

מדינת היהודים



מ פ ר ט ז כ נ י	
שם במקור ← נורטלנד – Northland	
שם צפון ← הצפונית	
שנת בנייה ← 1927	
סוג כלי השיט ← שוברת קרח עשויה פלדה	
תפוסה/הדחזק ← 1,273 טון	
הנעה ← דיזל חשמל (2 מנועי דיזל – 600 כ"ס כל אחד)	
מהירות ← 9 קשר (חלק מהדרך עשתה – 10-11 קשר)	
כמות דלק ← ל-55 ימי הפלגה	

ההיסטוריה של הספינה: נבנתה עבור משמר החופים של צי ארצות-הברית טרם פרוץ מלחמת העולם השנייה הועסקה בשירותי צי בים הקרח הצפוני והשתתפה במשלחות מחקר למיפוי הים. במלחמת העולם השנייה. הופעלה כשוברת קרח כמושה באזור הים הצפוני סמוך לגרינלנד. בספטמבר 1941 השתלטה על אוניית ביון (קשר) גרמנית. היתה זו תפישה ראשונה של צי ארצות-הברית במלחמה זו. לוכותה של נורטלנד טיבוע מספר ספינות אויב ותפישת שבויים רבים מניצולי אוניות טבועות בים הצפוני. ב-1948 הוכנסה לשירות מחיל הים הישראלי בשם **אח"י אילת א-16**.

רכש והכנה

המוסד לעלייה ב' באמצעות חברת קש בבעלותו, באמצעות דני שינד – נציג המוסד לעלייה ב' בארצות-הברית.	הרכש:
בולטימור, ארצות-הברית (3.1.1947).	מקום הרכישה:
\$10 כמחיר סמלי.	עלות רכישה:
הפלגה מבולטימור, בתחילת מאי 1947, הגעה לנמל פורט דה בו בדרום צרפת בתאריך 3.5.47. בנמל זה הורידה הספינה ציוד ומזון למחסני ערובה עבור אוניות העפלה אחרות, משם הפליגה לנמל (Bayonne) ההכנה ביון במערב צרפת במפרץ ביסקאיה (Biscay), שאליו הגיעה ב-12.6.47.	נתיב שיט לנמל ההכנה:
ייתכן שהבריטים גילוה לראשונה בבולטימור בשלבי התיקונים. בעת מעבר בגיברלטר לנמל פורט דה בוק נתגלתה הספינה וזוהתה על-ידי הצי הבריטי. בשלבי ההכנה האחרונים בנמל ביון נתגלתה וזוהתה פעם נוספת על-ידי המודיעין הבריטי. ביון (Bayonne) בחוף המערבי של צרפת (מפרץ ביסקאיה).	גילוי בריטי בשלב זה:
יוסף אלמוג, אברהם מירצקי-מירון וצוות מתנדבים יהודים מצפון-אמריקה.	נמל הכנה:
הכנת הספינה – בפורט דה בוק, טרם הפלגתה לנמל ההכנה. הוערך שספינה זו תסיע 1,700 מעפילים, ומשך ההפלגה יהיה כ-25 יום. בהתאם לכך הושארו בספינה מזון וציוד.	צוות הכנה:
בדרך לנמל ביון פורקו המבנים מתחת לסיפון הראשי, כדי ליצור אולמות ובהם דרגשי שינה. התוכניות שהוגשו למספנה כללו בין היתר בניית מבנה עליון בירכתי הספינה, ליצירת אולם נוסף והארכת הסיפון העליון של הספינה, בניית חדרי שירותים ומקלחות על סיפוני הספינה, התאמת מטבח הספינה לשירות המעפילים והכנת חדר חולים לחמישים איש. העבודה במספנה נמשכה שבעה שבועות. במספנה זו הוכנה בו-זמנית הספינה פאדוקה , לימים גאולה . בתקופת ההכנה בביון התחוללה פרשת הספינה יציאת אירופה . מעפיליה הורדו בכוח בהמבורג, לאחר ניסיון נפל להורידם בנמל פורט דה בוק. המוסד הגיע להסדר עם שלטונות ברית-המועצות ורומניה על מתן אפשרות להעלות כ-4,500 יהודים מרומניה,	ארגון הספינה להעפלה:

כמספר המגורשים לגרמניה. בעקבות זאת הגיע **שאל אביגור** לביון ומסר כי שתי הספינות שבנמל (**מדינת היהודים וגאולה**) נבחרו כדי לקחת את המעפילים מנמל בבולגריה, במקום התוכנית המקורית להעלות מעפילים בצפון אירופה. הספינה צוידה במזון ל-1,700 איש ל-25 יום, בדלק ל-55 ימי הפלגה, במי שתייה - 300 טון במכלים. כמוכן היתה אפשרות לזיקוק מים במתקני הזיקוק בספינה.

צוות ומלווים

מפקד הספינה:	יוסף אלמוג - פלי"ם.
מלווים נוספים:	שמוליק הוכמן-הרס, בוגר קורס מלווים מזורז בפלמ"ח; אברהם מירצקי-מירון, מכונאי איש פלי"ם.
דעונים:	אהרון מיכאלי, פתחיה פייג.
מכשירי קשר:	תקניים על-פי תקן אמריקני לספינות (מקלטים-משדרים לטווחים ארוכים).
רב חובל:	מורגן מיצ'ל, אמריקני.
צוות הספינה:	26 איש, מהם שישה אנשי ים שכירים זרים (רב חובל אמריקני, מכונאי ראשי יהודי אמריקני ארץ ישראלי לשעבר, שני מכונאים איטלקים, טבח וקצין ספרדים, וכן 18 מתנדבים יהודים, ביניהם קצין יהודי אמריקני ומתנדב אמריקני שחור.

העלאת המעפילים

נתיב שיט לנמל ההעמסה:	מנמל ביון, ב-28.8.47, דרך מיצר גיברלטר, החוף הצפון-אפריקני, כרתים, היס האגאי, מיצרי הדרדנלים והבוספורוס לים השחור, ומשם למפרץ בורגס (Burgas) בבולגריה ב-14.9.47.
נמל ההעמסה:	בורגס (Burgas), בולגריה.
יחס שלטונות:	שיתוף פעולה מלא וענייני מצד השלטונות הבולגרים, שהיו צד בעסקה עם רומניה, כנראה באישור השלטונות בברית-המועצות, תמורת תשלום במטבע זר. הם הגישו כל סיוע אפשרי מצידם לביצוע מהיר, כדי שהעסקה לא תתפרסם בציבור.
מספר המעפילים:	2,664.
גיל, מוצא ושיוך תנועתי:	כמחצית בני נוער בגילאים 14-18, כרבע בגילאים 20-50 שנה, וכרבע ילדים וזקנים; יהודים מרומניה (מכל המפלגות והזרמים). מחציתם משפחות שלמות, כולל תינוקות וזקנים, בתוכם כ-150 תינוקות עד גיל שנתיים, והשאר נוער מאורגן מכל תנועות הנוער ובתי יתומים. כמחצית מאוכלוסיית המשפחות היו יהודים דתיים מכל הזרמים.
מנהיגות מעפילים:	המעפילים נבחרו על-פי שיוך מפלגתי, והם הגיעו עם מדריכיהם ומנהיגיהם המקומיים. הקשר עם כלל המעפילים היה באמצעותם.
מחנה המעפילים:	לא היו מחנות עולים ברומניה (כדוגמת איטליה וצרפת). היהודים שאושרו לעלייה מרתבי רומניה רוכזו לקראת יום מסוים בבוקרשט.
דרך הגעה לאזור ההעמסה: ההעלאה:	מבוקרשט ברכבות מיוחדות לבורגס בבולגריה, דרך תחנות ביניים לא ידועות. ב-21.9 נכנסה הספינה לנמל לאחר שעגנה במפרץ בורגס מאז ה-14.9. (הספינה 'גאולה', שהגיעה לבורגס עוד קודם, עסקה בתיקונים ותדלוק). סוכם עם שייקה זן, נציג המוסד במקום, כי 'גאולה' תעמיס את נוסעיה ביום שישי, ואילו 'מדינת היהודים' - למחרת. הדבר לא הסתדר בגלל תקלות בתדלוק 'גאולה', לכן הועלו קודם מעפילי 'מדינת היהודים', ב-22.9.47 בלילה. ההעלאה ארכה כ-6 שעות עם הפסקה באמצע, בגלל איחור בהגעת הרכבת האחרונה. עם שחר יצאה הספינה את הנמל ועליה כ-2,500 איש. במשך שלושה ימים עגנה במפרץ עד לגמר העלאת האנשים על 'גאולה'. ב-25.9 בלילה בעת העגינה במפרץ, הגיעו בסירה כ-80 ילדים עד גיל 14 עם מדריכיהם, לאחר שלא הצליחו לעלות על 'גאולה' מחוסר מקום.

