

## "והרימה אגרוף האימפריה, ותן: שובי ימה!" – הצי המלכותי וההעפלה (1945–1948)\*

בעיית ההעפלה העיקה על ממשלת בריטניה יותר מכל בעיה אחרת שנוצרה בזמן שלטון המנדט בארץ-ישראל בשנותיו האחרונות; לעיתים קרובות אף הגדרירה פקידים ושרי ממשלה כ"מוקרה" של שאלת פלשתינה.<sup>1</sup> סיבה ראשונה לחששם הרב של הבריטים מן ההעפלה הייתה נעוצה בחשד הבסיסי כי רבים מן "המהגרים הבלתי ליגאליים" יתווספו לשורות המחותרות היהודיות בא"י, וכך יגבירו את הסכנה הנשקפת לחיילים הבריטיים הנלחמים נגדן. חשובה לא פחות הייתה שאיפת הממשלה הבריטית לשמור על מעמדה בעיני העולם הערבי, אשר התייחס להעפלה כאבן-בוהן לעתידה של בריטניה במזרח-התיכון כולו. חישובים אלה הם אשר הניעו את ארנסט בוויין, שר החוץ החדש, להודיע בנובמבר 1945 שגם עתה, עם סוף מלחמת-העולם השנייה, תמשיך הממשלה ביישום "הספר הלבן", שפורסם במאי 1939. אירלכך נקבעה "מכסה" של 1500 מהגרים יהודים לחודש, עד להסדרת עתידה של ארץ-ישראל לשביעות רצונם של כל הצדדים המעורבים בסכסוך היהודי-ערבי.<sup>2</sup> מטרת מאמר זה איננה להוות עוד ניתוח של הדרך הפתלתולה בה הלכה ממשלת בריטניה בחיפושיה אחרי ההסדר האמור. כמורכב, אין בכוונתינו לתאר את הלחצים השונים שהכריחוה, לבסוף, לוותר על ניסיונותיה אלה. מוקד תשומת-הלב להלן יהיו שני היבטים אחרים של הנושא: האחד – הדרישות המבצעיות שנבעו מהחלטת

\* ג. אלתרמן, "ברכה פולד", התפרסם לראשונה בדבר, 25.10.1946, מודפס בהסוד השביעי, תל-אביב תשכ"ב, כרך א', עמ' 106.

תודתי נתונה לתלמידי סא"ל אריה בן-יואב וסא"ל אריה שוורץ שהפנו את תשומת לבי לנושא זה במסגרת סמינריון באוניברסיטת בר-אילן, וכן לד"ר אביבה חלמיש על הערותיה המלומדות. כן יבואו על הברכה צוות מרכז המידע שליד "הפרויקט הבינאוניברסיטאי לחקר מפעל ההעפלה ע"ש אביגור" באוניברסיטת תל-אביב, על סיועם באיתור חומר ראשוני.

1. דעות אלה, שרווחו בכל דרגות השלטון הבריטי הן בארץ ישראל והן בלונדון, הוזכרו לאחר פיצוץ מלון המלך דוד. ראה לדוגמא, מברקו של קנינגהם (הנציב העליון) אל שר המושבות, 24.7.46; ארכיון קנינגהם, אוקספורד, 1:1; וכן שר החוץ בוויין אל רה"מ אטלי, 13.8.46; ארכיון בוויין, Public Records Office (להלן, PRO), לונדון, FO 880/485; והערותיו של מר מטיוסון (משרד המושבות), 25.11.46; תיקי משרד המושבות, PRO, CO 537/1768.

2. הספר הלבן קבע תיקרה של 75,000 מהגרים יהודיים למשך חמשת השנים הבאות. על הרקע למדיניות זאת, וכן להודעתו של בוויין, ראה:

M.J. Cohen, *Palestine and the Great Powers* (Princeton, 1982), עמ' 7-8, 64-66.

הממשלה להמשיך בהגבלת כניסת היהודים לארץ-ישראל, והשני – הדרך בה ניסה הצי המלכותי (הזרוע המבצעית אשר נטלה על עצמה את עיקר האחריות למשימה) להוציא את הפקורות הרלבנטיות ולמלאן.

חידוש ההעפלה לאחר מלחמת העולם השנייה לא הפתיע את השלטונות הבריטיים. כבר ב־23 באוגוסט 1945, הוזהירו גורמים צבאיים בכירים במזרח-התיכון את הצי המלכותי כי: "עתה, משנסתיימה המלחמה תנסה הסוכנות [היהודית] לשכור או לקנות אוניות לצורך הגירה בלתי-ליגאלית של יהודים לארץ-ישראל וכך לגרום למשבר".<sup>3</sup>

בהערכה זאת השתלבו לקחי העבר עם ניתוח ההווה. כבר בשנים 1934–1942 ניסו כ־32,000 יהודים להגיע אל הארץ ב־74 אוניות מעפילים.<sup>4</sup> הבריטים הבינו כי כתוצאה מהמצב שנוצר באירופה עם תום הקרבות, ועם תחילת זרימת הפליטים היהודים למחנות העקורים, תנועת ההעפלה תתחדש ותתגבר. הם הניחו כי הנתיב הימי יהיה נתיב ההגירה העיקרי: הם לא חששו כלל מהעפלה בדרך האוויר וגם הנתיב היבשתי הארוך והקשה לא נראה להם כנתיב מרכזי אפשרי למעבר הפליטים התשושים, למרות השימוש שנעשה בו בזמן המלחמה. לכן, הסיק, המשימה העיקרית שתעמוד לפני השלטונות הבריטיים תהיה מניעת הגעתם של יהודים לא"י דרך הים התיכון.<sup>5</sup>

מאז ראשית התקופה שאחרי המלחמה סברו השלטונות האזרחיים והצבאיים הבריטיים כי המקום האופטימאלי לעצירת הגירה זאת הוא אירופה, וזאת על-ידי מניעת עצם הפלגתן של אוניות מעפילים בנמלי היבשת. זאת הייתה השיטה הזולה ביותר לטפל בבעיה, כמו הדרך למניעת הישגים חמולתיים חשובים מן הציונים. לדעת הבריטים, ברגע שיצליחו האוניות לצאת לים, יהנו המעפילים מאהדה כלל-עולמית. גם אם יוכל הצי המלכותי ליירט את האוניות אחר-כך, עדיין יהוו המעפילים הנורדים בלב-ים מנוף לדרישה הציונית להתרת כניסתם המיידית של לפחות 100,000 ניצולי שואה לארץ-ישראל. הבריטים סברו כי רק על-ידי חנק תנועת ההגירה בעודנה באיבה, ניתן יהיה להפחית לחץ מעין זה.<sup>6</sup>

3. המפקדים במזח"ת אל ראשי המטות, לונדון; תיקי משרד האוויריה, PRO; Air 20/4962.
  4. י. גלילי, י. ידין (עורכים), *אטלס כרטא לתולדות היהגנה* (ירושלים, 1991), עמ' 44, 72. על המדיניות הבריטית נגד ההעפלה לפני סיום מלחמת העולם השנייה ראה ד. עופר, *דרך בים: עלייה ב' בתקופת השואה*, (ירושלים, 1988), עמ' 205–231.
  5. פרוטוקול ישיבת ראשי המטות, 24.8.45; מסמכי הקבינט, PRO, Cab 79/38. למעשה, ב־1947 הצליחה ה"הגנה" להטיס שלוש קבוצות של עולים (שתים מעירק ואחת מאיטליה), שמנו סה"כ כ־50 איש. ראה ז. הרדי, *פליטים מנצחים אימפריה: פרשיות עליה ב', 1945–1948* (ת"א, 1985), עמ' 337–338.
  6. על ההגירה דרך נתיבי היבשה בתקופת המלחמה, ראה העתק דיווחו של עוזר מפקד הבולשת בממשלת המנדט, 7.2.45; ארכיון לתולדות ההגנה (ת"א), 14/419.
- הבעת דעה בהירה ברוח זאת בתוך דיווחו של מפקד הצי בים התיכון (אדמירל ויליס) על "ההגירה היהודית הבלתי לגאלית", 23.7.46; ארכיון האדמיראליות, PRO, Adm 1/19856. הרעיון ל"חנק" ההעפלה על ידי מניעת יציאת האוניות מנמלי אירופה הועלה על ידי ראשי המטות כבר ב־7.9.45 (מברק למפקדת בעלות הברית בים התיכון; מסמכי משרד החוץ [PRO], FO 371/45379). לימים, הוא הפך להצעה שיגרתית.

אולם לא הייתה זאת משימה קלה. יחידות צבאיות בריטיות היו אחראיות רק על מיעוט של מחנות עקורים באירופה, ולכן לא יכלו למנוע לבדם את הזרימה ההמונית של היהודים לעבר נקודות היציאה מן היבשת.<sup>7</sup> רופפת עוד יותר הייתה מידת שליטתם של הבריטים בנמלים שמהם הפליגו האוניות. דק במקרים בודדים נקטו סוכנים בריטים בצעד הקיצוני של חבלה באונייה שבבעלות ציונית, עוד לפני עליית הנוסעים.<sup>8</sup> בדרך-כלל ניסו הנציגים הבריטיים למנוע את יציאת היהודים מאירופה על-ידי השיטות הקונבנציונאליות יותר, של לחץ דיפלומטי. פעמים רבות, למשל, התבקשו ממשלות בדרום-אמריקה ובמרכזה שלא לאפשר וישום של אוניות שנחשדו כמועסקות בהעברת מעפילים. כמו כן, לאורך התקופה כולה, התבקשו ממשלות שונות באירופה למנוע, או לפחות לחקור היטב, הגירתן של קבוצות יהודים אשר החזיקו בוויזות (לכאורה מפוקפקות) ליעדים נידחים במרכז אמריקה.

כמעט כל ניסיונותיהם אלה של הבריטים נכשלו, לעיתים בצורה מבישה. עד מהרה התברר כי אמצעים דיפלומטיים לבדם אינם מספיקים כדי לחסום את הדרך בפני הלחץ היהודי הגובר לעלייה ממרכז-אירופה ומזרחה. הסתבר כי מידת נכונותם של השלטונות הזרים לשתף פעולה עם הבריטים במניעת ההגירה היהודית הייתה מועטה ביותר. כותבי התזכירים במשרד החוץ בלונדון ייחסו התנהגות זאת לכמה סיבות: "הם רוצים להמנע מביקורת העלולה להמתח עליהם על-ידי יהודים ואמריקאים, וטבעי הדבר כי אינם מעוניינים בכך שהמוני הפליטים הללו יתקעו בשטחיהם".<sup>9</sup> נוסף על כך, לדעת הבריטים, היו כנראה לפוליטיקאים רבים (במיוחד בצרפת ובאיטליה) סיבות אישיות לסייע להגירת היהודים. חלקם הזדהה עם הציונות בגלוי, ואחרים – כפי שהתברר – היו מוכנים לתמוך בה בסתר. העניינים היו אף מסובכים יותר, ומבחינת הבריטים אף מאכזבים יותר, בארצות הבלקן. ממשלות רומניה ויוגוסלביה, למשל, נחשדו במתן עזרה ממשית למעפילים. עזרה זאת ניתנה, לדעת הבריטים, מתוך התקווה לקבל את "כופר הנפש" שהציונים היו מוכנים לתת, או אולי על-מנת לשתף פעולה עם הרוסים ששאפו להביך את בריטניה לפני הערבים.<sup>10</sup>

כישלונות המאמצים הדיפלומטיים הכריחו את ממשלת בריטניה לנקוט באסטרטגיה חילופית. לגבי דידה, אם לא ניתן למנוע את יציאת האוניות מאירופה, יש לפחות ללכודן לפני הגעתן לחופי הארץ. רק כך ניתן יהיה, לדעתה, להרתיע את הציונים ולשכנע את ממשני ההעפלה (בעיקר ה"ג'וינט") שהמפעל כולו

על הדרישה לאפשר את כניסתם המיידית של 100,000 ניצולי שואה לארץ ישראל, ראה:

A. Nachmani, *Great Power Discord in Palestine*, (London, 1987), pp. 138-145.

7. סיכום ישיבת הוועדה הבין-משרדית לשיקום מעבר לים, 25.1.46, עמ' 2-3, FO 371/57686.

על פריסת מחנות העקורים ואירגונם: M.R. Marrus, *The Unwanted: European Refugees in the Twentieth Century* (Oxford, 1985).

8. על אחד החריגים (החבלה באונייה "פן קרנסט" באיטליה ב-26.9.47), ראה ז. צחור, *אוניות או מדינה?* (ת"א, 1981), עמ' 45, 50.

9. ראה, לדוגמה, התזכירים הארוכים שחוברו במשרד החוץ ב-10.8.46, FO 371/57693.

10. א.ד. כוכבי, "המאבק הבריטי בהפלגות הבלתי-לגאליות מנמלי הבלקן לאחר מלחמת העולם השנייה", בתוך: א. שפירא (עורכת), *ההעפלה: מאסף לתולדות ההצלה, הבריחה, ההעפלה ושארית הפליטה* (ת"א, 1990), עמ' 230-244.

"אינו משתלם".<sup>11</sup> מבחינה מבצעית היה פירוש הרבר – הידוק נוסף של המצור על ארץ-ישראל: כל האוניות תעצרנה בעודן בים, נוסעיהן יועברו למעצר בריטי, וישוחררו רק בהתאם למכסה הרשמית של 1,500 מהגרים בחודש.<sup>12</sup> היום כבר נשכח כי לעיתים קרובות הפקודות של הממשלה הבריטית ללכידת אוניות המעפילים לפני הגעתן לחופי הארץ, בוצעו בהצלחה רבה. המיתוס שנוצר בעקבות נסיגתה המשפילה של בריטניה מארץ-ישראל עיטר את ההעפלה בהילה של ניצחון, והיא נכנסה לקאנון של הישגי היישוב. מבחינה פוליטית, אומנם, היה זה בוודאי מפעל מוצלח שתרם רבות לעניין הציוני כולו. בר-בבד הוא חיזק את הדימוי של תפקוד לקוי שהיה לאחד ממאפייני המנדט. אולם, מבחינה טכנית גרידא, התיאור הסטריאוטיפי המקובל של תגובת שלטון המנדט כ"חוסר-מעש", אינו מוצדק במקרה זה. למעשה, ניהול מבצע המצור הימי על-ידי הבריטים היה מקצועי ויעיל, וכתוצאה מכך מספר המעפילים שהצליחו לחמוק דרכו היה קטן. על-סמך נתונים ממקורות בריטיים ויהודיים כאחד מתבררות העובדות המתוארות להלן בטבלה:

## טבלה מס' 1

מספר אוניות המעפילים ונוסעיהן, שניסו לחדור דרך המצור הבריטי אל ארץ-ישראל, 1945–1948:

שנה	מספר אוניות		מספר נוסעים	
	נסיגות	הצלחות	נסיגות	הצלחות
1945 (אוגוסט-דצמבר)	8	8 (100%)	1,033	1,033 (100%)
1946	19	1 (5.26%)	20,079	187 (0.93%)
1947	22	3 (13.6%)	25,404	537 (7.4%)
1948	11	1 (9.1%)	6,058	537 (8.9%)
סך-הכל:	60	13 (21.6%)	52,574	2,954 (5.6%)

(מקורות: תיקי האדמיראליות בארכיון הבריטי לונדון, ותיקי האוניות בארכיון לתולדות ההגנה, תל-אביב.)

11. תזכיר משרד החוץ, 31.7.46; FO 371/52548. ראה גם:

A. Kochavi, "British Response to the Involvement of the American Joint Distribution Committee in Illegal Jewish Immigration to Palestine", *Immigrants and Minorities*, Vol. 8 (1989), pp. 223-234.

12. על ההחלטה להמשיך ולהקציב המכסה החדשה, גם לאחר גמר 75,000 ה"סרטיפיקטים", ראה: Cohen, *Palestine*, pp. 98-100.

