

אניית המעפילים 'הגנה' הייתה במקורה קורבטה קנדית מדגם 'פלאור משופר' (Revised Flower) בשם 'נורסייד' (Norsyde). האנייה נבנתה ב-1944 במהלך מלחמת העולם לצורך ליווי שיירות באוקיינוס האטלנטי. גופה היה עשוי פלדה, בדחי 1,000 טון ובאורך 68 מטר. האנייה הונעה באמצעות מנוע קיטור ומהירותה המקסימלית הייתה 17 קשר. אחרי המלחמה הוצאה משירות והוצעה למכירה כעודפי מלחמה.<sup>1</sup>

את האנייה רכש זאב שינד נציג המוסד בארה"ב. זו הייתה אחת משתי אניות המעפילים הראשונות שנרכשו בארה"ב. יחד איתה נרכשה אחותה, הקורבטה Beuharnois (לימים אניית המעפילים 'יאשיהו ווג'ווד').<sup>2</sup>

הכנותיה נעשו במספנה ב'סטטן איילנד', ניו יורק. המימון לרכישה ולהכנות הגיע ברובו מיהדות ארה"ב. בספינה נבנו שני מטבחים גדולים, אחד מהם הוכשר עבור קבוצת מעפילים דתיים. ההכנות נעשו במסווה של העברת ציוד לפליטים באירופה. כרב חובל לאנייה התמנה איש פלי"ם רב ניסיון, אריה פרידמן והוא גייס צוות שהורכב ברובו על ידי מתנדבים יהודים אמריקאים, חברי תנועות הנוער 'החלוץ' ו'השומר'. בשלב ההכנות הייתה האנייה רשומה בשם Balboa, תחת דגל פנמי.<sup>3</sup>

ב-18 באפריל, לאחר עבודות הכנה הראשוניות בארה"ב הפליגה 'בלבואה' למרסיי, לכאורה בשיירות אונר"א. עם הגעתה למרסיי התייצבו באנייה איש המוסד לעליה ב' יהושע בהרב (רבינוביץ') כמפקד ההפלגה וה'גדעוני' אברהם ליכובסקי. רב החובל פרידמן והצוות האמריקאי סייעו בידם בהכנת האנייה לקליטת המעפילים. במטה המוסד הניחו שבשלב זה פעלה ההסוואה כראוי.<sup>4</sup>

משימתה הראשונה של 'בלבואה' הייתה סיוע למבצע ההעפלה של האנייה 'ביריה', ספינת מעפילים קטנה.<sup>5</sup> מספר המעפילים שיועדו להפליג על סיפון ה'ביריה' עמד על 1,000, הרבה מעל יכולתה להכיל, לפיכך הוחלט כי מעפיליה יפליגו עד לקרבת חופי

<sup>1</sup> קרמן – מעפילים, עמ' 50.

<sup>2</sup> ראו לעיל

<sup>3</sup> קרמן – מעפילים, עמ' 51.

<sup>4</sup> שם, עמ' 52.

<sup>5</sup> ראו עמ' 8880 לעיל.

הארץ ב'בלבואה' ורק במרחק יממה מחופי הארץ יעברו המעפילים ויצטופפו ב'ביריה'  
למשך זמן הקצר, עד הגעתם לארץ.<sup>6</sup>

'בלבואה' ביצעה את המשימה בסוף חודש יוני ואחר כך הפליגה לנמל באקאר  
שביוגוסלביה כדי להסיע את 1,800 מעפילים שיועדו לה ארצה. בשלב זה כבר נודע  
קיומה לבריטים.<sup>7</sup>

ב-16 ביולי, עם הגעת הספינה לנמל באקאר הוחלט להכין אותה לקליטתם של  
מספר גדול עוד יותר של מעפילים. הנחת העבודה הייתה שהאנייה תיתפס ותוחרם  
ולכן הוחלט למצות את הפלגתה עד תום. מהיותה אנייה מהירה חישובו המארגנים  
שהפלגתה תהיה קצרה מארבע יממות כך שסבל המעפילים לא יהיה גדול.<sup>8</sup>  
השלטונות היוגוסלביים, שנטו לכיוון ברית המועצות ולא אהדו את הבריטים הושיטו  
עזרה רבה בהכנות. הם העמידו לרשות אנשי המוסד שבויים גרמניים כדי שיעבדו  
בהכנת הספינה וכן העמידו יחידת משטרה למנוע כל הפרעה אפשרית. קהילת יהודי  
יוגוסלביה תרמה וסיפקה מזון להפלגה.<sup>9</sup>

המעפילים הגיעו ליוגוסלביה ברכבות, בעיקר מרומניה ובולגריה, משם הועברו  
במשאיות שאורגנו על-ידי אונר"א למחנות מעבר בזאגרב, בלאגרד, סובוטיקה  
ופיומה. ב-22 ביולי הוסעו בשתי רכבות, כל אחת בת 45 קרונות, אל נמל באקאר.  
בסך הכול הגיעו לנמל 2,678 מעפילים, מספר שיא מאז תום מלחמת העולם ופעם  
ראשונה בה יצאה אניית מעפילים מיוגוסלביה אחרי המלחמה.<sup>10</sup> במהלך ההכנות  
שונה שמה של האנייה לשם עברי הקושר את ההפלגה למארגניה - 'הגנה'.

