

קיבוץ גלויות



ח פ ר ט נ כ נ י
שם במקור ← Pan York
שם צופן ← הארות

זו ספינה תאומה ל'עצמאות' (פאן קרסט).
ראה בסקירה נפרדת.

רכש והכנה

ראה הסקירה על 'עצמאות'.
הועמסה במטען והפליגה לנמל מרסיי. משם ערכה הפלגות מסחריות נוספות לסאפי (מרקו), ברסט, רואן וחזרה למרסיי, מ-23 באוגוסט עד 2 אוקטובר 1947.
מרסיי וקונסטנצה.
לגבי שאר הפרטים ראה הסקירה על 'עצמאות'.

נתיב שיט לנמל ההכנה:

נמל ההכנה:

צוות ומלווים

ניסן לויתן – פליים.
'קיבוץ גלויות' שימשה ספינת הפיקוד במבצע הפיאנים, ומפקד המבצע היה יוסי הראל.
זלמן פרח – פליים, ישי גבע-עקיבא, נמרוד אשל, שאול אהרנוב.
ראובן אורן, יואש צידון.
מקלט גלים קצרים (BC) מופעל בסוללת 12 וולט; מקלט רזרווי RCA לגלים קצרים 110 וולט; משדר RCA קריסטלים, משדר מקלט רזרווי SCR תוצרת Cosley. תחום גלים 3.8–5.8 לשידור מורס ולזיבור; מקלט גלים בינוניים 12 וולט סוללת, או 110 וולט DC; משדר גלים בינוניים 200 וולט DC. מכשיר Auto Alarm.
גד הילב.
35 ספרדים, ארבעה אמריקנים.

מפקד הספינה:

מלווים נוספים:

גדעונים:

מכשירי קשר:

רב הובל:

צוות הספינה:

העלאת המעפילים

ראה הסקירה על 'עצמאות'.
7,600 מספר המעפילים:

ההפלגה

ראה 'עצמאות'.

עימות עם הבריטים

ראה 'עצמאות'.

חילוץ מלווים

ראה 'עצמאות'.

תוצאות

ראה 'עצמאות'.

מדינת היהודים



שם במקור ← נורטלנד - Northland
שם צופן ← הצפונית
שנת בנייה ← 1927
סוג כלי השיט ← שוברת קרח עשויה פלדה
תפוסה/הדחק ← 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 ביים הקרח הצפוני והשתתפה במשלחות מחקר למיפוי הים. במלחמת העולם השנייה. הופעלה כשוברת קרח חמושה באזור הים הצפוני סמוך לגרינלנד. בספטמבר 1941 השתלטה על אוניית ביון (קשר) גרמנית. היתה זו תפישה ראשונה של צי ארצות-הברית במלחמה זו. לזכותה של נורטלנד טיבוע מספר ספינות אויב ותפישת שבויים רבים מניצולי אוניות טבועות ביים הצפוני. ב-1948 הוכנסה לשירות מחיל הים הישראלי בשם **אח"י אילת א-16**.

רכש והכנה

המוסד לעלייה ב' באמצעות חברת קש בבעלותו, באמצעות זני 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 מעברה 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 בשלבי ההכנה:
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 שאול אביגור לבין 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-הרם, בוגר קורס מלווים מזורז בפלמ"ח; אברהם מירצקי-מירון, מכונאי איש פלי"ם.
ג'עונים: 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 תנועות: 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 זרתיים 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: מבוקרשט ברכבות מיוחדות לבורגס בבולגריה, דרך תחנות ביניים לא ידועות.
ההעלאה: 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 דן, 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.

ארגון הספינה: העולים הגיעו עד הספינה ברכבות, ללא הכנה, והועלו לספינה על-פי סדר הקרנות. 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.

ההפלגה

תאריך הפלגה ושעה: ב-26.9.47 עם שחר, יצאה הספינה לים הפתוח כדי לפגוש את הספינה **גאולה'**, שיצאה מאותו נמל, ויחדיו המשיכו לארץ.

