

## ערמון אליעזר (ורש) ז"ל

**הכינוי: דניאל - דני**  
**יליד 1922, ארד, טרנסילבניה, עלה לארץ ב-1941**  
**התגייס לפלמ"ח ב-1942, לפלי"ם ב-1943**  
**נפטר ב-18.12.1995**  
**רשמה אשתו אסתר ערמון**

המשפחה היהודית-הונגרית מתבוללת. רק בגיל 15-16, עבר לגימנסיה היהודית בקלוג' (טימישוארה) ושם התוודע ליהודות ולציונות. תנועת ה'נוער-הציוני' הייתה התנועה הפעילה ביותר שם וכך הגיע אליעזר במסגרתה, בעליית-הנוער, ארצה. הוא נרשם לעליה בשנת 1938 אך מועד עלייתו נדחה כל פעם מחדש, מסיבות שונות (אי ידיעת עברית, למשל). על אף שאביו שילם עבור "סרטיפיקט של מיליונרים" (סכום שיכלול דמי עלייתם של 10 בני נוער חסרי אמצעים), שנתיים לימוד בביה"ס חקלאי עם פנימיה במגדיאל וכן הוצאות נסיעה מקונסטנצה לאיסטנבול באוניה ומשם ברכבת לביירות ובאוטובוס עד חיפה. כשעלה ב-1941 התברר שביה"ס במגדיאל טרם הוקם.

לאחר חודשים מעטים התנדב לפלמ"ח. נער זה מבית מאוד אמיד, מפונק, התבגר בשנתיים אלו ב-10 שנים.

ללא בית, ללא ידיעת עברית. כששמעו אותו מדבר הונגרית צעקו אליו: "דבר עברית!" כשענה "אני לא מדבר עדין עברית" ענו לו "אז דבר אידיש..." מה לעשות גם אידיש לא דברו בבית הוריו, אבל הוא ידע גרמנית, צרפתית ורומנית.

השתייך לפלוגה ג' של הפלמ"ח ומפקדו וידידו אח"כ היה אורי יפה. ביתו הראשון בארץ, כך הרגיש, היה קיבוץ יגור. שם שהה כשנה. ב-1943 עבר קורס ימי קצר בו נלמדו חתירה, שיט מפרשים, שחיה ומושגים בסיסיים בימאות מעשית.

חודש לאחר מכן נקרא לוועד הפועל של ההסתדרות (שם שכן מטה ה'הגנה') הוא נפגש עם אנצו סרני ז"ל פגישה ארוכה. אנצו סיפר שעומדים לשלוח שליחים-צנחנים לאירופה הכבושה ע"י הנאצים והוא נמצא מתאים. כשנשאל אם הוא מוכן להתנדב ענה בחיוב. אנצו הרשימו מאוד בחביבותו ובחום האנושי שהקרין.

שאל רבות על הוריו, שיהיו בסיכון אם ייתפסו. על זאת חשב גם אליעזר. אנצו קרא את מחשבותיו ואמר "אתה וודאי חושב שקל לי, כמבוגר (38), לשלוח צעיר כמוך למשימה כה מסוכנת, ולא היא, גם אני אצנח.

באותו יום נפגש אליעזר עם אליהו גולומב ז"ל (אז מפקד ה'הגנה'). אליעזר הוזמן לעוד ראיון בנושא זה בגבעת חיים שם היו צבי יחיאלי (ריכז שליחת הצנחנים), אנצו סירני ומיג'ור בריטי מחיל-האוויר המלכותי.

הבריטי הבהיר לאליעזר מה עליו לעבור ולעשות במקום הצניחה. ושני האחרים הרחיבו הדיבור על השליחות מטעם הישוב והמטרה שלו. למרות שחיכה בציפייה לתחילת קורס הצניחה, לא נקרא יותר. לימים נודע לו מפי צבי יחיאלי כי העילה לאי צניחתו הייתה היותו, כביכול, בנוער הציוני אבל מועמד מטעם הפלמ"ח (מטעם הנוער הציוני היו כבר שני צנחנים, אכא בריצ'ב ז"ל וחיים חרמש) לדבריי יחיאלי היה חשש, לדבריו, כי בדלת האחורית של הפלמ"ח יכנס עוד צנחן מהנוער הציוני. לא יאומן כי גם לכמעט-מוות היה אז מפתח מפלגתי.

ב-1943 הוקמה המחלקה הימית אליה הועבר אליעזר. המחלקה היתה צריכה לקיים את עצמה. לכן עבד, עם האחרים, שלושה חודשים כסבל בנמל חיפה ובמחצבה בנשר. עבר קורס קצר למכונאים ימיים ובמסגרת הקורס עבד שלושה חודשים על ספינת דייג של קבוצת 'נווה ים' שבעתלית. חודשיים וחצי בקורס השלישי למפקדי סירות בקיסריה. בינואר 1945 השתתף בקורס החובלים הראשון, שנמשך 8 חודשים. ימים מספר לאחר הקורס קבל הוראה לשוב ולהתייצב בוועד הפועל שם שכן המוסד לעליה ב'. לארבעה מבוגרי קורס החובלים נמסר, כי עומדת להגיע ספינת מעפילים, הראשונה מאז המלחמה ועמה יצאו לחו"ל. היה עליהם להגיע לקיסריה בשעה מסוימת. הייתה תכונה רבה במחנה הפל"ם. הגיעו יחידות אבטחה ויחידות חוף. לארבעה (אריה קפלן, שרוליק רוזנבאום, צבי כצלסון ואליעזר ערמון - ורש), צורף הגדעוני אברהם רייס.

