

העמותה להנצחת חללי חיל הקשר והתקשוב

# גדעונים

מפעילי הקשר האלחוטי בשירות המדינה שבדרך



דניאל רוזן

דניאל רוזן

## גדעונים

מפעילי הקשר האלחוטי  
בשירות המדינה שבדרך



דניאל רוזן

# גדעונים

מפעילי הקשר האלחוטי  
בשירות המדינה שבדרך

מהדורה שנייה, התשע"ח – 2018



העמותה להנצחת חללי חיל הקשר והתקשוב

DANIEL ROSENNE

## Gideonim

Wireless Operators in the Service of an Emerging State

ייעוץ היסטורי: ד"ר יעקב מרקוביץקי  
עריכה לשונית: יהורם גלילי  
עיצוב העטיפה: ליהי קורן בר-חיים  
עיצוב ועימוד: שולמית ירושלמי

מסת"ב: 978-965-92085-6-2

כל הזכויות שמורות לעמותה להנצחת חללי חיל הקשר והתקשוב,  
יהוד, התשע"ז – 2017  
דפוס פרינטיב, ירושלים

Copyright by The Association for the Commemoration  
of the Fallen Soldiers of the IDF Signal Corps, Yehud, 2017

<http://www.amutakesher.org.il>

Printed in Israel

מוקדש לחיילים ולמפקדים בחיל הקשר והתקשוב

מְמוֹנֵי תְרָאוֹ וְכֵן תַּעֲשׂוּ  
(שופטים ז', יז)



# תוכן העניינים

יא	הקדמה
1	<b>פרק א: מבוא</b>
3	1.1 עלילות הגדעונים – סיפור ייחודי ודרמטי
3	1.2 הגדעונים פעלו בתקופה הרת גורל לעם ישראל
3	1.3 הגדעונים הם ממניחי היסודות לחיל הקשר והתקשוב
5	<b>פרק ב: רקע – קצת היסטוריה</b>
5	2.1 ההעפלה, הבריחה והמוסד לעלייה ב'
12	2.2 רשת "גדעון" הייתה אחת מארבע רשתות הקשר של ה"הגנה"
15	2.3 פעילות הגדעונים הייתה מחתרתית וחשאית
21	<b>פרק ג: האנשים</b>
21	3.1 מקור השם "גדעונים"
22	3.2 הגדעונים והכשרתם
24	3.3 התכנית הארץ-ישראלית
25	3.4 קורס "זבולון"
28	<b>פרק ד: הטכנולוגיה והתפעול</b>
31	4.1 משדרים ומקלטים
32	4.2 אנטנות
32	4.3 מקורות אנרגיה
32	4.4 הוראות קשר ונהלי עבודה
36	4.5 כתבי סתר
45	4.6 תחנות רדיו ביבשה



54	<b>פרק ה: ההעפלה מארצות האיסלאם</b>
54	5.1 ההעפלה היבשתית
60	5.2 הגדעונים בעיראק

70	<b>פרק ו: מבצעי רכש</b>
70	6.1 רכש הנשק והברחתו ארצה הצילו את מדינת ישראל מתבוסה צבאית
72	6.2 הגדעונים מילאו תפקיד מרכזי במבצעי הברחת הנשק
73	6.3 מבצע "השודד"

76	<b>פרק ז: הקשר בספינות מעפילים ורכש</b>
76	7.1 מבוא
76	7.2 השקת מסע ספינת מעפילים היה מבצע של ממש
81	7.3 שנת 1934: ספינות ראשונות
84	7.4 שנת 1937: ההעפלה מתחדשת
85	7.5 שנת 1938: ערב מלחמת העולם השנייה
91	7.6 שנת 1939: פרסום "הספר הלבן" שהגביל את העלייה
121	7.7 שנת 1940: ימי מלחמת העולם השנייה
126	7.8 שנת 1941
127	7.9 שנת 1942
129	7.10 שנת 1943
129	7.11 שנת 1944
133	7.12 שנת 1945: תום מלחמת העולם השנייה
154	7.13 שנת 1946
216	7.14 שנת 1947: שנת ההכרעה
268	7.15 שנת 1947: הפלגות מצפון אפריקה
262	7.16 שנת 1948: לקראת הקמת המדינה
293	7.17 שילוב ספינות שירות בהפלגות מעפילים
294	7.18 ספינות עולים
294	7.19 ספינות רכש

315	<b>פרק ח: מסע בתמונות</b>
315	8.1 הרקע
315	8.2 "הבריחה" ומחנות העקורים
320	8.3 בית הספר התיכון הימי על יד הטכניון
321	8.4 קורס "זבולון"

323	תחנות רדיו ביבשה	8.5
329	העלאת מעפילים על ספינות	8.6
334	ההפלגה	8.7
341	ההורדה	8.8
345	העימות	8.9
354	"יציאת אירופה תש"ז" (אקסודוס 1947) – וספינות הגירוש	8.10
359	מאבק ה"פאנים"	8.11
363	מחנה המעצר עתלית	8.12
365	מחנות המעצר בקפריסין	8.13
370	תזכירים (מברקים)	8.14
375	איתות מורס והסכם קשר	8.15
378	הציוד	8.16
381	כתבי הסתר	8.17
386	הסיוע הבריטי לספינות מעפילים שהיו במצוקה בים	8.18
388	טביעת ספינת המעפילים "רפיח"	8.19
393	הבריטים	8.20
395	ספינות רכש	8.21
399	גדעונים בעיראק	8.22
405	כרזות	8.23
411	סוף דבר – והתחלה חדשה	8.24
<b>413</b>	<b>נספחים</b>	
413	רשימת הגדעונים	9.1
425	רשימת ספינות מעפילים וספינות רכש	9.2
447	שיר הגדעונים	9.3
<b>449</b>	<b>ביבליוגרפיה</b>	
449	ספרים	10.1
450	אתרי אינטרנט	10.2
<b>448</b>	<b>רשימת קיצורים</b>	
<b>453</b>	<b>מפתח עניינים ושמות</b>	



## הקדמה

סיפור הגדעונים הוא סיפור מרתק, סיפור של עשיית יש מאין, הקרבה, מסירות ונחישות, מקצועיות, אמונה וחזון, מעללים חשאיים, העפלה ותקומה, של הקשר בין היישוב לבין שארית הפליטה, של מאבק, והכל בתקופה הרת גורל לעם ישראל. זו מורשת ראויה בהחלט להיות מופת לחיילים ולמפקדים בחיל הקשר והתקשוב של היום, ממשיכי דרכם ומורשתם של הגדעונים.

ספר זה ממשיך את ספרו של סא"ל (מיל') גבי שריג, "הגדעונים באניות ההעפלה", שיצא לאור בהוצאת יד טבנקין, המרכז לתולדות כח המגן "ההגנה", על שם ישראל גלילי, בשנת 1988, תוך הרחבה והעמקה מהותיים, על בסיס מחקר ארכיוני מקיף.

ברצוני להביע תודה והערכה למנהלים ולעובדים בארכיונים השונים על סיועם ותמיכתם, ולהודות במיוחד לגב' אורלי לוי ולגב' דורית הרמן מהארכיון לתולדות ה"הגנה", שסייעו מעל ומעבר. תודה מיוחדת לארכיונים ולאנשים שניאותו באדיבותם לאפשר לנו להשתמש בתמונות מאוספיהם: הארכיון לתולדות ה"הגנה", ארכיון צה"ל, יד ושם – ארכיון התצלומים, מוזיאון ההעפלה וחיל הים, אוצר תמונות הפלמ"ח – ארכיון הפלמ"ח, בית התפוצות – המרכז לתיעוד חזותי ע"ש אוסטר, אתר הפלי"ם, מרכז המידע והמחקר "בנתיבי העפלה" בעתלית, הארכיון הציוני המרכזי, ארכיון יד טבנקין, לשכת העיתונות הממשלתית, ארכיון רוקוול-קולינס בארה"ב, הארכיון הלאומי הבריטי, הגדעונים ראובן אורן, מנחם בן-ימי, אברהם (מיקו) בכר, מרגה ואורי גורן, נחום מגור, משפחות הגדעונים הילל, הררי, חוביבה וצידון.

אתר הפלי"ם ההעפלה והרכש, בעריכת צבי בן-צור, הוא מפעל ייחודי של איסוף מידע עשיר ומעניין המכיל חומר רב בנושאי העפלה ורכש. האתר היה לנו לסיוע רב בעת כתיבת הספר, וחלק מהמידע בספר מתבסס על עבודות של יהודה בן-צור. אנו מודים להם על עבודתם הברוכה.

בכתיבת ספר זה נעזרתי בגדעוניות ובגדעונים שעדיין אתנו. הייתה זו זכות וחוויה מיוחדת להכירם וללמוד מהם – אנשים צנועים, שכאנשים צעירים נטלו על שכמם חלק חשוב במאמצי הקמת המדינה ושירות הקשר. אני אסיר תודה להם על סיועם. תודה לאנשי העמותה להנצחת חילי חיל הקשר והתקשוב, ובמיוחד לאלוף (מיל') שלמה ענבר, נשיא העמותה, שיזם את כתיבת הספר הזה, לצוות העמותה, בראשות

סא"ל (מיל') יהודה מתיתיהו, ולצוות מרכז המורשת: סא"ל (מיל') חגי גרי ז"ל, יו"ר ועדת המורשת, שעלה ארצה כנער בספינה "יציאת אירופה תש"ז" (אקסודוס, 1947), אל"מ (מיל') פתחיה פייג, גדעוני בספינה "מדינת היהודים", סא"ל (מיל') נתן גדרון, סא"ל (מיל') דני מטודי, אל"מ (מיל') מיכה נגל, אל"מ (מיל') ניר שריג. תודה לרס"ן (מיל') אבי גולן, שעסק במשימת ההוצאה לאור של ספר זה. תודה לד"ר יעקב מרקוביץקי, שיעץ בנושאי היסטוריה, ליהורם גלילי, העורך הלשוני, לשולמית ירושלמי, שביצעה את הסדר, העימוד והאינדקס, לליהי קורן בר-חיים, מעצבת העטיפה. תודה מיוחדת לרעייתי היקרה והתומכת ציפי, שטרח בלשון ובהגהות ותמכה בי במחקר ובכתיבה.

הושקעה עבודה רבה כדי לוודא שהשמות וקורות החיים המוזכרים בספר נכונים ומדויקים וכדי לאתר את בעלי הזכויות לכל התמונות המוצגות בספר. אני מתנצל על כל השמטה או טעות, ומבקש להאיר את עיניי כדי שאוכל לתקן את הנדרש במהדורות הבאות.

חיל הקשר והתקשוב מצויד היום במיטב הטכנולוגיה העולמית, חייליו ומפקדיו עוברים הכשרה מסודרת ומקיפה, והוא חלק מצבא מודרני, מסודר ומצויד, של אומה עשירה ומבוססת. לעומת זאת – הגדעונים השתמשו בצויד דל ופרימיטיבי, פעלו בחשאי ובמחתרת, עברו הכשרה דלה ובסיסית, ומאחוריהם עמדו פליטים חסרי כל ומזי רעב. אך כל מה שעומד כיום לרשות המפקדים והחיילים אינו מספיק. על מנת להצליח, לעמוד במשימה ולהתמודד עם הבלתי צפוי בעת לחימה, נדרשים החיילים והחיילות בחיל הקשר והתקשוב לא רק לאחריות ודבקות במשימה, אלא גם לתושייה, לנחישות, למסירות אין קץ ולהקרבה. כל אחד מהם – בין אם הוא קצין, אלחוטן, טכנאי, מפעיל מערכת, פקיד טכני או כל תפקיד אחר – חייב לראות את עצמו כאילו גורל עם ישראל מונח על כתפיו, כמי שמסירותו, נחישותו ומקצועיותו הם המפתח להישג, התנאי להצלחה. עליו לעשות הכל באמצעים שברשותו, לאלתר, להשתמש בתושייה, והכל כדי לבצע את משימתו ביום פקודה. זו מורשת הגדעונים, וספר זה נועד לסייע בהנחלתה.

אל"מ (מיל') דניאל רוזן  
תל אביב, אדר התשע"ז

## פרק א

## מבוא

### 1.1 עלילות הגדעונים – סיפור ייחודי ודרמטי

"גדעונים" הוא כינוי שניתן בארגון ה"הגנה" לאנשי שירות הקשר, שהפעילו את תחנות הקשר ששירתו את המוסד לעלייה ב' בפעולות ההעפלה ובמבצעי רכש נשק ותחמושת. "גדעוני" הוא האלחוטן שקיים את הקשר בין הארץ לחו"ל – בספינות מעפילים או בתחנות ביבשה.

הגדעוניות והגדעונים, כולם מתנדבים, צעירות וצעירים בשנות העשרים לחייהם (וחלקם אף צעירים יותר), ורובם אנשי פלמ"ח,<sup>1</sup> היו קבוצה מגובשת. הם הפעילו תחנות אלחוט חשאיות באירופה ובארצות האיסלאם, עסקו בהברחת גבולות, מלחמת מוחות כנגד משטרות חשאיות וסוכנים בריטיים, וביצעו פעולות מאולתרות בעת מצוקה על ספינות מעפילים עמוסות לעיפה. הם לקחו חלק פעיל בכל פעילות המוסד לעלייה ב': הבריחה, החיים במחנות המעפילים, הכשרת ספינות לתפקודן כספינות מעפילים, רכש נשק ועוד.

קשר האלחוט שקיימו הגדעונים בצנעה ובמחתרת איפשר שליטה על פעולות העפלה ורכש בארץ, באירופה ובמדינות האיסלאם, משנת 1937 ועד תום מלחמת העצמאות, והייתה לו תרומה מהותית לתקומת עם ישראל בארצו.

עלילות הגדעונים הן סיפור מופלא. קומץ טכנאים בנה יש-מאין משדרים ומקלטים, אלחוטנים התאמנו, אנשי צופן הכינו כתבי סתר, עשרות תחנות אלחוט חשאיות הוקמו בארץ, באירופה, במדינות האיסלאם ובארצות הברית. באמצעים דלים הוקם קשר שאיפשר ביצוע מבצעים ושליטה עליהם.

מורשת הגדעונים היא מורשת מופלאה, הראויה להיות נר לרגלינו. בפנינו מתגלה סיפור של הקרבה, מסירות ונחישות, מקצועיות, אמונה וחזון, מעללים חשאיים, העפלה ותקומה, של הקשר בין היישוב לבין שארית הפליטה, של מאבק בבריטים – והכל

1 הפלמ"ח הוקם בשנת 1941, ומאז באו רוב הגדעונים משורותיו.

בתקופה בעלת חשיבות מכרעת לעם ישראל – והאנשים, הגדעונית והגדעוני, הם במרכזה של מורשת זו.

יעקב (יאני) אבידוב, מבכירי המוסד לעלייה ב'<sup>2</sup> כתב על הגדעונים: "בכל מקום היו הם המבשרים לך את הבשורה, בים וביבשה, בעיר ובאניה, והבשורות לא תמיד משמחות בפייהם. יומם ולילה עומדים הם עם מכשיריהם בידם על המשמר, וקורה ובמצב מיוחד נסים אנו על נפשינו והם צמודים למקום עם המכשיר, לא זזים ממקומם, וכאם שלא תפקיר את תינוקה כך הם לא יפקירו מכשיריהם.

הם עוברים מאנייה לאנייה, מעיר לעיר, מעבירים וקולטים ידיעות מהארץ ואליה. אזנם הראשונה שקלטה את סודות המתרחש, והסוד אשר רק אתם יכולת להתחלק בו, אתם יכולת להתייעץ, הסוד שעליהם הטיל הגורל לשמעו הראשונים עוד בטרם הגיע אליך. הם היחידים היו נושאים את הסוד יחד עם מנהל הפעולה.

מה עגמו עיניהם כשבשורה רעה בפייהם, ומה צהלו פניהם כשהגישו לך הבשורה שכה צפית לה..."

כך כתב הגדעוני עובד שדה:<sup>3</sup> "בג'וערה ובשפיים, באוהלי פלמ"ח, בחדרי אלחוט שעל הסיפונים ובמטות 'המוסד' בערי אירופה והמזרח – לאורכה ולרוחבה של מפת ההעפלה והתקומה, התגבשה רוחם ומסירותם של הגדעונים, יחידת היחידים. תמיד לבד – ובכל זאת יחד – משדרים ומקשיבים... ותמיד יש אוזן שומעת, ותמיד יש אוזניים ואצבעות נוספות המוכנות לעזור ולהעביר את המסר. להעביר את הצווים והפקודות, את רגעי האושר ואת רשימות הנופלים. לכתוב ולהצפין, לשדר ולהוסיף בשוליים את סימני החיבה והנשיקות. ידענו שמעבר לגלי האתר – בחדרים אפלים, בין האזניות והמפתח – יושבות ויושבים טובי חברינו, וליבם פועם ומפרפר אתנו בכל הזמנים.

הצלילים הצלולים של קווים ונקודות, ששודרו מאירופה ומעל פני הגלים – יצרו רשת איתנה שעליה נבנה הגשר – גשר המעפילים, גשר הנשק והגשר בין התקוות והתגשמותן. היינו ועודנו גאים להיות בין טווי הרשת ומקימיה.

היינו במרכז ההתרחשויות, אך לא באור הזרקורים. החשאויות הייתה צו, אך הצניעות הייתה אורח חיים וכרטיס ביקור. גיבוריה של החבורה הצטיינו תמיד ב'אנטי-גיבוריותם', במילוי החובה, באחריות ובדביקות במטרה לביצוע המשימה."

2 עמד בראש פעילות המוסד לעלייה ב' בסוריה, יוון, אלג'יריה ומרוקו. מתוך חוברת שיצאה לקראת כנס הגדעונים בספטמבר 1964. סיפור שליחותו רבת המעש מופיע בספרו **נתיבים נעלמים**, הוצאת עם עובד, תשט"ז.

3 יליד תל אביב, 1925. התגייס לפלמ"ח בשנת 1942. יצא כגדעוני לאיטליה ביוני 1946. גדעוני בספינות המעפילים "אלברטינה"/"ברכה פולד", "מדינת ישראל" ו"שאר ישוב" ובספינות הנשק "רקס" ו"השודד". ב-1948 התגייס לחיל הים כקצין קשר. השתחרר ב-1949. חבר קיבוץ בית קשת. נפטר בשנת 2008. מתוך חוברת הנצחה לגדעוני זכריה (זפי) קיני, שבט תשנ"ח (1998).

## 1.2 הגדעונים פעלו בתקופה הרת גורל לעם ישראל

הגדעונים סיפקו שירות קשר חיוני לפעילות המוסד לעלייה ב' – הזרוע המבצעית החשאית של ה"הגנה" שעסקה בהעפלה וברכש, שהייתה לה חשיבות מיוחדת בהקמת מדינת ישראל, בבניית צבא ההגנה לישראל ובגיבוש קהיליית המודיעין.

המוסד לעלייה ב' החל לפעול בשנת 1939, כמענה המוסדות הלאומיים של היישוב העברי בארץ ישראל למדיניות "הספר הלבן" הבריטית ממאי 1939, שהגבילה עליית יהודים לארץ ישראל ורכישת קרקעות בידי יהודים. מלחמת העולם השנייה<sup>4</sup> מיתנה את פעילות המוסד לעלייה ב', בשל תנאי המלחמה וההתלבטות של היישוב לגבי המשך המאבק בבריטים, בעודם נלחמים בגרמניה הנאצית, מדיניות הידועה בשם "שיתוף ומאבק", אך פעילות המוסד לעלייה ב' חודשה במלוא העוצמה בשנת 1944, לאחר שהתבררו ממדי ההשמדה והסבל של יהדות אירופה.

ספינת המעפילים המוכרת ביותר של המוסד לעלייה ב' היא "אקסודוס" (יציאת אירופה תש"ז, 1947). מאבקם של מעפיליה נגד גירושם חזרה לאירופה התפרסם בעולם כולו, העלה את בעיית הפליטים היהודיים לראש סדר היום הבין לאומי, והיווה את אחד הגורמים שדרבנו את העברת בעיית ארץ ישראל לידי האו"ם ולהקמת מדינת ישראל.<sup>5</sup>

## 1.3 הגדעונים הם ממניחי היסודות לחיל הקשר והתקשוב

עם קום המדינה היו גדעונים שהגיעו לעמדות מפתח בחיל הקשר, וניסיונם הארגוני והתפעולי היה בעל חשיבות רבה עבור חיל הקשר הצעיר.<sup>6</sup> הגדעונים תרמו רבות לרמה

4 מלחמת העולם השנייה, המלחמה הגדולה ביותר שידעה האנושות, בה נספו בשואה, ברצח עם שיטתי שבוצע מתוך קנאות אידיאולוגית אנטישמית, ששה מיליון יהודים, פרצה ב-1 בספטמבר 1939, עם פלישת גרמניה הנאצית לפולין, והסתיימה ב-8 במאי 1945, עם חתימת גרמניה הנאצית על כתב כניעה (יפן נכנעה ב-15 באוגוסט 1945).

5 שניים מחברי ועדת החקירה של האו"ם, אונסקופ, נכחו בנמל חיפה בעת הארוע קורע הלב של העברת המעפילים מהספינה "יציאת אירופה תש"ז" (אקסודוס) לשלוש ספינות הגירוש, שהחזירו אותם לאירופה.

6 נציין את אל"מ ישעיהו (אישי) לביא והאלוף משה (מוסיק) גדרון. אל"מ ישעיהו (אישי) לביא (למברגר) נולד בגרמניה בשנת 1926 ועלה ארצה עם משפחתו בשנת 1933. הצטרף לפלמ"ח בשנת 1944 ועבר לשירות הקשר של ה"הגנה" בשנת 1946, שם עסק במגוון נושאים טכניים. במלחמת העצמאות היה אחראי על הנושאים הטכניים בחיל הקשר. בשנת 1957 מונה לתפקיד קצין קשר ראשי. השתחרר מצה"ל בשנת 1962 ומונה כיועץ מדעי בשגרירות ישראל בארה"ב. מנכ"ל משרד הדואר בשנים 1964 עד 1968. מנכ"ל רפא"ל בשנים 1969 עד 1970. מנכ"ל משרד הביטחון בשנים 1970 עד 1972. בשנת 1968 הוענק לו פרס ביטחון ישראל. נפטר בשנת 1991.

האלוף משה (מוסיק) גדרון, יליד תל אביב, 1925. הצטרף לפלמ"ח בגיל 17. גדעוני בספינת המעפילים "חיים ארלוזורוב". במלחמת העצמאות היה קצין קשר של חטיבת "יפתח". בשנת



המקצועית של הקשר האלחוטי בת"ג והתקשורת באיתות מורס, שהייתה אז בעלת חשיבות עליונה.

רשת התקשורת של הגדעונים הפכה לרשת הקשר של המוסד למודיעין ולתפקידים מיוחדים (שנקראה אז בשם תח"ל – תחנות חוץ לארץ). גדעונים, עתירי ניסיון בפעילות מבצעית חשאית, מילאו תפקידי מפתח במוסד למודיעין ולתפקידים מיוחדים.<sup>7</sup>

1966 מונה לתפקיד קצין קשר ראשי, בדרגת אל"מ. השתחרר מצה"ל בשנת 1972 ומונה למנכ"ל חברת "טלרד". חזר לשירות בצה"ל בשנת 1974 ומונה לראש אגף כוח אדם, בדרגת אלוף. בשנת 1975 השתחרר ומונה לתפקיד מנכ"ל משרד התקשורת. בשנת 1979 מונה לקונסול כללי של ישראל בדרום מערב ארצות הברית. בשנת 1988 מונה למבקר מערכת הביטחון, תפקיד בו שירת עד שנת 2002. נפטר בשנת 2009.

7 נציין את מיכאל (מייק) הררי ואת מאיר (מאקס) בינט. מיכאל (מייק) הררי נולד בנוה צדק בתל אביב בשנת 1927. התגייס לפלמ"ח בשנת 1943, לפלוגה ד', והשתתף בפעולת הפריצה למחנה עתלית ופיצוץ גשר שייח' חוסיין. נתפס בידי הבריטים ונעצר במחנה לטרון. לאחר שחרורו עבר קורס אלחוט ונשלח למרסיי בשנת 1946. היה ממונה על הגדעונים באיטליה. גדעוני בספינת המעפילים "שיבת ציון". לאחר קום המדינה התגייס לשב"כ וב-1954 עבר למוסד. מפקד "קיסריה", יחידת המבצעים המרכזית של המוסד למודיעין ותפקידים מיוחדים, בין השנים 1970 ל-1980. נפטר בשנת 2014. סא"ל מאיר (מאקס) בינט נולד בהונגריה בשנת 1917. עלה ארצה עם הוריו בשנת 1935. התנדב ל"הגנה" בשנת 1946. עבר קורס אלחוט באנגליה ונשלח לאיטליה, שם עסק בבניית מכשירי קשר והתקנתם בספינות. עם קום המדינה התנדב לפעול במסגרת המודיעין. בשנת 1949 פעל באזור הגבול בין איראן לעיראק. פעל במצרים משנת 1952, נתפס בעקבות פרשת "העסק הביש", ושם קץ לחייו בכלא המצרי בדצמבר 1954.

## פרק ב

### רקע היסטורי

#### 2.1 ההעפלה, הבריחה והמוסד לעלייה ב'

העפלה בלתי ליגאלית של יהודים לארץ ישראל (עלייה ב'), בצידה של העלייה הליגאלית, ימיה כימי ההתיישבות העברית החדשה בארץ ישראל, והיא ללא ספק אחד המפעלים הגדולים של העם היהודי במאה ה-20.

ההעפלה החלה בדרך היבשה, מגבול הצפון, והמשיכה בסאגת ההעפלה בים, שהפכה לנדבך חשוב בסיפורו של עם אשר קם מבין ההריסות, צלח ימים וסערות, בדרכו לקיים את עתידו בארץ ישראל.

ההעפלה הימית והיבשתית הפכה להיות לאחד מסימניו המובהקים של מאבק היישוב היהודי נגד שלטון המנדט הבריטי, נגד החוקים למניעת העלייה, נגד הפעולות הצבאיות והמדיניות לאכיפתם, בעד הקמת מדינה יהודית בארץ ישראל.

ארגון ההעפלה – עלייה המונית של יהודים לארץ ישראל,<sup>2</sup> החל את פעילותו ללא תכנון מראש, ללא משאבים רבים וללא מידע מוקדם על אפשרויות הפעולה, לרוב באורח מקרי וביוזמה מקומית, ללא תיאום ופיקוח מרכזי.<sup>3</sup>

כאשר החלה עלייה המונית בשנת 1934, חיו בארץ כ-300,000 יהודים. עד הקמת מדינת ישראל בשנת 1948, גדל מספר זה למעל 600,000. כמחצית מהיהודים הנוספים היו מעפילים. הבריטים חילקו רישיונות עלייה ("סרטיפיקטים"), אך לא בכמות

1 מקור הכינוי עלייה ב' לא ידוע. יש האומרים כי היא נקראת כך משום שהעלייה הרשמית, ברישיון ממשלתי, היא עלייה א'. יש האומרים כי פירוש הכינוי הוא עניינים שבסתר, כמו שפת הב', קופה ב' וכו'.

2 בניגוד לעלייה ברישיונות בריטיים ("סרטיפיקטים"), שאפיינה את העלייה לארץ מאז ראשית המנדט הבריטי.

3 לפי מוניה אדם, בספרו **קשר אמיץ**, עמ' 140: בתחילת 1938 היו "מחלוקות ביישוב האם העפלה היא מצוות-עשה שכל היישוב חייב לגביה, או לא, כי היו ששללו אותה בראשיתה – לא הוטלה כחובה על חברי השורה. אבל לא היה חבר אחד ב'הגנה' שנקרא להתנדב לפעולה זו ולא שש להשתתף בה."

מספקת, ולחץ "מסורבי העלייה", שנבע מהמצב החמור של יהודי אירופה, במיוחד לאחר עליית הנאצים לשלטון בגרמניה, הוא שהוביל להעפלה המאורגנת בשנת 1934. בתחילה העדיפו מוסדות היישוב שלא לקיים באופן מאורגן פעילות העפלה. אנשי "הגנה" והתיישבות, בתמיכת חלק ממנהיגות היישוב (כרל כצנלסון, אליהו גולומב ואחרים), יצאו למבצעים ראשונים. במקביל, ערכו אנשי התנועה הרביזיוניסטית מבצעי העפלה משלהם, שכונו "עליית אף-על-פי". התפנית חלה בראשית שנת 1939, כאשר בריטניה הפכה ליותר ויותר פרו-ערבית ומצבם של יהודי אירופה הלך והורע. הנהגת היישוב, הסוכנות היהודית בהנהגת דוד בן-גוריון, הגיעה למסקנה שאין לשתף פעולה עם שלטון המנדט הבריטי ויש לקיים עלייה עצמאית, בלתי ליגאלית, שיכלה להתבצע רק כפעילות חשאית. הדבר הביא את ה"הגנה", באפריל 1939, להקים את "המוסד לעלייה ב", על בסיס הארגון שהוקם על-ידי חברי קיבוצים ופעילי ה"הגנה", להפכו לזרוע קבועה של ה"הגנה" בראשותו של שאול מאירוב (לימים אביגור).

המאמצים הורחבו למדינות האיסלאם (למרות שהעפלה מגבול לבנון התבצעה כבר בשנות ה-20 וה-30), אחרי פרעות תש"א (הפךהוד – الفرحود) בעיראק, ביוני 1941.<sup>4</sup> ההעפלה הממוסדת מארצות האיסלאם החלה בעיראק בשנת 1942, שם הכשירו צעירים לעלייה ולחיים בארץ ישראל, כולל לימוד השפה העברית. מסלול העלייה ביבשה התנהל ברובו מעיראק דרך המדבר, לכיוון סוריה וירדן, ומשם, בנתיבים חשאיים לארץ ישראל דרך גבולות הצפון והמזרח, כאשר יישובי אזורים אלה אפשרו מחסה לבאים, וצעירים רבים מיישובי הסביבה סייעו להברחתם את הגבול. גם באיראן התקיימה פעילות לארגון עלייה ארצה.

העלייה נפסקה בתקופת מלחמת העולם השנייה והתחדשה בשנת 1945, עם סיום המלחמה באירופה. מאות אלפי פליטים, ביניהם המוני יהודים ניצולי שואה, מצאו את עצמם בחוסר כל באירופה החרבה, ויהודים, שלא היה להם לאן לחזור ונרדפו בידי שכניהם, מיהרו לעזוב את גיא ההריגה ולברוח ממזרח אירופה. רבים מהם ביקשו להגיע ארצה. כשהתברר כי הבריטים מתכוונים להמשיך במדיניות "הספר הלבן" של שנת 1939, להצר את צעדי היישוב העברי בארץ ולצמצם את העלייה, החלה "ההעפלה הגדולה", וכך הגיעו ארצה פי שניים מעפילים מאשר בתקופות הקודמות. "הבריחה", שהחלה בסוף שנת 1944 והתגברה בתום מלחמת העולם השנייה, החלה באופן ספונטני על-ידי ניצולי השואה, כאשר ראשוני המתארגנים היו פרטיזנים יהודים

4 הפךהוד, "מאורעות תש"א", הוא "קו שבר" בתולדות קהילת בבל. בחג השבועות תש"א (1941) פרצו פרעות נגד האוכלוסייה היהודית בבגדאד, בירת עיראק, ובערים נוספות. 179 יהודים נרצחו, 2,118 נפצעו ונבזזו רכושם של 50,000 נפש. הסופר סמי מיכאל היה עד לפרעות בבגדאד, וכתב עליהם בספרו *סופה בין הקקלים*. ספרו של מרדכי בן-פורת, *לבגדאד וחזרה*, המצוטט בהמשך, מסביר בהרחבה מאורעות אלה ואת השלכותיהם.

ובוגרי תנועות הנוער הציוניות. הם התארגנו ב"קיבוצים" בהם נמצאו לפליטים קורת גג, שמייכה, בגדים ואוכל. חיילי הבריגדה היהודית ויחידות התובלה היהודיות של הצבא הבריטי, שפגשו את הניצולים ניצלו את מעמדם כאנשי צבא ואת האמצעים שעמדו לרשותם כדי לסייע לפליטים ולהעבירם ממקום למקום. חלקם אף נשאו באירופה לאחר שחרורם על מנת להמשיך בפעילות חשובה זו. פעילות זו היא שיצרה את תנועת המוני המעפילים, שקבעה את ממדי ההעפלה.<sup>5</sup>

לאחר שחיילי הבריגדה היהודית שוחררו מהשירות, הוטל על המוסד לעלייה ב' לארגן ולנהל את מבצעי "הבריחה". שליחי המוסד לעלייה ב' הקימו רשת של נתיבים להברחת מעפילים ומחנות מעבר ברחבי אירופה ובצפון אפריקה, ועסקו באיתור ספינות, ברכישתן ובהתקנתן לייעודן החדש – הובלת מעפילים. מביניהם גם יצאו מלווי ספינות המעפילים, אנשי פלי"ם (הפלוגה הימית של הפלמ"ח). המלווים היו אחראים על הפלגת ספינות המעפילים, ובמסגרת תפקידם הם השגיחו על רבי-החובל הזר, קיימו את שגרת החיים של המעפילים, ופעלו לאספקת צרכיהם – החל ממנמל היציאה ועד להגעה לחופי הארץ, או במקרה של נפילה בידי הבריטים – עד למחנות המעצר בקפריסין. אחד מאותם שליחי עלייה ב' שימש כמפקד הספינה.

הבריטים פעלו כדי לסכל את פעילות ההעפלה הבלתי ליגאלית. צי של ספינות מלחמה, מערך מטוסים ותחנות מכ"ם חופיות הטילו מצור ימי על חופי הארץ, ובוצעה פעילות חשאית ענפה, מקצועית ומיומנת:<sup>6</sup> במשרד החוץ הבריטי בלונדון הוקם "חדר מצב", שם עקבו אחרי תנועת המעפילים; המודיעין הצבאי הבריטי בגרמניה, באוסטריה ובאיטליה פעל לאיתור נתיבי "הבריחה" ולחסימתם; היה שיתוף פעולה הדוק בין הבולשת הבריטית בארץ (Criminal Investigations Department – CID), שירות הביון הבריטי (MI6) ושירות הביטחון הבריטי (MI5); סוכני ביון בריטיים הוצבו בנמלי צרפת, איטליה ויוון, כדי לאתר הכנות להפלגת ספינות מעפילים; הייתה פעילות מבצעית חשאית כנגד המוסד לעלייה ב': הופעל לחץ דיפלומטי על ממשלות צרפת, איטליה ויוון ולחץ מסחרי על חברות ספנות, לשיבוש אספקה לספינות מעפילים, הפעלה מסיבית של מעקבים סמויים אחרי אנשי המוסד, סיגינט (ציטוט לטלפונים של הסוכנות ושלוחות המוסד, האזנה לתשדורות של הגדעונים<sup>7</sup>), יומינט (מעצר מעפילים

5 תאור מקיף של פעילות "הבריחה", ניתן למצוא בספרו של אפרים דקל, בנתיבי הבריחה, הוצאת מערכות, חשון תשי"ט – נובמבר 1959.

6 במשך שנים נהגו לתאר את הפעילות החשאית הבריטית ככישלון, שנבע בעיקר מחוסר תאום בין גופי המודיעין הבריטיים. מחקרים של השנים האחרונות מציגים שאין הדבר כך: המודיעין הבריטי פעל היטב, בשיתוף פעולה בין כל גופי המודיעין. הכישלון הבריטי אינו כישלון של גופי המודיעין, אלא של המנהיגות המדינית, שהובילה אסטרטגיה מדינית שלא עמדה במבחן.

7 על פי Christopher Andrew, בספרו: *Defend The Realm: The Authorized History of MI5*, Alfred A. Knopf, 2009, עמ' 355, הבריטים הקימו תחנת האזנה במחנה סרפנד בשנת 1923, והאזנה (סיגינט) הייתה מקור מודיעין מרכזי של הבריטים.

וחקירתם, החדרת סוכנים בריטיים שהתחזו כמעפילים), הסברה (שידורי רדיו עם תעמולה אנטי ציונית, החדרת סוכנים בריטיים למחנות עקורים כדי לשכנע יהודים לא להשתתף בפעילויות העפלה), והשיא: מבצע "Embarrass", בו חיבלו אנשי קומנדו ימי בריטים בחמש ספינות מעפילים בנמלי איטליה, כדי למנוע את הפלגתן.<sup>8</sup>

גם ה-CIA האמריקאי ביצע סדרת מבצעים חשאיים כנגד "הבריחה" באירופה, שהחשובים בהם היו מבצע "Rummage", לאיתור "טרוריסטים" בקרב המעפילים הרביזיוניסטים בבוואריה, ומבצע "Symphony", במטרה לאתר חידרת סוכנים סובייטיים למזרח התיכון בערוצי "הבריחה" והמוסד לעלייה ב'.<sup>9</sup>

באותה תקופה היה המכ"ם של ספינות הצי הבריטי מוגבל בטווח והתקשה לגלות מטרות קטנות מעבר לאופק, בקצה הטווח. לצי הבריטי הייתה יכולת יעילה לאיכון ספינות באמצעות קליטת שידוריהן (HF Direction Finding),<sup>10</sup> אך הם כנראה התקשו לאכן ספינות מעפילים בדרך זו (ייתכן שבשל הספקי שידור נמוכים ושיטת העבודה של שידור וקליטה בתדרים שונים).<sup>11</sup> החל מסוף שנת 1945 יורטו ספינות מעפילים בייעילות באמצעות שילוב של האזנה לשידורי המוסד לעלייה ב' וסיוורים אווריים של מטוסי תצפית ארוכי טווח.<sup>12</sup>

- 8 הערכה מקיפה של פעילות זו פורסמה במאמר: Steven Wagner, *British Intelligence and the 'Fifth' Occupying Power: The Secret Struggle to Prevent Jewish Illegal immigration to Palestine*, Intelligence and National Security, 2014, vol. 29, No. 5, pp. 698-726, בספרו Stephen Dorril, *MI6, Inside the Covert World of Her Majesty's Secret Intelligence Service*, The Free Press, 2000, טוען כי גופי הביון הבריטי התקשו להשיג מודיעין משמעותי על פעילות המוסד לעלייה ב' וכי עיקר המודיעין הושג מהאזנה טלפונית (לדבריו, הבכירים היו מאוד זהירים, אך הזוטרים פחות), מחקירת מעפילים ומסוכנים בנמלי הים התיכון. שיתוף פעולה בין סוכנויות ההאזנה האמריקאית (NSA) והבריטית (GCHQ), שכונה Gold, עסק בהאזנה לטלפונים של פעילי המוסד לעלייה ב' בארה"ב (עמ' 545).
- 9 זאת עקב השמועות שהבריטים הפיצו, בדבר גל מרגלים סובייטיים המשתמשים בערוצי "הבריחה".
- 10 ספינות הצי הבריטי היו מצוידות במאכנים בתחום הת"ג (High Frequency Direction Finding, HUFF DUFF) משנת 1942. מניחים כי ביצעו איכון יעיל ומיידי של מיקום ספינות מעפילים באמצעות קליטת שידורי הספינות. מחקר שפורסם בידי Arthur O. Bauer בשנת 1998, *HF/DF an Allied weapon against German U-boats 1939-1945*, מעריך כי יש לייחס 24 אחוז מהטבעות צוללות גרמניות לאיכון בעזרת מגלי כיוון בתחום הת"ג. ראו <http://www.cdvandt.org/HFDF1998.pdf>
- 11 דו"ח שירות הידיעות של "ההגנה" מאפריל 1947, מפי "מודיע מהימן" מאנשי הצי הבריטי בכינוי "בצלאל", כותב: "עד כמה שהוא יודע לא הצליחו אף פעם למצוא את השידור שלנו והם עובדים על זה קשה. אם יגלו זאת תהיה אפשרות לפענח את המברקים. הוא אומר שאף פעם לא גילו אניה שלנו על-ידי קשר שלה עם החוף." (את"ה 527/14). יש להטיל ספק באמינות ידיעה זו.
- 12 ראו: André Gerolymatos, *Castles Made of Sand*, St. Marin's Press, New York, 2010, p. 103, בספרו Roy Conyers Nesbit, *Eyes of the RAF*, Bramley Books, 1997, חיל האוויר המלכותי הבריטי הפעיל מספר טייסות סיור וצילום במשימה זאת. עיקר

לאחר שהבריטים למדו את שיטות העבודה של המוסד לעלייה ב', השתמשו ספינות הצי הבריטי בחסימות כדי לנטרל את ערוצי הקשר של ספינות בעת מבצעי השתלטות, ושידרו מברקי הונאה (שהתחזו להיות מברקים מוצפנים מאת הספינות) כדי להעסיק את התחנות ביבשה. השימוש במברקי הונאה הופסק מכיוון שלא היה יעיל והפריע למאמצי ההאזנה.<sup>13</sup>

מפקדי המוסד לעלייה ב' היו ערים לפעילות החשאית הבריטית, נקטו אמצעי ביטחון קפדניים וביצעו מבצעי הונאה. המוסד לעלייה ב' התאפיין בהקפדה יתירה על ביטחון וחשאיות. עיקר התקשורת בין מפקדים הייתה פנים אל פנים – במפגשים חשאיים. מסמכים מסווגים מאוד הועברו באמצעות שליחים, ולא בתקשורת רדיו. עד תחילת מלחמת העולם השנייה, העפילו למעלה מ-20,000 מעפילים בלתי-ליגאליים בכ-50 הפלגות<sup>14</sup> באמצעות התנועה הרביזיוניסטית, המוסד לעלייה ב' (וקודמיו) ומספר "קבלני עלייה" פרטיים. במהלך מלחמת העולם השנייה כמעט שותקה פעילות המוסד לעלייה ב' (בשל תנאי המלחמה וההתלבטות של היישוב לגבי המשך

הפעילות מעל הים התיכון נעשתה עד שלהי 1946 באמצעות טייסת 621, שבסיסה היה בעין שמר, עם מטוסי GR V Warwick; טייסת 38, שהוסבה בנובמבר 1946 למטוסי לנקסטר GR III והוצבה בעין שמר; וטייסת 37, שהוסבה בספטמבר 1947 למטוסי לנקסטר GR III ואף היא הוצבה בעין שמר. טייסת 38 פונתה ועברה ל-Luqa במלטה בנובמבר 1946, וטייסת 37 באפריל 1948. טייסות צילום פעלו גם מבסיסים באיטליה. בעין שמר הוצבו ביוני 1946 טייסות סיור וצילום נוספות: טייסת 680 עם מטוסי מוסקיטו PR XVI וטייסת 208 עם מטוסי ספיטפייר XVIII.

13 דו"ח "סודי ביותר" הודן בפעילות נגד ההעפלה, שמשרד הביטחון הבריטי הגיש לקבינט הבריטי ב-8 יולי 1947, מזהיר כי "הונאה באלחוט תגרום בוודאות לכך שהארגונים היהודיים ישנו תדרים וקודים, ואנו נאבד את המודיעין המתקבל מההאזנה. סביר כי הונאה [מהסוג המוצע] לא תהיה יעילה, אך אובדן המודיעין יפגע ביכולתנו ליירט ולעצור מהגרים בלתי לגליים. התייעצנו בעניין עם ועדת ה-SIGINT בלונדון והם הביעו אי נכונות לחשוף את שירותי ההאזנה שלהם [”to ‘blow’ their present ‘Y’ services”] אלא אם יקבלו הוראה מפורשת מדרג בכיר.” (TNA CAB 81/80, עמ' 2).

14 בשנותיו הראשונות של מפעל ההעפלה, לפני מלחמת העולם השנייה, פעלה גם התנועה הרביזיוניסטית להביא לארץ עולים, ובשנת 1937 החלה העפלה רביזיוניסטית בספינות מעפילים, עלייה שנקראה "אף-על-פי", והיה לה משקל ניכר. הצ"ח (ההסתדרות הציונית החדשה, שהוקמה על-ידי הציונים הרביזיוניסטים) ותנועת בית"ר פעלו לארגן את המעפילים והספינות (בעיקר בנמלי הים השחור, יוון ואיטליה), והאצ"ל עסק באבטחת חופי ההורדה ופיזור המעפילים בארץ. בשנים 1934 עד 1942 כללה העפלה זו 32 ספינות. לאחר מלחמת העולם החליטה התנועה הרביזיוניסטית לא להמשיך בארגון הפלגות מעפילים והשאירה את המשימה בידי המוסד לעלייה ב', תוך הסכמים על מכסות המעפילים של חבריה. בספינות "אף על פי" לא היה קשר רדיו (פרט למשרדים/מקלטים למצוקה), והתיאומים הנדרשים נעשו ב"טלגרמות" רגילות, באמצעות משרדי הדואר, או בשיחות טלפון בין לאומיות, בנוסחים "תמימים" שסוכמו מראש. תאור מקיף של עליית "אף על פי" מוצג בספרו של חיים לזר-ליטאי, אף-על-פי, ספר עלייה ב', הוצאת מכון ז'בוטינסקי, תשי"ז-1957.

המאבק בבריטים, בעודם נלחמים בגרמניה הנאצית), והתמקדה בארצות הבלקן ובעלייה יבשתית ממדינות ערב ואיראן, אך היא חודשה בשנת 1944, כאשר התבררו ממדי ההשמדה והסבל של יהדות אירופה, והיישוב נלחם במדיניות "הספר הלבן"<sup>15</sup> הבריטית, שלא אפשרה לפליטי המלחמה לעלות ארצה.

בתקופת השיא – משנת 1944 ועד הקמת מדינת ישראל בשנת 1948 – הבריחו פעילי המוסד כ-300,000 פליטים יהודיים דרך גבולות למחנות עקורים, העלו למעלה מ-70,000 מעפילים ב-65 הפלגות והעלו כ-12,000 מעפילים בהעפלה יבשתית ממדינות ערב ומאיראן.<sup>16</sup>

בכ"ט בנובמבר 1947, אחרי שהתקבלה באו"ם החלטת החלוקה, שהכירה בזכות העם היהודי למדינה עצמאית בארץ ישראל, הקדיש המוסד לעלייה ב' את מאמציו גם לרכישת נשק והברחתו לארץ. קשרי אנשי המוסד לעלייה עם אנשי ים פעילים בנמלים ועם מבריחים, שירתו אותם גם למטרה זו.

אנשי הקשר של ה"הגנה", שכונו בשם "גדעונים", קישרו, באמצעות רשת של תחנות אלוטו חשאיות, בין מרכזי הפעולה של המוסד לעלייה ב' בפריז, במילאנו ובתל אביב לבין רומא, לונדון, אתונה בוקרשט, בגדאד, ביירות וקהיר. הם שימשו כאלחוטנים על הספינות, וכן סיפקו שירותי קשר למחלקה המדינית בסוכנות היהודית.

15 "הספר הלבן" של שנת 1939 הוא קובץ תקנות של ממשלת בריטניה מתוקף המנדט הבריטי על ארץ ישראל, שפורסם במאי 1939, על רקע מאורעות תרצ"ו-תרצ"ט. "הספר הלבן" הגביל את מכסת העלייה היהודית לארץ ישראל ל-75,000 נפש (25,000 נפש בשנה הראשונה, 10,000 נפש בשנה משך חמש שנים לאחר מכן. מעבר למכסה זו העלייה תותר בהסכמת הערבים), והגביל רכישת קרקעות בידי יהודים, זאת כדי להקים בשטחי ארץ ישראל, תוך עשר שנים מפרסום הספר, מדינה דו-לאומית, ערבית ויהודית. ספר לבן זה היה בגדר שינוי מוחלט של המדיניות הבריטית ונסיגה מהמדיניות הפרו-ציונית, וכונה בידי דוד בן-גוריון בשם "ספר המעל". נזכיר כי בשנת 1939, עם פרוץ מלחמת העולם השנייה, חיו בארץ ישראל המנדטורית כ-470 אלף יהודים, שהיוו כשליש מן האוכלוסייה.

16 ד"ר מרדכי נאור, בספרו **בים, ביבשה וגם באוויר, מבט חדש על ההעפלה**, הוצאת ספרית יהודה דקל המועצה לשימור אתרי מורשת בישראל, 2015, מציג כי מבצעי ההעפלה השונים עד קום המדינה טיפלו ב-123,500 עד 125,500 עולים, מהם 108,864 בהעפלה ימית (83,005 בידי ה"הגנה" והמוסד לעלייה ב', 15,477 בידי התנועה הרביזיוניסטית ו-15,477 בידי גורמים פרטיים), 8,500 בעלייה ד' (באמצעות תעודות מזויפות, שהוכנו בידי המוסד לעלייה ב'), 6,000 עד 8,000 בהעפלה יבשתית ו-150 בהעפלה אווירית. למספרים אלה יש להוסיף כמה אלפים של עריקי הצבא הפולני של גנרל אנדרס ושל עליית בודדים (חתונות פיקטיביות, תיירים שנשארו בארץ וכו'). מתחילת השלטון הבריטי על ארץ ישראל בשלהי שנת 1917 ועד שנת 1932 עלו לארץ ברשות הבריטים 130,000 איש. בשנים 1933 עד 1935 עלו לארץ 150,000 איש ברשות הבריטים. זאת הייתה עלייה המונית, ובלימתה בידי הבריטים יצרה לחץ של "מסורבי עלייה", שיצרה את תנועה ההעפלה הבלתי-ליגאלית המאורגנת. בתחילת ימי ההעפלה המאורגנת, בשנת 1934, מנה היישוב היהודי בארץ ישראל 300,000 נפש. עד שנת 1948 הוא הכפיל את עצמו. מה-300,000 הנוספים, כ-40 אחוז הגיעו בדרך ההעפלה.

המוסד לעלייה ב' פעל בחשאי, בצוות מצומצם ובמשרדים מעטים וצנועים, תוך התמודדות עם מאמצים בלתי פוסקים של הבריטים לעקוב אחרי אנשי המוסד ומשתפי הפעולה עמם ולסכל את פעילותם.

אנשי ה"הגנה" והפלמ"ח היו אלה אשר מילאו תפקידי מפתח בארגון ההעפלה ובפיקוד עליה, אך החיילים האמיתיים של ההעפלה היו המעפילים עצמם. המעפילים היו אלה שיצרו את תנועת ה"הבריחה" ואת הלחץ להעפלה; הם אלה שסיכנו את חייהם ויצאו למסע בספינות המעפילים הרעועות, שנרכשו בידי פעילי המוסד לעלייה ב', זאת בתנאי דוחק קשים ביותר תוך כדי סכנת נפשות; הם אלה שעמדו בגבורה ובנחישות עד כדי התנגשות אלימה עם אניות הצי הבריטי, סמוך לחופי הארץ, כמו גם עם צוותי השתלטות בריטיים שהשתלטו על ספינותיהם והעבירו אותם בכפיה למחנות מעצר בארץ, או לספינות גירוש שהובילו אותם למחנות מעצר בקפריסין.<sup>17</sup>

פעילות הרואית זו – בארץ, ברחבי אירופה, בצפון אפריקה ובארצות המזרח, ביבשה ובים – לא הייתה יוצאת אל הפועל אלמלא כל אותם מתנדבים עזי לב שדבקו במטרתם ופעלו, כל אחד בתחומו, על פי כישוריו ובהתאם ליכולתו, ויחד הם הרכיבו פסיפס מורכב, מיוחד במינו, על כל חלקיו, ויצרו את התמונה המרהיבה בתולדות ישראל המתחדשת: הנחשונים, שעזרו להביא לארץ ישראל חלוצים בצד אודים מוצלים מאש, בני עם אחד, למען עתיד אחד משותף בישראל המתחדשת. לגדעונים היה תפקיד נכבד בפעילות זו.

תנועת ההעפלה, שעלתה למוקד דעת הקהל הבין לאומית והציגה את בריטניה בדימוי שלילי ובלתי מוסרי, במיוחד נוכח זוועות השואה ומצבם הקשה של המעפילים, הייתה בין הגורמים הבולטים שדרבנו את השלטון הבריטי לוותר על המנדט הבריטי על ארץ ישראל ולהעמיד את סוגית ארץ ישראל להחלטת האומות המאוחדות, מה שהוביל להקמת ועדת אונסקו"פ ולהחלטה מספר 181 של העצרת הכללית של האו"ם, כ"ט בנובמבר 1947, היא תכנית החלוקה, שסללה את הדרך להקמת מדינת ישראל.

17 הבריטים הפעילו את כוחם הימי בתחכום ואף הקימו במלטה (Għajn Tuffieħa) מתקן אימונים בו תרגלו השתלטות על ספינות מעפילים ללא שימוש באש חיה, תוך שימוש אינטנסיבי בגז מדמיע ובאלות. כל ספינת מלחמה בריטית שהצטרפה לסגר הימי עברה שם סדרת אימונים של שישה ימים. במבצעי השתלטות על ספינות מעפילים, רק קצינים היו מצוידים בנשק חם (רובים ואקדחים). הפקודות הבריטיות אף קבעו שצוותי ההשתלטות חייבים להיות לבושים כהלכה (כדי לשדר עוצמה ולהקל על זיהוי): חולצה מס' 5 בתוך מכנסיים מס' 3, קסדות לבנות, חותלות לבנות.



## 2.2 רשת "גדעון" הייתה אחת מארבע רשתות הקשר של ה"הגנה"

שירות הקשר הארצי ב"הגנה" הוקם באפריל 1937, ובראשו עמד שמחה אבן-זהר,<sup>18</sup> מי שהיה מזכיר הוועד הפועל בהסתדרות הכללית, שמונה בידי מטכ"ל ה"הגנה". קשר הרדיו היה אז טכנולוגיה חדשנית ומתפתחת, ומפקדי ה"הגנה" החליטו לרתום טכנולוגיה זו להגנת היישוב.<sup>19</sup>

ארגון ה"הגנה" החל לפתח מערכות קשר רדיו עוד בשנות ה-20. אמצעי קשר רדיו, טכנולוגיה חדישה באותם הימים, היו יעילים פי כמה מאמצעי איתות הראיה (דגלים, פנסים והליוגרף), שקדמו להם. התפרצות המרד הערבי הגדול בשנים 1936 עד 1939 העצימה את צורכי התקשורת של ה"הגנה", האיצה את הצורך במערכת קשר יעילה בין היישובים היהודיים והביאה להקמת שירות הקשר הארצי, כאחת היחידות המקצועיות הראשונות של ה"הגנה".

ה"הגנה" הפעילה ארבע רשתות רדיו: "רשת אבינועם" – רשת ארצית לקשר בין המטכ"ל ליישובים; "רשת גדעון" – לקשר עם פעילי ה"הגנה" בחוץ לארץ, שעסקו ברכש ובהעפלה, וספינות המעפילים, שהחלה לפעול באפריל 1939 ברחבי המזרח התיכון והורחבה לאירופה בשנת 1945; "רשת שרה" – שהחלה לפעול ביוני 1940 וקשרה בין משרדי הסוכנות היהודית בירושלים למשרדי הסוכנות בלונדון ובניו יורק;<sup>20</sup> "רשת תמר" – רשת ארצית לקשר בין מטה הפלמ"ח ליחידות הפלמ"ח, שהחלה לפעול כרשת נפרדת בקיץ 1942.<sup>21</sup> רשתות אלה היו רשתות רדיו ת"ג, בגלים קצרים.

18 נולד בברז'ניצה (אז רוסיה, היום אוקראינה). בשנת 1921 הקים סניף של תנועת "החלוץ" בסרגי, הקים חוות הכשרה חלוצית, היה חבר המפלגה הציונית-סוציאליסטית. עלה ארצה בשנת 1925. אחרי מספר חודשים החל לעבוד בוועד הפועל של ההסתדרות הכללית. מונה למנכ"ל משרדי ההסתדרות ומאוחר יותר למזכיר הוועד הפועל והוועדה המרכזת. הצטרף למפלגת אחדות העבודה ובשנת 1930 הצטרף למפא"י. מונה לתפקיד ראש שירות הקשר הארצי עם הקמתו בשנת 1937 ושירת בתפקיד זה עד שנת 1941. בתחילת 1947 הקים ועמד בראש "לאסירנו", האגודה לעזרת האסיר והעציר היהודי, ועמד בראש הארגון עד לפירוקו עם הקמת המדינה. הקים את האופרה הישראלית והיה מנכ"ל האופרה עד לסגירתה בשנת 1982. נפטר בשנת 1992.

19 תחנת השידור הראשונה בארץ ישראל הופעלה כאטרקציה ב"יריד המזרח" הראשון בתל אביב בשנת 1932. תחנת השידור הממשלתית הראשונה לציבור, "קול ירושלים", שהופעלה בידי שלטונות המנדט הבריטי, הופעלה ב-30 במרץ 1936, ורק אז נפתחו בארץ ישראל סוכנויות למכירת מקלטי רדיו לציבור. בשנת 1936 היו בארץ ישראל 27,000 מקלטי רדיו פרטיים, ובשנת 1938 עלה מספרם ל-34,000, כ-90% מהם בידי יהודים. באותה התקופה נדרש רישיון מטעם שלטונות המנדט להחזקת מקלט רדיו.

20 רשת שרה פעלה בשיטה של שידורי מורס ללא מענה, כאשר כל מברק שודר שלוש-ארבע פעמים. קבלת המברקים אושרה בטלגרמה רגילה באמצעות משרד הדואר. ברשת זו נעשה שימוש במשדר בהספק 500 ווט, עם שתי שפופרות 813 במקביל, שנבנה בידי מישה גורדין.

21 אלחוטני רשת זו נקראו "תמריסטים". מספר לא מבוטל של גדעונים היו "תמריסטים" בראשית דרכם.

את תנופתה הגדולה קיבלה יחידת הגדעונים לאחר מלחמת העולם השנייה, כאשר היישוב היהודי בארץ נרתם למבצע העלייה וההעפלה של יהודים ניצולי השואה. מבצע ההעפלה חייב יצירת מערכת קשר אלחוטית מחתרתית בין נתיבי הבריחה, ספינות ההעפלה, נמלי היציאה, חופי ההורדה, המטה באירופה והמטה בארץ.

תחנות האלחוט החשאיות של הגדעונים פעלו בארץ, באירופה ובמדינות האיסלאם. בשנים הראשונות לפעולתו הפעיל שירות הקשר הארצי את רשת "גדעון" עבור המוסד לעלייה ב'. ראש שירות הקשר הראשון, שמחה אבן-זהר, מספר: "ככל שגברה תנועת ההעפלה גדל המגע עם האניות. מכל הפלגה למדנו מוסר השכל, שהתבטא מיד בשכלול אמצעי הקשר, ובמרוצת הזמן הוקמה ליד רשת אחינדב יחידה בשם גדעון, שעיסוקה רק בענייני ההעפלה. למרות זאת, כשהייתה מתקרבת אל חופי הארץ אניית מעפילים, היה על הרגליים כל צוות הפיקוד של אחינדב ואיש לא היה עוצם עין באותם לילות מורטי עצבים."<sup>22</sup>

בשלהי שנת 1940 היה "נתק" בין שירות הקשר למוסד,<sup>23</sup> ושירות הקשר רק "סיפק" אלחוטנים וציוד רדיו למוסד לעלייה ב', וזה עשה בהם כעולה על דעתו. אלה היו שנים בהן פעילות המוסד לעלייה ב' הייתה מצומצמת. עם הגאות בפעילות המוסד לעלייה ב' לאחר מלחמת העולם, כאשר יאן (יעקב ינובסקי) ינאי<sup>24</sup> מונה לראש שירות הקשר (בשלהי שנת 1945), שונה נוהג זה, וענייני הקשר של המוסד לעלייה ב' הוכפפו למרות ראש שירות הקשר.

בסוף שנת 1945 יצא יאן לאירופה, לפגישה עם ראש המוסד לעלייה ב', שאול אביגור, וכך העיד על שליחותו: "לצורך ארגון מחדש של פעילות בשטח העלייה הבלתי ליגאלית יצאתי בסוף 1945 לחו"ל. הוקמו תחנות נוספות במרכזי הפעילות באירופה, כך שבסוף היו לנו 24 תחנות בבירות שונות באירופה ובארצות ערב (דרך אגב, עם קום המדינה הפכו התחנות האלה ברוב בירות אירופה כתחנות רשמיות של השגרירויות הישראליות). הוקם פיקוד על הקשר באירופה ובאניות מעפילים ושופר הארגון האדמיניסטרטיבי. התחנות אוישו בטובי אנשינו. האניות צויידו במכשירים כפולים וטובים יותר."<sup>25</sup>

22 ראיון שפורסם בגיליון מיוחד של הירחון קשר אלקטרוניקה ומחשבים, בהוצאת קצין קשר ואלקטרוניקה ראשי, כרך י"ח/2 (204), אוגוסט 1987, עמ' 23.

23 קשר אמיץ, עמ' 180. בשנים 1940 עד 1945 הייתה פעילות המוסד לעלייה ב' מאוד מוגבלת.

24 נולד בשנת 1911 בפולין, עלה ארצה בשנת 1934 והצטרף ל"הגנה". שירת ביחידת "הנוודת", נפצע בקרב במרד הערבי הגדול. מונה לעוזר מפקד ההגנה בירושלים. בשנת 1940 מונה לעוזרו של ראש המפקדה הארצית, משה סנה. בשלהי 1945 מונה לראש שירות הקשר ועם הקמת חיל הקשר מונה למפקד חיל הקשר בדרגת סא"ל. בשלהי שנת 1949 קודם לתפקיד סגן ראש אג"א בדרגת אל"מ ושירת בתפקיד זה עד 1951, אז מונה למשנה למנכ"ל משרד הביטחון. נפטר בשנת 1996.

25 דו"ח שנמסר בידי יאן להיסטוריון גבי שריג ביום 3 אוקטובר 1973.

- לקראת נסיעתו של יאן הוציא המטה הכללי של ה"הגנה" פקודה על כפיפות "גדעון" לשירות הקשר,<sup>26</sup> וזו לשונה:
1. "הרשת באירופה מתנהלת על-ידי המחלקה הכללית בארץ. [המחלקה הכללית היא מחלקת קשר ארצית]
2. באירופה יתמנה מרכז מטעם המחלקה.
3. למרכז כפיפות כפולה:
- א. למוסד המרכזי המנהל את העניינים באירופה.
- ב. למחלקה בארץ.
4. המוסד המרכזי באירופה יקבע את הצרכים בתחנות, את מקום התחנות, ואת הצרכים ב"גדעונים" לליווי, ואת ענייני בטחון התחנות.
5. המחלקה תקיים את התחנות, תקבע את העובדים, תנהל את המעבדות, תנהל את הדרכת העובדים.
6. כל הגדעונים הנשלחים לאירופה עומדים לרשות המְרַכֵּז מטעם המחלקה. הוא אחראי לקביעת מקומו של כל אחד מהם לאימונו ולטיפול בו. [המְרַכֵּז הראשון היה משה ירושלמי (זיק), שכינויו היה "מריו"]
7. המחלקה מכינה עובדים ומעבירה אותם לחו"ל בהתאם לצרכים הנקבעים ע"י המוסד המרכזי באירופה. [המוסד לעלייה ב']
8. על יד המרכז יהיה חבר עובדים לצרכי אימון, עבודת מעבדות, פיקוח, בהתאם לצורך.
9. בכל ארץ, בה נמצאת או תקום תחנה, יתמנה על-ידי המוסד המרכזי באירופה איש-ממונה על התחנה מבחינה עניינית. עליו הדאגה לקביעת המקום, סדרי הזהירות וכו'.
10. לעובדי התחנות בארצות כפיפות כפולה:
- א. לממונה בארץ הזאת מטעם המוסד המרכזי.
- ב. למרכז המחלקה.
11. תקציב מרכזי יועמד לרשות המחלקה לתקופה מסוימת, בהתאם לצרכים שייקבעו. תקציב זה יהיה טעון בדיקה במידה שיוטלו על המחלקה תפקידים נוספים. בתחומי התקציב רשאית המחלקה לעבוד מבלי להזדקק לאישורים נוספים."

ובהמשך סיפר יאן (יעקב ינאי), ראש שירות הקשר, על נסיעתו השנייה לאירופה:<sup>27</sup>

26 צילום המסמך המקורי, ללא תאריך וכותרת, נמצא באוסף ההיסטוריון גבי שריג בעמותה להנצחת חללי חיל הקשר והתקשוב ביהוד.

27 ראיון שפורסם בגיליון מיוחד של הירחון קשר אלקטרוניקה ומחשבים, בהוצאת קצין קשר ואלקטרוניקה ראשי, כרך י"ח/2 (204), אוגוסט 1987, בעמ' 18.

"הייתי עסוק בארגון מחדש של שירות הקשר עד סוף 1946 או תחילת 1947. רק אז, כשהכל היה כבר מסודר ומתפקד, הרשיתי לעצמי את 'המותרות' של נסיעה לאירופה בתפקיד – כדי לשפר שם את ארגון הקשר עבור ההעפלה. החלפתי את הממונה על הקשר באירופה וארגנתי מחדש את 24 התחנות בבירות וערים השונות. כמו כן ארגנתי מחדש את הקשר בין אניות ההעפלה והתחנה בארץ." "דו"ח מקיף שיאן שלח מאירופה ב-24 במאי 1947 מתאר את פריסת הגדעונים, מנחה להכין בארץ גדעונים נוספים לנסיעה ומתאר את הנחייתו לרני (רענן רובינשטיין), עמו נפגש בצרפת, לבנות 30 מכשירים ניידים ו-5 ניידים (ומתאר את הקושי להשיג חלקים לבניית המכשירים).<sup>28</sup> חשוב לציין כי באותה תקופה שינה המאבק בבריטים את אופיו, והמאבקים המרים בבריטים במבצעי העפלה והשתלטות על ספינות מעפילים היו מוקד לפעילות יחסי ציבור, במטרה להשפיע על דעת הקהל הבריטית והבין לאומית. ואכן, מפעל ההעפלה הצליח במאבק זה, המעפילים ניצחו את האימפריה, ודעת הקהל בבריטניה ובעולם הייתה מהגורמים החשובים שהכריעו את הכף, והניעו את הבריטים לסיים את המנדט הבריטי על ארץ ישראל ולמסור את שאלת ארץ ישראל להכרעת האו"ם.<sup>29</sup>

### 2.3 פעילות הגדעונים הייתה מחתרית וחשאית

פעילות הרכש וההעפלה של ה"הגנה" בחו"ל הייתה מחתרית וחשאית, ודרכי הפעלה הקשר האלחוטי נדרשו להתאים את עצמן לאילוצים של פעילות מחתרית זו. הקשר האלחוטי התנהל בדרך כלל באיתות מורס ובקודים, בגלים קצרים (ת"ג). תדר השידור נקבע בדרך כלל על-ידי החלפת גבישים. הקשר נעשה בשעות קבועות, מוסכמות מראש.<sup>30</sup> השידורים נעשו בהספקים נמוכים, מה שהקשה על הקמת הקשר.

28 את"ה 530/14.

29 לאחר סיום מלחמת העולם השנייה והקמת ממשלת הלייבור בבריטניה, כשהתברר שהבריטים דבקים במדיניות הספר הלבן, תומכים בערביי ארץ ישראל ולא יפעלו להקמת מדינה עברית, הגיבה התנועה הציונית בפתיחת שתי חזיתות במאבק כנגד הבריטים, במטרה לגייס את דעת הקהל הבין לאומית ולשנות את המדיניות הבריטית בשאלת ארץ ישראל. האחת הייתה חידוש מפעל ההעפלה; השנייה היה הקמת "תנועת המרי העברי", תאום מבצעי בין ה"הגנה", האצ"ל והלח"י במאבק בבריטים, שהחל באוקטובר 1945. כתוצאה בוצעו פעולות נרחבות נגד הבריטים, שהבולטת בהם הייתה "ליל הגשרים", בין ה-16 ל-17 ביוני 1946, תקיפת 11 גשרים בגבולות ארץ ישראל, לניתוק זמני של נתיבי האספקה בשימוש הבריטים. פעולות נוספות היו תקיפת מחנה המעצר בעתלית ושחרור 200 מעפילים, פיצוץ מסילות ברזל, פיצוץ עשרות מטוסים בריטיים בשדות תעופה בלוד, קסטינה וסירקין, התקפות על תחנות משטרה בריטיות, פיצוץ תחנות רדאר ופיצוץ המפקדה הבריטית במלון המלך דוד. תאום זה נפסק לאחר ארועי "השבת השחורה" ופיצוץ מלון המלך דוד.

30 הגם שהעולם עבר לאמצעי קשר רדיו בגלים קצרים (ת"ג) עם שפופרות ריק, הרי שבשנות ה-30, ערב מלחמת העולם השנייה, היו עדיין מקצת מספינות הסוחר מצוידות במשרדי ניצוצות (Spark gap) בגלים ארוכים ובינוניים, שנחשבו למשדרים פשוטים ואמינים.

הבעיות שניצבו בפני הגדעונים היו שונות מאלו שהכירו בקשר הרדיו בין היישובים בארץ: המרחקים בין התחנות היו גדולים, האחריות על תחזוקת הציוד הייתה על הגדעונים, ללא יכולת להסתייע בטכנאים, כאשר תמיד ריחף באוויר החשש מפני תפיסת התחנה הבלתי חוקית בידי השלטונות.

עקב פעילותם החשאית מוקמו תחנות הרדיו באזורים מבודדים ובסביבה שאינה מתבלטת, תוך קשיים רבים בהקמת אנטנות, ובמיוחד פריסת אנטנות מחוץ למבנה בו פעלה תחנת הרדיו. כדי לא לעורר חשד, מוקמו תחנות רדיו בדירות מגורים רגילות. למרות שצריכת החשמל של התחנות הייתה נמוכה, צריכת החשמל בדירות אלו הייתה גבוהה מהצפוי, והן היו חשופות למעקב של השלטונות עקב העלייה בצריכת החשמל. כדי לא לפגוע ביחסים עם מדינות "ידידותיות", לא התאפשר שידור ממדינות אלה, ולכן תחנות מסוימות היו תחנות קליטה בלבד, מבלי שהתחנה המשרתת קיבלה אישור על כך שההודעה נקלטה.

הגדעונים השתמשו בזהות מושאלת, ורובם השתמשו בתעודות פליט (Displaced Person) מזויפות (לאחר מלחמת העולם נעו באירופה מאות אלפי פליטים). וכך מספרים הגדעונים:<sup>31</sup> "היה המון אלתור מספרת יוכי,<sup>32</sup> אבל בדרך כלל אלתור טוב וחכם. היינו מקצוענים באלתור, צוחק זָפִי,<sup>33</sup> לכולנו סופקו תעודות, כולן מזויפות מוסיפה יוכי. היה לנו ארגו ענקי של חותמות מכל הגבולות באירופה, ועם זה הסתובבנו – ותאמין לי – אף אחד לא נתפס. הייתה לנו המון חוצפה, של צעירים, ואם היו שואלים אותי היום – על הרבה דברים לא הייתי חוזרת."

פעילות המוסד לעלייה ב' הייתה מגוונת, והקשר שסיפקו הגדעונים היה חיוני להצלחתה. המוסד לעלייה ב' טיפל במעפילים בלינה, מזון, ביגוד, הסעות, מעבר גבולות ועוד, ניהל מחנות פליטים מועמדים לעלייה, בעיקר באירופה, והעיקר – תכנון וביצע מבצעי העפלה, כולל רכש ספינות והכשרתן לשמש כספינות העפלה, ציודן בצוותים, דלק, מים, מזון ועוד, וכל זה באופן חשאי, "מתחת לאפס" של הבריטים, מעצמה בעולם של אז, חלק מצבא בנות הברית ששלט באירופה לאחר תבוסת הנאצים ועוזריהם.

31 ראיון שפורסם בגיליון מיוחד של הירחון קשר אלקטרוניקה ומחשבים, בהוצאת קצין קשר ואלקטרוניקה ראשי, כרך י"ח/2 (204), אוגוסט 1987, עמ' 33.

32 יוכבד (יוכי) יהל (סבורוביץ) נולדה בירושלים בשנת 1926. לוחמת ומפקדת בפלמ"ח. גדעונית במרכז ברומא ובספינת העולים "משמר העמק". שירתה בתחנות חו"ל במשרד החוץ ומשרד ראש הממשלה. ניהלה את תחנת החוף לדיג של משרד החקלאות. חובבת רדיו באות הקריאה 4X6GL.

33 זכריה (זָפִי) קיני נולד בתל אביב בשנת 1927. התגייס לפלמ"ח בשנת 1944. בשלהי 1946 נשלח לאירופה ושירת כגדעוני בפריז, מרסיי, מילאנו ורומא. שירת כגדעוני על ספינות הרכש "דקס", "היונה" ו"בהירה". למד הנדסה אזרחית בטכניון, והיה בין מתכנני חבל לכיש ובין מתכנני הקריה למחקר גרעיני בדימונה. נפטר בשנת 1995.

הגדעוני נמנה עם צוות המלווים של ספינות מעפילים מטעם המוסד לעלייה ב'. תפקידו היה לקיים קשר עם הספינה. הקשר קויים במחצית הראשונה של ההפלגה עם נמל המוצא באירופה, ובמחצית השנייה של ההפלגה עם התחנה של המוסד לעלייה ב' בתל אביב.

לגדעוני ניתנה הוראה חמורה: במקרה שהספינה תיתפס בידי הבריטים ויהיה חשש שהמכשיר ייפול לידיהם, עליו להשמיד את המכשיר, הגבישים, הוראות הקשר וכתב הסתר שברשותו.

עם התקרב הספינה לחוף, נועד לגדעוני תפקיד מכריע: הייתה מוטלת עליו האחריות להקמת קשר עם החוף ולהעברת הוראות למפקד הספינה לגבי אתר ההורדה המועדף, מידע על תנועות הצי הבריטי באזור והנחיות לתמרונים שרצוי לערוך במטרה להטעותו. באמצעותו נמסרו גם ההוראות למלווים בנוגע לארגון ההתנגדות למבצע ההשתלטות של הבריטים – במקרה שהספינה תתגלה ותיפס וכן לגבי ההתנהגות של הצוות עצמו. היה והספינה נתפסה בידי הבריטים, היה על הגדעוני להימלט מהבריטים, ואם הוא לא היה מצליח בכך – להיטמע בין המעפילים.

ניסיונות הבריטים לסכל את ההעפלה באמצעות מעקב הדוק אחרי אנשי המוסד לעלייה ב' ונמלי המוצא חייבה את אנשי המוסד לאמץ שיטות פעולה שיאפשרו להתחמק מהמעקב. אחת משיטות אלו הייתה שימוש בשתי ספינות – האחת נושאת מעפילים והשנייה קטנה וריקה, ששטו בנתיבים שונים הרחוקים זה מזה, עד שהן נפגשו בנקודה מסוימת, סמוך יחסית לחופי הארץ, ושם הועברו המעפילים לספינה הריקה, שהמשיכה את המסע לארץ, בעוד הספינה שהתרוקנה חזרה לנמל המוצא. פעילות זו נשענה על תיאום הדוק, בעזרת הגדעונים, משום שמבצעים אלה קמו ונפלו על בסיס קיומו של קשר בין השותפים במבצע.

עבודתו של הגדעוני דרשה מיומנות מקצועית וכושר אלתור בתנאים קשים, תוך שימוש במכשירים פרימיטיביים. זאת במיוחד בגלל אופי התקשורת בת"ג ובעיות התקשורת האלחוטית הסבוכה בספינות המעפילים, שלא הייתה מבוססת על מערכות תקניות. האופי החשאי של הפעילות, הסבירות הגדולה לתקלות מבצעיות והצורך בהחלטות עצמאיות ומהירות בעת מצוקה ומשבר העצימו את תפקידו של הגדעוני. זאב (וניה) הדרי (פומרנץ),<sup>34</sup> קצין המבצעים של המוסד לעלייה ב' ויד ימינו של

34 יליד פולין, 1916. עלה ארצה בשנת 1933. משנת 1942 פעל במסגרת המוסד לעלייה ב' ב"ועד ההצלה" באיסטנבול (ארגון חשאי שעסק בעזרה ליהודים שחיו תחת שלטון הנאצים בגרמניה). בשנים אלה, הוא הביא לארץ את יואל ברנד, שנשלח על-ידי אייכמן לצורך עסקת "משאיות תמורת דם". משנת 1946 היה קצין המבצעים במפקדת המוסד לעלייה ב' בצרפת. לאחר קום המדינה היה נספח צה"ל ברומניה, למד בצרפת הנדסה גרעינית והיה ממקימי הקריה למחקר גרעיני בדימונה. ממקימי אוניברסיטת בן-גוריון בנגב ופרופסור (אמריטוס) לפסיקה גרעינית. נפטר בשנת 2001.

שאל אביגור, ראש המוסד, כתב:<sup>35</sup> "אחד מהעיסוקים הראשונים של שליחי המוסד בפאריס, היה לקשור קשרים בין אנשי המוסד לבין אנשי הממשל בצרפת. כאשר נרקמו קשרים אלה, הוסדרו מספר הסדרים אשר אפשרו פעילות שוטפת, מסודרת ורציפה. **כדי להפעיל עבודת מטה, היה הכרח להקים מערכת קשר**. בעזרת הקשרים עם הגופים המתאימים אופשרה הקמת מערכת קשר אלחוטי. מספר תחנות מוקמו בפרברי פאריז ובמרסיי. התחנה הצרפתית הפכה למרכזת. ישירות או באמצעות התחנה במילאנו, קוים הקשר האלחוטי ('הגדעוני') עם השלוחות – עם הארץ ועם האניות בלב ים. תחנה חשאית הפועלת בתנאי ביטחון מרביים, ואינה מסתכנת תדיר בחשיפה ובמאסר מפעיליה, הפכה נכס ראשון במעלה... רשת של תחנות אלחוט מיוחדת קישרה את הסניפים באירופה עם המשרד המרכזי של המוסד לעלייה ב' בתל אביב, רשת ה'גדעונים'. תחנות הקשר הראשונות הוקמו באיטליה, ולאחר מכן הוקמה תחנה ראשית באחד מפרברי פאריז. נציגי המוסד הגיעו עם השלטונות הצרפתיים להסכם, לפיו הותר להם להמשיך בשידוריהם בתנאי שיתחייבו לפענח כל מברק בכתב הסתרים שהמוסד השתמש בו, כאשר יידרש על-ידי שירות ההאזנה של הבולשת המרכזית שפעלה במשרד הפנים הצרפתי. מערכת זו אפשרה קשר בין אניות המעפילים לשני המרכזים באיטליה וצרפת ולאורך, וכן בכיוון ההפוך.... ה'גדעונים' מילאו תפקידים רבים ושונים. הם ליוו כל אנייה וקיימו קשר מתמיד בינה לבין החוף. הם שירתו את המחלקה המדינית של הסוכנות היהודית, ולשם כך קיימו תחנת האזנה בלונדון, שאליה היו מגיעים מברקי אלחוט מההנהלה בארץ ישראל.... האלחוטאי [באניות המעפילים] היה חייב לעבוד לעיתים במכשירים פרימיטיביים ביותר שהיו ניזוקים מדי פעם בעת טלטולי הדרך והסערות. לכן נערכו קורסים קצרים בטכנאות ותיקון מכשירים; המשרתים באניות צוידו בחלקי חילוף, ובתקופה מאוחרת יותר קיבלו אף מכשיר רזרבי. עד אמצע הדרך היה האלחוטאי קשור עם מרכזי הקשר באירופה; לאחר מכן התקשר עם התחנה בתל אביב. מכיוון שהעבודה באניות הצפופות הייתה מרובה, נתן האלחוטאי לשאר המלווים להמשיך בעבודת הקשר. לפעמים היה נאלץ להמשיך בעבודתו לקול זעקותיהם של פצוע או יולדת. " יהודה ארזי, ממפקדיה הבולטים של ה"ההגנה", שעמד בראש שלוחת המוסד לעלייה ב' באיטליה, כתב: "הרדיו מילא תפקיד חשוב ביותר בעבודתנו באיטליה, ובאירופה כולה... פה היו שלוש תחנות קבועות – המרכזית במילאנו, ושתי האחרות בנאפולי ובבארי. את ענייני הרדיו באיטליה ריכז משה ירושלמי (כינויו היה מריו) ולרשותו עמדו גדעונים – נערים ונערות שנשלחו מהארץ ועבדו בתחנות השונות. עבודת

35 זאב (וניה) הדרי, המוסד לעלייה ב', יומן מבצעים, פאריס 1947, הוצאת הספרים של אוניברסיטת בן-גוריון בנגב, תשנ"א-1991. עמ' י"א, י"ח.

הגדעונים הייתה קשה ומאומצת. הם היו מעטים... ועבדו במשמרות ללא מנוחה, בתנאי מחתרת וחשאיות.<sup>36</sup>

חשוב להבין את סביבת הפעולה של הגדעונים בשנים שלאחר מלחמת העולם השנייה, אותה היטיבו לתאר האחים ג'ון ודוד קמחי, בספרם "דרכי סתר":<sup>37</sup> "אחת הבעיות העיקריות הייתה בעיית הקשר; הכבישים חרבו במלחמה; מערכת הטלפונים חובלה על-ידי צבאות הציר בנסיגתם; שירותי הדואר היו שרויים באנדרלמוסיה ובלתי מהימנים. ארזי [מפקד המוסד לעלייה ב' באיטליה] לא יכול לקיים מגע עם חבריו בשאר הארצות; אי אפשר היה אפילו לדעת את גורלם של מורי-הדרך שהיו עוברים את הגבולות לאסוף את הפליטים ועשויים היו שלא לחזור משך שבועות רבים. הבעיה נפתרה בעזרת 'בנק המשקאות' ותושייתם של שני חיילים ארצישראלים מחיל ההנדסה המלכותי, שתוך כדי שבועות מספר אספו משדרי אלחוט במספר מספיק לכונן רשת ברחבי אירופה ואפילו לשלוח חלפים לארץ-ישראל. תחנות שידור של ה'מוסד' הוקמו במילאנו, נאפולי, אנטוורפן, פאריז, מרסיי ואתונה בלא שתעלינה אף פרוטה אחת. **הקשר האלחוטי אל מפקדת ה'הגנה' בתל אביב שינה את כל התמונה: עתה הייתה פעילות מתואמת בגדר האפשר.**" (עמ' 112). "הנה כי כן, לא בלי יסוד נאמר בידעה של הניו-יורק טיימס מן המפקדה האמריקאית בגרמניה בינואר 1946 כי 'דומה שהיהודים הנעים מפולין לגרמניה יש להם מערכת-קשר טובה אף יותר מזו של הצבא האמריקאי'. יעילותה של מערכת הקשר של ה'מוסד' וה'ברחה' נתפרסמה לשם בבירות אירופה." (עמ' 165).

ממה נבעה הצלחת הארגון ויעילות פעולתו? לדברי אל"מ (מיל') אורי גורן,<sup>38</sup> מוותיקי הגדעונים, שכיניו היה "משה" או "יערי", בספרו "משני צידי הקריפטו" (עמ' 34): "איך זה עבד? איך הצליח ארגון מבוזר, לא מיומן ולא מאומן, על אדמת אירופה שאחרי המלחמה, להוציא לפועל מבצע שכזה? התשובה היחידה שמצאתי

36 מתוך עדותו של יהודה ארזי, 27 ספטמבר 1949. הציטוט מספרו של ד"ר שי חורב נתיב במים עזים, ההעפלה החלוצית ביבשה ובים, הוצאת דוכיפת, חיפה, 2012, עמ' 45.

37 בתרגום עברי, הוצאת ג'רוסלם פוסט, ירושלים תשט"ו.

38 נולד בשנת 1926 במושב נחלת יהודה (היום שכונה בראשון לציון). התנדב ל"הגנה" בשנת 1943 ושירת במשטרת היישובים העבריים. במאי 1945 נשלח לקורס אלחוטנים. בפברואר 1946 גויס למוסד לעלייה ב'. מנהל מחנות מעפילים, סייע בארגון ספינת המעפילים "יגור", מפקד ספינת המעפילים "לטרון", שהפליגה מנמל לה-סיוטה (La Ciotat) בצרפת ב-19 אוקטובר 1946 כשעל סיפונה 1,252 מעפילים, עם רב-חובל ומלחים ספרדיים. הספינה נתפסה בידי הבריטים ב-1 בנובמבר ונגררה לחיפה, והמעפילים גורשו לקפריסין. סיוע בארגון מעפילי "אקסודוס". עד יוני 1948 היה, כגדעוני, ממונה על רשת הקשר באירופה ועסק ברכש והברחת נשק ותחמושת לישראל. קצין קשר של חטיבת גולני ושל חטיבת הצנחנים ומקש"פ מרכז. מפקד היחידה הטכנולוגית של חיל המודיעין בשנים 1962 עד 1970. היה בין מקימי חברת אי.סי.איי טלקום ושירת כמנכ"ל החברה עד פרישתו בשנת 1977. נפטר בשנת 2017.



היא זו: המערכת עבדה ביעילות מרשימה הודות לכך שכל 'בורג' בה פעל במסירות; איש לא חיכה להוראות, אלא עשה את הדרוש במקום ובזמן הנכון, מתוך אחריות ובמסירות מקסימלית. "התושייה והיוזמה היו המפתח. הגדעונית מרגה (גוטהלף) גורן<sup>39</sup> אמרה בפשטות: "איך ידענו מה צריך לעשות? ראינו מה צריך לעשות, אז עשינו, ראינו שמלוכלך – אז ניקינו".<sup>40</sup>

**המפקדים סמכו על הגדעונים – שהיו להם משענת איתנה – ולא רק בנושאי קשר, שכן כל גדעוני וגדעונית לא עסקו בקשר בלבד, אלא ביצעו כל משימה שנדרשה – ארגון חיי מעפילים במחנות, הברחת מעפילים, ליווי שיירות מעפילים ועוד. הכל נעשה בתנאי השאיות והתמודדות בלתי פוסקת עם ניסיונות גורמי מודיעין בריטיים לסכל את הפעילות.**

החשאיות הייתה הבסיס לפעילות. הקשר האלחוטי היה סוד כמוס. הגדעונים הקפידו על בטחון שדה, מידור וסודיות, וחיו בחשש מתמיד מתפיסתם וחקירתם בידי הבריטים. הגדעונית מרגה (גוטהלף) גורן היטיבה לתאר זאת: "החברים לא פטטו. יכולת להיות עם אדם 24 שעות ביממה – ולא לדעת כלום. איש לא שאל שאלות".<sup>41</sup> הגדעונים, כמו גם יתר אנשי המוסד לעלייה ב', עסקו לא רק בקשר, הגדעונים עסקו בכל מלאכה שנדרש לעשותה. במבצעי העפלה מורכבים, הגדעונים עסקו בהכנת ספינות להפלגה ובהכנת מעפילים, בניהול חיי מעפילים במחנות וניהול חיי מעפילים בספינות, בתרבות, בטיפול בתינוקות ובילדים, בבישול וחלוקת מזון, בארגון ותפעול מבצעים להעלאת מעפילים לספינות, בעימות עם הבריטים, ועוד.

39 ילידת ברנדבורג, גרמניה, 1925. הגיעה לאנגליה בשנת 1939 ב"קינדר טרנספורט". חברה בתנועת הנוער "הבונים". באביב 1946 הגיעה לצרפת בדרך לעלייה ב' עם הקבוצה הראשונה של חברי תנועת הנוער והחלוץ מאנגליה. גויסה ל"הגנה" בשנת 1946. בוגרת קורס הגדעונים "זבולון" במרסיי. גדעונית במרסיי ויחד עם הגדעוני בני גפן, גדעונית בספינת המעפילים "הפורצים" (1947), שהפליגה בחשאי מבנדול (Bandol) בצרפת ב-22 נובמבר 1947 עם 167 מעפילים ונחתה ב-4 בדצמבר בתל אביב, ליד שפך הירקון. שירתה כאלחוטנית בחטיבת גולני ובחטיבת 7 והשתחררה ב-1949. משנת 1963 ועד צאתה לגמלאות הייתה מורה לאנגלית, מרכזת המקצוע וסגנית מנהלת בבית ספר "ידלין" בראשון לציון. נשואה לאורי גורן.

40 ראיון באוקטובר 2015.

41 ראיון באוקטובר 2015.

## פרק ג

### האנשים

#### 3.1 מקור השם "גדעונים"

"גדעון" היה שם של רשת האלחוט של המוסד לעלייה ב', ו"גדעוני" הוא האלחוטן שהפעיל את הרשת, כל איש קשר (אלחוטן מורס) שקיים את הקשר בין הארץ לחו"ל, בתחנות אלחוט ביבשה או בספינות.

מה מקור השם "גדעונים"? אין אנו יודעים.

מספר תאוריות: שבתי טבת, בספרו **גדעונים** (עמ' 26), מספר כי זו הייתה הרשת השלישית של ה"הגנה", ולכן שמה החל באות ג'. גבי שריג, בספרו **הגדעונים** (עמ' 25) מספר כי השם "גדעון" הוא הסבה לעברית של השם "גרישא", שמו של גרישא (צבי) שוטוב, חבר קיבוץ מעברות שכיניו היה "גיר", שהיה האלחוטן הימי הראשון ב"הגנה"<sup>1</sup>. מוניה אדם, מהטכנאים הבכירים של ה"הגנה", שכיניו היה "המהנדס הקטן"<sup>2</sup>, סיפר כי:

1 גרישא (צבי) שוטוב, יליד אוקראינה 1906, עלה לארץ בשנת 1928. ממקימי קיבוץ מעברות, מראשוני אלחוטני המורס בשירות הקשר הארצי, היה טכנאי רדיו והיה לו רישיון חובבי רדיו אמריקאי. שירת כגדעוני בספינות המעפילים "אטראטו" א', "אטראטו" ב', "אטראטו" ג', "אטראטו" ד' ו"אטראטו" ה'. התמסר להדרכה בתחום האלחוט. שב לקיבוץ מעברות לאחר המלחמה ושם חי ופעל עד לפטירתו בשנת 1989. חובב רדיו באות הקריאה 4X4DB. ספינת המעפילים "אטראטו" א' הייתה אחת מספינות המעפילים הראשונות, שהפליגה בנובמבר 1938 מבארי באיטליה עם 300 מעפילים, אותם הורידה בחוף שפיים. בהפלגה זו הופעל לראשונה קשר דו-מגמי עם הספינה, ומאז לוו כל ספינות המעפילים של ה"הגנה" בגדעונים.

2 "המהנדס הגדול" היה המהנדס מיכאל (מישה) גורדין, יליד רוסיה 1906. עלה ארצה בשנת 1930. ניהל בית מלאכה של שירות הקשר הארצי בתל אביב, ברחוב אלנבי מס' 54, בחנות של סוכנות "פילקו" למקלטי רדיו. הקים קשר אלחוט דיבור מתל אביב לקיבוץ מרחביה בעמק יזרעאל בשנת 1936. בתקופת "השיתוף" הפעיל מעבדת ייצור מכשירי קשר מחתרתיים בתל אביב, בדירה בשדרות קרן קיימת מס' 62, שם ייצרו כ-60 מכשירי מזוודה. הקים משדרים לקול ישראל ולקול צרפת החופשית. בשנת 1946 הקים תחנה בפריז (התחנה שנתפסה בספטמבר 1946 בידי שירות הביטחון הצרפתי) והצטרף למשלחת הרכש של ה"הגנה" בארה"ב. חזר ארצה לאחר הקמת המדינה ושירת כקצין הקשר של משטרת ישראל עד צאתו לגמלאות בשנת 1971. נפטר בשנת

"הכינוי 'גדעון' ניתן בהתחלה למשדר. כאשר התקלקל המשדר בקיבוץ אפיקים בשנת 1938, שלחה האלחוטנית האחראית מברק בדואר האזרחי הבריטי ובו הודעה: 'גדעון חולה. נפגע בעינו. בבקשה לשלוח אלינו את ד"ר מוניה עם עין רזרבית'. כתוצאה מהכינוי 'גדעון' הציע פרץ רוזנברג (שהיה אז מדריך ארצי לקשר אלחוט)<sup>3</sup> לקרוא לאלחוטנים 'גדעונים' וזהו מקור השם המפורסם".<sup>4</sup> יש הסבורים שהשם "גדעון" מסמל בתנ"ך לוחמים מובחרים בעלי תושייה (שופטים פרק ז'). וכשאנו משתמשים במונח "גדעונים", עלינו לזכור את פועלם של כל המפקדים והטכנאים, שהיו חלק בלתי נפרד ממערכת זו.

### 3.2 הגדעונים והכשרתם

אלחוטנים הוכשרו מקצועית בקורס אלחוט, שנערך בידי שירות הקשר הארצי והיה קורס משותף לאנשי כל רשתות ה"הגנה". הקורס הראשון לאלחוטני מורס התקיים ב"בית האדום" בתל אביב במרץ 1937, ועד אפריל 1948 נערכו 25 קורסים לאלחוטני מורס והוסמכו 818 אלחוטנים. הקורסים נערכו במקומות שונים: בית זרע, ביתן אהרון, ג'זערה (בסיס הדרכה מרכזי של ה"הגנה"), חיפה, כפר גלעדי, בית ההבראה שפיים, תל חי ותל אביב. הקורס נמשך בין 30 ל-90 יום, בהתאם לרמה המוקדמת של החניכים.<sup>5</sup>

לקורסי האלחוט נשלחו ממבחר כוח האדם בשירות הקשר הארצי, שהתנדבו למשימה. קורס האלחוט הציב בפני חניכיו דרישות גבוהות, ולא כל החניכים הצליחו לסיים בהצלחה את הקורס. הלימודים היו בדרך כלל החל מהשעה שמונה בבוקר ועד שש בערב. הנושא המרכזי בקורס היה שידור וקליטה במורס, וכדי לקבל הסמכה נדרש החניך לעמוד בהישג של שידור במהירות 20 קל"ד (קבוצות חמישיות לדקה) וקליטה במהירות של 32 קל"ד. כן נלמדו בקורס נהלי תפעול קשר, יסודות החשמל ושימוש בכתיב סתר.

1984. מוניה (מלך) אדם (זופרנסקי) נולד בעיירה ולגרד, רומניה, בשנת 1915. למד אלקטרוניקה ומכניקה בטכניקום בקיישינב (היום – מולדובה). עלה ארצה בשנת 1935. שירת ב"הגנה", משנת 1936. עסק באיתות ראייה ובטלפוגיה ובשנת 1937 הוסב למפעיל תקשורת אלחוטית (בקורס בתל אביב, בפיקודו של זלמן כהן). נפטר בשנת 2000.

3 הצנחן הישראלי הראשון. יליד הונגריה, 1919. עלה ארצה עם הוריו, למד בגימנסיה הרצליה בתל אביב, בגיל 16 התגייס ל"הגנה" והוכשר באיתות ראייה וקשר רדיו. גדעוני בספינה "אטראטור" ז'. מדריך בקורס "פלסטיין סקים". בשנת 1942 התגייס לצבא הבריטי, התנדב לקבוצת צנחני היישוב וצנח בהרי דורמיטור במונטנגרו במאי 1943, כאלחוטן, כחלק מיחידת קישור צבאית בריטית שחברה לקבוצת הפרטיזנים בפיקודו של טיטו. במלחמת השחרור שירת במחלקת המדע (לימים: רפא"ל) ולאחר מכן הקים את מערך הקשר של משטרת ישראל. נפטר בשנת 2008.

4 מאמר בירחון קשר ואלקטרוניקה, כרך ט"ו, מס' 3, (171), יולי 1981, עמ' 55.

5 את"ה 13/90.

המורס שנלמד היה מורס בא"ב עברי, המבוסס על הא"ב הלטיני. תרגום כתב המורס לעברית נעשה בשנת 1922 בתנועת הצופים היהודיים בוילנה בידי זלמן כהן, לימים מבכירי שירות הקשר ב"הגנה".<sup>6</sup> הגדעונים השתמשו במורס העברי המקובל עד היום, שהוא המורס של זלמן כהן במספר שינויים, שהוכנסו בידי שירות הקשר הארצי: הוחלפו האותיות ט' עם ת', כ' עם ק', ס' עם ש'. שונה כתב המורס לאותיות ו', ט', ע' ו-צ'. במורס העברי אין אותיות סופיות (ך, ן, ף, ץ).

היחס לאלחוטנים ביחידות היה מיוחד – גם במטות ה"הגנה" וגם מצד המפקדים, שהיו "מחזיקים" אלחוטנים "שלהם".

הגדעונים היו מתנדבים מבין האלחוטנים. כגדעונים נבחרו בדרך כלל אלחוטנים מנוסים, אחרי תקופת התנסות ברשת אבינועם או ברשת תמר. ברשתות מורס של ה"הגנה" מקובל היה לשדר ולקלוט במהירות של 18 עד 22 קל"ד, אך הגדעונים, שהיו ותיקים ומנוסים יותר, נהגו לשדר ולקלוט במהירות של 28 ו-30 קל"ד.

מבחינת המקצוע, ההדרכה והשיבוץ, הגדעונים היו כפופים לראש שירות הקשר הארצי ("המפקח הארצי"). לאחר ששובצו למוסד לעלייה ב', הם היו כפופים למפקדי המוסד לעלייה ב', אך קיבלו הנחיות מקצועיות משירות הקשר.

כשליש מהגדעונים היו נשים. זאת הודות לשינוי הזוהות המגדרית המסורתית וכינון זהות נשית חדשה, שאפיינה את התקופה. הנשים הרימו את הכפפה, התגייסו ומילאו את המשימות שהוטלו עליהן – תוך גילוי יכולות שאינן נופלות מהגברים. הפקודה, צו השעה הלאומי והאופי האינדיבידואלי חברו יחד בהתגייסות נשים לשירות כגדעוניות. ראובן אורן (פופכץ) מספר:<sup>7</sup> "כן, היינו צעירים, אידיאליסטים, התנדבנו, ידענו

6 יליד ווילנה, ליטא, 1905. בגיל 15 הצטרף ל"שומרים" בוילנה (חוג צופים יהודיים במסגרת "השומר הצעיר"). בשנת 1922 חילק גלויה עם סימני המורס בין מתפללי בית הכנסת בוילנה כדי להתרים כספים לטובת קיבוץ בית אלפא של השומר הצעיר, שנוסד באותה השנה. עלה ארצה בשנת 1923 והתנדב ל"הגנה". בוגר קורס המפקדים הראשון של ה"הגנה" בשנת 1925. בשנת 1928 התגייס לחיל הספר העברי-ירדני, שם עסק בקשר. עם שחרורו בשנת 1931 מונה כאחראי על הקשר בצפון הארץ. היה מדריך ראשי בקורס איתות הראייה הארצי הראשון שנערך בתל אביב בשנת 1934 ומפקד קורס האלחוטנים הראשון בשנת 1937. פרש מעיסוק בנושאי קשר עם הקמת שירות הקשר ומינוי שמחה אבן זהר כראש שירות הקשר. נפטר בשנת 1975.

7 דברים שנאמרו בערב לזכרו של זכי קיני (קולמן), 1998. יליד ארגנטינה, 1927 (האב, רופא מווינה, עבד כרופא במושבות הברון הירש בארגנטינה, כדי לגייס סכום של 1,000 שטרלינג, סכום שבעלי מקצועות חופשיים נדרשו להציג כדי לקבל סרטיפיקט לפלשתינה). עלה עם הוריו בשנת 1935. בוגר בית הספר הימי שליד הטכניון. התגייס לפלמ"ח ב-1945. השתתף באבטחת הורדת מעפילים בחופי הארץ. ביולי 1946 נשלח כגדעוני לאירופה. גדעוני בספינות "המעפיל האלמוני", "קיבוץ גלויות" (פאן יורק), "לנצחון", "הפורצים מ-17" (ספינת רכש) ו"המיוחדת" (שפעלה בהברחת שליחים ומעפילים בין הארץ לקפריסין). התגייס לצה"ל ב-1948 ושירת בחיל הים, שם השתתף במבצע "השווד", ובחטיבה הירושלמית, עד שחרורו. למד הנדסת חשמל ועבד בארץ ובחו"ל. נפטר בשנת 2017.

מתי נתחיל לשרת, אך לא ידענו אם ומתי יסתיים השירות. עבדנו קשה בתנאים לא תנאים. 'גדעונים' כינו אותנו, אלחוטאים טובים אחד אחד, אשר בתנאים שלא יאמנו ובמכשירים מתוצרת בית ומעוטי עוצמה כדי להכביד על גילויים, הצלחנו לקיים את הקשר.... מתחנות ברחבי אירופה, בשירות המוסד והבריחה.... מאניות המעפילים ומאוחר יותר גם מאניות הרכש."

### 3.3 התכנית הארץ ישראלית

התכנית לארץ ישראל שלאחר הכיבוש (באנגלית: The Palestine Post Occupational Scheme, בקיצור המקובל בזמנו: "פלסטיין-סקים") הייתה תכנית שהכינו הבריטים למקרה שארץ ישראל שבשלטון המנדט הבריטי תיפול בידי הנאצים ובעלי בריתם. הסכנה הראשונה ריחפה ביוני 1940, כאשר גרמניה כבשה את צרפת, השליטה בצרפת ומושבותיה עברה למשטר וישי הפרו נאצי, כולל סוריה ולבנון, ופלישה גרמנית לארץ ישראל מצפון הייתה סכנה ממשית. ביוני וביוולי 1941 כבשו הבריטים את סוריה ולבנון (במבצע שכונה "אקספורטר"), אך בריטניה נאלצה לדלל באופן ניכר את צבאה במזרח התיכון עקב הצטרפות יפן למלחמה בדצמבר 1941, והחשש מפני התמוטטות הצבא האדום והתקדמות הנאצים דרומה דרך הקווקז ופלישה לארץ ישראל מצפון היה מוחשי. זה היה הרקע לתכנית שיזמו הבריטים, בשיתוף עם ה"הגנה", שנקראה בקיצור "פלסטיין סקים"<sup>8</sup>.

בהמשך, בשנת 1942, התקדם הצבא הגרמני בפיקודו של הגנרל רומל בצפון אפריקה מזרחה, והיה חשש של ממש מנפילת תעלת סואץ לידי גרמניה הנאצית ופלישת הגרמנים לארץ ישראל מזרחה. בשל חשש זה הגו הבריטים תכנית ליצירת קו הגנה באזורים ההרריים בצפון הארץ, וביישוב השתררה חרדה של ממש והכנה לקרב הגנה הרואי, להתבצר בהרי הכרמל והגליל, לפרוס בעורף הגרמנים רשת ריגול וחבלה ולא להיכנע לגרמנים. משה דיין התמנה כמפקד המבצע מטעם ה"הגנה". ניצחון הבריטים בקרב אל עלמיין והדיפת הצבא הגרמני מצפון אפריקה בנובמבר 1942 הסירו איום זה.

בהסכמת האנגלים הוכנה תכנית לקורס אלחוטנים שיוכשרו לתכנית סודית זו, וקורס ה"פלסטיין סקים" נפתח ב-26 ספטמבר 1941 בביתן בלגיה ב"ריד המזרח", ליד נמל תל אביב, ואת ההכשרה המקצועית באחזקת מכשירי רדיו למדו החניכים בבית הספר המקצועי "מכס פיין" בתל אביב. בקורס הוכשרו 19 חניכים. מכשירי הקשר לקורס סופקו בידי שירות הקשר הארצי של ה"הגנה", שייצר במיוחד עבור התכנית 60 מכשירי רדיו מזוודה, שייחודם היה בציפוי פח, שכן הם נועדו להטמנה ב"סליק". לאחר

8 דוד בן-גוריון קבע את המוטו של התקופה: "עלינו לעזור לאנגלים במלחמה [בגרמניה הנאצית] כאילו לא היה ספר לבן, ועלינו לעמוד נגד הספר הלבן כאילו לא הייתה מלחמה".

סיום הקורס הוקמה רשת, שנקראה "הרשת של משה דיין", בה הוטמנו מכשירי הקשר בבתי האלחוטנים שנועדו להפעילים.

סכנת הפלישה הנאצית חלפה, ועמה תמה תקופת "השיתוף". היחסים ההדוקים בין היישוב לבריטים "התקררו", והבריטים חזרו לבלוש ולהתנכל ל"הגנה". בתחילת 1943 נסגרה באופן רשמי "הרשת של משה דיין". האלחוטנים חניכי הקורס נשלחו רובם לארצות ערב כדי לשמש כ"גדעונים", כשליחי ה"הגנה" בקהילות היהודיות ולכונן את ההעפלה היבשתית.

### 3.4 קורס "זבולון"

כאשר גבר הביקוש לגדעונים, הוחלט בשירות הקשר הארצי בשנת 1946 לקיים קורס אלחוט ממוסד בחו"ל.<sup>9</sup> הקורס התקיים בשלהי שנת 1946 בוילה מבודדת סמוך למחנה המעפילים במרסיי (Marseille), בדרום צרפת, ונקרא "קורס זבולון" על שם המבנה בו התקיים הקורס, ששימש לפני המלחמה כמועדון התנועה הימית "זבולון".

הקורס נמשך ארבעה חודשים וסיימו אותו 12 חניכים, כולם מעפילים שורדי שואה בדרכם ארצה, דוברי עברית ובעלי הבנה בסיסית באלקטרוניקה.<sup>10</sup> בסיום הקורס התקיים טקס השבעת החניכים ל"הגנה" בהשתתפות מפקד ה"הגנה" באירופה, נחום שדמי.

חנוך בלצן,<sup>11</sup> מפקד הקורס, בכינויו המחתרתי "דוד", מספר על פעולתו כמנהל בית ספר לנערים פליטים בפיאצה-טורה, באלפים האיטלקיים: "בבוקר אחד הובהלתי אל 'מונדק', מי שהיה מפקדנו במקום, אשר הודיעני כי עלי לנסוע מיד למרסיי שבצרפת, כדי לפתוח ולנהל שם בית ספר לאלחוטאי מורס לאניות מעפילים. את החניכים נבחר מתוך כוח האדם של 'יוצאי המחנות' משום הקושי שנוצר להעביר מומחים כאלה מהארץ. זוהי פקודה של נחום [נחום שדמי, מפקד ה"הגנה" באירופה] אמר מונדק, ולא נתן לי להמשיך בוידע ומיד ניגש לטפל בסידורי ההסעה".

הוא מספר על נסיעתו לצרפת דרך שווייץ בזהות בדויה של סמל בריטי, ריצרד ג'יימס וינטר, על הקושי באיתור הארמון במרסיי, הוא בית הספר הימי "זבולון". וממשיך:

9 קדם לזה ניסיון, שלא צלח, להכשרה מאולתרת של אלחוטנים. ישראל אבידור, גדעוני בספינה "יגור", היה בוגר הכשרה מאולתרת זו.

10 חברתנו מרגה גורן (גוטלהף) וחברינו פתחיה פייג ונחום מנור, אותם ראינו לשם הכנת ספר זה, היו בין החניכים בקורס זה.

11 חנוך בלצן: יליד קישינב, בסרביה, 1921. המשפחה עלתה ארצה בשנת 1939. התנדב לצבא הבריטי בשנת 1943 ושירת בבריגדה. לאחר המלחמה נשאר באירופה בזהות בדויה והיה מפעילי "הבריחה", שם עסק בהעברת יהודים ממזרח אירופה לאיטליה ובניהול מחנות פליטים ברומא. בתום תפקידו שב ארצה ולמד הנדסת בניין בטכניון בחיפה. נפטר בשנת 2003.

"חניכים להשיג היה כבר יותר קל, מכל המחנות העבירו בחורים צעירים שידעו עברית לסן-ג'רום, אפילו דחו את עלייתם ארצה לטובת הקורס. בין המועמדים הייתה קבוצה של אמריקאים, שעוכבו מן 'הקיבוץ', וקבוצה של אנגלים, שהגיעו לאנגליה בזמן המלחמה כפליטים. היתר היו ילדים שגדלו במחנות. אנשים מצויינים שהיה תענוג ממש לעבוד אתם. כך התכנסנו בפעם הראשונה לארוחת ליל השבת החגיגית לפתיחה החגיגית של הקורס, שמשותתפיה עוד לא חלמו את גודל המאמץ המחכה להם. מיד הכנסתי סדר יום, נוקשה למדי שמתחיל עם השכמה, התעמלות בוקר וכיבוי אורות והרבה שעות תרגול, כדי שיפיקו בזמן קצר ככל האפשר את המיומנות הדרושה לתפקיד האחראי שעמדו לקבל. והיו המשברים הצפויים באימונים כאלה וידענו לצפות להם ולהתגבר עליהם עד שהגענו לסיום המוצלח. הודעתי לנחום שיבוא מפריז לטקס הסיום וההשבעה שערכנו על ספר התנ"ך ועל אקדח טעון. במשך כל החודשים ביקרו אצלנו.... כל המי ומי של המוסד.... כולם הסתכלו בפליאה ומידה רבה של סקרנות והערצה על הניסוי המוזר הזה. אבל בשבילי זה לא היה ניסוי אלא המבצע המסובך של חיי..."<sup>12</sup>

הגדעוני יצחק ברזיר,<sup>13</sup> חניך בקורס, מספר: "השתייכתי לקבוצה שהייתה בדרכה לארץ מצי'וסלובקיה בקיץ 1946. היינו בבליה במחנה אינגן והייתי חשמלאי במקום. הייתה שם הודעה שמחפשים חשמלאים לאניות – התנדבתי. אמנם היה לי חשש בקשר לעבודה באניות, משום שידעתי שזה לטווח ארוך. ראינו אותי, ואחרי תקופה קצרה ביותר הודיעו לי שאני עובר למקום אחר – מרסיי. נסענו עם תעודות מזוייפות לפריז. ברכת היה לי מקרה מעניין – הסתובבתי שם ועצרו אותי וביקשו ממני בִּילֵט (כרטיס) רכבת. לא ידעתי מה הם מבקשים והייתי די מבוהל. הקונדוקטור הראה לי למה הכוונה, והראיתי לו את הכרטיס בשמחה. הגענו למרסיי. שם היו עוד אנשים שבאו לאותה מטרה – ללמוד אלחוט מורס. הייתי היחידי ביניהם שלא ידע אף מילה עברית, והיה לי די קשה. אחרי זה הסבירו לי שאני שייך לפלי"ם. תוך תקופה קצרה יחסית, במשך הקורס, למדתי גם די טוב עברית. עבדנו באלחוט בתוך הבית, כל הבית הפך למין תחנות ובכל חדר היתה תחנה. אני זוכר שסימן הקריאה שלי היה מרכ. בוב [נחמן בורשטיין]<sup>14</sup> היה המדריך. חנוך בלצן היה אחראי עלינו מבחינה

12 השערים פתוחים – אסופת זכרונות, הוצאת קרן הפלי"ם, תשס"א–2001, עמ' 111–115.

13 גדעוני בספינה "י"ד חללי גשר א-זיב".

14 נחמן (בוב) בורשטיין, שהחל דרכו בשירות הקשר הארצי באיתות ראייה בשנת 1934. עד שנת 1941 היה אתה ומדריך איתות ראייה בצפון ים המלח. עבר קורס אלחוטנים בשנת 1936 וקיים קשר מצפון ים המלח לירושלים עם המכשירים שנבנו בידי יקותיאל פקטה. התגייס לצבא הבריטי בשנת 1942 ושירת בבגדאד, אדיס-אבבה וקהיר עד שנת 1945, אז השתחרר וגויס לגדעונים. מדריך ראשי בקורס זבולון במרסיי בשלהי שנת 1946. גדעוני בספינת המעפילים "תאודור הרצל" ובספינות הרכש "ארז", "פרא" ו"ארסיה".

ארגונית. לימד אותנו מייק הררי. עזריליק [עזריאל ענב<sup>15</sup>] לימד אותנו סכין (היינו מתאמנים עם סכין)... שם למדנו במשך רוב שעות היום והתאמנו. בסיום הקורס ערכנו טיול לריביירה הצרפתית לשלושה ימים. שם היה מקרה מעניין. החברה רצו להכנס לקזינו ואני הייתי הצעיר ביותר, הם אמרו לי שאין לי מה לקוות, לא יתנו לי להכנס בכלל. כשהגיעו לשער אמר להם השוער: 'מצטער מאוד, אבל הלבוש שלכם לא הולם את המקום'. כמובן, שמחתי שגם הם לא נכנסו. אחרי זה חזרנו למרסיי, והתחילה העבודה המעשית שלנו. היינו עובדים ומצפים לתור לעלות על אחת האניות. היינו בקשר גם עם האניות וגם עם הארץ. במשך הזמן קיבלנו כל מיני עבודות. אני, במקרה, הייתי אחראי על הכלכלה של אחד המחנות בסביבה. הייתי יוצא לקניות לשוק. לא הבנתי אף מילה צרפתית.<sup>16</sup>

15 יליד תל אביב, 1927. התגייס לפלמ"ח בשנת 1943, כשהיה בן 17. עבר קורס אלחוט בשנת 1945 והפעיל תחנת אלחוט חשאית בקהיר, כשהוא מחופש לחייל בריטי. בשנת 1946 הפליג דרך חיפה למרסיי והפעיל תחנת רדיו חשאית בפריז, שם נעצר בידי הבולשת הצרפתית בעת שהפעיל את תחנת השידור, נחקר וישב בכלא מספר שבועות. לאחר מכן היה בין המדריכים בקורס "זבולון" במרסיי. גדעוני בספינות המעפילים "יציאת אירופה תש"ז" (אקסודוס 1947) ו"ברק" (ספינה קטנה, שנועדה להעביר מעפילים מספינה גדולה יותר לחופי הארץ, שעקב שריפה בדרכה עגנה בקורסיקה ונגררה לליבורנו באיטליה). קצין הקשר של השיירות לירושלים במלחמת השחרור. שירת במוסד. לאחר שפרש משיירות הביטחון פנה לעסקים פרטיים, והיה נדבן ידוע. מרכז התרבות ב"גן העיר" בתל אביב נושא את שמו.



## פרק ד

# הטכנולוגיה והתפעול

### 4.1 משדרים ומקלטים

כאמור, הגדעונים שידרו במורס, בת"ג (תדר גבוה). עיקר מכשירי האלחוט היו מתוצרת עצמית של שירות הקשר. בבתי מלאכה חשאיים של שירות הקשר<sup>1</sup> הרכיבו את המשדר/מקלט (מקמ"ש) ב-"מזוודה" מעץ, בגודל דומה לזה של תיק משרדי (כ-13 X 27 X 45 ס"מ), במשקל 7.2 קילו, כדי שיהיה נוח לנשיאה ולטלטול בתנאי מחתרת. טכנאי שירות הקשר בנו בהסתר ובהיחבא, עד קום המדינה, כ-500 מקלטים/משדרים<sup>2</sup>. ה-"מזוודה" הפשוטה השתכללה במשך השנים: הספק השידור הוגבר מכ-10 לכ-15 ווט, נוספה "שמיעה עצמית", ניתן היה לבחור בין שימוש בגביש לבין תדר בר שינוי. מכשיר נפוץ נוסף היה מקמ"ש מורס בשם "אמבסדור", שהיה מקלט רדיו ביתי רגיש (תוצרת RCA) בו "הושתל" משדר רדיו לאיתות מורס, באופן שהקשה על גילוי המשדר.<sup>3</sup>

- 1 גבי שריג, בספר לקסיקון למונחי קשר, הוצאת "מערכת" קיבוץ דליה, 1998, מספר כי שירות הקשר הארצי הפעיל כעשרים בתי מלאכה ("מעבדות"), כאשר לענייננו, החשובות היו "פודור" (על שם טכנאי בשם זה) ברחוב אדם הכהן 8 בתל אביב, שם יצרו "מזוודת" מורס שנקראה "מק 8" ומכשיר למורס ודיבור שנקרא "מק 10"; "פילקו" (אינטרנציונל) ברחוב אלנבי 54, פינת גאולה, בתל אביב; "בית-דין צביקה" ברחוב בן-יהודה 28 בתל אביב, שם יצרו מכשיר גבישי למורס ודיבור שנקרא "מק 14"; "דוידי צבי" ברחוב סולומון 20 (פינת רחוב פיין) בתל אביב; "יהלום" ברחוב ז'בוטינסקי 127, פרדס כץ, בני ברק (במרתף מלטשת יהלומים); "רשת", ברחוב אבן גבירול 8 (פינת רחוב אבן עזרא, כיום רחוב הרב שבזי) בני ברק, במרתף בית חרושת "אושא" לגדרות ברזל; דירתו של נפתא (רז) ברחוב לסל 6 בתל אביב; דירתו של אישי (ישעיהו) לביא (למברגר) ברחוב פרוג 16 בתל אביב; מעונות עובדים ח' בתל אביב; קיבוץ גבת. תיאור מקיף של הציוד האמור מופיע במאמר של גבי שריג, מכשירי הרדיו של שירות הקשר ב"הגנה", קשר ואלקטרוניקה 84, כרך 7 מס' 12, אוקטובר 1973, עמ' 453 עד 457.
- 2 מקמ"ש ה"מזוודה" הראשון נקרא "מק-8". הדגם הבא נקרא "מק-9". הדגם המתקדם, שהייתה לו גם "שמיעה עצמית" ויכולת לברור בין גביש ותדר בר-שינוי, נקרא מק-18.
- 3 הדבר חייב החלפת שנאי הרשת בשנאי מיוחד, גדול יותר, הוספת מתנד פעימה (BFO), והוספת דרגת הספק (בדרך כלל - שפופרת ריק 6L6 או 807).

מכשירי האלחוט ששימשו את הגדעונים באירופה שילבו מקלטים מסחריים או מקלטים מעודפי צבאות הברית עם משדרים מתוצרת עצמית (מבוססים על רכיבים שנרכשו במחסני עודפי ציוד צבאי ומורכבים בפחי ביסקוויטים) והורכבו בבית מלאכה באיטליה, שהוקם בבארי (Bari), ומחשש מהבריטים, שהתחקו אחר הפעילות, נדד לנאפולי, משם למילאנו, משם לוויילה מבודדת ליד אגם קומו ולאחר מכן למחנה פליטים-מעפילים סמוך לרומא. בבית מלאכה זה בנו גם משדרים שאיפשרו, בנוסף לקשר מורס, גם קשר דיבור,<sup>4</sup> והסבו מקלטי רדיו רגילים, שהיו בהם "גלים קצרים", לקליטת מורס.<sup>5</sup> פעילות דומה נעשתה גם בבית מלאכה חשאי במרסיי.

תחום התדרים המקובל היה בין 3 ל-10 מה"צ (אם כי רוב המזוודות פעלו בתחום התדרים 3 עד 6.5 מה"צ). תחום תדרים זה היה אז "נקי" משידורים מסחריים. הגדעונים לא נהגו להחליף תדרים בין שעות היום ושעות הלילה. תדר השידור נקבע בדרך כלל באמצעות גביש קוורץ (Crystal) שחובר בתושבת במילואת המכשיר, והמפעילים החזיקו מספר גבישים, כל אחד לתדר ייחודי משלו.<sup>6</sup>

בטכנולוגיה של אותה התקופה, בהספקי השידור הנמוכים ובאנטנות הפשוטות, קשר מורס איפשר קשר אמין וארוך טווח באמינות טובה מהותית בהשוואה לקשר דיבור. הספק השידור של "המזוודות" הניידות היה בדרך כלל פחות מ-10 ווט, ובתחנות נייחות פעלו בהספקים גדולים יותר. המקלטים והמשדרים היו מבוססים על הטכנולוגיה של אותה התקופה, שפופרות ריק (Vacuum Tubes). השפופרות המקובלות היו מהסוג המיועד לשימוש בדרגות הספק השמע של מקלטי רדיו ומגברים ביתיים, מסוג 6V6 או 6L6, אותם ניתן היה לרכוש מבלי לעורר חשד. שפופרת פופולרית נוספת הייתה 5Z3, שפעלה כמיישרת.<sup>7</sup> יש להזכיר כי באותה תקופה עוד

4 משדר נפוץ היה "משדר רני", שנבנה בידי רענן (רני) רובינשטיין, יליד הארץ, 1921. בוגר בית הספר המקצועי "מכס פיין" בתל אביב, בתחילת שנות הארבעים התנדב לפלמ"ח ובשנת 1944 התנדב לצבא הבריטי ושירת כטכנאי חשמל באיטליה, הוצב בפלוגה 544. אחרי המלחמה נשאר באיטליה עם חבריו מהבריגדה והקים בית מלאכה לייצור משדרים בעיר בארי, התקין מכשירי קשר על ספינות והקים תחנות קשר באוסטריה. נפטר בשנת 2013.

5 מקלטי הרדיו הביתיים הטיפוסיים באותה התקופה היו מקלטים עם כמה "גלים" (תחומי תדר), בגלים בינוניים וגלים קצרים, בדרך כלל מקלטי סופר הטרודיין עם גלאי לאותות אפנון תנופה (Amplitude Modulation – AM) בתדר ביניים (Intermediate Frequency – IF) של 455 קה"צ. כדי לקלוט שידור מורס, שהיה אות רציף (Continuous Wave – CW) ללא אפנון, נדרש להוסיף מתנד פעימה בתדר הביניים, שכונה BFO (Beat Frequency Oscillator). איבוך בין המתנד בתדר הביניים לבין אות המורס הנקלט יצר במקלט את שמע.

6 רוב הגבישים היו בתדרים בין 6 ל-10 מה"צ, שכן אלה הגבישים שנמצאו במחסני עודפי צבאות בנות הברית באירופה. הגדעונים נהגו "ללטש" גבישים לתדרים המדויקים שנדרשו (ראו הסבר על ליטוש ביתי של גבישים ב-<https://www.youtube.com/watch?v=j7CS4A8wB1E>).

7 שפופרת ריק 6L6 היא טטרודת הספק לשמע, שנועדה לייצר את שמע בהספק של כ-7 ווט. "אחותה הקטנה", השפופרת 6V6, נועדה לייצר את שמע בהספק של כ-5 ווט. הם יצאו לשוק

לא הומצאו הדיודות והטרנזיסטורים, גם לא מעגלים מודפסים.<sup>8</sup> השפופרות הורכבו בתושבות מיוחדות (בדרך כלל עם שמונה פינים), והחיבורים בין רכיבי המשדר נעשו בתילי נחושת.

עם ציוד זה, באמצעות אנטנה מתאימה, ניתן היה להגיע לטווח של כ-200 ק"מ. משדרים בהספק גבוה יותר (100 ווט ויותר, בהם נעשה שימוש בשפופרות ריק גדולות יותר, כמו 807)<sup>9</sup> איפשרו קשר גם בטווחים של 1,000 ו-2,000 ק"מ. למשדרים נדרשו ספקי כוח עם מספר מתחים: 6.3 וולט לחוטי הלהט (פילמנטים) של שפופרות הריק,<sup>10</sup> מתח ישר חיובי של כמה מאות וולט לאנודות,<sup>11</sup> מתח שלילי של כמה עשרות וולט כמימתח (Bias) לסריג (Grid). ספקי הכוח הוזנו או ממתח חילופין (220 וולט, 50 הרץ), שהזין שנאי, שסיפק מספר מתחים למספר מיישרי זרם, או מזרם ישר (6 או 12 וולט), אז מקור המתח הגבוה היה בדרך כלל דינמוטור (Dynamotor, מנוע ז"י מחובר למחולל ז"י) או ויברטור עם שנאי. נעשה שימוש במקלטי ת"ג צבאיים, כמו BC-312 או BC-348 מעודפי צבאות בנות הברית,<sup>12</sup> שנרכשו במחסני עודפי צבא באירופה, ובמקלטי ת"ג מסחריים. מאמצע שנת

בשנת 1936, יוצרו בידי מגוון יצרנים, במספר רב של מדינות, והיו בשימוש נרחב עד שנות ה-70 של המאה ה-20. את חוט הלהט (פילמנט) של שפופרות אלה נדרש להזין במתח של 6.3 וולט (ישר או חילופין) ובזרם של כ-0.9 אמפר בשפופרת 6L6, כ-0.45 אמפר בשפופרת 6V6. באנודה נדרש מתח ישר של כ-350 וולט בשפופרת 6L6, כ-250 וולט בשפופרת 6V6. שפופרת ריק 5Z3 היא "מיישר דו דרכי", שתי אנודות עם קתודה משותפת, ששימשה כמיישר זרם במקלטים ביתיים ומגברי שמע, ונועדה לספק כוח בהספק עד 100 ווט במתח עד 450 וולט. את חוט הלהט (פילמנט) שלה נדרש להזין במתח של 5 וולט ובזרם של 3 אמפר. גם שפופרת זו יצאה לשוק בשנת 1936.

8 השימוש המסחרי בדיודות, טרנזיסטורים ומעגלים מודפסים החל רק בשנות החמישים של המאה העשרים.

9 שפופרת ריק 807 היא טטרודת הספק לשמע, שנועדה לייצר אות שמע בהספק של כ-50 ווט במתח אנודי של 750 וולט. הפילמנט הוא במתח של 6.3 וולט ובזרם של 0.9 אמפר. השפופרת הורכבה בתושבת עם חמישה פינים. השפופרת יצאה לשוק בשנת 1938, והשימוש בה היה נפוץ עד שנות ה-60 של המאה ה-20.

10 חוט הלהט (פילמנט) בשפופרת ריק שימש לחימום הקתודה, כדי ליצור פליטה תרמיונית של אלקטרונים. האלקטרונים נעים מהקתודה (החמה) אל האנודה (הקרה), המוזנת במתח גבוה (חיובי), והזרם מבוקר באמצעות מתח (שלילי) על הסריג.

11 גבי שריג, בספר לקסיקון למונחי קשר, הוצאת "מערכת" קיבוץ דליה, 1998, מספר מפי המהנדס נפתא רז כי נהגו לפעול עם שפופרת 6V6 במתח אנודי של 250 וולט ועם שפופרת 6L6 במתח אנודי של 400 וולט.

12 BC 312 הוא מקלט סופר-הטרודיין משנות ה-30 עם תשע שפופרות ריק, שקלט בתחום התדרים 1.5 עד 18 מה"צ, ב-6 תחומים. BC348 הוא מקלט סופר הטרודיין עם שבע שפופרות ריק שיוצר בהיקף נרחב במלחמת העולם, וקלט בתחומים 200 עד 400 קה"צ ו-1.5 עד 18 מה"צ. מקלטים אלה שקלו כ-25 ק"ג ופעלו או במתח חילופין של 110/220 וולט או בזרם ישר (12 או 24 וולט, על פי דגם הדינמוטור).

1947 צוידו מספר ספינות מעפילים בשתי מערכות (עיקרית וזרזית) מתוצרת רענן (רני) רובינשטיין, שהתבססו על מקלט BC-312 שבתוכו הוטמע משדר. ספינות מעפילים שנרכשו בארצות הברית צוידו בדרך כלל במערכת קשר מסוג TCS.<sup>13</sup> במספר ספינות מעפילים הותקן מקמ"ש (משדר/מקלט) Wireless Set No. 19 מעודפי הצבא הבריטי.<sup>14</sup> במספר ספינות מעפילים נעשה שימוש במקמ"ש "קרוסלי" – מקמ"ש ת"ג SCR-248<sup>15</sup> מעודפי הצבא האמריקני – כמקמ"ש משני. הקושי בשימוש במקמ"ש ת"ג צבאי נבע מכך שמקמ"ש צבאי בנוי לשדר ולקלוט על אותו תדר, בעוד הגדעונים נהגו לשדר ולקלוט בתדרים שונים, כך שהיה צריך לשנות את התדר במקמ"ש במעבר מקליטה לשידור – ובחזרה.<sup>16</sup>

#### 4.2 אנטנות

האנטנות בהן השתמשו היו בדרך כלל אנטנות תיל ארוך (Long Wire) – באורך של 10 עד 20 מטר – שנקראו אנטנה "ר". במשדר הותקן מתאם אנטנה פשוט (בדרך כלל מעגל "פי", ששימש גם לכיוון הדרגה הסופית של המשדר). תיל האנטנה היה בדרך כלל תיל נחושת גמיש, מהסוג ששימש באותה תקופה לאנטנות קליטה ביתיות.<sup>17</sup> בתחנות ניחות בודדות, בהן הרגשת הביטחון הייתה גבוהה, התקינו אנטנה דיפול, גזורה לתדר השידור. הזנת אנטנת הדיפול הייתה אתגר, שכן ככל קואקסיאלי היה מצרך יקר מציאות, ולעתים אלתרו הגדעונים קו זן כ"קו פתוח" (Open Line), שני תילים סמוכים זה לזה שהמרחק ביניהם נשמר בעזרת מבדדים, או אף השתמשו בכבל חשמל דו-תילי, שיש לו עכבת אופיינית נמוכה, מתאימה להזנת אנטנה דיפול.

- 13 TCS היא מערכת רדיו של הצי האמריקאי מתקופת מלחמת העולם השנייה לתחום התדרים 1.5 עד 12 מה"צ, המורכבת ממקלט רדיו סופר-טרודיין עם שבע שפופרות ריק, משדר של 36 ווט עם שבע שפופרות ריק ומערכת דינמוטורים משותפת למשדר ולמקלט. הציווד נועד להתקנה בספינות ובתחנות ניחות. עשר ספינות המעפילים שנרכשו בארצות הברית והפליגו עם צוותי מתנדבים יהודיים-אמריקאים היו הספינות "הגנה", "חיים ארלוזורוב", "התקווה", "יציאת אירופה תש"ז-אקסודוס", גאולה", "מדינת היהודים", "קיבוץ גלויות", "עצמאות", "תיאודור הרצל" ו"בן הכט".
- 14 Wireless Set No. 19 (שנודע מאוחר יותר בצה"ל בכינוי מק 19) היה משדר מקלט ת"ג, בתחום התדרים 2 עד 8 מה"צ, בהספק שידור של 5 ווט, שהיה מותקן בטנקים בריטיים במלחמת העולם השנייה. היו בו 15 שפופרות ריק והוא פעל ממתח של 12 וולט.
- 15 מקמ"ש ת"ג SCR-284 (מכונה גם BC-654), שיוצר בידי Crosley Corporation בסינסינטי, אוהיו. מקמ"ש לתחום התדרים 3.8 עד 5.8 מה"צ, בהספק 24 ווט במורס, 17 ווט בדיבור (את"ן), משקלו כ-20 קילו.
- 16 מפי אברהם רייס, בפגישה באפריל 2016.
- 17 מקלטי רדיו ביתיים השתמשו באותה תקופה באנטנות תיל ארוך (Long Wire) חיצוניות. על גגות בתי דירות בארץ מאותה תקופה ניתן עוד היום למצוא תורן נמוך עליו טבעת גדולה, בקוטר כ-30 ס"מ, ששימשה לתליית אנטנות אלה.

בדירות מסתור היו קשיים רבים בפריסת האנטנות, והיו מקרים בהם נאלצו לפרוס את התיל בתוך הדירה, הגם שהדבר פגע באיכות השידור והקליטה. היו מקרים בהם תיל האנטנה הוסווה כחבל לתליית כביסה.<sup>18</sup>

### 4.3 מקורות אנרגיה

מקור האנרגיה להפעלת המשדר/מקלט, במיוחד בספינות, היה "כאב ראש" גדול של הגדעונים, וקושי מרכזי בקיום קשר רצוף.

רוב המשדרים/מקלטים ניוזנו מזרם ישר של 6 או 12 וולט, ולשם הפעלתם היה צורך במצברים (בדרך כלל השתמשו במצברי רכב, לא המצברים ה"אטומים" של ימינו, אלא המצברים של אותה התקופה: מצברים "רטובים", שהיה צורך למלא אותם מדי פעם במים מזוקקים). היה צורך להטעין את המצברים בקביעות, עקב צריכת הזרם הגבוהה של הציוד. הטענת המצברים, במיוחד בספינות המעפילים, הייתה אתגר לא מבוטל.<sup>19</sup>

בספינות מעפילים, שרובן היו ללא מקור חשמל סדיר להזנת ציוד קשר, התפתחה טכניקה של הזנת חוטי הלהט (פילמנט) של השפופרות באמצעות מצבר במתח 6 וולט, ואספקת מתח גבוה של 250 וולט למקלט ו-600 וולט למשדר מסוללות יבשות (מערך סוללות 45 וולט או 90 וולט, מסוללות שנקראו "B Battery" או "HT Battery"). מערך מצבר וסוללות כזה היה חסכוני, איפשר כ-40 שעות עבודה (כ-20 ימי הפלגה), היה אמין פי כמה ממתמרים אלקטרו-מכניים כמו דינמוטור או ויברטור (הטכנולוגיות הזמינות באותה תקופה), ולא יצר רעש אלקטרומגנטי שהפריע לקליטה – בעיה אופיינית של מערך המנועים המאולתר בספינות אלה.

בתחנות ניידות, במקומות בהם הייתה רשת חשמל ואספקה סדירה של חשמל, ניתן היה להשתמש בספק כוח מוזן ממתח רשת, שסיפק את מגוון המתחים הנדרש.

### 4.4 הוראות קשר ונהלי עבודה

בתקופת הגדעונים, ההק"ש (הוראות הקשר) כונה בשם "הסכם קשר". הסכם הקשר קבע את התדירים, אותות הקריאה וזמני הקמת הקשר.

18 מזוניה אדם, קשר אמיץ, עמ' 224.

19 מצבר הרכב הנפוץ בתקופת הגדעונים היה במתח של 6 וולט. רק בשנות ה-50 היה מעבר של כלי רכב למצברים של 12 וולט. חשוב לציין כי מטעני המצברים של אז לא היו המטענים המוכרים לנו היום, עם וויסות אלקטרוני, אלא מטענים פשוטים, לא יעילים, בהם זרם הטעינה, במקרה טוב, היה מווסת ידנית. מתח לא מתאים או ויסות לא נכון גרם לכך שהמצבר לא נטען כראוי.

להלן דוגמאות של הסכמי קשר:

(1) הסכם קשר לספינה "יגור"<sup>20</sup>:

31 יולי 1946, שעה 1430, לארצי מנטר [צרפת]: "הסכם יגור ארצי [מפקדת המוסד לעלייה ב', תל אביב]: יגור – כאנ. גליה – 125,850,814. לא קריסטליים.<sup>21</sup> הגל הראשון – הראשי. ארצי – וש. גלים – 689,572,545, הגל השני – הראשי. הסיסמא: לא ישובו ריקם. ארצי מתחיל חמש דקות בשעות גמת [זמן גריניץ – GMT]: 0630, 1000, 1400, 1800. התחלת הקשר לפי הודעת יגור דרך בנימין [איטליה]."<sup>22</sup>

(2) הסכם קשר לספינה "כתריאל יפה"<sup>23</sup>:

3 אוגוסט 1946, שעה 2300, לארצי מאלון [איטליה]: "הסכם ארצי כתריאל יפה: שם ארצי – רמה. גל ראשי – שש שמונה תשע (689). שם כתריאל – טאמ, גל ראשי – שמונה אחד ארבע (814). הסיסמא – רב שלוח יצאו. שעות – שש עשר ארבע עשרה, שמונה עשרה גמת. ארצי קורא ראשון עשר דקות נענה עשר דקות עד הקמת הקשר."<sup>24</sup>

תהליך הקמת הקשר לא היה פשוט, שכן עוצמות השידור היו נמוכות, הפרעות אלוטיות לא חסרו, ונדרשה מהגדעונים מיומנות רבה של מעבר מתדר לתדר, לעתים בניחוש, כדי להקים קשר. לדברי אורי גורן: "הקמת קשר עם משדרים בהספק נמוך הייתה מבצע שהצריך דבקות במטרה, ואמנם לא היה דבר כזה כמו אי השגת קשר", לפעמים גם הקמת קשר פשוטה נמשכה שעות. הפעלת התחנה נעשתה לפי נהלי מחתרת קפדניים.<sup>25</sup>

20 את"ה 14/231.

21 הכוונה לתדרי שידור בשליטה בידי מתנד עם תדר בר שינוי, שאיפשר גמישות בשינוי קל בתדר השידור כדי להתגבר על הפרעות, וזאת מול תדר שידור קריסטלי (גבישי), בו התדר אינו ניתן לשינוי.

22 הקמת קשר הרדיו נעשתה על-ידי הודעה מהספינה לתחנה בארץ המוצא, וזו העבירה את הידיעה לארץ. שיטה זו ננקטה כאשר הספינה הייתה בראשית דרכה, כיוון שעוצמת השידור שלה לא יכלה להגיע ארצה. במחצית הדרך הראשונה הייתה הספינה מתקשרת לארץ המוצא, ובמחצית השנייה – לארץ היעד.

23 את"ה 14/239.

24 הסכם כזה כונה בשם "הסכם ה-4", לאמור: קשר כל 4 שעות.

25 קשר הת"ג בין התחנות הנייחות היה בעיקרו קשר במודל התפשטות גלים של גלי רקיע. קשר הת"ג לספינות היה בעיקרו קשר במודל התפשטות גלים המכונה NVIS (Near Vertical Incidence Skywave), שהוא קשר בתחום בין גלי קרקע לבין גלי רקיע. מחזור 18 של פעילות השמש הגיע לשיאו בשנת 1947, כך שעיקר פעילות הגדעונים בשנים שלאחר מלחמת העולם השנייה היה בתנאי התפשטות גלים טובה יחסית. הגדעונים, שפעלו בתדרים נמוכים יחסית (בין 3 ל-10 מה"צ), לא נהגו להחליף תדרים על פי עונות השנה ושעות היממה, כמקובל כיום.

במהלך השנים התפתחה שיטת פעולה בה השידור והקליטה נעשו בתדרים שונים, כך שבמרכזת יכלו לפעול ביעילות מול מספר תחנות.

התעבורה נעשתה באמצעות מברקים ("תזכירים", בלשון אותם הימים). התזכירים נרשמו בדרך כלל בכתב יד (בתחנות הראשיות, "הממוסדות", נהגו להדפיסם במכונת כתיבה – על גבי טפסים של שירות הקשר), והועברו מהשולח לגדעוני בתחנה (רוב התחנות היו מרוחקות ממשרדי המוסד לעלייה ב', והעברת המברקים השגרתית נעשתה פעם או פעמיים ביום). המברקים הוצפנו בידי הגדעונים בתחנה ושודרו ב"חמישיות" (קבוצות של חמש אותיות). בראש המברק שידרו את מספר המברק (נר), שהיה מספר סידורי שאופס בתחילת כל חודש, מספר החמישיות (גר) ומועד כתיבת המברק (בשש ספרות – תאריך ושעה). לדוגמה: בראש מברק מס' 3 שהיו בו 22 חמישיות, שנכתב בשעה 16:00 ב-24 לחודש, נרשם: "נר 3 גר 22, 241600". לכל מברק צוין זמן כתיבתו ("נכתב"), זמן קליטתו בתחנה היעד ("נתקבל") וזמן מסירתו לנמען ("נמסר"), אחרי פענוחו. קשר בין מפעילים או קשר ב"אירועים מבצעיים" (לדוגמה: מבצעי העלאה או הורדה של מעפילים על ספינות), כאשר הגדעוני היה צמוד למפקד, נעשו גם כהודעות טקסט – ה"מסרונים" של אותם הימים, בחלקם אף בטקסט גלוי.

שיטות העבודה השתפרו בהתמדה, כדי להתמודד עם התעבורה שהלכה וגדלה. להמחשה, להלן הוראות הפעלה של המרכזת ברומא מאוקטובר 1946:<sup>26</sup>

"התחנה המרכזת תפעל על-ידי שלוש תחנות נפרדות: (1) תחנת האזנה בלבד; (2) תחנת אישורים ושידורים חלקיים; (3) תחנה מלאה. תחנת ההאזנה תאזין לכל אחת מתחנות הרשת פעמיים ביום בשעות הקבועות לכך. את כל החומר יש לשדר לתחנה זו בשיטת צד [ללא מענה], דהיינו: כל מברק נשדר פעמיים ופעמיים כל מילה. תחנת האישורים והשידורים החלקיים תשדר אחת ליום לכל תחנה בשעה הקבועה לכך. היא תשדר אישורים או בקשת חזרות וגם חומר חלקי. התחנה המלאה תתקשר עם כל תחנות הרשת אחת ליום בשעה הקבועה לכך. את כל החומר לתחנת ההאזנה צריך להעביר בשתי האזנות. אותו הדבר לגבי חזרות.

אם תחנת ההאזנה לא קיבלה דבר, תשדר תחנת האישורים לאחר הקריאה את הסימן קשא? (קשא ימי). אם תחנת ההאזנה לא קיבלה מברק או מברקים מסויימים שמספריהם בין אחד לתשע, תחנת האישורים תשדר את הסימן קשא 1-9 כ; למשל קשא 3 כ = חזור על מס' 3. לצורך בקשת חזרה על מברקים שמספריהם למעלה מ-9 קשא 1-9 תשדר קשא 1-9 וקשכ 1. כך למשל, חזרה על מס' 17 יהיה קשא 1, קשכ 7, כ. במקרה של צורך לבקש חזרה על מברק שמספרו יותר מ-49 ישלח סימן 'רשת' בצרוף מספר, למשל: 257 יהיה: רשת 257 כ.

סימן ה'קשא', 'קשכ', 'רשת' בצרוף 'אר' ישמש לאישור למספרי מברקים כני"ל, לדוגמא: אישור מס' 5 יהיה קשא 5 אר; אישור מס' 18 יהיה קשא 1 קשכ 8 אר; אישור מס' 130 יהיה רשת 130 אר. הסימנים הנ"ל בצרוף 'שכ' (במקום 'כ' או 'אר') אומר שמברק נתקבל אך אינו מתפענח.

במקרה ובמשך ימים רצופים אין לתחנות חומר עליהן להופיע פעמיים בשבוע לקשר 'קרטי' עם תחנת ההאזנה.

כל עבודת הרשת מתנהלת ב-Q קוד.

השידורים בצד [ללא מענה] של התחנות אל תחנת ההאזנה יתחילו ע"י קריאה של התחנה בשמה היא במשך חמש דקות. תחנת האישורים תשדר את אישוריה לאחר קריאה של חמש דקות. הקריאה תהיה שורות V בקבוצות של V2 ו-V4, זאת אומרת VVVV VV VVVV VV. ייתכן גם שקריאת ה-V תכלול אחד משלושת השמות הבאים: נגד, מרי, מגנ. הקשר עם המרכזת המלאה יתקיים על-ידי קריאות רגילות של שם התחנה הנקראת זו הקוראת. הערה: לקשר זה יהיה לכל תחנה שם אחר (כלומר שם נוסף לזה שיש לה בעבודתה עם שתי התחנות הראשונות). לכל תחנה יהיו שני שמות ומספר:

15	תחנת האזנה
25	תחנת אישורים
35	תחנה מלאה
36	גרמניה – ראובן (מינכן)
37	אוסטריה – ארטור (ווינה)
38	צ'כיה – אלחנן
39	פולניה – צביה
40	רומניה – אגמי
41	יוון – טנור
43	בארי
43	מילאנו (מרים)
44	מרסיי (סידני)
45	ארצי

שמות התחנות בנות שלוש אותיות כל אחת ייקבעו לפי השירים 'מתי מדבר האחרונים'<sup>27</sup>

**27 מתי מדבר האחרונים:**

קומו, תעי מדבר, צאו מתוך השממה;  
 עוד הדרך רב, עוד רבה המלקמה.  
 רב-לכם לנוע, לנוד בערבה –  
 ולפניכם פרושה דרך גדולה, רחבה.



ויביום קיץ יום חס' לביאליק.<sup>28</sup> השמות לפי השיר הראשון יהיו לקשר עם תחנת ההאזנה והאישורים והשיר השני לקשר עם התחנה המלאה. סדר השמות ייקבע לפי מספרן הסידורי של התחנות. דוגמא:

קום	ותע	ימד	ברצ	אומ	תוכ	השם	מהע
35	36	37	38	39	40	41	42

באותה צורה ייקבעו השמות לפי השיר השני לשימוש עם התחנה המלאה."

#### 4.5 כתבי סתר

חלק גדול מהמברקים שהועברו ("תזכירים", בלשון של אז) היו מברקים מוצפנים. הגדעונים ביצעו את ההצפנה והפענוח באופן ידני. עד שנת 1946 הייתה ההצפנה מבוססת על שיטה של שחלוף (שינוי מיקום אותיות – transposition). לאחר מכן עברו לשיטות החלפה (Substitution), לפיהן אות החלפה באות אחרת לפי כללי ההצפנה. שמחה אבן-זהר, ראש שירות הקשר הראשון של ה"הגנה", מספר על שיטת ההצפנה כי "מבעוד מועד עלה בידינו לרכוש, תודות לש"י, את הצופן (הקוד) ושיטת האלחוט שהייתה נהוגה במשטרת המנדט – שיטה שנראתה טובה בתחילה, עד שנפלו לידינו שיטות הצופן והפענוח הנהוגות בצבא היוגוסלבי ועל פיהן פעלנו אחר-כך."<sup>29</sup>

רק ארבעים שנה נתע בין ההרים –  
ובחול טמנו ששים רבוא פגרים.

28 **ביום קיץ, יום חס:**

ביום קיץ, יום חס, עת השמש ממרום  
הרקיע תלהט כתנור היום,  
עת יבקש הלב פנת שקט לחלום –  
בא אלי, בא אלי, רע עיף!

לי-יש-גן, ובגן תחת אוג כבד צל,  
הרחק הרחק מעיר וממתים, נחבא תל,  
כלו עטוף ירקרק, כלו אמר סוד אל –  
שם נחבא, ננוח, אה נעים!

29 ראיון שפורסם במקורו בירחון בהסתדרות בשנת 1965 ופורסם שוב בגיליון מיוחד של הירחון קשר אלקטרוניקה ומחשבים, בהוצאת קצין קשר ואלקטרוניקה ראשי, כרך י"ח/2 (204), אוגוסט 1987, בעמ' 22. מה שלא היה ידוע אז היה כי שירות הביון האיטלקי (Servizio Informazioni Militari – SIM) ידע לקרוא צופן זה (ראו <http://chris-intel-corner.blogspot.co.il/2012/08/italian-codebreakers-of-wwii.html>) או פרסום מאפריל 2011 של ה-NSA, [https://www.nsa.gov/public\\_info/files/history\\_today\\_articles/21\\_March\\_2011.pdf](https://www.nsa.gov/public_info/files/history_today_articles/21_March_2011.pdf)). בעדות הגדעוני חיים פרידלנדר, את"ה 114/17, מסופר כי את "השיטות היוגוסלביות" הכניס אלי שוורץ, שהיה קצין קשר בצבא היוגוסלבי.

הודעות מורס מוצפנות שודרו בקבוצות בנות חמש אותיות, שנקראו "חמישיות" ונרשמו על טופס מיוחד. מאחר שבעברית 22 אותיות ובלועזית 26, נוספו בטקסט הגלוי, לפני הצפנה, האותיות X, V, F ו-Y, במטרה ששדר מוצפן לא יזוהה כשדר בעברית. האות F שימשה כנקודה, האות V שימשה כפסיק, האות X שימשה כרווח, והאות Y שימשה כמקף (בהמשך שונה הדבר: האות X שימשה להדגשה – כדי לשדר מילים קשות פעמיים, והאות Y שימשה כרווח).

שיטת הצפנה שהייתה מקובלת באותה התקופה הייתה כך:<sup>30</sup> הצפנה התבססה על סיסמה מוסכמת.<sup>31</sup> אותיות הסיסמה הוחלפו למספרים, כאשר הערך המספרי – במקום האותיות – ניתן מהנמוך אל הגבוה. לדוגמה: הסיסמה "מלחמת היהודים" הפכה ל:

מ	י	ד	ו	ה	י	ה	ת	מ	ח	ל	מ
11	7	1	4	2	6	3	12	9	5	8	10

ידיעה לשידור "נגיע לחיפה מחר בבוקר הכינו לנו עזרה דחופה רוצים לגמור" נרשמה כך:

11	7	1	4	2	6	3	12	9	5	8	10
מ	י	ד	ו	ה	י	ה	ת	מ	ח	ל	מ
ר	ח	מ	ה	פ	י	ח	ל	ע	י	ג	נ
נ	ל	ו	נ	י	כ	ה	ר	ק	ו	ב	ב
Y	V	ה	פ	ו	ח	ד	ה	ר	ז	ע	ו
V	Y	ר	ו	מ	ג	ל	מ	י	צ	ו	ר

והחמישיות שודרו לפי הסדר הבא: דמוהר הפיומ החהדל...

30 גבי שריג, לקסיקון למונחי קשר, הוצאת "מערכת" קיבוץ דליה, 1998.

31 בבגדאד התבסס מפתח הצופן על ספר התנ"ך, ספר המצוי בכל בית יהודי ולא מסגיר את המחזיק בו, ולפי היום בחודש היו בוחרים את הפסוק, שמילותיו הראשונות היו הסיסמה. את האותיות הכפולות היו "מדללים", כך שהפסוק "בראשית ברא אלהים" הפך לתשע אותיות "בראשיתלהם", ומאחר שיש האותיות 'א' ו'ב', הושלמה הסיסמה לעשר אותיות באמצעות האות הבאה, היא 'ג' (יוסף מאיר, קשר אלחוט חשאי בארץ ערבית, הוצאת ארגון יוצאי המחתרת החלוצית בעיראק, תשס"ה-2005, עמ' 69-70).

בשיטת הצפנה זו השתמשו עד שנת 1949, עד שחיל הקשר קבע כי "כתב הסתר... מחוסר כל ערך מבחינת בטחון, ואינו טוב משפה גלויה" (שם, עמ' 62). אז עברו בבגדד לצופן שהתבסס על מפתח של 25 אותיות (האותיות V ו-Y נרשמו באותה המשבצת), אף הוא על בסיס ספר התנ"ך, בשיטה יותר מורכבת (שם, עמ' 71-73).

אהוד אבריאלי סיפר על ארוע הקשור לצופן זה בשלהי שנת 1945, בעת שמוקה (מרדכי) לימון<sup>32</sup> העביר ספינה "אמריקאית" מצרפת לבלגריה, כדי להעלות ארצה פליטים מרומניה והונגריה: "ימים אחדים בטרם תפליג האניה אירעה תקרית, שגרמה שיבוש ברשת הקשר של 'המוסד'. משטרת המכס בנמל חיפה ערכה חיפוש אצל מלח מחברי הפלמ"ח, שהיה חשוד בעיני הבריטים. הוא נצטווה להתפשט, ובגדיו נבדקו על פנים הכיסים והתפרים. בסופו של דבר נפל בידי אנשי המכס פתק קטן ועליו פסוק מן התנ"ך, ששימש יסוד למברקי-הצופן מאניות המעפילים ואליהן. בשמחה לאיד הודיעו הבריטים לסוכניהם השונים הנלחמים בעלייה הבלתי ליגלית על ההישג הכביר: צופן ה'הגנה' נפל בידיהם. אלא שהבריטים לא לקחו בחשבון את התושיה של אנשי הקשר של ה'הגנה'. למעשה כבר הכינה ה'הגנה', שציפתה לתקלה מעין זו, צופן חדש – מתוחכם יותר ואף בלתי ניתן לפיצוח בכלי הידע של אותם הימים. גם לולא נתפס האיש היו כל תחנות האלחוט מקבלות בתוך שבוע עד שבועיים את האות להחלפת השיטה: 'בשלב-מאות האיש המלקקים אושיע אתכם' – פסוק מתוך הבטחת ה' לגדעון במלחמתו נגד מדין, שנקבע כתשדורת האחרונה בצופן הישן וכאות להחליפו בחדש. כאשר שמעו אנשי הקשר של ה'הגנה' מה שקרה ציוו מיד על תחנת השידור המרכזית בתל-אביב לשדר את הפקודה להחלפת הצופן. בתוך שעה מאז נערך החיפוש בחיפה עברו לצופן החדש כל האלחוטנים ברשת הענפה שלנו – משטוקהולם ועד לניו-יורק ומלביים ועד למרכז שבדירתה של גולדה מאיר בתל אביב. מוקה ישב על אנייתו שקוע במשחק שש-בש, והנה ניגש אליו האלחוטן בהניפו שדר שעתה זה נתקבל. תוכן השדר היה מפתיע: 'חזור ארצה מיד. אל תתקרב לחוף היוגוסלבי ואל תיקח פליטים מכל נמל אחר. חתום: המוסד'. כל הענין היה מוזר: 'המוסד' לא היה נותן למפקד של אחת מאניותו הגדולות פקודה מרחיקת לכת כל כך ללא מילה של הסבר. מעולם גם לא נתקבל שדר חתום בשם המפורש. אך התעלומה נפתרה במהרה: השדר הועבר בצופן הישן. בשרקו בין שיניו הוציא מוקה עפרון מכיסו ורשם על טופס-מברק את תשובתו: 'אל האדמירליות, המפקדה היס-תיכונית: תנוח דעתכם, המלקקים!' אחר כך חזר לנצח במשחק השש-בש בעוד האנייה ממשיכה בדרכה לתעודתה".<sup>33</sup>

הגדעונים חשבו את ההצפנה לבטוחה ואמינה, אך ביולי 1946 התברר להם כי הדבר היה רחוק מהמציאות, וכי הבריטים הצליחו לפענח את כתבי הסתר בהם השתמשו.<sup>34</sup>

32 מפקד ספינות המעפילים "תיאודור הרצל", "גאולה" ו"כ"ט נובמבר". לימים: אלוף בצה"ל, מפקד חיל הים. כראש משלחת הרכש של משרד הביטחון בצרפת יזם בשנת 1969 את הברחת "ספינות שרבורג", ספינות טילים שנבנו עבור חיל הים ושהצרפתים סירבו לשחרר. נפטר בשנת 2009.

33 אהוד אבריאלי, פתחו שערים, ספרית מעריב 1976, עמ' 207-208.

34 הבריטים האזינו לרשתות הקשר של ה"הגנה" משנת 1942, ושברו את הצפנים שבשימוש ה"הגנה" עד שינוי הצפנים בשנת 1946. יומנו של Guy Liddell, ראש הריגול הנגדי (counter-espionage) ב-MI5 משנת 1944 (KV 4/195, ראו [http://www.fpp.co.uk/History/Liddell/diary\\_1944.pdf](http://www.fpp.co.uk/History/Liddell/diary_1944.pdf)).

לאחר מלחמת העולם השנייה, באוקטובר 1945, החלה ה"הגנה", בפקודת דוד בן-גוריון, לפעול נגד הבריטים, במסגרת "תנועת המרי העברי", יחד עם האצ"ל והלח"י, בניסיון לשנות את המדיניות הבריטית בשאלת ארץ ישראל. אחת הפעולות הבולטות הייתה "ליל הגשרים", בין ה-16 ל-17 ביוני 1946, תקיפת 11 גשרים בגבולות ארץ ישראל, שגרמה לניתוק זמני של נתיבי האספקה בשימוש הבריטים. כתגובה יצאו הבריטים בשבת, 29 ביוני 1946, למבצע "אגאתה" נגד הסוכנות היהודית וה"הגנה". במבצע שכונה "השבת השחורה" השתתפו 17,000 חיילים בריטיים, ובמהלכו הוטל עוצר על מספר ערים (תל אביב, ירושלים, חיפה, רמת גן, נתניה ועוד ומספר קיבוצים ומושבים), ונערכו חיפושים מבית לבית. 2,700 איש, בהם רבים ממנהיגי היישוב נעצרו, והועברו למחנות מעצר.

בהמשך לסערה הפוליטית הבין לאומית שהדבר חולל, פרסמה ממשלת בריטניה ב-24 ביולי 1946 "ספר לבן"<sup>35</sup> שנועד להציג את הסוכנות היהודית כארגון טרוריסטי, להוכיח שהיא גורם מוביל בפעולות האלימות נגד הבריטים בארץ ולהציגה כפעילות לא לגיטימית. מסמך זה כלל שמונה ממברקי הסוכנות היהודית, שבעה מהם נשלחו מהארץ ללונדון, כפי הנראה כמברקים מוצפנים, ואחד, שהיה מברק גלוי, נשלח מלונדון לארץ.<sup>36</sup> מוניה אדם, בספרו "קשר אמין" (עמ' 256), כותב: "לאחר 'השבת השחורה' פרסמו הבריטים ספר לבן, שהכיל תוכנם של עשרות מברקים ששודרו מירושלים ללונדון על-ידי הסוכנות היהודית. התברר שהבריטים פענחו את המברקים האלה

מתייחס למודיעין שהושג משבירת צופני ה"הגנה", ומדבר על שני צפנים, שכינוי ISPAL 1 ו-ISPAL 2 (ראו עמ' 36 ו-42). ISPAL הוא ראשי תיבות של Intelligence Service Palestine. היה גם מקור שכונה ISPAL 3, והוא כנראה האזנה לשידורים לציבור של ה"הגנה" והמחתרות. מרכז האזנה הבריטי היה במחנה Sarafand (היום – צריפין), וכפי הנראה האזינו לגדעונים גם מבסיסי האזנה בקפריסין ובמצרים ומספינות בין בים התיכון. הכינויים ISPAL 1 ו-ISPAL 2 שונו במהלך השנים ל-OATS (כנראה – הצופן של ההגנה) ו-ISTRIA (כנראה – הצופן של הסוכנות). התהליך של קליטת שדר של ה"הגנה" והפצתו כשהוא מופענח ומתורגם היה מורכב. התשדורות שנקלטו הועברו לאנגליה לפענוח ותרגום, וחזרו למזרח התיכון להפצה. המחסור של הבריטים בדוברי עברית עיכב את התהליך. אורי גורן, בספרו משני צידי הקריפטו (עמ' 55), מתאר מפגש בראשית שנות ה-60 עם שירותי הביון האיטלקיים, בו התברר לו כי הם הצליחו לפענח מברקים מוצפנים של המוסד לעלייה ב'.

35 "הספר הלבן" כונה בשם Palestine: Statement of Information Relating to Acts of Violence, July 1946

36 כתבי משה שרת מתייחסים לנושא זה, ומעלים חשש (עמ' 146) כי נשבר גם הצופן של המוסד לעלייה ב' (ירחים בעמק איילון, מכתבי משה שרת ממחנה המעצר לטרון, יוני-נובמבר 1946, ראו <http://www.sharett.org.il/info/books/ayalon.pdf>, עמ' 103, 104, 108, 140, 145, 146. עותק הספר הלבן מופיע בעמ' 533 עד 542). לפי כתבי משה שרת לעיל (עמ' 28), הצופן של הסוכנות היה מבוסס על עמוד משתנה של ספר עברי, שעותקיו היו מצויים בידי השולח ובידי המקבל. יעקב שרת, בנו של משה שרת, סיפר באוקטובר 2015 כי הוא זוכר במעומעם מנערתו בירושלים בתחילת שנות ה-40 ספר אנגלי עב כרס בו אביו השתמש לצורכי צופן.

**במשך שנים**. יותר מאוחר נודע לנו, מפי איש מן המחלקה לעיקוב אחרי תחנות זרות ופענוח מברקים בממשלה הבריטית, כי הקודים של תחנת הסוכנות היו להערכתם פרימיטיביים ביותר.<sup>37</sup>

**פרסום זה היה אירוע מכונן בתולדות שירות הקשר, והיה "שירות יקיצה" של ממש. הוא לא רק שגרם לשירות הקשר לשנות את כל שיטות הצופן, אלא הביא את שירות הקשר להכיר בצורך למיסוד נושא הצופן באמצעות מומחים לדבר, תוך הקצאת המשאבים הנדרשים.**

יאן (יעקב ינאי), ראש שירות הקשר באותה עת, סיפר:<sup>37</sup> "אמנם עבדנו בקודים, אבל הבריטים פרסמו 'ספר לבן' שבו הופיע תוכנם של הרבה מברקים שמקורם בקשר בין הארץ לבין לונדון – כלומר שהם פיענחו את מברקינו. ראש יחידת הפענוח בבריטניה היה יהודי, ואנחנו הצלחנו לחקור אותו בארץ ולאמת את עניין הפענוח. כתוצאה מכך החלפנו את כל הקודים ויסדנו יחידה מיוחדת שעסקה בכתבי סתר ואשר נעזרה במומחים בתחום זה שהבאנו מדרום אפריקה."<sup>38</sup>

מסמכים מהארכיון הציוני המרכזי מאוגוסט 1946, מראים שהמחלקה המדינית של הסוכנות עברה לאחר האירוע להשתמש בצופן, שהיה מבוסס על ספר הקוד של Bentley (ספר קוד מסחרי שנועד לשדר מספרים של חמש ספרות במקום משפטים שלמים, כדי לחסוך בהוצאות על מברקים, משום שתשלום עבור משלוח מברקים היה לפי מילים) אליו הוסיפו את מספר המפתח (לדוגמה: 41.945) ששונה מדי יום.<sup>39</sup> שירות הקשר לא השתמש בשיטת הצפנה זו.

מעדויות גדעונים<sup>40</sup> מתברר כי אחרי אירועי השבת השחורה (יולי 1946), כאשר התברר כי הבריטים שברו את הצופן של ה"הגנה", הגדעונים יישמו שיפור מקיף בשיטות כתבי הסתר. כתב הסתר אז היה מבוסס על מפתח בן עשר אותיות, כאשר בדרך כלל השתמשו בסיסמאות פשוטות (כמו: "מלפפון חמוץ", "מדינה עברית") ולתשדורת "רצינית" השתמשו במפתח על בסיס דף מוסכם מספר קריאה באנגלית;<sup>41</sup> המרת

37 ראיון שפורסם בגיליון מיוחד של הירחון קשר אלקטרוניקה ומוחשבים, בהוצאת קצין קשר ואלקטרוניקה ראשי, כרך י"ח/2 (204), אוגוסט 1987, עמ' 17.

38 שאול בר-לבב ומאיר שפירא, שהניחו את היסוד לביטחון הקשר בצה"ל.

39 מזכר פנימי ללא חתימה, המיועד ל-א.א., נתנאל ורפאל, מיום 11 אוגוסט 1946, שסימונו S25.10941; מסמך לועזי תואם בשם Instructions for Use מ-19 אוגוסט 1946, שסימונו S25.8214.

40 פתחיה פייג, בפגישה בספטמבר 2015, ומרגה גורן (גוטהלף), בפגישה באוקטובר 2015, סיפרו כי בקורס זבולון במרסיי, בשלהי שנת 1946, הם למדו להשתמש במח"פ, וכי היו גדעונים שידעו לבצע את המרת האותיות על פי ריבוע ויז'נר בעל פה, ללא הזדקקות לעזרים. המפתח היה ספר לועזי, ולא השתמשו פעמיים באותו דף. נחום מנור, בפגישה בפברואר 2016, הבהיר את השימוש בסוגים השונים של כתבי סתר.

41 ספרים "פופולריים" למטרה זו היו *Lust for Life* (ספר של אירווינג סטון על חיי ואן-גוך),

האותיות התבססה על הפיכת האות לערכה המספרי, ו"חיבור" ערך האות הגלויה (בהצפנה) או האות המוצפנת (בפענוח) לערך אות המפתח, במערכת כללים שנלמדה בעל פה.<sup>42</sup> האותיות 'ש', 'ת', 'F', 'V' ו-'X' לא הוצפנו (וכאשר הם היו במפתח, נרשמה אות הטקסט הגלוי כמו שהיא). בהצפנה, 'ש' הומרה ל'ת' (ובפענוח, 'ת' הומרה ל'ש'). הפענוח בוצע באותה שיטה – בעזרת חיסור.<sup>43</sup> הגדעוני ראובן אורן (פופכץ) מספר על השתלמות שעבר בכתב סתר חדש<sup>44</sup> בבית הספר הארצי לקשר בשפיים, בעקבות ארועי "השבת השחורה".

*How Green Was My Valley* (ספר הומוריסטי של ג'רום ק. ג'רום), *Three Men in a Boat* (רומן של ריצ'רד לוולייץ על משפחת כורים בוויילס) ו-*Frenchman's Creek* (ספר היסטורי של דפנה די מורייה).

צופן זה חשוף להתקפה המבוססת על חוסר איזון סטטיסטי בטקסט הצופן. ניתן להכין טבלאות שכיחיות המבוססות על שפת טקסט המפתח, ובעזרתן לבצע ניתוח סטטיסטי. בשיטה זו פוענח במלחמת העולם השנייה הצופן היפני Purple בידי האמריקאים.

לא הצלחנו לשחזר את מערכת הכללים, אך בעזרת מברקים בודדים שאיתרנו ביצענו "הנדסה לאחור" (Reverse Engineering) של התהליך, במגבלות הכמות הזעירה של חומר שעמדה לרשותנו, והתברר לנו שכללי חיבור ערך אות הטקסט וערך אות המפתח היו למעשה מימוש טבלה לא רגולרית בפורמט 20 X 20, דומה לטבלת ויז'נר, פורמט הטבלה הוא כך (אותיות מודגשות הם אלה שזיהינו בוודאות מהחומר שברשותנו, השלמות יתר הטבלה היא ניחוש):

ר	ק	צ	פ	ע	ס	נ	מ	ל	כ	י	ט	ח	ז	ו	ה	ד	ג	ב	א	
א	י	ק	צ	פ	ע	ס	נ	מ	ל	כ	ר	ט	ח	ז	ו	ה	ד	ג	ב	א
ב	א	י	ק	צ	פ	ע	ס	נ	מ	ל	כ	ר	ט	ח	ז	ו	ה	ד	ג	ב
ג	ב	א	י	ק	צ	פ	ע	ס	נ	מ	ל	כ	ר	ט	ח	ז	ו	ה	ד	ג
ד	מ	ל	כ	י	ק	צ	פ	ע	ס	ד	ג	ב	א	ר	ט	ח	ז	ו	ה	ד
ה	נ	מ	ל	כ	י	ק	צ	פ	ע	ד	ג	ב	א	ר	ט	ח	ז	ו	ה	ד
ו	ה	נ	מ	ל	כ	י	ק	צ	פ	ע	ד	ג	ב	א	ר	ט	ח	ז	ו	ה
ז	ו	ה	נ	מ	ל	כ	י	ק	צ	פ	ע	ד	ג	ב	א	ר	ט	ח	ז	ו
ח	ז	ו	ה	נ	מ	ל	כ	י	ק	צ	פ	ע	ד	ג	ב	א	ר	ט	ח	ז
ט	ר	א	ב	ג	ד	ה	ע	פ	צ	ק	י	ק	צ	פ	ע	ד	ג	ב	א	ר
י	כ	ל	מ	נ	ס	ע	פ	צ	ק	י	ד	ה	ו	ז	ח	ט	ר	א	ב	ג
כ	ל	מ	נ	ס	ע	פ	צ	ק	י	ד	ה	ו	ז	ח	ט	ר	א	ב	ג	כ
ל	מ	נ	ס	ע	פ	צ	ק	י	ד	ה	ו	ז	ח	ט	ר	א	ב	ג	כ	ל
מ	ז	ס	ע	פ	צ	ק	י	כ	ל	מ	נ	ס	ח	ט	ר	א	ב	ג	ד	ה
נ	ס	ע	פ	צ	ק	י	כ	ל	מ	נ	ס	ח	ט	ר	א	ב	ג	ד	ה	ו
ס	ע	פ	צ	ק	י	כ	ל	מ	נ	ס	ח	ט	ר	א	ב	ג	ד	ה	ו	ז
ע	פ	צ	ק	י	כ	ל	מ	נ	ס	ח	ט	ר	א	ב	ג	ד	ה	ו	ז	ח
פ	צ	ק	י	כ	ל	מ	נ	ס	ח	ט	ר	א	ב	ג	ד	ה	ו	ז	ח	ע
צ	ק	י	כ	ל	מ	נ	ס	ח	ט	ר	א	ב	ג	ד	ה	ו	ז	ח	ע	פ
ק	י	כ	ל	מ	נ	ס	ח	ט	ר	א	ב	ג	ד	ה	ו	ז	ח	ע	פ	צ
ר	א	ב	ג	ד	ה	ו	ז	ח	ט	ר	כ	ל	מ	נ	ס	ע	פ	צ	ק	ר

44 מתוך דברים שנאמרו בערב לזכרו של זכי קיני (קולמן), 1998.

הגדעוני יואש צידון (צ'אטו),<sup>45</sup> שכינויו המחתרתי היה "מתי", מספר בספרו<sup>46</sup> על שיטת ההצפנה, במסגרת פעילותו כגדעוני בצרפת: "את המברק סידרנו בטור של שתי חמישיות, או עשר אותיות. מעל המסר, בראש הטור, כתבנו את המפתח לכתב הסתר, גם הוא בן עשר אותיות. במקרה שלנו, זה היה יכול להיות, למשל, בימפלסודרכ – 'בים פלסו דרך'. לכל אות ניתן ערך מספרי. על-ידי חיבור או חיסור ערך האות הנשלחת או המתקבלת במברק מוצפן לערך אותיות הסיסמה, הוא המפתח, התקבלו ההצפנה או הפענוח."<sup>47</sup>

הגדעוני שמשון לוטן (לוציאן), שכינויו המחתרתי היה "קין",<sup>48</sup> מספר בראיון לירחון "קשר אלקטרוניקה ומחשבים", שפורסם בשנת 1987 על פעילותו בצפון איטליה מאוגוסט 1946 ועד ספטמבר 1947: "תוכן ההודעות היה מוצפן, כשהמפתח הוא סיסמה כמו: מלפפון חמוץ, מיץ עגבניות, חומה ומגדל וכדומה. כל סיסמה כללה 10 אותיות, והייתה טובה להצפנה (או פענוח) של שתי 'חמישיות' עוקבות של אותיות. הסיסמה גם הייתה מוחלפת כל יום על פי טבלה מוסכמת מראש."

כך לדוגמה, מתוך דף הנחיות משלהי שנת 1946:<sup>49</sup> ספינות מעפילים שידרו מדי יום "תזכירי הגדרה" שכונו "אפ" (כאשר קו האורך היה מערבי, הם כונו "אפמ"), בו ציינו את מיקומם הגיאוגרפי, כיוון ומהירות תנועתם. מברקים אלה נכתבו במתכונת קבועה, כשהספרות משמאל לימין, כך:

תאריך בשתי ספרות, לדוגמה: 21, שנרשמו כ-א ב

זמן החיבור בארבע ספרות, לדוגמה: 1300, שנרשמו כ-י ג א

קואורדינטות צפון בארבע ספרות, לדוגמה '17, 42°, שנרשמו כ-ז א ב ד

קואורדינטות מזרח בארבע ספרות, לדוגמה '06, 14°, שנרשמו כ-י ד א

45 יליד רומניה, 1926. עלה ארצה בעליית הנוער בשנת 1941. בוגר בית הספר הימי שליד הטכניון. התגייס ל"הגנה" בשנת 1941, ובשנת 1945 עבר לפל"ם. גדעוני באירופה, במצרים, במחנות המעצר בקפריסין ובספינות המעפילים "תל חי", "כנסת ישראל" ו"אלברטינה". פיקד על שירות לירושלים הנצורה. התגייס לחיל האוויר והיה טייס קרב, מפקד טייסת וראש ענף תכנון. קצין תאום אווירי באוגדת שרון במלחמת יום הכיפורים בדרגת אל"ם. תעשיין. חבר כנסת בכנסת ה-12. נפטר בשנת 2015.

46 יואש צידון (צ'אטו), **ביום בליל בערפל**, הוצאת מעריב, תשנ"ה-1995, עמ' 56.

47 מאוחר יותר, כאשר מפתח כתב הסתר הפסיק להיות דף מספר ועבר להיות מפתח חד פעמי – דף חמישיות שהודפס במיוחד – עבר שירות הקשר להשתמש בריבוע ויז'נר סימטרי, עם 25 אותיות (ללא האות V), כדי להקל על זכירת הטבלה בעל פה.

48 נולד בישראל בשנת 1927 והתגייס לפלמ"ח בשנת 1945. שירת בתחנות אלחוט בצ'כיה, איטליה ואוסטריה. גדעוני בספינת המעפילים "בונים ולוחמים" (שכאשר נעצרה בידי הבריטים בחופי הארץ נטמע בקרב המעפילים, נעצר, גורש למחנות המעצר בקפריסין וברח כשהוא מחופש לילד בן 15) וספינת הרכס "ארסיה" (שהבריחה ארצה שישה טנקי שרמן). חובב רדיו, באות הקריאה 4X4GF. נפטר בשנת 1994.

49 את"ה 114/74.

קורס בשלוש ספרות, לדוגמה  $180^\circ$ , שנרשמו כ-י ח א  
 מהירות בשלוש ספרות, לדוגמה 7.5 קשר, 075, שנרשמו כ-ה ז י  
 ים בספרה אחת (1 - ים שקט, 2 - בינוני, 3 - סוער), לדוגמה 2 (בינוני), שנרשם כ-ב

הצפנת דוגמה זו במפתח "יערות הכרמל" נראתה כך:

5	6	9	4	1	10	2	8	7	3
ל	מ	ר	כ	ה	ת	ו	ר	ע	י
ב	א	V	א	ג	י	י	F	ד	ב
נ	נ	V	ל	ח	י	ע	F	י	ל
א	ז	V	א	ד	י	ו	Y	א	ח
מ	י	V	ל	ט	י	ב	Y	פ	צ
י	X	י	ז	ה	V	ב	Y	F	X
ה	X	י	צ	ר	V	ח	Y	F	X

ו"תזכיר ההגדרה" שודר כך:

גר 6 X פ בת

חטרעב חלצאX לצנמה ניאיפ VYFFV VYYYV

הגדעוני נחום מנור (מונדרר)<sup>50</sup> מספר על חוויותיו מהפלגה בספינת המעפילים "התקווה" באפריל 1947: "כל התשדורות התנהלות בכתב סתר; המפתח שהיה ברשותי דמה לטבלאות לוח הכפל: טור אופקי ואנכי בקצה של אותיות לפי סדר א-י ובתוך המשבצות צמדי אותיות לפי סדר אקראי. וכך לכל צמד אותיות של המסגרת התאים צמד אקראי מוצפן. [את הדפים היו] מדפיסים במכונת כתיבה עם הרבה עותקים בעזרת ניר פחם. העותקים האחרונים היו קריאים בקושי, ואחד כזה בדיוק אני קיבלתי. כעבור כמה ימי הפלגה קלטתי הוראה האומרת לנו להפליג בכיוון... (וכאן אני משפשף עיניים וממשיך) פורטו חארא. מלא גאוה אני מציג את המברק לרב־החובל והוא מחפש במפות ובספרים ומכריז: אין מקום כזה! אני מבקש את הטקסט בשנית

50 יליד קרקוב, פולין, 1923. המשפחה עלתה ארצה בשנת 1924 והתיישבה בשכונת בורוכוב בגבעתיים, אך בשנת 1932, עקב השפל הכלכלי בארץ, חזרה המשפחה לפולין. למד בגימנסיה העברית בקרקוב. המשפחה נספתה בשואה פרט לנחום ששרד בזכות העסקתו בידי אוסקר שינדלר במפעל ייצור התחמושת בקרקוב. בוגר קורס הגדעונים "זבולון" במרסיי. גדעוני במרסיי ובפריז, בספינת המעפילים "התקווה" וספינת הרכש "הזקן". אלחוטן בספינה "אילת", שעסקה בהבאת עולים מלוב לארץ. שירת בצה"ל כאלחוטן בחיל הים, בחטיבה 9 במלחמת קדש ובפיקוד הדרום במלחמת ששת הימים ויום הכיפורים.



ואחר כך באותיות לועזיות ושוב מקבל משהו דומה ל-"Porto Here". הקפטן לא מוותר: אולי יש לשם זה מובן בשפה עברית? עניתי לו: בוודאי, והסברתי את המשמעות. הדבר הפך לבדיחת ההפלגה ואולי לבדיחת הים התיכון כולו, ואילו הקפטן פנה על דעת עצמו למפרצון Porto Venere ליד לה-ספציה, שם אכן ציפו לבואנו.<sup>51</sup>

ההישג של החלפת הצפנים שבשימוש שירות הקשר בשלהי שנת 1946, אחרי האירוע של פרסום "הספר הלבן" בעקבות "השבת השחורה", היה מוגבל. השינוי לא היה מספיק מהותי ולא עמד בפני הבריטים. מברקים של המוסד לעלייה ב' מפברואר 1947 מדברים על "חששות מבוססים שידידנו [הבריטים] מבינים את שפת נוגה [כתבי הסתר של הגדעונים]"<sup>52</sup>. באוגוסט 1947 הגיע שירות הקשר למסקנה כי הבריטים החלו לקרוא מחדש את הצפנים של ה"הגנה", וביצע שוב מהלך להחלפת כתבי הסתר, שנמשך כנראה מספר חודשים. יעקב ינאי (יאן), ראש שירות הקשר, הוציא למוסד לעלייה ב' ב-8 אוגוסט 1947 את המברק (תזכיר, בלשון הימים ההם) הבא:<sup>53</sup> "הגיעו אלינו ידיעות שהחומר הנשלח מתפענח על-ידי השלטונות. בקשר לזה נעשו כל ההכנות להפעלת קודים חדשים. לא אוכל לעשות זאת אלא לאחר פגישה אתכם היות ולפני הכנסת הקודים החדשים יש צורך לשנות נוהג מסוים שהיה קיים עד עתה..."<sup>54</sup>

נעיר כי גם גופי ביון מערביים, כמו האיטלקים והצרפתים, הצליחו לקרוא את הצפנים בהם השתמשו במוסד לעלייה ב'.<sup>55</sup>

נושא הצפנים עבר שדרוג מהותי עם הקמת חיל הקשר ומיסוד נושאי ביטחון קשר בחיל הקשר.<sup>56</sup>

51 השערים פתוחים – אסופת זכרונות, הוצאת קרן הפלי"ם, תשס"א–2001, עמ' 341–348.

