

יציאת אירופה



מ פ ר ט שם במקור ← President Warfield כינוי ← אקסודוס שנת בנייה ← 1928 בארצות-הברית סוג כלי השיט ← ספינת נוסעים, 2 סיפונים. מידותיה: 16x56x320 תפוסה/הדחק ← 1,814 טון ברוטו. הדחק 3,200 טונות הנעה ← דיזל מהירות ← 14 קשר
--

ההיסטוריה של הספינה: נבנתה בארצות-הברית על-ידי חברת The Pusey & Jones Co. שימשה להובלת נוסעים במפרצי צפון אמריקה המזרחיים והפליגה בטיולי חופים. ב-1942 הוחכרה על-ידי צי ארצות-הברית לממשלת בריטניה להעברת צבא בתעלת למאנש. ב-1945 חזרה לארצות-הברית ונועדה לפירוק לגרוטאות. בעת רכישתה היתה רשומה בנמל בולטימור על-שם חברת Potomac Shipwrecking. ממשלת ארצות-הברית מכרה את הספינה תמורת סכום סמלי של \$ 8,028 לחברת Potomac Shipwrecking ומיד נמכרה לחברה בשם Chinese-American Industrial Co. במחיר \$ 40,000, ואז נמכרה ל-Western Trading Co. סוכן הספינה היה Alcoa Steam Ship.

רכש והכנה

הרכש: זאב שינד בארצות-הברית בסיוע יהודים מקומיים, באמצעות החברה הפאן-אמריקנית וסוחר ספינות יהודי בשם שמואל דירקטור. בולטימור בסוף שנת 1945.	מקום הרכישה: 50 אלף דולר שהגיעו מתרומת ידידי ההגנה בארצות-הברית.
עלות הרכישה: ייתכן כי הבריטים שמעו על ההכנות להפלגה בבולטימור למרות שנקטו צעדי חשאיות. בלה-ספציה נודע לבריטים על מהות ההפלגה, והם דרשו מהאיטלקים למנוע בעדה להפליג. הבריטים ידעו על הפלגתה לסט.	גילוי בריטי בשלב זה: בולטימור, לה-ספציה, פורט דה-בוק.
נמלי הבנה: נוער יהודי אמריקני מתנדב, ואמריקנים אנשי צי מתנדבים, אנשי צבא לשעבר.	צוות הבנה: בדצמבר 1946 החלו בעבודות לחכנת הספינה להפלגה. העבודות נמשכו עד ינואר 1947. אולם רק בחודש מרס הגיעו הרישיונות והאישור להניף דגל חונדורס.
צוות הספינה להעפלה: בלה-ספציה הוכשרה לקליטת מעפילים. בנמל פורט דה-בוק ב-9 יולי 1947 הושלמו ההכנות. הספינה צוידה ב-400 טון דלק, ב-150 טון מים. ובמזון ל-14 יום.	

צוות ומלווים

מפקד הספינה: יוסף הראל-המבורגר.	מלווים נוספים: מיכה פרי-פליים, סימה שמוקלר, מירי.
גדעונים: עזריאל ענב, מקס כהן.	מכשירי קשר: מכשיר אמריקני ומכשיר תוצרת בית.
רב הובל: יצחק (אייק) אהרונוביץ.	צוות הספינה: מלחים וקצינים אמריקנים וספרדים רפובליקנים.

