

אניית המעפילים 'חיים ארלוזורוב' הייתה במקורה ספינת סוור (Cutter) של משמר החופים האמריקאי, היא נבנתה בשנת 1912 במספנת Newport News במדינת וירג'יניה בארה"ב, שמה המלא היה UNALGA (Coast Guard Cutter) US CGC במספר דופן WPG 53. דחי האנייה עמד על 1,181 טון, אורכה 60 מטר ורוחבה 10 מטר, האנייה הונעה במנוע קיטור ומהירותה המקסימאלית הייתה 12 קשרים.<sup>1</sup> UNALGA יצאה משירות ביולי 1946 והוצעה למכירה על ידי מנהל הספנות האמריקאי בנמל בולטימור.<sup>2</sup> במצב זה מצאה נציג המוסד בארה"ב, זאב שינד, והחליט לרכשה. הוא עשה זאת באמצעות חברת קש כפי שעשה מספר חודשים קודם לכן ברכישתן של 'ווג'וד' ו'הגנה', הפעם נעשה הדבר באמצעות חברה בשם Weston Steamship Trading ונציגיה רשמו את הספינה תחת דגל הונדוראס בשם ULUA.<sup>3</sup>

אחרי שנרכשה החלה הכנתה להפלגה לאירופה. כרב חובל התמנה גד הילב, ארץ ישראלי, רב חובל מוסמך שצבר ניסיון בצי הסוחר האמריקאי וגויס למפעל ההעפלה סמוך לרכישת האנייה. כקצין מכונה ראשי מונה אפריים צוקרמן, ארץ ישראלי שהיה בעל רקע דומה. בנוסף עליהם גייס שינד 20 מלחים יהודים אמריקאים מתנדבים ביניהם שלושה משוחררי צי וחמישה נחתים, המתנדבים הושבעו לארגון ה'הגנה'.<sup>4</sup> בין המתנדבים היה גם ויליאם שלגל שהיה בעצמו רב חובל מוסמך והוא שנרשם במסמכי האנייה כרב חובלה בקטע ההפלגה מבולטימור למרסיי. גד הילב העדיף שלא לסכן את שמו ואת עתידו המקצועי במבצע המתוכנן.<sup>5</sup>

האנייה יצאה מנמל בולטימור ב-17 באוקטובר 1946, פקדה את נמל 'פונטו דה לה גדה' שבאיים האזוריים לצורך תדלוק והגיעה למרסיי ב-7 בנובמבר.<sup>6</sup>

במרסיי נשכרו שירותיה של מספנה מקומית שהחלה בהכנת האנייה לקליטת המעפילים, העבודות נעשו בפיקוחם של אנשי המוסד בצרפת שמריה צמרת וגדעון

<sup>1</sup> גד הילב

<sup>2</sup> למצוא מקור

<sup>3</sup> למצוא מקור

<sup>4</sup> רוזן – גדעונים, עמ' 222.

<sup>5</sup> בפועל היה הילב רב החובל החל מה-3 באוקטובר ועד סוף ההפלגה. ויליאם שלגל ירד מהאנייה עם הגעתה לנמל מרסיי והעביר את הפיקוד (הפיקטיבי) לאחד המתנדבים האמריקאיים, ארטור ברנשטיין.

<sup>6</sup> גד הילב סיפור המעשה עמ' 213

שוחט. בבטן האנייה פורקו מספר מחיצות ועל סיפונה, באזור הירכתיים, נוסף מבנה. בסה"כ הכילה האנייה בתצורתה החדשה קרוב ל-2,000 דרגשים. נרכשו גם מצרכי מזון (בנוסף למצרכים שהגיעו בהפלגה מארה"ב) וגם דלק, כן הובאו סירות, רפסודות וציוד הצלה על פי התקן. על הסיפון הקדמי נקשרו שלושה מכלי דלק נוספים שהכילו 10 טון דלק כל אחד ואפשרו את הארכת טווח ההפלגה. כמות המים שהוטענה בספינה הייתה כ-100 טון ועם כל אלה הייתה הספינה ערוכה ל-25 ימי הפלגה.<sup>7</sup>

