

”חיים ארלוזורוב”

„ממזרח אביא זרעך וממערב אקבצך.
אומר לצפון תני ולתימן אל תכלאי.
הביאי בני מרחוק, ובנותי מקצה הארץ.”
ישעיהו, מ”ג

ה ס פ י נ ה

בסוף שנת 1946 עגנה הספינה „אולואה” (שקיבלה אח”כ את השם „חיים ארלוזורוב”) באחד מנמלי הים התיכון. נפחה היה 815 טון, וכשרה היתה לעמוס משא כדי 420 טון. היתה זו קורבטה¹ שנבנתה בשנת 1912. מבנה האניה היה חזק ביותר, והסביביליות היסודית — מצויינת. במלחמה הקודמת שימשה לליווי שיירות, בתקופה שבין שתי המלחמות עסקה בציד מבריחי משקאות לחופי ארה”ב, ואלו במלחמה האחרונה מילאה תפקיד בשירות הרדאר כתחנה מטאורולוגית נעה בימ הארקטי ובצפון האוקיינוס האטלנטי. חבר העובדים בשירותה מנה אז כ-300 איש, וטווח נסיעתה — ללא הצטיידות מחדש בדלק — הגיע ל-1000 מיל לערך.

לאחר המלחמה נמכרה ספינה זו לבעלים פרטיים והניפה את דגל הונדוראס, בקבלה עם זה את השם „אולואה” — שמו של אחד מנהרות המדינה הזאת. חבר עובדיה רובו היה צעירים יהודים אמריקאיים, ומיעוטו נכרים בני ארצות הים התיכון, שעניין המעפילים מצא הד בלבם.

באותו נמל הותקנה הספינה למסע העפלה. כל המשכבים נבנו מעץ והיו עשויים לשכן 800—700 איש. שאר הנפח הפנוי שבספינה נוצל לאגירה של מים ודלק, לצורך המסע הממושך. עומס זה גרע משהו ממהלכה התקין של הספינה בדרכי הים. מכונות הקיטור היו צורכות 5 טון מים מתוקים ליום, וחשוב מוקדם הורה כי לנסיעה כולה יצטרכו ל-100 טון של מים. מהירותה הממוצעת עלתה ל-10⁹ קשרים לשעה, וקצב זה עמד לה משך כל המסע כולו, כך שאפשר היה לקיים את לוח הזמנים בדייקנות מרובה; בסופו של המסע הגיעה הספינה גם למהירות של 13 קשר לשעה.

קצתם של המלחים האמריקאיים היו אנשי מקצוע ממש — מלחים שעשו שירותם בימות המלחמה ומראה שארית הפליטה, סבלה ושמע ההשמדה שעברה על יהדות אירופה עוררום להתנדב בשירות „העליה הבלתי חוקית” לארץ ישראל. האחרים היו חלוצים, חסרי ידיעות כלשהן בעניינים, שזו להם הפעם הראשונה לעלות על סיפון אניה.

ההפלגה משבדיה

העתונות השבדית ידעה מראש על ספינת המעפילים העתידה להגיע לשבדיה; ואכן מיד להגיעה לטרילבורג, ב-23 בינואר, ניתן לה פרסום רב בכל

(1) אנית-משותף. קטנה מאוד, מצוידת בתותחים קלים ותותחים אנטי-מטוסיים; במכ” ובטורפדות. שימשו בזמן המלחמה לליווי שיירות. — המעריכת.

עתוני המדינה. העתונים מסרו אפילו כי „אנית-מלחמה אמריקאית באה לקחת היהודים”. גם מיניסטריון-החוץ ידע שכ־700 איש עתידים לצאת משבדיה לקובה.

כ־40—30 עתונאים חיכו בנמל לבוא הספינה. הספינה נכנסה לנמל מבריקה ומצוחצחת והתעניינות הציבור השבדי היתה רבה כל כך, שרבים ביקשו רשות לעלות על ספינה. ואכן, כל אלה שמעמדם איפשר להם — אנשי המשטרה, כל פקידי המכס ועוד — עלו על הספינה.

עם בוקר ה־24 בינואר עמדו המלחים והקצינים במקומותיהם, נקיים והדורים במדיהם. בשעה תשע הגיעו הנוסעים ברכבת מיוחדת. העולים היו לבושים נאה, ובידיהם מזוודות. ניכר היה שאין אלה חבר קבצנים כלל ועיקר. מן הרכבת כוונו העולים למקום הספינה ע״י שנים מן העובדים. את מזוודותיהם השאירו על הרציף, ושם הדביקו עליהן מספרים והעובדים העלו לירכתי הספינה. אותה שעה הופיעו כמה קצינים שבדיים ושאלו לאחראים על הספינה; הוצג בפניהם הקצין הממונה על הנוסעים, והלה הודיע כי הכל עומד הכן להעלאת האנשים. אנשי השירות התנהגו באדיבות ובהבנה. לכל האנשים היו פספורטים שבדיים ודניים, שהם יעילים מאוד, וכן פספורטים פולניים וצ׳כיים. הפספורטים שניתנו לפליטים שהצליחו להגיע לשבדיה, כוחם היה יפה לכל ימי חייהם.

הראשונה הועלתה לסיפון הילדה גורית, הילדה היחידה בספינה, ואמה. צלמי העתונות צילמו את העולים משך כל העליה, ודעתם של אלה היתה מבולבלת עליהם עד מאוד. סבורים היו שעובדי הספינה גויים הם. בחרדה ביקשו להרשות ל־3 בחורים להעלות ספר־תורה שהביאו אתם, והתרגשותם היתה רבה בנשקם את הספר. גם טקס זה צולם ע״י הצלמים שעל הרציף.

מקרה נוגע עד-הלב ארע עם עגינתה של הספינה בנמל. בעצם הלילה הגיע לרציף הנמל בחור יהודי שצעק באידיש, בקול־בוכים, כי רוצה הוא לעלות על הספינה ולהגיע לארץ־ישראל. הוא סיפר תוך דמעות כיצד הגיע לשבדיה בסירה, וכאן קרא בעתונים על ספינת־המעפילים היהודית. כארבע שעות, עד הבוקר, המשיך כך בבכי ובתחנונים, בעוררו את רחמי השוטרים השבדיים והמלחים להכניסו בספינה, ולא פסק מבכיו עד שכלו כוחותיו.

העליה שהחלה בשעה 9 בבוקר נסתיימה בשעה 1 אחה״צ, והתנהלה תוך סדר וארגון למופת. בסה״כ עלו 670 איש, מהם 550 בחורות. משנכנסו האנשים לאולמות־המגורים הורו להם מיד לשכב על הדרגשים ולא לעזוב את מקומם. הם נדהמו מן הפתאומיות שבדבר. נשמעו קולות־בכי. כמה אנשים בלתי מרוצים מאולמות־המגורים הקימו רעש. יהודי כבן חמשים, הוא ובתו, החלו צועקים כי „גרועה שכיבה מרה זו מהחיים באושבינצ׳ים” ושאי־אפשר לנשום כאן. נמצא מי שניסה להרגיעם באמרו, כי האניה היא ציונית ומלחיה יהודים־מתנדבים, וכל כוונתם — לעזור להביאם לארץ־ישראל. כן הודיעום כי הנסיעה תהיה קשה, וכל הרוצה לרדת, ירד מן הספינה בעוד מועד. לפי מספרו של אותו יהודי חיפשו ומצאו את מזוודותיה, הביאו עליהם והוא ובתו הוצאו מן האניה בכל הכבוד הראוי... מכאן ואילך נשתרר שקט. בשעה מאוחרת יותר חזר אותו יהודי ובתו ונסתגנו לספינה. כעבור זמן, בשעת הסערה שהתחוללה במפרץ ביסקאיה, התנהגו שניהם התנהגות יפה למופת, נזכח הסבל שהיה גורלם של כל באי הספינה. אח״כ נתברר כי גם אותו בחור

שביקש להעלותו אותו לילה בנמל הצליח גם הוא להסתגן ולעלות לספינה. אושרה תעודת-מסע „ללא-האָבר“, כשהיא חתומה בידי שלטונות הנמל. 2 קצינים תעודת-מסע „ללא-האָבר“, כשהיא חתומה בידי שלטונות הנמל. 2 קצינים שבדיים עלו ובדקו את מכשירי-ההצלה: לכל נוסע ניתנה חגורת-הצלה מן הטיפוס שכורכים סביב לגוף, רוכסים אותה ומנפתים בה אויר. כן היו שם דוברות אמריקאיות עשויות פקק, גלגלי-הצלה, שתי סירות, וסידורים לכיבוי-אש. הם חתמו על תעודה כי אִכֵן מצויים כל אלה על הספינה, מסרוה לידי האחראי והתירו לנו להפליג. תעודה זו הועילה לנו ביחוד בצרפת, בה התאַנו לנו בכל מיני דרכים ורצו לעכבנו.

נתבקשנו עוד לחכות לבואו של קצין מצי-המלחמה השבדי, שהביא עמו מפות חדירות של שדות-מוקשים במפריצי הסקרק והקטנט. אכן, היתה זו תשורה מועילה. כשהותרו הכבלים והורם העוגן עלה הנווט-לספינה. ליד הרציף נצטופפו באי-כוח השלטונות, ב"כ היהדות השבדית, כמה מאנשי-העיר, העתונאים והצלמים. לנוסעים הותר עתה לעלות על הסיפון והם פתחו בשירים ארצישראלים. אמרנו שלום לנאספים, העלינו דגלים מיוחדים לפי ה"קוד" הבינלאומי, ויצאנו מן הנמל.

הימים הראשונים בים

הרכב החומר האנושי של עלי „אולואה“ היה מן הטובים שבאניות-המעפילים. היתה שם קבוצת אנשי „החלוץ“ מרניה, שמנתה מאה חברים. חלוצים אלה עזבו בשנת 1938 את גרמניה, עברו לדניה, ובפרוץ המלחמה — לשבדיה, ונמצאו בהכשרה בתנאים טובים 6—7 שנים. מהם הורכב הצוות של עובדי האניה: השומרים, הטבחים ומפקדי רובעי-המגורים. עוד ביום שני להפלגה החלו להעסיקם בעבודות שונות שבספינה, כדי שירגישו שהם נושאים בנטל האחריות של הסעת האניה. בחורה מאושינצ'ים הועמדה ליד ההגה.

