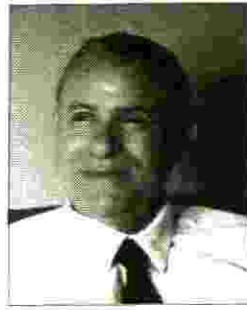


דרורי בצלאל

כינני מחתרתי: ישקה.

נולד ב-1924 בבלבוב שבפולין, עלה לארץ ב-1925
התגייס לפלמ"ח ב-1943, התגייס לפל"ם ב-1944



ה ע ס נ ה ר י ס ' 0

תשלום. למזלנו, המטרונות ששמה היה לוצ'יה, גילתה כלפינו אהדה רבה, ולמחרת סייעה לנו להגיע למקום מסתור תוך קפיצות מגג בית אחד למשנהו. משם הגענו למחנה של פליטים יהודים.

יהודה ארוז, מפקד עליה ב' והמוסד באיטליה, שכונה גם ה"זקן" - העביר אותנו למילנו. אני נשלחתי לנהל את "טרדתה", מחנה הכנה למעפילים המיועדים לעלות לארץ ישראל. כעבור כמה חודשים הוטלה עליי משימה חדשה: לנהל את מחנה הפליטים "סאן ג'ורוס" בעיר מרסיי שבצרפת. כשהגעתי למחנה, נאמר לי, כי המשימה הבאה לאחר תקופת הכשרה והכנה של יושבי המחנה היא הובלתם של הפליטים לארץ ישראל באונייה "הגנה".

ראשי המוסד לעלייה ב' היו מודעים היטב לסיכון הרב שהיה כרוך במבצעי ההעפלה. אולם בנוסף לפגיעות בנפש, הבריטים גרמו גם נזקים כבדים לאוניות, במטרה לסכל את נסיון הגעתם של המעפילים לחופי הארץ. אונייה שניזוקה, לא יכלה לשמש שוב להבאת מעפילים אחרים לארץ. לכן הגו ראשי המוסד תוכנית. הם רכשו ספינות משא קטנות וזולות, שאמורות היו לקלוט את המעפילים מן האוניות הגדולות, עוד בהיותם מחוץ לגבולות המים הטריטוריאליים. וכך בהתאם לתוכנית, היתה הספינה "ביריה" מיועדת לקלוט את המעפילים מהאונייה "הגנה" לפני הגעתה לגבולות המים הטריטוריאליים של ישראל. ב-30.6.1946 החל מבצע העברת המעפילים מה"הגנה" ל"ביריה".

שתי האוניות שטו זו ליד זו בלב הים סמוך לאי כרתים כ-25 מיל מחופי הארץ. אולם הסערה הקשה שהתחוללה כים באותה עת, מנעה מהאוניות מלהיצמד אחת לשנייה. בנוסף לכך גרמה ה"הגנה" נזק לדופן השמאלי של "ביריה". רב החובל התורכי יצא מכליו, ודרש בזעם לבטל את העברת הנוסעים כגלל הנזק שנגרם לספינות. בלית ברירה השתלטנו על ההגה ועל חדר המכונות של הספינה, והשלמנו את העברת הנוסעים מ"ההגנה" ל"ביריה".

בתחילה העברנו את הגברים, אחר כך את הנשים ואת החולים, ולבסוף את הציד. בעודנו עסוקים בהעברת הציד, נראתה באופק אוניית הדגל של הצי הצרפתי. התלבטנו,

בשנת 1925 עליתי לארץ עם הוריי, שהתישבו בחיפה. הורי שכרו מלון בעיר התחתית וניהלו אותו. ימי ילדותי עברו עלי במשחקים עם ילדי השכנים הערבים, ומהם למדתי את השפה הערבית שהיתה לי לעזר רב מאוחר יותר. בפרוץ מאורעות 1929, עברנו לרעננה, שהיתה אז מושבה בראשית דרכה. למדתי בבית ספר "מגד", ביה"ס היסודי הראשון שהוקם ברעננה. כנער הצטרפתי לתנועת "המחנות העולים", שתרמה לעיצוב אישיותי והכשירה אותי למשימות, שנטלתי על עצמי בשירותי בפל"ם.