52 מברקים שנשלחו מהארץ לצרפת ואיטליה ב-18 בפברואר 1947, את"ה 524/14.

53 את"ה 534/14.

54 מחקר של Steven Wagner שפורסם בשנת 2013 (ראו [https://www.academia.edu/4853743/Blowing\\_the\\_Source\\_Britain\\_s\\_use\\_of\\_SIGINT\\_in\\_Palestine\\_1933-47](https://www.academia.edu/4853743/Blowing_the_Source_Britain_s_use_of_SIGINT_in_Palestine_1933-47)) טוען כי

השינוי אכן גרם ל-"עלטה מודיעינית", והמודיעין הבריטי לא הצליח לקרוא את הצופן עד יולי 1947, אז הצליחו הבריטים לשבור את הצופן החדש. המבצע הבריטי כונה FOG. מאוחר יותר הצליחו הבריטים לשבור צופן נוסף (עליו לא ידועים פרטים) שכונה CREAM. המענה לשאלה, מה בדיוק הבריטים פענחו ב-FOG ו-CREAM, וכיצד הבריטים עשו זאת, הוא עדיין תעלומה: האם הצליחו לשים יד על ספרי מפתחות? האם ביצעו שבירה סטטיסטית מתוחכמת? האם בוגד העביר להם תוכן מברקים? האם פענחו עורק/רשת ספציפית, או את השיטה? מה מקור הידיעות שהגיעו לשירות הקשר, כי הבריטים קוראים את הצופן, ויש לשנותו? גם שאלה זו נשארת ללא מענה.

55 בדיעבד התברר שגופי ביון אלה היו יותר מוטרדים מפעילות ריגול וחתירה פוליטית, מאשר מההעפלה, והם העדיפו להעלים עין. חששם העיקרי היה שבקרוב מעפילים ממזרח אירופה מסתתרים פעילים קומוניסטיים.

56 גבי שריג, בספרו לקסיקון למונחי קשר, הוצאת "מערכת" קיבוץ דליה, 1998, מציין כי באוקטובר 1948 בוטלו כל כתבי הסתר שהיו בשימוש צה"ל, והוכנסו לשימוש כתבי סתר חדשים (עמ' 368).

## 4.6 תחנות רדיו ביבשה

"הבריחה", הברחת המעפילים למחנות בסמוך לנמלי הים התיכון, וכל פעילות המוסד לעלייה ב', כולל ניהול החיים במחנות המעפילים, "העמסת" המעפילים על ספינות בחשאי, רכש הספינות וציון – כמו גם ניהול ההעפלה היבשתית מארצות ערב ואיראן לארץ ישראל – היו מלאכה ארגונית חשאית מורכבת, והקשר שסיפקו הגדעונים היה "סם החיים" לפעילותה, שכן השליטה ותיאום הפעולה נעשו באמצעות רשתות הרדיו שהפעילו הגדעונים.

רוב הגדעונים פעלו ברשת תחנות הרדיו ביבשה. להלן רשימת התחנות החשאיות ביבשה שפעלו משנת 1942 ועד הקמת המדינה:

מספר סידורי	המדינה	העיר	הקוד	הערות
1	לבנון	ביירות	רות	
2	סוריה	דמשק	שכנתי	
3	סוריה	חאלב	מלוניה	
4	סוריה	חומס	רבקה	
5	עיראק	בגדאד	ברמן	
6	מצרים	קהיר	גושן	
7	איראן	טהרן	אלון	
8	המדבר המערבי	יחידות עבריות		
9	איטליה	נאפולי	ליאונרד	
10	איטליה	מילאנו	ליאונרד	
11	איטליה	בארי	ליאונרד	
12	איטליה	מראנו (גבול אוסטריה)	ליאונרד	
13	איטליה	רומא	ליאונרד	
14	צרפת	פריז	יסער	
15	צרפת	מרסיי	סידני	
16	קפריסין	מחנה ב'	רייס	
17	אוסטריה	אינסברוק	קלילה	
18	אוסטריה	וינה		
19	הולנד	הבריגדה היהודית	צבעוני	
20	בלגיה	הבריגדה היהודית	יהלום	
21	יוון	אתונה	גבראל	
22	גרמניה	מינכן	סם	

מספר סידורי	המדינה	העיר	הקוד	הערות
23	רומניה	בוקרשט	מוריס	
24	צ'כוסלובקיה	פראג	פקטה	
25	יוגוסלביה	שבניק	יורם	
26	שווייץ	באזל	פנינה	קליטה בלבד
27	אנגליה	לונדון	נעמה	קליטה בלבד
28	ארצות הברית	ניו יורק	צמרת	קליטה בלבד
29	קפריסין	מחנות המעצר		
30	ארץ ישראל	כללי	ארצי	
31	ארץ ישראל	חיפה	חופי	

היו תחנות שפעלו בקליטה בלבד, כדי לא לשדר באופן בלתי חוקי. על תחילת הקמת הרשת מספרת הגדעונית מלכה רופא:<sup>57</sup> "אחרי שהצנחנים נסעו מן הארץ, עברתי לעבוד בתחנה המיוחדת בתל אביב ששכנה בבית שושנה בן-יורף, אשת אהרן בן-יורף שהיה שליח בבולגריה (כאן החלפתי את חנן שלוכאור). זו הייתה התחנה לקשר עם חו"ל. תפקידנו היה לשדר כל היום, אולי מישוהו מן הצנחנים יקלוט ויענה. קרוב לשנה שידרנו לשווא, אף פעם לא קיבלנו תשובה... בהמשך יצא לאיטליה האלחוטן משה ירושלמי (זיק). חייל בשם רענן רובינשטיין (רני)<sup>58</sup> הרכיב למענו מכשיר באיטליה. תפקידנו היה ליצור את הקשר אתו. בהתחלה הייתי רק אני משדרת. אישורים על הקליטה קיבלנו באמצעות חיילים שחזרו לחופש. כך זה נמשך עד שבאיטליה יחליטו שמבחינה בטחונית אפשר להפעיל משם את המשדר. אך לי סוף סוף זה נמאס, וביקשתי מזיק שיענה לי, והופתעתי לקבל תשובה. התרגשתי מאוד, כמעט נבהלתי, עד שבעזרת סימנים נוכחתי לדעת שאכן זיק הוא העונה. הלכתי בלילה לבשר על כך למאיר (מקשר מנהלי של האלחוטאים). מאיר לא היה בביתו, ואז הגעתי בלי נשימה לבית משה צ'רבינסקי. גם הוא היה נרגש: יש קשר עם איטליה! עניתי: שהיה כדאי לשדר שנה כדי להגיע לכך. דומני שזה היה באמצע 1945. בתחנה

57 ילידת אודסה (1915). עלתה ארצה בשנת 1922. הוריה נפטרו בגיל צעיר והיא "קבעה את מקומה" במשפחתו של איש הפלמ"ח יצחק חופי. חברת קיבוץ מעוז חיים. התגיסה ל"הגנה" בשנת 1933. בוגרת קורס ה"פלסטיין-סקים". פעלה כגדעונית בבגדאד ולאחר מכן כגדעונית במסגרת המוסד לעלייה ב' באירופה. גדעונית בספינה "יגור". נפטרה בשנת 1996.

58 יליד הארץ, 1921. למד חשמלאות בבית הספר המקצועי "מכס פיין" בתל אביב. התגיסה לפלמ"ח בראשית שנות ה-40 ושירת במחלקת רמת יוחנן. התגיסה לצבא הבריטי בשנת 1944 והוצב לחיל הקשר המלכותי. שירת בפלוגת ההובלה 544. התקין מכשירי אלחוט בספינות מפעילים באיטליה. נפטר בשנת 2013.

זאת עבדתי כל הזמן לבדי, הן בכל המשמרות והן בפענוח. גרתי בתחנה, אכלתי שם. הסיבה – מחסור באלחוטאים. חופש לנסוע למעוז [קבוץ מעוז חיים] הייתי מקבלת פעם בשלושה חודשים, לשבת אחת. אז היו מחליפים אותי אברהם תנחלסון (מפקד רשת 'תמרי' של הפלמ"ח) או מנחם יצחק (הסגן של מישה גורדין). לעיתים הייתה באה אלי לתחנה יהודית נבו, מזכירת המוסד, מכינה לי סנדביצים לאכילה בזמן השידור.... לפני כשנה.... שמעתי מרני את הסיפור של הצד השני איך שם משה ירושלמי טפח על כתפיו מרוב שמחה. לא היה להם באותו רגע מישהו נוסף להתחלק איתו בהתרגשות.<sup>59</sup>

לדברי משה ירושלמי (ירוזלימסקי), "זיק"<sup>60</sup> שכינוי המחתרתי היה "מריו"<sup>61</sup>: "יהודה ארזי החליט לעבור למילאנו שם היה מרכז הפעילות במועדון לחייל הישראלי ברחוב ציזרה קנטו 3. אנשי הקשר חיפשו מקום להקים את תחנת השידור לארץ. הוחלט על ויא אופילי 7 ו-9. בבניין אחד היה בית ספר יהודי, בבניין השני היה מחסן של הגיוינט ומטבח, ולידם הקימו את תחנת השידור. המצב במילאנו אחרי המלחמה היה קשה. הפסקות חשמל בלי סוף. המתח לא היה מספיק סדיר לשידורים.... כשהשכנים גילו יותר עניין בדיירים חובבי הרדיו, הם עברו לווילה מבודדת [בכפר] 'טרמא דה מירדולו' שהייתה שייכת לעסקן פשיסטי והוחרמה עלידי האמריקאים. המסווה הפעם היה בית הבראה לפליטים חולים. לשם כיסוי לקחו עמם עשרה פליטים<sup>62</sup>... במחצית הראשונה של הדרך קיימו האוניות [ספינות המעפילים] קשר עם תחנות סטאטיות בחוף ומשם [העברנו] את הידיעות לארץ. במחצית השנייה של הדרך עבר הקשר אל התחנות הארץ ישראליות. בעיקר קיימה רשת גדעון קשר עם תחנת דפנה שהייתה תחנת הקשר עם חו"ל. ביום ההפלגה האחרון הייתה האוניה מקיימת קשר עם תחנות שהוקמו בחוף. למרות הסכנה ולמרות הפטרולים הבריטיים בחוף לא נתפסה אף אחת מתחנות החוף."

59 עדות משנת 1969. את"ה 126.00011.

60 יליד פולין, 1917. בגיל 17 עלה ארצה עם משפחתו. התגוררו במגדיאל ולאחר מכן בתל אביב, שם למד בגימנסיה בלפור. התגייס ל"הגנה" בגיל 19. בשנת 1938 מונה ל"מפקח ארצי" בשירות הקשר. במאי 1945 נשלח לאיטליה כדי "לארגן את ענייני הקשר", והקים את רשת הגדעונים באירופה. חזר ארצה ביוני 1946 כגדעוני בספינת המעפילים "אשיהו ווג'וד" ופיקד על רשת "גדעון". עם הקמת צה"ל התמנה לפקד על רשת תח"ל עד לפרישתו בדרגת סא"ל. נפטר בשנת 1999.

61 ראיון בגיליון מיוחד של הירחון קשר אלקטרוניקה ומחשבים, בהוצאת קצין קשר ואלקטרוניקה ראשי, כרך י"ח/2 (204), אוגוסט 1987, עמ' 27.

62 גבי שריג, בספר לקסיקון למונחי קשר, הוצאת "מערכת" קיבוץ דליה, 1998, מתאר כי הקשר הפיזי מהתחנה למשרדי המוסד לעלייה ב' במילאנו היה באמצעות אוטובוס או משאית צבאית שפקדו את האזור מדי פעם. זמן הנסיעה היה שעה וחצי ("זו הייתה מהירות העברת המברקים מן התחנה לנמנע..."). תחנת הרדיו מוקמה מאחורי ארון בגדים גדול שהקיר החיצוני/אחורי לו התרומם בלחיצת כפתור.

בחורף שנת 1945 הוחלט להקים תחנת רדיו חלופית (ששמה החשאי היה "מרים") באזור "טרמא די מירדולו", מחשש כי התחנה הראשית במילאנו תיפול בידי הבריטים. נבחר מקום סמוך לעיירה קטנה בין מילאנו לאגם קומו. ערב הפעלתה פשטו עליה הג'נדרמיה האיטלקית והמשטרה הצבאית הבריטית, עצרו את הטכנאי רענן (רני) רובינשטיין ועמו עטרה בורובסקי,<sup>63</sup> שעסקו בהכנת התחנה, והחרימו את כל הציוד. בימים הבאים עצרו האיטלקים אנשי מוסד נוספים שהגיעו למקום, וביניהם הגדעונית איה פינקרפלד (מאיר).<sup>64</sup> בחקירתה העמידה איה פני פליטה פולניה חרשת אילמת, שכן לא ידעה ולו מילה אחת בפולנית. היא נכלאה בבית מעצר לפליטים וברחה משם. אנשי המוסד במילאנו, שדאגו בשל ניתוק הקשר עם חבריהם, פשטו באחד הלילות על המבנה, פרצו פנימה בנושק שלוף, הוציאו ארבעה שוטרים איטלקים בידיים מורמות, ואחרי שחקרו אותם והבינו מה קרה, נסוגו ונמלטו.<sup>65</sup>

על הפעילות בצרפת מספר הגדעוני ידידיה צפריר:<sup>66</sup> "הקמתי את תחנת האלחוט בפרבר ליד פאריז בשם סן־ג'רמן־דה־פרה, ואחרי מספר חודשים, בגלל בעיות בטחוניות, העברתי את התחנה לפרבר סמוך לה־זוינה. התחנה היתה ממוקמת בתוך בית יתומים, כולם ניצולי שואה. באחד הלילות, לאחר שסיימתי את הקשר עם הארץ, נשמעו דפיקות חזקות בדלת חדרנו. פנימה התפרצו אנשים בתלבושת אזרחית ואקדחים שלופים בידיהם. העירו אותי ואת חברי אלכס שור ועזריאל עינב, עצרו אותנו וגררונו למרכז 'הבטחון הלאומי' בפאריז. התברר שאנשיהם עקבו אחר שידורינו, קלטו את מרביתם, אולם לא הצליחו לפענח אפילו אחד מהם. הם סברו שאנו סוכנים גרמנים, שנשארו בארצם לאחר המלחמה, והעומדים בקשר עם ארץ האויב לשעבר, גרמניה. משנוכחו שיש עניין עם אנשי העפלה התרככו ולבסוף, כעבור שלושה שבועות, סוכם כי ישחררו אותנו בשני תנאים: האחד – שנפענח את המברקים שהיו ברשותם ונתרגמם עבורם, והשני – שנטפל רק בנושאי העפלה ולא

63 ילידת פולין, ניצולת שואה, נמלטה מגטו וורשה והתחזתה לארית בגרמניה. ויתרה על תורה לעלות ארצה והתנדבה לשרת במוסד.

64 ילידת תל אביב, 1925. יצאה לאיטליה כגדעונית בשנת 1945, עם תעודה מזויפת של פליטה פולניה. גדעונית בספינה "כתריאל יפה". לימים רופאה פסיכיאטרית בבתי חולים רבים ומרצה בבית הספר לרפואה בתל אביב ובבית הספר לעבודה סוציאלית באוניברסיטת בר אילן. נפטרה בשנת 2008.

65 ארכיון יד טבנקין 127-3/א3/7.

66 יליד ירושלים, 1924. התגייס לפלמ"ח בשנת 1942. עבר קורס אלחוט בשנת 1943. גדעוני בספינה "ברל כצנלסון". בינואר 1946, כשנסע מהארץ לאירופה מחופש לחייל בריטי, נעצר בידי המשטרה הצבאית הבריטית, נחקר כשלושה חודשים במחנה מעצר במדבר המערבי. הועבר למעצר בירושלים, ב"קישלה" ולאחר מכן במגרש הרוסים, ולבסוף שוחרר. לאחר קום המדינה סיים לימודי הנדסת חשמל בטכניון, שירת בחיל הים והיה נספח ימי בלונדון. לאחר שחרורו עבד כמהנדס ברפאל. נפטר בשנת 2013.

נפגע בשום דרך בממשלה הצרפתית עצמה. לאות פיוס אף צידו אותנו במכשיר קשר חדש ומשוכלל, שיאפשר לנו בעתיד התקשרות קלה ומהירה (בניגוד למכשיר שהיה בידניו קודם לכן).<sup>67</sup>

בתיקי המוסד לעלייה ב' מספר מברקים (תזכירים) הדנים בנושא, והמברק המסכם הוא:<sup>68</sup>

**3 אוקטובר 1946, שעה 1700,** לבן-יהודה [שאל אביגור] מאיתי: "פרחי [אנדרה בלומל] חיטל את ענין גדעון. נתפסו בשעת המאסר 70 תזכירים. תנאי השלטון היה שנתרגם אותם ונגלה תכנם. עשינו זאת והובטח, שמיד עם מסירת התזכירים ישוחררו העצורים. זה עמד להתקיים הבוקר. יחס השלטון אוהד ולבבי."  
 הגדעונית רות עופר (חייקין),<sup>69</sup> שכינוייה החשאי היה צפי, מספרת: "באתי לפריז [בזהות בדויה] כמה ימים לאחר תפיסת התחנה על-ידי המשטרה הצרפתית, כך שבתחילה רק קלטנו שידורים מארצות אירופה והארץ וכשנמצאה דירה מתאימה התחלנו גם לשדר. מכיוון שבפריז היה מרכז עלייה ב' והבריחה, היינו עמוסות בעבודה רבה, כי היינו רק שתי אלחוטניות – שרה סלוצקין (זיבנר)<sup>70</sup> ואני... בפריז היה עלינו להעביר את התחנה כל חודשיים בערך בגלל החשש להיתפס על-ידי המשטרה שחיפשה תחנות זרות בלתי ליגליות, בעיקר נאציות, שהופיעו בפריז. היו אלה דירות שונות ומשונות – מדירת עוני מרוד ללא חימום ועד דירות פאר..."<sup>71</sup>  
 הגדעוני אברהם (מיקן) בכר<sup>72</sup> סיפר בראיון בשנת 2016 כי התחנה במרסיי פעלה תחילה בארמון Château Pastre, שכונה בשם "זבולון", ולאחר מכן במחנה מזראג

67 השערים פתוחים – אסופת זכרונות, הוצאת קרן הפלי"ם, תשס"א–2001, עמ' 422–423. בספר היסטוריה על ה-DST, שירות הביטחון הצרפתי (Baumert, Philippe. Roger Wybot et la Bataille pour la D.S.T. Paris, 1975, עמ' 153–155) מתואר כי סוכני ה-DST פשטו על משדר רדיו לא חוקי בבית ילדים יהודי של תנועת המזרחי ב-19 rue de la Pièce d'Eau בפריז ב-17 ספטמבר 1946 בשעה 0700, ואסרו שלושה צעירים, שהתחזו למדריכים במוסד. לצעירים היו תעודות מזויפות והם סרבו להזדהות. הקשר של התחנה היה עם איטליה והיה חשש שהצעירים, שהיה להם מבטא זר, הם גרמנים בקשר עם פשיסטים איטלקיים. עורך הדין הציוני אנדרה בלומל, בסיוע שר הפנים אדוארד דה פרה, הבהיר שהמדובר באנשי המוסד לעלייה ב' שאינם מסכנים את צרפת. אז הושג ההסכם האמור בין בלומל לרוג'ר ויבו, ראש ה-DST, והצעירים שוחררו. המוסד התחייב לפעול בצורה זהירה ודיסקרטית, כדי לא להביך את הצרפתים מול הבריטים.

68 את"ה 524/14.

69 ילדת ירושלים, 1924. התנדבה לפלמ"ח בשנת 1944. שירתה כגדעונית באירופה (רוב הזמן – בפריז) וכאלחוטאית במטה המוסד ובמטה הכללי. גדעונית בספינה "קרב עמק איילון". חברת קיבוץ עין חרוד.

70 ילדת כנרת, 1922. התגייסה לפלמ"ח בשנת 1946 ושירתה שנתיים כגדעונית בפריז. חברת קיבוץ עין חרוד. נפטרה בשנת 2017.

71 השערים פתוחים – אסופת זכרונות, הוצאת קרן הפלי"ם, תשס"א–2001, עמ' 374–375.

72 יליד מקוה-ישראל, 1926. התנדב לפלמ"ח בשנת 1945. פעל כגדעוני במרסיי, רומא ונאפולי. גדעוני בספינות רכש. שירת בתח"ל, במשרד החוץ ובתעשייה הצבאית.

(Mazargues), שכינויו היה "מזרע". היו שם שני בניינים – בניין אחד גדול ולידו בניין קטן, בו הייתה התחנה.

הגדעוני נחום מנור סיפר על ההווי בתחנת מרסיי: "במרסיי הצטרפתי לצוות התחנה ששכנה בבית קטן בודד בשטחה של אחוזה גדולה, שידעה פעם זמנים טובים יותר. שם הרובע היה מזראג, ולכן כונה בפי כולם 'מזרע'. ההכרות עם העובדים בתחנה (מלכה רופא, זְפִי קיני, ויקו פצביץ' – כולם כבר לא אתנו) הפכה לידידות רבת שנים. אני גרתי בחדר עם מלכה ונוסף על העבודה במשמרת, היה עלי לטפל ברגלה הפגועה (היא נפגעה בתאונה בנמל טולון בעת עגינתם שם של מעפילי 'ציאת אירופה' המוחזרים לאירופה). החיים שלנו במזרע היו אפורים וספרטאנים – כמעט סגפניים. למטה בחדר האוכל עמד קרטון עם קופסאות שימורים. כל מי שנתקף רעב – בכל שעות יום או הלילה – היה ניגש, פותח קופסה ואוכל, ומשאיר את היתרה לבא אחריו. על השולחן נערם הר קופסאות פתוחות מכל הסוגים ומכל התאריכים. יום אחד בשבוע היה יום כִּיף: היינו נוסעים העירה ואוכלים שם ארוחה מבושלת 'אמיתית'. ליום ה' נכנו עוד שני אירועים מסעירים. אחד מהם היה לעשות אמבטיה בבית המרחץ הציבורי, כי מה לעשות, בוויולה שלנו לא היה קיים עוד לוקסוס כזה (במרוצת הזמן ויקו התעצבן והתקין בחצר טוש, אשר פעל רק עם מים קרים ורק הוא לבדו נהנה ממנו). אגב, בבית המרחץ היה חדר אחד עם שתי אמבטיות והתשלום עבורו היה זול יותר מאשר תמורת שני חדרים נפרדים, ועל כן נהגנו ללכת בזוגות, מלווים בקריצות עין של המפעילים. מי שעוד שמר על קצת מזומנים היה הולך לחנות התקליטים בבעלות משפחה יהודית מקומית ונהנה לשמוע איזה קונצרט... לעיתים רחוקות היינו הולכים לאופרה בעיר ובולטים שם בתלבושתנו הכמעט אחידה ממחסיני הגיוינט, מול מחלצותיהם החגיגיות של התושבים... בחיי יום יום בתחנה היו סצנות משעשעות: כאשר זְפִי היה צריך להחליף את מלכה במשמרת... זְפִי אהב מרווח ענק [במפתח המורס], וכשהוא שידר רעדה התקרה בחדר למטה, ואילו מלכה נהגה לעבוד עם מפתח סגור כמעט לגמרי. בעת ההחלפה תמיד נשמעו צעקות 'מי שוב התעסק עם המפתח שלי? בסוף כל אחד התהלך עם מברג בכיס ובא לציון גואל'.<sup>73</sup>

הגדעוני יואש (צ'אטו) צידון, שהיה גדעוני בספינה "כנסת ישראל", נטמע בין המעפילים בהגיעה לארץ ונשלח למעצר בקפריסין, מספר על התחנה החשאית במחנות המעצר בקפריסין: "הרכבתי את המכשיר בהרים, בואך טרודוס. הברחנו אותו פנימה דרך הגדר ועמו מצבר של אוטו צבאי. באותם הימים הגיעה מהארץ אחות מהממת [ראיסה, לימים רעייתו של צ'אטו] עם הוראות עבורי מדוידקה נמרי [סגן מפקד הפלמ"ח, ממקימי הפלי"ם]... שלחתי אותה לקנות כמעט את כל סוללות הכיס של קפריסין. כך היה, איפוא, מתח גבוה עבור התפעול ומתח נמוך לחמום קטודות בנורות

73 השערים פתוחים – אסופת זכרונות, הוצאת קרן הפלי"ם, תשס"א–2001, עמ' 341–348.

הרדיו. כשסוללת המכונית התרוקנה, היינו עושים מהומה ליד מכונית מכלית המים מסוג בדפורד אשר סוללתה היתה בחוץ, על מדרגת הנהג, בצד ימין, והחלפנו הסוללה. כשהמנוע לא התניע, עזרנו לדחוף ויעצנו לנהג לא לכבות בתחנה הבאה. יוסלה הובר (דרור) שזר את חוט האנטנה שלי בחבל קשור בין שני אהלים והקשר עם הארץ קם, רם וברור.<sup>74</sup>

הגדעונית ביבה (חביבה) נפחא<sup>75</sup> מספרת על התחנה החשאית במחנות המעצר בקפריסין:<sup>76</sup> "באוקטובר 1947 יצאנו בספינת הדיג 'אופיר'... אני הקשרית, מצוידת הייתי במזוודה משוכללת וגדולה מכל אלה שהיו ידועות לא מכבר. גם גנרטור מופעל בסיבוב יד היה ברשותי ומטען מצברים... נחתנו בלילה. מי בשחייה ומי בסירה קטנה שבא הוטען הציד, המכשיר ו'שאר הירקות'. הוכנסנו למחנה הקיץ דרך מנהרה משוכללת, ששירתה אותנו באמונה כל הזמן.<sup>77</sup> התמקמתי באוהל שהיה חבוי בו סליק של מכשירים מפורקים, ששימשו לקשר עם הארץ בתקופה קודמת. הקשר הזה נפסק והיה צריך להקימו מחדש. הייתה שם גם אנטנה נפלאה, שזורה בחבל שמתוח היה מעל כמה אוהלים. גדעונים ותיקים שנודמנו לא הצליחו לנחש היכן מסתתרת כאן האנטנה. מיד עם בואי ניסיתי להתקשר עם הארץ, כפי שסוכם. יוספלה, מפקד הגדוד שחכה לנו כאן סובב את גנרטור היד. אני שמעתי היטב את קריאתם אך הם לא שמעו את תשובתי.... השגנו מצברים. אף על פי שהמועד המוסכם חלף, הצלחתי להשיג קשר באמצעות סיסמת הקסם 'מלפפון חמוץ'... מסובך היה להטעין את המצברים.... במחנה שלנו לא היה חשמל. מעבר לגדר, במחנה עובדי הגיוינט היה חשמל. באחד הלילות, כשלא היו אנשים במקום, הצלחנו לחבר את המטען שלנו לרשת החשמל של משרד הגיוינט, ומאז התקיים הקשר ללא תקלות"

לדברי הגדעוני אורי גורן: "הרשת התנהלה בצורה מאוד מסודרת עם תחנה מרכזת בארץ... בימי המדינה שבדרך הייתה תחנת השידור של רשת הגדעונים בארץ בבית משפחת אברהם בן-יוסף (לימים מנכ"ל משרד הביטחון), בקומה השנייה במעונות עובדים ח' בשדרות נורדאו בתל אביב"... "האלחוטן בצד השני היה מזהה לא רק את הצליל האופייני של המשדר אלא גם את אופייני השידור של המפעיל הנגדי, והיה מסוגל ברוב המקרים לדעת מי הוא. נוצרה גם מעין גאוות יחידה ואחוות אלחוטנים שנשמרה עד עצם היום הזה."<sup>78</sup>

74 השערים פתוחים – אסופת זכרונות, הוצאת קרן הפלי"ם, תשס"א–2001, עמ' 416–419.  
75 ילידת חיפה, 1922. בוגרת בית הספר הריאלי. חברת קיבוץ מעגן מיכאל. התנדבה לפלי"ם. נפטרה בשנת 2012. אחיה דוד נפל עם כ"ג יורדי הסירה במאי 1941.  
76 אי"ט 12-4/43/10.  
77 מקיץ 1947 עד ראשית שנת 1949 נחפרו במחנות הקיץ והחורף בקפריסין שבע מנהרות. שתיים מהן נתגלו בידי הבריטים.  
78 ראיון שפורסם בגיליון מיוחד של הירחון קשר אלקטרוניקה ומחשבים, בהוצאת קצין קשר ואלקטרוניקה ראשי, כרך י"ח/2 (204), אוגוסט 1987, עמ' 39–42.



גבי שריג כותב<sup>79</sup> כי במהלך מלחמת העולם השנייה הופעלה מרכזת רשת גדעון מתחנת "שושנה" ברחוב הירקון 256 בתל אביב, בדירה של משפחת בן יוסף, וכי אחרי השבת השחורה הופעלה המרכזת משדרות קק"ל 66 (כיום שדרות בן-גוריון) בתל אביב, בדירה שהייתה שייכת לדב הוז. במהלך שנת 1948 הופעלה רשת גדעון מתחנת הקליטה "דפנה" בפנסיון ברנדשטטר ברחוב הירקון בתל אביב (מול המטכ"ל, ששכן אז ב"בית האדום" ברחוב הירקון), והמשדר היה במחנה "יונה" ברחוב הירקון (כיום מתחם מלון הילטון).

משה ירושלמי, "זיק", סיפר בראיון בשנת 1965 כי לאחר מלחמת העולם השנייה הופעלה תחנה בשם "דפנה" בדירה ברח' ז'בוטינסקי בתל אביב, שעברה לאחר זמן לדירה ברחוב שיינקין בתל אביב. בתקופת הרכש הופעלה תחנה בכרמל הצרפתי בחיפה, בשם "שושנה".

מעניין לעיין בפירוט ההוצאות החודשיות של תחנת גדעון בקהיר, בחודש יוני 1946, כאשר הסכומים הם בלירות מצריות:<sup>80</sup>

10	שכ"ד למגורים
18	כלכלה
2	כביסה
2	עיתונים
8.5	פגישות מחוץ למקום העבודה
3	הוצאות לציוד הדירה
5	נסיעות, פגישות ועוד
2	אספקה קטנה
3	תשלום למשרד ו"בקשיש"
2	הוצאות נסיעה לא"
55.5	סה"כ הוצאות לחודש

הקשר לארצות הברית היה קשר חד סיטרי (שידור ללא מענה), כאשר שידורי מורס מהארץ נקלטו בניו יורק מאמצע שנת 1941. בפברואר 1947 הוקם קשר דו סטרי מהארץ לניו יורק בידי חובבי הרדיו האחים ראובן והרמן גרוס בסטיטן איילנד,<sup>81</sup> אך השלטונות

79 בספר לקסיקון למונחי קשר, הוצאת "מערכת" קיבוץ דליה, 1998. עמ' 449, 450.  
80 גבי שריג, הגדעונים באניות ההעפלה, המרכז לתולדות כוח המגן – "ההגנה" יד טבנקין, 1988, עמ' 52.

81 במלחמת העולם השנייה, ראובן גרוס שירת בצבא האמריקאי והרמן גרוס שירת בצי האמריקאי. עם שחרורם הם עמדו בבחינות וקיבלו רישיונות חובבי רדיו (ראובן – W2OXR; הרמן

איתרו את השידור מתחילתו וסגרו אותו תוך מספר חודשים. בהתערבות מנהיגים ציוניים לא ננקטו צעדים של ממש כנגד השניים, ורישיונות חובבי הרדיו שלהם הושעו לשישה חודשים בלבד.<sup>82</sup>

(W2YHO). הם הפעילו את התקשורת כשהם מתחזים לחובב הולנדי באות הקריאה PA0CD, ובארץ התחזו לחובב יווני באות הקריאה SV9CD. ראובן גרוס התנדב לחיל האוויר במלחמת השחרור ואחריה חזר לארצות הברית, שם למד עריכת דין. עם הזמן חזר לישראל והיה בעל רישיון חובב רדיו ישראלי באות הקריאה 4X4CY. נפטר בשנת 1978. הרמן גרוס היה איש עסקים.

82 ריאיון מוקלט. ראו <https://www.youtube.com/watch?v=ieACQea-OY4> ו-<https://www.youtube.com/watch?v=K1iPS494HL8>

## פרק ה

# ההעפלה מארצות האיסלאם

### 5.1 ההעפלה היבשתית

המוסד לעלייה ב' עסק גם בהעפלה מארצות האיסלאם – סוריה, עיראק, אירן, אלג'יריה, מרוקו ולוב. בדרך זו הגיעו לארץ כ-12,000 מעפילים – חלקם מיהודי מדינות ערב ואירן וחלקם יהודים שנמלטו מאירופה דרך רוסיה ואירן. ההעפלה מאירופה התנהלה רובה ככולה בדרך הים. רוב האניות נתפסו בידי הבריטים, והמעפילים גורשו לקפריסין. בכך הושג הישג מדיני רב חשיבות של העלאת נושא העלייה החופשית של ניצולי המחנות לארץ ישראל על סדר היום הציבורי הבינ-לאומי.

המצב בארצות האיסלאם היה שונה. ההעפלה הייתה לא רק כניסה בלתי ליגאלית לארץ, אלא גם יציאה בלתי ליגאלית מארץ המוצא. מארצות המזרח התיכון הקרובות (סוריה, לבנון, עיראק, מצרים ולוב) הייתה ההעפלה עד הקמת המדינה בעיקר יבשתית, ורוב המעפילים הצליחו להגיע בשלום למחוז חפצם. בדרך כלל הייתה ההעפלה ברכב עד סוריה או לבנון, ומשם ברגל לארץ ישראל.

ספינות מעפילים בודדות העלו ארצה בשנת 1947 מעפילים מצפון אפריקה (אלג'יריה, מרוקו, תוניסיה), שהתרכזו במחנות מעבר באלג'יר. בשנת 1947 עלו כ-900 מעפילים בשלוש הפלגות.<sup>1</sup>

מבצעי העלייה מסוריה התמקדו בהבאת נוער חלוצי וילדים. עיקר המעפילים מסוריה הגיעו בנסיעה ברכב למקום שנקבע מראש, ומשם נעו רגלית בקבוצות קטנות שהובלו בידי סיירי הפלמ"ח – חברי "החוליה היבשתית" – שהובילו לארץ שיירות

1 העפלה ימית התקיימה גם מחופי צפון אפריקה, בשתי דרכים: האחת בספינות של המוסד לעלייה ב', כגון הספינות "יהודה הלוי", "שיבת ציון" ו"הפורצים" שהפליגו במחצית השנייה של שנת 1947. שתי הספינות הראשונות נתפסו והמעפילים גורשו לקפריסין. הדרך השנייה נעשתה באניות צרפתיות מאלג'יריה לצרפת, ומשם בספינות מעפילים לארץ-ישראל. גם מלוב וממצרים הגיעו יהודים לאיטליה ולצרפת, ומשם המשיכו בספינות מעפילים לארץ ישראל.

במספר נתיבים: מדמשק לקונייטרה, לכיוון בית המכס שעל גשר בנות יעקב, ממנו לאגם החולה ומשם בסירות עץ לקיבוץ חולתה; מדמשק לבניאס, ומשם לקיבוצים דן וכפר סאלד; מביירות דרך מארג' עיון או נבטיה לקיבוץ כפר גלעדי. ההליכה של מספר קילומטרים בדרך לא דרך ולעתים במזג אוויר סוער הייתה קשה. רבים מהעולים נשאו עמם תינוקות וילדים קטנים.

חלק ניכר מהמעפילים מאיראן ומעיראק הוברח בשיירות צבאיות מדומות, בידי פלוגות ההובלה העבריות שפעלו בעיראק. בשנת 1947 הובאו כ-100 מעפילים מעיראק גם דרך האוויר – בשני מטסים של מטוס קומנדו C46 עם טייסים אמריקאים – שהמריא מבגדאד ונחת בשדות יבנאל.<sup>2</sup>

הגדעונים הפעילו לצורכי המוסד לעלייה ב' תחנות קשר בבגדאד, דמשק, חאלב, חומס, טהרן, ביירות וקהיר, כאשר בגדאד הייתה התחנה המרכזית בפעילות זו. בצפון אפריקה לא הופעלה תחנת אלחוט.

הגדעונית רבקה כשדן, שכינוייה המחתרתי היה "ז'וספינה"<sup>3</sup>, מספרת:<sup>4</sup> "בסוף ספטמבר 1945 בהיותי בחופשת החגים בארץ ישראל [אחרי תקופת שירות בדמשק], נקראתי למשרד 'המוסד' על הגג הידוע [רח' אלנבי 113, תל אביב]. ישבו שם שאול [אביגור], דודקה נמרי, גרישא שנקמן ויאני אבידוב אנשי 'המוסד', ושם הוטל עלי תפקיד הפעלת המשדר בביירות. היות והייתי חדשה בעיר ביירות, עדיין לא דבק בי חשד כלשהו, לעומת שליחים אחרים שהיו ותיקים בביירות, והיו נתונים כבר תחת עיניהם הפקוחה של בלשי המשטרה, ולא ניתן לסכנם בנושא מסוכן כהפעלת מכשיר אלחוט.... לאחר פגישה זו זומנה לי פגישה עם יגאל פייקוביץ-אלון מפקד הפלמ"ח, ושם בהומור האופייני ליגאל, הוא הבטיח שאם אאסר, הוא יבוא עם כל הפלמ"ח לשחררני...הייתי ריאלית... מהארץ הגיע מכשיר אלחוט שהיה מוסווה כרדיו ביתי. חזרתי מחופשת מולדת, ראשית אוקטובר 1945.... בשלב הראשון בביירות הוקמה התחנה בביתו של אחד מאנשי 'המוסד', שהיה מנהל חברת 'פלתורס' בביירות. זו הייתה הסוואה טובה. הבית היה נאה ובו שני אגפים, אני גרתי בדירתו באגף נפרד,

2 מבצע "מייקלברג" (או מבצע "כנף"). זה היה המבצע המסובך, המסוכן והמרשים בתולדות ההעפלה מארצות האיסלאם. המבצע מתואר בפרוטרוט בספרו של שלמה הלל, רוח קדים, הוצאת ספרית יהודה דקל, תשע"ג-2013. שלמה הלל, לימים שר הפנים, שר המשטרה ויו"ר הכנסת, היה פעיל בולט בהעלאת יהודים מארצות ערב.

3 ילידת ראש פינה, 1922. למדה בסמינר למורים "בית הכרם" בירושלים. חברת קיבוץ כברי. שירתה משנת 1944 בדמשק ובביירות, שם ארגנה פעילות חינוך והעפלה. חזרה ארצה בשלהי שנת 1946 והשתתפה בהקמת אחת עשרה הנקודות בנגב. בשנת 1947 יצאה בשליחות חינוך והעפלה באלג'יריה. לימדה גיאוגרפיה במכינות האוניברסיטה העברית בירושלים ואוניברסיטת תל אביב. נפטרה בשנת 2009.

4 רבקה כשדן, גדעונית מעבר להרים, הוצאת המרכז לתולדות כח המגן – "ההגנה" ע"ש ישראל גלילי, יד טבנקין, 1993.

כמורה ששכרה דיור נאה בביתו. המכשיר היה מוסווה כרדיו, שבו טבלה של תחנות בצידו הקדמי, ואילו בצידו האחורי היו מתחברים המתקנים לשידור וקליטה. כמובן שחלקים אלה היו מוסתרים כל שעות היממה בסליק מתוחכם, ורק בשעות השידור היו מוצאים מן המחבוא. כמו כן היו לי גבישים המתחברים למכשיר, לקיים את עוצמת השידור והקליטה הדרושים. בשעות פעולה היה המכשיר מחובר אל החשמל הכללי בדירה, ולא הפעלתי מעולם מצבר חשמלי, כדי שאם תקרה הפסקת חשמל כללית באזור מגורינו, לא ישמעו צלילים וקולות של נקודות וקווים העשויים להסגיר ולאתר תחנות, וכבר ידוע שקרו דברים מעולם. ואולם אם אנו קשורים לחשמל הכללי הפסקת החשמל תגרום לדומיה, ויפחתו הסיכונים לאיתור מקום השידור.

הסליק לחלקי המשדר היה בפטיפון, הבנוי כארון נאה עם פיתוחים ופוליטורה. הלוח שעליו מניחים את התקליטים היה מחובר בארבעה ברגים אל ארון הפטיפון. שלושה ברגים קוצצו ורק חלקם העליון המבריק נותר כלפי חוץ, ורק בורג אחד שלם חיבר את הלוח אל הפטיפון, ואותו אפשר היה לשלוף בעזרת מברג קטן שהיה בתיקי, צמוד לנרתיק העט־נובע. מתחת ללוח פטיפון זה היו מונחים אביזרי השידור. במהירות הייתי מוציאה אותם מן הסליק, מחברת אל גב מקלט הרדיו, את מפתח המורס ואת האוזניות ואת הגביש, ובגמר השידור והקליטה מחזירה אותם למקומם. הלוח על הפלטה לתקליטים היה סוגר על הסליק, ומראהו היה רגיל ותמים. מעל הלוח ניצבה תיבת סגירה של פטיפון רגיל בצורת ארון קטן, ועליו היה מוצב תמיד אגרטל עם פרחים, דבר טבעי בחדרה של בחורה צעירה. אולם בבניין זה שהיה במרכז העיר ביירות, לא היו תנאים להצבת אנטנה גבוהה, הדרושה לשידור וקליטה טובים. צביקה בית־דין<sup>5</sup>, איש הגנה ופלמ"ח, טכנאי אלחוט מן המוכשרים, נשלח לביירות למספר ימים במסווה של חייל בריטי, והתקיין את המשדר בבניין. הוא משך אנטנה ארוכה מגג הבניין של דירתנו לגג הנמצא במקביל לדירה מעבר לרחוב. הדבר לא עורר תשומת לב, כיוון שחוטים רבים היו מחוברים לבניינים ובין הבניינים באותו אזור...

מתקשרת הייתי פעמיים ביום: בפעם הראשונה בשעות הצהריים, על מנת להודיע מועד צאת המעפילים בלילה, ולאיזה נקודת גבול יגיעו, כדי שחוליות הפלמ"ח יחכו שם לשיירת המעפילים המגיעה. ולמחרת בשעה שש בבוקר הייתה שעת ההתקשרות השנייה, על מנת לקבל מידע שאכן השיירה עברה את הגבול בשלום והועברה ליעדה. בשעה שבע בבוקר היה מגיע יהושע בהר"ב לקבל המידע. כשיהושע נעדר מביירות, היה מגיע חבר תנועה ועובד מסור בהעפלה שרל שחורי. הם היו מצלצלים את סימן

5 יליד הארץ 1924. בוגר המחזור הראשון בבית הספר הימי בחיפה, במגמת אלחוט. מהטכנאים הבכירים בשיירות הקשר. על שמו כונה משדר מחתרתי בשם "צבר" (צבי בית־דין רדיו). הוא זה שייצר את מכשיר ה"אמבסדור" (מקלט ביתי בתוכו הוטמע משדר מורס). שירת בצה"ל כטכנאי קשר ראשי בחזית הצפון ובחיל הים. נפטר בשנת 1971.

האות 'ד' היינו קו, נקודה, נקודה. זה היה סימן שיכולה אני לפתוח את הדלת ללא חשש. הייתה לי תחושה טובה, שלא יאונה לי כל רע. הייתי מוסווית היטב כמורה בתלמוד־תורה, היה לי דרכון ואשרת שהייה בביירות, ואכן בוקר בוקר בשעה שבע וחצי, הייתי יוצאת מביתי עם תיק עור של מורה (עוד לא היו תיקי פלסטיק), וחבילת מחברות מתוקנות בידי ופוסעת לתומי לבית הספר ליום הוראה רגיל....

הנה בוקר אחד, בסוף דצמבר 1945, לאחר שסיימתי את ההתקשרות בשעה 0645 – נשמעו צלצולים בדלת הדירה. לנשטיין שכני איש המוסד היה באותם הימים בשליחות לטהרן. הייתי לבדי בדירה, לבושה ומסודרת. הצלצולים לא תאמו את האות 'ד'. מיהרתי להטמין את המשדר והאוזניות בסליק, הצבתי את האגרטל על הפטיפון וניגשתי לפתוח את הדלת בתחושה קשה (קשה לתאר איזה מחשבות חלפו במוחי באותן השניות), ואכן ראיתי לפני קצין משטרה צרפתי ושני ג'נדרמים מקומיים (הצרפתים סייעו בהקמת מוסדות הביטחון במדינה הצעירה, עם מעבר לבנון לעצמאות). שאלתי אותם מדוע העירו אותי בשעה כה מוקדמת בצלצולים הרבים בדלת? ואני הרי מורה, וצריכה להיות במקום עבודתי רק בשעה שמונה בבוקר? לבקשתם הוצאתי את דרכוני מהתיק. הם החלו לשאול האם גר בביתי קצין צרפתי החשוד בעיניהם בזיוף כספים? הבינותי שזו רק אמתלה לערוך חיפוש בדירתי, הכחשתי כל קשר לקצין צרפתי כל שהוא, הם שהו בחדר הכניסה ותבעו להיכנס לדירה. הם חיפשו בין הכורסאות, הספות והעציצים בסלון, ואח"כ נכנסו לאגף בו גרתי, חיפשו בארונות בספה ובמרפסת. פתחו את דלתות ארונות הקיר, אבל אל הפטיפון התמייס עם הפרחים לא ניגשו, גם ברדיו 'היפה' שעמד על שולחן תואם לא נגעו. לאחר החיפוש ביקשו את סליחתי והסתלקו. שעה זו של החיפוש, הייתה מן השעות הקשות שעברו עלי. עדיין אני תוהה איך עייתי ארשת של קור רוח באותם רגעי החיפוש, איך נזפתי בהם על הפרעתם לי בבוקר השכם, כאשר לפני יום עבודה ארוך וקשה...

החלטנו בו במקום שאנו מודיעים לארץ על הפסקת הקשר לתקופת־מה, כי עלינו להחליף דירה. חששנו שקיים מעקב אחרי השידורים מן הדירה, ובעזרת מכשירי איתור ניידים, יצליחו לאתר את תחנת האלחוט שלנו.... חיפשנו דירה חדשה... ברחוב עבדול־עזיז הניצב לאוניברסיטה היו חווילות יפות וגינות סביב. ברחוב זה שכנה גם השגרירות הבריטית בבניין בן ארבע קומות. בשתי הקומות הראשונות שכנה השגרירות הבריטית, בקומה השלישית גר בעל הבית... הקומה הרביעית, קומת הגג הייתה יותר קטנה, ועמדה להשכרה. סקרנו דירה זו והחלטנו שהיא 'תואמת' את צרכינו. דירת גג כלשעצמה, היא אתר קליטה ושידור נוח. נוסף על כך התנוסס על הגג תורן גבוה עליו מונף בימי חג ומועד הדגל הבריטי.... החלטנו לשכור את הדירה... כאשר נסתיים שיפוץ המשדר [שנשלח חזרה לארץ] ... נשלח מהארץ מנחם קלר,<sup>6</sup> חבר

6 יליד ראש פינה, 1912. הדריך בקורס הגדעונים "זבולון" במרסיי. גדעוני בספינות המעפילים "פרוסולה", "טייגר היל", "גאולה" ו"חיים ארלוזורוב". נפטר בשנת 2002.

קיבוץ כפר גלעדי, נכד למייסדי ראש פינה, שהיה טכנאי אלחוט בהגנה, וידע להתקין אנטנות ולטפל במשדרים.... הוא נצטווה לבוא למפקדה, ולקבל קיטבג של המשדר עם חלקיו, ולהעבירם לביירות, כשהוא נוסע בזהות מזויפת של חייל בפלוגת נהגים וחוזר לביירות.... למחרת נפגשתי עם מנחם קלר, סילקנו את מדי הצבא הבריטי והלבשנו את מנחם חליפה נאה שהוכנה עבורו, ובעזרת עניבה תואמת וקצת ברילנטין בשערות – הוא הפך מחייל בריטי לטיפוס ביירותי שאינו מעורר תשומת לב.... כאשר בא מנחם קלר לדירה להתקין את המשדר והאנטנה, פרץ בצחוק אדיר, נהנה לראות היכן ישכון משדר החבורה הציונית. גם לו נראה זה סידור בטוח, וכולנו חשבנו שהבריטים בחלומותיהם הפרועים ביותר, ודאי שאינם משערים, שמוט הדגל שלהם משמש את המשדר של ההעפלה, ההגנה והפלמ"ח. מנחם... השתלשל מהחלון אל הגג, קשר את קצה האנטנה האחד לתורן הדגל, ואת הקצה השני חיבר לדירה ולמכשיר.... בדירה פעלה התחנה חודשים רבים, ומלאה את יעדיה.... בשידורי השתמשתי במפתח ובצופן שהיה ידוע רק לשני עובדים בתחנה המרכזית של האלחוט בתל אביב, ומדי פעם היינו משנים את המפתח.... את 'המפתחות' והקודים היה עלי לזכור בעל פה. אסור היה לי להחזיק עמי בכתב דבר הנוגע לתהליך השידורים... לאחר שידור מברק, שאותו הייתי מנסחת ומצפינה בכתב, הייתי שורפת את הנייר שעליו נכתב המברק, ושוטפת את האפר באסלת השירותים. בדירתי לא היה שום חומר כתוב שעשוי היה להסגירני. נקטנו בכל אמצעי הזהירות כי ידענו את מר גורלנו אם ניתפס בפעולה.... דבר קיומה של התחנה בביירות נשמר בסוד כמוס. "באפריל 1946 נאסרה הגדעונית רבקה בידי הבולשת בבית הספר בו לימדה, נחקרה, ונדרשה לעזוב את לבנון תוך 24 שעות. הגדעוני יוסף לזרובסקי, שכינויו המחתרתי היה "אבו זאכי"<sup>7</sup> מספר על שירותו בביירות:<sup>8</sup> "גרתי בדירה של אשה צרפתייה שהשכירה חדרים לסטודנטים. בחדר נוסף התגוררו שני סטודנטים נוספים. יום אחד הגיעה לדירה משטרה וערכה חיפוש. הסתבר ששני הבחורים הללו עסקו בהברחות בלתי חוקיות. המשטרה זימנה גם אותי לחקירה. ידעתי שהדבר יביא לחשיפתי המידית, מאחר וכל תעודותי היו מזויפות. למזלי לבעלת הדירה היו קשרים עם גורמים במשטרה, וכך ניצלתי". ומוסיף לספר על שירותו בחאלב: "בעיר חאלב שבצפון סוריה הודבקה לי זהות של חייל ערבי, במדי הצבא הבריטי, בשם סלים עיסמאיל מט'ר... שכרתי חדר בדירה לא גדולה בחאלב.

7 יליד חברון, 1923. ניצול הטבח בחברון (מאורעות תרפ"ט). למד בירושלים. התגייס ל"הגנה" בשנת 1938. בשנת 1941 הוכשר כאלחוטן ולאחר מכן שירת בדמשק, חאלב וביירות. בשנת 1946 הוצב בגדעוני באירופה. גדעוני על הספינות "הגריטה סאלד", "אף על פי כן" ו"טירת צבי". התגייס לצה"ל והיה קצין קשר בחיל הים. בשנת 1950 הקים תחנת אלחוט חשאית במצרים. היה בכיר בשב"כ. נפטר בשנת 2010.

8 ראיון בגיליון מיוחד של הירחון קשר אלקטרוניקה ומחשבים, בהוצאת קצין קשר ואלקטרוניקה ראשי, כרך י"ח/2 (204), אוגוסט 1987, עמ' 47.

מאותה דירה הפעלתי תחנת אלחוט (מכשיר הקשר הוסווה בתוך רדיו ביתי). ביקשתי מבעלת הבית לא להכניס איש לחדרי, בטענה שיש שם דברים יקרי ערך. את הקשר הראשון קבעתי לשעה 3 בלילה. לקחתי את מפתח המורס והתחלתי לקרוא לארץ. מאחר והמכשיר הרעיש מאוד, נאלצתי לשים עליו כר שינה... כך שידרתי מידי לילה לארץ. כמה ימים אחר כך נגשה אלי בעלת הבית ושאלה: 'מדוע אתה קורא כל כך הרבה בלילה?' הסתבר שתצרוכת החשמל עלתה מעל ומעבר לממוצע, מאחר ומכשיר המורס צרך הרבה חשמל. הגענו להסכם בינינו שאני אשלם עבור חשבון החשמל.<sup>9</sup>

העלייה העיקרית ממדינות האיסלאם לישראל התקיימה לאחר קום המדינה. תופעה בולטת, נדירה בהגירות מודרניות, הייתה עליית הרוב המוחלט של יהודי שלוש תפוצות, עיראק, תימן ולוב, תוך זמן קצר: קהילת לוב, שמנתה 38,000 יהודים והייתה אז בשלטון בריטי, עברה כמעט בשלמותה לארץ בשנים 1949 ו-1950, בהפלגות דרך איטליה.<sup>9</sup> במבצע "עזרא ונחמיה"<sup>10</sup> שהחל באפריל 1950 והסתיים בינואר 1952, עלו מעיראק ארצה 120,000 יהודים, בטיסות מבגדאד לקפריסין ומשם ללוד, ואחרי מבצע זה נותרו בעיראק אלפים בודדים של יהודים. במבצע "על כנפי נשרים" עלו מתימן ומעדן 50,000 יהודים.

בשנות ה-50, בפעילות "המסגרת" (מחתרת יהודית בצפון אפריקה) עלו ארצה אלפים בודדים מיהודי מרוקו. העלייה הגדולה מצפון אפריקה הייתה בשנות ה-50 וה-60, כשהיה ברור שמדינות צפון אפריקה עומדות ליזכות בעצמאות ושהשלטון יעבור מידי הצרפתים לידי התושבים המוסלמים. במבצע "יכין", שהחל בנובמבר 1961 ונמשך עד 1964, עלו ממרוקו כ-80,000 יהודים.<sup>11</sup>

רוב יהודי מצרים, שרכושם הולאם, עלו ארצה בנובמבר 1956 עד יוני 1957.

- 9 לוב הייתה בשליטה בריטית עד שיצאה לעצמאות בשנת 1951. העלייה ההמונית מלוב החלה בראשית שנת 1949. חלק גדול מיהודי לוב הפליגו בספינות "אילת" ו"תיאודור הרצל", בקו ישיר בין טריפולי לחיפה.
- 10 המבצע התאפשר לאחר שממשלת עיראק הסכימה להתיר יציאת יהודים מעיראק. רכוש היהודים שיצאו הוקפא ונתינותם העיראקית נשללה.
- 11 מבצע "יכין" התאפשר לאחר הסכם חשאי בין מדינת ישראל לחסן השני, מלך מרוקו, שהרשה ליהודים לעזוב את מרוקו בתנאי שיעדם המוצהר אינו ישראל והגוף שמטפל בהגירתם לא יהיה גוף ציוני. ממשלת ישראל שילמה 50 דולר עבור יציאתו של כל יהודי. נזכיר את טביעת הספינה "אגוז", שהבריחה עולים מחוף אל-חסימה בצפון מרוקו לגיברלטר וטבעה בסערה עזה מול החוף המרוקני, בינואר 1961 (כל 44 העולים שהפליגו בספינה ושלושה אנשי צוות ניספו. הקברניט הספרדי ואחד המלחים ניצלו) ואת חברנו חיים צרפתי ז"ל שהיה אלחוטן הספינה, עמד בדבקות על משמרתו, שידר קריאות מצוקה עד הרגע האחרון וירד עמה למצולות. חיים נולד בפאס, מרוקו, בשנת 1932, עלה ארצה בשנת 1951, התגייס לחיל הקשר, עבר קורס קציני קשר והוצב בחיל האוויר. השתחרר בשנת 1954, עבר לקיבוץ עין יהב ובשנת 1956, אחרי מבצע קדש, התנדב למבצע הצלת יהודי מרוקו. ראו ספרו של שמואל שגב, **מבצע יכין**, הוצאת משרד הביטחון, תשמ"ד-1984.



המשורר חיים חפר שירת בשנים 1944-1945 בחולית פלמ"ח שעסקה בהעפלה יבשתית מסוריה ולבנון, ובהשפעת רשמיו כתב אז את השיר "בין גבולות", שביטא רגשות של רבים והפך למעין "המנון" ההעפלה. לחן השיר הוא לחן רוסי ידוע:<sup>12</sup>

בין גבולות, בין הרים, ללא דרך,  
בלילות חשוכי כוכבים –  
שירות של אחים, בלי הרה,  
למולדת אנו מלויים.

לעולל ולרה –  
שערים פה נפתח.  
למה ולזקן –  
אנו פה חומת מגן!

אם השער סגור, אין פותח –  
את השער נשבר ונתץ.  
כל חומה בצורה נגח,  
וכל סדק נרחיב ונפרץ.

לעולל ולרה –  
שערים פה נפתח.  
למה ולזקן –  
אנו פה חומת מגן!

שירה, אל בכי ואל צער.  
השען על זרועי, סב זקן  
גם לזה שסגר את השער  
יום יבוא של נקם ושלם!

לעולל ולרה –  
שערים פה נפתח.  
למה ולזקן –  
אנו פה חומת מגן!

## 5.2 הגדעונים בעיראק

סיפור הגדעונים בעיראק הוא פרשה יוצאת דופן, שכן משנת 1945 הוא התבסס על הכשרת צעירים בני המקום, פעילים בתנועה הציונית, כאלחוטנים.

12 לחן לשיר לכת רוסי פטריוטי, שחובר בשנת 1912 בידי המלחין הרוסי וסילי איבנוביץ' אגפקין.  
ראו <https://www.youtube.com/watch?v=JIK37afEvLc>

בהפעלת תחנת קשר חשאית בעיראק היה סיכון אישי גבוה במיוחד, שכן לו היה נתפס גדעוני בידי השלטונות, הוא היה נחקר בעינויים קשים ומוצא להורג בתלייה. מסיבה זו פעלו הגדעונים כ"מחתרת בתוך מחתרת", תוך מידור מוחלט ממשפחותיהם ומהחברים בתנועת "החלוץ", התנועה הציונית בעיראק. המידור היה עד כדי כך, שאחד הגדעונים, יצחק סייג (צאיג), גורש מתנועת החלוץ מאחר שלדעת ההנהגה לא הקדיש מספיק מזמנו לתנועה. הסיכון הרב והנידוי מהחברים היו קושי מהותי לגדעונים, שפעלו בהתמדה ובמסירות רבה מהכרת כובד האחריות של משימתם, ונדרשו לתעצומות נפש, בגבורה של ממש, כדי להמשיך לפעול.

מרדכי בן פורת, שליח המוסד לעלייה ב' לעיראק, מספר בספרו **לבגדאד וחזרה:**<sup>13</sup> "עם בואם של השליחים הראשונים לעיראק היה ברור שהם לא יוכלו לקיים פעילות ראויה לשמה בלי קשרי אלחוט קבועים ושוטפים בינם לבין שולחיהם בארץ. הרי מישוה חייב היה לקבל מהם את הדיווחים על המצב בעיראק ולתת להם את ההנחיות לפעולה." בשנת 1942 ניסו לקיים קשר חד-סיטרי (האזנה בעיראק לשידורים מהארץ) בעזרת אלחוטאי ארצישראלי ששירת בצבא הבריטי בבגדאד,<sup>14, 15</sup> אך התברר מיד "שאי-אפשר להשתית קשר על טובות או על רצון טוב... מה עוד שקשר רצוף היה הכרחי. בדצמבר 1942, בעת ביקורו של שאול אביגור (מאירוב) בבגדאד, הוחלט להקים שם תחנת אלחוט של המוסד לעלייה ב'. מוניה מרדור הוא שהביא לבגדאד את מכשיר הקשר,<sup>16</sup> וכעבור זמן-מה, באפריל 1943, הגיעה לבגדאד מלכה רופא, האלחוטאית, חברת קיבוץ מעוז חיים, בתחפושת של חייל... הועלה רעיון, שאיש מקומי, חבר תנועת 'החלוץ', ייצא לארץ ישראל, יוכשר לשמש אלחוטאי, והוא שיופקד על הפעלת המכשיר בבגדאד. וכך

13 מרדכי בן-פורת, **לבגדאד וחזרה: סיפורו של מבצע עזרא ונחמיה**, ספרית מעריב, תשנ"ו-1996. מרדכי בן-פורת נולד בבגדאד בשנת 1923, ועלה לארץ בשנת 1945 (מסע של חודש דרך סוריה ולבנון עד לכפר גלעדי). היה פעיל בעיראק בתנועה הציונית "החלוץ". התגייס להגנה. השתתף במלחמת העצמאות כמפקד פלוגה. בשנת 1949 נשלח על-ידי "המוסד לעלייה ב'" כדי לארגן את הבריחה מעיראק לעבר פרס, ומצא את עצמו מארגן את מבצע העלייה הגדול בהיסטוריה היהודית, הוא מבצע "עזרא ונחמיה". נעצר ארבע פעמים על-ידי השלטונות העיראקיים (בשנים 1950-1951). לאחר עליית חומייני לשלטון באירן, בשנת 1979, נשלח לאירן כדי לסייע ליהודים לצאת מהמדינה. נבחר לראש מועצת אור יהודה, היה חבר כנסת ושר בלי תיק. בשנת 2001 הוענק לו פרס ישראל על מפעל חיים, תרומה מיוחדת לחברה ולמדינה. יו"ר המרכז למורשת יהדות בבל.

14 המדובר בגדעוני נחמן (בוב) בורשטין.

15 השליח הראשון של המוסד לעלייה ב' לעיראק, בשנת 1942, היה אנצו סרְנִי, שפעל בבגדאד במסווה של איש הקשר בין משרד סולל בונה בעיראק לבין הצבא הבריטי. יליד רומא, איטליה, 1905. קיבל תואר דוקטור לפילוסופיה באוניברסיטת רומא בשנת 1927. היה קצין בצבא האיטלקי. עלה ארצה בשנת 1927 והיה בין מקימי הקיבוץ גבעת ברנר. היה שליח עלייה בגרמניה בשנת 1931 ובאירופה בשנת 1940. בשנת 1944, אנצו סרְנִי יצא עם קבוצת צנחנים לאירופה הכבושה כדי לארגן קבוצות פרטיזניות, נתפס בידי הנאצים, נשלח למחנה הריכוז דכאו ונרצח בירייה. 16 זו כנראה טעות. מוניה מרדור אכן פעל אז בבגדאד, אך מי שהבריח את המכשיר היה שמריה גוטמן.

היה. המועמד שנבחר היה תופיק מראד (אברהם בן מרדכי), עורך דין צעיר, שלמד גם הנדסה במשך שנתיים בקושטא. במחצית 1944 הוא נסע לארץ ישראל, הוכשר בהפעלת המכשיר וחזר לעיראק. "... בהמשך למספר תקלות טכניות, שתופיק התגבר עליהם, חזר הקשר לסדרו ומיינוי 1945 "התקיים קשר קבוע ורצוף בין עיראק לארץ-ישראל."

"כדי להבין עד כמה קשה הייתה עבודתם של האלחוטאים היה צריך לראותם בפעולה. הם עבדו בחדר אטום ומואפל, ללא אוורור, בתאורה מינימלית, ללא אוזניות, תמיד מתוחים שמא יתגלו על-ידי השלטונות. מכשיר הקשר, שנראה כמקלט רדיו תמים, ניצב על שולחן במרכז החדר. כשהסירו ממנו את הגב, התגלה כפתור, ובלחיצה אחת אפשר היה להפוך באמצעותו את הרדיו למכשיר קשר לכל דבר. את סימני המורס, הקווים והנקודות, יצרו האלחוטאים לא בעזרת מפתח מורס אמיתי, כמו בכל תחנה ראויה, אלא באמצעות קרש חיתוך מהסוג המצוי בכל מטבח וכף נעלים. מפתח מורס ממש נועד לשימוש מסוים ומוגדר, ובמקרה שהשלטונות היו מאתרים את מיקומה של התחנה, גילוי היה עלול להביא אסון על מפעילי התחנה."

הגדעונית מלכה רופא מספרת: "באפריל 1943 לבשתי את מדי הצבא הבריטי וכשבידי 'פיי-בוק' – תעודת חייל על שם אליהו מזרחי – עליתי למשאית צבאית... יצאנו מיגור ופנינו דרומה כדי להצטרף למחרתו לשיירה לעבר הירדן. את הלילה הראשון כחייל בריטי ביליתי בבית הערבה... למחרת בבוקר הצטרפנו לשיירה ופנינו לעבר הירדן. ממפרק – שם חנתה השיירה – הסתלקנו ונסענו במהירות ובלי הפסקה למטרנתנו – בגדאד... לנסיעה לבגדאד היו שתי מטרות: (א) עבודה בתנועה החלוצית אשר הוקמה לא מכבר, כהכנה לעלייה; (ב) הקמת קשר אלחוט עם הארץ, קשר שלא היה קיים עד אז... היה זה לאחר מאורעות ראשיד עלי. המצב היה מתוח, הציונות אסורה, היהודים השתדלו לא להתבלט, רובם גרו בגטו. העבודה בתנועה התנהלה בתחילה כשורה, אירגנו קבוצות ללמוד עברית כמטרה ראשונה, היו לי קבוצות רבות, של בנות בעיקר... עניין הקשר צלע מאוד מראשיתו. היינו חסרי ניסיון לקביעת שעות וגלים מתאימים במכשירינו הפשוטים. כל שינוי בהוראות, עד להצלחת הקמת הקשר, נעשה על-ידי שליחים... את התחנה הקימונו בבית משפחת סחאייק, אשר נפתח לפנינו ונמסר לרשותינו לעשות בו כמיטב הבנתנו בלי כל הסתייגות ובידיעה מלאה על הסכנה הצפויה להם. הייתה זו משפחה גדולה, מושרשת ביהדות ובכמיהה לארץ... כל זמן שהותי בבית סחאייק לא הצלחתי להקים קשר עם הארץ. כעבור תקופת נסיונות קצרה נאלצתי להפסיק את העבודה בגלל מצב מתוח בעיר... בית סחאייק נעשה ידוע ומרכזי יותר מדי והיה צורך ל'אוורר' אותו. לאחר חיפושים ונסיונות בבתים אחרים הגענו לבית אורי בבאי (שפר)... הם גרו מחוץ לגטו... שם הקימותי את תחנת האלחוט."

בהמשך היא מתארת את החשש מפני הסגרה בעקבות חזרתו מהארץ של בחור יהודי (שלא נקלט בארץ) כסוכן בריטי והסתננות איש בולשת פולני לקבוצת עולים פולנים מעריקי הצבא הפולני ששהה בעיראק: "היה עלינו להיעלם... אני השתכנתי בבית משפחה אחת ולא יצאתי מפתח הבית... בינתיים שכנו הרוחות ברחוב, והרגשנו שוב ביטחון. החלטנו לחדש את תחנת האלחוט ולהמשיך בניסיון להקמת הקשר. היו בידי נתונים חדשים בקשר לשעות, גלים וכו'. כשפעלתי לפי נתונים אלה הוקם הקשר. זה היה הקשר הראשון שהקמתי בארץ זרה.... השליחים נעשו ידועים יותר מדי והגיע הזמן להסתלק."

מלכה מספרת על רעיונות שונים להחזרתה ארצה (לבחורים סידרו פנקסי צבא ומדים והם צורפו ליחידה צבאית שנסעה ארצה. לגביה הייתה בעיה קשה יותר)... "והנה עלה רעיון חדש. בקשו ומצאו בחור בגדאדי אשר תפקידו היה לנסוע איתי כאשתו לארץ ישראל.. לבחור היו קשרים ב־CID וכן יכולת להגיע לחותמות שהיו דרושות לסידור פספורט... הזמנו באלחוט סרטיפיקט עבורי, על שם ויאולט מנשה דה־מנשה... כאשר הגיע הסרטיפיקט הוכנסה תמונתי לפספורט של 'בעלי'.... תמורת פח בניזין. וכך יצאנו – משפחת עולים עיראקיים – הוא בחור צעיר בן 18 אשר לא ראני עד אז ואני בת 27 – להשתקע בארץ ישראל... עיקר הדאגה הייתה איך נעבור את הבדיקה בלוד... עברנו בשלום את הביקורת... ופנינו לעבר המוניות לנסוע לתל אביב... נוסעי המונית התפלאו מאוד על המשפחה המוזרה שהבעל נראה כילד לעומת אשתו, אבל הכל הוסבר ברוח טובה וברוסית (כיוון שבחלום לא עלה בדעתם שאני מבינה שפה זו), כי: 'נו, אצלם זה יכול לקרות'... 'בעלי חזר לעיראק (אחרי שנים נודע לי שהוא פעל בלח"י)".<sup>17</sup>

שלמה הלל, שליח המוסד לעלייה ב' בעיראק, בכינוי המחתרתי "שמאי", מספר על הגדעוני תופיק מראד (אברהם בן מרדכי):<sup>18</sup> "כבן 50, עורך דין במקצועו, בעל בעמיו ואחיו של שופט, שונה במידה ניכרת במראהו והופעתו מן הצעירים והצעירות שהיו

17 אי"ט 12-3/35/10.

18 יליד בגדאד, 1914. למד הנדסה שנתיים בטורקיה ולאחר מכן למד משפטים בבגדאד. הצטרף למחתרת החלוצית הציונית בבגדאד בשנת 1942, בהיותו סטודנט למשפטים. הוסמך כעורך דין בשנת 1943. חבר מועצת התנועה בבגדאד בשנים 1942-1943. בשנת 1943 נסע ארצה מחופש לחייל בריטי. עבר קורס אלחוט (בקיבוצים מעוון, מעברות ויגור) וחזר לבגדאד. פתח משרד עורך דין שהיה כיסוי לפעילות התנועה. בשלב מסויים, עקב הקשיים הכלכליים, נאלץ לגור בבית אחיו, עו"ד יחזקאל מראד, שהיו לו מהלכים בקרב הצמרת השלטת, ושם היה יותר בטוח. הכשיר אלחוטנים מבין יהודי עיראק, כולל את אליהו שני, יצחק סייג (צאיג), שמשון חוביבה ומנשה בן-חיים. עלה ארצה במאי 1951, בעקבות מאסר השליחים מרדכי בן-פורת ויהודה תג'ר. המשיך לפעול בקהיליית המודיעין. נפטר בשנת 1982. שלמה הלל, רוח קדים: בשליחות מחתרתית לארצות ערב, הוצאת ספריית יהודה דקל והמועצה לשימור אתרי מורשת בישראל, תשע"ג-2013, עמ' 39, 40.

את עמוד השדרה של המחותרת הציונית בבגדאד. הוא היה האיש האחרון שאפשר היה לחשוך בו כי יוס-יום הוא שם נפשו בכפו, מסתגר בעליית הגג שבביתו יחד עם אליהו שינא הצעיר [אלי שני], ומקיים את הקשר האלחוטי עם הארץ. אין צורך בדמיון עשיר כדי לשער מה הייתה מידת הסיכון שנטל על עצמו, ומה היה עולה בגורלו אילו נתפס ב'קלקלתו'. הוא עשה זאת כי חש, כמו כולנו, שקיומו של הקשר האלחוטי היום-יומי עם הארץ הוא כחמצן לנשימה לגבי תנועה מחותרתית פעילה, קל וחומר בנסיבות הזמן והמקום.... אני עצמי התוודעתי אל השניים בעצם פעולתם ביולי 1946, ימים ספורים לאחר הגעתי לבגדאד כשליח המוסד לעלייה ב'. הלכתי עם יונס [יהונתן רבינוביץ], חברי לשליחות, לחדרון הצר בעליית הגג בביתו של אברהם, וחשתי חום ומחנק קשים כמעט מנשוא. חלונו היחיד של החדר היה אטום כהלכה, וקילוחי הזיעה ניגרו כמים מאברהם ואליהו חבושי האזניות. מכשיר הקשר הזכיר מקלט רדיו, ואברהם, שלחץ על מפתח המורס המונח על השולחן והפיק ממנו זמזומי קווים ונקודות, היה מנסה מדי פעם להזיז את הכפתור ימינה ושמאלה. הוא עשה זאת ברוב זהירות ובעצימת עיניים של התרכזות, כמו היה כנר המכוון את מיתרי כינורו. על פיסת הנייר לפניו הלכו והצטיירו אותיות חסרות משמעות, שהביעו את לשון המורס בשפת בני אדם. מולו, ישב אליהו עם מניפה בידו, ונופף בחוזקה לכיוון פניו הלחים של אברהם. חשתי כמי שעומד בקודש הקודשים, ולא העזתי לנוע או לעורר רעש זעיר. רק משסיימו את הקליטה והשידור, הורידו את האזניות והחלו לפענח את הצופן הפרימיטיבי, הרשיתי לעצמי להפריע לשקט, לברך אותם לשלום.... כשיצאנו, אמרתי ליונס כי ראיתי על השולחן אקדח טעון, ושאלתי אם זה הכרחי. 'אברהם החליט כי לא ייפול חי בידיהם', השיב לי יונס כשפניו מרצינות, 'ואולי הוא צודק בכך'...."

הגדעוני תופיק מראד (אברהם בן מרדכי) מספר:<sup>19</sup> "הסכנות הגדולות הצפויות מעצם הימצאם של מכשירי אלחוט אילצו אותי לחפש דרך בה אוכל לוותר על האזניות ומפתח המורס ולוותר על הסליק, כי לא ניתן להקים סליק טוב ויעיל במקום המצאנו אז ובו בזמן לקיים את הקשרים. הצופן שלנו היה התנ"ך, אשר נמצא בכל בית יהודי ואינו מעורר חשדות. על האזניות יכולנו לוותר וקלטנו ישר מהרמקול של המכשיר, שהיה בנוי בתוך רדיו מפירמה ידועה ואשר הוצב ליד מיטתי ובמקום בולט לעין, אך עדיין צריך הייתי למצוא פתרון שיאפשר לי לוותר על המפתח.... לקחתי כף נעל פשוטה מפה, נקבתי שני חורים דקים, בלתי נראים, הכנתי שני חוטי חשמל פשוטים באורך של חצי מטר האחד והתקנתי בקצותיהם מהדק חשמלי רגיל ושימושי לכל עבודות החשמל. כמו כן הכנתי חתיכת לוח מעץ פשוט בגודל 25 ס"מ שהיו נעוצים בה שניים-שלושה מסמרים עלובים. עם חיבור חלקים אלה בתוספת חוט גומי דק שנמצא בכל בית וחנות, ואשר פעל כקפיץ, הרכבתי בחצי דקה מפתח

מורס תקין מחובר למכשיר ושפירוקו ניתן להעשות תוך עשר שניות. ברגע שפיזרת את כל החלקים – כף הנעל בתוך נעל ליד המיטה, חוטי החשמל בארגז קרוב עם חוטים נוספים, מסמרים, פטיש וכי' ואת הלוח הדל בפינה.... בטוח הייתי שהישיד' לא יוכל לקשר אותם ולפענח את יעודם. בצורה זו היה ביתי נקי מכל חומר אסור ומעורר חשדות, פרט לרדיו, אותו לא היה ברירה, אלא להשאירו גלוי.... כף נעל ישנה זו העבירה אלפי מילים וידיעות בהולות ומקומה צריך היה להיות היום במוזיאון, אך רצה הגורל ונאלצתי לברוח לפתע, ללא הכנה, לאחר כשמונה שנות עבודה בארץ האויב, וכך נעזבה כף הנעל....”

הגדעוני יצחק (חוגי) סייג (צאיג),<sup>20</sup> שהפעיל תחנה בבגדאד, מספר:<sup>21</sup> “בתום לימודי בגימנסיה, אחרי מרד רשיד עלי, למדתי באופן פרטי הפעלת טלגרף כדי לקבל עבודה בחברת I.P.C. הם [שליחי התנועה מהארץ] קפצו על המציאה.... במשך שלושה חודשים הוכשרתי על-ידי אליהו<sup>22</sup> עד שהגעתי לקליטת 16 מילים בדקה. רגע האמת הגיע. הובאתי לתחנה' ששכנה במחסן ביתו של אחיו של תופיק. המכשיר הוסווה כארגז מכונת תפירה ישנה. הסוואה לא מושלמת משום שעם הסרת הארגז בלטו השפופרות והמנורות. כאשר האזנתי לראשונה לשידור – לא יכולתי לקלוט ולפענח. הייתי המום מבליל הרעשים ומהירות השידור..... לאחר זמן קצר קיבלנו מכשיר קשר משוכלל יותר המוסווה כמקלט רדיו. אהבתי המכשיר, נקשרתי אליו, ועד היום אני מתגעגע. המכשיר הישן הובא לעיראק בשנת 1943 על-ידי מוניה אדם,<sup>23</sup> ששירת בצבא הבריטי והופעל על-ידי מלכה רופא (חברת קיבוץ מעוז חיים שנשלחה מהארץ להפעיל תחנת אלחוט); ולאחריה על-ידי 'תופיק' שניחן ב'חוש טכני' וידע לתחזק אותו. המכשיר היה שמיש, למעט כמה תקלות. כאשר קיבלנו את המשדר-מקלט החדש, העברנו את הישן לפרס, שם שימש את העלייה לארץ (אליהו שני, בדרכו לארץ דרך פרס, נדרש להישאר בטהרן ולהפעיל קשר רדיו עם הארץ.... הקשר עם הארץ התקיים אחת ליום. כאשר היה צורך, נקבעה שעה נוספת לפנות בוקר. המרכזת-התחנה בארץ הייתה קוראת בשעה 1600 לפי שעון גריניץ' (1900 לפי שעון עיראק). לרשותנו היו חמישה תדרים. השידור החל תמיד בגל אחד. אם היו הפרעות (או שחיפשו אותנו...) עברנו לגלים אחרים... כל התקשורת הייתה מוצפנת ועבדנו לפי כל החוקים והנהלים.... היה לנו קשר אלחוטי עם פרס, ואנו

20 נולד בכות (עיראק) בשנת 1921. הצטרף לתנועה הציונית "החלוץ" בשנת 1947. ריכז את סניף כות "כנרת" ועבר לבגדאד. עלה לארץ בשנת 1951, במבצע "עזרא ונחמיה". עבד במשרד הביטחון כראש מערכת השכר וכחשב המשלחת בדרום אפריקה. פרש לגמלאות בשנת 1990. נפטר בשנת 2017.

21 ראיון בגיליון מיוחד של הירחון קשר אלקטרוניקה ומחשבים, בהוצאת קצין קשר ואלקטרוניקה ראשי, כרך י"ח/2 (204), אוגוסט 1987, עמ' 50.

22 הגדעוני אליהו שני.

23 ראו הערה 16 לעיל.

היינו רכזי התקשורת שם. שימשנו לעיתים גם כתחנת ממסר בין הארץ לפרס... תקופה ארוכה הייתי לא רק האלחוטן, אלא גם המצפין והמפענח וגם השליח שהביא את המברקים לשידור ואת המברקים שהגיעו מהארץ, ובל נשכח שלפרנסתי עבדתי בחברת Holloway Brothers כמכין משכורות וחותרם על כרטיסי עבודה ל-700 עובדים.... אצלנו הייתה סודיות, ובתנועה לא ידעו על עיסוקי. משפחתי בוודאי שלא ידעה מאומה – על אף שהעברתי את המכשיר לבית הורי ומשם שידרתי עד לעלייתי ארצה. רק אז סיפרתי להם, להפתעתם. הם אמנם חשדו, אך לא העלו על דעתם שבביתם פעלה תחנת שידור לארץ ישראל ולפרס.... השידורים היו בגלים קצרים, הצבתי עמודים בין שני חדרים מעל הבית החד-קומתי שלנו, וביניהם מתחתי את האנטנה אליה חיברתי את הרדיו הביתי של ההורים. אם מישהו חשד באנטנה המתוחה על הגג (זו הייתה האנטנה היחידה בסביבה), ראה מיד שהרדיו הביתי קשור אליה.... שידרנו עיתונים ולא מברקים. המברק שדיווח על שלילת הנתינות (העלייה ההמונית מעיראק התאפשרה בהסדר שלילת הנתינות העיראקית מיהודי שרצה להגר) אך לא פחות מחמש שעות תמימות.<sup>24</sup> ... חל עלינו איסור מוחלט להחזיק במברקים ששידרנו או בכל חומר אחר יותר מ-24 שעות. החזקנו בחומר כיממה, מאחר ולעיתים נדרשנו למחרת להבהיר חלק ממשפט שלא הובן, או שנתבקשנו לספק הבהרות. בתום 24 שעות נשרף הכל.<sup>25</sup>

הגדעונים הפעילו קשר מעיראק ברציפות עד לקראת סיום העלייה ההמונית (מבצע "עזרא ונחמיה"), כאשר השלטונות העיראקיים חשפו את פעילות המחתרת החלוצית ואז החל תהליך שהביא לטרגדיית העלאתם לגרדום של יוסף בצרי ושלום צאלח הי"ד. ב-22 במאי 1951 עצרו השלטונות העיראקיים את השליחים מרדכי בן פורת ויהודה תג'ר.<sup>26</sup> הגדעוני תופיק מראד (אברהם בן מרדכי) נמלט מעיראק ב-25 במאי 1951.

24 המברק ההיסטורי עליו מדובר הוא מברק "בהול" עליו חתום "דרור", והוא נושא שני תאריכים (שכן התחילו לשדרו ב-2 במרץ 1950 וסיימו לשדרו ב-3 במרץ). "דרור" הוא שליח המוסד מרדכי בן-פורת. בספרו, **לבגדאד וחזרה**, הוא מספר: "ב-3 במרץ 1950 בערב נחפזתי לתחנת האלחוט שלנו. יצחק סייג ושמשון חוביבה היו נתונים בשלבים האחרונים של סגירת המכשיר. ביקשתי שימתינו, הוצאתי נייר, ולאור המנורה קראתי את המברק הבא: 'מגיע לנו לפרוץ בבכי בראותנו את פרי עמלנו ופרי עמלם של אלה שקדמו לנו. הנה הגיעה גאולת היהדות האומללה הזאת. הממשלה העיראקית החליטה ברוב קולות לאשר את יציאת היהודים'."

25 יוסף מאיר, בספרו **קשר אלחוט חשאי בארץ ערבית**, הוצאת ארגון יוצאי המחתרת החלוצית בעיראק, תשס"ה-2005, מתאר את הצופן בו השתמשו בבגדאד באותה תקופה, שהיה מבוסס על ספר התנ"ך. לפי היום בחודש היו בוחרים פסוק, שמילותיו הראשונות היו הסיסמה, ממנה יצרו טבלה של חמש "חמישיות", כאשר לכל אות ניתן ערך מספרי. את הטקסט להצפנה היו הופכים ל"שביעיות", כל אות הייתה מקבלת את ערכה המספרי מהטבלה הקודמת, ואז יוצרים ערכים מספריים חדשים לאותיות על-ידי חיבור עם הטבלה הקודמת, ואת הערכים החדשים מעתיקים ב"חמישיות", אותן משדרים (עמ' 71-73).

26 יהודה תג'ר נדון למאסר עולם, שוחרר בינואר 1960 (לאחר המהפכה הצבאית של 14 ביולי 1958) וטס לישראל דרך בירות וקפריסין.

ב-17 ביוני 1951, כאשר נעצרו מספר פעילים נוספים בידי השלטונות העיראקיים והיה חשש שיישברו בעינויי החקירה, השמידו הגדעונים האחרונים שנותרו בבגדאד, שמשון חוביבה<sup>27</sup> ומנשה בן חיים,<sup>28</sup> את ציוד הקשר והמסמכים, נטמעו בקרב העולים ונמלטו מעיראק במטוס שהטיס עולים, ממש ברגע האחרון.

מרדכי בן פורת עבר בחקירה עינויים קשים, שוחרר בערבות ב-3 ביוני, נעצר שוב לשבועיים בגין תאונת דרכים שהיה מעורב בה, שוחרר בעקבות ערעור עורך דינו וב-14 ביוני 1951 נמלט מעיראק במבצע מורכב, בו הוברח לשדה התעופה וטיפס בחבל למטוס בדקות הספורות בהם עמד המטוס בקצה המסלול וחימם מנועים לקראת ההמראה. הגדעוני שמשון חוביבה מספר על מבצע הברחתו ארצה במטוס עולים של השליח מרדכי בן פורת: "בן פורת שוחרר בערבות ועם שחרורו נפגשנו עמו [שמשון יחד עם מנשה בן חיים] במקום מחבואו. החיך נמחק מפניו, תנועותיו היו עצבניות וראשו מגולח [כך נהגו לספר אסירים בכלא]. העינויים שעבר בכלא הפכו אותו לאדם אחר. בן פורת הכין מברק ובו פירט את נסיבות מעצרו ומה שקרה מאז נעצר. סיפרתי לו על העברת תחנת האלחוט מבלי לספר לו על מיקומה החדש.

ב-12 ביוני [1951] התקבל מברק ובו הייתה תוכנית מפורטת להברחתו של בן פורת. יום למחרת בשעה אחת אחר חצות הייתה אמורה לצאת טיסה ולקחת עולים, והיה צריך להעלות את בן פורת לטיסה זו. מיהרתי [עם הגדעוני מנשה בן חיים] למקום מחבואו של בן פורת ומסרנו לו את המברק עם תכנית הבריחה.

הוקם מייד צוות, שעליו הוטל להבריח את בן פורת לשדה התעופה. בצוות היו איידי סופר [פעיל מרכזי בקהילה היהודית, שהיה אחראי על יציאת משלוחי העולים לשדה התעופה] ויעקב בטט [חבר פרלמנט יהודי] שלקח על עצמו להוביל את מרדכי לשדה. נשלח מברק חזרה לארץ המאשר את תוכנית הפעולה.

למחרת נפגשנו עם מרדכי על מנת להיפרד ממנו לפני יציאתו לדרך. מרדכי היה קודר ועצבני ואמר לנו כי אם ייתפס בדרכו לשדה התעופה, עלינו להסתלק ולעלות ארצה תוך 48 שעות. לשאלה 'מדוע 48 שעות?' ענה מרדכי שלא יוכל לעמוד שנית בעינויים הנוראיים שעבר, ואמר שאם ייתפס, יבקש לדבר עם שר הפנים העיראקי בכדי להתוודות בפניו, וכך הם ירוויחו זמן על מנת להימלט לפני שיתחיל ל'זמרי'. בשעה 5 בבוקר נתקבל מברק שבן פורת הגיע ארצה."

הגדעוני מנשה בן חיים מספר על מנוסתו מסמרת השיער מבגדאד:<sup>29</sup> "ביום 17 יוני

27 יליד בגדאד, 1927. פעיל בתנועת "החלוץ" ובוגר קורס מדריכים. בארץ עבד כמנהל חשבונות במשרד האוצר עד צאתו לגמלאות. נפטר בשנת 2014.

28 יליד בגדאד, 1923. פעיל בתנועת "החלוץ" ובוגר קורס מדריכים. הקים משרד לראיית חשבון ועמד בראשו. נפטר בשנת 2017.

29 יוסף מאיר, קשר אלחוט חשאי בארץ ערבית, עמ' 110-111.



1951 [במועד זה עזבו כבר כל השליחים את עיראק] נחשפו כל סליקי הנשק המרכזיים על-ידי שלום [צאלח] כשהוא חבול כולו וכבול באזיקים ובשרשראות ומלווה את החוקרים והשוטרים לכל מקום, והוא הצביע על מקום סליקי הנשק. ברגע זה פעמוני האזעקה החלו לצלצל חזק בשבילנו [שכן שלום הכיר היטב את הגדעונים ואת מדריכי התנועה], והרגשנו היטב שעניבת החנק הולכת ומתהדקת סביב צווארנו. שמשון, שראה איך המשטרה מוציאה את הנשק מהסליק שנחשף בבית הכנסת, מיהר אלי עם הבשורה הקשה. בהתייעצות שקיימנו בינינו לאור התפתחות חמורה כזו החלטנו שלא נותר לנו אלא להסתלק מיד, כי מהרגע ההוא יציאה לרחוב הפכה להיות בשבילנו סכנה ממשית, שמא אחד מהעצורים הרבים, בנוסף לשלום, שסובל מעינויים קשים, יצביע עלינו כעל פעילים... ניגשנו לבית הכנסת [שמטוב] על מנת לפגוש את איידי [יצחק דוד] סופר ולהודיע לו על החלטנו זו. הוא ממש נשם לרווחה כששמע על כך כי, לפי השערותנו, הוא ניחש במה אנו עוסקים. זה לא פלא שהוא שיער זאת, הרי הוא היה ממש מעורב מאוד בסוד בריחתו של מרדכי [בן פורת], ואף ידע על פרטי הפרטים של התכנית. כך לא צריך להיות פיקח באופן מיוחד על מנת לנחש באיזו דרך נתקבלה תכנית זו. לכן תגובתו הראשונה הייתה: 'ברוך שפטרנו מכם'.

בראש ובראשונה היה צריך להכין בשבילי דרכון מזויף, על מנת שאוכל לעלות למטוס [ניירותיו של שמשון, כיהודי שנתנינותו נשללה, היו מוכנים, אך מנשה, שאמור היה להישאר בעיראק כדי להמשיך במשימה, היה עדיין נתין עיראקי]. עניין זה סודר כנראה ללא קושי מיוחד כי היה בהישג יד דרכונו של אדם פחות או יותר בגילי, ששללו את נתנינותו אך נאלץ לא לחכות לתורו וברח דרך פרס. שמו היה יוסף אברהם שלמה. דרכון זה הותאם לי, לאחר שהודבקה עליו תמונתי.

איידי יעץ לנו להישאר מהרגע ההוא בבית הכנסת בכדי שלא נסתובב בחוץ, כי גם לפי דעתו זה היה ממש מסוכן. השבנו לו על כך שאנו נעשה כן אבל נותר לנו דבר קטן והכרחי לסדר, ולאחר מכן מיד נשוב לבית הכנסת. מיהרנו לצאת לתחנה [שעברה שבוע קודם לכן למקום חלופי בבוסתן אל-כס, לבית משפחה שעזבה את עיראק ולא הספיקה למכור את ביתה] וניסחנו מברק המודיע על מה שקרה בבית הכנסת באותו יום, על גילוי הסליקים של הנשק וכן הודענו על כוונתנו לברוח במטוס הראשון שיצא וכן על התכנית להשמדת התחנה. בתום שיגור המברק פירקנו את שני המכשירים לחלקים, שברנו כל הניתן לשבירה, אספנו את השברים ויצאנו אתם לרחוב היכן שעברה תעלת מי השקיה לגינות, ובתוך תעלות אלה פיזרנו את החלקים כשאנו נזהרים לעשות זאת תוך חשש מעינה בישא. את הארגזים של המכשירים עם השנאים הענקיים, שכל אחד מהם שוקל כמה קילוגרמים טובים, טמנו בחפירה שחפרנו בבית. בתום כל זה, מיהרנו להסתלק ישר לבית הכנסת. איידי סידר בשבילנו את כל הפורמאליות של הקבלה, ועשה שהנוסעים למטוס האמור לצאת רק למחרת בבוקר יישלחו לשדה התעופה עוד בלילה, כל זאת על מנת להרחיקנו מבית הכנסת מהר ככל האפשר.

בשדה התעופה חיכינו בתוך סככה שעות ארוכות, לאחר הביקורת השגרתית שהנוסעים עוברים. הסככה לא כללה לא כיסא ולא ספסל, והשוטר ששמר עלינו ציווה על כולנו להתיישב על הארץ. שמשון ואנוכי תמיד דאגנו לא להיות ביחד, ותמיד העמדנו פנים שאין אנו מכירים אחד את השני. אני הייתי כל הזמן מכונס בתוך עצמי כשאני משנן בלי הרף את זהותי המושאלת – יוסף אברהם שלמה. לפתע פתאום הופיע איזה קצין, שעמד ובחן את החבורה, והצביע אלי באמרו: 'אתה שם, בוא הנה'. שאלתי בכל זאת, אם הוא התכוון אלי, ותשובתו הייתה חיובית. ניגשתי אליו, והוא משך אותי בגסות משרוול מעיל העור שלבשתי, פריט לבוש שבדרך כלל כל העולים המבוגרים הלכו אתו בזמן נסיעתם למרות החום הכבד ששורר בדרך כלל בעונה זו של השנה בבגדאד. בתוכי חשבתי שזה הסוף שלי. תיארתי לעצמי שמישהו הצביע עלי, כפי שקרה לא פעם לאחרים בימים ההם, כשהמשרה הסתובבה ברחובות ההומים ובמקומות הכינוס של היהודים, על מנת לשלוף את חברי התנועה המוכרים לחברים העצורים, שהובלו כשהם מוסתרים וכל מה שנדרש מהם היה להצביע על אנשים שהם מכירים ושהיה להם קשר עם התנועה. בלבי אמרתי: 'שמה יגורנו הנה הוא בא'. אך אף על פי מצב קשה זה, תפסתי אדישות מוחלטת, כנראה בגלל עייפותי לאחר כל מה שעבר עלינו בימים האחרונים, בייחוד בגלל מה שעבר עלינו במשך מעל ל-30 השעות האחרונות, כשכל הזמן היינו על הרגליים, ללא אוכל, ללא שתייה וללא שינה. מסיבה זו, כנראה שלא כצפוי במצב ביש זה, לא הייתי כלל מרוגש או מפוחד.

כך גרר אותי הקצין עד לבניין שדה התעופה, לתוך חדר שם ישבו, מסביב לשולחן ישיבות גדול, קציני משטרה, רובם בעלי דרגות גבוהות. הקצין שהוביל אותי ציווה עלי לעמוד בפתח החדר ואמר לנוכחים: 'תפצילו שופי' [בבקשה תסתכלו]. מה הייתה כוונתו? לא היה לי ברור. אך לאחר שאחד המסובים פנה אלי בשאלה: 'האם כך אתה מתלבש כל יום?', הבנתי את הסיבה שבגללה הביאו אותי לכאן – והוקל לי מאוד. מבלי להסס ומבלי להתרגש עניתי על המקום ובלי לגמגם 'לא אדוני. התלבשתי כך כי אני נוסע היום'. על כך ענה לי אחד הנוכחים: 'רוח ולי יא כלב אבן אלכלב, באג'ר יאכד'וך ייס'ים באלגייש אלסראילי' [לך לעזאזל, כלב בן כלב, מחר יקחו אותך לצבא הישראלי שתעשה שמאל-ימין]. כך הסתיימה תקרית לא נעימה זו, והקצין שהביא אותי קינח בסטירה מצלצלת ויריקה הגונה על הפנים, ובסננו קללה עסיסית שילח אותי מעל פניו במוסרו אותי לידי שוטר, שמשך אותי בגסות חזרה לסככה. תקרית מאוד לא נעימה זו, אם להתבטא בלשון המעטה, הייתה הצליל הצורם האחרון שאנו נפרדתי מהארץ בה נולדתי ובה נולדו אבותיי ואבות אבותיי זה מעל לאלפיים חמש מאות שנה."

## פרק 1

### מבצעי רכש

#### 6.1 רכש הנשק והברחתו ארצה הצילו את מדינת ישראל מתבוסה צבאית

במאי 1945, מיד עם תום מלחמת העולם השנייה, החל היישוב היהודי בארץ ישראל להתכונן למאבק להקמת מדינת ישראל. ה"הגנה", הזרוע הצבאית המרכזית של היישוב, הקדישה מאמצים רבים להצטייד בנשק, והנשק שנראה אז חיוני היה נשק קל – רובים ואקדחים.

דוד בן-גוריון, יו"ר הסוכנות היהודית ששימשה כ"ממשלה בדרך" ליישוב, ראה במדינות הערביות את האויב העיקרי, וחשש מהתמודדות ה"הגנה" עם צבאות סדירים. בראשית שנת 1947 כינס בן גוריון את ראשי ה"הגנה" ואת אלו שעסקו ברכש נשק, והנחה אותם לא להתרכז רק ברכישת נשק קל, אלא למקד מאמצים בטנקים, תותחים, מטוסי קרב ואניות מלחמה. מנהיגי ה"הגנה", הוכו בתדהמה, אך כך החל החיפוש אחר נשק מתקדם לקראת מלחמת השחרור הצפויה.<sup>1</sup>

הנשק נרכש ממקורות שונים באירופה וארצות הברית, אך מקור הרכש העיקרי היה עסקות הנשק עם צ'כוסלובקיה.<sup>2</sup> עסקה ראשונה, לאספקת אלפי רובי מאוזר ותחמושת 7.92 מ"מ, נחתמה בינואר 1948. בהמשך נרכשו מטוסי קרב "אוויה S-199", גירסה צ'כית של "מסרשמיט 109" שיוצרו במפעלי נשק בצ'כוסלובקיה, ובסוף שנת 1948 נרכשו 50 מטוסי "ספיטפייר", שהגיעו לישראל במבצע "ולוטה" – 15 בטיסה והיתר מפורקים וארוזים בארגזים בספינות רכש.

1 באותו כינוס הותנעה גם פעילות לגיוס נרחב של מפקדים ולוחמים יהודים, בעלי ניסיון קרבי, ולהבאתם ארצה.

2 צ'כוסלובקיה הייתה בסיס מרכזי לפעילות המוסד לעלייה ב', ומטה הבריחה פעל מפראג. בצ'כוסלובקיה נעשה גם מאמץ להקמת "בריגדה" יהודית, במסגרתה הגיעו ארצה כ-600 מפקדים ולוחמים מנוסים, שחיזקו יחידות רבות בצה"ל. ראו יעקב מרקוביץקי, קונספירציה קומוניסטית

כל מדינות המערב, כולל ארצות הברית, הטילו אמברגו חמור על מכירת נשק ליישוב היהודי. המדינה היחידה שהסכימה לספק נשק כבד הייתה צ'כוסלובקיה, באישור ברית המועצות. וכך, בסוף שנת 1947 החלו משלוחי נשק מצ'כוסלובקיה להגיע ארצה.

ב-29 במאי 1948 הטילה מועצת הביטחון של האו"ם אמברגו על אספקת אמצעי לחימה וסיוע צבאי למדינת ישראל, וניתן היה להוביל נשק בספינות לישראל רק בהטעיה ובהסתר מביקורת של משקיפי האו"ם, שהסתייעו בשתי משחתות של צי ארצות הברית ובקורבטה צרפתית. משטר האמברגו נותר על כנו עד לחתימת הסכמי שביתת הנשק, בשנת 1949.

משימת הרכש הוטלה על המוסד לעלייה ב'. שלטונות צ'כוסלובקיה העמידו לרשותו את שדה התעופה זאטץ' (Žatec), כ-50 ק"מ מהבירה פראג, שקיבל את שם הקוד "עציון". שירות האוויר של ה"הגנה", הגרעין ממנו קם חיל האוויר, הלך והתארגן. טייסי קרב מצ'כוסלובקיה הדריכו בחורים מארץ ישראל,<sup>3</sup> ה"הגנה" השתלטה על שדה התעופה הבריטי בתל נוף ועל מסלולי תעופה נוספים, ו"רכבת אווירית" העבירה נשק כבד מצ'כוסלובקיה לארץ ישראל. זה היה מקור לנשק חיוני, ואי אפשר לתאר את ניצחון צה"ל במלחמת השחרור ללא נשק זה.

יוגוסלביה, בתמיכתו של ראש המדינה המרשל יוסיפ ברוז טיטו,<sup>4</sup> הסכימה להיות תחנת מעבר להעברת נשק לישראל. מטוסים שהמריאו מצ'כוסלובקיה ביצעו חניית ביניים לתדלוק בשדה התעופה פודגוריצה (Podgorica), (היום – מונטנגרו) וספינות נשק הועמסו בנמל שיבניק (Šibenik) (היום – קרואטיה).

"נורה" הייתה ספינת הנשק הראשונה שהגיעה במלחמת העצמאות, ותוך פריצת הסגר הימי הבריטי הביאה נשק רב שבזכותו הצליחו כוחותינו לעבור ממגננה למתקפה – פריצת המצור על ירושלים במבצע "נחשון" והניצחון בקרב משמר העמק. הודות לנשק שהביאה, זכה לראשונה כל חייל בחטיבות הלוחמות בנשק אישי (ולא כפי שהיה נהוג קודם, לשייך את כלי הנשק לעמדה בה היה מצוי). בפגישת "הצדעה לנורה" שהתקיימה בשנת 1968 לציון 20 שנה להגעתה, בהשתתפות דוד בן-גוריון, סיכם בן-גוריון: "הנשק הצ'כי הציל את מדינת ישראל, ממש, בהחלט ... בלי הנשק הזה לא היינו נשארים בחיים".

או סיוע לאחים: גיוס הבריגדה הצ'כוסלובקית, 1948-1949. עיונים בתקומת ישראל 6 (תשנ"ו) 190-201.

3 האלוף מוטי הוד, מפקד חיל האוויר במלחמת ששת הימים, היה אחד מחניכים אלה.  
4 יוגוסלביה הייתה אז חלק מהגוש המזרחי, אך נותקה מהקומוניזם, הארגון הקומוניסטי הבין-לאומי שהוקם בידי סטלין כדי לעצור את ההשפעה האמריקנית, ומצאה את עצמה מבודדת בין הגוש המערבי והגוש המזרחי. היא סייעה לישראל בהעברת נשק ובהעברת עולים.

כמויות הנשק, התחמושת וציוד הלחימה שמפעל הרכש הצליח להביא ארצה היו מהותיות. בתקופת מלחמת העצמאות הובאו ארצה בספינות הרכש 46 מטוסי קרב, 39 טנקים, כ-250 תותחים, כ-80 תותחי נ"מ, כ-5,400 מקלעים וכ-30,000 רובים, עשרות מיליוני כדורים, פצצות אוויר, מוקשים, חלקי מטוסים וחלקי טנקים, מרעומים, חומרי נפץ, משטחי פלדה לשדות תעופה, סירות מחץ לחיל הים ואפילו 10,000 כידונים.<sup>5</sup>

## 6.2 הגדעונים מילאו תפקיד מרכזי במבצעי הברחת הנשק

עם הקמת מדינת ישראל, ה' באייר תש"ח (14 במאי 1948), נפתחו השערים לעלייה חופשית. הצי הבריטי המשיך בסגר ימי על חופי ארץ ישראל עד לתום המנדט ב-15 במאי 1948. הבריטים המשיכו לשלוט בנמל חיפה עד עזיבתם ב-30 ביוני 1948. בשלהי שנת 1947 מינה דוד בן-גוריון שלושה מבכירי ה"הגנה", אהוד אבריאל, יהודה ארזי ומוניה מרדור, לבצע רכש מסיבי של תחמושת ואמצעי לחימה, שהיו חיוניים כדי לאפשר לחימה מול צבאות ערב הסדירים. הובלת הנשק לארץ התעכבה ונתקלה בקשיים רבים, וב-20 במרץ 1948 הטיל דוד בן-גוריון על שאול אביגור, ראש המוסד לעלייה ב', לטפל בנושא ספינות הרכש. יש מאין הופעלו 15 ספינות להוביל נשק ארצה, חלקן ספינות מעפילים שהוסבו להובלת נשק, חלקן ספינות שנרכשו למשימה זו וחלקן ספינות חכורות, והן פעלו משך כל מלחמת העצמאות. בתחילת שנת 1948, שלוש ספינות רכש – "נורה", "רקס" ו"ארז/בהירה" – פרצו את הסגר הימי הבריטי, שנמשך עד לסיום המנדט הבריטי, ואיפשרו למגר את המתקפה של ערביי ארץ ישראל לפני פלישת צבאות ערב השכנות. בהמשך הופעלו ספינות רכש נוספות. מ-1 באפריל 1948 ועד לסיום מלחמת העצמאות נערכו 56 הפלגות רכש בהן הובאו לארץ כמויות גדולות של נשק, כולל נשק כבד, טנקים ומטוסים, תוך עקיפת האמברגו הבין-לאומי. התשתית והקשרים שנצברו בעלייה ב' סיפקו בסיס לפיתוח התובלה הימית של הרכש. לצדם של רבי החובלים והצוותים הזרים של הספינות, שהסתכנו בהפרת האמברגו, הוצבו ימאים וגדעונים, וותיקי מפעל ההעפלה. הם שימשו כנציגי בעלי המטען ותפקידם העיקרי היה לוודא שרבי-החובלים יפעלו בהתאם להנחיות מערכת הרכש. הגדעונים לקחו חלק נכבד במפעל הברחת הנשק, מכיוון שהתובלה הימית בזמן מלחמת העצמאות – תחת איום מתמיד של צבאות ערב ובהתחמקות מהאמברגו הבין-לאומי על אספקת נשק לישראל – הייתה מבצע מורכב שחייב תאום, שליטה ובקרה הדוקים.

5 ספרו של פנחס ון, המשימה רכש, הוצאת מערכות, תשכ"ז-1966, מציג תמונה מקיפה של מפעל הרכש.

שלטונות צ'כוסלובקיה אישרו למוסד לעלייה ב' לכוון במשרדיו בפראג תחנת אלחוט, והייתה זו תחנת הגדעונים הראשונה שפעלה באופן רשמי וחוקי. "מפעל הרכש" לא נחרט בתודעה הקולקטיבית-לאומית הישראלית, כנראה מכיוון שחסר בו אלמנט הדרמה האנושית-מדינית – כמו זה שהיה במפעל ההעפלה. יחד עם זאת, הרבה בזכות מפעל הרכש, ישראל שרדה ולבסוף ניצחה במלחמת העצמאות, ועלילות הרכש אינן פחות דרמטיות ומעניינות מעלילות ההעפלה.

### 6.3 מבצע "השוודד"

בין המבצעים באותה עת ראוי לציין את מבצע "השוודד", שהיה אחד המבצעים המבריקים, המתוחכמים והנועזים של המוסד לעלייה ב'.

בדצמבר 1947 עשתה סוריה עיסקה עם מפעל "זבריובקה" בצ'כוסלובקיה לרכישת 8,000 רובים שנועדו ל"צבא ההצלה". בסוף מרץ 1948 נודע למוסד לעלייה ב' על תכנית להעמיס את המטען, שכלל 8,000 רובים ו-6 מיליון כדורים, על ספינה איטלקית בשם "לינו", שעגנה בנמל רייקה ביוגוסלביה, כאשר הנשק יוסווה במטען של עמודי חשמל וירשם כמכונות.

ניסיון דיפלומטי לשכנע את השלטונות ביוגוסלביה להחרים את הנשק לא צלח. היוגוסלבים לא ניאותרו לעשות זאת, מחשש לסכסוך עם צ'כוסלובקיה, אך סיפקו מידע על תנועות הספינה.

הוכנו תכניות שונות לעצור את משלוח הנשק, כולל טיבוע הספינה על-ידי הטלת טורפדו ימי מהאוויר – ממטוס שימריא מאירופה – או לחלופין – מבצע של השתלטות על ספינת הנשק בלב ים. בסופו של דבר, התכניות לא יצאו לפועל. בדרכה לביירות נכנסה הספינה "לינו" לתיקון לנמל בארי באיטליה. קשרים עם צמרת הצי האיטלקי (שטופחו בידי עדה סרני, מבכירי המוסד לעלייה ב') עיכבו את הפלגת הספינה. הגם שמשחתת בריטית אבטחה את הספינה, חולית לוחמי פלי"ם הצמידה לספינה בחשאי מוקש ימי מאולתר, ניסיון ראשון לא צלח, אך בלילה הבא ניסו שוב, והפעם זה הצליח, והספינה טבעה.

הספינה טבעה במים רדודים. אנשי צפרדע איטלקיים משו את הנשק מן הספינה הטבועה, והוא הועבר לניקוי ושימון בבסיס צבאי איטלקי. ניסיון של המוסד לשכנע את האיטלקים שהנשק מיועד למחתרות קומוניסטיות באירופה ולא לערבים לא צלח. והנשק היה אמור להמשיך ליעדו.

באוגוסט 1948 הועמס הנשק על הספינה "ארג'ירו", שהפליגה מבארי לאלכסנדריה ב-21 באוגוסט. ברדת החשכה התקרבה לספינה ספינת דיג, הורתה לה לעצור, ולספינה עלו שני אנשי המוסד, המפקד דוד בן-חורין והגדעוני עובד שדה, עם אקדחים שלופים, כשהם מצוידים בתעודות איטלקיות. הם הציגו את עצמם כקצינים איטלקים, שלוחי

ממשלת איטליה, שמטרתם להבטיח שהמטען יגיע ליעדו, אחרי יומיים הם הסבירו לרב-החובל ולצוות שהם בעצם מצרים, וכיוון שבמזרח הים התיכון יש מלחמה, תפקידם הוא לנווט את הספינה ליעד. רב-החובל נשמע להוראותיהם. הגדעוני קיים קשר רצוף עם המרכז ברומא ועם הארץ, והוביל את הספינה למפגש עם ספינות חיל הים הישראלי, מדרום לכרתיים.

ב-26 באוגוסט השתלטו בלב ים ספינות חיל הים "הגנה" ו"ווג'ווד" על ה"ארג'ירו". ה"ארג'ירו" טובעה בנגיחה והנשק הועבר לארץ. הכבודה הגיעה לנמל חיפה ב-28 באוגוסט 1948.<sup>6</sup>

הגדעוני עובד שדה מספר<sup>7</sup>: "הסיפור של אניית 'השודד' התרחש כמדומני בחודש אוגוסט 1948. כן, זה שם האנייה; הקודים שלנו היו מורכבים מחמש אותיות, ולכן בחרתי לה כקוד את המילה 'השודד', ובמשך הזמן זה הפך להיות שמה. הכל התחיל מזה שבתחילת שנת 1947 מכרו לנו הציכים נשק חשוב להגנתנו וכדי לאזן את החשבון הם מכרו נשק גם לערבים. דרך יוגוסלביה הגיעה הידיעה למטה ה'הגנה' באירופה שנשק שנקנה על-ידי הערבים ממתין להובלה למזרח התיכון. באופן רשמי נקנה הנשק על-ידי קולונל סורי בשם מרדס-ביי, והיה מיועד למצוא את דרכו לבסוף לכוחות המופתי אשר עמד לארגן ולצייד בעזרתו חטיבה שלמה. בפעולה מהירה של הפלמ"ח וה'הגנה' הוטבע הנשק על-ידי יחידת צוללנים בדרכו מיוגוסלביה לאיטליה, בתוך מימי הנמל האיטלקי בארי. גם בפעולת ההטבעה השתתפו אלחוטנים ששמרו על הקשר בין המבצעים למתכננים, ובהם חברי אבינועם אדם. אבל הנשק החשוב נמשה מן המים, יובש, שומן, נארו מחדש והועלה לאנייה אחרת – היא אניית 'השודד', אשר יצאה בדרכה למצרים. כאן נכנסנו חברי דוד בן-חורין מקיבוץ שמיר ואני לתמונה. לבשנו מדי הצבא האיטלקי ותכננו לעקוב אחרי האנייה 'ארג'ירו'/'השודד' מרחוק ולהשתלט עליה בלב ים. הייתה זו תכנית עם הרבה חוצפה. אחרי יומיים של מעקב ותוך לימוד אופיו של רב-החובל, אותתנו להם לעצור, עלינו על האנייה והשתלטנו על הנשק בשם החוק האיטלקי. את כיוון הנסיעה הפנינו לארץ, אבל לרב-החובל הזקן ולמלחים אמרנו כמובן שנוסעים לאלכסנדריה. בשלב מסוים, כשהצוות החל לפקפק בזהותנו האיטלקית, וזאת במיוחד לאור האיטלקית העלובה שבפינו, שינינו גירסה בטענה שאנו קצינים מצריים, האמורים לנווט את הספינה באמצעות הצי האיטלקי בתוך שדות המוקשים שלפני אלכסנדריה. וכך מידי יום הייתי מרכיב אוזניות על

6 המבצע הסתיים באקורדים צורמים, שכן המודיעין האיטלקי הצליח לפענח את האירוע, ממשלת איטליה לא ראתה בעין יפה שוד ים והטבעת ספינה שהפליגה תחת דגל איטליה, וממשלת ישראל נאלצה להתנצל ולפצות את האיטלקים.

7 ראיון שפורסם בגיליון מיוחד של הירחון קשר אלקטרוניקה ומחשבים, בהוצאת קצין קשר ואלקטרוניקה ראשי, כרך י"ח/2 (204), אוגוסט 1987, עמ' 33.

ראשו של רב־החובל והייתי שואל אותו אם הוא שומע בדיוק מה שקולו של מרדס־ביי מודיע לו... זה היה מסוכן מאוד, אבל עמדנו בקשר עם הארץ, כשמאזור כרתים והלאה התחלנו לנהל מו"מ עם הארץ איך גומרים את המבצע! אנחנו הצענו שנכניס את האנייה לנמל חיפה, אבל לבסוף סוכם שאניות חיל הים שלנו יגשו אותנו בים, וישתלטו מחדש על ה'קצינים המצריים' המסכנים. וכך היה..... את האנייה עלה בידינו להטביע, ואת המלחים האיטלקים הכנסנו לבית הבראה בית אורן – העיקר שישתקו. רק לסורים הייתה בעיה: להיכן נעלמה האנייה? הם האשימו את מרדס־ביי בבגידה ודנו אותו למוות... לבסוף, כיוון שלא היה אשם או בגלל שדודו היה ראש הממשלה – הוא קיבל חנינה."

בכנס גדעונים שנערך בספטמבר 1964 סיפר הגדעוני עובד שדה: "אניות חיל הים התקדמו אלינו. הקמנו איתן קשר, נתנו להן הוראות לביים התקפה על האניה הערבית בה היינו. היות והבחורים שהיו מפקדי האניות האלה היו מנוסים כמובילי ספינות מעפילים איך פריגטות צריכות לתקוף אניה קטנה מעץ, הם ביצעו זאת באמנות רבה, אסרו ראשית כל את שני 'הקצינים המצריים' שכביכול חיפשו, ומיד הועברו הראשונים לחדר המעצר של הפריגטות שלנו. אחר כך הועבר גם הצוות האיטלקי למעצר נפרד, כמובן. לאחר מבצע של כמה שעות הועבר הנשק אל שתי הפריגטות. ספינת הנשק הערבית טובעה בנגיחות ופיצוצים."

הגדעוני ראובן (פופכן) אורן (אורנשטיין), שכינויו המחתרתי היה "ישי", מספר<sup>8</sup>: "עברתי לשירות חיל הים בחיפה, כשבאותם ימים היה הקשר של חיל הים וגם של חיל האויר כפוף לחיל הקשר. משם נקראתי בדחיפות אל יאן ששלח אותי למבצע 'שודד': שתי קורבטות של חיל הים ק-18 וק-20, שהיו אניות המעפילים לשעבר 'ווגווד' ו'הגנה', יצאו להשתלט על ספינת נשק איטלקית שהפליגה למצרים. על ספינה זו היו כבר שניים מאנשינו (האלחוטן היה עובד 'עאבד' שדה והשני היה מוניה מרדור)<sup>9</sup> שהציגו את עצמם ברוב חוצפה בפני האיטלקים כמלווים מצרים של הספינה. המבצע היה סודי ביותר, וכשאני נכנסתי לחדר הרדיו עם המזוודה המסתורית שלי נצטוו אנשי הקשר של הספינה להסתלק מן המקום. על שום כך הם הצמידו לי את הכינוי Confidential Agent. קיבלתי תדר, אותות קריאה ושעת קשר, וכבר בניסיון הראשון אחרי שהפלגנו לדרכנו הוקם קשר עם ספינת הנשק. מסרתי למפקד השייטת, שהיה מופתע ממהירות הביצוע, את מיקום המטרה שלנו ויירטנו אותה ליד אי כלשהו. שם העברנו את כל הנשק ואת הימאים האיטלקים אלינו ונגחנו את הספינה לשברים שצפו על פני המים. הפרשה נשארה עלומה כ־12 שנה עד שב־גוריון גילה את צפונותיה באחד מנאומיו."

8 ראיין שפורסם בגיליון מיוחד של הירחון קשר אלקטרוניקה ומחשבים, בהוצאת קצין קשר ואלקטרוניקה ראשי, כרך י"ח/2 (204), אוגוסט 1987, עמ' 62.

9 זו כמובן טעות. הכוונה לדוד בן־חורין.



## פרק ז

# הקשר בספינות מעפילים ורכש

### 7.1 מבוא

פרק זה מתאר – בסדר כרונולוגי – את הפלגות ספינות ההעפלה והרכש, תוך הדגשת פועלם של הגדעונים והקשר בספינות. בחרנו להציג את כל ספינות המעפילים, ולא רק את הספינות שאורגנו בידי המוסד לעלייה ב', כדי שהקורא יקבל תמונה מלאה ומקיפה על מפעל ההעפלה. המידע בספרות על ספינות המעפילים השונות מאופיין בנתונים שונים על אותם האירועים. בחרנו לבסס את נתוני העשור הראשון להעפלה על הנתונים המוצגים בספרו של אריה ל. אבנרי, "מ"ולוס" עד "טאורוס", עשור ראשון להעפלה בדרכי הים 1934-1944, יד טבנקין, המרכז לחקר כוח המגן, הוצאת הקיבוץ המאוחד תשמ"ה – 1985, ואת הנתונים על ההעפלה שלאחר מלחמת העולם על ספרו של ד"ר מרדכי נאור, בים, ביבשה וגם באוויר – מבט חדש על ההעפלה, הוצאת ספריית יהודה דקל והמועצה לשימור אתרי מורשת בישראל, תשע"ה – 2015,<sup>1</sup> ולסטות מהמספרים המוצגים בידי חוקרים אלה רק כאשר מסמכים ארכיוניים הנמצאים ברשותנו מציגים נתון שונה (מכל מקום, השינויים אינם מהותיים). המידע על ספינות הרכש מבוסס על רשימה שפורסמה בידי יהודה בן-צור באתר הפלי"ם וההעפלה.<sup>2</sup>

### 7.2 השקת מסע ספינת מעפילים היה מבצע של ממש

השקת מסע של ספינת מעפילים היה מבצע ממושך ומורכב, שהיו לו היבטים מגוונים: רכישת הספינות הייתה מבצע בזכות עצמו, משום שהיה מדובר ברכישה חשאית

1 ראו <http://www.idekel.co.il/Books/haapala>

2 ראו <http://www.palyam.org/OniyotRekhes/armsShipsTable>

תחת עינם הפקוחה של הבריטים, בדרך כלל בתהליכים מפוקפקים ודרמטיים, באמצעות אנשי קש וחברות פיקטיביות. לפני מלחמת העולם השנייה עסקו גורמים רבים ברכש זה, אך לאחר המלחמה עסק בזה רק המוסד לעלייה ב'. בתחילת "ההעפלה הגדולה" שלאחר מלחמת העולם השנייה השיגו אנשי המוסד לעלייה ב' רק ספינות קטנות, אך בהמשך נרכשו ספינות גדולות יותר. הספינות שנרכשו באירופה היו רובן במצב רעוע. בשלהי שנת 1945 החל מבצע של רכישת עשר ספינות בארצות הברית (תוך התחמקות מעינן הפקוחה של הרשויות שם) והשתתן לנמלים באירופה; בארצות הברית נרכשו גם ספינות יותר "איכותיות" וספינות מלחמה, שהיו מיועדות לגריטה בתום מלחמת העולם.

מספר מדינות ואנשי עסקים במרכז ובדרום אמריקה סייעו רבות בנכונותם לספק לספינות "דגלי נוחות", לכל המרבה במחיר.

**הכשרת הספינות לתפקידן כספינות העפלה וציון באספקה נאותה הייתה אף היא משימה מורכבת, וגם אותה היה צריך להסתיר מעיניהם הפקוחות של הבריטים. ספינות אלה היו רובן ספינות משא, והמשימה הראשונה הייתה התקנת דרגשים למאות, ואחר כך לאלפי מעפילים. הדרגשים היו בדרך כלל מעץ (או ממסגרת של מתכת), עם מקומות משכב במעין ערסלים (בדומה לאלונקות). לא היו מזרונים. לכל מעפיל הוקצה שטח באורך 180 ס"מ, ברוחב 75 ס"מ, ובגובה 50 ס"מ (והיו מקרים שבהם הוקצה שטח קטן יותר). הוכנו מתקני תאורה ואוורור. נדרשו מתקני סניטציה בסיסיים (בתי שימוש שהותקנו בדרך כלל על הסיפונים, לפי מפתח של תא לכל 30 נפש, כאשר הגישה אליהם לא הייתה כל שעות היממה, מחשש מעקב מטוסים וספינות בריטיים). נדרשו מתקני בישול (רוב המזון היה "יבש", והתבסס על צנימים וקופסאות שימורים, ששימושם החלופי היה כ"תחמושת" לידיו על הבריטים במאבקי ההשתלטות על הספינות. בכל ספינה היו מיכלים גדולים למי שתיה – לפי חישוב של ליטר מים ליום למעפיל – לכל צרכיו. המזון והמים חושבו למספר ימים כפול מימי ההפלגה המתוכננים. למרות כל המאמצים, התנאים על ספינות אלה היו קשים מנושא, והנחמה היחידה – שלא תמיד התאמתה – הייתה שמדובר בהפלגה של ימים בודדים. ציוד הספינות בדלק, מזון ומים היה אף הוא משימה מסובכת וקשה. תהליך ההכשרה והשיפוץ התנהל תחת פיקוח אנשי המוסד לעלייה ב' בנמלים ומספנות רבות באירופה. גיוס צוותים לספינות, גיוס רב חובל וצוות מלחים, היה נושא בפני עצמו. בדרך כלל, רב-החובל ("הקפטין") היה מגייס את שאר המלחים. אנשים אלה, רובם איטלקים, ספרדים ובני אומות אחרות, הצטרפו למבצע מסיבות שונות: מי שביקשו לסייע לאנשים במצוקה, מי שהתלהב מהאתגר וההרפתקנות, מי בעד בצע כסף (משום שהתשלום היה גבוה במיוחד, עקב הסיכון הרב). הבריטים ראו במלחים הזרים חוליה חלשה, נלחמו בהם מלחמת חורמה, ואיימו להעמידם למשפט ולהענישם. התנהגות**

הצוותים הזרים הייתה כשורה ברוב המקרים, אך היו ביניהם גם נוכלים. לא חסרו מקרים בהם הימאים הזרים לא עמדו במתח של הפלגות ממושכות ותקלות רבות, סירבו להמשיך או ניסו לשנות את מסלול ההפלגה.

בתום מלחמת העולם השנייה חל שינוי מהותי באיוש צוותי הספינות. 240 צעירים יהודים מארצות הברית וקנדה, רובם משוחררי צבא וחלקם בעלי ניסיון ימי, התנדבו בארצות הברית, ללא שכר או תמורה, והשיטו את הספינות "האמריקאיות".

אל הצוותים הזרים הצטרפו מלווים מהארץ, רובם אנשי פלי"ם. לכל ספינה מונה מפקד ולרוב הספינות צוות גדעוני. לספינות גדולות צוותו מלווים נוספים. לכל ספינה צורפו אחיות ורופא, בדרך כלל מקרב המעפילים. נושא הרפואה היה חיוני, מאחר שבספינות המעפילים היה בדרך כלל מספר רב של ילדים ושל נשים הרות.

**הכנת המעפילים** למבצע היה אף הוא נושא חשוב. הכנת המעפילים כללה אימון לעלייה וירידה מהירה על משאיות שהובילו אותם, וכן עלייה מהירה וזהירה על הספינות. המעפילים חולקו לקבוצות (בדרך כלל לפי שיוך מפלגתי, שיוך תנועתי או ארץ מוצא), וארגון החיים בספינה היה מבוסס על קבוצות אלה, כולל חלוקת אוכל, עבודות תברואה ומילוי הוראות פיקוד הספינה.

**העלאת מעפילים** על הספינות הייתה אף היא מבצע של ממש. היו מבצעי העפלה שחייבו גיוס שיירות של מאות משאיות לשם העלאה מהירה של המעפילים על הספינות, כדי שהספינה תחמוק מהנמל לפני שהבריטים יבחינו בנעשה ויצליחו לפעול נגד הפלגת הספינה.

המעפילים הוגבלו בכמות המטען, ולא הורשו לקחת יותר מ-15 ק"ג לאדם. חשוב להדגיש את הסיוע הרב של החיילים הארצישראליים בצבא הבריטי לכל נושא ה"בריחה" וההעפלה. במיוחד יש לציין קבוצה של חיילי יחידת התובלה 462, שבסיסה אז היה במילאנו. הקבוצה, שמנתה כ-40 איש, עסקה בהובלת פליטים יהודיים ובאיסוף, הובלה ואחסון ציוד עבורם. בראש "החבורה" עמדו ישראל ליברטובסקי, שלהבת פריאר ומאיר דוידזון. "החבורה" הייתה משענת לוגיסטית איתנה לפעילות המוסד לעלייה ב', התמחתה בפעילות שכונתה TTG (ראשי תיבות של "טילקעס טיזי געשפֿטן"), "עסקי שק בתחת" בתרגום מערבית ואידיש לעברית), ועיקרה היה השגת מזון, דלק וציוד בדרכים לא חוקיות (כולל הקמת יחידה צבאית בריטית מפוברקת, היא "יחידת הובלה מס' 176"). "החבורה" עסקה גם באיסוף נשק ותחמושת.<sup>3</sup>

הגדעוני יואש (צ'אטו) צידון, בכינוי החשאי "מתי", מספר על שירותו ביחידת ההובלה המפוברקת: "מצאתי את עצמי ביחידת תובלה בריטית מוצבת לעיני כל במרכז של מילאנו. שם היחידה 'TTG Company RASC'.... ל-TTG היה סמל,

3 פעילות זו מתוארת בספרו של מייק אלדר, TTG אנשי הצללים, הוצאת משרד הביטחון, תשנ"ז-1997.

מסמכים וכרטיסי עבודה משלה, שבעזרתם תדלקנו בתחנות דלק צבאיות. עובדי התחנה רשמו את כמות הדלק ואת מספר הקילומטרים וחתמו על המסמך, כדי שלא נרמה ונמכור את הנוזל היקר בשוק השחור... היו לנו גם טפסי אספקה, שבעזרתם משכנו, תוך הקפדה על ההליך הביורוקרטי, מזון ושאר מצרכים... ליחידה היה מוסך משלה, שטיפל בכ-40 משאיות בריטיות מסוג בדפורד ודודג' וכמה אמבולנסים ומכוניות אזרחיות מוסוות. הכל נגנב מהבריטים, וכל הפעילות נעשתה לאור היום, בשם מלך בריטניה... עסקתי בקישור ובהובלת נשק או חומרים 'רגישים', כמו דלק, מזון, כסף, מדים, מסמכים, ציוד קשר ואנשים, כל מה שהיה נחוץ ליציאת אירופה. נסענו ממְיִנְטָה, דרך אודינְה ואינסברוק באוסטריה, עד שוויץ...<sup>4</sup>."

**ההפלגה עצמה** בוצעה בשליטתו של רב-החובל, בפיקוחו של מפקד הספינה. ניהול חיי המעפילים בעת ההפלגה, בספינות הצפופות, במתקני מטבח מאולתרים, בתנאים סניטריים ירודים, במזג אוויר ותנאי ים שלא תמיד הסבירו פנים, הייתה משימה מורכבת, בה נטלו המלווים תפקיד מרכזי.

**העימות עם הבריטים** בעת השתלטות על הספינה היה נושא חשוב, במיוחד בשנים שלאחר מלחמת העולם, כאשר המאבק בבריטים החריף. המטרה הייתה שאירוע העימות יגבה את תביעות התנועה הציונית לעלייה חופשית, וההתנגדות נועדה להאריך את משך פעולת ההשתלטות ולהקשות עליה, כדי להעצים את המסר התקשורת. בדרך כלל השאירה המנהיגות את ההחלטה על רמת ומשך ההתנגדות למלווי הספינה. ההכנה לעימות הייתה בדרך כלל הקמת "ביצורים" שונים על הספינה וארגון "קבוצות התנגדות" מקרב המעפילים לעימות עם הבריטים בעת מבצע ההשתלטות, כאשר לכל קבוצה הוקצה אזור (חרטום, גשר, מרכז, ירכתיים). המעפילים השתמשו בנשק קר (מוטות עץ, מוטות ברזל, גרזנים). למעפילים לא היה נשק חם, ולא ידוע על מקרים בהם מלווי ספינות השתמשו בנשק חם כנגד הבריטים.

הגדעונים השמידו את כתבי הסתר והשליכו את הגבישים ומכשירי הקשר לים לפני שהבריטים השתלטו על הספינה, כדי למנוע נפילתם בידי הבריטים.

חלק חשוב היה נושא חילוץ המלווים מספינות שנתפסו בידי הבריטים. חלקם נטמעו בקרב המעפילים,<sup>5</sup> נעצרו עמם במחנות מעצר בעתלית או בקפריסין, וחולצו

4 יואש צידון-צ'אטו, **ביום בליל בערפל**, ספרית מעריב תשנ"ה-1995, עמ' 44-45.

5 הגדעוני בני גפן סיפר כי טרם צאתו לאירופה קיבל הנחיה מיאן, ראש שירות הקשר: "אם תצליחו להגיע ארצה – בשום פנים ואופן אל תחזרו בספינה ריקה. אם אתה נתפס בקרב המעפילים – היטמע בתוכם והבריטים לא יזהוך; אם יתפסוך בספינה ריקה – יענו אותך, כדי להוציא סודות. ושיהיה ברור לך – רק פקודה מפורשת שלי יכולה לבטל הוראה זו." (בני גפן, **חיי עד כה**, הוצאת המחבר, תשע"ד-2014, עמ' 29). בני גפן נולד במגדיאל, 1926. למד בבית ספר חקלאי בפרדס חנה וסיים לימודיו בתיכון בתל אביב. התנדב לפלמ"ח בשנת 1944. עבר קורס אלחוט בשנת 1946 ושירת באיטליה ובאוסטריה. גדעוני ב"ברק"/"החלוץ", "הפורצים" וספינת הרכש

לאחר מכן. חלקם ניצלו את אי-הסדר בנמל בעת הורדת המעפילים מהספינה ומצאו דרך להתחמק, חלקם הסתתרו ב"סליק" בספינה וחולצו מאוחר יותר בידי פועלי נמל יהודיים (עקב המחסור התמידי בגדעונים, נעשה מאמץ שהגדעונים לא ייתפסו ולא "יתקעו" במחנה עתלית או במחנות בקפריסין).

הורדת המעפילים בחוף הייתה אף היא מבצע בזכות עצמו. חלק זה היה אמור להיות שלב הסיום של המבצע, ולצורך כל מבצע כזה גויסו מאות אנשים: אנשי פלי"ם (הפלוגה הימית של הפלמ"ח) להורדת המעפילים לחוף בסירות ובחבלים, אנשי "הגנה" לאבטחת החוף וחסמת דרכי הגישה אליו, מערך לוגיסטי לפיזור המעפילים והטמעתם ביישובים בסביבה, מערך פיקוד ושליטה בחוף ההורדה, בדרך כלל עם קשר קווי לחסימות וגדעוני עם "מזוודה" לקשר לספינה. השלב הסופי של הכוונת הספינה לחוף בוצע בדרך כלל באיתות ראייה, עם פנסים.

הקשר שסיפקו הגדעונים היה חיוני לניהול כל מרכיבי פעולות אלה, אך "גולת הכותרת" הייתה, כמובן, הקשר לספינות המעפילים בעת הפלגתן.

להלן תוכנו של מסמך מ-24 באוקטובר 1946, בכותרת "סדרי העבודה עם הכלים", המגדיר את תפעול התקשורת מול ספינת מעפילים:<sup>6</sup> (1) ההוראות הבאות נכנסות לתקפן מיד כשתאשרו את קבלתן. (2) הוראות אלה מבטלות את כל ההוראות, ההודעות וההסכמים הקיימים בנוגע לסדר עבודה עם כלים. (3) לפני צאת הכלי (באם התנאים מאפשרים זאת) יש לקיים קשר נסיון במכשיר העומד לצאת לדרך. בקשר זה יש לנסות את הגבישים. עליך לבדוק היטב את המכשירים והספקת הזרם. יש להבטיח מספר מספיק של סוללות מלאות וטובות, אפשרות טעינה מסודרת, וולטמטר, מכשיר לבדיקת צפיפות החומצה ומים מזוקקים. יש לדאוג למנורות זרזביות וכל החלקים הניתנים להחלפה במקרה קלקול. (4) לפני צאת הכלי עליכם להודיענו את תאריך הקשר הראשון. רצוי שזה יהיה למחרת ההפלגה. (5) ביום שיקבע להקמת הקשר הראשון ובימים שלאחריו (עד להקמת הקשר בינינו) נקרא לכלי במשך 5 דקות – ארבע פעמים ביום בשעות שתשתננה בהתאם ליום. ענה בקריאה של 5 דקות. סדור זה יימשך עד להקמת הקשר הראשון. (6) הגל הראשי של ארצי [מפקדת המוסד לעלייה ב', תל אביב] ישתנה אף הוא בהתאם ליום. גם הכלי יקרא כל יום בגל אחר. לפני צאת הכלי יש להודיע את רשימת הגלים של הכלי וחלוקת הגלים לימות השבוע. (7) לרשות כל תחנה ארבעה שמות שונים ליום. בכל קשר יש להשתמש בשם אחר לפי בחירה חופשית. השמות הם של שלוש וארבע אותיות וספרות. במקרה של שני כלים יחד (כלי גדול וכלי מלווה) ישמשו שני השמות הראשונים לכלי הגדול

<sup>6</sup> "פראטו". אלחוטן ב"גולני" ובצנחנים, שם שירת במילואים עד שנת 1982. מאבות הגידולים הסובטרופיים בארץ. נפטר בשנת 2017.

– שני האחרונים לכלי המלווה. (8) צורת הקריאה תשתנה בכל יום. (9) פרטי כתב היד [כתב הסתר] קבל ממוכ"ז [מוסר כתב זה]. (10) כותרת המברק לפי בחירה חופשית. (11) את הקשרים שיבואו לאחר הקמת הקשר הראשון נקבע על-ידי שימוש ב־קרא והוספת שעה וחצי לזמן בו אנו רוצים להתקשר. לדוגמא: כשנרצה להקים קשר ב־1400 גמת – נודיע קרא 1530. (12) כל עבודה ארוכה מגלה ומכשילה. שלח קריאות קצרות ביותר, פרט למקרה שהנך מקבל הוראה מפורשת לשדר קריאה ממושכת יותר. החומר צריך להיות קצר, מרוכז וברור. (13) במקרה הפסקת קשר מחמת קלקול, הפרעות וכדומה נקיים קריאות כפי שצוין בסעיף 5 – אך אם הפסקת הקשר תחול בארבעת הימים האחרונים שלפני ההורדה – נקרא לך 5 דקות בתחילת כל שעה מעת לעת עד לחידוש הקשר. (14) במקרה של קלקול מקלטך או אי הקמת הקשר שדר לפי שיטת צד [שידור ללא מענה]. במקרה שמשדר מקולקל, ננהג אנו לפי שיטה זו. (15) במקרה שיגלו אותכם אווירונים, אניות או סירות משטרה תודיע מיד על כך ומאותו רגע נקיים האזנה הדדית בלי הפסק. (16) ביומיים האחרונים שלפני ההורדה עליכם לצמצם את העבודה עד למינימום ההכרחי ביותר. מלבד הודעה חד־פעמית על ההגדרה הגיאוגרפית, אין לעבוד כלל. נקיים רק האזנה הדדית בשעות שתקבענה לשם כך. (17) במקרה שנתפסים, אין להפסיק את העבודה בלי הוראה ברורה מאתנו על כך. לפני סיום הקשר והשמדת המכשיר יש לשדר את הסימן "סל". יש להבטיח קודם כל השמדת כל החומר שבכתב והגבישים. (18). כל השעות אשר הוכנסו כאן ואשר בהן נשתמש בעתיד הן גמת [שעון גריניץ]. (19) כל עובד היוצא בכלי חייב לקבל העתקה נכונה ומדוייקת של ההוראות האלה.

## 7.3 שנת 1934 : ספינות ראשונות

### 7.3.1 "ולוס" א'

"ולוס" הייתה הספינה הראשונה שהפליגה מאירופה במסגרת המערכה לפריצת שערי הארץ. זו הייתה יוזמת הנהגת תנועת הפועלים בארץ, שמומשה בידי אנשי "החלוץ" בפולין – בהובלת אנשי ה"הגנה" – במסווה של מסע סטודנטים בים התיכון.<sup>7</sup> ההפלגה בוצעה ללא רשות וללא הסכמת ראשי המוסדות הלאומיים, ששללו אז כל ניסיון לעקוף את חוקי ההגירה של ממשלת המנדט ואת משטר הסרטיפיקטים. הספינה "ולוס" א' (Velos) הייתה ספינת נוסעים בתפוסה של 3,082 טון שהושקה

7 מקובל לראות בספינה זו את ראשית ההעפלה "המאורגנת", אך יש הטוענים כי הספינה הראשונה הייתה הספינה "כוכב", ספינת מפרש שאורגנה בידי חיים זייצ'יק, איש התנועה הרביזיוניסטית מפולין, שהפליגה מאלכסנדריה, מצרים, בינואר 1934, והורידה בחוף ראשון לציון (נבי רובין) 30 מעפילים (יעקב מרקוביציץ, לקסיקון אצ"ל, משרד הביטחון – ההוצאה לאור, 2005, עמ' 124).

בשנת 1906, ושמה הקודם היה Grimsby. הספינה נחכרה ביוון בידי שליחי "החלוץ", והפליגה תחת דגל יווני. מפקד הספינה היה שיקא (יהושע) כהנא. מלווה נוסף היה כתריאל יפה.<sup>8</sup> הספינה הפליגה פעמיים: בהפלגה הראשונה מפיראוס (Piraeus), יוון, ביולי 1934 הפליגו 350 מעפילים. ההפלגה נמשכה ארבעה ימים והורדת המעפילים לחוף נעשתה בסירות, בשני סבבים – בליל ה-12 ביולי 1934 בחוף כפר ויתקין ובליל ה-13 ביולי 1934 בחוף תל אביב.

לספינה זו לא היה קשר אלחוטי. התאום נעשה במברקים (טלגרמות) שנשלחו באמצעות משרדי הדואר. הקשר לחוף לשם הנחתת המעפילים נעשה בסימנים מוסכמים עם פנסים, כאשר בחוף השתמשו בפנסי מכונית. בחור צעיר מחדרה, עז נפש ושחיין מצוין, התנדב לשמש כקשר בין הספינה לחוף. סידורי ההורדה היו איטיים ובסיסיים, בסירות קטנות. שני מעפילים טבעו במהלך ההורדה.

### 7.3.2 "אוניון"

הספינה "אוניון" (Ionion) הייתה הניסיון המשמעותי הראשון של התנועה הרביזיוניסטית להביא ארצה מעפילים דרך הים, בעקבות החלטת מוסדות הצה"ר (הציונות הרביזיוניסטית). שלושה מראשי התנועה הרביזיוניסטית בפולין, בסיוע איש בית"ר בדאנציג, שהיה נציג חברת ספנות, ארגנו את ההפלגה.

הספינה הפליגה מיוון ב-1 באוגוסט 1934 ועליה 67 מעפילים. בהראקליון (Heraklion), כרתים, עלו על סיפונה 50 מעפילים מהספינה "קפולו" – ספינה שכורה שהתארגנה בפיראוס – ניסתה להגיע לחופי הארץ, אך רב-החובל נבהל וחזר ליוון. ב-28 באוגוסט הגיעה הספינה "אוניון" עם 117 מעפילים לחוף תל אביב. 100 מעפילים הצליחו לרדת ולהתפזר בעיר. 17 המעפילים האחרונים, שסירתם נפגעה, נתפסו בידי הבריטים וגורשו ליוון.

### 7.3.3 "ולוס" ב'

ההפלגה השנייה של הספינה "ולוס" נערכה ב-6 בספטמבר 1934 מנמל ורנה (Varna), בולגריה, עם 350 מעפילים. החלפת נמל המוצא נעשתה לאחר שהתברר כי הבריטים גילו את המבצע והחלו לחקור בעניין. ב-13 בספטמבר הצליחה "ולוס" להוריד כ-50 מעפילים בחוף כפר ויתקין, אולם ספינת משמר בריטית איתרה את הספינה והיא חזרה

8 מחלוצי הימיה העברית ביישוב היהודי בארץ. רב-החובל של ספינת הכ"ג, שעקבותיה אבדו במאי 1941, במבצע משותף של הפלמ"ח עם הבריטים, לפיצוץ בתי הזיקוק בטריפולי כדי לפגוע באספקת דלק למטוסים גרמניים וצרפתיים ובכך לסייע לפלישה בריטית לסוריה ולבנון, שהיו אז בשליטת ממשלת וישי, ממשלה צרפתית פרו-גרמנית.

ליוון. ב-28 בספטמבר הפליגה שוב הספינה ארצה, אך לא הצליחה לעבור את מחסום ספינות המשמר הבריטיות, וחזרה ליוון. בסופו של דבר, נאותה הסוכנות היהודית להעניק למעפילים סרטיפיקטים.

גם לספינה זו לא היה קשר אלחוטי. הקשר לחוף לשם הנחתת המעפילים היה אמור להיעשות בסימנים מוסכמים באיתות ראייה, כאשר בחוף ישתמשו בפנסי מכונית. כישלונה של הפלגה זו, בצד התנגדות חלק ממנהיגי היישוב, הביאה להפסקת "ההעפלה המאורגנת", בתמיכת ראשי היישוב, עד שנת 1938.

פעיל העלייה יהודה בראגינסקי, איש הקיבוץ המאוחד, תאר את קשיי התקשורת באותה תקופה, לפני הקמת המוסד לעלייה ב' ומערכת הקשר שהפעילו הגדעונים: "חוקי הצנזורה, שהיו נהוגים ביוון, העמידונו בפני בעיה חמורה: כיצד לקיים קשר עם פולין ועם הארץ, כיצד למסור לשם פרטים על אניות, מועדי הפלגה והורדה וכדומה? היה צורך למצוא צופן, שיראה 'תמים' בעיני הצנזורים היווניים, ויחד עם זאת יאפשר מסירת דברים מדוייקת ומפורטת. זאב שרף [אז - חבר קיבוץ שפיים, שפעל בשליחות בחו"ל] הציע להשתמש בצופן המקובל בעולם המסחר הבין לאומי. בחרנו בספר עב כרס, הקרוי 'הצופן המסחרי של רודולף מוסה', והמכיל - בשפה הגרמנית שהיתה נהירה לכולנו - אלפים רבים של ניסוחי משפטים לצורך משא ומתן מסחרי מכל הסוגים. לכל משפט כזה נקבע באותו ספר צופן מורכב מצירוף מסויים של חמש אותיות. השימוש בצופן מסחרי במברקים היה מותר גם ביוון, בתנאי שתצוין באיזה ספר-צופן השתמשת בניסוח הדברים, כדי שאנשי הצנזורה יוכלו לעמוד על מידת כשרותו של מברקך. אל הספר היו מצורפים גם דפים אחדים עם סימני צופן שפירושם לא הוגדר, ושניתן לרשום בצידם כל פירוש המוסכם על שני הצדדים המשתמשים בצופן. מאחר שעמדנו על העובדה, שפקידי הצנזורה היווניים אינם מדקדקים יתר על המידה בבדיקת המברקים מראשיתם ועד סופם, ומשהם נוכחים שהמילים הראשונות במברק תואמות את המפתח הנקוב, הם מתירים את שיגורו, החלטנו להשתמש בשיטה המבוססת על שילוב בין הצופן המסחרי הגלוי לבין צופן חשאי משלנו. הצופן החשאי נוסח בהתאם לצרכים המיוחדים שלנו, והכיל בעיקר אותם מונחים והגדרות שלא הייתה אפשרות למסרם בעזרת הצופן המסחרי. ערכיו נרשמו בשני עותקים של 'צופן מוסה' בדפים החלקים העשויים לכך. עותק אחד מן השניים שיגרנו בידי שליח מיוחד מוורשה ליוון. שיטת הצופן המשולבת שימשה אותנו ביעילות וללא תקלות".<sup>9</sup>



## 7.4 שנת 1937 : ההעפלה מתחדשת

### 7.4.1 "אף על פי" א'

התגברות רדיפות היהודים בגרמניה לאחר עליית היטלר לשלטון בשנת 1933, יחד עם התגברות האנטישמיות בפולין בשנת 1937, יצרו גל של פליטים יהודים. משה גלילי (קריבושיין), סטודנט ארץ-ישראלי יליד רוסיה שלמד באיטליה, הקים עם ידידים את תנועת "אף על פי", במטרה להביא את הפליטים ארצה, וקיבל תמיכה מניציבות בית"ר בווינה.

במסגרת זו נרכשה הספינה Kosta, ספינת מפרש דו-תרנית עם מנוע. הספינה הפליגה מפיראוס (Piraeus), יוון, במרץ 1937, כשעל סיפונה 15 מעפילים. ב-13 באפריל 1937 הגיעה הספינה למפרץ חיפה והתקרבה לשובר הגלים. משה גלילי (קריבושיין) ירד לחוף והזעיק סיוע. בחסות החשיכה, שנוצרה בעקבות ניתוק יזום של החשמל באזור, הגניבו פועלי נמל יהודיים את המעפילים לחוף ומשם לעיר חיפה. בספינה לא היה קשר רדיו. תאום פעולות ספינה זו, כמו גם בספינות האחרות באותה תקופה, נעשה בשיחות טלפון בין-לאומיות (באותה עת לא היה חיג בין-לאומי ישיר, ואנשים היו מזמינים שיחה ממשרד דואר) ובמברקים ("טלגרמות") שנשלחו בשירותי הדואר, ותוכנם ה"תמים" היה למעשה מידע והנחיות, על פי סיכום מראש. בלשון ימינו, הפלגה זו הייתה "הוכחת היתכנות" לעלייה בלתי ליגאלית, והצלחתה שכנעה את מנהיגי בית"ר להמשיך בעלייה זו. לצורך זו הוקמה בקוטינגברון (Kottlingbrunn), סמוך לווינה, אוסטריה, תחנת מעבר מרכזית למעפילים, במסווה של מחנה קיץ לסטודנטים.<sup>10</sup>

### 7.4.2 "אף על פי" ב'

ספינה זו הייתה ספינת קיטור מברזל בתפוסה של 221 טון בשם Artemisia, שהושקה בשנת 1894, ואורגנה בידי משה גלילי (קריבושיין). המעפילים בספינה היו אנשי בית"ר, שהגיעו ברכבת מווינה, במסווה של סיור בים התיכון. הספינה הפליגה מדוראצ'ו (Durazzo), אלבניה, ב-6 בספטמבר 1937, כשעל סיפונה 54 מעפילים, והורידה את מעפיליה ללא תקלות בחוף טנטורה, מול זכרון יעקב. פלוגת

10 הגורמים הרביזיוניסטיים, אליהם אנו מתייחסים, היו הצ"ח (ההסתדרות הציונית החדשה, שהוקמה בידי זאב ז'בוטינסקי ופעלה בין השנים 1935 עד 1946, אז החליט הקונגרס הציוני ה-22 כי המטרה המיידית של התנועה הציונית היא הקמת מדינה עברית, וחברי הצ"ח חזרו, כסיעה, לשורות ההסתדרות הציונית העולמית), בית"ר (ברית יוסף תרומפלדור, תנועת הנוער והצעירים של התנועה הרביזיוניסטית), ומפקדת האצ"ל (הארגון הצבאי הלאומי, שמרכזה היה בפריז, ובראשה עמד יוסף כצנלסון).

בית"ר בזכרון יעקב הייתה אחראית על חוף ההורדה ופיזור המעפילים בארץ, ואנשיה המתנינו בחוף שנקבע מראש לילה אחר לילה, עד שהספינה הופיעה. לספינה זו לא היה קשר אלחוטי, והקשר לחוף לשם הנחתת המעפילים נעשה בסימנים מוסכמים באיתות ראייה. מספר המפקד המלווה, חבר בית"ר: "עוד בהיותי בארץ קבענו את אמצעי הקשר עם החוף, ונקבע שביום המיועד תהיה חולית אנשים בחוף והם יאותתו לנו [בפנסים] על מנת שנדע להיכן להתקרב ואנו לא נענה. בשעה 1930 [בליל יום הכיפורים] נראו האורות המקוויים [בחוף] ומיד הודענו לאנשים להיכן עצמם לירידה."

## 7.5 שנת 1938: ערב מלחמת העולם השנייה

### 7.5.1 "פוסידון" א'

הספינה הפליגה מלאווריון (Lavrion), יוון, עם רב חובל וצוות יוונים ב-2 בינואר 1938, כשעל סיפונה 65 מעפילים, שיצאו מוורשה ב-29 בדצמבר 1937. ספינה זו, שהייתה "הפלגת ניסיון", אורגנה בוורשה, פולין, בידי שליחי עלייה, אנשי "הגנה" והתיישבות, בתמיכת מנהיגות היישוב.

מפקד הספינה היה ברוך מנשה, ומלווה נוסף היה מרדכי לשצ'ינסקי. הספינה הגיעה ב-12 בינואר 1938 לחוף מושב אביחיל. במקום המתינה סירת משוטים שיצאה לקראתה. המעפילים הורדו ופוזרו ביישובי הסביבה.<sup>11</sup>

בתיק הספינה המברק הבא (זה רק אחד מהמברקים בתיק), שנשלח לתל אביב מוורשה כטלגרמה מסחרית מוצפנת בשירות הטלגרמות של הדואר המנדטורי: "הפליגו מאתונה בשני לינואר. יהיו בדרך ששה ימים. תאשר קבלת המברק." לספינה לא היה קשר אלחוטי. הקשר עם חוף ההורדה נעשה בעזרת סימנים מוסכמים עם פנסים.

### 7.5.2 "אף על פי" ג'

הספינה, ששמה Panormitis, הפליגה מסנטו קוורינו, אלבניה, בפברואר 1938. אף היא אורגנה בידי משה גלילי (קריבושיין). המעפילים בספינה היו 98 אנשי בית"ר, שהגיעו ברכבת מווינה – במסווה של סיור סטודנטים בים התיכון. הורדת המעפילים נעשתה בהצלחה במרץ 1938 בחוף טנטורה (דור). האצ"ל היה אחראי על חוף ההורדה. לספינה לא היה קשר אלחוטי. הקשר עם חוף ההורדה נעשה באמצעות סימנים מוסכמים עם פנסים, ואנשי האצ"ל המתנינו בחוף ההורדה מספר לילות במועד ההגעה המשוער.

### 7.5.3 "ארטימיזיה" א'

הספינה "ארטימיזיה" (Artemisia) הייתה ספינת דיג איטלקית בתפוסה של 220 טון, שהושקה בשנת 1894, נחכרה בידי שליחי "החלוץ" והפליגה תחת דגל יווני. היא הפליגה מפיראוס, יוון, ב-19 באפריל 1938, כשעל סיפונה 128 מעפילים, שיצאו מוורשה, פולין, ב-16 באפריל. מפקד הספינה היה עמירם שוחט. מלווה נוסף היה לוי שוורץ. הספינה הגיעה ב-25 באפריל לחוף מול קיבוץ מצפה ים (כיום רחוב הגדוד העברי בנתניה). ההורדה החלה בקבוצות קטנות, וארכה כשעתיים וחצי. כל המעפילים ירדו בשלום ופוזרו ברחבי הארץ. הספינה חזרה ליוון<sup>12</sup>.

לספינה זו לא היה קשר אלחוטי. השימוש בקשר רדיו היה חד-סטרי – מהחוף אל הספינה – באמצעות תקליטים ששודרו מחדר 17 בבית הוועד הפועל של ההסתדרות ברחוב אלנבי 113, כאשר שידור האינטרנציונל פירושו היה – החוף פנוי, אפשר לרדת. הקשר לחוף ההורדה לשם הנחתת המעפילים נעשה בסימנים מוסכמים באיתות ראייה. בתיק הספינה המברק הבא (זה רק אחד מהמברקים בתיק), שנשלח לוורשה מתל אביב כטלגרמה מסחרית מוצפנת בשירות הטלגרמות של הדואר המנדטורי: "המשטרה יודעת סטופ סירה שומרת בחוף בלילות משבע סטופ האפשרות להורדה כשמחשיך אם תמשך שתי שעות מקסימום סטופ. אסור לצאת בלי סירות מתאימות סטופ. במקרה הכרח לחזור ליוון נגן אינטרנציונל סטופ הודיעו שם הספינה ולכמה ימים יש אוכל מים ודלק."

ראש שירות הקשר באותה תקופה, שמחה אבן-זהר, שארגן את הקשר בחוף, סיפר: "היה זה אחד הניסיונות הראשונים בארגון ההעפלה, שהפכה במרוצת הימים לתנועה גדולה. אך עדיין היה חסר ניסיון. למשל, סימני הקשר בין הספינה לחוף נעשו על-ידי שלושה פנסי נפט פשוטים, שהיו תלויים בצורת משולש על אחד מקירות בניין גבוה שבחוף."<sup>13</sup>

### 7.5.4 "פוסידון" ב'

הפלגתה השנייה של פוסידון הייתה מפיראוס, יוון, ב-17 במאי 1938, עם 65 מעפילים, שיצאו מוורשה ב-14 במאי. מפקד הספינה היה עמירם שוחט, ולראשונה הצטרף לספינה גדעוני – חיים פרידלנדר.<sup>14</sup> הספינה הגיעה ב-23 במאי

12 את"ה 14/13.

13 ראיון שפורסם בגיליון מיוחד של הירחון קשר אלקטרוניקה ומחשבים, בהוצאת קצין קשר ואלקטרוניקה ראשי, כרך י"ח/2 (204), אוגוסט 1987, עמ' 23.

14 כינויו המחתרתי היה "הילד", "טון", "יעקב". יליד תל אביב 1918. למד בגימנסיה הרצליה בתל אביב. התגייס להגנה בשנת 1933. בשנת 1934 הוסמך בידי שירות הקשר כ-"אתת מושלם" ובשנת 1937 עבר קורס מ"כים, מונה למדריך איתות ראייה בתל אביב. חלקו רב בהחדרת השימוש ברדיו

אל מול חוף קיבוץ מצפה ים, ליד אביחיל, והמעפילים פוזרו ביישובי הסביבה.<sup>15</sup> זו הייתה הספינה הראשונה שהיה עליה גדעוני. השימוש בקשר רדיו היה חד-סטרי – מהחוף אל הספינה – באמצעות תקליטים ששודרו מתחנת שידור, שפעלה בדירתו של אפרים דקל ברחוב מוצקין 3 בתל אביב.<sup>16</sup> מי שניגן את התקליטים היה הטכנאי הראשי, מוניה אדם. הסימנים המוסכמים היו:

מס' קוד	התקליט	המשמעות
1	המרסלייזה	התקדם לחוף ההורדה
2	הספר מסביליה	אל תתקדם לחוף
3	האינטרנציונל	נסה לבוא שוב מחר
4	אווה מריה	יש שינוי במקום ההורדה
5	הטרובדור	סע יותר צפונה
6	צ'ופצ'יק	סע יותר דרומה

ראש שירות הקשר באותה תקופה, שמחה אבן-זהר, סיפר: "הפעם הוכנסו כבר שכלולים, ובראש ובראשונה בקשר האלחוט. מתוך שחששנו לגילוייה של האנייה על-ידי הבולשת הבריטית, בחרנו בקשר אלחוטי חד סטרי, ובהתאם לסידורים שקבעתי החל הקשר עם האנייה לפעול סמוך לחופי הארץ (עדיין לא הייתה לרשותנו תחנה בעלת עוצמה שבכוחה לשדר למרחקים גדולים) למטרה זו נקבע שימוש מוסכם בתקליטים: עם הישמע צלילי המרסלייזה ידע מפקד האנייה כי עליו להתקרב אל החוף ולזרוק עוגן, ולהבדיל – לשמע צלילי הספר מסביליה היה עליו להפנות מהר ככל האפשר את חרטומה של הספינה אל לב ים, כי סכנה אורבת לו מהבריטים."<sup>17</sup> הגדעוני חיים פרידלנדר סיפר: "להפתעתי, נשמעה תחנת השידור המרכזית במרחק רב מאוד – בהיותנו באמצע הדרך בין יוון לקפריסין. זה נתן לי הרגשת קשר טובה וכן אינפורמציה על הנעשה בארץ, כי התחנה המרכזית של האלחוט שדרה תמצית ידיעות לכל התחנות הנייחות בארץ. הקוד היה ידוע לי, ופענחתי הכל... המקום להורדה [מצפה ים] זוהה על ידנו על-ידי משולש אורות מחלון הקיבוץ (סימן מוסכם בלילה)

בהעפלה. אחרי שירותו כגדעוני המשיך בתפקידים שונים ב"הגנה" ועם הקמת המדינה גויס לחיל האוויר. נפטר בשנת 1995.

15 את"ה 14/14.

16 אז: מפקד הש"י (שירות הידיעות של ה"הגנה") בתל אביב.

17 ראיון שפורסם בגיליון מיוחד של הירחון קשר אלקטרוניקה ומחשבים, בהוצאת קצין קשר ואלקטרוניקה ראשי, כרך י"ח/2 (204), אוגוסט 1987, עמ' 23.

וההוראות הגיעו כסדרן באמצעות תקליטים... מיד הגיעו סירות 'הפועל הימני והורידו המעפילים לסירות.<sup>18</sup> מאז הפלגה זו ועד פרוץ מלחמת העולם השנייה בספטמבר 1939 לוו כל ספינות המעפילים של המוסד לעלייה ב' בגדעונים.

### 7.5.5 "אף על פי" ד', ה', ו'

כמו ספינות "אף על פי" הקודמות, ספינות אלו אורגנו בידי משה גלילי (קריבושיין). מדובר בשלוש ספינות, שיצאו מנמל פיראוס, יוון, ביוני 1938, כשעליהן סה"כ 381 מעפילים – אנשי בית"ר שהגיעו ברכבת מווינה, במסווה של סיור סטודנטים בים התיכון. כולן הנחיתו את המעפילים בחוף טנטורה (דור) ללא בעיות מיוחדות, כאשר האצ"ל היה אחראי על חוף ההורדה.

הצלחת הפלגות אלה השאירה רושם עז ביישוב בארץ ובעולם הציוני, והדבר היה מגוף להגברת פעילות ההעפלה.

בתקופה זו חלו באוסטריה תמורות פוליטיות מהותיות. ב-13 במרץ בוצע ה"אנשלוס" (Anschluss), סיפוח אוסטריה לגרמניה הנאצית. איש הגסטאפו הגרמני, הצורר אדולף אייכמן, מונה לראש המחלקה היהודית באוסטריה (SS-Oberabschnitt Donau). באוגוסט 1938 הקים אייכמן את הלשכה להגירה יהודית בווינה, שבעזרתה החריס את רכוש המהגרים היהודים, כפה את גירושם והשאיר בידם אך ורק אשרת כניסה לארץ ההגירה המיועדת.

### 7.5.6 "ארטימיזיה" ב'

ההפלגה השנייה של הספינה Artemisia הייתה מנמל פיראוס, יוון, ביולי 1938, עם 157 מעפילים. מפקד הספינה היה עמירם שוחט והגדעוני היה שוב חיים פרידלנדר. ב-23 ביולי הגיעה הספינה אל מול חוף שבי ציון. לאחר תמרוני הסחה בחרה הספינה להוריד את המעפילים בחוף עמק חפר. כל המעפילים ירדו בשלום ופוזרו ברחבי הארץ.<sup>19</sup>

הקשר לספינה נעשה בקשר אלחוטי חד-מגמי, באמצעות שידור תקליטים, ובאיתות ראייה בסימנים מוסכמים בחוף ההורדה. בהתקרב הספינה לחוף, הספינה לא הצליחה לקלוט את איתות האורות מחוף ההורדה, ועמירם שוחט לא ידע לאן לכוון את הספינה. אז ביקשה ה"הגנה" מחברת החשמל להפסיק את זרם החשמל לקטע של החוף, אפלה ירדה על הסביבה – ואז הצליחה הספינה לזהות את האיתות מהחוף.

18 את"ה 114/17.

19 את"ה 14/13.

הספינה Artemisia המשיכה לשרת בהעפלה, בשירות התנועה הרביזיוניסטית, והעבירה פעמיים מעפילים מהספינה "דראגה" לארץ, עד שנתפסה בידי הבריטים כאשר העבירה מעפילים מהספינה "קאטינה" לארץ.

### 7.5.7 "דראגה" א'

הספינה "דראגה" (Draga), שהפליגה תחת דגל פנמה, אורגנה בידי אנשי התנועה הרביזיוניסטית בווינה. היא הפליגה מנמל סושאק (Sušak), היום: רייקה – Rijeka, קרואטיה) ביוגוסלביה בסוף ספטמבר 1938 כשעל סיפונה 140 מעפילים, שהגיעו מווינה לאיטליה, ומשם לסושאק. מפקד הספינה היה שמואל טגנסקי, איש אצ"ל. במפרץ איסקנדרון שליד טורקיה חברה עם האנייה "ארטימיזיה", והעבירה אליה את המעפילים. ה"ארטימיזיה" הפליגה דרומה, ניגשה לחוף שני לילות רצופים מבלי לראות בחוף את סימני האיתות המוסכמים, אך בלילה השלישי נראו אורות האיתות, והספינה הורידה את המעפילים ב-8 באוקטובר בחוף נתניה ללא הפרעה. האצ"ל היה אחראי על חוף ההורדה. לספינה לא היה קשר אלחוטי. הקשר עם חוף ההורדה נעשה בסימנים מוסכמים עם פנסים, ואנשי האצ"ל המתינו בחוף ההורדה מספר לילות במועד ההגעה המשוער.

### 7.5.8 "אטראטו" א'

הספינה, שהייתה ספינת קיטור מהירה שהושקה באודסה בשנת 1904, אורגנה בידי שליחי היישוב, חברי ה"הגנה", נרכשה ביוון והפליגה תחת דגל פנמה, עם רב חובל וצוות יוונים. מפקד הספינה היה כתריאל יפה. מלווה נוסף היה עמירם שוחט. הגדעוני היה גרישא (צבי) שוטוב,<sup>20</sup> שהפליג עם הספינה מאיטליה לארץ וחזר עמה לאיטליה. הספינה הפליגה מנמל בארי (Bari), איטליה, ב-25 בנובמבר 1938 כשעל סיפונה 300 מעפילים, והורידה בהצלחה את מעפיליה ב-30 בנובמבר 1938 בחוף אביחיל. הייתה זו הראשונה בסדרה של שבע הפלגות.<sup>21</sup> בהפלגה זו הופעל לראשונה קשר דו-מגמי, שידור מהספינה לחוף. בהתקרב הספינה לחוף הופעל לראשונה קשר מראש החוף. ביום ההורדה בארץ, ב-30 בנובמבר 1938 בשעה 1430, כתב גרישא דו"ח והעבירו לראש שירות הקשר בידי אחד השליחים

20 גרישא (צבי) שוטוב, יליד 1906, מראשוני אלחוטי המורס בשירות הקשר הארצי, טכנאי רדיו, ובעל רישיון חובבי רדיו אמריקאי. שירת כגדעוני בספינות המעפילים אטראטו א', אטראטו ב', אטראטו ג', אטראטו ד' ואטראטו ה'. התמסר להדרכה בתחום האלחוט. שב לקיבוץ מעברות לאחר המלחמה, ושם חי ופעל עד לפטירתו בשנת 1989.

שחזרו לחוף טרם הפלגת הספינה חזרה לאירופה. זה הדו"ח הראשון של גדעוני מספינת העפלה, וזו לשונו: "שמענוכם וקיבלנו יוי" [אישור] עוד בהיותנו בתחילת האי כרתים, ליד הפלפון, בשעה 1830, גמת [GMT – זמן גריניץ]. ציפינו לקשר ביום שני בבוקר ובמקצת התאכזבנו כשלא שמענוכם. ניסינו למסור דבר מה אבל כנראה לא קלטו אותנו; אתמול בבוקר השמחה הייתה רבה כאשר הניסיון הצליח תיכף. חששתי שיקשה עליכם לקרוא אותנו בגלל ריבוי התחנות בגל זה. מאותה סיבה היה עלינו למעט בשידור ולשנות את שמות הקריאה כאשר תחנות החוף [של הבולשת הבריטית] מקשיבות כל הזמן לאניות וזה היה מעורר תשומת לב יוצאת מן הכלל לעבודה בלתי רגילה זו, כפי שהתנינו בינינו. היה רצוי שלהבא תסודר תחנה בגלים קצרים בשביל העבודה הזאת. נבקשכם לא להפסיק אתנו את הקשר גם לאחר העבודה, עד שתהיה אפשרות. מחר בבוקר נחכה לידיעות על תוצאות העבודה של הערב וגם לידיעות כלליות אחרות. יוי אני מפענח, כי אני עוד זוכר את המפתח. ד"ש לכולם ובמיוחד לעובדי שמשון [האלחוט]. לפני הנסיעה התברר שבאנייה אין מקלט לגלים קצרים. בקושי השגנו בוונציה אפרט [מכשיר] בשביל בטריות 12 וולט זרם ישר. הזרם הוא ישר 120 וולט. האפרט עלה לנו ביוקר, 1,900 לירה איטלקיות עם חמש מנורות זרזביות. גלים בינוניים וקצרים; קצרים בין 20-53 מטר. [חתום] גרישא".

ברכה חבס, בספרה פורצי השערים ממזרח ומים,<sup>22</sup> מספרת (עמ' 109): "נמתחו חוטי טלפון שדה מישוב סמוך אל עמדתו של מפקד ההורדה [דוידקה נמרי] והוא מסר את הוראותיו לספינה באמצעות תחנת שידור שהותקנה בנקודה מסוימת; תוך שניות אפשר היה לשלוח ולפענח מברק מן החוף לאנייה ולהיפך". לימים הוקמה תחנת רדיו מיטלטלת בחוף עצמו, ולא היה צורך בטלפון ליישוב סמוך.

### 7.5.9 "דראגה" ב'

הספינה, שאורגנה בידי אנשי התנועה הרביזיוניסטית בווינה, הפליגה מנמל גאלאץ (Galati), רומניה, ב-6 בנובמבר 1938, כשעל סיפונה 550 מעפילים, שהגיעו מווינה בהפלגה בספינות נהר בדנובה. בדרך נפגשה עם האנייה "ארטימיזיה" והמעפילים הועברו אליה. ה"ארטימיזיה" הפליגה דרומה והורידה את המעפילים, ללא הפרעה, בחוף נתניה. האצ"ל היה אחראי על חוף ההורדה.

ההורדה בחוף הארץ תואמה באמצעות סימני אור מוסכמים.

שיט בנהר הדנובה כנתיב למעבר ספינות מעפילים היה פריצת דרך בארגון העלייה הבלתי לגאלית, שכן נתיב זה פתר את הצורך בקבלת רשות מעבר דרך ארצות שונות כדי להגיע לעיר נמל בים התיכון או בים השחור. לאחר ההצלחה הרביזיוניסטית החלו גם פעילי ה"חלוץ" להשתמש בנתיב זה.

### 7.5.10 "אלי"

הספינה, שאורגנה בידי אנשי התנועה הרביזיוניסטית בווינה, הפליגה מנמל גאלאץ (Galati), רומניה, בנובמבר 1938, כשעל סיפונה 550 פליטים יהודיים, שהגיעו מווינה בהפלגה בספינות נהר בדנובה. סמוך לחופי הארץ הועברו המעפילים לספינה "ארטימיזיה", שהורידה את המעפילים בשלום בחוף נתניה. האצ"ל היה אחראי על חוף ההורדה.

ההורדה בחוף הארץ תואמה בסימני אור מוסכמים.

### 7.5.11 "ג'יפו" א'

הספינה "ג'יפו" א' (Jifo), שאורגנה על-ידי אנשי התנועה הרביזיוניסטית בווינה, יצאה מנמל קונסטנצה (Constanta), רומניה, ב-1 בדצמבר 1938, כשעל סיפונה 734 מעפילים – חברי בית"ר מצ'כוסלובקיה, מרומניה ומווינה. ב-5 בדצמבר הגיעה הספינה אל מול חופי נתניה – מחוץ למים הטריטוריאליים של ארץ ישראל. בעזרת ה"ארטימיזיה" הורידה את מעפיליה בחוף נתניה, בשלוש גיחות. האצ"ל היה אחראי על חוף ההורדה.

### 7.5.12 "דלפה"

הספינה "דלפה" (Delpha), שאורגנה בוורשה בידי אנשי האצ"ל, הפליגה מקונסטנצה (Constanta), רומניה, בדצמבר 1938 כשעל סיפונה 202 מעפילים – חברי בית"ר שהגיעו מוורשה. 20 מעפילים נוספים, חברי בית"ר מבולגריה והונגריה, עלו בנמל וורנה (Varna), בולגריה. הספינה הורידה את מעפיליה בהצלחה בחוף נתניה ב-5 בדצמבר. האצ"ל היה אחראי על חוף ההורדה.

## 7.6 שנת 1939: פרסום "הספר הלבן" שהגביל את העלייה

### 7.6.1 "אטראטו" ב'

ב-9 בינואר 1939 יצאה מנמל סושאק (רייקה), יוגוסלביה, הספינה "קולורדו", כשעל סיפונה 300 נערים. לאחר מספר ימים עברו הנערים בלב ים ל"אטראטו" המהירה יותר. הספינה אורגנה על-ידי שליחי היישוב, חברי ה"הגנה". מפקד ה"אטראטו" ב' היה שמואל טנקוס.<sup>23</sup> הגדעוני בספינה היה גרישא שוטוב. ב-15 בינואר הורידה "אטראטו" בהצלחה את המעפילים בחוף שפיים.<sup>24</sup>

23 לימים: אלוף בצה"ל, מפקד חיל הים.

24 את"ה 14/179.



בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):  
**13 בינואר 1939, שעה 0545: לדקל** [שמחה אבן-זהר, ראש שירות הקשר] **מגרישא:**  
 "מציע להעביר לספינה משדר בגלים קצרים. המתח בספינה 120 וולט, זרם ישר."  
**הודעת טקסט:** גרישא מבקש מן הארץ תשומת לב לתאריך ולזמן החיבור של  
 מברקים, כיוון שנתגלו בהם שגיאות.

**13 בינואר 1939, שעה 0545: לדוד מדין** [מפקד הספינה]: "מציע לשם זהירות  
 לשנות את סימני האור לנסיעה זו ולקבוע פנס אחד על הבנין כסימן עבודה, המשולש  
 לסימון סכנה והפנס במקום העבודה כרגיל. מחכה לאישור. מבקש תפוזים ואשכוליות  
 למלחים וסיגריות לקפיטן."

**הודעת טקסט: למישה** [גורדין, מהנדס הרדיו בשירות הקשר, "המהנדס הגדול"]  
**מגרישא:** "מבקש שיעלו לספינה ציוד עזר: (א) חוברת אמריקאית של חובבי רדיו;  
 (ב) הוראות מודפסות לטיפול בסוללות [מצברים]; (ג) וולטמטר בתחום 12-150  
 וולט. מודיע ששני מכשירי הרדיו בספינה מקולקלים. מציע שהאלחוטן המחליף  
 יגיע לספינה בעת עגינה בחוף הארץ, על מנת שיוכל להכניסו לעבודה. מודיע שסימן  
 הקריאה של 'אטראטו' יהיה להבא 'תאבס דו טא'."

## 7.6.2 "קאטינה"

הספינה, שאורגנה בידי התנועה הרביזיוניסטית בפראג, הפליגה מנמל קונסטנצה,  
 רומניה, ב-17 בינואר 1939 כשעל סיפונה 738 מעפילים – אנשי בית"ר מצ'כוסלובקיה  
 ורוסיה הקרפטית וחברי "השומר הצעיר", "הנוער הציוני" ו"מכבי". בוורנה, בולגריה,  
 הצטרפו 40 מעפילים נוספים.

ב-6 בפברואר התקיים מפגש עם הספינה "ארטימיזיה", אליה הועברו 244 מעפילים.  
 227 מעפילים הונחתו בהצלחה ב-16 בפברואר בחוף הרצליה אך אז הגיעו הבריטים, 17  
 מעפילים שהיו בסירת המשוטים האחרונה והספינה "ארטימיזיה" נתפסו בידי הבריטים.  
 תנאי ההפלגה של הספינה "קאטינה" (Katina) היו קשים ביותר: צפיפות רבה, תנאים  
 סניטריים ירודים ומחסור במזון טרי. בקרב המעפילים שלה שררה תחלואה רבה.  
 הספינה "קאטינה" נמלטה לקפריסין, ולאחר מכן חזרה ליוון. עקב תנאי תברואה  
 ירודים פרצה בספינה דלקת קרום המוח. הספינה "ג'יפו" ב' יצאה לעברה, העבירה  
 לה תרופות, מזון וסירות, ושתי הספינות המשיכו לכיוון הארץ, כאשר "ג'יפו" ב'  
 יצאה ראשונה ו"קאטינה" הפליגה 12 שעות אחריה. ב-10 במרץ עלתה "ג'יפו" ב' על  
 שרטון דרומית לכרתים וטבעה. 750 המעפילים שהיו על "ג'יפו" ב' ניצלו ועלו על  
 ה"קאטינה", עליה היו אז 1,284 נפש. הספינה התקרבה לחוף נתניה והורידה, בסיוע  
 ראש חוף שהופעל בידי לוחמי אצ"ל, 700 מעפילים, אך זרקורי הבריטים הניסו אותה  
 שוב ללב ים.

"קאטינה" חזרה לפיראוס, הפליגה שוב והגיעה לחוף כפר ויתקין ב-14 באפריל, שם הורידה מעפילים בסיוע ספינה קטנה, "פאנאגיה קונסטרויו". 365 מהמעפילים הספיקו לרדת בסיוע אנשי ה"הגנה" (שציפו לספינה "אסימי"),<sup>25</sup> השאר נתפסו בידי הבריטים ונעצרו.

אריה ל. אבינרי מתאר: "אמצעי הקשר עם צוות ההורדה של האצ"ל לא פעלו עתה, ורב־החובל של ספינת ההורדה [פאנאגיה קונסטרויו], בראותו איתותים מן החוף, התקרב לחוף. האיתותים ששוגרו מן החוף היו לאנייה 'אסימי' אשר לשובה ציפו חברי ה'הגנה'. כאשר ראו דוידקה נמרי [מפקד ה'הגנה' בחוף ההורדה] וצוותו גוש שחור בלב ים סברו שזו 'אסימי' והם אותתו לה להתקרב. היה ליל סערה, וחברי ה'הגנה' עשו מאמצים נואשים להוריד את המעפילים מבלי לשאול מי הם. ואכן חברי ה'הגנה' הצליחו להוריד 365 מן הנוסעים. כאשר ירד ד"ר פאול [רופא צעיר, ד"ר זליג פאול, שמונה בידי ערי ז'בוטינסקי לפקד על הספינה] מן האנייה ואנשי ה'הגנה' שאלו: 'מי אתם?' הוא קפץ לדום והכריז 'תל חי!'. נקל לשער את הפתעת שני הצדדים. חברי ה'הגנה' מול אנייה שלא ציפו לה, וחברי בית"ר העומדים לפני מצילים שלא אותם דווקא חשבו לפגוש... חרף 'האכזבה' ההדדית נמשכה ההורדה בקצב והעולים שהורדו נשלחו לבתיהם של חברי מושב כפר ויתקין ושם זכו לארוחה, למקלחת וללינת לילה."<sup>26</sup>

מעפילי "קאטינה" שנתפסו הובלו לנמל חיפה, יחד עם כ-270 מעפילי ספינת המעפילים "אסימי" שנתפסו גם הם באותם ימים, לקראת גירושם מארץ ישראל. אולם לאחר תחנונים ובקשות, הסכימו הבריטים להשאיר את המעפילים בארץ.

### 7.6.3 "ג'יפו" ב'

הספינה, שאורגנה בידי התנועה הרביזיוניסטית ברומניה, הפליגה מנמל קונסטנצה, רומניה, ב-28 בפברואר 1939 כשעל סיפונה 750 מעפילים – רובם מפולין ומרומניה. בדרכה נפגשה עם הספינה "קאטינה" והעבירה לה תרופות, מזון וסירות. שתי הספינות המשיכו לכיוון הארץ, כאשר "ג'יפו" ב' יצאה ראשונה ו"קאטינה" הפליגה 12 שעות אחריה. ב-10 במרץ, ליד כרתים, עלתה ה"ג'יפו" על שרטון, דפנותיה נפרצו ומים

25 על האירוע בחופי הארץ חלוקות הדעות; היסטוריון ההעפלה הרביזיוניסטית חיים לזר-ליטאי טוען כי חברי ה"הגנה" שנכחו על החוף והמתינו לספינה אסימי לא הגישו עזרה, ואף גינו את התנועה הרביזיוניסטית באוזני מאות המעפילים. ההיסטוריון יהודה סלוצקי כתב שמפקדי "קאטינה" לא רצו לקבל עזרה, ואנשי ה"הגנה" שבאו למחרת הציגו למעפילים חלופות שונות בהתיישבותם בארץ.

