

שהאנייה תפליג לקונסטנצה, ושם, ברומניה אשר הייתה מחוץ לתחום השפעת הבריטים, תסיים את העבודות.

"פאן יורק" הגיעה למרסיי במאי 1947. הצוות האמריקני הוחזר לארה"ב והוחלף בצוות מצומצם המורכב מימאים ספרדים, רפובליקנים, גולים ממשטרו של פרנקו ובראשם, בתפקיד חובל ראשון, קפטן אסטבן הרנרודנה. כדי להטעות את הבריטים עסקה האנייה במשך זמן מה בהפלגות מסחריות בין צרפת לגמלי צפון אפריקה, עד שהחלט להעביר גם אותה לקונסטנצה. "פאן יורק" הפליגה לגמל סאפי (SAFI) שבחוף האטלנטי של מרוקו, ושם הוטען מטען מלא של פוספאטים המיועד לשני גמלים בצרפת, ברסט (BREAST) ורואן (RUEN). משם הפליגה לקונסטנצה ועגנה עגינת ביניים, פעם אחת בשפך הנהר GIRONDE שבקרבת בורדו (BORDEAUX), לשם תדלוק, ופעם נוספת במרסיי להעלאת אספקה וציוד.

באוקטובר 1947 נפגשו שתי האניות בגמל הרומני, ושם הושלמו עבודות ההתאמה שלהן להובלת 7,500 מעפילים בבל אחת מהן.

ה"הגנה" הגיעה לסיכום עם ממשלת רומניה, שבראש משרד החוץ שלה עמדה היהודייה הקומוניסטית אנה פאוקר, על מתן אישור ל-15,000 יהודים מארץ זו לעלות לארץ. ואולם קונסטנצה שימשה כבסיס הצי הסובייטי, ועליית מספר כה רב של יהודים לארץ ישראל עמדה בסתירה לאידאולוגיה הקומוניסטית. לכן סוכם שהעולים יועברו לגמל בורגס שבבולגריה ושם יעלו לאניות.

הבריטים לא הרפו, והעמידו כל מכשול אפשרי. פרסומים על האניות המיועדות להובלת עולים בלתי לגליים נדאו בעיתוני בריטניה. נוסף על כך הופצה שמועה שברית המועצות מחרידה סוכני דיגול בין העולים. ידיעה בנוסח זה התפרסמה בעיתון "NEW YORK TIMES" סמוך למועד הפלגת האניות.

הופעל לחץ כבד על ארה"ב בדרישה לעצור את האניות. בעקבות זאת הפעילה מחלקת המדינה של ארה"ב לחץ על הסוכנות היהודית כדי למנוע את הפלגתן. הבריטים ודשו מממשלת פנמה להסיר את חסותה משתי האניות המפליגות בדגלה, אבל ממשלת פנמה סירבה להיענות להם. כמו כן פנו הבריטים לממשלת טורקיה כדי שזו תמנע משתי האניות את המעבר במצד בוספורוס, אך גם הטורקים סירבו לפנייתם.

ההחלטה על הקמת מדינה יהודית בארץ ישראל התקבלה בעצרת האומות המאוחדות ב-29 בנובמבר 1947. משה שדת חשש מפני פגיעה בהחלטת האו"ם על הקמת המדינה, כי החלטה זו עדיין דרשה את אישור מועצת הביטחון. לכן הוא צידד בדחיית ההפלגה של האניות לתחילת פברואר 1948, לאחר כינוס מועצת

פ'

## "פאן יורק", "פאן קרשצנט" ("PAN CRESCENT", "PAN YORK")

כמרס 1947 נרכשו האניות בארה"ב מידי חברת ספנות אמריקנית, UNITED FRUIT COMPANY, שבבעלות יהודי ושמו שמואל זמורה (Sam Zemurray), מגדולי מגדלי הבננות בארה"ב. שתי האניות עסקו בהובלת בננות מארצות אמריקה הדרומית לארה"ב.

