

הצי הבריטי ואוניות המעפילים
בימי הגירוש לקפריסין (1946-1948)
ההיבט הצבאי-ימי

ניר מאור

חיבור לשם קבלת התואר "דוקטור לפילוסופיה"

מונוגרפיה

אוניברסיטת חיפה

הפקולטה למדעי החברה ע"ש שמואל והרטה עמיר

החוג לגיאוגרפיה ולימודי הסביבה

מרס 2023

הצי הבריטי ואוניות המעפילים
בימי הגירוש לקפריסין (1946 - 1948)
ההיבט הצבאי-ימי

מאת: ניר מאור

בהנחיית: פרופסור ארנון גולן

חיבור לשם קבלת התואר "דוקטור לפילוסופיה"

מונוגרפיה

אוניברסיטת חיפה

הפקולטה למדעי החברה ע"ש שמואל והרטה עמיר

החוג לגיאוגרפיה ולימודי הסביבה

מרס 2023

מאושר על ידי _____ תאריך _____

(מנחה העבודה)

מאושר על ידי _____ תאריך _____

(יו"ר הוועדה לימודי לתואר שלישי)

תודות

לפרופסור ארנון גולן שהנחה, הסביר, עזר ותמך לאורך כל הדרך.

תכן העניינים

VI.....	תקציר
XIV.....	רשימת איורים
XV.....	פתח דבר
1.....	מבוא
27.....	1. המאבק מחריף (אוגוסט 1946 – מרס 1947)
27.....	1.1 אוניות הגירוש הופכות להיות יעד מועדף למעשי חבלה
31.....	1.2 הבריטים נוקטים צעדי התגוננות
34.....	1.3 אוניות ראשונות
43.....	1.4 היערכות הצי ליירוטים ולהתכתשויות
50.....	1.5 הערכות המלזים והמעפילים להתנגדות
61.....	1.6 ניסיון הפגיעה במשחתת בעת תדלוק
63.....	1.7 התמתנות זמנית במאבק
77.....	1.8 הצלתם ומעצרו של מעפילי האונייה רפיח (Athina)
82.....	1.9 לכידת האונייה לנגב (Merica) ופעולת הנקם בעקבותיה
87.....	1.10 יירוטי פברואר 1947 ותגובות השרשרת בעקבותיהן
95.....	1.11 הלכידות של חודש מרס והתרחבות החבלות אל מעבר לים
106.....	2. בשיאו של המאבק (אפריל 1947 – יולי 1947)
106.....	2.1 האלימות גוברת
117.....	2.2 עלייה מצפון אפריקה - לא רק עקורים
120.....	2.3 ההחלטה על הרפולמנט
122.....	2.4 לכידתם וגירושם של מעפילי האונייה אקסודוס (President Warfield)

133.....	2.5 לא נרד!
136.....	2.6 חבלות אחרונות במסגרת 'המאבק הצמוד'
139.....	2.7 חבלות ותחבולות גם מהצד הבריטי
147.....	3. המצור הימי אחרי ה'רפולמנט' (יולי 1947 – דצמבר 1947)
147.....	3.1 התפנית
156.....	3.2 החזרה לים השחור
165.....	3.3 ההעפלה נמשכת אך הלהבה דועכת
176.....	3.4 פרשת הפאנים (Pan York & Pan Crescent)
185.....	4. קריסת השערים (ינואר 1948 – מאי 1948)
185.....	4.1 לכידות חסרות תכלית
200.....	4.2 השער פרוץ אך הנתיב אינו בטוח
206.....	5. דיון ומסקנות
206.....	5.1 תחומי הדיון
206.....	5.2 בזירת הים הפתוח
210.....	5.3 הלחימה על הסיפונים
212.....	5.4 מלחמת הגרילה
216.....	5.5 תובנות המאבק
217.....	5.6 הצי בעיני יריביו הציונים
221.....	6. מקורות
228.....	7. נספחים
228.....	7.1 נספח א' - אוניות הצי הבריטי שלקחו חלק בפעילות
239.....	7.2 נספח ב' – כלי הטיס שלקחו חלק בפעילות

242.....	7.3 נספח ג' – כלי המשטרה הימית שלקחו חלק בפעילות
244.....	7.4 נספח ד'- פרטים משלימים על אוניות המעפילים
267.....	7.5 נספח ה' – חללי ההתכתשות על הסיפונים
268.....	7.6 נספח ו' – ה"רדארים" שעל הכרמל

הצי הבריטי ואוניות המעפילים

בימי הגירוש לקפריסין (1946 - 1948)

ההיבט הצבאי-ימי

ניר מאור

תקציר

בימים שאחרי מלחמת העולם השנייה, חידשה ההנהגה הציונית את מאמצייה להעלות יהודים ארצה - חרף התנגדות הבריטים. פוטנציאל מידי לעלייה היו פליטים ועקורים יהודים ששרדו את השואה ואליהם כוון עיקר המאמץ. ערביי ארץ ישראל לא הסכימו לשינוי הדמוגרפי המתחולל לנגד עיניהם והדבר גרם לאי שקט ולמהומות בארץ. אי שקט זה הוקרן גם אל מדינות ערב במזרח התיכון, אזור שהיה באותם ימים מוקד לאינטרסים בריטיים. בריטניה, שהתמודדה אותה עת עם משבר כלכלי חריף ועם המלחמה הקרה ההולכת ומתעצמת, הייתה זקוקה לשקט וליציבות במזרח התיכון אבל המצב בארץ מנע זאת. הבריטים סימנו את זרם ההגירה הבלתי לגאלית כמוקד הבעיה וגמרו אומר להפסיקו. המשימה הוטלה על הצי.

הצי הבריטי הקצה למשימה שייטת משחתות, שהסתייעה במטוסי חיל האוויר המלכותי ובסירות המשטרה הימית בארץ ישראל. כוחות אלה נפרשו לאורך חופי הארץ החל מחודש ספטמבר 1945 במטרה ליירט ולבלום את גל העלייה. הימים הראשונים לא הניבו תוצאות; בין החודשים ספטמבר לנובמבר הגיעו לחופי הארץ שש אוניות והורידו בחשאי את מעפיליהן. הבריטים הפיקו לקחים, שכללו וייעלו את מערכי הסיוור והגילוי והחל מינואר 1946 החלו לגלות ולעצור את האוניות. עבודתו של הצי לא הייתה קלה, בעייתו העיקרית הייתה במגבלה שהטילו הבריטים על עצמם - הבריטים נמנעו מלהפר את חופש השייט בנתיבי הים הפתוח והתירו לעצמם לפעול רק בתחום המים הריבוניים של ארץ ישראל – רצועת מים צרה במיוחד. בנוסף לאתגר הסיוורים והיירוטים התמודד הצי הבריטי גם עם איום, שכן הציונים לא הסתפקו בשילוח האוניות ובמסגרת מאבקם הוסיפו גם פעולות גרילה כתגובה על מעצר האוניות. נמל חיפה שהייה עד אז מקום שקט ובטוח, הפך למקום מאוים עבור אוניות הצי.

הארגונים הציוניים לא נרתעו ממערך הסיוורים הבריטי שהלך והתייעל, הם המשיכו לשלח אוניות ארצה. זה היה גל מתוכנן ומתוזמן, ההנהגה ראתה בהעפלה מנוף שיסייע להוצאת הבריטים מן הארץ. הישוב התגייס כאחד, ההעפלה הייתה בלב הקונצנזוס, וזוועות השואה נתנו לה משנה תוקף.

את הובלת המאבק נטלו ארגון ה'הגנה', המוסד לעלייה ב' והפלמ"ח, המעפילים היו "גייסותיהם". 'המוסד' היה גוף שהוקם בתוך ארגון ה'הגנה' וייעודו היה להוביל את מפעל ההעפלה. כדי לסייע למוסד בשלב הימי של מבצעיו הוכפפה אליו הפלוגה הימית של הפלמ"ח - הפל"ם. מפקדי הפלמ"ח לא הסתפקו במשימת התובלה שהוטלה עליהם והקימו בתוך הפל"ם חולייה התקפית שעסקה בחבלה באוניות הבריטיות. חבלות אלה בוצעו כפעולות משלימות להפלגות ההעפלה. פעולתה הראשונה של החולייה התבצעה בנובמבר 1945 במסגרת 'מבצע מסיבה'; שלוש סירות משמר בריטיות טובעו. המבצע עורר רושם עצום אצל הבריטים וגם במפקדת הפלמ"ח שהחליטה להשאיר את החולייה כמסגרת קבועה. ביצוע הפעולה כחלק מ'מבצע מסיבה' סימן כי בעיית חופש העלייה היא אחד הגורמים לאי השקט בקרב האוכלוסייה היהודית, אך באותה עת חלה על הדרישה לחופש עלייה חובת הוכחה - באביב 1946 לא חרגה ההעפלה מהמכסות המותרות ממילא. סך כל המעפילים שהגיעו מאז סיום המלחמה עמד על 6,000 איש לערך, פחות ממכסת הסרטיפיקטים שחולקו. עובדה זו אפשרה לבריטים לטעון שלפעילות ההעפלה אין הצדקה ממשית, לפיכך עשתה ההנהגה הציונית מאמץ להשיג כלי שיט גדולים באמצעותם ייפרצו המכסות ויוכח הצורך. כלי השיט הגדולים נרכשו ויצאו לדרכם. אוניות אלה הביאו, תוך מספר שבועות, בקיץ 1946, קרוב ל-5,000 מעפילים שגדשו את מחנה המעצר בעתלית עד אפס מקום. ההנהגה אכן הוכיחה שהמכסות אינן מספקות, שהלחץ לעלייה גדול וכי נדרש לפתוח את השערים.

במקביל לזרם המתגבר בנתיבי הים, חלה הסלמה גם באירועי היבשה. בליל 17 ביוני 1946 תקפו אנשי הפלמ"ח 11 גשרים המחברים את ארץ ישראל לשכנותיה ('ליל הגשרים'). הבריטים מצידם הוציאו לפועל את מבצע 'אגתה' ('השבת השחורה') ותנועת המרי השיבה בפיצוץ 'מלון המלך דוד' בירושלים - המצב הגיע לנקודת רתיחה. נקודת שיא זו שיחקה לידיה של הנציב העליון קניגהאם, (Sir Alan Cunningham) שדרש כל העת לעצור את המעפילים מחוץ לגבולות הארץ. הממשלה בלונדון קיבלה הפעם את דעתו והחליטה כי מכאן ואילך יגורשו מעפילים שיתפשו לקפריסין. ברמה המבצעית ביטאה החלטה זו את כשלון השיטה. שילובם של הצי ושל חיל האוויר המלכותי, והצלחתם ביירוטים במשך שנה שלמה, הסתברו כחסרי תוחלת - ההעפלה לא נעצרה.

בתחילת אוגוסט 1946 עשו דרכן ארצה חמש אוניות מעפילים, הסיורים הבריטיים נפרשו, ארבע אוניות התגלו ונעצרו. שתי אוניות גירוש, שהובאו לארץ במיוחד, הובילו את העצורים לקפריסין. משימתו של הצי התרחבה, הצי מצא עצמו מתמודד עם העלאת מעפילים בכוח לאוניות הגירוש ועם השטתם והורדתם בקפריסין. בנוסף גבר מאוד איום החבלה בספינותיו, שתי אוניות הגירוש חובלו כבר בסבבי הגירוש הראשונים, האחת עם יציאתה מחיפה והשנייה עם חזרתה, הנזק היה גדול והמסר היה ברור.

החבלה באוניות הגירוש הפכה למעשה לדרך הפעולה ההתקפית המועדפת במה שנקרא אז 'המאבק הצמוד'. ארגון ה'הגנה' שהקפיד מאז הקמת תנועת המרי לבחור יעדים ומועדים הקשורים בהגבלות העלייה, ראה באוניות אלה יעד מובהק. את החבלות ביצעה אותה חולייה ייעודית מתוך

הפלי"ם שכבר הוכיחה יכולת וצברה ניסיון. בהמשך הוציאה החולייה לפועל 11 מבצעים בהם חובלו אוניות גירוש, ספינות משמר וארבות שירות שהיו קשורות בפעולות הגירוש. בעקבות החבלות נקטו הבריטים שורה של אמצעי זהירות, הן כנגד החדרת חומרי חבלה לאוניות הגירוש והן כנגד פעילות חבלנית של צוללים. במסגרת זו נקבע כי אוניות הגירוש לא תעגונה יותר בנמל חיפה, גם לא במפרץ, לנמל ההמתנה שלהן נקבעה פמגוסטה שבקפריסין. גם על משחתות הצי נאסר להיקשר לרציפי הנמל בחיפה והן נדרשו לעגון מחוצה לו. באפריל 1947 הוכיחו אנשי הפלי"ם כי נמל פמגוסטה נמצא גם הוא בטווח פעולתם.

מלחי הצי נעשו מאוימים גם הם. מעשי החבלה, טרור "הפורשים" וההתנכלויות לאנשי הצבא והמשטרה ברחובות הערים, הביאו את הבריטים להחמיר את כללי הזהירות בכל הנוגע לביטחון האישי של המלחים בעת שהייתם בחוף. העיר חיפה כבר לא הייתה נמל בית לעבודות אחזקה, למנוחה ולהתרגעות.

שינוי משמעותי חל גם בדפוס הלחימה על הסיפונים. מאז החל הגירוש לקפריסין התנגדו המעפילים לעליית צוותי ההשתלטות הבריטיים על סיפוני האוניות התנגדות של ממש. הבריטים נוכחו כי השיטה הרווחת, בה משוגר מן המשחתת צוות השתלטות קטן בסירה, איננה ישימה לגבי ההעפלה, שכן אימת תותחי המשחתת לא חלה על המעפילים. לפיכך שינו הבריטים את השיטה – משחתות הצי היו ניגשות אל אוניות המעפילים תוך כדי תנועה, נצמדות אליהן ומעבירות לסיפניהן בתוך זמן קצר קבוצות גדולות של מלחים לצורך ההשתלטות.

מיום ההחלטה על הגירוש ועד מאי 1947 נתפסו בשיטה זו כל אוניות המעפילים שהגיעו אל חופי הארץ, פרט לאחת. האוניות התגלו בדרך כלל ע"י המטוסים (חלקן אכן עוד קודם לכן ע"י מערכי המודיעין) ואלה סימנו את מיקומן למשחתות הצי. מערך הגילוי והסיוע תפקד היטב וכך גם צוותי ההשתלטות. הצוותים השיגו שליטה באוניות תוך זמן קצר, בדרך כלל, ומספר הנפגעים בקרב המעפילים לא היה גדול (חמישה מעפילים נהרגו בתקופה הנדונה). הצלחותיו של הצי היו לכאורה מרשימות, אך זרם ההעפלה לא פסק. למעשה, הצי לא פתר את הבעיה אלא השתף בהעברתה למקום אחר ודחה אותה לזמן אחר שכן המעפילים שנתפסו נשלחו לקפריסין ומספרם שם הלך וגדל.

ביוני 1947 היו עצורים באי כ- 15,000 מעפילים, והמחנות היו קרובים למלוא קיבולתם. התחזית שהציג המודיעין להמשך גם היא לא בישרה טובות לבריטים; שמונה אוניות מעפילים עמדו לקראת הפלגתן ארצה ויכולת נשיאתן עמדה על 25,000 מעפילים. הבריטים חשבו לנקוט צעדים מרתיעים עוד יותר כנגד ההעפלה ואם נדרשה להם תואנה לשינוי הרי שמעשי הגרילה והטרור ברחבי הארץ שימשו להם צידוק. עצירת גל ההעפלה, כך חשבו, תועיל למאמציהם להשקיט את מנהיגי הערבים וגם תפתור את בעיית הקיבולת במחנות בקפריסין. ההחלטה שקיבלו הייתה להחזיר את המעפילים לארצות מוצאם, הפעולה נקראה Refoulement - הדיפה. המעשה נועד להרתיע גם את מדינות המוצא עצמן שנתנו יד, לעיתים בגלוי ובמופגן, למפעל ההעפלה.

האונייה אשר נבחרה להיות ראשונה ל- Refoulment הייתה *אקסודוס*, אונייה שנשאה מספר שיא של מעפילים (4,500). לרוע מזלם של הבריטים זו הייתה אונייה מהירה, בעלת מבנה קשה להשתלטות ומאוישת בצוות מלווים מנוסה ונחוש. שמונה כלי שייט הוקצו ליירוט ולהשתלטות, בתוכם ארבע משחתות שצוותיהן עתירי ניסיון בתחום. תכנית ההשתלטות הוכנה מראש והיא כללה תכנון מפורט ואמצעים מיוחדים שיועדו למבנה המיוחד של האונייה. מפקד הפעולה אף התיר למפקדי ספינותיו להתחיל בקרב עוד מחוץ למים הריבוניים, ובכל זאת, המאבק על סיפוני *האקסודוס* היה מר. בשלב מסוים נראה היה לאדמירלים כי הפסידו את הקרב.

קרב זה היה נקודת ציון בפרשת ההעפלה, אך לא היה שיאה, שלושה שבועות לאחר מכן, מול חוף צרפת, הכריזו מעפילי *האקסודוס* בשלוש האוניות בהן גורשו כי לא ירדו מרצונם אלא בארץ ישראל. הכרזה זו ותוצאותיה היו הרות גורל בתולדות ההעפלה. גירושם של המעפילים לגרמניה העצים את האהדה וההזדהות של דעת הקהל העולמית עם הפליטים, וקירב את האו"ם להחלטה על חלוקת הארץ והקמת מדינה לעם היהודי. הבריטים לא חזרו יותר אל שיטת ה'רפולמנט', *אקסודוס* הייתה היחידה עליה נוסתה השיטה - ונכשלה. בסוף שנת 1947 יצאו לדרך עוד שלוש עשרה אוניות, כולן יורטו ומעפיליהן נשלחו לקפריסין. ה'רפולמנט' כבר לא היה איום.

השערים נפרצו סופית בימים האחרונים של שנת 1947 עם יציאתן לים של אוניות הענק *Pan York* ו- *Pan Crescent*, האוניות נשאו על סיפניהן למעלה מ- 15,000 מעפילים. ארגון ה'הגנה' לא שש להתעמת עם הבריטים בימים שלאחר החלטת עצרת האו"ם וההנהגה הציונית חשבה אפילו לבטל את הפלגתן. גם הבריטים חפשו דרכים להימנע מההתכתשות בים ולבסוף סוכם כי האוניות תפלגנה ישירות לקפריסין. נראה כי ההנהגה הציונית מיצתה את אופציית ההעפלה כמנוף מדיני וכי הבריטים ויתרו למעשה על המאבק. השערים נעלמו לחלוטין באביב 1948, אוניות המעפילים האחרונות הגיעו ארצה כשהן ערוכות למלחמה אך לא עם המשחתות הבריטיות אלא כנגד איום אפשרי של הצי המצרי שכן הבריטים היו בתהליך עזיבה של הארץ ומלחמת 1948 כבר החלה.

עבודה זו עוסקת בנייתו של שלוש זירות עימות: הים הפתוח, סיפוני האוניות ופעולות הגרילה.

בזירה הראשונה, נתיבי הים הפתוח, הייתה לצי הבריטי המצויד והמנוסה עליונות ברורה על האוניות הרעועות. מאז ספטמבר 1945, תחילת הפעלת הסיורים, הפליגו ארצה 60 אוניות מעפילים, רק 8 מהן חמקו. האוניות שחמקו היו הקטנות שברשימה והן נשאו רק מספר קטן של מעפילים.

אל מול סיורי הצי שהתנהלו באופן מקצועי ויעיל, התנהלה הצד השני בזירה זו (ארגון ה'הגנה') על פי תוכנית שאינה ברורה ואינה מוסכמת. את ההעפלה ניהלו והפעילו מספר גופים, נתונים בסדר היררכי מעורפל למדי וגם בעלי סדר יום משל עצמם. אנשי הפלי"ם רצו להצליח ולנחות בחוף, אנשי המוסד חשבו גם על חיסכון באוניות ואילו לדרג המדיני הייתה אג'נדה שלישית. לכאורה, ניתן לסכם ולומר כי בים הפתוח התמודד המערך הבריטי המשוכלל והסדור עם מערך מבוזר שאין לו אסטרטגיית התגנבות מוסכמת, ותוצאות ההתמודדות היו בהתאם. אלא שהמציאות הייתה מורכבת

עוד יותר, נראה כי הצדדים התמודדו על אותו מגרש אך בכללי משחק שונים. הגעתה של החייל העברי למפרץ חיפה מבלי להתגלות ממחישה את העניין; המלווים ביקשו לנצל את ה"הצלחה" ולנחות בחוף קריית חיים בעוד ההנהגה הורתה לאונייה להיכנס לנמל ולהסגיר את עצמה. באותו שלב במאבק חשוב היה יותר "להציף" את מחנה המעצר בעתלית מאשר להכניס ארצה עוד 512 מעפילים.

הזירה השנייה בה התחולל המאבק הייתה על סיפוני אוניות המעפילים. בזירה זו לא היה יתרון של הבריטים מובהק. למרות שהאוניות התגלו במרחק גדול, דחו הבריטים את מעצרן לרגע כניסתן לתחום המים הריבוניים - רצועת מים צרה ובעייתית. דחיית העצירה שמטה למעשה את כל היתרון שהיה לבריטים בגילוי המוקדם והכניסה אותם לסד זמנים כמעט בלתי אפשרי. הזמן הלוקח לאונייה ממוצעת לחצות את רצועת הים שהייתה מותרת, מבחינת הבריטים, לפעולת העצירה נע בין דקות ספורות לרבע שעה, זמן קצר ביותר בו נדרשו ספינות הצי להורות את אוניות המעפילים לעצור, לגשת בצורה בטוחה ולהיצמד אליהן, להעביר קבוצת מלחים גדולה ולהשתלט על האונייה טרם הגעתה לאזור מי האפסיים - שם לא היו יכולות המשחתות לפעול. כדי למצות את הזמן הקצר העומד לרשותם הקימו הבריטים מערך שלם של אימונים והכשרות ופיתחו במהלך התקופה תורות לחימה ואמצעים ייעודיים. שימוש בנשק חם היה בעדיפות נמוכה, הבריטים העדיפו לסיים את האירועים ללא שימוש בנשק חם ובמספר נפגעים מינימאלי.

הסיבות בגללן דחו הבריטים את ההשתלטות אינן קשורות לפעולותיו של הצד השני, בריטניה היא שגזרה על עצמה את המגבלות. בריטניה, כאי וכמעצמה קולוניאלית, הקפידה לעמוד בכל האמנות והכללים העוסקים בשייט בים הפתוח ונמנעה מלהפר אותם. 'תקרית קורפו' שהתרחשה בשיאה של תקופת ההעפלה דחקה את הבריטים לפינה וכפתה עליהם להחליט ולבחור בין עמידה על עקרונות חופש השייט באשר הוא, או בלימת גל ההגירה לא"י - הבריטים בחרו בחופש השייט.

הציונים, שבעצם מעשי ההתגנבות וההתנגדות עוררו פרובוקציה, ראו במאבק על הסיפונים דרך לגיטימית להעביר לבריטים ולדעת הקהל העולמית מסר כי המעפילים לא יוותרו על הזכות לעלייה. מאבק זה נערך גם הוא תחת מגבלות: בהנהגה הציונית חששו מריבוי נפגעים הן מהטעם המוסרי של ערך חיי אדם והן בשל החשש כי אם יירתעו מעפילים לעלות לאוניות כי אז ייעצר מפעל ההעפלה ובכך תאבד ההנהגה הציונית כלי מרכזי במאבקה.

המעפילים שלחמו בבריטים על הסיפונים לא היו כוח סדיר, הם צורפו למערכה אד-הוק ובאופן וולונטרי. ההכשרה שקיבלו הייתה מזערית, אם בכלל. עם זאת, מספרם של המעפילים על האוניות עלה בסדרי גודל על מספרם של המשתלטים הבריטים והנשק המאולתר שהיה בידיהם לא נפל בהרבה מנשקם של המשתלטים, שהרי היה מדובר בנשק קר. גם הימצאותם של נשים וילדים על הסיפונים נתנה יתרון בידי הצד הציוני, הבריטים נזהרו מפגיעה בנשים וילדים ונמנעו בכל דרך ממגע איתם. יתרון גדול שעמד לרשות המתגוננים היה הכרת האונייה בה הפליגו והיכולת להפעיל את מכלוליה ממקומות חליפיים, המגינים גם ידעו כיצד והיכן ניתן למלכד, לחסום ולארום למלחי הצי.

ניתן לסכם ולומר כי בשלב הלחימה על הסיפונים לא היה יתרון של הבריטים מובהק כפי שהייה בים הפתוח. בתקופה שבין תחילת הגירוש לקפריסין, אוגוסט 1946, ועד החלטת עצרת האו"ם בכ"ט בנובמבר 1947 יורטו כ-30 אוניות, בשליש מהן התחוללו על הסיפונים מאבקים מרים. בחלק מהמקרים הצליחו המעפילים לקחת בשבי מלחים בריטים, ליטול מהם את נשקם, להכותם ולעיתים גם להשליכם לים. יצוין כי חלק מהמלחים הבריטיים שנקלעו למצוקה העדיפו לקפוץ לים מאשר להפעיל נשק חם. למרות אותן הצלחות מקומיות, הצליחו הבריטים ברוב המקרים להשתלט על האוניות. מאבקם של מעפילי חיים ארלזורוב היה היחידי שהסתיים בניצחון על צוותי ההשתלטות אלא שהאונייה לא נחתה לחופו של ישוב יהודי, אלא בשטח מחנה צבאי בריטי. מאבקם של מעפילי אקסודוס הסתיים אומנם בכניעת האונייה אך רשמי המאבק נצרבו היטב בתודעת האדמירלים והתחושה כי כמעט הפסידו במערכה נשמרה בזיכרוןם והכתיבה את התנהלותם בהמשך. כשיצאו הפאנים לדרך ידעו האדמירלים כי האוניות הללו בלתי ניתנות לכיבוש והגדירו אותן Unboardable (בלתי ניתנות להשתלטות). הגדרה זו תוחמת למעשה את גבולות המאבק על הסיפונים - שני הצדדים עשו כל מאמץ כדי לסיים את התכתשויות ללא הרוגים.

מאמץ להימנע מהרג ניכר גם בזירת הלחימה השלישית – לוחמת הגרילה וזאת למרות שנעשה בה שימוש בחומרי נפץ ובפצצות - שם היה יתרון של הציונים מובהק. בראיון שנתן יוחאי בן-נון למייק אלדר, איש חיל הים בעברו ומחבר הספר 'שייטת 13', הצטנע בן-נון והגדיר את הפעולות ההתקפיות של ה'חוליה' כ"עקיפה בקצה זנבו של האריה הבריטי". נראה שזו הצטנעות יתרה, משמעותן של פעולות הגרילה והשלכותיהן היו יותר מעקיפה. אם לשפוט לפי תגובות הבריטים, ניתן לראות שהפעולות לא רק הרשימו מבחינה מקצועית אלא גם הביאו לשינוי דפוסי הפעולה שלהם. לחלק מהשינויים הייתה משמעות אסטרטגית.

הטבעתן של סירות המשמר בנמל חיפה ובנמל יפו בליל הרכבות הייתה פעולה מרשימה. האמצעים בהם השתמשו המבצעים היו מאולתרים, הידע והניסיון שעמדו למבצעים בצאתם לפעולה היו אפסיים, ובכל זאת הצליחו החבלנים באותו לילה לחדור לנמלים, לשחות, לצלול, להצמיד את המוקשים ולהיחלץ בשלום. בדוחות המפקדים הבריטיים וגם בעיתונות נכתב על צוללים מיומנים ועל מוקשים מסוג חדש, הייתה גם רמיזה שיד הרוסים הייתה בעניין. בעקבות האירוע הובאו לארץ רשתות הגנה נגד צוללים, פנסי תאורה תת מימית ומלאי של פצצות עומק נגד אדם (נ"א). מספר חודשים לאחר מכן הובאה לארץ יחידת הצוללים של רב-סרן ליונל קראב (Lt. Cdr. Crabb), צולל מפורסם ורב מעללים בצי הבריטי.

הפגיעה באמפייר רייוול ב-22 באוגוסט 1946 הייתה מכה משמעותית לצי הבריטי, אוניית הגירוש ניזוקה ונגררה לפורט סעיד ובהמשך לנמל אלכסנדריה לתיקונים, והצי התקשה למצוא לה מחליפה. בעקבות האירוע הוחלט כי אוניות גירוש לא תעגונה דרך קבע בנמל חיפה, כמו כן הוחלט להביא ממלטה יחידת ארבות, כדי שתשמנה כלי תובלה מהנמל אל אוניות הגירוש, שנצטוו לעגון במרחק ניכר מחוף לנמל.

אחרי גילוי המוקש ברציף התדלוק ונטרולו על ידי יחידת הצוללים של Crabb הוחלט שמשחתות לא תתדלקנה יותר בנמל חיפה (שהיה עד אז נמל הבית של כוח משימת ה-Palestine Patrol) אלא בנמל פורט סעיד. חיפה הפכה מנמל הבית לספינות ומקום מנוחה והתרגעות למלחים, למקום מאוים שרצוי לקצר את השהות בו. להעברתן של הספינות לנמלים אחרים ולהחלטה על ביצוע פעולות התדלוק בנמל פורט סעיד המרוחק הייתה משמעות לוגיסטית לא מבוטלת.

הפגיעה באוניית הגירוש אושן ויגור במפרץ פמגוסטה שבקפריסין הוכיחה לבריטים כי גם קפריסין איננה בטוחה עבור אוניותיהם. אם נוסף לאיום שהתפתח בנמלים גם את הפגיעות בתחנת המכ"ם על הכרמל ("פיצוץ הרדאר") ואת תקיפת שדות התעופה בפברואר 1946, נראה כי גם שם נכפה על הבריטים תהליך מתמשך של העתקת כוחות והוצאת כוחות מארץ ישראל בניגוד לתוכניותיהם המקוריות. חשוב לציין כי פעולות הגרילה של הפל"ם היו כולן בגבולות החוקים הבלתי כתובים של המאבק. נפגעו אוניות העוסקות ישירות בגירוש מעפילים, לא נפגעו מלחים בריטיים, המסר הועבר והסאה לא הוגדשה. הפעולות הותירו הרושם של נחישות ושל מקצועיות מעוררי כבוד.

מאבק פחות הוגן ניהלו הצדדים במערכה שמאחורי הקלעים, במה שנהוג לכנות 'מלחמת הצללים', שם היו הכללים שונים לחלוטין. המאמץ כוון לשלב בו טרם יצאו האוניות לים, לעיתים מספר שבועות או חודשים קודם לכן. לבריטים היה ברור מלכתחילה כי מוטב שיצליחו לעצור את האוניות עוד טרם יציאתן לדרך. במקביל למאמץ הדיפלומטי שהשקיעו בכך (מאמץ שלא צלח) הם הפעילו באמצעות מערך המודיעין על יחידותיו המיוחדות מסכת שלימה של הפצת שמועות והלשנות מגמתיות. כך למשל באיטליה ניסו הסוכנים לגרום לתושבים המקומיים לחשוב כי האוניות נושאות פשיסטים נמלטים, ברומניה דובר על עריקים מצבא רומניה הבורחים עם נשקם, לאוזניים הרוסיות גונבו שמועות כי המעפילים הם סיפור כיסוי למילוט סוכנים אמריקאים מרוסיה ולטורקים סופר כי באוניות העומדות לעבור בבוספורוס משתוללת מגיפה, ועוד ועוד... בכל מקום בו ניתן היה להפעיל לחץ או לשבש תהליך התאמצו הסוכנים הבריטיים לעשות זאת. בקיץ 1947 נוספו למסכת זו גם חבלות פיזיות במספר אוניות, מקצתן באמצעות חומרי נפץ ומוקשים - אך כל אלה לא עזרו. האוניות נרכשו והוכנו, המעפילים הוסעו והועלו, והאוניות הפליגו ארצה. חרף ההלשנות, הפצת השמועות ושאר מעשי ההונאה וההטעיה הוכיחו אנשי המוסד כי גם הם רבי תושייה ומלחמת הצללים אינה זרה להם.

בפברואר 1948 העבירו הבריטים את בעיית א"י לאו"ם ובעקבות כך התמנתה ועדת UNSCOP אשר המליצה על סיום המנדט וחלוקת הארץ. המנדט הסתיים ב-15 במאי כשאחרוני הכוחות הבריטיים עוזבים בסוף יוני. הבריטים לא עזבו בשמחה, האינטרס להמשיך ולשלוט בחבל ארץ זה, בלב המזרח התיכון, לא דעך – להיפך, ובכל זאת החליטו הבריטים לעזוב. הסיבה העיקרית לעזיבתם של הבריטים הייתה ועודנה נושא למחקר. בסדנת חוקרים שהתקיימה בירושלים בשנת 1978, בהובלתו של פרופסור אילן עמיצור, ובהשתתפותם של חוקרים יידועי שם, נטו המשתתפים לתלות את סיבת העזיבה בתמורות שהתרחשו בזירה המדינית הכלל עולמית ועל רקע המלחמה

הקרה. מחקר חדש שפרסם לאחרונה צבי גרינברג מתמקד בקשייה הכלכליים של בריטניה אחרי מלחמת העולם ותולה בהם את הסיבה ליציאתם מהארץ. מעשי הטרור היהודי, כמו גם מפעל ההעפלה, אינם מועלים במחקרים אלה כסיבות ישירות לעזיבתם של הבריטים.

עבודה זו איננה מתיימרת לקבוע מדוע באמת עזבו הבריטים את ארץ ישראל, אך מתוך החומר עולה כי ההעפלה, אשר נבחרה ע"י הנהגה הציונית לשמש כמנוף להוצאת הבריטים, אכן חדרה לתודעתם של מנהיגי המעצמות. נושא עלייתם של יהודים לארץ ישראל הוגדר על ידם כבעיה המחייבת פתרון. כך בהצהרת יום הכיפורים של טרומן באוקטובר 1946 וכך גם בנאום גרומיקו באו"ם במאי 1947. עניין ההעפלה ליווה אם כן את הבריטים גם במסדרונות האו"ם בניו יורק וגם בחופי ארץ ישראל. ההעפלה היוותה מכשול לבריטים בקידום יחסיהם הבין לאומיים ואבן נגף במימוש אינטרסים במזרח התיכון.

וכאן נשאלת השאלה: מדוע לא הצליחו הבריטים לבלום את ההעפלה? הרי המעפילים הגיעו בדרך הים ובים שלט הצי הבריטי שליטה ללא מצרים. תותחי ספינותיו יכולים היו להטביע בנקל כל אניית מעפילים, ואם הייתה מוטבעת אונייה אחת יתכן וכל פרשת ההעפלה הייתה נעצרת. קשה להניח שמעפילים היו עולים לאוניות כשסכנת טביעה מוחשית אורבת להם.

אם כן, מדוע לא הפעילו הבריטים את התותחים אף לא פעם אחת? מדוע לא מימשו את עליונותם ו"ניצחו"? התשובה העולה מעבודה זו כי עליונותם הייתה רק לכאורה ולבריטים לא הייתה יכולת להפעיל את תותחיהם.

יכולתה של משחתת בימי מלחמה נמדדת בחימושה ההתקפי, באמצעי המיגון שלה וברמת ההפעלה של אנשי צוותה, כל אלה מתווספים זה אל זה על אותה כף מאזניים המודדת את כוחה. אלא שבימי שלום נערמות על הכף השנייה מגבלות פוליטיות, מחוץ ומבית, עכבות מוסריות ומחסומים ערכיים. המידה הסופית של היכולת מושפעת אם כן מהמשקל המונח על שתי הכפות – העוצמה מצד האחד והמגבלות השונות מהצד השני. בסיכום סופי של אלה ואלה נראה כי המגבלות שהשתו על הצי הבריטי הטו את הכף. התותחים לא ירו וההעפלה לא נעצרה. פרשת ההעפלה מוכיחה, בין השאר, כי פלדה וחומרי נפץ אינם הפרמטרים היחידים במשוואת הכוחות.

רשימת איורים

איור 1: מערך התצפיות והסיורים.....9

פתח דבר

הקדמה

חיבור זה הינו המשך והרחבה של עבודת תזה שכתבתי בנושא ההתמודדות בין הכוחות הימיים הבריטיים ובין מארגני ומלווי מבצעי ההעפלה. עבודת התזה התמקדה בתקופה שבין התחדשות ההעפלה אחרי מלחמת העולם השנייה ועד תחילת הגירוש לקפריסין באוגוסט 1946. באותה תקופה שולב הצי הבריטי במערכה. הצי הטיל מצור הדוק על חופי הארץ - ללא הועיל. עובדה היא כי בסוף התקופה נאלצו הבריטים להחמיר בענישה ולגרש מעפילים לקפריסין. התקופה בה מתמקדת עבודה זו מתחילה בימים הראשונים לגירוש קפריסין ומסתיימת עם סיום במנדט הבריטי ב-14 במאי 1948. הנושא בו עוסק החיבור הוא המאבק הצבאי שהתנהל באותם ימים, בים ובנמלים, מאבק ובו מרכיבים המאפיינים 'לחימה בעצימות נמוכה'.

רקע היסטורי

עם סיום מלחמת העולם השנייה נדרשה בריטניה לקבוע את עמדתה לגבי עתידה של ארץ ישראל. עמדה זו עברה שינוי רדיקאלי לאורך שנות שלטונה בארץ. בתחילת שלטונה נעשו פעולותיה בארץ ברוח הצהרת בלפור, הצהרת הבטחה להקמת בית לאומי לעם היהודי בארץ ישראל. בהמשך שלטונה, התמודדה בריטניה עם השלכותיה של אותה מדיניות, קרי - התנגדותם של ערביי ארץ ישראל, ובעצם העולם הערבי והמוסלמי כולו, למדיניותה בארץ. בריטניה החלה להתאים את מדיניותה ללחצי הערבים.

עד ערב מלחמת העולם השנייה השלימה בריטניה תפנית מוחלטת מאותה הצהרה. התפנית החלה עם פרסום 'הספר הלבן' של צ'רצ'יל' בשנת 1922, אז הוגבלה העלייה ומוסדה שיטת הסרטיפיקטים (אשרת הגירה) לאכיפת ההגבלות. התפנית המשיכה עם פרסום 'הספר הלבן' של פאספילד, בשנת 1930, אז נקבע מצב התעסוקה באוכלוסייה הערבית כתנאי להמשך עליית יהודים. המסמך שפורסם ב-17 במאי 1939 ונקרא 'הספר הלבן של מק-דונאלד', היה למעשה ההתכחשות הסופית להצהרת בלפור, וכלל הגבלות עלייה חמורות ואיסור מכירת קרקע ליהודים. חודשים ספורים אחרי פרסום הספר פרצה מלחמת העולם השנייה. במהלך המלחמה מוקדה תשומת לב של שני הצדדים, הציוני והבריטי, בבעיות הבערות, תרתי משמע.

עם סיום המלחמה קיוו מנהגי התנועה הציונית כי בריטניה לא תוכל להתעלם מהשואה שעברה על עם היהודי, תשנה את כללי 'הספר הלבן' ותאפשר את פתיחת שערי הארץ לקליטת הניצולים. תקווה זו התחזקה עם עלייתה של ממשלת ה'לייבור' לשלטון לאחר הבחירות באנגליה ביולי 1945. תקווה זו לא התממשה. בריטניה, שנדרשה להחליט ולבחור בין התחשבות במצבם ובעברם של

ניצולי השואה (בחירה העולה בקנה אחד עם הצהרת בלפור) ובין היענות לאינטרסים הכלכליים והמדיניים שלה, בחרה באפשרות השנייה.

בריטניה הייתה בימים שאחרי מלחמת העולם השנייה תשושה ומרוששת ונזקקה למשאבים רבים כדי להניע מחדש את כלכלתה. במקביל, נדרשה בריטניה, יחד עם ארצות הברית, לבלום את התפשטות ההשפעה הסובייטית באזורים שונים בעולם, תהליך שהחל מיד עם תום המלחמה, והיה למעשה תחילתה של ה'מלחמה הקרה'. האתגרים הכלכליים והאתגרים המדיניים בפניהם עמדה בריטניה היו בקצה גבול יכולותיה. במציאות זו חששו הבריטים שפתיחת שערי הארץ לעלייה יהודית תקים עליהם את העולם הערבי והמוסלמי, מצב שיסכן נכסים כלכליים ואסטרטגיים שצברו במזרח התיכון, ואולי אף יגרור אותם לעימות צבאי, כדוגמת המרד הערבי.

אכזבתה של ההנהגה הציונית הייתה גדולה. הדרך שבה בחרו הציונים להתמודד עם המדיניות הבריטית הייתה חידוש ההעפלה. דרך זו שירתה שאיפות ציוניות בסיסיות לעלות ולהעלות, אך הייתה לה גם מטרת על – ההעפלה נבחרה כמוקד מריבה עם הבריטים, מריבה שתשמש מנוף להוצאתם מהארץ. העלייה הייתה בלב הקונצנזוס ביישוב בארץ, היא זכתה לתמיכת יהדות העולם והצליחה לזכות גם באהדה, או לפחות בהבנה מצד דעת הקהל העולמית.

הים היה נתיבם העיקרי של המעפילים ומי שאירגן והוביל את אוניות המעפילים בתקופה זו היה בעיקר ארגון ה'הגנה'. עלייה זו הייתה, כצפוי, לצנינים בעיני העולם הערבי. ממשלת בריטניה, שהייתה זקוקה לשקט ברחבי הממלכה, גמרה אומר לעצור את הגל.

בריטניה השקיעה משאבים רבים בבלימת ההעפלה והטילה למערכה בימים שאחרי מלחמת העולם השנייה את הצי שלה, רב הניסיון ועתיר המורשת. מארגני ההעפלה ומלווי האוניות התמודדו עם ספינות צי חדישות ומשוכללות בנסותם לחמוק ולהגיע לחופי הארץ. כשהתגלו ויורטו, מצאו עצמם המעפילים והמלווים מול מלחי צי מאומנים ומצוידים. ובכל זאת ההעפלה לא פסקה.

בקיץ 1946, אחרי החלטתה של ממשלת בריטניה לגרש את המעפילים שייטפסו לקפריסין, החרף ארגון ה'הגנה' את המאבק. הארגון הכשיר את אנשיו, רתם לשורותיו את המעפילים וניהל מערכה שלמה שראשיתה הסתתרות והתחמקות והמשכה, במקרה של התגלות, מאבק מר על סיפוני האוניות. ההתכתשויות היו אלימות אך ללא הפעלת נשק חם. לשני הצדדים לא היה עניין לעשות בו שימוש, למעט חולייה קטנה של אנשי הפל"ם אשר הופעלה עם תחילת הגירוש בצורה נקודתית וממוקדת לחבל באוניות הגירוש הבריטיות כפעולות ענישה.

במאבק זה, הגם שהיה ב'עצימות נמוכה', ניתן להבחין במספר מאפיינים של התמודדות צבאית, החל מהמאמץ המודיעיני שבו ניסו הציונים להסתיר ולהסוות את הכנת האוניות בעוד הבריטים ניסו לגלותן, דרך הסוואת האוניות והשטתן בנתיבים מתחמקים אותם התאמצו הבריטים לאפן, ועד למאבק על הסיפונים, שם הייתה לבריטים, בדרך כלל, עליונות, אך לא תמיד. על כל אלה יש להוסיף

את פעולות הצלילה והחבלה שהרשימו מאוד את הבריטים ואילצו אותם לנקוט צעדי זהירות משמעותיים. הבריטים מצידם הפעילו, בנוסף למערכי הסיור והיירוט, גם יחידות מודיעין בפעולות מיוחדות כדי להרתיע את המעפילים, המארגנים וגם את ממשלות המדינות מהן יצאו אוניות המעפילים. מאמצים אלה לא צלחו, ההעפלה לא פסקה, ובסופו של דבר עזבו הבריטים את ארץ ישראל.

לסיפור ההעפלה פנים רבות, החל בזה האישי והאנושי של המעפילים, וכלה במאבק המדיני אותו ניהלה ההנהגה הציונית באמצעותה. סיפורם של המעפילים משך תשומת לב ועניין והיה בסיס לספרים ולמחקרים רבים שנכתבו בנושא. הישגה המדיני של התנועה הציונית במאבק היה מרשים וזכה גם הוא לכיסוי נרחב. בהשוואה לדיון המחקרי בשתי נקודות חשובות אלה נראתה ההתמודדות הצבאית טריוויאלית לכאורה, ואולי משום כך נחקרה פחות. חיבור זה עוסק באותה התמודדות.

סקירת הספרות

יומנים, כתבים וזיכרונות - עברית

ספרים רבים העוסקים בהעפלה נכתבו ויצאו לאור, רובם בשפה העברית ומנקודת המבט הציונית. המקור עליו נסמכים כתבים רבים הוא **ספר תולדות ההגנה**, סלוצקי (1976). הספר, המחולק למספר כרכים, מכיל רשימה מלאה של אוניות המעפילים ומספר את סיפורן באופן כרונולוגי. זהו מחקר שנעשה בשנות ה-50 של המאה הקודמת, קרוב לאירועים ובזמן שרוב הנוגעים בדבר היו זמינים למסור עדויות ולהתראיין. יתרון הסמיכות לאירועים היה גם חיסרון שכן כתבי הספר היו מנועים באותם ימים מלהגיע לחומרים ארכיוניים בארץ ובחו"ל. כמו כן, חסרו אותם כתבים את ממד הזמן המאפשר נקודת מבט היסטורית כוללת. יצוין כי כיום הספר איננו נחשב מקור רב ערך שכן כתיבתו סובייקטיבית ואיננה ביקורתית כלל כלפי ארגון ה'הגנה'. לימים, כשהחלו ארכיונים להיפתח, נוספו על **ספר תולדות ההגנה** ספרים ועבודות מחקר שהרחיבו והעשירו את בסיס הידע. בשנת 1984 יצא לאור ספרו של זאב ונייה הדרי **פליטים מנצחים אימפריה**. הדרי היה עוזרו של ראש המוסד לעליה ב', שאול אביגור, בשנים שאחרי מלחמת העולם השנייה. הספר מסתמך על תעודות, מסמכים, דוחות ועדויות – ועוסק במספר פרשיות מסאגת המאבק לעלייה חופשית מנקודת המבט הציונית. היותו של הדרי בעל תפקיד במהלך האירועים מסווגת את ספרו כספר זיכרונות. בשנת 2001 התפרסמה בעריכת וותיקי הפלי"ם אסופת זיכרונות של מלווי האוניות בשם **השערים פתוחים - אסופת זיכרונות ההעפלה 1945 - 1948**. אסופה זו מכילה כ-200 עדויות, רובן נגבו או נכתבו בשנות ה-70, העדויות סובייקטיביות למדי, אך מספרן הגדול וריכוזן מאפשר להשוותן ולהצליבן ועל ידי כך לדלות מן האסופה מידע ברמת אמינות סבירה.

יומנים, כתבים וזיכרונות - לועזית

על נקודת המבט של הבריטים נכתבו ספרים מעטים וברובם לא מופיעה ההעפלה כנושא מרכזי. בשנת 1982 פרסם Edward Horne את ספרו **A Job Well Done** - ספר המתאר את תולדותיה של המשטרה הבריטית בארץ ישראל המנדטורית ובו מוקדש פרק שלם לפועלה של הסקציה הימית של המשטרה. בפרק מתוארים בהרחבה המבנה הארגוני של הסקציה, ההרכב האנושי, רשימת הסירות שעמדו לרשות המשטרה ונתוניהן הטכניים. כמו כן מפורטים בספר דרכי הפעולה ללכידת אוניות המעפילים ומספר אירועים בהם יורטו אוניות. הספר חסר הערות שוליים והפניות למקורות ולכן הוא מופיע בקטגוריית ספרי הזיכרונות.

בשנת 1988 ראה אור ספרו של Mawgan Aled בשם **Tinker Tailor's Secret Spy a Cold war Clowm at the 'Circus'**. הספר אינו מרבה להיסמך על מקורות ורמת אמינותו אינה ברורה, יחד עם זאת הוא עוסק בהרחבה בפועלו של קצין הצלילה ההגנתי Commander Lionel Kraab בנמל חיפה ומאזכר מעשי חבלה של אנשי הפלי"ם.

בשנת 1989 התפרסם ספר הזיכרונות של מרשל האוויר Lee David, **Wings in the sun A**, **History of the Royal Air Force in the Mediterranean 1945 – 1986**. אחד מפרקי הספר עוסק בחלקו של חיל האוויר הבריטי במצוד אחר אוניות המעפילים. הספר מפרט גם את שדות התעופה שבהם עשה ה-RAF שימוש וגם את מספרי הטייסות.

בשנת 2008 יצא ספר הזיכרונות של מפקד גדוד האבטחה הבריטי Kingsley M. Oliver שאבטח את שדות התעופה ואת תחנות המכ"ם (הרדאר) **RAF Regiment at War 1942 - 1946**. הספר מזכיר, בין השאר, את ההתקפות על שדות התעופה ועל תחנות הרדאר במסגרת מה שנקרא בז'רגון הציוני 'המאבק הצמוד'. שלושת הספרים האחרונים מוסיפים מידע רב הקשור בנושא העבודה ועד כה לא צוטטו במחקר הישראלי, למיטב ידיעתי.

בשנת 2010 פורסם ספרו של Keith Jeffrey **MI6 the history of the secret intelligence service 1909 – 1949**. הספר אינו מרבה להיסמך על מקורות ורמת אמינותו אינה ברורה, יחד עם זאת הספר עוסק בהרחבה במבצעי יחידות המודיעין הבריטי MI6 ו-MI5 ובכלל זה שתי חבלות הידועות גם בספרות הישראלית וניתן להצליב עליהן מידע (פאן קרשנט ו-וריס).

ספרות מחקרית - עברית

הספרים שנכתבו בשנות ה-70 וה-80 במאה הקודמת היו בעלי אופי תיאורי בעיקרם, רובם עסקו באופן נושאי או כרונולוגי בהפלגות והציגו בעיקר את העובדות. בשנות ה-90 החלו להתפרסם ספרים המנתחים את התקופה תוך התמקדות בתהליכים ערכיים, חברתיים ומדיניים. בספרה של

אביבה חלמיש **אקסודוס הסיפור האמיתי** (1990) מוצגים, בנוסף לסיפור ההפלגה, גם הרקע המדיני והחברתי כפרי מחקר. הספר מתאר בהרחבה את שלב היירוט ואת הלחימה על סיפון האקסודוס אך מעטים הספרים והמאמרים המתמקדים בפן זה. בספר **העפלה - מאסף לתולדות ההצלה הבריחה ההעפלה ושארית הפליטה**, (אניטה שפירא עורכת, 1990) מופיע מאמרו של אריה יוסף כוכבי הדן במאבק הבריטי באוניות המעפילים אך הוא מתמקד בעיקר ברמה המדינית. מאמרה של אביבה חלמיש באותו מאסף מתמקד בקרב של אקסודוס ומנתח את שלב היירוט והקרב על הסיפונים, אך זהו כאמור סיפורה של אנייה אחת מתוך 66 האוניות בהן עוסק חיבור זה.

זהבם של היהודים של עידית זרטל (1996) מביא גם הוא תמונה כוללת וביקורתית על מפעל ההעפלה. שני הצדדים, הצד הבריטי והגופים הציוניים, נבחנים מזווית של קביעת המדיניות ומטרותיה, אך לא של מבצעה, הלכה למעשה, של ההעפלה.

המאפיין של ספרות מחקרית זו הוא ההתבוננות פנימה, אל המכלול היהודי-ציוני ואל הארגונים הציוניים ופעולותיהם, החל ברכישת האוניות, דרך ארגון המעפילים וכלה בהפלגות עצמן. הכוחות הבריטיים שעמדו מול ספינות המעפילים אינם מופיעים בדרך כלל כנושא או כפרק מרכזי. שונה מכך הוא מאמרו של סטיוארט כהן אשר התפרסם בשנת 1998 בכתב העת **הציונות** "והרימה אגרוף האימפריה, ותך: 'שובי ימה!'" הצי המלכותי וההעפלה 1945 – 1948", מאמר זה מנתח את האתגרים שעמדו בפני הצי הבריטי בכלים ובמקורות שעמדו לרשות הכותב באותם ימים. המאמר, מעצם טבעו והיקפו, איננו מפרט ואיננו מנתח את מלוא המידע הקיים היום ואינו דן במרבית האירועים המופיעים בחיבור זה.

בשנת 1997 פורסם ספרו של ראובן אהרוני **'מטות תורן'**. הספר מביא על פי סדר האל"ף ב"ת את סיפוריהן של כל האוניות שהפליגו מתום מלחמת העולם השנייה ועד הקמת המדינה (66 הפלגות במספר) ומפרט בצורה שיטתית, ועל פי דפוס קבוע, את כל שלבי ההתארגנות, ההפלגה והיירוט - אם היה.

בשנת 2017 יצא לאור ספרו של דניאל רוזן – **גדעונים**. הספר עוסק באלחוטנים שצורפו להפלגות ההעפלה ומתאר את פועלם כחלק מהתשתית על בסיסה הוקם בהמשך חיל הקשר בצה"ל. הבסיס כרונולוגי לספר זה הוא רצף הפלגות ההעפלה ולמרות שאין זה נושאו העיקרי של הספר, בחר רוזן לתארן זו אחר זו בפרוטרוט כשהוא נעזר באופן שיטתי בדוחות המפקדים הבריטיים. נגישותו של רוזן לחומר הארכיוני בבריטניה, והבנתו המקצועית, עשו את ספרו לכרונולוגיה העדכנית ביותר המוכרת לי בנושא. אלא שספרו של רוזן אינו מתיימר לנתח את המאבקים בים ומסתפק בתיאורם העובדתי כעזר להצגת נושאו העיקרי – הקמתו של חיל הקשר.

ספרות מחקרית - לועזית

בשנת 2002 פרסם Stewart Ninian, קצין צי בריטי בעברו, את ספרו **The Royal Navy and the Palestine Patrol**. ניניאן מטפל במחקרו ברוב היירוטים משנת 1945 ועד שנת 1948. זהו מחקר מקיף המתאר בפירוט ובמקצועיות את תפקודם של המפקדים ושל המלחים הבריטיים, אבל תיאוריו נלקחו כולם ממקור אחד – מסמכים ועדויות של מלחי וקציני הצי הבריטי. ניניאן לא מטפל באוניות שלא נתפסו וממילא לא מנתח את הסיבות להצלחתן לפרוץ את השער. ניניאן כמעט ואינו משווה או מעמת את התיאורים הבריטים עם הגרסאות המתוארות בספרות הישראלית.

בשנת 2005 יצא לאור ספרו של פרדי (פריץ) ליברין **Britain's Naval and Political Reaction to the Illegal Immigration of Jews to Palestine, 1945-1948**. מחקרו של ליברין עוסק בעיקר בדרג המדיני ומתאר רק שני מקרים של ירוט והשתלטות.

בשנת 2006 התפרסמה עבודת דוקטורט של Alan Swarz **Illegal Immigration to Palestine 1945-1948 The French connection**. פרק שלם בעבודה עוסק ביחידות המודיעין הבריטי (MI-5 ו-MI-6) ומאמצי הסיכול שלהן (מניפולטיביים ופיזיים) כנגד אוניות המעפילים. מחקר זה טרם זכה להתייחסות בספרות הישראלית, למיטב ידיעתי.

ספרות הנוגעת להיבט הצבאי - ימי

לעת עתה לא קיים במחקרים, למיטב ידיעתי, מאמר או ספר שייעודו העיקרי ניתוח צבאי-ימי המסתמך על מקורות משני הצדדים - הציוני והבריטי. ספרים מעטים מזכירים את שתי נקודות המבט הצבאי. בספרו **ספינות המרי**, בוגנר (1993) מקדיש המחבר פרק לפעילות הצי הבריטי, אך אינו מצליב את המידע ואינו נוגע בפעולות הגרילה.

בספרו **אניית המלחמה של המעפילים**, קרמן (2009), מביא המחבר מחקר מקיף ומצליב הן של עדויות ודוחות המלווים והן דוחות של הכוחות הבריטיים שהשתלטו על האונייה **יאשיהו ווג'וד**. גם אביבה חלמיש מפרטת בספרה **אקסודוס הסיפור האמיתי** (1990) את תפקודן ופועלן של המשחתות הבריטיות וצוותיהן בפרשה. השניים האחרונים הם יוצאים מהכלל, ובכל מקרה הם עוסקים רק בשתיים מההפלגות.

מטרת המחקר

מסקירת הספרות שפורטה לעיל, ובעיקר זו שהתפרסמה בעברית, נראה שנושא ההתמודדות בהיבטה הצבאי-ימי לא נחקר דיו. יתכן שיחסי הכוחות שהיו לכאורה כה ברורים גרמו לכך שהנושא לא ייראה אטרקטיבי, ויתכן שהיו סיבות אחרות.

כך או כך, מאבק צבאי (בעצימות נמוכה) התרחש, ותוצאותיו לא תאמו את יחסי הכוחות. עובדה היא שהצי הבריטי הופעל כדי לעצור את גל ההעפלה והגל לא נעצר.

לפיכך, ניתוח ההתמודדות רלוונטי הן ברמה האקדמית, ולו רק משום שלא נחקר דיו, והן ברמה הפרקטית. שכן, לחימה א-סימטרית מתחוללת ממש בימים אלה באזורים רבים בעולם כשמדינות ריבוניות המחזיקות בצבא גדול ומצויד היטב נמצאות בקונפליקט עם ארגונים אזרחיים למחצה הנוקטים בשיטות של מרי, גרילה ומניפולציות שונות. משני טעמים אלה נכתב מחקר זה. מטרתו הייתה לנתח את מבצעי ההעפלה ואת מאמצי הצי הבריטי לבולמם - כמערכה צבאית-ימית.

שיטת המחקר

שאלת המחקר בחיבור זה עסקה באופי ובמרכיבי המאבק הצבאי - ימי ובמידת השפעתם על המערכה הכוללת. במאבק זה נבחנו במהלך העבודה שלוש חזיתות: המצוד בים הפתוח ובעיית הגילוי במרכזו, המאבק על הספונים ומלחמת הגרילה בנמלים.

בניתוח המצוד בים הפתוח נסקרו ונבדקו התהליכים והשינויים שעברו על הצדדים במהלך התקופה. מאמצי הבריטים לשכלל ולהתייעל בשיטת הפעלת הסיורים מול מאמצי מארגני ההעפלה להתגנב ולחמוק. בדיקת הלחימה על הסיפונים כללה את תמרוני ההתקרבות והגישה לצורך העברת צוותי ההשתלטות, את מעבר הצוותים, את ההתכתשות על הסיפונים וכן את אמצעי הלחימה אותם פיתחו הצדדים. כן נבדקו ותוארו תהליכי ההכנה וההכשרה לקראת אותה לחימה. לוחמת הגרילה נבדקה אף היא לגופה ונבדקה גם מידת השפעתה על התנהלות הצי. הפעולות שנקט הפלי"ם וצעדי המגננה שנקטו הבריטים נותחו במטרה להעריך את משמעותן הטקטית והאסטרטגית.

הוזכרו גם מאמצי הבריטים לסכל את ההפלגות עוד טרם יציאתן. המאמץ המדיני הוזכר בקצרה שכן הוא מטופל במחקרים רבים. לעומת זאת, הורחב תיאורן של המניפולציות אותן נקט המודיעין הבריטי על יחידותיו ושל דרכי ההתמודדות של אנשי המוסד לעלייה עם מניפולציות אלה. בשנתו האחרונה של המאבק הופעלה גם יחידת MI-6 שעשתה שימוש בחומרי נפץ וחבלה לסיכול ההפלגות, גם פן זה זכה להתייחסות במחקר.

האירועים בזירות אלה הוצגו על פי הסדר הכרונולוגי וזאת כדי לנתחם בהקשרים הנכונים, ניתוחם הסופי נעשה בפרק הדיון והמסקנות. כבסיס לניתוח עמדו לרשותי דוחות, יומנים ומסמכים שכתבו

מפקדי אוניות המעפילים וגם דוחותיהם ומסמכיהם המקוריים של המפקדים הבריטים אשר לקחו חלק ביירוטים. הדוחות עומתו זה מול זה. בנוסף נעשה שימוש במסמכים, בעיתוני התקופה ובספרות רקע עדכנית.

דוחותיהם של מפקדי אוניות המעפילים ומלוויהן זמינים בארכיון מוזיאון ההעפלה וחיל הים, בארכיון תולדות ההגנה ובארכיון בית הפלמ"ח. דוחותיהם של המפקדים הבריטים זמינים במתחם הארכיוניים הלאומיים הבריטים The National Archives (TNA) ברובע Kew שבלונדון. במהלך שהייתי שם לצורך כתיבת חיבור זה, עיינתי במאות מסמכים.

מאמצי הסיכול (מבצעי Embrace) הוזכרו בחיבור אך לא נותחו ברמת הסמך של היירוטים ומלחמת הגרילה. רוב המסמכים טרם שוחררו, וספק אם ישוחררו. המידע נלקח בחלקו מספרו של Keith Jeffry שצוטט בעבודה זו אך סווג בסעיף 'יומנים כתבים וזיכרונות'. יחד עם זאת, מספר עובדות מוכחות מן מהספרות המחקרית אפשרו לי לשלב את החומר, בחיבור זה, עם הסתייגות זו.

תרומת המחקר

בשונה ממרבית המחקרים שנעשו עד כה בתחום, מחדש מחקר זה ומתמקד בניתוח הצבאי-ימי של המערכה משני צדי המתרס. לכאורה, נראה כי יתרונו של הצי הבריטי במערכה זו כה ברור עד כי ספק אם יש הצדקה לקיימו, אך תוצאות המערכה הוכיחו כאמור אחרת. מאבקו של הצי הבריטי במפעל העפלה, למרות אמצעיו ויכולותיו, לא צלח. עובדה היא כי למרות כל היירוטים והמעצרים ההעפלה לא נעצרה. המעפילים שביקשו לעלות ארצה לא נרתעו והגיעו אליה בסופו של דבר. בנוסף, הביא מאבק ההעפלה הישגים מדיניים להנהגה הציונית.

חיבור זה איננו טוען שגתיבי ההתחמקות, תמרוני הזיגזג וידוי קופסאות השימורים במלחים הבריטיים הם שהכריעו את המאבק, יחד עם זאת הם היו חלק מהמשוואה וגם חלק זה ראוי לניתוח. יתרונם של הבריטים היה כאמור גדול אך לא מוחלט, כפי שמפורט במספר אירועים לאורך העבודה. לקראת סוף התקופה אפשרה האדמירליות למפקדים בשטח שלא לעמוד במשימה אם תיראה להם כחסרת סיכוי – ללמדנו שסיכויי הצלחתו של הצי לא היו ודאיים גם בעיני מפקדיו. גם למעשי החבלה "החובבניים" באוניות הגירוש הייתה השפעה מובהקת. פעולות אלה, נעשו אמנם על ידי טירונים בתחום, אך תוצאותיהם הרשימו את הבריטים וגרמו להם לשנות הערכות וגם להחמיר את כללי ההתגוננות (באחד המקרים גרמה הטלה מאסיבית של פצצות עומק נגד צוללים לטביעת מכלית של הצי). המודיעין הבריטי הופתע מיכולת זו ונטה ליחס אותה לגורמים שצוידו ופעלו מטעם ברית המועצות. בעקבות מעשי חבלה אלה איבד נמל חיפה את מעמדו האסטרטגי. החשש מכישלון בעת השתלטות וגם החשש ממעשי החבלה בנמלים אינם מועלים לדיון בספרות הרווחת ומקבלים דגש מיוחד בחיבור זה.

בנוסף לתרומה האקדמית, יש בעבודה גם תרומה מעשית. מצבים בהם מתמודדים משני צדי המתנס; מדינה או מעצמה ריבונית מחד, וכוחות שאינם סדירים ששיוכם הגיאוגרפי אינו מוגדר, מאידך, מתרחשים גם כעת במקומות שונים בעולם. כיום נהוג להתייחס לאותם מצבים במושגים של 'התמודדות א-סימטרית' ו'קונפליקט בעצימות נמוכה' שהם מטבעות לשון חדשים יחסית בז'רגון הצבאי, אך התופעות עצמן כבר נראו בעבר. הימים בהם התמודד הצי הבריטי עם מארגני ההעפלה עונים לקריטריון זה. המסקנות והתובנות מניתוחים אלה יוכלו לשפוך אור על היבטים שלא נחקרו עד תום בעבר ולשרת את אלה המתמודדים או המתעתדים להתמודד בסיטואציות דומות.

עוד עלו במהלך העבודה חידודים ותוספות שיש בהן לתרום ולחדש. מקורות רבים אינם מדייקים במושגי הימאות והלחימה בים. הכוונה לפעולות ולעצמים המכונים בשמות שגויים העלולים להביא לפרשנות מוטעית ולא לטעויות מינוח השייכות לתחום ההגה והעריכה הלשונית. אחת הדוגמאות לכך היא פעולת ה'ניגוח'; משחתות בריטיות **לא נגחו** אוניות מעפילים, אלא נחבטו בהן במהלך גישתן. חידוד זה אינו בגדר תיקון הגהה אלא יש בו לסייע בהבנת אופי הלחימה.

טעות נפוצה אחרת היא יחוס יכולת גילוי אוניות **למכ"ם האווירי** שהיה פרוש על הר הכרמל. יכולת כזו לא הייתה. ייעודו של המכ"ם נבדק באופן מקצועי במסגרת המחקר, מאפייניו פורסמו בחיבור זה ויש בהם חידוש רב. גם יכולת איכון שידורי הקשר (DF) של אוניות המעפילים עולה בעבודה זו לראשונה. אוניות הצי והמטוסים לא צצו בקרבת אוניות המעפילים באקראי. מחקר שעשה מומחה ישראלי בתחום (דני רוזן – מוותיקי חיל הקשר ומחברו של הספר **גדעונים - מפעילי הקשר האלחוטי בשירות המדינה שבדרך**) מפרט בהרחבה את יכולת האיכון ולמיטב ידיעתי מצוטט כאן בפעם הראשונה.

מבצעי 'מבוכה' (Embarrassment) של המודיעין הבריטי שנועדו לסייע לצי מוזכרים גם הם בחיבור כחלק מהניתוח. אזכורים אלה מצטטים את מחקרו החדש יחסית של Alan Swarz שפורסם בשנת 2006. תיאור פרשת פיצוץ של האונייה *ורסי (Vrissi)*, שהייתה חלק מאותם מבצעים, וקשורה כנראה גם לאונייה *אקסודוס*, מחדש ומתקן חוקרים קודמים שסברו שהאונייה השתייכה לאצ"ל – ולא היא.

ה'אווירונים' אינם אלמונים בחיבור זה. לתיאורים הרווחים בספרות על אווירון שהתגלה מעל אונייה מסוימת מתווספים: סוג המטוס, מספר הטייסת אליה השתייך ושדה התעופה ממנו המריא. נתונים אלה נאספו מארכיון הלאומי הבריטי (TNA) ומספרו של המרשל Lee David.

העבודה מחדדת ומבדילה בין כלי השייט אותם הפעילו הבריטים במצור. הצי הבריטי הקצה למשימת המצור סירות, משחתות, פריגטות וספינות עזר - לכל כלי השייט מאפיינים ייחודיים והפעלתו השפיעה לא אחת על התוצאה. הבחנה זו מתחייבת במחקר שכן כפי שמקפידים ומבדילים באירועים יבשתיים בין גדוד לאוגדה, צריך להבחין בין שולת מוקשים לבין משחתת וכו', הבחנה זו נעשתה כאן.

מבוא

רקע

בימים שאחרי מלחמת העולם השנייה בחרה ההנהגה הציונית בהעפלה כאמצעי וכמנוף למאבקה בבריטים וזאת במסגרת מאמצייה להשגת עצמאות בארץ ישראל.¹ הבריטים מצידם נאלצו להתמודד עם ההעפלה כאשר במקביל התמודדו אותה עת במשבר כלכלי חריף, ב'מלחמה הקרה' ההולכת ומתעצמת, ובשינויים הגיאופוליטיים שנוצרו אחרי המלחמה.²

ההעפלה היוותה מטרד עבור הבריטים עוד מראשיתה והנציבים העליונים בארץ ישראל, איש איש בזמנו, ראו בה בעיה מבצעית שצריכה להיפתר ע"י גורמי אכיפה (צבא משטרה וכיו"ב).³ הצי שהיה עסוק באמצע שנות השלושים, ערב מלחמת העולם השנייה, בהכנות למלחמה ואחר כך במלחמה עצמה, כמעט ולא שולב במאמץ - סדר העדיפות שנקבע לו היה שונה מטעמים מובנים. אחרי המלחמה משהתפנה הצי היה זה אך טבעי בעיני הנציב העליון, הלורד גורט (John Vereker, 6th Viscount of Gort), לדרוש את שילובו. באדמירליות הבריטית צפו כי הבעיה סבוכה ואיננה מסתכמת רק בעצם גילויין של האוניות ויירוטן. האדמירלים ניסו להתנער מן המטלה, אך לדרג במדיני לא הייתה תשובה טובה יותר.⁴ הצי שולב ועשה כמיטב יכולתו, אך עד מהרה הסתבר כי חששם של האדמירלים היה מוצדק.

הצד הבריטי

שאלת גורלו של העם היהודי לא עמדה בראש מעיניהם של הבריטים אחרי המלחמה. בעייתם הייתה, בראש ובראשונה, כלכלית. בריטניה שלאחר המלחמה הייתה במצוקה אמיתית, כלכלתה הייתה במשבר ותעשייתה משותקת. תושביה ידעו מחסור, מזון חולק בקיצוב וכך גם הפחם להסקה. הגירעון של בריטניה היה עצום ועמד על כ-5 מיליארד דולר.⁵

מלחמת העולם השנייה הסתיימה אומנם בניצחון בעלות הברית, אלא שמלבד ההישג הצבאי נותרה בריטניה הרוסה ותשושה.⁶ בעקבות ההרס איבדה בריטניה חלק גדול מכושר היצור שלה ונאלצה להיסמך על יבוא בתחומים רבים. ברית המועצות, בעלת הברית מימי המלחמה, הפכה בשלב זה

1 יהודה סלוצקי, **ספר תולדות ההגנה**, כרך ג', חלק שני, עם עובד, תל אביב (1973) עמ' 844.
להלן: סלוצקי – הגנה.

2 צבי גרינברג, **קץ המנדט הבריטי על ארץ ישראל**, נוגה שטיאסני (עורכת), רסלינג, תל אביב (2019) עמ' 65.
להלן: גרינברג – קץ המנדט.

3 Stewart Ninian, *The Royal Navy and the Palestine Patrol*, Frank Cass, London (2002) p.6.
להלן: ניניאן – פטרול.

4 שם, שם.

5 גרינברג – קץ המנדט, עמ' 27.

6 שם, עמ' 65.

למתחרה במה שיקרא בהמשך 'המלחמה קרה'.⁷ התחרות הזו הייתה קשה על בריטניה המוחלשת והיא נזקקה לעזרתה של ארה"ב, מדינית ופיננסית, אך ארה"ב לא מיהרה להתייצב לימין בריטניה. בתחומים מסוימים הייתה ארה"ב גם היא מתחרה ויריבה.

בתוך כל אלה נאלצה בריטניה להתמודד עם הבעייתיות בהחזקתה של ארץ ישראל. בארץ לא היה שקט, העלייה הבלתי חוקית נמשכה, למגינת ליבם של הערבים ואלה הפנו טענותיהם אל הבריטים. הארגונים הציוניים בארץ נעשו תקיפים יותר בגישה ובמעשה, והמחותרות ('הגנה', 'אצ"ל ולח"י') התאחדו בסוף שנת 1945 ל'תנועת המרי' שנקטה אסטרטגיה של גרילה וטרור.⁸

לרשימת בעיות אלה נוספה גם בעיית העקורים. בקיץ 1946 נותרו עדיין באזור הבריטי בגרמניה 368,000 פליטים, חלקם יהודים. ליהודים אלה לא היה לאן לחזור.⁹ פינוי היהודים העקורים לא"י יכול היה להקל על בעיית כלכלתם בגרמניה אך היה מחריף, ללא ספק, את החינוך בא"י. בנושא העקורים, כמו גם בנושא הפיננסי ובנושא המדיני, הייתה בריטניה זקוקה לתמיכתה של ארה"ב.¹⁰ כמו באזור השליטה הבריטי כך גם באזור השליטה האמריקאי היו מקובצים עקורים יהודים. מספרם עלה על מאה אלף. פינויים של יהודים אלה ויישובם בארץ ישראל יכול היה לחסוך מצבא ארה"ב התמודדות עם בעייתיות ההחזקה והשליטה באזרחים וגם להביא אתו הישג אלקטוראלי, שכן בקרב יועציו של הנשיא טרומן רווחה הסברה כי המפתח להצלחת טרומן בבחירות אמצע הכהונה של שנת 1946 הוא הקול היהודי.¹¹

בריטניה נמצאה במלכוד: מצד אחד, יישובם של העקורים היהודים בארץ ישראל יקרב אותה לארה"ב אך מצד שני ירחיק אותה ממדינות ערב.¹² ניתוק בין בעיית העקורים ושאלת העלייה לארץ ישראל עלול יהיה לפגוע בתמיכת ארה"ב ולעורר אי שקט וטרור מצד הישוב בארץ.¹³ לכאורה, נראה היה כי במצב זה עדיף היה לה לבריטניה לוותר על ארץ ישראל ולחסוך מעצמה טרדות ועימותים, אבל שורה של אינטרסים עמדו כנגד אותו ויתור; לשדות הנפט במזרח, לצינור הנפט המקשר בין המפרץ הפרסי וחוף הים התיכון ולתעלת סואץ היה עבור הבריטים ערך רב ועל אלה ניתן היה לחלוש מארץ ישראל.¹⁴ ההתלבטות הייתה קשה. ההנהגה הציונית זיהתה את מצוקתם של הבריטים ומינפה את

7 Michael J. Cohen, *Palestine and the Great Powers 1945-1948*, Princeton University Press, New Jersey (1982) P. 63. להלן: כהן – מעצמות.

8 אילן עמיצור, "המאבק המדיני והלאומי", שביט ופורת (עורכים), **המנדט והבית הלאומי**, ירושלים (1982) עמ' 72. להלן עמיצור – המאבק.

9 נחום בוגנר, **ספינות המרי - העפלה 1945-1948**, משרד הביטחון הוצאה לאור, תל אביב (1993) עמ' 49. להלן בוגנר – מרי.

10 אריה כוכבי, **עקורים ופוליטיקה בינלאומית**, אוניברסיטת תל אביב, עם עובד (1992) עמ' 111. להלן: כוכבי – עקורים.

11 מיכאל י' כהן, "טרומן, הקול היהודי והקמת מדינת ישראל", **זמנים**, גיליון 8, זמורה ביתן, תל אביב (1982) עמ' 59.

12 כהן – מעצמות, עמ' 60.

13 גרינברג – קץ המנדט, עמ' 31.

14 גרינברג – קץ המנדט, עמ' 57.

הסיטואציה להשגת יעדיה היא. אוניות המעפילים שיצאו לדרכן בסוף קיץ 1945 היו ראשיתו של גל מתוכנן ומתוזמן.

הגעתן של האוניות ארצה גרמה לאי שקט בקרב ערביי הארץ והממשלה הבריטית בארץ נדרשה לתשובה.¹⁵ הכוחות שעמדו לרשותה לטיפול בבעיה לא היו רבים, הם התבססו על סירות המדור הימי (The Marine Section) של המשטרה, ואלה נעזרו בתצפיות ובסירות הרגליים שלאורך החוף ולעיתים גם במטוסים. מערך זה עסק ביירוט ובמעצר ספינות מעפילים החל מראשית ימי ההעפלה אבל לא יכול היה לענות על הגל הגואה.¹⁶ כלי השייט שעמדו לרשות המערך היו אוסף אקראי של סירות קטנות שנועדו לפעולות שיטור ופיקוח במימי הנמל או בקרבתו.¹⁷ מספרן היה קטן ביחס למשימה וגם ציודן היה דל, הסירות לא היו מצוידות במכ"ם ולכן היו יעילות רק בשעות האור. מערך התצפיות היה גם הוא פרימיטיבי. ציודן של העמדות התבסס על משקפות שדה, יעילותן בלילה הייתה נמוכה.¹⁸ גם המטוסים שהוקצו למשימה בימיה הראשונים היו במשורה ולא כולם התאימו למשימת סיור מעל הים. תחילה הוקצו מטוסים חד מושביים מטייסות הקרב. במטוסים אלה לא היה מותקן מכ"ם והם הוגבלו לשעות היום בלבד ולטווחים קרובים לחוף (עד 30 מיל).¹⁹ רק בתחילת שנת 1946 תוגברה טייסת 621 (טייסת מטוסי סיור שהייתה ערוכה בארץ) במספר מטוסי ווריק המצוידים במכ"ם ומיועדים לסיור מעל הים.²⁰

ידיעות המודיעין על הגעתן של אוניות מעפילים בקיץ 1945 והצפי להתגברות גל ההגירה חיזקו את טיעונו של הנציב העליון, הלורד גורט, בדבר הצורך לשלב את הצי במאמץ. הנציב טען כל העת כי סירות המשטרה אינן מספקות מענה הולם לבעיה. הפעלתן של הסירות אכן הניבה הישגים דלים, גם אוניות המעפילים המעטות אותן גילו סירות המשטרה הוכנסו בסופו של דבר לנמל חיפה. המעפילים שנתפסו נעצרו אך בהמשך שוחררו, בדרך כלל על חשבון מכסות העלייה, והצטרפו למאזן הדמוגרפי בארץ ישראל. הנציב סבר ששילובו של הצי יגדיל את הסיכוי לגלות וללכוד את האוניות במרחק גדול מחופי הארץ. בכך קיווה להעביר את זירת המאבק לקרבת נמלי היציאה או ללב ים, ולהקטין את הסיכוי שהמעפילים יובלו למעצר בתחומי ארץ ישראל.²¹ משנסתיימה המלחמה, חידש הנציב גורט את דרישתו. הוא זכה לתמיכת משרד המושבות ומשרד החוץ והדרישה אושרה.²² לאור

15 .15.9.45, 1945 FOLEM אוגוסט TNA, ADM 1/18584

16 Edward Horne, *A Job Well Done - A History of the Palestine Police Force 1920-1948*, The Anchor Press, Tiptree, Essex (1982). P 431 להלן: הורן – משטרה.

17 ראו נספח ג' (סירות המשטרה הבריטית).

18 את"ה, חט" 8, תיק 80, מרשם פריסת התצפיות.

19 .16.3.46, 1946 SNOA פברואר TNA, ADM 1/19433

20 ראו נספח ב' (כלי הטיס הבריטיים).

21 Fritz Liebreich, *Britain's Naval and Political Reaction to the Illegal Immigration of Jews to Palestine 1945-1948*, Routledge, New York (2005) p.138 להלן: פרידריך – מאבק.

22 שם, עמ' 27.

החלטה זו, הנחה הקבינט את מפקד הכוחות המשולבים בארצות הים התיכון פילד-מרשל אלכסנדר (Supreme Allied Com Med - Field marshal Harold Alexander) כך:

[...] צפוי גל הגירה גדול, רובו בדרך הים. עליך להיערך למניעת יציאת אוניות אלה מהמרחב שבתחום אחריותך [...] רצוי מאוד שהאוניות תיעצרנה לפני שהן יוצאות מהנמל.²³

מניעת יציאתה של אניית מעפילים לים אכן יכולה הייתה לחסוך את כל מאמצי החיפוש, האיתור וההשתלטות, וחשוב מכל, המעפילים שהיו נעצרים שם לא היו מגיעים לארץ ישראל. אלא שההנחיה לא הגדירה איזה גוף או איזו זרוע אמורים לבצע את המטלה. הצי לא היה מוסמך לפעול במימיהן של מדינות ריבוניות בימי שלום, ובוודאי שלא לעצור שם אוניות אזרחיות. גם בים הפתוח הייתה סמכותו של הצי מוגבלת מאוד. המקום בו הייתה הפעולה חוקית היה תחום המים הריבוניים של ארץ ישראל. רצועת ים צרה ובעייתית, כפי שיפורט בהמשך. מגבלות אלה הפנימו הבריטים במהלך החודשים שיבואו, אך באותה נקודת זמן, בספטמבר 1945, נתפש הצי כגורם שיוכל לספק את התשובה ובממשלה הבריטית בארץ ישראל חיכו בכיליון עיניים להופעתו.²⁴

הכוח הימי הערוך בים התיכון כלל את שייטת הסיירות ה-11 וארבע שייטות של משחתות (שייטת-3, שייטת-5, שייטת-10 ושייטת-15).²⁵ בנוסף היו ערוכים בים התיכון פלגת (squadron) שולות מוקשים, פלגת פריגטות וטייסת מטוסי-ים.²⁶ מבין כל אלה נבחרו המשחתות לשאת בעיקר נטל הסיורים מול חופי א"י. למשחתות הייתה יכולת שהייה ארוכה בים ומהירות שאפשרה להן לכסות שטחי ים גדולים במהלך הסיור. המשחתות היו מצוידות באמצעי גילוי משוכללים שכללו בין השאר מכשירי מכ"ם (מגלה כיוון ומרחק) משופרים מדגם 293. מכשירים אלה אפשרו גילוי מטרות בסדר גודל של ספינת חופים קטנה בטווח של 10 מיל ימי ביום, בלילה ובראות לקויה.²⁷ בנוסף לציוד הגילוי, היו המשחתות מצוידות בשולחנות סימון שפותחו ושוכללו במהלך המלחמה, שולחנות הסימון אפשרו לספינות הצי לצבור מידע ונתונים שהועברו מן המכ"ם ומאמצעי גילוי נוספים ולבנות תמונה טקטית על פני מפה ברדיוס של עשרות מילים ימיים סביבן. כוח האדם שהפעיל את הציוד היה מיומן ומנוסה.²⁸ ובכל זאת, למרות היתרונות הטכנולוגיים ומיומנות כוח האדם, נתקל הצי בשורה של בעיות נוכח משימתו החדשה.

צוותי המשחתות לא היו מלאים, ובמוצבים רבים היה החוסר בכוח אדם קריטי. בתקופה זו שאחרי המלחמה החל הצי לצמצם את שורותיו. אנשי מילואים, מתנדבי מילואים, מגויסים ואנשי קבע

23 TNA, ADM 1/18584, מאת המטכ"ל אל מפקד הכוחות המשולבים במזרח הים התיכון, הנחיות, ספטמבר 1945.

24 ניניאן – פטרול, עמ' 31.

25 מספרן הכולל של המשחתות הזמינות בזירה היה בין 20 ל-24 כלים. TNA, ADM 1/20667.

26 שם, שם.

27 מיל ימי – יחידת מידה בה משיקה הגדרה זוויתית (דקה מהיקף כדור הארץ) להגדרת מרחק - כ-1,853 מטרים.

28 ניניאן – פטרול, עמ' 29.

שוחררו בקצב הולך ומתגבר. מפקדי כלי השייט מצאו עצמם באיזו חסר עד כדי אי יכולת להפעיל את כלי השייט בחלק מהמקרים.²⁹

בעיה נוספת בה נתקלו המפקדים הייתה בעיית המורל והמוטיבציה.³⁰ לצי הבריטי היו משנות סדורות כיצד לאמן מלחים וכיצד לטעת בהם משמעת, אבל מוטיבציה קשה להקנות בפקודה. קצינים ומלחים ששירתו במלחמה שאך נסתיימה ידעו היטב על מה לחמו. אבל עתה קשה היה להסביר למלחים מדוע נלחמים באוניות אזרחיות עמוסות פליטים. ואכן, מלחי הצי הבריטי וקציניו "לא אהבו" את המשימה.³¹ עם הקושי הזה יכולים עוד היו האדמירלים להתמודד בכלים פיקודיים אך קושי שהיה מעבר ליכולותיהם וסמכויותיהם היה העניין המשפטי.

מילת המפתח בקבינט, בפרלמנט ובכל מוסדות השלטון הבריטיים שהתלבטו לגבי מעצר אוניות מעפילים הייתה 'חופש השייט'. חופש השייט היה והינו ערך מקודש במדיניות החוץ של בריטניה. בריטניה כאי וכמעצמה בעלת אינטרסים רבים ברחבי העולם תלויה בנתיבי מים פתוחים, חלק גדול מהתקנות והאמנות הבינלאומיות בנושא חופש השייט מקורן ביוזמה בריטית.³²

משרד החוץ ומשרד המושבות היו נושאי הדגל בהקפדה על הכללים ואיתם עמד הצי. המשימה שהוטלה על הצי הייתה למנוע הגעת מהגרים בלתי מורשים לארץ ישראל אלא שכללי חופש השייט כבלו את ידיו עד כדי אי יכולת לעמוד במשימה.³³ מעצר אונייה בתחום המים הריבוניים של ארץ המוצא, מעצר אונייה בנתיבי בים ומעצר נוסעים אזרחיים בים היו הפרות בוטות של עקרונות חופש השייט, שימוש בנשק על אחת כמה וכמה.³⁴ יצא מכך שאונייה שהצליחה לצאת מנמל כל שהוא אל הים הפתוח הייתה חסינה עד כניסתה למים הריבוניים של ארץ היעד - מילים בודדים מחופי נחיתה אפשריים. משפטני הצי התאמצו למצוא תקדימים או כללים שיאפשרו עצירה והשתלטות על אוניות במרחק גדול יותר, בים הפתוח, אך התקדימים הקרובים ביותר שמצאו היו רחוקים למדי ובקשר קלוש בלבד למצב אליו נדרשו.³⁵ במשרד החוץ ובמשרד המושבות לא קיבלו את התקדימים אותם הציגו משפטני הצי, והצי נותר עם הבעיה.

הבעיה המבצעית אתה התמודד הצי הייתה בסיסית לכאורה. חיפוש ויירוט מטרה ימית הינה תרגולת מוכרת המכוסה היטב בספרות ההדרכה של הצי.³⁶ איתורן של האוניות בלב ים ובנתיבי

29 TNA, ADM 1/19402, דוח חדשי SNOA נובמבר 1945, 15.12.45.

30 ניניאן – פטרול עמ' 71.

31 ליברין – מאבק, עמ' 183.

32 TNA, ADM 1/21106, העניין המשפטי, 25.3.1948.

33 ליברין – מאבק, עמ' 146.

34 TNA, ADM 1/21106, העניין המשפטי, 25.3.1948.

35 ליברין – מאבק, עמ' 124.

36 לדוגמה ספר ההדרכה בצי ארה"ב לנושא:

Naval Postgraduate School Patrol plan of motor gunboat (PGM Allied Class) for infiltration from sea, Monterey, California (1974). להלן: הדרכה – תכנית סיור.

שייט צפופים דרש אומנם מאמץ, אך הבעיה נעשתה קלה יותר בקרבת חופי ארץ ישראל, שם הייתה התנועה דלילה יותר. אלא שבפרישת הסיורים בקו זה לא הייתה תועלת ברמה המדינית. כשהמעצרים היו מתבצעים ליד חופי הארץ היו המעפילים מורדים ונעצרים בתחומי הארץ ומתווספים, במוקדם או במאוחר, למאזן הדמוגרפי על כל ההשלכות הכרוכות בכך. לא לכך התכוון הנציב גורט כשדרש את סיוע הצי.³⁷

תובנה זו החזירה את המתכננים אל נקודות המוצא של אוניות המעפילים, ואת הבעיה למטה הכללי בלונדון. העברת המאמץ אל נמלי היציאה חייבה עבודת מודיעין מאומצת.³⁸ בהמשך לעבודת המודיעין נדרשו מאמץ דיפלומטי כצעד ראשון, וגם מאמצי סיכול נוספים כאשר הצעד הראשון לא צלח.³⁹ הבריטים נחלו אכזבות בתחום הדיפלומטי וגם מאמצי הסיכול הקשו, אך לא מנעו את יציאתן של האוניות. בסופו של דבר מרגע שיצאה אניית מעפילים לים, גם אם הייתה נתונה למעקב לאורך כל הדרך, היה האירוע מסתיים בקרבת חופי ארץ ישראל. תחום המים הריבוניים של ארץ ישראל היה באותם ימים שלושה מילים ימיים בלבד, קברניטי אוניות המעפילים היו יכולים להפליג באין מפריע לאורך גבול המים הריבוניים מבלי לחדור לתוכם, ובהינתן הזדמנות - לפרוץ מזרחה במהירות ולהגיע תוך זמן קצר אל מים רדודים. במים הרדודים נהרו כלי השייט הבריטיים לתמרן מחשש לנזק לאוניותיהם.⁴⁰ הזמן הלוקח לאונייה ממוצעת לחצות את רצועת הים המותרת והאפשרית לפעולת העצירה נע בין דקות ספורות לרבע שעה, זמן קצר עד בלתי אפשרי עבור תהליך עצירה.⁴¹

אם כן, זהו הסד בו היה הצי הבריטי נתון, והוא אשר הביא את האדמירלים לשחרר לפתחי המשפטנים בצי, במשרד החוץ ובמשרד המושבות במטרה למצוא פתרון משפטי, להגדיל מעט את הטווח ולאפשר תחילת עצירה והשתלטות עוד לפני הכניסה לתחום המים הריבוניים.⁴² אישור כזה לא הושג והצי נערך לבצע את משימתו חרף המגבלות.

הקצאת אוניות צי למשימה החלה בחודש ספטמבר 1945, שמה של המשימה, כפי שהופיע בתכתובות, היה: The Palestine Patrol. כוח המשימה התבסס על סיירת קלה ומספר משחתות. משחתת הייתה כלי הסיור העיקרי שנבחר למשימה. סדר כוח (סד"כ) המשחתות בים התיכון עמד באותם ימים על 24 משחתות, בצי הבריטי כולו פעלו כ-120 משחתות באותה עת.⁴³ מהירותן של

37 ליברין – מאבק, עמ' 135.

38 אלדד חרובי, **הבולשת חוקרת**, פורת, ישראל (2011) עמ' 290. להלן: חרובי – בולשת.

39 יפורט בהמשך בפרק 2.7 העוסק ב'חבלות ותחבולות גם מהצד הבריטי'.

40 מפקדי האוניות הבריטיות נדרשו לשמור על ספינותיהם בכל עת מעליה על שרטון ומהתנגשות, כל אחד מאירועים אלה חייב דוח מיוחד וגם עמידה בפני חקירה. לדוגמה דוח התנגשות/עליה על שרטון של המשחתת *נוס*. ADM 1/21103, TNA.

41 סטיוארט כהן, "והרימה אגרוף האימפריה, ותך: 'שובי ימה!': הצי המלכותי וההעפלה 1945 - 1948",

הצינונות, כרך כא' (1988) עמ' 213. להלן: כהן – אימפריה.

42 ADM 1/21106, TNA, העניין המשפטי, 25.3.1948.

43 הנתונים מתייחסים לכלי השייט כשירים טכנית, בפועל היה הצי בתהליך מואץ של שחרור מלחים וקצינים (תהליך שהחל עם תום המלחמה) ובחלק גדול מהכלים הייתה מצבת כוח האדם חסרה במידה קריטית. ADM 1/20667, TNA.

המשחתות, יכולת הגילוי שלהן וגודל צוותיהן היו הקריטריונים שהובילו לבחירתן. כלים דומים למשחתות בתכונותיהן, אם כי נחותים מעט ביכולות, היו ספינות הליווי מדגם Sloop, הפריגטות ושולות המוקשים.⁴⁴ אלה היוו תחליף מסוים שאפשר בהמשך להפחית את העומס שהוטל על שייטות המשחתות.

הסיירת הקלה הייתה כלי גדול בסדר גודל ממשחתות, חמושה בסוללות תותחי "6 בדרך כלל, מוגנת בדופן משורינית ומאוישת במאות אנשי צוות.⁴⁵ אבל התכונה בגללה נבחרה למשימה הייתה אחרת. יכולת התקשורת, מספר מכשירי הקשר ומפעילי מערכות הקשר היו הסיבות לבחירתה כספינת פיקוד למשימה. יכולות אלה אפשרו לה לעמוד בקשר עם המשחתות המסיירות, עם המטוסים המסיירים, עם כוחות המשטרה המסייעים, עם המפקדה הראשית בירושלים ועם המפקדה העליונה במלטה. במשימות היירוט הייתה רגישות מדינית רבה והדרגים הבכירים בצבא ובצי דרשו להיות מקושרים ומעודכנים.⁴⁶ הסיירת עמדה, בדרך כלל, בנמל ושמשה את הקצין הבכיר בכל הקשור לשליטה בכוחות המסיירים ולתקשורת עם המפקדות. אל הרציף אליו נקשרה בנמל נסלל קו טלפון מוצפן לקשר עם המפקדה המשולבת בירושלים, במלון המלך דוד.⁴⁷ ב-8 באוקטובר 1945 פרסם מטהו של קצין הצי הבכיר הממונה על האגן המזרחי של הים התיכון, אדמירל טננט (Flag Officer Tableland וקווים מנחים לפקודת אב לסיור האווירי בשם Sunburn.⁴⁸

וכך, בסיוע חיל האוויר המלכותי (RAF) והמשטרה הימית בארץ ישראל (Police Marine Section), התקיימו לאורך החוף ובעומק הים ארבעה קווי סיור מקבילים שכללו: סיורים רגליים לאורך החוף, סיורים של סירות משטרה לאורך החופים, סיורי משחתות בטווח 20 מיל מהחוף וסיורי מטוסים בטווח 30 מיל ולעיתים אף 100 מיל (כתלות בסוג המטוס). לפעמים שולבו גם כוחות הצבא המוצבים בארץ במארבים לאורך החוף ובכוננות לאתר ולחסום חופים אליהם הגיעו מעפילים.⁴⁹ מכל אלה היו רק המשחתות ומטוסי הסיור יעילים במהלך הלילה, בזכות מכשירי המכ"ם שהיו מותקנים בהם.⁵⁰

שלא כמו המשחתות שנשאו בנטל הפטרול החל מיומו הראשון, השתנתה הקצאת המטוסים בצורה אבולוציונית לאורך התקופה. תחילה הופעלו הסיורים האוויריים בהקצאה צנועה של מספר גיחות

44 ראו נספח א'.

45 שם, שם.

46 ניניאן – פטרול, עמ' 170.

47 TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 1.

48 TNA, ADM 121/103, מבצע Tablelands, פקודה ראשונית, 8.10.45.

49 *With 6th Airborne division in Palestine 1945 – 1948*, Dare Wilson, Pen & Sword, Military, England (2008) P. 109.

50 למטוסי הקרב ולסירות המשטרה לא היו מכשירי מכ"ם, ראו נספח ב' ונספח ג'.

בחדש.⁵¹ סיורים אלה בוצעו ע"י מטוסי קרב חד מושביים ספיטפייר (Spitfire) או מוסטנג (Mustang), שטסו לאורך החוף בטווחים קרובים המאפשרים ניווט עין (כ- 30 מיל). בהמשך שולבו מטוסי סיור דו מנועיים מדגם ווריק (Warwick) שהיו מצוידים במכ"ם, אבל גם ביצועיהם של אלה היו מוגבלים. מסוף קיץ 1946 כשבעיית העלייה הבלתי לגאלית הלכה והחריפה, שולבו בסיורים מטוסים מתקדמים מדגמי לנקסטר (Avro Lancaster) והליפקס (Handley Page Halifax) כשהבקרה עליהם נעשתה ע"י המכ"ם האווירי (AMES 14) שהוצב על הר הכרמל.⁵²

בנוסף לכלים המסיירים הפעיל המודיעין הבריטי מערך לאיכון (D.F) אוניות המעפילים. תחנות המערך היו פרושות בסרפנד (צריפין), באבו-סוויר שבמצריים, בקפריסין ובאתרים נוספים. התחנות איכנו את התשדורות שיצאו מאוניות המעפילים, הצליבו את הכיוונים ודיווחו את ממצאיהם למפקדה בירושלים.⁵³ בהמשך הצליחו אנשי המודיעין לפצח גם את צופן התשדורות ולהפיץ את תוכן המפוענח, כולל דיווח האתר, למפקדותיהם של הכוחות המסיירים.⁵⁴

David Lee, *Wings in the sun, A History of the Royal Air Force in the Mediterranean 1945–1986*, HM stationary office, London (1989) p.27. להלן: ליי – כנפיים. 51

ראו נספח ו'. 52

TNA, HW 92-2, Cream Fog, עדכון שוטף, 15.4.1947. 53

דניאל רוזן, "מאף על פי כן עד קיבוץ גלויות ועצמאות – התחקיר הבריטי" אתר העמותה להנצחת חללי חיל הקשר והתקשוב, (יוני 2022). לפי מסמכי TNA, HW 92-2. להלן: רוזן – התחקיר הבריטי. 54



איור 1: מערך התצפיות והסיורים

פרישת מערכי הגילוי והסיוור ופעולותיה של הממשלה הבריטית כנגד העלייה שיחקו לידי הצד הציוני אשר תכנן מראש לעשות את ההעפלה אמצעי ניגוח. הציונים איחדו את מחתרותיהם לתנועה אחת – 'תנועת המרי'. פעולותיה הראשונות של התנועה המחישו לבריטים את הקשיים העיקריים בפניהם יעמדו בהמשך המאבק. בפריצה למחנה המעצר בעתלית נוכחו הבריטים בחיסרון הטמון במעצרו של מעפילים בתוך גבולות הארץ וגם בכוחו של המון מתקהל. התובנה הראשונה גרמה לנציב גורט לשקול פתיחת מחנות מעצר מחוץ לגבולות הארץ.⁵⁵ התובנה השנייה באה לידי ביטוי בכל פעם שהתקרבה אניית מעפילים לחוף מיושב, אז עשו הבריטים כל מאמץ למנוע תרחיש בו מעפילים יורדים לחוף ומתערבים בין המון הממתין להם.⁵⁶ בלילה בו הוטבעו ספינות המשמר (ליל 1 בנובמבר 1945 – 'ליל הרכבות') למדו הבריטים כי נמלי הארץ אינם בטוחים לעגינת כלי שייט משטרתיים וצבאיים והחלו לנקוט אמצעי הגנה ושמירה ובכללם הבאתו לארץ של הצולל הבריטי המפורסם, רב-סרן ליונל קראב (Lt. Cdr. Lionel K. Crabb), לצורך הקמת יחידת צוללים הגנתיים בנמל חיפה.⁵⁷

ימי הסיוורים הראשונים בים לא הניבו תוצאות, בין החודשים ספטמבר - נובמבר הגיעו לחופי הארץ שש אוניות והורידו בחשאי את מעפיליהן. האחרונה שבהן, ברל כצלסון, התגלתה רק אחרי שכבר עגנה בקרבת החוף ורוב מעפיליה ירדו ממנה. באירוע זה למדו הבריטים כי שיגור צוות השתלטות אל אוניות מעפילים בחסות תותחי אוניותיהם אינו מרשים ואינו משכנע. המעפילים והמלווים ידעו כי התותחים לא יופעלו, הם לא שעו לקריאות המשתלטים והמשיכו בהורדת המעפילים.⁵⁸

הבריטים הפיקו לקחים ובמהלך דצמבר 1945 כבר היה מערך הסיוורים יעיל ומאומן.⁵⁹ התרגולת התמסדה והפכה דפוס קבוע: המודיעין מתריע, המטוס מגלה, ספינת צי מתביינת על שידורי המטוס, מיירת ועוקבת כצל. עם ההתקרבות למים הריבוניים מכינה הספינה המיירת צוות השתלטות להפעלה ובמקביל מזמינה סירת משטרה המוסמכת לטיפול באזרחים.

ברמת הפיקוד והשליטה נהלו המבצעים מסיפונה של הסיירת הערוכה למשימה זו בנמל חיפה. קצין הצי הבכיר במקום, לעיתים מפקד אחת השייטות ולעיתים מפקד הסיירת עצמה, נשא באחריות. רמת שיתוף הפעולה ומיסוד מנגנוני השליטה השתפרו מאוד אם כי האונייה חנה סנש שהגיעה לחוף נהרייה ועל סיפונה 252 מעפילים לא נתפסה. נראה כי הבחירה בערב הכריסטמס כמועד הגעתה, הייתה הסיבה לכך שלא יורטה למרות שהתגלתה.⁶⁰ לכידתה של האונייה אנצו סרני, שבועיים אחר כך, הוכיחה את יעילות המערך, הסיוור האווירי גילה את האונייה והיא יורטה כבר שהייתה מערבית

55 TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 2.

56 תרחיש בו מעפילים יורדים לחוף ומתערבים בין המון הממתין להם הדאיג מאוד את הצי והדין בו עלה מספר פעמים לאורך התקופה. TNA, ADM 1/20789, נייר מטה של האדמירליות העוסק במדיניות ההשתלטות 25.9.47.

57 TNA, ADM 1/19422, דוח SNOA על דצמבר 45, 14.1.46.

58 אמ"ה, תיק ברל כצלסון, דוח מלווה האונייה אריה קפלן, 24.11.45.

59 TNA, ADM 1/19422, דוח SNOA על דצמבר 45, 14.1.46.

60 ניניאן – פטרול, עמ' 36.

לצידון.⁶¹ הגילוי, הכוונת המשחתת המיירתת *טליבונט* בפיקודו של רב-סרן הולדסוורס (HMS *Talybont*, Lt. Cdr Holdsworth) וההשתלטות עליה בוצעו 'על פי הספר', אלא שזה היה יירוט בלב ים, במים בין לאומיים, בניגוד לחוק הבינלאומי ושלא על דעת פרקליטי הצי.⁶² מפקדי המשחתות למדו, הלכה למעשה, כי מעצר אונייה אזרחית בלב ים אינו בסמכותם, ומארגני ההפלגות למדו כי מערך הסיוורים הבריטי הולך ומשתכלל. בעקבות לכידתה של *אנצו סרני* פתחה תנועת המרי בסדרה של פעולות גמול. תחנת המכ"ם על רכס הכרמל הותקפה ושחייני הפלי"ם ניסו פעם נוספת לפגוע בסירות המשמר. רושם עז עשו תקיפותיהם של ארגוני הפורשים על שדות תעופה בריטיים ומבצעייהם הוגדרו בדוחות הבריטיים כ-

*...experienced and skilled saboteurs, many of whom had learned their trade by operating against the Germans in occupied Europe*⁶³.

נמל חיפה שנתפס עד אז כמקום שקט ובטוח, הפך למקום מאוים. אוניות הצי נאלצו להעתיק את מקום עגינתן לצרכי מנוחה והצטיידות למקומות אחרים.⁶⁴ גם חלק מהטייסות שהתבססו עד כה בארץ ישראל נאלצו להעביר את בסיסיהן למצריים ולמלטה כדי להמשיך משם את מילוי משימותיהם.⁶⁵

במרס 1946 פעלה בארץ הוועדה האנגלו-אמריקאית.⁶⁶ על הוועדה הוטל להציע פתרון לבעיית ארץ ישראל ופתרון לבעיית היהודים העקורים באירופה. הבריטים גרסו כל אותה עת שיש לנתק בין שתי הבעיות בעוד הציונים התאמצו לחברן. ב-30 במרס הגישה הוועדה את המלצותיה, הבריטים לא קיבלו את מקצת ההמלצות שנטו לצד הציוני וכן גוריון הורה על הגברת פעולותיה של תנועת המרי העברי.⁶⁷

ההעפלה נמשכה כל אותה עת, בתחילת מאי יצאה מרומניה האונייה *מקס נורדאו* ועל סיפונה למעלה מ-1,600 מעפילים. כאן נחשפו הבריטים לבעייתיות הכרוכה ביירוטן של אוניות היוצאות ממדינות

61 ADM 1/19559, TNA, דוח SNOA על אירועי התקופה, 4.3.46.

62 מאמר מערכת "היום תינתן החלטת השופט-חוקר במשפטו של הקפיטן של אנצו סרני", **הבוקר** (12.2.46) עמ' 2.

63 Kingsley M. Oliver, *RAF Regiment at War 1942-1946*, Barnsley, United Kingdom (2008) P. 183. להלן: קינגסלי – רג'ימנט.

64 ב-18 ביוני 1946 נצטוו בשל כך כל כלי השייט הבריטיים בנמל חיפה כולל המשחתות שלא להקשר לרציפים אלא לעגון בנקודות אקראיות במפרץ חיפה. ADM 1/19015, TNA, דוח SNOA תקופתי, 1.9.1946.

65 ליי - כנפיים, עמ' 20.

66 ועדה עליה הוטל להציע פתרון לשאלת ארץ ישראל ובעיית היהודים העקורים באירופה. את ההצעה להקמתה העלה שר החוץ הבריטי ארנסט בוויין, הוקמה ב-13 בנובמבר 1945 ופעלה בשנת 1946.

67 בוגנר – מרי, עמ' 42.

הגוש המזרחי. יכולת ההשפעה, ברמה המדינית, על מדינות הגוש המזרחי ההולך ומתהווה התבררה כקטנה מאוד וגם המודיעין לא הושג שם בקלות.⁶⁸

בשונה מההפלגות שיצאו ממדינות הגוש המזרחי הייתה יציאתן של אוניות מעפילים ממערב אירופה, ובמיוחד מאיטליה, חשובה יותר ללחצי הדיפלומטיה הבריטית – לכאורה. פרשת לה-ספציה הוכיחה לבריטים כי גם בזירה המדינית נכזבו להם קשיים. הבריטים נוכחו כי הפתרון שנחשב מועדף עד כה – תפישת האוניות טרם יציאתן גם הוא אינו כה פשוט. האוניות דב הוז ואליהו גולומב נחשפו על ידי המודיעין הבריטי באיטליה, אך מאמצי משרד החוץ הבריטי שפעל באמצעות המשטרה הצבאית הבריטית באיטליה לעצור לא צלחו. אנשי המוסד הצליחו לרתום לצידם את דעת הקהל המקומית, המשטרה המקומית וחברי פרלמנט בריטי ובסופו של דבר יצאו האוניות לדרך.⁶⁹

ביוני 1946 נתפסה אוניית המעפילים *חביבה רייק*, המערך הבריטי פעל באירוע כמכונה משומנת: בשלב ראשון יורטה התקשורת של האוניה ופוענחה - האוניה אוכנה.⁷⁰ בהמשך נשלחו אל האיכון מטוסי *ווריק מטייסת 621* הערוכה בתל נוף, על פי פקודת אב לסיורים ייעודיים מעל הים (פקודת SUNBURN), המטוסים גילו וזיהו את האוניה והכווינו אליה את משחתות הצי שנעזרו בשלב הסופי גם בסירות המשטרה הימית.⁷¹

באדמירליות הבריטית ציינו בסיפוק כי כבר חצי שנה לא הצליחה אניית מעפילים לנחות בחוף, כולן נתפסו. לרגע נראה היה לקברניטי הצי שנמצא פתרון לבעיית ההגירה הבלתי לגאלית. ידיעות המודיעין אף הן הביאו סיבה לאופטימיות, התברר שמארגני ההפלגות רוכשים ומכינים אוניות גדולות. אוניות גדולות מתגלות ממרחק רב וגם בולטות בשונותן מספינות החופים הקטנות המשייטות לאורך חופי הלבנט.⁷² מלאכת הגילוי והזיהוי אמורה אם כן להיות קלה יותר בהמשך. וכך, עם הצלחה מוכחת בשטח, וידיעות מודיעין על נקודות התורפה של הצד השני, נראה היה למפקדי הצי כי זה הזמן להתנער מהמטלה ולהעבירה לכוח משמר חופים מתוגבר שתקים ממשלת המנדט בארץ ישראל.

הצי לא הסתפק רק בכותרות והגיש לנציב העליון קניגהאם תכנית סדורה כיצד לבנות וכיצד להפעיל את הכוח.⁷³ המחשבה להעביר את התפקיד לאחרים הייתה משאלת לב מוכרת של אנשי הצי, אך לא הייתה לה אחיזה במציאות. אומנם ניתן היה לפרוס קו סיורים צפוף של סירות משמר קטנות

⁶⁸ אריה יוסף כוכבי, "המאבק הבריטי בהפלגות הבלתי-לגאליות מנמלי מדינות הבלקאן לאחר מלחמת העולם השנייה", אניטה שפירא (עורכת) *העפלה - מאסף לתולדות ההצלה, הבריחה, ההעפלה ושארית הפליטה*, אוניברסיטת תל אביב, עם עובד (1990) עמ' 231. להלן כוכבי – בלקאן.

⁶⁹ Yaacov Nir, *Immigration to Palestine during the British Mandate (1922-1948) (British Point of View)*, Cambridge Scholars Publishing (2021). P. 406 להלן: ניר – המבט הבריטי.

⁷⁰ רוזן – התחקיר הבריטי, עמ' 5.

⁷¹ TNA, ADM 1/19518, דוח SNOA, 8.6.46.

⁷² TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine patrol, 1948, עמ' 9.

⁷³ TNA, CO 537/2387, ממפקד צי הים ההתיכון, אדמירל וויליס למפקד הצי, הצעה, 25.7.46.

ופשוטות להפעלה ולגלות את האוניות, אלא שלא שם היה שורש הבעיה. לאחר הגילוי צריך היה להשתלט על האוניות וגודלו של צוות ההשתלטות צריך היה להיות פרופורציוני למספר המעפילים על ספינת המטרה, שכן ההשתלטות הייתה אמורה להתבצע ללא שימוש בנשק חם. צוות ההשתלטות אותו יכולה הייתה ספינת משמר להקצות מנה שניים עד שלושה שוטרים בלבד – 'טרף קל' להמון המעפילים על סיפון אונייתם.⁷⁴ גם רמת בכירותו ומעמדו של ה'סקיפר' (מפקד סירה קטנה) לא התאימו למשימה.

תהליך ההשתלטות נגע בהיבטים פוליטיים ומשפטיים ברמת הקבינט, משרד החוץ, משרד המושבות והאדמירליות. למשימה שכזו נדרש קצין בכיר מנוסה וספינה המצוידת במערכות תקשורת מתאימות. המחשבה על החלפת אוניות הצי בסירות משמר נגזרה והצי מצא עצמו מעורב יותר ויותר במטלה.⁷⁵

באותה תקופה החלו הציונים לרכוש ולהביא מארה"ב אוניות מעפילים גדולות ומהירות אשר היוו אתגר של ממש לספינות הצי. הראשונה בסדרה הייתה אניית המעפילים 'אשיהו ווג'וד, קורבטה לשעבר בצי הקנדי שנרכשה בארה"ב. מבחינת הצי הבריטי פתחו אוניות אלה עידן חדש. מצד אחד, ההכנות בארה"ב היו גלויות וכך התאפשר לאסוף מידע מדויק על יכולותיהן של האוניות וצורתן, ומצד שני נוצרה לצי שורה שלימה של בעיות. ראשית, האוניות נבנו כאוניות מלחמה, בנייתן מאסיבית ומהירותן גבוהה.⁷⁶ שנית, באוניות אלה היו חלק מהצוות והמלווים אזרחי ארה"ב. תפישה, מעצר והעמדה למשפט של אזרח אמריקאי אינה דומה בהשלכותיה למעצרו של מבריח ים תיכוני.⁷⁷ גם הפרעה לתהליך ההכנה לא באה בחשבון בגבולות ארה"ב, דווקא בשל היותו גלוי ומפורסם. ווג'וד וגם ב'ריה והגנה שבאו אחריה אתגרו את מפקדי המשחתות וצוותיהן ברמה הטקטית אך בסופו של דבר נתפשו ונעצרו. ברמה האסטרטגית הייתה הגעתן של אוניות אלה ניצחון לתנועה הציונית, האוניות הביאו במשך חודש אחד קרוב ל-5,000 עולים שחרגו מכל המכסות וגדשו את מחנה המעצר בעתלית עד כי אי יכולת לקלוט עצירים נוספים, שיטת הפחתת המעפילים שנתפסו מהמכסה החודשית (הקוטה) קרסה.⁷⁸

⁷⁴ הצוות כולו מנה חמישה עד שישה שוטרים. הורן – משטרה, עמ' 428.

⁷⁵ חודשיים אחר כך בסוף יוני 1946 אף נראה שסיירת אחת איננה מספיקה. הסיירת SUPERB בפיקודו של אלוף משנה W.G.A Robson שעגנה בנמל חיפה במהלך חודש יוני הייתה חדישה ומשוכללת ובכל זאת התקשתה לעמוד במשימות הקשר והשליטה הן מבחינת מספר מכשירי הקשר שהיו מותקנים בה והן בשל מצבת אנשי הקשר והאלחוט ההולכת ומצטמצמת על סיפונה. כדי לעמוד במשימה נאלץ מפקד הסיירת להסב מפעילי מכ"ם וסמני שולחן סימון לתפקידי קשרים. מאחר ולא הוכשרו לשדר בשיטת מורס, לקודד ולהצפין הועברו חלק מהמברקים בדבר (דיבור גלוי) ובתחום התדרים הגבוה HF, על מגבלותיו. גם קו הטלפון המוצפן, קו יחיד עם המפקדה בירושלים, לא הספיק. לחלום העברת המשימה לסירות המשמר לא הייתה אחיזה במציאות. ADM 239/412, TNA לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 1.

⁷⁶ ADM 1/19856, TNA, ממפקד צי הים התיכון, סיכום ההגירה בדרך הים חיתוך מצב - קיץ 46, 23.7.46.

⁷⁷ דוגמה טובה לכך היא מעצרה של האונייה בן הכס וההתמודדות עם מלחיה האמריקאיים. לשכת החדשות "American Consul Visits Abril Crew" **The Palestine Post**, (11.3.47) עמ' 3.

⁷⁸ ADM 1/19856, TNA, ממפקד צי הים התיכון, סיכום ההגירה בדרך הים חיתוך מצב - קיץ 46, 23.7.46.

כניסתה החופשית של החייל העברי לנמל חיפה ב-31 ביולי 1946 מדגישה את השוני בין גישות הצדדים. הבריטים ראו בהחמצתה כשל טקטי. האוניה לא זוהתה ונכנסה למפרץ חיפה באין מפריע. מלווה האוניה ביקש מהממונים עליו לנצל את ההצלחה ולהוריד את המעפילים בחוף קריית חיים, אך נענה בסירוב מוחלט, באותה תקופה התאמצו אנשי המוסד להוכיח כי זרם העפילים גדול בהרבה ממכסות העלייה.⁷⁹ יעילות המשחתות ורמתם של צוותי ההשתלטות הבריטיים לא הייתה רלוונטית.

הצד הציוני

אוניות המעפילים שיצאו לדרכן בסוף קיץ 1945 היו ראשיתו של גל מתוכנן ומתוזמן. אם בימיה הראשונים הייתה העפלה דרך להגשמת שאיפות ציוניות, ובהמשך דרך להיחלץ מהתופת, הרי שאחרי המלחמה היו מטרותיה אחרות. על המגמה ניתן ללמוד מדבריו של משה סנה, ראש המפקדה הארצית של ארגון ה'הגנה', שכבר ב-20 במאי 1945 אמר:

אני חושב שאנחנו צריכים כאלמנט של מדיניותנו להביא לידי ריב על העלייה [...] אין לנו מנוף טוב יותר [...] אין אנו יכולים לדחות [...] עד לאחר שנינוכח מה תהייה התוצאה של המערכה הפוליטית [...] אנחנו צריכים לחתור להבאת מעפילים בכל הדרכים [...] ואין כוונה לתוספת עולים – גם זה דבר מכובד – אלא למנוף שינוי פני הדברים⁸⁰

נאום זה, שנישא חודשיים לפני הבחירות באנגליה, וטרם צאתן של אוניות המעפילים הראשונות הצביע למעשה על דרך הפעולה שנבחרה: 'פריצת השערים' ושימוש בהעפלה כמנוף פוליטי.

חודשיים לאחר מכן, כשעלתה מפלגת הלייבור באנגליה לשלטון, והתברר כי הממשלה החדשה בבריטניה דבקה בעקרונות 'הספר הלבן', הורה בן גוריון את משה סנה להוציא את התוכנית לפועל.⁸¹ הוראה זו הייתה אות לתחילתו של מאבק נחוש ותקיף. הישוב התגייס כאחד, ההעפלה הייתה בלב הקונצנזוס וזוועות השואה נתנו לה משנה תוקף, את הובלת המאבק קיבלו על עצמם ארגון ה'הגנה', המוסד לעלייה ב' והפלמ"ח, המעפילים היו "גייסותיהם".

המוסד לעלייה ב' הוקם בשנה שקדמה למלחמת העולם השנייה, אז הצטרפה ההנהגה הציונית לתמיכה ברעיון ההעפלה ובמפעל ההעפלה. המעשה שהיה עד אז נחלתן של שתיים מבין כלל התנועות הציוניות קיבל עתה לגיטימציה של ההנהגה המרכזית. הצטרפות זו נבעה מרצף של אכזבות בתחום המדיני ובשיאן המלצות ועדת וודהד (Woodhead) שהתפרסמו ב-9 בנובמבר

⁷⁹ אריק קרמן, **אניית המלחמה של המעפילים**, אריה ניר, תל-אביב (2009) עמ' 44. להלן: קרמן - מעפילים.

⁸⁰ סלוצקי – הגנה, עמ' 844.

⁸¹ בוגנר – מרי, עמ' 16.

1938.⁸² בערבו של אותו יום ממש השתולל ברחבי הרייך השלישי 'ליל הבדולח'. ההנהגה שקיוותה וציפתה עד אז לתמיכתם של הבריטים בעניין הציוני, הגיעה לתובנה כי יש לשנות אסטרטגיה. זמן קצר לאחר שני אירועים אלה יצא אליהו גולומב לצרפת והקים בפאריז מרכז חשאי לענייני העפלה. התשתית לפעילות כבר הייתה קיימת והיא התבססה על תאים שהקימו שליחי 'הקיבוץ המאוחד' עוד בשנת 1934.⁸³ בסוף אפריל 1939 נשלח שאול מאירוב (לימים אביגור) לצרפת וקיבל את הפיקוד על המרכז.⁸⁴

שליחי המוסד עסקו ברכש האוניות ובהכנתן להפלגה, ובמקביל באיסוף המעפילים ובהסעתם למחנות המתנה והכנה. השליחים לא ליוו ולא הפליגו עם המעפילים ארצה (למעט מקרים בודדים), על ליווי המעפילים בהפלגות עצמן הופקד, עם חידוש ההעפלה לאחר מלחמת העולם השנייה, ארגון הפלמ"ח ולשם כך הקצה הפלמ"ח את פלוגתו הימית – שהוקמה במיוחד לצורך זה – הפלי"ם. אופן ההקצאה אתגר את שני הצדדים; אנשי הפלי"ם הוכפפו לאנשי המוסד באופן פרטני ולקראת משימה מוגדרת. יצא מכך שהימאים קיבלו הוראות ישירות מאנשי המוסד אך נשארו כפופים גם לפיקוד הפלמ"ח שהציב אותם לאותה משימה.⁸⁵

תפקידם העיקרי של אנשי הפלי"ם היה ללוות את המעפילים ולהשגיח על הצוותים השכירים שהשיטו את האוניות. כמו כן עסקו אנשי הפלי"ם בהכשרת המעפילים לקראת עלייתם לאוניות, בסיוע להכנת האוניות להפלגה ובהורדתם של המעפילים בחופי הנחיתה. אנשי הפלי"ם היו גם אלה שהובילו את המאבק על הסיפונים כנגד צוותי ההשתלטות הבריטים. דפוס פעולה זה נקבע במפגש שהתקיים בחיפה כבר במרס 1944. במפגש בו השתתפו בכירי המוסד ובכירי הפלמ"ח סוכמו, בזיכרון דברים, הסמכויות של שני הגופים במשימה.⁸⁶ בנוסף לכל אלה, עסקה חוליה קטנה מתוך כוח הפלי"ם, בפעולות חבלה בסירות המשמר הבריטיות ובאוניות הגירוש.⁸⁷

באוגוסט 1945 יצאו עשרים ושניים מאנשי הפלוגה הימית לאירופה והתייצבו אצל אנשי המוסד למשימתם, ההעפלה התחדשה. ספינת המעפילים הראשונה למניין הפלגות התקופה נקראה *דלין*.⁸⁸

⁸² ועדת *וודהד* הוקמה כהמשך לוועדת פיל. הוועדה קבעה שמסקנות ועדת פיל אינן מעשיות והציעה חלוקה

שונה בה המדינה היהודית המוצעת קטנה אף יותר מתוכנית פיל, שגם היא הייתה אכזבה לציונים.

⁸³ יחיעם ויץ, "חזרת שליחי *הקיבוץ המאוחד* מאירופה, 1939 – 1941", אניטה שפירא (עורכת) **העפלה – מאסף לתולדות ההצלה, הבריחה, ההעפלה ושארית הפליטה**, אוניברסיטת תל אביב, עם עובד (1990) עמ' 108.

⁸⁴ זאב – וניה הדרי, **המוסד לעלייה ב' - יומן מבצעים פאריס 1947**, אוניברסיטת בן גוריון, באר שבע (1991). עמ' יא'. להלן: הדרי – יומן מבצעים.

⁸⁵ השיטה נקראת 'פיקוד מטריציוני' וחסרונה הוא שלכפיפים יש אפשרות ל"בחור" בכל פעם את ההוראות הנוחות להם. בגרותם של אנשי הפלי"ם, שהיו אך בשנות ה-20 לחייהם, ומחויבותם למעשה הציוני בכללותו חיפתה על חסרון זה. מאיר פעיל ואברהם זוהר, **הפלמ"ח הימי (פלי"ם)**, העמותה לחקר כוח המגן על שם ישראל גלילי, משרד הביטחון (2001) עמ' 50. להלן: פעיל וזוהר – פלי"ם.

⁸⁶ שם, עמ' 37.

⁸⁷ שם, עמ' 135.

⁸⁸ פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

זו הייתה ספינת דייג קטנה שיצאה מאיטליה, ב-21 באוגוסט, ועל סיפונה 37 מעפילים. ב-28 באוגוסט, עם חשיכה, הטילה הספינה עוגן מול חוף שדות ים והורידה את מעפיליה באין מפריע. אחריה יצאו חמש ספינות נוספות במתכונת דומה. *נתן א'* יצאה מנמל בארי ב-27 באוגוסט 1945 כשעל סיפונה 73 מעפילים.⁸⁹ באמצע אותו חודש יצאה מפיראוס הספינה *גבריאלה* והורידה 40 מעפילים בחוף שדות ים. באמצע ספטמבר יצאה מאיטליה *פטר א'* והורידה 171 מעפילים בחוף שפיים. *נתן ב'* יצאה מאיטליה והתקרבה לחופי הארץ כשעל סיפונה 73 מעפילים – גם היא לא התגלתה.

פרישתן של ספינות הצי הבריטי בנמל ולאורך החופים בספטמבר 1945 הוכיחה להנהגה הציונית את שידעה, הבריטים אכן מתכוונים לאכוף את כללי הספר הלבן ממאי 1939 הלכה למעשה. להנהגה, שכבר החליטה לעשות את ההעפלה לכלי ניגוח, הייתה פרישת הסוירים הזדמנות ולא רק איום.

לאכזבה מהחזרת מדיניות הספר הלבן נוספו בסוף קיץ 1945 התסכול שנבע ממאורעות השואה וגם בטחון עצמי בחוסנו של הישוב לנקוט קו תקיף יותר.⁹⁰ צירוף זה הוביל את ארגון ה'הגנה' לגיבוש אסטרטגיה שעיקריה: הצגת קו לוחמני ותקיף מול הבריטים, ואיחוד הישוב כולו סביב המאבק והנהגתו (בדגש על הנהגתו). בארגון ה'הגנה' גם ציפו כי הקו הלוחמני יעלה את קרנו בעיני בני הנוער, כשברקע תחרות סמויה בינו לבין ארגוני 'הפורשים'.⁹¹

במהלך קיץ 1945 התקיימו מספר מפגשי משא ומתן בין ראשי ה'הגנה' ל'פורשים', ובסוף אוקטובר נחתם הסכם להקמתה של "תנועת המרי העברי".⁹² עם תחילת הפעולות התברר כי יש שוני בגישותיהן של המחתרות; ארגון ה'הגנה' כיוון את הפעולות כתגובה הצמודה למעשים בריטיים, ובכללם תפישת אוניות מעפילים, ואלו ארגוני 'הפורשים' דגלו במאבק רצוף ובלא קשר לאירועים מסוימים. חילוקי דעות אלה הולידו את המושגים 'המאבק הצמוד' ו'המאבק הרצוף'.⁹³ עוד טרם נחתמו ההסכמים פתח ארגון ה'הגנה' בפעולת גרילה ראשונה בסדרה - כוח פלמ"ח יצא לשחרר מעפילים ממחנה המעצר בעתלית.⁹⁴

⁸⁹ יוסף רום, "סיפור הפלגת נתן א'", **אתר הפל"ם, ההעפלה והרכש**, נדלה בתאריך 20.6.21.

⁹⁰ גרינברג – קץ המנדט, עמ' 183.

⁹¹ אביבה חלמיש, "מ'מנוף' ל'אגרוף' - חלקה של ההעפלה במאבק על ארץ ישראל 1945-1948", אסנת שירן (עורכת), **הזירה הימית מראשית ההעפלה ועד ראשית המדינה 1934 – 1949**, משרד הבטחון (2007) עמ' 70.

⁹² גרינברג – קץ המנדט, עמ' 147.

⁹³ יהודה בן צור, "המאבק הצמוד והחבלה ימית", **אתר הפל"ם, ההעפלה והרכש**, נדלה בתאריך 20.6.21.

⁹⁴ גרינברג – קץ המנדט, עמ' 148.

בתחילת חודש אוקטובר 1945 שהו במחנה כ-200 מעפילים, חלקם הגיעו בדרך היבשה.⁹⁵ שמועות אמרו שחלק ממעפילים אלה יגורשו בתוך ימים ספורים לאחת מארצות ערב.⁹⁶ החשש מגירוש העולים והנטייה לעבור למאבק אלים, כפי שהשתקפה במהלך הדיונים לקראת הקמת 'תנועת המרי' באותו חודש, יצרו אווירה שאפשרה את קבלת ההחלטה לשחרר את עצורי המחנה בכוח. בלילה שבין ה-9 ל-10 באוקטובר, במבצע בזק, שיחררו אנשי הפלמ"ח 208 המעפילים שהיו כלואים במחנה, והובילו אותם במספר קבוצות אל הקיבוצים בית אורן ויגור. כוחות משטרה בריטיים דלקו אחר הבורחים במהלך הלילה ועם אור ראשון צרו על שני הקיבוצים. אנשי ה'הגנה' הצליחו לגייס אזרחים רבים מחיפה ומיישובי הסביבה ואלה התגודדו סביב השוטרים הבריטים ואף ניסו לפרוק מהם את נשקם.⁹⁷ השוטרים איימו אך לא מיהרו לפתוח באש. המעפילים לא נעצרו ולא נתפסו וגם לא אנשי הפלמ"ח.⁹⁸

שבועיים אחרי שחרור המעפילים מעתלית הגיעה לחוף שפיים האונייה פטר ב' והורידה את מעפיליה באין מפריע ומספר ימים לאחר מכן, בליל 1 בנובמבר 1945, פגעו חוליות של הפל"ם בצידי המעפילים עצמם – בספינות המשמר. פגיעה זו הייתה במסגרת פעולתה הראשונה של תנועת המרי בה השתתפו כוחות מכלל המחתרות. המבצע נקרא 'מבצע מסיבה' ומכונה 'ליל הרכבות', מטרתו הייתה לאותת לבריטים שהישוב לא מקבל את החזרה למדיניות הספר הלבן. נוסף על העברת מסר זה, הייתה הפעולה הפגנת אחדות בין כלל מחתרות הישוב, והפגנת יכולת לבצע מבצעים משולבים רחבי היקף.⁹⁹

את הפעולה בנמל חיפה ביצעה חוליה בפיקודו של יוחאי בן-נן. התוכנית הייתה להתקרב בצלילה אל הספינות ולהצמיד להן מוקשים. את המוקשים אלתרו אנשי החולייה בעצמם. לאחר ש'הדביקו' את המוקשים לשתי ספינות הסתלקו מהמקום בסירת דייג מושאלת מבלי להתגלות. על החולייה שפעלה בנמל יפו פיקד יוסי הראל ואת המוקש הפעיל זלמן כהן שהתגנב בשחייה בין סירות הדיג, הגיע אל ספינת המשמר והניח אותו על סיפונה.¹⁰⁰ כעבור זמן קצר אירעו הפיצוצים, בחיפה שקעו לקרקעית הנמל הסירה *Sea Hawk* והסירה *Moreta* וביפו טבעה סירת המשטרה *Shark*.¹⁰¹

הפעולות בנמלים זכו לתהודה רבה ובעצם כך השיגו את מטרתן.¹⁰² ביצוען כחלק מ'מבצע מסיבה' סימן כי המאמץ הבריטי לבלום את זרם העלייה הוא הגורם העיקרי לאי השקט בקרב האוכלוסייה

95 מאמר מערכת "סכנת גירוש למעפילים", דבר (24.8.45) דף ראשי.

96 מאמר מערכת "יוצאי עטליט", על המשמר (12.10.45) עמ' 8.

97 זוהר אברהם ופעיל מאיר, פלמ"ח פלוגות המחץ של ה'הגנה', 1941-1949, העמותה לחקר כוח המגן על שם ישראל גלילי, משרד הביטחון (2008) עמ' 139. להלן: זוהר ופעיל – פלמ"ח.

98 פרט למספר נהגי משאיות (מתנדבים אזרחיים) שנתפסו עם משאיותיהם ריקות שעות ספורות אחרי הפעולה. שם, עמ' 138.

99 זוהר ופעיל – פלמ"ח, עמ' 140.

100 אמ"ה, תיק 'המאבק', אוגדן סיכומים לפעולות הפל"ם, עמ' 31-32.

101 ADM 1/49337, TNA, דוח FOLEM, 13.11.45.

102 מאמר מערכת, "launches damaged", The Palestine Post, עמוד שער (2.11.45).

היהודית. ברמה המבצעית מסתמן כי ההישג היה מרשים ביותר. המודיעין הבריטי העריך כי המוקשים שהופעלו היו דגם לא מוכר שנמצא בשימוש הסובייטים ולא נפסלה האפשרות כי צוללים רוסיים בצעו את הפעולה.¹⁰³ מלבד הבריטים התרשמו מהפעולה בנמלים גם בכירי הפלמ"ח. הצלחת החוליה הביאה את מפקד הגדוד הרביעי, אורי יפה, לכלל החלטה לשמר את המסגרת שהוקמה לקראת המבצע ולקיים כוח ייעודי קטן למשימות חבלה ימית.¹⁰⁴

שבועיים לאחר התקיפה בנמלים יצאה ארצה אניית המעפילים ברל כצנלסון, זו הייתה ספינת המעפילים השביעית שיצאה לדרך אחרי מלחמת העולם השנייה. הספינות שהגיעו לפניה לא נתפסו. ברל כצנלסון הגיעה לחוף שפיים מבלי להתגלות, הטילה עוגן והחלה להוריד את מעפיליה. ספינת הליווי פיקוק בפיקודו של רב-סרן אוסבורן (HMS Peacock, Lt Cdr. F.M. Osborne), שהייתה בסיור אותו לילה, הבחינה באונייה העוגנת ומפקדה הורה להוריד סירת מנוע בפיקוד קצין כדי לזהות את האונייה ואת הנוסעים היורדים ממנה. במקביל הופנתה למקום האירוע המשחתת היידון בפיקודו של סגן אלוף רולנד (HMS Haydon, Commander J.M. Rowland), שהייתה גם היא בסיור באותו לילה.¹⁰⁵

מפקד סירת המנוע היה נבוך וחסר ביטחון, אנשי הפלי"ם התעלמו מנוכחות הספינה הבריטית מנוכחותו של הקצין והמשיכו להוריד מעפילים.¹⁰⁶ לבסוף, לאחר שירדו וחמקו רוב המעפילים השתלטו הבריטים על האונייה וגררו אותה לחיפה.

כפעולת גמול על מעצר האונייה ומקצת מעפיליה תקפה תנועת המרי את משטרת סידנא עלי ואת נקודת התצפית בגבעת אולגה יומיים לאחר מכן.¹⁰⁷ בהנהגת התנועה העריכו כי תחנות אלה היו מעורבת באופן ישיר בגילוי האונייה ובמעצרה. התחנה בגבעת אולגה הותקפה בלילה שבין 24 ל-25 בנובמבר 1945. למבנה נגרם נזק כבד, שוטר בריטי ושלושה שוטרים ערבים נפצעו.¹⁰⁸ בתקיפה על סידנא עלי התגלו התוקפים עוד טרם חדרו למתחם והפעולה כולה התנהלה תחת אש. הכוח הניח מטענים ונסוג. לבניין נגרם נזק כבד, 5 שוטרים בריטים ו-5 שוטרים ערבים נפצעו.¹⁰⁹ למחרת החלו הבריטים בחיפושים, חלק מהעקבות הוליכו לקיבוץ גבעת חיים. בחיכוך עם אנשי הקיבוץ, ותושבי הישובים הסמוכים שזרמו למקום, נהרגו על ידי הבריטים שמונה אזרחים, למעלה מ-70 נפצעו.¹¹⁰

103 Aled Mawgan, *Tinker Tailor's Secret Spy a cold war Clown at the 'Circus'*, Aled Mawgan (1988) P.147. להלן: מאוגן – זירה.

104 פעיל זוהר – פלי"ם, עמ' 135.

105 ADM 1/19402, TNA, דוח מפקד היידון, 6.12.45.

106 אמ"ה, תיק ברל כצנלסון, דוח מלווה האונייה אריה קפלן, 24.11.45.

107 זרובבל גלעד (עורך) ספר הפלמ"ח, הקיבוץ המאוחד (1955) עמ' 548. להלן: גלעד – פלמ"ח.

108 הודעת מערכת, "הודעה רשמית", הבוקר, דף השער (26.11.45).

109 שם, שם.

110 הודעת מערכת, "הסכום העגום לפעולות הצבא במצור על גבעת חיים, שפיים ורשפון", הצפה (27.11.45), עמ' 1.

פעולות אלה, בהן עשו שני הצדדים שימוש בנשק חם, היו תחילתו של הקרע הגלוי בין הבריטים ובין ארגון ה'הגנה'. ארבע וחצי שנים קודם לכן סייעו הבריטים ל'הגנה' בהקמת הפלמ"ח, ובמהלך מלחמת העולם השנייה עודדה ה'הגנה' התנדבות לצבא הבריטי ונקטה דרך של 'שיתוף'. תקיפת התחנות בנשק חם והחיפוש האלימים שבאו בעקבותיהם סימנו תחילת תקופה חדשה ביחסים.¹¹¹

מספר שבועות לאחר מכן נלכדה האונייה אנצו סרני כשהייתה מערבית לצידון, ועשתה דרכה דרומה, אל חופי הארץ. הייתה זו הפעם הראשונה מאז תחילתו של הגל, בקיץ 1945, שאוניית מעפילים נלכדת עוד בדרכה. המעפילים נשלחו למעצר במחנה עתלית והאונייה הוחרמה. אלא, שהיירוט היה בלב ים, במים בין לאומיים, בניגוד לחוק הבינלאומי ולכללי חופש השיט. המארגנים עתרו לבית המשפט בחיפה וזה אכן הורה לשחרר את האונייה.¹¹²

בעקבות מעצרו של מעפילי אנצו סרני פתחה תנועת המרי בסדרה של פעולות גמול. ראשית הותקפה תחנת המכ"ם על רכס הכרמל. בפלמ"ח העריכו כי זה היה המכ"ם שגילה את אונייה (למעשה היה זה מכ"ם אווירי שנועד לגילוי מטוסים ולבקרת הטיסה של המטוסים המסיירים).¹¹³ אל התחנה החודר מטען אך אחד הקצינים הבריטיים במקום הצליח לנטרלו.¹¹⁴

במקביל לתקיפה זו, הותקפה בשנית תחנת המשטרה בגבעת אולגה. הבניין נהרס ברובו, שבעה עשר שוטרים נפצעו בפיצוץ, אחד מהם מת מפצעיו.¹¹⁵ שלושה שבועות לאחר מכן, וכהמשך לסדרת מעשי הנקם, הופעלה גם חוליית הצוללים של הפל"ם אלא שהפעם נתקלו הצוללים ברשת ההגנה בה הקיפו הבריטים את סירות המשטרה והפעולה נכשלה.¹¹⁶ שבועיים לאחר ניסיון תקיפת סירות המשמר בנמל חיפה יצאה יחידת פלמ"ח בניסיון חוזר לפגוע ברדאר שעל הכרמל.¹¹⁷ הפעם נגרם נזק משמעותי, הרדאר הושבת והבריטים נאלצו להחליפו.¹¹⁸ בזיכרונותיו כותב מפקד הכוחות האוויריים במזרח מרשל לי (Air Chief Marshal Sir David Lee) כי ההתקפה הייתה:

*An exceedingly professional attack.*¹¹⁹

רושם גדול עוד יותר עשו תקיפותיהם של ארגוני הפורשים. במסגרת אותה סדרה של פעולות נקם פשטו כוחות אצ"ל ולח"י על שדות תעופה בריטיים. למטוסים, היה חלק משמעותי באיתורן של

111 מאמר מערכת, "ארץ ישראל בשבעת ימי האלם", דבר (2.12.45), עמ' 6.

112 מאמר מערכת, "זוכה רב חובל של אנצו סרני", המשקיף (13.2.46), עמ' 4.

113 ראו נספח ו'.

114 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1905, דוח ריכוז אירועים - ינואר 46 - מאי 48 (ללא תאריך).

115 הודעת מערכת, "15 חיילים ושני שוטרים נפצעו בהתפוצצות בגבעת אולגה", על המשמר (22.1.46), עמ' 4.

116 אמ"ה, תיק 'המאבק', אוגדן סיכומים לפעולות הפל"ם, עמ' 53.

117 התאריך המקורי נקבע ל-20 בפברואר והמבצע יצא לדרך אך מסיבות שונות הוחלט להפסיקו ולדחותו ביום.

מרדכי נאור, עמוד האש על הכרמל - מבצעי הפלמ"ח נגד תחנות הרדאר הבריטיות בשנים 1946 – 1947, משרד הבטחון הוצאה לאור (2006) עמ' 56. להלן: נאור – רדאר.

118 כתב המערכת "Haifa Radar Station Damaged", The Palestine Post, דף השער (21.2.47).

119 ליי – כנפיים, עמ' 19.

ספינות המעפילים, והחבלה בהם עמדה בקריטריון 'המאבק הצמוד'.¹²⁰ בליל 26 בפברואר 1946 חובלו אחד עשר מטוסי הליפקס, שבעה מטוסי ספיטפייר, שני מטוסי אנסון ועוד שלושה מטוסים קלים.¹²¹ זו הייתה מכה קשה וכואבת שכמוה לא הוכה חיל האוויר המלכותי מאז מלחמת העולם השנייה, כפי שתיאר זאת מפקד כוחות האוויר בזירה:

*... the RAF suffered what were probably its most disastrous losses on the ground since the Luftwaffe offensive in the Ardennes in January 1945.*¹²²

פעולות אלה, כולן במסגרת 'המאבק הצמוד', הוכיחו לבריטים את עוצמתה של תנועת המרי. אחרי רצף זה הוקפאו פעולות הגרילה לזמן מה, שכן במרס 46 פעלה בארץ הוועדה האנגלו-אמריקאית, וההנהגה הציונית ביקשה למקד את תשומת לב הוועדה לנושא העלייה.¹²³

באותו זמן התקרבו לחופי הארץ שתי אוניות מעפילים וינגייט ותל חי. הגעתה של האונייה וינגייט לחופי תל אביב והורדת המעפילים שם תוכננה למקד את אנשי הוועדה בבעיה המרכזית אותה רצתה ההנהגה הציונית להדגיש – בעיית חופש העלייה אך המשחתות הצליחו ללכוד את האונייה בלב ים והתוכנית לא יצאה לפועל.

