

“והרימה אגרוף האימפריה, ותך: שובי ימה!” – הצי המלכותי וההעפלה (1945–1948)*

בעיית ההעפלה העיקה על ממשלת בריטניה יותר מכל בעיה אחרת שנוצרה בזמן שלטון המנדט בארץ-ישראל בשנותיו האחרונות; לעיתים קרובות אף הגדירוה פקידים ושירי ממשלה כ"מוקדה" של שאלת פלשתינה.¹ סיבה ראשונה לחששם הרב של הבריטים מן ההעפלה הייתה נעוצה בחשד הבסיסי כי רבים מן "מהגרים הבלתי ליגאליים" יתווספו לשורות המחותרות היהודיות בא"י, וכך יגבירו את הסכנה הנשקפת לחיילים הבריטיים הנלחמים נגדן. חשובה לא פחות הייתה שאיפת הממשלה הבריטית לשמור על מעמדה בעיני העולם הערבי, אשר התייחס להעפלה כאבן-בוהן לעתידה של בריטניה במזרח-התיכון כולו. חישובים אלה הם אשר הניעו את ארנסט בוויין, שר החוץ החדש, להודיע בנובמבר 1945 שגם עתה, עם סוף מלחמת-העולם השנייה, תמשך הממשלה ביישום "הספר הלבן", שפורסם במאי 1939. אי-לכך נקבעה "מכסה" של 1500 מהגרים יהודים לחודש, עד להסדרת עתידה של ארץ-ישראל לשביעות רצונם של כל הצדדים המעורבים בסכסוך היהודי-ערבי.² מטרת מאמר זה איננה להיות עוד ניתוח של הדרך הפתלתולה בה הלכה ממשלת בריטניה בחיפושיה אחרי ההסדר האמור. כמרכזן, אין כוונתנו לתאר את הלחצים השונים שהכריחוה, לבסוף, לוותר על ניסיונותיה אלה. מוקד תשומת-הלב להלן יהיו שני היבטים אחרים של הנושא: האחד – הדרישות המבצעיות שנבעו מהחלטת

* נ. אלתרמן, "ברכה פולד", התפרסם לראשונה בדבר, 25.10.1946, מודפס בטוור השביעי, תל-אביב תשכ"ב, כרך א', עמ' 106.

תודתי נתונה לתלמידי סא"ל אריה בן-יובא וסא"ל אריה שוורץ שהפנו את תשומת לבי לנושא זה במסגרת סמינריון באוניברסיטת בראילן, וכן לד"ר אביבה חלמיש על הערותיה המלומדות. כן יבואו על הברכה צוות מרכז המידע שלידי "הפרויקט הבינאוניברסיטאי לחקר מפעל ההעפלה ע"ש אביגור" באוניברסיטת תל-אביב, על סיועם באיתור חומר ראשוני.

1. דעות אלה, שרווחו בכל דרגות השלטון הבריטי הן בארץ ישראל והן בלונדון, הוחרפו לאחר פיצוץ מלון המלך דוד. ראה לדוגמא, מברקו של קנינגהם (הנציב העליון) אל שר המושבות, 24.7.46; ארכיון קנינגהם, אוקספורד, 1:1; וכן שר החוץ בוויין אל רה"מ אטלי, 13.8.46; ארכיון בוויין, Public Records Office (להלן, PRO), לונדון, FO 880/485; והערותיו של מר מטיוסון (משרד המושבות), 25.11.46; תיקי משרד המושבות, PRO; CO 537/1768.

2. הספר הלבן קבע תיקרה של 75,000 מהגרים יהודיים למשך חמשת השנים הבאות. על הרקע למדיניות זאת, וכן להודעתו של בוויין, ראה:

M.J. Cohen, *Palestine and the Great Powers* (Princeton, 1982), עמ' 7-8, 64-66.

הממשלה להמשיך בהגבלת כניסת היהודים לארץ-ישראל, והשני – הדרך בה ניסה הצי המלכותי (הזרוע המבצעית אשר נטלה על עצמה את עיקר האחריות למשימה) להוציא את הפקודות הרלבנטיות ולמלאן.

חידוש ההעפלה לאחר מלחמת העולם השנייה לא הפתיע את השלטונות הבריטיים. כבר ב־23 באוגוסט 1945, הוזהרו גורמים צבאיים בכירים במזרח-התיכון את הצי המלכותי כי: "עתה, משנסתיימה המלחמה תנסה הסוכנות [היהודית] לשכור או לקנות אוניות לצורך הגירה בלתי-ליגאלית של יהודים לארץ-ישראל וכך לגרום למשבר".³

בהערכה זאת השתלבו לקחי העבר עם ניתוח ההווה. כבר בשנים 1934–1942 ניסו כ־32,000 יהודים להגיע אל הארץ ב־74 אוניות מעפילים.⁴ הבריטים הבינו כי כתוצאה מהמצב שנוצר באירופה עם תום הקרבות, ועם תחילת זרימת הפליטים היהודים למחנות העקורים, תנועת ההעפלה תתחדש ותתגבר. הם הניחו כי הנתיב הימי יהיה נתיב ההגירה העיקרי: הם לא חששו כלל מהעפלה בדרך האוויר וגם הנתיב היבשתי הארוך והקשה לא נראה להם כנתיב מרכזי אפשרי למעבר הפליטים התשושים, למרות השימוש שנעשה בו בזמן המלחמה. לכן, הסיק, המשימה העיקרית שתעמוד לפני השלטונות הבריטיים תהיה מניעת הגעתם של יהודים לא"י דרך הים התיכון.⁵

מאז ראשית התקופה שאחרי המלחמה סברו השלטונות האזרחיים והצבאיים הבריטיים כי המקום האופטימאלי לעצירת הגירה זאת הוא אירופה, וזאת על-ידי מניעת עצם הפלגתן של אוניות מעפילים בנמלי היבשת. זאת הייתה השיטה הזולה ביותר לטפל בבעיה, כמו הדרך למניעת הישגים תעמולתיים חשובים מן הציונים. לדעת הבריטים, ברגע שיצליחו האוניות לצאת לים, יהנו המעפילים מאהדה כלל-עולמית. גם אם יוכל הצי המלכותי ליירט את האוניות אחר-כך, עדיין יהיו המעפילים הנודדים בלכיים מנוף לדרישה הציונית להתרת כניסתם המיידית של לפחות 100,000 ניצולי שואה לארץ-ישראל. הבריטים סברו כי רק על-ידי חנק תנועת ההגירה בעודנה באיבה, ניתן יהיה להפחית לחץ מעין זה.⁶

3. המפקדים במזוה"ת אל ראשי המטות, לונדון; תיקי משרד האוויריה, PRO; Air 20/4962.
4. י. גלילי, י. ידן (עורכים), *אטלס כרטא לתולדות ההגנה* (ירושלים, 1991), עמ' 44, 72. על המדיניות הבריטית נגד ההעפלה לפני סיום מלחמת העולם השנייה ראה ד. עופר, *דרך בים: עלייה ב' בתקופת השואה*, (ירושלים, 1988), עמ' 205–231.
5. פרוטוקול ישיבת ראשי המטות, 24.8.45; מסמכי הקבינט, PRO, Cab 79/38. למעשה, ב־1947 הצליחה ה"הגנה" להטיס שלוש קבוצות של עולים (שתיים מעירק ואחת מאיטליה), שמנו סה"כ כ־50 איש. ראה ז. הררי, *פליטים מנצחים אימפריה: פרשיות עליה ב', 1945–1948* (ת"א, 1985), עמ' 337–338.
- על ההגירה דרך נתיבי היבשה בתקופת המלחמה, ראה העתק דיווחו של עוזר מפקד הכולשת בממשלת המנדט, 7.2.45; ארכיון לתולדות ההגנה (ת"א), 14/419.
6. הבעת דעה בהירה ברוח זאת בתוך דיווחו של מפקד הצי בים התיכון (אדמירל ויליס) על "ההגירה היהודית הבלתי לגאלית", 23.7.46; ארכיון האדמיראליות, PRO, Adm 1/19856. הרעיון ל"חנק" ההעפלה על ידי מניעת יציאת האוניות מנמלי אירופה הועלה על ידי ראשי המטות כבר ב־7.9.45 (מברק למפקדת בעלות הברית בים התיכון; מסמכי משרד החוץ [PRO], FO 371/45379). לימים, הוא הפך להצעה שיגרתית.

אולם לא הייתה זאת משימה קלה. יחידות צבאיות בריטיות היו אחראיות רק על מיעוט של מחנות עקורים באירופה, ולכן לא יכלו למנוע לבדם את הזרימה ההמונית של היהודים לעבר נקודות היציאה מן היבשת.⁷ רופפת עוד יותר הייתה מידת שליטתם של הבריטים בנמלים שמהם הפליגו האוניות. רק במקרים בודדים נקטו סוכנים בריטים בצעד הקיצוני של חבלה באונייה שבבעלות ציונית, עוד לפני עליית הנוסעים.⁸ בדרך-כלל ניסו הנציגים הבריטיים למנוע את יציאת היהודים מאירופה על-ידי השיטות הקונבנציונאליות יותר, של לחץ דיפלומטי. פעמים רבות, למשל, התבקשו ממשלות בדרום-אמריקה ובמרכזה שלא לאפשר רישום של אוניות שנחשדו כמועסקות בהעברת מעפילים. כמו כן, לאורך התקופה כולה, התבקשו ממשלות שונות באירופה למנוע, או לפחות לחקור היטב, הגירתן של קבוצות יהודים אשר החזיקו בויות (לכאורה מפקקות) ליעדים נידחים במרכז אמריקה.

כמעט כל ניסיונותיהם אלה של הבריטים נכשלו, לעיתים בצורה מבישה. עד מהרה התברר כי אמצעים דיפלומטיים לבדם אינם מספיקים כדי לחסום את הדרך בפני הלחץ היהודי הגובר לעלייה ממרכז-אירופה ומזרחה. הסתבר כי מידת נכונותם של השלטונות הזרים לשתף פעולה עם הבריטים במניעת ההגירה היהודית הייתה מועטה ביותר. כותבי התזכירים במשרד החוץ בלונדון ייחסו התנהגות זאת לכמה סיבות: ”הם רוצים להמנע מביקורת העלולה להמתח עליהם על-ידי יהודים ואמריקאים, וטבעי הדבר כי אינם מעוניינים בכך שהמוני הפליטים הללו יתקעו בשטחיהם”.⁹ נוסף על כך, לדעת הבריטים, היו כנראה לפוליטיקאים רבים (במיוחד בצרפת ובאיטליה) סיבות אישיות לסייע להגירת היהודים. חלקם הזדהה עם הציונות בגלוי, ואחרים – כפי שהתברר – היו מוכנים לתמוך בה בסתר. העניינים היו אף מסובכים יותר, ומבחינת הבריטים אף מאכזבים יותר, בארצות הבלקן. ממשלות רומניה ויוגוסלביה, למשל, נחשדו במתן עזרה ממשית למעפילים. עזרה זאת ניתנה, לדעת הבריטים, מתוך התקווה לקבל את ”כופר הנפש” שהציונים היו מוכנים לתת, או אולי על-מנת לשתף פעולה עם הרוסים ששאפו להביך את בריטניה לפני הערבים.¹⁰

כישלונות המאמצים הדיפלומטיים הכריחו את ממשלת בריטניה לנקוט באסטרטגיה חילופית. לגבי דידה, אם לא ניתן למנוע את יציאת האוניות מאירופה, יש לפחות ללונדון לפני הגעתן לחופי הארץ. רק כך ניתן יהיה, לדעתה, להרתיע את הציונים ולשכנע את מממני ההעפלה (בעיקר ה”גוינט”) שהמפעל כולו

על הדרישה לאפשר את כניסתם המיידית של 100,000 ניצולי שואה לארץ ישראל, ראה:

A. Nachmani, *Great Power Discord in Palestine*, (London, 1987), pp. 138-145.

7. סיכום ישיבת הוועדה הבין-משרדית לשיקום מעבר לים, 25.1.46, עמ' 2-3, FO 371/57686. על פריסת מחנות העקורים ואירגונם: M.R. Marrus, *The Unwanted: European Refugees in the Twentieth Century* (Oxford, 1985).

8. על אחד החריגים (החבלה באונייה ”פן קרנט” באיטליה ב-26.9.47), ראה ז. צחור, *אוניות או מדינה?* (ת”א, 1981), עמ' 45, 50.

9. ראה, לדוגמה, התזכירים הארוכים שחוברו במשרד החוץ ב-10.8.46. FO 371/57693.

10. א.ד. כוכבי, ”המאבק הבריטי בהפלגות הבלתי-לגאליות מממלי הבלקן לאחור מלחמת העולם השנייה”, בתוך: א. שפירא (עורכת), *ההעפלה: מאסף לתולדות ההצלה, הבריחה, ההעפלה ושארית הפליטה* (ת”א, 1990), עמ' 230-244.

"אינו משתלם".¹¹ מבחינה מבצעית היה פירוש הדבר – הידוק נוסף של המצור על ארץ-ישראל: כל האוניות תעצרנה בעודן בים, נוסעיהן יועברו למעצר בריטי, וישוחררו רק בהתאם למכסה הרשמית של 1,500 מהגרים בחודש.¹² היום כבר נשכח כי לעיתים קרובות הפקודות של הממשלה הבריטית ללכידת אוניות המעפילים לפני הגעתן לחופי הארץ, בוצעו בהצלחה רבה. המיתוס שנוצר בעקבות נסיגתה המשפילה של בריטניה מארץ-ישראל עיטר את ההעפלה בהילה של ניצחון, והיא נכנסה לקאנון של הישגי היישוב. מבחינה פוליטית, אומנם, היה זה בוודאי מפעל מוצלח שתרם רבות לעניין הציוני כולו. בר-בבד הוא חיזק את הדימוי של תיפקוד לקוי שהיה לאחד ממאפייני המנדט. אולם, מבחינה טכנית גרידא, התיאור הסטריאוטיפי המקובל של תגובת שלטון המנדט כ"חוסר-מעש", אינו מוצדק במקרה זה. למעשה, ניהול מבצע המצור הימי על-ידי הבריטים היה מקצועי ויעיל, וכתוצאה מכך מספר המעפילים שהצליחו לחמוק דרכו היה קטן. על-סמך נתונים ממקורות בריטיים ויהודיים כאחד מתבררות העובדות המתוארות להלן בטבלה:

טבלה מס' 1

מספר אוניות המעפילים ונוסעיהן, שניסו לחזור דרך המצור הבריטי אל ארץ-ישראל, 1945–1948:

שנה	מספר אוניות		מספר נוסעים	
	נסיונות	הצלחות	נסיונות	הצלחות
1945 (אוגוסט-דצמבר)	8	8 (100%)	1,033	1,033 (100%)
1946	19	1 (5.26%)	20,079	187 (0.93%)
1947	22	3 (13.6%)	25,404	537 (7.4%)
1948	11	1 (9.1%)	6,058	537 (8.9%)
סך-הכל:	60	13 (21.6%)	52,574	2,954 (5.6%)

(מקורות: תיקי האדמיראליות בארכיון הבריטי לונדון, ותיקי האוניות בארכיון לתולדות ההגנה, תל-אביב.)

