

## 130 - עצמאות (פרשת הפאנים - פאן קרשנט)

הפלגת האניות Pan York ו-Pan Crescent היא אבן דרך בסיפור ההעפלה, בפרשה זו נקבעו תקדימים ונשברו שיאים. מבחינה מספרית הייתה זו ההפלגה בה השתתף מספר שיא של מעפילים, 15,300, כמעט פי ארבעה ממספרם של מעפילי ה'אקסודוס'. מבחינה לוגיסטית היו ארגון התחבורה היבשתית, מעברי הגבולות ותהליך ההעלאה לאניות מבצע מעורר התפעלות. חדירתם המהירה של אנשי המוסד לבירוקרטיה של מדינות הגוש הסובייטי והגעתם אל המושכים בחוטים מעבר למסך הברזל מרשימה אף היא. הבריטים גם הם שברו שיא כשהפעילו נשק חם (מוקש) כדי לחבל בהכנת ה'פאן קרשנט' בנמל ונציה באוגוסט 1947.<sup>1</sup> אירוע חריג ויוצא דופן נרשם בפרשה זו במערכת היחסים בין ההנהלה הציונית לדרג המבצע. במבצע זה הפרו סוכני המוסד לעליה ב' הוראה מפורשת שלא להוציא את האניות לדרך ובכך יצרו דרמה של ממש. והיו כאן גם ויתורים תקדימיים משני הצדדים – המוסד והסוכנות שהסכימו על הפלגה ישירה לקפריסין ללא מאבק והבריטים שהסכימו להפלגת הספינות ללא תהליך השתלטות תוך מחוות מפיסות. נראה שני הצדדים חששו מלחזור על המאבק הנואש והמסוכן שהתנהל על סיפוני ה'אקסודוס'. אם הייתה פרשת לכידתה של האנייה 'אקסודוס' נקודת המפנה בסיפור ההעפלה הרי שפרשת הפלגת ה'פאנים' היא אקורד הסיום של הסיפור.

הפאנים היו שתי אניות משא, אחיות מפס היצור, ששמשו במקור להובלת פרי. הן נבנו והושקו בשנת 1901 בוירג'יניה שבארה"ב, תפוסתן הייתה 4,570 טון, אורכן 120 מטר ורוחבן 15 מטר. מבנה מחסניהן, שנועדו להכיל פרי ומערכות האוויר במחסנים אפשרו לתכנן הובלתם של 6,500 מעפילים בכל אנייה.<sup>2</sup> האניות נרכשו בתחילת ינואר 1947 מחברת הובלת פרי בשם United Fruit שהייתה בבעלותו של סם זימורי - יהודי אמריקאי. הרוכש, איש המוסד בארה"ב זאב שינד המכונה 'דני' ביצע את הרכישה באמצעות 'חברת קש' שיוצגה על ידי יהודי אמריקאי בשם פאול שולמן (לימים מפקד חיל הים הישראלי). לאחר רכישתן החל

<sup>1</sup> להסביר שזה היחיד המוכח לספר על 6MI וגם על Vrissi?  
<sup>2</sup> בפועל עלו יותר

תהליך הסבתן וציוודן למשימת העפלה. אנשי המוסד שנעזרו ביהודים מקומיים גדשו את מחסני האניות במזון משומר וגם אספו כספי תרומות למימון עבודת ההכנה באניות. עם סיום ההכנות הופעלו האניות על ידי צוותים אמריקאיים שכירים והועסקו במשימות תובלה וסחר שנועדו לכסות חלק מהוצאות רכישתן וכן להסתיר את ייעודן האמיתי מעיני המודיעין הבריטי. בשלב זה היו האניות תחת דגל פנמי ובמסגרת משימות אלה הפליגו בין נמלי אירופה. למרות מאמצי ההסוואה לא נסתר התהליך מעיני המודיעין הבריטי.<sup>3</sup> הבריטים הבינו את גודל הבעיה הצפויה להם באניות אלה ובחנו כל דרך אפשרית לעכבן - אך לשווא, באותה עת לא הייתה בידם כל עילה שהצדיקה את מעצרן או עיכובן.

'פאן יורק' (שם צופן 'החבר') הגיעה למרסיי במאי 1947, צוותה האמריקאי הוחלף בצוות ספרדי שמנה קצין ראשון בשם אסטבן הרננדורנה (לימים 'קפטן סטיב'), שלושה קצינים ושבעה מלחים ספרדיים וכן שבעה מתנדבים - יהודים אמריקאיים.<sup>4</sup> הספינה עסקה במספר הפלגות מסחריות בין נמלי צרפת וצפון אפריקה. ב-15 באוגוסט הגיעה למרסיי הקבוצה הארץ ישראלית שנועדה להפעיל את האנייה כאניית מעפילים. הקבוצה הורכבה מצוות מלווים שכלל את המפקד ניסן לווייתן ואת הגדעונים 'ראובן אורן' ושלמה רוזן ומצוות מקצועי שכלל את רב החובל גד הילב, את קציני הסיפון ורנר סלומון ווילי רוסטוקר ואת קצין המכונה אפריים צוקרמן. קבוצה זו הצטרפה לצוות הספרדי.<sup>5</sup> בהמשך הצטרף לאנייה גם גדעון שוחט.

