

בריטניה ויתרה על מדיניות הרפולמנט אך לא הודיעה על כך בגלוי, על הנסיגה ניתן היה ללמוד בדיעבד מדרך הטיפול באניות שיצאו לדרכן אחרי פרשת 'אקסודוס'. בתחילתו של קיץ 1947 עוד לא ניתן היה להבחין בתפנית, הקשיים הגדולים להכין ולהוציא אניות מנמלי איטליה וצרפת ואחר כך גירושם של מעפילי ה'אקסודוס' לצרפת (ובהמשך לגרמניה) הובילו את ההנהגה הציונית למסקנה כי יש למצוא ארצות מוצא חלופיות למפעל ההעפלה.¹ הניסיון שנרכש בהוצאתה של האנייה 'מקס נורדאו' שנה קודם לכן מרומניה עמד לנגד עיניהם של אנשי המוסד כשהחליטו לחדש את הקשר עם מדינות הגוש הסובייטי שלחוף הים השחור.² אנשי המוסד ידעו כי הבריטים יתקשו להחזיר מעפילים לארץ הנמצאת בשליטת הסובייטים.

על רקע שינויים אלה התארגנה הפלגתן של 'גאולה' ומדינת היהודים'. האניות תוכננו לצאת מצרפת ולהביא מעפילים מנמל גדנסק שבים הבלטי אך במהלך הכנתן שונתה התכנית והועידה אותם להביא מעפילים דרך הים השחור.

שינוי זה היה פרי עבודתם המאומצת של אנשי המוסד לעליה, שייקה דן ואפרים שילה מול שלטונות בולגריה, בעבודה זו הסתייעו גם בד"ר ברוך קונפינו ובקשריו הענפים במנגנוני הביטחון הבולגריים.³ אנשי המוסד הצליחו להגיע להסכם עם ראשי מנגנון ביטחון הפנים הבולגרי לפיו תתקבל תמורה בסך 20 דולרים אמריקניים עבור כל מעפיל שיאושר לעליה.⁴ בשלב ראשון הוסכם כי 4,000 פליטים מרומניה יחצו את הדנובה על הגשר המחבר בין ג'יורג'יו הרומנית לרוסה הבולגרית ומשם יובלו ברכבות לנמל בורגס ויועלו על שתי אניות.⁵ הסכם זה היה באישורן של רומניה ושל ברית המועצות.⁶ משהתגבש ההסכם הורה המוסד את האניות לשנות עת יעדן ולצאת אל הים השחור. תהליכי הכנתן של האניות, הפלגתן וגם לכידתן על ידי הבריטים היו משותפים ולכן יכלל סיפורן של שתי האניות בפרק אחד.

¹ לצטט את פרדי

² למצוא תימוכין

³ דר' ברוך קונפינו - רופא יהודי, חבר אגודת הציונים הכלליים בסופיה. בתחילת מלחמת העולם השנייה ארגן מפעל העפלה פרטי ובמסגרתו הפליגו מבולגריה 4 אניות מעפילים. לאחר המלחמה נרתם לסייע לשליחי המוסד בארגון ההעפלה מבולגריה לישראל.

⁴ לצטט

⁵ למצוא

⁶ ראו: שלמה שאלתיאל, מארץ הולדת למולדת, עלייה והעפלה מבולגריה ודרכה בשנים 1939-1949, תל אביב: הוצאת עם עובד, 2004, עמ' 226-227, 348.

'מדינת היהודים' הייתה בעברה שוברת קרח במשמר החופים של ארצות הברית. האנייה הושקה בשנת 1927 תחת השם U.S.C.G.C. Northland במספר דופן WPG 49.⁷ אורכה היה 66 מטרים, רוחבה 12 מטר והדחקה 2,150 טון. האנייה הונעה באמצעות מנוע דיזל/חשמל ומהירותה המרבית הייתה 10 קשרים. הספינה פעלה בשרות משמר החופים בים הצפוני ובמהלך מלחמת העולם השנייה גויסה לצי ארה"ב. אחרי המלחמה יצאה משירות והוצעה למכירה. נציג המוסד לעליה ב' בארה"ב, זאב שינד, מצא אותה ראוייה למבצעי ההעפלה ורכש אותה ב-3 בינואר 1947 באמצעות חברת הקש של המוסד Weston Trading Company. הספינה הוכנה למשימתה החדשה בנמל בלטימור על ידי צוות מתנדבים רובם יהודים, חלקם בעל ניסיון ימי. שם הצופן שלה בתכתובת המוסד היה 'הצפונית'.