האנשים שאפו לסייע. מומחים למקצועות שונים, שנמצאו בין הנוסעים, הוכנסו לשאר עבודות: מכונאות, חשמלאות, מטבח ועוד. בעלי התפקידים ענדו על שרווליהם סרטים מיוחדים. הורכבה קבוצה של סניטרים ואחיות. הותקנו שני חדרי-חולים וחדר-רופא. חסר היה רק רופא, ובתפקיד זה שימש אמריקאי אחד, לשעבר חובש בצבא האמריקאי, שעל דלת תאו הודבק מעין שלט: „דוקטור“. סודר המטבח, ונקבעה בו תורנות; על נקיונו הקפידו במיוחד משך כל הנסיעה פרט לעחות סערה ומחלות-הים שבאו בעקבותיהן ותקפו כמעט את כל באי-הספינה. אז קשה היה להשתלט על המצב, והלכלוך שפשט על הסיפונים ובחדרי-המגורים מהקאת-האנשים היה רב. נעשה נסיון להתגבר על כך על-ידי חלוקת שקי-נייר, שהיו לנו בשפע, שנאספו אח"כ בפחים. כן היה בספינה מיתקן מיוחד לשאיבת מי-ים לצורך רחיצת האנשים וניקוי הסיפונים וחדרי-המגורים וכן גם סבון מיוחד למים מלוחים. הודות לכך נשתמר נקיונה של האניה.

ביום השני לנסיעה, כששכבת-כפור דקה מכסה את עין המים, נאספו כל יושבי הספינה ובחרו בהנהלת האניה. זו הוציאה מיד מעין „תקנון משטר ונוהג“ הקובע עונש חמור, עד למאסר, על עברייני משמעת לכל עת המסע. אולם האנשים התנהגו למופת, ומשך כל זמן הנסיעה קרה מקרה אחד של מאסר, בעוון הכאת שומר. ואף במקרה זה לא ניתן העונש אלא לאחר שנערך

משפט כראוי. את הנוסעים עודדה ביותר העובדה, שכל האגיה, על ראשיה ועובדיה, יהודית היא. עובדה זו הקלה עליהם במידה רבה את קשיה הנסיעה, והיא גם שסייעה לקיים משמעת וסדר. למן ערב־שבת הראשון נערכו בקביעות מסיבות־שבת לנוסעים.

מנת־המזון לאיש היתה 800—700 גרם: 300 גרם צנימים ולחם־מלחם דני: 80 גרם בשר משומר: כ־50 גרם בשר־מרק: 150 גרם תפוח־אדמה: כ־50 גרם גבינה: כ־50 גרם סרדינים, ירקות ופירות חיים: 100—150 גרם תה, קפה, סוכר, חמאה וכו'. חלק מן המזון היה כשר, למקפידים בכך. כל אחד מנוסעי הספינה קיבל $1\frac{1}{2}$ —1 ליטר מים ליום, שניתנו מ־4 ברזים שבארבעה מקומות שונים בספינה. מקצתם של הנוסעים הביאו עמם כמה מצרכי־מזון משלהם, כגון קפה, שוקולד, סוכר — וגם־אלה רוכזו בידי הנהלת האגיה. האנשים נתנו את אשר עמם בחפץ־לב. האוכל חולק 3 פעמים ביום ע"י מפקדי־הרובעים ששלחו את אנשיהם לקבלו במטבת. בארוחת־הבוקר ניתנו ספל־קפה, לחם, שתי חתיכות גבינה וסרדינים. המרק היה המזון העיקרי של היום: קערית מלאה, שלתוכה ניתנו גם הבשר והירקות. בערב ניתן ספל משקה חם, צנימים, גבינה וסרדינים. לאוכלי־כשר ניתן מזון מיוחד.

מערכת החימום פעלה כסדרה. האנשים היו לבושים היטב והצפיפות גם היא הוסיפה לחמימות. הודות לכל לא סבלו האנשים מן הקור, אף כי המד־חום הורה מתחת לאפס. כן פעלה כסדרה מערכת האיורור הפנימי.

הספינה הפליגה ביום ששי, 24 בינואר 1947, ואותו ערב נאמרה שירת הים: "שירו לה' כי גאה גאה". בשבת בבוקר ערכו שומרי־מסורת תפילה בציבור, ועטופי טליתות פנו לקברניט לקבל את ספר־התורה. בעת קריאת התורה כיבדו ב"מי שברך" את עובדי־האגיה. היתה זו חוויה גדולה לאנשי־האגיה כולם.

בעוד זמן מה נתברר שהכרח הוא לה לספינה להיכנס לנמל לה־האבר להצטיד בדלק, כיון שאי־אפשר היה להשיגו בדרך כמקווה. נכנסנו לנמל זה ב־4 לפברואר, בשעות הערב.

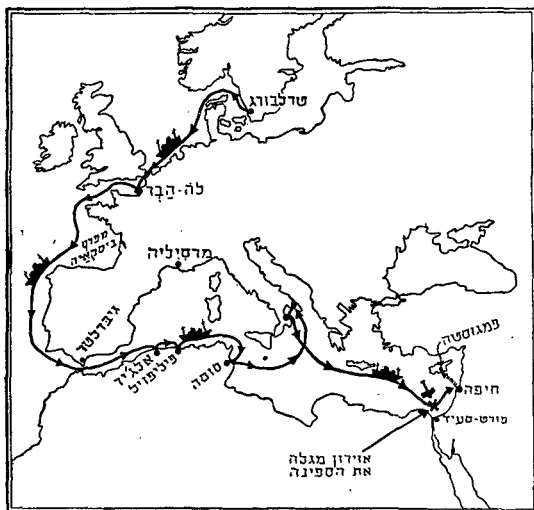
הרפתקאות בלה־האבר

עם התקרבונו ללה־האבר נשלחה טלגרמה לסוכן הספקת־אניות, בה נתבקש להכין לנו מלאי דלק. הספינה נכנסה לנמל בשקט גמור, כשעל סיפונה רק 4 אנשים. הפילוט שעלה לספינה, להכניסה למקומה המיועד בנמל, שאל למגמת פנינו. השיבו לו: — גנואה. הוא שאל עוד למספר נוסעי הספינה, וכשנאמר לו כי מספרם עולה על 660, הופתע, שהרי הדממה המוחלטת בספינה לא העידה על כך כלל. אז שאל מיהו סוכנו בנמל. השיבו לו כי באנו להצטייד בדלק, והננו מתכווננים לצאת מהנמל למחרת היום עם בוקר. הוא הכניסנו לנמל. האנשים כולם היו בספינה פנימה. הסוכן שפנינו אליו לא הגיע לנמל, וכמה מאנשי ההנהלה ירדו אליו העירה, והוא הבטיח להביא את הדלק במשך הלילה. איש מאנשי שלטונת־הנמל לא עלה על האגיה. בלילה הובא הדלק, אך מכשירי־הטעינה לא התאימו לאלה של הספינה. אנו חיכינו בקוצר־רוח להפלגה. אותו לילה התחוללה סופת־שלג גדולה, הקור היה חזק, ואנשים לא ביקשו לעצמם דבר בלבד מפלט מן הקור ליד החממות. בבוקר הובאו מכשירים מתאימים והחלו להעביר את הדלק לאגיה.

לפתע הגיעה לרציף מכונית־טכסי, שממנה קפץ צרפתי זקן ואחריו כמה אנשים. הוא זינק ועלה לסיפון והחל צועק, כשהראה את תעודותיו נתברר כי הוא פקח מיוחד לבטחון האניות, והודיענו מיד כי לא יתירו לנו להפליג. על השאלות „על מה“ ו„למה“ השיב כי אין זה מענייננו, וכי הגיעו על כך הוראות מיוחדות מפריס. לאחר מכן ירד מן הספינה בסערה, כמו שבא, והורה לעובדי הנמל לחסום את מקום עגינתנו ע"י סירת־גורר, ולמנוע את יציאתנו מן הנמל. ליד האניה הוצבו ג'נדרמים, ואנו לא יכולנו לזוז ולו גם מטר אחד בלבד. היתה זו מכה נאמנה, והועמדנו לפני בעיה חמורה. נקראה אסיפה של המעפילים באחד החדרים הפנימיים ופה־אחד נתקבלה ההצעה שלא לתת לאיש מן החוץ לעלות על האניה, תוך הסתמכות על חוק האקסטריטוריאליות. כמו־כן הוחלט לארגן קבוצות־התנגדות לכל פורענות העלולה להתרגש.

אחד מקציני האניה ירד לחוף ופנה לפקח הראשי בדרישה להתיר את הפלגתנו, לפי שלא באנו הנה אלא להצטייד בדלק. קצין־הספינה דיבר בתקפנות ודרש במפגיע. הפקח, צרפתי זקן ובעל־צורה, הראה לקצין מכתב ממיניסטרו־הצי הדרוש לעכב את הספינה, והתנצל כי חובה עליו למלא אחרי הוראות. כשקציננו הוכיח לו כי תעודותינו הן בסדר, פתח בטענה כי ספינתנו אינה רשאית להסיע אלא 300 נוסעים בלבד. קציננו ענה וטען לו כי כמות־האוכל המצומצמת לא תספיק לכלכלת אנשיו אם יעכבו את הנסיעה, אך הפקח השיב שאין הדבר בסמכותו כל־עיקר. גם הסוכן, משנודעה לו זהותנו, מיד משך ידו מן הענין. אז פנו הקפיטן ואחד הקצינים למיניסטרו־הצי־המסחרי בדבר מכתב־אישור, שהאניה „תקועה“ בנמל. הם טענו שהחברה המטפלת בנסיעה הגבילה את מועד הגיענו לגנואה בתאריך מסוים, והנה אנו עומדים כאן יומים והשלטונות משהים אותנו בנמל על לא־דבר. הנהלת־הספינה הוסיפה והודיעה לשלטונות כי יתן הוראה לסגור משעה 4 את מחסני המים והמזון, ולנוסעים לא ינתן דבר לאכול. הם דרשו ממיניסטרו־האספקה שישא לפחות בכלכלת האניה, כל זמן שהותה בנמל, מאחר שהשלטונות הצרפתיים הם המעכבים את הפלגתה: הדרישה היתה למנת־מזון יומית של 2500 קלוריות לאיש. כן דרשו כמות כזו גם עבור שני הימים שחלפו בינתיים. הם תבעו שהמיניסטרו־יוסף ספק מיד, על חשבוננו, מים ומזון. הפקח טלפן לפריס לקבל הוראות. התשובה היתה חיובית. בכלל, יחסו לענייננו היה יפה מלכתחילה: אמנם קבע לנו רק חצי הכמות שדרשנו, אולם ניתנה לנו זכות בכורה בחלוקת מיצריים לגבי אורחים צרפתיים. הוא גם טרח והתקשר עם מחסני־מזון שונים שבמקום ובסביבה, כדי למלא את חובתו כלפינו.

