

82 - 'ברל כצנלסון'

שבועיים לאחר תקיפת סירות המשמר בנמלי חיפה ויפו יצאה ארצה אניית המעפילים 'ברל כצנלסון', זו הייתה ספינת המעפילים השביעית שיצאה לדרך אחרי מלחמת העולם השנייה. הספינות שהגיעו לפנייה לא נתפסו אם כי על שלוש מהן ('דלין', 'נתן ב' ו'פטר ב') נודע למודיעין הבריטי בדיעבד והבריטים עשו מאמץ לעצורן כשחזרו לאיטליה.¹

ערב יציאתה לים, באמצע נובמבר 1945, היה כבר כוח המשימה של הצי הבריטי (The Palestine Patrol) ערוך בנמל חיפה.² על הקבוצה נמנו הסיירת הקלה 'סיריוס', שלוש המשחתות 'מוסקיטר', 'מרן' ו'הידון' וכן 'סלופ' בשם 'פיקוק' (HMS Peacock).³ על הכוח פיקד מפקד שיטת הסיירות ה-15, תת אלוף מנסרג' (Commodore Mansergh) מסיפונה של הסיירת.⁴

הפקודות שהיו בידי מנסרג' הגיעו ממטהו של אדמיראל משנה טננט (Vice Admiral W.G. Tennant), קצין הצי הבכיר הממונה על האגן המזרחי של הים התיכון שמקום מושבו באלכסנדריה.⁵ ב-14 בנובמבר הנחה טננט, לאור הערכות מודיעין, על הפעלתם של הסיורים למניעת הגעת אניות מעפילים.⁶ בעקבות כך הורה מנסרג' לפרוש שתי משחתות בקווי סיור לאורך חופי הארץ ולערוך משחתת נוספת בכוננות בנמל בירות. הערכת המצב הייתה כי אניות מעפילים מגיעות בדרך כלל מצפון.⁷ בנוסף לסיורי המשחתות הופעלו לדרישתו של מנסרג' גם סיורים אוויריים, בשלב זה על ידי מטוסי קרב, למרות מוגבלותם במילוי משימה זו. הסיורים בקרבת החוף המשיכו להתבצע על ידי סירות המשטרה הימית. הערכת המודיעין התבררה כמוצדקת, מספר אניות מעפילים היו בשלבי התארגנות שונים להפלגה, 'ברל כצנלסון' הייתה אחת מהן.

¹ כפי שתואר בסעיף הקודם הדן בהפלגתה של 'פטר ב'.

² ניניאן – פטרול, עמ' 30.

³ ראו נספח א' לעיל.

⁴ על פי שיטת הפיקוד הנהוגה בצי הבריטי, היה הקצין הבכיר בשטח מקבל סמכות ואחריות בתוקף היותו שם. לפיכך, כשהגיע קומודור (תת אלוף) Mansergh לחיפה הוא הוגדר כ **SNOA** - Officer Senior Naval כאשר הוא (Afloat) מסמלת שהתפקיד מבוצע מסיפונה של כלי שיט, סיירת במקרה זה.

⁵ המינוח באנגלית הוא **FOLEM** – Flag Officer East Mediterranean & Levant

⁶ הנחייה זו ניתנה למרות שטרם קיבל הוראה מאדמירליות בלונדון אך הוא הניח שזו תתקבל תוך ימים ספורים. ניניאן – פטרול, עמ' 35.

⁷ שם, עמ' 30.

האנייה נרכשה באמצע אוקטובר בנמל פיראוס.⁸ זו הייתה ספינת חופים קטנה בדחי 225 טון, שמה המקורי היה Demetrius. עם רכישת האנייה החלה הכנתה לקליטת המעפילים ולהפלגה ארצה. עבודת ההכנה התבצעה על ידי פועלים שכירים והיא כללה בניית דרגשי שינה לכ-200 מעפילים, הכנת מטבח מאולתר וצבירת הציוד והאספקה הנדרשים להפלגה.⁹ במהלך ההכנות הגיעו שלושת מלווי הספינה: איש הפלי"ם משה רבינוביץ שיועד לפקד על ההפלגה, איש הפלי"ם אריה קפלן (קיפי) שצורף כמלווה וידידה צפריר שצורף כגדעוני'. לצורך השטת האנייה נשכרו רב חובל וחמישה ימאים יוונים. ב-16 בנובמבר, לאחר שנשלמו ההכנות הפליגה הספינה מפיראוס ועגנה במפרץ לווריון. 211 המעפילים הובלו לחוף הקרוב למקום עגינתה במסווה של יציאה לבילוי בחיק הטבע. לאחר חשכה הועלו לספינה באמצעות סירות חתירה שהורדו מסיפונה במספר סבבים. לאחר חצות נשלמה ההעמסה והספינה יצאה לדרך.¹⁰