## מסקנות

1. בין אוגוסט 1945 ומאי 1948, הצליחו 60 אוניות מעפילים לחצות את הים התיכון ולהגיע לקרבת חופי ארץ-ישראל, ועל-ידי-כך לקרוא תיגר על המצור הבריטי.<sup>13</sup>
2. מבין 60 אוניות אלה, הצליחו 13 להגיע לחוף ללא הפרעה ולהוריד בהצלחה את נוסעיהן.<sup>14</sup> אם נתרגם עובדות אלה לשפת הסטאטיסטיקה, האחו הממוצע של העפלה מוצלחת הוא מעט יותר מ-21%. בין השנים 1945 ו-1948, נמצא אחוז ההצלחה השנתי בירידה דרמטית: מ-100% ב-1945 לפחות מ-10% ב-1948.
3. תמונה מדויקת וקיצונית עוד יותר מתבהרת מבדיקת מספר המהגרים הפוטנציאליים אשר נעצרו על-ידי הבריטים. בסך-הכל היו כ-52,000 מעפילים ב-60 האוניות אשר הפליגו לארץ-ישראל בין אוגוסט 1945 ומאי 1948. מתוכם הצליחו רק כ-3,000 מעפילים לרדת אל החוף בלי להלכד.<sup>15</sup> כלומר, מבחינת עצם עצירת חריצתם של המהגרים "הבלתי-ליגאליים" הייתה ההצלחה הבריטית ניכרת ואף הייתה במגמה של עלייה תלולה: היא עלתה מאפס ב-1945 (כאשר מספר המעפילים היה קטן) ללמעלה מ-96% בין השנים 1946-1948, כאשר מספר המעפילים גם גדל בהרבה. מפתח לייחס חלקן של תוצאות אלה להיקפו הגדול של הכוח שהצי הבריטי השקיע במניעת ההעפלה בשנים המאוחרות, ואכן (כפי שיפורט להלן), הושקע מאמץ רב במשימה זאת. אולם, אין בכך הסבר מספיק לתוצאות שהושגו; מן המפורסמות היא כי עדיפות מספרית בלבד אינה מהווה ערובה להצלחה מבצעית, ובוודאי לא בסיטואציה של מאבק כוח צבאי סדיר נגד יריב הנוקט בשיטות בלתי-קונבנציונאליות. דוגמא לכך היא כישלוננו המשפיל של הצבא הבריטי היבשתי למגר את המחטרות היהודיות, באותה תקופה ממש. הצבא נכשל במקרה זה למרות היקף הכוחות הנרחב שגוייס למשימה.<sup>16</sup>
13. במספר זה לא נכללו שלושה סוגים אחרים של אוניות:
  - א. כאלה שלא הצליחו לחצות את הים התיכון - כגון: "רפית" שטבעה ליד האי סיריניה בנובמבר 1946. המעפילים ניצלו על ידי הבריטים והועברו ישירות לקפריסין.
  - ב. אוניות המעפילים "דב הוז" ו"אליהו גולומב" (סה"כ 1014 מעפילים) שהפלטן ארצה מאיטליה אושרה על ידי הבריטים במאי 1946 לאחר משא ומתן בלה-ספציה.
  - ג. אוניות המעפילים "פן קרסנט" ו"פן יורק" (סה"כ מעל ל-15,000 מעפילים) אשר הפליגו ישירות מהים השחור לקפריסין בדצמבר 1947 לאחר מו"מ בין הסוכנות היהודית לבין הבריטים.
14. רשימה זאת כוללת את "ברל כצלסון", שהצליחה להגיע לחוף שפיים בנובמבר 1945. רק לאחר הגעתה, הפריעו כוחות בריטיים להורדת רוב נוסעיה; כמה מהם נעצרו.
15. לשם השוואה, ראה הנתונים בתוך: א. חלמיש, *אקסודוס: הסיפור האמיתי* (ת"א, 1990), ע' 252 הע' 15. לפי מקור זה, בין 5.12.45 ל-14.6.47 ניתנה רשות לכניסתם של כ-27,000 עולים ליגאליים (מעל למחציתם, משוחררי מחנות ההסגר בעתלית ובקפריסין).
16. ראה: ב. הופמן, *כשלון האסטרטגיה הצבאית הבריטית בא"י* (רמת-גן, 1983), בפרט עמ' י"א-כ"ר; וכן: D.A. Charters, *The British Army and Jewish Insurgency in Palestine, 1945-* (London, 1988) בפרט, פרק מס' 3.

במאמר זה ננסה להציע כי גם במערכה הימית היהודית-בריטית לא הייתה העדיפות המספרית הבריטית הגורם המכריע בקביעת התוצאות, חשוב יותר מן העדיפות המספרית היה אופן ניהול הקרב על-ידי הבריטים. המבצעים לא התמקדו בניסיונות להתגבר על המעפילים על-ידי שימוש בכוח בוטה ובאלימות. ההצלחה הייתה תוצאה של מילוי מוצלח של שלוש משימות מבצעיות מסובכות יותר: איתור, ירוט והסתערות. למרות הקשר בין שלוש המשימות, דרשה כל אחת מהן פיתרונות טקטיים הולמים וייחודיים. להלן נתייחס, לכן, לכל אחת מן המשימות כאל אתגר צבאי נפרד.

### 1. איתור

כפי שצויין על-ידי מספר דו"חות יומיים בריטיים, הייתה משימת איתור אוניות המעפילים מסובכת במיוחד. רק מעטות מן האוניות הכריזו בריש גלי על ייעודן. פעילי ה"מוסד" נקטו, לעיתים קרובות, בשיטות הסוואה שונות כדי להסתיר את זהותן האמיתית. מרביתן הפליגו תחת דגל זר (עד שלב יירוט האונייה, שאחריו הונף דגל כחול-לבן). במקרים רבים הוחזקו הנוסעים תחת הסיפון במשך שעות היום, ועל הסיפון הוצג מטען מסחרי פיקטיבי. תחבולות אלה הגדילו את סיכויי אוניות המעפילים להתערבב בשאר כלי השיט הרבים שהפליגו באזור. יתירה מזאת, בגלל גודש ספינות זה, נמנעו הבריטים מלהסתמך על מכשירי המכ"ם בספינות הצי, או על תחנות הרדאר שהקימו בגבעת-אולגה ועל הכרמל. פעולתן של תחנות אלה הופרעה ממילא פעמים רבות, מאחר שהיו מטרות להתקפות ארגון "ההגנה".<sup>17</sup> הגיסיון שנצבר על-ידי המוסד לעלייה ב' במשך השנים שלפני מלחמת העולם השנייה כבר הוכיח שסיכויי ההצלחה של תחבולות הסוואה למיניהן גדלו, כל כמה שהספינה הייתה קטנה יותר. אהוד אבריאלי, למשל, מזכיר במפורש את סברת ה"מוסד" ב-1938, "שרק ספינות קטנות יצליחו לחדור". מסיבה זאת, לדבריו, נבחרו ב-1939 במתכוון ספינות "כל כך קטנות שהצי הבריטי... לא יטרח לעצור ולברוק".<sup>18</sup> כפי שמתברר מטבלה מס' 2, הוכחה טענה זאת כנכונה על-ידי האירועים בשנים 1945-1948: כל שלוש-עשרה ספינות המעפילים שהצליחו לפרוץ את המצור היו כמעט סירות. משקלן הממוצע לא עלה על 220 טונות ומספר הנוסעים הממוצע בכל אחת היה 230 איש. השלטונות הבריטיים עצמם הודו כי לכידת כלי-שיט מסוג זה הייתה משימה כמעט בלתי-אפשרית, במיוחד כאשר כווננו הספינות הקטנות לחוף שומם בלילה חסר-ירח.<sup>19</sup>

17. קשיי האיתור מפורטים בדו"ח התחדשי המודיעיני של מטה ח"א במוזה"ת (נובמבר 1946), ע' Air 20/6377; 3. על התקפות ה"הגנה" על תחנות הרדאר, אטלס כרטא, עמ' 85, 97.

18. "אך בתוך כל אחת מהסירות הקטנות הללו, שבמקורן נבנו לשאת שלושה או ארבעה אנשים, נדחסו ער לשמונים פליטים".

E. Avriel, *Open the Gates! A Personal Story of "Illegal" Immigration to Israel* (N.Y. 1978), pp. 34-35, 221.

19. דו"ח מודיעיני, הדיוויזיה המוטסת השישית, 16.11.47 (על הצלחת אוניית המעפילים "עלייה"). ארכיון משרד המלחמה PRO, Wo 275/60.

## טבלה 2

## אוניות מעפילים שהצליחו להגיע לחופי הארץ, 1945-1948

שם האונייה	משקל (בטונות)	מספר נוסעים	תאריך הגעה	מצב הירח	מקום ההגעה
1. רלין	35	35	28.8.45	מלא	קיסריה
2. נתן (א)	65	80	4.9.45	רבע	קיסריה
3. גבריאלה	50	40	9.9.45	ללא ירח	קיסריה
4. פטרו (א)	170	168	18.9.45	חצי	קיסריה
5. נתן (ב)	65	73	1.10.45	רבע	שפיים
6. פטרו (ב)	170	174	22.10.45	מלא	שפיים
7. ברל בצנלסון	180	211	22.11.45	מלא	שפיים
8. חנה סנש	250	252	25.12.45	חצי	נהריה
9. החייל העברי	427	530	31.7.46	רבע	חיפה*
10. עמירם שוחט	150	187	16.8.46	מלא	קיסריה
11. שבתאי לחיינסקי	670	848	13.3.47	חצי	ניצנים
12. עלייה	50	182	15.11.47	אין	נהריה
13. הפורצים	50	167	4.12.47	חצי	תל-אביב
14. האומות המאוחדות	?	537	1.1.48	מלא	נתניה

\* אונייה זאת הצליחה להגיע לחוף ולהכנס לנמל חיפה בלי שהצי הבריטי יבחין בה. רק אז הסגידה את עצמה לשלטונות. ראה להלן.

למרות נתונים אלה, העדיפו דוב פעילי ה"מוסד", בשנים שאחרי מלחמת-העולם השנייה, להשתמש באוניות גדולות יחסית, ולא בספינות קטנות. במהלך שנת 1946 עלתה התכולה הממוצעת של כל אונייה ל-1000 מעפילים; ב-1947 היא הגיעה ל-1500. היו לפחות שתי סיבות שהצדיקו העדפה זאת.<sup>20</sup> הראשונה הייתה טכנית מעיקרה - לרשות המוסד לא עמדו כוח האדם והמומחיות הלוגיסטית הדרושים כדי לרכוש ולהפעיל את המספר העצום של ספינות קטנות שהיו נדרשות כדי להעלות את המוני היהודים שלחצו לעזוב את מחנות העקורים באירופה. לסיבה זאת נוסף גם טיעון פוליטי: מזווית-ראייה ציונית שירת מפעל ההעפלה גם מטרת תעמולתיות; לדעת רבים הייתה זאת אפילו מטרתו העיקרית של מפעל זה. לשם השגת מטרה זאת לא היו אוניות המעפילים חייבות "להצליח" כלל. הן נועדו להוות עדות פומבית בעלת הד ציבדי רחב לנחישות החלטת העם היהודי להגיע לארץ-ישראל. מספר מועט של אוניות גדולות, גם אם ייתפסו, יכול להעביד מסר זה בצורה בולטת ותקיפה יותר מאשר מספר רב של ספינות קטנות.

20. הקטע שלהלן מבוסס על שני מאמרים מאת ז. צחור, "מטרות ההעפלה והוויכוח עליהן, 1948-1945", *שורשים*, 4 (1984), עמ' 105-125; "המוסד לעלייה ב' - מקור הסמכות", *קתדרה*, 39 (1986), עמ' 162-178. ראה גם: י. וויץ, "שאלת הפליטים היהודיים במדיניות הציונית", *קתדרה*, 55 (1990), עמ' 162-174, וכן: ח. לבסקי, "שארית הפליטה והקמת המדינה - הזדמנות אשר נוצלה", שם, עמ' 175-181.

למרות כובד משקלם של טיעונים אלה, חלקו עליהם כמה ממנהיגי הציונות. אפילו דמות "פוליטית" כבן-גוריון מצא לנכון, בדצמבר 1947, להצביע על החסרונות הטקטיים של שיטתו העכשווית של ה"מוסד", בטענה שהיא שיחקה לידי הצי הבריטי:

זה כשנה וחצי דברתי עם חברים המטפלים בעניין זה שיש לשנות את דרכי ההעפלה... לדעתי לא אוניות גדולות אלא אוניות קטנות, 200 איש בסירה! והרבה סירות כאלה... האסון היה שלא התגדרו לי, אלא עשו את ההיפך... בכל פעם שנודמנתי לפאריז דברתי על כך עם שאול [אביגור], אבל הם הלכו בדרכם.<sup>21</sup>

פן אחד של המחלוקת בהנהגה הציונית היה, עם זאת, בלתי רלבנטי. העדפת אוניות גדולות על-ידי המוסד בוודאי הקלה על הבריטים, אך לא פתרה עבורם את כל הבעיות המבצעיות הכרוכות בהטלת המצור הימי. עדיין נותרה משימת איתור האונייה בעודנה בים שהיוותה שלב הכרחי בדרך ללכידתה. על-כך העידו בתקיפות הן הקצין הימי הבכיר בחיפה (Senior Naval Officer Afloat, Haifa), והן המפקד של מטה חיל הים בירושלים (Naval Commodore). שניהם טענו כי לא יוכלו לקיים את המצור – גם כנגד אוניות גדולות – אם לא יוזהרו מראש על התקרבות מעפילים אל חופי הארץ. אחרת הם ידמו למחפש מחט בערימת שחת.<sup>22</sup>

מתוך הכרתם בבעיות הכרוכות באיתור האוניות, העמידו מפקדי הצי הבריטי את המודיעין בראש מעייניהם. מקור אחד למידע המבוקש היה אמור להיות החומר שסופק על-ידי גורמים שונים בשירותי הביון הבריטיים. מלכתחילה קיווה המטה הבריטי במזרח-התיכון להשיג פרטים אודות ה"מוסד" על-ידי "הפעלת מלשינים, שימוש בחקירות, והחדרת סוכנים – ועל-ידי כך לחבל בארגון האחראי על ההגירה הבלתי-חוקית ואולי אף להדוס אותו".<sup>23</sup>

בהתאם להנחיה זאת, ניתנו כנראה הוראות לסוכנים בודדים לנסות להסתגן לתוך שורות פעילי ההעפלה, ואפילו לעלות על אוניות מעפילים. אולם כמעט כל הניסיונות האלה נכשלו. ה"מוסד", גם אם לא התאים לתיאורו על-ידי הבריטים כ"מכונה משומנת היטב", היה בוודאי ארגון סגור מכדי לאפשר פעולה מודיעינית בריטית יעילה. עד כמה שידוע (ממקורות ציוניים בלבד; הארכיונים הבריטיים עדיין שומרים על שתיקה דיסקרטית בנושא זה), רק במקרה אחד, של "אף-על-פי-כן" (ספטמבר 1947), ניתן לייחס תפיסת אוניית מעפילים לאיתותים ששוגרו מתוכה, על-ידי סוכנת בריטית, למשחתות הצי הבריטי.<sup>24</sup>

מוצלחים יותר היו הניסיונות הבריטיים להשיג מידע ברמה נמוכה יותר. חלקו הגיע מקציני הכולשת בארץ-ישראל, שלעיתים קלטו שמועות אודות הכנות ארגון

21. פרוטוקול ישיבת מזכירות מפא"י, 9.12.47 (העתק בתוך ארכיון ההגנה), מצוטט גם על ידי ז. צחור, "בן-גוריון וההעפלה", בתוך: ב. פינקוס (עורך), *יהדות מזרח אירופה בין שואה לתקומה* (באר-שב, 1987), עמ' 438–439.

