

נכתב ע"י מוקה:

ב- 14 לדצמבר 1947 העמסנו 680 איש שהביאה אלינו ספינה שניה בפרץ ג'ירולטה שבקורסיקה.

הספינה תלת תרנית בעלת שני מוטורים, כים שקט לגמרי מהירותה 4.5 קשר; כים בלונג, קשר אחד; וכים סוער בכלל אינה מחזיקה מעמד מול הרוח והגלים. במשך כל זמן הנוסיעה הכרחנו להפתחם במפרשים שהיו ישנים ונקרעו מדי פעם. בשעת שהרוח היתה נגדית היינו מוכרחים לשנות את הכוון ולהתקדם למסרה ע"י ספינים. קבלנו הוראה להגיע לארץ בדרך הקצרה ביותר, בגלל הרוח הנגדית לא יכולנו לעבור את מיצר בוניפציו והכנסנו לעקוף את סרדיניה ולעבור מדרום לסיציליה וע"י כך להאריך את הדרך. עד שהגענו לדרום סיציליה נשנו כל הזמן בוחות נגדיות. עשינו בממוצע 3.5 קשר. כאשר עברנו את סרדיניה שלחנו הודעה לצרפת ואיטליה שבמהירות זו הדלק, האוכל והמים לא יספיקו כדי להגיע לארץ. בלשנו להעביר את האנשים לספינה אחרת באם יש מוכנה ואם אין לשלוח ציוד נוסף. עד אשר קבלנו תשובה, הגענו לדרום סיציליה. התשובה היתה שספינה מוכנה אין, ונשאלנו מהו הזמן הקרוב ביותר אלינו. בינתיים התחלפה הרוח, ומהירותנו גברה ל 6-5 קשר. החלטנו להמשיך ולהתקדם.

להפליגה בתקופה זו היתה הספינה בהחלט בלתי מוכשרת מכל הבחינות המוטור חלש, המפרשים רקובים, ובציוד בלתי מספיק.

קבלנו הנסחה מהמוסד שלספינה זו ישלח חומר אנשים מוכנה שבמקרה מזוקה יוכלו לעמוד בסבל. החומר המדובר היה ב-50 תינוקות עד גיל חמש וכ-80 ילדים עד גיל 13. משמחת בודדות בגיל העמידה, צעירים היו בסה"כ כ-200 - 150. היות ולא יכולנו להכנס לנמל לפני ההפלגה ולהצטנן מחדש, (לאחר הכריחה מצפון אפריקה) שלחנו רשימות מפורטות של הילדים והנכרים במידת האפשר והובטח לנו שבקבל הכל. מבל אשר הזמנו קבלנו: במקום 18 שון דלק - 8 טון ועוד בשר ובמקו"ט. מגורות השמל לא היו לגמרי ובמחסנים שרדה אפלה גם מגורות הנפש שהוזמנו לא הגיעו. גם מספר חלקים רזרביים שבביל המכונה לא הגיעו.

בנין הסדורים בספינה נעשה: כאופן הגרוע ביותר כגון: בניית בית כסא ע"י המטבח. הרצפה כ"ן המחסן התחתון והעליון היתה דפוקה בצורת סרלם ובנוסף לכלוך שהיה נופל בין הרוחים האלה היו האנשים מתחלקים ונופלים בפדקים. השנקים של הדלק בחדר המכונות לא היו מחזיקים ולולא מספר סמוכות שאוקו אותם כהם בזמן, היו נופלים על המכונות. חדר ההגה נמוך היה יותר מהרסום הספינה ולא היתה אפשרות לראות את הנעשה לפני המרסום.

בהיותנו בסביבות כרתה הופיעה כאופק אניה משחית. כל האנשים הורדו אל מתחת לספין. האניה התקרבה ומאז לא עזבה ארצנו. במרחק של כ-200 מיל מהארץ התחילה נושכת רוח מזרחית שהלכה בהתגברת, לא יכולנו להתקדם אל מול הרוח והזווית האפשרית להתקדמות היתה הקורם לפורט-סעיד. קבלנו הוראה מהארץ שהצבא מודיע שאנו מנסים להתחמק מהמסחית (ב- מהירות של שלושה קשר) ושנסע ישר לתימה. רצינו מאד למלא את ההוראה אבל לא יכלנו. למחרת בלילה עברה הרוח צפונה שנינו את הקורם והתקדמנו לחדפי הארץ. במרחק של 7 מיל מהוף נשבר מוטור אחד, המסחיתה הפבימה לגרור אותנו בתנאי שנחתום שבקשנו מהם לעשות זאת. סרבנו, הדלקנו את המנוע היחיד והמסכנו להתקדם במהירות קשר וחצי. כשנכנסנו בערך לתחומי המים הטרטוריאליים על ספינה הצי. חבר העובדים של האניה היה טוב מאד ומשביע רצון מלבד המכונאי הראשי שהשפעתו היתה לרעה על כל חבר העובדים. ורב החובל הספרדי שזמן רב לא היה נים ולא היה בטוח בעצמו.

מסמך זה הוא העתק מצילם מהמסמך המקורי הגנוז בארכיון צה"ל ומעב"ט- הארכיון לתולדות ה"הגנה". אין לפרסם מסמך זה ואין ליצור ו/או לצלם עותקים נוספים מהמסמך בלי אישור ארכיון צה"ל ומערכת הביטחון. השימוש במסמך זה מותר רק למטרות שאושרו כדין.

דו"ח על ספינת ההצנח 29 לנובמבר 1947.

לפני עלותי על ה- 29 בנובמבר עכדתי בשלש ספינות אחרות.