11. תזכיר משרד החוץ, 31.7.46; FO 371/52548. ראה גם:

A. Kochavi, "British Response to the Involvement of the American Joint Distribution Committee in Illegal Jewish Immigration to Palestine", *Immigrants and Minorities*, Vol. 8 (1989), pp. 223-234.

12. על ההחלטה להמשיך ולהקציב המכסה החודשית, גם לאחר גמר 75,000 ה"סרטיפיקטים", ראה: Cohen, *Palestine*, pp. 98-100.

מסקנות

1. בין אוגוסט 1945 ומאי 1948, הצליחו 60 אוניות מעפילים לחצות את הים התיכון ולהגיע לקרבת חופי ארץ-ישראל, ועל-ידי-כך לקרוא תיגר על המצור הבריטי.¹³
 2. מבין 60 אוניות אלה, הצליחו 13 להגיע לחוף ללא הפרעה ולהוריד בהצלחה את נוסעיהן.¹⁴
- אם נתרגם עובדות אלה לשפת הסטאטיסטיקה, האחוז הממוצע של העפלה מוצלחת הוא מעט יותר מ-21%. בין השנים 1945 ו-1948, נמצא אחוז ההצלחה השנתי בירידה דרמטית: מ-100% ב-1945 לפחות מ-10% ב-1948.
3. תמונה מדויקת וקיצונית עוד יותר מתבהרת מבדיקת מספר המהגרים הפוטנציאליים אשר נעצרו על-ידי הבריטים. בסך-הכל היו כ-52,000 מעפילים ב-60 האוניות אשר הפליגו לארץ-ישראל בין אוגוסט 1945 ומאי 1948. מתוכם הצליחו רק כ-3,000 מעפילים לרדת אל החוף בלי להלכד.¹⁵
- כלומר, מבחינת עצם עצירת חדירתם של המהגרים “הבלתי-ליגאליים” הייתה ההצלחה הבריטית ניכרת ואף הייתה במגמה של עלייה תלולה: היא עלתה מאפס ב-1945 (כאשר מספר המעפילים היה קטן) ללמעלה מ-96% בין השנים 1946–1948, כאשר מספר המעפילים גם גדל בהרבה.
- מפתח לייחס חלקן של תוצאות אלה להיקפו הגדול של הכוח שהצי הבריטי השקיע במניעת ההעפלה בשנים המאוחרות, ואכן (כפי שיפורט להלן), הושקע מאמץ רב במשימה זאת. אולם, אין בכך הסבר מספיק לתוצאות שהושגו; מן המפורסמות היא כי עדיפות מספרית בלבד אינה מהווה ערובה להצלחה מבצעית, ובוודאי לא בסיטואציה של מאבק כוח צבאי סדיר נגד יריב הנוקט בשיטות בלתי-קונבנציונאליות. דוגמא לכך היא כישלוננו המשפיל של הצבא הבריטי היבשתי למגר את המחותרות היהודיות, באותה תקופה ממש. הצבא נכשל במקרה זה למרות היקף הכוחות הנרחב שגוייס למשימה.¹⁶

13. במספר זה לא נכללו שלושה סוגים אחרים של אוניות:
 - א. כאלה שלא הצליחו לחצות את הים התיכון – כגון: “רפח” שטבעה ליד האי סיריניה בנובמבר 1946. המעפילים ניצלו על ידי הבריטים והועברו ישירות לקפריסין.
 - ב. אוניות המעפילים “רב הח” ו“אליהו גולומב” (סה”כ 1014 מעפילים) שהפלתן ארצה מאיטליה אושרה על ידי הבריטים במאי 1946 לאחר משא ומתן בלה-ספציה.
 - ג. אוניות המעפילים “פן קרנסט” ו“פן יורק” (סה”כ מעל ל-15,000 מעפילים) אשר הפליגו ישירות מהים השחור לקפריסין בדצמבר 1947 לאחר מורם בין הסוכנות היהודית לבין הבריטים.
14. רשימה זאת כוללת את “ברל כנצלסון”, שהצליחה להגיע לחוף שפיים בנובמבר 1945. רק לאחר הגעתה, הפריעו כוחות בריטיים להורדת רוב נוסעיה; כמה מהם נעצרו.
15. לשם השוואה, ראה הנתונים בתוך: א. חלמיש, *אקסודוס: הסיפור האמיתי* (ת”א, 1990), ע’ 252 הע’ 15. לפי מקור זה, בין 5.12.45 ל-14.6.47 ניתנה רשות לכניסתם של כ-27,000 עולים ליגאליים (מעל למחציתם, משוחררי מחנות ההסגר בעתלית ובקפריסין).
16. ראה: ב. הופמן, *כשולן האסטרטגיה הצבאית הבריטית בא”י* (רמת-גן, 1983), בפרט עמ’ י”א–כ”ד; וכן: D.A. Charters, *The British Army and Jewish Insurgency in Palestine, 1945–* (London, 1988), פרק מס’ 3.

במאמר זה ננסה להציע כי גם במערכה הימית היהודית-בריטית לא הייתה העדיפות המספרית הבריטית הגורם המכריע בקביעת התוצאות, חשוב יותר מן העדיפות המספרית היה אופן ניהול הקרב על-ידי הבריטים. המבצעים לא התמקדו בניסיונות להתגבר על המעפילים על-ידי שימוש בכוח בוטה ובאלימות. ההצלחה הייתה תוצאה של מילוי מוצלח של שלוש משימות מבצעיות מסובכות יותר: איתור, ירוט והסתערות. למרות הקשר בין שלוש המשימות, דרשה כל אחת מהן פיתרונות טקטיים הולמים וייחודיים. להלן נתייחס, לכן, לכל אחת מן המשימות כאל אתגר צבאי נפרד.

1. איתור

כפי שצויין על-ידי מספר דו"חות יומיים בריטיים, הייתה משימת איתור אוניות המעפילים מסובכת במיוחד. רק מעטות מן האוניות הכריזו בריש גלי על ייעודן. פעילי ה"מוסד" נקטו, לעיתים קרובות, בשיטות הסוואה שונות כדי להסתיר את זהותן האמיתית. מרביתן הפליגו תחת דגל זר (עד שלב יירוט האונייה, שאחריו הונף דגל כחול-לבן). במקרים רבים הוחזקו הנוסעים תחת הסיפון במשך שעות היום, ועל הסיפון הוצג מטען מסחרי פיקטיבי. תחבולות אלה הגדילו את סיכויי אוניות המעפילים להתערבב בשאר כלי השיט הרבים שהפליגו באיזור. יתירה מזאת, בגלל גודש ספינות זה, נמנעו הבריטים מלהסתמך על מכשירי המכ"ם בספינות הצי, או על תחנות הרדאר שהקימו בגבעת-אולגה ועל הכרמל. פעולתן של תחנות אלה הופרעה ממילא פעמים רבות, מאחר שהיו מטרות להתקפות ארגון "ההגנה".¹⁷ הניסיון שנצבר על-ידי המוסד לעלייה ב' במשך השנים שלפני מלחמת העולם השנייה כבר הוכיח שסיכויי ההצלחה של תחבולות הסוואה למיניהן גדלו, כל כמה שהספינה הייתה קטנה יותר. אהוד אבריאל, למשל, מזכיר במפורש את סכנת ה"מוסד" ב-1938, "שרק ספינות קטנות יצליחו לחדור". מסיבה זאת, לדבריו, נבחרו ב-1939 במתכוון ספינות "כל כך קטנות שהצי הבריטי... לא יטרח לעצור ולברוק".¹⁸ כפי שמתברר מטבלה מס' 2, הוכחה טענה זאת כנכונה על-ידי האירועים בשנים 1945-1948: כל שלוש-עשרה ספינות המעפילים שהצליחו לפרוץ את המצור היו כמעט סירות. משקלן הממוצע לא עלה על 220 טונות ומספר הנוסעים הממוצע בכל אחת היה 230 איש. השלטונות הבריטיים עצמם הודו כי לכידת כלי-שיט מסוג זה הייתה משימה כמעט בלתי-אפשרית, במיוחד כאשר כוונו הספינות הקטנות לחוף שומם בלילה חסר-ירח.¹⁹

17. קשיי האיתור מפורטים בדו"ח החדשי המודיעיני של מטה ח"א במזה"ת (נובמבר 1946), ע' 3; Air 20/6377. על התקפות ה"הגנה" על תחנות הרדאר, אטלס כרטא, עמ' 85, 97.

18. "אך בתוך כל אחת מהסירות הקטנות הללו, שבמקורן נבנו לשאת שלושה או ארבעה אנשים, נדחסו עד לשמונים פליטים".

E. Avriel, *Open the Gates! A Personal Story of "Illegal" Immigration to Israel* (N.Y. 1978), pp. 34-35, 221.

19. דו"ח מודיעיני, הדיוויזיה המוטסת השישית, 16.11.47 (על הצלחת אניית המעפילים "עלייה"). ארכיון משרד המלחמה PRO, Wo 275/60.

טבלה 2

אוניות מעפילים שהצליחו להגיע לחופי הארץ, 1945-1948

שם האונייה	משקל מספר נוסעים (בטונות)	תאריך הגעה	מצב הירח	מקום ההגעה
1. דלין	35	28.8.45	מלא	קיסריה
2. נתן (א)	65	4.9.45	רבע	קיסריה
3. גבריאלה	50	9.9.45	ללא ירח	קיסריה
4. פטרו (א)	170	18.9.45	חצי	קיסריה
5. נתן (ב)	65	1.10.45	רבע	שפיים
6. פטרו (ב)	170	22.10.45	מלא	שפיים
7. ברל כצנלסון	180	22.11.45	מלא	שפיים
8. חנה שוש	250	25.12.45	חצי	נהריה
9. החייל העברי	427	31.7.46	רבע	חיפה*
10. עמירם שוחט	150	16.8.46	מלא	קיסריה
11. שבתאי לוח'נסקי	670	13.3.47	חצי	ניצנים
12. עלייה	50	15.11.47	אין	נהריה
13. הפורצים	50	4.12.47	חצי	תל-אביב
14. האומות המאוחדות	?	1.1.48	מלא	נתניה

* אונייה זאת הצליחה להגיע לחוף ולהכנס לנמל חיפה בלי שהצי הבריטי יבחין בה. רק אז הסגירה את עצמה לשלטונות. ראה להלן.

למרות נתונים אלה, העדיפו רוב פעילי ה"מוסד", בשנים שאחרי מלחמת-העולם השנייה, להשתמש באוניות גדולות יחסית, ולא בספינות קטנות. במהלך שנת 1946 עלתה התכולה הממוצעת של כל אונייה ל-1000 מעפילים; ב-1947 היא הגיעה ל-1500. היו לפחות שתי סיבות שהצדיקו העדפה זאת.²⁰ הראשונה הייתה טכנית מעיקרה - לרשות המוסד לא עמדו כוח האדם והמומחיות הלוגיסטית הדרושים כדי לרכוש ולהפעיל את המספר העצום של ספינות קטנות שהיו נדרשות כדי להעלות את המוני היהודים שלחצו לעזוב את מחנות העקורים באירופה. לסיבה זאת נוסף גם טיעון פוליטי: מזווית-ראייה ציונית שירת מפעל ההעפלה גם מטרות תעמולתיות; לדעת רבים הייתה זאת אפילו מטרתו העיקרית של מפעל זה. לשם השגת מטרה זאת לא היו אוניות המעפילים חייבות "להצליח" כלל. הן נועדו להוות עדות פומבית בעלת הד ציבורי רחב לנחישות החלטת העם היהודי להגיע לארץ-ישראל. מספר מועט של אוניות גדולות, גם אם יתפסו, יכול להעביר מסר זה בצורה בולטת ותקיפה יותר מאשר מספר רב של ספינות קטנות.

20. הקטע שלהלן מבוסס על שני מאמרים מאת ז. צחור, "מטרות ההעפלה והוויכוח עליהן, 1945-1948", *שורשים*, 4(1984), עמ' 105-125; "המוסד לעלייה ב' - מקור הסמכות", *קתדרה*, 39 (1986), עמ' 162-178. ראה גם: י. וויץ, "שאלת הפליטים היהודיים במדיניות הציונית", *קתדרה*, 55 (1990), עמ' 162-174, וכן: ת. לבסקי, "שארית הפליטה והקמת המדינה - הזדמנות אשר נוצלה", שם, עמ' 175-181.

