

הילב גד - רב חובל

הכינוי: אביב

נולד ב-1924 במנהיים, גרמניה. עלה לארץ ב-1926
גויס להעפלה ב-1946 בארה"ב



ה ע ס נ ה ר י ס ' 0

תקציר תולדות החיים עד הגיוס

1938 - סיום השכלתי הפורמלית - שמונה שנות לימוד בבית ספר יסודי.

ב-31.8.38 הצטרפתי בגיל 14.5 כנער סיפון לצוות האוניה הארץ ישראלית "עמל" ושירתתי בה שנתיים.

1.9.39 - פרץ מלחמת העולם השנייה.

נובמבר 1940, "מי אסון" פטרייה" בנמל חיפה, אותו חזיתי בזמן אמת מחלון האוטובוס בו נסעתי באותם רגעים במורד "דרך ההר" (שדרות הציונות). כאנשי ים אחרים בחיפה חיפשתי מקום עבודה חדש, שקשה מאד היה להשיגו באותם ימים. והנה, בסוף החודש מבקשים לשכור מספר ימאים עבור אוניית נוסעים גדולה. בהיודע שבאוניה זו אמורים הבריטים לגרש מהארץ את מעפילי "אטלנטיק", נמנענו כאיש אחד מלהצטרף לצוותה. מאידך, כעבור כשלושה שבועות התקבלו עשרה ימאים ארץ ישראלים, ואני בתוכם, לצוות "Verbania" אוניית משא בריטית - שלל מלחמה מהאיטלקים.

דצמבר 1940 - אוקטובר 1941, אני אם כן מלח EDH ב-"Verbania" בהפלגה בת תשעה חודשים חיפה-לונדון עם פרידת ביניים את נמל Port Louis במאוריציוס (ללא קשר כלשהו עם גולי "אטלנטיק" המוחזקים במחנה מעפילים באי זה). ובהמשך, הפלגה סביב "כף התקווה הטובה" לצפון אמריקה ומשם בשיירה בת 120 אוניות לבריטניה.

אוקטובר 1941 - מרץ 1942 (6 חודשים) אנחנו הארץ ישראלים ממתנינים בלונדון לשוא, בהוראת בעלי "Verbania", להחזרתנו לחיפה ואשר לא מומשה. בלונדון הוסמכתי כמלח-כשיר AB, ועברתי הכשרת DEMS תותחנות נגד מטוסים בהגנת אוניות סוחר.

2.4 - 12.5, 1942 - אני מלח כשיר (בחברת אפרים זוק וימאי ישראלי נוסף) ב-"Koenjit", אוניית משא הולנדית, בהפלגה מנמל ליברפול אנגליה לנמל הליפקס קנדה, כאשר היעד הסופי הוא נמל סואץ (סביב "כף התקווה הטובה"). ב-12.5.42 שעה 22:40 טובעה "Koenjit" באוקיינוס האטלנטי מפגיעת טורפדו מהצוללת הגרמנית "U 156" (בפיקוד אלוף מפקדי צוללות Werner Hartenstein)

כ-500 מייל מזרחית משרשרת האיים הקריביים. בשבע היממות הבאות הייתי יחד עם 23 אנשי צוות אחרים, בסירת הצלה, עד הגיענו ב-19.5 ל-Roseau עיירת חוף קטנה באי הבריטי Dominica. אפרים זוק והימאי הישראלי הנוסף ניצלו מאותו אירוע בסירת הצלה אחרת, נאספו לאוניית מיכל בלב ים, והובאו הישר לניו-יורק. ביולי 1942 פונית באוניית נוסעים אמריקאית מדומיניקה לניו-אורלינס ארה"ב ונסעתי ברכבת לניו-יורק.

מספטמבר 1942 עד אוגוסט 1946 (4 שנים) שידתתי, כחובל שני, בשש אוניות משא אמריקאיות בהפלגות מלחמת העולם השנייה בין נמלי ארה"ב ונמלי בריטניה, צפון אפריקה (פלישת צבא ארה"ב לנמל Oran), צפון אירופה (הפגזות טילי V2 ו-V1 על נמל אנטוורפן), הוואי, אוסטרליה/פפואה-גיניאה החדשה (לוחמת גנדל מק-ארטור נגד יפן), הפיליפינים, אוקינווה, גואם ועוד.

גיוס לפעילות ה"העפלה"

לקיום קשר כלשהו בין ימאים ארץ ישראלים המזדמנים בעת המלחמה לניו-יורק, שמת ב-1942 במגירת שולחן משרדו של יוסף יזרעאלי, איש אפיקים, נציג "החלוץ" בארה"ב, מעין מחברת-יומן בה רשמו מי מהחבר'ה את פרטי שירותם העכשווי, כולל שם אונייתם ומספר הדאר הצבאי, כגון:

Fleet Post Office - FPO New York/San Francisco / London

בהענות לפניית יוסף יזרעאלי במברק מעורפל אלי ביולי 1946, בעודי משרת כחובל שני באונייה האמריקאית "John S. Casement" עת היא פוקדת את מעגן Buckner Bay באוקינווה - ובתום ההפלגה בנמל אוקלנד (סן פרנציסקו) באוגוסט 1946 - נסעתי ברכבת לניו-יורק, שם הופגשתי עם זאב "דני" שינד נציג ה"מוסד לעלייה" ונרמז לי לראשונה על הצטרפות לאוניה כלשהי במסגרת מחתרתית ציונית. עקב 5.5 שנות היעדרותי מהארץ, ובהן תקופות ארוכות כיהודי בודד באוניות בנות הברית, ומגבלות תקשורת במלחמה, כלל לא הייתי מודע להיקף נושא ה"העפלה". והנה מצאתי עצמי מתנדב, מתגייס, ומוצב

לאוניה "ULUA" (היא "חיים ארלוזורוב"). ב-3.10.46 בטקס "סגור" באוניה נמל בולטימור הושבעתי יחד עם אפרים צוק ומתנדבים יהודים-אמריקאים שבועת אמונים ל"הגנה", ע"י יעקב דוסטרובסקי, לימים רב אלוף יעקב דורי הרמטכ"ל הראשון של צה"ל.