ב-30 במרס הגישה הוועדה האנגלו-אמריקאית את המלצותיה. חברי הוועדה התרשמו כי לא ניתן לפשר בין היהודים והערבים ורצוי שממשלת המנדט, או כוח או"ם, ימשיך לשלוט במדינה. עוד קבעה הוועדה כי פתרון בעיית העקורים יהיה אכן בארץ ישראל, וכי צריך לבטל את גזרות הספר הלבן.¹²⁴ העולם הערבי געש, הבריטים הציעו להקים וועדת מומחים לבחינת הדרכים ליישום מסקנות הוועדה ובכל מקרה דרשו כי הישוב יתפרק מנשקו ויפרק את הארגונים המחתרתיים שבו.¹²⁵ ההנהגה הציונית התאכזבה מתגובתה של ממשלת בריטניה, ובן גוריון הורה על חידוש פעולותיה של תנועת המרי העברי.¹²⁶

באווירה זו, ובמהלך אירועים אלה, יצאו מאירופה ארצה עוד שמונה אוניות מעפילים, הראשונה שבהן הייתה מקס נורדאו שיצאה מרומניה. רומניה הייתה בשלב זה מדינה כבושה על ידי בעלות הברית ונמצאה בשליטת ברית המועצות. הבריטים פנו לסובייטים וביקשו לסכל את יציאתה.¹²⁷ המפה הפוליטית הייתה סבוכה, רומניה רצתה להיפטר מיהודים אך לא דרך נמליה היא. בולגריה

120 דוד ניב, מערכות הארגון הצבאי הלאומי, מוסד קלויזנר, תל אביב (1973) כרך ד', עמ' 235.

להלן: ניב – לאומי.

121 ליי - כנפיים, עמ' 20.

122 שם, עמ' 19.

123 ADM 1/19433, TNA, דוח SNOA על חודש פברואר 1946, 16.3.46.

124 גרינברג – קץ המנדט, עמ' 93.

125 שם, עמ' 94.

126 בוגר – מרי, עמ' 42.

127 הפנייה נעשתה באמצעות נציגיהם בוועדת הפיקוח המשותפת לבעלות הברית (Allied Control Council) בה היו שתי המדינות חברות. כוכבי – בלקאן, עמ' 231.

ויוגוסלביה לא הסכמו לשחרר את יהודיהן, אך לא התנגדו להוצאת יהודים רומנים משטחן. מוסקבה תמרנה כדי לסייע לגרורותיה וגם כדי לסבך את הבריטים.¹²⁸ בכאוס שנוצר הצליח המוסד לעלייה ב' לפעול כשהוא מתמרן את המעפילים ואת נמלי המוצא בין האיסורים וההסכמות, בעוד הבריטים מנהלים קרב מאסף כנגד יציאתה.¹²⁹ האוניה יצאה את נמל קונסטנצה כשעל סיפונה 1,633 מעפילים, היא התגלתה ויורטה ומעפיליה נשלחו למחנה המעצר בעתלית.

במקביל להפלגתה של *מקס נורדאו* מרומניה, התארגנה הפלגתן של *דב הוז* ו*אליהו גולומב* מלה-ספציה שבאיטליה. באירוע המכונה 'פרשת לה-ספציה' הצליח המודיעין הבריטי לעכב את יציאתן של האוניות, אך יהודה ארזי, איש המוסד באיטליה, מצא פתרון. ארזי הצליח להפוך את הפרשה לאירוע תקשורתי ולרתום את דעת הקהל המקומית, וגם מספר חברי פרלמנט בריטי, ובעזרתם שוחררו האוניות ויצאו להפלגתן ארצה. הפרשה הוכיחה להנהגה הציונית את הפוטנציאל הטמון בדעת הקהל המקומית והעולמית לדעת הקהל, אם במישרין ואם בעקיפין, תלך ותגבר במהלך האירועים שיבואו.

למרות ההצלחה בשיגורה של *מקס נורדאו* ובהגעתן של *דב הוז* ו*אליהו גולומב* ארצה, לא עמד מפעל ההעפלה במטרות שהועידה לו התנועה הציונית. בקיץ 1946 הייתה ההעפלה נטולת עוקץ פוליטי, היא לא חרגה מהמכסות המותרות ממילא, סך כל המעפילים שהגיעו מאז סיום המלחמה עמד על 6,000 לערך, פחות ממכסת הסרטיפיקטים שחולקו.¹³⁰ עובדה זו אפשרה לבריטים לטעון שכל פעילות ההעפלה איננה מוצדקת והיא מקפחת את אלה שממתינים בתור מסודר לעלייה. חישובים כאלה נעשו גם בארגון הג'וינט, אשר תמך עד אז במפעל ההעפלה, והעביר כספים למוסד לפי מספר המעפילים ועל פי תעריף.¹³¹ בארגון הג'וינט טענו והוכיחו שעלות הפלגתו של מעפיל גבוהה מזו של עולה בנתיב החוקי ושהשירות אותו מקבל מעפיל באוניה גרוע מזה שמקבל עולה באוניית נוסעים. כן הצביעו בג'וינט על חוסר היכולת לבקר ולסנן את המעפילים על פי צרכי הישוב. טיעונים אלה הובילו את ארגון הג'וינט לשקול מחדש את תמיכתו הפיננסית במפעל ההעפלה.¹³² לפיכך עשתה ההנהגה הציונית מאמץ גדול להשיג כלי שיט גדולים שבאמצעותם ייפרצו המכסות ובכך להוכיח את הצורך ואת צדקת הדרך של המפעל. שתי האוניות הגדולות שנרכשו אז, *ווג'ווד* ו*הגנה*, נועדו לתת את המענה, רכישתן ואיושן נעשו בסיועה של יהדות ארה"ב.¹³³

128 היו אלה ימיה הראשונים של 'המלחמה הקרה', מדינות המערב חששו מהתחזקותה של המעצמה הקומוניסטית (ברית המועצות) וראו בה איום וסכנה. אף שלא הופעל במלחמה זו נשק חם עשו שני הצדדים ככל שביכולתם לסכל יוזמות מדיניות, כלכליות ואחרות של הצד האחר.

129 כוכבי - בלקאן, עמ' 230-232.

130 סלוצקי - הגנה, כרך ג', עמ' 1902.

131 ליברין - מאבק, עמ' 193.

132 שם, שם.

133 שם, עמ' 193.

הרעיון לשלב את יהדות ארה"ב במימון הרכש ובאיוש האוניות לא עלה קודם לכן. תחילה קל יותר היה לאתר אוניות באירופה וצוותים מארצות הים התיכון - כך היה במשך העשור הראשון להעפלה. אחרי מלחמת העולם השנייה הצטמצם היצע האוניות באירופה וקשה היה להשיג אוניות ראויות.¹³⁴ הצורך בפריצת המכסות באמצעות כלי שיט גדולים הוביל את ראשי המוסד ל'אופציה האמריקאית', שם היה ההיצע גדול ושם נהנו המארגנים מאהדה ומסיוע של יהדות ארה"ב, שהלכה ונעשתה מעורבת במפעל הציוני.¹³⁵ בקיץ 1946 נשלח איש המוסד זאב שינד, המכונה 'דני', לארה"ב והקים שם תא של המוסד לעלייה. שינד התוודע אל יהודים אמריקאים אמידים ורבי השפעה שתמכו ברעיון הציוני ובעזרתם הקים חברות קש, רכש אוניות וגם גייס צוותים.

בשונה מהימאים השכירים שגויסו בארצות הים התיכון, התבסס איוש האוניות בארה"ב על ימאים מתנדבים. למתנדבים אלה היו יתרונות רבים על פני הימאים השכירים שגויסו מארצות הים התיכון - בתוקף התנדבותם הם היו מחויבים יותר ונאמנים יותר לתפקידיהם. בנוסף לתפקידם כימאים, סייעו המתנדבים למלווים בכל עבודה שנתבקשו, וברוב המקרים הכירו בסמכותם של הארץ-ישראלים וסרו למרותם. יתרון נוסף שהיה למתנדבים היה ניסיון צבאי (לחלק מהם) אותו רכשו בציי בעלות הברית, ניסיון זה סייע בשלב הלחימה על הסיפונים. המתנדבים גם ידעו להציב גבולות למעפילים חמומי מוח במקרים בהם נפלו לידיהם מלחים בריטיים ובכך מנעו הסתבכויות.¹³⁶

להתייצבותם של אזרחים אמריקאים למאבק הציוני הייתה גם משמעות פוליטית וגם תקשורתית, ומעל הכול קשה היה לבריטים לנהוג בימאים אלה, אם נתפסו, כפי שם נהגו בימאים הים תיכוניים. מסובך במיוחד עבור הבריטים היה מעמדם של המתנדבים הקנדיים, אלה נחשבו אזרחי בריטניה וככאלה הייתה כניסתם לארץ חוקית.¹³⁷ בעזרת יהדות ארה"ב נרכשו ואוישו עשר אוניות מעפילים גדולות. על סיפונן של אוניות אלה הפליגו ארצה קרוב למחצית מכלל המעפילים שהגיעו ארצה, לאחר מלחמת העולם השנייה, דרך הים.¹³⁸

הראשונה בסדרת האוניות הגדולות הייתה אניית המעפילים *יאשיהו ווג'ווד*, ואחריה באו *ביריה* ו*הגנה*. האוניות הביאו במשך חודש אחד קרוב ל-5,000 עולים שגדשו עד אפס מקום את מחנה המעצר בעתלית והחזירו למפעל ההעפלה את הרלוונטיות. ההנהגה הציונית הוכיחה שהמכסות אינן מספקות, שהלחץ לעלייה גדול וכי נדרש לפתוח את השערים.

134 מוקה לימון, פתיח לספרו של מורי גרינפילד, **הצי הסודי של היהודים**, משרד הביטחון ההוצאה לאור,

ירושלים (1994) עמ' 1. להלן: גרינפילד – יהודים.

135 שם, עמ' 20.

136 ניניאן - פטרול, עמ' 97.

137 ראו לעיל מעצרה של *בן הכט* בפרק 1.11.

138 למרות זאת חלקה של יהדות ארה"ב בסיוע לרכש האוניות וחלקם של המתנדבים בהשטה, בליווי ובהתכתשות עם הבריטים אינו בא לידי ביטוי באופן מידתי בספרות הישראלית, אולי משום שחלק גדול מהמתנדבים חזר לארה"ב לאחר מילוי המשימה ולא נשאר בארץ כשנכתבו ספרי ההיסטוריה. גרינפילד – יהודים, עמ' 25.

במקביל למאבק המתגבר בנתיבי הים חלה החרפה גם באירועי היבשה, בלילה שבין ה-16 ל-17 ביוני תקפו אנשי הפלמ"ח אחד עשר גשרים לאורך גבולות הארץ – מבצע 'מרכולת' שכינויו 'ליל הגשרים'. יום לאחר מכן, בצהרי ה-18 ביוני פשטה חוליה של האצ"ל על מועדון קצינים בריטיים בתל אביב וחספה שלושה קצינים.¹³⁹ הזעזוע שגרמו שתי הפעולות הגדיש את הסאה מבחינתם של הבריטים ואפשר להם לצאת ביום שבת, 29 ביוני 1946, למבצע רחב היקף - מבצע אגתה (Operation Agatha) שכונה בפי היישוב 'השבת השחורה'. מטרת המבצע הייתה לשבור את כוחו הצבאי והפוליטי של הישוב ולאפשר צמיחתה של הנהגה מתונה יותר שתוכל לקבל את התוכניות המדיניות ההולכות ומתגבשות.¹⁴⁰ תשובתה של תנועת המרי לא אחרה לבוא וב-22 ביולי פוצץ 'מלון המלך דוד' בירושלים.¹⁴¹ המצב הגיע לנקודת רתיחה.

גירוש קפריסין

אותה נקודת רתיחה שיחקה לידיה של הנציב העליון קניגהאם. הנציב חזר והתריע כבר בתחילת שנת 1946 על התמשכות ההעפלה ודרש פתרון הולם - עתה הגיעה מבחינתו שעת הכושר לעשות מעשה נחרץ. בקיץ 1946 היו המחנות בארץ מלאים והחשש ממהומות בקרב האוכלוסייה הערבית הלך וגבר וכך גם החשש מפריצה נוספת של המחותרות העבריות למחנות המעצר ושחרור הכלואים בהם.¹⁴² במברק ששלח ב-29 ביולי מנה הנציב 2,670 מעפילים עצורים בנמל (באוניית המעפילים הגנה) והתריע שעוד 500 צפויים להגיע (באוניית המעפילים החייל העברי). הנציב דחק בקבינט להתחיל להטות אוניות מעפילים מנתיבן, "כי אחרת תהינה בעיות".¹⁴³

כדי לזרז ולהגביר את הלחץ על הקבינט הבריטי נקט הנציב קניגהאם בצעד מניפולטיבי והחזיק מעפילים עצורים באוניות בנמל, בתנאים הקשים של חודש יולי.¹⁴⁴

הקבינט הבריטי התכנס ב-30 ביולי. בדיון עלו הצעות שכבר הועלו בעבר. הרמטכ"ל הציע למקד את המאמץ בנמלי היציאה.¹⁴⁵ הצעה זו נשקלה בעבר מספר פעמים, נוסתה ונכשלה. פניות בערוץ הדיפלומטי אל מדינות המוצא הידידותיות לבריטניה, שלא לדבר על מדינות הגוש המזרחי, גם הן לא צלחו אף לא במקרה אחד.¹⁴⁶ הבריטים חזרו אפוא לנקודת המוצא. הם התקשו לסכל את יציאתן של האוניות לדרכן והיו מנועים מיירוטן בלב ים. האפשרות היחידה שנראתה אז בת ביצוע לצורך

139 קצינים אלה נועדו לשמש קלף מיקוח ובני ערובה עקב החלטת הבריטים להוציא להורג שני אנשי אצ"ל שנתפסו בתקיפת המחנה הבריטי בסרפנד. (בסופו של דבר לא יצאה ההחלטה לפועל ואנשי האצ"ל שחררו את הקצינים).

140 עמיצור – המאבק, עמ' 76.

141 השאלה אם ניתן לשייך את הפעולה לתנועת המרי או לאצ"ל בלבד לא תידון במסגרת זו.

142 TNA, ADM 1/19615, מאת הנציב העליון קניגהאם אל הקבינט, דוח מצב, 29.7.46.

143 שם, שם.

144 נחום בוגנר, **אי הגירוש**, עם עובד, ספריית ההעפלה, תל אביב (1991) עמ' 32. להלן: בוגנר – גירוש.

145 ליברייך – מאבק, עמ' 157.

146 שם, עמ' 110-105.

ההרתעה הייתה מעצרו של המעפילים מחוץ לגבולות ארץ ישראל. רעיון זה נדחה שלושה שבועות קודם לכן אך עתה נראה כי בשלו התנאים.¹⁴⁷ מתקפות הגרילה והטרור של המחנות העבריות בקיץ 1946 השפיעו על דעת הקהל בבריטניה וסיפקו לגיטימציה לענישה חמורה.¹⁴⁸ ההחלטה פורסמה ב-13 באוגוסט - מעתה יגורשו מעפילים שיתפשו לקפריסין.

ברמה האופרטיבית ביטאה החלטה זו את כשלון השיטה. שנים של לחץ מתמשך מצד הנציבים העליונים לשלב את הצי וחודשים של פעילות הולכת ומתייעלת של הצי בלכידת האוניות התגלו כחסרי תוחלת. שילובם של הצי ושל חיל האוויר המלכותי והצלחתם ביירוטים, לא פתרו את הבעיה.

המינוח שהופיע בכתב ההחלטה על הגירוש לקפריסין היה 'הטייה' Diversion. הנציב העליון קניגהאם, שדחף לקבלת ההחלטה, התכוון לכך שהאוניות תיורטנה בלב ים ותוטנה ממסלולן ישירות לקפריסין.¹⁴⁹ באדמירליות העדיפו כי אוניות המעפילים תגענה לנמל חיפה, שם ייעצרו המעפילים בסיוע ובסמכות המשטרה, ולאחר מכן יובלו באמצעות הצי, בצורה בטיחותית ועל פי תקני התעבורה בים, לקפריסין.¹⁵⁰ הצי לקח על עצמו אחריות ובחר דרך ארוכה אך בטוחה. התהליך חולק לשני שלבים: שלב היירוט וההבאה לנמל חיפה ושלב הגירוש לקפריסין. שלב הגירוש כלל העלאה לאוניות הגירוש, הפלגה לקפריסין והורדת המעפילים שם.¹⁵¹

כשלב ראשון להיערכות הורה מפקד צי הים התיכון, אדמירל וויליס (Admiral Sir Algernon Willis), להכין שתי נוסאות גייסות ולערוך אותן במרחק שעות הפלגה ספורות מנמל חיפה - בנמל פורט סעיד.¹⁵² האוניות שהוקצו למשימה היו אמפייר רייוול (HMT *Empire Rival*) ואמפייר הייווד (HMT *Empire Heywood*).¹⁵³ לצורך משימתן זו הותקנו על סיפוניהן מכלאות ורשתות ברזל. באדמירליות העריכו כי הפלגות הגירוש לא תהיינה פשוטות. לפיקוד על המשימה הרגישה התמנה מפקד שיטת סיירות צי הים התיכון תת-אלוף קינהאן (Rear-Admiral Harold Kinahan).¹⁵⁴

התנהגותם הצפויה של המעפילים בזמן הפלגת הגירוש הייתה כחידה בעיני הבריטים. גם שיטת הורדת המעפילים מהאוניות בקפריסין לא הוסדרה, מעגן פמגוסטה היה קטן ורציפיו לא התאימו לאוניות הגדולות.¹⁵⁵ אל נוכח הבעיות ואי הוודאויות קבע קינהאן כי את שיירת הגירוש תלווה סיירת גודל צוותה של הסיירת כצוות התערבות ובכירות מפקדה היו הגורמים לבחירה זו. באשר להורדה

147 בוגנר – מרי, עמ' 47.

148 שם, עמ' 53.

149 ניניאן – פטרול, עמ' 56.

150 ליברין – מאבק, עמ' 136.

151 שם, שם.

152 ניניאן – פטרול, עמ' 59.

153 ראו נספח א'.

154 TNA, ADM 1/19615, מאדמירל קינהאן, דוח תקופתי יולי - ספטמבר, 26.9.46.

155 ישראל אוירבך, **ים רוגש, גבה גלי**, הקיבוץ המאוחד/החבל הימי לישראל (1992) עמ' 53.

להלן: אוירבך – רוגש.

בנמל פמגוסטה, הוחלט להיעזר בארבות (Z lighters) שנכללו בסד"כ הצי.¹⁵⁶ הכוונה הייתה להוריד את המעפילים מהאונייה לארבות ומהארבות אל הרציף.¹⁵⁷

הערכות מיוחדת נדרשה גם בנמל חיפה ומחוצה לו. המשטרה העריכה כי לפעולת הגירוש בתוך הנמל לא יספיקו כוחותיה ודרשה תגבורות מאניות הצי. הייתה גם הערכה כי פעולת הגירוש תגרום למהומות בחיפה ותידרש עזרתו של הצבא לחסימתו של הנמל בפני מפגינים.¹⁵⁸ ההכנות וההערכות נעשו בלחץ זמן. על פי ידיעות המודיעין, נצפתה הגעתן של מספר אוניות מעפילים בהפרשי זמן קצרים ובטווח זמן מידי. בדיעבד היו אלה יגור, הנרייטה סאלד, כ"ג יורדי הסירה, כתריאל יפה ועמירם שוחט, כשעל סיפונהן קרוב ל-2,700 מעפילים.¹⁵⁹

בתחילת אוגוסט 1946 היו הכוחות הבריטיים ערוכים מול חופי הארץ בכוננות שיא. בנמל חיפה היו ערוכות שתי סיירות, מטוסי סיור כיסו את שטח הים שממערב לחוף ועד טווח 100 מיל בכל שעות האור. כל שש המשחתות הערוכות בחיפה נפרשו בקווי הסיור, ובקרבת החוף סיירו סירות משטרה. גם תצפיות החוף תוגברו.¹⁶⁰

אוניות המעפילים עליהן התריע המודיעין התגלו.¹⁶¹ השתלטות עליהן לא הייתה מסובכת, הספינות נגררו על פי סדר תפישתן ועגנו במפרץ חיפה תחת השגחה. בשלב זה כבר ידעו בארגון ה'הגנה' על הכוונה לגרשם והבריחו אל האוניות הנחיות להתנגדות וגם חומרי חבלה.¹⁶²

פעולת הגירוש בוצעה בשני סבבים. מעפיליהן של יגור ושל הנרייטה סאלד היו ראשונים. בהורדה לאוניות הגירוש החל מאבק אלים. הבריטים הפעילו כוח והמעפילים הורדו תוך שימוש באלות וגם ברימוני עשן. מהומה הייתה גם ברחובות חיפה - עם הישמע דבר הגירוש, ולמרות העוצר שהוטל, יצאו רבים מתושבי העיר ונהרו לכיוון הנמל. הצבא הבריטי בלם את המפגינים באש חיה, שלושה מפגינים נהרגו ועשרות נפצעו.¹⁶³

אוניות הגירוש הובילו את המעפילים לקפריסין וחזרו לנמל חיפה לסבב נוסף. מעפילי כתריאל יפה ומעפילי כ"ג יורדי הסירה היו הבאים בתור.¹⁶⁴ הסבב השני יצא לדרך ביום ראשון 18 באוגוסט. זמן קצר לאחר היציאה התפוצצה פצצה שהטמין איש פלי"ם בבטנה של אמפייר היינוד והיא נאלצה

156 ראו נספח א'.

157 ניניאן – פטרול, עמ' 65.

158 TNA, ADM 1/19615, מאדמירל קינהאן, דוח תקופתי יולי - ספטמבר, 26.9.46.

159 הערכת המודיעין הייתה 2,500 ובפועל הגיעו 2,684. ניניאן – פטרול, עמ' 59.

160 TNA, ADM 1/19615, מאדמירל קינהאן, דוח תקופתי יולי - ספטמבר, 26.9.46.

161 האונייה עמירם שוחט התגלתה אך לא זוהתה וכך הצליחה להוריד את מעפיליה בחוף שדות ים.

162 TNA, ADM 1/19532, דוח SNOA על החמצת העמירם שוחט, 22.8.46.

163 חומרי החבלה שניתנו בידי מלווי יגור והנרייטה סאלד לא הופעלו על ידם בסופו של דבר.

164 מאמר מערכת "בהפגנות בחיפה נהרגו שלושה ונפצעו עשרות יהודים" הבקר, עמוד ראשי (14.8.46).

164 TNA, ADM 1/19615, מאדמירל קינהאן למפקד צי הים התיכון, דוח תקופתי, 26.9.46.

לחזור לנמל לבדיקות ולתיקונים.¹⁶⁵ כשחזרה אמפייר רייל מקפריסין ועגנה במפרץ חיפה חובלה גם היא על ידי אנשי הפלי"ם וניזוקה.¹⁶⁶

המאבק שינה צורה, גילוי האוניות וירוטן היו לחלקו הפשוט. הצי מצא עצמו מתמודד עם העלאת מעפילים בכוח לאוניות הגירוש ועם השטתם בליווי צמוד והורדתם בקפריסין. בנוסף גבר מאוד, והפך מוחשי, איום החבלה בספינותיו ואיום הטרור על אנשיו.

¹⁶⁵ ראו לעיל פרק 1.1.

¹⁶⁶ שם, שם.

1.1 אוניות הגירוש הופכות להיות יעד מועדף למעשי חבלה

שילוח המעפילים לקפריסין עשה את אוניות הגירוש ליעד המרכזי של 'המאבק הצמוד'. ארגון ה'הגנה', שהקפיד מאז הקמת 'תנועת המרי' לבחור יעדים ומועדים הקשורים בהגבלות העלייה, ראה באוניות גירוש אלה יעד מובהק. עם היוודע דבר ההחלטה על הגירוש הצפוי לקפריסין החל המטה הפלמ"ח להיערך. מאז הטבעת סירות המשמר בנובמבר 1945 לא הוכנסו לשימוש נשק חם וחומרי נפץ נגד כלי שייט בריטיים, ועתה הוחלט לשנות זאת. אל האוניות יגור והנרייטה סאלד, שהיו עצורות בנמל חיפה לקראת העלאת מעפיליהן אל אוניות הגירוש, הוברחו חומרי נפץ.¹⁶⁷ המלווים שהיו עצורים יחד עם המעפילים קיבלו הנחיות לחבל באוניות. חבלה זו לא יצאה אל הפועל וכך קרה שסבב הגירוש הראשון עבר מבחינת הבריטים ללא פעולת גמול.

לקראת הסבב השני חודש המאמץ - ולא כפעולה חד פעמית. בין החודשים אוגוסט 1946 לספטמבר 1947 חובלו אוניות הגירוש שבע פעמים, וזאת בנוסף למספר ניסיונות חבלה שלא צלחו.¹⁶⁸ חלק מהחבלות השביתו אוניות לתקופות ארוכות ועם זאת הסתיימו כל האירועים ללא נפגעים. לקח טביעתה של אניית הגירוש פאטרייה בנובמבר 1940 נצרב עמוק בתודעתם של אנשי ה'הגנה' והטעות הטראגית בחישוב כמות חומר הנפץ הנדרש לפעולה לא חזרה.¹⁶⁹

החבלה באמפייר הייז

את הפעולה הראשונה ביצע איש הפלמ"ח זלמן פרח. אוניות המעפילים כתריאל יפה וכ"ג יורדי הסירה עגנו אותה עת במפרץ חיפה, בהמתנה לאוניות הגירוש אמפייר רייל ואמפייר הייז שתחזורנה מסבב הגירוש הראשון. פרח, מלווה אוניות מנוסה שהיה בחופשה בין הפלגות, נשלח למשימה. הוא

¹⁶⁷ גלעד – פלמ"ח, עמ' 581.

¹⁶⁸ מנין החבלות וניסיונות החבלה באוניות הגירוש בין אוגוסט 1946 לספטמבר 1947:

1. החבלה באמפייר הייז – אוגוסט 46.
2. החבלה באמפייר רייל – אוגוסט 46.
3. הפגיעה בארבות שהיו חלק משרשרת הגירוש – פברואר 47.
4. הפגיעה באושן ויגור בקפריסין – אפריל 47.
5. החבלה באמפייר רייל – אפריל 47.
6. הטבעת האמפייר לייף גארד בנמל חיפה – יולי 47.
7. החבלה באמפייר רייל בהמבורג – ספטמבר 47.

¹⁶⁹ מדובר באירוע בו העלו הבריטים את מעפילי מילוס ופאסיפיק לאוניית הגירוש פאטרייה ותכננו להגלותם לאיי מאוריציס. בארגון ה'הגנה' הוחלט לחבל במנוע האונייה באמצעות פצצה, אך חוסר ניסיון בחבלה ימית הביא לכך שהאונייה התהפכה וטבעה בנמל. למעלה מ-200 מעפילים טבעו וגם כ-40 שוטרים ומלחים בריטיים.

תודרך אישית על ידי נחום שריג, מפקד הגדוד הרביעי של הפלמ"ח, אשר תחת פיקודו היו גם היחידות המיוחדות ובהן הפלי"ם.¹⁷⁰ משימתו של פרח הייתה לעלות על האונייה *כתריאל יפה*, לעבור עם המעפילים לאוניית הגירוש ולחבל בה. פרח התגנב לאוניית המעפילים בסירת השירות שהובילה מזון אל האונייה. הוא התייצב בפני מפקדה של *כתריאל יפה*, אליעזר טל, ועדכן אותו, אחר כך גייס את ה'גדעונית', איה מאיר, ומספר מעפילות לעזרתו.¹⁷¹ הוא פיזר ביניהן אמצעי חבלה והמתין לשעת כושר.¹⁷² הסתרת חומרי הנפץ והחבלה על גופן של נשים לא הייתה מקרית, שיטה זו נחשבה כמועדפת, שכן שוטרים וחיילים בריטיים נהגו בנשים בדרך כלל בנימוס ג'נטלמני ולא חיפשו על גופן.¹⁷³

ב-17 באוגוסט, לאחר שלושה ימי המתנה, נגררה *כתריאל יפה* לרציף בו עגנה האמפייר הייזוד ושוטרים החלו להעביר את המעפילים אל אוניית הגירוש. המעפילים נאבקו, חלקם קפצו למים, חלקם התבצרו במחסנים, אך לבסוף גברו הבריטים. פרח ניצל את המהומה, עבר בין המעפילות שותפות הסוד, אסף מהן את החומרים והרכיב את הפצצה. כמות חומר הנפץ הייתה קטנה, כ-200 גרם ג'לניט בלבד.¹⁷⁴

את הפצצה התכוון פרח להטמין בשיפולי האונייה אך הגישה לשיפולים הייתה חסומה ופרח נאלץ לשבור מחיצות ולפרוץ לעצמו דרך.¹⁷⁵ משנפרצה הדרך, הניח את המטען במקומו המיועד והפעיל את עיפרון ההשהיה.

שיירת אוניות הגירוש שכללה את *אמפייר ריזול* ו*אמפייר הייזוד* יצאה לדרכה ביום ראשון, 18 באוגוסט בשעה 05:30. השיירה לוותה על ידי הסיירת הקלה *אייג'קס* בפיקודו של אלוף משנה דה-קורסי (HMS Ajax, Captain S.B. De Courcy-Ireland) והמשחתת *בריסנדן* בפיקוד רב-סרן *וויליאמס* (HMS *Brissenden*, Lt. Cdr. C.T.D. Williams).¹⁷⁶ זמן קצר אחר כך אירע הפיצוץ. רב החובל של *אמפייר הייזוד* החליט שלא לקחת סיכונים ולחזור לנמל.¹⁷⁷ הפיצוץ לא היה גדול אך אירוע מסוג זה מחייב בדיקה יסודית שמא גרם הפיצוץ להיפרדות צלעות התמיכה או להתרופפות המסמרות

170 זלמן פרח, "זיכרונות", ינאי שמואל ויוסף אלמוג (עורכים) **השערים פתוחים - אסופת זיכרונות ההעפלה 1945-1948**, תל אביב (2001) עמ' 406. להלן: ינאי ואלמוג – שערים.

171 'גדעונים' – מפעילי הקשר (האלחוטנים) באוניות המעפילים, רשת הקשר בה פעלו נקראה רשת 'גדעון' ומכאן נגזר שמם.

172 שם, עמ' 407.

173 מקרה הממחיש דפוס זה של התנהגות הוא החיפוש שנערך במפעילי *טירת צבי* בעלותם לאוניית הגירוש *אמפייר ריזול*. באירוע זה, שהתרחש באמצע אפריל 1948, כבר לא היו שוטרות בנמל חיפה והמפקד הבכיר בשטח התלבט כיצד ייערך החיפוש על גופן של הנשים. המפקד בחר בסופו של דבר בקבוצת נגדים בוגרים ומהימנים למשימה. אירוע יוצא מן הכלל הבא ללמד על הכלל. ניניאן – פטרול, עמ' 164.

174 פעיל וזוהר – פלי"ם, עמ' 139.

175 גלעד – פלמ"ח, עמ' 690.

176 ראו נספח א'.

177 *אמפייר ריזול* המשיכה בדרכה מלווה בסיירת *אייג'קס* ובמשחתת *בריסנדן* והגיעה לפמגוסטה ביום שני 19 בחודש. האונייה עגנה מחוץ לנמל והמעפילים הורדו בארבות אל החוף. Sheha Guebenlian, "784 more", **The Palestine Post**, "land deportees in Cyprus", עמ' 1 (20.8.46).

המחברות בין לוחות האונייה. בדיקה זו ארכה מספר ימים, וביום חמישי 22 באוגוסט יצאה האונייה שוב לכיוון קפריסין. טרם יציאתה התקבלה במנהלת הנמל הודעה טלפונית כי באונייה הוטמנה פצצה נוספת, אך האונייה יצאה לדרכה בכל זאת.¹⁷⁸

הורדת המעפילים בקפריסין התעכבה מספר ימים שכן במחנה המעצר לא הספיקו להיערך כראוי, אך לבסוף, ב- 27 בחודש, ירדו המעפילים והאונייה חזרה לנמל חיפה. תהליך הגירוש לקפריסין החל להתמסד וכך גם חששם של הבריטים ממעשי חבלה באוניות.

החבלה באמפייר רייל

הפגיעה באמפייר היילוד הייתה פעולה זהירה, כמות חומר הנפץ בה נעשה שימוש הייתה קטנה. אנשי הפלמ"ח נזהרו שלא לגרום נזק גדול ולהעמיד את מאות המעפילים שעל סיפונה בסכנה.¹⁷⁹ עם זאת, במקביל לפעולה הזהירה באמפייר היילוד, תוכננה פגיעה משמעותית יותר באונייה אמפייר רייל כשהיא ריקה ממעפילים. בשל רגישות העניין לקח יגאל אלון, מפקד הפלמ"ח, חלק פעיל בתכנון.¹⁸⁰ ב-21 באוגוסט עגנה במפרץ חיפה אניית הגירוש אמפייר רייל, אחרי שחזרה מסבב הגירוש של מעפילי כ"ג יורדי הסירה, האונייה הייתה ריקה. הכוונה הייתה להצמיד לה מוקשי עלוקה תקינים (Limpet mines) שנגנבו ממחסן בריטי במחנה גלמי שליד יקנעם.¹⁸¹ מוקש זה, בשונה מהמטענים המאולתרים שהוצמדו לסירות המשטרה מספר חדשים קודם לכן, היה מצויד במגנט שאפשר הצמדתו לאוניות העשויות ברזל ובמרעום מובנה.

לצורך נשיאת המוקשים הוכנו במתפרה של קיבוץ שדות ים מנשאים מיוחדים. בסיס המנשא היה לוח פח וממנו יצאו ארבע רצועות שנקשרו סביב גופו של הצולל. המוקש הוצמד אל לוח הפח באמצעות המגנטים המותקנים בו. במתפרה הוכן גם אמצעי להסוות את ראשו של הצולל בזמן השחייה לכיוון היעד - זו הייתה רשת ובה נשזרו מספר סמרטוטים.¹⁸²

בבוקר הביצוע (21 באוגוסט) עגנה ליד אניית הגירוש גם משחתת. יגאל אלון, לאחר לבטים והתייעצויות, אישר פגיעה גם בה. אלון חרג בכך מסמכותו שכן פגיעה במשחתת הייתה מחוץ לכללי המאבק הצמוד.¹⁸³ למפקד הפעולה נקבע יוחאי בן-נון ואתו צוותו לפעולה: ראובן יתיר כמפעיל

178 דסק החדשות, "Empire Heywood Sails", *The Palestine Post*, עמוד ראשי (25.8.46).

179 אסון הפאטרייה היה טבוע בזיכרונם. פעיל וזוהר - פלי"ם, עמ' 138.

180 שם, עמ' 139.

181 זהר אברהם, *הקומנדו הימי בפלמ"ח*, המרכז לתולדות כוח המגן "ההגנה", תג ההוצאה לאור (1994) עמ' 45. להלן: זוהר - קומנדו.

182 אמ"ה, תיק 'המאבק', אוגדן סיכומים לפעולות הפלי"ם, עמ' 47.

183 המשחתת לא נפגעה בסופו של דבר והעניין לא הגיע לידיעת המפקדה הארצית אך שנה לאחר מכן כשאישר אלון פגיעה במשחתת ברציף הדלק ננזף אישית ע"י בן גוריון. אניטה שפירא, יגאל אלון: אביב חלדו (ביוגרפיה), הספרייה החדשה, הקיבוץ המאוחד, מהדורה שישית (2004) עמ' 264. להלן: שפירא - חלדו.

הסירה, ויצחק רהב ומשה ליפסון כשחיינים.¹⁸⁴ כלי השייט שעמד לרשות הלוחמים היה סירת משוטים קטנה, 'סומבוק' בשפת הדייגים. הסירה יצאה מ'חוף שמן' והפליגה צפונה עד לקרבת האונייה העוגנת - 200 מטר על פי התוכנית.¹⁸⁵ עם הגעתה לטווח הטל עוגן והשחיינים נערכו לירידה למים. בסביבה עגנו מספר סירות דומות שעסקו בדיג ומראהו של ה'סומבוק' העוגן לא העלה חשד. ליפסון שחה לכיוון המשחתת ורהב לכיוון אניית הגירוש. השחייה ארכה זמן רב, הערכת המרחקים של בן-נון הייתה שגויה והמרחק בפועל היה גדול מהמוערך.¹⁸⁶ ליפסון התקרב למשחתת והסיר את המוקש מלוח הפח בו היה חגור אך המוקש החליק מידי וצלל למעמקים, הוא חזר לסירה אחרי זמן קצר.¹⁸⁷ רהב הגיע למטרה שהוקצתה לו, הוא הצליח לגרד את שכבת הצדפות והירוקת הנצמדת בדרך כלל לאוניות ('זקן' בשפת הימאים) ולהצמיד את המוקש שנשא לדופן האונייה. בשחייה חזרה אל ה'סומבוק' התקשה רהב לזהותו בין כלל סירות הדייג העוגנות בסביבה והגעתו התאחרה. הלוחמים חתרו לכיוון 'חוף שמן' והטביעו את הסירה בקרבת החוף, לאחר מכן עלו לשכונת הדר בחיפה שם צפו אל האונייה העוגנת במפרץ – דבר לא קרה. במהלך היום הרימה המשחתת עוגן והסתלקה אך אניית הגירוש נשארה במקום עגינתה.

בצהריים החליט בן-נון לחזור על הפעולה עוד באותו לילה.¹⁸⁸ ההתארגנות הלוגיסטית הייתה מהירה, סירת חתירה הושאלה מקבוצת 'גורדוניה – מעפילים' בעתלית וגם מוקשים הובאו. הסירה המושאלת הגיעה ל'חוף שמן' ממנו תוכננה היציאה לפעולה, דייגים ערבים שהיו בחוף חששו שסירת הדייג שהגיעה מאזור אחר מתחרה בפרנסתם והחלה קטטה. בן-נון החליט לקצר את ההכנות ולצאת מיד. אחד הדייגים הערבים טלפן למשטרה אך הודעתו לא זכתה להתייחסות רצינית.¹⁸⁹ בשעה 21:00 יצאה הסירה בחתירה מ'חוף שמן' ועגנה כ-150 מטר מול ירכתיי האמפ"ר ריזול. לפני שירדו השחיינים למים נבדקו כיוונים למספר אתרים בחוף כדי להקל את מציאת הסירה בשחייה חזרה מן האונייה, לאחר מכן חגרו את המוקשים, עטו על ראשם את רשת ההסוואה והחלו בשחייה. בדרך הופעל בשוגג המנגנון במוקש של רהב והוא מיהר להטביע אותו, אחר כך הצטרף לליפסון, הם הגיעו אל האונייה והחלו בגירוד ה'זקן'. בשלב הגירוד התגלו השחיינים. מאז הפיגוע באמפ"ר הייזוד בתחילת השבוע הייתה השמירה על האוניות מתוגברת, וברגע שהבחינו בהם הזקיפים על האונייה נפתחה אש. השחיינים ניצלו את המסתור שאפשר הקימור בדופן האונייה והמשיכו בפעולת הצמדת המוקש כשהם מוגנים מירי השומרים שניצבו על הסיפון כעשרה מטרים מעליהם. אש נפתחה גם על הסירה העוגנת, אך בן-נון ויתיר נצמדו לקרקעית הסירה ולא נפגעו. אחרי שהצמידו את המוקש חזרו השחיינים לסירה, חבל העוגן נחתך בסכין (הרמת העוגן הייתה אורכת זמן וגם חושפת את

184 יוחאי בן נון, "החבלה באוניית הגירוש", **מערכות ים**, ל"ז – ל"ח, (יולי 1958) עמ' 34 - 35.

185 שם, שם.

186 שם, שם.

187 שם, שם.

188 אמ"ה, תיק 'המאבק', אוגדן סיכומים לפעולות הפלי"ם, עמ' 37.

189 יוחאי בן-נון "החבלה באוניית הגירוש", **מערכות ים**, ל"ז – ל"ח (יולי 1958) עמ' 35.

העוסקים בהרמתו לאש השומרים), המשוטים נפרשו והלוחמים החלו בחתירה מאומצת כדי להתרחק מהאונייה מזרחה, לכיוון חוף קריית חיים. ספינת משמר בריטית הוזעקה מהנמל והחלה לתור אחר מטרות חשודות בין סירות הדיג שהיו בסביבה. כשנראה היה שהספינה נעה בכיוון הסירה, הורה בן-נן להפסיק לחתור ולהשתטח, ואכן ספינת המשמר אבדה קשר עין עם הסירה. עם התרחקות ספינת המשמר הפנה בן-נן את הסירה דרומה לכיוון נמל הקישון, צבעה הלבן של הסירה על רקע אבני שובר הגלים הלבנות, סייע בהסוואתה. הלוחמים קשרו את הסירה לזיז בולט, עלו לחוף והסתלקו במונית לכיוון שכונת הדר. בשעה 22:45 התפוצץ המוקש ואל האונייה פרצו מים רבים.¹⁹⁰ הבריטים הזעיקו לאונייה בעלי מקצוע יהודיים ממספנת קירשטיין את גרינשפון שבמפרץ חיפה ואלה תיקנו את האונייה תיקון ארעי.¹⁹¹ בהמשך נגררה האונייה לנמל אלכסנדריה – למבדוק.

1.2 הבריטים נוקטים צעדי התגוננות

הבריטים ידעו כי הפגיעה באמפייר הייז נעשתה על ידי פצצה שהחדירו הנוסעים (או המלווים) שעלו לאונייה וכי המוקש שהודבק לאמפייר ריזול הודבק על ידי כוח צוללים שתקף מחוץ לאונייה. הדעה הרווחת הייתה כי את החבלה באמפייר ריזול ביצעו אמודאים משורות ה'הגנה' שהוכשרו לתפקיד במהלך מלחמת העולם השנייה.¹⁹²

בעקבות האירועים ננקטו אמצעי זהירות מידיים, הן כנגד החדרת חומרי חבלה לאוניות הגירוש, והן כנגד פעילות חבלנית של צוללים. הרציפים אליהם נקשרו אוניות הגירוש בנמל גודרו וכל העולים עליהן נבדקו בקפדנות על ידי כוח צבאי שהוקצה למשימה.¹⁹³ כנגד פעילות צוללים נקבעו מספר כללי זהירות: ראשית נקבע כי אוניות הגירוש לא תעגונה יותר בנמל חיפה, גם לא במפרץ, לנמל ההמתנה שלהן נקבע נמל פמגוסטה שבקפריסין.¹⁹⁴ האוניות הובאו לחיפה רק כדי להעלות מעפילים שיועדו להן, וגם אז לא היו מוכנסות לנמל אלא עגנו מחוצה לו, העברת המעפילים אל האוניות נעשתה באמצעות ארבות. לאורך כל זמן העגינה היו סירות משטרה מסיירות סביב האוניות ומטילות בקרבתן פצצות נ"א קטנות במשקל חצי ק"ג (נ"א – נגד אדם). פצצות נ"א הוטלו גם מסיפוני האוניות. הטלת הפצצות נוהלה כמבצע מאורגן ומתוזמן, הקצאת התחמושת הייתה מדודה ותזמון הטלתה

¹⁹⁰ דסק החדשות, "Empire Rival Sinking off Haifa", *The Palestine Post*, עמוד השער (23.8.46).

¹⁹¹ מאמר מערכת, "חובלה אניית הגירוש 'אמפייר ריזול' שעמדה לשלח מעפילים לקפריסין", *על המשמר*, דף השער (23.8.46).

¹⁹² TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 8.

¹⁹³ שם, שם.

¹⁹⁴ TNA, ADM 1/19422, דוח SNOA על דצמבר 1946, 16.1.46.

למים נעשה על פי פקודת אב (מבצע Clock).¹⁹⁵ בלילות היו נתלים על דפנות האוניות פנסי תאורה מיוחדים וזקיפים הוצבו לצפות אל המים. רמת הדריכות הייתה גבוהה, הפצצות הוטלו בקצב גבוה ובמרחקים קטנים מאוד מהאוניות. יום אחרי שנפגעה האמפייר רייל התפוצצה במפרץ מכלית. תחילה נטו הבריטים לחשוב שזהו עוד מעשה חבלה, אך לבסוף הגיעו למסקנה שפצצות העומק שהוטלו בקרבנה, הן שגרמו לפיצוץ.¹⁹⁶

יחידתו של רב-סרן ליונל קראב הורחבה במהלך התקופה ופעילותה מוסדה. היחידה, שהתמחתה במהלך מלחמת העולם השנייה בסריקת תחתיות של אוניות הצי ובהסרת מוקשים שהוצמדו אליהן, הופעלה בחיפה בסריקת תחתיותיהן של אוניות הצי ואוניות הגירוש על פי פקודת אב (מבצע Frog).¹⁹⁷

במקביל לעבודתם השוטפת הכשירו אנשיו של קראב קבוצה קטנה של מלחים מכל משחתת השוהה בחיפה למלאכת הצלילה וסריקת התחתיות. הכשרה זו הייתה מאולתרת בתחילתה, אך החל מחודש אוקטובר 1946 נפתח באי מנואל Manoel Island שבמלטה קורס צלילה ייעודי לצוותי המשחתות.¹⁹⁸

מעשי החבלה באוניות הצי וההתנכלויות לאנשי הצבא והמשטרה ברחובות הערים הביאו את הבריטים להחמיר את כללי הזהירות בכל הנוגע לביטחון האישי של המלחים בשהייתם בחוף.¹⁹⁹ חופשותיהם של המלחים צומצמו, האנשים נדרשו לנוע בקבוצות או בזוגות, ובכל מקרה לא כבודדים. נמל חיפה והעיר חיפה כבר לא היו מקום אליו ייחלו המלחים להגיע בימי האתנחתא שבין ההפלגות. מעשי הטרור של ארגוני "הפורשים" נעשו תכופים ומכאיבים.²⁰⁰ משך הצבתן של המשחתות למשימת הפטרול צומצם ל-6 שבועות.²⁰¹

ב-16 באוגוסט העריכו הבריטים שלא צפויות אוניות מעפילים עד לסוף החודש. סיורי האוויר צומצמו וכך גם סיורי המשחתות. משחתת אחת נשארה לסייר מול חופי הארץ ומשחתת שנייה הוחזקה בכוננות בנמל. אדמירל קינהאן הפליג לקפריסין כדי לעמוד על סידורי ההורדה מהאוניות ועל תנאי הכליאה שם. את תפקיד קצין הצי הימי הבכיר SNOA (Senior Naval Officer Afloat) השאיר קינהאן למפקד שייטת המשחתות ה-3, אלוף משנה סלבי (Captain W.H. Salby).²⁰²

195 TNA , ADM 239/412 , לקט מידע ולקחים למבצעי ה- Palestine Patrol , 1948 , עמ' 8.

196 מאמר מערכת, "No Sabotage on Burnt Oil Tanker", **The Palestine post** (23.8.46) עמ' 3.

197 TNA , ADM 239/412 , לקט מידע ולקחים למבצעי ה- Palestine Patrol , 1948 , עמ' 7.

198 שם, עמ' 8.

199 TNA , ADM 1/19615 , דוח SNOA על יולי - ספטמבר 1946 , 26.9.46.

200 ביוני 1946 תקפו אנשי הלח"י את בתי המלאכה של הרכבת בחיפה, ביולי פוצץ האצ"ל את מלון המלך דוד, בספטמבר חוסל קצין בולשת בריטי ובאוקטובר נהרגו שני מאבטחים בריטיים מירי ופיצוץ בירושלים.

201 ניניאן – פטרול, עמ' 74.

202 TNA , ADM 1/19615 , דוח SNOA על יולי – ספטמבר 1946 , 26.9.46.

בסוף אוגוסט סיימה אותה שייטת משחתות שלושה חדשי שירות אינטנסיביים מול חופי ארץ ישראל ונערכה במלטה. פעילות במרכז הים התיכון נתפסה מעתה כרגועה יותר מבחינה מבצעית. גם חופשות החוף של המלחים התאפשרו שם ביתר נוחות וללא איום הטרור שהיה בארץ. אך מנוחה לא נכונה לספינות השייטת, המשחתות מצאו עצמן מופעלות במאבק על חופש השייט במעברים ובמצרים מול חופי אלבניה בפרשה הנקראת 'תקרית קורפו'.²⁰³

לתקרית זו היו קשר והשפעה על מדיניות הבריטים בנושא מעצר אוניות המעפילים בים הפתוח. תעלת קורפו היא מצר ים בין אלבניה ובין האי קורפו. על פי אמנת האג ה-VIII משנת 1907 היו אוניות צי מורשות לעבור בו 'בתום לב' והבריטים עמדו על כך שהמצב יישאר כזה. אלבניה טענה שהתעלה היא בתחום מימיה הריבוניים והציבה תותחים שחלשו על המצר וגם מיקשה את המעבר. הבריטים לא ויתרו, הם עמדו על כך שהמעבר יישאר פתוח וגם שלמו על כך בפגיעות קשות בכלי השייט שלהם - ממוקשים. בהמשך ניהלה בריטניה מאבק משפטי, בבית הדין הלאומי בהאג, ובאפריל 1949 זכתה במשפט.²⁰⁴ הסכסוך בקורפו, היה על חופש ההפלגה בים. בריטניה לא הייתה יכולה לדרוש מאלבניה הכרה בכללים הנוגעים לחופש השייט ובאותו זמן להפר אותם באגן המזרחי של הים התיכון.²⁰⁵

השייטת ה-3 הוחלפה בשייטת ה-1 בפיקודו של אלוף משנה רוק-קין (Captain Ruck-Keen), שייטת זו הורכבה בעיקר ממשחתות דגם CH.²⁰⁶ חלק ממשחתות אלה כבר פעל מול חופי הארץ בתחילת שנת 1946 אלא שאז פעלו במסגרת שייטת המשחתות ה-14.²⁰⁷ אל המשחתות הצטרפה קבוצה נוספת של ספינות מסייעות, הקבוצה כללה ספינות ליווי מדגם Sloop ופריגטות משייטות הליווי, שולות מוקשים מדגם Algerine וספינות דיג חמושות. תגבור זה שחרר חלק מהמשחתות הקרביות (Fleet destroyers) לפעילות סביב תעלת קורפו ולגזרות אחרות בים התיכון.²⁰⁸ החל מסוף אוקטובר פעלו במשימה דרך קבע חמש עד שש משחתות ועוד שתיים עד שלוש ספינות מסייעות.²⁰⁹

שינויים נערכו גם במערך הפיקוד והשליטה על הכוחות. איום החבלה התת-מימית על הסיירת העוגנת בנמל וההתראות המודיעיניות שעלו מידי פעם בנוגע לאיום, הביאו לא אחת להוצאתה של הסיירת מהנמל והרחקתה מהאזור.²¹⁰ במצב זה התקשה הקצין הצי הבכיר בזירה SNO לשלוט

203 Michael Waibel, *The Corfu Channel Case* (August 30, 2010). Max Planck Encyclopedia of Public International Law, Rüdiger Wolfrum, ed., Oxford University Press (2010).

204 בית במשפט הבין לאומי לצדק, THE CORFU CHANNEL CASE, פסק דין 9.4.1949, עמ' 22.

205 ניניאן – פטרול, עמ' 161.

206 ראו נספח א'.

207 TNA, ADM 1/20621, דוח תקופתי של מפקד צי הים התיכון - אוגוסט 1946 - ינואר 1947, 12.3.47.

208 שם, שם.

209 שם, שם.

210 ניניאן - פטרול, עמ' 71.

בכוחות הפרושים בים. לפיכך מוסד ב-27 באוקטובר 1946 תקן מיוחד לקצין בכיר שיוצב בחיפה ויוגדר כמפקד ה-Palestine Patrol. לתפקיד מונה מפקד שייטת משחתות לשעבר בדרגת Commodore (דרגה אחת מעל אלוף משנה) בשם דה-סאליס (A.F. de Salis), התפקיד אותו מילא היה Commodore Palestine, לשכתו נקבעה במחנה סטלה מאריס, קרוב למרכז השליטה הימי שהוקם שם כבר בחודש יוני. מרכז זה כלל לוח סימון ומכשירי קשר שאפשרו שליטה ובקרה על הכלים המסיירים, וגם חדר לתקשורת מורס (מברקה). המרכז קיים קשר עם המשחתות, עם המפקדה בירושלים, עם גורמי מודיעין ועם המפקדה הראשית בלונדון.²¹¹ כשהוקם המרכז בחודש יוני מונה לו מפקד בדרגת סגן אלוף שהוגדר כקצין הצי האחראי Naval Officer-in-Charge (NOIC), תפקידו היה לספק מידע ונתונים לדרג הפוקד, בדרך כלל מפקד שייטת המשחתות התורנית. (עם זאת היו ל NOIC הסמכויות לנהל את המשמרת ולהפעיל סיורים בהעדרו של קצין ים בכיר ממנו). עתה, משנתמנה דה-סאליס, בוטל תקן ה-NOIC ובמקומו נוספו ארבעה תקנים לקצינים זוטרים כדי שיתגברו את מרכז השליטה וידווחו ישירות לקומודור.²¹² במקביל למינויו של דה-סאליס והוספת התקנים, הוגדלו באותה תקופה מכסות ההקצאה לסיורי מטוסים מעל הים. מינויו של הקצין הבכיר והגדלת מכסת הסיורים מעידים על כך שהמשימה נעשתה מורכבת ממה שנראה בתחילה. ואכן, מערך מתוגבר זה יצטרך להתמודד בהמשך עם עוד כ-50 אוניות מעפילים ועל סיפונין למעלה מ-50,000 איש. עקב גירושם הצפוי לקפריסין יהיו מעפילים אלה נאשים יותר וגישתה של ההנהגה הציונית תהיה לוחמנית יותר. הבריטים העריכו גם הם כי תמו ימי 'ההתנגדות הסמלית' ונערכו להתמודד עם התנגדות אלימה.²¹³

1.3 אוניות ראשונות

האוניות שנתפשו באמצע חודש אוגוסט 1946 יצאו לדרכן ללא ידיעה על גורל הגירוש הצפוי להן. האוניות שבאו אחריהן יצאו לים כאשר ברור למלווים ולמעפילים כי אם יתפשו, יגורשו לקפריסין, והן היו ערוכות בהתאם.

לכידתה של ארבע חירויות (Fede)

האונייה *Fede* כבר הביאה מעפילים לארץ במאי 1946 תחת השם *דב הוז*. באותו אירוע ('פרשת לה-ספציה') הגיעה לחיפה יחד עם האונייה *אליהו גולומב* ולאחר שהורידו את מעפיליהן שוחררו כי

²¹¹ על השינויים הורה אדמירל וויליס (Sir Algernon Willis) שהתמנה באפריל 1946 למפקד צי הים התיכון, עם כניסתו לתפקיד. ADM 1/20621, TNA, דוח תקופתי של מפקד צי הים התיכון - אוגוסט 1946 - ינואר 1947, 12.3.47.

²¹² ניניאן - פטרול, עמ' 77.

²¹³ שם, שם.

לא הייתה עילה למעצרן. האוניות חזרו לפורטו ונרה והמשיכו לפעול בשירות המוסד בהפלגות מסחר מזדמנות שנועדו בעיקר להסוות את ייעודן האמיתי. פעילות זו לא הצליחה להטעות את המודיעין הבריטי שניהל אחרי שתי האוניות מעקב יום יומי.²¹⁴

באוגוסט 1946 תוכננה הספינה להפלגת העפלה נוספת והפעם תחת השם *ארבע חירויות*.²¹⁵ בהפלגה זו נדרשה האונייה לשאת למעלה מ-1,000 מעפילים לפיכך הועמסו במחסניה חומרי גלם לבניית דרגשים נוספים. הבנייה עצמה תוכננה להתבצע בים, הרחק מעיניהם של הבלשים הבריטיים.²¹⁶ לקראת צאתה למשימה התייצבו באונייה איש הפל"ם פבי גבר שהתמנה למפקד ההפלגה, מלווה נוסף, 'גדעוני' וצוות שכיר איטלקי.²¹⁷

המעפילים המיועדים שהו אותו זמן במחנה בבוקה דה מגרה. העלאת המעפילים הסתיימה אור ליום 23 באוגוסט והאונייה חמקה לדרכה. אל ההפלגה הצטרפה עיתונאית בשם Claire Neikind שתיעדה את ההפלגה במספר כתבות לעיתון The Palestine Post.²¹⁸

נתיב האונייה עבר מצפון לכרתים ומשם פנתה דרומה לכיוון חופי מצריים. כשהייתה כ-50 מיל מצפון לאלכסנדריה פנתה האונייה מזרחה לכיוון חופי ארץ ישראל. במהלך ההפלגה תורגלו המעפילים בירידה מהירה מהסיפון למקרה של הופעת מטוס, וכן נערכו, בניצוחם של המלווים, תרגילים בתפישת אזורים שולטים על הסיפון, והגנה עליהם מפני צוותי ההשתלטות הבריטיים.²¹⁹ הוכנו גם קופסאות שימורים, ברגים ומסמרים ליידי. בנוסף לכל אלה, הפקיד יהודה ארזי בידי פבי גבר, המפקד, פצצה קטנה מוסתרת בתוך מימיה, מתוך כוונה להפעילה אחרי השתלטות הבריטים על האונייה.²²¹

לאורך ההפלגה שונו ההנחיות לאונייה כתוצאה של חוסר תאום בין איש המוסד באיטליה, יהודה ארזי - ששילח את האונייה, לאיש המוסד, דויד'קה נמרי - האחראי להורדות בחופי הארץ. ארזי סבר שהאונייה צריכה להגיע לחוף תל אביב בשעות היום ולהיעזר בקהל המתרחצים בחוף ואילו במוסד

²¹⁴ אדיר כהן (עורך) *ברוח סערה - פרקים מחייו ומפעלו של יהודה ארזי*, בית אליהו, בית ההגנה, ירושלים (1966) עמ' 124. להלן: אדיר - ארזי.

²¹⁵ מטבע לשון אותו טבע הנשיא האמריקאי רוזבלט בנאומו מתאריך 6 בינואר 1941 כרביעיית עקרונות לשלטון במדינה מתוקנת. שם זה היה מסדרת השמות שנועדו להביך את הבריטים, מצבם של המעפילים לא תאם את 'ארבע החירויות' של הנשיא רוזבלט ואת רצו המארגנים להדגיש.

²¹⁶ ראובן אהרוני, *מטות תורן*, המרכז לתולדות כוח המגן ע"ש ישראל גלילי, רמת אפעל (1977) עמ' 16. להלן: אהרוני - מטות.

²¹⁷ פרטים משלימים על התארגנות האונייה והפלגתה ראו נספח ד'.

²¹⁸ קלייר נייקינד, "פריצת המצור", *The Palestine Post* (24.10.46) עמ' 4. להלן: נייקינד - מצור.

²¹⁹ אמ"ה, תיק ארבע חירויות, עדותו של מעפיל בשם עקיבא, תרגום מיידיש (ללא תאריך).

²²⁰ פבי גבר "זיכרונות", ינאי ואלמוג - שערים, עמ' 148.

²²¹ את"ה, חט' 14 תיק 86, לארצי מאלון, 30.8.46.

בארץ תכננו נחיתה שקטה אחרי חשיכה באזור שפיים. ההנחיה האחרונה שהתקבלה באונייה הייתה לנסות ולנחות בלילה בחוף שפיים.²²²

הוויכוח על נקודת ושעת ההורדה חשף בתשדורות שבין ארזי ובין המוסד בארץ את כוונתו של ארזי לגבי הפצצה. נראה שבארץ היו מופתעים ומודאגים ולכן יצאה הנחיה חד משמעית של המוסד שלא להפעיל את הפצצה באונייה אלא רק (אם בכלל) באוניית הגירוש. בצירוף להנחיה זו הובהרה המדיניות, מדיניות שתהייה תקפה לגבי רב אוניות המעפילים מכאן ואילך:

אם תתפסו יתכן וינהגו בכם כבאוניות קודמות... הם גם עלולים לשנות את הקו ולהובילכם בכלי שלכם ישר לקפריסין... עניין החבלה לא בא בחשבון בלב ים. אם יביאכם בכלי שלכם יש לבצע הפעולה רק לאחר שירדו רוב המעפילים בשביל לא לגרום לאבדות... אם ירצו להעבירכם לאונייה אחרת עשו סקנדלים והתנגדו פאסיבית, בל תתנו לאויב לעלות על הספינה.²²³

ב-2 בספטמבר בשעות הצהריים, כשהייתה כ-20 מיל מערבית לתל אביב, התגלתה האונייה על ידי מטוס, היה זה הליפקס מטייסת 621 הערוכה בתל נוף. שלושה מטוסים תרו אותו יום את האזור שבין קפריסין לדלתת הנילוס, במסגרת הסיוע הייעודי לגילוי אוניות מעפילים - Sunburn. הסיוע הופעל אותו בוקר לאור ידיעת מודיעין עדכנית.²²⁴

עם הופעת המטוס פנתה האונייה מערבה כדי להסתיר את יעדה האמיתי, אך המהלך לא צלח.²²⁵ המטוס חג מעל האונייה מספר פעמים ובכך סימן את מיקומה למשחתת צ'ילדרס בפיקודו של רב-סרן ביילי (HMS Childers, Lt Cdr. Bailey), שסיירה מערבית לתל אביב.

ארבע חרויות הייתה, כאמור, האונייה הראשונה שיצאה לדרכה כאשר ברור למעפילים ומלווייהם כי אם תיתפש יגורשו המעפילים לקפריסין, עובדה זו הייתה מן הסתם ידועה גם לבריטים. מפקד שייטת המשחתות ה-1, אלוף משנה רוק-קין, העריך שהמעפילים יחריפו את התנגדותם. קין הנחה את מפקדי הספינות להיערך למאבק אלים יותר מצד המעפילים וגם דאג לצייד את ספינותיו במחוללי גז מדמיע.²²⁶

כשהתקרבה צ'ילדרס לאונייה נראו על סיפונה אנשים בבגדי ים ובחגורות הצלה. על מבנה האונייה נתלה שלט גדול האומר כי אין באונייה נשק ופניהם של הנוסעים מועדות לארץ ישראל.²²⁷ למפקד המשחתת, רב-סרן ביילי, נראה כי האונייה בשלבי היערכות אחרונים לעלייה על שרטונות החוף

222 שם, לא.ח מארצי, 1.9.1946.

223 את"ה, חט' 14, תיק 86, לא.ח מארצי, 29.8.1946.

224 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1907, דוח ספטמבר 1946.

225 שם, שם.

226 TNA, ADM 1/20621, דוח תקופתי של מפקד צי הים התיכון - אוגוסט 1946 - ינואר 1947, 12.3.47.

227 את"ה, חט' 14, תיק 86, ל"כולם" מארצי, 3.9.1946.

הקרוב.²²⁸ תוכניתו של המפקד למצב בו תחדור האונייה למים הריבוניים פורטה בדוח שכתב לאחר האירוע והיא כללה:

- הטלת מטעני נפץ כדי להרתיע שחיינים מקפיצה למים.
- ירי אזהרה לפני חרטום האונייה כדי לעצור את תנועתה.
- ירי אזהרה מעל הגשר אם הירי לפני חרטום לא הועיל.
- הצמדת חרטום המשחתת לחרטום האונייה והטלת עוגן על סיפונה.
- ירי עוגן נוסף (עוגן קל שניתן להיירות באמצעות מרגמת פצצות העומק) אל ירכתיי האונייה ומשיכתה עד למצב שהספינות צמודות זו לזו. (לביילי היה ברור שהעברת צוות השתלטות בסירה איננה מעשית).
- העברה זריזה של צוות השתלטות המונה 30 מלחים והשגת שליטה בגשר הפיקוד, בחדר המכונות ובחרטום.
- את צוות השתלטות הנחה ביילי שלא לעשות שימוש בנשק האישי אלא במקרה של סכנת חיים מוחשית.²²⁹

בתוכניתו זו הוכיח רב-סרן ביילי יצירתיות רבה אך גם חשף חוסר מוכנות של הצי, הצי הבריטי חסר בשלב זה ציוד מתאים ותרגולות מתאימות, ולכן נדרש האלתור.

עם כניסתה של האונייה למים הריבוניים התקרבה אליה המשחתת, על פי תוכניתו של המפקד, כדי לעצרה. באותו רגע התברר כי לא ניתן לבצע ירי אזהרה, עקב הימצאותה של ספינת דייג בגזרת הירי. המשחתת ניסתה לגשת אל האונייה תוך תנועה, וזו החלה לתמרן ולזגזג בפראות.

רב-סרן ביילי הצליח להצמיד את חרטום ספינתו לאונייה רק לשניות ספורות. במהלך התמרון נתפשה שן העוגן של המשחתת בחרטום האונייה ועקרה חלק ממנו.²³⁰ קצין אחד ועשרים מלחים מצוות השתלטות הצליחו לקפוץ ולעבור אל האונייה. חלקם לא אבטחו כראוי את ציודם לקראת הקפיצה ונשקם נשטט למים. המעפילים היו ערוכים ומצוידים במוטות ברזל, הם צרו על קומץ המלחים והחלו להתכתש איתם. במהלך ההתכתשות אף הצליחו לחטוף את נשקו של אחד המלחים. לאחר מכן הציבו המעפילים שורת נשים שחצצה בינם ובין המלחים. המלחים נזהרו מאוד שלא לגעת בנשים וכשעשו זאת פתחו הנשים בצעקות וקראו לעברם: "You are not a gentleman"²³¹

228 TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 22.

229 שם, שם.

230 פבי גבר, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 148.

231 TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 23.

ביילי התאמץ לגשת שוב לאונייה ולהעביר את יתרת צוות ההשתלטות. הזמן דחק והאונייה התקרבה לחוף. ביילי לא הצליח להטיל עוגן על סיפונה אך במהלך התמרון הצליח להעביר עוד עשרה מלחים. תמרון המשחתת נעשה באגרסיביות, ירכתיי אוניית המעפילים נפגעו ומערכת ההיגוי שלה יצאה מכלל פעולה.²³² בשלב זה הדמימו המכונאים באוניית המעפילים את המנוע ונטשו את חדר המכונות, האונייה נעצרה. בשעה 18:40 הגיעה המשחתת *צ'ילרוס*, בפיקודו של רב-סרן סאות'קומב (HMS *Chivalrous*, Lt. Cdr. K.G.L. Southcombe), לסייע. המשחתת ניסתה לגשת אל האונייה אך עקב מצב הים הצליחה להעביר רק שני קצינים ועשרים מלחים. ההתכתשות על הסיפון לא נרגעה ומפקד צוות ההשתלטות איים על המעפילים המתגודדים מולו כי בקרוב יאלץ להפעיל נשק חם כהגנה עצמית.²³³ מספר מעפילים קפצו למים והחלו לשחות לכיוון החוף, סירה שהורדה מאחת המשחתות לכדה חלק מהם. בשעה 19:40 הצליחה *צ'ילרוס* להעביר עוד עשרה מלחים. בינתיים הצליחו המעפילים לתפוש את סמל המשטרה המסופח לצוות ההשתלטות ולקחתו כבן ערובה.²³⁴ בשלב זה כבר לא הקפידו המלחים ודחפו גם נשים שעמדו בדרכם. באותו רגע הודיעו הרמקולים במשחתת כי האונייה מיועדת להיגרר לתל אביב (!), המעפילים פרצו בקריאות שמחה וצוות המשחתת ניצל את המהומה והעביר חבל גרירה מהמשחתת לאונייה.²³⁵ *צ'ילדרס* החלה להרחיק את האונייה מהחוף כשסירות המשטרה *שרק*, *מוריטה* והלאנצ' המשטרתי (HDML) 1226 מלוות אותן למקרה שעוד מעפילים יקפצו למים.²³⁶ אחר כך החלה המשחתת בגרירה צפונה לכיוון חיפה.

בסוף האירוע מנו הבריטים 20 מעפילים פצועים וגם חמישה מלחים.²³⁷ במהלך הגרירה הועבר צינור מי שתייה לאונייה, שסבלה ממחסור חמור במים, והמעפילים הצמאים נדחפו ונדחקו כדי לשתות.²³⁸ בסה"כ נדרשו להכניע את אלף המעפילים שישה קצינים ו-70 מלחים.²³⁹ באירועים קודמים מנה צוות ההשתלטות בדרך כלל שני קצינים ו-12 מלחים על פי תקן.

לצורך העברת המעפילים לקפריסין הוקצתה אניית הגירוש *אמפייר היינוד*. האונייה לא המתינה בנמל מחשש לחבלה, אלא עגנה מחוצה לו.²⁴⁰ אל דופן אוניית המעפילים נקשרו מספר ארבות נחיתה, אשר נועדו להעביר את המעפילים אל אוניית הגירוש. הורדת המעפילים לארבות הייתה פשוטה מבחינת הבריטים, הם הציבו על כל ארבה מיכל גדול של מי שתייה והמעפילים התשושים והצמאים הזדרזו לרדת אליהן כדי לשתות.²⁴¹ *אמפייר היינוד* הפליגה לקפריסין ב-3 בספטמבר

232 פבי גבר, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 148.

233 ADM 239/412, TNA, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 24.

234 אמ"ה, תיק ארבע חריות, עדותו של מעפיל בשם עקיבא, תורגם מידיש, (ללא תאריך).

235 את"ה, חט' 14, תיק 86, ל'כולם' מארצי, דוח סיכום, 3.9.46.

236 את"ה, חט' 14, תיק 86, לצפנת דוח, 3.9.46.

237 קלייר נייקינד מדווחת על מאה מעפילים פצועים. נייקינד – מצור, עמ' 4.

238 ADM 239/412, TNA, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 24.

239 שם, שם.

240 שם, שם.

241 נייקינד – מצור, עמ' 4.

בשעה 19:00 כשהיא מלווה על ידי המשחתת שברון, בפיקודו של רב-סרן בוש (HMS Chevron), ולמחרת בבוקר הגיעה השיירה לקפריסין. ההורדה בוצעה גם היא באמצעות ארבות ועברה ללא תקלות.

כך הסתיים העימות הראשון בין מלחי הצי הבריטי ובין המעפילים כאשר ברור לשני הצדדים כי המעפילים מיועדים להיות מגורשים לקפריסין. המאבק היה אלים, ההריסות על הסיפונים העידו על עוצמת הקרב. מספר הפצועים בדרגות חומרה שונות עלה על 100, לא היו הרוגים.²⁴² הבריטים לא הופתעו, גם לא מלווי האוניות, ובכל זאת נדרשו שני הצדדים להפקת לקחים ולהיערכות טובה יותר לקראת הגעתה של האונייה הבאה – פלמ"ח.

פלמ"ח (Ariella)

פלמ"ח הייתה ספינת עץ קטנה מונעת במנוע דיזל.²⁴³ הספינה הוכנה להפלגתה בנמל לה-ספציה, בנוסף להכנות הרגילות ועל סמך ניסיון קודם, הוטענה הספינה ב-20 טונות של אבנים שהונחו בשיפולי האונייה ונועדו לשמר את יציבותה, גם כאשר מכלי המים והדלק מתרוקנים. כן הובאו לאונייה יריעות ברזנט שנועדו להגנה במקרה שהבריטים יפעילו זרנוקי מים.²⁴⁴ לקראת ההפלגה התייצבו באונייה משה רבינוביץ' כמפקדה, מלווה נוסף, 'גדעוני' וצוות זר איטלקי.

המוסד תכנן להעמיס על הספינה הקטנה 600 מעפילים ויותר. כדי למנוע סבל וצפיפות, הוחלט כי המעפילים יפליגו בשתי ספינות עד מרחק יומיים מחופי הארץ ואז יעברו כל המעפילים לסיפונה של פלמ"ח.²⁴⁵ הספינה השנייה הייתה אלברטינה (פטר לשעבר) שהייתה בבעלות המוסד.²⁴⁶

לאחר שנשלמו ההכנות הפליגה הספינה מ'לה-ספציה' ל'בוקה-דה-מגרה' שם הטילה עוגן במפרץ. המודיעין הבריטי ידע על התארגנות האונייה ומשרד החוץ הבריטי פנה לשלטונות איטליה כדי לעכבה אך האיטלקים לא עשו זאת.²⁴⁷

המעפילים הובאו אל החוף ומשם הועברו בסירות לאונייה.²⁴⁸ במעמד זה העביר ארזי למפקד ההפלגה ארגז עץ ובו מספר גושים של חומר נפץ איטלקי מוסווה כפיסות סבון, ומימיה עם נפצים, חומר הנפץ יועד על ידי ארזי לשימוש במקרה שהאונייה תיתפס והמעפילים יובלו לקפריסין.²⁴⁹

242 שם, שם.

243 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

244 אהרוני – מטות, עמ' 144.

245 עדה סרני, **ספינות ללא דגל**, עם עובד, תל אביב (1975). עמ' 101. להלן סרני – ספינות.

246 ראו לעיל: פטר א' ופטר ב'.

247 ניניאן – פטרול, עמ' 74.

248 אמ"ה, תיק פלמ"ח, דוח המפקד רבינוביץ' (כרמלי), 5.10.46.

249 את"ה, חט' 14, תיק 274, מארצי לאלון, 11.9.1946.

האונייה יצאה לדרכה ב-11 בספטמבר בשעה 01:00 והפליגה דרומה לאורך המגף האיטלקי כשעל סיפונה 414 מעפילים. אלברטינה, בפיקודו של ה'גדעוני' עובד שדה, יצאה למחרת ועל סיפונה 197 המעפילים הנותרים.²⁵⁰

הספינות נפגשו מדרום לכף אנמור (טורקיה) והמשיכו להפליג יחד תוך שמירה על קשר עין ביניהן.²⁵¹ בבוקר ה-20 בספטמבר, כשהיו הספינות מצפון לכף אנדריאס (קפריסין), ניגשה אלברטינה לפלמ"ח ונקשרה אליה, נוסעי אלברטינה הועברו לפלמ"ח ולאחר מכן עבר הצוות האיטלקי, פרט למכונאי אחד, אל אלברטינה. בספינת המעפילים נותרו רק רבינוביץ' והמכונאי האיטלקי כבעלי ניסיון ימי.

פלמ"ח המשיכה בנתיב העובר מצפון לקפריסין ואז פנתה דרומה לאורך חוף הלבנט בנתיב המאפשר ניווט חופי. בבוקר ה-21 בחודש, כשהייתה הספינה מול ביירות, אסר רבינוביץ' על המעפילים לעלות לספון. המטבח המאולתר שהוקם על סיפון הירכתיים פורק, אנטנת הקשר פורקה וחלק מסירות ההצלה כוסו והוסוו כדי שלא יסגירו את העובדה שהספינה נושאת מספר גדול של נוסעים.²⁵² בשעה 08:00 נראה מטוס בריטי חג מספר פעמים מעל הספינה.²⁵³ המטוס היה מסוג לנקסטר מטייסת הסיור ה-18 הערוכה בעין שמר. שלושה מטוסי לנקסטר מאותה טייסת תרו אותו יום באזור הסיור שבין קפריסין לדלתת הנילוס, על פי פקודת SUNBURN.²⁵⁴

גילוי האונייה לא הפתיע את הבריטים שכן המודיעין התריע על הגעתה.²⁵⁵ במשך היום הפליגה הספינה לאורך החוף הלבנוני ובלילה, לקראת חצות, הגיעה לקו רוחב ראש הנקרה. שולת המוקשים רוונה בפיקודו של רב-סרן קרדיו (HMS Rowena, Lt. Cdr. Cardew) שסיירה בקו הסיור הצפוני, נשלחה לאמת את זהותה.²⁵⁶ רוונה הוצבה למשימת הסיור מול חופי ארץ ישראל בתחילת החודש, היא הייתה אחת מתוך כוח שולות המוקשים אשר נשלח לסייע למשחתות הערוכות בארץ בתחילת ספטמבר והייתה זו לה הפעם הראשונה בה היא מופעלת כנגד אניית מעפילים.

ההנחיות שהיו בידי מפקד ההפלגה, רבינוביץ', הורו אותו לפרוץ אל החוף, גם אם מתבצע ירי על ספינתו, ולנסות להעלות אותה על שרטון קרוב ככל הניתן לחוף.²⁵⁷ בנוסף, היו בידי רבינוביץ' חומרי הנפץ שניתנו לו ע"י יהודה ארזי ויועדו לשלב מאוחר יותר – שלב הגירוש לקפריסין.²⁵⁸

250 שם, שם.

251 אמ"ה, תיק פלמ"ח, דוח המפקד רבינוביץ' (כרמלי), 5.10.46.

252 שם, שם.

253 שם, שם.

254 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1907, דוח ספטמבר 1946.

255 את"ה, חט' 14, תיק 274, לצפנת, 21.9.1946.

256 על שולות המוקשים - ראו נספח א'.

257 את"ה, חט' 14, תיק 274, מארצי לאלון עדכון, 11.9.1946.

258 שם, שם.

ספינת המעפילים נעה דרומה באיטיות כשהיא מואפלת ורוונה התקרבה אליה גם היא בהאפלה. בשעה 23:45, כארבעה מיל צפונית מערבית לעכו, הוארה פלמ"ח בזרקור שהופעל מגשר הרוונה.²⁵⁹ רבינוביץ' הורה להעלות מהירות ולפנות מזרחה לכיוון החוף. בשלב זה החלו מעפילים רבים לעלות לסיפון והחלו לשיר 'התקווה'. עם כניסת האונייה למים הריבוניים וסירובה לעצור, החליט מפקד הרוונה להיצמד אליה לצורך העברת צוות ההשתלטות. המעפילים קיבלו את הספינה המתקרבת במטר של אבנים וברזלים שהוכנו מראש. מלחי הרוונה ניסו להעביר חבל עם אונקלים כדי להצמיד את הספינות אבל המעפילים היו מוכנים לכך ונתקו אותו.²⁶⁰ שולת המוקשים הפעילה זרנוקי מים אך המעפילים נעזרו בברזנט שהוכן ולא נרטבו. צוות ההשתלטות לא הצליח לעבור, אך במהלך התמרונים הסתובבה אניית המעפילים מערבה ורמת הדחיפות לבלום אותה פחתה.²⁶¹ בכל אותה עת לא עצרה פלמ"ח את תנועתה. מפקד הרוונה החליט לירות צרור קצר מתותח ה-20 מ"מ מעל ראשי האנשים, הירות לא הרתיעו אלא רק שלהבו את המון המעפילים המתגודדים על הסיפון והמפקד החליט שלא להשתמש עוד בתותח.²⁶²

שולת המוקשים התקרבה שוב אל האונייה כשצוות ההשתלטות עומד על הסיפון ומוכן לדלג ולעבור. המעפילים החלו לידות את האבנים משיפולי האונייה אך מפקד הרוונה לא נרתע, חלק ממלחי הרוונה אף תפסו את האבנים שהושלכו עליהם והשליכו אותן חזרה ביעילות שהפתיעה את רבינוביץ'.²⁶³

במהלך תמרון זה הצליחה רוונה להעביר ארבעה מלחים בלבד אל סיפון האונייה. המלחים ניסו להגיע אל חדר ההגה שבגשר האונייה, אך המון המעפילים צר עליהם. אחד המלחים חש שחיו בסכנה, הזהיר את המעפילים הצרים עליו ולאחר מכן ירה. מעפיל בשם יונה דב שוורץ נהרג.²⁶⁴ יתר המעפילים לא הבחינו בכך והמלחים הסתירו את גופתו כדי שההמון לא ישתלהב עוד יותר. בינתיים ניגש מפקד הרוונה עם ספינתו אל הדופן השנייה של אניית המעפילים והזהיר אותם כי הוא עומד להפעיל גז מדמיע מסוג שטרם הופעל נגד אוניות מעפילים.²⁶⁵ המעפילים לא שעו לדבריו ורב-סרן קרדיו והורה להשליך שלושה מכלי גז אל האונייה.

מכלים מסוג זה (Glass tear gas dispenser) שמשו את הצבא בפיזור הפגנות, אך זו הייתה הפעם ראשונה בה נעשה בהם שימוש בהשתלטות על אונייה.²⁶⁶ פעולת הגז הייתה מהירה ומהממת, המעפילים פינו את הסיפון במהירות וכך התאפשר ליתר אנשי צוות ההשתלטות לעלות

259 ADM 1/19591, TNA, דוח מפקד הרוונה, 23.9.46.

260 אמ"ה, תיק פלמ"ח, דוח המפקד רבינוביץ' (כרמלי), 5.10.46.

261 ADM 1/19591, TNA, דוח מפקד הרוונה, 23.9.46.

262 שם, שם.

263 אמ"ה, תיק פלמ"ח, דוח המפקד רבינוביץ' (כרמלי), 5.10.46.

264 ראו נספח ה'.

265 ADM 1/19591, TNA, דוח מפקד הרוונה, 23.9.46.

266 שם, שם.

לאונייה. המלחים השתלטו על הגשר, עצרו את מנוע האונייה ואפשרו לרוונה לגשת ולהיצמד במלוא הדופן לאונייה. בצורה זו החלו להפליג דרום מזרחה לכיוון מפרץ חיפה.

במהלך ההפלגה חולקו למעפילים הצמאים מים ולפצועים הוגשה עזרה רפואית. את גופת המעפיל ההרוג הסתירו המלחים עד הכניסה לנמל. שוטרים ניסו לאתר את צוות ההשטה האיטלקי (למעשה רק מכונאי אחד) ללא הצלחה.²⁶⁷ בשלב העגינה במפרץ קפץ אחד המעפילים למים והתחיל לשחות, חיילים ירו לקרבתו והוא חזר לאונייה.

האונייה עמדה קשורה לעוגן כשעשרות חיילים ושוטרים שומרים עליה. למחרת, ב-06:00 בבוקר, הגיעה גוררת שגררה את האונייה לתוך הנמל והצמידה אותה לדופן אוניית הגירוש אושן ויגור (HMT Ocean Vigour). אונייה זו הצטרפה למערך אוניות הגירוש ימים ספורים קודם עקב החבלה באמפייר רייוול.²⁶⁸ במהלך הגרירה קפצו כ-30 מהמעפילים למים והחלו לשחות. סירות משטרה לכדו אותם. מהלך זה גרם לכך שהצעירים בעלי הכושר הגופני והמרץ היו חסרים במאבק, וההורדה מאניית המעפילים לאוניית הגירוש עברה מבחינת הבריטים בקלות יחסית.²⁶⁹ מבצע הגירוש אסקימו (Eskimo) יצא לדרך.

אושן ויגור יצאה לכיוון קפריסין מלווה על ידי המשחתת צ'אריטי תחת פיקודו של רב-סרן אוסטין (HMS Charity, Lt. Cdr. DW Austin).²⁷⁰ המעפילים והמלווים לא ידעו שיונה דב שוורץ נהרג מירי, הם סברו שהוא נפל למים. הבריטים הצליחו להסתיר זאת והדבר התברר רק כשהתפרסמו דוחות היירוט של מפקדי האוניות הבריטיות. ב-7 באוקטובר 1946 פרסמה תחנת השידור המחתרנית "קול ישראל" האשמה, לפיה הגז בו נעשה שימוש, היה חומר לחימה כימי האסור לשימוש על פי אמנת ז'נבה.²⁷¹ האשמה דומה השמיע המעפיל יעקב קורץ.²⁷² על פי עיתון 'הארץ', קרוב ל-16 מעפילים אושפזו עקב פגיעת הגז, אך הם הבריאו ושחררו לאחר מספר ימים, ולא דווח על נזק גופני בלתי הפיך שנגרם למעפילים.²⁷³ כך או כך, אחת ממסקנותיו של רבינוביץ הייתה שיש לצייד את אוניות המעפילים הבאות בכ-50 מסכות גז עבור הכוח הלוחם.²⁷⁴

האירועים בשתי האוניות האחרונות הוכיחו כי מפקד שייטת המשחתות, אלוף משנה קין, לא טעה בהערכתו, המצב אכן השתנה והצי נדרש להיערך.²⁷⁵ סימנים ראשונים לשינוי נראו במאבקם של

267 שם, שם.

268 ראו נספח א'.

269 אמ"ה, תיק האונייה פלמ"ח, דוח המלווה עמוס פינק (איש הבריגדה), 12.11.46.

270 מאמר מערכת, "מעפילי פלמ"ח התנגדו לגירוש בכוח", דבר, דף השער (26.9.46).

271 אמ"ה, תיק האונייה פלמ"ח, נוסח הודעת תנועת המרי לקול ישראל בגל 45.8 מטר, 7.10.46.

272 קורץ טוען כי הבריטים השתמשו בחומצה ולא בגז מדמיע. אמ"ה, תיק האונייה

פלמ"ח, מכתבו של יעקב קורץ, 2.3.1995.

273 א. לזר, ">מוות או א"י< זעקת מעפילי פלמ"ח", הארץ, דף השער (24.9.46).

274 את"ה, חט' 14, תיק 274, דוח כרמלי (רבינוביץ'), 5.10.1946.

275 TNA, ADM 239/41, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 3.

מעפילי האוניות שנתפסו באוגוסט 1946, אלא שאז נודע למעפילים דבר הגירוש לקפריסין רק לאחר שהגיעו לנמל. מעפילי ארבע חירויות ופלמ"ח ידעו על גורלם הצפוי כבר בשלב יירוטם בים ועזות התנגדותם הייתה בהתאם. הצי הבריטי נדרש למענה.

1.4 היערכות הצי ליירוטים ולהתכתשויות

דרך ארוכה עשה הצי מאז גילויה של ברל כצנלסון בחוף שפיים שנה קודם לגירוש קפריסין. אז הורידה ספינת הליווי פיקוק צוות השתלטות קטן ומהוסס שניסה לברר, בנימוס, אם יש דוברי אנגלית בסירות הפורקות ומעבירות מעפילים לחוף. מאז הפנימו הבריטים את העובדה כי אימת תותחי הצי הבריטי לא חלה על המעפילים וכי כדי לאכוף את מרותם, עליהם להשתלט פיזית על המעפילים באמצעות צוותי השתלטות אסרטיביים ואגרסיביים. צוותים אלה עברו במהלך אותה שנה שינוי דרמטי בגדלם, בצידום ובתורת הלחימה שלהם.

במקורו, לא נועד צוות ההשתלטות להפעיל כוח. התרחיש אליו יועד הצוות הותאם למצב בו כלי השיט המלחמתי עוצר אונייה זרה או אניית אויב ומשגר בסירה צוות קטן, תריסר מלחים וקצין, הנקרא בשפת הצי Boarding Party, ובתרגום מילולי 'צוות עלייה לסיפון'. צוות זה אמור להעביר הנחיות ולקבל מידע. הביטחון לעלות אל אניית היריב אינו נובע מעוצמתו של צוות זה, הוא טמון בסוללות התותחים של כלי השיט העוצר, המאיימות פיזית או פוטנציאלית על הכלי נעצר.

סוללות התותחים על סיפוני המשחתת לא היו רלוונטיות בהשתלטות על אוניות המעפילים. הבריטים לא התכוונו לעשות בהן כל שימוש ואף לא כיוונו את תותחיהם אל אוניות המעפילים, גם לא לצורך ההרתעה.²⁷⁶

גם נשקם האישי של המלחים הבריטים לא נלקח בחשבון במאזן הכוחות. המלחים הונחו מפורשות לא לעשות שימוש בנשק האישי אלא אם יהיה נושא בסכנת חיים ממשית.²⁷⁷ במספר מקרים העדיפו מלחים לקפוץ לים ולא לירות באזרחים.²⁷⁸ המלווים והמעפילים ידעו כל זאת היטב אם לשפוט לפי התנהגותם. בסתיו 1946 היה הנשק הקר לנשק היחידי המקובל בקונפליקט ומספרם של המשתלטים ביחס למספרם של המעפילים המתגודדים על הסיפונים היה לפקטור המרכזי. עובדה זו היא שהכתיבה את השינוי.

²⁷⁶ המקרה היחידי עליו דווח כי כוון תותח, היה בהשתלטות על האונייה מקס נורדאו, שם הורה מפקד המשחתת ג'רוויס לכוון את תותח B אל האונייה. ADM 1/19532, TNA, מתאריך 1.3.46.

²⁷⁷ ADM 1/21106, TNA, העניין המשפטי, 25.3.1948.

²⁷⁸ הקפיצה לים הייתה אופציה על פי נוהל תקף. ADM 239/412, TNA, לקט מידע ולקחים למבצע ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 7.

למעשה, החזיר השינוי את הצי לדפוס בו הצטיין 150 שנים קודם לכן. גם אז הייתה ההכרעה מושגת על ידי כיבוש פיזי של אניית האויב.²⁷⁹ בשלב הראשון של הקרב היו האוניות מתאמצות להרוס את מערך המפרשים של אניית היריב ולשלול ממנו את כושר התנועה, בשלב השני היו נגשים ונצמדים אל אניית היריב כדי להעביר קבוצה גדולה ככל הניתן של לוחמים, לוחמים אלה היו מדלגים אל אוניית היריב ומתכתשים עם מלחיה בקרבות פנים אל פנים, הנשק הרווח היה חרבות ואקדחים.²⁸⁰ קבוצה נוספת של ימאים מצוידת בחבלים ובאונקלים נדרשה לשמור כל אותה עת את האוניות צמודות זו לזו למקרה שתידרש תגבורת. משימתה של קבוצת הלוחמים הייתה לכבוש את מוקד השליטה באונייה – עמדת ההגאי - שהייתה בדרך כלל על סיפון פתוח ומוגבה באזור הירכתיים, מאזור זה (שנקרא אז Castel deck) נשלט גם חיבל המפרשים.²⁸¹

עם התפתחותם של כלי הנשק הימיים, תותחים בעיקר, הושגה ההכרעה באמצעותם, והצוותים לא נדרשו להילחם זה בזה באקדחים ובחרבות. אך עתה, בימי ההעפלה, חזר הדפוס להיות רלוונטי עם מספר שינויים והתאמות, שכן המשתלטים לא היו אמורים להרוג, ואפילו לא לפצוע, אלא רק להכניע ומולם עמדו לא רק לוחמים, אלא גם נשים, זקנים וילדים.

השיטה התבססה על העברה מהירה ובו זמנית של צוות השתלטות גדול המונה עשרות משתלטים. את מרכז השליטה בחיבל המפרשים החליף חדר המכונות, אך העיקרון על פיו יש להתאמץ ולהגיע אל מרכז מערכות ההשטה, נשאר תקף. לצורך העברת צוות גדול המונה עשרות מלחים תוך זמן קצר נדרשה עצירת תנועתה של אניית המעפילים בצורה שאיננה מסכנת חיים.²⁸²

העצירה

עצירתה של אניית המעפילים הייתה אפשרית מבחינת הבריטים רק בתחום המים הריבוניים, שכן עצירה בלב ים היא הפרה של החוק הבין לאומי. אילוץ זה גזר על המשתלטים פעולה מזורזת ברצועת המים הריבוניים הצרה.²⁸³ יחד עם זאת, אין כלל האוסר על אוניות לקרוא בקול (ברמקול) אל נוסעי אוניות אחרות, ובלבד שלא מפריעים ולא מסכנים את תנועתן. הבריטים ניסו במקרים רבים "לרכך את ליבם" של המעפילים בים הפתוח – ריכוך זה היה גם הוא חלק מנוהל שעובד על ידי אנשי הלוחמה הפסיכולוגית של הצי. בכל ספינה מונה קריין, דובר שפות בדרך כלל, שקרא למעפילים בכמה שפות, הפציר בהם להימנע מעימות, הזכיר להם את הסכנות הכרוכות בכך וסיפר להם על

Gregory Fremont-Barnes, *The Royal Navy 1793-1815, Battle Orders*, Osprey Publishing (2007). P.9 279

שם, עמ' 10. 280

חיבל - שם כולל לחבלים ולאביזרים המשמשים לתרנים ולמפרשים. 281

TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 14. 282

TNA, ADM 1/21106, "העניין החוקי", 25.3.48. 283

חמלתם של הבריטים לסבלם האישי של המעפילים.²⁸⁴ שיטה זו לא הקנתה לבריטים הצלחה ובשום מקרה לא פנתה אונייה לאחור עקב דברי הריכוך.

משנכנסו אוניות המעפילים אל תחום המים הריבוניים עברו הבריטים מריכוך לאיום, הם קראו לקברניט האונייה לעצור והניפו דגל L שמשמעותו "עצור אונייתך מיד". איומים אלה נענו, בדרך כלל, בקריאות בוז, בשירת 'התקווה' ובמשיכת זמן, כך שהבריטים נדרשו לפתרון אחר.

אחד הפתרונות שניסה הצי היה עצירה באמצעות ירי פגז לקרבת ירכתיי האונייה.²⁸⁵ ניסויים שנערכו במיוחד לצורך זה הוכיחו כי פיצוצו של פגז הנורה מתוח 4.5" או 5" ומכיל כ-7 ק"ג של חומר נפץ יכול היה לעוות את ציר ההגה או ציר המדחף ולגרום לאונייה לעצור. אלא שבמצבן הרעוע של אוניות המעפילים יכול היה הזעזוע לגרום להתפרקותן ולטביעתן. גם הבהלה שפיצוץ שכזה עלול לגרום הייתה מסוכנת באונייה בה מצטופפים המונים. דרך זו לא הופעלה, פרט למקרה אחד בו, במהלך ההשתלטות על האונייה ב'ריה', הוטלה פצצת עומק לפני חרטום האונייה וגם אז לא בכוונה לעצרה אלא בכוונה לשחרר תסכול ולהביע זעם על אירועי התקופה ומעשי הטרור.²⁸⁶

שיטה נוספת שנוסתה בתהליך חיפוש הפתרונות הייתה הטלת חבל עבה לפני חרטום אניית המעפילים במטרה לסבכו במדחפים ובהגאים. הסתבכות חבל במדחף מסתיימת לרוב בשיתוקה של הספינה ועצירתה, אלא שהטלת החבל לפני חרטומה של אונייה הנמצאת בתנועה מחייבת הערכות ארוכה ותמרון מיוחד. מגבלת שלושת המילים לא אפשרה את מרחב התמרון הדרוש. כיוון שכך, נדרשו ספינות הצי להעביר את צוותי ההשתלטות בתנועה תוך שהן ניגשות דופן אל דופן (Abreast) לאוניית המעפילים.

התמרון

גישת דופן של כלי שייט אחד לכלי שייט אחר דורשת מיומנות רבה מצדם של רבי החובלים, גם במים שקטים וברוח קלה. פעולה שכזו בים הפתוח מסוכנת ונוגדת כללי ימאות בסיסיים. כלי שייט איננו בנוי, בדרך כלל, מבחינת חוזקו, לגשת ולהיצמד לכלי אחר בים הפתוח והגלי. תמרון כזה מסתיים בדרך כלל בנזקים. הבעיה חריפה עוד יותר כאשר צורתו ומבנהו של כלי אחד שונה מזו של הכלי האחר, בליטות וזיזים אצל האחד מול דופן או מבנה עשויים חומר רך אצל השני. גם במימיו השקטים והמוגנים של הנמל, שם נעשית לעיתים גישה שכזו, נעשה הדבר בזהירות רבה ולאחר ריפוד הבליטות ונקודות התורפה. פגיעה או היפגעות של כלי שיט במהלך גישת דופן בים הפתוח עלולה לגרום לנזקים גדולים ואף לטביעת אחד מכלי השיט. ובכל זאת הפכה גישת הדופן החל מקיץ

284 TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 7.

285 TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 10.

286 TNA, ADM 1/19532, דוח מפקד המשחתת *זיראגו* על ירוט האונייה ב'ריה', 2.7.46.

1946 לשיטה היחידה המאפשרת העברה בו זמנית של צוות השתלטות גדול, ממש כמו בתרחישי הקרב הימי של המאה ה-19.

בהמשך השתכללה השיטה עוד והמשחתות הבריטיות נהגו לגשת בו זמנית אל שתי דפנותיה של אניית המעפילים. תמרון זה אפשר להעביר מספר גדול של מלחים תוך זמן קצר וגם שלל מאניית המעפילים את היכולת לפנות בפראות לצדדים. לשיטה זו נדרשו מיומנות גבוהה בגשרי המשחתות ובחדרי המכונות שלהן, עבודת ימאות זריזה על הסיפונים ותיאום בין שני המפקדים הניגשים.²⁸⁷

קשה היה לגשת עם משחתת לאוניית מעפילים מזגזגת, מנועי המשחתות ומערכות ההיגוי שלהן לא נועדו לכך. המשחתת נועדה להפליג ולהילחם במהירויות גבוהות ולכך נבנו מערכות ההנעה שלה, לוחות ההגה שנועדו למהירות גבוהה היו קטנים ולכן פחות יעילים במהירויות הנמוכות של אוניות המעפילים, גם תשלובות גלגלי השיניים השולטת על כיוון תנועת המשחתת קדימה או אחורה, לא נועדו לשינויים מיידיים. בספטמבר 1946, כשהתווספו שולות המוקשים למשימה, העדיפו מפקדי הכוחות בים להפעילן ראשונות למשימת ההשתלטות, כושר התמרון שלהן, שנועד להפלגה בין מוקשים תוך גרירת מערך מורכב של ציוד שלייה, היה יתרון ביכולתן לגשת ולהיצמד אל אוניות המעפילים. חסרון של השולות היה בגודל צוותן, מחצית מגודל צוותה של משחתת, ולכן יכולתן של השולות להקצות מלחים לצוות ההשתלטות הייתה מוגבלת. וכך התגבשה תרגולת לפיה המשחתות המיירות את אניית המעפילים מעבירות את צוותי ההשתלטות שלהן אל שולות המוקשים, ואלה ניגשות ומעבירות אותם אל אוניות המעפילים. לשולות המוקשים היה חסרון נוסף, מהירותן הייתה נמוכה מזו של המשחתות בסדר גודל, ואוניות מעפילים שמהירותן עלתה על 10 קשרים, היוו עברון בעיה. במקרים כאלה חזרה משימת גישת הדופן למשחתות.

בתחילת קיץ 1946 עוד תמרנו מפקדי המשחתות בשמרנות תוך שהם נזהרים לא לגרום נזק לספינתם ולאוניית המעפילים. ההחלטה על הגירוש לקפריסין סימנה את התפנית. הלחימה על הסיפונים נעשתה עזה, בשלב זה ברור היה למפקדים שהנזק לכלי השייט הוא בלתי נמנע והדבר החשוב הוא להעביר מספר רב של אנשים בו זמנית אל אוניית המעפילים.

שלב ההעברה

לאחר שנצמדו הספינות זו לזו החל שלב הדילוג וההעברה וגם בו נדרשה מיומנות. כאבן דרך בהתפתחות האירועים ניתן לסמן את ההשתלטות על האונייה ארבע חריות.²⁸⁸ באירוע זה נוכחו הבריטים כי למספר אנשי צוות ההשתלטות ולקצב העברתם אל אניית המעפילים ישנה חשיבות מכרעת. לנושא זה ניתן דגש מיוחד בסדרות האימונים אותן עברו הצוותים כפי שיפורט לעיל.

²⁸⁷ TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 7.

²⁸⁸ שם, שם.

גודל הצוות והרכבו

בעקבות ההשתלטויות בסתיו 1946 הופקו לקחים בכל הרמות, נקבע כי לצורך השתלטות על אניית מעפילים נדרשים 6 קצינים ו-70 מלחים. המשמעות הייתה כי צוות ההשתלטות בכל משחתת צריך לגדול מ-12 ל 30 מלחים, וכי לכל השתלטות נדרשות שתי משחתות לפחות.²⁸⁹

בעמדות ההשתלטות בתקופת מלחמת העולם השנייה הייתה הקבוצה הנשלחת מהמשחתת (קצין ושניים עשר מלחים) קטנה, וחסרונה בצוות משחתת שמנה במצב מלחמה כ-250 מלחים לא היה מורגש כמעט. הצוות שנותר במשחתת היה בכוננות לחידוש הקרב למקרה שהספינה הנכנעת תחזור בה מכניעתה או שספינת אויב נוספת תופיע בזירה. תרחיש זה לא היה רלוונטי במקרה של השתלטות על אניית מעפילים וניתן היה לוותר זמנית על 30 מלחים מצוות המשחתת. עם זאת, בהשתלטות מסוג זה נדרשו שינויים אחרים בעמדות ובמוצבים שאוישו בספינה.

לצורך עמדות ההשתלטות הוקמו במשחתת המשתלטת: צוות להתזת מים, צוות משליכי רימוני גז, צוות לקשירת האוניות זו לזו, צוות צלפים למקרה שמי מאנשי צוות ההשתלטות יעמוד בסכנת חיים ויהיה צורך לפגוע בצרים עליו, וגם צוות הגנה למקרה שהמעפילים יביסו את המשתלטים ויפרצו אל המשחתת.²⁹⁰ חדר האלחוט תוגבר אף הוא - משימת ההשתלטות הייתה אירוע נושא השלכות על דרגי המשטרה והצבא שבחוף, אלה וגם הדרגים הבכירים, ביקשו להיות מעודכנים בזמן אמת.²⁹¹

לעומת זאת, מפעילי התותחים הכבדים כמו גם בקרי האש ותותחני ההגנה נגד מטוסים, לא נדרשו בעמדותיהם וניתן היה לשבצם בצוותים המיוחדים שהוקמו. שינויים אלה דרשו מחשבה ותכנון, וחלקם השתכללו והתעדכנו בהמשך ככל שנצבר הניסיון. בסך הכול עסקו בהשתלטות בכל משחתת 88 אנשי צוות, 28 מהם בצוות ההשתלטות עצמו והיתר בעמדות הסיוע השונות במשחתת. מעניין לציין כי באוניות הצי היו מוצבים גם חניכים (נערים טרום גיוס) ואותם אסרה האדמירליות לשלב, גם לא לסייע, במשימת ההשתלטות. איסור זה יכול להעיד כיצד נתפסה המשימה בעיני הצי.²⁹²

האימונים

ל"מקצועות החדשים" שיצרה הסיטואציה לא הייתה הכנה מוקדמת בקורסי הטירונוט אותם עברו המלחים עם גיוסם, והצי נאלץ לפתוח לנושא בית ספר מיוחד להשתלטות על אוניות מעפילים. ב-15 באוקטובר 1946 נפתח במלטה, במחנה 'עין תופיחה' (Għajn Tuffieħa), קורס מזורז לצוותי ההשתלטות, והמשחתות החלו לשלוח את אנשיהן להכשרה. בתקופה שבין אוקטובר 1946 לפברואר 1947 הוכשרו במחנה זה 42 קצינים ו-626 מלחים מצוותי המשחתות, שולות המוקשים

²⁸⁹ שם, עמ' 4.

²⁹⁰ TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 38.

²⁹¹ שם, שם

²⁹² שם, עמ' 7.

וספינות הליווי והעזר.²⁹³ הקורס ארך שבוע שלם ובמסגרתו אומנו המלחים בשימוש בנשק לטווח קצר (אקדחים ותת מקלעים מסוג לנקסטר) הפעלת רימוני גז, טיפוס בחבל וקפיצה מגובה. בניגוד לתרגולת בה נדרשים חיילים מסתערים לאבטח את צידם בחוזקה אומנו המלחים בקשרים מיוחדים המאפשרים שחרור מהיר של הציוד למקרה של נפילה למים. הקורס כלל גם אימוני כושר וכוח, פעילות לילית וטיפוס צוקים. חלק מהתרגילים בוצעו כאשר המתאמנים עוטים מסכות גז. הקורס כלל גם פעילות הסברה - לסדרה הובאו גם נציגי משטרה מא"י שנתנו הרצאה בנושא 'טרור יהודי'.²⁹⁴ כל כיתת מתאמנים הורכבה קצין ו-15 מלחים. אל הקורסים נוספו גם מכונאים ומסיקים והיה בכך משום חידוש שכן צוותי ההשתלטות המקוריים הורכבו סיפונאים בעיקר. תוספת זו נבעה מהצורך להקצות אנשים רבים לצוות ההשתלטות.²⁹⁵

אמצעי הלחימה

כאמצעי היעיל ביותר להרתעתם ולפיזורם של המעפילים המתגודדים על הסיפונים נמצאו זרנוקי כיבוי האש. צנרת כיבוי האש במשחתת מחוברת דרך קבע למשאבות מי ים ואלה פועלות ברציפות ומספקות מים בלחץ גבוה וללא הגבלת כמות. אל המים המוזרמים ניתן היה להוסיף שומן חיות (ששימש לכיבוי אש, ונמצא באותם ימים בכמויות גדולות על הסיפון לצורך זה) ולקבל קצף חלקלק שריחו דוחה במיוחד. במקרים בהם לא נמצא ברז כיבוי אש בקרבת מקום, נעשה שימוש במשאבות ניידות שסופקו לספינות הצי במיוחד למשימה. חסרון של המשאבות היה בכך שניתן היה להפעילן רק במצב עמידה או בתנועה איטית שכן המים למשאבות הגיעו מצינור גמיש שהורד מעבר לדופן.

כדי לעבור מסיפוני ספינות הצי אל סיפוני אוניות המעפילים נעשה תחילה שימוש בכבש הנייד של הספינה ובהמשך נבנו גשרונים תלויים (Boarding ramps) אותם ניתן היה לפרוש בקלות יחסית. הגשרונים הותקנו בדרך כלל על הסיפון הראשי, אך במקרה של השתלטות על אוניות גבוהות, אקסודוס למשל, הותקנו הגשרונים על גשרי האוניות המשתלטות או אפילו על בסיס התורן.

כדי להחזיק את האוניות צמודות זו לזו השתמשו המלחים באונקלים הדומים מאוד לאלה שהפעילו אבותיהם 150 שנים קודם לכן. נוסו גם שיטות להטיל את עוגן החרטום של המשחתת על סיפון אניית המעפילים וכן נבדק ירי עוגן נוסף באמצעות מרגמת פצצות העומק.²⁹⁶

אחרי שנצמדו האוניות זו לזו ואם התזת המים לא הספיקה היה הגז המדמיע לנשק היעיל ביותר לפיזור התקהלויות והתגודדויות. בהשתלטויות הראשונות צוידו המלחים באמפולות גז סימן 2 (Gas generator lachrymatory mark 2) אך אלה נבעטו מהסיפון או הושלכו חזרה למשחתת. במהלך הזמן קוצר פתיל ההשהיה שלהם מ-10 ל-5 ובסוף ל-3 שניות. אמצעי נוסף היה רימון גז

293 TNA, ADM 1/20671, דוח מפקד צי הים התיכון לחודש פברואר 1947, 6.3.47.

294 TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 10.

295 שם, עמ' 38.

296 שם, עמ' 10.

מס' 67 (Glass bulb no. 67 grenade) אבל הנוזל שבו היה חריף וגרם לצריבות קשות מדי והוא הוצא משימוש.²⁹⁷ רימון עשן מס' 91 פיזר עשן סמיך אך ניתן היה בקלות להשליכו חזרה. אמצעי נוסף היה מחולל גז מדמיע (Gas Canisters) לפיזור הפגנות שהיה בשימוש צבא - מיכל בנפח 4.5 ליטר (גאלון).

השימוש בגז לא נעשה באופן אוטומטי והוא נשמר למקרים בהם חששו המפקדים הבריטיים מנחיתות או מאבדן שליטה. במקרים מסוימים, כתלות בכיוון הרוח, היה חלק מהגז חוזר אל המשחתת עצמה ומסיבה זו צוידו אנשי צוות ההשתלטות וצוות הסיפון של המשחתת במסכות גז.²⁹⁸

אמצעי נוסף בו נעשה שימוש בשלב ההשתלטות היה רימון ההלם סימן 92, אבל פיצוץו גרם לפצועים והוא הוצא משימוש. באפריל 1947 הוכנסו לשימוש חזיזים ואלה התגלו כיעילים למדי. יתרונם היה בכך שלא ניתן להטילם חזרה וגם הסיכון בשימוש בהם היה נמוך.²⁹⁹ כנגד מעפילים שניסו לקפוץ מהאוניות ולברוח בשחייה הופעלו רימוני נ"א, בעיקר כדי להפחידם ולאצם לחזור לאוניה.³⁰⁰

בנוסף למסכות הגז הותאמו פריטים נוספים בצידום האישי של המלחים המשתלטים למשימה. אחרי ההשתלטות על האונייה 'ארבע חיריות' הוחלט כי רובי ה'אנפילד' בהם היו המלחים מצוידים, מסרבליים את נושאייהם, אינם מתאימים לתרחיש וגם אינם רלוונטיים. במקומם צוידו המלחים בידידות של אתי חפירה כאלות ובאקדחים להגנה עצמית. זה היה פתרון מידי ומקומי ובהמשך נרכשו עבור הצי אלות בייסבול ואלות גומי.³⁰¹ שורה שלימה של אמצעים נרכשו לצרכי מיגון המלחים, החל בקסדה דרך מגני גפיים (המשמשים בדרך כלל שחקני קריקט), מגני גוף עשויים עור או דיקט בדומה למגנים בהם השתמש שבט הזולו בדרום אפריקה ועד מגני חלציים גם הם מעולם ציוד הספורט. האחרונים נרכשו אחרי שדווחו מספר מקרים בהם השתמשו נשים במסרגות כדי לדקור את המלחים באזורים רגישים בגופם. להגנה על צוותי ההשתלטות עוד בהיותם על סיפון המשחתת הותקנו סביב נקודות הזינוק לוחות עץ ורשתות ברזל שהגנו עליהם מחפצים מושלכים.

הלבוש

דגש מיוחד הושם על לבושם של המשתלטים. במדים המגוהצים, בקסדות הלבנות ובציוד האחיד הקרינו המלחים הבריטיים סמכות רבה וזו נועדה לשכנע את המעפילים לציית להוראותיהם. הקסדות והמדים הועילו גם לזיהוי הדדי בין המלחים. הזיהוי היה חשוב, שכן בתרחיש בו נכנסת קבוצת מלחים ומתערבת בתוך המון, נדרש סימון ברור שיאפשר חבירה, התקבצות וסיוע הדדי בין המשתלטים. בעקבות ההשתלטות הלילית על האונייה בן הכט נוספו גם נצנצים אדומים

297 ADM 239/412, TNA, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 12.

298 שם, שם.

299 שם, שם.

300 שם, עמ' 4.

301 שם, עמ' 39.

למשתלטים.³⁰² הקסדות והנצנצים אפשרו למשחתת המשלחת לעקוב אחרי אנשיה ולהגיש להם סיוע במידת הצורך; אם בהתזת מים, אם בשיגור תגבורת ואם בהפעלת צלפים למקרה שהמשתלטים נמצאים בסכנת חיים. דפוסים וקודים אלה לפיהם פעלו הבריטים, הכתיבו למעשה את אופי הלחימה ואת גבולותיה, הצד השני שנערך להתנגדות אימץ גם הוא את כללי המשחק.

1.5 הערכות המלווים והמעפילים להתנגדות

אל מול ספינות הצי הבריטי העמיד הצד הציוני במאבק אוסף אקראי של אוניות רעועות. אל מול קצינים ומלחים מאומנים העמידו הציונים קבוצות הטרוגניות של אזרחים, חסרי הכשרה מוקדמת בדרך כלל, בפיקודם של קומץ צעירים – אנשי מחתרת. רמתם המקצועית של אנשי המחתרת בכל הקשור ללוחמה ימית לא הייתה גבוהה, ומידת מחויבותם של המעפילים לפעול כחיילים ולסור למרותם של אותם מלווים, גם היא לא הייתה מוחלטת. באוניות בהן היה מספרם של בני תנועות הנוער רב יחסית, הסתמכו המלווים בעיקר עליהם בפעולות ההתגוננות, באוניות שנשאו אוכלוסיות אחרות (תינוקות, ילדים, זקנים, משפחות וכו') התאימו המלווים את המאבק ליכולות ולמידת המוטיבציה של המעפילים.

מטרתיו של המאבק גם הן לא היו מוגדרות בחדות בצד הציוני. לפלי"ם, למוסד ולדרג המדיני היו מטרות שונות ולעיתים סותרות בניהולו. ובכל זאת, עם כל הסתירות וחילוקי הדעות, ולמרות העדר משמעת והיררכיה צבאית, הצליח הצד הציוני לייצב קו לוחמני בדפוסים צבאיים למחצה ולאתגר את הבריטים.

הסתרת הרכישה

הפלגות ההעפלה נראו כמבצע צבאי חשאי כבר משלבן הראשון – שלב איתור האוניות ורכישתן. למוסד לעלייה ב' לא היה צי משלו, אוניות המעפילים נחכרו (ובהמשך נרכשו) אד-הוק לקראת משימתן. תהליך זה בוצע בחשאיות תוך מאמץ להסתירו ולהסוותו, ולעיתים נלוו לתהליך גם מעשי הונאה. המאמץ היה הכרחי שכן הצי הבריטי לחץ כל העת לסיכול ההפלגות טרם יציאתן והמודיעין הבריטי עשה כל שעלה בידיו, להפריע, לעכב ולפגוע בתהליך.³⁰³

המוסד נדרש, אם כן, ליצירתיות רבה. האוניות נקנו באמצעות מתווכים שותפי סוד או באמצעות חברות קש. חברות הקש נועדו להסתיר את הבעלים האמיתיים מפני המודיעין וגם מפני רשויות

302 שם, שם.

303 ראו לעיל פרק 2.7.

הנמלים השונות שדרשו רישום כחוק, עמידה בתקנות הבטיחות, תעודות ומסמכים. האוניות לא עמדו בתקנים בדרך כלל, שמות ורישומים שונו תדירות כדי לבלבל את הבריטים וגם את הרשויות. בימים שאחרי מלחמת העולם השנייה לא היה הדבר מסובך שכן הכאוס שאפיין את ימי המלחמה לא נעלם באחת.

אחת מהחובות הבסיסיות החלות על בעלי האוניות היא רישומן תחת דגלה של מדינה ריבונית כלשהי. (אנייה ללא דגל כמוה כאדם ללא דרכון - חסרת זהות וחשופה למעצר ולהחרמה).³⁰⁴ רשות להניף דגל ("סמרטוט" בשפת הצופן של המוסד) של מדינה כל שהיא נרכשה בדרך כלל ממדינות דרום אמריקה ובאמצעות שוחד. דגלים אלה, הנקראים 'דגלי נוחות', נועדו במקור להשגת תנאי מיסוי משופרים (מקלטי מס) וכן פטורים שונים מחובות חוזיות וסוציאליות לחבר הימאים. הרישיון נרכש באמצעות תשלומי אגרה והשגתן במדינות דרום אמריקה באמצעות הקונסוליות השונות אפשרה מסווה חוקי והחלפה תדירה של הדגלים לצורך טשטוש עקבות. מלבד המודיעין הבריטי ראה המוסד ברשויות הנמלים עצמן גוף שיש להסתיר מפניו מידע שכן ההנחה הייתה כי הם חשופים ללחצי הבריטים.

המספנות או בתי המלאכה שנבחרו לצורך הכנת האוניות נדרשו לשמור את הסוד ודרישה זו גובתה בשלמונים. לבעלי אותן מספנות וגם לעובדיהן היו ממילא סיבות להסתיר את פעילותם ובכאלה בחר המוסד לבצע את העבודות.³⁰⁵

ההסוואה לא הסתיימה עם רכישת הדגל ולא עם חתימת החוזה עם המספנה, התהליך כולו הוסווה. במספר מבצעי העפלה הסוותה הכנת האוניות להפלגה כהכנה להוצאה לגריטה.³⁰⁶ אוניות שהכנתן הושלמה טרם הפלגתן ארצה הועסקו במשימות סחר שונות כדי לא למשוך תשומת לב בעצם עמידתן.³⁰⁷

הסוואת העלייה

העלאת המעפילים לאוניות נעשתה גם היא בהסתר כדי שהדבר לא יתגלה לתושבי הסביבה, לשלטונות המקומיים, ודרכם למודיעין הבריטי. גם המעפילים עצמם מודרו מן הפרטים. במוסד הניחו שלא כל המעפילים ישמרו את הסוד ולכן שם האונייה, נמל היציאה ומועד היציאה הוסתרו גם מהם.³⁰⁸ במקרים בהם חשוב היה לשמור את מיקומה של נקודת העלייה בסוד הובלו המעפילים בנתיב עקלקל כדי שלא יוכלו לזהותו. מקומות ההעמסה נבחרו בדרך כלל בנמלים נידחים או

304 כל כלי שיט חייב להיות רשום במדינה מסוימת שכן אוניה היא ישות משפטית הניתנת לתביעה. United Nations Convention on the Law of the Sea, Part VII, Article 91.

305 יעל רוזמן, **מלך התחבולות - סיפורו של יהודה ארזי**, יד בן צבי, עם עובד (1995) עמ' 87.

306 ראו לעיל סיפורה של האונייה אף על פי כן בפרק 3.3.

307 כך למשל הופעלו הפאנים חצי שנה במשימות סחר טרם יצאו לפגוש את מעפיליהן.

308 כפי שהייה בהעלאת המעפילים לאונייה עלייה בבנדול, שם הובלו המעפילים בדרכם סחור סחור, ראו לעיל.

במפרצים מוסתרים וסיפורי הכיסוי לסקרנים, אם ייקלעו למקום, היו מגוונים כיד דמיונם של אנשי המוסד.³⁰⁹

הפלגה והתגנבות

מרגע שיצאה אונייה לים הרי שיכולתם של הבריטים לעכבה הייתה מצומצמת, אלא אם נאלצה לעבור במצר מבוקר או להיכנס בדרכה לנמל כלשהו. במקרים כאלה יכולים היו הבריטים להפעיל מניפולציות שונות על הרשויות המקומיות, על המשטרה ולעיתים גם על האוכלוסייה. המארגנים השתדלו להימנע מכניסת אונייה לנמלים בנתיבה ארצה, מצרים כמסינה וגיברלטר נחצו בדרך כלל בלילות – הנחת העבודה הייתה שלבריטים יש תצפיות במעברים אלה. בתעלת הקורינתוס מקצרת הדרך נמנעו המלווים לעבור מאותה סיבה. רצונם של המלווים לחמוק ולהגיע לחוף הכתיב שגרת הפלגה קשה מאוד למעפילים. עם התקרבות האוניות לאגן המזרחי של הים התיכון הוטלה משמעת חמורה על המעפילים והם נדרשו לשהות בכל שעות האור בבטן האונייה. חדרי השירותים המאולתרים שהיו בנויים בדרך כלל על הסיפון נאסרו לשימוש ובחלק מהמקרים פורקו והושלכו לים, שכן הימצאותם על הסיפון הייתה הוכחה ברורה לנוכחותם של נוסעים רבים.³¹⁰ הופעתם של מטוסים באזור גרמה למלווים לשנות את קורס הפלגה לכיוונים שאינם מחשידים ובכך התארכה הדרך על כל המשמעות הכרוכה בסבל המעפילים ובמלאי המזון והמים שתוכננו בדרך כלל להפלגה ישירה.

טקטיקת ההתקרבות וההסתננות הייתה נושא לוויכוחים ולדיונים רבים לאורך כל ימי ההעפלה; האם לשלח את המעפילים באוניות גדולות או אם בקטנות? האם להגיע לחופי הארץ במספר אוניות בו זמנית או לצופף את מעפיליהן של מספר אוניות באונייה אחת?

טקטיקה נגזרת בדרך כלל מאסטרטגיה, והאסטרטגיה הייתה שונה, ולעיתים מנוגדת בכל אחד משלושת הגופים שעסק בהעפלה. הצלחתם של הבריטים ביירוט (קרוב ל-90% מהאוניות נתפסו) מוכיחה שהטקטיקה לא צלחה. כשירודים לעומקן של התוכניות ניתן לראות שבניגוד לצי הבריטי שמטרתו הייתה ליירט, הרי שבצד הציוני היו המטרות שונות.

אנשי הפל"ם, הצעירים שבחבורה, רצו "לנצח". רצון זה תאם את תפיסתו של מפקדם, מפקד הפלמ"ח, יגאל אלון, שראה בהעלאת יהודים ארצה מטרה לשמה.³¹¹ מרגע שעלו המעפילים לסיפון ועברו לאחריהם, חלמו אנשי הפל"ם לחמוק מסיורי הבריטים ולהנחיתם בחוף. הם השתדלו שלא

³⁰⁹ דוגמה לכך היא הפלגתה של האונייה לא תפחידונו, עדה סרני הסבירה לסקרנים שהתקהלו בחוף שהעלאת המעפילים לאונייה היא סצנה מתוך סרט.

³¹⁰ כך למשל התאפשר זיהויה של האונייה קדימה על ידי מטוס. AIR 24/1911, TNA.

³¹¹ שפירא – חלדו, עמ' 279.

לקבל במהלך ההפלגה מעפילים מאוניות נוספות ומצאו לכך תירוצים וסיבות.³¹² על המעפילים גזרו הסתתרות ממושכת מתחת לסיפונים עם כל הסבל הכרוך במחנק ובריח במחסנים הדחוסים. כדי למנוע מן המשחתות להתקרב תמרנו אנשי הפל"ם את אוניותיהם, בחלק מהמקרים, בפראות שסיכנה את המעפילים. רבים מאנשי הפל"ם סברו שהגעתן של מספר אוניות בו זמנית תקשה על מערך הסיור הבריטי ותאפשר לחלק מהאוניות לנחות בשלום.³¹³

אנשי המוסד ראו את הדברים אחרת. למרות שהכירו ביתרון הגעתן של מספר אוניות במקביל, פעלו אנשי המוסד בדיוק ההפך, כשמטרתם לחסוך באוניות. רכישת האוניות עלתה בכסף רב, שתמיד חסר, וגם השגת האוניות לא התאפשרה בקלות - היצע האוניות בימים שאחרי המלחמה היה דל. אנשי המוסד ראו את הטקטיקה מנקודת מבט זו ותכננו בדרך כלל להפגיש מספר ספינות מעפילים מול חופי הארץ ולרכז את כל המעפילים באונייה אחת, הם הניחו שהאונייה תתגלה אך רצו להחזיר את היתר להפלגות נוספות. וכך קרה שהבריטים התמודדו ברוב המקרים עם גילוייה של מטרה אחת, העמוסה לעיפה, קלה לזיהוי וקשה לתמרון.³¹⁴

ההנהגה הציונית התעניינה בעיקר בהישג המדיני שיכול להיות מושג מהגעתה או מתפיסתה של אונייה. דוגמה טובה לכך היא הגעתה של החייל העברי. האונייה הופיעה במפרץ חיפה ביולי 1946 מבלי שהתגלתה, מלוויה ביקשו להנחיתה בחוף קריית חיים אך במוסד העדיפו, באותה נקודת זמן, שהאונייה תיעצר ותיתפס ומעפיליה יצטרפו למניין העצורים הגודשים את מחנה עתלית.³¹⁵ יוצא איפה שבעוד צד אחד (הבריטים) עשה ככל שביכולתו לגלות וליירט את האוניות התנהל הצד השני כששיקולים אחרים מנחים אותו.³¹⁶

ההורדה

מעטות היו האוניות שחדרו את מערך הסיורים ("פרצו את השערים" בשפת התקופה) ובכל זאת נערך ארגון ה'הגנה' להגעתן של האוניות לחוף בכל פעם.³¹⁷ המשימה הוטלה בדרך כלל על הגדוד הרביעי של הפלמ"ח והממונה מטעם המוסד היה דויד'קה נמרי.³¹⁸ החופים שנבחרו היו חוליים שאפשרו נחיתה, קרבתם לישובים עבריים הייתה תנאי הכרחי. סביב החוף המיועד נפרשו בדרך כלל כוחות אבטחה וחסיומה. דוגמה מייצגת לכך ניתן לראות בליל ההורדה מהאונייה ברל

312 בנסיבות אלה בוטלו מפגשיו של ווג'ווד, תיאודור הרצל, קדימה ועוד...

313 פעיל וזוהר – פל"ם עמ' 59.

314 לדוגמה האונייה הגנה שהפליגה כשעל סיפונה דחוסים 2,678 מעפילים.

315 אלכס שור, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 479.

316 גישה זו זוהרה גם בעבודת ה-MA של גיורא קדר ולפיה ההחפה לא הייתה משימה מוגדרת בעדיפות גבוהה לדרגים המבצעיים למרות שהם – שאפו לכך. גיורא קדר, שלב ההחפה במבצעי המוסד לעלייה ב' 1945 – 1948, עבודת MA, אוניברסיטת בר אילן, רמת גן (2017) עמ' 104.

317 האוניות שהגיעו: דל"ן, נתן א', גבריאלה, פטר א', נתן ב', פטר ב', ברל כצנלסון, חנה סנש, עמירם שוחט,

שבתאי לוזינסקי, עלייה, הפורצים והאומות המאוחדות – סה"כ 13 אוניות (מתוך 66 שיצאו לדרקן), רובן קטנות. פעיל וזוהר – פל"ם, עמ' 101.

כצנלסון.³¹⁹ בקרבת החוף עגנו ארבע 'לווייתניות' אשר נועדו להעביר את המעפילים אל החוף. על החוף הוצבה תאורה שנועדה לסמן לאונייה היכן לעגון. דרכי הגישה לחוף נחסמו, במרחק מה נערכו מספר אוטובוסים שנועדו לפזר את המעפילים בין יישובי הסביבה שגם בהם נעשו פעולת הכנה.³²⁰ הפעולה הוכתרה בהצלחה. למרות שהאונייה התגלתה ע"י ספינה בריטית, הספיקו אנשי הפלי"ם להוריד את רוב המעפילים לחוף ולפזרם בין יישובי הסביבה. דייגים ערבים שנקלעו לחוף נעצרו ונכבלו עד סיום ההורדה וכלי רכב בריטיים שהוזנקו לחוף מאוחר יותר נתקלו בחסימות ונעצרו. מאתיים מעפילים (מתוך 206 שהיו על סיפונה) הספיקו לרדת מהאונייה ופוזרו ליעדים שונים על ידי אוטובוסים וכלי רכב אחרים שהמתינו בקרבת החוף. אך, כאמור, הצלחה זו הייתה נחלתן של אוניות מעטות, רוב האוניות התגלו במרחק רב מהחוף. לאחר שנתגלו לוו האוניות ע"י ספינות הצי עד שהחלו להתקרב למים הריבוניים ושם נקראו לעצור.

הסירוב לעצירה

עצירתה של אונייה אזרחית על ידי ספינת צי היא תהליך מוכר בים, במיוחד בימי מלחמה, אך גם בימי שלום, אוניות צי האוכפות אמברגו או סגר או מבצעות בדיקות ביטחוניות באזורים מוגדרים, עוצרות לעיתים אוניות אזרחיות בתהליך סדור. ראשיתו של התהליך בהנפת דגל L בראש התורן (קוד בין-לאומי שפירושו 'עצור את אונייתך') ובקריאה ברמקולים. ספינת מלחמה אינה מצדדת את תותחיה לכיוון האונייה הנעצרת בשלב זה אך ברור לשני הצדדים למה נועדו. אוניות המעפילים התעלמו מהדגלים, מקריאות הרמקול ומהתותחים. המלווים הניחו בביטחון שהתותחים לא יופעלו.

מפקדי הספינות הבריטיות הוסמכו לדרדר את האירוע גם לירי אזהרה באוויר או לירי לקרבת האונייה. ירי כזה אכן בוצע מספר פעמים אך ללא הועיל, יתרה מזאת - בחלק מהמקרים עורר הירי תגובות זעם בקרב המעפילים ומהומה רבתי על הסיפונים.³²¹ בדיעבד, ההנחה שהניחו המלווים התבררה כמוצדקת מבחינתם, הבריטים לא הפעילו את התותחים ונאלצו למצוא פתרונות ותחליפים לתהליך שנראה עד אותה עת כה טריוויאלי. חשוב לציין כי תהליך העצירה, על פי החוק, החל רק כשהייתה אוניית המעפילים בקרבה רבה אל החוף. האיטיות שבאוניות המעפילים יכולות היו לגמוא מרחק זה בכ-20 דקות והמהירות – בדקות ספורות בלבד. עובדה זו אילצה את הבריטים לפעול במהירות רבה ולעיתים בחיפזון.³²²

סיכול הגישה

משאיבדו תותחיהן של הספינות הבריטיות את משמעותם לא נותר להם לבריטים אלא לעבור לשלב הבא, בו מועברים צוותי ההשתלטות - גם אם אוניית המעפילים לא עצרה והיא נמצאת בתנועה.

319 אמ"ה, תיק ברל כצנלסון, דוח איש הפלמ"ח - משה נצר. (ללא תאריך).

320 שם, עדות כתובה של יוסף אלמוג - מפקד סירה מס' 2, 26.12.84.

321 ADM 1/19591, TNA, דוח מפקד הרוונה על ירוט האונייה פלמ"ח, 23.9.46.

322 כפי שקרה בהשתלטות על תיאודור הרצל (ראו לעיל).

העברת צוות המונה 12 מלחים בסירה לא הייתה רלוונטית שכן אוניות המעפילים היו גבוהות ומהירות מהסירות הקטנות, שלא לדבר על היתרון המספרי שהיה לצידם של המעפילים. כיוון שכך, נאלצו הבריטים לגשת ולהיצמד עם ספינותיהם לאוניות המעפילים כדי להנחית על סיפוניהן צוות גדול של משתלטים - על כל הסיכונים הכרוכים בכך.³²³ זה היה השלב בו לקחו המלווים את הפיקוד ואת ההגה. הימאים השכירים נמנעו מלהיות מעורבים שכן המעשה שעמד להיעשות היה בניגוד גמור ל"כללי הימאות הטובה" ובעקבותיו היו עלולים לאבד את רישיונם ואת פרנסתם. המלווים תמרו את האוניות בפראות ובזיגזגים לא צפויים תוך שהם מסתמכים על זהירותם של המפקדים הבריטיים.³²⁴ הזיגזג לא מנע את הגישה, אך עיכב אותה ואפשר במספר מקרים להתקרב אל המים הרדודים שבקרבת החוף לשם נמנעו מפקדי הספינות הבריטיות להיכנס.³²⁵

תמרונים אלה היו גם הם מוגבלים בזמן שכן המלווים היו צריכים לנטוש את הגשר כדי להיטמע בין המעפילים ולהסתתר עוד לפני שהבריטים עלו לסיפון. רגע לפני הנטישה היו המלווים מפנים את ההגה בחוזקה (ימינה או שמאלה) ומשלבבים את המנוע בתנועה מהירה קדימה או אחורה ויורדים אל חדרי המכונה כדי לחבל ולהשבית את המנוע. תפיסתה של אונייה כשמונעה תקין עלול היה לאפשר למשתלטים הבריטים להשיטה לקפריסין או אפילו לארץ המוצא.

משהושבת המנוע ונעצרה האונייה נעשתה הגישה אליה אפשרית, ואז נצמדו אליה ספינות הצי. כאן החל השלב הבא בקרב ובו באו המעפילים, רמת נחישותם ורמת הכנתם לידי ביטוי - כי בשלב זה עמדו לבדם במערכה. המלווים שהכינו את המעפילים והנהיגו אותם עד לאותו שלב נאלצו לפרוש ולהסתתר באזורי מחבוא עליהם סוכם מראש. בארגון ה'הגנה' חששו כי אם יתפסו ויזוהו, יהיה עונשם כבד ביותר, משום כך וגם למען זמינותם להפלגות ההעפלה נוספות, הונחו להסתתר. אילוץ זה פגם, ללא ספק, בניהול הקרב ודווקא ברגעיו הקריטיים. חשוב לציין כי לא כל המלווים תוכננו להסתתר, חלק קטן מהם (אחד בדרך כלל) הושאר על הסיפון בבגדי מעפיל. מלווים אלה יועדו להיות מגורשים עם המעפילים לקפריסין ולהמשיך להנהיגם שם. בארגון ה'הגנה' רצו להמשיך ולשמר את הקשר עם המעפילים, הן כדי להעביר מסר של מחויבות, וכנראה גם כדי להבטיח שלא יעברו בזמן שהייתם בקפריסין אל ארגוני הפורשים.³²⁶

צבא המעפילים והכנתו ללחימה

לא כל המעפילים היו מסוגלים להילחם, לא כל המעפילים רצו להילחם. המעפילים לא היו חיילים מגויסים ולא ניתן היה להכריחם לכך. מבוגרים ובעלי משפחות לא יועדו ללחימה, גם לא ילדים. מי שהתנדבו להילחם והוכשרו להילחם היו צעירים שהשתייכו לתנועות נוער. גילם, מצבם המשפחתי

323 TNA, ADM 1/19757, ההשתלטות על האונייה הגנה, דוח מפקד הנוס, 30.7.46.

324 קרמן - מעפילים, עמ' 121.

325 דוגמה מובהקת לכך ניתן לראות בקושי להשתלט על חיים ארלזורוב בחוף בת גלים (ראו לעיל).

326 בוגר - גירוש, עמ' 280.

(רווקים ורווקות בדרך כלל) והיכולת להפעילם באמצעות מדריכיהם עשו אותם ללוחמי החוד. נשים גויסו בדרך כלל לתפקידי מנהלה ומרפאה, אך היו מקרים בהם הוצבו נשים בידיים ריקות וחסמו, או לפחות עיכבו את התקדמותם של המשתלטים.³²⁷

ההכנה במחנות והחלוקה לקבוצות בתחילת ההפלגה

הכנת המעפילים להתנגדות החלה עוד במחנות המעבר וההכשרה. הכנה זו הייתה חלק מהגדרת תפקידם של המלווים. בקובץ ההוראות למלווים, סעיף ח' נאמר:

על כל המעפילים - פרט לזקנים, לנשים הרות ולילדים להשתתף בהתנגדות. אולם יש לבחור ולארגן, עוד בנמלי היציאה, יחידות מיוחדות של צעירים שיאומנו אימון ראשוני...³²⁸

ברוח הוראה זו התקיימו האימונים במחנות והדגשים היו אימון בעלייה ובירידה מאונייה עוגנת ולחימה בנשק קר על הסיפונים. אימון עלייה לאונייה כלל שימוש בחגורות הצלה, חתירה בסירות גומי וטיפוס על חבל - האוניות עגנו בדרך כלל במקומות מסתור ולא בנמל מוסדר ומיומנות זו נדרשה. בנושא הלחימה אומנו המעפילים המיועדים בתנועה לילית, בתכסיסי קרב מגע, בג'ודו ובמקלות קפא"פ (קרב פנים אל פנים).³²⁹

לאחר עליית המעפילים לאונייה נמשכה הכנתם ללחימה על פי ההנחיות הספציפיות שנשלחו על ידי המוסד לגבי אותה אונייה ועל פי הערכת התאמתם ומוכנותם של המעפילים להילחם. דוגמה טובה לכך היא הכנתם של מעפילי *כנסת ישראל* בפיקודו של יוסי הראל לקרב (שלא היה). האונייה חולקה לחמישה אזורים, כל אזור הועבר לאחריותה של תנועת נוער מסוימת, בכל תנועה הוקמו קבוצות לחימה וקבוצות עתודה - ללחימה ממושכת. במקביל הוכנו אמצעי לחימה ביצור המוני - אלות, פיסות מתכת ליידויי, צינורות כיבוי אש להתזה ואפילו להביורים מאולתרים. במהלך ההפלגה תורגלו מספר פעמים תפיסות עמדה והערכות ללחימה, כל קבוצה בשטח אחריותה. בנוסף, מונו רצים ואנשי קשר לצורך תיאום בין הקבוצות. הוגדרו מראש מספר אזורים באונייה אליהם יפנו הפצועים ובהם יינתן להם טיפול ראשוני. תוכננו גם סבבי חלוקה של מים וכריכים לכוחות הלוחמים. במהלך ההפלגה נערכו מספר ישיבות מפקדים בהם שולבו מפקדי הקבוצות. הראל ניהל את הישיבות תוך שהוא משנן את שלבי הקרב באוזני פקודיו כדוגמת תרגיל טקטי ללא גייסות (תטל"ג בז'רגון המקצועי).³³⁰

327 TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 23.

328 קובץ ההוראות למלווים. גלעד - פלמ"ח, עמ' 581.

329 בוגר - מרי, עמ' 79.

330 את"ה, חט' 14, תיק 629, עמ' 47-51.

הכשרה המוקדמת של המפקדים והמלווים

תוכניות הלחימה ושיטות הלחימה שהגו הראל וחבריו המפקדים והמלווים ביתר האוניות לא היו פרי של אינטואיציה מקומית. התוכניות התבססו על משנות סדורות אותן למדו המפקדים בקורסי הפלמ"ח והפלי"ם (הראל שהיה מבוגר יותר עוד זכה לשמוע חלק מהן מפיו של אורד וינגייט). הכשרתם של אנשי הפלי"ם למשימה זו הייתה סדורה. עוד בשלב הכשרתם בפלמ"ח עברו קורס מפקדי כיתות (מ"כים) בקיבוץ דליה. שם, בנוסף לשדאות ולרובאות, למדו על מפעל ההעפלה, על שיטות הפעולה ועל האתגרים שיעמדו בפניהם. דגש מיוחד ניתן באותה הכשרה לאימוני ג'ודו וקפא"פ שאפיינו את הלחימה על הסיפונים.³³¹ במסגרת הקורס הופגשו החניכים עם מפקדי אוניות שאך חזרו מהפלגת העפלה ומהם למדו והתעדכנו.³³²

בהמשך, ובשונה משאר חבריהם בפלמ"ח אשר עבדו בקיבוצים המארחים, נשלחו אנשי הפלי"ם לעבוד באוניות סוחר ובספינות דיג שם צברו ניסיון ימי חשוב.³³³ חלק מהימאים נשלח לקורס חובלים, הקורס הראשון נפתח בינואר 1945. אנשים אלה הוכשרו, בנוסף לחומר הקלאסי הנלמד בקורסי חובלים (ניווט אסטרונומי, יציבות אוניות וכו'), בכל הקשור להובלת אנשים בבטן אונייה, החל מהמרווחים האפשריים בין הדרגשים, דרך נפחי חללי המגורים והאפשרויות לאווררם ועד להצטיידות במזון במים ובתרופות לפי מספר המפליגים ומשך ההפלגה הצפוי. דגש מיוחד ניתן בהרצאות להכנתם של אנשי הפלי"ם למפגש עם אנשים הבאים מתרבות שונה, הן כדי לתקשר עימם והן כדי לזכות באמונם.³³⁴

הכשרה זו נתנה בידי אנשי הפלי"ם את רוב הכלים להם נדרשו בהפלגות ההעפלה ויותר מכך, היא נטעה בהם ביטחון והתלהבות. מהתלהבות זו חששו אנשי המוסד שהיו בוגרים יותר בגילם וגם היו קשובים יותר לדין הציבורי שהתנהל סביב שיגורם של המעפילים, ניצולי השואה, לחזית המאבק. את הטון בדיון זה הכתיב אחד ממשוררי התקופה, נתן אלתרמן, שביקר לא אחת את "חלוקת הנטל" בין בני הישוב והמעפילים.³³⁵ מישהו צריך היה להזכיר לאנשי הפלמ"ח הנלהבים כי בשונה מהחינוך הפלמ"חאי לדבקות במשימה ולהקרבה, יש לנהל את הקרב לפי כללים אחרים ולהימנע מקורבנות. הנחיות המוסד למפקדי האוניות במהלך הפלגתן שיקפו גישה זו וכללו סעיפים העוסקים ישירות בעוצמת המאבק המצופה ממעפילי אותה אונייה ומלוויה ובהגדרת גבולותיו. וכך, עם כל הידע והתובנות שרכשו, הגיעו המלווים לאוניות, פגשו את המעפילים ובזמן הקצר שעמד לרשותם (לעיתים שעות ספורות) הכינו את "חייליהם" להתכתשות.

331 יגאל אלון, מערכות פלמ"ח מגמות ומעש, הקיבוץ המאוחד (1965) עמ' 59.

332 גלעד-פלמ"ח, עמ' 344.

333 שם, עמ' 402.

334 שם, עמ' 723.

335 נתן אלתרמן, "חלוקת תפקידים", דבר, הטור השביעי (13.12.46) עמ' 2.

ההתכתשות

ההתכתשות עצמה החלה עם התקרבותן של הספינות הבריטיות לטווח "הנשק" של אוניות המעפילים, או אז נורה המטח הראשון. המטח הורכב מאוסף מזדמן של חפצים ליידוי (Missiles בשפת המשתלטים), היו אלה ברגים, שברי רהיטים, בקבוקי זכוכית, קופסאות שימורים ותפוחי אדמה – מכל הבא ליד. מטרתו של מטח זה הייתה לפגוע בקבוצת המלחים העומדת לזנק ולפזר אותה. כשהתקרב כלי השיט הבריטי עוד, והגיע לטווח העברת גשרונים או סולמות, היו מעפילים שצוידו מראש בגרזינים ובמוטות אונקל, מקצצים את החבלים, דוחפים את הסולמות והגשרונים ולא מאפשרים את העברתם.³³⁶ במהלך התקופה, ועם צבירת הניסיון, צוידו חלק מהעומדים בחזית ההתנגדות במסכות גז. כן צוידו המעפילים הלוחמים ביריעות ברזנט שנועדו להגן עליהם ממזנקי המים שהפעילו הבריטים.³³⁷ באוניות בהן היו מותקנים מנופים נפרשו זרועותיהם לצדדים. זרועות אלה, עשויות פלדה בדרך כלל, הגנו על האונייה מפני התקרבות ממש כקוצי דורבן.³³⁸

קו ההגנה הבא היה רפסודות ההצלה התלויות דרך קבע ועל פי תקן מעבר לדופן האונייה ומוכנות להטלה (במקרה של אסון). משקלן של רפסודות אלה היה רב והפלתן על קבוצת משתלטים, או על סיפון הספינה הבריטית, גרמה לא אחת לנפגעים ולנזקים.