הספינה יצאה לדרך ב-25 ביולי 1946 בשעה 06:00 בבוקר.<sup>11</sup> לאחר צאתה מנמל  
באקאר התקבל מברק ממפקדת המוסד ובו הוראות למקרה בו תתגלה הספינה  
ותיעצר. במקרה כזה הייתה האנייה צריכה להפליג לנמל חיפה ולא לגלות התנגדות.  
אבל,

**אם ירצו הבריטים להובילם לנמל שאינו בארץ ישראל יש להתנגד ולחבל במנוע**

הספינה.<sup>12</sup>

---

<sup>6</sup> אהרוני – מטות, עמ' 40.

<sup>7</sup> ניניאן – פטרול, עמ' 57.

<sup>8</sup> גרינפילד – יהודים, עמ' 54.

<sup>9</sup> אהרוני – מטות, עמ' 40.

<sup>10</sup> שם, שם.

<sup>11</sup> גרינפילד – יהודים, עמ' 60.

<sup>12</sup> את"ה, 14/21/101, מ'ארצי' ל'אלון', מברק עדכון, 30,6,46.

ההחלטה על גירוש לקפריסין טרם נתקבלה בקבינט הבריטי אך עובדה היא כי במוסד העריכו שיש לקחת אפשרות כזו בחשבון.<sup>13</sup>

האנייה הפליגה לאורך הים האדריאטי ועברה את כרתים מצפון. תנאי ההפלגה היו קשים והצפיפות הייתה רבה. ב-27 ביולי, בין כרתים לקפריסין, התקלקלו המכונות, ורק למחרת תוקנה התקלה.<sup>14</sup>

ב-28 ביולי אזל הדלק במכלים, הדוודים כבו והאנייה נעצרה שוב, האוורור והתאורה פסקו.<sup>15</sup> בעזרת קבוצת מעפילים החל הצוות לפרק את דרגשי העץ כדי להסיק את הדוודים בדרך מאולתרת ולייצר קיטור. כל אותה עת עמדה הספינה ללא יכולת תנועה. מפקד ההפלגה, יהושע בהרב, החליט לשדר קריאת חירום לעזרה (S.O.S) במכשיר החירום. כעבור שעתיים הופיע מטוס סיור ארבע מנועי שחג מעל הספינה מספר פעמים והסתלק. במהלך הלילה התקרבה לספינה המשחתת 'ונוס' והאירה עליה בזרקור. רב החובל הודיע ברמקול כי זו ספינת ה'הגנה' בדרכה לחיפה וכי היא עומדת בגלל תקלה וביקש באופן דחוף מי שתייה וגם גרירה ארצה.<sup>16</sup> המשחתת לא ענתה והמשיכה לעקוב ממרחק. מפקד המשחתת חשש שספינות קטנות תצאנה מחופי הארץ לחילוץ המעפילים, לעזרתו הגיעה המשחתת 'בריסנדן' ושתי המשחתות סיירו במעגלים סביב האנייה הדוממת.<sup>17</sup>

בינתיים הוחזרו חלק ממכלולי האנייה לפעולה וניתן היה להפעיל תאורה. אז התברר כי קיים מיכל דלק נוסף שקצין המכונה לא ידע על קיומו. הדלק הספיק להפלגה במשך כל יום המחרת עד סמוך לחיפה. בשלב זה כבר אבדה האנייה מיציבותה, מכלי המים והדלק בשיפולי האנייה היו ריקים ומעפילים רבים עלו והצטופפו על הסיפון העליון עקב החום הכבד, הספינה נטתה בזווית מסוכנת.<sup>18</sup> האנייה המשיכה בהפלגתה לכיוון חיפה כאשר שתי המשחתות מלוות אותה והגיעה למפרץ חיפה ב-30 ביולי בשעה 02:00 לפנות בוקר. כשהייתה בטווח 3 מייל מהחוף היא קיבלה הוראה מהמשחתת 'ונוס' לעצור.<sup>19</sup> אניית המעפילים לא שעתה לקריאות. המשחתת ירתה צרור קצר מתותח ה-40 מילימטר לפני חרטומה ולאחר מכן צרור נוסף מעל הגשר, 'הגנה' שינתה קורס הפלגה והמשחתת 'בריסנדן' התייצבה בדרכה. 'הגנה'

---

<sup>13</sup> שם, שם.