עם כל המאמץ להסתיר את עבודות ההכנה ואת העלאת המעפילים נודע למודיעין הבריטי ביוון, במעומעם, כי דבר כל שהוא מתרחש במפרץ לווריון והוא קשור לשם 'דימיטריוס'. יום לאחר הפלגת הספינה זומן איש המוסד אהוד אבריאלי למפקדת הצבא הבריטי באתונה לחקירה.¹¹

אבריאלי היה מוכר לבולשת הבריטית מהימים בהם שיתפו פעולה במהלך מלחמת העולם השנייה כנגד האויב הנאצי, חקירתו הייתה שטחית ביותר והדבר מעיד על כך שהמידע שהייה בידי הבריטים היה קלוש. בסיום החקירה הורה קצין הבולשת את אבריאלי לעזוב מיידית את יוון אך לא ידוע אם הופצה אתראה מודיעינית בעקבות החקירה.¹²

עם יציאתה נקלעה הספינה לים סוער ונאלצה למצוא מסתור ליד אחד האיים בקרבת נתיבה ולהטיל עוגן. כששכך מעט הים המשיכה בדרכה ועברה ליד איי הדודקנאז, מצפון לרודוס ולאורך החוף הטורקי. ליד האי קסטלוריזו שוב החמיר מצב הים והספינה תפסה מחסה מפני הסערה ועגנה.¹³ לאחר מכן המשיכה בהפלגה, עברה מצפון לקפריסין ואז פנתה דרומה והפליגה לאורך חוף הלבנט בקו המחבר את ערי

⁸ אהוד אבריאלי, **פיתחו שערים**, ספרית מעריב, תל אביב (1976) עמ' 173.

להלן: אבריאלי – שערים.

⁹ אמ"ה, תיק 'ברל כצלסון', מאת אריה קפלן (קיפי) אל מפקדת הפלי"ם, דו"ח ליווי האנייה, 24.11.45.

¹⁰ שם, שם.

¹¹ אבריאלי – שערים, עמ' 180.

¹² אריה קפלן, "סיפור המעשה", ינאי ואלמוג – שערים, עמ' 181.

¹³ אהרוני – מטות, עמ' 26.

הנמל הסוריות עם נמל פורט סעיד שבמצריים, נתיב שאינו מחשיד והתנועה בו רבה.¹⁴

ב-21 בנובמבר בשעה 16:30, קרוב לשעת השקיעה, כשהייתה הספינה מערבית לחופי לבנון חג מעליה מטוס דו-מנועי בגובה נמוך. המטוס ערך מספר יעפים ולבסוף פנה דרומה. בשמיים נראה רחוק יותר מטוס אחר הטס צפונה. המלווים הניחו שהספינה התגלתה אך לא היה ברור אם זוהתה כאניית מעפילים.¹⁵

לעת ערב, הבחין קצין המשמרת בנצנוצו של מגדלור חיפה, באמצעותו הצליח רב החובל לקבוע את מיקומה של האנייה. מפקד ההפלגה ביקש מרב החובל להתרחק יותר מערבה, הרחק ככל הניתן מהסירות הבריטיות ומה'רדאר' הבריטי לו יוחסו (בשל חוסר ידיעה) יכולת גילוי אניות וטווחי גילוי עצומים.¹⁶

למחרת בשעה 11:00 בבוקר, בהיותה מערבית לעתלית, עבר מעל הספינה מטוס קרב בגובה רב ואחר הצהריים עבר מעליה מטוס שזוהה על ידי המלווים כ'מבצר מעופף' (B-17), לא ידוע אם המטוסים הבחינו בספינה.¹⁷

הספינה המשיכה דרומה בנתיב תמים המוליך לפורט סעיד ובשעה 16:00, כחצי שעה לפני השקיעה, במרחק 30 מייל מהחוף פנתה מזרחה והחלה להתקרב למקום ההורדה שנקבע בין 'סידנא עלי' לשפיים. בקרבת החוף עגנו ארבע 'לווייתניות' (סירות משוטות המצוידות גם במפרשים) של הפלי"ם שיצאו באותו בוקר משדות ים. הסירות היו חלק מהתארגנות שכללה גם הצבת תאורת סימון בחוף, בידוד החוף והצבת מחסומים בדרכי הגישה אליו וכן הכנת כלי רכב ומתנדבים לפיזור המעפילים.¹⁸ באותו לילה היו המשחתת 'היידון' והסלופ 'פיקוק' בסיור לאורך החופים, 'היידון' מול חיפה ו'פיקוק' מול תל אביב.¹⁹ סירות משטרה לא סיירו באותו מועד מול החופים עקב בעיות שונות.²⁰