עוד ארבעה שליחי תנועות נוער שהו עמם באוהל ההמתנה. יצחק שדה נפרד מהם, דבר שריגש מאד את אליעזר. אחרי שהורדו המעפילים מהספינה "דלין" (33 במספר) התחילו להעמיס אספקה. כשעלו לספינה התברר להפתעתם שזאת ספינת דייג. מפקד הספינה היה ישראל חורב שהגיע לפנייהם לאיטליה. שעור ראשון על תנאי אוניות המעפילים קיבל אליעזר מיד: ערסלים כמיטות, צפיפות וריח הקאה. הספינה נוקתה על ידם והוכשרה להפלגה. הדרך ארכה בין 10 עד 12 יום עד בארי שבאיטליה, באזור היה מרכז פליטים.

כשעה לאחר הגעתם הסיעו אותם כמשאית בריטית, נהוגה בידי חייל עברי מהצבא הבריטי, למחנה "דרור". הם הגיעו למחנה באמצע הלילה אבל אף אחד לא ידע על בואם. למחרת היה לאליעזר מפגש ראשון עם 180 המועמדים לעליה הקרובה בספינתו 'פייטרו 1' [פטר א] שיהיה מפקדה. 'פייטרו 1' יצאה ב- 02:00 ביום ה- 12/9/45 והגיעה ב- 19/9/45 בלילה, מול חוף שפיים. הייתה זו ספינה חדשה

שנבנתה בראשית 1945, על כן לא היו בה תקלות. מאז שנכנסה הספינה למים הטריטוריאליים של פלשתינה ניווט אליעזר והצליח להביא את הספינה מול המדורה שסימנה את מקום הנחיתה. הספינה והעולים לא נתפסו.

אליעזר היה מלא התפעלות מהעולים שכולם היו מאורגנים בתנועות נוער חלוציות ואחוז דוברי העברית היה גבוה. הם היו אידיאליסטיים ציוניים. ההורדה היתה מסודרת ומהירה. בחוף המתינו סירות והמעפילים הורדו בסדר לפי קבוצות השתייכותם. לאחר ההורדה צוידה הספינה באספקה ודלק. הצטרפו אליה גם 11 שליחים ועוד באותו היום הפליג אליעזר לאיטליה. ב-28.9.45 הגיעה הספינה לטרנטו.

**'פייטרו 2' [פטר ב']** - ב-15.10.45 בשעה 08:00 הפליגה בדרכה ארצה עם 175 עולים, מפקד האוניה אליעזר ערמון, רב החובל האיטלקי וצוותו נשאר מההפלגה הראשונה, מלווה נוסף גד לסקר והגדעני אברהם רייס. נתיב ההפלגה נקבע כדלהלן: סקרפנטו, כרתים, קפריסין ובחופי הארץ - שפיים. המלחים האיטלקים האמינו שאסור לדוג דולפינים כי זה מביא מזל רע. בכל זאת דגו דולפין ואכלו את בשרו הטעים וחלקו ייבשו. ואכן, החלו הצרות. בסביבת כרתים הייתה סערה קשה מאוד, והסירה הנגררת בה הטעינו האיטלקים מזון התהפכה והמזון אבד. עוד צרות קטנות היו. אולם מבחינת העולים לא היו בעיות. גם הם כעולי 'פייטרו 1' היו חדורי הכנה ציונית וקיבלו הכל באהבה.

בין העולים היו רבים מליטא שדברו עברית רהוטה. ואמנם, בכנס של עולי אוניה זו שהתקיים בשפיים ב-1985, 40 שנה אחרי עלייתם ארצה, אמרה אחת העולות כי בגלל העברית לא האמינו לה כי היא עולה חדשה.

מעפילי פייטרו 1 ופייטרו 2 חפשו בכל האמצעים את דניאל (דני) מפקד ספינותיהם. בקול ישראל חזרו פעמים מספר, שעולי שתי הפייטרו מחפשים את מפקד אוניותיהם, המפקד "דני" וכך נוצר הקשר. לשני הטקסים האלה הופיע אליעזר ערמון שהוא דניאל-דני עם רעייתו ושלושת בניו. אליעזר היה מאושר לראותם ישראלים וותיקים ושורשיים, מי בקיבוץ, מושב או בעיר. הוא היה נבוך מכמות האהבה והתודה שהרעיפו עליו (בין העולים של אז השופט בייסקי, פרופ. דב לוין, האלוף מנדי, יצחק ארד) מעפילי 1945 שהחליטו בכנס בשפיים לשחזר ולעלות באותו השביל שעלו אז, העירו: "לא זכרנו שהעלייה הייתה כל כך קשה."