בתחילת אוקטובר הפליגה האנייה לנמל קונסטנצה שבים השחור ועם הגעתה לנמל ב-10 באוקטובר החלה הכנתה למבצע ההעפלה. בקונסטנצה הצטרפו להכנות עקיבא אופנברך ויוסי הראל. הראל, מפקדן בעבר של 'כנסת ישראל' ו'אקסודוס', היה האיש בו בחר ארגון ה'הגנה' לפקד על חלקו הימי של המבצע.

קונסטנצה הייתה מחוץ למוטת השליטה של הדיפלומטיה ושל המודיעין הבריטי. השתייכותה של רומניה למדינות גוש הקומוניסטי וכפיפותה בפועל למפלגה הקומוניסטית ברוסיה לא אפשרה לבריטים להפעיל לחצים כפי שהפעילה על צרפת ואיטליה. יתרה מזאת, לבריטניה לא היה כל סיכוי להחזיר מעפילים לארצות הגוש המזרחי, גם לא לאיים בכך. מודל זה של הכנת אניות בנמלי הים השחור נוסה בהצלחה בתחילת אוקטובר בהפלגתן של 'גאולה' ו'מדינת היהודים' - התנועה הציונית מצאה למעשה תשובה למדיניות ה'רפולמנט'.

---

<sup>3</sup> לקשר למסיבות הגאלה

<sup>4</sup> קפטן סטיב היה...

<sup>5</sup> גד הילב סיפור המעשה עמ' 214

הכנת האניות בנמל קונסטנצה נעשתה לפיכך ללא חשש מהתערבות בריטית אם כי תוך התמודדות עם קשיים אחרים, החל מבירוקרטיה סבוכה ולא מוכרת וכלה במחסור במזון ובדלק. החוסר בדלק השבית לא פעם במהלך התקופה את עבודות ההכנה.

'פאן קרשנט' (שם צופן 'האחות') החלה את הכנותיה בנמל ונציה לשם הגיעה במאי 1947, מחסניה נוקו משאריות פוספטים (סחורה אותה הובילה קודם לכן) ואנשי מספנה מקומית החלו להכינה לנשיאת מעפילים. במהלך ההכנות, ב-28 באוגוסט התפוצץ מוקש שהוצמד לדופן האנייה, הנזק היה רב והאנייה שקעה עד קרקעית הנמל.<sup>6</sup> למרבה המזל הנמל היה רדוד והאנייה לא כוסתה מים עובדה שאפשרה את תיקונה והצלתה. התיקון ארך חודש ימים.

את מוקש הצמיד לאנייה כוח קומנדו בריטי. זהו האירוע החבלה היחידי באניית מעפילים עליו ידוע בוודאות כי המבצעים היו בריטיים וההודעות לפיהן בוצעה הפעולה על ידי 'כוחות שחרור ערביים' הן חלק ממסע הטעייה (דיסאינפורמציה) של המודיעין הבריטי.<sup>7</sup>

עם סיום התיקונים הפליגה האנייה אל נמל קונסטנצה שבים השחור והצטרפה אל 'פאן יורק' שהגיעה לשם מספר ימים קודם לכן. למפקד האנייה התמנה דב מגן (ברצ'יק) והמלווים שהוצבו באנייה היו מיכה פרי, מאיר אברהם, אליעזר ערמון, גרישה שיינקמן אברהם פרטקין ושלושה יהודים אמריקאיים: יוג'ין אלכס, צ'רלי וויס ואבי ליבני. ה'גדעונים' שיועדו להפלגה היו גד ליפשיץ וחיים גולדיס. הצוות המקצועי באנייה מנה רב החובל האיטלקי, שישה סיפונאים איטלקיים וקצין מכונה יהודי בשם כץ. לצוות זה הצטרף רב החובל אייק אהרונוביץ (רב חובלה של האנייה 'אקסודוס' בהפלגתה המפורסמת) שהחליף במהלך ההפלגה את רב החובל האיטלקי.

בקונסטנצה נמשכו ההכנות, פועלי מספנה מקומית עסקו בבניית דרגשים ומבני עזר, קבוצת העבודה מנתה כ-300 איש. בכל אנייה הותקנו 6,500 דרגשים, 120 תאי שירותים וחמישה מטבחים.