בנוסף לצידה לדרך הובאו לאנייה שתי קורות עץ גדולות, חבילה של עץ לבוד (דיקט) ופח צבע לבן. אלה נועדו לשלב הסופי בהפלגה למקרה שיתקלו בכוחות יירוט בריטיים.<sup>8</sup> במרסיי גויסו גם רב חובל ספרדי בשם פדרו לופז וארבעה מלחים ספרדיים. הם נשכרו בעיקר לצורכי הרישום וזאת כדי שגד הילב, אפריים צוקר ויתר המתנדבים המקצועיים לא יסכנו את עתידם במקצוע אם יתפסו ויואשמו בעבירה על החוק.<sup>9</sup>

האנייה יועדה לנמל טרלבורג שבשבדייה שם התאספו 664 מעפילים, בעיקר נשים צעירות ניצולות מחנות ריכוז. נשים אלה הגיעו לשבדיה סמוך לסיים המלחמה בעקבות משא ומתן בין נציגי יהדות שבדיה לראש ה-SS - הימלר. הגברים שבקבוצת מעפילים היו מאנשי תנועת 'החלוץ' מגרמניה, הם נמלטו בתחילת המלחמה לדנמרק ולאחר הפלישה הגרמנית לדנמרק הוברחו לשבדיה.

באמצע דצמבר הגיע למרסיי צוות המלווים הארץ ישראליים המיועדים לאנייה, מפקד ההפלגה איש המוסד לובה אליאב, מלווי ההפלגה ישראל אורבורך, צבי כצלסון וניסן לוויטן - אנשי פל"ים והגדעוני משה גדרון. ב-31 בדצמבר הגיעה הוראה מהמוסד בפריז לצאת ולהפליג אל נמל טרלבורג.<sup>10</sup>

הספינה יצאה ממרסיי, עברה במצר גיברלטר וחצתה את מפרץ הביסקייה. בנמל 'לה הבר' עצרה הספינה לתדלוק ואחר כך המשיכה לאורך התעלה האנגלית. בדרכה צפונה התברר שבמבואות נמל טרלבורג קפאו המים, תופעה מוכרת בעונה זו של השנה והאנייה נאלצה לעצור בדרכה ולהיכנס להמתנה בנמל קופנהאגן שבדנמרק.<sup>11</sup> עם כניסתה לנמל ביקר באנייה נציג משטרת הנמל כנראה בלחץ הבריטים. למלווים נראה כי קצין המשטרה יודע ומבין למה מיועדת האנייה אך מעדיף לקבל את גרסתו של אליאב שטען בפניו כי הספינה יוצאת למסע מחקר והדרגשים הרבים בבטנה

---

<sup>7</sup> אהרוני - מטות, עמ' 59.

<sup>8</sup> לקשר

<sup>9</sup> למצוא מקור

<sup>10</sup> אהרוני- מטות, עמ' 60.

<sup>11</sup> גד הילב סיפור המעשה עמ' 213

נועדו להכיל דגים מזנים נדירים. הספינה עגנה בנמל קופנהגן במשך יומיים וכשהשתפרו התנאים המשיכה ונכנסה לנמל טרלבורג.

המעפילים שהתכנסו עד אז במספר מקומות בשבדיה החלו להתקבץ בנמל. הגעתם נעשתה באופן גלוי ברכבת ותוזמנה ליום ההפלגה, הם היו מצוידים באשרות מעבר לקובה והשלטונות הסתפקו בכך.

ההעלאה נמשכה יום שלם, המלווים היו מנוסים בתהליך והמעפילים אורגנו בקבוצות ועלו למקומותיהם שסומנו מראש. ב-24 בינואר בשעות הערב המוקדמות יצאה האנייה לדרכה. נתב של הצי השבדי ניווט את האנייה בין שדות מוקשים שנותרו מימי המלחמה צפונה למעבר סקגרק ומשם דרומה לאורך חופי דנמרק והולנד. הקצאתו של הנתב להפלגה הייתה מחווה של רצון טוב מצד השלטונות.<sup>12</sup>

האנייה המשיכה בדרכה דרומה וב-26 בינואר החלה סערה, מים חדרו לספינה והתעוררו גם בעיות מכאניות.<sup>13</sup> הוחלט להיכנס לנמל לה-הבר שבצרפת לצורך תיקונים.