אם הצליח צוות ההשתלטות הבריטי לעבור את המכשולים ולהגיע אל סיפון האונייה, כי אז נתקל בממטרות קיטור או שמן. מאחזי היד והסולמות נמרחו בגריז כדי להקשות את הטיפוס, ומעברים אסטרטגיים נסגרו בגדרות תיל. מרכזי השליטה בתנועת האונייה (הגשר, חדרי המכונות וחדר מכונת ההגה) מוגנו ברשתות נגד רימוני הגז. הדלתות או המחבטים המובילים אליהם נסגרו בחוזקה ולעיתים אף רותכו.³³⁹ במעברים המוליכים אל אותם מקומות הוצבו לא אחת מעפילים חסונים מצוידים באלות או במוטות ברזל. לעיתים הצטופפו במעברים אלה, ביד מכוון, מעפילים שלא יועדו להילחם אלא רק ליצור בעצם התקהלותם מחסום להתקדמותם של המשתלטים. היו מקרים בהם הוצבו במעברים נשים וזאת מתוך ידיעה שהבריטים לא יעזו לדחוף אותן, גם לא לגעת בהן. צעקותיהן של הנשים: "You are not a gentleman!!!"³⁴⁰ הביכה ובלבלה את המלחים.³⁴¹ ידועים גם מקרים בהם דקרו נשים מלחים בריטיים בכלי תפירה ובמסרגות.³⁴² חשוב להדגיש כי אין לראות

336 לדוגמה - הלחימה על סיפונה של האונייה אקסודוס, ADM 1/20685, TNA, דוח מפקד שיטת המשחתות, 10.8.47.

337 לדוגמה - הלחימה על סיפונה של האונייה פלמ"ח. אמ"ה, תיק פלמ"ח, דוח המפקד רבינוביץ' (כרמלי), 5.10.46.

338 לדוגמה - הלחימה על סיפונה של האונייה חיים ארלזוזרוב. TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 25.

339 TNA, ADM 1/ 20789, מדיניות ההשתלטות אחרי פרשת האקסודוס, הנחיות האדמירליות, 25.9.47.

340 ניניאן – פטרול, עמ' 70.

341 TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 23.

342 שם, שם.

בעיכובים אלה הטרדה גרידא, ממד הזמן היה פקטור מרכזי בקרב, שכן זמן ההגעה מקו תחום המים הריבוניים לקו שרטונות החוף נמדד בדקות.

ניוד מרכזי השליטה

שיטה נוספת לעיכוב ההשתלטות הייתה העברת השליטה באונייה למקומות חליפיים. מאחר וצוותי ההשתלטות חתרו, בדרך כלל, להגיע אל מבנה הגשר שם נמצאים ההגה והמצערות, ניצלו המלווים את יתירותן של המערכות, נטרלו את הפעלתן מהגשר והפעילו אותן בשליטה מקומית מבטן האונייה.³⁴³ כדי להגיע אל אותן מערכות חלופיות נדרשו המשתלטים להכיר היטב את מבנה האונייה אך ידע זה חסר להם. בנוסף, עברה הדרך אל אותם מוקדים מסדרונות וסולמות שאותם קל היה לחסום.

לוחמה פסיכולוגית

בצד האמצעים הפיזיים ננקטו גם אמצעי תעמולה ודמורליזציה כנגד המשתלטים. ראשית, שמות האוניות - חלקם נועדו להביך ולפרוט על מצפונם של הקצינים והמלחים. ברשימת השמות מוזכרים בין השאר 'אשיהו ווג'ווד - חבר פרלמנט בריטי תומך נלהב לרעיון הציוני, אורד וינגייט - קצין בריטי שסייע בהכשרתו של כוח מגן עברי, חנה סנש שפעלה ונהרגה בשירות הבריטים, כמו גם 'לוחמי הגטאות' שבאו להזכיר למלחים במי הם נלחמים.

מה שלא עשו השמות עשו שלטים כמו

נלסון הבט ביורשך...³⁴⁴

או:

הגרמנים השמידו את משפחותינו ובתינו - אל תשמידו אתם את תקוותינו...³⁴⁵

כחלק מהמאמץ להכפיש את שמם ולהבאיש את ריחם של הבריטים, נמנו מספר אירועים בהם נחבשו אנשים שלא נפצעו כלל, ותחבושותיהם הוכתמו בדיו אדומה, בעיקר בשלבי ההעברה אל

³⁴³ מערכות אלה בנויות כך שגם במקרים של תקלות מכניות ניתן יהיה לשלוט באונייה. על המנועים ניתן לשלוט מקומית בחדר המכונות ואת ההיגוי ניתן לבצע ממכונת ההגה הנמצאת בירכתיים. שיטת הפעלה זו גרמה לבריטים קושי רב בהשתלטות על האונייה מדינת היהודים ועל האונייה אקסודוס. ADM 239/412, TNA, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 32.

³⁴⁴ מאמר מערכת, "Dawn transfer deportation", **The Palestine post**, עמוד שער (18.2.47).

³⁴⁵ שם, שם.

אוניות הגירוש - שם נחשפו לקהל מקומי וגם לנציגי התקשורת.³⁴⁶ במספר מקרים הצביעו המעפילים על אנשים שמתו במהלך ההפלגה (לאו דווקא כתוצאה מהמאבק) כעל הרוגי הקרב.

נשק חם

עם כל אלה הקפידו המלווים הקפדה מיוחדת שלא ייעשה שימוש בנשק חם בשלב הלחימה על הסיפונים. בגישה זו הייתה תמימות דעים בין הדרגים המדיניים, אנשי המוסד ואנשי הפלמ"ח. הקפדה זו התאפשרה בקלות יחסית באוניות שהפליגו ממערב אירופה, שם נמצאו המעפילים בפיקוחם ובהכוונתם של המלווים ימים רבים טרם עלייתם לאוניות. שונה הדבר באוניות שהפליגו מארצות הים השחור, שם עלו המעפילים ישירות לאוניות וללא חניית ביניים במחנות מעבר או הכשרה, ולא ניתן היה לבדוק את כבודתם. עובדה זו הדאיגה מאוד את המארגנים ואת המלווים.³⁴⁷ באותן אוניות בהן היו לאנשי המוסד ספיקות לגבי קיומו של נשק בידי המעפילים, הונחו המלווים להודיע בהודעותיהם למשתלטים ולכלול בשלטים אותם הם מניפים אמירה לפיה האונייה איננה חמושה.³⁴⁸

דאגה גדולה עוד יותר גרמו חומרי הנפץ שניתנו בידי מלווי האוניות בקיץ 1946. המדיניות בנושא לא הייתה מגובשת דייה באותה עת. מלוויהן של יגור והנרייטה סאלד קיבלו בסמוך למעצר אוניותיהם חומרי נפץ לצורך חבלה באוניות הגירוש (החבלה לא בוצעה בשל העדר הזדמנות).³⁴⁹ האוניות שיצאו באוגוסט ובספטמבר מאיטליה, וכבר ברור היה שבכוונת הבריטים לגרשם לקפריסין, צוידו עוד ביציאתן (על ידי יהודה ארזי) בחומרי נפץ. המעשה לא היה על דעת הנהגת המוסד וזו מיהרה להבהיר: "אין לבצע שום חבלה בלב ים"³⁵⁰ נהג זה, לצייד אוניות מעפילים בחומר נפץ, פסק עם הפלגתה של האונייה פלמ"ח. בפעם הבאה בה עלה הנושא לידי דיון והפעלה היה הדבר שנה לאחר מכן, בגירוש מעפילי אקסודוס לגרמניה, ועל כך יפורט בהמשך.

שבויים ונכנעים

באירועי השתלטות קרה לא אחת שקבוצת מעפילים הצליחה לפרוק מלח בריטי מנשקו, במקרים כאלה הושלך הנשק למים או הוחזר בהמשך, ובכל מקרה לא נעשה בו שימוש. במקרה אחד, במאבק על סיפונה של חיים ארלזורוב, הצליח מעפיל גברתן וחמום מוח לחטוף נשק מאחד המלחים

346 צבי שופמן, סגרת שני מעגלים, צבי שופמן (1994) עמ' 171.

347 הדרי הדרי (וניה) זאב וצחור זאב, אניות או מדינה - קורות אניות המעפילים הגדולות 'פאן-יורק' ו'פאן-

קרשנט', הקיבוץ המאוחד, אוניברסיטת בן גוריון בנגב (1981) עמ' 68. להלן: הדרי וצחור - מדינה.

348 לדוגמה: הפלגתה ולכידתה של מקס נורדאו. שם, שם.

349 החומר הוברח אל האוניות בשלב בו עגנו במפרץ חיפה בתוך ככרות לחם שהובאו לאונייה והוא כלל גם הנחיות מתי ואיך להפעילו. גלעד - פלמ"ח, עמ' 581.

350 את"ה, חט' 14, תיק 274, ל'חבר' (האונייה פלמ"ח) מ'ארצי' (המוסד בא"י) 18.9.46.

הבריטיים ועמד לירות בו, במקרה זה התערב אחד המלווים האמריקאים והניא את מעפיל מלירות.³⁵¹ היו גם אירועים נוספים בהם, לזמן קצר, הייתה ידם של המעפילים על העליונה. בחלק מאירועים אלה נלקחו מלחים בשבי, חלקם הוכו, חלקם הושלך למים ועם זאת לא נהרגו מלחים בריטיים בעימותים ולא נעשו מעשי לינץ' בשבויים ובנכנעים לאורך כל התקופה, וגם במאבקים המרים ביותר.

1.6 ניסיון הפגיעה במשחתת בעת תדלוק

החרפת המאבק על הסיפונים הייתה רק חלק מהתגברותו של ה'מאבק הצמוד'. כצעד משלים למאבקם של המעפילים נוספה מלחמת גרילה מבוקרת וממוקדת של הפלי"ם באוניות הבריטיות. לקראת הגעתה של האונייה פלמ"ח לחופי הארץ תכננו אנשי הפלי"ם פגיעה משמעותית בכוחות הבריטיים שתבצע בסמוך ובהקשר להגעתה - התוכנית הייתה לפגוע במשחתת.³⁵² פגיעה במשחתת הייתה עבור אנשי הפלי"ם משאת נפש, אך לא כך היה הדבר עבור הדרג המדיני, ודוד בן גוריון בראשו. בהנהגה הציונית חששו מהשלכותיה של פעולה כזו, פגיעה בכלי מלחמתי של הצי הבריטי הייתה עלולה להזיק לתדמיתו של המאבק בדעת הקהל הבריטית.³⁵³ הניסיון הקודם (וגם הראשון) לפגוע במשחתת עוגנת היה ב-20 באוגוסט 1936, אך אז, בשל תקלה, נשטט המוקש וצלל לקרקעית הים.³⁵⁴ שעות ספורות לאחר אותו ניסיון הרימה המשחתת עוגן והפליגה לדרכה מבלי לדעת את שאירע.

אופי פעילותן של המשחתות בזירה היה דינמי והקשה מאוד על הרוצים לפגוע בהן, גם מקום עגינתן היה אקראי - כחלק מצעדי הזהירות שנקטו.³⁵⁵ לפיכך נהגה רעיון לתקוף את המשחתת בנקודה ברורה אליה היא מגיעה בוודאות - נקודת התדלוק. הכוונה הייתה להצמיד מוקש מתחת לעמדת התדלוק ברציף הדלק שבנמל חיפה, להמתין לכניסתה של משחתת ואז להפעילו מרחוק.³⁵⁶

אנשי הפלי"ם ידעו כי הפעולה איננה עומדת באופן מובהק ב'הוראות למלווים' ואינם מוסמכים לבצעה ללא אישור, לפיכך עירבו את מפקדיהם.³⁵⁷ מפקד הפלמ"ח, יגאל אלון, היה מעורב כבר בשלב

351 ניניאן - פטרול, עמ' 97.

352 ספרי הזיכרונות חלוקים על מועד הפעולה בהפרשים של מספר חודשים אך עדותו של איש הפלי"ם יוסף רום תואמת את זמן שהותו ואת עדותו של אל"מ רוק-קייין מפקד המשחתת צ'קרט בארץ - בספטמבר 1946. יוסף רום, "מסיפורי החבלה הימית", אתר הפלי"ם, ההעפלה והרכש, נדלה בתאריך 20.6.21.

353 שפירא - חלדו, עמ' 264.

354 ראו לעל פרק 1.1.

355 TNA, ADM 1/19422, דוח SNOA על דצמבר 1946, 16.1.46.

356 יוסף רום, "זיכרונות", ינאי ואלמוג - שערים, עמ' 464.

357 קובץ הוראות למלווים. גלעד - פלמ"ח, עמ' 581.

התכנון.³⁵⁸ כדי להכניס את הפעולה ל'מעטפת' ה'מאבק הצמוד' נבחר תאריך יעד הקשור להגעתה של אניית מעפילים. האונייה פלמ"ח הייתה צפויה להגיע לחופי הארץ בשבוע האחרון של חודש ספטמבר 1946 ומכאן נגזר התאריך.

בשונה ממוקש מגנטי המוצמד לדופן אונייה, כפי שבוצע בפגיעה באמפייר רייל, צריך היה המוקש להיות מוצמד לאחד מכלונסאות המזח. נקודת ההצמדה נדרשה להיות עמוק מתחת לקו המים, כדי שהמוקש לא יתגלה בזמן שיעבור מרגע הצמדתו לרגע הפעלתו, זמן העלול להימשך מספר ימים. מזח התדלוק בנמל חיפה היה משטח בטון מוארך הניצב על כלונסאות. שפתי המשטח היו מרופדות בצמיגים ואליהם היו המשחתות נצמדות. הכלונסאות ניצבו בקו פנימי המרוחק מטר אחד משפת המזח ומדופן האונייה הקשורה אליו. הצמדתו של מוקש לאחד הכלונסאות פירושה הצבת המוקש במרחק מטר ויותר מדופן האונייה – מרחק גדול מדי ביחס לעוצמת הפיצוץ. כדי להתגבר על הבעיה נבנתה זרוע מתכווננת וקפיצית המרחיקה את המוקש מהכלונס ומצמידה אותו אל דופן האונייה הקשורה למזח. המתקן כולו היה בנוי שלושה חלקים: כליבה שנועדה להתחבר לאחד מכלונסאות המזח, זרוע מתכווננת היוצאת מהכלונס ומקרבת את המוקש לדופן המטרה והמוקש עצמו. המערכת יוצרה במספר מוקדים, החלקים העיקריים נבנו במסגרייה של קיבוץ עין חרוד.³⁵⁹

כשהייה המתקן מוכן, הוחלט לצאת ולחברו אל המזח. על הפעולה פיקד יוחאי בן-נון וסייע לו יוסף רום. משקלו של המתקן על מרכיביו עמד על 120 קילוגרם. להצבתו של מתקן כה כבד במקומו המיועד נדרש סיוע. סירת שירות שפעלה בנמל, נהוגה בידי יצחק דוידוביץ', שהייה גם חבר ה'הגנה', גויסה לפעולה. ביום הפעולה, כשתוכננה הסירה להעביר דוברת דלק לטעינה במזח התדלוק, הועלה אליה המוקש. עם הגעתה למזח הורד ממנה המתקן כשהוא קשור לחגורות הצלה ושנים מהלוחמים גררו אותו בשחייה מתחת למזח עד הכלונס המיועד. על המזח היו שומרים אך אנשי צוות הסירה מצאו דרך להסיח את דעתם מהנעשה מתחת לרציף.³⁶⁰ אחרי שהורכב המתקן והוצמד לכלונס החלה הגוררת לפרוש את כבל ההפעלה מהמוקש אל המזח שממול, שם, על דוברת ישנה שלא הייתה בשימוש, נקבעה נקודת ההפעלה. הניסיון הראשון לא עלה יפה, מדחף הגוררת הסתבך בכבל וקרעו, הניסיון השני צלח והמתקן היה מוכן לפעולה.

מספר ימים לאחר מכן, ועוד טרם נקרתה הזדמנות להפעילו, הגיעה אל המזח סירת מנוע ממנה ירדו אנשי יחידת הצוללים בפיקודו של רב-סרן ליונל קראב, הם איתרו את המוקש תוך זמן קצר ונטרלו אותו.³⁶¹ קראב חתך חלק מכבל ההפעלה והביאו כשי וכמזכרת לאלוף משנה רוק-קין, מפקד

358 שפירא – חלדו, עמ' 264.

359 עורך, "המוקש בנמל חיפה", מערכות ים, מ"ז (מאי 1960) עמ' 54-56.

360 זהר – קומנדו, עמ' 64.

361 שם, עמ' 65.

שיטת המשחתות ה-1 ומפקדה של המשחתת צ'קס (HMS Chequers) ששהתה אותה עת בארץ.³⁶²

לשאלה כיצד נודע לבריטים על המוקש ישנן מספר תשובות ודעות חלוקות. סטיוארט ניניאן, בספרו *The Palestine Patrol* כותב שב-27 בספטמבר התקבלה ידיעת מודיעין ממקור משטרתי על כוונה לפגוע באחת מאניות הצי.³⁶³ בספרו *Tinker Tailor's Secret* כותב Aled Mawgan כי מפקדה של צ'קס, אלוף משנה רוק-קין, היה מודאג, הוא שמע שממחסן מסוים בחיפה נגנב כבל חשמל באורך 900 יארד. רוק-קין הזמין אליו את רב-סרן קראב, הם ניתחו את הנתונים על גבי מפת הנמל ומצאו שהמרחק תואם את הטווח בין גופה השקוע של הפאטרייה למזח הדלק, למחרת יצאו קראב ואנשיו ומצאו את המוקש. לפי עדותו של בן-נון לא נגנב כל כבל, הוא שלח מישהו מאנשיו לחנות לצרכי חשמל וקנה 120 מטרים של כבל חשמלי.³⁶⁴ בן-נון כתב בזיכרונותיו כי הייתה הלשנה וכך כתב גם יגאל אלון.³⁶⁵

פגיעה במשחתת נגדה את הקו שהוביל דויד בן גוריון, ובמקרים שהובאה תכנית מעין זו לידיעתו, פסל אותה בנחרצות.³⁶⁶ גם אבא חושי, מזכיר מועצת הפועלים בחיפה חלק לא פעם על דרכו של ארגון ה'הגנה' במאבק והוא אף נהג למסור לבריטים על פעולות שנראו לו נוגדות את המדיניות הרצויה.³⁶⁷ הגעתה של סירת הצוללים ישירות לנקודה בה הוטמן המוקש, והשתתפותו האישית של קראב, מפקד היחידה, בחשיפת המוקש, מגדילות את הסבירות שהיה כאן מעשה הלשנה. סיפור גניבתו של כבל החשמל, שכנראה לא אירע, נועד אולי להסוות את ההלשנה.³⁶⁸ כך או כך ראה בן גוריון לנכון לנזוף ביגאל אלון על עצם היוזמה כפי שיפורט בהמשך בפרק 1.9.

1.7 התמתנות זמנית במאבק

בקיץ 1946 הגיע הקרע בין הממשלה הבריטית ובין הישוב לשיא, אך בסוף הקיץ נראה היה כי שני הצדדים מחפשים דרך לעצור את ההתדרדרות.³⁶⁹ במהלך חודש אוקטובר התקיימו בלונדון שיחות

362 מאוגן – זירה, עמ' 149.

363 ניניאן – פטרול, עמ' 74.

364 מייק אלדר, **שיטת 13 – סיפורו של הקומנדו הימי**, ספריית מעריב, דפוס כתר, תל אביב (1993), עמ' 83.

365 שפירא – חלדו, עמ' 264.

366 כך היה גם עם ה'כריש' – טורפדו מאולתר שפותח בפלי"ם ותוכנן להפעלה כנגד משחתות הצי בסמוך ליירוט האונייה אקסודוס – בן גוריון אסר להפעילו. מוניה מ. מרדור, **רפא"ל : בנתיבי המחקר והפיתוח לביטחון ישראל**, משרד הבטחון - ההוצאה לאור (1981), עמ' 209.

367 חרובי – בולשת, ע' 325.

368 ערב הקמת המדינה נעצר על ידי שירות הידיעות של ארגון ההגנה, (ש"י) מקורבו של אבא חושי

ז'יל אמסטר. הוא נחקר בעיניימים בנוגע למספר חשדות וגם בנוגע להלשנה, החוקרים לא אוששו

את החשד וראש הש"י נאלץ להתפטר.

369 בשיאה של אותה הסלמה ניתן למנות את 'ליל הגשרים', 'השבת השחורה', פיצוץ מלון 'המלך דוד' ומבצעי הגירוש לקפריסין.

מקדימות ל'ועידת לונדון' שתוכננה להתכנס בתחילת שנת 1947 בהשתתפות נציגים יהודים וערבים. הבריטים קיוו שבאותה ועידה ניתן יהיה להגיע לפתרון כלשהו בשאלת ארץ ישראל, לפיכך נקטו מדיניות מפיסת יותר כלפי הישוב כדי לזכות בשיתוף פעולה. ברוח זו שוחררו בתחילת נובמבר המנהיגים שנעצרו ב'שבת השחורה'.³⁷⁰

המאמץ להתפייס ניכר מצידה של ההנהגה הציונית שעשתה מספר מחוות בעניין, בין השאר בנושא מיתון המאבק על סיפוני אוניות המעפילים. על רקע זה יצאו לדרכן אוניות מעפילים בחורף 1946. הראשונה שבהן הייתה ברכה פולד.

ברכה פולד (Alma)

אנייה זו כבר הביאה מעפילים לארץ במאי 1946 תחת השם אליהו גולומב (Fenice). באותו אירוע, המכונה 'פרשת לה-ספציה', הגיעה לחיפה יחד עם האונייה דב הוז ולאחר שהורידו את מעפיליהן חזרו האוניות לפורטו ונרה שלייד לה-ספציה.³⁷¹ הספינות המשיכו לפעול בשירות המוסד בהפלגות מסחר מזדמנות שנועדו בעיקר להסוות את ייעודן האמתי. פעילות זו לא הצליחה להטעות את המודיעין הבריטי שניהל אחרי שתי האוניות מעקב יום יומי.³⁷² באוקטובר 1946 תוכננה הספינה להפלט העפלה נוספת. הפעם על שם לוחמת הפלמ"ח אשר נהרגה בלילה בו תוכננה הורדת מעפילי אניית המעפילים וינגייט – ברכה פולד.

לקראת ההפלגה נוסרו שנים מתוך שלושת תרניה כדי לשנות מעט את חזותה.³⁷³ לאחר מכן צוידה בחומר (קרשים וכלונסאות) לבניית דרגשים. הבנייה תוכננה להתבצע במהלך ההפלגה דרומה, מלה-ספציה למולה-די-בארי, שם נקבעה נקודת המפגש עם המעפילים. ערב יציאתה להפלגה הגיעו והתייצבו איש הפל"ם מנחם כהן כמפקד ההפלגה, מלווה נוסף, 'גדעוני' וצוות איטלקי.³⁷⁴

להפלגה יועדו 806 מעפילים, וכמו במספר מקרים קודמים, הוחלט במוסד כי חלק מהמעפילים יפליגו בספינה אלברטינה ויעברו אל ברכה פולד רק יממה לפני הגעתה לחופי הארץ. ב-9 באוקטובר, עם רדת החשכה, הועברו 626 מעפילים בסירות מהחוף לאונייה, ובשעת לילה מאוחרת הרימה האונייה עוגן והפליגה. יתר המעפילים הועלו והפליגו באלברטינה. ב-18 באוקטובר, חברה ברכה פולד עם הספינה אלברטינה, וקלטה אל סיפונה עוד 180 מעפילים. אלברטינה נשארה באזור, במוסד קיוו כי ברכה פולד תוריד את מעפיליה ולא תתגלה, ובמקרה זה תוכל לקבל מאלברטינה דלק ולחזור לאיטליה.³⁷⁵ המודיעין הבריטי התריע על הגעתה של האונייה וסוירים אוויריים וימיים נפרשו

370 עמיצור - המאבק, עמ' 79.

371 ראו לעיל בפרק המבוא.

372 אדיר – ארזי, עמ' 124.

373 אהרוני – מטות, עמ' 24.

374 רב החובל קנדה כבר שימש בתפקיד זה באונייה וינגייט.

375 את"ה, חט' 14, תיק 191, מארצי לאלברטינה, 18.10.46.

בהתאם.³⁷⁶ ב-19 בחודש, בשעות הבוקר, כשהייתה הספינה מזרחית לקפריסין חג מעליה מטוס מספר פעמים ונראה שהוא מצלם אותה.³⁷⁷

ההנחיות שהעביר המוסד לאונייה דומות להנחיות שנתנו לשתי האוניות הקודמות וגם בהן ניכרה מגמת המיתון על רקע הציפייה לשחרור מנהיגי הישוב.³⁷⁸ בהנחיות נאמר:

להתנגד להעלאת מלחים בריטים ('האויב') אבל לא להשתמש באבנים. לא להשתמש בחומרי החבלה אלא באוניית גירוש ואם לא ניתן להעביר את החומר לאוניית הגירוש יש להטביעו ולא להשאירו בספינה.³⁷⁹

כן נקבע טווח מקסימלי לאישור שחייה אל החוף - 2 מיל והתניה כי הקופצים יהיו שחיינים מנוסים. מהאונייה ענו כי אין בה חומרי חבלה כלל וביקשו שבמקום האבנים יותר להם שימוש במקלות.³⁸⁰

דיווחו של המטוס שגילה את האונייה הועבר למרכז השליטה בסטלה מאריס והמשחתת צ'קס הוזנקה לעברה. האונייה אותרה במרחק 140 מיל מצפון לחיפה, עושה דרכה דרומה, והמשחתת החלה ללוותה.³⁸¹ במהלך יום המחרת הצטרפו ללווי המשחתת צ'פלט בפיקודו של רב-סרן ווילד (HMS Chaplet, Lt. Cdr. R.H.C. Wyld), שולת המוקשים רוונה ושולת המוקשים מון בפיקודו רב-סרן נסמית' (HMS Moon, Lt. Cdr. D.A. Dunbar-Nasmith). הים סער באותו יום והעברת צוותי השתלטות לא באה בחשבון. ב-20 בחודש בשעה 17:00, כשהייתה מערבית לנהרייה, עצרה האונייה את תנועתה והודיעה על תקלה במנוע. בשלב הזה היה הים רגוע יותר וכבר ניתן היה לגשת ולהעביר צוותי השתלטות מסיפון לסיפון. ב-21 בחודש בשעה 16:25 ניגשו המשחתת צ'פלט ושולת המוקשים מון בזו אחר זו והעבירו את צוותי ההשתלטות שלהן אל סיפון האונייה. על פי דיווחי המפקדים הבריטיים כמעט ולא הייתה התנגדות, למרות שנראה היה שהאונייה ערוכה לכך. שימוש בגז מדמיע לא נדרש.³⁸² לאחר מכן העבירה מון חבל גרירה וגררה את האונייה לנמל חיפה.³⁸³ אוניות גירוש כבר לא עגנו בנמל חיפה (מטעמי ביטחון) ולקראת הגעתה הובאו אוניות הגירוש אושן ויגור ואמפייר הייזוד מפורט סעיד.³⁸⁴

ב-22 בחודש הועלו המעפילים על אוניות הגירוש. הבריטים נקטו אמצעי אבטחה רבים. הפעולה בוצעה באישון לילה, הנמל נסגר ולמי הנמל הוטלו פצצות עומק כדי להרתיע חבלנים תת מימיים.

376 ADM 1/19563, TNA, דוח היירוט של מפקד הצ'קס, 22.10.46.
377 את"ה, חט' 14, תיק 191, מברכה לארצי, 19.10.46.
378 זאב – וניה הדרי, פליטים מנצחים אימפריה, הקיבוץ המאוחד, באר שבע (1984) עמ' 477.
להלן: הדרי - אימפריה.
379 את"ה, חט' 14, תיק 191, לברכה מארצי הנחיות, 11.10.46.
380 שם, לארצי ממנחם, 15.10.46.
381 ADM 1\19563, TNA, דוח היירוט של מפקד הצ'קס, 22.10.46.
382 שם, שם.
383 ADM 1\19563, TNA, דוח היירוט של מפקד המון, 22.10.46.
384 הודעת מערכת, "ספינת מעפילים הובאה לחיפה", הארץ, דף השער (22.10.46).

מפקד שייטת המשחתות אינו מזכיר בדיווחו התנגדות משמעותית, פרט למעפיל אחד שקפץ למים וניסה לשחות.³⁸⁵ על פי הדוח שכתב מפקד ההפלגה, מנחם כהן, פירקו המעפילים את הסולמות במחסנים בהם שהו כדי להקשות על הוצאתם, אך חיילים בריטיים ירדו למחסנים, העלו מספר מעפילים בכוח ויתר המעפילים יצאו ללא מאבק.³⁸⁶ עיתון 'הצופה' דווח על מאבק אלים שהתרחש בשלב ההורדה, אם כי הכתב לא ראה זאת במו עינו אלא הניח זאת מהצעות ששמע. עובדה היא כי מספר האנשים שפוננו מהאונייה לטיפול רפואי עמד על 6, רובם חולים, ופינוים לא היה קשור למאבק.³⁸⁷ בשונה משתי האוניות הקודמות, ארבע חרויות ופלמ"ח, שם נמנו עשרות פצועים וגם הרוג אחד, הייתה ההתנגדות באונייה בברכה פולד בים, וגם בחוף, מזערית, ונדרש הסבר לכך. בספרו מ'ארץ התירס לארץ המובטחת' כותב המעפיל נחמיה מרדכי שגם המעפילים חשו שההתנגדות אותה התבקשו להפגין הייתה מתונה וקושר זאת להנחיה שקיבלו המלווים למתן את המאבק כי ברקע התנהלו שיחות לשחרור עצורי השבת השחורה.³⁸⁸ מרדכי גם יודע לספר שהבריטים שעלו לסיפון הציעו למעפילים תה וביסקוויטים.³⁸⁹ חלופת המברקים בין הספינה לבין מטה המוסד בחוף אכן משקפת מתינות:

21 אוקטובר שעה 13:23,

"ברכה" מ'ארצי': אם הנכם מחוץ למים הטריטוריאליים ובטוח שמובילים אתכם לארץ תנו לקבוצת המלחים לעלות. באם הנכם כבר במים הטריטוריאליים תמשיכו לחיפה ואם ינסו לעלות בכוח תנהגו לפי ההוראות.³⁹⁰

21 באוקטובר שעה 15:00,

"ברכה" מ'ארצי': כשתגיעו לחיפה אל תסכימו לעבור לאונייה שתובילכם לקפריסין תתנגדו במידת יכולתכם להעברה. אם ירצו להעבירכם באונייה שלכם תחבלו במכונות.³⁹¹

גם העיר חיפה הייתה שקטה יחסית בליל הגירוש. המשורר נתן אלתרמן מצא לנכון להטיח ביקורת על כך:

והעם, כל העם מני סוף ועד סוף, מני קנען עד בְּרָקְלִין, לא נע אל החוף... ופָּעַלְתָּ הַגְּרוּשׁ הַנָּה תַּמָּה.³⁹²

385 27.10.46, SNOA, TNA, ADM 1\19563 דוח

386 אמ"ה, תיק 'ברכה פולד', דוח 'ברכה פולד', 27.11.46.

387 הודעת מערכת, "לפי הודעה רשמית לא התנגדו מעפילי 'ברכה פולד' לגירוש", הצפה, דף השער (23.10.46).

388 נחמיה מרדכי, מארץ התירס לחוף מבטחים, הוצאת המחבר, תל אביב (1995) עמ' 78.

389 שם, שם.

390 את"ה, חט' 14, תיק 191, מארצי, 21.10.46.

391 שם, לברכה, 21.10.46.

392 נתן אלתרמן, "ברכה פולד", הטור השביעי, דבר (25.10.46).

אוניות הגירוש יצאו לדרכן מלוות על ידי המשחתת צ'ילרוס והגיעו לקפריסין ביום המחרת, ב-23 באוקטובר.

מנהיגי הישוב שנעצרו ב'שבת השחורה' וביניהם משה שרת, דוד הכהן ויצחק גרינבוים, שוחררו ממעצרם בכלא לטרון שבועיים לאחר מכן. להשערתו של המעפיל מרדכי קיימת התכנות.

לטרון (San Demetrio)

שבוע לאחר לכידתה של ברכה פולד נלכדה האונייה לטרון, ספינת משא קטנה מונעת בכוח קיטור.³⁹³ שמה ניתן לה על שם בית הסוהר בלטרון, בו רוכזו מנהיגי היישוב אחרי 'השבת השחורה', והוא נועד לחבר את מפעל ההעפלה לדרישת הישוב בארץ לשחרורם. האונייה הוכנה לשאת למעלה מ-1,250 מעפילים. חידוש משמעותי בשלב הכנותיה היה בהבאתם של מסכות גז ומעילי גומי אטומים, אלה נועדו לאפשר למגיניה להתמודד עם רימוני הגז המדמיע.³⁹⁴ לקראת ההפלגה הגיעו מפקדה המיועד, איש הפלי"ם אורי גורן, שני מלווים ו'גדעוני'. צוות ההשטה הורכב ממלחים ספרדים, לצוות נאמר כי ההפלגה תסתיים ליד האי כרתים ושם יעברו המעפילים לאונייה אחרת.³⁹⁵

האונייה הגיעה ללה-סיוטה ב-17 באוקטובר 1946 ולמחרת הועלו המעפילים לאונייה. ליד הכבש עמדו שוטרים צרפתיים ששמרו על הסדר ובדקו את כשרותם של האישורים. המעפילים היו מצוידים באשרות לאתיופיה דרך נמל ביירות, השוטרים קיבלו זאת ולא הקשו.³⁹⁶

המודיעין הבריטי ידע על התארגנות האונייה להפלגה, מספרה היה 66 בספר האוניות החשודות. העברתה משוודיה (שם נרכשה) לצרפת ועגינתה בלה-סיוטה דווחו בדרך שגרה על ידי עיתונים מקומיים, במדורים המפרטים יום את מספר האוניות העוגנות בנמל ושמותיהן. משרד החוץ הבריטי הפעיל לחץ על הצרפתים אך ללא הועיל.³⁹⁷

ב-19 בחודש, בשעת צוהריים יצאה האונייה לדרך. בתכנון הנתיב נלקחו בחשבון שדות מוקשים ימיים שטרם פונו אחרי המלחמה.³⁹⁸ עם תחילת ההפלגה התברר כי מהירות הספינה 5 קשרים בלבד והמשמעות הייתה כי ההפלגה תהייה ארוכה מהמתוכנן, מנות המזון והמים קוצצו בהתאם.³⁹⁹

393 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

394 את"ה, חט' 14, תיק 243, מנטר-עדכון, 20.10.46.

395 אורי גורן "א/ק לטרון", מערכות ים 63 (מרס 63) עמ' 5.

396 אהרוני - מטות, עמ' 101.

397 ניניאן - פטרול, עמ' 78.

398 אהרוני - מטות, עמ' 101.

399 התוכנית התבססה על 8 קשר. אורי גורן "א/ק לטרון", מערכות ים 63 (מרס 63) עמ' 3.

במהלך ההפלגה נתקלה האונייה מספר פעמים במצבי ים קשים. מכלי המים ומחסני הפחם שהיו מותקנים נמוך בבטן האונייה החלו להתרוקן, ויציבותה של האונייה נפגעה. האונייה החלה נוטה על צידה, פעם לימין ופעם לשמאל. המלווים ניסו באמצעות קריאה ברמקול להעביר את האנשים ששהו על הסיפון העליון מצד לצד כדי לאזנה. במעבר מצפון לאי כרתים החמיר מצב הים ורב החובל לחץ על המלווים לעצור את ההפלגה ולעגון באחד המפרצים. המלווים לא רצו לעגון, שכן כל עיכוב היה מחריף את בעיית המזון והמים ההולכים ואוזלים, ובוודאי שלא לעגון בקרבת אי שהיה באותו זמן תחת ממשל בריטי.⁴⁰⁰ עם כל התלאות הצליחו המלווים לארגן באונייה בחירות לקראת הקונגרס הציוני הכ"ב שעמד להתכנס בבאזל במהלך חודש דצמבר, והתוצאות נשלחו לארץ באלחוט.⁴⁰¹ יומיים וחצי לפני ההגעה לחופי הארץ הגיע לספינה מברק הנחיות לגבי חוף ההורדה – נהרייה. עוד הונחו המלווים כי אסור להשתמש בחומרי החבלה, אלא רק באוניית גירוש ואם לא ניתן להעביר את החומר לאוניית הגירוש יש להטביעו ולא להשאירו בספינה.⁴⁰² בשלב זה החלו המלווים להקפיד על הסוואת הציד העלול להסגיר את זהות האונייה והגבילו מאוד את מספר המעפילים שהורשו לעלות לסיפון. הצופים נדרשו להגביר ערנות לגילוי מטוסים וספינות צי. האונייה עברה מצפון לקפריסין, פנתה דרומה ונכנסה לנתיב המוביל מטורקיה לנמל פורט סעיד - נתיב שאינו מחשיד.

ב-30 באוקטובר, בשעה 08:30 בבוקר, הופיע מטוס מעל האונייה, והמלווים הניפו דגל טורקי. המטוס חג מספר פעמים סביב האונייה והסתלק. האונייה הייתה אז מזרחית לכף אנדריאס שבקפריסין.⁴⁰³ מטוס נוסף איתר את האונייה בשעות אחר הצהריים אך המלווים והצוות לא הבחינו בו. בערב, כשהייתה הספינה מול החוף הסורי, הופיעה המשחתת צ'ולרוס והאירה בזרקור על האונייה. מפקד המשחתת הבחין בדגל טורקי, באנשים רבים על הסיפון ובנטייה חריגה של האונייה על צידה. בניסיון לברר את יעדה של האונייה נענה כי היעד הוא נמל ביירות.⁴⁰⁴

בספרו 'משני צידי הקריפטו' כותב מפקד האונייה, אורי גורן, שבאותו רגע חדש הקלה עצומה. מסתבר שתחושת הסכנה במצבה הבלתי יציב של האונייה הטרידה אותו הרבה יותר מהשאלה אם האונייה תיעצר או לא, ולמראה המשחתת הבריטית חש כי אבן נגולה מעל לבו.⁴⁰⁵

נוכחותה של המשחתת בקרבת האונייה גרמה לקהל של סקרנים לעלות לסיפון ונטייתה גברה בצורה מסוכנת.⁴⁰⁶ מפקד המשחתת הבין את שהתרחש והחליט והמשיך לעקוב אחרי האונייה ממרחק. במהלך הלילה החליפו המלווים את הדגל הטורקי בדגל הציוני ותלו שלטים האומרים כי

400 שם, שם.
401 אורי גורן, **משני צדי הקריפטו**, הוצאת המחבר, ישראל (2008) עמ' 7. להלן: גורן – קריפטו.
402 את"ה, חט' 14, תיק 243, לטרון מס' 6, 27.10.46.
403 שם, לנטר מארצי, 1.11.46.
404 COMPAL, TNA, ADM 1/20778 על יירוט הטרון 31.10.46.
405 גורן – קריפטו, עמ' 28.
406 COMPAL, TNA, ADM 1/20778 על יירוט הטרון 31.10.46.

שם האונייה הוא לטרון.⁴⁰⁷ בבוקר, כשהייתה הספינה מערבית לנמל ביירות התקרבה המשחתת והבחינה בשם ובדגל.⁴⁰⁸ לשאלה האם נושאת הספינה מהגרים לא חוקיים, ענה ה'גדעוני' כי על סיפונה אין כל עולים בלתי לגאליים אלא אזרחים החוזרים למולדתם.⁴⁰⁹ אנשי המשחתת פנו ברמקולים לצוות הספינה ולרב החובל, הצביעו על נטייתה המסוכנת של האונייה, וקראו לה לשנות נתיב לעבר פמגוסטה, שני אנשים מהצוות הספרדי, טבח ומלח, קפצו למים, שחו לכיוון המשחתת ונאספו על ידי סירה. הימאים סיפרו לקציני המשחתת כי הובטח להם שההפלגה היא עד כרתים, אלא שאחרי שהתגלו על ידי המטוס, השתלטו המעפילים על האונייה, נעלו את אנשי הצוות והם (המעפילים) מובילים את האונייה בעצמם.

האונייה המשיכה בדרכה דרומה. בערב הצטרפו למשחתת שולת המוקשים אוקטביה בפיקודו של רב-סרן פנשאו (HMS Octavia, Lt. Cdr. T.C.U. Fanshawe) ושולת המוקשים פרובידנס בפיקודו של סרן מסינגר (HMS Providence, Lieutenant W. E. Messinger). במהלך הלילה הפליגה השיירה לאורך החוף הלבנוני ובבוקר הועברו צוותי ההשתלטות של המשחתת אל שולת המוקשים, יכולת התמרון של השולות בגישת דופן הייתה טובה מזו של המשחתות.⁴¹⁰ בבוקר ה-1 בנובמבר, עם התקרבותה של האונייה למים הריבוניים של ארץ ישראל, הזהירה אותה המשחתת והורתה לה לעצור, האונייה לא נענתה. לפקודת מפקד המשחתת נגשו השולות אל האונייה משני צדיה. צוותי ההשתלטות נתקלו במטר של חפצים שהושלכו לעברם ובצעקות גנאי. גברים ונערים עמדו בקו החזית ואילו הנשים והילדים נשלחו להצטופף באזורי העלייה לגשר והירידה לחדרי המכוונות. המלווים הכירו את דפוס ההתנהגות הבריטי וידעו כי המלחים ישתדלו שלא לגעת ולא לפגוע בנשים.⁴¹¹ בגישה הראשונה הצליחה אוקטביה להעביר רק מלח אחד. המלח תפס עמדה במבנה שעל סיפון החרטום ושם המתין לתגבורת.⁴¹² פרובידנס, שנגשה מספר דקות אחר כך, הצליחה להעביר קבוצה גדולה יותר של אנשים. חבורת מעפילים בראשותו של המלווה בוב שטרסברג הצליחה להשתלט על קצין מצוות ההשתלטות ולהוריד מפניו את מסכת הגז, הקצין ביקש רחמים. מלח שחש לעזרתו הושלך למים. מספרם של המעפילים שלחמו על הסיפון לא היה גדול, המלווים חששו להעלות מסה גדולה של אנשים משום שחששו ליציבות האונייה, וצריך גם לציין ששיתוף הפעולה בין המעפילים למלווים לא היה מיטבי באונייה זו.⁴¹³

בסופו של דבר השיגו הבריטים שליטה באונייה תוך זמן קצר יחסית.⁴¹⁴ עוד בתחילת ההשתלטות הדמימו המלווים את מנוע האונייה וזו נעצרה כשהיא נוטה על צידה בזווית מסוכנת של 45 מעלות.

407 גורן – קריפטו, עמ' 27.

408 TNA, ADM 1/20589, דוח COMMODORE PALESTINE על יירוט הלטרון 30.10.46.

409 גורן – קריפטו, עמ' 26.

410 ראו לעיל נספח א'.

411 ניניאן - פטרול עמ' 79.

412 TNA, ADM 1/20589, דוח מפקד הצ'ולרוס על יירוט הלטרון, 5.11.46.

413 את"ה, חט' 14, תיק 243, דוח לטרון, 27.11.46.

414 TNA, ADM 1/20589, דוח מפקד הפרובידנס על יירוט הלטרון, 3.11.46.

מצב זה הדאיג את מפקד המשחתת, רב-סרן סאות'קומב, יותר מההתכתשות על הסיפונים. נראה היה לו שהאונייה עומדת להתהפך בכל רגע, סאות'קומב הורה את שתי השולות לנסות ולהיצמד לשתי דפנותיה של האונייה במטרה לייצבה, אך ללא הועיל. אחר כך ניסתה אחת השולות לגרור את האונייה, וגם זה לא הועיל, נטייתה של האונייה אף גברה.⁴¹⁵ לבסוף הצליחו המלחים הבריטיים, בסיוע חלק מהמכונאים הספרדיים, לפעיל את אחד הדודים, להפיק קיטור ולהניע מחדש את מנוע האונייה. האונייה המשיכה בכוחות עצמה במהירות חמישה קשרים והגיעה אל פתח הנמל, שם קיבלה המשטרה הימית את הפיקוד על האירוע. מתחם הנמל היה נתון בעוצר כבר מהלילה הקודם. כוחות גדולים של צבא הקיפו את האזור, שיירת משוריינים הגיעה ממחנה ג'למי לתגבור.⁴¹⁶ אוניות הגירוש *אושן ויגור ואמפייר הייווד* כבר המתינו בנמל מוכנות למבצע *בנטלי* (Bentley) - שמו של מבצע הגירוש.⁴¹⁷ העברת המעפילים לוותה במאבקים רבים אך מספרם של החיילים היה גדול, תוך שלוש שעות נשלמה ההעברה והאוניות יצאו לדרך. בעיר חיפה היו מספר התקהלויות. בבתי המלאכה של הרכבת בחיפה נתגלו מספר פצצות שנוטרלו, פרט לזאת הייתה העיר חיפה שקטה.⁴¹⁸

כשהגיעו האוניות לנמל פמגוסטה הן לא נגשו אל הרציף. בנמל היה רק רציף אחד והבריטים חששו שהמעפילים או אנשי 'הגנה' יפוצצו את האוניות בקרבת הרציף ואז יושבת הנמל כולו. האוניות עגנו מחוץ לנמל והמעפילים הובלו בארבות אל הרציף, ומשם נלקחו למעצר.⁴¹⁹

בחיפה הועמד רב החובל של האונייה למשפט. רב החובל טען להגנתו כי הכניסה למים הריבוניים של ארץ ישראל נכפתה עליו על ידי המעפילים, בית המשפט קיבל את גרסתו ושחררו.⁴²⁰ האונייה עצמה הוחרמה, היא נקשרה לשובר הגלים בנמל לצד אוניות מעפילים קודמות שנתפסו ועמדו שם כצי של צללים.⁴²¹

בתפישתה של האונייה לטרון הוכיחו מפקדי כלי השייט הבריטיים וצוותיהם יכולת למידה והפקת לקחים מהירה. האונייה התגלתה בטווח רחוק שאפשר לצי התארגנות מסודרת, "העברת המקל" מחיל האוויר למשחתות הצי נעשתה בצורה רוטה. הפעלת המקשות בשלב גישת הדופן התבררה כנכונה. צוותי ההשתלטות פעלו בתקיפות רבה ועם זאת לא נהרג איש. גם פעולת ההעברה לאוניות הגירוש הייתה מהירה ומוצלחת מבחינת הצי הבריטי. באדמירליות הבריטית הייתה שביעות הרצון מהולה בדאגה, שם ידעו כי אם הייתה האונייה מתהפכת במהלך ההשתלטות, היה האירוע מסתיים

415 ADM 1/20589, TNA, דוח מפקד הצי'נלרוס על יירוט הטרון, 5.11.46.

416 את"ה, חט' 14, תיק 243, לצפנת מחסדאי - דוח, 31.11.46.

417 מאמר מערכת, "אופרייטן 'בנטלי' בוצעה לאחר שנשברה התנגדותם של המעפילים", **המשקיף**, דף השער (3.11.46).

418 את"ה, חט' 14, תיק 243, לצפנת מחסדאי, דוח, 31.11.46.

419 אמ"ה, תיק לטרון, תמונה 1442 - הורדת מעפילי לטרון בארבות.

420 מאמר מערכת, "בוטלו תביעות נגד עובדי ספינות מעפילים", **המשקיף**, עמ' 4 (11.12.46).

421 בהמשך היה המושג "צי הצללים" למטבע לשון בסיפור ההעפלה ובסיפורו של חיל הים הישראלי, אוניותיו הראשונות של חיל הים נלקחו מאותו צי, והוסבו להיות "אוניות מלחמה".

באסון גדול, ובריטניה הייתה נושאת באחריות. מפקד צי הים התיכון, אדמירל וויליס, דרש מהאדמירליות להגיש מחאה לשלטונות צרפת על שאישרו לאונייה לצאת בניגוד לאמנת הבטיחות בים שנחתמה ב-31 במאי 1929 (סעיף 54) ובניגוד לחוק המקומי הצרפתי מ-16 ביוני 1933, שם נדרשים השלטונות לבטיחותם של הנוסעים היוצאים מנמליהם וגם לתנאיהם הסניטריים.⁴²²

כנסת ישראל (Lochita)

האונייה הבאה אתה נאלצו הבריטים להתמודד הייתה *כנסת ישראל*, ספינת משא גדולה מונעת בכוח קיטור.⁴²³ האונייה התקרבה לחופי הארץ כשעל סיפונה 3,845 מעפילים נחושים לעלות לארץ וגם ערוכים ללחימה. מספר חודשים קודם לכן נרכשה בארה"ב והובאה ליוון תוך מאמץ גדול להסתירה מעיני המודיעין הבריטי. המאמץ לא צלח, יעודה של האונייה נחשף, הבריטים הפעילו לחץ על ממשלת יוון והמארגנים מיהרו להוציא את האונייה ולהשיטה אל נמל בקאר שביוגוסלביה.⁴²⁴ מנהיגי יוגוסלביה של אותם ימים, פרטיזנים בעברם, אהדו את הרעיון הציוני ותיעבו את הבריטים. אנשי המוסד לעלייה ב' שזיהו את הלך הרוחות, השכילו לקשור עמם קשרים, ונמל בקאר הפך באותה עת לנמל יציאה מועדף.⁴²⁵ בסתיו 1946 עשו דרכם, בנתיבי הבריחה אל נמל בקאר, למעלה מ-4,000 מעפילים וארגון ה'הגנה' דאג להביא לנמל אוניות לשאתם.

יחד עם *לוכיטה*, הפליגה מנמל פיראוס גם *אתיני* (Athene), לימים אניית המעפילים *רפית*, השלטונות היוגוסלביים סייעו בהכנת האוניות ואף הקצו לעבודות שלוש מאות שבויי מלחמה גרמניים.⁴²⁶ אל נוכח מספרם של המעפילים הפוטנציאליים, שהלך וגדל, הועיד המוסד לנמל בקאר ספינה שלישית, בשם Agios Anastasia, ששם הצופן שלה היה *הקדושה*. אנייה זו הובאה מנמל קונסטנצה משם יועדה לקחת כ-400 מעפילים ארצה. בלחץ הבריטים עצרו שלטונות רומניה את הפלגתה והמוסד נאלץ להוציאה מהים השחור ריקה.⁴²⁷

בתחילת ספטמבר 1946 עמדו בנמל בקאר האוניות *לוכיטה* ו*אגיוס אנסטסיה* בשלבי הכנה אחרונים להפלגה. *אתיני*, שיועדה אף היא להפלגה זו, התעכבה ביוון.⁴²⁸ בארגון ה'הגנה' נקבע כי שמה של *לוכיטה* יהיה *המרי העברי*, שמה של *הקדושה* לא שונה, שכן היא תוכננה לשמש רק כספינת עזר, ולהעביר את מעפיליה *למרי העברי* בקרבת חופי הארץ. בינתיים נקראו הספינות בשם הצופן שלהן: *חנה והקדושה*.⁴²⁹

422 TNA, ADM 1/20778, ממפקד צי הים התיכון לאדמירליות, 6.3.47.

423 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

424 יאני אבידוב, *נתיבים נעלמים - פרשיות ההעפלה במחתרת, במדבר ובים*, עם עובד (1967)

עמ' 91, להלן: אבידוב - נתיבים.

425 כוכבי - בלקאן, עמ' 237.

426 אהרוני - מטות, עמ' 44.

427 כוכבי - בלקאן, עמ' 236 - 237.

428 ראו לעיל פרק 2.7.

429 קבוצה ממעפילי *הקדושה*, מבני תנועת 'הנוער הציוני' ברומניה, החליטה לקרוא לאונייתם על

הספינות יצאו לדרך ב-8 בנובמבר, תנאי מזג האוויר היו קשים.⁴³⁰ מפקדה של המרי העברי היה בנימין ירושלמי, מלוויה היו יוסי הראל וראובן יתיר, ה'גדעוני' יואש צידון והצוות השכיר היה יוני. מפקדה של הקדושה היה חיים פורת אשר נעזר ב'גדעוני' ובצוות שכיר רומני.

ב-9 בחודש החליט רב החובל של הקדושה לסטות מנתיב ההפלגה המרכזי לנתיב העובר בין האיים הנמצאים מערבית לזאדר. האיים ספקו הגנה מסוימת מגלי הים הגבוהים. במעבר בין האיים דמם לפתע מנוע האונייה, ה'גדעוני' הקים קשר עם המרי העברי וקרא לה לעזרה. המרי העברי נגשה אל הספינה הנסחפת וניסתה להעביר אליה חבל גרירה כדי לחלצה. פעולת הגרירה לא צלחה והקדושה נסחפה והוטלה על אי קטן לא מיושב. המעפילים הורדו בסולמות ובחבלים אל האי וחולצו בהמשך על ידי סירות דייג מקומיות וספינת משמר, לאחר מכן הועברו לכפר שכן ושוכנו שם בבית הספר המקומי. המרי העברי עגנה בנמל ספליט, לא רחוק משם והמתינה. למחרת יצאה המרי העברי מנמל ספליט וקיבלה את מעפילי הקדושה שהובלו אליה בסירות קטנות, מכאן המשיכה האונייה כשעל סיפונה 3,845 מעפילים.

ב-21 בנובמבר נערך ליד האי קמיליה מפגש בין המרי העברי לספינת דיג קטנה שיצאה מנמל פיראוס. הצוות הזר, פרט למכונאי אחד, ירד מהאונייה ואתם גם בנימין ירושלמי. הפיקוד על ההפלגה עבר לידי של יוסי הראל, ואת תפקיד רב החובל קיבל ראובן יתיר. השניים הקימו לעצמם צוות ימאים מאולתר מתוך קבוצת המעפילים.⁴³¹ ב-24 בנובמבר, בשעה 10:00, כשהייתה מצפון מזרח לקפריסין התגלתה האונייה על ידי מטוס סיור. המטוס חג מעל האונייה מספר פעמים, זה היה לנקסטר מטייסת 38 הערוכה בעין שמר. למפקדה המשולבת בירושלים הייתה ידיעה על התקרבות האונייה והסיורים לאיתורה החלו כבר ב-22 בחודש. בכל יום סיירו שלושה מטוסים בגזרה שבים קפריסין לשפך בנילוס (מבצעי SUNBURN). ביום הראשון לא התגלה דבר, ביום השני הצטרף מטוס הליפקס מטייסת 113, אך גם אז לא אותרה האונייה. ביום השלישי הבחין אחד ממטוסי הלנקסטר באונייה ליד כף אנדריאס. על סיפונה נראו עשרות אנשים המנסים לרדת בבהלה אל המדורים הפנימיים, זה היה עבורו סימן מובהק.⁴³²

המלווים הזדרזו להסתיר כל סימן מחשיד מהסיפון. המעפילים שהיו על הסיפון הורדו במהירות אל המחסנים, ומבני השירותים המאולתרים שנבנו על הסיפון פורקו. בשעה 10:30 הגיע לאזור מטוס נוסף. מהמטוס שאלו מי היא האונייה ומה יעדה, התקשורת עם המטוס נעשתה באיתות אור.⁴³³

שם אבא ברדיצ'ב, שהשתייך בעברו לתנועה. ברדיצ'ב היה צנחן ארץ ישראלי שהתנדב במהלך מלחמת העולם השנייה לשורות הבריטים, צנח בסלובקיה, נתפס על ידי הנאצים ונרצח. שם זה לא הוכר רשמית בתכתובות ובמברקי המוסד. יצחק ארצי, "יומנה של אניית המעפילים כנסת ישראל" משואה כרך ז' (אפריל 79) עמ' 165.

430 אמ"ה, תיק כנסת ישראל, מברק מס' 8, מ'נטר' ל'ארצי' ע"י 'בנימין', 11.11.46.

431 את"ה, חט' 14, תיק 629, דוח יוסי המבורגר – כנסת ישראל, נובמבר 1946, עמ' 52. להלן: המבורגר - דוח.

432 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1908, דוח אוקטובר - דצמבר 1946.

433 שם, שם.

התשובה שאותה הספינה הייתה כי שם האונייה מרי ויעדה הוא אלכסנדרטה ובהמשך ביירות. צוות המטוס לא השתכנע.⁴³⁴ המשחתת היידון, שהייתה בסיוור אותו יום נשלחה צפונה כדי לזהות את האונייה. המטוס המשיך לחוג מעל האונייה והפעיל משואת רדיו כדי לסייע למשחתת להגיע לנקודה.⁴³⁵

המרי העברי הייתה ערוכה היטב להתנגדות. מפקדה, יוסי הראל, תכנן הפגנה משולבת בים ובחוף. בשתי האוניות שקדמו לאונייתו הייתה ההתנגדות מזערית ונראה היה לו שהיישוב הסכין עם הגירוש לקפריסין. תוכניתו כללה, מלבד לחימה נועזת על סיפוני אונייתו, גם השתתפות של מטות ה'הגנה' והפלמ"ח בארגון פעולות מרי בחוף, ולשם כך כתב למטה המוסד בארץ וכתב גם את יתר המטות:

מכינים התנגדות נמרצת, כוונתנו להכריח את הישוב ללחום לעלייה, הכנות טכניות עצומות, הכינו תגובה גדולה של הישוב⁴³⁶

הראל אכן חשב להוביל פעולה רחבת הקף שתמשך מספר ימים ותכה הדים בארץ ובעולם.⁴³⁷ באונייה עצמה נמשכו כל העת ההכנות. סיפונה חולקו לחמישה אזורים, כל אזור הועבר לאחריותה של תנועת נוער מסוימת, בכל תנועה הוקמו קבוצות לחימה וקבוצות עתודה שנערכו ללחימה ממושכת. במקביל הוכנו אמצעי לחימה ביצור המוני – אלות, פיסות מתכת ליידיי, צינורות כיבוי אש להתזה ואפילו להביורים מאולתרים. במהלך ההפלגה תורגלו מספר פעמים תפיסות עמדה והיערכות ללחימה, כל קבוצה בשטח אחריותה. מלבד הנשק הוכנו גם שלטים גדולים לצרכי תעמולה.⁴³⁸ הראל בחן גם את הכוח הרפואי שיעמוד לרשותו במאבק ומצא שזהו כוח דל, לפיכך החליט כי אם יעלה מספר הפצועים מעל לכוחותיו של הצוות הרפואי, יפסיק את ההתנגדות ויעזר בצוותים הרפואיים של המשחתות הבריטיות, "ובמקרה הגרוע מחכים האנגלים בחוף עם הרבה אמבולנסים"⁴³⁹ וכך, ערוכה ומצוידת, כאשר רוח לחימה מפעמת בקרב המעפילים והמלווים, המשיכה האונייה בדרכה דרומה.

המשחתת היידון הגיעה לקרבת האונייה ב-24 בנובמבר בשעה 18:30, שעת חשיכה. היא הבחינה באונייה שהייתה מואפלת ונעה באיטיות דרומה. כשהאירה בזרקור על הספונים, הבחינה במספר עצום של אנשים. המשחתת הקימה קשר איתות אור עם האונייה והחלה לתשאל אותה. בשלב זה כבר הזדהתה האונייה כאוניית מעפילים שפניה לארץ ישראל. מפקד היידון הבהיר כי אם יכנסו למים הריבוניים של ארץ ישראל, המעפילים יעצרו ויגורשו. הוא הציע שיפליגו ישירות לקפריסין.⁴⁴⁰

434 TNA, ADM 1/20598, דוח מפקד היידון על ירוט כנסת ישראל, 29.11.47.

435 שם, שם.

436 אמ"ה, תיק כנסת ישראל, מאת חנה אל ארצי, 22.11.46.

437 המבורגר – דוח, עמ' 55.

438 שם, עמ' 45.

439 שם, עמ' 49.

440 TNA, ADM 1/20598, דוח מפקד היידון על ירוט כנסת ישראל, 29.11.47.

הצעה זו הייתה חריגה, מדיניותו של הצי הייתה, בדרך כלל, להכניס את האוניות לנמל חיפה ומשם לגרשם באוניות הגירוש. מצבן הרעוע של האוניות הדאיג מאוד את האדמירלים והצי נזהר מהוראה לשינוי נתיב כי למעשה עם מתן הוראה כזו לוקח הצי על עצמו את האחריות על הניווט האונייה ועל בטיחות נוסעיה. מקרה זה היה שונה, כנראה בשל גדלה של האונייה ומספר מעפיליה וגם בשל קרבתה של האונייה לנמל פמגוסטה – 30 מיל בלבד. תשובת האונייה הייתה חד משמעית: "ממשיכים לתל אביב"⁴⁴¹

הוראתו של מפקד צי הים התיכון, אדמירל וויליס, הייתה חד משמעית גם היא, האדמירל פקד שלא לאפשר הגעה לתל אביב, גם אם נדרשת הפעלת כוח.⁴⁴² הגעתם ונחיתתם של 4,000 מעפילים לחוף תל אביב הדאיגה מאוד את האדמירליות.⁴⁴³ למחרת, ב-25 בנובמבר, הצטרפה גם המשחתת *בריסנדן* לליווי ובלילה הגיעו שולת המוקשים *אוקטביה* ושולת המוקשים *אספיקל* בפיקודו של רב-סרן דייוויד (HMS *Espigal*, Lt. Cdr. R.W. Davis). עם הגעתן של השולות עברו אליהן צוותי ההשתלטות של המשחתות.

בעוד מתכוננים הבריטים מצד אחד והמעפילים ומלוויהם מהצד השני למאבק מר, שינתה ההנהגה הציפונית את הנחיותיה ברוח אותו קו פייסני.⁴⁴⁴ מאותו טעם הונחו המלווים לשנות את שם האונייה לשם פחות מתריס *מהמרי עברי*, השם שנבחר היה *כנסת ישראל*. במקביל לכוונות הפיוס עתרה ההנהגה הציפונית, באמצעות עורכי הדין גוטווין ושפאר, לבית הדין העליון בירושלים בטענה כי גירושם הצפוי של המעפילים איננו חוקי.⁴⁴⁵ בית המשפט החליט לדון בעתירה, ובשלב ראשון הורה לעכב את פעולות הגירוש המתוכנן. מפקד האונייה עודכן בהוראת בית המשפט והונחה להיכנס לנמל חיפה ולא להתנגד למעצר - אלא אם ייועדו המעפילים לגירוש.⁴⁴⁶

למחרת, בבוקר ה-26 בנובמבר, היו האוניות מערבית לחופי דרום לבנון. בשעה 05:40 דווח ליוסי הראל כי אחד המעפילים קפץ לים והוא מתכוון לשחות לכיוון חופי הארץ. המרחק לחוף היה 17 מיל. הראל הורה להעביר לבריטים את הידיעה ואכן המשחתת *בריסנדן* פנתה לאחור, הפליגה לאורך הנתיב, ולאחר כשעה הצליחה לאתר את השחיין (מעפיל שהזדהה בשם דויד דאיד).⁴⁴⁷ בשלב זה הייתה האונייה כ-6 מיל מערבית לראש הנקרה וחרטומה פונה לכיוון חיפה.⁴⁴⁸ בספרו *The Royal*

441 המבורגר - דוח, עמ' 57.

442 ADM 1/20598, TNA, Commodore Palestine, דוח מסכם על אירועי תפיסת כנסת ישראל, 30.12.46.

443 הנחייה זו חזרה על עצמה שמונה חדשים לאחר מכן כשהתקרבה האונייה 'אקסודוס' לחופי הארץ. ירידתם של אלפי מעפילי בלב מעוז הישוב היהודי בארץ הייתה עלולה להציב את הבריטים בתרחיש בו הם נאלצים לוותר או להפעיל כוח רב ואש חייה כדי להפריד בין המעפילים ובין התושבים שיתגודדו קרוב לוודאי על החוף. ADM 1/20789, TNA, boarding policy, 25.9.47.

444 בוגנר-מרי, עמ' 124.

445 מאמר מערכת, "המעפילים לא יגורשו לפני פסק הדין", *הארץ*, דף שער (28.11.46).

446 את"ה, חט' 14, תיק 629, עמ' 63.

447 ADM 1/20598, TNA, דוח מפקד הבריטנדן על ירוט כנסת ישראל, 29.11.47.

448 שמואל כץ ותהילה עופר, *מול השער הנעול*, תל-אביב: הספינות שבדרך (2006) עמ' 42.

Navy and the Palestine Patrol מנסה המחבר Stewart Ninian לנתח את הסיבות להחלטת המפקד להפליג ישירות לחיפה ולאפשר לצוותים בריטיים לעלות לאונייה. הוא מונה שלוש מהן: ליווי לאורך זמן רב שאפשר שכנוע מתמשך של המעפילים והמלווים באמצעות המקולים, אווירה פסטורלית של ים שקט ואופוריה עם מציאתו של האדם שקפץ לים. עוד טוען ניניאן שהמפקד הבריטי קיבל עצה ממלווי האונייה שלא להזכיר את הגירוש הצפוי לקפריסין בקריאתו למעפילים ברמקולים.⁴⁴⁹ ניניאן לא ידע, כשכתב את ספרו, שהכניעה הייתה תכתיב של ההנהגה הציונית, ומניעה היו מטעמים מדיניים.⁴⁵⁰

האונייה נכנסה למפרץ חיפה ב-26 בנובמבר בשעות הבוקר המאוחרות. בכניסה למפרץ המתינו ספינות הצי וגם שלוש סירות משטרה. שולות המוקשים ניגשו אל דפנותיה והעבירו צוות ההשתלטות לא גדול. עלייתו של הצוות סוכמה מראש בין הראל ובין מפקד המשחתת היידון. הראל גם ערב לכך שהצוות לא יותקף על ידי המעפילים.⁴⁵¹ האונייה נגררה לנמל ונקשרה לרציף. שלוש אוניות הגירוש: *אושן ויגור*, *אמפייר הייוד* ו*אמפייר רייל*, כבר המתינו שם למבצע הגירוש שכונה 'מבצע לונדון'. כשנקשרה האונייה לרציף, העבירו השוטרים הימיים את האירוע לפיקודו של צבא. המפקד הצבאי במקום היה סגן אלוף גריג (Lt. Col. R.B. Grieg). גריג ידע שבית המשפט הדין בעתירה הורה לעכב את פעולת הגירוש לקפריסין אך לא ראה מניעה לכך שבינתיים יועברו המעפילים לשלוש האוניות. חייליו של גריג עלו לאונייה מתוך כוונה להתחיל לפנותה. הנחיותיו של המוסד למקרה זה היו ברורות, כהמשך להוראה שלא להתנגד לעלית מלחים בריטיים לאונייה באה גם הסתייגות: "במקרה שינסו להעבירכם לאוניות הגירוש...תגלו התנגדות נמרצת"⁴⁵² כשניגשו החיילים אל המעפיל הראשון וניסו להורידו בכוח החלה ה"התנגדות הנמרצת".⁴⁵³ על הסיפון היו אותה עת כ-400 חיילים אך מספרם של המעפילים על הסיפון היה גדול בהרבה והם התחילו להשליך על החיילים את הקופסאות והבקבוקים שהוכנו מראש. החיילים נסוגו. חיילים שעמדו על הרציף פתחו באש חיה, נער צעיר בשם אייזיק רוזנבאום נהרג, ואחר נפצע קשה.⁴⁵⁴ בעקבות הירי החריף המאבק, המעפילים הנזעמים צרו על החיילים שהיו על הסיפון ופרקו מהם את נשקם. מעפיל אחד שהכה חייל בריטי והשליכו למים נורה מהרציף. המעפילים לא נרתעו, הם כבשו את רוב שטח הסיפון, פרט לגשר הפיקוד. בגשר נותרו 12 חיילים עם רובים מכודנים, מפוחדים אך מחזיקים בעמדה.

הבריטים ניסו להעלות תגבורת לאונייה אך המעפילים הצליחו למנוע זאת פעם אחר פעם. לבסוף הוחלט להפעיל גז מדמיע. החיילים חבשו את מסכות הגז האישיות והתחילו ליידות רימוני גז.

449 ניניאן – פטרול, עמ' 82.

450 את"ה, חט' 14, תיק 629, מחנה לארצי, מברק מס' 13, 25.11.46.

451 המבורגר - דוח, עמ' 63.

452 שם, שם.

453 גלעד - פלמ"ח, עמ' 691.

454 מספר ההרוגים בהתכתשות על כנסת ישראל איננו מוחלט ולמעשה חוץ משמו של אייזיק רוזנבאום ז"ל. לא מוזכר שם נוסף, ראו נספח ה'.

המעפילים הצליחו ליידות חלק מהרימונים חזרה אל התוקפים. מספר רימונים התגלגלו למדורים הפנימיים ולמחסנים שם הסתגרו הילדים והתינוקות. החלה פאניקה. הייתה סכנה שאנשים ירמסו זה את זה, והראל הורה להפסיק את ההתנגדות.⁴⁵⁵

המעפילים הורדו בזה אחר זה למזח, על כל אחד נערך חיפוש.⁴⁵⁶ אחרי החיפוש רוסו ב-DDT והועלו את שלוש אוניות הגירוש.

האוניות יצאו לים ב-27 בנובמבר, אך מאחר ובית המשפט טרם פסק בעתירה, הן הפליגו הלוך ושוב בתחום המים הטריטוריאליים עד שלבסוף, ב-30 בחודש, נתקבלה ההחלטה – בית המשפט דחה את העתירה. האוניות יצאו צפונה מלוות על ידי הפריגטה קרדיגן ב", בפיקודו של מפקד פלגת הפריגטות החמישית - אלוף משנה קולט (HMS Cardigan Bay, Captain G.K. Collet) ועל ידי שולת המוקשים אוקטביה. השיירה הגיעה לקפריסין ביום המחרת, 1 בדצמבר. אוניות הגירוש עגנו מחוץ לנמל, והמעפילים הועברו לרציף בארבות ומשם הוסעו למחנה קראולוס.

האירוע לא הסתיים כפי שתכנן הראל. המאבק בים נמנע בשל הנחייה מפורשת של הדרג המדיני שלא לעוררו.⁴⁵⁷ גם המהומות שהיו צריכות להתרחש בערי הארץ לפי תוכניתו של הראל לא קרו, הבריטים הופתעו בשני המקומות, הם ציפו למאבק מר על הסיפונים וברחובות חיפה. באשר למאבק בים נראה כי נחסך מהבריטים מאבק איתנים, באונייה היו 1,500 בני נוער, משויכים לתנועות חלוציות ובעלי מחויבות לארגונים אליהם השתייכו. הכשרתם הצבאית וניסיונם המוכח של הראל מפקד ההפלגה, ויתיר רב החובל, כמו גם האמצעים הרבים אותם הכינו, היו יכולים להביא לניצחון על צוותי ההשתלטות, כפי שכמעט קרה בהפלגתה של האונייה אקסודוס שמונה חדשים לאחר מכן. מאבק זה לא התחולל, כאמור, בשל שיקולים מדיניים. האירוע הוכיח כי לא רק לבריטים אלא גם ליישוב היו מגבלות וחסמים אשר מנעו ממנו להפעיל את הכוח במלא עוצמתו.

הראל, שהתאכזב מאי התערבותו של ארגון ה'הגנה' ואי שיתופם של תושבי הארץ במאבק, מצא לנכון להתייצב מספר ימים לאחר מכן במטה הפלמ"ח בתל אביב ולהביע את כעסו.⁴⁵⁸ שותף לאכזבה זו היה המשורר נתן אלתרמן אשר התייחס לאירועי ההעפלה באופן שוטף במדורו הטור השביעי בעיתון 'דבר'. חודש קודם לכן הביע אלתרמן את אכזבתו מאדישות העם היהודי, והיישוב בתוכו, אל נוכח גירוש מעפילי ברכה פולד, וגם במקרה זה ביקר את הישוב שציפה שהמעפילים התשושים ילחמו את מלחמתו: "בעניין נעשתה חלוקת תפקידים שאינה לפי חלוקת הכוחות"⁴⁵⁹.

455 יוסי הראל, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 222.

456 מאמר מערכת, "בכוח ובשפך דם הועלו המעפילים לאניות הגירוש" דבר, דף השער (27.11.46).

457 את"ה, חט' 14, תיק 629, מאור לארצי – עדכון, 26.11.46.

458 שפירא - חלדו, עמ' 227.

459 נתן אלתרמן, "חלוקת תפקידים", הטור השביעי, דבר (13.12.46) עמ' 2.

1.8 הצלתם ומעצרו של מעפילי האונייה רפיח (Athina)

אוניית המעפילים רפיח הייתה ספינת משא קטנה.⁴⁶⁰ האונייה נרכשה ביוון באותה עסקה בה נרכשה כנסת ישראל ותוכננה להפליג עמה לנמל בקאר. תהליך רכישתה התעכב בשל מחסור בכסף, וכדי להסתירה מעיני המודיעין הבריטי, הועברה למעגן קטן באי ספינצה.⁴⁶¹

כשהוסדר התשלום יצאה האונייה לכיוון יוגוסלביה. ליד האי לבקאס טעה רב החובל בניווט, האונייה עלתה על שרטון ומשטרת החופים היוונית פתחה בחקירה. בשל ההסתבכות הורה המוסד להוריד את אנשי הפלי"ם מהאונייה ולהסתירם. רב החובל היווני ניצל את ההזדמנות וניסה לברוח עם האונייה ולחזור ליוון, אך אנשי הפלי"ם הצליחו לחזור ולהשתלט עליה והובילו אותה צפונה, לנמל בקאר.⁴⁶² הספינה הגיעה לבקאר יום לאחר יציאתן של כנסת ישראל ושל הקדושה ועמדה בנמל שלושה שבועות כשהצוות והמלווים משלימים את הכנותיה להפלגה. ב-26 בנובמבר 1946 יצאה האונייה לדרכה כשעל סיפונה 785 מעפילים. מפקד ההפלגה היה איש הפלי"ם, גד לסקר, אשר נעזר בשני מלווים, 'גדעוני' וצוות יוני שכיר. על תורן האונייה התנוסס כבר בשלב זה הדגל הציוני.⁴⁶³ לקראת יציאתה הוחלט בארגון ה'הגנה' כי האונייה תיקרא רפיח על שם בית הסוהר ברפיח בו רוכזו אנשי 'הגנה' אחרי 'השבת השחורה'.⁴⁶⁴

האונייה תוכננה לפגוש את הספינה הלני (לשעבר ספינת המעפילים גבריאלה), ליד האי קמיליה, ולהעביר אליה את רוב הצוות היווני פרט לארבעה מלחים.⁴⁶⁵ במהלך ההפלגה הלך והחמיר מצב הים, הלני לא נראתה בקרבת האי קמיליה, וגם לא בקרבת האי סירנה, שהיה נקודת מפגש אלטרנטיבית.⁴⁶⁶ רב החובל החליט להיכנס למפרץ הדרומי של סירנה, להטיל עוגן ולהמתין. במהלך תמרון העגינה פגעה האונייה בסלע, מים פרצו למחסניה והיא החלה לשקוע במהירות. המעפילים עלו לסיפון וקפצו למים, החוף היה קרוב, מטרים ספורים מהאונייה. הספינה טבעה תוך 45 דקות. רוב המעפילים הגיעו לחוף, למעלה מ-20 מעפילים נספו.⁴⁶⁷ תחילה נראה האי שומם לחלוטין אך

460 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

461 ראובן יתיר, "פרולוג לפרשת רפיח 1946", אתר הפלי"ם, ההעפלה והרכש, נדלה בתאריך 20.6.21.

462 עדותו של יוסי הראל שונה במעט משלב העלייה על השרטון ועד ההגעה לנמל בקאר. (הדרי - אימפריה, עמ' 355). כאן נבחרה גרסתו של יתיר ובכל מקרה בשתי הגרסאות מגיעה האונייה לנמל בקאר.

463 כוכבי - בלקאן, עמ' 238.

464 יהודה בן צור, "השמות בעקבות ההיסטוריה", אתר הפלי"ם, ההעפלה והרכש, נדלה בתאריך 20.6.21.

465 ליברך - מאבק, עמ' 221.

466 עדותו של ליכובסקי אצל: דניאל רוזן, גדעונים מפעילי הקשר האלחוטי בשירות המדינה שבדרך, עמותת הנצחת חללי חיל הקשר והתקש"ב, יהוד (2017) עמ' 41. להלן: רוזן - גדעונים.

467 בספרות הרווחת מדובר על 8 גופות שנמצאו ונקברו באי. בעדויות שנגבו בהמשך סיפרו המקומיים על גופות רבות נוספות שהגיעו לאי לאחר מבצע החילוץ. ראיון עם עמרי בן אליהו, ראש המשלחת לאי בשנת 1997.

בהמשך התגלו ליד החוף שתי מערות ששמשו מספר רועים וגם עדר קטן של כבשים, אלה היו כל תושביו של האי.

כשקפצו המעפילים מהאונייה למים ושחו אל החוף, הצליח ה'גדעוני' (ליכובסקי) לזרוק חלקים ממכשיר הקשר ומהאנטנה אל החוף מבלי שיירטבו. הוא הכניס את הציוד לאחת המערות והחל להשמישו.⁴⁶⁸ לאחר מספר שעות הצליח ליכובסקי לשדר ברשת 'גדעון' את דבר האסון.⁴⁶⁹

ההודעה נקלטה בבוקר ה-8 בחודש על ידי תחנות המוסד בארץ ובאתונה.⁴⁷⁰ המשמעות הייתה ברורה ומובנת, הנהגת הישוב פנתה תוך זמן קצר לממשלה הבריטית בארץ בבקשת עזרה. הממשלה נענתה בחיוב. האירוע לא נעלם מעיני התקשורת, במהלך היום התפרסמה הידיעה בדבר טביעת האונייה על ידי סוכנות רויטרס ושודרה גם ב-BBC.⁴⁷¹

אותה ידיעה על אוניית מעפילים שנטרפה ליד האי סירנה, וכי ניצוליה הצליחו להקים תחנת שידור מאולתרת ולבקש עזרה, עברה, ככל הנראה, מספר גלגולים ובסופו של דבר נעשתה הידיעה על הקמת תחנת הקשר באי לנושא העומד בפני עצמו. עובדה זו גרמה הן ליוונים והן לבריטים לחקור במטרה לאתר את התחנה המסתורית, להתחקות אחרי העומדים מאחורי הקמתה ולברר את ייעודה, כל זאת במקביל למשימת החילוץ.⁴⁷²

כלי השייט הראשון שיצא אל האי היה המשחתת היוונית *תמיסטוקלס* (HMMS Themistocles).⁴⁷³ המשחתת הגיעה אל האי בצהרי ה-8 בחודש והטילה עוגן במפרץ הדרומי, לאחר מכן העבירה כבש אל החוף והורידה קבוצה של חיילים.⁴⁷⁴ החיילים, כ-30 במספר, החלו לסרוק את האי, ובמקביל החל צוות המשחתת בחילוץ הצוות היווני שהייה על הרפוח ובהגשת עזרה וטיפול לכלל הפצועים.⁴⁷⁵

במהלך אותו יום החלו הבריטים להיערך לסיוע. ארבעה מטוסי הליפקס מטייסת 113 שחנתה בתל-נוף הוטענו ציוד בגדים ותרופות, חלקם ממחסני הבריטים וחלקם תרומות שנאספו בישוב, בכוונה להצניחם מעל האי.⁴⁷⁶

468 רזן – גדעונים, עמ' 41.

469 נוסח השידור היה גלוי: SOS DE NER SIRINA (NER היה שם הקריאה האישי של ליכובסקי). אברהם ליכובסקי, "עדות", **אתר הפלי"ם, ההעפלה והרכש** (10.1.98).

470 ידיעת מערכת, "ערב פתיחת הקונגרס נטרפה אניית מעפילים" **הבקר**, דף השער (9.12.46).

471 מאמר מערכת, "ספינת מעפילים נטרפה בים האיגאי", **על המשמר**, דף השער (9.12.46).

472 במהלך חקירותיו בדק המודיעין הבריטי סימנים נוספים היכולים להעיד בעקיפין על כוונה לבנות תחנת שידור באי החל מהעובדה שהבעלים של האי יהודי במוצאו ועד השערה קונספירטיבית על כך שהאונייה טובעה בכוונה כדי לתרץ את העלייה לאי, להשערות אלה לא נמצא כל בסיס. ליבריך – מאבק, עמ' 221.

473 משחתת דגם HUNT - ראו נספח א'.

474 TNA, ADM 1/20776, עדכון מנציגות בריטניה באתונה למפקד צי הים התיכון, 10.12.46.

475 TNA, ADM 1/ 20595, מאת מפקד השברון, דוח חילוץ מעפילי אתיני, 13.12.46.

476 TNA, AIR 24/1908, Air HQ Levant, דוח אוקטובר - דצמבר 1946.

במקביל הונחה מפקד הזירה הימית בארץ ישראל, קומודור דה-סאליס, לשגר כוח ימי למקום. המשחתת שברון, שהייתה אותה עת בסיור מול יפו, קיבלה הוראה לצאת מערבה אל האי סירנה.⁴⁷⁷ המרחק שעליה היה לעבור עמד על 470 מיל, מרחק עשרים שעות הפלגה במשחתת.⁴⁷⁸ מספר שעות לאחר מכן הוזנקה גם שולת המוקשים פרובידנס שהייתה בכוננות בנמל חיפה.⁴⁷⁹ מטוסי ההליפוקס הצניחו את הציוד במהלך ה-9 בחודש, שלושה מהם המריאו עם שחר והגיעו לאי בשעות הבוקר ומטוס רביעי הגיע בשעות הצהריים. הם חגו מעל האי, איתרו את הניצולים, ונעזרו בעשן המדורות שהעלו כדי לקבוע את כיוון ועצמת הרוח, אחר כך הצניחו את הציוד.⁴⁸⁰ המשחתת שברון הגיעה לאי ב-9 בחודש, קצת אחרי שמונה בערב. כשהגיעה, מצאה את המשחתת היוונית תמיסטוקלס עוגנת ליד החוף. מפקד השברון הורה לשגר צוות קטן בפיקוד סגנו, סרן לסלי (Lieutenant G.C. Leslie), אל החוף כדי לברר את מצב הניצולים ובמקביל שלח קצין קישור בדרגת סגן (Lieutenant A.D. Casswell) אל המשחתת היוונית כדי לתאם עמה את פעולות ההצלה. בשלב זה לקחה מפקדת הצי הבריטי במלטה פיקוד על האירוע.⁴⁸¹ ההוראות שקיבל מפקד המשחתת היו שלא להתחיל בפינוי ולחכות לאור יום.⁴⁸² בינתיים נשלחו מהמשחתת אל חוף מעט מצרכי מזון וסיר לבישול תה חם.

בבוקר ה-10 בחודש הגיעה למפרץ משחתת יוונית נוספת בשם אגיאן (H.H.M.S Agean), משחתת זו נשלחה כדי לסייע וכדי לתדלק את אחותה ש"הוקפצה" לאירוע ולא הספיקה לתדלק טרם יציאתה.

המפקדה במלטה הורתה את מפקד המשחתת שברון להתחיל בפינוי והמליצה בפניו לשקול לעשות זאת במפרץ המערבי (Port Vathi) שהייה אמור להיות מוגן יותר. באותו זמן נשבה רוח דרומית-מזרחית חזקה והעלתה גלים בתוך המפרץ.⁴⁸³ המפרץ המערבי היה נוח רק במעט מהמפרץ הדרומי ובכל זאת החלה פעולת החילוץ. המעפילים הועמדו בטור ארוך והועלו בקבוצות קטנות לסירת החתירה של המשחתת (לווייתנית), וזו נגררה על ידי סירת המנוע אל המשחתת. במהלך היום החמירו תנאי מזג האוויר ועבודת החילוץ התארכה.⁴⁸⁴ אחר הצהריים הגיעה למפרץ ספינת חופים (Caique) ועל סיפונה 15 חיילים מיחידת הממשל הצבאי הבריטי ביוון (British Military Authority). משימתם הייתה לסרוק את האי ולאתר את "תחנת השידור" המסתורית. במהלך ביצוע

477 TNA , ADM 1/ 20595 , מאת מפקד השברון, דוח חילוץ מעפילי אתיני, 13.12.46.

478 שם, שם.

479 TNA , ADM 1/ 20595 , דוח מפקד הפרובידנס, 13.12.46.

480 מאמר מערכת, "אספקה, בגדים ורפואות הורדו דרך האוויר למעפילים בסירני", הצפה, דף השער (10.12.46).

481 עד לאותו רגע היה הפיקוד נתון בידי קומודור דה-סאליס (מפקד הכוחות הימיים בארץ ישראל) על פי הנחיית המטה המשולב בירושלים (COMPAL).

482 TNA , ADM 1/ 20595 , מאת מפקד השברון, דוח חילוץ מעפילי אתיני, 13.12.46.

483 שם, שם.

484 שם, שם.

משימתם חקרו החיילים את הצוות היווני שהייה על אוניית המעפילים וניסו לאתר בעזרתו את מלווי האונייה ואת האלחוטנים ששידרו את קריאת המצוקה.⁴⁸⁵

בהנחיית מפקד המשחתת *שברון* שולבה ספינת החופים הקטנה במאמצי החילוץ והעבירה כ-80 ניצולים למשחתת. מצב הים בשלב זה היה קשה, ובזמן ההיצמדות וההעברה נגרם לאותה ספינה נזק. מפקד הספינה שחשש מנזקים נוספים, לא הסכים לחזור על המעשה.⁴⁸⁶ המשחתות היווניות סיימו בשלב זה את תהליך התדלוק ונתבקשו עי מפקד *השברון* לסייע באמצעות סירותיהם, אך הן לא עשו זאת מסיבות שונות. בצהריים הפליגה *תמיסטוקלס* לרודוס כשעל סיפונה הצוות היווני השכיר ו-21 ניצולים - פצועים ומלוויהם. *תמיסטוקלס* לא הצליחה לאסוף את קבוצת החיילים שהביאה לאי ואלה הועברו לאחרייתה של המשחתת *אגיאן* שנותרה בקרבת האי. באותו יום הגיעה גם שולת המוקשים *פרובידנס* לזירת הפעולה. הספינה שהייתה בכוננות בנמל חיפה הוזנקה לים שעות ספורות אחרי יציאתה של *שברון* אל האי, ומאחר שהייתה איטית מהמשחתת, הגיעה יממה אחריה.

בשעה 13:00 הופסקה עבודת החילוץ עקב החמרה במצב הים. בערב נרגע מעט הים, ומפקד *השברון* החליט להמשיך בחילוץ. התנאים היו עדיין קשים וסירה אחת של *פרובידנס* התהפכה. לא היו נפגעים באירוע והאנשים נמשו מהמים. צוות הסירה הצליח להפכה והחילוץ נמשך. בחצות, כשהשתפרו עוד התנאים, לקח סגן מפקד *השברון*, בתוקף בכירותו, פיקוד על ספינת החופים ושילב גם אותה בתהליך ההעברה. במהלך הפעולה גילו המלחים הבריטיים מקצועיות, מסירות ואפילו הקרבה.⁴⁸⁷

לפנות בוקר הסתיים חילוץם של כל הניצולים והמשחתת היוונית *אגיאן* חילצה את 30 החיילים היווניים שנותרו באי. תחנת שידור סודית לא התגלתה וככל הנראה לא הייתה כזו.⁴⁸⁸ *שברון* ו*פרובידנס* הפליגו למפרץ *סודה* בכרתים כשהניצולים על סיפניהן: 256 על סיפון *פרובידנס* ו-488 על סיפון *השברון*.⁴⁸⁹ בדרכם דרומה הספיקו רוב המעפילים להתקלח, להתנקות ולאכול לשובע. הצוותים הבריטיים התייחסו למעפילים כאורחים על ספינותיהם.⁴⁹⁰ במפרץ המתינו המשחתת *סטיבנסטון* בפיקוד רב-סרן אוון (HMS *Stevenstone*, Lt. Cdr. C.A.H. Owen) ונושאת הטנקים *דייפ* בפיקוד רב-סרן *סאליבן* (HMS *Dieppe*, Lt. Cdr. A.M. Sullivan) שהגיעו ממלטה.⁴⁹¹ כל המעפילים הועברו אל נושאת הטנקים. במחסן הטנקים הגדול (האנגר) הוכנו עבור המעפילים אוכל חם, שמיכות ומזון. עם תחילת ההפלגה התייצבה משלחת של המעפילים בפני מפקד האונייה,

485 עדותו של ליכובסקי אצל: רוזן – גדעונים, עמ' 41.

486 ADM 1/ 20595, TNA, מאת מפקד *השברון*, דוח חילוץ מעפילי אתיני, 13.12.46.

487 ליברייך – מאבק, עמ' 219.

488 שם, עמ' 220.

489 ADM 1/ 20595, TNA, דוח מפקד *פרובידנס* 13.12.46.

490 ADM 1/ 20595, TNA, דוח מפקד *השברון*, 13.12.46.

491 ראו נספח א'.

הודתה לו בחום על ההצלה, אך ביקשה להילקח לחיפה.⁴⁹² הנחתת הפליגה מזרחה כשהמשחתת סטיבנסטון מלווה אותה. היעד היה פמגוסטה אך עובדה זו הוסתרה מן המעפילים.

במהלך ההפלגה קיבלו המעפילים את הרושם כי לאור הסבל שעברו, תוביל אותם הנחתת ישירות לחיפה. המלווים היו סבורים שרושם זה נוצר עקב אמירה שנועדה למעשה להטעות את המעפילים ולהשיג רגיעה.⁴⁹³ ליכובסקי, שלא זוהה עד כה על ידי הבריטים כשליח מוסד וכאלחוטן, הצליח באחד מרגעי שהייתו על הסיפון ליירט תקשורת באיתות אור בין הנחתת ובין המשחתת המלווה, ולמד כי היעד האמיתי הוא פמגוסטה. ה'גדעוני' העביר את המידע למעפילים ואלה עוררו מהומה גדולה, והחלו להשחית ציוד. צוות הנחתת לא הצליח להשתלט על המהומה, אחד הנגדים ירה באקדחו ומעפילה נפצעה בידה.⁴⁹⁴

ב-14 בדצמבר, עם ההגעה לפמגוסטה, התגברה המהומה והמעפילים סירבו לרדת מהאונייה. צוות הנחתת סגר את כל פתחי המחסן ותלה על התקרה בסמוך לפתח העליון מחולל גז. הגז היה גז מדמיע, לא גז ממית, אך האסוציאציה עוררה פאניקה שהפכה אחר כך לזעם. המעפילים החלו להשחית ציוד בפרץ של וונדליזם.⁴⁹⁵ לבסוף הצליח צוות הנחתת, מתוגבר בצוות ההשתלטות של המשחתת סטיבנסטון, להכניע את המעפילים.⁴⁹⁶

היה זה אקורד סיום שלא תאם את מבצע ההצלה בו לקחו חלק טייסים וימאים בריטיים, אשר פעלו במקצועיות, ובשלבם מסוימים גם בחירוף נפש. נשיא הוועד הלאומי, יצחק בן צבי, והרב יעקב גולדמן נפגשו עם מפקד חיל האוויר הבריטי בארץ, מרשל דאוסון, והודו לו בשם הישוב, אך הפגישה לא זכתה לתהודה. עיתון 'הארץ' דיווח על הפגישה במדור צדדי בעמוד 8.⁴⁹⁷

הבריטים לא פעלו לפרסם את האירוע בתקשורת המקומית והבין לאומית ולשפר את תדמיתם שניזוקה לאחר סדרה של השתלטויות ברוטאליות וגירוש ניצולי שואה למחנות מעצר.⁴⁹⁸ גם הנהגת

492 TNA, ADM 1/20777, דוח מפקד הסטיבנסטון, 31.12.46.

493 עדותו של ליכובסקי אצל: רוזן – גדעונים, עמ' 42.

494 ליברך – מאבק, עמ' 220.

495 TNA, ADM 1/20777, דוח מפקד הסטיבנסטון, 31.12.46.

496 המעפילים הועברו בו ביום למחנה קראולוס. מאמר מערכת, "ניצולי סירנה הורדו בכוח בקפריסין", **על המשמר**, דף ראשי (15.12.46).

497 הודעת מערכת, "תודת הישוב לר.א.ף.", **הארץ**, (13.12.46) עמ' 8.

498 כדי להמחיש את גודל ההחמצה ראוי להזכיר כי שבע שנים לאחר מכן שייט כוח של חיל הים הישראלי לא רחוק מאותו אזור כאשר רעידת אדמה פקדה קבוצת איים מאיי יוון. הכוח הישראלי נחלץ לסייע, הגיש סיוע רפואי, חילץ פצועים מההריסות וטיפל בפצועים. האירוע זכה להערכה רבה מצד מלך יוון. ממשלת יוון זוכרת את האירוע ומקיימת טקסי הוקרה בהשתתפות נציגי חיל הים עד ימינו אנו. במורשת חיל הים הישראלי תופס האירוע מקום של כבוד. חילוצם של מעפילי האונייה 'רפיח' היה מבצע הצלה בהיקף דומה ואולי גדול יותר מבחינת השקעת המשאבים וגילויי המסירות ואומץ הלב.

היישוב לא עשתה שימוש במומנטום, לא לקראת 'שיחות לונדון' שהיו בפתח ולא כדי לסייע במאמצי ההתנער מפעולות הטרור של האצ"ל והלח"י בשבועות שקדמו לאירוע.⁴⁹⁹

בסכמו את האירוע התמקד קומודור דה-סאליס במריבה ולא בפיוס ונקט במטפורה שביטאה את גודל אכזבתו ממה שהגדיר ככפיות התודה של המעפילים: *Biting the hand that fed them*⁵⁰⁰

1.9 לכידת האונייה לנגב (Merica) ופעולת הנקם בעקבותיה

אניית המעפילים לנגב הייתה ספינת מפרש דו-תרנית מצוידת במנוע דיזל קטן.⁵⁰¹ הספינה נרכשה באיטליה באמצעות המתווך היווני ד'אנדריאה, שכונה בפי אנשי המוסד 'הגוף', ותיווך לא אחת ברכישות אלה.⁵⁰² שמה לנגב ניתן לה בשל סמיכות רכישתה לעלייתן של אחת עשרה נקודות ההתיישבות בנגב, במוצאי יום הכיפורים, באוקטובר 1946. לאחר שנרכשה הועברה האונייה לנמל מרסיי שבצרפת ושם החלו להכינה להפלגה. מספר הדרגשים היה גבוה ביחס לגדלה של האונייה משום שבחוזה שנערך עם בעלי הספינה חושב התשלום לפי מספר הנוסעים, והבעלים התאמץ לדחוס נוסעים רבים ככל הניתן.⁵⁰³ הדרגשים נבנו כמעט ללא רווחים, למעשה אפשר היה לנוע בבטן האונייה רק בזחילה. מגבלה זו באה לידי ביטוי בהמשך בשלב העלאת המעפילים לאונייה, והיא גם מעידה על רמת הסיכון הגבוהה שנלקחה בהפלגה - במקרה של טביעה או אפילו בהלה אקראית מתחת לסיפונים, הייתה בטן האונייה עלולה להיות מלכודת מוות לשוהים בה.⁵⁰⁴ הרכישה וההכנות לא נסתרו מעיני המודיעין הבריטי שדיווח על האונייה כבר בתהליך הסבתה לאוניית מעפילים, בנובמבר 1946.⁵⁰⁵

לקראת הפלגתה הגיעו לספינה מפקדה המיועד, איש הפלי"ם אפרים טלמון, מלווה נוסף ו'גדעוני'.⁵⁰⁶ כן שכר המוסד עבור האונייה צוות מקצועי שמנה רב חובל ועשרה מלחים איטלקים.⁵⁰⁷ ב-17 בינואר 1947, עם סיום ההכנות, יצאה הספינה ממרסיי אל נמל סט שבצרפת, מרחק עשר שעות הפלגה לערך. במקביל להכנת האונייה, הוכנה בצרפת קבוצת המעפילים, 647 במספר. חלק גדול מחברי

499 האירועים הבולטים בתקופה: חיסול קצין הבולשת מרטין בספטמבר 1946, הטמנת פצצה בשגרירות הבריטית ברומא ב-31 באוקטובר והלקאת הקצינים הבריטים ("ליל ההלקאות") ב-19 בדצמבר.

500 MIR, TNA, ADM 223/224 (דוח מודיעין חודשי) דצמבר 1946, 10.1.47.

501 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

502 אהרוני - מטות, עמ' 103.

503 משה דפני, "זיכרונות", ינאי ואלמוג - שערים, עמ' 190.

504 שם, שם.

505 את"ה, חט' 14, תיק 245, למיכאל מחנוך - עדכון, 17.1.47.

506 שם, מארצי לנשר - עדכון, 21.1.47.

507 שם, דוח המפקד, 30.3.47.

קבוצה זו הגיע מאזור השליטה האמריקאי בגרמניה ומשם, דרך גבול צרפת, למחנות מעפילים בקרבת נמל סט. המעפילים צוידו בתעודות פליט ובאשרות מזויפות לקובה. מאמצי משרד החוץ הבריטי לשכנע את הצרפתים כי האשרות מזויפות וכי אין לאפשר את ההפלגה לא נשאו פרי.⁵⁰⁸ ביום ההפלגה הוסעו המעפילים במשאיות לנמל סט והועלו לאונייה. המשטרה הצרפתית ידעה על ההפלגה ועל זהות נוסעיה ולא התערבה. בשלב ההעלאה לאונייה נתגלו קשיים. המעברים בין הדרגשים היו צרים במיוחד והם נחסמו עם כניסתם של הראשונים. למראה הצפיפות סירב חלק מהמעפילים לרדת למחסנים ועל כבש האונייה החלו ויכוחים ומריבות.⁵⁰⁹ בסופו של דבר, ובאיחור של מספר שעות, עלו ונכנסו כל המעפילים.

האונייה יצאה מסט ב-18 בינואר 1947.⁵¹⁰ הנתיב תוכנן לעבור במצר בוניפצ'יו אל החוף המערבי של איטליה, לעבור במצר המסינה ומשם מדרום ליוון, ממערב לכרתים אל חופי צפון אפריקה, מצריים וישראל. יעד ההורדה היה חוף ניצנים.⁵¹¹

מיד לאחר היציאה החלו מים לחדור לספינה, משאבת השיפוליים הראשית יצאה מכלל פעולה וגם המשאבה המשנית נסתמה. המעפילים נקראו לסייע והתבקשו לרוקן את המים בדליים.⁵¹² מצב הים המשיך להחמיר ורב החובל התקרב למבואות נמל היירס (צרפת) כדי למצוא מסתור. עם השתפרות מזג האוויר המשיכה הספינה למעבר בוניפצ'יו ופנתה דרומה אל מצרי המסינה. ב-24 בחודש התחזקה הרוח, רב החובל נוכח כי כוחו הדל של המנוע לא יאפשר הפלגה אל מול הגלים בחציית המצר. בעצה אחת עם המלווים הוחלט למצוא מסתור מצפון לסיציליה.⁵¹³ מששך הים, המשיכה האונייה בהפלגתה.⁵¹⁴

המודיעין הבריטי התאמץ לעקוב אחרי הספינה. הרכישה באיטליה וההכנות במרסיי לא נסתרו מעיניו אך בהמשך הדרך נראה כי איבד מגע עם האונייה.⁵¹⁵ ב-8 בפברואר לא הייתה כוננות מיוחדת מול חופי הארץ ולא הוקצו מטוסים לסיור מעל הים.⁵¹⁶ בשעות הערב גילתה המשחתת צ'יפטיין שהייתה בפיקודו של סגן אלוף פרדל (HMS Chieftain, Commander G.E. Fardell), וסיירה אותה עת מול חופי תל אביב, מטרה חשודה במכ"ם בכיוון צפון. צ'יפטיין עזבה את קו הסיור ויצאה לזיהוי. בשעה 21:00 הגיעה אל המטרה והאירה עליה בזרקור.⁵¹⁷

508 ניניאן – פטרול, עמ' 93.

509 את"ה, חט' 14 – תיק 245, דוח המפקד, 30.3.47.

510 שם, שם.

511 שם, שם.

512 שם, שם.

513 משה דפני, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 191.

514 שם, שם.

515 את"ה, חט' 14, תיק 245, לבוגן מחנוך, 17.1.47.

516 AIR 24/1909, TNA, Air HQ Levant, דוח ינואר - אפריל 1947.

517 אמ"ה, תיק לנגב, דוח הגדעוני ארנובסקי, 20.2.47.

לנגב תוכננה במקור להוריד את המעפילים בחוף ניצנים, אך בשל גלי החוף הגבוהים הונחתה להמשיך צפונה, ולהוריד את המעפילים מול קיסריה.⁵¹⁸ בשעה 21:00, כשהייתה הספינה מערבית לקיסריה בטווח 30 מיל, החליט המפקד לפנות מזרחה במלוא המהירות. טלמון קיווה להגיע אל החוף במהלך הלילה, אך מייד אחרי פנייתו הוארה אונייתו בזרקור.⁵¹⁹ מפקד המשחתת זיהה מיד שמדובר באוניית מעפילים, אך מאחר שהיירוט התבצע מחוץ למים הריבוניים, בטווח רחוק, החליט להמשיך ללוותה במעקב צמוד. זמן קצר לאחר שצ'יפטיין זיהתה את המטרה הצטרפה שולת המוקשים וולפייר (HMS Welfare) ליירוט. מפקדה של וולפייר, סגן-אלוף וויטפורד (Commander Q.P. Whitford), היה מפקד פלגת השולות, ומהיותו בכיר ממפקד המשחתת, קיבל פיקוד על האירוע. הבריטים לא הסתפקו ביירוט הימי ותגברו כוחות צבא ומשטרה גם בחופי נחיתה אפשריים, במיוחד באזור קיסריה.⁵²⁰ בשעה שתיים לפנות בוקר, כשהיו הספינות כתשעה מיל מערבית לקיסריה, החלה וולפייר להתקרב לירכתיי האונייה כדי להעביר צוות השתלטות.⁵²¹ אניית המעפילים תמרנה בפראות והדבר לא התאפשר. המשחתת צ'יפטיין חשה לעזרתה של וולפייר, שתי הספינות ניגשו אל האונייה משני צדדיה ונצמדו אליה, המלחים ירו באוויר וגם השליכו ארבעה רימוני גז.⁵²² ההשתלטות ארכה מספר דקות, צוותי ההשתלטות עברו שבועות ספורים קודם לכן הכשרה במחנה עין תופיחה שבמלטה, הידע והניסיון שרכשו שם הועיל כנראה בטקטיקה ובטכניקה של ההשתלטות.⁵²³ גם הציוד שפיתח הצי במיוחד עבור ההשתלטויות בנשק קר היה אמור לסייע, אך בכל זאת נורו כמה יריות ומעפיל בשם הרברט לזר נהרג.⁵²⁴ המלווים והצוות נטמעו בין המעפילים ולא נתפסו. עוד לפני שעלו הבריטים הצליחו המלווים לחבל במנוע האונייה והבריטים נאלצו לגרור אותה לנמל חיפה, שם המתינה להם אניית הגירוש אמפייר הייוד.⁵²⁵ במהלך הגרירה הבחינו צוותי ההשתלטות הבריטים באשה אחת שכרעה ללדת ושניים מהקצינים הבריטים הגישו לה עזרה.⁵²⁶ למחרת הגיעה אניית הגירוש לפמגוסטה והמעפילים הועברו למחנה קראולוס.

הפגיעה בארבות

תפיסתה של האונייה לנגב ומותו של המעפיל הרברט לזר היו עילה לפעולה במסגרת 'המאבק הצמוד'. כמטרה נבחרו הפעם הארבות (Z Lighters) באמצעותן נהגו הבריטים להעביר מעפילים אל אוניות הגירוש. השימוש בארבות אפשר לבריטים לעגון את אוניות הגירוש מחוץ לנמל ובטווח

518 את"ה, חט' 14, תיק 245, אל לנגב-הנחיות, 8.2.47.

519 אמ"ה, תיק לנגב, דוח מפקד האונייה, 30.3.4.

520 את"ה, חט' 14, תיק 245, לארצי מרפי, 9.2.47.

521 ADM 239/412, TNA, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 26-27.

522 שם, שם.

523 ראו לעיל פרק 1.4.

524 לזר היה יליד גרמניה שהתחנך באנגליה והשתייך לתנועת 'הבונים'. שמו עוד לא הוברר

בשלב הזה והוא כונה המעפיל האלמוני. אניית המעפילים הבאה שיצאה לדרך נקראה בשם זה.

525 דסק החדשות, "The Palestine Post" "Lanegev Refugee Dies of Wounds", עמוד שער (11.2.47).

526 ניניאן – פטרול, עמ' 83.

גדול, ובכך להקטין את סכנת החבלה בהן. על הארבות לא הייתה שמירה קפדנית, אולי משום חלקן השולי בפעולת הגירוש, אך מבחינת ארגון הפלמ"ח אלה היו כלי שייט לגיטימיים לתקיפה, הוסיפה לכך העובדה ששלב חיטוי המעפילים ב-DDT נעשה על סיפניהם.⁵²⁷

הפעולה תוכננה להתבצע באמצעות מוקשי 'עלוקה' (limpet mines) ובפרופיל פעולה הדומה להדבקת המוקשים לספינות המשמר ב'ליל הרכבות' בנובמבר 1945, ולאוניית הגירוש 'אמפייר רייוול' באוגוסט 1946. הצוללים שיועדו לפעולה היו משה ליפסון ויצחק רהב, מפקד הפעולה היה יוחאי בן-נון.⁵²⁸ הבעיה הראשונה אתה נאלצו בן-נון ואנשיו להתמודד הייתה מטעני הנפץ אשר הוטלו בנמל מסיפוני האוניות ומסירות משמר מסיירות. היו אלה מטעני נ"א ייעודיים ובהם כ-500 גרם של חומר נפץ שהוטלו למים בסדר ובתזמון - על פי פקודת Clock.

כדי לבדוק את מידת הסכנה אלטר בן-נון מספר מטענים דומים. השחיינים המיועדים, רהב וליפסון, שחו באחד המפרצים שלחוף נווה ים, כשבן-נון מטיל את המטענים בקרבתם. נמצא כי ניתן להתקרב אל נקודת הפיצוץ עד מרחק 15 מטר מבלי להינזק.⁵²⁹ מניסיון הפעולות הקודמות נקשרו המוקשים לפקקי שעם, כך שנשיאתם בזמן השחייה לא הכבידה. בנוסף נקבעה בתוכנית המבצע נקודת מילוט חלופית למקרה שהמבצע ישתבש, והשחיינים לא יוכלו לחזור לסירת האם. לקראת הפעולה רוכזו הציוד והלוחמים בקיבוץ נווה ים.

ביום שלישי, 11 בפברואר 1946, יצאה ממעגן קיסריה ספינת הדייג *נאמן* בפיקודו של איש הפלי"ם אליהו לוי. הספינה עברה מול חוף נווה ים ואספה את הלוחמים על צידם. המוקשים רוכזו בשק אחד, מוכן להטלה למים, למקרה שיתקלו בכוח שיטור בריטי. בשעות הערב נכנסה ספינת הדיג לנמל ונקשרה קרוב למקום מעגן של הארבות. הנמל היה שקט, התברר כי שעתיים קודם לכן הוטל בנמל עוצר.⁵³⁰ בתנאים כאלה, כאשר כל תנועה מעוררת תשומת לב, קשה היה להתחיל בפעולה. ואכן תוך זמן קצר מרגע כניסת הספינה לנמל הופיע איש הפלי"ם בני קרביץ ובידו פתק המורה לדחות את הפעולה - במפקדת הפלמ"ח העריכו שלבריטים נודע על פעולה הצפויה.⁵³¹ בן-נון דחה את הפעולה ביממה. למחרת בבוקר יצאה *נאמן* לים כאחת מספינות הדיג העוגנות בנמל ובערב חזרה. הנמל היה עדיין בעוצר ובכל זאת החליט בן-נון לבצע. לבד מהשכלול בהצפת המטענים על ידי פקקי שעם לא הוכנסו שכלולים נוספים בהשוואה למבצעי החבלה הקודמים, והשחיינים שחו כשרק בגד ים לגופם. המים הקרים של חודש פברואר והרוח המזרחית הקרה שנשבה שיתקו את הלוחמים עוד טרם ירדו למים.⁵³² בן-נון מרח את גופם בגריז והשקה כל אחד מהם בלגימת קוניאק

527 אמ"ה, תיק 'המאבק', אוגדן סיכומים לפעולות הפלי"ם, עמ' 33.
528 כל השלושה השתתפו גם בפגיעה באמפייר רייוול ב-23 באוגוסט. ראו לעיל.
529 איזי רבינוביץ, "טבענו ספינות משמר", **מערכות ים ביטאון חיל הים**, ל"ז - ל"ח (יולי 58) עמ' 32.
530 הודעת מערכת "עוצר בנמל חיפה" **דבר**, עמוד שער (13.2.47).
531 בפועל התברר כי פצצת עומק שהטילה אחת מספינות המשמר, כדבר שבשגרה, גרמה לבהלה ולהעלאת הכוונות. מאמר מערכת, "התפוצצות בנמל חיפה", **הארץ**, דף השער (12.2.47).
532 איזי רבינוביץ, "טבענו ספינות משמר", **מערכות ים ביטאון חיל הים**, ל"ז - ל"ח (יולי 58) עמ' 33.

מתוך אמונה שהדבר יחמם את גופם (אמונה בלתי מבוססת). כדי להיות בטוח שמנגנוני ההשגחה יופעלו שבר בן-נון את שפופרות החומצה עם ירידתם למים. החומצה החלה בפעולתה בעוד המוקשים צמודים לגופם של השחיינים.⁵³³ ליפסון שחה לכיוון סירות שעמדו ליד הארבות והגיע אל הראשונה כשהוא רועד מקור באופן בלתי נשלט. כשניסה להצמיד את המטען הראשון נשמט המטען מידי וצלל. הוא עבר לסירה אחרת ושם הצליח להצמיד את המוקש. רהב הגיע אל אחת הארבות וניסה להפריד בין המוקשים שהיו קשורים זה לזה.⁵³⁴ הקשר היה הדוק והוא לא הצליח, כשניסה להצמיד את שניהם יחד גילה שהמגנט לא חזק דיו, לבסוף תלה את המוקשים על זיז שבלט מהארבה וחזר בכוחותיו האחרונים לספינת הדייג. הלוחמים התלבשו במהירות ויצאו אל שער הנמל כדייגים ששבו מדייג, תעודותיהם היו מזויפות אך השוטר בשער לא הבחין בכך ונתן להם לעבור. בשעה 04:50 לפנות בוקר נשמעו בנמל שני פיצוצים, ארבה אחת ניזוקה וסירת מחקר של משרד החקלאות הממשלתי, שעמדה בקרבת הארבות, טבעה.⁵³⁵ שני ימי הכוננות והערנות בנמל העידו על כך שלבריטים היו ידיעות כל שהן על פעולה צפויה, אך הם לא העריכו שהארבות תהיינה המטרה, השמירה עליהן הייתה מועטה.⁵³⁶

למעשה, גם שיטת השמירה עצמה לא ענתה לאיום - צלילות הקוער אותן הנהיג רב-סרן קראב כבר בספטמבר 1946 היו מתבצעות רק עם אור ראשון.⁵³⁷ סריקה באור ראשון מתאימה לפרופיל פעולה הנכון לזמן מלחמה בו מתקרבים צוללי האויב לנמל היעד בערב, מבצעים את פעולתם בלילה ומסתלקים לפני אור ראשון, מרעומי ההשגחה נועדו לאפשר לצוללים להתרחק מהנמל מרחק ניכר. גישה זו לא הייתה רלוונטית במקרה של לוחמת גרילה, הצוללים לא חזרו עם תום הצלילה לאוניית אם מרוחקת אלא נשארו בקרבת הנמל – נמל הבית, ועיר הבית מבחינתם, ואת המוקשים ניתן היה לתזמן זמן קצר לאחר הדבקתם.

533 החומצה נועדה לאכל, תוך פרק זמן מחושב, תיל מתכת שנצר את קפיץ הנוקר.

534 איזי רבינוביץ, "טבענו ספינות משמר", מערכות ים ביטאון חיל הים, ל"ז - ל"ח (יולי 58) עמ' 33.

535 כתב העיתון, "Town Awakened by Explosions", *The Palestine Post* (14.2.47) עמ' 3.

536 TNA, ADM 1/20671, דוח מפקד צי הים התיכון לחודש פברואר, 6.3.47.

537 TNA, ADM 1/19422, דוח SNOA לחודש דצמבר 1945, 16.1.46.

1.10 יירוטי פברואר 1947 ותגובות השרשרת בעקבותיה

המעפיל האלמוני (San Miguel)

שבוע לאחר לכידתה של לנגב התקרבה לחופי הארץ אונייה נוספת - המעפיל האלמוני.⁵³⁸ באותו שלב עוד לא ידעו בארגון ה'הגנה' מה היה שמו של המעפיל (הרברט לזר) שנהרג שבוע קודם לכן באונייה לנגב, ובכל זאת החליטו לקרוא לאונייה על שמו. עד לאותה החלטה תוכנן לאונייה שם אחר: 'הגנה - חירות', שבכל מקרה התכוונו לשנותו. המושג 'חירות' היה נפוץ בז'רגון ובכרזות של האצ"ל, וההנהגה הציונית התאמצה באותם ימים להתנער מפעולות הטרור של אותו ארגון.⁵³⁹ האונייה נרכשה בספטמבר 1946 על ידי אנשי המוסד לעלייה בשוודיה יחד עם שתי ספינות נוספות: סן פליפ סן בזיליו. הרוכשת הייתה חברה פנמית בשם Cerro Pando de Navigation שהוקמה לצורך זה על ידי המוסד ערב הרכישה. באותו מעמד שונה גם שמה של האונייה ל-SS San Miguel.⁵⁴⁰

לאחר הרכישה החלה הכנתה של האונייה לנשיאת מעפילים. במהלך ההכנות עגנה ליד האונייה ספינת אימונים של הצי הפולני. קדט יהודי בשם אדוארד וישנבסקי ערק ממנה, קפץ למים, שחה לספינה וצורף לצוותה.⁵⁴¹ שלוש הספינות שנרכשו יועדו תחילה לשאת מעפילים משוודיה אך לאור מצבן הרעוע הוחלט להעבירן לים התיכון ללא מעפילים, ולהעלות את המעפילים הממתינים בשוודיה באונייה פחות רעועה, בהמשך.⁵⁴²

האונייה יצאה משוודיה לכיוון הים התיכון ב-1 בדצמבר 1946. מפקד ההפלגה היה איש הפלי"ם יוסף דרור.⁵⁴³ לאחר מספר עיכובים ותקלות, תוך שהיא נעקבת ברציפות על ידי המודיעין הבריטי, הגיעה הספינה לנמל מרסיי, שם נמשכו הכנותיה. אחרי שנשלמו ההכנות הפליגה האונייה והגיעה ב-2 בפברואר לנמל סט. המעפילים שיועדו להפלגה, 794 במספר, היו בני מספר תנועות נוער כולל בית"ר וכן קבוצת בני נוער ממרוקו. בבוקר ה-3 בפברואר הוסעו המעפילים במשאיות לנמל מרסיי והועלו לאונייה.⁵⁴⁴ המשטרה הצרפתית נכחה בתהליך העלייה ולא הפריעה. המעפילים היו מצוידים באשרות מזויפות לקובה אך מבחינת המשטרה הן היו מספקות. אחרי שהסתיימה העלייה עיכבו

538 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

539 ברקע מפגש של הנציב העליון קניגהאם עם הגב' גולדה מאיר ומנהיגים נוספים מהסוכנות היהודית בקשר לריסון הטרור של ארגוני הפורשים. הודעת מערכת, "השלטון האזרחי בארץ לא יוחלף במשטר צבאי" הארץ, דף שער (10.2.47).

540 "ההיסטוריה של האונייה S/S J L RUNEBERG", אתר ספנות שוודי, (<https://www.faktaomfartyg.se>), נדלה בתאריך 18.6.22.

541 הקדט, לימים סגן אלוף אדוארד שרון, שירת בהמשך בחיל הים הישראלי ופיקד על הפריגטה 'משגב'.

542 מדובר באוניית המעפילים חיים ארלזורוב שיצאה משוודיה ב-1 בינואר 1947. ראו לעיל.

543 אמ"ה, תיק המעפיל האלמוני, דוח המפקד, 21.2.47.

544 שם, שם.

רשויות הנמל את היציאה לצורך ביקורת בטיחות, שעברה בהצלחה, כנראה באמצעות שוחד.⁵⁴⁵ לפנות ערב יצאה האונייה לדרך, היעד הרשמי היה נמל אוראן אך האונייה פנתה מזרחה. נתיבה של האונייה עבר מצפון לכרתים ומדרום לקפריסין כדי להשתלב בנתיב בו מפליגות ספינות רבות מלימסול לפורט סעיד. דרור תכנן להפליג בשעות האור לכיוון פורט סעיד אך עם רדת החשיכה לכבות אורות ולהפליג מזרחה עד אור ראשון, ואחר כך לפנות שוב לכיוון פורט סעיד.⁵⁴⁶ הנחת העבודה של דרור הייתה שמטוסי הסיוור אינם יעילים בלילה. כשהייתה הספינה מצפון לפורט סעיד פנתה צפון מזרחה לאורך חופי סיני לכיוון החוף הדרומי של ארץ ישראל. בשלב זה, בהנחיית ארגון ה'הגנה', שונה שמה של האונייה מ'הגנה' – חירות' ל'מעפיל האלמוני'.⁵⁴⁷ ההנחיה לנחות מדרום לתל אביב התקבלה ב-14 בפברואר ולשם ניווטו המלווים את הספינה.⁵⁴⁸ ב-15 בפברואר בשעה 17:15 הופיע מטוס סיוור בריטי מעל הספינה. היה זה מטוס לנקסטר מטייסת 38 שהמריא מעין שמר במסגרת מבצעי SUNBURN לאיתור אוניות מעפילים. המטוס הבחין במספר רב של סירות הצלה על סיפונה של האונייה ודיווח על כך.⁵⁴⁹

האונייה הייתה אז בקורס הפלגה לכיוון פורט סעיד אך עם רדת החשיכה כובו אורות הניווט וההגה הופנה מזרחה, בשלב זה איבדו אותה המטוסים.⁵⁵⁰ במהלך הלילה נצבעה הארובה בצבעים שונים והשם *סן מיגל* נמחק ובמקומו נכתב השם הלני באותיות יווניות, את 25 רפסודות הצלה על הסיפון לא ניתן היה להסתיר.⁵⁵¹ המעפילים אורגנו בקבוצות לקראת מאבק, הם תודרכו להגן על חדר ההגה, גשר הפיקוד וחדר המכונות.

למחרת, בבוקר ה- 16 בפברואר, המשיכה טייסת 38 את גיחותיה ובשעה 09:40, כשהייתה האונייה כ-10 מיל דרומית מערבית לתל אביב, אותרה מחדש ע"י אחד ממטוסי הלנקסטר. שעה לאחר מכן הופיעו בקרבתה שולת המוקשים *וולפיר* והפריגטה *אס'ל ביי* בפיקודו של רב-סרן הרווי (HMS St. Austell Bay, Lt. Cdr. E.M. Harvey) והחלו ללוותה. האונייה המשיכה בהפלגה במקביל לקו החוף, ובהיותה מול חוף בת ים פנתה בחדות מזרחה. מפקד פלגת שולת המוקשים ה-2 שהיה המפקד הבכיר בים קרא לאונייה ברמקול וניסה להניא את רב החובל מלהפליג אל החוף אך נענה במטר קופסות ובקריאות גנאי. על גשר אניית המעפילים הוצג שלט שהוכן מבעוד מועד:

*Nelson, look at your successors*⁵⁵²

545 שם, שם.

546 שם, שם.

547 השינוי המאוחר לא הוטמע בקרב המעפילים וגם לתעבורת המברקים השתרבב מדי פעם השם הקודם *חירות* אך בכותרות העיתונים ביום שאחרי תפישת האונייה הופיע השם *המעפיל האלמוני*. אמ"ה, משולמית לארנון, מס' 41, 17.2.47.

548 אמ"ה, *תיק המעפיל האלמוני*, דוח המלווה 'ישי', עמ' 5.

549 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1909, דוח ינואר - אפריל 1947.

550 שם, שם.

551 אמ"ה, *תיק המעפיל האלמוני*, דוח המפקד, 21.2.47.

552 מאמר מערכת, "Dawn transfer deportation", *The Palestine post*, עמוד שער (18.2.47).

עם הכניסה לתחום המים הריבוניים ניגשו שתי ספינות הצי אל האונייה משני צדדיה. בעוד אנשי צוות הוולפייר מתיזים מים על המעפילים המתקהלים, הצליח צוות ההשתלטות של הפריגטה אס'ל ב" לעבור אל האונייה ולהשתלט על הגשר הפתוח (במבנה האחורי) תוך שהוא מפעיל אלות וגז מדמיע. קבוצה נוספת של משתלטים מצוות הוולפייר הצליחה גם היא לעלות לסיפון ותוך זמן קצר השיגו הבריטים שליטה באונייה, מספר מעפילים נפצעו. ב-16 בפברואר בשעה 12:47 חוסל הקשר וה'גדעוני' השליך את גבישי מכשיר הקשר ואת רשימות הקוד לים.⁵⁵³ אחד מאנשי צוות ההשתלטות נפל למים ונמשה על ידי סירה, וכך גם מעפיל אחד שקפץ למים וניסה לברוח בשחייה.⁵⁵⁴ ברגע ההשתלטות ירדו המלווים לחדר המכונות, חיבלו במנוע ונטמעו בין המעפילים. הבריטים נאלצו לגרור את האונייה מחופי תל אביב לנמל חיפה, הגרירה ארכה 14 שעות.

האונייה הגיעה לנמל חיפה בבוקר ה-17 בחודש בשעה 02:45. הנמל וסביבתו היו בעוצר ואוניית הגירוש אמפייר ריזול כבר המתינה במזח.⁵⁵⁵ הבריטים יצרו מסלול מנהרה מגדרות תיל שהוביל מאניית המעפילים אל אניית הגירוש. המסלול כלל שתי עמדות בידוק ועמדת חיטוי ב-DDT.⁵⁵⁶ חלק מהמעפילים נאבק והתנגד, אך בשלב מסוים השתנה אופי ההפגנה לצעדה קצבית אל האונייה תוך שירת 'התקווה'. ב-06:30 עלה אחרון המעפילים והאונייה הפליגה לפמגוסטה, משם נשלחו המעפילים למחנות החורף 64 ו-65. שישה מעפילים ואיתם ה'גדעוני' ראובן אורן, הצליחו להתחמק מהגירוש, הם הסתתרו ב'סליק' שהוכן בספינה מבעוד מועד. הבריטים העריכו שפעולת הגירוש לא תעבור בשלום וחיידדו את הנחיות הביטחון לחיילים ולקצינים בחופשה.⁵⁵⁷

חיים ארלזורוב (Ulua)

שבוע לאחר מכן התקרבה לארץ ספינת מעפילים נוספת ושמה חיים ארלזורוב, ספינת פיקוח (Cutter) של משמר החופים האמריקאי בעברה.⁵⁵⁸ הספינה נרכשה ע"י איש המוסד בארה"ב, זאב שינד, באמצעות חברת קש בשם Weston Steamship Trading, ונרשמה תחת דגל הונדורס בשם אולואה (ULUA).⁵⁵⁹ אחרי שנרכשה החלה הכנתה להפלגה לאירופה. לרב חובל התמנה גד הילב, ארץ ישראלי ורב חובל מוסמך, ולקצין מכונה מונה אפרים צוקרמן, ארץ ישראלי גם הוא. בנוסף עליהם גייס שינד 20 מלחים יהודים אמריקאים מתנדבים. האונייה יצאה מנמל בולטימור ב-17 באוקטובר 1946 והגיעה למרסיי ב-7 בנובמבר.⁵⁶⁰

553 רוזן - גדעונים, עמ' 120.
 554 ניניאן – פטרול, עמ' 95.
 555 הודעת מערכת, "עולי המעפיל האלמוני גורשו מהארץ בחשכת הלילה", על המשמר (18.2.47) עמ' 4.
 556 כתבת מערכת, "מחזות מזעזעים בגירוש 800 עולי המעפיל האלמוני", הבוקר, דף השער (16.2.47).
 557 המשטרה הצבאית הבריטית עצרה באותו שבוע חיילים שיצאו לבתי קולנוע ולבתי שעשועים בלי אבטחה. הודעת מערכת, "צייד על נתינים בריטיים", על המשמר (18.2.47) עמ' 4.
 558 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.
 559 גרינפילד – יהודים, עמ' 64.
 560 גד הילב, "זיכרונות" ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 213.

במרסיי הועסקה מספנה מקומית בהכנת האונייה לקליטת המעפילים. בבטן האונייה פורקו מחיצות, ועל סיפונה באזור הירכתיים, נוסף מבנה. בסה"כ הכילה האונייה 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. עם כל אלה הייתה הספינה ערוכה ל-25 ימי הפלגה.⁵⁶¹ בנוסף לצידה לדרך הובאו לאונייה שתי קורות עץ גדולות, חבילה של עץ לבוד (דיקט) ופח צבע לבן. פריטים אלה נועדו לשלב הסופי בהפלגה, למקרה שיתקלו בכוחות יירוט בריטיים, ייעודם יפורט בהמשך.⁵⁶² במרסיי גויסו גם רב חובל וארבעה מלחים ספרדיים אשר נשכרו בעיקר לצורכי הרישום. בהמשך הגיע למרסיי מפקד ההפלגה, איש המוסד לובה אליאב, אליו הצטרפו שלושה מלוויים ו'גדעוני'. האונייה יועדה לנמל טרלבורג שבשוודיה, שם התאספו 664 מעפילים. בדרכה לשוודיה נאלצה האונייה לעצור ולהיכנס לנמל קופנהאגן שבדנמרק.⁵⁶³ עם כניסתה לנמל ביקר באונייה נציג משטרת הנמל, כנראה בלחץ הבריטים. למלוויים נראה כי קצין המשטרה הדני יודע ומבין למה מיועדת האונייה, אך מעדיף לקבל את גרסתם כי הספינה יוצאת למסע מחקר, והדרגשים הרבים בבטנה נועדו להכיל דגים מזנים נדירים. האונייה המשיכה לדרכה ונכנסה לנמל טרלבורג.⁵⁶⁴

העלאת המעפילים נמשכה יום שלם, השלטונות המקומיים סייעו. האונייה יצאה לדרכה ב-24 בינואר 1947 ונתב של הצי השוודי ניווט את האונייה בין שדות מוקשים שנותרו מימי המלחמה. האונייה המשיכה בדרכה דרומה וב-26 בינואר החלה סערה, מים חדרו לספינה והתעוררו גם בעיות מכאניות.⁵⁶⁵ הוחלט להיכנס לנמל לה-הבר שבצרפת לצורך תיקונים.

עם כניסת האונייה לנמל הופיע במקום נציג משטרה ואסר על האונייה, בתואנה של חריגה מתקני הבטיחות, להמשיך להפליג. ביקור זה היה תוצאה של מאמץ סיכול שניהל המודיעין הבריטי.⁵⁶⁶ לאחר פעילות של מטה המוסד לעלייה ב' אצל מיניסטרויון הצי הצרפתי הוסרו המגבלות, האונייה תודלקה ושחררה לדרכה. כשעברה את מפרץ הביסקאיה היו תנאי מזג אוויר קשים במיוחד - בסיסי הדרגשים החלו להתרופף והפכו את השהייה 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 השרשרות ולהשליך את המכלים לים. כשנכנסה הספינה לים התיכון הורה לה מטה המוסד להיכנס לנמל אלג'יר (שהייתה אז תחת שלטון צרפתי) ולהשלים הצטיידות במזון ובדלק.⁵⁶⁷ סוכן אוניות, יהודי בשם כהן, שאותר ע"י רב החובל, היה לעזר רב.

561 את"ה, חט' 14, תיק 226, דוח המלווה צבי כצנלסון (מירי).

562 שם, שם.

563 מעברי המים קפאו, כפי שקורה בעונה זו של השנה. גד הילב, "זיכרונות" ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 213.

564 את"ה, חט' 14, תיק 226, דוח המלווה צבי כצנלסון (מירי).

565 חדירת מים דרך כבלי ההגה, זיהום בדלק וכשל באטם הבוכנה הראשית במנוע. גד הילב, "זיכרונות" ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 213.

566 Alan Swarc, **Illegal Immigration to Palestine 1945-1948 the French Connection**, University College London, PhD Degree (2006) p.94. להלן: שורץ – הקשר הצרפתי.

567 הדרי – יומן מבצעים, עמ' 19.

המודיעין הבריטי שעקב עד אז אחרי האונייה, איבד כאן בנמל זה את עקבותיה.⁵⁶⁸ לאחר מספר ימים הורה המוסד לאונייה להרים עוגן ולעבור לנמל פיליפוויל (היום 'סקיקדה') שבאלג'יר להמשך הצטיידות. מפיליפוויל הועברה הספינה למפרץ סוסא שבטוניס, שם נדרשה להמתין להנחיות נוספות.

האונייה לא תוכננה מלכתחילה להגיע לחופי ארץ ישראל.⁵⁶⁹ 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' ולהעביר אליה את המעפילים שהביאה משוודיה. תקלה באונייה 'ברק' שיבשה את התוכנית. מעל לשבועיים המתינה *אולואה* עם מעפיליה במימי אלג'יריה וטוניס ולבסוף בוטלה תכנית החבירה. האונייה הצטוותה להפליג למטפונטו שבאיטליה, להעלות עוד 734 מעפילים ומשם להמשיך ארצה.⁵⁷⁰ לאחר סיום הפעולה היו על האונייה 1,398 מעפילים.

מאיטליה הפליגה האונייה לכיוון כרתים ומשם לכיוון פורט סעיד שבמצרים. ב-24 בפברואר הגיע אל הספינה מברק הנחיות היכן ומתי לנחות.⁵⁷¹ יעד ההורדה היה חוף ניצנים. למלואי האונייה היה ברור כי לאור העובדה שהבריטים עוקבים אחר האונייה החל מיציאתה משוודיה, סיכוייה לחמוק ולפרוץ את ההסגר על חופי הארץ קלושים.

לקראת היתקלותה הצפויה של האונייה בספינות הצי הבריטי עלתה גם סוגיית שמה. לאורך ההפלגה נקראה הספינה בשם בו נרשמה ברכישתה - *אולואה*. 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.⁵⁷² שמה התחיל להופיע בתכתובות ובמברקים ואז התעוררה בעיה, *סטרומה* הייתה אונייה שארגנה התנועה היריבה – התנועה הרוויזיוניסטית. הנצחת שמה עלולה הייתה להתפרש כתמיכה בארגוני 'הפורשים' ובארגון ה'הגנה' לא רצו בכך.⁵⁷³ לפיכך הוחלט לשנות ולקרוא לאונייה 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 הרוויזיוניסטית (שנחשדה על ידי אנשי הסוכנות היהודית ברצח). ההתרסה כנגד הבריטים נשכחה לרגע.

568 ניניאן – פטרול, עמ' 96.

569 את"ה, חט' 14, תיק 226, דוח המלווה צבי כצנלסון (מירי).

570 מעפילים אלה יצאו לים שלושה שבועות קודם לכן על סיפונה של סוזנה אך נאלצו לחזור בשל תקלה באונייה. שם, שם.

571 אמ"ה, תיק חיים ארלזורוב, מאת 'ארנון' אל 'לינוארד', להודיע ל*סטרומה*, מברק מס' 70, 24.2.47.

572 הבריטים אכן הכירו את ההאשמות והשתדלו שהאירוע לא יישנה. ליבריר – מאבק, עמ' 47.

573 מאותה סיבה שונה שבוע קודם לכן השם *הגנה* – חירות למעפיל האלמוני, ראו לעיל.

ימי ההפלגה האחרונים נוצלו לצורך אימון המעפילים לקראת העימות. מתוך המעפילים נבחרו 700 צעירים שחולקו לארבע גזרות על הסיפון. הם צוידו בנשק קר, בברגים ובגרוטאות מתכת להטלה, וכן בגרזינים לקיצוץ חבלים שינסו הבריטים לקשור לאונייה. שתי קורות העץ הגדולות שהובאו לאונייה עוד במרסיי נקשרו למנופי האונייה כך שניתן היה לפרוש אותן כזרועות לצדדים. הקורות היו צבועות אפור ונראו כקורות פלדה, תפקידן היה להרתיע את ספינות הצי מלהיצמד לאונייה. בנוסף, הוכנו לפעולה צינורות להתזת מים בלחץ גבוה. אמצעים נוספים ננקטו על מנת להקשות על הבריטים להיכנס אל חדר המכונות של האונייה, המעברים נחסמו בחוטי תיל והידיות והמעקות נמרחו בגריז.⁵⁷⁴

ב-27 בפברואר בשעה 13:45, כשהייתה האונייה כ-35 מיל מצפון לפורט סעיד, נראה מטוס בריטי חג מעל האונייה. היה זה מטוס לנקסטר מטייסת 38 שהייתה ערוכה אותה עת בעין שמר.⁵⁷⁵ כמה שעות אחר כך הופיעה המשחתת צ'יפטיין ובשעה 22:07 הצטרפה לליווי המשחתת שברון. המשחתות החלו את שלב "הריכוך" כאשר התקשורת נעשית מסיפונה של צ'יפטיין, לשאלת המשחתת מי הם נוסעי האונייה, ענה רב החובל הילב שאלה הם ניצולים יהודיים מאוניית מעפילים שנטרפה, ואונייתו מובילה אותם לבקשתם לחיפה. מפקד המשחתת התרשם מאוד מרמת האיתות של הילב ומשפתו המקצועית אך לא השתכנע מסיפור המסגרת.⁵⁷⁶

אחרי חצות הגיעו לקרבת האונייה שולות המוקשים וולפייר ורוונה.⁵⁷⁷ על סיפונה של וולפייר ניצב מפקד שייטת השולות ה-2, סגן אלוף וויטפורד. מהיותו הקצין הבכיר בשטח, לקח וויטפורד את הפיקוד על האירוע. אחרי חצות הגיעה גם הפריגטה אס'ל ב" והצטרפה למיירטים. בבוקר המחרת עברה האונייה, בהוראת מפקד ההפלגה לובה אליאב, משלב ההכחשה לשלב ההפגנה; לוחות העץ הלבוד (דיקט) הועלו לסיפון ואיתם גם פח הצבע הלבן. על הלוחות נכתב השם 'חיים ארלזורוב' וקורות העץ הגדולות נפרשו משני צידי האונייה.

במהלך היום הפליגה האונייה לאורך החוף מדרום צפונה, מאחר וההפלגה נעשתה בטווח רחוק יחסית, 9 מיל מקו החוף, לא עשו ספינות הצי כל פעולה העלולה להיחשב כמעצר מחוץ למים הריבוניים. המפקדים הבריטיים ניסו לשכנע את רב החובל שלא לנחות בחוף אלא להמשיך מרצונו לקפריסין. כשהיו הספינות מערבית לעתלית פנתה האונייה 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 שחיים ארלזורוב נעה במהירות 12 קשרים, מהירות גבוהה למדי עבור שולות המוקשים שנדרשו לגשת מכיוון ירכתיה, להשיגה ולתמרן לידה.

⁵⁷⁴ את"ה, חט' 14, תיק 226, דוח המלווה צבי כצלסון (מירי).

⁵⁷⁵ AIR 24/1910, TNA, Air HQ Levant, דוח ינואר - אפריל 1947.

⁵⁷⁶ TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 27.

⁵⁷⁷ שם, שם.

מהירותן המקסימאלית של השולות הייתה 16 קשרים והפרש המהירויות לא היה גדול.⁵⁷⁸ על אף כל זאת החליט מפקד שייטת השולות, וויטפורד, להטיל על ספינותיו ולא על המשחתות את המשימה.

ב-28 בפברואר בשעה 08:40 בבוקר ניסתה *רוונה* לגשת אל האונייה. 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 הכול 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 שהצטרפה ליירוט, אספה חלק מהם ואת השאר אספה המשחתת *צ'פטיין*. הנכנעים הוכו ונשקם נלקח מהם. באחד המקרים ניסה מעפיל להשתמש בנשק שהוחרם ולירות במלח בריטי אך אחד מהמתנדבים האמריקאים הצליח להניאו מכך.⁵⁷⁹

הפרש המהירויות הקטן הקשה על *רוונה* לתגבר את אנשיה על סיפון האונייה, וזמן רב עבר עד שהגיעה פעם נוספת לקרבתה, הפעם הצליחה להעביר 27 מלחים. בשלב זה הייתה האונייה קרובה מאוד למים הרדודים של חוף בת גלים, המשחתות והשולות נאלצו להפסיק את הרדיפה.⁵⁸⁰

המלחים הבריטים שנותרו על סיפון האונייה חשו נצורים והחלו להפעיל נשק חם, אך האונייה המשיכה בתנועתה ורב החובל הילב העלה את אונייתו על סלעי חוף בת גלים. בחדר המכונה נפתחו על פי הוראתו שסתומי ההצפה, ובחרטום הוטלו העוגנים. המים הרבים שהציפו את האונייה הצמידו אותה לקרקעית בצורה שאינה מאפשרת כל תזוזה, קוער האונייה ננעץ בין הסלעים.

במאבק על הסיפונים השתתפו 84 מלחים בריטיים, אחד עשר מהם נפצעו, מתוכם פצוע אחד באורח קשה. שלושים מעפילים נפצעו, שניים מהם קשה, לא היו הרוגים.⁵⁸¹

במהלך היום ניסו גוררות לחלץ את האונייה ולהכניסה לנמל אך לשווא. אחר הצהריים הובאו למקום שלוש ארבות ואלה פינו את המעפילים אל אוניות הגירוש *אושן ויגור*, *אמפייר לייפ גארד* (H.M.T *Empire Lifeguard*) ו*אמפייר קומפורט* (H.M.T *Empire Comfort*).⁵⁸² השתיים האחרונות היו קורבטות מדגם Castel, ששמשו במהלך המלחמה כאוניות חילוץ והצלה לשיירות והוסבו במהלך חודש פברואר 1946 לשמש כאוניות גירוש.⁵⁸³

578 ראו נספח א'.

579 ניניאן – פטרול, עמ' 97.

580 TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 27.

581 הודעת מערכת, "מעפילי חיים ארלזורוב לקפריסין...נפצעו 30 מעפילים ו-11 חיילים", *הבקר*, עמוד ראשי (2.3.47).

582 הודעת מערכת, "בירור ה"האביאס קורופוס" בביה"ד העליון – ביום ג', *הארץ*, עמוד ראשי (2.3.47).

583 ראו נספח א'.

המאבק לא תם – הוא עבר מהזירה הימית לזירה המשפטית. ממשלת המנדט ביקשה לתבוע את צוות הימאים הרשום, אך אלה טענו שהמעפילים הם שהכריחו אותם להיכנס לתחום המים הריבוניים, ובית המשפט קיבל את גרסתם.⁵⁸⁴

הסוכנות היהודית מצידה ניסתה בכל הדרכים העומדות לרשותה לעכב את הגירוש. עורכי הדין גוטווין ושפאר, שפעלו כבאי כוח של המעפילים ומומנו על ידי הסוכנות, עתרו לבית המשפט הן על חוקיות הגירוש והן על השימוש בשתיים מן האוניות שפעלו לטענת העותרים כ'בתי סוהר צפים' להובלת שבויים גרמניים.⁵⁸⁵ בית המשפט עיכב את יציאתן עד שידון עניין, אך אישר את יציאתה של *אושן ויגור*. שלושה ימים לאחר מכן, ב-6 במרס אישר בית המשפט את הפלגתן של שתי האוניות האחרות.⁵⁸⁶

תגובות השרשרת

המאבק לא נרגע עם כניסת אוניות הגירוש לפמגוסטה. מעצרה של *חיים ארלזורוב* וגירוש המעפילים הצדיק מבחינת ארגון ה'הגנה' פעולת ענישה. בסוף תהליך הורדת המעפילים נשארה האונייה עומדת מבלי יכולת לנוע מול חוף בת גלים, מרחק 70 מטרים מהחוף. הבריטים השאירו בקרבתה שתי סירות משמר להשגחה. משה ליפסון, איש הפלי"ם, הבחין בסירות והצליח לשכנע את מפקד הפלוגה, יוסף גדרון, ואת מפקד הגדוד הרביעי, יוסף טבנקין, בצורך לפעול. הפעולה שענתה לכללי 'המאבק הצמוד' אושרה מיידית. למפקדה מונה יוחאי בן-נון והביצוע עצמו הוטל על ליפסון.⁵⁸⁷

התוכנית הייתה שליפסון וצעירה מקיבוץ שדות ים, בשם הנייה, יטיילו על חוף בת גלים כזוג נאהבים ובשעת כושר יכנס ליפסון אל המים, ישחה אל סירות המשמר ויצמיד להן מוקשים. ההערכה הייתה שהשמירה על הסירות לא תהייה קפדנית כמו השמירה בתוך הנמל.