נבנתה גם תשתית רפואית שכללה בכל אנייה שלושה בתי חולים ובהם 80 מיטות, חדר יולדות וחדר ניתוח. לקראת ההפלגה אוישו מתקנים אלה ב-24 רופאים ו-40 אחיות בכל אנייה.

---

<sup>6</sup> להסביר על החבלה (היחידה?) לספר על קראב.  
<sup>7</sup> אם איי 6

המזון להפלגה הוטען למחסני האניות עוד קודם לכן, רובו נרכש עוד בארצות הברית והשלמות נעשו בנמלי אירופה. במחסנים נערמו 40 טונות של צנימים, 16 טון מיצים משומרים, עשרות טונות של בשר משומר, מאות שקי אורז, סוכר, קווקר ואבקת ביצים ועוד...<sup>8</sup>

במהלך כל ההכנות הקפידו אנשי המוסד לשמור על האניות כנגד פעולות קומנדו וחבלה. למשימת השמירה הוקצו 30 אנשים והם בדקו כל אדם העולה לאניות וצפו אל המים לגילוי צוללים, שחיינים או סירות חשודות. פיצוץ המוקש ב'פן קרשנט' חודשיים קודם לכן לא נשכח.

עוד טרם הובאו האניות לקונסטנצה, כבר בחודש מאי, הצליחו אנשי המוסד בהובלת שייקה דן ומשה אגמי (אוורבורך) להגיע לסיכום עם הגנרל אמיל בודנראש, מראשי המפלגה הקומוניסטית ברומניה, על מתן אישור ל-15,000 יהודים לצאת את רומניה בשתי האניות. מעניין לציין כי בעמדת מפתח בשלטון הרומני עמדה אז היהודייה הקומוניסטית אנה פאוקר אך היא לא נטתה לסייע לעניין הציוני.

רומניה הייתה מאז סוף מלחמת העולם השנייה כבושה בידי כוחות הסובייטים, ממשלתה התבססה על המפלגה הקומוניסטית הרומנית וזו הייתה נתונה להשפעת ברית המועצות. לסובייטים היה אינטרס להביך ולסבך את הבריטים ולשלטונות רומניה היה אינטרס להיפטר מהיהודים.<sup>9</sup> שני אלה עלו בקנה אחד עם בקשתם של אנשי המוסד וכך אושרה בקשתם.

הסיכום נודע לבריטים ואלה, למרות השפעתם ההולכת וקטנה על מדינות הגוש המזרחי, הצליחו להפעיל לחץ על ממשלת רומניה אשר חזרה בה מנכונותה לאפשר הפלגת מעפילים מנמליה.<sup>10</sup> עם זאת לא עצרו הרומנים את הכנתן של האניות בנמל קונסטנצה ולא התנגדו לעצם יציאתם של המעפילים המיועדים מארצם. כיוון שכך פנה המוסד לממשלת בולגריה וזו הסכימה לאפשר הוצאת ההפלגה מתחומה - מנמל בורגס.

הבריטים עשו ככל שביכולתם לעצור את ההפלגה, הם הפעילו מתקפה דיפלומטית בכל החזיתות והוסיפו למתקפה גם דיסאינפורמציה, הם הפצירו בשלטונות רומניה שלא לאפשר הפלגת מעפילים מתחומם ובמקביל הפיצו שמועות לפיהן ההפלגה תנוצל להברחת עריקים מהצבא הרומני. לאוזניים רוסיות הודלף כי ההפלגה תנוצל לחילוץ סוכנים בריטיים מרחבי ברית המועצות.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> הדוח של יוסי הראל

<sup>9</sup> אניות או מדינה אבל רצוי פרדי

<sup>10</sup> פרדי?

