



על ההתנגדות, היה המכורגר (הראל). אני לא יודע למה הוא החליט לשים את הגדרות 24 שעות לפני הזמן, כשהיינו מול פורטיסעיד. אבל ברגע שהבריטים ראו את הגדרות, הם החליטו להתקיף, ובגלל שהם התקיפו שם, התוכנית נכשלה. אני רציני להטביע את האונייה? איזה שטויות! אני קברניט. לי היתה אחריות על החיים של הנוסעים שלי".

אייק אהרונוביץ גם אינו חושש להתייחס אל הרקע הפוליטי של הפרשה. הוא היה איש הפלמ"ח. יוסי הראל היה איש המוסד לעליה ב. בין הפלמ"ח, שהונהג עליידי אנשי אחרות העבודה, ובין המוסד, שהיה כפוף להגנה וקיבל את הוראותיו מבנגוריון, היו חילוקי דעות קשים בנוגע למדיניות. כנגוריון חשש מעימותים עם הבריטים. אנשי הפלמ"ח היו סבורים אז שהעימות כלתיינמנע.

תיאורים דרמאטיים

ההרונוביץ מספר שאנשי המוסד היו מקבלים, בדרך-כלל, את דעתם של אנשי הפלמ"ח, כגלל המציאות שבשטח. הוא מזכיר את

אך המשחתות הבריטיות כלל לא יכלו לנגוח את החלק הזה, הנמוך. חרטומי אוניות הקרב שלהם היו גבוהים מדי. הם היו כה גבוהים, עד שהיה עליהם להשתמש בסולמות-חבלים, כדי לרדת אל הסיפון העליון



של אקסודוס כאשר הם התקיפו אותה.

רקע פוליטי

אייק הוא ימאי בכל רמ"ח אבריו. עוד לפני שהשיט את אקסודוס ניגש לבחינות לקבלת תואר של קצין ראשון. הוא השיט אוניות במשך 40 שנה, וזכה לסיים את המגמה לתובלה בינלאומית באוניברסיטת ז'ורג'טאון האמריקאית בציונים הגבוהים ביותר בתולדותיה של אותה מיכללה. לו יש גירסה משלו, מדוע נכשלה תוכנית אקסודוס. "היו לנו תוכניות מה לעשות אם הבריטים יתקיפו. אחת התוכניות היתה לשים ברגע האחרון, לפני הנחיתה בתל-אביב, גדרות-מגן על הסיפון העליון, כדי שהבריטים לא יוכלו לפלוש בקלות אל האוניה. "אני השטתי את האוניה ולא היה לי זמן להתעסק בביצוע. מי שהיה אחראי

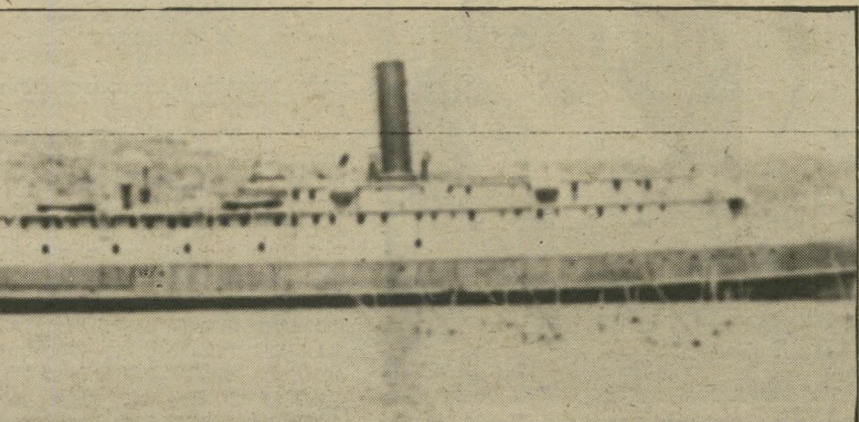
שאלו אביגור, שהיה שליחו של בנגוריון, אך במקרים רבים מצא את עצמו במצב שבו היה עליו לתכנן את הפעולות שבשטח ולבצען בדרך שתאמה את דעתם של הפלמ"חניקים ותואמה עימם.

