

אניית המעפילים 'רפיח' הייתה ספינת משא קטנה, עשויה עץ, בדחי 650 טון ובאורך 55 מטר.¹ הספינה נקראה במקור Athina ושם הצופן שלה במהלך ההכנות היה 'נסינית'. האנייה נבנתה בשנת 1889 והונעה כמו רוב האניות שנבנו באותה תקופה במנוע קיטור. בשנים שקדמו למלחמת העולם השנייה עמדה הספינה מושבתת בנמל פיראוס, הוזנחה וטבעה.²

האנייה נקנתה במצבה זה על ידי סוחר אניות שדאג לתקנה ולשפצה והצליח למכרה ברווח. במהלך השיפוץ הותקן באנייה מנוע דיזל במקום מנוע הקיטור.³ האנייה עברה בין מספר בעלים ובמהלך שנת 1946 נרכשה על ידי חברת Caribbean Atlantic Shipping, 'חברת קש' שהקים המוסד לעליה ב' והייתה רשומה בפנמה. רכישה זו נעשתה על ידי סוכן המוסד ביוגוסלביה יחיאל לייבוביץ שהסתייע בכישוריו של בנימין ירושלמי. אנשי המוסד תכננו לשלב בעסקה רכישה של ספינה נוספת בשם 'לוקיטה' (שתקרא בהמשך 'כנסת ישראל') וייעדו את שתיהן להביא מעפילים מיוגוסלביה לארץ ישראל. הנהלת המוסד התקשתה להשיג את מלוא הסכום הנדרש לעסקה והתהליך התארך והתעכב. כדי להסתיר את העסקה המדשדשת מעיני המודיעין הבריטי הועברה Athina והוסתרה במעגן קטן באי 'ספינצה'.⁴

כשהוסדר התשלום הגיעה ליוון קבוצת אנשי פל"ם ובהם יוסי הראל-המבורגר, ראובן יתיר וה'גדעוני' אברהם ליכובסקי והצטרפה לארבעת המלווים שכבר היו באנייה (דב אברהם יעקב ואמנון. ב-11 באוקטובר יצאה הספינה יצאה לכיוון נמל בקאר שביוגוסלביה, מצב הים הקשה על ההתקדמות צפונה ורב החובל בחר נתיב מוגן יותר העובר בין איים. ליד האי לבקאס טעה רב החובל בניווט, האנייה עלתה על שרטון ולא הצליחה להיחלץ. לאחר כ-40 שעות חולצה האנייה על ידי גוררת וכשהתעורר ויכוח על גובה דמי החילוץ התערבה משטרת החופים היוונית ופתחה בחקירה. במוסד החליטו להסתיר את המלווים מעיני החוקרים ושלחו ספינה קטנה כדי לקחתם. רב החובל היווני, וסיליוס אכסכופולוס, ניצל את העדרם של אנשי הפל"ם וניסה לברוח עם האנייה אך אנשי הפל"ם הצליחו לחזור ולהשתלט על

¹ אהרוני – מטות עמ' 999.

² ליבריר – מאבק, עמ' 219.

³ שם, שם.

⁴ ראובן יתיר באתר הפל"ם

האנייה והובילו אותה צפונה. ב-29 באוקטובר נכנסה האנייה לנמל ספליט ועגנה שם כשבוע ואחר כך המשיכה לנמל בקאר.⁵

הספינה הגיעה לבקאר יום לאחר יציאתן של 'לוכיטה' ('כנסת ישראל') ושל 'הקדושה' ועמדה בנמל שלושה שבועות כשהצוות והמלווים משלימים את הכנותיה להפלגה. ההכנות כללו בניית דרגשים, ציוד הספינה בשלוש סירות הצלה גדולות והטענתה בדלק, מים ומזון.⁶