המוקשים וכליבות ההצמדה הוכנו במהירות ובן-נון הסיע את ליפסון והנייה לחוף בת גלים. כמו במקרים קודמים הופעלו עפרונות ההשהיה עוד טרם הכניסה למים. ליפסון קשר סביב גופו את המוקשים ואת הכליבות, לבש מעיל ארוך כדי להסתירם, וירד עם הנייה לקו המים. חייל בריטי שנקלע למקום עבר כמה פעמים ליד הזוג והביט בהם בסקרנות. בתנאים אלה לא התאפשרה הכניסה למים. משנקף הזמן חזר הזוג אל הרכב, בן-נון נטרל את המטענים והסיעם חזרה לקיבוץ. ההזדמנות לא חזרה על עצמה, למחרת כבר לא נשמרה האונייה על ידי סירות משמר.

584 כתב מערכת, "Refugee ship aground near Haifa", *The Palestine post*, דף שער (2.3.47)

585 כתבת מערכת, "הבוקר פסק-הדין במשפט האביאס קורפוס", *דבר*, עמוד ראשי (5.3.47).

586 מאמר מערכת, "ביה"ד העליון הצדיק את גירוש המעפילים", *הצפה*, עמוד השער (6.3.47).

587 אמ"ה, תיק 'המאבק', אוגדן סיכומים לפעולות הפלי"ם, עמ' 57.

פעולתו של ארגון האצ"ל, שתוכננה ללא קשר לאירוע, נתפסה גם היא כתגובה למעצר. ב-1 במרס פוצץ מועדון הקצינים בבית גולדשמיט בירושלים, 17 קצינים בריטיים נהרגו. הייתה זו עליית מדרגה במעשיי הטרור כנגד השלטון הבריטי. באותו יום החליטה הממשלה על משטר צבאי ועל הישוב הוטלו מגבלות רבות וקשות שפגעו ביכולת לקיים שגרת חיים.⁵⁸⁸ גם כללי הביטחון ללובשי המדים הבריטיים ובכללם מלחי הצי הוחמרו.⁵⁸⁹

1.11 הלכידות של חודש מרס והתרחבות החבלות אל מעבר לים

בן הכט (Abril)

המתיחות גברה עוד כשהתקרבה האונייה בן הכט לחופי הארץ, הבריטים העריכו שבאונייה המאורגנת על ידי התנועה הרוויזיוניסטית צפויה להם התנגדות קשה במיוחד.⁵⁹⁰ האונייה הייתה ספינת משמר בעברה ועל סיפונה היו 699 מעפילים.⁵⁹¹ רכישתה נעשתה בארה"ב על ידי אנשי "הליגה האמריקאית למען ארץ ישראל החופשית" והם אשר גייסו את הכסף לרכישתה ולשיפוצה כאוניית מעפילים.⁵⁹² מקור נוסף לכספים היו ההכנסות ממחזהו המצליח של בן הכט "דגל נולד". בן הכט היה סופר ומחזאי יהודי מתומכי התנועה הרוויזיוניסטית בארה"ב ובהמשך נקראה הספינה על שמו. הכנותיה של האונייה להפלגה התחילו בברוקלין, צוותה הורכב מיהודים אמריקאים מתנדבים. ב-27 בדצמבר 1946 הפליגה לפורט דה בוק שבצרפת, ובמהלך החודשים ינואר ופברואר עמדה בנמל לצורך התקנות שכללו בעיקר בניית דרגשים. המעפילים הובאו ממחנות העקורים באזור האמריקאי של גרמניה, בסיוע ארגון ה'הגנה'. הובלתם נעשתה באופן גלוי ובמעברי הגבול עברו כחוק. בתנועה הרוויזיוניסטית גרסו שאת ההעפלה יש לבצע באופן מופגן - בניגוד לארגון ה'הגנה' שנקט חשאיות.⁵⁹³

האונייה יצאה לדרכה ב-1 במרס כשעל סיפונה 599 מעפילים ושני עיתונאים אמריקאיים, בראש התורן התנוסס דגל הונדורס. המודיעין הבריטי עקב אחרי האונייה ללא קושי שכן המארגנים לא ניסו להסתירה, מספרה בתיק האוניות החשודות היה 184. לאור הידיעות הופעלה ב-8 במרס פקודת SUNBURN, שני מטוסי לנקסטר מטייסת 38 מתוגברים במטוס הליפקס מטייסת 113 יצאו

588 כתבת מערכת, "מהו משטר צבאי", **הבקר**, (4.3.47) עמ' 4.

589 ניניאן – פטרול, עמ' 96.

590 ADM 239/412, TNA, לקט מידע ולקחים לעוסקים ב-Palestine Patrol, 1948, עמ' 29.

591 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

592 burton Heath, secrecy shrouds war's cast-off ships that run Palestine blockade,

The Washington daily news (19.3. 1947) p. 9.

593 אהרוני – מטות, עמ' 22.

למשימת החיפוש והאיתור.⁵⁹⁴ האונייה התגלתה באותו יום בשעה 10:40 כשהייתה כ-90 מיל מערבית לתל אביב. נתוני תנועתה היו מזרחיים ומהירותה כ-16 קשר. המשחתת צ'פטיין הגיעה ראשונה לקרבת האונייה בשעה 12:15 ואחרי שעתיים לערך הצטרפה המשחתת שברון בפיקודו של רב-סרן מאיו (Lt. Cdr. R.W. Mayo). עקב המהירות הגבוהה בה הפליגה האונייה, הוחלט שהגישות להעברת צוותי ההשתלטות תבוצענה על ידי משחתות ולא על ידי שולות המוקשים (כפי שנעשה שבוע קודם לכן בהשתלטות על חיים ארלוזורוב). צ'פטיין הורתה לאונייה לעצור, הדיבור נעשה בעזרת רמקולים והתקשורת הייתה טובה. רב החובל האט את מהירות התנועה והמשחתת הפליגה לידה. בשעה 16:15 הגיעו והצטרפו המשחתת צ'ולרוס והפריגטה סט. ברידס-בי בפיקודו של רב-סרן בולטון (St. Bride's Bay, Lt. Cdr R.A.St.C. Sproule-Bolton). מוקפת בכוח הגדול המשיכה הספינה בתנועתה מזרחה במהירות 10 קשר. בשעה 19:15, כשעמדה להיכנס למים הריבוניים, הורתה לה צ'פטיין לפנות מידית מערבה. אניית המעפילים התעלמה מההוראה והעלתה מהירות. המשחתת נצמדה תוך כדי תנועה אל האונייה והצליחה להעביר בסבב ראשון את כל צוות ההשתלטות שלה. בתהליך ההיצמדות סובבה המשחתת את האונייה מערבה, נזקים קלים נגרמו לאונייה ולמשחתת.⁵⁹⁵ שברון הצליחה גם היא בתמרון והעבירה 30 מלחים לסיפון אוניית המעפילים וכך גם המשחתת צ'ולרוס. המלחים נערכו למאבק עיקש במיוחד, אבל כל זה לא קרה. על פי המודיעין היה אמור לפקד על הספינה רב חובל נחוש ולוחמני בשם 'קליי' אך הסתבר שהוא ירד במרסיי והעביר את הפיקוד לרב חובל אחר.

המעפילים נראו לצוותי ההשתלטות שבעים, נקיים ומסודרים. ניכרו סדר ומשמעת על הסיפון וכל אלה, בשונה מהאוניות אליהן הורגלו בחודשים שקדמו להשתלטות זו.⁵⁹⁶ הפצוע היחיד באירוע היה עיתונאי שהתאמץ לצלם את מלחים הבריטיים קופצים אל סיפון האונייה ונפגע בשוגג מרגלו של אחד המלחים.

האונייה הוכנסה לנמל חיפה בשעה 02:30 והמעפילים הועברו לאוניות הגירוש אמפייר שלטר (HMT Empire Shelter) ואמפייר רוס (HMT Empire Rest) אשר יצאו לכיוון קפריסין עוד לפני עלות השחר.⁵⁹⁷ האונייה הוחרמה אך מעצרו של אנשי צוות ומלווי האמריקאים התברר כבעייתי.⁵⁹⁸ כ-20 אנשי צוות אמריקאיים נשלחו לכלא עכו. הקונסול האמריקאי מיהר לבקרו וביקורו זכה לכיסוי תקשורתי.⁵⁹⁹ הכיסוי הביא ללחץ רב ופרסומים עוינים בתקשורת האמריקאית ואפילו בקונגרס. לבסוף, ב-30 במרץ, שוחררו אנשי הצוות האמריקאיים והועלו על אוניה שהפליגה לניו יורק. המלחים הגיעו לברוקלין ב-16 באפריל וזכו לקבלת פנים רשמית בבית העירייה על ידי ראש

594 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1909, דוח ינואר - אפריל 1947.

595 TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 29.

596 שם, שם.

597 הודעת מערכת, "599 מעפילי 'אבריל' שולחו לאי הגירוש", על המשמר (10.3.47) עמ' 2.

598 הודעת מערכת, "דרישה להחרים את ספינות המעפילים", דבר, עמוד שער (3.9.47).

599 לשכת החדשות, "American Consul Visits Abril Crew", The Palestine Post, (11.3.47) עמ' 3.

העיר.⁶⁰⁰ שוב נוכחו הבריטים, כמו במקרה האונייה *וג'לוד*, כי אין דינו של המלח האמריקאי כדינו של המלח הים תיכוני שאייש ברוב המקרים את אוניות המעפילים.

שבתאי לוזינסקי⁶⁰¹ (Susannah)

ארבעה ימים לאחר לכידתה של *בן הכט* התגלתה מול חוף ניצנים האונייה *שבתאי לוזינסקי*. האונייה התגלתה רק כשהייתה בקרבת החוף והמעפילים נראו יורדים ממנה בסולמות. אומנם, בשלבי הפלגתה הראשונים נעקבה האונייה ע"י המודיעין, אך בשלב האחרון לא היה איתה מגע. באותו יום סיירו מעל הים 2 מטוסי הליפקס מטייסת 113 ומטוס לנקסטר אחד מטייסת 38 אולם צוותי האוויר לא זיהו את המטרה.⁶⁰² ההסבר שניתן היה שבמרס 1946 הופעלו טייסות הסיור באופן כה אינטנסיבי עד כי מפקדי הטייסות נאלצו לאייש את המטוסים גם בצוותים שרמת הכשרתם נמוכה ואלה החמיצו את האונייה עד לרגע נחיתתה בחוף.⁶⁰³ בבוקר ה-12 במרס פעלו גם משחתות הצי באופן אינטנסיבי, ארבע ספינות סיירו מול חופי המרכז והצפון. הסיור הדרומי ביותר היה מול חופי יפו, חופי הדרום לא נתפשו כמועדים לנחיתה בשל מיעוט הישובים היהודיים שם.⁶⁰⁴

שבתאי לוזינסקי הייתה ספינת חופים קטנה.⁶⁰⁵ שמה בעת רכישתה היה Suzanna ושם הצופן שקיבלה היה 'שושנה', בספר האוניות החשודות של הצי הבריטי היה מספרה 191.⁶⁰⁶ בתחילת אוקטובר, כשנסתיימה הכנתה, נשלחה האונייה למטפונטו שם המתינו לה מעפיליה המיועדים, אך רצף של טעויות ניווט ותקלות שונות הביאו לכך שרק בתחילת מרס 1947 יצאה הפלגתה לפועל. בשל מספרם הגבוה של המעפילים שיועדו להפלגה הוחלט להוציאם לים בשתי אוניות: *סוזנה* ואלברטינה (פטר לשעבר). האוניות תוכננו להיפגש במרחק שני ימי הפלגה מחופי הארץ, שם הייתה אלברטינה אמורה להעביר את מעפיליה ל*סוזנה* ולחזור לאיטליה. למפקד ההפלגה התמנה איש הפלי"ם, דוד מיימון, אשר נעזר בשלושה מלווים וב'גדעוני'. צוות ההשטה השכיר כלל רב חובל ומספר מלחים.

האוניות יצאו לדרך בבוקר ה-4 במרס, 650 מעפילים על סיפונה של *סוזנה* ועוד 173 על סיפונה של אלברטינה. באותו יום חג מעל הספינות מטוס איטלקי אך לא ידוע אם זיהה או דיווח זאת לגורם

⁶⁰⁰ יהודית רייס, "האנייה בן הכט – צו המצפון" (גירסה אלקטרונית), *Jewish Magazine*, יוני 2010.

נדלה מ: **Jewish Amer. Society for Historic Preservation**

⁶⁰¹ השם הנכון הוא לוזינסקי. מקור השם הוא העיר לוז (loza) שליד בוברויסק (בלארוס) בה חיה משפחתו. ראיון של העיתונאי עמנואל עמיבר עם צבי לוז, אחינו של שבתאי, 1.9.2014.

⁶⁰² Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1909, דוח ינואר - אפריל 1947.

⁶⁰³ TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 30.

⁶⁰⁴ שם, שם.

⁶⁰⁵ פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

⁶⁰⁶ עמירם שוחט שהגיעה חצי שנה קודם לכן נקראה גם היא *שושנה*.

כלשהו.⁶⁰⁷ ב-9 במרס חברו האוניות זו לזו בנקודת מפגש מתוכננת מול החוף הטורקי, ונוסעי האלברטינה הועלו לסיפונה של סוזנה. במעמד זה שונה גם שמה של סוזנה לשבתאי לוזינסקי על שמו של חבר "המרכז לגולה" שפעל במחנות ניצולי השואה באיטליה ונהרג בתאונת דרכים ב-18 בינואר אותה שנה.⁶⁰⁸ מהחוף הטורקי הפליגה האונייה דרומה בנתיב השיט הצפוף לכיוון פורט סעיד. ההחלטה על הגעה לחוף ניצנים התקבלה כבר ב-10 בחודש.⁶⁰⁹ הספינה הגיעה לקרבת החוף ב-11 במרס בשעות הלילה, הים היה סוער, מיימון הגיע לנקודה המתוכננת והורה להטיל עוגן, אך אז הסתבר שמצב הים לא מאפשר הורדת סירות. ההנחיה שקיבל מיימון הייתה להרים עוגן ולהחייף את האונייה.⁶¹⁰ בשלב זה התקלקל מדלה העוגן ומיימון החליט לנתק את השרשרת, לאחר מכן הפנה את האונייה לכיוון החוף. האונייה הגיעה עד מרחק 120 מטר מקו החוף ונעצרה על שרטון החול. מהאונייה נמתח חבל ארוך שהגיע עד לחוף. על דפנות האונייה נפרשו רשתות וסולמות חבלים והמעפילים החלו לרדת באמצעותם, חלקם שחו אל החוף, וחלקם הובלו בסירות לאורך החבל. בשעה זו כבר עלה השחר, שוטרים שאיישו את תחנת המשטרה הקרובה בג'ורה (אשקלון) הבחינו בנעשה והזעיקו כוחות.

מטוס סיור בריטי מדגם לנקסטר (טייסת 38) הגיע וחג מעל הספינה, בעקבותיו הגיעה מצפון הפריגטה סט. ברידס-בי" שסיירה אותו לילה מול חופי יפו. הפריגטה נמנעה מלהתקרב לאונייה בשל המים הרדודים. מפקדה החליט להוריד סירה כדי לברר את פרטי האונייה. כשהגיעה לקרבת האונייה התהפכה הסירה עקב גלי החוף הגבוהים, קצין ושני מלחים נספו.⁶¹¹

המעפילים שירדו ראשונים הצליחו לחמוק מהחוף ואנשי ה'הגנה' הובילו אותם לקיבוצי הסביבה. לאחר שלוש שעות מהגעת האונייה לחוף החלו כוחות צבא ומשטרה בריטיים לזרום אל האזור, שני מטוסי ספיטפייר מטייסת 208 חגו ממעל ודיווחו על התנועות לכוחות הקרקע ולמשטרה.⁶¹² אנשי ה'הגנה' היו ערוכים לכך, הם הצליחו לגייס את תושבי הסביבה שנהרו אל החוף. החוף נתמלא במאות אנשים. התושבים שרפו את תעודות הזהות שלהם וכולם, תושבים ומעפילים, הונחו להזדהות כ'יהודים מארץ ישראל'. הבריטים התקשו להפריד ולזהות את המעפילים ועצרו מעל 900 אנשים שנמצאו אותה עת בחוף.⁶¹³ במהלך האירוע נורו יריות לכיוון העולים על ידי שוטרים ערבים, חיילים בריטים פרקו את הערבים מנשקם. כן מנעו החיילים הבריטיים ניסיון של ערבים לפרוץ לקיבוץ ניצנים.⁶¹⁴

607 אמ"ה, תיק שבתאי לוזינסקי, דוח המפקד סנפיר (דוד מיימון) 18.3.47.

608 בצלאל דרורי, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 198.

609 אמ"ה, תיק שבתאי לוזינסקי, אל ארנון מאת שבתאי, מתכוננים להגיע לחריש, 9.3.47.

610 שם, דוח המפקד - סנפיר (דוד מיימון), 18.3.47.

611 TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 30.

612 TNA, AIR 24/1909, Air HQ Levant, דוח ינואר - אפריל 1947.

613 הודעת מערכת, "מאות מעפילים פרצו את ההסגר שהוטל על חופי א"י" על המשמר,

עמוד השער (13.3.47)

614 מ. בן שחר, "שבתי לוזינסקי ושבתי לוזינסקי ז"ל", דבר (27.3.47) עמ' 2.

העצורים הוסעו לחיפה ובצהריי ה-13 במרץ 1947 הועלו 700 מהם על אניית הגירוש אמפייר ריזול שהובילה אותם למחנות המעצר בקפריסין. קבוצה נוספת של 138 עצורים הועלתה לסיפונה של אניית הגירוש אמפייר שלטר וזו יצאה לכיוון קפריסין ב-15 במרץ. הבריטים ניסו להפריד בין עולים ובין תושבים וערכו לעצורים 'מבחן בקיאות' במנהגי הארץ ובמטבעות הנהוגים בה, 376 עצורים שזוהו כארצישראליים הוחזרו לארץ, חלקם עולים שהוכנו היטב למבחן.⁶¹⁵

הצלתם וגירושם של מעפילי האונייה מולדת (San Filippo)

שבועיים לאחר מכן גורשו מעפיליה של האונייה מולדת לקפריסין, מגורשים אלה הצטרפו למעפילי בן הכט ומעפילי שבתאי לוזינסקי ובארגון ה'הגנה' החלו לתכנן את התגובה.⁶¹⁶

האונייה מולדת הייתה אוניית קיטור ישנה. רכישתה נעשתה באמצעות חברה פנמית בשם Compania Cerro Pando de Navegacion - חברת קש שהוקמה על ידי המוסד לעלייה ב' לצרכים אלה.⁶¹⁷ לאחר הרכישה הועברה הספינה באמצעות צוות שכיר למרסיי שם החלו בהכנתה להובלת מעפילים. האונייה הייתה במעקב רצוף מרגע מכירתה, המודיעין הבריטי ידע על רכישתה (יחד עם סן מיגל וסן בזיליו שגם הן נועדו להעפלה) ועקב אחרי העברתה למרסיי.⁶¹⁸ כשהייתה במרסיי ניסה משרד החוץ להפעיל לחץ על ממשלת פנמה למחוק את האונייה מרשומותיה.

ההכנות במרסיי כללו הוספת מבנים על הסיפונים והתקנת דרגשים במבנים ובמחסנים.⁶¹⁹ על גג המבנה נקשרו 100 רפסודות הצלה עבור 1,500 מעפילים. לקראת יציאתה לים הגיע לאונייה צוות המלווים וה'גדעוני', למפקד ההפלגה נתמנה פבי גבר. הצוות השכיר כלל רב חובל ומספר ימאים מספרד. ב-10 במרס הגיע לאונייה בא כוח הצירות הפנמית וביקש להסיר את הדגל, אנשי המוסד שכנעו את הנציג לדחות את המעשה ב-24 שעות ובמקביל הורו את האונייה להפליג למחרת היום לנמל קאלווי (Calvi) שבקורסיקה ולהמתין שם. ב-21 במרס קיבלה האונייה הוראה להפליג לחוף מטפונטו באיטליה. האונייה יצאה לדרכה, הגיעה ליעדה בערב של אותו יום והטילה עוגן. בשל מספרם הגבוה של המעפילים ותקלות שונות, ארכה ההעמסה שני לילות.⁶²⁰ האונייה יצאה לדרכה ב-23 במרס 1947 ועל סיפונה 1,568 מעפילים. הנתיב תוכנן לעבור מצפון לכרתים, לאורך החוף הטורקי מצפון לקפריסין, ואז בפנייה דרומה לאורך חופי הלבנט.

615 ראיון עם המעפיל יצחק לבנת.

616 ראו להלן בפרק הבא.

617 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

618 ראו לעיל המעפיל האלמוני.

619 אמ"ה, תיק מולדת, דוח מפקד האונייה פבי גבר (חסיד) 6.4.47.

620 מנחם בן ימי, "זיכרונות", ינאי ואלמוג - שערים, עמ' 128.

בעיות היציבות החלו כבר ביציאה. המבנים שנוספו על הסיפון, הצטופפות המעפילים על הסיפונים העליונים והציוד הרב (רפסודות ההצלה בעיקר) שהועמס על גג המבנה, גרמו לכך שמרכז הכובד של האונייה עלה יתר על המידה. האונייה איבדה מיציבותה ונטתה בחריפות בכל פעם לצד אחר. צריכת הפחם והמים שאוחסנו נמוך בבטן האונייה החמירה את הבעיה עוד יותר. המעפילים נדרשו לרדת אל בטן האונייה, למרות הצפיפות והמחנק, כדי להוריד את מרכז הכובד, וכשזה לא עזר, נזרקו לים רפסודות הצלה וציוד נוסף מגג הסיפון העליון.⁶²¹

ביום שבת, 29 במרס, בשעה 11:00, כשהייתה האונייה כ-20 מיל מדרום לכף אנדריאס שבמזרח קפריסין, הופיע מטוס והחל לחוג מעליה, זה היה מטוס לנקסטר מטייסת 38 שהייתה ערוכה אותה עת בעין שמר.⁶²²

המטוס דיווח על הגילוי ועל הזיהוי ובשעה 16:00 הגיעה המשחתת צ'אריטי לקרבת האונייה.⁶²³ נטייתה של האונייה נראתה למפקד הצ'אריטי מסוכנת ביותר. לשאלות הראשונות שהושמעו ברמקולים הונף באונייה הדגל הציוני והמעפילים פרצו בשירת 'התקווה'. מפקד הצ'אריטי הציע למעפילים עזרה, אך הצעתו נדחתה. בשעות הערב כשהייתה הספינה מול חופי לבנון הגיעה לאזור המשחתת היידון בפיקודו של סגן אלוף מאולם (Commander J. Mowlem). שתי המשחתות ליוו את האונייה ממרחק, המפקדים חששו שמראה המשחתות מקרוב יגרום למעפילים לעלות לסיפון בהמוניהם ולהחמיר עוד את בעיית יציבותה של האונייה.⁶²⁴

במהלך הלילה החריפה נטיית האונייה, בעקבות כך חדרו מים לחדר המכונות ודוד הקיטור כבה. עתה נותרה הספינה ללא יכולת תנועה וגם ללא יכולת להפעיל את המשאבות (המשאבות פעלו מכוח המנוע).

בצהרי ה-30 בחודש החליט פבי גבר, המפקד, לשדר S.O.S (קריאה בתדר בין-לאומי - לעזרה).⁶²⁵ קריאה זו נקלטה בתחנת המשטרה הימית בחיפה והועברה לידיעת המשחתות המלוות. המשחתות התקרבו אל האונייה והציעו עזרה, עתה נתקבלה הצעתן בברכה, לא לפני שמכשיר הקשר ודפי הצופן נזרקו לים. משלב זה נותק הקשר בין האונייה ובין תחנת המוסד בתל אביב. צוות בקרת נזקים מהמשחתת היידון, ועמו ציוד מתאים וגם משאבה רבת עצמה, עלה לאונייה והחל בשאיבת המים. במקביל נאטמו מחיצות ונסגרו דלתות אטימה. צוות ההשתלטות של היידון עלה גם הוא לאונייה וסייע בהורדת המעפילים אל הסיפונים התחתונים אך המצב לא השתפר. אחרי הצהריים הצטרפו

621 שם, שם.

622 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1909, דוח ינואר - אפריל 1947.

623 TNA, ADM 1/20642, דוח היירוט של מפקד הצ'אריטי, 1.4.47.

624 שם, שם.

625 אלכס דותן, "זיכרונות" ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 182.

לליווי הפריגטה סט. ברידס-ביי ושולת המוקשים אוקטביה, משימת היירוט הפכה למעשה למשימת הצלה, האונייה הייתה בסכנה אמיתית.⁶²⁶

לבקשת מפקד האונייה הועברו חלק מהמעפילים אל הספינות הבריטיות. המשחתת צ'אריטי העלתה על סיפונה 556 מעפילים ואוקטביה קלטה עוד 265 מעפילים והעבירה אותם אחר כך לפריגטה. נטיית האונייה קטנה ל-12 מעלות וסכנת ההתהפכות פחתה. אוקטביה נקשרה לחרטום האונייה והחלה בגרירתה לנמל חיפה. המעפילים שהועברו לאוניות הצי זכו לשתייה חמה ולארוחה.⁶²⁷

האונייה נכנסה לנמל חיפה בבוקר ה-31 במרס. אוניות הגירוש אושן ויגור ואמפייר רייל כבר המתו לה. משלחת של מעפילים הודתה למפקד ההיידון על פעולת הצלה ועל היחס האנושי, מעפילים אחרים התנגדו לעלייה לאוניות הגירוש ומלחים בריטים הפעילו נגדם רימוני גז. המפקד הבריטי העריך שנוכחותם של כתבים על הרציף היא שעוררה את המעפילים ומארגניהם להתנגד, לשיר בהפגנות ולהשמיע סיסמאות בדבר זכותם של היהודים על ארץ ישראל.⁶²⁸

מבצע הצלה של הספינות הבריטיות לא זכה לתהודה בתקשורת, אקורד הסיום לא היה שונה מיתר הלכידות והגירושים. השימוש בגז הוא שהופיע למחרת בכותרות העיתונות העברית, אך המעשה ראוי להיבחן במרחק הזמן.

מלווי המולדת פנו ישירות למשחתות הבריטיות וביקשו עזרה, הבריטים נענו לקריאות המצוקה ולא התעלמו. על מקצועיותם של המלחים הבריטיים בפעולה אין צורך להכביר מילים, מן המפורסמות היא קשה להתעלם מהפן האנושי בסיפור. בהצלחה של האונייה, בטיפול בפצועים, ברעבים ובצמאים וביחס לנשים ובפרט לנשים הרות הפגינו המלחים הבריטים התנהגות התואמת בהחלט את סטריאוטיפ של הג'נטלמן הבריטי. כאשר מציבים את פעולת הצלה על סרגל הזמנים של אירועי התקופה, ניתן לראות שבליה בו הועלו מעפילי המולדת על סיפוני אוניות הצי שהצילו אותם, פוצצו אנשי הלח"י אחד עשר מכלי דלק בבית הזיקוק בחיפה. בספרו *The royal navy and the Palestine patrol* מתייחס סטיוארט ניניאן לאירוע:

*The party arrived just as Zionist saboteurs set the refinery alight, with the loss of 16,000 tons of oil.*⁶²⁹

ניניאן, קצין צי לשעבר, נקט עמדה של היסטוריון והתאמץ לא לבקר. כך או כך, יצאו אוניות הגירוש כבר באותו יום לקפריסין, 664 מעפילים על סיפונה של אמפייר רייל ו-906 מעפילים על סיפון האושן

626 TNA, ADM 1/ 20642, דוח מפקד ההיידון, 3.4.47.

627 TNA, ADM 1/ 20642, דוח מפקד האוקטביה, 2.4.47.

628 TNA, ADM 1/ 20642, דוח מפקד סט. ברידס-ביי, 3.4.47.

629 ניניאן – פטרול, עמ' 101.

ויגור.⁶³⁰ מספר חולים ונשים הרות הושארו בחיפה ונשלחו למחנה המעצר בעתלית. למחרת הורדו המעפילים והועברו למחנה קראולוס. אוניות הגירוש והמשחתת שליוותה אותן נשארו לעגון מול חוף פמגוסטה, שנתפס מאז ספטמבר 1946 כבטוח יותר מנמל חיפה.

חבלות מעבר לים

הנוהג לפיו נשארו אוניות הגירוש לעגון בפמגוסטה לא נסתר ממפקדי הפלמ"ח. בתחילת שנת 1947 קיבל יגאל אלון החלטה להרחיב את רדיוס הפעולה של החולייה לכלול ביעדי החבלה את אוניות הגירוש העוגנות בקפריסין.⁶³¹

חודשיים לפני לכידתה של מולדת, בפברואר 1947, יצאו לקפריסין מפקד הפלי"ם שמואל (סאמק) ינאי ופקודיו, יוחאי בן-נח ויוסף רומנובסקי. הם הפליגו בספינת דיג בשם אופיר, אותה שאלו ממושב מכמורת. מטרתם הייתה לפעול ברוח החלטתו של אלון. על סיפון האופיר הועמסו חומרי נפץ, חומרי חבלה וגם סירה קטנה (Dinghy) המצוידת במנוע חיצון.⁶³²

ספינת הדיג הורידה את השלושה מדרום לפמגוסטה. הם חתרו אל החוף, הטמינו את הציוד בחול ויצאו לביתה של רות פרסיץ, ארץ-ישראלית שהתגוררה באי וסייעה לאנשי ה'הגנה' בעניינים שונים.⁶³³ למרות שהיו מצוידים בתעודות (מזויפות) של עובדי ג'וינט, נתפסו בן-נח וינאי על ידי הבריטים, נעצרו ונשפטו. בן-נח נדון לגירוש מהאי, אך לפני כן הספיק לפגוש את יוסף דרור, מפקד אניית המעפילים המעפיל האלמוני, שהיה עצור יחד עם מעפיליו באי. לדרור לא היה ניסיון קודם בחבלה אך בן-נח סבר שהוא יוכל לעמוד במשימה. בן-נח העביר לדרור את תכנית הפעולה ותדרך אותו לגבי מקום המחבוא של הציוד.

ב-1 באפריל נראו שתי אוניות גירוש ומשחתת עוגנות מול פמגוסטה, היו אלה האוניות שהובילו לקפריסין את מעפילי המולדת ונשארו שם למנוחה ולהצטיידות. דרור החליט לפעול ולפגוע באוניות. הוא הקים לשם כך צוות פעולה שמנה את אנשי הפלי"ם, יוסף רומנובסקי ויואש צידון, ואת ראיסה שרירה מנשות 'שורות המגינים' - כולם היו עצורים במחנה.⁶³⁴ הקבוצה חמקה מן המחנה דרך אחת מהמנהרות שחפרו אנשי ה'הגנה' ויצאה אל חוף המסתור במונית של נהג קפריסאי מוכר. ציוד החבלה והסירה נמצאו בחוף, אך המנוע שכוסה בחול רטוב לא היה שמיש. הוחלט לוותר על המנוע ולבצע את שלב ההתקרבות לאוניות בחתירה. שלוש האוניות עגנו בטור, המשחתת הייתה הצפונית מביניהן ואושן ויגור הייתה הדרומית, דרור העריך את המרחק לאוניות העוגנות בכ-300 מטר.

630 הודעת מערכת, "בפצצות מדמיעות ובמכות גורשו מעפילי מולדת", על המשמר (1.4.47) עמ' 4.

631 שפירא – חלדו, עמ' 263.

632 יוסף רום, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 465.

633 פעיל זוהר – פלי"ם, עמ' 144.

634 שם, עמ' 145.

הסירה התקרבה אל האוניות מדרום מערב. התוכנית המקורית הייתה לחלוף את האוניות, לפנות דרומה ולתקוף אותן על פי הסדר, מצפון לדרום. הרוח הצפונית האיטה את קצב התקדמות הסירה, נוצר פיגור בלוח הזמנים והתוכנית שונתה, הוחלט להתחיל באונייה הדרומית – *אושן ויגור*.

דרור יצא ראשון, הוא חתר אל קרבת האונייה, הטיל עוגן וירד אל המים. השחייה ארכה זמן רב - המרחק היה גדול ממה שהעריך. כשהגיע לאונייה התקשה והתעכב בהדבקת המוקש. לבסוף הצליח להצמיד את המוקש והחל להתרחק. בשלב זה גילו אותו השומרים על האונייה ופתחו לעברו באש, דרור לא נפגע.⁶³⁵ הפעולה ארכה כחמש שעות, האנשים שהמתינו לו הסתלקו לשמע היריות, כך תוכנן. המוקש התפוצץ, *אושן ויגור* נפגעה פגיעה קשה ונדרשה לתקון ממושך.⁶³⁶ דרור נתפס למחרת אך המסר הועבר ונקלט, הבריטים למדו כי גם קפריסין אינה רחוקה מדי עבור אנשי הפלי"ם.⁶³⁷

האונייה השנייה שהשתתפה בגירוש מעפילי המולדת (אמפייר רייל) חובלה אף היא. בליל ה-1 באפריל 1947 הגיע לקפריסין למשימת החבלה משה ליפסון. הוא נשלח מהארץ על סיפונה של *כריש*, ספינת דיג של קיבוץ שדות ים. ליפסון היה רב ניסיון, הוא השתתף חודשים ספורים קודם לכן בפגיעה בארבות בנמל חיפה ולפני זה בתקיפת האמפייר רייל.⁶³⁸ ליפסון הביא אתו אבוב, חומר נפץ ונפצים. על חוף פמגוסטה המתין לו איש 'שורות המגינים', יהושע ברנשטיין, ולאחר שנפגשו התגנבו למחנה מתוך כוונה לתת בידי יוסף דרור את החומרים. כשהתברר כי דרור איננו במחנה (דרור יצא למשימת הפגיעה באושן ויגור), העבירו את החומרים לבצלאל דרורי, מלווה השבתאי לוזינסקי, שהיה עצור במחנה כמעפיל. המפקדים והמלווים היו מחויבים למעשי החבלה מתוקף 'קובץ ההוראות למלווים' שפרסם ארגון הפלמ"ח. סעיף ד' בקובץ אמר:

כל מפקד ספינת מעפילים יתאמץ להוציא מכלל פעולה ולו לזמן מה את אניית הגירוש הבריטית. רצוי איפה שבין הראשונים שיועברו לאניית הגירוש ייצאו כמה חבלנים שיישאו עמם כמות קטנה של חומר נפץ. עליהם להגיע אל קרקעית הספינה או אל תא המכונות ולחבל בהם בזהירות, חבלה זעירה, לבל יגרם אסון, כאשר אירע ב"פאטרייה", אולם אשר יהא בה לענב את הפלגת הגירוש לקפריסין ולו רק למספר ימים.⁶³⁹

635 יוסף דרור, *הקומנדו הימי אליו וממנו*, הקיבוץ המאוחד (2006) עמ' 11.

636 TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים לעוסקים ב-Palestine Patrol, 1948, עמ' 4.

637 ג. קובן, "התפוצצות באנית גירוש בקפריסין אחרי מהומות במחנה קראולוס" *דבר*, דף שער (3.4.47).

638 ראו לעיל פרק 1.1.

639 גלעד – פלמ"ח, עמ' 581.

דרורי היה אמור לחזור כמעפיל באחת מאוניות הגירוש במסגרת מכסות העלייה ('קווסטה') שהוקצו על ידי הבריטים.⁶⁴⁰ ליפסון נתן בידיו 5 ק"ג חומרי נפץ והסביר לו כיצד להפעילו, לדרורי היה ידע מוקדם בחבלה, ידע שרכש בקורס חבלה שעבר בקיבוץ משמר העמק.⁶⁴¹

המעפילים המוחזרים (רובם מעפילי ברכה פולד) הועלו לאונייה אמפייר רייול ב-2 באפריל. בין המוחזרים היו בצלאל דרורי וחברתו דינה מינצברג. חומר הנפץ הוסתר על גופה ועל גופן של שתיים מחברותיה, הבריטים לא בדקו את גופן של הנשים שעלו לאונייה. ליפסון עלה עם כלי עבודה וגם עם רשת כדור-עף ששימשה לו כסולם חבלים. בעזרת כלי העבודה פרץ דרך אל הסיפון התחתון וירד אליו בעזרת סולם החבלים המאולתר. בזמן שהפעיל את כלי העבודה הרעישו המעפילים שהיו סביבו כדי שמעשיו לא יישמעו.

כשנכנסה האונייה לנמל חיפה ורוב המעפילים כבר ירד, השמיעו האחרונים את שירת התקווה, זה היה הסימן לדרורי להפעיל את עפרון ההשהייה, אחר כך מיהרו כולם לרדת מהאונייה. ההשהייה הייתה איטית מהמתוכנן, הפצצה פעלה רק ביום המחרת, ב-4 באפריל, כשהייתה האונייה בדרכה מחיפה לאלכסנדריה. הפיצוץ גרם לה נזק והשבית אותה למשך מספר שבועות. חבלה זו לא ענתה באופן מדויק לסעיף ד' האמור לפיו נועדה החבלה:

לעכב את הפלגת הגירוש לקפריסין ולו רק למספר ימים.

במקרה דנן לא עסקה האונייה בגירוש אלא בהחזרה, פעולה חיובית והפוכה לגירוש, אך איש לא ביקר את בצלאל דרורי על מעשהו, איש גם לא הורה קודם לכן, את משה ליפסון, להימנע מחבלה באוניות המחזירות מעפילים ארצה. אחרי אירוע זה הופסקה, בהוראת קומודור דה-סאליס, העברת מעפילים מקפריסין לארץ ישראל על חשבון המכסות.

לאחר שלושה חודשים חידשו הבריטים את הפלגות הקווסטה והאמפייר לייף גארד נשלחה לנמל פמגוסטה, כ-600 מעפילים עצורים יועדו להפלגתה ארצה.⁶⁴² במטה הפלמ"ח הוחלט לחדש את החבלות. משה ליפסון, ששהה במחנה מאז אפריל החל להתארגן לפעולה. לרשותו עמדו חומרי הנפץ והחבלה אותם הביא עימו לאי. בפלי"ם העריכו כי שיטת הפעולה של יוסף דרור בפגיעתו ב'אושן ויגור' נחשפה, לכן הוחלט להחדיר את חומר הנפץ אל תוך האונייה במהלך עליית המעפילים.⁶⁴³ שיטה זו פעלה שלושה חודשים קודם לכן כשהצליח בצלאל דרורי לפגוע באמפייר רייול. להסוואת החומר השתמש ליפסון בשפופרות של משחת גילוח אותן הריק מהמשחה ומילא

640 קווסטה - מכסה. המכסה עמדה באותה עת על 1,500 עולים בחודש. בחודשים בו לא חרגה ההעפלה מהמכסה היו הבריטים מעבירים ארצה מעפילים, מהעצורים בקפריסין, ומנכים את מספרם מהמכסה.

641 בצלאל דרורי, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 199.

642 לבריטים היה אינטרס כלכלי בשחרור מעפילים מקפריסין - כדי לא לשאת בעול כלכלתם.

643 מכתב ששלחה אחת המעפילות לחברתה תיאר את פרטי פעולתו של דרור בתחילת חודש אפריל ובפלמ"ח העריכו כי אנשי הצנזורה הבריטית קראו את תוכנו. פעיל וזהר – פלי"ם, עמ' 146.

בג'לניט. אחרי שסיים את תהליך ההסוואה חילק את השפופרות ואת יתר הפריטים הנדרשים בין מספר מעפילות ומתנדבים אמריקאים שיועדו גם הם להפלגה.⁶⁴⁴ ביום העלייה לאוניה ערכו הבריטים חיפושים קפדנים על גופם ובחפציהם של העולים לאוניה אך לא הצליחו למצוא דבר. ליפסון עלה בין האחרונים לאוניה ומיד אחר כך איתר את האנשים ואסף מהם את החומרים. בעזרת שני מתנדבים אמריקאים, יו מקדונלד ואייבי רוזנברג, ירד אל שיפולי חדר המכונות, הטמין את הפצצה בסמוך לדופן האוניה וכיסה אותה בשק.

כשהתקרבה האוניה לנמל חיפה, העריך ליפסון שתוך זמן קצר (פחות משעתיים) תיקשר לרציף והמעפילים ירדו ממנה. ליפסון ירד אל המקום בו הוטמנה הפצצה, שבר את שפופרת החומצה והפעיל את המנגנון. על פי כמות החומצה ועובי התיל שנועד לאיכול, היה המנגנון אמור לגרום לפיצוץ לאחר שעתיים. בכניסה לנמל התפתח אירוע לא מתוכנן, האוניה נעצרה ואף הטילה עוגן. התברר כי הליך בירוקרטי הנוגע למצבה התברואתי של האוניה לא הושלם והיא נאלצה להתעכב. העיכוב הסב דאגה גדולה לליפסון שבשלב מסוים חשב לפנות לרב החובל, לדווח על הפצצה ולהזהירו, אך לבסוף הרימה האוניה עוגן נכנסה ונקשרה לרציף שיועד לה. המעפילים ירדו בזריזות ודקות ספורות אחרי ירידתו של אחרון המעפילים התפוצצה הפצצה והאוניה התהפכה ושקעה לקרקעית הנמל.⁶⁴⁵ איש לא נפגע, האוניה חולצה תוך מספר ימים. מעפילים שכבר עלו לאוניה אחרת בקפריסין וגם הם היו מיועדים להפלגה ארצה, הורדו מהאוניה בהנחיית קומודור דה סאליס. הבריטים החליטו כי מעתה תהיה האחריות על העלאת מעפילי ה'קוטה' על הסוכנות.⁶⁴⁶ ליפסון, כמו בצלאל דרורי שלושה חודשים קודם לכן, פגע באוניה המקיימת הבטחה ומובילה מעפילים ארצה על חשבון מכסות שהוקצו לכך, מבחינתם היו אלה אוניות גירוש העונות רק חלקית ל"קובץ ההוראות למלווים" כי האוניות לא עסקו בגירוש אלא בהחזרה. כך או כך, איש לא ביקר את ליפסון ודרורי על המעשים, ונראה כי הם היו מקובלים על מפקדיהם, למרות שלא ענו באופן מדויק להגדרות.

הרחבת רדיוס הפעולה של החוליה לאזור קפריסין לא הייתה סוף פסוק. בקיץ 1947 נשקלה אפשרות לפעול גם בנמלי מצריים, אלכסנדריה ופורט סעיד. סיירים שיצאו לנמלים אלה חזרו עם מודיעין שאפשר היערכות לפעולה. התוכניות הובאו לידיעתו של הדרג המדיני אך לא אושרו.⁶⁴⁷ תכנית נועזת עוד יותר הייתה תוכניתם של אלון ונמרי לפגוע באוניית צי בריטית במלטה. השניים טסו בעצמם לסיור מקדים באי. הם שכרו סירה, שוטטו בנמל וחזרו עם תכנית פעולה ראשונית, אך גם זו לא אושרה.⁶⁴⁸

644 משה ליפסון, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 356.

645 הודעת מערכת, "אנית גירוש פוצצה בנמל חיפה" דבר, עמוד שער (24.7.47).

646 ניניאן – פטרול, עמ' 140

647 גלעד-פלמ"ח, עמ' 595.

648 שפירא – חלדו, עמ' 263.

2. בשיאו של המאבק (אפריל 1947 – יולי 1947)

2.1 האלימות גוברת

תיאודור הרצל (Guardian)

באפריל 1947 התקרבה לחופי הארץ אוניית המעפילים *תיאודור הרצל*. ביירוטה עלתה האלימות מדרגה נוספת. באירוע זה הפעילו המלחים הבריטיים נשק חם בצורה חריגה ועם סיומו נמנו על סיפון האונייה עשרות נפגעי ירי ובהם שלושה הרוגים.

האונייה נרכשה בארצות הברית בסוף שנת 1946. החברה באמצעותה נרכשה האונייה הייתה חברת Caribbean Atlantic, חברת קש שהוקמה על ידי המוסד לעלייה ב' (גם האוניות *וולג'וד* ו*הגנה* נרכשו בשמה).⁶⁴⁹ זו הייתה אונייה גדולה, עשויה פלדה ומונעת קיטור.⁶⁵⁰ באמצע ינואר 1947 הובאה מארצות הברית לנמל מרסיי שבצרפת ושם החלה הכנתה, מחסניה העצומים אפשרו בנייתם של 3,000 דרגשים.⁶⁵¹ לקראת ההפלגה מונה מרדכי לימון למפקדה ואילו הצטרפו ארבעה מלווים ו'גדעוני'. במקביל לשיבוץ המלווים נשכר גם צוות מקצועי - רב חובל ומספר מלחים ספרדים. שם הצופן שניתן לאונייה בשלב ההכנות היה 'השומרת'.

המעפילים המיועדים היו ניצולי מחנות ריכוז ובני נוער מארצות שונות באירופה. הכנסתם לצרפת הייתה פרשה בפני עצמה שזכתה לכינוי 'אולקוס לזקן' ('ה'זקן' הוא שר החוץ הבריטי בוויין שאנשיו ידעו על ההפלגה והפעילו לחצים על ממשלת צרפת כדי לבטלה – אך לשווא).⁶⁵²

האונייה יצאה לדרכה ארצה ב-2 באפריל 1947 כשעל סיפונה 2,620 מעפילים. את ההפלגה ליוו תקלות רבות שסיכלו מספר תוכניות להיפגש עם אוניות מעפילים אחרות. תקלות במערכת האוויר לא אפשרו את הורדתם והסתרתם של אלפי המעפילים מתחת לסיפונים, מאות מהם התגודדו על הסיפון העליון לאורך כל שעות היממה. ב-9 באפריל, בשעות הערב, כשהייתה במעבר *הסקרפנטו*, חלפו שני מטוסים בגובה רב מעל האונייה. אין עדות לכך שהמטוסים זיהו את האונייה אך הדבר גרם למפקד ההפלגה, לימון, להקפיד עוד על הסוואת האונייה ולהגביר את המאמץ להורדת המעפילים אל מתחת לסיפונים.⁶⁵³ לקראת חצות התקרבה לאונייה ספינת מלחמה והקימה קשר

649 ראו לעיל.

650 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

651 הדרי - יומן מבצעים, עמ' 11.

652 שם, עמ' 45.

653 אמ"ה, תיק *תיאודור הרצל*, דוח מפקד האונייה, 24.4.47.

באמצעות איתות אור - האונייה התבקשה להזדהות.⁶⁵⁴ לימון הניח כי האונייה המאותתת לו היא משחתת בריטית והזדהה בשמה הקודם של האונייה. השתלשלות העניינים בהמשך מעלה סימן שאלה לגבי זהותה של האונייה המאותתת, שכן השם SS Guardian בו הזדהתה האונייה היה מוכר לבריטים. אוניות קטנות ממנה נעקבו ולוו ממרחקים גדולים יותר, ואילו אונייה זו הגיעה לקרבת חופי הארץ ללא ליווי וללא מעקב.⁶⁵⁵

במשך ההפלגה תרגלו המלווים את המעפילים בהתגוננות ובהתנגדות וציידו 200 מהם באלות גומי ובאגרופנים, 50 צעירים מתוכם צוידו גם במסכות גז שאפשרו להתמודד עם רימוני הגז שהיו בשימוש צוותי ההשתלטות. ההנחיות הראשוניות שקיבל לימון היו להגיע לשפך נחל רובין, אחר כך שונה היעד לחוף להרצליה.⁶⁵⁶ האונייה התגלתה רק כשהייתה קרובה מאוד לחופי הארץ, מטוס סיור גילה אותה ב-13 באפריל לפנות ערב והעביר את מיקומה ומאפייניה לכוחות בים - הפריגטה סט. ברידס-ב"י שהייתה קרובה לחופי תל אביב והמשחתת היידון שסיירה מול חופי נתניה. הפריגטה הגיעה ראשונה אל המטרה, היא האירה עליה בזרקור וזיהתה אותה כאונייה מעפילים, את שמה המקורי כיסה שלט: תיאודור הרצל. הים היה במגמת עלייה, נדרשה השתלטות טרם יחמיר מצב הים והזמן דחק. האונייה הייתה אותה עת במרחק 7 מיל מחוף שפיים, במהירות בה נעה יכולה הייתה לנחות בחוף עוד לפני שתגיע המשחתת היידון לאזור. מפקד הזירה, קומודור דה-סאליס, ניתח את הבעיה הנצבת לפניו והורה את הפריגטה לגשת מייד ולהשתלט על האונייה מבלי להמתין למשחתת.⁶⁵⁷

ניסיונה של הפריגטה סט. ברידס-ב"י בהשתלטות בים גבוה היה עגום, חודש לפני כן כשהורידה סירה עם צוות השתלטות מול חוף ניצנים התהפכה הסירה ושלושה מאנשי צוותה טבעו.⁶⁵⁸ על האונייה היו, להערכת הבריטים, אלפי מעפילים. לצוות של סירה המונה בדרך כלל 12 מלחים לא היה כל סיכוי, ולכן החליט המפקד, למרות מצב הים, לגשת אל דופן האונייה ולהעביר קבוצה גדולה יותר.⁶⁵⁹ האונייה תמרנה בפראות וגלי הים גם הם הקשו. מפקד הפריגטה הצליח להיצמד לאונייה רק בגישתו השלישית, וגם אז עברו רק 7 אנשי צוות. קבוצה זו, שאחד מאנשיה היה שוטר שהצטרף לסיור, הצליחה לפלס דרכה לכיוון הגשר. מפקד צוות ההשתלטות ואנשיו תודרכו על ידי מפקד הפריגטה טרם ההשתלטות, האנשים ידעו כי נשקם האישי הוא לצורך הגנה עצמית בלבד, ואת המשימה עליהם לבצע בעיקר בעזרת האלות ורימוני הגז, אלא שפעולתם הסתבכה. השוטר סבר שיש לשתק קודם כל את הקשר של האונייה עם תחנת המוסד בחוף והורה את אחד המלחים לפתוח

654 שם, שם.

655 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1909, דוח ינואר - אפריל 1947.

656 את"ה, חט' 14, תיק 296, מארנון להרצל, 13.4.1947.

657 TNA, ADM 1/20643, מפקד סט. ברידס-ב"י אל קומודור דה סאליס, דוח מסכם לאירוע, 15.4.47.

658 ראו לעיל סיפורה של האונייה שבתאי לוזינסקי.

659 TNA, ADM 1/20643, מפקד סט. ברידס-ב"י אל קומודור דה סאליס, דוח מסכם לאירוע, 15.4.47.

באש על אנטנת הקשר - המלח ירה מספר צרורות.⁶⁶⁰ במקביל, הבחין מלח חמוש ברומה רימוני גז שעמד על סיפון הפריגטה, כי אחד המעפילים שובר בקבוק ומתכוון להכות בו את אחד מאנשי צוות ההשתלטות, הוא ירה בו והרגו. המעפילים זעמו, הם הסתערו על הגשר בו התבצרו שבעת המלחים הבריטים, עקרו את הסולם ובכך מנעו מהם נסיגה.⁶⁶¹ המלחים ירו מעל ראשי ההמון ואל תוך ההמון. מהפריגטה נורו צרורות של מכונת ירייה מעל ראשי המעפילים כדי להסיר את הלחץ מקומץ המלחים הנצורים. בשלב זה הגיעה המשחתת היידון לזירה, מסיפונה נראה כי על האונייה מתנהל קרב בנשק חם ושני הצדדים יורים זה על זה.⁶⁶² מפקד היידון, סגן אלוף מאולם, היה ותיק ומנוסה וכך גם צוותו אשר השתתף בהשתלטות על כנסת ישראל ועל מולדת. מאולם הצליח לגשת ולהעביר במהירות את צוות ההשתלטות שלו לאונייה. צוות ההשתלטות הפעיל כוח רב וגם אש חיה. המשחתת התקרבה שנית אל האונייה ומאולם פקד על מלחיו להפסיק את הירי, אחר כך הורה למעפילים להפסיק את ההתנגדות. המלחים נשמעו למפקד וגם המעפילים, הקרב פסק. עתה החל הטיפול בפצועים. בין המעפילים נמנו 2 הרוגים: אריה דב ופנחס וויס, (מנחם סמט שנפצע אנושות מת מאוחר יותר מפצעיו) כן נמנו 24 מעפילים פצועי ירי ומספר מלחים בריטיים שנחבלו ונשרטו, אחד מהם פצוע בינוני.⁶⁶³ הפצועים הועברו למשחתת צ'אריטי, שאף היא הגיעה לאזור, וזו הפליגה במהירות צפונה כדי להעבירם לבית החולים בחיפה.

בשלב זה היו האונייה והכלים הבריטיים המקיפים אותה במרחק 3 מיל בלבד ממערב לתל ברוך. בהוראת המלווים חובלו מנועי האונייה וההגה, האונייה היטלטלה בגלים ללא שליטה והים המשיך לעלות. הפריגטה סט. ברידס-ביי ניגשה לגרור את האונייה, המשימה לא הייתה פשוטה, האונייה הגדולה והריקה ממתען נסחפה ברוח החזקה, ההגה התקוע לא אפשר גרירה בקורס הפלגה ישר וחבל הגרירה נקרע. אל זירת ההתרחשות הגיעה גם הסיירת פיבי בפיקודו של אלוף משנה פדר (HMS *Phoebe*, Captain A.R. Pedder).⁶⁶⁴ פדר לקח פיקוד על האירוע והורה להעביר את חבל הגרירה של הסיירת אל הפריגטה.⁶⁶⁵ החבל הועבר ובאותו זמן הצליחו מספר אנשים מצוות ההשתלטות לשחרר את ההגה התקוע והפריגטה גררה את האונייה לנמל חיפה. הגרירה ארכה כיממה ובבוקר ה-15 בחודש הגיעה האונייה למפרץ חיפה.⁶⁶⁶ בכניסה למפרץ התחזקו עוד הרוח והגלים וכשהועבר חבל הגרירה לאחת מגוררות הנמל ניתק החבל. המשחתת צ'וויט פיקודו של סגן אלוף יואינג (HMS *Cheviot*, Commander R.A. Ewing) ניסתה לסייע, גם גוררת נוספת של הנמל ניסתה להעביר חבל, אך ללא הצלחה - האונייה הגדולה נסחפה ברוח החזקה לכיוון חוף

660 שם, שם.

661 שם, שם.

662 TNA, ADM 1/20642, דוח מפקד היידון, 3.4.47.

663 מאמר מערכת, "התנקשות דמים באנית מעפילים תיאודור הרצל עם מלחי הצי הבריטי בחוף תל אביב", על המשמר, עמוד שער, (15.4.47).

664 ראו נספח א'.

665 חבל גרירה של סיירת עבה יותר מחבל של משחתת.

666 מאמר מערכת, "הרוגים ופצועים ממעפילי ת. הרצל", הארץ, עמוד שער (15.4.47).

קריית חיים.⁶⁶⁷ שולות המוקשים *אוקטביה* ואספיגל הצטרפו גם הן למאמץ החילוץ. לבסוף הצליחה *אוקטביה*, בתמרון זריז ובעבודת ימאות שזכתה בהמשך לשבחים, להעביר חבל ולמשוך את האונייה מאזור הסכנה. בדיווחו לאחר האירוע מציין קומודור דה- סאליס כי "לא היינו רחוקים מאחד מאסונות הגדולים של ה- *Palestine Patrol*".⁶⁶⁸

כשנכנסה האונייה לנמל כבר המתינו לה ארבע אוניות הגירוש: *אמפייר רסט*, *אמפייר לייף-גרד*, *אמפייר שלטר* ו*אמפייר קומופרט* - מחליפות לאמפייר רייל ו*ולאושן ויגור* שנפגעו בחבלות האחרונות.⁶⁶⁹ ליד הרציף חזרו המהומות, חלק מאנשי בית"ר מקרב המעפילים התרכזו על סיפון החרטום והניפו דגלים ועל דופן האונייה נתלו השלטים:

הגרמנים השמידו את משפחותינו ובתינו - אל תשמידו אתם את תקוותינו⁶⁷⁰

אחרי ההפגנה הקצרה החלו המעפילים לרדת מהאונייה ולצעוד תוך שירת 'התקווה' אל אוניות הגירוש. מטעני עומק הוטלו ללא הרף ליד אוניות הגירוש מחשש להדבקת מוקשים על ידי צוללים.⁶⁷¹ אחר הצהריים, לפני יציאת סבב הגירוש הראשון, צללו רב-סרן קראב ואנשיו מתחת לאוניות ויידאו שלא הודבקו להן מוקשים. סבב הגירוש הראשון ובו 1,400 מעפילים יצא לדרך. למחרת חזרו שלוש מאוניות הגירוש והעבירו לקפריסין את 1,200 המעפילים הנותרים. בשלב זה גילו הבריטים כי בין המעפילים היו גם שני עיתונאים צרפתיים שתיעדו את ההפגנה. מספר מעפילים ניסו לנצל את נוכחותם של נציגי התקשורת באונייה. הם ביקשו מחובשת בשם שמחה תחבושות והתיזו עליהן דיו אדומה כדי לעורר חמלה וכדי להבאיש את ריחם של הבריטים.⁶⁷² הלקח שהפיקו הבריטים בעקבות המקרה היה כי רצוי שתהייה מצלמה בכל אוניית צי.⁶⁷³

המפקדים הבריטים לא היו מרוצים מדרך התנהלות האירוע ומהתוצאות. האונייה 'אבדה' למודיעין סמוך ליציאתה לים והתגלתה קרוב מאוד לחופי הארץ. הקצאת מטוסי הסיור הייתה רחוקה מלענות על הצרכים - בתקופה זו סיירו המטוסים רק במחצית מימי החודש.⁶⁷⁴ התקשורת בין המפקדה בחיפה לספינות המסיירות בים הייתה לקויה. במפקדה בחיפה שכח מישהו להחליף צופן, ובהיידון, שפקדה על האירוע (עד להגעתה של פיבי), היה חדר האלחוט בתת איוש, וגם אלה שהיו במשמרת הרגישו ברע עקב מצב הים.⁶⁷⁵ הגילוי המאוחר גרם להפעלת *סט. ברידס-בי* כשהיא לבדה בשטח, למרות שניסיון קודם הוכיח שצוות השתלטות אחד איננו מספיק. מספר ההרוגים והפצועים מהירי

667 22.4.47, TNA, ADM 1/20643, דוח מפקד האוקטבייה,

668 21.4.47, TNA, ADM 1/20677, מאת קומודור דה-סאליס אל מפקד צי הים התיכון, נספח למסמך 1315,

669 מאמר מערכת, "The Palestine Post", "The Cyprus Line", עמוד שער (16.4.47).

670 אמ"ה, תיק תיאודור הרצל, תמונה 010145.

671 מערכת החדשות, "Theodor Herzl Comes Home", *The Palestine Post*, עמוד שער (16.4.47).

672 צבי שופמן, *סגרת שני מעגלים*, צבי שופמן (1994) עמ' 171.

673 3.4.47, TNA, ADM 1/20642, דוח מפקד ההיידון,

674 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1909, דוח אפריל 1947.

675 16.4.47, TNA, ADM 1/20643, מאת מפקד ההיידון אל קומודור דה סאליס, דוח,

היה גדול וחריג, המפקדים התאמצו לגבות את החיילים היורים בדוחותיהם, אך לא הגדירו את האירוע כהצלחה.⁶⁷⁶ הצלתה של האונייה מעלייה על החוף בכניסתה למפרץ חיפה זכתה לתיאור מורחב ומפורט ולשבחים רבים, בעיקר לצוות האוקטביה ומפקדה. היה זה אקורד סיום מוצלח לאירוע צורם. הדבר אפשר למפקדים לסיים את דוחותיהם על האירוע ועל כשלו בנימה חיובית.⁶⁷⁷ עקב תקלות קשר והצפנה שאפיינו את האירוע, זכה מרכז השליטה בחיפה לתקן חדש – קצין קשר.⁶⁷⁸

תובנה נוספת, שאמורה הייתה לחלחל למודעות הבריטית בעקבות האירוע, הייתה המוטיבציה של המעפילים. הבריטים ניסו כל אותה עת לצייר תמונה על פיה מפעל ההעפלה הוא שימוש ציני של "קומץ" (ארגון ה'הגנה') במצוקתם של הפליטים הנואשים לצורך מטרותיו הפוליטיות. התארגנותם של המעפילים למאבק, הכרזות שתלו והלהט בו לחמו, לא תאמו את תפיסתם של הבריטים.

שאר ישוב (Galata)

שבוע לאחר מכן נלכדה שאר ישוב. האונייה התגלתה על ידי מטוס ב-21 באפריל כשהיא מצפון לפורט סעיד. זו הייתה ספינת משא קטנה מונעת קיטור.⁶⁷⁹ הכנותיה להפלגה התבצעו בפורטו ונרה שבאיטליה וכללו בניית 620 דרגשים במחסני האונייה. לקראת הפלגתה הגיעו לספינה המפקד המיועד, איש הפל"ם מנחם כהן, מלווה נוסף ו'גדעוני', בנוסף גויסו גם רב חובל וצוות איטלקי.⁶⁸⁰ המעפילים המיועדים המתינו לספינה בחווה קטנה על חוף הים של העיירה בוליאסקו.

משנשלמו הכנותיה, יצאה הספינה מפורטו ונרה, עגנה מול החווה, והמעפילים הועלו לסיפונה. ב-7 בחודש בשעה 05:00 יצאה לדרכה כשעל סיפונה 617 מעפילים. על פי התוכנית המקורית הייתה הספינה צריכה לחבור עם תיאודור הרצל, אך תכנית זו לא יצאה אל הפועל. במקום זאת נדרשה האונייה לחבור עם אלברטינה.⁶⁸¹ החבירה התבצעה מול כף סידרוס שבמזרח כרתים, ולאונייה עלו 156 מעפילים נוספים.⁶⁸²

לאחר ההעברה הונף על התורן דגל טורקי, על דופן הספינה נצבע השם Galata, והספינה פנתה דרום מזרחה, לכיוון פורט סעיד. החל משלב זה הקפידו המלווים להסתיר את המעפילים מתחת

676 ADM 1/20642, TNA, דוח מפקד צי הים התיכון, 15.4.47.
677 ADM 1/20642, TNA, דוח מפקד הצ'אריטי, 15.4.47.
678 ADM 1/20642, TNA, דוח מפקד צי הים התיכון, 15.4.47.
679 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.
680 אמ"ה, תיק שאר ישוב, דוח המפקד ('צבר'), 10.5.47.
681 ראו לעיל פרק 2.1.
682 אמ"ה, תיק שאר ישוב, דוח המפקד ('צבר'), עמ' 2, 10.5.47.

לסיפונים. על הגשר הוצבו צופים לגילוי מטוסים וכן נקבעו תורנים לכיסוי מהיר של המחסנים ביריעות ברזנט עם גילוי מטוס.

ב-21 בחודש בשעה 14:00, כשהייתה הספינה כ-40 מיל צפונית מערבית לפורט סעיד, הופיע מטוס סיור בריטי מעל האונייה. היה זה מטוס לנקסטר מטיסת 38 שהייתה ערוכה בעין שמר. סיורי SUBURN הופעלו ברצף החל מה-14 בחודש לאור ידיעות המודיעין על צאתה של האונייה מאיטליה.⁶⁸³ לפנות ערב הופיע מטוס נוסף, המטוסים שמרו רצף של מגע עם האונייה עד הגעת משחתת. כל אותה עת הייתה האונייה בקורס הפלגה לכיוון פורט סעיד. בשעה 20:00 פנתה האונייה צפון מזרחה ומיד לאחר מכן הוארה בזרקור, זו הייתה המשחתת צ'וויט שהגיעה לאזור בהכוונת המטוסים. צ'וויט החלה ללוותה תוך מסכת שכנועים להפליג צפונה ישירות לקפריסין.⁶⁸⁴ עם אור ראשון הצטרפה לצ'וויט ספינת הליווי פליקן (HMS Pelican) בפיקודו של סגן אלוף גודנוף (Commander M.G. Goodenough). במהלך היום הגיעו לאונייה הנחיות מהמוסד לגבי צורת ההתנגדות, על פי הנחיות אלה היו המעפילים צריכים להתנגד לעלייתם של צוותי ההשתלטות בים באופן פאסיבי ולשמור את הכוחות להתנגדות למעבר לאוניות גירוש בתוך הנמל.⁶⁸⁵ לרגל המתרחשות...לא להתנגד כי יש סכנה שיפתחו באש⁶⁸⁶

הנחיות לא תאמו את רצונם ומוכנותם של המעפילים והמלווים להילחם בבריטים שינסו לעלות לסיפון. המלווים חסרו את המידע הנוגע לאווירה בארץ. בארץ שררה מתיחות גדולה בין הישוב והשלטון הבריטי שבשיאה פעולות טרור, ובעקבותיהן הטלת משטר צבאי (מבצע היפופוטם) בחלק מהמחוזות.⁶⁸⁷ בהנהגה חששו שבאווירה זו תהיה ידם של הבריטים קלה על ההדק.

ההשתלטות החלה ב-23 באפריל בשעה 09:00. בשעה זו כבר סבבו את האונייה ארבע ספינות צי ושתי סירות משטרה. גישותיהן של המשחתות לדופן האונייה היו ברוטאליות. צוותי ההשתלטות התגודדו בכלובי רשת שהגנו עליהם מפני יידי החפצים והגיעו לרגע הזינוק כשהם מקובצים - שיטה זו, לקח מאירועים קודמים, נתנה בידם יתרון. המלחים, שהיו מתודרכים שלא להפעיל נשק חם על רקע היריות בתיאודור הרצל שבוע קודם לכן, הפעילו את נשקם הקר בפראות. הנשק כלל אלות מחוזקות בגולות עופרת וסכיני הטלה.⁶⁸⁸ בפעם הראשונה נעשה גם שימוש בחזיזים שהממו את המעפילים.⁶⁸⁹ משך ההשתלטות היה קצר ובסופה נמנו מספר פצועים, שלושה מהם פונו לבית החולים. האירוע היה ברוטאלי בהשוואה לאירועים קודמים, ובכל זאת, עם מעט נפגעים וללא נפגעי

683 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1909, דוח חדשי אפריל 47.

684 ניניאן – פטרול, עמ' 105.

685 את"ה, חט' 14, תיק 292, לשי' מארנון, 22.7.47.

686 אמ"ה, תיק 'שאר ישוב', מארנון לשי', הנחיות, 22.4.47.

687 ב-1 במרס נהרגו 17 קצינים בריטיים בפיצוץ בבית גולדשמיט, ב-12 בחודש נהרג חייל בריטי במחנה שנלר.

688 אמ"ה, תיק 'שאר ישוב', דוח המפקד ('צבר'), עמ' 2, 10.5.47.

689 TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים לעוסקים ב-Palestine Patrol, 1948, עמ' 13.

ירי.⁶⁹⁰ בדיווחו כתב מנחם כהן, מפקד האונייה, כי חלק מהמלחים נראו לו שיכורים והוא תלה זאת במפקדיהם ובדרך שבחרו: לעודדם למשימה אותה לא אהדו.⁶⁹¹

אוניות הגירוש הגיעו לנמל יום קודם לכן והמתינו בנמל. על אמפייר לייף גארד הועלו 375 מעפילים ועל אמפייר קומפורט 392, שבעה פצועים וחולים נשארו בארץ. ההנחיות שקיבלו המלווים ממטה ה'הגנה', להתנגד פאסיבית בלב ים ולשמור את הכוחות למאבק בנמל (אל מול העיתונאים), העידו על מודעות הולכת וגוברת לכוחה של התקשורת.⁶⁹² הקפדה על נראות האירוע הייתה גם בצד הבריטי, אירועי השבוע הקודם והשימוש הרב באש חיה השתקפו היטב במעשיהם ובדבריהם. קצין העיתונות שעמד בפני העיתונאים על הרציף הדגיש כמה וכמה פעמים כי באירוע לא נעשה שימוש בנשק חם. גם ההורדה לאוניות הגירוש נעשתה בדרך שונה; את גדרות התיל המנתבות את המעפילים בשביל צר אל אוניות הגירוש המירו הבריטים בחבלי סימון והכוונה, המאפיינים כניסה לבית קולנוע או לאצטדיון.⁶⁹³ אם רצו הבריטים למתן את סצנות הגירוש בנמל, נראה כי השיגו את מטרתם. תגובתו של הישוב לאירוע הייתה מינורית.⁶⁹⁴

התקווה (Trade winds)

שלושה שבועות לאחר מכן נלכדה אניית המעפילים התקווה, ספינת פיקוח (Cutter) של משמר החופים האמריקאי במקורה.⁶⁹⁵ הספינה הוצאה משירות באפריל 1946 ונרכשה על ידי חברת Weston Trading Co, אשר רשמה אותה בהונדורס תחת השם *Trade Winds*.⁶⁹⁶ שם הצופן בו נקראה הספינה בתכתובות המוסד היה 'עמליה'. צוותה הורכב מרב חובל שכיר וקבוצת מתנדבים, יהודים ולא יהודים, ברמות ניסיון שונות.

האונייה הוכנה למשימתה בנמל בולטימור. בנמל זה עמדה אותה עת אונייה נוספת המיועדת לשאת מעפילים בשם *פרזידנט וורפילד* (לימים *אקסודוס*). נוכחותן של האוניות בנמל, הפעילות סביבן וייעודן לא נסתרו מהציבור, והעיתונות המקומית דווחה על כך.⁶⁹⁷ האונייה יצאה את בולטימור בתחילת חודש מרס, יעדה היה נמל ליסבון.⁶⁹⁸ נמל זה נבחר משום שבאביב 1947 גבר לחצו של משרד החוץ הבריטי על שלטונות איטליה וצרפת, ואלה החלו להערים קשיים מסוגים שונים על

⁶⁹⁰ על פי עדותו של המעפיל צבי אלעזרי, גל ראשון של מלחים נפרק מנשקו, אם כי עדות זו לא משתקפת בדוח המפקד. אמ"ה, תיק שאר ישוב, מכתבו של אלעזרי לארכיון המוזיאון, 17.12.2006.

⁶⁹¹ אמ"ה, תיק שאר ישוב, דוח המפקד ('צבר'), עמ' 3, 10.5.47.

⁶⁹² אמ"ה, תיק שאר ישוב, מאת ארנון אל ש.י. נכון לשעה 21:00, 22.4.47.

⁶⁹³ מערכת החדשות, "770 More Arive on Shear Yashuv", *The Palestine Post*, דף שער (24.4.47).

⁶⁹⁴ בחיפה הוחלט על הפגנת סולידריות צנועה. מאמר מערכת, "שעתיים עבודה נוספת בחיפה למען ההעפלה", *הארץ* (24.4.47), עמ' 4.

⁶⁹⁵ פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

⁶⁹⁶ Weston Trading Co - חברת קש שהקים המוסד לעלייה ב', באמצעותה נרכשו גם חיים ארלזורוב, התקווה, אקסודוס, מדינת היהודים וגאולה, ראו לעיל.

⁶⁹⁷ גרינפילד - יהודים, עמ' 83.

⁶⁹⁸ הדרי - יומן מבצעים, עמ' 41.

אוניות המוסד. במוסד ניסו לאתר ארצות מוצא חלופיות, ואחת האפשרויות הייתה פורטוגל. משהגיעה האונייה לליסבון, נמשכו הכנותיה תחת סיפור כיסוי שהאונייה מיועדת להובלת בנות.⁶⁹⁹ ב-20 באפריל הפליגה האונייה מליסבון לנמל מרסיי, שם הצטרף צוות המלווים המיועד בפקודו של ישראל רותם. ממרסיי הפליגה הספינה לפורט דה בוק ומשם לפורטו ונרה להמשך ההכנות.⁷⁰⁰ המעבר התכוף בין הנמלים נגרם בשל לחצם של הבריטים בכל נמל ונמל ופגם בהכנות. על קושי זה הוסיפו הפעם חלק מהמתנדבים האמריקאים שניצלו את המעברים למכירת סיגריות בשוק שחור וגרמו בסופו של דבר להגעת המשטרה. בשלב זה נדרשה התערבותה של עדה סרני, שהצליחה ליישר את ההדורים.⁷⁰¹

בתחילת חודש מאי החלה ההתארגנות להבאת המעפילים אל חוף ההעמסה. במקביל להכנת ההיסעים, עובדו מספר תוכניות להפלגה עצמה. התוכנית הראשונה הייתה לשלב בהפלגה את הנחתת אף על פי כן ולתזמן את השתיים להגעה בו זמנית לחופי הארץ – הנחתת לחוף ניצנים והתקווה לחוף תל אביב. התוכנית השתבשה משום שהנחתת נעצרה.⁷⁰² בהמשך הועלתה תכנית אחרת – לשלב בהגעה המתוזמנת את מורדי הגיטאות, אבל גם תכנית זו השתבשה עקב איחור ביציאתה של האחרונה.⁷⁰³

בשל מספרם הגדול של המעפילים (1,414) חולקה ההעמסה לשני לילות, וב-8 במאי לפנות בוקר יצאה הספינה לדרך.⁷⁰⁴ האונייה עברה בדרכה במצר המסינה, המשיכה בדרכה מצפון לאי כרתים ומצפון לקפריסין - הפלגה שקטה ללא אירועים מיוחדים (פרט לשתי לידות).⁷⁰⁵ ב-16 במאי, בשעות הצהריים, כשהייתה מערבית ללטיקיה, התגלתה האונייה על ידי מטוס. היה זה אחד ממטוסי הלקסטור של טייסת 38 שהייתה ערוכה אותה עת בין שמר. הטייסת הופעלה החל מה-15 בחודש במסגרת סיורי SUNBURN על פי ידיעת מודיעין.⁷⁰⁶ המשחתת ונוס, בפקודו של סגן אלוף שייר (HMS Venus, Commander Henry Graham Dudley de Chair) שהייתה אז בקו הסיור הצפוני, הוזנקה כדי לירטה. ונוס הגיעה לאונייה כשהייתה 10 מיל מצפון לטריפולי שבלבנון, ניסיונותיה להקים קשר עם האונייה לא נענו, האונייה התעלמה מקריאותיה והמשיכה בנתיבה. בשלב מסוים, כשהייה ברור למלווים שהאונייה זוהתה ואין טעם עוד להסתתר, הועלו המעפילים

699 יהודה בן צור, "סיפור הכשרת 'התקווה' בנמל ליסבון, פורטוגל" אתר הפלי"ם, ההעפלה והרכש, נדלה בתאריך 20.6.21.

700 הדרי – יומן מבצעים, עמ' 55.

701 סרני – ספינות, עמ' 129.

702 את"ה, חט' 14, תיק 220, לארנון מקליר, הפולשת נעצרה שוב, 1.5.47.

703 הדרי – יומן מבצעים, עמ' 66.

704 את"ה, חט' 14, תיק 220, לארנון מליאונרד, 9.5.47.

705 נחום מנור (מונדור), "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 347.

706 דוח מאי 1947, Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1910.

לסיפון ואלה פצחו בשירת 'התקווה'. המלווים הכינו את המעפילים למאבק מבעוד מועד, הם חולקו לקבוצות, כל קבוצה קיבלה אזור אחריות ולכל אזור נקבעה מילת קוד להפעלה.⁷⁰⁷

בנוסף לארגון המעפילים, הותקנו על סיפון האונייה ועל דפנותיה מכשולים. מנופי הסירות נפרשו לצדדים, אל מעבר לדפנות, וסיכנו כל כלי שייט המנסה להתקרב אליה.⁷⁰⁸ מכשולים נבנו גם לאורך הסיפון בדרכים המובילות לגשר הפיקוד ולחדר המכונות. המכשולים בדרך לגשר היו למעשה הטעיה, שכן עם עליית הבריטים לאונייה, הועברה השליטה על ההגה לחדר מכונת ההגה שבירכתי האונייה ולהגה בגשר לא הייתה כל השפעה.⁷⁰⁹ מעקות וסולמות נמרחו בגריז ובכך נעשו בלתי אפשריים לאחיזה. בנוסף, חולקו לחסונים שבין המעפילים אלות, ולאחרים ברגים וקופסאות שימורים להשלכה. במהלך ההכנות הגיע מהארץ מברק המודיע לאונייה ששמה יהיה מעתה 'ארתור ג'יימס בלפור'. השמות נקבעו בדרך כלל על ידי שאול אביגור. שם זה נועד להביך את הבריטים ולהזכיר להם שמעשיהם נוגדים את הצהרת בלפור. שעות ספורות לאחר מכן השתנתה ההוראה ושוב נצבע שם האונייה מחדש 'התקווה'.⁷¹⁰

מעט אחרי חצות הצטרפה המשחתת *בריטנד* לליווי. המשחתות ערכו מספר גישות אל דפנות האונייה, אך לא העבירו צוותי השתלטות. גישות אלה היו תקיפות דמה שנועדו לעייף את קבוצות המעפילים הממתינים להם על הסיפון, וגם כדי ללמוד על צורת התארגנותם.⁷¹¹ למחרת, בשעה 11:00 בבוקר, כשהייתה האונייה מערבית לצור, הועלתה מהירותה ל-12 קשר. מהירות זו אפשרה לאונייה לחצות את רצועת המים הריבוניים ולנחות בחוף תוך פחות מרבע שעה. מפקדי המשחתות הפנימו את דחיפות האירוע, הם ניגשו במהירות משני צידי הירכתיים של האונייה והצליחו תוך 5 דקות להעביר בו זמנית שני צוותים מלאים.⁷¹² הזמן הקצר מלמד על מיומנותם וניסיונם של המפקדים בתמרון אוניותיהם ועל רמתם של הצוותים.⁷¹³ הקרב היה קצר, המלחים לא הגיעו לתרחישים בהם נדרשה הפעלת נשק חם - חזיזים, אלות ורימוני גז הספיקו.

המלווים הספיקו לחמוק ולהיטמע בין המעפילים. אחד המלווים חיבל במנוע האונייה ולא ניתן היה להשיטה. שולת המוקשים *אספילגל* גררה את האונייה לנמל. האונייה הוכנסה לנמל חיפה ביום שבת, 17 במאי, ועוד באותו יום הועברו המעפילים לארבע אוניות גירוש: *אמפייר שלטר*, *אמפייר קומפורט*, *אמפייר רסט* ו*אמפייר לייף גארד*.⁷¹⁴ בין המעפילים היה גם הכתב האידי, שמואל איזבאן שהצטרף לאונייה בתחילת דרכה, ותיעד את שלבי ההפלגה עבור העיתון הניו-יורקי, *דער מאַרגען זשורנאַל*.

707 נחום מונדור, "הפלגת התקווה" עמ' 2, **אתר הפלי"ם, ההעפלה והרכש**, נדלה בתאריך 17.3.20.

708 TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 30.

709 נחום מנור (מונדור), "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 346.

710 את"ה חט' 14, תיק 220, לעמליה/התקווה מארנון, 17.5.47.

711 TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 31.

712 שיטה זו לא נעלמה מעיני המארגנים. אמ"ה, תיק *מורדי הגיטאות*, כרזת **החומה**, ט' סיוון תש"ז.

713 TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol, 1948, עמ' 31.

714 מאמר מערכת, "מעפילי התקווה בקפריסין", **הארץ** (19.5.47) עמ' 4.

על דופן האונייה נראתה שריטה עמוקה (משן העוגן של אחת המשחתות). מעפילים טענו בפני עיתונאי מקומי שזהו סימן ל"ניגוח" האונייה במטרה להטביעה.⁷¹⁵

מורדי הגטאות (Agah Oriente)

כשבוע אחרי לכידתה של התקווה, ב-23 במאי, נלכדה מורדי הגטאות. מטוס סיור גילה את האונייה כשהייתה מצפון לרפיח בדרכה צפון מזרחה. מורדי הגטאות הייתה ספינת עץ תלת תרנית (Schooner) המצוידת במנוע דיזל.⁷¹⁶ הספינה נרכשה באחד מנמלי איטליה והוכנה בנמל לה-ספציה. למפקד ההפלגה התמנה אליעזר ערמון, אליו הצטרפו שני מלווים וגדעוני'. לקראת ההפלגה גויס גם צוות שכיר שכלל רב חובל תורכי ומספר ימאים.⁷¹⁷

משנשלמו ההכנות, הפליגה האונייה דרומה, הקיפה את קצה המגף האיטלקי, וב-12 במאי עגנה מול חוף מולה-דה-בארי, אשר כונה בפי אנשי המוסד: עקבה.⁷¹⁸ בחוף זה המתינו המעפילים המיועדים. מעפילים אלה היו ניצולי שואה ובני תנועות נוער, שהגיעו לאיטליה מפולין דרך צ'כיה ודרך אוסטריה במשאיות של הצבא הבריטי מיחידת התובלה 468, נהוגות ע"י חיילים ארץ ישראלים.⁷¹⁹ באיטליה רוכזו המעפילים במספר מחנות, בעיקר באזור הדרום, וערב העלייה לאונייה הובאו כולם למולה-דה-בארי.

ההעלאה לאונייה ארכה כשלוש שעות. לרשות המלווים עמדו שמונה סירות גומי והם הובילו את המעפילים ממזח הסירות אל האונייה בסבבים.⁷²⁰ מחוף ההעמסה הפליגה הספינה דרום מזרחה לכיוון האיים היווניים. ב-15 במאי הורע מצב הים והאונייה נאלצה לעצור ולהסתתר ליד האי קפלוניה. ב-18 במאי התבקשה האונייה להיפגש עם הספינה יהודה הלוי ולקלוט את מעפיליה, אך המפגש לא יצא לפועל - יהודה הלוי התעכבה בפלרמו עקב חוסר בפחם ועקב צורך לטפל בילדה שחלתה.⁷²¹ באותו יום נפגשה האונייה עם ספינת דייג קטנה ליד האי קמיליה והעבירה אליה את הצוות הזר, פרט לרב החובל, לאחר מכן המשיכה דרומה, בנתיב השייט הצפוף, לכיוון תעלת סואץ. ב-22 במאי הגיעה הספינה למרחק ראייה ממגדלור דומיאט, פנתה מזרחה ושטה לאורך החוף המצרי לכיוון חופי הארץ.⁷²²

⁷¹⁵ "ניגוח" (Ramming) אוניות מעפילים לא היה שלב מתוכנן בתהליך ההשתלטות. היצמדותן של אוניות זו לזו מסתיימת במקרים רבים בנזקים, במיוחד כאשר מבנה האוניות וגובהן איננו זהה, הדבר נעשה מסוכן בים הפתוח כשגלי הים מנדנדים כל אונייה בנפרד ומטיחים (Bumping) אותן זו בזו. למי שאינו מנוסה יראה הדבר כנגיחות אך למעשה התנגשויות אלה לא נעשו בכוונה להזיק, יתרה מזאת – כל מפקד בריטי אשר ספינתו ניזוקה ממגע באונייה אחרת נדרש למלא טופס מיוחד וגם לעמוד בפני חקירה כל שהיא – כתלות בחומרת הנזק. TNA, ADM 1/21103.

⁷¹⁶ פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

⁷¹⁷ את"ה, חט' 14, תיק 252, דוח מורדי הגטאות שנכתב ע"י פנחס ואבנר, 27.5.47.

⁷¹⁸ סרני - ספינות, עמ' 131.

⁷¹⁹ אהרני - מטות, עמ' 119.

⁷²⁰ את"ה, חט' 14, תיק 252, דוח מורדי הגטאות, נכתב ע"י פנחס ואבנר, 27.5.47.

⁷²¹ ראו לעיל סיפורה של האונייה יהודה הלוי.

⁷²² את"ה, חט' 14, תיק 252, דוח מורדי הגטאות, נכתב ע"י פנחס ואבנר, 27.5.47.

ב-23 במאי, בעקבות גילוי המטוס, הגיעה למקום הדיווח המשחתת *בריסנדן* ומעט אחר כך הצטרפו המשחתת *היידון* וספינת הליווי *מגפי (HMS Magpie)*. בשלב זה קפץ אחד המעפילים למים תוך ניסיון לשחות אל החוף שנראה באופק, אך סירת המנוע של *בריסנדן* אספה אותו.⁷²³

כשהתקרבה האונייה לתחום המים הריבוניים ניגשו המשחתות לדפנותיה של האונייה והצליחו להעביר בו זמנית את שני צוותי ההשתלטות. מפקדי המשחתות כבר היו מתורגלים בתמרון וצוותי ההשתלטות, בוגרי הסדרה המיוחדת *בעין תופיחה* שבמלטה, היו מצוידים ומאומנים.⁷²⁴ אחרי הטלת מספר רימוני גז קפצו המלחים אל הסיפון ומיהרו להגיע למוקדי השליטה בספינה – הגשר וחדר המכונות.

המעפילים היו מתודרכים ומוכנים ללחימה, עוד בזמן שהייתם בחוף אומנו בקרבות מגע וקרבות פנים אל פנים. בתחילת ההפלגה חולקו לשלוש טבעות הגנה כשבכל טבעת גרעין של 15 אנשים שנבחרו מראש. אל גרעינים אלה תוכננו להצטרף עם תחילת הלחימה בני תנועות הנוער, ההיכרות המוקדמת ביניהם ומחויבותם למדריכיהם היוותה יתרון.⁷²⁵ עם כל זאת, לא הפגינו המעפילים נחישות בלחימה. עובדה זו הועלתה בהתכתביות שבין אנשי המוסד בארץ לחבריהם בחו"ל, אנשי המוסד העריכו שאירועי הירי באוניות הקודמות ומספרם של נפגעי הירי באונייה *תיאודור הרצל* חודש קודם לכן, הרתיע את המעפילים.⁷²⁶

בשעה 14:46 פסקה ההתנגדות באונייה והיא נגררה לחיפה. בהמשך הגיעה גם שולת המוקשים *סקיפג'ק (HMS Skipjack)* לתגבור, אך בעצם כבר לא היה בה צורך.⁷²⁷ המעפילים הועלו על אוניית גירוש בשם *רונימייד פארק (S.S Runnymede Park)* – זו הייתה הפלגתה הראשונה כאוניית גירוש.⁷²⁸ תהליך ההעברה התנהל בשקט יחסי. כשהיו המעפילים על אוניית הגירוש, החלו מספר מעפילים להכות במוטות ברזל על הרשתות שהקיפו את הסיפון. הבריטים התיזו מים על אותם מעפילים והמהומה פסקה. למחרת הגיעה האונייה לפמגוסטה והמעפילים הועברו למחנה קראולוס.⁷²⁹

723 ניניאן – פטרול, עמ' 109.

724 שם, שם.

725 את"ה, חט' 14, תיק 252, דוח מורדי הגיטאות נכתב ע"י פנחס ואבנר, 27.5.47.

726 את"ה, חט' 14, תיק 252, ליסער ולאונרד מארנון, 29.5.47.

727 ניניאן – פטרול, עמ' 110.

728 ראו נספח א'.

729 מאמר מערכת, "אנשי מורדי הגיטאות" גורשו לגיטו קפריסין", *הבקר*, עמוד שער (26.5.47).

2.2 עלייה מצפון אפריקה - לא רק עקורים

שבוע אחרי הגעתה של מורדי הגיטאות הגיעה לקרבת חופי הארץ האונייה יהודה הלוי. הגעתה של האונייה לא הפתיעה את הצי הבריטי, לעומת זאת, עבור הדרגים המדיניים הייתה הפלגתה תפנית וחדוש. במאי 1947, ערב יציאתה של האונייה להפלגה, נתמנתה ועדת UNSCOP.⁷³⁰ אחת מציפיותיהם של הבריטים מאותה ועדה הייתה לפתור את בעיית העקורים באירופה, לאו דווקא באמצעות עלייה לא". לטעמו של בוין, שר החוץ הבריטי, הייתה ההעפלה מעשה של ארגון קיצוני וציני (ארגון ה'הגנה') המנצל את מצוקתם של ניצולי השואה חסרי בית, ומנתב אותם כמעט בעל כורחם, לא".⁷³¹ נהירתם מלאת ההתלהבות של קהילות יהודיות נוספות, שלא חוו את השואה שמטה את הקרקע מתחת לטיעון זה.

קשה להתעלם גם מהפתעתו של המוסד לעלייה ב' עצמו מסיפורה של האונייה. כשנשלח יאני אבידוב, נציג המוסד ביוון לצפון אפריקה, שבועות ספורים קודם לכן, היה זה בעיקר עקב הצרת צעדיו של המוסד ביוון. ניסיונו הקודם של אבידוב הוא שהוביל אותו להמליץ בפני הממונים עליו לצאת לצפון אפריקה.⁷³² אבידוב נשלח יחד עם רפאל חמל כדי ללמוד את זירת הפעולה החדשה לקראת הגעתו של צוות גדול יותר אשר יתחיל באיתור המועמדים לעלייה, ובהקמת מחנה הכשרה למעפילים המיועדים.⁷³³

הודעתו של אבידוב, ב-22 באפריל, שלושה שבועות אחרי הגעתו, כי ישנם קרוב ל-700 מועמדים, וכי הוקם מחנה הכשרה וכל שחסר הוא אונייה, הדהימה את בכירי המוסד.⁷³⁴ בעדותו מספר אבידוב כי שתי מילות קסם סייעו לו במילוי המשימה שלקח על עצמו: "המשיח בא".⁷³⁵

⁷³⁰ United Nations Special Committee On Palestine מונתה על ידי העצרת הכללית של האומות המאוחדות ב-14 במאי 1947 כדי לבחון את סוגיית השייכות והשליטה בארץ ישראל ואת בעיית העקורים היהודיים במחנות בגרמניה. הוועדה מונתה בעקבות בקשתה של ממשלת בריטניה לחוות דעת של האו"ם,

⁷³¹ ליברך - מאבק, עמ' 26.

⁷³² יעקב (יאני) אבידוב (אוסטרובסקי) היה פעיל עלייה שנשלח בתקופת מלחמת העולם השנייה על ידי המוסד לעלייה לארצות ערב, סוריה ועירק בעיקר, כדי לסייע בהעלאת יהודים לא". אחרי המלחמה פעל ביוון לשם אותה מטרה.

⁷³³ את"ה, חט' 14, תיק 233, דוח חמל, 8.6.1947.

⁷³⁴ הדרי - יומן מבצעים, עמ' 54.

⁷³⁵ אבידוב - נתיבים, עמ' 111.

יהודה הלוי (Anal)

יהודה הלוי הייתה ספינת קיטור קטנה.⁷³⁶ לאחר רכישתה הועברה האונייה לנמל מרסיי ושם החלו אנשי המוסד להכינה להפלגת מעפילים. תוך כדי הכנתה התקבל דיווחו של יאני אבידוב מאלג'יר על מוכנותם של המעפילים שם, והוחלט כי האונייה תיועד להבאתם.⁷³⁷

למפקד ההפלגה מונה ישראל חורב אשר נעזר בשני מלווים וב'גדעוני'. הצוות השכיר כלל רב חובל ספרדי ומספר ימאים.⁷³⁸ לאחר סיום ההכנות יצאה הספינה ממרסיי לחוף העמסה, כעשרה קילומטרים מזרחית לעיר הנמל טנס שלחוף אלג'יר.⁷³⁹ עם יציאתה לים התברר שאטם המנוע ומסב הציר אינם תקינים, תקלות שגרמו להאטה במהירות ולהגברת צריכת הפחם והמים.⁷⁴⁰

מספר המעפילים המיועדים עמד על 600, חלקם הגדול ממרוקו. לעלייתם לאוניה התלוו תקלות ואי הבנות בשל קשיי השפה. במהלך העלייה לאונייה הגיע למקום סיור של הז'נדרמריה הצרפתית והאונייה מיהרה להרים עוגן ולהסתלק. קטיעתו של תהליך ההעמסה גרמה לכך שמשפחות הופרדו, חלקן נשאר בחוף וחלקן הפליג, ומהמלווים נדרש מאמץ רב להרגיע את המעפילים ולהשליט סדר באונייה.⁷⁴¹ עם יציאתה מזרחה נתקלה האונייה ברוח מזרחית עזה ורב החובל החליט למצוא מסתור בקרבת החוף ולעגון. במהלך הערב התקרבה לאונייה סירת חתירה ובה שני ז'אנדרמים צרפתיים שבאו לברר את זהותם של האונייה ונוסעיה. המלווים הציגו לשוטרים רשימות נוסעים ישנות מאחת מהפלגותיה הקודמות של האונייה, הרשימות ומספר חפיסות סיגריות סיפקו את השוטרים, ואלה חזרו לחוף.⁷⁴² למחרת, עם אור ראשון, המשיכה האונייה מזרחה כשברור היה שכמות הפחם לא תספיק להפלגה ארצה, לפיכך הפנה המוסד את האונייה לטעינת פחם בפלרמו שבסיציליה.⁷⁴³

האונייה הגיעה לנמל פלרמו ב-16 במאי והחלה לטעון פחם ומזון. הגעתה של האונייה לא נשמרה בסוד, המעפילים התפזרו בנמל לעיסוקים שונים והמלווים לא הצליחו לשלוט בהם.⁷⁴⁴ הרכישה הגדולה של כמויות המזון העלתה חשדות. כוח של המשטרה המקומית הגיע לאונייה והחל לברר את פשר שהייתה של האונייה בנמל, את זהות נוסעיה ואת יעדה. נדרשה התערבות של עדה סרני כדי לשחררה.⁷⁴⁵ כן נתבקשה סרני לסייע בארגון טיפול רפואי לילדה מבנות המעפילים שחלתה. (ילדה זו נפטרה מאוחר יותר במהלך ההפלגה). ב-19 במאי יצאה האונייה את פלרמו והמשיכה את

736 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

737 הדרי - יומן מבצעים, עמ' 54.

738 את"ה, חט' 14, תיק 233, יומן יהודה הלוי, 1.6.47.

739 הדרי - יומן מבצעים, עמ' 85.

740 את"ה, חט' 14, תיק 233, דוח מפקד האונייה ('פורטה'), 22.6.1947.

741 שם, שם.

742 שם, שם.

743 שם, שם.

744 ישראל חורב, "סיפור הפלגתה של יהודה הלוי", אתר הפלי"ם, ההעפלה והרכש, נדלה בתאריך 20.6.21.

745 הדרי - יומן מבצעים, עמ' 73.

דרכה. במוסד הוחלט כי האונייה תיקרא 'יהודה הלוי' על שם גדול המשוררים והפילוסופים העבריים בימי הביניים בספרד. שמו, שירו 'ליבי במזרח' וסיפור עלייתו ארצה נועדו לקשור את יהדות צפון אפריקה למפעל ההעפלה.⁷⁴⁶

כשיצאה האונייה את פלרמו התקרבה אליה הפריגטה *וויטסאנד ביי* בפיקודו של רב-סרן או-סליבן (HMS Whitesand Bay, Lt. Cdr. R.F.C. O'Sullivan) מכאן החל ליוויה של האונייה עד הגעתה לחופי ארץ ישראל, כשבמהלך ההפלגה מצטרפות לליווי ספינות צי נוספות.⁷⁴⁷ השיח בין הספינות התנהל בעיקר באיתות אור. לשאלה מה יעדה של האונייה ומי הם נוסעיה ענה חורב כי היעד הוא תעלת סואץ וכי הנוסעים הם פועלים שנשכרו לנקות את התעלה.⁷⁴⁸ המפקדים הבריטיים ידעו את יעד האונייה וזהות נוסעיה אך נמנעו מהפרת חופש השייט כל עוד נמצאה הספינה במים בין לאומיים. ב-31 במאי, כשהייתה האונייה במרחק 30 מיל מחופי א"י, מלווה על ידי המשחתת *היידון* והפריגטה *וויטסאנד ביי*, הצטרפה לכוח ספינת הליווי *פיקוק*. מפקדה של *פיקוק*, סגן אלוף קורי (Commander E.N.V. Curry), קיבל את הפיקוד על האירוע.⁷⁴⁹

ישראל חורב לא נתן סיכוי למאבק בצוותי ההשתלטות. מצבם החברתי והמשפחתי (המשפחות שהופרדו בשלב ההעמסה) לא אפשר ארגון יעיל וחלוקה לקבוצות.⁷⁵⁰ לבריטים נראה היה שהצלוחו לשכנע את חורב להפליג לכיוון חיפה, אך כשניסו המשחתות לגשת ולהעביר צוותי השתלטות, החלה האונייה לתמרן בפראות. התמרונים לא עזרו, מהירותה הנמוכה של האונייה אפשרה למשחתת *טליבונט* ולספינת הליווי *פיקוק* להיצמד לדפנותיה ולהתיז עליה מים בזרנוקים. לאחר מכן הועברו צוותי ההשתלטות שהפעילו חזיזים ורימוני גז, הם לא נתקלו בהתנגדות חזקה.⁷⁵¹ המלווים חיבלו במנוע האונייה ושולת המוקשים *סקיפ'ק* גררה את האונייה אל הנמל. ב-1 ביוני הועלו המעפילים על סיפונה של *אושן ויגור* והובלו לקפריסין.⁷⁵²

אחד הלקחים המבצעיים של הבריטים מן האירוע היה שאוניות הליווי (Sloop) מסורבלות ואיטיות לביצוע פעולות השתלטות. המפקד הבריטי ציין בדיווחו שלמרות שלא נפצעו מעפילים בהשתלטות ירדו חלק מהם חבושים וכתמי דיו אדום על תחבושותיהם כדי להשיג, לטענתו, אהדה וסימפטיה מצד העיתונאים שחיכו על הרציף.⁷⁵³

746 יהודה בן צור, "מקור שמות ספינות המעפילים והקשר שלהן לאירועי התקופה", **אתר הפלי"ם, ההעפלה והרכש**, נדלה בתאריך 20.6.21.

747 ADM 1/20661, TNA, דוח הירוט של מפקד *פיקוק*, 31.5.47.

748 יהודה בן צור, "סיפור הפלגתה של יהודה הלוי", **אתר הפלי"ם, ההעפלה והרכש**, נדלה בתאריך 20.6.21.

749 ADM 1/20661, TNA, דוח הירוט של מפקד *פיקוק*, 31.5.47.

750 ישראל חורב, "סיפור הפלגתה של יהודה הלוי", **אתר הפלי"ם, ההעפלה והרכש**, נדלה בתאריך 20.6.21.

751 ADM 1/20661, TNA, דוח הירוט של מפקד *פיקוק*, 31.5.47.

752 מאמר מערכת, "יהודה הלוי אניית המעפילים ה-1 מצפון אפריקה", **המשקיף**, עמוד שער (1.6.47).

753 ניניאן - פטרול, עמ' 111

את העובדה שיהודים שאינם ניצולי שואה כמהים גם הם לעלות לארץ ישראל, מנסה סטיוארט ניניאן (מחברו של *The Palestine Patrol*) ליחס למאמץ מיסיונרי של המוסד:

*Mossad had been recruiting with missionary zeal in North Africa, where the Jewish inhabitants were at first not inclined to see much point in going to Palestine.*⁷⁵⁴

2.3 ההחלטה על הרפולמנט⁷⁵⁵

יהודה הלוי הייתה האונייה ה-17 שנתפסה ברציפות מאז הצליחה עמירם שוחט לחמוק. בקיץ 1947 יכולים היו מפקדי הצי לסכם שנה של הישגים: כבר שנה לא נפרצו השערים.⁷⁵⁶ עבודת המודיעין, הסיורים הימיים ושיתוף הפעולה עם המטוסים המסיירים, התייעלו מאוד. עם זאת, ההצלחה במישור הטקטי לא הביאה לבריטים את השינוי המיוחל, המעפילים לא נרתעו ואוניות מעפילים המשיכו לחתור אל החוף. למעשה, הצי לא פתר את הבעיה אלא סייע בהעברתה למקום אחר ודחה אותה לזמן אחר, המעפילים שנתפסו נשלחו לקפריסין ומספרם שם הלך וגדל. במשרד המושבות החלו לשקול חלופות לקפריסין, בדיונים הועלו אפשרויות שונות כגון: האי למפדוזה והאי פנטלריה, שניהם ליד מלטה. אפשרויות אלה נפסלו, הן משום שלגירוש למרכז הים התיכון נדרשו אוניות תובלה נוספות - משאב יקר ונדיר בבריטניה באותם ימים - והן משום שמבחינת המעפילים, כך העריכו הבריטים, לא היה מעצר באי למפדוזה מרתיע יותר ממעצר באי קפריסין.⁷⁵⁷

בנוסף לעניין ההרתעה, נוצרה עם תפישתן של שתי האוניות האחרונות בסוף חודש מאי בעיה מקומית ועכשווית, יהודה הלוי ומורדי הגיטאות הגדילו את מספר העצורים בקפריסין לכ- 15,000, והמחנות היו קרובים למלוא הקיבולת, מחסור חמור בחומרי בניין באי גם לא אפשר את הרחבתם.⁷⁵⁸ התחזית שהציג המודיעין להמשך גם היא לא בישרה טובות לבריטים, שמונה אוניות מעפילים עמדו לקראת הפלגתן ארצה ויכולת נשיאתן עמדה על 25,000 מעפילים נוספים.⁷⁵⁹

754 שם, עמ' 110.

755 רפולמנט – צרפתית, Refulment הדיפה או דחייה. הכוונה לדחיית המעפילים חזרה אל המקום ממנו באו. באנגלית Refoulment.

756 בתפיסת מעפילי השבתאי לוזינסקי הייתה ההצלחה חלקית. ראו לעיל.

757 ליברך- מאבק, עמ' 44.

758 מאמר מערכת, "800 נשים הרות במחנות קפריסין", הארץ (27.5.47) עמ' 2.

759 בנמל באיין התכוננו להפלגה גאולה ומדינת היהודים, במרסיי הייתה שיבת ציון בשלבי הכנה מתקדמים, בין נמלי הים התיכון שוטטו הפאנים הענקיות ובאיטליה הוכנו באותם ימים אף על פי כן ואקסודוס.

הבריטים חשבו לנקוט צעדים מרתיעים יותר, ואם נדרשה להם תואנה לשינוי, הרי שמעשי הגרילה והטרור ברחבי הארץ, מאז תחילת גירוש קפריסין, יכולים היו לספק את התירוץ.⁷⁶⁰ לאור מעשים אלה, ובאותה נקודת זמן, נראה היה לבריטים שעונש מרתיע יותר יעצור את גל ההעפלה הצפוי. עצירתו, כך חשבו, תועיל למאמצייהם להשקיט את מנהיגי הערבים וגם תפתור את בעיית המחנות בקפריסין. עוד קיוו הבריטים כי הגירוש לארצות המוצא ירתיע את הארצות מהן יוצאים המעפילים. קליטה וטיפול במאות אלפי פליטים אמורה הייתה להיות מעמסה כבדה, חברתית וכלכלית, למדינות המתאמצות להשתקם אחרי המלחמה הארוכה.

משהבשיל הרעיון והסתמן כבר מימושו, החלו הבריטים להיערך, ראשית בהיבט המשפטי. באמצע יוני הועבר הנושא לטיפול של משרד החוץ, היועץ המשפטי של המשרד, אוונס (W.V.J. Evans), הוביל את תהליך הבדיקה.⁷⁶¹ אוונס פעל בתהליך סדור, תחילה מצא תקדימים והוכיח כי חציית גבול תוך הפרת חוקי המדינה היא עברה, וכי ניתן לגרש את מפירי החוק. בתקנה מפברואר 1917 מצא אוונס סעד לאפשרות ההחזרה לארץ המוצא. בהמשך מצא סימוכין ופסיקות במשפט הבלגי ובמשפט הגרמני לפיהן ניתן להחזיר מסתננים אל מעבר לגבול ממנו הסתננו. נמצא גם תקדים צרפתי על פיו אפשר להחזיר מסתננים אל מעבר לגבול, גם אם עברו המסתננים מספר גבולות – אל המדינה ממנה יצאו. על פי תקדים מהמשפט האמריקאי ניתן לגרש פולשים באותו כלי תחבורה בו הגיעו.⁷⁶² עבודתו של אוונס הייתה שיטתית ובסופה נמצא שמבחינה חוקית הייתה הממשלה הבריטית בארץ מוסמכת לגרש מגבולותיה את הפולשים העבריינים אבל, השאלה הייתה: לאן? קביעת זהותם ומוצאם של המעפילים היוותה אתגר עצום למשפטנים. לאן מגרשים מעפיל שעלה על אונייה באיטליה, אך הגיע דרך אוסטריה, ממחנות העקורים בגרמניה לשם הגיע אחרי שנושל או ברח ממולדתו באחת מארצות מזרח אירופה? מאיזו ארץ ניתן לתבוע אחריות? לשאלות אלה לא מצאו הבריטים תשובה. הם קיוו כי אחרי פעולת ה'הדיפה' הראשונה, דברים יסתדרו, ופיללו לכך שמדינת המוצא תהיה איטליה.⁷⁶³ הבריטים האמינו שאם תיתפס אונייה שיצאה מאיטליה, הם יצליחו לשכנע את האיטלקים לקבלם, או לפחות להורידם ולהעבירם לאזור השליטה הבריטי באוסטריה.⁷⁶⁴ אם יצלח הצעד, ולו רק בחלקו, יורתעו המעפילים, תורתענה מדינות המוצא וההעפלה תיעצר - כך קיוו הבריטים.

⁷⁶⁰ רשימת המעשים כוללת את חיסול קצין הבולשת מרטין בחיפה (9.9.1946), הריגת שני מאבטחים בתחנת הרכבת בירושלים (30.10.1946), פיצוץ בשגרירות הבריטית ברומא (31.10.1946), הלקאת קצינים וחיילים בריטיים (ליל ההלקאות – 19.12.1946), הריגת ארבעה חיילים בפיצוץ במטה השלטון בחיפה (12.1.1947), הריגת 17 חיילים בפשיטה על מועדון קצינים (1.3.1947), הריגת חייל בפשיטה על מחנה שנלר (12.3.1947) וחיסול קצין הבולשת קונקווסט בחיפה (26.4.1947).

⁷⁶¹ ליברייך – מאבק, עמ' 231.

⁷⁶² שם, שם.

⁷⁶³ אביבה חלמיש, **אקסודוס הסיפור האמיתי**, עם עובד, תל-אביב (1990) עמ' 49. להלן: חלמיש – אקסודוס.

⁷⁶⁴ שם, שם.

בסוף חודש יוני עמדה האונייה פרזידנט וורפילד באיטליה טעונה בצידוד ובאספקה הנדרשת ומוכנה להפלגה. המודיעין העריך כי האונייה מסוגלת לשאת עד 3,000 מעפילים (בפועל הפליגו למעלה מ-4,500). למספר העצום לא היה תקדים, ובבריטניה הוחלט שזו האונייה עליה תופעל מדיניות ה'רפולמנט' - מבצע מיי ווסט יצא לדרך. בשלב זה נשמרה ההחלטה בסוד, שהיה נחלתם של משרדי הממשלה, חברי הקבינט ומספר קצינים בכירים. מפקדי המשחתות ואפילו מפקדי אוניות הגירוש לא עודכנו.⁷⁶⁵

2.4 לכידתם וגירושם של מעפילי האונייה אקסודוס (President Warfield)

אקסודוס - יציאת אירופה תש"ז הייתה אניית המעפילים המפורסמת ביותר ולא בכדי. בסיפור הפלגתה ובגירוש מעפיליה נקבעו שני שיאים: הראשון, מאבקם של המעפילים בצוותי ההשתלטות שהיה נואש ביותר, הבריטים לא היו רחוקים באירוע זה מתבוסה.⁷⁶⁶ השני, סירובם של המעפילים לרדת בצרפת בהמשך התגלגלות האירועים, סירוב זה הוכיח לבריטים ולדעת הקהל העולמית כי הרעיון הציוני איננו: מעשה של קומץ קיצונים המנצל את מצוקתם ועליבותם של ניצולי השואה⁷⁶⁷ אלא דבקו של עם שלם בארץ ישראל ונחישותו לעלות אליה.⁷⁶⁸ סיפורה של האונייה הוא נקודת שיא בפרשת ההעפלה ותפנית לטובת העניין הציוני.

האונייה נבנתה בארה"ב בשנת 1928 ונועדה להובלת נוסעים.⁷⁶⁹ שמה המקורי היה פרזידנט וורפילד. בתחילת מלחמת העולם השנייה, הוחכרה לממשלת בריטניה כנושאת גייסות, ולאחר המלחמה הוחזרה לארצות הברית. בשנת 1946 הוצעה האונייה למכירה ונרכשה על ידי חברת Western Trading Co, אחת מחברות הקש ששמשו את המוסד לרכש אוניות בארה"ב. הרכישה נודעה לבריטים, אך מאמצייהם הדיפלומטיים לסכל את התהליך לא צלחו.⁷⁷⁰

אחרי שנרכשה, פעלו אנשי המוסד לרישומה. במאמץ רב הצליחו אנשי המוסד לקבל משלטונות הונדורס רשות להניף דגל הונדורי (לאור התחייבות שקיבלו, לפיה האונייה לא תעסוק בהגירה לא חוקית).⁷⁷¹ במקביל לסידורי ההרשמה פעל המוסד לגיוס צוות לאונייה, צוות זה נועד להשיט את האונייה לאירופה ובהמשך להשיטה ארצה ולסייע בליווי מעפיליה.

765 בוגנר – מרי, עמ' 217.

766 TNA, ADM 1/20789, מכתב אישי ממזכיר הימיה, 2.9.47.

767 ליברין – מאבק, עמ' 26.

768 בוגנר – מרי, עמ' 257.

769 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

770 TNA, ADM 1/20917, מלורד צ'נסלור לראש הממשלה, 30.4.47.

771 במקביל וכדי להסיר מעצמה את הלחץ התירה ממשלת הונדורס לבריטים להשתלט על האונייה גם בים הפתוח אם יתברר שהיא עוסקת בהגירה לא חוקית. ניניאן – פטרול, עמ' 92.

המודיעין הבריטי עקב כל אותה עת אחר ההכנות.⁷⁷² האונייה הייתה מוכרת לבריטים מהתקופה בה פעלה בשירותם, ומבנה סיפונה המיוחד הדאיג את אנשי הצי. בנוסף לקיבולת הנוסעים העצומה, לא היו באונייה סיפונים רחבים אליהם יוכלו צוותי ההשתלטות לדלג. המבנה העליון של האונייה היה בנוי כפגודה בת שלושה סיפונים, כאשר כל סיפון צר אך במעט מקודמו, ורק שביל צר מקיף אותו. מבנה זה לא אפשר העברה מהירה ובו זמנית של צוות ההשתלטות, וכפה תהליך בו עוברים המשתלטים בזה אחר זה, דרך המעניקה יתרון ברור למגינים. האזור השטוח היחיד במבנה האמור היה גג הסיפון השלישי, גשר הפיקוד היה בקדמתו של סיפון זה. עקב מבנה מיוחד זה נדרשו קציני הצי לפתרונות יצירתיים כפי שיפורט בהמשך.

האונייה יצאה את נמל נורפולק וירג'יניה ב-29 במרס והגיעה לנמל מרסיי ב-13 באפריל. רב החובל שפיקד על האונייה בשלב חציית האוקיאנוס האטלנטי היה איש הפלי"ם, יצחק (אייק) אהרונוביץ, שהייה בהסמכתו הרשמית 'קצין ראשון'. כשהגיעה האונייה למרסיי הפעיל משרד החוץ הבריטי מכבש לחצים על הצרפתים, הלחץ נבע מהקשיים בהם היו הבריטים נתונים ובהם חוסר היכולת להרחיב את המחנות בקפריסין, החשש להתגברות הלחץ הערבי, הידיעה שהעלייה מלכדת את הישוב כולו נגד הבריטים והחוסר במשחתות לעיבוי הסיורים מול חופי ישראל.⁷⁷³ המבנה המיוחד של האונייה שהקשה על העברת צוותי השתלטות הוסיף, כאמור, סיבה לדאגה.

מאמצי הבריטים אכן נשאו פרי. שלטונות צרפת הורו להוציא את האונייה מתחומם. האונייה יצאה ממרסיי ב-22 באפריל והפליגה לפורטו ונרה שבאיטליה.⁷⁷⁴ הבריטים הפעילו לחץ גם על שלטונות איטליה ואלה הגבילו את שהיית האונייה בארצם למשך שלושה שבועות. במהלך שלושת השבועות בפורטו ונרה הגיעו לאונייה מפקד ההפלגה המיועד, יוסי הראל, ויחד אתו עלו לאונייה אנשי פלי"ם נוספים. ב-15 במאי, במהלך שהייתה של האונייה באיטליה, מינה האו"ם את הוועדה המיוחדת NUSCOP. בכתב ההחלטה נדרשו המדינות החברות באו"ם שלא לעשות פעולות העלולות לשבש ולהפריע לעבודות הוועדה, והבריטים השתמשו בטיעון זה בלחצם על מדינות אירופה.⁷⁷⁵

אנשי המוסד בחנו שיטות וחלופות להעלאת המעפילים לאונייה ובסופו של דבר הצליחו לקבל אישור להחזיר את האונייה לצרפת ולהכניסה לנמל פורט דה בוק. במקביל פעלו אנשי המוסד להביא לצרפת 5,000 מעפילים ממחנות העקורים שבגרמניה.⁷⁷⁶ ב-9 ביולי יצאה האונייה מפורט דה בוק

⁷⁷² TNA, ADM 1/20917, חוות דעת משפטית מלורד צ'נסלור לראש הממשלה, 30.4.47.

⁷⁷³ Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1907, ניתוח מודיעיני של הגורם הערבי, דוח ספטמבר 1946.

⁷⁷⁴ הדרי – יומן מבצעים, עמ' 54.

⁷⁷⁵ TNA, FO 317/61811, מכתבו של בוין לשרי החוץ באירופה, 27.6.47.

⁷⁷⁶ המעפילים הובאו מאזור השליטה האמריקאי, פעולה זו הורידה עומס מן האמריקאים ששאפו לצמצם את מספר השוהים במחנותיהם והבחירה עלתה בקנה אחד עם צרכיהם. מאותה סיבה לא נבחרו עקורים מהמחנות שבאזור הבריטי. חלמיש – אקסודוס, עמ' 23.

והפליגה לנמל סט. בנמל זה היו לאנשי המוסד מהלכים והם העריכו כי שם יוכלו להעלות את המעפילים.⁷⁷⁷

בשלב זה הבינו הבריטים כי נמל סט יהיה נמל המוצא, וכי הפלגת האונייה קרובה. שר החוץ הבריטי, בוויין, פעל נמרצות לעיכוב האונייה ואכן זכה להבטחה כי האונייה לא תורשה להפליג.⁷⁷⁸ בדיעבד מסתבר שהבטחה זו מנעה פעולת חבלה בריטית באונייה.⁷⁷⁹ העלייה לאונייה החלה ב-10 ביולי בבוקר. שוטרים צרפתיים עמדו ליד הכבש ובדקו דרכונים; למעפילים היו אשרות כניסה לקולומביה ואת השוטרים זה סיפק. בבוקר ה-11 ביולי יצאה הספינה לים.⁷⁸⁰ מטוס סיור בריטי חג מעל האונייה למן יציאתה את פתח הנמל, וברגע שיצאה ממימי הריבוניים של צרפת, התקרבה אליה ספינת הליווי מרמייד, בפיקודו של רב-סרן דייוו (HMS Mermaid, Lt. Cdr. A.P. Davy) והחלה ללוותה.

בפאריס הגיש שר החוץ בוויין מחאה חריפה לשר החוץ בידו ודרש ממנו להחזיר את האונייה לאלתר. בינתיים המשיכה האונייה בנתיבה, לא לקולומביה כי אם מזרחה. את מרמייד החליפה במעקב המשחתת צ'ווייט בפיקודו של סגן אלוף ווילקינסון (Commander J.V. Wilkinson). בנוסף, יצאה ממלטה והצטרפה לליווי הסיירת אייג'קס. בנמל חיפה הכינו שלוש אוניות גירוש וציידו אותן להפלגה בת שבוע.⁷⁸¹

האונייה, מלווה על ידי המשחתת צ'ווייט והסיירת אייג'קס, המשיכה מזרחה במהירות ממוצעת של 11 קשרים. ב-15 בחודש, בשעות הצהריים, החליפה המשחתת צ'ווייט את המשחתת צ'ווייט בליווי. מפקדה של צ'ווייט וצוותה כבר התנסו בהשתלטות אגרסיבית שנה קודם לכן, במבצע תפיסתה של ארבע חירויות ועתה נדרש ממנו, בנוסף לליווי עצמו, לבחון את האונייה מכל צדדיה ולכתוב חוות דעת מקצועית על דרכי הפעולה האפשריות לגבי אונייה זו.⁷⁸²

שלב הריכוך והשכנוע החל בהוראתו הישירה של מפקד הכוחות הימיים בים התיכון, אדמירל וויליס, כבר כשהייתה האונייה בין סיציליה לכרתים. אייג'קס, הגדולה והמאיימת, התקרבה לאוניית המעפילים והודיעה באמצעות רמקולים כי לאוניה לא תותר כניסה למים הריבוניים של א"י וכי התעקשות תגרום למאבק ולנפגעים מיותרים. לבריטים היה חשוב שמרב המעפילים יקלטו את המסר ללא תיווך, לכן חזרו על ההודעה במספר שפות. מגשר אוניית המעפילים לא באה כל תגובה,

777 שם, עמ' 61.

778 גרינפילד – יהודים, עמ' 100.

779 Jeffrey Keith, *MI6 the history of the secret intelligence service 1909 – 1949*, Bloomsbury, London (2010) P. 693 להלן: קיית' - MI6

780 הדרי – יומן מבצעים, עמ' 112.

781 TNA, ADM 1/20684, ממפקד צי הים התיכון לאדמירליות, החזרת המהגרים לצרפת, 13.9.47.

782 TNA, ADM 239/412, לקט מידע ולקחים למבצעי ה- Palestine Patrol, 1948, עמ' 35.

האונייה המשיכה בדרכה מזרחה, דגל הונדורס התנוסס על ראש התורן, ושמה פרזידנט וורפילד הופיע על דפנותיה.⁷⁸³

כשהיו האוניות מדרום לאי כרתים החלה רוח צפונית מזרחית חזקה לנשב, הגלים גבהו, ופרזידנט וורפילד נאלצה להוריד מהירות. הליווי הצמוד אפשר למפקדים ולצוותים המיועדים לביצוע ההשתלטות לראות מקרוב את האתגר העומד בפניהם. בשונה מרוב אוניות המעפילים עליהן השתלטו עד כה, לא היו באונייה זו מרחבי סיפון אליהם יכולים היו צוותי ההשתלטות לדלג. האזור השטוח היחיד באונייה היה גג הסיפון השלישי, אך גובהו היה מספר מטרים מעל סיפון המשחתת.

כדי להתמודד עם הבעיה הגה צוות המשחתת צ'ילדרס שיטה: המשתלטים לא יזנקו מ'סיפון הדגלים', כפי שנעשה בדרך כלל, אלא מגג גשר המשחתת שגבהו כגובה הסיפון השלישי. לשם כך התקינו על גג הגשר כבש שבסיסו חובר בציר לרצפת הגג וצידו השני קשור בחבל אל התורן. כדי להעביר את המשתלטים נדרשה המשחתת להיצמד לאונייה ולשחרר את קצהו התלוי של הכבש ולהפילו על גג סיפונה העליון של האונייה. מתקן דומה נבנה בכל אחת מארבע המשחתות המיועדות להשתלטות, וזאת בנוסף לנקודת הזינוק הרגילה שהייתה על סיפון הדגלים.⁷⁸⁴

תכנית ההתגוננות של אוניית המעפילים הייתה יצירתית לא פחות. האסטרטגיה התגבשה לאחר מספר רב של התכתבויות והתלבטויות וסוכמה ב-17 ביולי בשעה 17:00. הראל הודיע את הממונים עליו כי בכוונתו להפליג לאורך חופי ארץ ישראל מדרום לצפון, ובשעת כושר לפנות מזרחה, לחמוק מן המשחתות, ולהגיע לחוף תל אביב. שם, במי אפסיים, במקום אליו לא יכולות המשחתות לגשת, ועבור כוחות המשטרה היבשתיים הוא מהווה קושי, יורדו המעפילים באמצעות סירות, חבלים וגם בשחייה, אל החוף.⁷⁸⁵ בחלקה היבשתי של התוכנית נדרשו אנשי ה'הגנה' בחוף ההורדה לארגן את תושבי הסביבה להגיע בהמוניהם ולהקשות על כוחות המשטרה בפעולתם.

כדי לחצות את רצועת שלושת המילים ולהגיע לאותם מי אפסיים, נקטו המלווים שורה של הכנות שנועדו לעכב את עלייתם והשתלטותם של המלחים הבריטים. על פי הניסיון שהצטבר באוניות קודמות, ובמיוחד בכנסת ישראל עליה פיקד יוסי הראל, נתלו מעבר לדופן האונייה רפסודות הצלה כבדות כשהן קשורות לחבלים. ליד הסירות הוכנו גרזינים שנועדו לקצץ את החבלים ולהפיל את הרפסודות על סיפון של המשחתות (שיטה שגרמה, בדיעבד, להשבתתן של שלוש מתוך ארבע המשחתות שיירטו את האונייה). סיפון האונייה הוקף בצינור שהוליך קיטור מחדר הדודים ונועד להתזה על המלחים המסתערים. פתחי חדר המכונה וחדר ההגה כוסו ברשתות ברזל למניעת חדירתם של רימוני הגז, דלתות אחרות לופפו בתיל דוקרני.⁷⁸⁶

783 שם, עמ' 32.

784 TNA, ADM 1/20789, ממפקד צי הים התיכון – דוח מסכם, 10.8.47.

785 את"ה, חט' 14, תיק 234, מאת 'אמנון' (יוסי הראל) אל 'ארנון' (המוסד בארץ), עדכון, 17.7.47.

786 TNA, ADM 1/20789, ממפקד צי הים התיכון – דוח מסכם, 10.8.47.

לקראת ההתנגשות, ולמעשה כבר מתחילת ההפלגה, הוכן 'צבא' של מעפילים צעירים, רובם חניכי תנועות נוער. הלוחמים חולקו לקבוצות על פי השיוך התנועתי מתוך הנחה שבני כל תנועה מכירים זה את זה. לכל קבוצה מונה מפקד – לרוב אחד המלווים הארץ ישראליים או האמריקאים. לכל תנועת נוער הוקצה אזור עליו היא נדרשת להגן. נקבעו גם קבוצות עתודה ותגבורת למקרה שאחת הקבוצות מתעייפת או נחלשת. צעירים שגילם פחות מ-16 לא שולבו בתוכנית.⁷⁸⁷ באחד ממדורי האונייה הוקם בית חולים מאולתר; הצוות הרפואי כלל את המלווה סימה שמוקלר, חובשת מהפלי"ם, וכן רופאים ואחיות שהיו בין העולים.⁷⁸⁸

דגש מיוחד ניתן לכיסוי התקשורת ולתעמולה אותה רצו המארגנים להפיץ. בהנחיית המלווים הוכנו מספר שלטים הנראים למרחוק ובהם שם האונייה:

HAGANA SHIP EXODUS 1947⁷⁸⁹

כמו כן הוכנו שלטים מביכים שנועדו לרפות את ידי המלחים הבריטיים כגון:

Nelson! Look at your successors

על הארובה צויר צלב קרס גדול ומתחתיו שמו של בוויין. חלק משלטים אלה נתלו בראשית הקרב וחלקם בהמשך, עם התקרבות האונייה לחיפה. יתכן כי חלק מהשלטים המופיעים בתמונות נוספו בריטוש במערכות העיתונים.⁷⁹⁰

בנוסף לכל אלה הופעלה באונייה תחנת שידור משוכללת עבור שני קהלי יעד: במערכת הרמקולים הפנימית של האונייה שודרו עדכונים, חדשות וגם תוכניות להעלאת המורל. השידורים בגלי האתר היו מכוונים לעם היושב בציון, לבני העם היהודי בניכר וגם אל ועדת UNSCOP שעשתה אז בארץ. ביקורה של הוועדה בארץ היה ידוע עוד טרם יצאה האונייה לדרכה, אלא שאז עוד לא נקבע חוף הנחיתה. בהמשך, משהוברר כי קטנו סיכויי האונייה לנחות בחוף תל אביב, החליטה ההנהגה הציונית להורות אותה להגיע לחיפה ולהזמין לנמל את חברי הוועדה. בכך קיוו בהנהגה למצות את ההד התקשורת הצפוי (הזדמנות שהוחמצה שנה קודם לכן עם הגעת האונייה וינגייט).⁷⁹¹

הכוח המיירט תוכנן להגיע לקרבתה של האונייה ב-17 ביולי בשעות הבוקר. אל המשחתת צ'ילדרס והסיירת אייג'קס שכבר היו בקרבת האונייה, הצטרפו המשחתות צ'קס, צ'פטיין וצ'אריטי. על סיפונה של צ'קס ניצב מפקד כוח המשימה, מפקד שייטת המשחתות ה-1 אלוף משנה ווטסון

⁷⁸⁷ בפועל, עם תחילת הלחימה עלו לסיפונים והשתתפו במאבק. חלמיש - אקסודוס, עמ' 87.

⁷⁸⁸ בפועל, התייצבו בתחילת הקרב הדוקטור יהושוע כהן והחובש אבי לבני. שם, שם.

⁷⁸⁹ על השם הוחלט במוסד בצרפת ב 11 ביולי לפי הצעתו של משה סנה. השם המקורי היה 'ציאת תש"ז' בעברית ו-Exodus 1947 באנגלית. בהמשך נקראה האונייה 'ציאת אירופה תש"ז'.

⁷⁹⁰ חלמיש – אקסודוס, עמ' 70.

⁷⁹¹ שם, עמ' 95.

(Capt. R.D. Watson). מאוחר יותר הצטרפה גם הפריגטה קרדיגן ב"י לסיוע. מטוסי לנקסטר מטייסת 38, שהייתה ערוכה אותה עת במלטה, השתפו גם הם במעקב.⁷⁹²

בשלב זה הייתה השיירה כ-20 מיל מצפון לדומיטה שבחוף מצריים. האונייה הייתה במגמת הפלגה דרום מזרחה לכיוון מגדלור רוזטה, לצורך הניווט. בשעה שבע בבוקר נגלה המגדלור לספינות השיירה, אך פרזידנט וורפילד לא שינתה קורס, אלא המשיכה להתקרב אל החוף המצרי. המים הלכו ונעשו רדודים, כשירד העומק ל-7 פאדום (כ-13 מטרים) הפסיקה הסיירת אייג'קס את התקרבותה לחוף ובכך חשפה את מגבלותיה. יתר הכוח המשיך לעקוב אחר האונייה בטווחים קרובים. במהלך היום ניגשו המשחתות על פי תור לקרבתה של האונייה. המפקדים התאמנו בהפלגה בטווח קרוב תוך השוואת מהירויות, ולצוותי ההשתלטות ניתנה הזדמנות לאמוד את יעד ההשתלטות שלהם. הסיירות התלויות, מוכנות להטלה, הגדרות והמחסומים נראו בבירור. אחר כך התרחקו המשחתות כדי להתקין את כבשי ההשתלטות המיוחדים שהוכנו למשימה.⁷⁹³ הסיירת אייג'קס העבירה לזוג המשחתות הראשון המיועד להשתלטות, צ'ילדרס וצי'פטיין, תגבורת של 50 אנשים, חלקם נחתים, לצוותי ההשתלטות שלהן.⁷⁹⁴

הצוותים עברו בתקופה שקדמה להשתלטות את הקורס המיוחד בעין תופיחה שבמלטה.⁷⁹⁵ ציודם כלל: קסדות, אלות, מסיכות גז, חגורות הצלה מתנפחות ומגינים מסוגים שונים. העמדות מהן תוכננו המלחים לזנק הוקפו בלוחות עץ לבוד שאפשרו מסתור עד רגע הזינוק עצמו. נשקם האישי היה מוצלב מאחרי גבם, הוא נועד לשימוש רק במקרה של סכנת חיים מוחשית ומיידית, לנושא הנשק או למי מחבריו. מיעוט השימוש בנשק החם היה אחד ממדדי ההצלחה במבצע.⁷⁹⁶

פקודת ההשתלטות הסופית נכתבה על ידי מפקד השייטת באותו בוקר, אחרי שראה בעצמו את מבנה האונייה. הפקודה הייתה ארוכה ומפורטת וכדי לזרז את הפצתה, עברה משחתת הפיקוד, צ'קארס, בין הספינות, והעבירה את עותקה באמצעות חבל זריקה.⁷⁹⁷ התוכנית הייתה ששתי המשחתות, צ'ילדרס וצי'פטיין, ייגשו בו זמנית משני צדדיה של האונייה ויעבירו לסיפונה מלחים רבים ככל הניתן. מאחוריהן הפליגו המשחתות צ'אריטי וצ'קארס, מוכנות גם הן לגשת ולהעביר מלחים בגל שני. הפריגטה האיטית, קרדיגן ב"י, הפליגה מאחור בכוננות למשות אנשים אם יפלו או יקפצו למים. הסיירת אייג'קס נעה לפני המבנה, תפקידה היה לחצוץ בגופה בין האונייה ובין חוף הנחיתה המיועד. גודלה העצום ודפנותיה המשוריינות עמדו לה לצורך משימתה זו.⁷⁹⁸

792 Air HQ Levant , TNA , AIR 24/1910 , דוח יולי 1946.

793 TNA , ADM 1/20685 , דוח מסכם של מפקד שייטת המשחתות, 10.8.47.

794 בכלי שייט מסדר גודל של סיירת ומעלה, היו מוצבים דרך קבע מספר נחתים שיועדו למשימות לחימה ביבשה.

795 ראו לעיל פרק 1.4.

796 TNA , ADM 239/412 , לקט מידע ולקחים למבצעי ה-Palestine Patrol , 1948, עמ' 16.

797 TNA , ADM 1/20685 , דוח מסכם של מפקד שייטת המשחתות, 10.8.47.

798 שם, שם.

מפקד השייטת מיקם את חבורת הפיקוד שלו על סיפון הצ'אריטי, הוא תכנן לצפות בגל הראשון ותוצאותיו ועל פיהן לחדד את הנחיותיו לגל השני. כמפקד כלל צוותי ההשתלטות מונה סרן מק-פירסון (MacPherson) - קצין התותחנות השייטת. ההנחיות שקיבל מק-פירסון היו להשתלט על גג הסיפון העליון ובכך לאפשר אזור פנוי ובטוח אליו יתקבצו מלחי הגל השני. משם היה אמור הכוח לשלוח כוחות משנה אשר ירדו וישתלטו על חדר המכונות וחדר מכונת ההגה, ויכינו את סיפון החרטום להיגרות, למקרה שהמעפילים יחבלו במנוע האונייה.⁷⁹⁹

ביום חמישי, 17 ביולי בערב, הגיעה האונייה לטווח 50 מיל מחוף תל אביב, מרחק חמש שעות הפלגה לערך. בשעה 20:45 הוכרזה האפלה בספינות הצי ובאותו זמן הגיע גם מטוס לסיוע בהנרה אם תידרש.⁸⁰⁰ המשחתות החלו בגישות דמה אל דפנות האונייה, בגישות, שלא הגיעו למגע דופן בדופן, התאמנו המפקדים בהשוואת המהירויות, אך התמרונים נועדו בעיקר להרגיל את המעפילים הערוכים על הסיפונים ולעייפם.⁸⁰¹

המפקד הבריטי לא התכוון להמתין לכניסתה של האונייה למים הריבוניים. מאז ההשתלטות האלימה על תיאודור הרצל בתחילת חודש אפריל עלה בשיחות בין המפקדים לא פעם הרעיון לקבוע 'מקדם מהירות' לפיו יוכלו המפקדים להוסיף מיל אחד לכל קשר במהירות אוניית המטרה – כלומר: אונייה שמהירותה 10 קשר ניתן יהיה לעצור בטווח 10 מיל מהחוף וכו'...⁸⁰² למקדם זה לא היה סיכוי לעבור את משוכת משפטי הצי, והוא נשאר כמשאלת לב. ערב ההשתלטות אישר מפקד כוחות הצי בים התיכון, אדמירל ויליס, להשתלט בטווח 15 מייל מחופי הארץ. אישור זה ניתן בעל פה תוך אזהרה למפקדים שלא להזכירו בדוחותיהם.⁸⁰³ בדוחות כותבים המפקדים כי תוואי החוף בצפון חצי האי סיני ובדרום ארץ ישראל נמוך במיוחד, אינו נראה במכ"ם, אין בו עזרי ניווט (תמרורים ומגדלורים) והניווט בו קשה.⁸⁰⁴ המפקדים כתבו את האמת אבל לא את כל האמת. תוואי החוף אכן נראה רק בקושי במכ"ם, אך לעומת זאת קווי העומק באזור סדורים מאוד, וניתן באמצעותם לקבוע בדיוק רב את המרחק מהחוף.⁸⁰⁵

אחרי החשיכה נחלשה מעט הרוח והים ירד, אך המצב היה עדיין גבולי לגישות דופן ולהעברת מלחים מאונייה לאונייה. במצב זה עלולים היו המלחים להיפגע וגם לספינות עלולים היו להיגרם נזקים. יותר מסכנה זו, הדאיגה את האדמירלים האפשרות שהאונייה תנחת בחוף תל אביב. אלפי

799 שם, שם.
800 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1910, דוח יולי 1947.
801 TNA, ADM 1/20685, דוח מסכם של מפקד שייטת המשחתות, 10.8.47.
802 ניניאן - פטרול, עמ' 119.
803 ליברין- מאבק, עמ' 128.
804 TNA, ADM 1/20685, דוח מסכם של מפקד שייטת המשחתות, 10.8.47.
805 המשחתות היו מצוידות במדי עומק מדויקים ובמפות ימיות מפורטות שאפשרו דיוק במציאת הטווח לחוף בסדר גודל של חצי מיל עד מיל, באותו אזור.

המעפילים ועוד אלפי תושבים שיתגודדו על חוף תל אביב נראו אז מתכונן בטוח למהומות והפרות סדר בקנה מידה עצום וסכנה של אבדן שליטה באירוע.⁸⁰⁶

ביום שישי 18 ביולי, בשעה 01:52, כשהייתה האונייה בטווח 17 מיל מערבית לחוף עזה, ניתנה הפקודה להיערך ובשעה 02:44 ניתנה הפקודה להשתלט. מבצע מיי ווסט הגיע לישורת האחרונה. זוג המשחתות הראשון, צ'יפטיין מימין וצ'ילדרס משמאל התקרבו לאונייה. כשהבחין רב החובל אהרונוביץ במתרחש, הוא הוריד מהירות באופן דראסטי, ושתי המשחתות המשיכו בתנופתן וחלפו על פני האונייה. אהרונוביץ הבין שזו איננה עוד גישת דמה והפעיל אזעקה באונייה, צוותי המגינים תפסו את עמדותיהם. נקודות הזינוק מהן תכננו המלחים הבריטיים לדלג נחשפו, וסומנו כיעדים להטלת חפצים. אהרונוביץ החל לתמרן את האונייה בפראות.

למרות מצב הים ושעת הלילה המאוחרת, היו הסיפונים הומי אדם. אנשים, נשים וילדים התרכזו בקבוצות גדולות ושרו. על דפנות האונייה נתלו שלטי התעמולה שהוכנו מבעוד מועד. בשעה 03:05 ניגשה המשחתת צ'ילדרס בשנית. על סיפונה היו שני צוותים בני 15 מלחים כל אחד מוכנים לזנק. צוות אחד, בפיקודו של סגן סטיין (Stein), על סיפון הדגלים וצוות שני, בפיקודו של סגן שאלו (Shallow), ליד הדרגש המיוחד שהוכן על גג הגשר. קבוצתו של סגן סטיין לא הצליחה לזנק עקב הגידור והחסימות שהוכנו על סיפון אניית המעפילים. מהעמדה הגבוהה יותר הצליחו לזנק סגן שאלו, רב טוראי אחד וארבעה מלחים זוטרים, לפני שפריזידנט וורפילד התרחקה.⁸⁰⁷ הקבוצה מצאה את עצמה על הסיפון העליון במרחק 10 מטרים מדלת הכניסה לגשר הפיקוד. סגן שאלו החליט, בשל כוחותיו הדלים, לפרוץ לגשר ולא לנסות לכבוש את הסיפון העליון כפי שתוכנן. הקבוצה פילסה דרכה בין מעפילים נזעמים בעזרת אלות וחזיזים, אנשיה השתלטו על הגשר וסובבו את האונייה מערבה. הגשר נכבש די בקלות, אך עובדה זו נעשתה מייד אחר כך חסרת משמעות כי בינתיים ירד רב החובל אהרונוביץ אל חדר מכונת ההגה, והעביר את השליטה על ההיגוי לחדר זה. החדר היה מבוצר ומוגן - הוא הוכן מראש לתרחיש.⁸⁰⁸ במהלך ההשתלטות על הגשר נפצעו ממכות אלה מספר מעפילים, גם אחד מאנשיו של סגן שאלו נפצע. מעפילים רבים החלו להתגודד סביב מבנה הגשר, אחד החובלים האמריקאיים, וויליאם (ביל) ברנסטיין, ניסה לפרוץ לגשר ונפגע בראשו ממכת חפץ כבד. מעפילים זועמים החדירו לגשר נרות עשן ואבוקות מצוקה (שהיו בשפע באונייה) ומלווה אמריקאי בשם מורי ארונוף פרץ חור בגג ודרש מהבריטים להיכנע. באותו רגע נשמעו יריות, המלחים סברו שמורי הוא היורה והשיבו אש.⁸⁰⁹

בשעה 03:20 הצליחה המשחתת צ'יפטיין להיצמד לזמן קצר לדופן ימין של האונייה ולהעביר אליה שני קצינים: סגן מק-פירסון וסגן משנה יורי (lieutenant MacPherson, Sub-lieutenant Ure)

806 ADM 1/20685, TNA, דוח מסכם של מפקד שייטת המשחתות, 10.8.47.

807 שם, שם.

808 יצחק (אייק) ארן, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 89.

809 ניניאן – פטרול, עמ' 121.

ושני מלחים. המון המעפילים צר עליהם, הם פילסו דרך לקבינה (תא) הקרובה תוך שהם יורים אש חיה והסתגרו בה. מק-פירסון צעק אל ההמון שצבא על הדלת שיש לו הודעה חשובה לרב החובל. בשלב זה התערב הכומר גראוול והצליח לחלצם ולהעבירם לתאו.⁸¹⁰ שני גברתנים, פרטיזנים לשעבר מקרב המעפילים, הוצבו לשמור על החדר וגרוואל יצא לחפש את רב החובל כדי להפגישו עם מק-פירסון. מק-פירסון לא המתין להגעתו של רב החובל ובמהומה הכללית, ברגע של היסח דעת השומרים, הצליח לחמוק מן החדר ולחבור אל מספר מלחים מצוות ההשתלטות.

צ'ילדרס ניגשה בשלישית בשעה 03:32 וגם הפעם הצליחה להעביר קבוצה קטנה של משתלטים: סגן סטיין עם שלושה מלחים ונחת מרינס מצוות האיג'קס. נחיתותם המספרית אילצה אותם לפלס דרך ולהתבצר באחת הקבינות.