שתיהן נבנו בשנת 1901, במספנות NEWPORT NEWS בוויג'יניה שבארה"ב, עבור חברת הספנות MORGAN LINE. שמה המקורי של "פאן קרשצנט" היה "EL VALLE", ו-"EL DIA" היה שמה של "פאן יורק".

אורכן היה 110 מ' ורוחבן 18 מ', והתפוסה ברוטו שלהן הייתה 4,570 טון. מחסני מטען גדולים, סיפוני ביניים ומערכת אוורוד טובה עשו את האניות מתאימות למטרות המוסד לעלייה. קצין ים אמריקני-יהודי ושמו פאול שולמן, בוגר האקדמיה היוקדתית "אנאפוליס", לימים המפקד הראשון של חיל הים הישראלי, ייצג את חברת FB SHIPPING COMPANY אשר דכשה את האניות עבור המוסד לעלייה. משמעות ראשי התיבות FB הייתה: "F... BRITAIN", אך הפירוש שניתן בעת ביצוע העסקה היה FAR BETTER SHIPPING COMPANY.

כרי להטעות את המודיעין הבריטי ובדי להחזיר את מקצת ההוצאות המשיכו שתי האניות לעסוק בהובלת סחורות. בשלב זה הפעיל אותן צוות אמריקני.

ב-30 באפריל 1947 הגיעה "פאן קרשצנט" לוונציה. כאן הוחל בהתאמתה להובלת 7,500 מעפילים. הצוות הקודם הוחזר לאמריקה והוחלף בצוות זר. רב החובל היה איטלקי. בוונציה עגנה שייטת אניות מלחמה בריטיות, ומובן שעבודות התקנת האנייה להובלת מספר כה רב של אנשים לא נעלמו מעיניהם של אנשי המודיעין הבריטי, למרות ניסיונות הסוואה תמימים. במהלך עבודות ההתקנה אירע פיצוץ באנייה. חור גדול נפער בדופן, והאנייה התיישבה על קרקעית הגמל. על פי שמועה שלא אושרה לעולם, הצמיד הקומנדר קראב (Buster Crabb) את הפצצה לדופן האנייה.

הבריטים התנכלו לאנייה בכל דרך אפשרית. לאחד תיקון הפרצה, הוחלט

הביטחון של האו"ם לדיון בעניין ארץ ישראל, וגם בן-גוריון תמך ברעתו. התפתח מאבק בין הסוכנות היהודית לבין המוסד לעלייה, והתנהלו דיונים לוחטים. למעשה התנגדה להפלגת האניות כל ההנהגה הציונית. יחד עם זאת 15,000 מעפילים, אשר שרפו את כל הגשרים מאחוריהם, המתינו לעלייה. נוסף על כך תבעה ממשלת דרמניה את סיומה המהיר של העסקה. היה ברור לכול שההזרמנות להוציא מספר כה רב של יהודים מארץ קומוניסטית לא תחזור שנית. אנשי המוסד לעלייה החליטו לפעול שלא לפי רעתה של ההנהגה הציונית, וקיימו את תכנית המבצע.

ב-22 בדצמבר הפליגו שתי האניות מקונסטנצה לבודגס, ורכבות מכל רחבי רומניה נעו אף הן לכינון הנמל הבולגרי. הסתמנה פשרה מאולצת, אשר הניחו שתתקבל גם על רעת הבריטים, ועיקריה הם אלה:

האניות יפליגו לקפריסין;

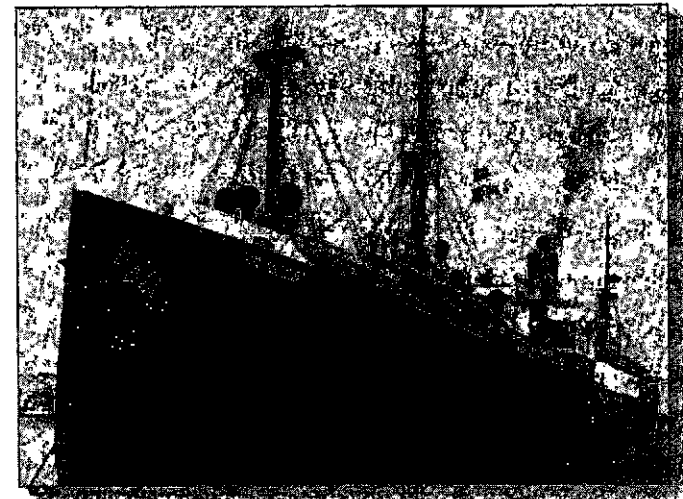
באופן מוצהר ובעת חקירה, אם תתנהל כזאת, יטענו שהאניות הפליגו שלא לפי הוראת הסוכנות היהודית;