כשסיימתי את בית הספר היסודי, עדיין לא היה תיכון ברעננה. נרשמתי ל"גרמנסיה הרצל"ה, וכמו בני נוער אחרים, נאלצתי לעשות את הדרך הארוכה מרעננה לתל אביב מדי יום ביומו. עם סיום לימודי הצטרפתי לקבוצת הכשרה בקיבוץ איילת השחר.

כעבור שנה הועברנו לקיבוץ חולתה. בתחילה עבדתי בענפי החקלאות השונים, אך לאחר מכן שוכצתי לענף הדיג, הענף העיקרי שעליו התבסס הקיבוץ. שם רכשתי מיומנויות בסיסיות בתחום הימאות.

בתחילת יולי 1943 התגייסתי לפלמ"ח. שוכצתי בפלוגה ד', ונשלחתי למספר קורסים כמו מחנאות, חבלה ועוד. בסוף שנת 1944 גוייסתי לפל"ם (הפלוגה הימית בפלמ"ח), והשתתפתי בקורס חובלים מס' 2 שנערך בתנאי מחתרת באוקטובר 1945 בבית הספר הימי בחיפה.

הפלגה לאיטליה כספינה עדה

באפריל 1946, ערב פסח, יצאתי לבצע את המשימה הראשונה שלי: הבאת מעפילים מאיטליה לארץ ישראל. על אנשי הצוות הישראלי נמנו לובה אליאב, מפקד הספינה, הימאים מנחם כהן (צרציל), פאבי גבר ואנוכי, והאלחוטאים, חיים גולדיס ו"ל ואורי גורן.

הפלגנו כספינה "עדה" ולאחר לא מעט תקלות, מכשולים והפרתקאות שונות ומשונות הגענו לחופי איטליה. מבצע עלייתנו לחוף תוכנן בקפדנות רבה, על מנת שלא לעורר את חשדם של השוטרים האיטלקים, שכן כניסתנו לאיטליה היתה כמובן, בלתי חוקית.

כחלק מן המבצע מצאנו מקלט ללילה בבית בושת תמורת

גדולות של דלק לאוניות, מלאי של מזון, שיועד לאוניות המפעילים, וכן חגורות הצלה ובדי ברונט מהם תפרו במתפרה של המחנה מיטות וערסלים, ששימשו את המפעילים בעת ההפלגה בים.

במחנה מג'נטה הכרתי את דינה לבית מינצברג, רעייתי לימים ועד עצם היום הזה. דינה היתה אחראית על משלוחי המזון לאוניות המפעילים, ועל פועלה יסופר בהמשך.

כעבור 4 חודשים בהם ניהלתי את מחנה מג'נטה, הועברו המפעילים לחוף מטפונטו שבדרום איטליה. משם הם היו אמורים להפליג לישראל באונייה "סוזנה", שנרכשה על ידי ארזי בתחילת שנת 1947. נדרשו הכנות רבות והתמודדויות עם לא מעט קשיים ומכשולים - (כמו מאסר שבוטל בהתערבותה של עדה סירני) כדי להכין את האונייה להפלגה ולהובלתה לחוף מטפונטו.

בסופו של דבר גברנו על רוב הקשיים. במהירות ובסדר מופתי הצלחנו במשך 4 שעות להעלות לאונייה 665 נוסעים. על אנשי הצוות נמנו רב החובל דוד מימון, שני הימאים: אברהם ריקמן ואוסי רביד, האלחוטאי יאיר ואנוכי. כשיצאה אונייה סוף סוף לדרך, היה מצב הרוח של המפעילים מרומם. בקלדוניה שבתורכיה גערך טקס הסבת שמה של האונייה "סוזנה" ל"שבתאי לוזינסקי", לזכרו של שליח מהארץ, שעמד בראש ה"ועד לעזרת הפליטים", ונהרג בתאונת דרכים.

גידוש לקפריסין

התנאים באונייה היו קשים והצפיפות היתה בלתי נסבלת, שכן על הנוסעים נאסר לעלות לסיפון האונייה מטעמי בטחון. על פי התוכנית היתה האונייה שבתאי לוזינסקי אמורה לשוט לכיוון פורט סעיד שבמצרים, ומשם לפנות לחופי הארץ סמוך לחוף ניצנים. כאשר הגענו לחופי הארץ, התחוללה סערה קשה, שבעטייה לא היה זה אפשרי להוריד את המפעילים בסירות גומי ולהעבירם לחוף.