26 אריה ל. אבנרי, מ'זלוס' עד "טאורוס", עשור ראשון להעפלה בדרכי הים 1934-1944, יד טבנקין, המרכז לחקר כוח המגן, הוצאת הקיבוץ המאוחד תשמ"ה 1985, עמ' 217.

חדרו לתוכה. לאחר מספר שעות הגיעה ה"קאטינה", שקלטה שידור SOS מהספינה הטובעת, וקלטה אליה את מעפילי "ג'יפו".

הכנס הבין-לאומי הראשון (International Radio Conference) של איגוד הבזק העולמי (ITU), שנערך בברלין בשנת 1906, קבע את השימוש באות המצוקה SOS. הכנס הבין-לאומי השני, שנערך בלונדון בשנת 1912, לאחר טביעת הספינה "טיטאניק", קבע את תדרי המצוקה הימית ואת אופן השימוש בהם. מאז היו ספינות מצוידות במשדר/מקלט, בעזרתו ניתן היה להקים קשר מורס בתדר 500 קה"צ או 1,000 קה"צ (המונח קילו-הרץ (קה"צ) נקבע רק בשנות ה-60, עד אז השתמשו במונח קילו-סייקל), אורכי גל של 600 מטר או 300 מטר, ובציוד זה השתמשו בעיקר למטרות מצוקה. בתחילה היו המשדרים משדרי ניצוצות (spark-gap transmitters), בהם הפסיקו להשתמש בהדרגה בין שתי מלחמות העולם.

#### 7.6.4 "אטראטו" ג'

הספינה, שאורגנה בידי שליחי היישוב, חברי ה"הגנה", הפליגה מנאפולי (Naples), איטליה, ב-15 בפברואר 1939, כשעל סיפונה 300 מעפילים. הספינה הורידה את המעפילים בחוף שפיים ב-20 בפברואר 1939. מפקד ה"אטראטו" ג' היה שמואל טנקוס. מלווה נוסף היה יוסף אורבוך. הגדעוני בספינה היה גרישא שוטוב.<sup>27</sup> חילופי המברקים מעידים על קשר תקין. בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**17 פברואר 1939, שעה 1640, לתל אביב מאיטליה:** "גרישא מבקש [להקים עמו קשר רדיו] מיום ראשון כל בוקר בשעה 0500 ובערב בשעה 1600 גריניץ סטופ יכול לענות על יד רודוס בגל 800 [מטר] אופן ההתקשרות כרגיל".

**18 פברואר 1939, שעה 1800, לתל אביב מ"אטראטו":** "אחרי הנסיעה הזאת אני [גרישא] חוזר ארצה בהזדמנות הראשונה" [גרישא המשיך עוד ארבע הפלגות...]

**20 פברואר 1939, שעה 1500, לחוף ההורדה מ"אטראטו":** "בראשונה יורדות רק הבחורות לפי סדר הגופים במברק אתמול. אחר כך כל הבחורים לפי אותו סדר."

**20 פברואר 1939, שעה 2000, לחוף ההורדה מ"אטראטו":** "כבו את האורות בקומה העליונה כדי להבחין."

**20 פברואר 1939, שעה 2305, לחוף ההורדה מ"אטראטו":** "הסירה האחרונה עם הספנים כבר הפליגה לחוף."

**20 פברואר 1939, שעה 2315, לחוף ההורדה מ"אטראטו":** "העבודה נגמרה בהצלחה. שלום לכל החברים."

**22 פברואר 1939, שעה 0800, לתל אביב מ"אטראטו":** "שמח מאוד שפזי [הגדעוני יצחק פזי] יחליפני. אולי הוא יכול לטוס לרודוס ושם לעלות לאנייה."

**20 פברואר 1939, ל"אטראטו" מתל אביב:** "הודיענו תשובה דחופה באיזה מקום בחוף לארץ אתה יכול להפגש עם פזי. הכרחי שהוא יראה אותך לפני שתחזור. לגרישא."

**26 פברואר 1939, ל"אטראטו" מתל אביב:** "חשבנו שנקבל עוד תשובה ממך אולם לא קיבלנו אותך. אנחנו מניחים שאתה ממשיך לקבל אותנו. לגרישא מדקל."

שמואל טנקוס, מפקד הספינה, סיפר: "כדי לעזור לנו להגיע למקום הנכון, נקבע בחוף מגדלור. בתוך פח של בנזין שהיה פתוח רק לצד אחד הותקן פנס רוח. את פתח הפח היו מכסים למשך ארבע דקות ומגלים אותו למשך דקה. זאת כדי להקשות על הסירות של המשטרה שסיירו בחוף לזהות כי אור זה מתנהג באופן קבוע ולעורר את חשדם. מגדלור המואפל למשך ארבע דקות ונגלה לדקה, קשה להרגיש בו למי שאינו מצפה לו באותו מקום. מעמק הים, ממרחק מעל ל-30 מיל, היינו מעלים את מהירות האנייה למקסימום, היינו שלושה עשר קשר ומפליגים ישירות לנקודת ההורדה. כמו־כן היינו כבר אז מוציאים את הסירות מעבר לדופן האנייה כך בהגיענו למקום, לאחר זריקת העוגן, הסירות היו מורדות מיד למים. לפני ההגעה לחוף היינו מארגנים את המעפילים בקבוצות, כל קבוצה לסירה. לאחר זריקת העוגן היינו ממלאים סירה אחת עם מעפילים. אחד המלווים פלוס מספר מלחים מצוות האנייה היו חותרים לחוף בסירה זו. בינתיים היה המלווה השני שנשאר באנייה ממלא את שאר הסירות וקושר אותן לאנייה. לאחר שהסירה הראשונה הייתה יורדת לחוף המעפילים היו יורדים ממנה והיא הייתה לוקחת את החותרים לשאר הסירות אשר חיכו בחוף. כשהסירה הייתה מגיעה לאנייה, החותרים היו נכנסים לסירות האחרות ומתחילים בפעולה. כאשר הסירה הייתה מגיעה לאנייה ולא היו בה כבר מעפילים, היו החותרים עולים לאנייה ואת הסירה היינו מעלים למעלה. כאשר כל החותרים היו כבר באנייה היינו מחזירים אותם לחוף שוב בסירה בה חתרו אנשי הצוות. כאשר סירה אחרונה זו הייתה מגיעה לאנייה היינו מעלים אותה, מרימים את העוגן ומפליגים במלוא המהירות ללב הים. החותרים היו ברובם חברי הפלוגה הימית של הפועל. הייתה הרגשה נפלאה לחזור ללב הים לאחר ההורדה, מה גם שרוב־החובל היה אז אומר שכולנו נשכב לישון והוא יהיה במשמרת עד הבוקר. חוף ההורדה היה אף הוא מסומן. באמצע הגזרה היו שני אורות, האחד מעל לשני ובמרחק מה ביניהם. הסירות שהיו חותרות לחוף היו צריכות לראות שני אורות אלה בקו אחד ואז היו בטוחים שהם חותרים בכוון הנכון. הגבול הימני של גזרת חוף ההורדה (ימני כאשר מביטים מהים) היה מסומן באור ירוק ואילו השמאלי באדום. בצורה זו ניתן להבטיח כי הסירות החותרות מהים לחוף תנחתנה בגזרה שנקבעה להורדה. בחוף עצמו הייתה

קבוצת ימאים שנקראה קבוצת המים. תפקידה היה, לתפוס בידיים את הסירה כאשר נכנסה לאזור הגלים הנשברים ולהובילה לחוף. לאחר שהמעפילים היו יורדים, קבוצת המים הייתה דוחפת את הסירה מעבר לגלי החוף. אזור גלי החוף הוא האזור הקשה והמסוכן לסירה. לקבוצה של ארבעה חותרים בסירה העמוסה עם כ-20 איש וחבילותיהם היה קשה לשלוט בסירה באזור גלי החוף, כך גם לצאת מהם.<sup>28</sup>

### 7.6.5 "אטראטו" ד'

הספינה "קולורדו", שאורגנה בידי שליחי היישוב, חברי ה"הגנה", הפליגה מסושאק (רייקה), יוגוסלביה ב-7 במרץ 1939, כשעל סיפונה 378 מעפילים. לאחר מספר ימים עברו המעפילים בלב ים ל"אטראטו" המהירה יותר, שהורידה את מעפיליה ב-15 במרץ בחוף שפיים. מפקד ה"אטראטו" ד' היה עמירם שוחט. מלווה נוסף היה יוסף אורבך.<sup>29</sup> הגדעונים בספינה היו גרישא שוטוב ויצחק פזי.<sup>30</sup>

חילופי המברקים מעידים על קשר תקין, בעזרתו תואם חוף ההורדה. בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**10 מרץ 1939, ל"אטראטו" מתל אביב:**<sup>31</sup> "ננסה להקים קשר אתך ממחר, שמונה בבוקר, בתחילת כל שעתיים, מסיבות מיוחדות לא נרבה בשידור. ליצחק [פזי] מדקל [אבן-זהר, ראש שירות הקשר]."

**11 מרץ 1939, ל"אטראטו" מתל אביב:** "אנו לא שומעים אתכם. בדבר מקום העבודה נודיעכם. תקשיבו לנו כל שעה. לפזי מדוד."

**12 מרץ 1939, ל"אטראטו" מתל אביב:** "מקום העבודה הרצליה. מגדל אור מאיר ארבע דקות באור חזק, דקה אחת באור חלש. ההבדלים [ביניהם] גדולים המעברים איטיים. לעגון בתשע-עשרה [מעלות] מערבה למגדל אור הכנסו ממערב. זרם קל מצפון. גלים אין...."

**12 מרץ 1939, ל"אטראטו" מתל אביב:** "הודיע לאיזו שעה הודעת לעגון. אמצא בבית דקל [אבן-זהר, ראש שירות הקשר] עד להודעתך על סיום כל שהוא. הודיע על כל המתרחש. לדוד מישראל."

**12 מרץ 1939, ל"אטראטו" מתל אביב:** "הלילה לא תהיה עבודה יותר. הקשיבו לתל אביב ממחר בבוקר [13 במרץ] ותקבלו הוראות."

28 השערים פתוחים – אסופת זכרונות, הוצאת קרן הפלי"ם, תשס"א-2001, עמ' 260-262.

29 את"ה 14/179.

30 יליד פתח תקווה. התגייס להגנה בשנת 1936 ונשלח לקורס אלחוט. בשנת 1938 הועבר לגדעונים. היה גדעוני גם בטייגר היל.

31 תחנת ראש החוף הייתה תחנה ניידת שמוקמה ביום המיועד, בשעות הערב, בחוף הים שנועד להורדת המעפילים. תחנת ראש החוף פעלה בתדר שונה מזה של תחנת הבסיס.

**12 מרץ 1939, לתל אביב מחוף ההורדה:** "עם האניה קשר אין. פה מוכנים. האניה לא נראית."

**12 מרץ 1939, לתל אביב מחוף ההורדה:** "במערב אין כל חדש. כלום באופק. לדקל מרחף."

**12 מרץ 1939, לתל אביב מחוף ההורדה:** "העבודה נדחתה למחר. עוד נודיעכם. חכו. רחף."

**13 מרץ 1939, ל"אטראטו" מתל אביב:** "הנמצא אתה בין קפריסין וארץ ישראל. עליך להעלות הספינה עד הקו שבין לימסול ונתניה ולפגוש את המטוס היוצא לקראתכם. עליך להניף את דגל פנמה על התורן לאות שאתה מקבל בסדר את שידורינו. מקום העבודה הרצליה. דן."

**14 מרץ 1939, ל"אטראטו" מתל אביב:** "שלום למשפחתך ומכולנו. כולם בריאים. מסיבות מיוחדות מצומצמת כעת עבודת שמשון. ליצחק מדקל."

**14 מרץ 1939, לתל אביב מ"אטראטו":** "עברנו היום את רודוס נגיע מחר בשמונה בערב."

**15 מרץ 1939, שעה 0800, לתל אביב מ"אטראטו":** "לדקל ולמישה שלום רב לכם ולכל החברים בעבודה. המקלט שנמצא בספינה הוא בעל ארבע מנורות. בספינה השניה [קולורדון] המשדר עומד על הגל 140 עד 180 [מטר] אולם הקשר ביו שתי הספינות כרגע אי אפשרי היות ובמקלט שלי אין סקלה של הגלים הנ"ל. הכרחי להחליף את המקלט (א) בשביל לאפשר את הקשר בין שתי הספינות. (ב) כדי לאפשר קליטה ממרחקים יותר גדולים עד אתמול לא יכולתי לקבל אף מברק מהארץ. כל הזמן קשא שלכם 1 או 2 [אתם נשמעים חלש]. תעבירו לי את [מקלט] הפילוט. יצחק."

**15 מרץ 1939, שעה 1210, ל"אטראטו" מתל אביב:** "כדרישתך יעלה איש על הסיפון... נעבוד בכל הסירות. החוף הרצליה... הסימנים מגדלור מאיר ארבע דקות באור חזק, דקה אחת באור חלש. ההבדלים גדולים. המעברים איטיים. מקלט תקבל הערב. מיד נקשר אותך עם תחנת החוף."

**15 מרץ 1939, שעה 1955, לחוף ההורדה מ"אטראטו":** "רואים את האורות. נעגון בעוד חצי שעה בערך."

**15 מרץ 1939, ל"אטראטו" מחוף ההורדה:** "לעגון במערב. המגדלור משמש סימן עבודה."

**15 מרץ 1939, שעה 2040, ל"אטראטו" מחוף ההורדה:** "בסירות הראשונות שיחזרו מן החוף אנו שולחים לכם מקלט חדש ומשובח. תקבלוהו בסדר ובזהירות. דוד."

**15 מרץ 1939, לחוף ההורדה מתל אביב:** "הודיעוני אם גומרים. מחיפה יצאו לטייל [ספינות משמר החופים יצאו מחיפה]. לרחף מדקל."

15 מרץ 1939, שעה 2200, לתל אביב מחוף ההורדה: "נשאר עוד מאה. בעוד חצי שעה בערך העבודה תגמר."

15 מרץ 1939, שעה 2245, לתל אביב מחוף ההורדה: "האחרונים יורדים."

15 מרץ 1939, שעה 2230, לחוף ההורדה מ"אטראטו": "הכל נגמר בשלום... שלום לכולכם. יצחק."

16 במרץ 1939, מחוף ההורדה ל"אטראטו": "קבלו את ברכתנו ואיחולינו לעבודה. הוכחתם שאתם ראויים לתפקיד שהטלנו עליכם, ואני תקווה שתקיימוהו באמונה. על כל השיחות בלונדון [שיחות בין הבריטים לערבים, שנודעו בשם 'שיחות סנט-ג'יימס'] טרם נודעו פרטים ומסקנות סופיות. ברור שהמצב לא לטובתנו. דרך צלחה ושלום לכם. להתראות ליצחק מדקל."

16 מרץ 1939, שעה 2255, מרחף ל"אטראטו": "... החל ממחרתיים נשדר לך בכל יום בשעה 1000 גרינץ, לשם ניסיון בגל 25 מטר. זה בנוסף לקשר הרגיל. בהזדמנות תודיעו איך הייתה הקליטה..."

הגדעוני יצחק פזי מספר: "ההפלגה הראשונה שלי הייתה מנמל ספליט ביוגוסלביה באניה 'אטראטו'... בלב הים סמוך לאיי הדודקנו היינו נפגשים עם האניה 'קולורדו', מעבירים את המעפילים ל'אטראטו', מתקרבים לחופי הארץ, מורידים את האנשים בחשכת הלילה ומסתלקים חזרה לים הפתוח. 'אטראטו' שימשה כאנית הצלה, היתה חזקה, מהירת תנועה וקלת תמרון ולכן בחרנו בה לעבודה סמוך לחופי הארץ, כאשר כל דקה הייתה מכרעת, ויכלה לקבוע את גורל האנשים והאניה. הקשר האלחוטי עם הארץ פעל בסדר והוא הוקם לרוב בהיותנו במרחק של 3-4 ימים מהארץ. היינו בהאזנה מתמדת, הייתי מודיע על כל המתרחש באניה (בכתב סתר – במורס) ומקבל הוראות סדרי הגישה לחוף: השעה, סימני האיתות לאיתור, מקום הורדה וכו'."<sup>32</sup>

### 7.6.6 "סנדו"

הספינה "סנדו" (Sandu) – ספינת קיטור בתפוסה של 547 טון שהושקה בשנת 1910 – אורגנה בידי אנשים פרטיים. הספינה הפליגה מקונסטנצה, רומניה, במרץ 1939, כשעל סיפונה 270 מעפילים – פליטים מבסרביה, פולין וצ'כוסלובקיה. "סנדו" הייתה אמורה להיפגש ב-14 במרץ עם ספינה אחרת שתעביר את המעפילים לחוף. כשזו לא הגיעה, התקרבה לחופי הארץ. אחד מהמעפילים שחה לחוף, כדי להקים קשר עם היישוב. בינתיים הפליגה הספינה לביירות כדי להצטייד בפחם ומזון. ביציאתה מביירות התגלתה, נלכדה וב-25 במרץ גורשה מהארץ על כל נוסעיה. המעפילים הוחזרו לנמל קונסטנצה.

לא ידוע על קשר בספינה זו. המארגנים לא הכינו את הורדת המעפילים בחוף הארץ, ולא היה להם קשר כלשהו עם נציג בארץ.

### 7.6.7 "אסימי" א', ב'

הספינה "אסימי" (Assimi) – ספינת קיטור בתפוסה של 1,000 טון שהושקה בשנת 1905 – אורגנה על-ידי "הציונים הכלליים", "הנוער הציוני" ו"הפועל המזרחי". הספינה הפליגה, ללא קשר אלחוטי, מנמל קונסטנצה, רומניה, ב-1 באפריל 1939 כשעל סיפונה 470 מעפילים.

הספינה הגיעה אל חופי הארץ ב-8 באפריל, מול קיבוץ מצפה ים, והורידה 90 מעפילים. למחרת שרר ערפל והספינה לא קלטה את האיתותים מהחוף כי החוף פנוי. בלילה הבא ירדו 140 מעפילים עד שהספינה התגלתה בידי ספינת סיור בריטית. השוטרים עלו אל הספינה והובילו אותה לחיפה; ב-23 באפריל היא גורשה, כשעל סיפונה 240 מעפילים, בליווי סירת משטרה. אחרי שסירת המשטרה הסתלקה השיגה את הספינה סירה של ה"הגנה", שהורתה לה להוריד את מעפיליה בחוף תל אביב. ב-29 באפריל היא הורידה 12 מעפילים נוספים בחוף תל אביב, ואז החליטו המארגנים להפליג לאי היווני קיא (Kea), שם הצטיידו בסירת מנוע גדולה, "דימטריוס".

ב-1 ביוני 1939 הפליגה ה"אסימי" מיוון לכיוון ארץ ישראל, כשהיא גוררת את ה"דימטריוס", ועל סיפונה הגדעוני אברהם גולדווסר, בכינוי המחתרתי "רם", שנשלח מהארץ כדי לסייע לספינה. מול חופי נהריה הורדו המעפילים ל"דימטריוס". היא הגיעה לחוף ב-8 ביוני עם אור הבוקר, שם נתגלתה בידי חיילים בריטיים ששחו להנאתם בים. המעפילים נעצרו אך שוחררו לאחר שבוע, ומספרם נוכח ממכסת הסרטיפיקטים הרשמית. הספינה חזרה לפיראוס, ועמה הגדעוני אברהם גולדווסר.

הגדעוני אברהם גולדווסר מספר: "כשהגענו כ-20 ק"מ מחופי הארץ – השעה הייתה שלוש אחה"צ – קיבלתי מברק שעלינו לשנות את הכיוון ולפרוק בנהריה. הסימן שהכל בסדר – שלושה פנסים על מגדל המים שבנהריה. עוררתי את רב־החובל שחטף תנומת צהריים, והודעתי לו מיד על דבר השינוי. שעה שהחל עוסק במדידות, הופיע מעל הספינה אווירון צייד של שלטונות המנדט. עוד משעות הבוקר כוסה הסיפון בברזנט גדול והנוסעים הסתגרו בבטן האניה כדי לשוות לה מראה תמים של אנית סוחר. מיד פקד רב־החובל לנתק את החבל שגרר ספינת מנוע מאחורינו, בה התכוונו להעביר את הנוסעים לחוף על מנת שהאניה תסתלק עוד בהיותה בלב ים. בכדי להטעות את האוירון שינה רב־החובל את כיוון האניה דרומה. כרבע שעה חג האוירון מעלינו וכנראה צילם ורשם את פרטי האניה וכיוונה. ברגע שהסתלק חזרנו לסירת המנוע, קשרנו חזרה לאניה ושינינו את הכיוון לעבר נהריה. בערך בשעה 9 נמצאנו קרובים לחוף מול חיפה וראינו כיצד ספינות מלחמה מחפשות אותנו ברקטות



ובפרוז'קטורים בכיוון דרומי – כפי שנמסר להם על-ידי הטייס. כאשר קרבנו לנהריה, עדיין מחוץ למים הטריטוריאליים, הבחנו בשלושת הפנסים למגדל המים. מיד החילונו מעבירים את הנוסעים לסירה הנגרת ובערך בשעה אחת לאחר חצות, אחלנו לכל הנוסעים שהופקדו בידי קפטין יאני (יווני) וארבעה מלחים, דרך צלחה, הפעלנו את אסימי והסתלקנו במהירות מן המקום בכיוון לטורקיה על מנת להביאה לחוף מבטחים, כדי שתחזור ותביא מעפילים אחרים.

למחרת שמענו ברדיו שהסירה נתפסה. כעבור זמן מה נודע לנו שמנוע הסירה התקלקל ועד אור הבוקר עמלו בתיקונו. חלק מהנוסעים קפצו לים והגיעו לחוף בשחייה והנותרים הגיעו עם הסירה בשעות הבוקר. לרוע מזלם של אלה שנותרו בסירה עברו שני קצינים בריטיים בחוף נהריה שהזעיקו בריטים מעכו. הללו עצרום, שלחום לעתלית ולאחר שבוע שוחררו לאחר שמספרם נוכה ממכסת הסרטיפיקטים.<sup>33</sup>

בשלהי אפריל 1939, לאחר ארוע "אסימי" א', הכריז משרד המושבות הבריטי על תיגבור כח אבטחת החופים והמשטרה הימית, ובנמל חיפה הוצבו מספר ספינות משמר מהירות. כצעד ביניים ניתנה הוראה לצי הבריטי בים התיכון לסייע במניעת העפלה בלתי ליגאלית.

### 7.6.8 "אגיה דזוני"

הספינה "אגיה דזוני" (Agia Zoni) אורגנה בידי אנשים פרטיים, יוצאי התנועה הרביזיוניסטית, באמצעות משרד נסיעות בווינה. הספינה הפליגה מנמל פיומה, איטליה (Fiume, היום: רייקה – Rijeka, קרואטיה), ב-16 במרץ 1939, עם 465 מעפילים. הספינה התעכבה בפיראוס ולאחר מכן בכרתים תקופה ארוכה, ועברה תלאות רבות. חלק מהמלחים הזרים גנב את סירת ההורדה – וברח. בסופו של דבר הגיעה הספינה ב-22 באפריל לחופי אשקלון, המעפילים ירדו לחוף בסירות והספינה הפליגה חזרה ליוון. חלק מהמעפילים הועברו בידי שוטרים יהודיים למקומות מסתור. 180 מהם נעצרו בידי הבריטים ומספרם נוכה ממכסת הסרטיפיקטים הרשמית. לספינה לא היה קשר עם הארץ ולא היה תאום בחוף ההורדה.

### 7.6.9 "אסטיר"

הספינה "אסטיר" (Astir) – ספינת משא בתפוסה של 1,300 טון שהושקה בשבדיה בשנת 1896 – אורגנה ברומניה בידי אנשי האצ"ל. הספינה הפליגה מנמל רני (Reni), על שפת הדנובה, רומניה ב-6 במרץ 1939 כשעל סיפונה 724 מעפילים. ההפלגה התאפיינה במשטר אלים וקשה שהנהיגו המארגנים ובמתח רב בין המעפילים למארגנים. הספינה

הגיעה לחופי הארץ, הורידה חלק מהמעפילים, נתפסה על-ידי משטרת החופים הבריטית ובערב פסח תרצ"ט, 3 באפריל 1939, הובאה לנמל חיפה. היא נקשרה מחוץ לשובר הגלים; קיבלה אספקה מיהודי חיפה; גורשה עם נוסעיה (למעט חמישה שאושפזו) אל הים הפתוח ב-5 באפריל; שהתה ביוון, ליד האי כיוס (Chios) וליד לאווריון (Lavarion) עד 24 ביוני או בסמוך לכך; הפליגה שוב לארץ ישראל עם אותם נוסעים (מעטים אושפזו ביוון, מעטים אחרים צורפו) כשהיא גוררת אחריה את הסירה "מרסיס", ספינת מפרש בתפוסה של 70 טון; העבירה את נוסעיה אל "מרסיס" ב-28 ביוני או בסמוך לכך, וחזרה בלעדיהם ליוון; הנוסעים נעצרו בידי הבריטים על "מרסיס" הטובעת מול חוף ראשון לציון, חלקם הובלו לצריפין וחלקם לבת גלים, ושחררו ב-3 ביולי.

### 7.6.10 "אטראטו" ה'

ב-15 באפריל 1939 הפליגה הספינה "קולורדו" מסושאק (רייקה), יוגוסלביה, כשעל סיפונה 385 מעפילים. בלב ים עברו המעפילים ל"אטראטו", שהורידה את מעפיליה בחוף שפיים ב-23 באפריל. הספינה אורגנה בידי שליחי היישוב, חברי ה"הגנה". מפקד ה"אטראטו" ה' היה שמואל טנקוס.<sup>34</sup> הגדעונים בספינה היו שוב גרישא שוטוב ויצחק פזי, שגם חזרו עם הספינה לאירופה.

חילופי המברקים מעידים על קשר תקין עם הספינה, באמצעותו תואם חוף ההורדה. בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**15 אפריל 1939, שעה 1530, מוורשה לארץ** [טלגרמה מסחרית מוצפנת]: "היום הפליגו מיוגוסלביה שלש מאות שמונים וחמישה צכים באוהל הקודם ויהיו בדרך ששה ימים... תאשרו המברק."

**19 אפריל 1939, ל"אטראטו" מתל אביב:** "מחכים לכם ביום חמישי. נקוה מחר לקבל קשר אתכם ואז נקבע פרטים. דקל [ראש שרות הקשר]."

**19 אפריל 1939, ל"אטראטו" מתל אביב:** "אנו נקשיב לכם גם בשעות 21 ו-22 גמת בכל פעם במשך עשר דקות... עליכם לנצל את שעות הלילה האלה כי הן נוחות מאוד לעבודה בגלים 800 ו-600 מטר."

**22 אפריל 1939, 0800, ל"אטראטו" מתל אביב:** "מה שם הטלגרפיסט של האניה. הנמצא שורץ באניה."

**22 אפריל 1939, 0800, לתל אביב מ"אטראטו":** "הטלגרפיסט הנו אליס. שורץ אינו באניה. האם אתה מפחית את האנרגיה של השידור. שומעים אותך חזק מדי. ליצחק מגדעון."

34 את"ה 14/179. מספר המעפילים בהפלגה זו מסתמך על מידע מתיק זה.

- 22 אפריל 1939, שעה 1430, ל"אטראטו" מתל אביב:** "מקום העבודה לפי שעה שפיים. ייתכן שנצטרך לשנות את המקום או לדחות למחר. לפי שעה התקדמו בכל המהירות לשפיים. באם לא תקבלו הוראות לא יחולו שינויים."
- 22 אפריל 1939, שעה 1700, ל"אטראטו" מתל אביב:** "מחר כשתחזרו נעשה נסיון לשדר לכם כל יום בשעה 10 גמת בגל 12 מגס. 25 מטר. נבקשך לעקוב אחרי נסיון זה. אם הוא יצליח תודיע במברק מאירופה שנמשיך בשידורים אלה. לפזי."
- 22 אפריל 1939, שעה 1700, ל"אטראטו" מתל אביב:** "אחרי הקמת כל קשר בינינו אל תתן קריאות או נקודות. תשדר ישר את הדרוש."
- 23 אפריל 1939, לקראת השלמת הירידה, ל"אטראטו" מתל אביב:** "מה הרגשתך ומה שלומך. ראיתי משפחתך. כולם בריאים. אם יש לך למסור עבורם הודיעני. לפזי מדקל."
- 23 אפריל 1939, ל"אטראטו" מתל אביב:** "באיזה מרחק התחלת לשמוע אותנו."
- 23 אפריל 1939, לתל אביב מ"אטראטו":** "עוד באיטליה."
- 23 אפריל 1939, לאחר השלמת הירידה, ל"אטראטו" מתל אביב:** "בטרם שתפליג ברצוני למסור לך ברכתנו והערכתנו לעבודתך ולעבודת החברים. מצבנו עכשיו בארץ מחייב אותנו למלא כל תפקיד אשר יאפשר לנו להביא יהודים בכל התנאים. עבודתך היא אחת החשובות לתנועה כולה ועם כל הקושי שבדבר אנו בטוחים שתדע להתגבר על הכל ולהמשיך במרץ. אין תפקיד יותר חשוב כיום בתנועה הציונית מעליה. הכשלוניות בתפיסת האניות היו בגלל חוסר קשר כשלנו. עכשיו תבין את ערך עבודתך. חזק ואמץ וכולנו יחד נמשיך בעול הקשה שהוא עכשיו מטרת חיינו בארץ. ברכת כולנו לך ולחברים באנייה. שלום. דקל."
- 23 אפריל 1939, לתל אביב מ"אטראטו":** "רב תודות בעד הברכות הלבביות ודברי העידוד. זה מוסיף הרבה רצון ומרץ לעבודה. מסור בבקשה שלום לכל החברים לעבודה. למישא ולמשפחתו. להתראות בארץ. פזי."
- 23 אפריל 1939, לתל אביב מ"אטראטו":** "אני אקשיב לכם על הגל שאמרתם לי. תנסו גם תמיד לחפש אותי. אולי נוכל לקיים קשר תמידי בינינו... אינני שומע אתכם על הגל 12 מס [מה"צ]. קרא לי על הגל הזה עוד זמן מה."
- 23 אפריל 1939, ל"אטראטו" מתל אביב:** "בגל זה שומעים רק במרחקים יותר גדולים. נמשיך הניסיון בימים הבאים. תקשיב לנו."
- 23 אפריל 1939, ל"אטראטו" מתל אביב:** "אם ידוע לך פרטים על עבודתנו עם האניה השניה [קולורדון]. תודיע לנו תיכף מי האלחוטן. מה אורך הגלים שלהם."
- 23 אפריל 1939, לתל אביב מ"אטראטו":** "ידוע לנו רק מקום פגישתנו. אורך הגל שלהם הוא 180 מטר."
- 23 אפריל 1939, שעה 0800, מתל אביב לוורשה** [טלגרמה מסחרית מוצפנת]:  
"המפעל הצליח."

### 7.6.11 "אסטיה"

"אסטיה" (Astia) – ספינה בתפוסה של 1,350 טון שהושקה בשנת 1896 – הפליגה מסולינה (Sulina), רומניה בחודש מרץ 1939 ועל סיפונה 699 מעפילים – ביניהם כ-50 ילדים וכ-100 נשים, אחדות בהריון.

הפלגת הספינה הייתה תוצאת מבצע "העפלת תיירות" של "המזרחי" ו"פועלי ציון שמאל", שלולא תנאי המצוקה של יהודי פולין ושל העלייה ארצה באותן שנים, ספק אם היו משתפים פעולה ביניהם כלל. שניהם הפיצו חוזר לציבור אוהדיהם כי הם מארגנים קבוצה לעלייה לארץ ישראל כתיירים למכביה השנייה, שעמדה להיפתח ב-2 באפריל בתל אביב. רבים חשבו כי תלך בעקבות המכביה הראשונה שפתחה את גל העפלת התיירים, מבלי להביא בחשבון את השינויים במדיניות ממשלת המנדט בשלוש השנים שחלפו מאז.<sup>35</sup>

לרבה החובל לא היה קשר עם ארגון הורדה כלשהו מארץ ישראל, ועל דעת עצמו ניסה להגיע לחוף הרצליה ושם להוריד את המעפילים. משמר החופים הבריטי גילה את הספינה ב-2 באפריל 1939, ושלוש סירות מנוע בריטיות הקיפו אותה ופתחו לעברה בירות אזהרה תוך דרישה תקיפה להיכנע. רב-החובל נכנע, והוביל את ספינתו, על מעפיליה, לנמל חיפה. כל המעפילים נאסרו, אך אחד מהם, שהיה חולה בטיפוס, הובא לבית החולים הממשלתי ושם נפטר.

סיפורה של ספינה עלומה זו מאפיין את ההעפלה ההמונית במחצית הראשונה של שנות ה-30. דרכן של ספינות ההעפלה הייתה אלמונית, והן לא נרשמו ברשימות הביטוח של חברת "לוידיס" בלונדון. העיתונות בימים ההם כלל לא ידעה דבר אודותיה ולא דיווחה מאומה.

### 7.6.12 "אגיאוס ניקולאוס" א'

הפלגת הספינה "אגיאוס ניקולאוס" א' (Aghios Nicolaus), ספינת קיטור בתפוסה של 1,106 טון שהושקה בשנת 1899, אורגנה בצ'כוסלובקיה באופן עצמאי בידי אדם בשם הרמן פלש. הספינה הפליגה מנמל טולצה (Tulcea), רומניה, ב-22 במרץ 1939 ועל

35 האיש שדיווח על הספינה ושזכותו נשמר זיכרונה, הוא דב לרמן, מנהל בית העולים ברחוב העלייה 49 בתל אביב, שבתזכירו "תכוף-סודי" למר ברוך יפה, מנהל מחלקת העלייה של הסוכנות היהודית בתל אביב, הוא סיפר על הסבל שעברו המעפילים במסעם, ותיאר את המארגנים ככנופיה של עבריינים חסרי מצפון, המנצלים יהודים נואשים השואפים בכל מאדם לעלות ארצה. על פי המסמך זו לא הייתה ספינת מעפילים מתוכננת מלכתחילה, אלא פתרון אד הוק לבעייתה של קבוצת מעפילי תיירות, שהמארגנים נתקעו איתם, ללא אפשרות להעלותם כתיירים מחמת ההחמרות וההגבלות במתן אשרות תייר לארץ ישראל. ראו

סיפונה 692 מעפילים – מהם 150 חברי בית"ר. הספינה הגיעה לחוף בלתי ידוע בארץ. התגלתה בידי ספינת משמר ונמלטה, כאשר מעפיל אחד נהרג מאש משמר החופים הבריטי. הפליגה לאי היווני קיאה (Kea), הצוות היווני נטש והיא עגנה שם שישה שבועות. לבסוף נחכרה ספינת מפרש יוונית בשם "סאלומיה" שהביאה את המעפילים לנמל חיפה ב-3 ביולי. המעפילים נעצרו בידי הבריטים אך שוחררו לאחר מספר ימים ומספרם נוכה ממכסת הסרטיפיקטים הרשמית.

לספינה לא היה קשר עם הארץ ולא היה תיאום בחוף ההורדה.

### 7.6.13 "פאנאגיה קונסטריו"

הספינה "פאנאגיה קונסטריו" (Panagia Conasterio) הייתה ספינת מפרש יוונית בתפוסה של 59 טון, שאורגנה על ידי תנועת "בית"ר". הספינה הפליגה ב-9 באפריל 1939 מנמל קורינתוס (Corinth), יוון, עם 176 מעפילים. הגיעה מצפון ליפו ב-16 באפריל, נתפסה בידי ספינת משמר בריטית והובלה לחיפה. עקב מצבה הבלתי כשיר לשייט הורשו המעפילים לעלות לחוף.

לא ידוע על קשר בספינה זו.

### 7.6.14 "אגיאוס ניקולאוס" ב'

הספינה "אגיאוס ניקולאוס" ב' הפליגה מנמל בורגס, בולגריה ב-14 באפריל 1939 כשעל סיפונה 309 מעפילים – מהם כ-200 צעירים מבולגריה והיתר פליטים, כאשר היא גוררת עמה ספינת דיג קטנה בת 200 טונות לצורך הורדת המעפילים. הספינה אורגנה בידי ד"ר ברוך קונפינו, פעיל ציוני בבולגריה.<sup>36</sup>

מפקד ה"הגנה" בבית חנו, סניה ס', לקח על עצמו לארגן חוף הורדה, אך הוא לא ידע את המועד המדויק בו תגיע הספינה. הספינה הייתה אמורה להוריד את המעפילים בסמוך לבית חנו, אך עקב ערפל כבד לא הבחין הקברניט באיתותים מהחוף במשך שני לילות רצופים, ואז החליט להוריד את המעפילים לחוף בכוחות עצמם. הספינה הגיעה לחוף מול הכפר מג'דל (בין עזה לאשקלון), שם הורידה את המעפילים ב-19 במאי.

36 ד"ר ברוך קונפינו, יליד סופיה, בולגריה 1891. רופא, חבר "הקונסיסטוריה היהודית של בולגריה" וסגן יו"ר אגודת הציונים הכלליים "תאודור הרצל" בסופיה. בשנת 1939 ארגן "מפעל העפלה" פרטי, שהופסק לאחר אסון טביעת ספינת המעפילים "סלבדור". לאחר מלחמת העולם השנייה נרתם קונפינו לסייע לשליח המוסד לעלייה ב', שייקה דן, בארגון העלייה ההמונית מבולגריה לישראל. פועלו של קונפינו עומד בצל אסון ה"סלבדור". מפעליו השונים סייעו להצלת אלפי פליטים יהודים והעלאת הרוב המוחלט של יהודי בולגריה לישראל. נפטר בארץ בשנת 1982.

לאחר רדת המעפילים לחוף, הם נתקלו בתושבים ערבים שניסו לתקוף אותם. מקצת מהמעפילים שהיו חמושים באקדחים ירו באוויר והניסו את התוקפים. למקום הגיעו כוחות צבא ומשטרה בריטיים אשר ליוו את המעפילים לתחנת הרכבת ברחובות והובילו אותם לבת גלים. לאחר חקירה משטרתית, שוחררו המעפילים ומספרם נוכה ממכסת הסרטיפיקטים הרשמית.

ד"ר ברוך קונפנינו הבין שיש חלון זמן קצר בו ניתן לפעול ולהציל את מירב היהודים שניתן. הוא אירגן מספר הפלגות של ספינות מעפילים מנמלי בולגריה: "אגיאוס ניקולאוס" ב', "רודניצ'אר" א', ב', ג' ו-ד', "ליברטאד" ו"סלבדור".

### 7.6.15 "אטראטו" ו'

הספינה "קולורדו" הפליגה מברינדיזי (Brindisi), איטליה, עם 372 מעפילים.<sup>37</sup> ב-28 באפריל 1939 עברו המעפילים בלב ים ל"אטראטו", שהורידה את מעפיליה בחוף שפיים ב-30 באפריל. הספינה אורגנה בידי שליחי היישוב, חברי ה"הגנה". מפקד ה"אטראטו" ו' היה שמואל טנקוס. הגדעונים בספינה היו יצחק פזי וראובן ארנון-ארנובסקי.<sup>38</sup>

חילופי המברקים מעידים על קשר תקין עם הספינה, באמצעותו תואם חוף ההורדה. בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**29 אפריל 1939, ל"אטראטו" מתל אביב:** "הופתענו לקבל מברק בחתימתך וזאת סיבת אי הבנה באשר היינו בטוחים כי ראובן נוסע ואותו חפשו בכוונים אחרים. צר לי למצב שלך אולם גם זה טוב. [מחמת] סדור הקשר מאוחר לא יכולנו לסדר הירידה הערב. ממחר נקיים הקשר ובערב העבודה כמו בפעם הקודמת. להתראות. שלום לחברים. התחזקו נקוה שהכל יהיה בסדר. ליצחק."

**29 אפריל 1939, ל"אטראטו" מתל אביב:** "החוף שפיים. מצב החוף טוב. סימנים: מגדלור. ארבע דקות אור חזק דקה אחת אור חלש. המעברים איטיים. לאחר זריקת העוגן ישאר פנס אחד קבוע. ייתכן שמסיבות שונות נצטרך לדחות למחר. המשיכו אל החוף עד להוראות חדשות. לשים לב לסירות משטרה. במקרה שתרגישו בהן עליכם להסתלק לעומק. במקרה יריות להמשיך להסתלק לא להחזיק אנשים על הסיפון. ברגע שתעגנו צריך לזרז יציאת הסירה הראשונה. ולא כפעם הקודמת. דוד."

**30 אפריל 1939, שעה 0800, ל"אטראטו" מתל אביב:** "השתדלו לעגון בשעה תשע עשרה ושלושים. לצעיר מדוד."

37 את"ה 14/179. מספר המעפילים בהפלגה זו מסתמך על מידע מתיק זה.  
38 כינויו המחתרתי היה "יוסף". יליד סין, 1912. היה גדעוני גם בספינות המעפילים "קולורדו" ו"לנגב".

- 30 אפריל 1939, שעה 0800, לתל אביב מ"אטראטו":** "לשם שיפור העבודה שלנו הכרחי שאתראה עם מישא [מישה גורדין, "המהנדס הגדול"] עוד לפני נסיעתי לורשה. ענה לי אם אוכל לחזור ארצה מרודוס. לדקל מיצחק."
- 30 אפריל 1939, שעה 1200, לתל אביב מ"אטראטו:** "על החוף נעבוד בקיצורים של ראובן שלי אבדו."
- 30 אפריל 1939, שעה 1735, ל"אטראטו" מחוף ההורדה:** "איפה אתם נמצאים. סירת משטרה אחת נמצאת בים ושמה אליס. הקדימו לבוא."
- 30 אפריל 1939, שעה 1845, לחוף ההורדה מ"אטראטו":** "מתקרבים לחוף."
- 30 אפריל 1939, שעה 1925, לחוף ההורדה מ"אטראטו":** "אולי בעוד שעה נגיע."
- 30 אפריל 1939, שעה 2037, לחוף ההורדה מ"אטראטו":** "מבחינים כבר אורות."
- 30 אפריל 1939, שעה 2040, לחוף ההורדה מ"אטראטו:** "האם אתם רואים את המקום שסימנו לכם."
- 30 אפריל 1939, שעה 2056, לחוף ההורדה מ"אטראטו:** "הדליקו עוד פנס מעל לפנס הקודם."
- 30 אפריל 1939, שעה 2056, ל"אטראטו" מחוף ההורדה:** "הדלקנו עוד פנס הרואים אתם."
- 30 אפריל 1939, שעה 2102, לחוף ההורדה מ"אטראטו":** "לכבות לרגע את כל האורות."
- 30 אפריל 1939, שעה 2110, לחוף ההורדה מ"אטראטו":** "הדליקו."
- 30 אפריל 1939, שעה 2113, ל"אטראטו" מחוף ההורדה:** "להתקרב בכיוון זה עד המקסימום. לעגון. להוריד מיד את הסירות ולעבוד."
- 30 אפריל 1939, שעה 2113, לחוף ההורדה מ"אטראטו":** "עגנו."
- 30 אפריל 1939, שעה 2340, ל"אטראטו" מחוף ההורדה:** "אל תרימו עשן, התרחקו לאט."
- 30 אפריל 1939, ל"אטראטו", שעה 2340, מחוף ההורדה:** "באיזו סירה נשלח המקלט."
- 30 אפריל 1939, לחוף ההורדה, שעה 2346, מ"אטראטו" לחוף ההורדה:** "באחרונה."
- 1 מאי 1939, שעה 0011, ל"אטראטו" מחוף ההורדה:** "לא לנסוע לשום מקום עד קבלת הוראותינו. הלילה חפשו את האניה ["אסימי"]. להתקשר מחר בבוקר."
- 1 מאי 1939, שעה 1855, לתל אביב מ"אטראטו:** "את אסימי עדיין לא מצאנו. אין לנו אפשרות לחפש אחריה יותר מפאת חוסר מים ופחם...."
- 2 מאי 1939, שעה 0800, לתל אביב מ"אטראטו:** "המשיכו בשידור על 25 מטרים. אני שומע אתכם טוב כל הזמן."

אחרי שהתברר לאנשי המוסד לעלייה ב' כי המודיעין הבריטי עוקב מקרוב אחרי הפעילות בסושאק וברינדיזי, ואחרי שאיטליה סגרה את נמליה בפני ההעפלה כחלק מיישום מדיניות המשטר הפאשיסטי ביחס לפעילות התנועה הציונית, הועבר בסיס ההעפלה לרומניה, והספינות הבאות הפליגו מקונסטנצה.

### 7.6.16 "אטראטו" ז'

ב-20 במאי 1939 הפליגה הספינה "אטראטו" ז' מנמל קונסטנצה (Constanta), רומניה עם 379 מעפילים. הספינה אורגנה בידי המוסד לעלייה ב'. ב-28 במאי, בהגיעה לחופי הארץ, אותרה הספינה בידי ספינת משמר בריטית והובלה לחיפה. המעפילים שוחררו לאחר זמן קצר ומספרם נוכה ממכסת הסרטיפיקטים הרשמית.<sup>39</sup> מפקד הספינה היה צבי ספקטור,<sup>40</sup> ומלווים נוספים היו שלמה שפי ולוי שוורץ. הגדעוני בספינה היה פרץ רוזנברג. הקשר לספינה זו פעל באופן תקין. עם תפיסת הספינה נטמעו המלווים בקרב המעפילים.

חילופי המברקים מעידים על קשר תקין עם הספינה, באמצעותו תואם חוף ההורדה. בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**24 מאי 1939, שעה 1823, לתל אביב מ"אטראטו":** "באניה קולורדו נמצא ראובן. המשדר עובד בגל 180 מטרים. אנו קורא לו בשם ר. שלום רב. שמי רודי. לדקל מדור."

**24 מאי 1939, שעה 2330, לתל אביב מ"אטראטו":** "המשדר בקולורדו חלש וייתכן שלא תוכלו להשיג קשר ישר אתם. לדקל מדור."

**24 מאי 1939, שעה 2330, לתל אביב מ"אטראטו":** "נא להביא לי ספר אלחוט לאניות באנגלית. כנראה שהאלחוטן של האניה יעזוב. מסור שלום לביתי. לדקל מרודי."

**25 מאי 1939, שעה 0841, לתל אביב מ"אטראטו":** "ראובן לא חזר היות ונדרש בקולורדו. אחר לא היה. לדקל מרודי."

**25 מאי 1939, שעה 1000, ל"אטראטו" מתל אביב:** "אחרי שתגמור עם התחנות רוצה לנסות שוב בגלים קצרים. המסכים. לדור."

**25 מאי 1939, שעה 2300, ל"אטראטו" מתל אביב:** "תודיעו לראובן בשמי בתור הוראה מחייבת מיד עם פרוק האנשים ישתדל להגיע לכל נמל ראשון שיוכל לטוס לארץ. אולי מקפריסין. לרודי מדקל."

39 את"ה 14/179. מספר המעפילים בהפלגה זו מסתמך על מידע מתיק זה.

40 לימים – מפקד סירת הכ"ג, שעקבותיה אבדו במאי 1941.



- 27 מאי 1939, שעה 1020, לתל אביב מ"אטראטו": "מדוע יש זלזול בקשר אתנו. דחיות ואי קשר בזמן שנקבע. מדוע לא הקשיבו לנו אמש בחצות. דור."
- 27 מאי 1939, שעה 1900, ל"אטראטו" מתל אביב: "אם תשיג קשר לראובן תעביר לו תשובתי בקשר עם שובו. אמש הקשיבו לך אולם כנראה המכשיר לא היה בסדר. לרודי מדקל."
- 28 מאי 1939, שעה 0800, לתל אביב מ"אטראטו": "עניין ראובן... בעוד יומיים, כשניפגש ביס. לדקל מרודי." הפגישה לא התקיימה, מאחר ש"אטראטו" נתפסה בידי הבריטים.
- 29 מאי 1939, ל"קולורדו" מתל אביב: "האניה אטראטו נתפסה הלילה והובאה לחיפה. העולים הורדו לחוף ושוחררו על חשבון סרטיפיקטים. מצב דור והיתר טרם ידוע. נודיעך. תשתדל להקים קשר אתנו. למשפחתך שלום. בשובך מעבודה זו לנמל הכי קרוב עליך לחזור מיד לארץ. לראובן מדקל."

### 7.6.17 "ליזל"

הפלגת הספינה "ליזל" (Liesel) – ספינת קיטור בתפוסה של 1,090 טון שהושקה בשנת 1901 והפליגה תחת דגל פנמה – אורגנה בידי תנועת "מכבי" בווינה. הספינה הפליגה מנמל סולינה (Sulina), רומניה, ב-23 במאי 1939 כשעל סיפונה 921 מעפילים. ההפלגה עברה ללא תקלות מיוחדות, נתגלתה על-ידי הבריטים ב-1 ביוני. כל המעפילים נעצרו והספינה הוחרמה. לא ידוע על קשר בספינה זו.

### 7.6.18 "קולורדו" א', ב'

"קולורדו" הייתה ספינה משא יוונית איטית בתפוסה של 327 טון, שהפליגה עם רב חובל וצוות יוונים תחת דגל פנמה. ייעודה הראשוני היה להעביר מעפילים לספינות גדולות ומהירות יותר. הספינה העבירה את המעפילים בלב ים לספינה "אטראטו" בשש הפלגות. הספינה אורגנה בידי המוסד לעלייה ב'.

"קולורדו" א' הפליגה מנמל סושאק (Sušak), יוגוסלביה, ב-20 במאי 1939 ועל סיפונה 388 מעפילים.<sup>41</sup> מפקד הספינה היה שמואל טנקוס, והגדעוני היה ראובן ארנון (ארנובסקי). הספינה תוכננה להיפגש עם ה"אטראטו" ז' אך המפגש לא התקיים בגלל מזג האוויר ("אטראטו" ז' המשיכה לארץ ונתפסה בידי הבריטים) והיא המשיכה לחיפה. ב-6 ביוני הצליחה הספינה להוריד בחוף נהריה 120 מעפילים, אך עקב

41 את"ה 14/179. מספר המעפילים בהפלגה זו מסתמך על מידע מתיק זה.

מזג האוויר וסירות הורדה בלתי מתאימות היא חזרה ללב ים, הפליגה לטורקיה כדי להצטייד בפחם ובמים, חזרה לחוף נהריה ב-14 ביוני והורידה את שאר המעפילים. חילופי המברקים מעידים על קשר תקין עם הספינה, באמצעותו תואם חוף ההורדה. "קולורדו" ב' הפליגה מנמל קונסטנצה, רומניה, ב-13 ביולי 1939 כשעל סיפונה 374 מעפילים.<sup>42</sup>

לאחר תקלות בדרך הגיעה ב-27 ביולי לחופי הארץ, לא זיהתה את חוף ההורדה בשפיים, חזרה ללב ים וניסתה שוב למחרת, ב-28 לחודש, אך התגלתה ונתפסה בידי ספינת משמר בריטית. המעפילים הורדו בחיפה והושמו במעצר. מפקד הספינה היה יחזקאל רבינוביץ ומלווה נוסף היה מאיר קלישר. הגדעוני היה שלמה לביא (ליפשיץ), שכינויו היה "ברק".<sup>43</sup> הוא דיווח שכבר ברומניה היה לו קשר מורס תקין לארץ, אך שפופרות הרדיו במשדר התחממו יתר על המידה בעת השידור, מה שגרם מעת לעת להפסקת הקשר, ואחד המעפילים מונה להשיב עליהם רוח כדי לקררם. מיקום חוף ההורדה וסימוני איתות האור מחוף ההורדה תואמו בקשר. הספינה התקשתה לזהות את חוף ההורדה ולקיים קשר רדיו עם חוף ההורדה. כאשר הספינה נתגלתה בידי משמר החופים הבריטי, השליך הגדעוני את מפתח המורס והמשדר לים, השמיד את כתבי הסתר ונטמע בקרב המעפילים.

בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

- 14 יולי 1939, שעה 2155, מרומניה לתל אביב** [נשלח כטלגרמה מסחרית מוצפנת]: "הפליגו ביום חמישי בלילה שלוש מאות שבעים וארבע. הפגישה משוערת ביום ב' והפעולה ביום ג'. פרץ הוא איש יעקב. מכשיר חדש יקבלו בוורנה אורך הגל יודיעו מהדרך תחפשו על גלים ארוכים קצרים ובינוניים..."
- 18 יולי 1939, שעה 1900, ל"קולורדו" מתל אביב:** "שלום לבואך. דרישת שלום ממשפחתך. כולם בריאים. נקוה שתצליח. לשלמה מדקל."
- 18 יולי 1939, שעה 2045, לתל אביב מרומניה** [נשלח כטלגרמה מסחרית מוצפנת]: "הגל של הלמד מאה ושבעים מטר. מקלט חדש מעשרים עד אלפיים מטר. חפשו בשטח רחב."
- 18 יולי 1939, שעה 2400, לתל אביב מ"קולורדו":** "מקוה להפגש הלילה עם 'פוסידון'. נמצאים במרחק של 350 מיל מהארץ. ההגיע ארנובסקי בשלום. לדוד ממאיר."

42 את"ה 14/179. מספר המעפילים בהפלגה זו מסתמך על מידע מתיק זה.

43 יליד רוסיה, עלה ארצה עם משפחתו בשנת 1926. בשנת 1933 התקבלו למושב עין-זרד, ואז התגייס ל"הגנה". עבר קורס אלחוט בשנת 1938. היה גדעוני גם בספינה "דורה", בדרכה חזרה לאירופה. הפעיל את תחנת "שרה" בקיבוץ גבת משנת 1940. בשנת 1943 עברה תחנת "שרה" מקבוץ גבת לביתו בתל אביב. משנת 1947 היה מפקד בית הספר הארצי לאלחוטני מורס, שפעל בבית הספר לפעילי ההסתדרות בתל אביב. בשנת 1949 מונה לקצין אלחוט במפקדת קצין קשר ראשי. בשנים 1950 עד 1958 היה קצין הקשר של שירות הביטחון הכללי.

- 19 יולי 1939, שעה 0800, ל"קולורדו" מתל אביב: "הוראות תקבלו אחרי שתפגשו עם 'פוסידון'. ארנובסקי הגיע בשלום."
- 19 יולי 1939, שעה 0800, לתל אביב מ"קולורדו": "מה יהיה עם האיש שנשלח מפולניה ללמוד את המקצוע של שמשון. תודה בעד דרישת השלום. לדקל משלמה.... נא לקבוע שעות קבועות לקשר אתי. לדקל משלמה."
- 19 יולי 1939, שעה 1000, ל"קולורדו" מתל אביב: "האיש שנשלח מפולניה יחזור לאחר גמר העבודה לחוץ לארץ. ימשיך להתאמן. לשלמה מדקל... היום הקשר בשעות 1500 ו-2200. לשלמה מדקל."
- 19 יולי 1939, שעה 1500, לתל אביב מ"קולורדו": "לשלוח לקונסטנצה דרך ורשה טלגרמה לקושטא שהגענו למקום הפגישה, גרמבוזה, דרומה לכף קלודוניה, טורקיה ולא פגשנו את פוסידון. שקסטנאי שאל בסטנבול אם אין מברק מפוסידון עבור דמטריוס."
- 20 יולי 1939, שעה 0700, לתל אביב מ"קולורדו": "מסיבת חימום המכשיר יכולים לחול הפסקות בשידור. יש אז לאחר מרבע עד חצי שעה. יכולים לנצל את הזמן הזה ולשדר לנו. אנו מקשיבים לכם בזמן הזה."
- 21 יולי 1939, שעה 1500, ל"קולורדו" מתל אביב: "ארנובסקי הגיע בסדר. ליאיר מדקל."
- 23 יולי, שעה 2300, ל"קולורדו" מתל אביב (צד)[שידור ללא מענה]: "לא מובן למה הופסק הקשר. ייתכן שחל איזה קלקול אצלכם. אנחנו נשלח כל הזמן ביצד'. הקשר שלנו מחר בעשר בבוקר. לשלמה מדקל."
- 24 יולי 1939, שעה 1500, לתל אביב מ"קולורדו": "קריאותי תהיינה קצרות. אם לא תשמעו תשדרו."
- 25 יולי 1939, שעה 1500, ל"קולורדו" מתל אביב: "האם הפסקת הקשר היתה בגלל קלקול במכשירים. הבטוח הנך בהם לעבודה מחר. מדוד."
- 25 יולי 1939, שעה 2400, לתל אביב מ"קולורדו": "הפסקת הקשר קלקול משדר. מקלט בטוח. המשדר לא תמיד בטוח."
- ב-26 יולי החל חוף ההורדה לעבוד מול הספינה:
- 26 יולי 1939 שעה 1700, ל"קולורדו" מחוף ההורדה: "החל מעכשיו עליך להשתמש בשיפר [כתב סתר] בלי קתרש. עליך להמעיט בשידור. להמעיט בקריאות. להשתמש בסימני קיצור ולשדר רק דברים הכרחיים."
- בשלב זה עברה סדרת הודעות בין חוף ההורדה לספינה, מהן מסתמן שהספינה לא הצליחה לזהות את חוף ההורדה וחוף ההורדה לא הצליח לזהות את הספינה.
- 27 יולי 1939, שעה 0204, לתל אביב מחוף ההורדה: "הלילה לא נעבוד, שלום לרחף מדקל."

27 יולי 1939, שעה 1015, לחוף ההורדה מ"קולורדו": "בשעה 430 עצרו אותנו שתי אניות מלחמה כ-35 מיל מהחוף והזהירו אותנו לבל ננסה להוריד כי קשה מאוד עכשיו. לדוד."

27 יולי 1939, שעה 1700, לחוף ההורדה מ"קולורדו": "בשעה 415 הופיע אוירון ותר אותנו 3 פעמים נמוך וחזר בכוון לארץ." שוב עברה סדרת הודעות בין חוף ההורדה לספינה, עד שהחוף זיהה את הספינה בשעה 0130.

28 יולי 1939, שעה 0145, לחוף ההורדה מ"קולורדו": "תפסה אותנו סירת משטרה."

### 7.6.19 "קרליצה מריה"

"קרליצה מריה" (Kralijica Maria) הייתה ספינה בתפוסה של 10,537 טון שהושקה בשנת 1906. הספינה הפליגה מנמל בורגס (Burgas), בולגריה, ב-27 במאי 1939, עם 350 מעפילים, והגיעה ארצה ב-8 ביוני 1939. אין לנו פרטים על ארגון הספינה וגורל מעפיליה.

### 7.6.20 "לאס פרלאס"

הספינה "לאס פרלאס" (Las Perlas) הייתה ספינה בתפוסה של 389 טון, שהושקה בשנת 1890 והפליגה תחת דגל פנמה. הפלגת הספינה אורגנה בידי סוכן נסיעות מבוקרשט. הספינה הפליגה מנמל קונסטנצה, רומניה, ביוני 1939 עם 370 מעפילים. היא תוכננה להעביר את המעפילים לאנייה אחרת, אך התכנית לא יצאה לפועל. המשיכה בעצמה לכיוון ארץ ישראל, נעצרה בידי המשחתת HMS Ivanhoe ב-3 ביולי סמוך לנתניה, והובלה לחיפה. המעפילים נאסרו ושוחררו אחרי זמן קצר כשמספרם נוכח ממספר המכסות הרשמי.

לספינה לא היה קשר עם הארץ ולא היה תאום בחוף ההורדה. זאת הייתה הספינה הראשונה שנעצרה בידי ספינת מלחמה של הצי הבריטי. כל הספינות שנעצרו קודם לכן נעצרו בידי משמר החופים באמצעות ספינות משמר.

### 7.6.21 "דורה"

הספינה "דורה" (Dora) הייתה ספינת קיטור בתפוסה של 584 טון שהושקה בשנת 1898. היא נחכרה ביוון והפליגה תחת דגל פנמה, עם רב חובל וצוות יוונים. הספינה אורגנה בידי המוסד לעלייה ב'. מפקד הספינה היה צבי ספקטור. מלווה נוסף היה עמירם שוחט. הגדעוני היה יקותיאל פקטה, שכינויו היה "ארנסט" ו-"פטר".<sup>44</sup>

44 יליד הונגריה, 1915. עלה לארץ עם הוריו ב-1928. למד בגימנסיה העברית בירושלים. קיבל תואר

ב-16 ביוני 1939 הפליגה הספינה מאמסטרדם, הולנד, ועל סיפונה 300 מעפילים. באנטוורפן, בלגיה, עלו 180 מעפילים נוספים. ב-12 ביולי הפליגה הספינה מאנטוורפן, עברה את מיצרי גיברלטר, עצרה בטורקיה להצטייד במים ובמזון. היא הצליחה להגיע, מבלי שנתגלתה, לחוף ארסוף (שפיים) ב-12 באוגוסט 1939, וכל המעפילים הורדו בשלום בסירות משוטים ופוזרו ברחבי הארץ.<sup>45</sup>

בגמר ההורדה חזרה הספינה ללב ים בבהילות, עקב הופעת סירת משטרה. הגדעוני יקותיאל פקטה קפץ לים והגיע לחוף בשחייה. הגדעוני, שהחליפו בספינה בדרכה חזרה לאירופה, היה שלמה לביא (ליפשיץ), שכינויו היה "ברק".

עקב התנאים הירודים בספינה הוענק לה הכינוי "ספינת ארון המתים" (Ship of the dead).

הקשר מהארץ עם הספינה הוקם לראשונה כאשר הספינה הייתה סמוך לחוף הטורקי, ובעזרת הקשר עם הספינה תואם חוף ההורדה. חילופי המברקים עם הספינה מעידים על קשר תקין. חוף ההורדה אותר בסימני איתות ראייה. בעת ההורדה חובר קו טלפון בין חוף ההורדה לתחנת שידור בשפיים, ודרכו העבירו הוראות לספינה. בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**1 אוגוסט 1939, שעה 0915, לארצי מ"דורה":** "מחכים לידיעות. שלחו ב-45 מטר בשעות הקבועות. לדקל מקותי."

**6 אוגוסט 1939, ל"דורה" מארצי:** "מה קרה. הרי כתבתי ברור איך לעבוד אתך. שומעים אותך מצוין ומדוע לא הוקם הקשר. שלום ממשפחתך. הכל בסדר. לקותי מדקל."

**6 אוגוסט 1939, שעה 0700, לארצי מ"דורה":** "שומעים אתכם חלש. בלילה לא הכל בסדר. מחכים להוראות. לדקל מקותי."

**6 אוגוסט 1939, שעה 1600, ל"דורה" מארצי:** "הודיעו אם אתה זוכר את כל הסימנים. הקפיד להקים קשר מסודר. גם אם אינך שומע אותנו הוסיף לקרוא ושלח מה שיש לך."

**6 אוגוסט 1939, שעה 1900, ל"דורה" מארצי:** "לאחר מאמצים הקשר בסדר. הודיענו אם יש לך צורך בקשר מיוחד, באם לא אז נקיים הקשר עד להודעה חדשה בכל יום בשעות שמונה, אחת עשרה, חמש עשרה, עשרים. שלום ממשפחתך. כולם בריאים. גם ממרים [לימים - רעייתו של יקותיאל] שלום. היא ביקרה אותי לפני

מוסמך במתמטיקה, פיזיקה ופילוסופיה באוניברסיטה העברית והיה בוגר המחזור הראשון של המחלקה לחינוך. הצטרף ל"הגנה" והקים בשנת 1935 את קשר הרדיו הראשון בשירות ה"הגנה", בין ירושלים למפעלי חברת האשלג בצפון ים המלח. הדריך בקורס ה"פלסטיין סקים". הקים את מכללת "בזק" בירושלים בשנת 1951, עמד בראשה עד שנת 1981 והעמיד דורות של מובילי ענף התקשורת בישראל. נפטר בשנת 2001.

יומיים. בגמר עבודתך זו אאפשר לך לחזור. אני עושה סידורים בכיוון זה. מקוה שהעבודה תצליח. לקוטי מדקל."

**6 אוגוסט 1939, שעה 1945, ל"דורה" מארצי:** "הודיעני אם אתה שומע תחנה שלנו Xטא בגל 5,8. אם תשמע תחנה זו שתקרא בשם אחר ולא דון שלא תדאג. לקוטי מדקל."

**6 אוגוסט 1939, שעה 2100, לארצי מ"דורה":** "מודה בעד הסידורים. השעות מתאימות. אקשיב לתחנה השניה. מסור דרישת שלום אצלי. לדקל מקוטי."

**8 אוגוסט 1939, שעה 1530, לארצי מ"דורה:** "הודיעו לי את הקריאה של פזי." [הגדעוני יצחק פזי, על סיפון "טייגר היל"]

**8 אוגוסט 1939, שעה 1545, ל"דורה" מארצי:** "אתה קורא לפא OF דו שמך. הוא עונה טא דו וטי".

**8 אוגוסט 2016, שעה 2200, ל"דורה" מארצי:** "ההיה לכם קשר עם פזי אתמול. באיזה מקום אתם נמצאים עכשיו. אין לי אפשרות לתת להם הוראות. הכרחי להשיג קשר עם פזי. ייתכן שנעבירכם אליהם. מה המצב עם העובדים."

בליל ההורדה התקיימה התקשורת לספינה מחוף ההורדה:  
**11 אוגוסט 1939, שעה 1830, לחוף ההורדה מ"דורה:** "נמצאים שמונה עשר מיל מהחוף."

**11 אוגוסט 1939, שעה 1845, ל"דורה" מחוף ההורדה:** "אנו נקיים הקשבה הדדית כל הזמן. תמעיט בשידור ככל האפשר. מברכים בואכם. מאחלים הצלחה."

**11 אוגוסט 1939, שעה 1900, ל"דורה" מחוף ההורדה:** "הומרוס, בגמר העבודה בסירה האחרונה תשלח את קוטי ואת צבי על מנת שישארו בארץ... אליך אני שולח את ליפשיץ [הגדעוני שלמה לביא] עם שני כלים [אקדחים] הוא ישאר במקום קוטי [הגדעוני יקותיאל פקטה]. דוד."

**12 אוגוסט 1939, שעה 0100, לחוף ההורדה מ"דורה:** "הסירה האחרונה הפליגה."

**12 אוגוסט 1939, שעה 0245, לחוף ההורדה מ"דורה:** "שיצאו מיד אנשים לחפש את יקותיאל."

**12 אוגוסט 1939, שעה 1600, ל"דורה" מארצי:** "... הקשר אתנו בכל שעה זוגית עד חצות. מצטער שלא ראיתך בטרם נסיעתך. נקוה כי תדע להתגבר על כל המכשולים והעבודה תתנהל בסדר. שלום לעמירם. במאמצים משותפים נחזק עבודת המפעל היקר לכולם. תחזיק קשר עד שתוכל. לשלמה מדקל."

**7.6.22 "ניקו"**

הספינה "ניקו" (Niko), שאורגנה בידי ד"ר פאול הלר, מראשי העלייה הבלתי-ליגאלית הרביזיוניסטית בווינה, הפליגה מפיומה, איטליה, ביולי 1939 ועל סיפונה 560 מעפילים, פליטים מבולגריה. ב-20 ביולי 1939 הצליחה להוריד את מעפיליה בחוף נתניה. המעפילים נאסרו ושוחררו אחרי זמן קצר כשמספרם נוכח ממספר המכסות הרשמי. ככל הידוע, לספינה לא היה קשר עם הארץ ולא היה תאום בחוף ההורדה.

**7.6.23 "רודניצ'אר" א'**

הספינה "רודניצ'אר" (Rudnitchar) הייתה ספינת קיטור בתפוסה של 269 טון, שהושקה בשבדיה בשנת 1872. הפלגת הספינה אורגנה בידי הד"ר ברוך קונפינו. הספינה הפליגה מוורנה, בולגריה, ב-1 או ב-9 באוגוסט 1939 כשעל סיפונה 305 מעפילים. הגיעה מחוץ למימי החופים מול חיפה ב-14 אוגוסט, שם ירדו המעפילים בסירות, הפליגו לנמל חיפה ונעצרו. המעפילים שוחררו כעבור זמן קצר לאחר ניכוי מכסתם מהמכסה הרשמית של אשרות הכניסה. הספינה הפליגה חזרה לבולגריה. הד"ר ברוך קונפינו כתב: "השיטה שאני נקטתי הייתה... פשוטה, היינו: עלייה ב" ללא הורדה מתוכננת. למטרה זו נשענתי על החוקים הבין לאומיים שמדינה כמו אנגליה לא יכלה להתעלם מהם... האנייה לא הייתה הולכת לאיבוד, הצוות לא היה נפגע. זה היה נותן פתרון לשאלות רבות. העלייה נעשית יותר זולה, כי באותה אנייה אפשר לערוך תעבורות במספר יותר גדול... האנייה לא צריכה להיכנס למים הטריטוריאליים של ארץ ישראל. הורדת העולים הייתה צריכה להיעשות על-ידי העברתם לסירות מושטות על-ידי העולים עצמם, בחתירה אל החוף הארץ ישראלי.... המעפילים הנוחתים היו צריכים ללכת אחרי קבוצה מזויינת לכל מקרה, במגמה להגיע לאיזו שהיא נקודה עברית מיושבת, בכיוון חיפה או לתל אביב. אחרי העלאת הנוסעים על הסירות, יכולה האנייה לחזור בשביל הטרנספורט הבא. כדי למנוע החזרת העולים לארצות מוצאם, היו דרכוניהם צריכים להילקח מהם עוד בזמן העלאתם על האנייה ולהשמדם. העולים היו מקבלים הוראה לא לגלות את נתינותם אם ייתפסו על-ידי האנגלים".<sup>46</sup>

**7.6.24 "רים"**

הספינה "רים" (Rim) הייתה ספינת עץ בתפוסה של 511 טון, שהושקה בשנת 1919. הפלגת הספינה אורגנה בידי אדם פרטי, מיכאל גורנשטיין, וחברת נסיעות בשם

46 ד"ר ברוך קונפינו, עלייה ב' מחופי בולגריה, הוצאת אחיאסף, 1965. עמ' 41.

"רומניה". מעפילי הספינה היו, בין היתר, קבוצה של 151 פליטים מווינה, שהיו מספר חודשים בהסגר ברומניה עקב התפרצות מגפת שנית (סקרלטינה). הספינה הפליגה מקונסטנצה, רומניה, ב-26 ביוני 1939, כשעל סיפונה 569 מעפילים. ברודוס עלו עליה 245 מעפילים נוספים. הספינה ננטשה עקב שריפה ב-2 ביולי. המעפילים הועברו בידי ספינת משטרה איטלקית לאי סימי ומשם לרודוס, והפליגו לארץ על סיפון "אגיאוס ניקולאוס" ג'.

### 7.6.25 "אגיאוס ניקולאוס" ג'

הספינה "אגיאוס ניקולאוס ג'", שאורגנה בידי התנועה הרביזיוניסטית, הפליגה ממנל קונסטנצה, רומניה, ב-8 באוגוסט 1939. הספינה אספה מרודוס את 814 מעפילי הספינה "רים" שנשרפה, ובהם 200 מיהודי רודוס. 814 המעפילים הורדו בארץ בחוף נתניה ב-19 באוגוסט 1939 בשתי סירות הורדה: "טאסו" ו"רוזטה", נתפסו בידי הבריטים וב-22 באוגוסט הובאו למחנה המעצר בעתלית.<sup>47</sup>

לא ידוע על קשר בספינה זו.

בעקבות הכרזת הממשלה הבריטית שכל מעפיל ללא סרטיפיקט יעצר לזמן בלתי מוגבל, הוקם במחצית חודש אוגוסט 1939 מחנה מעצר למעפילים בעתלית. המחנה נבנה לקיבולת של 1,700 מעפילים. במחנה הוקמו 114 צריפים, כאשר 64 מהם נועדו למגורי מעפילים (26 נפש בצריף). עם הזמן הוקמו 16 צריפי מגורים נוספים. ראשוני המעפילים שנעצרו בעתלית היו מעפילי "אגיאוס ניקולאוס" ג'.

ב-10 באוקטובר 1945 נפרץ מחנה עתלית בידי יחידת פלמ"ח, ו-210 מעפילים שהיו בו באותה עת שוחררו.

המחנה פעל עד יולי 1946, ואחרוני העצורים בו היו מעפילי "החייל העברי". לאחר מכן החלו הבריטים לגרש מעפילים לקפריסין.

### 7.6.26 "פאריטה"

הספינה "פאריטה" (Parita) הייתה ספינת קיטור בתפוסה של 939 טון שהושקה בשנת 1881. הספינה אורגנה בידי אליהו גלעזר, שהיה נציב בית"ר בצ'כוסלובקיה ונמלט לפריז לאחר כיבוש פראג בידי הנאצים.

ב-12 ביולי 1939 הפליגה הספינה מקונסטנצה, רומניה, כשעל סיפונה 724 מעפילים. הספינה הייתה אמורה לפגוש ספינות קלות שיפזרו את המעפילים בחשאי בחופי

47 דוד (דוד'לה) בן-חורין (פרימן), שהגיע ארצה כנער מעפיל על ספינה זו, היה מפקד ספינות המעפילים "וינגייט", "עמירם שוחט" ו-"דלין" (במבצע הברחת ימאים זרים מקפריסין), מפקד ספינת הרכש "הזקן" ומפקד מבצע "השודד". נפטר בשנת 2004.



הארץ, אך המפגש לא יצא לפועל. הספינה עברה מסע נדודים בים. הגיעה לרודוס וגורשה, עברה באיזמיר להצטייד בפחם ומזון והמשיכה לקפריסין. ב-21 באוגוסט השתלטו המלווים והמעפילים בכוח על הספינה וכלאו את רב-החובל בתאו. הם הפליגו לכיוון ארץ ישראל והעלו את הספינה על חוף תל אביב, מול מלון דן של ימינו. המעפילים נעצרו בידי הבריטים והועברו למעצר במחנה צריפין. לא ידוע על קשר בספינה זו.

### 7.6.27 "אוזיריס"

הספינה "אוזיריס" (Osiris) הייתה ספינת קיטור בתפוסה של 1,003 טון, שהושקה בשנת 1886. הפלגת הספינה אורגנה בוורשה בידי ז'אן ארון, סוכן ספינות צרפתי, ואברהם סטבסקי, איש בית"ר.<sup>48</sup> הספינה הפליגה מנמל וורנה, בולגריה, בקיץ 1939, ועל סיפונה 650 מעפילים, הגיעה לחופי לבנון ובהמשך לחופי צפון הארץ, והמעפילים ירדו בכוחות עצמם ללא קשיים מיוחדים ב-24 באוגוסט 1939. לא ידוע על קשר בספינה זו.

### 7.6.28 "קרטובה"

הספינה "קרטובה" (Krotiva), שאורגנה אף היא בידי ז'אן ארון ואברהם סטבסקי, הפליגה מנמל פיומה, איטליה, ב-14 באוגוסט 1939, כשעל סיפונה 650 מעפילים. היא הגיעה לחופי לבנון ובהמשך לחופי צפון הארץ, והמעפילים ירדו בכוחות עצמם ללא קשיים מיוחדים. לא ידוע על קשר בספינה זו.

### 7.6.29 "טריפולי"

הספינה "טריפולי" (Tripoli), שאורגנה אף היא בידי ז'אן ארון ואברהם סטבסקי, הפליגה מבולגריה ב-14 באוגוסט 1939, כשעל סיפונה 700 מעפילים. היא הגיעה לחופי לבנון ובהמשך לחופי צפון הארץ, והמעפילים ירדו בכוחות עצמם ללא קשיים מיוחדים. לא ידוע על קשר בספינה זו.

48 הואשם בזמנו ברצח חיים ארלוזורוב, נידון למוות, אך זוכה בבית דין לערעורים. נהרג על סיפון ספינת הנשק "אלטלנה" ביוני 1948.

**7.6.30 "פרוסולה"**

הספינה "פרוסולה" (Prossoula) הייתה ספינת קיטור בתפוסה של 1,300 טון, שהושקה בשנת 1903 והפליגה תחת דגל פנמה. הספינה, שאף היא אורגנה בידי ז'אן ארון ואברהם סטבסקי, הפליגה מרומניה ב-25 במאי 1939 כשעל סיפונה 654 מעפילים. הייתה זו התארגנות עצמאית ללא מלווים, אמצעי קשר או תיאום עם מוסד כלשהו. בדרך הבחין רב-החובל כי הבריטים עוקבים אחריו ונכנס לעגון בנמל טריפולי, לבנון. שם גם קנו סירות שישמשו בהמשך להורדת מעפילים. משם המשיכה הספינה לנמל ביירות בתקווה לזכות לסיוע הקהילה היהודית וחברת "אליאנס", שיכולת השפעתן בעיר הייתה רבה. ב-16 ביוני עגנה ה"פרוסולה" בביירות. הנציב העליון הצרפתי אישר גם ירידת אנשים לחוף ואשפוז החולים, זאת למרות מחאות הקונסול הבריטי. לאחר חמישה שבועות, בלחץ הבריטים, הועלו על הספינה וסולקו לים הפתוח. כעבור מספר ימים הועברו בלב ים, בתנאים קשים במיוחד, לספינה "טייגר היל".

ה"הגנה", שלמדה על המתרחש, החליטה לסייע. בביירות הצטרפו לספינה שני גדעונים, מנחם קלר, שכינויו המחתרתי היה "יותם"<sup>49</sup> ואליהו קוברסקי,<sup>50</sup> והם שתאמו את המפגש בלב ים עם הספינה "טייגר היל".

מנחם קלר מספר: "אני מקבל הודעה לבוא לעתלית עם מכשיר הקשר. מתכוננים להורדת המעפילים מהספינה 'טייגר היל'. אני נמצא בסירה ומודיע לאנייה שאפשר להתחיל להוריד את האנשים. לפני שאנו מספיקים לעבור 20 מטר מתמלאת הסירה במים. המפקד דוידקה נותן הוראה לחזור ללב ים ולחכות שם להוראה נוספת. האנשים שהוזעקו לחוף – התפזרו. שעת חצות הלילה, נסענו אל אליהו גולומב בתל אביב... 'אז מה עושים?' מתייעץ אליהו עם עצמו 'אומרים שיש בביירות אנייה מלאה עולים, והצוות ברח מהאנייה. מחר ייסע מנחם לביירות, אם נשלח לשם אלחוטן הם יוכלו להסתדר...' תיסעו מחר לביירות, תמצאו את יוסף פיין [נציג המוסד לעלייה ב'] ותשיגו שם מצברי אמר אליהו לי ולחברי אליהו קוברסקי. בביירות פגשנו את האיש שלנו יוסף פיין וקנינו מקלט רדיו כדי שנוכל לקלוט את התדר של ה'טייגר היל' המשוייטת בים. פיין קנה לנו שמיכות ואני וחברי הלכנו לישון על האנייה 'פרוסולה', שחנתה בנמל ביירות, יחד עם המעפילים. לאחר בואנו קיבלה ה'פרוסולה' הוראה להפליג. קיבלנו אזימוט ותדריך איך להפליג כדי לפגוש את ה'טייגר היל'... אני אומר לקפטן: 'תיסע בכיוון שאומר לך שלוש שעות, שמה הוריד את כל האנשים מהאנייה שלך ותוכל לנסוע הביתה'. הוא נוסע שלוש שעות ואין נפש חייה. פתאום רואה הקפטן

49 יליד ראש פינה, 1912. הדריך בקורס הגדעונים "זבולון" במרסיי. היה גדעוני גם בספינה "גאולה" ו"חיים ארלוזורוב". נפטר בשנת 2002.

50 יליד וילנה, ליטא, 1914. עלה עם משפחתו בשנת 1919 והתיישב בתל אביב. התגייס לפלמ"ח בשנת 1941. נפטר בשנת 2008.

משהו ומכריז: 'טייגר היל'... נוסעי 'פרוסולה' ביקשו לראות את התאים שלהם על ה'טייגר היל'... מה שיכולנו להציע להם זה מקום בעמידה...".<sup>51</sup>

### 7.6.31 "טייגר היל"

"טייגר היל" (Tiger Hill) הייתה ספינת קיטור בתפוסה של 1,499 טון, שהושקה בשנת 1887. הספינה, שאורגנה על ידי המוסד לעלייה ב', נחכרה ביוון והפליגה תחת דגל פנמה, עם רב-החובל וצוות יוונים. מפקד הספינה היה כתריאל יפה. מלווה נוסף היה שלמה שפי. הגדעוני בספינה היה יצחק פוי, אליו הצטרף גדעוני מה"פרוסולה", מנחם קלר.<sup>52</sup> הספינה הפליגה מקונסטנצה, רומניה, ב-3 באוגוסט 1939, כשעל סיפונה 763 מעפילים. בסוף אוגוסט החלה להתקרב לחוף עתלית, אך נשארה מחוץ למים הטריטוריאליים של הארץ. הספינה "פוסידון" קרבה אליה ולקחה אליה 300 מעפילים. אולם מהר מאוד ראו אנשיה כי היא אינה עומדת במעמסה והחזירו את המעפילים ל"טייגר היל". "טייגר היל" הפליגה לביירות להצטייד בפחם. בביירות היו תקועים 654 מעפילי "פרוסולה" והם צורפו – למרות הקשיים הבלתי אפשריים – אל ה"טייגר היל". הספינה ניסתה שוב להתקרב לאזור חוף אשדוד של היום, ואז נפתחה עליה אש מהחוף. שני מעפילים נהרגו ו-14 נפצעו. הספינה ברחה ללב ים, משם חזרה לחופי ת"א אל מול ה"בית האדום" ברחוב הירקון; הספינה הגיעה ממש עד החוף והחלה להוריד מעפילים. היה זה ערב שבת הרחובות היו הומים מאדם וקל היה להתערבב. 200 איש אכן הצליחו בכך. השאר נעצרו והועברו למעצר במחנה צריפין. היה זה בערב שבת ה-1 בספטמבר 1939, היום בו פרצה מלחמת העולם השנייה.

חילופי המברקים מעידים על קשר תקין עם הספינה, באמצעותו תואם חוף ההורדה.

מנחם קלר מספר: "הפלגנו דרומה. עם לילה חדרנו למים הטריטוריאליים, וקרבתו לחוף ליד ואדי סוכריר [נחל לכיש, דרומית לאשדוד]... כתריאל יפה היה מפקד הספינה... עוד בטרם הורדה הסירה הראשונה למים והנה אור יום! סירת מלחמה מאירה עלינו. כתריאל יפה התניע, הסתובב וחזר ללב ים. הבריטים ירו לכיוון הסיפון, נהרגו שני אנשים. שוב יצאנו מהמים הטריטוריאליים... ההוראה החדשה אמרה: 'עם חושך אתם מגיעים ישר לתל אביב ומשם מעלים את האנייה עם למעלה מ-1,000 איש ישר על החוף'. ה'טייגר היל' הגיעה לחוף מול 'הבית האדום'. שם חיכה לה הקהל מתל אביב. המעפילים ירדו והתערבו בקהל. אנחנו ירדנו עוד קודם לכן לסירה, ולקחנו עמנו את המכשירים. באנו לחוף ואיש לא חיכה לנו. הגענו למקום בו עכשיו

51 השוערים פתוחים – אסופת זכרונות, הוצאת קרן הפלי"ם, תשס"א-2001, עמ' 441-443.

52 את"ה 14/179.

שדה דב, טלפנו למפקדה ובאו האנשים שלנו לקחת אותנו. היינו רעבים כמו כלבים. ישבו לאכול לאחר יומיים בלי אוכל. בשולחן השני ישבה כל המפקדה ודבורה חברתי ביניהם. בקושי הכירה אותי. הייתי שחור מהפחם שבבטן האנייה, ופתאום: 'הנה מנחם' צעקה. באותו לילה שמענו ברדיו על פרוץ מלחמת העולם.<sup>53</sup>

כל ההכנות להורדה בחוף ואדי סוכריר בוטלו. האלהוטנים קיפלו את הציוד וחזרו לתל אביב, היו שם, בין היתר, אבן-זהר, מוניה אדם ומשה ירושלמי (זיק). אחד מהם סיפר "זכורה היטב לאנשים ההעפלה והקשר באניית המעפילים 'טייגר היל'... נשלמו ההכנות, ובליל ההורדה היו בחוף צרכי אספקה ועזרה ראשונה, לכל צרה שלא תבוא. חיכו גם אוטובוסים להעביר את המעפילים למקומות מבטחים. ואנו, צוותי גדעון, היינו ערוכים בחוף. הלילה היה בעיצומו משנוצר המגע האלחוטני עם האנייה. הכל התנהל, לכאורה, כשורה, ולאט חתרה הספינה אל החוף וכבר אפשר היה להבחין בצלליתה... ב־2300 בקירוב נשמעו לפתע צרורות מקלע ואלומת אור גדולה הוטלה לעבר הספינה. בטרם ניתן לקבוע מה אירע, כבר נשמע מבעד למקלט קולו של פזי, כשהוא מודיע בהתרגשות – יורים מהחוף! ושוב פילחו צרורות את החלל. נשתררה דומייה מעיקה. ברור היה, שהאנייה נתגלתה למשמרות החופים וכי הסכנה אורבת. בינתיים הגיע דו"ח ראשון מן האנייה, שמסר על הרוגים ופצועים (עדיין לא היה ידוע מספרם) וכי באנייה פאניקה. כתריאל על הסיפון! בקע קולו של פזי מבעד למקלט, יש הוראות! אך כתריאל, מפקדה של 'טייגר היל', לא חיכה להוראות. בעוד התדהמה גדולה, הורה להפנות את החרטום ללב ים ותוך תמרון מוצלח עלה בידו להתחמק. זמן קצר לאחר מכן קלט גדעון הודעה, כי נותק המגע עם יפת [הבריטים]."<sup>54</sup>

הגדעוני יצחק פזי מספר: "החלטנו בתאום עם גורמי המפקדה בארץ שכל הצוות היווני והמלוויים הישראליים ירדו בסירה וישתדלו להגיע לחוף כלשהו בכוחות עצמם. באניה נשארנו כתריאל ואני... אימנו כמה מהם [המעפילים] בניווט האניה ובאופן הגישה לחוף. ברגע שראינו מרחוק את חופי הארץ החלטנו שהגיעה גם שעתנו להסתלק מהאניה. שלחתי את המברק האחרון ארצה וקפצנו לים. אולם בהערכת המרחק לחוף טעינו כנראה. היה לילה, הים היה סוער, האניה התרחקה מאיתנו ונשארו בודדים בים. שחינו לאט ובשקט כדי שלא ירגישו בנו סירות המשטרה שסרקו את החוף, כוחותי החלו לעזוב אותי. מכל שעבר עלינו ומהרעב הממושך נחלשתי והרגשתי שלא אוכל להגיע לחוף, שחינו כארבע שעות והתקדמנו לאט מאוד, והחוף היה לי רחוק כקודם. בסוף כשלא יכולתי יותר להמשיך וקבלתי התכווצויות בידיים וברגליים, אמרתי לכתריאל שיציל את עצמו כי אני לא אגיע. לו משפחה עם

53 השערים פתוחים – אסופת זכרונות, הוצאת קרן הפלי"ם, תשס"א–2001, עמ' 441–443.

54 גבי שריג, הגדעונים באניות ההעפלה, המרכז לתולדות כוח המגן – "ההגנה" יד טבנקין, 1988. עמ' 76.

ילדה, ועליו להגיע ארצה, ואני יחידי. הוא ענה: 'לא – או שנגיע שנינו או שאף אחד לא יגיע'. כתריאל היה ידוע בארץ כשחיין מעולה, ביד אחת תמך בי וביד שניה חתר. בצורה כזו, כעבור 5-6 שעות מהרגע שקפצנו לים הגענו לחוף. כשהרגשתי את הקרקע תחתני, נפלתי מתעלף. לכל אורך החוף היו מפוזרים אנשי ה'הגנה' שחיפשו אחרינו, הרימו אותי ונשאו אותי לביתו של אבן־זהר [ראש שירות הקשר]". הוא ממשיך לספר על כנס גדעונים, שנערך בחופי תל אביב ב-1 בספטמבר 1964: "התאריך והמקום שנבחר היו מקריים, אולם בשבילי סימלו תקופה יקרה, שנתנה טעם לחיים, ערך לרעות ורצון להקרבה"<sup>55</sup>.

### 7.6.32 "רודניצ'אר" ב'

הספינה הפליגה מרוסה (Ruse), בולגריה, ב-30 באוגוסט 1939, יומיים לפני פרוץ מלחמת העולם השנייה ב-1 בספטמבר 1939. הספינה, שאורגנה בידי ברוך קונפינו, העמיסה מעפילים נוספים בוורנה, בולגריה, משם הפליגה ב-3 בספטמבר 1939 עם 371 מעפילים. ב-15 בספטמבר הגיעה מול חופי הארץ. המעפילים הפליגו בסירות לכיוון חוף תל אביב, נעצרו על-ידי משמר החופים הבריטי והובאו למעצר במחנה צריפין. הספינה הפליגה חזרה לבולגריה.

### 7.6.33 "נעמי יוליה"

"נעמי יוליה" (Noeamijulia) הייתה ספינת קיטור בתפוסה של 2,499 טון, שהושקה בשנת 1895. הספינה, שאורגנה בידי תנועת בית"ר בפולין, הפליגה תחת דגל פנמה מנמל קונסטנצה, רומניה, ב-1 בספטמבר 1939, כשעל סיפונה 1,130 מעפילים. הספינה הגיעה אל מול חופי הארץ ב-20 בספטמבר. משחתת בריטית הובילה אותה לחיפה. המעפילים הועברו למעצר במחנה צריפין. לא ידוע על קשר בספינה זו.

### 7.6.34 "רודניצ'אר" ג'

הספינה הפליגה מוורנה, בולגריה, ב-1 בנובמבר 1939, כשעל סיפונה 457 מעפילים, והפלטתה אורגנה בידי ברוך קונפינו. היא הגיעה אל מול חופי הארץ ב-14 בנובמבר. מעפיליה הועברו מחוץ למימי החופים לסירות והורדו בחוף סידיני עלי ללא בעיות מיוחדות, והספינה חזרה לבולגריה.

### 7.6.35 "רודניצ'אר" ד'

הספינה הפליגה מוורנה, בולגריה, ב-26 בדצמבר 1939, כשעל סיפונה 505 מעפילים. הפלגת הספינה אורגנה בידי ברוך קונפינו. בלב ים, מול חיפה, עברו המעפילים לספינת מפרש קטנה, שנגררה כל הדרך, והספינה חזרה לבולגריה. המעפילים הגיעו לחוף בת-גלים בבוקר ה-10 בינואר 1940 שם נתפסה ספינת המפרש ונגררה לנמל חיפה. המעפילים נעצרו במחנה עתלית. הייתה זו ההפלגה האחרונה של "רודניצ'אר", מכיוון שהמשטרה הבולגרית אסרה על הספינה להסיע מהגרים.<sup>56</sup>

## 7.7 שנת 1940: ימי מלחמת העולם השנייה

### 7.7.1 "אוריון" (הילדה)

הספינה "אוריון" (Orion/Hilda) נחשבת לספינת המעפילים האחרונה לפני השואה. זו הייתה ספינת קיטור בתפוסה של 792 טון, שהושקה בשנת 1884. הספינה, שאורגנה בידי המוסד לעלייה ב', נחכרה ביוון והפליגה תחת דגל פנמה, עם רב חובל וצוות יוונים. מפקד הספינה היה מנחם דוד. מלווה נוסף היה וילי טיין. הספינה הפליגה מנמל סולינה, רומניה, בסוף נובמבר 1939, עגנה ליד נמל באלצ'יק, בולגריה, משם הפליגה ב-9 בינואר 1940, עם 728 מעפילים. הצטיידה באספקה באיסטנבול והפליגה לדרכה. בעקבות סערה היא עגנה מספר ימים ליד האי קוס (Kos). הספינה שוטטה מול חופי הארץ כתשעה ימים. ב-24 בינואר 1940 נתפסה ונעצרה. ב-29 בינואר הורדו המעפילים מהספינה והובלו למחנה המעצר בעתלית.<sup>57</sup> בספינה לא היה גדעוני, ולא היה קשר עם הספינה בדרכה לארץ. על הספינה היה מותקן מכשיר קשר, והיו בה "טלגרפיסטים" מבין העולים. בזמן עגינתה בנמל חיפה, לפני שהמעפילים הועברו למעצר בעתלית, היה חשש שיגורשו מהארץ ואנשי ה"הגנה" נערכו לכך. בארכיון נשמרו פתקים בכתב יד שהועברו מהחוף לספינה וחזרה, ללא חתימה וללא תאריכים, ובהם המידע הבא בנושא קשר:

פתק מהחוף:

(ו) תודיעו לנו את הגל של הרדיו שלכם ואיזה מקלט יש לכם.

(ז) היודע האיש שלכם את עבודת הרדיו.

(ח) באם תפליגו תקשיבו לנו כל הזמן ותנסו כל שעתיים בהתחלת השעה

להקשיב לנו ולקרוא לנו. 6 – 8 – 10 – 12 וכך הלאה.

<sup>56</sup> ד"ר ברוך קונפינו, עלייה ב' מחופי בולגריה, הוצאת אחיאסף, 1965. עמ' 81.

<sup>57</sup> את"ה 14/213.

ט) האם מכשיר הרדיו בסדר.  
 יד) ההקשבתם לנו ברדיו בדרככם לארץ והאם קלטתם מה ששלחנו לכם. אנו שלחנו לכם שלושה ימים. ברצוננו לדעת באם שמעתם אותנו. השלחתם לנו.  
 תשמידו את הפתק הזה לאחר שתקראו בו. ותענו עליו.  
 תודיעו הברור לכם הקוד שקיבלתם ומה סימני הקריאה שאתם קוראים לנו. והידוע לכם אות הקריאה שלנו."

#### פתק מהספינה:

ו. יש לנו שלושה גלים: 600 מטר, 705 מטר, 800 מטר. המקלט – מאַקְוִי.  
 ז. שני אנשים ששולטים במקצוע הרדיוטלגרפי ואיננו בטוחים האם יוכלו ברגע הדרוש לעשות הכל. לכן אם אפשרי להעלות בחשאי אדם מומחה מכס הרי עשו זאת.  
 ח. לפי הוראותיכם נקשיב כל שעתיים.  
 ט. הננו סבורים כי האפרט בסדר, איננו יכולים לבדוק זאת עכשיו כי החדר נסגר ע"י המשטרה האנגלית.  
 י. לא שמענו ולא קלטנו כלום – כי לא ידוע לנו הגל שלכם, והטלגרפיסטים לא תפסו כלום. עליכם להודיע לנו את גל הרדיו שלכם. לפי הוראותינו שקיבלנו לא היינו צריכים לשלוח לכם כשנתפסנו ע"י האנגלים.  
 טו. הקוד שקבלנו ברור לנו.  
 טז. סימני הקריאה שלנו APF.  
 יז. סימני הקריאה שלכם APF.  
 יט. הקפטן מרשה להשתמש ברדיו."

#### פתק מהחוף:

א. תודיעו לנו באם במכשיר המקבל שלכם ישנם גלים קצרים בערך בין 50-70 בגל זה תחפשו אותנו. זה דבר סודי בהחלט ועליכם לא לגלות את זה לאף איש חוץ מהעובדים במכשיר.  
 ב. הקריאות תהיינה כפי שמסרתם. מוזר לנו איך זה יוצא שהקריאה שלכם וגם שלנו הן אותם האותיות, אך בל נשנה נשאר את הדבר כפי שהודעתם."

#### פתק מהספינה:

א. המכשיר – המקלט לא מקבל בגלים קצרים בין 50-70.  
 ז. נקוה שתוכלו לשלוח לנו מכשיר חדש לגלים קצרים – כי המקלט שלנו לא מוכשר לגלים קצרים."

### פתק מהחוף:

"ייתכן שאם הרדיו שלכם המקבל אינם גלים קצרים נוכל לשלוח לכם מכשיר. חבר להעלות לא נוכל בשום אופן כי לא נצליח בזה. תשמידו את המכתבים שלנו."

### 7.7.2 "סקריה"

"סקריה" (Sakarya), שאורגנה בידי תנועת בית"ר בווינה, פראג ובולגריה, הייתה ספינת קיטור בתפוסה של 2,612 טון, שהושקה בשנת 1888, והפליגה תחת דגל טורקי. הספינה הפליגה מסולינה, רומניה, ב-2 בפברואר 1940, כשעל סיפונה 2,385 מעפילים ובראשם ערי ז'בוטינסקי (בנו של מנהיג בית"ר). עם יציאת הספינה מהדרדנלים היא נעצרה על-ידי ספינות הצי הבריטי וב-13 בפברואר 1940 הובלה לחיפה כשהיא מניפה דגל עברי. המעפילים הורשו להיכנס לארץ והושמו במעצר זמני בעתלית ובצריפין עד שהונפקו להם אשרות עלייה (שנוכו ממכסת האשרות השנתית).

### 7.7.3 "פנצ'ו"

הספינה "פנצ'ו" (Pencho) הייתה ספינת נהר בתפוסה של 250 טון עם גלגלים, מונעת בקיטור, שהושקה בשנת 1907 והפליגה תחת דגל בולגריה. הפלגת הספינה אורגנה בידי התנועה הרביזיוניסטית בסלובקיה. הספינה נועדה להשיט את המעפילים עד לנמל בים השחור ולהעבירם שם לספינה אחרת. היא הפליגה מברטיסלאבה (סלובקיה) ב-18 במאי 1940, כשעל סיפונה 409 מעפילים, והפליגה במורד הדנובה. בהונגריה הצטרפו עוד 100 מעפילים. הספינה המשיכה לנדוד לאורך הדנובה, ורק בספטמבר 1940 הגיעה לסולינה, רומניה, שם חיפשו ספינה להפלגה בים הפתוח, משלא מצאו החליטו להמשיך בה.

נדודים אלה לא נעלמו מעיניהם הבוחנות של הבריטים. קונסול בריטי אף עלה עליה בסולינה והזהיר את רב-החובל.

ב-26 בספטמבר 1940 הגיעה הספינה לאיסטנבול, אך נאסרה עליה כניסה לנמל. ב-2 באוקטובר הגיעה לפיראוס, הצטיידה והמשיכה בדרכה.

ב-9 באוקטובר קרתה תקלה במכונותיה, והיא נסחפה לכיוון אי יווני נטוש בשם חאמילוניסי והתרסקה עליו. כל האנשים ניצלו והחלו להתארגן במקום. הם רשמו בעזרת משחת נעלים SOS על סדין. ספינת מלחמה איטלקית חילצה אותם והעבירה אותם לרודוס, שם רוכזו במחנה. בינואר 1942 הועברו למחנה ריכוז בדרום איטליה. במאי 1944, לאחר המלחמה, ביקר משה שרת במקום והסדיר את עלייתם. המעפילים הגיעו ארצה ב-2 ביוני 1944.



#### 7.7.4 "ליברטאד"

"ליברטאד" (Libertad) הייתה ספינת מפרש תלת-תרנית, בתפוסה של 350 טון, שהפליגה תחת דגל פרגוואי. הספינה, שאורגנה בידי ברוך קונפינו, הפליגה מוורנה, בולגריה, ב-1 ביוני 1940, כשעל סיפונה 390 מעפילים. כבר בתחילת הדרך התקלקל המנוע, והיא נגררה לנמל בורגס. לאחר מספר שעות נדרשה הספינה לעזוב ונגררה אל מחוץ לנמל. רב-החובל של הגוררת הסכים לגרור אותה עד לפתח נמל איסטנבול, אך השלטונות הטורקיים לא הרשו להם לשהות בנמל, ולבסוף מצאו מקום עגינה בצ'אנקאלה שבדרום מיצר הדרדנלים. שם דאגו להם אנשי הקהילה היהודית למזון ולמים. המנוע לא תוקן, והספינה המשיכה בעזרת מפרשים דרומה לים האגאי. לאחר מספר ימים הגיעה לעיירה סיגרי שבחוף האי היווני לסבוס (Lesbos). כאן זכתה הספינה ליחס טוב יותר – מכונאי מקומי עזר בתיקון המנוע וניתנו להם מזון ומים. לאחר כשבועיים, המשיכה הספינה בדרכה כשבלב ים פרצה בה מגיפת טיפוס. ב-17 ביולי הגיעה לחוף מול זכרון יעקב ונתפסה על-ידי הבריטים. הספינה נגררה לחיפה, והמעפילים נאסרו לשנה במחנה המעצר בעתלית.

#### 7.7.5 "פסיפיק"

סיפורן של שלוש הספינות, ה"פסיפיק", ה"מילוס" וה"אטלנטיק", קשור זו בזו ובספינת הגירוש "פאטריה". ספינות אלה אורגנו בידי ברטולד שטורפר, שעמד בראש משרד הגירה בשם "ועד למשלוח יהודים אל מעבר לים", מטעם הקהילות היהודיות בברלין, ווינה ופראג, שפעל בהסכמת הרשויות הנאציות ובהנחייתן.<sup>58</sup> בסוף ספטמבר 1940 יצאו מרומניה שלוש הספינות: "מילוס", "אטלנטיק" ו"פסיפיק", שהפליגו מרומניה באותה התקופה ונתפסו בידי הבריטים. "פסיפיק" (Pacific) – ספינת קיטור בתפוסה של 563 טון שהושקה בשנת 1880 והפליגה עם רב חובל וצוות יוונים תחת דגל פנמה – הפליגה מנמל טולצ'ה, רומניה, ב-29 בספטמבר 1940 כשעל סיפונה 1,069 מעפילים. הספינה נתפסה בחופי הארץ ב-1 בנובמבר 1940. הבריטים עצרו את המעפילים והעלו את רובם לאניית הגירוש "פאטריה" (מולדת בלטינית). הבריטים ריכזו את המעפילים בספינת הגירוש "פאטריה". זאת על מנת לגרשם לאי מאוריציס שבאוקיינוס ההודי. במטרה למנוע את הגירוש החליטה ה"הגנה" לחבל בספינת הגירוש וכך לסכל את הפלגתה. בבוקר ה-25 בנובמבר חדר לספינה לוחם

58 ברטולד שטורפר, יליד צ'רנוביץ, 1880. נרצח באושוויץ בשנת 1944. יועץ למסחר ופיננסים, בעליו של משרד הגירה בווינה. פעולותיו בוצעו בהסכמת השלטונות הנאציים.

"הגנה" במסווה של טכנאי (לתיקון תנור האפייה) והצליח להחדיר פצצה. תוצאות הפיצוץ היו קשות מהצפוי: בשל דפנותיה הרעועות של הספינה נפער בה חור גדול, מים רבים חדרו לתוכה והיא טבעה. כתוצאה מכך נספו 216 מעפילים מבין 1,800 המעפילים, שרוכזו על הספינה. הבריטים איפשרו לניצולי ה"פאטריה" להישאר בארץ, וכלאו אותם בעתלית. מעפילים בספינות גירוש אחרות – 1,645 במספר – הוגלו לאי מאוריציוס, ורק באוגוסט 1945 הוחזרו לארץ. לא ידוע על קשר בספינה זו.

### 7.7.6 "מילוס"

הספינה "מילוס" (Milos) הייתה ספינת קיטור בתפוסה של 570 טון, שהושקה בשנת 1876 והפליגה עם רב חובל וצוות יוונים תחת דגל פנמה. הספינה, שאורגנה בידי ברטולד שטורפר, הפליגה מנמל טולצ'ה, רומניה, בסוף ספטמבר 1940 כשעל סיפונה 702 מעפילים (ה"פסיפיק" וה"אטלנטיק" יצאו גם הן באותה תקופה). הספינה נתפסה בחופי הארץ ב-11 בנובמבר 1940, והמעפילים נעצרו והועברו לספינת הגירוש "פאטריה". לא ידוע על קשר בספינה זו.

### 7.7.7 "אטלנטיק"

הספינה "אטלנטיק" (Atlantic) הייתה ספינת קיטור בתפוסה של 1,003 טון, שהושקה בשנת 1885. הספינה, שאורגנה בידי ברטולד שטורפר, הפליגה בסוף ספטמבר 1940 מנמל טולצ'ה, רומניה, ועליה 1,880 מעפילים. הספינה הגיעה לקפריסין ב-24 בנובמבר 1940, ולאחר זמן הועלו מעפיליה על ספינה אחרת, גורשו לאי מאוריציוס ושהו בו כחמש שנים. לא ידוע על קשר בספינה זו.

### 7.7.8 "סלבדור"

הספינה "סלבדור" (Salvador) הייתה ספינת מפרש מעץ בתפוסה של 65 טון, שהושקה בשנת 1912 והפליגה תחת דגל אורוגואי. הספינה, שאורגנה בידי ד"ר ברוך קונפינו, הפליגה מוורונה, בולגריה, ב-3 בדצמבר 1940, כשעל סיפונה 325 מעפילים. הספינה נגררה בידי ספינת גרר בולגרית למרחק כמה עשרות ק"מ מהבוספורוס, ולאחר יומיים נגררה לנמל איסטנבול בידי ספינת גרר טורקית. הספינה עגנה חמישה ימים בנמל איסטנבול, וב-11 בדצמבר נגררה בידי ספינת גרר טורקית אל מחוץ למים

הטריטוריאליים של טורקיה. הספינה ניסתה לחזור לאיסטנבול בכוחות עצמה, אך ב-13 בדצמבר עלתה על שרטון מול העיירה סיליברי וטבעה. 202 מעפילים נספו, מהם ילדים רבים. 40 ממעפיליה עלו בהמשך על הספינה "דאריין 2".

לא ידוע על קשר בספינה זו.

לאחר אסון ה"סלבדור", הופסק מפעל ההעפלה הפרטי של ד"ר ברוך קונפינו – דמות שנויה במחלוקת בקרב גורמי יהדות בולגריה. לאחר המלחמה, במאי 1946, ניסה ד"ר ברוך קונפינו לחדש את ההעפלה, אך התנועה הציונית דחתה את הצעתו, ורק בשנת 1947 החלה מחדש ההעפלה מבולגריה.

בשנת 1964, 24 שנים לאחר האסון, הובאו עצמות החללים לארץ ונקברו בבית הקברות בהר הרצל.

## 7.8 שנת 1941

### 7.8.1 "דאריין 2"

"דאריין 2", שנרכשה במאי 1940 בידי המוסד לעלייה ב', הייתה ספינה בתפוסה של 459 טון שהושקה בשנת 1892. מטרתה המקורית – שלא יצאה לפועל – הייתה לחלץ את מעפילי קלאדובו-שאבאץ (Kladovo–Šabac).<sup>59</sup> הספינה נחכרה ביוון והפליגה תחת דגל פנמה, עם רב חובל וצוות יוונים.<sup>60</sup> להפלגה זו לא צורפו מלווים מטעם ה"הגנה".<sup>61</sup>

הספינה הפליגה מקונסטנצה, רומניה, לסולינה, רומניה, עם 160 מעפילים בנובמבר 1940, שם המתינה לקבוצת מעפילים נוספת. משהתברר כי המעפילים הנוספים לא יגיעו, שכן נהר הדנובה היה קפוא, חזרה לקונסטנצה ומשם הפליגה ב-17 בפברואר 1941 עם כ-460 מעפילים. הספינה הפליגה לוורנה, בולגריה, וב-28 בפברואר, עם כניסת הצבא הגרמני לבולגריה, העלתה בחופזה כ-300 מעפילים,<sup>62</sup> והפליגה לאיסטנבול, שם

59 קבוצה של 1,200 מעפילים מגרמניה, אוסטריה וצ'כוסלובקיה שניסתה להעפיל לארץ בשלהי שנת 1939. היא הפליגה במורד הדנובה בשלוש ספינות נהר, בדרכה לנמל סולינה ברומניה, שם קיוו המעפילים לעלות על ספינה שתובילם לארץ, אך ספינה כזו לא נמצאה. המעפילים הועברו בדצמבר 1939 למחנה אהלים מול הכפר קלאדובו ביוגוסלביה – כפר צועני סמוך לגבול רומניה – ובספטמבר 1940 הועברו לעיירה שאבאץ סמוך לבלגרד. במרץ-אפריל 1941, ימים ספורים לפני שהגרמנים כבשו את יוגוסלביה, עלו ארצה 200 בני נוער ומלווים עם סרטיפיקטים. כל היתר נרצחו בידי הגרמנים.

60 את"ה 14/209.

61 איטליה הצטרפה למלחמה נגד בריטניה ב-10 ביוני 1940. ב-17 ביולי 1940 נחתם הסכם בין ה"הגנה" לשליחי המודיעין הבריטי, שלפיו תשמש הספינה לפעולות חבלה בבלקנים – כחלק ממאמץ הלחימה בגרמנים. הספינה המשיכה בפעילות ההעפלה, למרות הוראות מפורשות להעבירה לבריטים.

62 95 מעפילים, להם לא היה מקום בספינה, נשארו מאחור ונספו בשואה.

אספה קבוצה של 40 מעפילים – מניצולי ה"סלבדור". ב-10 במרץ 1941 הפליגה ארצה כשעל סיפונה כ-800 מעפילים. הספינה הגיעה בליווי ספינות בריטיות לנמל חיפה ב-19 במרץ, שם נעצרה ומעפיליה נאסרו – תחילה במחנה המעצר מזרעה ולאחר מכן בעתלית. הם שוחררו כעבור שנה, בעקבות אסון "סטרומה".  
ההעפלה מחופי בולגריה פסקה במרץ 1942, לאחר כניסת הצבא הגרמני למדינה והצטרפות בולגריה למדינות הציר (גרמניה, איטליה ויפן).

## 7.8.2 סירות העפלה

יזמים ופעילים פרטיים שיגרו בשנים 1941-1942 מספר סירות, שהגיעו לחופי הארץ ולקפריסין. נציין את אלה:

**קרי נו** (Cari Nou) הייתה סירת מנוע קטנה, שהפליגה מרומניה במאי 1941 עם 12 מעפילים והגיעה לסלפקה (Selfka) באנטוליה, טורקיה. המעפילים הגיעו ארצה ב-21 ביוני 1941.

**היינארול** (Hainarul) הייתה סירת מנוע קטנה שהפליגה מרומניה באפריל 1941 עם 19 מעפילים, ועלתה על שרטון בחופי סוריה באפריל 1941. המעפילים נעצרו, נכלאו בחלב, והגיעו ארצה באוגוסט 1941.

## 7.9 שנת 1942

### 7.9.1 "סטרומה"

לאחר כניסת הצבא הגרמני לרומניה ב-9 באוקטובר 1940, הורע מצב היהודים, הוטלו עליהם עונשים קולקטיביים, אלפים הושלכו למחנות ריכוז או גויסו לעבודות כפיה. הדרך היחידה להימלט הייתה דרך נמלי הים השחור.

"סטרומה" (Struma) הייתה ספינת קיטור בתפוסה של 240 טון שהושקה בשנת 1867, שימשה כספינת נהר להפלגות בדנובה והפליגה תחת דגל פנמה. הפלגת הספינה אורגנה בידי אנשים עצמאיים וחברת נסיעות ברומניה.

הספינה, שהתנאים בה היו קשים מנשוא, הפליגה מנמל קונסטנצה, רומניה, ב-11 בדצמבר 1941, עם 766 מעפילים מרומניה. ב-14 בדצמבר הגיעה הספינה לחופי איסטנבול בגרייה, כשמנועה מושבת. הספינה עגנה בנמל איסטנבול כעשרה שבועות, כאשר המעפילים הושמו בהסגר, ונאסר עליהם לעזוב את הספינה, בה פרצה מחלת דיזנטריה והנוסעים סבלו מצפיפות, קור ורעב. בקשות הסוכנות להוריד את המעפילים לחוף ולהעבירם לארץ תוך ניכוי מספרם ממכסת הסרטיפיקטים הרשמית נענו ריקם, עקב חשש השלטון הבריטי מפריצת הסכר ומגל פליטים יהודים. ב-23 בפברואר 1942

גררה ספינת גרר טורקית את הספינה ללב ים, מחוץ למים הטריטוריאליים של טורקיה. למחרת, בבוקר ה-24 בפברואר 1942 זוהתה הספינה על-ידי הצוללת הסובייטית SC-213 כ"ספינת אויב", והוטבעה בשיגור טורפדו.<sup>63</sup> כל המעפילים טבעו זולת ניצול אחד בשם דוד טטוליאר, שניצל בידי דייגים טורקיים, נעצר בידי הטורקים ולבסוף הגיע לארץ דרך היבשה.

טביעת הספינה על כל מעפיליה ואנשי צוותה נחשבת לאסון הגדול בתולדות ההעפלה. ה"סטרומה" הפכה לסמל למדיניות הקשוחה ואטומת הלב של ממשלת המנדט הבריטי בארץ ישראל כלפי אלו שהצליחו להינצל מהשואה באירופה, וחזקה את התביעה הציונית לגבי הנחיצות שבהקמת מדינה יהודית, כדי שמקרה כזה לא יישנה.

### 7.9.2 "ויטרול"

הספינה, שהפליגה תחת דגל בריטי, אורגנה על-ידי חברת נסיעות רומנית פרטית והמעפילים שילמו סכומי עתק עבור ההפלגה. "ויטרול" הפליגה מסולינה, רומניה, ב-28 בספטמבר 1942, כשעל סיפונה 120 מעפילים. תוך זמן קצר מעת יציאתה הפסיק המנוע לפעול ומים החלו לחדור לתוך הספינה. היא היטלטלה ללא שליטה עד שנסחפה אל החוף המערבי של הבוספורוס, ב-5 באוקטובר נתקלה בסלעים והחלה לטבוע. כמה מהנוסעים קפצו לים, העבירו חבל והצליחו בעזרת חיילים טורקיים לקרב את הספינה אל החוף. רוב המעפילים ניצלו, שניים נספו. הניצולים שוכנו בכפר בסביבה, ומאוחר יותר הועברו לאיסטנבול ומשם למחנה מעצר בקפריסין.<sup>64</sup>

### 7.9.3 סירות העפלה

נציין את אלה:

"אויקסון" (Euxeina): סירת מנוע קטנה שהפליגה מנמל סולינה, רומניה ב-16 במרץ 1942, עם 15 מעפילים. היא עלתה על שרטון ב-24 באפריל 1942 בקרבת איזמיר, טורקיה. המעפילים הועברו לביירות, שם נעצרו ונשלחו לקפריסין.

"מיחאי" (Mihai): יאכטה שהפליגה מרומניה ב-14 במרץ 1942 עם 15 מעפילים, שהגיעו לאיסטנבול, טורקיה, ב-17 במרץ. המעפילים הגיעו ארצה ב-8 במאי 1942.

Ninian Stewart, *The Royal Navy and the Palestine Patrol*, Frank Case Publishers, 63 2002, עמ' 17.

64 לאחר טיבוע "סטרומה" בפברואר 1942 השתנתה המדיניות הבריטית והם איפשרו למעפילים שהצליחו להגיע לטורקיה להמשיך למחנה בקפריסין, כמו גם במקרה של "לילי" ו"אויקסון"; אין קשר בין מחנה זה למחנות המעצר המפורסמים בקפריסין מהתקופה שלאחר מלחמת העולם השנייה.

"מירציאה" (Mircea): ספינת דיג שהפליגה מנמל טולצ'ה, רומניה, ב-11 באפריל 1942, עם 40 מעפילים, ביניהם רב חובל וחמישה מלחים יהודיים. הם הובלו בידי הצי הבריטי לחיפה ב-20 במאי 1942.

"דור דה ואל" (Dor de Val): סירת מנוע שהפליגה מסולינה, רומניה, במאי 1942, עם 20 מעפילים. היא עלתה על שרטון במיצרי הבוספורוס ביולי 1942. המעפילים נעצרו ונשלחו לקפריסין.

"אירופה" (Europa): סירת מנוע שהפליגה מסולינה, רומניה, ב-20 באוגוסט 1942, עם 20 מעפילים. היא טבעה במיצרי הבוספורוס. המעפילים נעצרו ונשלחו לקפריסין.

"דורה": יכטה שהפליגה מרומניה ב-22 באוגוסט 1942, עם 15 מעפילים – מהם חמישה ילדים. היכטה "נתקעה" במפרץ טורקי נידח מדרום למרסין. המעפילים חולצו על-ידי הקהילה היהודית באיסטנבול, והועברו לקפריסין עם מעפילי "ויטרול".

## 7.10 שנת 1943

### 7.10.1 "לילי"

הספינה "לילי" – מפרשית עם מנוע עזר – נרכשה בידי המוסד לעלייה ב' בשנת 1941. הספינה, שנרשמה כספינה של חברת הספנות הארץ-ישראלית "עתיד", נועדה להצלת יהודים שהצליחו להגיע לטורקיה.

הספינה הפליגה מנמל מרסין בטורקיה באוגוסט 1943 עם 30 מעפילים, פליטים מבולגריה. היא הורידה אותם בנמל פמגוסטה בקפריסין והמשיכה לחיפה להשלמת סידורי הרישום, במטרה לחזור לאחר מכן לקפריסין ולהביא את הפליטים לארץ. בליל 21 באוגוסט 1943, סמוך לחופי הארץ, הותקפה "לילי" באש תותח של צוללת איטלקית וטבעה תוך זמן קצר. חלק מהצוות טבע בים, וחלק ירד לשתי סירות הצלה. לאחר שלושה ימים אותרו הסירות על-ידי ספינת חילוץ בריטית. רק שני מלחים סרביים ניצלו, והם שהעידו על טביעתה של "לילי" ואנשי צוותה. בצוות שטבע בים היו מלחים סרביים ויוונים, ושני אנשי פלמ"ח – בנימין חרמוני (ויטנברג) וגרשון מרכוס.

## 7.11 שנת 1944

לאחר המלחמה לא חודשה עליית "אף על פי", שהופעלה על-ידי התנועה הרביזיוניסטית במקביל להפעלה, שאותה הפעיל המוסד לעלייה ב'. אנשי התנועה הרביזיוניסטית – חברי בית ר/אצ"ל ואוהדיהם – הסתפקו בהסכמים עם המוסד לעלייה ב' לגבי צירוף אנשיהם לספינות המעפילים שארגן המוסד לעלייה ב', על בסיס מכסות מוסכמות.

כל הספינות החל ממועד זה ועד להקמת המדינה אורגנו בידי המוסד לעלייה ב', פרט לספינות המעפילים "בן הכט" ו"דוד רוזאל" וספינת הנשק "אלטלנה". בשנת 1943 נתגלה לאנשי המוסד לעלייה ב' כי ממשלת בריטניה קיבלה החלטה, שלא פורסמה ברבים, לאפשר לכל יהודי שיגיע לטורקיה, להמשיך ולעלות ארצה. ההחלטה המריצה את אנשי המוסד לעלייה ב' לארגן אחת עשרה ספינות להבאת היהודים לטורקיה, כאשר המטרה העיקרית הייתה הצלת יהודים מרומניה, שהייתה אז בשליטת ממשלה פשיסטית. רק עשר ספינות הגיעו ליעדן. לספינות אלה לא צורפו מלווים מטעם ה"הגנה".

### 7.11.1 "מילכה" א'

הספינה "מילכה" א' (Milka 1) הייתה מפרשית דו-תרנית עם מנוע בתפוסה של 111 טון, שהושקה בשנת 1943 והפליגה תחת דגל בולגריה. הספינה הפליגה מנמל קונסטנצה, רומניה, ב-24 במרץ 1944, כשעל סיפונה 239 מעפילים. ב-30 במרץ הגיעה לאיסטנבול, אך הממשלה הטורקית סירבה לתת למעפילים היתר לרדת לחוף ולהמשיך משם בדרך היבשה.<sup>65</sup> בסופו של דבר – לאחר שכנועים רבים – הסכים שר החוץ הטורקי להנפיק אשרות מעבר למעפילים. המעפילים המשיכו בדרך היבשה לארץ ישראל, והספינה "מילכה" א' חזרה לקונסטנצה להיערך להפלגה נוספת.

### 7.11.2 "בלה-ציטה" א'

הספינה "בלה-ציטה" (Belasitza) הייתה מפרשית עם מנוע בתפוסה של 80 טון, שהפליגה תחת דגל בולגריה. הספינה הפליגה מקונסטנצה, רומניה, ב-21 באפריל 1944, עם 239 מעפילים. הפעם עודכנו הטורקים לגבי ההחלטה הבריטית והם לא הערימו כל מכשול. המעפילים הורדו באיסטנבול והוסעו ברכבת ארצה.

### 7.11.3 "מריצה" א'

הספינה "מריצה" א' (Maritza 1) הייתה מפרשית דו-תרנית עם מנוע בתפוסה של 180 טון, שהושקה בשנת 1918 והפליגה תחת דגל בולגריה. הספינה הפליגה מקונסטנצה, רומניה, לאיסטנבול ב-27 באפריל 1944, עם 244 מעפילים. באיסטנבול עברו המעפילים לרכבת והמשיכו את דרכם ביבשה.

65 הטורקים לא ידעו בעת ההיא כי היה זה ניסיון לנצל את ההחלטה הבריטית לאפשר ליהודים שהגיעו עצמאית לאיסטנבול לעלות ארצה.

#### 7.11.4 "מילכה" ב'

הספינה הפליגה מקונסטנצה, רומניה, לאיסטנבול ב-27 באפריל 1944, עם 273 מעפילים. הפעם עודכנו הטורקים לגבי ההחלטה הבריטית והם לא הערימו כל מכשול. באיסטנבול עברו המעפילים לרכבת והמשיכו את דרכם ביבשה לארץ ישראל.

#### 7.11.5 "מריצה" ב'

הספינה "מריצה" הפליגה שנית מקונסטנצה, רומניה, ב-9 במאי 1944 עם 318 מעפילים. המעפילים הורדו באיסטנבול והוסעו ברכבת ארצה.

#### 7.11.6 "קזבק"

ספינת משא טורקית, שהפליגה ב-6 ביולי 1944 מקונסטנצה, רומניה, כשעל סיפונה 735 מעפילים. על פי חלק מהעדויות, בשלב מסוים התקרבה לספינה צוללת גרמנית, רב-החובל נבהל והיה צורך לשחדו כדי להמשיך. הספינה הגיעה לאיסטנבול ב-8 ביולי 1944 והמעפילים המשיכו בדרך היבשה.

#### 7.11.7 "מורינה"

ב-3 באוגוסט 1944 הפליגו מקונסטנצה, רומניה, שלוש ספינות: "מורינה" (Morina) – עם 308 מעפילים, "בולבול" עם 390 מעפילים ו"מפקורה" עם 315 מעפילים. הספינות הפליגו יחד. ה"מורינה", מפרשית עם מנוע בתפוסה של 49 טון שהפליגה תחת דגל טורקיה, הגיעה בשלום לאיסטנבול ומעפיליה יצאו ברכבת לארץ ישראל.

#### 7.11.8 "בולבול"

הספינה "בולבול" (Bulbul), מפרשית עם מנוע שהפליגה תחת דגל טורקיה, הפליגה ב-3 באוגוסט 1944 מקונסטנצה, רומניה עם 390 מעפילים, יחד עם "מורינה" ו"מפקורה". 25 מייל צפונית מזרחית מהנמל הטורקי איגנדה (Igneada), במערב הים השחור הותקפה ה"מפקורה" על-ידי צוללת בפגזי תותח וטבעה. רק חמישה מעפילים ניצלו ונאספו על-ידי ה"בולבול". ה"בולבול" המשיכה והגיעה לנמל איגנדה, ממנו המשיכו המעפילים עצמאית לאיסטנבול, ומשם ברכבת לארץ ישראל.

#### 7.11.9 "מפקורה"

הספינה "מפקורה" (Mefkure) הייתה מפרשית מעץ עם מנוע בתפוסה של 52 טון שהושקה בשנת 1929 והפליגה תחת דגל טורקיה. הספינה הפליגה ב-3 באוגוסט 1944



מקונסטנצה, רומניה, עם 315 מעפילים, יחד עם "מרינה" ו"בולבול". 25 מייל צפונית מזרחית מהנמל הטורקי איגנדה (במערב הים השחור) הותקפה ה"מפקורה" על-ידי כלי שייט בלתי מזוהה בפגזי תותח וטבעה.<sup>66</sup> רק חמישה מעפילים ניצלו ונאספו על-ידי ה"בולבול".

אסון ה"מפקורה" היה מהאסונות הגדולים של מפעל ההעפלה.

### 7.11.10 "צלאח א-דין"

המפלה הגרמנית ברומניה ובולגריה, והקמת המשטר הקומוניסטי ברומניה, יצרו שעת כושר למוסד לעלייה ב' להציל יהודים ולהוציאם מרומניה. משה אגמי, שליח המוסד לעלייה ב', הגיע לרומניה באוקטובר 1944, וקידם שם פעילות עלייה. הספינה "צלאח א-דין" (Salah el-Din) הייתה מפרשית מעץ בתפוסה של 115 טון שהושקה בשנת 1931 והפליגה תחת דגל טורקיה. הספינה הפליגה מקונסטנצה, רומניה, בנובמבר 1944, כשעל סיפונה 547 מעפילים. כעבור מספר ימים הגיעה לאיסטנבול, ומשם עלו המעפילים ארצה בדרך היבשה.

### 7.11.11 "טאורוס"

ערב יציאתה של "טאורוס" בוטל ההסדר, שאיפשר ליהודים שהגיעו לטורקיה להמשיך לעלות ארצה.

"טאורוס" (Tari), ספינה בתפוסה של 2,026 טון שהושקה בשנת 1905 והפליגה תחת דגל טורקיה, יצאה בתחילת דצמבר 1944 מנמל קונסטנצה, רומניה, כשעל סיפונה 958 מעפילים. בין המעפילים: לוחמי גטו וילנה רוז'קה קורצ'ק ואברהם לידובסקי. "טאורוס" הגיעה בשלום לאיסטנבול, ולמרות ביטול ההסדר נשלחו המעפילים לארץ ישראל, אך הייתה זו הספינה האחרונה שמעפיליה זכו להגיע לארץ בדרך זו.

### 7.11.12 ספינות דייג

במהלך תקופה זו הוברחו גם 859 מעפילים בספינות דייג מיוון לטורקיה, ומשם נסעו לארץ ברכבת.<sup>67</sup>

66 במשך שנים הייתה הערכה ש"מפקורה" הוטבעה בידי צוללת גרמנית ושהגרמנים סברו שהיו בה קצינים פולנים, שהיו בדרכם לצבאות בעלות הברית; מסמכים של ברית המועצות, שהתפרסמו לאחר שנים רבות, נותנים יסוד לזיהוי הכלי כצוללת סובייטית.

67 ראו: זאב וניה הדרי, צומת קושטא: שליחות כנגד כל הסיכויים, משרד הביטחון – ההוצאה לאור, תשנ"ב-1992, עמ' 107.

## 7.12 שנת 1945 : תום מלחמת העולם השנייה

עם סיום מלחמת העולם השנייה, נרתם המוסד לעלייה ב' לחדש את פעילות ההעפלה. מספר רב של יהודים התרכזו במחנות עקורים באזורי הכיבוש של בעלות הברית בגרמניה ובאוסטריה, והטיפול בשארית הפליטה – ניצולי השואה – הפך למרכזי בפעילות הציונית.

המוסדות הציוניים נרתמו לסייע לניצולים, לשכנם במחנות ארעיים, להשיב את כבודם ולארגנם לעלות ארצה. האנטישמיות בפולין ובאוסטריה, והחשש להשתלטות קומוניסטית על מזרח-אירופה והקמת "מסך ברזל" שימנע מהיהודים לעלות, היו גורמים מדרבנים.

המוסד לעלייה ב', שפעל להעלות ארצה מספר רב ככל האפשר של ניצולים, היה גורם מרכזי בפעילות זו.

### 7.12.1 "דלין"

ב-11 ביוני 1945 נפטר במפתיע אליהו גולומב, מפקד ה"הגנה", וספינת המעפילים נשאה את כינוי המחתרת "דלין". זו הייתה ספינת המעפילים הראשונה שהגיעה ארצה לאחר מלחמת העולם השנייה, והיא פתחה עידן חדש בהעפלה לארץ ישראל. עם סיום מלחמת העולם השנייה וחידוש מאמץ מהותי להביא ארצה מעפילים, החליט המוסד לעלייה ב' לבחור באיטליה כארץ מוצא עיקרית – בעיקר בגלל יחידות הצבא מהארץ שהתמקמו בה, ויכלו לסייע בלוגיסטיקה המורכבת של מבצעי ההעפלה. הספינה, ששמה המקורי היה Sirius, הייתה ספינת דייג איטלקית מעץ, עם מנוע דיזל, בתפוסה של 35 טון, ספינה חדשה שנרכשה בעת ייצורה ממספנה סמוך לבארי. מפקד הספינה היה ישראל חורב והגדעוני היה אריה חייקינד,<sup>68</sup> שכינויו היה "זרובבל". הגדעוני בהפלגה חזרה לאיטליה היה אברהם רייס,<sup>69</sup> שכינויו היה "יהודה". רבי-החובל של הספינה היה אנריקו לוי.<sup>70</sup> הרעיון היה כי ספינת דיג קטנה, כמוה שטות ספינות דיג רבות בים התיכון, לא תעורר את תשומת הלב של הבריטים.

68 נולד בירושלים בשנת 1923. בשנת 1941 התגייס לצבא הבריטי ועבר במסגרתו קורסי קשר. היה גדעוני בספינה "שבתאי לוז'נסקי" ושליח העפלה בלוב. נפל במאי 1948 בשרתו כחבלן בגדוד הרביעי ("הפורצים") של הפלמ"ח, בקרב על מנזר סאן-סימון בירושלים.

69 נולד באוסטריה בשנת 1922. עלה ארצה בשנת 1938, למשמר השרון. התגייס לפלמ"ח בשנת 1941 ועבר קורס אלחוטנים בשנת 1943. בנוסף למתואר כאן, היה אלחוטן בחוליה היבשתית בשנת 1943 (באיילת השחר), גדעוני בספינות "פטר" א', "פטר" ב' ו"וינגייט". מפקד רשת "תמר" וקצין מטה (קשר) במפקדת הפלמ"ח. התגייס לצה"ל והיה קצין קשר בחטיבה 7, קצין קשר (ראשון) גייסות השריון, קצין קשר מחוז הנגב, קצין קשר פיקוד הדרום, קצין אלחוט ובטחון ראשי בחיל הקשר. השתחרר בשנת 1957. בשירות מילואים פיקד על היחידה הארצית של חיל הקשר לקשר סיוע אווירי (קס"א). רס"ן (דימ').

70 קצין ציי יהודי איטלקי, שהיה רבי-החובל של ה"דלין" וסייע לשלוחת המוסד באיטליה ברכש ספינות.

הספינה הפליגה מנמל מונופולי (Monopoli) סמוך לבארי (Bari), איטליה, ב-21 באוגוסט 1945 ועל סיפונה 35 מעפילים, ניצולי שואה. הספינה הגיעה לחוף קיסריה (שדות ים) ב-28 באוגוסט בלילה והמעפילים הועברו בסירות משוטות לחוף. הספינה הפליגה חזרה לבארי באיטליה ושירתה בהמשך את המוסד לעלייה ב' להברחת צוותים ממחנות המעצר בקפריסין ולהעברת מעפילים לספינות מעפילים שהיו בדרכם ארצה.<sup>71</sup> על הספינה הותקן משדר/מקלט Wireless Set No. 19 מעודפי הצבא הבריטי. הגדעוני אריה חייקינד עבר קורס מורס וקורס קשר בצבא הבריטי והכיר היטב את מכשיר הקשר. בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**29 יולי 1945, לארצי מפורטה** ["דלין"]:<sup>72</sup> "הסכם דלין עם מריו [משה ירושלמי, זיק]: שעות עבודה חמש 0500, עשר 1000, חמש עשרה 1500, שמונה עשרה 1800. הגל 6500. השם לום LOM. דלין פותחת בקריאה. הסיסמה: לחופ מבטחמי."

**20 יולי 1945, לבנימין** [איטליה] **מארצי**: "להלן הוראות העגינה בקיסריה: הסימן: מדורה בוערת על החוף שנים וחצי ק"מ צפונית ממגדלור של גבעת אולגה. במשך חמש דקות האש רגילה לאחר זה דקה אחת נשפך נפט והלהבה גדולה וחוזר חלילה. נוסף לזה חמש מנורות חשמל דולקות בקו אחד מאוזן בקיסריה בסככת המספנה הפונה לים. במקרה של סכנה: שתי המנורות הקיצוניות תהיינה אדומות. אז יש להתרחק כשלושים מיל לעומק מערבה ולבוא למחרת."

**27 יולי 1945, לאלון מארצי**: "הואיל ויש הכרח לשלוח אנשי ים, אנשי גדעון ושליחים רבים לתפקידים אחרים והאפשרויות הן מצומצמות יש בדעתנו להחזיר בספינה הראשונה שתגיע הנה קבוצת שליחים גדולה. בוא בדברים עם הקברניט והשג הסכמתו. השליחים יהיו נכונים בחוף שתגיע הספינה..."

**7 אוגוסט 1947, לסער** [מנחם יצחקי,<sup>72</sup> ממלא מקום ראש שירות הקשר] **ממריו** [איטליה]: "...אם גם יהיה איש בספינה הוא יהיה חלש מאוד כי אין לי בעל מקצוע מנוסה..."

**7 אוגוסט 1945, לבנימין מסער ורחף** [מישה גורדין, המהנדס הגדול]: "נודע שברצונכם להושיב את מריו על כלי. הדבר עלול להזיק לקיום קשר בטוח במקומכם. מציעים לשלוח אחר. מחר יוצא אליכם עובד גדעון. בקרוב יצאו נוספים."

71 את"ה 14/205.

72 יליד יאסי, רומניה, 1910. עלה ארצה עם הוריו בשנת 1920. עבד כנער בדואר המנדטורי ובחברת חשמל. התגייס להגנה בשנת 1937. הדריך את כל הקורסים לאלחוטנים (פרט לקורס בודד בשנת 1942) החל מהקורס הראשון בשנת 1937 ועד שלהי שנת 1946. בשנת 1939 נשלח ללונדון והקים שם את התחנה של "רשת שרה". ממלא מקום ראש שירות הקשר. עם קום המדינה התגייס לצה"ל והיה קצין מנהלה בבה"ד 7, בית הספר הארצי לקשר. שירת בחברת חשמל עד צאתו לגמלאות. נפטר בשנת 1989.

**17 אוגוסט 1945, לבנימין מארצי:** " ... מתי לפי איש גדעון נוכל להקים קשר עם 'דלין'. הודיעני כל הפרטים: שעות, גלים וקריאות. עד להקמת קשר גדעון נשתמש בתקליטים לפי ההסכם..."

**18 אוגוסט 1945, לסער ממריו:** "בספינה יהיה מכשיר צבאי מספר תשעה עשר. תנהגו לפי סדר זה: עשר דקות אחרי סיום שידור תקליט תקראו במשך חמש דקות באותו הגל או בקרבתו השם NTR. התשובה מדלין באותו גל שאתם תשדרו. הסיסמה לחוף מבטחים לפי שיטת 'נוף יערות הכרמל'. עד שלא יוקם קשר תשדרו תקליטים. לעבוד לאט ובסבלנות." ["לאט ובסבלנות" מכוון כנראה לאריה חייקין, איש הצבא הבריטי שלא היה מנוסה בסדרי הקשר של הגדעונים]

**19 אוגוסט 1945, לבנימין מארצי:** "נגנן תקליטים בגל 7 מגה-ציקלים, 40-45 מטרים, גלים קצרים, בכל 4 שעות: 1200, 0400, 0800 וכו', גמת...."

**20 אוגוסט 1945, למריו מסער:** "אם דלין טרם יצאה אנו מציעים את ההצעה הבאה. היות ונתגלו קשיים בעבודה בתקליטים אנו מציעים לכם סימנים אחרים במקום תקליטים, במקום תקליט מס' 1 נשדר את האות ק במשך 10 דקה. במקום תקליט מס' 2 נשדר את האות א.... [וכך הלאה]. אחרי 10 דקות נשדר הקריאה כהודעתך"

**21 אוגוסט 1945, לסער ממריו:** "היום התברר כי הספינה לא הספיקה לקבל את פירושי התקליטים. היא הפליגה והשאירה הסכם שסודר על ידה. הרפסודיה ההונגרית – עתלית. מארסיליזה [ההמנון הצרפתי] – נהריה. טנגו ספרדי – במקרה של משמרות באו לתל אביב. המנון אנגלי – להתרחק, בואו מחר. שירת ספני הוולגה – קיסריה. סנטה לוצייה – חיפשנו אתכם לא מצאנוכם אנו מחכים לכם בשלושת המקומות. השמות והגלים כפי הצעתך."

**27 אוגוסט 1945, שעה 2000, לעלן [הגדעונית מלכה רופא בתל אביב] מברד [הגדעוני אברהם תנחלסון, בחוף ההורדה]:** "שמעתי את הספינה. בקשה חזרות מהמברק. היא עבדה בדיוק עליך. יש מיד לשדר את המברק בלי הפסק וגם לעמוד בקשר אתי."

**28 אוגוסט 1945, שעה 1140, לארצי מפורטה ["דלין"]:** "תשובה למברקכם מספר שלש: הכרחי להסדר אוכל לשבעה עשר איש."

**28 אוגוסט 1945, שעה 1230, לפורטה מארצי:** "התגיעו לשעה שצינו. המסכים הקפטן לגשת למפרץ. הנפגשתם עם משטרה, אוירון או סירה, בקרבת הארץ."  
**28 אוגוסט 1945, שעה 1255, לארצי מפורטה:** "מצטערים לא הצלחנו לשמוע אתכם. מוכנים לנסות שנית. חזרו על שמה המלא."

**28 אוגוסט 1945, שעה 1420, לארצי מפורטה:** "אם עומק המים עולה על שני מטר נכנס למפרץ. מול זכרון טסו מעל ראשנו שני אוירונים. אנו נמצאים עשרה מיל מערבית לזכרון."

- 28 אוגוסט 1945, שעה 1640, לפורטה מחופשי** [חוף ההורדה]: "העומק במפרץ למעלה משני מטר."
- 28 אוגוסט 1945, שעה 1830, לפורטה מחופשי:** "מערת תעמוד כל הזמן בקשר רק אתנו."
- 28 אוגוסט 1945, שעה 1835, לפורטה מחופשי:** "אנו רואים אתכם ברור."
- 28 אוגוסט 1945, שעה 1855, לפורטה מחפשי:** "שלום רב, סוף סוף זכית להיות הראשון ברגע שלו צפינו זמן כה רב. אין מלים בפה לבטא מה שהלב מרגיש ברגעים אלה. נכון אם נגיד 'ראשונים תמיד אנחנו'. לא תתאר את הנכונות והרוח בתוך חברינו המחכים לך בצפיה. יודע אני שרצית לרדת אך תבין, חברי, שלא זו השעה הנכונה, שאנו רוצים לעלות ולהעלות ולא לרדת. יש להתגבר על הכל ולהמשיך. חזקו ואמצו. שלום מכלם. שלום לחברינו שם. בברכה נאמנה."
- 28 אוגוסט 1945, שעה 1900, לפורטה מחפשי:** "בל תעמוד על מקום אחד. תפליג במהירות של שני מייל דרומה. עם חשכה תחזור ותלך לחוף."
- 28 אוגוסט 1945, שעה 2020, לארצי מחופשי:** "הספינה עוגנת במפרץ מתחילים להוריד."
- 29 אוגוסט 1945, לפורטה מארצי:** "(1) עליכם לחזור לבארי. (2) נמשיך בקשר גדעון פעמיים ביום במשך שבוע ימים. (3) תודיעו מתי התחלתם לשמוע אותנו בדרככם הנה והאם שמעתם את התקליטים."
- 29 אוגוסט 1945, שעה 1455, לארצי מפורטה:** "נאזין לכם כל יום בשעות 0800, 2000 במשך שבוע ימים. שמענו אתכם לראשונה ביום 26 אוגוסט. תקליט שמענו רק פעם אחת ביום 27 אוגוסט...."
- 29 אוגוסט 1945, שעה 1745, לפורטה מסער:** "כל שעה שתקבע ציין אותה גמת. נקה וכוון המפתח שידורך לא נכון. שדר לאט ובזמן הפנוי התאמן בשידור."
- 29 אוגוסט 1945, שעה 1830, לפורטה מעלנ:** "נמשיך לעבוד בגל הזה רצוי יותר מפעמים ביום."
- 30 אוגוסט 1945, שעה 1050, לארצי מפורטה:** "אנו נמצאים צפון 3440, מזרח 2830. מבקשים להודיע למריו שיתקשר עמנו החל ממחר לפי ההסכם..."
- 31 אוגוסט, שעה 1600, למריו מסער:** "עובד גדעון בדליו, עובד יפה והתמצא באופן מצויין בשעת הפעולה. מסור לו ברכתי להצלחת הבכורה שלו."
- 31 אוגוסט 1945, לפורטה מסער:** "נא מסור ברכתי לעובד גדעון, שאנו שבעים רצון מאוד מעבודתו. התמצאותו היפה בשעת הפעולה, עזרה לקצר את זמן העבודה שהוכתרה בהצלחה. מסור לו ברכתי להצלחת הבכורה שלו."
- 31 אוגוסט 1945, שעה 1630, לחופשי מפורטה:** "הנני מודה לך על ברכתך. עלה נעלה!"

הגדעוני אברהם רייס מספר: "היינו חבורה של שבעה-שמונה ימאים וגדעוני אחד שנבחרו כראשונים מבין חברי הפלוגה הימית של הפלמ"ח, הפל"ים, לצאת לאיטליה כדי לאייש את תפקידי 'המלווים'... בספינות המעפילים שכבר נרכשו או שירכשו בעתיד הנראה לעין... בליל ה-28 באוגוסט 1945... נראה בלב ים הבהק של פנס איתות וכעבור זמן קצר יחסית התקרבה לאיטה ספינה לחוף קיסריה. ציפיתי לבואה של אנייה, אולי קטנה, אבל בכל זאת אנייה, והנה צללית של ספק סירה, ספק מפרשית או חסקה... 37 המעפילים הורדו חיש מהר בעזרת הסירות 'דב' ו'תרצה'... הגיע תור קבוצתנו לעלות לספינה. רק דרכה רגלי על הסיפון ונבהלתי מהקריאה: 'איפה האלחוטן?'; חיפשתי את האלחוטן ונוכחתי חיש מהר שבעצם מתכוונים אלי – זה לא היה דבר מובן מאליו, כי מי היה מעיז בארץ להפר את כללי החשאיות ולקרוא ליגדעוני, אפוף המסתורין, סתם כך 'אלחוטן'. ניגשתי לקול הקורא, שאחר כך נודע לי שהיה שייך לאריה חייקינד, חייל ששירת באחת היחידות העבריות בצבא הבריטי והיה קשור ל'חבורה' – קבוצת חיילים שהקדישו את מירב מרצם וזמנם להכנה, הצטיידות והובלת המעפילים לאניות עלייה ב' באיטליה. אריה גויס על-ידי המוסד לעלייה ב' לתפקיד אלחוטן ה'דלין', ולשם כך הביא עמו מכשיר קשר צבאי בריטי שהיה מוכר לו היטב, אך לא לי. הוא הכניס אותי לתא צר על הסיפון. בתא היה מותקן מכשיר קשר גדול ואימתני – מק 19 – ומעליו דרגש עם מזרון שישמש לי כמיטה. אריה מסר לי כמה ניירות עם הוראות קשר וצופנים, הראה לי איך להדליק ואיך לכבות את המכשיר ואיחל לי הצלחה. הוא מיהר לרדת עם הסירה האחרונה לחוף קיסריה.... באותו זמן העמיסו על הסיפון חביות מים, דלק וציוד אחר שהיו דרושים להפלגתנו בחזרה לאיטליה. המעבר בין דופן הספינה ודלת התא שלי היה צר ביותר וכדי שלא אפריע לפעולת ההעמסה דאגו לסגור ולחסום את דלת תאי מבחוץ. כך מצאתי את עצמי בתא מוחניק וצר ללא מוצא עם מכשיר קשר שלא ידעתי בדיוק איך להפעיל אותו, עם אזניות ענק של טנקיסט בריטי על הראש, מפתח מורס מגושם על ברכי וספינה המתנדנדת בחוזקה בלב ים תחת רגלי. תוך דקות הרגשתי את מעיי מתהפכים בקרבי, זרקתי את האוזניות וניסיתי להתפרץ החוצה אך לשווא. דלת תאי הייתה נעולה היטב, וגם דפיקותיי הנמרצות לא הביאו מושיע. רק כעבור זמן רב, לאחר סיום כל עבודות ההעמסה וסידורי ההפלגה, ולאחר שהקאתי את נשמת, נזכרו לפתוח את הדלת...<sup>73</sup>

## 7.12.2 "נתן" א'

"נתן" א' (Nettuno) הייתה ספינת משא מעץ עם מנוע דיזל בתפוסה של 50 טון, שהושקה באיטליה בשנת 1944. הספינה נרכשה באיטליה והפליגה תחת דגל

איטלקי. מפקד הספינה יוסף לנדאור והמלווה היה מיקי האפט. רב-החובל והצוות היו איטלקים.

עקב הפלגה חפוזה לא לקחה הספינה גדעוני ומכשיר קשר. נעשה ניסיון להפגיש את הספינה עם "דלין", בדרכה חזרה מהארץ לאיטליה, אך הניסיון לא צלח.<sup>74</sup> הספינה הפליגה מנמל בארי (Bari), איטליה, ב-27 באוגוסט 1945 עם 79 מעפילים. הספינה הגיעה בשלום ומבלי שהתגלתה על-ידי הבריטים לחוף קיסריה ב-4 בספטמבר. המעפילים הורדו לחוף ופוזרו ביישובי הסביבה, והספינה הפליגה חזרה לאיטליה עם שליחים וציוד לתגבור מפעל ההעפלה.

בספינה הותקן משדר/מקלט Wireless Set No. 19 מעודפי הצבא הבריטי. זיק (משה ירושלמי) סיפר כי לא הוקם קשר בין הספינה לחוף. הגדעוני ידידיה צפרייר, שכינויו המחתרתי היה "יצר", הפליג לקראת "נתן" א' עם סירה ועלה על הספינה עם מזוודה וסוללות והטכנאי צבי בית-דין, שכינויו המחתרתי היה "צור",<sup>75</sup> הקים מולו קשר מהחוף.

"נתן" א' פתחה "עונה" של קשר מסודר בראשי החוף. כל ליל הורדה נפרסו מראש החוף קווי טלפון לאבטחה מצפון, דרום ומזרח ולתחנת "אבינועם" ביישוב השכן. מכשיר קשר בראש החוף, אותו הפעיל גדעוני, קיים עורק תקשורת עם הספינה. השלב הסופי של הכוונת הספינה לחוף בוצע באיתות ראייה, עם פנסים.

### 7.12.3 "גבריאלה"

הספינה "גבריאלה" (Gabriela) הייתה ספינת עץ קטנה, בתפוסה של 60 טון, עם תורן אחד, שהונעה בעזרת מפרשים ומנוע עזר (דיזל) והפליגה תחת דגל יוון. מפקדה היה יצחק אלשיך. רב-החובל והצוות היו יוונים. בספינה לא היה מלווה נוסף, ולא גדעוני. הספינה הוכנה לקראת הפלגתה לארץ בנמל פיראוס.<sup>76</sup>

הספינה הפליגה ממפרץ קטן סמוך לפיראוס ב-2 בספטמבר 1945 עם 40 מעפילים, והגיעה ב-9 בספטמבר אל מול הכרמל מבלי שהתגלתה על-ידי הבריטים. שם אמורה הייתה לפגוש סירה של הפל"ם (בה היה גדעוני, שקיים קשר קבוע עם החוף) ובעזרתה להוריד את המעפילים, אך שני כלי השיט לא מצאו זה את זה. "גבריאלה" הגיעה בכוחות עצמה לחוף קיסריה, המעפילים ירדו לחוף, והספינה הפליגה חזרה ליוון.

74 את"ה 14/205.

75 יליד הארץ 1924. בוגר המחזור הראשון בבית הספר הימי בחיפה, במגמת אלחוט. מהטכנאים הבכירים בשירות הקשר. על שמו כונה משדר מחתרתי בשם "צבר" (צבי בית-דין רדיו). הוא זה שייצר את מכשיר ה"אמבסדור" (מקלט ביתי בתוכו הוטמע משדר מורס). שירת בצה"ל כטכנאי קשר ראשי בחזית הצפון ובחיל הים. נפטר בשנת 1971.

76 את"ה 14/199.

הפלגת הספינה התרחשה בשלב הראשון של ההעפלה אחרי מלחמת העולם שבו הבריטים עדיין לא התארגנו לתפיסה שיטתית של הספינות. "גבריאלה" היא השלישית ברשימת שמונה ההפלגות הראשונות (עם מספר כולל של קצת למעלה מ-1,000 מעפילים), שמאפיין משותף להן הוא שמעפיליהן ירדו בארץ מבלי שנתפסו ע"י הבריטים.

בספינה לא היה גדעוני (כנראה – עקב מחסור בגדעונים באיטליה). בדו"ח אחד על ההפלגה רשום: "אין גדעוני". בדו"ח של "גבריאלה" רשום: "לתשומת לבכם הכלי הוא בלי מלוה ימי, בלי איש רחף [מישה גורדין, "המהנדס הגדול"], ובלי רדיו!!! את האחרונים כבר לא יכולתי להשיג בשוק המקומי".

#### 7.12.4 "פטר" א'

"פטר" א' (Pietro) הייתה ספינת מטען עם מנוע דיזל בתפוסה של 170 טון, שהושקה בשנת 1945 והפליגה תחת דגל איטליה. היא ביצעה את הפלגת המעפילים הראשונה כשהיא נושאת השם המנהלתי "פטר" א'.<sup>77</sup> הספינה נרכשה עבור המוסד לעלייה ב' בידי אנריקו לוי.<sup>78</sup> היא הוכנה לקראת הפלגתה לארץ במספנת לבנטה שבדרום איטליה, בסיוע אנשי "החבורה".

הספינה הפליגה ב-12 בספטמבר 1945 מחוף קרוב לנמל העתיק של טרנטו (Taranto) שבאיטליה, כשעליה 168 מעפילים. מפקד הספינה היה אליעזר ערמון (ורש),<sup>79</sup> המלווה היה צבי כצנלסון והגדעוני היה אברהם רייס. רב-החובל והצוות היו איטלקים. באי קוס תפסה הספינה מחסה בשל מזג האוויר הסוער. שוטרים מהחוף פתחו לעברה באש – משום שחשדו שהיא עוסקת בהברחה – והיא נאלצה להרים עוגן ולהימלט.

ב-19 בספטמבר הגיעה הספינה מבלי שנתגלתה לחוף שפיים, והמעפילים הורדו בסירות לחוף. הספינה הפליגה חזרה לאיטליה באותו יום. להפלגה הצטרפו 11 שליחים לצורך תיגבור מפעל ההעפלה.

הגדעוני אברהם רייס מספר: "לפני ההפלגה כל אחד מאתנו התמסר לעניינים עליהם היה מופקד. אני בדקתי ביסודיות את מכשיר הקשר החדש (מתוצרתו של 'רני' – רענן רובינשטיין, גם הוא איש 'החבורה', שבא לספינה כדי להדריך אותי בהפעלתו ותיחזוקו) ואת הגבישים שקיבלתי. כל גביש קובע בדיוק רב את אורך הגל או במילים אחרות את התדר בו אני אשדר לפי הוראות הקשר שבידי; בדקתי את

77 את"ה 14/273.

78 רב-חובל יהודי איטלקי, שרשינו נשלל עקב חוקי הגזע נגד יהודי איטליה. היה גם רב-החובל של "דלין".

79 פיקד גם על ספינות המעפילים "פטר" ב' ו"עצמאות".



סידורי הטענת המצברים, את האנטנה ועוד כהנה וכהנה... אלעזר ואני לא נחשפנו בפני המעפילים מחשש – במקרה של תפיסת הספינה בידי הבריטים – שמישהו מבין הנוסעים יתפתה על-ידי חוקרי הבולשת הבריטית (ה־CID) להצביע עלינו כעל אנשי מחתרת המבוקשים על-ידי הבריטים. ההפלגה עברה ללא אירועים מיוחדים. שטנו לעבר איי יוון ובמעבר בין האי כרתים והאי Kasos... פקדה אותנו סערה חזקה שממנה סבלו בעיקר המעפילים שנאלצו לבלות רוב שעות היממה בבטן האנייה בתנאים תברואתיים קשים עקב הצפיפות הגדולה... אני שמרתי במשך כל ההפלגה על קשר עם 'המרכז' של עלייה ב' בארץ. היא תחנת הרדיו של ה'הגנה' שקיימה קשר מורס עם הספינות בדרך ועם תחנות חוף בארצות היציאה, איטליה, צרפת ואחרות... השידור היה בסימני מורס בלבד ללא אפשרות דיבור... נהלי ההתקשרות התאימו לשיטות העבודה המחתרתיות ביבשה. אני, למשל, לא הייתי בקיא כלל בנוהלי וחוקי תקשורת ימיים... התשדורות היוצאות עסקו בעיקר בדיווח על מיקום הספינה, תנאי מזג האוויר וזמן הגעתה המשוער. אך היו גם מסרים 'מעניינים' יותר. כך למשל דיווחתי ארצה, במברק דחוף ומוצפן, את מספרי הנעליים של כל אחד מהצוות האיטלקי. הם, האיטלקים, ביקשו נעליים טובות וחזקות וסבון כביסה, מצרכים שלא ניתן היה להשיג באותה עת באיטליה, אך לא הייתה בעיה לקנותם בארץ... וכל זה לאוזניהם הקשובות של שירותי הביון הבריטיים המיומנים שעבדו יומם ולילה כדי ללמוד פרטים מלאים על זהותנו ומיקומנו אי שם בים התיכון... שלחו לנו מברקים כדי לתאם ולקבוע תאריך וזמן הגעה לחוף שפיים, שם היינו אמורים להוריד את המעפילים שלנו, ואמנם כך קרה.<sup>80</sup>

המשדרים הראשונים, מסוג זה שהותקן בספינה זו, נבנו בידי רענן (רני) רובינשטיין באיטליה, בבית מלאכה מאולתר בעיר בארי, והורכבו משתי שפופרות 807, בעוצמת שידור 50 ווט, עם מתנד גבישי.

הספינה המשיכה בשירות מפעל ההעפלה. היא ביצעה את הפלגות המעפילים "פטר" ב' ו"עלייה", והופעלה כספינת עזר תחת הכינוי "אלברטינה". הספינה הפליגה תשע הפלגות: בשתי הפלגות הגיעה לחופי הארץ וביתר ההפלגות העבירה מעפילים לספינות אחרות. הגדעונים ששירתו עליה היו איה פינקרפלד, שכינויה המחתרתי היה "שולמית", יואש צידון (צ'אטו), שכינויו המחתרתי היה "מתי", וגרשון עציון, שכינויו המחתרתי היה "חנוך".<sup>81</sup>

80 מתוך חוברת זכרונות שנמסרה בראיון בדצמבר 2015.

81 יליד וולברון, פולין, 1921. עלה ארצה בשנת 1934 עם הוריו, שגרו בקריית חיים. חניך השומר הצעיר. התנדב לפלמ"ח בשנת 1941. יצא לקורס אלחוט בשנת 1943. הפליג כגדעוני לאירופה בשנת 1945 בספינה "פטר" ב'. היה גדעוני בספינות "אנצו סרני", "החייל העברי", "אליהו גולומב" ו"דב הוז". אחרי שירותו כגדעוני לחם בחטיבת הראל, בקרבות להסרת המצור על ירושלים, כמפקד מחלקת הקשר של הגדוד החמישי. קצין קשר גדודי בחטיבה 9 במלחמת סיני. חבר קיבוץ עין דור. נפטר בשנת 2004.

### 7.12.5 "נתן" ב'

הספינה ביצעה "סיבוב העפלה" שני תחת השם "נתן" ב' פחות מחודש לאחר הפלגתה הראשונה ("נתן" א'), והפליגה מנמל מונופולי באיטליה ב-24 בספטמבר 1945 עם 73 מעפילים. מפקד הספינה היה ישראל רותם<sup>82</sup> והגדעוני היה יחזקאל שביט (שטרן).<sup>83</sup> יחד עמם היה מלווה נוסף, ששמו אינו ידוע.<sup>84</sup>

הספינה הגיעה, מבלי שהתגלתה על-ידי הבריטים, לחוף שפיים ב-1 באוקטובר, והמעפילים הורדו באמצעות סירות. הספינה הפליגה מיד חזרה לאיטליה ועמה 15 ימאים וגדעונים לתגבור מפעל ההעפלה. כאשר חזרה לאיטליה נעצרה הספינה ע"י השלטונות האיטלקיים, כתוצאה מלחץ בריטי בעקבות בגידה של סוכן הספינות שדרכו נקנתה הספינה (אותו סוכן "כיפר" שלוש שנים לאחר מכן על בגידתו כשסייע לתכנן את ההשתלטות על ספינת הנשק "ארג'רו" שהוא החכיר לסורים לצורך הובלת נשק ותחמושת).

בספינה הותקן משדר/מקלט Wireless Set No. 19 מעודפי הצבא הבריטי. התקיים קשר תקין במהלך ההפלגה ועם מפקדת החוף בשפיים. בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**23 ספטמבר 1945, שעה 2100:** לסער ממריו [איטליה] – "בנטונה [נתן ב'] נוסע יחזקאל עם המכשיר האנגלי 19, הסכם מס' 2 והגלים כגליכם [בארץ]."  
**30 ספטמבר 1945, שעה 1600:** מנטונה-2 לארץ – "הסוללה אינה מתמלאת. מציע עד מחר בבוקר קשר כל ארבע שעות".

**1 אוקטובר 1945, שעה 0920:** לנטונה 2 מתחנת החוף בארץ – "מעתה הקשר שלכם מתקיים עם מפקדת החוף". [הדגשה במקור]

**1 אוקטובר 1945, שעה 1700:** לנטונה: "שני מיל דרומה מנקודת העבודה עוגנת שירת משטרה מהבוקר. ההתקרבות תהיה מצפון לנקודה עם חושך. על התחלת ההתקרבות נודיע פרט לקלוקל במכשיר. בזמן העבודה המכשיר צריך לעבוד בלי הפסק, אסור חמור על איש המכשיר לעזוב אף לרגע את מקומו. ייתכן שהדלקת המדורה לא תהיה בקשר לזהירות. באם לא יהיה פנס אדום יש להתקרב".

**1 אוקטובר 1945, שעה 2350:** לאלון [יהודה ארזי, ראש שלוחת המוסד לעלייה ב' באיטליה] מארצי [מפקדת המוסד לעלייה ב' בתל אביב]: "פריקת נטונה נסתיימה בסדר גמור. מצפים להמשך מוגבר. ספינות. ספינות. ספינות. חזקו".

82 פיקד גם על הספינות "תל חי", "כ"ג יורדי הסירה" ו"התקווה".

83 יליד הונגריה, 1912. התחנך בווינה. עלה ארצה בשנת 1934. התגייס לצבא הבריטי בשנת 1940, והצטרף למחלקה הגרמנית. היה אמור לצנוח באירופה בשנת 1944, אך התכנית לא מומשה. שירת בבריגדה והיה מעורב בפעולות נקמה בנאצים. התגייס לצה"ל והיה קצין השלישות של חטיבת יפתח. חבר קיבוץ עין השופט. נפטר בשנת 1986.

84 את"ה 14/264.

### 7.12.6 "פטר" ב'

הספינה "פטר" (Pietro) ביצעה "סיבוב העפלה" שני כ"פטר" ב' כחודש לאחר הפלגתה הראשונה (הפלגת "פטר" א').

הספינה הפליגה מחוף סמוך לטרנטו שבאיטליה ב-15 באוקטובר 1945, כשעליה 174 מעפילים. גם הפעם מפקד הספינה היה אליעזר ערמון (ורש), המלווה היה גד לסקר והגדעוני היה אברהם רייס. הצוות האיטלקי היה אותו צוות מההפלגה הראשונה.<sup>85</sup> הספינה הגיעה לחוף שפיים ב-22 באוקטובר בערב בלי שהתגלתה, והמעפילים הורדו בסירות לחוף שם כבר המתינו להם אוטובוסים של "אגד". הספינה הפליגה חזרה לאיטליה באותו לילה. להפלגה הצטרפו 23 שליחים לתגבור מפעל ההעפלה. בסיום דרכה חזרה לאיטליה עלתה על שרטון ונאלצה להיכנס לתיקונים בנמל בארי, שם נתפסה ב-2 בנובמבר 1945 על-ידי המשטרה הבריטית. לאחר מספר חודשים היא שוחררה בעזרת קשריה של עדה סרני, וחזרה לשירות כספינת עזר בשם "אלברטינה" שתפקידה להעביר מעפילים לספינות אחרות בלב ים. היא סיימה את שירותה בעלייה ב' בנובמבר 1947 כספינת המעפילים "עלייה".

הגדעוני אברהם רייס מספר על ההפלגה חזרה לאיטליה: "קיבלתי מברק מתחנת החוף באיטליה בו מודיעים לנו על המיקום המדויק והזמן המשוער להורדת השליחים, המלווים והציוד שהבאנו מהארץ. הודיעו לנו שקיים חשש לתפיסת Pietro על-ידי השלטונות האיטלקיים ולכן לא רצו שנכנס עם כל השליחים, צוות המלחים והכבודה לאחד מנמלי איטליה, אלא שנוריד את הנוסעים ואת המטען שהבאנו מהארץ במקום נידח שנקבע על-ידי המוסד לעלייה ב'. במברק שקיבלנו הודיעו לנו להתקרב למקום מסוים בחופה הדרומי של איטליה בין שני מגדלי שמירה, שהם חלק ממערכת ביצורים שהאיטלקים והגרמנים הרימו נגד פלישה אפשרית של בנות הברית. מכונית צבאית נהוגה בידי איש 'החבורה' תמתין לנו בחוף. לשם זיהוי נקבע שהמכונית תאותת עם פנסיה לפי סדר מוסכם והספינה תענה באיתות מקודד מפנס איתות... ציון המקום במפה נעשה באמצעות קואורדינטות... להפתעתנו מצאנו שמקום הצטלבות הקואורדינטות הוא אי שם ביבשה, ברומניה... מצאנו את המקור לאי ההבנות, בידינו היו מפות ימיות ובידי אנשי 'המוסד' היו מפות צבאיות יבשתיות עם קואורדינטות לא לפי רוחב ואורך גיאוגרפיים... חשבנו שזיהינו את מקום ההורדה המיועד... התקרבו לפי ההוראות למקום שחשבנו שהוא מקום ההורדה המיועד. הבחנו בשני מגדלי שמירה מרוחקים אחד מהשני כקילומטר וחצי ובמכונית שממנה מנסים לאותת לנו... שלפתי פנס שהוכן בעוד מועד ודרשתי זיהוי. הזיהוי נכשל לחלוטין והמכונית התרחקה במהירות מהמקום... יותר מאוחר התברר שהמקום בו

אמנם חיכתה לנו המשאית עם איש הקשר היה מרוחק מספר קילומטרים מהמקום אליו הגענו. ... נודע לי יותר מאוחר: קטע החוף שנקבע להורדת השליחים שהבאנו מהארץ אמור היה, כפי הנראה, לשמש באותו זמן גם כחוף הורדה למבריחים/קומוניסטים יוגוסלביים שהאיטלקים מאוד לא אהבו בזמנים ההם... היה זה מזל רע שבאותו לילה הסתבכנו בגלל אירוע שלא הייתה לנו שום נגיעה או שליטה עליו.<sup>86</sup> מאז ספינה זו הייתה שאיפה לצייד כל ספינה בשני משדרים: אחד בחדר האלחוט, שני מוחבא בסליק, לרוב במיכל המים הרזרביים בתחתית הספינה, והוא שימש גם כרזרבה טכנית.

בעקבות התרברבות היישוב היהודי בארץ, כולל שידורים לא זהירים ב"קול ישראל", החלו הבריטים בחיפוש נרחבים אחרי מארגני ההעפלה, ומפקדת המוסד באיטליה נאלצה לעבור מבארי למילאנו. מטה המוסד לעלייה ב' נקבע ב"מועדון החיילים העבריים" בסימטה ליד כיכר הקתדרלה במילאנו.

באוקטובר 1945 חזרו הבריטים להפעיל את הצי המלכותי למניעת העפלה בלתי-ליגאלית, והפעילו לצורך זה סיירת (Cruiser), חמש משחתות וסיורים מוטסים, בפטרולים כנגד ספינות המעפילים. סדר הכוחות הימי השתנה מעת לעת, על פי המודיעין שהיה לבריטים בנוגע לצפי הגעה של ספינות מעפילים.

### 7.12.7 "ברל כצנלסון"

הספינה נקראה "ברל כצנלסון" לזכרו של אחד ממנהיגי היישוב, סופר והוגה דעות, ממטפחי ה"הגנה" וההעפלה, שנפטר בירושלים בשנת 1944.

הספינה, ששמה המקורי היה Dimetrius, הייתה ספינת משא חופית בתפוסה של 180 טון, עם מנוע דיזל, שהפליגה תחת דגל יוון. מפקד הספינה היה משה רבינוביץ. המלווה היה אריה קפלן (קיפי). הגדעוני היה ידידיה צפרייר. רבי-החובל והצוות היו יוונים.<sup>87</sup>

הספינה הפליגה מנמל לוואריון (Lavarion), יוון, ב-16 בנובמבר 1945, עם 211 מעפילים. הבריטים גילו את דבר הפלגת הספינה ומטוסי סיור בריטים חגו בקירבתה פעמים אחדות במהלך ההפלגה. סערה עזה חייבה אותה לעגון במפרץ באי Kastellorizon במשך יומיים. ב-22 בנובמבר היא הגיעה לחוף בין סידני עלי (צפונית להרצליה) לשפיים. בשעה 2130 החלו לרדת המעפילים מהספינה, בעזרת סירות שהיו בה ובסיוע ארבע סירות עם אנשי פלי"ם שהגיעו מהחוף. דייגים ערבים שהיו בסביבה נעצרו בידי הפלי"ם, אך דייג אחד ברח ודיווח לשלטונות. כעבור כמחצית השעה קרבה

86 מתוך חוברת זיכרונות שנמסרה בראיון בדצמבר 2015.

87 את"ה 14/194.

לאחר ההורדה ספינת העזר הבריטית HMS Peacock, ולאחר מספר שעות הצטרפה אליה המשחתת HMS Haydon. באותה עת הספיקו מרבית המעפילים להגיע לחוף בשלום. החיילים הבריטים לכדו 11 מעפילים וכן את אנשי הצוות הזר של הספינה. הגדעוני ידידיה צפירר השמיד את מכשיר הקשר, נטמע בקרב המעפילים והועבר עם המעפילים שנתפסו למעצר במחנה עתלית, משם שוחרר באמצעות סרטיפיקט. שתיים מסירות הפלי"ם, נתפסו על צוותיהן, ואנשיהן הועברו למעצר בלטרון, שם שהו כחצי שנה. בדו"ח מפקד הספינה, בכינוי "כרמלי", מיום 2 בדצמבר 1945, נרשם: "...בשעה 9.30 זרקנו עוגן והתחלנו בהורדת האנשים. כעבור חצי שעה קיבלתי הודעה על אנית המלחמה היא נמצאה אותה שעה במרחק  $\frac{3}{4}$  מיל מאתנו באורות כבויים. ביקשתי הוראות מהחוף ועם הסירות קיבלתי הוראה להמשיך בעבודה. המשכנו בעבודה עד שהגיע הלגש [הסירה] של הצי. הם עלו על הסיפון. בו ברגע קרעתי את האנטנה וביקשתי מעדן [הגדעוני ידידיה צפירר] את המכשיר. הוא נתן לי אותו וזרקתי אותו למים. מלח שחשב שמישהו קפץ התקרב לאותו מקום ומיד פקד על ארבעתנו להתיישב ואחר כך הוריד אותנו למטה...."

הגדעוני ידידיה צפירר מספר: "ב-22 נובמבר 1945 בלילה הגענו לחוף שפיים והצלחנו להוריד לחוף למעלה מ-200 מעפילים. לפתע התקרבו אלינו שתי משחתות בריטיות [המשחתת HMS Haydon וספינת העזר HMS Peacock] והשתלטו על הספינה. אני הייתי עסוק בקשר רצוף עם החוף, אולם בשמעי את הרעש, השריקות והפקודות באנגלית, שהגיעו לאוזני מכיוון הסיפון, הבנתי שיש לפעול במהירות ובנחרצות. משכתי וקרעתי את חוט האנטנה, שהיה קשור אל התורן, ובחוט זה כרכתי את כל הניירת, כולל כתבי הסתר, ואת מכשיר הקשר ואביזריו, וזרקתי את כל הכבודה לים... האנגלים עצרו כעשרה מעפילים, ביניהם גם את משה רבינוביץ [איש המוסד לעלייה ב'] ואותי, והובילונו למחנה המעצר בעתלית. לאחר חודש של חקירות ובדיקות שוחררנו כולנו, באמצעות סרטיפיקטים.<sup>88</sup>

דוד נמרי, מפקד ראש החוף, בכינוי "חופשי", העיר ב-3 בדצמבר 1945 בשולי דו"ח המפקד: "ההוראות לברל לא הגיעו מן החוף מפאת קלקול בטלפון ברגעים הקריטיים. לא היתה אפשרות למסור את ההוראה הסופית לעזוב את הספינה על עובדיה, ולו אפילו נשאר מספר מעפילים עליה."

בתגובה ללכידת הספינה, החליטה "תנועת המרי העברי"<sup>89</sup> לחבל בתחנות משטרת החופים בגבעת אולגה ובסידיני עלי. ב-25 בנובמבר 1945 התקיפו כוחות פלמ"ח מהגדוד הרביעי את שתי התחנות. בתגובה ערכו הבריטים חיפוש אלים בגבעת חיים, במסגרתו נהרגו שמונה איש ולמעלה מ-40 נפצעו. מצור הוטל גם על שפיים ורשפון.

88 השערים פתוחים – אסופת זכרונות, הוצאת קרן הפלי"ם, תשס"א–2001, עמ' 422–423.  
89 ראו הערה 29 לעיל, פרק ב'.

"ברל כצנלסון" הייתה ספינת המעפילים הראשונה לאחר מלחמת העולם השנייה שנתפסה בידי הבריטים, עקב העצמת מאבק הבריטים בהעפלה, שהתבטא בין היתר במעבר מהסתמכות על משמר החופים המנדטורי להטלת סגר ימי על הארץ באמצעות הצי הבריטי. הכוח הבריטי שהוקם לצורך זה (שנקרא Palestine Patrol) היה מקצועי ויעיל. הספינה הבאה – "חנה סנש" – עוד הצליחה לפרוץ את הסגר, אך אחריה החלו הספינות להיתפס בזו אחר זו, ועד לסיום מפעל ההעפלה רק חמש מהן תצלחנה להוריד מעפילים בחוף הארץ מבלי להיתפס ("עמירם שוחט", "שבתאי לוז'ינסקי", "עלייה", "הפורצים" ו"האומות המאוחדות").

### 7.12.8 "חנה סנש"

הספינה נקראה על שם הלוחמת חנה סנש – צנחנית שיצאה אל מעבר לקווי הנאצים בהונגריה, נתפסה בידי הנאצים, נחקרה בעינויים והוצאה להורג בירייה, בהיותה בת 23. הספינה, ששמה המקורי היה Andarta, הייתה ספינת משא מברזל בתפוסה של 250 טון, שהושקה בשנת 1942 והפליגה תחת דגל איטליה. מפקד הספינה היה ישראל חורב (חרקובסקי), המלווה היה אליעזר ערמון (ורש) והגדעוני היה חיים פורת (פרטקין), שכינויו המחתרתי היה "מוסיה".<sup>90</sup> רב-החובל אנסלדו והצוות היו איטלקים.<sup>91</sup> הספינה הפליגה מסבונה (Savona), איטליה ב-14 בדצמבר 1945, עם 252 מעפילים. הגיעה לחוף נהריה ב-24 בדצמבר ועלתה על שרטון בחוף. המעפילים הורדו ופוזרו בקיבוצים געתון ועברון ובמושב שבי ציון, וכשהגיעו הבריטים למקום, החוף היה ריק מאדם. על החוף הוצב דגל עליו נכתב: "הספינה חנה סנש הורדה בעזרת ארגון ההגנה העברית. תהיה ספינה זו בחוף נהריה אחת המצבות לששת מיליוני אחינו ואחיותינו. תהיה זאת תעודת קלון לממשלה הבריטית".<sup>92</sup> דו"ח מפקד הפעולה, שנכתב ב-24 בינואר 1946, מפרט: "בתאריך 12 בדצמבר קיבלנו הודעה מבנימין שחנה הפליגה. המטרה היתה להגיע לחג המולד לחופי הארץ. במשך הזמן נעשו כל ההכנות לבדיקת כמה חופים. בהודעה מבנימין נאמר להקשיב

90 יליד קישינב, רומניה (היום – מולדובה), 1923. עלה ארצה בגיל 6 עם הוריו. התגייס לפלמ"ח בשנת 1941 ועבר קורס אלחוט בשנת 1943. גדעוני גם בספינות "מקס נורדאו" ו"הקדושה". התגייס לצה"ל ושירת בחיל הקשר בתפקידים שונים בגדוד קשר מטכ"ל ובפיקוד צפון, בדרגת רס"ן. היה מנכ"ל מועצת הפרחים. ניספה בתאונת דרכים בשנת 1980. בארכיונו הפרטי, שנמסר בידי אשתו לארכיון לתולדות ה"הגנה", 21 תעודות ואישורי כניסה – על שמו או בשמות בדויים – בהם השתמש במסעותיו באירופה. הוא הופיע בדרכון פולני כחיים גרינברג; היה לו פנקס שירות של חייל בריטי על שם זאב קרופניק; נשא תעודת מסע רומנית ותעודות פליט מהונגריה, פולניה, רומניה, יוגוסלביה ואוסטריה.

91 את"ה 14/227.

92 הדגל המקורי מוצג במוזיאון ההעפלה וחיל הים בחיפה.

לחנה בתאריך 18 בדצמבר. הקשר לא הוקם. בתאריך 21 בדצמבר הוקם הקשר. ההודעה שנשלחה לחנה היתה בזו הלשון: 'אנו מחכים לכם ביום שלישי 25 בדצמבר באחד משני המקומות – נהריה או רידינג. תכינו את סירותיכם לעבודה. תחלקו את האנשים לחמש קבוצות. סימני האורות יהיו אלו ואלו. במקרה שתתפסו בלב ים דאגו שהמלחים ירדו בסירה לחוף. המלווים יישארו על האניה עם העולים. במקרה שהספינה תיתפס בחוף על המלחים והמלווים לרדת לחוף ולהשאיר את העולים לבדם.' ההוראות אושרו על-ידי האניה. כל ההכנות מצדנו נעשו לעבודה ברידינג. נבדקו הדרכים והחוף. הועבר גם הציוד.

בתאריך 23 בדצמבר בשעה 1630 הגיע מברק מחנה, בו היא מודיעה שהמקלט מקולקל ומחוסר אפשרות קשר היא מגיעה לנהריה ביום שני 24 בדצמבר. במשך כל הלילה ניסו להתקשר עם חנה ולא הצליחו. ממנה התקבלו מברקים במשך כל הזמן. בינתיים פרצה סערה מזרחית חזקה אשר שללה מהספינה אפשרות של תנועה רגילה. מהירות הספינה פחתה בהרבה. בשעות הבוקר 24 בדצמבר ירד אוריון סיוור מעל הספינה ומאז ליוה אותה במשך מספר שעות. לאחר זה האוריון עזבה והיה חוזר לבקרה מדי פעם. המברקים שהגיעו מחנה הודיעו על חוסר מים בספינה ועל סערה מתגברת.

במשך כל יום 24 בדצמבר היה הקשר עם חנה חד-צדדי. לפי בקשתה ארגנו שליחת ספינת דיג עם כמה חביות מים... מפאת הסערה ספינת הדיג לא הפליגה. במשך יום 24 בדצמבר עשינו את כל ההכנות לעבודה בנהריה. בשעה 1830 בתאריך 24 בדצמבר נתקבל מברק מחנה, דרך חיפה, בו היא מודיעה שהיא נמצא בחוף סוריה מפליגה לכל חוף באשר לא יהיה. באם תצליח להמשיך כך עד מחר היא תגיע לראש הנקרה בשעות הערב. מספר החולים הולך וגדל.. החלטתי לחזור לחיפה, כי העבודה ממילא נדחתה למחר.... במשך הלילה נפסק הקשר בין חנה לתל אביב בגלל אי הבנת עובדי הגדעון. במשך כל הלילה נסתה תל אביב להתקשר ולא הצליחה. למחרת ב-25 בדצמבר בבוקר חודש הקשר... בשעות הבוקר יצאו אנשי גדעון לנהריה על מנת להקים את הקשר משם. בשעה 1400 הקימו את הקשר עם החוף... ההודעות שהיו מחנה שהיא תגיע בשעה 2300. ביקשתי להודיע שתשתדל להקדים ככל האפשר בשעות המוקדמות בערב... בשעה 1710 הודלקו האורות בקומה העליונה של מגדל המים.