העלאת המעפילים

<p>באמצע מרס 1947 הגיע רב חובל כדי להשיט את הספינה. כאשר הפליגה ממפרץ ציסיפיק טאלצה לחזור בגלל מים שחדרו למחסנים. בעיתונות התפרסם כי הספינה מיועדת להפלגה לסיין. באמצע אפריל הפליגה שוב לאיים האזוריים שם מילאו דלק ומים, ולאחר 17 ימי הפלגה הגיעה לנמל מרסיי. לאחר מספר ימים הפליגה הספינה לנמל קטן ליד לה-ספציה באיטליה. לאחר מספר שבועות עגינה חזרה לצרפת כדי להצטייד בדלק ולהשלים ההכנות בנמל פורט דה-בוק.</p>	<p>נתיב שיט לנמל ההעמסה:</p>
<p>סט, צרפת. השלטונות הצרפתיים גילו יחס אוהד ומשתף פעולה. 4,530.</p>	<p>נמל ההעמסה: יחס שלטונות: מספר המעפילים:</p>
<p>ניצולי מחנות ריכוז, חברי תנועות נוער ממזרח אירופה וצפון אפריקה. צעירים ומבוגרים. 1,282 נשים; 1,600 גברים; 1,017 נוער; 655 ילדים. היו מדריכים של תנועות הנוער ששימשו בתפקידי ניהול. המעפילים רוכזו ב-12 מקומות שונים באזור סט ומרסיי. אחד המחנות היה בעיירה קיול ליד סט, וכן מחנה גרנד ארנס (Arenasse) ליד מרסיי.</p>	<p>מוצא ושיוך תנועתי: מנהיגות מעפילים: מחנה המעפילים:</p>
<p>במשאיות ובמכוניות דרך היבשה. בין 29 ביוני – 6 ביולי הועברו ממחנות העקורים בגרמניה אל מחנות הקליטה בצרפת.</p>	<p>דרך הגעה לאזור ההעמסה:</p>
<p>ב-9 ביולי ב-22:00 עגנה הספינה בנמל סט. באמצעות הטלפון הודיעו למקומות הריכוז שאפשר לשלוח את המעפילים. ב-23:00 החלו לצאת בשיירות לעבר הנמל. האנשים חולקו על-פי רשימות לסיפונים השונים. הוכנו רפסודות וחבלים. ב-05:00 הגיעו הראשונים. האנשים הסתדרו בקבוצות בנות 30 איש כל אחת ובראשן מפקד. עד 10 ביולי שעה 12:00 בצהריים עלו כולם.</p>	<p>ההעלאה:</p>
<p>המעפילים חולקו למחלקות. בראש כל מחלקה מפקד מהנהגת המעפילים, שהיה אחראי לחלוקת מזון ומים. לכל סיפון היתה פלוגת סדרנים צעירים מתנועות הנוער. היתה מזכירות לספינה וועדת תרבות שהוציאה עיתון יומי והפעילה תחנת שידור.</p>	<p>ארגון הספינה:</p>

ההפלגה

<p>11 ביולי 1947, בשעה 03:00. ב-10 ביולי בשעה 12:00 בצהריים היתה הספינה מוכנה להפלגה. ברגע האחרון דרשו הבריטים לעצור. בערב הגיעו נציגי השלטונות הצרפתים ודרשו לקבל חלק מהמנוע כדי למנוע מהספינה לברוח. הוחלט לברוח, ולקראת חצות מצאו נווט וספינת גרר תמורת תשלום גבוה, אולם עד שעה 03:00 אלה לא הגיעו, ולכן הוחלט לצאת לבד. תוך כדי ניסיונות עלתה הספינה על שרטון, אולם נתלצה ויצאה מן הנמל. הספינה הפליגה מנמל סט דרומית לחופי סרדיניה, בסמוך לחופי תוניסיה, דרומית לכרתים עד חיפה. לא היו אירועים מיוחדים.</p>	<p>תאריך הפלגה ושעה: נתיב ההפלגה: אירועים בדרך:</p>
--	--

עימות עם הבריטים

<p>ביום ההעמסה בשעה 10:00 חג מטוס בריטי מעל הספינה בנמל סט וצילם אותה. ביציאה מהנמל המתינה לה משחתות, שכבר היתה שבועיים בנמל מרסיי למטרה זו. ביום ההפלגה השני חג מטוס-ארבע המנועי, ואחריו הופיעה הצלבנית אגיקס שהצטרפה אף היא לליווי. מול חוף עזה הקיפו את הספינה חמש משחתות. הוכנו ברזי לחץ מי ים, צינורות להתזת שמן, תיל דוקרני סביב נקודות תורפה על הספינה, רשתות לכיסוי פתחים, ותחמושת שכללה קופסאות שימורים, בקבוקים, תפוחי אדמה, מקלות וברגים. הסיפון חולק לקטעים לשם הגנה היקפית, וכל קטע נמסר לאחריות תנועת נוער אחרת. ההוראות היו להתנגד לבריטים.</p>	<p>גילוי וליווי בריטי: הכנות לעימות והוראות:</p>
---	--