בינתיים נמשך לחץ פוליטי חזק מצד חוגים יהודיים על מיניסטרו־הצי. הוא הבין שאנו נהיה מסוגלים לעשות כל דבר כדי להיחלץ מן הנמל. הלחץ הפוליטי הועיל וניתנה הוראה לשחרר את האניה. המיניסטרו־יוסף שמח להיפטר מן ה„ספחת“ והוא ציידנו, לפי דרישתנו, בטופס מיוחד — בו נאמר כי לפי הוראות מיניסטרו־הצי הצרפתי מקבלת האניה „אלואה“ היתר לצאת מנמל לה־האבר לגנואה. על סמך תעודה זו קיבלנו מאג'ניפסט משלטונות־המכס, שרשאים אנו להסיע בספינה 600 נוסעים בעלי פספורטים, וכך, ומשלטונות־ההגירה קיבלנו אישור, כי בספינה מצויים 600 איש עם פספורטים „טובים“. הבאנו רופא שבדק את האניה ואישר בכתב כי מצבה טוב והתנאים הסניטריים תקינים גם הם. אחד מקציני־האניה הודה אז לשלטונות־האספקה



על יחסם האוהד ועל סיועם הממשי לנו. הוא ויתר על המזון שהובטח לנו „כדי שיחולק — כך אמר — לאוכלוסים שאינם משופעים בכך”. למחרת אותו יום הודיע שירות השידור הבריטי שהספינה „אלואה” מהונדרוס, הנושאת 700 יהודים בדרכם לארץ-ישראל, נכנסה לנמל לה-האבר להצטייד במים. לפי אותו שידור שם הקפיטן של הספינה — ברנשטיין, ומלחיה אמריקאים. השלטונות הצרפתיים עיכבו, כך נאמר, את האניה מסיבות בטחון, אך התירו את יציאתה תחת לחצו של הקפיטן בלה-האבר, לאחר התערבות פוליטית בפאריס.

עם יציאת הספינה מן הנמל, בעוד היא מפלסת לה נתיב בין שאר האניות שמסביב, התירו לאנשים לעלות אל הסיפון, והם שרו שירים ארצישראליים. אותה שעה האירונו בזרקור על האניות שעגנו בנמל, ואור זה והשירה שהשתפכה מהלבבות הנרגשים השרו רוח טובה על כולם. אכן, היה זה מעמד מרהיב-עין ומרטיט-לב. מלחי האניות שביניהן הוכנסנו לא הרגישו כל זמן שהותנו בנמל באנשים החבויים במעמקי הספינה, והופתעו מאוד בראותם לפתע קהל כה רב שהגיה ועלה בהמולה לסיפונים.

טערה במפרץ ביסקאיה

ב־7 בפברואר יצאנו מלה-האבר בכיוון שרבורג. ביום-המסע הראשון היה הים שקט למדי. הסערה החלה אור לשמיני בחודש. אחרי בראסט, עם הכניסה למפרץ ביסקאיה, הוטלנו לים רוגש וסוער. הברומטר הורה כי מהירות הרוח הוא 60—70 ק"מ לשעה. כל אלה מבין המעפילים שעליהם הוטלו תפקידים כלשהם — יצאו מחמת הסערה מכלל פעולה. כן איבדו את כושר-הפעולה קצתם של המלחים האמריקאיים. נסענו איפוא ללא כיוון מסוים, אל מול פני הגלים, ושמרנו רק על יציבות האניה, שלא תזרק לחוף. מחמת העננים והגשם אי-אפשר היה לקיים כל ניווט אסטרונומי, האנשים כמעט שלא טעמו דבר

(עבודת המטבח נפסקה בכלל, בשל חוסר טבחים ואי-הרצון לאכול.) והדכאון גבר, אלא שלא נותר כוח להתאונן. שוב לא הועילו גם שקיקי-ההקאה, הסחי עלה בכל פנה, בכל 4 הקומות, והמלחים האמריקאים עבדו קשה בניקוי האולמות ככל האפשר. מחוץ לחדר המכונות וההגה לא קוימו כל מלאכות רגילות. האניה נזרקה לכל עבר ע"י הגלים. משכבי-העץ החלו להישבר תחתם מחמת הטלטולים. משנשברו — לא היה בכוח האנשים לצאת מתחתם. היתה זו מלאכה קשה לגַר האניה, וכל מי שכוחו אתו, לפנות את הנופלים ולתקן את המשכבים.

הקצינ הנכרי סבר שהאניה עלולה לטבוע, וכי הכרח הוא שניכנס לנמל פורטוגלי או ספרדי לבקש עזרה. אך הקפיטן היהודי סירב, מחשש התנפצות הספינה אל סלע. המשכנו במסענו, ועברנו את הביסאקיה. בהיותנו באמצע הביסאקיה, אחרי 2 ימי-סערה, שמענו ב"בי.בי.סי. כי המלך הבריטי ופמלתו עתידים לצאת לביקור לאפריקה-הדרומית באנית-המלחמה „וואנגארד“. שיירדים נתגלתה לעיננו. הבחינ בה ראשונה ההגאי. השיירה נסעה ממש בקו מסענו, במרחק $1\frac{1}{2}$ ק"מ מערבית מאתנו. האנשים רובם היו סרוחים אותה שעה על משכביהם למטה, אך אלה שהיו מצויים על הסיפון הניפו את הדגל העברי על התורן הגדול, מעשה אנית-מלחמה. „וואנגארד“, נושאת-מטוסים, בליווי 6 משחיתות ושתי סירות, עברו או לידינו — וראונו. היה זה מחזה מופלא, שהעיר בלבנו רגשות זרים ומשונים: ספינת מעפילים יהודים החותרים למולדתם — מול פני עולם מתנכר לגורלם; ספינה מטולטלת-גלים-וגורל מכאן ושיירת הדר-ועצמה — מכאן.

שעות מספר לאחר שפגשנו את אלה יצאה סירת פורטוגלית לברכמ, וכפי שהודיע הרדיו למחרת אותו יום נפגעה הסירת ע"י הסערה. הסערה נמשכה 4 ימים, ולפני שנסתיימה מצאנו עצמנו מחוץ לביסאקיה, ושינינו את הכיוון ישר דרומה, לאורך חופי פורטוגל.

אך יצאנו מן הסערה לא בלי נזקים.

עם בוקר היום השני לסערה החלו 3 מטנקי-הדלק הגדולים והמרוכבים (כל אחד 5 טון משקלו). שהיו מבורגים למקומם ושעונים על סמוכות-עץ בצורת סגול — „לטייל“ על הסיפון הקדמי. היתה בכך סכנה מרובה ביותר, שמא ישברו, חלילה, את הסיפון ויתהפכו על ראש האנשים וכי „תנועתם“ תשתנה גם יציבות הספינה. הדלק שבהם נשתפך בכל האניה. ניתנה הוראה לחלץ את האניה מסכנה איימה זו, ובחרף-נפש ממש התחילו לפרק את גדר-הסיפון החוסמת את תנועת הטנקים לעבר הים. הקפיטן הטח את האניה נסיה מסוכנת ושלושת הטנקים הועפו בתנופה רבה הימה. עם כל טנק שגלש כאילו ירד בטל כבד מעל הלב. דבר שני שממנו חרדנו היו הטנקים התחתונים, שבירכתי הספינה, בהם נמצאו כמויות מים ודלק. אלה נפרצו מחמת החבטות ונתערבבו המים בדלק. הפסדנו 25 טון מים וכ-40 טון דלק. מאליו יובן כי הפסד זה שינה את הישובי לוח-הזמנים.

בצפון אפריקה הצרפתית

עתה המשכנו במסע לעבר דרום, בים ההולך ותוזר למנוחתו. לאחר שהאנשים התרחצו יצאו להתחמם בשמש. נערכה „כביסה גדולה“ באניה: החל שפשוף כללי של אנשים, משכבים ושל האניה עצמה. ברוי מים מלוחים היו במידה מספקת. כיון ששלושת הטנקים הוטלו הימה ונתפנה

לשימוש הסיפון הקדמי, החלו האנשים לנקותו בליזול וברדי.די.טי.. לאחר שני ימי נסיעה שקטה החלו החיים לחזור למסלולם, ומצב־הרוח נשתפר. כעבור ארבעה ימים הגענו לגיברלטר החלטנו לעבור על פני הצוק דוקא בשעות היום, לפי שהשלטונות הבריטיים ידעו על קיומנו ועל מגמת מסענו. שטים היינו מול חופי אפריקה והחלטנו להצטייד שם בדלק.

היו שם שני סוכנים: שם אחד מהם דמה לשם יהודי, הברקנו לו, מעשה בל אני־סוחר: „דרוש כך וכך דלק; כך וכך מים; כך וכך ציוד“. שאלנו אם בכוחו לספק לנו את צרכינו והבטחנו לשלם הכל בדולרים מזומנים. הטלנו עוגן מחוץ לגמל והניפוגו דגל לאות כי נתקלקלו מכונותינו. כעבור שעה בא קצין־הנמל בסירה ואנו הודענו לו כי אנו נכנסים לתיקון המנוע. בשבת לפנה״צ אישר הסוכן את הזמנתנו. כל האנשים ירדו לבטן האניה. אנו ביקשנו פילוט ע״י איתות־דגלים. נמל זה היה מסודר למופת. הפילוט עלה לאניה, ונתכבד במשקה דני. שאל פרטים על האניה. אמרנו לו, כי אני־נוסעים היא. „כמה נוסעים?״ — שאל. כאשר שמע מספרם מהו כמעט קפץ מעורו. הכניסנו וקשר את הספינה באמצע הנמל, במקום שניתן היה לעזבו באופן נוח... היה זה כבר בשבת אחרי־הצהריים. בנמל עמדה כבר מנוחה שלקראת יום ראשון. כשהגיע ב״כ הסוכן, העלינוהו לגשר, וקנינו ממנו כמיות גדולות של מזון טרי, פירות וירקות. הוא שאלנו מי ומי אנו. וכשמע — הבטיחנו לסייע בידנו ככל שיוכל. הוא כרע ברך בפני ספר־התורה שהיה עמנו ונשקו בהתרגשות. עד מהרה קיבלנו מים ודלק, וגם שאר הציוד שביקשנו החל להגיע אף הוא. בינתיים באו פקיד־המכס, משטרת־הנמל, ורופא־הנמל. כולם שיערו לבטח כי זו האניה שברחה מלה־אבר, אך לא נתאנו לנו כלל ולא שאלו כל שאלות, אלא נתישבו בחדר הקפיטן, לגמו להנאתם ועישנו מן הסיגריות האמריקאיות שהיו מצויות עמנו. לאחר שנסתיימה טעינת הדלק חתמו כולם על תעודותינו.