כראשונה היסן כזיליו, היה בה משדר ל 50 וט, ומקלט, משדר קטן מתוצרת כיתית. הפכשירים עכדו על מצברים. היה לי סדור שעינה דרך התנגדות מ 110V ל 12V מתח ישר. כעזרת טכנאי מקומי הקמתי את התחנה ועכדתי כסדר אם האניה "סן סיגואלי".

כשמה שכוחות עכדתי על היפאן-יוקא שם הייתה תחנה רשמית לפי כל החוקים ומצויות ככל המכשירים, הכלים, הספרים והטפסים הדרושים. שם עכדנו בשלש משמרות, כעיקר עבודה מסחרית, אולם גם עבודה פנימית. למדתי הרב מאד בזמן הזה. השתלמתי כשיטה הרשמית המקובלת בעבודה עם תחנות חוף וסירות הפילות. כעיקר עכדתי עם התחנות מרסל, אלג'יר, שווייץ, קזבלנקה, קדיס, ליסבון, כורדו, בילון, ועם סירת הפילות כרואן. כמו כן התקשרתי עם תחנת בוסטון כגלים קצרים. העבודה המסחרית והתאזנות התנהלו כגלים בינוניים קבלנו את הצפית מזג האויר, אזהרות והודעות ימיות, קבלנו את אות הזמן לכוון הכרונומטר, והעברנוהו לגשר. למדנו להשתמש במכשיר למציאת כיוון שנמצא על הכלי. היה גם משדר לשעת חרום שפעל על סוללות וגם מכשיר אזעקה אוטומטי.

הכלי השלישי שעכדתי בו היה היפודיסי (או מרי אניק) הקמתי את התחנה בלי ששלטונות הנמל ירגישו בכך. היו לי שם שני משדרים מתוצרת עצמית, שני מקלטים, כל המכשירים פעלו מהזרם שקבלתי מגנרסור קרוסלי שהופעל עמי מצברים של 12V. היה שם סדור שעינה טוב. במקום התכנה נסע אתנו אחד הטכנאים מסיני שהחליף כאחר כעבור זמן מה. אחרי כמה קשרי ניסיון פירקתי את הכל. גם האנטנה סודרה כך שאפשר היה להגדירה תוך זמן קצר, כך שלא תהווה גורם לגלוי עמי אויבונים. תא האלחוט היה קטן ביותר וכל נדתי אחרי שהפלטנו מנמל התכנה הרשמית הכל מתוך תוך שעתים. והקמתי את הקשר עם סידני. נסענו להעמיס אושים בתוך באופן פתוח, כל הידום התקיים הקשר וכעודב נפסק. לדעתי עקב התנאים האטמוספיריים והג'אודיסיים (הדים הסתירו) לא היה לנו קשר עם המרכזית של סידני ולא עם תחנת החוף. יחד עם האנשים העלה גם מכשיר אוטמטי לש.ה.ש. אחר זאת נסענו לפגוש את החלוצ (29 בנובמבר 1947) לפתרת היום הקמתי אתו קשר ועכדתי כל הזמן במשולש היפודיסיסי סידני, ויהחלוצ. בשתקרבנו לשהחלוצ עמדנו בלי אנטנה כשפה ברורה עד שהגענו למרחק של דבור בעל פה.

כמסך אצטבא השעות שבהן הועברו המצפילים, הדלק, וכסות מזון, קבלתי את כל ההוראות בענין התחנה החלשה ומסרתי את כל המפרטים על אודות תחנתה הקודמת. בכתתי ובודקתי את הכלי. המכשירים פעלו כסדר. כמסך הלילה נכנסנו למפרץ ג'דולטה שם חבינו להוראות ולת.ה.ה המכוונה. ככל שלש השבועות שעברו באותו מפרץ קימתי קשר עם ליאונרד וסידני, בודקתי את כל הציוד שהיה ברשותי ובהחלתי משדר, מקלט, המפקת בה שווייץ ופסית אותם. התלפתי את האנטנה כחוש עבה יותר הארוך יותר עד כדי 20 מטר. המצברים היו במצב טוב ובמספר מספיק. ובמקום סיים מוזקקים השתמשתי כמי גשם. הייתה לי חומצה, היו שתי מכוונות דינמו, אחת סימקה מתח של 24V והשנייה - 110V. האחרונה טענה את המצבר דרך התנגדות כמתח של 24 (כמצברימשל 12V מחוכרים בטור). זרם הטעיבה היה 5-20V לפי צומס הדינמו. בטשן זמן עמידתנו במפרץ נמקלקל הדינמו בעל 110V, היות ולא סמכתי על הדינמו השני הזמנתי אתר מסידיס ומוא נשלח אלינו כעבור זמן. כמו כן קשתי מכשיר ש.ה.ש., מכשיר מדידה, ומשדר רוזכי. את מכשיר המדידה והמשדר הרדכי קבלתי מ-הכלי שהעביר אלינו את המצפילים.

29/11/47

מסמך זה הוא העתק מצולם מהמסמך המקורי הגנוז בארכיון צה"ל ומע"ב"ט- הארכיון לתולדות ה"הגנה". אין לפרסם מסמך זה ואין ליצור ו/או לצלם עותקים נוספים מהמסמך בלי אישור ארכיון צה"ל ומערכת הביטחון. השימוש במסמך זה מותר רק למטרות שאושרו כדין.

