

ההעפלה הימית

שום מוסד רשמי מטעם הנהגת הישוב לא לקח על עצמו, בימים הראשונים, את האחריות לתכנית הנועות, שעיקדה לחכור ספינות ולהביא עמן מעפילים לארץ-ישראל. אמנם אנשי הסוכנות היהודית היו מוכנים להגן בכל דרך על המעפילים שהגיעו אל חופי הארץ, אולם, מאידך, הם התנגדו להעפלה המאורגנת. הגיע הדבר לידי כך שאפילו מימון הוצאות הנסיעה של שני השליחים הראשונים שיצאו לאירופה, יוסף ברפל (קדמון) ואברהם האפט, כוסה באמצעות הלוחאה אישית שהשיג אליהו גולומב מבנק הפועלים.



פעילי "המוסד לעליה ב" - יהודה בראגינסקי ויוסף ברפל - 1940

באותם ימים ראשונים גוייסו יהודה בראגינסקי ("שמעון"), חבר קיבוץ גבעת השלושה, ולוי שוורץ ("זאב"), גזבר "החלוץ" לשעבר, על ידי מזכירות "הקיבוץ המאוחד", לצאת לשליחות אל "החלוץ" בפולין, ולבדוק שם, בין היתר, את אפשרויות העליה, באופן עצמאי, וללא אישורים ממשלתיים, של פעילי תנועתם. בהיותם באירופה הצטרף אליהם שליח התנועה בפולין, זאב שינד ("דני"), חבר קיבוץ איילת השחר. השלושה הפכו להיות לצוות משותף של "החלוץ" ו"הקיבוץ המאוחד", והיוו את הגרעין אשר ממנו צמח "המוסד לעליה ב".

השלושה, שקיבלו את התוקף המוסרי לפעילותם ממנהיגי הזרם האקטיביסטי של תנועת העבודה יצחק טבנקין וברל כצנלסון, בניגוד לדעתו של דוד בן-גוריון, החלו לרכז מועמדים לעליה, כמו גם בבדיקת נתיבי ים לצורך הבאתם ארצה. לצורך זה יצאו ליוון, שם יצרו קשרים עם אנשי ים ועם בעלי ספינות באתונה.

אם קודם לכן הסתייג דוד בן-גוריון מפעילותם של אנשי "החלוץ" ו"הקיבוץ המאוחד", הרי בתוקף הנסיבות הפוליטיות, הכין כי שומה לצאת במאבק כולל

בארץ-ישראל נגד "הספר הלבן", וכי מאבק זה האמור להיות תקיף וללא פשרות, צריך להתמקד על ההעפלה.

במברק ששלח בן-גוריון מאירופה, ביום ה-1 באוקטובר 1945, אשר היה מיועד למשה סנה, לקראת הקמת 'תנועת המרי העברי', ציין במפורש שלושה סעיפים מרכזיים העוסקים בעליה ב', כלומר בעליה הבלתי ליגאלית, כמו גם בעליה ג', שעיקרה ההעפלה בכוח הנשק, כתב בן-גוריון, בין היתר, כדלהלן:

- ב. במרכז ההכנות לעליה ג' נוסף על עלייה ב' והיא עלייה מזויינת שתעמוד בכוח עצמה בפני משטרה בים או בחוף. בכל שיירה תהיה פלוגה מצוידת במכונות [מקלעים] רימונים ואקדחים. יש קשיים עצומים בביצוע, אבל אין הדבר מן הנמנע. מתארגנים האימונים הדרושים. הפיקוד בכל ספינה של עלייה ג' יהיה בידי בחור שלנו מהארץ.
- ג. הפעולה באירופה (רכישה, אימון, מימון, קשר שידור, העברה וגיוס עלייה ב' ו-ג') מחייבת מפקדה מרכזית בצרפת. והכרחי ששאל [אביגור] יבוא מיד להתיעצות ללונדון או לפריס (למקום נוח ומהיר ביותר), שדדו מיד תשובה על שתי הדרישות...
- יב. תעקבו אחרי סירות משמר החוף, ותודיעו מיד לחברים בצרפת כמה סירות יש, כמה שוטרים בכל סירה, מהו הציוד והנשק של השוטרים, הנעזרים הם בכוחות הצי וכד'. (2)

ארגון ההעפלה החל, כאמור, את פעילותו באירופה ללא תכנון מראש, ללא משאבים רבים וללא מידע מוקדם על אפשרויות הפעולה. שליחי המוסד יצאו, בשלב זה של הפעילות, למשימותיהם, לזרוב באחדות מקרי וביוזמה מקומית, והם פעלו כבודדים בשטח, ללא תיאום ופיקוח מרכזי. עבודת "המוסד לעליה ב" היתה תלויה, רובה ככולה, באינטרסים פוליטיים-מפלגתיים, וכתוצאה מכך אף הושפעה משיקולים זרים. כל זאת עד לחחילת שנת 1946 כאשר התגבש הארגון והפך להיות כפוף למסגרות פיקודיות וניהוליות מסודרות, ופעילויות שליחיו ביעדים השונים הפכו גם הן להיות מתואמות.