עולה ספרה שהתאכזבה מאד שקבלה תפוח עץ (יקר מציאות ב-1945) ולא תפוז. אחרת קבלה אשכולית שלא הכירה ואכלה אותה עם הקליפה.

שוב ניווט אליעזר אל מול המדורה בחוף שפיים. העולים הורדו ופוזרו בקיבוצי הסביבה. עוד באותו לילה הפליגה

פייטרו 2 חזרה לאיטליה עמוסה בדלק, 18 שליחי מוסדות ותנועות נוער ו-3 גדעונים.

"חנה שנש" - ספינה זו שהייתה פעם טבועה וללא מנוע בעקבות פיצוץ, תוקנה ושופצה במספנה ליד גנואה. הותקנו בה דרגשי עץ, דלק ומזון לחודש ימים (ממחסני אספקה בריטיים) מפקד הספינה היה ישראל חורב וסגנו אליעזר ערמון. הגדעוני: חיים פורת. רב החובל האיטלקי אנסלדו, שלושה מלחים שני מכונאים וטבח.

ב- 14.12.45 הפליגה הספינה מנמל גנואה לסבונה ושם עלו 252 עולים והפרטיזנים האיטלקים עזרו בהעמסה. רוב העולים היו צעירים ורובם בתנועות נוער. הנתיב היה: הים האגאי, כרתים, רודוס, כף אנמור, קפריסין ודרומה לחופי סוריה, לבנון וחוף הארץ. התנאים בספינה היו קשים: צפיפות, מחנק, מים במשורה ומזון לא תקין. הים סער רוב הזמן ומספר החולים הלך וגדל. בגלל טעות בהערכת עוצמת הרוח והגלים התקדמה הספינה במהירות ונתקעה בסלעים שליד חוף נהריה במרחק 30 מטר מהחוף. אליעזר היה הראשון שקפץ למים בשחייה לשם יצירת קשר. לאחר מכן הורדו סירות שחלקן התהפכו, אז הגיעה תגבורת מנהריה והסביבה ועזרו בעזרת חבלים להוריד המעפילים ולהסיעם לקיבוצי הסביבה.

(בשנת 1957 היה אליעזר דיפלומט מתחיל בצירות ישראל בבודפשט. השגריר הבריטי שחב לו תודה, הזמין את אליעזר ורעייתו לארוחה, בה השתתפו שגרירי בריטניה במזרח אירופה שחזרו מכנס שגרירים בפראג. ביניהם צעיר בריטי שישב ליד אליעזר. כשקרא את שמו ודרגתו של אליעזר העיר: "I see that you are from Palestine" ו"אליעזר ענה: אני מישראל. הצעיר המשיך "גם אני הייתי ב- 1945 בפלשתיין והייתי מוצב באכזיב". אליעזר ניחש את תפקידו ושאלו: "Where have you been at Christmas night" 1945? הייתה זאת הפעם ראשונה שבחורות ישראליות הזמינו אותנו לבילוי, לרקוד ולשתות ובבוקר מצאנו ספינה נטושה על החוף. אני, שהייתי אחראו לשמירת החוף, הורדתי בדרגה ונענשתי. "I could kill that man who brought That ship" ואליעזר העיר בשקט שלו: "Sorry it is too" "late for that, I brought that ship" הבחור קם נקש במזלגו בכוס היין, נעשה שקט והוא סיפר בהתרגשות את הספור וכל אחד מהג'נטלמנים האנגלים ניגש לאליעזר, לחץ ידו באומרו Well done! Well done! ).

'מקס נורדאו' - הספינה הגדולה ביותר עד אז, 1770 עולים. היא נרכשה ברומניה מבעלת הספינה, יוניה. הוכנה בקונסטנצה. מפקד האוניה אליעזר ערמון (ורש) גדעוני: חיים פורת (פרטקין). רב חובל וצוות רומנים.

המעפילים בשלוש הספינות הקודמות של אליעזר, שכה ריגשו אותו בלהט הציוני-חלוצי שלהם, בארגונם הפנימי ובעיקר במשמעת שלהם, שונים היו מעולי 'מקס נורדאו', שמיעוטם היו מתנועות נוער חלוציות ומרביתם "עמך" מפולין ורומניה, ביניהם 220 יתומים וקשישים.