אולם מכשיר ת.ה.ש. לא היה לי. עמדנו במסרן שהיה פתוח לסעדות מערביות המצויות בתקופת החורף, ולכן היתה חשובה תצפית מזג האוויר, בנוגע לאופן העגינה. תחנת מלטה G-12 6/7/9, G-BX בגליס 11.2 קצוטר בשעות 0500 ו 1700 גמת, תצפית מזג האוויר 12 השעות, הקרובות לכל אזור הים התיכון שהיא מחלקת אותו לחמשה אזורים מנמל מרסיל ועד חיפה. היא גם מדריעה אזהרות ימיות אחרות ועל מקום המצאת של סוקשים צפים.

מדי פעם בפעם זכינו לבקורים של אנשי הטשטרה והצי הצרפתיים וכל פעם היה עלי לסלק את המכשירים ולהסוות את התחנה.

ב-12.13 יצא כלי בשם "זיבלה" בכיוון אליבון להביא לנו את המעפיל מאחר שיום אחד לפני כן, קבלנו מכלי אחר דלק ומזון. לזיבלה לא היה קשר עם ליאונרד וסידני מחוטר מצברים שעונים. 12 שעות הסתובבה בים וחפשה אותנו. הצלחתי להקים אתה קשר לחמש דקות ולהודיע לה את מקומנו, ואז הגיעה אלינו. נתתי לה שני מצברים מלאים ל 6 כל אחד. קבלתי ממנה מכשיר מדידה ומסרר רזרבי היה לי קשר תקין עם סידני, ליאונרד והתחנה הדרומית של ליאונרד, ככל שהתרחקתי מהתחנות הנ"ל בהייתה העבודה קשה יותר. כמו כן קלטתי פעמים ביום את תצפית מזג האוויר ממלטה בשפה בורם באנגלית. היו לי יומים של הפסקת קשר בעברנו את הדרך מקרטה לקפריסין, שמעתי את המרכזים של ליאונרד קוראת לי אך היא לא שמעה את קריאותי. את ארנון לא שמעתי וגם לא ענה לקריאותי. דעתי היא, שטרם התחיל לקרוא ולהקשיב לי לפי התסבסב. אף על פי שהודעתי לליאונרד אצא שי קשר אותו את ארנון אתי. אלו ארנון היה קורא הייתי בודאי שומע אותו כי ביום שהתחיל לקרוא שמעתי אותו בעצמה המלאה, ואף הוא אותי. בין לא הייתה לי כל אפשרות להמשיך בעבודה אחרי הכבוש כי התחנה היתה על הספון בקרבת תא ההגה. תאי המגורים היו מתחת לתא ההגה וגם אלה לא באו בחשבון לעבודה. תאים אחרים לא היו.

הצו לי קשיים בקביעת ופתיחת האנטנה. הינות ותמיד הלכנו במפרשים קשה היה למצוא מקום שהמפרשים לא יכחו את האנטנה אחרי שהאנטנה נקרעה, קבעתי אותה בירכתים בצורה של חצי מעגל (בכדי לשזור על הארץ).

בעיה מיוחדת הם קשרי ההבטחה בשעות הלילה, כפרט בכלים שלא מצויד במכשיר לקריאת ת.ה.ש. במשך כל חושי החורף שבהם עבדתי באופן וצוף מתחנה ימית עם תחנת חוף ועם מכשירים שונים לא הצלחתי לקיים קשר בשעות הלילה. עובדים אחרים ספרו לי על מסיון דומה, אפילו במרחק קצת מעל 1000 מיל. נתק הקשר עם תחנת החוף בשעת הלילה. לדוגמא: כליל העמסה ל-מורביה נתק הקשר בשעות הלילה אחרי שהיה תקין במשך כל היום, אך למחרת בלילה קימתי קשר תקין כל הזמן כאשר נסענו לפגוש את האניה 29 בנובמבר, עשיתי נסיונות רבים לקיים קשר לילי עם ליאונרד וסידני ללא כל הצלחה. לדעתי הסבה בתנאים האטמוספיריים המיוחדים הקיימים בצורת החורף באזור הים התיכון המערבי והמזרחי. עם ארנון היה קשר טוב גם בשעות הלילה וגם קבלתי חומר בשעות כאלה. לילות אלה היו בהירים, השמים לא היו מכוסים עננים והיה לחם אומי קיצי יותר.

- 14.12.48 הפלגת לארנון מ- ג' ירושלם, מקים קשר עם ליאונרד וסידני.
- 25.12.48 הוקם קשר ראשון עם ארנון שמעל עד עלות הצבא.

1.9 (2) 29 לנובמבר. כ.שמסון. ליאו מ. יסער מ. סידני מ. הרש מ.

מסמך זה הוא העתק מצולם מהמסמך המקורי הגנוז בארכיון צה"ל ומעבה"ט- הארכיון לתולדות ה"הגנה". אין לפרסם מסמך זה ואין ליצור ו/או לצלם עותקים נוספים מהמסמך בלי אישור ארכיון צה"ל ומערכת הביטחון. השימוש במסמך זה מותר רק למטרות שאושרו כדין.

31.12.17  
סודר בניה  
הנדון: ד"ר ה-פ.ס.ס. על ספינת המעפילים  
29\* בוצעו

---

כטב הדו"ח הנ"ל על חפישת ספינות  
המעפילים. הערות לאיזון הגורש והעבודות  
לקפריסין.

העתק: חוסי.

00001 (אשר)

זר/צ

מסמך זה הוא העתק מצולם מהמסמך המקורי הגנוז בארכיון צה"ל ומעב"ט- הארכיון לתולדות ה"הגנה".  
אין לפרסם מסמך זה ואין ליצור ו/או לצלם עותקים נוספים מהמסמך בלי אישור ארכיון צה"ל ומערכת  
הביטחון. השימוש במסמך זה מותר רק למטרות שאושרו כדין.