הרחבת סיפור הפעילות בתקופת ה"העפלה"

אוגוסט 1946 - 28.2.47 קברניט "ULUA" (היא "חיים ארלוזורוב"). 15.10.46 יציאה את נמל בולטימור, תידלוק ב-Ponta Delgada באיים האזוריים. 31.12-7.11.1946 נמל מרסיי, אספנה ועבודות התאמת האוניה למסע ארוך עם כ-1,350 מעפילים. כאן נגלה לי לראשונה היקף פעילות ה"העפלה" ונפגשתי לראשונה עם אנשים ממיטב העוסקים במלאכה ובהם גרעון "גרע" שוחט ושמריה "רודי" צמרת. במרסיי הצטרפו ל-"ULUA" הממונה-על מטעם ה"הגנה" מפקד המסע אריה "לובה" אליאב וארבעה אנשי פלי"ם: משה "מוסיק" גדרון (אלחוטאי "גרעוני"), ניסן לויתן, ישראל "שורליק" אורבך, וצבי "מירי" כצנלסון. כמו כן הצטרפו לצוות האוניה חובל ו-4 ימאים-דרוגים שכירים ספרדים.

"ULUA" יצאה את נמל מרסיי אחרי חצות 31.12.46 עם כניסת השנה החדשה 1947, עברה את מיצר גיברלטר מערבה, ופקדה את נמל ל-הברה לתידלוק. לאחר שייט סביב צפון דנמרק ב-Skagerrak ו-Kattegat (ולא דרך תעלת Kiel, כמשורטט בטעות בפרסומים רבים בנדון) פקדה האוניה את נמל קופנהגן, בהמתנה ואספקה קטנה. כאשר מימי האזור קפואים בחלקם, עברה "ULUA" את מיצר Oresund ופקדה ב-25.1.47 את נמל Trelleborg הקטן בדרום שכדיה, שם הועלו לאוניה (מתוך רכבת מפוארת) 664 צעירים ניצולי שואה - כ-500 בנות וכ-160 בנים. בהמשך המסע פקדה "ULUA" את נמל לה-הברה (שנית, לתדלוק ומים), אלג'יר (תדלוק ומים), מעגל מסתור במפרצון בקרבת נמל Philippeville היא Skikda (המתנה להוראות ה"מוסד לעלייה" על המשך המסע, ועבודות תחזוקה בדודי הקיטור), נמל Sousse במערב טוניסיה (מים) ונמל Gallipoli במזרח מפרץ טרנטו ב"מגף" האיטלקי. כאן עלו לאוניה לייזר, ישראליק, ודני - "אנשי אלוף" הוא יהודה ארזי - כדי לתאם ולסייע בהעלאת המעפילים הנוספים באתר הבא, חוף Metaponto. 20.2.47 עברה "ULUA", בליווי ספינת שירות של ה"מוסד לעלייה", 54 מייל לעגינה בחוף Metaponto שבמערב מפרץ טרנטו, שם נמתח כבל פלדה מהאוניה כ-60 מטר לנקודה בחוף. בחשכת ליל 21.2-20 ובנוכחותם באוניה של יהודה ארזי ועדה סירני הועלו לאוניה 734 מעפילים ובכללם 50 "יתומי סלוינו", וכן הצטרפו לאוניה יחזקאל מעוז איש פלי"ם ושני "חיילים חוזרים" אברהם "אברום" שביט ויעקב "יענקלה" ארנון. עם רמדומי שחר 21.2.47

ולאחר שיהודה, עדה, ושלוש "אנשי אלוף" עזבו את האוניה, הפליגה "ULUA" מחוף Metaponto עם 1,398 מעפילים, 27 אנשי צוות ושמונה אנשי ה"מוסד לעלייה" (סה"כ 1,433 נפשות).

27.2.47 אחה"צ גילוי ה-"ULUA" ע"י מטוס סיוור של חיל האוויר הבריטי ה-R.A.F. בשעה 17.58 מפגש ראשון עם אוניית הצי המלכותי HMS "Chieftain" וחילופי דברים בפנסי איתות ביני אישית לכינה. אותתי ל-"Chieftain" שבסינוור אנייתנו בזרקור חזק היא מסכנת את שייט אונייתנו ועוברת על תקנות בטיחות השייט, ואכן ההארה והסינוור פסקו. כמו כן "סיפרתי סיפור" על ניצולי אוניה טרופה אותם אספנו בלב ים ואותם בדעתנו להסיע, על פי בקשתם, לחוף מבטחים בפלשתינה. בדר"ח חודש פברואר 1947 לאדמירליות בלונדון, על כלל פעילות שייטת הצי המלכותי בים התיכון ה-Mediterranean Station, מצא מפקד השייטת לראוי להדגיש את טיב איתות "ULUA" - בנוהל המקובל בציי מלחמה, כלהלן:

"The Illegal Signalled Using Naval Procedure That....." כמו כן מזכיר האדמירל את "סיפורי" הנ"ל, כלהלן:
"... But had rescued some survivors from a Jewish Refugee ship en route whom she intended to land at Tel Aviv".