<sup>11</sup> אניות או מדינה עמ' 91

לחץ דיפלומטי הופעל על תורכיה שלא לאפשר לאניות לעבור במצרי הבוספורוס ועל פנמה כדי שתבטל את האישור שניתן לאניות להניף את דגלה - כל אלה היו לשווא. לעומת זאת במגעייהם עם האמריקאים נחלו הבריטים הצלחה. הם הפיצו שמועות כי האניות מתוכננות לשאת סוכנים קומוניסטים ובמפגשו עם מרשל (מזכיר המדינה האמריקאי) רמז בוויין שר החוץ של בריטניה כי אם תפרוץ מלחמה בין היהודים לערבים תיסוג בריטניה מארץ ישראל וסביר להניח שהרוסים ימלאו את החלל שייווצר. מרשל, שלא היה מאוהדי הציונות, הפעיל לחץ על משה שרת (ראש המחלקה המדינית של הסוכנות) ורמז שארצות הברית לא בהכרח תסייע להקמת המדינה היהודית. התקופה הייתה רגישה, החלטת האו"ם מכ"ט בנובמבר (החלטה 181) התקבלה מספר ימים קודם לכן והימים שלאחריה היו קריטיים. אלה היו הימים בהם נדונו באו"ם הדרכים למימושה ומשה שרת חשש כי אם לא תמומש בהקדם תתמוסס, כפי שקרה לא אחת בהחלטות אחרות של האו"ם. משה שרת הצליח שכנע את דוד בן-גוריון בסכנה הטמונה בהפלגה והאחרון הורה לעצור את האניות. שאול אביגור, ראש המוסד לעליה ב', נחרד. דאגתו הייתה נתונה ל-15,000 המפעילים שוויתרו על רכושם ועל דרכוניהם, להם לא הייתה כל דרך לסגת. אביגור ניסה לשכנע את בן-גוריון לבטל את החלטתו אך בן-גוריון התעקש ואביגור נאלץ לקבל את הדין, ב-4 בדצמבר הורה אביגור את אנשיו לעצור את הפעילות. אנשי המוסד הפועלים בשטח לא קיבלו את הדין, הם הפעילו לחץ על אביגור וגם פנו ישירות לבן-גוריון ולשרת. הם הוסיפו לטיעוניהם הקודמים גם חשש למעמדו של המוסד בעיני מעפילים פוטנציאליים ובעיני שלטונות רומניה, ארץ בה חיו אותה עת כ-400,000 יהודים וגם רמזו כי אם לא המוסד אזי התנועה הרביזיוניסטית תיקח על עצמה את המשימה.

אביגור השתכנע, וב-9 בדצמבר החליט לטוס ארצה כדי לשכנע את בן גוריון לבטל את החלטתו. בן-גוריון לא השתכנע, לטעמו ההעפלה כבר מיצתה את עצמה ולא היה בה יותר צורך. רוב מעייניו של בן-גוריון באותם ימים היו למימוש ההחלטה באו"ם ולהכנות למלחמה בארץ שלמעשה כבר התחילה.

אנשי המוסד שנותרו ברומניה לא קיבלו את הדין, הם החליטו לעלות מדרגה בלחץ שהפעילו על ההנהגה. ב-13 בדצמבר דווח אגמי דיווח מניפולטיבי על לחץ ואיום מצד שלטונות רומניה.

*הידיד הגדול נתן אולטימטום<sup>12</sup>*

---

<sup>12</sup> אניות או מדינה עמ' 118 (הוא אכן פגש אותו ב-12 בדצמ)

אביגור לא הגיב, יומיים אחר כך הודיע אגמי כי החליט שהרכבות תצאנה לדרך ב-21 בדצמבר.<sup>13</sup> משמעות הדבר היא כי חברת הרכבות קיבלה את ההזמנה והמעפילים המיועדים קיבלו את ההתראה, זו הייתה הודעה דרמטית, מכאן ואילך לא ניתן היה לעצור את המבצע. אגמי ביקש תגובה אך זו לא הגיעה. אהוד אבריאלי, סגנו של אביגור פנה אל משה שרת והציע להחליט כבר בשלב זה כי האניות תפלגנה לקפריסין, שרת ביקש לבחון את ההצעה. בקשתו של שרת נתפסה מבחינת אנשי המוסד כהשהיית האיסור, המבצע המשיך להתגלגל. ההודעה הכתה בתדהמה את ראשי ההנהגה הציונית, המנהיגים ברודצקי וגולדמן הזהירו את דוד בן גוריון ש:

#### תוצאות תהיינה קטטורופליות<sup>14</sup>

בן-גוריון בדק עם שרת אם אכן אישר את ההפלגה, שרת הכחיש בתוקף והדגיש כי לטעמו אין לשלח את האניות לפני חודש פברואר וכי כך הבטח לאמריקאים.<sup>15</sup> בן-גוריון זימן אליו את אביגור ששהה בארץ מאז ה-9 בחודש, נזף בו במילים בוטות ודרש ממנו לעצור לשלוט באנשיו. שאול אביגור שתק. השתרר שקט מתוח. אנשי המוסד נתקפו חרדה שמא הרחיקו לכת בהחלטתם, שמא באמת תביא הפלגת האניות נזק בלתי הפיך בתחום המדיני. המתח והחרדה ליוו את כל המעורבים החל מאנשי המוסד ועד אנשי ההנהגה הציונית ובהם דוד בן-גוריון עצמו.