התנגדות כזו טרם נודעה באוניית מעפילים. המעפילים ומלוויהם היו ערוכים לקרב, רפסודות וסירות כבדות שהיו תלויות על מנופים הופלו על סיפונה של המשחתות בכל פעם שניסו להיצמד לאונייה. המעפילים יידו במשחתות מכל הבא ליד וריכזו את התקפותיהם אל נקודות הזינוק של צוותי ההשתלטות על סיפוני המשחתות. הם הטילו אל האזורים הללו אבוקות מצוקה ורימוני גז פעילים שאספו מהסיפון.⁸¹¹

בגישתה הרביעית הצליחה צ'ילדרס להעביר את סרן גיל (Gill), את המכונאי הבכיר רבנסקרופט (Ravenscroft) ומספר אנשים מצוות העתודה, אלה הצליחו לעלות על הסיפון העליון ולחבור עם המלחים המתבצרים בגשר. חשיבותו של הגשר בשלב הזה הייתה בעיקר כמקום ריכוז וצבירת כוחות בלבד, שכן ההגה והמצערת היו מנותקים.

חוליותו של סגן משנה יורי נשארה נצורה בחדרו של הכומר גראוול עד שלבסוף פרצה קבוצת מעפילים פנימה ופרקה אותה מנשקה. יורי ומלחיו לא עשו שימוש בנשק האישי שהייה ברשותם.

בגישתה האחרונה ניזוקה צ'ילדרס קשות, סירה כבדה הופלה על סיפונה, דפנותיה התעוותו מעוצמת החיכוך עם אניית המעפילים, והכבש המיוחד שהותקן בה לצורך ההשתלטות – נשבר.⁸¹² בשעה 03:30 החליפה צ'אריטי את צ'ילדרס הפגועה. צ'ילדרס הצליחה להעביר טרם נפגעה קצין בדרגת סרן בשם ג'ררד (Gerard) ואיתו נגד בשם האריס (Haris) ועוד שלושה מלחים. סירת הצלה גדולה הופלה על סיפונה וגרמה גם לה נזק כבד. ג'ררד ואנשיו מצאו קבינה להסתתר בה, הם לא שלטו במצב אלא התאמצו לשרוד. בשעה 03:45 הצליחו מק-פירסון ועוד שישה מלחים להגיע לגשר הפיקוד בו היו אותה עת שני קצינים ותשעה מלחים מהצ'ילדרס. גם האריס ואנשיו הצליחו לצאת מהקבינה בה הסתתרו ולעלות לגשר. צ'יפטיין נגשה בפעם הרביעית לאונייה אך הצליחה להעביר

⁸¹⁰ John Stanley Grauel - כומר מתודיסטי וציוני אמריקאי שהצטרף לצוות מלווי אוניית המעפילים אקסודוס.

בהמשך העיד בפני ועדת אונסקו"פ ותרם בהבהרת ובהצדקת העמדה הציונית.

⁸¹¹ ADM 1/20685, TNA, דוח מסכם של מפקד שייטת המשחתות, 10.8.47.

⁸¹² שם, שם.

רק מלח אחד, זה נתפש ונשבה. בגישה זו נגרם גם לצ'יפטיין נזק חמור והיא נאלצה לפרוש מן המאבק. עד לאותו רגע הפעיל צוות הצ'יפטיין נשק חם בשתי הזדמנויות, פעם אחת נגד מעפיל שנופף בגרזן, ופעם שנייה נגד מעפיל שאחז רובה (אותו לקח כנראה מאחד המשתלטים).⁸¹³

בשלב זה החליפה ספינתו של מפקד השייטת, צ'קרט, את צ'יפטיין שניזוקה. צ'קרט הצליחה להעביר לסיפון האונייה קצין בשם בנדל (Bundle) וחמישה מלחים. רפסודה שהושלכה על הצ'קרט שברה את הכבש המיוחד, שלושה מלחים שהיו על הכבש הצליחו לקפוץ אל האונייה ומייד נתפסו, שניים מהם קפצו לים והשלישי הוכה עד אבדן הכרה. מלווה אמריקאי חילץ אותו מהמכים ופינה אותו אל בית החולים המאולתר.⁸¹⁴

בשעה 04:45, שעתיים אחרי תחילת הקרב, היה מספרם הכולל של האנשים אותם הצליחו המשחתות להעביר קטן מ-40. מפקד השייטת ידע שאנשיו מפוזרים במספר מוקדים והניח שחלקם נפלו בשבי. בהעדר קשר עם הקבוצות הוא היה שרוי בחוסר וודאות מוחלט. בכל המשחתות היו נזקים בדפנות, ואפילו דליפות, ובעצם רק צ'קרט הייתה כשירה להמשיך. לאדמירל, ויליס היושב במלטה, הייתה תחושה כי אנשיו הפסידו בקרב.⁸¹⁵ דווקא באותה שעה השתררה בין הקצינים הבריטיים, שעל סיפונה העליון של האונייה, התחושה כי המעפילים התעייפו וכי הגיע הזמן להתקדם. ג'ררד, סטיין ושאלו לקחו עמם מספר אנשים וירדו אל הסיפונים התחתונים במטרה להגיע לחדרי המכונות, הדודים ומכונת ההגה.

מתחת לסיפונים חלפה הקבוצה על פניהם של מאות מעפילים שלא היה להם כל עניין להיאבק, רובם אף לא היה מעודכן במה שהתרחש על הסיפונים בשעתיים האחרונות, וחלקם דרש להפסיק את המאבק. הגז שחדר לסיפונים התחתונים גרם לבהלה גדולה וכך גם העיוותים שנוצרו בדפנות האונייה והמים שחדרו דרכם. גישות הדופן, אותן ביצעו המשחתות אל האונייה המזגזגת ומצב הים, גרמו לחבטות קשות בדפנות. האונייה הייתה בנויה לוחות ממוסמרים ואלה התחילו להיפרד במספר מקומות. היו מעפילים שחשבו שהאונייה עומדת לטבוע. קבוצתו של סטיין הגיעה אל פתחי חדר המכונות, חדר הדודים וחדר מכונת ההגה, מצאה אותם חסומים ובלתי ניתנים לגישה, ולפיכך פילסה דרכה חזרה לגשר.⁸¹⁶ באותו זמן הגיע לגשר המלווה האמריקאי, מורי ארונוף, כשהוא פצוע, חבוש ונסער למדי. ארונוף אמר לסגן גיל שהאונייה עומדת לטבוע וביקש לדבר עם מפקד צוות ההשתלטות. הוא הוכנס לגשר תוך שהוא מורה את המעפילים הסובבים אותו להפסיק את ההתנגדות.

813 שם, שם.

814 ניניאן – פטרול, עמ' 123.

815 TNA, ADM 1/20789, דוח מפקד צי הים התיכון לאדמירליות, 10.8.47.

816 TNA, ADM 1/20685, דוח מסכם של מפקד שייטת המשחתות, 10.8.47.

קצת אחרי 04:30 נדרש יוסי הראל לקבל החלטות; פצועים רבים סבלו מאבדן דם, היו גם תינוקות שנחשפו לגז. הרופא, ד"ר כהן, המליץ לפנותם לבית חולים בהקדם. הראל החליט להפסיק את הלחימה וגם לבקש מנות פלסמה. הכומר גראוול נשלח לדבר עם מק-פירסון (מפקד צוות ההשתלטות), האחרון התעקש לדבר עם רב החובל ודרש שזה יובא לפניו.⁸¹⁷

בשעה 05:00 מבלי שידע על הודעת הכניעה המתקרבת, הורה אדמירל וויליס את מפקד הכוח להכניס לפעולה את הסיירת אייג'קס. הוא הציע להשתמש בגופה המאסיבי של הסיירת כחוצץ, ולהעביר צוותי השתלטות מהמשחתת אל הסיירת ומשם לאונייה. אך מיד אחר כך, בשעה 05:15, התייצב אהרונוביץ בפני מק-פירסון והודיע על הכניעה. מק-פירסון ביקשו לייצב את האונייה על קורס לכיוון חיפה, ואהרונוביץ העביר את פקודותיו לחדר ההגה ולחדרי המכונות. אחד מאנשיו של מק-פירסון עלה לגג הגשר והודיע בדגלי סמפור שהאונייה נכנעה.⁸¹⁸ גישתה של אייג'קס נעשתה מיותרת.

אהרונוביץ ביקש להפליג עצמאית במלוא הקיטור והרשות ניתנה לו. בקשה זו, שנתפסה אולי כמחווה של גאווה לוחמים שלא איבדו את רוח הקרב, הייתה למעשה רגע המעבר מההתכתשות הפיזית אל המאבק הפוליטי. מפקד ההפלגה יוסי הראל הונחה על ידי מפקדיו במוסד להיכנס לנמל חיפה כשמקביל הוזמנו חברי ועדת UNSCOP לצפות בהורדה.⁸¹⁹

במהלך ההפלגה צפונה דרש רב החובל אהרונוביץ סיוע רפואי ונענה. בשעה 05:40, הורדה סירה מהצ'קראס ועליה צוות רפואי בראשותה של ד"ר בט (Bett). הרופאים טיפלו בשלושה פצועים בריטיים ועשרה פצועים קשה מקרב המלווים והמעפילים. נמנו גם שלושה הרוגים: המלווה האמריקאי, ביל ברנסטיין, שנפגע ממכה בראשו, המעפיל מרדכי בומשטיין והנער צבי (הירש) יעקובוביץ'. בנוסף היו באונייה כמה עשרות פצועים במצב בינוני וקל מקרב המעפילים והמלווים. בהמשך הצטרף גם כוח רפואי מהאייג'קס. מלחים בריטיים מצוות ההשתלטות סייעו לצוות הרפואי. צ'אריטי, קרדיגן ביי ורוונה, שהצטרפה בשלב זה, נשלחו לבדוק לאורך הנתיב אם ישנם עוד אנשים שקפצו או נזרקו למים (במהלך הלילה קפצו או נזרקו למים שלושה מלחים והם נאספו).⁸²⁰

פרזיזנט וורפילד נכנסה לנמל חיפה ביום שישי, 18 ביולי 1947 בשעה 15:45 כשעל המבנה העליון מתנוסס שלט:

HAGANAH Ship

EXODUS 1947

817 יוסף הראל, "זיכרונות", ינאי ואלמוג - שערים, עמ' 225.

818 TNA, ADM 1/20685, דוח מסכם של מפקד שייטת המשחתות, 10.8.47.

819 חלמיש - אקסודוס, עמ' 95.

820 TNA, ADM 1/20685, דוח מסכם של מפקד שייטת המשחתות, 10.8.47.

האונייה הייתה חבוטה ודולפת, עקבות המאבק נראו היטב על הסיפונים ועל הדפנות אך על התורן התנוסס הדגל הציוני. מאבק האיתנים לא הסתיים, הוא רק החליף צורה. ההנהגה הצינית, ודוד בן-גוריון בראשה, ביקשה לעשות הון פוליטי מהאירוע וממראה האונייה. נציגי ועדת UNSCOP שהוזמנו לחזות בשלב הורדת המעפילים מהאונייה התרשמו עמוקות מן המראה. ההרס על האונייה והמחאות של המעפילים המגורשים לא תאמו את התדמית אותה ניסו הבריטים להדביק למפעל ההעפלה. נוכחותם של חלק מנציגי הוועדה בנמל אכן ניכר בהתרשמותה של אותה ועדה כפי שהסתבר בהמשך.

עם עליית המעפילים על שלוש אוניות הגירוש, איבד ארגון ה'הגנה' את השליטה באירוע והיא חזרה לידי המעפילים עצמם. שלושה שבועות לאחר מכן, מול חוף צרפת, הכריזו המעפילים בשלוש האוניות, ללא קשר או תיאום ביניהן: לא נרד! הכרזה זו ותוצאותיה היו שיא במאבק ההעפלה.⁸²¹ אירוע זה עלה בעוצמתו על הדרמה שהתחוללה על סיפוני האקסודוס בלילה שבין ה-17 ל-18 ביולי. ניצחונם של הבריטים באותו לילה, אם בכלל, היה דחוק, ואם לשפוט על פי התנהלות הצי בהמשך, נראה כי הקרב היה עבורם טראומטי.⁸²²

2.5 לא נרד!

כשעלו מעפילי אקסודוס לשלוש אוניות הגירוש כבר ידעו בקבינט הבריטי כי יעדן הוא צרפת, אך מידע זה נשמר בסוד אפילו ממפקדי האוניות.⁸²³ אמנם, הכוונה המקורית הייתה לגרש את המעפילים באונייה בה הגיעו, אך מצבה של אקסודוס בעקבות הקרב לא אפשר זאת. ההעלאה לשלוש האוניות עברה ללא אירועים חריגים, על פי דיווחי המפקדים הבריטיים.⁸²⁴ שיירת אוניות הגירוש: רונימייד פארק, אושן ויגור ואמפייר רייוול יצאה לדרך ביום שבת, 19 ביולי, בשעה 06:00 מלווה על ידי הסיירת אייג'קס, שולת המוקשים פרובידנס והפריגטה קרדיגן ב". השתיים האחרונות תוגברו בכ-50 חיילי צבא למקרה שתידרש הפעלת כוח, שכן צוותי אוניות הגירוש לא היו ערוכים לטפל בהפרות סדר המוניות.⁸²⁵ השיירה התקדמה באיטיות מערבה. הראשונים שהבחינו בחריגה היו צוותי אוניות הצי ואוניות הגירוש, האוניות לא פנו צפון מערבה לכיוון קפריסין אלא המשיכו מערבה - אוניות הצי ואוניות הגירוש לא היו ערוכות לכך. מופתעים ולא ערוכים עוד יותר היו אנשי המוסד לעלייה ב'. במוסד הניחו כי היעד הוא קפריסין ולכן הועידו רק מלווה אחד, מיכה פרלסון, להצטרף למעפילים ולהמשיך להנהיג אותם בקפריסין. שאר המלווים תוכננו להסתתר בסוף הקרב,

821 בוגנר – מרי, עמ' 257.

822 שם, מאת מפקד צי הים התיכון, אל שר הימייה, 15.9.47.

823 חלמיש – אקסודוס, עמ' 98.

824 ניניאן – פטרול, עמ' 129.

825 ניניאן – פטרול, עמ' 130.

ובהמשך, אחרי עגינת האונייה בחיפה - להיחלץ.⁸²⁶ (בפועל נשארה עם פרלסון גם החובשת, סימה שמוקלר, ובאונייה רונימייד פארק נשאר איש הפלי"ם, צבי כצלסון. באושן ויגור לא היה בשלב זה נציג ארץ ישראל).

משלא דווח על הגעת האוניות לקפריסין, השתררה דאגה גדולה בארגון ה'הגנה', המעפילים נותרו מנקודת מבטו של הארגון ללא יד מכוונת. החזרתם של המעפילים לאירופה וירידתם בהסכמה באחד מנמליה עלולה הייתה ליטול את העוקץ ממפעל ההעפלה כולו ולשחק לידי הבריטים. במוסד הכינו בבהילות תכנית למניעת האפשרות והחל מאמץ לגייס אנשי מוסד ואנשי פלי"ם זמינים, שינסו להסתנן לאוניות עם הגיען לנמל כלשהו. בנוסף חשבו לעשות שימוש בסירות מצוידות ברמקולים כדי לקרוא למעפילים שלא לרדת.

גם מיכה פרלסון באוניית הגירוש אמפייר רייוול היה שותף לדאגה. הוא חשב כי מכל המלווים נותרו רק הוא והחובשת סימה שמוקלר בשלוש האוניות, וחשש מאוד כי העיקרון לפיו לא יורדים, אלא בארץ ישראל, לא מוכר למעפילים.⁸²⁷ פרלסון ביקש ממעפיל שידע לשחות היטב להתנדב "ליפול לים" מתוך כוונה שהאונייה הבאה בטור תאסוף אותו וכך יוכל להפיץ את ההנחיה. (המעפיל נאסף בדיעבד על ידי ספינת הליווי מרמייד שהחזירה אותו לאונייה ממנה קפץ).⁸²⁸

עוד לפני ההגעה לצרפת עזבה הפריגטה קרדיגן ב" את השיירה כשעל סיפונה סגן אלוף מהכוח הצבאי שהתנסה בהורדת מעפילים לאוניות הגירוש בחיפה (Lt. Colonel G. Gregson). הפריגטה הפליגה לנמל מרסיי כדי להיפגש עם דיפלומטים בכירים צרפתיים ולתאם את ההורדה. כבר בשלב זה התברר לבריטים כי הצרפתים אינם מסכימים להורדת מעפילים בכוח, הם היו מוכנים לתת, למעפילים שייאותו לרדת, מחסה (על כל הכרוך בכך) ומלבד זאת לא רצו בירידתם של המונים.⁸²⁹

ב-29 ביולי הגיעה השיירה למבואות פורט דה בוק והאוניות הטילו עוגן. התקשורת העולמית עקבה אחר מסען לשם תוך גילוי חמלה ואהדה למעפילים, אלא שאז הוסטה תשומת הלב לאירוע אחר. באותו יום, נתלו בנתניה שני הסרג'נטים הבריטיים, מרווין פייס וקליפורד מרטין, על ידי אנשי האצ"ל. המעשה שהוגדר על ידי התקשורת העולמית ואפילו על ידי התקשורת הארץ ישראלית, כפשע נתעב, הטה את כף האהדה לצידם של הבריטים לזמן מה.⁸³⁰

826 יוסף הראל, "זיכרונות", ינאי ואלמוג - שערים, עמ' 225.

827 פרי לא ידע שצבי כצלסון (מירי) נמצא גם הוא בשיירה, ברונימייד פארק. חלמיש - אקסודוס, עמ' 109.

828 נוח קליגר, "הייתי מעפיל באקסודוס", אתר הפלי"ם, ההעפלה והרכש, נדלה בתאריך 20.6.21.

829 חלמיש - אקסודוס, עמ' 103.

830 הוצאתם להורג של הסרג'נטים הייתה תגובה על הוצאתם להורג של שלושת אנשי האצ"ל אבשלום חביב, יעקב וייס ומאיר נקר שהשתתפו בפריצה לכלא עכו ב-4 במאי באותה שנה.

לאחר שהטילו האוניות עוגן סוכם בין הדיפלומטים הבריטים למקביליהם הצרפתים כי משלחת צרפתית תעבור בין שלוש האוניות ותזמין את המעפילים המעוניינים בכך לרדת. הבריטים היו מאוכזבים מנוסח ההזמנה הצרפתי אך לא הצליחו לכפות קו אולטימטיבי ומאיים יותר.

תשובת המעפילים בשלוש האוניות הייתה זהה: **לא נרד!** במקביל לביקור המשלחת, הצליח המוסד לשגר אל בין האוניות העוגנות סירה המצוידת במערכת כריזה שקראה למעפילים שלא לרדת. מספר שליחי מוסד ופלי"ם הצליחו להסתנן לאוניות, בשיטת שונות, כדי לחזק את המסר.

שלושה שבועות עגנו האוניות מול פתח נמל פורט דה בוק. מאה שלושים ושישה מעפילים ירדו מסיבות שונות, הרוב המוחלט נשאר באוניות. הבריטים החלו לחפש אלטרנטיבות ליעד ההורדה. הועלו אפשרויות שונות, החל מקולומביה (לשם היו למעפילים אשרות כניסה לכאורה) דרך מושבות בריטיות מרוחקות ועד הורדה באנגליה עצמה. ריתוקן של אוניות הגירוש למבצע יצר מחסור ובעיות בהמשך הגירוש מחיפה לקפריסין. לבסוף הוחלט כי המעפילים יועברו לאזור השליטה הבריטי בגרמניה (דרך הנמל המבורג) ובהמשך יוסעו משם בדרך היבשה לצרפת.

אוניות הגירוש נכנסו על פי תור לנמל מרסיי כדי לטעון פחם, ומכלית שהובאה ממלטה החלה לתדלק את ספינות הצי - ההתארגנות למסע לגרמניה החלה. בשלב זה הצליחו אנשי פלי"ם להחדיר ולהעביר אל מיכה פרלסון באמפייר רייוול חומרים להרכבת פצצה וגם הנחיות כיצד ומתי להפעילה.⁸³¹ האוניות יצאו לדרך ביום שישי 22 באוגוסט, בשעה שש בערב, מלוות על ידי הפריגטה *ט. ט. ברידס-בי* והמשחתת *שברון* ובפיקודה של הסיירת *פי. בי*. השיירה הגיעה לגיברלטר ב-26 באוגוסט שם נשמרו אוניות הגירוש וספינות הליווי בקפידה רבה נגד צוללים וחבלה תת מימית. התוכניות שהיו לחבל באוניות אלה לא יצאו אל הפועל ופרלסון שמר את החומרים להזדמנות אחרת.⁸³²

בריטניה יצאה במאמץ הסברתי אך לשווא, הצרפתים לא אישרו את החזרת המעפילים לצרפת בדרך היבשה, בנוסח שבריטניה תוכל להציגו כהצלחה. דעת הקהל העולמית נטתה באופן מובהק נגד בריטניה ומדיניותה. מעבר ספינות צי הים התיכון בסמוך ל'חופי המולדת' יצר בעיה מורלית בצוותי אוניות הצי, חלקם נעדרו כבר שנתיים וחצי מביתם. ספינות הים התיכון הורשו להיכנס לנמלי המולדת לחופשה קצרה ובמקומן הוקצו ספינות אחרות מ'צי הבית' – לצוותיהן לא היו הידע, הניסיון והאמצעים המתאימים לטפל בנוסעיהן של אוניות הגירוש.⁸³³

השיירה הגיעה להמבורג ב-7 בספטמבר. מעפילי *אושן ויגור* ומעפילי *רונימייד פארק* התנגדו והורדו בכוח, מעפילי *האמפייר רייוול* ירדו בשקט יחסי והייתה לכך סיבה כפי שיפורט בהמשך. המעפילים

⁸³¹ ראו לעיל פרק 2.6.

⁸³² שם, שם.

⁸³³ ניניאן – פטרול, עמ' 134.

פוזרו בין מספר מחנות אך אנשי המוסד הבטיחו להם כי הם יהיו בעדיפות ראשונה לעלות לארץ ישראל בכל פעם שתתפנה מכסה.⁸³⁴

2.6 חבלות אחרונות במסגרת 'המאבק הצמוד'

תקיפת הרדארים⁸³⁵

יומיים לאחר לכידתה של אקסודוס, עת היו מעפיליה מפליגים מערבה בשלוש אוניות הגירוש, תקף הפלמ"ח את מתקני "הרדאר הגדול" ו"הרדאר הקטן" שעל רכס הכרמל.⁸³⁶

"הרדאר הגדול" הותקף כבר פעמיים בעבר, הפעולה הראשונה בוצעה בליל 20 בינואר 1946, יומיים לאחר לכידתה של אנצו סרני, אנשי הפלמ"ח הצליחו לחדור למתחם הרדאר ולהטמין בו פצצה אך מיד אחר כך טילפנו והזהירו את הבריטים (כדי לא לגרום לנפגעים). בעקבות האזהרה איתרו הבריטים את המטען ונטרלו אותו. חודש לאחר מכן, בליל ה-19 בפברואר, הותקף המתקן פעם נוספת, בתקיפה זו נגרם למתקן נזק כבד ביותר.⁸³⁷

עתה יצאה לדרך ההתקפה השלישית. הכוח התוקף מנה 14 אנשי פלמ"ח ובראשו עמד רפי גינצבורג. קבוצה אחת מהכוח יועדה לפגוע בשלושה מכלולים בחלקו הדרומי של המתקן וקבוצה שנייה הייתה צריכה לפגוע בשני מכלולים בחלקו הצפוני.⁸³⁸ הכוח התגלה בשלב מוקדם והחלו יריות, הפעולה הסתבכה. גינצבורג הורה להפעיל את המטענים קרוב ככל הניתן ליעדים שנקבעו ולסגת.⁸³⁹ המטענים הופעלו, הנזקים לא היו גדולים ותוך מספר שבועות חזר הרדאר לשימוש.⁸⁴⁰

הפעולה השנייה באותו לילה כוונה כנגד "הרדאר הקטן" בגבעת ח'רייבה (לא רחוק מאוניברסיטת חיפה דהיום). הכוח מנה 20 אנשי פלמ"ח ובראשו עמד רפי איתן. הכוח פעל בחשאיות, הגדרות נפרצו, חוליות החבלה חדרו ליעדיהם והטמינו את המטענים על פי התוכנית. נזק גדול נגרם במקום.⁸⁴¹

834 חלמיש – אקסודוס, עמ' 225.

835 לא כל המתקנים שהותקפו היו מכשירי רדאר אך כך הם נתפשו בעיני מפקדי הפלמ"ח. ראו נספח ו'.

836 דפוס פעולה זה של תקיפת מתקני רדאר ותחנות תצפיות בעקבות לכידת אוניית מעפילים התחיל בנובמבר 1945 עם תפישתה של ברל כצנלסון והמשיך עם לכידתה של אנצו סרני בינואר 1946.

837 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1906, דוח פברואר 1946.

838 במתקן פעלו בנוסף לרדאר עצמו מכלולי עזר נוספים – ראו נספח ו'.

839 בחילופי האש נפצעו ארבעה מהתוקפים, אחד מהם (אליעזר ארקין) מת מאוחר יותר מפצעיו.

840 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1910, דוח יולי 1946.

841 כתב המערכת "Haifa Radar Station Damaged", **The Palestine Post**, דף השער (21.2.47).

אם רצו מפקדי הפלמ"ח להעביר בפעולות אלה מסר לבריטים, הרי שהמסר הועבר ונקלט היטב כפי שכתב מרשל האוויר Sir David Lee בספרו *Wings in the sun* :

*The terrorists were fully aware of the important part played by the Mount Carmel radar station in the control of aircraft engaged in Operation Sunburn*⁸⁴²

למרות העברת המסר, נותרה השאלה אילו מתקנים הותקפו ומה היה חלקם במצור הימי, תלויה ועומדת ללא תשובה שנים רבות. בספרו **עמוד האש על הכרמל**, אשר יצא לאור בשנת 2006, מתמודד ההיסטוריון מרדכי נאור עם הסוגיה.⁸⁴³ הספר מתמקד בפעולות הפלמ"ח ובתפקוד המפקדים והלוחמים, אך מפרט גם את קשת הדעות לגבי תכליתם של המתקנים - החל מהנחה שמדובר באנטנות קשר בלבד ועד להנחה שמדובר ברדארים ימיים המסוגלים לגלות את אוניות המעפילים המתגנבות אל חופי הארץ. נאור פוסק בספרו שלמתקנים היה חלק חשוב בגילוי אוניות המעפילים, אך לא מפרט את טיבם.⁸⁴⁴

מסמכי הארכיונים הבריטיים (TNA) שנחשפו לאחרונה לידיעת הקהל הרחב מאפשרים להתקדם במחקר ובזיהוי וכאן מתבררת התמונה הבאה:

"הרדאר הגדול" היה מדגם AMES 14 - רדאר אווירי לגילוי מטוסים.⁸⁴⁵ מכשיר זה היה חלק ממערך משולב שהיה באותו מתקן ואפשר לבקר את פעולתם של מטוסי הסיור מעל הים ולסמן את מיקומם ע"ג מפה. כשעבר מטוס סיור מעל מטרה חשודה ודיווח על כך בקוד מוסכם, היה מיקומו מסומן במפה ומופץ למפקדה הראשית בירושלים (COMPAL) ולמרכז הימי בסטלה מאריס כמיקומה המאוחר של המטרה.⁸⁴⁶

המתקן בגבעת ח'רייבה - "הרדאר הקטן" לא היה רדאר, זו הייתה תחנת אלחוט צבאית כל שהיא.⁸⁴⁷ הוא לא הופעל ע"י אנשי חיל אוויר (RAF), לא נשמר כמתקן רגיש והאנטנה שבראשו הייתה קטנה מלשמש מכשיר רדאר.

842 ליי – כנפיים, עמ' 19.

843 נאור - רדאר, עמ' 134.

844 שם, שם.

845 ראו נספח ו'.

846 שם, שם.

847 נאור – רדאר, עמ' 118.

החבלה האחרונה באוניית גירוש

אחרי פרשת אקסודוס חלה דעיכה בעוצמת המאבקים על סיפוני אוניות המעפילים ובמקביל נצפתה גם ירידה דראסטית במבצעי החבלה כנגד אוניות הגירוש - למעשה הם פסקו כליל. אמפייר לייף גארד עוד נפגעה בסוף יולי עקב פעולה שתוכננה זמן רב קודם לכן ואחריה כמעט ונפגעה אמפייר רייול בנמל המבורג, חבלה זו נסתיימה אך בנס ללא נפגעים כפי שיתואר להלן.⁸⁴⁸

כשעגנו אוניות הגירוש בנמל פורט דה בוק וכשהחלו שמועות על כך שיעד הספינות הוא נמל המבורג בגרמניה, החליטו אנשי הפלי"ם בצרפת בפיקודו של ניסן לויתן לבצע פעולת חבלה.⁸⁴⁹ אנשי הפלי"ם לא ביקשו אישור ואף לא עדכנו את אנשי המוסד, הם הסתמכו על סעיף ד' בקובץ 'הוראות למלווים' לפיו אוניית גירוש היא יעד מובהק לפעולת חבלה ופעולה כזו איננה נדרשת לאישור נוסף.⁸⁵⁰

לויתן השיג את החומרים הדרושים ונתן אותם בידי שאול ביבר שהעבירם לאונייה באמצעות ילדה (מעפילה) בשם מרגה. לחומרים צורף גם פתק הנחיות למיכה פרלסון. פרלסון חשב תחילה לחבל באחת מאוניות הצי שליוו את השיירה, הוא הועיד לביצוע עצמו את אלחנן ונחוצ'קר.⁸⁵¹ ונחוצ'קר היה אמור לשחות אל אוניית המטרה ולהדביק לה את המוקש. כשעגנה השיירה בגיברלטר הורה פרלסון את ונחוצ'קר להתכונן. הסיירת פ'ב', אוניית הפיקוד של השיירה, נבחרה כמטרה ראשית. פעולה זו לא הסתייעה בשל השמירה הקפדנית שהציבו הבריטים על האוניות ובסביבתן. סירות משמר סיירו ללא הרף סביב אוניות הצי והטילו מטעני נ"א בכל מספר דקות. אימת חבלני הפלי"ם הייתה על ספינות הצי גם כשעגנו בצרפת ואפילו בנמל גיברלטר.⁸⁵² כיוון שכך החליט פרלסון לבצע את החבלה באוניית הגירוש עצמה, כפי שנעשה מספר פעמים קודם לכן, ועל פי קובץ ההנחיות.

במוקש שהכין פרלסון היו שני עפרונות שהשייה, האחד גלוי והשני מוסתר. לקראת ההגעה להמבורג פרץ פרלסון מעבר אל שיפולי האונייה והמתין לשלב הבא. כשהגיעה האונייה לנמל המבורג ביקש פרלסון מהמעפילים לרדת מהאונייה ללא מאבקים, זו הייתה בקשה חריגה, לא כך נהגו בשתי אוניות הגירוש האחרות, אך המעפילים פעלו כבקשתו. כשהיו רוב המעפילים מחוץ לאונייה ירד אל השיפולים, הפעיל את שני הנפצים והטמין את הפצצה, אחר כך מיהר להשתלב בין אחרוני המעפילים שירדו מהאונייה. הבריטים חשדו בירידתם המזורזת והשקטה של המעפילים וערכו חיפש נרחב באונייה. הם איתרו את המטען, נטרלו את עפרון ההשהיה הגלוי ולא הבחינו בעיפרון הנסתר. בהמשך התכוונו לזמן מסיבת עיתונאים ולהציג את המוקש. נראה שהבריטים היו זקוקים לכל נקודת זכות מצדה של התקשורת שכן מאזנם אחרי גירוש ניצולי השואה לגרמניה היה שלילי ביותר.

848 על החבלה באמפייר לייף גארד ראו לעיל בפרק 1.11.

849 חלמיש – אקסודוס, עמ' 196.

850 גלעד-פלמ"ח, עמ' 581.

851 ונחוצ'קר - שליח ששהה אתה עת בצרפת וגויס ע"י המוסד כדי לסייע בשכנועם של מעפילי אקסודוס שלא לרדת. חלמיש – אקסודוס, עמ' 115.

852 מיכה פרי, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 413.

הפצצה התפוצצה באזור צבאי בנמל, שעות ספורות לפני כינוסה של מסיבת העיתונאים. שמשות רבות בסביבה נפצו אך איש לא נפגע.⁸⁵³ יושב ראש הסוכנות היהודית, דוד בן-גוריון רתח מזעם. ההישג המדיני והתדמיתי שהביאה פרשת אקסודוס - נפגם. בן-גוריון הורה את שאול מאירוב, ראש המוסד, להעמיד לדין את פרלסון וזה נשפט בערכאה מאולתרת וננזף. לבן-גוריון דווח כי פרלסון נשפט כפי שנדרש, על פי הוראתו.⁸⁵⁴

זו הייתה פעולת החבלה האחרונה במסגרת ה'מאבק הצמוד' ולמעשה החל מקיץ 1947 היו מעשי התקיפה של בסיסים וחיילים בריטים נחלתם של ארגוני הפורשים בלבד, במסגרת ה'מאבק הרצוף'. מאז החלטת עצרת האו"ם בכ"ט בנובמבר המשיכו ארגוני הפורשים לפגוע בבריטים ולהסב להם אבדות, אך ההנהגה הציונית התכחשה למעשים והוקיעה את מבצעייהן. בהנהגה התאמצו לשפר את היחסים עם הבריטים והאמריקאים כדי להבטיח את מימושה המלא של החלטת עצרת האו"ם.⁸⁵⁵

2.7 חבלות ותחבולות גם מהצד הבריטי

פרשת האונייה אקסודוס נתפשה על ידי הבריטים ככישלון. ברמה המבצעית לא היה האירוע רחוק מתבוסה, כך חשבו בצי, וברמה המדינית היה הכשלון מובהק ומהדהד. הבריטים זיהו עוד בשלב מוקדם את הבעיות המיוחדות לאונייה זו ומאמציהם למנוע את הפלגתה התחילו כבר באפריל 1947 עוד טרם יצאה מארה"ב.⁸⁵⁶ שר החוץ בוויין היה מעורב אישית במאמצים והצעדים שנקטו לשם כך היו חריפים במיוחד.⁸⁵⁷

ב-11 ביולי 1947, שעות ספורות אחרי שיצאה אקסודוס מנמל סט שבצרפת ועל סיפונה 4,500 מעפילים, התפוצצה וטבעה בנמל גנואה, לא הרחק משם, ספינה אחרת בשם וריסי (Vrissi). הפצצה שהתפוצצה בה הייתה מיועדת, ככל הנראה, לאקסודוס. בדיעבד התברר כי וריסי לא הייתה אוניית מעפילים ולא הייתה קשורה למפעל ההעפלה, אך במודיעין הבריטי, באותה נקודת זמן, היו משוכנעים כי זה ייעודה של האונייה.⁸⁵⁸ חוליית הצוללים שהטביעה את וריסי נשלחה לאזור מרסיי

853 מאמר מערכת, "באמפייר ריבל נמצאה פצצה", קול העם, עמוד שער (10.9.47).

854 פעיל וזוהר – פלי"ם, עמ' 148.

855 סלוצקי – הגנה, כרך ג/2, עמ' 1463.

856 TNA, ADM 1/ 20917, חוות דעת משפטית בנושא מלורד צ'נסלור לראש הממשלה, 30.4.47.

857 קית' – M16, עמ' 694.

858 ליברין – מאבק, עמ' 287.

בתחילת חודש יולי, כשרבו הסימנים לכך שהפלגתה של *אקסודוס* קרובה. בהמשך התברר שממשלת צרפת הבטיחה שהאונייה לא תורשה להפליג ומשרד החוץ הבריטי הורה לעצור את המבצע.⁸⁵⁹ כיוון שכך המשיך כוח הצוללים מזרחה, אל מטרה אחרת, גם היא אוניית מעפילים, כך חשבו. הצוללים הפליגו ביאכטה בעלת חזות תמימה והפלגתה לאורך חופי צרפת ואיטליה לא עוררה חשד. בליל ה-11 ביולי הגיעה היאכטה למפרץ גנואה והצוללים יצאו למשימתם. הם וידאו שהאונייה ריקה מנוסעים והצמידו לה מוקשים.⁸⁶⁰ הספינה התפוצצה וטבעה, שני אנשי הצוות שהיו על סיפונה חולצו מן המים בפציעות קלות.⁸⁶¹ העיתונות המקומית דיווחה כי האונייה הייתה מיועדת ליעד במזרח התיכון וכי את החבלה ביצע ארגון 'מגיני פלסטיין הערבית' (The Defenders of Arab Palestine) וזאת על סמך מכתב שהתקבל במערכות העיתונים המקומיים.⁸⁶² חודש לאחר מכן נפגעה מפצצה אוניית המעפילים *פאן קרשנט* (לימים *עצמאות*) שעמדה בשלבי הכנות אחרונים להפלגה בנמל מרגרה שליד ונציה, גם באירוע זה פרסם אותו ארגון 'מגיני פלסטיין הערבית' מכתב בנוסח דומה.⁸⁶³ במקרה זה היו עקבותיהם של הבריטים ברורים יותר – איש צוות איטלקי שהייה בצוות ההכנה של האונייה הודה מאוחר יותר במעשה וקשר אותו לבריטים.⁸⁶⁴

פעולות אלה, בקיץ 1947, היו שיאה של מערכה נמרצת ואגרסיבית אותה ניהלו הבריטים בנוסף לסוירים מול חופי ארץ ישראל, ובנוסף למעצרי האוניות והמעפילים. מערכה זו נועדה למנוע את יציאתן של אוניות המעפילים לים מלכתחילה ולחסוך בכך את ההתמודדות עם סוגיית המעצר בלב ים, עם השתלטויות אלימות במי החופים, ומעל הכול את התווספות המעפילים הנעצרים למאזן הדמוגרפי. בלימת האוניות כבר בנמלי יציאתן הייתה משאת נפשם של הגנרלים ושל האדמירלים עליהם הוטלה המשימה כבר מקיץ 1945, כפי שהדבר בא לידי ביטוי בפקודה הראשונית להטלת המצור בספטמבר 1945:

...צפוי גל הגירה גדול, רובו בדרך הים. עליך להיערך למניעת יציאת אוניות אלה מהמרחב שבתחום

אחריותך ... רצוי מאוד שהאוניות תיעצרנה לפני שהן יוצאות מהנמל.⁸⁶⁵

כדי לעצור את האוניות לפני שהן יוצאות מהנמל נקטו הבריטים שורה של צעדים שהלכו והחריפו ככל שנקף הזמן. הצעד הראשון נועד בעיקרו להרתעת המארגנים והוא החל עוד טרם "גל ההגירה הגדול" - קבוצות שהובלו וחצו את גבולות הארץ שלא כחוק, הורדו מהמכסות המותרות. בהמשך כונו הפעולות להרתעת המעפילים הפוטנציאליים עצמם. בשנת 1937 החלו הבריטים לשלוח

859 קית' – MI6, עמ' 694.

860 שם, עמ' 692.

861 מאמר מערכת עיתון בג'נבה, "Una nave panamense affondata in porto in conseguenza di", *Il Nuovo Cittadino*, 2. עמ' 12.7.47.

862 שם, שם.

863 מאמר מערכת עיתון בונציה, "Esplosione su un peroscafo in cantiere alla guidecca", *Gazzettino di Venezia* (28.8.47) עמ' 3.

864 שוורץ – הקשר הצרפתי, עמ' 98.

865 TNA, ADM 1/18584, מאת המטכ"ל אל מפקד הכוחות המשולבים במזרח הים התיכון, ספטמבר 1945.

מעפילים למעצר, תחילה למחנות שונים ברחבי הארץ, כגון סרפנד ומזרעה, ומשנת 1939 למחנה המעצר בעתלית. בקיץ 1946, כשהתברר כי המעצר בעתלית אינו מרתיע דיו, וגל ההעפלה נמשך ואף גובר, פתחו הבריטים מחנות מעצר מעבר לים – בקפריסין, הבריטים קיוו כי פעולות המעצר והגירוש ירתיעו את המעפילים. הרתעה באמצעות ענישה ננקטה גם נגד בעלי האוניות, רבי החובלים והצוותים הזרים. הכללים והחוקים היו ברורים - רב חובל וצוותו שהפרו ריבונות, היו עומדים לדין והאונייה הייתה מוחרמת.

בסוף שנת 1946, כשהתברר כי מעצר האוניות וגירוש המעפילים לקפריסין אינו מרתיע דיו, פנתה הממשלה הבריטית אל השירות החשאי הבריטי (Secret Intelligence Service) SIS וביקשה לקבל הצעה לפתרונות יצירתיים יותר.⁸⁶⁶ השירות החשאי היה אז בתהליך מעבר ממצב מלחמה לפעולות חשאיות בימי שלום, ובראשו עמד רב-אלוף סטיוארט מנזיס (Major General Sir Stewart Graham Menzies). אנשיו של מנזיס העלו מספר רעיונות שעיקרם איום, ואיום מרומז, באמצעות הפצת שמועות ומידע כוזב. קהל היעד הראשון אליו הציעו אנשי היחידה לפנות היה הקהל המקומי בנמלי היציאה. עבור קהל זה הומצאו סיפורים שנועדו ליפול על אוזניים קשובות: באיטליה נגעו הסיפורים בדרך כלל בפשיסטים המנסים לברוח לספרד, ברומניה סופר על עריקים העומדים לעזוב את הארץ עם נשקם האישי, ועבור הרוסים הומצא סיפור על פיו אוניות המעפילים מחלצות למעשה סוכני ריגול של המערב.⁸⁶⁷

את המעפילים הציעו אנשיו של מנזיס להפחיד בכמה רמות, החל מארגוני טרור פיקטיביים שיאיימו על האוניות איומים שונים, ועד הדבקת מוקשים לאוניות (עקרים מן הסתם) שיתגלו בדרך מקרה ויגרמו למעפילי אותה אונייה ומעפילים פוטנציאליים לחשוב מה היה קורה אילו... הועלו גם אפשרויות של גרימת תקלות, הצתת שריפות ואפילו הרעלת מים ומזון, אך רעיונות אלה נדחו, רובם ככולם, על ידי משרד החוץ שאישר באותו שלב רק הפצת שמועות ודיס-אינפורמציה.⁸⁶⁸ מהיותן של הפעולות חשאיות, ובשל מאמצייהם של המבצעים שלא להשאיר עקבות, גם לא בארכיונים, קשה יהיה לנתחן ברמת סמך גבוהה. ובכל זאת, מהמעט שפורסם או דלף, ניתן לשרטט את התמונה הבאה באמצעות מספר דוגמאות:

לקראת הפלגתן של דב הוז ואליהו גולומב (פרשת לה- ספציה) בתחילת שנת 1946, נפוצו שמועות כי באוניות מתרכזים פשיסטים איטלקיים המבקשים לצאת מאיטליה לספרד כדי לחמוק ממשפט. שמועות אלה גרמו להתקהלות סביב האוניות, להתערבות המשטרה ולעיכוב ההפלגה.⁸⁶⁹ בנמל

866 קית' – MI6, עמ' 690.

867 שם, עמ' 693.

868 שם, עמ' 691.

869 Steven Wagner, "British Intelligence and the 'Fifth' Occupying Power: The Secret Struggle to Prevent Jewish Illegal Immigration to Palestine" *Intelligence and National Security*, Vol. 29, No. 5 (2014) p. 701 להלן: וגנר – סודי.

פיראוס הצליח המודיעין הבריטי לעכב את הכנותיהן של לזכית (לימים כנסת ישראל) ושל אתיני (לימים רפית) באמתלת אי עמידה בתשלומים שונים, שהובילה להתערבות המשטרה והרשויות, ובעקבות כך נאלצו אנשי המוסד להבריח ולהסתיר באיים נידחים.⁸⁷⁰ כשנכנסה חיים ארלזורוב לנמל לה הבר הצרפתי לצורך תיקון תקלה, הגיעה אל שלטונות הנמל שמועה כי האונייה לא עומדת בתקני הבטיחות, מנהלת הנמל לא הייתה יכולה להתעלם מהמידע ונציג מטעמה עלה לאונייה כדי לערוך בה ביקורת, ההפלגה התעכבה ונדרשה התערבות דרגים בכירים בשחרורה.⁸⁷¹ כשהגיעו גאולה ומדינת היהודים לנמל באיון שבצרפת, הצליח המודיעין הבריטי לגרום לקשיים ביורוקרטיים ולמנוע את תדלוקן במשך מספר שבועות. כשניסה המוסד לתאם את הגעת האוניות לנמל קונסטנצה הצליח המודיעין לשכנע את שלטונות רומניה כי אלה הן למעשה אוניות מלחמה מוסוות, שכן על סיפניהן היו בסיסים מחוזקים לתותחים (עובדה נכונה כשלעצמה, זכר קלוש לשירותן במשמר החופים האמריקאי בשנות המלחמה). שלטונות רומניה השתכנעו, והעלאת המעפילים שתוכננה לקונסטנצה הועברה לבורגס שבבולגריה – שינוי ששיבש את כל תכנית השינוע היבשתי.⁸⁷² כדי למנוע את הפלגת הפאנים הפיצו הבריטים שמועות שנועדו לאוזניים רוסיות ולפיהן מחלצים באוניות סוכני מערב שפעלו בברית המועצות, ברומניה הפיצו שמועה כי האוניות עומדות להבריח עריקים מהצבא הרומני, לטורקים, האמונים על מעבר הבוספורוס, סיפרו על בעיות תברואה קשות באוניות ובפני האמריקאים טענו שהאוניות עמוסות סוכנים קומוניסטיים המיועדים לארץ ישראל, וכי הן 'סוס טרויאני' של ברית המועצות.⁸⁷³ כדי להמריץ את ירידתם של מעפילי אקסודוס בצרפת הופצה שמועה על מגיפה באוניות הגירוש ועל הצורך בהורדת מעפילים לצורך בדיקות וחיטוי.⁸⁷⁴ בפעולות אלה ודומותיהן לא הייתה סכנת הסתבכות, וגם הסיכוי לחשיפת העומדים מאחוריהן היה נמוך.

עליית מדרגה בפעולות נצפתה בתחילת 1947 עת הפכה ההעפלה לבעיה אקוטית כשקצב ההעפלה הלך וגבר, ולאחר שפעולות הענישה, כולל הגירוש לקפריסין, לא הועילו. החרפת היחסים בין הישוב ובין השלטון הבריטי אחרי פעולות הגרילה והטרור, ובמיוחד אחרי פיצוץ מלון 'המלך דוד', עמדו ברקע ואפשרו את "הסרת הכפפות".⁸⁷⁵

ב-14 פברואר 1947 נערכה פגישה בין נציגי SIS, נציגי הצבא ונציגים ממשד החוץ ומשרד המושבות, בה ניתן אישור לבצע נגד אוניות המעפילים פעולות חבלה של ממש. עם זאת, העיקרון המנחה היה שלא לגרום לנפגעים.⁸⁷⁶ הפעולות הוגבלו לנמל או למעגן ולשלב בו אין מעפילים

870 ראו לעיל פרשת הפלגתה של כנסת ישראל.
871 שוורץ-הקשר הצרפתי, עמ' 94.
872 ליברץ – מאבק, עמ' 47.
873 הדרי וצחור - מדינה, עמ' 96.
874 חלמיש – אקסודוס, עמ' 162.
875 קית' – MI6, עמ' 689.
876 שם, עמ' 691.

באונייה. הנחייה נוספת הייתה להימנע מחבלה שתגרום לתקלה בלב ים בהמשך. שם הקוד שניתן לפעולות היה 'מבצעי מבוכה' (Operation Embarrassment).

בספרו Keith Jeffry *MI6 the history of the secret intelligence service 1909 – 1949* מונה חמש פעולות בהן הוטמנו מוקשים וחומרי נפץ באוניות מעפילים, ומסכם כי אונייה אחת הושבתה כליל שתיים אחרות ניזוקו ובשתיים לא התפוצצו המוקשים.⁸⁷⁷ מספרים אלה אינם מוכרים בהיסטוריוגרפיה הישראלית. בנוסף לכך, גם הספינה *ורסי* שהתפוצצה בוודאות מול נמל צ'יביטבוקיה, אינה מוכרת כאוניית מעפילים. נראה כי סוגיית מעשי החבלה שבוצעו על ידי היחידה לתפקידים מיוחדים תישאר מעורפלת, שכן המאמץ והיכולת להסוות את זהותם של מבצעי הפעולה ולא להשאיר עקבות, מקשה על חקר האמת. מתוך חמשת הפעולות האמורות מוכר במחקר הישראלי רק אירוע אחד בו נפגעה אוניית מעפילים מפיצוץ, זו הייתה *פאן קרשנט* עת עמדה בנמל בוונציה להתקנות לקראת הפלגתה, פיצוץ זה אכן בוצע על ידי הבריטים.⁸⁷⁸

פיצוץ שאירע באונייה *Fede* (לימים *דב הוז*) כשהייתה בהכנות בנמל לה-ספציה בתחילת שנת 1946 ובו נהרגו ארבעה עובדי מספנה מקומית משויך למוקש שנסחף משדה מוקשים קרוב, ואיש לא הפנה האשמות לבריטים. בתקופה בה אירע הפיצוץ לא עלה מספר המעפילים על מספר המכסות המותרות ממילא, וקשה להניח שהבריטים נקטו צעד כה דראסטי במועד כה מוקדם במאבק.

מקרה נוסף החשוד כחבלה היה ניסור ציר ההגה של האונייה *סוזנה* (שבתאי *לוזינסקי* לאחר מכן) בפברואר 1946, אלא ששם נטו אנשי המוסד לחשוד ברב החובל שביקש לדחות בכך את הפלגתה.⁸⁷⁹

אירוע נוסף בו אירעה תקלה משמעותית התרחש במאי 1946 באיטליה – באונייה *דויד רזיאל* – אוניית מעפילים שניסתה התנועה הרוויזיוניסטית לארגן. באונייה פרצה שריפה מיד עם צאתה מהנמל, 200 המעפילים הורדו ממנה בשלום, אך הנזק היה גדול, ולא ניתן היה עוד לתקנה. בינואר 1947 פרצה שריפה באונייה *ברק* (אונייה שרכש המוסד ויועדה להעפלה), האונייה הושבתה לחדשים רבים. האם היו אלה תקלות מכוונות? עדיין לא ניתן לקבוע – שריפות פורצות לעיתים וצירי הגה נשברים גם ללא כוונת זדון. לעומת זאת, על הטבעתה של *ורסי* ועל הפגיעה ב*פאן קרשנט* ניתן לומר שהיו מכוונות וגם להצביע על המבצעים.

הטבעתה של *ורסי* הייתה ברירת מחדל (וגם טעות בדיעבד), אך מבצע ההטבעה כוון לאונייה *אקסודוס* וכך הוא צריך להיבחן. שלב ראשון בתכנון, ותנאי עיקרי לביצוע, היה סיפור הכיסוי, ובכך הושקעה מחשבה רבה. ראשית בחירת החימוש לפעולה; מוקשי העלוקה היו אמצעי אמין ומוכח,

877 שם, עמ' 692.

878 שוורץ – הקשר הצרפתי, עמ' 98.

879 ראו לעיל פרשת הפלגתה של *שבתאי לוזינסקי*.

אבל הם היו מתוצרת בריטניה ועלולים היו להסגיר לכאורה את זהות מדביקיהם. הנושא נדון והוחלט בכל זאת להשתמש במוקשים שכן מוקשים אלה היו בתפוצה רחבה ונמצאו בידיהן של מיליציות רבות בכל רחבי אירופה, חלקם אף הגיע לידי הפל"ים.⁸⁸⁰

אחרי בחירת החימוש נבחרה זהות בדויה לגוף המבצע, כאן נדרשו ממצאי הסיפור למספר אילוצים: ראשית צריך היה להמציא ארגון שיש לו אינטרס מובהק לפגוע באוניה. עם זאת אסור היה שהאירוע יצית מהומות בארץ ישראל בין יהודים לערבים. לפיכך, הזדהה הארגון כ'מגיני פלסטיין הערבית' (The Defenders of Arab Palestine), כלומר לאו דווקא ערבים מארץ ישראל, אלא ערבים כלשהם.⁸⁸¹ למקרה שתתגלה הפרשה וייחשף סיפור הכיסוי, הכינו הבריטים סיפור כיסוי נוסף לאוזניים אמריקאיות, לפי סיפור זה כוון המעשה נגד התפשטות הקומוניזם בארץ ישראל, מעשה שיתקבל בהבנה אצל האמריקאים, כך קיוו.⁸⁸²

אחרי שאושרו שיטת הפעולה וסיפורי הכיסוי, תוכננה הפעולה עצמה. הפלטפורמה שנועדה לשאת את הצוללים הייתה יאכטה אזרחית בעלת חזות תמימה. זהותה של היאכטה טרם התבררה בוודאות עד היום, אם כי יאכטה בשם *ליידי אן* בבעלותו של קצין צי בריטי לשעבר בשם מרלין שוטטה אותם ימים מול חופי צרפת וסייעה למודיעין הבריטי באיסוף מידע על אוניות מעפילים. לא מן הנמנע כי זו היאכטה שהובילה את הצוללים.⁸⁸³

האיסורים וההגבלות שהוטלו על מבצעי הפעולה המתוכננת היו נחרצים, אסור היה להם לפגוע באוניה שיש נוסעים על סיפונה. הפעולה הייתה אכן "נקייה", האוניה טבעה, לא היו הרוגים ולא נשאר עקבות המשייכות את הפיצוץ לבריטים. עם זאת לא היה קשה לנחש מי עומד מאחורי הפעולה, עדה סרני קבעה אז בפשטות:

והאם לא הם (הבריטים - ג.מ.) שהניחו מוקש תחת אונייה שחשבו אותה בטעות לשלנו?⁸⁸⁴

בספרו *Britain's Naval and Political Reaction to the Illegal Immigration to Palestine, 1945-1948* כתב פריץ ליברריך כי הספינה השתייכה לאצ"ל אך לא מפנה למקור שהוביל אותו לשיוך זה, גם לא למקורות של האצ"ל.⁸⁸⁵ גם ניניאן סטיוארט בספרו *The Royal Navy and the Palestine Patrol* - ספר שיצא מספר שנים קודם לספרו של ליברריך ומשמש לו מקור, כולל את האוניה *וריס* ברשימת אוניות המעפילים, ומשייך אותה לאצ"ל. מבדיקת הספרות והארכיונים בארץ

880 מוקש עלוקה זהה הודבק על ידי אנשי הפל"ים לאמפייר ריזול ב-21 באוגוסט 1946.

881 קית' - MI6, עמ' 690.

882 שם, עמ' 692.

883 שוורץ - הקשר הצרפתי, עמ' 96.

884 סרני - ספינות, עמ' 192.

885 ליברריך - מאבק, עמ' 286.

מתברר שאירוע זה איננו מופיע ואיננו מוכר בספרי ההיסטוריה העוסקים בהעפלה בשפה העברית, גם לא בארכיוני האצ"ל וה'הגנה'. עובדה זו מחזקת את השערתה של עדה סרני כי הייתה כאן טעות בזיהוי.

לשאלה מהו מקור הטעות ניתן רק לשער: וריסי הייתה ספינה בדחי 440 טון שהניפה דגל פנמי והייתה רשומה בחברת Atlantica pacifica panama, סוכן האונייה היה סטפנו ד'אנדריאה D'Andrea, אדם שהיה מעורב ברכישתן של מספר אוניות מעפילים והיה מוכר למודיעין הבריטי. מעורבותו של ד'אנדריאה, הדגל הפנמי, ההשתייכות לחברת Atlantica ועגינתה בקרבת מחנה המעפילים הגדול Cinecitta גרמו כנראה לבריטים לחשוב כי מדובר באונייה העומדת לשאת מעפילים.⁸⁸⁶ כך או כך, כוונה לחבל ולעשות שימוש בחומרי נפץ - הייתה גם הייתה.

החבלה בפאן קרשנט בוצעה בצורה שונה, שלא כמו הורסי שעגנה במפרץ גנואה, עמדה פאן קרשנט קשורה למזח (בנמל מרגרה שבונציה) לצורך תיקונים והכנות. האונייה הייתה נגישה לפועלי מספנה שנכנסו, יצאו ועבדו במדוריה השונים. כאן היה פשוט יותר להחדיר מטען חבלה לאונייה עצמה באמצעות אחד הפועלים וכך נעשה. סוכן מודיעין בריטי איתר בין הפועלים אדם עליו ניתן להפעיל לחץ וסחטנות, נתן בידי את המטען, וגם הנחה אותו היכן להטמינו.⁸⁸⁷ צורת הקרע שניבע בדופן האונייה מעידה על פיצוץ שמקורו בתוך האונייה.⁸⁸⁸

ניתן לסכם ולומר כי ההלשנות, השמועות ויתר הקשיים הביורוקרטיים איתם נאלצו מארגני ההעפלה להתמודד, אכן עיכבו או דחו הפלגות, אך לא גרמו לביטולן. לרוב העיכובים שהצליח המודיעין הבריטי ליזום, הצליחו אנשי המוסד והפלי"ם למצוא פתרון, לעיתים בשכנוע וברכישת אוהדים לעניין הציוני, לעיתים תוך ניצול איבה לבריטים, לעיתים בשוחד ולעיתים בהתעלמות מצווים ואיסורים.⁸⁸⁹ אנשי המוסד הוכיחו כי גם הם רבי תושייה ומלחמת הצללים אינה זרה להם. פעילותם בצרפת סיכלה פעמים רבות את מאמצי המודיעין הבריטי, ושיתוף הפעולה אליו הגיעו עם המודיעין המסכל הצרפתי (DST), הביא לחשיפת רשת סוכנים בריטית שפעלה בצרפת נגד פעילות המוסד וגירוש העומד בראשה, פרדריק קורטני, חזרה לאנגליה.⁸⁹⁰

באשר לתקלות הטכניות ולשריפות (שתיים מהן, בדויד רזיאל ובברק גרמו להשבתתן) קשה לדעת אם היו אלה תקלות מכוונות או תקלות שנבעו ממצב הטכני הירוד של האוניות. כך או כך, תקלות אלה לא עצרו את זרם המעפילים וקצב עלייתם ארצה הלך והתגבר באופן רצוף. אם בשנת 1945

886 שם, עמ' 287.

887 הדרי – יומן מבצעים, עמ' 174.

888 שוורץ – הקשר הצרפתי, עמ' 98.

889 הדוגמאות לכך הן רבות והן מוזכרות בעבודה זו, כך למשל ברחה החלוץ מנמל מדלנה שם הייתה עצורה בבסיס צי איטלקי וכך עזבה וולווד את נמל סוונה כשדב מגן (ברצ'יק) מקצץ בגרזן את חבלי הקשירה אל מול עיניהם של השוטרים האיטלקים (ראו לעיל).

890 שוורץ – הקשר הצרפתי, עמ' 100.

עמד קצב העלייה החודשי על עשרות בודדות, הרי שבשנת 1947 כבר עמד הקצב החודשי על 4,000. אם נועדו הענישה, ההפחדה ויתר השיבושים להרתיע, הרי שבשורה התחתונה לא נראו לכך תוצאות.

בקיץ 1945, כשנדרש הצי להתערב ולסייע בבעיית העלייה הבלתי חוקית, טענו האדמירלים כי הדבר הנכון ביותר יהיה לטפל באוניות טרם יציאתן לים.⁸⁹¹ מחשבה זו לא צלחה, משרד החוץ הבריטי לא הצליח לעשות זאת בדרכי דיפלומטיה, והמודיעין על יחידותיו החשאיות כשל גם הוא, זרם המעפילים לא נעצר.

⁸⁹¹ ניניאן – פטרול, עמ' 27.

3. המצור הימי אחרי ה'רפולמנט' (יולי 1947 – דצמבר 1947)

3.1 התפנית

הדי המאבק על סיפוני האקסודוס והדיה של פרשת הגירוש לגרמניה לאחר אותו מאבק לא שכחו. הבריטים לא חזרו יותר אל אופציית ה'רפולמנט', אקסודוס הייתה היחידה עליה נוסתה השיטה - ונכשלה. גם ברמה הטקטית הופקו הלקחים. באדמירליות הפנימו את העובדה שלא רחוק היה המצב בו היו צוותי ההשתלטות על הסיפונים מובסים.⁸⁹²

במפקדת צי הים התיכון דנו ברלוונטיות דרכי הפעולה מול חופי הארץ. המצב הפוליטי עמד להשתנות, עניינה של ארץ ישראל עמד לעלות לדיון באו"ם שבועות ספורים לאחר מכן, ולאור זאת נשאלה השאלה האם נכון עדיין להילחם על הסיפונים ולסכן חיי מלחים ומעפילים.⁸⁹³ התשובה גובשה על ידי מפקד צי הים התיכון, אדמירל וויליס. מפקדי ספינות הצי הוסמכו לשקול אם ניתן להשתלט על אונייה במחיר נפגעים ובסיכון סביר. במידה ולא ניתן להשתלט על האונייה עקב מבנה, אמצעי ההתגוננות שלה או מספר והרכב המעפילים על סיפונה, הונחו המפקדים לעשות כל מאמץ להטותה מנתיבה לכיוון נמל חיפה. למקרה בו מנסה האונייה לנחות בחוף כלשהו, היו המפקדים אמורים לעכבה ולהדפה כדי שכוחות צבא יספיקו להגיע לחוף - חוף שרצוי שיהיה שומם ולא מול ריכוזי אוכלוסייה יהודית. למקרה שהאונייה עלתה על שרטון בקרבת החוף ולא הגיעה עד אליו (תרחיש סביר לגבי אוניות גדולות) הינחה וויליס להפעיל נחתות וארבות שטוחות קוער, להגיע אל האונייה מכיוון הים ולסיים את האירוע בים ותחת פיקוד הצי. כוח ההרתעה של הצי ותדמיתו (Prestige) היו מרכיב חשוב בשיקול.⁸⁹⁴

שינויים משמעותיים בדרך הפעולה נערכו גם בצד הציוני. ברמה הטקטית נראה כי בארגון ה'הגנה' זכרו היטב את מספרם הגבוה של הנפגעים באקסודוס ואת הסכנה הגדולה בה עמדו הנשים, הילדים, הפצועים ואולי גם האונייה עצמה. בשלוש האוניות שהגיעו בימי פרשת אקסודוס ('י"ד חללי גשר הזיון, שיבת ציון ואף על פי כן) היו הוראות המוסד למלווים זהירות מאוד. דוגמה טובה לכך היא הוראתו הישירה והאישית של יגאל אלון למלווי שיבת ציון שלא להתנגד למלחים הבריטיים.

בהתחשב עם המסיבות שהסברנו במברקים הקודמים אל תתנגדו בלב ים. שמרו כוחותיכם

להתנגדות נמרצת בזמן ההעברה לאוניות הגירוש או בזמן שינסו להורידכם בחוף אחר⁸⁹⁵

⁸⁹² ADM 1/20789, TNA, דוח מפקד צי הים התיכון לאדמירליות, 10.8.47.

⁸⁹³ שם, מכתב אישי ממזכיר הימיה, 2.9.47.

⁸⁹⁴ שם, מדיניות ההשתלטות לאחר אירועי האקסודוס, נספח 3, 25.9.47.

⁸⁹⁵ אמ"ה, תיק שיבת ציון, לאורה וחומה מארנון, 25.7.1947.

אניית המעפילים י"ד חללי גשר הזיו (Bruna)

בסוף חודש יולי, ימים ספורים אחרי ההשתלטות על האונייה 'אקסודוס', דיווח המודיעין הבריטי על הגעתן הצפויה של Bruna ושל Luciana (י"ד חללי גשר הזיו ושיבת ציון). הממשלה הבריטית, שהפנימה ככל הנראה את הבעייתיות במדיניות ה-Refoulement, העבירה לסוכנות מסר בו ביקשה שלא תהיה התנגדות על סיפוני אוניות אלה והבטיחה שמעפיליהן לא יוחזרו לאירופה.⁸⁹⁶

אניית המעפילים Bruna אכן הייתה בדרכה לחופי הארץ. זו הייתה ספינת עץ תלת תרנית (Schooner) מונעת בכוח מפרשים ובמנוע דיזל. היא נרכשה באיטליה, הועברה ללה סיוטה שבצרפת, שם החלה הכנתה לקליטת המעפילים.⁸⁹⁷ שם הצופן שלה במהלך ההכנות היה 'החומה'. ההכנות כללו בניית סיפון נוסף ועליו מבני עץ שיוכלו להכיל מספר גדול של מעפילים. המרווחים בין הדרגשים בהפלגה זו היו גדולים מעט מהמקובל (50 סנטימטרים במקום 45 סנטימטרים) שכן האונייה תוכננה להוביל נשים הרות ותינוקות.⁸⁹⁸ (בפועל הפליגו על האונייה 685 מעפילים, ביניהם 94 תינוקות וילדים ו-34 נשים הרות).

לקראת סיום ההכנות הגיעו לספינה איש הפלי"ם, אליעזר קליין, שמונה למפקדה, שני מלווים ושני 'גדעונים'. כן נשכר צוות איטלקי המונה רב חובל, מכונאי ושני ימאים. ב-11 ביולי הפליגה האונייה מצרפת לאיטליה. יומיים אחר כך, ב-13 ביולי 1947, החלו אנשי המוסד באיטליה לאסוף את המעפילים המיועדים במעגן ויראג'ו. למקום הגיעה משטרה איטלקית ודרשה מהמעפילים ומהמארגנים להתפזר.⁸⁹⁹ הייתה זו תקופה בה הגבירה בריטניה את לחצה על ממשלת איטליה בכל הנוגע להעפלה, והדבר ניכר בשינוי יחסה של המשטרה האיטלקית לפעילות המוסד. ההתארגנות הופסקה והאונייה הסתלקה.⁹⁰⁰ מספר ימים לאחר מכן, ב-16 ביולי, נעשה ניסיון נוסף. המעפילים הוסעו ליער מיליארינו שעל שפך נהר הסרג'ו, לשם הגיעה גם ספינת המוסד אלברטינה. אלברטינה (פטר לשעבר) שימשה את המוסד להפלגות מנהלתיות בקרבת החוף האיטלקי. עם גמר ההעמסה, הפליגה אלברטינה למפגש עם החומה והעבירה אליה את המעפילים.⁹⁰¹ ב-17 ביולי, בשעה 1700, עם סיום ההעברה, הפליגה החומה דרום מזרחה, לאורך החוף האיטלקי אל מצר המסינה.⁹⁰² על

896 את"ה, חט' 14, תיק 232, ליסער וליאונרד מארנון, 28.7.1947.

897 אורי הורביץ, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 208.

898 שם, עמ' 209.

899 אירוע זה מעורפל למדי ואיננו מופיע בדוח מפקד האונייה. עדות לאירוע מופיעה בדוח של הבולשת הבריטית אשר תחקרה את המעפילים. אמ"ה, דוח על העברת נוסעי ברונה, תרגום מאנגלית, 25.8.47.

900 באותו יום, העבירה השגרירות הבריטית ברומא מכתב למשרד החוץ האיטלקי המתריע על יציאתה הצפויה של האונייה. יהודה בן צור, "י"ד חללי גשר הזיו – החומה – Bruna", עמ' 4, אתר הפלי"ם, ההעפלה והרכש, נדלה בתאריך 20.6.21.

901 אמ"ה, תיק י"ד חללי גשר הזיו, דוח המפקד, 30.7.47.

902 הדרי – יומן מבצעים, עמ' 119.

פי תוכנית של המוסד הייתה החומה צריכה להיפגש עם האונייה לוציאנה (אניית המעפילים שיבת ציון) שיצאה מאלג'יר ולקבל את נוסעיה. בשלב זה הוחלט בארגון ה'הגנה' כי האונייה תיקרא י"ד חללי גשר הזיו על שם ארבעה עשר אנשי הפלמ"ח שנהרגו ב'ליל הגשרים' בתקיפת הגשר ליד אכזיב, שנה קודם לכן.⁹⁰³

ב-19 ביולי, עם צאתה של האונייה ממצר מסינה, התקרבה אליה שולת המוקשים אספיגל וזיהתה אותה כאוניה חשודה מס' 8 בתיק האוניות החשודות.⁹⁰⁴ ההנחיות שהיו בידי המלווים למקרה של ניסיון השתלטות לקחו בחשבון את ההרכב האנושי של המעפילים באונייה זו. המעפילים והמלווים נדרשו לפעול בכל הכוח רק במקרה של גירוש ובניסיון הורדה באיטליה, או בצפון אפריקה.⁹⁰⁵ ביתר המקרים נדרשה מהמעפילים התנגדות סמלית, ומהמלווים נדרש להשמיד את מכשיר הקשר, להסתיר את תעודות המלחים ולחבל במנוע כך שלא יוכלו לצוות על האונייה לחזור על נתיבה.⁹⁰⁶

האונייה המשיכה מזרחה אל הים האגאי כשאספיגל בעקבותיה. נקודת המפגש עם לוציאנה נקבעה צפונית לכף סידרוס שבצפון מזרח כרתים. מאחר והספינה הייתה כבר במעקב, הורו ללוציאנה לביים שידורי מצוקה, כהצדקה לכך שי"ד חללי גשר הזיו תחבור אליה ותאסוף את מעפיליה.⁹⁰⁷ החבירה לא יצאה לפועל עקב בעיות קשר ותקשורת וי"ד חללי גשר הזיו המשיכה דרום מזרחה בנתיב ישיר אל חופי הארץ כשאספיגל מלווה אותה כל העת.⁹⁰⁸

במרחק 150 מיל מחופי הארץ הצטרפו למעקב המשחתות ורולם (HMS Verulam) וצ'ילדרס, ומספר שעות לאחר מכן גם שולת המוקשים רוונה. אספיגל הציעה לאונייה מים, לחם ותרופות.⁹⁰⁹ נראה כי המפקדים הבריטיים השתדלו שההפלגה תעבור בשלום.

מאוחר יותר התקרבה אספיגל לאונייה והודיעה ברמקולים כי היא מייעצת למעפילים לחזור על עקבותיהם, נוסעי האונייה התעלמו מההצעה. האונייה המשיכה בדרכה דרום מזרחה. בזמן דמדומי הבוקר לא אפשר מזג האוויר להיעזר בכוכבים לצורך קביעת אתר מדויקת, האופק היה מכוסה בערפילים. המפקד החליט לשאול את אספיגל מהו הקורס אל נמל חיפה. הבריטים הציעו מיד להעביר צוות שיסייע בניווט, באונייה סירבו לקבל יותר מאדם אחד. ב-28 ביולי בשעה 06:12 בבוקר, עם כניסת האונייה למים הריבוניים, נצמדו אליה המשחתות ורולם וצ'ילדרס והעבירו לסיפונה 4 קצינים ו-59 מלחים. ההשתלטות ארכה דקה, לא הייתה התנגדות.⁹¹⁰ מפקד האונייה חשש לחיי

903 אמ"ה, תיק י"ד חללי גשר הזיו, מאת 'יסער' (המוסד בצרפת) אל 'ארנון' (המוסד בארץ), מברק עדכון, 18.7.47.

904 ADM 1/20761, TNA, דוח מפקד הורולם, 29.7.47.

905 את"ה, חט' 14, תיק 232, מארנון ליסער, 23.7.1947.

906 שם, מאת 'יסער' אל 'ארנון', עדכון, 23.7.47.

907 שם, מ'ליאונרד' (המוסד באיטליה) ל'ארנון' (המוסד בארץ), עדכון פנימי, 21.7.47.

908 שם, שם.

909 ADM 1/20761, TNA, דוח מפקד הורולם, 29.7.47.

910 שם, שם.

הילדים והנשים ההרות, הוא גם לא היה בטוח שמבני העץ שהוספו לאונייה יחזיקו מעמד, ולכן הסתפק בהוראה לחבל במנוע האונייה.⁹¹¹ משולת המוקשים *רוונה* הועבר חבל והאונייה נגררה לנמל.

במזח הצי, שכונה גם בשם 'רציף הדמעות' (מושג שטבע המשורר נתן אלתרמן), המתינו אוניות הגירוש *אמפייר קומפורט* ו*אמפייר שלטר* שיועדו לגרש את המעפילים, יחד עם מעפילי *שיבת ציון* שנתפסה יום קודם לכן. אוניית גירוש שלישית, *האמפייר לייף גארד*, שיועדה גם היא לגירוש, חובלה וניזוקה בנמל מספר ימים קודם לכן, לפיכך נשארו 223 ממעפילי *י"ד חללי גשר הזיו* באונייתם, עד 29 ביולי.⁹¹² המעפילים שגורשו בו ביום הועלו לאוניית הגירוש *אמפייר קומפורט* ועל פי רישומי הבריטים לא נרשמה התנגדות בעלייתם לאונייה.⁹¹³ גם בעיר חיפה לא ניכרה תכונה מיוחדת.⁹¹⁴ יצוין כי באותו יום הגיעו שלוש אוניות הגירוש שהובילו את מעפילי *האקסודוס* לנמל פורט דה בוק.

שיבת ציון (Luciano M)

סיפורה של *שיבת ציון* הסתיים אף הוא באופן דומה. *שיבת ציון* הייתה האונייה השנייה שיצאה מחופי צפון אפריקה. שלושה חודשים קודם לכן יצאה האונייה *יהודה הלוי* מחוף אלג'יר. אלג'יר הייתה קולוניה צרפתית מאז 1830. בימים שאחרי מלחמת העולם השנייה היה לבריטניה מעמד מיוחד במדינה זו. מתוקף מעמד זה יכולים היו הבריטים להפעיל לחץ על המשטרה הצרפתית במטרה לסכל הפלגות של אוניות מעפילים.⁹¹⁵

שיבת ציון הייתה ספינת חופים (Coaster) מונעת באמצעות מפרש ומנוע דיזל. האונייה נרכשה על ידי אנשי המוסד לעלייה ב' באיטליה באמצעות שני הסוכנים היווניים שהיו מוכרים למוסד מעסקאות קודמות: פנדליס וד'אנדריאה. המוסד הועיד ספינה זו לקלוט את מעפיליה של *י"ד חללי גשר הזיו*, ולשחררה לסבב העפלה נוסף.

אחרי רכישתה הועברה הספינה לנמל מרסיי שבצרפת לשם הכנתה.⁹¹⁶ בסוף חודש אפריל, במהלך ההכנות, הגיעה אל סניף המוסד לעלייה ב' במרסיי הודעה דחופה משליח המוסד בצפון אפריקה, יאני אבידוב. אבידוב דיווח על כך שהצליח לאסוף מאות מעפילים באלג'יר ונדרשת לו אונייה, לא גדולה, להובלתם.⁹¹⁷ בעוד בקשה זו נבדקת, צצה תוכנית שלישית הנוגעת לאונייה. שאול מאירוב

911 אליעזר טל, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 263.

912 ראו לעיל פרק 1.11.

913 ADM 1/20789, TNA, דיווח בקבינט בעניין Boarding illegal ships, 18.8.47.

914 שם, שם.

915 אבידוב - נתיבים, עמ' 125.

916 אהרוני – מטות, עמ' 159.

917 הדרי – יומן מבצעים, עמ' 56.

העלה מחשבה להיעזר בה בשינוע מעפילים אל האונייה *אקסודוס* למקרה שלא תינתן הסכמה צרפתית או איטלקית להעמסתה בנמל.⁹¹⁸ מלבד השינויים התכופים ביעוד הספינה, נתקלו העוסקים בהכנתה בבעיות נוספות ובכללן, הופעתה של ספינת הליווי הבריטית *מרמייד* בנמל מרסיי והצורך להסתיר ולהסוות את עבודות ההכנה.⁹¹⁹

לקראת ההפלגה התייצבו באונייה מפקדה המיועד דוד מיימון וה'גדעוני' מייק הררי. לצורך השטת הספינה נשכר צוות איטלקי. המשימה לה יועדה האונייה, בסופו של דבר, הייתה הובלתם של מעפילים מאלג'יר ארצה. ערב יציאתה השתנתה שוב המשימה והוחלט להשתמש באונייה לתמרון הטעיה. התוכנית הייתה להוציאה לים עם תחילת העמסת האונייה *אקסודוס* בנמל סט בבוקר ה-10 ביולי כדי להסיח את דעתם של הבריטים, אך גם תכנית זו לא יצאה לפועל.⁹²⁰ הספינה יצאה מנמל מרסיי ב-10 ביולי והפליגה דרומה לכיוון אלג'יר. המעפילים, בהם כ-120 ילדים ותינוקות, שהו עד אז כשתי קבוצות בשני מקומות שונים: הקבוצה שלא הספיקה לעלות על *יהודה הלוי* והמתינה בכפר באראקי, וקבוצה נוספת של שנאספה בבית הקהילה באלג'יר.⁹²¹

התקבצותם של המיועדים לעלייה ברחבי העיר לא נעלמה מעינו של המודיעין הבריטי. אנשיו גייסו ערבים מקומיים שהתהלכו חמושים בקרבת הממתנים לעלייה כדי להטיל עליהם אימה. אנשי המוסד העבירו לנציגות הבריטית מסר מאיים מארגון ה'הגנה' ונראה כי המסר נקלט, ההטרדות פסקו.⁹²² ב-15 ביולי, עם רדת החשיכה, התקרבה הספינה אל החוף ועגנה. ההעמסה התבצעה באמצעות שתי סירות שנשכרו מדייגים מקומיים. בסך הכול עלו לאונייה 411 מעפילים בגילים שונים. הספינה הרימה עוגן ב-16 ביולי לפנות בוקר והפליגה בנתיב העובר מדרום לסיציליה, מדרום לכרתים ומשם בקורס ישיר לכיוון חופי ארץ ישראל.

הבריטים עקבו אחרי האונייה כבר משלב הכנתה במרסיי. הם פרשו סיור ימי במעבר המסינה וכן קיימו שגרת סיורים אוויריים בין סיציליה לכף בון.⁹²³ ב-18 בחודש, כשהייתה הספינה מצפון לחופי טוניס, חלף מטוס מעל האונייה. המעפילים ירדו במהירות אל מתחת לסיפון. היה זה מטוס לנקסטר מטייסת 38 שהופעל, על פי פקודת SUNBURN, לגילוי האונייה - לאור ידיעת מודיעין.⁹²⁴ המטוס זיהה את האונייה כאוניית מעפילים והמשחתת *צ'ולרוס* נשלחה לכיוון המטרה. הקשר בין המטוס המסייר ובין המשחתת המיירטת, *צ'ולרוס*, לא היה תקין אך בסופו של דבר הצליחה המשחתת לגלות את האונייה ובמשך הלילה עקבה אחריה באמצעות המכ"ם. למחרת ב-19 בחודש, בשעה

918 שם, עמ' 80.

919 *מרמייד* הגיעה ככל הנראה לצורך מעקב אחרי התארגנותה של האונייה *אקסודוס*.

920 הדרי – יומן מבצעים, עמ' 109.

921 אבידוב – נתיבים, עמ' 124.

922 שם, עמ' 125.

923 TNA, ADM 1/20694, דוח מפקד שייטת המשחתות, 9.7.47.

924 TNA, AIR 24/1910, Air HQ Levant, דוח יולי 1947.

06:00, התקרבה המשחתת אל האונייה, שאלה לזהותה והחלה ללוותה.⁹²⁵ במהלך הליווי והמעקב (Shadowing) התקרבה המשחתת קירבה מסוכנת ומיותרת לאונייה וירכתייה פגעו בחרטום האונייה. נזק של ממש לא נגרם, ומפקד המשחתת התנצל ברמקול על האירוע.⁹²⁶

המלווים באונייה לא היו בטוחים כי קפריסין היא יעד הגירוש – ההבטחה הבריטית ששתי האוניות (י"ד חללי גשר הזיו ושיבת ציון) לא תוחזרנה לאירופה, לא הועברה לידיעתם. יומיים קודם לכן השתלטו הבריטים על האונייה אקסודוס ומעפיליה היו אותה עת על שלוש אוניות גירוש בדרכם מערבה ליעד שלא היה ידוע באותו זמן. בשלב זה פנה אבידוב במברק אל הנהלת המוסד בפאריז וביקש להנחות את האונייה כי במקרה שיתפסו, על המעפילים לומר שיצאו מבולגריה או מאלג'יר אך בשום פנים ואופן לא להודות שיצאו ממרוקו או מטוניס. אבידוב סבר שהשתיים האחרונות יאותו לדרישת הבריטים לקבל את המעפילים חזרה.⁹²⁷

באונייה עצמה החלו המלווים לערוך את המעפילים להתנגדות. על הסיפון פוזרו מכשולים עשויים עץ ובמספר נקודות על פני הסיפון הוכנו ערמות של בקבוקים וחפצים אחרים כדי לידותם במלחים הבריטיים, על המעקות נמרח מרגרינה. האנשים חולקו לקבוצות ונקבעה תכנית הגנה. לא כל המעפילים התלהבו ושיתפו פעולה, חלקם, ששמע על התרחיש הצפוי עוד טרם ההפלגה, העדיף להימנע מעימותים ולהפליג בשלום לקפריסין.⁹²⁸

הספינה המשיכה בדרכה מזרחה, מלווה על ידי ע"י המשחתת צ'ולרוס והפריגטה ווידמאות' ביי, בפיקודו של רב-סרן קראנס (HMS Widemouth Bay, Lt. Cdr. J.S. Kerans). עם התקרבותם לחופי הארץ הצטרפה גם שולת המוקשים פרובידנס לליווי.⁹²⁹ כשהייתה האונייה במרחק שעות ספורות מחופי הארץ, במרחק 60 מיל, הגיעה אליה הנחייה, תוך אזכור שמו של נותן ההנחיה, יגאל אלון, בכינויו 'יפתח'. ההנחיה הייתה לא להתנגד.⁹³⁰ ניתן לשער כי האירועים על סיפון האקסודוס ודיווחו של יוסי הראל על הסיבות להחלטתו להיכנע עמדו לנגד עיניו של אלון כשנתן את ההוראה. הנחיות אלה נקלטו ויורטו על ידי המודיעין הבריטי. הבריטים הסיקו מכך שלא צפויה להם התנגדות.⁹³¹

ב-28 ביולי, בשעה 04:00, נכנסה האונייה לתחום המים הריבוניים של א"י וסירבה לקריאות הספינות הבריטיות לעצור. שולת המוקשים פרובידנס נצמדה אליה תוך תנועה והעבירה צוות

925 TNA, ADM 1/20694, דוח היירוט של מפקד הצ'ולרוס, 28.7.47.

926 אמ"ה, תיק שיבת ציון, דוח 'הגדעוני' להפלגה, 31.7.47.

927 הדרי – יומן מבצעים, עמ' 122.

928 אהרוני - מטות, עמ' 160.

929 TNA, ADM 1/20694, דוח היירוט של מפקד הפרובידנס, 29.7.47.

930 אמ"ה, תיק שיבת ציון, דוח 'הגדעוני' להפלגה, 31.7.47.

931 ניניאן – פטרול, עמ' 140.

השתלטות. לא הייתה התנגדות, אבל מנוע האונייה חובל ומכשיר הקשר נזרק לים.⁹³² שולת המוקשים נאלצה לגרור את האונייה אל 'רציף הדמעות' והמעפילים הועברו לאוניית הגירוש אמפייר שלטר שהמתינה ברציף. קבוצת צעירים מבין המעפילים הראתה מידה סמלית של התנגדות בשלב ההורדה אך לא יותר מזה.⁹³³ המעפילים גורשו בו ביום לקפריסין.⁹³⁴

אף-על-פי-כן (TLC -147)

האונייה השלישית שיורטה אחרי לכידתה של אקסודוס וגירוש מעפיליה, (שכבר הגיעו בשלב זה לגרמניה), הייתה אף על פי כן, ירוט זה היה לוחמני יותר - משני הצדדים.

אף על פי כן שימשה נחתת טנקים בצי הבריטי במלחמת העולם השנייה, במספר דופן TLC 147. במלחמת העולם השנייה השתתפה בפלישת בעלות הברית לצפון אפריקה ובנחיתה בסיציליה. משנסתיימה המלחמה, ובריטניה החלה לצמצם את כוחותיה, הוחלט במפקדת הצי להוציא משירות חלק מהנחתות שפעלו באיטליה ולמכור אותן שם כעודפי מלחמה.⁹³⁵ בקיץ 1946 איתר ארזי את ההזדמנות ורכש באמצעות חברת קש שתיים מהנחתות (TLC 147 ו- TLC 256).⁹³⁶ נחתת מסוגלת לנחות בחוף ההעמסה ולהעמיס במהירות מאות מעפילים דרך דלת החרטום הרחבה המותקנת בה, וארזי ראה בכך יתרון. ארזי ראה גם יתרון ביכולתן של הנחתות להתחמק מן המשחתות הבריטיות, עם הגעתן לחופי הארץ, ולהגיע אל המים הרדודים שבקרבת החוף.⁹³⁷ לאחר שנרכשו, הוחזקו הנחתות על ידי המוסד באיטליה תוך מאמץ להסתיר את זהותן וייעודן.⁹³⁸ באביב 1947 עלו מספר הרעיונות להפעלתן, כולל מחשבה לשלבן בהעלאת מעפילים מהחוף אל האונייה אקסודוס, תוכניות אלה לא יצאו אל הפועל.⁹³⁹

המודיעין הבריטי התחקה אחר עקבותיהן של הספינות. ב-17 ביולי הודיעה השגרירות הבריטית ברומא למשרד החוץ האיטלקי כי נחתת מספר 265 הייתה מעורבת בהבאת מעפילים אל האונייה סוזנה אך עלתה על שרטון, וכי הנחתת השנייה עוסקת לצרכי הסוואה במסחר, אבל נועדה למעשה למבצעי העפלה.⁹⁴⁰

932 אמ"ה, תיק שיבת ציון, דוח 'הגדעוני' להפלגה, 31.7.47.

933 ADM 1/20694, TNA, דוח היירוט של מפקד הפרובידנס, 29.7.47.

934 מאמר מערכת, "מעפילי שיבת ציון ורוב מעפילי י"ד חללי גשר א-זיב גורשו בשיטות המקובלות לקפריסין", הבוקר (13.7.47), עמ' 1.

935 ADM 1/20779, TNA, מכירת נחתות לאיטליה. מסמך רקע, 28.3.47.

936 סרני - ספינות, עמ' 100.

937 שם, שם.

938 שם, עמ' 152.

939 הדרי - יומן מבצעים, עמ' 93.

940 יהודה בן צור, "הנחתת פ-39 - גוש עציון Ex-LCT 265 - Prato", אתר הפלי"ם, ההעפלה והרכש, נדלה בתאריך 20.6.21.

בתחילת ספטמבר הוחלט במוסד כי נחתת מספר 147 תצא למבצע העפלה מאיטליה לחופי הארץ.⁹⁴¹ ההפלגה תוכננה לאמצע החודש, המעפילים המיועדים היו ברובם צעירים, הם הובאו באוטובוסים למחנה שהקימה עדה סרני בגבעה מבודדת ליד העיירה פורמייה שמפרץ גאטה. הקריטריון להעלאת המעפילים לא נקבע הפעם לפי משך המתנתם במחנה, אלא לפי מידת הקרבה של המחנה בו שהו לחוף ההעמסה. הלחץ הבריטי על האיטלקים נתן את אותותיו ואנשי המוסד השתדלו להמעיט ככל הניתן בהסעת קבוצות מעפילים למרחקים גדולים.⁹⁴²

האונייה הגיעה לחוף ההעמסה בגרירה כספינה הנמצאת בדרכה לגריטה. עם עגינתה עלו על סיפונה איש הפלי"ם, יצחק לנדוואר, שמונה למפקד, שני מלווים ושני 'גדעונים'. בספינה היה צוות איטלקי ורב חובל שהתנסה כבר בעברו בהובלת מעפילים. לאחר ההעמסה יצאה האונייה לים כשעל סיפונה 434 מעפילים. יעדה הראשון היה נקודת מפגש ליד האי פונצ'ה, שם הועברו אליה מספינה אחרת מזון, דלק וגם מכשיר הקשר. התדלוק ארך זמן רב מהמתוכנן והמשמעות הייתה כי האונייה לא תצליח להגיע למעבר המסינה בחשיכה. במעבר היו מוצבים דרך קבע תצפיתנים בריטיים וקשה היה להסתיר מעיניהם אונייה שצורתה כה מיוחדת. לפיכך הואטה המהירות כדי לעבור במיצר בלילה הבא.⁹⁴³

נתיב ההפלגה ממצר המסינה עבר מדרום לכרתים לכיוון חופי מצריים מתוך כוונה להגיע ארצה מכיוון דרום, ולהוריד את המעפילים מול חוף ניצנים, לא רחוק מהמקום בו נחתה האונייה שבתאי לוזינסקי.⁹⁴⁴ ב-20 בספטמבר הודיע מטה המוסד בארץ כי שם האונייה יהיה אף על פי כן, שם מתריס שבא אחרי תפיסת האוניות האחרונות וגירוש מעפיליהן.⁹⁴⁵ לאחר מעבר המסינה נצבע משני צידי החרטום השם פארידה ועל התורן הונף דגל טורקי, האונייה הוסוותה כספינת סוחר המובילה בצל וכותנה מאלכסנדריה לנמל יפו.⁹⁴⁶ המעפילים הוכנו לאפשרות של מאבק. המלווים הסבירו להם את יתרונותיה של הספינה ואת סיכוייה הגבוהים להצליח, לאחר מכן תודרכו וצוידו ללחימה על הסיפונים.⁹⁴⁷

יחידת ההאזנה והאיכון של המודיעין הבריטי עקבה אחרי האונייה והצליחה לאכן (DF) את שידוריה לאורך נתיבה. התעבורה הייתה מעטה, אך הספיקה למספר איכונים.⁹⁴⁸ בלילה האחרון הייתה האונייה בדממת קשר, אך איכוני היום הקודם הספיקו כדי לקבוע את מיקומה המשוער ולעדכן את

941 הדרי – יומן מבצעים, עמ' 125.

942 אמ"ה, תיק אף על פי כן, דוח מלווה האונייה 'צמחוני' (משה קרופניק), 10.10.1947.

943 שם, שם.

944 את"ה, חט' 14, תיק 185, מאליהו למיכאל, 24.9.47.

945 שם, מאת המוסד בארץ ('ארנון') אל המוסד באיטליה ('לאונרד'), הודעה, 20.9.47.

946 שם, דוח מלווה האונייה (אליהו שחר), 20.11.1947.

947 שם, דוח מלווה האונייה 'צמחוני' (משה קרופניק), 10.10.1947.

948 רוזן – התחקיר הבריטי, עמ' 2.

קציני הקיסור של הצי ושל חיל האוויר במפקדה הראשית בירושלים.⁹⁴⁹ ב-26 בחודש, בשעה 16:00, כשהייתה האונייה מרחק עשרים מיל מצפון לפורט סעיד, הופיע מעליה מטוס, היה זה אחד ממטוסי הלנקסטר מטייסת 38 שפעל אותו בוקר במסגרת סיור SUNBURN.⁹⁵⁰ ההסתרות מתחת לסיפונים קשתה מאוד על המעפילים, אך הם מילאו את ההוראות בקפדנות.⁹⁵¹

לקראת הדמדומים הצטרף מטוס נוסף כדי לסייע לקודמו, ועם חשיכה החלו המטוסים להאיר את האונייה באבוקות מוצנחות (נורים). בהמשך לדווח המטוס, הוכוונה לנקודת יירוט המשחתת צ'קרט, אליה הצטרפה בהמשך המשחתת טליבונט.⁹⁵² בשעה 19:15 הבחינו צופי האונייה במשחתת מתקרבת. לשאלת המשחתת מי האונייה ומה יעדה, ענו מהאונייה כי זוהי פארדיה המובילה בצל וכותנה מאלכסנדריה ליפו.⁹⁵³ במשחתת לא השתכנעו. בבוקר נראתה משחתת נוספת והמלוויים החליטו להפסיק את ההתחזות ולהתחיל בהפגנה. המעפילים עלו לסיפון ופרצו בשירת 'התקווה', על התורן הונף הדגל הציוני ועל גשר האונייה נתלה השלט: אניית ההגנה 'ואף על פי כן'.⁹⁵⁴ מהמשחתת ניסו לשכנע את האונייה להפליג לכיוון נמל חיפה. משנכנסה האונייה למים הריבוניים נעשו הפעולות הבריטיות אגרסיביות יותר, הבריטים חששו ככל הנראה שהאונייה תחמוק לכיוון החוף, אל מים רדודים, שם יתרונה של הנחתת גדול. במהלך פעולות החסימה התנגשה הנחתת באחת המשחתות. מעוצמת ההתנגשות הודמם אחד ממנועי האונייה (מנוע אחר מתוך השלושה התקלקל מספר ימים קודם לכן) והאונייה נותרה לתמרן עם מנוע אחד. עקב מגבלה זו הצליחה המשחתת לגשת לירכתי האונייה ולהעביר תוך זמן קצר צוות השתלטות, החל מאבק. בשלב מסוים חש אחד מאנשי צוות ההשתלטות מאוים וירה חמישה כדורים מנשקו, מעפיל אחד, נוח גולדפארב, נהרג ושניים אחרים נפצעו. הבריטים הורו לכל המעפילים לרדת אל מתחת לסיפון ומאחת המשחתות הורד צוות רפואי שטיפל בפצועים. הספינה נגררה לחיפה והמעפילים הועלו לאוניות הגירוש אמפייר קומפורט ואמפייר רסט, שיצאו עוד באותו ערב לכיוון קפריסין.⁹⁵⁵

פרשת המרגלת שלא הייתה

בין המעפילים הייתה גם צעירה בשם בטי פידלר. כשעלו השוטרים הבריטיים על האונייה בנמל חיפה ושאלו מי דובר אנגלית, התנדבה פידלר לסייע, ולבקשת השוטרים הצביעה על חלק ממלווי האונייה והצוות הזר. אירוע זה הפך במהלך השנים למיתוס עסיסי על מרגלת שרקמה רומן עם

949 שם, שם.

950 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1910, דוח ספטמבר 1947.

951 אמ"ה, תיק אף על פי כן, דוח מלווה האונייה 'צמחוני' (משה קרופניק), 10.10.1947.

952 ניניאן – פטרול עמ' 142.

953 אמ"ה, תיק אף על פי כן, דוח מלווה האונייה (אליהו שחר), 20.11.1947.

954 בשלט המקורי מופיעה זו החיבור (ואף). אמ"ה, תיק אף על פי כן, תמונת האונייה בזמן ההשתלטות.

955 מאמר מערכת, "refugee shot dead on ship" **The Palestine Post** (28.9.47) עמ' 1.

מלווה האונייה, אוסי רביד, ואותתה למשחתות הבריטיות בפנס יד ובכך חשפה את זהות האונייה. עיתונאים וכתבים עטו על השלל בכותרות "צהובות".⁹⁵⁶

בטי לא הייתה מרגלת אלא בחורה תימהונית לכל היותר, והאונייה אף על פי כן הייתה ממילא במעקב צמוד ומתמשך חודשים ארוכים טרם ובמהלך הפלגתה.⁹⁵⁷ לא פנס היד של בטי הסגיר את הספינה. במהלך ההפלגה התנהגה בטי בצורה מוזרה ומוחצנת וחיפשה תשומת לב אותה אכן מצאה בזרועותיו של איש הפלי"ם, אוסי רביד. בסוף ההפלגה כשהתנדבה בטי להסגיר את אנשי הצוות וחלק מהמלווים, את אהובה לא הסגירה. הבריטים לא לקחו את בטי לבית מלון אחרי ההפלגה, גם לא למסעדה, כמצופה בכרוניקה מסוג זה. למעשה היא נחקרה במשטרה והושמה בתא מעצר, אפילו שמיכה שכחו לתת לה.⁹⁵⁸

3.2 החזרה לים השחור

השלכות המאבק על סיפוני האקסודוס לא הסתכמו רק ברמה הטקטית, ברמה האסטרטגית היה השינוי גדול עוד יותר, וכפי שניתן לקבוע ממרחק הזמן, שינוי זה היה נקודת מפנה מובהקת במערכה כולה. אבל, בסוף חודש יולי 1947 עדיין לא הפנימה ההנהגה הציונית את גודל ניצחונה בפרשת אקסודוס, ולא הבחינה בכך שהבריטים נסוגים ממדיניות ה'רפולמנט'. כיוון שכך, החל ארגון ה'הגנה' לחפש אלטרנטיבות לנמלי היציאה בצרפת ובאיטליה. הניסיון שנרכש בהוצאתה של האונייה מקס נורדאו שנה קודם לכן מרומניה עמד לנגד עיניהם של אנשי המוסד והוחלט לנסות להגיע להסדרים עם מדינות הגוש המזרחי שלחוף הים השחור, קרי בולגריה ורומניה. בארצות אלה לא היו עקורים, אך היו בהן מאות אלפי יהודים שהיו פוטנציאל לעלייה, והנחת העבודה הייתה שהבריטים יתקשו להחזיר מעפילים לאותן ארצות.⁹⁵⁹ על רקע שינויים אלה התארגנה הפלגתן של גאולה ומדינת היהודים.

גאולה ומדינת היהודים (Northland & Paducah)

האוניות תוכננו לצאת מצרפת ולהביא מעפילים מנמל גדנסק שבים הבלטי, אך במהלך הכנתן שונתה התוכנית והועידה אותן להביא מעפילים מנמלי הים השחור. שינוי זה התאפשר תודות לעבודתם של אנשי המוסד לעלייה, שייקה דן ואפרים שילה, מול שלטונות בולגריה. בעבודה זו הסתייעו גם בד"ר

⁹⁵⁶ יוסי מלמן, "המרגלת שאהבה אותו", הארץ, (9.3.2001), עמ' 7.

⁹⁵⁷ האונייה נקראה בתכתובות המודיעין Fog 33 והיא אוכנה במערכות ה-D.F מספר פעמים לאורך הפלגתה. רוזן – התחקיר הבריטי, עמ' 1.

⁹⁵⁸ אמ"ה, תיק אף על פי כן, אל: 'טנא' (עורך סקירות המודיעין של הש"י), דוח על חקירת הבולשת סביב תפיסת האונייה אף על פי כן, 30.9.47.

⁹⁵⁹ כוכבי – עקורים, עמ' 241.

ברוך קונפינו ובקשריו הענפים עם מנגנוני הביטחון הבולגריים.⁹⁶⁰ אנשי המוסד הצליחו להגיע להסכם עם ראשי מנגנון ביטחון הפנים הבולגרי לפיו תתקבל תמורה בסך 20 דולרים אמריקניים עבור כל מעפיל שיאושר לעלייה.⁹⁶¹ בשלב ראשון הוסכם כי 4,000 פליטים מרומניה יחצו את הדנובה על הגשר המחבר בין ג'ורג'יו הרומנית לרוסה הבולגרית, ומשם יובלו ברכבות בולגריות לנמל בורגס ויעלו על שתי אוניות. הסכם זה היה באישורן של רומניה ושל ברית המועצות.⁹⁶² משהחל ההסכם להתגבש, הורה המוסד את האוניות לשנות עת יעדן ולצאת אל הים השחור.

מדינת היהודים הייתה בעברה שוברת קרח במשמר החופים של ארצות הברית. אונייה גדולה ומאסיבית בהשוואה לרוב אוניות המעפילים.⁹⁶³ האונייה נרכשה על ידי נציג המוסד לעלייה ב' בארה"ב, זאב שינד, באמצעות חברת קש בשם Weston Trading Company. שם הצופן שלה בתכתובות המוסד היה 'הצפונית'. במהלך הכנותיה התקשו המארגנים לשמור בסוד את יעודה וכבר בשלבים הראשונים להכנתה נודע ברבים כי תשמש להסיע מעפילים.⁹⁶⁴ האונייה יצאה את בולטימור ב-30 באפריל 1947 תחת דגל פנמי, והגיעה לנמל פורט דה בוק שבצרפת ב-23 במאי. בנמל זה פרקה הספינה ציוד ומזון למחסני ערובה עבור אוניות מעפילים אחרות, אך השאירה במחסניה מזון וציוד להפלגת 1,700 מעפילים למשך 25 ימי הפלגה. עם הגעתה לפורט דה בוק התייצבו באונייה איש הפלי"ם, יוסף פינצ'וק (אלמוג), כמפקד ואיתו שני מלווים ושני 'גדעונים'. צוות האונייה שמנה 17 ימאים אמריקאים, רובם יהודים מתנדבים, קיבל את מרותו של המפקד הארץ ישראלי.⁹⁶⁵ ב-2 ביוני יצאה האונייה את הים התיכון והפליגה לנמל באיון (Bayonne) שלחוף האוקיאנוס האטלנטי, אליו הגיעה ב-12 ביוני.⁹⁶⁶ אנשי המוסד קיוו כי בנמל באיון המרוחק ניתן יהיה להסתיר את האוניות ובמקביל לקרב אותן ליעדן – הים הבלטי.

גאולה הגיעה לנמל באיון שבוע לאחר מכן. היא הייתה בעברה ספינת תותחים במשמר החופים האמריקאי בשם Paducah, וגם היא נרכשה על ידי חברת Weston Trading Company עבור המוסד.⁹⁶⁷ שם הצופן שלה בתכתובות המוסד היה 'המלאך' ובמספר מקומות, כנראה עקב שיבוש, 'המלח'. האונייה יצאה ממיאמי ב-18 במאי 1947 והפליגה לבולטימור להמשך הצטיידות, לאחר מכן יצאה מזרחה לכיוון אירופה.⁹⁶⁸ ב-18 ביוני נכנסה האונייה לנמל באיון ונקשרה בסמוך

⁹⁶⁰ דר' ברוך קונפינו - רופא יהודי, חבר אגודת הציונים הכלליים בסופיה. בתחילת מלחמת העולם השנייה ארגן מפעל העפלה פרטי ובמסגרתו הפליגו מבולגריה 4 אוניות מעפילים. לאחר המלחמה נרתם לסייע לשליחי המוסד בארגון ההעפלה מבולגריה לישראל.

⁹⁶¹ כוכבי – עקורים, עמ' 241.

⁹⁶² שלמה שאלתיאל, *מארץ הולדת למולדת, עלייה והעפלה מבולגריה ודרכה בשנים 1939-1949*, עם עובד (2004) עמ' 226-227.

⁹⁶³ פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

⁹⁶⁴ גרינפילד – יהודים, עמ' 108.

⁹⁶⁵ שם, שם.

⁹⁶⁶ יוסף אלמוג, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 73.

⁹⁶⁷ פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

⁹⁶⁸ Rudolph W. Patzert, *Running the Palestine Blockade, The Last Voyage of the Paducah*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland (1994) Pp. 11- 45. להלן: פדוקה – פדוקה.

למרט'לנד.⁹⁶⁹ בתחילת חודש יולי הגיעו לבאיון והשתלבו בהכנות מפקדה המיועד של פדוקה, איש הפלי"ם מוקה לימון, מלווה אחד ושני 'גדעונים'. המחשבה להסתיר את הכנת הספינות לא צלחה ועד מהרה נודע בעיירה כי הספינות מיועדות לשאת מעפילים. עיתון בריטי פרסם כתבה מפורטת על המוסד לעלייה ב', על שתי האוניות בנמל באיון ועל תוכנית הפלגתן.⁹⁷⁰ האוכלוסייה המקומית אהדה את המעשה והתרחשותה של פרשת האקסודוס ממש באותם ימים הוסיפה עוד לאהדה.⁹⁷¹

במהלך ההכנות הופיע בבאיון שאול אביגור והודיע למפקדים על שינוי יעד ההפלגה מגדנסק שבים הבלטי לבורגס שבים השחור.⁹⁷² האוניות החלו להתארגן להפלגה אל יעדן החדש. לקראת סיום העבודות החלו שלטונות צרפת, כנראה בלחץ הבריטים, להערים קשיים. הבריטים עקבו בדאגה רבה אחר הכנת האוניות. אוניות אלה היו בנויות האופן מאסיבי, ובמיוחד נורט'לנד, שהייתה שוברת קרח בעברה, חרטומה המחוזק יכול היה לגרום למשחתות הבריטיות נזקים גדולים עוד יותר מהנזקים שספגו בעימות עם האקסודוס, ומספר המעפילים שיכולה הייתה האונייה לשאת עלה על 2,000. המונח UNBOARDABLE (בלתי ניתנת להשתלטות), עלה לא פעם בתכתובות שבין האדמירליות למפקד צי הים התיכון אדמירל וויליס. הבריטים כבר הפנימו את התובנה שלא על כל אונייה ניתן להשתלט.⁹⁷³ בנוסף להערכת הפוטנציאל, ידע המודיעין להתריע באופן נקודתי כי האוניות מצטיידות בחוטי תיל, כלומר נערכות למאבק בדומה לאונייה אקסודוס.⁹⁷⁴

ב-23 ביולי הגיע לאוניות גורם מוסמך משלטונות הנמל וביקש מרבי החובלים שיחתמו על התחייבות שלא יסיעו מעפילים מצרפת.⁹⁷⁵ ב-25 ביולי בא נציג הקונסוליה הפנמית לברר במה עוסקות האוניות המניפות את דגל פנמה בנמל. הנציג הפנמי זכה לכבוד רב בביקורו, וכנראה גם לתשורות נאות, ולא הוסיף לבקר במקום.⁹⁷⁶ יום לאחר מכן הגיע מטעם שלטונות צרפת מכתב החרמה לנורט'לנד. העילה הייתה יציאתה של אקסודוס ללא אישור שבועיים קודם לכן מנמל סט. בגין עברה זו נקנסו הבעלים, חברת Weston Trading, בסך 10 מיליון פרנק. מאחר ונורט'לנד הייתה רשומה גם היא באותה חברה, החליטו שלטונות צרפת להחרימה כערוכה לתשלום הקנס.⁹⁷⁷ כיוון שכך, הוחלט כי פדוקה תצא לדרך מבלי להמתין לנורט'לנד, וכי האחרונה תצטרף בהמשך. הפלגתה של פדוקה נתקלה גם היא בקשיים מאחר וקשה היה להשיג דלק עבורה. ניכר היה שמאחורי הקלעים פועל המודיעין הבריטי בכל כוחו להערים את הקשיים. אל מול המודיעין הבריטי נעזר המוסד לעלייה ב' באהדת הצרפתים למפעל הציוני ובאי אהדתם לבריטים. המוסד לא בחל

969 הדרי – יומן מבצעים, עמ' 87.

970 שם, עמ' 123.

971 גרינפילד – יהודים, עמ' 108.

972 יוסף אלמוג, "זיכרונות", ינאי ואלמוג - שערים, עמ' 73.

973 ADM 1/20789, TNA, מדיניות ההשתלטות לאחר אירועי האקסודוס, נספח 3. 25.9.47.

974 שם, שם.

975 הדרי – יומן מבצעים, עמ' 125.

976 שם, עמ' 128.

977 שם, עמ' 129.

באמצעים, ולבסוף תודלקה האונייה.⁹⁷⁸ שינוי הנתיב דרש הצטיידות במפות של הים התיכון, הים האגאי והים השחור. הבעיה העיקרית הייתה לקבל מפות עדכניות בהן מסומנים שדות המוקשים שנותרו מימי המלחמה.⁹⁷⁹

פדוקה יצאה את באיון ב-4 באוגוסט והפליגה דרומה אל מצרי גיברלטר, במצר התגלתה זוהתה, תחילה על ידי מטוס ארבע מנועי ואחר כך על ידי כלי שיט בריטי.⁹⁸⁰ לשאלת כלי השיט מהו יעד ההפלגה, השיבו מהאונייה כי היעד הוא נמל ליוורנו שבאיטליה. הבריטים לא השתכנעו, ומרגע זה הייתה האונייה במעקב רצוף ומתמשך. המעקב הרצוף (Shadowing) אחרי אוניות המעפילים התרחב בקיץ 1947 והתחיל בדרך כלל עם השגת מגע ראשוני עם האונייה, אפילו היה הדבר במרחק אלפי מילים מחופי הארץ. שיטה זו אפשרה לדרג המדיני ארכה לשקול את צעדיו וחסכה מדרגי הצבא והצי התמודדות בהולה עם אונייה המתגלית בהפתעה בקרבת החוף.⁹⁸¹

במהלך ההפלגה לאורך חופי צפון אפריקה אירעה תקלה במערכת הקיטור ונוצר מחסור במים. מפקד ההפלגה החליט להיכנס לאחד מנמלי אלג'יר כדי להשלים את החסר. בעצה אחת עם רב החובל הוחלט להיכנס לנמל קטן בו לא סביר שתהייה נציגות בריטית.⁹⁸² נמל בון (כיום אנאבה) נמצא מתאים. האונייה המשיכה בנתיבה מזרחה וב-13 באוגוסט, כשהייתה מצפון לבון, פנתה בחדות דרומה והפליגה אל תוך הנמל. המלווים קיוו שהבריטים, אשר עקבו אחר האונייה, לא יספיקו להפעיל את השפעתם על השלטונות ולהערים קשיים, אך לא כך קרה. שעות ספורות אחרי כניסת האונייה לנמל כבר עגנו מול פתחו סיירת ושתי משחתות בריטיות.⁹⁸³

בנמל עלה לאונייה קולונל צרפתי ובירר את סיבת כניסתה, לא הייתה התערבות נוספת ולא נשאלו שאלות נוספות, ועם סיום מילוי מכלי המים יצאה האונייה להמשך דרכה. הספינות הבריטיות שעגנו בפתח הנמל לא הפריעו.⁹⁸⁴ מפקד ההפלגה, לימון, העריך שהדריכות הבריטית וזריזות תגובתם נבעו מאירוע הפלגתה של שיבת ציון ארבעה שבועות קודם לכן. הבריטים חששו כנראה שפדוקה מתכוונת להעלות מעפילים בנמל זה.⁹⁸⁵

978 שם, עמ' 141.

979 שם, עמ' 144.

980 בשלב הזה של המאבק חילקו הבריטים את נתיביהן של אוניות המעפילים לאזורים ובכל אזור הציבו כל שיט מסייר. מאחר ולא הייתה כוונה להשתלט בלב ים היו הכלים המסיירים כלי שיט מקו שני (פריגטות וספינות ליווי מסוג Sloop בעיקר). את המשחתות הציבו בקרבת חופי הארץ שם נדרשה פעולת ההשתלטות. הכלים שעקבו אחר פדוקה לאורך נתיבה היו המכמורתן המגויס Tocogay, הפריגטה Cardigan Bay וספינת הליווי Mermaid. פצרט – פדוקה, עמ' 94.

981 כפי שקרה בהגעתה של תיאודור הרצל – ראו לעיל.

982 שם, עמ' 91.

983 שם, שם.

984 שם, עמ' 93.

985 שם, שם.

בהמשך ההפלגה נקלטה ברשת 'גדעון' הנחייה לעצור את האונייה ולא לאסוף מעפילים. לימון הבחין שהוראה הוצפנה בצופן שאינו בתוקף והעריך שזוהי הטעיה של המודיעין הבריטי. האונייה המשיכה בנתיבה.⁹⁸⁶ ב-17 באוגוסט עברה האונייה ממערב לאי כרתים ועלתה צפון מזרחה, לכיוון מעבר הדרדנלים, לשם נכנסה ב-1 בספטמבר. הספינה הבריטית שעקבה אחריה לא נכנסה למצר ונשארה לעגון בקרבת אחד האיים. על פי 'אמנת מונטריי' לא התאפשרה כניסת אוניות לים השחור שלא למטרות מסחר, והבריטים כמנהגם הקפידו על מילוי האמנות.⁹⁸⁷

חודש קודם לכן, כשיצאה פדוקה מנמל באיון תוכנן כי תפליג לקונסטנצה שברומניה. במהלך ההפלגה שונו היעדים מקונסטנצה לבלצ'יק ומבלצ'יק לוורנה, כפועל יוצא של מגעים ותיאומים של סוכני המוסד עם שלטונות רומניה ושלטונות בולגריה, כשברקע גם לחץ בריטי.⁹⁸⁸ האונייה נכנסה לנמל וורנה כשבמכליה טיפות דלק אחרונות. בוורנה המתינה האונייה שבועיים שלמים לתדלוק אך לשווא, לבסוף בהנחיית המוסד הועברה לנמל בורגס.⁹⁸⁹

נורט'לנד עמדה בנמל באיון עוד ארבעה שבועות עד אשר הצליחו אנשי המוסד לעלייה ב' לשחררה. תקופת העמידה הייתה מלווה במתח ובכוננות נגד חבלה, כפי שאכן קרה בפאן קרשנט בסוף אוגוסט, כשעמדה להתקנות בנמל ונציה.⁹⁹⁰ ב-28 באוגוסט הושגו כל האישורים ליציאה לים ולהפלגה מזרחה. האונייה יצאה אל מפרץ הביסקאיה, הקיפה את ספרד וב-3 בספטמבר הגיעה למצרי גיברלטר, במהלך המעבר הוארה בזרקור וזוהתה על ידי כלי שיט בריטי שסייר במצר, למחרת צולמה על ידי מטוס סיור בריטי ומרגע זה לוותה ונעקבה על ידי כלי שיט בריטיים לאורך כל נתיבה.⁹⁹¹ בכניסה לדרדנלים הסתיים הליווי של כלי השיט הבריטיים. בשלב הזה כבר היה ידוע כי נמל ההעמסה יהיה בורגס שבבולגריה. ב-14 בספטמבר הטילה האונייה עוגן בקרבת הנמל. איש המוסד אשר עמד בקשר עם האוניות כל אותה עת היה שייקה דן.

נורט'לנד נכנסה לנמל בורגס עצמו ב-21 בספטמבר. על האונייה עלו 2,465 מעפילים ועם סיום התהליך יצאה ועגנה לא רחוק מפתחו. העלאת המעפילים לפדוקה החלה ביום המחרת, לאונייה הועלו 1,388 מעפילים. הבאתם של אלפי המעפילים אל האוניות בדרכי היבשה (ברכבות בעיקר) ממקומות שונים מרומניה, התנהלה בסדר וביעילות (כולל הפסקת התנועה ביום כיפור). הצלחה זו הרשימה מאוד את המודיעין הבריטי ואוששה את הנחתו לפיה הסובייטים מסייעים לארגון ה'הגנה', בעיקר כדי להביך את הבריטים.⁹⁹²

986 שם, שם.

987 Convention Regarding the Regime of the Straites Signed at Monteux, July 20th (1936) Section 19. article 1 להלן: חבר הלאומים – אמנת מונטריי.

988 אהרני – מטות, עמ' 29.

989 גרינפילד - יהודים, עמ' 110.

990 ראו לעיל.

991 TNA, ADM 1/20793, לאור הערכת מצב קבינט לגבי 'האוניות הגדולות', 28.8.47.

992 שם, דוח המודיעין של ה-PSS (תרגום מאנגלית), 12.11.47.

הספינות הרימו עוגן ויצאו לדרך ב-26 בספטמבר, נרט'לנד הובילה. המשוכה הבאה אותה נדרשו לעבור הייתה מעבר הבוספורוס וביקורת השלטונות הטורקיים על האונייה. המעבר היה במעמד בין לאומי, אך בכל זאת הייתה לטורקים זכות לערוך באוניות העוברות בו ביקורות מכס ותברואה.⁹⁹³ המלווים לא לקחו סיכונים, הם הניחו שהבריטים יפעילו לחץ על הטורקים לעכב את האוניות בתואנה כל שהיא, ולכן צירפו לניירת הנדרשת סיגירות, משקאות וכסף מזומן. הנחתם של המלווים הייתה מוצדקת, משרד החוץ הבריטי אכן פנה לשלטונות פנמה להסיר את דגלי האוניות ולשלטונות טורקיה שלא לאפשר את מעברן בבוספורוס.⁹⁹⁴ לחצים אלה לא הועילו, התשורות שהכינו אנשי המוסד עשו את שלהן, הפקידים הטורקיים לקחו את הניירת ואת התשורות ללא אומר, והספינות המשיכו לדרך.⁹⁹⁵ בשלב זה קיבלו מפקדי האוניות מנציגות המוסד בארץ את שמותיהן החדשים, נרט'לנד נקראה *מדינת היהודים* ופדוקה נקראה *גאולה*, שמות שנועדו להזכיר למעפילים וגם לבריטים את יעד ההפלגה.

ב-28 בספטמבר בשעה 16:00 יצאה השיירה את הדרדנלים. ביציאה המתינו לה המשחתות צ'פלט וצ'ווייט והחלו במעקב צמוד, בהמשך הצטרפה גם הפריגטה אס'ל ביי ועל סיפונה תוספת ציוד לצוותי ההשתלטות.⁹⁹⁶ בצי הבריטי שררו מתח ודריכות, הדי פרשת אקסודוס לא שכחו, ובים התיכון נמצאו אותה עת ארבע אוניות גדולות עם פוטנציאל הסתבכות דומה. בנוסף לשתי האוניות הנכנסות ממעבר הדרדנלים, שייטו בים התיכון תחת מעקב פאן יורק ופאן קרשנט הענקיות והדירו שינה מעיני האדמירלים. המושג Unboardable עלה שוב ושוב בהתכתבויות. מפקדי המשחתות הוסמכו להחליט באם ניתן לבצע את ההשתלטות ולפעול בהתאם, ומפקד צי הים התיכון, אדמירל וויליס, דאג להיות מעורב ומעודכן בכל אירוע הנוגע לאוניות אלה.⁹⁹⁷ בנתיב המוליך דרומה מהדרדנלים, לאורך הים האגאי, נותרו עוד מימי מלחמת העולם השנייה מספר שדות מוקשים. הבריטים לא היו משוכנעים כי האוניות מצוידות במפות עדכניות והציעו לרבי החובלים באוניות המעפילים את עזרתם בניווט.⁹⁹⁸ גם הפעם, כפי שקרה בהפלגתה של *שיבת ציון*, נראה היה שהבריטים עושים מאמץ שההפלגה תעבור בשלום.

כשעברו האוניות במעבר הסקרפנטו, מרחק שני ימי הפלגה מחופי הארץ, ניסה מפקד *מדינת היהודים*, אלמוג, להכין את אונייתו לקליטת מעפילי *הגאולה* - כך תודרך ע"י שייקה דן עוד בנמל בורגס.⁹⁹⁹ אלמוג נוכח שהדבר איננו אפשרי, בין נוסעיו היו 150 תינוקות רכים - אותם ואת אימותיהם לא ניתן היה לצופף. אלמוג עדכן את מטה המוסד בארץ על החלטתו ולפיכך הונחו

993 חבר הלאומים - אמנת מונטריי, סקציה 1, סעיף 3.

994 TNA, ADM 1/ 20793, משרד החוץ לנציגויות פנמה, בולגריה וטורקיה, 2.9.47.

995 אמ"ה, תיק *מדינת היהודים*, דוח מפקד האונייה (יוסף פינצ'וק), 11.10.47.

996 ניניאן - פטרול, עמ' 141.

997 TNA, ADM 1/ 20789, מכתב אישי ממזכיר הימייה, 2.10.47.

998 חמש שנים קודם לכן התפוצצה האונייה *סטרומה* בקרבת מקום. איש לא האשים את הבריטים במעשה ובכל זאת חששו הבריטים מאירועים מסוג זה.

999 *גאולה* תוכננה לחזור ריקה ולהעלות לסיפונה קבוצה נוספת של מעפילים.

המפקדים להיפרד בנתיבם, *מדינת היהודים* נדרשה להמשיך לכיוון תל אביב וגאולה יועדה לנמל חיפה, במוסד קיוו כי ההפרדה תגרום לבריטים לפצל את כוחותיהם.¹⁰⁰⁰

בלילה שלפני ההגעה לחופי הארץ נתקבלו ממטה המוסד הנחיות התגוננות. האוניות הונחו שלא להסתכן בהתנגדות ולרכז מאמץ רק בזמן ההעברה לאוניות הגירוש. במוסד חששו שחלק מהמעפילים מצוידים בנשק, והדבר ייתן לבריטים עילה לשימוש בנשק חם, לכן גם הדגישו כי יש להימנע משימוש בנשק ולהסתירו מעיני הבריטים כאשר יעלו על הסיון.¹⁰⁰¹ הנחיות מיוחדות אלה שיקפו את אי הוודאות ששררה במוסד לגבי זהות מעפילים שהגיעו ממדינות הגוש המזרחי. בניגוד להעפלה ממדינות מערב אירופה, שם היו המעפילים בהשגחת אנשי המוסד ימים רבים טרם ההפלגה, פגשו אנשי המוסד במעפילים המגיעים דרך מדינות הגוש רק בסמוך לעלייתם לאונייה ולא ניתן היה לתדרכם ולברר מה הם נושאים במטענם. סיבה נוספת להנחיות הממתנות הייתה הידיעה על הפגנה גדולה שמתכננים ערביי ארץ ישראל בכל רחבי הארץ. במוסד חששו מהסתבכות והסלמה והעדיפו באותה עת התנגדות פסיבית.¹⁰⁰²

בבוקר ה-1 באוקטובר פנתה גאולה לכיוון חיפה ומדינת היהודים המשיכה דרומה לכיוון תל אביב. בשלב זה כבר פיקד על הכוח הבריטי אלוף משנה דימוק ווטסון (Captain Dymock Watson), מפקד שייטת המשחתות ה-1. ווטסון הורה לשתי משחתות ופריגטה אחת ללוות את גאולה ולליווי מדינת היהודים הקצה שלוש משחתות ופריגטה. מזג האוויר היה נוח להשתלטות. במהלך הלילה קלטו הבריטים את הנחיות המוסד לאוניות המעפילים שלא להסתכן בשלב ההשתלטות, והעבירו את הידיעה בין ספינותיהם.¹⁰⁰³ גאולה הייתה ערוכה להתנגדות פאסיבית ומינימאלית, למעשה היו מעפיליה אמורים לעבור אל *מדינת היהודים*. מלוויה הסתפקו בהשמדת כתבי הקוד והריסת מכשיר הקשר הראשי כדי שלא ייפול בידי הבריטים.¹⁰⁰⁴ בנוסף הכינו ה'גדעונים' מקום מסתור עם מכשיר קשר קטן בכוונה לשדר את תהליך ההשתלטות.

בבוקר ה-2 באוקטובר, בשעה 06:00 התקרבה המשחתת צ'פלט לגאולה והורתה לה לעצור. האונייה לא עצרה והמשחתת נצמדה לירכתיה תוך כדי תנועה. צוות ההשתלטות עבר מהמשחתת לאונייה, לא הייתה התנגדות משמעותית. המלווים והצוות נטמעו בין המעפילים, מנוע האונייה חובל והבריטים נאלצו לגרור את האונייה לנמל.¹⁰⁰⁵ המפקדים הבריטיים דיווחו כי במהלך ההשתלטות

1000 את"ה, חט' 14, תיק 197, לצפונית ולמלאך, 2.10.47.

1001 שם, למלאך ולצפונית, 1.10.47.

1002 שם, שם.

1003 ניניאן – פטרול, עמ' 142.

1004 נוהג זה של הריסת או השלכת מכשיר הקשר לים בוצע בכל פעם באדיקות רבה. מקורו כנראה

בהתנהלות המחתרית שכן קיומו של מכשיר קשר בבית או במסתור יבשתי הוא דבר מפליל.

שונה הדבר באוניות שם החזקתו של מכשיר קשר היא דבר מתחייב וטריוויאלי. ל"נפילתו" של

מכשיר קשר בידי הבריטים לא הייתה בעצם משמעות, גם לא מודיעינית.

1005 את"ה, חט' 14, תיק 197, דוח מאת המלאך, 2.10.47.

ניסתה תחנת קשר בלתי מזוהה להפריע לתקשורת באמצעות הודעות מבלבלות.¹⁰⁰⁶ האונייה הוכנסה לנמל בלילה שבין ה-2 ל-3 באוקטובר ונקשרה ל'רציף הדמעות'. בעברו השני של הרציף כבר המתינו אוניות הגירוש אמפייר רסט ואמפייר שלטר. שתי אוניות גירוש נוספות עשו דרכן לחיפה, אמפייר קומפורט והנחתת סנוודן סמית' (Snowden Smith) שהובאה ממלטה כדי להשלים את החוסר שנוצר לאחר החבלה באמפייר לייף גארד חודשיים קודם לכן. המעפילים עברו לאוניות הגירוש ללא התנגדות. בשלב זה כבר נתפס הגירוש לקפריסין על ידי ההנהגה הציונית כהצלחה מובהקת. לאיש לא היה ספק כי הגעתם של המעפילים לארץ ישראל בהמשך מובטחת, האמירה הרווחת הייתה אז:

קפריסין היא גם כן ארץ ישראל¹⁰⁰⁷

ב-3 באוקטובר בשעה 06:00 התקרבה המשחתת צ'אריטי למדינת היהודים והורתה לה לעצור, האונייה לא שעתה לקריאות ונערכה להתגוננות בניצוחו של איש הפלי"ם, שמואל הוכמן. עוד בתחילת ההפלגה הטיל אלמוג על הוכמן את האחריות למלאכת המגננה, הוכמן גייס 400 צעירים מקרב המעפילים, צייד אותם במקלות והכין אותם למאבק. תכנית ההתגוננות כללה הקפת המעברים בתיל דוקרני, סגירה וביצור של חדר המכונות, והכנת האפשרות לשליטה מקומית על ההגה ועל המנועים.¹⁰⁰⁸ על הגשר לא התכוונו המלווים להגן אלא רק לבטל את יכולות השליטה ממנו.

סירובה של האונייה לעצור ומראה ה'בריקאדות' על הסיפון הדאיג את מפקדי המשחתות, ואלה החליטו להפעיל את רימוני הגז כמהלך מקדים. לגז הייתה השפעה קשה על המעפילים מתחת לסיפונים והייתה שם בהלה גדולה. בשעה 06:40 ניגשה משחתת לירכתיי האונייה וניסתה להעביר גשרון נייד, אבל אנשי הצוות דחפו את הגשרון באמצעות מוט ארוך ומספר מלחים בריטיים נפלו למים. המלווים ואנשי הצוות האמריקאים המשיכו במאבק. הקצין הראשון אחז בהגה והחל בתמרוני התחמקות. מדינת היהודים הייתה חזקה ומאסיבית, מפקדי המשחתות נזהרו מפגיעה באוניותיהם ואכן באחד התמרונים אירעה התנגשות, בחרטום האונייה נוצר קמט וגם המשחתת ניזוקה.

המלחים שהצליחו לעלות על האונייה לא הצליחו להגיע אל חדר המכונות וחדר ההגה. משחתת נצמדה לאונייה והחלה לדחוף אותה כדי להרחיקה מהחוף, אך מנועי האונייה פעלו במלוא העוצמה והמשחתת התקשתה לסובבה. בשעה 07:15 הצליחו מספר מלחים בריטיים מצוידים בכלי עבודה מתאימים לפרוץ לחדר המכונות. אנשי הצוות הדמימו את המנועים וחיבלו בהם, האונייה עצרה, האוורור פסק, ומאות מעפילים פרצו לסיפונים כדי לשאוף אוויר, הלחימה פסקה.¹⁰⁰⁹ אחת

1006 TNA, WO 275/79, דוח מדור בטחון שדה - Fss 317, 8.10.47

1007 דוד שער, גירוש קפריסין 1946-1949, ההעפלה, המחנות וחברת המעפילים, הספרייה הציונית ירושלים תשמ"א, עמ' 257.

1008 אמ"ה, תיק מדינת היהודים, דוח מפקד האונייה (יוסף פינצ'וק), 11.10.47.

1009 שם, שם.

המשחתות העבירה חבל והאונייה נגררה צפונה, לכיוון נמל חיפה. האונייה הוכנסה לנמל ב-3 באוקטובר אחה"צ ונקשרה ל'רציף הדמעות', לפני חרטומה של גאולה שהובאה לשם כבר בבוקר. בעברו השני של הרציף כבר המתינו אוניות הגירוש.

כשהגיעה מדינת היהודים אל 'רציף הדמעות' ניסו המלווים לעורר את המעפילים ולחדש את המאבק בהתאם להנחיות המוסד, אך הדבר לא קרה. בדוח מפקד האונייה, אלמוג, הובעה אכזבה מכך שנמל חיפה והעיר חיפה היו רגועים ולא ניכרה שום התעוררות של מחאה בנמל ובסביבתו, גם המעפילים היו מאוכזבים.¹⁰¹⁰ (המלווים לא הכירו את ה"מצב הבטחוני" שגרם לארגון ה'הגנה' למתן את הלהבות). מרגע שהודיעו ברמקולים כי אוניות הגירוש מפליגות לקפריסין הייתה תחושה של הקלה, סר איום ההחזרה לאירופה. המעפילים הונחו על ידי אינסטינקט ההישרדות, ומתוך חשש כי מי שלא יספיק לעלות לאוניות יוחזר אולי בהמשך לאירופה נהרו ונדחפו אל אוניות הגירוש והשוטרים הבריטים נאלצו לבלום אותם ולהאט את הקצב.¹⁰¹¹ מספר מעפילים סיפרו לעיתונאים שעמדו על הרציף כי בהתכתשות עם המלחים הבריטים נהרג ילד, אך בהמשך התברר כי הילד נפטר במהלך ההפלגה יומיים קודם לכן.¹⁰¹²

גאולה ומדינת היהודים עברו במסען מארצות הברית, דרך האיים האזוריים, לבאיון שבצרפת, ומשם, דרך הים התיכון אל הים השחור, לאורך כל הנתיב וכמעט בכל מקום הפעילו הבריטים את מלוא השפעתם אך לא הצליחו לעצרן. האוניות לוו באופן צמוד במשך חודשיים ולאורך 3,000 מיל, הן העלו לסיפונין 4,000 מעפילים והביאו אותם לשערי ארץ ישראל. כל מאמצי הבריטים לבטל את הפלגתן, בתחנות השונות לאורך נתיבן, הושמו לאל.

1010 שם, שם.

1011 שם, שם.

1012 ניניאן – פטרול, עמ' 160.

3.3 ההעפלה נמשכת אך הלהבה דועכת

אחרי גאולה ומדינת היהודים יצאו את נמלי איטליה וצרפת שש אוניות קטנות ועל סיפון מספר כולל של 3,000 מעפילים. האוניות יורטו ומעפיליהן נשלחו גם הם לקפריסין, ה'רפולמנט' כבר לא היה איום, אפילו לגבי ארצות מוצא כאיטליה וצרפת. הראשונה בקבוצה זו הייתה אוניית המעפילים עלייה.

עלייה (Albertina)

הספינה פעלה בשירות המוסד החל מקיץ 1945, שמה המקורי היה אלברטינה ושם הצופן שלה היה פטר. תחת שמות אלה כבר הביאה מעפילים ארצה ובהמשך השתתפה בהעברת מעפילים לספינות אחרות. אלברטינה תוכננה לפגוש את ספינת המעפילים קדימה קרוב לחופי הארץ, להעביר אליה את מעפיליה ולשוב על עקבותיה כפי שעשתה פעמים אחדות קודם לכן.

למעשה הייתה זו ספינת המעפילים הראשונה שיצאה מצרפת אחרי פרשת האונייה אקסודוס. בעקבות פרסום הפרשה בעולם השתנו התנאים וכבר לא ניתן היה להשיג עבור המעפילים ויזות למדינות דרום אמריקה. בשל מגבלה זו תוכננה העמסת הספינה להתבצע בחשאי, ולא דרך נמל מוסדר.¹⁰¹³

האונייה יצאה באמצע אוקטובר מאיטליה והגיעה לנמל מרסיי. צוותה כלל רב חובל ומספר אנשי צוות איטלקיים. במרסיי הצטרפו מפקדה המיועד, איש הפלי"ם יאיר ברקר, ו'גדעוני', לא היו מלווים נוספים. המעפילים התקבצו והמתינו לאונייה בשני מחנות מעבר שהקים המוסד: בבנדול ובסן ג'רום. ב-4 בנובמבר, ליל ההעמסה, עגנה הספינה בחוף נידח במפרץ בנדול והמעפילים הובלו אליה רגלית במסלול ההולך סחור סחור כדי שלא ידעו (ולא יוכלו למסור אם יתפסו ויחקרו) מניין עלו. העלאת המעפילים לאונייה התבצעה באמצעות סירת גומי גדולה שהאונייה הביאה איתה ממרסיי. בבוקר ה-5 בנובמבר, משנשלמה ההעמסה, יצאה הספינה לדרך ועל סיפונה 184 מעפילים. סירת הגומי נגררה אחרי האונייה וננטשה בלב ים. האונייה עברה במצר מסינה והמשיכה בנתיב העובר מצפון לקפריסין ודרומה לאורך החוף הסורי. בהפלגתה דרומה החלה לגרור חבלים במים ונראתה כמכמורתן הגורר רשת. בנוסף כובה המשדר והאונייה שמרה על דממת קשר. יחידת ההאזנה והאיכון של המודיעין הבריטי ניסתה לעקוב אחרי האונייה, אך בלבול שהיה בינה ובין האונייה קדימה הקשה על המעקב, כשנפתרה הבעיה הייתה כבר האונייה בדממה ולא הושג איכון.¹⁰¹⁴

ביום שבת 15 בנובמבר בשעה 07:00, כשהייתה האונייה מערבית לטריפולי שבלבנון, חלף מעליה מטוס סיור. המעפילים שהו אז מתחת לסיפון ועל התורן התנוסס דגל תורכי, המטוס לא חזר. אחרי

¹⁰¹³ יאיר ברקר, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 146.

¹⁰¹⁴ רוזן – התחקיר הבריטי, עמ' 2.

הצהריים נראתה במערב משחתת מסיירת אך גם זו לא התקרבה לאונייה, למלווים נראה כי ההסוואה פעלה היטב, אך לא היא - המטוס היה לנקסטר Z מטייסת 38 שהייתה ערוכה אותה עת בעין שמר, הוא גילה וזיהה את המטרה אך משחתות הצי החמיצו אותה.¹⁰¹⁵

לאורך רוב ימי ההפלגה לא היה קשר תקין בין האונייה ובין תחנות המוסד. ב-15 בחודש, ביום בו התגלתה ע"י המטוס, חודש הקשר והאונייה הונחתה לחבור עם קדימה ולהעביר אליה את מעפיליה. מפגש זה לא יצא לפועל ואלברטינה הונחתה להמשיך בהפלגתה דרומה ולהוריד את מעפיליה מול חוף נהרייה, באותה הנחייה נקבע כי שם הספינה יהיה עלייה.¹⁰¹⁶

ב-16 בנובמבר בשעה 05:00 (כשעה לפני הזריחה) התקרבה הספינה לחוף המיועד. סירות של ה'פועל' נהרייה נצמדו לאונייה והחלו בהורדת המעפילים. ברקר שביקש לזרז את הפעולה בטרם תזרח השמש התקרב עוד לחוף ובסופו של דבר העלה את הספינה על השרטון שבקרבתו.¹⁰¹⁷ הורדת המעפילים נשלמה במהירות, הצוות והמלווים ירדו גם הם והספינה ננטשה. על חרטום האונייה נתלה סדין ועליו כרזה באותיות אדומות:

ספינת ההגנה עלייה קלון לממשלה הממשיכה במדיניות הספר הלבן

תחי העלייה החופשית¹⁰¹⁸

המעפילים הועלו על אוטובוסים ופוזרו ביישובי הסביבה. הספינה חולצה על ידי גוררת מנמל חיפה, ששלחה הסקציה הימית של המשטרה. לאחר החילוץ נעה בכוחות עצמה לחיפה והוחרמה על פי צו בית משפט.¹⁰¹⁹

קדימה (Raffaeluccia)

ביום בו יצאה עלייה לדרכה, יצאה מוונציה אניית מעפילים נוספת בשם קדימה. זו הייתה ספינת מפרש דו תרנית עשויה עץ.¹⁰²⁰ הספינה נרכשה על ידי אנשי המוסד והועברה למספנה איתה נהגו לעבוד בפורטו ונרה שליד לה-ספציה. שלא כבעבר, התקשו מנהלי המספנה לשתף פעולה, לחץ המודיעין הבריטי אחרי פרשת אקסודוס ניכר היטב באיטליה ובצרפת. לפיכך החליטה סרני להעביר את הספינה לוונציה.¹⁰²¹ בוונציה נמשכו ההכנות ובשלב זה התייצבו המפקד המיועד, איש הפלי"ם

¹⁰¹⁵ Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1911, דוח נובמבר 1947.

¹⁰¹⁶ ריינס מאיר ובתיה, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 475.

¹⁰¹⁷ אמ"ה, תיק עלייה, מאת 'איר', דוח על נסיעה "עלייה" – פטר, 28.11.47.

¹⁰¹⁸ מאמר מערכת, "עלייה פרצה את ההסגר והעלתה את נוסעיה בחוף נהרייה", דבר, דף שער (17.11.47).

¹⁰¹⁹ ציטוט AP, "Aliya evades patrol in night landing", The Palestine Post, דף שער (17.11.47).

¹⁰²⁰ פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

¹⁰²¹ סרני – ספינות, עמ' 149.

זאב רותם, ואיתו שלושה מלווים ו'גדעוני'. הצוות השכיר שצורף מנה רב חובל איטלקי ושמונה מלחים.¹⁰²²

המעפילים, 794 במספרם, המתינו במחנה ליד מילנו. בניגוד להפלגות קודמות מאיטליה, התאמצו אנשי המוסד להסתיר את שלבי ההתארגנות מעיני המקומיים. התוכנית הייתה להסיע את המעפילים באוטובוסים אשר יגיעו לחוף בהפרשי זמן כדי שלא ליצור התקהלויות ולא למשוך תשומת לב, אך התוכנית לא צלחה, כל האוטובוסים הגיעו לחוף ההעמסה בו זמנית. נוצרה המולה, האירוע משך סקרנים רבים ומישהו הודיע למשטרה.¹⁰²³ המארגנים פעלו בזריזות, המעפילים הועלו לסירות והסירות הצליחו לחמוק ולחבור עם האונייה שעגנה לא רחוק מחוף ההעמסה.

הספינה הרימה עוגן והפליגה דרומה לאורך הים האדריאטי. ההפלגה התנהלה באיטיות בשל החשש ממוקשים צפים. לאחר מעבר הסקרפנטו פנתה דרום מזרחה לנתיב העובר מדרום לקפריסין לכיוון לבנון.¹⁰²⁴ בשלב זה הוחלט במוסד להפגיש את הספינה עם עלייה שהייתה גם היא בדרכה ארצה ולקלוט את מעפיליה, אך המפגש לא יצא לפועל.¹⁰²⁵ במרחק יום הפלגה מחופי הארץ הושלכו מהסיפון כל הסימנים המעידים על הימצאותם של נוסעים בספינה, גם מיכל המים הנתיק שהיה על הסיפון הושלך לים והמעפילים נצטוו להסתתר.¹⁰²⁶ ההסתוות לא צלחה, יחידת ההאזנה והאיכון של המודיעין הבריטי עקבה אחרי האונייה והצליחה לאכן את שידוריה לאורך נתיבה. מיקומה של האונייה הועבר לקציני הקישור של הצי ושל חיל האוויר שהיו מוצבים במפקדה הראשית בירושלים.¹⁰²⁷

ביום שבת, 15 בנובמבר, בשעה 11:35, כשהייתה הספינה כ-70 מיל מערבית לביירות, עבר מטוס מעל האונייה ומיד אחר כך הגיע מטוס נוסף שזוהה על ידי מפקד ההפלגה כלנקסטר. המטוס חג מעל האונייה, אך המלווים העריכו כי המטוסים לא זיהו את האונייה כאוניית מעפילים משום שסיפונה היו ריקים מאנשים.¹⁰²⁸ ההערכה הייתה מוטעית, כעבור שעתיים הגיע זוג נוסף של מטוסים ושמר מגע עם האונייה עד הגעתה של המשחתת ונוס. היו אלה מטוסי לנקסטר מטייסת 38 שהייתה ערוכה אותה עת בעין שמר.¹⁰²⁹ כשהייה ברור שהאונייה זוהתה, התירו המלווים למעפילים לעלות לסיפון, להתאוויר ולהשתמש בשירותים. מפקד האונייה הורה להוריד מהירות כדי שהכניסה

1022 אמ"ה, תיק קדימה, דוח מפקד האונייה, 21.11.47.

1023 סרני – ספינות, עמ' 149

1024 אמ"ה, תיק קדימה, דוח מפקד האונייה, 21.11.47.

1025 שם, שם.

1026 את"ה, חט' 14, תיק 282, דוח מפקד האונייה (זאב), 21.11.47.

1027 רוזן – התחקיר הבריטי, עמ' 2.

1028 המפקד התעלם בדווחו מהמראה החריג של שניים עשר תאי שירותים מאולתרים על הסיפון והברזייה המאולתרת שנראה בעליל שנועדה לשרת מאות אנשים. את"ה, חט' 14, תיק 282, דוח מפקד האונייה (זאב) 21.11.47.

1029 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1911, דוח נובמבר 1947.

