

**"שבתאי לוז'ינסקי"**

הגדולה בין ספינות המעפילים המעטות שהצליחו להבקיע את ההסגר היתה "שבתאי לוז'ינסקי", אם כי הצלחתה היתה חלקית בלבד, ורק כמחצית ממעפיליה הצליח להיכנס ארצה. היתר נתפסו בחוף והוגלו לקפריסין. שלטונות המנדט גם דאגו לנכות מיד ממכסת העלייה הגאלית 350 סרטיפיקטים על חשבון מספר המעפילים המשוער שהצליחו לחזור ארצה מאוניה זו.

פרשת האוניה "שבתאי לוז'ינסקי" קנתה לה מקום בעלילות ההעפלה בעיקר בגלל מה שאירע באתר הנחיתה אחרי: שהשלטונות הבחינו בהורדה והצבא הקיף את המקום. אז הוזעקו ובאו מאות תושבים יהודים מישובי הסביבה, התערבו בין המעפילים בחוף וניסו להעלים אותם בתוכם עליידי סירובם להזדהות בפני השלטונות כי הם תושבי הארץ. חלק מהנוזקים, יחד עם אנשי הפלמ"ח שעסקו בהורדה, גורשו לקפריסין יחד עם המעפילים שנתפסו ושהו שם כשבועיים ימים, עד שזוהו עליידי אנשי משטרת המנדט שנשלחו לשם במיוחד למטרה זו, והוחזרו ארצה. פרשת האוניה הזו מלמדת גם על הקשיים המיוחדים שהיו כדוכים בהורדה חשאית של מספר גדול של מעפילים לחוף, גם בשפינה הצליחה להגיע אליו מבלי להתגלות.

"שכתאי לוז'ינסקי" ששמה המקורי היה "Susanna", ("שושנה" או "רוזה" בעגת אנשי המוסד), נרכשה באיטליה אצל האחים דמיני.<sup>39</sup> היא היתה ספינה בת כ-670 טונות, בנויה עץ, ותוכננה להובלת למעלה מ-800 איש. במושגי ההעפלה היתה זו ספינה בגודל בינוני. עד שיצאה להפלגתה האחרונה לארץ היא ידעה הרפתקאות רבות באיטליה. עדה סרני, שטיפלה רכות בבעיותיה של ספינה פרובלמטית זו כותבת עליה: "רוזה היתה חסרת המזל ביותר באותה שנה, ואילו 'שכתאי לוז'ינסקי' היתה בת המזל של השנה, היחידה שהגיעה לחוף ארץ ישראל".<sup>40</sup> ואכן, מזל ותוסר מזל שימשו בערבוביה בקורותיה של ספינה זו לכל אורך שירותה בהעפלה ובמיוחד במסעה האחרון לארץ. השם העברי "שבתאי לוז'ינסקי" ניתן לה ערב ההפלגה, על שמו של אחד מפעילי המוסד המסורים, שנספה בתאונת דרכים באיטליה לפני שהספינה יצאה לדרכה.

"שכתאי לוז'ינסקי" הפליגה לארץ ב-4 במרס 1947 ממטפונטו, אחד מבסיסי ההעפלה שבדרום איטליה, בפיקודו של צוות מלווים שמנה

חמישה אנשים. מפקד הספינה היה דוד מימון, מהמנוסים בימאי הפלמ"ח. עמו בצוות היו אברהם ריקמן (קרני), בצלאל דודי, יהושוע רביד ו"הגדעונג" אריה חייקין.<sup>41</sup>

הרכב המעפילים בספינה זו היה דומה להרכבם בספינות האחרות שיצאו באותה תקופה מאיטליה. רובם אנשים צעירים ומאורגנים כתנועות נוער, מיעוטם משפחות עם ילדים. ביניהם היתה פלוגה מאורגנת של 130 חברי "הגנה" שאומנו באירופה במסגרת התוכנית לקראת האפשרות של "עלייה ג'", שבה הכשירו כוח לוחם של מעפילים על מנת לפרוץ לארץ בכוח הנשק, תוך שיתוף פעולה עם כוחות ה"הגנה" כארץ. התוכנית כידוע בוטלה והפלוגה עלתה ארצה במאורגן בעלייה ב', אחרי שערב ההפלגה הושכעו אנשיה לפלמ"ח באיטליה, במעמדו של מפקד הפלמ"ח יגאל אלון, שביקר אז באירופה.<sup>42</sup> כדי להקל על הצפיפות בספינה, לפחות בחלק מהדרך, הועלו עליה תחילה רק 650 איש: עוד 173 הפליגו בעקבותיה בספינה הקטנה "פיטרו": אחרי חמישה ימי הפלגה ביחד, הועברו בלב ים ליד תופי תוכנית נוסע "פיטרו" ל"שבתאי לוז'ינסקי" וזו פנתה ארצה.