הצוות מנה רב חובל אמריקאי בשם מורגן מיצ'ל, מכונאי יהודי אמריקאי, שני מכונאים איטלקים, טבח וקצין ספרדים, סה"כ שישה שכירים וכן 18 מתנדבים יהודים, ביניהם קצין יהודי אמריקאי וגם מתנדב אמריקאי שחור.⁸ במהלך הכנותיה קשה היה לשמור בסוד את יעודה וכבר בשלבים הראשונים להכנתה נודע ברבים כי נועדה להסיע מעפילים.⁹

הספינה יצאה את בלטימור ב-30 באפריל 1947 תחת דגל פנמי והגיעה לנמל פורט דה בוק שבצרפת בתאריך ב-23 במאי. בנמל זה פרקה הספינה ציוד ומזון למחסני ערובה עבור אניות מעפילים אחרות אך השאירה במחסניה מזון וציוד להפלגת 1,700 מעפילים למשך 25 ימי הפלגה. יומיים אחרי הגעתה לפורט דה בוק התייצבו באנייה, אנשי הפל"ם: יוסף פינצ'וק (כינוי צופן 'אוראנוס') כמפקד, אברהם מירצקי ושמואל הוכמן כמלווים והגדעונים אהרון מיכאלי ופתחיה פייג. השניים האחרונים הוכשרו לתפקידם בקורס שהפעיל שירות הקשר הארצי של ארגון ה'הגנה' במרסיי (קורס 'זבולון'). **מאוחר יותר הגיע מלווה נוסף בשם אבנר רם.**

ב-2 ביוני יצאה האנייה את הים התיכון והפליגה לנמל באיון (Bayonne) שלחוף האוקיאנוס האטלנטי אליו הגיעה ב-12 ביוני.¹⁰ במהלך ההפלגה המשיכו אנשי הצוות והמלווים בהכנת האנייה תוך שהם מפרקים מחיצות מיותרות במחסנים

⁷ United States Coast Guard Cutter

⁸ אהרוני – מטות, עמ' ???

⁹ גרינפילד – יהודים, עמ' 108.

¹⁰ שערם פתוחים אלמוג סיפור המעשה עמ' 73

ומשליכים אותן לים. אנשי המוסד קיוו כי בנמל באיון המרוחק ניתן יהיה להסתיר את האניות ובמקביל לקרב אותן ליעדן – הים הבלטי. הכנותיה של נורט'לנד' בנמל באיון כללו הוספת מבנה עליון בירכתי הספינה, הארכת הסיפון העליון, בניית חדרי שירותים ומקלחות, הגדלת המטבח והכנת חדר חולים לחמישים איש.

'גאולה' הגיעה לנמל באיון שבוע לאחר מכן. היא הייתה בעברה ספינת תותחים במשמר החופים האמריקאי בשם Paducah, אשר הושקה בשנת 1904 והופעלה בעיקר בים הקאריבי. בשנת 1940 שופצה ושודרגה ומספרה שונה ל-PG-18.¹¹ דחי האנייה היה 1,237 טון, אורכה 60 מטר ורוחבה היה 11 מטר. האנייה הייתה מצוידת בשני מנועי קיטור ומהירותה המקסימאלית הייתה 12 קשרים.¹² לאחר מלחמת העולם השנייה יצאה האנייה משירות בצי המלחמה והועברה ברשות לצי הסוחר כדי שאפשר יהיה למכרה לידיים פרטיות בהליך פשוט יותר.¹³ ב-19 בדצמבר 1946 נמכרה האנייה לגברת מרייה אנג'לו במיאמי וזמן קצר לאחר מכן, בפברואר 1947, נרכשה על ידי Weston Trading Company, אחת מחברות הקש שהקים המוסד לעליה ב'.¹⁴ שם הצופן שלה בתכתובות המוסד היה 'המלאך' ובמספר מקומות, כנראה עקב שיבוש, 'המלח'.

בתהליך הרכישה טיפל זאב שינד, נציג המוסד בארה"ב. לאחר רכישתה גייס שינד צוות של שכירים ומתנדבים והחל להכינה לתפקידה, הצוות כלל רב חובל אמריקאי בשם רודולף (רודי) פצרט (Rudolph W. Patzert) ועוד 34 מתנדבים, רובם יהודים אמריקאים.¹⁵

על סיפון האנייה הותקן מבנה נוסף (עשוי עץ) ולמחסני הספינה הוכנסו מזון שיועד לשלב הסעת המעפילים וקרשים לבניית דרגשים ומחיצות. אנשי המוסד התאמצו להסתיר את יעוד האנייה מאנשי המספנה וגם מצוות ההכנה אך יעודה של הספינה הפך לסוד גלוי בנמל מיאמי.¹⁶ ההכנות כללו גם את רישום האנייה תחת דגל פנמי.

¹¹ אתר ארכיב הצי האמריקאי <http://www.navsource.org/archives/12/09018.htm>

¹² לקשר לאתר הצי.

¹³ אתר ארכיב הצי האמריקאי

¹⁴ יומן פריז 12.2.47

¹⁵ Patzert Rudolph W., **Running the Palestine Blockade** The Last Voyage of the Paducah. Naval Institute Press, Annapolis, Maryland (1994) p. 219.

להלן: פצרט - פדוקה.