## Report on the Transshipment from the Maria Giovanni

Passengers

1. The would-be illegal Jewish immigrants whom arrived on the Maria Giovanni were chiefly of Hungarian and Rumanian origin with a certain number of Poles and other Central European Jews. It was particularly noticeable that the passengers on board this ship were of mixed origin: some French speaking Jews having come from as far afield as Oran. Yiddish was widely spoken with German and no noticeable English.

2. The average age of the passengers was rather high: probably around 35. They were mostly of middle-class origin, reasonably well-dressed and well equipped with spare clothes, blankets, shaving kit and such things as light-weight plastic mackintoshes. As far as the Jewesses were concerned there were very few good-looking ones among them considering that so many were of Hungarian origin: very few were pregnant. Among the personal kit carried by the males there were a number of pornographic post cards and contraceptives and a complete absence of phylacteries (tefilin).

3. Politically, the passengers were inclined towards the left and a certain number of party cards of the Mapai, Ahduth Ha'avodah and Mizrahi there was no trace whatsoever, either in the form of identity cards, badges or photographs, of Revisionist influence, but it was interesting and may well be significant that 3 separate photographs of the late Dov Gruner were discovered.

4. At least 2 Palmach educational instructors were on board and part of the journey was occupied, according to the evidence of notebooks kept by the passengers, in patriotic Palestinian political history and geography lessons.

5. Some of the passengers had apparently been learning trades at the American subsidized ORT Rehabilitation Schools for Jews in Europe: one Russian had been learning how to make long-handled spanners and hammers.

Journey  
6. The greater part of the Hungarian Jews, whom we think forced more than one third of the total of about 700, had apparently left Hungary in 1944-45 for Sweden, when, it will be remembered, a large number of Jews were granted visas, by Raoul Wallenberg, from Hungary to Sweden. They sailed from Stockholm on 20 July 47 on the SS Kastelholm for France, where most of them seem to have remained around Paris and Marseilles until, towards the end of November, a large train-load was despatched to the staging point in Marseilles. Staging, screening and vetting began in Marseilles on about 20 Nov 47, when Camp Arenasse at Marsagus (7 Kilometres from Marseilles) was filled up. One of the reception centres in Marseilles still appears to be at 24 Rue des Convalescents, and one of the hotels at which some of the more favoured potential illegal immigrants stayed was Hotel L'Aiglon.

7. The Rumanian contingent seems to have been gathered together from Austria and Germany and parties of them went through the Camps of Echwege, Salzburg and Landsberg: a party left Landsberg, presumably by train for the South of France, on 1 Nov 47.

8. The smaller part of North African Jews apparently went to France in Jul and Aug of this year and also remained mostly in the South of France waiting for the Jew Agency to arrange their illegal passage. The Chateau Sanderval (near Camp Arenasse) is apparently being used as a kindergarten.

9. It is interesting to note that, in confirmation of our previous reports, the inhabitants of Camp Arenasse were ordered on 28 Nov to adopt one of the approved political parties which would sponsor them for the journey. "It's only a temporary measure" wrote one in his diary.

10. From such small evidence as we have been able to obtain the Maria Giovanni left Leghorn on about 6 Dec 47 with already a few illegal passengers on board. It then seems likely that she called in at Ajaccio and took on her final load near Marseilles on about 12 Dec. At or near Marseilles the passengers boarded the ship by means of a normal gang-plank from the dockside.

11. The remainder of the journey was, to say the least of it, dismal. At times the sea was extremely rough and the ship leaked on the bottom deck. Accommodation was particularly crowded, although the passengers were only 10 kilograms of luggage each, and water was strictly rationed from the very beginning.

27) 29

Propaganda

12. As the Maria Giovanni was brought into Haifa Harbour a small number of her passengers in the front and began to sing Hatikvah. The song, however, was not taken up by the remainder. When the ship was finally brought alongside the same small and energetic group of enthusiastic Jews again tried to demonstrate by singing, with the same lack of success. Although there was noticeably more organized fanaticism than in the case of the first post-Partition ship, Lo Taikhi denu, the demonstrations were on the whole mild and no slogans were shouted to the small group of eager press correspondents who took the trouble to cover the transshipment. A Zionist flag was flying from each of the 3 masts, which had been carefully greased thus making it difficult to remove the flags on arrival: there were no banners. The name of the ship had been changed by Haganah to "Haganah" ship 29 Nov 47".

Transshipment

13. The passengers began to disembark, on the whole quietly, as soon as the order had been given through public address equipment by the British commander of operations. One of the first passengers to disembark came down the gangplank with a large and gory bandage round his head. This was immediately assumed by the press to have been caused by earlier fighting, but on inspection the bandage proved to cover an unhealthy and suppurating boil which had burst.

14. In spite of a certain amount of resistance which was put up by a party of about a dozen young Jews, thought to be the Hatikvah singers previously mentioned, and which, incidentally, hindered the disembarkation of the more peaceful remainder who appeared only too eager to leave the ship, not one of the passengers was treated for any form of injury which could have been caused by fighting either with the boarding-party or the Airborne troops who took over in Haifa. One or two complained to the press correspondents that they had been brutally treated, but had no visible proof to offer.

15. One Jew shouted out in Hebrew to the press that his watch had been stolen from him by soldiers. A rapid examination of his wrist showed that he had in fact carried a watch and he was immediately escorted back onto the ship to the place where he claimed to have lost it to try and identify the soldier he accused. On arrival on the spot and before any questions were asked, one of the Airborne guards shouted "Did you get your watch back, Joe?" We were satisfied after some investigation that his watch-strap had broken whilst he was struggling to remain on board and resist transshipment, that he had been about to be allowed to return to pick the watch up when another Jewish passenger picked it up for him. He had never seen this and his story can only be considered, therefore, as malicious propaganda.

