

עצמאות



מ פ ר ט מ כ י	
שם במקור	← Pan Crescent
שם צופן	← האת, חברמן
שנת בנייה	← 1901 בניו-פורט
סוג כלי השיט	← ספינה להובלת מננות.
אורך	110 מ' / 391 רגל. רוחב 14 מ' / 48 רגל.
עומק	26 רגל
תפוקה/הדחק	← 4,570 טון
הנעה	← קיטור
מהירות	← 12 קשר
כמות דלק	← 740 טון

ההיסטוריה של הספינה: נבנתה בארצות-הברית עבור חברה להובלת פרי, ועסקה בהובלת בננות עד לרכישתה.

רכש והכנה

זאב שינד רכש אותה מבעליה **סמואל זמוראי**, יהודי אמריקני קשיש שמוצאו מבטרביה, והיה בעליה של חברה להובלת פרי בשם יונייטד פרוט קומפני, שהפעילה את הספינה. הקנייה נעשתה באמצעות ג'וז' **בוקסבאום**, **פול שולמן**, **מוריס גינזבורג** שאיתרו את הספינה.

ניו-יורק.

כ-25,000 \$.

דרך האוקיינוס האטלנטי בנתיב מסחרי רגיל, כשהיא עמוסה ב-3,200 טון מטען, כדי להסוות את מטרת רכישתה ומטרת הפלגתה. הספינה הפליגה לנמל ונציה בפיקוד **פול שולמן**. משם הפליגה עם מטען לקזבלנקה, וחזרה לוונציה עם מטען פוספר.

ידוע היה לבריטים על ההפלגה מניו-יורק. הם ניהלו מאבק למנוע את ההפלגה, ודרשו מממשלת פנמה לאסור הנפת דגלה על הספינה.

לאחר רכישתה, עברה הספינה שיפוצים בנמל ניו-יורק באפריל-מאי 1947. בוונציה פורקו מתקני החובלה, והספינה נוקתה. בספינה אירעה תבלה על-ידי הבריטים, ונדרשו 45 יום כדי לתקן את הנזקים. לאחר התיקונים הפליגה הספינה ב-27 בספטמבר לנמל קונסטנצה ברומניה.

אנשי מספנה מקומית בוונציה, וכן מקומיים בקונסטנצה יחד עם המלווים של הספינה, ואיש המוסד **לופו**.

נעשו סידורים לקליטת נוסעים רבים על דרגשים מתחת לסיפונים. הותקנו מאווררים חשמליים, חדרי חולים, נבנו 125 מתקני שירותים, מטבחים, והובאו 45 רופאים ו-150 אחיות לטיפול בנוסעים על הספינה הזו, וכן על **פאן יורק**. היו בספינה ארבע סירות הצלה ל-35 איש כל אחת. כן הובאו 300 טון מים; 460 טון דלק לעשרה ימים; מזון ל-14 יום.

צוות ומלווים

דב מגן (ברצ'יק) – פלי"ם.
מיכה פרי – פלי"ם, **מאיר אברם** – פלי"ם, **אליעזר ערמון** (וורש) – פלי"ם, **גרישה שיינקמן**, **טדי ורדי** (רוזנפלד), **צ'רלי** (מכונאי), **בצלאל פלדמן**, **גדעון** (גדע) **שוחט**.
חיים גולדיס, **גד ליפשיץ**.
מכשירים מקוריים של הספינה.

הרוכש:

מקום הרכישה:

עלות רכישה:

נתיב שיט לנמל ההכנה:

גילוי בריטי בשלב זה:

נמל הכנה:

צוות הכנה:

ארגון הספינה להעפלה:

מפקד הספינה:

מלווים נוספים:

גדעונים:

מכשירי קשר:

רב חובל: איטלקי, ולצידו אייק אהרונוביץ.
צוות הספינה: ארבעה אמריקנים שעלו בקונסטנצה, ושישה איטלקים – צוות סיפון; מכונאי ראשי אמריקני עזב בקונסטנצה ובמקומו הגיע מהנדס מכונות, יהודי בשם כץ.