¹⁶ פצרט- פדוקה, עמ' 9.

הספינה יצאה ממיאמי ב-18 במאי 1947 והפליגה לבולטימור להמשך הצטיידות, לאחר מכן יצאה מזרחה לכיוון אירופה.¹⁷ נתיב האנייה עבר דרך נמל 'הורטה' שבאיים האזוריים שם עצרה לתדלוק. ב-12 ביוני הגיעה לליסבון שבפורטוגל לתדלוק נוסף וב-13 בחודש המשיכה בדרכה צפונה. האנייה נכנסה לנמל באיון ב-18 ביוני ונקשרה בסמוך ל'נורט'לנד' שהגיעה לנמל שבוע קודם כן.¹⁸ הספינות נועדו להפליג יחד – בשיירה צפונה אל הים הבלטי.¹⁹

בתחילת חודש יולי הגיעו לבאיון והשתלבו בהכנות מפקדה המיועד של 'פדוקה' (השם 'גאולה' ניתן לה בהמשך) איש הפלי"ם מוקה לימון, המלווה חיים וינשלבויים והגדעונים מנחם קלר ובנימין קלברש.²⁰ האנייה צוידה בשתי סירות הצלה ו-16 רפסודות. כן הוכנו במדוריה סליק למכשירי הקשר וסליק למלווים שהוכן בתוך מיכל בחרטום. על שלב ההכנות פיקח איש הפלי"ם גדעון (גדע) שוחט שהיה רב ניסיון בתחום.²¹

הנמל לא היה ערוך לטפל בהתקנתן של שתי אניות בו זמנית, קצב העבודות היה איטי והזמן התארך. המחשבה להסתיר את הכנת הספינות לא צלחה ועד מהרה נודע בעיירה כי הספינות מיועדות לשאת מעפילים. עיתון בריטי פרסם כתבה מפורטת על המוסד לעליה ב', על שתי האניות בנמל באיון ועל תכנית הפלגתן.²² האוכלוסייה המקומית אהדה את המעשה והתרחשותה של פרשת ה'אקסודוס' ממש באותם ימים הוסיפה עוד לאהדה.²³

במהלך ההכנות הופיע בבאיון שאול אביגור והודיע למפקדים על שינוי יעד ההפלגה מגדנסק שבים הבלטי לבורגס שבים השחור.²⁴ האניות החלו להתארגן להפלגה אל יעדן החדש. לקראת סיום העבודות החלו שלטונות צרפת, כנראה בלחץ הבריטים, להערים קשיים. ב-23 ביולי הגיע לנמל גורם מוסמך משלטונות הנמל וביקש מרבי החובלים שיחתמו על התחייבות שלא יסיעו מעפילים מצרפת.²⁵ ב-25 ביולי בא נציג

¹⁷ פריז 20.5.47 (לבדוק אצל פצרט – אולי הפליגה ישר?)

¹⁸ פריז 18 ביוני

¹⁹ לקשר

²⁰ פצרט – פדוקה, עמ' 220.

²¹ אהרוני – מטות, עמ' 28.

²² גרינפילד – יהודים, עמ' 109. אבל עדיף לצטט את העיתון (למצוא בגרינפילד באנגלית)

²³ גרינפילד – יהודים, עמ' 108.

²⁴ אהרוני – מטות, עמ'...

²⁵ יומן פריז 23.7 עמ' 125.

הקונסוליה הפנמית לברר במה עוסקות האניות המניפות את דגל פנמה בנמל. הנציג הפנמי זכה לכבוד רב בביקורו וכנראה גם לתשורות נאות ולא הוסיף לבקר במקום.²⁶ יום לאחר מכן הגיע מטעם שלטונות צרפת מכתב החרמה ל'נורט'לנד'. העילה הייתה יציאתה של 'אקסודוס' ללא אישור שבועיים קודם לכן מנמל סט, בגין עברה זו נקנסו הבעלים, חברת Weston Trading, בסך 10 מיליון פרנק. מאחר ו'נורט'לנד' הייתה רשומה גם היא באותה חברה החליטו שלטונות צרפת להחרימה כערוכה לתשלום הקנס.²⁷

כיוון שכך הוחלט כי 'פדוקה' תצא לדרך מבלי להמתין ל'נורט'לנד' וכי האחרונה תצטרף בהמשך.²⁸

הפלטתה של 'פדוקה' נתקלה גם היא בקשיים מאחר וקשה היה להשיג דלק עבורה. ניכר היה שמאחורי הקלעים פועל המודיעין הבריטי בכל כוחו להערים את הקשיים. אל מול המודיעין הבריטי נעזר המוסד לעליה ב' באהדת הצרפתים למפעל הציוני ובאי אהדתם לבריטים. המוסד לא בחל באמצעים ולבסוף תודלקה האנייה.²⁹ שינוי הנתיב דרש הצטיידות במפות של הים התיכון, הים האגאי והים השחור. הבעיה העיקרית הייתה לקבל מפות עדכניות בהן מסומנים שדות המוקשים שנותרו מימי המלחמה ואלה הושגו לאחר מאמץ רב.³⁰ כחלק מההכנות דרשו המלווים מאנשי המוסד לקבוע ולתאם נמל אפשרי בצפון אפריקה למקרה של תקלה או בעיה.