נתיב ההפלגה: בורגס, מיצרי הבוספורוס והדרדנלים, הים האגאי, מיצר רוזוס סקרפנטו – במקום זה נפרדו שתי הספינות; **גאולה'** המשיכה בכיוון חיפה, ואילו **'מדינת היהודים'** בכיוון תל-אביב. לאחר הכניסה לים האגאי חוסבו שמות הספינות לשמות עבריים.

אירועים בדרך: 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 **שיקה דן**, 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 המחסן. כמו כן, הכנסת אנשים נוספים היתה משבשת את תוכניות ההגנה על הספינה. על כן לא התבצעה ההעברה.

עימות עם הבריטים

גילוי וליווי בריטי: 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 והחכנות 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.

הכנות לעימות והוראות: 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 כוננות להגנה ומעבר לשליטה בחדר 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 אותנו 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 להעברה 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.

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, ומדינת 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 הורו הבריטים לעצור מיד. מאחר ולא נענו, החלו בירי פצצות גז מדמיע ובהתותח 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 נחנק 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. נגרם 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.

הנחיה:

'מדינת היהודים' הוכנסה לנמל חיפה בבוקר למחרת התפישה, ונקשרה לרציף חדמעותי 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 הוכמן ייסע עם המעפילים לקפריסין; המפקד, המלווים האחרים והגדעונים יישארו בחיפה בתוך הסליק, וכך היה. בספינה הוכן סליק גדול ונוח לכ-20 איש וציוד חשוב רב.

החילוץ:

עם הכניסה לנמל חיפה נערך משאל בין צוות המתנדבים לגבי רצונם לצאת לקפריסין או להמתין לחילוץ בחיפה. שני מלווים ירדו למקום המתבוא שהוכן עבורם (כולל המפקד); שני גדעונים, עשרה אנשי צוות המתנדבים וארבעה מעפילים חולצו ביום השלישי לשהיית הספינה, בשעות אתר-הצהריים המאוחרות, על-ידי חוליית הנמל של הפלויים, שהגיעה בכיסוי של פועלי ניקיון מטעם חברת 'העוגן'. הסליק פונה כאשר היו עדיין על הספינה כמה עשרות מעפילים שטרם עברו לספינות הגירוש, שהשייה בסליק היתה כשמונה שעות, והאנשים ירדו מהספינה בכיסוי של פועלי ניקיון של חברת 'העוגן'.



מסלול "עצמאות"

מסלול "קיבוץ גלויות"

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



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

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

"קיבוץ גלויות" ו"עצמאות"

סיפורם של ה"פאנים"

שם האניה	קיבוץ גלויות	עצמאות
ארץ המוצא	בולגריה	בולגריה
נמל יציאה	בורגאס	בורגאס
מס' עולים	7,600	7,736
מפקד המבצע	יוסן המבורג	יוסן המבורג
רבי חובנים	גד הילב	איוק אההנגביץ
מלווה זאלווסן	יוסן קונת, אלשור, דב ליפשיץ, נמרה אשל, רוטל זמן, לטן מיכאל, ראובן ארנושטיין, זלמן פרץ, פריז גישה, שיינקין, יש גבע, יואש צידן, אפרים מאיר אברהם, אברהם זוקר, עטיב אוסבר, שאול פדרסקי, דצ'אל פרוסו, אהרונב	יוסן קונת, אלשור, דב ליפשיץ, נמרה אשל, רוטל זמן, לטן מיכאל, ראובן ארנושטיין, זלמן פרץ, פריז גישה, שיינקין, יש גבע, יואש צידן, אפרים מאיר אברהם, אברהם זוקר, עטיב אוסבר, שאול פדרסקי, דצ'אל פרוסו, אהרונב
תאריך הגעה	שוחט, מלכה	שוחט, מלכה
הערות	1.1.48	1.1.48
	חמפילום חתנבור	ישירות לקפריסון

זאב שינד, שליח "המוסד לעליה ב'" הגיע לארה"ב בשלהי שנת 1945. הוא יסד חברה פנמית בשם "Western Shipping" ששימשה בסיס רשמי לפעולותיו. לצורך פעילותו החשאית-מחתרתית הוא שינה את שמו לאיסטמן, על מנח למנוע את זיהויו, ופעל יחד עם עוזרו הראשי ג'ו 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 בננות, והיו מצוידות במתקני איורור.