אנשי המוסד הציעו לדרג המדיני סוגים שונים של פתרונות, חלקם מניפולטיביים, מעיניהם היו נתונים למבצע השינוע היבשתי, להעלאת המעפילים לאניות ולהעברת האניות במצרי הבוספורוס, אחרי משוכה זו הם היו מוכנים להתפשר על כל יעד כולל השארת האניות בלב ים עד שיימצא פתרון.<sup>16</sup>

מתח ניכר גם בצי הבריטי. הבריטים עקבו כל העת אחר שתי האניות בדאגה רבה, בתכתובות השונות בין המפקדים מצוין מספרם העצום של המעפילים וגודלן הפיזי של האניות, בהקשר זה מועלה המושג Unboardable (שאינה ניתנת לכיבוש).<sup>17</sup> דפנותיהן של האניות היו גבוהות במידה שלא אפשרה העברת צוותי השתלטות מסיפון לסיפון, אלא באמצעות סירות, מנופי הענק של האניות יכולים היו להפרש לצדדים ולמנוע התקרבות של כלי שיט אחרים, השיטה שהופעלה מול רוב אניות המעפילים ואפילו מול האקסודוס לא הייתה רלוונטית מול ה'גדולות'. המודיעין

---

<sup>13</sup> את"ה לשאל מאורבוך 15.12.47

<sup>14</sup> אניות או מדינה 126

<sup>15</sup> אניות עמ' 125

<sup>16</sup> לצטט

<sup>17</sup> לקשר לנייאן או לדוח

הבריטי העריך גם שאלפי המעפילים ערוכים להתכשות על הסיפונים וכי לקחי ההשתלטות על האנייה 'אקסודוס' הופקו על ידי המוסד. בפועל אכן נמצאו באניות לאחר הגעתן לנמל אלפי אלות ואלפי מסכות גז.<sup>18</sup>

המבצע המשיך להתגלגל, ב-23 בדצמבר, עם סיום ההכנות ולקראת הגעת המעפילים לבולגריה הפליגו האניות מנמל קונסטנצה לנמל בורגס. ערב ההפלגה עזבו מספר אנשי צוות איטלקיים את 'פן קרשנט' והמוסד נדרש למצוא להם מחליפים, התייצבותם של המחליפים באנייה הייתה חפזה, חלקם לא הכיר את מכלולי האנייה ובתמרון היציאה מהנמל עלתה האנייה על שרטון. לאחר מאמצים מרובים נחלצה האנייה בכוחות עצמה והמשיכה בדרכה. הנתיב מקונסטנצה לבורגס היה מסוכן, באזור נותרו שדות מוקשים מימי המלחמה ונדרשו שירותיהם של נתבים מקומיים המכירים היטב את אזורי הסכנה כדי להעביר את האניות בנתיב.<sup>19</sup> האניות הגיעו לנמל בורגס בשעות הערב של אותו יום, נקשרו לרציף והחלו בהכנות אחרונות לקליטת המעפילים. ארגון הבאתם של המעפילים לאניות היה המבצע המורכב והמסובך שניהל המוסד לעליה ב' עד כה וביצעו מעבר ל"מסך הברזל" הוסיף קושי. ההרשמה להפלגה החלה כבר במהלך חודש אוגוסט והיא נעשתה באמצעות סניפים ומשרדים של הארגונים והתנועות הציוניות ברחבי רומניה. להסעת המעפילים אל הנמל נשכרו אחד עשר רכבות ייעודיות.<sup>20</sup> בכל רכבת היו כ-50 קרונות, רובם קרונות משא להובלת סחורה בתפזורת ורק מיעוטם קרונות נוסעים. המעפילים המתינו בתחנות הרכבת על פי הודעה מראש, עלייתם לרכבת הייתה מהירה וללא בדיקה אך במהלך הנסיעה הועברו בכל רכבת דרך קרון שהוגדר כ'משרד הרשמה', דרך קרון חיטוי ודרך קרון מרפאה לבדיקת מצבם הרפואי ולחיסונום טרם עלייתם לאנייה. ההכנות מדוקדקות הוכיחו את עצמן, התהליך התנהל למישרין. אנשים שעלו לרכבות מבלי שנרשמו הוגדרו על ידי אנשי המוסד כ...'בלתי ליגאליים' והורדו מהרכבות באחת מעצירותיהן. הרכבות הגיעו מכל רחבי רומניה, חלקן הגיעו ממרחקים ונסיעותיהן ארכו יומיים. נקודת הסיום במסע הרכבות ברומניה הייתה בעיירה ג'ורג'יו שעל גדות הדנובה שם ירדו המעפילים, חצו גשר ועברו לעיירה רוסה שבצד הבולגרי ומשם המשיכו ברכבות בולגריות.<sup>21</sup> ב-26 בדצמבר החלו הרכבות להגיע לנמל ועצרו בקרבת האניות. בזמן העלייה חולקו המעפילים לקבוצות בנות 45 נפשות בכל אחת, חלוקה שנשארה תקפה במהלך ההפלגה.

<sup>18</sup> ניניאן - פטרול עמ' 155.