בשעה 21:30 הגיעה 'ברל כצנלסון' אל נקודת הורדה מבלי להתגלות והטילה עוגן. ארבע סירות של הפלי"ם מאוישות בחניכי קורס מפקדי סירות מס' 5 חתרו אל האנייה והחלו בהורדת המעפילים.²¹ שהחלה ההורדה הגיעו בדרך מקרה מספר

¹⁴ נתיב צפוף היווה קושי למחפשים ויתרון לספינות המעפילים.

¹⁵ אמ"ה, תיק 'ברל כצנלסון', מאת אריה קפלן (קיפי) אל מפקדת הפלי"ם, דו"ח ליווי האנייה, 24.11.45.

¹⁶ על הרדאר יפורט בסיפור לכידתה של 'אנצו סרני' ראו לעיל.

¹⁷ אהרוני – מטות, עמ' 27.

¹⁸ סירה אחת תוכננה לפגוש את האנייה ולנתב אותה לחוף. אמ"ה, תיק 'ברל כצנלסון', עדות כתובה של מפקד אחת הסירות, יוסף אלמוג, 26.12.84.

¹⁹ ניניאן – פטרול, עמ' 35.

²⁰ אמ"ה, תיק 'ברל כצנלסון', תרגום תמליל תחנת המשטרה, 23.11.45.

²¹ סלוצקי - הגנה, עמ' 1119.

דייגים ערביים לחוף ואנשי הפלי"ם עצרו אותם. אחד הדייגים ברח ודיווח על האירוע למשטרת 'סידנא עלי' אך הטיפול בדיווח היה ספקני ואיטי.²²

בשעה 22:00 הבחינה ה'פיקוק' בנצנוצים מול חוף שפיים והתקרבה כדי לבדוק את המתרחש.²³ כשהגיעה לקרבת המקום גילתה ספינת חופים קטנה עוגנת בקרבת החוף וסביבה מספר סירות המעבירות אנשים. ספינת החופים עגנה במים רדודים ומפקד ה'פיקוק' לא רצה לסכן את מדחפי ספינתו, הוא הורה להוריד סירת מנוע ומספר אנשי צוות כדי לבדוק את זהות האנייה ונוסעיה.²⁴

אנשי הפלי"ם שהיו על החוף ובסירות הבחינו ב'פיקוק' ובסירת המנוע המתקרבת וזירזו את קצב ההורדה. מפקד סירת המנוע הבריטית היה נבוך וחסר בטחון,²⁵ הוא תמך בין סירות החתירה ושאל את האנשים מי הם ומה מעשיהם, איש לא ענה לו, הוא ניסה להתקרב לאנייה אך אנשי הפלי"ם הדפו את סירתו במשוטים והטילו למים חבלים כדי להגביל את תנועתו. מה'פיקוק' הורדה סירת מנוע נוספת וזו הצליחה להתקרב אל אניית המעפילים ולהיקשר אליה.²⁶ הקצין שעלה לסיפון ואתו שישה מלחים חמושים היה נחוש יותר מקודמו. אנשי הפלי"ם הבינו שהתהליך צריך להסתיים במהירות. 200 מעפילים הספיקו לרדת מהאנייה ופוזרו ליעדים שונים על ידי אוטובוסים וכלי רכב אחרים שהמתינו בקרבת החוף.

תשעה מעפילים ושלושה מלווים (משה רבינוביץ, ידידיה צפריר ואריה קפלן המכונה 'קיפי') שנשארו על הסיפון נעצרו. קפלן קפץ למים ושחה לחוף כמה דקות לאחר מכן.²⁷ בהוראת מפקד ה'פיקוק' הרימה הספינה 'ברל כצנלסון' עוגן והפליגה לנמל חיפה כשצוות ההשתלטות נמצא בגשר הפיקוד ומפקח על ההשטה.