16. Airborne soldiers conducting the operation behaved with tactful kindness and courtesy. The transshipment was completed in about 2 hours.

The Ship

17. The ship was a 3 masted wooden schooner driven by twin Diesel Alfa engines. It was in a low state of repair and there had been no apparent modifications except for the construction of the now favoured wiro-mosh bunkers. There were no anti-boarding devices.

Security

18. Jewish security was reasonably good in that few documents only were carried by the passengers and most of the place-names on photographs and postcards had been erased or cut out entirely. The children on board had apparently been carefully instructed that they would not in any circumstances talk to soldiers, thus removing what had at one time been a fairly profitable field of interrogation. Several of the older Jews, however, were somewhat surprisingly willing to answer what one might term elementary and not directly relevant questions.

Reactions among the Jewish population

19. There were no reactions among Jews in Haifa to the arrival of Maria Giovanni and the ship was apparently not even discussed. At the time of writing there have been no Haganah posters in direct connection with the ship.

### Conclusions

20. The following conclusions may be drawn from the above evidence:-

- a) That in spite of the fact that the future of Palestine is now in the hands of UNO, Haganah and Palmach leaders on board illegal ships are still attempting to discredit Britain and the British soldier and to obstruct transshipment.
- b) That Jewish security measures in connection with illegal immigration are, if anything, being tightened.
- c) That France is now getting rid of the Hungarian Jews which she accepted from Sweden at the end of July. It seems unlikely that the French Government would have granted visas if it had not intended them to be temporary. The arrival of a contingent by sea from Stockholm must have been controllable by the French Government and cannot be compared to a Self-Displaced person infiltration across a frontier. These facts appear to show that France has had entered into private agreement with Sweden to issue to those Hungarian Jews, as it were for export only.

מסמך זה הוא העתק מצולם מהמסמך המקורי הגנוז בארכיון צה"ל ומעלה"ט - הארכיון לתולדות ה"הגנה".  
 אין לפרסם מסמך זה ואין ליצור ו/או לצלם עותקים נוספים מהמסמך בלי אישור ארכיון צה"ל ומערכת  
 הביטחון. השימוש במסמך זה מותר רק למטרות שאושרו כדן.

תרגום מאנגלית

צ"ח ה.פ.ס.ס.

10.1.48

דו"ח על הצגת הנוסעים מ - "מריה ג'ובני" ה - 29 בנובמבר 1947.

הנוסעים

1. העולים הבלתי-חוקיים שהגיעו באמריה ג'ובני היו כרוכס ממוצא הונגרי ורומני בתוספת אחוז מסוים של יוצא פולין, וארצות אחרות של אירופה המרכזית. הורגש במיוחד כי נוסעי אניה זו היו ממוצאות שונים: יהודים דוברי צרפתית באו ממקומות כה מרוחקים כ-אורן, אידיש וגרמנית היו השפות הנפוצות ביותר. אנגלית כמעט ולא נשמעה כלל.
2. גילם הממוצע של הנוסעים היה די גבוה: קרוב לודאי בסביבות 35 שנה. רובם היו בני המעמד הבינוני, מלובשים טוב, ומצוידים היטב במלבושים נוספים, בשמיכות, מכשירי- (ברתיקי) גלוח, וחפצים כגון מעילי גשם פלסטיים קלים. בנוגע ליהודיות, רק מעטות מאד כיניוהן היו יפות תאר- בהתחשב כי כה רבות היו ממוצא הונגרי. מעטות מאד היו בהריון. כין חפציהם של הגברים נמצאו מספר גלויות פורנוגרפיות "לאמצעי מניעה" - חסרו לגמרי התפילין.
3. מבחינה פוליטית הנוסעים נטו לשמאל. נמצאו כמה כרטיסי מפלגות של מפא"י, אחדות העבודה, ומזרחי. לא נמצאו זכר להשפעה רבזיוניסטית, לא בתודות הזהות, ואף לא בסמלים או תמונות. אולם, עניין ומשמעות מיוחדת לעובדה כי נתגלו שלש תמונות של דב גרונר המנוח.
4. לפחות שני מהנכים חברי פלמ"ח היו באניה. וחלק מזמן הנסיעה הוקדש - אם לדון לפי הרישמות בכתב שנעשו ע"י הנוסעים - לשעורים פטריוטיים בהיסטוריה פוליטית של א"י ולגיאוגרפיה.
5. נראה שאחדים מהנוסעים למדו מקצועות בבתי הספר של או.ר.ט, לשיקום יהודים באירופה, הנתמכים בכסף אמריקאי, רוסי אחד למד לעשות מפתחות-ברגים ופטישים בעלי ידיות ארוכות.
6. מרבית היהודים ההונגריים, שלפני הנחותינו הורו יותר משליש ממספר הכללי של 700 הנוסעים - יצאו כנראה מהונגריה ב-1944, 45 בדרכם לשבדיה. כזכור באותה תקופה נתן ראול ולנברג לאהודים מספק גדול של ויזות מהונגריה לשבדיה. הם הפליגו משטוקהולם ב- 20 ביולי 1947 באניה קסטלהולם, לצרפת. נראה שרובם נשארו בסביבת פריס ומרמיל עד סמוך לסוף נובמבר כאשר נשלחה רכבת גדולה מלאה מעפילים לנקודת המעבר במרסיל.