<sup>19</sup> אמ"ה דו"ח יוסי הראל

<sup>20</sup> לקשר

<sup>21</sup> אניות או מדינה עמ 141

העמסת האניות נמשכה ברציפות כ-17 שעות. התכנון המקורי עמד על 6,500 מעפילים בכל אנייה בפועל היו המספרים גדולים יותר (15,349) וכללו גם 420 בני תנועות נוער מיהדות בולגריה שצורפו ברגע האחרון. הספינות תוכננו לצאת לדרך ביום שבת ה-27 בדצמבר בשעה 05:30 בבוקר. שעת היציאה נקבעה לפי זמן המעבר במצרי הבוספורוס המשוכה הגבוהה ב'מסלול המכשולים' שנכון לאניות, כפי שיפורט בהמשך. הנתבי מבורגס למצרים לא היה ישיר, בים נותרו שדות מוקשים מימי מלחמת העולם השנייה והנתבי שעקף אותם עלה מבורגס צפונה לכיוון וארנה, רק שם ניתן היה לפנות מזרחה ללב ים. למרות שהנתבי נחשב נקי הייתה קרבתו לשדות המוקשים מסוכנת ורצוי היה להפליג בו לאור היום.

עליית המעפילים לאניות לא הסתיימה בשעה היעודה והאניות יצאו לים רק בשעה 10:30, בשל האיחור לא ניתן היה לעשות כל הדרך בשעות האור. הנתבים שנשכרו למעבר בין שדות המוקשים חששו להפליג וביקשו לדחות את היציאה ליום המחרת, בקשה זו לא הייתה אפשרית משום ש"המשמרת הנוחה" של הפקידים הטורקיים במעבר הבוספורוס כבר תואמה.

הראל נדרש לפעולת שכנוע והבטחה לתוספת של 30 צופים על גשר האנייה כדי שהנתבים יסכימו להוציא את האניות. בעוד המתח באניות הולך וגואה הגיעה ידיעה מעודדת מהתחום המדיני - משה שרת הצליח להשיג הסכמה בשתיקה עם הבריטים להטיית האניות לקפריסין. המתח נרגע אך במעט שכן עדיין היה על האניות לעבור בקרבת שדות המוקשים ולעבור בשלום את הביקורת הסניטרית במיצרי הבוספורוס. ההפלגה הלילית עברה בגשרי האניות במתח רב, למחרת, בבוקר יום שבת ה-27 בדצמבר נכנסו האניות למצרי הבוספורוס.

על פי אמנת מונטריי שנחתמה בשנת 1936 היו המצרים מעבר מים בין לאומי פתוח וחופשי אך הייתה בסמכותם של השלטונות הטורקיים לבצע באניות העוברות במצר בדיקות תברואה.<sup>22</sup> מבחינת המוסד לעליה ב' זו הייתה נקודת תורפה שאפשרה למודיעין הבריטי לבצע מניפולציות שונות כדי לעכב את ההפלגה, למשל הפצת שמועות על מגיפה.

המוסד נערך היטב לאפשרות זו ושליחו משה פרלמן יצא לאיסטנבול יום קודם לכן ושיחד מספר קצינים בכירים. מה שנדרש מאותם קצינים היה לצאת לחופשת סוף

---

<sup>22</sup> מונטריי סעיף 3



השבוע ולהתעלם מפניות ואמתלות בריטיות לעכב את ההפלגה. מועד יציאת האניות מבורגס נקבע לאור חלון זמן זה.<sup>23</sup> בנוסף צוידו מפקדי האניות בערכה שלימה של תשורות יקרות ערך עבור הפקידים הזוטרים הבודקים בפועל את האניות.<sup>24</sup> המעבר אכן התנהל ללא עיכובים, האניות עברו במיצר כש'פן קרשנט' מובילה, כשעלו הפקידים הטורקיים על האנייה הייתה בדיקתם קצרה, התשורות הוענקו והאניות המשיכו בדרכן דרומה.<sup>25</sup>

המכשול הבא אותו נדרשו האניות לעבור היה הצי הבריטי, ספינותיו המתינו לאניות במוצא הדרדנלים לים התיכון. במקרים דומים, בים התיכון, היה המודיעין הבריטי שולח סוכנים לעקוב אחר תהליך ההכנות והצי היה שולח ספינה לקרבת נמל המוצא כדי לעקוב אחר האנייה מיד עם צאתה מהנמל, שני אלה לא התאפשרו במקרה זה. פעולתם של סוכנים בריטיים במדינות הגוש המזרחי הלכה ונעשתה מוגבלת וכניסתה של ספינת צי בריטי לים השחור גם היא לא נתאפשרה בקלות, כללי אמנת מונטריי מנעו מאניות שאינן שייכות למדינות השוכנות לחופי הים השחור להפליג בו אלא בנתיבי הסחר (Sea Lanes) המוגדרים.<sup>26</sup> הבריטים בחרו אם כן להמתין לאניות במוצא הדרומי של מעבר הדרדנלים.