כניגוד לרוב ספינות המעפילים שעשו את דרכן לארץ באותה עת במסלול הצפוני, בחר מפקדה של "שכתאי לוז'ינסקי", דוד מימון, את המסלול הדרומי הפחות שכיח. דהיינו, מהחוף התורכי דרך צפון רודוס לעבר פורט סעיד שבמצרים ומשם צפונה לאורך החוף לעבר עזה ואשקלון. העוסקים בהעפלה ידעו, שבגלל דלילות הישובים היהודיים כאזור זה השמירה על החוף כאן פחות קפדנית ופחות תדירה, הן מהים והן מהיבשה. כגיזרת החוף הזו היו לכן אולי יותר סיכויים לחמוק מבעד לסיורי המשחתות מאשר בגיזרת החוף שמתלאביב וצפונה.

מסעה של "שכתאי לוז'ינסקי" נערך בעיצומו של החורף וחלק מהדרך עשתה הספינה בים סוער. אך הוא לא הנה קשה משל הספינות האחרות שהפליגו באותה העונה. מפקד הספינה הקפיד במשך כל הדרך על תנאי הסוואה חמורים. בימי ההפלגה הראשונים, כל עוד שתי הספינות הפליגו יחד והיו רחוקות מהארץ, קיימה "שכתאי לוז'ינסקי" קשר עם שולחיה באיטליה. אחרי שהועברו אליה האנשים מהספינה הקטנה, היא נכנסה לדממה אלחוטית והיתה רק בהאזנה. ויעיד על כך יומן הספינה, שיש בו סך הכל שני מברקים יוצאים.<sup>43</sup> האנשים הוחזקו כל הדרך מתחת לסיפון

ומושבים עצמם לעבר החוף. בנוסף לכך נצטוו מעפילים שהיו הגורים בחגורות הצלה לקפוץ מהספינה לים ולנסות להגיע בבוזות עצמם לחוף בשחיה, בשיחידה מיוחדת המופקדת על הצלת הנסחפים בים עוקבת אחרי השוחים.<sup>45</sup>

כשלוש שעות ברציפות נמשכה הורדת המעפילים, ממש באפס טווח מן החיילים הבריטים שבמחנה הצבאי הסמוך, מבלי שאיש מהם הרגיש בדבר. הם כבר הצליחו להוריד את רוב האנשים מהספינה לחוף, אך רק את חלקם הספיקו לפזר ולהעלים בישובים. כשהצבא הבריטי הקיף את המקום נשאר עדיין בספינה כ־125 מעפילים קשישים וחולים.

הצבא גילה את ההנדה לגמרי באקראי. נמעשה שהיה כך היה:

מוקדם בבוקר הגיע למחנה הצבאי הסמוך לאתר ההורדה שוטר ערבי וסיפר לקצין התורף כי בעשותו את הדרך מביתו לאורך החוף לתחנת המשטרה באשדוד שבה הוא משרת, ראה ספינה בים המורידה עולים לחוף. הוא נעצר עלידי קבוצת יהודים מזוינים שהחזיקו בו במשך מספר שעות, לבל ימסור את שראה, ורק לפנות בוקר שיחררו אותו. הקצין הבריטי שמע את השוטר התייחס לדבריו בספקנות. אך אחד כך דיווח על כך למפקד המחנה. זה התקשר למשטרה ומשם ענו לו שהעד איננו מהימן.<sup>46</sup> בשעה 08.00 בבוקר יצאה מאותו מחנה ביתת חיילים כדי להציב מחסום ביקורת על כביש החוף המוביל מעזה ליפו. דקות מספר לאחר שהגיעו למקום עצרו שיירה של שלוש משאיות ואוטובוס מלאים נוסעים. תוך כדי הבדיקה השגרתית התברר להם כי אלה עולים בלתי-לגאלים שזה רק ירדו לחוף. עתה הוזעקו כוחות הביטחון הבריטיים, שהחלו בסגירת האזור עלידי הצבת מחסומים בדרבים. מטוס סיור שהוזנק איתר את מקום הנחיתה וראה את הנעשה בו, ומיהר להזעיק את הצבא והצי למקום. מצד היבשה כותר האזור עלידי יחידות צבא. מצד הים ניסו שתי סירות משטרה להגיע לספינה, אך בגלל הים הסוער והגלים הגבוהים התהפכו ושלושה אנשי צוות של אחת מהן טבעו בים הסוער.<sup>47</sup>