מסמך זה הוא העתק מצולם מהמסמך המקורי הגנוז בארכיון צה"ל ומעב"ב"ט- הארכיון לתולדות ה"הגנה". אין לפרסם מסמך זה ואין ליצור ו/או לצלם עותקים נוספים מהמסמך בלי אישור ארכיון צה"ל ומערכת הביטחון. השימוש במסמך זה מותר רק למטרות שאושרו כדין.



הסינין, סדור ובדיקות, הוחל כהם במרסייל בערך ב-20  
בנובמבר 1947, כאשר מחנה ארנס (CAMP ARNASSÉ)

ב-מרסאג (MARSAGNE)

נתמלא. נראה כי אחד מטרכזי הקבלה במרסייל עדין נמצא  
ברח' דה קונבלסנס 24 (24 RUE DES CONVATESCENTS)

מלון לאגלון היה אחד מבתי המלון שבו התאכסנו אחרים  
מבין המפעילים הפוטנציאליים המיוחסים.

נראה שהחטיבה הרומנית נאספה מאוסטריה וגרמניה, וחלקים  
ממנה עברו דרך המחנות ב- אשורגה (ESCHWERE)

זלצבורג, (SALZBOURG) ולנדסברג (LANDSBERG)

יש לתנחם כי קבוצה אחת יצאה את לנטסברג לדרום צרפת,  
ב-1 בינואר 1947.

7.

החלק הקטן, המורכב מיהודי צפון אפריקה נסעו כנראה לצרפת  
ביולי ואוגוסט ש.ז. וגם כן נשארו בעיקר בצרפת הדרומית  
שם חיכו שהסוכנות היהודית תסדר את נסיעתם הבלתי חוקית  
הארמון סנדרוול (CHATEAU-SANDEVAL) על יד מחנה ארנס משמש  
כפי הנראה לגן הילדים.

8.

בעובדה המאשרת את הדו"חיים הקודמים שלנו, מעבין לציין  
כי יושבי המחנה ארנס, נאסרו ב-28 בנובמבר להצטרף לאחת  
מהמפלגות הפוליטיות המאשרות שבחסותה ובסיועה יצאו לדרך.  
זוהא אמצעי זמני בלבד כתב אחד ביומנו.

9.

מפוררי העדויות שעלה בידינו להשיג, מסתבר שהשמריה גו' בני  
עזבה את לגהורן בערך ב-6 בדצמבר 1947, כשהמספר מעפילים  
כבר נמצאים על סיפונה. יתכן שאחר-כך נכנסה לאג' אציו (P. J. A. I.)  
ובערך ב-12 בדצמבר קבלה את משענה הסופי בקרבת מרסייל.  
הנוסעים עלו על סיפונה כאו ליד מרסייל באמצעות כבש  
רגיל ישר מהרציף.

10.

יתר הנסיעה, אם לאמר בהסתייגות היתה עגומה וקודרת  
לעתים הים סער מאוד והמים חדרו דרך הסדקים בסיפון  
המתחון. האנשים היו בצפיפות רבה, אף כי לכל נוסע היו רק  
10 קילו מטען. חלוקת המים המוגבלים נשמרה בקפדנות מהתחלת  
הנסיעה.

11.

תעמולה.

בשעה שאמריה ג' יובני"ה הובאה לנמל חיפה החלה קבוצה קטנה  
של נוסעים שעמדו בזימת, לשיר את התקווה. אולם, יתר הנוסעים  
לא הצטרפו לשירה. כשהספינה הובאה סופית לרציף נסתה אותה  
הקבוצה הקטנה בעלת המרץ של יהודים נלהבים, להפגין עיי  
שירה, באותה אי הצלחה כקודם לכן. אף על פי שהיתה קיימת  
פנטיית מאורגנת במידה גדולה יותר מאשר בספינת הראשונה  
שלאחר החלוקה, היא הילא תפחידונו, וההפגנות בדרך כלל  
היו סתונות והנוסעים לא צעקו כל סימאות לעבר הקבוצה  
הקטנה של העתונאים הלהוטים שבאו במיוחד להיות נוכחים  
בשעת ההעברה. דגל ציוני התנוסס מעל כל צמד משלושת

12.

מסמך זה הוא העתק מצולם מהמסמך המקורי הגנוז בארכיון צה"ל ומעבה"ט- הארכיון לתולדות ה"הגנה".  
אין לפרסם מסמך זה ואין ליצור ו/או לצלם עותקים נוספים מהמסמך בלי אישור ארכיון צה"ל ומערכת  
הביטחון. השימוש במסמך זה מותר רק למטרות שאושרו כדין.

התרביט, ששומנו הייטב, ועל ידי כך גרמו לקשיים בסילוק הדגלים  
בנוא הספינה; לא היו כרוזות. ההגנה שנתה את שם הספינה ללאונית  
ההגנה 29 בנובמבר 1947.

החעברה.

הנוסעים החלו לרדת, בדרך כלל בשקט, מיד לאחר שנתנה הפקודה לכך,  
דרך רם קוליים, ע"י מפקד הפעולה הבריטי. אחד סבין הנוסעים הראשונים  
שעזבו את הספינה, ירד בכנש כשתחבושת גדולה מגוללת בדם סביב  
לראשו. העתונאים מיד הניחו שתדבר נגדם ע"י התנקשות שאירעה קודם  
לכן, ברם, בקורת גילתה שהתחבושת כיסתה בועת מוגלה שהתפוצצה.

14.