22. ישיבה של גורמי ביון (בהשתתפות נציגי ח"א, חיל הים והכולשת), 27.4.46; Air 20/4963.

23. המטה הכללי במוזה"ת אל משרדי הקבינט, 20.11.46; Cab 120/660.

24. י. סלוצקי, *ספר תולדות ההגנה*, כרך שלישי, חלק שני (ת"א, תשל"ב) עמ' 1178.

תיאור בריטי טיפוסי של "מכונת" מפעל ההעפלה, בתוך: תזכיר שכתב א. ביית' (משרד החוץ) על "ארגון ההגירה הבלתי-לגאלית היהודית לפלשתינה", 2.5.47; Fo 371/61832.



ה"הגנה" להפגש עם אוניית מעפילים צפויה, בנקודה כלשהי בחוף.<sup>25</sup> כמקור מידע נוסף שימשו קציני ביטחון בריטיים ששירתו בנמלי היציאה באירופה. לאלה ניתנו הוראות קבועות לעקוב מקרוב אחרי פעילותם של הציונים ותומכיהם בסביבה. בדומה למה שהיה לפני המלחמה, הם גם נצטוו לדווח על כל עיסקה של רכישה והכנה של אונייה פוטנציאלית כאוניית מעפילים, ועל כל תנועה ימית אל ומתוך הנמלים שבהם התקבצו מהגרים יהודים.

דיווחים ברמה זאת אומנם נמסרו בהתמדה ובקפדנות. כבר באביב 1946 החל קצין המטה באדמיראליות, האחראי על המודיעין הימי במזרח אגן הים-התיכון, להכין רשימות ותיאורים של אוניות "חשודות", וכן לדווח על מועדי יציאתן מנמלי אירופה. מידע זה הוא שאיפשר חישוב זמני ההגעה המשוערים של האוניות וכן את ההבחנה בהן. שטף הריווחים גבר במיוחד אחרי אמצע 1947, כאשר כתוצאה מדיונים בין-משורדיים בלונדון הוכנסו שיפורים רבים בפעולות המודיעין הבריטי כנגד ההגירה.<sup>26</sup>

המטוסים הם שהיו האמצעי היעיל ביותר לניצול מידע מודיעיני זה. ואכן, כבר בנובמבר 1945, נכללה ברשימת ההצעות המבצעיות שנשלחה ממשדד ההגנה בלונדון למטה הבריטי העליון במזרח-התיכון, המלצה לעריכת חיפושים מן האוויר אחרי אוניות חשודות.<sup>27</sup> אולם הניסוח המעורפל של ההמלצה ("סיוורים [מן האוויר]... עשויים להיות תכליתיים") מנע ממנה להיות מועילה. סקירת ריווחי הרא"פ [חיל האוויר המלכותי] משנת 1945 מגלה כי הטייסות שהוצבו אז בארץ-ישראל לא היו ערות כלל למשימות שהיו אמורות לבצע במסגרת המצור. רוב הטייסים התייחסו ממילא לשירותם שם כהזדמנות מבודכת למנוחה, לאחר מאמצייהם בזירות "חמות" יותר בזמן המלחמה. מלבד משימות ביטחון שוטף, הצטמצם תפקידם לסיוורים מעל צינור הנפט מעידן לחיפה.<sup>28</sup> עד תחילת 1946 מציינים הריווחים רק גיחה אחת "נגד אוניות", בערב חג-המולד 1945.<sup>29</sup>

הציפיה להתגברות ניסיונות ההעפלה חייבה תיגבור של מאמץ זה. כבר בדצמבר 1945 הייתה מחלקת המבצעים באדמיראליות משוכנעת ש"על-מנת לשפר את סיכויי החיפוש... חובה לערוך סיוורים אוויריים",<sup>30</sup> ומסקנה זאת הועברה מיד למטה הרא"פ במזרח-התיכון. כתוצאה מכך החלו, בינואר 1946, מספר "סיוורים מרובעים" על-ידי להקות בנות ארבעה מטוסים, מעל האיזור שבין עכו וצידון. פקודה מבצעית שהוצאה לאחר חודש קבעה כי "כל יום, החל מהיום לאחר חצות היום, יערכו ארבעה מטוסי-קרב סיוור מעל החוף מיפו ועד צוד, ובעומק של 30 מילים לתוך

25. ראה, למשל: לשכת המפקד הימי (Naval Commodore) בירושלים אל האדמיראליות, Adm 1/19532; 16.8.46.

26. ראה תזכירו של ה. מקנייל (לשכת מזכירות הממשלה); Fo 800/488; פרטוקול ישיבת שרים, Adm 116/5648; 2.5.47; וכן ברוך לאטלי מאותו תאריך; Fo 371/61806.

27. משרדי הקבינט אל מפקדת בעלות הברית במזרח, 14.11.45; Air 20/4962.

28. דברים מפורשים ברוח זאת כתוך תיקי טייסת מס' 6, אשר הגיעה לארץ ישראל מאיטליה בסוף אוקטובר; Air 27/2390.

29. מטה ח"א בלבנט אל מטה ח"א במזרח, 2.1.46. בתוך: "ספר מבצעים: לבנט, 1946"; 1906/Air 24. הדיווח מתייחס לחיפוש אחרי האונייה "תנה סנש".

30. הערות פקידי האדמיראליות, 14.12.45; Adm 116/5561.

הים".<sup>31</sup> במרץ, מסר המפקד החדש של הרא"פ במזרח-התיכון דיווח כללי על פעולת חיל-האוויר בגרשא זה:

נעשה שימוש רב בטייסות חיל האוויר המוצבות בארץ ישראל. יום יום, באופן שגרתי, נערכים חיפושים אחרי אוניות החשודות בהובלות מהגרים בלתי-ליגאליים, על-ידי מטוסי ווריק, שבהם מכשירי אלוט המסוגלים לכוון ספינות סיור. נוסף על כך, עם קבלת מידע על הגעתה של אונייה חשודה לקרבת החוף, אנו מתגברים את סיורי הווריק על-ידי מטוסי-קרב [מרגם מוסטנג], היוצאים לעיתים ל-20 גיחות ביום אחד.<sup>32</sup>

למרות שיפורים אלה בפעולות חיל-האוויר, עדיין היה המצב טעון תיקון. לפי אחד הדיווחים מתחילת 1946, לא תמיד נענה מטה הרא"פ בחיוב לדרישות האדמירלות לעריכת סיורים.<sup>33</sup> ככלל, לא היו המפקדים הבכירים בצי שבעיר-צון מאופן שיתוף הפעולה בין המטוסים והמשחתות ("הם תלויים מדי בגורמים של אישיות"), ובאביב 1946 הם דרשו חקירה בנדון.<sup>34</sup> בעיה מטרידה נוספת הייתה נטייתה של אנטנת המכ"ם שהוצמדה למטוסים, לעוות את מיקומה המדויק של האונייה שאותרה, וכך לגרום לבלבול ולזיהוי מוטעה.<sup>35</sup>

אולם, עד קיץ 1946 תוקנו רוב הליקויים הללו. חיפושי אוויר (בשמות צופן כמו "Sunburn", "Doctor", "Bobcat") אחרי אוניות חשודות הפכו אז להיות חלק שגרתי של מבצעי המצור. בסוף התקופה השתמשו אף במטוסים כבדים יחסית, מדגמי לנקסטור והליפקס, בסיורים אלה. בר-בזמן, הוכנסו שיפורים בשני תחומים ספציפיים: ראשית – הטייסים שיפרו את יכולת איתור אוניות המעפילים על-ידי האזנה לתקשורת אלחוטית בין האוניות לבין החוף. (קשייה של משימה זאת צומצמו על-ידי נטייתם של כמה מפעילי ה"מוסר", בשני קצות הקשר, לדברנות יתר...<sup>36</sup>). שנית – המטוסים הגרילו את טווח סיוריהם וכיסו כך שטח ימי רחב יותר.

התוצאות, אכן, לא איחרו לבוא. מתוך 18 אוניות שזוהו על-ידי הבריטים בלביים בשנת 1946, זוהו לראשונה 16 – על-ידי מטוסים, ובשנת 1947 – 14 מתוך 19. נוסף על כך, במקרים רבים נעשה האיתור מן האוויר במרחק כזה מן החוף, שאיפשר לקצין הימי הבכיר בחיפה לתגבר את כוחות המצור לקראת בואה של האונייה החשודה וכך להגביר את סיכויי לכידתה.<sup>37</sup>

31. Air 27/2390 (ע' 72) וכן: Air 24/1905 (מתאריך 10.2.46).

32. מכתב מאת המפקד החדש (פורד-קלסי) אל ג'. דודס (אדמירליות). העתק בתוך 371/52513 Fo.

33. במיוחד היה זה נכון במקרה של "אנצו סירני", שאותרה בינואר 1946. עברו כ-12 שעות בין הבקשה הראשונה לערוך חיפוש אווירי לבין ביצוע הטיסה. כתוצאה מכך, הועמדו הסירות בכוונת במשך כל הלילה. ראה: הקצין הימי הבכיר בחיפה אל קצין הדגל, Adm 1/19538, 18.1.46.

34. מפקד "סירוס" למפקד סיירת מס' 15, 3.4.46; Adm 1/19559.

35. על הסיבות הטכניות ל"עיוות הכיות", ראה הערכת מנהל מחלקת ציוד אלקטרוני, 21.11.46; Adm 1/19582.

36. הערות על כך בדו"ח מפקד "צ'קס", 28.7.47; Adm 1/20694.

37. כבר בקיץ 1946 אותרו אוניות מעפילים במרחק של 120 מיל מהחוף ("הנריאטה סולד", ו"כתריאל יפה", ב-11 וב-12 באוגוסט 1946). "שאר ישוב" (21.4.47) ו"התקווה" (16.5.47) אותרו במרחק של 160 מיל.

II. יירוט

למרות תרומתם של מטוסי חיל האוויר למבצע הבריטי נגד ההעפלה, הם לא יכלו לשאת בעול זה לברם. סיבה ראשונה לכך הייתה התנגדותו של מטה הרא"פ להקצאת מטוסים רבים למשימות סיור החופים, בתקופה של צמצום גדול במצבת כוחותיו, בהתאם לתוכנית החיסכון של הממשלה. הארמיראליות קיבלה אומנם הבטחות חוזרות לסייע אווירי למצוד על אוניות מעפילים. אולם, המטוסים שהוקצו למשימה לעולם לא הצליחו להשביע את מה שהצטייר לעיתים כתיאבון בלתי-מוגבל של הצי לסייע אווירי. כתוצאה מכך סבלו ציוותי האוויר והקרקע של הטייסות ממתח גובר.<sup>38</sup> הלחץ הורגש במיוחד בשנים 1946-1947, כאשר גבר האיום של התקפות המחתרות היהודיות על שדות התעופה. הצורך להקצות כוחות גדולים יחסית לשמירת הבסיסים (נוסף על מגמת הקיצוץ במצבת חיל האוויר) הביא לכך שהרא"פ לא היה מסוגל לבצע טיסות סיור ביותר ממחצית הימים בכל חודש. במצב עניינים זה, טענו מפקדי חיל-האוויר, יתקשה החיל לשאת באחריות המאבק על ההעפלה. אחריות זאת, לכן, חייבת ליפול על הצי.<sup>39</sup>

בטענה זאת לא היה, למעשה, כל חידוש; המטוסים סבלו תמיד ממגבלות יסודיות בתפקודם כאמצעי מצור. עצם איתור אונייה מסוימת לא סיפק כל עדובה לכך שהיא לא תוכל להמשיך בדרכה לארץ-ישראל. למרבה האירוניה, ככל שגדל מרחק מקום זיהוי האונייה מן החוף, גדלו גם סיכויי המעפילים להסתנן אליו, וזאת בגלל הזמן המוגבל שהמטוסים יכלו להמשיך לחוג מעליהם. בפרק-הזמן שבין העלמות המטוס והופעת משחתות הצי, יכלו אוניות המעפילים לשנות כיוון ומהירות. כך קרה, למשל, במקרה של האונייה "הנרייטה סולד", באוגוסט 1946. מטוס לנקסטר איתר אותה לראשונה כ-120 מיילים ימיים צפונית-מערבית לחיפה, אולם הוא נאלץ לחזור לבסיסו לפני הגעת הכוחות הימיים. "הנרייטה סולד" ניצלה מצב זה כדי לחמוק מחיפוש ימיים במשך כל הלילה, ורק עם אור הבוקר נלכדה על-ידי המשחתת "ונוס".<sup>40</sup>

מקרים כגון אלה הרגישו שוב כמה הייתה הצלחת המצוד הבריטי תלויה בסיוורם ימיים עירניים ובלתי-פוסקים. לאמיתו של דבר הייתה עובדה זאת ברורה ל"קצין הרגל" (Flag Officer) בים-התיכון, כבר באוקטובר 1945. בריווח שלה לארמיראליות בלונדון, לאחר ביקור ביקורת בארץ-ישראל, הוא הרגיש את חוסר-

38. תלונה על כך מתקופה מוקדמת נמצאת בתוך ספר המבצעים של טייסת מס' 32. "מספר הגיחות הוא מפחיד. ביצענו כבר מעל למאה". דיווח מס' 23.3.46; Air 27/2409. ראה גם דוח לרצמבר 1946 בתוך ספר המבצעים של טייסת מס' 208; Air 27/2464. פירוט סד"כ ח"א בארץ ישראל בתוך: Air 20/4963, Air 24/1907.

39. דיווחו של קנינגהם לשר המושבות על שיחתו עם מפקד ח"א בזירה, 9.3.47; Co 537/2334. ראה גם: אוהרותיו של מפקד הר.א.פ (טור) בתגובה של הדרשה שהחיל יספק סייע לוגיסטי להוצאת הכוחות הבריטיים מא"י, בתוך: פרוטוקול ישיבת ראשי המטות, 21.11.47; ארכיון משרד ההגנה, PRO, Defe 4/8.

40. מפקד הצי בים התיכון לארמיראליות, 6.4.46; Adm 1/19512. אולם, ראוי לציין שתשומת לב הסיור הופנתה באותו יום אל ה"יגור". ראה: המפקד הבכיר בחיפה (ארמיראל קינהן) אל מפקד הצי בים התיכון, 20.8.46; Adm 1/19565.