ליל 27-28.2.47 שייט אטי יחסית (במכוון) מדרום לצפון לאורך חוף ארץ ישראל, תחת מעקב-ליווי צמוד של חמש אוניות הצי המלכותי "St. Austell Bay", "Welfare", "Chevron", "Rowena", "Chieftain", כאשר אונייתנו בראש השיירה. בבוקר יום ו' 28.2.47 עם פריצת "ULUA" כפתאומיות, ולהפתעת הבריטים, ובמהירות שייט מירבית, למים הטריטוריאליים של פלשתינה (א"י) לעבר מפרץ חיפה, הוגף דגל ישראל והוצג שם האוניה "חיים ארלוזורוב" - כאשר שירת "התקווה" אדירה פורצת בקהל המעפילים. במשך דקות אחדות התנהל תמרון התחמקות עז של "חיים ארלוזורוב" ועימות חריף - כולל נגיחות-הצמדות "Welfare" בדופן ימין ו-"Rowena" בדופן שמאל של אונייתנו. במהלך עימות זה קפצו שני קצינים ומספר מלחים בריטיים על סיפון "חיים ארלוזורוב", והתנהלה תגרת פנים אל פנים קשה עם המעפילים. עם החדרת כמות ניכרת של גז מדמיע ע"י חוליית מלי "Rowena" לחדר המכונות של "חיים ארלוזורוב" נאלצו קצין מכונה ראשי אפרים צוק ועוזרו להתפנות מחדר המכונות - וכסיבובי מדחף אחרונים הועלתה האוניה בשעה 10:30 כבטחה על קרקעית ראס-אל-קרומ בחוף בת-גלים (לרוע הגורל אתר מחנה צבאי בריטי, כיום בה"ד חיל הים). אחרים מ"מעפילי טרלבורג" קפצו למים וצעדו לחוף, שם הם נאספו מיד ע"י חיילים בריטים ואחרו מאוחר יותר עם כלל המעפילים. כל אחד ואחד מ-1,398 מעפילי "חיים ארלוזורוב", 27 אנשי הצוות ושמונה אנשי ה"מוסד לעלייה" (סה"כ 1,433

בתשלום באוניית נוסעים רומנית "Transylvania" מחיפה למרסיי. השתתפתי באירוע מגורשי "יציאת אירופה תש"ז" - "Exodus" בהגעת שלוש אוניות הגירוש הבריטיות ועגינתן/שהייתן הממושכת במעגן Port De Bouc, כאשר אני נמנה עם צוות סירת מנוע קטנה שיציאה יום יום מהנמל ושטה סביב אוניות הגירוש, לעידוד המפעילים באמצעות מגביר-קול לבל ייתפתו למאמצי הבריטים להורידם בעורמה לחוף בצרפת.

ב-15.8.47 נתמנית קברניט "Pan York". עם צוות מורכב משלושה קצינים מקצועיים ארץ ישראלים (אני, אפרים צוק, ורנר סלומון), שלושה קצינים וששה דירוגים שכירים ספרדים, שבעה מתגדבים יהודים אמריקאים, ושלושה אנשי "המוסד להעלייה" (ניסן לויתן, ראובן "פופכן" אורן, שלמה הנס רוזן) הפליגה האוניה - "להטעיית הבריטים" - לנמל Safi בחוף המערבי האטנטי של מרוקו, שם הוטען מטען מלא פוספט בצובר, ואשר פורק בנמל Brest בצפון מערב צרפת ובנמל Rouen במעלה נהר ה-Seine בואך פריז. בהמשך פקדה האוניה, לתדלוק, מעגן בשפך נהר Gironde בקרבת Bordeaux, ואת נמל מרסיי (שנית) להעלאת ציוד רב ואספקה, וכאן גם הצטרף לאוניה גדעון "גדע" שוחט. מ-10.10 עד 23.12, 1947 - "ימי כ"ט בנובמבר", החלטת האו"ם על חלוקת הארץ - פקדה "Pan York" חודשיים וחצי את נמל Constanta ברומניה לביצוע עבודות רבות-היקף להתאמתה להסעת כ-7,500 מפעילים (כאשר האוניה - אחות "Pan Crescent" בפיקוד יצחק "אייק" אהרונוביץ רתוקה אל "Pan York" לאותה מטרה). בנמל זה הצטרפו ל-"Pan York" יוסף "יוסי" המבורג הממונה-על מטעם ה"הגנה" מפקד מסע שתי האוניות, ואנשי פלי"ם (עקיבא אופנברג), וב-23.12.47 יצאו שתי האוניות את נמל Constanta והפליגו לנמל Burgas בבולגריה, כאשר "Pan York" מובילה. בנמל Burgas הועלו לכל אחת משתי האוניות כ-7,600 מפעילים (סה"כ כ-15,200 נפשות) הישר מרכבות שהגיעו לרציף זו אחר זו במשך 36 שעות.

"Pan York" ו-"Pan Crescent" על 15,200 מפעיליהן יצאו אם כן ב-26.12 את נמל Burgas. הן עברו בשירה, בבוספורוס, את ים השישה-מרמריס, ואת מיצר הדרדנלים לים האגאי. מיד עם צאתן מפתח הדרדנלים נתלו אליהן בחשיכה שתי אוניות הצי המלכותי הבריטי שארבו להן במקום ובשעות הקרובות הצטרפו ארבע אוניות מעקב-ליווי נוספות בפיקוד אדמירל בסיירת "Mauritius", כאשר "Pan York" מובילה את השיירה כולה, במבנה מופתי, בין האיים האגאיים. הקפדתי ליידע את הבריטים בפנס איתות על נתיב ההפלגה; ובכל שינוי כיוון-שייט סימנתי זאת באמצעות אורות "עץ האשוח" ה-"Christmas Tree" או דגלי צופן בינלאומיים ו/או צפירת צופר האוניה - כנהוג אז בשיירת אוניות Convoy בלב ים.

בהתאם להבנה בין הסוכנות היהודית לבין שלטונות

נפשות) ירדו שלמים ובריאים מהאוניה. מסע "ULUA" - "חיים ארלוזורוב" - הארוך בתולדות "ההעפלה", מטרלבורג 25.1 לחיפה 28.2, 1947 - ארך אם כן 34 ימים בהם הפליגה האוניה, עם המפעילים, 4,500 מייל, ופקדה חמישה נמלים ושלושה אתרי חוף אחרים (כאשר מבולטימור 15.10.46 עד חיפה 28.2.47 עברה האוניה 10,300 מייל ופקדה 13 נמלים ואתרי חוף אחרים) ללא כל תקלת שייט - ניווט ומכונה.