במקביל הוזעקה ה"הגנה". לאתר הנחיתה מאות יהודים מישובי הסביבה כדי להפריע במעצר המעפילים שבחוף. הצבא פעל בתקיפות ועצר את כל היהודים שהיו בחוף במחנה הצבאי הסמוך. כדי להכביד על הפרדת המעפילים מהתושבים, ניתנה הוראה לתושבים להשמיד את תעודות הזהות במקום ולהשיב על שאלות אנשי הכולשת תשובה אחת

במחסנים פתוחים, תוך כוונות מתמדת לבסותם כל רגע מפני עינא בישא. הסיפון פונה מבל דבר מחשיד והספינה התנהגה כספינת סוחר לבל דבר. למרות התנאים הקשים ששדרו בבטן הספינה, האנשים היו ממושמים כל הדרך ולא עוררו שום בעיות מיוחדות. לכל אורך הדרך לא נתקלה הספינה לא במשחתת בריטית ולא במטוסי סיור.<sup>44</sup>

מקום ההורדה נקבע בחוף אשדוד, לא הרחק ממחנה מס' 511 של הצבא הבריטי שחנה שם באותם ימים. אחרי שמונה ימי הפלגה, אור ליום 12 במרס, חצתה "שבתאי לוינסקי" את קו הפטרולים של המשחתות צפונית מעזה, וב־03.00 לפנות בוקר, הטילה עוגן כמה מאות מטרים מהחוף, ממקום הנחיתה המוסכם, והחלה בהכנות להורדת האנשים. במקום חיכו כבר אנשי הגדוד הרביעי בפיקודם של אורי יפה, מפקד הגדוד, ודוד נמרי האיש שעל ההורדות במוסד לעלייה ב'. קשיים התגלו כבר מהתחלה. הורדת האנשים מהספינה במרחק של מאות מטרים מהחוף חייבת היתה להתבצע באמצעות סירות.

האוניה היתה מצוידת במספר סירות גומי להצלה, שכל אחת מהן יכלה להכיל עד 25 איש. הסירות הורדו ואנשי הספינה באו לתוכן, אולם החתירה לחוף היתה בלתי-אפשרית. הים היה סוער וגלים גבוהים טיטלו את הסירות והפכו אותן והאנשים החלו טובעים. ניסיון למתוח חבל בין החוף לספינה כדי להקל על העברת האנשים בים הסוער אף הוא נכשל והיה חשש לקורבנות מטביעה. חיש מהר התברר שכתנאים קיימים הורדת האנשים לחוף בסירות ממרחק שבו עגנה הספינה הוא דבר בלתי-אפשרי. היתה אפשרות לשוב אל הים ולגשת שנית לחוף בלילה שלמחרת, מתוך תקווה כי הים ישקוט עד אז. אולם בינתיים אבד כבר זמן יקר והשחר החל מפציע ומהחוף הבחינו באופק בצללית של משחתת. הוחלט לבצע את ההורדה מיד ויהי מה.

מהחוף הורו לספינה להרים עוגן ולעשות כל שאפשר כדי להתקרב יותר אל החוף. וזו אמנם עשתה כפי שצוותה. היא התרחקה מעט ממקום עגינתה, שינתה כיוון ובמלוא המהירות החלה לחתור אל החוף עד שעלתה על שרטון במרחק של כ־120 מטר ממנו. מדחק זה - חלקו היה מים עמוקים וחלקו רדודים. בינתיים האיר היום והיה הכרח לפעול במהירות ובהעזה. נמתח חבל ארוך מן הספינה לחוף והסירות התלו שטות לאורבו בשהמעפילים היושבים כתובן מחזיקים בחבל בידיהם