המעפילים, רובם ממזרח אירופה, הגיעו לבקאר בדרכים שונות ונדודיהם ביבשה ארכו שבועות וחדשים. זו לא הייתה קבוצה הומוגנית, היו בה שני גרעינים קטנים של תנועות נוער אך הרוב היו בודדים או משפחות קטנות בטווח גילאים גדול. הקבוצה הצטברה במהלך השבועות שקדמו להפלגה בזאגרב ובבלגרד ולבסוף הגיעה לבקאר ברכבת. העלאתם של המעפילים לאנייה נעשתה בגלוי ובפיקוח שלטונות הנמל. אנשי הפלי"ם שכבר רכשו ניסיון בהפלגות מסוג זה חילקו את המעפילים לקבוצות ומינו בעלי תפקידים וסדרנים מתוכן.⁷

האנייה יצאה מנמל בקאר ב-26 בנובמבר 1946 כשעל סיפונה 785 מעפילים. מפקד ההפלגה היה איש הפלי"ם גד לסקר, מלוויה צבי טייטל ודוד באומגרטרן אנשי פלי"ם גם הם וה'גדעוני' היה אברהם ליכובסקי. הצוות השכיר הורכב מרב החובל אכסאכופולוס ומ-16 מלחים ומכונאים יוונים.⁸

לקראת יציאתה הוחלט בארגון ה'הגנה' כי האנייה תיקרא 'רפיח' על שם בית הסוהר ברפיח בו רוכזו אנשי "ההגנה" אחרי 'השבת השחורה', וזאת מתוך הכוונה לחבר את מפעל ההעפלה לכלל המאבק על הקמת הבית הלאומי בארץ ישראל.⁹

נתיב ההפלגה עבר לאורך הים האדריאטי, מדרום ליוון ומצפון לאי כרתים.

האנייה תוכננה לפגוש את הספינה 'הלני' (לשעבר ספינת המעפילים 'גבריאלה') ליד האי 'קמיליה' ולהעביר אליה את רוב הצוות היווני פרט לארבעה מלחים.¹⁰ במהלך ההפלגה הלך והחמיר מצב הים, 'הלני' לא נראתה בקרבת האי קמיליה וגם לא

⁵ עדותו של יוסי הראל שונה במעט משלב העלייה על השרטון ועד ההגעה לנמל בקאר (וניה – פליטים, עמ' 355) אני בחרתי בגרסתו של יתיר שנראתה אמינה יותר ובכל מקרה בשתי הגרסאות מגיעה האנייה לנמל בקאר.

⁶ ניניאן – פטרול, עמ' 85.

⁷ אהרוני – מוטות, עמ' 152.

⁸ שם, שם.

⁹ יהודה בן צור באתר הפלי"ם

¹⁰ פרדי 221 ולדבר גם בגבריאלה

בקרבת סירניה שהייתה נקודת מפגש אלטרנטיבית.¹¹ רב החובל החליט לעלות צפונה לאי גדול יותר, סטמפליה, בכוונה למצוא מסתור מהסערה.

לאחר מספר ימים חזרה האנייה לסירינה כדי לנסות ולחבור עם 'הלני', רב החובל החליט להיכנס למפרץ הדרומי של האי, להטיל עוגן ולהמתין.

במהלך תמרון העגינה פגעה האנייה בסלע וניזוקה, מים פרצו למחסניה והיא החלה לשקוע במהירות. המעפילים עלו לסיפון וקפצו למים, החוף היה קרוב, מטרים ספורים מהאנייה. הספינה טבעה תוך 45 דקות, רוב המעפילים הגיעו לחוף, שמונה מעפילים נספו.

תחילה נראה האי שומם לחלוטין. ליד החוף נתגלו בהמשך שתי מערות ששמשו מספר רועים וגם עדר קטן של כבשים, אלה היו כל תושביו של האי. המעפילים התחילו לאסוף שברי עצים כדי להדליק מדורה והחלו במשא ומתן עם הרועים לרכישת כמה כבשים.