התועלת של פיטרול סיירת בודדת לכל אורך החוף, מיפו ועד גבול לבנון, כפי שנעשה עד אז.<sup>41</sup> פקידי משרד המושבות תמכו בעמדתו, במיוחד אחרי שהתקבלו דיווחי הנציב העליון מדצמבר 1945, כי כ-700 מעפילים כבר הצליחו לרדת אל החוף. לאור עובדה זאת דרשו הפקידים הרחבה של המצור עד עזה בדרום, וכן הגדלה של מצבת ספינות הסיוור.<sup>42</sup>

תגובת האדמיראליות על דרישה זאת הייתה נקיטה בתרגילי התחמקות. ראשית, ניסתה האדמיראליות "להוציא מראשם" של פקידי משרד המושבות את הרעיון שייצרכו פטרולים קבועים, יום-יום, בלביים. בהמתנה לבלתי-ליגאליים". לאחר-מכן טענה כי בתוך מימי ארץ-ישראל "משטרת פלסטינה היא שצריכה לספק את כוח היירוט העיקרי; אוניות הצי המלכותי רק יעזרו... אם וכאשר הספינות זמינות".<sup>43</sup> שני תרגילי התחמקות אלה נכשלו. פקידי משרד המושבות, וגם רוב שרי הממשלה, דרשו סיוורים קבועים, גם בלילה. יתרה מזאת, הם דחו לחלוטין את ניסיונה של האדמיראליות להטיל את האחריות למשימה על משטרת המנדט. אלן קנינגהם, שנכנס לתפקידו כנציב העליון בנובמבר 1945, טען מראשית כהונתו כי "משטרת פלשתינה איננה מסוגלת ליטול על עצמה את האחריות העיקרית ללכידת אוניות המהגרים במימי ארץ-ישראל, וחשוב הדבר כי משימה זאת תבוצע על-ידי ספינות הצי המלכותי". נוסף על החישובים הכלכליים שגייס לתמיכה בעמדתו, הדגיש הנציב כי "יעבור זמן רב עד שמשטרת פלשתינה תוכל להקים את הכוח הדרוש", ואל לה לבריטניה לחכות עד אז, בהתחשב בלחץ הגובר של המעפילים.<sup>44</sup> לאור טענות אלה, החליטה הממשלה להטיל כמעט את כל כושר שמירת המצור על כתפי האדמיראליות. בפועל, נפלה האחריות על מפקד הצי בים-התיכון, האדמיראל אלגרנון. ו. ויליס, קצין מנוסה שהתמנה לתפקידו באפריל 1946. מיד עם מינויו ייחד ויליס למשימה את שייטת הסיירות (cruisers) מס' 15 ואת שייטת המשחתות (destroyers) מס' 3.<sup>45</sup> אולם, כבר ביולי 1946, ריווח ויליס כי לאור העלייה התלולה בניסיונות ההעפלה הוא נאלץ לתגבר כוחות אלה ולהחזיק בחיפה "דרך קבע" בין 4 ל-6 מתוך 14 המשחתות שברשות הצי היס-תיכוני כולו.<sup>46</sup>

תוך פרק זמן קצר התברר כי גם כוח זה לא יספיק. ב-13 באוגוסט 1946 הודיעה ממשלת בריטניה על כוונתה להעביר כל מהגר בלתי-ליגאלי שנתפס - לקפריסין.

41. דיווח מאת קצין הרגל בים התיכון המזרחי, אוקטובר 1945, ע' 4; Adm 1/19377.

42. תזכיר ממשרד המושבות אל ראשי המטות, 21.11.45; Air 20/4962.

43. הערה מאת המ. וולדוק, 24.10.45; Adm 116/5561.

44. פרוטוקול ישיבת הוועד המבצעת של ממשלת המנדט, 26.11.45; Co 814/41. וכן: מברק מאת הנציב העליון אל ראש המטה במוזה"ת, 27.11.45; ארכיון קנינגהם, 1:1. כניעתו הסופית של הצי - בתוך: מכתב הלורד הראשון של האדמיראליות לשר המושבות, 29.8.46; Adm 1/19501.

45. האדמיראל Algernon U. Willis (1889-1976) פקד על הצי המלכותי בים התיכון עד תום המערכה נגד ההעפלה. ב-1947 קיבל עיטור כבוד על שירותיו. ראה: *Dictionary of National Biography, 1971-1980* (Oxford, 1986), p. 912.

פירוטי מערך כוחותיו נכללים בדיווחים המבצעיים התקופתיים שנשלחו לאדמיראליות (קובץ תיקים Adm 116). הסיירות והמשחתות תוגברו בסתיו 1946 על ידי מספר פריגטות ושולות מוקשים, על מנת לאפשר רדיפה גם במים רדודים.

46. ויליס אל קנינגהם, 25.7.46; Adm 1/19501.

מבחינת הצי הייתה המשמעות המבצעית של ההחלטה כפולה. מלבד הצורך לספק עוד אוניות, להובלת המעפילים העצורים מחיפה לקפריסין (ולקצות את הרלק לכך) היה צורך לתגבר גם את מצב הכוננות של המלחים עצמם. אפילו תיגבורת של 4 פריגטות, ששוגרה לים התיכון מן המזרח הרחוק אחרי ריונים רבים, לא פתרו בעיות אלה.<sup>47</sup> דיווחים שהתקבלו במרץ 1947 הוזהרו: ”ייתכן כי במהרה יהיה צורך בתיגבורת נוספת לאור ידיעות מודיעיניות על הגברת קצב התנועה במשך הקיץ”.<sup>48</sup> חשובה יותר ממספרם של כלי-השיט שגויסו למטרת הטלת המצור, הייתה צורת פרישתם. כאשר נורע לצי ממקורות ביון על רכישת אונייה גדולה במיוחד על-ידי המוסד, הוקצה חלק גדול מן הכוחות לכיצוע טקטיקה של ”מצור מרוחק” (distant blockade). לפי שיטה זאת נערך מעקב אחרי תנועת אונייה חשודה בעודנה רחוקה מאור מחופי הארץ, כדי למנוע הפתעה בהגעתה. במקרה הנודע של ה”אקסודוס” [”יציאת אירופה”], למשל, החל מעקב אחריה מרגע כניסתה לים התיכון במאי 1947. ועוד לפני עליית המהגרים הפוטנציאליים על סיפונה.<sup>49</sup> אולם הזרמויות לנקוט בשיטה זאת היו נדירות. לרוב, נאלץ ויליס להגביל את פעילותו לזירה מצומצמת יותר, ולהעריך לסיורים ימיים בקרבת חופי הארץ. הדרך בה ניצח ויליס על ”מצור צמוד” (close blockade) זה, מהווה ערות מאלפת לאיכות הגבוהה של תיפקודו. לפי הערכתו של ויליס, ניצב המצור הימי הצמוד לחופים בפני שתי בעיות מטרידות במיוחד.<sup>50</sup> האחת, נבעה מתוואי החוף שלכל אורכו סיפק מספר רב של מקומות אפשריים להורדת המעפילים, ולכן הצריך פריסה רחבה של המצור. הבעיה השנייה הייתה, כפי שכבר ציינו לעיל, שכיחותה של תנועה ימית תמימה באיזור, בפרט בנתיבי הספנות בין סוריה ומצרים. בנתיבים אלה, שעברו במרחק של כ-50 מייל מן החוף, נוצרו ”שרשרות” של כלי שיט שסיפקו כיסוי מצויין לאוניות המעפילים, אפילו אם אותרו קודם-לכן על-ידי מטוסים. כוונותיה האמיתיות של אוניית מעפילים התגלו רק כאשר חצתה מסלולים אלה ופנתה מזרחה בכיוון ארץ-ישראל; רק אז הפכה למטרה עבור הצי הבריטי. אולם, אפילו אם מהירותה לא עלתה על שני קשר (מהירותם של רוב כלי השיט הקטנים והאיטיים), היה לילה אחר של הפלגה מספיק כדי להגיע לחוף, וכך יכולה הייתה להתחמק מאוניות המצור.

47. ישיבת ראשי המטות, Defe 4/2 ; 12.3.47, ההצעה להפסיק את שיטת הליווי (וע”י כך לחסוך בהוצאות) נפטלה עקב החשש שהצי יצטרך להגיש עזרה במקרה שאחת מאוניות הגירוש תטבע בדרכה לקפריסין.

48. דו”ח מבצעי מאת מפקדת הצי בים התיכון, מרץ 1947, ע’ 4 ; Adm 116/5638.

49. על ההכנות למעקב זה ראה התכתבות במשך אביב 1947 בין משרד המושבות והאדמיראליות ; Adm 116/5648.

במתצית השנייה של יולי 1947 (לאחר תפיסת ה”אקסודוס”) בוצע מעקב דומה אחרי ”חללי גשר הזיו” (שהפליגה מאיטליה) ר”שיבת ציון” (מאלגיר). ר’ דיווחו של ויליס מ-26.8.47 ; Adm 116/5638.

לפי החישובים שנעשו לאחר מעשה ”היוותה הוצאת הרלק לצורך מבצע זה [ה”אקסודוס”] חלק משמעותי מהקצבת הדלק השנתי לצי הים התיכון”. טיוטת תזכיר מאת ו. אברשד ; העתק בתוך Fo 371/61825.

50. הקטע שלהלן מבוסס על דיווחו של קפטיין ט. מנסל (אדמיראליות) לנועדה בין-משרדית בנושא, Air 20/4963 ; 2.4.46, וכן על תזכירו של ויליס, לעיל הע’ 6.

מבחינה טכנית, ניתן היה לצמצם בעיה זאת על-ידי עצירה ובדיקה של כל אונייה, מיד לאחר חצותה את נתיבי המסחר. אולם בדרכה של שיטה זאת עמד מכשול משפטי. על-פי החוק הבינלאומי, הוגבלה זכותו של הצי המלכותי לעצור אוניות לתחום שלושת המילין של המים הטריטוריאליים של א"י, ולכן במרחק רב מנתיבי המסחר. פעולה מחוץ לתחום זה, חששו פקידי הממשל בלונדון, תחשב כ"מעשה פיראטיות", בפרט אם תינקט כנגד אונייה המפליגה תחת רגל של אחת מבעלות-בריתה לשעבר של בריטניה, או של מדינה שהייתה ניטראלית בזמן המלחמה. בגלל חשש זה, סירבו הפקידים לאשר את בקשתו של קצין הדגל בחיפה, שכבר בספטמבר 1945 ביקש רשות לפעול "בים הפתוח". תשובתם הפסקנית הייתה כי כל אונייה אשר תצליח להפליג מאירופה, תעצר אך ורק בתוך מימיה הטריטוריאליים של ארץ-ישראל.<sup>51</sup>

כפי שנראה להלן, דרישת הצי להרחבת טווח פעולותיו חודשה כעבור שנה, עם התעוררות בעיות ההסתערות על האוניות. אולם בינתיים נאלצו מפקדי הצי להתאים את מבצעייהם להנחיות הדרג המדיני. אי לכך, החליטו לפעול בצורה שיטתית ולשנות את דרך גיהול הסיורים. ערכה היה מקובל כי ספינות סיור בודדות נשלחו בצורה אקראית, או כתגובה לאזהרה מפורשת על התקדמות אונייה חשודה. כדי להפוך את הסיורים לשיטתיים יותר נערך ניתוח מתמטי של דרישות המשימה, לפי הנתונים של: אורך חופי הארץ, מהירות המשחתות, טווח גילוי ספינת מעפילים על-ידן, וכן מהירות ממוצעת של ספינת מעפילים.<sup>52</sup> מתוך חישובים אלה הסתבר כי על-מנת להבטיח את הצלחתם של מבצעי הלכידה יש צורך לקיים סיורים קבועים של 5-6 משחתות. בהנחיית ויליס חילק לכן קצין הדגל בחיפה את החוף, מצפון לדרום, למסלולי סיור קבועים (תחת שמות הצופן: Victor, Uncle, Tare, Nan, Sugar, Mike) ובהם פרש את ספינותיו במחזורים מסודרים, שאיפשרו קיום לתחזומים של טיפולים ומנוחה.<sup>53</sup> הוא גם החזיק כמה ספינות בחיפה ובאלכסנדריה, כעתודה, בה השתמש כאשר מספר ה"חשודות" היה גבוה במיוחד.

למרות אמצעי זהירות אלה, היה המצור הבריטי על החופים חדיר לשני סוגי פעולות טקטיות של אוניות המעפילים. את הסוג הראשון ניתן לכנות "חדירה עקיפה": אוניית המעפילים התקרמה מכיוון דרום או צפון, בקרבת החוף, במקום להגיע מן המערב, וכך ניצלה את העובדה כי ספינות הסיור הבריטיות הכבדות לא היו מסוגלות להפליג במים הרדודים שליד החוף.<sup>54</sup> עדות לסיכויי ההצלחה של חדירה בדרך זאת ניתן למצוא על-ידי ניתוח מסלולי ההתקדמות של האוניות שהצליחו להתחמק מן המצוד. המשותף לאוניות אלה אינה רק עובדת היותן קטנות אלא גם מסלול הפלגתן: הן נמנעו בכוונה מלהפליג בקו ישר מאגן היס-התיכון

51. משרדי הקבינט אל המפקדה העליונה בים התיכון, 14.11.45; Cab 120/660. ההוראה נשלחה בעקבות התכתבות קודמת בין שלושת המשרדים בראשית אוקטובר (Fo 371/45382) ופגישה אישית בין נציגיהם לאחר מכן (Fo 371/45385).
52. דיווחו של קינהן (לעיל הע' 40) ודיווחו של ויליס (לעיל הע' 6).
53. דו"ח מבצעים, מרץ 1947; Adm 116/5638. לדוגמת ביקורת מוקדמת כנגד השיטה הישנה, ראה: הקצין הימי הבכיר בחיפה אל קצין הדגל, 20.1.46; Adm 1/19358.
54. הקצין הימי הבכיר בחיפה אל מפקדת הצי בים התיכון, 4.4.46; Adm 116/5648.

לייעדם בארץ-ישראל, ובחרו בדרך עקיפה – ראשית הפליגו למצרים או סוריה, ורק אז התקדמו צפונה או דרומה לכיוון מטרת הנחיתה, כדי לבצע כך "חדירה עקיפה". לא היה זה אומנם מרשם מושלם<sup>55</sup> אולם ניתן להצביע עליו כסיבה מרכזית להצלחה במספר ניכר של מקרים. מתוכם, המקרה המעניין ביותר הוא סיפורה של "החיל העברי" – יאכטה קטנה שהפליגה באמצע יולי 1946 מאנטורפן שבבלגיה לכאורה לכיוון פאנאמה. ליד כף טרפלגר שבספרד, הורה איש "המוסד" שעל האונייה לרבה-החובל היווני לשנות כיוון ולהכנס לימ-התיכון. שם הצטווה להתקדם לעבר קפריסין, לעבור את האי מצד צפון, ומן החוף הסורי להדרים לכיוון לבנון. לקראת סופה של אודיסאה זאת, כאשר הייתה "החיל העברי" מול חופי לבנון הצליח המכ"ם הבריטי לגלותה. אולם לפי תחקיר הצי, "לא היו אזוהרות מודיעיניות מספיקות על התקרבות אוניות חשודות מכיוון צפון ולא נעשה מאמץ מיוחד לסקור את האיזור באופן מלא – כל המטוסים הזמינים כונו לאיזורים סבירים יותר". למעשה, ממשיך תחקיר אחר, יכולה הייתה האוניה להצליח במשימתה, לולא העובדה שהיא נכנסה לנמל חיפה ב"עזות-מצח" והודיעה על כניסתה על-ידי "צפירה עזה בצופרה במשך חמש דקות".<sup>56</sup>

נקודת התורפה השנייה של המצור הבריטי הייתה אי-יכולתו לעמוד כנגד מה שניתן לכנות "חדירה מתואמת". חדירה כזאת ניתן היה לבצע על-ידי הגעה ברומנית של מספר אוניות מעפילים. עדות לקשיים שהציבה טקטיקה כזאת בפני הבריטים ניתן למצוא באירועי אוגוסט 1946 ונובמבר-דצמבר 1947, כאשר אוניות מעפילים רבות במיוחד התקרבו לחופי הארץ. כפי שמעידים תחקירי הצי, בשתי תקופות אלה

55. הסיבה העיקרית לכישלון שיטה זאת הייתה ההתרעה המוקדמת לצי על ידי המודיעין על ישומה האפשרי. להלן שתי דוגמאות לכך:

1. "הפלמ"ח", אשר נעצרה ב-21.9.46 לאחר קבלת אזוהרה שאונייה חשודה עשויה ל"גוד" את החוף (הקצין הימי הבכיר בחיפה אל מפקדת הצי בים התיכון, 24.9.46; Adm 1/19591).  
2. ה"ברכה פלד", אשר אותרה לראשונה על ידי מטוסים ב-19.10.46 מערבה מלטיקה שבטוריה. למחרת, זיהתה משחתת את האונייה במרחק של כ-10 מילין צפון-מערב לטריפולי שבלבנון. "מודיעין דר-שבועי" מס' 27 (26.10.46), ע' 3; ארכיון צה"ל, גבעתיים, א' 52/42 /900; וכן: Adm 116/5648.