ב-22 בדצמבר נשלחה הפריגטה Whitsand Bay לסייר מדרום למעבר ולדווח על יציאת האניות מהמצר. הפריגטה Cardigan Bay נשלחה אף היא לאזור והטילה עוגן באחד ממפרצי האי לימונס בכוננות מיידית לסיוע.<sup>27</sup> כוח נוסף המורכב מהסיירת Phoebe ושתי משחתות שהיו ערוכות אותה עת במלטה נצטוו להעלות את רמת הכוננות ולהצטרף למשימת היירוט לכשירש. מדיווחי השירות החשאי הבריטי עלה כי 14,000 מעפילים עושים דרכם ברכבות מרומניה לבולגריה.<sup>28</sup> המודיעין הבריטי ידע על כוונת ההנהגה הציונית לוותר על ההתכתשות ולהפליג ישירות לקפריסין אך הצי נערך בכל זאת לתרחיש הגרוע יותר מבחינתו. ההנחה המחמירה הייתה כי האניות תנסנה בכל זאת לפרוץ את דרכן אל חופי הארץ וכי אלפי המעפילים שעל סיפונין ייאבדו. הסיירת Mauritius שהייתה ערוכה אותה עת בנמל פורוס ביוון יצאה צפונה כדי להצטרף לזוג הפריגטות. מפקד שייטת הסיירות Rear-Admiral Symonds-Taler על סיפון הסיירת קיבל את הפיקוד על המשימה.

---

<sup>23</sup> אמ"ה דוח המפקד

<sup>24</sup> יוסי הראל סיפור המעשה עמ' 226

<sup>25</sup> לקשר

<sup>26</sup> אמנת מונטריי

<sup>27</sup> ניניאן – פטרול, עמ' 152.

<sup>28</sup> לצטט

בשלב זה הודיעה הסוכנות היהודית לנציב העליון כי ההפלגה יצאה לדרך בניגוד להנחיותיה וכי הספינות הונחו להסכים לדרישת הבריטים להפליג ישירות לקפריסין.<sup>29</sup> המודיעין הבריטי העריך כבר קודם לכן כי זה יהיה התרחיש אך עתה היה המידע לרשמי.

ב-29 בדצמבר בשעה 05:00 יצאו שתי האניות את מצרי הדרדנלים בדרכן דרומה, ההנהגה הציפונית ראתה בהפלגת האניות לקפריסין עובדה מוגמרת והעזה לנקוט קו שיתקן מעט את הנזק התדמיתי שנוצר בחיפושיה הנואשים אחר תהליך מתפשר. האניות הונחו לשנות את שמותיהן לשמות בעלי משמעות, שמה החדש של 'פאן יורק' היה 'קיבוץ גליות' ושמה של 'פן קרשנט' היה 'ל'עצמאות'.<sup>30</sup> מלבד השמות הוכתב על ידי דוד בן-גוריון באופן אישי נוסח הדברים אותם יעביר יוסי הראל לאדמיראל הבריטי:

*פנינו לארץ ישראל שהובטחה מאלוהים לישראל ואושרה מחדש על ידי האו"ם. אולם, אם בדעתכם להפריע למסענו נלך לקפריסין בהיותנו בטוחים שבקרוב נגיע לארצנו המשוחררת, תנו לנו את הקורס לקפריסין ונלך אחריכם.<sup>31</sup>*

כשהבחינו הפריגטות הבריטיות הערוכות במוצא הדרדנלים כי האניות מגיחות מן המעבר דווחו על כך והחלו במעקב, לקראת ערב הגיעה גם הסיירת Mauritius לאזור.

מפקד הכוחות הימיים הבריטיים בים התיכון אדמיראל וויליס לא הסתפק בסיירת אחת והפעיל גם את הסיירת Phoebe שהייתה בכוננות וזו הצטרפה לכוחו של תת אדמיראל Symonds ב-30 בדצמבר.

ההנחיות שקיבל תת אדמיראל Symonds היו להטות את האניות מנתיבן לכיוון קפריסין. מפקד הזירה הימית בארץ ישראל Commodore A.F. de Salis גרס כי יש לטפל באירוע ברגישות ובתבונה אך בה בעת להפגין כוח רב. על פי הנחייה זו יצא את חיפה כוח משחתות בפיקודו של מפקד שייטת 1 בהרכב המשחתות Volage, Chivalrous, Chequers ו- Volage והצטרף לכוחות המלווים את אניות המעפילים ב-31 בדצמבר בשעות הצהריים.