עוד אנו מתכוננים להפליג והנה הופיע אדם מזוקן, פקח על בטחון השיט, שענין ספינתנו לא נראה לו כלל. דובר עמו גלויות ונאמר לו שאין באניה אלא יהודים ממחנות־הסגר המחפשים מולדת לעצמם. הוא פרץ בבכי עמוק, הוציא תמונות של בן ובת שנפלו בפעולות של חיל־המרי בצרפת. הוא ביקש לראות את הנוסעים, אגב כך הביע את חששותיו שמה שרויים הם בתחתית הספינה ללא אוויר מספיק, אך מצאם כשהם משחקים, מנגנים ושרים. כשעבר ביניהם, שוב נתרגש מאוד. לאחר הסיור בספינה זיכנו בתעודה משלו, שהתנאים בספינה ראויים למסע. כשנפרד מאתנו בירכנו ב, „שלום״ שלמד על הספינה. חצי־שעה לאחר שירד חזר נרגש וביקש משהו כמזכרת. ירד לחדר־המגורים, שיחק עם ילדה, ונטל עמו פיסת־ניר שעליה כתוב: „שלום״, וחתימות כמה מן הנוסעים. גם הוא נתן לנו כתב־מזכרת משלו.

עד שעה 7 הועמס כל מה שביקשנו. הסוכן היהודי נפרד מאתנו בברכה, ולאחר ששולם לו מחיר הקניה במזומנים, לפי מחיר מלא בשטר־כסף אמריקאיים ירוקים בני־מאה, הוענק לו גם סמל תכלת־לבן של קק״ל. לפירמה זו ידידים לכל אורך החוף. האפריקאי ואנו קיבלנו ממנו מכתב לידידיו לסייע בידינו ככל האפשר. ב־9 בערב יצאנו את הנמל. כל הנוסעים עלו אז על הסיפון ופתחו בשירה.

לפי הצעת המכונן הראשי החלטנו להטיל עוגן באחד המפרצים הקטנים.

המוגנים בפני הרוח, מזרחית מאלג'יר. נכנסנו אליו בלילה, הארנוהו בזרקור ומצאנוהו ריק. הטלנו מיד את העוגן והמכונאים ניגשו לתיקון כללי של המנוע. חשבנו שהתיקון ימשך יומיים. בינתיים עלו האנשים להנאתם על הסיפונים, נשתזפו, סרגו והשמחה היתה רבה, השפיע על כך לא־מעט הנוף מרהיב־העין של המפרץ. החלה גם פעולה תרבותית. נתקיימו הרצאות באידיש: העליה, ההגנה, צנתנים, הבריגדה, יחסים בין עמי א"י — וכן גם אימוני־התירה במשוטים.

אך כנראה הודיעו רועים מקומיים לשלטונות על „אנית־מלחמה“ העוגנת במפרץ. באו קציני־משטרה. הראינו את תעודותינו — נוסעים לגינואה, וסיבת עמידתנו — קלקול במנוע. אחד מאנשינו ירד העירה. ביום שלישי החלטנו להפליג. אך יחד עם זה — להצטייד במים. איבוד מיכלי־המים בעת הסערה בביסאקיה פגע בנו מאוד, ומאז היינו תלויים יותר במגלים לצורך השלמת מלאי־המים. לפי שניירותינו היו טובים בכל נמל צרפתי, החלטנו לנסוע אל הנמל האפריקאי האחרון שבדרך מסענו — לסוסה, ושם להשלים את כל החסר לנו במים, מזון ודלק. כשהגענו לתחום הגמל דרשנו פילוט, הופיע הלה והודיענו, כי בעתון שבכיסו כתוב על כך, שהצי הבריטי יודע על האניה שיצאה מאלג'יר וחנתה יומיים בדרך, ולפיכך אינו יכול להכניסנו לנמל בלי שיטול תחילה רשות ממנהל הנמל. כעבור זמן הגיע מפקד הנמל והסכים להכניסנו. נכנסנו באמצע היום. שומר־הבטחון — יהודי — סיפר לנו כי רבים כאן הרוצים לעלות ארצה. הרופא נתן לנו תעודות מצוינות, וכן גם קציני־בטחון־השיט. בנמל כבר חיכו לנו הרב, ב"כ הקהלה, והמון רב של יהודים. מפקד־הנמל נתן לנו ללא־דחתי את מבוקשנו והאיץ בנו להפליג מיד. הרב הביע רצונו לבקר באניה ואף עשה כמה מאמצים בכיוון זה. כן הציעו לנו היהודים מזונות ואף נכונים היו לשלם דמי מכס שיתירו העמסת מיצרלים. הודענו להם כי לא חסר לנו דבר. הם התחננו לקחתם לארץ...

כשיצאנו מן הנמל — עלו האנשים על הסיפונים. למראיהם פרצו היהודים שבחוץ את קורדון השוטרים כשהם מניפים דגלים. היתה זו הפגנה שהחזירה לאנשי הספינה את ההכרה שאכן זכות גדולה עמדה להם להיות בין המעטים שהצליחו לעלות.

מכאן שונה כיוון המסע, אך לא לגינואה אלא לים הפתוח. הוחלט להפליג לים האדריאטי לקבל עולים נוספים.

הספינה מעלה מעפילים נוספים

בספינה היו משכבים ל־700 איש, את שאר המקומות הריקים תפסו 500 חביות־דלק. אולמות המגורים, בעיקר האולמות התחתונים, היו מלאים חביות אלו. במשך הנסיעה משבדיה, ביחוד בשעת הסערה בביסאקיה, נשפך הדלק מחביות רבות ורצפת האולמות היתה מכוסה, איפוא, שכבה של דלק סמיך, מה שהכביד על השימוש בחדרים אלה. הוחלט שבימים הספורים שנוותרו עד לבוא הספינה לאיטליה, יועבר הדלק מן החביות לטנקים והחביות הריקות תוטלנה הימה, אחרי־כן ינוקו האולמות ויועברו לשימוש הנוסעים. לפי חישובם של אנשי־הספינה היה סיכוי לקבל ע"י כך מקום ל־700 איש נוספים. החילוננו מיד בעבודה. ארגנו קבוצות־עבודה בשלוש משמרות לפינוי המחסנים. העבודה היתה מפרכת וכולם עבדו במרץ ובמסירות רבה. ביום שנכנסנו לאחד המפרצים תפסתנו סערה ים־תיכונית חזקה שהקשתה את ביצוע מלאכת הניקוי.

הפעם היו האנשים מחוסנים יותר. קרוב ל-100 איש עסקו בהעברת חביות לסיפון הקדמי ובהורקתן; היתה זו מלאכה מפרכת, שנמשכה 24 שעות, כשהאנשים עושים בה כשהם ערומים למחצה. משקל כל חבית עלה ל-100 קילו, והיו דביקות זו לזו, והמלאכה נעשתה בעת סערה, כשהספינה עומדת מול פני הגלים. בכל־זאת נסתיימה המלאכה בעתה. לפי חישובי המהנדס שוב צריכים היינו להצטייד במים באיטליה, כי הקיבולת קטנה וחלק המים נתערבב בדלק. פנינו איפוא לאחד הנמלים ואמרנו להיכנס אליו עם חשכה. במשך היום, עם שוך הסערה ועד הערב, הסתובבנו במפרץ הלוך ושוב. בערך בשבע התקרבו לנמל. ראינו שמאותתים אלינו מתחנת הפילוט. הקפיטן אמר כי האיתות איננו באנגלית אלא באיטלקית, ניסינו לקלוט אך נתברר שאין זו איטלקית כל־עיקר. פתאום התחיל האלוטאי לקלוט את האיתות לפי... גוטריקון עברי: „הכל בסדר, קדימה!“ התקדמנו לאִטנו בכיוון הנמל וסירת־הפילוטים יצאה לקבל את פנינו; גם ממנה אותנו אלינו עברית. הפילוט עלה לאנייתנו, ועמו שנים מאנשינו — הסֵהם שאותנו אלינו עברית. שוב ירדו האנשים לאולמות והאניה נכנסה, כשרוב אורותיה כבויים, לנמל. זה היה נמל־דיג וספינה בגודל שלנו לא ביקרה בו מכבר. נתגלו קשיים להתקרב לרציף. אז עלו על הסיפון באי־כוח שלטונות הנמל, שמיד נתחוור להם ענייננו, ואפשר היה לדבר אותם ישרות וגלויות; מהם גם קיבלנו תעודות שנשתהינו בנמל כדי להצטייד במים. ב־4 לפנות בוקר הפלגנו לנמל שני, לקבל לאנייתנו מעפילים נוספים. שוב נאלצנו להסתובב בים בשעות־היום ולגשת ליבשה רק עם חשכה.

משנתברר כי נקבל אנשים נוספים להעברה לארץ־ישראל, נאספנו, כל אנשי האניה, למפקד־חובה, והנזהלתנו הנבחרת הודיעתנו כי מתכווננים לעשות מעשה נועז ורבי־ערך — שנקח עמנו עוד 800 מאחינו השואפים לעלות ארצה. הדגישו בפנינו כי עולי שבדיה, שכבר נתרגלו לתלאות הדרך, יצטרכו לדאוג לעולים החדשים, שמצבם יהיה גרוע מכל הבחינות. הן מבחינת ההסתגלות לטלטולי־הים, הן מבחינת טיב מלבושיהם והן מבחינת מצבם הרוחני והחמרי. האנשים שבספינה, כולם כאחד, קיבלו את הידיעות בהתלהבות והביעו נכונות לסייע בכל דבר. הוסבר לנו כי הנוחיות שנתקיימה עד אז בספינה תפחת עד מאוד. בקהל נתגלתה נכונות לכל והתחילו לזרוק לים מזודות עם חפצים — ואפילו חדשים לגמרי. בקושי מנעום מזה. נקבע שאותן 2 קבוצות־מעפילים שאומנו בשעת המנוחה והתיקון ליד אלג'יר, ישמשו בליל־ההעברה כמלחים ברפסודות־הגומי ובסירות ההעלאה. כן נבחרו מקרב המעפילים קבוצות־סדרנים. מספר האנשים במשכבים צומצם עד קצה הגבול וכך נתנספו לרשותנו כ־200 דרגשי־משכב.