כשקפצו המעפילים מהאנייה למים ושחו לחוף הצליח ליכובסקי הגדעוני לזרוק חלקים ממכשיר הקשר ומהאנטנה אל החוף מבלי שיירטבו.¹² ליכובסקי הבין כי החשת עזרה אל האי תלויה ביכולתו להקים קשר ולהודיע על האסון. הוא הכניס את הציוד לאחת המערות בקרבת החוף, כדי שלא יירטב בגשם, והחל להשמישו. קבוצת מעפילים שהבחינה בליכובסקי דרשה ממנו את המכשיר, אותם מעפילים חשדו כי ליכובסקי לא יזדרז לשדר את אותות המצוקה ורצו לעשות זאת בעצמם, ליכובסקי נאלץ לאיים באקדחו כדי להרחיקם.¹³

לאחר מספר שעות הצליח הגדעוני לשדר ברשת 'גדעון' את דבר האסון. ליכובסקי שידר במורס וללא קידוד את המילים *אס או אס די-נר סיריניה*, 'נר' היה שם הקריאה האישי שלו.

ההודעה נקלטה בבוקר ה-8 בחודש על ידי תחנות המוסד בארץ ובאתונה.¹⁴ המשמעות הייתה ברורה ומובנת, הנהגת הישוב פנתה תוך זמן קצר לממשלה

¹¹ להפנות

¹² ליכובסקי בספר הגדעונים עמ' 41

¹³ דו"ח הגדעוני באתר הפלי"ם

¹⁴ עיתון דבר, יום שני 9.12.46 ידיעת מערכת

הבריטית בארץ בבקשת עזרה. במהלך היום התפרסמה הידיעה על ידי סוכנות רויטרס ושודרה גם ב-BBC.¹⁵

הידיעה כי נטרפה אניית מעפילים ליד האי סירינה וכי ניצוליה הצליחו להקים תחנת שידור מאולתרת ולבקש עזרה עברה ככל הנראה מספר גלגולים ובסופו של דבר נעשתה הידיעה על הקמת תחנת הקשר באי לנושא העומד בפני עצמו.

עובדה זו גרמה הן ליוונים והן לבריטים לחקור במטרה לאתר את התחנה המסתורית, להתחקות אחרי העומדים מאחורי הקמתה ולברר את ייעודה, כל זאת במקביל למשימת החילוץ.¹⁶

כלי השייט הראשון שהגיע לאי היה המשחתת היוונית HMS Themistocles.¹⁷ המשחתת הגיעה בצהריי ה-8 בחודש, הטילה עוגן במפרץ הדרומי, העבירה כבש אל החוף והורידה קבוצה של חיילים יוונים, כ-30 במספר.¹⁸ החיילים החלו לסרוק את האי ובמקביל החל צוות המשחתת בחילוץ הצוות היווני שהייה על הרפיח' ובהגשת עזרה ובטיפול בפצועים.¹⁹

במהלך אותו יום, לאור בקשתה של הסוכנות היהודית מהנציב העליון, החלו הבריטים להיערך לסיוע. ארבעה מטוסי 'הליפקס' מטייסת 113 שחנתה בתל-נוף הוטענו ציוד בגדים ותרופות, חלקם ממחסני הבריטים וחלקם תרומות שנאספו בישוב תוך כוונה להצניחם מעל האי.²⁰

במקביל הונחה מפקד הזירה הימית בארץ ישראל, Commodore A.F. de Salis לשגר כוח ימי למקום. המשחתת 'שברון' שהייתה אותה עת בסיוור מול יפו קיבלה הוראה לצאת מערבה אל האי סירינה.²¹ המרחק שעליה היה לעבור עמד על 470

¹⁵ למצוא מקור

¹⁶ במהלך חקירותיו בדק המודיעין הבריטי סימנים נוספים היכולים להעיד בעקיפין על כוונה לבנות תחנת שידור באי החל מהעובדה שהבעלים של האי יהודי במוצאו ועד השערה קונספירטיבית על כך שהאנייה טובעה בכוונה כדי לתרץ את העלייה לאי, להשערות אלה לא נמצא כל בסיס. ליבריך – מאבק, עמ' 888.

¹⁷ להפנות לנספח

¹⁸ להסביר מה זה ולבדוק שוב בפרדי עמ 220 ובניינאן אם זה לא כפילות עם ה-15 שיגיעו בסירה ייעודית.