שונה היה גורלה של "לנגב", אשר ניסתה לבצע חרגיל דומה בהפלגה לכיוון ת"א מפורט-סעיד, אליה הגיעה מדרום צרפת. אך במקרה זה התמזל מזלם של הבריטים באיתור האונייה והיא נעצרה (מתוך לתחום שלושת המילין) ב-9.2.47 ראה: דיווח "המוסד" המצוטט בהדרי, פליטים, עמ' 367-368, וכן להלן עמ' 21.

56. דיווחי מפקדי ה"ויראנו" וה"סאורז" אל הקצין הימי הבכיר בחיפה (2.8.46, 3.8.46); 19532 /Adm 1.

להלן דוגמאות מוצלחות נוספות של "חדירה עקיפה".

1. "הנה סנש", אשר הורידה 250 מעפילים בחוף נהריה בערב חג המולד 1945, לאחר שהפליגה דרומה לאורך החוף הסורי. על בחירת תוואי זה ראה דו"ח המוסד בתוך הארכיון לתולדות ההגנה, 14/199.

2. "שבתאי לחינסקי" אשר הצליחה להוריד את מרבית 848 נוסעיה בחוף ניצנים לאחר הפלגה צפונה מכיוון פודט סעיד. ראה: ש. סמוחה, שבתאי לחינסקי (ת"א, 1962).

3. "עלייה" – אשר כבר ביצעה שתי הפלגות מוצלחות קודמות ב-1945 – "חמקה דרך החוף" בנובמבר 1947. דו"ח מודיעיני של הדיביזיה המוטסת השישית, מס' 63, ע' 2; 275/60 .Wo

ניתנו אזהרות מספיקות על אוניות "חשודות" על-ידי המודיעין. כתוצאה מכך הועמד הצי כולו בכוננות ותוגברו סיורי הספינות בכל מסלולי הסיוור.<sup>57</sup> אף-על-פי-כן, בשתי התקופות הצליחו סה"כ שלוש אוניות לחדור אל החוף ולהוריד את נוסעיהן ללא הפרעה: ה"עמירם שוחט" באוגוסט 1946, ה"עלייה" בנובמבר 1947, ו"האומות המאוחדות" בסוף דצמבר 1947.

ניתוח אירועים אלה מביא למסקנה כי אולי דווקא מאמציו המוגברים של הצי הם שפגעו ביעילות פעולתו. בגלל האזהרות המודיעיניות על מספר רב של אוניות, הרגישו הקצינים חובה לעצור, ולעתים אף לברוק באופן אישי, כל כלי-שיט שנמצא באיזור, למרות ידיעתם כי רובם יהיו תמימים. פעילות זאת גולה זמן רב, ויצרה במסלולי הסיוור מרווחים שהספיקו לחדירתה של אונית מעפילים קטנה.<sup>58</sup> המאמצים המוגברים גבו גם מחיר פיזי ונפשי של עייפות והתרופפות זמנית של אנשי הצי, שאף הם הקלו על חדירת המעפילים. במקרה של "עמירם שוחט", למשל, היה אחד התירוצים של הצי לכישלון לכירתה של האונייה כי מפקד ספינת הסיוור "נדרש למאמץ רב בזמן האחרון": הוא ישן כאשר התעורר חשד לגבי האונייה ו"היה מטושטש מכדי להבין את חשיבות המידע שהתקבל אודותיה".<sup>59</sup>

למזלו של הצי, לא ניצל "המוסד" באופן שיטתי את ההזדמנויות שיצרו נקודות תורפה אלו. במקום לנסות להביא את המעפילים לחוף בדרך הארוכה והעקיפה מצפון (דרך סוריה) או מדרום (דרך מצרים) העדיפו רוב האוניות את הדרך הישירה והקצרה ביותר מאירופה, ולכן התקדמו מדרום קפריסין מזרחה – ישר לחופי ארץ-ישראל.<sup>60</sup> בכך אומנם חסכו דלק ומים ואף צמצמו את סבל הנוסעים. אולם כך הם גם הגבירו את סיכויי ההתקלות בסיוורים בריטיים שיכשילו את משימתם.

בדומה לכך, אם-כי מסיבות שונות, נעשו רק ניסיונות בודדים לפרוץ את המצור על-ידי "חדירה מתואמת" של אוניות רבות וקטנות. למעשה, שיטת סוכני המוסד הייתה הפוכה בדיוק: גם כאשר הצליחו לתאם הפלגות בוזמניות מנמלי-מוצא שונים באירופה (מבצע לוגיסטי מסובך בפני עצמו), הם העדיפו להעביר את כל הנוסעים, בלב-בם, לאונייה גדולה אחת, וכך לאפשר לשאר האוניות לשוב לאירופה כדי להעלות נוסעים נוספים. אולם בשיטה זאת היה פגם מבצעי: היא הקלה על הבריטים

57. תחקירי האירועים בתוך Adm 1/19615, Adm 1/21092. גורמי מודיעין ייחסו את מספרם הרב של ניסיונות ההעפלה במועדים אלה למאורעות המדיניים. ראה, למשל, דיווחיו של קנינגהם אל שר המושבות בתוך: Co 537/2294.

58. זהו כנראה ההסבר להצלחת ה"אומות המאוחדות" לחדור לחוף נהריה בלילה האחרון של 1947. (Adm 1/21992). כוחות אחרים של הצי נשלחו באותה תקופה לספק ליווי לשתי אוניות ה"פן" מהים השחור לקפריסין, שם הטילו עוגן ב-1.1.48. קציני הטייסת מס' 38 ייחסו את הצלחת ה"עלייה" לכך שמלבד עובדת היותה קטנה והפלגתה מכיוון בלתי צפוי (לעיל הע' 56), הם עצמם היו עסוקים בחיפושים לאחר ה"קדימה" (שנתפסה ב-16.11.47). Air 20/6380.

59. הקצין הימי הבכיר בחיפה למפקדת הצי בים התיכון, Adm 1/19532; 22.8.46. 60. במקרים רבים, כנראה נקבע התוואי באופן אישי על ידי מפקד האונייה מטעם המוסד. אך קיימות גם עדויות למקרים בהם נקבע התוואי כתוצאה מהוראה ישירה מטעם הארגון. ר' לדוגמא הפקודה שניתנה במאי 1947 ל"יהודה הלוי" להפליג "בדרך הקצרה לארץ", מצוטט בתוך ספר תולדות ההגנה, עמ' 1150-1152. האונייה נתפסה ללא קושי.



שחששו שמארגני ההעפלה ינסו להעביר את המעפילים מן האוניות הגדולות "לתוך שלושה או ארבעה כלי-שיט קטנים" ו"לנסות הורדות בלתי-ליגאליות ברוזמנית, בנקודות מפוזרות לאורך החוף".<sup>61</sup>

אחד המקרים הבולטים בהם נמנע "המוסד" מלנצל אפשרות של "חדירה מתואמת", אירע בסוף יוני 1946. האחראים הצליחו לתאם את זמן הגעתן של שתי אוניות מעפילים לאגן המזרחי של הים התיכון: ה"ביריה" (אשר הפליגה ממלטה ב-23 לחודש, עם מטען רשמי של 10 נוסעים ליגאליים בנוסף לכמה עשרות מעפילים) וה"הגנה" (אונייה גדולה יותר שהגיעה מצרפת ועל סיפונה 999 מעפילים). אך במקום שהאוניות ימשיכו בדרךן בנפרד, וכך יעמידו את הבריטים בפני הקשיים הנובעים מ"חדירה מתואמת", הן עצרו בלב-ים וכל נוסעי ה"הגנה" הועברו ל"ביריה". במבצע זה היו, ללא כל ספק, גילויי גבורה ויכולת ימאית ראויים לשמם. ייתכן שהמבצע היה גם מוצדק מבחינה כלכלית, מכיוון ששחרר את ה"הגנה" להפלגה נוספת באותו חודש, הפעם עם 2600 מעפילים שעלו על סיפונה ביוגוסלביה. אולם מבחינת הניסיון לחמוק מן המצור הבריטי היה מבצע האחדת האוניות מבוסס על שיקול מוטעה: בהיותה לבריה הייתה ה"ביריה" לטרף קל עבור הטיורים הבריטיים שלכדוה ללא כל קושי. זה היה גם גורלה של ה"הגנה" בהפלגתה השנייה.<sup>62</sup>

ייתכן כי כישלוננו של ניסיון זה הוא ששכנע כמה מפעילי המוסד לדרוש שינוי בשיטה. דוד (דודקה) נמרי, שהיה אחראי על הורדת המעפילים לחוף, ביטא בבירור תחושה זאת. בסקירה גלויה של מפעל ההעפלה, שערך לפני קבוצה סגורה של פעילים ב-1946, הוא הודה במפורש בטעות שנעשתה בשיטת "המפגשים בלב-ים":

ייתכן שעלינו לעשות את ההיפך. נוריד מספינה אחת ל-4 ספינות. ייתכן שאם נעמוד בקשר ונמסור את ההוראות בידן, נצליח להביא בלילה אחד כמה ספינות ואולי ב-50% נצליח להביא את העולים לתוף. 2-3 אוניות תשחקנה עם הצי, על מנת ש-2-3 אחרות תגענה לחוף... אם תפלגנה ספינות מארצות שונות, הן תוכלנה להפגש במקום מסוים על-מנת שבליילה אחד יגיעו כולן לחוף. זה אולי אפשרי. לכן אנו צריכים לנסות להעביר מאונייה אחת גדולה לכמה אוניות קטנות, שתגענה בלילה אחד לחוף, ואז יש אולי סיכויים להצלחה איזו שהיא. אנו מכינים זאת ונבצע זאת בזמן הקרוב. זה מצריך יותר מלווים, אבל בסופו של דבר יצא שכרו בהפסדו.<sup>63</sup>

הצעותיו של נמרי לא בוצעו, להוציא שתי תקופות קצרות, כפי שתואר לעיל – אוגוסט 1946 ודצמבר 1947 – ה"מוסד" התמיד בשיטת ההתקרבות לחוף באונייה

61. אזהרות מפורשות ברוח זאת בתוך: הקצין הימי הבכיר בחיפה אל מפקדת יחידת החי"ר של הצבא בחיפה, 3.7.46; Adm 1/19532.

62. על תכנון העברת הנוסעים מה"הגנה" ל"ביריה" בלב ים, ר' הדרי, פליטים, עמ' 358-365 וכן אבריאל (לעיל הע' 18), עמ' 293-294. על תפיסת שתי האוניות, הדיווחים בתוך 1/19532 Adm, Adm 1/19757. כמו כן, ד' העדכתו של ויליס בדיווחו מיום 23.7.46 (הע' 6, לעיל), ודיווחו של הקצין הימי הבכיר בחיפה למפקדת הצי בים התיכון, 20.8.46 (החושר בביצוע "העברה" דומה אל "יגור"); Adm 1/19565.

63. "ההעפלה – סיכונים וסיכויים", חקציר הרצאה בשדות-ים, כנראה ב-1946. מקור המסמך בארכיון לתולדות ההגנה. מובא במלואו (בציון תאריך משוער) בתוך: מ. נאד (עורך), עלייה ב'; ירושלים, תשמ"ג), עמ' 74-83.

גדולה אחת, במקום לנסות "חרירה מתואמת" של מספר כלי-שיט קטנים. כתוצאה מכך יכול היה הצי המלכותי להוסיף הצלחות בלכידת אוניות על הצלחותיו באיתרון.

### III. הסתערות

לא תמיד היוו איתרון של אוניות המעפילים ולכידתן סוף-פסוק של משימות הצי המלכותי. לעתים היה צורך להשתלט על תאי-הניווט וחררי-המכונות כדי לעצור את אוניית המעפילים. תפיסת האונייה על-ידי השתלטות של קבוצת-הסתערות, היה השלב האחרון והסופי במבצע הבריטי הימי נגד ההעפלה.

בניגוד לאיתור וליירוט, לא נכללה ההסתערות ברשימה המוקדמת של הפעולות המבצעיות הנוחצות לשם לכידת האונייה. בשנה הראשונה שאחרי מלחמת-העולם השנייה לא היה כל צורך בהסתערות, מאחר שבתקופה זאת המעפילים לא גילו כל התנגדות למעצרם אחרי יירוט האוניות. אומנם, גם אז העריכו לעיתים מפקדים בריטיים כי לא ניתן יהיה לעצור אוניות מסוימות ללא מטחי ירי קצרים (מתותחי בופורט ו/או אורליקון) שנורו מעל חרטומיהן. אולם גם במקרים אלה נמנע כל מגע פיזי ישיר עם המעפילים. לכל היותר נשלחה קבוצה בריטית קטנה (בה היו, בדרך-כלל, קציני ממשטרת פלשתינה ו-3-4 מלחים), שעלתה על סיפון הספינה כדי לוודא את זהותה ולאסוף עוד מידע מדיעני. <sup>64</sup> קברניטי האוניות צייתו, אחר-כך, להוראות הבריטיות להגרר או אף להפליג, בליווי בריטי, לנמל חיפה, מקום בו הוחרמו האוניות ונאסדו נוסעיהן. לא היה, בתקופה זאת, כל קושי מיוחד בהעברת המעפילים למחנה המעצר הבריטי בעתלית, שם נכלאו עד לשחרורם ההדרגתי בהתאם למכסה ה"ליגאלית".

אולם החל מקיץ 1946, הפך תהליך המעצר למסובך ומורכב יותר מבחינת הצי המלכותי. במקום לציית בהכנעה להוראות הבריטיות, גילו המעפילים נחישות בניסיונותיהם להתחמק ממעצר ורוח-לחימה בהתנגדות לו. האוניות שיורטו עשו מאמצים ברורים לברוח מספינות הליזוי ולהגיע לחוף. יתרה מזאת, הנוסעים עצמם נעשו אלימים יותר; לפעמים הם אף השתמשו בכוח כדי להכביד על ניסיונות הבריטים לעלות על האונייה.

בדיווחיהם השוטפים ייחסו קציני-ים בריטיים שינוי זה בהתנהגות לכמה סיבות. הראשונה - טכנית: היותן של אוניות המעפילים החל מתקופה זאת, גדולות וחזקות יותר. גדלן של האוניות אומנם הקל על איתרון (כפי שתיארנו לעיל), אולם הקשה על מלאכת עצירתן. דפנותיהן של אוניות אלה היו גבוהות יותר מעל המים, ופניהן כוסו בגדר תיל ומכשולים אחרים, וכך לא יכלו הבריטים כמקודם, להגיע אליהן מתוך סירות המשמר. תחת זאת נאלצו המלחים לקפוץ לתוך אוניות המעפילים ישירות מתוך המשחתות, דבר שאילץ לקרבן לצידן של אוניות המעפילים. אולם מהירותן של אוניות המעפילים הפכה הצלחת מבצע מסובך כזה לקשה לביצוע בתוך תחום שלישת המיילים, כפי שמתאר אחר הדו"חות:

64. ר', לדוגמא, Adm 1/19532.