העולים הגיעו עד הספינה ברכבות, ללא הכנה, וחזעלו לספינה על-פי סדר הקרונות. צוות המתנדבים בספינה היה פעיל בהעלאתם. שלושת ימי העגינה במפרץ בורגס אפשרו התארגנות לחיים סדירים בספינה במסגרת מחלקות, על-פי שיוך תנועתי. נתמנו בעלי תפקידים; הוקם ארגון הגנה ובו כ-400 איש להתנגדות במקרה של תפישת הספינה ולשם מאבק בבריטים על הספינה; הוקמו קבוצות של סדרנים, סניטרים ושירותי מזון, בהנהלתו של המלווה **שמואל הוכמן-הרם**. מאחר ובספינה היו כ-1,700 מקומות שיכון על דרגשים, אולצו כ-900 איש לישון על הסיפון. התינוקות הועברו לחדר החולים, כאשר על כל דרגש שלושה-ארבעה סלים עם תינוקות.

ארגון הספינה:

ההפלגה

ב-26.9.47 עם שחר, יצאה הספינה לים הפתוח כדי לפגוש את הספינה **'גאולה'**, שיצאה מאותו נמל, ויחדיו המשיכו לארץ. בורגס, מיצרי הבוספורוס והדרדנלים, היס האגאי, מיצר רוזוס סקרפנטו – במקום זה נפרדו שתי הספינות; **'גאולה'** המשיכה בכיוון חיפה, ואילו **'מדינת היהודים'** בכיוון תל-אביב. לאחר הכניסה לים האגאי הוסבו שמות הספינות לשמות עבריים. ב-27.9.47 בערב נכנסו שתי הספינות למיצרי בוספורוס ועברו את הביקורת התורכית ושילמו סכום גדול כדי שהמעבר יתאפשר ללא בדיקות. לקראת ההפלגה מבורגס התקבלו הוראות מהמוסד, באמצעות **שייקה זן**, להעביר בשלב האחרון של ההפלגה את מעפילי **'גאולה'** ל**'מדינת היהודים'** ולשחרר על-ידי כך את **'גאולה'** להפלגה נוספת. כל ההכנות לקראת הביצוע נעשו, וההעברה תוכננה ל-1.10.47 עם שחר. עם בוקר, לקראת הפעולה, התברר כי המצב מתחת לסיפונים הוא בלתי נסבל, ולא היה ניתן להכניס אנשים נוספים מפאת המחנק. כמו כן, הכנסת אנשים נוספים חיתה משבשת את תוכניות ההגנה על הספינה. על כן לא התבצעה ההעברה.