בסוף הפלגת "ULUA" - "חיים ארלוזורוב" והשתלטות הבריטים על האוניה המקורקעת בחוף בת-גלים ב-28.2.47 נמצאתי ללא הוראות וללא תדרוך כיצר עלי לנהוג אישית וכיצד עלי לנהוג כלפי אנשי צוות האוניה בהמשך; וכך נוצר מצב, פחות או יותר, של "כל איש לנפשו". היו מי שנעצרו ע"י הבריטים (כולל אפרים צוק ואנשי צוות מתגדבים אמריקאים) והושלכו ל"קישלה" בית המעצר בחיפה. שלושה מלוויים אנשי "המוסד להעלייה" (שרוליק, ניסן ואברום) הסתתרו במחבוא ("סליק") והתפנו מהאוניה בחשכת הלילה הבא בשחייה לחוף בת-גלים. אני מצאתי עצמי, באחת, יורד מגשר הפיקוד ומתערב בקרב המפעילים. יחד אתם הועברתי על סיפון אסדת נחיתה בריטית למזח בנמל, הועליתי ל-"Ocean Vigor", ונלקחתי לנמל פמגוסטה שבקפריסין ולמעצר במחנה מפעילים באי.

מאחר ומ-1938 כנער בן 14.5 ובמשך כל שנות מלחמת העולם השנייה נעדרתי ברציפות מהארץ, כאשר אני משרת כימאי באוניות סוחר, מעולם לא "זכיתי" להיות חבר בתנועת נוער כלשהי (למעט מספר חודשים ב"צופים") וממילא לא נמנית עם חניכי ה"הגנה"/ה"פלמ"ח/ה"פלי"ם". אי לכך, בתקופת "ULUA" עדיין לא התמצאתי ברזי ארגון ה"העפלה", ועל אף ששה חודשי שירותי כקברניט האוניה, לא היתה היכרות מוקדמת ביני לבין החבר'ה במחנה המפעילים בקפריסין. מצב זה הקשה על הזדהות הרדית ועיכב את הברחתי מהמחנה. לעתים חשתי "בודד בין שותפים למערכה". כעבור ימים אחדים, עם זיהוי במחנה המפעילים, הוברחתי ל"אוניית גירוש" בריטית להפלגת לילה מפמגוסטה לחיפה שם אמור היה מאן-דהו מאנשי "המוסד להעלייה" לזהות אותי, "לשלוף" אותי ברציף מתוך האוטובוס לפני צאתו עם המפעילים לעתלית, ולהבריחני אל מחוץ לנמל, אך לא כך היה, ונלקחתי יחד עם המפעילים בשיירת אוטובוסים תחת משמר חיילים בריטיים למחנה מפעילים עתלית.

ושוב, אותו סיפור, במחנה עתלית לא הכרתי איש, ואיש לא הכיר אותי ועברו מספר ימים עד להזדהות הרדית והבטחתי ברכב אספקת-מזון אל מחוץ למחנה ולמשרד "המוסד להעלייה" ברחוב הנמל בחיפה. לאחר היכרות ראשונה וקצרה עם "דודקה" נמרי (הנערץ) הובאתי בחשאי הביתה.

ביוני 1947 נשלחתי בזהות מזויפת עם דרכון זר כנוסע-

ב"מוסד לעלייה" גמרתו אומר לא לנטוש את האוניה, ויחד עם החובל הראשון Esteban Hernandez איש חבל ויסקייה בספרד ולימים "קפטן סטיב" הנערץ, שכנענו קומץ אנשי צוות, ובהם 6 ספרדים ו-8 מעפילים בולגרים להישאר באוניה ולשמרה בידונו. זאת, כאשר רוב אנשי הצוות כולל קצינים, וכל "המלווים" כבר מעורבים, כמקובל, בתוך קהל המעפילים לקראת התפנותם מהאוניה. ב-"Pan Crescent" בפיקוד אייק, והעוגנת עדיין מחוץ לנמל התרחש תרחיש דומה.

ב-4.5.48 חודשי מעבר האוניות במען Boghaz עד 14.5.48 יום הכרזת המדינה - כאשר בכל אוניה מוצבים הדרך קבע קצין וחוליית חיילים בריטיים, ובסמוך עוגנות שתי אוניות משמר של הצי המלכותי (ואף לאחר "שחרור" האוניות ועד אמצע חודש יוני) היינו מעין עוזבים לנפשנו ככל שהרבר נוגע ל"מוסד לעלייה". פיתחנו וקיימנו יחסים יעילים עם גורמים רלוונטיים בחוף, ועם מפקדי אוניות משמר אותם אירחנו מידי פעם על כוסית וחטיפים. בעצת נציגי הסוכנות היהודית והג'וינט באי (מוריס לאוב, יהושע לייכנר, והרב יעקב שרייבאום) פנינו ביזמתנו אייק ואני, אל בעל סוכנות נסיעות ותיירות מקומי הרי הוא פרודרומוס פפוסיליו (Prodromos Papavassiliou) האגדי - תומך נלהב בישראל, ולימים ועד היום נציג שהם-צים וסוכן אוניותיה בקפריסין - שידאג לצרכינו המעטים יחסית כגון אספקה קטנה, רופא, הסעות, כסף מזומן וכו'.

את הכרזת המדינה ב-ה' באייר תש"ח - 14.5.48 אחה"צ ציינו בטקס מרגש ביותר על סיפון האוניה - עדיין במעגן Boghaz - כאשר במיסדר כבוד של אנשי הצוות בניהול נמרוד אשל ושירת "התקווה" ע"י כל הנוכחים (אורחינו אנשי הסוכנות היהודית, הג'וינט, פרודרומוס פפוסיליו ומכובדים אחרים על נשם וטפם) הנפתי את דגל ישראל לראש התורן. עוד באותו יום שינינו את כיתוב נמל הרישום בירכתי האוניה מ-Panama R.P. ל-Haifa.

ב-5.5.48 חודשי עגינת שתי האוניות במימי קפריסין נהנו כל אנשי הצוותים מחופש תנועה בלתי מוגבל באי, כאשר אנו נושאים תעודות זהות בשמות בדויים, בהנפקתנו אנו מטעם האוניות. ירדנו/עלינו לאוניות, נכנסנו/יצאנו במחנות המעפילים, וטיילנו באי כרצוננו.