למרות התנגדות מה שקבוצה בת שנים עשר יהודים צעירים ערכה -  
סבורים כי אלה הם שרי התקוה שנזכרו לפני כן ואשר אגב אורחא,  
הפריעו לירידתם של הנותרים השקטים יותר, שנראו שמחים לעזוב את  
האוניה בהקדם. אף לא אחד מהנוסעים נזקק לטיפול בפגיעה שעלולה היתה  
להגרם בין כתוצאה מהתנגשות עם המלחים שעלו על הספינה, ובין ע"י  
החיילים המוססים שעלו עליה בחיפה. אחד או שנים התלוננו בפני  
העתונאים על היחס הבלוטלי, אולם לא היה להם במה להוכיח את  
הדבר.

15.

יהודי אחד צעק בעברית לעתונאים כי חיילים גנבו את שעונו. בדיקה  
מידית של פרק ידו הראתה כי אומנם היה לו שעון, והוא הוכא מיד  
בחזרה לאוניה למקום ששם טען כי אבדו, על מנת שיזוה את החייל  
שהאשים בגנבה. כשהגיעו למקום ולפני שנשאלו כל שאלות, קרא אחד  
ששומרים המוססים "הקבלת חזרה את השעון גו'?" לאחר חקירה קצרה  
התברר לנו כי חגורת שעונו נקרעה כשעה שהתאבק בכדי להשאר באוניה  
ולשתנגד להעברה, וכי עמדו להרשות לו לחזור ולהרים את שעונו,  
כאשר נוסע יהודי אחר הרים את השעון עבורו. הוא ראה את זאת, ועל  
כן יש לראות את סיפורו כתעמולה זידונית.

16.

החיילים המוססים שנחלו את הפעולה התנהגו באדיבות מלאה שקט  
ובנימום. החעברה נסתיימה תוך שתיים בערך.

האניה.

17.

האניה - סקונר היתה בנויה עץ, בעלת שלושה תרנים, מונעת ע"י  
שני מנועי דיזל-אלוה. היא היתה במצב בדק רע, ונראה שלא נעשו  
בה שנויים פרט לקונסטרוקציה של משכני רשת שמעדיפים אותם עצשו  
לא היו בה כל אמצעים למביעת עלית הצבא.

בסחון.

18.

הבסחון היהודי היה טוב. הנוסעים החזיקו תעודות מועשות בלבד,  
ורוב שמות הסקומות כתמונות ובגלויות-דואר במחקו או נגזרו  
לגמרי. נראה שאילדים על הסיפון הורו בהקפדה לא לדבר עם חיילים  
כשום פנים ואופן, וכך נסתם מה שממש פעם לשדה חקירות פורה.  
אולם, אחדים מהיהודים המכוגרים יותר הפליאו במקצת כנכונותם  
לענות מה שאפשר לכנות כשאלות אלמנטריות ולא בוגעות ישר לענין.

תגובות בין התושבים היהודים.

19.

לא היו אגומות בין היהודים בחיפה עם כואה של "סריה ג'יוכני",

מסמך זה הוא העתק מצולם מהמסמך המקורי הגנוז בארכיון צה"ל ומעב"ט- הארכיון לתולדות ה"הגנה".  
אין לפרסם מסמך זה ואין ליצור ו/או לצלם עותקים נוספים מהמסמך בלי אישור ארכיון צה"ל ומערכת  
הביטחון. השימוש במסמך זה מותר רק למטרות שאושרו כדין.

ונראה שהאזניה אי לא שמשח נוסא לשיחות. בשעת הכתיבה עדיין לא הופיעו כרזות ההגנה בקשר לאזניה.

מסקנות.

.20

א. את המסקנות הבאות אפשר להסיק מהעברות הנ"ל. כי למרות העובדה שעתידה של אי, בתובה עתה בידי האויים, עדיין מבטים מנהיגי ההגנה והפלמח על סיפון האוניות להשמיץ את שם כרישניה והחייל הכריטי, ולהפריע להעברה.

ב. כי אמצעי הבטחון היהודיים הקשורים בהעפלה הולכים ומחמירים.

ג. כי צרפת מתפזרת עתה מהיהודים ההונגריים שקבלה משבדיה בסוף יולי, לא מתקבל על הדעת פש הממשלה הצרפתית היתה בותנת ניוזות אילו לא חשבתן לזמניות. מן ההכרח שלממשלה הצרפתית היתה בקורת על בואו של משלוח משבדיה בדרך הים, ואין להשוותו לעקורים מרצון המסתננים דרך גבול. בעובדות אלה יש כדי להראות שצרפת הגיעה להספם פרטי עם שבדיה בנוגע לאותם היהודים ההונגריים, והשיפול בהם כאילו מיועדים לאקספורט בלבד.

למשלוח לארצות

לחופי

.8.ג.ח.

מסמך זה הוא העתק מצולם מהמסמך המקורי הגנוז בארכיון צה"ל ומעב"ט- הארכיון לתולדות ה"הגנה". אין לפרסם מסמך זה ואין ליצור ו/או לצלם עותקים נוספים מהמסמך בלי אישור ארכיון צה"ל ומערכת הביטחון. השימוש במסמך זה מותר רק למטרות שאושרו כדין.

ג' פנאליה

14/270

- 4 -

20.12.47  
21.12.47

2300  
1208

מס. 52

ל - ליאונרד  
מ - ארנון

היכן יוחנן ומה מצבו ומהירותו, תעבירו לנו הקשר ללא דחוי.

24.12.47  
24.12.47

1500  
2005

מס. 209 דחוף

ל - יסער, סידני, וליאונרד  
מ - ארנון

במסגרת נמל חיפה ידיעה על ספינת מעפילים המלווה  
משחיתות כבר מסלטה.  
מה ידוע לכם?