עלי לציין את גורם הזמן בקשר להסתערות: אונייה [אוניית מעפילים] כעלת מהירות של 12 קשר מגיעה לחוף [מקו שלושת המילין] תוך 15 דקות, ובחלקים מסוימים של רצועת החוף, המים הרדודים מונעים מן המשתתות לעקוב אחריה במשך יותר מחמש דקות.<sup>65</sup>

סיבה בסיסית יותר להתנגרות האלימה של המעפילים, לדעת משקיפים בריטיים, הייתה קשורה לשינוי שחל במריניות הממשלה הבריטית לגבי מעצרים. לפי פירוש זה הייתה התמורה פסיכולוגית מעיקרה: המעפילים נעשו "פאנאטיים" יותר רווקא אחרי ה-13 באוגוסט 1946, כאשר הממשלה הבריטית הודיעה כי מעתה יועברו המעפילים הנתפסים לקפריסין, ולא יוחזקו עוד במחנה עתלית (שהיה צר מלהכילם והיה גם פגיע להתקפות ה"הגנה").<sup>66</sup> המריניות החדשה הושלמה על-ידי הודעה נוספת כי החל מן ה-15 בנובמבר 1946 תוקצה רק מחצית מן המכסה התורשית של 1500 אשרות כניסה, לעצורי קפריסין. מריניות זאת הניעה את הפלמ"ח להוציא הוראה למעפילים לעבור לשימוש בכוח כדי למנוע את תפיסתם בים או העברתם לקפריסין.<sup>67</sup> לפי דיווחי קציני הצי, מריניות ממשלתם היא שגרמה לשינוי בהתנהגות המעפילים הנחושים ברעתם להגיע לא"י בכל מחיר. אין להסיק מן המסמכים הבריטיים כי הוראות הפלמ"ח היו ידועות לארמיראליות, אולם קציני הצי למדו מהר מאוד על השינוי בהתנהגות המעפילים מתוך מה שהתרחש על סיפוני האוניות:

בעבר, רק במקרים נדירים גילו המהגרים וקבדניטי אוניותיהם יותר מהתנגרות סמלית... לאמיתו של דבר, במקרים רבים כאשר בצעתי משימות ייחודיות, הם קבלו את המשחתות וקבוצות ההסתערות רי בשמחה.<sup>68</sup>

המצב השתנה עתה באופן דרסטי. יירוטה של אוניית מעפילים, כפי שהלך והתברר, עשוי היה להיות רק הקדמה לעימות חריף עם נוסעיה. דוגמה בולטת לכך היא המקרה של ה"חיים ארלוזורוב". אונייה זאת, שהייתה גדולה יחסית (נפח של 1200 טון), הפליגה משווריה ועל סיפונה כ-1350 מעפילים בינואר 1947. בסיוע חיל-האוויר היא אותרה על ידי הצי הבריטי ללא כל קושי מיוחד ב-27 לפברואר, כאשר התקרבה לחופי הארץ. למחרת, כאשר חצתה את קו שלושת המילין, נשלחו לעברה שתי קבוצות הסתערות בריטיות. לדברי התחקיר הבריטי, נקטה האונייה מיד

צעדי מנוע אלימים, והגבירה את מהירותה עד ל-13 קשר. כתוצאה מכך רק 13 מבין המסתערים הצליחו לעלות על סיפונה.

[המעפילים] התגברו על כמה מהמסתערים במהירות והשליכו לים, והיה צורך למשוטם. דיונה [שולת מוקשים] הצליחה להעלות קבוצת הסתערות נוספת על האונייה, אך לא לפני

65. הקצין הימי הבכיר בחיפה אל מפקדת הצי בים התיכון, 4.9.46; Adm 116/5648.

66. על מניעי החלטת הממשלה, ר' נ. בוגנר, "ההחלטה על גירוש המעפילים לקפריסין", בתוך ההעפלה (עורכת א. שפירא), עמ' 275-301. ניסיון מוצלח לשחרר את עצורי עתלית נעשה כבר ב-10.10.45.

67. א. חלמיש, "הקרב של 'אקסודוס' מול חופי הארץ", שם, ע' 304. אך כפי שמצינת חלמיש, ה"מוטר" אימץ לבסוף רק חלק מתוכנית הפלמ"ח.

68. הקצין הימי הבכיר בחיפה אל מפקדת הצי בים התיכון, 4.9.46; לעיל הע' 65.

שהיא הגיעה למים הרדודים בראס-אל-קריב [בתגלים] ליד חיפה... חלק מן האנשים [היהודים] שחו לעבר החוף, והצבא נאלץ ללוכדם. בינתיים, קבוצות הסתערות נוספות הצליחו להשתלט על האונייה, אך במהלך המבצע סבלו שני הצדדים מנפגעים.<sup>69</sup>

לא היה זה מקרה בודד. תיקי הארמידאליות מדווחים על "קבוצות" בין קבוצות-הסתערות בדיטיות לבין יהודים, ב-13 מבין 27 האוניות שיודטו בין ה-13 באוגוסט 1946 (כאשר בוצעה ההעברה הראשונה לקפריסין) ובין סוף דצמבר 1947 (כאשר "המוסר" ביטל את ההודאה להתנגדות בכוח). ב-7 מקרים, באותה תקופה, נאלצו כוחות צבא בריטיים להשתמש בכוח בנמל חיפה, כדי להתמודד עם התנגדות המעפילים להעברתם לאוניית הגידוש לקפריסין.

במצבים אלה גילו אנשי הצי המלכותי התאפקות רבה. גם אלה מביניהם אשר הדגישו איבה כלפי המעפילים וכלפי מי שכונה על-ידם "הגרעין הקשה של בדיונים ציוניים",<sup>70</sup> הצליחו להגביל את ביטוי הדגשותיהם למלה הכתובה. התנהגות אנשי הצי לא דמתה מעולם לזו של אנשי הצבא והמשטרה, שלא פעם התפרעו בדחובות תל-אביב וישובים יהודיים אחרים.

לפי דיווחי קציני הצי, הדגישו רוב אנשיהם סלידה עמוקה משימוש בכוח נגד אנשים שזה עתה ניצלו מזוועות השואה. נוסף על-כך, הקצינים היו גם מודעים לנוכח הפוליטי הכבד שאכזריות כלפי המעפילים עשויה לגרום לדימוי של בדיטניה, במיוחד מאחד שכמה מהתנגשויות אלה (אפילו בלב ים) נעדכו לעיניהם של עיתונאים. דבים מדיווחי הצי משבחים את המלחים אשר, לדביהם, "התנהגו בצורה ההולמת את המסודות המשובחות ביותר של הצי". דיווחים אחדים מספרים אפילו על מקרים בהם הודו המעפילים לקצינים הבדיטיים, לאחד סיום "הקבוצות", על עזרה הומאנית שהגישו להם.<sup>71</sup>

למרות שבחים אלה, הטרידו גילויי ההתנגדות של המעפילים את מפקדת הצי המלכותי בים התיכון. אדמיראל ויליס עצמו סיפק עדות להרגשת אי-נוחות זאת, בחוזרו בדחיפות, בסתיו 1946, על הורשה לאפשר את עצידת המעפילים עוד מחוץ למימיה הטריטוריאליים של א"י. לדעתו, שתי נסיבות - שלא היו קיימות כאשר נושא זה נדון לדאשונה בשנה הקודמת - הצדיקו עתה עוד יותר פעולה בלב ים. ראשית, פעולה כזאת תאפשר הפניית אוניות מעפילים ישירות לקפריסין, ועל-ידי כך תדחיק אולי מעפילים פוטנציאליים, "כאשר יודע שאין סיכוי אפילו לדאות את הארץ המובטחת, קל וחומר להגיע אליה". שנית, וחשוב יותר, האפשרות למבצעים מחוץ למים הטריטוריאליים תתן למפקדי הצי את השהות הרדושה על מנת להתגבר

69. דיווח מאת ויליס אל האדמיראליות, 6.3.47; Adm 1/20671.

70. ר' לדוגמא דיווח מאת ראש מטה חיל הים בירושלים אל מפקדת הצי התיכון, 23.11.46; Adm 1/20589.

לדעת ויליס, התאפקות אנשי הצי הייתה ראויה לשבח מיוחד, בהתחשב בכך שהם החזיקו במצבי כוננות ממושכים, וללא אפשרות לבלוח בחיפה את שעות הפנאי המועטות שלהם, בגלל המתח הביטחוני ששרר שם. דיווחים תקופתיים, 12.9.46, 29.11.46; Adm 1/20621.

71. מפקד "קבוצת הסער", אוניית "אספיגל", 27.11.46; Adm 1/20598. כמו כן, מפקד ה"סטיבנסון" אל מפקדת הצי בים התיכון, 3.12.46; Adm 1/20777, ומפקד ה"ציפטיין" אל מטה החייל בירושלים, 1.4.47; Adm 1/20642.

על התנגדות המעפילים להסתערות בריטית על אונייתם. ויליס חיזק את טענותיו בציינו שההגבלה של תחום שלושת המילין מגדילה את סכנת ההתנגשות בין כלי שיט בריטים ויהודים, העלולה לגרום להטבעת אחד מהם ולאבירות כבודות בנפש.<sup>72</sup> חוות-דעתו של ויליס עשתה רושם רב בלונדון, והצעותיו הועברו במהירות רבה דרך צינורות הבירוקרטיה הממשלתית. כבר בראשית נובמבר נדונו השלכותיהן המשפטיות בשיחות בין-משרדיות. עוד לפני סוף החודש, ולאחר לחץ נוסף מצד ויליס,<sup>73</sup> הונחו הטיעונים על שולחנו של השר החדש לענייני האדמיראליות, הלורד האל. תוצאת הדיונים המזורזים הייתה הצעה רשמית מפורטת של האדמיראליות, שהוגשה לממשלה כתזכיר בשם: "עצירתן והפנייתן של אתיות בים הפתוח".<sup>74</sup> המסמך הדגיש כי גם עתה לא קיימת כוונה לאפשר לצי לפעול כראות עיניו. בהתחשב באפשרות של ביקורת בינלאומית, תאושר עצירת אוניות מחוץ לתחום המים הטריטוריאליים רק במקרים מוגדרים היטב: כאשר האונייה החשודה תניף דגל בלתי-מוכר, או רגל של אחת ממרינות האויב לשעבר, שעריין לא תתמה על חוזה שלום עם בריטניה. יתרה מזאת, גם במקרים אלה תורשה פעולה רק אחרי התראה מוקדמת של 48 שעות. לאור הגבלות אלה, מסכם המסמך, "קשה להבין כיצד תוכל מדינה כלשהי להתנגד למעשינו".

הממשלה הקדישה דיון מיוחד לתזכיר זה בישיבתה ב-10.12.46. מבחינת האדמיראליות הייתה התייחסות הממשלה מאכזבת, כפי שסיכם דו"ח שחובר לאחר-מכן: "השרים הודאגו מן הרעיון שנפריע לתנועת אוניות מסחריות מכל סוג בים הפתוח, במיוחד לאור תלותנו באותה עת ברצונה הטוב של ארה"ב, אשר גילתה דווקא אהדה רבה ליהודים". אי-לכך, לא השתכנעו השדים מסברתו של האל כי בריטניה תוכל לטעון שפעלה ל"הגנה עצמית" כנגד הסתה ציונית מסוכנת. בספקנותם, ביקשו מיועציהם המשפטיים לבדוק את קבילותה של טענה כזאת.<sup>75</sup> חוות-הרעת המשפטית התקבלה בתוך שבוע ימים, והיא הייתה פסקנית ביותר: "הזכות לעצור אוניות בלב ים ולבדוק את תכולתן קיימת בזמן מלחמה בלבד, ואין להשתמש בה בעת שלום ללא חוזה [בינלאומי] מפורש". לכן, לא ניתן בנסיבות הקיימות, למצוא במשפט הבינלאומי, כל הצרקה לפעולות בריטיות נגד המעפילים בים הפתוח, ועל הצי להמנע מהן. עם אישור מסקנה זאת על-ידי הממשלה, ירדו הצעותיו של ויליס מסדר-יומה.<sup>76</sup> לכל היותר מוכנים היו פקידי האדמיראליות

72. מברקיו של ויליס, 23.9.46, 12.10.46; Adm 116/5648.

73. במברק ששיגר ב-26.11.46 וסווג "חשוב", ביקש ויליס מפורשות "להוודע על ההתקדמות שנעשתה בקבלת רשות ממשלתית לעלות על האוניות ולהסיטן ממסלולן בים הפתוח"; Adm 116/5061.

74. תזכיר, 26.22.46; Adm 116/5648. תיק זה מכיל גם דיווחים על הדיונים בתוך האדמיראליות במהלך הימים הקודמים.

75. "הגירה בלתי לגאלית לפלשתינה דרך הים, 1945-1948: הפן המשפטי". תזכיר מאת ג'ב. דודס, 3.3.49; Adm 1/21106. ר' גם פרוטוקול ישיבת הממשלה, Cab 129/12, עמ' 199-200.

76. הערותיו של הלורד צ'נסלור, 18.12.46, Cab 129/14; וכן פרוטוקול ישיבת הממשלה מ-19.12.46, Cab 129/12; עמ' 215-216.

להוכיח "גמישות מסוימת לגבי קביעתו המדויקת של תחום שלושת המילין מול חוץ פלשתינה".<sup>77</sup> אולם הם סרבו לאשר מראש כל פעולה קיצונית מן הסוג שנדרש על-ידי ויליס.

זאת הייתה עמדתה הרשמית של ממשלת בריטניה עד סוף תקופת המנדט. למרות התמרמרותו של ויליס, נותרו ההוראות בעניין זה בעינין. לא הועילו גם ניסיונותיהם של פקידי משרד המושבות להעלות את הנושא מחדש באביב 1947. רוב עמיתיהם (ועתה, גם בתוך האדמיראליות עצמה) המשיכו לטעון כי "כאומה גדולה של יורדי ים, עלינו להזהר מכל רבר העלול לפתוח את הדלת לשינויים במשפט הבינלאומי, העלולים להשפיע עלינו לראיה במקרים אחרים".<sup>78</sup>

על רקע טענות אלה, שנודעו לויליס מתוך חילפי אגרות אישיים בינו לבין מפקרו בלונדון,<sup>79</sup> הוא הורה לקציניו להקפיד על שמירת החוק.<sup>80</sup> בדרך-כלל, אכן, בוצעו הוראות אלה כהלכה. מתוך 30 אוניות המעפילים שנעצרו על-ידי הצי בין בקשתו הראשונה של ויליס (23.9.46) ובין סיום המנדט (14.5.48), רק שלוש נתפסו מחוץ למים הטריטוריאליים: "לנגב" (9.2.47), "מולדת" (29.3.47) ו"אקסודוס" (18.7.47). ראוי לציין כי לפי התחקירים הבריטיים, גם מקרים אלה היו תוצאה של נסיבות מיוחדות, ולא פרי מדיניות כללית. במקרה של "לנגב", נטען בתחקיר, הפקודה להסתער עליה ניתנה בהיותה במרחק 10 מילין מערבית לקיסריה, תוצאה של פזיזות. מפקד המבצע, שהיה חרש בתפקידו, הופתע מהופעת האונייה ונבהל מהדיווח כי ארגון ה"הגנה" היה כבר מוכן לקבל את האונייה בחוץ.<sup>81</sup> במקרה של "מולדת", ההסתערות החלה רק אחרי שמפקד השייטת הבריטית הקרובה קיבל בקשה בכתב מן המעפילים, שהתחננו לפניו להצילם מסכנת טביעה בלב ים.<sup>82</sup> להסתערות על ה"אקסודוס", שאף היא התעכבה זמן רב, קדם מעקב ממושך שלא הותיר לבריטים שום ספק לגבי מטרת האונייה ונחישות דעת נוסעיה להגיע לחוף.<sup>83</sup>

התוצאה הברורה של מדיניות הגבלת טווח פעולתם של הבריטים בים הייתה הכבדת נטל שלב העצירה והתפיסה. הטווח המצומצם של שלושה מילין איפשר

77. הערותיו של א.ס. לה-מייטר (תת-השר באדמיראליות), 18.12.46; Adm 116/5648.
78. לה-מייטר אל ז'י. מ. מרטין (משרד המושבות), 7.3.47; העתק בתיק Fo 371/61802. למרות דעה נחרצת זאת, המשיכו הדיונים בנושא, בפרט לאחר שהתקבלו ידיעות על כניסתה של ה"פרוזינט וורפילד" ["אקסודוס"] לים התיכון. ר' פתק מאת האל אל רה"מ, Adm 30.4.47; 1/20917; פרוטוקול ישיבת שרים, Adm 116/5648; 2.5.47; וכן פתק מאת בוויץ לרה"מ; Fo 371/61806; 2.5.47.
79. לדוגמא, מכתבו הפרטי של אדמיראל קנינגהם אל ויליס, Adm 205/68; 2.5.47.
80. עד כמה שידוע, רק במקרה של "כנסת ישראל" (נובמבר 1946) היה ויליס מוכן לתת הנחיה לעצור כלי שייט בלב-ים ללא אישור ממשלתי מראש, וזאת בגלל גודל אונייה זאת, שהובילה מעל ל-3,800 מעפילים. אך, בטופו של דבר, הצליחו מפקדי מבצע ההסתערות לעצרה בתוך התחום. ויליס אל האדמיראליות, 26.11.46; Adm 116/5561.
81. דיווחו של ויליס לאדמיראליות, 6.3.47; Adm //20671; וכן דיווח הבולשת (CID) אל המזכיר הראשי בממשלת המנדט, 12.2.47; העתק בתוך Fo 371/61802.
82. דו"ח מבצעים של מפקדת הצי בים התיכון לחודש מרץ 1947: Adm 116/5638. בקשה דומה התקבלה מנוסעי ה"ביריה" בסוף יוני 1946 (לעיל הע' 62).
83. דיווחו של ויליס לאדמיראליות, 1.8.47; Adm 1/20789; וכן מברקו של הנציב העליון לשר המושבות, 20.7.47; המציע שלא לתת פרסום למיקום היירוט. ארכון קנינגהם, תיק 2:2.