ב-18.6.48 - 35 יום מאז הכרזת המדינה ושחרור "Pan York" ו-"Pan Crescent" ממעצר הבריטים, ובאין קשר והוראות כלשהן מצד "המוסד לעלייה" - יצאנו שתי האוניות ביזמתנו אנו ממימי קפריסין לכיוון הארץ. הבריטים היו כטוחים שכמות הדלק במיכלי האוניות מזערית "ורחוק לא תגיעו", "וממילא לא תורשו להיכנס לנמל חיפה אשר אוניית הוד מלכותו מוצבת למשמר במבואותיו". בדיעבד ומתוך עורמה מצידנו בתקופת המעצר, כאשר אוניות המשמר מספקות לנו בתדירות כמויות דלק קטנות, היו מיכלי אוניותינו מלאים. כמו כן

בריטניה, והוראות "המוסד לעלייה" היה על שתי האוניות להענות להוראות מפקד השייטת הבריטית. ואכן ביום ד' 31.12.47 שעה 15:00 (לאחר חילופי דברים להבטחת שלום אנשי צוות שתי האוניות) - כאשר השיירה עוצרת בלב ים באתר 05 36 צפון, 22 31 מזרח (כ-160 מייל מנמל פמגוסטה, קפריסין) עלו קצין וחוליית מלחים בריטיים שהגיעו בסירת מנוע מ-"HMS Mauritius" על סיפון "Pan York". החובל השני של אונייתנו, ורנר סלומון, קיבל את פני הבריטים ליד כבש האוניה, וליווה אותם, כנהוג, אל חדר ההגה, שם עמדו יוסי, אני, סטיב, ניסן, וילי רוטקור ואחרים בצפייה לבאות. אכן, מעמד דרמטי למדי. בחילופי דברים קצרים, כמקצועיות, באנגלית רהוטה, ו"לעניין", עשינו כביכול "כאילו" להעברת השטת האוניה לידי הבריטים; דהיינו העברת ההגה וה"טלגרף" Engine Telegraph לידי הבריטים וקביעת צוות בריטי להפעלת המכונה הראשית. חיש מהר, ובטרם המשך השייט, הובן ע"י כל הנוכחים בגשר הפיקוד שאין ההעברה מעשית - ולמען בטיחות האוניה וכל הנמצאים בה "חירשנו-המשכנו" אנו את שייט האוניה ושליטתנו המלאה והבלעדית בתפעולה. בו-זמנית התרחש תרחיש דומה ב-"Pan Crescent", בה התמקמו קצין וחוליית מלחים מהסיירת "Phoebe". וכך, עם "Pan York" בראש ו-"Pan Crescent" מאחוריה - ואוניות הצי המלכותי סביבן - שטה השיירה לקפריסין.

בבוקר יום ה' 1.1.48 ומיד עם הגעת האוניות לנמל פמגוסטה ירדתי בליווי ורנר סלומון לרציף, ושם לרגלי כבש האוניה - ובטרם ירד איש מאלפי המעפילים לחוף - ניהלתי דו-שיח עם מפקד השייטת הבריטית:

Rear Admiral Richard Victor Symonds-Taylor D.S.C.
(Naval Authority)

להבטחת שלום אנשי הצוות והספקת דלק מיידית. הבהרתי לאדמירל, בתקיפות, שללא התחייבות בכתב לבטחון אנשי הצוות הם ינטשו עמדותיהם - והאחריות לאיורור, כיכוי-אש, סניטציה, מילוט, וכו' ולבטיחות אלפי המעפילים תחול על שלטונות בריטניה. אזכיר כאן שנדרשו שלוש יממות לפינוי 15,000 המעפילים מהאוניות לחוף. ואכן תוך שעה קלה נקשרה לדופן "Pan York" משחתת בריטית ממנה נשאבה כמות דלק למיכל אונייתנו. בו זמנית החלה התרוצצות - כולל הפעלת אופנוען צבאי - בין גורמים צבאיים בפמגוסטה לבין מושל קפריסין בניקוסיה להשגת כתב התחייבות הנ"ל, ואשר אכן נתקבל למחרת ב-2 בינואר בחתימת "עבדך הנאמן נציג פמגוסטה" - Your Obedient Servant Commissioner Famagusta, וזאת יחד עם צו מעצר האוניות, מאותו תאריך בחתימת מושל האי. זאת ועוד, במכתבו מבטיח הנציב שאלה מהמעפילים שימשיכו לשרת כאנשי צוות באוניות "יורשו להתקבל למעצר במחנות המעפילים" (נו באמת - ג.ה.) שלא כמקובל

הצי ביקור האוניות בנמל חיפה. אני מתנדב במשמר האזרחי, ומדי פעם אני נותן סקירה ("עושה צ'יובט") על התקופה ההיא לקבוצות מבקרים מהארץ ומחולל במחנה מעפילים עתלית, ולעתים בפני אנשי חיל הים בבה"ד חיפה. אני נשוי, אבא לשלושה וסבא לארבעה.

אחרית דבר

* הצלחת הפלגות "ULUA" - "חיים ארלוזורוב ו-Pan York" - "קיבוץ גלויות" בהסתעף אלפי מעפילים (וב"קוממיות" בהמשך ל, "העפלה" עשרות אלפי "עולים") בבטחה - והגעת כל המפליגים באוניות אלה (נוסעים, מלווים, אנשי צוות) בריאים ושלמים לחוף מבטחים - היא פועל יוצא ממסירותם לעניין ועבודת צוות (Team Work) מצד כל אחד ואחד שעסק במלאכת הפעלת האוניות, איש איש וכישוריו, תפקידו הייחודיים.

* ללא מלאכתו המיומנת של אפרים צוק ו"אנשיו במכונה", בהפעלה תקינה את מערכות המכונאות בשתי האוניות, לא ניתן היה לקיים חיים סבירים לאלפי הנפשות שבהן; והאוניות "לא היו זזות אף מייל אחד".