למרות כובד משקלם של טיעונים אלה, חלקו עליהם כמה ממנהיגי הצינונות. אפילו דמות "פוליטית" כבן-גוריון מצא לנכון, בדצמבר 1947, להצביע על החסרונות הטקטיים של שיטתו העכשווית של ה"מוסד", בטענה שהיא שיחקה לידי הצי הבריטי:

זה כשנה וחצי דברתי עם חברים המטפלים בעניין זה שיש לשנות את דרכי ההעפלה... לדעתי לא אוניות גדולות אלא אוניות קטנות, 200 איש בסירה! והרבה סירות כאלה... האסון היה שלא התנגדו לי, אלא עשו את ההיפך... בכל פעם שנודמנתי לפארזו דברתי על כך עם שאול [אביגור], אבל הם הלכו בדרכם.²¹

פן אחד של המחלוקת בהנהגה הצינונית היה, עם זאת, בלתי רלבנטי. העדפת אוניות גדולות על-ידי המוסד בוודאי הקלה על הבריטים, אך לא פתרה עבורם את כל הבעיות המבצעיות הכרוכות בהטלת המצור הימי. עדיין נותרה משימת איתור האונייה בעודנה בים שהיוותה שלב הכרחי בדרך ללכידתה. על-כך העידו בתקיפות הן הקצין הימי הבכיר בחיפה (Senior Naval Officer Afloat, Haifa), והן המפקד של מטה חיל הים בירושלים (Naval Commodore). שניהם טענו כי לא יוכלו לקיים את המצור – גם כנגד אוניות גדולות – אם לא יוזהרו מראש על התקרבות מעפילים אל חופי הארץ. אחרת הם ידמו למחפש מחט בערימת שחת.²²

מתוך הכרתם בבעיות הכרוכות באיתור האוניות, העמידו מפקדי הצי הבריטי את המודיעין בראש מעייניהם. מקור אחד למידע המבוקש היה אמור להיות החומר שסופק על-ידי גורמים שונים בשירותי הביון הבריטיים. מלכתחילה קיווה המטה הבריטי במזרח-התיכון להשיג פרטים אודות ה"מוסד" על-ידי "הפעלת מלשינים, שימוש בחקירות, והחדרת סוכנים – ועל-ידי כך לחבל בארגון האחראי על ההגירה הבלתי-חוקית ואולי אף להרוס אותו".²³

בהתאם להנחיה זאת, ניתנו כנראה הוראות לסוכנים בודדים לנסות להסתנן לתוך שורות פעילי ההעפלה, ואפילו לעלות על אוניות מעפילים. אולם כמעט כל הניסיונות האלה נכשלו. ה"מוסד", גם אם לא התאים לתיאורו על-ידי הבריטים כ"מכונה משומנת היטב", היה בוודאי ארגון סגור מכדי לאפשר פעולה מודיעינית בריטית יעילה. עד כמה שידוע (ממקורות ציוניים בלבד; הארכיונים הבריטיים עדיין שומרים על שתיקה דיסקרטית בנושא זה), רק במקרה אחד, של "אף-על-פי-כן" (ספטמבר 1947), ניתן לייחס תפיסת אוניית מעפילים לאיתותים ששוגרו מתוכה, על-ידי סוכנת בריטית, למשחתות הצי הבריטי.²⁴

מוצלחים יותר היו הניסיונות הבריטיים להשיג מידע ברמה נמוכה יותר. חלקו הגיע מקציני הכולשת בארץ-ישראל, שלעיתים קלטו שמועות אודות הכנות ארגון

21. פרוטוקול ישיבת מזכירות מפא"י, 9.12.47 (העתק בתוך ארכיון ההגנה), מצוטט גם על ידי ז. צחור, "בן-גוריון וההעפלה", בתוך: ב. פינקוס (עורך), *יהדות מורת אירופה בין שואה לתקומה* (באר-שבע, 1987), עמ' 438-439.

22. ישיבה של גורמי ביון (בהשתתפות נציגי ח"א, חיל הים והכולשת), 27.4.46; Air 20/4963.

23. המטה הכללי במוה"ת אל משרדי הקבינט, 20.11.46; Cab 120/660.

24. י. סלוצקי, *ספר תולדות ההגנה*, כרך שלישי, חלק שני (ח"א, תש"ב) עמ' 1178.

תיאור בריטי טיפוסי של "מכנות" מפעל ההעפלה, בתוך: תזכיר שכתב א. בייט' (משרד החרץ) על "ארגון ההגירה הבלתי-לגאלית היהודית לפלשתינה", 2.5.47; Fo 371/61832.

ה"הגנה" להפגש עם אוניית מעפילים צפויה, בנקודה כלשהי בחוף.²⁵ כמקור מידע נוסף שימשו קציני ביטחון בריטיים ששירתו בנמלי היציאה באירופה. לאלה ניתנו הוראות קבועות לעקוב מקרוב אחרי פעילותם של הציונים ותומכיהם בסביבה. בדומה למה שהיה לפני המלחמה, הם גם נצטוו לרווח על כל עיסקה של רכישה והכנה של אונייה פוטנציאלית כאוניית מעפילים, ועל כל תנועה ימית אל ומתוך הנמלים שבהם התקבצו מהגרים יהודים.

דיווחים ברמה זאת אומנם נמסרו בהתמדה ובקפדנות. כבר באביב 1946 החל קצין המטה באדמיראליות, האחראי על המודיעין הימי במזרח אגן הים-התיכון, להכין רשימות ותיאורים של אוניות "חשודות", וכן לרווח על מועדי יציאתן מנמלי אירופה. מידע זה הוא שאיפשר חישוב זמני ההגעה המשוערים של האוניות וכן את ההבחנה בהן. שטף הדיווחים גבר במיוחד אחרי אמצע 1947, כאשר כתוצאה מדיונים בין-משרדיים בלונדון הוכנסו שיפורים רבים בפעולות המודיעין הבריטי כנגד ההגירה.²⁶

המטוסים הם שהיו האמצעי היעיל ביותר לניצול מידע מודיעיני זה. ואכן, כבר בנובמבר 1945, נכללה ברשימת ההצעות המבצעיות שנשלחה ממשרד ההגנה בלונדון למטה הבריטי העליון במזרח-התיכון, המלצה לעריכת חיפושים מן האוויר אחרי אוניות חשודות.²⁷ אולם הניסוח המעורפל של ההמלצה ("סיוורים [מן האוויר]... עשויים להיות תכליתיים") מנע ממנה להיות מועילה. סקירת דיווחי הרא"פ [חיל האוויר המלכותי] משנת 1945 מגלה כי הטייסות שהוצבו אז בארץ-ישראל לא היו ערות כלל למשימות שהיו אמורות לבצע במסגרת המצור. רוב הטייסים התייחסו ממילא לשירותם שם כהזדמנות מבורכת למנוחה, לאחר מאמצייהם בזירות "חמות" יותר בזמן המלחמה. מלבד משימות ביטחון שוטף, הצטמצם תפקידם לסיוורים מעל צינור הנפט מעירק לחיפה.²⁸ עד תחילת 1946 מציינים הדיווחים רק גיחה אחת "נגד אוניות", בערב חג-המוולד 1945.²⁹

הציפיה להתגברות ניסיונות ההעפלה חייבה תיגבור של מאמץ זה. כבר בדצמבר 1945 הייתה מחלקת המבצעים באדמיראליות משוכנעת ש"על-מנת לשפר את סיכויי החיפוש... חובה לערוך סיוורים אוויריים",³⁰ ומסקנה זאת הועברה מיד למטה הרא"פ במזרח-התיכון. כתוצאה מכך החלו, בינואר 1946, מספר "סיוורים מרובעים" על-ידי להקות בנות ארבעה מטוסים, מעל האיזור שבין עכו וצידון. פקודה מבצעית שהוצאה לאחר חודש קבעה כי "כל יום, החל מהיום לאחר חצות היום, יערכו ארבעה מטוסי-קרב סיור מעל החוף מיפו ועד צור, ובעומק של 30 מילים לתוך

25. ראה, למשל: לשכת המפקד הימי (Naval Commadore) בירושלים אל האדמיראליות, Adm 1/19532 ; 16.8.46.
26. ראה תזכירו של ה. מקנייל (לשכת מזכירות הממשלה); Fo 800/488 ; פרוטוקול ישיבת שרים, Adm 116/5648 ; 2.5.47 ; וכן בוויץ לאטלי מאותו תאריך; Fo 371/61806 .
27. משרדי הקבינט אל מפקדת בעלות הברית במוזה"ת, 14.11.45 ; Air 20/4962 .
28. דברים מפורשים ברוח זאת בתוך תיקי טייסת מס' 6, אשר הגיעה לארץ ישראל מאיטליה בסוף אוקטובר; Air 27/2390 .
29. מטה ח"א בלבנט אל מטה ח"א במוזה"ת, 2.1.46 בתוך: "ספר מבצעים: לבנט, 1946"; 1906 / Air 24 . הדיווח מתייחס לחיפוש אחרי האונייה "חנה טנש".
30. הערות פקדי האדמיראליות, 14.12.45 ; Adm 116/5561 .

הים".³¹ במרץ, מסר המפקד החדש של הרא"פ במזרח-התיכון דיווח כללי על פעולת חיל-האוויר בנרשא זה:

נעשה שימוש רב בטייסות חיל האוויר המוצבות בארץ ישראל. יום יום, באופן שגרה, נערכים חיפושים אחרי אוניות החשודות בהובלות מהגרים בלתי-ליגאליים, על-ידי מטוסי ווריק, שבהם מכשירי אלחוט המסוגלים לכוון ספינות סוור. נוסף על כך, עם קבלת מידע על הגעתה של אונייה חשודה לקרבת החוף, אנו מתגברים את סיורי הווריק על-ידי מטוסי-קרב [מדגם מוסטנג], היוצאים לעיתים ל-20 גיחות ביום אחד.³²

למרות שיפורים אלה בפעולות חיל-האוויר, עדיין היה המצב טעון תיקון. לפי אחד הדיווחים מתחילת 1946, לא תמיד נענה מטה הרא"פ בחיוב לדרישות האדמיראלות לעריכת סיורים.³³ ככלל, לא היו המפקדים הבכירים בצי שבעירצון מאופן שיתוף הפעולה בין המטוסים והמשחתות ("הם תלויים מדי בגורמים של אישיות"), ובאביב 1946 הם דרשו חקירה בנדון.³⁴ בעיה מטרידה נוספת הייתה נטייתה של אנטנת המכ"ם שהוצמדה למטוסים, לעוות את מיקומה המדויק של האונייה שאותה, וכך לגרום לבלבול ולזיהוי מוטעה.³⁵

אולם, עד קיץ 1946 תוקנו רוב הליקויים הללו. חיפושי אוויר (בשמות צופן כמו "Sunburn", "Doctor", "Bobcat") אחרי אוניות חשודות הפכו אז להיות חלק שגרה של מבצעי המצור. בסוף התקופה השתמשו אף במטוסים כבדים יחסית, מדגמי לנקסטר והליפקס, בסיורים אלה. בר-בזמן, הוכנסו שיפורים בשני תחומים ספציפיים: ראשית – הטייסים שיפרו את יכולת איתור אוניות המפעילים על-ידי האזנה לתקשורת אלחוטית בין האוניות לבין החוף. (קשייה של משימה זאת צומצמו על-ידי נטייתם של כמה מפעילי ה"מוסד", בשני קצות הקשר, לדברנות יתר...³⁶). שנית – המטוסים הגדילו את טווח סיוריהם וכיסו כך שטח ימי רחב יותר.

התוצאות, אכן, לא איחרו לבוא. מתוך 18 אוניות שזוהו על-ידי הבריטים בלב-ים בשנת 1946, זוהו לראשונה 16 – על-ידי מטוסים, ובשנת 1947 – 14 מתוך 19. נוסף על כך, במקרים רבים נעשה האיתור מן האוויר במרחק כזה מן החוף, שאיפשר לקצין הימי הבכיר בחיפה לתגבר את כוחות המצור לקראת בואה של האונייה החשודה וכך להגביר את סיכויי לכידתה.³⁷

31. Air 27/2390 (ע' 72) וכן: Air 24/1905 (מתאריך 10.2.46).

32. מכתב מאת המפקד החדש (פורד-קלסי) אל ג'. דודס (אדמיראליות). העתק בתוך 371/52513 Fo.

33. במיוחד היה זה נכון במקרה של "אנצו סירני", שאותה בינאר 1946. עברו כ-12 שעות בין הבקשה הראשונה לערוך חיפוש אוויר לבין ביצוע הטיסה. כתוצאה מכך, הועמדו הסיירות בכוננות במשך כל הלילה. ראה: הקצין הימי הבכיר בחיפה אל קצין הדגל, Adm 1/19538, 18.1.46.

34. מפקד "סיריוס" למפקד סיירת מס' 15, 3.4.46; Adm 1/19559.

35. על הסיבות הטכניות ל"עיוות הביות", ראה הערכת מנהל מחלקת ציוד אלקטרוני, 21.11.46; Adm 1/19582.

36. הפרות על כך בדו"ח מפקד "צ'קסט", 28.7.47; Adm 1/20694.

37. כבר בקיץ 1946 אותרו אוניות מעפילים במרחק של 120 מיל מהחוף ("הנריאטה סולד", ר"כתריאל יפה", כ"ב 11 וב-12 באוגוסט 1946). "שאר ישוב" (21.4.47) ו"התקווה" (16.5.47) אותרו במרחק של 160 מיל.

II. יירוט

למרות תרומתם של מטוסי חיל האוויר למבצע הבריטי נגד ההעפלה, הם לא יכלו לשאת בעול זה לבדם. סיבה ראשונה לכך הייתה התנגדותו של מטה הרא”פ להקצאת מטוסים רבים למשימות סיור החופים, בתקופה של צמצום גדול במצבת כוחותיו, בהתאם לתוכנית החיסכון של הממשלה. האדמיראליות קיבלה אומנם הבטחות חוזרות לסיוע אווירי למצוד על אוניות מעפילים. אולם, המטוסים שהוקצו למשימה לעולם לא הצליחו להשביע את מה שהצטייר לעיתים כתיאבון בלתי־מוגבל של הצי לסיוע אווירי. כתוצאה מכך סבלו ציוותי האוויר והקרקע של הטייסות ממתח גובר.³⁸ הלחץ הורגש במיוחד בשנים 1946–1947, כאשר גבר האיום של התקפות המחותרות היהודיות על שדות התעופה. הצורך להקצות כוחות גדולים יחסית לשמירת הבסיסים (נוסף על מגמת הקיצוץ במצבת חיל האוויר) הביא לכך שהרא”פ לא היה מסוגל לבצע טיסות סיור ביותר ממחצית הימים בכל חודש. במצב עניינים זה, טענו מפקדי חיל־האוויר, יתקשה החיל לשאת באחריות המאבק על ההעפלה. אחריות זאת, לכן, חייבת ליפול על הצי.³⁹

בטענה זאת לא היה, למעשה, כל חידוש; המטוסים סבלו תמיד ממגבלות יסודיות בתפקודם כאמצעי מצור. עצם איתור אונייה מסוימת לא סיפק כל ערובה לכך שהיא לא תוכל להמשיך בדרכה לארץ־ישראל. למרבה האירוניה, ככל שגדל מרחק מקום זיהוי האונייה מן החוף, גדלו גם סיכויי המעפילים להסתנן אליו, וזאת בגלל הזמן המוגבל שהמטוסים יכלו להמשיך לחוג מעליהם. בפרק־הזמן שבין העלמות המטוס והופעת משחתות הצי, יכלו אוניות המעפילים לשנות כיוון ומהירות. כך קרה, למשל, במקרה של האונייה ”הנרייטה סולד”, באוגוסט 1946. מטוס לנקסטר איתר אותה לראשונה כ־120 מיילים ימיים צפונית־מערבית לחיפה, אולם הוא נאלץ לחזור לבסיסו לפני הגעת הכוחות הימיים. ”הנרייטה סולד” ניצלה מצב זה כדי לחמוק מחיפושים ימיים במשך כל הלילה, ורק עם אור הבוקר נלכדה על־ידי המשחתת ”ונוס”.⁴⁰

מקרים כגון אלה הדגישו שוב כמה הייתה הצלחת המצור הבריטי תלויה בסיורים ימיים עירניים ובלתי־פוסקים. לאמתו של דבר הייתה עובדה זאת ברורה ל”קצין הדגל” (Flag Officer) ביס־התיכון, כבר באוקטובר 1945. בדיווח ששלח לאדמיראליות בלונדון, לאחר ביקור ביקורת בארץ־ישראל, הוא הדגיש את חוסר־

38. תלונה על כך מתקופה מוקדמת נמצאת בתוך ספר המבצעים של טייסת מס’ 32. ”מספר הגיחות הוא מפחיר. ביצענו כבר מעל למאה”. ריווח מ־23.3.46; Air 27/2409. ראה גם רווח ל־צמבר 1946 בתוך ספר המבצעים של טייסת מס’ 208; Air 27/2464. פירוט סד”כ ח”א בארץ ישראל בתוך: Air 20/4963, Air 24/1907.