העלאת המעפילים

נתיב שיט לנמל ההעמסה: ההעמסה היתה אמורה להתבצע בקונסטנצה, אולם הלחץ שהפעילו הבריטים על ממשלת רומניה נשא פרי, והם סירבו להתיר את ההפלגה. על כן הפליגה הספינה ב-6 בנובמבר לנמל בורגס בבולגריה, לאחר הסכם עם ממשלת בולגריה. השיט לווח בכמה תקלות טכניות, בעיקר בגלל הצוות שהיה חסר ניסיון, משום שקיבל את הספינה לרשותו רק בנמל קונסטנצה. כמו כן היה צריך לעבור דרך שדה מוקשים בעזרת נווט רוסי.

בורגס, בולגריה.

יחס טוב.

7,736

יהודים ממקומות שונים ברומניה, וכן 400 צעירים מבולגריה. רובם סוחרים, עורכי-דין, רופאים ובעלי מקצועות חופשיים אחרים, מתנועות השומר הצעיר, החלוץ, אחדות העבודה, מפא"י, העובד הציוני, רוויזיוניסטים. ביניהם תינוקות, צעירים, מבוגרים וקשישים.

מונו ראשי קבוצות ומדריכי תנועות.

מחנות הדרכה בערי מגוריהם של המעפילים ממקומות שונים ברומניה. בין אוגוסט לאוקטובר 1947 התנהל רישום להפלגה בבוקרשט.

ברכבות ממקומות שונים. ההסעה אורגנה על-ידי צוות מיוחד של אנשי המוסד וה'הגנה' באירופה. ב-20 בדצמבר התאספו והוסעו ברכבות לקונסטנצה.

ב-22 בדצמבר היו מוכנים לעלות לספינה.

ב-23 בדצמבר 1947 התברר כי לא ניתן להפליג מקונסטנצה בגלל התנגדות ממשלת

רומניה. על כן שונתה התוכנית, ולאחר השגת הסכם עם בולגריה באמצעות שייקה זן, תמורת תשלום, הוסעו המעפילים ברכבות ב-24 בדצמבר. מעבר הגבול היה ללא

תקלות, והם הגיעו לבורגס ב-26 בדצמבר בבוקר. שלטונות הנמל סייעו, והעלייה לספינה התבצעה בגלוי על הרציף בנמל. מכל רכבת שהגיעה לנמל עלו ישר לספינה.

ההעמסה התבצעה במשך כל שעות היום – כ-17 שעות.

המעפילים חולקו לקבוצות בנות 60 איש, שבראשן אחראי, ואורגנו פעילויות חברתיות. כן התמט סדרן עבודה וניקיון, קצין רפואה, קצין קשר, אחראי על

חלוקת מזון. הספינה חולקה לשלושה אזורים ובהם יחידות פיקוד.

ההפלגה

27 בדצמבר 1947, לפנות בוקר.

הספינה יצאה ללא בעיות דרך הבוספורוס והדרדנלים לכיוון קפריסין.

עיכובים במיצרי הבוספורוס והדרדנלים בגלל לחץ שהפעילו הבריטים על ממשלת תורכיה. לאחר שאנשי המוסד הבטיחו לשלם 'יכופרי' לשלטונות התורכיים במיצרים,

הוסדר המעבר. רק ב-31 בדצמבר 'הכירה' הנהלת הסוכנות בספינה, והוענק לה

השם 'עצמאות'.

תאריך הפלגה ושעה:

נתיב ההפלגה:

אירועים בדרך:

עימות עם הבריטים

<p>גילוי ולינוי בריטי:</p> <p>הבריטים ידעו על ההכנות להפלגה עוד כאשר היתה הספינה בנמל ונציה ואחר-כך בקונסטנצה. לינוי ממשי של ספינות מלחמה היה רק ב-29 בדצמבר ב-03:00, כאשר עמדה הספינה לעבור במיצרי ים השיש. ארבע משחתות ושתי צלבניות, האחת בשם מאוריציוס, המתינו והחלו ללוות.</p>	
<p>הכנות לעימות והוראות:</p> <p>הוראות רגילות להתנגד לגירוש והכנות למקרה של התנגשות. כל זה בוטל לאחר שהושג הסכם עם הבריטים לשוט לקפריסין.</p>	
<p>העימות:</p> <p>ב-31 בדצמבר, בשעה 15:00, עלו מלחים בריטים על הסיפון ללא התנגדות. לפני כן הושג הסכם, לאחר מו"מ ממושך בין מפקד הכוח הימי הבריטי לבין מפקדי הספינה, שהבריטים יעלו ללא נשק וללא כובעי פלדה, ובתמורה יזכו לשיתוף פעולה מצד המלווים, המפקדים והנוסעים. היה זה בעקבות מו"מ שניהלה הסוכנות עם משרד החוץ הבריטי בתיווך האמריקנים, שבו סוכם שהספינה 'תסגיר' את עצמה ללא התנגדות. הבריטים העדיפו להפנות את הספינה לקפריסין, ולא להעביר לספינות גירוש בחיפה, בגלל מספר המעפילים הגדול. הקשר התקיים בצורה תקינה עד לסיום ההפלגה.</p>	
<p>הורדה:</p> <p>ב-1 בינואר 1948 בפמגוסטה לאחר הסכם עם הבריטים, באמצעות סירות של יחידות חיל תותחנים בריטיות מהדיוויזיה המוטסת השישית.</p>	

חילוץ מלווים

<p>החילוץ:</p> <p>המלווים ירדו עם המעפילים ועברו למחנות בקפריסין. חלקם נמלט אחר-כך דרך מנהרה שנחפרה במחנות הקיץ, וחולצו באמצעות ספינת דיג 'נשר' שנשלחה על-ידי המוסד בפיקוד דוד מיימון.</p>	
--	--

תוצאות

<p>נפגעים:</p> <p>לא היו.</p>	
<p>לאן הגיעו המעפילים:</p> <p>קפריסין.</p>	
<p>ב-11 במאי הודיעה ממשלת קפריסין כי היא מסכימה לשתרר את שתי הספינות פאן יורק ופאן קריסט, אם הסוכנות תתחייב להוציא באמצעותן מדי שבוע 2,500 מעפילים מקפריסין.</p>	



מסלול "עצמאות" מסלול "קיסר גלויות"

עצם קניית אניות בסדר גודל שכזה, היה בו מן ההעזה, היות והנסיגה הוכיח כי רווקא ספינות קטנות וקלות הן בעלות הסיכויים הרבים ביותר להצלחת מול הכוחות הבריטיים בים. אולם כאשר התברר כי ממילא כמעט וכל האניות נופלות בסופו של דבר בידי הבריטים, ובנוסף הצטבר נסיון רב ברכישת אניות גדולות ובארגון לצרכים המיוחדים של "המוסד לעליה ב'", הוחלט לרכוש את האניות הגדולות ולהביאן לאחד מנמלי היציאה באירופה.



"פאן קרישצינט" ("עצמאות") ו"פאן יורק" (קיסר גלויות)

בתום השיפורים הראשונים בארה"ב, הפליגו ה"פאן יורק" ו"פאן קרישצינט" לכוון הים השחור. מסע הפלגתן של שתי האניות נמשך מספר שבועות, כאשר סוכנים בריטים עוקבים כל הזמן אחריהן ומדווחים לממונים עליהם כל שביב מידע אפשרי. (1)

"קיסר גלויות" ו"עצמאות"

סיפורם של ה"פאנים"

שם האניה	קיסר גלויות	עצמאות
אלן המוצא	בולגריה	בולגריה
נמל יציאה	בורגס	בורגס
מס' עולים	7,600	7,736
מפקד הסרענה	יוזף המבורג	
רב-חובנים	גדי הלב	אייק אהרנסון
מלווה ואלחוטן	לסן ליתן, אלמון יוסף, מיכאל ורטה, ארנסט, זלמן פרץ, פרידלנד, שיינקין, ישי גבע, ואש צידון, אפרים מאיר, אברהם אברהם, זוקר, עליבא אופנק, שאול פודקין, באלא פלמן, אהרונם גרשוני, שוחט, מלכה	דב ליפשיץ, גמרה, אשל ורטה, יוסף מיכאל, ארנסט, זלמן פרץ, פרידלנד, שיינקין, ישי גבע, ואש צידון, אפרים מאיר, אברהם אברהם, זוקר, עליבא אופנק, שאול פודקין, באלא פלמן, אהרונם גרשוני, שוחט, מלכה
חאיר הנעה	1:1.48	
הערות	חמפעלים, זרעבור	ישרות לקפריסון