תאריך הפלגה ושעה:

נתיב ההפלגה:

אירועים בדרך:

עימות עם הבריטים

ביציאה ממיצרי הדרדנלים לים האגאי המתינו שתי משחתות בריטיות, ובעין בוחנת התבוננו בנעשה על סיפוני הספינות, וליוו את הספינה עד מיצרי רוזוס – סקרפנטו. בקטע דרך זה נעשו ההכנות האחרונות להגנת הספינה ולהתנגדות במקרה של השתלטות בריטית. הבריטים גם אספו מידע על הנעשה בספינה וההכנות עליה. כמו כן, בקטע דרך בים האגאי, שהיה זרוע שדות מוקשים, אף יעצו מדי פעם לבחור נתיב שונה מזה שהפליגו בו, ולאחר שיקול האפשרויות נבחר הנתיב שהמליצו עליו, וניתנה על כך תודה בקשר איתות. אורגנה קבוצת הגנה מצוידת במקלות, בוצרו סיפוני הספינה משלושת צדדיה, פרט לחרטום, ברשת ותיל דוקרני, נעשו סידורים לסגירת כל פתחי הספינה והכניסות אל מתחת לסיפונים לבטן הספינה. על הסיפונים הוכנו מכלי מים עם תמיסה מיוחדת לשטיפת העיניים במקרה של התקפת גז מדמיע, וכן הוכנו מקומות ריכוז לציד לחימה (אבנים, ברגים, חלקי מתכת וקופסאות). תורגלה כוננת להגנה ומעבר לשליטה בחזר ההגה הרזרבי. התוכנית היתה לא לאפשר לבריטים לעלות על הספינה, ובמיוחד לא לתת להם להיכנס אל מתחת לסיפון הראשי, אם גשר הפיקוד ייתפש בידיהם. הכוונה היתה לנטוש אותו ולעבור לשליטה על הספינה באמצעות חדר ההגה הרזרבי, שהיה בירכתי הספינה, מתחת לסיפון הראשי. ביומיים האחרונים להפלגה נתקבלו הוראות לא להתנגד לעליית הבריטים לספינה, ולארגן רק התנגדות פסיבית להעברת לספינות גירוש לקפריסין, מכיוון שלבריטים היו ידיעות על נשק בספינה, והתנגדות עלולה היתה לגרום לשפיכות דמים. ההוראה היתה לא להיאבק על תפישת גשר הפיקוד בידי הבריטים, אך לא לאפשר להם לרדת לסיפון הראשי ומשם אל בטן הספינה פנימה.

גילוי וליווי בריטי:

הכנות לעימות והוראות:

העימות:

ביום 2.10.47 עם בוקר הופיעו חמש משחתות נוספות, וכולן יחד ליוו את שתי הספינות. בשעה 10:00 הפליגה 'גאולה' בנתיב לחיפה, מלווה בארבע משחתות, ו'מזינת היהודים' – בנתיב לתל-אביב, מלווה בשלוש משחתות. כעבור כשעה הצטרפה לכוח הליווי משחתת רביעית. בשעה 13:30 החלו הבריטים בניסיונות התקרבות לספינה ובחסימת הנתיב, ובו-בזמן גם ניסו לשכנע את הספינה לעצור מרצון. באמצעות כושר התמרון בהנהלת הקצין הראשון (מתנדב יהודי-אמריקני) נמנעה גישתם, ודבר זה רומם את מצב הרוח של המעפילים. הבריטים המשיכו ברציפות בפעולה זו עד 18:00, כאשר מכל צד מנסה להתקרב משחתת אחת. אז חורו הבריטים לעצור מיד. מאחר ולא נענו, החלו בירי פצצות גז מדמיע ובהתנת סילוני מים מלוחים מצינורות כיבוי אש רבי-עוצמה שנמשכו כ-25 דקות. חלק גדול מאנשי ההגנה שעל הסיפונים נפגעו. הגז חדר לבטן הספינה, וכתוצאה מכך נתק תינוק. הספינה המשיכה בנתיב הפלגה מזרחה, גשר הפיקוד נתק והשליטה על הספינה החלה מחדר ההגה המשני שבירכתי הספינה. ב-18:40 שוב התקרבו שתי משחתות לשם היצמדות לצידי הספינה, וגם הפעם הצליחה הספינה להתחמק תוך פנייה חדה שמאלה לעבר המשחתת, ולהתנגש בה. נזק קל למעקה החרטום, המשחתת נהדפה וחרטומה התקפל פנימה עד לעמדת תותחיה הקדמית. בה בעת הצליחה המשחתת שמימין להתקרב, להיצמד לדופן הספינה ולהנחית חיילים מזוינים. הבריטים השתלטו על גשר הפיקוד, ועל הסיפון הראשי נאבקו אנשי ההגנה בבריטים, אשר ניסו לפרוץ ולהשתלט על הספינה מעמדת גשר הפיקוד. רבים מהבריטים נפצעו, אחדים נזרקו לים תוך כדי המאבק. היו כמה עשרות פצועים קל מבין המעפילים, אך לא היה שימוש בנשק חם.