עם חשכה הגענו לנקודה הגיאוגרפית שנקבעה לקבלת העולים, התקשרנו על־ידי איתות עם החוף; הורונו עד כמה רשאים אנו להתקרב אליו. את העוגן זרקנו במרחק 500 מטר בערך מן החוף. סירת־מנוע נראתה מתקרבת, וממנה עלו על הספינה כמה אנשים עם העתונאית רשל שיגם, יהודיה מצרפת. המעפילים הועברו מן החוף בסירות שנסתייעו בכבל ארוך הנמשך מן החוף לספינה, וההעלאה בוצעה בעזרת הכבל, ע"י סירת־מנוע שגררה אחריה מן החוף סירות־גומי אמריקאיות (למעבר נהרות, 45 איש בכל אחת) ושתי סירות־העזלה שלנו, שבאחת עברו מעפילים, ובשניה — מלחים. שעה לאחר שנמתח הכבל החלו האנשים להגיע; שלשלנו מן האניה רשתות־חבלים

והאנשים טיפסו על הרשת ועלו על הסיפונים. תחילה היו האנשים במצב ירוד ומדוכדך, כיון שלאחר שלושה חדשי ציפיה בנמלה-ההפלה כמעט שאבדה מהם כל תקוה להמשיך בדרכם. אך בעלותם אלינו שופר מצב-רוחם בתכלית; מיד הופנו לסיפונים ולאולמות, אף לאלה שטרם נזקו, לפי חשבוננו הורה לנו כי נוכל לנקותם משך יומיים. ברגע האחרון הוחלט לקחת גם נוער — 100 ילדים ממחנה בפיאמונט. עלו איפוא בסך-הכל 800 איש. הילדים שוכנו במעונות המלחים שנתנדבו לישון על הסיפון. בעוד שמצד אחד של הספינה הועלו המפעילים במהירות רבה, עסקו מלחים ומפעילים בהעברת מיצרכי-מזון מספינה קטנה שנתקרבה לצדה האחר של ספינתנו. העלאת המפעילים והמיצרכים נשלמה משך 5 שעות. עם בוקר היינו נכונים להפליג.

בספינה אירעו כמה מקרים שאנשי-הגיטו פגשו בקרוביהם באורח בלתי-צפוי. זעזע ביחוד המקרה בצעירה שמצאה את שתי אחיותיה אשר לא ידעה כי נשתירו בין החיים.

כוונת מובילינו היתה, כפי שנתברר אח"כ, להגיע לחופי הארץ, להוריד את הנוסעים — ולהסתלק עם הספינה. אך הכל ידעו שהסיכויים לכך קלושים, בעיקר מפני החשש שיגלו אותנו מן האויר.

מצב-הרוח ביום הראשון היה מרומם, אך לאחר-מכן החלו העולים החדשים לחלות במחלת-הים. השבדים סעדום במחלתם בשקיקי-נייר, ובטיפול אבהי. קבוצות העובדים עסקו בניקוי אולמות-המגורים, כדי שיומיים לפני הגיעם ארצה יהיו מוכנים לקלוט את כל האנשים בתוך הספינה, כיון שבהימצאם על הסיפון היו יכולים, לשמש עדות חותכת על זהות הספינה בעת ההתקרבות לארץ-ישראל. רוב השבדים היו גוף מלוכד של „החלוץ“ השבדי ללא הבדלי מפלגות, ואילו האיטלקים אורגנו בקבוצות לפי מפתח מפלגתי. נקראה אסיפה כללית של כל המפעילים. כל הנוסעים ידעו כי סיכויינו לרדת בחוף הארץ קלושים, לפי שספינתנו לא הגיעה ארצה אלא לאחר שהגיעו שמה כמה ספינות-מפעילים אחרות שנתפסו ע"י כוחות-ההסגר הבריטיים, ויושביהן התנגדו בכוח להורדתם מן הספינות לצורך העברה לקפריסין. ידענו על כך מתוך העתונות והרדיו. ידיעות אלו הן שהדריכונו בקבלת החלטותינו, ובהתאם להן החליטה האסיפה, שעם בואנו למחוז הפצנו והיתקלנו בצי הבריטי, מחובתנו יהיה לתת ביטוי של ממש לנכונותם של יהודים לעבור כל מדורי-סבל של מסע-בים וגלות חלקית, כדי שבסופו של דבר יגיעו לארץ-ישראל. אמרנו לעצמנו, כי התנגדותנו לגירוש-קפריסין תפנה ודאי את דעת-הקהל העולמית למעשיה הבלתי-חוקיים של הממשלה הבריטית, המפירה את התחייבותיה הבינלאומיות. בימים שעוד נותרו לנו בדרך להכנת ה„התנגדות“, גמרנו ואמר לכוון את כל מרצנו לכך. מיד נבחרה ועדה שעליה הוטל לעסוק בהכנות לכך.

הכנות להתנגדות

- 1) התנגדות נתארגנה בשלושה שלבים: (1) התנגדות נביגציונית;
- (2) התנגדות במכשירים; (3) התנגדות האנשים בגופם.

התנגדות נביגציונית (בתמוני שיוט)

ביצוע התנגדות זו הוטל על רב-החובל שנקבע כמנהיג הספינה בשלב זה. הוא קבע שהטוב שבהגאים האמריקאיים יהיה לידן כל זמן ההתנגדות. הקצין השני, אמריקאי גם הוא, נקבע כאחראי להגה האחורי בתחתית

הספינה²), שהוא הגה רורבי, כדי במקרה שהגה המיכני יתקלקל או יתפס, תוכל הספינה להמשיך בתנועתה ע"י הגהידיים. בירכתיים הופקדו קצין ושני מלחים, ודלתות חדר-המכונות וכל ארובות-האוויר נסגרו יפה-יפה כדי שאי אפשר יהיה להטיל פצצות לחדר-המכונות ולהשתיתן ע"י כך, גם אם יתגברו על התנגדות האנשים. הקצין-המהנדס הראשי נקבע כממונה על המכונות בשעת ההתנגדות. הקשר בין הגשר וחדר-המכונות קיים ע"י טלפון-צינור, הקשר בין הגשר והגה האחורי — ע"י רץ דרך חדר-המכונות (פתח אחד נשאר פתוח לצורך זה), והקשר בין התנגדות האנשים להתנגדות הנביגציונית — ע"י מפקד הספינה וסגנו, שנבחרו ע"י המעפילים באספתם; כן נמצאו על הגשר בשלב ההתנגדות — הקפיטן, הגאי קבוע, הגאי רורבי, מפקד הספינה וסגנו.

התנגדות במכשירים

(א) בספינה היו מצויות כמה קורות-עץ גדולות, מהוקצעות וצבועות, באורך 7 מטר לערך, בקצותיהן נקבעו כדורי-כד משוחים בזפת. חשבנו שהאנגלים לא ידעו אם אלו קורות עץ או ברזל. שתי קורות כאלו נקבעו כמשוטים משני צדי האניה באמצע והיו תלויות על הסיפון, מחזוקות בברגים במקומות המותאמים למנופיה-ההעמסה הקבועים על פנם. הקורות היו מונחות על הסיפון מחוברות ע"י צירים אך לא היו מונפות כלפי הים. בשעת התנגדות אפשר היה לכוונן פתאום כלפי חוץ. לא נתכוונו אלא לאפקט פסיכולוגי בעיקרו. ליד כל קורה נקבעה קבוצה בת 4 אנשים שלמדו להורידן במהירות.

(ב) סירות-ההצלה. כרגיל בזמן שלום נמצאות סירות-ההצלה כשהן תלויות ממש מעל לסיפון, אולם במלחמה או בשעת סכנה תלויות הן על מנופיהן מחוץ לדפנות הספינה כדי שאפשר יהיה להורידן לים ללא כל דיחוי. כאן, במצב זה, באו לעכב את נגיחת המשחיתות.

(ג) סילוני מים. הוטל על המהנדסים להכין את צינורות-המים, המשמשים כרגיל לניקוי הסיפונים, להרבצת מים מלוחים בלחץ חזק לעבר הפורצים לספינה, ליד כל צינור (לרשותנו עמדו שנים כאלה) הורכבה קבוצה של אנשים בפיקוח מלח (מחזיק-הצינור) להרבצת המים. זרם זה אפשר היה לקיימו בכל עת-מצוא, כיון שהמשאבות שאבו בתמידות ישר ממי הים.

(ד) דלק. בהתיעצות עם המהנדסים קבענו שאפשר להוציא צינור-שמן אחד כדי להעלות בו בלחץ גדול שמן רותח. שמן קר יכולנו להעלות בלחץ קטן הרבה יותר. אך אחרי דיונים ויתרנו על השימוש בשמן רותח. החלטנו להשתמש בדלק קר בלחץ קטן יותר ולמרחק קטן יותר. נתברר שטווח השמן אינו עולה על 4 מטר לערך. אחד המלחים האמריקאיים נתמנה לכך.

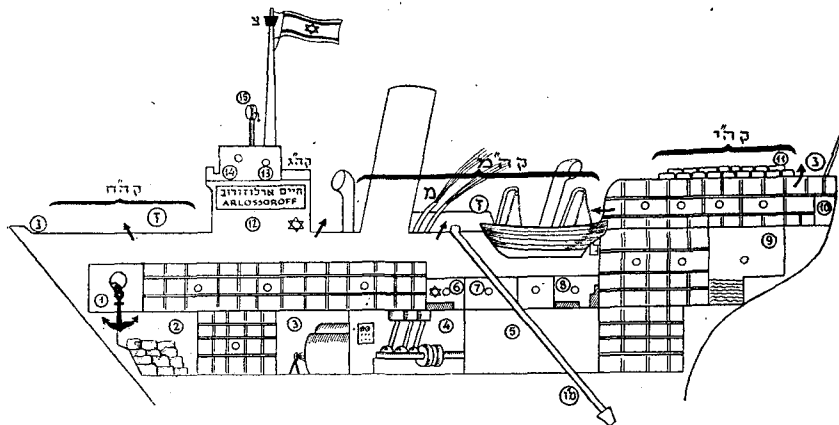
התנגדות האנשים

שאר נוסעי האניה אורגנו בקבוצות לפעולות מיוחדות.