לרומניה הגיעו אליעזר וחיים פורת ברכבת צבאית (שהובילה חיילים סובייטים מאוסטריה לרוסיה), בניירות מזויפים ובמדים של חיילים בריטים. נאלצו להיות ערים במשך כל הנסיעה עקב תשומת הלב היתרה של החיילים הרוסים לתרמיליהם. תקרית מאיימת קרתה באמצע הלילה כשחייל רוסי צעק שגנבו לו שעון וחיילים אחרים אמרו, שזה בטח ה"אנגלים" ושכדאי לזרוק אותם מהחלון ולקחת את חפציהם. תקרית זו נמנעה בגלל כניסת מיור רוסי לקרון. תחנתם הראשונה הייתה בודפשט ומשם שוב ברכבת צבאית לארד, עיר הולדתו של אליעזר, שם היו הוריו, שלא ראם מאז עליותו. הפגישה עם הוריו הייתה מרגשת ביותר. תקרית מצערת אירעה לאליעזר, כשבנסיעה באוטובוס ראה אותו חברו הטוב, שלמד איתו בביה"ס וקרא בשמו. אליעזר נאלץ לומר לו שהוא טועה ואינו מכירו כלל. דבר זה ציערו מאוד ורק בשנות ה-70 כשנפגשו באקראי בארץ, הבהיר אליעזר מדוע נאלץ להתכחש וביקש סליחתו.

מארד הגיעו לבוקרשט ב-23.3.46. אליעזר ביקר מייד בספינה ונתן הוראותיו ביחס לציוד, סירות ההצלה וסידורי המטבח. 'מקס נורדאו' עשויה עץ עם מנוע דיזל שטה בעבר בדנובה, בעיקר לצורכי הובלת חיילים. דפנותיה הוגבהו ונבנה עליה סיפון שני ובין שניהם הוכנו 800 מקומות לינה ב-3 קומות עשויים מעץ. היתר לנו במחסנים. תקלות רבות ליוו את 'מקס נורדאו' מתחילת מסעה. העולים הגיעו מבוקרשט לקונסטנצה. נאמר לעולים כי אסור להם לקחת יותר מתרמיל גב. והחלה רטינה. הספינה קבלה תעודות שמפליגה לפורט-סעיד ושם יעברו לאוניה אחרת. הפספורטים של העולים היו קולקטיביים 150-200 על דרכון. צוין בו שכוחו יפה לנסיעה לא". הפקיד המסדר היה רגיל שדרכון כזה ניתן ליהודים והמטרה - א". כך היו בידיהם שני מכתבים מהצלב האדום הרומני, שמאשרים כי בידיהם מכתבים מהקונסוליות של מקסיקו וקוסטה-ריקה בבודפשט, שניתנה רשות כניסה ל-1500 נוסעים למקסיקו ו-800 לקוסטה-ריקה. עיכוב ראשון ע"י הרוסים היה ברכבות העולים שיצאו מבוקרשט, מאחר ובפרטי הדרכונים הייתה סתירה. למחרת היה גם עיכוב בהפלגת הספינה. הרוסים שבקרו בספינה, אמרו שאסור לתת לספינה, שמפליגה עם כל-כך הרבה אנשים להפליג בלי קשר אלחוט. כמובן שהיה מכשיר אצל הגדעוני שהיה ארוז.

שבועיים ימים ארכו התיקונים בדרכונים וברישיון ההפלגה שפג ב-15.4.46.

ההפלגה נקבעה ל- 4.5.46. ב-2.5 יצאו שתי רכבות מיוחדות, עם עולים, מבוקרשט לקונסטנצה. שתי הרכבות הגיעו לתחנת הנמל בבוקר של ה-3.5. אולם העלאת האנשים עוקבה בגלל קצין נ.ק.ו.ד, שרצה להיווכח, ע"י שאלה בבוקרשט, אם אומנם קבלו רשיון יציאה. אחרי שלוש שעות החלה בדיקה קפדנית ביותר של החפצים (חיפשו דברי ערך זהב וכסף).

באוניה היו 4 רופאים, שהודיעו כי אינם מקבלים על עצמם אחריות למה שעלול לקרות בגלל הצפיפות. לאחר שעלו כולם, העלו בלחץ רב, עוד 20. לפתע הגיעו עוד 30 אנשי אגודת-ישראל והם הועלו ע"י שוטרים לספינה. התברר מאוחר יותר, כי ה"קומיטט דמוקרטי" הפריע להפלגת הספינה עד שלא יועלו ה-30 האלה. הייתה להם השפעה רבה על סינדיקט המלחים והם יכלו להפריע גם לאחר קבלת אישור להפלגה.

ב- 6.5 עלו המלחים הרומנים וההפלגה נקבעה לשעה 14:00. האוניה זזה מהרציף כשהעולים שרים את כל ההמנונים: התקווה, תחזקנה האינטרציונל וההמנון הב"תרי. הספינה הוצא מהנמל ע"י פילוט רוסי. מייד עם היציאה מהנמל ירד ערפל כבד והפילוט הודיע כי אין ביכולתו לעבור בביטחון את שדות המוקשים והאניה הוחזרה לנמל. בזמן העגינה קפץ בחור שלא היה שפוי למים וניצל בסיוע סירת מוטור רוסית ושוב קפץ והוצא ע"י סירת משטרה שהביאה אותו לחוף. אשתו ותינוקם היו על סיפון ובקושי הורדו ב- 7.5, דבר שגרם לעצב רב בקרב העולים. בשלושת ימי העגינה בנמל היו הרבה נסיונות הסתננות לתוך האניה, בעזרת העולים ובעיקר בעזרת המשטרה שקבלה שוחד. ב-7.5 לפנות ערב יצאה האניה מקונסטנצה בעזרת פילוט רוסי.