39. דיווחו של קנינגהם לשר המושבות על שיהתו עם מפקד ח”א בזירה, 9.3.47; Co 537/2334. ראה גם: אהרונתיו של מפקד הר.א.פ (טדר) בתגובה של הררישה שהחיל יספק סיוע לוגיסטי להוצאת הכוחות הבריטיים מא”י, בתוך: פרוטוקול ישיבת ראשי המטות, 21.11.47; ארכיון משרד ההגנה, PRO, Defe 4/8.

40. מפקד הצי בים התיכון לאדמיראליות, 6.4.46; Adm 1/19512. אולם, ראוי לציין שתשומת לב הסיור הופנתה באותו יום אל ה”גור”. ראה: המפקד הבכיר בחיפה (אדמיראל קינהן) אל מפקד הצי בים התיכון, 20.8.46; Adm 1/19565.

התועלת של פיטרול סירת בודדת לכל אורך החוף, מיפו ועד גבול לבנון, כפי שנעשה עד אז.⁴¹ פקדי משרד המושבות תמכו בעמדתו, במיוחד אחרי שהתקבלו דיווחי הנציב העליון מדצמבר 1945, כי כ-700 מעפילים כבר הצליחו לרדת אל החוף. לאור עובדה זאת דרשו הפקידים הרחבה של המצור עד עזה בדרום, וכן הגדלה של מצבת ספינות הסיוור.⁴²

תגובת האדמיראליות על דרישה זאת הייתה נקיטה בתרגילי התחמקות. ראשית, ניסתה האדמיראליות "להוציא מראשם" של פקדי משרד המושבות את הרעיון שיערכו פטרולים קבועים, יום-יום, בלב-ים. בהמתנה בלתי-ליגאליים". לאחר-מכן טענה כי בתוך מימי ארץ-ישראל "משטרת פלסטינה היא שצריכה לספק את כוח היירוט העיקרי; אוניות הצי המלכותי רק יעזרו... אם וכאשר הספינות זמינות".⁴³ שני תרגילי התחמקות אלה נכשלו. פקדי משרד המושבות, וגם רוב שרי הממשלה, דרשו סיוורים קבועים, גם בלילה. יתרה מזאת, הם דחו לחלוטין את ניסיונה של האדמיראלות להטיל את האחריות למשימה על משטרת המנדט. אלן קנינגהם, שנכנס לתפקידו כנציב העליון בנובמבר 1945, טען מראשית כהונתו כי "משטרת פלסטינה איננה מסוגלת ליטול על עצמה את האחריות העיקרית ללכידת אוניות המהגרים במימי ארץ-ישראל, וחשוב הדבר כי משימה זאת תבוצע על-ידי ספינות הצי המלכותי". נוסף על החישובים הכלכליים שגייס לתמיכה בעמדתו, הדגיש הנציב כי "יעבור זמן רב עד שמשטרת פלסטינה תוכל להקים את הכוח הדרוש", ואל לה לבריטניה לחכות עד אז, בהתחשב בלחץ הגובר של המעפילים.⁴⁴ לאור טענות אלה, החליטה הממשלה להטיל כמעט את כל כובד שמירת המצור על כתפי האדמיראליות. בפועל, נפלה האחריות על מפקד הצי בים-התיכון, האדמיראל אלגרנון. ו. ויליס, קצין מנוסה שהתמנה לתפקידו באפריל 1946. מייד עם מינויו יחד ויליס למשימה את שייטת הסיירות (cruisers) מס' 15 ואת שייטת המשחתות (destroyers) מס' 3.⁴⁵ אולם, כבר ביולי 1946, דיווח ויליס כי לאור העלייה התלולה בניסיונות ההעפלה הוא נאלץ לתגבר כוחות אלה ולהחזיק בחיפה "דרך קבע" בין 4 ל-6 מתוך 14 המשחתות שברשות הצי היס-תיכוני כולו.⁴⁶

תוך פרק זמן קצר התברר כי גם כוח זה לא יספיק. ב-13 באוגוסט 1946 הודיעה ממשלת בריטניה על כוונתה להעביר כל מהגר בלתי-ליגאלי שנתפס - לקפריסין.

41. ריווח מאת קצין הרגל בים התיכון המזרחי, אוקטובר 1945, ע' 4; Adm 1/19377.
42. תזכיר ממשרד המושבות אל ראשי המטות, 21.11.45; Air 20/4962.
43. הערה מאת המ. וולרוק, 24.10.45; Adm 116/5561.
44. פרוטוקול ישיבת הוועד המבצעת של ממשלת המנדט, 26.11.45; Co 814/41. וכן: מברק מאת הנציב העליון אל ראש המטה במזרחית, 27.11.45; ארכיון קנינגהם, 1:1. כניעתו הסופית של הצי - בתוך: מכתב הלורד הראשון של האדמיראליות לשר המושבות, 29.8.46; Adm 1/19501.
45. האדמיראל Algernon U. Willis (1889-1976) פקד על הצי המלכותי בים התיכון עד תום המערכה נגד ההעפלה. ב-1947 קיבל עיטור כבוד על שירותיו. ראה: *Dictionary of National Biography, 1971-1980* (Oxford, 1986), p. 912.
- פירטי מערך כוחותיו נכללים בדיווחים המבצעיים התקופתיים שנשלחו לאדמיראליות (קובץ תיקים Adm 116). הסיירות והמשחתות תוגברו בסתיו 1946 על ידי מספר פריגטות ושולות מוקשים, על מנת לאפשר רדיפה גם במים רדודים.
46. ויליס אל קנינגהם, 25.7.46; Adm 1/19501.

מבחינת הצי הייתה המשמעות המבצעית של ההחלטה כפולה. מלבד הצורך לספק עוד אוניות, להובלת המעפילים העצורים מחיפה לקפריסין (ולהקצות את הדלק לכך) היה צורך לתגבר גם את מצב הכוננות של המלחים עצמם. אפילו תיגבורת של 4 פריגטות, ששוגרה לים התיכון מן המזרח הרחוק אחרי דיונים רבים, לא פתרו בעיות אלה.⁴⁷ דיווחים שהתקבלו במרץ 1947 הזהירו: ”יתכן כי במהרה יהיה צורך בתיגבורת נוספת לאור ידיעות מודיעיניות על הגברת קצב התנועה במשך הקיץ”.⁴⁸ חשובה יותר ממספרם של כלי-השיט שגויסו למטרת הטלת המצור, הייתה צורת פרישתם. כאשר נודע לצי ממקורות ביון על רכישת אונייה גדולה במיוחד על-ידי המוסד, הוקצה חלק גדול מן הכוחות לביצוע טקטיקה של ”מצור מרוחק” (distant blockade). לפי שיטה זאת נערך מעקב אחרי תנועת אונייה חשודה בעודנה רחוקה מאוד מחופי הארץ, כדי למנוע הפתעה בהגעתה. במקרה הנודע של ה”אקסודוס” [”יציאת אירופה”], למשל, החל מעקב אחריה מרגע כניסתה לים התיכון במאי 1947. ועוד לפני עליית המהגרים הפוטנציאליים על סיפונה.⁴⁹ אולם הזדמנויות לנקוט בשיטה זאת היו נדירות. לרוב, נאלץ ויליס להגביל את פעילותו לזירה מצומצמת יותר, ולהעריך לסוירים ימיים בקרבת חופי הארץ. הדרך בה ניצח ויליס על ”מצור צמוד” (close blockade) זה, מהווה עדות מאלפת לאיכות הגבוהה של תפקודו. לפי הערכתו של ויליס, ניצב המצור הימי הצמוד לחופים בפני שתי בעיות מטרידות במיוחד.⁵⁰ האחת, נבעה מתוואי החוף שלכל אורכו סיפק מספר רב של מקומות אפשריים להורדת המעפילים, ולכן הצריך פריסה רחבה של המצור. הבעיה השנייה הייתה, כפי שכבר ציינו לעיל, שכוחותיה של תנועה ימית תמימה באיזור, בפרט בנתיבי הספנות בין סוריה ומצרים. בנתיבים אלה, שעברו במרחק של כ-50 מייל מן החוף, נוצרו ”שרשרות” של כלי שיט שסיפקו כיסוי מצויץ לאוניות המעפילים, אפילו אם אותרו קודם-לכן על-ידי מטוסים. כוונתיה האמיתיות של אוניית מעפילים התגלו רק כאשר חצתה מסלולים אלה ופנתה מזרחה בכיוון ארץ-ישראל; רק אז הפכה למטרה עבור הצי הבריטי. אולם, אפילו אם מהירותה לא עלתה על שני קשר (מהירותם של רוב כלי השיט הקטנים והאיטיים), היה לילה אחד של הפלגה מספיק כדי להגיע לחוף, וכך יכולה הייתה להתחמק מאוניות המצור.

47. ישיבת ראשי המטות, 12.3.47; Defe 4/2, ההצעה להפסיק את שיטת הליווי (וע”י כך לחסוך בהוצאות) נפסלה עקב החשש שהצי יצטרך להגיש עזרה במקרה שאחת מאוניות הגירוש תטבע בדרכה לקפריסין.

48. דו”ח מבצעי מאת מפקדת הצי בים התיכון, מרץ 1947, ע’ 4; Adm 116/5638.

49. על ההכנות למעקב זה ראה התכתבות במשך אביב 1947 בין משרד המושבות והאדמיראליות; Adm 116/5648.

במחצית השנייה של יולי 1947 (לאחר תפיסת ה”אקסודוס”) בוצע מעקב דומה אחרי ”חללי גשר הויר” (שהפליגה מאיטליה) ו”ישיבת ציון” (מאלג'יר). ר' דיווחו של ויליס מ-26.8.47;

Adm 116/5638.

לפי החישובים שנעשו לאחר מעשה ”היוותה הוצאת הדלק לצורך מבצע זה [ה”אקסודוס”] חלק משמעותי מהקצבת הדלק השנתי לצי הים התיכון”. טיוטת תזכיר מאת ו. אברשר; העתק בתוך Fo 371/61825.

50. הקטע שלהלן מבוסס על דיווחו של קפטיין ט. מנסל (אדמיראליות) לוועדה בין-משרדית בנושא, 2.4.46; Air 20/4963, וכן על תזכירו של ויליס, לעיל הע’ 6.

מבחינה טכנית, ניתן היה לצמצם בעיה זאת על-ידי עצירה ובדיקה של כל אונייה, מיד לאחר חצותה את נתיבי המסחר. אולם בדרכה של שיטה זאת עמד מכשול משפטי. על-פי החוק הבינלאומי, הוגבלה זכותו של הצי המלכותי לעצור אוניות לתחום שלושת המילין של המים הטריטוריאליים של א"י, ולכן במרחק רב מנתיבי המסחר. פעולה מחוץ לתחום זה, חששו פקידי הממשל בלונדון, תחשב כ"מעשה פיראטיות", בפרט אם תינקט כנגד אונייה המפליגה תחת דגל של אחת מבעלות-בריתה לשעבר של בריטניה, או של מדינה שהייתה ניטרלית בזמן המלחמה. בגלל חשש זה, סירבו הפקידים לאשר את בקשתו של קצין הדגל בחיפה, שכבר בספטמבר 1945 ביקש רשות לפעול "בים הפתוח". תשובתם הפסקנית הייתה כי כל אונייה אשר תצליח להפליג מאירופה, תעצר אך ורק בתוך מימיה הטריטוריאליים של ארץ-ישראל.⁵¹

כפי שנראה להלן, דרישת הצי להרחבת טווח פעולותיו חודשה כעבור שנה, עם התעוררות בעיות ההסתערות על האוניות. אולם בינתיים נאלצו מפקדי הצי להתאים את מבצעייהם להנחיות הדרג המדיני. אי לכך, החליטו לפעול בצורה שיטתית ולשנות את דרך ניהול הסיוּרים. עדיכה היה מקובל כי ספינות סיור בודדות נשלחו בצורה אקראית, או כתגובה לאזהרה מפורשת על התקדמות אונייה חשודה. כדי להפוך את הסיוּרים לשיטתיים יותר נערך ניתוח מתמטי של דרישות המשימה, לפי הנתונים של: אורך חופי הארץ, מהירות המשחתות, טווח גילוי ספינת מעפילים על-ידן, וכן מהירות ממוצעת של ספינת מעפילים.⁵² מתוך חישובים אלה הסתבר כי על-מנת להבטיח את הצלחתם של מבצעי הלכידה יש צורך לקיים סיוּרים קבועים של 5-6 משחתות. בהנחיית ויליס חילק לכן קצין הדגל בחיפה את החוף, מצפון לדרום, למסלולי סיור קבועים (תחת שמות הצופן: Victor, Uncle, Tare, Nan, Sugar, Mike) ובהם פרש את ספינותיו במחזורים מסודרים, שאיפשרו קיום לוח-זמנים של טיפולים ומנוחה.⁵³ הוא גם החזיק כמה ספינות בחיפה ובאלכסנדריה, כעתודה, בה השתמש כאשר מספר ה"חשודות" היה גבוה במיוחד.