עם כניסת האנייה לנמל הופיע במקום נציג משטרה ואסר על האנייה, מסיבות של חריגה מתקני הבטיחות, להמשיך להפליג. להערכת המלווים גם כאן ניסו הבריטים להפעיל את השפעתם.<sup>14</sup> לאחר פעילות של מטה המוסד לעלייה ב' אצל מיניסטריון הצי הצרפתי הוסרו המגבלות, האנייה תודלקה ושחררה לדרכה. לבקשתו של אליאב צורף לאישור מכתב חתום מהמשטרה האומר כי האנייה נבדקה והיא עומדת בכל התקנים, למקרה שיעמדו בפני ביקורות נוספות בהמשך הדרך.

האנייה עברה מפרץ הביסקאיה בתנאי מזג אוויר קשים במיוחד. בסיסי הדרגשים החלו להתרופף ולנוע והפכו את השייה במדורים למסוכנת. גם השרשרות שריתקו את מכלי הדלק הנוספים שנקשרו על הסיפון התרופפו והמכלים החלו לנוע על הסיפון באופן מסוכן. לאור סכנה זו החליט רב החובל לנתק את הקשירה ולהשליך את המכלים לים.

מול חופי אנגליה חלפה את האנייה שיירה של אניות מלחמה בריטיות, אלה הובילו את המלכה לביקור מלכותי בדרום אפריקה.<sup>15</sup> ספק אם הבחינו אניות המלחמה בספינה הקטנה בלב אותה סערה וגם אם הבחינו בה קשה להניח שידעו מהו מטענה.

---

<sup>12</sup> למצוא

<sup>13</sup> חדירת מים דרך כבלי ההגה, זיהום בדלק וכשל באטם הבוכנה הראשית במנוע.. הילב עמ' תתת

<sup>14</sup> למצוא מקור

<sup>15</sup> מכתב גד הילב

ליד חופי פורטוגל שככה הסערה. כשנכנסה הספינה לים התיכון הורה לה מטה המוסד להיכנס לנמל אלג'יר (שהייתה אז תחת שלטון צרפתי) ולהצטייד במזון ובדלק. כניסה זו הייתה מחוייבת המציאות עקב התארכות ההפלגה והטלת מיכלי הדלק שהיו על הסיפון לים. המכתב שקיבל מפקד האנייה מהמשטרה הצרפתית בלה-הבר סייע מאוד. בנוסף הצליח רב החובל לאתר סוכן אניות יהודי, בשם כהן, שהייה לעזר רב. המודיעין הבריטי שעקב עד כה אחרי האנייה איבד כאן בנמל אלג'יר את עקבותיה.<sup>16</sup>

לאחר מספר ימים הורה המוסד לאנייה להרים עגן ולעבור לנמל פיליפוויל (היום 'סקיקדה') שבאלג'יר להמשך הצטיידות. מפיליפוויל הועברה הספינה למפרץ סוסא שבטוניס, שם נדרשה להמתין להנחיות נוספות.

האנייה לא תוכננה מלכתחילה להגיע לחופי ארץ ישראל.<sup>17</sup> היא הייתה במצב טכני טוב ותפוסתה אפשרה נשיאתם של 2,000 מעפילים, המוסד רצה לשמר אותה להפלגות נוספות. לפיכך תוכננה 'אולואה' לחבור עם אניית מעפילים אחרת בשם צופן 'ברק' בקרבת חופי הארץ ולהעביר אליה את המעפילים שהביאה משבדיה. תקלה באנייה 'ברק' שיבשה את התכנית. בינואר 1947, בעת יציאתה של 'ברק' מנמל מרסיי פרצה בה שריפה והיא חזרה לנמל. זו הייתה הסיבה בגללה הורה המוסד את האנייה להתעכב בחופי צפון אפריקה.<sup>18</sup> באמצע פברואר יצאה ה'ברק' שנית, אך קלקול במנוע, סיכל סופית את תכנית המפגש. מעל לשבועיים המתינה 'אולואה' עם 664 מעפילים במימי אלג'יריה וטוניס וכשתכנית החבירה בין השתיים בוטלה, נצטוותה להפליג למטפונטו שבאיטליה, להעלות עוד 734 מעפילים ומשם להמשיך ארצה.<sup>19</sup> מעפילים אלה יועדו להפליג באנייה בשם 'סוזנה' (שתקרא לימים 'שבתאי לוז'ינסקי) 'סוזנה' יצאה ממחנה 'אלסקה' שליד מטפונטו ב-18 בפברואר אך נאלצה להיכנס יום לאחר יציאתה לים לנמל טרנטו עקב תקלה.<sup>20</sup> המעפילים המתוסכלים שהוחזרו למטפונטו היו על סף מרד ובמוסד התאמצו למצוא פתרון ולשגרם ארצה.<sup>21</sup>