בין העולים היו כ-100 פליטים מפולין. בלתי מאורגנים שמשמעת מהם והלאה. חלקם עסקו קודם בספקולציה והמשיכו במלאכה זו גם בספינה. הם ניסו "לקנות" מים ולשלם למלחים תמורת קבינות. תופעות שגרמו לדמורליזציה והמלווים עשו מאמצים להתגבר. עוד טרם ההפלגה אורגנו קבוצות לפי השיוך התנועתי. לכל קבוצה היה ראש קבוצה, סגנים, סניטרים, טבחים וסדרנים. על הבלתי-מאורגנים לא היה פיקוח מספיק. מיד עם העלייה לספינה נמסרה לאליעזר רשימת האחראים לכל קבוצה. הפרודוקטים הועלו כמה שבועות לפני ההפלגה. ויחד עם המטען באה קבוצה של 15 איש שהיתה אחראית לשמירת המחסן.

אחרי שהועלו כל העולים כונסו כל ראשי הקבוצות, המחסנאי, הטבח וארבעת הרופאים. המפקד הסביר להם מהם הבעיות בארגון נסיעה כזאת וחולקו תפקידים. עליהם הטיל אליעזר את האחריות האוכל יחולק בצורה כזאת

שיספיק ל-15 יום ומים ל-20 יום. נבחרה הנהלה של 3 סדרנים - שנקראה משטרת האוניה - ו-35 שוטרים (ענדו סרט לבן על זרועם). בראש השרות הסניטרי היו 4 הרופאים ו-40 סניטרים. במטבח 12 עובדים, מחסנאי עם 10 עוזרים. האחראי לחלוקת המים היה אחד מחברי הנהלה. הנהלה נבחרה ולא מונתה על ידי המלווים. הנהלה והמועצה הכירו במרות המלווים הישראליים. ראש המשטרה היה מיג'ור בצבא האדום (מאוחר יותר גם סופר, עמו שמר אליעזר קשר עד לפטירתו). בארגון המטבח היו קשיים רבים. היו כ-400 עולם שאכלו רק כשר. היה גם קושי בחלוקת המים, המטבח בישל לכולם והעולים היו מופיעים, לפי קבוצות לקבל את האוכל ואכלו על מקום משכבם. אחרי 3 ימי הפלגה נכנסו החיים למסלולם מבחינה ארגונית. משך כל ימי ההפלגה היה מזג אוויר נח, דבר שהקל מאוד.

הציוד הימי בספינה היה טוב ומספיק, כלל מפות ודגלי קוד, מכשיר אלחוט רשמי וזה של הגדעוני. בכניסה לבוספורוס הבדיקות הרשמיות היו "חלקות". מס מעבר במיזרים שולם בדולרים לפי גולגולת. לפנות ערב יצאו ממיצרי הדרנלים ונכנסו לים האגאי. השתדלו לא להתקרב לאיים. המכשיר של הגדעוני נפתח לאחר שיצאו מהמיצרים לים האגאי. לאחר פגישה עם רב החובל, האלחוטן הרומני והמלווים הודיע אליעזר שמעתה ואילך יחדלו לפעול המכשיר הרשמי והאלחוטן הרומני ויפעל אך ורק המכשיר של הגדעוני.

ביציאה מהמיצרים סיפר אליעזר בחור מבין הנוסעים, שהסתובב כל הזמן בין המלחים ושמע שהם מתכננים תוכנית בריחה מהאניה לכשתתקרב לחוף הטורקי. אליעזר חשד בדבר עוד קודם לכן ועל כן הצמיד לכל מלח ומכונאי רומני "עוזר". הוא הכין מראש מספר מספיק של בחורים יהודים שיוכלו לשמש כעובדי האוניה, ביניהם גם חמישה מכונאים ש"עזרו" כל הזמן במשמרת ליד המוטורים. הופקדה שמירה מוגברת על סירות ההצלה למנוע הורדתם. המלחים הרומנים לא הצליחו להגשים את תוכנית הבריחה שלהם.