בסיוע אנשי הפלמ"ח שהגיעו לקבל את פנינו, העברנו את המפעילים באמצעות חבל, שנמתח מהאונייה לחוף, לרוע המזל, מבצע הורדת הנוסעים נמשך זמן רב מדי, והבריטים ששהו בקרבת מקום, הבחינו בנו. הם שלחו את המשחתת "אמפייר רייבל" וממנה הורדו שתי סירות ובהן חיילים חמושים. אולם עקב הסערה טבעו שני מלחים וקצין בריטי. השאר ניצלו בעזרת אנשי הפלמ"ח.

בחסות המהומה שהתחוללה בחוף, הצליחו להימלט 720 איש מבין המפעילים. באותה עת שהו בחוף כ-1000 איש, ביניהם ישראלים, שהתערבבו בין המפעילים. הם העבירו מדורה גדולה, והשליכו אליה את תעודות הזהות שלהם על מנת להקשות על הבריטים. "אני יהודי מארץ ישראל", כך השיבו על כל שאלה של הבריטים, שניסו לזהות מי מבין האנשים הם עולים בלתי לגאליים.

הישראלים והעולים גם יחד פרצו בקריאות מחאה והביעו

אם להסתלק מיד מבלי לקחת את הציוד. ידענו שהיה זה רכושם היחיד של הפליטים, ניצולי השואה, ובמקרים רבים כולל מזכרות ותמונות, שהיוו את הקשר היחיד לעברם, לכן לא ויתרנו ולמרות הסיכון המשכנו במשימה, עד אשר אחרון החפצים הועבר לספינה.

ה"ההגנה" הפליגה חזרה לאיטליה, ואנו פנינו לכיוון ארץ ישראל. התנאים בספינה היו בלתי אנושיים. מלאי המים והמזון אול, ובלתי ברירה השמעתי קריאות S.O.S. כדי להודיע לבריטים על מצוקתה של "ביריה". בתגובה לקריאות העזרה התקרבה אלינו משחתת בריטית. ביקשתי ברמקול שיגררו אותנו לחיפה, אולם הבריטים לא נענו לבקשה ונעלמו. הייאוש היה רב, אולם לא היתה ברירה אלא לנסות להמשיך להחזיק מעמד.

ב-2.7.1946 נגלתה חיפה לעינינו. פרצנו בשירת התקווה ובמשך רגעים ארוכים נשכחו מאתנו החום, הרעב, המחנק והייאוש, שאחזו בנו דקות אחרות קודם לכן. העולים הועברו לרשות הנמלים הבריטית ומשם לארץ. לי המתינו אנשי המוסד, והוציאו אותי מהנמל בזהות בדויה.

חזרה לאיטליה בתאי שרשרת

ימים אחדים לאחר מכן קיבלתי הוראה לשוב לאיטליה. אני ואברהם זכאי, איש פלמ"ח נוסף, עלינו לאונייה "טרנסילבניה", אולם בדיקות מדוקדקות מדי שנעשו בה, גרמו להעברתנו לאונייה אחרת.

הפלגנו כנוסעים סמויים כמובן, ומקום המסתור היחיד שעמד לרשותנו היה תאי השרשרת של העוגנים. היחיד בספינה שידע על הימצאותנו בה היה יעקב עציון (צציס), שנשלח מטעם הפלמ"ח לעבוד על אוניית המשא כמלח כדי לרכוש נסיון בתחום הימאות.

רוב אנשי הצוות של האונייה היו ערבים, ועובדה זאת הראיגה אותנו. השהות בתאי השרשרת היתה קשה מנשוא. תאים קטנים אלה אינם מיועדים להכיל בהם בני אדם, וודאי שלא אנשים מבוגרים שגובהם ממוצע. נאלצנו במשך כל ימי ההפלגה לשבת או לעמוד בכיפוף רגליים. בנוסף לכך, התאים היו סמוכים למטבח, והטבח העצלן נהג לשפוך את שארית המזון לתוך התאים במקום לשפוך אותו לים. רק בשעות לילה מאוחרות העזנו, בעזרתו של יעקב, לצאת מהתאים להתאווור, לחלץ את העצמות ולהחליף כמה מלים בשקט. בסיומה של הנסיעה הקשה והמייגעת הזאת הגענו לגנואה שבאיטליה. היינו מלאי פצעים וכוויות כתוצאה מהשהות בתאי השרשרת, ולאחר לטיפול שנמשך כמה ימים, נשלחנו למחנה מג'נטה.

