לראות מה שנעשה בגוף האוניה. אחת הפעמים שעברתי לאורך המסדרון, כשחצי גופי במים, ונאחז בכל בליטה, כדי לא למעוד. תוך הליכה דרכתי על דלת של אחד האולמות. נאחזתי במעקה. במצב רגיל היו משני צידי המסדרונות קבועים מעקים, כדי להיאחז בהם כאשר האוניה מתנדנדת במזג אוויר סוער. המעקה השמאלי שבמסדרון במצב שהאוניה הייתה הפוכה, היה מעלי, משום שנאחזתי בו, לא שקעתי לתוך האולם.

באותו רגע פרצה מהמים גוויה. ראיתי אותה ממש לידי, כמו דולפין שקופץ בים. ברגע הראשון קצת נבהלתי. אחר כך ראיתי שזו גופה של אדם גדול, ממש ענק, כהה עור, כנראה עובד של האוניה ממוצא אפריקאי. הגופה הייתה נפוחה כבר מהמים והראש היה מבהיל בגודלו. יצאתי למעלה, נתקלתי בביקור של אישים, הצמרת של ה- Public Work שבאו לראות מה קורה באוניה. שלחו אותי להוציא את הגוויה. לא היה לי כיף לעשות את זה, אך ירדתי. ירדתי בסולם החבלים דרך המעבר למסדרון, עם חבל ארוך, שקצהו האחד נשאר קשור למעלה. שוטטתי במים במסדרון עד שמצאתי את הגופה שצפה על המים. קשרתי את החבל למותניה ומשכתי אותה במסדרון עד למעבר שנכנסתי דרכו. משם אנשים שהיו על הדופן משכו את הגופה למעלה.

אחרי שנמצאה גוויה אחת, הבינו שצריך לחפש עוד גוויות. המשכתי לשוטט לאורך המסדרון והגעתי לדלת אחרת של אולם, שיכולתי לחדור לתוכו. היו שם כסאות ושולחנות המחברים בברגים לרצפה. חלקם

במים ורובם תקועים לרצפת האולם מעל פני המים. שם צפו שתי גוויות של צרפתים מעובדי האוניה (לפי הבגדים שלהם היו עובדי מטבח). שוב באותה שיטה הוצאנו את הגופות. בימים הבאים המשכתי לחפש בגוף האוניה. ואז החלו לצוף על פני המים גופות של עולים. ברגע שהתחילו למצוא את הגופות, חל שינוי בהתייחסות, והתחילו לשים את הדגש על חיפוש גופות. בימים הראשונים אחרי הטביעה, הגופות שוקעות במים, אך תוך יום ויותר, הן מתנפחות וצפות על פני המים. היו גופות שלאחר מספר ימים צפו מתוך התאים התחתונים. כדי להוציא את הגופות שלא יצאו מהמים נעזרנו בצוללן ובצוות של יוונים.

כשגמרנו להוציא את החפצים, פוטרו כחצי ממספר העובדים. מהנשארים בעבודה הייתה קבוצה של חמישה אנשים שעסקה רק בהוצאת גוויות של הטבועים. האחרים עסקו בפירוק והוצאת הציוד של האוניה. בעבודה הזו נעזרנו במנוף צף שהיה מורכב על שתי אסדות מחוברות. באחד הלילות הייתה סערה חזקה בים שהשפיעה על מי הנמל, והמנוף עם האסדות שקעו במים. למנוף צורף צוללן נוסף, יהודי עם צוות ערבי, שעסק בהוצאת המנוף. לפעמים הצוללן היה מתערב בעבודות האוניה.

המשכתי לחפש. מדי יום גיליתי יותר ויותר גופות. חמשת האנשים שמונו לעבודה הזאת, היו מוציאים את הגופות מהמים אל דופן האוניה. שם עטפו את הגופות בשמיכות שהיו באוניה. בזמן הראשון אנשי "חברה קדישא" היו באים מדי יום ולוקחים את הגופות לקבורה. כאשר התמעטו הגופות, גופה או שתיים ביום, היו מחכים עד שיתווספו יותר גופות. הם שיבחו אותנו מאד על הטיפול שלנו בגופות. תוך החיפושים הגעתי למחסן האחורי שהיה מלא מים. הבחנתי שנמצאות במים גופות. משכנו אותן מהמים בעזרת מוט עם וו בקצה. את מה שלא יכולנו להוציא בידיים, הוצאנו בעזרת הצוללן היווני. היו במחסן הזה שבעים גופות טבועות במים. כנראה שהיו בודדים שידעו על הפיצוץ ולפני הפיצוץ הודיעו לאנשים לעלות לסיפון. לפי מה שסופר מאוחר יותר, הצעירים ורוב אלה שהיו מאורגנים עלו לסיפון. אבל הי כאלה שלא יצאו מהקבינות. השוטרים הבריטים שהיו באוניה, חשבו שזו הפצצה מהאוויר, ואז דחקו את העולים לרדת למחסן. התקינו למחסן הזה מדרגות רחבות עבור העולים, כדי שיוכלו בקלות לרדת אליו. ואז כשדחסו אותם פנימה, האוניה התהפכה וזרם המים שהתחיל לחדור סחף אותם יותר פנימה, אם לא היו דוחקים בהם לרדת, היה להם סיכוי להישאר בחיים.