למפרץ חיפה תיעשה באור יום. עם אור ראשון התקרבה המשחתת לאונייה והציעה עזרה.¹⁰³⁰ בשעה 12:15, משנכנסה הספינה לתחום המים הריבוניים של ארץ ישראל, עלה צוות ההשתלטות של *ונוס* על הספינה, לא הייתה התנגדות. מפקד ההפלגה הסביר בדוח כי בשל המצב הרעוע של האונייה ובשל מספרם הרב של התינוקות והילדים, החליט להימנע ממאבק.¹⁰³¹

בדוח ה-FSS הבריטי (Field Security Section) שיורט על ידי שירות הידיעות של ארגון ה'הגנה', מצוין בנימת הפתעה ושביעות רצון כי עליית המלחים על האונייה עברה בשלום:

כמעט לא היו סימנים לתעמולה האנטי בריטית הבלתי מרוסנת וההיסטרית הרגילה.... לא היו שום כתובות תעמולה מלאות גידופים ועלבונות כרגיל.... האונייה הגיעה לחיפה כשדממה שוררת עליה, ירידת הנוסעים החלה בלי אינצידנטים. נראה כי הסוכנות היהודית נתנה עתה הוראות להגנה ולפלמ"ח להתנהג ביתר תבונה ובאופן תרבותי....¹⁰³²

ב'רציף הדמעות' בנמל חיפה המתינה למעפילים אניית הגירוש רונימייד פארק, המעפילים נחקרו על ידי הבולשת הבריטית אשר התעניינה בעיקר, כפי הנראה, בבדיקת הסתננותם של גורמים קומוניסטיים לקבוצת המעפילים.¹⁰³³ אחרי החקירה הועלו לאוניית הגירוש ונשלחו לנמל פמגוסטה שבקפריסין, משם הועברו במשאיות למחנה קסילוטימבו.¹⁰³⁴

הפורצים (Maria Annick)

ארבעה שבועות לאחר יציאתן של עלייה וקדימה, יצאה מצרפת הפורצים, זו הייתה ספינה קטנה, מונעת בכוח מפרשים ובמנוע דיזל.¹⁰³⁵ הספינה נרכשה בוילפרנס שלייד ניצה והועברה לנמל מרסיי לצורך הכנתה להפלגה.¹⁰³⁶ בתקופה זו, בימים שאחרי פרשת אקסודוס, ניכר היטב לחצם של הבריטים על שלטונות צרפת, והמארגנים נאלצו להעביר את הספינה מאתר לאתר כבר בשלב ההכנות. ממרסיי הועברה הספינה למפרץ בנדול שלייד טולון ומשם למעגן בסטייה שבצפון קורסיקה.¹⁰³⁷ ההכנות כללו בנייתם של 156 דרגשים, בתי שימוש ומטבח.¹⁰³⁸

1030 ניניאן – פטרול, עמ' 144.

1031 אמ"ה, תיק קדימה, דוח מפקד האונייה, 21.11.47.

1032 שם, דוח המודיעין אשר יורט, תורגם והופץ בין גרמי המוסד, 24.11.47.

1033 שם, שם.

1034 ג. קובן, "מעפילי 'קדימה' בקפריסין", הארץ, דף השער (18.11.47).

1035 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

1036 הלל ירקוני, ספינות מעפילים מא' ועד ת', הלל ירקוני, חיפה (2003) עמ' 96.

1037 שם, שם.

1038 אהרוני – מטות, עמ' 49.

לקראת הפלגתה הגיעו לספינה מפקדה המיועד, איש הפלי"ם שלום דוליציקי, שני מלווים ושני 'גדעונים'.¹⁰³⁹ צוות ההשטה של הספינה מנה רב חובל ושמונה מלחים צרפתיים. עם סיום ההכנות הפליגה הספינה למפרץ בנדול, הטילה עוגן והמתינה. המעפילים, 123 במספר, הובלו אל החוף ומשם הועברו לאונייה בסירות גומי.¹⁰⁴⁰ ב-22 בנובמבר הרימה האונייה עוגן והפליגה דרום מזרחה, ביום זה ניתן לה גם שמה: **הפורצים**.¹⁰⁴¹ הספינה לא הייתה עמוסה למלוא קיבולתה, המארגנים השאירו בה כ-40 מקומות פנויים ותכננו לאסוף באמצעותה את מעפילי האונייה **החלוץ**.

החלוץ הפליגה שבועיים קודם לכן במטרה לאסוף מעפילים בחוף אלג'יר, הספינה הספיקה לקחת רק 44 צעירים, ביניהם גם ילדים ומספר נשים הרות, ואז הופיעה במקום משטרה מקומית והיא נאלצה להסתלק. בהמשך התקלקלו מנועיה, היא הטילה עוגן במפרץ דה-פורט בקורסיקה, כשהמעפילים על סיפונה, ומאז המתינה לחילוצם.

ב-23 בנובמבר הגיעה **הפורצים** למפרץ דה-פורט וחברה עם **החלוץ**. אל האונייה הועברו 44 המעפילים והיא המשיכה בדרכה. ב-25 בנובמבר עברה במצר בוניפצ'יו שם פנתה דרום מזרחה לעבר מעבר המסינה.¹⁰⁴² בהמשך עבר הנתיב מצפון לכרתים ומשם דרומה לכיוון אלכסנדריה. מראה של הספינה היה כמראן של ספינות רבות בנתיב המוליך מאיי מיוון לחופי מצריים ואלה הבטיחו סיכוי טוב שלא תזוהה עד שתתקרב לחופי הארץ, שלב ההתקרבות תוכנן להתבצע בשעות החשיכה.

מפקד ההפלגה, דוליציקי, היה ימאי מנוסה וזו הייתה הפלגתו השלישית כמפקד אניית מעפילים.¹⁰⁴³ דוליציקי הקדיש זמן ומחשבה להסוואה ולהטעיה, הוא ביקש מתחנת המוסד בארץ לחפש בספרי ה'לוידיס' שם טורקי או מצרי המתאים לספינה מסדר גודל כזה כדי שיוכל להתחזות אליה.¹⁰⁴⁴ השם שנמצא היה *Caracha* והוא נצבע על דופן הספינה, על תורן הספינה הונף דגל טורקי והמלווים אלתרו מספר תרבושים טורקיים אותם חבשו בכל פעם שעברה אונייה אחרת בנתיבם.¹⁰⁴⁵ בנוסף למראה, הוסוותה גם מגמת פניה של האונייה. בלילות הייתה הספינה מפליגה באמצעות המנוע במלוא המהירות מזרחה, ובימים הייתה מפליגה באמצעות המפרשים באיטיות מערבה. כשהתקרבו לחופי מצרים הוסרו האווררים שהותקנו מעל המחסנים ובתי השימוש שנבנו מעבר לדפנות הספינה פורקו. יחידת ההאזנה והאיכון של המודיעין הבריטי עקבה אחרי האונייה והצליחה לאכן את שידוריה

1039 יורם שחר, **יוסף שחר (שוורצמן) "טוסקה" ימאי (א)י בפלמ"ח**, יורם שחר, נהרייה (2012) עמ' 59,

להלן: שחר – "טוסקה".

1040 שחר – "טוסקה", עמ' 54.

1041 אמ"ה, **תיק הפורצים**, מאת ארנון אל יסער, מברק מס' 89, 22.11.47.

1042 שחר – "טוסקה", עמ' 58.

1043 ספינותיו הקודמות היו **ברכה פולד** ו"**ד חללי גשר הזיו** – ראו לעיל.

1044 אמ"ה, **תיק הפורצים**, מאת מרים אל ארנון, מברק 31, 27.11.47.

1045 שם, "הפלגה ממושכת", דיווחו של הגדעוני בני גפן (ללא תאריך).

לאורך נתיבה. התעבורה הייתה רבה, בוצעו מספר איכוני D.F על השידורים וקציני הקישור של הצי ושל חיל האוויר שהיו מוצבים במפקדה הראשית בירושלים עודכנו.¹⁰⁴⁶

כשהייתה הספינה מערבית לפורט סעיד נגשה משחתת בריטית לזהותה, הקשר נעשה באמצעות איתות אור. ה'גדעוני' אותת למשחתת בפנס כי זוהי ספינה טורקית המפליגה מאלכסנדריה לפורט סעיד ובהמשך לטריפולי (למקרה שיתקלו גם למחרת).¹⁰⁴⁷ המשחתת ליוותה את הספינה עד טווח 5 מיל מפתח נמל פורט סעיד ואז פנתה לדרכה, ההסוואה פעלה.¹⁰⁴⁸ הספינה המשיכה לאורך החוף לכיוון עזה ואשקלון מתוך כוונה להגיע לחוף ניצנים בערב הבא, אלא שאז התקבלה הוראה להפליג אל שפך הירקון. היו אלה הימים שלאחר החלטת עצרת האו"ם בכ"ט בנובמבר, בארץ היו מהומות וארגון ה'הגנה' התקשה לאבטח את פעולת ההורדה בדרום הארץ.¹⁰⁴⁹ בערב שקדם להגעתה, נצפתה מהחוף משחתת מסיירת מערבית לתל אביב, לפיכך הונחתה הספינה שהייתה אז מערבית לאשקלון, להפליג צפונה קרוב ככל הניתן לחוף.¹⁰⁵⁰ הספינה הגיעה לנקודת ההורדה שנקבעה ב-4 בדצמבר בשעה 04:00. סירות של אגודת ה'פועל' יצאו משפך הירקון והורידו במהירות את המעפילים.¹⁰⁵¹

האונייה לא התגלתה, תהליך ההורדה התבצע בחשאי והסתיים בהצלחה, אך למחרת היום התפרסמה ידיעה על כך דווקא בעיתונות העברית. הבריטים מיהרו להזניק משחתת תוך כוונה לאתרה ולהחרימה, אך הספינה לא אותרה.¹⁰⁵² בהמשך נוכח מספר המעפילים (167) מהמכסות.¹⁰⁵³

1046 רוזן – התחקיר הבריטי, עמ' 3.

1047 גפן אותת בצורה עילגת כדי שלא יבחינו שהוא אלחוטן מקצועי. אמ"ה, תיק הפורצים, "הפלגה ממושכת", דיווחו של ה'גדעוני' בני גפן (ללא תאריך).

1048 את"ה, חט' 14, תיק 219, מארנון למרים, 3.12.47.

1049 מאמר מערכת, "חשש באו"ם מפני מלחמת אזרחים יהודית – ערבית", המשקיף (27.11.47), עמ' 2.

1050 את"ה, חט' 14, תיק 219, מארנון למרים, 4.12.47.

1051 אלי לוי, "שנות ה-40 - מי ומי בפלוגה הימית", עמ' 5, אתר הימאות של 'הפועל' באתר עמותת חיל הים, נדלה בתאריך 20.6.21.

1052 את"ה, חט' 14, תיק 219, לטנא, 9.12.47.

1053 הודעת מערכת, "ספינת ההגנה 'הפורצים' העלתה עולים בחוף ת"א" דבר, עמוד שער (5.12.47).

לא תפחידונו (Maria Christina)

שלושה שבועות אחרי הגעתה של הפורצים לחוף, נלכדה האונייה לא תפחידונו כשעל סיפונה 853 מעפילים. לא תפחידונו הייתה ספינת עץ דו תרנית (Schooner).¹⁰⁵⁴ האונייה נרכשה באיטליה והוכנה להפלגה בנמל לה-ספציה. במהלך ההכנות התייצבו באונייה המפקד המיועד, גד לסקר, מלווה נוסף ו'גדעונית', כן נשכר צוות איטלקי שכלל רב חובל ושמונה מלחים.¹⁰⁵⁵ המעפילים המיועדים הגיעו ממספר מקומות באיטליה, חלקם במשאיות, חלקם ברכבת. מקומו של חוף ההעמסה נשמר בסוד - מאז יוני 1947 גבר לחצם של הבריטים על האיטלקים ועדה סרני חששה מהלשנות. החוף שנבחר היה בסמוך לישוב קטן בשם פשיה-רומנה, האזור היה מיוער וקשה היה לנוסעים בכביש הראשי להבחין במתרחש בו.¹⁰⁵⁶ אל המעפילים צורף בהפלגה זו צוות של ארבעה אנשים מתעשיית הקולנוע האמריקאית. סיפורה של האונייה אקסודוס הפך את נושא ההעפלה לאקטואלי ואטרקטיבי והארבעה תכננו לצלם סרט על ההפלגה.¹⁰⁵⁷ עדה סרני שהדבר נעשה בתיאום אתה, נעזרה בהצטרפות הקבוצה כסיפור כיסוי.

תהליך ההעלאה, שצולם והואר באמצעות זרקורים, משך לאזור סקרנים רבים ואלה שוכנעו על ידי סרני כי מדובר בצילום סרט על מלחמת העולם השנייה. סרני הציעה לאחדים מהם להשתתף כסטטיסטים ואף שילמה להם שכר על עזרתם בהשטת הסירות.¹⁰⁵⁸

העלאת המעפילים החלה לאחר חצות, והתנהלה ביעילות ובסדר. בבוקר ה-11 בדצמבר הרימה האונייה עוגן ויצאה לדרכה. אחרי שעברה במצר מסינה פנתה האונייה מזרחה לכיוון איי יוון, עברה את כרתים מדרום, פנתה דרום מזרחה לכיוון אלכסנדריה, ומשם החלה להפליג לאורך החוף המצרי לכיוון חופי הארץ.

בבוקר ה-21 בדצמבר הגיע אל הספינה מברק מתחנת המוסד בארץ ובו מספר הנחיות שעיקרן:

- להפליג קרוב לחופי חצי האי סיני ולהגיע אל חוף הנחיתה המיועד מדרום.
- להפליג במגמה הפוכה - לכיוון אלכסנדריה למקרה של התקרבות כלי שיט מסייר.
- להסוות את האונייה כאונייה טורקית, להניף דגל טורקי ולהציג על הדפנות שם טורקי - Karacho.
- במקרה של השתלטות משחתת בריטית להשמיד דוחות ותעודות ולהזדהות בשם העברי לא תפחידונו.

1054 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

1055 את"ה, חט' 14, תיק 240, לארנון מהנוצרייה, 20.12.47.

1056 סרני - ספינות, עמ' 172.

1057 מדובר בצלם הסרטים מאיר לוין, בסופר ברטראד הסה, בעיתונאית תרז סוזאן ובעיתונאי י. מיכאליץ שעסקו בצילום סרט על הבריחה והעלייה הבלתי ליגאלית. הסרט נקרא במקור THE ILLEGALS; בשנת 1948 שונה שמו ל- THE VOYAGE OF THE UNAFRAID וב-1961 ל- THE REAL EXODUS.

1058 סרני - ספינות, עמ' 174.

- לחבל במנוע האונייה עם תחילת ההשתלטות.

בהנחיות לא נכללו פעולות התנגדות אקטיבית.¹⁰⁵⁹

יחידת ההאזנה והאיכון של המודיעין הבריטי עקבה אחרי האונייה והצליחה לאכן את שידוריה לאורך נתיבה. התעבורה הספיקה למספר איכונים (D.F) ומיקומה המשוער הועבר אל קציני הקישור של הצי ושל חיל האוויר במפקדה הראשית בירושלים.¹⁰⁶⁰

האונייה התגלתה על ידי מטוס סיור ב-22 בדצמבר, כשהייתה מצפון לפורט סעיד, וזוהתה כאונייה חשודה מס' 294 - על פי ספר האוניות החשודות שהופץ לכוחות המסיירים.¹⁰⁶¹ המשחתת צ'קרט שהייתה בסיור מול חופי הדרום הופנתה אל מקום הגילוי, מאוחר יותר הצטרפו אליה המשחתת וולאג', בפיקודו של סגן אלוף פאול (HMS Volage, Commander Reginald Trevor Paul) וספינת הליווי מרמייד. על פי דיווחו של מפקד הצ'קרט לא הייתה התנגדות. כשהתקרב הבחין ב-4 אנשים על גשר הספינה ולפתע עלו לסיפון עשרות רבות. מהאונייה נמסר שהמעפילים לא מתכוונים להתנגד.¹⁰⁶² הנפגע היחידי בפעולה היה אחד המשתלטים ששבר את רגלו כשקפץ מהמשחתת לאונייה. ברגע ההשתלטות חיבלו המלווים במנוע האונייה ומרמייד נאלצה לגרור האונייה לנמל חיפה, שם המתינה אוניית הגירוש אושן ויגור.¹⁰⁶³ ההעברה נעשתה בשקט, עיתונאים וצלמים סיקרו את הפעולה. למחרת, ב-24 בחודש, משלא הגיעה אושן ויגור לקפריסין השתרר מתח בישוב. בעיתונים הובע חשש שהמעפילים גורשו למקום אחר, אך בהמשך התברר כי הורדת המעפילים התעכבה עקב קשיי מזג אוויר.¹⁰⁶⁴ המעפילים הגיעו לקפריסין ב-26 בדצמבר, הורדו מהאונייה ללא עיכובים והוסעו אל מחנה קסילוטימבו. מעפילה אחת מעדה ברדתה מהמשאית, נפלה ונהרגה.¹⁰⁶⁵

לא תפחידונו הייתה האונייה הראשונה שנתפסה אחרי החלטת עצרת האו"ם בכ"ט בנובמבר. דפוס חדש של פעולה הלך והסתמן: המעפילים והמלווים כמעט ולא מגלים התנגדות, הבריטים מבצעים את ההשתלטות עוד מחוץ למים הריבוניים, האוניות נלקחות לחיפה, המעפילים מובלים לקפריסין ושני הצדדים מניחים כי בקרוב יורשו לעלות ארצה. בדוח המודיעין הבריטי שניתח את ההפלגה צוין:

מסתבר כי התעמולה היהודית אינה זקוקה יותר לפרסומת ולהבלטה דרמטית של "קרב הפליטים" ובואה של אוניית מעפילים היא עכשיו עניין בעל חשיבות שנייה במעלה.¹⁰⁶⁶

1059 אמ"ה, תיק לא תפחידונו, מאת 'ארנון' אל 'הנוצרייה', מברק מספר 6, 21.12.47.

1060 רזן – התחקיר הבריטי, עמ' 4.

1061 ADM 1/21091, TNA, דוח מפקד הצ'קרט, 30.12.47.

1062 שם, שם.

1063 שם, שם.

1064 מאמר מערכת, "מעפילי 'אל תפחידונו' טרם הובאו לקפריסין", המשקיף, דף שער (26.12.47).

1065 ג. קובן, "מעפילה מאנית 'לא תפחידונו' נהרגה בקפריסין", על המשמר, דף שער (28.12.47).

1066 את"ה, חט' 14, תיק 240, תרגום דוח ה-FSS על העברת מעפילי ה"לא תפחידונו", 31.12.47.

כ"ט בנובמבר (Maria Giovanni)

בסופו של אותו חודש נלכדה מול חופי הארץ כ"ט בנובמבר - שמה העברי של האונייה מרייה ג'ובאני בהפלגתה ארצה. אונייה זו פעלה בשירות המוסד קודם לכן כשנקראה בשם הצופן החלוצי.¹⁰⁶⁷ הכנותיה להפלגה התבצעו במפרץ ג'ירולטה שבקורסיקה, שם עמדה לתיקון מנועים מאז אמצע נובמבר, מסתתרת מן השלטונות.¹⁰⁶⁸ למפקד הפלגתה התמנה איש הפלי"ם, מוקה לימון. לימון נשלח לקורסיקה והגיע אל המפרץ בו עגנה האונייה, יחד אתו הגיע גם רב חובל ספרדי בשם הינדה.¹⁰⁶⁹ בשלב זה מנה צוות המלווים מלבד לימון שני אנשי פלי"ם וגדעוני'.

המעפילים המיועדים, 680 מספרם, שהו אותה עת בבנדול שבצרפת, הם באו ממקומות שונים ממזרח אירופה ומצפון אפריקה. התוכנית הייתה להעבירם בספינה קטנה שכינוייה זיבלה למפרץ ג'ירולטה ולהעלותם לאונייה, ומכאן הייתה כ"ט בנובמבר אמורה להשיטם לארץ ישראל. ההעברה התבצעה ב-14 בדצמבר, עם סיומה חזרה זיבלה לכיוון צרפת ומריה ג'ובאני יצאה לדרכה.

ב-26 בדצמבר הגיע לאונייה מברק הקובע כי מיום זה תיקרא בשם כ"ט בנובמבר.¹⁰⁷⁰ ההפלגה נמשכה והתארכה, הנתביב עבר מדרום לסיציליה ומדרום לכרתים. לימון נמנע מלעבור במסינה, מאחר והאונייה נמלטה מבסיס הצי האיטלקי במדלנה מספר שבועות קודם לכן, והייתה סכנה שתעוכב. ליד כרתים הופיע מטוס סיור מעל האונייה, לימון הורה להסתיר את המעפילים מתחת לסיפונים אך לא נראה שהפעולה הועילה. שעות ספורות אחר כך הגיעה לקרבת האונייה המשחתת ורולם ואחריה גם המשחתת צ'ילרוס. המשחתות עקבו אחרי האונייה כצל. ההפלגה התנהלה באיטיות רבה, רוח מזרחית חזקה נשבה ומהירותה של האונייה לא עלתה על קשר אחד.¹⁰⁷¹ לימון החליט להרים מפרשים ולהוסיף כוח לאונייה, אלא שברוח מזרחית לא ניתן להתקדם עם מפרשים מזרחה והוא נאלץ להתקדם במסלול זיג-זג ('גלסים' בלשון המקצועית) דרום מזרחה ואחר כך צפון מזרחה.¹⁰⁷²

במשחתות חששו שהאונייה תחמוק מהם כשתפליג דרום מזרחה ותגיע אל חופי מצריים והמפקדים דווחו על כך. שירות המודיעין של ה'הגנה' קלט את הדיווח והמוסד הורה לאונייה להפסיק את תמרוני הזיג-זג ולהתקדם ישירות לחופי הארץ.¹⁰⁷³ ב-28 בחודש, אחר הצהריים, הצטרפה המשחתת שברון לליווי.

¹⁰⁶⁷ לעיתים גם 'יוחנן' ולעיתים 'ירושלים'.

¹⁰⁶⁸ ראו לעיל.

¹⁰⁶⁹ מירון צור, מוקה לימון, ספרית מעריב (1988) עמ' 56.

¹⁰⁷⁰ לציון יום ההחלטה באו"ם על חלוקת הארץ והקמת המדינה. אמ"ה, תיק כ"ט בנובמבר, מאת 'ארנון' אל 'החלוצי', מברק מס 3, 26.12.47.

¹⁰⁷¹ מיל ימי אחד בשעה כשהמרחק לחופי הארץ היה באותו שלב 250 מיל.

¹⁰⁷² אמ"ה, תיק כ"ט בנובמבר, דוח המפקד, 12.2.48.

¹⁰⁷³ שם, שם.

כשהייתה האונייה במרחק 41 מיל, דרומית מערבית לחיפה, התקלקל אחד משני המנועים. המשחתת שברון התקרבה אל האונייה ושאלה אם נדרשת עזרה, מהאונייה ענו שיש תקלה במנועים והיא מבקשת להיגרר ארצה, מהמשחתת ביקשו לקבל זאת בכתב. לימון לא הסכים להעביר בקשה זו בכתב והאונייה המשיכה להתקדם בכוח מפרשיה.

עם כניסת האונייה לתחום שלושת המילים של חופי ארץ ישראל ניגשה אליה המשחתת והעבירה צוות השתלטות.¹⁰⁷⁴ סירות המשטרה ML 1126 ו- ML 1145 הצטרפו גם הן לתהליך המעצר והאונייה נגררה לחיפה. התנגדות של ממש לא הייתה, אלה היו הנחיות המוסד לעלייה ב'. מאז החלטת האו"ם בכ"ט בנובמבר לא מצאה ההנהגה סיבה להתנגדות.¹⁰⁷⁵ המלווים התקשו להסכין עם ההוראה, הם ערכו את המעפילים להתנגדות וגם תלו על שלושת התרנים שלושה דגלי כחול לבן בצורה שאינה ניתנת להורדה - אבל בכך למעשה הסתכמה ההתנגדות.¹⁰⁷⁶

הספינה נגררה לנמל והמעפילים הועלו באותו לילה לאוניית הגירוש אושן ויגור. קבוצה קטנה של מעפילים שרה את 'התקווה', אירועים נוספים לא היו.¹⁰⁷⁷ למחרת הגיעה האונייה לקפריסין והמעפילים הוסעו למחנה קסילוטימבו.¹⁰⁷⁸

האומות המאוחדות (Archimedes)

יומיים אחרי לכידתה של כ"ט בנובמבר הגיעה לחוף נהרייה האונייה האומות המאוחדות כשעל סיפונה 537 מעפילים. האונייה לא יורטה, הצי הבריטי היה עסוק ביירוטן של שתי אוניות הענק פאן יורק ופאן קרשנט.

האומות המאוחדות הייתה ספינת עץ דו-תרנית מונעת בכוח מפרשים ובמנוע דיזל.¹⁰⁷⁹ הספינה נרכשה על ידי סוכני המוסד באיטליה והועברה לפורטו ונרה לצורך הכנתה. למפקד ההפלגה התמנה דוד מיימון, איש פלי"ם, שזו לו הפלגתו השלישית כמפקד, ואליו הצטרפו מלווה נוסף ו'גדעונית'. כן נשכרו שירותיהם של רב חובל ושבעה אנשי צוות איטלקיים. עם סיום ההכנות הפליגה הספינה לחוף פשיה-רומנה.¹⁰⁸⁰ ההפלגה דרומה ארכה מספר שעות ועם הגעתה לחוף הובאו המעפילים והועלו לסיפונה בחשאי.

¹⁰⁷⁴ ADM 1/21092, TNA, דוח מפקד השברון, 29.12.47.

¹⁰⁷⁵ סלוצקי – הגנה, כרך ג/2, עמ' 1463.

¹⁰⁷⁶ אמ"ה, תיק כ"ט בנובמבר, דוח המפקד, 12.2.48.

¹⁰⁷⁷ מאמר מערכת, "גורשו מעפילי 29 בנובמבר 1947", דבר, עמוד שער (30.12.47).

¹⁰⁷⁸ ג.קובן, "287 ילדים יצאו מקפריסין לארץ", הארץ (30.12.47) עמ' 2.

¹⁰⁷⁹ פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

¹⁰⁸⁰ סרני - ספינות, עמ' 174.

האונייה יצאה לדרכה ב-24 בדצמבר.¹⁰⁸¹ השמירה על החשאיות בזמן ההכנות ובזמן העלאת המעפילים הוכיחה את עצמה והאונייה לא התגלתה. יתכן שתרמה לכך בחירתו של התאריך 24 בדצמבר שהוא יום חג לנוצרים (כריסטמס). גם יום ההגעה לארץ תוכנן ליום חג, 31 בדצמבר, (ליל סילבסטר) מתוך הנחה שגם בלילה זה יהיו הבריטים עסוקים בחגיגות.

ההפלגה תוכננה להתבצע לאורך החופים, הספינה לא צוידה באמצעי ניווט אסטרונומי המאפשרים ניווט בלב ים. נתיב האונייה עבר במצר המסינה ומשם מצפון לכרתים, מצפון לקפריסין ודרומה לאורך חופי הלבנט. ב-29 בדצמבר נתקבל באונייה מברק הקובע כי שמה של הספינה הוא *האומות המאוחדות* לציון ההחלטה ההיסטורית שהתקבלה בכ"ט בנובמבר וכדי להזכיר לבריטים את הצידוק להפלגה.¹⁰⁸² ב-30 בדצמבר הגיעה לאונייה הודעה כי חוף הנחיתה יהיה בנהרייה אך ב-31 בחודש שונתה ההוראה לחוף תל אביב:

*לזקן מארנון: מבולגריה הפליגו שתי הגדולות עם למעלה מחמש עשר אלף. ייתכן שבקשר למצב נאלץ לשנות מקום העבודה [...] מקום העבודה בזליג, [תל אביב] מתי תגיעו?"*¹⁰⁸³

'הגדולות' הן הפאנים שהיו אז בדרכן דרומה במעבר הדרדנלים ו'המצב' מתייחס למהומות שהתחוללו בארץ מאז החלטת האו"ם בכ"ט בנובמבר. משמעות ההוראה הייתה להקיף ממערב את האזור המכוסה על ידי מטוסי הסיור, ובכך להאריך את הדרך בכ-300 מיל, על פי חישובו של המפקד. מיימון לא סמך על המנוע וגם לא רצה להחמיץ את יתרון הנחיתה בחג הנוצרי, הוא החליט שלא למלא את ההוראה.¹⁰⁸⁴ במרחק שני ימי הפלגה מחופי הארץ פורקו המטבח ושלושת תאי השירותים המאולתרים שהותקנו על הסיפון, כל סממן להימצאותם של אנשים רבים באונייה הוסר, והמעפילים נצטוו שלא לעלות לסיפון כלל.¹⁰⁸⁵ יחידת ההאזנה והאיכון של המודיעין הבריטי עקבה אומנם אחרי האונייה, והצליחה לאכן את שידוריה, אך רק בתחילת דרכה, בהמשך אבד המגע, (עזרה לכך, ככל הנראה, התקלה במכשיר הקשר עליה דווח ה'גדעוני' בסיכום ההפלגה).¹⁰⁸⁶ כשהפליגה האונייה לאורך חופי הלבנט הייתה תשומת הלב של הצי נתונה למעבר הדרדנלים שם עברו בדרכן דרומה פאן יורק ופאן קרשנט, נראה כי חגי הנוצרים והפלגתן של 'האוניות הגדולות' הגדילו את סיכוייה לחמוק.

ב-1 בינואר, בשעה 09:30, כשהייתה האונייה ממערב לחוף הלבנוני, חלף מעליה מטוס. להערכת המפקד ספינתו לא זוהתה. בשעה 11:30, כשהייתה בקרבת ראש הנקרה נראתה באופק משחתת, (שברון בדיעבד) מיימון החליט להפליג דרומה, קרוב לחוף ככל הניתן, ולנחות בחוף נהרייה.

1081 אמ"ה, תיק אומות מאוחדות, מ'לאונרד' ל'ארנון', מברק מס' 91, 24.12.47.

1082 שם, מ'ארנון' ל'זקן', שם האונייה האומות המאוחדות. 29.12.47.

1083 שם, לזקן מארנון, הנחיות, 30.12.47.

1084 שם, דוח סנפיר, 9.1.48.

1085 את"ה, חט' 14, תיק 58, דוח מן, 7.1.48.

1086 רוזן – התחקיר הבריטי, עמ' 5.

המשחתת הבריטית לא דלקה אחרי האונייה וגם אין עדות לכך שדיווחה על גילוייה. לפי התגלגלות האירוע בהמשך נראה כי הבריטים איבדו עניין בציוד אוניות מעפילים קטנות.

הספינה הגיעה בשעה 12:00 אל מול חוף נהרייה, פנתה מזרחה ועלתה לאור היום על הסלעים שבקרבת החוף. מאחר והנחיתה תוכננה להתבצע בתל אביב, הניח המפקד שלא ימתינו לו סירות הורדה בחוף בנהרייה, ותכנן את נחיתתו באמצעים העומדים לרשותו. על הסיפון נפרשו שני חבלים ארוכים ושתי סירות החתירה שהיו על הסיפון הוכנו להורדה. עבודת ימאות זו נעשתה על ידי המלחים האיטלקים. עם עליית הספינה על השרטון הורדו הסירות והועברו החבלים אל החוף, סירות חתירה של 'הפועל נהרייה' שהבחינו במתרחש, חשו לסייע. המעפילים גלשו לאורך החבלים אל החוף, אחרים קפצו למים ושחו את המרחק הקצר בכוחות עצמם והסירות של 'הפועל נהרייה' הגישו עזרה.¹⁰⁸⁷ פעולת ההורדה לא הופרעה. מספר שוטרים ששהו באזור הוזמנו לבית הקפה הסמוך והסכימו להעלים עין.¹⁰⁸⁸ איש לא הזניק סירות משטרה וגם כוחות הצבא שהגיעו לבסוף בשעה 14:40 לא מיהרו להתערב. עוצר וחיפושים החלו רק לאחר מכן. נתפסו רק מעפילים בודדים, ואלה הועברו לידי נציגי הסוכנות. הבריטים לא התאמצו לעצורם ולשגרם לקפריסין, נראה כי הדרגים המבצעיים של המשטרה, הצבא והצי חשו כי המצוד איננו רלוונטי עוד.

3.4 פרשת הפאנים (Pan York & Pan Crescent)

השערים נפרצו סופית בימים האחרונים של שנת 1947. אוניות הענק פאן יורק ופאן קרשנט, נשאו על סיפונין למעלה מ-15,000 מעפילים. ארגון ה'הגנה' לא שש להתעמת עם הבריטים בימים שלאחר החלטת עצרת האו"ם, וההנהגה הציונית חשבה לבטל את הפלגתן. גם הבריטים חפשו דרכים להימנע מההתכתשות בים ולבסוף סוכם כי האוניות תפלגנה ישירות לקפריסין. נראה כי ארגון ה'הגנה' מיצה את אופציית ההעפלה כמנוף מדיני וכי הבריטים ויתרו למעשה על המאבק. באוניות שהפליגו אחרי פרשת הפאנים כבר לא נראו התמונות ההתכתשות, ופרט להשתלטות על נחשון-הקסטל, כבר לא נזקקו הבריטים להפעלת כוח כלל.

עם זאת, בהפלגתן של האוניות נקבעו תקדימים ונשברו שיאים. מבחינה מספרית הייתה זו ההפלגה בה השתתף מספר שיא של מעפילים, 15,300, כמעט פי ארבעה ממספרם של מעפילי האקסודוס. מבחינה לוגיסטית היה ארגון הבאתם של המעפילים לאוניות למבצע המורכב והמסובך שניהל המוסד לעלייה ב' עד אז, ביצועו מעבר ל"מסך הברזל" הוסיף קושי. חדירתם המהירה של אנשי המוסד לביורוקרטיה של מדינות הגוש הסובייטי, והגעתם אל המושכים בחוטים, מרשימה אף היא. הבריטים גם הם שברו שיא כשהפעילו נשק חם (מטען חבלה) כדי לסכל את הכנת הפאן קרשנט בנמל ונציה, באוגוסט 1947.¹⁰⁸⁹

1087 דוד מיימון, דרך בים - סיפורו של דוד מיימון, עין חרוד (2007) עמ' 25.

1088 את"ה, חט' 14, תיק 58, דוח 'טנא' (סקירת מודיעין של הש"י), 4.1.48.

1089 ראו לעיל פרק 2.7.

אירוע חריג ויוצא דופן נרשם בפרשה זו במערכת היחסים בין ההנהגה הציונית למוסד לעלייה ב'. במבצע זה הפרו אנשי המוסד הוראה מפורשת שלא להוציא את האוניות לדרך, ובכך יצרו דרמה של ממש.¹⁰⁹⁰ והיו כאן גם ויתורים תקדימיים משני הצדדים – המוסד והסוכנות שהסכימו על הפלגה ישירה לקפריסין ללא מאבק, והבריטים שהסכימו להפלגת הספינות ללא תהליך השתלטות בכוח, תוך מחוות מפיסות. נראה שני הצדדים חששו מלחזור על המאבק הנואש והמסוכן שהתנהל על סיפוני האקסודוס. אם הייתה פרשת לכידתה של האונייה אקסודוס נקודת המפנה בסיפור ההעפלה, הרי שפרשת הפאנים היא אקורד הסיום לאותו סיפור.

הפאנים היו שתי אוניות משא, אחיות מפס היצור, ששמשו במקור להובלת פרי.¹⁰⁹¹ מבנה מחסניהן, שנועדו להכיל פרי, ומערכות האוורור במחסנים, אפשרו לתכנן הובלתם של 6,500 מעפילים בכל אונייה.¹⁰⁹² האוניות נרכשו בארה"ב בתחילת ינואר 1947 באמצעות חברת קש כפי שנהג המוסד ברכישותיו בארה"ב. לאחר רכישתן החל תהליך הסבתן וציוןן למשימת העפלה. אנשי המוסד, שנעזרו בקהילות יהודיות מקומיות, גדשו את מחסני האוניות במזון משומר וגם אספו כספי תרומות למימון עבודות הכנה נוספות. עם סיום ההכנות הפליגו האוניות אל הים התיכון. בים התיכון הועסקו במשימות תובלה וסחר, הן הופעלו על ידי צוותים אמריקאיים והפליגו תחת דגל פנמי. הפלגות אלה נועדו לכסות חלק מהוצאות רכישתן, וכן להסתיר את ייעודן האמיתי מעיני המודיעין הבריטי - שלמרות כל זאת לא נסתר תהליך מעיניו.¹⁰⁹³ הבריטים הבינו את גודל הבעיה הצפויה להם באוניות ענק אלה ובחנו כל דרך אפשרית לעכבן - אך לשווא, באותה עת לא הייתה בידם כל עילה שהצדיקה את מעצרן או עיכובן.¹⁰⁹⁴

פאן יורק (שם צופן 'החבר') הגיעה למרסיי במאי 1947 ועסקה בהפלגות מסחריות בין נמלי צרפת וצפון אפריקה. ב-15 באוגוסט הגיעה למרסיי הקבוצה הארץ ישראלית שנועדה להפעיל את האונייה כאוניית מעפילים. בראש הקבוצה עמד המפקד, ניסן לויתן, ואיתו הגיעו חמישה מלווים, שני 'גדעונים' וצוות מקצועי שכלל את רב החובל גד הילב, שני קציני הסיפון וקצין מכונה.¹⁰⁹⁵

בתחילת אוקטובר הפליגה האונייה לנמל קונסטנצה שבים השחור וב-10 באוקטובר, ועם הגעתה לנמל נמשכה הכנתה למבצע ההעפלה. בקונסטנצה הצטרף להכנות יוסי הראל, מפקדן בעבר של כנסת ישראל ואקסודוס. הראל היה האיש בו בחר ארגון ה'הגנה' לפקד על חלקו הימי של המבצע.

1090 הדרי וצחור- מדינה, עמ' 102.

1091 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

1092 בפועל עלו לאוניות מספר גדול יותר של מעפילים, מספרם נאמד בכ-7,500 בכל אונייה.

1093 ADM 1/20793, TNA, הערכת מצב קבינט, 28.8.4.

1094 האוניות יצאו מבולטימור כשהן עונות לכל כליי הבטיחות והספנות, דגלן (דגל פנמה) היה חוקי, ואנשי צוותן היו בעלי תעודות והסמכות מוכרות.

1095 גד הילב, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 214.

רומניה הייתה מחוץ למעגל ההשפעה של הדיפלומטיה הבריטית וגם המודיעין הבריטי התקשה לתפקד בארץ זו. השתייכותה של רומניה למדינות גוש הקומוניסטי וכפיפותה בפועל למפלגה הקומוניסטית ברוסיה, לא אפשרה לבריטים להפעיל לחצים כפי שהפעילה על צרפת ואיטליה.¹⁰⁹⁶ יתרה מזאת, לבריטניה לא היה כל סיכוי להחזיר מעפילים לארצות הגוש המזרחי, גם לא לאיים בכך. מודל זה של הכנת אוניות בנמלי הים השחור נוסה בהצלחה בתחילת אוקטובר בהפלגתן של גאולה ומדינת היהודים - התנועה הציונית מצאה תשובה למדיניות הרפולמנט באמצעות הגאופוליטיקה של העת ההיא. הכנת האוניות בנמל קונסטנצה נעשתה לפיכך ללא חשש מהתערבות בריטית, אם כי תוך התמודדות עם קשיים אחרים, החל מבירוקרטיה סבוכה ולא מוכרת לאנשי המוסד, וכלה במחסור במזון, בדלק ובחומרי בניין. המחסור בדלק עיכב לא פעם במהלך התקופה את עבודות ההכנה.¹⁰⁹⁷

פאן קרשנט (שם צופן 'האחות') החלה את הכנותיה בנמל ונציה לשם הגיעה במאי 1947, מחסניה נוקו משאריות פוספטים (סחורה אותה הובילה קודם לכן), ואנשי מספנה מקומית החלו להכינה לנשיאת מעפילים. במהלך ההכנות, ב-28 באוגוסט, התפוצץ מטען חומר נפץ שהוחדר לאחד ממחסני האונייה. הנזק היה רב והאונייה שקעה לקרקעית הנמל.¹⁰⁹⁸ למזלה של האונייה, הנמל היה רדוד והיא לא כוסתה מים, עובדה שאפשרה את הצלתה ותיקונה בזמן סביר. התיקון ארך חודש ימים.

את המטען החדיר לאונייה כוח בריטי מיוחד שנעזר בעובד איטלקי מקומי. זהו האירוע החבלה היחידי באוניית מעפילים עליו ידוע בוודאות כי המבצעים היו בריטיים וההודעות לפיהן בוצעה הפעולה על ידי 'כוחות שחרור פלסטין ערביים' הן חלק ממסע ההטעיה (דיסאינפורמציה) של המודיעין הבריטי.¹⁰⁹⁹ עם סיום התיקונים הפליגה האונייה אל נמל קונסטנצה שבים השחור והצטרפה אל פאן יורק. למפקד האונייה התמנה דב מגן (ברצ'יק) ואילו צורפו שישה מלואים ושני 'גדעונים'. הצוות השכיר באונייה מנה רב החובל האיטלקי, שישה סיפונאים וקצין מכונה. לצוות זה צורף רב החובל אייק אהרונביץ (רב החובל של האונייה אקסודוס בהפלגתה הידועה) שהחליף במהלך ההפלגה את רב החובל האיטלקי. בקונסטנצה נמשכו ההכנות, מדורי האונייה הותאמו להוביל ששת אלפים מעפילים ויותר, ובמקביל נאגרו במיכליה דלק ומים להפלגה.

במהלך ההכנות, ובמיוחד לאחר החבלה בפאן קרשנט, הקפידו אנשי המוסד לשמור על האוניות מפני פעולות קומנדו וחבלה. למשימת השמירה הוקצו 30 אנשים והם בדקו כל אדם העולה לאוניות וצפו אל המים לגילוי צוללים, שחיינים או סירות חשודות.¹¹⁰⁰

1096 כוכבי – עקורים, עמ' 241.
1097 הדרי וצחור- מדינה, עמ' 154.
1098 ראו לעיל פרק 2.7.
1099 שוורץ – הקשר הצרפתי, עמ' 98.
1100 הדרי וצחור- מדינה, עמ' 51.

עוד טרם הובאו האוניות לקונסטנצה, כבר בחודש מאי, הצליחו אנשי המוסד בהובלת שייקה דן ומשה אגמי (אוורבורך) להגיע לסיכום עם הגנרל אמיל בודנראש, מראשי המפלגה הקומוניסטית ברומניה, על מתן אישור ל-15,000 יהודים לצאת את רומניה באוניות.¹¹⁰¹ רומניה הייתה כבושה בידי כוחות הסובייטים מאז סוף מלחמת העולם השנייה, ממשלתה התבססה על המפלגה הקומוניסטית הרומנית, וזו הייתה נתונה למרות ברית המועצות. לסובייטים היה אינטרס להביך ולסבך את הבריטים, ולשלטונות רומניה היה אינטרס להיפטר מהיהודים.¹¹⁰² שני אלה עלו בקנה אחד עם בקשתם של אנשי המוסד וכך אושרה בקשתם. ברומניה שרדו את השואה למעלה מ-450,000 יהודים, ואנשי המוסד ראו בהם פוטנציאל עצום לעלייה. מטעם זה ניתן דגש מיוחד בשלב התכנון לשיווק המבצע ופרסומו בקרב כלל יהדות רומניה על מחוזותיה. המשמעות הייתה שאיתור המפליגים המיועדים לא יהיה מעיר אחת הסמוכה לנמל, אלא מכול מחוזות רומניה – אקט שיווקי שהיווה אתגר לוגיסטי עצום למארגנים.¹¹⁰³ מיד עם קבלת האישור החלו אנשי המוסד בהתארגנות שהתמקדה, בשלב הראשון, בסידורי התחבורה וההיסעים.

הסיכום נודע לבריטים ואלה, למרות השפעתם ההולכת וקטנה על מדינות הגוש המזרחי, הצליחו להפעיל לחץ על ממשלת רומניה אשר חזרה בה מנכונותה לאפשר הפלגת מעפילים מנמליה.¹¹⁰⁴ עם זאת לא עצרו הרומנים את הכנתן של האוניות בנמל, ולא התנגדו לעצם יציאתם של המעפילים מארצם ליעד שאיננו ארץ ישראל. כיוון שכך, פנה המוסד לממשלת בולגריה וזו הסכימה לאפשר הוצאת ההפלגה מתחומה - מנמל בורגס.¹¹⁰⁵

הבריטים עשו ככל שביכולתם לעצור את ההפלגה, הם הפעילו מתקפה דיפלומטית בכל החזיתות והוסיפו למתקפה גם דיסאינפורמציה. הם הפצירו בשלטונות רומניה שלא לאפשר הפלגת מעפילים מתחומה ובמקביל הפיצו שמועות לפיהן ההפלגה תנוצל להברחת עריקים מהצבא הרומני. לאוזניים רוסיות הודלף כי ההפלגה תנוצל לחילוץ סוכנים מערביים מרחבי ברית המועצות.¹¹⁰⁶ לחץ דיפלומטי הופעל על תורכיה שלא לאפשר לאוניות לעבור במצרי הבוספורוס ועל פנמה כדי שתבטל את האישור שניתן לאוניות להניף את דגלה - כל אלה היו לשווא.¹¹⁰⁷

לעומת זאת, במגעיהם עם האמריקאים נחלו הבריטים הצלחה - הם הפיצו שמועות כי האוניות מתוכננות לשאת סוכנים קומוניסטים שיקימו תאי מחתרת בארץ ישראל. במפגשו עם מרשל (מזכיר המדינה האמריקאי) רמז בוויין, שר החוץ של בריטניה, כי אם יאבדו הבריטים שליטה על הארץ, יתפשו הסובייטים את מקומם בעזרת אותם סוכנים. מרשל, שלא נודע כאוהד העניין הציוני, הפעיל

1101 שם, עמ' 59.
1102 ליברך-מאבק, עמ' 108.
1103 הדרי וצחור - מדינה, עמ' 61.
1104 שם, עמ' 109.
1105 כוכבי - בלקן, עמ' 144.
1106 הדרי וצחור - מדינה, עמ' 91.
1107 שם, עמ' 93.

לחץ על משה שרת (ראש המחלקה המדינית של הסוכנות) ורמז שאם תצאנה האוניות לדרך, אין זה בטוח שארצות הברית תסייע להקמת המדינה היהודית.¹¹⁰⁸ התקופה הייתה רגישה, החלטת עצרת האו"ם מ"ט בנובמבר (החלטה 181) התקבלה מספר ימים קודם לכן, והימים שלאחריה היו קריטיים. אלה היו הימים בהם נדונו באו"ם הדרכים למימושה, ושרת חשש כי אם לא תמומש בהקדם תתמוסס, כפי שקרה לא אחת בהחלטות אחרות של האו"ם. שרת שכנע את דוד בן-גוריון בסכנה הטמונה בהפלגה, והאחרון הורה לעצור את האוניות.¹¹⁰⁹ שאול אביגור, לא השלים עם ההוראה. מעייניו היו נתונים ל-15,000 המעפילים שכבר ויתרו על רכושם ועל דרכוניהם, להם לא הייתה כל דרך לסגת. אביגור ניסה לשכנע את בן-גוריון לבטל את החלטתו אך בן-גוריון התעקש ואביגור נאלץ לקבל את הגזירה. ב-4 בדצמבר הורה אביגור את אנשיו לעצור את הפעילות.

נציגי המוסד הפועלים בשטח לא קיבלו את הדין, הם הפעילו לחץ על אביגור וגם פנו ישירות לבן-גוריון ולשרת. הנציגים הוסיפו לטיעוניהם הקודמים גם חשש למעמדו של המוסד בעיני מאות אלפי מעפילים פוטנציאליים ובעיני שלטונות רומניה, וגם רמזו כי אם לא המוסד, אזי התנועה הרוויזיוניסטית תיקח על עצמה את המשימה.¹¹¹⁰ אביגור פנה פעם נוספת לבן גוריון וביקש שיבטל את החלטתו. בן-גוריון לא השתכנע, לטעמו ההעפלה כבר מיצתה את עצמה:

*הסתים תפקידה של ההעפלה.*¹¹¹¹

ולא היה בה יותר צורך. רוב מעייניו של בן-גוריון באותם ימים היו למימוש ההחלטה באו"ם ולהכנות למלחמה בארץ, שלמעשה כבר התחילה.

אנשי המוסד ברומניה לא מילאו את ההוראה, ב-21 בדצמבר יצאו לדרך הרכבות שנשכרו לטובת המבצע, והחלו לאסוף מעפילים בתחנות שתואמו מראש. הדרג המדיני הועמד בפני עובדה מוגמרת ונאלץ להתמודד איתה, בעיקר מול האמריקאים. התחושה בקרב ההנהגה הציונית הייתה כי תמיכתם של האמריקאים במימוש החלטה 181 אכן תלויה בתוצאותיה של פרשה זו והמתח במוסד ובהנהגה היה רב.¹¹¹²

מתח ניכר גם בצי הבריטי. הבריטים עקבו כל העת אחר שתי האוניות בדאגה רבה. בתכתובות השונות בין המפקדים מצוין מספרם העצום של המעפילים וגודלן הפיזי של האוניות. בהקשר זה עלה שוב המושג Unboardable.¹¹¹³ דפנותיהן של האוניות אכן היו גבוהות במידה שלא אפשרה העברת צוותי השתלטות מסיפון לסיפון, מנפי הענק של האוניות יכולים היו להפרש לצדדים ולמנוע

1108 שם, עמ' 234.

1109 שם, עמ' 116.

1110 שם, עמ' 112.

1111 שם, עמ' 116.

1112 שם, עמ' 123.

1113 TNA, ADM 1/20789, מכתב אישי ממזכיר הימיה, 2.9.48.

התקרבות של כלי שיט אחרים. השיטה שהופעלה מול רוב אוניות המעפילים, ואפילו מול האקסודוס, לא הייתה רלוונטית מול ה'גדולות'. המודיעין הבריטי העריך גם שאלפי המעפילים ערוכים להתכוננות על הסיפונים וכי לקחי ההשתלטות על האוניות האחרונות הופקו על ידי המוסד. בפועל אכן נמצאו בשתי האוניות, לאחר הגעתן לנמל, אלפי אלות ואלפי מסכות גז.¹¹¹⁴

תוך כדי כך המשיך המבצע ההיסעים להתגלגל, ב-22 בדצמבר, לקראת הגעת רכבות המעפילים לבולגריה, הפליגו האוניות מנמל קונסטנצה לנמל בורגס. האוניות נכנסו לנמל זו אחר זו, וזמן קצר לאחר מכן הגיעו הרכבות. העלייה לאוניות החלה, התהליך ארך 48 שעות.¹¹¹⁵ האוניות תוכננו לצאת לדרך ביום שישי 26 בדצמבר, בשעה 05:30 בבוקר. שעת היציאה נקבעה לפי שני אילוצים: הראשון – מעבר באור יום בין שדות המוקשים שהיו על הנתיב המתוכנן, והשני – הגעה לביקורת המעבר בבוספורוס במועד משמרתה של קבוצת פקידים תורנים שהיו אמורים לשתף פעולה.¹¹¹⁶

לכאורה היו מצרי הבוספורוס מעבר מים בין לאומי פתוח וחופשי לכל אונייה, אם כי, על פי אמנת מונטריי היה בסמכותם של השלטונות הטורקיים לבצע בדיקות תברואה באוניות העוברות במצר.¹¹¹⁷ מבחינת המוסד לעלייה ב' זו הייתה נקודת תורפה שאפשרה למודיעין הבריטי לבצע מניפולציות שונות כדי לעכב את ההפלגה, כמו למשל הפצת שמועות על מגיפה.¹¹¹⁸ כנגד אפשרות זו רתם המוסד את העיתונאים ג'ון קמחי ומשה פרלמן, האחרון יצא לאיסטנבול ושיחד מספר קצינים בכירים. מה שנדרש מאותם קצינים היה להורות לאנשי המשמרת בחלון הזמן המיועד שלא לעכב את האוניות.¹¹¹⁹

עליית המעפילים לאוניות לא הסתיימה בשעה היעודה והאוניות יצאו לים רק בשעה 10:30. בשל האיחור לא ניתן היה לעשות את כל הדרך בשעות האור. הנתבים שנשכרו למעבר בין שדות המוקשים חששו להפליג בלילה, וביקשו לדחות את היציאה ליום המחרת, אך בקשה זו לא הייתה אפשרית משום ש"המשמרת הנוחה" של הפקידים הטורקיים במעבר הבוספורוס כבר תואמה. הראל נדרש למאמצי שכנוע מסוגים שונים ולהבטחה לתוספת של 30 צופים מצוידים בפנסים על גשר האונייה כדי שהנתבים יסכימו להוביל את האוניות.¹¹²⁰ המעבר הלילי בין שדות המוקשים לווה במתח עצום.

1114 TNA, ADM 1/21087, דוח אדמירל סימונדס טיילור, 5.1.48.

1115 הדרי וצחור- מדינה, עמ' 168.

1116 שם, עמ' 188.

1117 חבר הלאומים – אמנת מונטריי, סקציה 1, ס' 3.

1118 קית' – M16, עמ' 690.

1119 הדרי וצחור- מדינה, עמ' 188.

1120 הראל בחר כצופים בקבוצת בני הנוער מבולגריה שצורפה להפלגה ברגע האחרון, אלה הופיעו להפלגה במדים אחידים והופעתם גרמה כנראה לנתבים להאמין שאלה הם חיילים ממושמעים שניתן לסמוך עליהם.

בעוד המתח באוניות בשיאו הגיעה ידיעה מעודדת מהתחום המדיני - משה שרת ומזכיר המדינה האמריקאי, מרשל, הגיעו לנוסחת פשרה לפיה האוניות תפלגנה ישירות לקפריסין, והמעפילים יורדו אל מחנות המעצר - פשרה שהייתה מקובלת גם על שר החוץ הבריטי, בוויין. המתח נרגע אך במעט, שכן עדיין היה על האוניות לעבור בשלום את ההפלגה הלילית בין שדות המוקשים ולעבור בהצלחה את ביקורת התברואה במצרי הבוספורוס.

את שדות המוקשים עברו האוניות בשלום ובבוקר שבת, 27 בדצמבר, נכנסה השיירה למצרי הבוספורוס בזמן היעוד. האוניות נכנסו למצר כשפאן קרשנט מובילה, כשעלו הפקידים הטורקיים על האונייה הייתה בדיקתם קצרה, תשורות שהוכנו מבעוד מועד הוענקו לפקידים והאוניות המשיכו בדרכן דרומה, לא היו עיכובים.¹¹²¹

המכשול הבא אותו נדרשו האוניות לעבור היה הצי הבריטי עצמו שספינותיו המתונו לאוניות במוצא הדרדנלים לים התיכון. במקרים דומים, בים התיכון, היה המודיעין הבריטי שולח סוכנים לעקוב אחר תהליך ההכנות והצי היה שולח ספינה לקרבת נמל המוצא כדי לעקוב אחר האונייה מיד עם צאתה מהנמל, שני אלה לא התאפשרו במקרה זה. פעולתם של סוכנים בריטיים במדינות הגוש המזרחי הלכה ונעשתה מוגבלת וכניסתה של ספינת צי בריטי לים השחור גם היא לא התאפשרה - כללי אמנת מונטריי מנעו מאוניות שאינן שייכות למדינות השוכנות לחופי הים השחור להפליג בו, אלא בנתיבי הסחר (Sea Lanes) המוגדרים.¹¹²² הבריטים נאלצו אם כן להמתין לאוניות במוצא הדרומי של מעבר הדרדנלים.

ב-22 בדצמבר נשלחה הפריגטה וויטסאנד ב"י לסייר מדרום למעבר ולדווח ברגע יציאת האוניות מהמצר. הפריגטה קרדיגן ב"י נשלחה אף היא לאזור והטילה עוגן באחד ממפרצי האי לימוס בכוננות מידית לסיוע.¹¹²³ כוח נוסף, המורכב מהסיירת פיבי ושתי משחתות שהיו ערוכות אותה עת במלטה, נצטוו להעלות את רמת הכוננות ולהצטרף למשימת היירוט לכשיידרש. מדיווחי השירות החשאי הבריטי עלה כי 14,000 מעפילים עשו דרכם ברכבות מרומניה לבולגריה.¹¹²⁴

המודיעין הבריטי ידע על כוננת ההנהגה הציונית לוותר על ההתכתשות ולהפליג ישירות לקפריסין, אך הצי נערך לתרחיש הגרוע יותר מבחינתו.¹¹²⁵ ההנחה המחמירה הייתה כי האוניות תנסנה בכל זאת לפרוץ את דרכן אל חופי הארץ, וכי אלפי המעפילים שעל סיפוניהן ייאבקו. הסיירת מאוריצייוס בפיקוד אלוף משנה סטנפילד (HMS Mauritius, Capt. Charles A. E. Stanfield), שהייתה ערוכה אותה עת בנמל פורוס ביוון יצאה צפונה כדי להצטרף לזוג הפריגטות. מפקד שייטת הסיירות

1121 הדרי וצחור- מדינה, עמ' 189.

1122 חבר הלאומים – אמנת מונטריי, סקציה 1, ס' 19.

1123 TNA, ADM 1/21087, דוח אדמירל סימונדס טיילור, 5.1.48.

1124 שם, שם.

1125 TNA, ADM 1/20793, דוח מהמפקדה הראשית בא"י COMPAL על יירוט הנחייה של הסוכנות להסכים להפלגה ישירה לקפריסין, 30.12.47.

ה-11, תת-אלוף סיימונדס (Rear Admiral Richard V. Symonds-Taylor) שעל סיפונה של מאוריציוס, קיבל את הפיקוד על המשימה.¹¹²⁶ בשלב זה הודיעה הסוכנות היהודית לנציב העליון קניגהאם כי ההפלגה יצאה לדרך בניגוד להנחיותיה, וכי הספינות הונחו להסכים לדרישת הבריטים להפליג ישירות לקפריסין. המודיעין הבריטי שיירט כבר קודם לכן את ההנחיה לאוניות העריך כי זה יהיה התרחיש, אך עתה היה המידע לרשמי.¹¹²⁷

ב-29 בדצמבר בשעה 05:00 יצאו שתי האוניות את מצרי הדרדנלים בדרכן דרומה. ההנהגה הציונית כבר ידעה שלא צפוי נזק מדיני מהפלגתן וחזרה לקו הלוחמני והמתריס. האוניות הונחו לשנות את שמותיהן לשמות בעלי משמעות אקטואלית, שמה החדש של פאן יורק היה קיבוץ גלילות, ושמה של פן קרשנט עצמאות.¹¹²⁸ מלבד השמות הוכתב על ידי דוד בן-גוריון באופן אישי נוסח הדברים אותם יעביר יוסי הראל לאדמירל הבריטי סיימונדס:

פנינו לארץ ישראל שהובטחה מאלוהים לישראל ואושרה מחדש על ידי האו"ם. אולם, אם בדעתכם להפריע למסענו, נלך לקפריסין בהיותנו בטוחים שבקרוב נגיע לארצנו המשוחררת, תנו לנו את הקורס לקפריסין ונלך אחרים.¹¹²⁹

כשהבחינו הפריגטות הבריטיות הערוכות במוצא הדרדנלים כי האוניות מגיחות מן המעבר, דווחו על כך והחלו במעקב, לקראת ערב הצטרפה אליהן הסיירת מאוריציוס. מפקד הכוחות הימיים הבריטיים בים התיכון, אדמירל וויליס, לא הסתפק בסיירת אחת והורה גם את הסיירת פיבי, שהייתה בכוננות להצטרף לכוח המשימה של תת אדמירל סיימונדס.¹¹³⁰

ההנחיות שקיבל סיימונדס היו להטות את האוניות מנתיבן לכיוון קפריסין. מפקד הזירה הימית בארץ ישראל, דה-סאליס, גרס כי יש לטפל באירוע ברגישות, אך בה בעת להפגין כוח רב. על פי הנחייתו זו יצא את חיפה כוח משחתות בהרכב המשחתות צ'קוס, צ'ילורוס, וולאג', ובפיקודו של מפקד שייטת-1, והצטרף לכוחות המלווים את אוניות המעפילים.¹¹³¹

עתה, כשהייה זוג האוניות מוקף בשתי סיירות, שלוש משחתות ושתי פריגטות, החל שיח ישיר בין האדמירל סיימונדס ובין מפקדן של אוניות המעפילים, יוסי הראל. הראל הודה שאוניותיו קיבלו הנחיה להישמע להוראות הבריטים, אך הודיע שבשל מחויבותו למעפילים, אינו מוכן להובילם בעצמו למעצר קפריסין וכי אם רוצים בכך הבריטים - יעשו זאת בעצמם.¹¹³² להראל היו תנאים

1126 ADM 1/21087, TNA, דוח מפקד צי הים התיכון, 9.1.48.

1127 ADM 1/20793, TNA, הודעה מהמפקדה הראשית בא"י COMPAL על יירוט הנחיה של הסוכנות להפליג ישירות לקפריסין, 30.12.47.

1128 השם קיבוץ גלילות שונה מספר חדשים לאחר מכן, לקראת הכרזת המדינה, לקוממיות.

1129 אמ"ה, תיק ה'פאנים', מארנון ליסער, 31.12.47.

1130 ADM 1/20793, TNA, הודעת המפקדה הראשית בא"י COMPAL על הקצאת משחתות לליווי, 29.12.47.

1131 ADM 1/21087, TNA, דוח מפקד צי הים התיכון, 9.1.48.

1132 הדרי וצחור – מדינה, עמ' 204.

נוספים: הוא דרש שצוותי ההשתלטות יעלו לאוניות לא חמושים וללא כובעי פלדה, הוא דרש שהבריטים לא יחפשו ולא יעצרו את המלווים ואת הצוותים הזרים, הוא גם דרש שחפצי המעפילים יוחזרו להם בצורה מסודרת לאחר הירידה בקפריסין. דרישות אלה היו מנוגדות לדפוסי הפעולה של הבריטים במבצעי ההשתלטות על אוניות המעפילים, אך הפעם החליט אדמירל סיימונדס לקבלן.¹¹³³

ב-31 בדצמבר 1948 בשעה 14:50 עצרו שתי האוניות את מנועיהן. הסיירת מאוריצי'וס נגשה לקיבוץ גלילות והסיירת פיבי ניגשה לעצמאות, מכל סיירת ירד צוות המונה 30 נחתים ושני קצינים.¹¹³⁴ הצוותים לא היו חמושים כפי שהובטח. הקצינים הבריטים נתנו בידי הנוכחים בגשר מכתבים המורים את האוניות לפנות לכיוון פמגוסטה.¹¹³⁵ התהליך היה נינוח אך זו הייתה השתלטות בלב ים. השיירה התקרבה למפרץ פמגוסטה בבוקר ה-1 בינואר 1948. המשחתת שברון שסיימה לטפל באירוע נחיתתה של האומות המאוחדות בחוף נהרייה הצטרפה גם היא לשיירה.¹¹³⁶

אוניות המעפילים עגנו מחוץ לנמל מאחר ושלטונות הנמל חששו ממעשי חבלה. אם היו האוניות הגדולות מוטבעות בתוך שטח הנמל היה הנמל נחסם לתקופה ארוכה. ההורדה תוכננה אם כן להתבצע מחוץ לנמל באמצעות ארבות (Z-lighters), תהליך ארוך ומסורבל כשהדבר נוגע בהורדתם של 15,000 איש, ובעיקר כשתחזית מזג האוויר ניבאה תנאי ים קשים לביצוע.¹¹³⁷ על רקע תחזית זו הצליח מפקד שיטת הסיירות לקבל מהראל הבטחה כי לא תהייה חבלה. כיוון שכך, הורשו האוניות להיכנס לנמל זו אחר זו, ולהוריד את מעפיליהן לרציף. ההורדה ארכה מספר ימים והיא התנהלה באופן מסודר. האוניות עצמן נשארו בנמל ובהמשך יצאו לעגינה במפרץ. צוותיהן לא נעצרו והאוניות לא הוחרמו כי לא הייתה עילה להחרים. שני הצדדים, הבריטים והציונים, הבינו כי עם סיום המנדט ידרשו אוניות להעביר את עשרות אלפי העצורים ארצה, ולשני הצדדים היה עניין בכך.¹¹³⁸

סיפור הפלגתן של הפאנים הוא סיפור בו נשברו שיאים רבים, אך מעל כל אלה יש בסיפור להעיד ולהסביר את מהותה של ההעפלה. כשנזף דוד בן-גוריון בשאול אביגור וטען כי ההעפלה מיצתה את עצמה, הגדיר בן-גוריון, ויש שיגידו הודה, מהי ההעפלה מבחינתו. מפעל ההעפלה בימי 'המאבק הצמוד' כבר לא היה רק מבצע גאולה, אלא ובעיקר מנוף פוליטי ללחוך על הבריטים ולשכנע את אומות העולם בזכות העם היהודי לשוב למולדתו ובזכות העם היהודי על מולדתו. כשהועמד נושא גאולת היהודים מול הפעלת אותו מנוף, זה מול זה, הוכיחה פרשת הפאנים מי משני המאמצים היה העיקרי ומי המשני.

1133 TNA, ADM 1/21087, דוח אדמירל סיימונדס טיילור, 5.1.48.

1134 זהו אחד המקרים הנדירים בהם הופעלו נחתים (Marines) בהשתלטות שכן נחתים היו מוצבים רק בסיירות. במשחתות לא היו נחתים.

1135 הדרי וצחור – מדינה, עמ' 212.

1136 TNA, ADM 1/21087, דו"ח אדמירל סיימונדס טיילור, 5.1.48.

1137 שם, שם.

1138 גד הילב, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 215.

4. קריסת השערים (ינואר 1948 – מאי 1948)

4.1 לכידות חסרות תכלית

הפלגתן של הפאנים ישירות לקפריסין והשתלטותם המאופקת של הבריטים על האוניות סימלו שינוי ותפנית, הן מצדם של הבריטים והן מצדם של מארגני ההפלגות. נראה היה ששני הצדדים האמינו כי המצב עומד להשתנות מן היסוד. הערכה זו השתקפה גם בתקשורת, במהלך ינואר 1948 עסקה העיתונות בהרחבה בפתיחת השערים הצפויה לכאורה בפברואר, כפי שנקבע בהחלטת העצרת הכללית של האו"ם מס' 181 מ-29 בנובמבר 1947:

המעצמה המנדטורית תעשה כמיטב יכולתה להבטיח, ששטח הנמצא בטריטוריה של המדינה היהודית, ובכלל זה נמלים ועורף (הינטרלנד) מספיק למתן אפשרויות לעלייה ממשית, יפונו בהקדם האפשרי, על כל פנים לא יאוחר מה-1 בפברואר, 1948¹¹³⁹

מאז אותה החלטה שונו הנחיות ההתנגדות. הנוסח החדש היה שאין להתנגד בים כלל ולהתנגד פאסיבית בנמל רק במקרה של כוונה לגרש לקפריסין. כשהגיעו הנחיות אלה לאונייה כ"ט בנובמבר הן התקבלו באכזבה על ידי המלווים והמעפילים כאחד. בהמשך הופנמו ההנחיות, המלווים לא ערכו את המעפילים לקרב, חלק מהמעפילים אף סייע לבריטים בתהליך ההורדה, אחדים מהם אף גילו התלהבות להיות מגורשים לקפריסין בבחינת טקס מחויב שצריך לעבור. חרגה מהכללים האונייה *נחשון* - הקסטל כפי שיפורט בהמשך אך זהו יוצא מן הכלל שמעיד על הכלל.

ל"ה גיבורי גוש עציון (Sylvia Starita)

על רקע התמתנות זו יצאה באמצע ינואר האונייה ל"ה גיבורי גוש עציון כשמלוויה מעריכים כי מעפיליהם, אם ייעצרו, לא יישלחו לקפריסין.¹¹⁴⁰ ל"ה גיבורי גוש עציון הייתה ספינת עץ דו תרנית (Schooner) עשויה עץ ומצוידת במנוע דיזל.¹¹⁴¹ רכישתה נוהלה על ידי עדה סרני באחד מנמלי איטליה, ולאחר מכן הועברה הספינה לוונציה שם החלה הכנתה להפלגה. לקראת ההפלגה הגיעו לספינה המפקד המיועד, יצחק לנדוואר, ו'גדעוני'. במקביל גויס גם צוות שכיר שמנה רב חובל, שלושה מלחים ושני מכונאים.

¹¹³⁹ "United Nations General Assembly", A/RES/181(II) of 29 November 1947.

¹¹⁴⁰ אמ"ה, תיק ל"ה גיבורי גוש עציון, דוח הגדעוני - 'אדמוני', עמ' 3.

¹¹⁴¹ פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

בשלב הסופי של ההכנות התעוררה בעיה: משאיות המזון שהגיעו לאונייה נעצרו על ידי שלטונות המכס בחשד להברחה המיועדת למטרות סחר ב'שוק השחור'. עדה סרני נאלצה לפנות לידידה, מפקד המשטרה ברומא, וזה הורה את מנהל הנמל בוונציה לשחררן.¹¹⁴² אם עלה חשדו של המכס כתוצאה מהלשנה או דיסאינפורמציה בריטית, קשה לקבוע.

המעפילים המיועדים, 273 במספר, היו ברובם צעירים שקיבלו עדיפות שכן, עקב המאורעות שהתחוללו באותה עת בארץ, הישוב היה זקוק בדחיפות לתגבורת.¹¹⁴³ ערב ההפלגה הוסעו המעפילים ברכבת לוונציה וב-14 בינואר הועברו בסירות לאונייה שהמתניה להם קשורה למזח בתעלת פלסטרינה. בין המעפילים נמצאה קבוצה מגובשת של תנועת 'הבונים' ואלה היו לעזר רב בשלב ההתארגנות.¹¹⁴⁴ ב-17 בינואר בשעה 05:30 נותקו חבלי האונייה מהרציף, אלא שזו לא משה ממקומה; שילוב בין המעמס שנוסף לאונייה ומצב השפל הביא לכך שהאונייה "ישבה" על קרקעית התעלה. גוררת שהובאה לא הצליחה להזיז את האונייה אך תודות לקשריה של עדה סרני הגיעה תוך זמן קצר גוררת נוספת והשתיים, במאמץ משותף, הצליחו להוציא את האונייה אל מרכז התעלה. האונייה יצאה לדרכה ב-17 בינואר 1948, נתיבה עבר לאורך הים האדריאטי. כשהגיעה לקצה הדרומי נתקלה בים סוער ונאלצה להיכנס ולהסתתר בנמל אוטרנטו. עם שוך הסערה המשיכה האונייה וב-29 בינואר נתקלה בסערה נוספת. בהמשך הדרך הופיעו תקלות מנוע שחייבו את האונייה לעצור ולסטות מנתיבה, מסעה התארך מעבר למתוכנן, מלאי המזון והמים התדלדל והדבר גרם לירידה במורל המעפילים.

בניגוד להפלגות העפלה קודמות, העזו המלווים להעביר את האונייה בתעלת הקורינתוס, נתיב שקיצר את משך ההפלגה וגם הקל על המעפילים שסבלו מאוד בים הפתוח. חשוב לציין שתעלה זו איננה נחשבת מעבר מים בין לאומי ובבחירה בה נחשפה האונייה לסכנת התערבות וסיכול מצד המודיעין הבריטי, שהייתה לו השפעה רבה על שלטונות יוון. המעשה משקף את ביטחון המלווים כי האונייה לא תעצר וכי הכללים השתנו.

מתעלת קורינתוס המשיכה הספינה אל מצר הסקרפנטו ומשם בקורס ישיר העובר מדרום לקפריסין לכיוון ביירות. עם הגעתה לטווח בו ניתן לנווט לפי עצמים בולטים בחוף הלבנוני פנתה הספינה דרומה לכיוון חופי הארץ. תחילה תוכננה האונייה להיפגש בקרבת חופי הארץ עם *בונים ולוחמים* כדי להעביר אליה את מעפיליה ולחזור לאיטליה, אך החבירה לא התבצעה והאונייה המשיכה בדרכה ארצה.¹¹⁴⁵

¹¹⁴² יחיאל אדמוני, "אניית המעפילים ל"ה גיבורי גוש עציון", **אתר הפלי"ם, ההעפלה והרכש**, נדלה בתאריך 20.6.21.

¹¹⁴³ שם, עמ' 2.

¹¹⁴⁴ את"ה, חט' 14, תיק 242, דוח מפקד האונייה 'יתרו' (יצחק לנדוואר), 7.3.48.

¹¹⁴⁵ שם, שם.

המודיעין הבריטי עקב אחרי האונייה מרגע שהחלה לשרד. השידורים אוכנו ופוענחו ומיקומה הועבר למפקדה המשולבת בירושלים, שהפעילה את הסיורים הימיים והאוויריים בהתאם.¹¹⁴⁶ ב-31 בינואר בשעה 10:00 התגלתה האונייה על ידי מטוס סיור. באותה עת פעלו במשימת ה-SUNBURN מטוסי לנקסטר מטייסות 37 ו-38 שהיו ערוכות בעין שמר, המטוס זיהה את האונייה לפי מכסי מחסני הסיפון שלא היה סגורים – מראה חריג לאונייה המפליגה בים.¹¹⁴⁷ בשעה 12:00 הופיע מטוס נוסף מעל האונייה ושעה אחר כך הופיעה המשחתת צ'ילדרס.

יומיים קודם לכן, ב-29 בינואר, נשלח לאונייה מברק האומר: *אין להתנגד בים, יש להתנגד פאסיבית בנמל, אם הכוונה תהיה גירוש לקפריסין*¹¹⁴⁸ הנחייה זו משקפת את הערכת המוסד כי תם עידן הגירוש לקפריסין. בשעה 14:30, במרחק של כ-80 מיל מחופי הארץ, הניפה האונייה דגל תורכי, בתקווה שהמשחתת לא עמדה על זהותה, אך המשחתת המשיכה ללוותה. בשעה 17:30 לחצו המעפילים לעלות לסיפון בשל המחנק והצפיפות ששררו בבטן האונייה. המלווים החליטו להפסיק את ההתחזות ולעבור לשלב ההפגנה. על התורן הונף הדגל הציוני ועל הדפנות הוצג שם האונייה - *ל"ה גיבורי גוש עציון* (על שם מחלקת הלוחמים שיצאה לתגבר את גוש עציון המנותק שבועיים קודם לכן, נקלעה למארב וכל לוחמיה, 35 במספר, נהרגו).

למראה המשחתת המתקרבת פצחו המעפילים בשירת 'התקווה'. מהמשחתת אותנו לאונייה דרישה לפנות מערבה ולהפליג לקפריסין שלא הייתה רחוקה, אך האונייה השיבה שהיא מפליגה לחיפה.¹¹⁴⁹ האונייה המשיכה בהתקדמותה דרומה ולמחרת, ב-1 בפברואר בשעות הבוקר, הופיעה המשחתת צ'פלט והצטרפה לליווי. הבריטים ביקשו שיותר להם לעלות לסיפון וקיבלו מהאונייה אישור לעשות זאת. אישור זה ניתן מבלי להיוועץ עם אנשי המוסד בארץ, שכן אנטנת הקשר (כבל המתוח מהתורן אל הסיפון) הושלכה בשלב ההסתוות והקשר נותק.¹¹⁵⁰ בשעה 11:20, כשהייתה מערבית לצור ניגשו שתי המשחתות אל האונייה והעבירו לסיפונה 45 מלחים ושני קצינים.¹¹⁵¹ לא הייתה התנגדות, המלווים השביתו את מנוע האונייה והבריטים נאלצו לגרור אותה לנמל.

בנמל חיפה ניכרו שינויים רבים: הבריטים היו בעיצומו של תהליך הפינוי מהארץ. הרציף אליו היו המעפילים מורדים בדרך כלל ('רציף הדמעות') היה תפוס על ידי אוניות משא בריטיות, לפיכך נקשרה האונייה לדופן הסיירת פיבי שעגנה בנמל מול שובר הגלים.¹¹⁵² הקשירה נעשתה באמצעות שתי גוררות של הצי, *מראודר* (HMT *Marauder*) ובריגנד (HMT *Brigand*), שהובאו ממלטה לסיוע במקום כוחות המשטרה הימית שהחלו לעזוב. על סיפון הפיבי הוקמו אוהלים ששימשו לבדיקה

1146 שם הקוד של האונייה בזמן המעקב המודיעיני היה Fog 37. רוזן – התחקיר הבריטי, עמ' 5.

1147 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1905, דוח ריכוז אירועים - ינואר 46 - מאי 48 (ללא תאריך).

1148 אמ"ה, תיק ל"ה גיבורי גוש עציון, מאת ארנון אל הזקנה אין להתנגד בים... 29.1.48.

1149 TNA, ADM 1/21102, דוח מפקד הציילדרס, 2.2.48.

1150 יחיאל אדמוני, "אניית המעפילים ל"ה גיבורי גוש עציון", **אתר הפלי"ם, ההעפלה והרכש**, נדלה בתאריך 20.6.21.

1151 TNA, ADM 1/21102, דוח סרן גיל - מפקד צוות ההשתלטות של המשחתת צ'ילדרס, 2.2.48.

1152 הודעת מערכת, "מעפילי ל"ה גיבורי גוש עציון הועברו לאוניות הגירוש סמוך לחוף", **הארץ**, דף שער (2.2.48).

ביטחוני ולחיסוי, ומשם באמצעות כבש הועברו המעפילים אל אניית הגירוש אמפייר רייל - שגם היא נקשרה לסיירת.¹¹⁵³ התהליך כולו בוצע על ידי מלחי הצי שכן כוחות הצבא והמשטרה שטיפלו בדרך כלל בתהליך היו בשלבי פינוי. אניית הגירוש יצאה לדרך עוד באותו יום ולמחרת הגיעו המעפילים לקפריסין והועברו למחנה 55.¹¹⁵⁴

במהלך העברת המעפילים לאוניית הגירוש עבר חלק מהם תחקיר על ידי יחידת ביטחון השדה של המודיעין הבריטי (FSS).¹¹⁵⁵ על פי דוח התחקיר הובאו המעפילים לארץ כדי לשמש תגבורת לכוחות הלוחמים. עוד נכתב בדוח כי בהפלגה לקפריסין ראו המעפילים שלב מתחייב מהתהליך ואף גילו התלהבות לקחת בו חלק. כותב הדוח מוסיף ומציין כי העיר חיפה הייתה שקטה ורגועה בכל מהלך ההורדה מהאונייה וההעברה לאוניית הגירוש.¹¹⁵⁶ המודיעין הבריטי הגיע באמצעות ניתוחו של הדוח למסקנות לפיהן הצד הציוני מניח כי המעפילים יגורשו אך תוך זמן קצר יחזרו לארץ ישראל והכותב משער כי זאת הסיבה לכך שהלהט שאפיין את המאבקים על הסיפונים ובדרך למחסני אוניות הגירוש נעלם.¹¹⁵⁷

בסכמו את ההפלגה העלה המפקד (יצחק לנדאוור) נקודה שונה והצעה להכרה בשינוי המצב: לנדאוור הבחין בין הפלגת מעפילים, שלה גם ערך תעמולתי, ובין הפלגת צעירים המיועדים כתגבורת מיידית לכוחות הלוחמים בארץ. הוא טען שצריך להגביר מאמץ בהנחתת הצעירים בחוף, והציע לשגר מספר ספינות שתגענה לחופי הארץ בו זמנית וכך להגדיל את הסיכוי של חלק מאותם צעירים להצטרף בהקדם למערך הלוחם.¹¹⁵⁸

ירושלים הנצורה (Cicilio)

שבוע לאחר מכן הגיעה לחופי הארץ *ירושלים הנצורה*, ספינת חופים דו תרנית (Schooner).¹¹⁵⁹ הספינה נרכשה במילנו ולאחר רכישתה הועברה לגאאטה שם החלה הכנתה להפלגה. למפקד ההפלגה התמנה יהודה צפתי, אליו הצטרפו שני מלווים ו'גדעוני'.¹¹⁶⁰ הצוות השכיר מנה רב חובל, מכונאי ראשי, רב מלחים ושלושה סיפונאים. שם הצופן לספינה בזמן ההכנות היה 'הקדוש'.¹¹⁶¹

1153 מאמר מערכת, "279 עולי ל"ה גורשו לקפריסין על שקיימו את המלצות או"מ והגיעו ב-1 בפברואר לארץ ישראל", **דבר**, דף שער (2.2.48).

1154 שם, שם.

1155 אמ"ה, תיק ל"ה גיבורי גוש עציון, אל טנא, דוח, 3.2.48.

1156 שם, תרגום דוח ה FSS (Field Security), 1.2.45.

1157 שם, שם.

1158 את"ה, חט' 14, תיק 242, דוח מפקד האונייה 'יתרו' (יצחק לנדאוור), 7.3.48.

1159 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

1160 דניאל סנדלר, "זיכרונות", ינאי ואלמוג - שערים, עמ' 377.

1161 את"ה, חט' 14, תיק 234א, מ'לאונרד' ל'ארנון, שם הצופן, 4.2.48.

המעפילים המיועדים, 680 במספר, היו רובם צעירים בני ג'וס, שהתקבצו במספר מחנות הכשרה באיטליה. חוף ההעמסה שנבחר היה פשיה רומנה שמצפון לציביטבקה. המעפילים הובאו באוטובוסים אל החוף והועברו בסירות גומי אל האונייה שעגנה בקרבתו. במהלך הערב החמיר מצב הים, סירה אחת התהפכה ועדה סרני, שנכחה במקום, החליטה לעצור את התהליך. כעבור יומיים, משנרגע הים, עגנה הספינה מרחק 3 מיל מול חוף גאטה, והמעפילים שנותרו הועברו אליה באמצעות ספינת דיג.¹¹⁶²

האונייה יצאה לדרכה ב-3 בפברואר והפליגה דרומה באיטיות כדי להגיע ולעבור את מצר מסינה אחרי רדת החשיכה. עם יציאתה מהמצר הפליגה ועברה מדרום לכרתים שם פנתה דרומה לכיוון חופי מצרים. האונייה תוכננה להפליג לכיוון אלכסנדריה ומשם להפליג לאורך החוף המצרי ולהגיע אל חוף תל אביב מדרום. במהלך ההפלגה נקבע גם שמה של האונייה: *ירושלים הנצורה*, לאות הזדהות עם תושבי ירושלים שהיו נתונים במצור אותה עת. מצב הים הלך והחמיר, גלים גבוהים הגיעו מכיוון מערב וההפלגה דרומה לא התאפשרה. צפתי החליט להפליג ישירות לכיוון תל אביב.¹¹⁶³

ב-10 בפברואר בשעה 10:00, כשהייתה האונייה במרחק 80 מיל מחופי הארץ, הופיע מעליה מטוס סיור, היה זה מטוס לנקסטר מאחת מטייסות הסיור, 37, ו-38, שהיו ערוכות אותה עת בעין שמר.¹¹⁶⁴ בשלב זה היו כל המעפילים מתחת לסיפונים, מבני השירותים והמטבח המאולתר פורקו והושלכו לים יום קודם לכן, ובכל זאת נראתה הספינה חשודה, עובדה היא כי לאחר שעתיים הופיע מטוס נוסף. המטוס חג מעל האונייה עד הופעתה של המשחתת *צ'ווייט*. המשחתת ליוותה את האונייה במהלך הלילה ולמחרת הצטרפה לליווי המשחתת *צ'פלט*.¹¹⁶⁵ המשחתות חסמו את דרכה של האונייה מזרחה ואפשרו לה לנוע רק צפונה, לכיוון חיפה. מפקד *הצ'ווייט* פנה ברמקול אל הספינה והודיע שאין בכוונתו להפעיל כוח אם האונייה תפליג לנמל חיפה. האונייה פנתה לכיוון חיפה, המלווים הסבירו למעפילים שאין להתנגד וזאת עקב הנחייה מפורשת שקיבלו ממפקדת המוסד בארץ ישראל: *אוסרים כל התנגדות בלב ים. תתנגדו פאסיבית בנמל בזמן ההעברה לאוניות הגירוש*.¹¹⁶⁶

כשהייתה האונייה במרחק 600 מטרים מפתח הנמל נצמדה אליה המשחתת *צ'פלט*. המלווים חיבלו במנוע וירדו אל הסליק שהוכן מבעוד מועד, רב החובל והצוות נטמעו בין המעפילים. המלחים הבריטים פשטו על הסיפון והמעפילים לא גילו כל התנגדות, חלקם אף סייעו למלחים הבריטיים בתהליך.¹¹⁶⁷ עם צוות ההשתלטות נמנה גם קצין משטרה והאירוע עבר למעשה לפיקודה של

1162 שם, דוח המפקד (צפתי), 27.2.48.

1163 אמ"ה, תיק *ירושלים הנצורה*, דוח המפקד, עמ' 2, 27.2.48.

1164 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1905, דוח ריכוז אירועים - ינואר 46 - מאי 48.

1165 TNA, ADM 1/21095, דוח מפקד הצ'ווייט, 12.2.48.

1166 את"ה, חט' 14, תיק 234א', לירושלים מארנון - הנחיות, 10.2.48.

1167 TNA, ADM 1/21095, דוח מפקד צוות ההשתלטות, 12.2.48.

המשטרה. מהנמל נשלחה הגוררת המגויסת *מראודר* וזו גררה את האונייה והצמידה אותה לדופן הסיירת פ"ב. פעולות ההורדה, הבדיקה והחיתוי נעשו גם הפעם על סיפון הסיירת.¹¹⁶⁸ בחיפוש שנעשה בספינה לאחר מכן התגלו מכשירי הקשר שהוסתרו בסליק. מהסיירת הועברו המעפילים לאוניית הגירוש *אושן ויגור* וזו יצאה לדרכה ב-11 בפברואר בשעה 15:00 אחר הצהריים.¹¹⁶⁹ תהליך ההעברה עבר בשקט ובאופן מסודר. למחרת הגיעה האונייה לפמגוסטה והמעפילים הועברו למחנה קראולוס. בדוח ההפלגה העלה המפקד (יהודה צפתי) מספר נקודות אך הדגיש יותר מכל את הצורך בהקפדה ופיקוח על המעפילים העולים לאוניות כצו השעה: *אין טעם לקחת נשים הרות ומשפחות מטופלות בילדים בו בזמן שיש עכשיו.*¹¹⁷⁰

לקוממיות (Abdul Hamid)

גם מעפיליה של *לקוממיות* ירדו מאונייתם בצורה שקטה ומסודרת. האונייה נלכדה ב-20 בפברואר כשעל סיפונה 700 מעפילים, מהם כ-280 המיועדים לגיוס.

לקוממיות הייתה ספינת משא תלת תרנית מצוידת במערך מפרשים ובמנוע דיזל.¹¹⁷¹ כינוייה בשלב ההכנות היה *זיבלה*. האונייה נרכשה בנאפולי בנובמבר 1947 והועברה ללה-ספציה שם החלה הכנתה. ב-13 בדצמבר התברר לאנשי המוסד שיעודה של האונייה נודע לבריטים, לפיכך הורו את האונייה להסתלק מאיטליה. האונייה יצאה בו ביום לכיוון צרפת ובערבו של יום הגיעה למפרץ בנדול. עם הגעתה נכונה לאונייה משימה – העברת מעפילים מבנדול למפרץ ג'ירולטה שבאי קורסיקה, שם המתינה לאותם מעפילים האונייה כ"ט בנובמבר.¹¹⁷² *זיבלה* השלימה את משימתה זו ב-14 בדצמבר וחזרה לצרפת. משימתה הבאה הייתה העלאת מעפילים ארצה. המעפילים המיועדים התרכזו במספר מחנות בדרום צרפת, חוף ההעמסה שנקבע היה בקרבת סן-טרופז. ב-8 בפברואר הועלו המעפילים לאונייה וזו יצאה לדרך.¹¹⁷³

מפקד ההפלגה היה אבנר גלעד והוא נעזר במלווה נוסף וב'גדעוני', הצוות השכיר מנה רב חובל ו-8 מלחים, כולם איטלקים. לאחר מעבר המסינה קיבלה האונייה מאנשי המוסד באיטליה את שמה החדש המשקף את רוח התקופה - *לקוממיות*.¹¹⁷⁴ כשעברה האונייה במצר סקרפנטו הטילה עוגן במפרץ נידח והמלווים עשו בה מספר שינויים שנועדו להסוואתה. התורן האמצעי הוסר, הדפנות

1168 ADM 1/21095, TNA, דוח מפקד הצ'וויט, 12.2.48.

1169 מאמר מערכת, "מעפילי 'ירושלים הנצורה' גורשו לקפריסין", *דבר*, דף שער (12.2.48).

1170 את"ה, חט' 14, תיק 234א', דוח המפקד (צפתי), 27.2.48.

1171 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

1172 ראו לעיל.

1173 אמ"ה, תיק *לקוממיות*, דוח 'אבנר', 4.3.48.

1174 שם, שם.

נצבעו אדום ועל חרטומה נכתב השם *עבדול חמיד*.¹¹⁷⁵ מפקד ההפלגה שלא סמך על מנוע הדיזל וחשש מסערות החורף, החליט שלא לצאת לים הפתוח אלא להפליג לאורך החוף - מצפון לקפריסין ולאורך החוף הטורקי ואחר כך לפנות דרומה ולהפליג בקרבת חופי הלבנט.

ב-17 בחודש החל הים לסעור, המנוע התקלקל והספינה המשיכה לנוע בכוח מפרשים בלבד. במשך 48 שעות כמעט ולא התקדמה.¹¹⁷⁶ ב-19 בפברואר, כשהייתה ממערב לביירות, עבר מעליה מטוס סויר ארבע-מנועי, היה זה מטוס לנקסטר מאחת מטייסות הסויר, 37, ו-38, שהיו ערוכות אותה עת בעין שמר. המטוס הבחין בסיפון הומה אדם, הוא דיווח על כך, והחל לחוג מעל המטרה. בעקבות הדיווח הגיעה לקרבת האונייה המשחתת צ'ילדרס.¹¹⁷⁷ המשחתת הקימה קשר עם האונייה וזו ביקשה קורס לחיפה. במשחתת העריכו כי עקב העננות שהייתה באותו בוקר התקשה רב החובל בניווט האסטרונומי.¹¹⁷⁸ ההנחיות שקיבל המפקד היו להתנגד פאסיבית בלבד וזאת בשל מספרם הגבוה של הילדים על הסיפון.¹¹⁷⁹ מהאונייה הבהירו שאין כוונתם להתנגד ובמהלך חילופי הדברים עם המשחתת הוסכם כי היא תמשיך בנתיבה וכי מלחים בריטיים יעלו לסיפונה רק עם כניסתה למים הריבוניים של ארץ ישראל.¹¹⁸⁰

לקראת כניסת האונייה למפרץ חיפה הצטרפו לליווי הפריגטה *ביגבורי-בי*, בפיקודו של רב-סרן האצ'ינסון (HMS Bigbury Bay, Lt. Cdr. H. Hutchison) והגוררת *מראודר*. עם כניסת האונייה לקו שלושת המילים הועבר מהמשחתת צוות השתלטות ובראשו שני הקצינים, גיל וסטיין עתירי הניסיון, ואלה לקחו פיקוד על האונייה.¹¹⁸¹ מנוע האונייה לא חובל והקצינים תמרנו אותה אל הנמל והצמידו אותה לדופן הסיירת פ'בי. מהסיירת הועברו המעפילים לאוניית הגירוש *אושן ויגור* וזו יצאה לדרכה ב-20 בפברואר.¹¹⁸² תהליך ההעברה עבר בשקט ובאופן מסודר. אניית הגירוש הגיעה בבוקר יום המחרת לנמל פמגוסטה והמעפילים הורדו והועברו למחנה קראולוס ללא אירועים מיוחדים.¹¹⁸³ בנקודת זמן זו הצטברו במחנות בקפריסין למעלה מ-29,000 מגורשים.¹¹⁸⁴

-
- 1175 יעקב בן ציון ('מלך'), "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 138.
- 1176 את"ה, חט' 14, תיק 234א', דוח המפקד (צפתי), 27.2.48.
- 1177 ADM 1/21094, TNA, דוח מפקד הצ'ילדרס, 22.2.48.
- 1178 שם, שם.
- 1179 אמ"ה, תיק *לקוממיות*, דוח 'אבנר', 4.3.48.
- 1180 ADM 1/21094, TNA, דוח מפקד הצ'ילדרס, 22.2.48.
- 1181 ADM 1/21094, TNA, דוח מפקד צוות ההשתלטות, 22.2.48. (שני קצינים אלה השתתפו במאבק על סיפוני האקסודוס חצי שנה קודם לכן).
- 1182 הודעת מערכת, "704 מעפילי 'קוממיות' גורשו לקפריסין", *המשקיף*, (22.2.48) עמ' 4.
- 1183 יהודית אוורונין, "703 more sent to Cyprus", *The Palestine Post*, (22.2.48) עמ' 3.
- 1184 הודעת מערכת, "*לקוממיות* עם 700 מעפילים מתקרבת לחוף הארץ", *המשקיף*, עמוד שער (20.2.48).

בונים ולוחמים (Rondina 2)

שבוע לאחר מכן נלכדה *בונים ולוחמים*, אונייה זו כבר השיטה מעפילים לארץ ישראל בינואר 1946 תחת השם *אנצו סרני* ושמה המקורי היה Rondina. כשנתפסה בהפלגתה הראשונה נעצר הצוות ונתבעו הבעלים, אך אלה הצליחו להוכיח שהאונייה נעצרה מחוץ למים הטריטוריאליים ובית המשפט הורה לשחררה. צוות שכיר השיט אותה לאלכסנדריה ומשם לגנואה.¹¹⁸⁵ בגנואה החל המוסד להכינה להפלגה נוספת והפעם תחת שם הצופן 'דינה'. האונייה יועדה להפליג מאיטליה לנמל בקאר שביוגוסלביה ושם להעלות על סיפונה כאלף מעפילים. למפקד ההפלגה נתמנה משה רבינוביץ אשר נעזר במלווה וב'גדעוני', הצוות השכיר מנה רב חובל ושבעה מלחים איטלקיים. עם סיום ההכנות באיטליה הושטה האונייה תחת דגל איטלקי לנמל בקאר. לבקאר הובאו כ-1,000 מעפילים בני תנועות נוער, אשר הוסעו מבולגריה ברכבת שנשכרה במיוחד עבורם. אלה היו צעירים בני גיוס והמלווים הגדירו אותם בדוחותיהם כ"מובחרים".¹¹⁸⁶ הבאת מעפילים מארצות שמעבר ל"מסך הברזל" והעלאתם ביוגוסלביה עקפה למעשה את הקשיים שהצליחו הבריטים להערים אותה על מארגני ההעפלה בצרפת ובאיטליה.

המעפילים עלו לאונייה תוך זמן קצר, הפעולה נעשתה בגלוי, השלטונות היו קואופרטיביים, ממש כפי שהיו שנה וחצי קודם לכן עם יציאתן של *כנסת ישראל*, *הקדושה* ורפית. האונייה יצאה מבקאר ב-18 בפברואר 1948, הפליגה לאורך הים האדריאטי, עברה מדרום לפלופונז ומצפון לכרתים, ואחרי מעבר כף סידרוס פנתה ישירות לכיוון ארץ ישראל. המעפילים הוכנו להתנגדות פאסיבית ברוח התקופה ובכל זאת פורקו מבני השירותים על הסיפון, הוכן ברזנט לכיסוי מהיר של הפתחים והסיפון פונה מכל חפץ שעלול להסגיר את ייעוד האונייה. במקביל הוכנו באונייה שלטי הפגנה מתריסים, כהכנה לאפשרות שהסוואה לא תועיל.¹¹⁸⁷

ב-28 בפברואר בשעה 09:00, כשהייתה ממערב לניצנים, עבר מעל האונייה מטוס סיוור בריטי, היה זה מטוס לנקסטר מאחת מטייסות הסיוור, 37, ו-38, שהיו ערוכות אותה עת בעין שמר.¹¹⁸⁸ בעקבות דיווח המטוס הגיעה לאזור המשחתת *ונוס* והחלה ללוותה.¹¹⁸⁹ בשעה 16:00 עלה צוות השתלטות מהמשחתת לאונייה. ההנחיות שהיו בידי המפקד אסרו עליו להתנגד. כשנכנסה האונייה לנמל נקשרה והוצמדה לדופן הסיירת *מאוריציוס*. מהסיירת הועברו המעפילים לאוניית הגירוש *אושן ויגור*, תהליך ההעברה היה רגוע.¹¹⁹⁰ אוניית הגירוש יצאה לדרכה ב-29 בפברואר והגיעה בבוקר יום המחרת לנמל פמגוסטה. המעפילים הורדו והועברו למחנה קראולוס ללא אירועים מיוחדים.

1185 הודעת מערכת, "אנית המעפילים 'אנצו סירני' הורשתה לחזור מחיפה לאיטליה", *המשקיף*, (27.6.47) עמ' 8.

1186 את"ה, חט' 14, תיק 189, דוח המלווה פנחס דפני ('פינקו'), 4.3.48.

1187 שם, שם.

1188 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1905, דוח ריכוז אירועים - ינואר 46 - מאי 48.

1189 ניניאן - פטרול, עמ' 162.

1190 הודעת מערכת, "בונים ולוחמים הובאה לחיפה", *הבקר*, (1.3.48) עמ' 4.

יחיעם (Esmeralda)

בהתנגדות 'פאסיבית' דומה לזו של *בונים ולוחמים* נתקלו הבריטים כשלכדו את האונייה *יחיעם*. *יחיעם* הייתה ספינת עץ דו תרנית מצוידת במנוע דיזל.¹¹⁹¹ הספינה נרכשה בוונציה ושם החלה הכנתה לקליטת מעפילים, שם הצופן שנקבע לה במהלך ההכנות היה 'המושיע'. למפקד ההפלגה התמנה איש הפל"ם אלי זהר אשר נעזר בשני מלווים וב'גדעונית'.¹¹⁹² צוותה השכיר מנה רב חובל, מכונאי ראשי, רב מלחים ושני מלחים זוטרים, כולם איטלקים.¹¹⁹³

ב-24 בפברואר, עם סיום ההכנות, הפליגה האונייה דרומה אל חוף פורמייה, שם המתינה לה קבוצה גדולה של מעפילים. עקב תקלות שונות הגיעה הספינה לחוף המתוכנן רק ב-10 במרס. עם תחילת ההעמסה נתקבלה שיחת טלפון משאול אביגור המורה את האונייה לעצור את התהליך, להפליג צפונה ולחבור עם האונייה 'תמר' (*נחשון-הקסטל*) שיצאה מצרפת. מנועה של 'תמר' התקלקל בלב ים ועל סיפונה היו 530 מעפילים בדרכם ארצה. בשלב זה הספיקו לעלות לסיפונה של 'המושיע' בחוף פורמייה 236 מעפילים בלבד. הספינה הרימה עוגן והפליגה צפונה לכיוון נקודת המפגש שנקבעה בהנחיות המוסד. לאחר שחברה עם 'תמר' פנתה 'המושיע' דרומה לכיוון מצר המסינה כשעל סיפונה 786 מעפילים.¹¹⁹⁴

ב-13 במרס, כשהייתה האונייה מערבית לצי'ביטבוקיה טעה רב החובל בניווט וספינתו עלתה על שרטון. בזכות קשריה של עדה סרני נגררה הספינה על ידי גוררת מהצי האיטלקי אל נמל רג'יו במסווה של מעצר, אך למעשה לצורך תיקונה.¹¹⁹⁵ ב-22 במרס התפרסם בעיתונות המקומית מאמר על ספינה המסתורית שנעצרה ושמה נחשף.¹¹⁹⁶ באותו לילה הובאו לסיפונה מזון ודלק והיא "גורשה" מהמים הריבוניים של איטליה והפליגה מזרחה.¹¹⁹⁷ המעצר המדומה והגירוש המדומה יכולים להעיד על המצב בו נמצאו שלטונות איטליה, היה שם רצון כן לסייע מצד אחד, וצורך לרצות את ממשלת בריטניה מהצד השני.¹¹⁹⁸ כדי להבטיח את התרחקותה מחופי איטליה שכרה סרני ספינה קטנה שתלווה את *יחיעם* עד הגעתה לים האגאי.¹¹⁹⁹

1191 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.
1192 ה'גדעונית' הייתה חנה סרני, ביתם של עדה ואנצו סרני.
1193 אמ"ה, תיק *יחיעם*, מאת 'המושיע' אל 'ארנון' 27.3.48.
1194 את"ה, חט' 14, תיק 234, לארנון מליאונרד, 11.3.48.
1195 סרני - ספינות, עמ' 177.
1196 אמ"ה, תיק *יחיעם*, דוח המפקד, 2.5.48.
1197 סרני - ספינות, עמ' 179.
1198 דפנה שרפמן, **עלייה ב' מאיטליה 1945-1948 העפלה, דיפלומטיה וזכויות אדם מוסד**, מוסד הרצל לחקר הציונות (2020) עמ' 83. להלן שרפמן - איטליה.
1199 את"ה, חט' 14, תיק 234, לארנון מספינת הליווי של המושיע, 25.3.48.

ב-27 במרס, מרחק שני ימי הפלגה מהארץ, קיבלה האונייה את שמה *יחיעם*.¹²⁰⁰ באותו יום יצאה מנהרייה לכיוון הישוב הנצור יחיעם שיירה ובה תגבורת ואספקה, השיירה הותקפה מן המארב, 47 לוחמים נהרגו. בארגון ה'הגנה' הוחלט לקרוא לאונייה על שם האירוע כחלק מהמדיניות הכללית לשילוב תודעתי של הפלגות ההעפלה במפעל ובמאבק הציוני.

ב-28 במרס בשעה 11:30, כשהייתה במרחק 63 מיל מראש כרמל, התגלתה האונייה על ידי מטוס לנקסטר מאחת מטייסות הסיור, 37, ו-38, שהיו ערוכות אותה עת בעין שמר.¹²⁰¹ המטוס זיהה אותה כאוניית מעפילים ודיווח על כך, המשחתת *ורולם* התבייתה על שידורי המטוס והגיעה לקרבת האונייה בשעה 14:00.¹²⁰² מפקד המשחתת הבחין באונייה קטנה המניפה דגל איטלקי, על דפנותיה נראה השם *Pepino Savona* צבוע בצבע טרי. מהמשחתת פנו באיטלקית אל האונייה ושאלו ליעדה, מהאונייה ענו כי הם מפליגים מגנואה לתל אביב ומטענם חביות ריקות ופנינים. תחילה היו הסיפונים ריקים מאדם אך אט אט נראו אנשים מצצים מחרכי הסיפון, אנשים אחרים עלו לתאי השירותים המאולתרים שהיו מותקנים על הסיפון - זהותה של האונייה נחשפה.¹²⁰³ מהאונייה ביקשו מהמשחתת להתקרב כדי לדבר ברמקול ואז התנגשו האוניות התנגשות קלה, מהמשחתת נראה כי האונייה פנתה בכוונה כדי להתנגש ומאוניית המעפילים נראה כי המשחתת היא שפנתה לכיוון האונייה.¹²⁰⁴

בחדר המכונות חשו בהתנגשות הקלה והניחו שהבריטים עולים על האונייה בלב ים, לפיכך הדמימו את המנוע וגם פרקו את הלחץ ממכלי האוויר הדחוס כדי שלא ניתן יהיה להתניעו מחדש. האונייה עמדה עתה מיטלטלת, בים ההולך ועולה, במרחק 30 מיל ממנל חיפה ללא יכולת תנועה. כשהבין זהר, מפקד ההפלגה, את מצבו, הוא אותת למשחתות שמנועו מושבת והוא מבקש להיגרר לחיפה. למפקדי המשחתות נראה היה כי רב החובל עושה מאמץ להיעצר ולהיגרר עוד טרם כניסת האונייה למים הריבוניים ובכך להצילה מהחרמה.¹²⁰⁵ הבריטים היו זהירים, הם ביקשו שהאונייה תעביר בקשה כתובה וגם תאותת S.O.S. במהלך חילופי הדברים הצליח המכונאי הראשי לדחוס מעט אוויר ולהניע את המנוע - האונייה המשיכה בתנועתה.

לפני רדת החשיכה הצטרפו לליווי המשחתת *ונוס* וגם המשחתת *ויראגו*, בפקודו של רב-סרן וויט (HMS *Virago*, Lt. Cdr. Archibald John Ramsay White). ב-29 במרס בשעה 03:39, כשנכנסה האונייה לתחום המים הריבוניים ניתנה פקודת ההשתלטות והמשחתות התקרבו לאונייה.

1200 אמ"ה, תיק *יחיעם*, מ'ארנון' ל'מושיע', 27.3.48.

1201 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1905, דוח ריכוז אירועים - ינואר 46 - מאי 48.

1202 TNA, ADM 1/21103, דוח מפקד הורולם, 2.4.48.

1203 שם, שם.

1204 באותה שעה סער הים, גלים גבוהים נעו בכיוון בו נעו הספינות (מזרחה) ובכך קטנה השפעתם של לוחות ההגה על קורס ההפלגה - בשתי האוניות. יתכן כי זהו ההסבר לאירוע. בעקבות ההתנגשות נאלץ מפקד המשחתת למלא טופס לתת את הדין - על פי נהלי הצי. שם, שם.

1205 שם, שם.

על פי עדויותיהם של מפקדי המשחתות יחיעם החלה לתמרן בפראות, עובדה זו אינה מוזכרת בדוחות המלווים. נראה כי הקושי לשמור קורס הפלגה יציב עקב מצב הים נתפס במשחתות כתמרון מכוון. עם התקרבות המשחתות נזרקו מכשירי הקשר לים, המנוע חובל שוב והמלווים והצוות נטמעו בין המעפילים. מפקדי המשחתות המתורגלים סגרו על האונייה בו זמנית משני הצדדים ותוך דקות ספורות הצליחו להעביר את שני צוותי ההשתלטות. לא הייתה התנגדות על הסיפונים ומפקדי המשחתות ייחסו זאת לטלטולים הקשים ולמחלת הים שאחזה ברוב המעפילים.¹²⁰⁶

המשחתת ונוס העבירה לחרטום האונייה חבל גרירה וגררה אותה אל פתח הנמל בתנאי ים לא פשוטים כלל. בפתח הנמל הועברה הספינה לטיפול של גוררת שהכניסה אותה לנמל והצמידה אותה לדופן הסיירת מאוריצינוס. על סיפון הסיירת עברו המעפילים תהליך של בדיקה ביטחונית וחיטוי וממנה עברו ישירות לאוניית הגירוש אמפייר רייל, התהליך הסתיים עוד באותו בוקר ובשעה 10:30 יצאה אניית הגירוש לדרך. האונייה הגיעה לנמל פמגוסטה ביום המחרת והמעפילים הועלו על משאיות והוסעו למחנה קראולוס. בכל התהליך, החל מרגע ההשתלטות ועד ההגעה למחנה בקראולוס לא גילו המעפילים כל התנגדות.

טירת צבי (Vivara)

שבועיים אחר כך הגיעה לנמל חיפה טירת צבי כשעל סיפונה 798 מעפילים, תהליך ההשתלטות היה שקט ונינוח. נתיבה היה ישיר, ללא ניסיונות הסתתרות, והקריטריון המרכזי בבחירת חוף ההורדה היה מצב הקרבות בארץ.

טירת צבי הייתה ספינת משא חופית (Coaster) קטנה.¹²⁰⁷ הספינה נרכשה על ידי אנשי המוסד באיטליה ושם הוכנה להפלגה. בשלב ההכנות באיטליה הותקף בארץ הקיבוץ טירת צבי על ידי 'צבא השחרור' של קאוקג'י, אנשי הקיבוץ בלמו את ההתקפה והניסו את התוקפים. בארגון ה'הגנה' ביקשו להעלות על נס את המעשה וקראו את האונייה על שם הישוב.

לקראת ההפלגה התמנה איש הפלי"ם בצלאל פלדמן למפקד האונייה, הצטרפו אליו 5 מלווים ו'גדעוני'.¹²⁰⁸ משנסתיימו ההכנות יצאה הספינה לחוף פורמייה במפרץ גאטה, שם המתינו המעפילים. ההעמסה הסתיימה ב-3 באפריל בשעות הבוקר, והאונייה הרימה עוגן ויצאה לדרך. בדרכה דרומה אל מעבר המסינה התעכבה הספינה עקב תקלות ולוח הזמנים השתבש. אוניות המעפילים נהגו לעבור במצר המסינה בלילה, מתוך הנחה שלבריטים יש תחנת תצפית במקום, אך בחודש אפריל 1948 כבר לא התאמצו אנשי המוסד להסתיר את ההפלגות והספינה קיבלה אישור

¹²⁰⁶ שם, שם.

¹²⁰⁷ פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

¹²⁰⁸ את"ה, חט' 14, תיק 229, לארנון מליאונרד, 5.5.48.

לעבור באור יום.¹²⁰⁹ האונייה המשיכה בדרכה בנתיב העובר מדרום לקפריסין ישירות אל מפרץ חיפה. נתיב זה נקבע לפי מברק ההנחיות שהתקבל בספינה ב-10 בחודש על פיו:

*יש לשוט ישירות לחופי א"י, לא להתעמת עם הבריטים ולהתנגד בצורה פסיבית רק במקרה והבריטים ירצו להעביר את העולים לספינה שפניה מועדות ליעד אחר.*¹²¹⁰

הקפת האי קפריסין וההפלגה בנתיב הצפוף מאיסקנדרון למצריים כבר לא נדרשו, ואפשר היה לקצר את הדרך. חוף הנחיתה המיועד, לעומת זאת, שונה מספר פעמים במהלך ההפלגה על פי מצב הקרבות בארץ.¹²¹¹ ההפלגה הישירה הקשתה על רב החובל שלא היה אמון על ניווט אסטרונומי והתקשה לנווט את דרכו ללא עצמי ניווט חופיים. פה נדרש מפקד ההפלגה, בצלאל פלדמן, להפגין את שלמד בקורס החובלים של הפלי"ם. בעצה משותפת עם רב החובל נקבעו אתר הספינה וקורס ההפלגה הרצוי. ב-12 באפריל בשעה 12:35 בטווח 39 מיל מחופי הארץ התגלתה הספינה על ידי מטוס סיור מדגם לנקסטר שהמריא מרמת דויד.¹²¹² האונייה ענתה לתיאור המתאים למספר 323 בספר האוניות החשודות של הצי, והמטוס דיווח על כך. שעתיים לאחר מכן התקרבה ממזרח המשחתת ויראגו.¹²¹³ מפקד המשחתת הקים קשר עם האונייה והבין כי לא צפויה התנגדות וכי תתאפשר עליית מלחים בריטיים לאונייה עם כניסתה לתחום המים הריבוניים.¹²¹⁴ המפקד השתדל לא להישמע מאיים כדי שלא לגרום למלווים לחבל במנוע בטווח רחוק מהחוף – חבלה שתצריך גרירה איטית ומייגעת לכיוון הנמל. בשעות אחר הצהריים יצאה לכיוון האונייה ספינת הליווי פליקן ועל סיפונה מפקד פלגת הפריגטות ומספר נציגי משטרה, זמן קצר אחר כך הצטרפה המשחתת ורולם לכו. על הסיפון נראו המעפילים שרים ושמחים.

עם הכניסה למים הריבוניים הורתה ורולם לאונייה לעצור, אך זו המשיכה בדרכה. המשחתת ויראגו נגשה לירכתיי האונייה והצליחה להעביר לסיפונה 6 מלחים תוך תנועה.¹²¹⁵ דקות ספורות אחר כך נגשו המשחתות משני צידי האונייה והצליחו להעביר את צוותי ההשתלטות במלואם, לא הייתה התנגדות. הצוות והמלווים נטמעו בין המעפילים לא לפני שחיבלו במנוע. המשחתת ויראגו העבירה לחרטום האונייה חבל והחלה לגרור אותה לפתח הנמל.

בתוך הנמל הועברה האונייה לטיפולן של גוררות שהצמידו אותה לסיירת ניו-קאסל, בפיקודו של אלוף משנה פטון (HMS Newcastle, Captain S.H. Paton) - סיירת שהובאה מביירות במיוחד לצורך משימה זו. המעפילים הועברו לסיפון הסיירת, שם עברו בדיקה ביטחונית וחיטוי ומשם הועברו

1209 אמ"ה, תיק טירת צבי, דוח על טירת צבי, 14.4.48.

1210 שם, דוח המפקד 'בצלאל', 18.4.48.

1211 שם, שם.

1212 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1905, דוח ריכוז אירועים - ינואר 46 - מאי 48.

1213 TNA, ADM 1/21108, דוח מפקד הפליקן, 20.4.48.

1214 שם, שם.

1215 שם, שם.

לאוניית הגירוש אמפייר רייל. מפקד פלגת הפריגטות ציין את קלות הביצוע, את מצב רוחם המרומם של המעפילים ואת העובדה שלא נדרשו שכנועים וריכוכים. לתהליך הבדיקה לא הגיעו שוטרות, ומפקד הסיירת בחר בארבעה נגדים הגונים ואמינים שיבצעו את הבדיקות הביטחוניות בנשים. הבדיקה בוצעה ולא נשמעו תלונות.¹²¹⁶ האמפייר רייל יצאה לדרך ב-13 באפריל בשעה 01:25.¹²¹⁷

מחוץ לנמל גאה המתח בין יהודים וערבים והכוחות הבריטים נדרשו להמשיך ולשמור על סדר במקביל לתהליך צמצום הכוחות ופינויים דרך הנמל.

משמר העמק (San Michele)

עשרה ימים לאחר מכן הגיעה לחיפה האונייה משמר העמק ופגשה בנמל מציאות שונה לחלוטין. משמר העמק הייתה ספינת משא עשויה עץ ומצוידת במנוע דיזל.¹²¹⁸ הספינה נרכשה בנאפולי ושם הוכנה להפלגה. צוות המלווים הגיע זמן קצר לפני יציאתה לים. למפקד ההפלגה התמנה דוד איזין ואליו הצטרפו מלווה נוסף ו'גדעוני'.¹²¹⁹ צוות ההשטה מנה רב חובל ושישה ימאים - כולם איטלקים.

ב-10 באפריל 1948, משנשלמו ההכנות, הפליגה הספינה וחברה עם ספינת הדיג מריה כריסטינה, שהעבירה לסיפונה קבוצה קטנה בת 23 מעפילים מטריפולי שבלוב וגם את המזון וכלי האוכל להפלגה. לאחר המפגש המשיכה הספינה צפונה לכיוון גאטה. בחוף פורמייה שבמפרץ גאטה המתינו לאונייה 782 מעפילים, רובם ממזרח אירופה. הספינה הגיעה למפרץ ב-12 באפריל עם חשיכה ומיד הטילה עוגן והחלה בהעלאת המעפילים. לפנות בוקר, ועוד טרם עלו כל המעפילים התקבלה באונייה הוראה להרים עוגן ולהתרחק - במוסד כבר חששו מפעילות גלויה באיטליה באור יום.¹²²⁰ למחרת בערב חזרה הספינה למקום והעלתה את הנותרים ובבוקר ה-14 באפריל יצאה לדרכה. נתיבה עבר במצר מסינה, משם פנתה מזרחה לכיוון כף מטפאן.¹²²¹ לאחר שעברה במצר הסקרפנטו נצטוותה הספינה להיפגש עם 'תמר' (נחשון-הקסטל), להעביר אליה מים ולקבל ממנה 500 מעפילים. שעות ספורות לפני המפגש הופיע מטוס סיור מעל האונייה והוחלט לבטלו. שעתים אחרי הופעת המטוס הגיעה מכיוון קפריסין משחתת שהחלה ללוות את האונייה. מפאת המרחק הגדול ואיטיות הספינה, נמשך הליווי יומיים, במהלכם התחלפו מספר משחתות במשימת הליווי.

1216 ניניאן – פטרול, עמ' 164.

1217 הודעת מערכת, "871 מעפילי 'טירת צבי' גורשו הבוקר לקפריסין" מעריב, עמוד שער (13.4.48).

1218 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

1219 לטענתו של המפקד עליתם המאוחרת שלו ושל המלווים לאונייה נבעה מרצונם של אנשי המוסד לחסוך מעצמם דברי ביקורת ודרישות שבאו בדרך כלל מצד המלווים. דוד איזין, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 68.

1220 ליברך-מאבק, עמ' 66.

1221 אמ"ה, תיק משמר העמק, דוח המפקד, עמ' 2, 8.8.48.

ב-23 באפריל קיבלה האונייה את שמה - *משמר העמק* - לציון הקרב שהסתיים ימים ספורים קודם לכן. בקרב זה הצליחו מגיני היישוב בעזרת כוחות ה'הגנה' לבלום את 'צבא השחרור' של קאוקג'י ולחולל תפנית משמעותית במהלך השלב הראשון במלחמת 1948. ב-24 באפריל, עם כניסתה של האונייה למים הריבוניים של ארץ ישראל, נצמדו לדפנותיה המשחתת *שברון* ומשחתת נוספת והעבירו לסיפונה צוותי השתלטות. לא הייתה התנגדות, ההנחיות שקיבל מפקד האונייה היו שלא להגיע לעימות.¹²²² המכונאים חיבלו במנוע ועזבו את חדר המכונות ואחת המשחתות נאלצה לגרור את האונייה אל הנמל. בניגוד להפלגות קודמות, לא הסתתרו המלווים בסליק מאחר ולא ידעו מהו המצב הבטחוני בחיפה ובשליטת מי נמצאת העיר (בדיעבד, יום קודם לכן השיג ארגון ה'הגנה' שליטה בעיר). בנמל הוצמדה האונייה לסיירת *ניו-קאסל*, המעפילים הועברו לסיפונה, נבדקו ביטחוני, חוטאו והועברו לאוניית הגירוש *אמפייר רייל* שיצאה עוד באותו לילה לקפריסין.¹²²³ על הרציף שממול, ששימש עד כה לגירוש מעפילים לקפריסין, הצטופפו אלפים מערביי חיפה והסביבה, ממתנים לאוניות הצי הבריטי, שיימלוטו אותם לנמל ביירות.

נחשון – הקסטל (Tadorne)

האונייה האחרונה שמעפיליה גורשו לקפריסין הייתה *נחשון* - *הקסטל*. בניגוד לשבע ההפלגות שקדמו להפלגה זו, הפגינו המעפילים והמלווים התנגדות נמרצת בשלב ההשתלטות. *נחשון* - *הקסטל* נקראה על שם 'מבצע נחשון' שמטרתו הייתה לפרוץ את הדרך לירושלים, מבצע שהתנהל סמוך למועד הפלגתה של האונייה. האונייה נרכשה בנמל לה-רושל שבמערב צרפת ושם הוכנה להפלגה. זו הייתה ספינת דייג שנועדה לגרירת מכמורת (מכמורת) עשויה ברזל ומונעת בקיטור.¹²²⁴ שם הצופן שניתן לה בשלב ההכנות היה 'תמר'. לקראת הפלגתה התייצבו בה מפקדה המיועד, יוסף אלמוג, אליו הצטרפו מלווה ו'גדעוני'. הצוות השכיר מנה רב חובל, קציני ים, ימאים ומסיקים – קורסיקאים.

עם סיום ההכנות, כשעמדה הספינה לצאת לים, הופיע בנמל לה-רושל כוח משטרתי ועצר את המלווים ואת הצוות. למשטרה הגיע מידע, ככל הנראה חלק ממסע הדיסאינפורמציה של המודיעין הבריטי, שהאונייה עומדת להברیح נשק למחתרת הפשיסטית בספרד. לאחר יממה, ובהתערבות אנשי המוסד בפריז, שוחררו האנשים.¹²²⁵ למחרת היום יצאה האונייה לים, עברה במצר גיברלטר ונכנסה לנמל פרופריאנו שבקורסיקה, שם נמשכו הכנותיה. עם סיום ההכנות הפליגה לחוף בנדול והעלתה לסיפונה 560 מעפילים. ב-9 במרס הרימה האונייה עוגן ויצאה לדרכה. כעבור יומיים

1222 שם, שם.

1223 הודעת מערכת, "גורשו 785 מעפילי *משמר העמק*", *הבקר*, עמוד שער (25.4.48).

1224 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

1225 יוסף אלמוג, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 75.

התגלתה בעיה חמורה בדוד הקיטור ולא ניתן היה להמשיך להפליג. ב-12 למרס חברה אליה בהנחיית המוסד, אוניית המעפילים *יחיעם* ולקחה את מעפיליה.¹²²⁶

יחיעם הפליגה ארצה ו'תמר' הפליגה לנמל בסטייה שבקורסיקה לתיקון התקלה. ב-13 באפריל, לאחר שתוקנה התקלה, הפליגה הספינה למפרץ בנדול שם המתינו 550 מעפילים, רובם צעירים חניכי תנועות נוער, חלקם יוצאי צפון אפריקה. למחרת, בשעת בוקר מוקדמת ועם סיום ההעמסה יצאה האונייה לדרכה ארצה.¹²²⁷ זמן קצר לאחר יציאתה הגיעו למפרץ שלושה כלי שיט של משמר החופים הצרפתי וחיפשו סימנים או עדויות לפעילות שהתרחשה בו קודם לכן, אך לא מצאו דבר.¹²²⁸

האונייה הפליגה אל מצר בוניפצ'יו והמשיכה אל מצר המסינה אותו עברה באור יום. ב-21 בחודש אזלו באונייה המים המשמשים לייצור הקיטור ובמוסד בדקו אפשרות להפגישה עם *משמר העמק*, שהייתה בנתיב קרוב, אך המפגש לא יצא לפועל. הספינה המשיכה בדרכה תוך שהיא נאלצת להשתמש במי ים לייצור הקיטור.¹²²⁹ בשלב זה הגיע ממטה המוסד בארץ עדכון לשם האונייה: *מארנון לתמר שמכם נחשון (הקסטל) באנגלית 'נחשון אופריישן' (הקסטל)*.¹²³⁰

כשהייתה האונייה דרומית לכרתים עברה לידיה משחתת בריטית אך אין עדות שזוהתה. יומיים אחר כך, ב-26 באפריל, התגלתה על ידי מטוס לנקסטר שהמריא מרמת דוד. המטוס זיהה את האונייה כאוניית מעפילים ודיווח על כך.¹²³¹ כשהגיעה האונייה לטווח 50 מיל מחיפה הופיעו בקרבתה שתי משחתות והחלו ללוותה. לקראת הכניסה למים הריבוניים של ארץ ישראל, מול חוף תל אביב, נצמדו המשחתות לדפנותיה והחלו בהעברת צוותי השתלטות. ההתנגדות הייתה עזה, המלחים הבריטים התקשו לעבור לאונייה ומספר מלחים הושלכו לים.¹²³² לבסוף, תוך שהם עושים שימוש מאסיבי באלות ובגז מדמיע השתלטו הבריטים על האונייה וספינת הליווי *פליקן* גררה אותה לפתח הנמל.

בתכתובת עם המלווים בשעות שקדמו להשתלטות פורטו ההנחיות לגבי סליק המלווים, אך לא הוזכרה התנגדות על הסיפונים. מפקד ההפלגה גם לא התייחס לעניין בדווחו המסכם, נראה כי אלמוג המשיך במדיניות ההתנגדות על הסיפונים כפי שהייתה לפני פרשת הפאנים, וכפי שעשה חצי שנה קודם לכן באונייתו 'מדינת היהודים'.

שליטת הבריטים בנמל חיפה הייתה כבר בתקופת דמדומים. הגוררת שנדרשה לקבל את האונייה בפתח הנמל לא הופיעה, צוותה הערבי ברח עקב הקרבות בעיר, וצוותה היהודי בחר לחבל בה

1226 ראו לעיל בפרק 4.1 (*יחיעם*).

1227 את"ה, חט' 14, תיק 263, לארנון מסידי, 14.4.48.

1228 אמ"ה, תיק *נחשון*, מ'פאריס' אל 'ארנון', דוח מתורגם מאנגלית, 21.4.48.

1229 למי הים השפעה הרסנית על מערכות הקיטור, עם התאיידות המים בתהליך ההרתחה נותרת ומצטברת אבן על דפנות הצנרת ויעילות המנוע פוחתת בעשרות אחוזים תוך מספר ימי הפלגה.

1230 אמ"ה, תיק *נחשון*, 'לארנון' מ'תמר', 22.4.48.

1231 Air HQ Levant, TNA, AIR 24/1905, דוח ריכוז אירועים - ינואר 46 - מאי 48.

1232 יוסף אלמוג, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 75.

כשהתברר שהמשימה היא משימת גירוש.¹²³³ הבריטים נאלצו להיעזר בשתי סירות המנוע של הסיירת ניו-קאסל ובספינת דייג מגויסת כדי לקשור את האונייה. האונייה הוצמדה לדופן הסיירת, שם עברו המעפילים בדיקה ביטחונית וחיטוי, ומשם הועברו לשתי אוניות הגירוש אמפייר רסט ואמפייר קומפורט.¹²³⁴ על 'רציף הדמעות' נראו אותה עת אלפי פליטים ערבים המבקשים להגיע לביירות. למחרת, 28 באפריל, הגיעו האוניות לקפריסין והמעפילים הועברו למחנה קסילוטימבו.¹²³⁵

4.2 השער פרוץ אך הנתיב אינו בטוח

לניצחון (Borea)

אוניות המעפילים שהגיעו ארצה בחודש מאי כמעט ולא העסיקו את הבריטים, הצי עסק בעיקר בפינוי כוחות הצבא מהארץ ובאבטחתם. שלוש האוניות שהגיעו במהלך החודש כבר לא נדרשו אם כן להתמודד עם הבריטים, אך לעומת זאת נאלצו להתמודד עם מציאות ביטחונית אחרת. נמל חיפה היה עדיין בשליטת הבריטים וחלק מחופי הנחיתה הפוטנציאליים היו לאזורי קרבות. עם תחילת פלישת צבאות ערב, נוסף גם הצי המצרי למכלול האיומים נגדם נאלצו האוניות להיערך.

האונייה לניצחון תוכננה לצאת מברינדיזי ולפגוש בנתיבה את הספינה מדינת ישראל. לאחר המפגש תוכננו הספינות להפליג יחד.¹²³⁶ לניצחון הייתה ספינת עץ קטנה מצוידת במנוע דיזל.¹²³⁷ האונייה נרכשה על ידי אנשי המוסד באיטליה והוכנה על ידי בעלי מלאכה מקומיים בסיוע המלווים המיועדים.¹²³⁸ בשונה מהפלגות ההעפלה קודמות, צוידה הספינה גם בשני רובים ואקדח לקראת האפשרות בה יתנכלו לה ספינות ערביות בנתיבה, או שתתקל בכוח עוין באזור חוף הנחיתה.¹²³⁹ למפקד ההפלגה התמנה איש הפלי"ם, בני קרביץ, והוא נעזר במלווה נוסף וב'גדעוני'. צוות ההשטה המקצועי מנה רב חובל ושישה אנשי צוות איטלקיים. המעפילים המיועדים, 189 במספר, היו חניכי תנועות נוער שונות. הם התקבצו במחנה המעפילים שליד גאטה, משם הוסעו לנמל ההעמסה בברינדיזי.¹²⁴⁰ העלאת המעפילים הסתיימה ב-8 במאי והספינה יצאה לדרכה. נתיבה המתוכנן עבר ליד האי קפלוניה שם הייתה האמורה לפגוש את מדינת ישראל, ומשם היו הספינות אמורות להפליג

1233 ניניאן – פטרול, עמ' 165.

1234 הודעת מערכת, "מעפילי 'נחשון' - לקפריסין", הארץ, עמוד שער (28.4.48).

1235 הודעת מערכת, "Nahshon refugees in Cyprus" The Palestine Post (29.4.48) עמוד 3.

1236 את"ה, חט' 14, תיק 249, לארנון מהבירה, עדכון, 9.5.48.

1237 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

1238 גדעון וויסר, "זיכרונות", ינאי ואלמוג - שערים, עמ' 234.

1239 את"ה, חט' 14, תיק 246, לברל מחבצלת, 16.5.48.

1240 אהרוני – מטות, עמ' 106.

יחד עד למרחק 200 מיל מחופי הארץ. בנקודה זו הייתה לניצחון אמורה להעביר את מעפיליה למדינת ישראל, לקבל חלק מצוותה ולחזור לאיטליה.¹²⁴¹ ב-14 במאי נתקבלה הידיעה על הכרזת המדינה והמפקדים החליטו בעצה אחת שלא לבצע את ההעברה, אלא להמשיך יחדיו בהפלגה. ההחלטה נבעה משקולי ביטחון כנגד אויב מצרי אפשרי - הצטופפות המעפילים על אונייה אחת הייתה חיסרון כשמדובר באויב העלול להפעיל מקלעים ותותחים. המעפילים, שהוכנו בדרך כלל למאבק מוגבל במלחי הצי הבריטי, הוכנו הפעם לקראת אפשרות של שימוש בנשק חם. המלווים בחרו קבוצה קטנה מתוך המעפילים ואימנו אותם לאחוז בנשק (שני הרובים והאקדח) שסופק לאונייה טרם הפלגתה.¹²⁴²

במהלך ההפלגה התקבלו בקשר הנחיות העונות למצב החדש שעיקרן:

- להמשיך בנתיב ולהניף דגל זר בלבד.
- לא להתנגד אם מלחים בריטים ירצו לעלות על הסיפון.
- לא להיכנס ללחימה עם כלי שיט מצריים אם ינסו לעצור את הספינה ואפילו להיכנע אם אין ברירה.

במקביל עודכנו הספינות כי מתארגן בארץ כוח ימי מזוין כדי ללוותן.¹²⁴³ ב-16 במאי הופיעו שתי משחתות בריטיות על נתיבן של האוניות, הן האירו עליהן בזרקור אך לא יצרו מגע.¹²⁴⁴ אוניות מלחמה אחרות לא נראו. לניצחון הגיעה לקרבת נמל תל-אביב ב-16 במאי 1948 (נמל חיפה היה עדיין בשליטה בריטית). תל-אביב הופצה באותו יום על ידי מטוסים מצריים, לכן החליט המפקד לצאת ולהפליג לחוף קיסריה, אלא שאז התקלקל מנוע הדיזל. האונייה הטילה עוגן מול חוף תל אביב ולמחרת, ב-17 בחודש, הורידה את המעפילים בעזרת סירות שירות (לאנצ'ים) של הנמל.¹²⁴⁵

1241 את"ה, חט' 14, תיק 249, לארנון מהבירה, 9.5.48.

1242 גדעון וויסר, "זיכרונות", ינאי ואלמוג - שערים, עמ' 234.

1243 את"ה, חט' 14, תיק 249, למדינת ישראל וניצחון מארנון, 16.5.48.

1244 אחת מהן הייתה המשחתת צ'יפטיין. רוזן – גדעונים, עמ' 290.

1245 את"ה, חט' 14, תיק 246, לחבצלת מארנון, 17.5.48.

מדינת ישראל (Orchidea)

אוניית המעפילים *מדינת ישראל*, אשר תוכננה להפליג בשיירה עם האונייה *לניצחון*, הפליגה מנמל פורמייה שבאיטליה ב-8 במאי 1948 ועל סיפונה 243 מעפילים.¹²⁴⁶ זו הייתה ספינת עץ קטנה בעלת שני תרנים מצוידת במנוע דיזל.¹²⁴⁷ הספינה נרכשה באיטליה והוכנה להפלגה בנמל גאטה. במסגרת ההכנות, ובנוסף לאספקת המים, המזון והדלק, צוידה הספינה גם בשני שני מקלעי 'ברן' מתוצרת בריטניה, ארבעה רובים, תת מקלע ואקדח.¹²⁴⁸ נשק זה יועד לאפשרות בה יתנכלו לה ספינות ערביות בנתיבה או שתתקל בכוח עוין באזור חוף הנחיתה.¹²⁴⁹

מפקדה של האונייה היה איש הפלי"ם עמי זינגר (עמיר), סייעו לו מלווה נוסף ו'גדעוני'. הצוות השכיר כלל רב חובל ושישה אנשי צוות איטלקים. המעפילים המיועדים המתינו במחנה המעפילים שליד גאטה וב-7 במאי הוסעו לפורמייה והועלו לסיפון האונייה.

הספינה יצאה לדרכה, עברה במצר המסינה והפליגה מזרחה אל האי קפלוניה, שם פגשה על פי התוכנית את הספינה *לניצחון*. ב-14 במאי נתקבלה הידיעה על הכרזת המדינה והמפקדים החליטו בעצה אחת שלא לבצע את ההעברה אלא להמשיך יחדיו בהפלגה. ההחלטה נבעה משקולי ביטחון כנגד אויב מצרי אפשרי. הספינות המשיכו בנתיבן במרחק ראייה זו מזו, ועצרו בדרכן מספר פעמים כדי להעביר את הרופא שהצטרף להפלגה מספינה לספינה (במהלך ההפלגה נולדו בשתי הספינות מספר תינוקות ובחלק מהלידות נדרשה נוכחותו).

ב-15 מאי התקבל באונייה המברק הבא:

יום העצמאות 15 מאי 1948

שעה 13:25

לנרקיס (מדינת ישראל), חבצלת (לניצחון) מארנון (מטה המוסד בארץ),

העם היושב בציון הכריז היום על הקמת מדינת ישראל וממשלתה הראשונה, תחי מדינת ישראל.
אתם האחרונים להעפלה והראשונים לעלייה חופשית.

ידינו פרושות לקבלכם בחוף המולדת כאזרחים חופשיים במדינתנו הלוחמת ומשתחררת. ברוכים הבאים.¹²⁵⁰

1246 את"ה, חט' 14, תיק 249, לארנון מהבירה, עדכון, 9.5.48.

1247 פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

1248 את"ה, חט' 14, תיק 249, לארנון מהבירה, 9.5.48.

1249 על פי התקשורת המצרית אכן הייתה כוונה כזו, או לפחות משאלת לב כזו. שם, על פי ציטוט סוכנות ידיעות מקהיר, דווח על תקיפת אניית מעפילים מול חוף תל אביב (אירוע שלא קרה במציאות). הודעת מערכת, "החוסיינים מודיעים על הרעשת אניית מעפילים" **הצפה**, עמוד שער (19.5.48).

1250 את"ה, חט' 14, תיק 249, לנרקיס וחבצלת מארנון, 14.5.48.

הספינה הגיעה לקרבת נמל תל-אביב ב-16 במאי 1948 (נמל חיפה היה עדיין בשליטה בריטית). תל-אביב הופצה באותו יום על ידי מטוסים מצריים, לכן הוחלט להתרחק ולצאת מערבה. למחרת חזרה הספינה והטילה עוגן מול תל אביב. המעפילים ירדו בגלוי אל החוף, נוכחות בריטית כבר לא הייתה שם. בדרום העיר נשמעו חילופי אש בין יהודים לערבים.¹²⁵¹

קרוב עמק איילון (Fabio)

הפלגתה של קרוב עמק איילון הייתה המבצע האחרון אותו ארגן המוסד לעלייה ב' כמבצע ההעפלה. אומנם האונייה יצאה לדרכה לאחר הכרזת המדינה אך רכישתה והתארגנותה היו כהפלת ההעפלה, ואולי יותר מכך. בשונה מהפלגות ההעפלה בהן הוכנו המעפילים למאבק במלחים הבריטים, יצאה הספינה לים עם חשש שהצי המצרי יתנכל לה. גם הירידה בנמלי הארץ לא הייתה מובטחת. באו"ם נדונה אפשרות להטלת אמברגו אזורי על משלוחי נשק ותגבורות.¹²⁵² מעפיליה של האונייה, שהיו ברובם בגיל גיוס, היו עלולים להיעצר.

קרוב עמק איילון הייתה ספינת עץ דו תרנית מצוידת במנוע דיזל.¹²⁵³ הספינה נרכשה על ידי אנשי המוסד לעלייה ב' באיטליה, הניפה דגל איטלקי ואוישה בצוות איטלקי. שם הצופן שנקבע לה היה 'המורד'. בנוסף לדלק, למים ולמזון הוסתרו בספינה ארבעה מקלעים, תשעה תת מקלעים (סטון) ורובה אחד.¹²⁵⁴ הנשק יועד למקרה של התקלות באוניות הצי המצרי או למקרה של התקלות בכוח עוין בחוף הנחיתה.¹²⁵⁵

למפקד הפלגה התמנה דוד שטרן אליו הצטרפו שלושה מלוויים ו'גדעונית'. הספינה יצאה מאיטליה והגיעה למפרץ בנדול שבצרפת ב-18 במאי שם עלו לסיפונה 706 מעפילים, חלקם מאירופה וחלקם מצפון-אפריקה, מרביתם בגיל גיוס.¹²⁵⁶ ב-19 במאי הרימה האונייה עוגן ויצאה לדרכה. נתיבה עבר במצר בונפציו, מצר מסינה, מצפון לכרתים ומדרום לקפריסין, בשל חוסר יכולת לנווט באמצעות גרמי השמיים הפליגה הספינה בקרבת החופים.¹²⁵⁷

במרחק שלושה ימים מחופי הארץ ביקשה הספינה עדכונים לגבי המצב הבטחוני והנחיות לאור מצב זה. מפקד האונייה חשש לביטחונם של המעפילים.¹²⁵⁸ השאלה הועברה מהמוסד למטה 'השירות הימי' (לימים חיל הים) ונענתה בהנחיות הבאות:

¹²⁵¹ לאחר הפלגה זו המשיכה הספינה לפעול בשירות המוסד לעלייה. בין היתר הועסקה בהברחת צעירים ברי גיוס ממחנות המעצר בקפריסין ארצה. באחת מהפלגות אלה, בנובמבר 1948, נסחפה בעת סערה אל החוף הסורי וחולצה ע"י אח"י מעוז – ק-24 (לשעבר אוניית המעפילים בן הכט).

¹²⁵² הודעת מערכת, "מועצת הבטחון אוסרת כניסת אנשים ויבוא נשק לא", המשקיף, דף שער (30.5.48).

¹²⁵³ פרטים משלימים על האונייה - ראו נספח ד'.

¹²⁵⁴ אמ"ה, תיק 'קרוב עמק איילון', מאת 'ארנון', אל 'המורד', בנושא הנשק, 27.5.48.

¹²⁵⁵ שם, מאת 'ארנון', אל 'המורד', בקשת הנחיות, 27.5.48.

¹²⁵⁶ אהרוני – מטות, עמ' 149.

¹²⁵⁷ אמ"ה, תיק 'קרוב עמק איילון', מ'המורד' ל'ארנון', עדכון, 28.5.48.

¹²⁵⁸ שם, שם.

ל'מורד' מחיל הים:

- א. תיקח קורס ישר לחיפה.
- ב. בכל קשר תודיע ההגדרה.
- ג. תצא לקראתכם ספינה להבטחה.
- ד. על כל האנשים להימצא מתחת לספון.
- ה. תציב את המקלעים נגד התקפות מאויר.
- ו. במקרה של התקפה מהאוויר תניף דגל איטלקי, תתקדם בזיגזגים של 45 מעלות כל דקה. פתח באש מכל הנשק שלכם.¹²⁵⁹

מהספינה שאלו מה יהיה שמה. שאלה זו לא נענתה בקשר אך בתכתובת מאוחרת יותר מוזכר השם קרב עמק אילון על שם הקרבות שהתחוללו אותה עת לפריצת הדרך לירושלים. ב-28 במאי נקבע כי הספינה תוריד את מעפיליה בחוף קיסריה, נמל תל אביב היה נתון להפצצות ונמל חיפה היה עדיין בשליטה בריטית (לצורך פינוי הכוחות מהארץ).

ב-29 במאי, כשהתקרבה הספינה לחוף המיועד, הופיעה ממערב אוניית מלחמה ולא ברור היה אם היא אונייה מצרית או אניית הליווי שהבטיח חיל הים.¹²⁶⁰

מספרת ה'גדעונית', רות עופר:

כשהיינו במרחק של יום מהארץ הבחנו באוניית קרב בריטית מתקרבת אלינו. עלינו – המלווים – על הסיפון וכיוונו את מכונת הירייה שהייתה בידינו לעברה. פתאום הבחנו בשידור הליווי (הליוגרף לאיתות ראייה) המכוון אלינו מהאונייה, ואני קולטת: 'כאן אניית המלחמה הישראלית אילת'. רות, רדי לתחנה וקבלי הוראות להמשך הדרך והורדת המעפילים. כאן שושנה (חברתי מיגור). מאנייה מותקפת עם כל החששות, הפכנו לאנייה מוגנת. קשה היה לעכל זאת: אניית מלחמה שלנו!¹²⁶¹

אח"י (אוניית חיל הים) אילת הורתה לאונייה להוריד את מעפיליה בשדות ים וליוותה אותה עד למקום עגינתה. המעפילים הורדו לחוף באמצעות סירות הפלי"ם והאונייה המשיכה לאחר מכן למפרץ חיפה, הנמל עצמו היה עדין בשליטת הבריטים. האונייה עגנה והמלווים הועברו בסירה למעגן הקישון שכבר היה בשליטת ה'הגנה'.