* קיום "שגרת אוניה" (Shipboard Routine) כנדרש, בתקופות המתנה ו/או הפלגה ארוכות יחסית של "ULUA" ושל "Pan York" - שגרה חיונית לשייט "חלק" ובטיחות האוניות ואלפי נוסעיהן - נתאפשר ממסירותם ללא לאות ולאין ערוך של 24 מתנדבי ארה"ב, וקנדי אחד (בהם חובל ראשון ארתור ברנשטיין, הגאי-בכיר וילי רוסטוקר, רב מלחים אירווינג ווינגרטן, ואלחוטאי אל פוטשניק); ושל 14 הימאים השכירים הספרדים (ובהם קפטן אסטבן הרננדורנה) - והחל מ-1.1.48 מסירותם של עשרה

"מעפילים בולגרים" מתנדבים בצוות "Pan York".

* מי יודע מה היה מתרחש אילולא הנהגתו של לובה אליאב - לעיתים באין הנחיות וזמינות מאת גורמי "המוסד לעלייה" - ותעוזתו במגעיו עם השלטונות וגורמי חוף אחרים בשמונה נמלי פקידת "ULUA", וסידורם המוצלח של צרכי האוניה ההכרחיים (דלק, מים, מסמכים וכו') - הכל במיטב מסורת ה-TTG. אילולא כך, ספק אם מסע "חיים ארלוזורוב" היה עובר כפי שעבר, ללא תקלות "מדיניות" חמורות.

* במסע "Pan York" ו-"Pan Crescent" היה זה יוסי המבורגר שהבטיח סדר-יחסים תקין בין אנשי הצוותים, המלווים ו-15,000 המעפילים, כמו גם תאום פעולה בין שתי האוניות. כאשר - לאור החלטת "כ"ט בנובמבר" בעצרת האו"ם וחילוקי דעות בין בכירי "הגורמים שלנו" בחוף - היה מהלך שייט השיירה שרדי באי בהירות וערפול (בדבר התנגדות לבריטים) צלח יוסי בדרכו שלו להשיג הבנה בינו לבין מפקד השייטת הבריטית, ובכך הביא להשלמת מסע "ענק" זה בכבוד ראוי, ללא נפגעים.

* פעלם לעייפות "סביב השעון" של 12 המלווים אנשי

היו האוניות מאוישות היטב ובמצב תפעולי ובטיחות-שייט טובים, וניתן היה להפליג לכל נמל באירופה. כל מאמצינו במהלך ההפלגה ליצור קשר אלחוטי עם מאן-דהו בארץ ולקבל הוראות - אולי לעגון זמנית בתחום מימי מדינת ישראל בחוף עכו-הקריות - נכשלו. בהתקרב אוניותינו למפרץ חיפה שטה לקראתנו אוניית הצי המלכותי ואותתה בפנס איתות על כך ש"אתר עגינה נקבע עבורכם" במפרץ חיפה בתחום הנמל (הדיינו במובלעת, שעדיין בשלטון בריטי Haifa enclave). בעקבות מאמצי הפרוצדורליים, במעגן, למנוע מאנשי צבא בריטים לעלות לאוניה - כאשר אנו עדיין מנסים ליצור קשר אלחוטי עם "המוסד לעלייה" - נלקחתי לפנות ערב 19.6 ע"י קצין וחוליית חיילים בריטיים בכח מ-"Pan York" לספינת גרד גדולה של הצי המלכותי והועברתי לנמל ולמעצר במחנה צבאי בריטי בבת-גלים. כעבור יומיים ב-21.6 נלקחתי באזיקים בליווי חיילים לבית דין צבאי בריטי (במובלעת) ונשפטתי על סירובי לקרוא, לקבל ולחתום על צו האוסר הזזת "Pan York" ללא אישור הסמכות הצבאית. בהגנה ע"י עו"ד סולי פרידמן ולאחר תשלום קנס שוחררתי מהמעצר.

ב-22.6 שבתי להיות קברניט "Pan York" כאשר שמה הוסב בינתיים ל-"קוממיות" ושירתתי בה בהמשך מהלך מלחמת תש"ח ועד 16.1.49 תקופה בה - החל מ-30.6.48 עם פינוי הבריטים סופית את מובלעת חיפה וארץ ישראל - הוסעו באוניה ב-9 הפלגות כ-30,000 (!) עולים וכמויות גדולות ארגזים עם "חפצי עולים" מנמלי פמגוסטה, נאפולי, לה-סיוטה, מרסיי ו-Bakar יוגוסלביה לחיפה.

תקציר תולדות חיים אחרי 1948

1949-1950 עברתי השתלמויות ועמדתי בבחינות ממשלתיות בנוי-יורק ובחיפה, והוסמכתי כ-"רב חובל הפלגות ארוכות". עקב 10 שנות שירותי הרצוף בים, במלחמת העולם השנייה וב"העפלה" לא התפניתי עד 1949 להשלים את לימודי ובחינות ההסמכה הממשלתיות.

1950-1954 - שירות באוניות משא של צים חברת השיט הישראלית. שנה אחת חובל ראשון תחת פיקודו של אסטבן הרננדורנה, אחר כך קברניט שלוש אוניות.

1955-1989 - 34 שנים מפקח ימי / מנהל אגף, בצים חברת השיט הישראלית, וכולל הפלגות מידי פעם בפיקוד 4 אוניות משא ושתי אוניות נוסעים. כמו כן, שתי תקופות שליחות מטעם צים בלונדון, 1960-64 פיקוח על צי אוניות Black Star Line of Ghana ו-1975-81 פיקוח על אוניות בריטיות של Haverton Shipping, London.

ב-1975 הושאלתי ע"י צים להפלגת-רכש גדולה וחסויה מנמל באירופה לחיפה, כקברניט אוניה שלא כבעלות צים ולא בדגל ישראל.