לאניות לא יינתנו שמות עבריים ולא יוצמד להן שום תואר רשמי כגון "אניית ה'הגנה'";

לא תהיה שום התנגדות פיזית לבריטים או התגררות בהם;

האניות יפליגו למקום שהבריטים יורו להן, אלא אם כן יוחלט לחזור לים השחור.

רברים בסגנון זה הודלפו לאוזני הבריטים והאמריקנים.



"פאן קרשצנט" – "עצמאות"

ב-27 בדצמבר 1947 הפליגו שתי האניות מבורגס לארץ ישראל, כאשר על סיפונן יותר מ-15,000 מעפילים. על שתי האניות פיקד מטעם ה"הגנה" צעיר בן 28, יוסי המבורגר (הראל), ותיק מבצעי ההעפלה, אשר פיקד גם על "אקסודוס" ו"כנסת ישראל". מטעם המוסד לעלייה פיקד על "פאן קרשצנט" צעיר בשם רב מגן (ברצ'יק) ועל "פאן יורק" – ניסן לויתן, שניהם אנשי פלי"ם. לקראת הפלגת האניות הועבר הפיקוד הימי עליהן לשני ימאים מקצועיים ישראלים, יוצאי צי הסוחר של בעלות הברית במלחמת העולם השנייה. רב החובל של "פאן קרשצנט" היה יצחק (אייק) אהרונוביץ', אף הוא ותיק מבצע ההעפלה ורב החובל לשעבר של "אקסודוס". רב החובל של "פאן יורק" היה גד הילב. ששימש בעבר בתפקיד זה גם בספינה "תיים ארלוזורוב". רב החובל הקודם של "פאן קרשצנט" נשאר בתפקיד משקיף החובל הראשון הספרדי של "פאן יורק", אסטבן הדנדרונה, המשיך בתפקיד חובל ראשון. אפרים צוק, שהפליג אף הוא ב"חיים ארלוזורוב", הצטרף בתפקיד מכונאי ראשי. שאר הצוות היה מורכב ממתנדבים יהודים אמריקניים, אחדים מהם ותיקי "אקסודוס" ו"תיים ארלוזורוב", מצעירים ישראלים ומימאים זרים.

המבצע תוכנן בדיוקנות. זמן הגעת האניות לפתח הצפוני של מצר בוספורוס תוכנן למוצאי שבת, ה-27 בדצמבר 1947. מתכנני המבצע חששו מפני המעבר במצר זה, שמא הבריטים יפעילו כל לחץ אפשרי כדי לגרום לטורקים לעכב את האניות בזמן ביקורת המסמכים בכניסה למצר. הם ידעו שלא ניתן למנוע את המעבר מראש, אך ניתן לגרום קשיים בזמן הכניסה למצר, ואף למנוע את המעבר בכל אמתלה פורמלית. הקונסול הבריטי בקושטא (איסטנבול) והנציג הריפולומטי הבריטי באנקרה עבדו מיום שני ער יום שישי בלבד. נוסף על כך אלה היו ימים סמוכים לחג המולד, ושני עיתונאים אנגליים, יהודים ציונים, נשלחו לשתי הערים בטורקיה כדי לראיין את שני הריפולומטים הבריטיים, ובהזרמנות זאת ללגום אתם משקאות כאוות נפשם. ההנחה הייתה שכך יימנעו הריפולומטים מפעולה למשך יומיים לפחות, ולא יהיה מי שיפעיל את הלחץ על הטורקים. כך גם יוכלו האניות לעבור את מצר בוספורוס ללא הפרעה. כמו כן, תמורת כופר מכובד, סורדה "משמדת נוחה" בתחנת הביקורת בכניסה למצר. על אחד העיתונאים, מויש פרלמן, יליד אנגליה ובאותה העת כתב עיתון אמריקני, הוטלו תפקידים נוספים. באדם בעל שני דרכונים, אנגלי ואמריקני, ובעל קשרים טובים ואפשרות גישה חופשית לטלפונים בין-לאומיים בשגרירות האמריקנית, היה עליו להתמקד במלון הצופה על מצר בוספורוס, לעקוב אתרי מעבר האניות וליצור קשר עם אנשי המוסד במקרה של תקלה. התפקיד האחר היה לרווח לעולם על ניסיון עצירת האניות במעבר במצר בוספורוס. בגלל עיכובים שונים בנמל בורגס הפליגו האניות משם באיחור