¹⁹ דוח המפקד 20595

²⁰ דבר, 10.12 דף שער

²¹ דוח המפקד, 30 חיילים חמושים, 20595

מייל, מרחק עשרים שעות הפלגה במשחתת.²² מספר שעות לאחר מכן הוזנקה גם שולת המוקשים 'פרובידנס' שהייתה בכוננות בנמל חיפה.²³

מטוסי ה'הליפקס' הצניחו את הציוד במהלך ה-9 בחודש, שלושה מהם המריאו עם שחר והגיעו לאי בשעות הבוקר ומטוס רביעי הגיע בשעות הצהריים, הם חגו מעל האי איתרו את הניצולים ונעזרו בעשן המדורות שהעלו כדי לקבוע את כיוון ועצמת הרוח, אחר כך הצניחו בהצלחה את הציוד.²⁴

המשחתת 'שברון' הגיעה לאי ב-9 בחודש, קצת אחרי שמונה בערב. כשהגיעה למקום כבר הייתה ה Themistocles עוגנת ליד החוף. מפקד 'השברון' הורה לשגר צוות קטן, בפיקוד סגנו סגן לסלי, (Lieutenant G.C. Leslie) אל החוף כדי לברר את מצב הניצולים ובמקביל שלח קצין קישור בדרגת סגן (Lieutenant A.D. Casswell) אל המשחתת היוונית כדי לתאם עמה את פעולות ההצלה.

בשלב זה לקחה מפקדת הצי הבריטי במלטה פיקוד על האירוע.²⁵ ההוראות שקיבל מפקד המשחתת היו שלא להתחיל בפינוי ולחכות לאור יום.²⁶ בינתיים נשלחו מהמשחתת אל חוף מעט מצרכי מזון וסיר לבישול תה חם.

בבוקר ה-10 בחודש הגיעה למפרץ משחתת יוונית נוספת בשם H.H.M.S Agean גם היא מדגם HUNT. המשחתת הגיעה כדי לתדלק את אחותה H.H.M.S Themistocles. רוח דרומית-מזרחית חזקה החלה לנשב והעלתה גלים בתוך המפרץ.

המפקדה במלטה הורתה את מפקד המשחתת 'שברון' להתחיל בפינוי והמליצה בפניו לשקול לעשות זאת במפרץ המערבי (port vathi) שהייה אמור להיות מוגן יותר באותם תנאים.²⁷ המפרץ המערבי היה נוח רק במעט מהמפרץ הדרומי ובכל זאת החלה פעולת החילוץ, המעפילים הועמדו בטור ארוך והועלו בקבוצות קטנות לסירת החתירה של המשחתת ('לווייתנית') וזו נגררה על ידי סירת המנוע אל המשחתת.

במהלך היום החמירו תנאי מזג האוויר ועבודת החילוץ התארכה.²⁸ אחר הצהריים הגיעה למפרץ ספינת חופים (caique) ועל סיפונה 15 חיילים מיחידת הממשל

²² דוח מפקד השברון אל לצינצ מד, 13 דצמ' ADMI 20595

²³ להפנות לנספח

²⁴ המשקיף, 10.12 עמ' 4

²⁵ להסביר

²⁶ דוח המפקד

²⁷ למצוא

²⁸ ניניאן – פטרול, עמ' 86.

הצבאי הבריטי ביוון BMA (British Military Authority) משימתם הייתה לסרוק את האי ולאחר את "תחנת השידור" המסתורית. במהלך ביצוע משימתם חקרו החיילים את הצוות היווני שהייה על האנייה וניסו לאתר בעזרתו את אנשי המוסד ומלווי האנייה.²⁹

בהנחיית מפקד המשחתת 'שברון' שולבה הספינה הקטנה במאמצי החילוץ והעבירה כ-80 ניצולים למשחתת, מצב הים בשלב זה היה קשה ובזמן ההיצמדות וההעברה ניזוקה הספינה הקטנה. מפקד הספינה שחשש מנזקים נוספים לא הסכים לחזור על המעשה.³⁰

המשחתות היווניות סיימו בשלב זה את תהליך התדלוק ונתבקשו עי מפקד ה'שברון' לסייע באמצעות סירותיהם אך לא עשו זאת מסיבות שונות ובצהריים הפליגה 'תמיסטוקלס' לרודוס (11 לחודש לפי ליכובסקי) כשעל סיפונה הצוות היווני השכיר ו-21 ניצולים, פצועים ומלוויהם. המשחתת לא הצליחה לאסוף את קבוצת החיילים שהביאה לאי ואלה הועברו לאחרייתה של המשחתת Agean שנותרה בקרבת האי.