העימות: ביום שישי 18 ביולי בשעה 02:30 לפנות בוקר, כשהיתה הספינה במרחק 22 מיל מחופי הארץ, הודיעה משחתת בריטית R-36 כי עליהם לעצור. עם הקריאה ירו הבריטים לעבר תא ההגאי. שתי משחתות צ'ריטי וצ'יפטיין נגחו משני צידי הספינה. אז החלו קבוצות היחגה להמטיר מטר קופסאות שימורים ותפוחי אדמה. קבוצת בריטים הצליחה לעלות, ובהתנגשות נהרגו אחד מצוות הספינה ושני מעפילים. הבריטים המטירו פצצות גז מדמיע וירו מכלי נשק. רבים מהמעפילים נפצעו. כתוצאה מהנגיחות נבעו פרצות בדופן הספינה. בעזרת ההגה הרזרווי שינתה הספינה את כיוונה. בגלל הנפגעים הרבים הוחלט להפליג לחיפה ולדרוש שם עזרה רפואית. ב-18 ביולי בשעה 14:00 נכנסה הספינה לנמל חיפה. במשך כל העימות פעל הקשר, וכן הופעלה תחנת השידור מבלי שהבריטים ידעו על כך.

הורדה: המעפילים הורדו לשלוש ספינות גירוש שהמתינו בנמל. בספינות הותקנו מכלאות. שלוש הספינות הבריטיות הפליגו עם המעפילים לנמל פורט דה-בוק בצרפת. ב-31 ביולי הגיעו לקרבת חופי צרפת. המעפילים החליטו להתנגד לירידה בצרפת. במשך שלושה שבועות התנהל מאבק על דעת הקהל בעולם, וחבריטים ניסו לשכנעם לרדת, אך רק 120 איש נענו. ב-19 באוגוסט הודיעו הבריטים כי החליטו להפליג לגרמניה ולהוריד שם את המעפילים. ב-10 בספטמבר הורדו המעפילים בכוח בנמל המבורג.

ניסיון לחבלה: לאחת מאוניות הגירוש 'אמפייר רייבל', הוגנב מטען חומר נפץ. החומר הונח על-ידי מיכה פרלסון, והתגלה על-ידי הבריטים בנמל המבורג. המטען הופעל על-ידי מטען השחיה, בחוף.

חילוץ מלווים

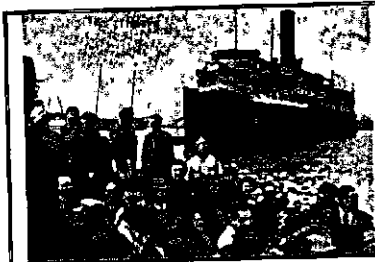
הוראות והכנות לחילוץ: ההוראות היו לא לחסגיר את עצמם, לנסות להסתתר או להתערב בין המעפילים.
החילוץ: חלק מהמלווים הצליח לרדת בחיפה, חלק עבר עם המעפילים לספינות הגירוש.

תוצאות

נפגעים: ארבעה הרוגים ופצועים רבים.
לאן הגיעו המעפילים: כ-300 נשארו בחיפה, כ-100 ירדו בפורט דה-בוק, והיתר גורשו לגרמניה, הגיעו לנמל קיל והועברו למחנות מעצר בריטיים ב-Amstau ו-Popendorf. מאוחר יותר חולצו בעזרת היחגה והועברו לארץ.

"יציאת אירופה הש"ז" "אקסודוס 1947"

ארץ המוצא:	נמל יציאה:	מסע מולים:	מלווה:	ואלקומן:	תאריך הגעה:	הערות:
נמל יציאה:	מסע מולים:	מלווה:	ואלקומן:	תאריך הגעה:	הערות:	
4530	18.7.47	נמל יציאה:	מסע מולים:	מלווה:	ואלקומן:	תאריך הגעה:
יסקי המבורגה	אלקס אהרונוביץ	עזריאל עוזב	18.7.47	נתפסה		
מיכה פרו	סימח שמקל	מקס כהן	נדרשה לצרפת	וגרמניה		



"אקסודוס"



מסלול "אקסודוס"