מה. נתב רוסי העביר אותן אל מחוץ לנמל בשדה מוקשים מימי מלחמת העולם השנייה, וב־28 בדצמבר בשעות הצהריים עברו את הבוספורוס ללא שירותו של נתב וללא עיכוב או תקלה כלשהם. המפגש עם הבריטים התרחש מיד ביציאה ממצר ררונלים, שם ארבו להן שתי פריגטות בריטיות וכעבוד זמן קצר הצטרפה אליהן שייטת המורכבת משתי סירות ושש משחתות, בפיקודו של וייס אדמירל ריצ'רד ויקטור סיימונרס־טיילר (VICE ADMIRAL RICHARD VICTOR SYMONDS) על הסיירת "מאודיציוס" (TAYLER).

לאחר כמה תמרונים התייצבה השיירה במבנה שיט למופת והמשיכה לכיוון הארץ, כאשר בראש השיירה מפליגה "פאן יורק", אחריה "פאן קרשצנט" ואחריהן השייטת של הצי המלכותי.

בינתיים הושג הסכם עם הבריטים ברוח עיקרי הפשרה אשר הודלפה אליהם קודם לכן, וההוראה על ביצוע ההסכם הועברה לאניות. לאחר ריג ורברים עם מפקד השייטת הבריטית, אשר התנהל בצעקות ובעזרת מגברי קול, הוסכם על הדרכים האלה: הבריטים יעלו על שתי האניות בלתי חמושים ויקבלו על עצמם את השטתן, לרבות הפעלת המכונה הראשית; הקשר עם המוסר לעלייה והשליטה על המעפילים יישארו בירי הצוותים הישראליים; לא ייערך שום חיפוש, והמעפילים יררו עם חפציהם.

אשר לאנשי הצוות, ררשו מפקרי האניות שלא יינקטו נגדם שום צערי ענישה, ושיוכלו להצטרף אל המעפילים במחנות המעצר בקפריסין או לחזור בהקדם אל ארצות מגוריהם או לנמל שבו הצטרפו לאנייה – הכול על פי בחירתם. לאחר התייעצות עם מפקדת הצי במלטה הסכים האדמירל הבריטי לקבל את התנאים. ב־31 בדצמבר בשעה 15:00, בנקודה  $22^{\circ} 03' E$ ;  $06^{\circ} 34' N$ , עלו הבריטים על שתי אניות המעפילים. הם עלו ללא קסדות פלדה וללא אלות. הבריטים כיקשו מצוות האנייה שימשיכו להשיט את האניות, אך הצוותים סירבו בטענה שהם מוכנים להפעיל אותן רק לכיוון חיפה. הושגה פשרה: הצוותים יפעילו את האניות אך ההגאי יהיה בריטי. לאחר צעד הפגנתי זה, כאשר שתי האניות נעצרו בים, נשאר תפעול האניות כולו והפיקוד עליהן בידי אנשי הצוות המקוריים, עד הגעתן לנמל פמגוסטה וגם לאחר מכן.