יוסי הראל, אומר אייק, לא היה אחד מהם. הוא לא היה ימאי, ולא הבין דבר מהליכות ספנות. הוא היה שליח פוליטי, ותולא. אייק מלגלג על תיאוריו הדרמאטיים של הראל, כיצד השיט, מאוחר יותר, את אניית המעפילים פאן יורק וחיפש מוקשים. "הדרכים הימיות האלה כבר היו מסומנות, וידעו שאין בהן שום מוקשים. אל תשכח שזה היה כבר שנתיים אחרי מלחמת העולם השנייה. וגם אם היו מוקשים, אז מה, האוניות היו טובעות? קרו מעט מיקרים, אם בכלל, שאוניות כאלה טבעו ממוקש ימי. אני לא אומר שלא צריך היה להיזהר. אבל כל הסיפורים האלה הם ציובאטיים שרק יכולים להצחיק ימאי".

אקסודוס: הסיפון הנמוך

למתוח גדרות-מגן שיסגרו סיפון זה. הדבר היה צל להיעשות ברגע האחרון, כשתהיה "אקסודוס" חופי תל-אביב. אך לפי דבריו של אייק אהרונוביץ, הבריטים, שהבינו כי מתכננים התנגדות פעילת, הסתערו על האוניה והשתלטו עליה מול חופי פוא סעיד שבמצרים, זמן רב לפני שהיא הגיעה לתל-אביב.

על פי התרשים למעלה לא יכלו הבריטים להטביע בנגיחות ספינות הקרב שלהם את "אקסודוס". 1. זהו הסיפון העיקרי של "אקסודוס". בדרך-כלל סיפון זה הוא פתוח. אך ב"אקסודוס", בגלל יעודה המיוחד לפני שהפכה ספינת-מעפילים, היה סיפון זה סגור. בין הסיפון ובין קו-המים אפשר להבחין בצורה המשופעת של קווער האוניה. כדי להטביע אותה, היו המשחתות הבריטיות צריכות לנגח חלק זה של האוניה. אך לזאת הן לא היו מסוגלות בשום אופן. חרטומיהן היו גבוהים בהרבה אף מהסיפון העליון של "אקסודוס". 2. זהו הסיפון העליון, שדרכו פרצו החיילים הבריטיים ל"אקסודוס". לפי התוכנית, היו צריכים



והשאל, היא שימשה ככית-ספר לנחתים ולאנשי קומנדו, ואחר בעת הפלישה של בעלות-הברית ל מנדיה ב"1944, היתה מיפקדה עוז צפה. שמה, עד שנרכשה עליידי המוסד, היה פריזינדט וורפילד, שמו של נשיא חברת הספנות שהא היתה בכעלותה. אקסודוס זו כפירסום עולמי אחרי שהותה על-ידי הבריטים. הפרשה גרמה סע אנטי-בריטיות בארצות רבות, והונ בסיפרו הידוע של ליאון יוריס, י גם לסרט מצליח. לדברי אייק, י כלל לא ידבר עימו לפני שכתב סיפרו.

הים. אייק השתתף בקורס הראשון של הפל"ח בתחילת שנת 1942, ואחר-כך חזר להפלגותיו. ב"1946 שיגר אותו פרוס. בבית-הספר הוא היה חבר תנועת מחנות העולים, והלך עם הגרעין לא התנועה להכשרה ביגור. חקלאות לא אהב, והוא נשלח לעבוד במחצבה, ואחר-כך בנמל חיפה. חלומו היה להצ" טרף לצבא האוויר במלחמתו בנאצים, כאשר פרצה מלחמת-העולם השנייה. הוא ניסה כמה פעמים להגיע לבריית המועצות, אך ללא הצלחה. עד שהח" לייט לנסות את הדרך הימית, וכך התחילה הקאריירה שלו על גלי-