לשאלתי ענתה חנה – היא נמצאת כשמונה מיל מהחוף. בשביל יתר זהו ציינתי לחנה בית עם ארבעה חלונות מוארים אשר עומד על חוף היס. קיבלתי אשור שהם מזהים את אורות הברכה והבית. בשעה 1645 שלחתי להביא את הימאים אשר נמצאו בעברון, כמו כן את משמרות ההבטחה שיתפסו את העמדות בשעה 1830. לשאלתי בשעה 1720 באיזה מרחק חנה מהחוף נתנה תשובה – חמישה מיל. הודעתי במטה שאני יורד לחוף, ושיודיעו לכל הימאים שיגיעו שמיד ירדו לחוף. בצאתי את בית הקשר צעק לי המקשר שיש מברק דחוף, חזרתי ונמסר לי שחנה מודיעה שהיא

נמצאת על החוף על שרטון. רצתי מיד לחוף וראיתי את האניה עומדת מול נחל געתון. באותה שעה לא היה איש שם. המרחק בין האניה לחוף היה כשלושים מטר. צעקתי לאנייה שיתחילו להוריד אנשים בסירות עד שהימאים יגיעו. סירה אחת עם תשעה אנשים בפקוד פורטה [ישראל חורבן] ירדה לחוף. עזרתי לאנשים לרדת והובלתים לתוך השיחים. פורטה בראותו אותי נתעלף מספר פעמים. לאחר שהושבתי את האנשים בשיחים חזרתי שוב לחוף לקבל את הסירה השנייה. הסירה הראשונה בינתיים התהפכה בחוף והתמלאה מים. השעה היתה 1750. הסירה השנייה בזמן שהורדה למים לאחר שהאנשים הוכנסו לתוכה התמלאה מים והחלה לטבוע. התחילו צעקות של אנשים טובעים. בינתיים הגיעו הימאים להציל את הטובעים. חלק הועלה לאניה וחלק הוצא לחוף. הסירה השלישית שהיתה בחוף אף היא הורדה המימה והתחילו לעבוד בה. נתתי הוראה מיד להוריד את המלחים ואת המלווים. לאחר שהן ירדו היו לנו בחוף כ-25 אנשים בסך הכל כולל את המלחים והמלווים.

עקב הסירות הרעועות הפסקנו את העבודה לשם התייעצות. לאחר שהתקשרנו עם בן יהודה החלטנו לנסות להוריד את האנשים בחבלים. הגלים טלטלו את הספינה ובכל פעם קרבו אותה יותר לחוף. סכנת טביעה לספינה לא קמה. הובאו חבלים ונקשרו מן האניה לחוף, וכך ירדו האנשים עד הצואר במים בעזרת הימאים. המרחק בין האניה לחוף הצטמצם בעשרה מטר בלבד. אוטובוסים ומכוניות משא לקחום מיד והכניסום לעברון וגעתון. המלחים, המלווים והמעפילים הראשונים נשלחו עוד בשעה 2000 – שעה לפני העוצר – לקריית חיים.

לאחר גמר ההורדה תלינו דגל לאומי, ועליו היה כתוב באותיות דפוס שם הספינה 'חנה סנשי', הורדה בעזרת ארגון ההגנה העברית. תשמש ספינה זאת אחת המצבות החיות לזכר מליוני אחינו ואחיותנו. 25 בדצמבר 1945.

השעה היתה 2300. עוד באותו לילה אורגנה יציאת האנשים (על-ידי איש הנפה) לסביבת הקריות. כל אנשי הקשר שהשתתפו בפעולה סלקו עוד באותו לילה את כל הציוד ויצאו את הסביבה. כשלושים איש נשארו ללון בשבי ציון ויצאו עם שעות הבוקר למקומותיהם. בשעה 0500 נבדקה הדרך ולאחר שהוברר שאין שום משטרה יצאו האוטובוסים עם העולים לסביבת הקריות למשקים. יש לציין לשבח את 'נוער הפועלי' מנהריה אשר עזרו בפועל להורדת העולים. כמו כן את הנערות שעבדו בקשר ליד המטה.

עד שעה 0700 בתאריך 26 בדצמבר לא ידעה המשטרה על כל הענין. בבוקר טלפן סרגינט הנוטרים לעכו (לפי המוסכם אתי) והודיע לה שאנייה נמצאת בחוף. אז רק הגיע קצין משטרה אשר הוריד את הדגל ולקחו אתו ונסע משם.

הגדעוני חיים פורת מספר: "הסערה גברה ומצבנו היה נואש. בינתיים התקלקל המקלט של הספינה וכל ניסיונותינו לתקנו עלו בתוהו. שידרתי את המבוקש פעמים מספר, בלי אפשרות לקבל תשובה מהארץ. למרבה הצרה, קרה מקרה מצער בפענוח



מברק ובטעות הובן בארץ שהספינה אבדה. ניסיונות שנעשו בארץ לעזור לנו היו ללא הועיל, ומכיוון שהיו בטוחים שקיצנו הגיע, חדלו להאזין לנו. וכאן מסתבר, שעמדה לנו עקשנותה של אלחוטאית אחת בארץ, שהוסיפה לחפש את קריאותינו על גלי האתר: היא תפסה את שידורינו, שהודיעו ללא הפסק על קיומנו ושלומנו... בבוקרו של 21 בדצמבר נתגלה חוף, אך לא ידענו מהו. התחיל ויכוח, אם זאת ביירות או אלכסנדריה, כי ברור היה לנו שהתרחקנו מאוד צפונה... התחלנו להדרים, אחרי כמה שעות של התקדמות דרומה זיהינו את הצוקים המוכרים של ראש הנקרה.... משהתקרבו לחוף, התחיל המקלט להראות סימני חיים קלושים. הצלחתי לקלוט את המברק שהודיע על הקמת תחנת הורדה בחוף נהריה. התקשרנו עם תחנת החוף בנהריה ועם חשיכה התחלנו להתקרב לחוף. זיהינו את סימן הכיוון המוסכם – אורות נדלקים ונכבים מעל למגדל המים. הקשר עם החוף היה תקין. על השאלה מהחוף, באיזה מרחק אנו נמצאים, הודענו: חמישה מיל. לאחר זה באה הפסקת קשר לרבע שעה. כעבור עשר דקות, בשבתי ליד המכשיר, הרגשתי לפתע חריקה בתחתית הספינה. היא נעצרה ונטתה הצידה. היינו 'ישובים' על שרטון בסמוך לחוף. הודענו לחוף שהגענו. אנשינו בתחנה הופתעו, שמרחק של חמישה מילים נגמא במהירות כה גדולה, ירדו אל החוף ולפניהם האנייה נוטה על צידה...גלי החוף היו עזים, ושתי הסירות שהורדנו מהאנייה לשם הורדת מעפילים טבעו מיד... לא הייתה כל אפשרות להוריד את האנשים בדרך זאת... במאמצי הימאים רוכזו חבלים והאנשים הורדו לחוף על ידי חברי הפלוגה הימית, כשהם נעזרים בחבלים... תחת חוטמם של חיילים ושוטרים בריטיים, שהתהוללו בבתי קפה סמוכים לכבוד חג המולד הנוצרי ולא הרגישו בנעשה סביבם.<sup>93</sup>

"האלחוטנית העיקשת" הייתה הגדעונית מלכה רופא, שהשתמשה באות הקריאה עלנ (על נהרות בבל, אות הקריאה שאימצה כששירתה כגדעונית בעיראק), והיא מספרת: "בהתקרב יחנה סנשי קיים אתה חיים [חיים חנוך, בוגר הצבא הבריטי] כמה קשרים סדירים ונערכו ההכנות להורדה בנהריה. לפנות ערב, בקשר רגיל, שידרה האניה: 'משטרה מתקרבת, סוף'. אני שהייתי בהאזנה... פענחתי כמובן את המברק מיד, ושמתי לב שחיים (בתחנה בתל אביב) נפרד מהאניה לשלום, בלי לקבוע שעת קשר נוספת, קרובה יותר, כדרוש לפני הורדה. לא יכולתי לעזוב את התחנה, ונאלצתי לחכות בסבלנות עד שמשה צ'רבינסקי בא. סיפרתי לו את תמיחתי. התחלתי לקרוא לאניה – ללא תשובה. סגרנו את התחנה ונסענו לתחנה ברח' הירקון. מצאנו שהחדר נעול, המכשיר – בסליק והאלחוטן – איננו. התיישבתי לעבוד וקראתי לאנייה כל הלילה. בינתיים התברר שבתחנת 'אבינועם' של חיפה ישבה אלחוטנית טובה (שולה הלפרין) שהאזינה לקשר. היא הבינה שהמשטרה מתקרבת והאניה נתפסה ומסרה

93 השערים פתוחים – אסופת זכרונות, הוצאת קרן הפלי"ם, תשס"א–2001, עמ' 390–393.

זאת לדודיקה שהיה בנהריה (או בחיפה). מישהו בחיפה גם ראה איזו ספינה נגרת – מה שחיוק את המסקנה שהאניה נתפסה. ידיעה זו גם הגיעה לתחנה המרכזת בתל אביב (אבינועם). לפנות בוקר נכנס אלי לתחנה ישעיהו, אלחוטן (מנהל) מן המרכזת בצעקות – למה אינך עונה, אנו קוראים לך, חנה שנש נתפסה, למה את קוראת להם סתם ולא מאזינה לנו? עניתי לו שזה לא נכון והמשכתי להתקשר, ואכן נעניתי מן האניה בשעה הקבועה לקשר רגיל, ואז הסתבר שאמנם נראתה משטרה אך לא התפתח שום דבר... הופיע משה צ'רבינסקי [כרמיל, מבכירי המוסד לעלייה ב'] והתחילו להחזיר לפעולה את כל הכנות ההורדה שנפסקו קודם לכן. אני המשכתי את הקשר עם האניה עד חיסול התחנה.<sup>94</sup>

הגדעוני חיים פורת (פרטקין), הוא "מוסיה", העביר למפקדיו דו"ח מקצועי ארוך ומפורט לאחר הפעולה, ב-3 בינואר 1946. וזו לשונו: "בספינה יחנה שנש' (שם לועזי: אנדרטה) קיבלתי מכשיר אמריקאי צבאי – משדר ומקלט באריזה אחת ונוסף לו גנרטור. המכשיר הוא למתח של 12 וולט. בבדיקה שנערכה בנוכחות ליובה [פלוס, טכנאי] ואנוכי – [המכשיר] עבד בסדר. חסרונו היה, שמסוגל היה לקלוט ולשדר רק בין הגלים: 3800-4600 [קילוהרץ], גלים שהתחנות שלנו בדרך כלל אינן עובדות בהם. ליצחק היה קריסטל [גביש] אחד לגלים אלה: 5580 וזה הגל שנקבע לעבודה ביני – בינו [איטליה] והארץ. מראש היה ברור שהקשר [מן הספינה] עם בנימין [איטליה] יהיה מפוקפק מחוסר קריסטלים נוספים לגלים אלה. לשם כך קיבלתי מקלט נוסף ובו גלים עד 12 מג"ה. את המקלט הזה קיבלתי בערב עלייתי לספינה ובניסיון שנעשה לקלוט בו – הוא לא עבד. בהסכם [העבודה] שקיבלתי מיצחק היו שעות העבודה אתו ב-0730 וב-1430, ועם הארץ מהיום הראשון להפלגה [14 דצמבר 1945] משעה 0200 כל 4 שעות (הסכם מספר 4). בביקורו של יהזקין [יהודה ארזי] יום לפני ההפלגה התפלא לסיודר זה, ולפי דרישתו הודעתי ליצחק שהקשר אתו יהיה ב-2300 וקשרים נוספים למקרה של אי הצלחה ב-0300 ו-0500.

בליל ההפלגה הראשון התקנתי את האנטנה והמשדר לא התכוון, והניאון [נורת ביקורת לשידור] לא בערה. חששתי לקלקול, אולם לאחר תמרונים שונים וביקורת של חוטי האנטנה וקיצורה ל-6 מטר, התכוון גל העבודה בקושי. ברשותי היו שלוש בטריות [מצברי רכב] אשר כפי שהתברר בבדיקה מקרית – רק אחת הייתה מלאה לגמרי. על-ידי המומחה שעלה אתי לספינה [הטכנאי ליובה] הותקן צירגיר [מטען] וניגשתי למילוייה של הבטריה הריקה. וולטמטר לא היה לי וכאשר ניסיתי על-ידי מנורה של 12 וולט אם הבטריה מלאה [לזוודא שהמצבר טעון] – היא נשרפה עם החיבור הראשון; מזה הסקתי מסקנה כי הבטריה מולאה יתר על המידה וכי הצירגיר פועל. המתח בספינה היה 115 וולט. בלילה הראשון לאחר ההפלגה שמעתי יפה את

יצחק [איטליה], אך מרוב הפרעות לא יכולתי להבחין באם שמע אותי. לאחר תשובתי הוא נעלם (ושוב לא שמעתי). כפי שהוסכם בינינו המשכתי לשדר ב־צ.ד. [שידור ללא מענה, כיום מכונה 'פוקס'] בשלושת הלילות הראשונים בחופי איטליה בשעה 2300, ובשאר הימים בשעות הרגילות לפי ההסכם, לאחר שהודעתי שלוש פעמים על שינוי הזמנים. כך נסענו בלי קשר ובלי לדעת האם שומעים אותנו – שמונה ימים. לפי ההודעה צריך היה להתחיל הקשר עם הארץ שמונה ימים לאחר ההפלה, ב־21 לחודש ובקשר הראשון בשעה 0200 שמעתי את הארץ חזק, בליווי הפרעות איומות של תחנות חזקות שהיו שוברות את הגל מבלי אפשרות להבחין במה המדובר. במקום שתהיה בגל 5580 – לפי ההסכם – מצאתיה [את השידור מהארץ] ב־5480 ובמקלט הזה זה היה קרוב ל־3 ס"מ [מרחק על הסקאלה]. ברור היה לי ששומעים אותי ונרגעתי באשר לחששותי בדבר המשדר. הקשר נגמר באותה השעה ולא החלפנו ידיעות.

הקשר המסודר הראשון היה בשעה 0600 באותו יום, וקיבלנו את מברק הברכה ובקשת פרטים על הספינה [הארץ הייתה שולחת ברכה, בנוסח 'ברוך בואכם לארץ ישראל וכו' ומבקשת פרטים: מי המלווים, מיקום הספינה, מספר המעפילים ושיוכם המפלגתי, מידע על מלאי מים, מזון ודלק]. הקשר קיים בכל שעות ההסכם, זאת אומרת כל 4 שעות. לדעתי, זה נגד כל חוקי הקונספירציה [כי שידור ממושך מאפשר איכון הספינה] והתפלאתי על הדבר, מאחר וקיבלתי הוראה מהזקן [יהודה ארזי] על מינימום של עבודה [לשדר מעט ככל הניתן]. הודעתי על מצב המים, על מיקומינו, ובקשה להודעות על סיכוי מזג האוויר. בימים 21-22 לחודש העבודה הייתה כתיקונה, על אף ההפרעות האיומות מצד תחנות זרות. כל החומר הגיע ואושר [על-ידי התחנה בארץ].

בתכניתנו היה להגיע ביום ב' – ערב חג המולד – וביקשנו תשובה סופית על מקום [חוף ההורדה] והיום, ב־23 לחודש, בקשר של 1100 המקלט הפסיק לפעול לפתע. את ההודעה, כי שוקלים את מקום ההורדה והאישור לפריקה ב־24 לא קיבלתי. אני מוכרח לציין כי חיכיתי לתשובה 3 קשרים. בקשר של 1300 הודעתי ב.צ.ד. על קלקול המקלט ועל החלטתנו [בספינה] להגיע לנהריה. טיפלתי רבות במכשיר והחלפתי כמעט את כל המנורות. לא היה לי חשש שהאנטנה לא בסדר מכיוון שהמשדר המשיך להתכוון, אמנם חלש מאוד. ניסיתי להחליף את הבטריות והתברר ששתי הנותרות התרוקנו לגמרי. ברור היה לי שלא זו הסיבה. בספינה היה בחור שעבד שלוש שנים בתיקון מכשירים בצבא האדום ולמרות התנגדותי להביאו לבדיקה, הסכמתי לאחר הפצרותיו של יונה [מפקד הספינה]. השיקול להתנגדותי היה פשוט – אם זה למצוא את הקלקול הרי הוא מיותר, ואם לתקן – הרי אין מכשירים ותנאים שדרושים לכך. לאחר שפתחתי את המכשיר התברר לי, שידיעותי קלושות מאוד ולא נתתי לו לטפל במכשיר. המשכתי לשדר בכל שעות ההסכם. ב־24 לחודש גילינו אווירון [בריטי]

וברור לי שהבחין בעבודה [בספינה]. לאחר שידולים פרימיטיביים [טלטול המקלט, דפיקות על המקלט] שמעתי על כל הסקאלה [של המקלט] 2 תחנות בלבד – אחת מהן הייתה שלנו. אפשרות הקליטה הייתה על אנושית, ועל זאת תעיד בוודאי העובדת [במרכות בארץ]. על החומר שנשלח חזרו מספר פעמים עד שהייתי מצליח לקבלו, אולם כל החומר שנשלח נתקבל ואושר.

בקשר של הערב – לאחר ההודעה על יציאת ארבע סירות המשטרה – קיבלתי הוראה להודיע על התקרבות [סירות] המשטרה והפסקת הקשר [כדי שהספינה לא תתגלה]. למחרת חודש הקשר הרגיל. מ־0800 [25 בדצמבר] קיבלתי הודעה להתקשר עם תחנת לדא, בשעה 1100. חיפשתיה ולא מצאתי, והתקשרתי שוב עם תל אביב. זו חזרה והודיעה לי להתקשר שוב ל־לדא ב־1400 וכך התחיל הקשר עם תחנת החוף [בנהריה]. שמעתי אותה די חזק ונקי. הגענו מוקדם מול חוף נהריה ועם האטת קצב הנסיעה התקדמנו דרומה; קיבלנו הודעה על מקום הירידה המדויק וסימני הזיהוי. ב־1530 פנינו לעבר נהריה, והקשר היה כל שלושת־רבעי השעה. החשיך. לשאלת החוף מה [אנחנו] מזהים – ניתנה תשובה מספקת [שלנו]. בשעה 1600 נקבע קשר לעוד 15 דקות וכשיצאתי לגשר, ראיתי לתימהוני הרב את המגדל [מגדל המים של נהריה] בכל גודלו. קראתי קריאת השתוממות: אנו ליד החוף! ורצתי מיד למכשיר לנסות ולהתקשר כי חשבתי שרואים אותנו [מן החוף]. באותו רגע שמעתי את החריקה הראשונה בתחתית ואת תמרונים המוטור... [הספינה עלתה על שרטון בחוף]. הודעתי על האזנה בלתי פוסקת: קשל... קיבלתי הוראה [מן החוף] שעל המכשיר וחבר העובדים לרדת לחוף ועל סיום הקשר. ארזתי את המכשיר וכל הנלווה אליו בשמיכה. את האקדחים הכנסתי לתיק והודעתי לסירה שתחכה עד שאגמור להעביר את החפצים... הורדתי את האנטנה וזו הושלכה לים, קשורה לחתיכת ברזל. ירדתי לסירה ועליתי לחוף.

בסיכום ברצוני להוציא מספר מסקנות: (א) לא הייתה ביקורת מספקת על הבטריות. (ב) יש לצייד את העובד בוולטמטר. (ג) אין לצאת במכשיר קשר מפוקפק עם קריסטל [גביש] אחד. (ד) רצוי והכרחי להוסיף מקלט רזרבי, גם עבור השמעת מוסיקה לנוסעים לכיסוי המשדר [השמעת מוסיקה בספינה כאשר האלחוטן קולט ומשדר במורס והרעש נשמע]. הנוסעים ידעו על קיום המכשיר. (ה) הכרחי מקשר בין העובד לבין המלווים האחראי [המפקד] שמקומו על הגשר ולא בקבינה ליד המכשיר. (ו) על אחד המלווים להישאר בספינה ולהוריד את החפצים והמכשירים במידה מכסימלית: מכשירי הנביגציה וחפצי מלווים. (ז) את ההוראות המדויקות בקשר לעבודה בפריקה [הורדת המעפילים] יש לתת מהיום הראשון של הקשר. (ח) כל השעות בדו"ח בגמי"ת [גריניץ מין טיים].

ערב חזרת הצוות האיטלקי לאיטליה נערכה לכבודו מסיבה צנועה בבית אורן, ורב־החובל האיטלקי, אנסלדו, נשא נאום: "אני מודה לכם על כי הזמנתם אותנו למסיבה

זו. קבלו נא ברכתנו, ברכת אחים, בשם איטליה החדשה, אף כי גם בקודמת לא הייתה אנטישמיות. את עבודתנו עשינו אמנם בשכר, אך בעד כסף בלבד לא תיעשה מלאכה כזאת. אכן נתחזקה הכרתנו עוד יותר, לאחר שראינו את מי אנו מובילים – ממש ניצולים ממוות. גם לכם הזכות להיות עם עצמאי לחוף הים התיכון, ים גדול זה, שצריך להיות ים שקט. אקווה לשוב אליכם פעמים רבות ולא בספינה רעועה, אלא באניות מלאות מעפילים”<sup>95</sup>.

השיר הבלתי נשכח של המשורר נתן אלתרמן, “נאום תשובה לרב חובל איטלקי אחר ליל הורדה”<sup>96</sup>, נכתב בהשראת דברים אלה:

עֲנִינִים עַל רְאִשֵׁינוּ, הָרוּחַ אֵיטָן.  
הַמְּלֵאכָה נַעֲשֶׂתָהּ, חַי שְׁמַיִם!  
נָרִים כּוֹס, קַפֵּיטָן, שֶׁל בְּרֻכָּה, קַפֵּיטָן.  
עוֹד נָשׁוּב נִפְגָּשׁ עַל הַמַּיִם.

אֲלֻמוֹנִית, קַפֵּיטָן, הִיא הַדֶּרֶךְ הַזֹּאת,  
וּבְלוֹיִדִים אֵינָה מְפָרֶסֶמֶת.  
אֶךְ אִם אֵין הִיא כִּיּוֹם רְשׁוּמָה בַּמִּפּוֹת,  
בְּהִסְטוֹרִיָּה אוֹלִי הִיא נִרְשָׁמֶת.

עַל הַצִּי הַלְזָה, הָאֶפֶר, הַקָּטָן,  
יִסְפֵּר עוֹד בְּשִׁיר וְרוֹמָנִים.  
יִתְכַן כִּי בָּהּ, קַפֵּיטָן, קַפֵּיטָן  
יִקְנָאוּ עוֹד הַרְבֵּה קַפֵּיטָנִים.

אֶת עֲמַל בַּחוּרֵינוּ סוּד-לֵיל יַעֲטֵף,  
אֶךְ עֲלֵיו נִבְרָךְ כְּעַל לָחֶם.  
הֵן רְאִיתָ כִּי צִד מְסַפֵּינּוֹת אֶל הַחוּף  
הֵם נוֹשָׂאִים אֶת עַמָּם עֲלֵי שִׁכְמָם.

לְחַיֵּי זֶה הַלֵּילָה הַקָּר וְאֵיטָן!  
לְחַיֵּי הַסְּכּוֹן וְהַפֶּרֶךְ!  
לְחַיֵּי הַסְּפִינּוֹת הַקָּטָנוֹת, קַפֵּיטָן!  
לְחַיֵּי הַסְּפִינּוֹת שֶׁבְּדֶרֶךְ.

95 דב בן-ישי, מצגת העפלה – אניות בלתי לגליות, תקופה שלישית, ינואר 2013, ראו <http://www.slides.co.il/zoom.php?id=9419&tab=download>, עמ' 76.

96 נתן אלתרמן, הטור השביעי, הוצאת הקיבוץ המאוחד, תשל"ז 1977, כרך א', עמ' 97-99.

ולחיי בחורים שקבלו הפקוד  
ובאפל כונו את השיט,  
למועד הנכון, למקום היעוד,  
בלי מצפן ומפה, בליל ציד.

גם בהם יספר עוד ספור מסים,  
כי רואים גליי־ים ורקיע  
איך עומדים הם בקרב־טרפליגר של העם  
על ספינה בודדה – שתבקייע!

עננים על ראשינו, הרוח איתן.  
המלאכה נעשית, חי שמים!  
גרים כוס, קפיטן, של ברכה, קפיטן.  
עוד נשוב נפגש על המים.

יום יבוא – ואתה בזוית של פנדק  
תשב, סב, על בקבוק של קיאנטי.  
ותחקה ותירק חתיכה של טבק  
ותאמר – כן, חברה, זקנת.

כן, ראיתי רבות בעולם העגל,  
אך אזכר עוד, חי סנטה מריה,  
איך נרטבתי בחשך כמו תרנגול,  
אותו לילה על חוף נהריה.

ונספר לך אז כי פתוחים השערים.  
כבר מזמן נפתחו, חי שמים!  
ופתחה אותם זו חברת הנערים  
שעמדה אותו לילה במים.

אז תצחק: לא עזרו אניות־המשחית,  
לא השפיע הרדאר אפלו!  
ותסים את פסוקך בקללה איטלקית...  
וחוצות הנמל יאפילו.

כה יהיה! ולכן, אל מול רוח איתן –  
לחיי הסכון והפרך!  
לחיי הספינות הקטנות, קפיטן!  
לחיי הספינות שבדרך!

## 7.13 שנת 1946

## 7.13.1 "אָנצו סְרָנִי"

הספינה נקראה על שמו של אנצו חיים סרני, סופר, ממייסדי קיבוץ גבעת ברנר ומעמודי התווך של המוסד לעלייה ב' (היה שליח המוסד באירופה, מצריים ובגדאד), שצנח בשנת 1944, במסגרת הצבא הבריטי, בצפון איטליה, נשבה בידי הנאצים ונרצח במחנה דכאו בנובמבר 1944, בשם הכיסוי קפטיין סימון ברדה.

הספינה היא תחילת המגמה של מעבר לספינות העפלה גדולות פי כמה מהספינות שפעלו עד אז, כדי להעצים את האפקט התעמולתי והלחץ על השלטונות הבריטיים. הספינה, ששמה הקודם היה Rondine, הייתה ספינת משא מעץ עם מנוע דיזל, בתפוסה של 550 טון, שהושקה בשנת 1944. מפקד הספינה היה זלמן פרח, המלווה היה גד לסקר והגדעוני היה גרשון עציון, שכינויו המחתרתי היה "חנוך". רבי-החובל והצוות היו איטלקים.<sup>97</sup>

הספינה הפליגה ב-7 בינואר 1946 ממעגן דייגים קטן, ואדו ליגורה (Vado Ligure), ליד סבונה, איטליה, עם 900 מעפילים, וביניהם – קבוצה של ילדי סלבינו.<sup>98</sup> הבריטים ידעו על הפלגת הספינה, מטוס בריטי איתרה ב-17 בינואר בשעה 0700 אחרי חיפושים שנערכו מספר ימים והפנה אליה את המשחתת HMS Talybont. הספינה נתפסה בידי המשחתת בים הפתוח, מחוץ למים הטריטוריאליים של הארץ, ב-17 בינואר. הספינה הובלה לחיפה והמעפילים נעצרו ונכלאו בעתלית.<sup>99</sup>

תגובת היישוב לתפישת הספינה הייתה פיצוץ הראדאר הבריטי בכרמל הצרפתי בידי "תנועת המרי העברי" – באמצעות פלוגה א' של הפלמ"ח – בפברואר 1946. בספינה הותקן מכשיר קשר מתוצרת עצמית של רענן (רני) רובינשטיין. חילופי המברקים מעידים על קשר תקין עם הספינה במהלך ההפלגה. עם השתלטות הבריטים על הספינה, הושלכו לים מכשיר הקשר וכתב הסתר. המפקד והגדעוני נטמעו בקרב המעפילים והועברו עמם למעצר בעתלית.

97 את"ה 14/503.

98 ילדים יהודיים יתומים ניצולי שואה, שחיילי הבריגדה היהודית איתרו ואספו אל מחסה ארעי בעיירה סלבינו בצפון איטליה, שם טיפלו בשיקומם. חלקם העפיל לארץ בספינות "כתריאל יפה" ו"חיים ארלוזורוב".

99 מאחר שהספינה נתפסה בים הפתוח, מחוץ למים הטריטוריאליים, הורה בית המשפט המחוזי לשחררה. צוות של הפל"ם השיט את הספינה חזרה לאיטליה ביולי 1947.

### 7.13.2 "וינגייט"

הספינה נקראה על שמו של "הידיד" – מייג'ור גנרל (אלוף) צ'ארלס אורד וינגייט – קצין בריטי, אוהד הרעיון הציוני, שבעת שירותו בארץ בשנים 1936-1939 סייע ליישוב בלחימה בכנופיות הערביות ובפיתוח תפיסת לוחמת גרילה.

הספינה, ששמה הקודם היה Noris, הייתה ספינת משא עם שני תרנים, מפרשים ומנוע דיזל, בתפוסה של 180 טון, שהפליגה תחת דגל איטליה. מפקד הספינה היה דוד בן-חורין, המלווה הנוסף היה אריה ויצמן והגדעוני היה אברהם רייס. רב-החובל והצוות היו איטלקים.<sup>100</sup>

הספינה הפליגה ב-14 במרץ מהאי פלסטרינה (Pellestrina) במפרץ ונציה עם 236 מעפילים. הספינה הייתה אמורה לעגון בתל אביב בליל ה-25 במרץ, אך נתגלתה בידי מטוס בריטי ב-25 במרץ בשעות הבוקר, יורטה בידי המשחתת HMS Chevron, נתפסה ב-26 במרץ 1946 אחרי מאבק והובלה לחיפה. המעפילים נעצרו בעתלית. המלווים נטמעו בקרב המעפילים, נעצרו במחנה עתלית, ונחלצו משם בדרכים שונות.

מכשיר הקשר בספינה היה "משדר רני", מקלט BC-312 שבתוכו הותקן משדר בידי רענן (רני) רובינשטיין. מכשיר הקשר וכתבי הסתר הושלכו לים כאשר הבריטים השתלטו על הספינה.

ריבה קרמובסקי, לימים אשתו של אברהם רייס, הייתה בין המעפילים.

בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**8 מרץ 1946, שעה 1100, למריו** [הגדעוני משה ירושלמי], **עלן** [הגדעונית מלכה רופא], **תרצה** [הגדעונית חיה הילדסהיימר] **מארצי:** "כדי לא להפריע לעבודת הרשת, תוקם עם זאת הספינה הראשונה תחנה נפרדת שתטפל בספינות. בימים הקרובים נערוך שידור ניסיון, עד כמה שהדבר אפשרי – יש לקלוט שידור זה במקלט היוצא ולסמן מקומנו..."

**22 מרץ 1946, שעה 2120, ל"וינגייט" מארצי:** "בכל שעת קשר אתה חייב להודיע מקומך ומהירות..."

**24 מרץ 1946, שעה 1700:** "מי התחנה הקוראת 'דנד' וקבוצות לפי השיטה שלנו. האין זאת תל-חי?"

**24 מרץ 1946, שעה 1900:** "דנד לא שלנו. באם היא קוראת לנד היא תחנה שלנו באיטליה. שם תל חי 10F, לנו היא קוראת בשם פשט. האם "דנד" הייתה תחנה בריטית מתחזה?"

**25 מרץ 1946, שעה 1015: לארצי מ"וינגייט":** "רוצה להטעין את הסוללות במשך חצי שעה. לא אאזין לך אך אם יהיה צורך אפתח בקריאה."



הגדעוני אברהם רייס העביר למפקדיו דו"ח מקצועי ארוך ומפורט לאחר הפעולה, ב-1 באפריל 1946, וזו לשונו: "1. המכשיר – מדוגמה סטנדרטית הנבנית במעבדת בנימין [איטליה] עבור הספינות. פרוט המכשיר: (א) מקלט איטלקי: 'דוקטור', 5 מנורות, לכל הגלים, ל-12/24 וולט, זרם ישר. (ב) משדר בעל שתי מנורות (6L6, 807) הגבישים מ-5-8 מג"ס. (ג) פאוואר יוניט [ספק כוח] שהוכן מי"מיק 19 ל-12 וולט זרם ישר בעל שני רוטור טרנספורמרים ל-230 ו-500 [וולט]. (ד) אוזניות, מפתח, מנורות רזרביות, פיזים, גבישים, כלי עבודה וכל הקומפלט ארוז בארגז עץ נוח לטלטול. 2. מקום העבודה – תא קטן ששימש מקודם מחסן פרודוקטים והכניסה אליו דרך תאי המגורים שלנו ולא מבחוץ. 3. מקור הזרם – שש סוללות [מצברים] ל-6 וולט סודרו ליד הסוללות של המכונה. קו מיוחד [חיבור חשמל] סודר למקום העבודה עם אפשרות טעינה מיוחדת שמאפשר עבודה בלתי פוסקת. ארבע סוללות היו בטעינה ושתי סוללות בעבודה. החלפת סוללות על-ידי שלטרים [מפסקים]. 4. הקמת התחנה – ב-14 במרץ [1946] לאחר ההפלגה [אי אפשר היה להכין התחנה בנמל היציאה האיטלקי] בגלל סערה אי אפשר היה בבוקר למתוח את כל האנטנה, ולכן הוקם הקשר הראשון עם מריו [זיק, הוא משה ירושלמי, באיטליה] רק בערב של אותו יום, לפי ההסכם. קשר יעיל הוקם רק לאחר יומיים, בגלל אי הבנה מצד העובד [באיטליה]. קשר ראשון עם הארץ ב-15 למרץ. העבודה הסדירה סבלה במידה מסוימת בגלל ליקוי של משדר בארץ, והודעת על כך מיד – אך לא שמו לב לזה במידה מספקת. אפשר היה לשמוע את הקול החזק למדי, אך לא יכולתי להבחין בנקודות. הדבר תוקן רק לאחר שהגיע המשדר, וגם כן לא באופן מוחלט. לי היו בימים האחרונים קשיים בגלל מקלטי, שסבל מתנודות, אך תיקנתי את הדבר ביום האחרון [26 במרץ]. בלילה לפני ליל ההורדה [25-26 לחודש] לא הצליחו להתקשר בגלל הפרעות חזקות. הופעתי בכל שעה לפי ההסכם, וגם שמעתי את קריאות הארץ, אך אותי לא שמעו. הקשר חודש רק בשעה 0400 גמ"ת [26 מרץ]. לאחר שעה גילה אותנו האויב [הבריטים] ואז פעלנו בלי הפסק עד להפסקת הקשר בשעה 2115 גמ"ת. הפקודה לחסל את התחנה ניתנה בשעה שניסו [הבריטים] לעלות לספינה. 5. הערות – בנסיעה זו הוקם קשר יעיל בשעות היום הרבה יותר מאוחר מאשר בנסיעות הקודמות. ייתכן שהדבר נגרם על-ידי מצב אטמוספרי מסוים. מציע להוסיף לשעות 0600-1100-1400-1800 לפי הסכם נעמן [תחנת האלחוט בתל אביב], את השעה 0400 גמ"ת, שנחה מאוד להתקשרות במרחקים גדולים. בשעה 0600 גמ"ת אי אפשר כבר להתקשר."

"ההגנה" נערכה ל-"ליל וינגייט" – הפגנת כוח פומבית של כוח המגן העברי – במטרה להוריד בכוח בתל אביב את מעפילי הספינה בלילה בין ה-25 ל-26 במרץ. הכוחות התארגנו בשלוש חגורות מהחוף ומזרחה: את ה"חגורה" המזרחית ביותר איישו אנשי פלמ"ח ותפקידם היה לחסום את הכבישים המובילים למרכז העיר, על מנת למנוע

מהבריטים להחיש תגבורת למקום; את החגורה המרכזית איישו בעיקר אנשי חי"ש ובחגורה הצמודה לחוף הוצבו אנשי פלמ"ח ופל"ים, שתפקידם היה להוריד את המעפילים מהספינה לחוף. בנוסף הוצבו בנקודות כינוס בעיר אנשי גדנ"ע וחי"ם שהיו אמורים ליצור המון בתוכו ייטמעו המעפילים עם הורדתם.

הגדעוני חיים פרידלנדר, שהיה אז קצין קשר של חיל המשמר בתל אביב, תכנן עם יגאל אלון, מפקד המבצע, מערך קשר, שהיה מבוסס על רצים (צעירים עם אופניים) ושימוש בחנוכיה שעל מגדל המים ברחוב מזא"ה (תאורה בלילה, דגל אדום ביום) למתן פקודה להתחלת הפעולה ולפקודת הנסיגה.<sup>101</sup>

הבריטים הבחינו בתכונה יוצאת דופן וחשו שדבר מה עומד להתרחש. במשך הלילה נתקלו כוחות צבא ומשטרה בריטים באנשי ה"הגנה" במספר נקודות חסימה. ההיתקלות החמורה ביותר אירעה בפנית הרחובות מרמורק ויהודה הלוי (היום – רחוב אבן גבירול). משוריין בריטי שסייר סביב שרונה הבחין בפעילות החשודה, וכשהתקרב פתחה עליו באש חוליית ההגנה שהתבצרה במרפסת הבית הסמוך, בפיקודה של חברת הפלמ"ח, ברכה פולד, בת ה-19. כוח בריטי מהמחנה הסמוך נועק לעזרת המשוריין. בחילופי האש נפצעה ברכה פולד אנושות, נלקחה על-ידי הבריטים לחקירה במשטרת יפו, ולאחר החקירה נלקחה לבית החולים הממשלתי ביפו, שם נפטרה מפצעייה לאחר זמן קצר.

### 7.13.3 "תל חי"

הספינה נקראה על שם היישוב תל חי, בו התחולל הקרב המפורסם בשנת 1920 שבו נפלו יוסף טרומפלדור וחבריו.

הספינה, ששמה הקודם היה Asya, הייתה ספינת משא טורקית עם מנוע דיזל בתפוסה של 500 טון, שהושקה בשנות ה-20 והפליגה תחת דגל טורקי. הספינה עסקה בהובלת תבואה ובקר בים התיכון. מפקד הספינה היה ישראל רותם, המלווה היה חיים מילר והגדעוני היה יואש צידון (צ'אטו), שכינויו המחתרתי היה "מתי". רב-החובל היה יווני והצוות היה טורקי.<sup>102</sup>

הספינה הפליגה ב-17 במרץ 1946 מנמל לה-סיוטה (La Ciotat), צרפת, עם 736 מעפילים. הספינה נתפסה בידי המשחתת הבריטית HMS Chequers סמוך לחופי הארץ, ב-26 במרץ, נכנעה ללא התנגדות, על פי הוראות הנהגת היישוב, והובלה לחיפה. מכשיר הקשר וכתבי הסתר הושלכו לים והמלווים נטמעו בקרב המעפילים. הגדעוני יואש צידון התחפש למעפיל דתי, הדביק לעצמו פאות, חבש כובע קסקט והרכיב משקפיים עבות, כדי שהצוות הטורקי, שסייע לבריטים, לא יזהה אותו, נחקר

101 את"ה 114/16.

102 את"ה 14/503.

בידי הבריטים, הובל לעתלית, שם נמלט למחרת כשהסתתר במשאית שהובילה ירקות למחנה.

זו הייתה הספינה הראשונה, אחרי מלחמת העולם, שיצאה מנמל צרפתי.

בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**15 מרץ 1946, שעה 1500, לארצי מסידני [צרפת]:** "אהובה [תל-חי] מתכוננת להפליג, שלחו הוראות מדויקות במקרה שגדעון חולה [במקרה שלא יהיה קשר תקין]".  
**20 מרץ 1945, שעה 0815, לארצי מדרורה:** "את תל-חי שמעתי הבוקר והיא לא שמעה אותי."

**20 מרץ 1946, שעה 1600: לארצי מעלנ [הגדעונית מלכה רופא]:** "הבוקר הקימותי קשר עם תל-חי. טבת ואשור ההתקשרות במברק רצוף ממתיה [הגדעוני יואש צידון (צ'אטו), על סיפון תל-חי]. העברתי לתל-חי את כל הודעותיכם וכן את ההצעה להעברת העולים מוינגייט. מתיה מבקש שתקראו לו מחר בשעה שש גמת בגל 6890. הוא יענה בגל קרוב ל-6600. שומעים אותה חזק. עד הקמת הקשר ביניכם אהיה המקשרת ביניכם..."

**20 מרץ 1946, שעה 1810, לארצי ועלנ ממתיה:** "לא קיימתי קשר בגלל שגאיה בבנין האנטנה והספקת החשמל. תקנתי את אשר יכולתי. גם המקלט לא טוב."

**22 מרץ 1946, שעה 1935, לארצי מעלנ:** "אני חוזרת: המקלט והספקת הזרם בתל-חי אינם בסדר. הקשר האחרון אתו היום בשעה שבע. אל תציפו בחומר. לא קבל אף תזכיר אחד. מנסה להקים קשר בין תל-חי לבנימין [איטליה] מחר. האנשים טרם חזרו מפריז. תחנת פריז מקולקלת. כבר הודעת לכם כי המכשיר בתל-חי אינו ניתן להשמדה. לא יבוא בחשבון קשר עד לרגעים אחרונים כי עליהם לחתום את החדר."

**23 מרץ 1946, שעה 2140, לסידני-עלנ מארצי:** "א. הודיעו אם אפשר עוד הערב תיאור מפורט של תל-חי. מראה חיצוני, תרנים, ארובות, צבע ועוד. ב. האם זכור לך אם הועברה לתל-חי הוראתנו על מקום ההורדה ומה המקום שעליו נמסר לתל-חי לאחרונה. ג. תסבירו היטב את ענין החתמת תחנת האלחוט ומה יקרה אם לא נקיים את הסדר המקובל באיזה נזק כרוך הדבר."

**25 מרץ 1946 שעה 1330, לארצי מ"תל-חי":** "לא קיימתי קשר כי הסוללות לא בסדר. מיישר הזרם נדלק ורצועות הדינמו נקרעו. כמו כן מנוע הדינמו לא בסדר. תיקנתי."

**25 מרץ 2016, שעה 1614, לארצי מ"תל-חי":** "לא שומע את עלנ. הודיעו לה את הפסקת הקשר סופית. וברכות חמות."

**26 מרץ 1946, שעה 1155, לארצי מ"תל-חי":** "מפתח נשבר. חגורת המנוע חלושה. איני יכול לקיים קשר בלתי פוסק..."

**27 מרץ 1946, שעה 0730, לארצי מ"תל-חי":** "יש חשש שנתגלנו ע"י אוירון."

27 מרץ 1946, שעה 0740, ל"ת-חי" מארצי: "... תקצרו בשידורים...."

27 מרץ 1946, שעה 0915, ל"ת-חי" מארצי: "טקסטים נעבוד כסיסמא בלי שינוי."

27 מרץ 1946, שעה 0945, ל"ת-חי" מארצי: "א. מעתה עליך לקיים האזנה בלתי פוסקת. ב. מה מצב המכשיר להספקת חשמל. ג. הודיע בכל קשר בקיצור על האוירון." על הודעה זו נרשם: "לא הועבר".

27 מרץ 1946, שעה 1030: "נשמעה קריאה אחת מתל-חי ונעלמה."

מכשיר הקשר נבנה בידי יואש צידון, על בסיס שתי שפופרות 807 במקביל. סערה במהלך ההפלגה קרעה את האנטנה, ובעזרת אחד המעפילים, שטיפס על התורן בעת הסערה, היא חוברת מחדש. בחדר האלחוט פרצה שריפה, ייתכן – מעשי ידיו של הצוות הטורקי.

הגדעוני יואש צידון (צ'אטו) מספר: "לאחר שעברנו את מיצר בוניפציו נתקלנו בסערה קשה, שעוצמתה עשר... המעפילים היו אומללים, סדורים ב'ערימות' מעל גבי המיטות־אלונקאות שלהם, קומה מעל קומה, בתא המטען שפתחו היחיד כלפי מעלה, הם סבלו מאוד ממחלת ים ומחוסר אוויר... גיהנום של אנית מעפילים בסערה... הרוח קרעה את האנטנה מקצה אחד התרנים והחוט החל להצליף בסיפון. לא הצלחתי להסתדר לבד, כי היה צורך לחבר אותו שוב בין שני התרנים. לטפס על תורן בזמן סערה, אין זה דבר פשוט כלל וכלל. בעודני חוכך בדעתי מה לעשות, ניגש אלי בחור כבן 17, נמוך קומה, רחב גרם ובעל־ידיים שריריות, ופנה אלי ביידיש־גרמנית 'אני רואה שאתה זקוק לעזרה שם למעלה'. רציתי לומר לו שאני בן 19 וזה מסוכן מדי לילדים בני 17, אבל הוא קרא את מחשבותי: 'אל תדאג', אמר, 'אני מטפס כמו חתול, וחוף מזה אם אפול, כבר לא נשאר איש שיצטער עלי. שמי שלמה'.... האנטנה תוקנה, הסופה נרגעה... ההפלגה נסתיימה מול נמל חיפה, שם יורטנו על־ידי כוח ימי בריטי. ההוראה שקיבלנו ברשת... הייתה להיכנע ללא התנגדות... אני התחפשתי לבחור דתי. הייתה לי שפעת שיער ארוך. נטלתי קווצת שערות מכל צד, משכתי אותן במרגרינה ומשכתי לי פאות לצד האזניים. את הראש כיסיתי בקסקט. אחד המעפילים, שראיתו היתה חלשה מאוד, השאיל לי משקפיים בעלי עדשות עבות... קצת גיבנת, הליכה לא בטוחה (זה היה קל, בגלל המשקפיים), ועשיתי עצמי מסכן, עד כדי כך שהטורקים [אנשי הצוות] שעמדו לצד הבריטים ליד כבש האנייה לא זיהו אותי. חיל אנגלי עזר לי לעלות לאוטובוס שעמד להביאנו למחנה המעצר בעתלית.... כשהגענו לעתלית... ראיתי שפורקים למחסן משאית עם ארגזי עגבניות... קפצתי עליה והפכתי לסבל, העוזר בפריקה. לאחר־מכן עזרתי להעמיס את הארגזים הריקים, כשאני בונה אותם מעלי כארמון דומינו... נהג המשאית היהודי היה בהלם כששמע תוך כדי נסיעה חזרה לחיפה דפיקות חזקות מהארגז. ירדתי ואמרתי יפה תודה..."<sup>103</sup>

#### 7.13.4 "מקס נורדאו"

הספינה נקראה על שם מקס נורדאו, מנהיג ציוני ידוע, אבי רעיון "יהדות השרירים" (להחזיר ל"יהודי הגלות" את תדמית "היהודי הלוחם") ויוזם המהלך (שלא יצא לפועל) להביא בשנת 1920 לארץ ישראל 600,000 יהודים מאירופה.

הספינה, ששמה הקודם היה Smyrna, הייתה ספינת עץ עם מנוע דיזל שהושקה בשנת 1907 בתפוסה של 740 טון שהפליגה תחת דגל יוון. מפקד הספינה היה אליעזר ערמון (ורש) והגדעוני היה חיים פורת (פרטקין), שכינויו המחתרתי היה "מוסיה". רב-החובל והצוות היו רומנים.<sup>104</sup>

הספינה הפליגה מקונסטנצה, רומניה, ב-7 במאי 1946, עם 1,666 מעפילים (מספר שיא מאז חודשה ההעפלה אחרי מלחמת העולם. הצפיפות בספינה הייתה בלתי נסבלת). ב-13 במאי איתר אותה מטוס בריטי, והמשחתת הבריטית HMS Jervis יירטה אותה. סמוך לחופי הארץ, במרחק 2.6 מילין מהחוף, עצרה אותה המשחתת בירי מתותחי 20 מ"מ מעל לחרטומה. הספינה ניסתה להתחמק אך התנגשה במשחתת. צוות השתלטות בריטי השתלט על הספינה שנכנעה ללא התנגדות, על פי הוראות הנהגת היישוב, והובלה לחיפה. מכשיר הקשר וכתבי הסתר הושלכו לים והמלווים נטמעו בקרב המעפילים.

זו הייתה הפלגה "ליגאלית", מאחר שהמעפילים צוידו בדרכונים קולקטיביים ונשאו אישורי כניסה למכסיקו וקוסטה ריקה. זו הייתה ההפלגה הראשונה מנמל רומני אחרי המלחמה – והאחרונה. ההפלגות הבאות של יהודי רומניה יצאו מנמלים ביוגוסלביה ובולגריה.

בדו"ח מפקד הספינה מספר הערות בנושאי קשר: "המכשיר של מוסיה היה כל הזמן ארוז בין החפצים ופתחו אותו רק אחרי שיצאנו מן המיצרים [הדרדנלים] לים האגאי. באותו ערב הוכן המכשיר בתא האלחוט אחרי פגישה עם רב-החובל, האלחוטן הרומני והמלווים [שלנו]. בפגישה זו הודיעו לרב-החובל, אשר ידע מקודם על קיום המכשיר, כי יש צורך להתחיל בקשר בעזרת הכלי הזה. לא נתקלנו בשום קשיים. האלחוטן הרומני קיבל הוראה מרב-החובל ובזה נגמרה פעולתו כאלחוטן של המכשיר הרשמי. הוא הוכרח בין כה וכה להפסיק את עבודתו כי המכשיר שלו היה חלש מדי לקשר עם קונסטנצה... ב-10 במאי, שעה 0800 הוקם קשר לארץ. הקשר הוקם באופן מקרי; מוסיה חיפש את אגמי [שלוחת המוסד לעלייה ב' ברומניה] אשר צריך היה לפי ההסכם [הסכם הקשר] להופיע... מוסיה חיפש אותו שנית בשעה שמונה והופיע לפתע ארצי [מפקדת המוסד לעלייה ב' בתל אביב]. מאז פעל הקשר בצורה מסודרת ללא הפרעות רציניות... המשכנו להשתמש במקלט האנייה, כי המקלט

של מוסייה היה מקולקל. האלחוטן הרומני ישב כל הזמן ליד מוסייה והספיק לקלוט את סימני הקריאה, שיטת העבודה והגלים שלנו... מוסייה המשיך כל הזמן גם בקשר (בנוסף לעבודות אחרות) ונקבע קשר אחרון לשעה 1900. בקשר האחרון הודיע מוסייה לארצי שהמלחים מסכימים להתערב [בקהל המעפילים]. כמו כן הודיע שישימד את שני המכשירים אחרי שיקבל תשובה חיובית מארצי. ואז נזרקו המכשירים והאינסטלציה הקשורה בהם לים. באנייה לא נשארו כל סימנים של מכשירי אלחוט... ענין הקשר התגלה רק כאשר רבי-החובל מסר [לבריטים] פרטים על תא האלחוט והאלחוטן הרומני הוסיף שלא הוא השמיד את המכשיר, אלא הנוסעים התפרצו לתא..."

הגדעוני חיים פורת (פרטקין) מספר: "מכיוון שיצאנו מקונסטנצה באורח ליגלי ובאישור השלטונות, סודר בספינה משדר לגלים בינוניים, בהתאם לחוק הבין לאומי, אך לנו היה גם מכשיר לגלים קצרים, שאותו הברחנו בין תיבות המזון... כשנמצאנו בים השיש והיה צורך בהתקנת הקשר עם הארץ, הודעתי לאלחוטאי שבספינה שעליו לפנות את חדרו למען אפשר לי הקמת הקשר. רק לאחר איום הוא נענה לתביעתנו. אז הוקם הקשר והודענו לארץ שבגלל מצבה הרעוע של הספינה מתכוונים אנו לחצות את הים התיכון לכיוון הארץ ולא לנסוע לאורך החוף הטורקי והסורי, כפי שנקבע מראש... משגילה אותנו אווירון סויר בריטי, התקשרנו עם הארץ ונדע לנו שאניות מלחמה בריטיות יצאו כבר לקראתנו... שלוש אניות בריטיות הקיפו אותנו מכל עבר... מן הארץ הודיעונו, שלאור המצב עלינו להישמע להוראות הבריטים ולא לגלות התנגדות... בשעות הבוקר המוקדמות התקרבה מהחוף סירת משטרה ולאחר כמה יריות הפחדה פקדה לעצור את מהלך ספינתנו. חבורה גדולה של בלשים, קצינים ושומרים עלו למעלה. את המשדר והנשק השלכנו הימה עוד בשעות הלילה ואת הכסף הרב בזהב, שהיה ברשותנו, תחבנו בהסתר לידו של אחד מאנשי מוסדות העלייה. התערבנו בקהל... האנייה נקשרה לרציף הראשי והתחילה הורדת הנוסעים... לפתע ראינו את האלחוטאי הרומני מהצוות כשהוא משוחח עם קצין בריטי על הסיפון העליון ומצביע לעברנו. בן רגע התנדפנו מהסיפון וירדנו לבטן האנייה. החלפנו את בגדינו בבגדי חברינו המעפילים, גזזתי את שפמי, שעלול היה לשמש אמצעי זיהוי ובו ברגע נצנץ במוחי הרעיון להסתלק מהאנייה בצורה מקורית ביותר. החולים הרבים הורדו מהאנייה בידי סבלים מהנמל, ישר למכוניות הצלב האדום. החלטנו מיד, שעל אחד מחבורתנו להיות 'חולה'; ירדנו מכבש האנייה, כשאנו נושאים אותו על הכתפיים. השוטרים וקציניהם הבריטים פינו לנו את הדרך באדיבות רבה. הכנסנו את החבר לתוך האמבולנס ופנינו ישר למשרדי 'סולל בונה'. עם כרטיסי עבודה של פועלי נמל בידינו, יצאנו כעבור דקות ספורות משערי הנמל.<sup>105</sup>

### 7.13.5 "אליהו גולומב", "דב הוז", פרשת "לה־ספציה"

בחורף 1946 רכש המוסד לעלייה ב' שתי ספינות, ששמן נקבע ל"אליהו גולומב" ו"דב הוז". אליהו גולומב היה מפקד ה"הגנה", שנפטר ביוני 1945. דב הוז היה מנהיג פועלים ארץ ישראלי, מארגן המתנדבים לגדוד העברי בצבא הבריטי במלחמת העולם הראשונה, מיוזמי התעופה העברית ופעיל מרכזי ב"הגנה", שנספה בתאונת דרכים בשנת 1940. שדה דב בתל אביב נקרא על שמו.

"אליהו גולומב", ששמה הקודם היה Fenice, הייתה ספינת מנוע עשויה ברזל עם שני תרנים, מפרשים ומנוע דיזל, בתפוסה של 735 טון. היא הושקה בשנת 1918 והפליגה תחת דגל איטליה. "דב הוז", ששמה הקודם היה Fede, הייתה ספינת נוסעים מעץ עם מנוע דיזל, בתפוסה של 1,000 טון, שהושקה בשנת 1946. רבי־החובלים והצוותים של שתי הספינות היו איטלקים. רבי־החובל של "אליהו גולומב" היה קפיטן אנסלדו, שהיה רבי־החובל של "חנה סנש"<sup>106</sup>.

התכנית המקורית הייתה כי "דב הוז" תפליג מנמל לה ספציה (La Spezia), איטליה, מקום הכנת הספינה. עם השלמת הכנתה בתחילת אפריל, אורגנה על־ידי אנשי "החבורה" שיירת משאיות שהביאה 1,014 מעפילים לנמל. האיטלקים חשבו בטעות כי מדובר בפשיסטים ונאצים המנסים להימלט ועצרו את השיירה, אך לאחר שעמדו על טעותם איפשרו את עליית המעפילים לספינה. הבריטים, שהבינו בשלב זה את מהות הפעולה, חסמו את אפשרות היציאה מהנמל.

יהודה ארוזי, ראש שלוחת המוסד לעלייה ב' באיטליה, הצטרף למעפילים על הספינה ועמד בראש ההתנגדות, יחד עם משה (רבינוביץ) כרמל. נחישותם וסבלם של המעפילים שהתבצרו על הספינה והרציף שלצדו עגנה, שביתת רעב שבה פתחו, ואיומי התאבדות שהשמיעו, יצרו אהדה בין־לאומית רחבה. כך התפתחה "פרשת לה־ספציה", שהפכה למאבק ממושך של כחודש על דעת הקהל בעולם. במהלך הפרשה הסכימו הבריטים תחת הלחץ לאפשר ל"אליהו גולומב" להיכנס לנמל ולקלוט חלק מהמעפילים על מנת להקל על הצפיפות הנוראית ששררה על גבי "דב הוז". תושבי העיר לה ספציה סיפקו למעפילים תמיכה איתנה במאבקם. לנמל ניתן הכינוי "שער ציון" – Porta di Sion.<sup>107</sup> מזון שסופק על־ידי הג'וינט איפשר חגיגה גדולה של ליל הסדר יחד עם מוזמנים רבים. במשא ומתן מייגע בין כל הצדדים לפרשה נטל חלק מרכזי הרולד לסקי, מנהיג מפלגת הלייבור הבריטית. בסופו, נכנעו הבריטים ואיפשרו את הפלגת הספינות ואת כניסתם של המעפילים לארץ באופן ליגאלי, תוך ניכוי מספרם ממכסת הסרטיפיקטים החודשית. ב־8 במאי, בנוכחות קהל אוהדים של אלפים מתושבי העיר, יצאו את הנמל

106 את"ה 14/271.

107 בזכות תמיכת התושבים והחשיבות של העיר למפעל ההעפלה, לא רק בהקשר של הפרשה, זכור הכינוי עד עצם היום הזה.

"דב הוז" ו"אליהו גולומב" בדרכן ארצה עם 675 ו-339 מעפילים, בפיקודם של אליעזר טל (קליין) ופטר הופמן, בהתאמה; הגדעוני המשותף לשתי הספינות היה גרשון עזיון, שכינויו המחתרתי היה "חנוך". סמוך לחופי הארץ הם נעצרו בידי המשחתות הבריטיות HMS Charity ו-HMS Chaplet. צוותים בריטיים השתלטו על הספינות וכיוונו אותם לחיפה. הספינות הגיעו לנמל חיפה ב-13 במאי 1946.

מאחר שהספינות הפליגו ברישיון, הם לא נעצרו בחיפה כמו ספינות מעפילים אחרות והפליגו חזרה לאירופה. "דב הוז" הפליגה מחיפה חזרה לאירופה ב-31 במאי, ובין היתר הפליגו בה הגדעונים יוסף לוסיג ישראלי, שכינויו המחתרתי היה "נחמן", עובד שדה, שכינויו המחתרתי היה "קשתי", אדם אבינועם קופשטיין, שכינויו המחתרתי היה "אדם", ואלי זוהר, שכינויו המחתרתי היה "שמשון". בהמשך 1946 ביצעו ספינות אלה הפלגות מעפילים נוספות תחת השמות "ארבע חרויות" ו"ברכה פולד".

"פרשת לה-ספציה" הייתה נקודת מפנה בפעילות המוסד לעלייה ב'. עד אז הייתה פעילות ההעפלה חשאית ומוצנעת, אך מאז פרשה זו הפך נושא ההעפלה למאבק חשוב על דעת הקהל העולמית – במטרה לקדם את רעיון המדינה היהודית בארץ ישראל.

### 7.13.6 "חביבה רייק", "רפי"

הספינה נקראה על שם חביבה רייק, חברת פלמ"ח ואחת מצנחני היישוב, שצנחה מאחורי קווי הנאצים בסלובקיה, נפלה בשבי הגרמנים ונרצחה ביריות. הספינה "רפי" נקראה על שם רפאל רייס, הצנחן הארץ ישראלי שצנח ביוגוסלביה, פעל שם עם הפרטיזנים של טיטו, חזר, צנח שוב בסלובקיה, נפל בידי הנאצים ומשתפי פעולה סלובקיים ונרצח יחד עם חביבה רייק.

הספינה "חביבה רייק", ששמה הקודם היה Aghios Andreas, הייתה ספינת עץ עם תורן בודד, מפרש ומנוע דיזל, בתפוסה של 210 טון, שהפליגה תחת דגל יוון. מפקד הספינה אריה (קיפי) קפלן. הגדעוני בספינה היה שלום בורשטיין.<sup>108</sup> רבי-החובל והצוות היו יוונים.<sup>109</sup>

הספינה "רפי" הייתה ספינת דיג קטנה מעץ, בפיקודו של שמואל (סאמק) ינאי, עם הגדעוני אברהם ליכובסקי, שכינויו המחתרתי היה "נור". "רפי" הפליגה בצמוד ל-"חביבה רייק" עם 119 מעפילים.

<sup>108</sup> יליד פולין, 1920. התנדב לפלמ"ח בשנת 1945. גדעוני בספינות "מורדי הגיטאות", "נחשון-הקסטל", "חביבה רייק", "המורד" (עולים), "דרומית" (עולים), "רקס" (רכש). שירת בחיל הקשר. נפטר בשנת 2010.

<sup>109</sup> את"ה 14/225, 14/509.



השיטה של שילוב שתי ספינות נועדה להתמודד עם החרמת ספינות המעפילים שנלכדו בידי הבריטים, שהסבה נזקים כספיים חמורים לתנועת ההעפלה, והחשש ממאסר צמצם את מידת ההיענות של אנשי צוות זרים לעסוק במלאכת ההעפלה (יש לזכור גם שאנשי צוות זרים עצורים המשיכו לקבל את משכורתם). שיטת "טובות השתיים מהאחת" הייתה אחת מהדרכים להתמודד עם בעיית החרמה. על פי שיטה זו, הסתכנו פחות ספינות בלכידה ליד חופי הארץ, מבלי שיקטן מספר המעפילים.

הרעיון היה כי שתי ספינות מעפילים תיפגשנה במרחק לא גדול מחופי הארץ. המעפילים ירוכזו באחת הספינות והצוות הזר שלה יוחלף בצוות המלווים ימאי הפלי"ם, בסיוע כמה מהמעפילים שהוכשרו לכך במהלך ההפלגה, שימשיך את ההפלגה אל חופי הארץ. הצפיפות בספינה הקולטת הייתה אמור להיות גדולה ביותר ואפשרית רק לפרק הזמן הקצר עד לסיום ההפלגה. כך התאפשר שימוש חוזר בספינה המתפנית, והמשך השתתפותם של אנשי הצוות הזר.

הספינה "חביבה רייק", הפליגה מכף קאטו סואניון, דרומית לפיראוס, יוון, ב-2 ביוני 1946, כשעל סיפונה 343 מעפילים. ב-5 ביוני, סמוך לכרתים, הועברו המעפילים מ"רפי" ל"חביבה רייק", והצוות הזר של "חביבה רייק" עבר ל"רפי". הספינה "רפי", בפיקודו של הגדעוני אברהם ליכובסקי, החזירה ליוון את הצוות הזר. הספינה "חביבה רייק", עם 462 מעפילים, הגיעה לחופי הארץ. סיורים מוטסים בריטיים חיפשו אותה מספר ימים, וגילו אותה ב-7 ביוני. כשהגיעה לתחום המים הטריטוריאליים ננגחה בידי המשחתת HMS Saumarez ונעצרה. הבריטים השתלטו על הספינה והובילו אותה לנמל חיפה. המעפילים הועברו למחנה המעצר בעתלית. המלווים התחזו למעפילים אך בנמל הצליחו לחמוק ולקבל תעודות שהוכנו עבורם מראש, וכך להתחמק ממעצר.

בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**18 מאי 1946, לארצי מהזקן [ארזין] ונור [אברהם ליכובסקי]:** "בשתי הספינות [חביבה רייק ו"רפי"] יש זרם ישר וסידורים למילוי סוללות [מצברים]. בכל ספינה 6 סוללות חדשות. בשתי הספינות מקלטים איטלקיים צבאיים לכל הגלים השימושיים. בגדולה [חביבה רייק] יש משדר חזק בין 4-8 מג"ה. כל מכשיר עובד על 12 וולט. בקטנה [רפי] יש משדר חלש יותר לאותם גלים. כל מכשיר עובד על 6 וולט. בשתי הספינות יהיו מכשירי יד אמריקאיים לדיבור ולקשר בין הספינות בדרך [הכוונה למכשיר קשר נישא, מק-536]. את רשימת הקריסטלים [גבישים] נודיע. המכשירים מצוידים בחלקים רזרביים ובכל מכשירי העזרה [הבדיקה] הדרושים."

**2 יוני 1946, שעה 0840, ל"חביבה" – "רפי" מארצי:** "א. יש לצמצם בקפדנות את זמן הקשר בינינו. להבריק רק דברים הכרחיים. ב. נקיים קשר פעם אחת ביום, בשעה 1230 גמת. ג. נוסף לקשר הנ"ל, נקיים שתי האזנות הדדיות במשך חמש עשרה דקות, בשעה 0830 גמת ו-1830 גמת. ד. בכל קשר תודיעו בקצור מקום המצאכם."

- 2 יוני 1946, שעה 0840, לטנור [יוון] מארצי: "הכרחי לצמצם את זמן הקשר ביניכם לבין חביבה־רפי. הקשר מסייע לגילוי הספינות."
- 2 יוני 1946, שעה 1800: "שמענו את טיל לראשונה בקשר של שעה 1300. נשלחו לה שני התזכירים. אבל לקשר הבא שנקבע בתזכיר לא הופיע. יש לה מברק עבורנו שהיה קשה לקבלו ודחתה את שליחתו למחר בבוקר כי לא היה לה חשמל."
- 4 יוני 1946, שעה 1635, ל"חביבה" מארצי: "אחרי הקמת הקשר עליך לקרוא לא יותר מחמש שניות."
- 5 יוני 1946, שעה 0930, ל"חביבה" מארצי: "מעכשיו נקיים האזנה הדדית בכל שעותיים. ז"א בשעה שמונה שלושים גמת, עשר שלושים גמת וכו'. ממחר בשעה שתים גמת, האזנה מתחילה כל שעה."
- 5 יוני 1946, שעה 1230, לארצי מ"חביבה": "בזמן הקשר הכרחי להפסיק את המאווררים ואין אוויר לנשימה. לכן תשתדלו לרכז עד כמה שאפשר לפחות פעמיים ביום ורק דברים דחופים ביותר להעביר בשעות האזנה."
- 5 יוני 1946, שעה 1930, ל"חביבה" מארצי: "סדרי הקשר למחר: קשר ראשון אפס אחד שלושים גמת. משעה זאת אנו נאזין לך באופן בלתי פוסק. אתה תאזין לנו כל שעה במחציתה. בארבע שלושים גמת נקרא לך במשדר אחר בגל 6163. אתה בגלך."
- 5 יוני 1946, שעה 1930, ל"חביבה" מארצי: "סידורי קשר למחר: קשר ראשון בשעה 0130 גמת. משעה זו אנו נאזין לך באופן בלתי פוסק. אתה תאזין לנו כל שעה במחציתה. בשעה 1630 גמת נקרא לך במשדר אחר בגל 6163."
- 6 יוני 1946, שעה 0805, ל"חביבה" מארצי: "החל משעה 0730 גמת נקיים האזנה הדדית כל שעותיים."
- 6 יוני 1946, שעה 1515, לברד ממיכאל [מישה גורדין בתל אביב]: "רות מאזינה וקוראת כפעם כפעם, לעת עתה ללא תשובה. חיברתי תזכיר לחביבה ובו הודעתני להם כי אנו מאזינים להם ללא הפסקות בגלים 7010, 6750, ונקרא להם בכל חצי שעה בגל 7010."
- 7 יוני 1946, שעה 1100, ל"חביבה" מארצי: "בל תפסיקו הקשר עד הרגע האחרון. תמסור בקיצור ובדיוק על המתרחש אצלכם..."
- 7 יוני 1946, שעה 1217, לארצי מ"חביבה": "האזינו חוזר כרגע עוד פעם."
- 7 יוני 1946, שעה 1230, לארצי מ"חביבה": "האם להמשיך לשדר גם כשאזינו מעלינו?"
- 7 יוני 1946, שעה 1232, ל"חביבה" מארצי: "אל תשדרו כשאזינו מעליכם. אולם תקיימו קשר בכל הזדמנות."
- 7 יוני 1946, שעה 1300, לארצי מחביבה: "אנית משחית מתקרבת אלינו. תהיה בעוד 10 רגעים."
- 7 יוני 1946, שעה 1310: "חביבה הודיעה על הפסקת קשר."

בדו"ח מפקד "חביבה רייק" נרשם: "הקשר בין הכלים ["חביבה רייק" ו"רפי"] היה מצוין. היה לנו קשר במכשיר דיבור, איתות ראייה [פנסים] ודגלים."

הגדעוני שלום בורשטין מספר כיצד הוברח מהארץ ליוון במיכלית נפט בריטית בה רב-המלחים, שהיה יהודי, החביאו בתא. ביוון העבירו לו מזוודה כבדה ובה המכשיר, מורכב משלושה חלקים, עם הוראות הפעלה מדויקות. בדו"ח הגדעוני, בכינויו "גור-אריה", נרשם: "הקשר היה בסדר באופן כללי. היו כמה ליקויים בימים הראשונים. המאווררים בספינה הפריעו לקליטה, והיה הכרח להפסיק אותם בזמן העבודה. כפי שהובהר לי אחר כך, הגביש בו עבדתי לא היה בסדר. ברגע שהודיעו לי להחליף את הגביש הקשר היה בסדר גמור. טעות הייתה מצד ארצי שלא הודיעו מיד להחליף גביש. בגלל טעות זו הקשר לקח הרבה זמן, והרבה אי הבנות היו. זרקנו המכשיר לים מוקדם מדי, וראינו שיכולנו להחזיקו עד שהמלחים [הבריטים] התחילו לעלות לסיפון."<sup>110</sup>

### 7.13.7 "יאשיהו וג'וזוד"

הספינה נקראה על שם הברון Josiah Clement Wedgwood, חבר פרלמנט בריטי (לא יהודי) שהיה תומך נלהב בעניין הציוני, ועם עליית המשטר הנאצי בגרמניה דרש שבריטניה תקלוט יהודים ללא הגבלה. נפטר בשנת 1943.

הספינה, ששמה הקודם היה Beauharnois, הייתה קורבטה של הצי הקנדי שהושקה בשנת 1944 ושימשה לליווי שיירות באוקינוס האטלנטי במלחמת העולם השנייה, ספינה בתפוסה של 820 טון שהושקה בשנת 1944 והפליגה תחת דגל פנמה. מפקד הספינה היה ישראל אורבך (עוזי), הגדעונים היו משה ירושלמי (זיק) ומילטון (ליימי) מילר.<sup>111</sup> הצוות היה צוות של מתנדבים יהודים אמריקאים, ורב-החובל היה גרי ליכטמן.<sup>112</sup>

הספינה הפליגה ב-19 ביוני ממזוז ואדו ליגורה, צפונית מערבית לסבונה, איטליה, עם 1,257 מעפילים. ההכנות ליציאת הספינה הגיעו לאוזני הבריטים והם הזעיקו את משטרת סבונה כדי שתמנע את ההפלגה. יהודה ארזי עורר שערורייה במקום. בחסות המהומה שפרצה בנמל, חמקה הספינה והפליגה ארצה.

במהלך ההפלגה, ב-22 ביוני (שבת), הספינה התבקשה להתעכב בדרכה לקליטה ב-1,000 מעפילי "הגנה", אך הדבר היה מחייב אותה להמתין בים ארבע יממות, והיה ברור שהאוורור לא יוכל לשאת עוד 1,000 נפשות, ולכן הוחלט לא לעשות זאת.

110 את"ה 170/16.

111 מילטון מילר, בכינויו "ליימי", יליד ניו יורק 1921. שירת כאלחוטן בצבא הבריטי ובצבא ארה"ב. התנדב למוסד לעלייה ב' עם שחרורו מצבא ארצות הברית בשלהי 1945. שירת בחיל הקשר ובקהיליית המודיעין. מראשוני יחידה 515 (לימים - יחידה 8200). השתחרר בדרגת רס"ן.

112 את"ה 14/511, 14/510, 14/222.

מטוס בריטי איתר את הספינה ב-25 ביוני 1946 בלב ים – במרחק של כ-100 מייל מחופי הארץ. בשעה 2105 יירטו אותה המשחתות HMS Venus, HMS Talybont ו-HMS Haydon.

בשעות הלילה התקבלה הוראה מהארץ לשנות כיוון, להפליג לחיפה, לעצור 25 מייל מהחוף ולהניף דגל כחול לבן. המלווים הצטוו לאפשר לבריטים להשתלט על הספינה מחוץ למים הטריטוריאליים בניגוד לחוק, כדי לנסות למנוע בהליך משפטי את החרמת הספינה. הספינה עמדה יום תמים מחוץ למים הטריטוריאליים, אך הבריטים שלמדו לקח, לא התפתו להשתלט על הספינה. הספינה ביקשה ברמקול את המשחתת הבריטית לאפשר לה להפליג לחיפה. הבריטים נזהרו בתשובה כדי למנוע טענה שהכריחו את הספינה להפליג לחיפה, וענו שאין מניעה, אך בתחום 3 מייל מהחוף היא תיעצר לפי החוק.

נעשה ניסיון, שסוכל בידי הבריטים, להוריד בסירה 25 מעפילים לחוף קריית חיים. בשעות הערב החליטו המלווים לפרוץ אל החוף למרות שלא היה לכך סיכוי, כדי לא לוותר על עקרון המאבק. הספינה פתחה מהירות מרבית של 14 קשר לכיוון החוף כשהמשחתת הבריטית HMS Venus בעקבותיה. ברגע שהספינה חצתה את גבול המים הטריטוריאליים השיגה אותה המשחתת הבריטית והזהירה אותה באש לפני חרטומה. המאבק הסתיים בכך שהקיסור אול והבריטים השתלטו על הספינה כמייל וחצי מפתח הנמל. אנשי הצוות נטשו את משמרתם ונטמעו בין המעפילים. הבריטים עלו על הספינה וגררו אותה ב-27 ביוני 1946 לנמל חיפה. המעפילים ואנשי הצוות נלקחו למעצר במחנה עתלית. המלווים חמקו בעת הורדת המעפילים בנמל חיפה.

הופעת קורבטה כספינת מעפילים וניסיון הפריצה שלה היו תקדים במאבק נגד הסגר הימי הבריטי, וזאת בשעה שהצי הבריטי ביקש לשחרר את המשחתות שלו ולהעביר את האחריות על הסגר לספינות משמר החופים. הנציב העליון הבריטי בארץ ישראל התנגד לכך והמשחתות נשארו בתפקידן.

לאחר קום המדינה שימשה הספינה כספינת קרב בחיל הים, בשם ק-18, אח"י "השומר".

בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**20 יוני 1946, שעה 2350, ל"ווג'ווד" מארצי:** "...עליכם להמשיך בקשר אתנו גם כשהמלחים [הבריטים] יעלו על הספינה. כמובן שאין לגלות את המכשיר. אין למהר בהשמדת המכשיר כי היו מקרים שהיתה אפשרות לעבוד גם לאחר שהספינה הובלה ע"י המשחיתה".

**20 יוני 1946, שעה 2400, לארצי מ"ווג'ווד":** "עד הודעה חדשה הקשרים בינינו יהיו בשעות חמש, 1230, 1830 גמת. אשר."

**23 יוני 1946, שעה 0940, לארצי ממריו:** "הכנתי מקום רזרבי לתחנה בתחתית האניה כדי שאוכל לעבוד במקרה אם נתפס. עליך להמשיך להקשיב לי גם במקרה שנתפס."

**23 יוני 1946, שעה 1815, לאלון [איטליה] מארצי:** "לשם זהירות תפסיקו את הקשר עם ווג'ווד".

**24 יוני 1946, שעה 0135, ל"ווג'ווד" מארצי:** "...על המלווים להתישב באוטובוסים בספסל הראשון מאחורי גבו של הנהג. ברצוננו להורידם בנמל. באם לא נצליח יסעו לעתלית. חפשי [דוד נמרי] ימצא בנמל. על המלווים להיות מלובשים ככל העולים אך לא מלוכלכים. את הקשר להחזיק עד הרגע האחרון. באם המכשיר לא גדול אפשר לארזו בחבילה ולשלחו עם כל החפצים לעתלית."

**24 יוני 1946, שעה 1800, ל"ווג'ווד" מארצי:** "החל ממחר בשעה 0300 גמת האזנה הדדית בתחילת כל שעה 10 דקות. משעה 0900 גמת אנו נקיים האזנה בלתי פוסקת. אתה מאזין בתחילת כל שעה 10 דקות. עליך לשדר רק במקרים יוצאים מגדר הרגיל כגון אסון, תפיסה או גילוי ע"י אירון. באם יש עוד שאלות תשאלו בערב."  
**25 יוני 1946, שעה 1720, לארצי מ"ווג'ווד":** "ברגע זה גילה אותנו אירון. מרחקנו מהחוף 129 מיל."

**25 יוני 1946, שעה 2055, לארצי מווג'ווד:** "... תמשיכו להקשיב. עובר למקום החדש."

**25 יוני 1946, שעה 0845, לווג'ווד מארצי:** "החל משעה 0530 גמת עליך לקיים קשר עם חיפה. שמה קול. גלה – חמש ארבע מאות. את שמך גלך והכתב הודענו לה."  
דו"ח מפקד הספינה מציין: "הקשר: הקשר היה בסדר גמור במשך כל זמן הנסיעה. היה יום שהיה לנו קשר גם עם ארצי וגם עם בנימין. יש לזקוף את הדבר על חשבון מאמציו הקשים של מריו [הגדעוני משה ירושלמי] לא ברור לי למה לא הוקם קשר מהמקום החדש באניה אחרי שמריו הכין אותו מראש." המלווה עוזי כתב בדו"ח: "הגדעוני מצדו השתדל גם כן לעזור [למלווים האחרים] למרות שהיה עמוס עבודה למכביר. היו רגעים של איבוד קשר שהתפעלנו ממנו והיה נעים לראות שהשיג חזרה קשר."

הגדעוני מילטון (ליימי) מילר דיווח: "בספינה היה ציוד קשר רב: משדר עם מגבר זרם [ספק כוח]; מקלט עם מגבר זרם; סוללות לציוד הקשר ולתאורה שניזונו ישירות ממנוע הדיזל של הספינה. כל הציוד היה מותקן בתא רב־החובל. הגביש של הגל הראשי התקלקל. כששטו בים ביקש ירושלמי מן הארץ שישדרו בשיטת לא־מענה כדי שהספינה לא תתגלה על־ידי שידור תשובותיה. הסידור שנקבע עם הארץ היה: שתיקה של 8 שעות ברדיו – שידור קצר – שוב שתיקה של 3 שעות. כשמשחתת בריטית ניגשה לווג'ווד פירק ירושלמי את המקלט והמשדר והורידם לסליק."

משה ירושלמי (זיק) סיפר כי ציוד הקשר האמריקאי המשוכלל שהיה בספינה פורק באיטליה, ובמקומו הובאה ה"מזוודה" הרגילה של הגדעונים, שבה היה לאלחוטנים ניסיון ואימון. מהסליק לא היה קשר, עקב שלד הברזל של הספינה (לימים התקינו בסליק אנטנה חיצונית מיוחדת).

## 7.13.8 "ביריה"

הספינה נקראה על שם אירועי ביריה, שהיו אבן דרך במאבק בשלטון המנדט הבריטי. ביריה היא יישוב בגליל העליון, סמוך לצפת, שהוקם כהיאחזות פלמ"ח בינואר 1945 במתכונת "חומה ומגדל". הבריטים פינו את היישוב בפברואר 1946. כתגובה העלתה ה"הגנה" במרץ 1946, ביום י"א באדר, יישוב חדש, שכונה "ביריה" ב'. היישוב החדש פונה אף הוא בידי הבריטים אך עוד באותו לילה עלו מאות אנשים מצפת וראש פינה והקימו את "ביריה" ג'. הבריטים נסוגו, והיישוב הפך לסמל של מאבק נחוש בבריטים. הפלגת 999 מעפילי "ביריה" בוצעה באמצעות שתי ספינות: המעפילים הפליגו מנמל לה-סיטה, צרפת, ב-23 ביוני 1946, בספינה "בלבואה" (Balboa), שבהפלגה הבאה נקראה "הגנה". ב-28 ביוני 1946, ליד קפריסין, היא נפגשה עם הספינה "ביריה", ששמה קודם היה Akbel – ספינת משא טורקית עשויה מעץ עם מנוע דיזל, בתפוסה של 250 טון – שהושקה בשנת 1896 והפליגה תחת דגל טורקיה, עם רב-החובל וצוות טורקיים.<sup>113</sup> המעפילים הועברו בסירות מספינה לספינה. "בלבואה" הפליגה חזרה לנמל באקאר (Bakar) ביוגוסלביה (היום – קרואטיה) לביצוע הפלגת מעפילים נוספת. הרעיון היה כי "בלבואה" תביים מצוקה, ו"ביריה" תיגש אליה, תערוך עמה הסכם כי תעביר את נוסעיה לקפריסין תמורת תשלום, ואחרי שהנוסעים יעברו ל"ביריה" הם יאיימו על רב-החובל, באיומי אקדח, להפליג לחיפה, ורב-החובל "ייכנע" להם. מפקד "בלבואה" היה איש המוסד לעלייה ב' יהושע בהרב (רבינוביץ) והגדעוני היה אברהם ליכובסקי. צוות הספינה, שהייתה מ"הספינות האמריקאיות" של המוסד לעלייה ב', כלל מתנדבים יהודים מצפון אמריקה בראשותו של רב-החובל אריה פרידמן. על "ביריה" פיקד יהושע בהרב, ללא מלווים נוספים וללא גדעוני. בספינה הותקן רק מכשיר מצוקה ימי (לקריאות SOS).

"ביריה" לא הייתה בנויה להפלגה עם מספר כה גדול של אנשים, והמעפילים נאלצו להצטופף עליה בתנאים קשים מנשוא. הספינה גם החלה לנטות, ושיגרה קריאות SOS. המשחתת HMS Virago ליוותה את הספינה, אך לא ניאותה להושיט סיוע של מים, מזון, או גרירה. ב-2 ביולי הצטרפו המשחתות HMS Haydon ו-HMS Talybont. הספינה נעצרה וצוות בריטי הובילה לנמל חיפה. מאחר שהגיעה מיד לאחר אירועי "השבת השחורה", היה מחנה עתלית תפוס על-ידי עצורים רבים מבני היישוב. הבריטים שיכנו את עצורי "ביריה" בספינה "מקס נורדאו" שהייתה קשורה לשובר הגלים בחיפה. המעפילים שהו בנמל כעשרה ימים, ולאחר שאיימו במרד, הושג הסדר בין הסוכנות היהודית לבריטים והם הועברו למחנה ארעי ליד עתלית.

**7.13.9 "הגנה"**

הספינה, ששמה המקורי היה Balboa, הייתה קורבטה של הצי הקנדי. זו הייתה ספינה בתפוסה של 1,300 טון שהושקה בשנת 1944 ושימשה לליווי שיירות באוקיאנוס האטלנטי במלחמת העולם השנייה. מפקד הספינה היה יהושע בהרב (רבינוביץ), רב-החובל היה אריה פרידמן והגדעונים היו אברהם ליכובסקי ואריה (ארי) לשנר.<sup>114</sup> אנשי הצוות היו מתנדבים יהודים אמריקאים.<sup>115</sup> שם הספינה הוסב לשם "הגנה" בפומבי, מול עיתונאים, לעיני הבריטים שעקבו אחר הספינה.

הספינה הפליגה מנמל באקאר, יוגוסלביה, ב-24 ביולי 1946 עם 2,678 מעפילים. זאת הייתה גם ההפלגה הראשונה שיצאה מיוגוסלביה, שגילתה יחס אוהד במיוחד למפעל ההעפלה.

בין כרתים לקפריסין סבלה הספינה מתקלות מנוע. ב-28 ביולי בלילה היא נעצרה ושידרה קריאת מצוקה (אס.או.אס). מטוס בריטי איתרה, ועם חשיכה ירטה אותה המשחתת HMS Venus, ששאלה באיתות ראייה מי היא ולאן פניה, נענתה שהיא הספינה "הגנה" המפליגה לחיפה והחלה ללוותה. המשחתת HMS Brissenden הצטרפה אף היא. מפקד הספינה, בכינויו "בן נון", מתאר את המפגש עם המשחתת HMS Venus: "אותו ערב, בשעה 23, כשעדיין לא ידענו אם נצליח להתגבר על התקלה, השגחנו במשחיתה עוברת על פנינו ואותנתו אליה בבקשת עזרה. היא קרבה אלינו ושאלה:

– השם?

– ענינו: "הגנה"

– לאן פניכם (Bound to)?

– לחיפה.

– לשם מה (What for)?

– יש אתנו 2,700 יהודים החוזרים הביתה

– (We are 2,700 Jews homeward bound).

אז נשאלנו לסיבת עמידתנו במקום. סיפרנו על הקלקול, ובקשנו שיעזרו לנו להגיע למטרנו. אמרנו כי הספינה והאנשים במצב נואש (desperate), ובקשנו שיעזרו לנו להגיע לחיפה. אני המושחתת הסתלקה ללא תשובה."

114 יליד ניו יורק, 1915. בוגר מגמת הוראה בניו-יורק סיטי קולג', קיבל חינוך לאומי-ציוני בבית הספר "קינדערוועלט". בשנת 1932 הצטרף אל תנועת "פועלי-ציון", היה בין מארגניה ויומיה של התנועה הציונית "הבונים" ופעיל בה. ב-1942 התגייס לצי האמריקני ושימש כקצין-אלחוט. עם שחרורו בשנת 1945 חזר לפעילות ציונית, היה בין ראשוני מתנדבי ההעפלה בארצות הברית ויצא עם הספינות הראשונות מאמריקה. הצטרף לקיבוץ כפר-בלום. שירת בחטיבת גולני. במרץ 1948, בעת תיקון חשמל על עמוד תאורה, נהרג בידי צלף ערבי.

במרחק של כשלושה מייל מחיפה קיבלה הספינה הוראה מהמשחתת לעצור. משלא עצרה, נגחה המשחתת בירכתי הספינה בחוזקה רבה. מעוצמת החבטה החלה הספינה נוטה בצורה מסוכנת ונאלצה לדומם מנועים. כוחות בריטים עלו על הספינה והשתלטו עליה. המלווים נטמעו בקרב המעפילים והצליחו להיחלץ.

משרד המושבות בלונדון נתן הוראה לשלטונות בארץ להוריד את מעפילי "הגנה" ולהעבירם למחנות בארץ. השלטונות הצבאיים בארץ סירבו בנימוק שהדבר יסכן את מצב הביטחון, והם ממתינים להוראות מטעם הממונים עליהם בקהיר. לאחר שהשלטונות הסכימו, הורדו המעפילים ב-2 באוגוסט בנמל חיפה והועברו לעתלית. חיילי המברקים עם הספינה מעידים על קשר תקין, פרט להפסקת קשר של שבוע בעגנה בנמל ספליט טרם ההפלגה. בדו"ח מפקד הספינה נרשם: "הגדעוני – אחד הבחורים מאמריקה [ארי לשנר]. אם כי אינו יודע עברית – פרט לא"ב – מלא את תפקידו בהצלחה בצורה מעוררת התפעלות." בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**27 יולי 1946, שעה 1500, לארצי מ"הגנה":** "המכוונת התקלקלו. קשה להחזיק את האניה במצב ישר. לפחות 6 שעות יארך התיקון. נמצאים 33.48 צפון, 29.02 מזרח. האנשים מרגישים לא טוב."

**27 יולי 1946, שעה 2145, לארצי מ"הגנה":** "המצב מתחיל להיות מסוכן. מה עזרה יכולים אתם לשלוח."

**27 יולי 1946, שעה 2245, לארצי מ"הגנה":** "נטיית צדדיות עד 20 מעלות. אין בטחון שנוכל ליישר את האניה באופן קבוע. אנו רוצים שאנית עזר תעמוד במהירות לצדנו."

**27 יולי 1946, שעה 2350, לארצי מ"הגנה":** "הצלחנו בינתיים ליישר את האניה. אין בטחון בהעמדת הסטביליות. ייתכן ובעוד שעה יגמר התיקון אולם זה לא בטוח."  
**28 יולי 1946, שעה 0010, לארצי מ"הגנה":** "במקרה שמתקנים את המכוונת ומיישרים את האניה נמשיך בכוון לארץ, אבל תנסו לשלוח אניית מלחמה לפגוש אותנו, כי אין בטוחים במצבנו. נסין [יוון] רחוק מדי מאתנו."

**28 יולי 1946, שעה 0012, לארצי מ"הגנה":** "התחלנו לנסוע בכוון הארץ."  
**28 יולי 1946, שעה 0630, ל"הגנה" מארצי:** "הקשר היום יהיה: (א) רק אנו נאזין חמש דקות בשעות שבע, תשע, אחת עשרה, שלש עשרה, חמש עשרה. (ב) האזנה הדדית: בהתחלת כל שעה חמש דקות. החל משש עשרה עד להודעה. תאשר הסכמתך."  
**28 יולי 1945, שעה 1335, ל"הגנה" מארצי:** "בשעה 1600 גמת נקרא לך במכשיר אחר בסביבות 5.500 מ.ס. לא קריסטל. חפש אותנו. במקרה שלא יוקם קשר תקבל הוראה מהמכשיר הקודם בתחילת כל שעה."

**28 יולי 1946, שעה 1605, לארצי מ"הגנה":** "לפני רבע שעה הופיע אוריון מעלינו..."



- 28 יולי 1946, שעה 1705, לארצי מ"הגנה":** "האווירון חג בלי הרף מעלינו. בדעתנו לא להעצר אלא להמשיך ישר ארצה. תאשרו. הקשיבו לנו כל הזמן."
- 28 יולי 1945, שעה 1715, לארצי מ"הגנה":** "השם הגנה נכתב על דפנות האניה בעברית ובאנגלית קישטנו את האניה בדגלי קוד והדגל העברי למעלה. מצב הרוח של הפועלים בסדר."
- 28 יולי 1946, שעה 1750, ל"הגנה" מארצי:** "אל תפסיקו בהאזנה, קדימה לארץ המצפה לכם."
- 28 יולי 1946, שעה 2245, לארצי מ"הגנה":** "היה קלוקל פתאומי במכוונות. נשארנו בלי מאור ואוורור. שלחנו אס.או.אס. המשחיתה התקרבה אלינו ושאלה לסיבת בקשת העזרה. והסתלקה. ייתכן שתחזור כל רגע. איך עלינו לנהוג. כל רגע עלול להתקלקל מחדש ולא נוכל להתקשר אתכם."
- 28 יולי 1946, שעה 2247, ל"הגנה" מארצי:** "א) נאזין לכם בלי הרף. (ב) תודיעו מקומכם ומהירותכם. (ג) תבקשו מהמשחיתה שתעזור לכם להגיע לחיפה. (ד) לרגל המתיחות והעצבנות של האנגלים תמנעו מדברים העלולים להתפרש התגרות. (ה) תודיעו האם תשובותינו מספקות אתכם."
- 28 יולי 1946, שעה 2330, לארצי מ"הגנה":** "לא נשאר דלק, איננו יכולים להמשיך. המשחיתה הסתלקה. שלחו מיד אניה מהירה שתמשוך אותנו ושתביא מים ואם אפשר דלק כמו של ווגיוד. אנו נמצאים צפון 33.02 מזרח 33.05 הים שקט."
- 28 יולי 1946, שעה 2345, ל"הגנה" מארצי:** "א) נברר מיד כל האפשרויות לבוא לעזרתכם. נודיעכם עוד הלילה. (ב) שלחו קריאות אס.או.אס."
- 29 יולי 1946, שעה 0100, ל"הגנה" מארצי:** "תמשיכו בקריאות אס.או.אס. הודיעו שהמכוונות התקלקלו והדלק אזל. תפנו עוד פעם למשחיתה ותבקשו שתבוא לעזרתכם כי מצבכם נעשה מסוכן. תודיעו שיש לכם 2700 איש בלי מים ובלי אויר. ותבקשו לתת לכם דלק ומים כדי שתמשיכו בעצמכם אן שיסחבוכם לחיפה."
- 29 יולי 1946, שעה 0205, לארצי מ"הגנה":** "הצלחנו לתקן את המכוונות. שואבים את הדלק. נוסעים במלוא המהירות אליכם. מקוים לטוב אולם מוכנים לכל רע. החזיקו קשר בלתי פוסק אתנו."
- 29 יולי 1946, שעה 0630, לארצי מ"הגנה":** "אנו במרחק 43 מיל מהארץ. מהירות 14 קשרים. משחיתה מאחורינו."
- 29 יולי 1946, שעה 0645, ל"הגנה" מארצי:** "בשעה 0430 גמת נאלץ להפסיק את ההאזנה למשך חצי שעה."
- 29 יולי 1946, שעה 0650, ל"הגנה" מארצי:** "אל תפסיק הקשר בלי אשורנו..."
- 29 יולי 1946, שעה 0720, לארצי מ"הגנה":** "אנו רואים את חופי הארץ, את הכרמל. המשחיתה מאחורינו."

**29 יולי 1946, שעה 0810, לארצי מ"הגנה":** "אנו רוצים להכנס לנמל בעצמנו. האין רשתות בכניסה לנמל. אולי לבקש פיילוט."  
**29 יולי 1946, שעה 0820, ל"הגנה מארצי:** "תבקשו פיילוט ותנהגו לפי הנוהג הימי המקובל."  
**29 יולי 1946 שעה 0840, לארצי מ"הגנה":** "נמצאים בכניסה למפרץ. הכל סודר לפי הוראתכם כן הוסבר למעפילים להסתיר ארץ הפלגתם. להתראות!"  
**29 יולי 1946, שעה 0845, לארצי מ"הגנה":** "יורים מעלינו האם לעמוד."  
**29 יולי 1946, שעה 0845, ל"הגנה מארצי:** "כן!"  
**29 יולי 1946, שעה 0850, ל"הגנה מארצי:** "עמדו ותשתדלו שהם יעלו לספינה וינהגו בה. מה המרחק לחוף."  
 לאחר קום המדינה שימשה הספינה כספינת קרב בחיל הים, בשם ק-20, אח"י "הגנה".

### 7.13.10 "החיל העברי"

הספינה "החיל העברי", ששמה הקודם היה Arlena, הייתה ספינת נוסעים לשייט חופי עם מנוע קיטור מוסק בפחם – בתפוסה של 286 טון – שהפליגה תחת דגל הונדורס. מפקד הספינה היה צבי טייטל. המלווים היו אלכס שור ופיטר וילי. הגדעוני היה גרשון עציון. רב-החובל והצוות היו יוונים.<sup>116</sup>

הספינה הפליגה מאנטוורפן, בלגיה ב-14 ביולי 1946, עם 610 מעפילים. לקראת ההגעה ארצה חשש הצוות הזר מעימות עם הבריטים, והמלווים נאלצו להשתלט על הגשר בכוח ולהשיטה בעצמם. הספינה הופיעה על מסך המכ"ם של המשחתת הבריטית HMS Virago שלא חשדה בה. הספינה הפליגה ללא הפרעה ונכנסה לנמל חיפה ב-31 ביולי. ב-2 באוגוסט הורדו חולים, זקנים וילדים, שאר המעפילים נעצרו והועברו לעתלית. המלווים נטמעו בקרב המעפילים ונחלצו בכוחות עצמם בשחייה לספינות אחרות שעגנו בנמל.

הגדעוני גרשון עציון סיפר: "הייתי אחראי על מחנה פליטים ליד בריסל, עד להפלגת האנייה הבאה. תפקידי היה להכין אותם לעלייה ולהנהיג משטר, משמעת וסדר. כשהאנייה הוכנה בדלק, מים, מזון ודרגשי שינה לנצל את המקום עד למקסימום, האנייה עמדה להפליג, מפקדי הצוות היו ממוצא יווני סרבו בתחילה להפליג מחשש שייתפסו בדרך על-ידי הבריטים, היינו אובדי עצות, והודענו להם שספינות קטנות יחכו לנו באזור קפריסין ונוריד את המעפילים, הם שוכנעו והאנייה הפליגה. בארץ לא ידעו דבר, התקשרתי באלחוט והודעתי להם על כך. מהארץ הודיעו שאין מה לעשות כי הבריטים כבר יודעים עלינו. כשהגענו לסביבות קפריסין וראינו שהבריטים לא בעקבותינו עצרנו את הקצינים היוונים בתאיהם ורק הקצין שעבד

ליד המכונות המשיך בעבודתו תחת משמר אנשינו. אורגנו כמה צעירים מהמעפילים ובעזרתם שמרנו שאיש לא ייצא. אנו מלווי האנייה הישראלים וכמה ממלחי האנייה שהזדהו איתנו המשכנו בהפלגה עד חופי חיפה מבלי שנתגלה. המעפילים הועברו למחנה עתלית, ואנו הצוות הישראלי קפצנו למים לעבר האנייה "הגנה" שעגנה בנמל, ונאספנו על-ידי אנשי סולל בונה שהביאו לנו בגדים להחלפה ויצאנו כפועלים.<sup>117</sup>

חילופי המברקים עם הספינה מראים כי התקיים קשר עם הספינה רק בימי הנסיעה האחרונים, מ-29 ביולי. בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**23 יולי 1946, שעה 0420, לנטר [צרפת] מארצי:** "מי ערך את ההסכם עם החייל העברי? מי עובד שם? היש להם גבישים על גלים יותר קצרים? היש לכם קשר אתם? (הספינה הפליגה ב-14 בחודש!) אנו עדיין לא הצלחנו להקימו. האם השעות שהודעתם הם לפי גריניץ?"

**23 יולי 1946, שעה 2230, לארצי מקסוטה [פריז]:** "את ההסכם חיבר גרשון – הגדעוני בספינה. המלוה הוא צבי. גם לנו אין קשר. כמיטב ידיעתי אין להם גלים נוספים. השעות הם לפי גמת. אין מקום לשאלה כזו בעבודתנו."

**29 יולי 1946, שעה 1723: ל"חייל העברי" מארצי:** "מזל טוב להקמת הקשר. היכן אתם נמצאים."

**29 יולי 1946, שעה 2120, ל"חייל העברי" מארצי:** "... נברר עוד הלילה עם נטר ואחרים ואחר כך נשלח לך הוראות. האם היה לך קשר נטר ועם יש גם עתה? תשקוד לקיים קשר סדיר אתנו."

בדו"ח המלווה אלכס שור, שכינויו המחתרתי היה "לבני", נרשם: "את הקוד לגדעוני שלנו שלחו מפריז עם איזה טיפוס חשוד, שעד היום לא הגיע לבלגיה. ברגע האחרון כתב הגדעוני קוד וכל הדרך – כשלא קיבלנו קשר – היינו בטוחים שהאשמה בקוד האבוד. את המכשיר קבענו בקבינה [תא] הקטנה שבה היה הגדעוני, והיא [הקבינה] הייתה כל הזמן סגורה ומסוגרת."

מעפילי "החייל העברי" היו האחרונים שהוחזקו אחרי תפיסתם במחנה עתלית. בהמשך גורשו מעפילים למחנות בקפריסין. כשבוע לאחר מכן ביצעו הבריטים את מבצע "איגלו" – גירוש ראשון של מעפילים (מעפילי "גור" ו"הנרייטה סולד") למעצר בקפריסין. המאבק בבריטים שינה את אופיו, והמאבקים המרים בבריטים במבצעי העפלה והשתלטותם על ספינות מעפילים היו מוקד לפעילות יחסי ציבור – במטרה להשפיע על דעת הקהל הבריטית והבין-לאומית. ואכן, מפעל העפלה הצליח במאבק זה, המעפילים ניצחו את האימפריה, ודעת הקהל בבריטניה ובעולם הייתה בין הגורמים שהכריעו את הכף, והניעו את הבריטים לסיים את המנדט הבריטי על ארץ ישראל ולמסור את שאלת ארץ ישראל להכרעת האו"ם.

### 7.13.11 "יגור"

הספינה נקראה על שם קיבוץ יגור. השם ניתן בעקבות אירועי "השבת השחורה" (שהתרחשה סמוך להפלגה), בה מצאו הבריטים מצבור נשק גדול בקיבוץ וערכו בו מעצרים רבים.

הספינה, ששמה הקודם היה Sagolem, הייתה ספינת משא מעץ עם מערכת מפרשים ומנוע עזר קטן, בתפוסה של 300 טון; היא נרכשה בטורקיה והפליגה תחת דגל יוון. מפקד הספינה היה מנחם (משה) מרק, המלווה היה ישראל "עוזי" אורבך והגדעונים היו מלכה רופא שכינוייה היו "לאה" ו-"רחל" ("רשל"), וישראל אבידור, שכינויו היה "נסיך".<sup>118</sup> רב-החובל והצוות היו טורקים.<sup>119</sup>

הספינה הביאה ארצה ממחנה ליד מרסיי 754 מעפילים, ניצולי שואה. הספינה הפליגה מנמל לה-סיוטה (La Ciotat) בדרום צרפת ב-29 ביולי 1946. הספינה אותרה מהאוויר, וב-11 באוגוסט 1946 נתפסה הספינה בידי המשחתת HMS Brissenden, והמעפילים גורשו למחנה בקפריסין. בעת העברת המעפילים לספינות גירוש בנמל חיפה התפתח עימות כבד בין המעפילים לחיילים הבריטיים, שהיכו את המעפילים בקתות רובים והתזו עליהם סילוני מים. מעפיל אחד נהרג ועשרות מעפילים נפצעו. בזמן הגירוש הטילה ממשלת המנדט הבריטי עוצר על העיר חיפה, אך העוצר הופר בידי תושבי חיפה היהודים שנהרו בהמוניהם לנמל. שלושה מפורצי העוצר נהרגו ושבעה נפצעו. קשר האלחוט לא פעל מכיוון שמנוע העזר, שתפקידו היה בין היתר לספק חשמל למאוורר ולמשדר בחדר האלחוט, שבק חיים, ולא ניתן היה לתקנו. מלכה רופא השליכה את המכשיר לים, כדי שלא ייתפס בידי הבריטים, הטמיעה את עצמה בין המעפילים וגורשה כמעפילה למחנה בקפריסין, שם הפעילה בית תינוקות ואחרי מספר חודשים ברחה מהמחנה כשהיא מחופשת לאחות יחד עם איה פינקרפלד – גדעונית נוספת שכינוייה היה "שולמית". ספינת מבריחים קפריסאית הביאה אותן לחוף נהריה.

בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

5 אוגוסט 1946, שעה 2300, למיכאל [תל אביב] מזרובבל [איטליה]: "אין לנו קשר עם יגור. גביש מקולקל. נסו אתם."

7 אוגוסט 1946, שעה 1800, לארצי מאלון [איטליה]: "... המקלט שלה מקולקל ולכן לא היה אתה קשר. שמענו אותם עד לפני ארבעה ימים. לא הודיעו מקום המצאם. הודיעו ה.כ. (הכל בסדר)."

118 ישראל אבידור (ישראל סיני ברייטברט). יליד ינדז'וב, פולין 1926. חבר תנועת הנוער "הבונים". חבר קיבוץ "כפר הנשיא". נפטר בשנת 2009.

119 את"ה 14/231.

**8 אוגוסט 1946, שעה 1130, לנטר [צרפת], אלון מארצי:** "טרם הצלחנו להתקשר עם יגור, ולא ידוע לנו כלום על מצבה."

**9 אוגוסט 1946, שעה 0100, לארצי מגיל [מרסיי]:** "האם אין לכם קשר עם יגור היא יצאה בעשרים ותשע. מהירותה ששה. בהתחלה היה לנו קשר אתה, אחר כך נפסק. תשתדלי להקים קשר."

**9 אוגוסט 1946, שעה 0100, לגיל מארצי:** "אין לנו קשר מנסים 4 פעמים ביום להתקשר אתה."

**9 אוגוסט 1946, שעה 1000, לארצי מנטר [צרפת]:** "... אין לנו קשר אתה. בימים הראשונים לאחר צאתה הודיעה שמקלטה מקולקל."

**9 אוגוסט 1946, שעה 1045, לנטר מארצי:** "מודאגים מאוד מגורל יגור, אין כל קשר אתה..."

הגדעונית מלכה רופא מספרת: "עליתי על האניה 'יגור' כאלחוטאית באוגוסט 1946, וזה היה אחד מכשלונותי הגדולים! 'יגור' היתה אניה ממש, עם צוות גדול, שכלל אפילו קצין קשר וכמובן שהיה לה מכשיר קשר מקורי. וזו היתה שגיאתנו שסמכנו על כך ולא בדקנו את המכשיר מראש. רק לאחר ההפלגה התברר שהוא עובד על ערוצים אחרים לגמרי ואינו מותאם לרשת שלנו, כמו כן הוא היה תלוי במוטור ש'שבק חיים' בכל רגע, וכך לא היה ליגור קשר!". בהמשך היא מספרת על פעולתה בהקמת בית תינוקות והפעלתו במחנה המעצר בקפריסין, ועל בריחתה משם: "לאיה פינקרפלד ולי תוכננה הסתלקות באמצעות נסיעת ביקור לבית החולים שמחוץ למחנה. איה יצאה והצליחה. גם אני יצאתי, אך בבואי לבית החולים – המקשרת לא היתה שם – וחזרתי למחנה. קיפי [אריה קפלן] ושיבר [ד"ר שיבר] החליטו שאצא במדי אחות של 'הדסה' (הן היו בעלות תעודות)... בלווית 'אחות' אמיתית יצאתי מן השער במדי אחות. החבר'ה ארבו לראות איך אעבור את השער. תפסנו טרמפ במכונית צבאית בריטית אל המלון של גבי ויטלס, היא לא הייתה, אך בחדרה החלפתי בגדים, והלכתי לחפש את שורה פישמן, שהיה אז בא כח המוסד בקפריסין, מוסווה כעיתונאי. הוא שלחני ללרנקה ושם פגשתי את סמיק ואיה. התגוררנו אצל משפחת איש סולל-בונה שגרה בבית בודד סמוך לכפר באזור הררי.... גרישא, חבר כפר גלעדי ואיש המוסד הגיע לקפריסין לארגן את שובנו ארצה (חוץ מאתנו גרו, מוסווים כתיירים, כמה חבר'ה במלונות). נשכרה סירת מבריחים ונקבע תאריך הפלגה. הנסיעה לנמל (לימסול) ארכה זמן רב, אך המבריח חטף את הכסף בנמל וברח בסירה ואנו, עשרה חבר'ה נשארנו תקועים בנמל. סמיק סילק אותנו לאיזה מתבן ולמחרת חזרנו כל אחד למקומו. היה עוד ניסיון שנכשל, ורק בשלישית עלינו על 'המֶרְקֶב' ויצאנו לים. אז התקלקל המוטור, לא הייתה רוח שתנשב במפרש – וכך החלו הספנים הערבים לחתור... כשהתברר להם שנגיע באור יום נבהלו והחלו להתרחק. קמה מהומה על הסיפון ורק לאחר שהובטח להם סכום כסף נוסף – הסכימו לגשת לחוף

(נהריה). בארץ ידעו על בואנו ואף חיכו לנו. כשהגענו רק למחרת בצהריים התאמנה בחוף קבוצת נוטרים – ומפקדם אמר לנו: הרי חיכינו לכם בלילה.<sup>120</sup>

### 7.13.12 "הנרייטה סולד"

הספינה נקראה על שם הנרייטה סולד ("סאלד" בכתוב שהיה מקובל בזמנו), פעילה ציונית ומייסדת ארגון "הדסה" ועמדה בראש "עליית הנוער".

הספינה, ששמה הקודם היה Arites Salas, הייתה ספינת עץ קטנה עם מנוע דיזל בתפוסה של 150 טון שהפליגה תחת דגל יוון. מפקד "הנרייטה סולד" היה אריה "קיפי" קפלן והגדעוני היה יוסף לזרובסקי.<sup>121</sup>

הספינה יצאה ב-30 ביולי 1946 מאתונה עם 382 מעפילים בלוויית ספינת שירות בשם "רפי" ועליה 143 מעפילים נוספים. מפקד "רפי" היה שמואל "סאמק" ינאי בהפלגה עד למפגש עם "הנרייטה סולד" ובנימין ירושלמי בהפלגה חזרה.

הים היה סוער, חלק בתיבת ההילוכים נשבר והספינה "הנרייטה סולד" חיפשה מחסה באי סירינה (Sirina). תושבי האי התנגדו ודרשו מהמעפילים לעזוב את האי. הספינה הפליגה לאי הסמוך קמיליה (Camelia) ובאמצעות "רפי" שלחו את החלק הפגום לתיקון ביוון והמתינו לשובו. כעבור שישה ימים יצאו שתי הספינות לדרך. כ-150 מייל מחופי הארץ עברו מעפילי "רפי" ל"הנרייטה סולד" והצוות היווני חזר עם "רפי" ליוון.

לאחר שנתגלו על-ידי סיור אווירי, ניסתה הספינה להוריד את המעפילים בקיסריה, אך הגיעה מאוחר מדי לחוף ההורדה, ולאור מצב הים והספינה והמחסור במים, החליט מפקד הספינה להפליג לחיפה. עם עלות השחר יורטה הספינה על-ידי המשחתת HMS Venus, שהורתה לה להטיל עוגן במפרץ חיפה. הספינה עגנה מחוץ למפרץ, וסירות עם מזון וציוד החלו להגיע אליה. באחד מכיכרות הלחם שסופקו להם הוטמן פתק שבו נאמר כי הם עומדים להיות מגורשים לקפריסין ועליהם להתנגד לכך. באותו זמן הוברחו אל הספינה חומרי נפץ ובקשה לנסות לפוצץ את ספינת הגירוש. "סאמק" חיפש מקום מתאים להטמנת מטען הנפץ בחיפוי המעפילים, אך לא ביצע את הפיצוץ מחשש לפגיעה במעפילים.

החלה התארגנות להתנגדות. האנשים חולקו לקבוצות ולעמדות, ניתנו להם מקלות וקופסאות שימורים ליידי בבריטים. הנשים הורדו למחסנים, המלווים חיבלו במנועי הספינה, ובני הנוער הקיפו את הבריטים בירכתיים ומנעו מהם לפעול. ב-12 באוגוסט בשעה 0300 לפנות בוקר הגיעה סירה בריטית כדי לחתוך את העוגן ולגרור את הספינה לנמל חיפה. ברגע זה החלה התנגדות שנמשכה כמה שעות. מלחים בריטים שעלו

120 עדות משנת 1969. את"ה 126.00011.

121 את"ה 14/217, 14/513.

לסיפון נלקחו בשבי ונכלאו בתא שהוכן לכך. הבריטים השיטו גוררות גבוהות, ומלחים שהיו בהן עלו לסיפון. חלקם הושלכו לים ו-30 מלחים בריטיים נשבו.

הבריטים הפעילו זרנוקי מים, ארבע משחתות הקיפו את הספינה. מפקד הסיירת הבריטית HMS Ajax ביקש לעלות לספינה ולהתרשם מהמצב ו"קיפי" ערך לו סיור שזעזע את המפקד עקב הצפיפות והתנאים ששררו בספינה, אך אמר כי עליו למלא הוראות ואינו יכול להבטיח שלא יגורשו מהארץ. לאחר שירד הקיפו את הספינה עשר סירות מנוע וחיילים בריטים הטילו מהם רימוני עשן. אחד מהם נפל בחדר התינוקות, ואז סימן "סאמק" ינאי אות כניעה. הספינה נגררה לנמל, ומעפיליה הועברו לספינת גירוש שלקחה אותם למחנה מעצר בקפריסין.

המלווים נטמעו בין המעפילים והגיעו עמם לקפריסין. הגדעוני לזרובסקי הכניס את מכשיר הקשר לתוך תרמיל, והצליח להבריחו מהספינה ולקחתו עמו לקפריסין.

בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**27 יולי 1946, שעה 1930, לארצי מטנור [יוון]:** "א) מחוסר עובד שני יוצא עם הספינות רק מכשיר אחד, בגדולה העובד אלי. (ב) המכשיר הוא זה שהיה ברפי. עבודה בסוללות יבשות, מתח גבוה למשך 60 שעות עבודה. (ג) הקשר בין הספינות על-ידי מכשירי דבור בידי המלוים."

**30 יולי 1946, שעה 0600, לארצי מטנור:** "גליכם לעבודה עם הספינה: (א) שבע אפס אפס שתיים (7002). (ב) שש אחד שש שלש (6163). (ג) שש ארבעים וחמש (6450). שנויים רק לאחר הקמת הקשר. התחילו מיד לקרוא לפי הוראות לעובדי הספינות. הלילה הפליגה."

**3 אוגוסט 1946, שעה 1337, לארצי מכרמלה [יוון]:** "כיון שאתם בסדר אני מפסיקה את הקשר עם הספינה."

**3 אוגוסט 1946, שעה 1337, לכרמלה מארצי:** "לנו אין עדיין קשר המשיכי לעבוד עם הספינה."

**3 אוגוסט 1946, שעה 1900, לארצי מהגדעונית בתל אביב:** "עוד שלשום התקשרתי אתה. שמעתיה יפה, גם היא שמעה טוב. הודיעה על קלקול גיר. מאז היא עסוקה תמיד עם טנור ואינה פונה אלי. אני שומעת את שתיהן יפה. בלילה הקודם הביאו לספינה מצרכים. הן עסוקות במשך שעות ואין אפשרות להשיג קשר."

**4 אוגוסט 1946, שעה 2200, לארצי מטנור:** "ספינת העזרה הפליגה אתמול. הודיעו מחדש מספרי התחנות. נשמר בסליק. גלי נרל: (א) שש ארבע חמישים (6450). (ב) חמש שבע חמישים (5750). (ג) גל ראשי – שבע אפס עשר (7010). (ד) חמש ארבע ארבעים (5440). (ה) ארבע ארבע תשעים (4490). (ו) חמש תשע חמישים (5950). קשרים לפי הצורך. עד ההפלגה לא תעבוד אתכם. לחסוך סוללות."

**10 אוגוסט 1946, שעה 0300, לארצי מ"הנרייטה":** "ההעברה בוצעה בהצלחה בשתיים בלילה, 130 מיל מערבית לחיפה. מהירות 6. מים יש ליום וחצי..."

**11 אוגוסט 1946, שעה 1830, לארצי מ"הנרייטה":** "בשתיים – שתיים וחצי עבר אורון. לא ברור אם גילה אותנו..."

**12 אוגוסט 1946, שעה 0200, ל"הנרייטה" מארצי:** "... תתרחקו חזרה לעומק כדי שיעבור היום, ייתכן שבערב ננסה להורידכם באיזה מקום. באם יגלו אתכם ויקחכם לנמל לא תהא ברירה."

**13 אוגוסט 1946, שעה 0800, לטנור מארצי:** "אין אנו יכולים להודיעך מקום ותאריך העברה. בגלל קלקול במשדר בהנרייטה היא לא הודיעה לנו זאת. מהרגע שהצלחנו להתקשר אתה, וקיבלנו את הידיעה ממנה על העברה בהצלחה הודענו לך מייד. מאותו הרגע שוב נתקלקל אצלה המשדר, ועל תפיסתה נודע לנו בחיפה. רוגזך לגמרי מיותר. לתשומת לבך."

בדו"ח המפקד נרשם: "אור ל-11 אוגוסט ביצענו את ההעברה בערך 140 מיל מהחוף מערבית לחיפה... בשעה 1900 קיבלנו את הוראתכם לרדת בקיסריה אם יהיה אפשרי. בשעה 2400 ראינו אורות ולאחר שהתקרבו יותר התברר שזו נתניה. החלטנו לנסוע לקיסריה. הקשר לא פעל לצד אליכם. בשעה 0200 עמדנו מול קיסריה ולא השגנו קשר. שקלנו שאי אפשר יהיה לסיים את העבודה עד הבוקר. האנשים ייתפסו בקיסריה. לא רצינו לקחת את הדבר על אחריותנו. מצד שני לא היה לנו שום בטחון בעזרה מהחוף... החלטנו לנסוע לחיפה... בשעה 0400 פגשנו את אנית המשחית ליד חיפה. להשאר עוד יום בים לא יכולנו כי חסרו לנו מים והחלה סערה. לא היינו מחזיקים מעמד עוד יום עם מכונה לא בטוחה."

הגדעוני יוסף לזרובסקי מספר: "באתונה עזרתי לגדעוני אברהם ליכובסקי להשלים בניית מכשיר הקשר שיועד עבורי וכן בהכנות לימאים, ליסאמקי ויקיפי העתידיים לפקד על האנייה... תנאי עבודתי כגדעוני היו קשים ביותר. הצפיפות הרבה סביב תא האלחוט הזעור ששל הסיפון חייבה עבודה לאור נר בלבד... כשנגררנו על-ידי הבריטים לחיפה והוחלט להעלותנו על אניית גירוש לקפריסין הגיע לירכתי האנייה יעקב דוסטרובסקי<sup>122</sup> ובפיו הוראה להתנגד להעברה ובלית ברירה לפוצץ את אניית הגירוש 'אמפייר רייבל' טרם הפלגתה. קיבלנו ממנו כדי חלב עבור הילדים והתינוקות, כשבאחד מהם חומרי נפץ. תכננו לבצע את הפיצוץ כשאנו המלווים נעלה ראשונים אך הילדים הועלו ראשונים והחלטנו לזנוח את התכנית. ארזתי את חומר הנפץ בתרמיל ובתרמיל נוסף את מכשיר האלחוט. בהגיענו למחנה קראולוס בקפריסין נתגלה התרמיל עם חומר הנפץ, בעוד מכשיר האלחוט הגיע למחנה ואחרי שתוקן שימש את אנשינו בתקופה מאוחרת יותר... כעבור שלושה שבועות נצטוונו לתכנן בריחה מהמחנה... התכנית בוצעה זוגות זוגות בדרכים שונות לפמגוסטה ומשם ללרנקה, בה חיכתה לנו ספינת דיג בבעלות יהודי מהארץ שהפליגה ליוון... בעת ניסיון לרדת מהספינה באחד המפריצים הקרובים

122 יעקב דורי, הרמטכ"ל הראשון של צה"ל.



לפיראוס נתפסנו והובלנו כחשודים קומוניסטיים אלבנים למעצר. שהינו במעצר מספר שבועות עד שהוסדרה בעיית הכופר/שוחד ושחררנו בערבות...<sup>123</sup>

### 7.13.13 "כתריאל יפה"

הספינה נקראה על שמו של רב-החובל כתריאל יפה, שהשתתף בליווי ספינות מעפילים ("ולוס", "אטראטו"), היה מפקד ספינת המעפילים "טייגר היל" והיה רב-החובל של ספינת הכ"ג, שאבדה בים בפשיטה על בתי הזיקוק בטריפולי במאי 1941, וכל אנשיה נספו.

הספינה, ששמה הקודם היה Avanti, הייתה ספינת משא מעץ עם מפרשים ומנוע עזר, בתפוסה של 550 טון, שהושקה בשנת 1920 והפליגה תחת דגל איטליה. מפקד הספינה היה אליעזר טל (קליין), המלווים היו דב ליפשיץ ופטר הופמן והגדעונית הייתה איה מאיר (פינקרפלד), שכינוייה המחתרתי היה "שולמית" ו"ברגמן". רב-החובל והצוות היו איטלקים.<sup>124</sup>

הספינה נרכשה באיטליה והביאה ארצה ממחנה אהלים ליד חוף ההעמסה בבוקה די-מגרה (Bocca di Magra), דרומית ללה-ספציה, איטליה, 604 מעפילים – ניצולי שואה (ובניהם "ילדי סלבינו"). הספינה הפליגה ב-31 ביולי 1946.<sup>125</sup> ניסיון ליצור מפגש עם הספינה "כ"ג יורדי הסירה" ולקלוט את נוסעיה הופסק עקב היעדר קשר בין הספינות, הזמן הרב שנדרש לכך ומחסור בתרופות, אוכל ומים. סיור אווירי בריטי איתר את הספינה, שיורטה בידי המשחתת HMS Volage. ב-15 באוגוסט השתלטה המשחתת על הספינה – ליד חופי הארץ – אחרי עימות ואיום בנשק, והספינה שטה לנמל חיפה. לגדעונית איה פינקרפלד היו קשיי קשר רבים עקב בעיות הטענת מצברים ושינוי "הסכם הקשר" תוך כדי הפלגה, זאת בשל עוצר שהוטל על תל אביב ומכיוון שתחנת האלחוט המרכזית הייתה מוקפת צבא בריטי. סמוך לחופי הארץ התקבלה הוראה מהארץ להכין מקום סתר (סליק) לקשר האלחוטי, על מנת שניתן יהיה לקיים קשר לאחר שהבריטים ישתלטו על הספינה.

הספינה עגנה תחת שמירה בפתח נמל חיפה במשך חמישה ימים, ואז הצליח מפקד הספינה לנסר את שרשרת העוגן (כאשר רעש הניסור עומעם בקולות שירה רמה של המעפילים) והספינה נסחפה לכיוון קריית חיים. במרחק של 500 מטרים מהחוף שוב השתלט צוות מהסיירת הקלה HMS Mauritius על הספינה. בנמל חיפה, אחרי מאבק אלים, הועברו המעפילים לספינת הגירוש "אמפייר היווד", והמלווים הארץ ישראליים,

123 השערים פתוחים – אסופת זכרונות, הוצאת קרן הפלי"ם, תשס"א–2001, עמ' 305–307.

124 את"ה 14/239.

125 הכוונה המקורית הייתה להעביר את המעפילים בלב ים לספינה אחרת – "כ"ג יורדי הסירה" – ולחזור לאיטליה, אך עקב תקלה במכונות של "כ"ג יורדי הסירה" המשיכה "כתריאל יפה" בהפלגה לחופי הארץ.

כולל "שולמית", נטמעו בקרב המעפילים וגורשו כמעפילים למחנות בקפריסין. במהלך המאבק הצליחו מספר נערות מקבוצת "ילדי סלבינו", מונהגות בידי הגדעונית איה פינקרפלד, להבריח בבגדיהן חומר נפץ לספינת הגירוש, אך הפיצוץ שנוצר גרם רק נזק קל לספינת הגירוש, ולא מנע את הגירוש לקפריסין.

אחרי מספר חודשים נמלטה הגדעונית ממחנה המעצר בקפריסין והגיעה לארץ יחד עם הגדעונית מלכה רופא, בספינת מבריחים קפריסאית שהביאה אותן לחוף נהריה.

בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**3 אוגוסט 1946, שעה 2300, לארצי מאלון [איטליה]:** "הסכם ארצי כתריאל יפה: שם ארצי – רמה. גל ראשי – שש שמונה תשע (689). שם כתריאל – טXמ, גל ראשי – שמונה אחד ארבע (814). הסיסמה – רב שלוח יצאו. שעות – שש עשר ארבע עשרה, שמונה עשרה גמת. ארצי קורא ראשון עשר דקות נענה עשר דקות עד הקמת הקשר. השימת גלי כתריאל נשלחה אליכם. התחילו להתקשר מיד."

**6 אוגוסט 1946, שעה 1600, לכתריאל מארצי:** "... ברגע שיתחילו להשתלט על הספינה תשדרו ס.א.ס. בלי הפסק. תכינו מקום סתר למכשיר כדי שתוכלו להמשיך בקשר גם אחרי שהאויב ישתלט על הספינה."

**11 אוגוסט 1946, שעה 0800, לארצי מכתריאל:** "איננו יכולים לקיים את ההעברה [העברת הנוסעים מהספינה כ"ג יורדי הסירה", שמנועה הפסיק לפעול] בגלל הזמן הרב הדרוש לכך. מתברר שרפואות, אוכל ומים יספיקו עד יום 12 אוגוסט בערב..."

בדו"ח הגדעונית איה פינקרפלד נרשם: "הציוד ביציאה: נוסף למכשירים הרגילים: חלקים רזרביים, מלחם, מכשיר מדידה כדי לאפשר תיקונים קלים בדרך. שלוש סוללות ל-12 וולט שנטענו לפני היציאה. ביום ההפלגה התברר כי אין באניה המטען שהובטח. הזרם באניה 110 וולט. מספר הקשרים והמברקים שהעבירו ארצי-כתריאל היו רבים ועברו כל גבול ומידה. הסיבה הייתה חוסר תאום בין בנימין וארצי לגבי ההוראות שניתנו לספינה מראש; אי הודעת בנימין לארצי מראש את כל הפרטים הדרושים על הספינה, האנשים וכו'; השינוי התכוף בהוראות שניתנו מארצי לכתריאל.

הקשר ביום האחרון לנסיעתנו נפסק משום שאזלו הסוללות, כנראה שהתפרקותן הוחשה בגלל הטלטלות והתנודות המרובות שעברו. זריזות גדולה יותר של הגדעוני בארצי יכלה להמשיך מעט את הקשר (אמנם – חד צדדי).

יש בספינה אפשרות של המשך העבודה גם לאחר שהיא נתפסת. כדאי להכין את המקום מראש ולצאת עם אנטנה רזרבית.

שתי שגיאות יסודיות ביותר נעשו בקשר ארצי – כ"ג: (א) לא נקבע מראש יום התחלת נסיונות הקשר בין שתי התחנות. (ב) כאשר הודיעו כבר (דרך כתריאל) על התחלת הקשר שינו את שעות ההתקשרות שנקבעו עם כ"ג לפני צאתה.

לפי הערכתי, אפשר להסתפק בימים הראשונים לצאת הספינה בקשר בין ארץ המוצא והספינה – לשם ביקורת על מהלך הספינה, מהירותה, תקינות הקשר וכו'. אחר כך האזנה תכופה בין ארצי והספינה. בימים האחרונים האזנה תמידית.<sup>126</sup>

### 7.13.14 "כ"ג יורדי הסירה"

הספינה נקראה לזכרם של 23 לוחמי הפלמ"ח, שיצאו בשירות הבריטים לפעולת חבלה במתקני דלק בטריפולי, לבנון, עם סירתם "ארי הים", במאי 1941, ועקבותיהם נעלמו.<sup>126</sup> הספינה, ששמה הקודם היה San Sissimo, הייתה ספינת משא מעץ עם מנוע דיזל, בתפוסה של 450 טון, שהושקה בשנת 1944, והפליגה תחת דגל איטליה. מפקדה היה ישראל רותם, המלווה היה שאול אורן והגדעוני היה יצחק הקטין.<sup>127</sup> רב-החובל והצוות היו איטלקים.<sup>128</sup>

הספינה הפליגה ב-2 באוגוסט 1946 מחוף ההעמסה בבוקה די-מגרה באיטליה עם 790 מעפילים. מעפילי הספינה "כתריאל יפה" היו אמורים לעבור בלב ים לספינה "כ"ג יורדי הסירה". אולם יומיים לאחר ההפלגה שבק מנועה של "כ"ג יורדי הסירה" והתכנית השתנתה. עתה נדרשה ה"כתריאל יפה" לאסוף את מעפילי "כ"ג יורדי הסירה". גם תכנית זו לא יצאה לפועל עקב קשיי תקשורת והצפיפות הקשה על "כתריאל יפה", ו"כ"ג יורדי הסירה" התקדמה מזרחה באיטיות בעזרת מפרש.

מטוס בריטי גילה את הספינה באזור קפריסין, וב-14 באוגוסט השתלטה עליה המשחתת HMS Brissenden וגררה אותה לנמל חיפה. לאחר שהשלטונות הודיעו ב-16 באוגוסט על כוונתם לגרש את המעפילים לקפריסין, הכריזו המעפילים על שביתת רעב. לאחר מאבק אלים הם גורשו ב-18 באוגוסט, יחד עם מעפילי "כתריאל יפה" והמלווים, לקפריסין.

בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**11 אוגוסט 1946, שעה 0930, לארצי מ"כ"ג:** "מקומנו 34.07 צפון, 32.50 מזרח. בשעה 0530 נעצר המוטור ללא אפשרות תנועה. מחכים להוראה."  
**11 אוגוסט 1946, שעה 1820, לארצי מ"כ"ג:** "גילה אותנו אירון הוא חג מעלינו כל הזמן המכשירים נשאים. במקרה שלא נופיע תקשיבו כל התחלת שעה, בגל 8007 ו-8170. מחכים להוראות."

126 כיום נהוג להשתמש במונח "כ"ד יורדי הסירה", לזכר הקצין הבריטי רס"ן אנטוני פאלמר, שהצטרף ללוחמי הפלמ"ח.

127 יליד רוסיה, 1921. עלה ארצה בשנת 1924. התנדב לפלמ"ח בשנת 1944. בשובו ארצה הצטרף לחטיבת "יפתח" והיה סגן קצין הקשר החטיבתי. נפטר בשנת 2004.

128 את"ה 14/235.

**12 אוגוסט 1946, שעה 1115, לארצי מ"כ"ג:** "א) אנית המשחית עומדת במרחק מה ומחכה כנראה לסימן מאיתנו. (ב) החלטת האנשים נחושה לא לבקש עזרה, מחשש שנסחב לקפריסין. (ג) עליכם לשלוח מיד ספינת דיג לגרור אותנו, אפילו אם ישנו חשש לאבד אותה, אזי לא נשבר. (ד) הרוח מערבית ומקדמת אותנו קשר אחד כל הכוון שלוש מאות ושש מחיפה. לפי הערכתי אנו נמצאים 100 מיל מחיפה."  
**12 אוגוסט 1946, שעה 2110, לארצי מ"כ"ג:** "מקלטי מקולקל. אין לי שום דבר עברכם."

### 7.13.15 "עמירם שוחט"

הספינה נקראה על שמו של עמירם שוחט, שהשתתף בליווי ספינות מעפילים ("אטראטו" א', "דורה"), היה מפקד ספינות המעפילים "ארטימיזיה" א', "ארטימיזיה" ב', פוסידון" ב' ו"אטראטו" ד', והיה בין כ"ג יורדי הסירה שנספו בפשיטה הבריטית מהים על בתי הזיקוק בטריפולי, לבנון, במאי 1941.

הספינה, ששמה הקודם היה Ile de la Rose, הייתה ספינת מפרש עשויה מעץ עם מנוע דיזל, בתפוסה של 200 טון, שהושקה בשנת 1913 והפליגה תחת דגל צרפת. מפקד הספינה היה דוד (דוד'לה) בן-חורין. המלווה היה יונתן כינרתי. הגדעוני היה יוסף ישראלי (לוסטיג), שכינויו המחתרתי היה "נחמן".<sup>129</sup> הצוות היה צרפתי, כולל רב-החובל שכמעט ולא תיפקד עקב התמכרותו לסמים.<sup>130</sup>

"עמירם שוחט" הפליגה מפוזולי (Pozzuoli) שלייד נאפולי, איטליה, ב-6 באוגוסט 1946 (ערב תשעה באב) עם 183 מעפילים. במהלך ההפלגה נפל למים ונעלם (טבע או נטרף על-ידי כרישים) נער יהודי כבן 15 ממרוקו בשם אברהם, שהצוות הזר אסף בנמל אלג'יר בדרכה של הספינה לנמל ההכנה במרסיי.

בן-חורין הקפיד לשוות לספינה מראה "נקי" של ספינת משא רגילה העושה דרכה לתומה תחת דגל צרפתי (המשמעות למעפילים הייתה בצורך לשהות מרבית הזמן במחסנים למרות חום אוגוסט). ואמנם, מטוס בריטי והמשחתת HMS Saumarez עקבו אחר הספינה, אך לא זיהו אותה כספינת מעפילים. הספינה אמורה הייתה לעגון בחוף נהריה ולהוריד את האנשים. בהיותה מול ביירות, נתקבלה הוראה להפליג לעומק ולחזור למחרת לחוף קיסריה. הספינה הגיעה לחוף קיסריה-שדות ים, לאחר שחלפה על פני נמל חיפה בלא שהתגלתה. אנשי הפל"ם מבסיסם בשדות-ים סייעו עם סירותיהם בהורדת המעפילים. ההורדה הסתיימה תוך זמן קצר, והמעפילים פוזרו

129 יליד ווינה 1918. עלה ארצה בשנת 1939. התנדב לפלמ"ח בשנת 1941. ממקימי קיבוץ דברת. שני בניו נפלו במלחמת יום הכיפורים. נפטר בשנת 1982.

130 את"ה 14/269, 14/513, 14/514.

בישובי הסביבה. מיד לאחר שירדו המעפילים הפליגה הספינה לצרפת אך בדרכה עלתה על שרטון סמוך לאי כרתים ויצאה מכלל כשירות.

"עמירם שוחט" הייתה הצלחה ראשונה של ספינת המעפילים לפרוץ את הסגר הבריטי מאז שהבריטים הטילו על הצי שלהם את משימת אכיפת הסגר, בעקבות הצלחתן של שמונה הספינות הראשונות אחרי מלחמת העולם השנייה (מ"דלין" ועד "חנה סנש") להוריד את מעפיליהן. ההצלחה הייתה יוצאת דופן, ועד לסיום מפעל ההעפלה נרשמו רק עוד ארבע הצלחות דומות ("שבתאי לוז'נסקי", "עלייה", "הפורצים" ו"האומות המאוחדות").

בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק), המתארים את הקשר ומבצע ההורדה:

**6 אוגוסט 1946, שעה 2300, לארצי מאלון** [שלוחת המוסד לעלייה ב' באיטליה]: "הסכם ארצי 'עמירם' הוא הסכם ב' מסדרת ההסכמים החדשה. להלן גבישי הכלי: (א) 592; (ב) 645; (ג) 655; (ד) 724; (ה) 8007; (ו) 814. הגל הראשי שלו 724. התחלת הקשר בשמיני לחודש. קבוע שעות ניסיון [לקשר]."

**11 אוגוסט 1946, שעה 0700, לארצי מ"עמירם":** "בהסכם שבידי צוין להוסיף שעה וחצי לגמת. האם זה בוטל. מצב הסוללות מצווה להצטמצם. שלום."

**13 אוגוסט 1946, שעה 1235, לארצי מ"עמירם":** "אנו נגיע ב-14. האם בנהריה הים כבר שקט. איזה סירות יש לכם. איזה סימנים. מבכרים נהריה."

**13 אוגוסט 1946, שעה 2240, ל"עמירם" מארצי:** "קבענו את מקום העבודה לנהרייה. ייתכן שעוד נאלץ לשנות לקיסריה. זה יתברר בשעות לפני הצהריים. לשני המקומות עליכם להגיע מהמערב. הסימנים בנהריה הקומה העליונה של מגדל המים תהיה מוארת. בקיסריה ידלק פנס חמש דקות אור רגע חושך. במקרה של נתוק הקשר תגיעו לקיסריה. במקרה שיתברר לנו בשעות האחרונות שאין אפשרות לעבוד באחד משני החופים ידלק פנס אדום ואז עליכם להכנס לעומק ולחכות עד שיוחלף באור לבן. באם הקשר לא יחודש תנסו להגיע לאחד משני המקומות למחרת היום. באם תתפסו בל תשמידו את המכשיר על מנת שתוכלו להודיע על גורלכם עד הרגע האחרון. יש לארוזו יפה באחד התרמילים על מנת שתוכלו לקחתו אתכם לאוניה שתועברו ולכל מקום שתובלו..."

**14 אוגוסט 1946, שעה 0800, ל"עמירם" מארצי:** "אחר הצהריים תועבר העבודה אתכם לתחנת החוף. הגל שלה יהיה 5.5 בערך ושמה ש.F. הסיסמא הרגילה. החל מעכשיו נקיים קשר בשעות 0530, 0630, 0730 גמת וכו'."

**14 אוגוסט 1946, שעה 1120, ל"עמירם" מארצי:** "נהריה לא באה בחשבון. עליכם ללכת לקיסריה...."

**14 אוגוסט 1946, שעה 1515, לארצי מ"עמירם":** "אוירון סיירה אותנו."

- 14 אוגוסט 1946, שעה 1700, לארצי מ"עמירם:** "האווירון היה שנית בגובה רב. ייתכן שראה תנועה. יש למעט בעבודה. סוללות."
- 14 אוגוסט 1946, שעה 2340, לארצי מ"עמירם:** "אנו הולכים לפי הוראותיכם. מחר באחת בלילה נהיה בקיסריה. האווירון חג מעלינו. לנו אין הודעות ורק נאזין. עבדו ב־צד. רק אם יהיה צורך נענה. נופיע כל שלש שעות וגם לפי הוראותיכם."
- 14 אוגוסט 1946, שעה 2400, ל"עמירם מארצי:** "עליכם לשנות את הקורס ולהכנס לעומק כך שמחר בלילה תוכלו להגיע לקיסריה לפי ההוראה הקודמת. תזהרו בל יהיו אנשים על הסיפון. באם בבוקר תתגלו ע"י אוירון, אז נודיעכם לאיזה מקום עליכם להגיע היום."
- 15 אוגוסט 1946, שעה 1535, לארצי מ"עמירם:** "בקרר אצלנו אוירון ואנית משחית. נגשו והסתלקו. היו קרובים מאוד. לא אמרו שום דבר. מקלטי מפורק. אסדר אותו עוד מעט."
- 15 אוגוסט 1946, שעה 1650, לארצי מעמירם:** "הננו 45 מיל מקיסריה. נגיע, איפוא, באם הכל יהיה בסדר. מצב האנשים קשה."
- 15 אוגוסט 1946, שעה 1600, לארצי מ"עמירם:** "הכל בסדר. חכו נבוא לקיסריה. איזה גל היא עובדת בלילה. אני אעבוד בגל 6550."
- 15 אוגוסט 1946, שעה 2015, לחופשי [חוף ההורדה] מ"עמירם:** "בעוד ארבע שעות נגיע. תמסרו לנו האם המגדל-אור של גבעת אולגה עובד. ואיך הפעם סימני האור שלכם. כמה סירות ישנן. ומתי תתנו את סימני האור שלכם."
- 15 אוגוסט 1946, שעה 2040, ל"עמירם מחופשי:** "הסימנים מגדלור של פנס נפט חמש נקודות אור כרגע חושך. יודלק בשעה 1930 גמת. מגדל גבעת אולגה לא עובד. יש חמש סירות גדולות. ליד המפרץ עוגנת ספינת דיג. יש לה אור קבוע על התורן. הרואים אתם את החוף."
- 15 אוגוסט 1946, שעה 2130, לחופשי מ"עמירם:** "הודיעו גם על גודל הסירות. לנו 20 חולים והרות. האם תוכלו להאזין כל הזמן או כל רבע שעה."
- 15 אוגוסט 1946, שעה 2133, ל"עמירם מחופשי:** "כל סירה לעשרים איש. בסירות שלכם לא נשתמש. נאזין בלי הפסקה."
- 15 אוגוסט 1946, שעה 2210, לחופשי מ"עמירם:** "ירד פטרול משחית. אנו 12 מיל מכם. נחכה עד שיתרחק"
- 15 אוגוסט 1946, שעה 2245, לחופשי מ"עמירם:** "עשרה מטר. לא גילה כלום."
- 15 אוגוסט 1946, שעה 2330, לחופשי מ"עמירם:** "בינתיים לא רואים כלום."
- 16 אוגוסט 1946, שעה 0015, לחופשי מ"עמירם:** "המשחיתה עברה מחדש צפונה. שינינו את הקורס דרומה."
- 16 אוגוסט 1946, שעה 0020, ל"עמירם מחופשי:** "תגדירו את עצמכם."

- 16 אוגוסט 1946, שעה 0032, לחופשי מ"עמירם": "מקומנו 32.32 צפון. 34.50 מזרח. הקורס 123. העמידו אורות מוסכמים."
- 16 אוגוסט 1946, שעה 0035, לחופשי מ"עמירם": "העמידו סימנים."
- 16 אוגוסט 1946, שעה 0045, ל"עמירם" מחופשי: "מדליקים את הסימנים. יש אור על תורן הספינה."
- 16 אוגוסט 1946, שעה 0110, לחופשי מ"עמירם": "רואים את אור הספינה. תנו את האור המנצנץ במשך חמישה רגעים. שלום."
- 16 אוגוסט 1946, שעה 0150, לחופשי מ"עמירם": "אנו באים בכיוון 130. לא ממערב."
- 16 אוגוסט 1946, שעה 0205, לחופשי מ"עמירם": "מה עם המלוים. נחמן [הגדעוני] לא יכול להמשיך. רצוי שישאר בארץ."
- 16 אוגוסט 1946, שעה 0215, ל"עמירם" מחופשי: "אנו רואים אותכם. תתקדמו במלוא המהירות."
- 16 אוגוסט 1946, שעה 0220, ל"עמירם" מחופשי: "נחמן יורד לאחר שאמנון מחליף אותו. בגמר ההורדה להסתלק במלוא המהירות."
- 16 אוגוסט 1946, ל"עמירם" מחופשי: "אמנון חזר עם המזודה אבל וחפוי ראש."
- 16 אוגוסט 1946, שעה 0235, לחופשי מ"עמירם": "הספינה נוסעת לביירות. האם המלוים צריכים לנסוע אתה. לא ידוע מתי תחזור. יש סיכויים לתפיסה."
- 16 אוגוסט 1946, שעה 0247, "עמירם" מחופשי: "המלוים ירדו עם המכשיר."
- 16 אוגוסט 1946, שעה 0307, לארצי מחופשי: "הפעולה הסתיימה בהצלחה רבה. האנשים כבר יצאו לסביבה. להתראות. עלה נעלה!"
- 16 אוגוסט 1946, שעה 0850, לאלון מארצי: "ההורדה מעמירם בוצעה בסדר אחר חצות... הקשר היה מצוין."
- בדו"ח של שמחה [המלווה יונתן כינרת] מיום 28 באוגוסט 1946 נרשם: "הקשר בין צרפת ואיטליה בענייני היציאה לא היו תקינים... מכשיר הקשר נבדק ע"י מומחים שלנו ומצאו אותו למתאים. אך מתברר שאנשים שלנו שעבדו באיטליה מכירים ומסתדרים יותר טוב עם מכשירים הבנויים בידי אנשינו. גרם המזל שלקחנו משדר נוסף באיטליה.... אחד הדברים המגלים והמכשילים זו עבודת הקשר. על כן אסרתי על המקשר [הגדעוני] את העבודה עד כמה שאפשר – את זה יש להבין בארץ ולא לדרוש מאתנו לעבוד במכשיר."
- בדו"ח הגדעוני יוסף ישראלי (לוסטיג), בכינויו "נחמן", נרשם: "בליל 27 יולי יצאתי בגיפ [ממחנה פליטים במגנטה, ליד מילאנו] לבאקולי (על יד נאפולי). הובלתי איתי: מקלט איטלקי צבאי, משדר מתוצרת בית, מגביר זרם, שתי סוללות בנות 12 וולט כ"א, שתי אנטנות, מודדי וולט ואמפר, וכן הציוד הדרוש לתיקונים, וחלקי משנה.

לפני צאתי בדקתי בעזרת טכנאי מומחה את כל החומר. הוטל עלי להקים למספר ימים – עד ההפלגה – תחנת חוף. נאלצתי לעבוד במרתף, וכשהרכבתי את המכשיר נתברר כי המקלט התקלקל בדרך, ובמשך יומיים לא הצלחתי לעמוד על סיבת הקלקול. המקלט פעל, אך לא השמיע קול. ב-29 ביולי הודענו על כך בטלפון למילאנו, ובינתיים המשכתי לעבוד בשידור ללא מענה. רק לאחר שבוע נודע לי שעמלי היה לשווא, כלומר אף אחד משידורי לא נקלט. המרתף היה בעוכרי.

חמש שעות לפני ההפלגה הופיע סוף-סוף טכנאי, ובזמן הקצר שעמד לרשותו לא הצליח אף הוא לגלות את גורם הקלקול. המקלט נשאר באיטליה.

בספינה מצאתי משדר ומקלט עם מגביר-זרם לכל אחד, שהופעלו ע"י סוללות בנות 24 וולט, והיו מותקנים באופן קבוע בתאו של רב-החובל. הסוללות היו מחוברות ישר למנוע הדיזל שממנו הוטענו, והם גם סיפקו את הזרם למאור בספינה.

הפלגנו ב-6 אוגוסט בשעה 3 בבוקר, כעבור שתיים שמעתי את בנימין, אך לא נשמעתי כי טרם הוקמה האנטנה שלי. בשעה 16 גמת הוקם הקשר עם בנימין (אגב, בגל שונה מזה שעליו הוסכם כגל ראשי, כי הגביש המתאים התקלקל), וקויים ללא הפרעות עד הקמת הקשר עם ארצי (למען הדיוק, עלי לציין כי אמנם חל קלקול אחד במשדר שלי, אך לאחר בדיקה גיליתי עד מהרה את התקלה, ותקנתי את שהיה טעון תיקון).

משקיבלנו הוראה מבנימין כי עלינו להקים את הקשר עם ארצי עשינו כן מיד, וכדי לשמור על הסוללות הפסקנו מאז את קשרנו עם בנימין (יש לזכור שבינתיים גם התרחקנו מאוד משם ומשום כך היה הקשר עם בנימין קשה גם בלאו הכי).

אור ליום 15 אוגוסט התחיל ארצי לעבוד, לפי דרישתנו, ללא מענה, כדי לא להקל על הרדאר את המלאכה. לאחר שתיקה משך שמונה שעות רצופות שלחנו אות חיים קצר בלבד, ושוב נאלמנו דום לשתיים עשר שעות.

כשנגשה אלינו המשחתת הראשונה התחלתי לפרק את המקלט עם מגביר הזרם כדי להעבירם למקום אחר, שנועד לעבודה במקרה שנתפס. על-ידי כך נפסקה הקליטה לשעה קלה, אולם אחרי כן היה הקשר תקין עד הסוף משך 8 שעות רצופות קיימנו האזנה בלתי פוסקת.

כשירדתי לקחתי אתי משדר, מגביר זרם, סוללה אחת, מכשיר מדידה ויתר החלקים. נוכחתי לדעת כי אין צורך להרבות בקניית בגדים לפני היציאה לאירופה. לפי נסיוני יש להצטייד בדברים אלה בלבד: חליפה אחת, זוג נעליים אחד, 2 פעמים לבנים, כלי רחצה וגילוח, הרבה בגדי עבודה צבעוניים, 3-2 זוגות מכנסיים קצרים, פיגימה אחת, גרבים, ממחטות והספקה קטנה. אין שום צורך בכובע, וחבל להוציא כסף על כך. באיטליה אפשר כיום להשיג בגדים ונעליים במחירים זולים יותר.



**7.13.16 "ארבע חריות"**

הספינה נקראה על שם ארבעת עקרונות חירויות היסוד של העולם החופשי שנוסחו על-ידי נשיא ארצות הברית פרנקלין דלאנו רוזוולט בשנת 1941: חירות הדיבור, חירות האמונה הדתית, חירות ממחסור וחירות מפחד.

הספינה, ששמה הקודם היה Fede 2, הייתה ספינת נוסעים עם מנוע דיזל, בתפוסה של 650 טון, שהושקה בשנת 1946 והפליגה תחת דגל איטליה. מדובר באותה ספינה שהפליגה במאי 1946 תחת השם "דב הוז". הפעם, בשמה החדש, יצאה לדרך ב-23 באוגוסט 1946 ממעגן בוקה דיי-מגרה, איטליה, עם 1,024 מעפילים. מפקד הספינה היה פבי גבר, המלווה היה פטר הופמן והגדעוני היה אלי זוהר, שכינויון המחתרתי היה "שמשון"<sup>131</sup>. רב-החובל והצוות היו איטלקים.<sup>132</sup>

הספינה הפליגה לאורך חופי צפון אפריקה, וב-2 בספטמבר הגיעה למרחק של 20 מייל מחוף תל אביב, שם נתגלתה בידי מטוס בריטי. מיד לאחר גילויה, נתן מפקד הספינה הוראה לשוט במהירות לכיוון תל אביב. מכיוון צפון הגיעה המשחתת HMS Childers וחסמה את נתיב ההפלגה במרחק 3 מיילין מהחוף. המשחתת התנגשה בירכתי הספינה והרסה את מערכת ההיגוי. נורו יריות באוויר והותזו סילוני מים. המעפילים החלו להשליך קופסאות שימורים לעבר הנחתים הבריטים. קבוצת הנחתים הראשונה שעלתה לסיפון נתקלה בהתנגדות עזה, והמעפילים הצליחו לגבור עליהם, לפרקם מנשקם ולהשליכו לים. המשחתת HMS Chivalrous הצטרפה וקבוצה נוספת של נחתים הצליחה לקשור את הספינה למשחתת. במהלך העימות האלים, שנמשך כשלוש שעות, נפצעו 30 מעפילים וחמישה מלחים בריטיים. הספינה נגררה לחיפה והמעפילים גורשו לקפריסין.

על פי הוראות מהמטה באיטליה, היה על המלווים להיטמע בין העולים ולהגיע עימם לקפריסין. כן הורו למלווים להבריא דלק למחנה בקפריסין כדי שישמש לשרפת המחנה. ואכן המלווים הארץ ישראלים מילאו מימיות בדלק. בסופו של דבר, השריפה לא מומשה בגלל התנגדות מהארץ.

הספינה קיימה קשר תקין במהלך ההפלגה. בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**25 אוגוסט 1946, שעה 1500, לארצי מאלון:** "... התקשרו אותה רק לאחר שתקבלו הוראות מאיתנו, אך תאזינו לקשר שבינינו בעשרית ותשעי לחודש. ארבע חריות עובדת על גל 8155."

<sup>131</sup> יליד יוגוסלביה. עלה ארצה בשנת 1939, בספינת מעפילים. הצטרף לקיבוץ גת. התנדב לצבא הבריטי ולצנחני היישוב, שתכננו לצנוח מעבר לקווי האויב בשטחי הפרטיזנים ביוגוסלביה. בשנת 1946 התנדב למוסד לעלייה ב'. היה מפקד ספינת מעפילים "יחיעם" ואחראי למשרד המוסד לעלייה ב' במילאנו. ממקימי מחלקת הקשר בחיל הים. נפטר בשנת 1989.

29 אוגוסט, שעה 1500, לאלון ונטר מארצי: "הוקם הקשר עם ארבע חרויות..."  
 29 אוגוסט 1946, שעה 2115, לבנימין "מארבע חרויות": "עבר דרכנו בקוד לא ידוע לנו – נעמן."  
 1 ספטמבר 2016, שעה 2130, ל"ארבע חרויות" מארצי: "באם יפסק הקשר בינו נחכה לכם בשפיים לפי המוסכם."  
 1 ספטמבר 2016, שעה 2155, לארצי מ"ארבע חרויות": "אורון עבר נמוך חצי שעה אחרי הראשון. בשמונה עשרה גמת התקרבה אניה לא מוכרת. האזינו כל הזמן."  
 1 ספטמבר 1946, שעה 2350, לארצי מ"ארבע חרויות": "נדמה כי עוקבים לקשר. תחנה חזקה מפריעה באופן גלוי. מציע לשנות את השמות. הכל בסדר. תאזינו גם הלאה. אופיע אולי רק בשתיים גמת."  
 2 ספטמבר 1946, שעה 0810, לארצי "ארבע חרויות": "הכל בסדר ושקט. טרם גילו אותנו. האם תמשיכו להאזין כל הזמן או רק בתחילת כל שעה. מעדיף האזנה מתמדת גם לפני שיגלונו."  
 2 ספטמבר 1946, שעה 0815, ל"ארבע חרויות" מארצי: "... משעה שש גמת נקשיב לך בלי הפסקה. אתה תאזין לנו התחלת כל שעה. מקום העבודה שפיים."  
 2 ספטמבר 1946, שעה 1400, לארצי מ"ארבע חרויות": "כרגע גילה אותנו אורון אויב. ממשיך לטוס על ראשנו. הקורס שלנו למערב."

### 7.13.17 "פלמ"ח"

הספינה "פלמ"ח", ששמה הקודם היה Adriana Ariella, הייתה ספינה חופית מעץ עם מנוע דיזל, בתפוסה של 300 טון, שהושקה בשנת 1901 והפליגה תחת דגל איטליה. מפקדה היה משה רבינוביץ, המלווה היה עמוס פינק והגדעוני היה אבינועם אדם (קופשטיין).<sup>133</sup> רב-החובל והצוות היו איטלקים.<sup>134</sup>  
 הספינה הפליגה מבוקה די-מגרה (Bocca di Magra), איטליה, ב-11 בספטמבר 1946, עם 431 מעפילים. ב-12 בספטמבר הפליגה ספינת העזר "אלברטינה" ("הקטנה")<sup>135</sup> בעקבות "פלמ"ח" ועליה עוד 180 מעפילים בליווי של הגדעוני עובד שדה.<sup>136</sup> ב-

133 יליד תל אביב, 1924. בוגר גימנסיה הרצליה. התנדב לפלמ"ח בשנת 1942. אינו בוגר קורס מורס של שירות הקשר, אלא תלמידו הפרטי של הגדעוני עובד שדה, שבאישורו של יגאל אלון, לימד את אבינועם מורס. היה גדעוני בספינות רכש. לאחר שחרורו למד רפואה. ממייסדי הפקולטה לרפואה באוניברסיטת תל אביב. פרופסור באוניברסיטה הפתוחה. נפטר בשנת 2008.

134 את"ה 14/274, 14/515.

135 היא הספינה "פטר" א'.

136 יליד תל אביב, 1925. התגייס לפלמ"ח ב-1942. יצא כגדעוני לאיטליה ביוני 1946. היה גדעוני בספינות המעפילים "אלברטינה"/"ברכה פולד", "מדינת ישראל" ו"שאר ישוב" ובספינות הנשק "רקס" ו"השווד". ב-1948 התגייס לחיל הים כקצין קשר. השתחרר ב-1949. חבר קיבוץ בית קשת. נפטר בשנת 2008.

19 בספטמבר נפגשו שתי הספינות בלב ים, ולמחרת עברו המעפילים מ"אלברטינה" ל"פלמ"ח". אנשי הצוות הזר של "פלמ"ח", פרט למכונאי הראשי, עברו ל"אלברטינה" וחזרו לאיטליה.

סיוור אווירי בריטי איתר את הספינה, וב-21 בספטמבר בשעה 2345 יירטה שולת המוקשים HMS Rowena את "פלמ"ח" סמוך לראש הנקרה. שולת המוקשים דרשה מהספינה לשוט לחיפה והאירה אותה בזרקורים. המעפילים הניפו דגל מגן דוד והחלו לשיר. הבריטים התיזו סילוני מים, והמעפילים החלו להשליך אבנים וחפצים. הבריטים ירו פגז וצורות ממקלע, ושולת המוקשים החלה לנגוח בספינה ושברה את המעקה. הבריטים החלו לירות פצצות גז שגרמו צריבות ופגיעות בעיניים, מלחים רבים קפצו אל הסיפון, השתלטו על חדר ההגה והמכונות, עצרו את הספינה והעלו עוד 100 מלחים מזוינים, וההתנגדות פסקה. מעפילים שקפצו לים כדי להימלט מהפגיעות נמשו בידי מלחים בריטים. אחד המעפילים, יונה דב שוורץ, נהרג. מפקד הספינה, משה רבינוביץ, ועוד מספר מעפילים נפצעו ואושפזו בבתי חולים בארץ ולאחר מכן הועברו למחנה המעצר בעתלית. הספינה נגררה לנמל חיפה והמעפילים גורשו לקפריסין.

בדו"ח מפקד הספינה מספר הערות בנושאי קשר: "... הקשר עם הקטנה, שיצאה למחרת, ועם בנימין פעל כל הזמן בסדר.... האנטנה נקרעה וסודרה אנטנת הסוואה שלא פעלה בסדר והחוף הפסיק לשמוע אותנו. אנחנו שמענו את החוף עד הרגע האחרון..."

הספינה קיימה קשר תקין במהלך ההפלגה. בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**17 ספטמבר 1946, שעה 1530, ל"פלמ"ח" מארצי:** "... אין להפסיק את הקשר אפילו לאחר שהאויב עולה על ספינתכם, עד להוראה ברורה מאתנו.... במקרה שלא יוקם בינינו קשר נחכה לכם רק בשפיים מחצות עד ארבע בבוקר החל מיום שישי עשרים בחודש. סימני האור בחוף יהיו: פנס נפט, חמש נקודות אור רגע חושך..."

**20 ספטמבר 1946, שעה 0800, לארצי מ"פלמ"ח:** "ההעברה בוצעה לפנות בוקר בסדר...."

**20 ספטמבר 1946, שעה 0907, לארצי מ"פלמ"ח:** "... ברצוננו לנסות בקשר הבא אנטנה מוסווית. באם לא יוקם קשר קרא שוב כעבור חצי שעה."

**20 ספטמבר 1946, שעה 1100, ל"פלמ"ח" מארצי:** "... אני מחליף המכשיר ייתכן והגל ישתנה קצת. המקלט שלי עד שבע מגה סייקל עבור ל-6550."

**20 ספטמבר 1946, שעה 1220, לארצי מ"פלמ"ח:** "המכשיר השני יותר טוב. אם אאלץ לעבוד עם האנטנה השניה אעבוד רק בשמונה."

**20 ספטמבר 1946, שעה 2110, לארצי מ"פלמ"ח:** "במקרה שיתקרב האויב – אודיע ואקרא קשצ 2 אעביר המכשיר למקום אחר ואעבוד עם האנטנה המוסווית רק

על 8155. תאזין עד שאתחיל לקרוא שוב."

- 21 ספטמבר 1946, שעה 0710, ל"פלמ"ח" מארצי:** "יש לי שוב אפשרות לקלוט בכל גליך..."
- 21 ספטמבר 1946, שעה 0810, לארצי מ"פלמ"ח":** "אוריון בריטי חג מעלינו בגובה קטן. הספון נקי. המחסנים היו מכוסים. עברנו את טריפולי."
- 21 ספטמבר 1946, שעה 1951, ל"פלמ"ח" מחופשי [חוף ההורדה]:** "מעכשיו נקיים האזנה הדדית בלי הפסק".
- 21 ספטמבר 1946, שעה 2010, לחופשי מ"פלמ"ח":** "אני חושש לסוללות. תופיע להאזנה עשר דקות בהתחלת כל חצי שעה."
- 22 ספטמבר 1946, שעה 0400, לארצי מחפשי:** "בעשרים ושלוש חמישים (2350) לאחר שפלמ"ח עברה את רס־אל־נקורה נפסק הקשר. הסיבה לא ידועה. חיכינו עד הבוקר ולא הופיעה. יש להניח שהמשחיתות שהיו בסביבה לקחנה."
- בדו"ח הגדעוני אבינועם אדם מ-27 בנובמבר 1946, נרשם: "(א) ממליץ מאוד על הכנסת הגדרת הפוזישן [מיקום גיאוגרפי] על־ידי טקסט מוסכם של 5 מילים (יאפי). הדבר הצליח בהחלט ביני לבין בנימין [מפקדת המוסד לעלייה ב' ברומא] (במשך שמונת ימי הקשר שידרתי בס"ה 40 מילים – 5 ליום) ובין שתי הספינות. כן הצליח ביברכה פולדי. הדבר עשוי לעזור הרבה לצמצום הקשר. פרטים על־ידי בנימין. (ב) המכשיר עבד בסדר, חוץ מזה שברוב המקרים בהכנסת סוללה טרייה לעבודה היה שורף מנורות הפילוט (ובמקרה אחד, שהייתה הפילוט חזקה יותר, בסוף, נשרף הקריסטל). כמו כן [המשדר] לא התכוון על האנטנה המלופפת, חוץ מאשר על שני הגלים הקצרים. לסוללות "חדשות" אין להאמין. הכרחי מטען על הספינה. סוללה טעונה מחדש או 'חדשה לגמרי' לא החזיקה אף פעם יותר מ־3-4 שעות עבודה. (ג) התכנית שהודעת עליה להעברת המכשיר לחרטום במקרה של התקרבות האויב לא יצאה לפועל, כי עם ערב, כשניסו את הווינץ' [הגלגלת] להורדת הסירות נקרעה האנטנה ונאלצתי להוציא את הרזרבית ולקשרה לראש התורן האחורי. המכשיר נשאר במקומו. (ד) בוא המשחיתה היה פתאומי ומיד התחיל הקרב. לא נודע לי אם קיבלתם את הטקסט המודיע על כך, כי כפי שהתברר אחר כך נקרעה האנטנה בזמן ההתנגשות. נשארתי עם החוט הורטיקאלי והקליטה נעשתה קשה מאוד (גם בגלל הגזים) [שהפעילו הבריטים]. את הטקסטים צ.ר. [שידור ללא מענה] של א. [ארנון] קלטתי משידור שני. רציתי לברר העניין, והתברר לי על־ידי מקל בראש שהאויב על הספינה. הספקתי לפענח הטקסטים, להשמיד החומר, הקריסטלים, ורוב חלקי הרזרבה. המכשיר נשאר. (ה) מציע לברר מחדש את ההוראות בעניין השמדת המכשיר, כי בניגוד להוראות הכתובות מארצי קיבלתי בערב היציאה הוראה להמשיך בעבודה גם כשאין סיכוי לזריקת המכשיר לים."

**7.13.18 "ברכה פולד"**

הספינה נקראה על שם ברכה פולד, לוחמת פלמ"ח שנהרגה מאש הבריטים במהלך פעולה שנועדה להוריד את מעפילי הספינה "וינגייט" בחוף תל אביב. מותה הפך לסמל במאבק תנועת המרי העברי נגד שלטון המנדט וגזירות הספר הלבן בעניין הגבלת העלייה של יהודים לארץ ישראל.

הספינה, ששמה הקודם היה Fenice 2, הייתה ספינת משא קטנה בתפוסה של 500 טון עם שלושה תרנים, מפרשים ומנוע דיזל, שהושקה בשנת 1918 והפליגה תחת דגל איטליה. מדובר באותה ספינה שהפליגה במאי 1946 תחת השם "אליהו גולומב". מפקד הספינה היה מנחם כהן ("צרצ'יל"), המלווה היה שלום דוליציקי והגדעוני היה חיים גולדיס.<sup>137</sup> מפקד "אלברטינה" (Albertina) היה אברהם קרני (ריקמן) והגדעוני היה עובד שדה. רב-החובל והצוות היו איטלקים.<sup>138</sup>

הספינה הפליגה ממולה די בארי, ליד מטפונטו (Metaponto), איטליה, ב-9 באוקטובר 1946 עם 626 מעפילים.<sup>139</sup> בדרכה קלטה על סיפונה עוד 180 מעפילים מספינת העזר "אלברטינה". ההפלגה התאפיינה בתקלות מנוע רבות וכשאלו חברו לסערה קשה השתררה פאניקה בקרב חלק מהמעפילים ואנשי הצוות הזר. תושיית המלווים, שהצליחו להרים מפרש ולמנוע התרסקות הספינה על צוקים באי היווני ספיינצה (Sapienza), הצילה את המצב. הספינה התגלתה על-ידי מטוס בריטי ויורטה בידי המשחתת HMS Chequers, שהעבירה את משימת ההשתלטות למשחתת HMS Chaplet ולשתי שולות מוקשים – HMS Rowena ו-HMS Moon. הבריטים השתלטו על הספינה ב-20 באוקטובר – במרחק 12 מילין מהחוף – והספינה נגררה לנמל חיפה. המעפילים הורדו תוך עימות אלים וגורשו לקפריסין, והספינה צורפה ל"צי הצללים" שבשובר הגלים של נמל חיפה. המפקד והגדעוני הסתתרו בסליק בספינה, וחולצו מאוחר יותר בידי פועלי נמל יהודים.

הספינה קיימה קשר תקין כל ההפלגה, ובאמצעותו תואם המפגש עם "אלברטינה", תואם חוף הורדה וניתנו הוראות בנוגע להתנהגות עם הבריטים. בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**12 אוקטובר 1946, שעה 2000, לארצי מ"ברכה" [פולד]:** "אנו במרחק 4 מיל דרומה לשפינצה. סערה דרומית המוטור מקולקל. עוסקים בתיקונו. מתקדמים בעזרת המפרש היחידי לכיוון מערב. שלחו את אלברטינה אלינו להבטיח את נסיעתנו."

<sup>137</sup> נולד בעזה בשנת 1924. גדל בירושלים. התנדב להגנה בהיותו בן 16. הצטרף לפלמ"ח בשנת 1942, הוכשר כאלחוטן והשתתף בפריצה לעתלית ובהתקפה על שיירה בריטית בגליל. נשלח לאירופה והיה גדעוני גם על הספינה "עצמאות". נפל במרץ 1948 בעת שירותו כקצין קשר של שיירות לירושלים הנצורה, בקרב ליד חולדה.

<sup>138</sup> את"ה 14/191.

<sup>139</sup> זו הייתה הפלגתה השנייה של הספינה. בהפלגה הראשונה היא נקראה בשם "אליהו גולומב".

- 14 אוקטובר 1946, שעה 0930, לארצי מ"ברכה":** "המוטור תוקן אנו מתקדמים ונמצאים בין צירינו לבין כף מלאה. שלחו את אלברטינה."
- 14 אוקטובר 1946, שעה 2005, לארצי מ"אלברטינה":** "קיים קשר בינינו. אנו מחכים ונפגש בכף אנטור לפי הוראות אלון [איטליה]."
- 16 אוקטובר 1946, שעה 1800, לארצי ממריו [איטליה]:** "יש קשר מסודר ברכה [פולד] – אלברטינה."
- 18 אוקטובר 1946, שעה 1814, לארצי מ"אלברטינה":** "ההעברה בוצעה ב־1400 גמת, בנקודה 35 מעלות 42 דקות, 33 מעלות 59 דקות. אנו בדרך חזרה. להתראות..."
- 16 אוקטובר 1946, שעה 2300, ל"אלברטינה" ו"ברכה" [פולד] מארצי:** "האזנה הדדית במשך 5 דקות בשעות 0500, 1000, 1500 גמ"ת. לקרוא רק במקרה של צורך דחוף. פעם ביום לשלוח רק הגדרה [מיקום]."
- 18 אוקטובר 1946, שעה 2100, לארצה מ"ברכה":** "אנו נגיע ביום ראשון בערב. חזרו על הגדרת הנקודה. האם שעת העבודה היא 24 גמת. אין לנו מפת דיג לכן תקשה עלינו להתמצאות. נצטרך להעזר בסירה מדריכה שנפגשנה לפי סימן אור מוסכם."
- 19 אוקטובר 1946, שעה 1200, לארצי מ"ברכה":** "משעה תשע עד שתיים עשרה חג מעלינו אוירון אנגלי וערך תצלומים. הנפנו את הדגל האיטלקי. הסיפון היה ריק לגמרי והמחסנים מכוסים."
- 19 אוקטובר 1946, שעה 1230, ל"ברכה" מארצי:** "צפון שלוש ושלוש אפס אפס שלוש. מזרח שלוש וחמש אפס אפס שש. השעה 24 רגילה ולא גמת. החל ממחר שעה ארבע גמת נקיים האזנה הדדית בהתחלת כל שעה. גם הטקסט לפי שיטה זו."
- 19 אוקטובר 1946, שעה 1730, לארצי מ"ברכה":** "בשעת 1430 גמת [1730 לפי שעון הארץ] הופיע שוב האוירון מעלינו."
- 19 אוקטובר 1936, שעה 2035, ל"ברכה" מארצי:** "בשביל התמצאות נדליק מדורה לרגע אחד בשעה שתעברו את ראש הנקרה. חזק ואמץ אל יאוש."
- 20 אוקטובר 1946, שעה 1535, לארצי מ"ברכה":** "האוירון הופיע שוב. משחיתה מתקרבת. היא על ידנו."
- 20 אוקטובר 1946, שעה 2315, לארצי מ"ברכה":** "המשחיתה מלווה. נערכה הנפת הדגל העברי לאור זרקור המשחיתה ובשירה אדירה של התקוה. הים רוגע רוחנו איתן."
- 21 אוקטובר 1946, שעה 0935, לארצי מ"ברכה":** "ענינו בשלילה לרצון המשחיתה לקחתנו לקפריסין. הודענו שאין על ספינתנו מים ואוכל ועלינו להגיע לחיפה. הם הסכימו בתנאי שאנשיהם יעלו לסיפון. ענינו שאין לאנשיהם מקום על סיפוננו ושאינו אנו אחראים לחיי אנשינו ואנשיהם במקרה שינסו להתקרב ולעלות."
- 21 אוקטובר 1946, שעה 1205, לארצי מ"ברכה":** "המשחיתה הודיעה שהיא קבלה פקודה להעביר אלינו מספר מלחים שלה. ענינו בשלילה."

**21 אוקטובר 1946, שעה 1323, ל"ברכה" מארצי:** "באם הנכם מחוץ למים הטריטוריאליים ובטוח שמובילים אתכם לארץ תתנו לקבוצת מלחים לעלות. באם הנכם כבר במים הטריטוריאליים תמשיכו לחיפה ובאם ינסו לעלות בכוח תנהגו לפי ההוראות."

**21 אוקטובר 1946, שעה 1500, ל"ברכה" מארצי:** "כשתגיעו לחיפה אל תסכימו לעבור לאניה שתובילכם לקפריסין. תתנגדו במידת יכולתכם להעברה. באם ירצו להובילכם באניה שלכם תחבלו במכוונות."

**21 אוקטובר 1946, שעה 1555, לארצי מ"ברכה":** "המשחיתה הודיעה שהיא תתן לנו מלחים, אך לא תכניסנו לנמל. לא נעגון בחוץ."

**21 אוקטובר 1946, שעה 1625, לארצי מ"ברכה":** "המלחים עולים על הספינה."

**21 אוקטובר 1946, שעה 1627, לארצי מ"ברכה":** "להתראות לכולם."

### 7.13.19 "לטרון"

ספינת המעפילים "לטרון" נקראה על שמו של מחנה המעצר הבריטי, שבו הוחזקו מנהיגי היישוב שנאסרו ב"השבת השחורה".

הספינה, ששמה הקודם היה San Dimitrio, הייתה ספינת קיטור חופית למשא ונוסעים, בתפוסה של 773 טון, שהושקה בשנת 1870 והפליגה תחת דגל פנמה. מפקדה היה אורי גורן, המלווים היו בנימין שטרסברג ושלוש שוורץ, הגדעוני היה יצחק (ז'ק) גולן (גולדבלום).<sup>140</sup> רב-החובל והצוות היו ספרדים.<sup>141</sup>

הבריטים גילו את הכנת הספינה עוד במרסיי, אך התערבותם אצל שלטונות צרפת למנוע את יציאתה נכשלה. השלטונות הצרפתיים לא היו מוכנים לעצור את ההפלגה על סמך החשד הבריטי לגבי היעד האמיתי של ההפלגה, ואיפשרו את יציאת המעפילים – שהיו מצוידים כולם בוויזות למדינות דרום אמריקאיות – כנדרש בחוק.

הספינה הפליגה מנמל לה-סיוטה בצרפת ב-19 באוקטובר 1946 עם 1,275 מעפילים. המסע היה רצוף תלאות. הספינה עלתה על שרטון עם יציאתה מהנמל, אך הצליחה להיחלץ ממנו בכוחות עצמה. התברר שמהירותה מחצית ממה שאמורה הייתה להיות וזמן ההפלגה הוכפל בהתאם. עם הידלדלות מלאי המזון, המים והפחם התערערה יציבותה של הספינה והיא החלה נוטה על צידה בצורה מדאיגה (המלווים על הגשר היו מכוונים את המעפילים שעלו לסיפון לשאוף אויר לצד זה או אחר של

<sup>140</sup> יליד קאליש, פולין, 1926. גדל בעיר רואן בצרפת. עבר קורס טרום צבאי של ה"הגנה" בכפר ליד פריז. הוכשר כגדעוני בידי אורי גורן. הפעיל את תחנת האלחוט בעיירה בנדול. חבר קיבוץ כפר הנשיא. מורה, שליח הסוכנות בפריז, מנהל היחידה להשכלת מבוגרים במכללת תל-חי. נפטר בשנת 2009.

<sup>141</sup> את"ה 14/243.

הספינה בהתאם לכיוון אליו נטתה בניסיון לשמור על איזונה...). שתי סערות פקדו את הספינה, מים חדרו לתוכה והמעפילים נאלצו לעבוד שעות רבות בסילוקם בעזרת דליים. רבים מהמעפילים חלו במחלת ים וסבלו קשות.

מטוס סיור בריטי איתר את הספינה ב-30 באוקטובר וכיוון אליה את המשחתת HMS Chivalrous. סמוך לחיפה הצטרפו שולות המוקשים HMS Octavia ו-HMS Providence. צוות המלווים אירגן מבעוד מועד קבוצת מעפילים, שתפקידה היה למנוע מהבריטים לעלות לסיפון. ב-1 בנובמבר, לאחר שנכנסה לתחום המים הטריטוריאליים, נגחו שתיים מאניות הצי הבריטי בספינה על מנת לאלצה לעזור, וכוח בריטי גדול עלה והשתלט עליה במהירות תוך שימוש בסילוני מים, גז מדמיע, ירי מאקדחים והכאה באלות. הספינה, שנטתה על צידה, נגררה לנמל חיפה בבוקר ה-1 בנובמבר, המעפילים הורדו ממנה ללא מאבק והועברו לספינות הגירוש. המלווים התערבו בקרב המעפילים וגורשו יחד איתם לקפריסין. בודדים מבין המעפילים הפצועים מקרב ההשתלטות נשארו בארץ.

בתיק הספינה המברק הבא: 27 אוקטובר 1946, שעה 0815, "לטרוין" מארצי:  
 "להגיע לחוף נהריה והסימנים המוסכמים יהיו אלה: (א) פנס נפט למשך חמש דקות אור ודקה חושך; (ב) פנס אדום – סימן לסכנה – חזור לים!; (ג) פנס לבן – הכל בסדר, חזור לחוף; (ד) מגדל המים בנהריה יהיה מואר בשתי הקומות התחתונות."  
 בדו"ח של אורי גורן, שבנוסף לתפקידו כמפקד הספינה שימש גם כגדעוני, נכתב:  
 "המכשיר – צרפתי, תוצרת בית חרושת המכין מכשירים לאוניות. מקלט ומשדר [מקמ"ש] לגלים קצרים. משדר ומקלט רזרבי ל-600 מ. לסכנה. משדר 2 קילוטר, עובד על 110 וולט ממוטור חשמלי. מק. על סוללות 8 וולט. עד ה-25 באוקטובר, דהיינו היום השישי לנסיעה, עלו מאמצי להקים קשר בתוהו. התגלה שהסוללות אינן מתמלאות בגלל טעות בחיבור. ב-25 אוקטובר, שעה 1800, שמעתי את ארצי טוב מאוד, אך בו ברגע התקלקל המשדר. התפלאתי שלא שדרה את תזכיריה [מברקים]. למחרת תיקנתי המשדר והקשר פעל בסדר. הוקל לנו. עם התגלותנו על-ידי האווירון חששתי לעבוד הרבה בגלל שיטתנו. התחלתי לעבוד כרגיל רק אחרי ההוראה מהארץ. הודעתי שלא אוכל לקיים ההוראה לעבוד כשהאויב על הספינה כי חדר המכשיר היה החדר הבולט ביותר באנייה וברור שהיו נכנסים מקודם כל אליו. ואכן, כך היה. בגלל התפקיד השני שלי (כמפקד הספינה) נאלצתי לעבוד בחיפזון. ב-1.11 שעה 0840 (בארץ) סיימתי קשר וקבעתי שני ל-0900. ב-0855 עלה האויב על הספינה וזרקתי את המכשיר לים. הערה: המוטור הפריע למ"ק, ובכל העברה משידור לקליטה נאלצתי להניע ולהפסיק את המוטור."

בדו"ח הגדעוני יצחק גולן נכתב: "לפתע הרגשתי בסילוני מים... מכת אלה על ראשי הבהירה לי שהאויב עלה על הספינה. הספקתי להשליך למים את הגביש של



מכשיר השידור וכן את כתבי הסתר. ריח גז מדמיע עלה באפי וראיתי על הסיפון חיילים חמושים, מסכות גז על פניהם, שקפצו ועברו לספינה מן המשחתות. התפתח קרב קצר. בוב וקבוצת מעפילים שלידו הצליחו לתפוס לוטננט צעיר ולהסיר מעל פניו את מסיכת הגז. הלה נראה עתה מסכן מאוד וביקש רחמים על עצמו. קורפורל שלו שחש להצילו נתפס והוטל המימה. כשהמשחתות תומכות בנו בשתי הדפנות נגררנו ע"י סירת גרר, בנטייה קשה לצדנו, לחיפה. לא יכולנו לעמוד ארוכות בקרב של כוחות כה בלתי שווים – אנשי הצי הבריטי, רעננים, רבי כוח וחמושים באלות ובנשק חם, מול אנשים תשושים, שלא חילצו עצמותיהם כמעט שבועיים, ששכנו במעמקי הספינה ללא אוויר ומים והתנסו בתלאות ים סוער בספינה רעועה. אך על פי כן, התחוללו על הסיפון תגרות עזות. מלאכה קשה עמלו אנשי צי הוד מלכותו, עד ששברו את התנגדות המעפילים. לבסוף נאלצנו להיכנע. ידענו כי אם תסור מאתנו המשחתת התומכת בספינתנו – נתהפך ונטבע. החלטנו כי עלינו להביא תחילה את המעפילים לחוף מבטחים, לנמל חיפה. את התנגדותנו נמשיך שם, כאשר ינסו וודאי להעביר אותנו באוניות גירוש לקפריסין."