מאז פרישתי לגמלאות ב-1989 אני פעיל במסגרת ה-USO משרדי הקישור עם הצי השישי של ארה"ב, בסיוע לאנשי

האונייה בסערות מימי צפון אירופה - והן עסקו בהנאה ניכרת בניקוי הדגים תת קרני השמש הנעימה בים הרגוע. עם פריצת "חיים ארלוזורוב" למבואות מפרץ חיפה, טיפס רב מלחים אירווינג ווינגרטן, מתגרב מארה"ב, כיוזמתו הוא, לראש התורן מעל גשר הפיקוד "לשמור על דגל הלאום". לאחר השתלטות הבריטים וקרקוע אונייתנו בחוף בת-גלים, תפס קצין הצי המלכותי LIEUTENANT JOHN EVELYN O'LEARY (מהאונייה "ROWENA") עמדה כסיפון גשר הפיקוד שלנו, וידה מאקדחו כדור אחד באויר להרגעת רוחות המעפילים הנסערים - בלא שים לב לאדם בראש התורן. הקליע פגע ונתקע בישבנו של אירווינג, שהמשיך לשמור על הרגל. עד היום מועלה צהוק על פניו של כל מי שזוכר את אותו ארוע - סוף טוב הכל טוב.

עד הרגע ממש, בו נפתחה דלת דירת משפחתי, בכרמל, לא היו הורי, אחותי, ואחי מודעים להתנדבותי, התגייסותי, ופעילותי ב"העפלה"; וממילא לא ידעו שקברניטה של אותה אוניית מעפילים "חיים ארלוזורוב" שהגיעה לחוף בת-גלים הוא "בנם האבוד מזה שש שנים". לדידם אני חובל שני באוניה אמריקאית אי שם. הסוד, מזה, חודשים, נשמר היטב. מה גדולה ההפתעה כאשר מכר משפחה, נהג האוטובוס שהסיעני בהוראת "המוסד לעליה" לכרמל, דופק בדלת ביתנו, וללא הודעה מוקדמת שואל את אמי ההמומה האם היא "רוצה לראות את גר", ותוך כדי כך הוא "שולף" אותי מחנות מכולת סמוכה. זאת ועוד, עם שובי סוף-סוף אל חיק משפחתי - לראשונה, כאמור, לאחר שש שנות העדרות רצופה בתקופת מלחמת העולם - נצתויותי ע"י "המוסד לעליה" שלא ללון בביתי (ואכן כך נהגתי) פן שכן שכונתי "מעבר לרחוב", יהודי ארץ ישראלי קצין ביקורת הגבולות בנמל חיפה, ילשין עלי ו"ימסור" אותי לבריטים.

"PAN YORK" היא "קיבוץ גלויות" היא "קוממיות" - כאשר באתי ל-"PAN YORK" לקחת את פיקוד האוניה ונפגשתי לראשונה עם הימאים הספרדים שכבר נמצאו בה, עלה בדעת ESTEBAN HERNANDORENA (מבוגר ומנוסה ממני, ולימים "קפטן סטיב" האגדי) להתפטר ולעזוב את האוניה. נראיתי לו צעיר מדי מכדי שהוא ישרת תחת פיקודי. תוך יום יומיים סטיב נוכח לדעת שאכן בעל מקצוע אני, ואף מנוסה ממנו בחלכי ציי בנות הברית החדשים; ובעיקר שאין אני עוסק בענייני כבוד או מרות מיותרת, ואכן בשנה וחצי הבאות שירתנו כצמד טוב למדי והיינו לידידי אמת.

בתחילת ימי מעבר "PAN YORK" ו-"PAN CRESCENT" במעגן BOGHAZ בקפריסין פנינו אייך ואני בענין כלשהו לבית החולים הממשלתי בניקוסיה. כאשר פגשנו בפתח בית החולים שתי צעירות ארץ ישראליות, אחיות-מיילדות למעפילות ממחנות המעצר, והצגנו עצמנו כקברניטי שתי האוניות הגדולות, אמרה אחת הצעירות "אם אתם קפטנים - אני נפוליאון", כך נראינו אך החלה ידידות נחמדה בינינו.

פלי"ם (הנוספים ללובה וליוסף) ובתנאים הקשים מאד בלב-ים - בהפלגה הארוכה (34 יום) של "ULUA", ובמספרם הרב (7,500) מעפילים ב-"Pan York" - מנע אנדרלמוסיה באוניות, והביא לסוף טוב את מסעי שתי האוניות (כולל לידת שלושה תינוקות בריאים ב-"Pan York" קויים קשר אלחוטי תקין עם גורמי "המוסד לעלייה" בארץ ובנכר. * בהעלאת "זכרונות" אלה עלי להזכיר בהערכה את אנשי אוניות הצי המלכותי ש"טיפלו" ב"ULUA" וב-"Pan York", על מילוי תפקידם במיומנות ובהגינות כלפינו ככל שניתן היה, בנסיבות הקשות של צווי ממשלת בריטניה בהנחיית Ernest Bevin שר החוץ העוין לישראל.

"צימוקים"

"עמל" - בפרוץ מלחמת העולם השנייה, ספטמבר 1939, נמצאו כ-50 גברים, נשים וטף ארץ ישראלים (פלשתינה א"י) "תקועים" בקפריסין. נפל בחלקנו, והיה זה לנו מאורע מרגש ביותר לפנותם בהפלגת לילה (בהאפלה קפדנית - Strick Blackout) מנמל פמגוסטה לחיפה. לשם כך הוסטה האוניה מנתיב ההפלגה איסקנדרון-אלכסנדריה, ובהודעה קצרה "מרקנו" את אחד מסיפוני הביניים בו הובלו בדרך כלל כבשים בקטע זה של ההפלגות. בגאווה ובאהבה רבה, עשינו כל שניתן להקל ולהנעים ל"אחינו" את שיכונם באותו סיפון ביניים.