זאב שינד, שליח "המוסד לעליה ב'" הגיע לארה"ב בשלהי שנת 1945. הוא יסד תברה פנמית בשם "Western Shipping" ששימשה בסיס רשמי לפעולותיו. לצורך פעילותו החשאית-מתחרתית הוא שינה את שמו לאיסטמן, על מנת למנוע את זיהויו, ופעל יחד עם עוזרו הראשי ג'וז' בוכסנבאום. באביב תש"ז קנה זאב שינד בארה"ב, מידי יהודי יליד בסראביה, שתי אניות תאומות בנות כ- 10,000 טון נפח כל אחת, עם ארבעה סיפונים. האניות, "פאן יורק" ו"פאן קרישצינט", נבנו מלכתחילה לשם הובלת בנות, והיו מצוידות במתקני איזור.

עוד בטרם הגיעו האניות לנמל הרומני, כבר לוותה אותן משחתת בריטית, כאשר מול הנסיונות הבריטיים, הגבירו לוחמי הפלמ"ח את מאמצי השמירה למנוע כל אפשרות של חבלה אפשרית נוספת.



מעפילים על "פאן יורק" ("קיבוץ גלויות")

כאשר הגיעו האניות לנמל קונסטנצה, הוחל במפעל אירגוני עצום ורב, שעיקרו היה בהעלאת 13,000 מעפילים על שתי האניות. אך בפועל, עלה מספר היוצאים על המתוכנן, וכאשר הפליגו האניות, היו על סיפונין 15,236 מעפילים. מפקד הפעולה, יוסי המבורגר, סיפר על ההכנות שביצעו הצוותים לקליטת המעפילים על שתי האניות, כדלהלן:

"כאשר התחילו להכין את האניות ברומניה, התנהלה עבודת ההכנה בחמישה קוים מקבילים. עד אז לא היה לנו נסיון עם אניות גדולות וצריך היה להתקין כל אניה ל-7000 איש. האחראים עשו את עבודתם באופן מוצלח ביותר. באותו זמן עבדו אנשינו בחוף בארגון המעפילים וחלוקת מקומות-תעסוקה בין התנועות השונות. בד בבד הוכן הטרנספורט היבשתי, שכלל תנועה של חמישה-עשר אלף יהודים מבתיהם עד לגבול ומשם עוד 24 שעות נסיעה ברכבת לנמל. יחד עם העבודה הזאת התנהלה הכנה ארגונית של המנהלה והפיקוח באניות. קו הפעולה החמישי היתה הפעילות הפוליטית, לנו לא היה חלק בה. ביצוע הכנת האניות נמשך בקצב מהיר ובאופן מוצלח. זה היה אחד היסודות החשובים שהבטיחו את הצלחת המפעל. לולא דאגנו לארגון טוב של כל הפרטים, היה הדבר מביא לאסון. איך להעביר 15 אלף איש מכל פינות רומניה, אל הגבול של ארץ ההפלגה?... כל מפקד היה מודיע על מהלך הענינים ברכבת שלו ובמטה נרשם כל פרט ובכל שעה היתה מתקבלת תמונה מדוייקת על מהלך הרכבות עד אשר עברו את הגבול...לכל אניה היה קצין ימאי האחראי לכל הצד הימי של

בעקבות סערת "אקסודוס" והמצב המתוח שנוצר אז, לא ניתן היה להכניס לאלתר את שתי האניות לשירות ההעפלה, כך ששתי ה"פאנים" הועסקו במשך זמן מה בהובלת מטען רגיל, גם זאת על מנת להבטיח להן את החסוואה הדרושה. אך כאשר שככה במקצת הסערה של מסע ה"אקסודוס", הוכנסו האניות לשיפוצים ולהכנה לקראת יציאתן לבולגריה לקליטת מעפילים.