הספינה יצאה את ביון ב-4 באוגוסט והפליגה דרומה אל מצרי גיברלטר, במצר התגלתה וזוהתה, תחילה על ידי מטוס ארבע מנועי ואחר כך על ידי כלי שייט בריטי.³¹ לשאלת כלי השייט מהו יעד ההפלגה השיבו מהאנייה כי היעד הוא נמל ליורנו שבאיטליה, הבריטים לא השתכנעו ומרגע זה הייתה האנייה במעקב מתמשך.³²

במהלך ההפלגה לאורך חופי צפון אפריקה החל מעבה הקיטור במנוע (קונדנסר) לדלוף ונוצר מחסור במים, מפקד ההפלגה החליט להיכנס לאחד מנמלי אלג'יר כדי להשלים את החסר. בעצה אחת עם רב החובל הוחלט להיכנס לנמל קטן בו לא סביר

²⁶ יומן פריז עמ' 128

²⁷ יומן פריז 129

²⁸ למצוא

²⁹ יומן פריז 1.8 עמ' 141

³⁰ למצוא אצל רודי

³¹ בשלב הזה של המאבק חילקו הבריטים את נתיביהן של אניות המעפילים לאזורים ובכל אזור הציבו כל שייט מסייר. מאחר ולא הייתה כוונה להשתלט בלב ים היו הכלים המסיירים כלי שייט מקו שני (פריגטות וספינות סלופ בעיקר). את המשחתות הציבו בקרבת חופי הארץ שם נדרשה פעולת ההשתלטות. הכלים שעקבו אחר 'פדוקה' לאורך נתיביה היו המכמורתן המגוייס Tocogay, הפריגטה Cardigan Bay והסלופ Mermaid. פצרט – פדוקה, עמ' 94.

³² צור – מוקה, עמ' 51

שתהייה נציגות בריטית.³³ נמל בון (כיום אנאבה) נמצא מתאים. האנייה המשיכה בנתיבה מזרחה וב-13 באוגוסט כשהייתה מצפון לבון פנתה בחדות דרומה והפליגה אל תוך הנמל. המלווים קיוו שהבריטים, אשר עקבו אחר האנייה, לא יספיקו להפעיל את השפעתם על השלטונות ולהערים קשיים אך לא כך קרה, שעות ספורות אחרי כניסת האנייה לנמל כבר עגנו מול פתח הנמל סיירת ושתי משחתות בריטיות.³⁴

בנמל עלה לאנייה קולונל צרפתי ובירר את סיבת כניסתה, לא הייתה התערבות נוספת ולא נשאלו שאלות נוספות ועם סיום מילוי מכלי המים יצאה האנייה להמשך דרכה, גם הספינות הבריטיות שעגנו בפתח הנמל לא הפריעו.³⁵ מוקה לימון העריך שהדריכות הבריטית וזריזות תגובתם נבעו מאירוע הפלגתה של 'שיבת ציון' ארבעה שבועות קודם לכן. הבריטים חששו כנראה ש'פדוקה' מתכוונת להעמיס מעפילים בנמל זה.³⁶

בהמשך ההפלגה נקלטה ברשת 'גדעון' הנחייה לעצור את האנייה ולא לאסוף מעפילים. מפקד ההפלגה, מוקה לימון, הבחין שהוראה הוצפנה בצופן שאינו בתוקף והעריך שזוהי הטעייה של המודיעין הבריטי. לימון התעלם מההנחיה והמשיך בנתיבו.³⁷

כשראתה הספינה הבריטית המלווה את 'פדוקה' כי אינה פונה צפונה לליוורנו אלא ממשיכה מזרחה התקרבה ושאלה באיתות אור אם שונה יעד ההפלגה, מהאנייה השיבו תשובה מעורפלת.³⁸ האנייה עברה ב-17 באוגוסט ממערב לאי כרתים ועלתה צפון מזרחה לכיוון מעבר הדרדנלים לשם נכנסה ב-1 בספטמבר.³⁹ הספינה הבריטית לא נכנסה למצר ונשארה לעגון בקרבת אחד האיים, על פי 'אמנת מונטריי' לא התאפשרה כניסת אניות לים השחור שלא למטרות מסחר והבריטים כמנהגם הקפידו על כללי האמנות.⁴⁰

כשיצאה האנייה מנמל ביון תוכנן כי תפליג לקונסטנצה שברומניה, במהלך ההפלגה שונו היעדים מקונסטנצה לבלצ'יק ומבלצ'יק לוורנה כפועל יוצא של מגעים ותיאומים של סוכני המוסד עם שלטונות רומניה ושלטונות בולגריה כשברקע גם לחץ בריטי.⁴¹ האנייה נכנסה לנמל וורנה כשבמיכליה טיפות דלק אחרונות. בוורנה המתינה האנייה

³³ פצרט – פדוקה, עמ' 91.

