

'ביריה' הייתה ספינת משא קטנה בדחי 600 טון, בנויה עץ ומונעת על ידי מנוע דיזל. שמה המקורי היה Akbel 2. היא נרכשה בנמל מרסיי מידי בעלים טורקי. הרוכש היה אהוד אבריאלי, נציג המוסד בצרפת באותה תקופה.¹

השם 'ביריה' ניתן לה על רקע פרשת פינוי מתיישבי המקום על ידי הצבא הבריטי ומאבק הישוב כולו לחזרתם. הנהגה הציונית ביקשה במתן שם זה לחבר את המאבק לזכות ההתיישבות עם המאבק לזכות העלייה.²

לאחר שנרכשה החל תהליך הכנתה לקליטת מעפילים. השתתפו בהכנה אנשי מוסד בצרפת. ההכנות כללו שינויים מבניים במחסני האנייה והתאמתם להלנת 450 מעפילים. לשם כך נבנתה קונסטרוקציית ברזל כבסיס לדרגשים, נפתחו פתחי אוורור בדפנות המחסנים והותקנו מיכל למים וארונות אחסון למזון. מאחר והאנייה תוכננה להוביל 900 מעפילים הוחלט כי 450 איש נוספים ישהו על הסיפון ומידי פעם, במהלך ההפלגה, יתחלפו עם דיירי המחסנים. כמו כן הוכן באנייה כבש מיוחד לצורך העברת אנשים מאנייה לאנייה.³

למפקד ההפלגה מונה איש הפל"ים בצלאל דרורי. לא היו מלווים נוספים ולא היה 'גדעוני' בהפלגה. צוות ההשטה כלל רב חובל ותשעה מלחים טורקיים.⁴

מספר המעפילים שתוכננו להפליג באנייה גדל ועמד על 1,000, מאחר ולא התאימה לשאת מספר כה רב של אנשים הוחלט כי המעפילים יעשו את רוב הדרך על סיפונה של האנייה 'בלבואה' (לימים אניית המעפילים 'הגנה') ובמרחק 180 מייל מחופי הארץ, מהלך שני ימי הפלגה לערך, יועברו ל'אקבל'. 'בלבואה' הייתה במצב טכני מצוין ועם קיבולת גדולה, במוסד קיוו לחסוך אותה להפלגות נוספות.⁵

'אקבל' יצאה ממרסיי, ב-22 ביוני, ריקה מנוסעים, בדרך אל נקודת המפגש. המעפילים המיועדים, 999 במספרם, הועלו ל'בלבואה' בנמל סט ללא כל הפרעה

¹ אהרוני – מוטות, עמ' 19.

² בשלב מוקדם יותר רצה ארזי לקרוא ל'בלבואה' 'ביריה', ול'אקבל' 'כתריאל יפה' וכבר החל לכתוב כך בתכתובות שהפיץ אך במוסד פסקו כי השם 'ביריה' ינתן ל'אקבל' וכי 'כתריאל יפה' יונצח בהמשך. זו הייתה אי הבנה שיצרה בלבול במספר מסמכים העוסקים בהעפלה. אמ"ה, תיק 'ביריה', מאת יהודה ארזי אל דוידק'ה נמרי, מברק מס' 122, 30.6.46.

³ אהרוני – מוטות, עמ' 20.

⁴ שם, שם.

⁵ קרמן – מעפילים, עמ' 109.

מצד השלטונות בצרפת. הם שהו לפני ההפלגה בעיר לה סיוטה ובבית חולים צבאי בסאן ג'רום והוסעו לנמל במשאיות. ההעמסה ארכה שש שעות וב-22 ביוני יצאה האנייה לדרך.

ב-28 ביוני נפגשו הספינות בנקודת מפגש מתוכננת ליד האי קופוניסי, קרוב לפינה הדרום מזרחית של האי כרתים. קביעת מפגש בלב ים הייתה מעל ליכולת הניווט של האניות ולכן המשיכו הספינות לנוע במרחק ראייה זו מזו. בבוקר ה-30 ביוני במרחק 180 מייל מחופי הארץ ביימה 'בלבואה' תקלה המאלצת אותה להעביר את נוסעיה ו'אקבל' "נחלצה" לעזרה. 'אקבל' ניסתה לגשת מספר פעמים לדופן ה'בלבואה' ובאחת הגישות ניזוקה. מצב הים לא אפשר העברת מעפילים על ידי הצמדת הספינות זו לזו. רב החובל החל לחשוש ורצה לבטל את ההעברה ולבסוף, אחרי איומים והבטחות, נתרצה.⁶ ההעברה בוצעה באמצעות סירות והעבודה ארכה שמונה שעות.

עוד לפני העברת המעפילים הורדו קבוצה של סדרנים, קבוצה של נגרים ומספר חבילות של קרשים.⁷ הסדרנים נערכו מול פתחי המחסנים כדי לכוון את המעפילים למגוריהם המיועדים והנגרים החלו בבניית הדרגשים, עבודה שלא הושלמה מסיבות שונות בנמל המוצא.