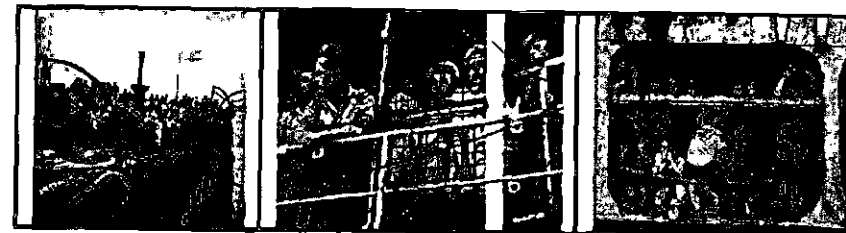
החילתו של סיפון "אקסודוס" בחודש נובמבר 1946, כאשר שליחי "המוסד לעליה ב'", זאב שינד ועמו יצחק (אייק) אהרונוביץ, וכן שמריהו צמרת, שהגיע במיוחד מאירופה, יצרו קשר עם נשיא חברת "Western Trading co.", רב החובל ויליאם אש, בתוכו של סוחר האניות היהודי שמואל דירקטור, ושם, במזח הגרוטאות של רחוב פראט, בירכתי נמל בולטימור אשר בארה"ב, רכשו אניה ישנה, ושמה "פרוידנט וורפילד" (PRESIDENT WARFIELD), שנבנתה בשנת 1928 על ידי חברת The Pusey & Jones Co. ושימשה בזמנו כספינת טיולים בחופים המזרחיים

של ארה"ב. לאחר מכן, בשנים 1942-1945 הוחכרה על ידי צי ארצות הברית לממשלת בריטניה, שם פעלה להעברת צבא בתעלת למאנש. (1)
לאחר שכמעט והועברה לגרוטאות, שופצה האניה, גוייס צוות מקצועי, רובו ככולו מתנדבים יהודים-אמריקאים, ולאחר עיכובים ונסיונות בריטיים לחבל בתכנית המסע, כולל התפטרות רב החובל האמריקאי ומינוי אייק אהרונוביץ הצעיר במקומו, הפליגה האניה, בחודש מרץ 1947, נושאת דגל הונוררס, לכוון הים החיכון, למלא את יעודה החדש.



אייק אהרונוביץ יוסי המבורגר עוזיאל עינב

כאשר הגיעה האניה לאיטליה, להמשך השיפוצים ולהחקנת מקומות לינה, עוכבה "פרזידנט וורפילד", בלחצה של ממשלת בריטניה, על ידי נציגי הממשלה האיטלקית. אולם בהשתדלותה של עדה סדני, נמצאו הדרכים להעלות דלק ומים על סיפון האניה, ולבסוף גם להבריחה מהפיקוח האיטלקי-בריטי, לכוון צרפת. ואכן, למרות השמירה, הצליחה האניה להתחמק, והגיעה לנמל פורט-דה-בוק, אשר בדרום צרפת, שם המשיכו במלאכת השיפוצים, כולל אמצעי התגוננות מול התקפה בריטית אפשרית, ושם גם הוסב שמה, על פי הצעתו של משה סנה, ל"ציאת אירופה תש"ז - אקסודוס 1947".



מעפלי ה"אקסודוס" לאחר החדשתות הבריטית

ההכנות לקליטת העולים היו בעיצומן. העולים הועברו ממחנה בקרבת מינכן, אשר בגרמניה, בשחי רכבות מיוחדות, במשאיות ובמכוניות, ובאמצעות ויזה קולקטיבית לקולומביה, שהוצאה מטעם ארגון פיקטיבי ושמו "חברה יהודית לעזרת הפליטים", והגיעו לצרפת.

הפליטים רוכזו ב-12 חוות חקלאיות באחריות תנועת "החלוץ" ליד סט. בחוות שהו למעלה מ-4500 מפילים, שהגיעו ממחנות ההשמדה, משפחות עם ילדים, נוער מבתי נוער ובתי ילדים, וחלוצים מן ההכשרות השונות.

כמשך ההמתנה בחוות, חולקו הפליטים לקבוצות, באחריות פעילי העליה, להכנים ולהרגילם להדגלי השהות באניה, לקראת ההפלגה הקרובה.