מהארץ הגיע מברק המורה לשנות את שמות האניות. השמות ניתנו על ידי בן־גוריון עצמו. "פאן קרשצנט" נהפכה ל"עצמאות" ו"פאן יורק" – ל"קייבוץ גלויות".

ב־1 בינואר 1948 בבוקר הגיעו שתי האניות לפמגוסטה שבקפריסין.

"קייבוץ גלויות" נקשרה לרציף ו"עצמאות" עגנה מחוץ לנמל. למעשה, סיים הצי המלכותי את תפקידו עם הבאת האניות לנמל. מכאן והלאה עברה האחריות

עליהן למושל הבריטי של קפריסין.

בשלב זה ביקש קבדניטה של "קייבוץ גלויות", גר הילב, לדבר עם האדמירל הבריטי. הפגישה נערכה פנים אל פנים, על הרציף ובעמידה, כאשר סביב האדמירל עומדים כמה אריוטנטים, כולם במדים מצוחצחים, ומולם צעיר ארץ־ישראלי בבגדים בלויים ועמו חובל שני, ורנר סלומון, בתפקיד ה"אדיוטנט" שלו. גר הילב ביקש מסמך כתוב בדבר הסיכום שהושג בעניין הצוות.

הוא העיר שאם לא יקבל מסמך זה, ינטשו אנשי הצוות את האניות, והאחריות על שלומם של 15,000 איש תיפול כולה על הבריטים. כמו כן, מתוך ראייה לעתיד וכדי להחזיק את האניות במצב של כוננות הפלגה מירית, ביקש גר אספקת דלק לשתי האניות, בטענה שהדלק אזל ופעולת כל המערכות החיוניות לבטיחותם של המוני המעפילים תיפסק.

לאחר התרוצצות בהולה בין האדמירל הבריטי בפמגוסטה ומושל קפריסין בניקוסיה, בעזרת רוכב אופנוע צבאי, קיבל גר הילב את המסמך המבוקש, ומשחתת העבירה דלק לשתי האניות.

הורדת אלפי המעפילים בנמל פמגוסטה התנהלה בסדר מופתי ונמשכה שלושה ימים. צוותי האניות, על דבי החובלים שלהן, הורשו להישאר עליהן. האניות עגנו כ־7 מיל מצפון לפמגוסטה, מול הכפר בוגהז (BOGHAZ). הצוותים עסקו באחזקת האניות מתוך ציפייה שהן יופעלו מחדש בעתיד. האניות עגנו בקפריסין חמישה חודשים וחצי.

היזמה להשאת הצוות והחזקת האניות במצב שיאפשר את הפעלתן בתוך זמן קצר ביותר, באה מצד הצוותים עצמם ולא מצד המוסדות. ממשלת פנמה נכנעה לבסוף ללחץ הבריטים ושללה מהאניות את הזכות להגיף את רגלה.

האניות היו במעמד של אניות עצורות, ובצר המשפטי של הפרשה טיפלו עו"ד יעקב שמשון שפירא, לימים שר המשפטים בממשלת ישראל, ועו"ד שמראל (סולי) פרידמן.

ב־14 במאי 1948, בטקס מרכזי מרשים על סיפון "קייבוץ גלויות" בנוכחות ירדים, אנשי ה־JOINT ומשפחת פאפאוזטיליו, הונף דגל ישראל על כל אחת משתי האניות בו בזמן, ובירכתיים נמחק שם נמל הבית "פנמה" והוחלף ל"חיפה".

לאחר ציפייה של יותר מחודש ימים והערר הנחיות כלשהן מצד המוסדות בארץ, החליטו דבי החובלים של שתי האניות, על דעת עצמם, להפליג ממימי קפריסין ולהעמיר את האניות לרשות המאמץ המלחמתי של ישראל. רבי החובלים הוריעו על כך למפקד ספינת המשמר הבריטית, באמתלה של צורך בהשמרת חולדות, שלא

ניתן לבצע בקפריסין. תשובתו הייתה שהאניות לא יורשו להיכנס לחיפה (חיפה עדיין הייתה מובלעת בריטית בארץ ישראל), וששום דלק לא יסופק לאניות. שתי האניות היו מצוותות ומתורלקות כהלכה, כי שני רבי החובלים דאגו בתחבולות שונות שיספקו להן כמויות רלק קטנות כמשך כל זמן שהותן בקפריסין.