19.12.47  
24.12.47

1255

מס. 26

ל - ארנון  
מ - סידני

החלוצי כלי עץ של שלושה תרנים, ושלושה למנים, צבעו אפור.  
סופרסטרוטורה בלתי בולטת בחלק האמצעי.  
מספר האנשים - שש מאות ושמונים. ילדים עד גיל חמש -  
ארבעים, עד גיל שלוש עשרה - שבעים, רוב הנוסעים למעלה מהגיל  
הבינוני.

דלק לעשרים יום, אוכל לעשרים יום. מים לעשרים וארבע יום.  
סחירות: שלושה עד ארבעה קשרים.  
תסעה מלחים איטלקים. רב הובל ספרדי, שמו: תינדה.  
המלווים: מוקה, נמרוד, קובת. חגדעוני: הנס.  
בידי מוקה אלף מאתיים ויזים. את הכסף יחלק בין המלחים  
כפרס קרוב לחופי הארץ.

14/270

29.12.47 230.00  
31.12.47 1143

ל - יסער, סידני, ליאו  
ס - ארנון

לתזכירנו 228.

מהחלוץ הלכו לרייס:  
קיבה, נמרוד, הנס, וטבעה מועלים ליאונרדים.

אלינו הגיעו:  
מוקה, רב-החובל הסמרדי, וטני ליאונרדים  
(מעובדי אלנגבי).

2.6

Elk

1.1.48 4.00  
2.1.48 0740

ל - ארנון  
ס - רייס

התחילו הכוקר בהורדת האנשים, באים לסיו הנה  
למחנה ששים וכלטה רייס (איש)  
בתכניתם להוריד שלטת אלפים ביום. לעת עתה הכל  
בסדר.  
אנשי אנטי 29 בנובמבר הגיעו אתמול למחנה החורף.

שלום

מטובה לתזכיר 2.

2.5

17/19

14/270

29.12.47

270

# 700 מעפילי "29 בנובמבר 1947" הועברו לאנית-גירוש

פיז אח אמת אשר עברה בינתיים אח  
הא החיצי בדרך לאנית-הגירוש.  
בין המעפילים בלט כספר האנשים  
הצעירים. גדול גם כספר הילדים.  
סרובם בני 5-14. כועסים בעלר  
הזקן.

ימים אחרים נתעלמה עלי אנ  
ות-מלחמה כדומיות.  
המעפילים לא גילו התנגדות  
רצינית לשמרו האי הדיסין  
שתכנסו את האניה. אך דימה  
שהיו כמה תנודת קלות. שרא  
ביום תוצאות רציניות.  
למסען החי ציפי עוד קטנית  
הביקר אתמול.  
בצעד-החלטה של יהודים והחליות.  
הגיס צעירים וילדים. כאניהם אל  
אנית-הגירוש. אכן הוציר החליל  
בשעה 1 אחרי הצהר הנתיים בסנין  
הנתיים.  
ספת הרוצי האר בורקודים כסני  
הדי עתים המעפילים רפדו כצעת  
לליחורם ראשן על אדמת המולדת.  
רבים מהם שיחרו כניהם. אחרים  
עישנו כוגרמה. אולם בדרך כלל שדר  
שקם ובסד. שעת הלילה הכאתרת  
נכסה על הרציף דימה שהסרעה סה  
רשם עלי קולותיהם של התיקול ולי  
דום אי עלי קריאותיהם של כסכדות  
הצבא. הסוכתלב כחזרת עורר יד  
ככן 5. שרץ רופים אחרים על הר  
צדי. כשהוא דחה את החילים ורתי

כ-700 מעפילי האניה "29  
בנובמבר 1947" (פיז הגרעה  
הרשמית: 683) הועברו אחר הצהר  
ללילה ללבו האניה. האניה נס-  
למה לרובת בעיות כסנית-כרר  
בשעת עינתה סיצה ספי  
המעפילים ושינת "התקנה"  
בניית הלוחי הרתי.  
כרדתי המעפילים כותסרר  
כי האניה "29 בנובמבר 1947"  
כסצאה כדרך 18 יום לפני

## מעפילי "29 בנובמבר" התנגדו להורדת הדגל העברי

היפה (מאת סימנו). — 83) מעי  
סילי 29 בנובמבר הפליגו הבוקר עם  
שחר על סיפון אניה הגירוש. אישן  
הגורר ככיוון להשריטון. אנית המעפילים  
הגיעה אים כיון לאחר הצות לנסל  
כשהיא כלורה כתי אנית כשחית האניה  
היא סגנית כפרים וכניע כעלת 3 הרנים.  
על אחד התרנים הונח דגל המלחלבן.  
וכתיבת כעברות וכאנליות ציינה את  
אנית ההגנה. 29 בנובמבר.  
בהגיע האניה לנסל עלי עליה חילים  
והחלו בהתקדחה המעפילים כעברו את  
החנות הכדיקה והגיעו על סיפון אניה  
הגירוש. הנסל הכה כתסיר כאנעלי צבא  
עוד כאמש ב"ה. תורה קיה סרעה בין  
החילים והמעפילים בשעה כהראכונים  
הרדירו את הדגל כרחה על אחד החרי  
גים. כצעלית כיו וכקריאות גנאי נתקלו  
הניכחים בנסל כשעה שהינד למעפילים  
שיעבריום להשריטון.  
כשעה 3 כתייטה ההגברה הובוקר  
עם שחר הפליגה האניה כסעל סיפונה  
331 גברים. 222 נשים 124 ילדים. כצב  
האניה כראה כנית את הדעת. בארץ  
כצארנו 5 חולים עם כלוחות.