### 7.13.20 "כנסת ישראל", "אבא ברדיצ'ב"

שמה הקודם של הספינה "כנסת ישראל" היה "תנועת המרי העברי", על שם פעילות היישוב היהודי בארץ, אולם יום לפני הגעתה לארץ שונה השם, שכן ראשי המחלקה המדינית בסוכנות היהודית – משה שרתוק (שרת) וגולדה מאירסון (מאיר) – כפו שם פחות מתגרה בבריטים, מחשש להשלכות על דיונים משפטיים שהתקיימו באותה עת, בנוגע לחוקיות גירושם של המעפילים לקפריסין. הספינה "אבא ברדיצ'ב" נקראה על שם החלוץ והצנחן אבא ברדיצ'ב, שצנח מאחורי קווי הנאצים ביוגוסלביה במרץ 1944, חזר, צנח שוב בסלובקיה, באוגוסט 1944, נתפס, הועבר למחנה מאוטהאוזן ונרצח על-ידי הנאצים.

הספינה "כנסת ישראל", ששמה המקורי היה Lochita, הייתה ספינת משא מברזל, בתפוסה של 2,800 טון, מונעת בקיטור, שהושקה בשנת 1892 והפליגה תחת דגל פנמה, עם רב חובל וצוות יוונים.<sup>142</sup> הספינה – מהגדולות שידע מפעל ההעפלה – הוכנה לקראת הפלגתה לארץ בנמל באקאר ביוגוסלביה (היום – קרואטיה) בידי צוות בראשותו של בנימין ירושלמי, שהסתייע ב-300 שבויי מלחמה גרמנים "מתנת" ממשלת יוגוסלביה. השלטונות המקומיים התייחסו באהדה רבה למפעל ההעפלה, ונשיא יוגוסלביה, יוסף טיטו, אף ביקר בנמל בעת ההכנות.

"כנסת ישראל" נלוותה ספינת מעפילים קטנה שנקראה "אבא ברדיצ'ב" (ושכונתה "הקדושה"). הספינה, ששמה הקודם היה Agia Anastasia, הייתה ספינה רומנית

חכורה בתפוסה של 600 טון, שהפליגה תחת דגל פנמה עם רב חובל וצוות רומנים. היא הייתה אמורה להעביר את נוסעיה ל"כנסת ישראל" ולהחזיר לאירופה את הצוותים הזרים, ובכך למנוע את נפילת שתי הספינות על צוותיהן בידי הבריטים. מפקדי ההפלגה היו בנימין (בן) ירושלמי, שהשתתף בשלב הראשון של המסע, ויוסי הראל (המבורגר), שקיבל מבנימין (בן) ירושלמי את הפיקוד לחלק השני של ההפלגה. המלווה ב"כנסת ישראל" היה ראובן יתיר (הירש). הגדעוני של "כנסת ישראל" היה יואש (צ'אטו) צידון. הגדעוני על "אבא ברדיצ'ב" היה חיים פורת.

הספינות הפליגו מבאקאר ב-5 בנובמבר 1946 – עם 3,445 מעפילים על "כנסת ישראל", ו-400 על "אבא ברדיצ'ב". כעבור ארבעה ימים נקלעו שתי הספינות לסערה קשה בים האדריאטי. מנועה של "אבא ברדיצ'ב" השתתק, היא נסחפה לעבר סלעי החוף והתרסקה. כל מעפיליה ניצלו והועברו ל"כנסת ישראל", שנשאה כעת 3,845 מעפילים. במהלך ההפלגה ארצה הצטרפו עוד 11 תינוקות למניין המעפילים. ב-21 בנובמבר העבירה "כנסת ישראל" סמוך לאי Kamillo Nisi את בנימין ירושלמי ואת רוב הצוות הזר לסירה, שיצאה מנמל פיראוס. מאותה נקודה ועד לחופי הארץ הושטה הספינה בידי המלווים וצוות מקרב המעפילים, עם ראובן יתיר בתפקיד רב-החובל.

מטוס בריטי איתר את הספינה ב-24 בנובמבר והפנה אליה את המשחתת HMS Haydon, שיירטה אותה בשעת לילה, הקימה עמה קשר באיתות ראייה וביקשה ממנה להפליג לקפריסין, אך היא המשיכה לכיוון חיפה (הדו"ח הבריטי מציין את הרמה הגבוהה של איתות הראייה). למחרת הצטרפו המשחתת HMS Brissenden ושולות המוקשים HMS Octavia ו-HMS Espiegle. הספינה הובלה לחיפה ונמסרה לטיפול הצבא, ובינתיים הוגשה עתירה לבית המשפט העליון נגד הורדתם, כליאתם וגירושם של המעפילים. עוד לפני מתן פסק הדין, הוחל בהורדתם בכוח ואז התפתח מאבק אלים, מהקשים שידע מפעל ההעפלה, במהלכו נהרגו שני מעפילים. אחרי שרימוני גז חדרו לחדר התינוקות נתן מפקד ההפלגה יוסי הראל פקודה להיכנע. המעפילים גורשו לקפריסין.

בידינו רישומים בכתב יד של הגדעוני יואש (צ'אטו) צידון, המתארים את איתות הראייה עם המטוס הבריטי שאיתר את הספינה ועם המשחתת HMS Haydon (זה הרישום היחידי של תקשורת מסוג זה, שנשמר בשלמותו):<sup>143</sup>

#### איתות מהמטוס – 24 נובמבר 0930:

"Answer my message who are you?"

- “Marie – Algiers”  
 מענה מהספינה:
- “Where are you coming from?”  
 איתות מהמטוס:
- “Algier to Alexandreta and Beirut”  
 מענה מהספינה:
- “Thank you”  
 איתות מהמטוס:
- “R. Thank you K”  
 מענה מהספינה:
- “Good bye”  
 איתות מהמטוס:
- “Thank you good bye SK”  
 מענה מהספינה:
- איתות מהמשחתת HMS Haydon, 24 נובמבר 1830:
- “Ship?”  
 מענה מהספינה:
- “SS Jewish Resistance Movement”  
 איתות מהמשחתת:
- “Where?”  
 מענה מהספינה:
- “To our homeland in Israel”  
 איתות מהמשחתת:
- “You are a danger to navigation”  
 מענה מהספינה:
- “Our dynamo is not ok and we are repairing it”  
 איתות מהמשחתת:
- “Have you enough oil for navigation”

**מענה מהספינה:**

"Yes"

**איתות נוסף מהמשחתת, 1900:**

"Have a long message for you. Are you ready to get it"

**מענה מהספינה:**

"Yes"

**איתות מהמשחתת:**

"This message is sent to you from humanitarian ground you are required to consider it carefully. No man aboard this ship wishes you or your passengers any awfl, but if you try to land in Palestine, your arrest is inevitable, your passengers will be deported. If you proceed to Famagusta it would undoubt be in the best interest of all aboard. I must warn you to consider carefully the possible adverse effect that any onward incident would have on negotiation now on progress.

Paragraph two. Do any passengers require medical attention before the weather gets too bad for boat work. Paragraph three. How many passengers have you. Please specify sex and nationality"

**מענה מהספינה, 2030:**

"Considering your message with all passangers"

**והמשך, 2115:**

"Have a long message"

**מענה מהמשחתת:**

"K"

**והמשך מענה הספינה:**

"Answer paragraph one. Proceeding to Tel Aviv. Paragraph two. Thank you. No immediate need for medical assistance. Paragraph three. Four thousand and forty two passengers. One thousand five hundred eighty seven women, four hundred fifty three children, including ten born aboard ship. Two thousand and two men. Among the passengers are about three hundred old people and two hundred forty pregnant women. Appreciate your proposal for medical assistance."

**איתות מהמשחתת, 2215:**

"Have long message.

I will again appeal to your good sense. Ship has no chance whatever of reaching Tel Aviv as you will be boarded and arrested on entering territorial water. Your passengers would than have there to tranship for the added voyage to Cyprus. The discomfort of your over crowded passengers can end tomorrow if you go straight Famagusta. Repeat. The attempt Tel Aviv cannot hope to succeed and will cause needless sufferings"

**מענה מהספינה, 25 נובמבר, 0000:**

"Have a long message.

We come from German concentration camps in Europe and we are not going to change them with English ones. Do you think our voyage is a picnic. Four thousand women children and men in unbelievable conditions. Can you ever imagine the suffering of these men. The suffering of mothers who gave birth to children aboard this ship. Are we criminals or murderers so why the hell are we hunted like wild animals. Sir, can you imagine a free man going by his own will to a concentration camp even an English one. No sir, we are going to fight for our right to live. We shall fight on the beaches, we shall fight in the streets and we shall fight on our ship too."

**איתות מהמשחתת, 25 נובמבר, 0450:**

"Advised remains the same. Fighting may lead to bloodishft [bloodshed] and an attempt to land illegally will only add to the suffering of your passengers. My personal impression is that the peaceful voyage to Cyprus is in the best interest of your cause. I consider as a private individual that England continues to fight for world freedom and that you would be well advised to alien the public opinion of the country which has consistently proved your best friend. As one man to another. I beg you disconsider any hot headed action. From the part of the passengers your protest has been recorded but I must warn you that resistance to arrest would be in[f]utile. In fairness to your passengers you should explain this."

בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**12 נובמבר 1946, שעה 0900, לבנימין** [מטה המוסד לעלייה ב', איטליה] ונטר [מפקדת המוסד לעלייה ב', צרפת] **מארצי** [מפקדת המוסד לעלייה ב', תל אביב], **בהול:** "אמש בשעה 1915 קלטנו ממוריס [מפקדת המוסד לעלייה ב', רומניה] לבנימין את התוכן דלקמן: 'בשמיני בבקר הפליגו חנה ["כנסת ישראל"] והקדושה ["אבא ברדיצ'ב"]. בתשיעי בצהרים בזמן סערה התקלקל המנוע של הקדושה וקרה אסון. לפי ידיעה... כאן נפסק הקשר. תודיעו מיד גורל הקדושה, איפה נמצאת חנה והיש לכם קשר אתם."

**14 נובמבר 1946, שעה 2010, לארצי מאגמי** [מפקדת המוסד לעלייה ב', רומניה] **ע"י בנימין, מידי:** "א. כל אנשי הקדושה ניצלו. עדיין אין ידיעות על גורל הכלי. ב. לא הצלחנו להקים קשר עם חנה היא יצאה עם שלשת אלפים שלש מאות ושבעים איש. ג. מקום שהנסינית ["רפיח"] תפליג בשבוע הבא עם שמונה מאות וחמישים איש."

**14 נובמבר 1946, שעה 2130, לארצי מחנה,** **בהול:** "אנסטסיה [אבא ברדיצ'ב] טבעה. האנשים ניצלו ונמצאים אצלנו. נמצאים בספליט ומקבלים לחם להמשך הנסיעה. הכל בסדר. פרטים יבואו."

**17 נובמבר 1946, שעה 1800, לארצי מטנור:** "יש לי קשר עם חנה. מהי הסיסמא שלה."

**17 נובמבר 1946, שעה 1803, לטנור מארצי:** "הסיסמא נשלחה (-) עמירם."

**19 נובמבר 1946, שעה 0830, לארצי מנעמן** [תחנת קשר בתל אביב]: "הבוקר ב-7 היה קשר עם חנה. לה אין מה להודיע. לא הצליחה לקבל מה ששלחתי לה. אחרי זמן קצר חדלה לקלוט אותי. לפי כל הסימנים יוקם קשר תקין רק בעוד יום-יומיים."

**20 נובמבר 1946, שעה 0720, לארצי מחנה:** "הגענו לקצה המערבי של כרתים. כרגע מודיעים על שנולדו עוד שני תינוקות. אין יותר דמיון לשמות. עזור."

**20 נובמבר 1946, שעה 1700, לארצי מנעמן:** "בשעה 1500 התקיים קשר עם חנה. נותק בשעה 1515 ע"י הפסקת חשמל שארכה כמעט חצי שעה. לא הצלחנו לחדש את הקשר. הקשר הבא בחצות."

**23 נובמבר 1946 שעה 0935, לארצי מחנה:** "1. אנו מתכוונים במזג אויר טוב לעלות על חוף נהריה. לאנייתנו כ-13 רגל מתחת לפני המים. מבחינת הגישה המקום המתאים ביותר לנו הוא חוף הרחצה מול המגדל: צפון 33.1.8 בכיוון אמיתי. 102 מעלות שימו אורות כניסה. במקום: 33.01 צפון 35.04.12 מזרח יש להכין אור אזוהרה. הכינו קרוב למקום הגישה שני עוגנים כבדים בכדי לעגון גשר חבלים אשר ירד מהאניה. 2. נירות הספינה הושמדו. שמה היה ANNA והוחלף LOCHITA."

**23 נובמבר 1946 שעה 1100, לחנה מארצי:** "א. ריבוי השדור מצדכם עלול לגלותכם. נבקשכם לענות לשאלותינו בקיצור נמרץ. ב. תגדירו מקומכם הגיאוגרפי. ג. לתזכירם [הקודם] תקבלו את ההוראות המתאימות. ד. שבת שלום לכולם."

**26 נובמבר 1946 שעה 1012, לארצי מחנה:** "מה ההוראות בקשר למכשיר כשנכנס למימי הארץ או לנמל."

**26 נובמבר 1946 שעה 1033, לחנה מארצי:** "בעלות הצבא לאניה תסתירו את המכשיר בכדי שתוכלו בהזדמנות הראשונה להתקשר אתנו. עד אז תעמדו אתנו בקשר מתמיד. מה מקומכם."

**26 נובמבר 1946 שעה 1045, לארצי מחנה:** "תאזינו לנו."

**26 נובמבר 1946 שעה 1033, לחנה מארצי:** "תכינו אנטנה רזרבית."

הגדעוני יואש (צ'אטו) צידון מספר: "הקמתי קשר ראשון, לדווח על ההפלגה. קשר הרדיו היה תקין. המרכזת בארץ ברכה אותנו. חיים פרטקין [פורת] ואני שוחחנו באמצעו משדר-מקלט ידני (הנדי טוקי) קצר טווח, בקו, לא באיתות. פאר הטכנולוגיה האמריקנית של שנות המלחמה. מנורה אחת. כמו שפופרת טלפון מגושמת, בגלל הסוללה הכבדה, ובראשה אנטנה..... לילה. כל דקה נדמית כשנה. 'מתי מחיים, הודע עוצמת אותותי'.... מזל שהשארתי את המכשיר פתוח, אולי בכל זאת... 'חמש, עבור'...עלינו על סלע, האנייה בולעת מים במהירות. עשינו סולם חבלים ואנחנו מנסים להעביר את האנשים לסלע, שהוא אי קטן. המשמעת מצוינת על אף הקור, הלילה והסערה. הסלע קירח אבל יש לו בליטה הנותנת לנו מחסה מהרוח."...את המברק ארצה על אודות אסון 'הקדושה' העברתי רק לאחר שידעו מהקשר עם חיים שכל אנשיה, מעפילים, מלווים וצוות, ניצלו..." הוא ממשיך ומתאר את המפגש עם משחתות בריטיות במים בין-לאומיים, והחלפת המברקים עם הארץ: "ההוראות מהמרכזת בתל אביב... 'השגיחו שלא להיות תוקפנים מדי, המשיכו לנהל דו-שיח תוך התקרבות לחוף. אנחנו מטפלים כאן בעניינים'. ... מרוגז, אני מצפין מהר ומשדר: 'תריסר אניות מלחמה בריטיות אינן מצליחות להוריד לנו את המורל. האם אתם מנסים לעשות זאת? תנו לנו לפחות הוראות מדויקות ואנחנו נמלא אחריהן, ולא נמשיך על פי תכניותינו. הרושם שלנו הוא שהבריטים מהססים בגלל האיום בתקשורת, אולי בגלל משהו אחר. נראה בבירור שהם לא ינסו להעלות חיילים עלינו לפני שנגיע למים הטריטוריאליים'... 'עוד כמה זמן?!'... 'כשלוש שעות'. המקלט דומם במשך רבע שעה. אחר כך איתות המורס מתחדש: 'להלן הפקודות עבורכם: (1) שם האנייה משתנה בזה מ'תנועת המרי העברי' ל'כנסת ישראל'; (2) הוגש צו על תנאי לבג"ץ (הבריטי) ומאחר שהנושא סוב יודיצה, לא תגורשו לקפריסין; (3) מאחר שזה המצב. אתם מצטווים להניח לבריטים לעלות לאנייה, כדי להביאכם לחיפה. זו פקודה מפורשת, לאור קבלת צו על תנאי מהבג"ץ. דמעות עמדו בעיני. קיבלנו פקודה להיכנע. מה נגיד למעפילים? עניתי למרכזת שבמפקדה בארץ '... נמלא אחר הוראותיכם. סוף'." הוא מתאר החלפת הודעות עם הבריטים, שלא הסכימו להתחייב שהמעפילים לא יגורשו לקפריסין, ובהמשך: "אני...רץ להתקשר לארץ: 'הם אומרים

שלא יגרשו אותנו, בינתיים. זאת אומרת שיגרשו אותנו תוך ימים מספר. מבקשים אישור להמשיך לפי תוכניתנו'. התשובה לא אחרה לבוא: 'קיבלתם את הפקודות – פעלו רק על פיהן, וכעת תפסיקו כל מגע קשר אתנו פרט לקטסטרופה. סוף'. אחר כך הפסקה קלה ומסר פרטי של האלחוטן או האלחוטנית שממול: 'מתי, 77 מהחברים' 88 ממני. סוף'. בקיצורי מורס, 77 פירושו דרישת שלום, 88 פירושו נשיקות. מי זן? 144

הגדעוני חיים פורת מספר: "וזאת הייתה התכנית: שתי האניות, הגדולה שנקראה אחר כך 'כנסת ישראל' והקטנה ששמה 'הקדושה' [אבא ברדיצ'ב] יפליגו יחד. ליד חופי ישראל יעלו נוסעי 'הקדושה' על 'כנסת ישראל' ו'הקדושה' תחזור לנסיעה נוספת... הקשר עם הארץ לא הוקם בימים הראשונים, אך בין שתי הספינות היה קשר קבוע, באמצעות 'מכשיר דיבור' קטן... ביום השלישי פרצה סערה עזה... חל קלקול במנוע... הספינה החלה להיזרק לחוף... נזרקנו לאי מסולע, במרחק כמה קילומטרים מהחוף, כ-40 קילומטר מהנמל הגדול ספליט... האנשים הורדו לחוף באמצעות חבלים... לפני חצות נראתה אנייה עוברת. ניסיתי לשלוח לה קריאת ס.או. ס, בעזרת פנס כיס פשוט. על אף ידיעותי המועטות ב'קוד' הבין לאומי, הצלחתי לשדר לה הודעה, שכללה את שם אנייתנו, מספר האנשים היושבים על האי שכולו סלע, המשתרע על מחצית קילומטר מרובע... הגשם, שירד ללא הפסק, לא איפשר לי קליטה ברורה של תשובות האנייה... הייתה זו ספינת מלחמה יוגוסלבית, שהודיעה מיד על מצבנו לחוף ולבירה. כעבור שעות מספר הגיעה ספינת דייגים, בליווי ספינת משמר יוגוסלבית, ולאור זרקורים הועברנו לחוף ושוכנו בבית הספר של הכפר... 'כנסת ישראל', שלא יכלה לעגון בנמל הדייגים בגלל הסערה העזה, יצאה לנמל ספליט והשליכה עוגן. מחשש שמא יתערב הקונסול הבריטי, חזרה הספינה בו בלילה לסביבת נמל הדייגים, שבו מצאו מפלט אנשי 'הקדושה'. הם הועברו בסירות ל'כנסת ישראל', ואחרי שזו הצטיידה בדלק ומזון נוסף ליד ספליט, הפליגה ארצה... אני, שהועברתי כמפקד 'הקדושה' הטובעת לידי השלטונות היוגוסלביים, בנמל ספליט, חזרתי אחרי כן לטרייסט ומשם נסעתי – זו הפעם הראשונה באורח ליגאלי – ארצה." 145

שירו של המשורר נתן אלתרמן, "חֶלְקֵת תְּפִקִּידִים", 146 נכתב בהשראת מאבק מעפילי "כנסת ישראל":

144 יואש צידון (צ'אטו), ביום בליל בערפל, הוצאת מעריב, תשנ"ה-1995, עמ' 100-110.

145 השערים פתוחים – אסופת זכרונות, הוצאת קרן הפלי"ם, תשס"א-2001, עמ' 390-393.

146 נתן אלתרמן, הטור השביעי, הוצאת הקיבוץ המאוחד, תשל"ז 1977, כרך א', עמ' 102-104.



## התנגדות המעפילים ב"כנסת ישראל" נשברה בפצצות-עשן

כאשר הפצצה השלישית במספר  
פּלֹטָה זָרַם עֶשֶׁן  
בתחית הספינה, –  
הילדה הרועדת הפשילה צואר,  
יען שמו לפתע מחנק לגרונה.

היא ידים פשטה, ובנחשול המאות,  
בין נשים הקורעות בגדיהן מלבן,  
לספון נגרפה היא, עורה מדמעות, –  
אך גם שמה זחל העשן הלבן.

הוא זחל וסנור וחנוק. הוא הכה  
על ארבעת אלפי אנשים המומים.  
הוא זנק אל חדר היולדות, הוא פכה  
על עיני תינוקות שדמעו כסומים...

אז התחילה לרוץ הילדה! לבלי שוב  
לאויר!  
אל ספינת הגרוש הקוראת!  
אך לפתע זכרה כי אני – הישוב! –  
צויתיה: עמדי! לא לזוז! עוד לא עת!

לא לזוז! – כף שננתי לה – זו חובתך!  
לא לזוז! תקנות-עם בידך וידי!  
לא לזוז! גם בבוא חילים לשאתך  
אל תלכי מרצון!  
התנגדי!  
התנגדי!

התנגדי! זה הקו וכזאת הוא דורש.  
התנגדי! ותראינה עיני האמה  
שגרשת רק אחר המכות והאש  
ואחר שאפס כל אויר לנשימה!

כָּה לְמַדְתִּי, וְהִיא נֹאבְקָה עַד הַסּוּף.  
הִיא שֹׁפְתִיהָ נִשְׁכָּה, וּמְלֹאָה אֶת הַצּוּ.  
הִיא יִדְעָה שְׁעוֹמֵד אֲנִכִי עַל הַחוּף,  
וּמִבֵּיט בָּהּ, וְחֶלֶק לְשִׁנֵּינוּ בְּקֶרֶב.

אֶךְ דָּבָר אֶחָד הִיא אוֹלִי לֹא יִדְעָה  
וְאוֹלִי עוֹד תִּשְׁאֵל חֲשׁבוֹן מַעֲמִי:  
אֵיזָה חֶלֶק נָתַן אוֹתוֹ-יּוֹם בְּיָדָהּ,  
וּמָה חֶלֶק נִטְלָתִי אֲנִי לְעַצְמִי!

וְאוֹלִי הִיא תוֹסִיף  
מְלִים שְׁתִּים-שֶׁלֶשׁ,  
וְתֹאמֵר, בְּשֵׁם כָּל חֲבֵרֶיהָ הַטָּף,  
שְׁאֶסּוּר לִישׁוֹב מִיָּדֶיהָ לְדָרֵשׁ  
אֶת שְׁאִין הוּא דוֹרֵשׁ מַעֲצָמוֹ וְיִלְדִיו.

זֶה הַכֹּל. אֶקְטִיבִינָם אוֹ לֹא, יְדִידִי, –  
לֹא בְּזֹאת הַשְּׁאֵלָה. יִתְּנָה קוֹ וּנְצִיֵּת.  
וְאֲנִי אֶחֱרוֹן שְׁאֶקְרַע שְׁמֵלוֹתַי  
אִם יָכֵרוּ  
מֵאַבְקָה לֹא-רָצוֹף בְּהַחֲלֵט!

אֶךְ אִם יֵשׁ מֵאַבְקָה, –  
עַד נִתִּיב הַשְּׂרִידִים  
וְעֵדוֹת הֵן עֵינֵי הַיִּלְדָּה הַלְּחוֹת:  
בְּעֵינַי נַעֲשֶׂתָה חֶלְקֵת תַּפְקִידִים  
שְׁאֵינָנָה לְפִי חֶלְקֵת הַכְּחוֹת.

### 7.13.21 "רפיח"

הספינה נקראה על שם מחנה המעצר של עזירי "השבת השחורה", ברפיח. הספינה "רפיח" הייתה אחת משתי ספינות המעפילים, שטבעו במפעל ההעפלה שלאחר מלחמת העולם השנייה. הספינה, ששמה הקודם היה Athina, הייתה ספינת משא בנפח 650 טון, שהושקה בשנת 1893, טבעה, נמשתה מן הים ושופצה, והותקן בה מנוע דיזל של 350 כוחות סוס.<sup>147</sup> הספינה הפליגה תחת דגל פנמה. מפקד הספינה

147 המנוע היה חלש מדי לספינה בגודל זה, ודף ההגה היה קטן מדי, כך שכושר התמרון של הספינה

היה גד לסקר, המלווים היו צבי טייטל ודוד באומגרטן. הגדעוני בספינה היה אברהם ליכובסקי,<sup>148</sup> שכינויו היה "נור". רב-החובל והצוות היו יוונים.<sup>149</sup>

הספינה הפליגה מנמל באקאר (Bakar) ביוגוסלביה (היום – קרואטיה) ב-29 בנובמבר 1946 ועל סיפונה 785 מעפילים, ניצולי שואה מרומניה, הונגריה ובלגריה.

ב-7 בדצמבר לפנות בוקר, בסערה עזה, חיפש רב-החובל מחסה במפרץ באי היווני השומם סירינה (Sirina), אך עקב תמרון לא מוצלח נתקל בסלעים, הספינה נבקעה והיא טבעה תוך פחות משעה. המעפילים קפצו לים ושחו לחוף. שמונה מעפילים טבעו. גופותיהם נמשו מהים למחרת ונקברו באי; 11 מעפילים נפצעו.

התמונה הייתה עגומה: מאות מעפילים, זקנים נשים וטף, ניצולי ספינה טרופה, על אי שומם, בגשם שוטף, ללא מחסה, ללא מזון (מים שתו מבריכות). קבוצת קטנה של מעפילים מרדה, והגדעוני נאלץ להגן על מכשיר הקשר באקדח שלוף. מפקד הספינה, גד לסקר, תאר את תרומת הגדעוני: "לולא הוא אינני יודע איך העניין היה מסתיים. הגשם הוציא את המכשיר מכלל פעולה, ורק הודות לגדעוני הצלחנו ליצור קשר ולהודיע על מה שקרה".<sup>150</sup>

הגדעוני הצליח להציל ציוד קשר מהספינה הטובעת, להשמיש את הציוד, להקים אנטנה ולהקים קשר עם שלוחות המוסד ברומא ועם המפקדה בארץ, דיווח על המצב וביקש עזרה. כאשר התברר למפקדי המוסד כי אין פתרון אחר, פנתה ההנהגה הציונית

היה מוגבל. ערב ההפלגה, במוסד לעלייה ב' היו חששות בדבר כושר הספינה להפליג בים. כפי שמעידים המברקים הבאים:

- א. **19 נובמבר 1946, שעה 1500, מס' 15:** "לדרומי [בנימין (בני) ירושלמי] הנמצא על חנה [כנסת ישראל] מנטר [מפקדת המוסד לעלייה ב' בצרפת]: א. יחיאל דורש שבשביל עובדי הנסינית ידאגו לאותו סדור העברתם כמו שהוא נוהג ביחס לנהגי חנה. ב. יחיאל [אריה אברמובסקי, שליח המוסד לעלייה ב' ביוגוסלביה] מודאג מהכושר הימי של הנסינית [רפיח]. מה דעתך על כך?"
- ב. **20 נובמבר 1946, שעה 1400:** "לנטר מדרומי: תשובה למס' 15: א. אפשר לסדר אותו סדור גם למלחי הנסינית. ב. על סמך נסיעת הנסינית מטנור [יוון] לשפיצר [באקאר], על סמך האסון של הקדושה [אבא ברדיצ'ב], בהתחשב עם הסערות האיומות שעברנו באדריאטי ובים היוני שבהם היה קורה ודאי אסון לקדושה או לנסינית אסור לה החלט לדעתי להפליג בחורף זה מיורם. שלום" (את"ה 14/237).
- ג. **5 דצמבר 1946, מפי יוסי [הראל]:** "השם הרשמי של הנסינית ATHYNA. יצאה מבאקאר ע"י שושק-פיומה [שושק נקראה פיומה בעת הכיבוש האיטלקי]. גדלה 750 טון. מוטור חלש ואינו עומד בסערות." (את"ה 14/290).

148 נולד בברסלאו (אז – גרמניה. היום – פולין) בשנת 1925. עלה ארצה, למד בבית הספר הימי בחיפה במגמת אלחוט, התגייס לפלמ"ח בשנת 1945, הוכשר כגדעוני ונשלח בשנת 1946 לשלוחת המוסד לעלייה ב' ביוון. היה גדעוני על ספינות המעפילים "חביבה רייק", "בלבואה", "הגריטה סאלד" ו-"רפיח" ועל ספינת הרכש "אטלס". נפצע במלחמת השחרור בהתקפת מטוסים מצריים על נמל תל אביב. נפטר בארצות הברית בשנת 2002. אפרו הובא לקבורה בקיבוץ שובל.

149 את"ה 14/290.

150 ראו [http://www.palyam.org/Hahapala/Teur\\_haflagot/Gad\\_Lasker/GL](http://www.palyam.org/Hahapala/Teur_haflagot/Gad_Lasker/GL)

לבריטים בבקשה לסיוע. הבריטים נענו לבקשה, ולאחר שלושה ימים הצניחו (באמצעות מטוסי "הליפקס") משלוחי עזרה, תרומת היישוב בארץ, שכללו שמיות, פריטי לבוש, מזון ותרופות. יום לאחר מכן הגיעה לאי המשחתת היוונית HHMS Themistoklis, העלתה לאי 20 שוטרים יוונים (שהחלו לחפש את הגדעוני ומכשיר האלחוט) ופינתה את הצוות היווני ו-21 מעפילים פצועים. ב-9 בדצמבר בלילה הגיעה לאי שולת המוקשים HMS Providence, והחלה בפינוי המעפילים, משימה קשה במזג אוויר סוער. מאוחר יותר הצטרפה המשחתת HMS Chevron. ב-12 בדצמבר הסתיים פינוי המעפילים מהאי, והספינות הבריטיות העבירו אותם לכרתים, שם הועלו המעפילים על הנחתת LST 3016 והובלו לקפריסין, בליווי המשחתת HMS Stevenstone.

למעפילים נאמר שהם מפליגים לחיפה, אך הגדעוני ידע לקרוא את האיתותים בין הספינות הבריטיות (שנעשו באיתות ראייה) והבין שהם מפליגים לפמגוסטה בקפריסין. אורגנה התנגדות, ואחרי מאבק קשה, בו הוכנעו המעפילים באמצעות פצצות עשן ורימוני גז מדמיע, הם הורדו מהספינה והועברו למחנה מעצר בקפריסין.

בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**8 דצמבר 1946, שעה 0734, לטנור** [מטה המוסד לעלייה ב', יוון] מרת-רפיח]:  
"אס.או.אס – סירינה."

**8 דצמבר 1946, שעה 0741, לטנור, ארצי** [מפקדת המוסד לעלייה ב', תל אביב] מרת-רפיח]: "האזינו תכופות. אין מפתח וסוללות."

**8 דצמבר 1946, שעה 0750, לארצי מרת-רפיח]** "האנשים על האי, בחוסר אוכל."

**8 דצמבר 1946, שעה 0800, לארצי מרת-רפיח]** "האניה טבעה בסירינה. שמונה טבעו.

מספר פצועים קשה. עזרה מיידית. האנשים ערומים. תרופות."

**8 דצמבר 1946, שעה 0810, לארצי מרת-רפיח]** "הסוללות סדוקות. אצטרך לסלק."

בהמשך סדרת מברקים בה מבררים אפשרות לשגר לאי ספינה חלופית, מבינים שהדבר ייקח שלושה-ארבעה ימים ושאינ מנוס אלא לבקש עזרה מהבריטים, המברק הבא:

**8 דצמבר 1946, שעה 1530, לנטר, בנימין** [מפקדות המוסד לעלייה ב', בצרפת

ואיטליה] **מארצי-רפיח]** "הנסינית [רפיח] טבעה והמעפילים נמצאים על האי סירינה, באי

הדודקנו. שמונה מהמעפילים טבעו. האנשים על האי בחוסר כל. באנו בדברים עם

השלטון ויש לקוות שהיום יצא אורון עם צרכי רפואה. מוכנים גם רופאים ואחיות

אבל אי אפשר לשלוח כי אין שדה תעופה. המצרכים יוזרקו במצנחים. יש לקוות שגם

מטנור תבוא עזרה. נמשיך להודיעכם."

**9 דצמבר 1946, שעה 0735, לטנור מרת-רפיח]** "גילה אותנו אורון. ההודעתם

לשלטונות?"

**9 דצמבר 1946, שעה 0740, לרת-מטנור:** "כן."

**9 דצמבר 1946, שעה 0745, לטנור מרת-רפיח]** "אני סוגר את התחנה."

**9 דצמבר 1946, שעה 0747, לרית מטנור:** "אל תשמיד המכשיר. נשלח סוללות ומפתח."

**9 דצמבר 1946, שעה 0748, לטנור מרת:** "סליק."

**9 דצמבר 1946, שעה 0756, לטנור מארצי:** "באם מזג האויר הרשה המריאו הבוקר 4 אוירונים מצוידים עזרה."

**9 דצמבר 1946, שעה 1900, לטנור מארצי:** "1. היום נזרקו שמיכות אוכל ורפואות. 2. הבקר יצאו שתי אניות משחית עם אוכל רפואות ורופאים צבאיים. 3. ניתנו להן הוראות לקחת את החולים והפצועים. 4. המשחיתות באו לעזרה לכן יש לקבלן בלי איבה. ולעלות על הספינה באם תהיה הצעה כזו. 5. אחרי שנשלחה העזרה אין לעת עתה צורך בספינתכם. תחזיקו אותה למקרה התפתחות בלתי צפוי." על הספינה הותקן מקלט Ducati (מקלט צבאי איטלקי), משדר מבניה עצמית (עם גבישים בתדרים 4, 6 ו-7 מה"צ) ואנטנה "ר". המשדר נבנה באתונה בידי הגדעוני אברהם ליכובסקי, שתיאר את קורותיו במכתב להיסטוריון פרד ליברין בשנת 1997.<sup>151</sup> להלן קטעים מהמכתב (תרגום לעברית. המכתב באנגלית):

"גם אחרי 50 שנה הזיכרון עדיין חרוט בזכרוני, שכן זה היה הארוע הטראומטי הראשון בחיי (איבדנו שבעה והיו לנו שבעים וחמישה פצועים קשה כאשר הורדנו מ'רפיח' כשמונה מאות איש תוך עשרים דקות). אחד מהמעפילים שאבדו היה ילד קטן, שנולד במחנה ריכוז והוחבא עד השחרור. ראיתי את הוריו מחפשים במים עם פנס בקריאות קורעות לב (מוישה, מוישה...). הרגשתי אחראי כי בין המלווים הייתי היחידי שיכול היה לתקשר ביוונית עם הצוות והיה לי ניסיון בניווט וימאות....

המשדר היה בנוי ממתנד גבישי (שפופרת 6v6) ומגבר הספק (שפופרת 807). מאחר ואחד המצברים אבד והשני נסדק בעת שהשלכתי אותם מהספינה לצוק, כיוון שהספינה טבעה במהירות. היה לי מעט מאוד הספק ולא יכולתי לשדר. במשך הלילה עשיתי שינוי במשדר כדי להשתמש רק בדרגת המתנד. הערכתי שיש לי הספק לבין עשר עד עשרים דקות של קליטה ושידור....

כאשר הספינה טבעה, וכל האנשים הגיעו לחוף, קרעתי חלק מהאנטנה, פירקתי את מקלט הדוקאטי מקיר הקבינט שלי, פירקתי את המשדר שהיה מחובר לשולחן ושחררתי את המצברים. לא היה לי זמן לפרק את מפתח המורס מהשולחן.....

אחרי שגילינו שבאי גרים שני זוגות רועים בשתי מערות, השתלטתי על המערה הגדולה, שם הייתה אח, והשתמשתי במערה כ"מעבדה". למחרת בבוקר הייתי מסוגל לשדר. שידרתי בשפה גלויה 'SOS DE NER SIRINA' שלוש פעמים. NER (נור) היה אות הקריאה האישי שלי, וציפיתי שאלחוטני הפלמ"ח או המוסד יכירו אותו (אות הקריאה של "רפיח" היה ידוע רק לבודדים). בחרתי את מועד השידור למועד הקשר הקבוע בין המפקדה בתל אביב והשלוחה ברומא, ושידרתי את ה-SOS בעת ששניהם

151 ראו [http://www.palyam.org/Hahapala/Teur\\_haflagot/The\\_Rafiakh/Abe\\_Lichovsky\\_Rafiha](http://www.palyam.org/Hahapala/Teur_haflagot/The_Rafiakh/Abe_Lichovsky_Rafiha)

היו אמורים להאזין. שניהם הגיבו מיד בסדרה של R [ר"] כדי לאותת שהם שומעים אותי. מיד שידרתי הודעה קצרה על הצרכים הקריטיים והודעה יותר מפורטת של מצבנו ועל צרכינו....

אחרי שקריאת המצוקה שלנו הועברה לממשלות בריטניה ויוון, משחתת יוונית נכנסה למפרץ הדרומי, ליד הספינה 'רפיח' הטבועה (לעת הזו הסערה, שהייתה מהגרועות בהיסטוריה של הים התיכון, שככה. השמיים היו קודרים אך הנחשולים העצומים היו עתה גלים רגועים). המשחתת העבירה גשרון קל לצוק, ובמיומנות רבה העמיסה את הפצועים.... יומיים לאחר מכן הופיעו שלוש משחתות בריטיות במפרץ הצפון-מערבי ועגנו כ־200 רגל מהחוף. הם הורידו סירות עמוסות בשוטרים מהאי רודוס, להערכתי – כ־300. בתחילה הם סרקו את האי (מיד עברתי לשפת המים ומשכתי חבל שגרם לגלישת סלע שמשך עמו את כל ציוד הרדיו, שנח וודאי עד היום על קרקעית הים סמוך לצוק).<sup>152</sup> לאחר מכן הם בודדו את הצוות היווני (רב־החובל שיתף פעולה) והתחילו במיון כדי לאתר את אנשי המוסד. חשתי בסיכון ממשי, שכן השתמשתי באות הקריאה האישי שלי. ידעתי שיש להם מודיעין מעולה והם וודאי בקיאים בעבודתי בקשר בפלמ"ח ובמוסד. מיד השאלתי פריטי לבוש מהנערות והתחפשתי לבחורה צעירה. רב־החובל, מוקף בתריסר שוטרים, הכיר אותי היטב, הסתכל עלי והמשיך הלאה, מבלי להסגירני. אחרי מספר שעות הסתיים החיפוש, השוטרים עזבו, והחלה העמסת המעפילים על המשחתות....

אחרי משלוח הודעת המצוקה, ביקשתי שיפנו את צוות המוסד. נעניתי שעלינו להישאר עם המעפילים. המודיעין היה שהבריטים מתכננים מחנה מעצר חדש באריתריאה, כדי להרתיע עולים עתידיים, והיה ונגורש לאריתריאה, יהיה עלינו לשמור על מורל המעפילים ולהניח את תשתית המוסד במחנות החדשים....

על הספינות הבטיחו הקצינים הבריטיים למעפילים שעקב המצוקות שעברו הם יועברו לפלשתינה ושם ישוחררו. אני הייתי רוב הזמן על הסיפון וקראתי את איתותי האור בין הספינות הבריטיות. יירטתי את הפקודה להפליג לפמגוסטה. הנהגת המעפילים החליטה להתנגד לירידה מהספינה בקפריסין היה ויתברר שהבריטים שיקרו להם. כשהם סירבו לעזוב את הספינה, הבריטים סגרו את פתחי האוורור ושלשלו לבטן הספינה מיכל גז מדמיע. התנאים בבטן הספינה היו בלתי נסבלים, ולמזלנו איש לא מת. אחרי חצי שעה נפתחה הדלת והמעפילים נהרו החוצה."

הגדעוני אברהם ליכובסקי, הוא "נור", העביר למפקדיו דו"ח מקצועי ארוך ומפורט לאחר הפעולה, ב־12 בינואר 1947. אחרי פירוט ארוך על תלאות ההפלגה (הספינה "רפיח" המתינה ליד האי היווני ספינזה (Sapienza), וקבוצת המלווים הגיעה אליה

152 ציוד הרדיו, שנמצא בדיוק במקום המתואר, נמשה מן הים בשנת 1998 בידי משלחת של בית הספר הימי מבואות ים במכמורת, בראשות עומרי בן-אליהו.

בספינת דיג קטנה. בדרכה לנמל באקאר עלתה הספינה "רפיח" על שרטון, והיא נגררה לנמל פטראס (Patras) ביוון, שם עוכבה, והמלווים עברו לספינת הדיג. התברר כי רב-החובל והצוות הזר מנסים לחמוק מהמשימה ולהפליג עם "רפיח" לפיראוס. צוות המלווים עקב אחרי "רפיח" מספינת הדיג, השתלט עליה בלב ים והפליג עמה לבאקאר).

הוא מספר על הקשר בספינה: "כל הזמן החזקתי קשר עם בנימין [מפקדת המוסד לעלייה ב' ברומא, איטליה] וטנור [מפקדת המוסד לעלייה ב' באתונה, יוון]. במשך מעצרה של הנסיינית [הספינה 'רפיח'] – כשחשבנו שהעניין אבוד – ביקשנו מאלון שיכין כלי קטן להעברתנו אליו משום שיורגו [יווני שניהל את ענייני ספינת הדיג שהביאה אותם למקום] לא הסכים לעשות זאת ולטנור לא רצינו לחזור. ברגע שהשתלטנו על הנסיינית, לקחנו כיוון לשפיצר [באקאר] הודעתי זאת מיד לבנימין.... שני המכשירים שלי היו מורכבים ממקלטים צבאיים איטלקיים 'דוקטי' וממשדרים שבניתי בטנור, 6v6 דריבר ו-807 אחת. הם פעלו בעיקר בגלים כפולים [על הרמוניה של תדר הגביש] כי חוץ מגביש אחד של 7000 ק"ס לכל מכשיר כגל ראשי – היו ברשותי גבישים בין 4000 ק"ס ל-6000 ק"ס. על-ידי הכפלתם השגתי תחום נוסף מ-8000 ק"ס עד 10.500 ק"ס בערך. המכשירים פעלו מזרם של סוללה רטובה של 6 וולט רק לחימום המנורות, כך שסוללה רגילה אחת מספיקה ל-40 שעות עבודה בערך ללא טעינה. המתח הגבוה 600 וולט למשדר ו-250 וולט למקלט נלקח מסוללות יבשות. שיטה זו הצליחה ביותר, כי היא מאפשרת קליטה נקיה ביותר וגם אינה נוחה לקלקולים, כמו השימוש במקורות זרם מכניים. שיטה זו גם חסכונית מאד, בעיקר אם המשדר בנוי כך שאינו לוקח זרם רב (המשדרים הנזכרים לעיל לקחו מלא יותר מ-60 מיליאמפר ופעלו לטווחים ארוכים). כמעט כל הדרך מטנור לשפיצר שנמשכה 20 יום, עבדתי מסוללה יבשה אחת המורכבת מארבעה חלקים של 150 וולט כל חלק, למרות שכבר ביום השני לנסיעתנו ירד גשם שגרם לשיטפון בתאי והרטיב גם את הסוללה שהתפרקה הודות לכך והפיקה מתח של 500 וולט במקום 650 וולט בהתחלה.... יש לציין שהמכשירים טולטלו בצורה קשה במשך הנסיעה ההרפתקנית הארוכה וסבלו מרטיבות, אך מלבד הסוללה שהתפרקה וחיבוריה שניקבו בגלל הרטיבות לא קרה שום קלקול במכשירים....

הגעתי לשפיצר 12 שעות לפני שיכנסת ישראל ו'הקדושה' הגיעו. שם פגשתי כבר שני גדעונים [יואש (צ'אטו) צידון וחיים פורת], שעמדו לצאת עם הספינות הנ"ל.... לא היה מוכן שם אף מכשיר אחד ולא היה לדעתי שום סיכוי להכנתו עד ההפלגה. מתוך כך נאלצתי למסור להם את שני המכשירים שהבאתי על מלא ציודם ולהרכיבם בספינות המפליגות. לאחר הפלגתם התחלתי בהשגת חלקים למשדר חדש עבור הנסיינית ['רפיח'], מקורות זרם וסוללות רטובות (לא הייתה אפשרות להשיג בשפיצר

סוללות יבשות) לא הייתה לי אפשרות להתחיל בבניין, כי בספינה לא היה עדיין חשמל ויחיאל [אריה אברמובסקי, שליח המוסד לעלייה ב' ביוגוסלביה] לא סידר משום מה אפשרות עבודה על היבשה... השגתי מקורות זרם: 500 וולט למשדר מסוללה של 4 וולט ו-300 וולט למשדר מסוללה של 24 וולט. רוב החלקים הקטנים הוברחו אלי מטרייסט, והקושי היה בהברחת סוללות.... לאחר שסוף סוף השגתי את הסוללות הדרושות לא יכולתי לקנות אחת מהם בגלל קשיים כספיים לא מוצדקים מצד יחיאל (... בפשטות – סבוטגי). כתוצאה מזה לא הייתה לי אפשרות לבדוק את החלקים שקניתי ורק יומיים לפני ההפלגה כאשר השגתי סוף סוף את הסוללה – התברר שמקורות הזרם שקניתי לא מתאימים ומקולקלים. היה כבר מאוחר מדי מלהביא חלקים אחרים מטרייסט ועד ההפלגה הספקתי להביא משם רק ויברטור למקלט שפעל מסוללה של 12 וולט, ובלית ברירה קניתי עוד מקור זרם מקולקל ל-500 וולט בתקווה שאוכל בדרך להרכיב מכל השברים משהו עבור המשדר. גם חשמל בספינה הותקן רק יום וחצי לפני ההפלגה ולא הצלחתי לגמור את בנין המשדר, כי הייתי עסוק גם ביתר הצרות (את מועד ההפלגה אי-אפשר היה לדחות מטעמים פוליטיים מקומיים)... לאחר טביעת 'הקדושה' לא עסקתי בהשגת מקלט כי הובטח לי שיגיע המקלט שלה, אך יחיאל העביר את המכשיר של 'הקדושה' בלי ידיעתי לזגרב. לאחר שנודע לי הדבר הבטיח להעבירו אלי מיד, אך לא קיים את הבטחתו והמקלט הגיע ברגע האחרון יחד עם המעפילים ובמצב כזה הפלגנו. (את המשדר של 'הקדושה' לא לקחתי אתי משום שהיה דרוש עבורו מתח יותר גבוה ולא קיוויתי שאוכל להפיקו. לעומת זאת, היה ברשותי עוד משדר אוטומטי של סירת הצלה לקריאת ש.ה.ש. [SOS] בגלים בינוניים. ערכו המעשי היה אפסי ובדרך התברר שהוא מקולקל, אבל השתמשתי בחלקיו)....

לפני ההפלגה העבירו אלי מבנימין [רומא] הסכם עבודה ובקשו להודיע על יום ההפלגה לשם התחלת הקשר. לטנור [אתונה] העברתי הודעה דרך נטר [צרפת] לחדש את ההסכם הישן שהיה עם הנסיינית ['רפיח'] בדרך לשפיצר [באקאר]. במשך ארבעת הימים הראשונים של הנסיעה לא הופיע בנימין ולא טנור. הסיבה לכך היא כנראה שההודעות על יום ההפלגה לא הגיעו לתעודתן. משדרי לא פעל עדיין במשך הימים האלה, וגם לא שמעתי אף תחנה שלנו בעבודתה כי הגלים זמני הקשר שונו בינתיים.... הצלחתי במשך שלושה ימים להרכיב מהחלקים מקורות זרם שונים מ-500 עד 1200 וולט אולם בגלל אי התאמת החלקים העיקריים נפל המתח בזמן הלחיצה על המפתח ל-200 וולט בערך בכל האופנים שניסיתי. ניסיתי גם מכשיר מיישר זרם עם מנורות (השתמשתי בשתי מנורות רזרביות שהיו לי – 6L6 בתור מיישר גל מלא). אולם גם כאן נפל המתח יותר מדי במעגל הראשוני שעבד מסוללה של 4 וולט לטרנספורמטור דרך מכשיר, שהיה מחבר ומפסיק את הזרם במהירות בעזרת מוטור



קטן... לאחר שהתיאשתי מלהשיג מתח של 400 וולט לפחות, ניסיתי להשתמש במוטור קונוורטר שהיה מיועד למקלט בתחילה. הוא נתן 300 וולט מסוללה של 24 וולט, אבל לא הייתה לו כמעט נפילת מתח. פירקתי אחד ממקורות הזרם הגדולים והרכבתי את הפילטרים שלו על הקונוורטר, וכך קיבלתי קומפלט ל-300 וולט עבור המשדר שלא הפריע גם למקלט....

ביום הרביעי לנסיעה, בוקר, גמרתי את בנין המשדר, אולם אז נשרף הגביש 7000, שהיה היחיד שבו יכולתי להקים קשר. פירקתי וגירדתי את הכתמים מעליו והוא פעל שוב. מאחר שראיתי שאין איש קורא לי ואיני שומע עבודת תחנות מוכרות, החלטתי לקרוא כל חצי שעה החל מ-1300 גמת לבנימין [רומא], טנור [אתונה], ארצי [תל אביב] ולעוד שתי תחנות בלתי מוכרות לי שלפי שיטת עבודתן החלטתי שהן שלנו, וביקשתי מכולם לענות לי בגל 7010. ב-1500 גמת ענתה לי טנור ששמעה במקרה את קריאתי. בקשתיה להזמין את בנימין לקשר והעברתי מברק עבור שפיצר. בנימין לא הופיע לקשר שנקבע למרות שההודעה הועברה על-ידי טנור. הודעתי להם שוב שאין צורך בקשר אתם. למחרת נכנס גם אגמי [מפקדת המוסד לעלייה ב' בבוקרשט, רומניה] לקשר ביני לבין טנור, התקשרתי אתו אך הודעתי שאיני מסכים להחזיק אתו קשר. לא השתדלתי עדיין להקים קשר עם ארצי כי רציתי קודם להפסיק עם טנור (לאחר העברת הגויים בקמילה חשבתי להעביר הקשר לארצי) כי רציתי שיהיה קשר עם תחנה אחת בלבד, אולם לפי דרישת ארצי הוקם הקשר קודם... כעבור יומיים מאז הקמת הקשר, נשרף הויברטור של המקלט. תיקנתי פעמיים באותו יום, אולם נוכחתי שזוהי תוצרת מלחמתית וכנראה מעשה סבוטי של המהנדסים האיטלקים (הבידוד העדין בין חלקי הויברטור לא החזיק את המתח). השתמשתי למקלט באחד ממקורות הזרם שבניתי בתחילה למשדר, אך הוא לקח זרם רב ולא פעל יפה. אז השתמשתי באותו מקור גם למשדר וגם למקלט אך גם סידור זה לא היה נוח. היה ברשותי מכשיר אוטומטי לקריאת ש.ה.ש. [SOS] מאחר שהיה מקולקל פרקתי ומצאתי בו ויברטור ל-600 וולט. ניסיתי עבור המשדר אך המתח נפל לגמרי. אז החלפתי את הטרנספורמטור שלו עם זה של הויברטור הקודם וקיבלתי שוב קומפלט טוב עבור המקלט וכך נשאר הסידור עד סוף הדרך... "

בהמשך הוא מספר על הניסיון לתפוס מחסה מסערה דרומית מערבית חזקה במפרץ הגדול באי סירינה, שם החליטו להתעכב עד הבוקר בהמתנה לכלי הקטן שלא הגיע לקמילה כמתוכנן. התמרון במפרץ לא עלה יפה ועקב ההחלפה המהירה של כיוון סיבובי המנוע ניזוק המצמד של מנוע הספינה בעיתוי קריטי, וממש בתום סיבוב הספינה במפרץ היא פגעה בסלעים. כך נכתב בדו"ח: "קיבלנו מכה ונעצרנו. זה היה בשעה 1336 גמת. בשעה 1330 גמת הייתה האזנה הדדית של 10 דקות עם ארצי, אך שכחתי להופיע בגלל המתיחות שהייתה על הגשר. לאחר המכה הראשונה שקיבלנו ניגשתי למכשיר, ובשעה 1227 התחלתי לקרוא לארצי בהול. התחלנו לקבל

מכות חזקות ולא יכולתי להאזין אם שמעו אותי. בינתיים הודיעו לי שמים נכנסים לכלי. ניסיתי לקרוא מספר פעמים ש.ה.ש. [SOS] אולם הזעזועים החזקים הקפיצו את המכשירים והם עמדו להתרסק. החלטתי לפרק את כל האינסטלציה שהייתה מסובכת מאוד בגלל ריבוי המתחים השונים, ריבוי חלקי המכשיר הנפרדים ומספר הסוללות הגדול. את החלקים הרגישים עטפתי בשמיכות והתכוננתי להורדת המכשיר לאחר שכל האנשים ינצלו.... נאלצתי למהר כדי לעזור בהצלה ולכן קרעתי את המכשירים ממקומם בלי החוטים שהיו מחוברים חזק לקירות..... למזלנו היה לספינה גג ובגובה אחד עם גג זה הייתה מדרגה בצוק שאליו נדפקנו ולשם יכלו האנשים לקפוץ כאשר הספינה התקרבה (הכלי היה מתקרב לשניות מספר, מקבל מכה או שתיים ושוב מתרחק למשך דקה בערך למרחק של כמה מטרים).... בשעה 1415 גמת, כלומר כעבור 35 דקות בערך היו כל האנשים על החוף. התחלתי לזרוק לחוף את המכשירים, מכשיר מדידה ומספר כלי עבודה. הקושי העיקרי היה בהעברת הסוללות. לזרוק היה בלתי אפשרי ונאלצתי לחכות כל פעם עד שהכלי יתקרב ואז להעביר סוללה אחת לידי האנשים על הסלע..... הימאים הספיקו לבדוק אם לא נשאר איש במחסנים ולהוריד שתי אנטנות בשבילי.... ראינו שהכלי שוקע ואז קפצנו לחוף. כעבור מספר שניות התהפך הכלי וצלל תהומה.....

מצב האנשים היה איום. היו מספר פצועים קשה ורבים קל. רבים נשארו יחפים וערומים, וכך ישבו להתחמם סביב מדורות שהדליקו על המורד התלול ואי פה ושם נשמעו גם יללות....אספתי את החלקים והתחלתי בהרכבת המכשיר. הקושי היה בחוסר חוטים מספיקים לחיבורים הרבים, אך כעבור שעתיים הצלחתי להפעיל את המכשיר עם חיבורים ארעיים וחלשים ביותר. המפתח שהורדתי היה מבקליט ונשבר לרסיסים בזמן ההורדה. עמודים להקמת אנטנה לא מצאתי בשום אופן, ונאלצתי למתוח את החוט בין שני גלי אבנים. בשעה 1830 גמת קראתי לארצי אך לא קיבלתי תשובה. לאחר עוד מספר ניסיונות החלטתי לא לבזבז סוללות ולחכות לקשר הקבוע למחרת בבוקר ולהקים בינתיים איך שהוא אנטנה יותר מתאימה.... הגשם התקרב, החלטתי להעביר את המכשירים לבית שבו מתגוררים הרועים, אפילו אם נצטרך להשתמש בכוח (הרועים היו מזויינים ברובים אנגלים), כי היה ברור שהגשם ישמיד הכל. עד שהספקנו להתכונן להעברה ניתך גשם שוטף במשך למעלה מחצי שעה והרטיב את הכל. הצלחנו לכסות את המכשירים והסוללות בשמיכה אך המים חדרו והתועלת לא הייתה רבה. הסוללות התפרקו מהרטיבות והראו מתח של 5 וולט במקום 6.3. חשבתי שהעניין אבוד, אך החלטתי בכל זאת להעביר הכל לבית ולנסות שנית להרכיב את המכשיר.

ארגנו קבוצה של סבלים והעברנו בלילה את המכשירים לבתי הרועים. בדרך הארוכה הייתה רוח חזקה שייבשה קצת את המים. היה ברשותי גם אקדח גדול, והיה קשה להסתירו כי מסרנו את מעילינו ובגדינו המיותרים למעפילים ערומים.

כשהגענו לבית סירבו הרועים בכל תוקף להכניס את המכשיר לחדרם, אך כעבור כמה רגעים הרגישו כנראה שאני מזויין ואז שוכנעו מיד וקיבלונו בידדות. ... במשך הלילה ייבשתי את המכשירים במידת האפשר ולפנות בוקר הצלחתי להפעילם לאחר שהוצאתי מספר חיבורים שנתקלקלו מהמים. למזלי לא התקלקל שום חלק חשוב ובמקום החלקים שנאלצתי להוציא עשיתי חיבורים ארעיים... במשך הלילה הצליחו שני מעפילים למשות מהים קרש ארוך עבורי ובעזרתו הקמתי אנטנה טובה. ב־0500 הודעתי לטנור וארצי על האסון וביקשנו עזרה מיידית."

בהמשך הוא מתאר התארגנות מסיתים בקרב המעפילים, שחששו שאין בדעת המלווים לבקש עזרת האנגלים מטעמי פרסטיז'ה וכולם ימותו ברעב באי, והתכנית שטכנאי ואלחוטן מבין המעפילים יתפסו את המכשיר: "הקהל התאסף מול חדרי והחלו מתלחשים בקול רם. הופעתי בפניהם והכרזתי שכל תכניותיהם כבר ידועות לי ועליהם לדעת שענייני הרדיו הם שירות סודי בהחלט בהגנה ומי שימשיך לדבר על נושא זה מתחייב בנפשו וכל מי שחושב שאפשר כאן לעשות מהפכות יגרום רק לקורבנות נוספים. הודעתי בתקיפות שאיש לא ייכנס חי לחדרי, ומאחר שהם ידעו שיש ברשותי אקדח שוכנעו גם האריות שבהם שהעניין לא ילך... למחרת ב־0500 גמת הופיע אווירון ועשה סיבוב מעל לאי. התקשרתי מיד עם טנור ושאלתי אם הודיעו לשלטונות עלינו כי אווירון גילה אותנו. הם הודיעו שארצי סידר עזרה אווירית באופן רשמי ושלא נשמיד את המכשיר, כי הם שולחים לנו ספינת עזרה שתביא גם סוללות ומפתח.... כעבור מספר דקות הודיעו לי שצנחנים ירדו באי. אחר כל התברר שאלו הן חביות המכילות ציוד עזרה שהורדו במצנחים... הודעתי על סליק, עטפתי את המכשירים בשמיכות, הכנסתי לשקים ועטפתי את הכל באחד המצנחים שהובאו בינתיים. הובלתי את הכל למערה קטנה מעל צוק גבוה ליד הים ושם הסווייתי את זה כך שאפשר להשליכו לים בקלות.... בערב באה משחיתה יונית ואספה את הפצועים והחולים. למחרת באו חיילים וחיפשו בכל האי... נעשו ניסיונות לזהותנו אך לא מצאו אותנו.... בשתיים בלילה גמרו את ההעלאה. לפני שעלינו למשחיתה שלחתי איש שזרק לים את המכשירים ואת האקדח שלי."

הגדעוני שלום בורשטיין, שהיה אז הגדעוני בתחנה באתונה, מספר: "הוא [אברהם ליכובסקי, בכינויו "נור"] קנה מקלט גרמני רגיל, ובנה אחרי מאמצים רבים ובעזרתו של איש שלנו שעבד אצל האנגלים משדר, והרכיבו בתוך המקלט בחוזק של 50 ווט. ובאמת היה חזק והקל במקצת על הקשר. המשדר היה מוסווה בצורה יפה מאוד עם כל מיני פטנטים...בוקר אחד קלטתי אס.או.אס מספינה שלנו שהיתה בדרך לארץ, והיתה ליד האי סירינה. על הספינה היה אותו אברהם נור, והוא הודיע שהספינה עלתה על שרטון ע"י האי, יש הרוגים בין המעפילים והם קפצו על האי וכמה נהרגו בנפלים מהאניה. הוא ביקש עזרה דחופה מאחר והאי שומם, אנשים צמאים, רעבים, פצועים וקופאים מקור. ביוון היינו בנימין ירושלמי ואני, שם ניסינו לגייס ספינה

למשלוח העזרה, אך הענין היה צריך לקחת יומיים ולאחר שיקולים בארץ הוחלט לפנות לאנגלים והם הגישו עזרה למעפילים, כי העזרה שלנו יכלה להגיע רק אחרי יומיים שלושה. אחרי האסון הזה התברר ליוונים שיש מישהו ביוון שעוסק בעניין של העפלה, והתחילו לחפש עד שהגיעו לדירה שלנו... "בהמשך הוא מספר על חקירתם במשטרה ועל הדרך בה הסתתר חמישה שבועות עד שהפליג לאיטליה.<sup>153</sup> שירו של המשורר נתן אלתרמן, "ליל פְּנִים אֶל פְּנִים",<sup>154</sup> נכתב בהשראת אירוע טביעת הספינה "רפיח":

הָרִים הַגְּבוּהִים לַיְעָלִים  
וְהָעַם סְפִינֵת עֵץ רְכוּבוֹ.  
בְּלֵיל סַעַר גִּפְצָנוּ אֶל אֵי  
פְּרָסוּתִים אֲרָכוֹ וְרַחְבוֹ.

כָּל הַלַּיְלָה הִכְתָּה כְּתֵף  
הַסְּפִינָה הַטְּרוּפָה עַל שֶׁרְטוֹן  
וְהַסְּלֵעַ שְׁמָמָה וְאִזּוּב,  
אֶךְ לָנֶס הוּא נוֹתֵן אֶת סִתְרוֹ.

פְּעֵמוֹן הַחוּבְלִים הוּבָא,  
צִלְצַל לְהוֹעֵיק יוֹרְדֵי יָם.  
מְדוּרוֹת הָעֵלוּ לְהִבָּה,  
לֹא כָבוּ עַד אִם שָׁחַר קָם.

וְהָעַם שֶׁשָּׁחַר בְּשׁוֹק  
וּבְשׁוּרוֹת הָרוּכְלִים נִצַּב –  
אוֹתוֹ לַיְלָה יָרַד עַל צוּק  
כְּעוֹף בֶּר מְסַמֵּר נוֹצָה.

עוֹד יָכַר בּוֹ הַלַּיְל הַזֶּה,  
לַיִל רְבִצוֹ לְמוֹל יָם אֲב־הַמּוֹן,  
לְבָדָד וּבְאֵין עַד, כְּחוּזָר  
וְנִשְׁלַב בְּעֵגוּל קַדְמוֹן, –

153 את"ה 170/16.

154 מתוך הספר "עיר היונה", הוצאת מחברות לספרות, תשי"ז 1957.

לִיל בְּרַק מְעֻרְטָל וְחַד  
וְלִיל רַעַם וְרוּחַ שׁוֹטֵף  
הַרוֹאִים אוֹתוֹ פֶּתַע חַי  
וְקַמִּים כְּאַחֵי יוֹסֵף.

וְחֻתָּם עַל לְבוֹ שְׂמִים  
וּמְחַדָּשִׁים אֶת בְּרִיתָם עִמּוֹ  
וּפּוֹקֵחִים בּוֹ כַחֲזוֹת סוּמִים –  
אוֹן אֲבִיהוּ וּבְכֵי אִמּוֹ.

עוֹד יִגַּד בְּשָׁנִים בָּאוֹת  
אֵיךְ נִבְטּוּ בְּלִילוֹת בְּרִיחָה  
עַל בְּדֵי הָאֲמָה הַזֹּאת  
נִצְנָנִים נוֹרְאֵי פְרִיחָה.

עוֹד יַעֲיִדוּ אֶתְּךָ וְחַרְבָּה  
וְשִׁירָה הַחֲדָשׁ הַקָּם,  
כִּי נִתְּנוּ יָם וַיַּעַר בָּהּ  
אֶת הַיַּעַר וְאֶת הַיָּם.

כִּי אֶל חֲשֵׁף נִשְׁקָף מְצוּק  
כְּעוֹף בֶּר מְסַמֵּר נוֹצָה  
הַקֶּהֶל שֵׁיִצָּא מְשׁוּק  
וּבְשׁוּרוֹת רוֹכְלִים נִצָּב.

כְּלַפִּיד וּמְדוּרָה עֲנִפָה  
וּבְהִלְמוֹת פְּעֵמוֹן כּוֹתֵשׁ  
הוּא הֵיךְ כְּמִנוּפֵף שְׁתֵּי כְּנָפָיו –  
זוֹ שֶׁל רַעַם וְזוֹ שֶׁל אֵשׁ.

## 7.14 שנת 1947 : שנת ההכרעה

### 7.14.1 "לנגב"

ספינת המעפילים "לנגב", ששמה הקודם היה Merica, הייתה ספינת מפרש קטנה מעץ עם מנוע עזר, דו-תרנית, בתפוסה של 400 טון, שהפליגה תחת דגל איטליה.

מפקד הספינה היה אפרים טלמון, המלווה היה משה דפני והגדעוני היה ראובן ארנון (ארנובסקי), בכינויו המחתרתי "יוסף"<sup>155</sup>.  
 הספינה הפליגה מנמל סט (Sète), צרפת ב-18 בינואר 1947, כשעל סיפונה 847 מעפילים. בלילה הראשון להפלגה חדרו מים לספינה והמשאבות התקלקלו. ב-25 בינואר עגנה הספינה בצפון סיציליה, ומספר מלחים ירדו לרכוש מצרכים וברחו עם הסירה והכסף. הספינה המשיכה בדרכה ונאלצה שוב לעגון בחוף יוון עקב סערה וקלקול במשאבות המים. מכשיר הקשר היה מקולקל רוב ההפלגה אך תוקן בסמוך לסיימה.

לבריטים לא היה מודיעין על ספינה זו, והם הופתעו מהופעתה. הספינה הגיעה מול חופי תל אביב מבלי שהתגלתה, אך קיבלה הוראה להגיע למחרת לקיסריה, שם נתגלתה בידי המשחתת HMS Chieftain, אליה הצטרפה שולת המוקשים HMS Welfare. הספינה נתפסה בידי הבריטים אחרי קרב קצר, בו נהרג אחד המעפילים, ונכנסה לנמל חיפה ב-9 בפברואר בערב. המעפילים גורשו למחנה מעצר בקפריסין. במקביל לאירוע בים, הקיף גדוד בריטי את קבוץ שדות-ים. סירת פלי"ם שהגיעה מנוה-ים נתפשה ותשעת אנשיה נעצרו לכמה ימים. המצור הוסר עם עלות השחר, מבלי לפרוץ לקיבוץ.

הגדעוני ראובן ארנון-ארנובסקי מדווח ב-20 בפברואר 1947: "יצאנו ב-18/1/47 12.00 בצהריים מהמקום. האנשים הועברו לכלי במשך 4-5 שעות. .... לא ברורים לנו ההוראות שקיבלנו מכך כשבקשנו להגיע למקום העבודה הראשון בשעה 04.00 לא קיבלנו כל תשובה ואמרתם לנו להישאר בעומק. הצעתנו לא נתקבלה. למחרת היום הודעתם על גלי חוף בשעה 11.00 בנקודה א' והחלטה סופית קבלנו רק ב-13.00. נכון אמנם שלנו קשה לקבוע איפה הים שקט בחוף, אבל לפי הבנתנו הים שקט מרגע לרגע עם הרוח הצפונית ואנו חושבים שהיו סיכויים לעלות בשקט בנקודה א'.... אנו חושבים שנסיעה כזו ליד החוף היא פשוט מסירה עצמית. בשעה 20.00 הוארנו בראשונה ל-15 שניות בערך, בשעה 21.00 משחיתה התקרבה אלינו והחלה לסובב אותנו ולשאול שאלות. הם ניסו לקשור אותנו באי הצלחה. ב-[השעה חסרה בדו"ח המקורי] התחילו מתפרצים ועלו על הכלי. הקרב נמשך כ-30 דקות לא הייתה לנו אפשרות להתגונן יותר זמן אחרי שהם השתמשו בסילוני מים בתת מקלעים ואקדחים (גם כדורים חיים). אחרי שאניית המשחית השנייה העלתה את אנשיה הוחלט להפסיק את הקרב כי לא רצינו קרבנות נוספים... בלוי של שבע משחתות נסענו לחיפה.... על הסיפון היו כ-60 חיילים מהצי. בנמל החל שוב דו-שיח ואנו כמובן לא הסכמנו לעבור. אחרי כשעה הצליחו להעבירנו, האנשים היו רפי כוח ותשושים. בזמן העברה לא השתמשו בגזים, רובם התנהגו בגסות רבה.... נבדקנו כחמש פעמים ואחר

כך עברנו את החיטוי. צריך לציין שבאופן מיוחד נבדקו הבחורות ע"י שוטרות ערביות בגסות רבה וגנבו מכולם את העטים וכל דבר יקר ערך..... אצל בחורה אחת מצאו את הפספורט של רב־החובל. השאר הועבר בשלום... בהורדה בקפריסין לא ראינו כל צורך לעורר את האנשים להתנגדות, כי לא מצאנו ערך בדבר חוץ מזה שהאנשים היו תשושים.... יש לכולנו הרגשה ובטחון שיכלנו להגיע ורק ההוראות המוטעות (או לא מוטעות?) הן שגרמו לתפישתנו (בכל אופן ההוראות שקיבלנו ממקום היציאה היו: להגיע).

הקשר עלה שעתיים לפני יציאת הכלי נאמר לנו שהכל מוכן. הוא נוכח לדעת שחסרים הסכמים עם מקום היציאה, וגם רשימת הגלים שלו לא נמסרה במקומה, את רשימת הגלים מסר במקום העבודה, היה לו הסכם פרטי עם המקום. אחרי יום הודיעו לנו שעובדים בהסכם הקבוע, לא היה ברור לנו לאיזה הסכם הם מתכוונים (שמעתי גם כן עכשיו שאחרי יומיים הפסיקו לשמוע אותנו). הם התחילו לעבוד בהסכם של בנימין, ולא ידענו באיזה גלים לעבוד אתם, נוסף לכך כמו שכבר ציינתי הקשר התרופף בימים הראשונים אחרי כשלושה ימים המקלט התקלקל. הסיבה לא ברורה, כי הכל עבד ורק שמעו את התחנות החזקות ביותר חלש מאד. אחרי שלשה ימים בעזרת שרטוטים שהיו עם הקשר, הצליח למצוא את המקולקל, וזה היה קונדנסטור ראשון במחזור אחרי האזניות. ליאונרד לרוב לא נשמע, ולכנשמע שמענו אותו חלש מאוד. הקשר אתכם ברור לכם. ההסכמים אתכם ועם ליאונרד היו ברורים כך שלא היו לנו כל תקלות..... בקשר לקשר אין לנו כל טענות אליכם ואנו חושבים שהכל היה בסדר.... הכנת המכשירים הייתה מצוינת וטובה במאה אחוז, והודות לשרטוטים של המכשירים, על אף אי ידיעתו של הקשר, הצליח לתקן את המקלט. הקשר הצליח לזרוק לים את המשדר ואת הגלים [הגבישים] ולהשמיד כל חומר כתוב.

הערות: האנטנה צריכה להיות מבודדת עד לחוטים העליונים (חוט עליון). צריכים להיות מפסק (עם רווח גדול) מיוחד למכשיר ה־ס.א.ס. [מכשיר הקשר של הספינה, שהיה מכשיר שונה מזה בו השתמש הגדעוני].

הצעה: המקשר מציע שהמכשירים שלנו יהיו מונחים על השולחן בתוך זווית ולא מוברגים כמו שהם היו אצלנו, כי אז יש אפשרות לזרוק את המכשירים לים בלי כל קושי. הכתב צריך להיות (אחרי שמתגלים ומלווים ע"י משחיתות) בכיסו של המקשר ואין להשאיר את הכתב בחדר העבודה. הקשר שלנו כמעט ונתפס, או יותר נכון חדר העבודה כמו שהוא, ואם הקשר מצליח לצאת הכתב נמצא בכיסו, ולהשמידו הוא יכול בכל עת, גם מחוץ לחדר העבודה."

## 7.14.2 "המעפיל האלמוני"

הספינה "המעפיל האלמוני" נקראה על שם המעפיל הרברט לזר שנהרג כשבוע לפני הגעת הספינה לחיפה בעת התנגדות הספינה "לנגב" לבריטים. הרברט לזר כונה "המעפיל האלמוני" בהודעת היישוב על נפילתו ומועד הלווייתו מכיוון ששמו לא היה ידוע בעת הפרסום. השם ניתן לספינה רק ביום האחרון להפלגתה, לפני כן נשאה הספינה את השם "הגנה – חירות", שהוחלף בנימוק שהוא רומז על שיתוף פעולה בין ה"הגנה" והאצ"ל (האצ"ל עשה בפרסומיו שימוש נרחב במילה "חירות").

הספינה, ששמה הקודם היה San Miguel, הייתה ספינת חופים שבדית להובלת נוסעים, מוסקת בפחם, בתפוסה של 450 טון, שהושקה בשנת 1875 והפליגה תחת דגל פנמה. מפקד הספינה היה יוסל'ה דרור, המלווה היה שאול ביבר והגדעוני היה ראובן אורן ("פופכן"). רב-החובל והצוות היו ספרדים.<sup>156</sup>

הספינה הפליגה מנמל סט, צרפת, ב-3 בפברואר 1947, כשעל סיפונה 796 מעפילים. בין המעפילים הייתה גם קבוצה של בני נוער ממרוקו. ההפלגה עברה ללא קשיים מיוחדים. ב-14 בפברואר גילה מטוס סיור בריטי את הספינה. ב-16 בפברואר הספינה יורטה על-ידי שולת המוקשים HMS Welfare והפריגטה HMS St Austell Bay. ולמחרת, במרחק שלושה מילין מהחוף מול יפו, השתלטו עליה הבריטים. ההשתלטות לוותה בעימות קצר אך אלים שבמהלכו עשו הבריטים שימוש בפצצות גז ובסילוני מים, ומספר מעפילים נפצעו. הבריטים גררו את הספינה לנמל חיפה וגירשו את המעפילים לקפריסין. שבעה מעפילים והגדעוני ראובן אורן הצליחו להתחמק מהגירוש לאחר שהסתתרו בסליק שהוכן בספינה מבעוד מועד, וחולצו מאוחר יותר בידי פועלי נמל יהודים.

הגדעוני ראובן אורן העביר ב-21 בפברואר 1947 דו"ח ארוך ומפורט על ההפלגה, להלן קטעים העוסקים בנושאי קשר: "1 דצמבר 1946: הפלגנו משטוקהולם שני הכלים... 3 דצמבר: עד היום נשמר הקשר עם הכלי השני (הפלגנו בשיירה). בערך בחצות, לפני סיום הקשר עד למחרת היום, קבלתי ההודעה מהכלי השני שהם עלו על שרטון. ההודעה שודרה באנגלית, בשפה ברורה. תכנה המדוויק: Distress, we are on ground. לא נגשנו לעזרתם כי בינתיים ראו אותם מהחוף הדני והמשטרה הדנית באה במגע אתם. 4 דצמבר: נכנסנו לנמל קופנהגן לחכות לכלי השני. עברו שעות מספר עד שהורידו אותם מהשרטון ולעת ערב הגיעו גם הם לקופנהגן. 5-6 דצמבר: ...חקירת אמודאי הוכיחה כי הכלי ניזוק קשה... הוחלט שאנו נמשיך בעצמנו. יצאנו לדרך ב-0712 בבוקר. 7-12 דצמבר: ... הקשר עם בנימין טרם הוקם, אולם קיימנו שידור יום-יומי של הגדרתנו (לאויר) ולפי סדור שנקבע מראש קלט אותנו הכלי השני (שאסור



היה לו לשדר כיון שנמצא בנמל). וכך שבצפון היתה כל הזמן אינפורמציה על מקום המצאנו ומהלך העניינים בכלי. בהכנסנו לנמל אחר כך הובהר שכל הודעותי התקבלו בסדר. 11 דצמבר: ... המכונאי הראשי מודיע על קלקול במכונה... נגשנו לנמל הקרוב, נמל קטן באחד הנהרות שבדרך האניות לאמסטרדם. הקשר עם בנימין הוקם יום קודם לכן, והשמיעה ההדדית הייתה טובה. הודעתי לו, וכן לצפון, על הקלקול ועל כניסתנו לנמל והפסקת הקשר מסיבה זו. 31 דצמבר 1946 עד 10 ינואר 1947: המשך הפלגה מהולנד. הוראת החברה לנסוע לאורן כדי לקחת פחם להמשך הדרך [במפרץ ביסקיה תפסה את הספינה 'סערה הגונה'] 10 ינואר: נכנסנו לנמל אורן [תקון נוסף של המנוע, העמסת פחם]. 14-17 ינואר: אורן-מרסיי... 17 ינואר: מרסיי. הכנות לקראת הנסיעה... קורה קלקול רציני בדינמו... עכשיו מתברר פתאום שיש חשש רציני שהחשמל, אפילו אם יהיה בסדר בימים הראשונים, עלול תמיד להתקלקל. 2 פברואר: מגיעים למקום היציאה Sete בשעות הלילה... 3 פברואר: ... בצהריים עלו האנשים על הכלי אך המשטרה מעכבת לפתע את ההפלגה... ב-4 בערב הורשינו לעזוב את הנמל... 3 עד 15 פברואר: ... בהמצאנו בערך מזרוע לקפריסין התקבלה הוראת הארץ (היה זה ב-14 והיא נכתבה ב-13) להגיע מהדרום וכן ציון המקום... בערב, עוד בהיותנו בקורס לפורט סעיד גילה אותנו אורן... המשכנו לנסוע בליווי האוירון עד חשכה ולבסוף עזבו אותנו. כמחצית השעה אחר כך שינינו כיוון לתל אביב וכיבינו את כל האורות באנייה... [למחרת] האוירון הופיע מגובה נמוך מצד הירכתיים בשעה 0940 (א"ל). הוא המשיך ללותנו עד שהגיעו המשחיתות... ואז החל 'הקרוב'... זמן קצר לפני הפסקת הקשר הודעתי לארץ על הנסיון להחבא בכלי. אחרי ההשמדה הגמורה של הנירות, זריקת הקריסטלים למים והשמדה 'טובה' של המכשיר, ירדתי למקום המחבוא שהוכן בלילה הקודם וצוייד באוכל ומים ל-3 ימים ובאור. נשארו לנו בטריות רבות ובהן השתמשנו... למחרת בבוקר התחלנו להרגיש קצת בחוסר אויר. האנשים החלו לנשום קצת בכבדות, וגפרורים לא נדלקו. קיוויתי שבארץ יודעים על מציאותינו בפנים... החלטתי לנסות לצאת... ובכן יצאתי – ופגשתי בחברי. העבירונו לתל-חי, משם לאנצו ולחוף והגעתי."

על פי עדותו של הגדעוני ראובן אורן, על הספינה הורכב בשבדיה משדר בן 100 ווט. למכשיר זה היה גנרטור מיוחד שהורכב בחדר המכונות. הוא מספר: "הספקתי לזרוק לים את הגבישים, המגדירים את סדרי העבודה של מערכת הקשר של 'המוסד' ואת הקודים. את המשדר שברו שני מעפילים שהיו איתי בחדר האלחוט כדי שלא ייפול בידי הבריטים [עקב גודל המשדר, אי אפשר היה לפרקו ולהשליכו לים]... נכנסתי עם עוד שבעה מעפילים למחבוא בטנק [מיכל] המים האחורי, שהוכן מבעוד מועד לפי הוראות מהארץ, עם מזון, מים ומסכות גז. מעפילים אלה היו דוברי עברית והם היו אמורים לסייע בידי להסתיר את הישראליות שלי במקרה של חקירה באידיש,

אם ניתפס. נשארנו ב'סליק' גם לאחר שהאנייה עגנה בנמל חיפה והמעפילים הורדו ונשלחו לקפריסין. בהתאם לנהוג, הגיעו למחרת היום פועלי חברת 'עוגן' ממחלקת הים של הפלי"ם בנמל ושרו בקול רם כדי להודיענו שמותר כבר לצאת.<sup>157</sup> הספינה קיימה קשר תקין במהלך ההפלגה. בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**11 פברואר 1947, שעה 2029, למריו מליאונרד:** "התחילו מחר בקריאת חרות [המעפיל האלמוני]. אנו שומעים אותם מצוין ונפסיק הקשר אתם רק לאחר שיוקם ביניכם. המקלט שלהם קצת מקולקל ולכן יש לשדר כל קריאה גם לאחר הקמת הקשר לפחות שלש דקות. גם הם עונים באיחור של שתי דקות מרגע הפסקת הקריאה הנגדית ולכן יש לחכות בסבלנות לקריאת התשובה שלהם. בהצלחה."

**13 פברואר 1947, שעה 2059, לחרות מארנון:** "...עד לגילוי על ידי אורון תגדירו רק מקומכם ואל תתקשרו ונקיים הקשבה הדדית בשעות ההסכם. באם תתגלו – תקימו קשר קבוע..."

**13 פברואר 1947, שעה 1000, לארנון מחרות:** "(א) אני מניע את הדינמו באניה בזמן שאני משדר, מפסיקו שאני קולט, מפני ההפרעות החזקות. לכן עוברות כשתי דקות עד שאני יכול לקלוט או לענות. (ב) לשם יעילות הקשר, אבקש שמרגע [ההתגלות] נעבור לכתב יותר פשוט. מציע הוספת הסיסמה לתוכן בלי טבלה. אשרו, שלח סיסמה. אין צורך לשנותה."

**15 פברואר 1947, שעה 1715, לארנון מחרות:** "אורון מעלינו."  
**16 פברואר 1947, שעה 1210, לארנון מחרות:** "הדינמו מקולקל. איני יודע כמה זמן יהיה חשמל."

**16 פברואר 1947, שעה 1247, לארנון מחרות:** "סל [סיום הקשר]".

### 7.14.3 "חיים ארלוזורוב"

הספינה "חיים ארלוזורוב" נקראה על שם יו"ר המחלקה המדינית של הסוכנות היהודית, שנרצח בשנת 1933 בידי מתנקש בחוף ימה של תל אביב. הספינה, ששמה הקודם היה Ulua, הייתה ספינת משמר חופים אמריקאית, מוסקת בקיטור, בתפוסה של 700 טון, שהושקה בשנת 1912 והפליגה תחת דגל הונדורס. הספינה נרכשה בארצות הברית, הוכנה ואוישה בנמל בלטימור בארצות הברית בידי צוות יהודים מתנדבים אמריקאים ושני קציני-ים ארץ ישראלים.<sup>158</sup> ב-16 באוקטובר 1947 נערך בספינה טקס מרגש בו הושבעו המתנדבים לארגון ה"הגנה" ולמחרת היא

157 מתוך חוברת זכרונות שנכתבה בשנת 2001.  
 158 את"ה 14/226. סיפור הספינה הונצח בספרו של אריה (לובה) אליאב, הספינה אולואה, עם עובד, תשל"ח-1977.

הפליגה למרסיי. בחודשים נובמבר-דצמבר 1947 הוסבה להובלת כ-1,500 מעפילים. מפקד הספינה היה לובה אליאב ("ארטור"), המלווים היו ניסן לויתן, צבי כצנלסון וישראל אורבך והגדעוני היה משה גדרון (מוסיק). רב-החובל ומספר מלחים היו ספרדים, ועמם כ-20 מתנדבים יהודים אמריקאים.

ב-24 בינואר 1947 נכנסה הספינה לנמל טרלבורג בשבדיה והעלתה 664 מעפילים, כ-500 מהם נערות ניצולות מחנות המוות – שהגיעו לקראת סוף מלחמת העולם השנייה מגרמניה במסגרת "עסקה" בין השוודים לגסטאפו. בדרכה הארוכה ארצה נאלצה לפקוד מספר נמלים לצרכי הצטיידות, ולהמתין כשלושה שבועות במימי אלג'יריה הצרפתית עד שהתגבשה סופית התכנית להמשך הפלגתה (תכנית ראשונית למפגש עם הספינה "ברק", נזנחה עקב שריפה ואחר כך קלקול מנוע ה"ברק").<sup>159</sup> באמצע פברואר קלטה במטפונטו (Metaponto) שבאיטליה 684 מעפילים נוספים, בהם 50 מ"ילדי סלבינו", ושלושה מלווים נוספים: אברהם שביט, יעקב ארנון ויחזקאל מעוז. משם הפליגה ארצה נושאת את השם המבצעי "חיים ארלוזורוב".

ב-27 בפברואר בצהריים זוהתה הספינה על-ידי מטוס סיור בריטי, ולפנות ערב היא יורטה בידי המשחתת HMS Chieftain, אליה הצטרפו במשך הלילה המשחתת HMS Chevron, הפריגטה HMS St Austell Bay ושולות המוקשים HMS Welfare ו-HMS Rowena (ספינות איטיות, שלא הצליחו להדביק את "חיים ארלוזורוב"). הבריטים דיווחו כי ספינת המעפילים אותתה באיתות ראייה על שינויי כיוון ומהירות כאילו היא מפקדת השייטת, ובשעת חצות אותתה ששמה שונה ל-"חיים ארלוזורוב". לכך ענו הבריטים: "יום הולדת שמח".<sup>160</sup>

למחרת בבוקר התפתח קרב קשה בין צוותי השתלטות בריטיים משולת המוקשים HMS Rowena והמעפילים שנמשך כ-3 שעות. במבואות מפרץ חיפה הצליח הצוות לתמרן את הספינה ו"לעלות על החוף". מאחר והיה זה הישר מול הבסיס הבריטי הגדול בבת גלים,<sup>161</sup> מעט המעפילים שקפצו למים ושחו לחוף נתפסו מיד. כל המעפילים גורשו לקפריסין.

הספינה קיימה קשר תקין במהלך הפלגה. בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**22 פברואר 1947, שעה 2107, לארנון [תל אביב], שולמית [צרפת] מליאונרד [איטליה]:** "...גדעון בספינה חזק מאוד ועלול לגלותה ולכן מסקרפנטו תקימו רק האזנה הדדית לפי הסכם שנודיעכם."

159 ב-3 בפברואר, במפרץ ביסקיה, היא נפגשה בספינת המערכה HMS Vanguard, שהפליגה עם המלך והמלכה הבריטיים והנסיכות אליזבת ומרגרט לביקור בדרום אפריקה.

Ninian Stewart, *The Royal Navy and the Palestine Patrol*, Frank Case Publishers, 160 2002, עמ' 95-96.

161 היום: בסיס ההדרכה של חיל הים.

- 22 פברואר 1947, שעה 2050, לליאונרד מארנון:** "תודיע לסטרומה [חיים ארלוזורוב]: אנו נחכה בליל רביעי במקום שקבעת. הנקודה נמצאת במרחק ארבעה קילומטר מהחוף שם על גג הבית ידלק לוכס. הסימנים בחוף: פנס נפט, חמש נקודות אור, רגע חושך.... שקשר תקין יוקם בינינו רק במקרה שיגלה אותם אירון. ביום שלישי בשעה 1200 אנו רוצים בקשר נסיון ולאחר סיציליה מקיים האזנה הדדית כל התחלות שעה ובאם אין הודעה בדבר אויב – אין להעביר שום תזכיר..."
- 26 פברואר 1947, שעה 1103, לחופשי [חוף ההורדה] מ"חיים ארלוזורוב":** "נפסיק כל שידור מצדנו. נמשיך בהאזנה הדדית כל שעה במחציתה."
- 27 פברואר 1947, שעה 1600, לחופשי מ"חיים ארלוזורוב":** "אירון מעלינו. שולחים אנית משחית לקראתנו. אנו נוסעים לכיוון תל אביב..."
- 27 פברואר 1947, שעה 1815, לחופשי מ"חיים ארלוזורוב":** "...קולטים שיחות המשחיתה עם האירון. המשחיתה הגיעה."
- 27 פברואר 1947, שעה 2330, "חיים ארלוזורוב" מחופשי:** "... באם הצבא יעלה דאגו להשמיד את כל החומר והמכשיר."
- הקרב על הספינה מתואר בסדרת הודעות טקסט שנשלחו מהספינה:
- 28 פברואר 1947, לארנון מ"חיים ארלוזורוב:**
- שעה 0552: "שש משחיתות מלוות."
  - שעה 0635: "הכל בסדר."
  - שעה 0740: "הכל בסדר."
  - שעה 0858: "נכנסים בעוד חצי שעה."
  - שעה 0905: "מתחילים בקרב."
  - שעה 0909: "מנסים לעלות."
  - שעה 0912: "ההתגוננות הייתה בסדר."
  - שעה 0917: "מתחילים להשקות במים."
  - שעה 0920: "ניסו להתקרב. נסוגו. קללו מכל הבא ליד."
- 28 פברואר 1947, שעה 0920, ל"חיים ארלוזורוב" מארנון:** "חזקו ואמצו."
- 28 פברואר 1947, לארנון מ"חיים ארלוזורוב:**
- שעה 0920: "תמיד חזקים."
  - שעה 0924: "שלוש פעמים הדפנו אותם."
  - שעה 0927: "אנו משיבים בצינורות מים."
  - שעה 0931: "נסוגו ברביעית."
  - שעה 0936: "אנו בכניסה למפרץ."
  - שעה 0941: "רוח האנשים איתנה."
  - שעה 0943: "נלחמות אחת מכל צד."

שעה 0950: ניסיון להקים קשר אלחוט דיבור, אך איכות הקליטה הייתה גרועה, וחזרו לקשר מורס.

שעה 1002: "מנסים לעלות ונהדפים."

שעה 1007: "מתיזים עליהם דלק."

שעה 1010: "נמצאים חמישה מיל מהנמל. הם מתיזים פצצות מדמיעות."

שעה 1015: "מספר חיילים עלו על האניה שניים נזרקו למים ששה חיילים נכנעו."

שעה 1020: "נשקם נזרק לים."

שעה 1021: "השבויים קפצו לים."

28 פברואר 1947, שעה 1023, "ל"חיים ארלוזורוב" מארנון: "אל תסכנו חיי אדם."

28 פברואר 1947, לארנון מ"חיים ארלוזורוב":

שעה 1024: "הפצועים שלהם מקבלים עזרה."

שעה 1026: "בעוד עשרה רגעים עולים על החוף."

שעה 1029: "מיד עולים על החוף."

28 פברואר 1947, שעה 1029, "לחיים ארלוזורוב" מארנון: "על איזה חוף."

28 פברואר 1947, שעה 1030, לארנון מ"חיים ארלוזורוב": "סל (סיום הקשר)."

פברואר 1947, שעה 1030, "ל"חיים ארלוזורוב" מארנון: "חזק!"

סיפור הספינה קשור גם לניסיון של התנועה הרביזיוניסטית באירופה לשגר ספינת מעפילים ארצה (ראו גם את סיפור הספינה "בן הכט"). באמצעות יהודי איטלקי נרכשה ספינה בת 60 טון ושמה הוסב ל"דוד רזיאל" (מפקד האצ"ל שנהרג בעיראק). בסיום העלאת כ-200 צעירים בתנאי ים קשים, פרצה שריפה שאילצה את פיננים המידי והעברת הספינה למספנה. לפי הבנה שהושגה בין ה"הגנה" לאצ"ל צורפו נערים אלה להפלגת "חיים ארלוזורוב".

#### 7.14.4 "בן הכט"

הספינה נקראה על שם הסופר והמחזאי הנודע בן הכט, יהודי אמריקני המקורב לחוגים הרביזיוניסטים, תסריטאי וסופר, זוכה פרס אוסקר, שההכנסות ממחזהו המצליח "דגל נולד" (A Flag is Born), מחזה שעניינו היה מאבק ההעפלה של פליטים יהודים במצור הבריטי, סייעו במימון רכישת הספינה.

הספינה, ששמה המקורי היה Abril, הייתה ספינת טיול (יכטה) עם מנוע דיזל בתפוסה של 800 טון, שהושקה בשנת 1930 והפליגה תחת דגל הונדורס. הצי האמריקאי רכש אותה בשנת 1942 והשתמש בה כספינת סיור חופים. בשנת 1946 היא נרכשה על-ידי חברת קש שייצגה את ה"ליגה האמריקאית למען ארץ-ישראל חופשית", ארגון המקורב לתנועה הרביזיוניסטית.

הספינה הפליגה ב-1 במרץ 1947 מפורט דה בוק (Port-de-Bouc), צרפת, עם 600 מעפילים, חברי בית"ר. מלוויה היו משה שוורץ ושמחה ברלין. צוות הספינה כלל 18 מתנדבים אמריקאים.

הספינה התגלתה על-ידי סיור אווירי בריטי ב-8 במרץ ויורטה בידי המשחתת HMS Chieftain, אליה הצטרפה המשחתת HMS Chevron. למחרת, ב-9 במרץ, הצטרפו המשחתת HMS Chivalrous והפריגטה HMS St Bride's Bay. בקרבת חופי הארץ השתלט כוח בריטי על הספינה ללא התנגדות משמעותית. היא נגררה לנמל לחיפה, משם גורשו המעפילים לקפריסין. הצוות האמריקאי נעצר אך שוחרר בעקבות התערבות דיפלומטית (התירוף הרשמי היה שאין הוכחה שהם נעצרו במים הטריטוריאליים) וגורש לארצות הברית.

אנשי המוסד לעלייה ב' הופתעו מהופעתה של הספינה בחופי הארץ. "בן הכט" הייתה ספינת המעפילים היחידה אחרי מלחמת העולם השנייה, שהגיעה ארצה ושהפלגתה אורגנה בידי התנועה הרביזיוניסטית ולא על-ידי המוסד לעלייה ב'. התנועה הרביזיוניסטית החליטה לא להקצות את משאביה לארגון הפלגות מעפילים אחרי מלחמת העולם, להסתפק במעורבותה בפעילות "הבריחה" ולהשאיר את נושא ההעפלה בידי המוסד לעלייה ב' – תוך הסכמים על מכסות המעפילים של חבריה. התסכול שהחלטה יצרה בקרב אנשי התנועה הרביזיוניסטית בארצות הברית הניע אותם לארגן את הפלגת הספינה, למרות עמדה זו.

ברוח התפיסה שמפעל ההעפלה הוא מפעל לאומי משותף לכל הפלגים ביישוב, סייעו נציגי ה"הגנה" למארגני ההפלגה בשיפוץ הספינה בניו-יורק ובשיגור המעפילים מצרפת. לאחר הפלגת "בן הכט" הפנו אנשי התנועה הרביזיוניסטית בארצות הברית את מרצם לארגון הפלגה שתביא לארץ לוחמי אצ"ל על נשקם. היוזמה הזאת הביאה ביוני 1947 לרכישת נחתת גדולה מעודפי המלחמה של הצי האמריקאי, לה ניתן השם "אלטלנה", והיא זו העומדת במרכזה של פרשת אלטלנה העגומה.

הספינה "בן הכט" הפכה בקיץ 1948 לספינת חיל הים אח"י מעוז – ק-24. היא השתתפה בקרבות מלחמת העצמאות ושימשה ספינת אם לסירות הנפץ שהטביעו את הספינה "אל אמיר פרוק" – ספינת הדגל של הצי המצרי. לא ידוע על הקשר בספינה זו.

### 7.14.5 "שבתאי לוז'נסקי"

הספינה נקראה על שם שבתאי לוז'נסקי, שהגיע לאיטליה אחרי המלחמה כשליח ציוני של תנועת "החלוץ" ופעל רבות בארגון המעפילים לקראת הפלגתם. שבתאי נרשם באיטליה כפליט בשם שמעון מורוצנר והיה ידוע בכינוי "שמעון הזקן". הוא מצא את מותו בתאונת אופנוע ברומא בינואר 1947.

הספינה, ששמה הקודם היה Susannah, הייתה ספינת עץ דו-תרנית עם מנוע דיזל בתפוסה של 500 טון, שהושקה בשנת 1946 והפליגה תחת דגל איטליה. מפקד הספינה היה דוד מימון, המלווים היו בצלאל דרורי, אברהם שביט, אברהם זכאי, יהושע רביד ואברהם קרני. הגדעוני היה אריה חייקינד. מפקד ה"אלברטינה" היה דוד'לה בן-חורין והגדעוני היה עובד שדה.<sup>162</sup>

הספינה "שבתאי לוז'נסקי" הפליגה ב-4 במרץ 1947 מחוף מטפונטו (Metaponto), איטליה, כשעליה 650 מעפילים. כדי להקל על הצפיפות בספינה בחלק מההפלגה, יצאה בעקבותיה ספינת השרות של המוסד לעלייה ב' "אלברטינה", עם 173 מעפילים נוספים. כעבור חמישה ימים, סמוך לקלדוניה בחוף הטורקי, הועברו כל המעפילים ל"שבתאי לוז'נסקי"; כעת נמצאו על סיפונה 823 מעפילים, ו"אלברטינה" חזרה לאיטליה.

מקום ההורדה נקבע בחוף ניצנים. הספינה לא התגלתה על-ידי הבריטים והגיעה לחוף אור ליום ה-12 במרץ, שם הועלתה על שרטון החוף, מאחר והגיעה באיחור וגלי החוף החזקים לא איפשרו את הורדת האנשים בסירות. בחוף המתינו לה האחראי להורדה מטעם המוסד לעלייה ב', דוד נמרי, וצוות מהגדוד הרביעי של הפלמ"ח בפיקודו של המג"ד, אורי יפה. במשך שלש שעות סייעו אנשי הפל"ם למעפילים לרדת לחוף – הן בשחייה והן לאורך חבל ארוך שנמתח מהספינה לחוף. בשלב זה התגלתה פעולת ההורדה לבריטים (על פי הדו"חות הבריטיים – באמצעות סיור אווירי), והם הקימו מחסומים והזעיקו כוחות צבא לתפיסת המעפילים. במקביל, הזעיקה ה"הגנה" מאות אנשים מיישובי הסביבה במטרה להפריע לתפיסה באמצעות התערבות המעפילים והארצישראליים. הצבא עצר מאות יהודים וכל אלא שנחשדו כמעפילים, כולל מאות ארצישראליים, הועברו במשאיות לנמל חיפה. שם ערכו הבריטים סינון נוסף, כ-240 שזוהו כארץ ישראלים הושארו בארץ, וכ-700 הועלו על שתי אניות גירוש והובלו למחנות קפריסין. ב-15 במרץ הוחזרו ארצה 250 איש, וב-28 במרץ – עוד 75 איש. בין השבים היו גם כ-85 מעפילים שהצליחו להתחזות לארצישראליים.

הדו"ח של דוד מימון, מפקד הספינה, בכינויו המחתרתי "סנפיר", מיום 18 במרץ 1947, כולל את הפסקה הבאה בנושא הקשר: "בתחילת ההפלגה היינו קשורים עם צפון איטליה ודרומה. הקשר עם הארץ הוקם בשביעי לחודש. המקלט שלנו התקלקל והוחלף במקלט של הכלי השני ["אלברטינה"] בלב ים. כפי שהוסכם חדלנו אחר ההעברה לשדר. קיימנו רק האזנה. כל החומר שנשלח מארנון [חיפה] התקבל במלואו. לא נענינו לדרישות התכופות של ארנון לשדר בתקופת זמן זה..... לפי ה"Position" שניתן לנו היינו צריכים להגיע 2 מיל צפונה למשטרה [משטרת אשקלון], שם לא מצאנו את הסימן שנקבע

(פנס שדה מנצנץ) לאחר בירור ע"י הקשר הגענו למקום המיועד לפריקה. סערת הים לא איפשרה את העלאת הנוסעים לחוף ולפקודת ארנון העלינו את הספינה על שרטון החוף."

שירו הנודע של חיים חפר, "שושנה", נכתב בהשראת אירוע זה:

שׁוֹשָׁנָה שׁוֹשָׁנָה שׁוֹשָׁנָה  
יָרַח נִשְׂאָ אֶל עֵנָן  
כְּמוֹהוּ אֵלֶיךָ שׁוֹשָׁנָה  
בָּיִם עוֹד יִפְלִיג קַפִּיטָן

הִיָּה יָם סוֹעֵר הַתְּרֵן חֶרֶק  
חֶרְטוֹם הַסְּפִינָה כְּמַעַט וְנִשְׁחַק  
אֶךְ יוֹסְקָה עַל כָּל הָעֵנָן הַתְּגַבֵּר  
וְזָמַר עֲלֵיז כֹּה זָמַר:  
שׁוֹשָׁנָה...

בְּ"שֶׁלֶשׁ עֶשְׂרֵה" דֵּן הָרִים עוֹד כּוֹסִית  
לְפִתְעַ הַגִּיחוּ סְפִינּוֹת הַמִּשְׁחִית  
אֶךְ דְּנִי אָמַר: מַעֲלִישׁ, נִסְתַּדֵּר  
וְזָמַר עֲלֵיז כֹּה זָמַר:  
שׁוֹשָׁנָה...

הִיָּתָה זֹאת פִּיגוּרָה מְאֹד עֲלוּבָה  
עַת שְׁמוּלִיק הַגּוֹץ לְקַפְרִיסִין הוֹבֵא  
אֶךְ גַּם עַת יֵשֶׁב אַחֲרֵי הַגֵּדֵר  
הוּא זָמַר עֲלֵיז כֹּה זָמַר:  
שׁוֹשָׁנָה...

מִסַּע הַיָּמִים הַגִּיעַ לְסוֹף  
סִירוֹת עִם גְּמָאָעָה הַגִּיעוּ לְחוּף  
וְאָז אֶל שׁוֹשָׁנָה כָּל אִישׁ הִסְתַּעַר  
וְזָמַר עֲלֵיז כֹּה זָמַר  
שׁוֹשָׁנָה...



**7.14.6 "מולדת"**

הספינה נקראה על שם הספינה פֶּאטְרִיָה (בלטינית: Patria – מולדת), ספינת גירוש בריטית שרוכזו עליה מעפילים (1,771 במספר) משלוש ספינות שנתפסו בנובמבר 1940 – "פסיפיק", "מילוס" ו"אטלנטיק" ליד חופי הארץ, במטרה לגרשם למאוריציוס. על מנת לעכב את הגירוש, הטמינה "ההגנה" פצצה בספינה שעגנה בנמל חיפה, במטרה לגרום לה נזק קל, אך הנזק היה גדול מהמתוכנן, והספינה טבעה עם למעלה מ-200 מעפילים ו-50 חיילים בריטים.

הספינה "מולדת", ששמה הקודם היה San Phillip, הייתה ספינת פיורדים מוסקת בפחם בעלת מבנה צר וגבוה, בתפוסה של 749 טון, הושקה בשנת 1876 והפליגה תחת דגל פנמה. הספינה נרכשה בשבדיה. מפקדה היה פבי גבר, המלווים היו צבי כצנלסון, אלכס דותן, גדי היילברון, אהרן שכטמן, והגדעוני היה מנחם בן-ימי.<sup>163</sup> רב-החובל והצוות היו ספרדים.<sup>164</sup>

הספינה הפליגה מאזור מטפונטו בדרום איטליה ב-23 במרץ 1947 עם 1,563 מעפילים. המעפילים הועלו בחשאי לספינה בסירות גומי לאורך כבל שנמתח מהחוף לספינה. מיד עם הפלגתה נטתה הספינה על צידה. במשך כל ההפלגה נערכו ניסיונות לאזנה לנוכח נטייתה ההולכת וגוברת, אך המצב רק הלך והחמיר עם התרוקנותם של מחסני המזון והפחם. ב-29 במרץ נתגלתה הספינה באזור קפריסין בידי מטוס סיור בריטי, והמשחתת HMS Charity יירטה אותה והחלה לעקוב אחריה. בלילה הצטרפה המשחתת HMS Haydon. למחרת, בהיותה במרחק כ-30 מייל מהארץ, החלה הספינה לשדר קריאות SOS לאחר שנטייתה הגיעה כבר ל-20 מעלות, המעפילים עלו על הסיפון ורצו מדופן אחת לשנייה, בניסיון שווא לאזן את הספינה, מים החלו לחדור לחדר המכונות, ומשאבות המים חדלו מפעולתן. צוות טכני מהמשחתות הבריטיות עלה לספינה כדי לסייע. הפריגטה HMS St Bride's Bay והמשחתת HMS Octavia הצטרפו. התברר שיש הכרח לפנות באופן מיידי מחצית מהמעפילים, והם פונו בידי המשחתת HMS Octavia (הדו"ח הבריטי מציין שהמעפילים שרו "התקווה" בעת הפינוי, ומלחי ה-Octavia הצטרפו)<sup>165</sup>, והועברו למשחתת HMS Charity ולפריגטה HMS St Bride's Bay.

163 יליד וורשה, פולין, 1926. ברח מגטו וורשה באביב 1943 והצטרף לפרטיזנים. התגייס לצבא האדום ושירת כחבלן בקרב על גדנסק, שם נפצע. התגייס לצבא הפולני בשנת 1945. השתחרר תוך מספר חודשים והתנדב לארגון "הבריחה". בשנת 1946 נשלח לקורס הגדעונים "זבולון" במרסיי. התגייס לחיל הים כאלחוטן והיה מפקד תחנת האלחוט המרכזית בסטלה-מאריס. השתחרר בשנת 1950. דייג וקברניט בספינות דייג. במבצע "קדש" פיקד על הספינה "סער", שחילצה יהודים מפורט סעיד. יועץ לענייני ים ודייג. מנחם בן-ימי היה הראשון מבוגרי קורס "זבולון" במרסיי שצוות כגדעוני בספינת מעפילים.

164 את"ה 14/272.

Ninian Stewart, *The Royal Navy and the Palestine Patrol*, Frank Case Publishers, 1965, עמ' 100.

שלקחו אותם לנמל חיפה. יתר המעפילים נותרו בספינה שנגררה לנמל חיפה ב-31 במרץ. המעפילים הועברו תוך התנגדות פסיבית (הבריטים השתמשו בגז מדמיע כדי להתגבר על התנגדות זו) לאניות הגירוש והובלו לקפריסין.

בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**29 מרץ 1947, שעה 1103, לארנון** [מפקדת המוסד לעלייה ב', תל אביב] **מפטריה** ["מולדת"]: "אירון."

**29 מרץ 1947, שעה 1210, לארנון** **מפטריה**: "שינינו את הקורס לחיפה."

**30 מרץ 1947, שעה 1103, לגבריאל** [מטה המוסד לעלייה ב', יוון] **מחרס** [חוף ההורדה]: "כשהספינה נמצאה בחצות שלושים מיל מחיפה נתקלקל המוטור, ללא תקון. בקשו רשות להתמסר. קבלו תשובה שלילית. בעשר וחצי הודיעו על טלטולים חזקים וסכנה לספינה. טרם נתתי אשור להתמסר. בנמל חיפה הורד העוצר."

**30 מרץ 1947, שעה 1412, לפטריה** **מארנון**: "בגלל חששותיכם לספינה וחוסר אפשרות להמשיך לעמוד, תתמסרו. תדרשו מהקצין אשר יעלה על הספינה, לחתום לכם שנלכדתם מחוץ למים הטריטוריאליים. בל תעזרו בקשירת הספינה, ונהיגתה. אניות הגירוש כבר נמצאות בחיפה."

**30 מרץ 1947, שעה 1103, לארנון** **מכרמלה** [גדעוניות]: "העברתי הודעה לכלי שיתמסרו, אולם ספק באם הוא מקבל. ייתכן שהמשדר מקולקל, אולם לקלוט יכול. אנו ממשיכים להאזין ולשדר."

**31 מרץ 1947, שעה 1230, ליסער** [קצין המבצעים של המוסד לעלייה ב', פריז], **ליאונרד** [מפקדת המוסד לעלייה ב', איטליה] **מארנון**: "מולדת – פטריה גולתה בשעה 11 על-ידי אירון. אחרי הצהריים הגיעו משחיתות. בחצות כשהספינה היתה במרחק שלושים מיל הודיעה על קלקול במכונות. אתמול בבקר הודיעה שמצבה קשה ונוטה הצידה. בצהריים שדרה ס.א.ו.ס. מהמשחיתות העלו פלוגת עזרה. לפני עלייתם דרשו אשור חתום שנקראו לעזרה ולא השתלטו על הספינה מחוץ למים הטריטוריאליים. כשבע מאות וחמישים איש הועברו למשחיתות. אחרי ששאבו את המים שחדרו לספינה נגררה מולדת לחיפה והגיעה הבוקר. העברת העולים לספינות הגירוש נמשכת, ויש התנגדות. בהדר הכרמל ובת-גלים הוכרז הבוקר בחמש עוצר בית חמור."

**6 אפריל 1947, שעה 1200, לליאונרד** **ויסער** **מארנון**: "בפטריה הצליחו להסתתר שלשה רפתנים אלכס, אהרן ומנחם איש נגה. האחרון נתפס ליד השער ונאסר. הובטח להעבירו בתור מעפיל לעתלית. יתר השניים נמצאים אצלנו. הם מוסרים שברגע האחרון נתקלקל המכשיר. הנטיה החזקה שהיתה לכלי נגרמה מחוסר בלסט שהנהג דרש בסידני [מרסיי] ולא נתן לו. נשתדל להמציא לכם דין-וחשבון מפורט."

הגדעוני **מנחם בן ימי מספר**: "היה לי מכשיר אלחוט עתיק יומין שאותות השידור שלו נוצרו על-ידי ניצוצות של קשת חשמלית שפעל רק בגלים בינוניים, כולל גל המצוקה, ו'קופסת פח' של 20 X 20 ס"מ, עבודה עצמית של רני הטכנאי, שבעזרתה

קיימתי את הקשר עם תחנות החוף של המוסד לעלייה במרסיי ובארץ. המשדרון הזה שידר בעזרת גבישים בגלים קצרים, בעוצמה של 10 ווט. בימים הראשונים, שידוריו נשמעו בארץ בקושי רב... כעבור יום, עם התרוקנות מחסני הפחם עלה מרכז הכובד, והספינה החלה לנטות... המצב הלך והחמיר מיום ליום, ההטיה הלכה וגברה. מהירותינו ירדה ל-3-4 קשרים... היינו במרחק של כ-60 מייל ימי מחיפה, כשמים החלו לחדור למכונות ותאי הפחם. תוך זמן קצר כבתה האש. 'מולדת' נעצרה... המים המשיכו לעלות. בהתייעצות, הוחלט לקרוא (SOS) היא קריאת המצוקה הבין לאומית.... ושידרתי את קריאת המצוקה, וראה זה פלא: תוך דקות ספורות נראו באופק שתי משחתות. לא עברה מחצית השעה והם תפסו עמדות לצדה של 'מולדת'. בינתיים, קבוצת גברתנים שאורגנה מבעוד מועד תפסה את מקומה ליד תא האלחוט. תפקידה היה להבטיח שהבריטים לא יגיעו לתא לפני שהמכשירים שלנו יושלכו לים והמסמכים, כולל כתבי הסתר יושמדו... שידרתי ארצה הודעת סגירה, ובעזרת משקולות שהוכנו מראש השלכתי הימה את המשדר הקטן, המקלט, והגבישים, וכן כל החומר הכתוב שנארז בחבילות עם המשקולות. בתא האלחוט נשאר רק הציווד המקורי... התקרבו לנומל חיפה. הגיע הזמן לרדת לשיפוליים, שם הוכן 'סליק'... גודלו היה כ-2-3 מ"ק, והתנוחה היחידה האפשרית הייתה ישיבה מכווצת. לאחר זמן מה שמענו [שלושת המלווים שהתחבאו בסליק] קולות ורעשים אשר בישרו לנו על תחילת המאבק בין המעפילים לבריטים. ואז הגיע הגז. היה זה הגז המדמיע שירד אלינו, ובהיותו כבד מן האוויר, נלכד בשיפוליים. כמעט ונחנקנו... רבצנו ב'סליק' יום, רבצנו יומיים... הצעתי שאחד מאתנו ייצא וינסה ליצור קשר... בלילה השני, ארזתי את בגדי בתיק, אותו הצמדתי לחגורת הצלה, ירדתי למים בחבל, והגעתי בשחייה לשובר הגלים מבלי להתגלות... בטרם עברתי 100 מ', נעצרתי בידי שני שוטרים ערביים שהובילו אותי לתחנת המשטרה של נמל חיפה.... תוך יום, מצאתי עצמי במחנה עתלית, שם הייתי עצור ארבעה וחצי חודשים.<sup>166</sup>

הגדעוני מנחם בן-ימי סיפר בגאווה כי הספינה הייתה היחידה מהספינות שנתפסו שהניפה את דגל ישראל בכניסתה לנמל חיפה, שכן הוא קשר את הדגל בראש התורן וחתך את כבלי הנפת הדגל, כך שהבריטים לא הצליחו להוריד את הדגל.<sup>167</sup>

### 7.14.7 "תיאודור הרצל"

הספינה נקראה של שם תיאודור הרצל – מפתח רעיון הציונות המדינית ומייסד הציונות כתנועה מדינית ממוסדת – המוכר כ"חווה המדינה".

166 השערים פתוחים – אסופת זכרונות, הוצאת קרן הפלי"ם, תשס"א-2001, עמ' 126-128.  
167 ראיון שנערך ביוני 2016.

הספינה, ששמה הקודם היה Guardian, הייתה ספינה עשויה ברזל, שהושקה בשנת 1907 באנגליה, בתפוסה של 1,768 טון, מונעת פחם, ששימשה במשך שנים להנחת כבלי טלגרף תת-ימיים. הספינה נרכשה על-ידי המוסד לעלייה ב' בארצות הברית. המפקד היה מוקה לימון, המלווים היו יוש הלוי, אריה ויצמן, בצלאל פלדמן וחיים וינשלוים. הגדעוני היה נחמן (בוב) בורשטין, בכינויו המחתרתי "גמליאל". רב-החובל והצוות היו ספרדים.<sup>168</sup>

הספינה הפליגה ב-2 באפריל 1947 מנמל סט, צרפת, ועליה 2,641 מעפילים. בדרכה היא הייתה אמורה להעלות כ-1,000 מעפילים נוספים באיטליה, אך בשל תקלות טכניות החליטו המלווים להמשיך ישירות ארצה. גם מפגש מתוכנן באזור החוף הטורקי עם הספינה "שאר ישוב" נזנח עקב תקלות קשר ב"תיאודור הרצל".

מכשיר הקשר התקלקל בתחילת ההפלגה. ב-8 באפריל הצליח הגדעוני לתקן את המכשיר וליצור קשר עם כל הגורמים.

סמוך לכרתים הופיעה משחתת בריטית ואותתה לספינה (איתות ראייה). הגדעוני נחמן (בוב) בורשטין מתאר: "בערב, אני בחדר האלוט מקיים קשר עם הארץ. הטלפון מצלצל מגשר הפיקוד... היה זה מוקה לימון, המבקש ממני לעלות לגשר. עליתי. והנה מסתבר שאניה נראית באופק והיא מאותתת לנו. ידענו שזו משחתת בריטית. התקשרתי אתה. היא שאלה: WHO ARE YOU? מי אתם? עניתי: S.S. GUARDIAN. שאלו: מאיפה אתם באים? עניתי: מגנואה. מה אתם נושאים? עניתי להם: מטען מעורב. לאן פניכם מועדות: לפורט סעיד. ופסקו לאותת. לא רצינו לסיים את הדו שיח למרות שידענו את טיב האניה. קראתי ושאלתי אותם: מי אתם? ענו בשלוש אותיות בלבד: EMS, שהם ראשי התיבות של East Mediterranean Ship וקשר האיתות נותק. המשכנו בדרכנו ללא הפרעות.... בערך בשש לפנות ערב קיימתי קשר עם הארץ. קיבלתי הוראות להגיע לקטע החוף שבין הרצליה לרשפון. שם יחכו לנו סירות. ציון המקום יהיה על-ידי מדורות. עבדנו בקשר מורס ללא צופן.... בשעה שבע פתאום הופיעו באופק שלוש משחתות והקרב התחיל. בתחילה קראו לנו ברמקולים להכנע ללא התנגדות, ויובילו אותנו לקפריסין. לא ענינו ואז כיסו אותנו בסילווי מיס ללא הועיל. התקרבו קרוב יותר, התנגשו בנו, זרקו פצצות מדמיעות...."<sup>169</sup>

ב-13 באפריל איתר סויר אווירי את הספינה, והפריגטה HMS St. Bride's Bay יירטה אותה בשעות הלילה סמוך לתל אביב. המשחתת HMS Haydon הצטרפה. במהלך קרב התנגדות, מן הקשים של מפעל ההעפלה, ננגחה הספינה בידי משחתות בריטיות,<sup>170</sup> ובקרב ההשתלטות נהרגו שלושה מעפילים מאש חייה ו-16 מעפילים

168 את"ה 14/296.

169 את"ה 134/44.

170 המשחתות HMS Cheviot, Haydon, Charity, Espiegle, Cardigan Bay, St Bride's Bay

נפצעו. הספינה נגררה לחיפה, הפצועים והחולים הועברו למעצר בעתלית והיתר הוגלו לקפריסין. דו"חות מפקדי המשחתות שהשתתפו בקרב, מצביעים על אבדן שליטה ומבוכה בשל ריבוי הנפגעים:<sup>171</sup>

*"The most unusual feature of the arrest was the level of employment of firearms by the boarding party: of over a score of casualties among the immigrants ten suffered gunshot wounds, of whom two died at the time and one died later."*

חלק מהמלווים התחזו לחולים והצליחו לרדת עם המעפילים, שהועברו למחנה בעתלית ואחר כך חולצו. שלושה אחרים הסתתרו בסליק בין מכלי המים. לאחר רדת האנשים, כאשר באו אנשי סולל בונה לנקות את הספינה, ניתן להם אות לצאת. השוטרים הבריטים שהיו על הסיפון חשבו שהם פועלי ניקיון.

בתחקיר הבריטי יוחסו תקלות מבצעיות לליקויי תקשורת בין המשחתות הבריטיות ובין המשחתות הבריטיות לבסיס חיפה (שגרמו לכך שמבצע ההשתלטות הבריטי התבצע בחיפזון, ללא "ריכוך" מוקדם, סמוך לחוף), שנומקו במחלת ים של אלחוטנים, תקלות במכונות הצפנה<sup>172</sup> וטעות בהצפנה בבסיס חיפה (שימוש במפתח של היום הקודם). מפקד המשחתת HMS Haydon, שאנשיו השתלטו על "תיאודור הרצל", טען שסמל מהמשטרה הפלשתינאית, שהצטרף לכוח ההשתלטות, הורה לירות צרור כדורים כדי לנתק את האנטנה, ומפקד כוח ההשתלטות הורה לירות מעל ראשי המעפילים, והדבר גרם לאנשי כוח ההשתלטות לחשוב שנפתחה אש כללית ולמעפילים להגיב בפראות.<sup>173</sup>

הבריטים מצאו בחדר הרדיו של הספינה את ה"הקדשה" הבאה:

*"Radio Room, present for the British Navy, with the compliments of Hagana's Navy."*

### 7.14.8 "שאר ישוב"

הספינה, ששמה הקודם היה Gian Paolo, הייתה ספינת משא חופית מונעת בקיטור בתפוסה של 350 טון, שהפליגה תחת דגל טורקיה. מפקד הספינה היה מנחם כהן ("צרצ'יל"), המלווים היו יצחק לנדאור (עד המפגש עם ה"אלברטינה") ודוד בן-חורין

Ninian Stewart, *The Royal Navy and the Palestine Patrol*, Frank Case Publishers, 171, 2002, עמ' 103-105.

172 מכונת הצפנה אלקטרומכנית (Cipher machine), דומה ל"אניגמה" הגרמנית, בשם Typex.  
173 Fritz Liebreich, *Britain's Naval and Political Reaction to the Illegal Immigration of Jews to Palestine*, Routledge 2005, עמ' 208-219.

(לאחר המפגש עם ה"אלברטינה"). הגדעוני היה עובד שדה. הקברניט והצוות היו איטלקים.<sup>174</sup>

הספינה הפליגה מנמל בוליאסקו שליד גנואה, איטליה, ב-7 באפריל 1947, עם 617 מעפילים. ב-17 באפריל הועברו בלב ים ל"שאר ישוב" 151 מעפילים נוספים מספינת העזר "אלברטינה". הספינה הייתה אמורה להעביר את מעפיליה באזור החוף הטורקי לספינת המעפילים "תיאודור הרצל". עקב תקלת קשר ב"תיאודור הרצל" נזנחה התוכנית.

ב-21 לחודש, במרחק 160 מייל מחופי הארץ, מול פורט סעיד, איתר את הספינה סיור אווירי בריטי. ב-23 באפריל יורטה הספינה בידי המשחתות HMS Cheviot ו-HMS Pelican, שדרשו ממנה להפליג לכיוון חיפה. התחולל קרב השתלטות. מהארץ ניתנה הוראה לא להתנגד, אך המעפילים לא קיבלו זאת, והבריטים נאלצו להפעיל סילוני מים וגז מדמיע כדי להשתלט על הספינה. בתום העימות נגררה הספינה לנמל חיפה והמעפילים גורשו לקפריסין. המלווים הסתתרו ב"סליק" בספינה וחולצו למחרת בעזרת פועלי ניקיון של חברת "העוגן" (סולל בונה).

על פי חילופי המברקים עם הספינה, הקשר אליה פעל באופן תקין משך כל ההפלגה. עד ה-17 באפריל הוקם קשר מול איטליה, ואז עבר הקשר להתקיים מול הארץ. בשלושת הימים האחרונים נמנעה הספינה משידור, פן תתגלה. על דו"ח מפקד הספינה תוספת בכתב יד: "הקשר עם הכלי לא התקיים בשלושת הימים האחרונים. הייתה רק האזנה הדדית. אין לחשוש איפוא שהקשר גילה אותה."

### 7.14.9 "התקווה"

הספינה, ששמה הקודם היה Trade Winds, הייתה שוברת קרח וספינת משא בתפוסה של 1,500 טון, עם מנוע דיזל, שהושקה בשנות ה-20 והפליגה תחת דגל הונדורס. ספינת המעפילים "התקווה" הייתה מהספינות "האמריקאיות" של המוסד לעלייה ב' – היא נרכשה בארצות הברית וצוותה היה מבוסס על מתנדבים יהודים מצפון אמריקה.<sup>175</sup> מפקדה היה ישראל רותם, המלווים היו אלכס שור ומאיר פיק. הגדעוני היה נחום מנור (מונדרר).

הספינה הפליגה ב-8 במאי 1947 מבוקה די־מגרה באיטליה, עם 1,414 מעפילים. ב-16 במאי גילה את הספינה מטוס סיור בריטי, וכעבור זמן מה החלה המשחתת HMS Venus ללוותה. למחרת הצטרפה המשחתת HMS Brissenden ושולת המוקשים HMS Espiegle, והם השתלטו על הספינה בהתקפת בזק, תוך הפעלת גז מדמיע, בהיותה

174 את"ה 14/292.

175 את"ה 14/220.

במרחק קילומטרים אחדים צפונית לראש הנקרה. הספינה נגררה לחיפה, והמעפילים הועברו באותו לילה לספינות גירוש שלקחו אותם לקפריסין. המלווים הסתתרו בספינה משם חולצו כעבור שעות אחדות.

בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**13 מאי 1947, שעה 0800, לעמליה** [”התקוה”] **מארנון**: ”מקום העבודה גלינה. הסימון בחוף פנס נפט חמש נקודות אור רגע חושך. במקרה של סכנה ידלק פנס אדום ואז יש להכנס לעומק ולחכות להוראות. עד לגילוי נקיים האזנה הדדית בכל תחילת שעה במשך עשר דקות. במקרה שתתגלו בל תשמידו את המכשיר ובל תפסיקו את הקשר אלא לאחר שהצבא כבר יכבוש את הספינה. תודיעו על הפסקה לאחר השמדת החומר.”

**15 מאי 1947, שעה 1015, לעמליה מארנון**: ”... החל מהיום שעה 1200 גמת נקיים האזנה בתחילת כל שעה. עליך לקיים האזנה בהתחלת כל שעתיים החל מאותה שעה.”

**16 מאי 1947, שעה 1120, מעמליה לארנון**: ”אוירון גילה אותנו על יד לטקיה.”  
**16 מאי 1947, שעה 1935, מבבלפור** [שם הקוד של הספינה היה ”עמליה”], בשלב מסויים היא נקראה ”ארטור ג’יימס בלפור”, ולאחר מכן שמה שונה ל”התקוה” **לארנון**: ”נולד הבכור, לאם ולבן שלום.”

**17 מאי 1947, שעה 1045, ל”התקוה” מארנון**: ”ברכת הישוב לצעיר במעפילים המפלס לו דרך לחיים חפשיים במולדת.”

**17 מאי 1947, שעה 1202, לארנון מ”התקוה”**: ”בשעה 1200 התקיים הקשר האחרון והודיעו שהכל בסדר.”

הגדעוני נחום מנור (מונדרר) סיפר: ”ממש ברגעים האחרונים [של הקרב עם הבריטים] התחלתי לקלוט מברק, סתמתי את אפי וכיסיתי את עיני [הבריטים הטילו על הספינה רימוני גז מדמיע] ורשמתי ופענחתי את תוכנו. הספקתי עוד לחבל במכשיר ורצתי לירכתיים בצעקות: הגיע מברק מן הארץ! כולם נעמדו כמעט דום ואני מקריא בהתרגשות: 'ברכת הישוב העברי למעפיל האלמוני המפלס את דרכו. בלה בלה בלה' אלה היו הזמנים! היום זה נשמע כמו בדיחה אבל אז עמדנו עם דמעות בעיניים – ולא רק בגלל הגז – ושרנו את 'התקוה' על סיפונה של 'התקוה' מול חופי המולדת.”<sup>176</sup>

על פי חילופי המברקים עם הספינה הקשר אליה פעל באופן תקין משך כל ההפלגה. מקלט BC-312, דגם המקלט שהיה על ”התקוה”, מוצג בעמותה להנצחת חללי חיל הקשר והתקשוב ביהוד.

### 7.14.10 "מורדי הגיטאות"

ספינת המעפילים "מורדי הגיטאות" נקראה על שם היהודים, שמרדו בשלטון הנאצי ולחמו בגיטאות בתקופת השואה.

הספינה, ששמה הקודם היה Agha Oriente, הייתה ספינת עץ עם שלושה תרנים ומנוע דיזל, בתפוסה של 400 טון, שהושקה בשנת 1920 והפליגה תחת דגל איטליה. מפקדה היה אליעזר ערמון (ורש), והמלווים היו שאול אורן וחיים קופרמן. הגדעוני היה שלום בורשטיין ("גור אריה").<sup>177</sup> רב-החובל והצוות היו טורקים.<sup>178</sup>

הספינה הפליגה בחשאי בלילה ב-13 במאי 1947 ממטפונטו שבדרום איטליה, כשעליה 1,457 מעפילים. ב-18 במאי היא הייתה אמורה לפגוש את הספינה "יהודה הלוי" ולקלוט את מעפיליה ('יהודה הלוי' הפליגה מאזור אלג'יר ב-11 במאי עם 399 מעפילים), אך למחרת התבטלה התוכנית מכיוון ש"יהודה הלוי" התעכבה בפלרמו עקב מחסור בפחם ומחלת ילדה מעפילה.

ב-23 במאי זיהה מטוס סיור בריטי את הספינה מול רפיח, וכעבור שעות אחדות התלוו אליה המשחתת HMS Brissenden, המשחתת HMS Haydon וספינת העזר HMS Magpie. המשחתות נגחו את הספינה משני צידיה, והחיילים הסתערו עליה תוך שימוש בסילוני מים וגז מדמיע. המעפילים נלחמו בהם, השליכו לעברם קופסאות, בקבוקים ושיירי מזון, ונכנעו רק כעבור שלוש שעות. הספינה נגררה לנמל חיפה והמעפילים הועברו למחרת למעצר בקפריסין. אליעזר ורש המשיך עם המעפילים לקפריסין. יתר המלווים הסתתרו ב"סליק", וחולצו למחרת בעזרת פועלים יהודים שניקו את הספינה.<sup>179</sup>

על פי חילופי המברקים עם הספינה הקשר אליה פעל באופן תקין משך כל ההפלגה. עד ה-19 במאי הוקם קשר מול איטליה ואז עבר הקשר להתקיים מול הארץ.

### 7.14.11 "יציאת אירופה תש"ז" (אקסודוס 1947)

הספינה "יציאת אירופה תש"ז-אקסודוס" נחשבת כ-"ספינת הדגל" של מפעל ההעפלה. בחירת שם הספינה נועדה ליצור הקבלה היסטורית בין יציאת היהודים

177 נולד בשנת 1920 בדרושקופול, פולין. התנדב לפלמ"ח בשנת 1943. היה גדעוני גם בספינות המעפילים "נחשון-הקסטל" ו"חביבה רייק", ובספינות העולים "המורד" ו"דרומית" וספינת הרכש "דקס".

178 את"ה 14/252.

179 ההיסטוריון פרדי ליבריך טוען כי התגובה הבריטית איבדה שליטה, בדומה לאירוע של "תיאודור הרצל", עקב בעיות תקשורת עם המפקדה בחיפה. ראו: Fritz Liebreich, Britain's Naval and Political Reaction to the Illegal Immigration of Jews to Palestine, Routledge 2005, עמ' 208-219.



מתלאות אירופה שלאחר השואה, לבין יציאת מצריים – האירוע המכונן בעברו ההיסטורי של עם ישראל. מכאן "יציאת אירופה" בעברית ו"אקסודוס" בלועזית. הספינה – ששמה הקודם היה President Warfield – הייתה ספינת נהר שטוחת גחון בתפוסה של 1,814 טון, שהושקה בשנת 1928 והפליגה תחת דגל הונדורס. במקור שימשה הספינה כספינת פאר בקו שיט בין נורפולק לבלטימור בארצות הברית. בזמן מלחמת העולם השנייה שירתה כספינת בית חולים והשתתפה כספינה מובילת כוחות בנחיתת בנות הברית בנורמנדי. הספינה נרכשה בארצות הברית כגרוטאה (ב-45,000 דולר) מפקד הספינה היה יוסי הראל. המלווים היו מיכה פרי, סימה שמוקלר וצבי כצנלסון. על הספינה היו שני גדעונים, עזריאל טריבטש (ענב), שכינויו היה "ברש", "עזר", ו"הג'נגי", ומקס כהן (קאהן), שכינויו היה "מצליח".<sup>180</sup> רב-החובל היה ישראלי – יצחק (אייק) אהרונוביץ' – והצוות כלל מתנדבים יהודים אמריקאים (שנשבעו אמונים ל"הגנה"), מתוגבר במספר ארץ ישראלים.<sup>181</sup>

למרות ניסיונות בריטיים לעכב את ההפלגה, הפליגה הספינה ב-11 ביולי 1947 מנמל סט (Sète) בדרום צרפת עם 4,554 מעפילים,<sup>182</sup> ניצולי שואה, ולוותה בידי המשחתת HMS Mermaid, שהוחלפה במהלך המסע במשחתת HMS Cheviot. הסיירת HMS Ajax הפליגה ממלטה וניסתה לעכב את הספינה, ללא הועיל. לשייטת הצטרפו המשחתות HMS Childers, HMS Chequers, HMS Chieftain, HMS Charity ו-HMS Cardigan Bay. ב-18 ביולי 1947, מול חוף עזה, נגחו בספינה משחתות בריטיות וחיילים בריטיים ניסו להשתלט על הספינה.<sup>183</sup> אחרי קרב קשה וממושך בו המעפילים השתמשו במוטות ברזל, ביתדות, בברגים, בבקבוקים ובקופסאות שימורים שאותם השליכו על הבריטים, פתחו הבריטים באש חיה, ממנה נהרגו שני מעפילים והקציין הראשון של הספינה, והיו עשרות רבות של פצועים. אז הורה מפקד הספינה על כניעה. הספינה נגררה לנמל חיפה, שם הורדו המעפילים בכוח לשלוש ספינות גירוש. בשונה מהמדיניות של גירוש לקפריסין, הפעם החליטו הבריטים על גירוש לנמל המוצא.<sup>184</sup> ספינות הגירוש הגיעו לנמל פורט דה-בוק (Port-de-Bouc) סמוך למרסיי בדרום צרפת, אך המעפילים התבצרו על הספינות וסירבו לרדת לחוף, והשלטונות הצרפתיים סירבו לבקשת הבריטים להורידם בכוח. השחות בנמל בצרפת עוררה מהומה תקשורתית עולמית רבה, וכן סערה ומחאות ברחבי העולם היהודי, שהתחזקו

180 בוגר קורס האלחוטנים "זבולון" במרסיי. היה גדעוני גם בספינת המעפילים "קדימה".  
את"ה 14/533, 14/534.

182 מקור: מברקי הספינה. מצורפים לעדות עזריאל ענב, ארכיון מייק הררי.

183 הבריטים השתלטו על הספינה בלב ים כדי להימנע מקרב עם ה"הגנה", שנערכה לקליטת הספינה בחוף בת-ים.

184 מדיניות גירוש המעפילים לארץ מוצאם, שהבריטים כינו בשם Refoulement, ננטשה לאחר פרשת "יציאת אירופה תש"ז" (אקסודוס 1947), והבריטים חזרו לגרש מעפילים שנתפסו לקפריסין.

בשל סרבנותם הראשונית של הבריטים לספק מזון למעפילים.<sup>185</sup> ב-22 באוגוסט הפליגו ספינות הגירוש לנמל המבורג (Hamburg) בגרמניה (שהיה באותה עת בשליטת הבריטים), וב-8 ו-9 בספטמבר הורדו המעפילים בכוח מהספינות ושוכנו במחנות באזור ליבק (Lübeck). החל מסתיו 1947 הוציאו אנשי המוסד לעלייה ב' מעפילים ממחנות אלה בהסתר, והם נשלחו ארצה בספינות העפלה או בתעודות מזויפות. יתר מעפילי "יציאת אירופה תש"ז-אקסודוס" עלו ארצה אחרי הקמת המדינה.

"יציאת אירופה תש"ז-אקסודוס" לא הייתה ספינת המעפילים הראשונה, גם לא האחרונה. מה שייחד אותה זו הפעילות המדינית האינטנסיבית והתהודה העצומה שהיא עוררה בדעת הקהל בארץ ובעולם, לאחר הקרב עליה מול חופי עזה. מאז אותו קרב דיווחו כל אמצעי התקשורת בעולם על כל שלבי מאבקם של המעפילים. האירועים גרמו לבריטים נזק מדיני קשה וקידמו את העניין הצינוני.

בספינה הותקן משדר בהספק 250 ווט, שהייתה לו גם יכולת שידור דיבור באת"ן (AM), והוא הופעל עם גבישים בתדרים 6,450 ו-8,400 קה"צ. משדר נוסף, עם אנטנה, הותקן מראש ב"סליק" וקיים תקשורת עם הארץ גם אחרי שהבריטים השתלטו על הספינה. כן הותקנה בספינה מערכת רמקולים מסועפת, לשליטה במעפילים. לכשנתפסה הספינה, השמיד הגדעוני את החומר (כתב-סתר) ובהוראת המטה נכנס עם מפקד הספינה לסליק שהוכן מראש. הם שהו בו יממה, אז הוציאו פועלי הנמל. האות ליציאה מהמסתור היה שירה עברית של פועלי הנמל.

בערב ה-17 ביולי, בשעה 2000 גמת, שודר מהספינה שידור רדיו, שהועבר ליישוב בארץ באמצעות משדר מחתרת של שירות הקשר בעוצמה של 1,000 ווט בתל אביב, שכינוי המחתרת היה "יענקל",<sup>186</sup> על-ידי כך שהצמידו את המיקרופון של ה"יענקל" למקלט שקלט את השידור מהספינה, וכך העבירו את השידור. השידור נמשך 25 דקות, ואחרי הקראת נאום קצר שהוכן מראש, בעברית, אנגלית וצרפתית, שרה מקהלת מעפילים את המנון הפלמ"ח ושירי פרטיזנים. הגדעוני עזריאל סיכם ביובש: "הוכנסנו לשידור". השידור עורר התרגשות רבה ביישוב ובעולם כולו. השידור היה בתדר 8,400 קה"צ והשידור החוזר בארץ היה בתדר 6,450 קה"צ.

תוכן השידור היה: "ספינת מעפילים הנושאת את השם 'יציאת אירופה תש"ז', אקסודוס 1947, חותרת אל חופי הארץ, לאחר שהצליחה לפרוץ את ההסגר שהושם

185 העיתונאית היהודית-אמריקאית המפורסמת רות גרובר (Ruth Gruber) מתארת את אירועי האקסודוס, וכיצד על הרציף בנמל פורט דה בוק, עם הגדעונית מרגה (גוטהלף) גורן (היא מכנה אותה: The young Haganah girl), נוכח ספינות הגירוש המפליגות לגרמניה, בכו, ומרגה אמרה לה: "זו לידת המדינה היהודית". רות גרובר נפטרה בשנת 2016.

ראו דקה 32 בוידאו <http://www.c-span.org/video/?153027-1/book-discussion-exodus-1947>  
186 המשדר, בהספק של 1,000 ווט, היה אז בצפון תל אביב, במרתף הבית ברחוב לסל 6. בשלהי שנת 1947 הוא הועבר לתחנת המשדרים במחנה "יונה" (במקום זה עומד היום מלון הילטון בתל אביב).

על ההעפלה בנמלי היציאה. בספינת ה'הגנה' יציאת אירופה תש"ז נמצאים ארבעת אלפים חמש מאות וחמישים וארבעה מעפילים, 1,600 גברים, 1,282 נשים, 1,017 בני נוער, 655 ילדים ותינוקות. הצי הבריטי גילה את הספינה. כוח ימי המורכב מחמש אניות משחית ואנית סיור אחת סוגר עליה מכל צד ומלווה אותה בדרכה.

האזינו לאנית המעפילים 'יציאת אירופה תש"ז'. אנו נמצאים במרחק כ-100 ק"מ מחופי הארץ ומרגע לרגע אנו מתקרבים לחוף הנכסף. האניה הפליגה בפברואר מבלטימור לחופי אירופה. לרגל סערה נאלצה לחזור וכעבור זמן הפליגה שוב לאירופה. משך חודש ימים נעשו בה כל התיקונים הדרושים והתקינו אותה להסעת עולים. מרגע בואה לאירופה עשו הבריטים הכל למען מנוע הפלגתה ונתנו הוראות לחברות למנוע ממנה את האפשרות לקבל דלק. ב-25 באפריל הגענו לאיטליה, מיד הופקד עלינו משמר של אנית מלחמה איטלקית אשר מנעה את העלאת האנשים על האניה ואת הפלגתה. ב-13 ביוני הגענו לצרפת וגם כאן התחילו הבריטים מיד בפעולתם למנוע את ציוד האניה בדלק ובמצרכים אחרים.

למרות כל ההפרעות הצלחנו במשך מספר שעות להעלות על האניה למעלה מ-4,500 עולים. כ-5 דקות לפני הזמן שנקבע להפלגה התערבו הבריטים ודרשו מן השלטונות הצרפתיים למנוע את הפלגתנו. ב-11 ביולי בשעה חמש בבוקר הצלחנו לנתק את החבלים שקשרו אותנו לרציף ורבי-החובל הוציא את האניה מהנמל בלי הדרכה של נווט. למחרת הופיע מפציץ בריטי בעל 4 מנועים מעל האניה ולאחריו אנית סיור ואנית משחית שליוו אותנו כל הדרך. עכשיו מלווה האניה 5 אניות משחית ואנית סיור.

בדרך נולדו לנו שני תינוקות והננו מבכים את הקרבן הראשון של אניתנו – אחת האמהות מתה בלידתה. התינוק בריא ונמצא בטיפולנו. שוב נתגלתה גבורתה של האשה העבריה המעיזה ועולה על אנית מעפילים גם בהתקרב ימיה ללדת. תהי נשמתה צרורה בצרור גבורת ישראל.

מאשימים אותנו, את מארגני ההצלה והעליה, בהונאת אנשים וברדיפת בצע, את האניות שלנו מכנים 'אניות עבדים'. מאות אלפים יהודים עניים תורמים מפרוטותיהם האחרונות להצלת השרידים האחרונים שנשארו אחרי הטבח האיום של ששה מליונים יהודים. בזמן ההוא לא נמצאו אפילו אניה אחת ואפילו אווירון אחד להצלתם. עכשיו יש מטוסים ואניות למכביר לציד המעפילים ולגירושם, והון תועפות מוצא לרדיפת השרידים ניצולי הטבח. העובדים באניות הם מתנדבים שלא על מנת לקבל פרס. ולאלה קוראים בתעמולה הבריטית 'רודפי בצע', שום רדיפות ושום מכשולים לא יעכבו את זרם ההעפלה, ואלפים רבים יבואו אחרינו.

ועדת האו"ם היושבת בארץ: אדונים נכבדים, פונים אנו אליכם בזה בבקשה לבוא אלינו, על סיפון אניתנו לגבות עדות חיה מ-4,500 הנמצאים על האניה 'יציאת תש"ז'. נא לראות במו עיניכם את אניתנו, את סבלנו ואת מאמצנו לחתור לחופי המולדת; תראו במו עיניכם את שרירות הלב הבריטי המנסה לגרש אותנו מחופי הארץ, כדי

להכניס אותנו למחנות ריכוז מגודרי תיל, המזכירים לנו כל הזמן את מחנות הריכוז בהם היינו כולאים בימי הנאצים באירופה".

על השידור הגיבה המרכזת בארץ: להכלי מארנון: "השידור נשמע טוב. חזקו."<sup>187</sup> באותה עת שהתה בארץ משלחת ועדת אונסקו"פ,<sup>188</sup> שתפקידה היה לבחון את שאלת ארץ ישראל. לשידור הרדיו מסיפון אקסודוס, שעורר התרגשות רבה, הייתה תועלת הסברתית של ממש, בהשפעה על דעת הקהל בארץ ובעולם. השידורים נמשכו גם בעת הקרב עם הבריטים. ב-18 ביולי 1947, בשעה 1330 נשלח המברק הבא ממטה המוסד לעלייה ב' בתל אביב:

**18 יולי 1947, שעה 1330,** ליסער וליאונרד מארנון: "... הבוקר חידשה האניה את שדוריה לישוב. נמסרו פרטי ההתנגדות ובכל פעם נמסרו הודעות על מצב האניה, האנשים ושלום הפצועים. **השדורים עשו רושם עצום ומזעזע.**"

#### 7.14.12 "י"ד חללי גשר איזיב"

הספינה נקראה על שמם של ארבעה עשר לוחמי הפלמ"ח שנהרגו ב"ליל הגשרים", ביוני 1946, בעת תקיפת גשר איזיב ליד נהריה. השם הוענק לספינה לציון שנה למבצע. הספינה, ששמה הקודם היה Bruna, הייתה ספינת עץ איטלקית, עם מנוע דיזל בתפוסה של 297 טון, שהושקה בשנת 1944. מפקד הספינה היה אליעזר טל (קליין), המלווים היו שלום דוליציקי ואורי הורוביץ, והגדעונים היו יצחק ברור<sup>189</sup> וצבי קורנגולד. מפקד ה"אלברטינה" היה זאב פז והגדעוני היה יוסף לזרובסקי. רב-החובל והצוות היו איטלקים.<sup>190</sup>

הספינה הגיעה ב-9 ביולי 1947 ממרסיי, נמל ההכנה שלה, לחוף מיליארינו, דרומית ללה-ספציה, כדי לאסוף את המעפילים, אך המשטרה המקומית מנעה את הפעולה. הספינה התרחקה מהחוף אל האזור מצפון קורסיקה, שם קלטה בלביים 685 מעפילים שהועברו אליה ב-16 ביולי 1947 על-ידי ספינת העזר של המוסד לעלייה ב', "אלברטינה". שולת המוקשים HMS Espiegle ליוותה את הספינה מראשית ההפלגה (הספינה הבחינה בה רק במיצר מסינה בדרום איטליה, ב-18 ביולי), וב-27 ביולי התלוו

187 עדות עזריאל ענב, ארכיון מייק הררי.

188 UNSCOP (United Nations Special Committee on Palestine) ועדת חקירה בין-לאומית שמונתה בידי העצרת הכללית של האו"ם במאי 1947 כדי לבחון את שאלת ארץ-ישראל, לאחר שממשלת בריטניה ביקשה חוות דעת של האו"ם. המלצתה הייתה לסיים את המנדט הבריטי בארץ ישראל ולהעניק לארץ עצמאות לאחר תקופת מעבר בה יפקד השלטון בידי האו"ם, והיו הבסיס לגיבוש תכנית החלוקה, שאושרה באו"ם ב-29 (כ"ט) בנובמבר 1947.

189 היה אלחוטן בודד בבן-שמון כל זמן המצור במלחמת העצמאות. לאחר מכן שירת בחיל הים, כאלחוטן, עד לאחר מבצע סיני.

190 את"ה 14/232.

למסע המשחתות HMS Verulam ו-HMS Childers ושולת המוקשים HMS Rowena. במהלך ההפלגה היו שלוש לידות ומקרה של התאבדות מעפיל שטבע בקפיצה למים. הספינה תוכננה לפגוש בדרכה את ספינת המעפילים "שיבת ציון", שיצאה באותו זמן מחופי אלג'יר, ולקלוט את מעפיליה. בגלל ליקויים בתקשורת בין שתי הספינות לא יצא המפגש אל הפועל.

עם התקרבה לנמל חיפה, ב-28 ביולי בשעה 0612, נצמדו לספינה המשחתות HMS Verulam ו-HMS Childers, הנחיתו ארבעה קצינים ו-59 מלחים, והשתלטו תוך כדקה על הספינה. המעפילים חיבלו בחדר המכונות ושולת המוקשים HMS Rowena גררה את הספינה לנמל חיפה. הספינה הגיעה לחיפה במקביל להגעת מגורשי "אקסודוס" לחופי צרפת. על רקע המפנה במדיניות הגירוש הבריטית כלפי מעפילי "אקסודוס", וכנראה גם עקב המספר הרב של משפחות, ילדים ותינוקות בקרב המעפילים (כ-100 ילדים ותינוקות, 34 נשים הרות בתחילת המסע, 31 בסופו), הוחלט לא להתנגד להשתלטות של הבריטים על הספינה ולהעברת המעפילים לספינת הגירוש, ולבחון את כוונות הגירוש שלהם. המלווים הסתפקו רק בחבלה מכוונת במנוע הספינה, שאילצה את הבריטים לגרור אותה לנמל חיפה. למחרת הועלו המעפילים לספינת הגירוש "אמפייר קומפורט" והועברו למחנות המעצר בקפריסין.

על פי חילופי המברקים עם הספינה, הקשר אליה פעל באופן תקין משך כל ההפלגה. ב-25 ביולי עבר הקשר להתקיים מול הארץ. המברקים בתיק הספינה מראים כי בתחילת ההפלגה התקלקל מכשיר הקשר, וכאשר העבירו לספינה את המעפילים מ"אלברטינה", עלו עליה טכנאים ותקנו את המכשיר. הגדעוני יצחק ברור סיפר ביוני 1965 כי במשך ההפלגה ניסתה משחתת בריטית להתחזות כתחנה בארץ ולקבל ממנו מברקים. היה ברשותו מכשיר רדיו רורבי ("קרוסלי", SCR-286), שכדי להפעילו היה על שני מעפילים לסובב את ידיות הגנרטור. מכשיר זה הושלך לים כשעלו הבריטים על הסיפון. אחרי שזרק את המכשיר לים נשארו בכיסו שני גבישים אותם הצליח לסלק בהורדת מים באסלת שירותים. בהיכנס הספינה לנמל הסתתרו בסליק שהוכן מראש. הגדעוני צבי קורנגולד נפגע בעינו מחומצה של מצברים, היה חשש לאיבוד ראייתו והוא סבל מכאבים עזים, ולכן יצא מהסליק, נטמע בין המעפילים, קיבל טיפול רפואי מהבריטים, וחזר והתחבא בסליק. הם שמעו את קולות הבריטים מחפשים את המלווים. כשהוציאו אותם מהסליק, כעבור 24 שעות, חשו חצי-מעולפים.

הגדעוני יצחק ברור סיפר: "התלבטנו מה לעשות עם הבחור הזה צבי קורנגולד, היות והיו לו כבר עיניים קשורות [חבושות], ופחדנו שהאנגלים יחפשו אחריו. בסוף הוחלט שבכל זאת מעבירים אותו לסליק, והורדנו אותו לסליק. שהינו שם עוד 24 שעות. זה כבר היה בתוך הנמל. האנשים פונו, ואחרי זה כל הזמן היו יריות באניות. כנראה שלאנגלים היה איזה מושג שהאלחוטאים והמלווים מסתתרים. הם באמת

שאלו. שהינו שם די הרבה זמן, מעל 24 שעות אני חושב, וכל אחד היה במצב של עילפון. היה מוסכם שאנשי הפלי"ם יחפשו אותנו בתוך האניה. באמת אחרי 24 שעות שמענו דפיקות, והיות וכל אחד היה במצב של עילפון, התחילו לצעוק שם באידיש, בעברית, בכל השפות, עד שמישהו מאיתנו הצליח לענות להם. ואז התחיל הענין שאנחנו היינו סגורים מבפנים. היה לנו קשה מאוד לפתוח את הברגים. כל אחד היה חלש מאוד. ניסינו פעם פעמיים עד שהצלחנו לפתוח את זה. הוציאו אותנו משם כמו סמרטוטים, במצב תשוש. לא הספקנו אפילו לדבר, וכבר הלבישו אותנו בגדים של פועלי נמל והוציאו אותנו מהנמל. דחפנו איזה עגלה במסווה של פועלי נמל. בחוץ חיכתה לנו כבר מונית, והעבירה אותנו למקום מבטחים."

בארכיון נשמרו מספר דפים של יומן הקשר, בכתב יד של הגדעוני.<sup>191</sup> בדו"ח המודיעין הבריטי על תפיסת הספינה נרשם: "נאספו ונמסרו לבולשת מכתבים מעניינים, רשימות, עיתונים, קבלות ופתקים שונים. סבורים כי על סמך חומר זה יהיה אפשר, בבוא העת, לחבר תוספת פרטים על הנסיעה". במברק שנשלח ממפקדת המוסד בארץ לאיטליה וצרפת ב-3 באוגוסט, המתאר את המידע שהבריטים השיגו מחקירת המעפילים ומהחיפוש בספינה נכתב כי: "חלק מתזכירי גדעון [המברקים] של החומה [י"ד חללי גשר א-זיב] עם המענות [התשובות] נפל לידיהם. כנראה שהגדעוני למרות הוראותינו לא השמיד אותם." נראה שההשתלטות המפתיעה והמהירה מאוד של הבריטים על הספינה אכן גרמה לכך שלא כל המסמכים הושמדו.

### 7.14.13 "אף על פי כן"

הספינה, ששמה הקודם היה Farida, הייתה נחתת טנקים עם מנועי דיזל בתפוסה של 300 טון שהושקה בקנדה ב-1941 והפליגה תחת דגל איטליה. השתתפה בפלישת בעלות הברית לצפון אפריקה. לאחר המלחמה נקנתה על-ידי חברת ספנות איטלקית לצורך הובלת תוצרת חקלאית. מפקד הספינה היה יצחק ("איציק") לנדואר. המלווים היו יהושע רביד, אלי שחר ומשה קרופניק. הגדעונים היו יוסף לזרובסקי וחייה בר-מאיר (פיפרברג).<sup>192</sup> רב-החובל והצוות היו איטלקים.<sup>193</sup>

הספינה "אף על פי כן" הפליגה מחוף ים פתוח ליד העיירה פורמיה (Formia), במפרץ גאטה (Gaeta), איטליה, ב-15 בספטמבר 1947 עם 434 מעפילים. הספינה אותרה בידי מטוס סיור בריטי ב-26 בספטמבר, צפונית מזרחית לפורט סעיד.

191 את"ה 14/232.

192 ילידת קלן, גרמניה, 1926. חברת תנועת הנוער "הבונים" באנגליה. אחרי מלחמת העולם ניסתה להגיע ארצה ובדרכה הפכה לפעילה בעלייה ב' בצרפת והתנדבה לפלמ"ח. למדה מורס ושימוש בכתבי סתר. חברת קיבוץ אפיקים. נפטרה בשנת 2001.

193 את"ה 14/185, 14/541, 14/543.

ב-27 בספטמבר, משהתקרבה לחוף ניצנים נעצרה בידי המשחתות HMS Chequers ו-HMS Talybont, ננגחה והבריטים השתלטו עליה אחרי קרב בו הופעלה גם אש חיה. הספינה נגררה לנמל חיפה והמעפילים הוגלו לקפריסין. בגילוי ההתנגדות להעברת המעפילים לספינות הגירוש נהרג אחד המעפילים. הגדעונים נטמעו בקרב המעפילים והגיעו עמם לקפריסין.

חילופי המברקים מעידים על קשר תקין עם הספינה. בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**22 ספטמבר 1947, שעה 2200, לפולשת [“אף על פי כן”] מארנון:** “ברכת הארץ המצפה לבואכם.”

**23 ספטמבר 1947, שעה 2000, לפולשת מארנון:** “... תקימו הקשר גם ביום האחרון עד שתקבלו הוראה מפורשת מאתנו על הפסקה.... תדאגו לסידורים להשמדת חומר.”

**24 ספטמבר 1947, שעה 1415, לארנון מהפולשת:** “(א) נא לא לשלוח מברק בשיטה זו. הפכו סדר הכנסה ופענוח. (ב) באם נתפס אין סליק מתאים להעברת המכשיר. יש חשש שנצטרך להפסיק ברגע שיעלו על הספינה, היות ואנו עובדים במקום גלוי לעין כמעט. (ג) בזה מספר ימים עובד עם אנטנת חבל. (ד) באם נמשיך בקשר לאחר עליית הידידים אשמיד כל הניירות ואשתמש בשיטת אבינועם בסיסמת XP...”

**24 ספטמבר 1947, שעה 1600, לפולשת מארנון:** “... המסתתרים בסליק צריכים להיות בבגדי עבודה נוסח ארץ ישראל, ולהצטייד באוכל ומים לשני ימים. הפועלים שלנו יעלו לנקות הספינה. כאשר תשמע על הספינה שירה עברית על המסתתרים להתגלות...”

**24 ספטמבר 1947, שעה 2246, לארנון מהפולשת:** “נמצא סליק למכשירים. מטפלים בסליק לאנשים. פרטים נודיע.”

**24 ספטמבר 1947, שעה 2246, לפולשת מארנון:** “על הגדעונים להכנס לסליק, אם יהיה. באם תסע לרייס [קפריסין] נוציאם בין הראשונים.”

**25 ספטמבר 1947, שעה 0914, לארנון מהפולשת:** “נא לצמצם תוכן מברקים, אחרת נאלץ להפסיק הקשר.”

**25 ספטמבר 1947, שעה 0915, לפולשת מארנון:** “נקיים היום האזנה הדדית בשעות 1000, 1500, 1900, 2030 גמת. במשך עשר דקות. תקראו רק כשיש לכם חומר.”

**25 ספטמבר 1947, שעה 2200, לפולשת מארנון:** “הנך נדרש לקיים הקשרים רק לפי הוראותינו. אינך רשאי להפסיק קשר שלא בהסכמתנו. אתה מסכן ומכביד העבודה ללא צורך.”

**25 ספטמבר 1947, שעה 2302, לפולשת מארנון:** “... הגדעונית לא נוכל להוריד בחיפה ועליה להמשיך לרייס...”

**26 ספטמבר 1947, שעה 1615, לארנון מהפולשת:** "אנו במרחק מאה מיל מחרמש. לפני חצי שעה עבר מעלינו אירון לא ברור אם גילנו."  
**26 ספטמבר 1947, שעה 1730, לארנון מהפולשת:** "המשחיתה על ידנו."  
**26 ספטמבר 1947, שעה 1925, לארנון מהפולשת:** "(א) מלויים אותנו שני אירונים בלי הפסק. (ב) הסליק לאנשים נמצא במחסן מצד ימין, על בתי הכסא, בחרטומים. הסליק לשאר הדברים נמצא בחדר המלחים ליד המכונות בקרקעית הכפולה, מקום הפתיחה מתחת למיטות האמצעיות."  
**26 ספטמבר 1947, שעה 2130, לפולשת מארנון:** "(1) תעשו כל מאמץ לקיים את הקשר עד להעברה. אנו נאזין לכם בראשית כל שעה. (2) באם עד המים הטריטוריאליים מול חיפה לא יעלו חיילים, תנסו לעלות על חוף קריית חיים. (3) הודיעו ההגדרה – להתראות." למברק זה לא התקבל אישור.  
**27 ספטמבר 1947, שעה 0400, לפולשת מארנון:** "(א) מאזינים לכם ומצפים לקשר. (ב) תנסו לעלות לחוף תל אביב או חיפה. להתראות." למברק זה לא התקבל אישור.

דו"ח מפקד הספינה, כולל את ההערות הבאות בנושא הקשר: "ההוראות מהארץ שפעו כרגיל משאלות והוראות מיותרות. היו הוראות שסתרו את המציאות במידה כזאת שמן הנמנע היה להתחשב בהם... הקשר פעל מבחינה טכנית כל הדרך ובלי הפרעות. באמצעות... כווננו פעמים ביום את השעונים לפי [מילה חסרה] לצרכי הנויגציה. הקשר הופסק מצד הספינה בשעות שהאנגלים חיפשו לזהות את ספינתנו. הניסיון להקים את הקשר לפני ההתנגדות מחדש נכשל כנראה מתוך כך שתחנת החוף הפסיקה להקשיב מוקדם מדי. מברקי [מילה חסרה] לא הובנו או לא פוענחו ע"י תחנת החוף לעיתים קרובות. רק פעם אחת הצלחנו מצד הספינה להעמיד אותם על טעותם.... חבר המלווים חוזר ומדגיש שהגיע הזמן להסיק לקח מנסיונות החברים ולשים את הדגש על המעטת שימוש בקשר. בספינה היינו נאלצים להשיב על מברק מסויים במילים: 'יתצמצמו את תוכן המברקים שלכם – אחרת נהיה נאלצים להפסיק את הקשר'. בוודאי שהמברק לא נתקבל בסבר פנים יפות, הדבר היה ברור מתוך התשובה, אבל הוא קלע למטרה כי המעיטו להשתמש בקשר."

דו"ח הגדעונית חיה בר-מאיר (פיפרברג), מיום 7 בדצמבר 1947: "המשדר והמקלט של הספינה יצאו יחד עם הגדעונית השני בספינת האוכל. מיום צאתנו ניסינו קשר אתה, מתחנת החוף שהייתה לא רחוק ממקום הפעולה. ביומיים הראשונים לא הצלחנו להתקשר אתה בגלל הפרעות החזקות במקלטם ורוב הזמן עבדנו ב'צד'. בתחנה עבדנו במכשיר מיטלטל שהבאנו למקום ההעמסה והמשכנו לעבוד בו גם מהכלי. בגלל אחורה של ספינת האוכל העלינו את המכשיר לאניה כדי לא להפסיק את הקשר בין האניה – ליאונרד – וספינת האוכל. החלטנו שבמקרה של צורך נשאיר את המכשיר



עם המכשיר עלה גדעוני נוסף. למחרת נפגשנו עם ספינת האוכל, ויוסקה עלה אלינו עם מכשירי האניה. הגדעוני עם המזוודה חזרו לחוף. הודענו שההפרעות בעבודה נגרמות על-ידי מכוונות הספינה. בקושי המשכנו את הקשר עם ליאונרד, מאחר שכל הסוללות שקיבלנו היו ריקות והסידור לטעינתן לא השביע רצון בימים הראשונים. לאחר שהתקשרנו עם ארנון הפסקנו את הקשר עם ליאונרד. השתדלנו לצמצם את העבודה בכדי לא לסכן את סיכויינו להגיע בלי שנתגלה. שעות הבוקר והערב היו המתאימות ביותר לקשר עם ארנון, לפעמים בשעות הצהריים שמענו אותו בלי שהוא ישמע אותנו. לאחר שעברנו את מסינה עבדנו באנטנת חבל. בלילה האחרון הפסקנו לעבוד באמצע הקשר, עת משחיתה ראשונה התקרבה אלינו. מאז לא הצלחנו להקים את הקשר מחדש. קראנו כל מחצית השעה, אבל ללא תוצאות. כל שעתיים שמענו את ארנון, אבל כנראה שהוא לא שמע אותנו... את הכתבים השמדנו בלילה ואת המכשיר והסוללות זרקנו לים בשעה שש בבוקר, כי חשבנו שיעלו [הבריטים] מיד על הסיפון. לא הייתה לנו אפשרות להמשיך לעבוד, מפני שעבדנו במקום גלוי כמעט, ולא הייתה לנו כל אפשרות לעשות סידורים אחרים בספינה."

הגדעוני יוסף לזרובסקי מספר: "כאשר אווירון גילה אותנו בהתקרבו לחופי הארץ הופיעה במהרה משחתת בריטית אשר חצצה בינינו לחוף במטרה למנוע מאתנו לפרוץ ולעלות עם הספינה לחוף. הופיעו עוד משחתות ובתקשורת עמן נתבקשנו לשוט ללא התנגדות למפרץ חיפה. כאשר ענינו בשלילה והעלינו את אמצעי ההתגוננות שלנו קופסאות שימורים שהכנו מראש במוקדים שונים – עלו הבריטים לאנייה בפרץ יריות, בהן נהרג מעפיל ואחרים נפצעו והבריטים השתלטו על הספינה. ההפתעה שחכתה לנו הייתה בהופעת 'המרגלת', מעפילה אשר אמה נישאה לקצין במשטרה הבריטית בארץ, והבת שימשה כ'מודיעה' עוד בהיותה במחנה באיטליה. היא הצביעה עלינו, מלווי האנייה, נחקרנו, הוכינו, העמידו עלינו משמר במטרה להורידנו למעצר בחיפה.<sup>194</sup> הצלחנו לברוח ולהתערות בקרב המעפילים, לשנות צורה עד כמה שניתן

194 בטי פידלר, פליטה שהפליגה עם אחותה בספינה במסגרת קבוצה של "המזרחי". דו"ח מפקד הספינה מתארה כך: "הבוגדת היתה אשה צעירה בעלת עבר 'עשיר' ומפוקפק. רווחו שמועות שהיא משכה את תשומת ליבה של המשחיתה ע"י אותות בפנס וכך הקלה על האנגלים לזהות את הספינה בתור ספינת מעפילים. מחוץ לכל ספק וברורה העובדה שהיא הלשינה והצביעה על כל מלווה ומלח שהיא שראתה אותם וגם על חלק מהאנשים שמלאו תפקידים אחראיים בספינה כגון: ראש השמירה וכו'. כל האנשים שהיא הצביעה עליהן הושמו במצור. אחד עשה ניסיון להתחמק בשחיה וכששל, הוא הוכה קשה והוחזר לספינה. שלושה מלווים ישבו במשך כל זמן החיפושים במקום נסתר ורק יצאו עם העברת האנשים לספינות הגירוש. האנשים במעצר הצליחו בשעת חילוף המשמרות להזדהות בתור חולים ובצורה זו לעבור גם כן לספינות הגירוש. כך שכולם הגיעו בשלום לאי הגירוש." דו"ח של איש מודיעין בשם "גרישא" שחקר את הנושא יותר זהיר, מדגיש שאין עדות ישירה לכך שהאשה הייתה סוכנת בריטית, אם כי "הוכח ללא כל

והועברנו עם המעפילים לקפריסין, משם, כעבור מספר ימים ברחתי ועליתי על ספינה שלנו בדרכה לחיפה...<sup>195</sup>

המלווה אלי שחר, בכינוי החשאי "כושי", דיווח: "ב-27 ספטמבר בשעה 2400 כשחזרה אניה המשחית אלינו, ראיתי את הבחורה הזו יושבת ליד חדר השימוש, שהיה ממול למשחיתה ופנס בידה. שאלתי למעשיה. היא אמרה שהיא מחכה לתורה לחדר השימוש (בקפריסין התברר שגם אחד המכונאים ראה אותה יושבת שם מאוחר כשפנס בידה). לאחר שנכבשנו על-ידי הצי ראיתיה מדברת עם אחד מאנשי הבולשת ומספר מלחים בריטיים במחסן והראתה על האיטלקים. שלושה מהם נאסרו, השאר הסתתרו. אחר כך חזרה עוד הפעם ואמרה שישנו ארץ-ישראלי שחור עם שערות מסולסלות. היא התכוונה אלי. אני ישבתי בדיוק לידה. היא הרימה את ראשה ונתלקה במבט חד שלי, ומיד הסתלקה. כעבר שניות מספר חזרה ואמרה: 'הוא כאן למעלה'. הם הקיפו מיד את הבלוק והחלו לחפש בצורה שטחית. הברירה היחידה שהיתה לי היתה לקפוץ לים. מחור צדדי בלתי ניכר השתלשלתי לים. מזלי לא האיר לי ואחר חצי שעה של שחייה צצה סירת מוטור של המשטרה.... התנפלו עלי קבוצת שוטרים עם אלות והרביצו בי עד שאיבדתי את ההכרה.... התעוררתי ומצאתי את עצמי סגור בחדר אפל. הם העבירו אותי בחזרה לפולשת. שם קיבל אותי איש הבולשת. הוא שאל אותי עם אני א"י. השבתי בשלילה. לידו עמדה המלשינה. הוא שאל אותה מי אני, היא אמרה – א"י, מפקד האנייה. ומשם העבירו אותי לחדר המאסר, שם פגשתי את שלושת האיטלקים ואת הגדעוני. במשך הזמן הסתלק הגדעוני, הם הרגישו בהעדרו ושמרו בחומרה יתרה."

בשנת 1969 הוצבה הספינה במוזיאון ההעפלה וחיל הים.

#### 7.14.14 "גאולה"

הספינה, ששמה הקודם היה Paducah, הייתה ספינת משמר החופים אמריקאית, בתפוסה של 600 טון, עם שני מנועי קיטור ושני מדחפים, שהושקה בשנת 1904 והפליגה תחת דגל פנמה. מפקד הספינה היה מוקה לימון. המלווה היה חיים וינשלבובים והגדעונים היו מנחם קלר ובנימין קלברש.<sup>196</sup> רב-החובל והצוות היו מתנדבים יהודיים מצפון אמריקה.<sup>197</sup>

ספק, ששתפה פעולה עם האנגלים אשר עלו על הסיפון וזיהתה חלק מהעובדים. ברור שחוסר זהירות של אחד או אחדים מבין המלווים איפשר לה להתקרב אליהם."

195 את"ה 196/21.

196 יליד ג'ורג'יה, ארצות הברית, 1920. התגייס לחיל הקשר האמריקאי בשנת 1943 ושירת כטכנאי מכ"ם. התנדב להעפלה בשנת 1946. ניהל אחד ממחנות המעפילים בצרפת. חניך בקורס הגדעונים "זבולון" במרסיי.

197 את"ה 14/197.

הספינה הפליגה מנמל בורגס (Burgas), בולגריה, ב-26 בספטמבר 1947, כשעל סיפונה 1,388 מעפילים. הספינה הפליגה עם הספינה "מדינת היהודים". התוכנית המקורית הייתה להעביר את מעפילי "גאולה" ל"מדינת היהודים" – הגדולה שבין השתיים – מול חופי הארץ. התוכנית ננטשה בשל הצפיפות הרבה ב"מדינת היהודים" ונתייב שתי האניות פוצלו. "גאולה" המשיכה לכיוון חיפה ו"מדינת היהודים" לכיוון תל אביב.

המשחתת הבריטית HMS Chaplet ליוותה את הספינות עם יציאתן מהדרדנלים לים התיכון, ואליה הצטרפה המשחתת HMS Cheviot שהוחלפה בידי המשחתת HMS Haydon. הפריגטה HMS St Austell Bay הצטרפה אף היא. ב-2 באוקטובר השתלטו הבריטים על "גאולה" וגררו לחיפה. במקביל השתלטו הבריטים על "מדינת היהודים" ואף היא נגררה לחיפה. רוב המעפילים גורשו לקפריסין וכמה עשרות לעתלית. מוקה לימון התחמק מהגירוש לקפריסין בדרך מקורית על-ידי קפיצה למים מאנית הגירוש ושחיה בת מספר שעות לחוף הקריות.

הגדעוני בנימין קלברש סיפר: "לפני שינכבשו הרסתי את המשדר שלנו וירדתי לימחתרת' עם משדר צבאי קטן שמופעל בעזרת גנרטור שמסובבים ביד, והמשכנו לשדר לארץ על המתרחש אצלנו. הגענו לנמל חיפה... לא נעים להיות כל כך קרוב אבל כל כך רחוק! חלק מהצוות ובתוכו גם מנחם [קלר] ואני ירדנו למחסן קטן לאחסון מים, שהיה כמעט ריק, ישבנו על אצטבה שהייתה סביב במגמה לחכות יום-יומיים עד שיעלו פועלים יהודים ואתם לרדת לחוף... אני סובל שנים מקלסטרופוביה (פחד ממקום סגור), לא החזקתי מעמד ועליתי חזרה לסיפון וירדתי עם המעפילים לאננית הגירוש שהפליגה לקפריסין.<sup>198</sup>

הגדעוני מנחם קלר העביר למפקדיו דו"ח ארוך ומפורט על ההפלגה:

"הציוד: מכשיר גלגים קצרים תוצרת ארצות הברית [TCS]. עוצמתו 135 ווט וגם גלגים בינוניים באותה עוצמה. בנין המכשיר בנוי לעבודת מורס ודיבור. המכשיר הותקן בארה"ב. מקלט גלגים קצרים ומקלט גלגים בינוניים (נבנו במיוחד לצי ארצות הברית). למציאת כיוון נוסף. מכשיר קרוסלי גלגים קצרים תוצרת אמריקה. אספקת כוח [למכשיר קרוסלי] על-ידי גנרטור מונע בכוח אדם [סיבובי ידידות]. טווח גלים מוגבל במקלט ובמשדר מ-3.9 עד 5.9 מ"ס [מגה-הרץ]. כמו כן מלאי של חלקי חילוף ומנורות לשני המכשירים והמקלטים. ששה רמקולים בכל הספינה, האמפליפייר [המגבר] נבנה בסידני [מרסיי] על-ידי הטכנאי מאנגליה [סם הלל].<sup>199</sup> הרמקולים נקנו והותקנו בצרפת.

198 השערים פתוחים – אסופת זכרונות, הוצאת קרן הפלי"ם, תשס"א–2001, עמ' 436–437.  
199 סם הלל (Goldwater). יליד Gateshead, צפון אנגליה, 1918. גדל בגלגו, סקוטלנד. עבד כחשמלאי מגיל 15. התנדב לצבא הבריטי בשנת 1936, הוכשר כטכנאי מכ"ם ועסק בהקמת

תכנית העבודה: הקשר צריך היה להתקיים לראשונה עם סידני[מרסיי] ואחר כך עם ליאונרד [איטליה] ואחר כך עם אגמי [רומניה] עד לנמל ההעמסה. היות ולפי התכנית עלינו להפליג יחד עם ה'מדינה' [מדינת היהודים], הוכנה תכנית של קשר בין שני הכלים. סודר הסכם של שמות, גלים, שעות וכתב סודי מיוחד לעבודה ביניהן. ההסכם נערך על-ידי יותם [מנחם קלר] ונכתב בארבעה העתקים: אחד נמסר ל'מדינה', אחד לסידני, אחד לברד [אברהם תנחלסון, אחראי לגדעונים באירופה] ואחד נשאר ביגאולה. לפני ההפלגה נערך הסכם כללי, כזה המצוי בכל תחנת חוף מלווה, וכולל הוראות כלליות, שמות ושעות להקמת הקשר, וכ"ס [כתב סתר]. כמו כן, הסכם מיוחד לקשר בין אגמי [רומניה] לשני הכלים. הסכמים אלה הועברו על-ידי אגמי [משה אורבך] עצמו למוריס (יותר נכון, נמסרו לו להעברה). אנשינו בבאיון [נמל היציאה בצרפת] צריכים היו להודיע לתחנות [בדרך] את מועד צאתנו והתחלת הקמת הקשר.

הפלגנו ב-4 אוגוסט 1947 מבאיון בשעה 1800 לפי שעון צרפת. יצאנו הימה לתוך סערה. רוב האנשים חלו. שעת הקמת הקשר כפי ההסכם נועדה לאותו לילה בשעה 2200 לערך. כשניגשנו להפעיל את המכשיר נשרף מבטיח [נתין], לשם החלפתו היה צריך לרדת לחדר המכונות, מה שהיה קשה ביותר מפאת הסערה ומחלת האנשים; הפקק [הנתין] הוחלף ושוב חזר ונשנה הדבר [שוב נשרף] מספר פעמים, ובינתיים עברה שעת הניסיון והקשר לא הוקם. למחרת [5 אוגוסט] תוקן הקלקול והוקם קשר עם סידני [צרפת]. סידני נשמע חלש מאוד. פעם ביום שודרה ההגדרה [המיקום הגיאוגרפי] – בקביעות בשעת הצהריים. בהגיענו לנקודה הרחוקה ביותר מסידני הפסקנו לשמוע אותם.

יום לפני מעבר גיברלטר [הספינה הפליגה מנמל באיון, באוקיאנוס האטלנטי, לים התיכון] הודענו לסידני על הפסקת שידורינו אך עליהם להאזין [לנו] כל הזמן. 45 מיל לפני הכניסה גילה אותנו מטוס בעל ארבעה מנועים, צילם מכל הצדדים מספר פעמים, ולבסוף הגיעה גם משחיתה אשר התקשרה אתנו באיתות אור ושאלה לאן אנו נוסעים. ענינו: לליבורנו, איטליה. עברנו הגיברלטר בלילה והמשכנו לאורך חופי אפריקה הצפונית כשהמשחיתה במרחק של מיל, ולפעמים פחות, מאחורינו. לאחר שעברנו [את מיצר גיברלטר] הוקם שוב קשר עם סידני [מרסיי]. [הדו"ח מספר על מחסור במים בספינה וצורך להיכנס לנמל]. התקשרנו עם סידני וביקשנו אישור מידי לכניסה לנמל בון שבאלג'יר. התזכיר [המברק] הועבר בשעה 2000. נקבע קשר לקבלת תשובה ב-2300.

ותחזוקת רשת מכ"ם בהודו. עם שחרורו בשנת 1944 נענה לקריאה להתנדב לשורות המוסד לעלייה ב', בשנת 1953 נישא לגדעונית רות (רותה) מאירוב-אביגור, בתו של שאול אביגור. למד הנדסה בלונדון בשנים 1953 עד 1959. היה ממקימי חברת אלתא, שם עבד עד פרישתו. נפטר בשנת 2009.

ב-2300 התקשרנו אך תשובה לא קיבלנו היות ואנשי נוגה [הגדעונים] לא יכלו למצוא את האיש...[נכנסנו לנמל ללא אישור]. בהגיענו לתעלת סיציליה קיבלתי הודעה מסידיני להתקשר עם ליאונרד [איטליה]. התחלתי לנסות ולא הצלחתי, למרות שעקבתי אחר עבודת סידיני-ליאונרד, ליאונרד-ארנון [הארץ], ארנון – סידיני, נטר [צרפת] – ליאונרד, ארנון – נטר, ותמיד שמעתי את שני הצדדים טוב. הרי בשעה שקראתי לליאונרד לא שמעתי את תשובותיו. החלטתי לכן להתפרץ לאחד הקשרים. באחד הערבים התקשרתי בצורה כזו עם ארנון וביקשתי לקשרני עם ליאונרד והוא אף עשה זאת והוקם הקשר בינינו [הספינה ביקשה דרך הארץ הסדר לקשר רדיו לאיטליה]. בהגיענו לאי קטירה הוקם הקשר עם אגמי [רומניה]. תחנת אגמי חלשה ונעלמת באמצע. אחר כך הצעתי לסידיני להפסיק הקשר ולמחרת הפסקנו עם סידיני וליאונרד ועבדנו רק עם אגמי. אגמי עד אז טרם קיבל את הכ"ס [כתב הסתר ניתן לאורבוך בצרפת אך טרם הגיע לתחנה ברומניה] ונאלצתי להסביר לו על-ידי כתב גלוי שנעבדו בשיטת אבינועם [השיטה שעבדו ב"הגנה" ברשת בין היישובים בארץ] והעברתי לו סיסמא לעבודה. כמובן שזה מאוד מסוכן ונגד כל זהירות, אך לא הייתה שום ברירה היות ולא יכולתי לפענח מברקיו והוא את שלי לא ידע לפענח. הקשר עם אגמי הופסק בהסכמת שנינו בעוגנו אצל ברוך [בולגריה].