³⁴ שם, שם.

³⁵ שם, עמ' 93.

³⁶ שם עמ' 93.

³⁷ שם, שם.

³⁸ פצרט.

³⁹ יומן פריז.

⁴⁰ לקשר לאמנת מונטריי (יש לי).

⁴¹ אהרוני עמ' 29.

שבועיים שלמים לתדלוק אך לשווא, לבסוף, בהנחיית המוסד, הועברה לנמל בורגס.⁴²

'נורט'לנד' עמדה בנמל באיון עוד ארבעה שבועות עד אשר הצליחו אנשי המוסד לעליה ב' לשחררה. הם רתמו למאמצי השחרור גם את ליאון בלום, יהודי שהיה ראש ממשלת צרפת בעברו. תקופת העמידה הייתה מלווה במתח וכוננות כנגד חבלה כפי שאכן קרה ב'פאן קרשנט' בסוף אוגוסט כשעמדה להתקנות בנמל ונציה.⁴³ ב-28 באוגוסט הושגו כל האישורים והאנייה הפליגה לכיוון הים השחור. הכנותיה טרם נשלמו אך הוחלט לא להתעכב עוד ולהמשיך את ההכנות בנמל ההעמסה בים השחור. האנייה הייתה מצוידת בדלק שיספיק ל-55 ימי הפלגה, ב-300 טון מי שתייה ובמזון ל 1,700 איש למשך 25 ימים. על סיפון האנייה נערמו 60 רפסודות הצלה והמלווים כיסו והסוו אותן כמטען רגיל. האנייה יצאה אל מפרץ הביסקייה והקיפה את ספרד, הים היה סוער, תופעה שכיחה במפרץ זה כמעט כל ימי השנה וב-3 בספטמבר הגיעה למצרי גיברלטר, עם המעבר הוארה בזרקור וזוהתה על ידי משחתת בריטית שסיירה במצר, למחרת צולמה על ידי מטוס סיור בריטי ומרגע זה לוותה ונעקבה על ידי כלי שייט בריטיים לאורך כל נתיבה. ההפלגה בים התיכון התנהלה במזג אוויר נוח ואפשרה המשך התארגנות להעלאת המעפילים, בכניסה לדרדנלים הסתיים הליווי של כלי השייט הבריטיים.⁴⁴ בשלב הזה כבר היה ידוע כי נמל ההעמסה יהיה בורגס וב-14 בספטמבר הטילה האנייה עוגן בקרבת הנמל. איש המוסד אשר עמד בקשר עם האניות היה שייקה דן ובמפגשים אתו סוכם כי בשל משך ההפלגה הקצר ובשל מזג האוויר הצפוי להיות נוח ניתן יהיה לצופף על 'נורט'לנד' 2,500 מעפילים. עוד הוחלט במוסד כי האניות תפלגנה יחד ומול חופי הארץ יעברו מעפילי 'פדוקה' אל 'נורט'לנד' וכך לחסוך את 'פדוקה' להפלגה נוספת.

'נורט'לנד' נכנסה לנמל בורגס ב-21 בספטמבר עם חשיכה ונקשרה לרציף בו עמדה 'פדוקה'. לאחרונה חסרה עדיין כמות הדלק הנדרשת להפלגה ולכן הוחלט להעמיס קודם כל את 'נורט'לנד', המעפילים, כ-4,000 במספר, הגיעו ברכבות ב-23 בספטמבר ישר אל תוך הנמל ובשעה 21:00 החלה העלאתם לאנייה. לפנות בוקר היו על האנייה 2,465 מעפילים. במקביל להעמסה טיפל שייקה דן בהשגת האישור ליציאה, האישור ניתן רק כאשר קיבלו שלטונות בולגרייה דיווח מהבנק בשוויצריה כי

⁴² מורי עמ' 110

⁴³ ראו לעיל

⁴⁴ ראה אמנת מונטריי כמו בגאולה

סכום הכסף עליו התחייב המוסד אכן הועבר.⁴⁵ 'נורט'לנד' יצאה ועגנה במרחק מה מהנמל בהמתנה ליציאתה של 'פדוקה'. זמן העגינה וההמתנה נוצל לשיפור והשלמת התארגנות להפלגה שכן ההעמסה התבצעה בחיפזון וללא הסדר הנדרש. במהלך העגינה הועברו לאנייה בספינה קטנה עוד 80 בני נוער.

העלאת המעפילים ל'פדוקה' החלה ביום המחרת ותוך כדי כך הגיע הדלק לספינה. לאנייה הועלו 1,388 מעפילים רובם היו יהודים שבאו מרומניה. חלקם השתייכו לתנועות נוער, כמאתיים מהם היו ילדים וחלק מהנשים היו הרות.⁴⁶ כשהסתיים התדלוק יצאה גם 'פדוקה' את הנמל והטילה עוגן בקרבתה של 'נורט'לנד'.