למרות אמצעי זהירות אלה, היה המצור הבריטי על החופים חדיר לשני סוגי פעולות טקטיות של אוניות המעפילים. את הסוג הראשון ניתן לכנות "חדירה עקיפה": אוניית המעפילים התקדמה מכיוון דרום או צפון, בקרבת החוף, במקום להגיע מן המערב, וכך ניצלה את העובדה כי ספינות הסיור הבריטיות הכבדות לא היו מסוגלות להפליג במים הרדודים שליד החוף.⁵⁴ עדות לסיכויי ההצלחה של חדירה בדרך זאת ניתן למצוא על-ידי ניתוח מסלולי ההתקדמות של האוניות שהצליחו להתחמק מן המצור. המשותף לאוניות אלה אינה רק עובדת היותן קטנות אלא גם מסלול הפלגתן: הן נמנעו בכוונה מלהפליג בקו ישר מאגן הים-התיכון

51. משרדי הקבינט אל המפקדה העליונה בים התיכון, 14.11.45; Cab 120/660. ההוראה נשלחה בעקבות ההתכתבות קודמת בין שלושת המשרדים בראשית אוקטובר (Fo 371/45382) ופגישה אישית בין נציגיהם לאחר מכן (Fo 371/45385).

52. דיווחו של קינהן (לעיל הע' 40) ודיווחו של ויליס (לעיל הע' 6).

53. דו"ח מבצעים, מרץ 1947; Adm 116/5638; לדוגמת ביקורת מוקדמת כנגד השיטה הישנה, ראה: הקצין הימי הבכיר בחיפה אל קצין הדגל, 20.1.46; Adm 1/19358.

54. הקצין הימי הבכיר בחיפה אל מפקדת הצי בים התיכון, 4.4.46; Adm 116/5648.

לייעדם בארץ-ישראל, ובחרו בדרך עקיפה – ראשית הפליגו למצרים או סוריה, ורק אז התקדמו צפונה או דרומה לכיוון מטרת הנחיתה, כדי לבצע כך "חדירה עקיפה". לא היה זה אומנם מרשם מושלם⁵⁵ אולם ניתן להצביע עליו כסיבה מרכזית להצלחה במספר ניכר של מקרים. מתוכם, המקרה המעניין ביותר הוא סיפורה של "החיל העברי" – יאכטה קטנה שהפליגה באמצע יולי 1946 מאנטורפן שבבלגיה לכאורה לכיוון פאנאמה. ליד כף טרפלגר שבספרד, הורה איש "המוסד" שעל האונייה לרבי-החובל היווני לשנות כיוון ולהכנס לימ-התיכון. שם הצטווה להתקדם לעבר קפריסין, לעבור את האי מצד צפון, ומן החוף הסורי להדרים לכיוון לבנון. לקראת סופה של אודיסאה זאת, כאשר הייתה "החיל העברי" מול חופי לבנון הצליח המכ"ם הבריטי לגלותה. אולם לפי תחקיר הצי, "לא היו אזהרות מודיעיניות מספיקות על התקרבות אוניות חשודות מכיוון צפון ולא נעשה מאמץ מיוחד לסקור את האזור באופן מלא – כל המטוסים הזמינים כווננו לאיזורים סבירים יותר". למעשה, ממשיך תחקיר אחר, יכולה הייתה האוניה להצליח במשימתה, לולא העובדה שהיא נכנסה לנמל חיפה ב"עזות-מצח" והודיעה על כניסתה על-ידי "צפירה עזה בצופרה במשך חמש דקות".⁵⁶

נקודת התורפה השנייה של המצור הבריטי הייתה אי-יכולתו לעמוד כנגד מה שניתן לכנות "חדירה מתואמת". חדירה כזאת ניתן היה לבצע על-ידי הגעה ברוזמנית של מספר אוניות מעפילים. עדות לקשיים שהציבה טקטיקה כזאת בפני הבריטים ניתן למצוא באירועי אוגוסט 1946 ונובמבר-דצמבר 1947, כאשר אוניות מעפילים רבות במיוחד התקרבו לחופי הארץ. כפי שמעידים תחקירי הצי, בשתי תקופות אלה

55. הסיבה העיקרית לכישלון שיטה זאת הייתה ההתרעה המוקדמת לצי על ידי המודיעין על ישומה האפשרי. להלן שתי דוגמאות לכך:

1. "הפלמ"ח", אשר נעצרה ב-21.9.46 לאחר קבלת אזהרה שאונייה חשודה עשויה לגרוד את החוף (הקצין הימי הבכיר בחיפה אל מפקדת הצי בים התיכון, 24.9.46; Adm 1/19591).
 2. "הברכה פלד", אשר אותרה לראשונה על ידי מטוסים ב-19.10.46 מערבה מלטיקה שבסוריה. למחרת, זיהתה משחתת את האונייה במרחק של כ-10 מילין צפון-מערב לטריפולי שבלבנון. "מודיעין דר-שבועי" מס' 27 (26.10.46), ע' 3; ארכיון צה"ל, גבעתיים, א' 52/42/900; וכן: Adm 116/5648.

שונה היה גורלה של "לנגב", אשר ניסתה לבצע תרגיל דומה בהפלגה לכיוון ת"א מפורט-סעיד, אליה הגיעה מדרום צרפת. אך במקרה זה התמזל מזלם של הבריטים באיתור האונייה והיא נעצרה (מחוז התחום שלוש המילין) ב-9.2.47. ראה: דיווח "המוסד" המצוטט בהדרי, פליטים, עמ' 367-368, וכן להלן עמ' 21.

56. דיווחי מפקדי ה"יראגו" וה"סאורז" אל הקצין הימי הבכיר בחיפה (2.8.46, 3.8.46); 1/19532 Adm 1.

להלן דוגמאות מוצלחות נוספות של "חדירה עקיפה".

1. "חנה נש", אשר הורידה 250 מעפילים בחוף נהריה בערב חג המולד 1945, לאחר שהפליגה דרומה לאורך החוף הסורי. על בחירת תוואי זה ראה דו"ח המוסד בתוך הארכיון לתולדות ההגנה, 14/199.

2. "שבתאי לחינסקי" אשר הצליחה להוריד את מרבית 848 נוסעיה בחוף ניצנים לאחר הפלגה צפונה מכיוון פורט סעיד. ראה: ש. סמוחה, שבתאי לחינסקי (ת"א, 1962).

3. "עלייה" – אשר כבר ביצעה שתי הפלגות מוצלחות קודמות ב-1945 – "חמקה דרך החוף" בנובמבר 1947. דו"ח מודיעיני של הריביזיה המוטסת השישית, מס' 63, ע' 2; 275/60. Wo

ניתנו אזהרות מספיקות על אוניות "חשודות" על-ידי המודיעין. כתוצאה מכך הועמד הצי כולו בכוננות ותוגברו סיורי הספינות בכל מסלולי הסיור.⁵⁷ אף-על-פי-כן, בשתי התקופות הצליחו סה"כ שלוש אוניות לחדור אל החוף ולהוריד את נוסעיהן ללא הפרעה: ה"עמירם שוחט" באוגוסט 1946, ה"עלייה" בנובמבר 1947, ו"האומות המאוחדות" בסוף דצמבר 1947.

ניתוח אירועים אלה מביא למסקנה כי אולי דווקא מאמציו המוגברים של הצי הם שפגעו ביעילות פעולתו. בגלל האזהרות המודיעיניות על מספר רב של אוניות, הרגישו הקצינים חובה לעצור, ולעתים אף לברוק באופן אישי, כל כלי-שיט שנמצא באיזור, למרות ידיעתם כי רובם יהיו תמימים. פעילות זאת גזלה זמן רב, ויצרה במסלולי הסיור מרווחים שהספיקו לחדירתה של אוניות מעפילים קטנה.⁵⁸ המאמצים המוגברים גבו גם מחיר פיזי ונפשי של עייפות והתרופפות זמנית של אנשי הצי, שאף הם הקלו על חדירת המעפילים. במקרה של "עמירם שוחט", למשל, היה אחד התירוצים של הצי לכישלון לכידתה של האונייה כי מפקד ספינת הסיור "נדרש למאמץ רב בזמן האחרון": הוא ישן כאשר התעורר חשד לגבי האונייה ו"היה מטושטש מכדי להבין את חשיבות המידע שהתקבל אודותיה".⁵⁹

למזלו של הצי, לא ניצל "המוסד" באופן שיטתי את ההזדמנויות שיצרו נקודות תורפה אלו. במקום לנסות להביא את המעפילים לחוף בדרך הארוכה והעקיפה מצפון (דרך טוריה) או מדרום (דרך מצרים) העדיפו רוב האוניות את הדרך הישירה והקצרה ביותר מאירופה, ולכן התקדמו מדרום קפריסין מזרחה – ישר לחופי ארץ-ישראל.⁶⁰ בכך אומנם חסכו דלק ומים ואף צמצמו את סבל הנוסעים. אולם כך הם גם הגבירו את סיכויי ההתקלות בסיורים בריטיים שיכשילו את משימתם.

בדומה לכך, אם-כי מסיבות שונות, נעשו רק ניסיונות בודדים לפרוץ את המצור על-ידי "חדירה מתואמת" של אוניות רבות וקטנות. למעשה, שיטת סוכני המוסד הייתה הפוכה בדיוק: גם כאשר הצליחו לתאם הפלגות ברוזמניות מנמלי-מוצא שונים באירופה (מבצע לוגיסטי מסובך בפני עצמו), הם העדיפו להעביר את כל הנוסעים, בלביים, לאונייה גדולה אחת, וכך לאפשר לשאר האוניות לשוב לאירופה כדי להעלות נוסעים נוספים. אולם בשיטה זאת היה פגם מבצעי: היא הקלה על הבריטים

57. תחקירי האירועים בתוך Adm 1/19615, Adm 1/21092. גורמי מודיעין ייחסו את מספרם הרב של ניסיונות התעפלה במועדים אלה למאורעות המדיניים. ראה, למשל, דיווחיו של קנינגהם אל שר המושבות בתוך: Co 537/2294.

58. זהו כנראה ההסבר להצלחת "אומות המאוחדות" לחדור לחוף נהריה בלילה האחרון של 1947. (Adm 1/21992). כוחות אחרים של הצי נשלחו באותה תקופה לספק ליווי לשתי אוניות ה"פן" מהים השחור לקפריסין, שם הטילו עוגן ב-1.1.48. קציני הטייסת מס' 38 ייחסו את הצלחת ה"עלייה" לכך שמלבד עובדת היותה קטנה והפלגתה מכיוון בלתי צפוי (לעיל הע' 56), הם עצמם היו עסוקים בחיפושים לאחר ה"קרימה" (שנתפסה ב-16.11.47). Air 20/6380.

59. הקצין הימי הבכיר בחיפה למפקדת הצי ביים התיכון, Adm 1/19532; 22.8.46. 60. במקרים רבים, כנראה נקבע התוואי באופן אישי על ידי מפקד האונייה מטעם המוסד. אך קיימות גם עדויות למקרים בהם נקבע התוואי כתוצאה מהוראה ישירה מטעם הארגון. ר' לדוגמא הפקודה שניתנה במאי 1947 ל"הורדה הלוי" להפליג "בדרך הקצרה לארץ", מצוטט בתוך ספר תולדות ההגנה, עמ' 1150-1152. האונייה נתפסה ללא קושי.

שחששו שמארגני ההעפלה ינסו להעביר את המעפילים מן האוניות הגדולות ל"תוך שלושה או ארבעה כלי־שיט קטנים" ו"לנסות הורדות בלתי־ליגאליות ברו־זמנית, בנקודות מפורזות לאורך החוף".⁶¹

אחד המקרים הבולטים בהם נמנע "המוסד" מלנצל אפשרות של "חדירה מתואמת", אירע בסוף יוני 1946. האחראים הצליחו לתאם את זמן הגעתן של שתי אוניות מעפילים לאגן המזרחי של הים התיכון: ה"ביריה" (אשר הפליגה ממלטה ב־23 לחודש, עם מטען רשמי של 10 נוסעים ליגאליים בנוסף לכמה עשרות מעפילים) וה"הגנה" (אונייה גדולה יותר שהגיעה מצרפת ועל סיפונה 999 מעפילים). אך במקום שהאוניות ימשיכו בדרכן בנפרד, וכך יעמידו את הבריטים בפני הקשיים הנובעים מ"חדירה מתואמת", הן עצרו בלביים וכל נוסעי ה"הגנה" הועברו ל"ביריה". במבצע זה היו, ללא כל ספק, גילויי גבורה ויכולת ימאית ראויים לשמם. ייתכן שהמבצע היה גם מוצדק מבחינה כלכלית, מכיוון ששחרר את ה"הגנה" להפלגה נוספת באותו חודש, הפעם עם 2600 מעפילים שעלו על סיפונה ביוגוסלביה. אולם מבחינת הניסיון לחמוק מן המצור הבריטי היה מבצע האחדות האוניות מבוסס על שיקול מוטעה: בהיותה לבדה הייתה ה"ביריה" לטרף קל עבור הסוירים הבריטיים שלכדורה ללא כל קושי. זה היה גם גורלה של ה"הגנה" בהפלגתה השנייה.⁶²

ייתכן כי כישלוננו של ניסיון זה הוא ששכנע כמה מפעילי המוסד לדרוש שינוי בשיטה. דוד (דודקה) נמרי, שהיה אחראי על הורדת המעפילים לחוף, ביטא בבירור תחושה זאת. בסקירה גלויה של מפעל ההעפלה, שערך לפני קבוצה סגורה של פעילים ב־1946, הוא הודה במפורש בטעות שנעשתה בשיטת "המפגשים בלביים":

ייתכן שעלינו לעשות את ההיפך. נוריד מספינה אחת ל־4 ספינות. ייתכן שאם נעמוד בקשר ונמסור את ההוראות בידן, נצליח להביא בלילה אחד כמה ספינות ואולי ב־50% נצליח להביא את העולים לחוף. 2–3 אוניות תשחקנה עם הצי, על מנת ש־2–3 אחרות תגענה לחוף... אם תפלגנה ספינות מארצות שונות, הן תוכלנה להפגש במקום מסוים על־מנת שבלילה אחד יגיעו כולן לחוף. זה אולי אפשרי. לכן אנו צריכים לנסות להעביר מאונייה אחת גדולה לכמה אוניות קטנות, שתגענה בלילה אחד לחוף, ואז יש אולי סיכויים להצלחה איזו שהיא. אנו מכינים זאת ונבצע זאת בזמן הקרוב. זה מצריך יותר מלווים, אבל בסופו של דבר יצא שכרו בהפסדו.⁶³

הצעותיו של נמרי לא בוצעו, להוציא שתי תקופות קצרות, כפי שתואר לעיל – אוגוסט 1946 ודצמבר 1947 – ה"מוסד" התמיד בשיטת ההתקרבות לחוף באונייה

61. אזהרות מפורזות ברוח זאת בתוך: הקצין הימי הבכיר בחיפה אל מפקדת יחידת החי"ר של הצבא בחיפה, 3.7.46; Adm 1/19532.