חאניה, לאחר תום השיפוצים, באחריות מפקד האניה יוסי המבורגר (הראל) וסגנו מיכה פרלסון (פרי), שכבד היתה מוכנה להפלגה, הופנחה מפורט-דה-בוק לנמל סט, כ-200 ק"מ מערבית למרסיי, נמל קטן שכבד שימש בעבר למשלוח ספינות מפילים, ולשליחי העליה היו קשרים טובים עם אנשי המשטרה, הנמל והמכס במקום.

ב-7 ביולי סייר יוסי המבורגר ועמו רוזי ואייק אהרונוביץ, בפעם האחרונה, טרם המסע אל האניה, במדוכים אשר כינסו למעלה מחמש אלפים פליטים. הם בדקו את מצב ההכנות, וחבצו בירור מחדש של כל העניינים העומדים על הפרק.



במבצע לוגיסטי מורכב ומסובך שכלל 172 משאיות ב-12 שיירות, הובאו המפעילים לאיזור הנמל, ותוך כשש שעות הועלו על סיפון האניה.

הבריטים ניסו כל הזמן למנוע את הפלגתה של "יציאת אירופה תש"ז", ועל פי פניה אישית של שר החוץ הבריטי ארנסט בוויין למשרד החוץ הצרפתי, הוצאה לאניה פקודת איסור יציאה מן הנמל. (2)

בבוקר, בשעה תשע ושלושים הגיעה הוראה מן הלשכה הימית למינהל גמל סט כי מפקח על השיט עומד להגיע, כשהוא תובע ביקורת הפלגה נוספת. בשעה עשר ארבעים וחמש הודיע אוליביה לאבורר, המנהל הראשי של הלשכה הימית במקום, כי קיבל מסר מפאריז לאסור את טעינת האניה והעלאת נוסעים עליה, היות ולדבריהם, רב החובל לא הציג תעודת ביטוח הנדרשת על פי ההסכמים הבינלאומיים והחוק בצרפת. בשעה אחת עשרה ושלושים וחמש הסתיימה עליית הנוסעים. בצהריים הועלה כבש האניה. בשעה שתיים בצהריים שלח אוליביה לאבורר את נציגו, בלוויית משמר, אל האניה, בדרישה להחרים את מכערי הרק של המנועים, אך נתקל בסרוב מוחלט. (3)

הנסיונות של איש "המוסד לעליה ב'" בפאריז, וניה פומרנץ (זאב הדרי), להשיג אישור להפלגה נתקלו בקיר אטום, היות ואישי צמרת, כמו ז'ורז' בידר וארנסט בוויין כבר היו מעורבים עד צואר בנושא.

לא נותרה, איפוא, ברירה, ובלייל ה-10 ביולי 1947, קיבל יוסי המבורגר (הראל), מפקדה של האניה, הוראה טלפונית משאול אביגור, ששהה בפריז, לצאת אל הים, תוך עקיפת המצור הבריטי בנמל, על אף הוראת המשטרה הצרפתית שלא לנסות ולהוציא את האניה אל הים.

רב החובל יצחק (אייק) אהרונביץ, נמל את הסיכון על עצמו, והצליח, תוך מאמצים, לנווט את האניה במימי הדרודים של הנמל, ולהוציאה מן הנמל, כאשר על סיפונה 4530 מעפילים, כל זאת למרות שנתב הנמל והגוררת שלו, הגיעו לפתע והציעו אח שידותם, אולם אייק רמו להם כי הם הגיעו מאוחר מדי מבחינתו, ואין לו צורך בשום סיוע מהם.

לא הרחק מפתח הנמל, המתינה ל"יציאת אירופה תש"ז" אניה המלחמה הבריטית "אייג'קס", אשר נצמדה אליה ולוותה אותה, מבלי להרפות, יחד עם מפציץ בריטי ממעל, לאורך כל הדרך, החל מדרום צרפת ועד לארץ-ישראל.