למפקדי הסיירות הבריטיות להתקרב רק פעם אחת אל אוניות המעפילים למטרת הסתערות. התחום המצומצם חייב גם פעולה מהירה ונמרצת מצד קבוצות ההסתערות עצמן. על סמך נתונים אלה חישובו הבריטים ומצאו כי ככל שתגבר התנגדות המעפילים לתפיסתם (הן על-ידי תימרון האונייה והן על-ידי מאבק בכוחות המסתערים), כך יגדלו סיכוייהם להגיע אל החוף.<sup>84</sup>

לשמחתם של מפקדי הצי (ולמגינת-ליבם של כמה ממפקדי הפלמ"ח), לא בכל מקרה נקטו המעפילים בצערי התנגדות אלה, והסיבות לכך ברורות: עבור רוב המעפילים הייתה עצם ההפלגה חוויה מפחידה ומתישה, שעוד הוסיפה על חולשתם הבסיסית כשארית הפליטה, וכך לא היו מסוגלים, מבחינה פיזית, להתנגד לתפיסתם. רק מעטים מהם, שקיבלו "אימוני לחמה" בסיסיים ביותר, ידעו מראש איך להתנהג בהתנגשות עם הכוחות הבריטיים.<sup>85</sup>

בכל זאת, לא יכלו הבריטים לסמוך על הימנעות המעפילים מהתנגדות אלימה. מספר גילויי ההתנגדות מצד המעפילים היה גדול דיו כדי לחייבם לנקוט בצערי זהירות בכל מקרה ומקרה. לפעמים הרשימה גם אותם עוצמת ההתנגדות של המעפילים, כפי שמתאר מלח בריטי ארבעים שנה אחר-כך:

היה זה נורא, ההסתערות על כמה מן האוניות... כאשר התקרבנו, הן לא היו בשליטה, וחששנו כי תתהפכנה. הגברים היהודים היו תוקפים אותנו נמרצות כאשר עלינו. כמה מה"חברה" הופלו על הסיפון, ונשים היו דוקרות את מבושיהם במחטי סריגה. היה עלינו להשתמש, לכן, באמצעי מיגון. הם היו זורקים עלינו קופסאות שימורים (אשר סופקו על-ידי האמריקאים) וכולם היו נפגעים מהן.<sup>86</sup>

הקרב על ה"אקסודוס" נחשב, בצדק, כדוגמא המפורסמת ביותר להתנגדות מעין זאת. כל יתר מבצעי ההסתערות, גם כנגד "לוחמה יהודית" עזה, הסתיימו תוך מספר דקות, ואילו הקרב על סיפון ה"אקסודוס" נמשך כמעט שעתיים.<sup>87</sup> למקרה זה הייתה השפעה מרכזית ביותר על החשיבה בנושא ההעפלה בארמיראליות. במיוחד התרשמו שם מדיווחיו של ויליס בהם הורגשה העובדה כי תפיסת ה"אקסודוס", למרות שהתבצעה מעבר לתחום שלושת המילין, הייתה קרובה מאוד לכישלון. "ניתוח המבצע" – כתב – מראה כי חלה "התקדמות ניכרת בשיטות ההתנגדות של היהודים". הוא גם ביטא את חששו כי מבצעי התפיסה ייעשו יותר ויותר קשים בעתיד.

לכן עולה השאלה האם זאת מדיניות נבונה לנקוט בצעדים כה קיצוניים על-מנת להשיג את

84. מכתב מאת הארמיראליות אל משרד הדומיניונים, 14.9.46 (המתאר את הקשיים בלכידת "ארבע חריות"); Adm 1/19757.

85. ר' תלונותיו של י. אלון, המצוטטות על ידי חלמיש, שם, ע' 305 (המתחסות לחוסר התנגדות על ידי נוסעי "מורדי הגיטאות" ו"יהודה הלוי" למעצרים במאי 1947).

86. L. James, *Wars of Empire, 1919-1945* (London, 1988), p. 100. הציטוט הוא מתוך ראיון עם מר פ. פייס, שהיה קשר באחת מהמשחתות הבריטיות בתקופת ההעפלה.

87. התיאור המפורט ביותר של הקרב על ה"אקסודוס" נמצא בחלמיש, שם.

המטרה במקרים כאלה, במיוחד לאור העובדה שכל שאלת א"י מונחת עתה לפני האו"ם ולאור ההשפעה של מספר רב של אבידות יהודיות על רעת הקהל העולמית, שלא לרבר על נפגעים מבין אנשינו, ודאגתי העיקרית היא לאחרונים...  
בחוסר-רצון רב, אני שוקל לאפשר לקצין הבכיר הנוכח [במבצע התפיסה] להמנע מהסתערות אם, לדעתו, עלול המבצע לגרום לאבידות ניכרות ולנוק לאוניות, או לכישלון – אשר יביאו לתוצאה גרועה יותר מאי-הסתערות.<sup>88</sup>

מפקד הצי בים-התיכון לא היה מעולם קרוב כל-כך לייאוש. הוא הציע, למעשה, את ביטולם המוחלט, כמעט, של מבצעי ההסתערות. תפנית חדה כזאת במדיניות הבריטית נגד ההעפלה חייבה דיון מעמיק. לכן, ולמרות לחציו של ויליס לאישור מהיר של הצעותיו, בוששה תשוכת הארמיראליות לבוא. בתקופת המתנה זאת נרגעו מעט הרוחות. למרות מעמדו הבכיר של ויליס, החלו פקידים בכירים בארמיראליות לפקפק בנכונותן של הערכותיו הפסימיות. לדעתם מטוגל יהיה הצי גם בעתיד להמשיך לעצור אוניות מעפילים, במיוחד לאור העובדה שרק מעטות מהן עלולות היו להיות בנפח ובמהירות של ה"אקסודוס". פקידים אלה הושפעו גם מטענת משרד המלחמה שהביע חששו כי אם ינתן לאוניות המעפילים להגיע לחוף ללא הפרעה, יתקשה הצבא למצוא ולעצור אותן על נוסעיהן.<sup>89</sup>

לאחר דיון-דברים ממושך בין כל הנוגעים ברבר, הושגה לבסוף פשרה: באופן בסיסי, נשארה המדיניות הקודמת בעינה, כפי שניסח זאת מחדש ויליס בפקודותיו: הצי "מצפה כי מפקדי הסיירות ימשיכו ליטול סיכונים גרולים במהלך הסתערות והשתלטות על כל אוניות המהגרים הבלתי-ליגאליים". מאידך, כפי שנאמר בפקודות אלה, במקרים יוצאים מן הכלל (כגון איבוד הקשר עם הקומודור הימי בא"י או עם מפקדת הים התיכון) "רשאי הקצין הבכיר של ספינת ההסתערות להשתמש בשיקול רעתו ולהמנע מהסתערות על אונייה כלשהי, כאשר להערכתו הסכנה גדולה מדי".<sup>90</sup>  
כדאי לציין כי רשות זאת מעולם לא נוצלה. גם אחרי פרשת "אקסודוס" לא נרתעו מלחים בריטיים מלהסתער על אוניות מעפילים שגילו התנגדות לתפיסתן. עשרה ימים בלבד אחרי תפיסת ה"אקסודוס", בוצעה הסתערות בריטית שכונתה במסמכים הבריטיים "מופלאה", על האונייה: "חללי גשר הזיו". אונייה זאת אותרה בעודה באגן המערבי של הים-התיכון. במשך כל הלילה האחרון להפלגתה, נורו לעברה פצצות תאורה על-ידי מטוסים שחגו מעליה. סיירות הליווי המתינו בסבלנות עד שחצתה את תחום שלושת המילין, ואז שלחו לעברה מיד שתי קבוצות הסתערות

88. ויליס אל הארמיראליות, 1.8.47; Adm 1/20789.

89. דעה אחרונה זאת מפורטת במכתבו של בריגדיר רוב (משרד המלחמה) אל פ.ג. סינוט (ארמיראליות), 1.10.47; שם.

90. ויליס מסר גירסה זאת לארמיראליות ב-29.9.47, שם. מגעים קודמים (ביניהם עם הנציב העליון ודרכו עם גורמי ביטחון בממשלת המנדט) נהלו באמצעות גוף ממשלתי חרש, שנקרא "ועדת הקבינט לענייני ההגירה הבלתי לגאלית", שם.

את מיתון הלחץ לשינוי מדיניות ההסתערות ניתן לייחס להצלחה הבריטית בלכידת "גאולה" (1388 מעפילים) ו"מדינת היהודים" (2664 מעפילים) באוקטובר 1947. לפני כן, נחשבה ההסתערות על אוניות מסוג זה ל"כמעט בלתי אפשרית" ו' תזכירו של ו. אברשר (מזכיר ועדת הקבינט להגירה בלתי לגאלית), 1.10.47; שם, עמ' 54-55.



שמנו, סה"כ, 4 קצינים ו-59 חיילים. בתוך עשור דקות הייתה האונייה בשליטת הבריטים, מוכנה להיגרר לחיפה.<sup>91</sup>

כזאת נשארה מתכונת האירועים במהלך עשרת החודשים הבאים. ההתרחשויות בזירה הימית היו כמעט מנותקות מן השינויים הפוליטיים הודמאטיים שהתחוללו סביב נושא ארץ-ישראל לפני החלטת עצדת האו"ם בכ"ט בנובמבר 1947, ואחריה. אוניות המעפילים המשיכו, כמקודם, לקדוא תיגד על המצוד הבריטי, ושתיים מהן אף הגיעו יומיים אחרי הכרזת המדינה. מן העבר השני, לא פסק גם הצי מלהאבק נגדן; הוא היה איתן בנוחיותו להמשיך במבצעי האיתור, העצירה וההסתערות עד יזמו האחרון של המנדט.<sup>92</sup> גם מבחינת תוצאות ההתמודדות, לא חל שינוי משמעותי. בתקופה זאת, כמקודם, אוניות המעפילים היחידות שהצליחו להגיע לחוף ללא מפרע היו שלושה כלי-שיט קטנים (בחורף 1947-1948). כל אוניות המעפילים הגדולות, לעומת-זאת, נתפסו ללא קושי רב. פרשת "אקסודוס" כפי שהסתבד ברטרנספקציה, הייתה אכן יוצאת מן הכלל. רבים מדיווחי מפקדי הסיירות מחודשי האביב של 1948, תיארו את מבצעי ההסתערות והתפיסה כ"עבודה קלה".<sup>93</sup> בכך הם ביטאו את הרגשת הצי כולו כי, מבחינה מבצעית, היה ניצחוננו על אוניות המעפילים לעבודה מוגמרת.

תחקידי הצי, המתייחסים לכל מקרה של תפיסת אונייה בנפרד, נוטים להדגיש את הנסיבות המיוחדות שהשפיעו על לכידתה. אולם מתוך החומד המתועד במסמכים, ניתן להצביע על שלושה גורמים משותפים שתרמו להצלחת המערכה כולה.

הראשון, והדומיננטי ביותר, נובע מן הסביבה בה געדכו ההתמודדויות בין הצדדים. בניגוד לצבא היבשה הבריטי בא"י, לא גלחם הצי הבריטי בסביבה עוינת ובלתי-מוכרת וכנגד אויב שהיטיב להכידה ממנו. ארדבא, בזידה הימית היה זה דווקא "המוסד לעלייה ב", שהיה חסד ניסיון וידע,<sup>94</sup> ואילו הבריטים יכלו לנצל את התמחותם המסודתית במבצעים ימיים. עדות בולטת למיומנותם של הבריטים היוותה, למשל, הצלחת ספינות הסיור לבצע "תמרון זוגי", על-ידי קידוב שתיים מספינותיהם, ברוזמנית, לשני צרדיה של אוניית המעפילים. הקושי והסיכון בתמרון כזה התעצמו ככל שזה "מטדות" נקטו בתרגילי תמרון משל עצמן, אך מפקדי הצי לא

91. מפקד "והלם" אל מפקדת חיל הים בירושלים, 29.7.47; Adm 1/20761. אולם ראוי לציין שבלונדון ייחסו את קלות לכידת "חללי גשר הזור" להבטחה הבריטית שניתנה לסוכנות היהודית שנוסעיה יועברו לקפריסין, ולא יחזרו לאירופה (כפי שנעשה במקרה של ה"אקסודוס"). הערכת מנהל מחלקת מבצעים צבאיים באדמיראלות, ללא תאריך; 1/20789 Adm, עמ' 30-31.

92. הקביעה שעל הצי לעצור את המעפילים ללא כל קשר עם התרחשויות מדיניות שונות, מצויה בדברי מזכיר הממשלה כבר באביב 1947 (כאשר נדונה אפשרות העברת המנדט לאו"ם); מכתבו של ניברוק אל בוין, 17.3.47; Fo 371/61802. מדיניות זאת אושרה בתזכירו של בוין לרה"מ, 22.10.47; ארכיון בוין, Fo 800/488; וכן בתוכנית ראשי המטות לנסיגה מא"י, Defe 5/6; 21.11.47.

93. ר'. לדוגמה, דיווח על לכידת "טירת צבי" באפריל 1948 מאת מפקד המשחתת "פליקן" אל מפקדת חיל הים בחיפה, 20.4.48; Adm 1/21108.

94. חוסר הניסיון הימי של אנשי המוסד בא לידי ביטוי חריף במיוחד בעדותו של יהודה ארזי-עציון (נרשמה ב-21.8.55); הפרויקט הבין-אוניברסיטאי לחקר ההעפלה על שם אביגור, תיק עדויות מס' 37/2, עמ' 27-32.

נרתעו. הם התייחסו לתמרון זה כהקדמה בלתי-נמנעת לשלב ההסתערות, כי רק לאחר התקרבות כזאת של הספינות יכלו קבוצות ההסתערות לקפוץ לתוך אוניות המעפילים. הם גם הדגישו את ההשפעה הפסיכולוגית המאיימת על המעפילים של "מראה שתי ספינות מלחמה השטות בצמוד לאוניותיהם".<sup>95</sup>

הגורם השני, החשוב לא פחות, היה מיסודה של שיטת פיקוד שאיפשר את ניצולה המלא של העדיפות המקצועית הבריטית. על-מנת להשיג את ייעודה בצורה מירבית, נדרשה המפקדה לפעול בשתי צורות: מחד גיסא היא הייתה צריכה לשמור על קשר פיקודי הדוק בין הקומודור הימי בפלשתינה, מפקד הצי בים התיכון, הקצין הימי בחיפה ומפקדי הסיירות בים. מאידך גיסא, הייתה דרושה גם מידה של גמישות שתאפשר למפקדים הישירים של מבצעי התפיסה להחליט במהירות על הצעדים הטקטיים הדרושים להשגת המשימה.