מעפילים עולים על סיפונה של "עצמאות"

האניה "פאן יורק" שופצה והותקנה בצרפת, ואילו אחותה, ה"פאן קרישצ'נט" נשלחה לנמל ונציה והותקנה שם במספנה גדולה, בהשגחתו של המהנדס היהודי אמריקאי פול שולמן. בעת המצאותה בונציה נעשה באניה נסיון חבלה. חבלנים בריטים הצליחו להטמין בה פצצה והאניה ניזוקה קשות. כח משימה מקצועי מיוחד נשלח מן הארץ, ובעזרת הכוחות המקצועיים האיטלקיים תוקן הנזק.



מעפילים על סיפון "עצמאות"

ביום ה-25 בספטמבר 1947 נכנסה ה"פאן קרישצ'נט" לנמל קונסטנצה, אשר ברומניה, ושבויעים לאחר מכן הגיעה גם ה"פאן יורק", אשר התעכבה בצרפת.

המסע, זאת אומרת – פיקוד, כל הקשרים, הובלת האניה. העבודה הארגונית בוצעה שלב אחרי שלב... בכל מחסן היו סוכות לעזרה ראשונה. צויין מספר הרופאים והחובשות ושעות העבודה שלהם ובאיזה מקום יעבוד כל אחד והעבודה הוכנה לכל פרטיה... השירות הרפואי היה מאורגן באופן משיביע רצון בהחלט. על כל אניה היו כ- 24 רופאים ו-40 אחיות. כולם מוסמכים. היה לרשותם בית-חולים מרכזי אחד; חדר ניתוח עם ציוד מלא; חדר יולדות עם ציוד מלא; נוסף לזה שני בתי חולים נוספים. שלושת בתי-החולים יחד מנו 80 מיטות. סידור זה היה בכל אחת מהאניות...מזון היה בכמויות גדולות...בעיה קשה הייתה השמירה על האניות...בתחילה שמרו על האניות 30 איש בתמידות ולבסוף נוספו עוד 15 ובשתי האניות שמרו יחד 45 איש. האניות היו סמוכות אחת לשניה, כך שהשמירה בהרטום אחד הבטיחה את החרטום השני ושמירה בירכתי האחת הבטיחה את ירכתי האניה השניה...שמרנו על כל דבר שאפשר היה לחשוש כי ינסו לחבל בו. העמדות וחדרי המכונות נשמרו במיוחד...בנמל ההפלגה חיכו לנו נווט ואיש מקומי. נכנסנו לנמל והתחלנו בעבודת ההעמסה. ההכנות היסודיות נעשו כבר קודם. על כל אניה היה מפקד אחראי על העמסה ואורגן מראש מי צריך לקבל את האנשים מהרכבת" (2)

מאז ספטמבר 1947 נקטו שלטונות רומניה, בגיבוי שלטונות הכיבוש הסובייטיים, עמדה חיובית כלפי עליית יהודי רומניה. השליחים שפעלו ברומניה, משה אורבורך-אגמי, שעמד בראש פעילות "המוסד לעליה ב" ברומניה, ועמו יוסף קלארמן, איש הצה"ר, טיפחו קשרים טובים עם ראשי השלטון ברומניה, כמו גם עם נציגי שלטונות הכיבוש הסובייטיים.

קשריו של קלארמן עם אמיל בודנאראש, מזכיר הנשיא וראש שירותי הבטחון שהפך להיות שר ההגנה הרומני, ועם אנה פאוקר שדת החוץ הרומנית, איפשרו את אישור יציאת ספינות המעפילים עם יהודי רומניה. אולם על מנת למנוע סכסוכים עם ממשלת בריטניה, דרשו הרומנים כי ספינות המעפילים ייצאו מנמלים בולגריים. ארגון בסדר גודל כזה הצריך קיום של משא ומתן מדיני עם שלטונות רומניה. אי לכך כאשר הגיע משה סנה, מי שעמד בראש מפעל ההעפלה מטעם הסוכנות לבוקרשט, אירגן לו קלארמן פגישות עם נציגי הממשלה הרומנית, במטרה להבטיח אפשרות יציאה חופשית לכל יהודי שירצה בכך.

האחריות על המבצע הוטלה על כתפיו של יעקב סלומון, מותיקי הפלמ"ח. בהנחייתו חולקה רומניה לתשעה איזורים, ורכבות מיוחדות, בפיקוד ארצישראלי, יצאו לכוון נמל היציאה בורגאס, אשר בבלגריה.