בין העובדים היו גם צעירים וגם בוגרים יותר. הגענו למצב שפיטרו את רוב העובדים. מינו אותי כמפקח על שארית העובדים ובחרתי מי יישאר להמשיך בעבודה. בין המבוגרים שהשארתי היה מזכיר שכונת אחוזה על הכרמל, בקושי עבד, אבל צריך היה להתקיים. היה שם זקן שהיה בזמנו בנקאי בגרמניה, הוא היה זקוק לפרנסה, ממש לאוכל. העובדים המבוגרים עשו את העבודה הקלה. נשאר תמיד על דופן האוניה. אנחנו הצעירים שהוצאנו את מרבית הגופות מהאוניה, עסקנו בעבודה קשה. פירקנו את כל החבלים, הכבלים וכל ציוד בעל ערך. בדרך אקרוטית, פירקנו את הכיסאות והשולחנות שהיו מעל פני המים ובחלקם בתוך המים באולמות השונים שהיו באוניה.

אני הייתי היחיד מבין העובדים שקיבלתי אוברול שהיה טבוע בו הסמל של ה-Public Work. הייתה לי סירה צמודה שהייתי שט איתה מסביב האוניה לצרכי עבודה. לפעמים הייתי מגיע איתה לחוף. אהבתי לחתור במים. כשעברתי ליד אנשים שמעתי שאמרו: "זה האיש מהפאטריה". מחוץ לאוניה איש לא דיבר איתי על מה שאירע. לא נציג ההגנה וגם בקיבוץ לא שאלו. מבחינת הקיבוץ מלאתי ימי עבודה. אני מבחינתי חשתי וראיתי בהצלת אנשים ובהוצאת הגוויות תפקיד לאומי חשוב. היו באים אנשי "חברת קדישא" ומשבחים אותי. היינו מוציאים את הגופות, מוצאים שמיכות, עוטפים אותם ומסדרים אותם בשורה על דופן האוניה שהיה כלפי מעלה. הם נתנו את הטיפול הכי מסור. באמת, גם האנשים שעבדו איתי עשו הכול עם כל הרגש והרבה צער וכאב לב, למראה הגוויות. העבודה לא הייתה קשה פיזית, אבל היא העיקה מאוד. ידעתי שצריך לעשות את העבודה הזאת. כבר ידעתי שיהודים סובלים באירופה, שגירשו יהודים מגרמניה, ושהכניסו אותם למחנות. ידעתי רק מעט ממה שקרה באירופה, אבל העשייה עצמה כל כך העסיקה אותי ואת העובדים האחרים שלא הייתה לנו אפילו דקה פנאי לחשוב על הזוועות שאנחנו נוגעים בהם. כשגמרנו את שלב הוצאת הגופות עוד הייתה צצה פה ושם גופה. אנחנו הוצאנו 215 גופות. חלק מהגופות עדיין נשארו שקועות עמוק בתחתית האוניה. אחרי שעזבתי וכשפיטרו את כולם, הביאו רתכים שהתחילו לחתוך את האוניה מלמעלה. וכשפירקו אותה לגמרי, התגלו עוד 30-35 גוויות נוספות.

האוניה הייתה חזקה ומפלדה. מפלדה עבה מאוד, כפי שבנו את האוניות הישנות. היום לא בונים אוניות כאלו. אוניה כבדה, גדולה עם פלטות עבות מאוד, וללא חלודה בכלל. היא הייתה במצב פנטסטי, ובגלל הפלטות האלה התחילו לחתוך אותה לאחר האסון, כדי להשתמש בחומר למאמץ המלחמתי.