62. על תכנון העברת הנוסעים מה"הגנה" ל"ביריה" בלב ים, ר' הדרי, פליטים, עמ' 358–365 וכן אבריאלי (לעיל הע' 18), עמ' 293–294. על תפיסת שתי האוניות, הדיווחים בתוך 1/19532 Adm, Adm 1/19757. כמו כן, ר' הערכתו של וליס בדיווחו מיום 23.7.46 (הע' 6, לעיל), ודיווחו של הקצין הימי הבכיר בחיפה למפקדת הצי בים התיכון, 20.8.46 (החושר בביצוע "העברה" דומה אל "גור"); Adm 1/19565.

63. "ההעפלה – סיכונים וסיכויים", תקציר הרצאה בשדות־ים, כנראה ב־1946. מקור המסמך בארכיון לתולדות ההגנה. מובא במלואו (בציון תאריך משוער) בתוך: מ. נאור (עורך), עלייה ב'; ירושלים, תשמ"ג, עמ' 74–83.

גדולה אחת, במקום לנסות "חדירה מתואמת" של מספר כלי-שיט קטנים. כתוצאה מכך יכול היה הצי המלכותי להוסיף הצלחות בלכידת אוניות על הצלחותיו באיתורן.

III. הסתערות

לא תמיד היוו איתרון של אוניות המעפילים ולכידתן סוף-פסוק של משימות הצי המלכותי. לעתים היה צורך להשתלט על תאי-הניווט וחדרי-המכונות כדי לעצור את אוניית המעפילים. תפיסת האונייה על-ידי השתלטות של קבוצת-הסתערות, היה השלב האחרון והסופי במבצע הבריטי הימי נגד ההעפלה.

בניגוד לאיתור וליירוט, לא נכללה ההסתערות ברשימה המוקדמת של הפעולות המבצעיות הנחוצות לשם לכידת האונייה. בשנה הראשונה שאחרי מלחמת-העולם השנייה לא היה כל צורך בהסתערות, מאחר שבתקופה זאת המעפילים לא גילו כל התנגדות למעצרם אחרי יירוט האוניות. אומנם, גם אז העריכו לעיתים מפקדים בריטיים כי לא ניתן יהיה לעצור אוניות מסוימות ללא מטחי ירי קצרים (מתותחי בופורס ו/או אורליקון) שנורו מעל חרטומיהן. אולם גם במקרים אלה נמנע כל מגע פיזי ישיר עם המעפילים. לכל היותר נשלחה קבוצה בריטית קטנה (בה היו, בדרך-כלל, קצין ממשטרת פלשתניה ר' 3-4 מלחים), שעלתה על סיפון הספינה כדי לוודא את זהותה ולאסוף עוד מידע מודיעיני.⁶⁴ קברניטי האוניות צייתו, אחר-כך, להוראות הבריטיות להגרר או אף להפליג, בליווי בריטי, לנמל חיפה, מקום בו הוחרמו האוניות ונאסרו נוסעיהן. לא היה, בתקופה זאת, כל קושי מיוחד בהעברת המעפילים למחנה המעצר הבריטי בעתלית, שם נכלאו עד לשחרורם ההדרגתי בהתאם למכסה ה"ליגאלית".

אולם החל מקיץ 1946, הפך תהליך המעצר למסובך ומורכב יותר מבחינת הצי המלכותי. במקום לציית בהכנעה להוראות הבריטיות, גילו המעפילים נחישות בניסיונותיהם להתחמק ממעצר ורוח-לחימה בהתנגדות לו. האוניות שיורטו עשו מאמצים ברורים לברוח מספינות הליווי ולהגיע לחוף. יתרה מזאת, הנוסעים עצמם נעשו אלימים יותר; לפעמים הם אף השתמשו בכוח כדי להכביד על ניסיונות הבריטים לעלות על האונייה.

בדיווחיהם השוטפים ייחסו קציניי-בריטיים שינוי זה בהתנהגות לכמה סיבות. הראשונה – טכנית: היותן של אוניות המעפילים החל מתקופה זאת, גדולות וחזקות יותר. גודלן של האוניות אומנם הקל על איתורן (כפי שתיארנו לעיל), אולם הקשה על מלאכת עצירתן. דפנותיהן של אוניות אלה היו גבוהות יותר מעל המים, ופניהן כוּסו בגדר תיל ומכשולים אחרים, וכך לא יכלו הבריטים כמקודם, להגיע אליהן מתוך סירות המשמר. תחת זאת נאלצו המלחים לקפוץ לתוך אוניות המעפילים ישירות מתוך המשחתות, דבר שאילץ לקרבן לצידן של אוניות המעפילים. אולם מהירותן של אוניות המעפילים הפכה הצלחת מבצע מסובך כזה לקשה לביצוע בתוך תחום שלושת המיילים, כפי שמתאר אחד הדו"חות:

עלי לציין את גורם הזמן בקשר להסתערות: אונייה [אוניית מעפילים] בעלת מהירות של 12 קשר מגיעה לחוף [מקו שלושת המילין] תוך 15 דקות, ובחלקים מסוימים של רצועת-החוף, המים הרדודים מונעים מן המשחתות לעקוב אחריה במשך יותר מחמש דקות.⁶⁵

סיבה בסיסית יותר להתנגדות האלימה של המעפילים, לדעת משקיפים בריטיים, הייתה קשורה לשינוי שחל במדיניות הממשלה הבריטית לגבי מעצרים. לפי פירוש זה הייתה התמורה פסיכולוגית מעיקרה: המעפילים נעשו "פאנאטיים" יותר דווקא אחרי ה-13 באוגוסט 1946, כאשר הממשלה הבריטית הודיעה כי מעתה יועברו המעפילים הנתפסים לקפריסין, ולא יוחזקו עוד במחנה עתלית (שהיה צר מלהכילם והיה גם פגיע להתקפות ה"הגנה").⁶⁶ המדיניות החדשה הושלמה על-ידי הודעה נוספת כי החל מן ה-15 בנובמבר 1946 תוקצה רק מחצית מן המכסה החודשית של 1500 אשרות כניסה, לעצורי קפריסין. מדיניות זאת הניעה את הפלמ"ח להוציא הוראה למעפילים לעבור לשימוש בכוח כדי למנוע את תפיסתם בים או העברתם לקפריסין.⁶⁷ לפי דיווחי קציני הצי, מדיניות ממשלתם היא שגרמה לשינוי בהתנהגות המעפילים הנחושים בדעתם להגיע לא"י בכל מחיר. אין להסיק מן המסמכים הבריטיים כי הוראות הפלמ"ח היו ידועות לאדמיראליות, אולם קציני הצי למדו מהר מאוד על השינוי בהתנהגות המעפילים מתוך מה שהתרחש על סיפוני האוניות:

בעבר, רק במקרים נדירים גילו המהגרים וקברניטי אוניותיהם יותר מהתנגדות סמלית... לאמיתו של דבר, במקרים רבים כאשר בצעתי משימות ירוט, הם קבלו את המשחתות וקבוצות-ההסתערות די בשמחה.⁶⁸

המצב השתנה עתה באופן דרסטי. יירוטה של אוניית מעפילים, כפי שהלך והתברר, עשוי היה להיות רק הקדמה לעימות חריף עם נוסעיה. דוגמה בולטת לכך היא המקרה של ה"חיים ארלוזורוב". אונייה זאת, שהייתה גדולה יחסית (נפח של 1200 טון), הפליגה משוודיה ועל סיפונה כ-1350 מעפילים בינואר 1947. בסיוע חיל-האוויר היא אותרה על ידי הצי הבריטי ללא כל קושי מיוחד ב-27 לפברואר, כאשר התקרבה לחופי הארץ. למחרת, כאשר חצתה את קו שלושת המילין, נשלחו לעברה שתי קבוצות הסתערות בריטיות. לדברי התחקיר הבריטי, נקטה האונייה מיד

צעדי מנע אלימים, והגבירה את מהירותה עד ל-13 קשר. כתוצאה מכך רק 13 מבין המסתערים הצליחו לעלות על סיפונה.

[המעפילים] התגברו על כמה מהמסתערים במהירות והשליכו לים, והיה צורך למשותם. 'רוונה' [שולת מוקשים] הצליחה להעלות קבוצת הסתערות נוספת על האונייה, אך לא לפני

65. הקצין הימי הבכיר בחיפה אל מפקדת הצי בים התיכון, 4.9.46; Adm 116/5648.

66. על מניעי החלטת הממשלה, ר' נ. בוגנר, "ההחלטה על גירוש המעפילים לקפריסין", בתוך *ההעפלה* (עורכת א. שפירא), עמ' 275-301. ניסיון מוצלח לשחרר את עצורי עתלית נעשה כבר ב-10.10.45.

67. א. חלמיש, "הקרב של 'אקסודוס' מול חופי הארץ", שם, ע' 304. אך כפי שמצינת חלמיש, ה"מוסד" אימץ לבסוף רק חלק מתוכנית הפלמ"ח.

68. הקצין הימי הבכיר בחיפה אל מפקדת הצי בים התיכון, 4.9.46; לעיל הע' 65.

שהיא הגיעה למים הרדודים בראס-אל-קריב [בתגלים] ליד חיפה... חלק מן האנשים [היהודים] שחו לעבר החוף, והצבא נאלץ ללכדם. בינתיים, קבוצות הסתערות נוספות הצליחו להשתלט על האונייה, אך במהלך המבצע סבלו שני הצדדים מנפגעים.⁶⁹

לא היה זה מקרה בודד. תיקי האדמיראליות מדרווחים על "קרבות" בין קבוצות הסתערות בריטיות לבין יהודים, ב-13 מבין 27 האוניות שיוטו בין ה-13 באוגוסט 1946 (כאשר בוצעה ההעברה הראשונה לקפריסין) ובין סוף דצמבר 1947 (כאשר "המוסד" ביטל את ההוראה להתנגדות בכוח). ב-7 מקרים, באותה תקופה, נאלצו כוחות צבא בריטיים להשתמש בכוח בנמל חיפה, כדי להתמודד עם התנגדות המעפילים להעברתם לאוניית הגירוש לקפריסין.

במצבים אלה גילו אנשי הצי המלכותי התאפקות רבה. גם אלה מביניהם אשר הרגישו איבה כלפי המעפילים וכלפי מי שכונה על-ידם "הגרעין הקשה של בריונים ציוניים",⁷⁰ הצליחו להגביל את ביטוי הרגשותיהם למלה הכתובה. התנהגות אנשי הצי לא דמתה מעולם לזו של אנשי הצבא והמשטרה, שלא פעם התפרעו ברחובות תל-אביב וישובים יהודיים אחרים.

לפי דיווחי קציני הצי, הרגישו רוב אנשיהם סלידה עמוקה משימוש בכוח נגד אנשים שזה עתה ניצלו מזוועות השואה. נוסף על-כך, הקצינים היו גם מודעים לנוק הפוליטי הכבד שאכזריות כלפי המעפילים עשויה לגרום לדימוי של בריטניה, במיוחד מאחר שכמה מהתנגשויות אלה (אפילו בלב ים) נערכו לעיניהם של עיתונאים. רבים מדיווחי הצי משבחים את המלחים אשר, לדבריהם, "התנהגו בצורה ההולמת את המסורות המשובחות ביותר של הצי". דיווחים אחרים מספרים אפילו על מקרים בהם הודו המעפילים לקצינים הבריטיים, לאחר סיום "הקרבות", על עזרה הומאנית שהגישו להם.⁷¹

למרות שבחים אלה, הטרידו גילויי ההתנגדות של המעפילים את מפקדת הצי המלכותי בים התיכון. אדמיראל ויליס עצמו סיפק עדות להרגשת אי-נוחות זאת, בחזרוו בדחיפות, בסתיו 1946, על הדרישה לאפשר את עצירת המעפילים עוד מחוץ למימיה הטריטוריאליים של א"י. לדעתו, שתי נסיבות – שלא היו קיימות כאשר נושא זה נדון לראשונה בשנה הקודמת – הצדיקו עתה עוד יותר פעולה בלב ים. ראשית, פעולה כזאת תאפשר הפניית אוניות מעפילים ישירות לקפריסין, ועליידי כך תרתיע אולי מעפילים פוטנציאליים, "כאשר יודע שאין סיכוי אפילו לראות את הארץ המובטחת, קל וחומר להגיע אליה". שנית, וחשוב יותר, האפשרות למבצעים מחוץ למים הטריטוריאליים תתן למפקדי הצי את השהות הדרושה על מנת להתגבר

69. דיווח מאת ויליס אל האדמיראליות, Adm 1/20671; 6.3.47.

70. ר' לרונגא דיווח מאת ראש מטה חיל הים בירושלים אל מפקדת הצי התיכון, 23.11.46;

Adm 1/20589.

לדעת ויליס, התאפקות אנשי הצי הייתה ראויה לשבח מיוחד, בהתחשב בכך שהם הוחזקו במצבי כוננות ממושכים, וללא אפשרות לבלות בחיפה את שעות הפנאי המועטות שלהם, בגלל המתח הביטחוני ששרר שם. דיווחים תקופתיים, 12.9.46, 29.11.46. Adm 1/20621;

71. מפקד "קבוצת הסער", אוניית "אספיגל", 27.11.46; Adm 1/20598. כמו כן, מפקד ה"סטיבנסון" אל מפקדת הצי בים התיכון, 3.12.46; Adm 1/20777, ומפקד ה"ציפטין" אל

מטה החייל בירושלים, 1.4.47; Adm 1/20642.