התרחבות מימדי ההעפלה הביאה את צמרת ה"הגנה" להערך להקמת מוסד מיוחד שירכז ויטפל בכל התחומים הארגוניים של פעילות חשובה זו, עד אשר ביום ה-3 ביולי 1939 הכירה המפקדה הארצית של ה"הגנה" באורח רשמי בהעפלה, והוציאה הוראה לכל חברי ה"הגנה" אשר על פיה הועמד האירגון לשירות עליה ב'. המטה המרכזי של "המוסד לעליה ב'" שכן ברחוב אלנבי, בעליית הגג של בית "דבר" בתל-אביב, סמוך לבית הועד הפועל של ההסתדרות, וכינויו היה: "ארצי". "המוסד לעליה ב'" הוכר, איפוא, רשמית כזרוע של ה"הגנה", ונהנה ממעמד אוטונומי במערכת המוסדית של הישוב. בראשו, כאמור, הועמד שאול אביגור (מאירוב), וזה קבע את מושבו במלון "מטרופול" בפאריז, אם כי את מרבית זמנו עשה בלונדון, שם עסק בגיוס כספים, ואילו את ניהול אתני ההעפלה עשה בעיקר בהתכתבות עם השליחים.



מראשי "המוסד לעליה ב'" מימין: זאב שינדל, שאול אביגור, אהוד אביאל ונחיה פרימן (זאב חרדי)

הפעילות האירגונית של "המוסד לעליה ב'" כללה, בין היתר, את יצירת הקשר עם המתווכים והעוסקים בנושאי ספנות וספינות, את רכישת ספינות המעפילים והתקנתן להסעת המעפילים, כולל הדאגה לציוד, גיוס רבי החובלים והצוותים המקצועיים, והקמת מחנות ההכשרה ליוצאים, שמוקמו לרוב ליד נמלי ההפלגה. לשם השגת הכספים המרובים לפעולותיו נעזר "המוסד לעליה ב'" במגביות מיוחדות, אם באמצעות מוסדות קיימים, כמו "מגבית ההתגייסות וההצלה" בארץ-

ישראל, או באמצעות תרומות ממוסדות כמו ה"ג'וינט", ולעתים גם בעזרתם של חלפני כספים, מברייחים וכד'.

ספינות המעפילים היו לרוב ספינות רעועות וישנות, ולצורך החזרתן לכשירות מבצעית, נדרשו פעולות מקצועיות של שיחזור, התקנה ואחזקה מסובכות מאד. צוותי "המוסד לעליה ב'" כללו את השליחים שפעלו ברחבי אירופה, בארה"ב ובצפון אפריקה, ועסקו באיתור, ברכישת ובהתקנת הספינות ליעודן החדש. מביניהם גם יצאו מלווי שיירות המעפילים, אשר בצד תפקידם להשגיח על רב החובל הזר, היו אתראים גם להפלגת הספינות, החל מנמל היציאה, ועד שהגיעו לחופי הארץ, או במקרה של נפילה בידי הבריטים, עד למחנות המעצר בקפריסין. אחר מאותם שליחי עליה שימש כמפקד הספינה.



יהודה ארזי, משה כרמל, דודיקה גמרי

תפקיד נוסף וחשוב היה זה של אנשי הקשר, שכוננו בשם "גרעונים". הם קישרו, באמצעות רשת של תחנות אלחוט, בין מרכזי הפעולה בפאריז ובמילנו לבין משרד "המוסד לעליה ב'" בתל-אביב; הם שימשו כאלחוטנים על הספינות, וכן היו אחראים על הקשר עם המחלקה המדינית של הסוכנות היהודית.

המנהל הטכני של משרד "המוסד לעליה ב'" היה משה צ'רבינסקי-כרמיל ("מיכאל").

מי שהיה, בין השנים 1946-1947, קצין המבצעים של "המוסד לעליה ב'" בארץ, והממונה על מבצעי הורדת המעפילים בחוף, היה דוד גמרי ("חפשי"), אשר כיהן קודם לכן גם כסגנו של מפקד הפלמ"ח יצחק שרה, כאשר הצד המבצעי-צבאי היה באחריות הגדוד הרביעי של הפלמ"ח.

אחד האישים המרכזיים בפעילות "המוסד לעליה ב'" באירופה היה יהודה ארזי ("אלון" או "זקן"), אשר פעל בשליחות העליה עד אמצע אפריל 1947 וישב, לרוב,

באניות אחרות, בהן השתמשנו בערסלים לצורך זה. לבנית קונסטרוקציות אלה, היתה דרושה לוגיסיטיקה שלמה וזאת על מנת למצוא את הסידור האופטימלי כדי להכניס מקסימום מיטות לאניה ויחד עם זאת לשמור על תנאים נאותים מינימליים עבור העולים...בחלקן הספינות שהסבנו, היו ספינות משא ובחלקן היו אניות מלחמה ישנות. אניות אלה לא היו בנויות להובלת נוסעים ולכן, היינו צריכים לפנות את המחסנים ולהסב אותם למקומות לינה, עקב כך היה צורך ליצור פתחי אוורור נוספים. הסידור וההתקנה של הערסלים באניות, כפי שהיה במג'נטה, היה יותר נוח ויותר יעיל, מאשר דרגשי עץ עם קונסטרוקציות ברזל, שהשתמשנו במספנה בלה-ספציה, על אף שמידות הערסלים היו קטנות מאד והאנשים היו צריכים להכנס לתוכם בזחילה...בזמן התכנון עמדו לפני, בין היתר, בעיות טכניות כמו מיקום מחסני המזון באניה, והגישה אליהם. צריך הייתי לדאוג שהגישה אל מחסני המזון תהיה נוחה, אבל לא נוחה מדי עבור כל דיכפין..." (5)



דרגשי חליטה בספינת זמנעפליט