בשעה 05:00 נתקבלה במשרדי הבולשת הודעה שה'פיקוק' גילתה אנייה העוסקת בהורדת מהגרים לא חוקיים.²⁸ רכבי משטרה עם יכולת עבירות טובה (מסוג 'קומנדקאר') יצאו ממשטרת 'סידנא עלי' וממשטרת אולגה לכיוון חוף ההורדה, הם נתקלו בחסימות שהציבו אנשי פלוגה ג' ולא הצליחו להגיע אל החוף.²⁹

ארבע הסירות ובהן שנים-עשר אנשי פלי"ם הסתלקו ועלו צפונה לאורך החוף, הם חתרו במשוטים בטווח מטרים בודדים מהחוף. המים הרדודים לא אפשרו לסירות המנוע הבריטיות להתקרב אליהן וקרבתן לחוף מנעה מהמכ"ם המותקן ב'פיקוק'

²² אמ"ה, תיק 'ברל כצנלסון', תרגום תמליל תחנת המשטרה, 23.11.45.

²³ ניניאן – פטרול עמ' 35

²⁴ שם, שם.

²⁵ אמ"ה, תיק 'ברל כצנלסון', דו"ח מלווה האנייה, אריה קפלן (קיפי), אל מפקדת הפלי"ם,

24.11.45

²⁶ שם, שם.

²⁷ שם, שם.

²⁸ אמ"ה, תיק 'ברל כצנלסון', תרגום תמליל תחנת המשטרה, 23.11.45.

²⁹ אמ"ה, תיק 'ברל כצנלסון', עדותו של משה נצר, כוח האבטחה החופי, פלוגה ג'.

להבחין ולעקוב אחריהן. בסירות היה ציוד דייג, כיסוי למקרה שייעצרו לביקורת. זוג אחד של סירות הגיע בשלום לשדות ים. בזוג השני, לאחר כשעה וחצי של חתירה מאומצת החליט המפקד להרים את מערך המפרשים ולהתקדם בעזרת הרוח.³⁰ מאחר והרוח הייתה צפונית היה על הסירות להתקדם בזיג זג ('גלסים', בשפה המקצועית) באחד ה'גלסים', במרחק מספר מיילים מהחוף נתגלו על ידי המשחתת 'היידון' שסיירה באזור. 'היידון' הורידה סירת מנוע כדי לבדוק את הסירות. צוותי המפרשיות הציגו למלחים רישיונות דייג אך התנהגותם ומראם לא היה כשל דייגים.³¹ בהוראת מפקד המשחתת גררה סירת המנוע את המפרשיות לנמל יפו, שם נעצרו, נחקרו ונמצא שהם קשורים לאניית המעפילים. הם נידונו לשישה חדשי מאסר.

בשעות הבוקר המאוחרות הגיעה 'ברל כצנלסון' בפיקוח צוות ההשתלטות הבריטי לנמל חיפה שם הורדו תשעת המעפילים שנותרו על הסיפון וגם שני המלווים למעצר בעתלית.³²

כך הסתיימה ההתנסות הממשית הראשונה של הכוחות הימיים הבריטיים עם מבצעי ההעפלה בתקופה שאחרי מלחמת העולם. למרות החשד שהתעורר במודיעין הבריטי באתונה, ולמרות שנתגלתה על ידי מטוס סיור לא זזה הספינה ולא נתפסה אלא רק לאחר הורדת רוב המעפילים. צוותי ההשתלטות שהורדו מה'סלופ' 'פיקוק' לא ידעו כיצד לטפל ואיך להפסיק את פעולת ההורדה והתעשתו רק לקראת סופה. כוחות המשטרה שהוזנקו מ'סידנא עלי' וממשטרת גבעת אולגה נתקלו בחסימות ולא הגיעו לחוף.³³

הקשיים, המבצעיים והחוקיים, בהם נתקלו צוות ההשתלטות הימי וצוותי המשטרה היבשתית הוכיחו למפקדים בים וביבשה כי הגעת אניית מעפילים לקו החוף היא אירוע מורכב וכי יש לעשות כל מאמץ לעצור את אניות המעפילים קודם לכן.³⁴

200 מעפילים הצליחו לרדת ולהיטמע אך חלק מאנשי הפלי"ם שעסקו בהורדתם נעצרו ונכלאו למשך חצי שנה. הספינה הוחרמה, רב החובל והצוות הועמדו למשפט. תחילה זוכו אך התביעה ערערה ורב החובל נשפט שוב ונדון לשתי שנות מאסר.

³⁰ שם, עדות כתובה של יוסף אלמוג, 26.12.84.

³¹ ניניאן – פטרול, עמ' 36.

³² אהרוני – מטות, עמ' 27.

³³ אמ"ה, תיק 'ברל כצנלסון', עדות מאוחרת של משה נצר, כוח האבטחה החופי, פלוגה ג'.

³⁴ ליברין – מאבק, עמ' 200.