לשם קליטתם של מעפילים נוספים ב'אולואה' היה צורך לרוקן מחסנים ולהפכם לשטח לינה. עבודה זו נעשתה על ידי צוות המלווים וקבוצה מהמעפילים. בנוסף התבקשו המעפילים, והסכימו, להטיל חלק ממטענם האישי לים כדי לפנות מקום.

<sup>16</sup> ניניאן פטרול עמ' 96

<sup>17</sup> לקשר.

<sup>18</sup> יהודה בן צור

<sup>19</sup> יהודה בן צור – 'הברק' באתר הפלים

<sup>20</sup> 'שבתאי לוז'ינסקי' להלן.

<sup>21</sup> אורי הורביץ סיפור המעשה עמ' 208

ב-21 בפברואר הטילה האנייה עוגן כ-500 מטר מחוף מחנה 'אלסקה' שבמפרץ טרנטו. המעפילים הממתנים שם הובאו אל החוף לאחר החשכה. בקבוצה זו היו בין השאר 50 ילדים מיתומי סלוינו וגם כ-200 אנשי בית"ר.<sup>22</sup>

מהחוף נמתח אל האנייה כבל והמעפילים, ישובים בסירות גומי, משכו בידיהם בכבל עד הגעתם לאנייה. לאחר סיום הפעולה היו על האנייה 1,398 מעפילים 27 אנשי צוות ו-8 מלווים (שלושה מהמלווים הצטרפו בטרנטו: יחזקאל מעוז, אברהם שביט, ויעקב ארנון).<sup>23</sup>

מאיטליה הפליגה האנייה לכיוון כרתים ומשם לכיוון פורט סעיד שבמצרים. ב-24 בפברואר הגיע אל הספינה מברק הנחיות היכן ומתי לנחות.<sup>24</sup> יעד ההורדה היה חוף ניצנים. למלווי האנייה היה ברור כי לאור העובדה שהבריטים עוקבים אחר האנייה החל מיציאתה משבדיה סיכוייה לחמוק ולפרוץ את ההסגר על חופי הארץ קלושים.

לקראת היתקלותה הצפויה של האנייה בספינות הצי הבריטי עלתה גם סוגיית שמה. לאורך ההפלגה נקראה הספינה בשם בו נרשמה ברכישתה ULUA. עתה עם התקרבותה נבחר עבורה השם 'סטרומה' על משמעותו הטראומטית. בפברואר 1947 צוינו חמש שנים לטביעתה של אניית המעפילים 'סטרומה' וההנהגה הציונית שהאשימה את הבריטים באחריות עקיפה לטביעתה בחרה בשם זה כדי להביכם.<sup>25</sup> שמה התחיל להופיע בתכתובות ובמברקים ואז התעוררה בעיה, 'סטרומה' נחשבה לאנייה שארגנה התנועה היריבה – התנועה הרוויזיוניסטית, הנצחת שמה עלולה הייתה להתפרש כתמיכה בארגוני 'הפורשים' ובארגון 'ההגנה' לא רצו בכך.<sup>26</sup> לפיכך הוחלט לשנות ולקרוא לאנייה על שם 'חיים ארלזורוב' שהיה יושב ראש המחלקה המדינית של הסוכנות ונרצח על ידי מתנקש אלמוני בשנת 1933. זה היה שינוי כיוון דרמטי, משם העלול להתפרש כהבעת סולידריות לשם המתריס כנגד התנועה הרביזיוניסטית (שנחשדה על ידי אנשי הסוכנות היהודית ברצח). ההתרסה כנגד הבריטים נשכחה לרגע...

---

<sup>22</sup> קבוצה זו תוכננה להפליג באניית מעפילים בשם 'דוד רזיאל' שארגנה תנועת בית"ר אך באנייה פרצה שריפה, הפלגתה בוטלה ומארגניה הגיעו להסדר עם אנשי 'ההגנה'. מאמר: עלייה והתיישבות בית"ר ושארית הפלטה באיטליה (1946-1945) (יעקב מרקוביץ) עמ' 272

<sup>23</sup> גד הילב

<sup>24</sup> אמ"ה מברק 24.2 מאת ארנון אל לינארד כדי שיודיע לסטרומה מברק מס' 70.