להלן סיפורו של חגי גרי, הילד המעפיל בן 12, על קורותיו במסע "אקסורוס", כרלהלן:



הילד חגי גרי



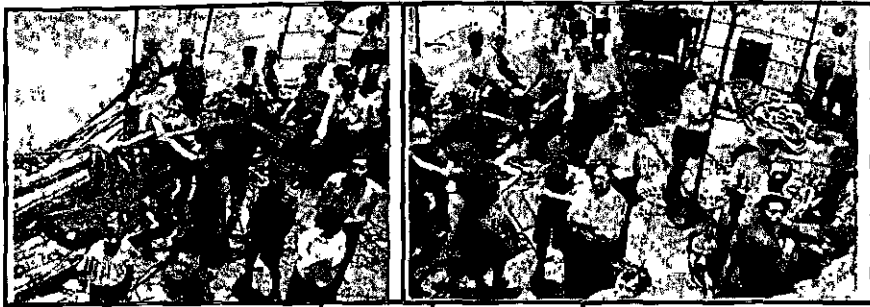
צוור של חגי גרי
מימי "אקסורוס"
מיוס 17.7.47

"...כאמור, הייתי אז ילד בן 12, חניך במוסד תינוכי של 'הנוער הציוני' בגרמניה ומצפה לעלות ארצה. נדי להעביר אותנו ועוד מאות כמונו מגרמניה לצרפת לצורך העלאתם על האניה, חייב היה 'המוסד לעליה' להשיג 'ויזות'. באמצעות שתי ויזות קולקטיביות ל-850 איש שהושגו בסיוע קונסול קולומביה בצרפת, הצלחנו לילה אחד לעבור מגרמניה לצרפת, שם צורפנו לאחד מ-12 מתנות המעבר שהוכנו לקראת הפלגה. בכל מחנה כזה היה מפקד מטעם הפלילים. שובצנו במסגרת מחלקות וכיתות והוכשרנו לשגרת תיים על האניה. הבחורים הצעירים הוכשרו גם למאבק נגד השתלטות הבריטים על אניה...בליל 10-11 ביולי 1947 גויסו 150 משאיות שהסיעו את המעפילים לאניה, שעמדה מוכנה להפלגה, לאחר שהופנתה מפורט-דה-בוק לנמל סט, מערבית למרסיי...זמן קצר לאתר שאתרון המעפילים עלה לאניה, נאסר עליה להפליג בעקבות לחץ בריטי. למרות האיסור, ניתנה פקודה על ידי שאול אביגור להפליג ללב ים. הנמל היה קטן ופתחו צר. הנווט שנאות לבוא בחצות להוציא את האניה אל מחוץ לנמל תמורת 1,000 לירות שטרלינג לא הופיע בשעה היעודה. עם שחר של ה-11 ביולי 1947 יצאה האניה מהנמל ללא נווט, כשהיא נתקלת בשרטונות, אך מכונותיה החזקות עמדו לה להתגבר עליהם. ביום הפתוח חיכו לאניה שתי משחתות בריטיות כ'ליווי צמוד'..." (4)

משך ששה ימים שטה "אקסורוס" בים, בתנאים לא קלים ובצפיפות רבה, אולם המסגרת האירגונית, שהייתה באחריות מלודי האניה מטעם "המוסד לעליה ב'", הוכיחה את עצמה, ואיפשרה לשמור על תנאים סבירים משך זמן ההפלגה.

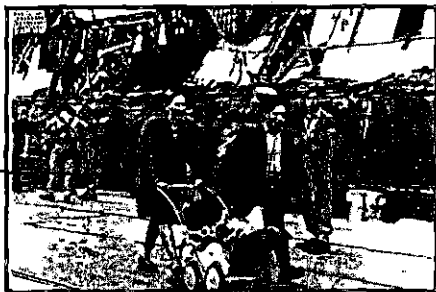
ביום האחרון לנסיעה, החלו האחראים למסע להכין את המעפילים להתמודדות אלימה מול הבריטים, זאת תוך ידיעה כי הצבא הבריטי לא יבחל באמצעים להכניע אותם. הכוונה של מפקדי המבצע הייתה להבקיע את ההסגר הבריטי, להגיע אל חוף תל-אביב, ולהוריד את המעפילים שם.

לאחר שהפלי"ם חיבל באחת מאניות הגירוש, הוחלפה זו באחרת, והמעפילים הועלו ונכלאו ב"אושן ויגור", "אמפייר רייבל" ו"רנימד פארק", למעט חמישים פצועים וחולים שנשארו בבתי חולים בארץ.