כל זמן עמידתנו האזנו לעבודת הרשת עם ארנון. חוץ מסידיני שמענו את כולם ובהתקרב 'הצפוניתי' [מדינת היהודים] אלינו שמענו את הקמת הקשר בינה לבין אגמי, ואף התקשרנו עמה מתוך הנמל וידענו כל זמן היכן היא ומתי תגיע. בשעה שהיא עגנה בנמל, קיימנו האזנה הדדית והתקשרנו רק בשעת הצורך. נפגשתי עם הגדעונים [אהרון מיכאלי ופתחיה פייג] ושמעתי על מסעם ועל הפרעת המשחיתה לקשר שלהם ותכנו תכניות בהתאם לכך שלא יופרע הקשר בינינו: שינוי גלים, קריאות וצורת עבודה. מן 'הצפוניתי' נודע לי על החלפת הכ"ס וגם קיבלתי אותו והעברתי לאגמי העתק. בזה נסתיים פרק זה של המסע. עלי לציין שהמשחיתה, שהתחלפה מדי פעם, ליוותה אותנו [ביום התיכון] עד הכניסה לדרדנלים, וגם אתה היה קשר הדוק באיתות אור, ואפילו בצורה אדיבה. עלי לציין שקיבלנו במשך כל הזמן תצפית מזג אוויר מתחנות בריטיות, ג ב ר באנגליה, מגיברלטר וממלטה. לאחר עמידה רבת הרפתקאות הפלגנו עם המטען החי [מעפילים], ב-26 ספטמבר 1947 בשעה 0500. 'הצפוניתי', שהעלתה אנשים יומיים קודם [ב-24 לחודש] ועגנה במרחק 15 מייל מהנמל באחד המפרצים הקטנים הצטרפה אלינו בשעה 0600. היה עלינו להגיע לבוספורוס בשעה 1900 ב-28 ספטמבר.

הקשר עם אגמי הוקם ביום צאתנו ונמשך עדי הקמת קשר עם ארנון [הארץ]. בעברנו את הדרדנלים חיכו לנו שתי משחיתות אשר נלוו אלינו. עם צאתנו [מן המיצרים] גם הוקם הקשר עם ארנון. אמנם ביום הראשון היה חלש בשעות היום, אך אותנו שמע טוב וגם הועבר חומר ב-צ"ר [שידור ללא מענה]. הקשר בין שני

הכלים היה סדיר ולמקרה דחוף היינו מתקשרים על-ידי קריאה מוקדמת באור [בין הספינות]. עם הקמת הקשר עם ארנון הפסקנו הקשר עם אגמי. עם ליאונרד לא ניסינו להתקשר מחוסר צורך בכך. לאחר קבלת הוראות מארנון בדקנו את מכשיר הדיבור וניסינו אותו עם ארנון. בדרך התקנו את מכשיר השדה 'קרוסלי' באחד התאים התחתונים וחיברנו לו אנטנה נסתרת ואף ניסינו להתקשר אתו עד ארנון והצלחנו.<sup>200</sup> בדעתנו היה לעבוד בו בשעה שהאויב ישתלט על הכלי.

יום לפני הגיענו קיבלנו הודעה על שידור [שנשדר] לישוב ואף החומר לשידור הועבר אלינו בשפה גלויה. אמנם החומר שודר בערב ובהפסקות תכופות, היות וארנון היה עסוק, ומשום כך נמשך שידור זה עד לפנות בוקר, תוך הפרעות קשות, וגרם כנראה לעייפות שני הצדדים גם יחד. היום האחרון לנסיעה היה בסימן שידורים. אנו שידרנו לפי ההוראות ב-0700 וב-0800 וגם ב-1345 [2 באוקטובר 1947]. לא היה מספיק זמן לארגן את השידור ולסדרו מחוסר זמן ומעייפות [הכוונה לשידור ליישוב היהודי בארץ באמצעות 'קול ישראל']. בשעות שלאחר הצהריים חוסלה התחנה הראשית על כל מתקניה [בספינה], ועברנו למכשיר שבסליק ועבדנו בו. כדי לעבוד במכשיר זה היו צריכים לשבת שני אנשים ולסובב את הגנרטור, וזה היה קשה וגם עורר רעש, כך שהאנשים העומדים בחוץ שמעו את הנעשה. בעת התקפת המשחיתה, כשנוגחה ספינתנו, הופסק הקשר, מפני שחדלו לשמוע אותנו. יצאנו לבדוק שמה קרה מה שהוא לאנטנה. באותו זמן היה הגשר וכל הסיפון העליון כבושים בידי האויב, ומיד גם התפזרו לחפש מחבואים בתחתית האנייה. פרצו את דלת חדר התחנה ומצאו את המכשיר אך השאירוהו במקום, כנראה מתוך כוונה לעקוב אחרי העוסקים בו [הגדעונים]. גם לבדוק האנטנה לא יכולתי כי עמד שם משמר. היה זה סיום הפרשה של הקשר בגאולה'. אחר כך לקחו [האנגלים] גם את המכשיר. כל הנירות והכתבים הושמדו, ולא נפל דבר לידיהם.

אי אלה הערות: המכשירים לא היו מכוונים דיים, ולכן היה במקלט רעש שגרם לקשיים בקליטה. הכ"ס לא מתאים לעבודה על הכלי, היות וזה דורש שקט, זמן ותנאים נוחים. ובמקרה שמקבלים תזכירים דחופים בעלי נוסח ארוך ונדרשת תשובה מיידית – אין זה בא בחשבון. יש להתאים כתב נוח לעבודה, וחד פעמי לכל כלי. מספיק לכל כלי גדעוני אחד, אולם עליו להתאמן גם באיתות אור ובשיטות עבודה באור בים [איתות בין-לאומי]."

על זה העיר "עמירם": "יש לציין כי עברנו דרך ארוכה מזמן שהכלים היו מצויידים במכשיר קטן אחד עד ליגאולה' על ציודה המשוכלל והחדש. מהדו"ח ומתיק 'גאולה' אנו למדים כי הקשר היה תקין, פרט לתקלה אחת (קטנה לערך) שלא באשמת הכלי. מ-1 אוקטובר בערב התקלקל הגביש בו עבדה התחנה עם הכלים. הכלים בקשו

מהתחנה לעבור לגל 8800, אולם גביש זה נמצא אך ורק בתחנת ארנון. בינתיים תוקן הגביש הקודם. מסקנות: (א) בשעה שעוברים לעבוד לתחנת משנה יש להודיע לכלים את רשימת הגבישים העומדים לרשות התחנה. זה, בכדי למנוע השנות המקרה, כשהכלים ממשיכים לבקש גלים שעליהם עבדו עם התחנה הקודמת. (2) רצוי לדאוג לגבישים זורביים לעבודה עם הכלים. "גרשון" הוסיף והעיר: "מרגע שהצבא מתחיל לעלות על הכלי, על העובד בספינה לתת סימני חיים על-ידי שידור אותיות או סימנים מוסכמים בכל רגע או שני רגעים. בצורה זו יקל לדעת על הפסקת הקשר. תחנת החוף צריכה רק להאזין כל הזמן. כשהכלי יפסיק לתת סימני חיים, סימן הוא כי חל קלקול. במקרה של הפסקת הקשר העובד יודיע על כך".

הספינה קיימה קשר תקין במהלך ההפלגה. בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**28 ספטמבר 1947, שעה 0043, לארנון מאגמי:** "...הקשר שלנו עם הכלים תקין. החל ממחר או מחרתיים הקשר עובר לליאונרד [איטליה]. החל מהראשון תתחילו אתם. לנו חסרים ההסכמים החדשים."

**28 ספטמבר 1947, שעה 1705, לארנון מ"גאולה":** "בשעה שש עשרה אפס אפס (1600) יצאנו מהדרדנלים, ובפתח חכתה לנו משחיתה בריטית וכעת היא מלוה אותנו. נמצאת ביננו למדינה העברית [מדינת היהודים]. יש לנו אלף וחמש מאות איש. כל העניינים בסדר."

**29 ספטמבר, 1947, שעה 2210, ל"גאולה" ו"מדינת היהודים" מארנון:** "...מכשירי קשר וימאות – סלק לחוד.... הבטיחו השמדת כל חומר הקשר והכתבים. אם אפשר, תעבירו לצפונית [מדינת היהודים] את המכשיר לדיבור. תבחנו את מכשירי הדיבור..."

**30 ספטמבר 1947, שעה 0830, לארנון מ"גאולה":** "בדעתנו לעבוד מתוך סלק במכשיר קרוסלי. גליו מ'4 עד 5.8. גל ראשי 5.7. ננסה הערב. אשרו."

**30 ספטמבר 1947, שעה 1620, מ"מדינת היהודים" לארנון:** "נעבור לעבוד בשיטת אבינועם. הסיסמא \_\_\_."

**1 אוקטובר 1947, שעה 2015, מ"גאולה" לארנון:** "אנו עוברים לעבוד במכשיר אחר. חפשו היטב. תאזינו ברציפות החל משעה 2200."

**2 אוקטובר 1947, שעה 0616, מ"גאולה" לארנון:** "ברגע זה מתקרבות חמש אניות מלחמה. תהיינה יחד שבע."

**2 אוקטובר 1947, שעה 0618, מ"גאולה" לארנון:** "עלינו לעבור למכשיר השני. חפשו היטב בגל 5700."

**2 אוקטובר 1947, שעה 1325, לארנון מ"גאולה":** "המצב כרגע: כל הספונים העליונים מלאים מאד. שרים שירי מולדת. הדגל הציוני מתנוסס ברמה. כל שלטי הזהוי מוצגים מסביב. הים שקט. הספינה נעה בשקט ובבטחון לחופי הארץ. סביב לה ארבע

משחיתות. גם סיפונייהם מלאים מאוד....[כמה מילים משובשות]. מדי פעם חוצה משחיתה את קו נסיעתנו ונגשת קרוב מאוד. שירת המעפילים מתגברת. הרוח איתנה." **2 אוקטובר 1947, שעה 1807, מ"מדינת היהודים" לארנון:** "התחילו להתקף. אנו חמשה עשר מיל מתל אביב."

**2 אוקטובר 1947, שעה 1810, מ"גאולה" לארנון:** "הפסקנו את מהלך האניה ושבחנו את המכונות. הם עולים על האניה. הודענו להם שאיננו מתנגדים בגלל המספר הרב של התינוקות."

### 7.14.15 "מדינת היהודים"

הספינה "מדינת היהודים" נקראה על שם ספרו הנודע של מייסד התנועה הציונית, בנימין זאב הרצל.<sup>201</sup>

הספינה, ששמה הקודם היה Northland, הייתה שוברת קרח של משמר החופים האמריקאי בתפוסה של 1,273 טון שהושקה בשנת 1927 והפליגה תחת דגל פנמה. בזמן מלחמת העולם השנייה הטביעה הספינה באוקיאנוס האטלנטי שתי ספינות ביון גרמניות. מפקד הספינה היה יוסף אלמוג. המלווים היו שמוליק הוכמן ואברהם מירצקי-מירון.<sup>202</sup> על הספינה היו שני גדעונים – אהרון מיכאלי, שכינויו היה "עובד"<sup>203</sup> ופתחיה פייג.<sup>204</sup>

הספינה נרכשה בארצות הברית ויועדה לקחת מעפילים בנמל גדנסק בפולין, אך בעקבות פרשת "אקסודוס – יציאת אירופה" והכרזת הבריטים כי כל ספינה שתיתפס על ידם, מעפיליה יוחזרו למדינה ממנה הפליגה הספינה, שונתה המשימה, והוחלט שתיתקח מעפילים ממדינות הגוש הקומוניסטי בים השחור, כדי להזים את הגזירה הבריטית.

הספינה הביאה ארצה מנמל בורגס (Burgas) בבולגריה 2,664 מעפילים, ניצולי שואה, שחלקם הגיעו ברכבות מבוקרשט, בכיסוי של מהגרים נושאי תעודות מסע לקובה, בהסדר חשאי עם שירותי הביטחון בבולגריה וברומניה. בין המעפילים היו כ-150 תינוקות, בסלי נצרים. הספינה הפליגה ב-26 בספטמבר 1947 עם רב חובל יהודי-אמריקאי, מורגן מיצ'ל, וצוות שרובו מתנדבים יהודים-אמריקאים, מתוגבר במספר

201 בספר "מדינת היהודים" שיצא לאור בווינה ובלייפציג בשנת 1896, תיאר בנימין זאב הרצל את חזונו למדינה העתידית.

202 את"ה 14/248.

203 יליד פולין, 1927. בגיל 14 נותק ממשפחתו שהושמדה בשואה. בוגר קורס האלחוטנים "זבולון" במרסיי. היה גדעוני גם בספינת המעפילים "קוממיות" ובספינות הרכש "שיר", "רקס" ו-"בהירה".

204 יליד צ'כוסלובקיה, 1928. בוגר הגימנסיה העברית במונקאץ'. נכלא בידי הנאצים, שרד, אושפז בבית חולים, שב לאיתנו והגיע למחנה בבלגיה. בוגר קורס הגדעונים "זבולון" במרסיי. לימים אל"מ בחיל הקשר, ממקימי מערך הל"א ומפקד תח"ל.



שכירים זרים, איטלקים וספרדים. מפקד הספינה היה יוסף (יוסקה) אלמוג. יחד עמה הפליגה ספינת מעפילים נוספת, "גאולה". בלב ים הועברו אליה 70 מעפילים בני נוער, שלא נמצא להם מקום על "גאולה".

עם יציאתה מהים השחור לים התיכון דרך מצרי הדרדנלים ליוו את הספינות משחתות בריטיות. סמוך לרודוס התפצלו ספינות המעפילים, "גאולה" הפליגה לחיפה ו"מדינת היהודים" הפליגה לתל אביב, מלווה בשלוש משחתות ופריגטה בריטיות. סמוך לחופי הארץ, ב-2 באוקטובר, ניסו הבריטים להשתלט על הספינה, תוך התזת סילוני מים. מספר ניסיונות השתלטות לא צלחו עקב תמרונים של הספינה ומשחתת בריטית ננגחה בידי הספינה, וניזוקה בחלקה הקדמי. בסופו של דבר, נצמדה לספינה משחתת בריטית וחיילים בריטיים תפסו את גשר הפיקוד, השתלטו על חדר המכונות, שיתקו את הספינה וגררו אותה לנמל חיפה, שם הוחזקו שלושה ימים בספינה בתנאים קשים ולאחר מכן גורשו לקפריסין.

הספינה צוידה בנמל בלטימור בארצות הברית בצידו קשר תקני אמריקאי. על פי חילופי המברקים עם הספינה, הקשר אליה פעל באופן תקין משך כל ההפלגה. ב-29 בספטמבר עבר הקשר להתקיים מול הארץ. לכשנתפסה הספינה הושמדו כתבי הסתר והמפקד, הגדעונים, ועוד כ-20 מתנדבים ומעפילים התחבאו בסליק שהוכן מראש במיכלי המים של הספינה ויצאו לחופשי בעזרת חולית נמל של הפלי"ם, לאחר שהמעפילים עזבו את הספינה.

הגדעוני פתחיה פייג מספר<sup>205</sup> כי בזמן ההפלגה חסמו הבריטים את ערוצי הקשר של הספינה ברעש לבן וביצעו הונאה על-ידי שידור הודעות סרק בשם הספינה לתחנות באיטליה.

עם קום המדינה "גייס" חיל הים הישראלי את הספינה, הסב את שמה לאח"י "אילת" א-16, התקין עליה תותחי נ"מ 20 מ"מ, והיא הפכה לספינת המלחמה הראשונה של חיל הים. בפיקודו של יוסף אלמוג היא ביצעה הגנת נ"מ באזור תל אביב (נמל תל אביב הופצץ בידי מפציצים מצריים), ליוותה ספינות מעפילים וספינות רכש לנמל תל אביב, ובקרוב ימי ב-4 ביוני 1948 פגעה בקורבטה מצרית ומנעה מהמצרים להנחית כוחות דרומית לתל אביב, כסיוע לכוחות המצריים שנבלמו באשדוד.

### 7.14.16 "קדימה"

הספינה, ששמה הקודם היה Rafael Lucia, הייתה ספינת מפרש דו-תרנית מעץ, עם מנוע דיזל, בתפוסה של 200 טון, שהושקה בשנת 1921 והפליגה תחת דגל איטליה.

<sup>205</sup> במפגש בספטמבר 2015 סיפר פתחיה פייג כי המפעיל באיטליה לא הצליח לפענח את החמישיות, ביקש שידור חוזר, ולאחר המבצע באו אליו בטענות מדוע שידר מברקים שלא ניתן לפענחם.

המפקד היה זאב רותם. המלווים היו חיים וינקלר ונירה הררי. הגדעוני היה מקס כהן (קאהן), שכיניו היה "מצליח".<sup>206</sup> רב-החובל והצוות היו איטלקים, בתגבור מכוונאי יהודי אמריקני.<sup>207</sup>

הספינה הוכנה לקראת הפלגתה לארץ במפרץ ליד ונציה באיטליה. היא הפליגה ב-5 בנובמבר 1947 מהאי פלסטרינה (Pellestrina) שמדרום לוונציה עם 794 מעפילים, ביניהם למעלה מ-100 תינוקות ופעוטות מתחת לגיל שלוש.

העלאת המעפילים לספינה הסתיימה באירוע דרמטי ומביך. עשרה אנשי פלי"ם ממאגר המלווים באיטליה, שסייעו בהעלאה ובהתארגנות המעפילים על הספינה, נרדמו על הסיפון ומצאו את עצמם עושים דרכם ארצה... ליד העיר אנקונה התקרבה הספינה לחוף, העשרה ירדו ממנה בסירת מנוע אך נתפסו ונעצרו כמהגרים בלתי חוקיים. רק כעבור שלשה ימים, משבוששו להגיע חזרה למטה "המוסד" במילאנו, החלו החיפושים אחריהם, הם אותרו בבית הסוהר באנקונה, ושוחררו לבסוף בהתערבותה של עדה סרני.

לפי התוכנית המקורית, הייתה אמורה הספינה לקלוט בלב ים, קרוב לחופי הארץ, 180 מעפילים מספינת העזר "אלברטינה" (שיצאה מצרפת באותו יום ש"קדימה" יצאה מאיטליה), אולם המפגש לא יצא אל הפועל משום ש"קדימה" יורטה על-ידי הבריטים טרם המפגש. מטוס סיור גילה את "קדימה" ב-15 בנובמבר וכעבור שעות אחדות נצמדה אליה המשחתת HMS Venus, שלמחרת השתלטה על הספינה והובילה אותה לנמל חיפה. לא אורגנה התנגדות לתפיסת הספינה בגלל המצב הרעוע של הספינה וריבוי התינוקות והילדים. המעפילים נשלחו למעצר לקפריסין. חלק מהמלווים הצטרפו למעפילים שהועברו לקפריסין. יתר המלווים הסתתרו ב"סליק" שבספינה, וכרגיל חולצו מאוחר יותר על-ידי פועלי ניקיון של "סולל בונה".

הגדעוני מקס כהן העביר למפקדיו ביום 30 בנובמבר 1947 דו"ח ארוך ומפורט על ההפלגה (המקור באנגלית, התרגום מתיק הספינה): "לפני נסיעתי לוונציה נאמר לי כי אמצא כל מה שאני צריך, כגון סוללות, סידורי טעינה וכו' על סיפון האנייה. אולם, בבואי לשם התברר כי שום דבר לא הוכן. הקושי העיקרי התגלה בקשר לסוללות [מצברים] שאי אפשר היה להשיג בוונציה, והיה צורך לשלחן ברגע האחרון ממילאנו הסוללות הגיעו יומיים לפני הפלגתנו, ולכן לא הספיק הזמן למילוי מקסימלי. נמצא בידינו רק מכשיר טעינה קטן ונאלצנו להעלות את הסוללות לספינה כשהן טעונות באופן חלקי. גם סדרי הטעינה בספינה לא היה בהם כדי להניח את הדעת, כפי שנוכחתי לאחר הפלגתנו. האנייה הייתה מצוידת בדינמו של ¼ 1 קילוואט בלבד, שהיה צריך לספק את כל המאור, למלא את הסוללות של חדר המכונות, וגם את סוללות המקסימום שיכולתי לקבל היה 4 אמפר. יוצא, אפוא, כי על אף הטעינה הבלתי פוסקת

206 היה גדעוני גם בספינה "אקסודוס".

207 את"ה 14/282, 14/543.

השתמשתי ביותר זרם ממה שיכולתי להחזיר לסוללות. היה לי ברור כי במוקדם או במאוחר הסוללות יתרוקנו, ואמנם הדבר התקיים, במיוחד במחצית השנייה של נסיעתנו. הקליטה שהייתה רעה בלאו הכי, הלכה וצומצמה עוד יותר עקב אזילת הזרם בסוללות. המכשירים באנייה היו כדלקמן: (1) שני משדרים (2) BC-610; שני משדרים שנבנו בבית מלאכה שלנו, מנורות 6V6 ו-807; (3) שתי יחידות מקור זרם דומות לאלה במכשירים מ"ק 19; (4) ציוד שונה.

כשסידרתי את המכשירים נתקלתי בקשיים בהתאמת האנטנה. לאחר ניסיונות שונים קיצרתי את האנטנה ל-12 מטר, והשגתי תוצאות משביעות רצון. אנטנה זו נשארה ללא שינוי משך כל זמן הנסיעה.

הפלגנו ב-4 נובמבר, ומיד ובלי כל קושי הקמתי קשר עם ליאונרד [איטליה]. העבודה אתו התנהלה בסדר וללא תקלות עד ה-13 בחודש, כשהפסיק איתי את הקשר. לפני יציאתי קיבלתי מליאונרד הוראות לא להתקשר עם ארנון [הארץ] לפני שיודיע לי על כך. ב-11 לחודש קיבלתי הודעה כי עלי להתקשר עם ארנון באותו לילה ב-0035 גמת. ניסיון זה לא הצליח ולא הקמתי קשר אלא למחרת בבוקר, ב-12 לחודש. הקליטה הייתה קשה והמקסימום ששמעתי היה 'קשא3'. הקשר נמשך באופן תקין במשך כל היום. בערך ב-1800 גמת, בקשר האחרון באותו יום, קבע לי ארנון את הקשר הבא ל-0900. למחרת, ב-13 נובמבר, ב-0900 שמעתי את ארנון רק רגע קל, ומיד אחרי זה נעלם. למרות שניסיתי להעבירו לגלים אחרים. הקשר לא הוקם עד 1030 גמת. בערב של ה-13 גמת נפסק הקשר עם ארנון והתקשרתי אתו רק למחרת בבוקר ה-14 נובמבר ב-0530 גמת. לאחר זאת הקשר התנהל בסדר עד ל-16 לחודש. באותו יום כבר ב-0400 גמת מקלטי התקלקל. היות והמקלט הרזרבי נמצא כבר באותו זמן בסליק ואנו נמצאים לא הרחק מהחוף, החלטתי להמשיך רק בשידור, בלי אפשרות של קליטה. המשכתי בכך עד 0800 גמת, כאשר הסוללה האחרונה שלי אזלה לגמרי ולא יכולתי להמשיך לעבוד.

תוספת: ב-15 נובמבר בערב העברתי את התחנה לתא שמתחת לסיפון, כאמצעי זהירות נגד עליית צבא בלתי צפוייה. כשהתחלתי לעבוד משם, מצאתי שמסיבות בלתי ידועות לי, הקליטה הוטבה בהרבה והתחלתי לשמוע את ארנון קשא 5 [חזק מאוד]. מוזר הדבר, שבהיותי במרחק של שלושה ימים מהארץ, שמעתי את ארנון חלש ובאותו זמן שמעתי את ליאונרד טוב מאוד.

הערות: סבורני כי יש להקדיש יותר תשומת לב לציוד בספינות לפני הפלגתן, כגון סוללות, סידורי טעינה וכו'. יש להרכיב מסנן על גנרטור והמנועים החשמליים האחרים שבספינה כדי להקטין את הרעש במקלט עד למינימום. יש להתאים את האנטנות למשדר לפני שמביאים את המכשיר לאנייה. בכתב 'C1' יש להשתמש רק בחלקה הראשון של הנסיעה. בחלקה האחרון יש להחליף את הכתב לקוד קל יותר, מאחר וקשרים תכופים לא מאפשרים לאיש אחד לפענח מברקים, לסדר תשובות

בקוד וגם לעבוד באותו זמן. יש להמציא לכל ספינה את הפרטים על התחנה המטאורולוגית של מלטה.

בתיק הספינה נמצאו גם ההערות הבאות, לגבי הקשר עם "קדימה", שנכתבו ב-28 בנובמבר (שם הכותב לא נרשם): "יצאה עם הסכם גדעון מיוחד, דבר שמנע מהם לדעת את מועד הקשר של עליה עם הארץ. קיבלה הוראה מליאונרד לא להתקשר עם הארץ אלא לאחר הודעה מליאו לעשות כן. כתוצאה מכך הוקם הקשר עם 'קדימה' רק שמונה ימים לאחר הפלגתה – יצאה ב-5 נוב' והקשר הוקם ב-12 נוב'. שתים מתוך שש הסוללות לא היו ראויים לשימוש. ב-15 נוב' מתקבל טקסט מ'קדימה' נא לצמצם בקשר, אין סוללות, דווקא בעת שהקשר היה נחוץ ביותר. ב-16 נוב' התקלקל מקלטה של 'קדימה' לחלוטין. ב-12 נוב' בערב נקבע קשר עם 'קדימה' ל-2100. הקשר לא התקיים אלא למחרת אחה"צ. ב-13 נוב' נקבע קשר עם 'קדימה' ל-2400, אולם 'קדימה' הופיעה רק למחרת ב-0730. ב-15 נוב' ב-1645 לערך נשלח ל'קדימה' התזכיר דלהלן: 'פטר ["עלייה"] מציע להפגש בנקודה צפון 33.67, מזרח 34.53. כדאי כל מאמץ לביצוע ההעברה. תאשר את המקום וקבע השעה'. התזכיר נשלח בצ"ר, אולם מצליח [הגדעוני מקס כהן] טוען שלא קיבל את המברק. נראה שעובד ארנון לא ביקש אשור לאחר חדוש הקשר עם 'קדימה', והדבר נשכח. על זה הוסיף "אשד": "קרה פעמיים שלאחר שנקבע קשר עם מיכאל ["קדימה"] ומשום מה לא נתקיים, מיכאל לא הופיעה יותר באותו לילה, אלא רק למחרת ב-0730. בשני המקרים המשיכה ארנון להאזין בנמשך כל הלילה... על כן מציע אשד כי במקרה של קשר שלא התקיים כפי שנקבע מראש, יש להמשיך בעבודה ובהאזנה הדדית עד הקמתו מחדש."

### 7.14.17 "עלייה"

הספינה, היא ספינת הדיג אלברטינה (Albertina) שבהפלגות קודמות נקראה "פטר" א' ו"פטר" ב', והייתה ספינת עזר שהעבירה מעפילים לספינות "פלמ"ח", "ברכה פולד", "שבתאי לוז'ינסקי", "שאר ישוב" ו"י"ד חללי גשר א-זיב". זו הייתה ספינת משא בתפוסה של 109 טון, שהושקה בשנת 1945 והפליגה תחת דגל איטליה. מפקד הספינה היה יאיר ברקר והגדעונים היו בתיה ומאיר ריינס.<sup>208</sup> רב-החובל והצוות היו איטלקים.<sup>209</sup>

208 בתיה היא ילידת פולין, 1924, שנשלחה לאנגליה כילדה בדצמבר 1938 ב"קינדר טרנספורט", וכך ניצלה (אחיה שרד בפולין והגיע לארץ). מאיר יליד מנצ'סטר, אנגליה, 1923. התגייס לצי הבריטי כצפן/קשר והשתחרר באוגוסט 1946. הכירו בתנועה הציונית "הבונים" באנגליה. הם ניסו לעלות לארץ דרך צרפת וגויסו לקורס הגדעונים "זבולון" במרסיי. חברי קיבוץ כפר הנשיא. מאיר התגייס לחיל הים ושירת על אח"י "הגנה". בתיה נפטרה בשנת 2010.

הספינה הפליגה ב-5 בנובמבר 1947 מחוף במפרץ בנדול (Bandol), צרפת, עם 184 מעפילים.<sup>210</sup> היא הייתה הספינה הראשונה שיצאה מצרפת לאחר "אקסודוס", ומאחר וכבר לא ניתן היה להוציא למעפילים "ויזות" למדינה כלשהי בדרום אמריקה, הם נאלצו לעלות לספינה בחשאי במבצע לילי תוך הליכה ברגל במשך שעותיים (כדי להסתיר את חוף ההעמסה, למקרה שהבריטים יחקרו את המעפילים), ושימוש בסירות גומי שהעבירו אותם מהחוף לספינה, במבצע שנמשך שלוש וחצי שעות.

על פי התכנית המקורית הייתה הספינה אמורה לפגוש את ספינת המעפילים "קדימה" (שיצאה באותו יום מפלסטרינה, איטליה, עם 794 מעפילים) קרוב לחופי הארץ, להעביר אליה את מעפיליה ולשוב על עקבותיה, כפי שעשתה פעמים אחדות בעבר תחת השם "אלברטינה".

ב-15 בנובמבר התקרבה הספינה לחוף הלבנוני. רק בשלב זה הצליחו הגדעונים להתגבר על בעיות קשר ולדווח על מקום הימצאם. באותה שעה הפרידו רק כמה עשרות מיילים בין "קדימה" לבין "עלייה", אולם תכנית ההעברה של המעפילים השתבשה לאחר ש"קדימה" יורטה על-ידי הבריטים עוד בטרם תואם המפגש. בשלב זה ניתנו לספינה השם המבצעי "עלייה" וההוראה לנסות ולפרוץ את הסגר בחוף נהריה. מטוסי סיור ומשחתות בריטיות נעו באזור, אולם לא זיהו אותה כספינת מעפילים. עם שחר ה-16 בנובמבר היא "עלתה" על החוף בנהריה, המעפילים ירדו במהירות, הועלו על אוטובוסים ופוזרו ביישובי הגליל המערבי.

בתיק הספינה המברקים הבאים המתארים את מבצע ההורדה (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**15 נובמבר 1947, שעה 1910, לפטר [עלייה] מארצי:** "א) מיכאל [קדימה] מלווה משחיתה. הפגישה וההעברה מתבטלים. (ב) עליך לנסוע בכל המהירות אל ערבה [נהריה]".  
**15 נובמבר 1947, שעה 2055, לארצי מפטר:** "תאריך: 15. שעה: 2100. צפון: 3351. מזרח: 3520. קורס: 165. מהירות: 730. ים: שקט."

**15 נובמבר 1947, שעה 2130, לארצי מערבה [חוף ההורדה]:** "תעבירו אלינו הקשר עם פטר. מהו מקומו האחרון."

**15 נובמבר 1947, שעה 2130, לערבה מארצי:** "50 מיל צפונה מהערבה."  
**15 נובמבר 1947, שעה 2230, לפטר מארצי:** "עוד מעט נקשרך עם תחנת החוף. שמה ריב. גלה – 3.4."

**15 נובמבר 1947, שעה 2200, לערבה מפטר:** "במהירות שאנחנו נוסעים נגיע בשעה שתיים גמת בערך. תענו אם להעלות את הכלי על החוף. האם הסידורים הקודמים קיימים."

**15 נובמבר 1947, שעה 2330, לפטר מערבה:** "א) מה מרחקכם למקום העבודה.

(ב) לאחר שתעברו גבול סוריה תלכו כמה שאפשר קרוב לחוף. (ג) בסביבת רס"אל-נקורה נמצאות משחיתות. תלכו באורות כבויים. שמרו על קשר."

**15 נובמבר 1947, שעה 0215, לפטר מערבה:** "א) התקדמו במהירות מקסימלית.

(ב) תחכה לכם סירה בים. (ג) אם תגיעו בזמן ננסה להורידכם מבלי לעלות על החוף."

**16 נובמבר 1947, שעה 0415, מפטר לערבה:** "האירו את המגדל, נגיע בקרוב."

**16 נובמבר 1947, שעה 0420, לפטר מערבה:** "מחכה לכם סירה עם אורות דרומה

מהמגדל."

**16 נובמבר 1947, שעה 0420, לערבה מפטר:** "עוד לא רואים את המגדל."

**16 נובמבר 1947, שעה 0430, לפטר מערבה:** "התקדמו לסירה עם האורות."

**16 נובמבר 1947, שעה 0448, לפטר מערבה:** "הקפידו על האפלה מוחלטת."

**16 נובמבר 1947, שעה 0525, לארצי מערבה:** "הורדנו מחצית האנשים. מתחיל

להאיר."

**16 נובמבר 1947, לארנון מערבה:** "הורדנו את הספינה הקטנה. לכל האנשים

שלום. אנשינו מתפזרים."

הגדעונית בתיה ריינס העבירה למפקדיה ביום 30 בנובמבר 1947 דו"ח ארוך ומפורט

על ההפלגה:

"א. הפלגנו ב־2 בנובמבר 1947 בשעה ארבע בבוקר. הקשר הראשון צריך היה

להתקיים ב־0700 אולם קלקול בקופסת החיבורים (במפסק שלח־קבל) והבידוד שלא

היה בסדר, התחממו החוטים בפנים הקופסא והתחיל לצאת עשן. תיקנו את הקלקול

(שחזר ונשנה אחר כך עוד פעמים רבות במשך העבודה) אבל המקלט הפסיק לפעול, אם

כי המנורות בפנים נדלקו [היה מתח חימום]. בדקנו היטב את המקלט, ומצאנו שפקק

ממין מיוחד נשרף ולא היה לנו אחר להחליפו. ייתכן שחוץ מזה היו עוד קלקולים. על כן

שלחנו הודעה לסידיני [מרסיי], לפי השעות של ההסכם, והסברנו לו את מצבנו. ביקשנו

שיעבדו איתנו ב'קרוסלי' לפי ההסכם – בשעות הקבועות, אבל בגלים שמתאימים לנו

[ה'קרוסלי' פעל רק בין 3.9 ל־5.9 מה"צ]. סידיני האזינה לנו פעם בשעה למקרה של

צורך, מאחר שלא היה לנו מכשיר ס.א.ו.ס בכלי. משום כך קראנו, חזרנו ושידרנו אותו

התזכיר [מברק], וקבענו זמני קשר נוספים וגלים בשביל ה'קרוסלי', אולם ללא הועיל.

לאחר שהפלגנו לא הצלחנו להתקשר אפילו פעם אחת, לא עם סידיני ולא עם ליאונרד

[איטליה].

ב. ב־6 נובמבר התחלנו לקרוא לליאונרד – המרכזית – לפי ההסכם. שלחנו לו אותו

התזכיר וההגדרה הגיאוגרפית. שידרנו ביום ובלילה אבל ללא תוצאות. לעתים קרובות

היו חלים קלקולים בקופסת החיבורים, ואנו חושבים שהדבר נגרם על־ידי הנדנדודים

הגדולים של הכלי בשעת הסערות שהיו ב־4, 6 ו־8 לחודש. כשהתקרבו לדרום ליאונרד

הפסקנו לקרוא לסידיני והשתדלנו להקים קשר עם צפון ודרום ליאונרד [מילאנו

ונאפולין]. קראנו לשניהם לפי שעות ההסכם וגם ביקשנו שיענו ב'קרוסלי', והכל היה לשווא. ב־9 בנובמבר שוב נאלצנו לתקן את קופסת החיבורים ואת הבידוד בפנים. לא הוקם קשר בינינו ובין צפון או דרום ליאונרד.

ג. ב־10 נובמבר התחלנו לקרוא לארנון [המרכות בארץ] ולפי ההסכם שלחנו את הגדרתנו [מיקומנו הגיאוגרפי] וביקשנו תשובה ב'קרוסלי'. כמו כן הודענו, שבמקרה שארנון לא תשמע אותנו ב'קרוסלי' – בגלל המרחק הגדול שהיה בינינו – נקרא פעם נוספת במשדר הגדול שעה אחת אחרי כל קשר. ב־11 נובמבר בשעה 1400 שמענו את ארנון מאשרת את שני מברקינו. חזרנו וקראנו ב'קרוסלי' וגם במשדר החזק, אבל לא שמענו יותר את ארנון עד־14 נובמבר. במשך יומיים אלה ביקשנו מארנון הוראות ואת שמנו [שם הספינה היה נקבע בידי מוסדות היישוב על פי האירועים הרלבנטיים במאבק בכריטים].

ד. ב־14 נובמבר בשעה 0845 (שעה מקומית) שמענו את ארנון קוראת לנו באיחור של 45 רגע משעת ההסכם. הדבר לא היה מובן לנו, מאחר שאנחנו בתור כלי ב' מסידיני [עלייה הפליגה עם 'קדימה', כאשר 'קדימה' הייתה הספינה המובילה], היינו צריכים להאזין לארנון בשעה הקבועה לפי ההסכם. ואילו כלי א' [קדימה] חצי שעה לפנינו. בקשר זה הודיע ארנון שתזכירונו (שנשלח במשך יומיים ובו ביקשנו הוראות ואת שמנו) לא נתקבל. חזרנו על התזכיר [המברק] וקיבלנו אישור. ארנון קבעה לנו קשר ב־1000 שעה מקומית, במקום להשתמש בגמ"ת, הורידה שעה וחצי מהשעה המקומית. הקשר שלנו נגמר בשעה 0900 זמן מקומי וארנון קבעה לנו קשר ל־0830, זאת שעה שבע גמת. היא שעה 0900 לפי שעון מקומי, והופיעה [בכל זאת] רק בשעה 1000 לפי השעון המקומי. בקשר של 1000 הודיעה לנו שהקשר הבא יהיה למחרת (שבת בבוקר). חשבנו שארנון לא רצתה שישמעו אותנו עובדים. כפי הנראה חיפשו אותנו [על גלי האתר] כל היום.

ה. העברת העבודה [ברדיו] לתחנת החוף [הכוונה לקשר בין הספינה לבין חוף ההורדה בנהריה] – בהתחלה לא שמענו זה את זה, אולם כעבור 20 רגע התחלנו לשמוע אחד את השני מצוין, ואחר כך הכל היה בסדר. השתדלנו למעט בשידור במידת האפשר, בגלל אניית אחת (משחיתה) שליוותה אותנו ואשר לא ידעה כי אותנו [היא מחפשת]. היא עברה על יד ראס־אל־נקורה ונעלמה בכיוון לחיפה. במשך כל יום שבת ועד להורדה המשכנו להאזין.

הערות: (1) לא נמצא ברשותנו שעון לכיוון מדויק. בגלל הקלקול במקלט לא יכולנו לקבל את השעה המדויקת; (2) לפי דעתנו נגרמו הקלקולים במכשירים על ידי נדנודי הכלי, אם כי אנו חושבים שרוב התקלות נבעו מאינסטלציה גרועה. יש להניח שאילו החיבורים היו חזקים יותר, היינו נמנעים מהרבה קלקולים; (3) לא יכולנו לתקן את הקלקול במקלט משום שלא היה לנו חומרי תיקון וחלקים; (4) לתחנת החוף

[בנהריה] לא הייתה רשימת הקיצורים [במורס]; (5) הסוללות [מצברים] – היו לנו שתיים, כל אחת ל-12 וולט, שמילאו אותן ישר מן הגנרטור של המכונה [הספינה]. בשעה שהשתמשנו באחת נמצאה השנייה במילוי. בלילה האחרון השתמשנו בשניהן. הגדעונית בתיה ריינס מספרת: "בלילה השני שלנו בים הייתה סופה חזקה (סופה ים-תיכונית אופיינית לנובמבר) וכתוצאה מהטלטולים המשדר הגדול שלנו, תוצרת בית, התקלקל. אנו שמענו את תחנות החוף שלנו בצרפת ואנגליה, אבל הם לא שמעו אותנו, ולא יכולנו לתקן את המכשיר. שמענו את תחנות מזג האוויר של ה-BBC שלא הייתה מעודדת במיוחד ... ולכן הקפטן החליט שלא לצאת ללב בים, אלא לשוט לאורך החופים. כך שטנו כשבוע ימים ללא קשר, עד שהתקרבו לטורקיה ואז יכולנו להשתמש במשדר הקטן (קנוי, לא תוצרת בית). קראנו לתחנה בתל אביב ויצרנו אתה קשר. קיבלנו הוראה להיפגש בלב ים עם ספינה שיצאה מאיטליה, להעביר את העולים לספינה השנייה ולחזור לצרפת לינגלה' נוספת. בשעה שקיבלנו את ההוראה הזאת עבר מטוס סיור בריטי נמוך מאוד מעלינו. כל העולים היו בבטן הספינה ונראינו כסירת דיג רגילה. המטוס עבר, וכעבור כשעה קיבלנו הודעה נוספת על ביטול הפגישה, כי הבריטים תפסו את הספינה השנייה, לכן עלינו להגיע למחרת השכם בבוקר לחוף נהריה. כמו כן הודיעו לנו שהשם של הספינה שלנו יהיה 'עלייה'.... בשעה ארבע לפנות בוקר הגענו לחוף נהריה. ההוראה הייתה שאני ארד בסירה הראשונה עם החומר הרגיש (האקדח והמחברות עם הצפנים של כתבי הסתר) ואחרי הורדת הנוסעים סירת הדיג תחזור לצרפת, יחד עם המפקד הארץ ישראלי, הצוות האיטלקי ומאיר. אני ירדתי, מסרתי את החומר לאנשים שפגשו אותי על החוף, הכניסו אותי לאוטו כדי להגיע לחיפה – אבל בדרך נכנסנו לקיבוץ געתון, לימטה ההורדה' [החפ"ק של אז] ושם קרה דבר מאוד מרגש: אני ישבתי באוטו, מלוכלכת מ-12 יום בים, ואיש אחד ניגש לאוטו לדבר עם הנהג. האיש היה מוכר לי ומתוך האוטו צעקתי 'שלום חיים'. זה היה אחי שלא ראיתי אותו מאז שנת 1938. כל האנשים שם לא הבינו (לרגע) מה קרה, אבל במשך שבועות אחר כך דיברו בפלמ"ח איך חיים מצא את אחותו הקטנה על חוף נהריה."<sup>211</sup>

בתיק הספינה נמצאו גם ההערות הבאות, לגבי הקשר עם "עלייה", שנכתבו ב-28 בנובמבר (שם הכותב לא נרשם): "יצאה כשהסכם הרגיל ברשותה. נראה כי מקלטה היה מקולקל כמעט מראשית הנסיעה. יצאה ב-4 נוב', נשמעה לראשונה ב-11 נוב', אחרי זה חלה הפסקה ורק ב-2 נוב' בבוקר הוקם עמה קשר תקין, ז"א פחות מיומיים לפני הגעתה. מסקנות: בצאת שני כלים בסמוך זה לזה ["קדימה" ו"עלייה"] יש לתאם את העבודה אתם ע"י הבטחת הסכם עבודה משותף ומכשירי קשר מתאימים לעבודה עם ארנון וגם לעבודה בין הכלים. יש להבטיח אפשרות תקון מכשירים (במידת



האפשר – חלקי חילוף). רציני ביותר הדבר שכלי יפליג בתקופת שנה זו, 7-9 ימים בלי קשר עם הארץ. נסיון למד אותנו מה ערכו של קשר בשעת סערה. "על זה הוסיף "אשד": "לאחר ששידר ב-11 נוב' ושלה הודעה על קלקול המקלט, היה עליו להמשיך לשדר, לפחות בשעות שלפי ההסכם, בגל שקרא בו לראשונה, עד הקמת הקשר במכשיר השני."

### 7.14.18 "הפורצים"

הספינה, ששמה המקורי היה Maria Anick, הייתה ספינת משא מעץ עם מנוע דיזל ומפרשים, בתפוסה של 200 טון, שהושקה בשנת 1927 והפליגה תחת דגל איטליה. מפקד הספינה היה שלום דוליציקי, המלווה היה יוסף שחר והגדעונים היו מרגה גורן ובני גפן (שעבר אליה מ"החלוץ", כדי לחזור ארצה אחרי תקופת שירות ממושכת בחו"ל). רב-החובל והצוות היו צרפתים.<sup>212</sup>

הספינה יצאה מבנדול, צרפת, ב-22 בנובמבר 1947 (שבוע לפני ההצבעה באו"ם), עם 123 מעפילים. הספינה הפליגה לקורסיקה ושם נפגשה עם הספינה "החלוץ" שהעבירה אליה 44 בני נוער אותם אספה בניסיון העפלה שהשתבש מאזור העיר אלג'יר. לאחר המפגש המשיכה ארצה.

הספינה נצבעה באדום והתחזתה לספינה טורקית. בקרבת פורט סעיד נתקלה "הפורצים" במשחתת בריטית, שלא זיהתה את ייעודה והסתלקה. היא המשיכה בתנועתה צפונה והגיעה ב-4 בדצמבר בטרם שחר לנקודת ההורדה ליד שפך הירקון שבתל אביב. חוף ההורדה אותר בעזרת נצנוצי פנס מהחוף. סירות של אגודת "הפועל" כבר המתינו במקום ותוך זמן קצר הסתיימה הורדת המעפילים והם פוזרו לבתים בתל-אביב. המלווים קיבלו הוראה לחזור עם הספינה לאירופה, אבל רב-החובל הצרפתי התנגד לקחת אותם, והפליג בלעדיהם בטענה שעליו להיכנס לנמל בלבנון לצורך תדלוק, ואין הוא יכול להסתכן בנוכחות חסרי אישורים על הספינה. הבריטים, שלא ידעו על הגעת הספינה, לא נכחו בשטח. מאמציהם של המארגנים לשמור על החשאיות סוכלו בידי העיתונות העברית, שפרסמה למחרת היום אודות ההצלחה. הבריטים בתגובה קיזזו 170 אשרות עלייה מהמכסה החודשית.

ציוד הקשר בספינה כלל שני מקלטים, שני משדרים וגנרטור. הקשר פעל כשורה במהלך ההפלגה. הגדעוני בני גפן, בכינויו החשאי "אדיר", העביר למפקדיו דו"ח מפורט על ההפלגה:

"הכלי הפליג מסינדי [מרסיי] עם מרגה [הגדעונית מרגה גורן] והנסי [הגדעוני שלמה רוזן], אך כעבור יום הוחלף הנס באדיר [שעבר ל"הפורצים" מ"החלוץ"]. הציוד

כרגיל: גנרטור, שני מקלטים, שני משדרים, וחלקים רזרביים (חלקים וכלי עבודה בכמות בלתי מספקת). העליתי מ"החלוץ" גנרטור נוסף שלא היה מותאם למכשירים. הקשר עם סידני הוקם עוד לפני ההעמסה, ופרט לכמה מקרים 'דפק' הקשר כהלכה. עם ליאונרד [איטליה] הוקם הקשר יומיים לפני ההפלגה, ולא היה אף מקרה אחד של כשלון בהתקשרות. שתי תחנות אלה לא שלחו כמעט כל חומר, ועיקר העבודה המעטה היה משלוח הגדרתנו הגיאוגרפית.

הקשר עם ארנון [הארץ] הוקם שמונה ימים לפני הגיענו ב־26 בנובמבר, מיד לאחר הודעה על כך מליאונרד. הוא התנהל כהלכה במשך כל הזמן, והיו רק שלוש פעמים שניתק: פעם בגלל תנאים אטמוספריים, פעם בגלל קריעת האנטנה עלידי המפרשים, ופעם בגלל התקרבות משחיתה. ראוי לציין את רמת התחנה בארגון ואת מאמצי עובדיה שאיפשרו המשכת העבודה כסדר.

עם התקרבותנו לארץ הלכו הקשרים ותכפו והעבודה הלכה ורבתה. תחילה התכוננו למעט בעבודה בקרבת הארץ, כי הבדוה הנצחית שבפי הימאים כי 'הקשר מביא עלינו את האנגלים' הכתה שורשים גם בנו. כשהתקרבונו, תחת לחץ עבודה ואחרי ניתוח הבדוה המשכנו לעבוד. השתדלנו למעט בהופעות אולם לא הצלחנו – העבודה הייתה רבה. כיצד לא השיגונו האנגלים – לימאים הפתרונים... בשעות האחרונות קוימה האזנה בלתי פוסקת מצד החוף, ואף אנו היינו מאזינים לעתים קרובות. בשעתיים האחרונות התחילה עבודה קדחתנית, ולמעשה היה זה קשר בלתי פוסק."

בהמשך הדו"ח דן הגדעוני בחשיבות של שידור בלי אנטנה לטווחים קצרים (5 עד 10 מייל), בקשיי הטענת המצברים (שהספיקו לעבודה של שעתיים עד ארבע שעות בלבד), בתלונה על מעורבות המוסד בסדרי הקשר, בחשיבות קליטת שידורי תחזית מטאורולוגית ("סיכויי מזג אוויר") שהבריטים שידרו ממלטה ובפרטי שידורים אלה ובבקשה לקבל את "גלי המשחתות והאווירונים" כדי שיוכל להאזין להם.

הגדעוני מדרגה גורן מספרת: "אני מודה שהים ואני לא מסתדרים טוב, אני סובלת ממחלת ים. לעבוד בחדר קטנטן עם מכשיר אלחוט, עם דלי מתחת לשולחן, לא היה פיקניק, אבל ההפלגה באניות ששימשו אז את המוסד לעלייה ב' לא הייתה משחק לאף אחד. על החלטת האו"ם ב־29 בנובמבר 1947 להקים בית לעם היהודי בארץ ישראל שמענו בלב ים, כאשר שטנו לכיוון חופי דרום הארץ. קיבלנו הוראה בקשר להתקדם לתל אביב, להורדת המעפילים. בשעה 4 בבוקר של ה־4 בדצמבר 1947, התקרבו אלינו מהחוף צעירי הפלמ"ח וסייעו לנו לעשות דרכנו במים הרדודים, לאורך צינור הביוב החדש שהונח שם – במקום בו עומד היום מלון הילטון – ליד גן העצמאות. עם הגיענו לחוף פיזרו אותנו בזריות לבתי משפחות במעונות העובדים ברחוב נורדאו בתל אביב.<sup>213</sup>

מרגה עצמה שוכנה בדירתו של יאן (יעקב ינאי), ראש שירות הקשר.

הספינה קיימה קשר תקין במהלך ההפלגה. בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**27 נובמבר 1947, שעה 2200, ל"הפורצים" מארנון:** "א) שלש פעמים ביום תודיעו ההגדרה, המהירות, מצב הים, האנשים והספינה. (ב) האם הנכס מאזינים לשידורים של מלטה על מזג האוויר. (ג) החל ממחר יש לקיים ארבעה קשרים ביממה."  
**29 נובמבר 1947, שעה 1500, למיכאל [תל אביב] מנעמנים:** "הקשרים עם הכלי לתמיד: (א) שמונה וחצי 0830. (ב) אחת (בצהריים) 1300. (ג) ארבע וחצי 1630. (ד) אחת עשרה (בלילה) 2300."

**30 נובמבר 1947, שעה 0910, ל"הפורצים" מארנון:** "למניעת תקלות בקשרים הננו להזכירכם: (1) ביום השלישי למן הבוקר אנו נאזין לכם בלי הרף. (2) אל תפסיק הקשר בלי הודעה מוקדמת. (3) תעשו כל מאמץ לקיים הקשר גם אם תתפסו. (4) תודיע ביום השלישי, מיד ובמדויק על כל המתרחש באם יופיע אורון או משחיתה. (5) אם לא יהיה לכם מה להודיע ביום השלישי, שלחו סימן קצר, בראשית כל שעתיים, החל משעה שמונה בבוקר."

**30 נובמבר 1947, שעה 0920, ל"הפורצים" מארנון:** "הלילה אשרה אספת האומות המאוחדות את דבר הקמת המדינה העברית. ועדת הביצוע תצא מיד לארץ. כל הלילה המו הרחובות המונים. עוד לא ראתה הארץ כשמחה הזאת. ואתם חברים המשיכו דרככם."

**1 דצמבר 1947, שעה 1100, לארנון מ-X:** "בעקב ידיעות שהגיעו החלטתי להעביר את ההורדה לתל-אביב. על כך גם הודעתי למטה."

**2 דצמבר 1947, שעה 0645, ל"הפורצים" מארנון:** "1) לרגלי המצב בארץ מקום העבודה במקום צופים [מצפה ים] יהיה זליג [תל אביב]. 2) עליכם להגיע בחצות מול מעונות עובדים ח'. 3) המוכר לכם המקום אשרו קבלת ההוראה."

**2 דצמבר 1947, שעה 1045, לארנון מ"הפורצים":** "קיבלנו ההוראה. שלחו הגדרת המקום."

**2 דצמבר 1947, שעה 1050, לארנון מ"הפורצים":** "האזינו כל שעתיים החל משעה שתיים עשרה גמת, מחשש גילוי על-ידי האויב."

**2 דצמבר 1947, שעה 1100, ל"הפורצים" מארנון:** "שעות הקשר יקבעו רק על-ידינו. גם לענין זהירות אין עליכם לדאוג. אנו דואגים לכם ושוקלים הכל."

**3 דצמבר 1947, שעה 0608, לארנון מ"הפורצים":** "מבקשים להקדים את שעת העבודה לעשר בערב, כי אחרת נסתובב לשוא. מבקש תשובה מיידית."

**3 דצמבר 1947, שעה 0645, לארנון מנעמן:** "אנו מאזינים כל שעה, הם כל שעתיים."

- 3 דצמבר 1947, שעה 0730, ל"הפורצים" מארנון: "בשביל להגדיל את הסיכוי שתגיעו למקום אין להקדים את שעת העבודה..."
- 3 דצמבר 1947, שעה 1620, לארנון מ"הפורצים": "עובדים בלי אנטנה. שדרו בצד [שידור ללא מענה]."
- 3 דצמבר 1947, שעה 2130, ל"הפורצים" מארנון: "(א) מקום העבודה מזח הביוב החדש של תל אביב, קילומטר בערך דרומה מנמל תל אביב. (ב) בחוף על יד מקום העבודה דולק פנס חשמלי וסירה בים. (ג). את הנמל תזהו לפי האורות ואור אדום...."
- 3 דצמבר 1947, שעה 0140, לארנון מ"הפורצים": "אזוין כל חצי שעה השתדלו לבלי הכריחנו לשדר."
- 3 דצמבר 1947, שעה 0253, לארנון מ"הפורצים": "האם ברידינג יש אור אדום."
- 3 דצמבר 1947, שעה 0255, ל"הפורצים" מארנון: "האור האדום בנמל תל אביב."
- 3 דצמבר 1947, שעה 0259, לארנון מ"הפורצים": "רואים שנים."
- 3 דצמבר 1947, שעה 0301, ל"הפורצים" מארנון: "הקרוב של הנמל, השני רידינג."
- 3 דצמבר 1947, שעה 0310, לארנון מ"הפורצים": "התחילו לתת סימני אור, חצי דקה אור, רבע דקה חושך."
- 3 דצמבר 1947, שעה 0314, לארנון מ"הפורצים": "נחל לעבוד בלי אנטנה."
- 3 דצמבר 1947, שעה 0323, לארנון מ"הפורצים": "הגענו שלחו סירות."
- הגדעונית מרגה ירדה לחוף. הגדעוני בני גפן המתין בספינה למחליף, שבושש להגיע. ברגע האחרון הגיעה סירה ששלח יעקב ינאי (יאן), ראש שירות הקשר, והורידה אותו מהספינה. חילופי המברקים הבאים מתארים חלק מהדרמה האישית של הגדעוני בני גפן:
- 3 דצמבר 1947, שעה 0326, לשמשון [יאן] מ"הפורצים": "מה עם המכשירים האם אפשר להחליף את אדיר [הגדעוני בני גפן]."
- 3 דצמבר 1947, שעה 0327, ל"הפורצים" מארנון: "אדיר חוזר עם המכשירים."
- 3 דצמבר 1947, שעה 0332, לשמשון מ"הפורצים": "אני כבר חודשיים על הים."
- 3 דצמבר 1947, שעה 0333, לארנון מ"הפורצים": "כל ההסכמים הושמדו."
- 3 דצמבר 1947, שעה 0333, ל"הפורצים" מארנון: "לצערנו אין שום אפשרות להסכים לבקשתך. עליך לחזור עם הספינה. תעבוד בלי הסכם."
- 3 דצמבר 1947, שעה 0339, לארנון מ"הפורצים": "סל – אני סוגר."

### 7.14.19 "לא תפחידונו"

הספינה, ששמה הקודם היה Maria Christina, הייתה ספינת עץ עם מנוע דיזל בתפוסה של 500 טון, שהושקה בשנת 1946 והפליגה תחת דגל איטליה. מפקד הספינה היה

גד לסקר, המלווה היה פנחס מישקוב,<sup>214</sup> והגדעונית הייתה צפורה רוזן (בכינוייה המחתרתי – "סוניה").<sup>215</sup> רב-החובל והצוות היו איטלקים.<sup>216</sup> הספינה הוכנה לקראת הפלגתה לארץ בנמל לה-ספציה באיטליה. היא הפליגה ב-11 בדצמבר 1947 מאזור צ'וויטאוקיה (Civitavecchia) באיטליה עם 850 מעפילים. העלאת המעפילים לספינה נעשתה בלילה – באמצעות סירות – ובמסווה של צילום סרט. להפלגה הצטרפו ארבעה עיתונאים (צלם הסרטים מאיר לוין, הסופר ברטראנד הסה, העיתונאית תרו סוזאן והעיתונאי י. מיכאלביץ) שעסקו בצילום סרט על הבריחה והעלייה הבלתי ליגאלית.

מטוס סיור בריטי גילה את הספינה ב-22 בדצמבר, וכעבור שעות אחדות הגיעו אליה המשחתת HMS Chequers, שתוגברה על-ידי המשחתת HMS Volage וספינת העזר HMS Mermaid. למחרת בבוקר השתלטו הבריטים על הספינה. לא הייתה התנגדות, הספינה נגררה בידי ספינת העזר HMS Mermaid לנמל חיפה, והמעפילים גורשו לקפריסין. המלווים נטמעו בקרב המעפילים והגיעו עימם למחנה המעצר בקפריסין.

חילופי המברקים עם הספינה מעידים על קשר תקין במהלך ההפלגה. הגדעונית צפורה רוזן העבירה למפקדיה ביום 2 בינואר 1948 דו"ח על ההפלגה: "הציוד הגיע אל הכלי בסדר גמור, וכלל: שני מכשירים קומפלט; היינו: 2 מוטור-גנרטורים, 2 מקלטים ו-2 משדרים. פרט לכמה דברים קטנים הייתה מערכת כלי עבודה מלאה. הסוללות היו אף הן טובות באיכותן ובאספקתן. מקום לתחנה נקבע באחד התאים הקטנים שהיו על הסיפון. האנטנה שהייתה קשורה אל החבל להרמת דגלי הקוד, הגיעה אל התא בצורה מוסתרת למדי, תא התחנה היה נאה ושימש מקום מגורים אף למלווים (הערה: רצוי להפריד בין המלווים והגדעונים). סדורי הטעינה, התאורה ויציבות המכשירים השביעו רצון, ואיפשרו עבודה מסודרת אף בטלטולים החזקים ביותר, פרט לסוללה קטנה שנתרסקה מחמת הסערה הקשה.

עליתי על הכלי ב-26 בנובמבר באחד מנמלי ליאונרד. המצאות פועלים על הכלי וויכוח מה עם המלווים בדבר הצורך בהקמת הקשר מיד, אלצוני לדחות מועד הקמת התחנה, לשעות הלילה. למחרת היום הוקם קשר עם ליאונרד. עד מהרה נוכחנו לדעת שבלילות אין שומעים. כל הנסיונות שנערכו בשעות הלילה עם ליאונרד וכמו כן עם תחנת החוף עלו בתוהו. התאמנו עצמנו לעבודה אך ביום ובשעות הערב המוקדמות. על אף ההוראה המפורשת, לא לעבוד בנמלים, נאלצתי לעשות זאת פעמים רבות, היות וזה היה אמצעי הקשר היחידי שלנו עם החוף. עם ההעמסה הקמתי קשר עם

214 נפל בקרב בגוש עציון, מאי 1948.

215 ילידת חיפה, 1926. בוגרת גימנסיה בלפור בתל אביב. התנדבה לפלמ"ח בשנת 1944. עברה קורס אלחוט בשנת 1945. שירתה כגדעונית באיטליה ובצרפת. עם קום המדינה שירתה בחיל המודיעין.

השתחררה בשנת 1949.

216 את"ה 14/240, 14/543.

שתי תחנות בליאונרד. בשעת ההעמסה, עם תחנת החוף, ולאחר ההעמסה עם ליאונרד בלבד. הקשר עם ליאונרד היה תקין והופסק רק יום לפני שהגענו ארצה. לפי ההוראה שנתקבלה מליאונרד, הוקם הקשר עם ארנון ב־19 בדצמבר. אף הקשר עם ארנון היה תקין. השתדלנו למעט ולקצר בקשרים והדבר עלה בידינו. לאחר שנגלינו ונתפסנו על-ידי המשחיתות החלה עיקר העבודה עם ארנון. על אף הבקשה שבאה מצדי על הפסקת הקשר בהקדם (בכדי להבטיח המכשירים) המשכנו בקשר עד שהגענו כ־7 מיל לפני חיפה. כל הציוד הוכנס לסליק, ואף הורד מהכלי בסדר. בעלות הצבא על הכלי לא היה כל זכר לתחנה.

תוך ויכוחים מתמידים עם המלווים, ועל אף התנגדותם, נשמרה התחנה בסודיות, ומועטים הם אנשי הספינה שידעו על קיום התחנה בה.

הערות: (1) כדאי לצייד כל גדעוני בפרטים על עבודת התחנה המשדרת סיכויי מזג האוויר; הדבר חשוב ביותר, ביחוד בחורף. (2) כמו כן, כדאי לקבוע בהסכם, גלי יום וגלי לילה, למען הבטיח תעבורה בכל המקרים.

#### 7.14.20 "כ"ט בנובמבר"

הספינה נקראה על שם ההצבעה הגורלית באו"ם ב־29 בנובמבר 1947 לגבי הקמתה של מדינה יהודית בארץ ישראל.

הספינה, ששמה הקודם היה Giovanni Maria, הייתה ספינת מפרש מעץ עם שלושה תרנים ושני מנועי דיזל, בתפוסה של 420 טון, שהושקה בשנת 1907 והפליגה תחת דגל איטליה. מפקד הספינה היה מוקה לימון, המלווה היה יעקב בצר. הגדעוני היה שלמה רוזן ("הנסי").<sup>217</sup> רב־החובל היה ספרדי והצוות היה איטלקי.<sup>218</sup>

ה"כ"ט בנובמבר" החלה את הפלגתה ממפרץ ג'ירולטה (Girolta) שבקורסיקה. הספינה הגיעה למפרץ הזה עם מנוע מקולקל לאחר מבצע שהשתבש להעלות מעפילים בחוף סמוך לעיר אלג'יר, בו נקראה בשם "החלוצ". ב־14 בדצמבר קלטה הספינה את 680 מעפיליה באזור מפרץ ג'ירולטה מה"זיבלה" (ספינה שבהפלגת מעפילים מאוחרת יותר נשאה את השם "לקוממיות") שהביאה אותם מחוף בנדול שבצרפת. מפקד ה"זיבלה" היה יהודה בן-צור והגדעוני היה אהרון מיכאלי.

ההפלגה לארץ ארכה כשבועיים. ב־22 בדצמבר הספינה נתגלתה ליד כרתים בידי המשחתת HMS Verulam. המשחתת HMS Chivalrous ליוותה אותה עד לחופי

217 נולד בעיירה בגליציה בשנת 1926. עבר עם משפחתו לוינה בשנת 1930. בגיל 12, לאחר "ליל הבדולח", עלה ארצה בעליית הנוער ונשלח לשדות ים. בוגר בית הספר הימי שליד הטכניון. התגייס לפלמ"ח ב־1945. גדעוני בספינה "סן בזיליו" ו"כ"ט בנובמבר", הכין מספר ספינות להפלגות ושירת בתחנות גייחות בצרפת ובפראג. שירת בקהיליית המודיעין עד צאתו לגמלאות בשנת 1991. נפטר בשנת 1992.

הארץ. המשחתת HMS Chevron הצטרפה ב-28 לחודש, השתלטה על הספינה עם הכניסה למים הטריטוריאליים והובילה אותה לנמל חיפה, אליו נכנסה בליל שבין ה-28 ל-29 בדצמבר. בהתאם להוראות, לא הייתה התנגדות אלימה לבריטים והמעפילים גורשו לקפריסין.

הגדעוני שלמה רוזן (הנסי), בכינויו החשאי "מנשה", העביר למפקדיו דו"ח מפורט על ההפלגה:

"לפני עלותי על ה-29 בנובמבר, עבדתי בשלוש ספינות אחרות. בראשונה ה'סן בזיליו' [ספינה שהפליגה משבדיה יחד עם 'המעפיל האלמוני', עלתה על שרטון ליד קופנהגן, ואחרי שהורדה מהשרטון נמצאה כלא כשירה להפלגה, ונמכרה], היה בה משדר ל-50 ווט ומקלט, משדר קטן מתוצרת ביתית. המכשירים עבדו על מצברים. היה לי סידור טעינה דרך התנגדות מ-110 וולט ל-12 וולט מתח ישר. בעזרת טכנאי מקומי הקמתי את התחנה, ועבדתי בסדר עם האניה 'סן מיגואל' [המעפיל האלמוני]. כשישה שבועות עבדתי על ה'פאן יורק' ['קיבוץ גלויות'] שם הייתה תחנה רשמית לפי כל החוקים ומצוידת בכל המכשירים, הכלים, הספרים והטפסים הדרושים. שם עבדנו בשלוש משמרות, בעיקר עבודה מסחרית, אולם גם עבודה פנימית. למדתי הרבה מאוד בזמן הזה. השתלמתי בשיטה הרשמית המקובלת בעבודה עם תחנות חוף וסירות הפילוט. בעיקר עבדתי עם התחנות מרסיל, אלגיר, טוניס, קזבלנקה, קדיס, ליסבון, בורדו, בילון, ועם סירת הפילוט ברואן. כמו כן, התקשרתי עם תחנת בוסטון בגלים קצרים. העבודה המסחרית והאזנות התנהלו בגלים בינוניים. קיבלנו את תצפית מזג האוויר, אזהרות והודעות ימיות, קיבלנו את אות הזמן לכיוון הכרונומטר והעברנוהו לגשר. למדנו להשתמש במכשיר למציאת כיוון שנמצא על הכלי. היה גם משדר לשעת חירום שפעל על סוללות וגם מכשיר אזעקה אוטומטי.

הכלי השלישי שעבדתי בו היה 'הפורצים' (מרי אניק). הקמתי את התחנה בלי ששלטונות הנמל ירגישו בכך. היו לי שם שני משדרים מתוצרת עצמית, שני מקלטים, כל המכשירים פעלו מזרם שקיבלתי מגנרטור קרוסלי שהופעל על-ידי מצברים של 12 וולט. היה שם סידור טעינה טוב. למקום ההכנה נסע איתנו אחד הטכנאים מסידני [מרסיי] שהוחלף באחר כעבור זמן מה. אחרי כמה קשרי ניסיון פרקתי את הכל. גם האנטנה סודרה כך שאפשר היה להורידה תוך זמן קצר, כך שלא תהווה גורם לגילוי על-ידי אווירונים. תא האלחוט היה קטן ביותר ולא נוח.

אחרי שהפלגנו מנמל ההכנה הרכבתי הכל מחדש תוך שעתים והקמתי את הקשר עם סידני. נסענו להעמיס אנשים בחוף באופן שחור. כל היום התקיים קשר ובערב נפסק, לדעתי עקב התנאים האטמוספריים והגיאוגרפיים (הרים הסתירו), לא היה לנו קשר עם המרכזת של סידני ולא עם תחנת החוף. יחד עם האנשים העלה גם מכשיר אוטומטי לש.ה.ש. [SOS]. אחר זאת נסענו לפגוש את 'החלוץ'. למחרת היום הקמתי

אתו קשר ועבדנו כל הזמן במשולש, 'הפורצים', סידיני ו'החלוץ'. כשהתקרבונו ל'החלוץ' עבדנו בלי אנטנה בשפה ברורה עד שהגענו למרחק של דיבור בעל פה. במשך השעתיים שבהן הועברו המעפילים, הדלק וכמות מזון [מ'החלוץ' ל'הפורצים'], קיבלתי את כל ההוראות בעניין התחנה החדשה ומסרתי את כל הפרטים על אודות התחנה הקודמת. בחנתי ובדקתי את הכל. המכשירים פעלו בסדר. במשך הלילה נכנסנו למפרץ ג'ירולטה שם חיכינו להוראות ולתיקון המכונה. בכל שלושת השבועות שעגנו באותו מפרץ קיימתי קשר עם ליאונרדו וסידיני, בדקתי את כל הציוד שהיה ברשותי ובחרתי משדר, מקלט, הספקת כח טובים וכיסיתי אותם. החלפתי את האנטנה בחוט עבה יותר וארוך יותר עד כדי 20 מטר. המצברים היו במצב טוב ובמספר מספיק ובמקום מים מזוקקים השתמשתי במי גשם. הייתה לי חומצה. היו שתי מכונות דינמו, אחת סיפקה מתח של 24 וולט והשנייה 110 וולט. האחרונה טענה את המצברים דרך התנגדות במתח של 24 וולט (מצברים של 12 וולט מחוברים בטור). זרם הטעינה היה 5 עד 20 אמפר לפי עומס הדינמו. במשך זמן עמידתנו במפרץ נתקלקל הדינמו בעל 110 וולט. היות ולא סמכתי על הדינמו השני הזמנתי אחר מסידיני והוא נשלח אלינו כעבור זמן. כמו כן ביקשתי מכשיר ש.ה.ש, מכשיר מדידה ומשדר רזרבי. את מכשיר המדידה והמשדר הרזרבי קיבלתי מהכלי שהעביר אלינו את המעפילים, אולם מכשיר ש.ה.ש לא היה לי. עמדנו במפרץ שהיה פתוח לסערות מערביות המצויות בתקופת החורף, ולכן הייתה חשובה תצפית מזג האוויר, בנוגע לאופן העגינה". בהמשך הוא מתאר את השיבות קליטת תחזית מזג האוויר ממלטה ואזהרות ממוקשים צפים, וממשיך: "מדי פעם בפעם זכינו לביקורים של אנשי המשטרה והצי הצרפתיים ובכל פעם היה עלי לסלק את המכשירים ולהסוות את התחנה.

ב-12 לדצמבר יצא כלי בשם 'זיבלה' בכיוון אלינו להביא לנו את המעפילים לאחר שיום אחד לפני כן קיבלנו מכלי אחר מים ומזון. ל'זיבלה' לא היה קשר עם ליאונרד וסידיני מחוסר מצברים טעונים. 12 שעות הסתובבה בים וחיפשה אותנו. נתתי לה שני מצברים מלאים ל-6 וולט כל אחד. קיבלתי ממנה מכשיר מדידה ומשדר רזרבי. היה לי קשר תקין עם סידיני, ליאונרד והתחנה הדרומית של ליאונרד. ככל שהתרחקתי מהתחנות הנ"ל הייתה העבודה קשה יותר. כמו כן, קלטתי פעמיים ביום את תצפית מזג האוויר ממלטה בשפה ברורה באנגלית. היו לי יומיים של הפסקת קשר בעברנו את הדרך מכרתה לקפריסין. שמעתי את המרכזת של ליאונרד קוראת לי אך היא לא שמעה את קריאותי. את ארנון [הארץ] לא שמעתי וגם לא ענה לקריאותי. דעתי היא שטרם התחיל לקרוא ולהקשיב לי לפי ההסכם, אף על פי שהודעתי לליאונרד שיקשר את ארנון איתי. אילו ארנון היה קורא הייתי בוודאי שומע אותו כי ביום שהתחיל לקרוא [25 בדצמבר] שמעתי אותו בעוצמה המלאה, ואף הוא אותי. כן לא הייתה לי כל אפשרות להמשיך בעבודה אחרי הכיבוש כי התחנה הייתה על הסיפון בקרבת תא



ההגה. תאי המגורים היו מתחת לתא ההגה וגם אלה לא באו בחשבון לעבודה. תאים אחרים לא היו.

היו לי קשיים בקביעת ומתיחת האנטנה. היות ותמיד הלכנו במפרשים קשה היה למצוא מקום שהמפרשים לא יכסו את האנטנה. אחרי שהאנטנה נקרעה, קבעתי אותה בירכתיים בצורה של חצי מעגל (בכדי לשמור על האורך).

בעייה מיוחדת הם קשר ההבטחה בשעות הלילה, בפרט בכלים שלא מצויידיים במכשיר לקריאת ש.ה.ש. במשך כל חודשי החורף שבהם עבדתי באופן רצוף מתחנה ימית עם תחנת חוף ועם מכשירים שונים לא הצלחתי להקים קשר בשעות הלילה. עובדים אחרים סיפרו לי על ניסיון דומה, אפילו במרחק קטן מאוד פחות מ-100 מייל ניתק הקשר בשעות הלילה. לדוגמא: בליל העמסה ל'הפורצים' ניתק הקשר בשעות הלילה אחרי שהוא היה תקין במשך כל היום, אך למחרת בלילה קיימתי קשר תקין כל הזמן כאשר נסענו לפגוש את האניה '29 בנובמבר'. עשיתי נסיונות רבים לקיום קשר לילי עם ליאונרד וסידני ללא כל הצלחה. לדעתי הסיבה בתנאים האטמוספריים המיוחדים הקיימים בעונת החורף באזור הים התיכון המערבי והמרכזי. עם ארנון היה קשר טוב גם בשעות הלילה וגם קיבלתי חומר בשעות כאלה. לילות אלה היו בהירים, השמיים לא היו מכוסים עננים והיה להם אופי קיצי יותר."

## 7.15 שנת 1947: הפלגות מצפון אפריקה

### 7.15.1 "יהודה הלוי"

בהמלצתו של יאני אבידוב,<sup>219</sup> החליט המוסד לעלייה ב' בשנת 1947 להרחיב את פעילותו ולעסוק בהעפלה מצפון אפריקה. "יהודה הלוי" הייתה הספינה הראשונה במסגרת פעילות זו. היא נקראה ע"ש יהודה הלוי, גדול המשוררים והפילוסופים העבריים בימי הביניים – שחי בספרד במאה ה-11 ובשיא תפארתו החליט לעלות לארץ ישראל. הספינה, ששמה הקודם היה Annal, הייתה ספינת קיטור מברזל לשיט חופים, בתפוסה של 253 טון, שהושקה בשנת 1877 והפליגה תחת דגל פנמה. מפקדה היה ישראל חורב (חרקובסקי),<sup>220</sup> הגדעוני יעקב נצר (מלניצר),<sup>221</sup> ומלווה נוסף איתן

219 מבכירי המוסד לעלייה ב', שעסק בהעלאת יהודים מארצות ערב. בשנת 1949 נשלח למרוקו והיה גורם מוביל בארגון מבצע "יכין", להעלאת יהדות מרוקו. את תקופת שירותו תאר בספרו נתיבים נעלמים, הוצאת עם עובד, 1956.

220 פיקד גם על ספינות המעפילים "דלין" ו"חנה סנש".

221 יליד קובל, פלך וולין (פולין), בשנת 1923. שירת בצבא האדום כמפנה מוקשים והשתתף בקרבות סטלינגרד. עם תום המלחמה עבר לצבא הפולני, ממנו ערק. השתתף בקורס "זבולון" במרסיי בשנת 1946. עם הקמת המדינה התגייס לחיל הים. עם שחרורו עבד ברפא"ל, שם קיבל, עם צוות מחבריו, פרס ביטחון ישראל. נפטר בשנת 1969.

שפושניק – מנוחין. רב-החובל היה ספרדי ואנשי הצוות היו זרים – רובם ספרדים.<sup>222</sup> הספינה הוכנה לקראת הפלגתה לארץ בנמל מרסיי, צרפת, בידי צוות בראשותו של גדעון (גדע) שוחט. רוב המעפילים בספינה היו ממרוקו. לקראת ההפלגה הם רוכזו במחנה מעפילים, שפעל במסווה של מחנה נופש. הספינה הגיעה ב-10 במאי 1947 בשעות הערב המוקדמות לנקודת מפגש מוסכמת באזור הנמל הצבאי טנס שבאלג'יריה. המעפילים הועברו בסירות מהחוף לספינה. עקב התערבות המשטרה הצרפתית, הופסקה העלאת המעפילים וכ-250 מהם נעצרו לפני שהספיקו לעלות. הספינה עזבה את החוף האלג'ירי בבוקר ה-11 במאי כשעל סיפונה 399 מעפילים ופנתה לעבר פלרמו לצורך הצטיידות בפחם. משם המשיכה ב-20 במאי לארץ בתנאי ים סוער, כאשר משחתת בריטית עוקבת אחריה. במהלך ההפלגה חלתה ונפטרה ילדה מקרב המעפילים.

ב-30 במאי יירטה המשחתת HMS Talybont את הספינה, ואליה הצטרפו המשחתות HMS Peacock, HMS Whitsand Bay ו-HMS Skipjack. ב-31 במאי 1947, בקרבת חופי הארץ, נגחו שתי משחתות את הספינה, וחיילים בריטים עלו עליה תוך התזת גז מדמיע והשתלטו עליה. המלווים הספיקו לחבל במנועי הספינה. הספינה נגררה לנמל חיפה והמעפילים גורשו לקפריסין.

על פי חילופי המברקים עם הספינה, הקשר מהארץ אליה פעל באופן תקין מה-29 במאי. בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):

**29 מאי 1947, שעה 1400, ל"יהודה" מארנון [הארץ]:** "בל תשמידו את המכשיר ובל תפסיקו את הקשר אתנו רק אחרי שהצבא יעלה על הכלי. אחרי השמדת החומר הודיעו על הפסקת הקשר."

**29 מאי 1947, שעה 2015, לארנון מ"יהודה":** "מקום המחבוא נמצא במחסן הירכתיים, בין הטאנקים [של דלק ומים], מתחת לרצפה. שנים עשר איש יכולים להסתתר..."

**30 מאי 1947, שעה 2017, לארנון מליאונרד [איטליה]:** "יומיים שאין קשר עם יהודה [הספינה]. התקשרו מיד והמעוטו בקשר. אל תשתמשו בשיטת שמות הכלים." בדו"ח מפקד הספינה מיום 22 ביוני 1947 נאמר: "... למכשיר הרדיו לא הייתה אפשרות לקלוט את לונדון ולכן לא יכולנו להשתמש במכשיר [לניווט ימי...]."

## 7.15.2 "שיבת ציון"

הספינה, ששמה הקודם היה Luciana, הייתה ספינת משא מעץ עם תורן בודד בתפוסה

של 287 טון שהושקה בשנת 1946, והפליגה תחת דגל איטליה.<sup>223</sup> מפקד הספינה היה דוד מימון<sup>224</sup> והגדעוני היה מיכאל "מייק" הררי.<sup>225</sup>

הספינה הפליגה ב-16 ביולי 1947 ממפרץ קטן מערבית לעיר אלג'יר עם 411 מעפילים. זאת הייתה ההפלגה השנייה של מעפילים מצפון אפריקה, חודשיים לאחר ההפלגה הראשונה שביצעה הספינה "יהודה הלוי".

סמוך לאי כרתים היו המעפילים אמורים לעבור לספינה "י"ד חללי גשר א-זיב" אולם בשל תקשורת לקויה וחוסר באמצעי ניווט לא התקיימה הפגישה. הבריטים זיהו את "שיבת ציון" כבר בראשית דרכה, סמוך לטוניסיה. משחתת אחת נלוותה אליה ובהמשך הצטרפו שלוש נוספות.

הספינה הגיעה לחופי הארץ במקביל להגעת מגורשי "אקסודוס" לחופי צרפת. על רקע המפנה במדיניות הגירוש הבריטית כלפי מעפילי "אקסודוס" ועקב הימצאותם של 120 תינוקות וילדים בין המעפילים, הוחלט לא להתנגד להשתלטות על הספינה ולהעברת המעפילים לספינת הגירוש, ולבחון את כוונות הגירוש של הבריטים. המשחתות HMS Chivalrous, ו-HMS Providence והפריגטה HMS Widemouth Bay השתלטו על הספינה ב-28 ביולי ללא התנגדות, גררו אותה לנמל חיפה, וגירשו את המעפילים לקפריסין.

הגדעוני מייק הררי הוריד את מכשיר הקשר לסליק שהוכן מראש, וכך עמד בקשר עם הארץ גם אחרי שנגררו לנמל חיפה. כדי להסוות את פעילות המכשיר אירגן הגדעוני משמרות של נשים וילדים ואלה בכו, צעקו ושרו בקול רם בעת ההפעלה.

בתיק הספינה המברק הבא: **26 ביולי 1947, שעה 0250, לאורה** [שיבת ציון] וחומה [י"ד חללי גשר א-זיב] **מארכי:** "הקימו קשר עד קצה יכולתכם. לפי הניסיון אפשר להשתמש במכשיר גם כאשר האויב על הספינה. את ניירות הקשר שלכם תשמידו לפני עלות האויב. על הפסקת הקשר מצדכם הודיעוני בסימני הפסק [נוהל מורס]. רצוי שתכינו מקום סתר בשביל מקסימום עובדים, כל הזרים ועוד איש אחד שלכם. על המסתתרים להצטייד במסכות גז, אוכל ומים ליומיים. עליהם להיות לבושים בגדי עבודה נוסח ארץ ישראל. הם [המסתתרים] יוכלו להתגלות רק אחרי שיעלו אנשינו לניקוי הספינה. תזהו אותם על-ידי שירה עברית. הודיעונו מקום ההסתר."

223 את"ה 14/295.

224 פיקד גם על ספינות המעפילים "שבתאי לוז'נסקי" ו"האומות המאוחדות".

225 נולד בנוה צדק בתל אביב בשנת 1927. התגייס לפלמ"ח בשנת 1943, לפלוגה ד', והשתתף בפעולת הפריצה למחנה עתלית ופיצוץ גשר שיח' חוסיין. נתפס בידי הבריטים ונעצר במחנה לטרון. לאחר שחרורו עבר קורס אלחוט ונשלח למרסיי בשנת 1946. היה הממונה על הגדעונים באיטליה. לאחר קום המדינה התגייס לשב"כ וב-1954 עבר למוסד. לימים התמנה לראש אגף "קיסריה", יחידת המבצעים המרכזית של המוסד למודיעין ותפקידים מיוחדים. נפטר בשנת 2014.

### 7.15.3 "ברק/החלוץ"

באוקטובר 1947 הייתה אמורה להצטרף למניין ההפלגות מצפון אפריקה הפלגה שלישית של כ-600 איש מאזור העיר אלג'יר – לאחר שתי ההפלגות קודם לכן באותה שנה של הספינות "יהודה הלוי" ו"שיבת ציון".

בתחילת אוקטובר 1947 נשלחה למשימה מלה-ספציה הספינה "ברק", ששמה הקודם היה Yilderim הספינה הייתה מפרשית דו-תרנית עם מנוע עזר, בתפוסה של 191 טון, שהושקה בתחילת המאה ה-20 והפליגה תחת דגל טורקיה. מלווי ה"ברק" היו יהודה (פרא) בן צור,<sup>226</sup> מפקד הספינה, הגדעוני בני גפן ורופא מעפיל, ד"ר קליין, שגויס לצורך המשימה. רב-החובל והצוות היו איטלקים.

כבר בתחילת דרכה נתקלה הספינה בסערה קשה, מנועה כשל, והספינה "החלוץ" הוזעקה לגרור אותה לחוף מבטחים בסרדיניה ולהמשיך במקומה במשימת ההעפלה מאלג'יר.

מלווי "החלוץ" היו נמרוד אשל, מפקד הספינה, יעקב בצר ("קובה") והגדעוני בני גפן, שעבר אליה מהספינה "ברק". "החלוץ" הגיעה לנקודת המפגש באזור אלג'יר אך נאלצה להימלט מהחוף לאחר העלאת 44 ילדים ובני נוער בלבד בשל התערבות המשטרה, תוך שהיא משאירה על החוף את יתר האנשים ובני משפחות הילדים. בהמשך, נעצרה הספינה על-ידי הצי האיטלקי בסרדיניה, נמלטה מהמעצר, ומצאה לבסוף מחסה במפרץ ג'ורולטה שבאי קורסיקה.

הספינה "הפורצים", בדרכה ארצה עם מעפילים שהועלו בצרפת, קלטה במפרץ בקורסיקה את קבוצה הילדים מ"החלוץ". בהצדיקה את שמה, הצליחה ה"פורצים" לפרוץ את הסגר הבריטי ולהוריד את מעפיליה בחוף תל אביב ב-4 בדצמבר 1947. ניתן לסכם ולומר שבניסיון השלישי להעפלה מצפון אפריקה, למרות רצף התקלות והמסלול הפתלתל, עלו ארצה 44 מעפילים.

הגדעוני בני גפן סיפר על חוויותיו מהפלגת הספינה "ברק": "תא האלחוט היה בגודל של מטר על מטר. מחציתו הייתה תפוסה על-ידי שולחן שעליו היו קבועים המשדר בעל שתי המנורות, המקלט ומפתח המורס. מתחת לשולחן מצאתי דלי שהיה מלא עד מחציתו בקיא קרוש שהותיר קודמי, עזריאליק, בהפלגת הסרק הקודמת שלו; החלפתי את הדלי בחדש... ישנתי בחוף על הסיפון. הפלגנו דרומה, במטרה להגיע לצפון אפריקה ולקחת עולים מאלג'יר. כשהתקרבו למיצר בוניפצ'יו, בין קורסיקה לסרדיניה, פרצה סערה עזה... סערה קשה במיוחד. ספינתנו הזעירה התנדנדה כקליפת אגוז במים הסוערים.... התורן נשבר, ואז כשהרוח שורקת – צורחת ושליטתנו

226 פיקד גם על ספינת המעפילים "זיבלה", שהפליגה ב-13 בדצמבר 1947 מנמל בנדול בצרפת עם מעפילים למפרץ שומם בקורסיקה, שם הועברו המעפילים לספינה "כ"ט בנובמבר". הגדעוני בהפלגה זו היה אהרון מיכאלי.

בספינה מזערית, שבת המנוע. הדבר קרה במפרצון קטן שהצלחנו להיכנס אליו מבעוד מועד, אבל הייתה סכנה מוחשית שנוטל אל הסלעים ונתרסק... נכנסתי לתאי, על מנת להזעיק עזרה ממרסיי. לפתע, לחרדתי, גיליתי שידיי משותקות, מהמרפקים ומטה. יהודה והרופא נדחקו לתאי. הצפנתי מברק כשאני אוהז בעט בשתי כפות ידיי. יהודה סובב את הכפתורים בהתאם להוראותי ואחז את מפתח המורס לבל ינוע כשיכור על השולחן. הרופא עיסה בצמר גפן טבול בספירט את ידי הפנויה. שלושתנו נגחנו זה את זה כדי לזכות באפשרות להקיא לתוך הדלי שהיה בין ברכיי. הקשתי על המפתח בכף ידי, ויצרתי קשר עם מרסיי. ענתה לי מתלמדת אלחוט שהתקשתה לקלטני. רק לאחר ששידרתי באי רצון 'SOS' הוחלפה על-ידי אלחוטן מנוסה, הודעתי על מצבנו הקשה ועל מיקומנו... השיתוק חלף. לאחר מכן, נודע לי שזוהי תופעה מוכרת, הנגרמת ממחסור באלקטרוליטים, בעיקר אשלגן ונתרן, בגלל הקאות מרובות... מודעים לסכנה שריחפה עלינו, התארגנו אנשינו במרסיי במהירות וביעילות ושלחו אלינו מיד ספינה, שכינוייה היה 'החלוץ' והייתה לפני סיום ההתאמות. היא הגיעה אלינו בלילה. נקשרנו בחבל והעברנו את הציוד ההכרחי ואת עצמנו. ה'ברק' ננטשה ולא נעשה יותר ניסיון להשתמש בה.... נשארתי אני כאלחוטן על 'החלוץ' והאלחוטן שהביא את הספינה ירד אל אחד החופים יחד עם יהודה, ואנחנו המשכנו דרומית לאלג'יר.... ההפלגה לאלג'יר היתה נינוחה; מעט סערות לא רציניות. הקשר עם אנשי העלייה באלג'יר היה דרך מרסיי: באלחוט מאתנו למרסיי, בטלפון ממרסיי לאלג'יר ובאותה דרך חזרה. מסורבל ביותר.<sup>227</sup>

בהמשך ביצעה "החלוץ" הפלגת מעפילים עוקבת תחת השם "כ"ט בנובמבר". ה"ברק", עם היסטוריה של תקלות ומצב טכני ירוד במיוחד, לא הופעלה יותר על-ידי המוסד לעלייה ב'.

## 7.16 שנת 1948: לקראת הקמת המדינה

### 7.16.1 "האומות המאוחדות"

הספינה "האומות המאוחדות", ששמה הקודם היה Archimidis, הייתה ספינת עץ עם מפרשים ומנוע דיזל, בתפוסה של 350 טון, שהושקה בשנת 1920 והפליגה תחת דגל איטליה. מפקד הספינה היה דוד מימון, המלווה היה עמנואל ורדי והגדעונית הייתה שושנה כרמלי.<sup>228</sup> רב-החובל והצוות היו איטלקים.<sup>229</sup>

227 בני גפן, חיי עד כה, הוצאת המחבר, תשע"ד-2014.

228 ילידת שיקגו, ארצות הברית, 1922. למדה עברית בבית ספר עברי והדריכה בתנועת הנוער הציונית "הבונים". הגיעה לצרפת בשנת 1946. בוגרת קורס הגדעונים "זבולון" במרסיי. שירתה בצה"ל במלחמת השחרור כאלחוטנית בגדוד השלישי של חטיבת "יפתח". חברת קיבוץ חולתה. נפטרה בשנת 1995.

229 את"ה 14/544.

הספינה נרכשה על-ידי המוסד לעלייה ב' באיטליה, והוכנה להפלגה בפורטו ונרה. ב-24 בדצמבר 1947, כאשר עגנה סמוך לחוף צפונית לצ'יוויטאווקיה (Civitavecchia), איטליה, עלו עליה 537 מעפילים בעזרת גשר מאולתר: שתי סירות גומי וכבל שהיה מתוח בין הגשר לספינה. המעפילים – חברי תנועות נוער מהונגריה, רומניה ופולין – היו צעירים שגילם הממוצע היה כ-35 שנה.

ההפלגה נמשכה שמונה ימים ללא אירועים מיוחדים. ביומיים האחרונים להפלגה בוצעה היערכות מיוחדת למניעת זיהוי הספינה כספינת מעפילים: המטבח ומתקני הרחצה, שנבנו על הסיפון, הושלכו לים. המעפילים אכלו רק אוכל מקופסאות שימורים, נצטוו להישאר בבטן הספינה ולא לעלות על הסיפון, והורשו להשתמש בשירותים רק בשעות הלילה.

סמוך למועד הגעתה לחופי הארץ, ב-1 בינואר 1948, התגלתה על-ידי מטוס בריטי, שהזעיק לעברה את המשחתת HMS Chevron. מפקד הספינה שינה במהירות את כיוון ההפלגה והעלה אותה לחוף ליד נהריה. המעפילים ירדו מהספינה לחוף בעזרת סירות ובגלישה על גבי כבל מיוחד שהותקן, התקבלו בחוף על-ידי אנשי פלי"ם ותושבי המקום, הסתלקו במהירות מהחוף, והובאו לקיבוצי הסביבה. המפקד והמלווים ירדו גם הם לחוף והסתלקו. הצבא הבריטי הטיל עוצר של 24 שעות על נהריה, ביצע חיפושים מבית לבית ועצר כ-120 איש, ביניהם 79 מעפילים והיתר תושבי נהריה.

בדו"ח מפקד הספינה, בכינויו החשאי "סנפיר" נרשם: "ב-31/12 בהיותנו בחוף הדרומי של קפריסין קבלנו מברק על שינוי מקום העבודה, הסיבה שנתנה: 'האניות הגדולות, ומצב הבטחון'. החלטתי לא לשנות את כיוון הנסיעה אלא בלילה האחרון להמשיך מראס־אל־נקורה לאורך חוף הארץ עד תל אביב. הסיבה הייתה: אי בטחון במוטור והצורך בהקפת אזור הבקרה של צי האויר דרך של 300 מייל, זאת אומרת 40 שעות נסיעה נוספות, הווה אומר להפסיד את היתרון של האחד בינואר. ב-1/1 בשעה 0900 הגענו לנקודה בחוף הסורי בין צידון וצור. לא יכולנו להקטין את מהירות הספינה בגלל דפקט במוטור. ב-0930 בערך, עבר מעלינו אוירן וחלף מבלי לחשוך בנו. בשעה 12.00 הגענו לראס־אל־נקורה. באופק הופיעה משחיתה. שינינו את כיוון הספינה באופן שנתקרב לחוף ושינוי הקורס לא יובחן על ידי המשחיתה. כעבור 15 דקות התקרבו היטב אל החוף, ואמנם היינו חשודים כבר גם אצל המשחיתה שלא העזה להתקרב אלינו בגלל האיזור הסלעי. היה ברור שאם לא נעלה באחת הנקודות הקרובות לחוף יצודו אותנו על-ידי כלים קטנים שישלחו מחיפה, על כן עלינו במלוא המהירות על חוף נהריה, העברנו חבל מהספינה לחוף והזעקנו את אנשי המושבה ובעזרתם הורדנו את כל המעפילים לחוף. המעפילים הורדו בסירות ובחלקם בשחיה."

דו"ח מפקד הספינה מתייחס לנושא הקשר: "[מיטות החולים ליד חדר ההגה] הפריע מאוד לשמירת קונספירציה של הקשר והמכשירים. קיימנו שמירה מיוחדת

של המלווים על חדר הקשר (המכשירים והקוד)... הקשר עם ליאונרד פעל בסדר גמור. עם הארץ היו קשיים בקליטה ובשידור. על-כן התעכבו שני מברקים עם פרטים ותשובות לשאלות הארץ. כשהתקרבנו לארץ תוקן המכשיר, אולם עכבתי משלוח מברקים בלתי תכופים והצעתי לארץ האזנה בלבד. קבלתי תשובה שלילית. קיימנו קשר נוסף ב־31/12, הקשר הבא היה צריך להתקיים ב־1.1.48 בשעה 10.00, עכבתי אותו בגלל תנועות האויב. בשעה 13.30 שלחנו מברק המודיע על 'ביצוע עלייה על חוף נהריה'."

דו"ח מודיעין של ה"הגנה", בכינוי המחתרתי "טנא", מה־4 בינואר 1948, מספר: "האניה הגיעה ביום 1.1.48 בשעה 1200 לערך. השוטרים שהיו במקום הסכימו להסכם גינטלמני, והלכו לשתות ולא ראו דבר. בשעה 1345 הגיע לנהריה הסרגי בריג'דס מהבולשת והודיע לאנשי המקום שהוא נותן להם שהות של שעה לסיום הפעולה, בכ"ז ניסה בריג'דס מיד להתקשר עם משטרת עכו. היות ולא קיבל קשר נסע למחנה הצבאי הסמוך וכנראה התקשר עם הבולשת משם. בשעה 1430 הגיעה מכונית עם 5 שוטרים. הם באו לחוף נהריה – למקום ההורדה. בחורות שהיו במקום הכניסו את השוטרים לבית הקפה, ופעולת ההורדה נמשכה עד שעה 1440 לערך, כשבא הצבא למקום. הצבא הגיע ב־3 מכוניות ונעצר במרחק כ־300 מטר דרומית מזרחית למקום ההורדה. החיילים ירו באויר והקיפו את המקום. בשעות הערב הוטל עוצר ל־24 שעות. צפו לחיפושים ולזהוים. מוסרים שמפקד הצבא במקום פנה לממונים עליו ובקש להקציב סרטיפיקטים למעפילים שנעצרו. שישה אנשי כנסת ["הגנה"] נאסרו בחזרה לבסיסם ובגדיהם רטובים – אך שוחררו אחר כך. האנשים שנעצרו על החוף הועברו למחנה קריית־שמואל."

על פי חילופי המברקים עם הספינה הקשר מהארץ אליה פעל באופן תקין מה־28 בדצמבר. בתיק הספינה המברקים הבאים (אלה רק חלק מהמברקים בתיק):  
**26 דצמבר 1947, שעה 1210, לזקן ["האומות המאוחדות"] מארנון [הארץ]:** "תהיה ברוכים החותרים למכורה. מאחלים שיאמר בזקנה יאחרי בלותה היתה לה עדנה."  
**28 דצמבר 1947, שעה 1245, לזקן מארנון:** "המצב בארץ מחיב בדיקה יסודית של מקום העבודה. בקשר הבא נודיעכם ברורות."  
**28 דצמבר 1947, שעה 1655, לארנון מהזקן:** "קבעו מקום הורדה בצפון הארץ, הודיעו מיד החלטתכם."

**28 דצמבר 1947, שעה 1900, לזקן מארנון:** "השם ומקום ההורדה נודיע בבוקר..."  
**29 דצמבר 1947, שעה 0830, לזקן מארנון:** "... תדאגו להשמדת כל סימני הזהות של הספינה והאנשים, ותזהירו לבל יגלו מוצאם, אזרחותם או מקום ההפלגה. תעודות הספינה ותעודות העובדים תשימו בסליק."

**29 דצמבר 1947, שעה 1220, לארנון מהזקן:** "מצב הבריאות רגיל, לאנשים יש נכוונות. סליק לתעודות ומכשירים – בטנק המים הקדמי בחרטום. הכניסה מחדר המלחים."

**29 דצמבר 1947, שעה 1650, לזקן מארנון:** "עוד לא עניתם בדבר הסליק לאנשים. תכינו מקום כרזרבי לתחנה והודיעונו. תמסור לנו שמכם הרשמי והדגל, וכן תאורכם החיצוני. מה העומק הדרוש לעגינתכם. שלחו פירוט לפי: הגיל, המין, והתנועות, והארצות. ביומים האחרונים צריך הסיפון להיות נקי לגמרי ותשתדלו להסוות הספינה ככל האפשר. בסליק לאנשים יש להכין מזון ומים ליומים ובגדי עבודה."

**29 דצמבר 1947, שעה 1215, לזקן מארנון:** "שמכם: ספינת ההגנה 'האומות המאוחדות', תאשר קבלת השם במפורש. מקום העבודה: ערבה [נהריה]. האם מוכר לכם הכינוי וההגדרה. מתי מקוים להגיע."

**30 דצמבר 1947, שעה 1225, לארנון מהזקן:** "נגיע לערבה ב־1 ינואר 1948 בשעה 2100. תכינו שלוש חביות שמן מכונה בעובי בינוני. להבא תהיה מצדנו האזנה בלבד. בליל העבודה האזנה הדדית בתחילת כל שעה."

**30 דצמבר 1947, שעה 1400, למיכאל מאשר:** "הוקם הקשר עם הזקן. לפי שעה הוא בסדר. עובדים אתו שוב בשעה 1500."

**30 דצמבר 1947, שעה 1536, לארנון מהזקן:** "הסליק לאנשים בטנק הקדמי, הכניסה בחדר המלחים. ששה מטר לעגינה, דו תרנית, קבינה מאחור. תחנה רזרבית בספינה."

**30 דצמבר 1947, שעה 1542, ל"אומות מאוחדות" מארנון:** "את שמות וסדורי הקשר עליך לקיים לפי הוראותינו. תענה בהקדם לשאלות ותהיה לך אפשרות למעט בקשרים. לכמה ימים יש לך דלק החל ממחר?"

**30 דצמבר 1947, שעה 1620, לזקן מארנון:** "מבולגריה הפליגו שתי הגדולות [הפאנים] עם למעלה מחמש עשר אלף. ייתכן שבקשר למצבן נאלץ לשנות מקום העבודה...."  
**31 דצמבר 1947, שעה 0750, לזקן מארנון:** "לרגל המצב מקום העבודה יהיה זליג [תל אביב]. קחו מיד קורס לחוף מצרים, מתוך חשוב להיות ביום החמישי עם חשכה ששים מיל דרומה ממקום העבודה ולהגיע למקום בין השעה שתיים עשרה לאחת בלילה לפי שעון הארץ. אשר ההוראה."

**1 ינואר 1948, שעה 1200, לזקן מארנון, בהול:** "חוסר אשור ממך על העבודה בזליג מעכב הכנות ומסכן ההורדה. ענה מיד."

**1 ינואר 1948, שעה 1300, ל"אומות מאוחדות" מארנון:** "מקום העבודה בזליג. מתי תגיע?"



## 7.16.2 "פאנים": "קיבוץ גלויות" ו"עצמאות"

ה"פאנים", הן הספינות "פאן יורק" (Pan York), ששמה הוסב ל"קיבוץ גלויות", ו"פאן קרסנט" (Pan Crescent), ששמה הוסב ל"עצמאות", היו הגדולות בספינות המעפילים, ונשאו יחד 15,236 מעפילים, עדות מרשימה ליכולת הארגונית והמבצעית של המוסד לעלייה ב'.<sup>230</sup>

אלה היו ספינות משא – כל אחת בתפוסה של 4,570 טון – שהושקו בשנת 1901 והפליגו תחת דגל פנמה. מפקד המסע היה יוסי הראל.

מפקד הספינה "קיבוץ גלויות" היה ניסן לויתן. רב-החובל היה גד הילב, ועמו הקצין הראשון אסטבן הרנדורנה (קפיטן סטיב), הקצין שני ורנר סולומון, הקצין שלישי וילי רוסטוקר, המכונאי הראשי אפרים צוק, צוות גולים ספרדים רפובליקנים ומתנדבים יהודים אמריקנים. המלווים היו גדע שוחט, ועקיבא אופנבך. הגדעוני היה ראובן אורן "פופכן" שכינויו היה "ישי".

מפקד הספינה "עצמאות" היה דב (ברצ'יק) מגן. רב חובל היה איטלקי שהוחלף במהלך ההפלגה בידי יצחק (אייק) ארן, המלווים היו מיכה פרי, מאיר אברהם, אליעזר ערמון (וורש), גרישה שיינקמן, אברהם פרטקין, ושלושה מתנדבים יהודים אמריקניים: אבי לבני, צ'רלי וייס ויג'ין אלכסנדר. הגדעונים היו גד ליפשיץ,<sup>231</sup> שכינויו היה "מקס", וחיים (חיימקה) גולדיס.

הספינות נרכשו בארצות הברית בשנת 1947,<sup>232</sup> והפליגו תחת דגל פנמה עם צוותים יהודים-אמריקאים שהתנדבו ל"הגנה". הספינה "פאן קרסנט" חובלה בידי אנשי צפרדע בריטיים בנמל וונציה, התיקונים נמשכו מספר חודשים ורב-החובל והצוות הוחלפו לרב חובל וצוות איטלקים. הספינה Pan York הוכנה בנמל מרסיי, רב-החובל הוחלף ברב-חובל ארץ ישראלי – גד הילב, והצוות הוחלף בצוות ספרדי.<sup>233</sup>

באוקטובר 1947 הגיעו הספינות לנמל קונסטנצה (Constanța) ברומניה, שם – בתמיכת ברית המועצות – הרשתה הממשלה ליהודים לצאת מרומניה לארץ ישראל. ברגע האחרון הודיעו הרומנים כי לא ניתן יהיה להפליג מנמל קונסטנצה, והמוסד איתר נמל חילופי, בורגס (Burgas) בבולגריה.

230 מספר המעפילים בהפלגה זו מסתמך על ספרו של זאב (וניה) הדרי, זאב צחור, אניות או מדינה, קורות אניות המעפילים "פאן יורק" ו"פאן קרשנט", הוצאת הקיבוץ המאוחד, ואוניברסיטת בן-גוריון בנגב, אפריל 1981.

231 נולד בברלין בשנת 1926. עלה עם הוריו בשנת 1938. גר בנוה שאנן בחיפה ולמד בבית הספר הימי שליד הטכניון. התגייס לפלמ"ח, הוכשר כגדעוני ונשלח לאירופה. בארץ שירת בחיל הים, למד הנדסה, הקים את חברת "גדעון אלקטרוניקה" שעסקה במתן שירותי אלקטרוניקה ימיים. ניהל את מפעלי סוכר עפולה ואת מחלבת תל יוסף.

232 הספינות נרכשו בידי חברת הספנות FB Shipping Company, שהייתה כיסוי למוסד לעלייה ב'. FB הם ראשי תיבות של "Fuck Britain".

233 את"ה 14/275.

באוקטובר-נובמבר 1947 התנהל באו"ם המאבק על תכנית החלוקה. הבריטים הפיצו שמועות שהרוסים זוממים להציף את המזרח התיכון במרגלים שיגיעו בשתי ספינות אמריקאיות לשעבר, הממשל האמריקאי היה מפולג בשאלת ההתייחסות לתכנית החלוקה, והמחלקה המדינית של הסוכנות, יחד עם ראשי הציונות בארצות הברית, חששו שארצות הברית לא תתמוך בתכנית החלוקה עקב הפלגת ספינות אלה, ודרשו מבן-גוריון לעכב את ההפלגה.

ב-30 בנובמבר, יום לאחר החלטת החלוקה, התכנסה הנהלת הסוכנות בירושלים ואחרי התלבטות קשה החליטה לעכב את הפלגת ה"פאנים", מחשש שהפלגתן תשבש את המאמצים המדיניים לקדם את יישום החלטת האו"ם. המנהיגות המדינית ביקשה לרכז את כל המאמץ במטרה אחת ויחידה: הקמת המדינה, ולהניח בצד כל מה שעשוי להפריע לכך. אנשי המוסד לעלייה ב' לא קיבלו זאת. מבחינתם העלייה הייתה נושא ראשון במעלה, נשמת אפה של הציונות, ואסור לעצרה. הם חשו באחריות אישית, שכן המשמעות של עיכוב ההפלגה היה להותיר 15,000 יהודים ללא בית וללא מוצא, בחורף. העימות היה לא רק מדיני, הוא היה גם בין-דורי – בין המנהיגות הממוסדת המבוגרת ובין הצעירים הפעלתניים של המוסד לעלייה ב' – שמבחינתם המנהיגים הוותיקים ישבו בהיכלי-שן, מנותקים מהעם, ולא ערים לכמהיה עם ישראל למולדתו ונכונותו לסכן את הכל, כולל את חייו. התחושות היו קשות, מכיוון שהודות למעמדם הכמעט-עצמאי התרגלו פעילי ההעפלה לזלזל בפוליטיקאים, וסברו שאלה אינם מבינים כראוי את המתרחש בשטח. המוסד לעלייה ב' היה על סף מרד. אנשי המוסד עמדו בפני דילמה טרגית: לקבל את מרות המוסדות הלאומיים ולהפקיר את אלו שסמכו עליהם וכבר יצאו לדרך, או להפר מרות – על כל המשמעות המוסרית, הערכית והלאומית הכרוכה בדבר.

ב-13 בדצמבר הודיע משה אגמי (אוורבוך) כי ממשלת רומניה תובעת יציאה מיידית, ולא – תבוטל נכונותה לאפשר ליהודים לצאת מרומניה, ולכן הוא נאלץ ליטול על עצמו אחריות ולהתניע את ההפלגה.

השליחים באירופה קבעו תאריך הפלגה. צוות בראשותו של יענק'לה סלומון (המג"ד הראשון בגדוד הרביעי של הפלמ"ח) ארגן הסעות ברכבות של המעפילים מרחבי רומניה לנמל הבולגרי בורגס. הספינות הפליגו מקונסטנצה לבורגס ב-23 בדצמבר 1947, העלו את המעפילים על הספינות בבורגס, הפליגו מבורגס בצהרי ה-27 בדצמבר בנתיב מסוכן בין שדות מוקשים בים השחור וחצו את מצרי הבוספורוס לים האגאי, שם המתינה להם ארמדה בריטית של ספינות מלחמה. ההנהגה הציונית הבינה שהפור נפל, אך דרשה לסיים את הפרשה בפשרה: הספינות ייכנעו לבריטים בלב ים וישוטו עם המעפילים ישר לקפריסין, ללא מאבק. דוד בן גוריון שלח מברק ליוסי הראל, איש המוסד לעלייה ב' שמונה למפקד המסע, על סיפון ה"פאן יורק", דרך

מפקדת המוסד באיטליה: "באם האויב יציע לשתי הגדולות [ה"פאנים"] ללכת ישר לקפריסין עליכם לענות וכן לעשות: 'פנינו לארץ ישראל שהובטחה מאלוהים לישראל ואושרה מחדש על-ידי האומות המאוחדות אולם אם בדעתכם להפריע למסענו, נלך לקפריסין, בהיותנו בטוחים שבקרוב נגיע לארצנו המשוחררת. תנו לנו את הקורס לקפריסין ונלך אחריכם'". המברק נשלח למפקדת המוסד לעלייה ב' באיטליה ב-29 בדצמבר בשעה 1520, ונשלח שוב מהארץ ל"פאנים" דרך איטליה, ב-29 בדצמבר בשעה 1550. המברק הועבר באמצעות תחנת המוסד לעלייה ב' באיטליה אך קליטתו בספינות התעכבה עקב קשיי קשר עם ה"פאנים". על פי הרישום על המברק במפקדת המוסד לעלייה ב' בתל אביב, קיים ספק באם הגיע המברק לתעודתו. בתחקירי המלווים שלאחר האירוע ובדו"ח הגדעוני מברק זה לא מוזכר כלל.

יוסי הראל, מפקד המסע, דיווח כי:<sup>234</sup> "הקשר בין האניות היה מצוין. היה אלחוט ורדיו טלפון. כל שעתיים עמדנו בקשר בין שתי הספינות וכל מקרה אסון באנייה אחת הועבר מיד באלחוט או ברדיו טלפון לאנייה השנייה וכן כל מקרה משמת, כך שהקשר היה מהודק והייתה כל הדרך הרגשה של נסיעת יחידה אחת מאוחדת. הקשר עם הארץ לא פעל דווקא במשך יום וחצי מהחשובים ביותר, כי כאשר כלי אחד לא הצליח להקים קשר עם הארץ גם השני לא הצליח בזאת וכאשר אחד קיבל את הקשר – גם השני קבלו... יומיים לפני סוף הנסיעה קיבלנו את ההודעות שבמקרה שירצו להפנות אותנו לקפריסין, שלא נעורר התנגדות. מיד עם קבלת ההודעות האלה דיברנו על העניין והחלפנו דעות בין שני הכלים והאנשים האחראים דעת כולם הייתה שנציית ולא נמרוד, כי הבעיה היסודית הייתה להוציא את האנשים מרומניה ואת זאת עשינו".

**אין ספק כי הפרשה העמידה במבחן את מושגי האחריות הלאומית והמרות המדינית. יחסי הדרג המדיני עם הדרג המבצעי לא הקבילו להיררכיה צבאית. השיקולים המדיניים היו נחלת מעטים, ואנשי השדה העזו לעמוד על דעתם. אנשי השדה הגיעו אל סף הפרת המרות הלאומית, אבל לא חצו אותה. הם היו נאמנים לעקרון הנאמנות למוסדות הנבחרים של המדינה שבדרך.**<sup>235</sup>

ב-29 בדצמבר, ביציאה מהדרדנלים, יורטו הספינות בידי הפריגטות HMS Whitsand Bay ו-HMS Cardigan Bay, ולפנות ערב הצטרפה אליהם הסיירת

234 את"ה 14/275. לפי המברקים בתיק הספינה והערות הגדעוני, ספק האם ההודעה מהארץ אכן הגיעה.

235 מה שלא היה ידוע להנהגה הציונית ולמפקדי הספינות, הוא כי הבריטים סברו שהשתלטות בכוח על הספינות, ללא נזקים מהותיים ואבדות רבות, היא כמעט בלתי אפשרית, ולכן נתנו חופש פעולה לאדמירל הבריטי. ההיסטוריון Fritz Liebreich, בספרו *Britain's Naval and Political Reaction to the Illegal Immigration of Jews to Palestine*, Routledge, 2005, הוצאת 2005, טוען כי לו הספינות היו מחליטות להמשיך להפליג לחופי הארץ, כפי הנראה שהחלטת האדמירל הבריטי הייתה לא לנסות להשתלט על הספינות (עמ' 251).

HMS Phoebe הקלה HMS Mauritius. ב-30 בדצמבר הצטרפה הסיירת הקלה HMS Phoebe והמשחתת HMS Chevron, שהביאה תגבורת צנחנים מהדיביזיה המוטסת השישית, כדי לסייע בהשתלטות על הספינות. ב-31 בדצמבר הצטרפו המשחתות HMS Chequers, HMS Chivalrous ו-HMS Volage.

ביום ב', 30 בדצמבר 1947, בשעה 1424, קיבל מפקד השייטת הבריטית (Rear-Admiral Symonds-Taylor DSC), על סיפון הסיירת הקלה HMS Mauritius, את המברק הבא מהמפקד הצבאי הבריטי בפלשת'נה, בסיווג "סודי ביותר" (Top Secret), בהצפנת SECRETEX (צופן בריטי מאותה עת): "ממקור אמין ומוסמך ברמה גבוהה התקבלה ידיעה כי הסוכנות היהודית העבירה הוראה באלחוט לספינות הפאנים כי יש לציית לבקשות או לדרישות של הצי הבריטי, כולל הפלגה לקפריסין".<sup>236</sup>

**כיצד ידעה האדמירליות הבריטית מהי ההוראה ששוגרה ברדיו לספינות לפני שיוסי הראל, מפקד המסע, קיבלה? מה היה מקור המידע של האדמירליות הבריטית? האם ראשי הסוכנות קיימו מגעים חשאיים עם הבריטים? או שמקור המידע היה האזנה לשיחות טלפון בין מנהיגי הסוכנות? או אולי מקור המידע הוא שבירת הצופן ופענוח המברק שנשלח לספינות מהארץ דרך איטליה?**

ב-31 בדצמבר 1946 מתקיים אירוע, אותו מתאר הגדעוני ראובן אורן (פופכן):<sup>237</sup> "ביציאה מהדרדנלים ממתין לנו heavy cruiser ועוד חמש משחיתות. האדמירל של השייטת מבקש (איתות דגלים) שנעבור לקשר רדיו/דיבור.<sup>238</sup> הוא פותח במילים 'כאן Rear Admiral XY [אלוף], מפקד השייטת הבריטית. אני מבין כי קיבלתם הוראה להפליג אחרי לקפריסין, באם אבקש מכם לעשות זאת'. בחדר האלחוט – נוכחים: יוסי הראל, גד הילב (הקפטיין), ניסן לווייתן (המלווה), גדע שוחט ואנוכי. בפאן קרסנט מקשיבים במקביל ברצ'יק (המלווה והמפקד שלה), אייק (ארן – אהרונביץ) הקפטיין והגדעונים גד ליפשיץ וחיים גולדיס. כולנו, חוץ מיוסי הראל, מוכי תדהמה. הערה חשובה: לפני כשנתיים, עם צאת הספר 'אקסודוס – אודיסיאה של מפקד' (יורם קניוק) בדקתי נקודה זו עם ניסן, גד, ברצ'יק ואייק. כולם אישרו את נכונות גירסתו." בשיחות באלחוט דיבור בין האדמירל הבריטי לבין מפקד המסע, יוסי הראל (המבורגר), הושג הסכם על הפלגה לקפריסין, ירידה "שקטה" של המעפילים מהספינות, וכי הבריטים לא יעצרו את הצוותים ויאפשרו לרבי החובלים, עם צוות קטן, לתחזק את הספינות, שהושמו במעצר.

TNA ADM 1/20793 236

237 זיכרונות שנכתבו בשנת 2001. בראיון בינואר 2016 סיפר שהקשר הוקם בתדר 2,638 קה"צ, שהיה אז ערוץ בין-לאומי לקשר בין ספינות במצוקה.

Rear Admiral Richard Victor Symonds-Taylor, D.S.C. 238

מפקדי הספינות ומלוויהן קיבלו את ההחלטה בלב כבוד. הספינות הגיעו לנמל פמגוסטה ב-1 בינואר 1948, והמעפילים הועברו למחנות מעצר בקפריסין.<sup>239</sup> בליל עגינת הספינות בקפריסין הוברחו אנשי הצוות והגדעונים לארץ ב"מיוחדת" – היא ספינת הדיג "כריש". הגדעוני ראובן אורן ("פופכן") נשאר בקפריסין והקים קשר עם הארץ, ובעזרתו תאמו את "המיוחדת" לשם הברחת מעפילים שברחו מהמחנות דרך מנהרות.

בספינות הותקן עוד בארצות הברית מקמ"ש תוצרת RCA בהספק של 200 ווט לגלים קצרים ובינוניים. בנמל קונסטנצה התקינו הגדעונים על הספינות מערכת רמקולים ענפה, לשליטה בציבור המעפילים.

הגדעוני ראובן אורן (פופכן), בכינוי החשאי "ישי", כתב דו"ח מפורט על ההפלגה:<sup>240</sup> "1. מכשירי 'האחות' ['קבוץ גליות' – 'פאן יורק']: (1) מקלט לגלים קצרים (BC) של 12V סוללות בלבד. טווחי גלים נוחים וטוב מאוד לעבודה; (2) מקלט רזרבי לגלים קצרים RCA ל-3; (3) 110V DC משדר RCA קריסטלים או MO (Master Oscillator), אבל אנו השתמשנו בו בלי קריסטלים. הספקו הרשום בגלים 20-2MC היה 220W, עבדנו בסביבות 8MC; (4) משדר מקלט רזרבי SCR מחברת Crosley תחום הגלים 3.8 עד 5.8 [מה"צ] הן לשידור מורס והן לדיבור עובד על 12V סוללות וכן בעל סידור רזרבי לעבודה בגנרטור יד קטן. מלבד מכשירים אלה היו: מקלט לגלים בינוניים (12V סוללות או 110V DC מתח רשת), משדר לגלים בינוניים 200W על 110V DC מתח רשת וכן משדר רזרבי של 50W עם שנים עשר וולט סוללות (Emergency TX). כמו כן היה על הכלי מכשיר Auto Alarm (אזעקה אוטומטית של ש.ה.ש. [SOS]) הכל במצב טוב ובפעולה תקינה."

הדו"ח מתאר את הקשר לספינה בשלבים השונים, עד הגעתה לקונסטנצה, שהיה קשר תקין, ועובר לתיאור קשוי הקשר בהפלגה: "לפני הפלגת הכלים מקונסטנצה סוכם: הפיקוד ומרכז הקשר ב'אחות'. שני הכלים מקימים קשר עם אגמי [רומניה], ליאונרד [מילאנו] וארנון [הארץ]. הקשר של ה'חבר' [עצמאות – פאן קרסנט] ישמש יותר כרזרבי, מפני שההודעות צריכות לעבור דרך 'האחות'. הקשר עם הכלים הוקם מיד במורס, אך עוד בקשר הראשון עברנו לדיבור ושמרנו על קשר קבוע בדיבור בין הכלים, פרט למקרים כאשר בגלל קלקולים או מחסור בזרם לא יכול היה אחד הכלים לנצל את מכשיר הדיבור שלו. בגלל הקרבה בין שני הכלים במשך כל הדרך, גם במקרה של אי קיום קשר במועדו, מאיזה סיבה שהיא, היינו מקיימים בקלות את הקשר על-ידי קריאה בסימנים מוסכמים בדגלים או איתות אור, להקשבה

239 במחנות המעצר היו באותה עת 15,000 מעפילים, והאירוע הכפיל את כמות המעפילים העצורים.  
240 על הדו"ח אין תאריך. בראיון בפברואר 2016 סיפר ראובן אורן כי הדו"ח נכתב בפברואר 1948, לאחר שחזר מקפריסין ארצה בסרטיפיקט של מעפיל.

ברדיו. הודיעו לנו להתחיל מיד עם היציאה בהקמת הקשר עם אגמי. שני הכלים כל אחד בזמניו המוסכמים ניסו לעשות זאת, אולם ללא הצלחה. רק בשעה המוסכמת האחרונה לפני שנכנסנו לנמל ההעמסה הוקם הקשר עם אגמי על-ידי ה'חבר', אולם הפסיקו מיד בגלל הצורך בפינוי המכשירים לעבודה בין הכלים ולסידורי הכניסה לנמל. אחרי ההפלגה עם האנשים, התחלנו שוב בניסיונות הקמת הקשר עם אגמי, וכן התחלנו מיד לחפש את ליאונרד. אף אחד משני הכלים לא הצליח יותר להקים קשר עם אגמי – וכל שאלותינו ההדדיות על אגמי הסתיימו בתשובה: ניל. עם ליאונרד הצלחתי להקים קשר למחרת ההפלגה, וכן נודע לי שגם ה'חבר' הקים קשר (היה זה ב־28 לחודש). קבעתי קשר נוסף לאותו ערב אך לא הצלחתי לשמוע את ליאונרד. אחרי הקמת הקשר עם ה'חבר', הוברר שגם הוא נכשל בקשר הנוסף שקבע. המצב הזה נמשך כמעט בדייקנות כל זמן הנסיעה. היו חצאי ימים שבהם היה לשני הכלים קשר (הן עם ליאונרד והן עם ארנון) והיו זמנים שלשניהם לא היה קשר. כמעט ולא קרה שאחד יקיים קשר והשני לא.

הדו"ח מפרט את הסיבות לקשיי הקמת הקשר: "א. בכלים הוכנסו שינויים כבירים ברשתות החשמל. הוסיפו דיזל גנרטור, וכן עשרות מוטורים חשמליים קטנים (ביאחות) ו־4 מוטורים גדולים (ביחבר'), מפוזרים מהחרטום עד הירכתיים – לצרכי האוורור המלאכותי, ויש להניח שהן היוו אחד הגורמים העיקריים לאותן הפרעות האטמוספיריות החזקות שהיו מנת חלקנו במשך כל הדרך, ובצורה כה חריפה שטרם נתקלתי בה לפני. ב. מנופי האנייה (14 במספר) הנמצאים בזמן נסיעה רגילה מונחים למטה – הורמו בצורה זקופה וחוברו בכבל ברזל (הכנות להתנגדות שאחר כך לא הייתה), ודבר זה גרם שבמרחק לא גדול עברו משני צדי האנטנה ולכל אורכה שני כבלים מקבילים ומקוצרים לאדמה, ויש להניח שגם זה גרם רצינית להפרעות."

הדו"ח מציג את מהלך הקשר בהפלגה: "ביום [לא נרשם] בבוקר שמעתי לראשונה את ארנון קורא לי. עניתו פעם ופעמיים, אך תמיד חזרתי ושמעתי אותו קורא ונותן נילי [כלום, איני שומע דבר]. בקשר הבא לפי ההסכם לא שמעתי כלל, ואלו בזה שבא אחריו הצלחתי להקים עמו את הקשר. קבענו קשר שני למחרת בבוקר, אך שוב לא התקיים בסדר. עד סוף הנסיעה היה הקשר תקין ורע לסירוגין – ואותו המצב היה גם ביחבר'. כמו בכל קשר, גם כאן היו שתי אפשרויות לסיבה של אי הקמת הקשר. לפעמים לא הייתי שומע את ארנון בשעה שנקבעה, ולפעמים לא שמע הוא אותי. בזמן שהייתי שומע את ארנון והוא לא היה שומע אותי – היה דבר זה מפליאני במיוחד, כיוון שהמסדר שלי היה של 200 ווט – כלומר פי כמה יותר חזק ממסדרו של ארנון (שני 807 ושני 813) וכן מכשיר דומה היה גם ביחבר', ופשוט קשה לשער כיצד לא שמעו אותנו ממרחק כה קטן. עוד אחת הסיבות לקשר הבלתי סדיר עם ארנון, הוא כנראה התבלבלותו של ארנון בין ה'חבר' וה'אחות', וכיוון שגליהם הראשיים היו אחרים, ייתכן שהלכו קשרים לאיבוד בגלל שחיפשו לא את הכלי הנכון. נקבע אמנם

שזמני הקשר של ה'אחותי' יהיו חצי שעה אחרי שעות ההסכם בטבלה (שהיו שעות הקשר של ה'חברי') והנה כאשר הקמתי לראשונה את הקשר לפי הסכם זה נשאלתי אם אני ה'חברי'! אותו קלקול קרה גם למחרת, ורק אחרי שעברתי גם אני לגל כגל של 'חברי' (אחרי שקראתי לשווא בגל הראשי וניסיתי גם את גלו של ה'חברי', הצליח ארנון להקים קשר יותר סדיר)."

והדו"ח ממשיך ומתאר: "אחרי עלות האנגלים על הכלים, הורשינו להמשיך בעבודתנו – אך בתנאי שנעבוד רק בשפה ברורה [בגלוי – לא מוצפן] את התנאי הזה קיימנו, וגם מעוד סיבה: שכל הניירות והסייפרים [כתבי הסתר] הושמדו. הקשר של היפאן יורקי נמשך עד לשעותיה האחרונות, והופסק רק בהגיע זמני לרדת בין המאות האחרונות של העולים שירדו. קצת לפני שירדתי קיבלתי מברק בדבר הבקשה לסירה שתבוא לקחת את אנשינו, אולם לא הצלחתי להקים קשר, ולכן העברתי בצ"ד [שידור ללא מענה, היום מכונה 'פוקס'] (כדאי לברר עכשיו אם קיבלו או לא קיבלו בארץ את המברק הזה). מברק זה הכנסתי [הצפנתי] בכתב [צופן] ברל שאושר על-ידי ליאונרד ככתב למקרים בהולים, וקיווייתי שיפענחוהו בארץ (ליתר ביטחון הזכרתי גם את זאת בצ"ד שאת ההסברים של כתב זה אפשר לקבל מ-121). הניירות הושמדו כולם, וכן כל העתקי החומר. המכשירים – לפי הוראה הושארו בשלמותם, בלי כל הרס וקלקול".

ובנוסף: "מלבד העבודה הפנימית, קיימתי את העבודה האזרחית, קשר עם תחנות החוף, הן בדרך לרומניה והן בתחילת הדרך חזרה, לסידורים על פילוט [נתב], בדיקות במעבר במצרים וכדומה. לגשר העברתי ערב ערב את מזג האוויר, קלוט ממלטה (גל 11.2MC בשעה 1700) עבור 12 השעות הקרובות בדייקנות. סיכויי מזג האוויר ל-12 שעות נוספות, עבור אותו אזור ים בו הפלגנו. מלבד עבודת הקשר הייתה לי גם עבודת ה-PA [מערכת הכריזה] שהורכב על-ידי כ-60 רמקולים המפוזרים בכל מקומות המגורים. ה-PA לא פעל טוב מדי, כנראה בגלל טעות חישוב של הטכנאי בסידיני [מרסיי] שלא ציידנו במספר המגברים (Amplifier) ובעוצמתם המספיקה, ולכן דרשו המכשירים טיפול ושינויים במשך כל הדרך".

### 7.16.3 "ל"ה גיבורי גוש עציון"

הספינה נקראה על שם 35 לוחמי הפלמ"ח והחי"ש, שנקלעו למארב בדרכם להגיש עזרה לתושבי גוש עציון הנצור ונפלו כולם בקרב, ב-16 בינואר 1948.

הספינה, ששמה הקודם היה Sylvia Starita, הייתה ספינת מפרש דו-תרנית עם מנוע דיזל, בתפוסה של 150 טון, שהושקה בתחילת שנות ה-20.<sup>241</sup> מפקד הספינה היה יצחק לנדואר והגדעוני היה יחיאל אדמוני.<sup>242</sup>

241 את"ה 14/242.

242 יליד תל אביב, 1926. התנדב לפלמ"ח בשנת 1944 ושירת בגדוד השלישי. עבר קורס אלחוט

הספינה הפליגה מוונציה ב-17 בינואר 1948, כשעליה 274 מעפילים. במהלך היציאה מהנמל נתקעה על שרטון חול וחולצה על-ידי גוררות. במהלך מסעה הצליחו המלווים והצוות להתגבר על סערות קשות ותקלה במנוע. המסע התארך מעבר למתוכנן ותנאי החיים של המעפילים הלכו והידרדרו עם הצטמצמות המזון והמים. בתוכנית היה להיפגש עם הספינה "רונדין" (שם מקורי; זאת הספינה שביצעה את הפלגות המעפילים "אנצו סרני" ביולי 1946 ו"בונים ולוחמים" בפברואר 1948) כדי להעביר אליה את המעפילים ולחזור לאיטליה, אך הדבר לא התבצע עקב תקלות שונות.

הספינה התגלתה על-ידי מטוס סיוור בריטי ב-31 בינואר, וכעבור שעות אחדות יירטה אותה המשחתת HMS Childers. למחרת הצטרפה המשחתת HMS Chaplet, ובמרחק מיילים בודדים מעכו חסמו המשחתות את דרכה של הספינה וצוות השתלטות בריטי עלה עליה ללא התנגדות (הדו"חות הבריטיים טוענים שההשתלטות הייתה עם הגעת הספינה למים הטריטוריאליים). היא נגררה לנמל חיפה ומעפיליה, וביניהם המלווים, גורשו לקפריסין.

חילופי המברקים מעידים על קשר תקין עם הספינה. הקשר עם הארץ הוקם ב-27 בינואר.

דו"ח מפקד הספינה מציין כי לא ניתן היה להודיע לארץ על יירוט הספינה בידי הבריטים, מאחר ש"המלחים מתוך דאגה וחשש יתר להתגלותנו סילקו את האנטנה והשליכו לים. הפסקת הקשר מתוך סיבה זו הייתה מרגיזה מאוד, אולם את מעשם הפזיז לא יכולנו להשיב."

#### 7.16.4 "ירושלים הנצורה"

הספינה נקראה בשם "ירושלים הנצורה" לאות הזדהות עם תושבי ירושלים שהיו נתונים באותה תקופה במצור.

הספינה, ששמה הקודם היה Ambrosiana, הייתה ספינת משא דו-תרנית מעץ, עם מנוע דיזל, בתפוסה של 300 טון, שהושקה בשנת 1914 והפליגה תחת דגל איטליה. מפקד הספינה היה יהודה צפתי, המלווה היה משה דפני והגדעוני היה דני סנדלר, שכינויו המחתרתי היה "גיל"<sup>243</sup>. רב-החובל וצוות הספינה היו איטלקים.<sup>244</sup>

בשפיים בשלהי שנת 1945. בצה"ל היה אלחוטן בפיקוד דרום ומדריך אלחוט בבה"ד 7. היה מנהל המחלקה להתיישבות של הסוכנות היהודית, מנהל התכנית לשיקום שכונות, מנהל קרן ג'נסיס לפיתוח הנגב, סגן נשיא קרן יק"א.

243 יליד קניגסברג, גרמניה, 1927. עלה ארצה בשנת 1933. התנדב לפלמ"ח בשנת 1945, ועבר קורס אלחוטאי מורס. היה גדעוני בווינה, באינסברוק ובמרנו. איש אקדמיה בתחום המוזיקה. נפטר בשנת 2013.

244 את"ה 234/א.14.



העלאת המעפילים לספינה מחוץ סמוך לעיר האיטלקית צ'יוויטאוקיה (Civitavecchia) נתקלה בקשיים בגלל מזג אוויר סוער. ההעלאה הופסקה לאחר התהפכות אחת הסירות שהובילו את המעפילים מהחוף לספינה, והושלמה רק יומיים מאוחר יותר. ב-3 בפברואר 1948 הפליגה הספינה מאזור צ'יוויטאוקיה כשעל סיפונה 670 מעפילים.

מאורע מרכזי בהפלגה היה לידה קשה בה מצא את עצמו המלווה משה דפני בתפקיד המיילד. בתוקף נסיבות לידתה העניק הגדעוני לתינוקת שנולדה את השם גליה, כי נולדה על הגלים. זו הייתה החוויה הבולטת של הגדעוני דני סנדלר.

מטוס סיור בריטי גילה את הספינה ב-10 בפברואר במרחק כ-80 מייל מחופי הארץ. המשחתת HMS Cheviot ירטה את הספינה ובערב הצטרפה אליה המשחתת HMS Chaplet. בקרבת חיפה השתלטו הבריטים על הספינה וניסו להשיטה, אך הצוות חיבל בספינה והבריטים נאלצו לגרור אותה לנמל עם הגוררת Marauder. לא אורגנה התנגדות להשתלטות הבריטית על הספינה. המעפילים, יחד עם הצוות הזר, גורשו לקפריסין.

ביום תפיסת הספינה בשעה 1400 נותק הקשר, מכשיר הקשר הושלך לים והמכשיר הרזבי הוטמן בסליק. על פי דו"ח בריטי, נמצאו בספינה מכשירי הקשר בסליק וכן ניירות הספינה.

דו"ח הגדעוני דני סנדלר מציג כי הוא עלה על הספינה שבועיים לפני ההפלגה, כדי להכשירה. ציוד הקשר היה תקין, אך שלושת המצברים – 12 וולט כל אחד – היו ריקים לחלוטין, ובספינה לא היה דינמו לטעינתם. הגנרטור של הספינה גרם להפרעות קליטה קשות. בעת העמסת המעפילים לא היה קשר רדיו (הקשר התקיים באיתות ראייה) עקב אי התאמת הסכם הקשר, והוא שלח פתק לגדעוני בחוף לבקש גבישים חדשים והסכם קשר להפלגה. הקשר לארץ היה תקין, אם כי הקליטה באזור כרתים הייתה קשה ( "תחנות חוף המכסות את כל הסקלה ושמיעה חלשה של ליאונרד"). הקשר עם הארץ היה ביום בלבד ( "במרחק שלושה ימים מארנון הקימותי אתו קשר. במשך היום הייתה הקליטה נוחה מאוד, אבל בערב לא שמעתי אותו לחלוטין"). הציוד הושלך לים ( "לא סיימתי את הקשר ב־סל [הודעה על סיום הקשר], כיוון שעם התקרבות המשחיתה פרצו לקבינה השומרים 'האמיצים' וזרקו את המכשירים לים").

מברק שנשלח ממפקדת המוסד בארץ לקפריסין ב-12 בפברואר מבקש לברר "מה קרה לחברים ב'ירושלים הנצורה' האם נתגלו בסליקים כי אנו מצאנו את הסליקים פתוחים וריקים מכל דבר. העיתונים מודיעים כי המשטרה החרימה משדר ומקלט."

דו"ח שירות הידיעות של ה"הגנה" מה-15 בפברואר מספר כי "הלטי שורט מצא את אחד ממכילי הדלק של אנית המעפילים 'ירושלים הנצורה', ארבעה מקלטי רדיו לשידור והקלטה מתוצרת אמריקאית. הפ.ס.ס. חושד שגם באניות שבאו לפני 'ירושלים

הנצורה' היו היהודים משאירים את מכשירי הרדיו שלהם בחדר המכונות והמשטרה המשאירה שמירה על האניה הייתה מוסרת אותם ליהודים תמורת 'יתשלוס'.  
מברק שנשלח מקפריסין למפקדת המוסד בארץ ב-15 בפברואר מאשר שהתגלה הסליק של "ירושלים הנצורה" ובו המכשיר הרזרבי ואקדה, אך "הכתבים הושמדו והמכשיר שעבד נזרק לים".

### 7.16.5 "לקוממיות"

הספינה "לקוממיות", ששמה הקודם היה Setti Fratelli, הייתה ספינת עץ בעלת שלושה תרנים ומנוע דיזל, בתפוסה של 350 טון שהושקה בשנת 1927 והפליגה תחת דגל איטליה. מפקדה היה אבנר גלעד ("סקנדי"), המלווה היה יעקב בן-ציון והגדעוני היה אהרון מיכאלי. רב-החובל והצוות היו איטלקים.<sup>245</sup>

ב-7 בפברואר 1948 עלו על הספינה במפרץ מערבית לסן-טרופו (Saint-Tropez), צרפת, 699 מעפילים מאירופה ומצפון אפריקה ולמחרת יצאה לדרכה. ההפלגה באמצע החורף הייתה מלווה בסערות קשות ובתקלת מנוע ממושכת. הספינה הייתה במקור תלת-תרנית. במהלך ההפלגה ארצה גדעו המלווים את אחד התרנים על מנת להטעות את הבריטים. למרות ניסיונות ההסוואה, ב-19 בפברואר גילה מטוס סויר בריטי את הספינה עם התקרבה לארץ, צפונה מביירות. למחרת ירטה אותה המשחתת HMS Childers ועם התקרבה לחיפה הצטרפה הפריגטה HMS Bigbury Bay. הוחלט לא להתנגד להשתלטות על הספינה, בעיקר בגלל המספר הרב של ילדים בקרב המעפילים (141 ילדים). על פי הסכם עם הבריטים, המשיכה הספינה להפליג באותו יום באופן עצמאי עד למרחק של שלושה מייל מנמל חיפה, שם השתלט צוות בריטי על הספינה והכניסה לנמל. המעפילים גורשו לקפריסין. המלווים נטמעו בקרב המעפילים וגורשו עמם לקפריסין.

חילופי המברקים מעידים על קשר תקין עם הספינה. הקשר עם הארץ הוקם ב-14 בפברואר.

כינוי הספינה במוסד לעלייה ב' היה "הזיבלה". לפני הפלגתה תחת השם "לקוממיות" לקחה הספינה חלק בהפלגת מעפילים אחרת כאשר הפליגה ב-13 בדצמבר 1947 מנמל לה-ספציה לבנדול, צרפת, משם הפליגה עם שחר ב-14 בדצמבר, והובילה את מעפילי "כ"ט בנובמבר" לספינה "כ"ט בנובמבר" שעגנה במפרץ ג'ירולטה (Girolta) באי קורסיקה. הגדעוני בהפלגה מלה-ספציה לבנדול היה יוסף לזרובסקי, ואהרון מיכאלי החליפו בבנדול.

### 7.16.6 "בונים ולוחמים"

הספינה "בונים ולוחמים", ששמה הקודם היה Rondine, הייתה ספינת עץ עם מנוע דיזל בתפוסה של 550 טון, שהושקה בשנת 1944 והפליגה תחת דגל איטליה. מפקדה היה משה רבינוביץ, המלווה היה פנחס (פינקו) דפני, והגדעוני היה שמשון לוטן (לוציאן), שכינויו המחתרתי היה "קין". רב-החובל והצוות היו איטלקים.<sup>246</sup>

"בונים ולוחמים" הפליגה מנמל באקאר ביוגוסלביה ב-18 בפברואר 1948, כשעליה 1,002 מעפילים – רובם צעירים מיהדות בולגריה. מטוס סיור בריטי גילה את האנייה ב-29 בפברואר, והמשחתת HMS Venus יירטה את הספינה, ולמחרת, ב-1 במרץ, עם הגיעה למים הטריטוריאליים של הארץ, נגחה את הספינה, השתלטה עליה והובילה אותה לנמל חיפה. לא הייתה התנגדות לבריטים בהתאם למדיניות הכללית, שאומצה עם התקרבות המנדט הבריטי לסיומו. למחרת הועלו המעפילים על שתי ספינות גירוש ונלקחו למעצר בקפריסין.

חילופי המברקים מעידים על קשר תקין עם הספינה. הקשר עם הארץ הוקם ב-25 בפברואר.

הייתה זאת הפלגת מעפילים שנייה עבור אותה הספינה; בהפלגתה הראשונה בראשית 1946 נשאה את השם "אנצו סרני". ההפלגה השנייה שלה התאפשרה לאחר שהבריטים שיחררו את הספינה, בה החזיקו כשנה וחצי – בצו בית המשפט – לאחר שהוכח שהיא נתפסה מחוץ למים הטריטוריאליים.

### 7.16.7 "יחיעם"

ספינת המעפילים "יחיעם" נקראה על שם שיירת הלוחמים, שנשלחה במרץ 1948 להגן על קיבוץ יחיעם בגליל המערבי, הותקפה בדרכה מהמארב בידי "צבא ההצלה" (צבא קאוקג'י) וסבלה אבדות כבדות במיוחד (47 מתוך 90 לוחמי השיירה מצאו את מותם בקרב). אסון שיירת יחיעם סימן את סופה של שיטת השיירות הכושלת ומעבר לאסטרטגיה של התקפה והשתלטות על צירים ושטח, כדוגמת מבצע "נחשון", לפריצת המצור על ירושלים. מבצע "בן עמי" במאי 1948, על שם מפקד שיירת יחיעם בן-עמי פכטר, שיחרר את הגליל המערבי.

הספינה, ששמה הקודם היה Esmeralda, הייתה ספינת עץ דו-תרנית עם מנוע דיזל, בתפוסה של 650 טון, שהושקה בשנת 1944 והפליגה תחת דגל איטליה. מפקד הספינה היה אלי זוהר, המלווים היו חיים סנש ועמנואל קצב והגדעונית הייתה חנה סרני.<sup>247</sup> רב-החובל והצוות היו איטלקים.<sup>248</sup>

246 את"ה 14/10, 14/548.

247 בתם של אנצו ועדה סרני. ילידת רומא, איטליה, 1926. עלתה ארצה עם הוריה, שהיו ממייסדי קיבוץ גבעת ברנר, בשנת 1927. התנדבה לפלמ"ח בשנת 1944. נישאה לאלי זוהר, מפקד "יחיעם". הייתה אלחוטאית ראשית במטה חיל הים.

248 את"ה 14/234.

הספינה הפליגה ב-10 במרץ 1948 מפורמיה (Formia), שבמפרץ גאטה (Gaeta), איטליה, עם 230 מעפילים בלבד, מאחר שהוטל עליה לקלוט את מעפיליה של הספינה "תמר" (שם מנהלתי; אותה ספינה שמאוחר יותר ביצעה את הפלגת המעפילים נושאת השם "נחשון-הקסטל") בה אירעה תקלה טכנית בלב ים. "יחיעם" ו"תמר" נפגשו ב-12 במרץ ליד האי מונטה כריסטו, ול"יחיעם" עלו 531 מעפילים נוספים. עם 769 מעפילים על סיפונה המשיכה "יחיעם" בהפלגתה לארץ, במסע רצוף תקלות טכניות שכלל אף תקופות מעצר קצרות בידי הצי האיטלקי ומשמר החופים היווני.

הספינה התגלתה ב-28 במרץ על-ידי מטוס סיור בריטי, כ-63 מייל מחופי הארץ. כעבור שעות אחדות ירטה אותה המשחתת HMS Verulam. המשחתת הבריטית נגחה את הספינה, וגרמה לה נזק קל. לפני רדת החשיכה הצטרפו המשחתות HMS Virago ו-HMS Venus. הבריטים הורו לספינה לשנות מסלול מתל אביב לחיפה, והספינה צייתה לאחר משא ומתן, מאחר וההוראות היו לא להתנגד בלב ים, מחשש לסיכון המעפילים. במהלך הלילה הורעו תנאי מזג האוויר והיה חשש לחיי המעפילים והספינה שידרה למשחתות הבריטיות אות מצוקה אס.או.אס. בפנס יד. צוות מהמשחתת HMS Verulam השתלט על הספינה לפנות בוקר, עם כניסת הספינה למים הטריטוריאליים, והמשחתת HMS Venus גררה את הספינה לנמל חיפה. המעפילים, שחלקם אף הורדו באלונקות עקב תשישות, גורשו לקפריסין. מכשירי הקשר הושלכו לים והמלווים נטמעו בקרב המעפילים וגורשו עמם לקפריסין.

הקשר עם הארץ הוקם ב-26 במרץ. חילופי המברקים מעידים על קשר תקין עם הספינה.

בדו"ח מפקד הספינה נכתב: "בשעת נגיחת הכלי המכונאי היה בטוח שעלו האנגלים ומיד העמיד את המכונה. בשעת המבוכה נלקחו מכשירי הקשר על יד המלווה הממונה על סילוקו ונזרקו הימה. בזאת נפסק קשר האלחוט. מכשירי האלחוט נזרקו הימה מכיוון שהציאה מחדר הקשר הייתה דרך חדר המכונות ומשם אי אפשר היה לגשת לחרטום הספינה ולפתוח את הסליק."

### 7.16.8 "טירת צבי"

ספינת המעפילים "טירת צבי" נקראה על-שמו של קיבוץ טירת צבי בעמק בית-שאן, שהדהף בסיוע כוחות פלמ"ח וחי"ש ב-16 בפברואר 1948, בקרב קשה, התקפה של "צבא ההצלה".

הספינה, ששמה הקודם היה Rina Vivara, הייתה ספינת משא בתפוסה של 600 טון, שהושקה בשנת 1945 והפליגה תחת דגל איטליה. מפקד הספינה היה בצלאל פלדמן, ומלווים נוספים היו אסנת גולדנברג, האמריקנים ארנולד קייט ואלי ברגמן וסטודנט משוויץ אלי חבוניק. הגדעוני היה יוסף לזרובסקי. רב-החובל והצוות היו איטלקים.<sup>249</sup>

הספינה הפליגה ב-3 באפריל 1948 מנמל פורמיה (Formia), שבמפרץ גאטה (Gaeta), איטליה, עם 798 מעפילים. הספינה הפליגה בים סוער ללא ציוד ניווט. לאחר חמישה ימי מסע היא נקלעה לסערה קשה באזור כרתים ונאלצה להתעכב יומיים באי סאריה (מצפון לאי סקרפנטו) לצורך תיקון תקלות טכניות ובהמתנה לשיפור במזג האוויר. ב-12 באפריל גילה אותה מטוס סיור בריטי כ-50 מייל מחופי הארץ, וכעבור שעות אחדות יורטה בידי המשחתת HMS Virago, אליה הצטרפו המשחתות HMS Pelican ו-HMS Verulam. המשחתת HMS Virago נצמדה לספינה, הנחיתה צוות השתלטות והשתלטה על הספינה ללא התנגדות, ו-HMS Virago גררה אותה לנמל חיפה. למחרת גורשו המעפילים לקפריסין. המלווים, למעט אסנת גולדנברג שהצטרפה למעפילים, הסתתרו ב"סליק" בספינה וחולצו ממנו בידי אנשי סולל בונה שעסקו בניקוי הספינה.

חילופי המברקים מעידים על קשר תקין עם הספינה. בדו"ח המפקד נרשם: "הקשר היה תקין ועבד בסדר גמור".

המשחתת הבריטית HMS Virago דווחה במברקים מוצפנים למפקד הצבא הבריטי בפלשתינה (COMPAL) וליתר ספינות ה-Palestine Patrol, כמוצג להלן:

121515 TO COMPAL FROM VIRAGO, RESTRICTED, IMMEDIATE:

*"Am in touch with ship RINA Illegals on deck almost certainly 323 Star of David hoisted. My position course and speed 295 CAR 58 120 6."*

121550 TO COMPAL FROM VIRAGO, RESTRICTED, IMMEDIATE:

*"810 persons onboard. Writing on bridge reeds HAGANA ship TIRATA ZENDUR."*

121200 TO COMPAL FROM VIRAGO, RESTRICTED, IMMEDIATE:

*"Illegal has agreed to accept boarding party in territorial waters."*

121912 TO COMPAL FROM VIRAGO, RESTRICTED: *"Illegal obeying*

*course orders. A good many women onboard do not consider he will give trouble. E.T.A territorial waters 2115."*

### 7.16.9 "משמר העמק"

ספינת המעפילים "משמר העמק" נקראה על שמו של קיבוץ משמר העמק, שהדף בסיוע יחידות פלמ"ח וחי"ש התקפה קשה של "צבא ההצלה" הערבי ב-4 באפריל 1948.

הספינה, ששמה הקודם היה San Michele, הייתה ספינת משא מעץ עם מנוע דיזל, בתפוסה של 402 טון, שהושקה בשנת 1947 והפליגה תחת דגל איטליה.<sup>250</sup> מפקדה

היה דוד איזין, המלווים היו מתנדב יהודי-אמריקאי טדי ורדי והגדעוני היה בני ברקן (ברקוביץ), שכינוי המחתרתי היה "יבין".<sup>251</sup>

הספינה הפליגה ב-14 באפריל 1948 מחוף ליד העיירה פורמיה (Formia), שבמפרץ גאטה, איטליה, עם 782 מעפילים. כאשר הייתה במרחק כמאה מייל מקפריסין, הורה לה מטה המוסד לעלייה ב' לסייע לספינת המעפילים "נחשון-הקסטל" שסבלה מקשיים טכניים באזור האי כרתים, אך המפגש לא יצא אל הפועל. ב-23 באפריל אחרי הצהריים זיהה אותה מטוס סיור בריטי והמשחתת HMS Chevron יירטה את הספינה. ב-24 באפריל, במרחק שלושה מייל מחיפה, נצמדה משחתת לספינה ומלחים וחיילים בריטים עלו על הסיפון ותפסו את הגשר. המשחתת גררה את הספינה לנמל חיפה. על פי הוראות הנהגת היישוב, ההתנגדות הייתה פסיבית. המעפילים גורשו למחנות המעצר בקפריסין. המלווים התערבו בקרב המעפילים והגיעו עימם לקפריסין. בספינה הותקן מק 19, והתקיים קשר תקין עם הארץ. במהלך ההפלגה הקשר נפסק זמן קצר לאחר שמטוס הסיור הבריטי זיהה את הספינה, עקב אי-הבנה שהביאה להשלכת המצברים לים.

### 7.16.10 "נחשון-הקסטל"

ספינת המעפילים "נחשון-הקסטל" נקראה על-שם הקרב הקשה על הקסטל במסגרת "מבצע נחשון" לפריצת הדרך לירושלים הנצורה, שהתנהל בסמוך למועד הפלגתה של הספינה.

הספינה, ששמה הקודם היה Tadorne, הייתה ספינת דייג מברזל, מוסקת בפחם, בתפוסה של 400 טון, שהושקה בשנת 1897 והפליגה תחת דגל צרפת. הספינה, שהייתה בעברה ספינת דייג צרפתית, הוכנה לקראת הפלגתה לארץ בנמל לה-רושל בצרפת ולאחר מכן במפרץ בוניפצ'יו שבקורסיקה. מפקדה היה יוסף ("יוסקה") אלמוג, מלווים נוספים היו המתנדב האמריקני ישראל שנקמן והמעפיל-המגויס מיכאל ("מייקי") גל והגדעוני היה שלום בורשטין. רב-החובל והצוות היו צרפתים.<sup>252</sup>

ניסיון הפלגה קודם של הספינה היה בראשית מרץ 1948. תקלה טכנית חמורה שהתגלתה בלב ים בדוד הקיטור הצריכה את העברת המעפילים לספינה אחרת, והם נאספו על-ידי הספינה "יחיעם" שהפליגה מאיטליה עם מספר מעפילים נמוך כדי שתוכל לקלוט את המעפילים הנוספים. לאחר שההעברה בוצעה – ליד האי מונטה כריסטו – הגיעה הספינה לנמל בסטיה בקורסיקה לצורך תיקונים.

251 יליד רומניה, 1924. עלה לארץ בשנת 1941. התנדב לפלמ"ח בשנת 1944, עבר קורס אלחוט ויצא כגדעוני בזהות בדויה לאירופה. היה גדעוני במחנות בקפריסין. בשובו ארצה יצא לשליחויות באתיופיה, צרפת וברזיל. נפטר בשנת 2001.

לאחר הכשרתה מחדש לשייט, הפליגה "נחשון-הקסטל" ב-14 באפריל 1948 מנמל לה-סייטה בצרפת עם 550 מעפילים. עקב תקלה טכנית נוספת, ולאחר שהתברר שהספינה "משמר העמק" לא תוכל לסייע לה, היא המשיכה להתקדם ארצה בקצב איטי במיוחד. ב-24 באפריל החלו שתי משחתות בריטיות ללוות אותה. ב-26 באפריל, כ-30 מייל מחופי תל אביב, השתלטו עליה הבריטים בכוח תוך שימוש באלות, זרנוקי מים וגז מדמיע. הספינה נגררה לנמל חיפה בידי ספינת העזר HMS Pelican, שם חזו אנשיה במסע פליטים מסוג אחר – אלפי פליטים ערביים הצטופפו על המזחים וחיכו להעברתם ללבנון בעקבות כיבוש העיר חיפה ימים מספר קודם לכן. המעפילים גורשו לקפריסין. המלווים התחמקו מהגירוש לאחר שהסתתרו בסליק שבספינה. "נחשון-הקסטל" הייתה ספינת המעפילים האחרונה שהגיעה ארצה לפני הכרזת המדינה, ומעפיליה היו האחרונים שגורשו למחנות המעצר בקפריסין. מ-20 לחודש שעה 1930 היה קשר אמין ותקין עם הארץ. הגדעוני, שהסתתר בסליק בספינה, קיים מהסליק קשר תקין לחוף.

### 7.16.11 "לנצחון"

הספינה "לנצחון", ששמה הקודם היה Tullia Christina, הייתה ספינת עץ עם מנוע דיזל בתפוסה של 220 טון, שהושקה בשנת 1946 והפליגה תחת דגל איטליה. מפקדה היה בני קרביץ, המלווה היה גדעון וייסר והגדעוני היה ראובן אורן ("פופכן"). רב-החובל והצוות היו איטלקים.<sup>253</sup> ספינת המעפילים "לנצחון" הוכנה לקראת הפלגתה לארץ בנמל גאטה באיטליה. היא הפליגה מאיטליה ב-9 במאי 1948 עם 189 מעפילים. יום קודם הפליגה גם ספינת המעפילים "מדינת ישראל" מאותו נמל. בדרך נולדו מספר תינוקות על שתי הספינות, ורופא אחד משותף עבר מספינה לספינה. התוכנית המקורית הייתה שבמרחק 200 מייל מחופי הארץ "לנצחון" תעביר ל"מדינת ישראל" את מעפיליה, תקלוט את אנשי הצוות הזר של "מדינת ישראל" ותחזור לאיטליה. על רקע הסמיכות להכרזת המדינה הוחלט ב-14 במאי שלא לבצע את ההעברה, והספינות המשיכו יחדיו לארץ. המשחתת HMS Chieftain יירטה את הספינות בקרבת תל אביב ב-12 במאי, אך לא השתלטה עליהן מאחר שהמנדט הבריטי עמד להסתיים ב-15 במאי. בבוקר ה-16 במאי הן הגיעו לנמל תל אביב, אך נאלצו להתרחק מהחוף עקב הפצצות של מטוסים מצריים. למחרת, ב-17 במאי, לפני עלות השחר, ירדו המעפילים בגלוי בחוף תל אביב במדינת ישראל הריבונית. שתי הספינות הפליגו ב-19 במאי חזרה לאיטליה.

על הספינה היה "מכשיר רני", תוצרת רענן רובינשטיין באיטליה. חילופי המברקים מעידים על קשר תקין עם הספינה. הקשר עם הארץ הוקם ב-14 במאי. לאחר הפלגה זו פעלה הספינה בשירות מערכת הרכש.

### 7.16.12 "מדינת ישראל"

הספינה "מדינת ישראל", ששמה הקודם היה Orchidea, הייתה ספינת עץ דור-תרנית עם מנוע דיזל, בתפוסה של 240 טון, שהפליגה תחת דגל איטליה. ספינת המעפילים "מדינת ישראל" הוכנה לקראת הפלגתה לארץ בנמל גאטה שבאיטליה. מפקדה היה עמי עמיר, המלווה היה ספי דיכטר והגדעוני היה עובד שדה. רב-החובל והצוות היו איטלקים.<sup>254</sup>

הספינה הפליגה ב-8 במאי 1948 מאיטליה עם 243 מעפילים. יחד איתה הפליגה הספינה "לנצחון". התוכנית המקורית הייתה כי "מדינת ישראל" תקלוט את 189 מעפילי "לנצחון" במרחק 200 מייל מחופי הארץ, תעביר אליה את הצוות הזר ותמשיך לארץ. אולם עקב הסמיכות להכרות המדינה בוטלה התכנית ושתי הספינות המשיכו את דרכן ארצה. בדרך נולדו מספר תינוקות על שתי הספינות, ורופא אחד משותף עבר מספינה לספינה. בספינה הוסתר נשק קל מחשש להתנכלות מצד ספינות של מדינות ערביות.

הבריטים איתרו את הספינות בקרבת תל אביב ב-15 במאי, אך לא ירטו אותן מאחר וכבר הכריזו על עזיבת הארץ. למחרת בבוקר הן הגיעו לנמל תל אביב אך נאלצו להתרחק מהחוף עקב הפצצות של מטוסים מצריים. למחרת, ב-17 במאי, לאחר רדת החשכה, ירדו המעפילים בגלוי בחוף תל אביב במדינת ישראל הריבונית. שתי הספינות הפליגו ב-19 במאי חזרה לאיטליה.

חילופי המברקים מעידים על קשר תקין עם הספינה. הקשר עם הארץ הוקם ב-13 במאי.

בתיק הספינה המברק הבא, המסמל את סיום מפעל ההעפלה:  
יום העצמאות 15 מאי 1948, שעה 1325, לנרקים ["מדינת ישראל"], חבצלת ["לנצחון"] מארנן: "העם היושב בציון הכריז היום על הקמת מדינת ישראל וממשלתה הראשונה. תחי מדינת ישראל. אתם האחורונים להעפלה והראשונים לעלייה חופשית. ידינו פרושות לקבלכם בחוף המולדת כאזרחים חופשיים במדינתנו הלוחמת והמשתחררת. ברוכים הבאים."

העיתון דבר יצא ב-18 במאי 1948 בכותרת: "חסל סדר העפלה, התחילה פרשת העלייה", וציטט את דבר שר העלייה של הממשלה הזמנית של מדינת ישראל, משה שפירא: "היום נכנסו לארץ שתי אניות: 'מדינת ישראל' ו'לנצחון', ובהן 600 עולים.



האניות האלה מסיימות את פרשת ההעפלה – פרשת גבורה שהוסיפה דף מזהיר לתולדות עמנו. נושאי המפעל ומבצעיו גילו נכונות להקרבה עצמית וכשרון פעולה שאין להם דוגמה בתנועות השחרור של עמים אחרים.”

### 7.16.13 “קרב עמק איילון”

ספינת המעפילים “קרב עמק איילון” נקראה ע”ש הקרבות בעמק איילון, שהתחוללו ממש בעת הפלגתה.

ספינת המעפילים “קרב עמק איילון” יצאה לדרך לאחר הכרות המדינה והגיעה באין מפריע לארץ. היא נכללת ברשימת הפלגות עלייה ב’ משום שהפעלתה הייתה עדיין במסגרת המבצעית של מפעל ההעפלה.

הספינה, ששמה המקורי היה Fabio, הייתה ספינת משא מעץ עם מנוע דיזל בתפוסה של 400 טון, שהושקה בשנת 1945 והפלגה תחת דגל איטליה. מפקדה היה דוד שטרן, המלווים היו וילי רוסטוקר וגלעדה לוי, והגדעונית הייתה רות עופר (חייקין). רב-החובל והצוות היו איטלקים.

הספינה הפלגה ב-20 במאי 1948 מחוף במפרץ בנדול שבצרפת עם 708 מעפילים. היה חשש שהצי המצרי יתנכל לספינה ולצורך הגנתה היא חומשה במספר מקלעים, אולם ההפלגה עברה ללא אירועים מיוחדים (למעט אזעקת שווא כאשר ספינת חיל הים “אילת” התקרבה אליה ולא היה ברור תחילה באיזו ספינת מלחמה מדובר). הספינה הורידה את מעפיליה באמצעות סירות הפלי”ם בחוף קיסריה ב-29 במאי 1948 (נמל תל אביב היה נתון לתקיפות חיל האוויר המצרי). לאחר מכן המשיכה לנמל חיפה שהיה עדיין בשליטת הבריטים. צוות המלווים עזב את הספינה בסירה למעגן הקישון שהיה בשליטת צה”ל.

חילופי המברקים עם הארץ מראים כי התקיים עם הספינה קשר תקין במשך כל ההפלגה.

הגדעונית רות עופר מספרת: “האנייה כמו כל אניות המעפילים עליהן שמעתי ואיתן הייתי קשורה כל כך הרבה זמן. דרגשים צפופים לעולים בבטן האנייה, חדר אלחוט קטנטן וכך גם שאר השירותים.... כשהיינו במרחק של יום מהארץ הבחנו באניית קרב בריטית מתקרבת אלינו. עלינו – המלווים – על הסיפון וכיוונו את מכונת הירייה שהייתה בידינו לעברה. פתאום הבחנו בשידור ‘הליו’ [הליוגרף לאיתות ראייה] המכוון אלינו מהאנייה, 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!<sup>255</sup> הפלגת הספינה “קרב עמק איילון” סוגרת את רשימת ההפלגות של עלייה ב’.

## 7.17 שילוב ספינות שירות בהפלגות מעפילים

החרמת ספינות המעפילים שנלכדו בידי הבריטים הסבה נזקים כספיים חמורים לתנועת ההעפלה, והחשש ממאסר צמצם את מידת ההיענות של אנשי צוות זרים לעסוק במלאכת ההעפלה (יש לזכור גם שאנשי צוות זרים עצורים המשיכו לקבל את משכורתם). שיטת "טובות השתיים מהאחת" הייתה אחת מהדרכים להתמודד עם בעיית ההחרמה. על פי שיטה זו הסתכנו פחות ספינות בלכידה ליד חופי הארץ – מבלי שיקטן מספר המעפילים.

נקבע כי בהפלגות אחדות תיפגשנה שתי ספינות מעפילים במרחק לא גדול מחופי הארץ. המעפילים ירוכזו באחת הספינות והצוות הזר שלה יוחלף בצוות המלווים ימאי הפלי"ם, בסיוע כמה מהמעפילים שהוכשרו לכך במהלך ההפלגה, שימשיך את ההפלגה אל חופי הארץ. הצפיפות בספינה הקולטת הייתה אמורה להיות גדולה ביותר ואפשרית רק לפרק הזמן הקצר עד לסיום ההפלגה. כך התאפשר שימוש חוזר בספינה המתפנית, והמשך השתתפותם של אנשי הצוות הזר.

השיטה יושמה בהפלגת ספינת המעפילים "חביבה רייק", שנעזרה בספינה "פיי" ביוני 1946. "רפי", שנקראה על שם השליח הצנחן הארצישראלי רפאל רייס שנרצח על-ידי הנאצים בסלובקיה בסוף 1944, ליוותה גם את ספינת המעפילים "הנרייטה סולד" באוגוסט 1946. ביוני 1946 ביצעה הספינה "אקבל" (תחת השם "ביריה") את הקטע הסופי של הפלגת המעפילים "ביריה" ושחררה בכך את הספינה "בלבואה" לבצע הפלגת מעפילים נוספת (תחת השם "הגנה"). ספינת העזר "אלברטינה", שבעברה ביצעה את הפלגות המעפילים "פטר" א' ו"פטר" ב', העבירה מעפילים בלב ים לספינות "פלמ"ח" (ספטמבר 1946), "ברכה פולד" (אוקטובר 1946), "שבתאי לוז'נסקי" (מרץ 1947) ו"שאר ישוב" (אפריל 1947). בנובמבר 1946 ליוותה הספינה "אבא ברדיצ'ב" את "כנסת ישראל". לאחר התרסקותה על סלעי החוף היוגוסלבי וטביעתה, הצטרפו מעפיליה למעפילי "כנסת ישראל".

כמה ממפגשי הספינות המתוכננים לא יצאו אל הפועל בגלל תקלות, כגון מזג אוויר סוער או קשר אלחוטי לקוי, או מכיוון שמספר המעפילים הכולל היה רב מדי לספינה בודדת (היה צורך לקחת בחשבון גם את סכנת ההתפכות עקב עומס יתר). במרץ 1946 הייתה אמורה הספינה "תל חי" לקלוט את מעפילי הספינה "וינגייט". הספינה "ברק" הייתה אמורה ללוות את "חיים ארלוזורוב" בתחילת 1947, "תיאודור הרצל" הייתה אמורה לקלוט את מעפילי "שאר ישוב" באפריל 1947, "י"ד חללי גשר א-זיב" הייתה אמורה לקלוט את מעפילי "שיבת ציון" ביולי 1947, "מדינת היהודים" הייתה אמורה לקלוט את מעפילי "גאולה" בספטמבר 1947. בנובמבר 1947 הייתה אמורה "אלברטינה" להעביר מעפילים לספינה "קדימה", אולם עקב קשיי תקשורת לא נוצר מגע ביניהן, ו"אלברטינה" – תחת השם "עלייה" – הגיעה ארצה לאחר שפרצה את

המצור הבריטי. במקרים האלה (פרט למקרה ה"ברק" שעקב שריפה ותקלת מנוע לא יכלה להפליג) הגיעו בסופו של דבר שתי הספינות בנפרד ארצה. ספינת השירות "אלברטינה" גם סייעה בהעברת חלק ממעפילי "ד חללי גשר א-זיב" מהחוף האיטלקי לספינה.

נזכיר עוד את הספינה "כריש", עם הגדעוני אהרון קינן, שהייתה ספינת קישור בין הארץ וקפריסין, להברחת אנשי צוות, אנשי פלמ"ח וגדעונים, את הספינה "עדה", ספינת עץ עם מפרש ומנוע עזר, ששימשה להפלגות חופים בין הארץ, סוריה וקפריסין, והעבירה לאיטליה את אנשי הצוות הזרים של "אנצו סרני" ו"וינגייט".

### 7.18 ספינות עולים

עם הקמת המדינה, ב-14 במאי 1948 (ה' באייר תש"ח), נפרץ הסכר, והתבצע מהלך מרוכז של העלאת עולים לארץ.

עד סוף דצמבר 1948 הועלו ארצה 102,179 עולים, ב-59 הפלגות בדגל ישראל מאירופה, 22 הפלגות בדגל ישראל מהמחנות בקפריסין ו-69 הפלגות של ספינות חכורות.<sup>256</sup> התנאים לעולים בספינות אלה היו טובים אך במעט מהתנאים בספינות המעפילים.

הימים היו ימי מלחמת העצמאות, עם חשש לפעילות עוינת כנגד ספינות אלה, ובחודשים הראשונים של פעילות זו צורף גדעוני לכל הפלגה.

### 7.19 ספינות רכש

הערה: קרוב לוודאי שהיו ספינות והפלגות נוספות של ספינות רכש, אך אין לנו פרטים, לא על הספינות ולא על המלווים.

#### 7.19.1 "נורה"

הספינה "נורה" (Nora) הייתה ספינה איטלקית מעץ בתפוסה של 840 טון, שהושקה בשנת 1945.

"נורה" הייתה ספינת הנשק הראשונה שהגיעה במלחמת העצמאות, ותוך פריצת הסגר הימי הבריטי הביאה נשק רב שבזכותו הצליחו כוחותינו לעבור ממגננה למתקפה – פריצת המצור על ירושלים במבצע "נחשון" והניצחון בקרב משמר העמק. הודות לנשק שהביאה, זכה לראשונה כל חייל בחטיבות הלוחמות בנשק אישי (ולא כפי שהיה נהוג קודם, לשייך את כלי הנשק לעמדה בה היה מצוי). בפגישת "הצדעה לנורה" שהתקיימה

256 על פי רישומים של שאול אביגור, את"ה 80/2992/46.

בשנת 1968 לציון 20 שנה להגעתה, בהשתתפות דוד בן-גוריון, סיכם בן-גוריון: "הנשק הצ'כי הציל את מדינת ישראל, ממש, בהחלט ... בלי הנשק הזה לא היינו נשארים בחיים".

עסקת הרכש הצ'כי נחתמה בידי אהוד אבריאל בתחילת ינואר 1948. המשלוח הראשון שנרכש כלל 4,500 רובי מאוזר, 200 מקלעים MG34 וחמישה מיליון כדורים 7.92 מ"מ עבורם, הושט מצ'כיה ליוגוסלביה בדנובה, והגיע ברכבת לנמל שיבניק (Šibenik) ביוגוסלביה בתחילת מרץ, אז נרכשה הספינה בנמל ונציה (Venice). ב-16 במרץ 1948 הפליגה "נורה" לנמל שיבניק עם מטען בצל (לכיסוי הנשק), המלווה בנימין (בן) ירושלמי והגדעוני אברהם ליכובסקי, משם הפליגה ב-21 במרץ. ב-1 באפריל 1948 הגיע הנשק למעגן תל אביב ונפרק מיד. זה היה החודש הקשה ביותר במלחמת העצמאות, והנשק אפשר לכוחות ה"הגנה" למגר את המתקפה הערבית לפני פלישת צבאות ערב הסדירים ב-15 במאי 1948.

בתום פריקת הנשק שלח דוד בן-גוריון מברק לשאול אביגור, ראש המוסד לעלייה ב': "הדברים באו במועדם – ויצילו את ירושלים. תאמר לאהוד [אבריאל] ישר כוח".

### 7.19.2 "רקס" – הפלגה ראשונה

הספינה "רקס" (Resurrectio) הייתה ספינת ברזל בתפוסה של 1,000 טון, שהפליגה תחת דגל פנמה עם רב חובל וצוות איטלקים (כפי שנאמר אז – צוות סיציליאני של "מבריחים מקצועיים"). בתחילת אפריל 1948 רכש ארזי בשוויץ 25 תותחי 20 מ"מ Hispano Suiza על תחמושתם. על פי המסמכים, הנשק נועד לניקרגואה, הגם שהנהלת המפעל ידעה את היעד האמיתי. הספינה הפליגה ממרסיי (Marseille), שם העמיסה 20 מהתותחים. המלווה היה אריה "קיפי" קפלן, ולא היה לו אמצעי קשר. בנמל קטניה (Catania), סיציליה, הוטען מטען כיסוי של ארטישוק וב-23 באפריל הגיעה הספינה למעגן תל אביב. היו אלה תותחי הנ"מ הראשונים של צה"ל, וב-15 במאי הם הופעלו להגנת תל אביב בעת תקיפת מטוסים מצריים.

### 7.19.3 "ארז/בהירה" – הפלגה ראשונה

הספינה "ארז" (Santo Chiara), ששמה הוסב ל"בהירה" (Borea)<sup>257</sup>, הייתה ספינת ברזל בתפוסה של 1,200 טון, עם צוות איטלקי. המלווה היה צבי כצנלסון והגדעוני היה נחמן (בוב) בורשטיין. ב-28 במרץ 1948 רכש ארזי בשוויץ 50 תותחים 65 מ"מ (נפוליונצ'יקים) ו-100,000 פגזים. ב-2 במאי הועמסו על הספינה חמישה תותחים ותחמושת בנמל מרסיי. הספינה הגיע למעגן תל אביב ב-13 במאי, אך נתפסה בידי

257 באיטלקית, פירוש המילה "Chiara" היא "בהירה".

משחתת בריטית שגררה איתה לנמל חיפה. נערך חיפוש בספינה, אך הכיסוי עמד במבחן והספינה שוחררה, וחזרה לתל אביב ב-15 במאי 1948, באמצע תקיפה אווירית מצרית. שלושה תותחים הופנו לחזית בירושלים ושני תותחים, שנשלחו לעמק הירדן, סייעו לבלימת המתקפה הסורית.

#### 7.19.4 "הזקן" – הפלגה ראשונה

הספינה "הזקן" (Maestralle) הייתה ספינת ברזל בתפוסה של 1,500 טון עם דגל וצוות איטלקים, שנרכשה באיטליה בסוף מרץ 1947. המלווה היה דודל'ה בן-חורין והגדעוני היה נחום מנור. במהלך אפריל היא הטעינה בנמל מרסיי 12 מרגמות 120 מ"מ, 5,000 רובי מאוזר, 25 תותחי שדה 65 מ"מ (מתוך ה-50 שנרכשו). הספינה הגיע למעגן תל אביב ב-25 במאי 1948.

הגדעוני נחום מנור מספר: "ימים אחדים לפני ההגעה קבלתי מברק בו כתוב, שאם נעצר על-ידי כלי שיט עוין – עלינו להטביע את האנייה. ירדנו עם דודל'ה לחדר המכונות ואתרנו את המגופים, אותם יש לפתוח במקרה כזה. לא היה לנו פקפוקים לגבי הביצוע אבל נותרה בעיה קטנה: בעת הירידה למצולות האם עלינו לעמוד על גשר הפיקוד ולהצדיע או סתם לשיר 'התקווה'? (כך זכרנו מן הסרטים)."<sup>258</sup>

#### 7.19.5 "רקס" – הפלגה שנייה

בהפלגתה השנייה, המלווה היה אברהם קרני והגדעוני היה עובד שדה. הספינה הפליגה מנמל מרסיי, שם הטעינה עשרה תותחים 75 מ"מ עם 9,624 פגזים, חמישה תותחי 20 מ"מ Hiapano Suiza (שלא נשלחו במשלוח הקודם) שלושה מקלעי הוצ'קס 13.2 מ"מ ומטען כיסוי של תפוחי אדמה, לנמל שיבניק, שם העמיסה 10,000 רובי מאוזר, 1421 מקלעי MG34, 16 מיליון כדורים 7.92 מ"מ ו-1.5 מיליון כדורי 9 מ"מ. הספינה הגיעה לתל אביב ב-30 במאי 1948. מטען הכיסוי הושלך לים כדי להאיץ את פריקת הנשק, שנפרק בלילות בלבד (בשעות היום התרחקה הספינה מחוץ לגבול המים הטריטוריאליים).

#### 7.19.6 "אטלס"

הספינה "אטלס" (Apuania) הייתה ספינה בתפוסה של 400 טון שנחכרה בנאפולי (Naples) במאי 1948. המלווה היה פיני אשוח והגדעוני היה אברהם ליכובסקי. הספינה נועדה להפלגה חד פעמית – לשם העמסת 13 מקלעי הוצ'קס 13.2 מ"מ ו-170 טון

258 השערים פתוחים – אסופת זכרונות, הוצאת קרן הפלי"ם, תשס"א–2001, עמ' 341–348.

כדורים בנמל אלג'יר (Algiers), כשהוא ארוז בארגזים ומיועד לניקרגואה. הספינה הגיעה למעגן תל אביב ב-6 ביוני 1948, חוותה התקפה אווירית מצרית (יחד עם הספינה "ההר"). הגדעוני אברהם ליכובסקי ואחד המלחים נפצעו קל מרסיסים.

הגדעוני אברהם ליכובסקי סיפר על פעילותו במכתב לחבר ב-10 בינואר 1988 (תרגום מאנגלית): "במבט לאחור, נראיתי לארזי כמו ילד בן 14, פני לא נראה הרבה יותר מבוגר. הוא נתן לנו מעט מידע וסמך על רב-החובל שיטפל בכל הניירת והקשר עם השלטונות באלג'יר. היות והראיתי למוסד את היתרונות של דממת אלחוט סברתי שארזי לא צריך אותנו, אלא אם העניינים יסתבכו. אחרי העמסת הנשק, הפלגתי עוכבה בידי שלטונות הנמל, ורב-החובל סיפר לנו שיש שמועות על יעד ההפלגה. הוריתי לרב-החובל להעלות קיטור ולהתכונן לניתוק כבלי העוגן. כשהוא התעקש על קבלת אישור שלטונות הנמל והעמסת פחם נוסף, הבהרתי לו שאני מזויין ונכון לכל. כבל העוגן נחתך והוריתי להתקדם צפונה במלוא הקיטור, כדי להגיע למים בין-לאומיים. אחרי שיצאנו מהמים הטריטוריאליים הורדנו מהירות כדי לחסוך בצריכת הפחם ועם רב-החובל הערכתי שנגיע לתל אביב ללא פחם נוסף."

### 7.19.7 "ההר" – הפלגה ראשונה

הספינה "ההר" (Monte Chiaro) הייתה ספינת ברזל בתפוסה של 600 טון עם רב-חובל איטלקי וצוות איטלקי. המלווה היה יוש הלוי והגדעוני היה יחיאל אדמוני. הספינה העמיסה בנאפולי 270 טון חומר נפץ, הגיעה ב-6 ביוני למעגן תל אביב וספגה עם אור ראשון תקיפה אווירית מצרית, שהחטיאה.

### 7.19.8 "בהירה" – הפלגה שנייה

בהפלגת השנייה, אף היא עם המלווה צבי כצנלסון והגדעוני נחמן (בוב) בורשטיין, הביאה "בהירה" ממרסיי עשרה טנקים הוצ'קס, עשרה תותחים 75 מ"מ, 20 תותחי 65 מ"מ, ארבעה תותחים 20 מ"מ, פגזים וחומר נפץ. הספינה הגיעה למעגן תל אביב ב-15 ביוני 1948.

טנקי ההוצ'קס אכזבו בשדה הקרב והוצאו מהשירות באוקטובר 1948. תותחי ה-27 מ"מ שלהם הורכבו על זחל"מים.