הקשר עם הארץ החל לפעול כהלכה. ניתנו הוראות כיצד לנהוג בעת פגישה עם "האויב" ובמצב של הודת העולים. הוראות אלה הוקדמו כיוון שתמיד קיימת אפשרות של הפסקת קשר האלחוט. ב-11.5.46 כאשר עברו ליד רודוס, השגיו בשתי אוניות מלחמה בריטיות שיצאו המנמל. מיד שונה הכיוון, התקרבו לחוף הטורקי ונכנסו למים הטריטוריאליים של הטורקים. רב החובל הרומני רצה להיכנס לנמל אנטליה על מנת לקחת מים, כדבריו. אליעזר התנגד ונתן הוראות לצמצם במים. מאנטליה המשיכו ישר לקפריסין. הוחלט על השינוי כי הים היה שקט והברומטר הבטיח מזג אוויר טוב. לרב החובל ולמלחים הרומנים נמסרו הוראות למקרה שהספינה תיתפס על ידי הבריטים. עליהם

להתערב בין המעפילים ואת התעודות להסתיר אצל

בחורות. בשיחה ראשונה הביעו ספקות, להוציא את רב החובל, אך לבסוף הסכימו. לעולים הוסבר כי עליהם להישאר למטה בכל שעות היום, מאחר ונכנסו לסביבה בה עלולה הספינה להתפס. משטרת האוניה תוגברה ותפקידם היה להבטיח חבלה באוניה במקרה הצורך. כמו כן ניתנה להם הוראה לשמור על חדר האלחוט ולא לתת לזר להיכנס לתוכו. הוכנו אנשים שיעזרו בהשמדת מכשירי הקשר במקרה הצורך וכן בריחת הגדעוני מחדר הקשר.

ב- 12.5.46 הגיעו לקפריסין, נאספו תעודות המלחים והנוסעים והוחבאו בין 10 בחורות נאמנות. תעודת רב החובל נלקחה רק ב- 13.5.46. מאז ההוראה לעולים להישאר למטה גדלה הצפיפות, המחנק והרטינות. היו הרבה התעלפויות וניסיונות להתפרץ למעלה. הסדרנים הוכרחו להשתמש בכוח והצליחו להשתלט על המצב.

ב-13.5.46 נמסרו על ידי אליעזר הוראות על אופן הירידה בארץ. הצעירים קודם וההכרח להשאיר את חפציהם על האוניה. בזמן ההודעה לא הייתה תגובה. ראשי התנועות החלוציות, כולל בית"ר, הסכימו להיות אחראים לביצוע ההוראות. רק באי כח הפליטים הפולנים אנשי ה"אגודה" וחלק גדול מהפליטים הבלתי מאורגנים הודיעו שבשום אופן לא יפרדו מהחבילות והתחילו להתמקח. כשנאמר להם, כי נצטרך להשתמש בכוח כדי לבצע ההוראות, היתה תשובתם שלא יכנעו גם אם יישפך דם. פורת ניסה לאיים על המתמרדים, כי במקרה שיעמדו בסרובם יאלצו המלווים לעזבם לנפשם. גם זה לא השפיע. לבסוף עזבו המלווים את הישיבה עם ה"מתנגדים" והודיעו כי זאת הוראה-פקודה ובזה נגמר המו"מ. המתמרדים החלו גם להסית את יתר הנוסעים. אולם משהופיע האווירון מעל האניה, בשעה 13:00 פסקו הוויכוחים וההסתות בזמן הופעת האווירון היו על הסיפון 40 מעולפים ואנשי שירות שגם אותם הורידו.

המתיחות פגה בין העולים אך החלה בין המלחים. הם שוב החלו לסרב לקבל את ההוראה להתערב בין העולים. הם מעדיפים, אמרו, לעמוד למשפט אצל הבריטים. נימוקיהם היו שאין הם בוטחים בעולים שלא ילשינו עליהם ואינם בוטחים איש ברעהו שלא ימסרו את זהותם לבריטים ואז ירע מצבם. טענו גם שהם יצאו לנסיעה ליגלית. עוד טענו שידעו שלנוסעים ויזות למרכז אמריקה והאוניה מפליגה לפורט סעיד ולא הוגד להם שמפליגים לא"י השתמשו גם בנימוק שרק החובל אחראי לכל ורק את פקודותיו ימלאו. אליעזר השיב להם, כי רק אם יצייתו לו יקבלו הגנה מספיקה, אך אם יסרבו אינו יכול להיות אחראי לגורלם.

ב- 13.5 בערב הופיעה המשחתת הראשונה בהתאם להוראות מהארץ הועלו חלק מהנוסעים לסיפון, הונף הדגל הלאומי ושני פלקטים האומרים: (1) איננו מזוינים (2) אנו 1800 פליטים הנוסעים לארץ ישראל, אם תעצרונו האחריות לקסטרופה תחול עליכם. המשחתת עשתה סיבוב סביב



האונייה ושאלה ברמקול "לאן אתם נוסעים?". התשובה

הייתה: "לארץ ישראל". שאלה: "לאן בארץ ישראל? לחיפה או לתל אביב?". התשובה: "לחיפה או לתל אביב" לאחר מחשבה הודיע אליעזר כי נוסעים לחיפה. תשובת המשחתת לא הייתה ברורה אך הם הבינו שבחצות יגיעו לחיפה. מ'מקס נורדאו' שאלו לאיזה כיוון להפליג? ומיד ניתנה הכוונתם לנתיב חיפה. סיבת השאלה הייתה להצביע, כי אין רב חובל על הספינה וכי היא מובלת על ידי הנוסעים עצמם שאינם בקיאים בקביעת הכיוון המדויק.