מעפילי "אקסוזס" על חטיפון העליון באניה

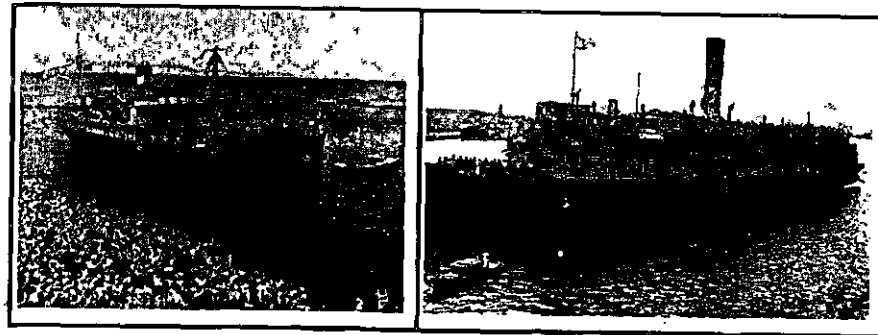
הישוב העברי, וגם המעפילים עצמם, האמינו כי הם עומדים להיות מגורשים, כאחיהם לגורל פניהם, לקפריסין, אך לא כך התפתחו הדברים. שר החוץ הבריטי, אונסט בוויין, התליט לשים קץ לתנועת ההעפלה ולהחזיר את המעפילים אל הארצות מהן באו. אי לכך הורה שלא להעביר את המעפילים לקפריסין, אלא להחזירם לצרפת.



מעפילים על חוּף בגמל וזיפח

שלטונות צרפת, מצידם, הודיעו כי יסכימו לקלוט את המעפילים, רק אם אלו יסכימו לרדת מרצונם, אך ביום ה-29 ביולי 1947, לאחר אחד עשר ימי נודדים בים התיכון, כאשר הגיעו שלוש אניות הגירוש לנמל פורט דה-בוק, ליד מרסיי, סרבו המעפילים לרדת אל החוף. (5)

כאשר הגיעה האניה למרחק של כ-40 ק"מ מחופי הארץ, הורו לה ספינות המלתמה הבריטיות לעצור ולהכנע. אולם כאשר סרבה "יציאת אירופה תש"ז" לדרישה זו, פתחו עליה באש כאשר שתי משתתחות מנסות לנגת אותה.



הבריטים ניסו להעלות את חייליהם על סיפון האניה, אך לנוכח התנגדות המעפילים על הסיפונים, התפתח קרב אכזרי, כאשר הבריטים לא בחלו בשום אמצעי, כולל שימוש באלות ובגז מדמיע, והנורא מכל - אנשי הצבא היכו וירו ללא הבחנה בנשים ובילדים.

משחתות נוספות הגיעו והתלו נוגחות גם הן את "יציאת אירופה תש"ז" עד אשר התגלו בה בקיעים ומים התלו לתדור לאניה. סה"כ השתתפו במערכה זו שש משחתות בריטיות בנויות פלדה, מול האניה הישנה בעלת גוף העץ. על סיפונה של "יציאת אירופה תש"ז", בצד הפצועים הרבים, היו מוטלים שלושה הרוגים.

מפקדי האניה, שחששו לגורל המעפילים, היית והמשך הקרב עלול היה להסתיים באסון כבר עם מאות פצועים והרוגים מקרב הפליטים, ביקשו שביחת נשק והסכימו לכניעה, ו"יציאת אירופה תש"ז", הפגועה והחבולה, נכנסה, ביום ה-18 ביולי, לנמל חיפה.

נראה היה כי, כפי שנהגו הבריטים בעבר, יועברו גם מעפילי "יציאת אירופה" למתנות המעצר בקפריסין, ושלוש מאניות הגירוש כבר היו מוכנות לבצע את משימתן זו.

בתום מבצע ההורדה, הועברו המעפילים לשני מחנות פליטים Popendorf ו-Amstau על יד ליבק, באיזור הבריטי של גרמניה הכבושה. החל מסתיו 1947 הועברו חלק מעפילי "יציאת אירופה תש"ז" בהסתר, על ידי פעילי "המוסד לעליה ב", לנמלי ההפלגה, ונשלחו ארצה. אחרים מבין המעפילים צוירו בתעודות מזויפות והועלו בדרך זו ארצה.

