

אניית המעפילים 'התקווה' הייתה במקורה ספינת סיור (Cutter) של משמר החופים האמריקאי. היא נבנתה בשנת 1896 במספנת Globe Iron Works Co בקליבלנד שבאווהיו. שמה היה US CGC (Coast Guard Cutter) Gresham במספר דופן 85.WPG¹.

דחי האנייה עמד על 1,100 טון, אורכה היה 70 מטר ורוחבה 10 מטר. הנעתה הייתה באמצעות מנוע קיטור ומהירותה המקסימאלית הייתה 14 קשרים.² האנייה הוצאה משירות משמר החופים באפריל 1946 ונרכשה במיאמי בתחילת שנת 1947 על ידי חברת Weston Trading Co אשר רשמה אותה בהונדורס תחת השם Trade Winds.³ שם הצופן בו נקראה הספינה בתכתובות המוסד היה 'עמליה'.

לאחר רכישתה החלו אנשי המוסד ובראשם זאב שינד המכונה 'דני' בתהליך איושה, נשכר רב חובל מוסמך וגויסו מתנדבים, יהודים ולא יהודים, ברמות ניסיון שונות. משימתו הראשונה של הצוות הייתה להשיטה צפונה, לנמל בולטימור, שם תוכנן לציידה לקראת הפלגתה לאירופה. עם יציאתה נתקלה האנייה בים סוער, במנוע הקיטור נתגלתה תקלה והאנייה נאלצה להיכנס לנמל צ'רלסטון שבדרום קרוליינה לתיקונים. לאחר תיקון המנוע המשיכה האנייה לנמל בלטימור שם הועמסה במזון וציוד, חלקם לטובת הפלגתה וחלקם עבור מחסני המוסד באירופה. ההעמסה ארכה שבוע ימים ובמהלכה הצטרפו לצוות מספר מתנדבים נוספים. בנמל בלטימור עמדה אותה עת אנייה נוספת המיועדת למפעל ההעפלה בשם 'פרזידנט וורפילד' (שתיקרא בהמשך 'אקסודוס'), נוכחותן של האניות בנמל והפעילות סביבן לא נסתרו מהציבור והעיתונות המקומית דווחה על כך.⁴ הספינה יצאה את בלטימור ב-13 למרס, פקדה את האיים האזוריים ב-24 במרס ואחר כך המשיכה בדרכה מזרחה, יעדה היה נמל ליסבון.⁵

באביב 1947 גברה יכולתם של הבריטים להשפיע על רשויות הנמלים באיטליה ובצרפת ולהערים קשיים מסוגים שונים על אניות המוסד. במוסד ניסו לאתר ארצות

¹ אתר משמר החופים האמריקאי - <https://www.navsource.org/archives/12/179905.htm>

² אתר משמר החופים האמריקאי - <https://www.navsource.org/archives/12/179905.htm>

³ חברת קש שהקים המוסד לעליה, גם נורטלנד

⁴ מורי גרינפליד צי סודי 83

⁵ המוסד עמ' 41

מוצא חלופיות ואחת האפשרויות הייתה פורטוגל. במרס 1947 נשלח איש המוסד יהושע בהרב לבחון את האופציה. בהרב הגיע לליסבון ב-17 בפברואר נושא דרכון קנדי מזויף על שם רב חובל דיאמונד והציג את עצמו כבא כוח 'חברת הפירות המאוחדת'.⁶ האניה הגיעה לנמל ליסבון ב-27 במרס. בהרב התקשר עם מספנה מקומית וזו החלה בהכנת האנייה למבצע ההעפלה. ההכנות כללו בניית משטחי לינה והעמסת הסיפון במספר סירות עץ ושתי סירות גומי.⁷ לעובדי הנמל הסבירו שהדרגשים נועדו להובלת בננות.⁸

ב-20 באפריל, לקראת סיום ההכנות הסתבכו מספר אנשי צוות בקטטה בבאר מקומי, המשטרה התערבה ויהושע בהרב נעצר, עוד לפני שנעצר הספיק בהרב להורות את הצוות, בעברית, לצאת מיד לדרך. העוגן נותק בחיפזון והספינה יצאה לים. בהוראת המוסד הפליגה הספינה לנמל מרסיי אליו הגיעה ב-25 בחודש.⁹

בשלב זה הגיעו למרסיי המפקד המיועד ישראל רותם והמלווים אלכס שור ומאיר פאליק, שלושתם אנשי פלי"ם, כ'גדעוני' הצטרף להפלגה מעפיל בשם נחום מונדור שהוכשר לתפקידו בקורס במרסיי ובהפלגה זו עלה למעשה ארצה.¹⁰