בלבד: "אני יהודי מארץ-ישראל". עד הערכ נמשך הניסיון במחנה הצבאי להפריד בין המעפילים לבין הארצישראלים. לבסוף, כשלא הצליחו, העלו למעלה מ-900 איש שהיו בידיהם על משאיות והובילום בשיירה לנמל חיפה. כאן נעשה ניסיון זיהוי נוסף וכ-240 איש זוהו כארצישראלים ונשארו בארץ. כל השאר; כ-700 איש ביניהם כ-170 מבני הארץ הועלו אחרי התנגדות פסיבית לאוניית הגירוש "אמפייר רייבל" והוגלו לקפריסין. קרוב ל-300 מהם הוחזרו ארצה אחרי ששהו כשבועיים ימים במחנות המעצר עם המעפילים בקפריסין. כמחצית מאלה היו מעפילים שהצליחו להערים על השוטרים הבריטים ולהגיע בדרך זו לארץ-ישראל.<sup>48</sup> הערכת השלטונות הבריטיים היתה שלמרות הסריקות שעשו כאזור הנחיתה ומעצר הארצישראלים שתפסו במקום הצליחו בכל זאת כ-400 מן המעפילים לחדור ארצה באופן בלתי-לגאלי.<sup>49</sup>

"שבתאי לוז'ינסקי" הצליחה לפרוץ את ההסגר ולהוריד את רוב נוסעיה לחוף מבלי שהדבר התגלה לשלטונות הביטחון הכריטיים במשך שעות ארוכות. אין ספק שלמפקד הספינה דוד מימון חלק גדול בהצלחה זו, בכך שהקפיד שהספינה תיראה ותתנהג לכל אורך הדרך כספינת משא רגילה ולא תמשוך תשומת לב ולא תעורר חשד שבמחסניה מאות עולים בלתי-לגאליים. גם בחירת נתיב ההתקרבות לחוף נעשתה תוך הערכת מצב נכונה, שבכל שמקום הנחיתה ידרים ממרכז הארץ הסיכויים להנחית בו אנשים מבלי שאונייתם תתגלה מהים גדולים יותר. ואם תצליח הספינה לחצות את מסלול הפטרולים של המשחתות מבלי להתגלות יש סיכוי שתתמוג עם החוף וקשה יהיה להבחין בה מהים.

עם זאת מן הראוי לציין ש"שבתאי לוז'ינסקי" הגיעה ארצה בעת שצומצמו כמיוחד כותות הצי והאוויר שנועדו לשמור על חופי הארץ בפני חדידת ספינות המעפילים. בדיון ביטחוני שהתקיים אצל הנציב העליון שבוע לפני בואה של "שבתאי לוז'ינסקי" טענו מפקדי הצי וחיל האוויר, כי הכוחות העומדים לרשותם אינם מספיקים כדי למנוע את פריצת ההסגר. כבר הוזכר, שההצלחה ביירוט ספינות מעפילים קרוב לחוף היתה מותנית בגילויין המוקדם על-ידי מטוסי הסיוור. בימים ההם סבלו יחידות חיל האוויר המלכותי שהיו מוצבות בארץ ממחסור באנשי תחזוקה שהשתחררו מהשירות, והדבר פגע במספר הגיחות שחיל האוויר יכול היה להקצות לגילויי הספינות בלב ים. למרות העדיפות הגבוהה שניתנה

למלחמה בעלייה הבלתי-לגאלית, הוקצו למטרה זו רק 6-7 גיחות תצפית לחודש במקום גיחה יומית כנדרש.<sup>50</sup>

בדוחות המלווים המסכמים את מסעה של "שבתאי לוז'ינסקי" צוין, שמספר שעות אחרי שהספינה הפליגה מהחוף האיטלקי חלף מעליה מטוס שזהותו לא הובררה.<sup>51</sup> אילו היה זה מטוס סיוור בריטי החושד בספינה שהיא מובילה עולים בלתי-לגאליים מאיטליה לארץ-ישראל, הוא היה לבטח חוזר ופוקד אותה בהמשך מסעה בים ושולח לעברה את אחת המשחתות כדי לזהותה מקרוב ולזיירט אותה. הואיל והדבר לא קרה, סביר להניח שהבריטים אומנם לא ידעו על מסעה של "שבתאי לוז'ינסקי" בים ולכן לא גילו אותה במועד. כך סברו גם אנשי המוסד בארץ באותם ימים. לדעתם אילו הקדימה הספינה להגיע לחוף בשעתיים, היו מצליחים להוריד ממנה את כל המעפילים ולפורם מבלי שייתפסו, וההצלחה היתה מלאה.<sup>52</sup>

נחום בוגנר

# ספינות המרי

## ההעפלה 1945 – 1948

המרכז לתולדות כוח המגן ה"הגנה"  
ע"ש ישראל גלילי מיסודן של העמותות:  
ארגון חברי ה"הגנה"  
אגודת "דור הפלמ"ח", יד טבנקין

משרד תבטחון  
החוצאה לאור

993