

הספינה נחשון – הקסטל נקראה על שם מבצע 'נחשון' שמטרתו הייתה לפרוץ את הדרך לירושלים. המבצע התחולל בסמוך למועד הפלגתה של האנייה. שמה המקורי של האנייה היה טדורנה Tadorne, זו הייתה ספינת דייג שנועדה לגרירת מכמורת בים הפתוח ('מכמורתן') עשויה ברזל ומונעת בקיטור, אורכה היה 46 מטרים ורוחבה 7 מטרים. דחי הספינה עמד על 400 טון.

הספינה עמדה מושבתת בנמל לה-רושל שבמערב צרפת שם נמצאה על ידי אנשי המוסד שתרו אחר אניות וספינות העומדות למכירה. לאחר בדיקה ראשונית נמצאה האנייה מתאימה והוחלט לרכשה, הרכישה התבצעה באמצעות רב חובל יהודי בשם וייל, קצין צי בדימוס, שהסכים לרשום את האנייה על שמו. לאחר הרכישה, באמצע ינואר 1948, נשלח לאנייה מפקדה המיועד איש הפלי"ם יוסק'ה אלמוג כדי לפקח על הכנותיה, להכנות הצטרפו הנגר פולי פרקש ועוזרו, בעלי מקצוע שפעלו בשירות המוסד. העבודות בלה-רושל התמקדו בהחזרתה של האנייה לכושר טכני (Seagoing) ולא יותר מכך. באמצע חודש פברואר הגיעו לאנייה המלווה ישראל שנקמן וה'גדעוני' שלום בורנשטיין. צוות ההשטה שהתייצב להפלגה מנה רב חובל, קציני ים, ימאים ומסיקים – קורסיקאים.

עם סיום ההכנות, כשעמדה הספינה לצאת לים הופיע כוח משטרת וועצר את המלווים ואת הצוות, למשטרה הגיע מידע (כנראה חלק ממלהכי הדיסאינפורמציה של המודיעין הבריטי) שהאנייה עומדת להבריח נשק למחתרת הפשיסטית בספרד. לאחר יממה ובהתערבות אנשי המוסד בפריז שוחררו האנשים.¹

למחרת יצאה האנייה מנמל לה-רושל, עברה במצר גיברלטר ונכנסה לנמל פרופריאנו שבקורסיקה שם החלה הכנתה לקליטת 550 מעפילים. ההכנות כללו בניית דרגשים, מטבח ותאי שירותים. על סיפון האנייה הועמסו שתי סירות גומי גדולות ל-45 איש כל אחת וסירת עץ קטנה ל-14 איש ובמחסני האנייה הוטענו פחם, מים ומזון ל-15 ימי הפלגה.² שם הצופן שניתן לה במהלך ההכנות היה 'תמר'.

שבועיים לאחר מכן הפליגה 'תמר' לחוף בנדול והעלתה לסיפונה 560 מעפילים, ב-9 במרס עם סיום ההעמסה הרימה האנייה עוגן ויצאה לדרכה. כעבור יומיים התגלתה בעיה חמורה בדוד הקיטור ולא ניתן היה להמשיך להפליג. ב-12 למרס חברה אליה בהנחיית המוסד אניית המעפילים יחיעם ולקחה את מעפיליה.³ אחד המעפילים, מייק גצוביץ (גל) ביקש להשאר באנייה ולהתנדב לפלי"ם וצורף למעשה לצוות המלווים.

¹ ינאי ואלמוג עוכם יוסקה טא=למוג סיפור המעשה עמ' 75

² אמ"ה תיק נחשון לארנו מסידני 16.4.18

³ ראו להלן

יחיעם הפליגה ארצה ו'תמר' הפליגה לנמל בסטייה שבקורסיקה לתיקון התקלה. חודש לאחר מכן, ב-13 באפריל, לאחר שתוקנה התקלה הפליגה הספינה למפרץ בנדול שם המתינו 550 מעפילים, רובם צעירים בני תנועות נוער, מחציתם מיוצאי צפון אפריקה. עם המעפילים המתינו גם ישראל שינקמן - מתנדב מארצות הברית, מכונאי בשם משה, דרום אפריקאי במוצאו ואדם נוסף בשם וויס, האחרונים הצטרפו לצוות המלווים.⁴ צוות ההשטה מנה ארבעה עשר איש, כולם, מרב חובל ועד אחרון המלחים – צרפתים קורסיקאים. עם סיום ההעמסה הסתבך אחד מחבלי העגינה במדחף אך בסופו של דבר ב-14 באפריל בשעת בוקר מוקדמת הצליחה הספינה לצאת לדרכה.⁵