הובלת מפעילים ממחנה מג'נטה

מחנה מג'נטה היה הבסיס העורפי הגדול ביותר של עליה ב' באיטליה. הוקמו בו 28 סליקים, ובהם הוסתרו כלי נשק רבים, מכוניות משא, ג'יפים, מיכלים של דלק, חביות

התנגדות פיזית לנסיגתם של הבריטים לעוצרם, אולם לא עלה בידם להימלט, ובסופו של דבר גורשו המעפילים 150-1 ישראלים לקפריסין. דינה ואני שהינו במעצר בקפריסין ושחררנו משם כעבור 3 שבועות. הבריטים קבעו מיכסות מסוימות של עולים, שזכאים להיכנס לארץ, ובאחת המיכסות הללו נכללנו גם אננו.

פגיעה באוניות הגירוש

עוד בהיותי במחנה המעצר בקפריסין, הוטלה עליי המשימה הבאה שלי: פגיעה באוניות הגירוש של הבריטים. נבחרתי למבצע הודות לנסיגת שלי כימאי וכבוגר קורס חבלה של הפלמ"ח. היה עליי לגרום (לאחר הורדת המעפילים מן האונייה, כמובן) נזק חמור לאונייה הבריטית, שתשבית אותה מכלל פעולה. מבצע זה היה חלק מפעולות התגובה של ארגון ה"הגנה" נגד מבצעי גירוש המעפילים שערכו הבריטים.

ההכנות למבצע היו מסובכות ומסוכנות. דינה שהיתה אז חברתי, התנדבה לשאת על גופה את חומר הנפץ, שהוטמן בחגורת בטן מיוחדת שנקשרה אל בטנה. תוכנן, כי היא תעלה לאונייה כאשה בהריון. החייל הבריטי, שקרא את שמות העולים לאונייה, אפילו לא נשא את עיניו, כשחלפה על פניו האשה "ההרה", שהיתה מצוידת בתעודת עולה על שם גבר בן 40 בשם אברהם רייזל.

מקרב המעפילים היו כמה בחורים שסייעו לי להכין את חומרי החבלה, וכן ביצעו תרגילי הסחה, בזמן שלשתי את חומר הנפץ כבטן האונייה. לאחר שאחרון המעפילים ירד מן האונייה, לחצתי על כפתור שהיה אמור להפעיל את

חומר הנפץ כעבור 5 שעות.

בחוף חיכו לי כמה מאנשי הפל"ם. נתתי ליוחאי בן נון את הניצרה והלכנו למלון "כרמליה" להמתין לביצוע הפיצוץ. חלפו כמה שעות, אולם שום קול פיצוץ לא נשמע. רק למחרת היום נודע, כי המטען התפוצץ בלב הים וכי אוניית הגירוש "אושין ויגר" יצאה מכלל פעילות מבצעית למשך חודשים רבים.

אחרית דבר

דינה ואני נישאנו במאי 1947. התיישבנו בקיבוץ חולתה ושכתי לעבוד בענף הדיג. שם נולד בנו הבכור, נמרוד. בשנת 1951 עזבנו את הקיבוץ. שלוש שנים לאחר מכן נולדה בתנו, חנה. התחלתי ללמוד כלכלה ומינהל עסקים באוניברסיטת תל אביב, ובזמן לימודי עברתי במשרד החינוך, והקמתי אולפני לימוד לעולים חדשים. בשנת 1968 נעלם נמרוד בנו, עם אנשי צוללת דקר, והוא רק בן תשע עשרה וחצי.

בסיום לימודי התקבלתי לעבודה ב"כור תעשיות". עברתי שם 37 שנים. עם הזמן מוניתי למספר תפקידים בכירים, והאחרון בהם היה מבקר פנים וחוקן. בשנים 1991 יצאתי לגמלאות.

בזמני הפנוי העליתי על הכתב את זכרונותי והוצאתי לאור את הספר "בגלים סוערים" המתעד את פעולותי בשירותי בפל"ם. הספר מוקדש לזכרו של בנו נמרוד ז"ל. כיום אני ורעייתי דינה, מתגוררים בדיר מוגן בכפר סבא, ואנו פעילים, משתתפים בחוגים, לומדים, ונהנים מהחיים עד כמה שאפשר.



בחוף ניצנים תושבי הסביבה לעזרת מעפילי "שבתאי לוח'נסקו"