במהלך ההעברה הונחה דרורי לתלות על הדפנות שלטים עליהם נכתב שמה החדש של האנייה 'ביריה'. לקראת סיום הופיעה במקום ספינת מלחמה, ההעברה הופסקה ו'בלבואה' הסתלקה צפונה. חלק מחפצי המעפילים נשארו על סיפונה. כשהתקרבה אניית המלחמה התברר כי זו סיירת מהצי הצרפתי בשם 'ג'ורג' ליג' Georges Leygues) ומלחיה נופפו למעפילים לשלום. כשהתרחקה הסיירת החלה 'ביריה' להפליג מזרחה.⁸ בין המעפילים היה גם עיתונאי יהודי אמריקאי בשם סטון שהצטרף להפלגה לצורך עריכת כתבה.⁹

ההפלגה הייתה קשה, הצפיפות גרמה סבל רב למעפילים, הים היה גלי והשהייה במחסנים הייתה בלתי נסבלת, רוב המעפילים עלו לסיפון העליון ובכך נפגעה יציבות האנייה.¹⁰ בכל גלגול נטתה האנייה על צידה בזווית מסוכנת ונשארה במצב זה זמן

⁶ מורי גרינפילד, **הצי הסודי של היהודים**, משרד הביטחון הוצאה לאור, ירושלים (1994) עמ' 56. להלן: גרינפילד – יהודים.

⁷ אמ"ה, תיק 'ביריה', מאת בצלאל דרורי אל מפקדת הפל"ם, דו"ח מפקד האנייה, 3.7.46.

⁸ מאיר אלדר, **המסע הימי של מעפילי ביריה**, הוצאה עצמית, ירושלים (2003) עמ' 13.

להלן: אלדר - ביריה.

⁹ אהרוני – מטות, עמ' 21.

¹⁰ שם, שם.

רב מבלי להתיישר, היה צורך לדרבן מעפילים לרדת למחסנים כדי לשפר את היציבות אך רבים סירבו.¹¹

המפקד היה לבדו באנייה, ללא מלווים נוספים וללא 'גדעוני' התקשה לשלוט במצב והחליט לקרוא לעזרה. אמצעי הקשר שעמד לרשותו היה מכשיר פשוט המותקן בסירות הצלה בדרך כלל וניתן להפעלה על ידי כל אדם. עם הפעלתו הוא משדר ברצף S.O.S ומאפשר לכוחות הצלה להתביית על כיוון השידור.

חשוב לציין כי על פי הנוהג הבינלאומי בעלי אנייה ששידרה S.O.S חייבים לשלם למצילים את הוצאותיהם ומקובל לשעבד את האנייה כולה למצילים לצורך הבטחת התשלום. בצלאל דרורי התרשם כי הנוסעים בסכנת חיים אמיתית, קיבל את ההחלטה והפעיל את המכשיר.¹²

שעות ספורות אחר כך הופיע מטוס דו מנועי ואחר כך הצטרף מטוס ארבעה-מנועי, הם חגו מעל הספינה וניסו לבדוק את זהותה ואת מצוקתה.¹³ באין 'גדעוני' בספינה לא נוצר קשר. כשהחשיך הטיל אחד המטוסים מספר נורים ולבסוף הסתלק.¹⁴

רב החובל שחשש מאוד ליציבות האנייה כיוון את ספינתו לכיוון חופי קפריסין מבלי לידע את מפקד ההפלגה. דרורי הרגיש בסטייה רק בבוקר יום המחרת, ה-1 ביולי. כשהייתה הספינה עשרה מייל דרומית ללימסול הופיעה מדרום המשחתת 'ויראגו' (H.M.S Virago). סטון, שהאנגלית שגורה בפיו, קרא לעברה ברמקול והמשחתת הורידה סירה עם קצין ושישה מלחים.¹⁵ 'ביריה' ביקשה להעביר כ-100 נוסעים אל המשחתת להקלת העומס וגם להיגרר ארצה. עוד ביקשה 'ביריה' אוכל ומים. הסירה חזרה אל המשחתת עם הבקשות והמשחתת נתקה מגע.¹⁶ מפקד המשחתת

¹¹ שם, שם.

¹² הנוהג נקרא שכר הצלה **Salvage** אלה הם השילומים שניתנים עבור שירותים שהביאו להצלתם המלאה או החלקית של כלי שיט, מטענו או אנשיו, מסכנה בלב ים. לא ניתן שכר הצלה למי שחייב על פי דין או על פי חוזה, לתת את השירותים שמנעו את הסכנה. בקביעת גובה השילומים, נלקחים בחשבון מידת הסיכון, ההוצאות ושווי שנכסים שהוצלו. מקובל לתת למצילים שעבוד על הנכסים המוצלים להבטחת השילומים. Admiralty and maritime law guide **International Convention International Convention on Salvage, 1989** (London, 28 April 1989)

¹³ על פי סדר הכוח הערוך בארץ נראה כי מדובר ב'וורוויק' ו'בלנקסטר'. ליי – כנפיים, עמ' 23.