<sup>25</sup> לצטט מפרדי שהם באמת לקחו על אחריותם.

<sup>26</sup> מאותה סיבה שונה שבוע קודם לכן השם 'הגנה' – חירות' ל'מעפיל האלמוני'

ימי ההפלגה האחרונים נוצלו לצורך אימון המעפילים לקראת המאבק. בהתנגדות הושקע מאמץ רב הן מבחינת הציוד שהוכן והן מבחינת האימון והתרגול. עוד בשלב ההכנה במרסיי הוצמדו לצדי האנייה שתי קורות עץ שנצבעו אפור ונראו כקורות פלדה. עתה נקשרו הקורות למנופי האנייה כך שניתן היה לפרוש אותן כזרועות לצדדים ובכך להרתיע את ספינות הצי מלהיצמד לאנייה. בנוסף הוכנו לפעולה צינורות להתזת מים בלחץ גבוה. אמצעים נוספים ננקטו על מנת להקשות על הבריטים להיכנס אל חדר המכונות של האנייה. מקרב המעפילים נבחרו 700 אנשים שחולקו לארבע גזרות על הסיפון. הם צוידו בנשק קר, ברגים וגרוטאות מתכת להטלה וגרזנים לקיצוץ חבלים שינסו הבריטים לקשור לאנייה.

ב-27 בפברואר בשעה 13:45 כשהייתה האנייה כ-35 מייל מצפון לפורט סעיד נראה מטוס בריטי מסוג 'הליפקס' חג מעל האנייה, כמה שעות אחר כך הופיעה המשחתת 'צ'יפטיין' ובשעה 22:07 הצטרפה לליווי המשחתת 'שברון'. המשחתות הקימו קשר באיתות אור עם האנייה (בדוחותיהם מציינים המפקדים את רמתה הגבוהה של האנייה בנהלי האיתות).<sup>27</sup>

קורות העץ הגדולות נפרשו משני צידי האנייה. גם לוחות העץ הלבוד (דיקט) הועלו לסיפון ואיתם גם פח הצבע הלבן, על הלוחות נכתב השם 'חיים ארלוזורוב'.

אחרי חצות הגיעו לקרבת האנייה שולות המוקשים 'וולפייר' ו'רוונה'.<sup>28</sup> על סיפונה של 'וולפייר' ניצב מפקד שייטת השולות ה-2 סגן אלוף וויטפורד Commander Q.P. Whitford ומהיותו הקצין הבכיר בשטח לקח את הפיקוד על האירוע. אחרי חצות הגיעה גם הפריגטה 'אסטל ביי' והצטרפה למיירותים. במהלך יום המחרת הפליגה האנייה לאורך החוף מדרום צפונה, מאחר וההפלגה נעשתה בטווח רחוק יחסית, 9 מייל, לא נעשתה כל פעולה העלולה להיחשב כמעצר מחוץ למים הריבוניים. המפקדים הבריטיים ניסו לשכנע את רב החובל שלא לנחות בחוף אלא להמשיך לקפריסין. כשהיו הספינות מערבית לעתלית פנתה האנייה צפון מזרחה והחלה להתקרב לחיפה.

שולות המוקשים היו הכלי המועדף על ידי הבריטים לבצע את הגישה להעברת צוותי ההשתלטות, כושר התמרון שלהן היה טוב משל המשחתות אלא ש'חיים ארלוזורוב' נעה במהירות 12 קשרים, מהירות גבוהה למדי עבור שולות המוקשים שנדרשו לגשת מכיוון ירכתיה, להשיגה ולתמרן לידה. מהירותן המקסימאלית של השולות

---

<sup>27</sup> ניניאן - פטרול, עמ' 96. אבל לנסות לצטט את הדוח המקורי  
<sup>28</sup> ניניאן - פטרול, עמ' 96.

הייתה 16 קשרים והפרש המהירויות לא היה גדול.<sup>29</sup> על אף כל זאת החליט מפקד שיטת השולות להטיל על ספינותיו ולא על המשחתות את המשימה.