<sup>14</sup> גרינפילד – יהודים, עמ' 60.

<sup>15</sup> למעשה אזל הדלק רק במיכל היומי. היו באנייה מיכלים נוספים אלא שקצין המכונה לא הכיר דיו את מערכות האנייה. מיכל נוסף "התגלה" לאחר מכן.

<sup>16</sup> אהרוני – מטות, עמ' 40.

<sup>17</sup> Admi-1975, מאת מפקד צי הים התיכון לאדמירליות, בקשר לדו"ח יירוט ה-Balboa,

24.8.46 (נמצא באת"ה).

<sup>18</sup> מארצי להגנה המצב מסוכן 27 ליולי 2145

<sup>19</sup> את"ה, Admi-1975, מאת מפקד צי הים התיכון לאדמירליות, בקשר לדו"ח יירוט ה-Balboa, 24.8.46.

פנתה לכיוון החוף ותוך כדי כך הפנתה דופן למשחתת 'ונוס'. מפקד המשחתת ניצל את המצב שנוצר וניגש בתמרון חריף לאנייה, שתי הספינות הזדעזעו מעוצמת המכה, צוות ההשתלטות עבר במהירות.<sup>20</sup> ההשתלטות עצמה ארכה 10 דקות. לאחר מכן הורה מפקד צוות ההשתלטות לרב החובל להטיל עוגן ולהמתין מחוץ לנמל. אחת המשחתות העבירה צינור מי שתייה לאנייה ומאות מעפילים צמאים לגמו ממנו בשקיקה.<sup>21</sup> מחווה זה לא היה חריג, ברוב במקרים נעלמה התוקפנות הבריטית ברגע בו תם הקרב. המלחים הניחו בצד את נשקם, חבשו פצועים והגישו עזרה לנפגעים. כך היה גם בהשתלטות על אניית המעפילים 'מכס נורדאו',

כשעגנה אניית המעפילים 'הגנה' במפרץ חיפה היו מחנות המעצר בארץ כמעט מלאים. הנציב העליון החליט להשאיר את המעפילים על האנייה, הוא קיווה שמצוקתם, עליה התכוון לדווח, תזרז את ההחלטה להטות אניות מעפילים ליעדים אחרים.<sup>22</sup> שלושה ימים שהו המעפילים על האנייה העוגנת בחום הקיץ ורק ב-2 באוגוסט נגררה האנייה לנמל ומעפיליה הועברו למחנה המעצר בעתלית. לאחר מכן הוחרמה האנייה ונקשרה לחלקו הפנימי של שובר הגלים בנמל, לצדן של אניות המעפילים אחרות שנתפסו והוחרמו.<sup>23</sup>

בירוטה של אניית המעפילים 'הגנה' זיהו המפקדים הבריטים שינוי יסודי במצב. סוג חדש של אניות מעפילים הופיע בזירה. מהירותן של האניות חייבה לצופף את קווי הסיוור כלומר להפעיל עוד ספינות. התמרון החריף אותו נקט מפקד ה'ונוס' חידד את הבעייתיות בגישה לאנייה גדולה ומהירה המתמרנת בפראות. המפקדים ידעו שרק במזל הסתיים התמרון ללא נפגעים וכי תרחיש בו הייתה האנייה העמוסה וחסרת היציבות מתהפכת - אפשרי בהחלט.<sup>24</sup> בעקבות האירוע התיר אדמירל Willis למפקדי הספינות חופש החלטה ושיקול דעת באם לבצע בכלל את פעולת ההשתלטות.<sup>25</sup> גם מספרם העצום של המעפילים על הסיפונים חייב היערכות שונה. צוות ההשתלטות שמנה בדרך כלל קצין או שניים ועוד עשרה מלחים לא היה ערוך לטפל בהמון, לא מבחינת מספרו ולא מבחינת ציודו. על פי ידיעות מודיעין היו עוד שש אניות בדרך ארצה או בשלבי התארגנות אחרונים להפלגה.<sup>26</sup>

---

<sup>20</sup> משה איתם, פרקי ג'ורקה, חלונות (2004) עמ' 91.  
<sup>21</sup> שם, שם.

<sup>22</sup> נחום בוגנר, אי הגירוש, עם עובד, ספריית ההעפלה, תל אביב (1991) עמ' 32.  
להלן: בוגנר – גירוש.

<sup>23</sup> גרינפילד – יהודים, עמ' 63.

<sup>24</sup> Admi-19757, מאת מפקד צי הים התיכון לאדמירליות, בקשר לדו"ח יירוט ה-Balboa, 24.8.46 (נמצא באת"ה).

<sup>25</sup> שם, שם.

<sup>26</sup> ניניאן – פטרול, עמ' 60.