(1) גרוינאים — נגד נסיונות של מלחיה-הצי להתקשר בחבלים לגדרות-הסיפון לצורך משיכה או לצורך עליה על הספינה. שתי קבוצות כאלו מבין המעפילים נקבעו בחרטום ובירכתיים ולכל קבוצה ניתנו 2 גרוינים כבדים — המשמשים בכיבוי דליקות.

(2) לא בכל ספינה מצוי הגה רורבי כזה. זכורה ודאי לכל פעולת הגה כזה בספינה „כנסת-ישראל“ — המערכת.

1. — חדרי רחצה ושירות — 6. בית-חולים
 2. — מחסני מזון — 7+12. חדרי מלחים
 3. — חדר הדודים — 8. חדר הרופא
 4. — חדר המכונות — 9. מחסני מזון
 5. — מיכלי מים ודלק — 10. חדרי רחצה ושירות — 15. פנס אתות.
11. — רפסודות הצלה
 13. — תא האלחוט
 14. — חדר הגה; מפות;
 רב-חובל ומפקד-האניה
 15. — פנס אתות.



- | | | | | | |
|----|---------------------------------|------|------------------------|------|--------------------------|
| נ | — נושאי גרננים | ☆ | — תחנת עזרה-ראש | קה"מ | — קבוצת התנגדות במרכז |
| ז | — זורקי ברגים וקו"פסאות שימורים | קה"ג | — קבוצת התנגדות בגשר | קה"י | — קבוצת התנגדות בירכתיים |
| מ | — צנורות מים | קה"ח | — קבוצת התנגדות בחרטום | צ | — צופה |
| מו | — מוט | | | | |

(2) "ידאים" — שתפקידם לידות ברגים, שנאספו מבתי-המלאכה של האניה, בפחים או בארגזים. נקבעו 3 מקומות לערימות ברגים: בחרטום, במרכז ובירכתיים.

(3) קבוצות ליד צינורות-המים, ליד צינור הדלק; בין הקבוצות נתמנתה גם יחידת "עזרה ראשונה". נקודות "עזרה ראשונה" נקבעו: בתחתית הספינה — לטיפול בנפגעי-יגוים, ועל הסיפון — לנפגעי-מהלומות; בכל נקודה כזו הופקדו שלוש אחיות; הרופא-החובש נמצא בנקודה העלית. לאור הנסיון באניות קודמות נקבע, שאין טעם להעלות את כל האנשים לסיפונים: א. מחמת הפרעה ביציבות האניה; ב. אם יועלו הכל — תהא צפיפות מיותרת והעדר חופש-פעולה, דבר שיגרום בסופו של דבר למבוכה. הוחלט, איפוא, שעל הסיפונים ימצאו 600—700 איש, ואלו השאר, וקבוצות שנקבעו לרזרבה, ביניהן, ימצאו באולמות-המגורים העליונים. חלוקת המתנגדים על הסיפון נקבעה בשלוש קבוצות: קבוצת החרטום, האמצע והירכתיים. בכל קבוצה 150—200 איש. לאנשים אלה יתנו, במידת-האפשר, אלות-עץ וגם אלות-ברזל באורך 60—70 ס"מ כל אחת, שנעשו מצינורות ברזל בבתי-המלאכה. אך לא לכל האנשים יספיקו מקלות, והשאר צריכים היו לשמש כמטילי קופסאות שימורים וכל הבא ליד. על כל אחת מקבוצות-

התנגדות אלו מונה ע"י ועד-האניה אחד המעפילים: מעפיל נתמנה כמפקד ההתנגדות הכללית, אחר על הקבוצות המיוחדות, וכל אחד מאלה היה אחראי בפני מפקד-הספינה. הקשר בין גשר-הפיקוד לכל קבוצה קיים ע"י רצים. בוסף לקבוצות אלו נקבעה קבוצה בת 50 איש, מצוידים במקלות וברגים להגנת הגשר. קבוצה חמישית, קבוצת-רזרבה שמנתה כ-100 איש, נמצאה ליד הפתחים לסיפון. קבוצה ששית נקבעה לחדר-המכונות במקרה שיחדרו לתוכו, כדי לגונן על המכונות. הילדים והנשים ההרות רוכזו במעונות המלחים והוצאו מכל תפקיד של התנגדות; לשאר — 450 לערך — שנשארו ללא תפקיד, נאמר שלא ישתתפו בהתנגדות.

לאחר קביעת התכנית והכללים החלו מיד לחלק את התפקידים בין האנשים, למיין את קבוצות-ההתנגדות ולאמנן; המכונאים התחילו להרכיב את המכשירים, כשבעלי-המקצוע מבין המעפילים עוזרים על ידם. הימים השלישי והרביעי להפלגה מאיטליה היו מוקדשים לתמרונים — הזעקת האנשים למקומותיהם והפעלת המכשירים והורדתם מן הספינה במקרה שתצליח לחמוק מטבעת-ההסגר של הצי וחיל-האוויר. ביום האחרון לפני הגיענו ל"איזור המסוכן", מגבולות פורט-סעיד מזרחה, היו כבר האנשים כולם בקביעות מתחת לסיפונים. הוטל איסור לעלות על הסיפון, מלבד בשעות-הלילה, שאז הועלו כל האנשים לשאוף אויר צח. על הסיפון הסתובבו מלחים כדי לשוות לאניה צורה רגילה. נסענו במהירות המקובלת בעורק הבינלאומי המוביל לפורט-סעיד.

מטוס מגלה את האניה

בצהרי יום חמישי, 27 בפברואר 1947, הגענו 60 ק"מ מפורט-סעיד. אלו היו השעות המסוכנות ביותר, ואכן ב-1,30 אחה"צ הופיע מפציץ "הליפפס" 4-מנועי והחל לחוג מעל לראשינו.

כוונתו היתה ברורה לנו. ניתן צו מפי הקפיטן לפתוח את המקלט לגלים הקרובים ביותר — ומיד החלו להיקלט תשדורות ללא-קוד מן האווירון למרכז-התעופה: ציון הנקודה הגיאוגרפית של האניה, תיאור מלא של הספינה כפי שרואה אותה הטייס מלמעלה ומן הצדדים, מספר סירות-ההצלה, ציון הדוברות וכו'. כן צוין שאין אנשים על הסיפון, אלא שהאניה חשודה במידה רבה וודאי שאינה אלא "אלואה" הנודעת. התשובה לטייס נקלטה אף היא: "אכן, זוהי ה"אלואה", אל לך להרפות ממנה. מקשרים אותך עם המשחיתה". אח"כ התחיל הקשר עם המשחיתה, וגם לאלה הודיעו שלא ינחו לספינה להמשיך בדרכה. ביקשו להודיע על מהירות הנסיעה, הכיוון וכו' והטייס העריך את המהירות ב-14 קשר, בהיבט שמהירות הספינה היתה של 11 קשר בלבד. אניית-המשחית מסרה לאווירון גם על הקורס שלה. בהתאם לידעיות אלו שקלנו, שמחמת המרחק הגדול מן הארץ לא נצליח להגיע אליה לפני הפגישה עם המשחיתה. החלטנו, איפוא, לנסוע ישר אל מול פני המשחיתה, ואם נגזר עלינו להיתפס — מוטב שניתפס שעה אחת קודם. לשם כך הגדלנו את המהירות עד ל-13—12 קשר ויצאנו לקראת הפגישה. (בערך חצי-שעה אחרי שגילנו האווירון בפורט-סעיד, נתקלנו בספינת-דלק גורבגית שנסעה, כנראה, לאלכסנדריה. התחלנו לאותת לה סתם איתות בעלמא. הטייס חשב שזו אניית-עוזר ותג נמוך מעליה. הוא החל לשדר גם אודותה למרכזו, אז שינה הטנקר פתאום את הקורס וחמק לו בבהלת-פחד. הפיקוד

הודיע לאנשים כי נעשה הכל כדי לעלות על החוף, אף־על־פי שמתחילת הנסיעה לא היו לנו כל אשליות שנגזר עלינו לשבת בקפריסין לפני שנעלה לארץ־ישראל. לאמיתו של דבר היו האנשים נכונים גם לכך ובלבד שיגיעו ארצה.

המלחים האמריקאיים החליטו להשתתף בהתנגדות. אחריהם באו גם המלחים הנכרים; להם נאמר ע"י מתורגמן דובר־צרפתית כי ניאלץ, כנראה, להילחם במשחיתות אנגליות ויתכן שיהיו קרבנות. ידענו כי עד כאן מילאו יפה את תפקידם, אך נתבקשו לנהוג מנהג ניטרליות ולהיעלם בקבוצת ה"בלתי־לוחמים". הקצין הנכרי ענה שאינו מבין את הטעם להתנגדות שכן בספינה מצוי מספר רב של נשים וילדים ומעשה־ההתנגדות כמוהו כאיבוד־לדעת. הוא נדהם ממש מן הנכונות, ההעזה וההתלהבות שגילו כל המעפילים. השיבו לו, שכלוחם לחירות עמו גם הוא, בזמן הכיבוש הגרמני, וכאדם שכבר נפל בחלקו 4 פסקי דין־מוות, עליו להבין גם למלחמה שלנו וכי גם לנו "עד כאן, בל יעבור". הקצין קיבל את נימוקינו ולאחר יום פנו אנשיו וביקשו להמשיך בתפקידיהם בשלבי־ההתנגדות השונים. אולם הדבר נאסר עליהם. לאחר שהוסבר המצב לאנשים הוחלט, כי אין יותר טעם להשאיר את האנשים באולמות המגורים הצפופים וכי כל קבוצת־ההתנגדות תימצאנה על הסיפונים כדי להיות מוכנות להתנגדות עם הפגישה במשחיתה, כל אימת שתבוא.