### 7.19.9 "אלטלנה"

הספינה "אלטלנה" (Altalena) הייתה נחתת אמריקנית, בתפוסה של 1,820 טון, שהושקה בפנסילבניה, ארצות הברית, בשנת 1943. הספינה נרכשה בידי האצ"ל בקיץ 1947. מפקד הספינה היה אליהו לנקין ורב-החובל והצוות היה רובו יהודים אמריקניים. השם "אַלְטָלְנָה" הוא כינויו הספרותי של זאב ז'בוטינסקי.

הספינה הפליגה מנמל פורט דה בוק (Port-de-Bouc), צרפת, ב-11 ביוני 1948, עם 862 עולים (רובם ניצולי שואה), 5,000 רובים, ארבעה מיליון כדורים, 300 מקלעי "ברן", 150 מקלעי "שפנדאו", חמישה זחלים, ואמצעי לחימה נוספים. הספינה הגיעה לחוף כפר ויתקין ב-20 ביוני, ושם נפרק רוב הנשק שהיה על הספינה. אזור ההורדה כותר בידי כוחות מחטיבת אלכסנדרוני, שהציבו לאנשי אצ"ל אולטימטום, כי הנשק שיורד מהספינה יועבר לצה"ל, ורק לאחר מכן ייקבע יעדו. האולטימטום נדחה ובבוקר ה-21 ביוני פרצו חילופי אש בין כוחות צה"ל לכוחות האצ"ל. הספינה הפליגה ללב ים וחזרה לחוף תל אביב ב-22 ביוני, אז התחדשו חילופי אש בין כוחות צה"ל לבין אנשי האצ"ל בתל אביב, שניסו להשתלט על אזור החוף, כדי לאפשר את פריקת הנשק מהספינה. בשעות אחר הצהריים נפגעה הספינה מפגז ארטילריה, שנורה על-ידי תותח של צה"ל, עלתה באש, ונותרה שרופה על שרטון מול חופי תל אביב, עד להטבעתה מול חוף נבי-רובין, למעלה משנה לאחר מכן.

בעימותים בין כוחות צה"ל ולוחמי האצ"ל נהרגו 16 לוחמי אצ"ל, שלושה חיילי צה"ל, ונפצעו עשרות. זמן קצר לאחר סיום הפרשה נעצרו כ-200 אנשי אצ"ל, הארגון פורק ואנשיו השתלבו בצה"ל. הסוגיות שעלו בפרשה ממשיכות לעורר פולמוס ציבורי ופוליטי לohט עד ימינו. הדיון בנושא חורג ממסגרת ספר זה.

בספינה היה קשר רדיו, ומפקדת האצ"ל הצליחה להעביר לה הנחיות, אך לא באופן סדיר. מחקר מקיף שפרסם ההיסטוריון גבי שריג, המבוסס על מסמכים ועדות קשרית האצ"ל צפורה לוי-קסל,<sup>259</sup> בכינוייה המחתרתי יעל, שהייתה בעת האירוע בחברת מפקד האצ"ל מנחם בגין בתל אביב מסכם כי: "תיאור המאורעות, מלמד שלא היה קשר רדיו בין 'אלטלנה' לצרפת וארץ ישראל; שלא בוצעו פעולות תפעול מקצועיות במומחיות הנדרשת ושאבד הקשר לספינה, בדרכה לארץ ישראל."<sup>260</sup>

### 7.19.10 "יענקלביץ"

הספינה "יענקלביץ" (Inaco) הייתה ספינה בתפוסה של 600 טון שנחכרה בנאפולי בסוף מאי 1948. המלווה היה אורי ארנון והגדעוני היה חיים גירון.<sup>261</sup> הספינה נועדה להפלגה חד פעמית. הספינה הטעינה בנמל גנואה (Genoa), איטליה, 200 טון חומר נפץ ותחמושת והגיעה לתל אביב ב-22 ביוני 1948, ביום אירוע "אלטלנה", והפריקה נדחתה ליום שלמחרת.

259 ילידת ירושלים 1920. הצטרפה לבית"ר בשנת 1933 והצטרפה לאצ"ל בשנת 1935. נסעה עם משפחתה לארה"ב וחזרה ארצה ביולי 1946. פעלה במטה האצ"ל בפריו מנובמבר 1946 עד אוגוסט 1947. הייתה שנים רבות מזכירתו הנאמנה של מנחם בגין. נפטרה בשנת 2016.

260 נספח לספר לקסיקון למונחי קשר, הוצאת "מערכת", קיבוץ דליה, 1998.

261 היה גדעוני גם בספינת הרכש "ההר".

מרישומי הגדעוני ביומנו ומהמברקים היוצאים מהספינה ניתן להתרשם על הנושאים שאפיינו הפלגות אלה:

**12 יוני:** "את האנטנה מתחנו בבוקר. המכשיר לא עבד. החלפתי ברזרבי. כעבור שעתיים... נשרף משהו בגנראטור והחלפתי [את כל המערכת] ברזרבי. אנטנה אחת נקרעה... מזמן היציאה ועד התחלת האזנה ע"י 'ליאונרד' [התחנה באיטליה] עברו 27 שעות... [זה] לא בסדר. 'ליאונרד' אינו מאזין... [אפילו] בשעות הקשרים הקבועות שלו. עניין חוסר השמן הוא חשוב ביותר וזה יותר משש שעות שידוע לנו על כך... זה עלול לגרום להארכת זמן הנסיעה ביום שלם ואפילו יותר וכן עלול להכריחנו להיכנס לנמל [כלשהו בדרך] וזהו סיכון [אימת המלווים, הן בספינות המעפילים, לא כל שכן בספינות הרכש]. המברגים.... מתוצרת זולה ונשברים בקלות. בשעה 0100 הצלחתי להתקשר... ולהעביר... עניין השמן".

"חסר שמן למכונה. הכינו שתי חביות שמן בכפר החוף פרדיז שמצפון לנמל מסינה. נגיע לשם מחר עם חשכה. מחכים לתשובה."

**14 יוני:** "תחנת 'ליאונרד' אינה שומרת קשר קבוע... הדבר גורלי למקרים כמו שלנו".  
**15 יוני:** "בבוקר נכנסנו לנמל [מסינה] לטעון שמן ודלק ולתקן המוטור. המכשירים סולקו [הוכנסו לסליק]. בנמל מספר כלים שלנו. מצליח להכיר במשקפת את יחיאל [אדמוני] על הכלי מונטקיארו ["ההר"]".

**17 יוני:** "אמש ב-0100 הוקם קשר עם 'ליאונרד' לאחר 36 שעות שעגנו בנמל מסינה... נקבע קשר (מקווה אחרון) למחר בערב ועם הבירה [רומא] בבוקר. מחר משער שיוקם הקשר עם 'ארנון' [הארץ]".

"עדיין עומדים בתיקונים. מיד אחרי התיקון נחזור לנמל מסינה לטעון שמן. המכונאי טוען שהמכונה אוכלת יותר שמן מאשר היה משוער. הוא יצא עם 620 קילו. המכונה אוכלת 5 ק"ג לשעה. לא התעוררו חשדות ברב-החובל."

"המכונה עובדת חוזרים לנמל מסינה לתיקון קל וטעינת שמן."

"החלפנו חלק שנשבר במכונה. הטענו דלק ושמן. יצאנו מהנמל ב-2100."

"חסרות חותמות המכס על תעודות המשלוח [ועל כן] אין אפשרות להיכנס לנמל

איטלקי. תבררו אם אפשר להצטייד בשמן בנמל קנדיה שבכרתה."

**18 יוני, שעה 1800:** "עוברים בין C. Maiea והאי Cerigo מהירות 8 קשר קורס 099 ים שקט."

"מרחק הנסיעה מחיפה הוא 8 שעות. ענו מיד לאן עלינו להגיע."

"(א) ניירות האנייה מסודרות בשביל נמל חיפה. (ב) היש אפשרות של פריקת

ארגזים של 4 טון בת"א."

"לאיזה נמל עלינו להגיע? האם קבלתם מאיטליה את פרוט וחלוקת הסחורה בתוך

הארגזים? האם תוכלו לעלות לכלי לפני הנמל לסדור עניין הניירות?"

"מתי יעלה איש שלנו לסידור התעודות."



"יש לנו ארגזים של 5 טון. מנופי האנייה מרימים מקסימום 4 טון. ענו מיד מה אמצעי השמירה על החופים. נגיע הלילה לת"א. מחכים להוראות. הזדהינו למשחיתה [לרשות מתווך האו"ם הועמדו שתי משחתות אמריקאיות] בשעה 0100, לפי בקשתה. "מנוף אחד מרים 4 טון, השני 2 טון. הקפיטן טוען שבים כמו עכשיו אין כל אפשרות לעבוד אתם. הנוכל לפרוק בת"א?"

"בקשר לשמירת הקשר אתכם, הודיעו אם יש שמירה על החופים, באיזה מרחק וכו'. היש להכין סליק למכשירים ולנו."

"רב-החובל חושש להיתפס על קורס [נתיב] לת"א. כל שכנוע לא הועיל. הוא מסרב באופן מוחלט לנסוע לת"א בלי הניירות הדרושים. הוא חושש לגורל האנייה [החכורה] שהוא אחראי עליה בפני החברה. ענו מיד."

"אנייה של 600 טון. 2 תרנים. דגל איטלקי. צבע שחור. הגשר והחרטום גבוהים. הגשר מאחור. ארובה אדומה. ארגזים על הסיפון. השם Inaco. נחכה [לספינת ליווי של חיל הים] על אזימוט 306 ממגדלור חיפה במרחק 20 מיל."

"המלווים החליטו לרדת מהאנייה בת"א עד שתיגמר הפריקה. זה היה התנאי היחיד שהסכימו לנסוע לת"א."<sup>262</sup>

### 7.19.11 "הזקן" – הפלגה שנייה

בהפלגה השנייה של "הזקן" היו חבורת מלווים שסיימו את תפקידם באירופה, כולל בנימין (בן) ירושלמי, יהודה בן-צור, שאול ביבר, פטר הופמן, יונה ז'בין וברוך תירוש. הגדעוני היה נחום מנור. בנמל שיבניק (Šibenik) ביוגוסלביה הועמסו 10,000 רובי מאוזר, 2,200 מקלעי MG34, 1,100 מקלעי "בוזה" (מקלע כבד צ'כי 15 מ"מ) ו-35 מיליון כדורים. הספינה הגיעה למעגן תל אביב ב-27 ביוני 1948.

הגדעוני נחום מנור מספר: "טפלו בנו בנאמנות שירותי הביטחון. ראש המשטרה... היה מעביר לנו ידיעות אודות המשלוח אשר הגיע מפראג בטלפרינטר של הבולשת.... היוגוסלבים התייחסו אלינו בכבוד גדול. בעיניהם היינו 'ברייסקה פרטיזני' הנלחמים באימפריאליזם הבריטי ומשתייכים למשפחת הגוש הסוציאליסטי."<sup>263</sup>

### 7.19.12 "שיעו" – הפלגה ראשונה

הספינה "שיעו" (Scio) הייתה ספינת ברזל בתפוסה של 820 טון שהושקה בשנת 1919, עם רב חובל איטלקי וצוות איטלקי. המלווה היה דן בן-אמוץ והגדעוני היה אבינועם

262 ראו <http://www.palyam.org/OniyotRekhes/Inaco>

263 השערים פתוחים – אסופת זכרונות, הוצאת קרן הפלי"ם, תשס"א-2001, עמ' 341-348.

אדם.<sup>264</sup> הספינה נרכשה בוונציה, איטליה באפריל 1948, אך לאנשי המוסד התברר כי הבריטים יודעים עליה ואף חקרו את סוכן הספינה ואת עמילי המכס שטיפלו במטען הכיסוי (תוצרת חקלאית), והצוות קיבל "רגליים קרות", לכן הפלגתה עוכבה. ביוני 1948 הוחלף הצוות הסרבן. הספינה הופנתה לנמל מרסיי, שם העמיסה 200 טון דלק בחביות. ב-11 ביוני היא הפליגה ממרסיי למסינה, איטליה, שם העמיסה מוקשים. ב-16 ביוני הפליגה הספינה מנמל מסינה וב-26 ביוני היא עגנה בנמל באקאר (Bakar), יוגוסלביה (היום – קרואטיה), שם פרקה את הדלק, שנועד לתדלוק מטוסי התובלה שהעבירו לארץ את הנשק הצ'כי (מבצע "בלק"), ונחתו ביוגוסלביה לחניית ביניים,<sup>265</sup> הפליגה לנמל שיבניק ביוגוסלביה, שם העמיסה 10,000 כידונים, 15 מיליון כדורי 7.92 מ"מ ומטען כיסוי של בצל, ובלייל 8-9 ביוני הגיעה לנמל חיפה. פריקת הספינה הסתיימה ב-11 ביולי והיא הפליגה מיד חזרה לאירופה. סערה עזה חייבה אותה לתפוס מחסה ליד אי בדודקנו, והיא עגנה בנאפולי רק ב-24 ביולי 1948.

### 7.19.13 "פראטו"

הספינה "פראטו" (Prato) הייתה נחתת ("פולשת", בלשון התקופה) – ספינה אחות לספינת המעפילים "אף על פי כן". הספינה הייתה נחתת טנקים עם מנועי דיזל בתפוסה של 300 טון שהושקה בקנדה בשנת 1941 והשתתפה בפלישת בנות הברית לצפון אפריקה. לאחר המלחמה נרכשה בידי חברת ספנות איטלקית לצורך הובלת תוצרת חקלאית, וממנה נרכשה בידי המוסד לעלייה ב' בקיץ 1946 ועגנה בנמל ברינדיזי (Brindisi).

במאי 1948 הפליגה הספינה לגאטה (Gaeta), סמוך לפורמיה (Formia), איטליה, על מנת להכשירה במספנה לשימושה המקורי כנחתת טנקים. לאחר מכן הפליגה הספינה למרסיי, כדי להעמיס טנקים, אך עקב סערה חזרה הספינה לפורמיה. משם המשיכה לנמל נאפולי, שם הצטרפו אליה המלווה איתן יעקובסון והגדעוני בני גפן. הספינה הטעינה מכשירי קשר, בעיקר עבור חיל הים, מטען בצל לכיסוי וגררה ספינת משמר קטנה, עבור חיל הים. הפליגה נכשלה ב-2 ביוני, והגיעה למעגן תל אביב ב-13 ביוני 1948. לאחר מכן נשלחה פראטו לאיסטנבול, בפיקודו של אורי טהון, לאסוף מטען נשק קל, והביאה עמה גם שבעה עולים. בדרך, עקב סערה, מצאה מחסה באי בדודקנו (יחד עם הספינה שיעו), ועגנה בחיפה ב-24 ביולי 1948. הספינה הוסבה לשירות חיל הים, בשם פ-39, אח"י "עציון".

264 היה גדעוני בספינת המעפילים "פלמ"ח".

265 תחנות המעבר האוויריות פעלו ביוגוסלביה עד ינואר 1949. אחת ליד ניקשיץ במונטנגרו והשנייה בטיטוגרד, ליד הגבול האלבני.

**7.19.14 "הפורצים מ'17"**

"הפורצים מ'17" הייתה ספינת משמר מהירה, בשם Mary, בתפוסה של 65 טון, שהושקה באנגליה בשנת 1943 ונרכשה באיטליה. היא נגררה מנמל מונפלקונה (Monfalcone), איטליה, בידי ספינת דיג איטלקית, עד קפריסין, והמשיכה לארץ בכוחות עצמה. המלווה היה אורי טהון והגדעוני היה ראובן אורן (אורנשטיין). הספינה הגיעה לתל אביב ב-28 ביוני 1948 והוכנסה לשירות חיל הים, בשם מ'17, אח"י "הפורצים".

הגדעוני ראובן אורן מספר: "ההפלגה על "הפורצים" (מ'17) הייתה מעניינת מאוד מאחר שספינה זו הפליגה עם מנועים שעבדו על בנזין אוקטן גבוה (בנזין לאווירונים). היות שלא היה ידוע באיטליה אם יש בארץ מספיק בנזין כדרוש לספינה, הוחלט למלא את מקסימום כמות הבנזין האפשרית בטנקים של המנוע ובנוסף לקחנו על הסיפון בנזין בחביות גדולות כמו חביות זפת בסלילת כבישים. כדי להגיע לארץ עם מקסימום דלק, גררה אותנו ספינת דיג של 'המוסד לעלייה' מ'מונפלקונה' (נמל בים האדריאטי) ועד לפאתי קפריסין. על מ'17 אסור היה להדליק אש, לבשל או לעשן. חבל הגרירה היה ארוך במיוחד. הוא נקרע פעמיים במזג אוויר גרוע והפך מסוכן כאשר משכנו אותו חזרה. פעמיים ביום, בוקר וערב, כיבתה הגוררת את מנועיה, נמשכנו בחבל אליה, עברנו אליה ונתנו למ'17 להתרחק חזרה ואז אכלנו ועישנו. הצוות של מ'17 כלל קפטן איטלקי, מכונאי יהודי איטלקי בשם קרלו, אורי טהון ואנוכי + 3 מלחים איטלקים. בדרך גם קיבלנו תיאור באלחוט של דגל חיל הים שלא היה ידוע עדיין כשעזבנו את איטליה, אך תיארו לנו שיהיה כחול-לבן ולכן הצטיידנו בחתיכות בד מתאימות. ליד קפריסין נפרדנו מהגוררת, הדלקנו את המנועים ונסענו במהירות מסחררת (בימים ההם) מעל 27 קשר לכיוון חיפה. היה תענוג להחזיק את ההגה. במכוון המשכנו לכיוון חיפה, ורק משם ירדנו דרומה לאורך החוף לתל אביב (בגלל האמברגו שהוכרז ונשמר בידי האו"ם בזמן ההפוגה הראשונה). בדרך שלחנו מברק לחיל הים 'לכבוד יום השבעת האמונים של צה"ל למדינה (28.6.1948), הננו מביאים לכם את ספינת הפורצים המהירה מתנה לחיל הים'. עם הגיענו התקבלנו בסבר פנים יפות ועם הודעה 'בעוד שעתיים עליכם להתייצב במלון סן-רמו שם יתקיים טקס ההשבעה לימאי חיל הים'. ההודעה כללה גם את קרלו, שמצא את עצמו יחד איתנו מגויס לחיל הים, לפני שאפילו דרכנו על אדמת הקודש"<sup>266</sup>.

**7.19.15 "רקס" – הפלגה שלישית**

בהפלגה השלישית, המלווה היה אברהם ריקמן-קרני והגדעוני היה נחמן (בוב)

בורשטיין. הספינה הטעינה בנאפולי 2,100 רובי מאוזר, 28,000 כדורים 7.92 מ"מ, 300 טון חומר נפץ, 100 מוקשים ימיים ושמונה טון מיץ פירות כמטען כיסוי. הספינה הגיעה לתל אביב ב-25 ביולי 1948. בסיום הפריקה חזרה הספינה לאירופה, בשם "דניאלה" (Daniela).

### 7.19.16 "בהירה" – הפלגה שלישית

בהפלגת השלישית היה המלווה בנימין ירושלמי והגדעוני שלום בורשטיין. "בהירה" הביאה מאיטליה 50,000 פגזי 65 מ"מ וכדורי 7.92 מ"מ. הספינה הגיעה למעגן תל אביב ב-20 באוגוסט 1948.

### 7.19.17 "ההר" – הפלגה שניה

בהפלגה השנייה היה המלווה יונה ז'בין והגדעוני היה אורי גורן. הספינה הפליגה ממרסיי עם 20 תותחי נ"מ 20 מ"מ, פגזים, ומטען כיסוי של בצל. הספינה עגנה בחיפה ב-30 באוגוסט 1948.

הגדעוני אורי גורן, בספרו "משני צדי הקריפטור" (עמ' 52), מספר:

"על ספינת המשא האיטלקית Montechiaro, שכונתה 'ההר', פיקד יונה ז'בין ואני הייתי על תקן אלחוטן (גדעוני). יהודה ארזי ועוזרו דני אגרונסקי (אגרון), הגיעו לנמל מרסיי עם מטען של עשרים תותחים אנטי אוויריים מסוג 'היספנו סוויסה', שהועמסו על הספינה עם תעודות המצהירות שיעד המטען הוא מדינה בדרום אמריקה. ארזי ואגרונסקי נתנו לי למזכרת אקדח מודל Pistola Beretta קטן. נוסף לכך הועמסו כמה טונות של בצל, נגד עין הרע, להסתרת המטען מעיני הרעה של אניות האו"ם, שהיו אמורות לשמור על האמברגו למניעת העברת נשק לארץ. היינו מצוידים בשתי מערכות מסמכים של האנייה; אחת שקבעה שהאנייה מובילה תותחי נ"מ ממרסיי לנמל בדרום אמריקה. ניירות אלה עברו כדין את הפרוצדורות במרסיי. לפי המסמכים השניים הובילה האנייה כך וכך טונות של בצל לנמל חיפה..."

זכורה לי שיחה עם יהודה ארזי על סיפון 'ההר': לפני ההפלגה ישבנו באנייה ודיברנו על הפילוסופיה של מסחר בנשק... ארזי בא בלוויית סוחר נשק פולני, שבעיני היה אבטיפוס של סוחר נשק, איש מחרחר מלחמה וסוחר בדם... שאלתי את ארזי: 'איך ייתכן שאנחנו, עם בעל מוסר, נבוא במגע עם איש כזה?!, והוא ענה לי, 'תאוריות הן תמיד טובות... אך ברגע שמשוהו מסכן את חיידך, תבחן מחדש את התאוריות...' הפלגנו בסוף מאי 1948, בים רגוע. אחרי חוויית הפלגה באניות מעפילים, הפלגה עם מטען דומם שאינו זקוק למזון, מים ואוויר נקי – הייתה מרעננת. כעבור שבעה ימים הגענו לנמל חיפה. לאחר שביקורת כלי השיט על-ידי פקחי האו"ם עברה בשלום,

בעיקר הודות למטען הבצל וריחו שגרמו לפקחים להזדרז, הם כובדו בכוס יין טוב לפרידה. בנמל חיפה נתקבלתי על-ידי נציג המוסד. לפני היציאה מהנמל הוא שאל אם יש לי משהו להצהיר במכס. כיון שהייתה זו כניסתי הראשונה למדינת ישראל, הפתיעה אותי השאלה ועניתי בשלילה. לפתע נזכרתי באקדח שהיה בתיק כלי הרחצה שלי, ועדכנתי את המלווה. בעצתו הסתרתני את האקדח מתחת למושב. עם היציאה מהנמל, עלה בדעתי שצריך הייתי להצהיר לפני פקידי המכס על המטען שהבאתי: "עשרים תותחים ואקדח אחד קטן".

### 7.19.18 "דרומית"

הספינה "דרומית" (Kefalos) הייתה ספינת ברזל בתפוסה של 6,000 טון שנרכשה בארצות הברית, תחת דגל פנמה. רב-החובל היה יהודי אמריקני, אדולף אוקו, ועיקר הצוות היו דוברי ספרדית מדרום אמריקה. הספינה לוותה בידי ארבעה צעירים יהודים אמריקאים (שאחד מהם, ג'ק רוטמן, היה קצין אלחוט)<sup>267</sup> וסטודנט מהארץ, אריה קסלמן, שמונה כעוזר אלחוטן. הספינה הפליגה מנמל טמפיקו (Tampico), מקסיקו, עם 36 תותחי 75 מ"מ, 17,000 פגזים, 2,000 פצצות אוויר, 500 מקלעים על תחמושתם, כמות גדולה של דלק מטוסים בחביות ומטען כיסוי של 1,000 טון סוכר, הגיעה לתל אביב ב-8 בספטמבר 1948, בעת ההפוגה השנייה, בטיפת הדלק האחרונה ואחרי שהצוות היה מספר ימים ללא מי שתייה.

התותחים המיושנים שהביאה, שזכו בצה"ל לכינוי "קוקרצ'ה" בגלל מוצאם המקסיקני, הוצאו במהרה מהשירות לאחר שנמצאו לא יעילים ובגלל שהתחמושת שהגיעה אתם, שהייתה אף היא מיושנת מאד, גרמה לתאונות.

לדלק המטוסים ש"דרומית" הביאה הייתה חשיבות קריטית, כיוון שבמועד הגעתו חיל האוויר טס על "הטיפות האחרונות" של דלק ברשותו; הדלק איפשר את המשך מבצע "אבק" לאספקת הנגב הנצור ולמעשה סיפק את צרכי חיל האוויר בדלק למספר חודשים. בסיום פריקת הרכש הוסבה הספינה להובלת עולים, ובנובמבר-דצמבר 1948, עדיין בפיקודו של רב חובל אוקו, היא ערכה שתי הפלגות עולים מיוגוסלביה עם 7,737 עולים (אחד מהם היה טומי לפיד, לימים שר בממשלת ישראל).

267 יליד ברוקלין, ניו יורק, 1911. שירת בצי המסחרי האמריקאי במלחמת העולם השנייה כקצין רדיו, בספינה שהובילה חומרי נפץ. השתחרר בשנת 1946 והרצה בקורס להנדסת מכונות באוניברסיטת קולומביה בניו יורק. התנדב ל"הגנה", היה בין פעילי הרכש בארצות הברית. בהמשך להפליגה ב"דרומית" שירת בחיל האוויר. נפל בתאונת מטוס ליד רומא בדצמבר 1948. נקבר בבית הקברות הצבאי בנחלת יצחק. הניח אישה וילדה בארצות הברית.

### 7.19.19 "הזקן" – הפלגה שלישית

בהפלגה השלישית של "הזקן" היו המלווים ברוך תירוש ויונה ז'בין. הגדעוני היה יחיאל אדמוני. בנמל מרסיי הוטענו 39 תותחי 75 מ"מ ו-50,000 פגזים, ובנמל שיבניק (Šibenik) ביוגוסלביה הוטענו 150,000 פגזים לתותחי 20 מ"מ. הספינה הגיעה לחיפה ב-16 בספטמבר 1948.

### 7.19.20 "שיעו" – הפלגה שנייה

בהפלגה השנייה של הספינה "שיעו", אחרי שעברה תיקונים בנמל נאפולי, היה המלווה בני קרביץ והגדעוני היה (כנראה) אבינועם אדם. הספינה הפליגה מנמל נאפולי, איטליה, ב-14 בספטמבר 1948 עם מטען של 27 תותחים 20 מ"מ, 127,000 פגזים, 50 טון חומר נפץ ומטען כיסוי של משי מלאכותי, חוטי כותנה ומנועים חשמליים, ארוזים ב-354 ארגזים. הספינה עגנה בנמל חיפה ב-21 בספטמבר 1948. ב-23 בספטמבר הפליגה הספינה חזרה לאירופה, התעכבה יומיים במחסה בכרתים עקב סערה, ועגנה בנאפולי ב-29 בספטמבר 1948.

### 7.19.21 "רקס" – הפלגה רביעית

בהפלגה הרביעית, המלווה היה גבי וייס והגדעוני היה ז'פי קיני. הספינה הטעינה בנמל שיבניק ביוגוסלביה 27 תותחי 20 מ"מ ופגזים עבורם, 20 טון פצצות אוויר, 50 טון חומר נפץ ו-19 גנרטורים. המטען כוסה בשכבת ארגזי תפוחים, כהסוואה. הספינה הגיעה לחיפה ב-26 בספטמבר 1948.

### 7.19.22 "חבצלת"

הספינה "חבצלת" (Tullia Christina) היא ספינת המעפילים "לנצחון" – ספינת עץ עם מנוע דיזל בתפוסה של 220 טון – שהושקה בשנת 1946. הספינה הפליגה מנאפולי, איטליה, עם המלווה אורי טהון, עם חומר נפץ וציוד לתע"ש. הספינה הגיעה לחיפה ב-6 באוקטובר 1948. לספינה זו לא צוות גדעוני.

### 7.19.23 "פרא" – הפלגה ראשונה

הספינה "פרא" (Pra) הייתה ספינה בתפוסה של 800 טון שנחכרה בנאפולי בספטמבר 1948. המלווה היה יעקב בצר והגדעוני היה נחמן (בוב) בורשטיין. הספינה נועדה להפלגה חד פעמית אך ביצעה חמש הפלגות. הספינה הטעינה בנמל גנואה 290 טון

חומר נפץ, 3,832 פגזי 81 מ"מ, 1,291 מטולי נ"ט "פיאט", 24,000 מרעומים ("מנגנונים", בלשון התקופה), 1,797 פצצות תאורה ומטען כיסוי. הספינה הפליגה מגנואה ב-30 בספטמבר 1947 והגיעה לחיפה ב-11 באוקטובר 1948. הפליגה מהארץ לבארי (Bari) ללא מלווים בליל 16-17 באוקטובר.

#### 7.19.24 "רקס" – הפלגה חמישית

בהפלגה החמישית, המלווה היה גבי וייס והגדעוני היה יהודה לימוני.<sup>268</sup> הספינה הטעינה בנמל מסינה (Messina) באיטליה 191 טון חומר נפץ. הספינה הגיעה לחיפה ב-18 באוקטובר 1948.

#### 7.19.25 "שיעו" – הפלגה שלישית

בהפלגה השלישית של הספינה "שיעו", היה המלווה חיים סנש והגדעוני היה משה (מוסה) תנורי.<sup>269</sup> הספינה העמיסה בנמל נאפולי, איטליה, 400 טון ציוד לחיל האוויר, שלוש סירות מחץ ו-50 חביות שמן, והפליגה לחיפה ב-10 באוקטובר 1948. ליד האי קפרי התקלקל מנוע הספינה, והספינה "דרומית", שעגנה באותה עת בנמל נאפולי לשם הסבתה מספינת רכש לספינה להובלת עולים נחלצה לעזרתה, וגררה אותה לנמל נאפולי, כאשר הגדעוני יחיאל אדמוני נלווה ל"דרומית" בהפלגה זו. הספינה תוקנה, הועמסו עליה עוד שלוש סירות מחץ, וב-20 באוקטובר היא הפליגה לארץ, נכנסה ב-22 להצטיידות בנמל בארי ועגנה בחיפה ב-28 באוקטובר. צמד המלווים הוחלף והספינה הפליגה חזרה לאירופה ב-5 בנובמבר. ב-11 בנובמבר נכנסה הספינה עקב תקלת מנוע לנמל גליפולי (Galipoli), איטליה, שם לא הצליחו לתקנה, והספינה Apuania, היא הספינה החכורה "אטלס", גררה אותה לנמל נאפולי, לשם הגיעה ב-25 בנובמבר. התיקונים בנאפולי נמשכו עד אמצע ינואר 1949, וכללו החלפת מנוע.

#### 7.19.26 "ההר" – הפלגה שלישית

בהפלגה השלישית, המלווה היה יונה ז'בין והגדעוני היה חיים גירון. הספינה הטעינה בנמל מרסיי (Marseille), צרפת, 20 תותחי 20 מ"מ ו-12 תותחי 75 מ"מ, והגיעה לחיפה ב-31 באוקטובר 1948.

268 יליד פולין, 1924. עלה ארצה עם משפחתו בשנת 1925. התנדב ל"הגנה", למשטרת הנוטרים, בשנת 1941. עבר קורס אלחוט בשנת 1946. השתתף ב-11 הפלגות של ספינות רכש. לאחר שחרורו היה קבלן עבודות עפר ובניין.

269 יליד הארץ, 1926. התנדב לפלמ"ח בשנת 1943. עבר קורס אלחוט בשנת 1946. במלחמת השחרור היה אחראי על הקשר בחטיבת הנגב. שירת בצה"ל במלחמת יום כיפור. חבר קיבוץ נירים. נפטר בשנת 2012.

### 7.19.27 "פרא" – הפלגה שנייה

בהפלגה השנייה, המלווה היה יהושע רביד והגדעוני היה יהודה לימוני. הספינה הטעינה בנמל מולפטה (Mulfetta) באיטליה 315 טון כדורי 20 מ"מ ורקטות, והגיעה לחיפה ב-31 באוקטובר 1948.

### 7.19.28 "ארסיה" – הפלגה ראשונה

הספינה "ארסיה" (Arsia), ספינת ברזל בתפוסה של 174 טון, שהושקה בשנת 1941, נחכרה בנאפולי בספטמבר 1948. המלווה היה יובל ציזלינג והגדעוני היה שמשון לוטן. איזי רהב<sup>270</sup> הצטרף להפלגה כ"טרמפיסט". הספינה נועדה להפלגה חד פעמית אך ביצעה ארבע הפלגות. הספינה הפליגה מנאפולי למרסיי ב-28 בספטמבר, אך המשלוח שהיה מיועד לה לא שוחרר. הפליגה ממרסיי לגנואה ב-13 באוקטובר, הפליגה מגנואה לליבורנו (Livorno) ב-15 באוקטובר והעמיסה תשעה טנקי "שרמן". ב-17 באוקטובר עגנה בנאפולי והעמיסה שישה תותחים ימיים של 76 מ"מ עם 6,000 פגזים, שישה תותחים ימיים של 102 מ"מ עם 3,000 פגזים, 159 טון פצצות (27,000 פצצות), ו-24 טון אבק שריפה, ומטען כיסוי של בצל. ב-1 בנובמבר הפליגה מנאפולי לארץ, התעכבה במפרץ יווני עקב סערה וזכתה לביקור של ספינת מלחמה יונית. הספינה הגיעה לחיפה ב-9 בנובמבר 1948.

בדרך חזרה לאירופה היה המלווה חיים סנש והגדעוני היה משה (מוסה) תנורי. במהלך ההפלגה הסתכסכו המלווים עם הצוות. הצוות "סידר" קלקול במכונה ונכנס לנמל רג'יו קלבריה (Reggio Calabria), שם הלשינו על המלווים בפני השלטונות. המלווים נאסרו למשך חודשיים בתנאים מחפירים, עד ששוחררו וגורשו מאיטליה.

### 7.19.29 "הזקן" – הפלגה רביעית

בהפלגה הרביעית, המלווה היה גבי וייס והגדעוני היה צבי (קרוכמל) כרמל.<sup>271</sup> הספינה הטעינה בנמלי ליבורנו וגנואה, איטליה, 12 מרגמות 120 מ"מ, שישה תותחי 105 מ"מ, 12 תותחי נ"ט 50 מ"מ, 12 תותחי נ"ט 47 מ"מ, 53,000 פגזים לנ"ל, 50,000 פגזי תותח 65 מ"מ, 245,000 כדורי מקלע כבד הוצ'קס 13.2 מ"מ, 239 טון משטחי פלדה לשדה תעופה ו-500 טון דלק מטוסים. הספינה הגיעה לחיפה ב-12 בנובמבר 1948.

270 לימים אל"מ בצה"ל, מפקד שייטת 13 וראש מחלקת ים בחיל הים. מנכ"ל רשות הנמלים, מנכ"ל המועצה לשיווק פרי הדר ומנכ"ל בנק ישראל.

271 יליד ווינה, 1925. עלה ארצה בשנת 1939. התנדב ל"הגנה" בשנת 1940. עבר קורס אלחוט בשנת 1946. היה אחראי על תחנת האלחוט בפראג, מוסקבה, רומא, אנקרה ואתיופיה. היה סגן ראש תח"ל. מילא תפקידים שונים במוסד למודיעין ותפקידים מיוחדים. נפטר בשנת 2012.



### 7.19.30 "היונה" – הפלגה ראשונה

הספינה "היונה" (Avionia) – ספינת ברזל מונעת פחם בתפוסה של 1,500 טון – הושקה בדבלין, אירלנד, בשנת 1918, ונחכרה בנאפולי במאי 1948. המלווה היה דן בן-אמוץ והגדעוני היה יחיאל אדמוני. הספינה ביצעה שתי הפלגות עם עולים ושתי הפלגות עם רכש. ב-3 בספטמבר 1948 יצאה הספינה מהארץ, לאחר הורדת עולים. הספינה עגנה בנאפולי ב-11 בספטמבר, ב-19 באוקטובר הגיעה לאתר ההעמסה והעמיסה כ-1,200 טון, כולל 650 טון חומר נפץ, 3,000 פצצות אוויר, 5,000 פגזי בזוקה, 80 רקטות ו-140,000 כדורי 20 מ"מ. ב-1 בנובמבר, ערב ההפלגה ארצה, נערך בספינה חיפוש, המלווים נעצרו ונכלאו בנמל סבונה (Savona) וציוד הקשר הוחרם. הספינה הורשתה להמשיך בדרכה ב-3 בנובמבר. באישון לילה, ליד האי איסקיה (Ischia), עלה על הספינה בסולם חבלים הגדעוני זכי קיני עם מכשיר קשר. הספינה הגיעה לנמל חיפה ב-14 בנובמבר 1948. ב-17 בנובמבר הפליגה לטרנטו (Taranto), איטליה, עם מלווה, יוסף גולדין, וללא גדעוני.

הגדעוני זְכִי קיני מספר: "בעקבות הלשנה עלתה משטרת איטליה על הספינה, הוחרם מכשיר הקשר ונאסרו החברה: יחיאל אדמוני, הגדעוני; דן בן-אמוץ, מלווה; יצחק לנדאור, מלווה. במאמצי יהודה ארזי, עדה סרני ושות' הפליגה לבסוף הספינה על מטענה. באישון לילה, לערך באוקטובר 1948, הביא אותי עם מכשיר קשר 'זקי' זקימוביץ בסירת מנוע מגאָטָה למפגש עם הספינה ליד האי איסקיה. שולשל מהספינה סולם חבלים ואני עם המכשיר הועלינו אחר כבוד לסיפון. בהחלטה ספונטנית צורף אלי נער כבן 17 משארית הפליטה שהיה בהכשרה בגאטה, והפלגנו ארצה ללא מלווה.... במרחק מה מול תל אביב עגנו... ידידי הגדעוני אורי גורן הגיע בסירת מנוע, שחרר את הבחור ואותי לחזור עם הסירה לבית הורי בתל אביב. הוא עצמו המשיך עם הספינה לחיפה.<sup>272</sup>

### 7.19.31 "בהירה" – הפלגה רביעית

בהפלגת הרביעית המלווה היה אהרון מיכאלי והגדעוני היה אברהם בכר (מיקו). הספינה הטעינה בנמל ליבורנו, איטליה, עשרה טנקי "שרמן", 200 טון משטחי פלדה לשדות תעופה ונורי תאורה. הספינה הגיעה לחיפה ב-15 בנובמבר 1948.

### 7.19.32 "רקס" – הפלגה שישית

בהפלגה השישית, המלווה היה ברוך תירוש והגדעוני היה חיים גירון. הספינה הטעינה בנמל ליבורנו, איטליה, 12 טנקי שרמן, תחמושת ו-30 משטחי פלדה לשדות תעופה. הספינה הגיעה לחיפה ב-24 בנובמבר 1948.

### 7.19.33 "פרא" – הפלגה שלישית

בהפלגה השלישית, המלווה היה יעקב בצר והגדעוני היה נחמן (בוב) בורשטיין. הספינה הטעינה בנמל גנואה (Genoa) באיטליה 200 טון חומר נפץ, שלושה מיליון כדורי 9 מ"מ, 40,000 פגזי 20 מ"מ וחמישה טון אבק שריפה, הפליגה ב-19 בנובמבר 1948 והגיעה לחיפה ב-27 בנובמבר 1948. ב-12 בדצמבר היא הפליגה חזרה לנאפולי.

### 7.19.34 "ההר" – הפלגה רביעית

בהפלגה הרביעית (והאחרונה), המלווה היה דן בן-אמוץ. להפלגה זו לא צוות גדעוני. הספינה הטעינה בנמל בארי, איטליה, 363 טון משטחי פלדה לשדות תעופה. הספינה הגיעה לחיפה ב-1 בדצמבר 1948.

### 7.19.35 "הזקן" – הפלגה חמישית

בהפלגה החמישית, המלווה היה גבי וייס והגדעוני היה צבי כרמל. הספינה הטעינה בנמל מרסיי, צרפת, 12 מרגמות 120 מ"מ שישה תותחי 105 מ"מ, 12 תותחי נ"ט 50 מ"מ, 12 תותחי נ"ט 47 מ"מ, 53,000 פגזים לנ"ל, 50,000 פגזי תותח 65 מ"מ, 245,000 כדורי מקלע כבד הוצ'קס 13.2 מ"מ, 239 טון משטחי פלדה לשדה תעופה ו-500 טון דלק מטוסים. הספינה הגיעה לחיפה ב-12 בנובמבר 1948.

### 7.19.36 "בהירה" – הפלגה חמישית

בהפלגה החמישית, המלווה היה גדעון וייסר והגדעוני היה יהודה "ימבו" פייס.<sup>273</sup> "בהירה" הביאה מאיטליה 50,000 פגזי 65 מ"מ ו-500 טון חומר נפץ. הספינה הגיעה לחיפה ב-19 בדצמבר 1948.

<sup>273</sup> יליד תל אביב, 1928. בוגר כפר הנוער בן שמן. התנדב לפלמ"ח בשנת 1945. שירת כאלחוטן בצה"ל והשתחרר בשנת 1949. ד"ר לכימיה גרעינית (האוניברסיטה העברית, ירושלים). מדען בוועדה לאנרגיה אטומית וסמנכ"ל המרכז הגרעיני נחל שורק עד צאתו לגמלאות. בוגר מחזור ו' במכללה לביטחון לאומי. נפטר בשנת 2015.

**7.19.37 "איריס"**

בהמשך למבצע "ולווטה" של הטסת מטוסי ספיטפייר שנרכשו בצ'כיה לארץ, ולאחר התאונות שליוו את המבצע,<sup>274</sup> החליטה מערכת הרכש להעביר את יתר המטוסים מיוגוסלביה בספינות.

הספינה "איריס" (Versilia) נחכרה בנאפולי בחיפזון בנובמבר 1948, לשם העברת מטוסי ספיטפייר משיבניק לארץ. המלווה היה יונה ז'בין והגדעוני היה ראובן ארנון. הספינה הפליגה מנאפולי ב-24 בנובמבר 1948 והגיעה לשיבניק ב-3 בדצמבר, ואז התברר כי הספינה לא מתאימה להובלת המטוסים. הועמס עליה מטען של 250 טון שכלל כדורי 7,92, כדורי 13 מ"מ, כדורי 20 מ"מ ו-8,500 פצצות אוויר. הספינה הפליגה ארצה ב-10 בדצמבר, והגיעה ארצה ב-18 בדצמבר 1948.

**7.19.38 "משמר העמק"**

הספינה "משמר העמק" (San Michele) היא ספינת המעפילים "משמר העמק", ספינת משא מעץ עם מנוע דיזל, בתפוסה של 402 טון, שהושקה בשנת 1947. הספינה הפליגה מהארץ לנמל פמגוסטה (Famagusta), קפריסין, הטעינה חלקי מטוסים מעודפי חיל האוויר הבריטי וחזרה ארצה ב-20 בדצמבר 1948. לספינה זו לא צוות גדעוני.

**7.19.39 "היונה" – הפלגה שנייה**

הספינה הגיעה מהארץ לנמל מולפטה (Mulfetta) ב-19 בנובמבר 1948. המלווה היה גבי וייס. ב-7 בדצמבר החלה העמסה במולפטה. ב-10 בדצמבר הפליגה הספינה למפרץ מנפרדוניה (Manfredonia) בחוף האדריאטי, לשם הגיעה ב-14 בדצמבר. ב-19 בדצמבר הסתיימה ההעמסה והספינה הפליגה לארץ, עליה 1,000 טון חומר נפץ ו-250 פצצות אוויר. הספינה הגיעה לחיפה ב-26 בדצמבר. ב-29 בדצמבר היא הפליגה מהארץ חזרה לנאפולי, וסיימה את שירותה.

**7.19.40 "ארסיה" – הפלגה שנייה**

בהפלגה השנייה, המלווה היה יהושע (אוסי) רביד והגדעוני היה יהודה לימוני. הספינה הטעינה בנמלי ליבורנו ונאפולי, איטליה, שמונה טנקי "שרמן", 800 טון חומר נפץ, 5,005 פגזים אמריקניים ו-4,968 פגזים צרפתיים. הספינה הגיעה לחיפה ב-3 בינואר 1949.

274 בטיסת הספיטפיירים השנייה לארץ, ב-20 בדצמבר 1948, יצאו מצ'כוסלובקיה שישה מטוסים. בעקבות מזג האוויר הגרוע רק ארבעה מטוסים חזרו ושניים אחרים נפלו – אחד נעלם והשני נמצא שרוף והטייס פצוע.

#### 7.19.41 "רקס" – הפלגה שביעית

בהפלגה השביעית, המלווה היה ברוך תירוש והגדעוני היה חיים גירון. הספינה הטעינה בנמלי גנואה וטרנטו, איטליה, 326 טון חומר נפץ. הספינה הגיעה לחיפה ב-10 בינואר 1949.

#### 7.19.42 "פרא" – הפלגה רביעית

בהפלגה הרביעית לא היו לספינה מלווים. הספינה הטעינה בנמל בארי (Bari), איטליה, 326 טון חומר נפץ, 182 טון חוטי תיל, 12.5 טון ברזנט ו-2,800 ק"ג בד יוטה להסוואה. הפליגה ב-28 בדצמבר 1948 והגיעה לחיפה ב-12 בינואר 1949.

#### 7.19.43 "הזקן" – הפלגה שישית

בהפלגה השישית, המלווה היה דן בן-אמוץ והגדעוני היה צבי כרמל. הספינה הטעינה בנמל מנפרדוניה, איטליה, 600 טון חומר נפץ. הספינה הגיעה לחיפה ב-30 בינואר 1949.

#### 7.19.44 "רקס" – הפלגה שמינית

בהפלגה השמינית, המלווה היה גדעון וייסר והגדעוני היה יהודה פייס. הספינה הטעינה באיטליה 94 טון חומרי נפץ, 9,618 פגזים שונים, 1,200 פצצות אוויר, 80,562 מרעומים לפצצות אוויר, 1.3 מיליון כדורי 0.3 ו-0.5 ו-150 פצצות עשן. הספינה הגיעה לחיפה ב-10 בפברואר 1949.

#### 7.19.45 "ארסיה" – הפלגה שלישית

בהפלגה השלישית, המלווה היה יהושע (אוסי) רביד והגדעוני היה יהודה לימוני. הספינה הגיעה לנמל ספליט ביוגוסלביה ב-2 בפברואר ועלה עליה נווט שהובילה לשיבניק. מזג האוויר היה גרוע, וההפלגה התעכבה. הספינה הגיעה לשיבניק ב-4 בפברואר, והחלה הטענת מטוסי ספיטפייר ("יורקים"), שנרכשו בצ'כוסלובקיה. הוטענו עשרה מטוסים ומטוס שניזוק בעת הניסיון להטיסו ארצה, 250 טון מטען שהספינה "איריס" השאירה מאחור, כולל 1.2 מיליון כדורי 7.92 מ"מ, 1.4 מיליון כדורים נותבים 7.92 מ"מ, פגזים 13 מ"מ ו-20 מ"מ, ומטען כיסוי של טבק. הספינה הפליגה ב-13 בפברואר 1949 והגיעה לחיפה ב-18 בפברואר. הספינה הפליגה חזרה לאירופה ב-21 בפברואר 1949.

**7.19.46 "שיעו" – הפלגה רביעית**

בהפלגה הרביעית המלווה היה יעקב "קובה" בצר והגדעוני היה נחמן (בוב) בורשטין. שיעו הגיעה לנמל שיבניק יום לאחר "ארסיה", והועמסו עליה שישה מטוסי ספיטפייר נוספים, 2,272 פצצות אוויר, 396 מוקשי נעל, עשרה גנרטורים ומטען כיסוי של טבק. הספינה הפליגה ב-13 בפברואר 1949 והגיעה לחיפה ב-19 בפברואר.

**7.19.47 "בהירה" – הפלגה שישית**

בהפלגה השישית, המלווה בספינה היה יונה ז'בין והגדעוני היה צבי כרמל. "בהירה" הביאה מאיטליה 636 טון חומר נפץ, 52 טון אבק שריפה ו-161 טון חלקי טנקים. הספינה הגיעה לחיפה ב-18 במרץ 1949. זו הייתה הפלגתה האחרונה של הספינה במסגרת מפעל הרכש.

**7.19.48 "הזקן" – הפלגה שביעית**

בהפלגה השביעית, המלווה היה דן בן-אמוץ והגדעוני היה צבי כרמל. הספינה הטעינה בנמלי נאפולי וגנואה, איטליה, 424 טון חומר נפץ, 15 טון אבקת שריפה, 640 רקטות, רבע מיליון כדורים 0.5, 4,200 טון חלקי חילוף לטנקים, ארבעה וחצי טון מוקשים ו-9,285 פצצות אוויר. הספינה הגיעה לחיפה ב-19 במרץ 1949.

**7.19.49 "פרא" – הפלגה חמישית**

בהפלגה החמישית לא היו לספינה מלווים. הספינה הפליגה מהארץ לנמל פמגוסטה, קפריסין, הטעינה 80 טון חלקי מטוסי P51 ("מוסטנג")<sup>275</sup> מעודפי חיל האוויר הבריטי – 13 גופי מטוס, 26 כנפיים, 13 מדחפים, 27 צמיגים ו-20 פנימיות, וחזרה ארצה ב-19 במרץ 1949.

**7.19.50 "שיעו" – הפלגה חמישית**

בהפלגה החמישית המלווה היה יעקב "קובה" בצר והגדעוני היה יהודה לימוני. שיעו הפליגה מנמל שיבניק, יוגוסלביה, עם חמישה מטוסי "ספיטפייר" ושני מטוסי "נורסמן". הספינה הגיעה לחיפה ב-23 במרץ 1949.

275 מטוסי "מוסטנג" יצאו משירות חיל האוויר רק בשנת 1961. זה היה כנראה מטוס הקרב הבוכנתי הטוב ביותר שנבנה אי פעם.

#### 7.19.51 "ארסיה" – הפלגה רביעית

בהפלגה הרביעית, המלווה היה יהושע (אוסי) רביד והגדעוני היה נחמן (בוב) בורשטיין. הספינה הפליגה מנמל שיבניק, יוגוסלביה, עם תשעה מטוסי "ספיטפייר". הספינה הגיעה לחיפה ב-23 במרץ 1949. הייתה זו הפלגתה האחרונה של ספינה זו במפעל הרכש.

#### 7.19.52 "שיעו" – הפלגה שישית

בהפלגה השישית המלווה היה חיים סנש. להפלגה לא צוות גדעוני. שיעו הפליגה מנמל גנואה, איטליה, עם 24 תותחים 25 מ"מ, 50,000 פגזי 75 מ"מ ו-70,000 פגזי 20 מ"מ. הספינה הגיעה לחיפה ב-18 באפריל 1949.

#### 7.19.53 "הזקן" – הפלגה שמינית

בהפלגה השמינית, המלווה היה מאיר פליק והגדעוני היה אהרון קינן (קנטי). הספינה הטעינה בנמל גנואה, איטליה, 191 טון חומר נפץ, 124 טון אבק שריפה, 24,421 פגזי 6 פאונד ו-100 מ"מ, 400,153 כדורי 0.5, 500 קילו אבק שחור ו-65 מטר פתיל רועם. הספינה הגיעה לחיפה ב-26 באפריל 1949.

#### 7.19.54 "רקס" – הפלגה תשיעית

בהפלגה התשיעית, המלווים היו חיים סנש וברוך תירוש, והגדעוני היה צבי כרמל. הספינה הטעינה במולפטה, איטליה, 200 טון פצצות אוויר, 142 טון חומר נפץ ו-9,263 פגזי 88 מ"מ. הספינה הגיעה לחיפה ב-28 באפריל 1949.

#### 7.19.55 "שיעו" – הפלגה שביעית

בהפלגה השביעית המלווה היה יוסף אוורבך והגדעוני היה אהרון קינן. הספינה הפליגה מנמל גנואה, איטליה, עם 24 תותחי 75 מ"מ, 50,000 פגזי 75 מ"מ ו-70,000 פגזי 20 מ"מ. הספינה הגיעה לחיפה ב-15 במאי 1949. הייתה זו הפלגתה האחרונה של ספינה זו במפעל הרכש.

#### 7.19.56 "רקס" – הפלגה עשירית

בהפלגה העשירית, המלווה היה חיים סנש והגדעוני היה יהודה לימוני. הספינה הטעינה בגנואה, איטליה, 20 תותחי 20 מ"מ, פגזים ופצצות אוויר. הספינה הגיעה לחיפה ב-3 ביוני 1949.

**7.19.57 "הזקן" – הפלגת תשיעית**

בהפלגה התשיעית, המלווה היה חיים סנש והגדעוני היה צבי כרמל. הספינה הטעינה בנמל לה-ספציה, איטליה, שישה תותחים ימיים ואביזרים. הספינה הגיעה לחיפה ב-20 ביוני 1949. הייתה זו הפלגתה האחרונה של ספינה זו במפעל הרכש.

**7.19.58 "רקס" – הפלגה אחת עשרה**

בהפלגה האחת עשרה, לא ידוע האם היו מלווים. הספינה הטעינה בגנואה, איטליה, 385 טון חלקי זחל"מ, 112 טון חומר נפץ, 66 פצצות אוויר ו-34,000 פגזי 81 מ"מ. הספינה הגיעה לחיפה ביולי 1949. הייתה זו הפלגתה האחרונה של ספינה זו במפעל הרכש.

## פרק ח

### מסע בתמונות

#### 8.1 הרקע

פרק זה מציג תיאור מצולם של נושא ההעפלה בדגש על פעילות הגדעונים, במסגרת פעילות המוסד לעלייה ב' ומבצעי ההעפלה. פעילות הגדעונים הייתה מחתרתית וחשאית, ומטבע הדברים לא תועדה בצילומים. למרות זאת, הצילומים המעטים שניתן למצוא מציגים מבט מעניין וחשוב על פעילות הגדעונים, וממחישים את פועלם ואת הווי חייהם. עיקר הצילומים נעשו במצלמות חובבים פשוטות והתמונות לא נשמרו במצב מיטבי, מה שפוגע באיכותן.

#### 8.2 "הבריחה" ומחנות העקורים

פעילות "הבריחה" התמקדה בהעברת המוני יהודים ניצולי שואה שמצאו עצמם בחוסר כל באירופה החרבה שלאחר המלחמה, בשנים 1945 עד 1948, במאמץ להעבירם ממזרח אירופה למרכז אירופה ולדרום אירופה טרם סגירת מסך הברזל. פעילות זו כללה טיפול בשהייתם הזמנית במחנות עקורים וטיפול בעלייתם ארצה. זו הייתה התארגנות ספונטנית, שנתמכה בידי חיילי הבריגדה היהודית ויחידות התובלה היהודיות בצבא הבריטי, ואחרי שחיילים אלה שוחררו מהשירות, הובלה בידי המוסד לעלייה ב'. הגדעונים נטלו חלק גם בפעילות זו, עסקו בכל מלאכה שהיה צורך לעשותה, והשתתפו באופן פעיל בהברחת הגבולות, בהסעות, בניהול מחנות של יהודים מועמדים לעלייה, בטיפול בשגרת החיים במחנות ובמענה לצרכי הציבור – בישול וחלוקת מזון, טיפול בתינוקות וילדים, תרבות ועוד.





**הבריחה: צעדה בשלג**

באדיבות יד ושם, ארכיון תצלומים, ירושלים, IS-6950



**הבריחה: חיילי הבריגדה היהודית ויחידות התובלה בצבא הבריטי שפגשו את הניצולים ניצלו את מעמדם כאנשי צבא ואת האמצעים שברשותם כדי לחלץ פליטים יהודים שיירת משאיות של הבריגדה היהודית מסיעה פליטים מגרמניה לטארוויזיו באיטליה, 1946.**  
באדיבות בית התפוצות, המרכז לתיעוד חזותי ע"ש אוסטר, 14542



### מחנה עקורים Saalfelden, אוסטריה

לאחר מלחמת העולם השנייה נמצאו באירופה מאות אלפי פליטים יהודים, ניצולי השואה. בעלות הברית שיכנו את חסרי הבית היהודים במחנות פליטים (שכוננו "מחנות עקורים") וניסו לדאוג לצרכיהם. המחנות פורקו בתחילת שנות ה-50. למעלה ממחצית הפליטים (136 אלף) עלו לישראל. באדיבות יד ושם, ארכיון תצלומים, ירושלים, 220-2982



### מחנה פליטים Grand Arenas סמוך למחנה "מזרע" (Mazargue) ליד מרסיי, 1946

המחנה היה בסיס צבאי בו שכנו גדודי חיילים צרפתים מהודו-סין (היום ווייטנאם), שחזרתם למולדתם בתום מלחמת העולם עוכבה מחשש כי יצטרפו למחתרת אנטי-צרפתית. המצב היה מתוח, ומעת לעת, עם הפעלת תחנת הגדעונים במחנה "מזרע", החל שירות הביטחון הצרפתי (DST) להפעיל מתקן לאיתור מקור השידור – שהופנה נגד המחנה הווייטנאמי. בהמשך התרוקן המחנה, נרכש על-ידי הסוכנות היהודית ושימש כמקום ריכוז גלי העולים, ובמיוחד עולים מצפון אפריקה. באדיבות נחום מנור



### חדר האוכל במחנה ההכנה לעלייה Enghien, בלגיה, 1946

חברינו אהרון קלר – מיכאלי, יוסף נימצוביץ' ופתחיה פייג, שהיו פליטים מועמדים לעלייה, דחו את עלייתם ארצה ממחנה זה, התנדבו לקורס "זבולון" במרסיי, והפכו לגדעונים. באדיבות נחום מנור



### מסדר בוקר במחנה העלייה Tres, סמוך למרסיי, 1947

בתום קורס "זבולון" במרסיי עסקו בוגרי הקורס, שציפו לתורם לפעול כאלחוטאים על ספינות מעפילים, במגוון רחב של משימות, כולל הפעלת תחנת האלחוט ב"מזרע" (בכינוי "סידני"), עזרה בהפעלת מחנות עלייה שהיו מפורזים בדרום צרפת, והשתתפות פעילה במבצעי ה"העמסה" על הספינות. בהיסטוריה נרשם נאמו המפורסם של הגדעוני אורי גורן (שכינויו המחתרתי היה "משה"), בידיש עילגת: "מורגען וועט מען מאכען גרויסע זאכען אויפן ים" (מחר ייעשו מעשים גדולים על הים). באדיבות נחום מנור



**מחנה עקורים פוקינג (Poking), גרמניה, 1946**

מנחם בן-ימי (מימין, במכנסי רכיבה, מסומן ב-X) מפקד על קבוצת עולים, הצועדת בשלשות. מנחם בן-ימי היה אז פעיל בבריחה. בתום אותה שנה התנדב לקורס הגדעונים "זבולון" במרסיי. באדיבות מנחם בן-ימי



**קבוצת צעירים במחנה פוקינג (Poking), גרמניה, 1946**

השלט "תחזקנה" במרכז הצילום הוכן בידי מנחם בן-ימי. באדיבות מנחם בן-ימי

### 8.3 בית הספר התיכון הימי על יד הטכניון

בית הספר התיכון הימי על יד הטכניון בחיפה פעל משנת 1938 עד שנת 1955. חלק נכבד מבוגרי מגמת האלחוט בבית הספר היו לגדעונים.



#### מגמת האלחוט בבית הספר הימי שלייד הטכניון, אפריל 1945

מימין לשמאל: יואש צידון (ציאטו), גד ליפשיץ (מקס), ראובן אורן (פופכן), רמי מילמן, שלמה רוזן (הנסי), בני מימון.<sup>1</sup> ברקע: בנין הטכניון בהדר הכרמל, חיפה. מחזור זה התגייס לפלמ"ח בשלהי 1945, ובוגריו הוצבו כגדעונים במהלך 1946. בוגרי בית הספר הימי היו בעלי ידע טכני ותפעולי ברמה גבוהה, ידעו לפעול עצמאית והיו מעמודי השדרה של פעילות הפלי"ם. הטובים בבוגרי מגמת האלחוט היו לגדעונים. באדיבות ראובן אורן



#### בהכנות להפלגה על סיפון הספינה "סן בזיליו" בנמל שטוקהולם, נובמבר 1946

מימין לשמאל: הגדעוני שלמה רוזן (הנסי), בכינויו המחתרתי "מנשה", והגדעוני ראובן אורן (פופכן), בכינויו המחתרתי "ישי" (בגבו למצלמה), בוגרי בית הספר הימי שלייד הטכניון. הספינה "סן בזיליו", על סיפונה הגדעוני שלמה רוזן (הנסי), הפליגה משבדיה יחד עם "המעפיל האלמוני", עלתה על שרטון ליד קופנהגן, ואחרי שהורדה מהשרטון נמצאה כלא כשירה להפלגה, ונמכרה. באדיבות ראובן אורן

1 יליד ליבאו, לטביה, 1926. עלה ארצה עם הוריו בשנת 1935. התגייס ל"הגנה" בשנת 1944. פעל כטכנאי ואלחוטאי. קצין קשר בשיחות שביתת הנשק ברודוס בשנת 1949. סיים לימודי הנדסה בטכניון והתגייס בשנת 1952 לחיל הים, שם הגיע לדרגת רס"ן. חובב רדיו, באות הקריאה 4X4C. נפל באסון הצוללת "דקר" בשנת 1968.

## 8.4 קורס "זבולון"

הגידול בהיקף ההעפלה הביא לכך שהצורך בגדעונים גדל, והיה קושי רב להביא גדעונים מהארץ. קורס "זבולון", שהתקיים במרסיי, צרפת, בשלהי שנת 1946, היה מבחינת המוסד לעלייה ב' ושירות הקשר ניסוי מיוחד במינו: הכשרת מעפילים לתפקיד של גדעונים. לצורך זה נבחרו מעפילים שורדי שואה, דוברי עברית ובעלי הבנה בסיסית באלקטרוניקה, שהסכימו לדחות את עלייתם ארצה ולקחו על עצמם משימה זו.



**קורס זבולון, מרסיי, שלהי 1946, אימון ג'ודו**  
מימין לשמאל: יעקב נצר (מלניצר), יצחק ברויר, צבי קורנגולד,  
פתחיה פייג, יוסף נימצוביץ', נחום מנור (מונדרר).  
באדיבות נחום מנור



**מדריך וחניכים, קורס זבולון, מרסיי, שלהי 1946**  
מימין לשמאל: יושבים, שורה ראשונה – פתחיה פייג, מרגה גורן (גוטהלף), יצחק ברויר.  
עומדים, שורה שנייה – מנחם בן-ימי (במכנסי רכיבה), מנחם (בוב) בורשטיין (המדריך הראשי),  
אהרון מיכאלי (קלר), יוסף נימצוביץ', יעקב נצר (מלניצר), צבי קורנגולד, נחום מנור (מונדרר).  
באדיבות נחום מנור



### מסיימי קורס זבולון בטיול בריביירה הצרפתית, לו זכו בתום הקורס

מימין לשמאל: אהרון מיכאלי (קלר), צבי קורנגולד, יצחק ברור, ראש בלתי מוזהה, יעקב נצר (מלניצר), מרגלית שייקוביץ', פתחיה פייג, יוסף נימצוביץ'. לרוב החניכים היה זה טיול משמעותי ראשון בחיים. האנקדוטה הזכורה מהטיול: לא נתנו להם להיכנס לאולמות הקזינו כי לבושם לא התאים (הם היו ללא עניבות, ונראו כמו פרטיזנים שהגיעו מהיער). באדיבות נחום מנור



### מסיימי קורס זבולון בטיול בריביירה הצרפתית בתום הקורס, 1947

מימין לשמאל: צבי קורנגולד, יעקב נצר (מלניצר), מרגלית שייקוביץ', המשיט המקומי, יוסף נימצוביץ', נחום מנור (מונדרר), "דוד" – חנוך בלצן (מפקד הקורס), מרגה גורן (גוטהלף). באדיבות נחום מנור

## 8.5 תחנות רדיו ביבשה

הבסיס של רשת האלחוט ששירתה את המוסד לעלייה ב' היו תחנות חשאיות ביבשה, שסיפקו את צרכי התקשורת של מפקדי המוסד לעלייה ב'.  
הקשר התנהל באלחוט מורס וההודעות היו מוצפנות. התחנות מוקמו באזורים מבודדים ובסביבה שאינה מתבלטת, תוך קשיים רבים בהקמת אנטנות.



**גדעונים על הגג בתחנת מונטה מריו, רומא**

תחנת האלחוט הייתה ממוקמת מעל בית יתומים יהודי.  
מימין: חיה (חיהליה) קוזלובסקי, מיכאל (מייק) הררי, שוש בנטואיץ (קיני).  
באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 17113



**אנטנה "ר" בתחנת מונטה מריו, רומא**

הגדעונים נהגו להשתמש באנטנות "ר" פשוטות, באורך של 10 עד 20 מטר, ולהתקינן כך שהן לא יעוררו תשומת לב.  
באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 17131





**גדעונית בתחנת מונטה מריו, רומא**

הגדעונית יוכי יהל, בתחנת האלחוט מונטה מריו, על גג בית היתומים היהודי, בשנת 1948, יום לפני שנאלצו לברוח עקב הסגרה. באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 17095



**גדעוני בתחנה בפריז**

הגדעוני גרשון אפרתי בתחנת האלחוט בפריז, 1948. באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 17216



**גדעונית בתחנה בפריז**

הגדעונית יפה דוחן בתחנת האלחוט בפריז, 1948.  
באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 17215



**גדעונית בתחנת מרסיי**

הגדעונית פנינה גריף (נורקין) בתחנת האלחוט ב"מזרע" (מרסיי), צרפת, 1948.  
באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 17142



**גדעוני בתחנה בפריז**

הגדעוני מייק הררי בתחנת האלחוט בפריז, 1949.  
באדיבות משפחת סם הילל



**גדעונית בתחנת "שושנה", חיפה**

הגדעונית חיה (חיח'יה) קוזלובסקי בתחנת האלחוט על הכרמל בחיפה, 1948.  
באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 08852



**מרסיי, תחנת "מזרע", הגדעונים, 1948**

מימין לשמאל: שורה ראשונה (יושבים) – שלמה רוזן (הנסי), רענן (רני) רובינשטיין, מלכה רופא, זכריה קיני (ז'י); שורה שנייה (עומדים) – יוסף (ויקו) ארנון (פיצ'ביץ), ראובן (פופכן) אורן (אורנשטיין), אברהם (מיקו) בכר, צפורה (ציפצ'ה) רוזן (דודוביץ), נחום (נחומיק) מנור (מונדרר). באדיבות אברהם (מיקו) בכר



**גדעונים בחורשה ליד מחנה "מזרע" (Mazargue), סמוך למרסיי, תחילת 1947**

מימין לשמאל: מלכה רופא, יונה פודור (ימאי), ציפורה (ציפצ'ה) רוזן (דודוביץ), ראובן (פופכן) אורן (אורנשטיין). באדיבות נחום מנור



**ערב פסח ב"ליאונרדו", אפריל 1948**

"ליאונרדו" הייתה תחנת האלחוט סמוך למילאנו (בעיירה Abbiata Guazone). מימין לשמאל: הגדעונים שלמה (הנסי) רוזן, זכריה (ז'פי) קיני, מקס (מקסי) כהן, ראובן (פופכן) אורן (אורנשטיין), פרץ ברם. באדיבות ראובן אורן



**תעודות מזויפות, על שם "אליזבט פולצ'ק", בהם השתמשה הגדעונית חיה (חילה') קוזלובסקי**  
 הגדעונים השתמשו בתעודות מזויפות, והחליפו אותן מעת לעת,  
 ובעת מעבר ממדינה אחת לאחרת.  
 באדיבות מרכז המידע והמחקר למורשת ההעפלה ע"ש אלוף מרדכי (מוקה) לימון

## 8.6 העלאת מעפילים על ספינות

השקת מסע ספינת מעפילים היה מבצע מורכב: נדרש לרכוש ספינות, להכשירן כספינות העפלה להובלת מספר רב של מעפילים, לגייס צוותים לספינות, לציידן בדלק, מזון ומים, וכל זה באופן חשאי, מתחת לעינם הבולשת של הבריטים. העלאת המעפילים על הספינה נעשתה בחשאי ובמהירות, כדי שהספינה תוכל להתחמק לפני שהבריטים יבחינו בנעשה ויעצרו את הספינה. לצורך זה נדרש להכין מראש את המעפילים ולארגן את המבצע הלוגיסטי, והיו מקרים שהמדובר היה במספר שיירות של מאות משאיות.



**שיירת משאיות מעבירה מעפילים לספינה "תל חי", מרץ 1946**

"תל חי" הפליגה מצרפת במרץ 1946 עם 736 מעפילים. הבריטים השתלטו על הספינה והמעפילים נשלחו למחנה המעצר בעתלית. הגדעוני בספינה היה יואש (צ'אטו) צידון. באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 8629



### מסדר ערב ההפלגה למעפילי "אליהו גולומב" בנמל לה־ספציה, איטליה, 1946

ספינת המעפילים "דב הוז" הייתה אמורה להפליג עם 1,024 מעפילים מנמל לה־ספציה, איטליה, באפריל 1946. העלאת המעפילים התעכבה כי השלטונות האיטלקים חשבו בטעות כי מדובר בפשיסטים ונאצים המנסים להימלט. עד שהדבר התברר, חסמו הבריטים את היציאה מהנמל. המעפילים התבצרו על הספינה ועל הרציף לצדו עגנו, ופתחו בשביתת רעב, בצד איומי התאבדות. הדבר עורר אהדה בין לאומית רחבה לעניין הציוני. כך התפתחה "פרשת לה־ספציה", שהפכה למאבק ממושך של כחודש על דעת הקהל בעולם. במהלך הפרשה הסכימו הבריטים לאפשר ל"אליהו גולומב" להיכנס לנמל ולקלוט חלק מהמעפילים על מנת להקל על הצפיפות הנוראית ששררה על גבי "דב הוז". "דב הוז" ו"אליהו גולומב" הפליגו ארצה עם 675 ו-339 מעפילים. הגדעוני המשותף לשתי הספינות היה גרשון עצינון.

באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 8687



הגדעונית מרגה גורן (גוטהלף), בטיול בריביירה הצרפתית, קיץ 1947  
ה"טיולים" נעשו כדי לקבוע את הצירים להעברת מעפילים ואספקה לספינה  
"יציאת אירופה תש"ז" (אקסודוס 1947).  
באדיבות אברהם (מיקו) בכר



משאית מעבירה מעפילים ממחנה Grand Arénas שליד מרסיי  
לספינה "יציאת אירופה תש"ז" (אקסודוס 1947).  
באדיבות אברהם (מיקו) בכר





**העלאת המעפילים על "יציאת אירופה תש"ז" (אקסודוס 1947) בנמל סט, צרפת, יולי 1947**  
 על המזח נראית שיירת המשאיות, מהן יורדים המעפילים, כל אחד עם צרור חפציו בידיו.  
 באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 26078



**הגדעוני אורי גורן מכוון את העלאת המעפילים על "יציאת אירופה תש"ז"**  
**(אקסודוס 1947) בנמל סט, צרפת, 12 ביולי 1947**  
 בספינה הפליגו 4,554 מעפילים – מספר המעפילים הגדול ביותר שהפליגו מצרפת. הגדעוני אורי גורן ניהל את העלאת המעפילים על הספינה. המעפילים אורגנו בקבוצות, ולכל קבוצה התמנה מנהל, ותוכנן לה מקום בספינה. העלאת המעפילים נעשתה בחשאיות ובמהירות, על בסיס תכנית הסעים מדוקדקת, עם 150 משאיות, בעזרת "סדרנים" שתודרכו ותורגלו. אורי גורן עומד על המעקה. משמאלו הגדעונים שושנה כרמלי (קלירס) ומקס כהן (קאהן), שהפליג כגדעוני בספינה.  
 באדיבות מרגה ואורי גורן



**בין המעפילים היו גם תינוקות וקשישים**

אם ותינוקה, אחד מכ-150 תינוקות בסלי נצרים על "מדינת היהודים", שהפליגה מבורגס, בולגריה, בספטמבר 1947, עם 2,664 מעפילים. הספינה נתפסה בידי הבריטים, והמעפילים גורשו למחנה מעצר בקפריסין. הגדעונים בספינה היו אהרון מיכאלי ופתחיה פייג. באדיבות אתר הפלי"ם.



**העלאת מעפילים בהסתר בלילה, בסירות גומי, על הספינה "לא תפחידונו", דצמבר 1947**

הספינה הפליגה מאזור צ'וויטאוקיה באיטליה ב-11 בדצמבר 1947 עם 850 מעפילים, ונתפסה בידי הבריטים בחוף הארץ ב-23 בדצמבר. המעפילים גורשו לקפריסין. הגדעונית בספינה הייתה צפורה רוזן. באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/240



#### חגיגה ו"השתטות" בתום "העמסת" הספינה "תיאודור הרצל", 1947

בתום ה"העמסה" של המעפילים על הספינה "תיאודור הרצל" בנמל סט, צרפת, באפריל 1947. היו רגעי מתח לאחר שמדחף הספינה הסתבך עם כבל פלדה ולקח זמן רב עד שהצליחו לשחררו. כשהספינה הפליגה סוף סוף, כולם שמחו, פרקו את המתח והשתוללו. בצילום (שורה ראשונה, מימין – מן החזית): דוד בן-חורין, שורה שנייה: יונה פודור, יהודית (החובשת), יוסקה פינצ'וק – אלמוג, דב סינקלר (טכנאי, מתנדב מגלגו). מעל יוסקה אלמוג: יוסף (טוסקה) שחר (ימאי). האחרים לא מזוהים. באדיבות נחום מנור

## 8.7 ההפלגה

לגדעוני היה תפקיד מפתח בעת ההפלגה של ספינת מעפילים. הגדעוני נימנה עם צוות המלווים של ספינות מעפילים מטעם המוסד לעלייה ב'. תפקידו היה לקיים את הקשר עם תחנות החוף באירופה עד מחצית הדרך בקירוב, ואז ליצור קשר עם התחנה של המוסד לעלייה ב' בתל אביב.

לגדעוני נועד תפקיד מכריע עם התקרב הספינה לחוף. עליו הייתה מוטלת האחריות להקמת קשר עם החוף ולהעברת הוראות למפקד הספינה לגבי אתר הנחיתה המועדף, מידע על תנועות הצי הבריטי באזור והנחיות לתמרונים שרצוי לערוך במטרה להטעותו. באמצעותו נמסרו גם ההוראות למלווים בנוגע לארגון ההתנגדות למבצע ההשתלטות של הבריטים – במקרה שהספינה תגלה ותיתפס – וכן לגבי ההתנהגות של הצוות עצמו. עם ההגעה לחופי הארץ היה על הגדעוני להימלט מהבריטים, והיה ולא עלה בידו לעשות כן – להיטמע בין המעפילים.



**מעפילים על סיפון "אטראטור" ז', מאי 1939**

הספינה הפליגה מקונסטנצה, רומניה, במאי 1939, עם 379 מעפילים. הגדעוני היה פרץ רוזנברג. בתמונה: המלווה לוי שוורץ נושא דברים אל המעפילים. באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 5112



**בנית דרגשים למעפילים על ספינת משא, בעת הכשרתה לשמש ספינת מעפילים**

דרגשים היו בדרך כלל מעץ (או ממסגרת של מתכת), עם מקומות משכב במעין ערסלים (בדומה לאלונקות). לא היו מזרונים. לכל מעפיל הוקצה שטח באורך 180 ס"מ, ברוחב 75 ס"מ ובגובה 50 ס"מ. באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 10342



**מעפילים בבטן ספינת מעפילים**

תמונה זו צולמה בספינת המעפילים "הפורצים", שהפליגה מצרפת בנובמבר 1947 עם 167 מעפילים, ונפגשה בקורסיקה עם הספינה "החלוץ", שהעבירה אליה עוד 44 מעפילים שהגיעו מאלג'יר. הספינה הצליחה להוריד את המעפילים בשפך הירקון בדצמבר 1947. הגדעונים בספינה זו היו מרגה גורן ובני גפן. באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 11553



**מעפילים בבטן ספינת מעפילים**

תמונה זו צולמה בספינת המעפילים "לא תפחידונו", דצמבר 1947. הספינה הפליגה מאיטליה לארץ עם 850 מעפילים. הגדעונית בספינה זו הייתה צפורה (ציפציה) רוזן. באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 10344



#### העברת מעפילים מספינה לספינה בלב ים

העברת מעפילים מהספינה "בלבואה" לספינה "ביריה" בלב ים. הספינה "בלבואה" (שבהפלתה הבאה נקראה "הגנה") הפליגה ביוני 1946 מלה סיוטה, צרפת, עם 999 מעפילים, העבירה אותם בלב ים לספינה "ביריה" והמשיכה לנמל באקאר, יוגוסלביה. הספינה "ביריה" לא הייתה בנויה למספר אנשים כה רב, החלה לנטות ושידרה קריאת מצוקה. הספינה לוותה בידי משחתות בריטיות ונעצרה עם כניסתה למים הטריטוריאליים. המעפילים נעצרו במחנה המעצר עתלית. הגדעוני על "בלבואה" היה אברהם ליכובסקי. על "ביריה" לא היה גדעוני. באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 08747

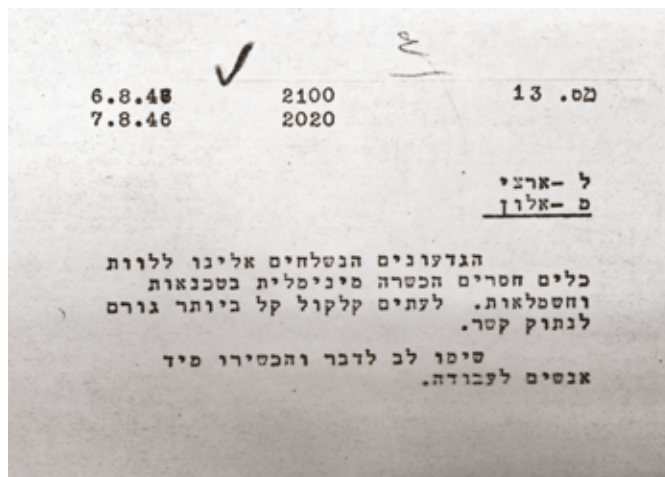


#### ניווט ספינת מעפילים באמצעות מצפן וסקסטנט

בתקופת ההעפלה, ניווט ומציאת המיקום בים נעשו באמצעות מצפן וסקסטנט. בתמונה, על גשר ספינת המעפילים "לנצחון", שהפליגה מאיטליה במאי 1948 עם 189 מעפילים, נראה מפקד הספינה בני קרביץ מודד את מיקום הספינה בעזרת סקסטנט. הגדעוני בספינה זו היה ראובן (פופכ) אורן. באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 10505



**הגדעוני צ'אטו (יואש צידון) על סיפון "כנסת ישראל", משוחח בהנדי טוקי עם הגדעוני חיים פורת, על סיפון "אבא ברדיציב", ביציאה מנמל באקאר, יוגוסלביה**  
 הספינות "כנסת ישראל" עם 3,445 מעפילים ו"אבא ברדיציב" עם 400 מעפילים הפליגו יחד מנמל באקאר בנובמבר 1946. הספינה "אבא ברדיציב" התרסקה על סלעי החוף בסערה ביום השלישי למסע. הגדעוני חיים פורת שידר SOS בפנס כיס לספינת מלחמה יוגוסלבית, והמעפילים חולצו והועברו לכפר סמוך, ומשם ל"כנסת ישראל". "כנסת ישראל" יורטה בידי מטוס בריטי שהפנה לעברה משחתת ושתי שולות מוקשים, שהשתלטו עליה אחרי קרב קשה, מאבק אלים מהקשים שידע מפעל ההעפלה. המעפילים גורשו לקפריסין.  
 באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 08854



לא קלה הייתה מלאכתו של גדעוני בספינת מעפילים, והיו לו קשיים רבים חלק מהגדעונים היו בעלי ידע טכני מקיף, אך הידע הטכני של אחרים היה דל. בתזכיר (מברק) זה מתלונן אלון (רומא, איטליה) למפקדה בארץ (ארצי) על הרמה הטכנית של הגדעונים. באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/412



גדעוני בחדר האלחוט בספינה, ומפתח המורס בידו מפקד ספינת העולים "נירית" (San Antonio) ראובן יתיר (הירש) והגדעוני אהרן מיכאלי. באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 11522



3.8.46 ✓ 4.8.46	2100 0840	8. מס. 2/
ל - ארצי מ - זרובבל		
<p>חוסר האחריות מצד עובדיכם, עובר כל גבול. זה מקרה שני כזה אחר זה שאנו שולחים הסכם עם כלי ומספרים. ולאחר ההסלגה כשאנו פונים בשאלה, מדוע טרם הוקם הקשר, מתברר כי ההסכם הושמד ואיננו בתחנת. ומגלי שהעובד ימצא לנחוץ לברר בדבר.</p> <p style="text-align: right;">נא ברר.</p>		
5.8.46	1530 2120	
ל - זרובבל מ - מיכאל		
למברקן מס. 8.		
<p>אנו מכירים את עובדינו כאחראים בחולט.</p> <p>אני יודע מה היה המקרה הראשון, אולם המקרה השני נגרם ע"י העוצר וההיפושים שנערכו, כידוע את הישג גט לך, בכל העיר. ובעצם אותם הימים, שאתה מזכירם, קיימו העובדים שלנו קשר סדיר ומתמיד ארבע ימים ולילות בעיר נצורה וכשהבית סוקף צבא וכך הוכחו אחריות ואמץ-רשח הראויים לשבח ולא לצנוי על חוסר-אחריות. לא היה כל מקום לנוסח שבו חובר מברקן.</p> <p>לעצם העניין, אני מצטער שההסכם הושמד - אבל לא היתה דרך אחרת.</p>		
5.8.46	2300	12. מס.
6.8.46	0835	
ל - מיכאל מ - זרובבל		
<p>א. / עם כל ההערכה לאומץ לבם של עובדיכם טענתי בעינה עומדת. לאחר הסמדת ההסכם היה עליהם להודיע לנו על כך, ולא לחכות עד שתישאלו על ידינו. מקרה דומה היה עם וג'ווד.</p> <p>ב. / עם כתריאל שלחנו שבעה גבישים עבורכם. דאגו לקבלם.</p>		

גם בתחנה הראשית בתל אביב היו קשיי ביטחון, עקב הפעילות הבריטית התכתבות נרגות זו בין מיכאל (מישה גורדין) בתל אביב לזרובבל (אריה חייקנד) באיטליה ממחישה את קשיי הפעולה בתל אביב, במהלך עוצר שנמשך ארבעה ימים, שהפריע לקיום קשר תקין עם הספינה "כתריאל יפה".

באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/א412



**הגדעונים עסקו בכל מלאכה שנדרשה, גם בעת הפלגה**  
 בתמונה: הגדעונית יוכי יהל על הגה ספינת העולים "מודיקה", מרץ 1949.  
 באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 11450

## 8.8 ההורדה

הורדת המעפילים בחוף בארץ הייתה אף היא מבצע בזכות עצמו. חלק זה היה אמור להיות שלב הסיום של המבצע, ולצורך כל מבצע כזה גויסו מאות אנשים: אנשי פלי"ם (הפלוגה הימית של הפלמ"ח) להורדת המעפילים לחוף בסירות וחבלים, אנשי "הגנה" לאבטחת החוף וחסידות דרכי הגישה אליו, מערך לוגיסטי לפיזור המעפילים והטמעתם ביישובים בסביבה, מערך פיקוד ושליטה בחוף ההורדה, בדרך כלל עם קשר קווי לחסימות וגדעוני עם "מזוודה" לקשר לספינה. השלב הסופי של הכוונת הספינה לחוף בוצע בדרך כלל באיתות ראייה, עם פנסים.

בשנת 1945, לאחר מלחמת העולם השנייה, העצימו הבריטים את מאבקם בהעפלה, ועברו מהסתמכות על משמר החופים המנדטורי להטלת סגר ימי על הארץ באמצעות הצי הבריטי, שהקים כוח ימי מיוחד, שכונה: Palestine Patrol. מאז ועד לסיום מפעל ההעפלה רק חמש ספינות מעפילים הצליחו להוריד מעפילים בחוף הארץ מבלי להיתפס: "עמירם שוחט", "שבתאי לוז'ינסקי", "עלייה", "הפורצים" ו"האומות המאוחדות".



**הורדת מעפילים מהספינה "פאריטה" בחוף תל אביב, אוגוסט 1939**  
 הספינה, שאורגנה בידי בית"ר, הפליגה מקונסטנצה, רומניה, עם 724 מעפילים,  
 עלתה על חוף תל אביב. המעפילים נעצרו בידי הבריטים עם ירידתם לחוף  
 והובלו למעצר במחנה צריפין. צילום: זולטן קלוגר.  
 באדיבות לשכת העתונות הממשלתית, D820-038



**ספינת המעפילים "חנה סנש" על חוף נהריה, דצמבר 1945**  
 הספינה, שהפליגה מאיטליה עם 252 מעפילים, עלתה על חוף נהריה בדצמבר 1945.  
 המעפילים הורדו ופוזרו ביישובי הסביבה. הגדעוני היה חיים פורת (פרטקין). שירו של נתן  
 אלתרמן "נאום תשובה לרב חובל איטלקי אחר ליל הורדה" נכתב בהשראת ארוע זה.  
 באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 8641

# ברוכים המעפילים למולדת!

ליום השלושים למאורעות גבעת חיים, שפיים  
ורשפון בשורה בפינו לישוב העברי:  
הלילה עלו לחופי מולדת מאות אחדות של  
מעפילים.

למרות הפרעות איתני הטבע (סערת ים) וכל  
האמצעים החדשים של שומרי החוק, שליחי  
הספר הלבן,

## עלו המעפילים והצליחו!

אנשי ההגנה קבלו את אחיהם ניצולי הגיטאות  
בזרועות ולבבות פתוחים והעלום לחוף בסדר  
וללא תקלה.

כלם נמצאים במקומות מבטחים ולכלם שלום!  
האניה נושאת דגל ציוני ועליו כתוב לאמור:  
שם הספינה „חנה סנש“.

הורדה בעזרת ארגון ההגנה העברית.  
תהא הספינה אחת המצבות לששת מיליוני  
אחינו ואחיותנו.

## הישוב המאורגן

26.12.1945

### ברוכים המעפילים למולדת

כרוז שפורסם ב-26 בדצמבר 1945 (כ"ב טבת תש"ו),

לאחר הורדת המעפילים מהספינה "חנה סנש".

באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 90048



### ספינת המעפילים "שבטאי לוז'ינסקי" בחוף ניצנים, מרץ 1947

הספינה הפליגה מאיטליה עם 650 מעפילים. בלב ים העלתה 173 מעפילים נוספים, ונחתה בחוף ניצנים בלי שהתגלתה. הורדת המעפילים, בחבל ובשחייה ארכה שלוש שעות, במהלכם איתר סיור אווירי בריטי את האירוע והזעיק כוחות צבא בריטי לתפיסת המעפילים. מאות מתושבי הסביבה התערבבו עם המעפילים, כדי לשבש את תפיסתם. מאות נעצרו. הגדעוני בספינה זו היה אריה חייקינד. באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 8941



### ספינת המעפילים "האומות המאוחדות" מורידה מעפילים בחוף נהריה, 1 בינואר 1948

הספינה, שהפליגה מאיטליה עם 537 מעפילים, התגלתה בידי מטוס בריטי, שהזעיק לעברה משחתת. "האומות המאוחדות" שינתה במהירות את כיוון ההפלגה ועלתה על חוף נהריה. המעפילים ירדו לחוף בעזרת סירות משוטים וכבל הנראים בצילום ופוזרו במהירות בין תושבי נהרייה ויישובי הסביבה. הגדעונית בספינה הייתה שושנה כרמלי. באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 10360

## 8.9 העימות

העימות עם הבריטים בעת השתלטות על הספינה היה נושא חשוב, במיוחד בשנים שלאחר מלחמת העולם, כאשר המאבק בבריטים החריף. המטרה הייתה שאירוע העימות יגבה את תביעות התנועה הציונית לעלייה חופשית, וההתנגדות נועדה להאריך את משך פעולת ההשתלטות ולהקשות עליה, כדי להעצים את המסר התקשורתית. בדרך כלל השאירה המנהיגות את ההחלטה על רמת ומשך ההתנגדות למלווי הספינה. ההכנה לעימות הייתה בדרך כלל הקמת "ביצורים" שונים על הספינה וארגון "קבוצות התנגדות" מקרב המעפילים לעימות עם הבריטים בעת מבצע ההשתלטות, כאשר לכל קבוצה הוקצה אזור (חרטום, גשר, מרכז, ירכתיים). המעפילים השתמשו בנשק קר (מוטות עץ, מוטות ברזל, גרזנים). למעפילים לא היה נשק חם, ולא ידוע על מקרים בהם מלווי ספינות השתמשו בנשק חם כנגד הבריטים.

הגדעונים השמידו את כתבי הסתר והמסמכים, והשליכו את הגבישים ומכשירי הקשר לים לפני שהבריטים השתלטו על הספינה – כדי למנוע נפילתם בידי הבריטים.



**מטוס תצפית ימי בריטי Lancaster GR111 עוקב אחר ספינת המעפילים "מורדי הגיטאות"**

"מורדי הגיטאות" הפליגה מאיטליה ב-13 במאי 1947 עם 1,457 מעפילים. הבריטים השתלטו עליה בקרב קשה של מספר שעות, תוך שהשתמשו בסילוני מים ובגז מדמיע. הספינה נגררה לחיפה והמעפילים גורשו לקפריסין. הגדעוני היה שלום בורשטין. התמונה צולמה ב-23 במאי 1947 מסיפון המשחתת הבריטית HMS Brissenden. טייסות התצפית הימיות 37 ו-38 פעלו מבסיס חיל האוויר הבריטי עין שמר.

באדיבות ארכיון הפלמ"ח, אוסף פרדי ליבריד 284



**מטוס סיור בריטי מאתר ספינת מעפילים**

הבריטים ביצעו סיורים אוויריים מקיפים בים התיכון, והיפנו את ספינות ה-"Palestine Patrol" לספינות חשודות. רוב ספינות המעפילים שנתפסו אותרו מהאוויר. תמונה זו, של מטוס סיור בריטי החג מעל ספינת המעפילים "נחשון הקסטל" צולמה ב-24 באפריל 1948. "נחשון הקסטל" הפליגה מצרפת עם 550 מעפילים. הגדעוני היה שלום בורשטין. באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 10489



**ספינת המעפילים "וינגייט" בסד בין שתי משחתות בריטיות, מרץ 1946**  
 "וינגייט" הפליגה מאיטליה עם 236 מעפילים, הבריטים השתלטו עליה סמוך לחופי תל אביב. המעפילים נעצרו בעתלית. הגדעוני היה אברהם רייס. באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח 8660



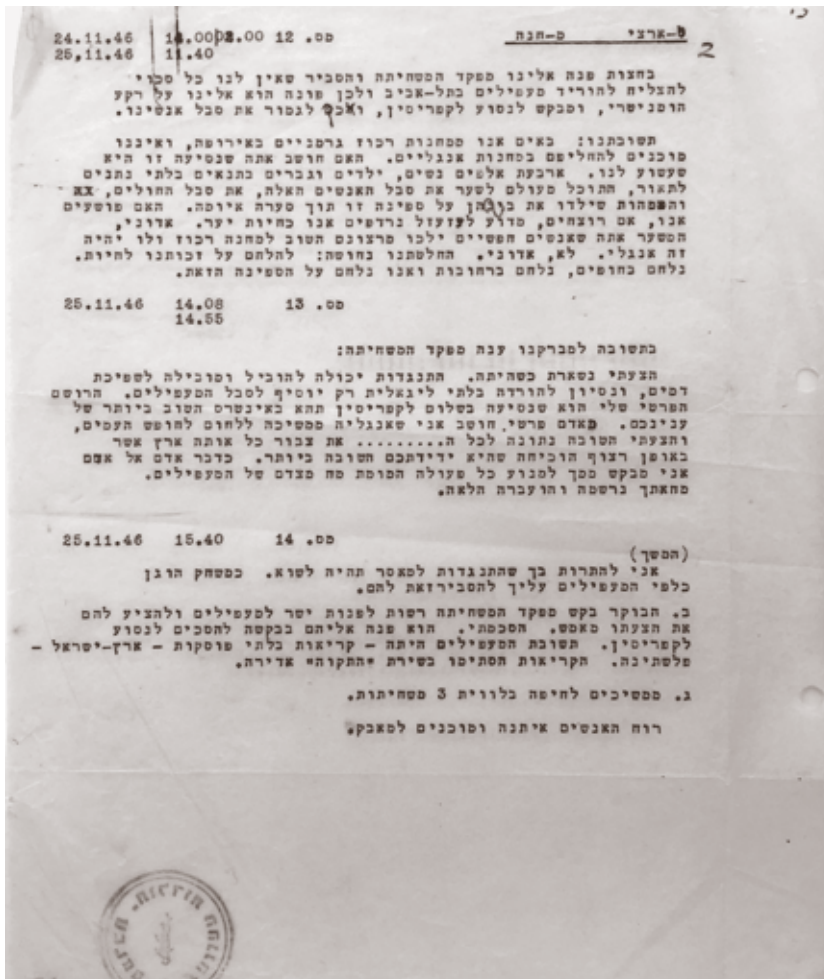
**ספינת המעפילים "יאשיהו ווג'וד", מאחוריה המשחתת HMS Talybont, יוני 1946**  
הספינה הפליגה ביוני 1946 מאיטליה עם 1,257 מעפילים. הופעת ספינת מלחמה (קורבטה, מהספינות שנרכשו בצפון אמריקה) כספינת המעפילים זעזעה את הצי הבריטי. הגדעונים בספינה זו היו משה ירושלמי (זיק) ומילטון מילר. באדיבות יד ושם, ארכיון תצלומים, ירושלים, 5-1458



#### **הורדת מעפילים בנמל חיפה**

הורדת מעפילים מ"יאשיהו ווג'וד" בנמל חיפה. שיירת אוטובוסים והמולה רבה על הרציף, יוני 1946. הגדעונים בספינה זו היו משה ירושלמי (זיק) ומילטון מילר. באדיבות יד ושם, ארכיון תצלומים, ירושלים, 31-1458





**מאבק ספינת המעפילים "כנסת ישראל"**

הספינות "כנסת ישראל" עם 3,445 מעפילים ו"אבא ברדיצ'ב" עם 400 מעפילים הפליגו יחד מנמל באקאר בנובמבר 1946. הספינה "אבא ברדיצ'ב" התרסקה על סלעי החוף בסערה ביום השלישי למסע. הגדעוני חיים פורת שידר SOS בפנס כיס לספינת מלחמה יוגוסלבית, והמעפילים חולצו והועברו לכפר סמוך, ומשם ל"כנסת ישראל". "כנסת ישראל" יורטה סמוך לחופי הארץ בידי מטוס בריטי שהפנה לעברה משחתת ושתי שולות מוקשים, שהשתלטו עליה לאחר מאבק קשה ואלים – מהקשים שידע מפעל ההעפלה. המעפילים גורשו לקפריסין. הגדעוני בספינה זו היה יואש (צ'אטו) צידון. בתמונה: הדו"ח של "כנסת ישראל" ("יחנה") למפקדת המוסד לעלייה ב' בתל אביב ("ארציי") על הקשר עם המשחתת הבריטית HMS Haydon ערב המאבק (הקשר עם המשחתת הבריטית היה באיתות ראייה). באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/237



#### הורדת מעפילים בנמל חיפה

חיילים בריטים מפנים בכוח מעפיל מהספינה "לנגב", פברואר 1947. הגדעוני בספינה זו היה ראובן ארנון (ארנובסקי), בכינויו המחתרתי "יוסף". באדיבות יד ושם, ארכיון תצלומים, ירושלים, 69-1458



#### "המעפיל האלמוני", נוטה על צידה, נגררת לנמל חיפה, פברואר 1947

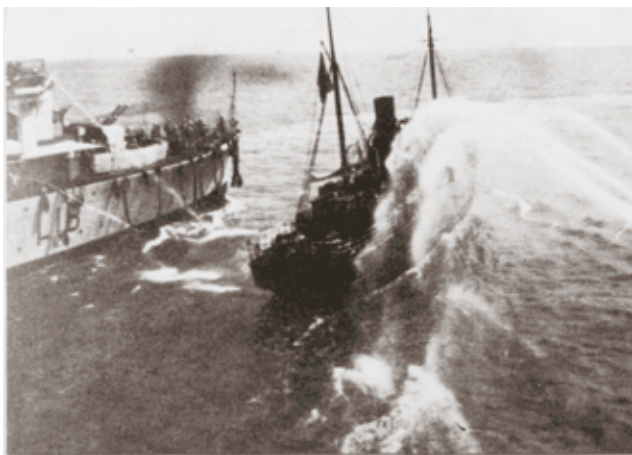
"המעפיל האלמוני" הפליגה מצרפת עם 796 מעפילים, התגלתה בידי מטוס סיוור בריטי ויורטה בידי משחתת ופריגטה בריטיות, שהשתלטו עליה אחרי מאבק קצר ואלים, במהלכו עשו הבריטים שימוש בפצצות גז מדמיע וסילוני מים. המעפילים גורשו לקפריסין. הגדעוני בספינה זו היה ראובן (פופכן) אורן. באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 08898



#### **ספינת המעפילים "חיים ארלוזורוב" בחוף בת-גלים, פברואר 1947**

הספינה הפליגה משבדיה עם 664 מעפילים, ובדרכה קלטה באיטליה 684 מעפילים נוספים. היא זוהתה בידי מטוס סיור בריטי ויורטה בידי משחתות בריטיות, שהשתלטו עליה אחרי קרב קשה שנמשך שלוש שעות. במבואות חיפה הצליח הצוות לתמרן את הספינה ו"לעלות על החוף", מול הבסיס הבריטי הגדול בבת גלים. המעפילים נעצרו וגורשו לקפריסין. הגדעוני בספינה זו היה משה (מוסיק) גדרון. בתמונה: הספינה בחוף בת גלים, חיילים בריטיים מאבטחים את החוף.

באדיבות יד ושם, ארכיון תצלומים, ירושלים, 11-1458



#### **קרב השתלטות על ספינת המעפילים "יהודה הלוי"**

"יהודה הלוי" הפליגה מאלג'יר במאי 1947 עם 399 מעפילים. ב-31 במאי, סמוך לחופי הארץ, נגחו משחתות בריטיות את הספינה והשתלטו עליה תוך התזת סילוני מים ושימוש בגז מדמיע. הספינה נגררה לנמל חיפה והמעפילים גורשו לקפריסין. הגדעוני היה יעקב נצר (מלניצר).

באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 9005





### קרב ההשתלטות על "התקווה"

השתלטות המשחתת הבריטית HMS Venus על ספינת המעפילים "התקווה" (Trade Winds) ב-17 במאי 1947, צפונית לראש הנקרה. הספינה, שהפליגה מאיטליה ב-8 במאי 1947 עם 1,414 מעפילים, נכנעה לאחר קרב השתלטות קשה, בו השתמשו הבריטים בזרנוקי מים (בתמונה) ובגז מדמיע. הגדעוני היה נחום מנור (מונדרר). באדיבות ארכיון הפלמ"ח, אוסף פרדי ליבריך 290



#### הורדת מעפילים בנמל חיפה

צנחנים בריטיים מורידים מעפילים מ"מדינת היהודים" בנמל חיפה, אוקטובר 1947.  
הגדעונים בספינה זו היו אהרון מיכאלי ופתחיה פייג.  
באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 09073



#### משחתת בריטית בעת השתלטות על ספינת מעפילים

המשחתת הבריטית HMS Childers מתקרבת לספינת המעפילים "לקוממיות"  
לשם השתלטות עליה, פברואר 1948. "לקוממיות" הפליגה מצרפת עם 699 מעפילים.  
הגדעוני בספינה זו היה אהרון מיכאלי.  
באדיבות יד ושם, ארכיון תצלומים, ירושלים, 1-2549

## 8.10 "יציאת אירופה תש"ז" (אקסודוס 1947) – וספינות הגירוש

אירועי ספינה זו אופיינו בפעילות מדינית אינטנסיבית ותהודה עצומה בדעת הקהל בארץ ובעולם. האירועים גרמו לבריטים נזק מדיני קשה וקידמו את העניין הציוני. מסע מעפילי ספינה זו וגבורתם הקולקטיבית הפכו לסמל למאבק לעלייה לארץ ישראל. הספינה הפליגה מצרפת ביולי 1947 עם 4,515 מעפילים. הבריטים השתלטו על הספינה "יציאת אירופה תש"ז" (אקסודוס 1947) אחרי קרב קשה, וגררו את הספינה לנמל חיפה, שם הורדו המעפילים בכוח לשלוש ספינות גירוש. בשונה מהמדיניות של גירוש לקפריסין, הפעם החליטו הבריטים על גירוש לנמל המוצא. מאז קרב ההשתלטות על הספינה מול חופי עזה דיווחו כל אמצעי התקשורת בעולם על כל שלבי מאבקם של המעפילים.

ספינות הגירוש הגיעו ב-31 ביולי 1947 לנמל פורט דה-בוק (Port-de-Bouc) סמוך למרסיי בדרום צרפת, אך המעפילים התבצרו על הספינות וסירבו לרדת לחוף, והשלטונות הצרפתיים סירבו לבקשת הבריטים להורידם בכוח. השהות בנמל בצרפת עוררה מהומה תקשורתית עולמית רבה, וכן סערה ומחאות ברחבי העולם היהודי, שהתחזקו בשל סרבנותם הראשונית של הבריטים לספק מזון למעפילים.

ב-22 באוגוסט הפליגו ספינות הגירוש לנמל המבורג (Hamburg) בגרמניה (שהיה באותה עת בשליטת הבריטים), וב-8 ו-9 בספטמבר הורדו המעפילים בכוח מהספינות ושוכנו במחנות באזור ליבק (Lübeck). החל מסתיו 1947 הוציאו אנשי המוסד לעלייה ב' מעפילים ממחנות אלה בהסתר, והם נשלחו ארצה בספינות העפלה או בתעודות מזויפות. אחרי הקמת המדינה עלתה ארצה יתרת המעפילים.

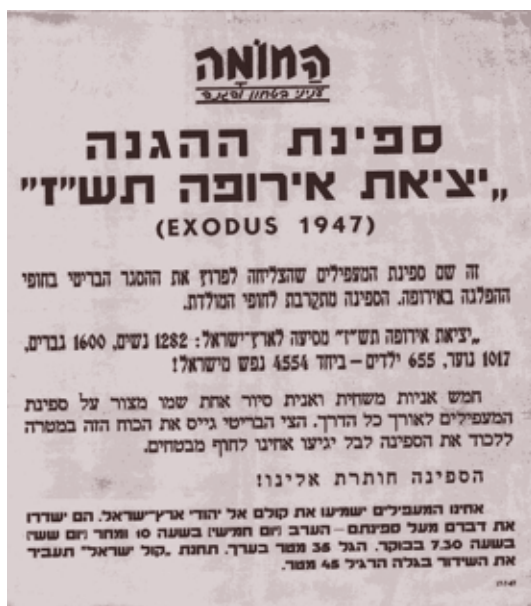
מאבק הגבורה העיקש וההירואי של מעפילי "יציאת אירופה תש"ז" (אקסודוס 1947) סיכל את התכנית הבריטית להחזיר מעפילים לחופי אירופה.

הגדעונים בספינה "יציאת אירופה תש"ז" (אקסודוס 1947) היו עזריאל טריבטש (ענב) ומקס כהן (קאהן), והם שהיו אחראים לשידור הרדיו מהספינה, שעורר התרגשות רבה והביא תועלת הסברתית של ממש, בהשפעה על דעת הקהל בארץ ובעולם.

הגדעונים לקחו חלק פעיל באירועי ספינות הגירוש בנמל פורט דה-בוק. המוסד לעלייה ב' הקים שם מה שהיום היה מכונה בשם חפ"ק (חבורת פיקוד קדמית) ואנשי המוסד הקימו קשר עם המעפילים בספינות הגירוש. הגדעונים עסקו לא רק במתן שירותי קשר, אלא במשימות רבות ומגוונות.



**הספינה "יציאת אירופה תש"ז" (אקסודוס 1947) מובלת לנמל חיפה, 18 ביולי 1947**  
 הספינה, שהפליגה מצרפת עם 4,554 מעפילים, נכנעה אחרי קרב קשה וממושך מול חופי עזה בו השתמשו הבריטים באש חיה, שני מעפילים והקצין הראשון נהרגו ועשרות נפצעו. מעפילי הספינה גורשו בחזרה לאירופה. הגדעונים בספינה זו היו עזריאל ענב ומקס כהן. באדיבות הארכיון הציוני המרכזי, 26604



**"יציאת אירופה תש"ז" (אקסודוס 1947) משרדת**  
 כרוז שפורסם ב-17 יולי 1947 (כ"ט תמוז תש"ז). שידור הרדיו מסיפון האקסודוס עורר התרגשות רבה, והביא תועלת הסברתית של ממש, בהשפעה על דעת הקהל בארץ ובעולם. באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 13016





#### גדעונית כאחות רחמניה – פורט דה בוק, אוגוסט 1947

הגדעונית מרגה גורן (גוטהלף), מתחזה כאחות רחמניה, בדרכה לספינות הגירוש, שהחזירו את מעפילי "יציאת אירופה תש"ז" (אקסודוס 1947). היא הצטרפה כאחות לביקורי רופאים בספינות, והייתה המקשרת להעברת מסרים מהחוף לספינות ומהספינות לחוף. מרגה "שמנמונת" בתמונה, שכן בבגדיה הוסתרו מכתבים ופתקים. מרגה כונתה "המרגלת" בפי הצרפתים, שלא ידעו להסביר את תפקידה של הפליטה-האחות, שדיברה עברית רהוטה עם הארץ-ישראלים, גרמנית ואנגלית עם המעפילים. באדיבות אברהם (מיקו) בכר



#### גדעוני כפועל נמל – פורט דה בוק, אוגוסט 1947

הגדעוני אברהם (מיקו) בכר מתחזה כפועל נמל צרפתי, על סירת אספקה בדרך לספינות הגירוש, שהחזירו את מעפילי "יציאת אירופה תש"ז" (אקסודוס 1947). באדיבות אברהם (מיקו) בכר



**פורט דה בוק, אוגוסט 1947: העברת אספקה לספינות הגירוש**  
האספקה מועברת באמצעות אסדה נגררת. הגדעוני אברהם (מיקו) בכר, מתחזה כפועל נמל צרפתי, על האסדה.  
באדיבות אברהם (מיקו) בכר



**פורט דה בוק, אוגוסט 1947: בדרך לספינות הגירוש**  
מימין לשמאל: אלפרד מילר, מלווה מ"החלוץ", העיתונאית האמריקאית רות גרובר, הגדעונית מרגה גורן (גוטהלף), בבגדי אחות רחמניה, נחום הלל. לסיקור העיתונות האמריקאית היה משקל חשוב במערכת יחסי הציבור ודעת הקהל הבינ-לאומית סביב מסע ה"אקסודוס".  
באדיבות אברהם (מיקו) בכר



**המוסד לעלייה ב' "השתלט" על המלון היחידי בפורט דה בוק  
וניהל משם את המגעים עם ספינות הגירוש**

בשער המלון, מימין לשמאל: גד הילב (יושב), שאול ביבר (יושב),  
וילי רוסטוקר, ניסן לויתן, הגדעונית מרגה גורן (גוטהלף),  
בעלת המלון (מאחור), בלתי ידוע, יאיר ברקר (יושב).  
באדיבות אברהם (מיקו) בכר

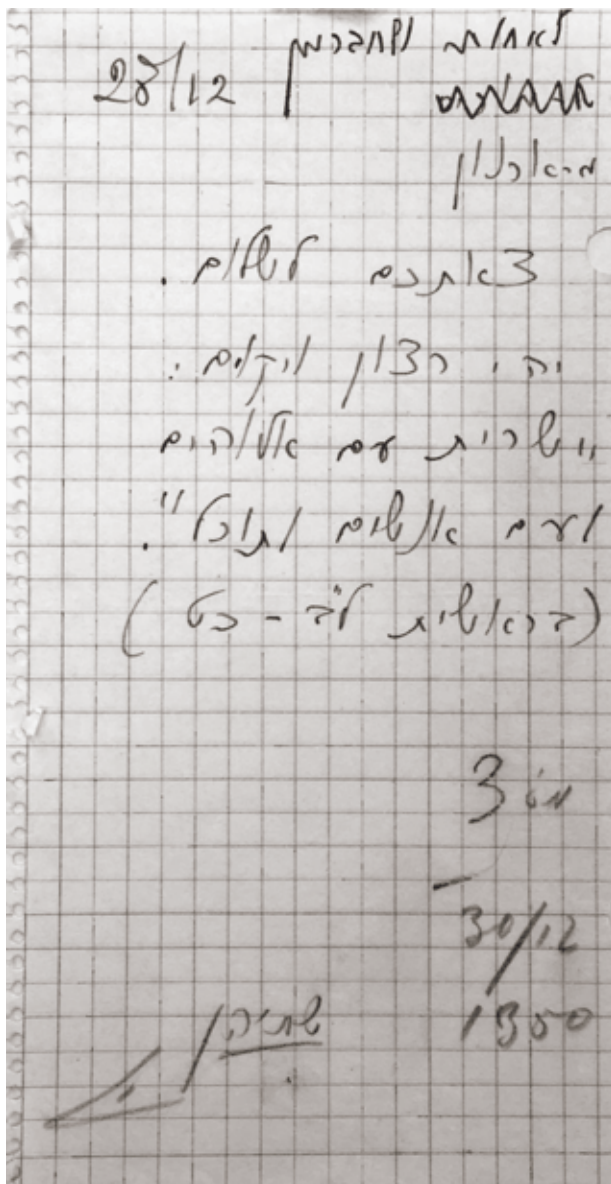
### 8.11 מאבק ה"פאנים"

ה"פאנים", הן הספינות "פאן יורק" (Pan York), ששמה הוסב ל"קייבוץ גלויות", ו"פאן קרסנט" (Pan Crescent), ששמה הוסב ל"עצמאות", היו הגדולות בספינות המעפילים, והפליגו מבורגס, בולגריה, בדצמבר 1947 עם 15,236 מעפילים. הפלגתן לוותה בהתלבטות של הנהלת הסוכנות, מחשש שהפלגתן תשבש את המאמצים המדיניים לקדם את יישום החלטת האו"ם מכ"ט נובמבר (החלטת ה"חלוקה").



#### מעפילים עולים ל"פאנים" בנמל בורגס, בולגריה, דצמבר 1947

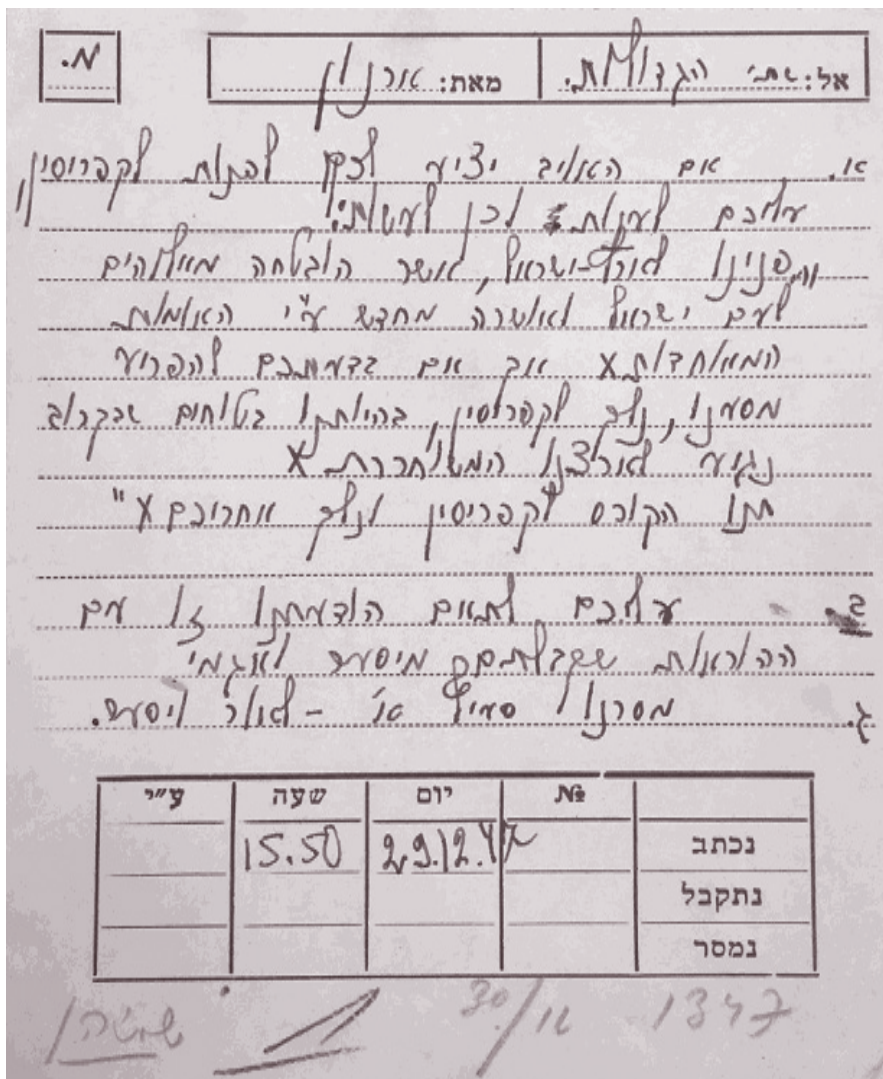
העלאת 15,236 מעפילים על שתי ספינות היה מבצע לוגיסטי מורכב שחייב תכנון יסודי, הכנות מקיפות, ביצוע דקדקני ושליטה מלאה. כל מעפיל החזיק את צרור מיטלטליו, כל רכשו עלי אדמות. באדיבות מוזיאון ההעפלה וחיל הים, 43,264



**תזכיר ברכה שנשלח ל"פאנים" ("קיבוץ גלויות" ו"עצמאות") עם הפלגתן**

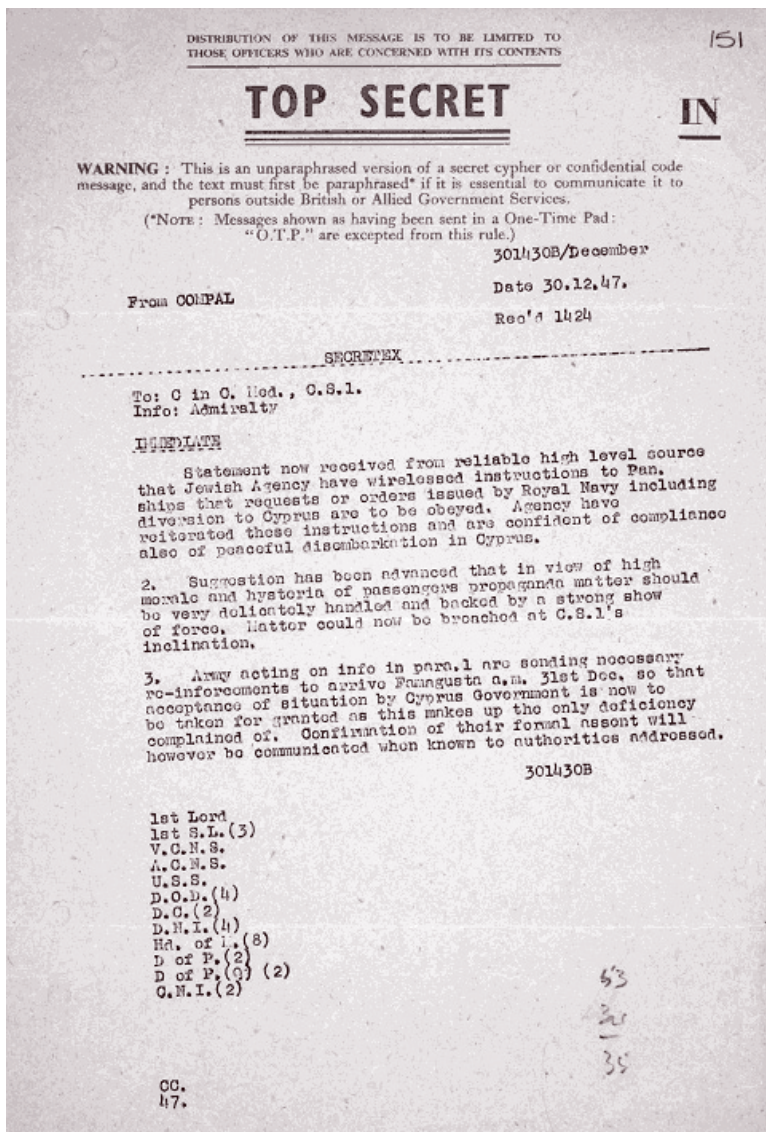
ה"פאנים" היו הגדולות בספינות המעפילים, והפליגו בהן 15,236 מעפילים מבורגס, בולגריה בדצמבר 1947. "ארנון" הוא הכינוי למפקדת המוסד לעלייה ב' בתל אביב, "האחות" היא "קיבוץ גלויות" (פאן יורק) וה"חברמן" היא "עצמאות" (פאן קרסנט). הגדעוני ב"קבוץ גלויות" היה ראובן (פופכן) אורן (אורנשטיין). הגדעונים ב"עצמאות" היו גד ליפשיץ וחיים גולדיס.

באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/275



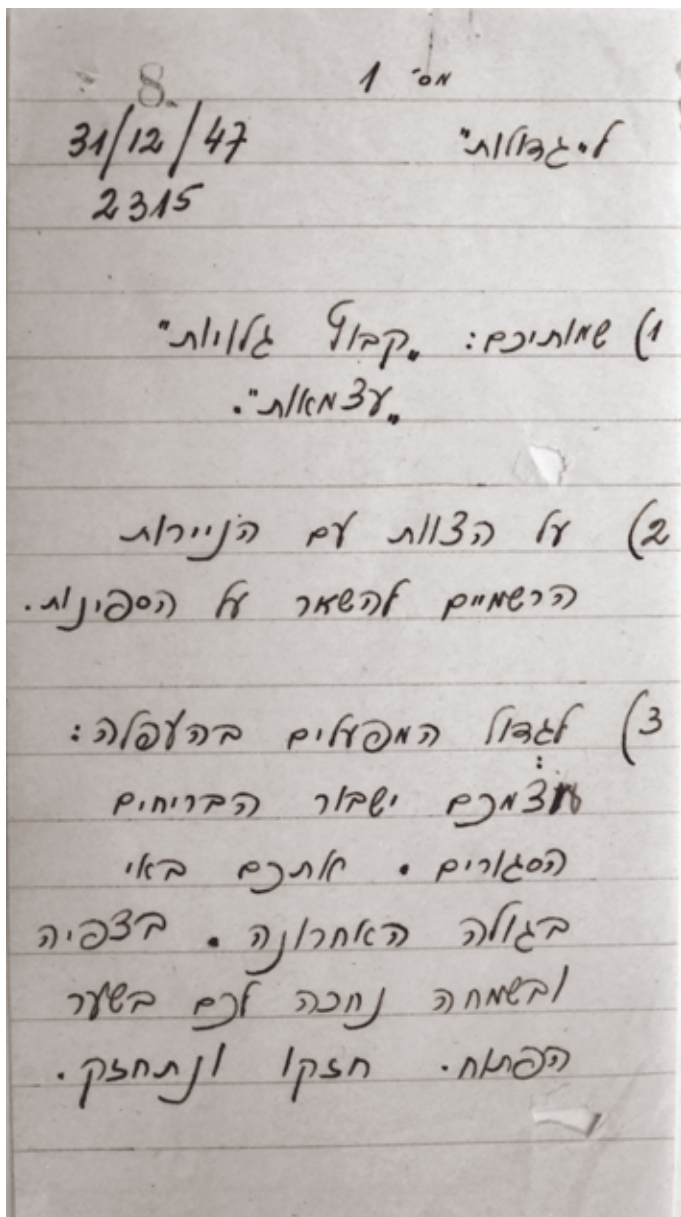
המברק המידי שנשלח ל"פאנים" (הגדולות) ב-29 דצמבר, שעה 15:50. המברק מעביר לספינות את הוראתו של דוד בן-גוריון: להפליג ישירות לקפריסין, כדי להמנע מעימות שיוביל לשפיכות דמים

ארנון: מפקדת המוסד לעלייה ב' בתל אביב; אור: שאול אביגור, ראש המוסד לעלייה ב'; יסער: זאב וניה הדרי, קצין המבצעים של המוסד לעלייה ב'; אגמי: משה אורבך, שלוחת המוסד לעלייה ב' ברומניה. המברק נשלח דרך איטליה, שכן באותה עת טרם הוקם הקשר מהספינות לארץ. בניגוד למברקים אחרים בתיק, שורת "נתקבל" לא מולאה, ובשולי המברק נרשם בעפרון "30/12 1347 שתייהן". האם ייתכן שמברק זה לא הגיע מעולם לתעודתו? באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/275



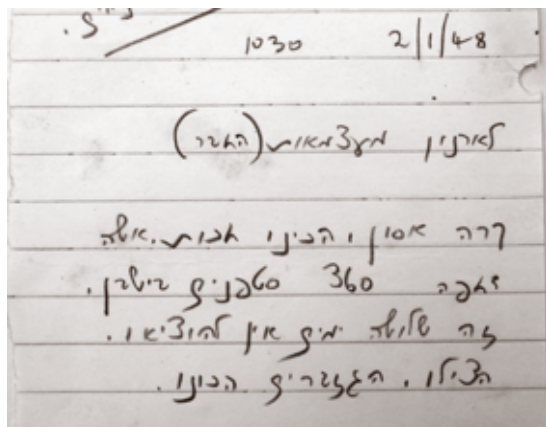
המברק המיידי שנשלח בידי גנרל סר א. קנינגהם, מפקד הצבא הבריטי בפלשתינה (COMPAL) למפקד הצי הבריטי בים התיכון (C in C Med) ולמפקד השייטת הבריטית (Cruiser Squadron 1) ב-30 בדצמבר. הבריטים ידעו את ההוראה שניתנה לספינות המפעילים (האם מידע זה הושג משבירת הצופן של הגדעונים?) והנחו בהתאם את האדמירל הבריטי המברק התקבל באדמירליות בלונדון בשעה 1424.

הבריטים והמוסד לעלייה ב' השתמשו בשעון גריניץ (גמת - GMT).  
באדיבות The National Archives, ADM 1/20793



**לשמות ספינות המעפילים הייתה חשיבות הסברתית מיוחדת**  
 ספינות המעפילים השתמשו בשמות קוד, ורק קרוב לחופי הארץ ניתן להם שם "רשמי", סמלי, כדי להעביר מסר וליצור אפקט תעמולתי. בתזכיר זה קבעה מפקדת המוסד לעלייה ב' בארץ את השמות הרשמיים ל"פאנים". באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/275





**חוש ההומור נשמר, גם במצבים קשים**

תזכיר שנשלח מהספינה "עצמאות" מנמל פמוגוסטה, עת העבירו את המעפילים למחנה מעצר בקפריסין. "סטפנים" היו שם הקוד לדולרים של ארה"ב. התזכיר ממחיש את מצוקת המעפילים, חסרי כל שנדדו כשכל רכושם עמם, חוששים מהבלתי נודע. באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/275

**8.12 מחנה המעצר עתלית**

הבריטים החלו להפעיל את מחנה המעצר בעתלית כמחנה מעצר למעפילים בתחילת שנת 1940. במשך השנים נעצרו בו 40,000 מעפילים. על בסיס הקצאת סרטיפיקטים שוחררו כל חודש מאות מביין העצורים, ומעפילים שהו בעתלית חודשים רבים.



מעפילים עצורים בין גדרות התיל במחנה המעצר עתלית, 1947  
באדיבות מנחם בן-ימי



**חלון המטבח במחנה המעצר עתלית, 1947**  
משמאל – הגדעוני מנחם ברימי, שהיה גדעוני בספינת המעפילים "מולדת",  
נתפס בידי הבריטים ונעצר בעתלית לארבעה וחצי חודשים.  
באדיבות מנחם ברימי

### 8.13 מחנות המעצר בקפריסין

מאוגוסט 1946, כאשר היקף ההעפלה הבלתי ליגאלית גדל מעבר ליכולת לקוז את המעפילים ממכסת הסרטיפיקטים ומחנה המעצר בעתלית היה צר מלהכיל את המוני המעפילים הבלתי ליגליים, וכאשר נכשל הניסיון הבריטי להחזיר את המעפילים לארצות מהם הפליגו, החלו הבריטים לגרש מעפילים שנתפסו למחנות מעצר בקפריסין. סך הכל גורשו לקפריסין 52,000 מעפילים, שהובאו לשם ב-29 ספינות. הבריטים הקימו 12 מחנות מעצר בארבעה אתרים – פידולס, קראולוס, קסילוטימבו ודח'ליה. מחנות בהם הוקמו אוהלים כונו לרוב "מחנות קיץ", וכאלה שכללו צריפי פח כונו "מחנות חורף".



**גדרות תיל כפולות במחנה מעצר בקפריסין  
באדיבות משפחת יואש (צ'אטו) צידון**



**מחנות קפריסין: מגדל שמירה בריטי  
באדיבות משפחת יואש (צ'אטו) צידון**



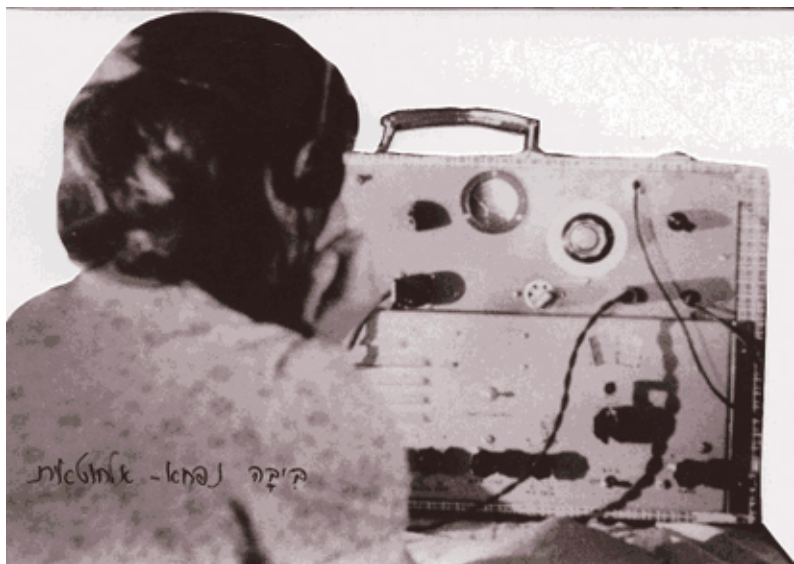
**"מחנה קיץ" בקפריסין: אוהלים**  
באדיבות משפחת יואש (צ'אטו) צידון



**"מחנה חורף" בקפריסין: צריפים**  
באדיבות משפחת יואש (צ'אטו) צידון



**הפגנה למען עליה חופשית במחנה המעצר 64 בקפריסין, 1948**  
 הקשר הרצוף שקיימו הגדעונים עם הארץ איפשר להנהגה בארץ  
 לתאם ולהכווין את הפעילות במחנות המעצר בקפריסין.  
 באדיבות יד ושם, ארכיון תצלומים, ירושלים, 164AO4



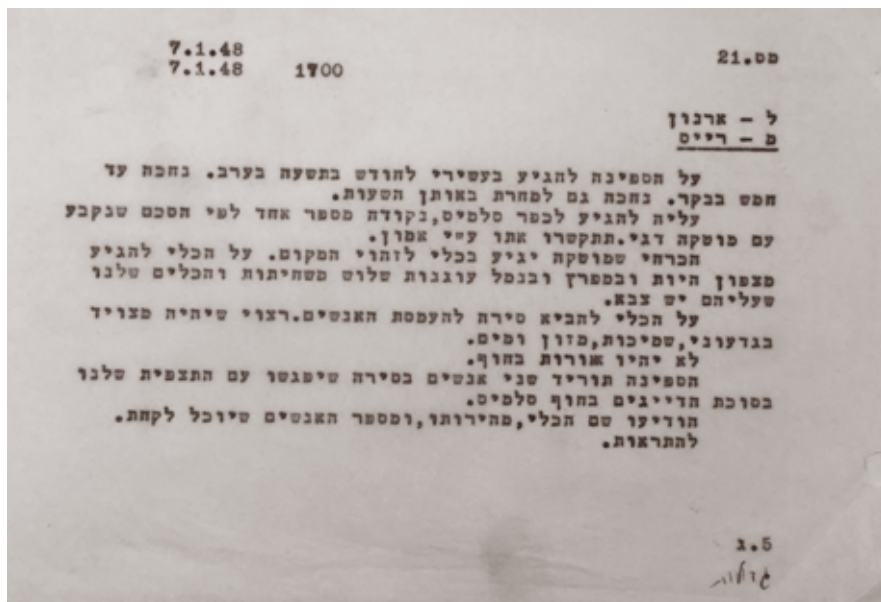
**תחנת אלחוט חשאית במחנה בקפריסין, תחילת שנת 1948**  
 הגדעונית ביבה נפחא מפעילה "מזוודה" משוכללת, עם אנטנה  
 שהוסוותה בחבל בין שני אהלים וחיבור חשמל חשאי למתקן סמוך.  
 באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 14997



**ספינת ההברחה "כריש" ("המיוחדת") קישרה בין הארץ לקפריסין**  
הספינה, שלוותה בגדעוני דרך קבע, הבריחה אנשי צוות וגדעונים מקפריסין לארץ.  
באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 15098



**על סיפון "המיוחדת", בהפלגה מקפריסין ארצה**  
"המיוחדת" הייתה ספינת דיג שהבריחה מעפילים ואנשי מוסד  
לעלייה ב' מקפריסין לארץ, מינואר עד נובמבר 1948.  
באדיבות ראובן אורן



תזכיר (מברק) תאום נחיתת "המיוחדת" בקפריסין, לפינוי חשאי של אנשים ממוחנות המעצר רייס הוא מפקדת ה"הגנה" בקפריסין. ארנון הוא מפקדת המוסד לעלייה ב' בתל אביב. באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 275/14

### 8.14 תזכירים (מברקים)

בתקופה שלפני הקמת המדינה, המברקים נקראו "תזכירים", ועיקר החומר שעבר ברשתות הרדיו שהפעילו הגדעונים היו תזכירים אלה. התזכירים עסקו בכל נושאי המבצעים, הארגון והמנהלה של המוסד לעלייה ב', אך מטבע הדברים המעניינים בהם הם אלה שעסקו במבצעי ההעפלה. ספינות מעפילים נהגו לשדר פעם ביום תזכירי פ - א - תזכירים שדיווחו בשבע מילים (שהוצפנו לשש "חמישיות") על מצבם, מיקומם ותנועתם. ההנהגה הציונית התערבה במספר מבצעי ההעפלה, בדרך כלל בהנחיות באשר לעימות עם הבריטים.

Printed in England. Sept. 1937. (1,000 parts) **CABLE AND WIRELESS LIMITED.** 5/166  
**THE EASTERN TELEGRAPH COMPANY LIMITED**  
 (ASSOCIATED WITH CABLE AND WIRELESS LIMITED)  
 (INCORPORATED IN ENGLAND)

**CABLE ROUTES** ———  
**WIRELESS ROUTES** - - - - -

Circuit.	Clerk's Name.	Time Received.	
	AAK KC	1030	DELAY DUE INTERRUPTION JAFFA - HAIFA LAND LINES.
AXJ99/25 WARSAW 7 25 2035 VIA IMPERIAL - CDE - TNUVA WOLFSON 54 TELAVIV - RTUBF DTYRE DGUFY			
האמין וקדו			

The first line of this Telegram contains the following particulars in the order named:—  
 Prefix Letters and Number of Message Office of Origin, Number of Message Office, Date, Time Received in said  
 Office of Issue.

MARK YOUR REPLY **VIA EASTERN**

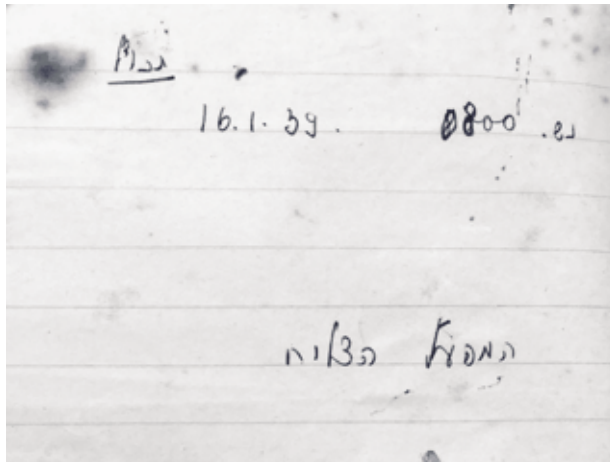
No enquiry respecting this Telegram can be attended to without the production of this Copy.

**טרם הקמת מערך הקשר של הגדעונים, הקשר נעשה בטלגרמות מסחריות**

בשנים הראשונים של פעולתו, טרם שהתבססה מערכת קשר עצמאית, נהג המוסד לעלייה ב' להעביר מסרים בטלגרמות מסחריות רגילות, ממשרדי דואר. חלקם היו מוצפנים וחלקם היו מברקים "תמימים" בשפה גלויה, שהעבירו מסרים מוסכמים בין הצדדים. בתמונה: טלגרמה מוצפנת שנשלחה מוורשה באוקטובר 1938, המודיעה שמלווי "אטראטו" אי הגיעו. "אטראטו" אי הפליגה מבארי, איטליה בנובמבר 1938 עם 300 מעפילים, אותם הנחיתה בהצלחה בחוף אביחיל. הגדעוני היה גרישא (צבי) שוטוב.

באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 7/14





**המפעל הצליח**

תזכיר (מברק) שהתקבל ממפקדת המוסד לעלייה ב' בתל אביב עם השלמת הורדת מעפילי "אטראטון" ב' בחוף שפיים, ינואר 1939. 300 מעפילים הפליגו בינואר 1939 מנמל סושאק (רייקה) ביוגוסלביה בספינה "קולורדו", עברו בלב ים לספינה "אטראטון", שהייתה מהירה יותר, ונחתו בהצלחה בחוף הארץ. הגדעוני בספינה "אטראטון" ב' היה גרישא שוטוב. באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/179

THE EASTERN TELEGRAPH COMPANY LIMITED  
(Incorporated in England)  
Associated with  
CABLE AND WIRELESS LIMITED  
FOREIGN DEFERRED AND LETTER TELEGRAMS ONLY.

Credit No. \_\_\_\_\_  
Original No. \_\_\_\_\_

Country Number \_\_\_\_\_  
Date 3/1/39

Handed in \_\_\_\_\_  
Time \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_

Words \_\_\_\_\_ Charge \_\_\_\_\_  
Mile \_\_\_\_\_

Office of Origin \_\_\_\_\_  
Route and Service Instructions: \_\_\_\_\_  
VIA EASTERN

ADDRESS \_\_\_\_\_  
KIPNIS  
HOTEL STELLA  
AVENUE GARNOT PARIS

EIGHT	HAZABAI	BAA	HAIWA	SHILMA
LI	NEA	WSEMONIM	LIROT	WHAHOTAR
LSTERN	STOP	HAZABA	WEIDIDAW	CHAZRU
KIPNIS				

† Strike out the indications not required. † اطفاء العلامات الغير اللازمة

**דוגמא לטלגרמה מסחרית תמימה**

טלגרמה "תמימה" שנשלחה מהארץ למוסד לעלייה ב' בפריז בספטמבר 1939 באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/7

	אל: 1/11	מאת: דבלין
	29.11.	מכר
	1630	לצב
	39 39	.103
	25 48	מכר
	184	1/11
	100	מכר
	1/11	10

צ"י	שעה	יום	№	נכתב
37	1530	29.	2X	נכתב
1/11	1530	29.11.	2X	נתקבל
				נמסר

תזכיר "הגדרה" שנשלח מן ה"פאנים" ("קיבוץ גלויות" ו"עצמאות")  
 "פ" הוא תזכיר הגדרה (Position). בצד השולח שלחו את המספרים המוצפנים,  
 ובצד הקולט ידעו להוסיף את מילות התיאור (תאריך, שעה, צפון, מזרח וכו').  
 הגדעונים ב"פאנים" היו ראובן (פופכן) אורן, גד ליפשיץ וחיים גולדיס.  
 תזכיר זה נשלח מהספינות לארץ דרך התחנה באיטליה ("ליאונרדי").  
 באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/275

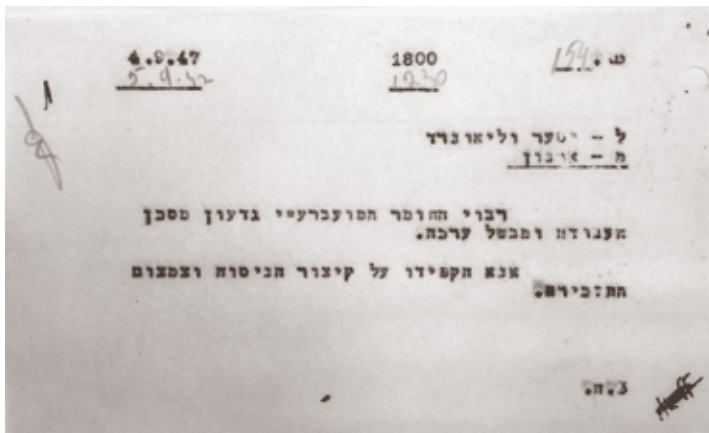
גליון

<u>ב א י ם</u>		<u>י ר ז א י ם</u>		<u>הסם</u>
<u>מס. מלים</u>	<u>מס. תזכיר</u>	<u>מס. מלים</u>	<u>מס. תזכיר</u>	
2358	85	2104	77	ליאונרד
2446	99	2637	101	יסער
170	6	26	2	סידני
112	6	195	8	מוריס
197	9	66	3	גושן
995	24	684	19	ברמן
<u>325</u>	<u>12</u>	<u>379</u>	<u>14</u>	רייס
6603	241	6091	224	סה

.ח.3

**כמה תזכירים (מברקים) עברו ברשת גדעון?**

המסמך המוצג הוא רישום התעבורה בתחנת "ארנון" בתל אביב באפריל 1947 (חודש "שקט", בו לא היו הפלגות של ספינות מעפילים). ליאונרד היא איטליה, יסער היא פריז, סידני היא מרסיי, מוריס היא רומניה, גושן היא קהיר, ברמן היא בגדאד ורייס היא קפריסין. על פי רישום זה, המברק הממוצע היה בן 27 מילים. באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/530

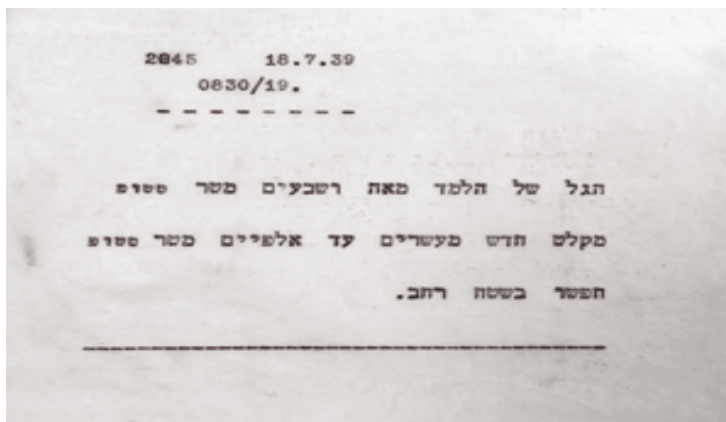


**המלחמה המתמדת: לקצר במילים**  
 מברק שנשלח בספטמבר 1947 ליסער (פריז) וליאונרד (רומא) מהתחנה בתל אביב (ארנון), בדרישה לקצר ולצמצם. באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/536

8.15 איתות מורס והסכם קשר

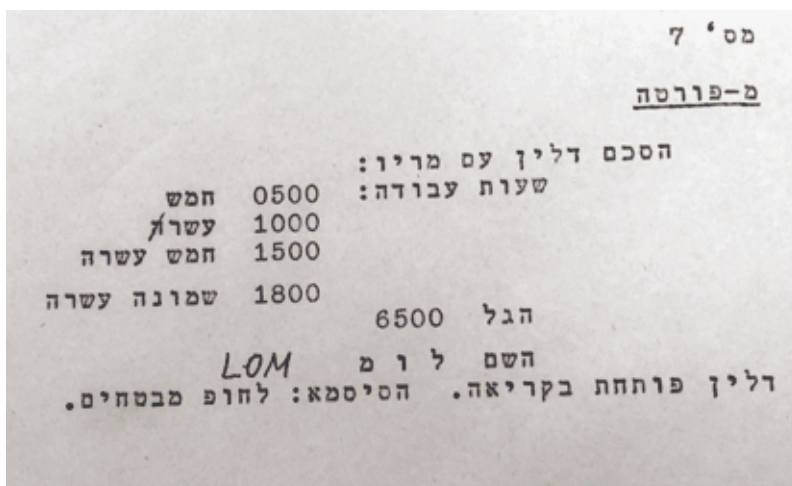
●●●●●●●●●●	1	●●●●●●●●●●	N	נ	●●●●●●●●●●	A	א
●●●●●●●●●●	2	●●●●●●●●●●	C	ס	●●●●●●●●●●	B	ב
●●●●●●●●●●	3	●●●●●●●●●●	J	ע	●●●●●●●●●●	G	ג
●●●●●●●●●●	4	●●●●●●●●●●	P	פ	●●●●●●●●●●	D	ד
●●●●●●●●●●	5	●●●●●●●●●●	W	צ	●●●●●●●●●●	O	ה
●●●●●●●●●●	6	●●●●●●●●●●	Q	ק	●●●●●●●●●●	E	ו
●●●●●●●●●●	7	●●●●●●●●●●	R	ר	●●●●●●●●●●	Z	ז
●●●●●●●●●●	8	●●●●●●●●●●	S	ש	●●●●●●●●●●	H	ח
●●●●●●●●●●	9	●●●●●●●●●●	T	ת	●●●●●●●●●●	U	ט
●●●●●●●●●●	0	●●●●●●●●●●	F	פ	●●●●●●●●●●	I	י
●●●●●●●●●●	פסיק	●●●●●●●●●●	V	ו	●●●●●●●●●●	K	כ
●●●●●●●●●●	נקודה	●●●●●●●●●●	X	ק	●●●●●●●●●●	L	ל
		●●●●●●●●●●	Y	י	●●●●●●●●●●	M	מ

**מורס לועזי ומורס עברי (לקרוא מימין לשמאל)**  
 יכולת גבוהה בשידור וקליטה של איתות מורס הייתה אחת ההתמחויות החשובות של הגדעונים. תרגום כתב המורס לעברית נעשה בשנת 1922 בתנועת הצופים היהודיים בוויילנה בידי זלמן כהן, לימים מבכירי שירות הקשר ב"הגנה".  
 לסימנים: מינוס/מקף = אא, פלוס = אר, אחוז = אש, סימן שוויון = בת, כוכבית = שק, סימן קריאה = V. מקור: המחבר



**הוראות הקשר (הסכמי הקשר, בשפה של אז) התפתחו בהדרגה**

אלה הוראות קשר שהועברו במברק לספינת המעפילים "קולורדו" ב', שהפליגה מנמל קונסטנצה, רומניה ביולי 1939 עם 374 מעפילים. הוראות הקשר היו אז כלליות מאוד. ככל שנרכש ניסיון השתכללו הוראות הקשר, והכתיבו תדרים מדוייקים, שעות ברורות להקמת הקשר, אותות קריאה, מפתחות הצפנה וקודים. באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/7



**"דלין": הסכם הקשר**

"דלין", ספינת המעפילים הראשונה אחרי מלחמת העולם השנייה, הפליגה מנמל מונופולי באיטליה ב-21 באוגוסט 1945 עם 35 מעפילים, אותם הורידה בהצלחה בחוף קיסריה ב-28 באוגוסט. הגדעוני בהפלגה ארצה היה אריה חייקינד, ובהפלגה חזרה לאירופה אברהם רייס. במברק זה נקבע הסכם הקשר להפלגה חזרה, מהארץ לאיטליה. באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/205

14.7.46      22.00      ז

סקסט

ל-ארצי  
מ-בנימין

(כל השעות גסת)

מציע לנסות לקיים הקשר עם אגמי  
שומעים אותו מצויין.

השעות: שעה עשרים ושלוש שלוש (2330)  
אתם בגל שש שמונה תשעים (6890) הם בגל  
שמונה שתיים ארבעים (8240).

שעה אפס שלש אפס (0330) אתם בגל -  
6740 הוא בגל 7810.

אגמי קורא ראשון עשר דקות ענו לו עשר  
דקות.

התחלת הנסיונות החל מפחר בסך שבועיים.  
אשרו.

י.4

**נסו להקים קשר עם אגמי**

עם הרחבת פעילות המוסד לעלייה ב' ברומניה בשנת 1946, מציע בנימין (מטה המוסד לעלייה ב', איטליה) להקים קשר ישיר בין ארצי (מפקדת המוסד לעלייה ב' בארץ) לבין אגמי (שלוחת המוסד לעלייה ב' ברומניה, שנודעה גם בכינוי מוריס). המברק מ-14 יולי 1946 מצגי את הסכם הקשר. באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/511

15.7.46      ז

מ-נעמן

הקשרנו עם מוריס. שמענו  
והשתמענו טוב מאד. קבענו קשר נוסף.  
הקשרים אתו עכשיו ב-20.00 20.30  
23.30 גמת. בבקר שומעים אותו חלש.  
העובר חלש מאד.

**שמענו והשתמענו טוב מאוד**

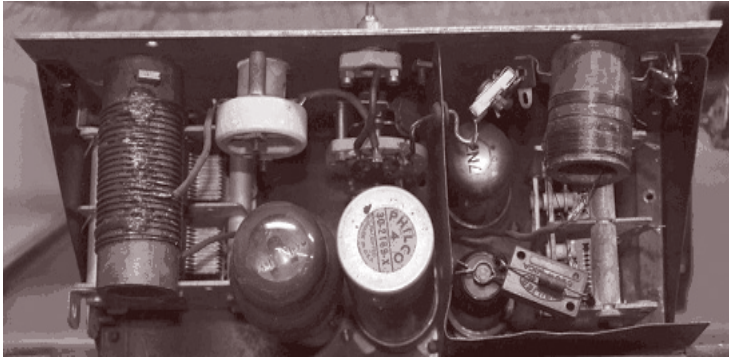
נעמן (תחנת המוסד לעלייה ב' בתל אביב), מודיעה שהוקם קשר ישיר עם מוריס (מפקדת המוסד לעלייה ב' ברומניה). באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/511

**8.16 הציוד**

שידורי הגדעונים היו שידורי מורס בת"ג (תדר גבוה), עם מכשירים שהיו בדרך כלל מתוצרת עצמית, בהספקי שידור נמוכים, בדרך כלל 10 עד 15 ווט. מכשירי האלחוט ששימשו את הגדעונים שילבו מקלטים מסחריים או מקלטים מעודפי צבאות הברית עם משדרים מתוצרת עצמית. הם היו מבוססים על רכיבים שנרכשו במחסני עודפי ציוד צבאי. המכשירים הורכבו בבית מלאכה שהוקם בבארי, איטליה. מחשש מהבריטים, שהתחקו אחר הפעילות, נדד בית המלאכה לנאפולי, משם למילאנו, המשיך לווילה מבודדת ליד אגם קומו, ולאחר מכן למחנה פליטים-מעפילים סמוך לרומא.

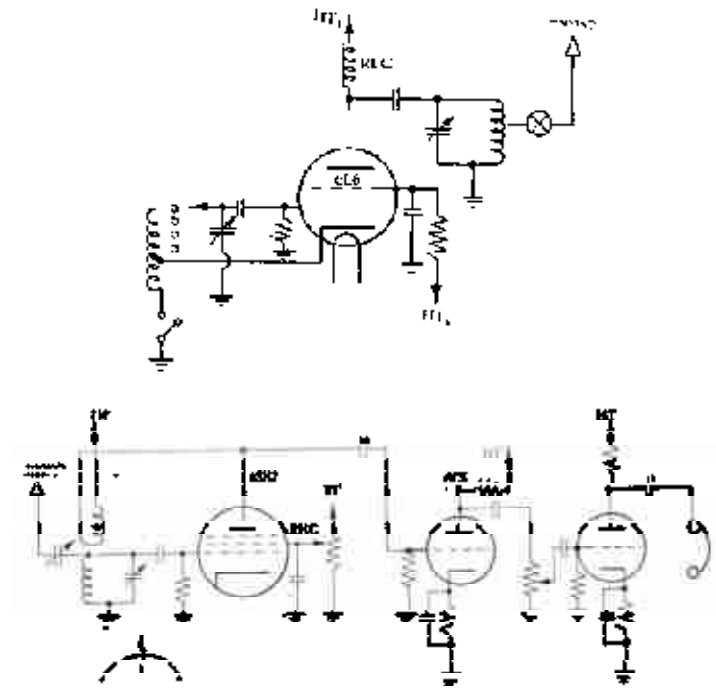


**מקמ"ש מזוודה – מקמ"ש מורס 10 ווט, בתחום התדרים 3 עד 5.3 מה"צ**  
 מקמ"ש פופולרי בשימוש נרחב. כ-500 יחידות יוצרו בבתי מלאכה חשאיים של ה"הגנה".  
 המזוודה הפתוחה באדיבות אילן רוזנמן. המזוודה הסגורה צולמה בעמותת  
 להנצחת חללי חיל הקשר והתקשוב.



**תוכו של מקמ"ש מזוודה**

מימין המקלט, המבוסס על שתי שפופרות: 6N7 ו-6SK7.  
משמאל המשדר, המבוסס על שפופרת 6V6 בודדת.



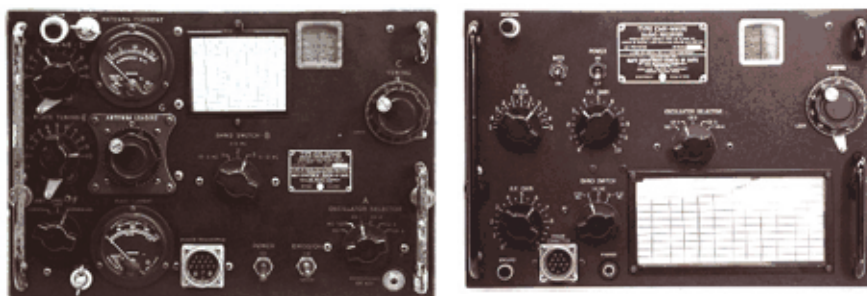
**סכמה חשמלית של מקמ"ש מזוודה**

המשדר בחלק העליון, המקלט בחלק התחתון.  
מקור: גבי שריג, מכשירי הרדיו של שירות הקשר ב"הגנה", קשר ואלקטרוניקה,  
כרך ז' מס' 12 (84), תשרי תשל"ד-אוקטובר 1973, עמ' 453-457





מקלט ת"ג BC312, מעודפי הצבא האמריקאי, שהיה פופולרי בשימוש הגדעונים  
מקלט עם 9 שפופרות לתחום התדרים 1.5 עד 18 מה"צ, שייצורו החל עוד בשנות השלושים.

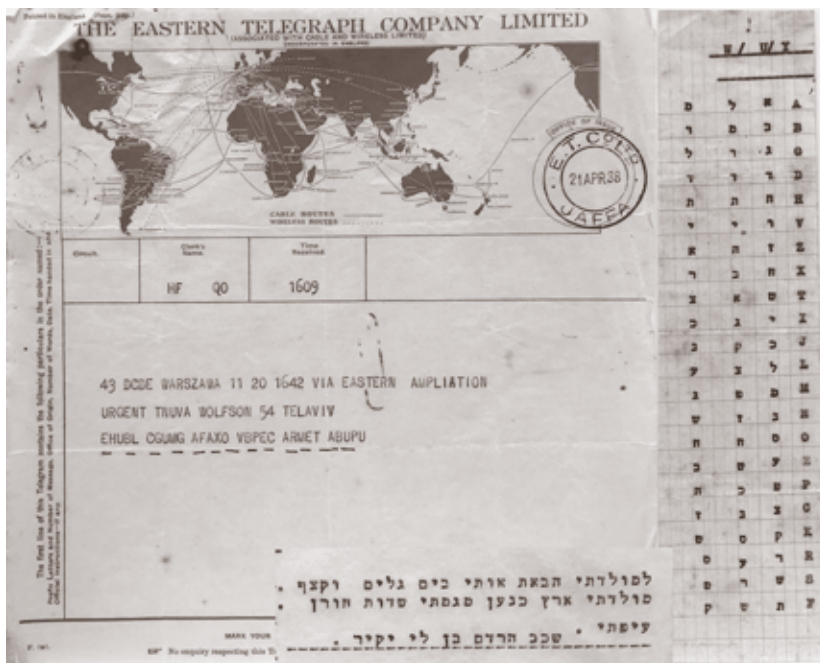


מערכת ת"ג אמריקאית TCS-12  
משדר/מקלט לתחום התדרים 1.5 עד 12 מה"צ, בהספק 25 ווט, בו צוידו ספינות מעפילים  
TCS-12 Receiver-Transmitter © Rockwell Collins ב. שרכשו בארה"ב.  
באדיבות Rockwell Collins

### 8.17 כתבי הסתר

כתבי הסתר בהם עשו הגדעונים שימוש הלכו והשתכללו במשך השנים. בתחילה עשו שימוש בשיטת הצפנה פשוטה בה השתמשה משטרת המנדט. לאחר מכן אימצו שיטה שהייתה מקובלת בצבא היוגוסלבי, ולאחר שהתברר שהבריטים מפענחים צופן זה, עברו לצופן יותר משוכלל.

בשלבי ההתפתחות הראשונים של המוסד לעלייה ב', טרם השימוש בקשר אלחוטי, נעשה שימוש במברקים שהועברו באמצעות משרדי דואר (טלגרמות), ומברקים אלה הוצפנו. המברקים נשלחו לשם הסוואה לכתובות של חברות מסחריות, שכן באותם הימים היה נהוג להצפין מברקים מסחריים.



### כתב סתר ששימש להצפנת מברקים מסחריים בין וורשה, פולין, לתל אביב, בשנים 1937-1938

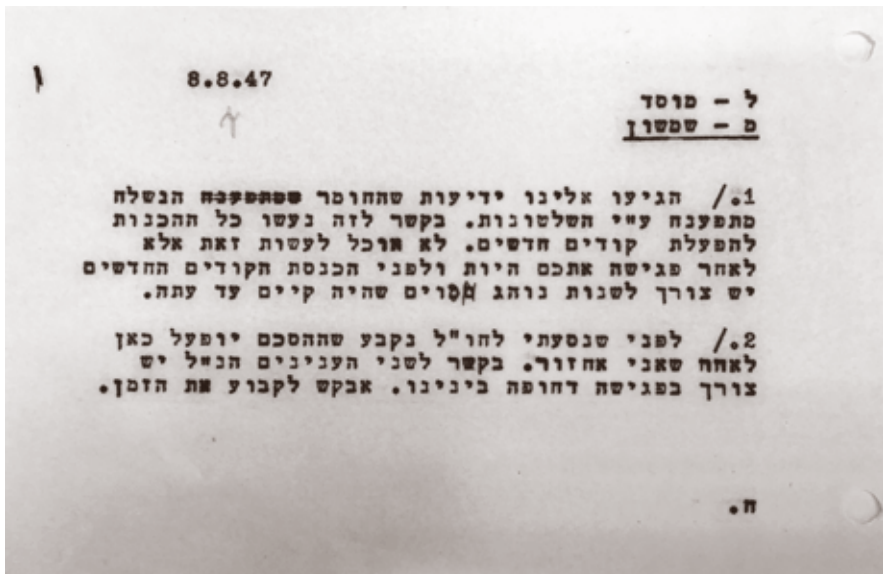
כתב הסתר שימש לתאום ולארגון הפלגות הספינה "פוסידון" בשלהי שנת 1937 והמחצית הראשונה של שנת 1938. המברקים נשלחו אל ומאת מזכירות תנועת "החלוץ" בוורשה. בתמונה מברק מוצפן שנשלח מוורשה לתל אביב, מפתח כתב הצופן וטבלת המרה מאותיות עבריות לאותיות לועזיות. הספינה "פוסידון" ב', שהפליגה מפיראוס, יוון ב-17 במאי 1938 והורידה 65 מעפילים בחוף קיבוץ מצפה ים, ליד אביחיל, ב-23 במאי 1938. זו הייתה הספינה הראשונה אליה צורף גדעוני – חיים פרידלנדר.

באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/14

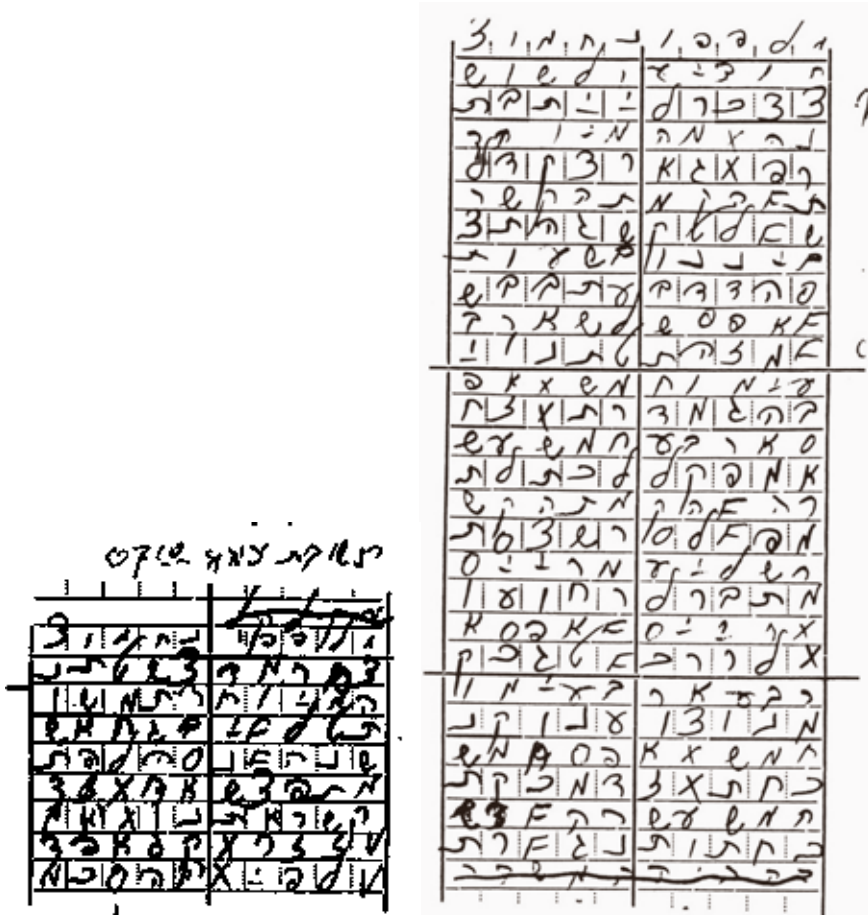
X	א	i	א	א	i
T	ב	D	ב	ב	J
i	ג	G	ג	ג	L
N	ד	P	ד	ד	E
D	ה	T	ה	ה	V
L	ו	A	ו	ו	H
V	ז	S	ז	ז	D
F	ח	B	ח	ח	C
B	ט	Z	ט	ט	B
C	י	K	י	י	K
G	כ	R	כ	כ	N
E	ל	C	ל	ל	S
K	מ	H	מ	מ	G
Z	נ	X	נ	נ	X
A	ס	O	ס	ס	P
M	ע	J	ע	ע	F
P	פ	N	פ	פ	O
S	צ	M	צ	צ	R
R	ק	E	ק	ק	M
H	ר	V	ר	ר	A
O	ש	L	ש	ש	T
J	ת	F	ת	ת	Z
11=5.6		16/20=6.		21.25.	

**כתב הסתר על פי שיטת משטרת המנדט היה מבוסס על החלפת אותיות (transposition)**

מדי מספר ימים היו עוברים לרשימת החלפה אחרת. בתמונה: צופן ששימש את המוסד לעלייה ב' במבצע הפלגת ספינת המעפילים "קולורדו" א'.  
 הספינה הפליגה מנמל שושאק, יוגוסלביה ב-20 במאי 1939 עם 388 מעפילים, אותם הצליחה להנחית בחוף הארץ בשני סבבים: ב-6 וב-14 ביוני. על ספינה זו לא היה גדעוני, והקשר אליה נעשה באמצעות טלגרמות מסחריות אל נמלים בהם עגנה. באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 7/14



באוגוסט 1947 התברר כי הצופן של המוסד לעלייה ב' נשבר שוב בידי הבריטים  
ביולי 1946 התברר לראשונה כי הצופן נשבר. הצופן הוחלף, אך באוגוסט 1947  
התברר כי נשבר שוב, ובוצע מהלך להחלפת כתבי הסתר, שנמשך מספר חודשים.  
"שמשון" הוא יעקב ינאי (יאן), ראש שירות הקשר. במברק הוא מתייחס לביקור  
שערך בתחנות הגדעונים באירופה במאי 1947.  
באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 534/14



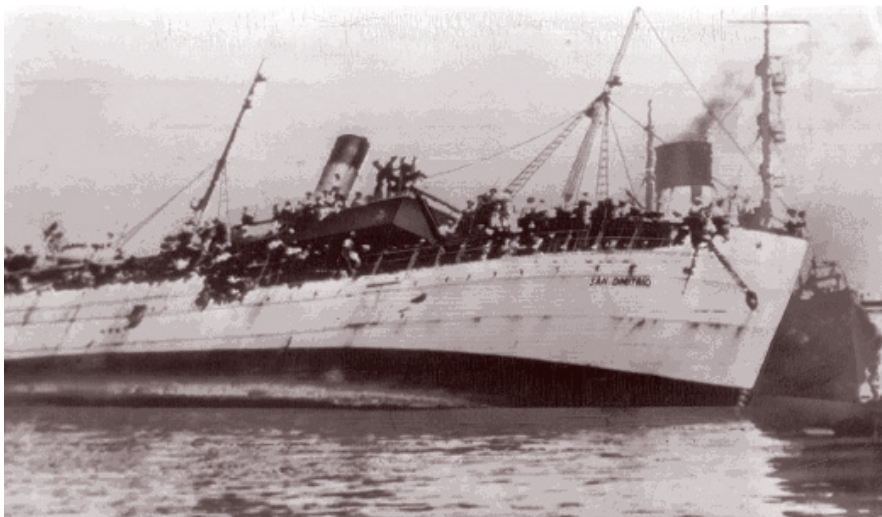
**מלפפון חמוץ**

כתב סתר שהתבסס על מפתח בן 10 אותיות, כאשר המרת האותיות הייתה מבוססת על טבלה 20 x 20 לא רגולרית, דומה לטבלת ויזינר. השיטה לפיה זכרו את הטבלה הייתה הפיכת כל אות לערכה המספרי, וחיבור ערכים אלה במערכת כללים שנלמדה בעל פה. מקור דוגמה זו, המציגה הצפנה ופענוח, היא הספינה "כריש" ("המיוחדת"), שהפליגה לקפריסין באוקטובר 1948, כדי לחלץ עצורים שהבריטים סרבו לשחרר. סערה עיכבה את הספינה. קצר חשמלי לא איפשר הקמת קשר במועד עם קפריסין (רייס), כדי לעכב את בריחת העצורים. הגדעוני ראובן (פופכן) אורן, על סיפון "כריש", תיקן את התקלה והקים קשר עם גדעוני בתחנה בתל אביב (צאא), תוך שימוש בכינוי המוכר "ישי" ובסיסמה "מלפפוןחמוץ". ההודעה מימין נשלחה ב-0650, 9 באוקטובר 1948, תוכן ההודעה: "הודיעו לשושנה מהמיוחדת. הקמת הקשר ביננו בשעות 0345, 0415. הקמת הקשר שלי עם רייס 0445, 0515. דש". הגדעוני בתל אביב זיהה מיד את המתקשר ואת כתב הסתר, העביר ההודעה ליעדה, והשיב בהודעה משמאל: "המיוחדת משושנה. נסה להתקשר אתנו גם לפי ההסכם." באדיבות ראובן אורן



## 8.18 הסיוע הבריטי לספינות מעפילים שהיו במצוקה בים

הבריטים, כאומה של יורדי ים, נהגו כלפי ספינות מעפילים במצבי מצוקה בלב ים בשם הערך המקודש של הצלת חיי אדם, אך לאחר החילוץ העבירו את המעפילים למחנה מעצר, לעתים באלימות.



### הספינה "לטרון", נוטה על צידה, נגרת לנמל חיפה, נובמבר 1946

הספינה הפליגה מצרפת עם 1,275 מעפילים. עם הדלדלות מלאי המזון, הפחם והמים היא החלה נוטה על צידה. מטוס סיור בריטי איתר את הספינה, ועם כניסתה למים הטריטוריאליים השתלטו עליה משחתות בריטיות. מפקד הספינה היה הגדעוני אורי גורן – הגדעוני היחיד שפיקד על ספינת מעפילים. הגדעוני היה יצחק (זיק) גולן (גולדבלום). באדיבות יד ושם, ארכיון תצלומים, ירושלים, 6-1458



**”מולדת” נוטה על צידה בנמל חיפה. 31 במרץ 1947**

”מולדת” הפליגה מאיטליה עם 1,563 מעפילים, ונטתה על צידה עם תחילת ההפלגה. המצב החמיר עם התרוקנות מחסני המזון והפחם. במרחק כ-30 מייל מחופי הארץ היא נאלצה לשדר קריאת מצוקה SOS, לאחר שמים החלו לחדור אליה. משחתות בריטיות באו לעזרה, פינו אליהם כמחצית מהמעפילים ובעזרת משאבות ניידות שאבו את המים מהספינה וגררו אותה לנמל חיפה. המעפילים נעצרו וגורשו לקפריסין. הבריטים השתמשו בגז מדמיע כדי להתגבר על התנגדות המעפילים בנמל חיפה. הגדעוני בספינה זו היה מנחם בן ימי. באדיבות אוצר תמונות הפלמ”ח, ארכיון הפלמ”ח, 08945



**כוחות בריטיים משליכים גז מדמיע על הספינה ”מולדת” בנמל חיפה, מרץ 1947**  
 באדיבות הארכיון לתולדות ה”הגנה”, 6288



### 8.19 טביעת ספינת המעפילים "רפיח"

הספינה "רפיח" הפליגה ב-29 בנובמבר 1946 מיוגוסלביה עם 785 מעפילים וטבעה בסערה באי סירינה בים האגאי בבוקר ה-7 בדצמבר 1946. הגדעוני אברהם ליכובסקי, הצליח לחלץ ציוד קשר ומצבר מהספינה הטובעת ולהזעיק עזרה. ההנהגה המדינית פנתה לבריטים בבקשה לסייע. הבריטים הצניחו למעפילים מזון ובגדים ושלחו ספינות מלחמה לחלץ את המעפילים.

למחרת הטביעה, בוקר:

8.12.46	07.34		<u>ל-טנור</u> מ-ר-ח	אס. או. אס. - סירינה.
8.12.46	07.41	סקסט	<u>ל-טנור, ארצי</u> מ-ר-ח	האזינו תכופות. אין פתח וטוללות.
8.12.46	07.50	סקסט	<u>ל-ארצי</u> מ-ר-ח	האנשים על האי, בחוסר אוכל.
8.12.46	08.00		<u>מ-ר-ח</u>	האניה טבעה בסירינה. שפונה טבעו. מספר מצועים קטן. עזרת מידית. האנשים ערוכים. תרופות.
8.12.46	08.10	סקסט	<u>מ-ר-ח</u>	הטוללות סודרות. אפשרך לסלק.
8.12.46	08.16	סקסט	<u>ל-טנור</u> מ-ר-ח	מכסים את האי.

למחרת, בוקר:

9.12.46	07.35	סקסט	<u>ל-טנור</u> מ-ר-ח	גלה אותנו אירון. קהודעתם לשלטונות ?
07.40			<u>מ-טנור</u> כן.	
07.45			<u>מ-ר-ח</u>	אני סוגר את התחנה.
07.47			<u>מ-טנור</u>	אל תשפיד הטכסיר. טוללות ופתח.
07.48			<u>מ-ר-ח</u>	סליק.

#### טביעת ספינת המעפילים "רפיח" באי סירינה, דצמבר 1946

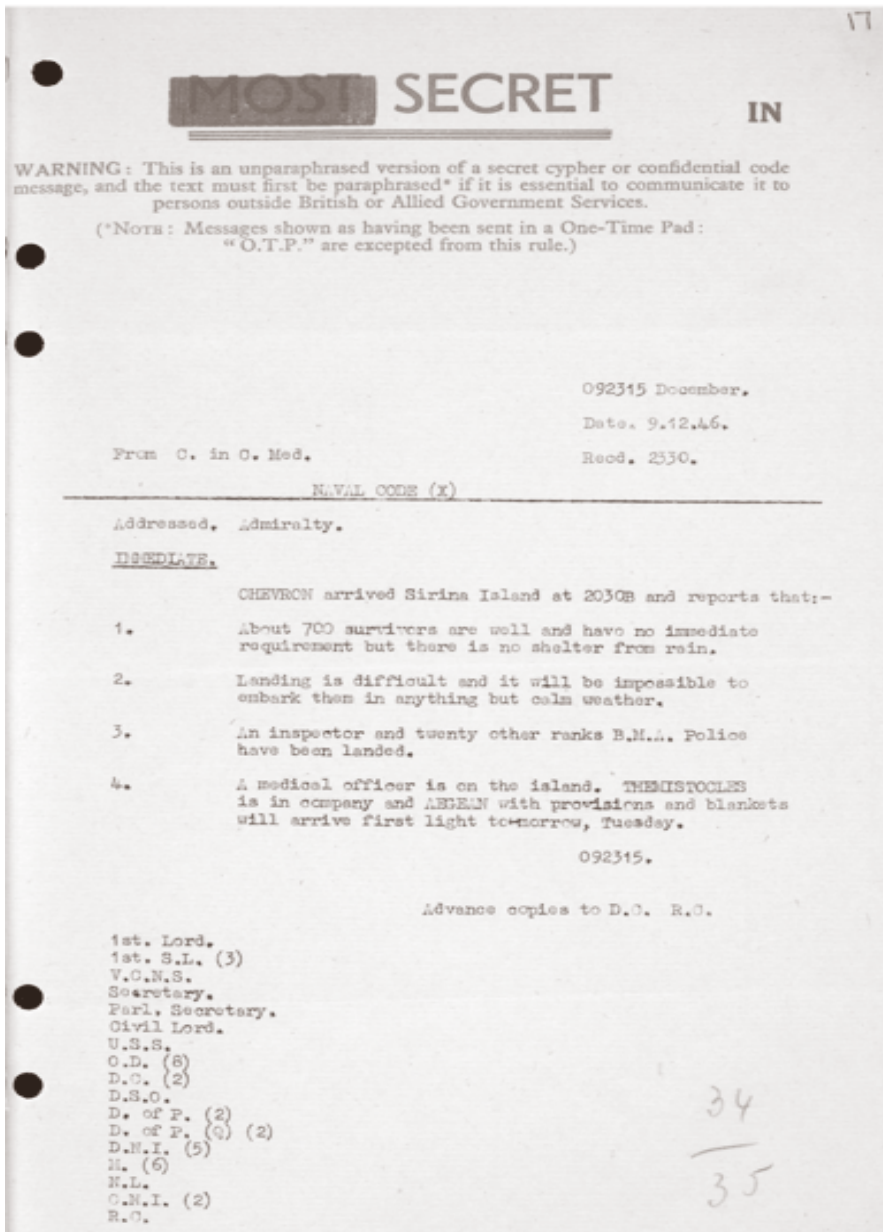
בתמונה ההודעות שנשלחו מהאי עלידי הגדעוני אברהם ליכובסקי, שהצליח לחלץ ציוד קשר ומצבר מהספינה הטובעת ולהזעיק עזרה, כפי שנרשמו במפקדת המוסד לעלייה ב' בתל אביב. "רת" הוא אות הקריאה של "רפיח", "טנור" הוא מטה המוסד לעלייה ב' ביוון ו"ארצי" הוא מפקדת המוסד לעלייה ב' בתל אביב. באדיבות הארכיון לתולדות ההגנה", 14/290



(1) "רפיח" עצרה ושלחה סירה ל- (2).  
 "רפיח" המשיכה באותו מסלול ל- (2),  
 מזה לאחור כדי לצאת לכיוון הסלעים  
 הבולטים (3), הסתובבה במעגל ונפגעה  
 מסלולות מימי סמוך למצוק (4).  
 הסלעים הנראים ב- (6) מעט יציאה  
 ישירה.