החווה
ועד החווה תש"ז

ספינת ההגנה
"יציאת אירופה תש"ז"
(EXODUS 1947)

זה שם ספינת המעפילים שהצליחה לפרוץ את ההסגר הנאיבי בארץ ההולנד באיזור. הספינה מתקרבת לחופי המלוח.

יציאת אירופה תש"ז טסעה לארץ ישראל: 1282 נשים, 1600 גברים, 1017 נוער, 655 ילדים - ביחד 4554 נפש מישראל!

חמש אניות משוחרות ואנית סווד אחת שפרו מצור על ספינת המעפילים לאורך כל הדרך. האני הבריטי גייס את הכוח הזה במטרה ללכוד את הספינה לבד יגיעו ארצה לחוף מבטחים.

הספינה חותרת אלינו!

אחים המעפילים יענישו את כלם אל יהודי ארץ ישראל, הם יעזרו את דברם מעל ספינתם - הערב יום האישון בשעה 10 נמתי יום שמיני בשעה 7.50 בבוקר. הגל 36 מסד בעודי. זמנתי. גולי ישראל העבדי את העידוד בגלית הרגל 45 נמתי.

111441 - כ"ס תמונת תש"ז

כשלונה של התכנית הבריטית להחזיר את המעפילים לאירופה, גרמה לתגובות של בקורת נוקבת ולבוז, בעולם כולו, ולהבנה כי יש הכרח מיידי לפתור את בעיית הפליטים היהודיים באירופה השואפים לשוב לארץ מולדתם. כמו כן אילץ המעשה הברוטאלי והבלתי אנושי של בדיטניה, מול המתאה הבינלאומית, לשקול מחדש את מדיניותה, ומכאן ולהבא לחזור ולשלוח את המעפילים למחנות המעצר בקפריסין.



ביום ה-21 באוגוסט, לאחר שלושה שבועות, בהם שהו המעפילים על אניות הגירוש, בתנאים קשים מנושא, בנמל הצרפתי, הודיעו הבריטים, כי אם יסרבו המעפילים לרדת עד לשעות הערב, יועברו לנמל המבורג, אשר בגרמניה, ושם יודדו, גם אם יאלצו הבריטים לבצע זאת בכפייה.



ביום ה-7 בספטמבר 1947, נכנסו שלוש אניות הגירוש הבריטיות, נושאות מעפילי "אקסודוס", לנמל המבורג, ושוב סרבו המעפילים לרדת אל החוף. הבריטים החלו במבצע ההורדה, שכונה על ידם "מבצע נוה-מרבר". הם השתמשו בכוח ואילצו את העקורים לרדת מן האניות אל החוף הגרמני, כאשר המעפילים, על פי הוראותיו של בן-גוריון שהגיעו מהארץ, הסתפקו בהתנגדות פאסיבית.



עקורי "אקסודוס" במחנה הפליטים פפנדורף בגרמניה

150 מעפילים מצפון אפריקה. אולם הבריטים השתלטו על ספינה זו בכוח כאשר היינו בדרך למפגש וגררו ספינה זו לחיפה. למחרת יום לפני חיפה, עם אור ראשון ראינו מסביבנו צי של 6 משחתות בריטיות וחגו מעלינו 2 מטוסים. בשעה 10:00 נדרשנו לעצור. המשכנו ולא עצרנו. שתי משחתות סגרו עלינו משני הצדדים לאט-לאט עד שנגעו בספינה שלנו ומחצו אותנו קצת, כפי שאמרתי בגלל אופי המעפילים – הילדים והתינוקות קיבלנו הוראה לא להתנגד...ברגע המגע בין משחתות לספינה שלנו, קפצו לספינה. כוח אחד השתלט על החרטום, כוח שני על הירכתיים וגשר הפיקוד של הספינה, כוח גדול יותר על מרכז הספינה. כשהבינו שהמנוע מושבת קשרו וגררו את הספינה לנמל חיפה...את המעפילים העלו מיד לאיית הגירוש שיצאה שוב לקפריסין..." (3)



שי חורב

נְתִיב בְּמִים עֲזִים

ההעפלה החלוצית ביבשה ובים

דניאל בר-אלי ביטון
ת.ד. 117 קיבוץ מעגן
עמק הירדן 1516000