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



מעפילים שולים על סיפון 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, ושבוועיים לאחר מכן הגיעה גם ה"פאן יורק", אשר התעכבה בצרפת.

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 סיפוניהן 15,236 מעפילים. מפקד הפעולה, יוסי המבורגר, סיפר על ההכנות שביצעו הצוותים לקליטת המעפילים על שתי האניות, כרלהלן:

"כאשר התחילו להכין את האניות ברומניה, התנהלה עבודת ההכנה בתמישה קוים מקבילים. עד אז לא היה לנו נסיון עם אניות גדולות וצריך היה להתקין כל אניה ל-7000 איש. האחרים עשו את עבודתם באופן מוצלח ביותר. באותו זמן עבדו אנשינו בחוף בארגון המעפילים וחלוקת מקומות-תעסוקה בין התנועות השונות. בד-בבד הוקם 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

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 היתה 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 בחרטום 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 אורבך-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 כודנאראש, מזכיר הנשיאות וראש שירותי הבטחון שהפך להיות שר ההגנה הרומני, ועם אנה פאוקר שרת החוץ הדומנית, 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 שידצה בכך.

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

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

כמפקדי המבצע מונו, יוסי המבורגר (הראל) כמפקד המבצע כולו; רב ליפשיץ, כמפקד ה"פאן קרישציט"; וניסן ליתן, כמפקד ה"פאן יורק", מלווי ה"פאן יורק" היו נמרוד אשל, יואש צידון, אפרים צוקד, עקיבא אופנבך ושואל אהרונוב. מלווי ה"פאן קרישציט" היו אליעזר ורש, זלמן ניסן, מיכאל פרי, גרישה שיינקין, אברהם מאור, אברהם פרדקין, בצלאל פלדמן וגדע שוחט, ועמם ה"גרעונים" ראובן אורטשטיין, מלכה רופא וגר ליפשיץ. רבי החובלים היו גר הילב ויצחק (אייק) אהרונוביץ.



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, מניו-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 בורנאראש 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 את 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 מנמל 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 שמות האניות, כהצעת דוד בן-גוריון, וכך הפכה "פאן יורק" להיות "קיבוץ גלויות", ואילו אחותה ה"פאן קרישצינט" ל"עצמאות".

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

ביום השלישי להפלגה, כאשר כבר הגיעו האניות למרחק מה מחופי 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 לידי הבריטים.

מפקדי השיירה, ובדאשם יוסי המבורגר, הודו כי בכונתם 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 בכתב 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 שדווח למעפילים תוכן המשא ומתן והסיכומים, עלו הבריטים על האניות והיפנו אותן לכוון קפריסין.



דב טגן (ברצ'יק)

ראויה כאן גירסתו של רב 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 כר, שאפילו רוח מהצד לא השפיעה על תנודות האניות... עם היציאה מהמיצרים הקיפוננו משחיתות אנגליות. הן שאלו לשמנו ולא נכנסו אתנו בשיחות, אלא רק נסעו לידנו. כל כמה שעות נוספה משחיתות 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 ונביל אותם לקפריסין. אולם אנו לא נתנגד שיעלה את אנשיו על האניות ויקח את הפיקוד על הגשר... הכיננו את עצמנו בשתי האניות לכניסת האנגלים, אולם לפני-כן הודענו את הדבר למעפילים; לא רצינו לעשות את הדבר מאחורי גבם... כמובן, 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 האזרחית התדשה, 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, כגשם שוטף.

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

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

על מלווי האניות הוטל לדדת 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