ב-1200 בצהריים הגיעה גם המקשת 'פרובידנס' T 325 HMS Providence בפיקודו של סרן מסינגר (Lt. W.E. Messinger) לזירת הפעולה. מקשת זו הייתה אחת מתוך כוח המקשות אשר נשלח לסייע למשחתות המוצבות מול חופי הארץ בתחילת חודש ספטמבר. ב-8 בדצמבר הייתה הספינה בכוננות הנמל חיפה ובשעה 23:30 הוזנקה לים כדי לסייע למשחתת 'שברון' שהוזנקה למשימה מספר שעות קודם לכן. המקשת הנופלת במהירותה מהמשחתת הגיעה יממה אחריה והצטרפה למבצע.

בשעה 13:00 הופסקה עבודת החילוץ עקב החמרה במצב הים אך בערב נרגע מעט הים ומפקד ה'שברון' החליט להמשיך בחילוץ. התנאים היו עדיין קשים וסירה אחת של 'פרובידנס' התהפכה. לא היו נפגעים באירוע, האנשים נמשו מהמים צוות הסירה הצליח להפכה והחילוץ נמשך. בחצות כשהשתפרו עוד התנאים לקח סגן מפקד ה'שברון', בתוקף בכירותו, פיקוד על ספינת החופים ושילב גם אותה בתהליך ההעברה. במהלך הפעולה גילו המלחים הבריטיים מקצועיות מסירות ואפילו הקרבה.³¹

²⁹ ליכובסקי ספר הגדעונים עמ' 41

³⁰ שם

³¹ ליבריר – מאבק, עמ' 219.

לפנות בוקר הסתיים חילוצם של כל הניצולים והמשחתת היוונית Agean חילצה את החיילים היווניים שנותרו באי. תחנת שידור סודית לא התגלתה וככל הנראה לא הייתה כזו.³²

'שברון' ו'פרובידנס' הפליגו למפרץ סודה בכרתים כשכל הניצולים שנותרו באי על סיפונה, 256 על סיפון ה'פרובידנס' והיתר על סיפון ה'שברון'.³³ בדרכם דרומה הספיקו רוב המעפילים להתקלח, להתנקות ולאכול לשובע, הצוותים הבריטיים התייחסו למעפילים כאורחים על ספינותיהם.³⁴

במפרץ המתינו נושאת הטנקים LST 3016 שהגיעה ממלטה והמשחתת 'סטיבנסון'.³⁵ המעפילים הועברו אל נושאת הטנקים, במחסן הטנקים הגדול (האנגר) הוכנו עבור המעפילים אוכל חם, שמיכות ומזון. עם תחילת ההפלגה התייצבה משלחת של המעפילים בפני מפקד האנייה, הודתה לו בחום על ההצלה אך ביקשה להילקח לחיפה.³⁶ הנחתת הפליגה מזרחה כשהמשחתת 'סטיבנסון' מלווה אותה. היעד היה פמגוסטה אך עובדה זו הוסתרה מן המעפילים.

במהלך ההפלגה קיבלו המעפילים את הרושם כי לאור הסבל שעברו תוביל אותם הנחתת ישירות לחיפה. ליכובסקי היה סבור שאמירה כזו נאמרה בכוונה להטעות את המעפילים ולהשיג רגיעה.³⁷

ליכובסקי, שלא זוהה עד כה על ידי הבריטים כשליח מוסד וכאלחוטן הצליח באחד מרגעי שהייתו על הסיפון ליירט תקשורת באיתות אור בין הנחתת ובין המשחתת המלווה ולמד כי היעד האמיתי הוא פמגוסטה. ה'גדעוני' העביר את המידע למעפילים ואלה עוררו מהומה גדולה והחלו להשחית ציוד. צוות הנחתת לא הצליח להשתלט על המהומה, אחד הנגדים ירה באקדחו ומעפילה נפצעה בידה.³⁸