כל אותו הזמן, בו אורגנו המעפילים, עסק צוות נוסף מבין אנשי ה"הגנה", בראשותו של גרע שוחט, את האניות עצמן לקליטת הנוסעים.

כמפקדי המבצע מונו, יוסי המבורגר (הראל) כמפקד המבצע כולו; דב ליפשיץ, כמפקד ה"פאן קרישצינט"; וניסן לריתן, כמפקד ה"פאן יורק", מלווי ה"פאן יורק" היו נמרוד אשל, יואש צירדן, אפרים צוקר, עקיבא אופנבך ושאל אהרנוב. מלווי ה"פאן קרישצינט" היו אליעזר ורש, זלמן ניסן, מיכאל פרי, גרישה שיינקין, אברהם מאור, אברהם פרדקין, בצלאל פלדמן וגרע שוחט, ועמם ה"גרעונים" ראובן אורנשטיין, מלכה רופא וגד ליפשיץ. רבי החובלים היו גד הילב ויצחק (אייק) אהרנוביץ.



מעפילים עולים על ה"פאן יורק" ("קיבוץ גלויות")

במקביל לעבודת הארגון בשטח, התנהל מאבק בינלאומי במטרה לבטל את המסע כולו, ולכן גם נדחה מועד היציאה של האניות, עד ליום ה-26 בדצמבר 1947. ראשי הסוכנות היהודית שלחו הוראות ובקשות, מגוי-יורק ומלונדון, לעצור בעד הפלגת האניות, אך אנשי "המוסד לעליה ב" לא הסכימו לכך, בידעם באופן ברור כי ביטול, משמעותו היחידה היא מעילה באמונם של אלפים רבים שהפקידו את עתידם וגורלם בידיהם.

בנוסף לכך, מי שתמך במבצע ההעפלה היה בודנאראש עצמו, והוא הטיל על מזכירו הפרטי פופסקו לפקח על ביצוע התכנית, על כל פרטיה. הגיע הדבר, לכן, לידי כך שביטול ההפלגה עלול היה, חלילה, לבטל אח כל מפעל ההעפלה מרומניה. כאשר התברר כי אין אפשרות של נסיגה, הועלתה הצעה שהאניות תמסורנה את עצמן לידי הבריטים בצאתן מן הים השחור.

היה זה מוצא שהצריך קבלת אישור מן הבריטים.

ביום ה-22 בדצמבר יצאו האניות ממנל קונסטנצה, לכוון בורגאס, לשם העלאת המעפילים. ביצוע העמסת כל העולים על האניות נמשך כיומיים וחצי, והאניות היו מלאות מפה לפה.

על פי הוראה שהגיעה מארץ-ישראל שונו שמוח האניות, כהצעת דור בן-גוריון, וכך הפכה "פאן יורק" להיות ל"קיבוץ גלויות", ואילו אתוחה ה"פאן קרישצינט" ל"עצמאות".

ביום ה-31 בדצמבר 1947 יצאו שתי האניות ממיצרי הרדנליס, וכאן המתינו להן שלוש משחתות ושתי סייירות בריטיות.

ביום השלישי להפלגה, כאשר כבר הגיעו האניות למרחק מה מתופי הארץ, הגיעה הוראת המוסדות בארץ שלא להתנגד להעברה לקפריסין. בו ביום התקרבה הסיירת הבריטית "מאוריציוס" אל "קיבוץ גלויות", והחל משא ומתן בין מפקד השייטת הבריטית לבין המפקדים מטעם ה"הגנה" על מסירת הפיקוד על האניות לירי הבריטים.

מפקדי השיירה, וכראשם יוסי המבורגר, הורו כי בכוננתם להביא את האניות לארץ-ישראל, אך על פי הוראת הסוכנות היהודית לא יתנגדו כי המפקד הבריטי ישלח את אנשיו שיעלו על האניות וישיטו אותן לכוון קפריסין. בנוסף דרשו מפקדי השיירה מהמפקד הבריטי כי יתחייב בכחב שלא לפעול או לפגוע במפעילי האניות מטעם ה"הגנה", או נגד המלחים, וכי החיילים האנגלים יעלו על אניות המעפילים ללא קסדות ואלות, כמו כן משרד האלחוט ישאר בידי אנשי ה"הגנה" וימשיך פעולתו באין מפריע. כמו כן דרשו כי הארגון הפנימי של המעפילים ימשיך וישאר בידי האחראים מטעם ה"הגנה".