קרב עמק איילון הייתה אוניית המעפילים ה-66 והאחרונה שאת הפלגתה ארגנה התנועה הציונית אחרי מלחמת העולם השנייה. השאלה האם היא ראויה להיקרא אוניית מעפילים עולה מידי פעם בפורומים שונים שכן האונייה יצאה לדרכה אחרי קום המדינה. התשובה איננה חד משמעית, מה

¹²⁵⁹ אמ"ה, תיק קרב עמק איילון, ל'מורד' מחיל הים, 28.5.48 שעה 10:40

¹²⁶⁰ מדובר באח"י אילת א-16 שהוצאה מ'צי הצללים' שבועיים קודם והייתה אוניית מעפילים בעברה ראו לעיל מדינת היהודים.

¹²⁶¹ רות עופר, "זיכרונות", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 375.

שברור הוא שיש בהגעתה תפנית משמעותית וסמליות למפעל שבו ממילא הייתה הסמליות חשובה לא פחות מהמעשה. הגעתה של האונייה ויירוטה ע"י ספינת מלחמה ישראלית (שגם היא אוניית מעפילים בעברה) סימלה עבור הצד הציוני את רגע המעבר מסטטוס של פליטים נרדפים לסטטוס של עם בעל טריטוריה משלו ובעל אמצעים להגן עליה.

5. דיון ומסקנות

5.1 תחומי הדיון

עבודה זו עוסקת בשלב המכריע של המאבק, שהתנהל בין התנועה הציונית ובין ממשלת בריטניה, ומתמקדת בהיבטו הצבאי – ימי. בחזית מאבק זה עמדו אלה מול אלה: ספינות הצי הבריטי ואוניות המעפילים של ארגון ה'הגנה'.

הניתוח יתמקד בשלוש זירות:

- בים הפתוח - בניסיונות ההתגנבות בנתיבי הים ובמאמצי הצי הבריטי ליירטם.
- על סיפוני אוניות המעפילים - בהתכתשות בין המלחים והמעפילים.
- בנמלים ובמתקני הצי - בפעולות הגרילה של הפלמ"ח.

בסיום הניתוח יוצגו תובנות, ובנוסף להן תעלה ותידון סוגיית אי ההלימה בין הגדרת הצי הבריטי כ"אויב" ובין תפיסתו בפועל ע"י מפקדי אוניות המעפילים ומלוויהן. אי התאמה זו עלתה בעבודה וגם היא נמצאה ראויה לדיון.

5.2 בזירת הים הפתוח

נתיבי הים היו זירת התמודדות מרכזית במאבק. אוניות המעפילים הפליגו בים ימים ושבועות תוך מאמץ גדול שלא להתגלות, להגיע אל חוף הנחיתה ולהוריד את המעפילים בהסתר. הבריטים מצידם השקיעו מאמצים כדי לגלות וליירט את האוניות מבעוד מועד.

הצד הבריטי

המשימה לגלות ולאתר אוניות מעפילים בים הפתוח הייתה משימה קלאסית עבור הצי. אוניותיו ואמצעיו נועדו למבצעים סבוכים מאלה, וכאן היה לצי הבריטי יתרון מובהק. עם זאת, משהוטלה המשימה על הצי, לא ששו האדמירלים להיענות לה ואף עשו כל מאמץ להתנער ממנה.

האדמירלים הבינו שהמשימה לא תסתכם רק בגילוי וביירוט וכי הבעיה מורכבת ומסובכת יותר. התנגדות זו של האדמירלים לא פסקה גם לאחר שהחלו לבצע את המשימה. ניתן למנות שלושה מופעים לפחות בהם ראה הצי הזדמנות וניסה להעביר את המשימה לאחרים, אלא שלדרג המדיני לא היו תשובות טובות יותר לבעיה, ובסופו של דבר נשארה המשימה באחריות הצי.

כשהחל הצי להתמודד עם המשימה, גילו מפקדיו כי נכונו להם עוד קשיים - בנוסף לאלה שנגרמו בעטיו של היריב. הבעיה הראשונה בה נתקל הצי הייתה בעיית החוסר במשאבים. הצי, כחלק מהמערכת הצבאית כולה, היה בעיצומו של תהליך "קיפול" וצמצום שהחל מיד עם סיום מלחמת העולם השנייה. תהליך זה חל על כל זרועות הצבא והוא כלל צמצום וסגירת יחידות, ובכלל זה

הוצאת כלי שיט משירות, שחרור אנשי מילואים, קיצוץ תקנים וקיצוץ משאבים. כך קרה שאוניות הצי, וגם מטוסי חיל האוויר המוצבים בארץ ישראל, נאלצו להתמודד עם בעיה הדורשת הגדלה בתקנים ובהקצאות כשהמערכת המפעילה אותם נמצאת במגמת קיצוצים וצמצומים כי "המלחמה נגמרה".

הצמצום בתקינת המשחתות הביא לכך שבספורים שובצו דגמי ספינות שלא התאימו למשימה, כגון שולות המוקשים וספינות הליווי האיטיות – מגבלה שהביאה לעיכובים ותקלות בתהליכי היירוט וההשתלטות.

תקני כלי השיט עצמם לא היו מלאים, ובמוצבים רבים היה החוסר בכוח אדם קריטי. אנשי מילואים שוחררו, תקני כוח אדם צומצמו, והפערים לא אוישו. מפקדי כלי השיט מצאו עצמם באיזש חסר עד כדי חוסר יכולת להפעיל את כלי השיט, בחלק מהמקרים, כפי שעלה בדוחותיהם.

צמצום בהקצאות האוויריות דווקא בימים הקריטיים של המאבק הביא את הצי ללקיחת סיכונים בכל בנוגע לסיכויי הגילוי. חלק מאוניות המעפילים אכן הצליחו להגיע בימים בהם נעדר הסיור האווירי. חמור מהמחסור במטוסים באוויר היה המחסור במאבטחים בשדות בתעופה ובמתקני הרדאר של הצי על הקרקע. הכוחות הלא לוחמים (Non-Combat) צומצמו עד כדי שיטת מגודלם המקורי. לקטגוריית 'לא לוחמים' השתייכו גם גדודי האבטחה של שדות התעופה ותחנות הרדאר, ואלה מצאו עצמם חשופים ונפגעים כפי שתואר בהרחבה בפרקי העבודה.

בעיה נוספת בה נתקלו המפקדים הייתה בעיית המורל והמוטיבציה שנוצרה עם סיום המלחמה. קשה היה להסביר למלחים מדוע אינם מוחזרים הביתה אחרי שש שנות לחימה ומדוע נלחמים באוניות אזרחיות עמוסות פליטים, ובמיוחד כשעברם של אותם פליטים ומראות השואה הולכים ומתבררים.

למרות קשיים אלה ביצע הצי את משימת הגילוי המוקדם ועמד בה. מאז ספטמבר 1945, תחילת הפעלת הסיורים, הפליגו ארצה 60 אוניות מעפילים - רק 8 מהן חמקו. על פי מדד זה עמדה הצלחת הצי על 87%, אלא שלמעשה הצלחתו הייתה גדולה יותר: האוניות שחמקו היו הקטנות שברשימה, והן נשאו מספר קטן של מעפילים, באוניות שהתגלו, הפליגו 97% מכלל המעפילים.

אלא שבגילוי לא הושלמה המשימה, שכן עדיין צריך היה לעצור את האוניות ולהשתלט עליהן וכאן, בשלב הזה, נמחק כמעט כל היתרון שהושג בגילוי המוקדם. דחיית העצירה וההשתלטות לרגע הכניסה למים הטריטוריאליים שמטה למעשה את כל היתרון שהיה לבריטים בגילוי המוקדם.

הסיבות בגללן דחו הבריטים את ההשתלטות לזמן ולמקום שאינם נוחים, גם הן אינן קשורות לפעולותיו של היריב. בריטניה היא שגזרה על עצמה את המגבלות, והיו לכך סיבות. בריטניה, כאי וכמעצמה קולוניאלית, הקפידה לעמוד בכל האמנות והכללים העוסקים בשיט בים הפתוח. חלק גדול מאמנות אלה נכתבו ביוזמתה של בריטניה, לאור האינטרסים הגלובליים שלה. בריטניה לא

הייתה יכולה להרשות לעצמה להפר את הכללים. 'תקרית קורפו' שהתרחשה בשיאה של תקופת ההעפלה, דחקה את הבריטים אל הקיר, וכפתה עליהם להחליט ולבחור בין עמידה על עקרונות חופש השייט או בלימת גל ההגירה - הבריטים בחרו בחופש השייט. וכך, בסופו של דבר, ולמרות כל יתרונו בים הפתוח, נדחק הצי לרצועת המים הצרה של המים הריבוניים וללחץ זמנים, כשתותחיו נצורים ואנשיו מוגבלים ללחימה באלות ובמקלות.

הצד הציוני

אל מול סיורי הצי שהתנהלו באופן מקצועי ויעיל התנהל הצד השני (ארגון ה'הגנה') על פי תוכנית שאינה ברורה ואינה מוסכמת. את ההעפלה ניהלו והפעילו מספר גופים, נתונים בסדר היררכי מעורפל למדי, וגם בעלי סדר יום משל עצמם.

למעשה היו גופים אלה חלוקים גם במטרות וגם בדרכי הפעולה. הוויכוחים מה נכון לעשות וכיצד נכון לעשות, נמשכו לאורך כל התקופה ולא פסקו. היו שגרסו כי אוניות רבות המגיעות בו זמנית לחופי הארץ תקשנה על הבריטים ותעלינה את סיכוייהן של מספר אוניות לנחות. היו שראו את מגבלת המשאבים כפקטור מרכזי בתוכניות, ולגבי דידם, אם ממילא נתפסות האוניות אזי רצוי לדחוס את המעפילים למספר קטן של אוניות ולשמר את היתר לסבבים נוספים. היו שחשבו כי ההעפלה צריכה להיעשות בצורה מתריסה ולוחמנית, והיו שראו לנכון להתאים כל הפלגה לסיטואציה פוליטית עכשווית. אך בעוד שחילוקי דעות בארגון היררכי (כמו צי) מסתיימים במתן הפקודה או ביציאה לפעולה, הרי שכאן המשיכו חילוקי הדעות, הן לגבי המטרה והן לגבי הדרך, גם במהלך ההפלגות.

מלווי אוניות המעפילים, אנשי פלי"ם בדרך כלל, רצו 'לנצח', דהיינו להגיע לחוף ולהנחית את המעפילים. כפיפותם הייתה מטריציונית: הם היו שייכים לפלמ"ח אך כפופים למוסד לעלייה ב'. להוראות בהן צייד הפלמ"ח את אנשי הפלי"ם ('קובץ הוראות למלווים') היה אופי התקפי - אפשרות לוותר, להתגמשות או לכניעה, לא מוזכרים בהוראות אלה. מדיניות זו תאמה גם את גילם של המלווים, קבוצת המלווים הייתה הצעירה בין יתר הגופים העוסקים בהעפלה. אנשי הפלי"ם נהגו במקרים מסוימים לבחור בין מילוי הוראות שניתנו להם ע"י מפקדיהם בפלמ"ח ובין ההוראות שניתנו להם ערב יציאתם לים ע"י אנשי המוסד – על פי שיקול דעתם.

המוסד היה הגוף שפיקח על רכש האוניות, זיוודן, איושן ושילוחן ארצה, אנשי הפלי"ם היו כפופים למוסד על פי הסכם כתוב. אנשי המוסד היו אלה שהכירו את הקשיים ברכישת האוניות, רכישת הציוד והסתרת התהליכים מעיני המודיעין הבריטי. אנשים אלה דאגו לעלייתם של המעפילים ארצה, אך גם התאמצו לשמר את הנכסים שנקנו בעמל רב. השיטה על פיה נפגשות האוניות מרחק יממה מחופי הארץ ומרכזות את המעפילים של אחת מהן, נועדה לאפשר חזרתה של האונייה השנייה לסבב נוסף. שיטה זו עמדה בסתירה לרצונם של אנשי הפלי"ם להגיע ולנחות, ולמעשה עשתה את בעיית הגילוי והזיהוי של המטוסים ושל הספינות הבריטיות לקלה יותר. האוניות נכנסו לאזורי הסיור של המשחתות כשהן עמוסות, איטיות ומתקשות להסתיר את ההמון המצטופף על סיפונה. אירוע

בו מתקרבת מטרה חשודה אחת בלבד אל מרחב הסיור קל יותר להתמודדות הכוחות המסיירים ומקטין בצורה משמעותית את סיכוייה של אותה אונייה להגיע לחוף.

כדוגמה מאלפת לניגודים בצד הציוני ניתן להביא את סיפורה של האונייה *ווג'ווד* בפיקודו של דב מגן (ברצ'יק). מגן, איש הפלי"ם, רצה בכל מאודו להסוות את יעוד האונייה, לחמוק מסיורי הבריטים ולהגיע עם אונייתו לחוף. איש המוסד באיטליה, יהודה ארזי, חשב כי נכון יהיה לעשות בהפלגה זו שימוש פוליטי. במברק שכתב לחבר הפרלמט הבריטי, לאסקי, אליו התוודע במהלך פרשת לה-ספציה, דיווח לו ארזי על יציאת האונייה וביקש ממנו ליעץ לממשלת בריטניה שלא לנסות לעצרה. המסר המדיני היה חשוב לארזי יותר מן "ההצלחה המבצעית". האונייה המשיכה בדרכה ארצה ובמרחק שלוש יממות מחופי הארץ הגיעה לאונייה הוראה אחרת וממניע אחר: הנהלת המוסד הורתה למגן לחבור לאונייה *הגנה* ולקחת את 1,000 מעפיליה (*הגנה* הייתה במצב טכני טוב ותוכננה להפלגות ההעפלה נוספות). מגן התעלם הן מההוראה, והן מהידיעה כי נתיבו ידוע לבריטים, והמשיך בתוכניתו לפרוץ אל החוף.

באשר לדרג המדיני, קרי ההנהגה הציונית - כאן הייתה אג'נדה נוספת. לא המעפילים ולא האוניות עמדו בראש מעיני המדינאים, כי אם ההד התקשורתי והמשמעות הפוליטית האקטואלית שנלוותה להפלגות. דוגמה טובה לכך היא הגעתה של האונייה *כנסת ישראל*. האונייה התקרבה לחופי הארץ כשהיא ערוכה ומוכנה לקרב. מפקדה, יוסי הראל, תכנן קרב נואש על הסיפונים ובמקביל לו פעולות משלימות בערי הארץ בדגש על נמל חיפה.

אך בעוד מתכננים המעפילים ומלוויהם למאבק מר, שינתה ההנהגה את הנחיותיה בנדון. הימים היו ימים של מגעים עם הבריטים מתוך כוונה להגיע עמם להתפייסות ולהביא לשחרורם של עצורי 'השבת השחורה' ובכללם קבוצה ממנהיגי הישוב. נציגי הסוכנות דרשו בנוסף להפסיק את הגירוש לקפריסין ולסגור את המחנות שם, והבריטים דרשו להפסיק או לצמצם את ההעפלה ואת פעולות המרי הנלוות. כדי ליצור תנאים טובים יותר לשיחות, הורתה ההנהגה למתן את המאבק. לפיכך עודכן המפקד והונחה, למורת רוחו, להיכנס לנמל חיפה ולא להתנגד למעצר.

גם כשהתקרבה האונייה *אקסודוס* לחופי הארץ מתוך כוונה לנחות בחוף תל-אביב, שונו ההוראות. מפקדיו של יוסי הראל הנחו אותו להיכנס לנמל חיפה כשבמקביל הוזמנו חברי ועדת UNSCOP ששהתה אז בארץ לצפות בהורדה. ההנהגה הציונית התכוונה לקצור את פירות המעצר בלב ים, ולמצותו כניצחון בשדה הקרב המדיני, מהלך שהוכח בהמשך כאבן דרך בפרשת ההעפלה ותפנית לטובת העניין הציוני.

את הניגודים בין סדר היום של אנשי המוסד והפלי"ם ובין סדר היום של הדרג המדיני, חושף יותר מכל סיפור הפלגתן של הפאנים. בעוד אנשי הפלי"ם רצו "לנצח" ואנשי המוסד היו רתומים למחויבותם למעפילים הורתה ההנהגה הציונית את שאול אביגור, ראש המוסד, לעצור את הפלגת האוניות מטעמים מדיניים.

מבחינת אנשי הפלי"ם וצעירי המוסד זו הייתה בגידה לשמה, מבחינת הדרג המדיני זה היה צו השעה. הדרג המדיני עמד מול איומים ולחצים, בעיקר מהצד האמריקאי, והיה חשש כי יציאתן של האוניות והגעת המעפילים ארצה, יסכלו את ההישג שהושג בעצרת האו"ם בכ"ט בנובמבר, וכשילו את הקמת המדינה היהודית. בשיחתו הקשה עם שאול אביגור, ערב יציאת האוניות, קבע בן-גוריון כי ההעפלה מיצתה את עצמה. אמירה זו משקפת כיצד באמת ראתה ההנהגה הציונית את מטרות ההעפלה - גורלם של המעפילים וחשיבות הצטרפותם כתגבורת ליישוב היו משניים ביחס לאימפקט המדיני של ההפלגות.

אם כן, אלה היו המניעים שהניעו את הגופים השונים שהובילו את ההפלגות. השונות בין המניעים ואי-ההסכמה על הדרך היו גורמים משמעותיים לאחוזי הצלחה כה זעומים. לכאורה ניתן לסכם ולומר כי המערך הבריטי המשוכלל והסדור התמודד עם מערך מבוזר שמטרותיו אינן מוגדרות, והתוצאות היו בהתאם. אלא שהמציאות הייתה מורכבת עוד יותר. נראה כי הצדדים התמודדו על אותו מגרש, אך בכללי משחק שונים. הגעת החייל העברי למפרץ חיפה ממחישה את העניין; האונייה הגיעה ונכנסה למפרץ חיפה מבלי להתגלות, והמלווים ביקשו לנצל את ההצלחה ולנחות בחוף קריית חיים. מטה המוסד הורה לאונייה להיכנס לנמל ולהסגיר את עצמה. באותו שלב במאבק היה חשוב יותר "להציף" את מחנה המעצר בעתלית מאשר להכניס ארצה עוד 512 מעפילים. בצי הבריטי ראו בהגעתה של האונייה כישלון גדול, אך במטה המוסד לא נחשבה התגנבות האונייה הצלחה שיש לנצלה.

5.3 הלחימה על הסיפונים

הזירה השנייה בה התחולל המאבק הייתה על סיפוני אוניות המעפילים. בזירה זו, שלא כמו בזירת הים הפתוח, לא היה יתרונם של הבריטים מובהק. האירועים התנהלו בלחץ של זמן, ופוטנציאל ההסתבכות שלהם היה עצום. מאחר שהבריטים גזרו על עצמם, עמידה ללא פשרות בכללי חופש השייט, הרי שנותרו להם, לשלב העצירה בתחום המים הריבוניים, דקות ספורות לפעול. בצי הבריטי חששו מהגעת האונייה למי אפסיים ולירידת המעפילים לחוף מבלי יכולת של ספינות הצי להתקרב ולעצור את התהליך (כפי שקרה עם האוניות חיים ארלזורוב ושבתי לוזינסקי). ההיסמכות על כוחות הצבא והמשטרה שיגיעו, אם יגיעו, לחוף לא הייתה דרך פעולה רצויה לצי - האדמירלים שאפו לסיים את האירוע בים. היסמכות על כוחות אחרים נתפסה בעיניהם כאובדן יוקרה ופגיעה בכושר ההרתעה. מצד שני חששו הבריטים מאסון, פעולות עצירה נחפזות עלולות היו לגרום להתהפכות וטביעה של אוניית מעפילים. הבריטים לא שכחו את טביעתה של סטרומה בים השחור ואת התהפכותה של פאטרייה בנמל חיפה. אירועים אלה, גם שלא נגרמו מפעולה ישירה של הבריטים, נזקפו לחובתם או לפחות לאחריותם. אירועים אחרים בהם נהרגו מעפילים מידי מלחים בריטים, למרות שהיו מעטים כאלה, עוררו ביקורת רבה מחוץ ומבית ושיחקו לידי הצד הציוני.

הציונים, שבעצם מעשה ההתגנבות וההתנגדות שלהם עוררו פרובוקציה, ראו בכך דרך לגיטימית להעביר לבריטים מסר כי בני העם היהודי לא יוותרו על הזכות לעלייה. מלבד העברת המסר, ביקשו הציונים להשיג תשומת לב ואהדה לעניינם מצד דעת הקהל העולמית, ונראה כי ההתכתשויות על הסיפונים סייעו בכך. מצד שני חששה ההנהגה הציונית גם היא מריבוי נפגעים, הן מהטעם המוסרי של ערך חיי אדם, והן בשל החשש כי אם יירתעו מעפילים לעלות לאוניות כי אז ייעצר מפעל ההעפלה, ובכך תאבד ההנהגה הציונית כלי מרכזי במאבקה.

אל מערכה עדינה וסבוכה זו הוטל הצי הבריטי עוד טרם נערך למשימה כראוי. ההשתלטות ההיסטורית על ברל כצנלסון והאלתורים שנקט מפקדה של צ'ילדרס בהשתלטותו על ארבע חירויות, העידו על חוסר מוכנות. בהמשך התעשת הצי ובתוך חודשים ספורים פותחו שיטות לחימה, אומנו מלחים בסדרות ייעודיות, ופותחו אמצעי לחימה הולמים. בתחילת שנת 1946 היו בידי הצי ידע ואמצעים לבצע השתלטויות על אוניית המעפילים - במהירות ובמספר נפגעים סביר מבחינתו.

מול צוותי ההשתלטות הבריטיים הפעילו מארגני ההעפלה כוח לא סדיר של מעפילים שצורף למערכה אד-הוק ובאופן וולונטרי והיו בכך חסרונות, אבל גם יתרונות. מספרם של המעפילים על האוניות עלה בסדרי גודל על מספרם של המשתלטים, הנשק המאולתר שהיה בידי המעפילים לא נפל בהרבה מנשקם של המשתלטים שכן מדובר בנשק קר ומאולתר – גם בצד הבריטי. רימוני הגז שהטילו הבריטים היו לעיתים חרב פיפיות; מעפילים אחדים הצליחו לעצור את נשימתם למספר שניות ולהטיל את הרימון חזרה אל קבוצת המשתלטים או אפילו אל המשחתת הקרובה.

הימצאותם של נשים וילדים על הסיפונים נתנה יתרון בידי הצד הציוני, הבריטים נזהרו מפגיעה בנשים וילדים ונמנעו בכל דרך ממגע איתם. מטעם זה נקטו מלווי האוניות לא אחת בטקטיקה המצופפת את הנשים במסדרונות ובמעברים כדי להקשות על הבריטים לנוע במהירות - המלחים אכן נמנעו מלדחוף אותן. במספר אוניות נהגו המעפילות לסנוט בבריטים כשהן קוראות במקהלה *You are not a gentleman*, קריאות אלה הביכו מאוד את הבריטים.

יתרון גדול שעמד לרשות המתגוננים היה הכרת האונייה עליה הפליגו והיכולת למלכד, לחסום ולארוב בנקודת בהם היה למגינים יתרון. ידיעת האונייה ומערכתה אפשרה למלווים ולצוות להפעיל את האונייה בהפעלות חירום והפעלות מקומיות, ולנטרל את השליטה על אותן מערכות מגשר הפיקוד. דרך פעולה זו גרמה לבריטים לפתוח בחיפושים אחר אותם מוקדי שליטה במסדרונות ובמדורים שאינם מוכרים להם, להיתקל במלכודות ובחסימות שהוכנו מבעוד מועד, ולאבד זמן יקר.

ועם כל היתרונות שנמנו, היו לכוח המתגונן חסרונות. ראשית, לא כל המעפילים היו כשירים ללחימה. למרות שהמארגנים העדיפו להעלות לאוניות אנשים צעירים ובריאיים היו בסופו של דבר בקהל גם זקנים, חולים, בעלי משפחות, נשים הרות וילדים – כל אלה נגרעו מפוטנציאל הלחימה. בנוסף לכך, לא כל המעפילים התנדבו להילחם, חלק חשש וחלקם לא ראה בכך טעם, ולא ניתן היה להכריחם.

נקודת תורפה משמעותית בצד המתגונן הייתה נטישתם של המלווים והסתרתם דווקא בשלב הקריטי של הקרב. הצורך והרצון של ארגון ה'הגנה' להסתיר את המלווים כדי למנוע את העמדתם למשפט וכדי לשמרם להפלגות הבאות, פגע קשות ביכולת ההתגוננות. דפוס פעולה זה גרם לכך שעם עליית הבריטים לסיפון, ברגע השיא של הלחימה, היו המלווים, אותם אלה שהכינו ואמנו את המעפילים למאבק, נוטשים את הסיפון ורצים אל מקומות המסתור (ה'סליקים'), וכך נשאו המעפילים על הסיפונים ללא הנהגה וללא יד מכוונת.

ניתן לסכם ולומר כי בשלב הלחימה על הסיפונים לא היה יתרון של הבריטים מובהק כפי שהייה בים הפתוח. בתקופה שבין תחילת הגירוש לקפריסין, באוגוסט 1946, ועד החלטת עצרת האו"ם בכ"ט בנובמבר 1947, יורטו כ-30 אוניות, על שליש מהן התחוללו על הסיפונים מאבקים מרים, בהם נמנו אחד עשר הרוגים מקרב המעפילים. מאבקם של מעפילי חיים ארלוזורוב היה היחידי שהסתיים בכישלון המלחים הבריטיים להשתלט על האונייה, אלא שהספינה לא נחתה לחופו של ישוב יהודי אלא בשטח מחנה צבאי בריטי. מאבקם של מעפילי אקסודוס הסתיים אומנם בכניעת האונייה אך רשמי המאבק נצרבו הייטב בתודעת האדמירלים והתחושה כי כמעט הפסידו במערכה נשמרה בזיכרונם והכתיבה את התנהלותם בפרשת הפאנים. כשיצאו הפאנים מפתח הדרדנלים דרומה ועל סיפונין מעל 15,000 מעפילים, ידעו האדמירלים כי אוניות אלה בלתי ניתנות לכיבוש והגדירו אותן Unboardable. הגדרה זו תוחמת למעשה את גבולות המאבק על הסיפונים, שני הצדדים עשו כל מאמץ כדי לסיים את התכתשויות ללא הרוגים.

מאמץ להימנע מהרג ניכר גם בזירת הלחימה השלישית – מלחמת הגרילה, זאת למרות שנעשה בה שימוש בחומרי נפץ ובפצצות. שם גם היה יתרון של הציונים מובהק.

5.4 מלחמת הגרילה

בראיון שנתן האלוף יוחאי בן-נן למייק אלדר, איש חיל הים בעברו, ומחבר הספר **שיטת 13**, הצטנע בן-נן והגדיר את הפעולות ההתקפיות של ה'חוליה' כ'עקיצה בקצה זנבו של האריה הבריטי'. נראה שזו הצטנעות יתרה, משמעותן של הפעולות והשלכותיהן היו יותר מעקיצה. אם לשפוט על פי מעשי הבריטים, ניתן לראות שהפעולות לא רק הרשימו מבחינה מקצועית, אלא גם הביאו לשינוי דפוסי פעולה בצד הבריטי. לחלק מהשינויים הייתה משמעות אסטרטגית.

הטבעתן של סירות המשמר בנמל חיפה ובנמל יפו במסגרת 'ליל הרכבות' הייתה פעולה מרשימה. האמצעים בהם השתמשו המבצעים היו מאולתרים, הידע והניסיון שעמדו להם בצאתם לפעולה היו אפסיים, ובכל זאת הצליחו החבלנים באותו לילה לחדור לנמלים, לשחות, לצלול, להצמיד את המוקשים ולהיחלץ בשלום. בדוחות המפקדים הבריטיים ובעיתונות נכתב על צוללים מיומנים ועל מוקשים מסוג חדש, וגם רמיזה שיד הרוסים הייתה בעניין. בעקבות האירוע הובאו לארץ רשתות

הגנה נגד צוללים, פנסי תאורה תת מימית ומלאי של פצצות עומק נגד אדם (נ"א). מספר חודשים לאחר מכן הובאה לארץ יחידת הצוללים של רב-סרן ליונל קראב, צולל מפורסם ורב מעללים בצי הבריטי.

הפגיעה באמפייר ריזול ב-22 באוגוסט 1946 הייתה מכה משמעותית. אוניית הגירוש ניזוקה ונגררה לפורט סעיד, ובהמשך לנמל אלכסנדריה, לתיקונים - הצי התקשה למצוא לה מחליפה. בעקבות האירוע הוחלט כי אוניות גירוש לא תעגונה דרך קבע בנמל חיפה, כמו כן הוחלט להביא ממלטה יחידת ארבות כדי שתשמשנה כלי תובלה מהנמל אל אוניות הגירוש שנצטוו לעגון במרחק ניכר מחוצה לו.

אחרי גילוי המוקש ברציף הדלק ונטרולו על ידי יחידת הצוללים של קראב, הוחלט שמשחתות לא תתדלקנה יותר בנמל חיפה (שהיה עד אז נמל הבית של כוח משימת ה-Palestine Patrol), אלא בנמל פורט סעיד. חיפה הפכה מנמל בית ומקום מנוחה והתרגעות למלחים, למקום מאוים שרצוי לקצר את השהות בו. להעברתן של הספינות לנמלים אחרים ולהחלטה על ביצוע פעולות התדלוק בנמל פורט סעיד המרוחק הייתה משמעות לוגיסטית לא מבוטלת.

בנוסף להנחיות אלה נפתחו קורסי צלילה לצוותי המשחתות כדי שיוכלו לצלול בכל בוקר ולבדוק את קערי הספינות שמא הודבקו להן מוקשים במהלך הלילה. קיומם של הקורסים והפעלתם של הצוללים יצרו עומס על הפעילות השוטפת, על כוח האדם ההולך ומתדלדל וגם על התקציבים.

גם הסיירת, אותה אונייה המשופעת באמצעי קשר ושליטה שהובאה לנמל חיפה כדי להוות מפקדה למשחתות המסיירות, מצאה את עצמה מאוימת. הנוהג הבריטי לשגר אוניות מלחמה לאזורי מתיחות ולהתארח בנמלים בקרבת מקום כדי להפיגין נוכחות, או כמאמר הצי: To show the flag שובש עקב פעולתם של מספר שחיינים, חלקם, כיוחאי בן-נון, למדו לשחות רק שנתיים קודם לכן. הבריטים נאלצו להורות את הסיירות שלא לשהות בנמל חיפה מטעמי ביטחון. במקום הסיירות הקימו הבריטים במערב הר הכרמל בסיס קבע יבשתי, ציידו אותו במכשור ייעודי ופתחו תקני כוח אדם חדשים - כל זאת בימים של קיצוצים וצמצומים.

בעקבות התרופפות הביטחון האישי (עקב מעשי הטרור של ארגוני 'הפורשים') ובשל הסכנות המוחשיות לעגינת משחתות בנמל חיפה, קוצרה שהייתן בארץ לשישה שבועות. המתכונת הראשונית על פיה נפרשו המשחתות הייתה שהייה למשך שלושה חודשים. תקופה זו אפשרה בניית תוכנית פעילות מאוזנת הכוללת פעילות מבצעית, פעולות אחזקה ויציאה לסדרות אימונים ייעודיים במלטה. אינטנסיביות הסירים במהלך שנת 1947, הסכנה בשהייה בנמל והסכנה למלחים ברחובות חיפה, הכתיבו קצב תחלופה אחר. את פעולות האחזקה, האימונים והמנוחה למלחים עשו המשחתות בנמלים אחרים, חלקם מרוחקים.

הפגיעה באוניית הגירוש אושן ויגור במפרץ פמגוסטה שבקפריסין הוכיחה לבריטים כי גם קפריסין איננה בטוחה עבור אוניותיהם. מעגן פמגוסטה נחשב עד אז מעגן בטוח ומקום מפלט למשחתות ולאוניות הגירוש שהיו מאוימות בנמל חיפה. הצלחת הפעולה הכניסה גם את קפריסין למעגל האיום. עובדה זו גם מנעה את כניסתן של אוניות הגירוש לנמל פמגוסטה עצמו, שלטונות הנמל המקומיים חששו שטביעתה של אונייה בשטח הנמל תגרום לחסימתו לזמן ממושך והציבו התניות שונות ומגבלות על פעולות הגירוש.

אם נוסיף לאיום שהתפתח בנמלים גם את הפגיעות במכ"מים האוויריים ("פיצוצי הרדאר") ואת תקיפת שדות התעופה, נראה כי גם שם נכפה על הבריטים תהליך מתמשך של העתקת כוחות והוצאת כוחות מארץ ישראל בניגוד לתוכניותיהם המקוריות. אחרי תקיפת שדות התעופה הועתקו חלק מבסיסי המטוסים המסיירים לקפריסין, למצריים (שגם שם לא היה שקט) ואפילו למלטה הרחוקה. לאילוצים אלה הייתה משמעות אסטרטגית.

משחתות לא נפגעו

בין הפגיעות וניסיונות הפגיעה באוניות הגירוש, היו גם כמה ניסיונות לפגוע במשחתות, ניסיונות אלה לא צלחו. עם זאת, ולמרות שמשחתות לא נפגעו, נחשף בניסיונות אלה פער גדול בין גישתה של ההנהגה הציפונית לגישתו של ארגון הפלמ"ח, המוציא לפועל של מפעל ההעפלה, והנושא ראוי לדיון.

פרשת המוקש ברציף התדלוק הכעיסה מאוד את בן גוריון. המוקש יועד לפגוע במשחתת ומבחינת ההנהגה זו הייתה עלולה להיות חציית קו אדום. בן גוריון העריך שהבריטים לא יוכלו להבליג על פגיעה בסמל כה מובהק של הצי, וכי תגובתם עלולה להיות לא מידתית. תגובה שכזו עלולה הייתה לשנות כליל את פני הדברים, שכן מלבד ארגון ה'הגנה' בצדו האחד של המתרס, והצי הבריטי בצידו האחר, היו גם המעפילים עצמם גורם שיש להתחשב בו ובדרך מחשבתו. בן גוריון חשש, ובעבודה זו נמצאו לכך תימוכין, כי לאירועים חמורים עלולה להיות השפעה על מידת המוטיבציה של מעפילים פוטנציאליים לעלות ולהפליג באוניות באופן שיעצור כליל את ההעפלה ויטול מידי ההנהגה הציפונית את נישקה העיקרי במאבק.

אין זה מפתיע כי לאחר האירוע בו כמעט ונפגעה משחתת ברציף התדלוק נזף יגאל אלון מפקד הפלמ"ח נזיפה חמורה. אלון הצטדק באומרו כי לא היה מורה להפעיל את המוקש ללא אישור מההנהגה. הצטדקותו של אלון איננה עולה בקנה אחד עם המעשים שנעשו עוד לפני האירוע ובהם היה מעורב וגם לא באלה שנעשו לאחר האירוע האמור.

ב-21 באוגוסט 1946, ערב התקיפה הראשונה על אוניית הגירוש אמפייר רייל, עמדה ב'חוף שמן' קבוצת אנשי פלמ"ח ובראשה מפקדם, יגאל אלון, והביטה על האונייה העוגנת. הקבוצה התכנסה לא במקרה. לבד מהתכנון המבצעי נדרש גם אישור לביצוע הפעולה מהיבט מדיני ובמיוחד כשעלתה

ההתלבטות לגבי המשחתת העוגנת לצידה. לשחיינים המבצעים לא הייתה התלבטות, הם רצו לתקוף, אך הבכירים התלבטו. בסופו של דבר אישר אלון את הפגיעה באוניית הגירוש ובמשחתת, אלא שהמוקש שיועד למשחתת נשמט מידי של השחיין במהלך שחייתו - המשחתת ניצלה מפגיעה, יגאל אלון ניצל מנזיפה, ומפעל ההעפלה ניצל מתפנית שעלולה הייתה להיווצר עקב אותה תגובה לא מידתית של הבריטים - ממנה חשש בן גוריון.

כיצד היה מסביר אלון לו הייתה נפגעת המשחתת – קשה לדעת, ובכל מקרה, מסתבר שזו לא הייתה 'מעידה' חד פעמית. מספר שבועות לאחר פגיעת הצוללים באמפייר רייל, טסו יגאל אלון ודויד'קה נמרי למלטה כדי לברר את אפשרות הפגיעה במשחתת או בסיירת בריטית שם. השניים שכרו סירת משוטים, התקרבו אל כלי השייט העוגנים, והגיעו למסקנה כי הפעולה במלטה אפשרית, אך ההנהגה הציונית לא אישרה את הפעולה.

למרות נזיפה והאיסור המשיכו אנשי הפלי"ם במאמצייהם; מספר חודשים מאוחר יותר פעלה חוליה של הפלי"ם בהנחיתו של יוחאי בן-נחום ופגעה באוניית הגירוש אושן ויגור שעגנה מול חוף פמגוסטה. אושן ויגור לא תוכננה להיות המטרה העיקרית באותה פעולה. במקום עגנו אוניית גירוש נוספת (אמפייר רייל) ומשחתת. החוליה תכננה לפגוע בשלושתן ולהתחיל במשחתת (!) מצב הים גרם ברגע האחרון לשינוי סדר התקיפה והערכה לקויה של המרחקים גרמה לכך שרק אונייה אחת נפגעה ושוב ניצלה משחתת ושוב נמנעו ההשלכות החמורות שעלולות היו להתרחש בעקבות הפגיעה.

הרחבת רדיוס הפעולה של החוליה לאזור קפריסין לא הייתה סוף פסוק. בקיץ 1947 נשקלה אפשרות לפעול גם בנמלי מצריים: אלכסנדריה ופורט סעיד. סיירים שיצאו לנמלים אלה חזרו עם מודיעין שאפשר היערכות לפעולה. התוכניות הובאו לידיעתו של הדרג המדיני אך הן לא אושרו. אנשי הפלמ"ח לא וויתרו והמשיכו במאמצייהם. ערב הגעתה של אקסודוס לחופי הארץ כבר היה ברשות הפלי"ם טורפדו נשלט ("כריש") מתוצרת בית ועם יכולת מוכחת, כך העריכו מפתחיו. הצעת הפלי"ם לעשות בטורפדו שימוש ולתקוף את אחת המשחתות המעורבות ביירוט אוניות המעפילים נפסלה על הסף. בן גוריון אסר על ביצוע הפעולה וגם וידא כי הוראתו מועברת ישירות אל מפעילי הטורפדו באמצעות רץ.

איסור זה לא עצר את אנשי הפלי"ם בצרפת, ובראשם ניסן לויתן, לצייד את מיכה פרלסון, שהייה על סיפונה של אוניית הגירוש אמפייר רייל, במוקש באמצעותו ינסה לפגוע באוניית צי. (אמפייר רייל הייתה אחת משלוש אוניות הגירוש שהובילו את מעפילי האקסודוס לנמל המבורג). כשעגנה השיירה בנמל גיברלטר נערך פרלסון לשגר שחיין (אלחנן ונחוצ'קר) למשימה, הסיירת (!) פיבי הייתה מטרתם. התוכנית נגנזה עקב השמירה ההדוקה על האונייה ופצצות העומק שהוטלו ללא הרף בקרבתה, עכבות אחרות לביצוע לא היו. פרי שמר את המוקש לשלב הירידה בהמבורג אלא שאז לא משחתת הייתה על הכוונת.

אם נקבל את ההערכה לפיה תגובתם הצפויה של הבריטים, על פגיעה במשחתת, לא תהייה מידתית הרי שיש באי הצלחות אלה הרבה מן המזל. לולא שמט יצחק רהב את המוקש, לולא ההלשנה ברציף הדלק, לולא עמדו האוניות בפמגוסטה בסדר אחר ולולא היו הבריטים חשים ביטחון רב יותר בגיברלטר, כי אז יכול היה המאבק לקבל תפנית. למזלן של המשחתות, ויותר מכך למזלה של ההנהגה הציונית, חבלות אלה לא צלחו.

בעקבות כך נשארה רשימת פעולות הגרילה של הפל"ם בגבולות החוקים הבלתי כתובים של המאבק. נפגעו אוניות העוסקות ישירות בגירוש מעפילים, לא נפגעו מלחים בריטיים, המסר הועבר, הסאה לא הוגדשה ונשאר גם הרושם של נחישות ושל מקצועיות מעוררי כבוד - גם אצל הבריטים.

5.5 תובנות המאבק

בפברואר 1947 החליטו הבריטים, לאחר לבטים רבים, להעביר את בעיית א"י לאו"ם ובעקבות כך התמנתה בהמשך ועדת UNSCOP אשר המליצה על סיום המנדט וחלוקת הארץ. המנדט הסתיים ב-15 במאי 1948 כשאחרוני הכוחות הבריטיים עוזבים בסוף יוני. הבריטים לא עזבו בשמחה, האינטרס להמשיך ולשלוט בחבל ארץ זה, בלב המזרח התיכון, לא דעך – ולהיפך, ככל שהתפתחו שדות הנפט באזור וככל שהתאושש הסחר הבינלאומי דרך תעלת סואץ, נעשתה השליטה בארץ ישראל חשובה יותר. ובכל זאת החליטו הבריטים לעזוב.

הסיבה העיקרית לעזיבתם של הבריטים הייתה ועודנה נושא למחקר. בסדנת חוקרים שהתקיימה בירושלים בשנת 1978, בהובלתו של פרופסור אילן עמיצור ובהשתתפותם של חוקרים יידועי שם, נטו המשתתפים לתלות את סיבת העזיבה בתמורות שהתרחשו בזירה המדינית הכלל עולמית ועל רקע המלחמה הקרה. מחקר חדש שפרסם לאחרונה צבי גרינברג מתמקד בקשייה הכלכליים של בריטניה אחרי מלחמת העולם ותולה בהם את הסיבה ליציאתם מהארץ. מעשי הטרור היהודי, כמו גם מפעל ההעפלה, אינם מועלים במחקרים אלה כסיבות מרכזיות לעזיבתם.

עבודה זו איננה מתיימרת לקבוע מדוע עזבו הבריטים. עם זאת, מתוך החומר שנאסף כאן עולה כי ההעפלה, אשר נבחרה ע"י הנהגה הציונית לשמש כמנוף להוצאת הבריטים, אכן חדרה לתודעתם של מנהיגי המעצמות. נושא עלייתם של יהודים לארץ ישראל הוגדר על ידם כבעיה המחייבת פתרון. כך בנאום יום הכיפורים של טרומן באוקטובר 1946 וכך גם בנאום גרומיקו באו"ם במאי 1947.

עניין ההעפלה ליווה אם כן את הבריטים גם במסדרונות האו"ם בניו יורק וגם בחופי ארץ ישראל. ההעפלה היוותה מכשול לבריטים בקידום יחסיהם הבין לאומיים, ואבן נגף במימוש אינטרסים במזרח התיכון.

וכאן נשאלת השאלה מדוע לא הצליחו הבריטים לבלום את התופעה? הרי המעפילים הגיעו בדרך הים, ובים שלט הצי הבריטי שליטה ללא מצרים. תותחי ספינותיו היו יכולים להטביע בנקל כל אוניית מעפילים. אם הייתה מוטבעת אונייה אחת, יתכן וכל פרשת ההעפלה הייתה נעצרת. קשה להניח שמעפילים היו עולים לאוניות כשסכנת טביעה מוחשית אורבת להם.

אם כן, מדוע לא הפעילו הבריטים את התותחים אף לא פעם אחת? מדוע לא מימשו את עליונותם ו"ניצחו"? התשובה העולה מעבודה זו היא כי עליונותם הייתה רק לכאורה, לבריטים לא הייתה יכולת להפעיל את תותחיהם.

יכולתה של משחתת בימי מלחמה נמדדת בחימושה ההתקפי, ביכולת שרידותה וברמת ההפעלה של אנשי צוותה, כל אלה מתווספים זה אל זה על אותה כף מאזניים המודדת את כוחה. אלא שבימי שלום נערמות על הכף השנייה מגבלות פוליטיות, מחוץ ומבית, עכבות מוסריות ומחסומים ערכיים. המידה הסופית של היכולת מושפעת, אם כן, מהמשקל המונח על שתי הכפות – העוצמה הצבאית מצד האחד והמגבלות השונות מהצד השני. בסיכום סופי של אלה ואלה נראה כי המגבלות שהושתו על הצי הבריטי הטו את הכף. התותחים לא ירו, ההעפלה לא נעצרה, והבריטים הסיקו את מסקנותיהם. פרשת ההעפלה מוכיחה, בין השאר, כי פלדה וחומרי נפץ אינם הפרמטרים היחידים במשוואת הכוחות.

האם נכון לומר שהצי נכשל?

הצי פעל בכל מרחבי הים התיכון, ולעיתים גם מחוצה לו, במשך שלוש שנים. פעולותיו היו 'נקיות', הצי לא סיבך את הדרגים המדיניים בתקלות מביכות, לא יצר תקדימים מסוכנים בפעולתו, לא ספג אבדות וכמעט ולא גרם אבדות לצד השני. הרוב המכריע של המעפילים שהגיעו בדרך הים נתפס, זאת ועוד, מלחי הצי ומפקדי ספינותיו זכו בחלק מהתרחישים לאהדתם של המעפילים ולאמונם של מארגני ההפלגות כפי שיפורט בהמשך.

וכאן מתבקשת השאלה: עם אחוזי הצלחה כה גבוהים ועם עבודה כה מקצועית ו'נקה' לא פסקה ההעפלה אז אולי היו הבריטים צריכים לבחור בדרכי פעולה אחרות? לאו דווקא צבאיות?

5.6 הצי בעיני יריביו הציונים

הספר הלבן שפורסם ב-17 במאי 1939, ערב מלחמת העולם השנייה, השלים תפנית והתכחשות מוחלטת של הבריטים להצהרת בלפור. הציונים חשו נבגדים, הקרע עם הבריטים הלך והעמיק, כנראה משום כך נקראו הבריטים בתכתובת המוצפנת של המוסד "המנוולים". אלא שכינוי זה לא תאם את יחסם בפועל של מפקדי האוניות ומלוויהן אל העומדים מולם. במעשיהם, לא בדבריהם,

הוכיחו אנשי ה'הגנה', המוסד, והפלי"ם ברגעי המבחן כי אינם רואים בבריטים 'אויב מנוול'. לטעמי, חוסר התאמה זה ראוי גם הוא להתייחסות, למרות שונותו מיתר סעיפי הדין.

האונייה לטרון יצאה לדרכה באוקטובר 1946 כשעל סיפונה מצטופפים 1,252 מעפילים. במהלך ההפלגה נתקלה האונייה בים סוער, יציבותה נפגעה והיא נטתה על צידה. המעפילים נבהלו וחלקם דרש לחזור לנמל המוצא, גם הצוות השכיר, כולל רב החובל, היה אחוז חרדה. כשהייתה הספינה מול החוף הסורי החריפה הנטייה והאונייה עמדה להתהפך (כך העריך איש הפלי"ם אורי גורן - מפקד האונייה). כשהופיעה משחתת בריטית והאירה בזרקור על האונייה, כתב גורן בספרו 'משני צידי הקריפטו': "אבן נגולה מליבי". גורן חש סכנה גדולה ואחריות עצומה וראה ב"מנוולים" שבאו ללכוד אותו מושיעים. בדיווחו על האירוע אכן כתב מפקד המשחתת המשתלטת רב-סרן סאות'קומב כי יותר משדאג לעצור ולהשתלט על האונייה דאג מהתהפכותה ומטביעת נוסעיה.

כשיצאה האונייה מולדת מחוף מטפונטו ועל סיפונה 1,568 מעפילים קיוו המפקד פבי גבר וצוות המלווים כי האונייה לא תתגלה ותצליח להנחית את מעפיליה בחוף. האירועים התגלגלו אחרת, תכנון לקוי של הטענת הספינה והעלאת מספר גדול של מעפילים ביחס לתפוסה הביא לבעיות יציבות עד לסכנת טביעה. כשהייתה הספינה מרחק יממה מחופי הארץ ואל נוכח הסכנה המיידית, החליט המפקד לשדר S.O.S (קריאה בתדר בין לאומי - לעזרה) בתקווה שהבריטים יחוושו לעזרתו. המשחתות הבריטיות שקלטו את השידורים אכן התקרבו והציעו עזרה, הצעתן התקבלה בברכה. צוות בקרת נזקים מהמשחתת היידון, עלה לאונייה והחל בשאיבת המים. במקביל נאטמו מחיצות ונסגרו דלתות אטימה. צוות ההשתלטות של היידון עלה גם הוא לסיפון וסייע בהכוונת המעפילים אל הסיפונים התחתונים. בהמשך הצטרפו הפריגטה סט. ברידס-ביי ושולת המוקשים אוקטביה לכוח, משימת היירוט הפכה למעשה למשימת הצלה. לבקשת מפקד אוניית המעפילים הועברו חלק מנוסעיו אל הספינות הבריטיות, המשחתת צ'אריטי העלתה על סיפונה 556 מעפילים ואוקטביה קלטה עוד 265. לאחר מכן נקשרה שולת המוקשים אוקטביה לחרטום האונייה והחלה בגרירתה לנמל חיפה. המעפילים שהועברו לאוניות הצי זכו לשתייה חמה ולארוחה. משלחת של מעפילים נגשה בסוף ההפלגה והודתה למפקד היידון על פעולת הצלה ועל היחס האנושי. המפקדים הבריטים תיארו בדיווחיהם את הפעולות בליל 31 למרס כפעולות הצלה לכל דבר ועניין, וציינו בגאווה את אנשיהם על תפקודם המקצועי ועל גישתם האנושית.

כשעלתה חנה סנש בליל סערה על חוף נהרייה והתהפכה, לא חיכה לה איש בחוף. הספינה הקדימה את הגעתה שלא כמתוכנן. בין הראשונים שהגיעו לחוף היה דויד'קה נמרי, מבכירי המוסד והממונה מטעמו על מבצעי ההורדה. נמרי נחרד למראה עיניו, הוא פנה לשאול אביגור, ראש המוסד לעלייה ב', וביקש לפנות לבריטים ולבקש סיוע. המשמעות הייתה ברורה, אך נמרי היה בתחושה שאסון כבד יתרחש אם לא יעורבו הבריטים. נמרי שעסק בהעפלה עוד טרם הקמת המוסד לעלייה ב', וניהל באופן אישי את רוב מבצעי ההורדה של אוניות המוסד, תוך שהוא מסתיר מהבריטים בפעולות

הסוואה והטעיה, ידע כי בסופו של דבר כי אותם בריטים הם שיחלצו לעזרה כשמדובר בפעולת הצלה.

כשהעמיסה בירה את אלף מעפיליה קיווה מפקדה, בצלאל דרורי, לחמוק ולהביאם לחוף. התנאים באונייה לא אפשרו זאת, רק למחצית מהמעפילים היה מקום בבטן האונייה הקטנה והצפופה, מאות מעפילים הצטופפו על הסיפונים ובכך נפגעה יציבות האונייה. בכל גלגול נטתה האונייה על צידה בזווית מסוכנת ונשארה במצב זה זמן רב מבלי להתיישר. היה צורך לדרבן מעפילים לרדת למחסנים כדי לשפר את היציבות, אך רבים סירבו. המפקד התקשה לשלוט במצב והחליט לקרוא לעזרתם של הבריטים (!) וזאת למרות שהיה קרוב יותר לאיי יוון ולקפריסין. כשהייתה הספינה עשרה מיל דרומית ללימסול הופיעה מדרום המשחתת ויראגו, בירה ביקשה להעביר כ-100 נוסעים אל המשחתת להקלת העומס וגם להיגרר ארצה. עוד ביקשה בירה אוכל ומים. בקשות אלה לא מולאו מסיבות שונות וברירה הגיעה לחיפה בכוחות עצמה, אך מלווה בארבע משחתות בריטיות למקרה בו תתהפך או תטבע. כשסיפר את סיפור המעשה, מספר שנים לאחר מכן, לא נימק דרורי מדוע פנה דווקא לבריטים לעזרה, אך מנוסח דבריו ניתן להתרשם כי הייתה זו בעיניו פנייה טבעית והגיונית.

האונייה רפית טבעה בין איי יוון ובמרחק 450 מיל מהחוף האיטלקי ובכל זאת הופנתה בקשת העזרה של הסוכנות היהודית לא אל שלטונות יוון וגם לא לאיטליה האוהדת, אלא אל הנציב הבריטי בארץ ישראל (סיר אלן קניגהאם). הבריטים אכן נחלצו לסייע, ארבעה מטוסי הליפקס הוטענו ציוד, בגדים ותרופות, חלקם ממחסני הבריטים וחלקם תרומות שנאספו בישוב, תוך כוונה להצניחם מעל האי. במקביל הונחה מפקד הזירה הימית בארץ ישראל, לשגר כוח ימי למקום. המשחתת שברון קיבלה הוראה לצאת מערבה ומספר שעות לאחר מכן הוזנקה גם שולת המוקשים פרובידנס. המשחתת הגיעה ראשונה אל האי ומפקדה הורה לשגר צוות קטן אל החוף כדי לברר את מצב הניצולים, במקביל נשלחו מהמשחתת אל חוף מעט מצרכי מזון וסיר להכנת תה. אחרי שהתברר המצב, החל מפקד המשחתת לנהל את מבצע ההצלה. מזג האוויר לא היה לצדו, הספינות היטלטלו קשות, הסירות נחבטו זו בזו, סירה אחת התהפכה ואנשיה הוטלו אל המים הקרים. למרות כל הקשיים גילו המלחים הבריטיים מקצועיות, מסירות ואפילו הקרבה.

לאחר שווידאו כי כל הניצולים נמצאים על סיפונייה הפליגו שברון ופרובידנס למפרץ סודה בכרתים. בדרכם דרומה הספיקו רוב המעפילים להתקלח, להתנקות ולאכול לשובע, הצוותים הבריטיים התייחסו למעפילים כאורחים על ספינותיהם. במפרץ המתינו נושאת טנקים שנשלחה ממלטה ומשחתת, המעפילים הועברו אל נושאת הטנקים. במחסן הטנקים הגדול (האנגר) הוכנו עבור המעפילים אוכל חם, שמיכות ומזון. עם תחילת ההפלגה התייצבה משלחת של המעפילים בפני מפקד האונייה והודתה לו בחום על ההצלה. היה זה מבצע הצלה אנושי והרואי בו לקחו חלק טייסים וימאים בריטיים אשר פעלו במקצועיות ובשלבים מסוימים גם בחירוף נפש. נשיא הוועד הלאומי, יצחק בן צבי, והרב יעקב גולדמן נפגשו עם מפקד חיל האוויר הבריטי בארץ, מרשל דאוסון והודו לו בשם הישוב. בהמשך החמיצו הצדדים הזדמנות למיצוי המומנטום שנוצר לשיפור האווירה ולקידום

אינטרסים פוליטיים ותדמיתיים כפי שפורט לעיל. אך לפני שהוחמץ, היה האירוע למופת ולסמל, כיצד נענה הנציב קניגהאם לבקשת הסוכנות וכיצד פעלו המלחים הבריטים במבצע ההצלה. המקרה הוכיח, עם כל הפרדוקסאליות שבו, כי בעת צרה, כמו במקרים קודמים, ניתן לסמוך על היריב הבריטי.

דוגמה נוספת להיסמכות על היריב נוכל לראות בהפלגתה של *כנסת ישראל*. כשהייתה האונייה בדרכה ארצה היו המעפילים ערוכים למלחמה של ממש. כחלק מההכנות סקר הראל את 'חייליו', אמד את מלאי התחמושת, ובדק גם את ההערכות הרפואיות. רופא האונייה התריע כי הצוות הרפואי קטן וציודו דל. הראל הרגיע באומרו כי אם יעלה מספר הפצועים מעל לכוחותיו של הצוות הרפואי, יפסיק את ההתנגדות וייעזר בצוותים הרפואיים של המשחתות הבריטיות:

ובמקרה הגרוע מחכים האנגלים בחוף עם הרבה אמבולנסים

הראל לא התבדח ולא הקל ראש, הוא אכן ראה בבריטים יריב אך לא אויב. בגישה זו קנה לעצמו שם של מפקד בוגר ושקול ולא בכדי הוטלו עליו בהמשך הפיקוד על *אקסודוס* והפיקוד על זוג הפאנים. במהלך חייו המשיך הראל להתראיין ולספר על הפלגותיו, כשנגע בחלקם של הקצינים והמלחים הבריטים עמם התמודד, נכרו בדבריו, מלבד הכעס, גם הערכה רבה להגינותם וליחסם האנושי.

6. מקורות

מקורות ארכיוניים בישראל

הארכיון לתולדות ה'הגנה', תל אביב (את"ה).

ארכיון מוזיאון ההעפלה וחיל הים, חיפה (אמ"ה).

הארכיון הציוני המרכזי (אצ"מ).

ארכיון מוזיאון הפלמ"ח, תל אביב.

מקורות ארכיוניים בחו"ל

הארכיון הלאומי הבריטי - (TNA) The National Archives

ADM – אדמירליות.

AIR – חיל האוויר המלכותי.

FO – משרד החוץ.

CO - משרד המושבות.

פרסומים רשמיים

Admiralty and maritime law guide, *International Convention International Convention on Salvage*, London (1989).

Convention Regarding the Regime of the Striates Signed at Monteux, July 20th (1936) Section 1, article 3,19.

United Nations General Assembly *Resolution 181* November 29, 1947.

United Nations Convention on the *Law of the Sea*, Part VII, Article 91.

International court of justice, The Corfu channel case, April 9th, 1949.

עיתונות יומית

'דבר'

'על המשמר'

'הצפה'

'הבוקר'

'המשקיף'

'הארץ'

'קול העם'

'החומה' (סדרת כרוזים של ארגון ה'הגנה').

Gazzettino di Venezia (איטלקית)

Il Nuovo Cittadino (איטלקית)

The Jewish Magazine

The Palestine post

The Washington daily news

ראיונות בע"פ

יצחק לבנת (מעפיל מהאונייה שבתאי לוזינסקי), 16.2.2015.

עמרי בן אליהו (עמד בראש משלחת מחקר שצללה באתר טביעת האונייה רפיח), 29.10.2020.

יומנים כתבים וזיכרונות

אבידוב יאני, **נתיבים נעלמים - פרשיות ההעפלה במחתרת, במדבר ובים**, עם עובד (1967).

אורבך ישראל, **ים רוגש, גבה גלי**, הקיבוץ המאוחד/החבל הימי לישראל, ישראל (1992).

אלדר מייק, **שייטת 13 – סיפורו של הקומנדו הימי**, ספריית מעריב, דפוס כתר, תל אביב (1993).

אלון יגאל, **מערכות פלמ"ח מגמות ומעש**, הקיבוץ המאוחד (1965).

אלתרמן נתן, **הטור השביעי - כרך ב' 1945-1948**, הקיבוץ המאוחד (2010).

- ארצי יצחק, "זמנה של אניית המעפילים כנסת ישראל", **משואה**, כרך ז' (1979) עמ' 158-184.
- בן-נון יוחאי, "החבלה באוניית הגירוש", **מערכות ים**, ל"ז – ל"ח, (יולי 1958) עמ' 34 – 35.
- גורן אורי, "א/ק לטרון", **מערכות ים**, כרך 63 (מרס 63) עמ' 9-3.
- גורן אורי, **משני צדי הקריפטו**, הוצאת המחבר, ישראל (2008).
- גרינפילד מורי, **הצי הסודי של היהודים**, משרד הביטחון הוצאה לאור/גפן, ירושלים (1994).
- הדרי זאב - וניה, **פליטים מנצחים אימפריה**, הקיבוץ המאוחד, באר שבע (1984).
- זרובבל גלעד (עורך) **ספר הפלמ"ח**, הקיבוץ המאוחד (1955).
- יבין אברהם ושלמה דרך (עורכים), **סיפורו של דוידקה**, הקיבוץ המאוחד (1984).
- ינאי שמואל ויוסף אלמוג (עורכים), **השערים פתוחים - אסופת זיכרונות ההעפלה 1945-1948**, תל אביב (2001).
- כהן אדיר (עורך), **ברוח סערה - פרקים מחייו ומפעלו של יהודה ארזי**, בית אליהו, בית ההגנה, ירושלים (1966).
- כץ שמואל ועופר תהילה, **מול השער הנעול**, תל-אביב: הספינות שבדרך (2006).
- להד עזרא "המוקש בנמל חיפה", **מערכות ים**, מ"ז (מאי 1960) עמ' 54-56.
- לזר- ליטאי חיים, **אף על פי - ספר עלייה ב'**, דפוס אלישע, תל אביב (1957).
- מיימון דוד, **דרך בים**, עין חרוד (2007).
- מרדור מ. מוניה, **רפא"ל : בנתיבי המחקר והפיתוח לביטחון ישראל**, משרד הבטחון - ההוצאה לאור (1981).
- מרדכי נחמיה, **מארץ התירס לחוף מבטחים**, הוצאת המחבר, תל אביב (1995).
- סלוצקי יהודה, **ספר תולדות ההגנה**, כרך ג', עם עובד, תל אביב (1973).
- סרני עדה, **ספינות ללא דגל**, עם עובד, תל אביב (1975).
- צור מירון, **מוקה לימון**, ספרית מעריב (1988).
- רבינוביץ' איזי, "טבענו ספינות משמר", **מערכות ים**, ל"ז -ל"ח (יולי 58) עמ' 32.
- רוזמן יעל, **מלך התחבולות - סיפורו של יהודה ארזי**, יד בן צבי, עם עובד (1995).
- שאלתיאל שלמה, **מארץ הולדת למולדת - עלייה והעפלה מבולגריה ודרכה בשנים 1939-1949**, תל אביב, עם עובד (2004).
- שופמן צבי, **סגרת שני מעגלים**, צבי שופמן (1994).

שחר יורם, יוסף שחר (שוורצמן) "טוסקה" ימ(א)י בפלמ"ח, יורם שחר, נהרייה (2012).
שערי דוד, גירוש קפריסין 1946-1949, ההעפלה, המחנות וחברת המעפילים, הספרייה הציונית,
ירושלים תשמ"א.

Horne Edward, *A Job Well Done - A History of the Palestine Police Force 1920-1948*, The Anchor Press, Tiptree, Essex (1982).

Keith Jeffry, *MI6 the history of the secret intelligence service 1909 – 1949*, Bloomsbury, London (2010).

Lee David, *Wings in the sun, A History of the Royal Air Force in the Mediterranean 1945 – 1986*, HM stationary office, London (1989).

Mawgan Aled, *Tinker Tailor's Secret Spy a cold war Clown at the 'Circus'*, Aled Mawgan (1988).

Patzert Rudolph W., *Running the Palestine Blockade: The Last Voyage of the Paducah*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland (1994).

ספרות מחקרית

אהרוני, ראובן, **מטות תורן**, המרכז לתולדות כוח המגן ע"ש ישראל גלילי, רמת אפעל (1977).

בוגנר נחום, **אי הגירוש**, עם עובד, ספריית ההעפלה, תל אביב (1991).

בוגנר נחום, **ספינות המרי – העפלה 1945-1948**, משרד הביטחון ההוצאה לאור, תל אביב (1993).

גרינברג צבי, **קץ המנדט הבריטי על ארץ ישראל**, עורכת: נוגה שטיאסני תל אביב, רסלינג (2019).

הדרי זאב-וניה, **המוסד לעלייה ב' יומן מבצעים פאריס 1947**, אוניברסיטת בן גוריון באר שבע (1991).

הדרי (וניה) זאב וצחור זאב, **אניות או מדינה - קורות אניות המעפילים הגדולות 'פאן-יורק' ו'פאן-קרשנט'**, הקיבוץ המאוחד, אוניברסיטת בן גוריון בנגב (1981).

ויץ יחיעם, "חזרת שליחי הקיבוץ המאוחד מאירופה, 1939–1941", אניטה שפירא (עורכת),
העפלה – מאסף לתולדות ההצלה, הבריחה, ההעפלה ושארית הפליטה, אוניברסיטת
תל אביב, עם עובד (1990).

זהר אברהם, **הקומנדו הימי בפלמ"ח**, המרכז לתולדות כוח המגן "ההגנה", תג ההוצאה לאור (1994).

זוהר אברהם ופעיל מאיר, **הפלמ"ח הימי (פלי"ם)**, העמותה לחקר כוח המגן על שם ישראל גלילי, משרד הביטחון (2001).

זוהר אברהם ופעיל מאיר, **פלמ"ח פלוגות המחץ של ה'הגנה', 1941-1949**, העמותה לחקר כוח המגן על שם ישראל גלילי, משרד הביטחון (2008).

חלמיש אביבה, **אקסודוס הסיפור האמיתי**, עם עובד, תל-אביב (1990).

חלמיש אביבה, "מ'מנוף' ל'אגרוף' - חלקה של ההעפלה במאבק על ארץ ישראל 1945-1948" אסנת שירן (עורכת), **הזירה הימית מראשית ההעפלה ועד ראשית המדינה 1934 – 1949**, משרד הביטחון (2007).

חרובי אלדד, **הבולשת חוקרת**, פורת, ישראל (2011).

ירקוני הלל, **ספינות מעפילים מא' ועד ת'**, הלל ירקוני, חיפה (2003).

כהן מיכאל י', "טרומן, הקול היהודי והקמת מדינת ישראל", **זמנים**, גיליון 8, אוניברסיטת תל אביב, זמורה ביתן (1982). בעריכת עידית זרטל עמ' 59-68.

כהן סטיוארט, "והרימה אגרוף האימפריה ותך: 'שובי ימה!', הצי המלכותי וההעפלה 1945 - 1948", **הציונות**, כרך כא' (1998), עמ' 195 - 223.

כוכבי אריה, "המאבק הבריטי בהפלגות הבלתי-לגאליות מנמלי מדינות הבלקאן לאחר מלחמת העולם השנייה", אניטה שפירא (עורכת), **העפלה - מאסף לתולדות ההצלה, הבריחה, ההעפלה ושארית הפליטה**, אוניברסיטת תל אביב, עם עובד (1990).

כוכבי אריה, **עקורים ופוליטיקה בינלאומית**, אוניברסיטת תל אביב, עם עובד (1992).

נאור מרדכי, **עמוד האש על הכרמל - מבצעי הפלמ"ח נגד תחנות הרדאר הבריטיות בשנים 1946-1947**, משרד הביטחון הוצאה לאור (2006).

ניב דוד, **מערכות הארגון הצבאי הלאומי**, מוסד קלוזנר, תל אביב (1973).

קדר גיורא, **שלב ההחפה במבצעי המוסד לעלייה ב' 1945 – 1948**, עבודת MA, אוניברסיטת בר אילן, רמת גן (2017).

קרמן אריק, **אניית המלחמה של המעפילים**, אריה ניר, תל-אביב (2009).

רוזן דניאל, **גדעונים - מפעילי הקשר האלחוטי בשירות המדינה שבדרך**, עמותת הנצחת חללי חיל הקשר והתקש"ב, יהוד (2017).

שביט יעקב ופורת יהושע, (עורכים), **ההיסטוריה של ארץ ישראל - המנדט והבית הלאומי**, יד יצחק בן צבי, ירושלים (1982).

שפירא, אניטה, (עורכת), **העפלה – מאסף לתולדות ההצלה, הבריחה, ההעפלה ושארית הפליטה**, אוניברסיטת תל אביב, עם עובד (1990).

שפירא אניטה, **יגאל אלון: אביב חלדו (ביוגרפיה)**, הספרייה החדשה, הקיבוץ המאוחד, מהדורה שישית (2004).

שרפמן דפנה, עלייה ב' מאיטליה 1945-1948: העפלה, דיפלומטיה וזכויות אדם, מוסד הרצל לחקר הציונות (2020).

Cohen j. Michael, *Palestine and the Great Powers, 1945-1948*, Princeton University Press, New Jersey (1982).

Francis E. McMurtrie and Raymond V. B. Blackman (Editors) *Jane's fighting ships 1949-50*, Sampson Low, Marston, London (1949).

Fremont-Barnes Gregory, *The Royal Navy 1793-1815, Battle Orders*, Osprey Publishing (2007).

Kingsley M. Oliver, *RAF Regiment at War 1942-1946*, Barnsley, United Kingdom (2008).

Liebreich Fritz, *Britain's Naval and Political Reaction to the Illegal Immigration of Jews to Palestine, 1945-1948*, Routledge, New York (2005).

Naval Postgraduate School, *Patrol plan of motor gunboat (PGM. Allied Class) for infiltration from sea*, Monterey, California (1974).

Nir Yaacov, *Immigration to Palestine during the British Mandate (1922-1948) (British Point of View)*, Cambridge Scholars Publishing (2021).

Rohwer and G. Hummelchen, *Chronology of war at sea*, Arco Publishing Company Inc, New York (1972).

Sharfman Daphna, *Palestine in the second world war*, Sussex, Academic press (2015).

Sharfman Daphna, *Refugees, Human Rights and Realpolitik*, Routledge (2019).

Stewart Ninian, *The Royal Navy and the Palestine Patrol*, Frank Cass, London (2002).

Swarc Alan, *Illegal Immigration to Palestine 1945-1948: The French connection*, PhD degree, University College, London (2006).

Wagner Steven, "British Intelligence and the 'Fifth' Occupying Power: The Secret Struggle to Prevent Jewish Illegal Immigration to Palestine" *Intelligence and National Security*, Vol. 29, No. 5,(2014) pp. 698–726

Waibel Michael, *The Corfu Channel Case* (August 30, 2010). Max Planck Encyclopedia of Public International Law, Rüdiger Wolfrum, ed., Oxford University Press (2010).

Wilson R. Dare, *With 6th Airborne division in Palestine 1945 – 1948*, Pen & Sword Military, England (2008).

אתרי אינטרנט

אתר הפלי"ם, ההעפלה והרכש - <http://www.palyam.org.il>

אתר ותיקי המשטרה הימית הבריטית - <http://warsailors.com/forum>

אתר ספנות שוודי - https://www.faktaomfartyg.se/j_l_runeberg_1876.htm

אתר משמר החופים האמריקאי – [https:// www.navsource.org/archives/12/179905.htm](https://www.navsource.org/archives/12/179905.htm)

אתר ארכיב הצי האמריקאי - <http://www.navsource.org/archives/12/09018.htm>

אתר הימאות של 'הפועל' באתר עמותת חיל הים - <http://www.amutayam.org.il>

אתר העמותה להנצחת חילי חיל הקשר והתקשוב - <https://www.amutakesher.org.il>

אתר הצי הבריטי - <https://www.royalnavy.mod.uk/history>

7.1 נספח א' - אוניות הצי הבריטי שלקחו חלק בפעילות

בנספח זה מוצגים כלי השייט הבריטיים המוזכרים בעבודה על פי סוגיהם. הנתונים מובאים בקצרה, תוך התמקדות בפרטים הרלוונטיים למשימת הגילוי, ההשתלטות והגירוש. נתוני הכלים נלקחו מכתב העת *Jane's* הנפוץ והמוכר לעוסקים בציד צבאי, ממהדורה הקרובה לתקופת האירועים. ההיסטוריה של כלי השייט הנזכרים בטקסט נלקחה אף היא מכרונולוגיה נפוצה ומוכרת בה נעשה שימוש בספרי היסטוריה רבים *Chronology of war at sea* וכן מאתר הצי הבריטי.

סיירות קלות (light Cruisers)



הסיירת הקלה HMS Ajax

סיירת קלה - סוג של אוניית מלחמה שהייתה בשימוש במחצית הראשונה של המאה ה-20. זהו כלי גדול ממשחתת וקטן מסיירת כבדה. גדלה היה מוגבל, בהתאם ל"אמנת ושינגטון" משנת 1922, לדחי שלא יעלה 10,000 טון. משימותיהן של הסיירות הקלות במהלך מלחמת העולם השנייה היו בעיקר ליווי והגנה על כלי שייט גדולים יותר (הסיירות הכבדות, אוניות המערכה ונושאות המטוסים), הגנה על נתיבי שייט והפגזת חופי אויב. הצי הבריטי הפעיל במהלך מלחמת העולם השנייה כ-90 סיירות קלות. סיירות קלות שמשו גם כספינות פיקוד על שיטות המשחתות. הסיירת אפשרה למפקד השייטת מוטת שליטה טובה יותר בכל הקשור ליכולות הגילוי והקשר על המשחתות שבפיקודו.

מפקדה של סיירת קלה היה בדרך כלל אלוף משנה (Captain). בימי הסוירים והמצוד אחרי אוניות המעפילים הופעלה באגן המזרחי של הים התיכון סיירת קלה ששימשה כאוניית הפיקוד לכלים המסיירים.

- הסיירת הקלה **אייג'קס** HMS Ajax (מספר דופן 22) הייתה מדגם Leander. אורכה היה 170 מטר ורוחבה 17 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 9,700 טון ומהירותה הגיעה ל-32 קשר. צוותה מנה 680 מלחים וקצינים. היא נכנסה לשירות באמצע שנת 1935, לקחה חלק ב'משבר אביסניה', נשלחה למשימות בדרום האוקיינוס האטלנטי, השתתפה בהטבעת ה'גרף שפיי' ולקחה חלק בעשרות קרבות באוקיינוס האטלנטי, האוקיינוס ההודי ובים התיכון. נפגעה והושבתה לתקופות קצרות מספר פעמים. בפלישה לנורמנדיה ריכזה מטרות קרקע בחוף 'גולד' ואחרי המלחמה הוצבה בצי הים התיכון. הגיעה לחיפה באוגוסט 1946 תחת פיקודו של אלוף משנה דה-קורסי (Captain S.B. De Courcy- Ireland) והשתתפה במעצן ובגירושן של 'יגור', הנרייטה סאלד, כתריאל יפה ונ"ג יורדי הסירה. הסיירת נדרשה לקחת חלק בליווי שיירות הגירוש הראשונות לקפריסין בשל הבעייתיות והרגישות של המשימה. כן לקחה הסיירת חלק בלכידתה של האונייה יציאת אירופה תש"ז – אקסודוס.

- הסיירת הקלה **מאוריציוס** HMS Mauritius (מספר דופן 80) הייתה מדגם Crown Colony. אורכה היה 170 מטר ורוחבה 19 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 10,500 טון ומהירותה הגיעה ל-33 קשר. צוותה מנה 900 מלחים וקצינים. היא נכנסה לשירות במהלך שנת 1941, לקחה חלק בפלישות לסיציליה, לסלרנו ולנורמדיה. לקראת סוף מלחמת העולם השנייה פעלה בגזרת החוף הנורבגי להשמדת שארית הצי הגרמני ובסוף המלחמה הוחזרה לצי הים התיכון שם לקחה חלק ב'תקרית קורפו'. באוגוסט 1946 הגיעה לנמל חיפה תחת פיקודו של אלוף משנה סטנפילד (Captain Charles Alfred Evelyn Stanfield) כספינת פיקוד ל-Palestine Patrol. בתקופת שהייתה בזירה הגיעו לחופי הארץ אוניות המעפילים, הגנה, החייל העברי, יגור, הנרייטה סאלד, כתריאל יפה, כ"ג יורדי הסירה, עמירם שוחט, קיבוץ גלויות, יחיעם ובונים ולוחמים. כולן, פרט לעמירם שוחט נתפסו. הסיירת גם נדרשה לקחת חלק בליווי שיירות הגירוש הראשונות לקפריסין בשל הבעייתיות והרגישות של המשימה.

- הסיירת הקלה **ניו-קאסל** HMS Newcastle (מספר דופן C 76) הייתה מדגם Town. אורכה היה 170 מטר ורוחבה 19 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 11,350 טון ומהירותה הגיעה ל-32 קשר. צוותה מנה 750 מלחים וקצינים. היא נכנסה לשירות במהלך שנת 1937. במלחמת העולם השנייה לקחה חלק בפגיעה בשתי משחתות גרמניות, השתתפה בקרב נגד אוניות המערכה הגרמניות *שרנהורסט* ו*גנייזנאו* ובמבצעים נוספים. נפגעה מצוללת גרמנית וניזוקה קשות. אחרי שתוקנה נשלחה לפעול מול כוחות יפניים באוקיינוס השקט. באפריל 1948 הגיעה לחיפה תחת פיקודו של אלוף משנה פטון (Captain S.H. Paton) כספינת פיקוד ל- Palestine Patrol. בתקופת שהייתה בזירה הגיעו לחופי הארץ אוניות המעפילים *טירת צבי*, *משמר העמק* ו*נחשון-הקסטל*.

- הסיירת הקלה **פיבי** HMS Phoebe (מספר דופן 43) הייתה מדגם Dido. אורכה היה 148 מטר ורוחבה 15.4 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 6,800 טון, מהירותה הגיעה ל-32 קשר וצוותה מנה 480 מלחים וקצינים. היא נכנסה לשירות בסוף שנת 1940. במהלך מלחמת העולם השנייה השתתפה בפינוי כוחות בריטיים מכרתים ומיוון ובקרבות באגן המזרחי של הים התיכון. בהמשך פעלה מולי חופי מערב אפריקה, טורפדה והושבתה למשך שנה. לאחר מכן נשלחה לחזית המזרח הרחוק ופעלה מול כוחות יפניים. אחרי המלחמה הועברה לצי הים התיכון ופקדה את נמל חיפה מספר פעמים במהלך השנים 1947, 1948 תחת פיקודו של אלוף משנה מק-קוי (Captain J.A. McCoy). האונייה הייתה מעורבת במעצר של *תיאודור הרצל*, *אקסודוס*, *עצמאות*, *ל"ה* *גיבורי גוש עזיון* ו*ירושלים הנצורה*.

משחתות (Destroyers)



המשחתת HMS Charity

משחתת - אניית מלחמה, קטנה מסיירת וגדולה במעט מפריגטה. הדחקה נע בדרך כלל בין 2,000 ל-3,000 טון. משחתות שימשו במלחמת העולם השנייה לאבטחת אוניות מערכה ונושאות מטוסים, לאבטחת קווי ספנות (ליווי שיירות), להשמדת טרפדות וספינות קטנות (מכאן שמה - Destroyer) וללוחמה נגד צוללות. נשקן העיקרי של המשחתות היה סוללות התותחים ודוכני ירי הטורפדו שהיו מותקנים על סיפונין. המשחתות היו בנויות להילחם במהירות גבוהה - נתון זה הקשה עליהן את התמרון במהירויות הנמוכות במשימות היירוט וגרם לא פעם להתנגשויות לא רצויות.

במשחתות היו מותקנות מספר מערכות מכ"ם לגילוי ולבקרת אש ומערכות סימון לעיבוד התמונה הטקטית בטווחים הקרובים (50-30 מיל). צוות משחתת מנה בין 150 ל-300 קצינים ומלחים. הצי הבריטי הפעיל כ-200 משחתות במהלך מלחמת הע"ה-2. מפקדי המשחתות היו בדרך כלל בדרגת רב-סרן (Lieutenant Commander).

- המשחתת **בריסנדן** HMS Brissenden (מספר דופן L79) הייתה מהסדרה הרביעית של דגם ה- HUNT. אחד מדגמי משחתות הקו השני - משחתות ליווי. אורכה היה 90 מטר ורוחבה 9.6 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 1,500 טון ומהירותה הגיעה ל-26 קשר. צוותה מנה 140 מלחים וקצינים. נכנסה לשירות בסוף שנת 1943, השתתפה במהלך מלחמת העולם השנייה בליווי שיירות ובהגנת נתיבי שייט בקרבת אנגליה, השתתפה בפלישה לסיציליה ובפלישה לנורמנדיה ואחר כך הועברה לצי הים התיכון. פעלה בזירה באוקטובר 1945 ובאוגוסט 1946 תחת פיקודו של סרן לאפורד (Lieutenant L.R.P. Lawford) והשתתפה במעצרן של *יגור*, הנרייטה סאלד, *כתריאל יפה* ו*ל"ג יורדי הסירה*. ליוותה את סבב הגירוש הראשון לקפריסין ובהמשך השתתפה בלכידתן של *הגנה*, *החייל העברי* (בתוך נמל), *כנסת ישראל*, *התקווה* ו*מורדי הגיטאות*.

- המשחתת **צ'פלט** HMS Chaplet (מספר דופן R52) הייתה משחתת בסדר גודל בינוני (Intermediate) מדגם CH, אורכה היה 110 מטר ורוחבה 10.9 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 2,500 טון ומהירותה הגיעה ל-36 קשר. צוותה מנה 186 מלחים וקצינים. היא נכנסה לשירות באוגוסט 1945 מיד עם תום מלחמת העולם השנייה והוצבה לצי הים התיכון. פעלה במשימת ה-Palestine Patrol במהלך שנת 1946 תחת פיקודו של רב-סרן ווילד (Lieutenant commander R.H.C. Wyld) והשתתפה במעצרן של *דב הוז*, *אליהו גולומב*, *ברכה פולד*, *גאולה*, *ל"ה* *גיבורי גוש עזיון* ו*ירושלים הנצורה*.

- המשחתת **צ'אריטי** HMS Charity (מספר דופן R29) הייתה משחתת בסדר גודל בינוני (Intermediate) מדגם CH, אורכה היה 110 מטר ורוחבה 10.9 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 2,500 טון ומהירותה הגיעה ל 36 קשר. צוותה מנה 186 מלחים וקצינים. היא נכנסה לשירות בסוף שנת 1945, מיד לאחר מלחמת העולם השנייה והוצבה לצי הים התיכון. פעלה במשימת ה-Palestine Patrol במהלך שנת 1946 תחת פיקודו של רב-סרן אוסטין (Lt. Commander DW Austin) והשתתפה במעצן של דב הוז, אליהו גולומב, פלמ"ח, מולדת ויציאת אירופה תש"ז – אקסודוס.
- המשחתת **צ'קווס** HMS Chequers (מספר דופן R61) הייתה משחתת בסדר גודל בינוני (Intermediate) מדגם CH, אורכה היה 110 מטר ורוחבה 10.9 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 2,500 טון ומהירותה הגיעה ל 36 קשר. צוותה מנה 186 מלחים וקצינים. האונייה נכנסה לשירות בקיץ 1945 ולא הספיקה לקחת חלק במלחמת העולם השנייה. היא הוצבה לצי הים התיכון בתחילת שנת 1946 ופעלה בזירה במהלך השנה תחת פיקודו של אלוף משנה רוק – קין (Capt. John Henry Ruck-Keene) שהייה מפקד שיטת המשחתות ה – 1. השתתפה במעצן של תל חי, ברכה פולד, יציאת אירופה תש"ז – אקסודוס, אף על פי כן, לא תפחידו והפאנים - עצמאות וקיבוץ גלויות.
- המשחתת **צ'וויט** HMS Cheviot (מספר דופן R 90) הייתה משחתת בסדר גודל בינוני (Intermediate) מדגם CH, אורכה היה 110 מטר ורוחבה 10.9 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 2,500 טון ומהירותה הגיעה ל 36 קשר. צוותה מנה 186 מלחים וקצינים. האונייה נכנסה לשירות בדצמבר 1945 ולא הספיקה לקחת חלק במלחמת העולם השנייה. היא הוצבה לצי הים התיכון בתחילת שנת 1946 ופעלה בזירה במהלך התקופה תחת פיקודו של סגן אלוף יואינג (Commander R.A. Ewing). האונייה השתתפה בלכידתן של תיאודור הרצל, שאר ישוב, יציאת אירופה תש"ז – אקסודוס, גאולה ירושלים הנצורה.
- המשחתת **שברון** HMS Chevron (מספר דופן R51) הייתה משחתת בסדר גודל בינוני (Intermediate) מדגם CH, אורכה היה 110 מטר ורוחבה 10.9 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 2,500 טון ומהירותה הגיעה ל 36 קשר. צוותה מנה 180 מלחים וקצינים. היא נכנסה לשירות במהלך שנת 1945, לא הספיקה לקחת חלק במלחמת העולם השנייה והוצבה לצי הים התיכון. פעלה בזירה במהלך שנת 1946 תחת פיקודו של רב-סרן בוש (Lt.Cdr. John Fitzroy Duyland Bush) והשתתפה במעצן של וינגייט, בן הכט וחיים ארלוזורוב, כן השתתפה הספינה ולקחה חלק מרכזי בהצללתם וחילוץם של מעפילי הרפיח מהאי סירנה.
- המשחתת **צ'יפטיין** HMS Chieftain (מספר דופן D 36) הייתה משחתת בסדר גודל בינוני (Intermediate) מדגם CH, אורכה היה 110 מטר ורוחבה 10.9 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 2,500 טון ומהירותה הגיעה ל 36 קשר. צוותה מנה 180 מלחים וקצינים. היא נכנסה לשירות בתחילת שנת 1946, לא הספיקה לקחת חלק במלחמת העולם השנייה והוצבה לצי הים התיכון. פעלה בזירה במהלך שנת 1946 תחת פיקודו של סגן אלוף פארדל (commander G.E.Fardell) והשתתפה במעצן של חיים ארלוזורוב, בן-הכט, כ"ט בנובמבר, האומות המאוחדות, קיבוץ גלויות, משמר העמק, לניצחון ומדינת ישראל.
- המשחתת **צ'ילדרס** HMS Childers (מספר דופן D 91) הייתה משחתת בסדר גודל בינוני (Intermediate) מדגם CH, היא נבנתה להיות משחתת פיקוד. אורכה היה 110 מטר ורוחבה 10.9 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 2,500 טון ומהירותה הגיעה ל 36 קשר. צוותה המוגדל מנה 222 מלחים וקצינים. האונייה נכנסה לשירות בסוף שנת 1945, לא הספיקה לקחת חלק במלחמת העולם השנייה והוצבה לצי הים התיכון. פעלה בזירה במספר תקופות, בפיקודו של רב סרן ביילי (Lt. Commander E.A.S. Bailey). השתתפה בלכידתן של ארבע חירויות, יציאת אירופה תש"ז – אקסודוס, י"ד חללי גשר הזיו, ל"ה גיבורי גוש עציון ולקוממיות.
- המשחתת **צ'יולרוס** HMS Chivalrous (מספר דופן D 21) הייתה משחתת בסדר גודל בינוני (Intermediate) מדגם CH, ונבנתה להיות משחתת פיקוד. אורכה היה 110 מטר ורוחבה 10.9 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 2,500 טון ומהירותה הגיעה ל 36 קשר. צוותה המוגדל מנה 222 מלחים וקצינים. היא נכנסה לשירות באמצע שנת 1946, לא הספיקה לקחת חלק במלחמת העולם השנייה והוצבה לצי משחתות הים התיכון. פעלה בזירה במהלך ה- Palestine Patrol במספר תקופות בפיקודו של רב-סרן סאות'קומב הכט, שיבת ציון, כ"ט בנובמבר והפאנים עצמאות וקיבוץ גלויות.

- המשחתת היידון HMS Haydon (מספר דופן L75) הייתה מהסדרה השלישית של דגם ה-HUNT. (אחד מדגמי משחתות הקו השני – משחתות ליווי). אורכה היה 85 מטר ורוחבה 8.8 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 1,200 טון ומהירותה הגיעה ל-27 קשר. צוותה מנה 140 מלחים וקצינים. היא נכנסה לשירות במהלך שנת 1942, השתתפה במהלך מלחמת העולם כמלווה של שיירות באוקיינוס האטלנטי. ב-1943 הועברה לים התיכון ולקחה חלק בפלישת בעלות הברית לסיציליה. ב-1944 פעלה בליווי שיירות בים התיכון ובאוקיינוס האטלנטי, בשנת 1945 חזרה לשירות בים התיכון במסגרת שיטת המשחתות השלישית. פעלה בזירה תחת פיקודו של סגן אלוף רולאנד (Commander J.M. Rowland) ובהמשך תחת פיקודו של סגן-אלוף מאולם (Commander J. Mowlem) הייתה בקבוצת המשחתות הראשונות ב-Palestine patrol בסוף שנת 1945. השתתפה במעצרו של ברל כצלסון, וול'וד' בירה, כנסת ישראל, מולדת, תיאודור הרצל, יהודה הלוי ומורדי הגטאות.
- המשחתת ג'רוויס HMS Jervic (מספר דופן F00) הייתה משחתת בסדר גודל בינוני מדגם J. אורכה היה 109 מטר ורוחבה 10.9 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 2,500 טון ומהירותה הגיעה ל-36 קשר. צוותה מנה 220 מלחים וקצינים. היא הוכנסה לשירות ערב מלחמת העולם השנייה ונועדה לשמש כספינת פיקוד בשיטת משחתות. לשם כך צוידה בהתאם וגם במדוריה נערכו שינויים והתאמות. השתתפה במהלך מלחמת העולם בפעולות רבות בים התיכון, ליוותה שיירות, סייעה בכל פעולות הנחיתה בצפון אפריקה, באיטליה ובנורמנדי. נודעה כספינה בת מזל – איש מאנשי צוותה לא נהרג במלחמה. פעלה בזירה בקיץ 1946 תחת פיקודו של סגן אלוף מייטלנד (Commander David Hugh Maitland-Makgill-Crichton). השתתפה במעצרה של מקס נורדא.
- המשחתת סאומרצ'י HMS Saumarez (מספר דופן G 12) הייתה משחתת מסדר גודל בינוני מדגם S שהוכנסה לשירות בקיץ 1943. בבנייתה נועדה לשמש כספינת פיקוד למשחתות ולשם כך צוידה בהתאם וגם במדוריה נערכו שינויים והתאמות. אורכה היה 109 מטר ורוחבה היה 10.9 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 2,400 טון ומהירותה הגיעה ל-36 קשר. צוותה מנה 225 מלחים וקצינים. במהלך מלחמת העולם השנייה השתתפה בליווי שיירות בים הארקטי, בקרבות השליטה על הים הצפוני, בכללם הטבעת אניית המערכה שרנהורסט, ובפלישה לנורמנדיה, לאחר מכן נשלחה למזרח הרחוק. אחרי המלחמה הוצבה בצי הים התיכון ופעלה בזירה במהלך יוני ואוגוסט 1946 תחת פיקודו של אלוף משנה סלבי (Captain W.H. Selby) ששמש גם מפקד שיטת המשחתות השלישית. האונייה השתתפה במעצרו של חביבה רייק, בירה, החייל העברי, יגור, הנרייטה סאלד, כתריאל יפה וכ"ג יורדי הסירה. החמצתה של עמירם שוחט נזקפת לחובתה. נפגעה וניזוקה קשות בעלותה על מוקש בתקרת קורפ'ו באוקטובר 1946.
- המשחתת סטיבנסון HMS Stevenstone (מספר דופן L16) הייתה מהסדרה השלישית של דגם ה-HUNT. (אחד מדגמי משחתות הקו השני – משחתות ליווי). אורכה היה 85 מטר ורוחבה 8.8 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 1,200 טון ומהירותה הגיעה ל-27 קשר. צוותה מנה 140 מלחים וקצינים. היא נכנסה לשירות במהלך שנת 1943. השתתפה במהלך מלחמת העולם במשימות ליווי. רוב זמנה עסקה ביירוט ספינות אויב קטנות ומהירות (S – Boats) ורשמה לזכותה הצלחות וציונים לשבח. השתתפה באבטחת הפלישה לנורמנדיה ואחר כך הוצבה בצי הים התיכון. פעלה בזירה במהלך ינואר 1946 תחת פיקודו של רב-סרן אוון (Lt. Cdr C.A.H. Owen) והייתה בקבוצת המשחתות הראשונות ב-Palestine patrol. בחודש מארס התנגשה במשחתת בריסנדן והוחזרה לאנגליה לתיקונים, בדצמבר אותה שנה ליוותה את ניצולי האונייה רפיח מכרתים לקפריסין.
- המשחתת טליבונט HMS Talybont (מספר דופן L18) הייתה מהסדרה השלישית של דגם ה-HUNT. (אחד מדגמי משחתות הקו השני – משחתות ליווי). אורכה היה 85 מטר ורוחבה 8.8 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 1,200 טון ומהירותה הגיעה ל-27 קשר. צוותה מנה 140 מלחים וקצינים. נכנסה לשירות במהלך שנת 1943 והשתתפה במהלך מלחמת העולם השנייה בפעולות הגנה על התעלה האנגלית. רשמה לזכותה מספר היתקלויות ויירוטים של סירות תקיפה גרמניות, סייעה בפלישה לנורמנדיה, נקלעה לאחת לאש סוללות תותחי החוף וגם ניזוקה. בקיץ 1945 עברה לשרת בצי הים התיכון. פעלה בזירה במהלך ינואר ואוגוסט 1946 תחת פיקודו של רב-סרן הולדסוורת (Lt. Cdr. Holdsworth) והשתתפה במעצרו של אנצו סרני, וול'וד, בירה, יגור, הנרייטה סאלד, כתריאל יפה, אף על פי כן, כ"ג יורדי הסירה ויהודה הלוי.
- המשחתת ונוס HMS Venus (מספר דופן R 50) הייתה משחתת בסדר גודל בינוני (Intermediate) מדגם V. אורכה היה 111 מטר ורוחבה 10.9 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 2,000 טון ומהירותה הגיעה ל-37 קשר. צוותה מנה 180 מלחים וקצינים. נכנסה לשירות באוגוסט 1943 השתתפה במהלך מלחמת העולם השנייה בפעולות הצי הבריטי במזרח הרחוק וביניהן הטבעתה של הסיירת היפנית Haguro במייצר מאלקה. עם תם המלחמה הועברה לצי הים התיכון. פעלה בזירה במהלך קיץ 1946 תחת פיקודו של סגן אלוף שייר סאלד, כתריאל יפה, כ"ג יורדי הסירה, התקווה, קדימה, בונים ולוחמים ויחיעם.

- המשחתת **ורולם** HMS Verulam (מספר דופן R 28) הייתה משחתת בסדר גודל בינוני (Intermediate) מדגם V. אורכה היה 111 מטר ורוחבה 10.9 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 2,000 טון ומהירותה הגיעה ל-37 קשר. צוותה מנה 180 מלחים וקצינים. נכנסה לשירות בדצמבר 1943 והשתתפה במהלך מלחמת העולם השנייה בליווי שיירות בים בצפוני ובתקיפתה של אניית המערכה הגרמנית **Tirpitz**, בהמשך השתתפה בפלישה לנורמנדיה ובקיץ 1945 הועברה לזירת המזרח הרחוק שם השתתפה, בין השאר, בהטבעתה של הסיירת היפנית **Haguro** במייצר מאלקה.

הוצבה בצי הים התיכון בפברואר 1947 והשתתפה בלכידתן של "ד חללי גשר הזיו", "כ"ט בנובמבר", יחיעם וטירת צבי.

- המשחתת **ויראגו** HMS Virago (מספר דופן R75) הייתה משחתת בסדר גודל בינוני (Intermediate) מדגם V. אורכה היה 111 מטר ורוחבה 10.9 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 2,000 טון ומהירותה הגיעה ל-37 קשר. צוותה מנה 180 מלחים וקצינים. נכנסה לשירות בסוף שנת 1943 והחלה דרכה בליווי שיירות באזור הארקטי, השתתפה בהטבעת אניית המערכה הגרמנית **Scharnhorst**, ובפלישה לנורמנדיה, הועברה לזירת המזרח הרחוק, השתתפה בהטבעת צוללת יפנית ובהטבעתה של סיירת יפנית. אחרי סיום המלחמה הועברה לצי הים התיכון. פעלה בזירה בין החודשים יוני - יולי 1946 תחת פיקודו של רב-סרן וויט (Lt. Cdr. Archibald John Ramsay White). השתתפה במעצן של יגור, הנרייטה סאלד, כתריאל יפה, "ג יורדי הסירה וביריה והחמיצה את החייל העברי שעברה בקו הסיור שלה. בהמשך השתתפה בלכידתן של יחיעם וטירת צבי.

- המשחתת **וולאג'** HMS Volage (מספר דופן R41) הייתה משחתת בסדר גודל בינוני (Intermediate) מדגם V. אורכה היה 111 מטר ורוחבה 10.9 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 2,000 טון ומהירותה הגיעה ל-37 קשר. צוותה מנה 180 מלחים וקצינים. בבנייתה הותאמה לשירות באזורים הארקטיים. נכנסה לשירות במהלך שנת 1944. במלחמת העולם השנייה פעלה בתעלה האנגלית, ליוותה שיירות בים הארקטי ולקראת סוף מלחמת העולם השנייה הוצבה לשרת באוקיינוס הודי ובהמשך באוקיינוס השקט, שם השתתפה בכיבושן מחדש של סינגפור ומלזיה. לאחר המלחמה חזרה לצי הים התיכון. הספינה פעלה בזירה במהלך קיץ 1946 תחת פיקודו של סגן אלוף פאול (Commander Reginald Trevor Paul) והשתתפה במעצן של חביבה רייק, יגור, הנרייטה סאלד, כתריאל יפה, "ג יורדי הסירה, לא תפחידונו וקיבוץ גלויות. נפגעה וניזוקה קשות בעלותה על מוקש ב'תקרית קורפו' באוקטובר 1946.

ספינות ליווי (Sloop)



ספינת הליווי (HMS Peacock)

'סלופ' - ספינה מסדר גודל של משחתת ויעודה ליווי והגנה. מהירותה נחותה מזו של משחתת (פחות מ-20 קשר) לעומת זו יכולת השהייה שלה בים טובה יותר, הן מבחינת מצב הים והן מבחינת משך השהייה. במהלך מלחמת העולם השנייה הופעלו ספינות ה'סלופ' ע"י ציי בעלות הברית והצטיינו בציד צוללות אויב.

- ספינת הליווי **מגפי** HMS Magpie (מספר דופן U 82) הייתה מסדרת היצור השנייה והמשופרת של מספנת Black Swan. האונייה נכנסה לשירות באוגוסט 1943, אורכה היה 91 מטר ורוחבה 12 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 1,500 טון, מהירותה הייתה 20 קשרים וצוותה מנה 190 קצינים ומלחים. במהלך מלחמת העולם השנייה ליוותה שיירות בצפון האוקיינוס האטלנטי, השתתפה במספר קרבות ולקחה חלק בהטבעתן של ארבע צוללות גרמניות (U-842, U-592, U-238, U-961). בקיץ 1944 השתתפה בפלישה לנורמנדיה, לאחר מכן ניזוקה בסערה, תוקנה, הוחזרה לשירות והועברה לצי הים התיכון. מפקדה היה רב-סרן קמפבל (Lt. Commander A.D.P. Campbell) ותחת פיקודו השתתפה האונייה במעצרה של מורדי הגיטאות וכן לקחה חלק במעקב אחר פאן קרשנט כשיצאה מוונציה לכיוון הים השחור.

- ספינת הליווי **מרמייד** HMS Mermaid (מספר דופן U 30) הייתה מסדרת Black Swan - דגם משופר. נבנתה במספנת William Denny בסקוטלנד והוכנסה לשירות מבצעי לקראת סוף מלחמת העולם השנייה בקיץ 1944. ליוותה שיירות למורמנסק ולקחה חלק בהטבעתן של הצוללות הגרמניות U-354 ו-U-394. ב-1945 הועברה לצי האוקיאנוס השקט ומשם הוחזרה לפעילות בצי הים התיכון. מפקדה היה רב-סרן דייווי (Lt. Cdr. A.P. Davey) ותחת פיקודו השתתפה במעצן של **יציאת אירופה תש"ז** – **אקסודוס**, שיבת ציון ולא תפחידונו.
- ספינת הליווי **פיקוק** HMS Peacock (מספר דופן F96) הייתה מסדרת היצור של מספנת Black Swan. אורכה היה כ-90 מטר ורוחבה 11 מטר. הדחי המלא שלה עמד על 1,300 טון ומהירותה הגיעה ל-19 קשר. צוותה מנה 190 מלחים וקצינים. היא נכנסה לשירות באוגוסט 1944, השתתפה במהלך מלחמת העולם השנייה בליווי שיירות באוקיינוס האטלנטי ולקחה חלק בהטבעתן של מספר צוללות אויב. בסוף המלחמה הועברה לצי הים התיכון. הגיעה לנמל חיפה באמצע אוקטובר 1946 ופעלה תחת פיקודו של רב-סרן אוסבורן (Lt. Cdr. F.M. Osborne) שהוחלף בהמשך ע"י סגן אלוף קורי (Commander E.N.V. Curry). השתתפה במעצרה של **ברל כצלסון ויהודה הלוי**.
- ספינת הליווי **פליקן** HMS Pelican (מספר דופן L 86) הייתה מדגם Egret. אורכה היה 84 מטר והדחי המלא שלה עמד על 1,200 טון. מהירותה הגיעה ל-19 קשר וצוותה מנה 190 מלחים וקצינים. היא נכנסה לשירות בתחילת שנת 1939, השתתפה בתחילת מלחמת העולם השנייה במאמץ למנוע מהגרמנים לכבוש את נורבגיה, נפגעה והושבתה. אחרי שתוקנה הופעלה במשימות הגנתיות מול חופי אנגליה ובינואר 1942 נשלחה למשימת ליווי מול מערב אפריקה שם לקחה חלק בהטבעתה של הצוללת הגרמנית U-136. בסוף אותה שנה השתתפה בפלישה לצפון אפריקה (מבצע 'לפיד') ואחר כך חזרה לליווי שיירות והשתתפה בהטבעתן של שלוש צוללות נוספות. ביוני 1944 לקחה חלק בפלישה לנורמדיה ולאחר מכן סופחה לצי האוקיאנוס השקט. אחרי המלחמה הוחזרה לים התיכון ובאוקטובר 1946 הוצבה ב-Palestine Patrol. האונייה הגיעה לנמל חיפה בפיקודו של סגן אלוף גודנוף (Commander M.G. Goodenough) והשתתפה במעצן של **שאר ישוב**, **טירת צבי** ו**נחשון** – **הקסטל**.

פריגטות (Frigates)



הפריגטה HMS Bigbury Bay

פריגטה היא כלי שיט שנועד לליווי והגנה. ספינות אלה נבנו במהלך מלחמת העולם השנייה על ידי בעלות הברית כדי להתמודד עם האיום הגרמני על נתיבי השייט. בצי הבריטי בחרו בשם זה מטעמי מסורת, על שם ספינת מפרש קלה ומהירה שהייתה בשימוש במאה ה-18. בצי האמריקאי הגדירו אותה 'משחתת ליווי'. הפריגטה קטנה יותר ממשחתת וגם פחות מהירה, גם צוותה קטן יותר, יחד עם זאת יכולת שהייתה לתקופות ארוכות בים וגם יציבותה היו טובות יותר. במהלך מלחמת העולם השנייה בנו בעלות הברית מאות פריגטות לצרכי ליווי, בעיקר נגד צוללות. שילובן של הפריגטות ב-Palestine Patrol נבע מהצורך לתגבר ולסייע למשחתות ולשולות מוקשים שנשאו בעיקר הנטל. הפריגטות שפעלו מול חופי הארץ היו מסדרת החירום של ספינות הליווי מסוג Bay. אורכן היה 87 מטר ורוחבן 12 מטר. הדחי המלא שלהן עמד על 1,600 טון ומהירותן הגיעה ל-19 קשר. צוותן מנה 160 מלחים וקצינים. הראשונה שבהן הגיעה לנמל חיפה בנובמבר 1946.

- הפריגטה **ביגבורי-ביי** HMS Bigbury Bay (מספר דופן K 606) נכנסה לשירות ביולי 1945 ונשלחה לחזית האוקיאנוס השקט. בפברואר 1947 הועברה לצי הים התיכון והשתתפה במספר סיורים של ה-Palestine Patrol בפיקודו של רב-סרן האצ'ינסון (Lt. Cdr. H. Hutchison). לקחה חלק במעקב אחרי **פאן יורק** בהפלגתה מוונציה לים השחור וביירוטה של **לקוממיות**.

- הפריגטה **קרדיגן-ביי** HMS Cardigan Bay (מספר דופן K 630) נכנסה לשירות ביוני 1945 והוצבה בצי הים התיכון. השתתפה במספר סיורים של ה-Palestine Patrol תחת פיקודו של אלוף משנה קולט (Captain G. K. Collett) מפקד שיטת הפריגטות ה-5, ובמסגרת זו השתתפה במעצרו של **כנסת ישראל**, **יצאת אירופה תש"ז** – **אקסודוס**, **עצמאות וקיבוץ גלויות**. באותה תקופה פעלה גם כספינת חילוץ והנצלה בפעולות הצי הבריטי בתעלת קורפו (1946).
- הפריגטה **סט. אסל-ביי** HMS St. Austell Bay (מספר דופן K 634) נכנסה לשירות במאי 1945 והוצבה לשירות בצי הים התיכון. השתתפה במספר סיורים של ה-Palestine Patrol תחת פיקודו של רב-סרן הרווי (Lt. Cdr. E. M. Harvey) ובמסגרת זו לקחה חלק במעצרו של **המעפיל האלמוני**, **חיים ארלוזורוב וגאולה**.
- הפריגטה **סט. ברידס-ביי** HMS St. Brides Bay (מספר דופן K 600) נכנסה לשירות ביוני 1945 והוצבה בצי הים התיכון. ביצעה סיורים בים התיכון, בחוף המערבי של אפריקה וגם בים האדום. בחלק מהזמן צורפה ל-Palestine Patrol, תחת פיקודו של רב-סרן בולטון (Lt. Cdr. R. A. St.C. Sproul-Bolton), השתתפה במעצרו של **בן הכט**, **שבתאי לוזינסקי**, **מולדת ותיאודור הרצל**. הספינה איבדה קצין ושני אנשי צוות, בהתפצת סירה מול חוף ניצנים, כשפעלו למניעת ירידתם של מעפילי **שבתאי לוזינסקי** לחוף.
- הפריגטה **וויטסאנד-ביי** HMS Whitesand Bay (מספר דופן K 633) נכנסה לשירות ביולי 1945 והוצבה בצי האוקיאנוס השקט למשימות שונות. במרס 1947 הועברה לצי הים התיכון ויועדה לתגבר את ה-Palestine Patrol. במסגרת זו, תחת פיקודו של רב-סרן או-סליבן (Lt. Cdr. R.F.C. O'Sullivan) השתתפה במעצרו של **יהודה הלוי** והפאנים **עצמאות וקיבוץ גלויות**.
- הפריגטה **ווידמאות-ביי** HMS Widemouth Bay (מספר דופן K 615) נכנסה לשירות באפריל 1945 והוצבה בצי האוקיאנוס השקט למשימות שונות עד לכניעת יפן. במרס 1947 הועברה לצי הים התיכון ויועדה לתגבר את ה-Palestine Patrol, במסגרת זו, תחת פיקודו של רב-סרן קראנס (Lt. Cdr. J.S. Kerans) השתתפה במעצרה של **שיבת ציון** ובמאי 1948 הייתה חלק מכוח המשימה שליווה את הנציב העליון קניגהאם בצאתו מן הארץ עם תום המנדט.

שולות המוקשים (Minesweepers)



HMS Providence פרווידנס שולת המוקשים

ספינות אלה נועדו לשלול ולנטרל שדות מוקשים ימיים. במהלך מלחמת העולם השנייה יוצרו במספנות בעלות הברית מספר דגמים וסדרות של שולות ובנייתן התאפיינה בדחיפות (Crash Program). בנוסף לתפקידן המוצהר שמשו השולות גם לליווי שיירות, ללוחמה נגד צוללות ולמגוון פעולות נוספות.

השולות שפעלו מול חופי הארץ היו מדגם Algerine, הן היו בדחי 1,100 טון, אורכן היה 68 מטר ורוחבן 12 מטר, מהירותן הגיעה ל-16 קשר וצוותן מנה 85 קצינים ומלחים. הן הגיעו כתגבורת למשחתות בסוף קיץ 1946. כושר התמרון שלהן היה מעולה אך מהירותן הייתה נמוכה למדי וגם צוותן הקטן יחסית לא אפשר הקצאה הולמת לצוות ההשתלטות.

- שולת המוקשים **אספיגל** HMS Espiegle (מספר דופן J 216) נכנסה לשירות בסוף שנת 1942, הוצבה תחילה לשירות בצי המגן על ימי אנגליה (Home Fleet) ובהמשך הועברה לצי הים התיכון שם עסקה בפינוי מוקשים. הספינה השתתפה בפלישה לסיציליה, בפלישה לסלרנו ומאוחר יותר נשלחה לפעול מול חופי יוון ובים האגאי. בסוף שנת 1946 הוצבה למשימת ה-Palestine Patrol, פעלה תחת פיקודו של רב-סרן דייוויס (Lt. Cdr. R.W. Davis) והשתתפה במעצרו של **כנסת ישראל**, **תיאודור הרצל**, **התקווה וי"ד חללי גשר הזיו**.

- השולה **מון** HMS Moon (מספר דופן J 329) נכנסה לשירות ביולי 1944 ונשלחה לצי הים השקט, לאחר כניעת יפן הוחזרה לים התיכון. בסוף שנת 1946 הוצבה למשימת ה-Palestine Patrol תחת פיקודו של רב-סרן נסמיט (Lt. Cdr. D. A. Dunbar-nasmith) והשתתפה במעצרה של ברכה פולד.
- השולה **אוקטביה** HMS Octavia (מספר דופן J 290) נכנסה לשירות בפברואר 1944 תחת פיקודו של רב-סרן פנשאו (Lt. Cdr. T. C. U. Fanshawe) והשתתפה במעצן של לטרון, כנסת ישראל, מולדת ותיאודור הרצל.
- השולה **פרובידנס** HMS Providence (מספר דופן J 325) נכנסה לשירות במאי 1944 תחת פיקודו של סרן מסינגר (Lieutenant W. E. Messinger) והשתתפה במעצן של לטרון, יציאת אירופה תש"ז – אקסודוס ושיבת ציון, כן השתתפה בהצלתם ובחילוץם של מעפילי רפית.
- השולה **רוונה** HMS Rowena (מספר דופן J 384) נכנסה לשירות בפברואר 1944 תחת פיקודו של רב-סרן קרדיו (Lt. Cdr. G. J. Cardew) והשתתפה במעצרה של פלמ"ח.
- השולה **סקיפג'ק** HMS Skipjack (מספר דופן J 300) נכנסה לשירות באפריל 1944 והשתתפה במעצן של מורדי הגיטאות ויהודה הלוי.
- השולה **וולפייר** HMS Welfare (מספר דופן J 356) נכנסה לשירות באפריל 1944 תחת פיקודו של מפקד שיטת השולות ה-2 סגן אלוף וויטפורד (Commander Q.P. Whitford) והשתתפה במעצן של לנגב, המעפיל האלמוני וחיים ארלוזורוב.

נושאות גייסות (Troop Transport)

לצורך גירוש המעפילים ליעדים שמחוץ לארץ ישראל הפעילה ממשלת המנדט מספר סוגי אוניות, הדגם הנפוץ היה אוניות משא מדגם Liberty, עליהן נוספו בהמשך קורבטות מוסבות מדגם Park ובמספר פעמים גם נחתות טנקים גדולות LST. שלב ההעברה הסופי מהאונייה לנמל נעשה לעיתים בעזרת ארבות נחיתה - Z-lighters.

אוניות משא דגם **ליברטי** (Liberty) אוניות בעלות תפוסה של 7,000 טון שנבנו במהלך המלחמה ביצור המוני ובמספר סדרות.



HMT Empire Rival – אמפייר רייוול

• אמפייר רייוול (H.M.T Empire Rival)

אניית משא מדגם ליברטי מסדרת Empire שנכנסה לשירות בספטמבר 1943 ולקחה חלק במשימות תובלה שונות במהלך המלחמה ובכללן הפלישה לנורמנדיה. אחרי המלחמה הועברה לבעלות משרד התחבורה ומשם הוקצתה למפקדה המשולבת של הכוחות הבריטיים במזרח התיכון. צוותה היה אזרחי והוא הועסק בחוזה מיוחד. האונייה, שהייתה מותאמת לנשיאתם של 800 נוסעים, עסקה בתובלת חיילים כחלק מתהליך הצמצום והחזרת הכוחות עם סיום המלחמה. ביולי 1946 הוקצתה למשימת הגירוש לקפריסין (מבצע 'איגלו') והשתתפה בגירושם של מעפילי הנרייטה סאלד, כ"ג יורדי הסירה, שבתאי לוזינסקי, מולדת, ל"ה גיבורי גוש עציון, יחיעם, טירת צבי ומשמר העמק. כן השתתפה האונייה בגירוש מעפילי אקסודוס לצרפת ובהמשך לגרמניה (מבצע 'אואזיס').

האונייה נפגעה מספר פעמים על ידי חוליית החבלה של הפלי"ם:

- ב-22.8.1946 במפרץ חיפה כשמוקש מגנטי שהוצמד לירכתייה.
- ב-4.4.1947 כשהייתה בדרכה לפורט סעיד מפצצה שהוטמנה בה יומיים קודם.
- ב-9.9.1947 פצצה שהוטמנה באונייה עם הגעתה לנמל המבורג בספטמבר 1947 – נוטרלה ע"י הבריטים מבעוד מועד.

• **אמפייר הייוד (H.M.T Empire Heywood)**

אניית משא מדגם ליברטי מסדרת Empire שנכנסה לשירות במרס 1942, במהלך המלחמה, ולקחה חלק במשימות תובלה שונות. אחרי המלחמה הועברה לבעלות משרד התחבורה ומשם הוקצתה למפקדה המשולבת של הכוחות הבריטיים במזרח התיכון. צוותה היה אזרחי והוא הועסק בחוזה מיוחד. האונייה, שהייתה מותאמת לנשיאתם של 800 נוסעים, עסקה בתובלת חיילים כחלק מתהליך הצמצום והחזרת הכוחות עם סיום המלחמה. ביולי 1946 הוקצתה למשימת הגירוש לקפריסין (מבצע 'איגלו') והשתתפה בגירושם של מעפילי הנרייטה סאלד, כתריאל יפה, ארבע חירויות, ברכה פולד, לטרון, כנסת ישראל ולנגב. האונייה נפגעה מפצצה שהוטמנה באחד ממחסניה ב-18.8.1946 על ידי חבלן מאנשי הפלי"ם אך לאחר תיקונה חזרה לפעול כאוניית גירוש.

• **אושן ויגור (Ocean Vigour)**

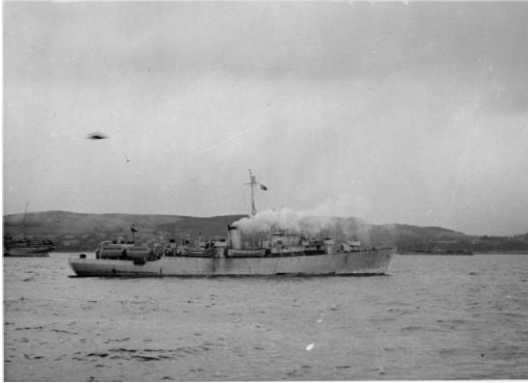
אניית משא מדגם ליברטי מסדרת Ocean. נבנתה במהלך המלחמה ובשנים 1942 - 1943 הפליגה במספר שיירות אספקה באוקיינוס האטלנטי ובים התיכון. בקיץ 1944 לקחה חלק בפלישה לנורמנדיה. אחרי המלחמה הועברה לבעלות משרד התחבורה ומשם הוקצתה למפקדה המשולבת של הכוחות הבריטיים במזרח התיכון. צוותה היה אזרחי והוא הועסק בחוזה מיוחד. האונייה הותאמה לנשיאתם של 800 נוסעים ועסקה בתובלת חיילים כחלק מתהליך הצמצום והחזרת הכוחות עם סיום המלחמה. בספטמבר 1946 הוקצתה למשימת הגירוש לקפריסין והשתתפה בגירושם של מעפילי פלמ"ח, ברכה פולד, לטרון, כנסת ישראל, חיים ארלוזורוב ומולדת. ב-2 באפריל 1947 נפגעה האונייה ממוקש עלוקה שהוצמד לחרטומה, על ידי חוליית החבלה של הפלי"ם, כשעגנה מול פמגוסטה. אחרי שתוקנה השתתפה בגירושם של מעפילי אקסודוס לצרפת ובהמשך לגרמניה (מבצע 'אואזיס') ולאחר חזרתה מגרמניה השתתפה בגירושם של מעפילי לא תפחידונו, כ"ט בנובמבר, ירושלים הנצורה, לקוממיות ובונים ולוחמים.

לאחר סיום המנדט, באמצע יולי 1948, החזירה ארצה גולי אצ"ל ולח"י מקניה.

• **רונימיד פארק (Runnymede Park)**

אניית משא מדגם ליברטי מסדרת Park. נכנסה לשירות בעלות הברית ביוני 1944. אחרי המלחמה הועברה לבעלות משרד התחבורה ומשם הוקצתה למפקדה המשולבת של הכוחות הבריטיים במזרח התיכון. צוותה היה אזרחי והוא הועסק בחוזה מיוחד. האונייה הותאמה לנשיאתם של 800 נוסעים ועסקה בתובלת חיילים כחלק מתהליך הצמצום והחזרת הכוחות עם סיום המלחמה. במאי 1947 הוקצתה למערך ספינות הגירוש והשתתפה בגירושם לקפריסין של מעפילי מורדי הגיטאות וי"ד חללי גשר זיו. ביולי 1947 הוקצתה לשיירת אוניות הגירוש של מעפילי אקסודוס לצרפת ובהמשך לגרמניה (מבצע 'אואזיס'), לאחר חזרתה מגרמניה השתתפה בגירושם של מעפילי קדימה.

קורבטות תובלה מסדרת קסטל (Castel)



אמפייר רסט – HMT Empire Rest

חסרון של אוניות התובלה הגדולות מדגם ליברטי היה אי יכולתן, להיכנס לנמל פמגוסטה. עגינת האוניות מחוץ לנמל והעברת המעפילים בארבות היה תהליך מסורבל. הפתרון שנבחר היה הפעלתן של אוניות תובלה קטנות יותר והדגם הזמין בזירה היה קורבטות Castel. קורבטות אלה יוצרו באמצע מלחמת העולם השנייה, דחי האוניות עמד על 1,100 טון, אורכן היה 76 מטרים ורוחבן 11 מטרים. הצי הבריטי הזמין למעלה מארבעים ספינות מדגם זה אלא שעוד במהלך הייצור הוחלט להסב חלק מהספינות לאוניות חילוץ והצלה לשיירות Convoy rescue ships. אחרי המלחמה, כשעלה הצורך בהסגת כוחות וצמצום מסגרות, נעשה באוניות אלה שימוש כנושאות גייסות והן הועברו לרשות משרד התחבורה הבריטי. כושר נשיאתן עמד על 320 נוסעים. ארבע מהן הוקצו למשימת הגירוש.

• אמפייר לייף גארד (H.M.T Empire Lifeguard)

נכנסה לשירות בנובמבר 1944 וליוותה מספר שיירות. אחרי המלחמה פעלה כנושאת גייסות והובילה חיילים בריטיים ממורמנסק שברוסיה ומקיל שבגרמניה ולאחר מכן נשלחה לשירות בים התיכון. בפברואר 1947 הושאלה לממשלת המנדט לצורך פעולות הגירוש. השתתפה בגירושם לקפריסין של מעפילי: חיים ארלוזורוב, שאר ישוב, התקווה ותיאודור הרצל. ב-23 ביולי 1947, כשהחזירה מעפילים לארץ (על חשבון מכסות שהתפנו) נפגעה מפצצה שהטמינו בה אנשי הפלי"ם וטבעה בנמל, היא הוצפה לאחר כשבועיים, נגררה לנמל פורט סעיד לתיקונים, תוקנה במהלך ספטמבר אך לא שבה לחיפה.

• אמפייר קומפורט (Empire Comfort)

פעלה כאוניית חילוץ והצלה והשתתפה בליווין של מספר שיירות בשנה האחרונה למלחמה. אחרי המלחמה הועברה לבעלות משרד התחבורה ומשם הוקצתה למפקדה המשולבת של הכוחות הבריטיים במזרח התיכון. בפברואר 1947 הושאלה לממשלת המנדט לצורך פעולות הגירוש. השתתפה בגירושם לקפריסין של מעפילי: חיים ארלוזורוב, תיאודור הרצל, שאר ישוב, התקווה, י"ד חללי גשר הזיו, אף על פי כן, מדינת היהודים ונחשון הקסטל.

• אמפייר רסט (H.M.T Empire Rest)

נכנסה לשירות באוקטובר 1944 והשתתפה בליווין של 11 שיירות. אחרי המלחמה פעלה בים הבלטי ובים התיכון כנושאת גייסות ובפברואר 1947 הושאלה לממשלת המנדט לצורך פעולות הגירוש. השתתפה בגירושם לקפריסין של מעפילי: בן הכט, תיאודור הרצל, התקווה, אף על פי כן, מדינת היהודים ונחשון – הקסטל.

• אמפייר שלטר (H.M.T Empire Shelter)

הושקה חודש לפי תום המלחמה והספיקה להפליג אך מעט. אחרי המלחמה הוסבה להיות אוניית מגורים לצוותי צוללות אך בהמשך הייתה לנושאת גייסות ופעלה באגן המזרחי של הים התיכון. בפברואר 1947 הושאלה לממשלת המנדט לצורך פעולות הגירוש. השתתפה בגירושם לקפריסין של מעפילי: בן הכט, שבתאי לוזינסקי, התקווה, מדינת היהודים, שיבת ציון ו"ד חללי גשר אכזיב.

נחתות טנקים (LST) Landing Ships Tanks



הנחתת Snowden Smith

כלים אלה היו בעלי נפח אחסון גדול ושמשו בשני אירועים כתחליף או כתגבור לנושאות הגייסות.

- הנחתת סנוודן סמית' (Snowden Smith)

בעברה LST 3028 פעלה במהלך במלחמת העולם השנייה כנחתת טנקים, אורכה היה 105 מטרים ותפוסתה 4,800 טון. אחרי המלחמה עברה לרשות משרד התחבורה הבריטית, שמשה כנושאת גייסות ועסקה בפינוי וצמצום הכוחות. כושר נשיאתה בתפקידה זה עמד על 1,500 חיילים. האונייה הובאה ממלטה לחיפה כדי לסייע במשימת הגירוש אחרי שהאונייה אמפייר לייף גארד נפגעה מפעולת חבלה של הפל"ם חודשיים קודם לכן. השתתפה בגירושם של מעפילי מדינת היהודים.

- הנחתת דייפ (Dieppe)

בעברה LST 3016 פעלה במהלך במלחמת העולם השנייה כנחתת טנקים, אורכה היה 105 מטרים ותפוסתה 4,800 טון. אחרי המלחמה, שמשה כנושאת גייסות ועסקה בפינוי וצמצום הכוחות. כושר נשיאתה בתפקידה זה עמד על 1,500 חיילים. מפקדה היה רב-סרן סאליבן (Lt. Cdr. A.M. Sullivan). האונייה השתתפה בהובלת ניצולי הספינה רפיח מכרתים לקפריסין.

ארבות (Z Lighters)



כלים אלה שימשו במהלך מלחמת העולם השנייה להובלות קצרות טווח של כוחות רגלים מאניות הנחיתה אל החוף. סיפונין פתוחים ובחרטומן דלת נפתחת (Ramp) המאפשרת העמסה ופריקת מכוניות. אחרי המלחמה נעשו בכלים שימושים מנהלתיים בעיקר. בארץ ישראל ובקפריסין שימשו הכלים להעברת מעפילים מאניות לרציף או מהרציף לאוניות הגירוש.

7.2 נספח ב' – כלי הטיס שלקחו חלק בפעילות

במקביל לסיורים הימיים הפעילה המפקדה המשולבת בירושלים גם סיורים אוויריים. בראשיתה של התקופה הנדונה בוצעו מרבית הסיורים על ידי מטוסי קרב חד מושביים מדגמי *מוסטנג* או *ספיטפייר*. החל ממרס 1946 הופעלו בזירה מטוסי סיור ימי מדגם *ווריק* וביוני 1946 הגיעו לזירה מטוסי *לנקסטר* והליפקס שהיו דגמים מתקדמים יותר של מטוסי הסיור הימי.

בנספח זה מוצגים כלי הטייס על פי סוגיהם ועל פי סדר הופעתם בזירה. הנתונים מוצגים בקצרה, תוך התמקדות בפרטים הרלוונטיים למשימת הגילוי והזיהוי. נתוני המטוסים מצוטטים מכתב העת *Jane's* הנפוץ והמוכר המשמש עוסקים בציוד צבאי - ממדהורה הקרובה לתקופת האירועים. פרטים על הטייסות ואופי הסיורים האוויריים נאספו מספרו של מרשל אוויר ראשי, ליי דייויד (Air Chief Marshal, Lee David) *Wings in the sun*.

מטוס קרב דגם מוסטנג (Mustang)



מטוסים אלה השתייכו לטייסת 213 שבסיסה העיקרי באותה תקופה היה ברמת דויד. המוסטנג היה דגם נפוץ ומוצלח מאוד של מטוס קרב מתוצרת ארה"ב. במהלך מלחמת העולם השנייה הופעלו מעל ל-16,000 מטוסים מדגם זה. זהו מטוס חד מנועי וחד מושבי, הוא נועד לקרבות אוויר ולמשימות ריקוט והפצצה מעל היבשה. מוטת כנפיו כ-11.3 מטר ומשך שהייתו באוויר כשלוש שעות וחצי. יכולותיו מעל הים בסיוע למשימת ה-Palestine Patrol היו מוגבלות ביותר, למטוס לא היו אמצעי ניווט מתאימים וגם לא מכ"ם ולכן הופעל בשעות היום ובטווחים קרובים לחוף (עד 30 מיל), טווחים שאפשרו הזדהות וניווט על פי עצמים בולטים בקו החוף. למרות מגבלותיו היה זה המטוס הזמין ביותר (במגבלות כוח האדם שאפיינו את השנים שלאחר המלחמה) ובחדשים הראשונים שאחרי מלחמת העולם השנייה הוקצה לא אחת לסיורים מעל הים. מטוסי 'מוסטנג' לקחו חלק ביירוטן של אנצו סרני ומקס נורדאו.

מטוס קרב דגם ספיטפייר (Spitfire)



מטוסים אלה השתייכו לטייסות 32 ו-208 שבסיסן העיקרי באותה תקופה היה במחנה סירקין שליד פתח תקווה. הספיטפייר היה דגם נפוץ של מטוס קרב מתוצרת בריטניה. במהלך מלחמת העולם השנייה הפעילו הבריטים קרוב ל-10,000 מטוסים מדגם זה. זהו מטוס חד מנועי וחד מושבי, הוא נועד לקרבות אוויר ולמשימות ריקוט והפצצה מעל היבשה. מוטת כנפיו כ-10 מטר ומשך שהייתו באוויר כשעתיים וחצי. יכולותיו מעל הים בסיוע למשימת ה-Palestine Patrol היו מוגבלות ביותר, למטוס לא היו אמצעי ניווט מתאימים וגם לא מכ"ם ולכן הופעל בשעות היום ובטווחים קרובים לחוף (עד 30 מיל) טווחים שאפשרו הזדהות וניווט על פי עצמים בולטים בקו החוף. מטוסי ספיטפייר הופעלו לצורך תצפית ודיווח באירוע נחיתתה של שבתאי לוזינסקי.

מטוס סיור ימי מדגם *ווריק* (Warwick)



מטוסים אלה השתייכו לטייסת 621 ובסיסם העיקרי היה בתל נוף. הווריק נבנה תחילה כמפציץ אך ביצעו היו ירודים והוא הוסב למטוס סיור ימי. רק מאות בודדות של מטוסים מדגם זה יוצרו במהלך מלחמת העולם השנייה. המטוס היה מצויד בשני מנועים ומאויש בשישה אנשי צוות. מוטת כנפיו כ 30 מטר ומשך שהייתו באוויר במשימת סיור כשתיים עשרה שעות. המטוס היה מצויד במכ"ם לגילוי מטרת שטח (אוניות) ASV. המטוסים פעלו מול חופי א"י במחצית הראשונה של שנת 1946 ורשמו לזכותם את גילוי של אנצו סרני, תל חי, מקס נורדאן, וחביבה רייק.

מטוס סיור ימי מדגם *לנקסטר 3* (Avro Lancaster 3)



מטוסים אלה השתייכו לטייסות 38 ו-39 שבסיסן העיקרי היה בעין שמר, הם החליפו את מטוסי הווריק במשימה בתהליך שהחל בקיץ 1946. הלנקסטר תוכנן כמפציץ כבד, במהלך מלחמת העולם השנייה יוצרו למעלה מ-7,000 מטוסים מדגם זה. חלק מהמטוסים הוסבו למשימת סיור ימי ולשם כך הותקן בהם מכ"ם לגילוי מטרת שטח (ASV). המטוס היה מצויד בארבעה מנועים ומאויש בשבעה אנשי צוות. מוטת כנפיו כ 30 מטר ומשך שהייתו באוויר במשימת סיור כעשר שעות. הלנקסטר הופעל, בין השאר, בחיפוש אחרי האוניות חביבה רייק, פלמ"ח, כנסת ישראל, המעפיל האלמוני, חיים ארלוזורוב, בן הכט, שבתאי לוזינסקי, מולדת, שאר ישוב, התקווה, שיבת ציון, אף על פי כן, עלייה, קדימה, ירושלים הנצורה, בונים ולוחמים, יחיעם ונחשון-הקסטל. כן סייע מטוס מסוג זה בהשתלטות הלילית על אקסודוס.



מטוסים אלה השתייכו לטייסות 620 ו 644 שבסיסיהן היו בתל נוף ובחצור. ההליפקס תוכנן כמפציץ כבד, במהלך מלחמת העולם השנייה יוצרו למעלה מ 6,000 מטוסים מדגם זה. חלק מהמטוסים הוסבו למשימת סיור ימי ולשם כך הותקן בהם מכ"ם לגילוי מטרת שטח (ASV Mk 3). המטוס היה מצויד בארבעה מנועים ומאויש בשבעה אנשי צוות. מוטת כנפיו כ 32 מטר ומשך שהייתו באוויר במשימת סיור כעשר שעות.

טייסת 620 הגיעה לשדה התעופה R.A.F Aqir (היום תל נוף) ביולי 1946. מאוחר יותר בספטמבר 1946 שונה מספרה של טייסת זו למספר 113, היא פעלה בארץ מספר חודשים. בליל 25 בפברואר 1946 חובלו בתל נוף שמונה מטוסים מהטייסת על ידי כוח של האצ"ל במסגרת פעולות הגמול על לכידתה של אנצו סרני. מטוסי הליפקס הופעלו בסיוע שהגישו הבריטים לניצולי האונייה רפיח, השתתפו בלכידתן של ארבע חירויות, כנסת ישראל ובן הכט והחמיצו את התקרבותה של שבתאי לוזינסקי.

7.3 נספח ג' – כלי המשטרה הימית שלקחו חלק בפעילות

כוח השיטור הימי התפתח מסירות שירות הנמל וממשטרת המכס. הכוח התבסס על אוסף מצטבר של סירות קטנות מסוגים שונים. תחילה עסק הכוח במשימות שגרתיות של משטרת נמל ומכס ובהמשך הפך הסיור למניעת הגירה בלתי חוקית לתפקידו העיקרי. במהלך מלחמת העולם השנייה הוכפף הכוח לצי והועסק בתפקידי מגנה. אחרי המלחמה שב הכוח לעסוק במניעת הגירה בלתי חוקית. במהלך שנת 1946 הצטרפו לכוח ספינות ייעודיות מדגם HDML והן שנשאו ברוב נטל הסיורים. בנספח זה מוצגים כלי השייט על פי סדר הופעתם בזירה. הנתונים מוצגים בקצרה, תוך התמקדות בפרטים הרלוונטיים. נתוני הכלים נאספו מתוך ספרו של Horne Edward - **Job Well Done** ומאתר האינטרנט של ותיקי המשטרה הימית.

סירות שירות



Moreta כאח"י פלמ"ח

מורטה (Moreta)

יאכטת מנועים בעברה, באורך 28 מטר, בדחי 60 טון (הסירה הגדולה ביותר ברשות המשטרה הימית בארץ). במהלך מלחמת העולם השנייה חומשה בתוח 6' פאונד' ובפצצות עומק וקיבלה את מספר הדופן R306. טובעה בנמל חיפה על ידי אנשי הפלי"ם ב-1 בנובמבר 1945, שופצה והמשיכה לפעול. השתתפה במעצרה של **כתריאל יפה**. (הסירה הושארה בנמל חיפה בתום המנדט והייתה לאח"י פלמ"ח)

סי-הוק (Seahawk)

סירת שירות בדחי 60 טון, באורך 22 מטר. במהלך מלחמת העולם השנייה חומשה במכונת ירייה. טובעה בנמל חיפה על ידי אנשי הפלי"ם ב-1 בנובמבר 1945, שופצה והמשיכה לפעול.

לורנה (Lorna)

סירת שירות באורך 12 מטר מונעת מנוע דיזל. הסירה הייתה מעורבת בירי על אניית המעפילים **טייגר היל** ב-1 בספטמבר 1939 עם הגעתה לחופי תל אביב, ירי ממנו נהרגו 3 מעפילים ו-14 נוספים נפצעו. במהלך מלחמת העולם השנייה חומשה במכונת ירייה.

זאב הים (Seawolf)

סירת טיולים מנהר ה'תמזה' שגויסה לשירות ערב המלחמה. אורכה היה 16 מטר ולהנעתה שימשו שני מנועי דיזל.



סירת המשמר Shark

כריש (Shark)

סירת שירות באורך 10 מטר, הונעה באמצעות שני מנועי דיזל. טובעה בנמל חיפה על ידי אנשי הפל"ם ב-1 בנובמבר 1945, שופצה והמשיכה לפעול.



אחת מספינות ה HDML שהושארו לחיל הים הישראלי

ספינות להגנת נמלים - HDML

(Harbor Defense Motor Launch)

ספינות אלה נחשבו לדגם מוצלח במיוחד. למעלה מ-500 ספינות מסוג זה נבנו והופעלו בנמלי האימפריה הבריטית ברחבי העולם. הנציב העליון גורט דרש מספר פעמים לחדש את צי סירות המשטרה ולהחליף בדגם זה ועבודת המטה בנושא הותנעה בפברואר 1945. בתחילת שנת 1946 הגיעו לארץ שתי ספינות, ML1246 ו-ML114, ובהמשך הגיעה ML1277, האחרונה הייתה במצב תחזוקתי ירוד והיא הוחלפה תוך זמן קצר ב ML1126. הספינות היו באורך 23 מטר ובדחי 54 טון, מהירותן כ-12 קשר, הן הופעלו על ידי 10 אנשי צוות. עם סיום המנדט, הועברו הסירות באופן רשמי לידי הנהלת נמל חיפה, הנהלת הנמל העבירה אותן לרשות חיל הים.

ML 1246

פעלה בסיורים רבים לאיתור הגירה בלתי חוקית.

ML 1145

סייעה בין השאר בלכידתה של ווג'וד.

ML 1126

סייעה בין השאר בלכידתה של הנרייטה סאלד.

7.4 נספח ד' - פרטים משלימים על אוניות המעפילים

נספח זה מכיל רשימה כוללת וכרונולוגית של כל אוניות התקופה והוא נועד להשלים ולהוסיף על המידע המופיע בגוף העבודה. הרשימה מוצגת על פי סיעוף אחיד כשבכל אוניה מורחבים הסעיפים הרלוונטיים למשמעות הפלגתה. מקורות המידע לנספח זה הם ספרו של אהרונ מִטוֹת תורן המופיע ברשימת המקורות וכן אתרי עמותת חיל הים והפלי"ם שעברו לאחרונה (שנת 2013) עדכון וריענון בנושא פרטי האוניות.

1. דלין

- א. שם צופן - דליה, שם קודם - Sirius.
- ב. ספינת דיג עשויה עץ בדחי 25 טון, באורך 29 מטר וברוחב 7 מטר. הונעה באמצעות מנוע דיזל ומהירותה המכסימלית הייתה 8 קשר.
- ג. נרכשה על ידי יהודה ארזי. כדי שהרכישה תהייה חוקית נעזר ארזי באנריקו לוי, ימאי יהודי איטלקי והאונייה נרשמה על שמו.
- ד. הוכנה להפלגה בנמל בארי וכשנשלמו ההכנות הועברה לנמל מונפולי. בהכנות השתתפו אנשי פלי"ם וכן חיילים ארץ ישראלים – מתנדבים לצבא הבריטי מיחידה 544 ומיחידת התובלה 468 (אנשי 'החבורה').
- ה. המעפילים היו 37 צעירים וצעירות חניכי תנועות נוער שונות באירופה.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה איש הפלי"ם ישראל חרקובסקי, אליו הצטרף ה'גדעוני' אריה חייקניד.
- ז. צוות ההשטה הורכב מאנריקו לוי עצמו - שהיה רב חובל מוסמך, מכונאי אחד ושני ימאים איטלקיים.
- ח. המעפילים הוסעו לספינה במספר כלי רכב מקיבוץ ההכשרה 'דרור' שלייד בארי.
- ט. הספינה יצאה לדרכה ב-21 באוגוסט 1945 עברה מצפון לאי כרתים ומשם פנתה לכיוון מגדלור חיפה. ב-28 באוגוסט, לאחר רדת החשיכה, הגיעה והטילה עוגן מול קיבוץ שדות ים, המעפילים הורדו באמצעות סירות הפלי"ם. התצפית הקרובה של הבריטים בגבעת אולגה לא הבחינה בדבר אך במוסד הניחו שדבר ההפלגה יתגלה ולא הועידו לספינה הפלגות העפלה נוספות.

2. נתן א'

- א. שם קודם - Nettuno.
- ב. ספינת חופים קטנה באורך 31 מטר ובדחי 50 טון, מצוידת במנוע דיזל ומהירותה המכסימלית 8 קשר.
- ג. אותרה על ידי אנשי המוסד במספנה קטנה בברלטה כשהיא נמצאת בשלבי בנייתה האחרונים. סייע ברכישה אנריקו לוי.
- ד. לאחר רכישתה החל תהליך הכנתה לקליטת המעפילים ולהפלגה ארצה. סייעו בהכנות אנשי ה'חבורה' ובעזרתם הובאו הדלק, המזון וגם אמצעי הניווט (מצפן ומפות).
- ה. המעפילים, 73 במספר, היו בני נוער שהשתייכו לתנועות חלוציות, הם נבחרו מתוך מספר מחנות הכשרה - על פי מפתחות מפלגתיים.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה יצחק לנדאוור, אליו הצטרף המלווה מיקי האפט.
- ז. הצוות הזר כלל רב חובל בשם מינרווני, מכונאי ומספר מלחים.
- ח. הסעת המעפילים והעלאתם לספינה נעשו בחשאי.
- ט. הספינה יצאה מנמל בארי ב-27 באוגוסט 1945 בשעה 03:00, היא תוכננה להיפגש עם הספינה דלין ולקבל ממנה את מכשיר הקשר ואת ה'גדעוני' אך המפגש לא יצא לפועל. ב-4 בספטמבר, קצת אחרי אור אחרון, התקרבה לחוף 'שדות ים' הטילה עוגן והורידה את המעפילים. לאחר ההורדה הועלו על סיפונה מספר שליחים ופריטי ציוד שנדרשו מהארץ והספינה חזרה לאיטליה. בשונה מהפלגתה של דלין הניחו בארגון ה'הגנה' שהספינה לא נחשפה.