מיד עם הופעת האווירון עברה הובלת הספינה והמכונות לידי הבחורים שהיו במשמרת ליד ההגה והמכונות. המשחתת שטה כל הזמן לפני או אחרי האונייה. הנוסעים נרגעו, אפילו הורגשה אצלם הקלה. המו"מ עם המלחים נמשך כל הזמן ובערב היה רושם שהסכימו. הגדעוני המשיך כל הזמן בקשר עם הארץ. הקשר האחרון נקבע ל- 19:00 בו הודיע הגדעוני כי המלחים מסכימים להתערב. מכשירי הקשר הושמדו בהוראה מהארץ. בערך בשעה 01:00 שאלה המשחתת: "האם אתם מוכנים להכנס מיד לחיפה?". התשובה הייתה: "מעדיפים לחכות לשעות הבקר". המהירות הואטה. לפתע הודיעו המלחים שאינם מסכימים להתערב בין הנוסעים וביקשו תעודותיהם. רק החובל, האלחוטן והמכונאי הסכימו להתערב. כשהתקרבה הספינה לנמל, טסו לקראתה שתי ספינות מוטור, האחת של המשטרה והשנייה של חברת 'עוגן'. מסירת 'עוגן' עלו אבא חושי, יעקב דורי ודוד שנקרובסקי. סירת המשטרה העלימה עין. לאחר שדוד אמר את הסיסמא "חופשי" לקחו הגדעוני לתאו ומסר לו את הזהב והכסף בהם צוידו המלווים, כלי הנשק שהיו בידי המלווים נזרקו לים. סירת המשטרה נתנה הוראה לעצור ומיד עלו על הספינה כמה שוטרים ערבים, בלשים בריטים, קציני הצי ומלחים, נכנסו לתאו של רב החובל. רב החובל מסר עצמו. ומסר גם את רשימת המלחים שכבר הספיקו להתערב בין העולים. אליעזר נאלץ להחזיר להם את התעודות. המלווים התערבבו בין העולים אך היה חשש שהמלחים ילשינו עליהם. דבר הקשר התגלה, כי רב החובל מסר פרטים על תא האלחוט והאלחוטן הרומני הוסיף, כי לא הוא השמיד את המכשיר אלא הנוסעים התפרצו והשמידו. הוטל על איש מיוחד להאזין לשיחות בין המשטרה למלחים.

הספינה הוכנסה לנמל ב-10:30 וביום 14.5.46 התחילו בהורדת הנוסעים ללא כל רישום. הנאמן הודיע למלווים שיעלו לסיפון כי הגיע זמנם לרדת. כן מסר להם, שבחורה "התעלפה" והמלווים עצמם הורידוה בידיהם למכונית מגן דוד אדום, השכיבוה באלונקה, הסתלקו ונעלמו. המעפילים הובלו למחנה מעצר בעתלית.

**'מורדי הגטאות'** - היתה זו ספינה קטנה וישנה, עשויה

מעץ. ב-1917 היא נישברה לשניים ותוקנה ב-1946, לפני רכישתה. אליעזר היה מפקד האונייה. מלווים: שאול אורן (אהרונוב) וחיים קופרמן. גרעוני: שלום בורשטיין. רב החובל וצוותו היו טורקים. באונייה היו 1457 עולים, מהם 37 ילדים. הספינה אורגנה לאיזורים: איזור לינה, איזור מזון. היו סדרנים עובדי מחסן, מטבח וניקיון. האונייה יצאה ממולה-דה-בארי שבדרום איטליה, ב-13.5.47 לכיוון החוף המצרי, חוף אל-עריש, עזה, חיפה. הספינה הייתה עמוסה לעייפה ובדרך נולדו עוד שתי תינוקות. ב-15.5.47 התחוללה סערה קשה והספינה הסתתרה באי קפלוניה למשך יממה וחצי. לאחר 3 ימי הפלגה נפגשה הספינה עם כלי שיט קטן אליו הועברו המלחים הזרים, נשאר רק רב החובל. ב-18.5 שינתה הספינה נתיב כדי לפגוש את הספינה 'יהודה הלוי' ולקלוט בלב ים 600 מעפילים מאלג'יר. למחרת התוכנית בוטלה, כי 'יהודה הלוי' עגנה בפלרמו, סיציליה, בגלל מחסור בפחם ומחלת ילד. השלטונות שם דיווחו לבריטים ומאז היו במעקב.

ב-23.5.47 נתגלתה הספינה ליד חוף רפיח ע"י מטוס סיור בריטי. המשחתות הבריטיות לא אחרו להגיע ופגעו בדפנות הספינה והיה חשש שתתבקע. מלחים בריטים רבים קפצו לספינה ואז נפסקה, בהוראה התנגדות המעפילים, שזרקו ודקרו בכל אמצעי. היה גם חשש מיריות. שלשת המלווים הצליחו להסתתר ולרדת בחיפה. ואילו המפקד אליעזר ערמון יצא עם המעפילים לקפריסין, בהתאם להוראות שקיבל.