הפלטות חוברו ע"י מסמרות (ניטים). במבנה של אוניה מהסוג של "פאטריה" שבנויה מצלעות יותר עבות, קורות וחיזוקים, ועל זה מעטה של פלטות – לוחות פלדה שמתחברים לצלעות ולוח ללוח. כל זה במסמרות. אם שמים צינור באורך של מטר לפחות, מלא בג'לניט בחיבור או מעל החיבור של שתי פלטות יחד ועל זה פחם כמשקל על הצינור. המכה של הפיצוץ קרעה את לוח הפלדה במקום של המסמרות. פשוט, לוח שלם בין שתי צלעות נפתח החוצה מדופן האוניה. ואין זה פלא שזה מה שקרה. לו הפיצוץ היה בתחתית, האוניה הייתה שוקעת ישר ומתיישבת במקום ולא הייתה מתהפכת. אבל מאחר שהפגיעה הייתה בצד היא קיבלה נטייה. כשהיא החלה לנטות על צידה ואנשים עלו על הסיפון, זו הייתה תוספת שהאוניה איבדה את שיווי המשקל שלה והייתה מוכרחה להמשיך להתהפך ולא יכלה להתייצב. אילו היו מניחים את החומר ממש במרכז בתחתית האוניה, המים היו חודרים מלמטה והאוניה הייתה שוקעת ישר. אם היה עושה את זה חבלן מיומן, או לפחות אם מי שהניח את החומר היה מקבל הוראות יותר מדויקות, הדברים היו קורים אחרת. בזמן האירוע לא ידעו בדיוק מה קרה. ידעו שהיה פיצוץ והאוניה התהפכה. בזמן שאנחנו עבדנו הביאו לאוניה מומחה מאנגליה, שהיה גם צוללן. לאחר שהצוללן היווני חפר מסביב לחור שהפיצוץ פתח, כדי שהמומחה יוכל לחקור, הוא צלל ונתן את הדיווח שלו. בדיעבד גם מפני שעברתי קורס חבלה וגם מתוך עבודות שעסקתי בהן, אני מבין היום את העניין שבשתי אצבעות ג'לניט אפשר לפרוץ חורים בכל סוגי המתכות, ואפשר לגרום נזק שהאוניה לא תפליג. אבל כשלוקחים צינור של מטר והוא ממולא ב-15 – 10 אצבעות, ברור שכמות כזאת של חומר עשתה את שלה.

במשך כל הזמן שעבדנו באוניה לא היינו צריכים לדאוג לאוכל. היו מפוזרות קופסאות שימורים רבות, אפשר היה לאכול בשר, דגים שונים ופרות משומרים. העובדים היו מביאים לעבודה רק לחם. גילינו מחסן של יינות צרפתיים, היו שם שני ארגזי שמפניה. זה היה עוד בימים שהמהנדס היה נוכח באוניה, והוא הורה לי להעלות את הארגזים מהמחסן שהיה בגוף האוניה. המהנדס לקח לעצמו כמה בקבוקים ואת היתר שלח למשרד של ה-Public Work. המהנדס נתן לי כוס אחת לטעום, זו הייתה פעם ראשונה ששתיתי שמפניה. הוצאנו את היינות לשלוח לחוף, אבל בינתיים העובדים טעמו את טעמם של כל היינות. יום אחד החבר'ה הסתובבו, שתו יותר יינות מאשר עבדו, ואני קיבלתי נזיפה מהמהנדס. הוא טען שגם אני שיכור. אני הכחשתי. הוא רצה שאוכיח לו שאני יכול ללכת בקו ישר. בחרתי במקום ללכת על המשטח שעל הדופן, עברתי על דופן צר שנמצא בין שני הסיפונים, ומשני צדדיו היו מים. הלכתי הלך וחזור. זה הוכיח לו שאני לא שיכור. אבל האמת היא (והיום כבר מותר לגלות), שכן שתייתי. כולם שתו. כאשר גמרנו את "חגיגת" היינות גיליתי באוניה תא מלא סיגריות וסיגרים. את רוב הסיגריות העברנו לחוף. כנראה שמהסיגריות נהנו הרבה אנשים בנמל. העובדים באוניה לקחו לעצמם סיגריות, גם אני הבאתי לקיבוץ סיגריות וחילקתי למעשנים.

כשגמרנו את כל העבודה ההכרחית ולא היה לנו מה לעשות, התחילו לפטר אותנו. אנחנו קיבלנו משכורות במעטפות, אני קיבלתי 30 גרוש ליום עבודה אחרים קיבלו 20–15 גרוש. אלה שעבדו עם המתים קיבלו 20 גרוש ליום עבודה. זו הייתה אז המשכורת הממשלתית.

מי שהניח את חומר הנפץ במחסן הפחם היה ארוסה של אותה בחורה ששני האחים שלה מפלוגת הים עבדו איתי בנמל. אחר כך הבינתי שכשהוא פנה אלינו כשעבדנו בפחם, הוא שאל על חומר הנפץ שהוא היה צריך לקבל ושאחר כך מוניה מרדור הביא לו. הרבה זמן לא ידעתי מי הביא את חומר הנפץ לאוניה, זה נודע לי הרבה יותר מאוחר. הבחור שהניח את החומר לא ניצל. הוא נפגע בפיצוץ, וארוסתו נשארה בחיים.

בזה תם חלקי בסיפור פרשת האסון של האוניה "פאטריה", אחת הפרשות שנחרטו עמוק בזיכרוני ובנפשי.