3. גבריאלה

- א. שם צופן - גבריאלה, שם קודם - Helleni.
- ב. ספינת חופים קטנה עשויה עץ בדחי 60 טון, להנעתה שימשו מנוע דיזל ומפרש עזר ומהירותה המקסימאלית הייתה 5 קשרים.
- ג. את הספינה שכר איש המוסד לוי שוורץ באמצעות מתווך יוני בשם הרילוס הורטיס.
- ד. לאחר שנשכרה הועברה הספינה להכנה בנמל פיראוס, ההכנות כללו סידור 40 מקומות לינה ובניית מטבח ושירותים מאולתרים.
- ה. המעפילים, 40 במספר, היו ברובם בני תנועות נוער שקובצו במחנה של אונרר"א.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה יצחק אלשיך המכונה 'אבוזי' - ימאי מנמל חיפה שגויס למשימה. להפלגה לא צורפו מלווים נוספים, גם 'גדעוני' לא צורף להפלגה והקשר התבסס על שידור בלבד (מקלט לא היה).
- ז. הצוות הזר כלל רב חובל וארבעה מלחים יוונים.
- ח. בבוקר ההפלגה עגנה הספינה במפרץ קטן ליד פיראוס. המעפילים, שהובאו למקום במסווה של עריכת פיקניק, הועברו לספינה בסירת חתירה.
- ט. ב-2 בספטמבר 1945 הרימה האונייה עוגן ויצאה לדרך. נתיבה עבר במצר הסקרפנטו, מצפון לקפריסין ודרומה לכיוון חיפה. האונייה הגיעה לחוף שדות ים ב-9 בספטמבר לאחר רדת החשיכה והטילה עוגן, סירות חתירה שיצאו מחוף שדות ים הורידו את המעפילים, הספינה חזרה ליוון.

4. פטר א'

- א. שם הצופן - פטר, שמות קודמים - Pietra - i - Albertina.
- ב. ספינת חופים קטנה עשויה עץ בדחי 170 טון ובאורך 29.5 מטר, מונעת באמצעות מנוע דיזל ומהירותה המקסימאלית 8 קשרים.
- ג. את הספינה רכש עבור המוסד אנריקו לוי מבעלים יהודי בשם אריצ'ה. מקום הרכישה היה בנמל קטן בשם לבנטה (צפונית ללה-ספציה) ושם גם החלה הכנתה.
- ד. ציוד ומזון הובאו לספינה על ידי אנשי 'החבורה'.
- ה. המעפילים, 171 במספר, היו בני תנועות נוער שקובצו במחנה 'דרור' ליד בארי.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה אליעזר וורש ('ערמון'), מלוויה היו צבי כצלסון ('מירי') וה'גדעוני' אברהם רייס.
- ז. הצוות הזר כלל רב חובל ומספר מלחים יוונים.
- ח. לאחר שהוכנה הפליגה האונייה דרומה והטילה עוגן במעגן קטן בשם 'סנטה מרגריטה' שבמפרץ טרנטו. דייגים שנשכרו למשימה העבירו את המעפילים בסירות לאונייה העוגנת.
- ט. האונייה הרימה עוגן ב-12 בספטמבר 1945 והפליגה בנתיב העובר מצפון לכרתים. ב-19 בספטמבר, בשעות החשיכה, הגיעה אל חוף שפיים. לא נצפתה כל נוכחות בריטית, סירות הפלי"ם שהמתינו על החוף יצאו בחתירה אל האונייה והורידו את המעפילים. אין עדות לכך שהתצפית הבריטית ב'סידנא עלי' הקרובה הבחינה במתרחש. הספינה חזרה לאיטליה.

5. נתן ב'

- א. שלושה שבועות אחרי שהורידה 'נתן' את מעפיליה התכוננה הספינה להפלגת ההעפלה נוספת. מאחר וזו הייתה הפלגתה השנייה נקראת הספינה נתן ב'.
- ב. תצורת האונייה נשארה ללא שינוי.
- ג. האונייה נשארה כל העת בבעלות המוסד ועגנה בברלטה.
- ד. ההכנות נעשו בסיוע אנשי 'החבורה'.
- ה. המעפילים, 73 במספר, רובם צעירים בני תנועות נוער, הוכנו במחנה ליד בארי.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה ישראל רותם, אליו הצטרפו אדם נוסף וה'גדעוני' יחזקאל שטרן.
- ז. הצוות הזר כלל רב חובל ומספר מלחים איטלקיים.
- ח. כשהייתה האונייה מוכנה הועברה לנמל מונפלי. המעפילים הוסעו בשתי משאיות, נהוגות בידי חיילים ארץ-ישראליים מיחידת התובלה 468, הגיעו לנמל והועלו על האונייה. במקביל פרקו המשאיות ציוד ומזון שהוצאו בדרכים שונות ממחסנים בריטיים.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-24 בספטמבר 1945 בשעה 03:00 והפליגה בנתיב העובר מצפון לכרתים ומשם ישירות לכיוון חופי הארץ. ב-1 באוקטובר התקבל באונייה מברק המנחה אותה להגיע לחוף שפיים אחרי החשיכה - מכיוון צפון. האונייה הטילה עוגן והעבירה את מעפיליה לסירות. לאחר מכן הועלו לסיפונה עשרה שליחים. הספינה הפליגה מערבה ובהמשך נמכרה ולא הועסקה עוד על ידי המוסד.

6. פטר ב'

- א. ארבעה שבועות אחרי שהורידה פטר את מעפיליה התכוננה הספינה להפלגה נוספת. מאחר וזו הייתה הפלגתה השנייה נקראת הספינה פטר ב'.
- ב. תצורת האונייה נשארה ללא שינוי.
- ג. האונייה נשארה כל העת בבעלות המוסד ועגנה בטרנטו.
- ד. לקראת ההפלגה צוידה הספינה בשתי סירות הצלה, במזון ובדלק.
- ה. המעפילים, 174 במספר, רובם צעירים בני תנועות נוער, הוכנו במחנה ליד בארי.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה אליעזר וורש (ערמון), מלוויה היו גד לסקר וה'גדעוני' אברהם רייס.
- ז. רב החובל והצוות האיטלקי היו אותם ימאים שהשיטו את הספינה בפעם הקודמת.
- ח. האונייה הפליגה ב-14 באוקטובר אל חוף ההעמסה בסנטה מרגריטה ושם הטילה עוגן. המעפילים הוסעו במכוניות לחוף והועברו בסירות לאונייה.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-15 באוקטובר 1945, נתיב ההפלגה עבר מצפון לכרתים, לאורך החוף הטורקי ואחר כך דרומה לאורך חוף הלבנט. בליל 22 באוקטובר התקרבה הספינה לחוף שפיים והטילה עוגן. המעפילים הורדו בסירות באין מפריע. עם חזרתה לאיטליה נעצרה הספינה על ידי המשטרה הבריטית המוצבת שם – דבר ההפלגה נודע כנראה. בהמשך שוחררה הספינה בעזרת קשריה של עדה סרני, הופעלה לסיוע אוניות מעפילים נוספות ולבסוף הביאה מעפילים ארצה תחת השם עליה.

7. ברל כצנלסון

- א. שם קודם - San Demetrius.
- ב. ספינת חופים בדחי 225 טון ובאורך 30 מטר, הונעה באמצעות מנוע דיזל ומהירותה הייתה כ-8 קשרים.
- ג. נרכשה באמצע אוקטובר 1945 בנמל פיראוס.
- ד. במחסניה נבנו דרגשי עץ מרופדים בקש ומכוסים בברזנט ועל סיפונה נבנה מטבח מאולתר.
- ה. המעפילים, 211 במספר, היו ניצולי שואה, פרטיזנים ובני עליות נוער מגלויות שונות שקובצו טרם ההפלגה בוולוס ובסלוניקי.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה משה רבינוביץ, מלוויה היו אריה קפלן (קיפי) וה'גדעוני' ידידיה צפריר.
- ז. הצוות הזר כלל רב חובל בשם פטרו וחמישה ימאים יוונים.
- ח. ב-16 בנובמבר, לאחר שנשלמו ההכנות הפליגה הספינה מפיראוס ועגנה במפרץ לווריון. המעפילים הובלו לחוף הקרוב למקום עגינתה והועלו לספינה באמצעות סירות חתירה.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-16 בנובמבר, דבר הפלגתה נודע למודיעין הבריטי אך במעומעם. כשהתקרבה לחופי הארץ התגלתה ע"י מטוסי סיור אך לא זוהתה. בליל 22 בנובמבר הטילה עוגן בקרבת חוף שפיים וסירות של הפל"ם הורידו את המעפילים לחוף, לקראת סוף ההורדה התגלתה באונייה ע"י ספינת הלוחי פיקוק שהייתה בסיור אותו לילה, מספר מעפילים נעצרו והאונייה הוחרמה.

8. חנה סגל

- א. שם צופן – חנה, שמות קודמים - Marie , Andareta.
- ב. ספינת חופים קטנה בהדחק 250 טון מצוידת במנוע דיזל.
- ג. נרכשה על ידי יהודה ארזי ועדה סרני בגנואה בתחילת דצמבר 1945.
- ד. לאחר רכישתה הועברה הספינה לנמל סבונה שם הוכנה להפלגה. על סיפונה הוטענו שתי סירות הצלה גדולות ולמחסניה הובאו, על ידי אנשי 'החבורה', דלק ומזון ממחסני הצבא הבריטי.
- ה. המעפילים, 252 במספר, היו בני תנועות נוער שהתקבצו במספר מחנות באיטליה.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה ישראל חרקובסקי (חורב), מלוויה היו אליעזר וורש (ערמון) וה'גדעוני' חיים פרטקין.
- ז. הצוות הזר כלל רב חובל בשם אנסלדו, קצין סיפון ושישה מלחים איטלקים.
- ח. המעפילים הובאו לאונייה במשאיות שכורות. איטלקים מקומיים, פרטיזנים לשעבר, סייעו בהעמסה.
- ט. הספינה יצאה לדרכה ב-14 בדצמבר ותוכננה להגיע ארצה ב-25 בחודש - ליל כריסטמס. בדרכה התמודדה עם מצבי ים קשים ועם מחסור במים, כשהייתה בקרבת חופי הארץ התגלתה ע"י מטוס אך הדיווח על כך אבד. בשל טעות בניווט עלתה האונייה על חוף נהרייה והתהפכה, המעפילים חולצו ע"י נערי 'הפועל נהרייה'. הבריטים גילו את האונייה רק ביום המחרת.

9. אנצו סרני

- א. שם הצופן – סנונית, שם קודם – Rondine.
- ב. ספינת משא עשויה עץ, בדחי 550 טון ובאורך 34 מ', מצוידת במנוע דיזל ומהירותה 7 קשרים.
- ג. נרכשה בנמל אונייה על ידי יהודה ארזי ועדה סרני אשר נעזרו ביהודי מקומי בשם פינטר.
- ד. לאחר הרכישה הועברה למעגן ואדו ליגורה שם הותקנו במחסניה 400 דרגשי לינה, כן הוכנסו למחסנים חביות וקרשים. תוכניתו של ארזי הייתה לבנות במהלך ההפלגה רפסודות שיוורדו מחוץ למים הריבוניים של א"י ויגררו בסירת מנוע אל החוף.
- ה. המעפילים, 908 במספר, בני תנועות נוער ברובם, הוכנו במחנה טרדאטה שליד טורינו.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה זלמן פרח, מלוויה היו גד לסקר ו'הגדעוני' גרשון עציון.
- ז. הצוות השכיר כלל רב חובל בשם מיצאגו ג'ובאני ועוד שבעה קצינים ואנשי צוות.
- ח. המעפילים הובאו לאונייה ב-36 משאיות צבאיות בריטיות נהוגות בידי אנשי 'החבורה'.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-9 בינואר 1946, נתיבה עבר בקרבת החוף – לצורך ניווט חופי. ב-17 בינואר התגלתה ע"י סיור אווירי ממערב לחופי לבנון. המשחתת הי"דון הוזנקה למקום, עצרה את האונייה והעבירה אליה צוות השתלטות באמצעות סירה. האונייה הובאה לחיפה והוחרמה, המעפילים הועברו למחנה עתלית. בית המשפט שחרר את האונייה וצוותה משום שנעצרו מחוץ למים הריבוניים.

10. וינגייט

- א. שם קודם – Noris.
- ב. ספינת חופים בדחי 180 טון, מונעת באמצעות מפרשים ומנוע דיזל.
- ג. נרכשה במספנה קטנה בטרביזיו על ידי יהודה ארזי.
- ד. במהלך ההכנות הותקנו בספינה דרגשי לינה ל-208 מפליגים, על סיפונה נקשרו שלוש סירות הצלה ורפסודה ובמחסניה נאגר מזון ל-14 ימי הפלגה.
- ה. המעפילים, 238 במספר, בני תנועות נוער ממזרח אירופה, המתינו במחנה 'דרור'.
- ו. כמפקד ההפלגה התמנה דויד בן חורין, מלוויה היו אריה וויצמן ו'הגדעוני' אברהם רייס.
- ז. הצוות השכיר כלל רב החובל בשם מריו קנדה ועוד שבעה אנשי צוות איטלקיים.
- ח. עם סיום ההכנות הועברה הספינה למעגן פלסטרינה והמעפילים הובאו למעגן במשאיות.
- ט. הספינה יצאה לדרכה ב-14 במרס 1946. ארגון ה'הגנה' תכנן עבור האונייה קבלת פנים מיוחדת שכן בארץ פעלה אותה עת הוועדה האנגלו-אמריקאית ובצד הרצון להוכיח את כמיהתו של העם היהודי לשיבת ציון הייתה גם כוונה להפיגין את עוצמתו של הישוב באותו ליל הורדה. ב-25 במרס התגלתה האונייה ע"י מטוס ובכך סוכלה התוכנית. עם התקרבות האונייה לתחום המים הריבוניים היא נעצרה באמצעות ירי אזהרה, צוות השתלטות מהמשחתת שברון בסיוע המשטרה הימית עלה על סיפונה. בבוקר ה-26 במרס הוכנסה האונייה לנמל, המעפילים נשלחו למחנה המעצר בעתלית והאונייה הוחרמה.

11. תל חי

- א. שם הצופן – אהובה, שם קודם – Asia.
- ב. ספינת חופים קטנה בדחי 500 טון ובאורך 60 מטר.
- ג. נרכשה במרסיי ע"י שמריה צמרת – נציג המוסד בצרפת.
- ד. בבטן האונייה הוכנו מקומות לינה ל-700 מעפילים ובמחסנים נאגרו דלק ומזון ל-20 ימי הפלגה.
- ה. המעפילים, 736 במספר, חלקם צעירים מתנועות נוער שונות שהגיעו משוודיה וחלקם יהודים מצרפת.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה ישראל רותם, מלוויה היו איש הבריגדה חיים מילר ו'הגדעוני' יואש צידון.
- ז. הצוות השכיר כלל רב חובל טורקי בשם אחמד איגמה ו-11 ימאים תורכים ויוונים.
- ח. משנשלמו ההכנות הפליגה האונייה אל נמל ההעמסה ב'לה סיוטה', המעפילים הוסעו לנמל במשאיות של הבריגדה, העלאתם החלה בבוקר ה-17 במרס, הפעילות נעשתה בגלוי.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-18 במרס 1946. ביום האחרון להפלגה כשהחלה להתקרב לחופי הארץ נתקבלה הנחייה להיערך מערבית לקיסריה ובשעה 15:00 להתחיל להתקדם אל חוף ההורדה.
- ב-27 במרס בשעות הבוקר התגלתה האונייה ע"י מטוס. בשעה 10:25 הגיעה המשחתת 'צ'ק'רס' לקרבת האונייה והורידה צוות השתלטות שמנה 15 קצינים ומלחים. המלווים לא הובילו התנגדות של ממש - הם הסתפקו במחאה סמלית. המעפילים נעצרו והוסעו למחנה המעצר בעתלית, האונייה הוחרמה והערעורים שהוגשו לבית המשפט - נדחו.

12. מקס נורדאו

- א. שם הצופן – *שבתאית*, שם קודם – Smyrna.
- ב. אונייה עשויה עץ בדחי 740 טון, מצוידת במנוע דיזל ומהירותה 7 קשרים.
- ג. נרכשה בפיראוס ע"י נציגי המוסד ביוון.
- ד. הועברה לקונסטנצה ושם לאחר שינויים מבניים הותאמה לנשיאת מעפילים.
- ה. המעפילים, 1,663 במספר, היו בעיקר מרומניה ומפולין, חלקם בני תנועות נוער וחלקם משפחות בטווח גילים רחב.
- ו. למפקד ההפלגה נתמנה אליעזר ורש (ערמון), אליו הצטרף ה'גדעוני' חיים פורת (פרטקין).
- ז. הצוות השכיר כלל רב חובל רומני ו-20 אנשי צוות.
- ח. המעפילים הובאו לאונייה ברכבות, העלאתם לאונייה התעכבה הן בשל הצפיפות והן בשל התערבות נציגי המפלגה הקומוניסטית-יהודית ברומניה.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-7 במאי, ב-13 במאי התגלתה על ידי הסיור האווירי ובהמשך יורטה ע"י המשחתת *גרויס*. המשחתת הפליגה אחריה כצל וב-14 במאי כשנכנסה לתחום המים הריבוניים הורתה לה לעצור, ההוראה לוותה בצרור קצר מתוחם ה-20 מילימטר שנורה לפני חרטומה. המעפילים נלקחו למחנה המעצר בעתלית ובהמשך שחררו תוך ניכויים ממכסות העלייה. *מקס נורדאו* הייתה אנייה שונה מספינות המעפילים איתן התמודד הצי עד כה, כאן חוו הבריטים בעיה - יכולת ההשפעה על מדינות הגוש המזרחי ההולך ומתהווה התבררה כקטנה מאוד וגם המודיעין לא הושג שם בקלות.

13. דב הזז

- א. שם קודם – Fede, שמות נוספים - Cudio, Owen Sound.
- ב. ספינת עץ בדחי 1,000 טון ובאורך 45 מ' מונעת במנוע דיזל.
- ג. נרכשה בסבונה על ידי ארזי וסרני באמצעות 'חברת קש' בשם Dacco Presso Musso Marcutchi.
- ד. לאחר רכישתה הועברה לנמל לה-ספציה ושם החלה הכנתה. במהלך ההכנות התפוצץ מוקש ימי ליד האונייה, ארבעה פועלי מספנה נהרגו. ההערכה היא שמדובר במוקש שנסחף משדה מוקשים סמוך שהונח במהלך המלחמה.
- ה. המעפילים המיועדים היו חלק מקבוצה שנועדה להפליג בשיירה ובה שתי אוניות (דב הזז ואליהו גולומב) מספרם הכולל היה 1,014. בקבוצה היו ניצולי שואה, פרטיזנים וחניכי תנועות נוער ממזרח אירופה.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה אליעזר טל, אליו הצטרף ה'גדעוני' גרשון עציון.
- ז. הצוות הזר מנה רב חובל ו-12 מלחים איטלקיים.
- ח. המעפילים הוסעו לנמל ב-47 משאיות בריטיות נהוגות בידי אנשי 'החבורה'. בעיר פשטה שמועה שאלה הם פשיסטים איטלקיים המתכוננים להימלט, המשטרה האיטלקית הופיעה בנמל ובעקבותיה גם המשטרה הצבאית הבריטית. השוטרים הבריטיים חיפשו עילה כל שהיא לעצור את האונייה. יהודה ארזי, שהזדהה כנציג המעפילים, ארגן את המעפילים לשביתת רעב ובהמשך הצליח לרתום למאבק חברי פרלמנט בריטי ששהו באיטליה. מכאן יצא האירוע משליטתם של שוטרים ועבר לעיסוקם של מדינאים. לבסוף סוכם שהאוניות תצאנה לים ומספר מעפיליהן ינוכה מהמכסות. האירוע ידוע בשם "פרשת לה-ספציה".
- ט. האוניות יצאו לים ב 8 במאי 1946, יציאתן לוותה בטקס ובתזמורת, עם הגעתן לחיפה ירדו המעפילים כעולים לגאליים והאוניות חזרו לאיטליה. האירוע הוכיח לבריטים כי הפתרון שנחשב מועדף עד כה – תפישת האוניות טרם יציאתן אינו פשוט. ההנהגה הציונית למדה על הפוטנציאל הטמון בדעת הקהל.

14. אליהו גולומב

- א. שם קודם – Fenice, שם נוסף – Phonicia.
- ב. ספינת ברזל תלת תרנית בדחי 735 טון ובאורך 45 מ' מצוידת במערך מפרשים ובמנוע דיזל.
- ג. נרכשה על ידי יהודה ארזי ועדה סרני בנמל גנואה, באמצעות סוכן איטלקי.
- ד. הוכנה בנמל לה-ספציה. העבודה כללה הכנת מבנה בסיס (קונסטרוקציה) לדרגשי העץ וכן התקנת מטבח וחדרי שירותים.
- ה. המעפילים היו בקבוצה אחת עם מעפילי דב הזז (ראו לעיל).
- ו. למפקד ההפלגה התמנה פטר הופמן, 'גדעוני' לא צורף.
- ז. בצוות הזר היו רב החובל אנסלדו (שהיה גם רב החובל של *חנה סנש*) ומספר אנשי צוות איטלקיים.
- ח. המעפילים הובאו לאוניה יחד עם מעפילי דב הזז (ראו לעיל).
- ט. יצאה והפליגה בשיירה עם דב הזז (ראו לעיל).

15. חביבה רייק

- א. שם קודם - Aghios Andreas.
- ב. ספינת עץ בדחי 210 טון מצוידת במנוע דיזל ובמפרש גף.
- ג. נרכשה בפיראוס על ידי צוות המוסד ביוון שכלל את אהוד אבריאלי, יאני אבידוב ולוי שבט.
- ד. הכנתה כללה התקנת דרגשים ל-350 נוסעים והוספה של שתי סירות הצלה. במקביל הוכנה ספינת עזר נוספת בשם רפי שנועדה לשאת חלק מהמעפילים עד לקרבת חופי הארץ – כדי להקל על הצפיפות.
- ה. המעפילים, 462 במספר, היו ניצולי שואה ובני תנועות נוער – רובם צעירים.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה אריה קפלן, מלוויה היו שמואל (סאמק) ינאי וה'גדעוני' שלום בורשטיין.
- ז. הצוות השכיר כלל רב חובל ומספר מלחים יוונים.
- ח. המעפילים שהו אותה עת בשני מחנות הכשרה במרחק הליכה מחוף ההעמסה (כף סונין), הם הובאו לספינות ביום ההפלגה.
- ט. הספינות יצאו לדרך ב-2 ביוני 1946, בהיותן כ-130 מיל מצפון לאלכסנדריה הועברו מעפילי רפי לחביבה רייק ורפי חזרה ליוון. הספינה התגלתה ע"י מטוס ב-7 ביוני כשהייתה מול פורט סעיד ובהמשך הגיעה לקרבתה המשחתת סאומרצ' שנעזרה בסירת משטרה. המלווים והמעפילים גילו התנגדות אך לבסוף הצליחו הבריטים להשתלט על האונייה וגררו אותה לחיפה. המעפילים נשלחו למחנה עתלית והאונייה הוחרמה.

16. יאשיהו ווג'וד

- א. שם צופן – בכר, שם קודם - Colon, שם מקורי - Beauhnois.
- ב. קורבטה קנדית לשעבר מדגם Revised Flower, בדחי 1,000 טון ובאורך 68 מטר.
- ג. נרכשה ע"י זאב שינד נציג המוסד בארה"ב באמצעות חברת קש ובסיוע יהדות ארה"ב.
- ד. הכנותיה החלו בארה"ב. ב-18 באפריל יצאה לאירופה, הגיעה לסבונה ושם נמשכו ההכנות.
- ה. המעפילים, 1,257 במספר, רובם מפולין, בני קבוצות שונות ובטווח גילים רחב.
- ו. למפקד ההפלגה מונה דב מגן (ברצ'ק), מלוויה היו צבי כצלסון, ישראל אוירבך, ישראל רותם וה'גדעוני' משה ירושלמי.
- ז. צוות הימאים היה זה שהביא את האונייה מארה"ב והוא כלל רב חובל בשם פלייק וכ-50 יהודים אמריקאים - שכירים ומתנדבים, חלקם בעלי ניסיון בציי ארה"ב וקנדה.
- ח. המעפילים הוסעו ממחנות טרדתה וטורינו למעגן ואדו שם המתינה להם האונייה, למקום הגיע גם כוח משטרה ועצר את העלייה. מגן שיחד את השוטרים, העלה את המעפילים, קיצץ בגרזן את החבלים והפליג.
- ט. האונייה החלה את מסעה ב-18 ביוני. כשהייתה במרחק 130 מיל מחופי הארץ התגלתה ע"י מטוס ובהמשך הופיעו משחתות וסירת משטרה. מגן ניסה לפרוץ אך המשחתות היו ערוכות לכך. ההשתלטות עברה ללא התנגדות, האונייה הוחרמה והמעפילים נשלחו למחנה המעצר בעתלית.

17. ביריה

- א. שם קודם – Akbel 2.
- ב. ספינת משא קטנה בדחי 600 טון בנויה עץ ומונעת על ידי מנוע דיזל.
- ג. נרכשה במל מרסיי ע"י אהוד אבריאלי, נציג המוסד בצרפת באותה עת.
- ד. הכנותיה כללו שינויים מבניים במחסנים והתאמתם להלנת 450 מעפילים. מאחר והאונייה תוכננה להוביל 900 מעפילים הוחלט כי 450 איש נוספים ישוהו על הסיפון.
- ה. המעפילים, 999 במספר, בטווח גילים גדול ובשיור לקבוצות שונות, המתינו להפלטתם במחנות לה-סיוטה וסן ג'רום.
- ו. למפקד ההפלגה מונה בצלאל דרורי, לא היו מלווים נוספים ולא היה 'גדעוני' בהפלגה.
- ז. הצוות השכיר מנה רב חובל ותשעה מלחים טורקיים.
- ח. המעפילים הועלו תחילה לאונייה Balboa (לימים הגנה) וזו הפליגה מנמל סט ונפגשה עם ביריה ב-28 ביוני 1946 במרחק 180 מיל מחופי הארץ, נוסעי ה-balboa הועברו לביריה.
- ט. ביריה במשיכה בדרכה ונתקלה בים סוער. הצפיפות הייתה רבה, יציבות האונייה נפגעה וגם נוצר מחסור במים ובמזון. דרורי היה לבדו, הוא חש שאינו שולט במצב והחליט לשדר SOS. המשחתת וירגו הגיעה לקרבתה, ליוותה אותה אך לא הגישה עזרה, כשנכנסה לנמל חיפה עלו שוטרים בריטיים על סיפונה. האונייה הוחרמה ומעפיליה הושמו באונייה העצורה מקס נורדאו שכן מחנה עתלית היה מלא עד אפס מקום.

18. הגנה

- א. שם צופן – נור, שם קודם – Balboa, שם מקורי – Norsyde.
- ב. קורבטה קנדית לשעבר מדגם Revised Flower בדחי 1,000 טון ובאורך 68 מטר.
- ג. נרכשה ע"י זאב שינד, נציג המוסד בארה"ב, באמצעות חברת קש ובסיוע יהדות ארה"ב.
- ד. הכנותיה החלו בארה"ב ונמשכו בנמל מרסיי.
- ה. המעפילים, 2,678 במספר, מחציתם בני תנועות נוער והיתר משפחות ובודדים ממזרח אירופה התקבצו במחנות זאגר, בלגארד, סובוטיקה ופיומה.
- ו. למפקד ההפלה התמנה איש המוסד יהושע בהרב (רבינוביץ'), אליו הצטרף הגדעוני אברהם ליכובסקי.
- ז. בצוות המקצועי היו רב החובל אריה פרידמן וצוות מתנדבים יהודים (הצוות שהביא את האונייה מארה"ב).
- ח. ב-22 ביולי 1946 הוסעו המעפילים ברכבות אל נמל בקאר והועלו לאונייה.
- ט. האונייה יצאה לדרך ב-25 ביולי, תנאי ההפלה היו קשים. ב-28 ביולי אזל הדלק במכלים והאונייה נעצרה. בהרב החליט לשדר קריאת חירום לעזרה (S.O.S). משחתות בריטיות הופיעו בקרבת האונייה אך לא הגישו עזרה. הבריטים חששו מהורדה המונית של המעפילים באמצעות סירות. האונייה נכנסה למים הריבוניים ולא שעתה לקריאות המשחתות. המשחתת *ונוס* ניגשה אליה בתמרון חריף והעבירה צוות ההשתלטות במהירות. ההשתלטות ארכה 10 דקות. המעפילים הושארו עוד 3 ימים באונייה (המחנה בעתלית היה מלא עד אפס מקום) ולאחר מכן הועברו למחנה עתלית, האונייה הוחרמה.

19. החייל העברי

- א. שם קודם – Hochelaga, שמות נוספים – Arlena ו-Waturis.
- ב. אניית נוסעים בנויה מתכת, בדחי 700 טון. הונעה במנוע קיטור ומהירותה הייתה כ-10 קשרים.
- ג. נרכשה בצרפת על ידי נציג המוסד שמריה צמרת.
- ד. ממרסיי הפליגה לאנטוורפן שבבלגיה שם החלו בהכנתה. ההכנה כללה הרכבת 500 דרגשי לינה בשלושת המחסנים ובמספר מדורים אחרים. בנוסף צוידה הספינה במזון, מים ופחם שיספיקו להפלה ישירה ארצה.
- ה. המעפילים, 512 במספר, היו צעירים בני תנועות נוער, קרובי חילים ומשוחררי מחנות ריכוז שהגיעו לשוודיה ומשוודיה לבלגיה.
- ו. למפקד ההפלה מונה צבי טייטל, מלוויה היו אלכס שור, פיטר ווילי וה'גדעוני' גרשון עציון.
- ז. הצוות השכיר כלל תשעה יוונים (רב חובל, קצינים ואנשי צוות) ותשעה ימאים נוספים מארצות שונות.
- ח. המעפילים הועלו בנמל אנטוורפן – בגלוי.
- ט. האונייה יצאה לדרך ב-14 ביולי 1946, לקראת ההגעה לארץ דרש הצוות השכיר לעבור לאונייה אחרת (כך הובטח להם) - המלווים כלאו את הצוות, השתלטו על האונייה והמשיכו לכיוון מפרץ חיפה. האונייה לא התגלתה והמלווים ביקשו לנצל את ההצלחה ולנחות בחוף קריית חיים אך לארגון ה'הגנה' היה חשוב יותר שהמעפילים יעצרו ובכך "ציפו" את המחנה בעתלית. האונייה הוחרמה.

20. יגור

- א. שם קודם – Sogur, שם נוסף – Sagolem.
- ב. ספינת עץ בדחי 300 טון, מצוידת במערך מפרשים דו-תרני ובמנוע עזר.
- ג. רכישתה נעשתה בתורכיה על ידי נציג המוסד שמריה צמרת.
- ד. האונייה הובאה לנמל מרסיי שם הוכנה להפלה.
- ה. המעפילים, 745 במספר, היו ברובם בני תנועות נוער.
- ו. למפקד ההפלה התמנה משה מרק, ('מנחם') וסגנו היה ישראל אוירבך. על הקשר הופקדו ה'גדעונים' מלכה רופא וישראל אבידור.
- ז. הצוות השכיר כלל רב חובל תורכי, קצין ראשון לבנוני ותשעה מלחים תורכיים. לצוות זה נוספו כגיבוי רב חובל, קצין ומכונאי - ספרדיים.
- ח. כשנשלמו ההכנות הפליגה הספינה למעגן לה-סיוטה שם הועלו המעפילים לסיפונה.
- ט. האונייה יצאה לדרך ב-29 ביולי 1946, בעודה עושה דרכה בים קיבלו הבריטים את החלטה להתחיל לגרש מעפילים לקפריסין. האונייה התגלתה ע"י מטוס סיור והמשחתת *בריטנד* יירטה אותה במרחק 39 מיל ממערב לראש הנקרה. כשכנסה לתחום המים הריבוניים אותתה לה המשחתת לעצור, האונייה המשיכה בדרכה ומפקד המשחתת ניגש לדופן האונייה תוך תנועה והעביר אליה צוות השתלטות. ההשתלטות עברה ללא התנגדות. יומיים לאחר מכן ב-13 באוגוסט הועברו המעפילים לאוניית הגירוש אמפייר רייול והוסעו לקפריסין.

21. הנרייטה סאלד

- א. שם קודם - Arites Salas, שם נוסף - Aric Saiam.
- ב. ספינת עץ קטנה בדחי 150 טון מצוידת במפרש ובמנוע דיזל.
- ג. נרכשה בפיראוס על ידי אנשי המוסד: יאני אבידוב, לוי שוורץ ובנימין ירושלמי.
- ד. בתהליך הכנתה נבנו במחסניה דרגשים ועל סיפונה נבנתה סככה לילדים הרבים שתוכננו להפלגה. במקביל הוכנה ספינה נוספת בשם רפי שנועדה לשאת חלק מהמעפילים עד לקרבת חופי הארץ.
- ה. המעפילים, 366 במספר, היו ניצולי מחנות ופרטיזנים אליהם צורפו 180 ילדים יתומים.
- ו. למפקדי ההפלגה נתמנו אריה קפלן ושמואל ינאי, המלווים היו בן ירושלמי וה'גדעוני' יוסף לזרובסקי.
- ז. הצוות השכיר כלל רב חובל וחמישה מלחים יווניים.
- ח. המעפילים ששוכנו שבועיים קודם לכן במחנה קרוב בכף סונין הובלו אל החוף והועלו אל האוניות.
- ט. האוניות יצאו לדרך ב-30 ביולי 1946, כשהיו במרחק 130 מיל מחופי הארץ הועברו מעפילי הרפי על פי התוכנית. ב-11 באוגוסט התקרבה האונייה לחוף קיסריה. הבריטים, שהיו בכוננות עליונה, לא גילו את הספינה בשל תקלות שונות אך מפקדיה החליטו, בשל הצפיפות ועייפות המעפילים, להפליג לחיפה. האונייה התגלתה ונגררה למפרץ חיפה. ב-13 בחודש אחרי מאבק נואש הועלו מעפילי הנרייטה סאלד לסיפונה של אוניית הגירוש אמפייר הייזד וגורשו לקפריסין.

22. כתריאל יפה

- א. שם קודם - Avanti, שם נוסף - Maria Serra.
- ב. ספינת עץ קטנה בדחי 550 טון ובאורך 45 מ' מצוידת במערך מפרשים דו-תרני ובמנוע דיזל.
- ג. נרכשה באיטליה על ידי יהודה ארזי ועדה סרני באמצעות חברת ספנות מקומית בבעלותו של פינטר.
- ד. לאחר רכישתה הועברה לנמל לה-ספציה ושם החלו עבודות ההכנה.
- ה. המעפילים, 604 במספר היו ניצולי שואה ובהם גם ילדי סלבינו.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה אליעזר טל, אליו הצטרפו מלווה נוסף בשם רפי וה'גדעוני' איה מאיר פינקרפלד.
- ז. הצוות השכיר כלל רב חובל איטלקי, שישה ימאים ומכונאי אחד גם הם איטלקים.
- ח. לאחר הכנתה הועברה האונייה למעגן 'בוקה דה-מגרה', המעפילים ששהו במחנה לא רחוק הובלו באסדות והועלו לאונייה.
- ט. הספינה יצאה לדרך בבוקר 1 באוגוסט. ב-12 באוגוסט התגלתה ע"י מטוס ובעקבותיו הגיעה משחתת שהחלה ללוותה. עם כניסתה לתחום המים הריבוניים הורתה לה המשחתת לעצור. צוות ההשתלטות עלה ללא התנגדות ועגן אותה במפרץ חיפה. ב-18 בחודש נגררה האונייה לרציף בו עגנה האמפייר הייזד ושטרים ניסו להעביר את המעפילים לאוניית הגירוש, החל מאבק עיקש אך לבסוף גברו הבריטים ואוניית הגירוש יצאה לדרך. אחרי זמן קצר התפוצצה פצצה שהטמינו אנשי הפלי"ם והאונייה נאלצה לחזור לנמל לבדיקות. הגירוש התעכב במספר ימים.

23. כ"ג יורדי הסירה

- א. שם צופן - 23, שם קודם - San Sissimo.
- ב. ספינת משא קטנה, עשויה עץ בדחי 450 טון, מצוידת במנוע דיזל ומהירותה כ-9 קשרים.
- ג. נרכשה באיטליה על ידי יהודה ארזי ועדה סרני.
- ד. לאחר רכישתה הוכנה לקליטת מעפילים ב'פורטו ונרה' שלייד לה-ספציה.
- ה. המעפילים, 790 במספר, היו צעירים בני תנועות נוער ממזרח אירופה.
- ו. למפקד ההפלגה נתמנה ישראל רזנבאום (רותם), מלוויה היו שאול אורן וה'גדעוני' יצחק הקטין.
- ז. הצוות השכיר כלל רב חובל איטלקי ושמונה אנשי צוות גם הם איטלקים.
- ח. לאחר הכנתה הפליגה הספינה למעגן קטן בשפך נהר המגרה, המעפילים הובלו באסדות והועלו אל סיפונה.
- ט. האונייה יצאה לדרך ב-2 באוגוסט 1946, כשהייתה מערבית לכף פאפוס התקלקל המנוע וצוות הימאים הניף מפרש מאולתר. ב-11 באוגוסט, נראה מטוס סוויז בריטי מעל הספינה ולאחר מכן הופיעה משחתת. בשל תנועתה האיטית נסחפה האונייה אל חוף לבנון ומפקד המשחתת קיבל הנחייה לגרור אותה ולחלצה משם. מלחים בריטיים עלו על הספינה והשתלטו עליה ללא התנגדות. האונייה נגררה למפרץ חיפה וב-16 באוגוסט הורו הבריטים למעפילים לעבור לאוניית הגירוש אמפייר רייזל, המעפילים סירבו והכריזו שביתת רעב. לבסוף ולאחר מאבק הועלו לאוניית הגירוש והובלו לקפריסין.

24. עמירם שוחט

- א. שם צופן – שושנה, שם קודם - Ile de la rose, שם נוסף - Ideros.
- ב. ספינת מפרשים קטנה עשויה עץ בדחי 200 טון מונעת בכוח מפרשים ובמנוע דיזל.
- ג. נרכשה בלה-רושל שבצרפת על ידי יהודה בראגינסקי נציג המוסד לעליה ב'.
- ד. לקראת הפלגתה הועברה למרסיי שם צוידה במזון ובדלק.
- ה. המעפילים, 183 במספר, היו בני תנועות נוער בגילים שונים.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה דוד בן חורין, מלוויה היו יונתן כנרתי וה'גדעוני' יוסף ישראלי (לוסטיג).
- ז. הצוות השכיר מנה רב חובל ומספר ימאים צרפתיים.
- ח. המעפילים רוכזו בוויולה לא רחוקה מחוף ההעמסה. ב-5 באוגוסט, לאחר החשיכה, הובלו רגלית והועלו לספונה של האונייה שהגיעה אותו ערב ממרסיי.
- ט. האונייה יצאה לדרך ב-6 באוגוסט 1946. לקראת ההתקרבות לחופי הלבנט הקפידו המלווים להשליך או להסתיר חפצים מחשידיים. מול ביירות עבר מטוס מעל הספינה אך לא חשד בדבר. כשהייתה הספינה מערבית לראש הנקרה הגיעה המשחתת סאומרצ' לזהותה, המראה המטופח של הספינה ודיגלה הצרפתי הסירו כל חשד. ברגע שנעלמה המשחתת פנה בן חורין אל חוף שדות ים, סירות הפלי"ם הורידו את המעפילים והספינה חמקה מערבה. המשחתת נגשה אליה בשנית אך אז כבר הייתה מחוץ למים הריבוניים והמשחתת נמנעה מלעצרה.

25. ארבע חירויות

- א. נקראה דב הוז בהפלגתה הקודמת ושמה המקורי היה *Fede*.
- ב. ספינת עץ בדחי 650 טון באורך 45 מ' וברוחב 7 מ' מונעת במנוע דיזל.
- ג. נרכשה לקראת הפלגתה הקודמת ומאז נשארה ברשות המוסד והועסקה בהפלגות סחר מזדמנות.
- ד. ערב ההפלגה צוידה בארבע סירות עץ. הדרגשים ויתר המתקנים נשמרו מהפלגתה הקודמת.
- ה. המעפילים המיועדים, רובם צעירים, שהו טרם ההפלגה במחנה בבוקה דה מגרה.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה פבי גבר, מלוויה היו פטר הופמן וה'גדעוני' אלי זוהר.
- ז. הצוות הזר כלל רב חובל ושבעה מלחים איטלקיים.
- ח. הובלת המעפילים נעשתה באמצעות אסדות לאורך נהר המגרה, עד למקום העגינה, משם הועברו לאונייה באמצעות סירות מנוע.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-23 באוגוסט 1946, עברה במצר המסינה, המשיכה לכיוון כרתים ופנתה דרומה לכיוון אלכסנדריה. כשהייתה כ-50 מיל מצפון לאלכסנדריה פנתה מזרחה לכיוון חופי ארץ ישראל והתגלתה ב-2 בספטמבר על ידי מטוס.

26. פלמ"ח

- א. שם הצופן - החבר, שם קודם - Ariella, שם נוסף - Adriana.
- ב. ספינת עץ דו תרנית בדחי 420 טון מונעת מנוע דיזל, נבנתה בשנת 1901.
- ג. אותרה ונרכשה ב-Viareggio שבאיטליה בתחילת שנת 1946 על ידי עדה סרני ומשה רבינוביץ' (איש הפלי"ם).
- ד. אחרי שנרכשה הועברה לנמל 'לה-ספציה', הכנתה כללה בניית קונסטרוקציה לכ-400 דרגשים. בנוסף הוטענה הספינה ב-20 טונות של אבנים שהונחו בשיפולי האונייה ונועדו לשמר את יציבותה גם כאשר מכלי המים והדלק מתרוקנים. כן צוידה האונייה ביריעות ברזנט כנגד זרנוקי המים שהפעילו הבריטים.
- ה. המעפילים, רובם לא משויכים לתנועה כל שהיא ומקצתם בני התנועות בית"ר והפועל המזרחי, שהו במחנה של אונרר"א בדרום איטליה.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה משה רבינוביץ', מלוויה היו איש הבריגדה עמוס פינק וה'גדעוני' אבינועם קופשטיין.
- ז. הצוות הזר כלל רב חובל ושמונה אנשי צוות איטלקיים.
- ח. האונייה עגנה בשפך נהר המגרה, העברת המעפילים התבצעה באמצעות סירות.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-11 בספטמבר כאשר חלק מהמעפילים נמצאים על סיפונה של אלברטינה. הספינות נפגשו לצורך העברתם מדרום לחוף הטורקי ומשם המשיכה פלמ"ח כשעל סיפונה 611 מעפילים. בבוקר 21 בספטמבר כשהייתה האונייה מערבית לביירות נתגלתה על ידי מטוס.

27. ברכה פולד

- א. נקראה אליהו גולומב בהפלגה הקודמת, שם מקורי - Fenice, שמות נוספים - Enrico, Jocelyn, Alma.
- ב. ספינת חופים תלת תרנית, עשויה ברזל בדחי 735 טון, באורך 47 מ' וברוחב 7 מ', מצוידת במערך מפרשים ובמנוע דיזל.
- ג. נרכשה לקראת הפלגתה הקודמת ומאז נשארה ברשות המוסד והועסקה בהפלגות סחר מזדמנות.
- ד. לקראת הפלגתה זו נוסרו שנים מתוך שלושת תרניה כדי לשנות את חזותה. כן צוידה בקרשים ובכלונסאות לבניית דרגשים.
- ה. המעפילים המיועדים, ניצולי שואה וחניכי תנועות נוער, הובאו משני מחנות: מג'נטה ומטפונטו. בסך הכול יועדו להפלגה 806 מעפילים.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה מנחם כהן, מלוויה היו שלום דוליצקי וה'גדעוני' חיים גולדיס.
- ז. הצוות הזר כלל את רב חובל מריו קנדה, ארבעה מלחים וטבח, כולם איטלקים.
- ח. האונייה עגנה בקרבת נמל בארי, העלאת המעפילים התבצעה באמצעות סירות.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-9 באוקטובר 1946 כאשר חלק מהמעפילים נמצאים על סיפונה של אלברטינה. ליד האי היווני Sapientza פרצה סערה, קבוצת מעפילים פרצה לסיפון וניסתה להפנות את הספינה לחוף סמוך כדי להינצל, מנחם כהן הצליח להרגיעם. ב-18 באוק' בשעה 1400 חברה ברכה פולד עם אלברטינה וקלטה את מעפיליה, ב-19 בחודש כשהייתה הספינה מזרחית לקפריסין התגלתה על ידי מטוס.

28. לטרון

- א. שם הצופן - פורטונה, שם קודם - San Demetrio, שם נוסף - Sodra.
- ב. ספינת משא דו תרנית בדחי 770 טון המונעת בכוח קיטור, נבנתה בשנת 1870.
- ג. נרכשה על ידי סוכני המוסד בשוודיה באמצע שנת 1946.
- ד. במחסניה נבנו ארבע קומות של דרגשים ועל הסיפון העליון נבנו והוקצו עוד מספר מקומות לילדים ולנשים הרות. נבנו גם חדר חולים, חדרי שירותים נוספים ומטבח וכן תוגברו מערכות האוורור ואספקת החשמל. באוגוסט הועברה האונייה לנמל מרסיי שם צוידה במסכות גז.
- ה. המעפילים רוכזו לקראת ההפלגה במחנות סן ג'רום, לה סיוטה, קיול וסט.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה אורי גורן, מלוויה היו שלום שוורץ, בוב שטרסברג וה'גדעוני' יצחק גולן.
- ז. הצוות הזר כלל רב חובל בשם Alvarlaimez Carrion, קצין ראשון, מכונאי ועוד 14 מלחים ספרדים.
- ח. האונייה הגיעה ללה-סיוטה ב 17 באוקטובר 1946 ונקשרה לרציף, למחרת הועלו אליה המעפילים. מספרם הכולל היה 1,252.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-19 בחודש, במהלך ההפלגה החלו מכלי המים ומחסני הפחם, שהיו מותקנים נמוך בבטן האונייה, להתרוקן ויציבותה נפגעה. המעפילים נבהלו ועל הסיפון פרץ מרד זוטא, המלווים השתלטו על המצב וההפלגה נמשכה. ב-30 באוקטובר כשהייתה מול החוף הסורי התגלתה ע"י מטוס.

29. כנסת ישראל

- א. שם הצופן - חנה (לפני כן המרי העברי), שמות קודמים - Anna, Lochita.
- ב. ספינת משא עשויה ברזל בעלת תפוסה של 1,900 טון מונעת בכוח קיטור. נבנתה בשנת 1889.
- ג. נרכשה בארה"ב, הובאה ליוון ומשם הועברה לנמל בקאר שביוגוסלביה.
- ד. הגיעה לבקאר ב-9 באוקטובר 1946 והוכנה בסיוע השלטונות שהקצו לעבודה שבויים גרמניים. ההכנות כללו בניית דרגשי עץ, תגבור מערכות האוורור וצויד האונייה בפחם, מים ומזון.
- ה. המעפילים רוכזו במחנה ליד זאגרב, רובם הגיעו מרומניה ומהונגריה.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה בן ירושלמי (אשר ירד בהמשך ליד האי קמיליה והעביר הפיקוד ליוסי הראל), מלוויה היו ראובן יתיר שהיה גם רב החובל בפועל וה'גדעוני' יואש צידון.
- ז. הצוות הזר הורכב מרב חובל ומספר מלחים ומסיקים – יוונים (רובם ירדו מן ההפלגה ליד האי קמיליה).
- ח. המעפילים הועברו ברכבות ייעודיות מזאגרב לנמל בקאר ושם הועלו לשתי אוניות, האונייה השנייה נקראה בשם הצופן הקדושה.
- ט. האוניות יצאו לדרכן ב-6 בנובמבר. הקדושה עלתה על שרטון ומעפיליה נאספו ע"י כנסת ישראל שהמשיכה בהפלגתה כשעל סיפונה 3,845 מעפילים. האונייה התגלתה מערבית לחוף הסורי ב-24 בנובמבר.

30. רפיח

- א. שם הצופן - ניסנית, שם קודם - Athina.
- ב. ספינת ברזל מונעת קיטור בדחי 650 טון ובאורך 55 מטרים. נבנתה בשנת 1889.
- ג. נרכשה ביוון באמצעות סוכן יווני בשם גאגניס ('האוז') ונרשמה ע"ש חברה פנמית פיקטיבית - Caribbean Atlantic Shipping.
- ד. הוכנה בנמל פיראוס. ההכנות כללו בניית קונסטרוקציה לדרגשים וציוד האונייה בפחם, מים ומזון. יצאה מפיראוס ב-11 באוקטובר ולאחר תלאות רבות הגיעה ב-9 בנובמבר לנמל בקאר.
- ה. המעפילים, רובם ממזרח אירופה, הגיעו לבקאר בדרכים שונות, זו לא הייתה קבוצה הומוגנית, היו בה שני גרעינים קטנים של בני תנועות נוער אך הרוב היו בודדים או משפחות קטנות בטווח גילים גדול. הקבוצה הצטברה במהלך השבועות שקדמו להפלגה בזארגר ובבלגרד.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה גד לסקר, מלוויה היו צבי טייטל, דוד באומגרטרן וה'גדעוני' אברהם ליכובסקי.
- ז. הצוות השכיר הורכב מרב חובל בשם אכסאכופולוס ו-16 מלחים ומכונאים יווניים.
- ח. המעפילים הובאו לבקאר ברכבת, העלתם לאונייה נעשתה בסיוע השלטונות.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-26 בנובמבר כשעל סיפונה 785 מעפילים, תוכנית ההפלגה כללה מפגש ליד האי קמיליה עם הספינה הלני לצורך הורדת מספר אנשים מהצוות השכיר, בניסיונותיה לחבור עם הלני פגעה האונייה בסלע, ניזוקה וטבעה. רוב המעפילים ניצלו ומצאו מקלט באי סירנה.

31. לנגב

- א. שם הצופן - האציל, שם קודם - Merica, שם נוסף - Franco.
- ב. ספינת מפרש דו-תרתית עשויה עץ בדחי 400 טון מצוידת במערך מפרשים ובמנוע דיזל קטן.
- ג. נרכשה ע"י אנשי המוסד באיטליה באמצעות המתווך היווני ד'אנדריאה ('הגוץ').
- ד. הוכנה בנמל מרסיי. הכנותיה כללו בניית 650 דרגשים (שנבנו בהפלגה זו בצפיפות חריגה), הטעת הסיפון בשתי סירות הצלה וב-30 רפסודות הצלה וכן ציוד הספינה בדלק ובמזון.
- ה. המעפילים, 647 במספר, רוכזו במספר מחנות באזור סאן ז'רום. היו בהם מספר קבוצות של נוער חלוצי, ביניהם קבוצה אחת מתנועת 'הבונים' באנגליה וקבוצה נוספת מארה"ב. כולם היו מצוידים בתעודות פליט ובאשרות מזויפות לקובה.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה אפרים טלמון, מלוויה היו משה דפני ('הסילור') וה'גדעוני' ראובן ארנובסקי.
- ז. הצוות השכיר מנה רב חובל ועשרה מלחים איטלקים.
- ח. עם סיום ההכנות, יצאה הספינה ממרסיי אל נמל סט שבצרפת, המעפילים הוסעו לנמל במשאיות והועלו לסיפונה. המשטרה הצרפתית ידעה על זהות המעפילים ולא התערבה.
- ט. האונייה יצאה מנמל סט ב-18 בינואר 1947. ההפלגה לוותה בתקלות טכניות ובים סוער, עקב העיכובים נאלצה האונייה להיכנס למסינה לצורך הצטיידות. ממסינה המשיכה בנתיב העובר לאורך החוף המצרי. התגלתה ב-8 בפברואר ע"י המשחתת צ'יפטיין כשהייתה מערבית לתל אביב.

32. המעפיל האלמוני

- א. שמות קודמים - San Miguel, SS Runeberg. (בשלב ההכנות נקראה הגנה - חירות אך השם הוחלף).
- ב. ספינת חופים שוודית בעברה, אורכה היה 48.6 מטרים, תפוסתה 472 טון ומהירותה 13 קשרים.
- ג. נרכשה בספטמבר 1946 על ידי אנשי המוסד בשוודיה יחד עם שתי ספינות נוספות (סן פליפ וסן בזיליו).
- ד. הגיעה למרסיי ב-19 בינואר שם הוכנה להפלגתה.
- ה. המעפילים, 794 במספר, היו בני נוער חלוצי ממרכז אירופה וממרוקו ששהו במחנה 'שאטו דה לה רו' ובמחנה במרסיי.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה יוסף דרור, 'הגדעוני' היה ראובן אורן (השניים הביאו את האונייה משוודיה), במרסיי הצטרף שאול ביבר כמלווה נוסף.
- ז. הצוות השכיר מנה רב חובל בשם ריקרדו ו-12 מלחים ספרדים.
- ח. משנשלמו ההכנות הפליגה האונייה לנמל סט. בבוקר 3 בפברואר הוסעו המעפילים לנמל, רשויות הנמל ערכו באונייה ביקורת בטיחות וזו עברה בהצלחה - באמצעות שוחד.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-3 בפברואר והשתלבה בנתיב הצפוף מלימסול לפורט סעיד. ב-15 בפברואר נראה מטוס סיור בריטי מעל הספינה והמעפילים אורגנו לקראת מאבק. למחרת, כשהייתה כ-10 מיל דרומית מערבית לתל אביב הופיע שוב מטוס ואחר כך הופיעו בקרבתה שולת מוקשים ופריגטה.

33. חיים ארלזורוב

- א. שם צופן – יובל, שם קודם - ULUA ולפני כן - US CGC UNALG במספר דופן WPG 53.
- ב. ספינת פיקוח (Coast Guard Cutter) של משמר החופים האמריקאי בדחי 1,181 טון ובאורך 60 מטר, הונעה במנוע קיטור ומהירותה הייתה 12 קשרים.
- ג. יצאה משירות ביולי 1946 ונרכשה בבולטימור ע"י נציג המוסד בארה"ב, זאב שינד, באמצעות חברת קש בשם Weston Steamship Trading.
- ד. אחרי שנרכשה הפליגה לאירופה והגיעה למרסיי ב-7 בנובמבר שם הותאמה לנשיאת 2,000 מעפילים וצוידה במזון מים ודלק ל 25 ימי הפלגה. ב-31 בדצמבר הפליגה לנמל טרלבורג.
- ה. המעפילים, 664 במספר, מרביתם נשים, ניצולות שואה שהובאו מגרמניה במסגרת הסכם עם הימלר.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה איש המוסד לובה אליאב, מלוויה היו ישראל אוירבך, צבי כצלסון, ניסן לויתן וה'גדעוני' משה גדרון.
- ז. הצוות המקצועי כלל את רב החובל גד הילב, את קצין המכונה אפרים צוקרמן, ו-20 מלחים יהודים אמריקאים מתנדבים. בנוסף נשכר צוות ספרדי לצורכי הרישום.
- ח. המעפילים הועלו לאוניה בגלוי, הם היו מצוידים באשרות מעבר לקובה והשלטונות הסתפקו בכך.
- ט. האוניה יצאה לים ב-24 בינואר 1947, בדרך התמודדה עם ים סוער ותקלות רבות. בהנחיית המוסד נכנסה לשני נמלים בצפון אפריקה ובהמשך התבקשה לאסוף 734 מעפילים שהמתינו במטפונטו, איטליה. האוניה התגלתה ב-27 בפברואר כשהייתה מצפון לפורט סעיד.

34. בן הכט

- א. שם קודם – Abril, לפני כן כשהייתה בשירות משמר החופים האמריקאי נקראה - USS Cythera (PY31), שמות נוספים - Artheus, Argosy.
- ב. יאכטה עשויה ברזל בדחי 800 טון ובאורך 70 מטר, מצוידת בשני מנועי דיזל ומהירותה 18 קשרים.
- ג. עם תום המלחמה יצאה משירות ונקנתה על ידי חברת Tyre Shipping מניו יורק, מאחורי חברה זו עמדה "הליגה האמריקאית למען ארץ ישראל החופשית".
- ד. לאחר רכישתה הועברה לברוקלין שם שופצה וצוידה. ב-27 בדצמבר 1946 הפליגה לנמל פורט דה בוק שבצרפת לצורך התקנות נוספות.
- ה. המעפילים, 599 במספר, התקבצו באזור האמריקאי של גרמניה, רובם השתייכו לתנועה הרוויזיוניסטית.
- ו. צוות המלווים כלל שני מפקדים אנשי בית"ר: משה שורץ ושמחה ברלין, רב חובל יהודי בשם הרי הרשקוביץ ו-20 מלחים, יהודים אמריקאים ברובם.
- ז. צוות זר לא נשכר.
- ח. המעפילים הוסעו מגרמניה באופן גלוי וכחוק - בתנועה הרוויזיוניסטית גרסו שאת ההעפלה יש לבצע באופן מופגן.
- ט. האוניה יצאה מפורט דה בוק ב-1 במרס, המודיעין הבריטי עקב אחריה ללא קושי. הספינה התגלתה על ידי סיורי האוויר ב-8 במרס כ-90 מיל מערבית לתל אביב.

35. שבתאי לוזינסקי

- א. שם הצופן – שושנה, שם קודם - Suzanna, שם נוסף - Rosa.
- ב. ספינת חופים קטנה בדחי 500 טון ובאורך 40 מטר, עשויה עץ ומצוידת במנוע דיזל.
- ג. נרכשה ע"י יהודה ארזי באיטליה בסוף שנת 1946.
- ד. הוכנה בנמל פורטו ונרה ובתחילת אוקטובר נשלחה למטפונטו שם המתינה לה קבוצת מעפילים. רצף של תקלות שונות הביאו לכך שרק בתחילת מרס יצאה הפלגתה לפועל – עם קבוצת מעפילים אחרת (הקבוצה הקודמת נאספה ע"י חיים ארלזורוב). כדי למנוע צפיפות הוחלט כי המעפילים יצאו בשתי אוניות, סוזנה ואלברטינה וכי במרחק שני ימי הפלגה מחופי הארץ תעביר אלברטינה את מעפיליה לסוזנה.
- ה. המעפילים, 825 במספרם הכולל, היו ניצולי שואה ממרכז אירופה.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה דוד מיימון, מלוויה היו בצלאל דרורי, אוסי רביד, אברהם ריקמן וה'גדעוני' אריה חייקינד.
- ז. הצוות השכיר מנה רב חובל איטלקי ומספר מלחים.
- ח. הספינה הגיעה למטפונטו בתחילת חודש פברואר ועגנה מול מחנה המעפילים. מהחוף נמתח כבל אל האוניה והמעפילים הושבו בסירות ומשכו את הסירות בכוח ידיהם לאורכו.
- ט. הספינות יצאו לדרך ב-4 במרס, ב-9 במרס חברו זו לזו ונוסעי האלברטינה הועלו לסיפונה של סוזנה. משם הפליגה סוזנה דרומה, בנתיב השיט לכיוון פורט סעיד, ומשם לחוף ניצינים. הספינה התגלתה כשהייתה בעיצומו של תהליך ההורדה.

36. מולדת

- א. שם הצופן – נשר, שם קודם - San Filippe, שמות נוספים - Egil, SAMUEL GUSTAF HERMELIN.
- ב. אוניית מטען באורך 53 מטר ובדחי 750 טון מונעת ע"י קיטור.
- ג. נרכשה בספטמבר 1946 על ידי אנשי המוסד לעליה בשוודיה יחד עם שתי ספינות נוספות (סן מיגל וסן בזיליו) באמצעות חברת Compania Cerro Pando de Navegacion - חברת קש שהוקמה על ידי המוסד.
- ד. לאחר הרכישה הועברה למרסיי שם החלו בהכנתה. ב-21 במרס קיבלה האונייה הוראה להפליג לחוף מטפונטו שם המתינה, במחנה סמוך, קבוצת מעפילים.
- ה. המעפילים, 1,568 במספר, צעירים וצעירות בני תנועות נוער שונות, רובם ממזרח אירופה.
- ו. למפקד ההפלגה נתמנה פבי גבר, מלוויה היו אלכס שכט (דותן), גד היילברון וה'גדעוני' מנחם בן ימי. כמלווים הצטרפו אהרון שכטמן ושני ארץ ישראלים שהיו באיטליה.
- ז. הצוות השכיר כלל רב חובל ומספר ימאים ספרדים.
- ח. המעפילים הוסעו במשאיות אל החוף. מהחוף נמתח כבל אל האונייה והמעפילים משכו את הסירות לאורכו.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-23 במרס 1947 ומיד עם תחילת ההפלגה נטתה על צידה. המצב הלך והחמיר עם התרוקנותם של מחסני המזון ומכלי המים. ב-30 במרס החלה הספינה לשדר קריאות S.O.S לאחר שנטייתה הגיעה ל-20 מעלות, משחתות בריטיות חשו לעזרתה.

37. תיאודור הרצל

- א. שם הצופן – 'השומרת', שם קודם - SS Guardian.
- ב. מניחת כבלים בעברה, בדחי 1,768 טון עשויה פלדה ומונעת קיטור. אורכה היה 99 מטרים ומהירותה כ-10 קשרים.
- ג. נרכשה בארצות הברית באמצעות ג'ו בהרליה בסוף שנת 1946.
- ד. הובאה מארה"ב לנמל מרסיי שבצרפת באמצע חודש ינואר 1947 ושם החלה הכנתה.
- ה. המעפילים, 2,620 במספר, היו ניצולי מחנות ריכוז וצעירים חברי תנועות ציוניות מארצות אירופה שונות, בהם נשים רבות בהריון. הבאתם לצרפת הייתה מבצע בפני עצמו שנקרא 'אולקוס לזקן'.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה מרדכי (מוקה) לימון, מלוויה היו יהושע הלוי, אריה וויצמן, בצלאל פלדמן, חיים רימון וה'גדעוני' נחמן (בוב) בורשטיין.
- ז. הצוות השכיר כלל רב חובל ומספר מלחים ספרדים.
- ח. המעפילים שהו במספר מחנות בצרפת וחלקם הובאו ברכבות מבולגיה. תהליך הסעתם נעשה בסיוע המשטרה המקומית.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-2 באפריל 1947. מערכת האוויר שהותקנה בה לא פעלה - מצב זה גרם להצטופפות מעפילים רבים על הסיפונים ובכך פגע ביכולת להסוות את זהותה. ב-13 בחודש, כשהייתה קרובה מאוד לחופי הארץ, התגלתה ע"י מטוס. הפריגטה סט. ברידס-בי נשלחה ליירטה, הפריגטה נדרשה לפעול בבהילות עקב קרבת האונייה לחוף.

38. שאר ישוב

- א. שמות קודמים – Amilia, Galata, Gian Paolo.
- ב. ספינת משא קטנה בדחי 350 טון, באורך 30 מטרים, מונעת קיטור ומהירותה כ-8 קשרים.
- ג. נרכשה באיטליה על ידי יהודה ארזי.
- ד. לאחר רכישתה הובאה לפורטו ונרה לצורך הכנתה. במהלך ההכנות עובדה גם תכנית הפלגתה - האונייה תוכננה לפגוש בים את תיאודור הרצל ולהעביר אליה את המעפילים.
- ה. המעפילים, 773 במספרם הסופי, באו ממקומות שונים באירופה והמתינו לספינה בחווה קטנה בעיירה בוליאסקו.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה מנחם כהן, מלוויה היו יצחק לנדאוור וה'גדעוני' עובד שדה.
- ז. הצוות השכיר כלל רב חובל ועשרה מלחים - כולם איטלקים.
- ח. משנשלמו הכנותיה יצאה הספינה ועגנה מול החווה. המעפילים הועברו לסיפונה באמצעות סירות גומי.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-7 באפריל 1947. ב-8 בחודש נודע כי תיאודור הרצל לא תוכל לקלוט את מעפיליה, במקום זאת נדרשה שאר ישוב לחבור עם אלברטינה. האחרונה יצאה לדרך יום אחרי שאר ישוב ועל סיפונה 151 מעפילים. הספינות חברו והפליגו מצפון לכרתים, ההעברה בוצעה ליד כף סידרוס ומשם פנתה הספינה דרום מזרחה. ב-21 בחודש בשעה 14:00 כשהייתה 40 מיל צפונית מערבית לפורט סעיד הופיע מטוס סיוור בריטי מעל האונייה – ובעקבותיו משחתת.

39. התקווה

- א. שם צופן - 'עמליה', שם קודם - Trade Winds ולפני כן - US CGC Gresham במספר דופן WPG 85.
- ב. במקורה ספינת פיקוח (Cutter) של משמר החופים האמריקאי בדחי 1,100 טון ובאורך 70 מטר, מונעת קיטור ומהירותה 14 קשרים.
- ג. היצאה משירות באפריל 1946 ונרכשה במיאמי על ידי נציג המוסד בארה"ב, זאב שינד, באמצעות חברת Weston Trading Co (חברת קש).
- ד. הוכנה ואוישה בחוף המזרחי של ארה"ב וב-13 במרס 1947 הפליגה לנמל ליסבון, לאחר מכן פקדה את נמלי מרסיי ופורט דה בוק ומשם הועברה לפורטו ונרה להמשך ההכנות.
- ה. המעפילים, 1,414 במספר, בני תנועות נוער בעיקר, שהו לקראת ההפלגה במחנות 'בוליאסקו', 'סלאבינו' ו'טרדתה'.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה ישראל רותם, מלוויה היו אלכס שור, מאיר פאליק וה'גדעוני' נחום מונדור.
- ז. הצוות המקצועי כלל רב חובל יהודי אמריקאי, שני קציני ים אמריקאים (הרולד כץ ומורי גרינפילד) ועוד מספר ימאים אמריקאיים מתנדבים וגם שני ארץ ישראלים.
- ח. ההעמסה חולקה לשני לילות ובוצעה בשני חופים שונים בקרבת בוליאסקו.
- ט. האונייה יצאה לדרך ב-8 במאי, עברה במצר המסינה והמשיכה בדרכה מצפון לכרתים ומצפון לקפריסין. ב-16 במאי כשהייתה מערבית ללטיקה התגלתה על ידי הסיור האווירי. המשחתת *ונס* הוזנקה כדי לירות.

40. מורדי הגטאות

- א. שם הצופן - הנרייטה, שמות קודמים - Orietta, Agha Oriente.
- ב. ספינת עץ תלת תרנית (Schooner) בדחי 400 טון מצוידת במנוע דיזל ומהירותה 6 קשרים.
- ג. נרכשה באיטליה ע"י אנשי המוסד לעליה ב'.
- ד. הוכנה בנמל לה-ספציה.
- ה. המעפילים, 1,457 במספר, ניצולי שואה וחברי תנועות נוער בטוח גילים גדול, הגיעו לאיטליה מפולין במשאיות של הצבא הבריטי נהוגות ע"י חיילים ארץ ישראלים. באיטליה רוכזו במספר מחנות וערב העלייה לאונייה הובאו כולם ל'מולה-דה-בארי'.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה אליעזר ערמון, מלוויה היו שאול אורן, חיים קופרמן וה'גדעוני' שלום בורשטיין.
- ז. הצוות השכיר מנה רב חובל תורכי, שני מכונאים, חמישה מלחים וטבח.
- ח. משנשלמו ההכנות הפליגה האונייה דרומה ועגנה מול חוף 'מולה-דה-בארי', המלווים השיטו את המעפילים ממזח מאולתר, בסירות גומי, אל האונייה.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-13 במאי 1947. תכנית שהייתה להיפגש עם יהודה הלוי אך המפגש לא יצא לפועל. ליד האי קמייליה נפגשה האונייה עם סירת דיג קטנה והעבירה אליה חלק מצוות השכיר, לאחר מכן המשיכה דרומה לכיוון הדלתא של הנילוס. ב-23 במאי, כשהייתה מול רפיח, התגלתה על ידי מטוס סיור ובעקבותיו הגיעה גם משחתת.

41. יהודה הלוי

- א. שם צופן - הסבתא, שמות קודמים - The Earl of Zetland, Anal.
- ב. ספינת קיטור קטנה בעלת תפוסה של 250 טון.
- ג. נרכשה בסקוטלנד ע"י אנשי המוסד לעליה ב' באמצעות סוכן האוניות פנדליס.
- ד. לאחר רכישתה הועברה לנמל מרסיי, במהלך הכנותיה התקבל דיווח מאלג'יר על מוכנותם של מעפילים שם והוחלט כי האונייה תיועד להבאתם.
- ה. המעפילים, 399 במספר, הגיעו ממרוקו ברובם, הם רוכזו ושוכנו במחנה הנמצא כ-200 ק"מ מהעיר אלג'יר.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה ישראל חורב, מלוויה היו איתן שפושניק וה'גדעוני' יעקב נצר.
- ז. הצוות השכיר כלל רב חובל ספרדי בשם וילי לגונה ומספר סיפונאים ומכונאים ממדינות שונות.
- ח. העלאת המעפילים התבצעה בליל 10 במאי מול חוף ממזרח לעיר טנס, המעפילים הגיעו ברגל וחלקם במשאיות. האונייה הורידה את הסירות שהיו על סיפונה ואלה החלו להעביר את המעפילים בסבבים. לקראת חצות הגיע למקום סיור של הז'נדרמריה הצרפתית והאונייה הרימה עוגן ומיהרה להסתלק כשהיא מותירה קבוצת מעפילים על החוף.
- ט. בשל מצב הים התארכה ההפלגה וחורב נאלץ להיכנס לנמל פלרמו ולחדש את מלאי הפחם והמזון. האונייה יצאה להמשך דרכה ב-19 במאי. עם צאתה התקרבה אליה פריגטה ומכאן למעשה החל ליוויה עד הגעתה לתחום המים הריבוניים של ארץ ישראל.

42. יציאת אירופה תש"ז (אקסודוס)

- א. שם הצופן – הנשיא, שם קודם - President Warfield.
- ב. אוניית נוסעים בדחי 3,200 טון ובאורך 98 מטר, מונעת קיטור ובעלת קיבולת של 600 נוסעים.
- ג. נרכשה ע"י שליחי המוסד לעליה ב' בארה"ב, בסיוע יהודים אמריקאיים ובאמצעות חברת Western Trading Co ('חברת קש').
- ד. הכנותיה החלו בארה"ב וכך גם תהליך איושה. האונייה יצאה את בולטימור ב-29 במרס 1947 והגיעה למרסיי ב-13 באפריל. ההכנות נמשכו בנמלים שונים באיטליה ובצרפת כשהבריטים עושים כל העת מאמץ לסכלן.
- ה. המעפילים, 4,530 במספר, היו מחתך רחב ומגליות שונות.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה יוסף הראל (המבורגר), מלוויה היו מיכה פרי, סימה שמוקלר, צבי ('מירי') כצנלסון וה'גדעונים' עזריאל עינב ומקס קהאן.
- ז. צוות ההשטה גויס ברובו עוד בארה"ב והוא כלל כ-40 ימאים רובם מתנדבים יהודים ובהם רב החובל ביל שלגל. בצרפת גויס (לצרכי רישום) גם צוות ספרדי מקצועי.
- ח. המעפילים הובאו מאזור השליטה האמריקאי בגרמניה באמצעות רכבות ומשאיות שהשיג ארגון 'הבריחה', הם פוזרו בצרפת ב-12 מחנות ארעיים ובבוקר ההפלגה הועלו על 170 משאיות והוסעו לנמל סט.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-11 ביולי ומרגע יציאתה לוותה ע"י ספינות צי בריטיות. ב-17 ביולי כשהתקרבה לחופי הארץ הפעילו הבריטים את מבצע ההשתלטות.

43. י"ד חללי גשר הזיו

- א. שם הצופן – החומה, שם קודם - Bruna.
- ב. ספינת עץ תלת תרנית (Schooner) בעלת תפוסה של 297 טון, מונעת בכוח מפרשים ובמנוע דיזל.
- ג. נרכשה באיטליה על ידי עדה סרני והועברה ללה סיוטה שבצרפת לצורך הכנתה.
- ד. ההכנה כללה בניית סיפון נוסף ועליו מבני עץ. בבניה נלקח בחשבון סוג האוכלוסייה המיועד שכן בקבוצת המעפילים היו 94 ילדים ותינוקות ו-34 נשים הרות.
- ה. המעפילים, 685 במספר, ניצולי שואה ממרכז אירופה שהגיעו לאיטליה בדרכים שונות וקובצו לקראת ההפלגה במספר מחנות.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה אליעזר קליין, מלוויה היו שלום דוליצקי, אורי הורוביץ וה'גדעוני' יצחק ברזיאר.
- ז. הצוות השכיר מנה רב חובל, מכונאי ושני ימאים - כולם איטלקים.
- ח. המעפילים הובאו לחוף ההעמסה ב-7 ביולי 1947 אך עד מהרה הגיעה המשטרה האיטלקית ופיזרה התארגנותם. ב-16 ביולי נעשה ניסיון נוסף, המעפילים הוסעו למיליארינו והועלו על סיפונה של אלברטינה וזו העבירה אותם אל 'החומה'.
- ט. ב-17 ביולי, עם גמר ההעברה הפליגה האונייה דרום מזרחה, לאורך החוף האיטלקי, ועברה במייצר המסינה בחצות הלילה שבין 18 ל-19 בחודש. עם צאתה מן המצר התקרבה אליה שולת המוקשים אספיגל והחלה במעקב צמוד.

44. שיבת ציון

- א. שמות צופן - אורה והקטנה, שם קודם - Luciana M.
- ב. ספינת משא חופית בדחי 280 טון בנויה עץ. אורכה 40 מטר והנעתה באמצעות מפרש ומנוע דיזל.
- ג. נרכשה באפריל 1947 על ידי יהודה ארזי באמצעות שני הסוכנים היווניים המוכרים מעסקאות קודמות: פנדליס וד'אנדריאה.
- ד. אחרי רכישתה הועברה לנמל מרסיי שבצרפת לשם הכנתה. במהלך ההכנות עלו מספר רעיונות להפעלתה (כולל סיוע לאונייה אקסודוס) אך בסופו של דבר יועדה להסיע מעפילים מצפון אפריקה.
- ה. המעפילים, 411 במספר, שהו עד אז בשני מקומות: הקבוצה שלא הספיקה לעלות על יהודה הלוי שהתה בכפר באראקי, קבוצה השנייה נאספה בבית הקהילה באלג'יר במטרה לעלות לארץ ישראל, חלקם השתייכו לתנועת 'דרור'.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה דוד מיימון, אליו הצטרף ה'גדעוני' מייק הררי.
- ז. הצוות השכיר מנה רב חובל, קצין ראשון, שני מלחים וארבע מכונאים - כולם איטלקים.
- ח. המעפילים הובלו לחוף במכוניות פרטיות של יהודים מקומיים, סירות דיג שכורות השיטו אותם לאונייה.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-16 ביולי, במוסד חשבו להפגישה עם י"ד חללי גשר אכזיב אך החבירה לא יצאה לפועל. ב-18 בחודש כשהייתה מצפון לחופי טוניס נראה מטוס מעל האונייה ולמחרת הגיעה משחתת, שאלה לזהותה והחלה ללוותה.

45. אף-על-פי-כן

- א. שם הצופן – הפולשת, שמות נוספים - TLC 147, Michael Farma, Farida.
- ב. נחתת טנקים בצי הבריטי בעברה, באורך 49 מטרים, בכושר נשיאה של 250 טון ומצוידת ב-3 מנועי דיזל.
- ג. הועמדה למכירה באיטליה כעודפי מלחמה ונרכשה (יחד עם ספינה דומה) ע"י יהודה ארזי שהתחזה לבעל חברת ספנות שוודית.
- ד. לאחר רכישתה הועברה לנמל 'פורטו ונרה' והועסקה בהובלות מזדמנות כשמידי פעם עולים רעיונות שונים להפעילה. בסתיו 1947 הוחלט שתסיע מעפילים ארצה.
- ה. המעפילים, 434 במספר, חברי תנועות נוער ציוניות מפולין ברובם, שהו והמתינו במחנה אוהלים בפורמייה.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה יצחק לנדואר, מלוויה היו יהושע רביד, אליהו שחר, משה קרופניק וה'גדעונים' יוסף לזרובסקי וחייה פיפרברג.
- ז. הצוות השכיר מנה רב חובל, שני מלחים ושני מכונאים.
- ח. האונייה יצאה מפורטו ונרה עגנה מול חוף פורמייה, המעפילים הועלו לסיפונה באמצעות סירות גומי.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-17 בספטמבר. התוכנית הייתה להגיע ארצה מכיוון דרום ולהוריד את המעפילים מול חוף ניצנים. אחרי מעבר המסינה נצבע משני צידי החרטום השם Farida ועל התורן הונף דגל טורקי כתפושט. ב-26 בחודש, כשהייתה במרחק עשרים מיל מצפון לפורט סעיד, הופיע מטוס סיור מעליה ובהמשך גם משחתות.

46. גאולה

- א. שם הצופן – המלאך, שם קודם - Paducah PG 18.
- ב. בעברה ספינת סיור במשמר החופים האמריקאי בדחי 1,237 טון ובאורך 60 מטר המצוידת בשני מנועי קיטור.
- ג. לאחר מלחמת העולם השנייה יצאה משירות ונרכשה על ידי זאב שינד באמצעות Weston Trading Company – חברת קש.
- ד. לאחר רכישתה גייס שינד צוות של שכירים ומתנדבים והחל להכינה למשימה. בתחילת יוני יצאה לכיוון צרפת אך בהמשך הופנתה לים השחור ותוכננה להפליג בשיירה עם מדינת היהודים.
- ה. המעפילים שיועדו לשיירה, 4,000 במספר, היו רובם מרומניה, מכל הזרמים ובטווח גילים גדול. הם יצאו מבתיים והתרכזו בבוקרשט ערב יציאת הרכבות שאורגנו ע"י המוסד.
- ו. למפקד ההפלגה בפדוקה התמנה מרדכי (מוקה) לימון, המלווה היה חיים וינשלוים וה'גדעונים' מנחם קלר ובנימין קלברש.
- ז. הצוות המקצועי כלל רב חובל אמריקאי בשם רודולף (רודי) פצרט ועוד 34 מתנדבים שגויסו בארה"ב.
- ח. המעפילים הגיעו ברכבות ישירות לנמל, על נורט'לנד עלו 2,580 ועל פדוקה עלו 1,388 מעפילים.
- ט. האוניות יצאו לדרך ב-26 בספטמבר. במעבר הבוספורוס שילמו אנשי המוסד שוחד והאוניות המשיכו בדרך. כשיצאו מהדרדנלים המתינו להן משחתות בריטיות שהחלו לעקוב אחריהן.

47. מדינת היהודים

- א. שם הצופן – הצפונית, שם קודם - U.S.C.G.C. Northland במספר דופן WPG 49.
- ב. בעברה שוברת קרח במשמר החופים של ארה"ב. אורכה היה 66 מטרים, הדחקה 2,150 טון והנעתה נעשתה באמצעות מנוע דיזל/חשמל.
- ג. אחרי המלחמה יצאה משירות ונרכשה ע"י זאב שינד באמצעות חברת הקש Weston Trading Company.
- ד. הכנותיה של האונייה החלו בנמל בולטימור, משם יצאה לפורט דה בוק, פקדה את באיון להמשך הכנות ולבסוף הופנתה לים השחור לנמל בורגס שבבולגריה משם תוכננה להפליג בשיירה עם גאולה.
- ה. המעפילים שיועדו לשיירה, 4,000 במספר, היו רובם מרומניה, מכל הזרמים ובטווח גילים גדול. הם יצאו מבתיים והתרכזו בבוקרשט ערב יציאת הרכבות שאורגנו ע"י המוסד.
- ו. למפקד ההפלגה בנורט'לנד התמנה יוסף פינצ'וק (אלמוג), מלוויה היו אברהם מירצקי, שמואל הוכמן וה'גדעונים' אהרון מיכאלי ופתחיה פייג.
- ז. הצוות המקצועי מנה רב חובל אמריקאי בשם מורגן מיצ'ל, שישה ימאים שכירים וכן 18 מתנדבים יהודים.
- ח. המעפילים הגיעו ברכבות ישירות לתוך הנמל, על נורט'לנד עלו 2,580 ועל פדוקה עלו 1,388 מעפילים.
- ט. האוניות יצאו לדרך ב-26 בספטמבר. במעבר הבוספורוס שילמו אנשי המוסד שוחד והאוניות המשיכו בדרך. כשיצאו מהדרדנלים המתינו להן משחתות בריטיות שהחלו לעקוב אחריהן.

48. עלייה

- א. שם הצופן – פטר, שמות אחרים – Pietro, Alberta, Albertina.
- ב. ספינת חופים עשויה עץ בדחי 170 טון, מצוידת במנוע דיזל ובעלת תורן אחד. אורכה היה 29.5 מטר.
- ג. פעלה ברשות המוסד החל מקיץ 1945 בהפלגות שונות. בהפלגתה זו תוכננה לפגוש את ספינת המעפילים *קדימה* קרוב לחופי הארץ ולהעביר אליה את מעפיליה.
- ד. בשלב ההכנות הועמסה האונייה במרסי' בחומר גלם לבניית דרגשים ובהמשך יצאה למפרץ נסתר בקורסיקה לצורך הרכבתם.
- ה. המעפילים, 184 במספר, רובם חברי תנועות נוער ממרכז אירופה ומצפון אפריקה רוכזו ערב ההפלגה במחנות בנדול וסן ג'רום שבצרפת.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה יאיר ברקר אליו הצטרף 'הגדעוני' מאיר ריינס.
- ז. הצוות השכיר כלל רב חובל ומספר ימאים איטלקים.
- ח. משנשלמה בניית הדרגשים הפליגה הספינה אל מפרץ בנדול. המעפילים הובלו למפרץ רגלית והועלו לאונייה באמצעות סירת גומי.
- ט. בבוקר 5 בנובמבר, משנשלמה ההעמסה יצאה הספינה לדרך, נתיבה עבר מצפון לקפריסין ודרומה לאורך החוף הסורי. אז התברר שקדימה נתפסה והמפגש בוטל. כשהייתה מערבית לטריפולי שבלבנון חלף מטוס סיור מעל האונייה אך לא זיהה אותה. אחרי הצהריים נראתה במערב משחתת אך גם זו לא התקרבה לאונייה, נראה כי ההסוואה פעלה היטב, האונייה לא התגלתה.

49. קדימה

- א. שם הצופן – מיכאל, שמות קודמים - Elie, Rafael Lucia.
- ב. ספינת מפרש דו תרנית עשויה עץ בדחי 200 טון. אורכה היה 43 מטרים והיא הייתה מצוידת במערך מפרשים ובמנוע דיזל.
- ג. נרכשה על ידי אנשי המוסד בקיץ 1947 והועברה לפורטו ונרה שלייד לה-ספציה להכנות.
- ד. ביוני הוחלט להעביר את הספינה לונציה להמשך הכנות. במהלך העבודה הוחלט כי האונייה תיפגש בקרבת חופי הארץ עם עלייה ותקלוט את מעפיליה.
- ה. המעפילים, 794 במספר, היו ברובם בני תנועות נוער ששהו במחנה הכשרה ליד מילנו.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה חיים וינקלר (וינקי), מלוויה היו זאב פז, נירה הררי וה'גדעוני' מקס כהן.
- ז. הצוות השכיר מנה רב חובל איטלקי ושמונה ימאים, אחד מהם יהודי אמריקאי.
- ח. ביום ההפלגה עגנה האונייה ליד האי פלסטרינה. המעפילים הוסעו לאי ומשם בסירות דיג גדולות, שנשכרו במיוחד למשימה, הועברו אל האונייה העוגנת.
- ט. האונייה הרימה עוגן ויצאה לדרכה ב-5 בנובמבר, התוכנית להיפגש עם עלייה בוטלה עקב תקלות קשר ותקשורת. כשהייתה האונייה במרחק 70 מיל ממערב לביירות התגלתה ע"י מטוסי סיור ובעקבותיהם הגיעה גם משחתת.

50. הפורצים

- א. שם צופן – מרים, שם קודם - Maria Anick.
- ב. ספינת חופים קטנה באורך 27 מטר, מונעת בכוח מפרשים ובמנוע דיזל.
- ג. נרכשה בוילפרנס שלייד ניצה על ידי אנשי המוסד לעלייה ב' בצרפת.
- ד. לאחר רכישתה הועברה למרסיי ושם החלו הכנותיה, חלק מהעבודות בוצעו במפרץ בנדול וחלקן במעגן בסטייה שבקורסיקה - במאמץ להסתירן מעיני המודיעין הבריטי.
- ה. המעפילים השתייכו לשתי קבוצות. האחת ובה 123 מעפילים מפולין ומרומניה שהתה במחנה בנדול, השנייה ובה 44 מעפילים המתינה על סיפון האונייה *החלוץ* שעגנה ללא יכולת תנועה בקורסיקה.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה שלום דוליצקי, המלווים היו יוסף שחר (טוסק'ה), נפתלי ירדני וה'גדעונים' שלמה רזן (הנס) ומרגה גורן.
- ז. הצוות השכיר מנה רב חובל ושמונה מלחים צרפתיים.
- ח. ב-21 בנובמבר הגיעה הספינה למפרץ בנדול והטילה עוגן, המעפילים הובלו רגלית אל החוף ומשם הועברו לספינה בסירות גומי. לאחר מכן הפליגה האונייה דרום מזרחה, נכנסה למפרץ דה-פורט שבקורסיקה ואספה את המעפילים שהמתינו לה.
- ט. ב-24 בנובמבר המשיכה האונייה בדרכה בנתיב המוליך מאיי מיוון לחופי מצריים, הסוואתה פעלה היטב, היא התגלתה אך לא זוהתה. הספינה הגיעה לחופי תל אביב, הורידה את מעפיליה וחזרה לצרפת.

51. לא תפחידונו

- א. שם הצופן – הנוצרייה, שמות קודמים – Karuga, Saturna, Maria Christina.
- ב. ספינת עץ דו תרנית (Schooner), באורך 44 מטר, בעלת תפוסה של 500 טון ומצוידת במנוע דיזל.
- ג. נרכשה על ידי אנשי המוסד לעלייה ב' באיטליה בתיווכו של יוני בשם אגיס.
- ד. לאחר רכישתה הועברה לנמל לה-ספציה ושם החלה הכנתה.
- ה. המעפילים, 853 במספר, רובם ממרכז אירופה, היו חברי תנועות נוער.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה גד לסקר, מלוויה היו פנחס משקוב וה'גדעונית' ציפורה רוזן.
- ז. הצוות השכיר כלל רב חובל ושמונה ימאים איטלקים.
- ח. המעפילים הובאו לאונייה ממספר מחנות באיטליה, חלקם במשאיות וחלקם ברכבת. אל המעפילים צורף בהפלגה זו צוות של ארבעה אנשים מתעשיית הקולנוע האמריקאי, עדה סרני נעזרה בהצטרפותם לסיפור כיסוי לפיו עליית האנשים לאונייה היא סצנה בצילום סרט. חוף ההעמסה שנבחר היה סמוך ליישוב קטן בשם פשיה-רומנה. העלאת המעפילים לאונייה התבצעה ע"י סירות גומי שעשו סבבים בין האונייה לחוף, התהליך התנהל לאור זרקורים.
- ט. בבוקר 11 בדצמבר הרימה האונייה עוגן ויצאה לדרכה. בנתיבה עברה את כרתים מדרום, פנתה לכיוון אלכסנדריה ומשם החלה להפליג לאורך החוף המצרי. האונייה התגלתה על ידי מטוס סיור ב-22 בדצמבר כשהייתה מצפון לפורט סעיד, בהמשך הופיעה משחתת.

52. כ"ט בנובמבר

- א. שמות הצופן – החלוצי/ירושלים/יוחנן, שם קודם - Maria Giovanni.
- ב. ספינת מפרשים תלת תרנית (Schooner) עשויה עץ בדחי 420 טון, הונעה באמצעות שני מנועי דיזל ונעזרה גם במפרשיה.
- ג. אנייה זו פעלה קודם לכן בשם הצופן החלוצי, אז ניסתה להעלות מעפילים באלג'יר אך נאלצה לברוח כשעל סיפונה 44 מעפילים בלבד ומאז הסתתרה במפרץ ג'ירולטה שבקורסיקה. ב-24 בנובמבר חילצה הפורצים את מעפיליה אך היא נשארה לעמוד במקום המסתור כשמנועיה תקולים.
- ד. הכנותיה בג'ירולטה התמקדו בעיקר בתיקון המנועים.
- ה. המעפילים, 680 במספר, היו מגלויות שונות, הם המתינו להפלגתם במחנה Arenasse שליד מרסיי.
- ו. למפקד ההפלגה נתמנה מרדכי (מוקה) לימון אשר הגיע לג'ירולטה והצטרף לצוות המלווים שכלל את נמרוד אשל, יעקב בצר (קובה) וה'גדעוני' שלמה רוזן (הנסי).
- ז. הצוות השכיר כלל רב חובל ספרדי בשם הינדה ותשעה ימאים איטלקים.
- ח. ב-13 בדצמבר הוסעו המעפילים המיועדים ברכבת לבנדול, כאן המתינה להם הספינה *Setti Frateli* שנועדה להעבירם למפרץ ג'ירולטה. עם סיום עלייתם לסיפון יצאה *Setti Frateli* ליעדה, וחברה עם כ"ט בנובמבר.
- ט. ב-14 בדצמבר, עם סיום ההעברה, יצאה כ"ט בנובמבר לדרכה, ההפלגה נמשכה והתארכה, ב-26 בדצמבר כשהייתה ליד כרתים הופיע מטוס סיור מעליה ובהמשך הגיעו משחתות והחלו ללוותה.

53. האומות המאוחדות

- א. שם הצופן – הזקן, שם קודם – Archimedes.
- ב. ספינת עץ דו-תרנית באורך 27 מטרים ובעלת תפוסה של 350 טון, מונעת בכוח מפרשים ובמנוע דיזל.
- ג. נרכשה על ידי נציגי המוסד באיטליה והועברה לפורטו ונרה לצורך הכנתה.
- ד. עבודות ההכנה כללו בניית תאי שירותים ומטבח על הסיפון העליון ובנייתם של 500 דרגשים.
- ה. המעפילים, 537 במספר, היו צעירים שהשתייכו לתנועות נוער ממרכז אירופה וביניהם 34 ילדים.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה דוד מיימון, המלווים היו עמנואל ורדי וה'גדעונית' שושנה כרמלי (קלירס).
- ז. הצוות השכיר כלל רב חובל ושבעה ימאים איטלקים.
- ח. עם סיום ההכנות הפליגה הספינה לחוף פשיה-רומנה ובשלב זה הובאו המעפילים אל החוף, העלאתם לאונייה נעשתה באמצעות סירות גומי גדולות.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-24 בדצמבר, נתיבה עבר מצפון לקפריסין ודרומה לאורך חופי הלבנט. ב-1 בינואר כשהייתה בקרבת צור חלף מטוס מעל הספינה ומאוחר יותר נראתה משחתת מרחוק אך נראה כי הבריטים איבדו עניין בציד אניית מעפילים קטנה. האונייה הגיעה אל מול חוף נהרייה, עלתה לאור היום על החוף והורידה את מעפיליה באמצעות הסירות שהיו על סיפונה, סירות חתירה נוספות של 'הפועל נהרייה' סייעו בהורדה.

54. עצמאות (פאן קרשנט)

- א. שם הצופן – האת, החבר, שם קודם - Pan Crescent.
- ב. אוניית משא גדולה באורך 120 מטר ובתפוסה של 4,570 טון.
- ג. נרכשה בארה"ב יחד עם אחותה, פאן יורק, בינואר 1947. הרוכש - איש המוסד זאב שינד.
- ד. האונייה הוכנה בארה"ב ומשם יצאה לאירופה ועסקה משך מספר חודשים בהפלגות סחר מזדמנות. באוגוסט 1947 הוכנסה לנמל ונציה לניקוי מחסנים ובשלב זה ניזוקה מפצצה שהטמינו בה הבריטים. האונייה תוקנה והפליגה לים השחור להמשך הכנות.
- ה. המעפילים, 7,736 במספר, יהודים מרחבי רומניה בעיקר, בחתך גילים רחב.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה דב מגן (ברצ'יק), המלווים היו מיכה פרי, מאיר אברהם, אליעזר ערמון, גרישה שיינקמן, בצלאל פלדמן, אברהם פרטקין ואייק אהרונוביץ. המתנדבים האמריקאיים היו יוג'ין אלכס, צ'רל' וייס ואבי ליבני וה'גדעונים' גד ליפשיץ וחיים גולדיס.
- ז. הצוות המקצועי מנה רב החובל איטלקי, שישה סיפונאים איטלקיים וקצין מכונה יהודי בשם כץ.
- ח. המעפילים הגיעו ברכבות מכל רחבי רומניה, במעבר ג'ורג'ו עברו לרכבות בולגריות וב-26 בדצמבר הגיעו לבורגס ועלו לאוניות.
- ט. האוניות יצאו לדרך ב-27 בדצמבר, חלפו בשלום בין שדות המוקשים בים השחור ועברו (באמצעות שוחד) את הביקורות במעבר הבוספורוס. כשיצאו מהדרדנלים אפשרו לבריטים, על פי הסכמים מוקדמים, להובילם ישירות למעצר בקפריסין.

55. קיבוץ גליות (פאן יורק)

- א. שם הצופן – האחות, שם קודם - Pan York.
- ב. אוניית משא גדולה באורך 120 מטר ובתפוסה של 4,570 טון.
- ג. נרכשה בארה"ב יחד עם אחותה, פאן קרשנט, בינואר 1947. הרוכש - איש המוסד זאב שינד.
- ד. האונייה הוכנה בארה"ב ומשם יצאה לאירופה ועסקה משך מספר חודשים בהפלגות סחר מזדמנות. באוקטובר הפליגה לים השחור להמשך הכנות.
- ה. המעפילים, 7,600 במספר, יהודים מרחבי רומניה בעיקר, בחתך גילים רחב.
- ו. למפקד הפלגתן של שתי האוניות התמנה יוסי הראל שקבע את האונייה כספינת הפיקוד. מפקד האונייה היה ניסן ליותן, המלווים היו זלמן פרח, גדעון שוחט ועקיבא אופנברך. המתנדבים האמריקאיים היו ארווין וינגרטן, דוד לוונטל ודני מלובסקי וה'גדעוני' ראובן אורן.
- ז. הצוות המקצועי כלל את רב החובל גד הילב, את קציני הסיפון ורנר סלומון וויל' רוסטוקר ואת קצין המכונה אפרים צוקרמן. קבוצה זו הצטרפה לצוות הספרדי רשום ובו גם 'קפטן סטיב'.
- ח. המעפילים הגיעו ברכבות מכל רחבי רומניה, במעבר ג'ורג'ו עברו לרכבות בולגריות וב-26 בדצמבר הגיעו לבורגס ועלו לאוניות.
- ט. האוניות יצאו לדרך ב-27 בדצמבר, חלפו בשלום בין שדות המוקשים בים השחור ועברו (באמצעות שוחד) את הביקורות במעבר הבוספורוס. כשיצאו מהדרדנלים אפשרו לבריטים, על פי הסכמים מוקדמים, להובילם ישירות למעצר בקפריסין.

56. ל"ה גיבורי גוש עציון

- א. שם הצופן – הזקנה, שם קודם - Sylvia Starita.
- ב. ספינת עץ דו תרנית (Schooner) בדחי 150 טון ובאורך 22 מטר, מצוידת במנוע דיזל.
- ג. נרכשה באיטליה על ידי עדה סרני והועברה לוונציה שם החלה הכנתה.
- ד. ההכנות כללו בניית דרגשים (שלד מורכב מצינורות בניין ועליו משטחי עץ) והטענת הספינה בדלק ל-16 ימי הפלגה ומזון לשבועיים.
- ה. המעפילים, 273 במספר, הגיעו ממחנות העקורים באוסטריה ומהאזור האמריקאי בגרמניה. מקצתם יוצאי הונגריה שהגיעו דרך שוודיה. רוב המעפילים היו צעירים ואלה קיבלו עדיפות עקב המאורעות שהתחוללו והחריפו באותה עת בארץ.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה יצחק לנדוואר וה'גדעוני' היה יחיאל אדמוני.
- ז. הצוות השכיר מנה רב חובל, שלושה מלחים ושני מכונאים.
- ח. ערב ההפלגה הוסעו המעפילים ברכבת לוונציה וב-14 בינואר הועברו בשתי סירות לאונייה שהמתניה להם קשורה למזח בקרבת תעלת פלסטרינה.
- ט. האונייה יצאה לדרך ב-17 בינואר 1948, בדרכה התמודדה עם ים סוער ותקלות מנוע שגרמו להתארכות המסע. בשלב מסוים תוכנן עבודה מפגש עם בונים ולוחמים, כדי להעביר אליה את המעפילים ולחזור לאיטליה, אך החבירה לא התבצעה. ב-31 בינואר התגלתה על ידי מטוס סיור ואחר כך הופיעה משחתת והחלה ללוותה.

57. ירושלים הנצורה

- א. שם הצופן – הקדוש, שמות קודמים - Cicilio, Cicino Viaregga, Ambrosiana.
- ב. ספינת חופים דו תרנית (Schooner) בדחי 300 טון, עשויה עץ ומצוידת במנוע דיזל.
- ג. נרכשה על ידי עדה סרני במילנו ולאחר רכישתה הועברה לגאאטה לצורך הכנתה.
- ד. ההכנות כללו בניית דרגשים ובניית צריף עץ שיועד למטבח, כן הוטענו בספינה מזון ומים להפלגה.
- ה. המעפילים, 680 במספר, היו בעיקר ממזרח אירופה, הם התקבצו במספר מחנות הכשרה באיטליה.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה יהודה צפתי, אליו הצטרפו משה דפני, מלווה נוסף מקיבוץ גשר וה'גדעוני' דניאל סנדלר.
- ז. הצוות השכיר מנה רב חובל איטלקי, מכונאי ראשי, רב מלחים ושלושה סיפונאים.
- ח. חוף ההעמסה שנבחר היה פשיה רומנה, להעמסה הובאו שש סירות גומי.
- הספינה עגנה במרחק 400 מטרים מהחוף והעבירה חבל אל מזח מאולתר, סירות גומי החלו בסבבים. כשהועלו מחצית האנשים החל הים לגעוש ואחת הסירות התהפכה. הפעולה הופסקה והושלמה כעבור יומיים בחוף גאאטה, בסיוע ספינת דייג קטנה.
- ט. ב-3 בפברואר לפנות בוקר הרימה האונייה עוגן והפליגה דרומה לכיוון אלכסנדריה ומשם פנתה מזרחה. ב-10 בפברואר כשהייתה במרחק 80 מיל מחופי הארץ הופיע מטוס סיור מעל האונייה. לאחר שעתיים הופיע מטוס נוסף ולפנות ערב הופיעה משחתת והחלה ללוותה.

58. לקוממיות

- א. שם הצופן – ז'בלה, שמות נוספים - Abdul Hamid, Setti Frateli.
- ב. ספינת חופים תלת תרנית עשויה עץ, בדחי 350 טון ובאורך 47 מטר, מצוידת במפרשים ובמנוע דיזל.
- ג. נרכשה בתחילת נובמבר 1947 בנמל נאפולי והועברה ללה-ספציה לצורך הכנתה.
- ד. במהלך ההכנות התברר שזהותה נחשפה. האונייה חמקה לצרפת ועם הגיעה נדרשה להעביר מעפילים מבנדול למפרץ ג'ירולטה שבאי קורסיקה. משימתה הבאה הייתה העלאת מעפילים מצרפת ארצה.
- ה. המעפילים, 699 במספר, התרכזו במספר מחנות בדרום צרפת, מאה ושמונים מהם יוצאי צפון אפריקה, מאתיים ושמונים בני תנועות נוער מאירופה והיתר משפחות מטופלות בילדים.
- ו. מפקד ההפלגה היה אבנר גלעד, המלווה היה יעקב בן ציון וה'גדעוני' אהרון מיכאלי.
- ז. הצוות השכיר מנה רב חובל ו-9 ימאים איטלקים.
- ח. המעפילים הועברו למרסי ב-12 משאיות גדולות ומשם הובלו לכיוון חוף ההעמסה בקרבת סן-טרופז.
- ט. האונייה יצאה לדרך ב-8 בפברואר 1948. בדרך נערכו בה שינויים שנועדו להסוואתה ועל חרטומה נכתב השם 'עבדול חמיד'. בשלב מסוים פרץ על הסיפון מרד מעפילים אך המלווים הצליחו להשיב את הסדר על כנו. ב-19 בפברואר כשהייתה האונייה ממערב לביירות עבר מעליה מטוס סיור ובעקבותיו הגיעה משחתת והחלה ללוותה.

59. בונים ולוחמים

- א. שם הצופן – דינה, שם קודם אנצו סרני, שם מקורי - Rondina.
- ב. ספינת משא קטנה, עשויה עץ, באורך 34 מטר ובדחי 550 טון מצוידת במנוע דיזל.
- ג. כשהוחרמה בהפלגתה הראשונה (תחת השם אנצו סרני) הוכיחו הבעלים שנעצרה מחוץ למים הריבוניים. בית המשפט הורה אז לשחררה והיא הוחזרה לגנואה.
- ד. האונייה יועדה להפליג לנמל בקאר שביוגוסלביה שם המתינו לה מעפיליה. ההכנות היו קצרות הפעם מאחר וחלק גדול מהתשתית שרד מהפלגתה הקודמת.
- ה. המעפילים, 1,000 במספר, היו בני תנועות נוער, רובם מבולגריה, הם הוכנו במחנות הכשרה שונים ברחבי בולגריה והוסעו לבקאר ברכבת שנשכרה במיוחד עבורם.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה משה רבינוביץ אליו הצטרפו המלווה פנחס דפני, וה'גדעוני' שמשון לוטן.
- ז. הצוות השכיר מנה רב חובל ושבעה מלחים איטלקיים.
- ח. עם הגעת האונייה לנמל בקאר הובאו המעפילים לנמל ברכבת והועלו לסיפונה. הפעולה נעשתה בגלוי, השלטונות עזרו וסייעו.
- ט. הספינה יצאה לדרך ב-18 בפברואר והפליגה דרומה לאורך הים האדריאטי, עברה מצפון לכרתים ופנתה דרום מזרחה לכיוון חופי ארץ ישראל. ב-28 בפברואר כשהייתה מול חוף ניצנים, התגלתה על ידי מטוס סיור ומאוחר יותר הגיעה משחתת והחלה ללוותה.

60. יחיעם

- א. שם הצופן – המושיע, שמות קודמים – Esmeralda, Peppino.
- ב. ספינת עץ דו תרנית בדחי 560 טון, מצוידת במנוע דיזל.
- ג. נרכשה בונציה ע"י אנשי המוסד לעלייה ב'.
- ד. במחסניה נבנו 850 דרגשי עץ ועל סיפונה הוקמו מטבח ומרפאה.
- ה. המעפילים, 786 במספרם הסופי, היו מגלויות שונות, חלקם בני תנועות נוער וחלקם לא מאורגנים.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה אלי זהר, המלווים היו חיים סנש, עמנואל קצב וה'גדעוני' חנה סרני (בתם של עדה ואנצו סרני).
- ז. הצוות המקצועי כלל רב חובל וארבעה ימאים איטלקים ועוד מכונאי מתנדב אמריקאי.
- ח. הספינה הגיעה לחוף ההעמסה בפורמייה ב-10 במרס והספיקה להעלות 236 מעפילים אך אז נצטוותה לצאת במהירות ולחבור עם האונייה תמר (נחשון-הקסטל) - מנועה של תמר התקלקל. יחיעם אספה גם את מעפיליה של תמר וב-12 במרס המשיכה בדרכה. הרכב הקבוצות שלא היה הומוגני התגלה כבעייתי.
- ט. הספינה המשיכה באיטיות בנתיב רצוף בעיות ניווט ותקלות. חלק מהתקלות תוקנו בסיוע הצי האיטלקי ובזכות קשריה של עדה סרני והאונייה המשיכה בנתיבה לכיוון חופי הארץ. ב-28 במרס, כשהייתה במרחק 63 מיל מראש הכרמל, התגלתה על ידי מטוס. בעקבות דיווח המטוס הגיעה משחתת והחלה ללוותה.

61. טירת צבי

- א. שם הצופן - חיימקה, שמות הקודמים - Rina, Vivara.
- ב. ספינת חופים (Coaster) באורך 43 מטרים ובדחי 600 טון מונעת במנוע דיזל.
- ג. נרכשה על ידי אנשי המוסד באיטליה.
- ד. הכנותיה כללו בניית דרגשים, הוספת שתי סירות הצלה על הסיפון וטעינת המכלים ב-18 טון דלק וב-24 טון מים.
- ה. המעפילים, 798 במספר, מחציתם בני תנועות נוער והיתר בטווח גילים רחב ובכללם 70 ילדים ותינוקות.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה בצלאל פלדמן, המלווים היו יובל ציזלינג, אסנת גולדנברג וה'גדעוני' יוס'קה לזרובסקי. כן הצטרפו שני מתנדבים אמריקאים: ארנולד קייט ואליהו ברגמן וסטודנט מתנדב משוויץ בשם אלי חבוניק.
- ז. הצוות השכיר מנה רב חובל ושבעה ימאים.
- ח. משנסתיימו ההכנות יצאה הספינה לחוף פורמייה במפרץ גאטה. בליל 1 באפריל 1948 הועלו לסיפונה 400 מעפילים. למחרת חברה האונייה עם סירה שהעבירה אליה את המזון הנדרש להפלגה ובערב העלתה את יתרת המעפילים.
- ט. ב-3 באפריל 1948 הרימה האונייה עוגן ויצאה לדרך. נתיבה עבר מצפון לכרתים ומדרום לקפריסין ישירות אל מפרץ חיפה. ב-12 באפריל כשהייתה בטווח 39 מיל מחופי הארץ התגלתה על ידי מטוס סוור. שעתיים אחר כך הופיעה משחתת והחלה ללוותה.

62. משמר העמק

- א. שם הצופן - מיכל, שם קודם - San Michele.
- ב. ספינה קטנה עשויה עץ, בדחי 400 טון ובאורך 45 מטרים מונעת במנוע דיזל.
- ג. נרכשה במספנת Starita בנאפולי באמצעות אנשי המוסד משה זקימוביץ ('זקי') ובנימין ירושלמי.
- ד. במסגרת ההכנות נבנו במחסן הראשי 800 דרגשים, כן הובאו לסיפונה מי שתייה ודלק ל-14 ימי הפלגה.
- ה. המעפילים, 782 במספר, רובם ממזרח אירופה, מתוכם 48 תינוקות עד גיל שלוש, 150 ילדים עד גיל עשר וכ-100 נשים הרות.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה דוד איזין, אליו הצטרפו המלווה טדי רוזנפלד (מתנדב יהודי אמריקאי) וה'גדעוני' בני ברקוביץ.
- ז. הצוות השכיר מנה רב חובל, מכונאי ראשי, מכונאי זוטר וארבעה מלחים - כולם איטלקים.
- ח. משנסלמו ההכנות, הפליגה האונייה וחברה עם ספינת הדייג 'מריה כריסטינה' וזו העבירה לסיפונה קבוצה קטנה בת 23 מעפילים מטריפוליי שבלוב וגם תוספת מזון וכלי אוכל. לאחר המפגש המשיכו הספינות צפונה לכיוון חוף פורמייה שם המתינו רוב המעפילים. התהליך ההעלאה התבצע במשך שני לילות, ספינת הדייג סיעה בהעברת המעפילים מהחוף לאונייה.
- ט. האונייה יצאה לדרכה בבוקר 14 באפריל 1948, כשהייתה בין כרתים לקפריסין הופיע מעליה מטוס סוור ובעקבותיו הגיעה משחתת והחלה ללוותה.

63. נחשון – הקסטל

- א. שם הצופן – תמר, שם קודם – Tadorne.
- ב. ספינת דייג (מכמורתן) עשויה ברזל באורך 46 מטר ובדחי 400 טון מונעת בכוח קיטור.
- ג. נרכשה בנמל לה-רושל באמצעות רב חובל יהודי בשם וייל שהסכים לרשום את האונייה על שמו.
- ד. יצאה לדרכה בפעם הראשונה בתחילת מרס 1948 אך אז התקלקל מנועה ומעפיליה הועברו לאונייה יחיעם. נחשון - הקסטל חזרה לתיקונים ונערכה להפלגה נוספת באמצע אפריל.
- ה. המעפילים, 550 במספר, רובם צעירים בני תנועות נוער, מחציתם מיוצאי צפון אפריקה, התקבצו בצרפת והובאו למחנה ליד בנדול.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה יוסף (יוסק'ה) אלמוג, אליו הצטרפו המלווה ישראל שנקמן וה'גדעוני' שלום בורנשטיין וכן מכונאי מתנדב בשם משה ואדם נוסף בשם וויס.
- ז. הצוות השכיר מנה רב חובל, קציני ים, ימאים ומסיקים – קורסיקאים.
- ח. המעפילים הובאו ב-13 באפריל למפרץ בנדול והועלו לאונייה.
- ט. נחשון-הקסטל יצאה לדרך ב-14 באפריל. כשהייתה בין מסינה לכרתים אזלו המים המשמשים להפקת הקיטור ונשקלה אפשרות להיפגש עם משמר העמק לצורך השלמת המלאי. החבירה לא יצאה לפועל והאונייה נאלצה להשתמש במי ים. ב-26 באפריל כשהייתה כ-50 מיל מערבית לחיפה התגלתה ע"י מטוס ובהמשך הופיעו כלי שייט בריטיים והחלו ללוותה.

64. לניצחון

- א. שם הצופן – חבצלת, שמות קודמים - Borea, Christina Tullia.
- ב. ספינת חופים דו תרנית, בדחי 220 טון ובאורך 32 מטרים, עשויה עץ ומצוידת במנוע דיזל.
- ג. נרכשה על ידי אנשי המוסד באיטליה.
- ד. בשונה מהפלגות ההעפלה קודמות צוידה הספינה בשני רובים ואקדח, לקראת האפשרות שיתנכלו לה ספינות ערביות בנתיבה, או שתתקל בכוח עוין באזור חוף הנחיתה.
- ה. המעפילים, 189 במספר, משויכים למספר תנועות נוער, רוכזו במחנה הכנה ליד גאטה.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה בני קרביץ, המלווים היו גדעון וייסר וה'גדעוני' ראובן אורן ('פופכן'). רופא שהיה בקהל המעפילים (דר' סיקובר) נתמנה כרופא ההפלגה.
- ז. הצוות השכיר מנה רב חובל ושישה אנשי צוות איטלקיים.
- ח. המעפילים הועלו לאונייה בברינדיזי.
- ט. הספינה יצאה לדרכה ב-9 במאי 1948 ותוכננה לחבור עם מדינת ישראל ולהעביר את מעפיליה. עקב המצב הביטחוני המעורפל בארץ (תום המנדט והכרזת המדינה) החליטו מפקדי האוניות לבטל את העברה ולהפליג בשיירה. כשהתקרבו לחופי הארץ האירו משחתות בריטיות על האוניות בזרקור אך לא יצרו מגע. הספינה הטילה עוגן מול נמל תל אביב וב-17 בחודש הורידה את המעפילים לנמל וחזרה לאיטליה.

65. מדינת ישראל

- א. שם הצופן – נרקיס, שם קודם - Orchidea.
 - ב. ספינת חופים דו תרנית (Schooner), בדחי 240 טון ובאורך 33 מטרים המונעת באמצעות מנוע דיזל.
 - ג. נרכשה באיטליה והוכנה להפלגה בנמל גאטה.
 - ד. בשונה מהפלגות ההעפלה קודמות צוידה הספינה בשני מקלעי 'ברן' מתוצרת בריטניה ארבעה רובים, תת מקלע ואקדח, נשק זה יועד לאפשרות שיתנכלו לה ספינות ערביות בנתיבה, או שתתקל בכוח עוין באזור חוף הנחיתה.
 - ה. המעפילים המיועדים, 243 במספר, המתינו במחנה המעפילים שליד גאטה, הם היו יוצאי רומניה ברובם, חברי תנועות נוער בטווח גילים גדול.
 - ו. מפקדה של האונייה היה עמי זינגר (עמיר) המלווה היה איש 'החבורה' ספי דיכטר וה'גדעוני' עובד שדה.
 - ז. הצוות השכיר כלל רב חובל ושישה ימאים - כולם איטלקים.
 - ח. ב-7 במאי הוסעו המעפילים לחוף פורמייה והועלו לסיפון האונייה.
 - ט. האונייה יצאה לדרכה ב-8 במאי 1948 ותוכננה לחבור עם לניצחון ולקבל את מעפיליה. עקב המצב הביטחוני המעורפל בארץ (תום המנדט והכרזת המדינה) החליטו מפקדי האוניות לבטל את ההעברה ולהפליג בשיירה.
- כשהתקרבו לחופי הארץ האירו משחתות בריטיות על האוניות בזרקור אך לא יצרו מגע. הספינה הטילה עוגן מול נמל תל אביב וב-17 בחודש ירדו המעפילים בגלוי אל חוף.

66. קרב עמק איילון

- א. שם הצופן – המורד, שם קודם – Fabio.
- ב. ספינת משא דו תרנית (Schooner) עשויה עץ באורך 37 מטרים, מצוידת במנוע דיזל ובמפרשי עזר.
- ג. נרכשה על ידי אנשי המוסד לעלייה ב' באיטליה.
- ד. בשונה מהפלגות ההעפלה קודמות צוידה הספינה בארבעה מקלעים, תשעה תת מקלעים (סטן) ורובה אחד. הנשק יועד למקרה של התקלות באוניות הצי המצרי או למקרה של התקלות בכוח עוין בחוף הנחיתה.
- ה. המעפילים, 706 במספר, מרביתם בגיל גיוס, הוכנו בימים שלפני ההפלגה בשני מחנות בדרום-צרפת. היו בהם בני נוער מהונגריה, מצ'כיה ומצפון-אפריקה.
- ו. למפקד ההפלגה התמנה דוד שטרן, המלווים היו בן ציון סטולפר, גלעדה לוי, ווילי רוסטוקר וה'גדעוני' רות חייקין.
- ז. הצוות השכיר מנה רב חובל ושישה מלחים ומכונאים איטלקים.
- ח. יצאה מאיטליה ב-17 במאי והגיעה למפרץ בנדול שבצרפת שם הועלו המעפילים על סיפונה.
- ט. האונייה יצאה לדרכה ב-19 במאי 1948. במרחק שלושה ימים מחופי הארץ הונחתה לחבור לאוניית חיל הים אילת כדי שזו תלווה ותאבטח אותה. המעפילים הורדו ב-29 במאי בחוף שדות ים. האונייה המשיכה לאחר מכן למפרץ חיפה (נמל חיפה היה עדין בשליטת הבריטים) והעבירה את צוות המלווים בסירה למעגן הקישון שהיה כבר בשליטת צה"ל.

7.5 נספח ה' – חללי ההתכתשות על הסיפונים

בהתכתשות על הסיפונים, בתקופה הנדונה, נהרגו אחד עשר מעפילים:

- באונייה פלמ"ח – המעפיל יונה דב שורץ, בן 31 יליד הונגריה. נהרג כתוצאה מירי.
- באוניה כנסת ישראל – המעפיל אייזיק רוזנבאום, בן 16 יליד רומניה, ויתכן הרוג נוסף, שניהם מירי, בשלב ההתנגדות למעבר לאוניית הגירוש.
- באונייה לנגב – המעפיל הרברט לזר (כונה זמנית 'המעפיל האלמוני'), בן 25 יליד אוסטריה. נהרג כתוצאה מירי.
- באונייה תיאודור הרצל – שלושה מעפילים: אהרן דוב, בן 24 יליד צ'כיה. פנחס וייס, בן 24 יליד הונגריה ומנחם סמט, בן 19 יליד סלובקיה. נהרגו כתוצאה מירי.
- באונייה אקסודוס – שני המעפילים: צבי יעקובוביץ, בן 15 ומרדכי בוימשטיין, בן 23 שנהרגו מירי, והמלווה האמריקאי ביל ברנשטיין, בן 23, שנהרג ממכה בחפץ כלשהו.
- באונייה אף על פי כן – המעפיל נח גולדפארב, בן 25. נהרג כתוצאה מירי.

7.6 נספח ו' – ה"רדארים" שעל הכרמל

RADAR (Radio Detection And Ranging) - מכשיר המודד כיוון וטווח לאובייקטים באמצעות גלי רדיו. בעברית: **מכ"ם** (מגלה כיוון ומרחק).

הופעל בחיל האוויר הבריטי בצורה נרחבת בתחילת מלחמת העולם ונחל הצלחה בגילוי מטוסים גרמניים ותוקפים ב'קרב על בריטניה'. פיתוחו לא פסק במהלך המלחמה לפיכך נקראו והורסו הראשונות שיוצרו והופעלו: Air Ministry Experimental Station - AMES.

בעקבות הצלחתו בתחילת המלחמה יוצר ונשלח לחזיתות השונות. הותקן על רכס הכרמל בסוף שנת 1940 כדי להגן על נמל חיפה מפני תקיפות אוויריות של מדינות הציר. מיקומו המדויק (ליד מנזר הנשים הכרמליטי) נבחר בקפידה לאחר סיורים מקדימים וחישובים הנדסיים.¹²⁶²

לקראת סוף המלחמה הופסקה פעילותו של המכ"ם על הכרמל אך בעקבות התגברות גל ההפעלה הותקן מחדש. המערכות שפעלו על ההר היו ניידות ובמהלך התקופה הוחלפו היחידות המפעילות וגם המכשירים עצמם כחלק מסבבי תחלופה וניוד כוחות.¹²⁶³ במהלך שנת 1946 פעלה על ההר יחידה 582 ואנשיה הפעילו מכשיר AMES 5 - רדאר אווירי בתדר נמוך (176 מגה"צ) לגילוי מטוסים מנמיכי טוס. בשנת 1947 בוצעה תחלופת יחידות ועל ההר הוצבה יחידה 14091 שהפעילה רדאר אווירי מדגם AMES 14 (מכ"ם דצימטרי, S-Band).¹²⁶⁴ על פי מאפייניו לא הייתה למכשיר יכולת גילוי אוניות אלא בטווחים הקרובים לחיפה (כ-35 מיל) ולא זה היה ייעודו.

המכ"ם נועד לבקר את מטוסי הסיור שמעל הים ונתונו הטכניים אפשרו החזקת מגע עם מטוס עד לטווח של 200 מיל ויותר.¹²⁶⁵ מערכות העזר שפעלו בצד המכ"ם היו מד גובה מדגם AMES 13 וכן מערכת לזיהוי עמית/טורף (זע"ט) IFF Mark 3.¹²⁶⁶ המערכות אפשרו למרכז הבקרה (S.O.R), גם הוא באותו מתחם, לבקר את פעולתם של מטוסי הסיור מעל הים ולסמן את מיקומם ע"ג מפה.

המתקן בגבעת ח'רייבה - "הרדאר הקטן" לא היה רדאר, זו הייתה ככל הנראה אנטנת קשר.¹²⁶⁷ הוא לא הופעל ע"י אנשי חיל אוויר (RAF), לא נשמר כמתקן רגיש והאנטנה שבראשו הייתה קטנה מלשמש מכשיר רדאר.

1262 TNA, AVIA 7/683, דוח סיור מקדים להתקנת המכ"ם על רכס הכרמל, 4.10.1940.

1263 TNA, AIR 29/25, הוראה לסגירת מתחם הרדאר ומרכז הבקרה 24-SOR על הכרמל, 7.2.1945.

1264 TNA, AIR 24/1909, פקודת סגירה ליחידה 582 ופקודת הקמה ליחידה 14091, 28.4.1947.

1265 David Lee, *Wings in the sun, A History of the Royal Air Force in the Mediterranean 1945–1986*, HM stationary office, London (1989) p.17.

1266 TNA, AIR 10/3235, AMES 14 ספר מפעיל, יולי 1946.

1267 נאור – רדאר, עמ' 118.

Why then did the British not resort to using their guns, not even once? Why didn't they utilize their superiority and "win?" The response from this research dissertation is that their superiority was alleged, and the British did not have the ability to operate their guns.

During war, a destroyer's ability is estimated by its offensive munitions, its defense systems and its operational level of its crew. These are on the same side of the scale to measure its strength. Yet in times of peace, there are political restrictions, both external and internal, moral inhibitions and obstacles based on values.

The final measure of ability is therefore affected by both sides of the scale – power on the one hand, and other restrictions on the other hand. In summarizing both sides, it seems that the limitations on the British Navy tipped the scales. Guns weren't fired and the *haapala* did not end. The *haapala* enterprise proves that steel and explosives are not the sole parameters in the equation of forces.

In February 1948, the British assigned the Land of Israel problem to the UN. The UNSCOP committee recommendations were for the British Mandate to end and for the country to be partitioned. The Mandate ended on May 15 with British forces leaving by the end of June. The British weren't pleased to leave because of their increased interest to continue to rule this stretch of land in the heart of the Middle East. Despite this they left.

The main reason for their leaving is still a subject of research. In 1978, during a convention of researchers in Jerusalem, led by Prof. Ilan Amitzur and attended by well-known researchers, participants tended to think that the reason for their departure was due to global changes in world politics and the Cold War. Recent research of Zvi Greenberg points to the economic difficulties of the British following World War Two, and sees this as the reason for their leaving. The terror acts of the Jews, as well as the *haapala* enterprise do not come up in research as direct reasons for the departure of the British.

This research paper does not claim to have the reason of why the British left. Yet, based on this dissertation, it does appear that the *haapala*, chosen by the Zionist leadership to prompt the British to leave, did seep into the awareness of world power leaders. The issue of Jews immigrating to the Land of Israel was defined by them as a problem in need of a solution. It came up in Truman's declaration on Yom Kippur of October 1946, and in Gromyko's address in the UN in May 1947. The *haapala* therefore accompanied the British to the UN corridors in New York as well as the coasts of Palestine. The *haapala* was an obstacle for the advancement of British international ties, and a stumbling block in implementing their interests in the Middle East.

A question arises: why didn't the British succeed in stopping the *haapala*? The *maapilim* came by sea where the British Navy ruled bar none. The guns aboard its ships could have easily sunk each ship of the immigrants. If just one ship would have been sunk, possibly the entire *haapala* enterprise would have ended. It's hard to believe that the *maapilim* would go aboard ships with the risk of sinking looming large.

The strike to the deportation ship *Ocean Vigour* in Cyprus's Famagusta Bay was ample proof to the British that Cyprus was not safe for their ships. In addition, there was damage to the air radar and attacks on airports in February 1946. Apparently, the British were forced to undergo a lengthy process of deployment and removing troops from Palestine against their original plan. It's important to note that the Palyam's guerilla activities were all within the unwritten legal parameters of the struggle. The ships that incurred damage were directly involved in deporting *maapilim*. British sailors were not hurt. The message was clear, fallout was minimal, with a commendable impression of determination and professionalism.

Behind the scenes, the struggle was far from respectable. The rules were different in what was termed "the Shadow War." For weeks or months prior to the ships' sailing, the British attempted to prevent the ships from leaving. They reckoned that it would be better to stop the ships before they were en route. Diplomatic efforts proved unsuccessful.

Another attempt was to utilize the Intelligence units to spread rumors and misleading information. For example, agents in Italy tried to have local residents think that the ships carried fleeing Fascists. In Romania, they spoke of Romanian Army defectors escaping with arms. For the Russians, rumors spread that the *maapilim* were a cover story for American agents running away from Russia. The Turks were told that the ships that would pass the Bosphorus were infested with plague, and so on.

Pressure was applied, procedures were disrupted, in an all-out effort of the British Agents. In the summer of 1947, there were physical hits to some ships, several with explosives and mines. This was all to no avail. The ships were purchased and prepared, the *maapilim* were transported to and embarked on the ships which travelled to the Land of Israel. Despite the attempts of the British to spread misleading information, rumors and other acts of deception, the Mossad people had ingenuity and were resourceful. They were no strangers to the Shadow War.

by Mike Eldar, retired Israeli Navy commander and author of the book, *Shayetet 13*. Ben-Nun was modest and defined the offensive attacks of the Huliya as "a bite on the tip of the tail of the British lion." This appeared extremely humble, since the impact of the activities were more than a mere bite. Judging by the British activities, these activities were not only impressive on a professional level, but also resulted in a shift of British activities. Some of these changes were of strategic importance.

The sinking of coastal patrols in Haifa Port and Jaffa Port during the Night of the Trains was an impressive operation. Despite the improvised measures and the negligible experience of the assaulters, they managed to invade the ports, swim, dive, attach mines and escape in one piece. The reports of the British officers, as well as the press, were about experienced divers and new types of mines, alluding to Russian involvement. Following this attack, underwater defense nets were brought in, as well as underwater floodlights and a stock of deep small depth charges. Several months later, a unit of divers was brought to the country under the command of Lt. Commander Crabb, known for his boldness in the British Navy.

The attack on the *Empire Rival* on August 22, 1946 was a significant blow. The deportation ship was damaged and hauled to Port Said, and then to Alexandria Port for repairs. The Navy had difficulty replacing this ship. Therefore, a decision was made that deportation ships would not dock permanently at Haifa Port. Landing barges would serve as transport vessels from the port to the deportation ships – at a considerable distance from the port.

Crabb's divers unit discovered and defused a mine in the refueling dock in Haifa Port. Following this, it was decided that destroyers would no longer refuel at Haifa Port (home port of the Palestine Patrol). Destroyers would go to Port Said. Haifa Port became a place for brief stopovers instead of its original purpose as a home port and respite spot for sailors. Port Said, further away, turned into an important station for logistics and refueling.

The *maapilim* who fought the British aboard the ships were not regular forces, but part of an ad hoc voluntary mechanism. Their training was minimal. Yet the numbers of *maapilim* aboard the ships outnumbered those who overtook the ships. The improvised ammunition was not much less than of the British. After all, it was cold ammunition. The women and children aboard the ships proved to be a great advantage to the Zionists. The British were careful to avoid hurting the women and children, and tried by all means to shun contact. Those aboard a specific ship would have another advantage – their savvy in operating the ship from different spots. They knew how and where to set traps, to block and to await the Navy's sailors.

In summary, the fighting stage aboard the ships did not hold promise for the British as it did in the open sea. From the onset of the deportations to Cyprus, in August 1946, and until the UN decision on November 29, 1947, 30 ships were intercepted. Bitter skirmishes took place on one-third of them. In some cases, the *maapilim* were able to take British sailors captive, disarm them, beat them, sometimes throwing them overboard. Some British sailors preferred to jump to the sea rather than use live ammunition. Despite local successes (of the Zionists), in most cases, the British were able to overtake the ships. The struggle on the *Haim Arlosoroff* was the only one which ended with the failure of the boarding team, but the ship didn't arrive on the shore of a Jewish settlement, but in the vicinity of the British army camp.

The struggle of the *maapilim* of the *Exodus* ended with its surrender. Yet the official struggle impressed the admirals, and the near defeat of the battle was remembered for a long time. When the *Pans* sailed, the admiral knew that these ships would not be boarded. They defined the ships as "Unboardable," thus defining the struggle aboard the ships. Both sides made great efforts to have the skirmishes end without casualties.

Efforts to avoid bloodshed were in the third arena – guerilla warfare – despite the use of explosives and bombs, when the Zionists had a significant advantage. Yohai Ben-Nun (commander of the Huliya, underwater sabotage squad) was interviewed

A second arena of the struggle was aboard the *maapilim* ships. Here, the advantage of the British was not significant. Although the ships were detected at a great distance, the British delayed boarding them until they entered territorial waters – a thin and problematic strip. The delay of the British boarding narrowed down their advantage of early detection. They were under unbearable time pressure. The window of opportunity from when the ship crossed the permitted sea strip and until takeover was several minutes to a quarter of an hour. During this extremely short time, the Navy ships would have to order a halt to the *maapilim* ships' sailing, then carefully cling to the ship, and transfer a large group of sailors to board before it would reach the shoal line where the destroyers couldn't operate. To make most of this method, the British ran training and practice drills, with combat doctrines and specific goals. Live ammunition was not the preferred method. The British preferred to complete the operation without resorting to ammunition, to keep the casualty rate low.

The reasons for the delay of the British boarding the ships were not connected to the opponents. It was Britain herself which set limits. As an island and a Colonial empire, Britain made sure to follow all the treaties and conventions connected to sailing in the open seas, and would not violate these regulations. The Corfu Incident took place at the peak of the *haapala* and pushed the British to a corner, forcing them to choose between their principles of freedom of navigation or controlling the passage to Palestine. The British chose freedom of navigation.

The Zionists entered the Land of Israel clandestinely, and so were a provocation. They viewed the struggle aboard the ships as a legitimate way to convey to the British that the *maapilim* would not give up on their right for immigration. They also believed that the *haapala* would influence world opinion. This struggle had its restraints: the Zionist leadership were worried about the increase of casualties, both regarding the ethical meaning of loss of life, and out of concern that the *maapilim* would be deterred from going aboard the ships. This would cause the *haapala* enterprise to cease, and so the Zionist leadership would lose a major part in its struggle.

would not confront the British following the UN's decision (the Partition Plan). The Zionist leadership thought of preventing the ships from sailing. The British looked to avoid a skirmish at sea. Finally, it was agreed that the ships would sail directly to Cyprus. The Zionist leadership exhausted the *haapala* option as political leverage. The British ceded on the struggle, and the gates finally fell in the spring of 1948. The last ships of the *maapilim* entered the country preparing for war, not against British destroyers but rather against the possible threat of the Egyptian Navy. The British were in the process of leaving Palestine, and the 1948 war had started.

Analysis

This dissertation focuses on analysis of the three confrontation fronts: the open sea, aboard the ships, and the guerilla attacks. In the seaways, the experienced and well-equipped Navy had clear superiority over the dilapidated ships. Sixty *maapilim* ships sailed to the Land of Israel onwards of September 1945, from when the patrols had started. Only eight of them managed to get away – the smallest ships with the least *maapilim*.

As compared to the organized and efficient Navy patrols, the Haganah's plan was amorphous, and not all agreed to it. The *haapala* was run by several authorities with a vague hierarchy, each with their own agenda. The Palyam people hoped the *haapala* would succeed to reach the coast. The Mossad people thought of minimizing the number of ships that would be confiscated, and the political echelon had a third agenda.

In summary, the sophisticated British maritime forces confronted a decentralized system without an agreed upon infiltration strategy. The results reflected this. The reality was more complex with the main players at the same game, but with different rules. The undetected arrival of the *Hochelaga* ship to Haifa Port illustrates the point. Those escorting the ship hoped to take advantage of "the success" by arriving at the Kiryat Haim coast. The leadership instructed the ship to enter the port and surrender. At this stage, "flooding" the detention camp in Atlit rather than allowing 512 *maapilim* to enter the country was essential for the struggle.

while solving the problem of the overcrowded camps in Cyprus. The British decided to return the *maapilim* to their country of origin. This was called "Re foulment" – meaning to push back. It was also meant to deter the countries from where the ships left. These countries supported the *haapala* operation – sometimes overtly.

The first ship chosen for Refoulment was the *Exodus*, with a record number of *maapilim* (4,500). The ship challenged the British: it was fast, its structure made boarding difficult, and it was manned by an experienced and resolute crew. Eight vessels were assigned to intercept and board the *Exodus*. Among them were four destroyers with highly experienced boarding teams. The overtaking was prepared in advance with a detailed plan including special equipment suited for the ship's special structure. The commander of the operation allowed the commanders of his ships to start the battle outside territorial waters. Despite this, the struggle on its deck was harsh. At a certain point, the admirals thought that they lost the battle.

This battle was a turning point in the history of the *haapala*, but not its peak. Three weeks later, facing the coast of France, the *maapilim* of the *Exodus*, who were on three deportation ships, would not disembark on their own free will. They would only disembark in the Land of Israel. This declaration and its results were a critical juncture in the history of the *haapala*. Once the *maapilim* were deported to Germany, world opinion and sympathy to the refugee problem increased. The United Nations was convinced to decide on the Partition Plan and the founding of a state for the Jewish people.

The British would not attempt the Refoulment option again. The *Exodus* was the one and only time that this method was tried – with a resounding failure. At the end of 1947, thirteen ships sailed to the Land of Israel. They were all intercepted and the *maapilim* were sent to Cyprus. The Refoulment was no longer a threat, including to countries like Italy and France where the ships originated.

In the last days of 1947, the gates were finally breached. The *Pan York* and the *Pan Crescent*, tremendous ships, had aboard some 15,000 *maapilim*. The Haganah

The Navy's sailors were under threat from sabotage, terror of the Porshim unit, and attacks on British military and policemen in the cities. Therefore, the British imposed severe safety rules for the personal security of its sailors who went ashore. Haifa, once a home port for maintenance, rest and tranquility, no longer served this purpose.

With the onset of deportations to Cyprus, there was a major shift of fighting patterns aboard the ships. The *maapilim* resisted the British boarding teams who overtook the ships. The British found that the prevalent method of a small crew that was launched from the destroyers to board the immigration ship did not apply to the *haapala*, since there was no threat of guns. The British thus changed the method: the destroyers themselves would approach the *maapilim* ships while moving, cling to them and quickly send large groups of sailors to their decks, with the intent of overtaking them.

From the time the decision was made to deport the illegal immigrant ships and until May 1947, all *maapilim* ships were caught this way except for one. The ships were initially located by the intelligence units. This was then followed by an aircraft sortie which would detect the ships and signal to the patrolling destroyer. The detection mechanism and the patrol functioned well. The boarding teams boarded the ships within a short time, usually with very few casualties among the *maapilim* (five *maapilim* were killed during this period). The Navy's successes were supposedly impressive, but the flow of *haapala* didn't cease. The Navy did not solve the problem. It was relocated to another place, put off to a time in the future. This was due to the ever-increasing number of *maapilim* who were caught and sent to Cyprus.

In June 1947, there were some 15,000 *maapilim* confined to the island. The camps nearly reached capacity. The Intelligence projection did not bear good tidings for the British. Eight *haapala* ships were about to sail to the Land of Israel with 25,000 *maapilim*. The British thought of further deterrence measures, which were justified due to the escalation of guerilla and terror acts. They reckoned that halting the wave of *haapala* would put an end to the Arab unrest

The situation reached a boiling point. The High Commissioner then demanded that arrests of the *maapilim* should be made outside the country's borders. The government in London accepted his opinion and decided from then on that *maapilim* who were caught would be expelled to Cyprus. This decision showed the failure of the method on an operational level. Integrating the Navy with the RAF and their success at interceptions for an entire year was of no use – the *haapala* operation did not cease.

At the beginning of August 1946, five *haapala* ships were on their way to the Land of Israel. British patrols were deployed, and four ships were detected and boarded. Two deportation ships were brought to the country to deport detainees to Cyprus. The Navy's mission expanded, and it had to contend with forcefully putting the *maapilim* on the deportation ships, taking them to Cyprus, and then having them disembark from the ships. In addition, the threat of sabotage to the ships increased. Two deportation ships were sabotaged in the first round, one as it left and the other upon return. The harm was great, and the message was crystal clear.

The preferred offensive action was to sabotage the deportation ships in reaction to the actions of the British in what is known as "*hamaavak hatzamud*" (the related struggle). Since the founding of the underground movements, the Haganah was set to target elements that limited Aliyah, realizing that these ships were a most appropriate target.

The Palyam's capable and experienced underwater sabotage squad (Hahuliya) was entrusted with carrying out the sabotage. In 11 operations, this unit sabotaged deportation ships, coastal guard boats, and service barges.

Due to the damage to the ships, the British took precautionary measures to impede explosives on the ships and to thwart the saboteur divers. Deportation ships were forbidden to dock at Haifa port or its bay. The port chosen was Famagusta in Cyprus. It was forbidden for the destroyer flotilla to dock at Haifa Port, and anchoring would be exterior to the port. In April 1947, the Palyam unit proved that Famagusta Port was within their range of activities.

was part of the consensus, with the horrors of the Holocaust adding greater validation.

The Haganah, the Mossad LeAliyah Bet and the Palmach led the struggle. The *maapalim* were their "regiments."

The Mossad, founded within the Haganah organization, led the *haapala* enterprise. A naval unit of the Palmach, the Palyam, which at this stage was subordinated to the Mossad, assisted in maritime affairs. Palmach officers wanted to do more than their role in transport. Therefore, the Palyam created a small underwater sabotage squad (Hahuliya) to sabotage British ships along with sailing the ships.

The unit's first action was in November 1945, as part of Operation Party (Night of the Trains) with a tremendous impact on the British (and the Palmach command). Three British coastal guard boats were sunk. As part of Operation Party, this signified that the problem of free immigration was a factor of the unrest among the Jewish population.

Yet the demand for free immigration needed some sort of backing, because in the spring of 1946, the *haapala* did not exceed the quotas. Since the end of the war, about 6,000 Jews arrived, less than the amount of Certificates that were distributed. This enabled the British to state that the *haapala* had no real justification. Therefore the Zionist leadership would strive to obtain large ships to break through the quotas in order to prove the need. After these large ships were purchased, they were on their way. In the summer of 1946, they brought nearly 5,000 immigrants flooding to capacity the detention camp in Atlit. The Zionist leadership indeed proved that the quotas were not sufficient, as well as the great pressure to increase immigration and the need to open the gates.

Parallel to the increased action in the seaways, an escalation of land events took place. During the night of June 17, 1946, the Palmach people attacked 11 bridges which connected the Land of Israel to its neighbors (Night of the Bridges). The British on their part were involved in Operation Agatha (Black Sabbath) to which the underground movements reacted by bombing the King David Hotel in Jerusalem.

displaced persons who survived the Holocaust. They were the main thrust of the effort.

The Arabs in Palestine did not accept the demographic change taking place before their very own eyes. This caused unrest and riots in the country. This unrest had repercussions in Arab countries in the Middle East, a region with interests for the British. Britain, facing a severe economic crisis, and an intensifying Cold War needed quiet and stability in the Middle East. Yet the situation in Palestine prevented this. The British pinpointed the migration flow as the crux of the problem and decided to end it. The mission was entrusted to the Navy.

The Navy deployed a destroyer flotilla that was assisted by the Royal Air Force and the Marine Section of the Police. From September 1945, these covered the coastline of Palestine with the purpose of intercepting and impeding the wave of immigrants. The first few days showed no results. Between September and November, six ships did make it to the coast. Illegal immigrants (*maapilim*) furtively disembarked from their ships.

The British learned a lesson and streamlined the system. Starting in January 1946, they would first detect and then board the ships. The Navy's work was not simple, due to a limit that the British themselves imposed: to avoid disruptions of freedom of navigation. They allowed themselves to operate only in the territorial waters of Palestine – a particularly narrow strip of water. In addition to the challenges of patrolling and interception, the Royal Navy contended with another threat. The Zionists employed guerilla tactics in reaction to arrests made on the ships. Haifa harbor, which until then was a quiet, safe place became an ominous place for the Navy's ships.

The Zionist organizations were not deterred by the more efficient British patrol system. They sent more *haapala* ships to the Land of Israel in a planned and orchestrated wave of immigration. The leadership realized that the *haapala* was a catalyst to expel the British from the country. The Yishuv was united and the *haapala*

The Royal Navy and the Illegal Immigration Ships during the Deportation to Cyprus (1946-1948), the Naval Angle

Nir Maor

Abstract

Introduction

At the end of World War Two, the Zionists had expected the British to leave the Land of Israel, thus enabling the Zionists to establish a state in the spirit of the Balfour Declaration. The British had other plans, to the Zionists' disappointment. Therefore, the Zionist movement decided to initiate a struggle, choosing the illegal immigration or the *haapala* enterprise as a focal point for this struggle.

This dissertation focuses on the military-naval aspect of the struggle. Sources are mainly from the Haganah Historical Archives and the Zionist Archives, while the British sources are based mainly on the TNA Archives in the Kew (London). In addition to reviewing the archival literature and material, my personal experience as a senior naval officer in the Israeli Navy was of use. During my service, I had frequent firsthand experience with search operations, interceptions and boarding of ships.

Preface and Background

Following World War Two, the Zionist leadership renewed its efforts to assist those Jews who were interested in immigrating to the Land of Israel, mainly refugees and

**The Royal Navy and the Illegal Immigration Ships during
the Deportation to Cyprus (1946-1948),
the Naval Angle**

By: Nir Maor

Supervised by: Prof. Arnon Golan

A THESIS SUBMITTED FOR THE DEGREE "DOCTOR OF PHILOSOPHY"

Monograph

University of Haifa

The Herta and Paul Amir Faculty of Social Studies

Department of Geography and Environmental Studies

March 2023

**The Royal Navy and the Illegal Immigration Ships during
the Deportation to Cyprus (1946-1948),
the Naval Angle**

Nir Maor

A THESIS SUBMITTED FOR THE DEGREE "DOCTOR OF PHILOSOPHY"

Monograph

University of Haifa

The Herta and Paul Amir Faculty of Social Studies

Department of Geography and Environmental Studies

March 2023