בהמשך העלו הבריטים לספינה דרך גשר הפיקוד כלי עבודה עם חוליית הנדסה, שפרצה פתח בסיפון העליון אל תוך חדר המכונות וניתקה את צינורות אספקת הדלק למנועים שנעצרו. הספינה הוסתה מנתיבה המזרחי לכיוון צפון, בכוח פעולתה של המשחתת מימין.

הבריטים קשרו את הספינה למשחתת, וזו גררה אותה לחיפה. השעה היתה 20:00 בערך, והמרחק מחוף תל-אביב היה כ-5 מיל.

הורדה:

'מזינת היהודים' הוכנסה לנמל חיפה בבוקר למחרת התפישתה, ונקשרה לרציף הדמעותי בצידו המערבי, ליד הספינה 'גאולה' אשר נקשרה לשם קודם לכן. הספינות על מעפיליהן עמדו בנמל שלושה ימים, עד שהבריטים קיבלו החלטה לגרשם לקפריסין באמצעות ספינות הגירוש, שהיו קשורות לרציף בצידו המזרחי.

חילוץ מלווים

הוראות והכנות לחילוץ:

ההוראות היו: שמוליק חוכמן ייסע עם המעפילים לקפריסין; המפקד, המלווים האחרים והגדעונים יישארו בחיפה בתוך הסליק, וכך היה.

החילוץ:

בספינה הוכן סליק גדול ונוח לכ-20 איש וציוד חשוב רב. עם הכניסה לנמל חיפה נערך משאל בין צוות המתנדבים לגבי רצונם לצאת לקפריסין או להמתין לחילוץ בחיפה. שני מלווים ירדו למקום המחבוא שהוכן עבורם (כולל המפקד); שני גדעונים, עשרה אנשי צוות המתנדבים וארבעה מעפילים חולצו ביום השלישי לשחיית הספינה, בשעות אחר-צהריים המאוחרות, על-ידי חוליית הנמל של הפל"ים, שהגיעה בכיסוי של פועלי ניקיון מטעם חברת 'העוגן'. הסליק פונה כאשר היו עדיין על הספינה כמה עשרות מעפילים שטרם עברו לספינות הגירוש, שהשייח בסליק היתה כשמונה שעות, והאנשים ירדו מהספינה בכיסוי של פועלי ניקיון של חברת 'העוגן'.

ראובן אהרני

מטות תרן

ספינות ההעפלה והרכש
לאחר מלחמת העולם השנייה

מרכז
המגן
ההגנה
על-שם
ישראל גילי



המרכז לתולדות כוח המגן ה'הגנה'
ע"ש ישראל גילי

מיסודן של העמותות:

ארגון חברי ההגנה • אגודת דור הפלמ"ח • יד טבנקין