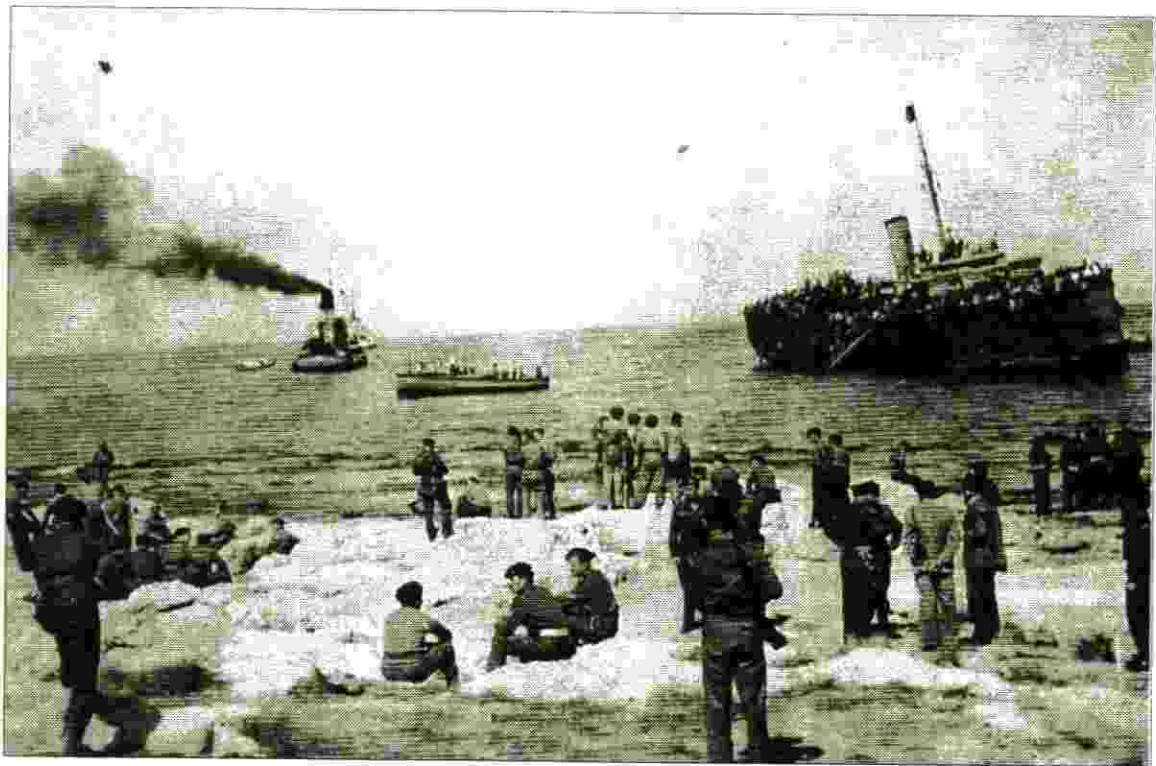
"KOENJIT" - לאחר טיבוע "KOENJIT", כאשר מתנהלת שיחה קצרצרה "פנים אל פנים" בין מפקד הצוללת ויושבי סירת ההצלה, הרי מובן מאליו שכיהודי (ועוד "יהודי ישראלי") פחדתי פחד מוות: ורק עם העלמותה של הצוללת, בצלילה, שוב נשמתי לרווחה.

"ULUA" היא "חיים ארלוזורוב" - ב-31.1.47 באור יום, עת "ULUA" שטה בכיסקאיה כמזג אויר סוער מאד, השיגה ועברה אותה שייטת הצי המלכותי הבריטי עם אוניית הקרב "VANGUARD" בראשה, ובה המלך ג'ורג' השישי עם רעייתו אליזבת המלכה-האם ובנותיהם הנסיכות אליזבת (כיום מלכת בריטניה) ומרגרט, בדרכם לביקור מלכותי בדרום אפריקה. אונייתנו הצדיעה להוד מלכותו כמקובל בים. והנה, מתוך התכתבות שלי עם ארמון BUCKINGHAM ב-1995 מתברר שעל אף מעקב המודיעין הבריטי וה"עין הפקוחה" של הצי המלכותי אחר תנועת "ULUA" איש ב-"VANGUARD" - פאר הצי המלכותי - לא זיהה כי אוניית המעפילים "המבוקשת" כה קרובה "תחת אפם" (בהמשך, הבריטים גם לא ידעו על פקידת "ULUA" את חוף METAPONTO והעלאת מעפילים נוספים לאוניה). לאחר כניסת "ULUA" חזרה לים התיכון, מצפון אירופה הקרה, עצרנו בלב ים ליד ספינת דייג ספרדית וקנינו ארגזים אחרים דגים טריים-טריים. אחדות מ"בנותינו השבריות" הורשו לעלות לסיפון העליון הפתוח - לראשונה מזה כ-13 ימים, מאז יציאתנו את נמל טרלבורג הקפוא וטלטולי



ר/ח האוניה "פאן יודק" עם 7,600 מעפילים
במעבר ה"בוספרוס"

בתחילת חודש מאי ביקרנו אייק ואני, ביוזמתנו, באוניה "קדמה" במעגן LARNAKA, להשגת שני דגלי לאום לקראת הכרזת המדינה. עם שובנו בסירת מנוע לחוף, כאשר שתי חבילות קטנות באמתחתנו, נעצרנו ע"י שוטרים קפריסאים והושלכנו לתאי מעצר נפרדים, מקומיים. הסוהרים לא התרשמו מטיעוננו על היותנו קברניטי שתי אוניות ואף לגלגו לנו (על אף צעקותיו של אייק מבעד לסורגים שהוא "יתלונן בפני הקונסול האמריקאי"). רק עם בואו של פרודרומוס פפוסיליו כעבור יום יומיים יחד עם מנהל נמל פמגוסטה, והצהרתם ששני צעירים אלה הם אכן קברניטי שתי האוניות הגדולות ב-בוגז, שוחררנו מהמעצר. משועשעים למדי לאורך כל הדרך, שבנו ארבעתנו ברכבו של פרודרומוס לפמגוסטה ולאוניותינו.



האוניה "חיים ארלחורוב" עם 1,348 מעפילים בחוף בת גלים בחיפה