הספינות הרימו עוגן ויצאו לדרך ב-26 בספטמבר בשעה 05:00, 'נורט'לנד' הובילה. המשוכה הבאה אותה נדרשו לעבור הייתה מעבר הבוספורוס וביקורת השלטונות הטורקיים על האנייה. המעבר היה במעמד בין לאומי אך בכל זאת הייתה לטורקים זכות לערוך באניות העוברות בו ביקורות מכס ותברואה.⁴⁷ המלווים לא לקחו סיכונים, הם הניחו שהבריטים יפעילו לחץ על הטורקים לעכב את האניות בתואנה כל שהיא ולכן צירפו לניירת הנדרשת סיגריות, משקאות וכסף מזומן. הפקידים הטורקיים לקחו את הניירת ואת הכסף ללא אומר והספינות המשיכו לדרכן.⁴⁸

בשלב זה שונו בהוראת המוסד שמות האניות, 'נורט'לנד' נקראה 'מדינת היהודים' ו'פדוקה' נקראה 'גאולה' שמות שנועדו להזכיר למעפילים וגם לבריטים את יעד הפלגה.

ב-28 בספטמבר בשעה 16:00 יצאה השיירה את הדרדנלים, ביציאה המתינו לה המשחתות Cheviot ו-Chaplet והחלו במעקב צמוד, בהמשך הצטרפה גם הפריגטה Austell Bay ועל סיפונה תוספת ציוד לצוותי ההשתלטות.⁴⁹

בצי הבריטי שררו מתח ודריכות, הדי פרשת 'אקסודוס' לא שכחו ובים התיכון נמצאו אותה עת ארבע אניות גדולות עם פוטנציאל הסתבכות דומה, בנוסף לשתי האניות הנכנסות ממעבר הדרדנלים שייטו בים התיכון תחת מעקב 'פאן יורק' ו'פאן קרשנט' הענקיות והדירו שינה מעיני האדמיראלים, המושג Unboardable עלה שוב ושוב בהתכתבויות, מפקדי המשחתות הוסמכו להחליט באם ניתן לבצע את ההשתלטות

⁴⁵ למצוא את המקור

⁴⁶ אהרוני – מטות, עמ' 26.

⁴⁷ באמנת מונטריי ארטיקל 3

⁴⁸ אמ"ה – דוח יוסקה

⁴⁹ ניניאן - פטרול, עמ' 147.

ולפעול בהתאם. מפקד צי הים התיכון אדמירל וויליס דאג להיות מעורב ומעודכן במתרחש.⁵⁰

בנתיב המוליך דרומה מהדרדנלים, לאורך הים האגאי, נותרו עוד מימי המלחמה מספר שדות מוקשים. הבריטים לא היו משוכנעים כי האניות מצוידות במפות עדכניות והציעו לרבי החובלים באניות המעפילים את עזרתם.⁵¹ חמש שנים קודם לכן התפוצצה האנייה סטרומה בקרבת מקום. איש לא האשים את הבריטים במעשה ובכל זאת הטילה עליה ההנהגה הציונית את האחריות לאירוע. הפעם נראה היה שהבריטים עושים כל מאמץ שההפלגה תעבור בשלום.

כשעברו הספינות במעבר הסקרפנטו, מרחק שני ימי הפלגה מחופי הארץ החל מפקד 'מדינת היהודים' יוסק'ה אלמוג, להכין את ספינתו לקליטת מעפילי ה'גאולה'. התכנית הייתה לצופף את כל מעפילי 'מדינת היהודים' במחסנים ולשכן את מעפילי ה'גאולה' על הסיפון העליון. התכנית התבררה כלא ישימה, מספר הנשים ההרות, התינוקות והזקנים והחולים היה רב ולא ניתן היה לצופפם עוד. מפקד האנייה קיבל החלטה שלא לבצע את ההעברה והודיע על כך ל'גאולה' ולמוסד. לפיכך הנחה המוסד את המפקדים להיפרד בנתיבם, 'מדינת היהודים' יועדה להמשיך לכיוון תל אביב ו'גאולה' יועדה לנמל חיפה במוסד קיוו כי ההפרדה תגרום לבריטים לפצל את כוחותיהם.

בלילה שלפני ההגעה לחופי הארץ נתקבלו מהארץ הנחיות התגוננות, ההנחיות היו שלא להסתכן בהתנגדות ולרכז מאמץ רק בזמן ההעברה לאניות הגירוש. במוסד חששו שחלק מהמעפילים מצוידים בנשק והדבר ייתן לבריטים עילה לשימוש בנשק חם לכן הדגישו כי להימנע משימוש בנשק ולהסתירו מעיני הבריטים כאשר יעלו על הסיפון.⁵² הנחיות מיוחדות אלה שיקפו את אי הודאות ששררה במוסד לגבי זהות מעפילים שהגיעו ממדינות הגוש המזרחי. בניגוד להעפלה ממדינות מערב אירופה שם היו המעפילים בשליטת אנשי המוסד ימים רבים טרם ההפלגה, פגשו אנשי המוסד במעפילים המגיעים דרך מדינות הגוש רק בסמוך לעלייתם לאנייה ולא ניתן היה לתדרכם ולברר מה הם נושאים במטענם.