עם ההגעה לפמגוסטה ב-14 בדצמבר התגברה המהומה, המעפילים סירבו לרדת מהאנייה. צוות הנחתת סגר את כל פתחי המחסן ותלה על התקרה בסמוך לפתח העליון מחולל גז. הגז היה גז מדמיע, לא גז ממית, אך האסוציאציה עוררה פאניקה שהפכה אחר כך לזעם, המעפילים החלו להשחית ציוד בפרץ של וונדליזם.³⁹ לבסוף

³² שם, עמ' 220

³³ דות מפקד הפרובידנס

³⁴ ניניאן – פטרול, עמ' 86.

³⁵ הנחתת הגיעה ממלטה הבוקר 11 דצמ עמ' 2

³⁶ ניניאן – פטרול, עמ' 87.

³⁷ ליכובסקי עמ' 42

³⁸ ליכובסקי אצל פרדי עמ' 220

³⁹ ניניאן – פטרול, עמ' 87.

הצליח צוות הנחתת, מתוגבר בצוות ההשתלטות של המשחתת 'סטיבנסטון' להכניע את המעפילים.⁴⁰

היה זה אקורד צורם למבצע הצלה אנושי והרואי בו לקחו חלק טייסים וימאים בריטיים אשר פעלו במקצועיות ובשלבים מסוימים גם בחירוף נפש. נשיא הועד הלאומי יצחק בן צבי והרב יעקב גולדמן נפגשו עם מפקד חיל האוויר הבריטי בארץ – מרשל דאוסון והודו לו בשם הישוב אך פעולתם לא זכתה לתהודה. עיתון 'המשקיף' דיווח על הפגישה במדור צדדי בעמוד 7.⁴¹ נראה כי הכעס על הורדת המעפילים בקפריסין גבר על ההוקרה על המאמץ הבריטי.

הבריטים עצמם החמיצו הזדמנות לפרסם את האירוע בתקשורת המקומית והבין לאומית ולשפר את תדמיתם שניזוקה לאחר סדרה של השתלטויות ברוטאליות וגירוש ניצולי שואה למחנות מעצר.⁴²

גם הנהגת הישוב החמיצה הזדמנות להודות כראוי ולשפר את מעמדה ויחסיה עם השלטון הבריטי לאחר מעשי הטרור של הלח"י והאצ"ל מהם ביקשה להתנער.⁴³

בסכמו את האירוע השתמש קומודור דה-סאליס במטפורה שביטאה את גודל אכזבתו מכפיות התודה של המעפילים

*Biting the hand that fed them.*⁴⁴

⁴⁰ המעפילים הועברו בו ביום למחנה קראולוס. המשקיף, יום ראשון, דצמבר 15, 1946; Front page, עמוד 1)

⁴¹ המשקיף, יום שישי, דצמבר 13, 1946; עמוד 7
⁴² כדי להמחיש את גודל ההחמצה ראוי להזכיר כי שבע שנים לאחר מכן שייט כוח של חיל הים הישראלי לא רחוק מאותו אזור, כאשר רעידת אדמה פקדה קבוצת איים מאיי יוון. הכוח הישראלי נחלץ לסייע, הגיש סיוע רפואי, חילץ פצועים מההריסות וטיפל בפצועים. האירוע זכה להערכה רבה מצד מלך יוון. ממשלת יוון זוכרת את האירוע ומקיימת טקסי הוקרה בהשתתפות נציגי חיל הים עד ימינו אנו. במורשת חיל הים הישראלי תופס האירוע מקום של כבוד. חילוצם של מעפילי האנייה 'רפיח' היה מבצע הצלה בהיקף דומה ואולי גדול יותר מבחינת השקעת המשאבים וגילויי המסירות ואומץ הלב.

⁴³ ליל ההלקאות 29.12

⁴⁴ ליברייך – מאבק, עמ' 2222