המשחיתות מלוות את הספינה

בשעה 6 לפנות־ערב הופיעה המשחיתה. היא הסתובבה סביב לנו ושטה בקורס מקביל לשלנו, כ־200 מטר מאתנו, לצד מערב. החל בינינו וביניהם דר־שית. הם אותתו בפנס־איתות. ואנו השיבנו בפנסים אמריקאיים טובים משלהם: "שמכם מהו"? — "אלואה". — "הדגל"? — "הונדורס". — "לאומיות המפקד והמלחים"? — "נתיני אמריקה". — "מגמת המסע"? — "אלכסנדריה". — "הרי כיוון הנסיעה אינו מתאים לכך"? — "מי הנוסעים"? — "פליטים משבדיה". — "נמל־ההפלגה"? — "טרילבורג". — "המטרה הסופית"? — "קובה"; ואלכסנדריה להשלמת מלאי הדלק". — "איזה היה הנמל האחרון שחניתם בו"? — "סוסה. בדרך משם לאלכסנדריה אספנו 800 ניצולי אנית־מעפילים יהודית טובעת. את 800 אלה רוצים אנו להוריד בחוף ת"א ואח"כ לנסוע למטרה". — "היכן אספתם 800 איש"? — "בין מלטה לכרתים (ציון גיאוגרפי)". הוספנו כי תעודות האניה הן בסדר ולנוסעים פספורטים וזיוות. אחרי שהייה של כ־20 רגע, לאחר שהתקשרו, כנראה, עם מרכז הצי בחיפה, שוב החלו לאותת אלינו. שאלו אם מוכנים אנו להעביר 800 איש אלה לאניות שלהם ולנסוע למטרנתנו. ואנו ענינו להם, כי ברורה לנו יפה המדיניות הבריטית ביחס למעפילים וכי בכל מחיר נעלה בעצמנו את האנשים בחוף ת"א. השיחה עם המשחיתה נפסקה ובשעה 10 לערך הופיעה משחיתה נוספת, שהסתדרה בצדנו השני. זו החלה מיד לזרוק עלינו סילו־ני־אור מזרקורים גדולים. הקפיטן אותת להם: "כבו את האור, הרי אתם עוברים על החוק הבינלאומי ומסכנים את השיוט הבטוח בים הפתוח"! מיד כיבו את הזרקורים. כעבור 15 דקות, כשהחלה המשחיתה בשניה לזרוק סילו־ני־אור, אותתה אליה המשחיתה הראשונה להפסיק. הודענו למשחיתות כי יש בדעתנו לשגר להן תשדורת מהקפיטן, וכי מכאן ולהבא ייקרא לספינתנו "חיים ארלזורוב".

הם שאלו, מי ומי שינה את השם. ואנו השיבנו: „הקפיטן, העובדים והנוסעים“. שוב שאלו, מיהו למעשה האחראי על הספינה, ותשובתנו היתה כי הפיקוד הוא בידי הקפיטן והמלחים. בשעה 2 בערך, כשהיינו מעבר לחופי ת"א, נתקרבו ובאו 2 משחיתות נוספות — שתיים מאחורינו אחת אחת מעבר מזה ומזה. האנשים רובם היו במשך הלילה על הסיפונים וקיבלו את מנת-המים האחרונה, במימיות. מצב-הרוח היה מתוח וכל אחד נמצא בתפקידו. בין השעות 4—2 אחר-הצות טיפלנו במיסמכים ובניירות האניה, כדי להשתמש בהם בחיפה, אם ניוזק.

בשעה 4 בבוקר הופיעו שתי „ציידות-צוללות“ — אלו שמלחיהן נתמחו ב„טיפול“ באניות-מעפילים ולהן גם פצצות-גזים וצינורות לסילוני-מים וכד'. עוד היינו שטים לכיוון חיפה כששתי ציידות אלו לפנינו ומשחיתות מסביב לנו. עם אור-היום כונסו הנוסעים ותלינו שלט שנשא את השם העברי של ספינתנו בצדי האניה. נאמרו כמה מלים לכל האנשים, הדגל הונף על התורן, במקום שבדרך-כלל מניפה את דגלה אניית-מלחמה, הכל עמדו „דום“ — ומפקדי קבוצת-ההתנגדות ושאר בעלי-התפקידים במקומותיהם. הכרמל החל להסתמן במרחק 20 ק"מ לערך. ציידת אחת נתקרבה עד 20 מטר ומגהלים שהקימה החילונו להטלטל מצד אל צד. הודענו להם שהם מסכנים את השיוט בים הפתוח. נשמעו לתביעתנו, נתרחקו והחלו לאותת: „אינכם אלא עולים בלתי-ליגליים ובתוקף פקודת-ההגנה אני, מפקד-האניה, מוסמך להודיעכם שאתם עתידים לעשות מעשה בלתי-חוקי. ברגע שאתם נכנסים למים הטריטוריאליים עליכם להתמסר. אנו נגרור אתכם לחיפה ומשם תועברו לקפריסין ותחכו לתורכם לעליה. נשתדל שלא להשתמש בכוח“, וכד'. השיבנו: „אנו 1400 יהודים הנוסעים למולדתם. פעולתכם-אתם היא הבלתי ליגלית; נתנגד בכל כוחנו“. — שוב התקרבו וחזרו על דברם ברמקול. הודענו שאתנו עתונאים אמריקאיים וצרפתיים וכל דבר ימצא את פרסומו בעתונות העולם. ענו כי אינם חוששים לפרסום ושמעשיהם חוקיים. — ההתרגשות בין האנשים גברה, החלו לצעוק ואף לזרוק ברגים במרחק לא-אפקטיבי. מיד ניתנה פקודה לחדול מכך. החלה שירה מאורגנת — „ממתולה עד הנגב“. האנגלים פנו ברמקול בגרמנית, בהתכוונם, כנראה, שדבריהם יובנו למפעילים: „הנה מה אתם עושים, והרי אין טעם להתנגדותכם; ממילא נשתלט עליכם, ממילא תסבלו — והרי בקפריסין מחנות טובים!“ — אך כל פעם שהיו מדברים אלינו כך היינו משיבים: „אתם רק מבוזים את זמנכם לריק!“ — אמרו, כי רוצים הם לדבר עם הקפיטן. והנה נמצא עמנו ילד בן-שמונה, חמוד במראהו, שעלה באיטליה, כשהוא לבוש מדי-קרוב. נתנו לו משקפת וקובע, העלינו אותו על הגשר הגבוה, והוא הסתכל במשקפת על כל אניות-המשחית לכל הכיוונים, ממש מעשה קפיטן. הדבר הרגיוס ביותר, והחלו לדרוש את הקפיטן ברשטיין, שיודעים עליו הכל. „רוצים לדבר אתך. כימאים אל ימאים; אתה יודע שאין אניתך יציבה וכל מכה תהפכה; כימאי אתה עושה מעשה שאין לעשותו“. — ענינו: „אתם רק מבוזים את זמנכם“. — שוב ניסו לחזור על הודעתם למפעילים. הפעם חזרנו מלה במלה על דבריהם, וכזאת עשינו עד שעיפו וחדלו מנסיונם להשפיע עלינו בדברים.

ה ה ת נ ג ד ו ת

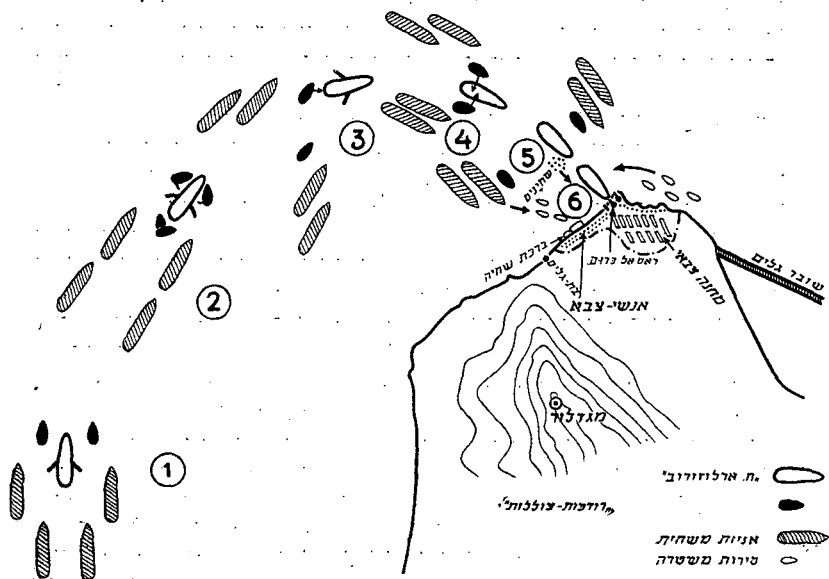
נמצאנו כ־15—10 מיל מן החוף ואנשי הצי החלו בנסיונותיהם לעלות

ששת השלבים ברדיפת אניות-הצי אחרי „ת. ארלוזורוב“.

1. 0630 — מרחק של כ־15 מיל מהחוף.
2. 0730 — 0830 — 7—8 מיל מהחוף — נסיונות אניות הצי להעלות מלחים על סיפון „ארלוזורוב“, התזת מים.
3. 0900 (בערך) קבוצה בת כ־12 מלחים עלתה והשתלטה על הירכתיים, אך נלכדה אח"כ, וחלק מהמלחים הוטלו הימה.
4. 0930 — מרחק של 1—2 מיל. אניות הצי שברו את שני המצופים וכ־40—50 מלחים עלו על הסיפון.
5. 0945 — הירכתיים והמרכז נכבשו. אך האניה ממשיכה בדרכה לכיוון בת־גלים. קבוצת מעפילים מנסה להגיע לחוף בשחיה.
6. 1000 — כבוש הגשר והספינה כולה. הספינה עלתה על שרטון (כ־50 מטר מהחוף). פתיחת „ברזי־הטביעה“. המים חודרים לספינה. נסיונות בלתי־מוצלחים של אנשי־הצי להוציא את הספינה ע"י סירות־גרר.