עתה, כשהייה זוג האניות מוקף בשתי סיירות, שלוש משחתות ושתי פריגטות החל שיח ישיר בין האדמיראל Symonds ובין מפקדן של אניות המעפילים יוסי הראל.

---

<sup>29</sup> לקשר ולתת תאריך

<sup>30</sup> השם 'קיבוץ גליות' שונה מספר חדשים לאחר מכן ל'קוממיות'.

<sup>31</sup> אמ"ה 31.12.47 שעה 2315 (15:20 29.12)

הראל הודה שהאניות קיבלו הנחייה להישמע להוראות הבריטים אך הודיע שבשל נאמנותו למעפילים אינו מוכן להובילם למעצר קפריסין בעצמו וכי אם רוצים כך הבריטים יעשו זאת בעצמם.<sup>32</sup> להראל היו תנאים נוספים: הוא דרש שצוותי ההשתלטות יעלו לאניות לא חמושים וללא כובעי פלדה, הוא דרש שהבריטים לא יחפשו ולא יעצרו את המלווים ואת הצוותים הזרים, הוא גם דרש שחפצי המעפילים יוחזרו להם בצורה מסודרת לאחר הירידה בקפריסין. דרישות אלה היו מנוגדות לדפוסי הפעולה של הבריטים במבצעי ההשתלטות על אניות המעפילים אך הפעם החליט האדמיראל לקבלן.

ב-31 בדצמבר 1948 בשעה 14:50 עצרו שתי האניות את מנועיהן. הסיירת 'מאוריציוס' נגשה לקיבוץ גליות' והסיירת 'פובה' ניגשה ל'עצמאות', מכל סיירת ירד צוות השתלטות המונה 30 מלחים ושני קצינים, הצוותים לא היו חמושים כפי שהובטח, הקצינים הבריטים נתנו בידי הנוכחים בגשר מכתבים המורים את האניות לפנות לכיוון פמגוסטה.<sup>33</sup> התהליך היה נינוח אך זו הייתה השתלטות בלב ים.

השיירה התקרבה למפרץ פמגוסטה בבוקר ה-1 בינואר 1948. המשחתת Chevron שסיימה לטפל האירוע נחיתה של 'האומות המאוחדות' בחוף נהריה הצטרפה גם היא לשיירה.<sup>34</sup>

אניות המעפילים עגנו מחוץ לנמל, שלטונות הנמל חששו ממעשי חבלה, אם היו האניות הגדולות מוטבעות בתוך שטח הנמל היה הנמל נחסם לתקופה ארוכה.

ההורדה תוכננה אם כן להתבצע מחוץ לנמל באמצעות ארבות (Z-lighters), תהליך ארוך ומסורבל כשהדבר נוגע בהורדתם של 15,000 איש ובעיקר שתחזית מזג האוויר ניבאה תנאי ים קשים לביצוע.<sup>35</sup> על רקע תחזית זו הצליח מפקד שייטת הסיירות לקבל מיוסי הראל הבטחה כי לא תהייה חבלה.

כיוון שכך הורשו האניות להיכנס לנמל בזו אחר זו ולהוריד את מעפיליהן לרציף. ההורדה ארכה מספר ימים והיא התנהלה באופן מסודר. האניות עצמן נשארו בנמל ובהמשך יצאו לעגינה במפרץ. צוותיהן לא נעצרו והאניות לא הוחרמו כי לא הייתה עילה להחרים (הן נעצרו בים הפתוח). שני הצדדים, הבריטים והציונים הבינו כי עם

---

<sup>32</sup> יוסי הראל

<sup>33</sup> לקשר

<sup>34</sup> ניניאן – פטרול, עמ' 155.

<sup>35</sup> ניניאן- פטרול, עמ' 155.

סיום המנדט יידרשו אניות להעביר את עשרות אלפי העצורים ארצה ולשני הצדדים  
היה עניין בכך.<sup>36</sup>

סיפור הפלגת של הפאנים הוא סיפור בו נשברו שיאים רבים אך מעל כל אלה יש  
בסיפור להעיד ולהסביר 'העפלה מהי'. כשנזף דוד בן-גוריון בשאול אביגור וטען כי  
"ההעפלה מיצתה את עצמה" הגדיר בן-גוריון, ויש שיגידו הודה, מהי ההעפלה  
מבחינתו.

מפעל ההעפלה בימי 'המאבק הצמוד' כבר לא היה רק מבצע הצלה אלא ובעיקר  
מנוף פוליטי ללחוך על הבריטים ולשכנע את אומות העולם בזכות העם היהודי לשוב  
למולדתו. כשהועמד נושא הצלת היהודים מול הפעלת אותו מנוף זה מול זה, הוכיחה  
פרשת ה'פאנים' מי משני המאמצים היה העיקרי ומי המשני.