על התנגדות המעפילים להסתערות בריטית על אונייתם. ויליס חיזק את טענותיו בציינו שההגבלה של תחום שלושת המילין מגדילה את סכנת ההתנגשות בין כלי שייט בריטים ויהודים, העלולה לגרום להטבעת אחד מהם ולאבידות כבדות בנפש.⁷² חוות-דעתו של ויליס עשתה רושם רב בלונדון, והצעותיו הועברו במהירות רבה דרך צינורות הברוקרטיה הממשלתית. כבר בראשית נובמבר נדונו השלכותיהן המשפטיות בשיחות בין-משרדיות. עוד לפני סוף החודש, ולאחר לחץ נוסף מצד ויליס,⁷³ הונחו הטיעונים על שולחנו של השר החדש לענייני האדמיראליות, הלורד האל. תוצאת הדיונים המזורזים הייתה הצעה רשמית מפורטת של האדמיראליות, שהוגשה לממשלה כתזכיר בשם: "עצירתן והפנייתן של אוניות בים הפתוח."⁷⁴ המסמך הדגיש כי גם עתה לא קיימת כוונה לאפשר לצי לפעול כראות עיניו. בהתחשב באפשרות של ביקורת בינלאומית, תאושר עצירת אוניות מחוץ לתחום המים הטריטוריאליים רק במקרים מוגדרים היטב: כאשר האונייה החשודה תניף דגל בלתי-מוכר, או דגל של אחת ממדינות האויב לשעבר, שעדיין לא חתמה על חוזה שלום עם בריטניה. יתרה מזאת, גם במקרים אלה תורשה פעולה רק אחרי התראה מוקדמת של 48 שעות. לאור הגבלות אלה, מסכם המסמך, "קשה להבין כיצד תוכל מדינה כלשהי להתנגד למעשינו".

הממשלה הקדישה דיון מיוחד לתזכיר זה בישיבתה ב-10.12.46. מבחינת האדמיראליות הייתה התייחסות הממשלה מאכזבת, כפי שסיכם דו"ח שחובר לאחר-מכן: "השרים הודאגו מן הרעיון שנפריע לתנועת אוניות מסחריות מכל סוג בים הפתוח, במיוחד לאור תלותנו באותה עת ברצועה הטוב של ארה"ב, אשר גילתה דווקא אהדה רבה ליהודים". אי-לכך, לא השתכנעו השרים מסברתו של האל כי בריטניה תוכל לטעון שפעלה ל"הגנה עצמית" כנגד הסתה ציונית מסוכנת. בספקנותם, ביקשו מיועציהם המשפטיים לבדוק את קבילותה של טענה כזאת.⁷⁵ חוות-הדעת המשפטית התקבלה בתוך שבוע ימים, והיא הייתה פסקנית ביותר: "הזכות לעצור אוניות בלב ים ולבדוק את תכולתן קיימת בזמן מלחמה בלבד, ואין להשתמש בה בעת שלום ללא חוזה [בינלאומי] מפורש". לכן, לא ניתן בנסיבות הקיימות, למצוא במשפט הבינלאומי, כל הצדקה לפעולות בריטיות נגד המעפילים בים הפתוח, ועל הצי להמנע מהן. עם אישור מסקנה זאת על-ידי הממשלה, ירדו הצעותיו של ויליס מסדר-יומה.⁷⁶ לכל היותר מוכנים היו פקידי האדמיראליות

72. מברקו של ויליס, 23.9.46, 12.10.46; Adm 116/5648.

73. במברק ששיגר ב-26.11.46 וסווג "חשוב", ביקש ויליס מפורשות "להוודע על ההתקדמות שנעשתה בקבלת רשות ממשלתית לעלות על האוניות ולהסיטן ממסלולן בים הפתוח";

Adm 116/5061.

74. תזכיר, Adm 116/5648; 26.22.46. תיק זה מכיל גם דיווחים על הדיונים בתוך האדמיראליות במהלך הימים הקודמים.

75. "הגירה בלתי לגאלית לפלשתינה דרך הים, 1945-1948: הפן המשפטי". תזכיר מאת ג'ב. דודס, 3.3.49; Adm 1/21106. ר' גם פרוטוקול ישיבת הממשלה, Cab 129/12, עמ' 199-200.

76. הערותיו של הלורד צ'סלור, 18.12.46, Cab 129/14; וכן פרוטוקול ישיבת הממשלה מ-19.12.46, Cab 129/12; עמ' 215-216.

להוכיח "גמישות מסוימת לגבי קביעתו המדויקת של תחום שלושת המילין מול חוף פלשתינה"⁷⁷. אולם הם סרבו לאשר מראש כל פעולה קיצונית מן הסוג שנדרש על-ידי ויליס.

זאת הייתה עמדתה הרשמית של ממשלת בריטניה עד סוף תקופת המנדט. למרות התמרמרותו של ויליס, נותרו ההוראות בעניין זה בעינין. לא הועילו גם ניסיונותיהם של פקיד משרד המושבות להעלות את הנושא מחדש באביב 1947. רוב עמיתיהם (ועתה, גם בתוך האדמיראליות עצמה) המשיכו לטעון כי "כאומה גדולה של יורדי ים, עלינו להזהר מכל דבר העלול לפתוח את הדלת לשינויים במשפט הבינלאומי, העלולים להשפיע עלינו לראיה במקרים אחרים"⁷⁸.

על רקע טענות אלה, שנודעו לויליס מתוך חילפי אגרות אישיים בינו לבין מפקדו בלונדון,⁷⁹ הוא הורה לקציניו להקפיד על שמירת החוק.⁸⁰ בדרך-כלל, אכן, בוצעו ההוראות אלה כהלכה. מתוך 30 אוניות המפעילים שנעצרו על-ידי הצי בין בקשתו הראשונה של ויליס (23.9.46) ובין סיום המנדט (14.5.48), רק שלוש נתפסו מחוץ למים הטריטוריאליים: "לנגב" (9.2.47), "מולדת" (29.3.47) ו"אקסודוס" (18.7.47). ראוי לציין כי לפי התחקירים הבריטיים, גם מקרים אלה היו תוצאה של נסיבות מיוחדות, ולא פרי מדיניות כללית. במקרה של "לנגב", נטען בתחקיר, הפקודה להסתער עליה ניתנה בהיותה במרחק 10 מילין מערבית לקיסריה, תוצאה של פזיזות. מפקד המבצע, שהיה חדש בתפקידו, הופתע מהופעת האונייה ונבהל מהדיווח כי ארגון ה"הגנה" היה כבר מוכן לקבל את האונייה בחוף.⁸¹ במקרה של "מולדת", ההסתערות החלה רק אחרי שמפקד השייטת הבריטית הקרובה קיבל בקשה בכתב מן המפעילים, שהתחננו לפניו להצילם מסכנת טביעה בלב ים.⁸² להסתערות על ה"אקסודוס", שאף היא התעכבה זמן רב, קדם מעקב ממושך שלא הותיר לבריטים שום ספק לגבי מטרת האונייה ונחישות דעת נוסעיה להגיע לחוף.⁸³

התוצאה הברורה של מדיניות הגבלת טווח פעולתם של הבריטים בים הייתה הכבדת נטל שלב העצירה והתפיסה. הטווח המצומצם של שלושה מילין איפשר

77. הערותיו של א.ס. לה-מייטר (תת-השר באדמיראליות), 18.12.46; Adm 116/5648.
78. לה-מייטר אל ד'. מ. מרטין (משרד המושבות), 7.3.47; העתק בתיק Fo 371/61802. למרות דעה נחרצת זאת, המשיכו הדיונים בנושא, בפרט לאחר שהתקבלו ידיעות על כניסתה של ה"פרזידנט וורפילד" ["אקסודוס"] לים התיכון. ר' פתק מאת האל אל רה"מ, Adm 30.4.47; 1/20917; פרוטוקול ישיבת שרים, 2.5.47; Adm 116/5648; וכן פתק מאת בוויין לרה"מ; Fo 371/61806; 2.5.47.
79. לדוגמא, מכתבו הפרטי של אדמיראל קנינגהם אל ויליס, 2.5.47; Adm 205/68.
80. עד כמה שידוע, רק במקרה של "כנסת ישראל" (נובמבר 1946) היה ויליס מוכן לתת הנחיה לעצור כלי שייט בלב-ים ללא אישור ממשלתי מראש, וזאת בגלל גודל אונייה זאת, שהובילה מעל ל-3,800 מעפילים. אך, בסופו של דבר, הצליחו מפקדי מבצע ההסתערות לעצרה בתוך התחום. ויליס אל האדמיראליות, 26.11.46; Adm 116/5561.
81. דיווחו של ויליס לאדמיראליות, 6.3.47; Adm //20671 וכן דיווח הבולשת (CID) אל המוזכר הראשי בממשלת המנדט, 12.2.47; העתק בתוך Fo 371/61802.
82. דו"ח מבצעים של מפקדת הצי בים התיכון לחודש מרץ 1947: Adm 116/5638. בקשה דומה התקבלה מנוסעי ה"ביריה" בסוף יוני 1946 (לעיל הע' 62).
83. דיווחו של ויליס לאדמיראליות, 1.8.47; Adm 1/20789; וכן מברקו של הנציב העליון לשר המושבות, 20.7.47; המציע שלא לתת פרסום למיקום היירות. ארכון קנינגהם, תיק 2:2.

למפקדי הסיירות הבריטיות להתקרב רק פעם אחת אל אוניות המעפילים למטרת הסתערות. התחום המצומצם חייב גם פעולה מהירה ונמרצת מצד קבוצות ההסתערות עצמן. על סמך נתונים אלה חישובו הבריטים ומצאו כי ככל שתגבר התנגדות המעפילים לתפיסתם (הן על-ידי תימרון האונייה והן על-ידי מאבק בכוחות המסתערים), כך יגדלו סיכוייהם להגיע אל החוף.⁸⁴

לשמחתם של מפקדי הצי (ולמגינת-ליבם של כמה ממפקדי הפלמ"ח), לא בכל מקרה נקטו המעפילים בצעדי התנגדות אלה, והסיבות לכך ברורות: עבור רוב המעפילים הייתה עצם ההפלגה חוויה מפחידה ומתישה, שעוד הוסיפה על חולשתם הבסיסית כשארית הפליטה, וכך לא היו מסוגלים, מבחינה פיזית, להתנגד לתפיסתם. רק מעטים מהם, שקיבלו “אימוני לוחמה” בסיסיים ביותר, ידעו מראש איך להתנהג בהתנגשות עם הכוחות הבריטיים.⁸⁵

בכל זאת, לא יכלו הבריטים לסמוך על הימנעות המעפילים מהתנגדות אלימה. מספר גילויי ההתנגדות מצד המעפילים היה גדול דיו כדי לחייב לנקוט בצעדי זהירות בכל מקרה ומקרה. לפעמים הרשימה גם אותם עוצמת ההתנגדות של המעפילים, כפי שמתאר מלח בריטי ארבעים שנה אחר-כך:

היה זה נורא, ההסתערות על כמה מן האוניות... כאשר התקרבו, הן לא היו בשליטה, וחששנו כי תתהפכנה. הגברים היהודים היו תוקפים אותנו נמרצות כאשר עלינו. כמה מה“חברה” הופלו על הסיפון, ונשים היו דוקרות את מבושיהם במחטי סריגה. היה עלינו להשתמש, לכן, באמצעי מיגון. הם היו זורקים עלינו קופסאות שימורים (אשר סופקו על-ידי האמריקאים) וכולם היו נפגעים מהן.⁸⁶

הקרב על ה“אקסודוס” נחשב, בצדק, כדוגמא המפורסמת ביותר להתנגדות מעין זאת. כל יתר מבצעי ההסתערות, גם כנגד “לוחמה יהודית” עזה, הסתיימו תוך מספר דקות, ואילו הקרב על סיפון ה“אקסודוס” נמשך כמעט שעותיים.⁸⁷ למקרה זה הייתה השפעה מרכזית ביותר על החשיבה בנושא ההעפלה באדמיראליות. במיוחד התרשמו שם מדיווחיו של ויליס בהם הודגשה העובדה כי תפיסת ה“אקסודוס”, למרות שהתבצעה מעבר לתחום שלושת המילין, הייתה קרובה מאוד לכישלון. “ניתוח המבצע” – כתב – מראה כי חלה “התקדמות ניכרת בשיטות ההתנגדות של היהודים”. הוא גם ביטא את חששו כי מבצעי התפיסה ייעשו יותר ויותר קשים בעתיד.

לכן עולה השאלה האם זאת מדיניות נבונה לנקוט בצעדים כה קיצוניים על-מנת להשיג את

84. מכתב מאת האדמיראליות אל משרד הדומיניונים, 14.9.46 (המתאר את הקשיים בלכידת “ארבע חריות”); Adm 1/19757.

85. ר' תלונותיו של י. אלקן, המצוטטות על ידי חלמיש, שם, ע' 305 (המתייחסות לחוסר התנגדות על ידי נוסעי “מורדי הגיטאות” ו”יהודה הלוי” למעצרים במאי 1947).

86. L. James, *Wars of Empire, 1919-1945* (London, 1988), p. 100. הציטוט הוא מתוך ראיון עם מר פ. פייס, שהיה קשר באחת מהמשחתות הבריטיות בתקופת ההעפלה.

87. התיאור המפורט ביותר של הקרב על ה“אקסודוס” נמצא בחלמיש, שם.

המטרה במקרים כאלה, במיוחד לאור העובדה שכל שאלת א"י מונחת עתה לפני האו"ם ולאור ההשפעה של מספר רב של אבידות יהודיות על דעת הקהל העולמית, שלא לדבר על נפגעים מבין אנשינו, ודאגתי העיקרית היא לאחרונים...
 בחוסר-רצון רב, אני שוקל לאפשר לקצין הבכיר הנוכח [במבצע התפיסה] להמנע מהסתערות אם, לדעתו, עלול המבצע לגרום לאבידות ניכרות ולנוק לאוניות, או לכישלון – אשר יביאו לתוצאה גרועה יותר מאי-הסתערות.⁸⁸

מפקד הצי ביס-התיכון לא היה מעולם קרוב כל-כך ליאוש. הוא הציע, למעשה, את ביטולם המוחלט, כמעט, של מבצעי ההסתערות. תפנית חדה כזאת במדיניות הבריטית נגד ההעפלה חייבה דיון מעמיק. לכן, ולמרות לחציו של ויליס לאישור מהיר של הצעותיו, בוששה תשובת האדמיראליות לבוא. בתקופת המתנה זאת נרגעו מעט הרוחות. למרות מעמדו הבכיר של ויליס, החלו פקידים בכירים באדמיראליות לפקפק בכוננותן של הערכותיו הפסימיות. לדעתם מסוגל יהיה הצי גם בעתיד להמשיך לעצור אוניות מעפילים, במיוחד לאור העובדה שרק מעטות מהן עלולות היו להיות בנפח ובמהירות של ה"אקסודוס". פקידים אלה הושפעו גם מטענת משרד המלחמה שהביע חששו כי אם ינתן לאוניות המעפילים להגיע לחוף ללא הפרעה, יתקשה הצבא למצוא ולעצור אותן על נוסעיהן.⁸⁹

לאחר דין-ודברים ממושך בין כל הנוגעים בדבר, הושגה לבסוף פשרה: באופן בסיסי, נשארה המדיניות הקודמת בעינה, כפי שניסח זאת מחדש ויליס בפקודותיו: הצי "מצפה כי מפקדי הסיירות ימשיכו ליטול סיכונים גדולים במהלך הסתערות והשתלטות על כל אוניות המהגרים הבלתי-ליגאליים". מאידך, כפי שנאמר בפקודות אלה, במקרים יוצאים מן הכלל (כגון איבוד הקשר עם הקומודור הימי בא"י או עם מפקדת הים התיכון) "רשאי הקצין הבכיר של ספינת ההסתערות להשתמש בשיקול דעתו ולהמנע מהסתערות על אונייה כלשהי, כאשר להערכתו הסכנה גדולה מדי".⁹⁰
 כדאי לציין כי רשות זאת מעולם לא נוצלה. גם אחרי פרשת "אקסודוס" לא נרתעו מלחים בריטיים מלהסתער על אוניות מעפילים שגילו התנגדות לתפיסתן. עשרה ימים בלבד אחרי תפיסת ה"אקסודוס", בוצעה הסתערות בריטית שכונתה במסמכים הבריטיים "מופלאה", על האונייה: "חללי גשר הזיו". אונייה זאת אותרה בעודה באגן המערבי של הים-התיכון. במשך כל הלילה האחרון להפלגתה, נורו לעברה פצצות תאורה על-ידי מטוסים שחגו מעליה. סיירות הליוי המתינו בסבלנות עד שחצתה את תחום שלושת המילין, ואז שלחו לעברה מיד שתי קבוצות הסתערות

88. ויליס אל האדמיראליות, Adm 1/20789 ; 1.8.47.