כבר באביב 1946 התבררו לאדמיראליות הליקויים במנגנוני השליטה והבקרה שהיו קיימים אז. מפקדי הצי הכירו בכך ששיטות פעולה שהיו טובות דיין כנגד מספר קטן של אוניות מעפילים, לא הצליחו לעמוד בעומס שנוצר על-ידי מספרן הגובר והולך של אוניות אלה. הצורך בשכלול נבע גם מן המגוון הרחב יותר של משימות שהוטלו עתה על הצי. נוסף על תפקידי הסיור, מעקב, עצירה והסתערות, הוא נדרש עתה לתפקידים נוספים: מניעת חבלות בספינות בריטיות שעגנו במפרץ חיפה, העברת המעפילים שנתפסו לקפריסין וסיוע בהכנת תיקי התביעה נגד צוותי האוניות הנתפסות ובעליהן. כדי להבטיח שיתוף פעולה בין-זרועי הדוק בכל העניינים האלה, יזם מפקד הסיירות הראשונה בים התיכון סידרת דיונים עם כל מפקדי הצבא הבכירים המוצבים בא"י, שהתקיימו במשך קיץ 1946.<sup>96</sup>

אולם, במשך החודשים הבאים התברר כי הוועדות שהוקמו כתוצאה מפגישות אלה לא הצליחו לענות על הדרישה למטה מבצעי משולב. מספרן הרב פגע ביעילות תיפקודן וגרם, כדברי דווח אחד, ל"כפילות במאמץ, לעומס רב על אמצעי הקשר ולפגיעה בביטחון שורה". ככלל, התלוננה האדמיראליות, נעשתה מפקדת הים התיכון מסורבלת מדי.<sup>97</sup>

שיטת הפעולה עליה הוחלט לבסוף הייתה אחרת. על לשכת הקומודור בפלשתינה ומפקדת הצי במלטה – הוטלה דק האחריות הכללית על מבצעי העצירה וארגון סיורי המצור. פרטי ביצוע המשימה הועברו, יותר ויותר, לאחריהם של מפקדי הסיירות עצמם. עדות עקיפה לכך מצוייה בדיווח של ארגון ה"הגנה" המספר על נכונותם של מפקדים בריטיים מקומיים להגיע ל"הסכמים ג'נטלמניים" עם אוניות המעפילים, ועל-ידי כך למנוע אבידות בנפש וברכוש לשני הצדדים.<sup>98</sup> עדות ישירה

95. דיווחו של מפקד המשחתת "היידון" לקצין הימי הבכיר בחיפה, 27.5.47 (תיאור תפיסת "מורדי הגטאות"), Adm 1/20677. פרטים נוספים על ה"תמרון הזוגי" בתוך דו"ח מבצעים למרץ 1947 מטעם מפקדת הצי בים התיכון, ע' 5; Adm 116/5638, וכן הערותיו של מפקד מטה חיל הים בירושלים (קומודור א. דה-סאליס), 11.6.47; Adm 1/20661.

96. דיווחו של אדמיראל קינהן למפקדת הצי בים התיכון, 16.9.46; Adm 1/19615.

97. שם; וכן האדמיראליות אל משרד החוץ, 6.12.46; Fo 371/25638.

98. ר' למשל, דיווח ל"מוסד" על פגישה עם "קצין ימי בריטי בכיר", ב-23.6.47 (ערב המאבק נגד ה"אקסודוס"); ארכיון לתולדות ההגנה, 14/531.

יותר מצוייה ברישומי ההודעות שהועברו בקשר בזמן הפעולות (ונמצאות בתיקי המבצעים במסמכי האדמיראליות). רישומים אלה מוכיחים עד כמה חופשיים היו מפקדי הסיירות להחליט בעצמם על מידת הכוח הנחוץ כדי להבטיח את מילוי משימת ההסתערות על אוניות המעפילים.<sup>99</sup>

ספק אם גם מערכת פיקודית משופרת זאת הייתה זוכה להצלחה, לולא פעולתו היעילה של הרובד הנמוך ביותר במערכת הימית הבריטית – המלחים מן השורה. זה היה הגורם השלישי להישגים הטקטיים הבריטיים, וגם לשיפור בפעולה ברמה זאת הוקדשה מחשבה רבה. היות ומשימת ההסתערות כנגד אוניות נוסעים לא נכללה בסדרת האימונים השגרתיים של המלחים, היה צורך לספק להם את הידע והציוד הנדרשים לכך, באופן מיוחד. כבר בספטמבר 1946, דרשו מפקדי הסיירות שיינתן לאנשיהם "אימון הולם באמנות הנקראת 'קטטת רחוב'",<sup>100</sup> ולמרות נימת ההתברחות שבהצעה, הייתה ההתייחסות אליה רצינית ביותר.

דיווחיה התקופתיים של מפקדת הצי בים התיכון משקפים בצורה שוטפת את הכנת צוותי ההסתערות לתפקידיהם. תשומת-לב מיוחדת ניתנה לאספקת ציוד מיוחד מתאים. נוסף על האלות וכובעי-מגן הלבנים (שלהם, לפי הדיווחים, "השפעה מייצבת ומשקיטה ביותר")<sup>101</sup> קיבל כל צוות גם מספר פצצות גז מדמיע וכן מכשיר שכונה "Chinese Fire Crackers".<sup>102</sup> גם באימוניהם הושקעו זמן ומאמץ רבים. כל צוות (שמנה בד"כ תריסר אנשים) נשלח לבית הספר לאימוני המארינס הבריטי בגייין טופיהא שבמאלטה, שם עברו אימון אינטנסיבי בטיפול במהומות אורחים ובהסתערות על אוניות נוסעים בלב-ים. במסגרת הלימודים הודגשה העובדה שאין די בהכנות גופניות למשימות מעין אלה; דרושה גם הכנה נפשית. כך תיאר זאת אחד המשתתפים:

בקורסים... למדו אותם גם להמנע מריפיון, להראות בוטחים בעצמם ואיתנים, לפתח חזות נוקשה ויחצוץ כדי לשבור את העמדה הנחושה, האיתנה, הנואשת, של הפליטים ומדריכיהם מן ה'הגנה'.<sup>103</sup>

99. כמובן, מתן גמישות יתר עמד ביסוד הצעותיו של ויליס שהוגשו כעבור שנה (לעיל הע' 88, 90). יצוין שכבר ביוני 1946 הציע מונטגומרי (ראש המטה של כוחות האימפריה) לאמץ בא"י שיטה אותה סיכם כ: "ריכוז מדיניות וביזור סמכויות ביצוע". מכתבו אל ראש המטה במזרחית, Wo 216/194 ; 27.6.46.
100. דיווח מטעם מפקד ה"צ'לדרס" אל הקצין הימי הבכיר בחיפה על תפיסת "ארבע חידויות", Adm 116/5648 ; 3.9.46.
101. דו"ח מבצעים לינואר 1947 מאת מפקדת הצי בים התיכון, ע' 6 ; Adm 1/20777, וכן דיווחו של מפקד "וויזר" 21.9.47 ; Adm 1/20684.
102. פצצות קטנות אלה יצרו רושם של כמות אש רבה, אך לא סיכנו תיי אדם. יתרונו העיקרי היה פסיכולוגי (תחקיר על החומרים שנעשה בהם שימוש בתפיסת "יהודה הלוי" במאי 1947 בתוך Adm 1/20661). אולם, ניתנו הוראות מפורשות להמנע משימוש באמצעי זה כאשר אוניית מעפילים נבנתה כולה מעץ. ר' דיווח על תפיסת "חללי גשר הזיר" 29.7.47 ; 1/20761 ; Adm.
103. מצוטט מתוך: נ. בתל, המשולש הארץ-ישראלי (ירושלים, 1979), ע' 222. פרטים נוספים בדו"ח מבצעים לפברואר 1947 מאת מפקדת הצי בים התיכון ; Adm 1/20671. ער לאותה עת כבר עברו את הקורסים 42 קצינים ו-626 מלחים נוספים.

ראויה לציון היא העובדה שהקורסים גם הוגישו את הצורך בהבלגה. ההנחה הבריטית הבסיסית (שהוכחה כנכונה לגמרי) הייתה שהמעפילים ומדריכיהם לא ישתמשו בנשק חם. לכן, החליטו גם הבריטים להסתמך עד כמה שאפשר, על כוח גופני בלבד. כפי שגם היה ידוע ל"מוסר", לא עלה על דעת הבריטים, בתקופה זאת, לעצור את האוניות על-ידי הפצצתן מן האוויר או מן הים, או להרתיע את נוסעיהן על-ידי ירי ללא אבחנה. גם כאשר היה קיים חשד (בלתי-סביר) שמספר אוניות מעפילים צויידו במכונות-יריה, הוגבלה נשיאת נשק חם (רובה או אקדח) אך ורק למפקדי הפלוגות ולסגניהם.<sup>104</sup>

תוצאותיהם של מאמצי הבלגה אלה התבררו כאשר סוכם ה"מחיר" ששולם בעקבות פעולות ההסתערות. מבחינה חומרית, לפי המדד של נזק לכלי השייט שהיו מעורבים בהתמודדות, היה המחיר נמוך ביותר. במהלך כל המערכה נגר ההעפלה ניזוקו רק ארבע מן הסיירות הבריטיות בזמן ניסיונות ההסתערות, כתוצאה מההתנגשויות עם כמה מאוניות המעפילים הגדולות והכבדות יותר, וכולן תוקנו והוחזרו לשירות.<sup>105</sup> מבחינה פוליטית חשובה יותר העובדה כי אפילו אוניות מעפילים אחת לא הוטבעה כתוצאה מביצוע "התמרון הזוגי" על-ידי הסיירות שהתקרבו לרפנות מטרותיהן.<sup>106</sup>

תמונה דומה עולה מהדיווחים על האבידות בנפש. שני הצדדים שמרו, בדרך-כלל, על הכללים הבלתי-כתובים של המנעות משימוש בנשק חם.<sup>107</sup> ולכן שפיכות-דמים הייתה חריגה. למרות האלימות שאיפיינה כמה מן המאבקים על סיפוני אוניות-המעפילים, היה מספר האבידות בנפש קטן בהרבה מן המצופה. לפי דיווחי הארמיראליות, רק שבעה מלחים בריטיים נספו בזמן המבצעים הימיים, רובם כתוצאה מטביעה. מספר החללים בין המעפילים היה קטן, יחסית למספרם, אף יותר. בסך הכל היו מעל 21,000 איש באוניות שעל סיפונן נערכו התנגשויות אלימות בין המעפילים ופלוגות ההסתערות. מתוכם נהרגו שישה מעפילים בזמן הקרבות עצמם (אחד על "כנסת ישראל", שניים על "אקסודוס", אחד על "אף-על-פי-כן" ושניים על "תיאודור הרצל"). חמישה מעפילים נוספים מתו אחר-כך כתוצאה מפציעותיהם

104. ד"ר מודיעין תקופתי מהנציב העליון, 23.4.47, Co 537/2294; וכן הערכתו של מנהל מחלקת מבצעים צבאיים בארמיראליות, לעיל הע' 91.

105. רוב הנזק נגרם בקרב נגד ה"אקסודוס"; ר' תזכירו של ל. אברשד, 3.10.47; Adm 1/20789. מקרי החבלות באוניות הבריטיות אשר העבירו את המעפילים העצורים לקפריסין היו רבים יותר. אולם גם כאן לא היה הנזק בלתי הפיך.

106. החשש לטיבוע אוניות המעפילים הובע פעמים מספר על ידי ויליס, ר' אזהרותיו מנובמבר 1946 בתוך Adm 1/20778. הרגשתו הייתה כי סכנה זאת הייתה קרובה במיוחד במקרה של ה"אקסודוס" 1.8.47; Adm 1/20789.

107. בדיווחים שנמסרו לארמיראליות, מתוארים מקרי ירי על ידי כוחות בריטיים, מנשק קל במבצעי ההסתערות על "ווג'וד" (יוני 1946); "ארבע חירות" (ספטמבר 1946); "כנסת ישראל" (נובמבר 1946); "לנגב" (פברואר 1947); "תיאודור הרצל" (אפריל 1947) ו"אקסודוס" (יולי 1947).

ר' גם הנתונים המובאים בתוך:

R.D. Wilson, *Cordon and Search, With 6th Airborne Division in Palestine* (London, 1979), pp. 247-9.

(אתר מ"כנסת ישראל", אחד מ"לנגב", שניים מ"אקסדוס", ואחד מ"תיאודור הרצל").<sup>108</sup>

לנתונים אלה יש להוסיף, כמובן, מספר גדול הרבה יותר של פצועים משני הצדדים. ברם, גם בקטיגוריה זאת של הסטאטיסטיקה, הייתה רמת הנוק נמוכה. לאחר שוך הקרבות התברר כי רוב הפציעות היו קלות ביותר (כוויות, תבלות, תתכים), ודרשו רק טיפול של צוותי עזרה ראשונה. אפילו בשני המקרים בהם היו המאבקים החריפים ביותר ("כנסת ישראל" ו"אקסדוס") היה מספר המעפילים שנוקקו לטיפול בבתי חולים נמוך יחסית – שנים עשר במקרה הראשון, ועשרים ושמונה – בשני.

בתיאור הישגיו המבצעיים של הצי המלכותי כנגד ההעפלה אין כדי לטשטש את גודל כשלונה האסטרטגי של בריטניה במאבק זה. בסופו של דבר, נקבע גורל המערכה בזירה המדינית, ובזירה זאת היו הציונים המנצחים הברורים. המצור הבריטי על חופי הארץ לא הצליח להוריד את נושא ההעפלה מראש סדר-היום הציבורי והדיפלומטי. יתירה מזאת, מבחינת הבריטים הפך ריבוי תפיסת אוניות המעפילים לחרב פיפיות שלא שירתה כלל את עניינם. מספרם הגדול של המעפילים הנתפסים יצר לגבי שלטונות המנדט בעיה של מציאת מתקני כליאה שיוכלו לקלוט כמויות גדולות של עצורים.<sup>109</sup>

למרות התפתחות אירונית זאת, לא היה המאמץ שהשקיע הצי במניעת תדירות התופשית של אוניות מעפילים לשווא. מיומנותו הטקטית של הצי באיתור האוניות ולכידתן מנעה, לפחות, את הברושה שהייתה נגרמת לממשלה אילו הצליח "המוסד" לבצע הורדה המונית של מעפילים אל החוף. מאידך גיסא, הצלחתו של הצי בלכידת האוניות ללא אבירות כברות חסכה מהממשלה את אי-הנעימות שיכולה הייתה להגרם בנסיבות אחרות.

הישגים אלה, גם אם היו צנועים, ראויים לציון. יש בהם לאזן, ולו במעט, את הדימוי הכללי השלילי שנדבק ל"אגרופה של האימפריה" בהיסטוריוגרפיה של התקופה.

108. מספרים אלה אינם כוללים את המעפילים שנהרגו (ע"י כוחות הצבא) בנמל חיפה כאשר ניסו להתנגד להעברתם לקפריסין. כן לא נכללו שלושת תושבי חיפה שגורו למוות (שוב, ע"י כוחות הצבא) בעת הפגנה נגד מדיניות הגירוש לקפריסין, ב-13.8.46.

109. באופן בסיסי, ככל שגדל מספר המעפילים הניתפסים כן גדל הצורך לכלוא אותם. ממשלת המנדט התקשתה למצוא פיתרון לבעיה זאת כבר בקיץ 1946, ומימדיה תרמו לא מעט להחלטת הממשלה להעביד את המעפילים לקפריסין (ר' מאמרו של בוגנר, לעיל הע' 66). בחורף של 1947-1948 היו סימנים לכך שגם המחנות בקפריסין יתמלאו, ולכן, תצטרך הממשלה למצוא מתקני כליאה חילופיים (אולי בלוב).