המעפילים שוכנו במחנה 55, ליד מחנות הקיץ. ואליעזר הוברח משם ארצה.

הספינה השישית והאחרונה שהביא אליעזר הייתה 'עצמאות' (פאן קרשנט), שהייתה במקורה ספינה להובלת בנות ונבנתה ב-1901 בניו פורט, ארה"ב. ב-1947 עברה הספינה שיפוצים בניו יורק והפליגה לוונציה. שם פורקו ממנה מתקני הובלה והיא נוקתה מבפנים. אז חיבלו בה הבריטים ו-45 ימים נדרשו לתיקון הנזקים. לאחר התיקונים הפליגה האונייה לנמל קונסטנצה ברומניה. נעשו בה סידורים לקליטת נוסעים רבים, על דרגשים מתחת לסיפונים. הותקנו מאוררים, חדרי חולים, 125 חדרי שירותים ומטבחים. כן הובאו 45 רופאים ו-150 אחיות לטיפול במעפילי ספינה זו ובאחותה 'פאן יורק'.

העלאת המעפילים הייתה אמורה להתבצע בקונסטנצה, אולם, בגלל לחץ כבד של הבריטים על הרומנים הם סירבו להתיר הפלגת האונייה. ע"כ הפליגה הספינה לבורגס בבולגריה, לאחר הסכם עם ממשלתה. בספינה היו 7,736 עולים, ביניהם הוריו של אליעזר, שהכינים למסע. הוריו, שאיבדו עושרם הרב ונוחיות חייהם הסכימו לתלאות המסע, הודות לאיחודם עם בנם שדאג להם ועודדם. גם הם, כמו שאר העולים הגיעו ברכבת לקונסטנצה ומשם יצאו שוב

ברכבת, במשך יומיים לבורגס. ב- 27.12.47 בבוקר הפליגה הספינה דרך הבוספורוס, הדרדאנלים לכיוון קפריסין. מה- 29.12.47 ליווה משחתות בריטיות. למעשה הייתה במעקב עוד מוונציה. כל הוראות ההתנגדות בוטלו והוסכם עם הבריטים ששתי האוניות יפליגו היישר לקפריסין. ב- 1.1.48 הורדו המעפילים בפמגוסטה. אליעזר נשאר עם המעפילים (הוריו), וחולץ אחר כך מקפריסין.

הוריו כמו המעפילים האחרים שהו בקפריסין עד לעצמאות ישראל.

מדברי עמית למבצעי ההעפלה, ד"ר אליעזר טל (קליין) ביום השנה למותו של אליעזר ערמון:

"כמו רבים אחרים בפלוגה הימית של הפלמ"ח לא היה אליעזר איש-ים ברקע החינוכו המקצועי שלו ואפילו לא היה כזה בנטייתו האישיות. אולם, הצטרפותו לפל"ם ינקה השראתה, בראש ובראשונה, מהחובה והדחף המוסרי לסייע ככל שניתן לאותם יהודים שנותרו מזוועותיה של החיה הנאצית. לא הצורך הפוליטי או הציוני, היה המניע הראשוני להשתתפותו בהעפלה, אלא עבורו היה זה קודם כל מעשה הצלה אנושי לשמו, אליעזר במעשיו, בהתנהגותו, ביחסיו עם המעפילים נתן ביטוי מובהק לגישה זו.

היה מראשוני המתגייסים לפל"ם. לאחר הכשרה מקצועית ימית וסיום קורס חובלים ראשון, נשלח לשרות ההעפלה באיטליה ורומניה, ובין השנים 1945 - 1948 הביא שש ספינות מעפילים, בהן הפליגו ארצה למעלה מ-11,000 איש ואישה, ילדים וטף, שהם 16% מכלל המעפילים שהגיעו בספינות ההעפלה בשנים אלו. הישג יוצא דופן בין מלווי ספינות המעפילים.

הפל"ם היה אוסף מגוון של אנשים שלהם אופי, מוצא ורקע חינוכי מאוד שונים זה מזה. בתוך קבוצה מגוונת זו בלט אליעזר בייחודו. מאחורי הדמות השקטה, המנומסת והנעימה התגלתה אישיות מגובשת, בעלת השקפות חברתיות ופוליטיות מוצקות. איש עקבי כדעותיו ובמעשיו, בעל יכולת לטפל במצבים מסובכים ולקבל החלטות בעיתן. ניחן בכושר מיוחד ליצור קשר אמין ומהיר עם בני אנוש. תכונות שעמדו לו למלא המשימות הקשות שעבודת ההעפלה דרשה מפעיליה, כפי שנכחנו במיוחד בפרשת אוניית המעפילים 'מקס נורדאו', שהיה מפקדה."

1953 – 5.48, בשירות בחיל-הים.  
 1958 – 1953, בשליחות המוסד לעליה בבלגיה ובהונגריה.  
 1988 – 1960, מנהל מחלקה ושגריר במשרד החוץ.  
 1995 – 1988, במשה"ח (בחוזה מיוחד) עד ליום מותו ב- 18.12.95.