הצוות המקצועי כלל רב חובל יהודי אמריקאי שהחליף את רב החובל שהביא את האנייה מארה"ב, שני קציני ים אמריקאים (הרולד כץ ומורי גרינפילד) ועוד מספר ימאים אמריקאיים מתנדבים (לא כולם יהודים) וגם שני ארץ ישראלים.¹¹

ממרסיי הפליגה הספינה לפורט דה בוק שם תדלקה ב-26 בחודש ואחר כך המשיכה לפורטו ונרה להמשך ההכנות.¹² בנמל זה פרקה ציוד וחומר שנשלח מארה"ב עבור אניות מעפילים נוספות, הפריקה נעשתה בניהולו של אברהם זכאי.¹³

לפריקת הציוד התלוותה גם מכירת טובין שהובאו מארצות הברית, ימאים ממולחים המכירים את אורחות הנמלים הביאו עימם משקאות וסיגריות ומכרו אותם למפעילי הסירות הרבות שהתקהלו סביב האנייה שעד מהרה זכתה לפרסום בשם 'אניית הסיגריות'. המאמץ שנעשה עד כה לשמור על זהותה של האנייה בסוד הושם לאל.

⁶ חברת United Fruit שהייתה בבעלותו של יהודי אמריקאי בשם סם זימורי אשר סייע רבות למפעל ההעפלה

⁷ אהרוני – מטות, עמ' 51.

⁸ למצוא

⁹ גרינפילד – יהודים, עמ' 85.

¹⁰ שערים פתוחים עמ' 346

¹¹ גרינפילד – יהודים, עמ' 86.

¹² להפנות לספר המוסד

¹³ עיקר החומר היה 1,000 קוב עץ לבניית דרגשים ומחיצות - המוסד עמ' 21.

הדבר נודע למשטרה המקומית וגם לעדה סרני שמיהרה להגיע לאנייה.¹⁴ סרני עצרה את התופעה וגם החרימה את הסיגריות שנתרו.¹⁵

בתחילת חודש מאי החלה ההתארגנות להבאת המעפילים לאנייה. המעפילים המתינו בשלושה מחנות: 'בוליאסקו', 'סלאבינו' ו'טרדתה'. בשל מספרם הגדול חולקה ההעמסה לשני לילות. בלילה הראשון הועלו מעפילים לאנייה מהחוף שליד וילה בוליאסקו. כמו במקרים קודמים נמתח כבל בין האנייה לחוף וסירות גומי הובילו את המעפילים לאורך הכבל אל האנייה. יתרת המעפילים הועלו לאנייה לילה לאחר מכן במקום שונה, הספינה עגנה בשפך נהר המגרה והמעפילים הובאו אליה בסירות עץ. ב-8 במאי לפנות בוקר יצאה הספינה לדרך ועל סיפונה 1,414 מעפילים.¹⁶

האנייה עברה בדרכה במצר המסינה, המשיכה בדרכה מצפון לאי כרתים ומצפון לקפריסין, הפלגה שקטה ללא אירועים מיוחדים (פרט לשתי לידות).¹⁷

ב-16 במאי כשהייתה מערבית ללטקיה התגלתה על ידי הסיור האווירי. המשחתת 'וונוס' שהייתה בקו הסיור הצפוני הוזנקה כדי לירטה. 'וונוס' הגיעה לאנייה כשהייתה 10 מייל מצפון לטריפולי שבלבנון, ניסיונותיה להקים קשר עם האנייה לא נענו האנייה התעלמה מקריאותיה והמשיכה בנתיבה. בשלב מסוים, כשהייה ברור למלווים שהאנייה זוהתה ואין טעם עוד להסתתר הועלו המעפילים לסיפון ואלה פצחו בשירת התקווה. המלווים הכינו את המעפילים למאבק מבעוד מועד, המעפילים חולקו לקבוצות, כל קבוצה קיבלה אזור אחריות ולכל אזור נקבעה מילת קוד להפעלה.¹⁸

בנוסף לארגון המעפילים הותקנו על סיפון האנייה ועל דפנותיה מכשולים. מנופי האנייה נפרשו לצדדים אל מעבר לדפנות וסיכנו כל כלי שייט המנסה להתקרב אליה.¹⁹ מכשולים נבנו גם לאורך הסיפון בדרכים המובילות לגשר הפיקוד ולחדר המכונות. המכשולים בדרך לגשר היו למעשה הטעייה שכן עם עליית הבריטים לאנייה הועברה השליטה על ההגה לחדר מכונת ההגה שבירכתי האנייה ולהגה בגשר לא הייתה כל השפעה.²⁰ מעקות וסולמות נמרחו בגריז ובכך נעשו בלתי אפשריים לאחיזה. בנוסף חולקו לחסונים שבין המעפילים אלות ולאחרים ברגים וקופסאות שימורים להשלכה. במהלך ההכנות הגיע מהארץ מברק המודיע לאנייה

¹⁴ עדה – ספינות, עמ' 130.