ב-28 בפברואר בשעה 08:40 בבוקר ניסתה 'רוונה' לגשת אל האנייה. אניית המעפילים תמרנה בפראות. בשל הקורות שנפרשו משני צדדיה הייתה ההיצמדות אליה אפשרית רק בקצה הירכתיים. גם 'וולפייר' ניסתה לגשת. שתי השולות הצליחו להעביר בסך הכל שני קצינים ועשרה מלחים. המון המעפילים התנפל על המלחים ואלה השתמשו בכל רימוני הגז שעמדו לרשותם. תוך זמן קצר אזלו הרימונים.

המלחים העדיפו שלא להפעיל נשק חם, חלקם נכנעו וחלקם קפצו למים. סירת המשטרה ML 1145 אספה חלק מהם ואת השאר אספה המשחתת צ'יפטיין. הנכנעים הוכו ונשקם נלקח מהם, באחד המקרים ניסה מעפיל להשתמש בנשק ולירות במלח בריטי אך אחד מהמתנדבים האמריקאים הצליח להניאו מכך.<sup>30</sup>

הפרש המהירויות הקטן הקשה על 'רוונה' לתגבר את אנשיה על סיפון האנייה וזמן רב עבר עד שהגיעה פעם נוספת לקרבתה, הפעם הצליחה להעביר 27 מלחים. בשלב זה הייתה האנייה קרובה מאוד למים הרדודים של חוף בת גלים, המשחתות והשולות נאלצו להפסיק את הרדיפה.

המלחים הבריטים שנותרו על סיפון האנייה חשו נצורים והחלו להפעיל נשק חם. 30 מעפילים נפצעו אך האנייה המשיכה בתנועתה, רב החובל הילב העלה את ספינתו על סלעי בת גלים. בחדר המכונה פתחו על פי הוראתו את שסתומי ההצפה ובחרטום הוטלו העוגנים, המים הרבים שהציפו את האנייה הצמידו אותה לקרקעית בצורה שאינה מאפשרת כל תזוזה, קוער האנייה ננעץ בין הסלעים.

במאבק על הסיפונים השתתפו 84 מלחים בריטיים, אחד עשר מהם נפצעו מתוכם פצוע אחד באורח קשה. 30 מעפילים נפצעו מהם שניים מהם קשה, לא היו הרוגים.<sup>31</sup>

במהלך היום ניסו גוררות לחלץ את האנייה ולהכניסה לנמל אך לשווא. אחר הצהריים הובאו למקום שלוש ארבות ואלה פינו את המעפילים לנמל אל אניות הגירוש 'אושן ויגור' 'אמפייר לייפ גארד' ו'אמפייר קומפורט'.<sup>32</sup> השתיים האחרונות היו קורבטות

---

<sup>29</sup> ראה נספח

<sup>30</sup> ניניאן – פטרול, עמ' 96.

<sup>31</sup> הבקר, יום ראשון, מרץ 02, 1947, מדור; Front page, עמוד 1

<sup>32</sup> הארץ, יום ראשון, מרץ 02, 1947, מדור; Front page, עמוד 1

מדגם Castel שהוסבו במהלך המלחמה להיות אניות חילוץ והצלה לשיירות והוסבו במהלך חודש פברואר להיות אניות גירוש.<sup>33</sup>

בחיפה עשו באי כוח המעפילים, במימון הסוכנות היהודית, כל מאמץ לעכב את הגירוש. עורכי הדין גוטווין ושפאר שכבר רכשו נסיון בתחום הקשו על השלטונות הן בחוקיות הגירוש והן על השימוש בשתי אניות ששמשו לטענת העותרים 'בתי סוהר צפים' להובלת שבויים גרמניים.<sup>34</sup> בית המשפט אישר את יציאתה של 'אושן ויגור' ב-3 במרס ושלושה ימים אחר כך אושרה הפלגתם של שתי האניות האחרות.<sup>35</sup> המעפילים הורדו בפמגוסטה והוסעו למחנה קסילוטימבו.

---

<sup>33</sup> ראה נספח.?

<sup>34</sup> הארץ, יום ראשון, מרץ 02, 1947, מדור, Front page, עמוד 1

<sup>35</sup> הארץ, יום חמישי, מרץ 06, 1947, עמוד 4