¹⁴ אמ"ה, תיק 'ביריה', מאת בצלאל דרורי אל מפקדת הפלי"ם, דו"ח מפקד האנייה, 3.7.46.

¹⁵ שם, שם.

¹⁶ Admi- 19518, מאת מפקד ה'וירגו' אל מפקד שיטת 3, דו"ח יירוט ה'ביריה', 2.7.1946 (נמצא באת"ה).

והממונים עליו חששו ממלכודת משפטית הן בשל מעצר בקרבת החוף הקפריסאי והן בשל העובדה שספינה נגררת לא ניתן להאשים בכניסה למים טריטוריאליים.¹⁷

משהתרחקה המשחתת התפנה דרורי לטפל בסטייתו של רב החובל מהנתיב, הוא הורה לו להפליג בקורס 145^o לכיוון חיפה וגם הציב עליו שומרים חסונים מקבוצת הפרטיזנים שהייתה בין המעפילים.¹⁸ בערב ירד הברומטר, הגלים הלכו וגבהו, נראה היה שסערה מתקרבת ודרורי הפעיל פעם נוספת את משדר ה SOS.¹⁹ לאחר מספר שעות, כשהייתה הספינה מערבית לצידון חזרה המשחתת 'וירגו' והתקרבה לאנייה אך לא הגישה כל עזרה. עם אור ראשון נראו בקרבת ה'ביריה' גם המשחתות 'סאומרז', 'טליבונט' ו'היידון'.²⁰ ב-2 ביולי בשעה שמונה בבוקר נכנסה האנייה לתחום המים הריבוניים במפרץ חיפה. 'וירגו' התייצבה לפני חרטומה וקראה לה לעזור. המשחתת 'היידון' הטילה פצצת עומק לפני חרטומה כדי להוכיח נחישות ואולי גם כדי לבטא זעם שכן ימים אלה היו ימי שיא של חיכוך בין הישוב ובין כוחות המנדט.²¹ 'ביריה' נצטוותה להפליג אחרי ה'וירגו' וכך נכנסו לנמל, בתוך הנמל עברו המעפילים לטיפול המשטרה. המחנה בעתלית היא מלא עד אפס מקום (בעקבות מעצרי 'השבת השחורה') והמעפילים שוכנו כעצורים באניות המוחרמות 'מכס נורדאו' ו'אנצו סרני'. אצל כמה מהמעפילים נתגלו תסמינים של מגפת דבר וכל המעפילים חוטאו וחוסנו.²² המפקד בצלאל דרורי הצליח לחמוק אך הקברניט הטורקי וצוותו נשפטו, לא עזרו טענותיהם כי התכוונו להפליג לקפריסין וכי השיטו את האנייה תחת איומי אקדח. הקברניט גורש עם צוותו והאנייה הוחרמה.²³

הצלחת הצי וחיל האוויר לאתר את האנייה במרחק גדול מהחוף, ליירטה וללוותה מבלי לאפשר לה לחמוק לא שינתה באופן מהותי את המצב. ההעפלה לא נעצרה ולהיפך ידיעות מודיעין התריעו על הגעתן של אניות גדולות יותר ומהירות יותר שיקשה לעצור ולהשתלט עליהן.²⁴ מחנות המעצר הלכו התמלאו. הנציב העליון דחק בממונים עליו להטות אניות מנתיבן כבר בלב ים.²⁵

¹⁷ שם, שם.

¹⁸ שם, שם.

¹⁹ אמ"ה, תיק 'ביריה', מאת צידקיהו (בצלאל דרורי - מפקד האנייה), דו"ח ההפלגה, 3.7.46.

²⁰ נראה כי נטייתה המסוכנת וקריאתה לעזרה (SOS) גרמו למשחתות להישאר בקרבת מקום למקרה של התדרדרות. Admi- 19532, מאת מפקד ה'וירגו' אל מפקד שייטת 3, דו"ח ירוט ה'ביריה', 7.1946 (נמצא באת"ה).

²¹ ברקע 'ליל הגשרים', 'חטיפת הקצינים' ו'השבת השחורה'. האווירה הייתה מתוחה ועכורה כפי שדיווח מפקד ה'וירגו' שאף שקל בזעמו לירות צרור אל תוך מבנה הגשר אך לא עשה זאת. שם, שם.

²² ניניאן – פטרול, עמ' 53.

²³ אלדר - ביריה, עמ' 18.

²⁴ ניניאן – פטרול, עמ' 51.

²⁵ Cab-129 מאת הנציב העליון לשר המושבות, תשובה למברק 1396 הדן באחזקת