¹⁵ מתוך שערים פתוחים עמ' 347 – 346 נחום מנור מונדור:

¹⁶ אהרוני – מטות עמ' 888

¹⁷ מונדור סיפור המעשה עמ' 347.

¹⁸ מאיפה

¹⁹ ניבאן 109

²⁰ נ מתוך שערים פתוחים עמ' 347 – 346 נחום מנור מונדור:

ששמה יהיה מעתה 'ארטור ג'יימס בלפור', השמות נקבעו בדרך כלל על ידי שאול אביגור, שם זה נועד להביך את הבריטים ולהזכיר להם שמעשיהם נוגדים את הצהרת בלפור. שעות ספורות לאחר מכן השתנתה ההוראה ושוב נצבע שם האנייה מחדש 'התקווה'.²¹

מעט אחרי חצות הצטרפה המשחתת 'בריסנדן' HMS Brissenden בפיקודו של רב-סרן וויליאמס Lt.Cdr. C.T.D. Williams לליווי.

המשחתות ערכו מספר גישות אל דפנות האנייה אך לא העבירו צוותי השתלטות, גישות אלה היו תקיפות דמה שנועדו לעייף את קבוצות המעפילים הממתנים להם על הסיפון וגם כדי ללמוד צורת התארגנותם.²²

למחרת, בשעה 11:00 בבוקר כשהייתה האנייה מערבית לצור הועלתה מהירותה ל-12 קשר. מהירות זו אפשרה לאנייה לחצות את רצועת המים הריבוניים ולנחות בחוף תוך פחות מרבע שעה. מפקדי המשחתות הפנימו את דחיפות האירוע, הם ניגשו במהירות משני צדדיה של האנייה והצליחו תוך 5 דקות להעביר בו זמנית שני צוותים מלאים.²³ הזמן הקצר מלמד על מיומנותם וניסיונם של המפקדים בתמרון אניותיהם ועל רמתם של הצוותים.²⁴ הקרב היה קצר, המלחים לא הגיעו לתרחישים בהם נדרשה הפעלת נשק חם - חזיזים, אלות ורימוני גז הספיקו.

המלווים הספיקו לחמוק ולהיטמע בין המעפילים, אחד המלווים חיבל במנוע האנייה ולא ניתן היה להשיטה. שולת המוקשים 'אספילג' גררה את האנייה לנמל. האנייה הוכנסה לנמל חיפה ביום שבת ה-17 במאי ועוד באותו יום הועברו המעפילים לארבע אניות גירוש: 'אמפייר שלטר', 'אמפייר קומפורט', 'אמפייר רסט' ואמפייר לייף גרד'.²⁵ בין המעפילים היה גם הכתב האידי שמואל איזבאן שהצטרף לאנייה בתחילת דרכה ותיעד את שלבי ההפלגה עבור העיתון הניו-יורקי 'דער מאַרגען זשורנאַל'. על דופן האנייה נראתה שריטה עמוקה (משן העוגן של אחת המשחתות) מעפילים טענו בפני עיתונאי מקומי שזהו סימן ל"ניגוח" האנייה במטרה להטביעה.²⁶

²¹ מונדור סיפור המעשה עמ' 347

²² נינאן פטרול עמ' 109.

²³ שיטה זו לא נעלמה מעיני המארגנים, בפשקוויל של "החומה" במגירת 'מורדי הגיטאות', הצי הבריטי משכלל את השיטה...הן נוסעות במקביל... ט' סיוון תש"ז

²⁴ נינאן - פטרול עמ' 109.

²⁵ הצפה, Monday, May 19, 1947; Section: Front page, Page: 1

²⁶ בפועל לא נמצאו סימנים או עדויות לכך שניגוח אניות מעפילים הייה חלק מתהליך ההשתלטות. היצמדותן של אניות זו לזו מסתיימת במקרים רבים בנזקים, במיוחד כאשר מבנה האניות וגובהן איננו זהה, הדבר נעשה מסוכן בים הפתוח כשגלי הים מנדנדים כל אנייה בנפרד ומטיחים אותן זו בזו. למי שאינו מנוסה יראה הדבר כנגיחות אך למעשה התנגשויות אלה אינן מכוונות.