על הספינה, אך נתקלו בברד של ברגים וקופסות־שימורים. ניסו להקפיץ אנשים משם ומכאן, מאחור ומלפנים, וכל פעם שנתקרבו החלו להתין סילונוי מים. השיבונו גם אנו בסילונוי מים. שוב ניסו להקפיץ אנשים, אך נתקלו במטר ברגים וקופסות־שימורים. הברגים עשו את שלהם ואנשיהם גאלצו להסתתר מפנים במחפים שעל ספינותיהם (הספינות לציד צוללות), שלא חדלו כל הזמן מנסינותיהן להתקרב אלינו, כדי למנוע התנגשות עם ספינות אלו. נהג הקפיטן את ספינתנו־אנו בנפתולי התחמקות וכך נוצר מרחק שלא איפשר לאנשיהם לקפוץ ולעבור אלינו. לאחר 6—5 נסיונות בלתי־מוצלחים כאלה החלו לגסות להעלות מלחים משני צדדים כאחת ולהתגבר על תמרוני ההתחמקות, אך נהדפו על ידי מטח הברגים ובגלל חוסר התיאום בין ה"ציידות" שבאו משני האגפים. אז החלו להכות באנייתנו, ואנו נאלצנו להעביר אנשים מצד לצד כדי לקיים את שיווי משקלה של הספינה. יציבותה של הספינה היתה מצוינה, והיא שעמדה לנו בתכסיס זה. כעבור שעה של נסיונות־שוא בהעלאת מלחים הודיעו לנו, שאנו נכנסים למים הטריטוריאליים של ארץ־ישראל (אף־על־פי שלא היתה אמת בכך) ויררו ירית־אזהרה לאות שעלינו לעצור בדרכנו. אך אנו, בתשובה על כך, פיתחנו מהירות של 14 קשר לשעה והחלטנו להמשיך בהתנגדותנו ככל שנוכל. רצינו להגיע לשטח הנמל, שבו נמצאו כמה אניות המחכות בתור להיכנס לשטח המעגן, כדי שלא תוכלנה המשחיתות לגעת בנו, ובאופן זה להתחמק מהן.

רוגוס של המלחים הלך וגדל והם החלו לשנות את הקורס של ספינתנו במכות ונגיחות בלתי־פוסקות. בשלב זה, בריחוק ארבעה ק"מ מן החוף, ניסו 2 המשחיתות לחסום בפנינו את הדרך ואותו זמן נעשה נסיון ע"י הציידות להעלות מלחים על ספינונו. כ־12 מלחים הצליחו לעלות בקפיצה על



ששה שלבים ברדיפת אניות־הצי אחרי „ת. ארלוזורוב“

הירכתיים. קפצו אמנם יותר, אך חלקם נפלו למים. מיד החלו להשתמש בגו, שהמם את האנשים, והם השתלטו על ירכתי־הספינה הם היו מצוידים באלות אקדחים, תת־מקלעים וזרקייגים, ובעצמם מוגנים במסכות־גז ובכובעי־פלדה התקדמו בשרשרת עד אמצע האניה, אך הירכתיים היו גבוהות יותר ואז החלו להתז למעלה גז. כאן השתמשו בקבוצת הרוזכה. מאולם הירכתיים עלו כמה עשרות מעפילים והופיעו מעורפם של המתקפים. הפעם ניצלו כמה שלפניהם והתקפת־הנגד היתה מרוכזת משני הצדדים. הפעם ניצלו כמה מהם מסכנת־מות. בהיותם מוקפים ע"י המעפילים הנרגזים והנפגעים. הם נכנעו מיד וצעקו: „קמרד! קמרד!“ 3 מהם (מתוך 12) היו פצועים קשה. אחד איבד את עינו ממכת אלה, 2 אחרים נחבלו חבלות רציניות בגופם, את הנשק פרקו מהם וזרקו לים, ואילו את המסכות וכובעי־הפלדה נטלו אנשינו לעצמם. את 3 הפצועים הורידו אח"כ לתחנות־העזרה וליתרם ניתנה הוראה לקפוץ למים. שלושה שסירבו, הוטלו למים לאחר שתפסום בידיהם וברגליהם. אותה שעה כבר היה מספר הפצועים ניכר. האנשים בירכתיים היו מהוממים. היינו 1.5 ק"מ מן החוף. כאן היתה הודמנות אחרונה למלחי־הצי לעלות אלינו, כי החוף כבר היה פחות מדי עמוק בשבילם. בבת־אחת נתקרבו משני צדי האניה. שברו את הקורות, זרקו רשתות עם וויס שנתפסו באניה, וכך החלו לעלות. גובה הסיפונים שלנו ושלהם היה שווה כמעט, ועל גבי הרשת יכלו לעבור אלינו. פתאום ארעה הטייה חזקה של ספינתנו והרשת נותקה. על הסיפון עמדו אותה שעה 40 מלחים עם קצינים, שראו עצמם בסכנה והחלו להשתמש בזרקייגים. אמצע־הספינה היה ריק מאנשינו, לפי שהעברנו משם לירכתיים כוח ניכר. אז החלו להשתלט על המרכז ומשם להתקדם לעבר הירכתיים תוך התנגשויות בלתי־פוסקות עם אנשינו. אחר החלו להתקדם אל הגשר, שאליו צריכים היו לעלות, מחמת גבהו. בינתיים הצליחו לפתוח אחד מאשנבי חדרי־המכונות והטילו לשם פצצות־גז. אך העובדים המשיכו בעבודתם.

האניה היתה רחוקה מן החוף 300 מטר בלבד, ומתקדמת לראס־אל־כרום. 14 משלנו, היודעים לשחות קפצו למים. הבריטים נוכחו לדעת כי אלה מהם הנמצאים על סיפוננו בדודים הם, ולא יוכלו להגיש להם עזרה מהירה באנשים משום שאניותיהם לא יוכלו להתקרב יותר לחוף בגלל המים הרדודים. הם החלו להוריד סירות־מוטור ולהסיע תגבורת. ואילו לשם השתלטות עלינו החליטו לעצרנו ביריות. תחילה ירו באויר ואח"כ באנשים. 2 נפגעו מיריות. תוך יריות והתזות גזים התקדמו לגשר אך לא כבשוהו אלא שעה שהאניה כבר נמצאה על שרטון כ־30 מטר מן החוף, בין סלעים. אותו זמן מילאו בגזים את תחתיות הספינה.

לגשר עלה אז קצין שנפצע ופקד שלא לקפוץ למים, אחרת יצווה לירות בקופצים, „נמוך מעל לראש“. ניתנה הוראת המפקד שלנו שלא לקפוץ גם מחשש של נפילה על הסלעים וגם מפחד יריותיהם של מלחי־הצי המרוגזים, שאלו היו יורים „נמוך מעל לראש“, לפי הפקודה, היו מפילים קרבנות־חינם רבים. היתה עוד סיבה נוספת להפסקת הקפיצות: החוף בו נתקלה הספינה בשרטון, היה כולו מחנות־צבא, וסופם של הקופצים והמגיעים לחוף בשחיה, היה בין כך כרוך בסכנה ליפול לידי החיילים שבחוף. ואכן, 14 הקופצים, כשהגיעו לחוף, הוכו מכות נמרצות והובאו במכונית סגורה למקום־הגירוש. גואשנו איפוא מהתנגדות אקטיבית, שארכה כשלוש שעות. הורדנו את

שני העוגנים וקלקלנום. המהנדס, לפני שנאסר בחדר-המכונות, עוד הספיק לפתוח את הפתחים המיוחדים לטיבוע הספינה והקבועים בחדר-המכונות, והמים החלו לחדור לאניה בזרם עז. אותה שעה שוטטו סביבנו כ־10 סירות. נתקיימה התיעצות קצרה, נבחנו כמה אפשרויות, ובסופו של דבר החלטנו להמשיך בהתנגדות פאסיבית. מספר רב של אנשים רוכו ליד מנופי העוגן, כדי לא לתת למלחים לגשת לעוגנים ולהרימם.

לסוף נתפס הגשר על-ידם והופיעו עליו כמה קציני בולשת ומשטרה. הם ניסו להפעיל בעצמם את המכונות, אך מהנדסינו הצליחו לקלקלן עוד קודם לכן. באו מהנדסים שלהם והם ניסו להפעיל את המכונות, אך משראו כי תיקונן מצריך זמן — הסתלקו. מלחי-הצי הביאו סירת-גורר עם מכשיר-ריתוך, ולאחר 30 דקות הצליחו לנתק את 2 העוגנים. אחר קשרו את סירת-הגורר בכבל חזק לירכתים ומשכו משיכה עזה, אך-הכבל נקרע. שוב ניסו לגרונן, הפעם בשני כבלים ובשתי סירות-גורר — ושוב נקרעו הכבלים. אז נתברר להם כי יש חורים בתחתית הספינה וכי אי-אפשר להזיזה. ובינתיים עלו המים עד לאולמות-המגורים. הביאו אסדות-נחיתה שטוחות ובהן 300—200 חיילים מן הדיביזיה המוססת. מצדנו אורגנה שוב התנגדות פאסיבית והיה הכרח לסחוב כל מעפיל ומעפיל בפני עצמו. אגב מלאכה „יפה“ זו חיפשו בין המעפילים אנשים בלונדים וגבוהים — ואסרום; כך נאסרו 4 אמריקאים והקצין המכונאי. ההתנגדות הפאסיבית באסדה הראשונה היתה חלשה, אך בשניה ובשלישית, לאחר שנחו האנשים, היתה גדולה יותר. אנשים רבים הוכו וכמה נפצעו. בס"ה היו כ־60—50 פצועים קל; כ־15 פצועים קשה יותר, ו־27 ביריות — מהם אחד באופן רציני; ואלו בין האנגלים היו 3 פצועים קשה ו־25—20 פצועים קל. בשעה 3 בערך נגמרה העברת האנשים לאסדות, שנתקרבו לחיפה. הועלינו ל„אמפייר לייפגארד“, „אמפייר קומפורט“ ו„אושן ויגר“. לזו האחרונה הועלו 800 מעפילים, השאר חולקו בספינות האחרות. את שתי הספינות הקטנות הביאו לקפריסין, ואילו השלישית נשארה בחופי הארץ עד בירור תביעת „האביאס קורפוס“ שהוגשה ע"י ועד-הקהילה בירושלים. למעשה היו חמישים האנשים, שבשמם הוגשה התביעה, פוורים בשלוש אניות ואת הספינה השלישית שאירו רק לצורך הטענה הפורמלית מצד השלטונות, כי מחכים הם לתוצאות המשפט...

* * *

עד היום תקועה הספינה „חיים ארלזורוב“ בחופה של בת-גלים, ובחרטומה המופנה אל נוכח מחנה-צבא בריטי, משמשת היא סמל למאבק ההעפלה.