⁵⁰ שם, שם.

⁵¹ אמ"ה - יוסקה

⁵² לצטט

בבוקר ה-1 באוקטובר פנתה 'גאולה' לכיוון חיפה ו'מדינת היהודים' המשיכה דרומה לכיוון תל אביב. בשלב זה כבר פיקד על הכוח הבריטי אלוף משנה Watson מפקד שייטת המשחתות ה-1. הוא הורה לשתי משחתות ופריגטה אחת ללוות את 'גאולה' ולליווי 'מדינת היהודים' הקצה שלוש משחתות ופריגטה. מזג האוויר היה נוח להשתלטות.⁵³ במהלך הלילה קלטו הבריטים את הנחיות המוסד שלא להסתכן בשלב ההתנגדות והעבירו את הידיעה בין הספינות.⁵⁴

'גאולה' הייתה ערוכה להתנגדות, כל מעפיל המתוכנן לקחת חלק פעיל קיבל כרטיס זיהוי המשייך אותו לקבוצה מסוימת ומנחה אותו מה תפקידו והיכן עליו להתייצב ברגע הקריאה.⁵⁵ הוכנו פחיות וקופסאות ליידי ו הוכנו זרנוקי מים להתזה, מכשיר הקשר הראשי נהרס כדי שלא ייפול בידי הבריטים.⁵⁶ ה'גדעונים' הכינו מקום מסתור עם מכשיר קשר קטן בכוונה לשדר בהמשך את תהליך ההשתלטות למוסד ולכל מי שמאזין לתדר.

בבוקר ה-2 באוקטובר בשעה 06:00 התקרבה **אחת המשחתות** ל'גאולה' והורתה לה לעצור, האנייה לא עצרה והמשחתת נצמדה לירותיה תוך כדי תנועה. צוות ההשתלטות עבר מהמשחתת לאנייה, לא הייתה התנגדות משמעותית. המלווים והצוות נטמעו בין המעפילים, מנוע האנייה חובל והבריטים נאלצו לגרור את האנייה לנמל.⁵⁷ במהלך ההשתלטות הפעילו הבריטים חסימות והונאות קשר כדי למנוע מהאנייה להעביר דיווחים ולקבל הנחיות.⁵⁸

האנייה הוכנסה לנמל בלילה שבין ה-2 ל-3 באוקטובר ונקשרה ל'רציף הדמעות'. בעברו השני של הרציף כבר המתינו אניות הגירוש 'אמפייר רסט' ו'אמפייר

⁵³ נינאן פטרול אבל להשתדל להגיע למקור

⁵⁴ נינאן – פטרול, עמ' 157.

⁵⁵ לחבר לפצרט נזמן ההמתנה

⁵⁶ נוהג זה של הריסת או השלכת מכשיר הקשר לים בוצע בכל פעם באדיקות רבה. מקורו כנראה בהתנהלות המחתרית שכן קיומו של מכשיר קשר בבית או במסתור יבשתי הוא דבר מפליל. שונה הדבר באניות שם החזקתו של מכשיר קשר היא דבר מתחייב וטריוויאלי. ל"נפילתו" של מכשיר קשר בידי הבריטים לא הייתה בעצם משמעות ובעיקר כשהמכשירים באניות המעפילים לא היו אחידים. הבריטים האזינו לרשתות הקשר בהצלחה רבה וענינם היה במודיעין המופק מאותן האזנות.

⁵⁷ גרינפילד – יהודים, עמ' 113.

⁵⁸ רוזן – גדעונים, עמ' 252.

שלטר'. שתי אניות גירוש נוספות עשו דרכן לחיפה 'אמפייר קומפורט' והנחתת Snowden Smith שהובאה ממלטה כדי להשלים את החוסר שנוצר לאחר טביעתה של 'אמפייר לייף גרד' בנמל חודשיים קודם לכן. המעפילים עברו לאניות הגירוש, רב החובל רודי פצרט התחזה למעפיל בשם מנדל לוי, הציג את אחת המעפילות כאשתו וגורש גם הוא לקפריסין. בשלב זה כבר נתפס הגירוש לקפריסין על ידי ההנהגה הציונית כהצלחה מובהקת. לאיש לא היה ספק כי הגעתם של המעפילים לארץ ישראל בהמשך מובטחת.