זמן קצר לאחר יציאתה הגיעו למפרץ שלושה כלי שייט של משמר החופים הצרפתי וחישו סימנים או עדויות לפעילות שהתרחשה בו קודם לכן אך לא מצאו דבר.⁶ האנייה הפליגה אל מצר בוניפציו והמשיכה אל מצר המסינה, ב-18 אפריל הגיע לאנייה מברק הקובע כי שמה יהיה "ספינת ההגנה הקסטל".⁷ ב-20 באפריל דווחה הספינה כי עברה במסינה, המעבר נעשה באור יום. יום לאחר מכן כשהיו בין מסינה לכרתים אזלו המים המשמשים לייצור הקיטור ומפקד הספינה ביקש להיכנס לאחד מנמלי כרתים ולמלא את המכלים.⁸ האישור לא ניתן ומכאן החלו להתגלגל שני פתרונות אפשריים: האחד, לייצר קיטור ממי ים – אפשרות שתגרום לירידה בנצילות ולנזק עתידי למערכות הספינה והשני להפגיש את האנייה עם משמר העמק שהקדימה את נחשון בשלושה ימי הפלגה ולהעביר את המעפילים אליה. האפשרות השנייה לא יצאה לפועל מסיבות שונות והספינה המשיכה בדרכה תוך שימוש במי ים לייצור הקיטור. ב-22 באפריל הגיע מהמוסד בארץ עדכון לשם האנייה

מארנון לתמר שמכם נחשון (הקסטל) באנגלית "נחשון אופריישן" (הקסטל).⁹

ב-24 באפריל – כשהייתה האנייה דרומית לפינה מזרחית של כרתים עברה לידה משחתת בריטית אך אין עדות לכך שזוהתה. יומיים אחר כך כשהייתה הספינה כ-50 מייל מערבית לחיפה החלו שני כלי שייט בריטיים ללוותה ובשעה 19:55 כשהייתה במרחק 30 מייל מתל אביב נצמדו אליה שתי משחתות. המלחים הבריטים התקשו לעבור לאנייה ומספר מלחים הושלכו לים אך לבסוף באמצעות אלות וגז מדמיע

⁴ אמ"ה תיק נחשון לארנו מסידי 16.4.18

⁵ אמ"ה תיק נחשון לארנו מסידי 16.4.18

⁶ אמ"ה תיק נחשון מפאריס תרגום מאנגלית 21.4.48

⁷ אמ"ה תיק נחשון ליסער מארנון 18.4.18

⁸ אמ"ה תיק נחשון לארנון מתמר 21.4

⁹ אמ"ה תיק נחשון לארנון מתמר 22.4

השתלטו הבריטים על האנייה וספינת העזר HMS Pelican גררה אותה לפתח הנמל. השליטה בנמל חיפה היה בתקופת דמדומים, הגוררת שנדרשה לקבל את האנייה בפתח הנמל לא הופיעה, צוות הערבי ברח וצוותה היהודי בחר לחבל בה כשהתברר שהמשימה היא משימת גירוש. הבריטים נאלצו להיעזר בשתי סירות המנוע של הסיירת HMS Newcastle ובספינת דייג מגוייסת כדי לקשור את האנייה. האנייה הוצמדה לדופן הסיירת, שם עברו המעפילים בדיקה ביטחונית וחיטוי ומשם הועברו לשתי אניות הגירוש (קורבטות מוסבות) 'אמפייר רסט' ו'אמפייר קומפורט'.¹⁰ על רציף הדמעות נראו אותה עת אלפי פליטים ערבים....

למחרת, ב-28 באפריל הגיעו האניות לקפריסין והמעפילים הועברו למחנה קסילוטימבו.¹¹ בניגוד לשבע ההפלגות שקדמו להפלגה זו הראו המעפילים והמלווים התנגדות נמרצת בשלב ההשתלטות. בתכתובת עם המלווים בשעות שקדמו להשתלטות פורטו הנחיות לגבי סליק המלווים אך לא הוזכרה התנגדות על הסיפונים, מפקד ההפלגה גם לא התייחס לעניין בדווחו המסכם, נראה כי אלמוג המשיך במדיניות ההתנגדות על הסיפונים כפי שעשה חצי שנה קודם לכן באניותו 'מדינת היהודים'. וספק אם במוסד לעליה ב' התכוונו לכך.¹²

¹⁰ הארץ, יום רביעי, אפריל 28, 1948

¹¹ The Palestine Post, יום חמישי, אפריל 29, 1948; עמוד 3

¹² לאניות האחרות היו הנחיות להתנגדות פאסיבית בלבד, אלא אם יעד הגירוש איננו קפריסין.