ב־18 ביוני 1948 הפליגו שתי האניות לחיפה.

במשך כל שעות ההפלגה נעשו מאמצים בלתי פוסקים ליצור קשר אלחוטי עם מוסדות בישראל כדי להודיע על התקרבות האניות ולקבל הנחיות. המאמצים לא נשאו פרי. כשהתקרבו האניות לחיפה, יצאה לקראתן משחתת בריטית והוריעה שסודדו עבדון מקומות עגינה מחוץ לשובר הגלים, אך בתחום נמל חיפה – בתחום שליטתם של הבריטים. האניות עגנו במקום המיועד להן ונמשך המאמץ ליצור קשר עם המוסד לעלייה כדי לקבל הנחיות כל עוד ניתן להסתלק אל מחוץ לתחומי השליטה הבריטית. המאמץ היה לשווא. קצינים בריטיים ניסו לעלות על "קיבוץ גלויות", אך גד הילב סירב לאפשר להם זאת בטענה שלאנייה עדיין אין פטור משלטונות ההסגר. כעבור זמן קצר נצמדה אל דופן האנייה גוררת גדולה של הצי הכריטי. מפקדה עלה על "קיבוץ גלויות" ודדש מגד הילב לחתום על צו האוסר את הזזת האנייה ללא היתר בריטי. גד הילב סירב שוב, הודד בכוח מהאנייה, והושלך למעצר במחנה צבאי בכת גלים. הוא נשפט בפני בית דין צבאי בריטי כחיפה ושחרר כעבור שלושה ימים.



"פאן יודק" מגיעה לחיפה

בין העולים על "עצמאות" היה זוג, משה ורחל בורסוק, ושני בניהם, מיכאל בן ה־12 ואברהם בן ה־10. מיכאל נעשה לימים האלוף "יומי" ברקאי מפקד חיל הים, גיבור מלחמת יום הכיפורים ובעל עיטור המופת. אברהם "בומי" נהיה לסגן מפקד הצוללת "דקר".

"מסע הפאנים", כפי שנקרא המבצע בספרות העוסקת בנושא, נחשב למבצע הגרול והמתוכנן ביותר בתולדות ההעפלה, שיאו של מפעל ההעפלה.

עם פתיחת העלייה התופשית לארץ ישראל המשיכו שתי האניות להפליג ולהביא המוני עולים. האניות הצטרפו ל"צים", ובמסגרתה הפליגו בדגל ישראל. שמה של "קיבוץ גלויות" שונה ל"קוממיות".

"עצמאות" נמכרה לגריטה בחיפה בשנת 1950, לאחר שירות של 49 שנים. "קוממיות" המשיכה להביא עולים ומאוחר יותר חזרה להיות אניית מטען רגילה. היא נמכרה לגריטה בשנת 1952 באנגליה, לאחר 51 שנות שירות.

מקורות:

בר־תקווה ח.: "צים חברת השיט הישראלית בע"מ" (באנגלית), עמ' 10, 12, 14, 16.

ר"ח גד הילב.: דיאיון והערות.

הדדי ז. צחור ז.: "אניות או מרינה".

זכאי מ.: "אברהם זכאי" בן הארץ והים, עמ' 87-91.

הוצאת דביר  
22

ר/ח הלל ירקוני

# ספינות מעפילים מ-א' עד ת'

הצילומים לקוחים מאוסף מוזיאון ההעפלה וחיל הים בחיפה, אלא אם כן מצוין אחרת

מסת"ב: 965-411-733-9 ISBN:

©

תשס"ה

2005

כל הזכויות שמורות

להוצאה ולמחבר

תל-אביב, רח' בר-כוכבא 29

טל': 5283648

נסדר: "סדר צלם בע"מ" ת"א

דפוס: בני שאול

גוונים