ב-3 באוקטובר בשעה 06:00 התקרבה משחתת ל"מדינת היהודים" והורתה לה לעצור, האנייה לא שעתה לקריאות ונערכה להתגוננות בניצוחו של שמואל הוכמן. עוד בתחילת ההפלגה הטיל אלמוג על הוכמן את האחריות למלאכת המגננה, הוכמן גייס 400 צעירים מקרב המעפילים, צייד אותם במקלות והכין אותם למאבק. תכנית ההתגוננות כללה הקפת המעברים בתייל דוקרני, סגירה וביצור של חדר המכונות והכנת האפשרות לשליטה מקומית על ההגה ועל המנועים. על הגשר לא התכוונו המלווים להגן אלא רק לבטל את יכולות השליטה ממנו. מהמשחתות החלו להשליך רימוני גז על הסיפונים. לגז הייתה השפעה קשה על המעפילים מתחת לסיפונים, שם הייתה בהלה גדולה. בשעה 06:40 ניגשה משחתת לירכתיי האנייה וניסתה להעביר גשרון נייד אבל אנשי הצוות דחפו את הגשרון באמצעות מוט ארוך ומספר מלחים בריטיים נפלו למים. המלווים ואנשי הצוות האמריקאים המשיכו במאבק, הקצין הראשון אחז בהגה והחל בתמרונים התחמקות. 'מדינת היהודים' שוברת קרח בעברה הייתה חזקה ומאסיבית, מפקדי המשחתות נזהרו מפגיעה באוניותיהם, באחד התמרונים אירעה התנגשות, בחרטום האנייה נוצר קמט וגם המשחתת ניזוקה. מספר מלחים בריטיים הצליחו לעלות על האנייה אך לא הצליחו להגיע אל חדר המכונות וחדר ההגה. משחתת נצמדה לאנייה והחלה לדחוף אותה כדי להרחיקה מהחוף אך מנועי האנייה פעלו במלוא העצמה והמשחתת התקשתה לסובבה. בשעה 07:15 הצליחו מספר מלחים בריטיים מצוידים בכלי עבודה מתאימים לפרוץ לחדר המכונות, אנשי הצוות הדמימו את המנועים וחיבלו בהם, האנייה עצרה, האוורור פסק ומאות מעפילים פרצו לסיפונים כדי לשאוף אוויר. הלחימה פסקה, אחת המשחתות העבירה חבל והאנייה נגררה צפונה, לכיוון נמל חיפה. האנייה הוכנסה לנמל ב-3 באוקטובר **אחה**"צ ונקשרה ל"רציף הדמעות" לפני חרטומה של 'גאולה' שהובאה לשם כבר בבוקר. בעברו השני של הרציף כבר המתינו אניות הגירוש.

כשהגיעה 'מדינת היהודים אל 'רציף הדמעות' ניסו המלווים לעורר את המעפילים ולחדש את המאבק בהתאם להנחיות המוסד אך הדבר לא קרה. בדו"ח מפקד האנייה, יוסף אלמוג, הובעה אכזבה מכך שנמל חיפה והעיר חיפה היו רגועים ולא נכרה שום התעוררות של מחאה בנמל ובסביבתו, גם המעפילים היו מאוכזבים.⁵⁹ מרגע שהודיעו ברמקולים כי אניות הגירוש מפליגות לקפריסין הייתה תחושה של הקלה, סר איום ההחזרה לאירופה. המעפילים הונחו על ידי אינסטינקט ההישרדות ומתוך חשש כי מי שלא יספיק לעלות לאניות יוחזר אולי בהמשך לאירופה נהרו ונדחפו אל אניות הגירוש והשוטרים הבריטים נאלצו לבלום אותם ולהאט את הקצב.⁶⁰ מספר מעפילים סיפרו לעיתונאים שעמדו על הרציף כי בהתכתשות עם המלחים הבריטים נהרג ילד אך בהמשך התברר כי הילד נפטר במהלך ההפלגה יומיים קודם לכן.⁶¹

'גאולה' ו'מדינת היהודים' עברו במסען מארצות הברית, דרך האיים האזוריים, לבין שבצרפת, ומשם, דרך הים התיכון אל הים השחור, לאורך כל הנתיב וכמעט בכל מקום הפעילו הבריטים את מלוא השפעתם אך לא הצליחו לעצור, האניות לוו באופן צמוד במשך חודשיים ולאורך 3,000 מיל, הן העלו לסיפונין 4,000 מעפילים והביאו אותם לשערי ארץ ישראל. כל מאמצי הבריטים לאורך נתיבן הושמו לאל. גירוש המעפילים לקפריסין נתפס על ידי ההנהגה הציונית כהצלחה מובהקת. לאיש לא היה ספק כי הגעתם של המעפילים לארץ ישראל בהמשך- מובטחת.

⁵⁹ אמ"ה, תיק 'מדינת היהודים' דו"ח מפקד האנייה (יוסף פינצ'וק), 11.10.47.

⁶⁰ שם, שם.

⁶¹ ניניאן – פטרול, עמ' 160.