**מפת האי סירינה, מסלול ההפלגה ומקום הטביעה**

שרטוט שהגדעוני אברהם ליכובסקי שלח להיסטוריון פרדי ליבריק בשנת 1998, עם תאור מפורט של אירוע טביעת הספינה "רפיח" בסערה במפרץ בדרום האי סירינה ב-7 בדצמבר 1946 (תרגום). רוחב המפרץ הוא כ-400 מ'. שטח האי הוא כ-4 קמ"ר. הפסגה היא בגובה 322 מ' מעל פני הים. מקור: עוזון פרדי ליבריק, ארכיון הפלמי"ח. באדיבות אוצר תמונות הפלמי"ח, ארכיון הפלמי"ח

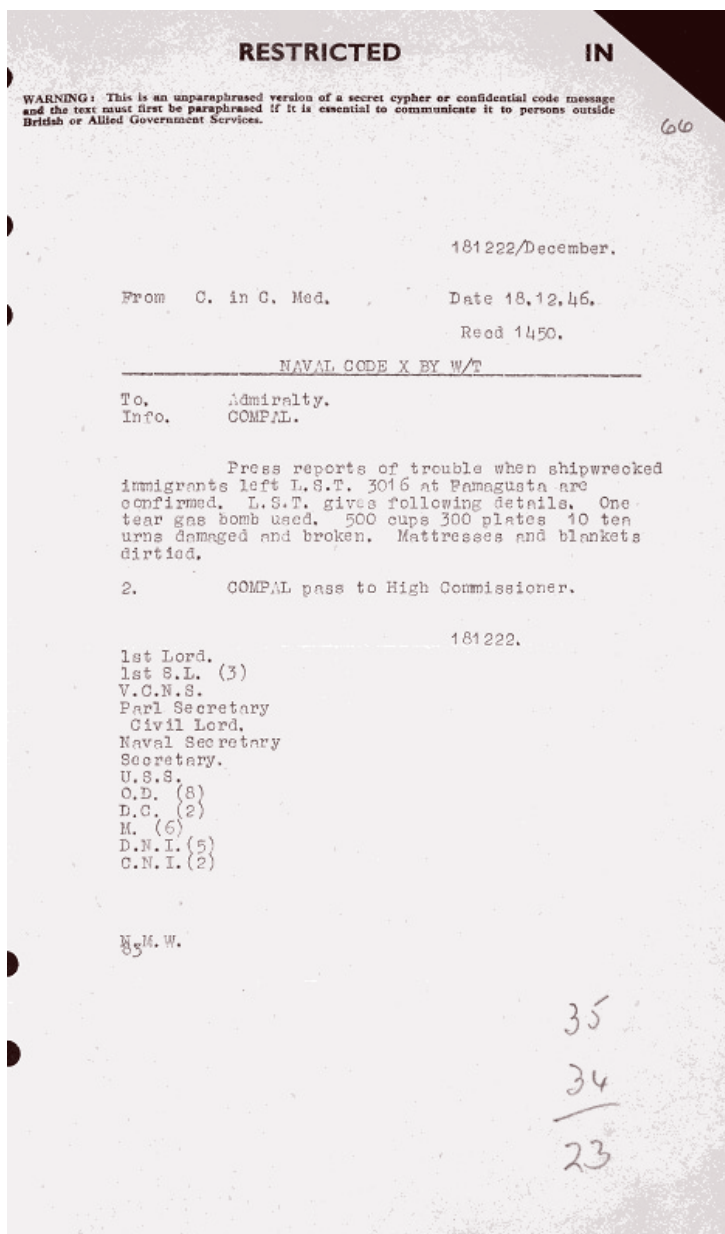


מברק בריטי: המשחתת HMS Chevron הגיעה לאי סירינה, אך מזג האוויר לא מאפשר חילוץ דו"ח של מפקד הצי הבריטי בים התיכון על הגעת המשחתת Chevron לאי סירינה, לשם חילוץ מעפילי "רפח".  
באדיבות ADM 1/20776, The National Archives



**חילוץ מעפילי "רפיח" מהאי סירינה**

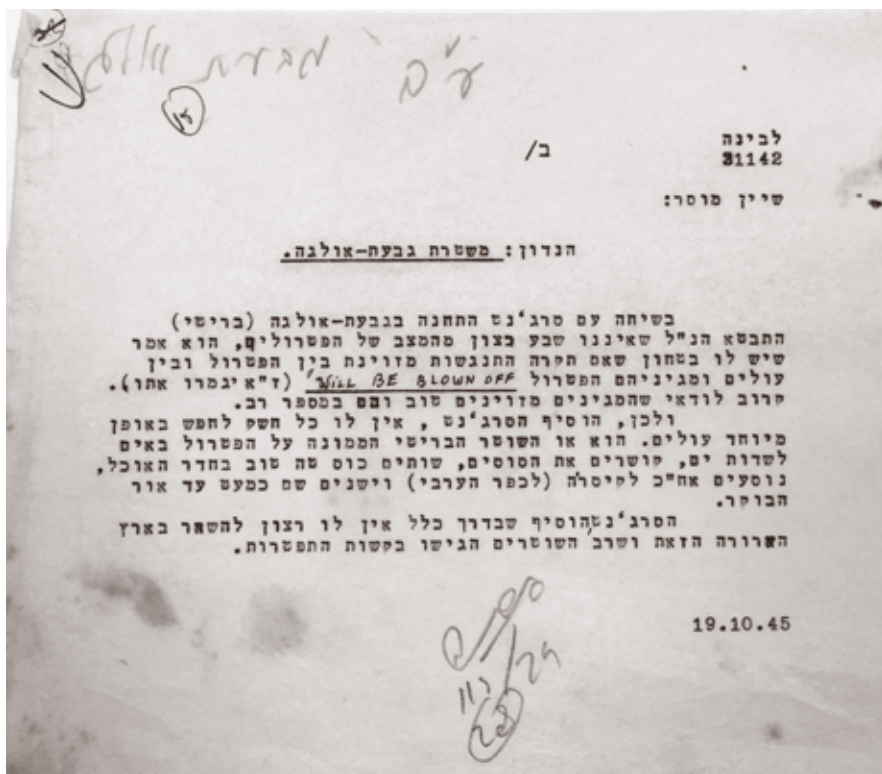
בתמונות: סירה בריטית מהמשחתת HMS Providence מתקרבת לחוף האי סירינה, כדי לחלץ מעפילים. המעפילים עולים על הסירה הבריטית. באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 08882, 08878



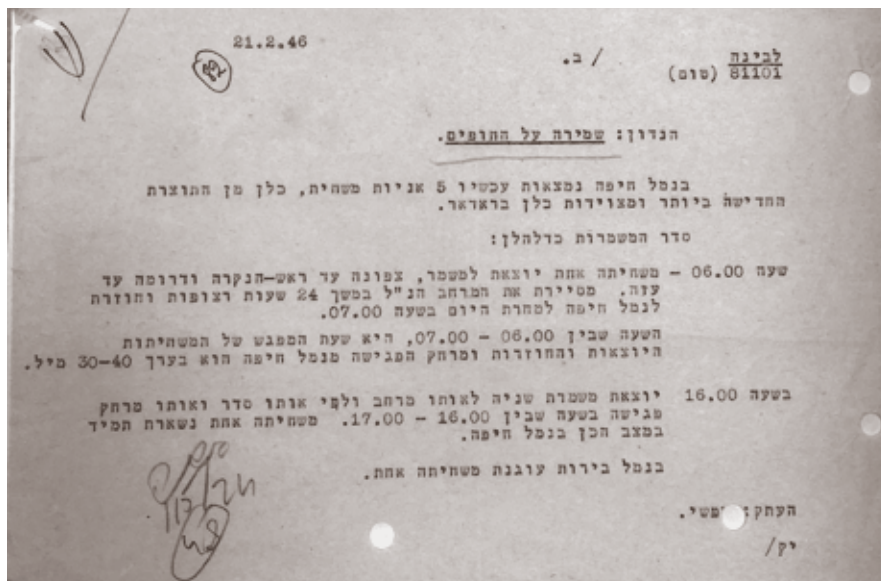
**מברק בריטי: מעפילי "רפיח" שפוננו מסירינה שברו כוסות ולכלכו שמיכות ומזרונים**  
 דו"ח ממפקד הצי הבריטי בים התיכון לאדמירליות הבריטית, בענין המאבק להורדת מעפילי  
 "רפיח" מהנחתת הבריטית שהביאה אותם לפמגוסטה, המציין שימוש בגז מדמיע.  
 באדיבות ADM 1/20776, The National Archives

## 8.20 הבריטים

הבריטים פעלו כדי לסכל את פעילות ההעפלה הבלתי ליגאלית, ובין היתר הטילו מצור ימי על חופי הארץ, בעזרת צי של ספינות מלחמה, שכונה בשם "Palestine Patrol", מערך סיורים מוטסים ותחנות מכ"ם חופיות. הספינה "חנה שנש", שנחתה בנהריה בדצמבר 1945, עוד הצליחה לפרוץ את הסגר, אך אחריה החלו הספינות להיתפס בזו אחר זו, ועד לסיום מפעל ההעפלה רק חמש מהן תצלחנה להוריד מעפילים בחוף הארץ מבלי להיתפס: "עמירם שוחט", "שבתאי לוז'ינסקי", "עליה", "הפורצים" ו"האומות המאוחדות".



עד שלהי 1945 הייתה הפעילות הבריטית מוגבלת ומורל הבריטים היה ירוד  
דו"ח שנשלח לשירות הידיעות (בינה) באוקטובר 1946,  
המתאר את פעילות משטרת גבעת אולגה.  
באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 24/115



**שירות הידיעות של ה"הגנה" עקב אחרי תנועות ספינות המלחמה הבריטיות**  
 דו"ח שנשלח לשירות הידיעות ע"י "טום" בפברואר 1946, המתאר את מסלול הפטרולים הבריטיים בחופי הארץ.  
 באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 24/115



**הפריגטה הבריטית HMS Bigbury Bay**  
 הפריגטה הצטרפה ל-Palestine Patrol באפריל 1947.  
 אנטנה של מאפן HF/DF מתנוססת בראש התורן.  
 באדיבות Imperial War Museums FL 2044



**המשחתת הבריטית HMS Childers**  
 אנטנה של מאָן HF/DF מתנוססת בראש התורן.  
 באדיבות Imperial War Museums, FL 8093

## 8.21 ספינות רכש

כל מדינות המערב, כולל ארצות הברית, הטילו אמברגו חמור על מכירת נשק ליישוב היהודי. המדינה היחידה שהסכימה לספק נשק כבד הייתה צ'כוסלובקיה, באישור ברית המועצות. וכך, בשלהי שנת 1947, החלו להגיע ארצה משלוחי נשק מצ'כוסלובקיה. עם קום המדינה בשנת 1948 הטילה מועצת הביטחון של האו"ם אמברגו על אספקת אמצעי לחימה וסיוע צבאי למדינת ישראל, וניתן היה להוביל נשק בספינות לישראל רק בהטעיה ובהסתר מביקורת של משקיפי האו"ם, שהסתייעו בשתי משחתות של צי ארה"ב ובקורבטה צרפתית. משטר האמברגו נותר על כנו עד לחתימת הסכמי שביתת הנשק, בשנת 1949.

משימת הרכש הוטלה על המוסד לעלייה ב'. "נורה" הייתה ספינת הנשק הראשונה שהגיעה במלחמת העצמאות, ותוך פריצת הסגר הימי הבריטי הביאה נשק רב שבזכותו הצליחו כוחותינו לעבור ממגננה למתקפה – פריצת המצור על ירושלים במבצע "נחשון" והניצחון בקרב משמר העמק. הודות לנשק שהביאה, זכה לראשונה כל חייל בחטיבות הלוחמות בנשק אישי (ולא כפי שהיה נהוג קודם, לשייך את כלי הנשק לעמדה בה היה מצוי). בפגישת "הצדעה לנורה" שהתקיימה בשנת 1968 לציון עשרים שנה להגעתה, בהשתתפות דוד בן-גוריון, סיכם בן-גוריון: "הנשק הציכי הציל את מדינת ישראל, ממש, בהחלט ... בלי הנשק הזה לא היו נשארים בחיים".



כמויות הנשק, התחמושת וציוד הלחימה שמפעל הרכש הצליח להביא ארצה היו מהותיות. אי אפשר לתאר את ניצחון צה"ל במלחמת השחרור ללא נשק זה.



**הגדעוני יהודה לימוני בתא האלחוט בספינת רכש, 1948**  
יהודה לימוני השתתף בשש הפלגות של ספינות רכש.  
באדיבות משפחת מייק הררי



**הגדעוני אורי גורן, על ספינת הנשק "ההר", אוגוסט 1948**  
הספינה הפליגה ממרסיי עם 20 תותחי נ"מ 20 מ"מ, פגזים,  
ומטען כיסוי של בצל. הספינה עגנה בחיפה ב-30 אוגוסט 1948.  
באדיבות מרגה ואורי גורן



**העמסת רובי מאוזר על ספינת הנשק "הזקן", נמל שיבניק, יוגוסלביה, יוני 1948**  
 הספינה המתינה בשיבניק (Šibenik) בציפיה למשלוח נשק מפראג. הספינה המעיטה בקשר אלחוט (על פי החוק הבינלאומי) והקשר הכמעט יחידי היה באמצעות...מפקד המשטרה המקומי...הוא גם היה מגיע מדי בוקר ויוצא לשוק לקנות מצרכים, עם טבח האוניה; מפקד המשטרה העניק לדודלה (בן-חורין) ולגדעוני נחום מנור (מונדרר) מדליה בתור "יברייסקה פרטיזני"... כעבור זמן הודיע מפקד המשטרה שהמשלוח מפראג יצא לדרך והעניינים החלו להתגלגל... באדיבות נחום מנור



**העמסת נשק על ספינת הנשק "הזקן", נמל שיבניק, יוגוסלביה, יוני 1948**  
 באדיבות נחום מנור



**גדעוני על ההגה**

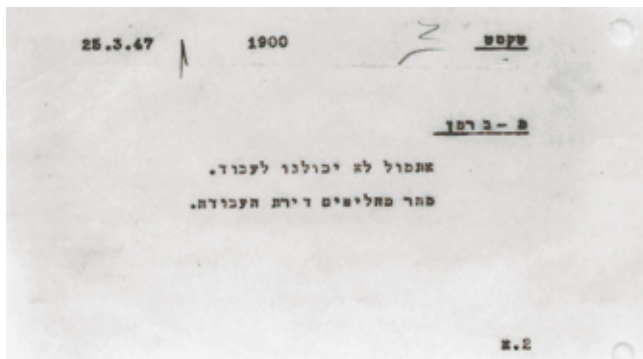
הגדעוני ראובן אורן (פופכן) על הגה ספינת המשמר המהירה הפורצים מ-17 בהפלגה מאיטליה לארץ, יוני 1948. הספינה נועדה לחיל הים. באדיבות ראובן אורן



**תחילת מבצע "השודד": ספינת הנשק הטבעה "לינו" בבארי איטליה, אפריל 1948**  
 הספינה "לינו" הובילה נשק לסוריה וטבעה בנמל בארי בידי לוחמי פלי"ם, במוקש ימי מאולתר.  
 באדיבות אוצר תמונות הפלמ"ח, ארכיון הפלמ"ח, 11373

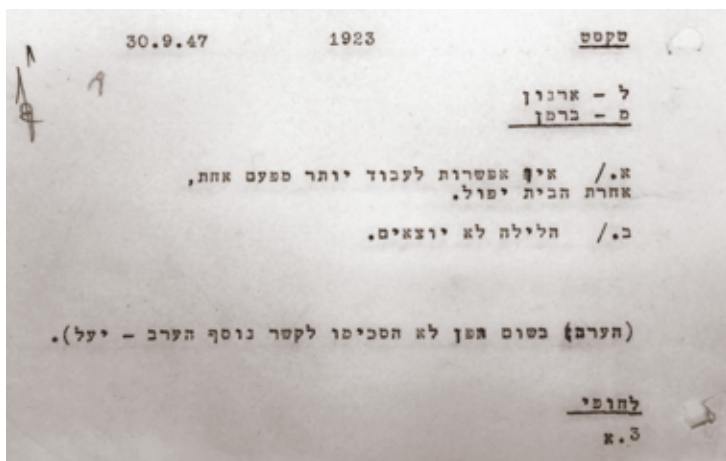
## 8.22 גדעונים בעיראק

קשר אלחוט חשאי בין הארץ לעיראק הוקם עוד בשנת 1942. תחילה הופעל הקשר בידי גדעונים שנשלחו מהארץ, אך מיוני 1945 הוקם הקשר בעזרת גדעונים מיהודי עיראק. הקשר התקיים עד הארועים הטרגיים שפקדו את יהדות עיראק בשנת 1952.



### תחנת האלחוט עברה מזירת מסתור אחת לאחרת

מכשיר האלחוט ומפעילו, אברהם בן מרדכי (תופיק מראד), פעלו מזירתם של השליחים מארץ ישראל. הדבר היה מסוכן מדי, וכאשר אברהם בן מרדכי נישא ועבר לגור בוילה של אחיו, עו"ד מכובד שכיהן תקופת מה גם כשופט, הוא הפעיל את תחנת האלחוט מחדר השינה שלו, ללא ידיעת אחיו. התחנה פעלה שם במשך כשנה. באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 525/14



### הגדעונים בעיראק חיו בחשש מתמיד מתפיסתם בידי השלטונות

הדבר חייב אותם במקרים מסויימים לצמצם בכמות הקמות הקשר ולצמצם למינימום את פעילותם. באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/538

27.8.47 פירי 2030 85 .סט

ל - ארנון  
 פ - ליאונרד

א. / חסיסים הגעו אפש לעיר הבירה, העמידו דרישות כולקסן §  
 סאתים וחסיסים ביתיות או אלף סטפנים עבור כל איש.  
 בשעת הירידה תנתן התמחאה לתשלום אצל דני.  
 במקרה של החרסת הכלי, יש לשלם שבעים וששה אלף סטפנים.  
 טוענים שכל זה הוסכם עם חרט.  
 הודיעו סיר עמדתכם לתנאים אלה.  
 באם תסכימו - אשרו שנית את מקום ויום הירידה.

ב. / מבקשים לדעת מה אורך הגל בחיפה. התשובה, לכל המאחר,  
 סחר בכורר.

לחופי  
 א.3

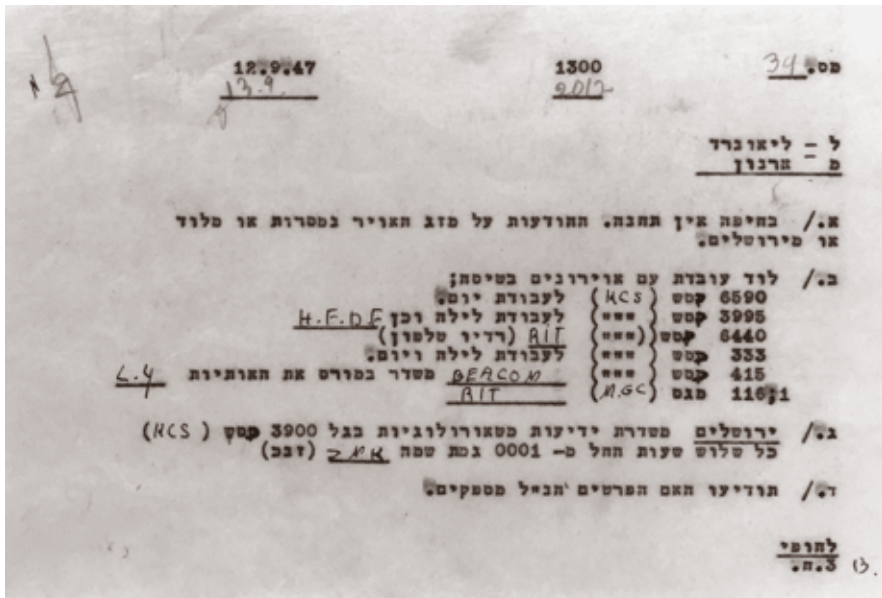
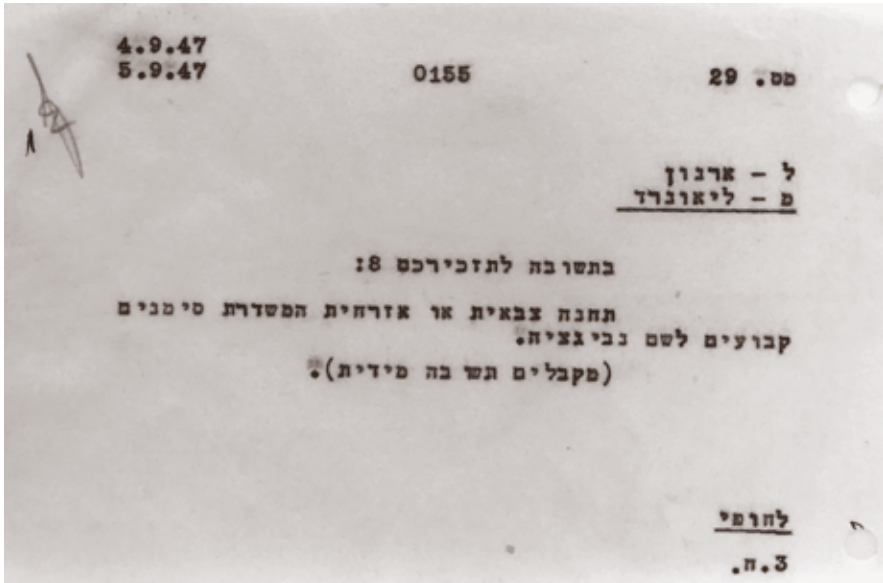
4.9.47 1600 8 .סט

דחוף!  
 ל - ליאונרד  
 פ - ארנון

למספרכם 2:  
 הודיעו במפורט מה כוננתכם:  
 לאורך גל חיפה

ח.2

**תאום הניווט למבצע "מייקלברג" ("כנף")**  
 מבצע "מייקלברג" ("כנף") - הטסה חשאית של 100 מעפילים מעיראק  
 בשתי טיסות של מטוס קומנדו C46 שהמריא מבגדאד ונחת בשדות יבנאל -  
 היה מהמבצעים המסובכים, המסוכנים והמרשימים שהגדעונים נטלו בו תפקיד  
 מרכזי. חילופי המברקים מתארים כיצד תואם הניווט למבצע.  
 באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/535, 14/536



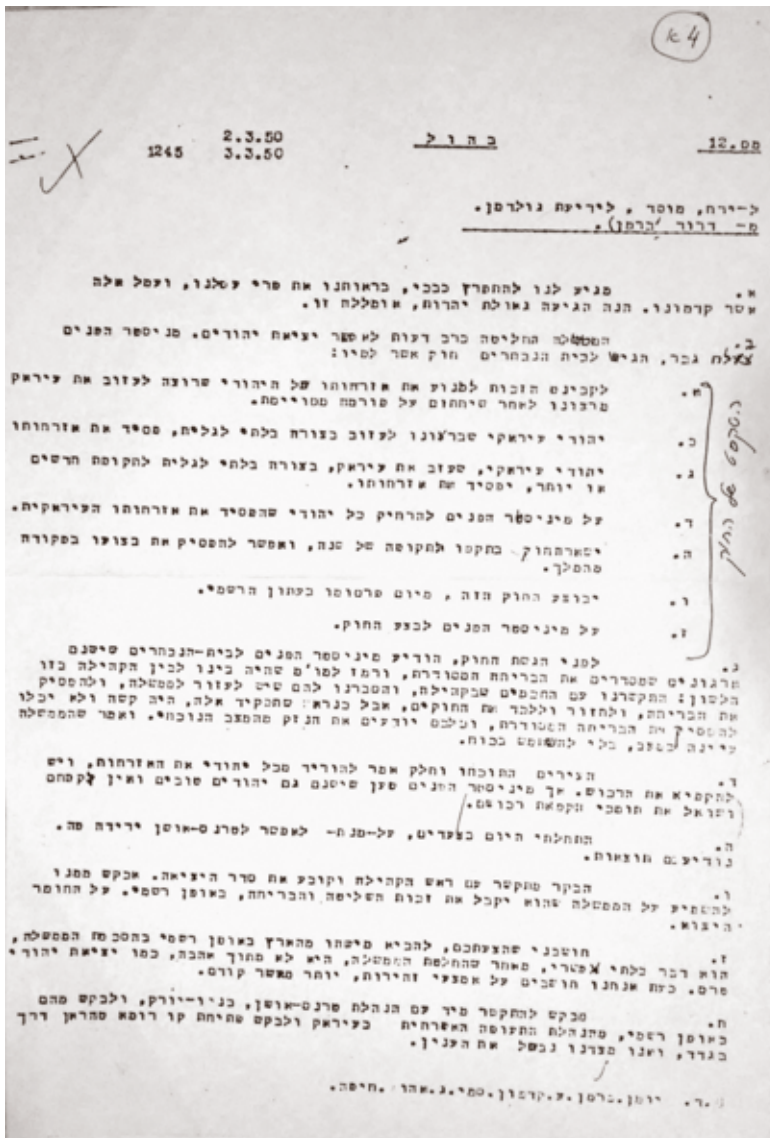
תאום הניווט למבצע "מייקלברג" ("כנף") - המשך



#### גדעונים בבגדאד, עיראק, בשנת 1950

הצילום נעשה בביתו של יצחק סייג (צאיג), בשכונת בתאווין, שם פעלה התחנה כשבעה חודשים. מכשיר הקשר הוסווה כמקלט רדיו ביתי תמים, שבתוכו "הוסלק" המשדר. הגדעונים לא השתמשו במפתח מורס, מחשש שיסגירם אם יתפסו, אלא בכף נעליים. כל החומר שנשלח או נקלט נשרף מיד.

מימין לשמאל: הגדעונים שמשון חוביבה, אברהם בן מרדכי (תופיק מראד), יצחק סייג (צאיג). הגדעונים הנוספים, שאינם בתמונה, הם אליהו שני ומנשה בן-חיים. באדיבות משפחת שמשון חוביבה

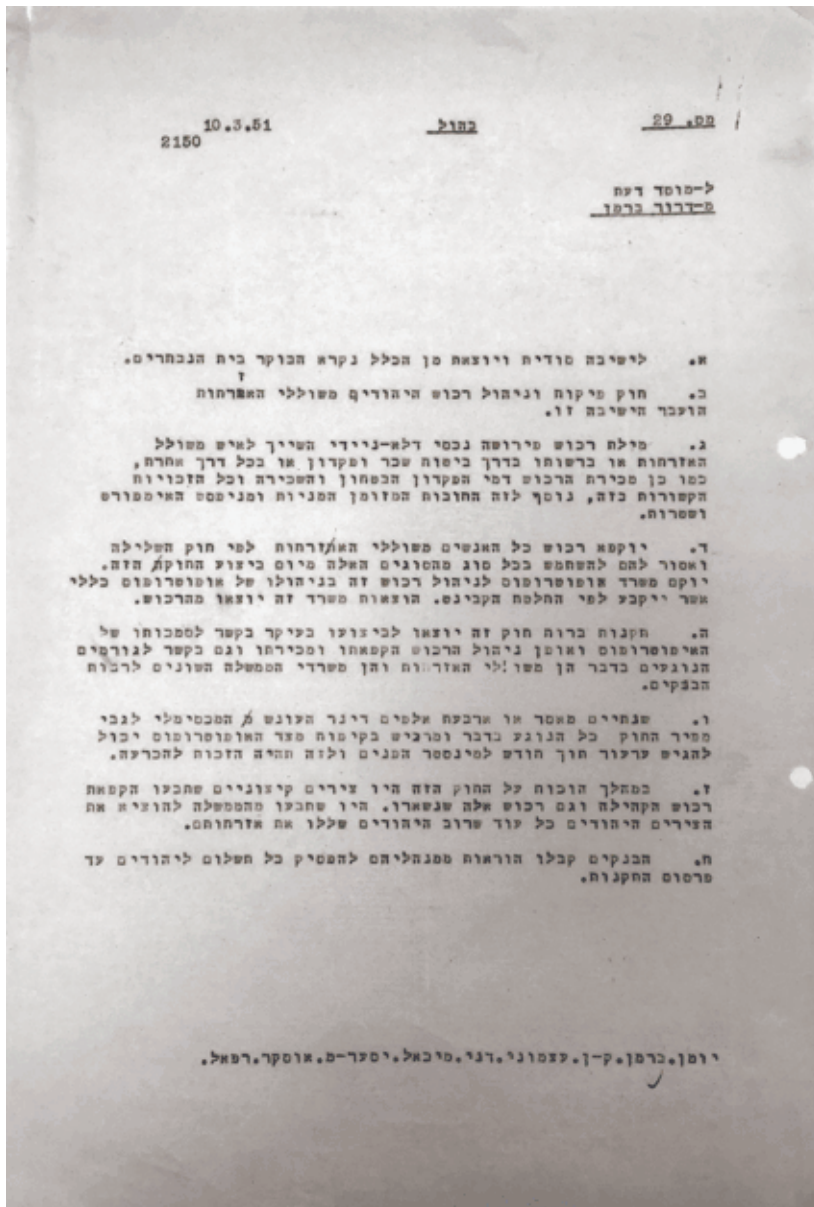


**המברק המודיע על חוק שלילת האזרחות העיראקית מיהודים החפצים לעזוב את עיראק**

המברק נשלח מדרור, הוא מרדכי בן פורת, שליח המוסד לעלייה ב' בעיראק, בעקבות חוק זה החל מבצע "עזרא ונחמיה", בו עלו ארצה, בטיסות דרך קפריסין, 120,000 יהודי עיראק. ירח הוא ירחמיאל אסא, גולדמן היא שלוחת המוסד בטהראן. הצפנת המברק ושידורו בידו הגדעונים שמשון חוביבה ויצחק סייג (צאיג) נמשכו חמש שעות, והוא נושא שני תאריכים, שכן החלו לשלחו בשניים במרץ, וסיימו בשלושה במרץ.

באדיבות משפחת שמשון חוביבה

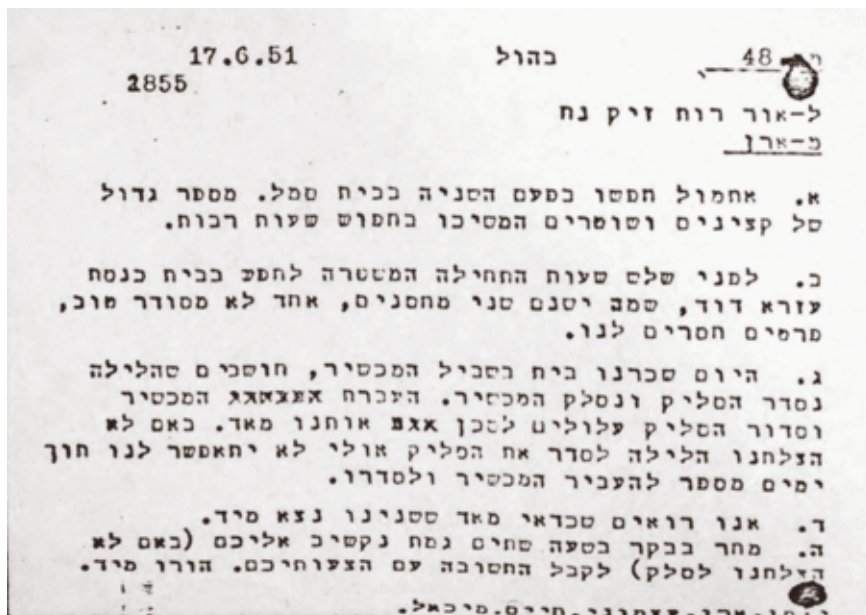




**המברק המודיע על הקפאת ההון והרכוש של יהודי עיראק**

במרץ 1951 חוקקה ממשלת עיראק במפתיע חוק המקפיא את כל ההון והרכוש היהודי, של כל היהודים שביקשו לוותר על נתינותם העיראקית כדי לעלות לישראל. בן לילה הפכו יהודי עיראק למחוסרי כל. מברק זה נשלח מבגדאד למוסד לעלייה בישראל.

באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/66/433



#### המברק האחרון של גדעוני עיראק

לאחר שהשליח יהודה תג'ר נעצר בידי שלטונות עיראק ב-22 במאי 1951, השליח מרדכי בן פורת נעצר, שוחרר ונמלט מעיראק ב-14 ביוני 1951. ב-17 ביוני 1951, עת נעצרו מספר פעילים נוספים בידי השלטונות העיראקיים והיה חשש שיישברו בעינויי החקירה, השמידו הגדעונים האחרונים שנותרו בבגדאד, שמשון חוביבה ומנשה בן חיים, את ציוד הקשר והמסמכים, נטמעו בקרב העולים ונמלטו מעיראק במטוס שהטיס עולים, ממש ברגע האחרון. זה המברק האחרון שנשלח על ידם, כפי שנקלט בארץ. אור הוא המוסד. רוח הוא שירות המודיעין, זיק הוא משה ירושלמי, מפקד תח"ל, נח הוא מרדכי בן פורת. ארן הם הגדעונים בבגדאד. באדיבות משפחת שמשון חוביבה

#### 8.23 כרזות

בתקופה לפני קום המדינה, כרזות שהודבקו על לוחות מודעות וכניסות בתים היו אמצעי תקשורת המונים נפוץ, שכן רדיו שידר שעות בודדות ביום, והטלוויזיה והאינטרנט של היום לא היו קיימים.

# החומה

עניני בלחון ופאר



## ההעפלה תגבר ותגאה רק מקום אחד לשארית הפליטה - ארץ ישראל

העם היהודי לא ישקוט ולא ינוח עד אשר יקבץ את בניו במולדת.



### ההעפלה תגבר ותגאה

כרוז שפורסם ב-22 באוקטובר 1946 (כ"ז תשרי תש"ז), עם תמונת הספינה "ברכה פולדי".  
באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 11002



**התשובה לבוין: אנו עולים**

כרוז שפורסם ב-28 בפברואר 1947 (ח' אדר תש"ז).  
באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 12012

# החווה

עניני בטחון ואג"ר

## אניות באות - ואניות תבואנה

הממשלה הבריטית מרכוזת את מלחמתה בהעפלה כי היא יודעת שההעפלה היא מרכז מאבקנו וכי הפכה לגורם ממדרגה ראשונה, הן כדרך לעלייה, הן כאמצעי במאבק והן כנשט פוליטי.



היא יודעת כי ההעפלה מעודדת את יורדי אירופה, מבטרת את תקוותם להגיע ארצה ומאמצת אותם לתצטרף למחנה הנהוגים.

הממשלה הבריטית יודעת כי ההעפלה מחזקת את היטוב בארץ ומסריצת אותו להחמיר במאמציו: כי ההעפלה מגרילה באופן מסיבי את מספר היורדים בארץ.

היא יודעת כי ההעפלה צבכריפה לעני העולם את האופי הבין לאומי של בעית היהודים וארץ-ישראל; כי ההעפלה מפרינה את התנגדותנו לאשפור החנוק בארץ ואת החלטתנו הנפרדת להתקבץ בארץ ולהקים כאן את שטאטאנו החד-ג'ית.

לכן החליטה הממשלה הבריטית ללחום בהעפלה בכל הדרכים ובכל האמצעים.

**היא גייסה את השרות הדיפלומטי, את שירות המודיעין והעתונות ואת הצי שלה. היא משתדלת לגרור את מדינות אירופה, למלחמת המצווה" שלה נגד ההעפלה, היא מנהלת מסע דיבות והשמצה ברדיו ובעתונות על ההעפלה. היא הגבירה את כעולת הצי והחמירה את ההסגר בים.**

היא מנסה לשבור את רוח המעפולים על ידי הנירוש האכזרי והאויילי לקפריסין הרי גם הממשלה יודעת שהמעפולים האלה יגיעו לארץ-ישראל.

אין היא נרתעת מהכות כמעפולים. מהטיל עליהם מצבות-גן אין היא נרתעת אפילו מרצח מעפולים - כאן ובקפריסין. הממשלה יודעת כי ההעפלה היא עיקר מאבקנו ולכן היא מנסה לשבור את רוחם של מחנות מליטנו באירופה. היא רוצה שיתאיפו מתקוותם לעלות ארצה.

ההמשלה יודעת כי ההעפלה היא עיקר מאבקנו ולכן היא מנסה לשבור את רוח היטוב והתנועה. היא רוצה שנתאיאש נתקטנתו ונתחיל אצאאציונו להעלות את אחינו מהתופת.

**אך הממשלה לא תשיג את מטרתה כי גם העם היהודי יודע שההעפלה היא עצם המלחמה על קיומו. והוא ירכז את כל כחו להגדלתה.**

**אניות באות ואניות תבואנה; מעפילים באים ומעפילים יבואו. דיבות, בריתות דיפלומטיות, גירושים, גזים מחניקים ורצח - לא יפסיקו את זרם ההעליה.**

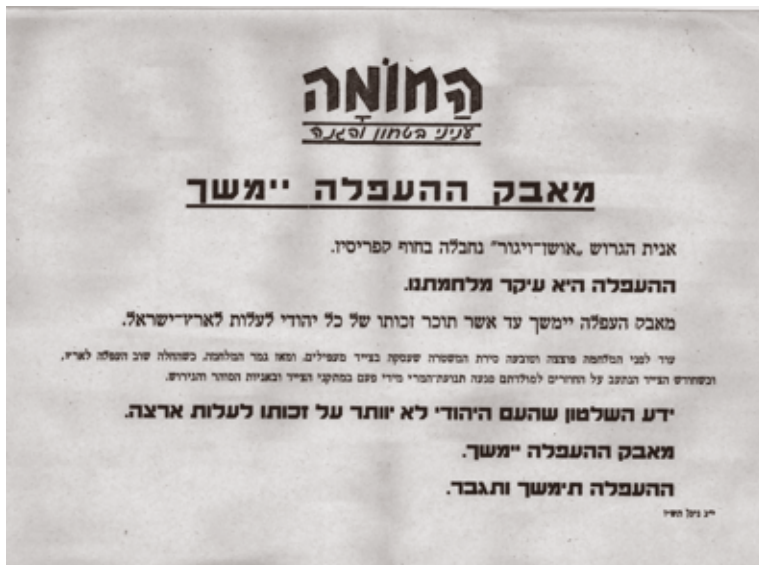
**העם היהודי ירכז את כל כוחו בחזית העיקרית של המאבק - בהעפלה.**

ד' ניסן תש"ז

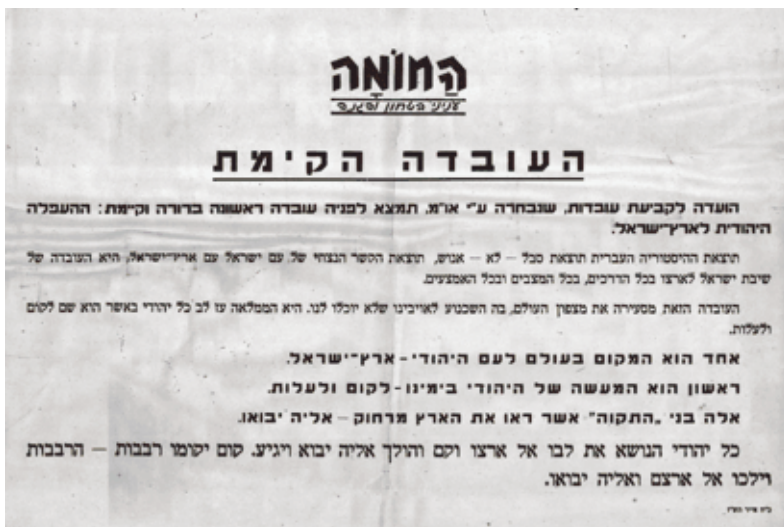
### אניות באות - ואניות תבואנה

כרוז שפורסם ב-10 באפריל 1947 (ל' ניסן תש"ז).

באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 2023



מאבק ההעפלה ימשך  
כרוז שפורסם ב־30 באפריל 1947 (י"ג ניסן תש"ז).  
באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 12028



העובדה הקיימת  
כרוז שפורסם ב־18 במאי 1947 (כ"ח אייר תש"ז).  
באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 12044

# החונה

עניני השלחון והאגרה

## שיטה חדשה של ציד מעפילים

**הצי הבריטי מעכלל את השיטה של ציד המעפילים. שתי האניות האחרונות, "התקוה" ו"מורדי הגטאות" כבר ניצודו לפי השיטה החדשה.**

לאחר שחיל האוויר מגלה את אניית המעפילים מתקרבות אניות המשחית. שתיים מהן מסתדרות לצירי האניות. זמן מה הן נוסעות במקביל לאניה ובמגמה אחת. לפתע מנגחות שתי המשחיות בבת אחת ובכוח מוחז את אניית המעפילים משני צדדיה. האניה כולה מזדעזעת ונבקעים בה סדקים. הזעזוע מסכן חיי מעפילים רבים. בו ברגע פותחות יתר המשחיות בפעולה, מציפות את האניה בורמי מים ובגז המתפשט ומכסה בבת אחת את האניה. אז טופצים גיבורי הצי וכובשים את אניית המעפילים.

שיטה חדשה זו לא באה אלא להפסיק את זרם ההעפלה. את זאת משתדל השלחון להשיג בתאורגונים החדשים. כי בשביל לצנוע את עליית המעפילים לחוף ולגרור אותם לתחנת סבל נוספת למני שיגיעו ארצה, חסמיקים גם המכססים שנקט בהם הצי עד כה.

**התשובה העקרתית לכך ניתנה ותינתן, התשובה היא עצם ההעפלה והיא תימשך ותגבר.**

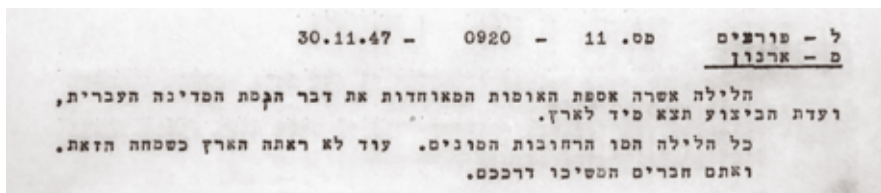
השלטון חושב שהשיטות החדשות תפסקנה את זרם המעפילים. השלטון טועה. אימים וסכנות לא הפסיקו זרם ההעפלה עד כה ולא יפסיקוהו גם להבא. למעפיל היהודי אין ברירות, מחוז חפצו אחד — ארץ־ישראל, והוא יגיע.

ט' סיון תש"ז

### שיטה חדשה של ציד מעפילים

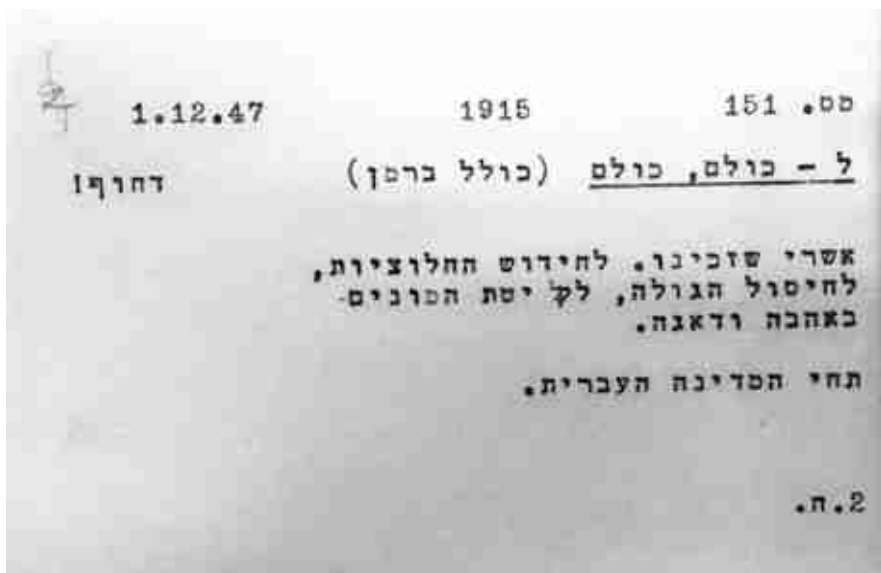
כרוז שפורסם ב־28 במאי 1947 (ט' סיון תש"ז).  
באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 13004

## 8.24 סוף דבר – והתחלה חדשה



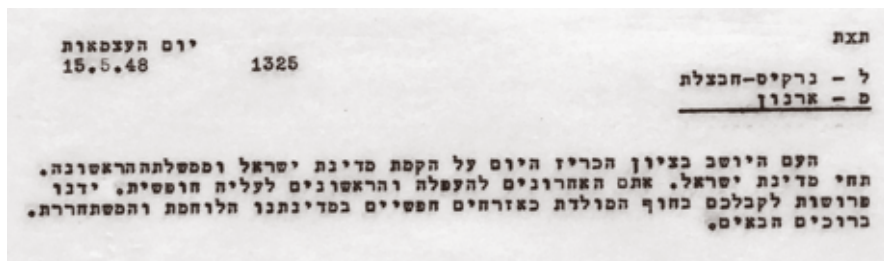
### ואתם חברים – המשיכו דרככם

הודעה שנשלחה ממטה המוסד בתל אביב לספינת המעפילים "הפורצים" בלב ים, כ־120 מיל צפונה מאלכסנדריה. "הפורצים" הפליגה מצרפת ב־22 בנובמבר 1947 עם 123 מעפילים. נפגשה בקורסיקה עם הספינה "החלוץ" שהעבירה אליה 44 בני נוער שהגיעו מאלג'יר, המשיכה ארצה והורידה את מעפיליה מבלי שהתגלו בחוף תל אביב בשחר ה־4 בדצמבר 1947. הגדעונים בספינה היו בני גפן ומרגה גורן. באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/542



מברק ברכה שנשלח ממטה המוסד בתל אביב לאחר החלטת האו"ם בכ"ט נובמבר 1947, בדבר הקמת מדינה יהודית בארץ ישראל באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/542





**אחרונים להעפלה, ראשונים לעלייה חופשית – תחי מדינת ישראל!**

הודעה שנשלחה ממטה המוסד בתל אביב (בכינוי ארנון) לספינות המעפילים "לנצחון" (בכינוי חבצלת) "מדינת ישראל" (בכינוי נרקיט) בדרכן ארצה, למחרת יום הכרזת המדינה. "לנצחון" הפליגה מאיטליה ב-9 במאי עם 189 מעפילים. "מדינת ישראל" הפליגה מאיטליה ב-8 במאי עם 243 מעפילים, שירדו בגלוי בחוף תל אביב, במדינת ישראל הריבונית, ב-17 במאי 1948. זאת לאחר שיום קודם לכן נאלצו להתרחק ללב ים עקב התקפת מטוסים מצריים, שהפציצו את תל אביב. הגדעוני בספינה "לנצחון" היה ראובן אורן. הגדעוני בספינה "מדינת ישראל" היה עובד שדה. באדיבות הארכיון לתולדות ה"הגנה", 14/249

## נספחים

### 9.1 רשימת הגדעונים

רשימה מקיפה של הגדעונים נערכה בשנת 1964, ב"שנת ההעפלה", במלאת 30 שנה להפלגתה של ספינת המעפילים הראשונה "ולוס"<sup>1</sup>, לקראת כנס גדעונים בחוף ים תל אביב. ביצענו ברשימה זו מספר תיקונים והשלמות. ברשימה העדכנית 219 גדעוניות וגדעונים (77 מהם היו גדעוניות וגדעונים על ספינות).  
 הסימון (פס) הוא מדריך או בוגר קורס ה"פלסטיין סקים" בשנת 1941. הסימון (מז) הוא מדריך או בוגר קורס מרסיי (זבולון) בשנת 1946.

שם	כינוי	תפקיד	ספינה/תחנה
אבידוב (שיינבלום) אהרון		אלחוטן	איטליה
אבידור ישראל	נסיך	אלחוטן	"יגור"
אביטל אסתר		אלחוטנית	
אבינועם יונה		אלחוטנית	
אבן-זהר (פינקלשטיין) שמחה	דקל	ראש שירות הקשר הארצי	
אדם אבינועם (קופשטיין)	אבן	אלחוטן	"פלמ"ח", ספינת רכש "שיעו"
אדם-זופרנסקי מוניה	מון, פון	טכנאי ראשי	סוריה

1 ולוס (Velos) הייתה ספינת המעפילים הראשונה שהפליגה מאירופה לארץ ישראל במסגרת מפעל ההעפלה הציוני בשנת 1934.

שם	כינוי	תפקיד	ספינה/תחנה
אדמון-רפפורט שמואל	גן	אלחוטן	
אדמוני יחיאל	גבעוני, מיכאל	אלחוטן	"ל"ה גיבורי גוש עציון", "ההר" - שתי הפלגות, עולים ורכש
אור (אורבוך) אביגדור		אלחוטן (פס)	דמשק, חאלב
אורן (אורנשטיין) ראובן	פופכן, ישי	אלחוטן	"המעפיל האלמוני", "קיבוץ גלויות", "לנצחון", "הפורצים מ-17" (רכש), "המיוחדת" (קפריסין)
אלנתן (קונירש) צבי		אלחוטן	בריגדה (בלגיה, הולנד)
אלנתן רבקה		אלחוטנית	פריז
אלרום אריאלה		צפנית	
אמיתי צבי	ג'וני/דרוזי	אלחוטן	
אפרתי (צ'יניסקי) גרשון		אלחוטן	צ'כוסלובקיה - 1948
אפשטיין שלומית (הלוי)	נועה	אלחוטנית	לונדון, פריז
ארזי יגאל		אלחוטן (פס)	
ארלוזורוב שולמית	גלית/נועה	אלחוטנית	לונדון
ארנון (פיצ'ביץ) יוסף	ויקו	אלחוטן	מרסיי, פריז
ארנון (ארנובסקי) ראובן	יוסף	אלחוטן	"לנגב", "קולורדו"/"אטראטו" ו', "קולורדו" א'
ארצי רפאל	יכין	אלחוטן (פס)	
אשל (שוהם) תמר	אסנת/הדס	אלחוטנית	לונדון
בוכוול (הכט) מרים		אלחוטנית (פס)	הדרכת צנחנים שיצאו לאירופה

שם	כינוי	תפקיד	ספינה/תחנה
בורשטין נחמן דוד	בוב, גמליאל	אלחוטן (מז)	קהיר, בגדאד, "תיאודור הרצל", ספינות רכש: "ארז", "פרא", "ארסיה"
בורשטין שלום	גור אריה	אלחוטן	"מורדי הגיטאות", "נחשון-הקסטל", "חביבה רייק", "המורד" (עולים), "דרומית" (עולים), "רקס" (רכש)
בינט מאיר (מאקס)		טכנאי	
בית-דין צבי	צור	טכנאי, אלחוטן (פס)	איטליה
בכר אברהם	מיקו, ברנר, אלברט	אלחוטן	צרפת, איטליה
בלוך חיים		אלחוטן	
בלצן חנוך	גולדמן, דוד	(מז)	מפקד קורס אלחוט מרסיי (זבולון)
בלקין ירחמיאל	עזריה	ראש שירות הקשר הארצי	
בן-חיים (חיים) מנשה		אלחוטן	בגדאד
בן-ימי מנחם		אלחוטן (מז)	"מולדת"
בן-יעקב (יעקובוביץ) זאב	זבינר הוגו	טכנאי	
בן-ישי עזריאל	מזרחי	אלחוטן	
בן-מרדכי (מראד) אברהם	תופיק	אלחוטן	בגדאד
בעל-קורא משה	מושיק	טכנאי	
בצר (ליכמן) רחל		אלחוטנית	"ירדנה" (עולים, 1948)
בר-גיורא (גרצר) אמנון		טכנאי	

שם	כינוי	תפקיד	ספינה/תחנה
ברגלינסקי (זרחי) רות		אלחוטנית (פס)	
ברויר יצחק		אלחוטן (מז)	"י"ד חללי גשר א-זיב"
ברם פרץ	פרץ	אלחוטן	אחראי "גדעונים" באירופה
בר-מאיר (פיפרברג) חיה		אלחוטנית (מז)	"אף על פי כן"
ברנדייס שרגא		טכנאי, אלחוטן	
ברקן (ברקוביץ) בנימין (בני)	יבין	אלחוטן	"משמר העמק"
גוטפריד שלמה		אלחוטן	
גולדווטר אברהם	רם	אלחוטן	"אסימי"
גולדיס חיים	ברזילי	אלחוטן	"ברכה פולד", "עצמאות"
גולן (גולדבלום) יצחק		אלחוטן	"לטרון"
גדרון (גורדון) משה	מוסיק	אלחוטן	"חיים ארלוזורוב"
גדרון (הוז) תמר		אלחוטנית	לונדון, פריז
גורדין מישה (מיכאל)	רחף	מהנדס רדיו ומנהל מעבדות	
גורן (גרינבלט) אורי	אדמוני, משה, יערי	אלחוטן	מפקד "לטרון", "ההר" (רכש). מפקד מחנות מעפילים במרסיי
גורן (גוטהלף) מרגה		אלחוטנית (מז)	"הפורצים"
גירון חיים	שבח, שלג	אלחוטן	"נרקיס" (עולים), "הזקן" (רכש)
גלעדי בלה	בבה	צפנית	
גלר לובה		אלחוטנית	
גניזי שמואל		אלחוטן (פס)	
גפן (גפנר) בנימין	אדיר	אלחוטן	"הפורצים", "ברק"/"החלוץ", "פראטו" (רכש)

שם	כינוי	תפקיד	ספינה/תחנה
גרואג (שנברג) תמר		אלחוטנית	"אבינייה" (עולים)
גרוס ראובן		אלחוטן	ניו יורק
גרזון יוסף		אלחוטן	
גרינפלד יונה		אלחוטנית	פריז
גריף (נורקין) פנינה		אלחוטנית	מרסיי
גרשוני נעמי	דפנה	אלחוטנית	
דודו יהודה	האחות	אלחוטן	
דוחן יפה		אלחוטנית	
דוידי צבי	בענה	טכנאי	
דיין רות		אלחוטנית (פס)	
דרור (פינסקי) צפורה		אלחוטנית	איטליה
הילדסהיימר חוה	תרצה	אלחוטנית	
הלל (גולדווטר) סם	יוחנן	טכנאי	צרפת
הלל (מאירוב) רות	רותה	אלחוטנית	
הלפרין שולה		אלחוטנית (פס)	
הקטין יצחק	גדליהו	אלחוטן	"כ"ג יורדי הסירה"
הר אברהם		אלחוטן (פס)	נחתת רכש חיל הים 1948
הרמן אלזה		אלחוטנית	לונדון
הררי מיכאל (מייק)	דרור	אלחוטן	"שיבת ציון", אחראי "גדעונים" באירופה
ויץ (אינגבר) שולמית		אלחוטנית	
ורדי אריאל		אלחוטן	"טיבולי" (רכש, 1948)
זאבי מרגוט		אלחוטנית	פריז

שם	כינוי	תפקיד	ספינה/תחנה
זוהר אלי	שמשון	אלחוטן	"ארבע חירויות", מפקד "יחיעם"
זחובסקי אהרון	יואל	אלחוטן (פס)	
זיבנר (סלוצקין) שרה	דינה	אלחוטנית	פריז
זיו רות		אלחוטנית	
זמיר (זיסר) אביבה		אלחוטנית	לונדון
זיפשטיין ויקטור		אלחוטן	
חוביבה שמשון		אלחוטן	בגדאד
חטנה רן		אלחוטן	
חיטרון (בסלבסקי) חביבה	ויוה	אלחוטנית	
חן (חייקין) נועה		אלחוטנית	פריז
חייקינד אריה (טוקצ'ירוב)	זרובבל	אלחוטן	"דלין", "שבתאי לוז'ינסקי"
חפץ (יפה) אפרת		אלחוטנית	
טולידאנו יצחק		אלחוטן (פס)	טהרן, קהיר, בגדאד
טוק (בק) רחל		אלחוטנית	מרסיי, פריז
טיר מאיר	נחומי	אלחוטן	
טרטקובר (זיו) רות		אלחוטנית (פס)	
יהל (סברוביץ) יוכבד	גל, יוכי, יונן	אלחוטנית	רומא, "משמר העמק" (עולים)
ינאי (ינובסקי) יעקב	יאן, שמשון	ראש שירות הקשר הארצי	
יעקובי צבי		אלחוטן (פס)	
יפה יוסף		אלחוטן	צרפת, גרמניה, אוסטריה

שם	כינוי	תפקיד	ספינה/תחנה
יצחקי (ברנצוייג) מנחם	סער	אלחוטן (פס)	לונדון
ירון (ירדני) אלישבע	וולפסון, תמר	אלחוטנית	
ירושלמי משה	זיק, מריו	אלחוטן (פס)	עיראק, "יאשיהו ווג'וד", אחראי גדעונים באירופה
ישראלי (לוסטיג) יוסף	נתן, נחמן	אלחוטן	"עמירם שוחט"
כהן זלמן	שחל	אלחוטן	
כהן חבקוק		אלחוטן	
כהן (קאהן) מקס	מצליח	אלחוטן (מז)	"קדימה", "אקסודוס"
כהן שרגא		אלחוטן	
כפכפי מלאכי	מלוקי	אלחוטן	
כצנלסון צביה		אלחוטנית	
כרמל (קרוכמל) צבי		אלחוטן	"הזקן", "רקס" (רכש)
כרמלי (קלירס) שושנה		אלחוטנית (מז)	"האומות המאוחדות"
כשדן רבקה	ז'וספינה	אלחוטנית	ביירות
לב רות		אלחוטנית	צרפת
לביא (למברגר) ישעיהו	איש, ליש	טכנאי ראשי	
לביא לאה		צפנית	
לביא (ליפשיץ) שלמה	ברק	אלחוטן	"קולורדו" ב', "דורה"
לוטן (לוציאן) שמשון	קין	אלחוטן	"בונים ולוחמים", "ארסיה" (רכש)
לוי עובדיה		אלחוטן	
לוי מינצי גד	יונתן, יהוא	טכנאי, אלחוטן (מז)	איטליה



שם	כינוי	תפקיד	ספינה/תחנה
לוי גורדונה		אלחוטנית	
לוי-הלוי צבי, ד"ר	סיסרא, צ'רלי	מראשוני שירות הקשר	
לזרובסקי יוסף	השחור, אבו-זאכי	אלחוטן	"הנרייטה סולד", "אף על פי כן", "טירת צבי", "אלברטינה", דמשק, חאלב
ליכובסקי אברהם	נור	טכנאי, אלחוטן	"רפיי"/"חביבה רייק", "הגנה", "רפיח", "אטלס" (רכש)
לימוני יהודה		אלחוטן	ספינות רכש 1948-1949
ליפשיץ גד	מקס	טכנאי, אלחוטן	"עצמאות", מחנות קפריסין
לשנר אריה	ארי	אלחוטן	"הגנה"
מאיר יונה		אלחוטנית (פס)	
מוזס קרין		צפנית	
מופת (מויפס) יוכבד		אלחוטנית (מז)	
מיזלס ישעיהו	שמי	אלחוטן	
מיזלס רפי		אלחוטן	לונדון
מיכאלי-קלר אהרון	עובד	אלחוטן (מז)	"מדינת היהודים", "קוממיות", ספינות רכש "שיר", "רקס", "בהירה"
מיכאלי-מיכאליס יעקב		אלחוטן	בלגיה
מילר מילטון	ליימי	אלחוטן	"יאשיהו ווג'וד"
מימון (וסרמן) בנימין	בני	טכנאי, אלחוטן	
מימון (מחניימי) דרורה		אלחוטנית	גרמניה
מלכין שרה		אלחוטנית	

שם	כינוי	תפקיד	ספינה/תחנה
מנור (מונדרר) נחום		אלחוטן (מז)	"התקווה", 1948: "הזקן" (רכש), ספינות עולים "שאר ישוב", "אילת", אח"י "נוגה"
נבו יהודית		אלחוטנית	
נבל משה		אלחוטן	
נחמני גבריאל		אלחוטן	לונדון
נימצוביץ' יוסף		אלחוטן (מז)	
נמרי דבורה		אלחוטנית (פס)	
נפחא ביבה (חביבה)		אלחוטנית	קפריסין
נצר (מלניצ'ר) יעקב		אלחוטן (מז)	"יהודה הלוי"
סייג (צאיג) יצחק	קשר-עם, חוגי	אלחוטן	בגדאד
סינקלר דב		טכנאי, אלחוטן	
סירבלה (הירש) חוה	איל	אלחוטנית	איטליה, גרמניה, "היונה", "ירדנה", "משמר העמק" (עולים)
סנדלר דני	גיל	אלחוטן	"ירושלים הנצורה"
סרני חנה	עדנה	אלחוטנית	"יהיעם"
עופר רות (חייקין)		אלחוטנית	"קרב עמק איילון"
ענב (טריבטש) עזריאל	ברש, עזר	אלחוטן	מצרים, "ברק", "אקסודוס"
עמיר (זבלודובסקי) רחבעם	אלן	אלחוטן (פס)	קהיר, איטליה, יוגוסלביה
עמית אהרון	צ'יק	אלחוטן	
עציון (צויגנבאום) גרשון	חנוך	אלחוטן	"אנצו סרני", "החייל העברי", "אליהו גולומב", "דב הוז"
פורת (פרטקין) חיים	מוסיה, שוניה	אלחוטן	"חנה סנש", "מקס נורדאו", "הקדושה"

שם	כינוי	תפקיד	ספינה/תחנה
פזי יצחק	גדעון	אלחוטן	"אטראטו" (ד'ז'), "טייגר היל"
פייג פתחיה		אלחוטן (מז)	"מדינת היהודים"
פייס יהודה		אלחוטן	"תיאודור הרצל" (עולים), "רקס" (רכש), "בהירה" (רכש)
פינקרפלד-מאיר איה	שולמית, ברגמן	אלחוטנית	"כתריאל יפה"
פלוס לובה		טכנאי	
פלש משה		אלחוטן (פס)	
פפיש שרה		אלחוטנית (מז)	
פקטה יקותיאל	ארנסט, פטר	אלחוטן (פס)	"דורה"
פרידלנדר חיים	יעקב, טון	אלחוטן	"פוסידון" ב', "ארטימיזיה" ב'
פרלמן רות		צפנית	פראג, פריז
צידון (צ'אטו) יואש	מתי, מתיה	טכנאי, אלחוטן	"תל חי", "כנסת ישראל", מתנות קפריסין
צימר יצחק	יצר	אלחוטן (פס)	מדריך ראשי 1944-1947
צפירי (פרימורגן) ידידיה	עדן	אלחוטן	"נתן" א', "ברל כצנלסון"
קאופמן (שייקוביץ) מרגלית (מילה)		אלחוטנית (מז)	
קוברסקי אליהו		אלחוטן	"פרוסולה"
קוולובסקי חיה	אליזבט פולצ'ק	אלחוטנית	איטליה, 1948: "לא תפחידונו", "דרומית" (עולים)
קונפינו (סרני) הגר		אלחוטנית	איטליה
קוסוביצקי שרה		אלחוטנית (פס)	פריז
קורנגולד צבי		אלחוטן (מז)	"י"ד חללי גשר א-זיב"

שם	כינוי	תפקיד	ספינה/תחנה
קיני (קולמן) זכריה	שלג, זָכִי	אלחוטן	צרפת, איטליה, "היונה" (רכש), "רקס" (רכש)
קיני (בנטואיץ) שושנה		אלחוטנית	"האומות המאוחדות", 1948: "משמר העמק" (עולים)
קינן (קנטי) אהרון	קלרי, זילברשטיין	אלחוטן	"כריש" (הברחות מקפריסין), "הזקן", "שיעו" (רכש)
קירשנר גבריאל	אריה	טכנאי	
קלברש בנימין	בני	אלחוטן (מז)	"גאולה"
קלר מנחם	יותם	אלחוטן (מז)	"פרוסולה", "גאולה"
קמינר נתן		אלחוטן (פס)	
ראפ מרגוט		אלחוטנית	פריז
ראשוני נרי		אלחוטן	
רבינוביץ יעקב		אלחוטן	ניו יורק
רובינשטיין רענן	רני	טכנאי ראשי	איטליה
רוזן (דודוביץ) צפורה	צ'פצ'ה, סוגיה	אלחוטנית	פריז, "לא תפחידונו"
רוזן שלמה	הנסי, מנשה	אלחוטן	"כ"ט בנובמבר"
רוזנברג פרץ		אלחוטן (פס)	מפקד קורס "פלסטיין סקים", "אטראטו" ז', "פוסידון" ב'
רונן (אריאלי) עדה		צפנית	
רופא מלכה	לאה, רחל, עלנ	אלחוטנית (פס)	"יגור", בגדאד, צרפת
רז-רייזר נפתלי	צוק, נפתא	טכנאי, אלחוטן	קהיר
ריזר (פלץ) רות		אלחוטנית (פס)	
ריינס בתיה		אלחוטנית (מז)	"עלייה"

שם	כינוי	תפקיד	ספינה/תחנה
ריינס מאיר		אלחוטן (מז)	"עלייה"
רייס אברהם	ארי, יהודה	אלחוטן	"דלין", "פטר" א' ו-ב', "וינגייט"
שבח יהודה	סם	אלחוטן	דמשק, חאלב, בגדאד
שביט (שטרן) יחזקאל	גולדמן	אלחוטן	"נתן" ב'
שבתאי אברהם	נפתלי ב'	אלחוטן (פס)	
שדה עובד	יאיר, עבד, קשתי, ישי	אלחוטן	"שאר ישוב", "ברכה פולד", "מדינת ישראל", "רקס" (רכש), "השודד"
שוטוב גרישא (צבי)	גיר	אלחוטן	"אטראטו" א', ב', ג', ד', ה'
שחר (גפן) תמר	גרטרוד גולדנברג	אלחוטנית	בוקרשט
שי צדיק		אלחוטן	לונדון
שילוח (שלוכאור) חנן		אלחוטן (פס)	
שינבלום אהרון		טכנאי	
שינבלום אריה		אלחוטן	
שמר עדה		אלחוטנית	לונדון
שני (שינא) אליהו		אלחוטן	בגדאד
שפינגרן (מנור) יוחנן		אלחוטן	פריז
שפיצר ראובן	דפנה	אלחוטן	בריגדה
שפירא יעקב	ישקה	אלחוטן (פס)	
שפירא תמר		אלחוטנית	
שקד מיכאל		אלחוטן	
שריד חיים	פטר הקטן	אלחוטן	
תנורי משה (מוסה)		אלחוטן	"שיעו", "ארסיה" (רכש)
תנחלסון אברהם	ברד	אלחוטן (פס)	

## 9.2 רשימת ספינות מעפולים וספינות רכש

רשימת הספינות ערוכה לפי הגודלים המאורגנים.  
העפלה מאורגנת בידי שליחצי הצ"ח, בית"ר ואצ"ל:<sup>2</sup>

שם הספינה	מספר המעפולים	נמל המפלגה	תאריך המפלגה	תאריך הגמשה	מקום המורדה	הערות
אוניון	117	הראקלין, כרתים	אוג' 1934	28 אוג' 1934	תל אביב	17 מעפולים נתפסו וגורשו מהארץ.
אף על פי א'	15	פיראוס, יוון	מרץ 1937	13 אפר' 1937	זיפה	
אף על פי ב'	54	דוריאצ'ו, אלבניה	6 ספט' 1937	ספט' 1937	טנטורה	
אף על פי ג'	98	סנטו קווירינטו, אלבניה	פבר' 1938	מרץ 1938	טנטורה	
אף על פי ד', ה', ו'	381	פיראוס, יוון	יוני 1938	יוני 1938	טנטורה	שלוש ספינות שתפליגו יחד.
דריאנה א'	140	סרשאק, יוגוסלביה	ספט' 1938	8 אוק' 1938	נתניה	
דראנה ב'	550	גאלאץ, רומניה	6 נוב' 1938	דצמ' 1938	טנטורה	

2

הצ"ח (ההסתדרות הציונית החדשה, שהוקמה בידי זאב' ז'בוטינסקי ופעלה בין השנים 1935 עד 1946, או החליט הקונגרס הציוני ה-22 כי המטרה המיידיית של התנועה הציונית היא הקמת מדינה עברית, וחברי הצ"ח חזרו, כטיעה, לשורות ההסתדרות הציונית העולמית), בית"ר (יוסף תרומפלדור, תנועת הנוער והצעירים של התנועה הרבייוניסטית), ומפקדת האצ"ל (הארגון הצבאי הלאומי, שמרכזה היה בפריז, ובראשה עמד יוסף כצנלסון).

תערוכת	מקום מיקומה	תאריך התערה	תאריך התפילה	נמל התפילה	מספר המעפילים	שם הספינה
	נתניה	דצמ' 1938	נוב' 1938	גאלאץ, רומניה	550	אלי
	נתניה	5 דצמ' 1938	1 דצמ' 1938	קונסטנצ'ה, רומניה	734	גיפא'א
	נתניה	5 דצמ' 1938	דצמ' 1938	קונסטנצ'ה, רומניה	222	דלפה
ב-6 פבר' הועברו 244 מעפילים לספינה "ארטימיוזיה", 227 מעפילים הורדו בהרצלה, והיתר, עם "ארטימיוזיה", נתפסו. הקאטינה נמלטה לקפריסין, המשיכה ליוון, תצילה את מעפילי ג'יפא'א, ב-14 אפריל הועברו 365 מעפילים לספינה "פאנאגיה קונסטריי", וירדו לחוף כפר ויתקין בסיוע אנשי "הגנה" שהמתונו לספינה "אסיני". "קאטינה" ויתר המעפילים נתפסו ונאסרו.						
עלתה על שרטון וטבעה סמוך לכרתים ב-10 מרץ 1939. המעפילים הועברו ל"קאטינה".			28 פבר' 1939	קונסטנצ'ה, רומניה	750	גיפא'א
המעפילים נתפסו ונאסרו.	צפון ליפו	16 אפר' 1939	9 אפר' 1939	קורנתוס, יוון	176	פאנאגיה קונסטריי
נתפסה ב-3 אפריל 1939, גורשה, חזרה לארץ וב-28 יוני העבירה את המעפילים מחוץ לנתיבותים לספינה "מורסיס", שנתפסה.			6 מרץ 1939	רני, רומניה	724	אסתי

תערוכת	מיקום התוצרה	תאריך התגעה	תאריך התפילה	נמל התפילה	מספר המעפילים	שם הספינה
המעפילים נתפסו ונאסרו.	תל אביב	21 אוג' 1939	12 יולי 1939	קונסטנצה, רומניה	724	פאריטה
הספינה נתפסה.		20 ספט' 1939	1 ספט' 1939	קונסטנצה, רומניה	1,130	נעמי יקליה
הספינה נתפסה.		13 פבר' 1940	2 פבר' 1940	סלניה, רומניה	2,385	סקריה
התנפצה ליד אי' ביוון. המעפילים נעצרו בידי האוסטריים באי רודוס ועלו ארצה רק לאחר שחרור אוסליה לאחר המלחמה, ביוני 1944.		9 אוק' 1940	18 מאי 1940	ברטיסלאבה (סלובקיה)	509	פנצ'י
בספינה פוצצה שריפה והמעפילים עברו לספינה "חיים ארלוזורוב".					200	דוד ריאל
הספינה נתפסה.		9 מרץ 1947	1 מרץ 1947	פורטידה-בוק, צרפת	600	בו דנט
"אלטלנה" נשאה נשק (רובים, מקלעים). צה"ל מנע פריקת הנשק בידי אצ"ל בתל אביב ב-22 ביוני, והספינה נפגעה מפגזי של צה"ל ועלתה באש בחוף תל אביב.	כפר ויתקין	21 יוני 1948	11 יוני 1948	פורטידה-בוק, צרפת	862	אלטלנה



העפלה מאורגנת בידי שליחי ה"ח שהוצאו מהתנועה, בשיתוף עם סוכני נסיעות:

שם הספינה	מספר המועפלים	נמל ההפלה	תאריך ההגעה	מקום ההגדרה	הערות
אגיה דוויי	465	פיומה, איטליה	22 אפריל 1939	אשקלון	180 מועפלים נאסרו.
אגיאוס ניקולאוס א'	692	טולצ'ה, רומניה	3 יולי 1939		הספינה אורגנה בידי הרמן פלש. באי היווני קיאה עברו המועפלים לספינה "סאלומיה", שנתפסה.
ניקן	560	פיומה, איטליה	20 יולי 1939	נתניה	הספינה אורגנה בידי ד"ר פאול הלר.

העפלה מאורגנת בידי אנשים פרטיים ואחרים:

שם הספינה	מספר המועפלים	נמל ההפלה	תאריך ההגעה	מקום מקומם והורדה	הערות
סנור	270	קונסטנצה, רומניה	25 מרץ 1939		נתפסה והוחזרה לקונסטנצה.
אסטיה	699	סולניה, רומניה	2 אפריל 1939		הספינה נתפסה.
ליזל	921	סולניה, רומניה	1 יוני 1939		הספינה נתפסה.
לאס פולאס	370	קונסטנצה, רומניה	3 יולי 1939		אורגנה בידי סוכנות נסיעות. עלו בה חברי תנועות חלוציות. נתפסה.
רים	814	קונסטנצה, רומניה	26 יוני 1939		אורגנה בידי מריאל גורנרשטיין. הספינה נטשה עקב שריפה והמועפלים עלו ארצה על סיפון "אגיאוס ניקולאוס" ג'.

הערות	מקום ההודרה	תאריך ההגשה	תאריך ההפלה	נמל ההפלה	מספר המעפילים	שם הספינה
אספה מורודים את מעפילי "ידי" ו-260 מיוחדים רודים. מתוך למימי החופים המעפילים הועברו מהספינה לטרות, הפליגו לחוף ונאסרו.	נתניה	19 אוג' 1939		רודוס	814	אגיאוס ניקולאוס ג'
אורגנה בידי ז'אן ארון ואברהם סטנסקי.	צפון הארץ	24 אוג' 1939		וורנה, בולגריה	650	אוריית
אורגנה בידי ז'אן ארון ואברהם סטנסקי.	צפון הארץ	אוג' 1939	14 אוג' 1939	פיומה, איטליה	650	קרוטובה
אורגנה בידי ז'אן ארון ואברהם סטנסקי.	צפון הארץ	אוג' 1939	14 אוג' 1939	בולגריה	700	טריפולי
המעפילים הועברו בלב ים לספינה "טייגר הייל". הגרעונים נמחם קלר ואליהו קוברסקי, עלו על ה"פרוסולה" בפיירות, והם תיאמו את המפגש בלב ים.			25 מאי 1939	רומניה	654	פרוסולה

העפלה מאורגנת בידי ברוד קונפינו:<sup>3</sup>

שם הספינה	מספר המועפלים	נמל ההפלה	תאריך ההפלה	תאריך התגעה	מיקום ההורדה	הערות
אגיאוס ויקולאוס ב'	309	בורגס, בולגריה	14 אפר' 1939	19 מאי 1939	מג'ז'ל	המועפלים נאסרו.
רודניצ'אר א'	305	וורנה, בולגריה	9 אוג' 1939	14 אוג' 1939	נמל חיפה	מתוך למימי החופים המועפלים הועברו מהספינה לסיירות, הפליגו לנמל חיפה ונאסרו.
רודניצ'אר ב'	371	רוסה, בולגריה	3 ספט' 1939	15 ספט' 1939	תל אביב	מתוך למימי החופים המועפלים הועברו מהספינה לסיירות, הפליגו לתל אביב ונאסרו.
רודניצ'אר ג'	457	וורנה, בולגריה	1 נוב' 1939	14 נוב' 1939	סרדני על-י	מתוך למימי החופים המועפלים הועברו מהספינה לסיירות והפליגו לחוף.
רודניצ'אר ד'	505	וורנה, בולגריה	26 דצמ' 1939	10 ינו' 1940	בת-גלים	מתוך למימי החופים המועפלים הועברו מהספינה לסיירת מפרש, הפליגו לנמל חיפה ונאסרו.
ליברטאר	390	וורנה, בולגריה	1 יוני 1940	17 יולי 1940		הספינה נתפסה.
סלבדור	325	וורנה, בולגריה	3 דצמ' 1940	13 דצמ' 1940		עלתה על שרטון וטבעה, 202 מועפלים נספו.

3

ד"ר ברוד קונפינו, נולד בסופיה, בולגריה בשנת 1891 ונפטר בארץ בשנת 1982. היה רופא. חב "הקוונטסטוריה היהודית של בולגריה" וסגן יו"ר אגודת הצעירים והצעירות "זאודור הרצל" בסופיה. בשנת 1939 ארגן "מפעל העפלה" פרטי, שהופסק לאחר אסון טביעת ספינת המועפלים "סלבדור". לאחר מלחמת העולם השנייה נרתם קונפינו לסייע לשלוח המוסד המוסד לעלייה ב, שייקה דן, בארגון העלייה הממונית מברגריה לישראל. דמותו של קונפינו נותרה שנויה במחלוקת, על רקע אסון ה"סלבדור" והטענות על ניצול כספי של המבקשים לעלות לישראל. מנגד נטען, כי מפעליו השונים סייעו להצלת אלפי פליטים יהודים והעלאת הדוב המוחלט של יהודי בולגריה לישראל.

#### העפלה מאורגנת בידי בריטולד שטורפור<sup>4</sup>:

תעודת מקום והורדה	תאריך התגעה	תאריך ההפלה	נמל ההפלה	מספר המועפלים	שם הספינה
נתפסה, המועפלים הועברו לספינת הגירוש "פאטרדיה" ו-216 מועפלים נספו בפיצוץ.	1 נוב' 1940	29 ספט' 1940	טולצ'ה, רומניה	1,069	פסיפיק
נתפסה, המועפלים הועברו לספינת הגירוש "פאטרדיה".	11 נוב' 1940	ספט' 1940	טולצ'ה, רומניה	702	מירלס
נתפסה, 130 מועפלים הועברו לספינת הגירוש "פאטרדיה" והיגרו לטולצ'ה ללאוריצ'יס.	24 נוב' 1940	ספט' 1940	טולצ'ה, רומניה	1,880	אטלנטיק

העפלה אחרת:

תעודת מקום והורדה	תאריך התגעה	תאריך ההפלה	נמל ההפלה	מספר המועפלים	שם הספינה
איץ פרטים על ספינתה זו.	8 יוני 1939	27 מאי 1939	בורגס, בולגריה	350	קרלצה מריה
טובעה בידי צוללת סובייטית עקב זיהוי מוטעה. רק מעפיל אחד ניצל.	24 פבר' 1942	11 דצמ' 1941	קונסטנצ'ה, רומניה	766	סטרומוה
טבעה בחוף טורקיה. המועפילים נאסרו והועברו לקפריסין.	5 אוק' 1942	28 ספט' 1942	סוליה, רומניה	120	ויטרול
חלק הגיעו לטורקיה ומשם לארץ, חלק נאסרו.		מאי 1941 עד אוק' 1942	רומניה	156	סירות: קריי נו, הוינארל, אויקסון, מוחאי, מירציאה, דור דה ואל, אירופה, דורה

<sup>4</sup> בריטולד שטורפור, יליד צ'רנוביץ, נרצח באושוויץ בשנת 1944. יועץ למסחר ופינוסים, בעליו של משרד הגירה בווינה. פעולותיו בוצעו בהסכמת השלטונות הנאציים.

## העפלה מאורגנת בידי המוסד לעלייה ב':

שם הספינה	מספר המעפילים	נמל ההפלה	תאריך ההפלה	תאריך הגעה	מקום מוקד ההורדה	גזעני	הערות
ולוס א'	350	פיראוס, יוון	יולי 1934	יולי 1934	עמק תפר		
ולוס ב'	350	וורנה, בולגריה	6 בספט' 1934	13 ספט' 1934	עמק תפר		רק 50 מעפילים הצליחו לרדת לחוף, היתר הוחזרו.
פוסידון א'	65	לאוריון, יוון	ינו' 1938	22 ינו' 1938	אביחיל		
ארטימידיה א'	128	פיראוס, יוון	19 אפר' 1938	25 אפר' 1938	מצפה ים		
פוסידון ב'	65	פיראוס, יוון	17 מאי 1938	23 מאי 1938	אביחיל		חיים פרדלנדר
ארטימידיה ב'	157	פיראוס, יוון	יולי 1938	23 יולי 1938	עמק תפר		
אטראטון א'	300	באר', איטליה	25 נוב' 1938	30 נוב' 1938	אביחיל		גרישא שוטרוב
אטראטון ב'	300	טרשקא, יוגוסלביה	ינו' 1939	15 ינו' 1939	שפיים		המעפילים הפליגו בספינה 'קולודוד', ועברו בלב ים לספינה 'אטראטון', המחזירה יותר.
אטראטון ג'	300	נאפולי, איטליה	15 פבר' 1939	20 פבר' 1939	שפיים		המעפילים הפליגו בספינה 'קולודוד', ועברו בלב ים לספינה 'אטראטון', המחזירה יותר.
אטראטון ד'	378	טרשקא, יוגוסלביה	7 מרץ 1939	15 מרץ 1939	שפיים		210 מעפילים ירדו והספינה גורשה. ב- 29 אפריל ירדו 12 מעפילים בתל אביב והספינה חזרה ליוון.
אטיני א'	470	קונסטנצה, רומניה	1 אפריל 1939	8-10 אפר' 1939	מצפה ים		

שם הספינה	מספר המעפילים	נמל התפלה	תאריך התפלה	תאריך התגעה	מקום ההורדה	גזעני	הערות
אטימי ב'		קיאז, יוון	1 יוני 1939	8 יוני 1939	נהריה	אברהם גולדווסר	המעפילים עברו בלב ים לספינה "דימטריוס", ונתפסו בחוף.
אטרטורו'	408	טושאק, יוגוסלביה	7 מרץ 1939	23 אפר' 1939	שפיים	גרישא שוטוב, יצחק פזי	המעפילים הפליגו בספינה "קולורדו" ועברו בלב ים לספינה "אטרטורו", המהירה יותר.
אטרטורו'	372	ברינדיזי, איטליה	28 אפר' 1939	30 אפר' 1939	שפיים	יצחק פזי, ראובן ארנון	המעפילים הפליגו בספינה "קולורדו" ועברו בלב ים לספינה "אטרטורו", המהירה יותר.
אטרטורו'	379	קונסטנצה, רומניה	20 מאי 1939	28 מאי 1939	נהריה	פרץ רוזנברג	הספינה נתפסה.
קולורדו א'	388	טושאק, יוגוסלביה	20 מאי 1939	1-4 יוני 1939	נהריה	ראובן ארנון	המעפילים ירדו בנהריה בשני סבבים, ב-6 וב-14 ביוני.
קולורדו ב'	374	קונסטנצה, רומניה	13 יולי 1939	28 יולי 1939		שלמה לביא	הספינה נתפסה.
דורה	480	אמסטודם, הולנד	16 יוני 1939	12 אוג' 1939	שפיים	יקותיאל פקטה	
טייגר הייל	763	קונסטנצה, רומניה	3 אוג' 1939	1 ספט' 1939	תל אביב	יצחק פזי, מנחם קלי, אליהו קוברסקי	הספינה הובילה גם את 650 מעפילי פורטולה. 200 מעפילים נמלטו והייתו נאסר.
אוריין (הילדה)	728	באליצ'יק, בולגריה	9 יוני 1940	24 יוני 1940			הספינה נתפסה.
דאריין 2	800	קונסטנצה, רומניה	17 פבר' 1941	19 מרץ 1941			הספינה נתפסה.
לילי	30	מריסי, טורקיה	אוג' 1943	21 אוג' 1943			טובעות בידי צוללת איטלקית.
מילקה א'	239	קונסטנצה, רומניה	24 מרס 1949				המעפילים ירדו באיטונבול והוסעו ברכבת לארץ.

הערות	גירעוני	מקום ההורדה	תאריך ההגעה	תאריך ההפלה	נמל ההפלה	מספר המעפילים	שם הספינה
המעפילים ירדו באיסטנבול והוסעו ברכבת לארץ.				1944' אפר' 21	קונסטנצה, רומניה	239	בלה-צ'יטה
המעפילים ירדו באיסטנבול והוסעו ברכבת לארץ.				1944' אפר' 27	קונסטנצה, רומניה	244	מריצה א'
המעפילים ירדו באיסטנבול והוסעו ברכבת לארץ.				1939' אפר' 27	קונסטנצה, רומניה	273	מילכה ב'
המעפילים ירדו באיסטנבול והוסעו ברכבת לארץ.				1944' יולי 6	קונסטנצה, רומניה	318	מריצה ב'
המעפילים ירדו באיסטנבול והוסעו ברכבת לארץ.				1944' יולי 8	קונסטנצה, רומניה	735	קזבק
המעפילים ירדו באיסטנבול והוסעו ברכבת לארץ.				1944' אוג' 3	קונסטנצה, רומניה	308	מורינה
המעפילים ירדו באיסטנבול והוסעו ברכבת לארץ.				1944' אוג' 3	קונסטנצה, רומניה	390	בולבול
המעפילים ירדו באיסטנבול והוסעו ברכבת לארץ. חתקפה בידי צוללת וטבעה, רק חמישה מעפילים נצלו, ותאספו בידי ה"בולבול".				1944' אוג' 3	קונסטנצה, רומניה	315	מפקורה
המעפילים ירדו באיסטנבול והוסעו ברכבת לארץ.				1944' נוב' 1944	קונסטנצה, רומניה	547	צ'לאת א-דין
המעפילים ירדו באיסטנבול והוסעו ברכבת לארץ.				1944' דצמ' 1944	קונסטנצה, רומניה	958	טאורוס
	אריה חייקין	קיסריה	28 אוג' 1945	21 אוג' 1945	מנופוליה, איטליה	35	דלין

הערות	גריעני	מקום ההורדה	תאריך התגעה	תאריך התפלה	נמל התפלה	מספר המנעפילים	שם הספינה
		קיסריה	4 ספט' 1945	27 אוג' 1945	בארי, איטליה	79	נתן א'
		קיסריה	9 ספט' 1945	2 ספט' 1945	פיראוס, יוון	40	גבריאלה
	אברום רייס	שפיים	19 ספט' 1945	12 ספט' 1945	טרונטו, איטליה	168	פטר א'
	יחזקאל אלביט	שפיים	1 אוק' 1945	24 ספט' 1945	מונופולי, איטליה	73	נתן ב'
	אברום רייס	שפיים	22 אוק' 1945	15 אוק' 1945	טרונטו, איטליה	174	פטר ב'
11 מנעפילים, הצוות והספינה נתפסו.	ידידיה צפירי	שפיים	22 נוב' 1945	16 נוב' 1945	ליוואיינו, יוון	211	ברל בעגלסטון
	חיים פורת	נהריה	24 דצמ' 1945	14 דצמ' 1945	סבונה, איטליה	252	חנה סנש
	גרטון עציון		17 ינו' 1946	7 ינואר 1946	סבונה, איטליה	900	אנצו סרני
	אברום רייס		26 מרץ 1946	14 מרץ 1946	ונציה, איטליה	236	וינגייט
	יאש צידון		26 מרץ 1946	17 מרץ 1946	לה-סיוטה, צרפת	736	תל חי
	חיים פורת		13 מאי 1946	7 מאי 1946	קונסטנציה, רומניה	1,666	מקס נורדאו
	גרטון עציון	נמל דיפרה	13 מאי 1946	8 מאי 1946	לה-ספציה, איטליה	1,014	אלירן גולומב, דב חזן
המנעפילים הועברו ל"חבנה רייק" בלב ים. "חבנה רייק" נתפסה.	שלום בורשטיין, אברום ליכובסקי		7 יוני 1946	2 יוני 1946	פיראוס, יוון	462	חבנה רייק, רפי



שם הספינה	מספר המעפילים	נמל ההפלה	תאריך ההפלה	תאריך הגעה	מקום ההורדה	גריעני	הערות
יאשירון ווג'ורד	1,257	סבונה, איטליה	יוני 1946	27 יוני 1946	ההורדה	משה ירושלמי, מילטון מילר	הספינה נתפסה.
בלבואה, ביריה	999	לה-סיוטה, צרפת	23 יוני 1946	1 יולי 1945		אברהם ליכובסקי	המעפילים הועברו מ"בלבואה" ל"ביריה" בלב ים. "ביריה" נתפסה.
הגנה	2,678	באקאן, יוגוסלביה	24 יולי 1946	29 יולי 1946		אברהם ליכובסקי, אריה לשגר	הספינה נתפסה.
החיייל העברי	610	אנטוורפן, בלגיה	14 יולי 1946	31 יולי 1946		גרשון עציזון	הספינה נתפסה.
יגור	754	לה-סיוטה, צרפת	29 יולי 1946	11 אוג' 1946		מלכה רופא, ישראל אבידור	הספינה נתפסה.
הגרייטה סולד	525	אתונה, יוון	30 יולי 1946	12 אוג' 1946		יוסף לורובסקי	143 מעפילי "דפי" עברו בלב ים ל"הגרייטה סולד", שנתפסה.
כתריאל יפה	604	בוקה-די-מגרה, איטליה	31 יולי 1946	15 אוג' 1946		איה מאיר	הספינה נתפסה.
כי"צ יורדי	790	בוקה-די-מגרה, איטליה	2 אוג' 1946	14 אוג' 1946		יצחק הקטין	הספינה נתפסה.
עמרים שוחט	183	פוזולי, איטליה	6 אוג' 1946	16 אוג' 1946	קיסריה	יוסף ישראללי	
ארבע תריות	1,024	בוקה-די-מגרה, איטליה	23 אוג' 1946	2 ספט' 1946		אלי זוהר	הספינה נתפסה.

שם הספינה	מספר המעפילים	נמל ההפלה	תאריך ההפלה	תאריך ההגעה	מקום ההורדה	גזעני	הערות
פלמ"ח	611	בוקה-די-מוגרת, איטליה	11 ספט' 1946	22 ספט' 1946	ההורדה	אבינועים אדם, עובר שדה	180 מעפילים הפליגו ב"אלברטינה" ועברו בלב ים ל"פלמ"ח", שנתפסה.
ברכה פולד	806	מולה-די-בארי, איטליה	9 אוק' 1946	20 אוק' 1946		חיים גולדיס, עובר שדה	180 מעפילים הפליגו ב"אלברטינה" ועברו בלב ים ל"ברכה פולד", שנתפסה.
לטרוון	1,275	לה-סינטה, צרפת	19 אוק' 1946	1 נוב' 1946		אורי גורן (מפקד), יצחק גולן	הספינה נתפסה.
כנסת ישראל, אבא ברדיצ'ב	3,845	באקאו, יוגוסלביה	5 נוב' 1946	24 נוב' 1946		יואש צירון, חיים פורת	"אבא ברדיצ'ב" טבעה בדרך, ומעפיליה עברו ל"כנסת ישראל", שנתפסה.
רפית	785	באקאר, יוגוסלביה	29 נוב' 1946	הספינה טבעה באי סירינה		אברהם ליכובסקי	"רפית" התנפצה בסערה באי חיוני סירינה, המעפילים ניצלו וגורשו לקפריסין. שמונה מעפילים טבעו.
לונג	847	סט, צרפת	18 יני' 1947	9 פבר' 1947		ראובן ארנון	הספינה נתפסה.
המעפיל האלמוני	796	סט, צרפת	3 פבר' 1947	16 פבר' 1947		ראובן ארין	הספינה נתפסה.
חיים ארקלוורוב	1,348	טרלבורג, שבריה	24 יני' 1947	28 פבר' 1947		משה גדרון	הספינה נתפסה.

שם הספינה	מספר המעפילים	נמל ההפלה	תאריך ההפלה	תאריך הגעה	מקום ההורדה	גירעון	הערות
שבתאי לוי יינסקי	823	מטפונטו, איטליה	4 מרץ 1947	12 מרץ 1947	ניצינים	ארזיה חייקוניה, עובר שדה	173 מעפילים הפליגו ב"אלברטינה" ועברו בלב ים ל"שבטאי לוי יינסקי". 700 מעפילים נאסרו וגורשו לקפריסין.
מולדת	1,563	מטפונטו, איטליה	23 מרץ 1947	31 מרץ 1947		מנתם בן-ימי	הספינה נתפסה.
תיאודור הרצל	2,641	סטו, צרפת	2 אפר' 1947	13 אפר' 1947		נחמן בורשטיין	הספינה נתפסה.
שאר ישוב	768	בוליאסקו, איטליה	7 אפר' 1947	23 אפר' 1947		עובר שדה	151 מעפילים הפליגו ב"אלברטינה" ועברו בלב ים ל"שאר ישוב", שנתפסה.
התקווה	1,414	בוקה-די-מגורה, איטליה	8 מאי 1947	17 מאי 1947		נחום מנור	הספינה נתפסה.
מורדי הגיטאות	1,457	מטפונטו, איטליה	13 מאי 1947	23 מאי 1947		שלוס בורשטיין	הספינה נתפסה.
יציאת ארופה תש"ז (אקטודוס)	4,554	סטו, צרפת	11 יולי 1947	18 יולי 1947		עזריאל ענב, מקס כהן	הספינה נתפסה. המעפילים הועברו לספינות גירוש והוזרו לפורט-דז-בוק, צרפת, סירבו לרדת והועברו להמבורג, גרמניה, לשם געצרו.

הערות	גרעני	מקום ההודרה	תאריך ההגעה	תאריך ההפלה	נמל ההפלה	מספר המפעילים	שם הספינה
כל המפעילים הפליגו ב"אלברטינה" ועברו בלב ים ל"חללי גשר א-יזב", שנתפסה.	יוסף לורנבסקי (אלברטינה"); צבי קורנגולד, יצחק ברויזר (א-יזב חללי גשר א-יזב")		28 יולי 1947	9 יולי 1947	מיליאנו, איטליה	685	י"ז חללי גשר א-יזב
הספינה נתפסה.	חיה בר-מאיר, יוסף לורנבסקי		27 ספט' 1947	15 ספט' 1947	גאטה, איטליה	434	אף על פי כן
הספינה נתפסה.	מוחם קלר, בנימין קלברש		2 אוק' 1947	28 ספט' 1947	בורגס, בולגריה	1,388	גאולה
70 מפעילים עברו בלב ים מ"נאולה" ל"מדינת היהודים", שנתפסה.	אהרון מיכאלי, פתחיה פייג		2 אוק' 1947	26 ספט' 1947	בורגס, בולגריה	2,664	מדינת היהודים
הספינה נתפסה.	מקס כהן		16 נוב' 1947	5 נוב' 1947	ונציה, איטליה	794	קרימה
	בתיה ריינס, מאיר ריינס	נהריה	16 נוב' 1947	5 נוב' 1947	בנדול, צרפת	184	עלייה
44 מפעילים עברו בקורסיקה מ"החללי" ל"הפורצים".	מרגה גורן, בני גפן	תל אביב	4 דצמ' 1947	22 נוב' 1947	בנדול, צרפת	167	הפורצים
הספינה נתפסה.	צפורה רוזן		23 דצמ' 1947	11 דצמ' 1947	צ'וויטאקיה, איטליה	850	לא תפוזדונו

תערות	גריעני	מקום ההורדה	תאריך ההגעה	תאריך ההפלה	נמל ההפלה	מספר המעפילים	שם הספינה
המעפילים הפליגו ב"זיבלה" ועברו במפרץ ג'ירולטה ל"צ"ט בנובמבר", שנתפסה.	שלמה רוזן, אהרון מיכאלי		28 דצמ' 1947	14 דצמ' 1947	ג'ירולטה, קורסיקה	680	כ"ט בנובמבר
הספינה נתפסה.	יעקב גנר		31 מאי 1947	11 מאי 1947	אלג'יר	399	יחודה הלוי
הספינה נתפסה.	מוכאל הורוי		28 יולי 1947	16 יולי 1947	אלג'יר	411	שיבת ציון
מנוע "ברק" כשל. "החליץ" גרה אותה לטרדינית והמשיכה במשימה. המעפילים הועברו ל"הפורצים".	בני גפן	ג'ירולטה, קורסיקה	נוב' 1947	אוק' 1947	אלג'יר	44	ברק/החליץ
	שושנה כרמלי	נהריה	1 ינו' 1948	24 דצמ' 1947	צ'ייוטאוקיה, איטליה	537	האומות המאוחדות
בהוראות הנהגה המדינית, תפליגו לקפריסין.	ראובן אורן, גד ליפשיץ, חיים גולדיס	קפריסין	1 ינו' 1949	21 דצמ' 1947	בורגס, בולגריה	15,236	קיבוץ גליות, עצמאות ("פאניס")
הספינה נתפסה.	יחיאל ארמוני		1 פבר' 1948	17 ינו' 1948	איטליה, ונציה	274	ל"ה גיבורי גוש עציון
הספינה נתפסה.	דני סנדלר		10 פבר' 1948	3 פבר' 1948	צ'ייוטאוקיה, איטליה	670	ירודלים הנצורה
הספינה נתפסה.	אהרון מיכאלי		20 פבר' 1948	7 פבר' 1948	סן-טרופו, צרפת	699	לקומניות
הספינה נתפסה.	שמעון לוטן		28 פבר' 1948	18 פבר' 1948	באקאר, יוגוסלביה	1,002	בונים ולותמים

הערות	גריעני	מקום ההודרה	תאריך ההגעה	תאריך ההפלה	נמל ההפלה	מספר המעפילים	שם הספינה
530 מעפילים עברו ליד האי מונטה כריסטו מ"תמר" ל"חזיעים", שנתפסה.	תנה סווי		29 מרץ 1948	10 מרץ 1948	גאטה, איטליה	761	יחיעם
הספינה נתפסה.	יוסף לורונסקי		12 אפר' 1948	3 אפר' 1948	גאטה, איטליה	798	טירת צבי
הספינה נתפסה.	בני ברקוביץ		24 אפר' 1948	14 אפר' 1948	גאטה, איטליה	782	משמר העמק
הספינה נתפסה.	שלום בורשטיץ		26 אפר' 1948	14 אפר' 1948	לה-סיוטה, צרפת	550	נחשוך הקסטל
	ראובן אורן	תל אביב	17 מאי 1948	8 מאי 1948	גאטה, איטליה	189	לונצון
	עובד שדה	תל אביב	17 מאי 1948	8 מאי 1948	גאטה, איטליה	243	מדינת ישראל
	רות עופר	קיסריה	29 מאי 1948	20 מאי 1948	בנדול, צרפת	708	קרב עמק אילון

ספינות רכש שאורגנו בידי המוסד לעלייה ב<sup>5</sup>:

גזעוני	מקום התרדה	תאריך התגעה	נמל התפלה	תכולה	שם הספינה
אברהם ליכובסקי	תל אביב	1 אפר' 1948	שביניק, יוגוסלביה	4,500 רובים, 200 מקלעים, 5 מיליון כדורים	נורה
נחמן בורשטיין	תל אביב	23 אפר' 1948	מורסיי, צרפת	20 תותחי נ"מ 20 מ"מ, 20 על תחמושתם	רקס – הפלגה ראשונה
נחום מנור	תל אביב	15 מאי 1948	מורסיי, צרפת	5 תותחי 65 מ"מ, 5 על תחמושתם	ארז/ברזיה – הפלגה ראשונה
עוכב שדה	תל אביב	25 מאי 1948	מורסיי, צרפת	5,000 רובים, 12 מרגמות 120 מ"מ, 25 תותחי 65 מ"מ	הוקן – הפלגה ראשונה
אברהם ליכובסקי	תל אביב	30 מאי 1948	מורסיי, צרפת	10,000 רובים, 1,424 מקלעים, 5 תותחי נ"מ 20 מ"מ, 10 תותחי 27 מ"מ, 17.5 מיליון כדורים	רקס – הפלגה שניה
יחיא ארמוני	תל אביב	6 יוני 1948	אלג'יר	13 מקלעים, 170 טון כדורים	אטלס
נחמן בורשטיין	תל אביב	6 יוני 1948	נאפולי, איטליה	270 טון חומר נפץ	הדר – הפלגה ראשונה
חיים גירון	תל אביב	15 יוני 1948	מורסיי, צרפת	4 תותחי נ"מ 20 מ"מ, 20 תותחי 65 מ"מ, 10 תותחי 75 מ"מ, 10 טנקים, תחמושת	ברדיה – הפלגה שנייה
נחום מנור	תל אביב	22 יוני 1948	גואה, איטליה	200 טון חומר נפץ, תחמושת	יענקל'ביץ
אבינועם אדם	חיפה	27 יוני 1948	שביניק, יוגוסלביה	10,000 רובים, 3,300 מקלעים, 35 מיליון כדורים	הוקן – הפלגה שנייה
		8 יוני 1948	שביניק, יוגוסלביה	בדרך: 200 טון דלק מטוסים ממוססיי לשיביניק 10,000 כידונים, 15 מיליון כדורים	שיעו – הפלגה ראשונה

5 הרשימה מבוססת על פוסטום של יהודה בן-צור (ראו OniyotRekesh/armsShips Table) (<http://www.palyam.org>), במספר תקינות והשלמות.

גזענות	מקום התרדה	תאריך התגעה	נמל התפלה	תכולה	שם הספיתה
בני גפן	תל אביב	13 יוני 1948	נאפולי, איטליה	מכשירי קשר וספינות משמר לחיל הים	פראטו
ראובן אורן	תל אביב	28 יוני 1948	מותקלונגה, איטליה	ספינת משמר לחיל הים	הפורצים מזל 17
נחמן בורשטיין	תל אביב	25 יולי 1948	נאפולי, איטליה	2,100 רובים, 28,000 כדורים, 300 טון חומר נפץ, 100 מוקשים ימיים	רקס – הפלגה שלישית
שלום בורשטיין	תל אביב	20 אוג' 1948	איטליה	50,000 פגזי 65 מ"מ, כדורים	ברירה – הפלגה שלישית
אורי גורן	חיפה	30 אוג' 1948	מורסיי, צרפת	20 תותחי 20 מ"מ על התחמושתם	הור – הפלגה שנייה
תל אביב	תל אביב	8 ספט' 1948	טמפיקו, מסטיקו	דלק מטוסים, 2,000 פצצות אוויר, 36 תותחי 75 מ"מ, 500 מקלעים, 17,000 פגזים	דרומית
יהואל ארזנוני	חיפה	16 ספט' 1948	מורסיי, צרפת	39 תותחי 75 מ"מ, 50,000 פגזים, 75 מ"מ, 150,000 פגזים 20 מ"מ	הזקן – הפלגה שלישית
אבנינעם אדם	חיפה	21 ספט' 1948	נאפולי, איטליה	27 תותחי 20 מ"מ, 127,000 פגזים, 50 טון חומר נפץ	שיעו – הפלגה שנייה
זקי קיני	חיפה	26 ספט' 1948	שיביניק, יוגוסלביה	27 תותחי 20 מ"מ, 20 טון פצצות אוויר, 50 טון חומר נפץ, פגזים, 19 גנרטורים	רקס – הפלגה רביעית
נחמן בורשטיין	חיפה	6 אוק' 1948	נאפולי, איטליה	חומר נפץ, ציוד לתע"ש	תבצלת
יהודה לימנוני	חיפה	18 אוק' 1948	מסינת, איטליה	191 טון חומר נפץ	פרא – הפלגה ראשונה
משה תנורי	חיפה	28 אוק' 1948	נאפולי, איטליה	400 טון ציוד לחיל האוויר, 3 סירות מותץ לחיל הים	רקס – הפלגה תמישית
חיים גירון	חיפה	31 אוק' 1948	מורסיי, צרפת	12 תותחים 75 מ"מ, 20 תותחי 20 מ"מ	שיעו – הפלגה שלישית
יהודה לימנוני	חיפה	31 אוק' 1948	מורסינת, איטליה	315 טון כדורים ורקטות	פרא – הפלגה שנייה



גדעוני	מקום התחרות	תאריך התגעה	נמל התפלה	תכולה	שם הספינה
שמעון לוטן	חיפה	9 נוב' 1948	ליברנו, איטליה נאפולי, איטליה	9 טנקים, 6 תותחים ימיים 102 מ"מ, 6 תותחים ימיים 76 מ"מ, 9,000 פגזים, 27,000 פצצות אוויר, 24 טון אבק שריפה	ארסיה – הפלגה ראשונה
צבי כרמל	חיפה	12 נוב' 1948	ליברנו, איטליה גנואה, איטליה	12 מרגמות 120 מ"מ, 6 תותחי 105 מ"מ, 12 תותחי 76 מ"מ, 50 מ"מ, 12 תותחי 47 מ"מ, 103,000 פגזים, 245,000 כדורים, 239 טון משטחי פלדה לשדות תעופה, 500 טון דלק מטוסים	הוקן – הפלגה רביעית
יחיא ארמוני, זקי קיני	חיפה	14 נוב' 1948	נאפולי, איטליה	650 טון חומר נפץ, 3,000 פצצות אוויר, 5,000 פגזים, 80 רקטות, 140,000 כדורים	היונה – הפלגה ראשונה
אברהם בכר	חיפה	15 נוב' 1948	ליברנו, איטליה	10 טנקים, 200 טון משטחי פלדה לשדות תעופה, נורי תאורה	בהירה – הפלגה רביעית
חיים גירון	חיפה	24 נוב' 1948	ליברנו, איטליה	12 טנקים, 30 משטחי פלדה לשדות תעופה, תחמושת	רקס – הפלגה שישית
נחמן בורשטיין	חיפה	27 נוב' 1948	גנואה, איטליה	3 מיליון כדורים, 40,000 פגזים, 200 טון חומר נפץ, 5 טון אבק שריפה	פרא – הפלגה שלישית
	חיפה	1 דצמ' 1948	באר, איטליה	363 טון משטחי פלדה לשדות תעופה	הדר – הפלגה רביעית
צבי כרמל	חיפה	12 נוב' 1948	מריי, צרפת	6 תותחי 105 מ"מ, 12 תותחי 76 מ"מ, 12 תותחי 47 מ"מ, 12 מרגמות 120 מ"מ, 103,000 פגזים, 245,000 כדורים, 239 טון משטחי פלדה לשדות תעופה, 500 טון דלק מטוסים	הוקן – הפלגה המישית
יהודה פייס	חיפה	19 דצמ' 1948	איטליה	50,000 פגזים, 500 טון חומר נפץ	בהירה – הפלגה המישית
ראובן אונן	חיפה	18 דצמ' 1948	שביניק, יוגוסלביה	8,500 פצצות אוויר, כדורים	ארייס
	חיפה	20 דצמ' 1949	פמרוסטה, קפריסין	חלקי מטוסים	מישמר העמק

גישויו	מקום התורה	תאריך התגעה	נמל התעלה	תכולה	שם הספינה
	חיפה	26 דצמ' 1948	מולפתח, איטליה	250 פצצות אוויר, 1,000 טון חומר נפץ	היגנה – הפלגה שנייה
יהודה לימנוני	חיפה	3 ינו' 1949	ליברנו, איטליה	8 טנקים, 10,000 פגזים, 800 טון חומר נפץ	ארסיה – הפלגה שנייה
חיים גידון	חיפה	10 ינו' 1949	גנואה, איטליה טרנטו, איטליה	326 טון חומר נפץ	רקס – הפלגה שביעית
	חיפה	12 ינו' 1949	בארי, איטליה	182 טון חומי תיל, 12.5 טון ברונט, 2,800 ק"ג בד יוטה להטוואה	פרא – הפלגה רביעית
צבי כרמל	חיפה	30 ינו' 1949	מנפדרוניז, איטליה	600 טון חומר נפץ	הזקן – הפלגה שישית
יהודה פייס	חיפה	10 פבר' 1949	איטליה	94 טון חומר נפץ, 9,618 פגזים, 1,200 פצצות אוויר, 80,562 מרענונים, 1.3 מיליון כדורים, 150 פצצות עשן	רקס – הפלגה שמינית
יהודה לימנוני	חיפה	18 פבר' 1949	שיבניק, יוגוסלביה	11 מטוסי קרב, 2.6 מיליון כדורים, פגזים	ארסיה – הפלגה שלישית
נחמן בורשטיין	חיפה	19 פבר' 1949	שיבניק, יוגוסלביה	6 מטוסי קרב, 2,272 פצצות אוויר, 396 מוקשים, 10 מטרטורים	שיעו – הפלגה רביעית
צבי כרמל	חיפה	19 פבר' 1949	איטליה	636 טון חומר נפץ, 52 טון אבקת שריפה, 161 טון חלקי טנקים	ביריה – הפלגה שישית
צבי כרמל	חיפה	19 מרץ 1949	נאפולי, איטליה גנואה, איטליה	424 טון חומר נפץ, 15 טון אבקת שריפה, 640 רקטות, 250,000 כדורים, 4,200 טון חלקים לטנקים, 4.5 טון מוקשים, 9,285 פצצות אוויר	הזקן – הפלגה שביעית
	חיפה	19 מרץ 1949	פמרוסטה, קפריסין	13 מטוסי קרב וחלפים עברום	פרא – הפלגה חמישית
יהודה לימנוני	חיפה	23 מרץ 1949	שיבניק, יוגוסלביה	7 מטוסי קרב	שיעו – הפלגה חמישית

גדעוני	מקום התורה	תאריך התגעה	נמל התפלה	תכולה	שם הספירה
גומזן בורשטיין	חיפה	23 מרץ 1949	שביניק, יוגוסלביה	9 מטוסי קרב	אריסיה – הפלגה רביעית
	חיפה	23 מרץ 1949	גנואה, איטליה	24 תותחים 25 מ"מ, 120,000 פגזים	שיעו – הפלגה ששית
אהרון קינן	חיפה	26 אפר' 1949	גנואה, איטליה	191 טון תומר נפץ, 124 טון אבק שריפה, 24,000 פגזים, 400,000 כדורים	הזקן – הפלגה שמינית
צבי כרמל	חיפה	28 אפר' 1949	מולפטה, איטליה	200 טון פצצות אוויר, 142 טון תומר נפץ, 9,263 פגזים	רקס – הפלגה תשיעית
אהרון קינן	חיפה	15 מאי 1949	גנואה, איטליה	24 תותחי 75 מ"מ, 120,000 פגזים	שיעו – הפלגה שבועית
יהודה לימנוני	חיפה	3 יוני 1949	גנואה, איטליה	20 תותחי נ"מ 20 מ"מ, פגזים, פצצות אוויר	רקס – הפלגה עשירית
צבי כרמל	חיפה	20 יוני 1949	לה-ספצה, איטליה	6 תותחים ימיים ואביזרים	הזקן – הפלגה תשיעית
	חיפה	יולי 1949	גנואה, איטליה	385 טון חלקי זחל"מ, 112 טון תומר נפץ, 66 פצצות אוויר, 34,000 פגזים	רקס – הפלגה אחת עשרה

### 9.3 שיר הגדעונים

המשורר חיים חפר חיבר את שיר הגדעונים לכנס הגדעונים שהתקיים ב-1 בספטמבר 1964. השיר הודפס בפנקס הכנס:

רבותי ההיסטוריה עוברת  
 אז נתחיל להזכיר נשכחות  
 על תקופת מלחמה ומחלת  
 כשבִּלורית עוד כסתה קרחות.

איך בין תורן ספינה ובין גֶּשֶׁר  
 בליל חושך נמתח חוט עלוב  
 והיתה זאת אנטנת הקשר  
 בין הים התיכון ליישוב.

לכל ארץ שכנה כבר הוברחנו  
 בלי פספורט ובלי כל תעודה  
 ובשורות אז לארץ שלחנו  
 ממקשר שבתוך מזודה.

עת מחוץ בספינות התרחקנו  
 בלילות שהפכו אגדה  
 במפתח בחשך תקתקנו  
 דה די דה, דה די דה, דה די דה.

וחשוב לספר גם לנוער  
 על כלי קשר פשוטים ישנים  
 על בריחה, על ימים בבית סהר  
 ועל שאר עלילות גדעונים.

אך הגה ההיסטוריה עוברת  
 אז נתחיל להזכיר נשכחות,  
 על תקופת מלחמה ומחלת,  
 כשבִּלורית עוד כִּיסְתָה קִרְחֹת.

## רשימת קיצורים

אח"י	אוניית חיל הים
אי"ט	ארכיון יד טבנקין
אצ"ל	ארגון צבאי לאומי
את"ה	ארכיון תולדות ה"הגנה"
בית"ר	ברית יוסף תרומפלדור
גמ"ת	זמן גריניץ
חי"ש	חיל שדה
כ"ס	כתב סתר
מה"צ	מגה-הרץ
מוכ"ז	מוסר כתב זה
מז	מרסיי זבולון (קורס)
מק	מכשיר קשר
מקמ"ש	מקלט-משדר
מקש"פ	מפקד קשר פיקודי
פלי"ם	פלוגה ימית
פלמ"ח	פלוגות מחץ
פס	פלסטיין סקים (קורס)
צד	שידור ללא מענה
קה"צ	קילו-הרץ
קל"ד	קבוצות (חמישיות) לדקה
ש"י	שירות ידיעות
ת"ג	תדר גבוה
תח"ל	תחנות חוץ לארץ
CIA	Central Intelligence Agency
CID	Criminal Investigation Department
DST	Direction de la Surveillance du Territoire
ETA	Estimated Time of Arrival
MI5	Military Intelligence, Section 5
MI6	Military Intelligence, Section 6
SIM	Servizio Informazioni Militari
TTG	טילקעס טידי געשפטן

## ביבליוגרפיה

להלן ביבליוגרפיה בנושא גדעונים והעפלה, לתועלת הקורא.

### 10.1 ספרים

מספר ספרים מתארים את הסיפור המופלא של הגדעונים. נציין את אלה:

- א. מוניה אדם, **קשר אמיץ**, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 1986.
  - ב. אורי גורן, **משני צדי הקריפטו**, בהוצאת המחבר, 2008.
- הספר זמין בקישור [http://www.uri-goren.com/files/final\\_version\\_web.pdf](http://www.uri-goren.com/files/final_version_web.pdf)
- ג. ניסן דגני, **אקסודוס משררת**, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 1994.
  - ד. שבתאי טבת, **גדעונים**, הוצאת "מערכות", משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 1968.
  - ה. רבקה כשדן, **גדעונית מעבר להרים**, הוצאת המרכז לתולדות כח המגן – "ההגנה" ע"ש ישראל גלילי, יד טבנקין, 1993.
  - ו. יואש צידון-צ'אטו, **ביום בליל בערפל**, ספרית מעריב, תשנ"ה-1995, הספר זמין בקישור [http://fisherlibrary.co.il/biography/Bayom\\_Baleil\\_Baarafel.pdf](http://fisherlibrary.co.il/biography/Bayom_Baleil_Baarafel.pdf)
  - ז. קשר אלקטרוניקה ומחשבים, ירחון בהוצאת מפקדת קצין קשר ואלקטרוניקה ראשי. גיליון מיוחד: **"50 שנות קשר בישראל"**, כרך י"ח/2 (204), אלול תשמ"ו, אוגוסט 1987.
  - ח. גבי שריג, **הגדעונים באניות ההעפלה**, המרכז לתולדות כוח המגן – "ההגנה" ע"ש ישראל גלילי, יד טבנקין, 1988.

על ההעפלה ניתן ללמוד מהספרים הבאים:

- א. אריה ל. אבנרי, **"מ'ולוס" עד "טאורוס"**, עשור ראשון להעפלה בדרכי הים 1934-1944, יד טבנקין, המרכז לחקר כוח המגן, הוצאת הקיבוץ המאוחד, תשמ"ה-1985.
- ב. ראובן אהרני, **מטות תרן**, ספינות ההעפלה והרכש לאחר מלחמת העולם השנייה, הוצאת המרכז לתולדות כוח המגן – "ההגנה" ע"ש ישראל גלילי, התשנ"ח-1997.
- ג. זאב (ונייה) הדרי, **המוסד לעלייה ב'**, יומן מבצעים, פאריס 1947, הוצאת הספרים של אוניברסיטת בן-גוריון בנגב, תשנ"א-1991.

- ד. זאב (וניה) הדרי, זאב צחור, אניות או מדינה, קורות אניות המעפילים "פאן יורק" ו"פאן קרשנט", הוצאת הקיבוץ המאוחד ואוניברסיטת בן-גוריון בנגב, אפריל 1981.
- ה. זאב (וניה) הדרי, פליטים מנצחים אימפריה, פרשיות עלייה ב' 1945-1948, הוצאת הקיבוץ המאוחד ואוניברסיטת בן-גוריון בנגב, תשמ"ה-1984.
- ו. זאב (וניה) הדרי, צומת קושטא, שליחות כנגד כל הסיכויים, משרד הביטחון - ההוצאה לאור, תשנ"ב-1992.
- ז. אביבה חלמיש, אקסודוס - הסיפור האמיתי, עם עובד, תש"ן-1990.
- ח. מרדכי נאור, בים, ביבשה וגם באוויר - מבט חדש על ההעפלה, הוצאת ספריית יהודה דקל והמועצה לשימור אתרי מורשת בישראל, תשע"ה-2015, ראו <http://www.idekel.co.il/Books/haapala/>

על העלייה מארצות האיסלאם ניתן ללמוד מאלה:

- א. מרדכי בן-פורת, לבגדאד וחזרה: סיפורו של מבצע עזרא ונחמיה, ספרית מעריב, תשנ"ו-1996.
- ב. שלמה הלל, רוח קדים: בשליחות מחתרית לארצות ערב, הוצאת ספריית יהודה דקל והמועצה לשימור אתרי מורשת בישראל, תשע"ג-2013, ראו <http://www.idekel.co.il/Books/RuachKadim/>
- ג. חיים סעדון, יואב רפל, במחתרת מארצות האיסלאם: פרשיות העפלה והגנה, מכון בן-צבי, 1997.
- את מאמרו של שאול אביגור, ראש המוסד לעלייה ב', המסכם את מפעל ההעפלה, בעיתון מערכות, אפריל 1949, ניתן למצוא ב- <http://maarachot.idf.il/PDF/FILES/0/111620.pdf>

## 10.2 אתרי אינטרנט

- ניתן למצוא חומר על הגדעונים במספר רב של אתרי אינטרנט. נציין את אלה:
- א. אתר הפלי"ם וההעפלה <http://www.palyam.org/Gidhonim/mainpage>
- ב. ערך "גדעון (ה'הגנה)" באתר ויקיפדיה [https://he.wikipedia.org/wiki/%D7%92%D7%93%D7%A2%D7%95%D7%9F\\_\(%D7%94%D7%94%D7%92%D7%A0%D7%94\)](https://he.wikipedia.org/wiki/%D7%92%D7%93%D7%A2%D7%95%D7%9F_(%D7%94%D7%94%D7%92%D7%A0%D7%94))
- ג. לילך רוזנברג-פרידמן, "בנות אלוהים או בנות אדם? לשאלת זהותן של נשות היישוב בהעפלה", ישראל 18-19, 2011, עמ' 157-181, ראו [http://humanities.tau.ac.il/zionism/images/stories/Israel18-19\\_rosenberg.pdf](http://humanities.tau.ac.il/zionism/images/stories/Israel18-19_rosenberg.pdf)

- ד. ראיון עם "שולמית", היא הגדעונית איה פינקרפלד, ראו הקלטה ב-  
<https://www.youtube.com/watch?v=0SYWwq7TJfk>  
 ותמליל ב- <http://ohd.huji.ac.il/holocaust/project43/project43pdf/43-5.pdf>
- ה. "יציאת אירופה תש"ז-אקסודוס", <http://www.exodus1947.org>
- ו. עדות אישית של סא"ל חגי גרי על חוויותיו כנער עולה בספינת המעפילים "יציאת אירופה תש"ז-אקסודוס", צוות, גיליון 81, עמ' 22 עד 25, ראו  
[http://www.tzevet.org.il/\\_Uploads/dbsAttachedFiles/219tzevet\\_25A\\_internet.pdf](http://www.tzevet.org.il/_Uploads/dbsAttachedFiles/219tzevet_25A_internet.pdf)
- ז. אתר מרכז המחקר למורשת ההעפלה עתלית, ראו <http://www.maapilim.org.il>
- ח. סרט המתאר את פעולות הגדעונים, בשם: "גדעונים: במורשתם נלך", שהפיקה העמותה להנצחת חללי חיל הקשר והתקשוב, זמין באינטרנט. ראו  
[https://youtu.be/fPr2g\\_51icw](https://youtu.be/fPr2g_51icw)

ניתן למצוא ב-YouTube סרטים רבים על ההעפלה, במיוחד על נושא "יציאת אירופה תש"ז-אקסודוס". נציין את אלה:

- א. Exodus 1947, ראו [https://www.youtube.com/watch?v=Zh7ZU64R\\_qQ](https://www.youtube.com/watch?v=Zh7ZU64R_qQ)
- ב. Haifa Refugees Ship (1947), ראו  
<https://www.youtube.com/watch?v=ARKt8R84TBw>
- ג. הסרט אקסודוס, סרט קולנוע אמריקני משנת 1960, מבוסס על רומן מאת ליאון יוריס, בבימוי אוטו פרמינגר ובהשתתפות פול ניומן, אווה מארי סיינט ורלף רייצ'רדסון:  
 חלק 1: <https://www.youtube.com/watch?v=3CzB51N5cnQ>  
 חלק 2: <https://www.youtube.com/watch?v=pm4dQqtrN5E>
- ד. אקסודוס 1947 באתר רשות השידור, ראו  
<http://www.iba.org.il/program.aspx?scode=1863514>
- ה. 60 שנה לאקסודוס באתר בית הפלמ"ח,  
<https://www.youtube.com/watch?v=TuCZMMY1LXA>

באינטרנט הרצאות אקדמאיות מקיפות בנושא ההעפלה. נציין את הרצאת פרופ' אביבה חלמיש, האוניברסיטה הפתוחה: ההעפלה - דרמה מדינית ואנושית:

<http://toldotofakim.cet.ac.il/ShowItem.aspx?ItemID=c4ad6451-1b7d-484c-9454-bbef0d1d7a1a&lang=HEB>

ההרצאה בוחנת את המונחים, הנתונים והמטרות של מפעל ההעפלה, את המשקל היחסי שלה לעומת דרכי המאבק האחרות ואת תפקידם של המעפילים. ניתן להגיע להרצאה זו באמצעות אתר ההיסטוריה של מט"ח, המרכז לטכנולוגיה חינוכית,



<http://lib.toldot.cet.ac.il>, בלשונית "הרצאות וסרטונים" בתג "עלייה בלתי לגאלית".

סיפור הספינה רפיח הונצה בסרט של גדי איזון "שם הקוד רפיח", ראו קדימון ב-

<https://www.youtube.com/watch?v=JXpLjHycVgU>

ובסרט "רפיח – רגעים של חסד או גיהנום", ראו

[.https://www.youtube.com/watch?v=U6FXkxDNvdo](https://www.youtube.com/watch?v=U6FXkxDNvdo)

שיר לזכרו של הגדעוני אברהם ליכובסקי – ראו

<https://www.youtube.com/watch?v=xtWhwdc-Z10>

סיפור "הבריחה" וספינת המעפילים "לא תפחידונו" מונצה בארכיון שפילברג בסרט

בשם The Illegals, ראו <https://www.youtube.com/watch?v=ITjwoQh2z3k>

ניתן לראות ציוד מתקופת הגדעונים במקומות אלה:

א. אתר ההנצחה לחללי חיל הקשר והתקשוב ובני יהוד, רח' אלפרט 3, יהוד.

ב. ביתן חיל הקשר והתקשוב במוזיאון בית האוסף לתולדות צה"ל בתל אביב.

ג. הסליק בגבת "תחנת שרה": תחנת שידור תת קרקעית ששימשה את ה"הגנה"

בתקופת המנדט לשידורי אלחוט לנציגות היהודית בלונדון,

ראו <http://www.emek-tour.org.il/Tayran.asp?id=258&city=8>

## מפתח עניינים, שמות ומקומות

,384 ,373 ,359 ,349 ,337 ,328-327 ,320	אביגור (מאירוב), שאול 6 ,13 ,18 ,49 ,55
443 ,441-440 ,437 ,414 ,412 ,398	360 ,295-294 ,247 ,72 ,61
אורן, שאול 235 ,182	אבידוב, יעקב (יאני) 2 ,55 ,268
אח"י:	אבידור (סיני ברייטברט), ישראל 25 ,175
"אילת" 292 ,252	436
"הגנה" 255 ,173 ,75-74	אביחיל 85 ,87 ,89 ,371 ,381 ,432
"הפורצים" 302	אבינועם (רשת) 12 ,23 ,138 ,148-149
"השומר" 167	250 ,242
"ווג'וד" 75-74	אבן-זהר, שמחה 12-13 ,23 ,36 ,86-87
"מעוז" 225	413 ,120-119 ,96 ,92
"עציון" 301	אברהם, מאיר 276
איגנדה (Igneada) 132-131	אבריאל, אהוד 38 ,72 ,295
איזין, דוד 289	אגאתה (Agatha) ר' השבת השחורה
איזמיר 128 ,116	אגמי (אוורובך), משה 132 ,247 ,277 ,360
איכון (ת"ג) 150 ,8	אדם (קופשטיין), אבינועם 74 ,163 ,189
אינסברוק 283 ,79 ,45	443-442 ,437 ,413 ,305 ,300 ,191
איסטנבול 17 ,121 ,132-123 ,301 ,433-	אדם (זופרנסקי), מוניה (מלך), (המהנדס
434	הקטן) 5 ,21-22 ,39 ,65 ,87 ,119 ,413
איסקיה (Ischia) 308	אדמוני, יחיאל 282 ,297 ,299 ,305-306
איראן 4 ,6 ,10 ,45 ,55	444-442 ,440 ,414 ,308
איתות:	אזירבך, ישראל 222
ראייה 22-23 ,26 ,80 ,83 ,85-86 ,88	אונסקו"פ 3 ,11 ,239
,231 ,222 ,207 ,197 ,170 ,166 ,138 ,112	אופנבך, עקיבא 276
348 ,341 ,292 ,284	אוקן, אדולף 304
מורס 3 ,15 ,21-23 ,25-26 ,28-29	אורבך, יוסף 94 ,96
,94 ,65-64 ,62 ,59 ,56 ,52 ,50 ,37 ,31	אורבך, ישראל (עוזי) 175 ,166
,189 ,151 ,140 ,138-137 ,134 ,109 ,98	אורן (אורנשטיין), ראובן (פופכן) 23 ,41 ,75
,246 ,241 ,231 ,224 ,208 ,203-202	,302 ,290 ,280-279 ,276 ,220-219

- 395 ,304 ,297 ,280 ,277-276 ,272 ,323 ,283 ,280 ,272-270 ,259 ,249  
 אשוח, פּיני 296 402 ,378 ,375 ,339  
 אשל, נמרוד 271 425 ,85-84  
 אשקלון 428 ,226 ,104 ,100 -265 ,260 ,247 ,240 ,235 ,183 ,54  
 אתונה 10 ,19 ,177 ,179 ,208 ,210 ,440 ,411 ,350 ,336 ,297 ,272-270 ,266  
 442  
 אלג'יריה 2 ,54-55 ,222 ,269  
 אלון (פייקוביץ), יגאל 157 ,55  
 אליאב, לובה (ארטור) 222-221  
 אלכסנדר, יוג'ין 276  
 אלמוג, יוסף 334 ,289 ,252-251  
 אלשיר, יצחק 138  
 אלתרמן, נתן 342 ,215 ,203 ,152  
 אמבסדור (מקלט) 158 ,56 ,28  
 אמסטרדם 433 ,220 ,112  
 אנטוורפן 436 ,173 ,112 ,19  
 אנסלדו (רב-החובל) 162 ,151 ,145  
 אנקונה (Ancona) 253  
 אף על פי 129 ,84 ,9 ,6  
 אפרתי (צ'ינינסקי), גרשון 414 ,324  
 אצ"ל 9 ,15 ,39 ,81 ,84-85 ,88-93 ,100 ,427 ,425 ,298-297 ,225-224 ,219 ,129  
 ארון, ז'אן 429 ,117-116  
 ארזי, יהודה 18-19 ,47 ,72 ,141 ,149-150 ,308 ,303 ,297 ,295 ,166 ,164 ,162  
 ארן (אהרנוביץ), יצחק (אייק) 279 ,276 ,236  
 ארנון, אורי 298  
 ארנון, יעקב 222  
 ארנון (ארנובסקי), ראובן 108-110 ,217 ,444 ,433 ,414 ,349 ,310  
 ארסוף 112  
 ארצות הברית 1 ,3 ,31 ,46 ,52-53 ,70-71 ,225 ,221 ,206 ,188 ,170 ,166 ,78-77  
 231 ,233 ,236 ,246-245 ,252-251  
 272 ,276-277 ,280 ,297 ,304 ,395  
 אשוח, פּיני 296  
 אשל, נמרוד 271  
 אשקלון 428 ,226 ,104 ,100  
 אתונה 10 ,19 ,177 ,179 ,208 ,210  
 442  
 אלג'יריה 2 ,54-55 ,222 ,269  
 אלון (פייקוביץ), יגאל 157 ,55  
 אליאב, לובה (ארטור) 222-221  
 אלכסנדר, יוג'ין 276  
 אלמוג, יוסף 334 ,289 ,252-251  
 אלשיר, יצחק 138  
 אלתרמן, נתן 342 ,215 ,203 ,152  
 אמבסדור (מקלט) 158 ,56 ,28  
 אמסטרדם 433 ,220 ,112  
 אנטוורפן 436 ,173 ,112 ,19  
 אנסלדו (רב-החובל) 162 ,151 ,145  
 אנקונה (Ancona) 253  
 אף על פי 129 ,84 ,9 ,6  
 אפרתי (צ'ינינסקי), גרשון 414 ,324  
 אצ"ל 9 ,15 ,39 ,81 ,84-85 ,88-93 ,100 ,427 ,425 ,298-297 ,225-224 ,219 ,129  
 ארון, ז'אן 429 ,117-116  
 ארזי, יהודה 18-19 ,47 ,72 ,141 ,149-150 ,308 ,303 ,297 ,295 ,166 ,164 ,162  
 ארן (אהרנוביץ), יצחק (אייק) 279 ,276 ,236  
 ארנון, אורי 298  
 ארנון, יעקב 222  
 ארנון (ארנובסקי), ראובן 108-110 ,217 ,444 ,433 ,414 ,349 ,310  
 ארסוף 112  
 ארצות הברית 1 ,3 ,31 ,46 ,52-53 ,70-71 ,225 ,221 ,206 ,188 ,170 ,166 ,78-77  
 231 ,233 ,236 ,246-245 ,252-251  
 באומגרטן, דוד 206  
 באלצ'יק (Balchik) 433 ,121  
 באקאר (Bakar) 169-170 ,196-197 ,206 ,436 ,348 ,338-337 ,301 ,286 ,211-210  
 440 ,437  
 בארי (Bari) 18 ,21 ,29 ,45 ,73-74 ,89 ,133 ,309 ,306 ,143-142 ,140 ,138 ,136 ,134  
 445-444 ,435 ,432 ,398 ,378 ,371 ,311  
 בבאי (שפר), אורי 62  
 בגדאד 6 ,10 ,26 ,37 ,45-46 ,55 ,59 ,61 ,67 ,69 ,154 ,374 ,400 ,402 ,405-404  
 424-423 ,421 ,418 ,415  
 בהרב (רבינוביץ), יהושע 169-170  
 בלטימור (Baltimore) 221 ,236 ,238 ,252  
 בוליאסקו (Bogliasco) 438 ,233  
 בוניפצ'יו (Bonifacio) 159 ,271 ,289  
 בוספורוס (Bosphorus) 125 ,128-129 ,248 ,277  
 בוקה די־מגרה (Bocca di Magra) 180 ,182 ,438-436 ,233 ,189-188  
 בורגס (Burgas) 104 ,111 ,124 ,246 ,251 ,431-430 ,359-358 ,333 ,277-276  
 440-439  
 בורובסקי, עטרה 48  
 בורשטין, נחמן דוד (בוב) 26 ,61 ,231 ,295 ,415 ,321 ,313-312 ,309 ,305 ,302 ,297  
 446-442 ,438

בצרי, יוסף 66	בורשטין, שלום 163, 166, 214, 235, 289,
בר לבב, שאול 40	443, 441, 438, 435, 415, 346-345, 303
בר-מאיר (פיפרברג), חיה 241, 243, 416, 439	358, 300, 219
בראגינסקי, יהודה 83	בינט, מאיר (מאקס) 4, 415
ברגמן, אלי 287	בית חנן 104
ברויר, יצחק 26, 239-240, 321-322, 416,	בכר, אברהם (מייקו) 49, 308, 327, 331,
439	444, 415, 358-356
ברטיסלאבה (Bratislava) 123, 427	ביירות 10, 45, 55-58, 66, 73, 98, 117-
ברינדיזי (Brindisi) 105, 107, 301, 433	429, 419, 285, 186, 183, 148, 128, 118
ברלין, שמחה 225	בית דין, צבי 28, 56, 138, 415
ברם, פרץ 328, 416	ביתן אהרון 22
ברקן (ברקוביץ), בני 289, 416, 441	בית"ר 9, 82, 84-85, 88, 91-93, 104, 115-
ברקר, יאיר 255, 358	425, 342, 298, 225, 129, 123, 120, 116
בת גלים 101, 105, 121, 222, 229, 350, 430	בלומל, אנדרה (André Blumel) 49
גאטה (Gaeta) 241, 287-291, 301, 308,	בלצן, חנוך 25-26, 322, 415
441, 439	בלקין, ירחמיאל 415
גאלאץ (Galati) 90-91, 425-426	בנדול (Bandol) 20, 194, 256, 260, 265,
גביש 15, 17, 28-29, 33, 56, 79-81, 139-	441, 439, 292, 285, 271
140, 149, 151, 156, 164, 166, 168,	בן-אמוץ, דן 300, 308-309, 311-312
174-175, 184, 187, 195, 108, 212,	בן-גוריון, דוד 6, 10, 24, 39, 70-72, 75, 277,
218, 220, 230, 237, 240, 250, 284, 345	395, 360, 295
גבר, פבי 188, 228	בן-חורין (פרימן), דוד 73-75, 115, 155, 183,
גדנסק (Gdańsk) 228, 251	397, 334, 296, 232, 226
גדרון (גורדון), משה (מוסיק) 3, 222, 350-	בן-חיים (חיים), מנשה 63, 67-68, 402,
437, 416, 351	415, 405
גולדווסר, אברהם 99, 416, 433	בן יוסף, אברהם 51
גולדיס, חיים 192, 276, 279, 359, 373, 416,	בן-ימי, מנחם 228-230, 319, 321, 364-
440, 437	438, 415, 387, 365
גולדנברג, אסנת 287-288	בן מרדכי (מראד), אברהם (תופיק) 62-64,
גולומב, אליהו 6, 117, 133, 162	415, 402, 399, 66
גולן (גולדבלום), יצחק (ז'ק) 194-195, 386,	בן פורת, מרדכי 6, 61, 63, 66-68, 403, 405
437, 416	בן-צור, יהודה 76, 265, 271-272, 300, 442
ג'וערה 2, 22	בן-ציון, יעקב 285
	בצר, יעקב 265, 271, 305, 309, 312

דנובה 90-91, 100, 123, 126-127, 295	גורדין, מיכאל (מישה) (המהנדס הגדול) 12,
דפנה (תחנה) 47, 52	416, 340, 165, 139, 134, 106, 92, 47, 21
דפני, משה 217, 283-284	גורן (גרינבלט), אורי 19, 33, 39, 51, 194-
דפני, פנחס (פינקן) 286	195, 303, 308, 318, 332, 386, 398,
דקל, אפרים 7, 87	443, 437, 416
דרדנלים (Dardanelles) 123-124, 160, 246,	גורן (גוטלהף), מרגה 20, 25, 40, 237, 260-
248, 250, 252, 278-279	261, 322-321, 336, 358-356, 411,
דרור, יוסף (יוס'לה) 51, 219	439, 416
דרורי, בצלאל 226	גורנשטיין, מיכאל 428, 114
הבריגדה 7, 25, 29, 45, 141, 154, 315-316,	ג'ירולטה (Girolta) 265, 267, 271, 285,
414, 424	440
הבריחה 1, 5-8, 11, 13, 19, 24-25, 45, 49,	גירון, חיים 298, 306, 309, 311, 416, 442-
70, 78, 225, 228, 264, 315-316, 319	445
הדרי (פומרנץ), זאב (וניה) 17-18, 132, 276,	גילי (קריבושיין), משה 84-85, 88
360	גלעד, אבנר 285
הוכמן, שמואל 251	גלעזר, אליהו 115
הונגריה 4, 22, 38, 91, 111, 123, 141, 145,	גנואה (Genoa) 231, 233, 298, 305-307,
206, 273	309, 311-314, 442-446
הונדורס 173, 221, 224, 233, 236	גפן (גפנר), בנימין (בני) 20, 79, 260, 263,
הופמן, פטר 163, 180, 188, 300	271-272, 301, 336, 411, 416, 439-
הורוביץ, אורי 239	443, 440
החבורה 78, 139, 142, 162	גרוס, ראובן והרמן 52-53, 417
החוליה היבשתית 54, 133	גריף (נורקין), פנינה 325, 417
החלוץ (תנועה) 51, 65, 67, 81-82, 86, 90,	דוד, מנחם 121
225, 357, 381	דוחן, יפה 325, 417
היילברון, גדי 228	דוידזון, מאיר 78
הילב, גד 276, 279, 358	דוליצקי, שלום 192, 239, 260
הילדסהיימר, חיה 155, 417	דוראצ'ו (Durazzo) 84, 425
הכט, בן 224	דורי (דוסטרובסקי), יעקב 179
הלוי, יוש 231, 297	דותן, אלכס 228
הלל, שלמה (שמאי) 55, 63	דיין, משה 24-25
הלר, פאול 114, 428	דיכטר, ספי 291
המבורג 237, 354, 438	דמשק 45, 55, 58, 414, 420, 424

וורשה 48, 83, 85-86, 91, 101-102, 116,	המהנדס הגדול ר' גורדין, מישה
381, 371, 228	המהנדס הקטן ר' אדם, מוניה
וייס, גבי 305-307, 309-310	המוסד למודיעין ותפקידים מיוחדים 4, 270,
וייס, צ'רלי 276	307
וייסר, גדעון 290, 309, 311	המזרחי 49, 103, 244
וילי, פיטר 173	המחלקה המדינית 18, 40, 196, 221, 277
וינקלר, חיים 253	המסגרת 59
וינשלבובים, חיים 231, 245	הנוער הציוני 92, 99
ויצמן, אריה 155, 231	הנסי ר' רוזן, שלמה
ולוטה (מבצע) 70, 310	הסכם קשר 32-33, 134-136, 141, 149-
ונציה 90, 155, 253, 276, 283, 295, 301,	150, 156, 160, 174, 180-181, 184,
440-439, 435	211, 218, 221-222, 247, 255, 257-
ורדי, טדי 289	260, 263, 165, 167, 182-181, 284,
ורדי, עמנואל 272	376-377, 384
	המזרחי 49, 103, 244
ז'אטץ' (Žatec) 71	העוגן (חברה) 233
ז'בוטינסקי, ערי 93, 123	הפועל המזרחי 99
זבולון (קורס) 20, 25-27, 40, 43, 57, 117,	הציונים הכלליים 99, 104, 430
228, 236, 245, 251, 255, 268, 272,	הקטין, יצחק 182, 417, 436
318-319, 321-322, 413, 415	הראל (המבורגר), יוסי 197, 206, 236, 276-
ז'בין, יונה 300, 303, 305-306, 310, 312	279
זוהר, אלי 163, 188, 286, 418, 436	הרנדורנה, אסטבן 276
זיק ר' ירושלמי, משה	הררי, מיכאל (מייק) 4, 26, 236, 239, 270,
זכאי, אברהם 226	323, 326, 385, 396, 417, 440
זכי ר' קייני, זכריה	הררי, נירה 253
זכרון יעקב 84-85, 124, 137	השבת השחורה 15, 39-41, 44, 52, 169,
זליג, פאול 93	175, 194, 205
	השודד (מבצע) 2, 23, 73-74, 115, 189, 385,
תאלב 45, 55, 58, 414, 420, 424	424, 398
חבויניק, אלי 287	השומר הצעיר 23, 92, 140
חבס, ברכה 90	
חוביבה, שמשון 63, 66-67, 402-403, 418,	לאדו ליגורה (Vado Ligure) 154, 166
495	וורנה (Varna) 82, 91-92, 109, 114, 116,
חורב, ישראל 133, 145, 147, 268	120-121, 124-126, 429-430, 432

- יפה, כתריאל 180, 120–118, 89, 82  
 יענקל (משדר) 237  
 יעקובסון, איתן 301  
 יצחק, מנחם 47  
 ירושלמי, בנימין (בן) 197–196, 206, 177  
 ירושלמי (ירוזלימסקי), משה (זיק) 18, 14  
 ירושלמי (ירוזלימסקי), משה (זיק) 18, 14  
 יוסף 419, 186, 183, 163  
 יוסף 436  
 יתיר (הירש), ראובן 339, 197  
 זלמן 419, 375, 23–22  
 זלמן 232, 192  
 זלמן (קאהן), מקס 332, 328, 255, 253, 236  
 זלמן 439–438, 419, 355–354  
 זלמן 82  
 זלמן (Chios) 101  
 זלמן 186, 183  
 זלמן 427–426, 298, 93, 82  
 זלמן 6  
 זלמן 297, 295, 236, 228, 222, 139  
 זלמן 162  
 זלמן 314–311, 309, 307  
 זלמן 446–444, 419  
 זלמן 344, 332, 272  
 זלמן 440, 419  
 זלמן 140, 100, 93–92, 90, 82, 75–74  
 זלמן 270, 265, 231, 207, 201, 184, 170, 164  
 זלמן 426–425, 305, 289–288, 284  
 זלמן 419, 55  
 זלמן 79, 44–40, 38–36, 22, 18–17, 1
- חייקינד, אריה 344, 340, 226, 137, 135–133  
 חייקינד 438, 434, 418, 376  
 חיל הקשר 145, 133, 75, 59, 44, 37, 13, 3  
 חיי"ש 251, 245, 234, 166, 163  
 חיי"ש 288–287, 282, 157  
 חפר, חיים 447, 227, 60  
 חרמוני (ויטנברג), בנימין 129  
 טבת, שבתי 21  
 טגנסקי, שמואל 89  
 טהון, אורי 305, 302–301  
 טולצ'ה (Tulcea) 428, 129, 125–124, 103  
 טולצ'ה 431  
 טיטאניק (Titanic, RMS, passenger liner) 94  
 טייטל, צבי 206, 173  
 טיין, וילי 121  
 טל (קליין), אליעזר 239, 180, 163  
 טלמון, אפרים 217  
 טנטורה 425, 88, 85–84  
 טנקוס, שמואל 108, 105, 101, 95–94, 91  
 טרמא דה מירדולו (Terme di Miradolo) 48–47  
 טרנטו (Taranto) 435, 311, 308, 142, 139  
 טרנטו 445  
 יאן ר' יעקב, ינאי  
 יהל (סבורביץ), יוכבד (יוכי) 341, 324, 16  
 יהל 418  
 יכין (מבצע) 268, 59  
 ינאי (ינובסקי), יעקב (יאן) 44, 40, 15–13  
 ינאי 418, 383, 263, 261, 79, 75  
 ינאי, שמואל (סאמק) 179–177, 163  
 יפה, אורי 226

ליל הגשרים (מבצע) 239, 39, 15	157, 155-154, 144, 110-109, 98, 81
לימון, מרדכי (מוקה) 38, 231, 246-245	252, 248-247, 241, 237, 230, 196, 160
328, 265	385-381, 345, 282, 259
לימוני, יהודה 307-306, 313-310, 396, 420	
446-445, 443	432, 101, 85 (Lavrion)
ליפשיץ, גד 276, 279, 320, 359, 373, 420	לביא (ליפשיץ), שלמה 109, 112-113, 419
440	433
ליפשיץ, דב 180	לביא (למברגר), ישעיהו (אישי) 28, 419
לנדאור, יוסף 138	לבני, אבי 276
לנדאור, יצחק 308, 232	לה-סיוטה (La Ciotat) 19, 157, 169, 175
לפיד, טומי 304	441, 437-435, 337, 290, 194
לסבוס (Lesbos) 124	לה-ספציה (La Spezia) 44, 162-163, 180
לסקר, גד 142, 154, 206, 264	435, 330, 314, 285, 271, 264, 239
לשנר, אריה (ארי) 170-171, 420, 436	446
לשצ'ינסקי, מרדכי 85	לוב 43, 54, 59, 133
מאירוב ר' אביגור, שאול	לוטן (לוציאן), שמשון 42, 286, 307, 419
מאוריצייוס (Mauritius) 124-125, 228, 431	444, 440
מג'דל 104, 430	לוי, אנריקו 133, 139
מגן, דב (ברצ'יק) 276, 279	לוי, גלעדה 292
מונופולי (Monopoli) 134, 141, 376, 434-435	לוי-קסל, צפורה 298
מונטה כריסטו (Montecristo) 287, 289, 441	לויתן, ניסן 222, 276, 358
מונטה מריו (Montemario) 323-324	לונדון 7, 10, 12, 18, 39-40, 46, 48, 94
מורס, ר' איתות	414, 361, 269, 247, 171, 134, 103, 98
מפתח, שידורי מורס	424, 421-416
מזוודה (מקמ"ש) 21, 24, 28, 51, 75, 80	לזר, הרברט 219
379-378, 368, 341, 244, 168, 166, 138	לזרובסקי, יוסף 58, 177-179, 239, 241, 244
מזרע (מחנה) 50, 317, 325, 327	441, 439, 436, 420, 287, 285
מטפונטו (Metaponto) 192, 222, 226, 228	ליברטובסקי, ישראל 78
438, 235	ליבריד, פרדי 208, 235, 345, 352, 389
מייקלברג (מבצע) 55, 400-401	לידובסקי, אברהם 132
מיכאלי (קלר), אהרון 248, 251, 265, 271	לידובסקי, אברהם 163-164, 169-170, 179
353, 339, 333, 322-321, 318, 308, 285	206, 208-209, 214, 295-297, 337
440-439, 420	442, 437-435, 420, 389-388
	ליכטמן, גרי 166



- מילאנו ,78,48-47,45,35,29,19-18,16,10  
 378 ,328 ,280 ,257 ,253 ,188-186 ,143  
 מילר, אלפרד 357  
 מילר, חיים 157  
 מילר, מילטון (ליימי) 436,420,347,168,166  
 מימון (וסרמן), בנימין (בני) 420 ,320  
 מימון, דוד 272 ,270 ,226  
 מיצ'ל, מורגן 251  
 מיקור ר' בכר, אברהם  
 מירון (מירצקי), אברהם 251  
 מישקוב, פנחס 264  
 מכבי 108,92  
 מכ"ם 7-8,173,393  
 מנוחין (שפושניק), איתן 269  
 מנור (מונדרר), נחום 25,40,43,50,-233  
 ,327 ,322-321 ,318-317 ,300 ,296 ,234  
 442,438,421,397,352,334  
 מנשה, ברוך 85  
 מעוז, יחזקאל 222  
 מקסיקו 304  
 מרדור, מונייה 61,72,75  
 מרוקו 2,54,59,183,219,268-269  
 מרכוס, גרשון 129  
 מרסיי 4,16,18-20,25-27,29,35,40  
 ,183,176-175,117,57,50-49,45,43  
 ,239,236,230-228,222,220,194  
 ,266,260,257,255,251,247-245  
 ,297-295,282,276,272,270-268  
 ,319-317,309,307-305,303,301  
 ,396,374,354,331,327,325,321  
 444-442,418-413  
 מרק (משה), מנחם 175  
 נאפולי 18-19,29,45,49,94,183,186
- ,310-305 ,303 ,301 ,298-296 ,258  
 445-442,432,378,312  
 נבו, יהודית 47  
 נהריה 99-100,108-109,135,145-151  
 ,201,195,184-183,181,177,175,153  
 ,344,342,275-273,259-258,256,239  
 440-439,435,433,393  
 נחשון (מבצע) 395,294,289,286,71  
 נימצוביץ', יוסף 421,322-321,318  
 ניצנים 438,344,242,226  
 נמרי, דוד 226,168,144,93,99,55,50  
 נפחא, חביבה (ביבה) 421,368,51  
 נצר (מלניצר), יעקב 421,350,322-321,268  
 440,421  
**סבונה** (Savona) 145,154,166,308,-435  
 436  
 סולומון, ורנר 276  
 סולינה (Sulina) 103,108,121,123,126  
 431,428-427,129-128  
 סופר, איידי 67-68  
 סוריה 2,6,24,45,54,58,60-61,73,82  
 413,398,294,257,146,127  
 סושאק (Sušak) 89,91,96,101,107-108,  
 433-432,425,382,372  
 סט (Sète) 217,219,231,236,332,334  
 סטבסקי, אברהם 116-117,429  
 סטוליאאר, דוד 128  
 סידיני עלי 120,143-144,430  
 סייג (צאיג), יצחק 61,63,65-66,-402  
 421,403  
 סינקלר, דב 421,334  
 סירינה (Sirina) 177,206-207,212,214  
 437,392-388

- 395 ,353 ,285 ,283 ,240  
 ,188 *Chivalrous*, HMS (destroyer)  
 279 ,270 ,265 ,225 ,195  
*Espiegle*, HMS  
 ,231 ,197 (Algerine-Class minesweeper)  
 239 ,233  
 ,167 ,144 *Haydon*, HMS (Hunt class)  
 ,246 ,235 ,232–231 ,228 ,198–197 ,169  
 348  
 111 *Ivanhoe*, HMS (destroyer)  
 160 *Jervis*, HMS (destroyer)  
 392 ,207 Landing Ship Tank, *LST 3016*  
 235 *Magpie*, HMS (sloop)  
 284 *Marauder*, HM Tug  
 279 ,180 *Mauritius*, HMS (cruiser)  
 264 ,236 *Mermaid*, HMS (sloop)  
*Moon*, HMS  
 192 (Algerine-Class minesweeper)  
*Octavia*, HMS  
 ,197 ,195 (Algerine-Class minesweeper)  
 228  
 269 ,144 *Peacock*, HMS (sloop)  
 290 ,288 ,233 *Pelican*, HMS (sloop)  
*Providence*, HMS  
 ,207 ,195 (Algerine-Class minesweeper)  
 391 ,291 ,270  
*Rowena*, HMS  
 ,192 ,190 (Algerine-Class minesweeper)  
 240 ,222  
 ,219 *St Austell Bay*, HMS (frigate)  
 246 ,222  
 ,225 *St Bride's Bay*, HMS (frigate)  
 231 ,228  
 183 ,164 *Saumarez*, HMS (destroyer)  
 222 ,181–180 ,154 (Selvino)  
 סלובקין (זיבנר), שרה 418 ,49  
 סן-טרופז (Saint-Tropez) 440 ,285  
 סנדלר, דני 440 ,421 ,284–283  
 סנש, חיים 314–313 ,307–306 ,286  
 ספינות בריטיות:  
 "אמפייר היווד"  
 179 (Empire Heywood, HM Transport)  
 "אמפייר קומפורט"  
 (Empire Comfort, SS, Convoy Rescue  
 240 Ship)  
 "אמפייר ריבל"  
 179 (Empire Rival, HM Transport)  
 "פאטריה" (Patria, SS, liner) ,125–124  
 431 ,228  
 236 ,178 *Ajax*, HMS (light cruiser)  
 394 ,285 *Bigbury Bay*, HMS (frigate)  
 ,170 *Brissenden*, HMS (Hunt class)  
 345 ,235 ,233 ,197 ,182 ,175  
 ,231 *Cardigan Bay*, HMS (frigate)  
 278 ,236  
 ,192 ,163 *Chaplet*, HMS (destroyer)  
 284–283 ,246  
 ,228 ,163 *Charity*, HMS (destroyer)  
 236 ,231  
 ,157 *Chequers*, HMS (destroyer)  
 279 ,264 ,242 ,236 ,192  
 ,233 ,231 *Cheviot*, HMS (destroyer)  
 284 ,246 ,236  
 ,207 ,155 *Chevron*, HMS (destroyer)  
 390 ,289 ,279 ,273 ,266 ,225 ,222  
 ,222 ,217 *Chieftain*, HMS (destroyer)  
 290 ,236 ,225  
 ,236 ,188 *Childers*, HMS (destroyer)

"אירופה" 431, 129	<i>Skipjack</i> , HMS
"אלברטינה" 190-189, 142, 140, 42, 2	269 (Algerine-Class minesweeper)
, 253, 240, 239, 233-232, 226, 193-192	207 <i>Stevenstone</i> , HMS (Hunt class)
439-437, 420, 294-293, 256-255	, 154 <i>Talybont</i> , HMS (Hunt class)
"אלי" 426, 91	347, 269, 242, 169, 167
"אליהו גולומב" 192, 163-162, 140	, 170, 167 <i>Venus</i> , HMS (destroyer)
435, 421, 330	352, 287-286, 253, 233, 177
"אנצו סרני" 294, 286, 283, 154, 140	, 265, 240 <i>Verulam</i> , HMS (destroyer)
435, 421	288-287
"אסטיה" 428, 103	, 173, 169 <i>Virago</i> , HMS (destroyer)
"אסימי" ('א', 'ב') 93, 100-99, 106	288-287
433-432, 426, 416	279, 264, 180 <i>Volage</i> , HMS (destroyer)
"אסתיר" 426, 100	<i>Welfare</i> , HMS
"אף על פי" ('א' עד 'ו') 425, 88, 85-84	, 219, 217 (Algerine-Class minesweeper)
"אף על פי כן" 416, 301, 242-241, 58	222
439, 420	, 269 <i>Whitsand Bay</i> , HMS (frigate)
293 "אקבל"	278
"אקסודוס" ר' יציאת אירופה תש"ז	270 <i>Widemouth Bay</i> , HMS (frigate)
"ארבע חרויות" 436, 189-188, 163	ספינות מעפילים:
"ארטימיזיה" ('א', 'ב') 183, 92-88, 86	"אבא ברדיצ'ב" 206, 203, 201, 197-196
432, 426, 422	437, 348, 338, 293
"בולבול" 434, 132-131	"אגוז" 59
"בונים ולוחמים" 440, 419, 286, 283, 42	"אגיה דווי" 428, 100
"ביריה" 436, 337, 293, 169	"אגיאוס ניקולאוס" ('א', 'ב', 'ג') -103
"בלבואה" 436, 293, 206, 169	430-428, 115, 105
"בלה-צ'טה" 434, 130	429, 116 "אוזיריס"
"בן הכט" 427, 225-224, 130, 31	431, 128 "אויקסון"
"ברכה פולד" 194-192, 189, 163, 2	425, 82 "אוניון"
437, 424, 416, 406, 293, 255	"אוריון" 433, 121
"ברל כצנלסון" 435, 422, 145-143, 48	431, 228, 125-124 "אטלנטיק"
"ברק" 27, 79, 222, 272-271, 222, 293-	"אטראטו" ('א' עד 'ז') -91, 89, 22-21
440, 421, 416, 294	, 180, 108-105, 102-101, 97-94, 92
"גאולה" 293, 252-245, 117, 57, 38, 31	, 424-422, 414, 372-371, 335, 183
439, 423	433-432

"התקווה" 31, 43, 141, 233-234, 352,	"גבריאלה" 138-139, 435
421, 438	"גי'פו" (א', ב') 91-94, 426
"ויטרול" 128-129, 431	"דאריין 2" 126-127, 433
"וינגייט" 115, 133, 155-158, 192,	"דב הוז" 140, 162-163, 188, 330,
293-294, 346, 424, 435	421, 435
"ולוס" 81-82, 180, 413, 432	"דוד רוזיאל" 130, 224, 427
"זיבלה" 265, 267, 271, 285, 440	"דוד דה ואל" 129, 431
"חביבה רייק" 163-166, 206, 235, 293,	"דורה" 109, 111-113, 129, 183, 419,
415, 420, 435	422, 433, 431
"חיים ארלוזורוב" 3, 31, 57, 117, 154,	"דימטריוס" 99, 433
221-224, 293, 350-351, 416, 427, 437,	"דלין" 115, 133-139, 184, 268, 376,
"חנה סנש" 145-153, 162, 184, 268,	418, 424, 434
342-343, 393, 421, 435	"דלפה" 91, 428
"טאורוס" 132, 434	"דראגה" (א', ב') 89, 425
"טאסו" 115	"האומות המאוחדות" 145, 184, 270,
"טייגר היל" 57, 96, 113, 117-120,	272-275, 341, 344, 393, 419, 423,
180, 422, 429, 433	449
"טירת צבי" 58, 287-288, 420, 441	"הגנה" 31, 166, 169-174, 293, 337,
"טריפולי" 116, 429	420, 436
"יאשיהו ווג'וד" 47, 166-168, 347,	"החייל העברי" 115, 140, 173-174,
419-420, 436	421, 436
"יגור" 19, 25, 33, 46, 174-177, 413,	"החלוץ" 79, 260-261, 265-267, 271-
423, 436	272, 336, 357, 411, 416, 439-440
"י"ד חללי גשר א-זיב" 26, 239-241,	"היינארול" 127, 431
255, 270, 293-294, 416, 422, 439	"הילדה" ר' "אוריון"
"יהודה הלוי" 54, 235, 268-271, 350,	"המיוחדת" 23, 280, 369-370, 384,
421, 440	414
"יחיעם" 188, 286-287, 289, 418, 421,	"המעפיל האלמוני" 23, 219-221, 266,
441	320, 349, 414, 437
"ירושלים הנצורה" 283-285, 421, 440	"הנרייטה סולד" 174, 177-180, 293,
"יציאת אירופה תש"ז" (אקסודוס) 3, 27,	420, 436
31, 235-239, 331-332, 354-357, 438,	"הפורצים" 20, 54, 79, 145, 184, 260-
"כ"ג יורדי הסירה" 141, 180-183, 417,	263, 266-268, 271, 336, 341, 393,
436	411, 416, 439-440

"מקס נורדאו" 145, 160-161, 169, 421,	"כ"ט בנובמבר" 265-268, 271-272, 285,
435	440, 423
"מריצה" (א', ב') 130-131, 434	"כנסת ישראל" 42, 50, 196-206, 210,
"מרסיס" 101, 426	437, 422, 348, 338, 293
"משמר העמק" 288-290, 310, 416, 441	"כריש" 280, 294, 369, 384, 423
"נחשון הקסטל" 163, 235, 287, 289-	"כתריאל יפה" 33, 48, 154, 180-182,
441, 415, 346, 290	436, 422, 340
"ניקו" 114, 428	"לא תפחידונו" 263-265, 333, 336,
"נעמי יוליה" 120, 427	439, 423-422
"נתן" (א', ב') 137-138, 141, 422, 424,	"לאס פרלאס" 111, 428
435	"ל"ה גיבורי גוש עזיון" 282-283, 414,
"סאלומיה" 104, 428	440
"סטרומה" 127-128, 431	"לטרון" 19, 194-196, 386, 416, 437
"סלבדור" 104-105, 125-127, 430	"ליברטאד" 105, 124, 430
"סן בזיליו" 265-266, 320	"ליזל" 108, 428
"סנדור" 98, 428	"לילי" 128-129, 433
"סקריה" 123, 427	"לנגב" 105, 216-219, 349, 414, 437
"עדה" 294	"לנצחון" 23, 290-291, 305, 337, 412,
"עלייה" 140, 142, 145, 184, 255-260,	441, 414
439, 424-423, 341, 293	"לקוממיות" 265, 285, 353, 440
"עמירם שוחט" 115, 145, 183-187,	"מדינת היהודים" 31, 246-248, 250-
436, 419, 393, 341	439, 422, 420, 353, 333, 293, 252
"עצמאות" 31, 139, 192, 276-282, 359,	"מדינת ישראל" 2, 189, 292-290, 412,
440, 420, 416, 373, 363	441, 424
"פאנאגיה קוניסטריו" 93, 104, 426	"מולדת" 228-230, 365, 387, 415
"פאן יורק" ר' "קיבוץ גלויות"	438
"פאן קרסנט" ר' "עצמאות"	"מורדי הגיטאות" 163, 235, 345, 415,
"פאריטה" 115-116, 342, 427	438
"פוסידון" (א', ב') 85-87, 109-110,	"מורינה" 131, 434
432, 423-422, 381, 183, 118	"מיחאי" 128, 431
"פטר" (א', ב') 133, 139-140, 142-	"מילוס" 124-125, 228, 431
435, 424, 293, 255, 189, 143	"מילכה" (א', ב') 130-131, 434-433
"פלמ"ח" 189-191, 255, 293, 301, 413,	"מירציהה" 129, 431
437	"מפקורה" 131-132, 434

438, 422, 415, 334, 293, 235	"פנצ'ו" 427, 123
"תל חי" 220, 159-157, 155, 141, 42	"כסיפיק" 431, 228, 125-124
435, 422, 329, 293	"פרוסולה" 429, 423-422, 118-117, 57
"תמר" 441, 287	433
Adriana Ariella ר' "פלמ"ח" 189	"צללח א-דין" 434, 132
Agha Oriente ר' "מורדי הגיטאות" 235	"קאטינה" 426, 94-92, 89
Agia Anastasia ר' "אבא ברדיצ'ב" 196	"קדימה" 439, 419, 293, 259-252, 236
Aghios Andreas ר' "חביבה רייק" 163	"קולורדו" (א', ב') 91, 98-96, 101-
Akbel ר' "ביריה" 169	105, 102, 111-107, 372, 376, 382,
Albertina ר' "עלייה" 255	433-432, 419, 414
Ambrosiana ר' "ירושלים הנצורה" 283	"קזבק" 434, 131
Andarta ר' "חנה סנש" 145	"קינוץ גלויות" 31, 266, 276-282,
Annal ר' "יהודה הלוי" 268	440, 414, 373, 359
Archimidis ר' "האומות המאחדות"	"קפולו" 82
272	"קרב עמק איילון" 441, 421, 292, 49
Arites Salas ר' "הנרייטה סולד" 177	"קרוטובה" 429, 116
Arlena ר' "החייל העברי" 173	"קרי נו" 431, 127
Artemisia ר' "אף על פי" ב', "ארטימיזיה"	"קליצה מריה" 431, 111
89-88, 86, 84	"רודניצ'אר" (א' עד ד') 114, 195, 120-
Asya ר' "תל חי" 157	430, 121
Athina ר' "רפיח" 205	"רוזטה" 115
Avanti ר' "כתריאל יפה" 180	"רים" 429-428, 115-114
Balboa ר' "הגנה" 170	"רפי" 420, 293, 178-177, 166-163
Beauharnois ר' "יאשיהו ווג'ווד" 166	436-435
Bruna ר' "י"ד חללי גשר א-זיב" 239	"רפיח" 420, 399-392, 216-205, 201
Dimetrius ר' "ברל כצנלסון" 143	437
Esmeralda ר' "חייעם" 286	"שאר ישוב" 2, 189, 231-233, 255, 293,
Fabio ר' "קרב עמק איילון" 292	438, 424, 421
Farida ר' "אף על פי כן" 241	"שבתאי לוז'נסקי" 133, 145, 184,
Fede ר' "דב הוז", "ארבע חרויות" 162,	393, 344, 341, 293, 270, 255, 227-225
188	438, 418
Fenice ר' "אליהו גולומב", "ברכה פולד"	"שיבת ציון" 4, 54, 240, 271-269, 293,
192, 162	440, 417
Gian Paolo ר' "שאר ישוב" 232	"תיאודור הרצל" 31, 38, 59, 233-230,

- 226 Susannah ר' "שבתאי לוז'ינסקי"  
 226 Sylvia Starita ר' "ל"ה גיבורי גוש  
 עזיין" 282  
 289 Tadorne ר' "נחשון הקסטל"  
 233 Trade Winds ר' "התקווה"  
 290 Tullia Christina ר' "לנצחון"  
 221 Ulua ר' "חיים ארלוזורוב"  
 271 Yilderim ר' "ברק"  
 ספינות רכש:  
 442, 420, 306, 296, 206 "אטלס"  
 444, 311-310 "איריס"  
 427, 298-297, 225, 130, 116 "אלטלנה"  
 141, 75-73 "ארג'ירו"  
 "ארו" ר' "בהירה"  
 ,415, 313-310, 307, 42, 26 "ארסיה"  
 446-444, 424, 419  
 "בהירה" 308, 303, 297, 295, 251, 16  
 445-442, 422, 420, 312, 309  
 "דניאלה" 303  
 443, 306, 304 "דרומית"  
 "ההר" 396, 309, 306, 303, 299-297  
 444-442, 416, 414  
 "הזקן" 307, 305, 300, 296, 115, 43  
 ,423, 421, 419, 416, 397, 314-311, 309  
 446-442  
 "היונה" 445-444, 423, 421, 310, 308, 16  
 "הפורצים מ-17" 443, 414, 398, 302, 23  
 "חבצלת" 443, 305  
 "יענקלביץ" 442, 298  
 "לינו" 398, 73  
 "משמר העמק" 444, 441, 310  
 "נורה" 442, 395, 295-294, 72-71  
 "פרא" 312-311, 309, 307, 305, 26  
 445-443, 415
- 265 Giovanni Maria ר' "כ"ט בנובמבר"  
 82 Grimsby ר' "ולוס"  
 231 Guardian ר' "תיאודור הרצל"  
 183 Ile de la Rose ר' "עמירם שוחט"  
 82 Ionion ר' "אוניון"  
 84 Kosta ר' "אף על פי" א'  
 196 Lochita ר' "כנסת ישראל"  
 269 Luciana ר' "שיבת ציון"  
 260 Maria Anick ר' "הפורצים"  
 263 Maria Christina ר' "לא תפחידונו"  
 216 Merica ר' "לנגב"  
 137 Nettuno ר' "נתן"  
 155 Noris ר' "וינגייט"  
 251 Northland ר' "מדינת היהודים"  
 291 Orchidea ר' "מדינת ישראל"  
 245 Paducah ר' "גאולה"  
 85 Panormitis ר' "אף על פי"  
 142, 139 Pietro ר' "פטר"  
 President Warfield ר' "יציאת אירופה  
 תש"ו" 236  
 252 Rafael Lucia ר' "קדימה"  
 287 Rina Vivara ר' "טירת צבי"  
 Rondine ר' "אנצו סרני", "בונים ולוחמים"  
 286, 154  
 175 Sagolem ר' "יגור"  
 194 San Dimitrio ר' "לטרון"  
 228 San Phillippo ר' "מולדת"  
 ,288 San Michele ר' "משמר העמק"  
 310  
 219 San Miguel ר' "המעפיל האלמוני"  
 182 San Sissimo ר' "כ"ג יורדי הסירה"  
 285 Setti Fratelli ר' "לקוממיות"  
 133 Sirius ר' "דלין"  
 160 Smyrna ר' "מקס נורדאו"

- עופר (חייקין), רות 49, 292, 421, 441  
 עזה 104, 192, 236–237, 354–355  
 עזרא ונחמיה (מבצע) 59, 61, 65–66, 403  
 על כנפי נשרים (מבצע) 59  
 עלייה ד' 10  
 עמיר, עמי 291  
 ענב (טריבטש), עזריאל 26, 48, 236–237,  
 239, 271, 354–355, 421, 438  
 עציין (צויגנבאום), גרשון 140, 154, 163,  
 173–174, 330, 421, 436–437, 440  
 ערמון (ורש), אליעזר 139, 142, 145, 160,  
 235, 276  
 עתיד (חברה) 129  
 עתלית 4, 15, 79–80, 100, 115, 117–118,  
 121, 123–125, 127, 135, 144, 154–  
 155, 158–159, 164, 167–169, 171,  
 173–174, 190, 192, 229–230, 232,  
 246, 270, 329, 337, 346, 364–365  
**פודור (בית מלאכה) 28**  
 פולד, ברכה 157, 192  
 פופכן ר' אורן, ראובן  
 פוקינג (Poking) 319  
 פורט דה בוק (Port-de-Bouc) 225, 236–  
 237, 298, 354, 356–358, 427, 438  
 פורמיה (Formia) 241, 287–289, 301  
 פורת (פרטקין), חיים 145, 147, 149, 160–  
 161, 197, 202–203, 210, 338, 342, 348,  
 421, 435, 437  
 פז, זאב 239  
 פזי, יצחק 95–96, 98, 101–102, 105, 113,  
 118–119, 422, 432–433  
 פידלר, בטי 244  
 פיזמה (Fiume) 100, 114, 116, 206, 428–  
 429
- "פראטו" 80, 301, 416, 443  
 "רקס" 2, 16, 72, 163, 189, 235, 251,  
 295–296, 302, 305–306, 309, 311, 313–  
 314, 314, 415, 419–420, 422–424, 442–  
 446  
 "שיעור" 300, 305–306, 312–313, 413,  
 423–424, 442–443, 445–446  
 Apuania ר' "אטלס" 296, 306  
 Argiro ר' "ארג'ירו" 73  
 Inaco ר' "יענקלביץ" 298, 300  
 Kefalos ר' "דרומית" 304  
 Maestralle ר' "הזקן" 296  
 Mary ר' "הפורצים מ-17" 302  
 Monte Chiaro ר' "ההר" 297  
 Pra ר' "פרא" 301, 305  
 Resurrectio ר' "רקס" 295  
 Santo Chiara ר' "ארז" 295  
 Scio ר' "שיעור" 300  
 Tullia Christina ר' "חבצלת" 305  
 Versilia ר' "איריס" 310  
 ספיניזה (Sapienza) 209  
 ספקטור, צבי 107, 111  
 ספר לבן  
 10, 24, 1939  
 39–40, 1946  
 סרטיפיקט 5, 23, 63, 81, 83, 99–100, 104–  
 105, 107–108, 115, 126–127, 144, 162,  
 274, 365–366, 435  
 סרני, אנצו 61, 154, 286  
 סרני, חנה 286, 421, 441  
 סרני, עדה 73, 142, 253, 308  
**עובד, שדה 2, 73–75, 163, 189, 192, 226,**  
**233, 291, 296, 412, 424, 437–438, 441–**  
**442**



פרהוד 6	318, 252-251, 248, 40, 25
פרח, זלמן 154	439, 422, 353, 333, 322-321
פרי, מיכה 276, 236	117 פיין, יוסף
פריאר, שלהבת 78	פייס, יהודה 445-444, 422, 311, 309
פרידלנדר, חיים 36, 88-86, 157, 381, 422,	פינק, עמוס 189
432	פינקרפלד (מאיר), איה 176-175, 140, 48
פרידמן, אריה 170-169	436, 422, 181-180
פקטה, יקותיאל 433, 422, 113-111, 26	פיראוס (Piraeus) 82, 84, 86, 88, 93, 99-
פריז 10, 16, 21, 27-26, 43-49, 84, 115,	100, 123, 138, 164, 180, 197, 210,
372, 326-324, 298, 229, 194, 174, 158	435, 432, 425, 381
425-422, 418-416, 414, 375-374	פלדמן, בצלאל 287, 231
פרעות תש"א 6	פלי"ם 7, 26, 42, 51-50, 73, 78, 80, 137-
צאלח, שלום 66	138, 143, 154, 164, 183, 226, 241,
צד 34-35, 81, 110, 150, 191, 248, 263, 282,	253-252, 273, 292, 293, 320, 341, 398
צוק, אפרים 276	פליק, מאיר 313
צידון, יואש (צ'אטו) 42, 50, 78-79, 140,	פלמ"ח 1-4, 7, 11-12, 16, 23, 26, 29, 38,
329, 320, 210, 205-197, 159-157	42, 46-50, 54-56, 58, 60, 74, 79-80,
437, 435, 422, 367-366, 348, 338	82, 115, 117, 129, 133, 137, 140,
צ'וויטאוקיה (Civitavecchia) 284, 273, 264,	144-145, 154, 156-157, 163, 169,
440-439, 333	182-183, 189-192, 206, 208-209,
ציזלינג, יובל 307	226, 235, 237, 239, 241, 255, 259,
צפריר (פרימורגן), ידידיה 48, 138, 143-144,	261, 264-265, 270, 276-277, 282-
435, 422	283, 286-289, 293-294, 306, 309,
צפתי, יהודה 283	320, 323, 341
צ'רבינסקי, משה 46, 148-149	פלסטין סקים 22, 24, 46, 112, 413, 423
צריפין 39, 101, 116, 118, 120, 123, 342,	פלסטרינה (Pellestrina) 155, 253, 256
צרפתי, חיים 59	פלש, הרמן 103, 428
קוס (Kos) 139, 121	פמגוסטה (Famagusta) 129, 179, 207, 209,
קוברסקי, אליהו 433, 422, 429, 117	280, 310, 312, 363, 392, 445-444
קוזלובסקי, חיה 422, 328, 326, 323	פנמה 89, 97, 108, 111, 117-118, 120-
קול ישראל 249, 143, 21	121, 124-127, 166, 194, 196-197, 205,
קוטינגברון (Kottingbrunn) 84	219, 228, 245, 251, 268, 276, 295, 304
	פראג 70-71, 73, 92, 115, 124-123, 265,
	300, 307, 397, 422

243, 180, 167, 147, 140	קריית חיים	55	קונייטרה
155	קרמורובסקי, ריבה	99-98, 93-91 (Constanta)	קונסטנצה
302, 296, 226, 192	קרני (ריקמן), אברהם	120, 118, 115, 111-110, 109, 107	
		280, 276, 160, 132-130, 127-126	
101, 81, 20-19	ראשון לציון	435-431, 428-426, 376, 342, 335	
-310, 307, 241, 226	רביד, יהושע (אוסי)	121-120, 114, 105-104	קונפינו, ברוך
313, 311		430, 126-124	
93-89, 84, 82-81, 10-8	רביזיוניסטים 6	235	קופרמן, חיים
425, 225-224, 129, 123, 115-114, 100		426, 104 (Corinth)	קורינתוס
109	רבינוביץ, יחזקאל	439, 422, 322-321, 240-239	קורנגולד, צבי
286, 190-189, 162, 144-143	רבינוביץ, משה	271, 265, 260, 239, 27 (Corsica)	קורסיקה
307	רהב, איזי	440-439, 411, 336, 289, 285	
335, 107, 22	רוזנברג, פרץ	132	קורצ'ק, רוז'קה
48, 46, 31, 29, 15	רובינשטיין, רענן (רני)	433, 428, 104, 99 (Kea)	קיאה
423, 327, 291, 155-154, 140-139		287	קייט, ארנולד
209, 123, 116-115, 106, 97, 95-94	רודוס	305, 50, 16, 2, (זכי)	קיני (קולמן), זכריה
429, 427, 320, 252		444-443, 423, 328-327, 308	
336, 333, 327, 264	רוזן (דודוביץ), צפורה	446, 423, 313, 294	קינן (קנטי), אהרון
439, 423		-183, 179, 177, 138-137, 135-134	קיסריה
320, 266-265, 260	רוזן, שלמה (הנסי)	441, 436-434, 376, 292, 217, 185	
440, 423, 328-327		126 (Kladovo-Šabac)	קלאדובו-שאבאץ
304	רוטמן, ג'ק	439, 423, 246-245	קלברש, בנימין
191, 74, 61, 49, 34, 29, 25, 16, 10	רומא	109	קלישר, מאיר
304, 299, 286, 225, 212-210, 208, 206		247-245, 118-117, 58-57	קלר, מנחם
418, 378, 375, 339, 324-323, 307		439, 433, 429, 423	
292, 276	רוסטוקר, וילי	19	קמחי, ג'ון ודוד
182, 109, 92, 84, 54, 21, 12	רוסיה	177 (Camelia)	קמיליה
148, 135, 65, 62-61, 50, 46	רופא, מלכה	304	קסלמן, אריה
436, 423, 327, 181, 176-175, 158, 155		295, 177-176, 163, 143	קפלן, אריה
253	רותם, זאב	286	קצב, עמנואל
233, 182, 157, 141	רותם, ישראל	337, 305, 290	קרביץ, בני
439, 423, 259, 257, 255	ריינס, בתיה	250-249, 246, 240, 31	קרוסלי (מקמ"ש)
439, 424, 255	ריינס, מאיר	266, 258-257	
-155, 142, 139, 137, 133, 31	רייס, אברהם	241	קרופניק, משה

שיתוף 25, 21	435, 424, 376, 346, 156
שיתוף ומאבק 3	ר״ס, רפאל 293, 163
שכטמן, אהרן 228	רני ר' רובינשטיין, רענן
שמאי ר' הלל, שלמה	
שמוקלר, סימה 236	שבדיה 100, 114, 220, 222, 228, 266
שני, אליהו 402, 65, 63	437, 350, 320
שנקמן, ישראל 289	שביט, אברהם 226, 222
שער ציון (Porta di Sion) 162	שביט, יחזקאל 435, 424, 141
שפי, שלמה 118, 107	שדה, עובד 2, 73-75, 163, 189, 192, 226, 233
שפירא, מאיר 40	442-441, 438-437, 424, 412, 296, 291
שפיים 2, 21-22, 41, 83, 91, 94, 96, 101-	שדות ים 134, 183, 217, 265
190-189, 144-139, 112, 109, 105, 102	שדמי, נחום 25
372, 283	שוורץ, אלי 36
שרה (רשת) 134, 12	שוורץ, לוי 86, 107, 335
שריג, גבי 13-14, 21, 28, 30, 37, 44, 47,	שוורץ, משה 225
379, 298, 119, 52	שוחט, גדע 279, 276, 269
שרת, משה 196, 123, 39	שוחט, עמירם 86, 88-89, 96, 111, 183
	שוטוב, גרישא (צבי) 21, 89, 91, 94, 96
תג'ר, יהודה 405, 66, 63	433-432, 424, 372-371, 101
תוניסיה 54	שור, אלכס 48, 173-174, 233
תופיק ר' בן מרדכי, אברהם	שושנה (תחנה) 52, 326, 384
תח"ל 4, 47, 49, 251, 307, 405	שחר, אלי 241, 245
תירוש, ברוך 313, 311, 309, 305, 300	שחר, יוסף 260
תמר (רשת) 133, 47, 23, 12	שטורפר, ברטולד 124-125, 431
תנורי, משה (מוסה) 443, 424, 307-306	שטרן, דוד 292
תנחלסון, אברהם 425, 247, 135, 47	שיבניק (Šibenik) 71, 295-296, 300-301
	446-442, 397, 313-310, 305
Bentley (ספר קוד) 40	שיינקמן, גרישה 276
8 CIA	שייקוביץ' (קאופמן), מרגלית (מילה) 322
140, 63, 7 CID	422
317, 49 DST	שירות הקשר 1, 12-15, 21-26, 28, 34, 36
8 Embarrass (מבצע)	8, 42, 44, 47, 56, 79, 86-87, 89, 92
38 MI5	263, 261, 237, 189, 138, 134, 120, 96
7-8 MI6	420, 418, 415, 413, 383, 379, 375, 321

279 Tayler, Symonds	,232 ,228 ,222 ,145 ,128 Palestine Patrol
380 ,246 ,31 (מקמ"ש) TCS	393 ,346 ,341 ,288
207 (משחתת יונית) Themistoklis, HHMS	236 Refoulement
78 TTG	8 (מבצע) Rummage
373 ,370 ,191 ,43-42 פ X	8 (מבצע) Symphony

"גדעונים" הוא כינוי שניתן בארגון ה"הגנה" לאנשי שירות הקשר שהפעילו את תחנות הקשר ששירתו את המוסד לעלייה ב' בפעולות העפלה ובמבצעי רכש נשק ותחמושת. "גדעונים" הם אלה שקיימו את הקשר בין הארץ לחו"ל – בספינות מעפילים או בתחנות ביבשה.

הספר "גדעונים" מבוסס על מחקר מעמיק שבוצע בידי אל"מ (מיל) דניאל רוזן, מוותיקי חיל הקשר והתקשוב, מנכ"ל משרד התקשורת לשעבר וממובילי ענף התקשורת בישראל.

חיל הקשר והתקשוב, כחלק מצה"ל, פועל למען עתיד המדינה והבטחת קיומה, וזוכר תמיד את המורשת עליה הוא נבנה וממנה הוא צומח. הגדעונים, אנשי שירות הקשר של ה"הגנה" בשירות המוסד לעלייה ב', לקחו חלק משמעותי בהקמת המדינה, והיו גורם חשוב בהקמת חיל הקשר ועיצוב דמותו וערכיו. עשייתם ותרומתם להקמת המדינה מונצחת בספרי ההיסטוריה.

מופת הגדעונים בהתגייסות בכל מאודם למען העם מהווה דוגמה לממשיכי דרכם, מניע וסמל לחיקוי לדורות הבאים.

ספר מרתק זה, ספר חובה לחיילים ומפקדים בחיל הקשר והתקשוב, נועד להנחיל מורשת זו לדור הצעיר, ממשיכי דרכם ומורשתם של הגדעונים. ספר זה מצטיין במידע עשיר וייחודי המתבסס על מסמכים מקוריים שאותרו בארכיונים, בצד תמונות האירועים והאנשים.

אלוף (מיל) שלמה ענבר

נשיא העמותה להנצחת חילי חיל הקשר והתקשוב

ISBN 978-965-92085-6-2



9 789659 208562