הפיקוד הבריטי הסכים לתנאים, ולאחר שרווח למעפילים תוכן המשא ומתן והסיכומים, עלו הבריטים על האניות והיפנו אותן לכוון קפריסין.



דב מנן (ברצ'יק)

ראויה כאן גירסתו של דב ליפשיץ (ברצ'יק), מפקדה של "עצמאות" ("פאן קרישצינט") על המסע שהסתיים בקפריסין, ובלשונו:

"יצאנו לים הפתוח. מזג האויר היה כל הדרך מצויין. במידה שנשבה רוח, היא באה מאחורינו. האניות היו חזקות וגדולות כך, שאפילו רוח מהצד לא השפיעה על תנודות האניות... עם היציאה מהמיצרים הקיפנו משחיתות אנגליות. הן שאלו לשמנו ולא נכנסו אתנו בשיחות, אלא רק נסעו לידנו. כל כמה שעות נוספה משחיתה וצלבנית. בדודקנאז היה לנו ליווי של שלוש משחיתות ושתי צלבניות... האדמיראל נתן לנו קורס שנעבור לשוט לצד פמגוסטה. על זאת הודענו לו, שמטרתנו היא ארץ-ישראל. האחריות על 16 אלף איש מוטלת עלינו ואנו - לא נרמה 16 אלף איש ונוביל אותם לקפריסין. אולם אנו לא נתנגד שיעלה את אנשיו על האניות ויקח את הפיקוד על הגשר... הכינונו את עצמנו בשתי האניות לכניסת האנגלים, אולם לפני-כן הודענו את הדבר למעפילים; לא רצינו לעשות את הדבר מאחורי גבם... כמוכן, לא היתה התנגדות כי היה אימון ובטחון בלתי מוגבל מצד המעפילים כלפי המלווים ומפקדי האניות... שתי האניות נעצרו. המשחיתות ניגשו לפאן יורק' ולפאן קרסנט'... הם ביקשו, שנמשיך בנסיעה, אך אנחנו הודענו להם כי זאת יעשו הם בעצמם. בחצי-טכס מסרנו להם את הפיקוד. הם לא היו מוכנים לכך... ההורדה נמשכה שלושה ימים. הורדנו 15300 איש. הם נקלטו במחנות... בסיכומו של דבר, הענין בוצע באופן יותר מוצלח מאשר חשבנו שנצליח לארגן אותו, על אף כאב השילוח לקפריסין..." (3)

בפרוס השנה האורתית החדשה, ביום ה-1 בינואר 1948 נכנסו "קיבוץ גלויות" ו"עצמאות" לנמל פמגוסטה בקפריסין.

את הורדת אלפי המעפילים ביצעו אנשי ה"הגנה" כדי למנוע סבל נוסף מן המעפילים, והיא נמשכה שלושה ימים, בגשם שוטף.

המעפילים הורדו למחנות שהוכנו לשם כך מבעוד מועד.
אנשי הברולשת הבריטית שהוטסו במיוחד לקפריסין, זיהו כמה מפעילי העליה,
אותם הכירו עור מימי "אקסודוס". חמישה מהם נלקחו לחקירה והוכו שם מכות
נמרצות.

חבריהם פנו מיד למפקד הבריטי וטענו כי הם רואים בכך הפרה בוטה של
הסיכומים ושל ההבטחה הבריטית הרשמית. מיד התערב האדמירל הבריטי
והאסירים שוחררו.

על מלווי האניות הוטל לרדת עם נוסעי ה"פאנים" למחנות, לשהות עם המעפילים
ולעזור להם בצעדיהם הראשונים במחנות המעצר, ובארגון חייהם במסגרת זו, עד
לבואם של השליחים מן הארץ שיחליפו אותם.
פרשת ה"פאנים" הגיעה לסיומה.



שי חורב

נְתִיב בְּמִים עֲזִים

ההעפלה החלוצית ביבשה ובים

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