89. דעה אחרונה זאת מפורטת במכתבו של בריגדיר דוב (משרד המלחמה) אל פ.ג סינוט (אדמיראליות), 1.10.47 ; שם.

90. ויליס מסר גירסה זאת לאדמיראליות ב-29.9.47, שם. מגעים קדמים (ביניהם עם הנציב העליון ודרכו עם גורמי ביטחון בממשלת המנדט) נהלו באמצעות גוף ממשלתי חדש, שנקרא "ועדת הקבינט לענייני ההגירה הבלתי לגאלית", שם.

את מיתון הלחץ לשינוי מדיניות ההסתערות ניתן לייחס להצלחה הבריטית בלכידת "גאולה" (1388 מעפילים) ו"מדינת היהודים" (2664 מעפילים) באוקטובר 1947. לפני כן, נחשבה ההסתערות על אוניות מסוג זה ל"כמעט בלתי אפשרית" ר' תזכירו של ו. אברשד (מזכיר ועדת הקבינט להגירה בלתי לגאלית), 1.10.47 ; שם, עמ' 54-55.

שמנו, סה”כ, 4 קצינים ר-59 חיילים. בתוך עשר דקות הייתה האונייה בשליטת הבריטים, מוכנה להיגרר לחיפה.⁹¹

כזאת נשארה מתכונת האירועים במהלך עשרת החודשים הבאים. ההתרחשויות בזירה הימית היו כמעט מנותקות מן השינויים הפוליטיים הדרמטיים שהתחוללו סביב נושא ארץ-ישראל לפני החלטת עצרת האו”ם בכ”ט בנובמבר 1947, ואחריה. אוניות המעפילים המשיכו, כמקודם, לקרוא תיגר על המצור הבריטי, ושתיים מהן אף הגיעו יומיים אחרי הכרזת המדינה. מן העבר השני, לא פסק גם הצי מלהאבק נגדן; הוא היה איתן בנחישותו להמשיך במבצעי האיתור, העצירה וההסתערות עד יומו האחרון של המנדט.⁹² גם מבחינת תוצאות ההתמודדות, לא חל שינוי משמעותי. בתקופה זאת, כמקודם, אוניות המעפילים היחידות שהצליחו להגיע לחוף ללא מפריע היו שלושה כלי-שיט קטנים (בחורף 1947-1948). כל אוניות המעפילים הגדולות, לעומת-זאת, נתפסו ללא קושי רב. פרשת ”אקסודוס” כפי שהסתבר ברטרופקציה, הייתה אכן יוצאת מן הכלל. רבים מדיווחי מפקדי הסיירות מחדשי האביב של 1948, תיארו את מבצעי ההסתערות והתפיסה כ”עבודה קלה”.⁹³ בכך הם ביטאו את הרגשת הצי כולו כי, מבחינה מבצעית, היה ניצחוננו על אוניות המעפילים לעבודה מוגמרת.

תחקירי הצי, המתייחסים לכל מקרה של תפיסת אונייה בנפרד, נוטים להדגיש את הנסיבות המיוחדות שהשפיעו על לכידתה. אולם מתוך החומר המתועד במסמכים, ניתן להצביע על שלושה גורמים משותפים שתרמו להצלחת המערכה כולה. הראשון, והדומיננטי ביותר, נובע מן הסביבה בה נערכו ההתמודדויות בין הצדדים. בניגוד לצבא היבשה הבריטי בא”י, לא נלחם הצי הבריטי בסביבה עוינת ובלתי-מוכרת וכנגד אויב שהיטיב להכירה ממנו. אדרבא, בזירה הימית היה זה דווקא ”המוסד לעלייה ב’”, שהיה חסר ניסיון וידע,⁹⁴ ואילו הבריטים יכלו לנצל את התמחותם המסורתית במבצעים ימיים. עדות בולטת למיומנותם של הבריטים היוותה, למשל, הצלחת ספינות הסיור לבצע ”תמרון זוגי”, על-ידי קירוב שתיים מספינותיהם, ברזומנית, לשני צרדיה של אוניית המעפילים. הקושי והסיכון בתמרון כזה התעצמו ככל שה”מטרות” נקטו בתרגילי תמרון משל עצמן, אך מפקדי הצי לא

91. מפקד ”והלהם” אל מפקדת חיל הים בירושלים, 29.7.47; Adm 1/20761. אולם ראוי לציין שבלונדון ייחסו את קלות לכידת ”חללי גשר הזיר” להבטחה הבריטית שניתנה לסוכנות היהודית שנוסעיה יועברו לקפריסין, ולא יחזרו לאירופה (כפי שנעשה במקרה של ה”אקסודוס”). הערכת מנהל מחלקת מבצעים צבאיים באדמיראלות, ללא תאריך; 1/20789 Adm, עמ’ 30-31.

92. הקביעה שעל הצי לעצור את המעפילים ללא כל קשר עם התרחשויות מדיניות שונות, מצויה בדברי מזכיר הממשלה כבר באביב 1947 (כאשר נדונה אפשרות העברת המנדט לאר”מ); מכתבו של ניברוק אל בורין, 17.3.47; Fo 371/61802. מדיניות זאת אושרה בתוכירו של בורין לרה”מ, 22.10.47; ארכיון בורין, Fo 800/488; וכן בתוכנית ראשי המטות לנסיגה מא”י, 21.11.47; Defe 5/6.

93. ר’, לרונגמה, דיווח על לכידת ”טירת צבי” באפריל 1948 מאת מפקד המשחתת ”פליקן” אל מפקדת חיל הים בחיפה, 20.4.48; Adm 1/21108.

94. חוסר הניסיון הימי של אנשי המוסד בא לידי ביטוי חריף במיוחד בעדותו של יהודה ארזי-עציון (נרשמה ב-21.8.55); הפרויקט הבין-אוניברסיטאי לחקר ההעפלה על שם אביגור, תיק ערויות מס’ 37/2, עמ’ 27-32.

נרתעו. הם התייחסו לתמרון זה כהקדמה בלתי־נמנעת לשלב ההסתערות, כי רק לאחר התקרבות כזאת של הספינות יכלו קבוצות ההסתערות לקפוץ לתוך אוניות המעפילים. הם גם הדגישו את ההשפעה הפסיכולוגית המאיימת על המעפילים של "מראה שתי ספינות מלחמה השטות בצמוד לאוניותיהם"⁹⁵.

הגורם השני, החשוב לא פחות, היה מיסודה של שיטת פיקוד שאיפשר את ניצולה המלא של העדיפות המקצועית הבריטית. על־מנת להשיג את ייעודה בצורה מירבית, נדרשה המפקדה לפעול בשתי צורות: מחד גיסא היא הייתה צריכה לשמור על קשר פיקודי הדוק בין הקומודור הימי בפלשתינה, מפקד הצי בים התיכון, הקצין הימי בחיפה ומפקדי הסיירות בים. מאידך גיסא, הייתה דרושה גם מידה של גמישות שתאפשר למפקדים הישירים של מבצעי התפיסה להחליט במהירות על הצעדים הטקטיים הדרושים להשגת המשימה.

כבר באביב 1946 התבררו לאדמיראליות הליקויים במנגנוני השליטה והבקרה שהיו קיימים אז. מפקדי הצי הכירו בכך ששיטות פעולה שהיו טובות דיין כנגד מספר קטן של אוניות מעפילים, לא הצליחו לעמוד בעומס שנוצר על־ידי מספרן הגובר והולך של אוניות אלה. הצורך בשכלול נבע גם מן המגוון הרחב יותר של משימות שהוטלו עתה על הצי. נוסף על תפקידי הסיוע, מעקב, עצירה והסתערות, הוא נדרש עתה לתפקידים נוספים: מניעת חבלות בספינות בריטיות שעגנו במפרץ חיפה, העברת המעפילים שנתפסו לקפריסין וסיוע בהכנת תיקי התביעה נגד צוותי האוניות הנתפסות ובעליהן. כדי להבטיח שיתוף פעולה בין־זרועי הדוק בכל העניינים האלה, יזם מפקד הסיירות הראשונה בים התיכון סידרת דיונים עם כל מפקדי הצבא הבכירים המוצבים בא"י, שהתקיימו במשך קיץ 1946.⁹⁶

אולם, במשך החודשים הבאים התברר כי הוועדות שהוקמו כתוצאה מפגישות אלה לא הצליחו לענות על הדרישה למטה מבצעי משולב. מספרן הרב פגע ביעילות תפקודן וגרם, כדברי דווח אחד, ל"כפילות במאמץ, לעומס רב על אמצעי הקשר ולפגיעה בביטחון שדה". ככלל, התלוננה האדמיראליות, נעשתה מפקדת הים התיכון מסורבלת מדי.⁹⁷

שיטת הפעולה עליה הוחלט לבסוף הייתה אחרת. על לשכת הקומודור בפלשתינה ומפקדת הצי במלטה – הוטלה רק האחריות הכללית על מבצעי העצירה וארגון סיוע המצור. פרטי ביצוע המשימה הועברו, יותר ויותר, לאחריותם של מפקדי הסיירות עצמם. עדות עקיפה לכך מצוייה בדיווח של ארגון ה"הגנה" המספר על נכונותם של מפקדים בריטיים מקומיים להגיע ל"הסכמים ג'נטלמניים" עם אוניות המעפילים, ועל־ידי כך למנוע אבידות בנפש וברכוש לשני הצדדים.⁹⁸ עדות ישירה

95. דיווחו של מפקד המשחתת "היידון" לקצין הימי הבכיר בחיפה, 27.5.47 (תיאור תפיסת "מורדי הגטאות"), Adm 1/20677. פרטים נוספים על ה"חימרון הזוגי" בתוך דו"ח מבצעים למרץ 1947 מטעם מפקדת הצי בים התיכון, ע' 5; Adm 116/5638, וכן הערותיו של מפקד מטה חיל הים בירושלים (קומודור א. דה־סאליס), 11.6.47; Adm 1/20661.

96. דיווחו של אדמיראל קינהן למפקדת הצי בים התיכון, 16.9.46; Adm 1/19615.

97. שם; וכן האדמיראליות אל משרד החוץ, 6.12.46; Fo 371/25638.

98. ר' למשל, דיווח ל"מוסד" על פגישה עם "קצין ימי בריטי בכיר", ב־23.6.47 (ערב המאבק נגד ה"אקסודוס"); ארכיון לתולדות ההגנה, 14/531.

יותר מצוייה ברישומי ההודעות שהועברו בקשר בזמן הפעולות (ונמצאות בתיקי המבצעים במסמכי האדמינרליות). רישומים אלה מוכיחים עד כמה חופשיים היו מפקדי הסיירות להחליט בעצמם על מידת הכוח הנחוץ כדי להבטיח את מילוי משימת ההסתערות על אוניות המעפילים.⁹⁹

ספק אם גם מערכת פיקודית משופרת זאת הייתה זוכה להצלחה, לולא פעולתו היעילה של הרוכב הנמוך ביותר במערכת הימית הבריטית – המלחים מן השורה. זה היה הגורם השלישי להישגים הטקטיים הבריטיים, וגם לשיפור בפעולה ברמה זאת הוקדשה מחשבה רבה. היות ומשימת ההסתערות כנגד אוניות נוסעים לא נכללה בסדרת האימונים השגרתיים של המלחים, היה צורך לספק להם את הידע והציוד הנדרשים לכך, באופן מיוחד. כבר בספטמבר 1946, דרשו מפקדי הסיירות שיינתן לאנשיהם ”אימון הולם באמנות הנקראת ’קטטת רחוב’”,¹⁰⁰ ולמרות נימת ההתברחות שבהצעה, הייתה ההתייחסות אליה רצינית ביותר.

דיווחיה התקופתיים של מפקדת הצי בים התיכון משקפים בצורה שוטפת את הכנת צוותי ההסתערות לתפקידיהם. תשומת-לב מיוחדת ניתנה לאספקת ציוד מיוחד מתאים. נוסף על האלות וכובעי-מגן הלבנים (שלהם, לפי הדיווחים, ”השפעה מייצבת ומשקיטה ביותר”¹⁰¹) קיבל כל צוות גם מספר פצצות גז מדמיע וכן מכשיר שכונה ”Chinese Fire Crackers”.¹⁰² גם באימוניהם הושקעו זמן ומאמץ רבים. כל צוות (שמנה בר”כ תריסר אנשים) נשלח לבית הספר לאימוני המארגנס הבריטי בגייין טופיהא שבמאלטה, שם עברו אימון אינטנסיבי בטיפול במהומות אורחים ובהסתערות על אוניות נוסעים בלב-ים. במסגרת הלימודים הודגשה העובדה שאין די בהכנות גופניות למשימות מעין אלה; דרושה גם הכנה נפשית. כך תיאר זאת אחד המשתתפים:

בקורסים... למדו אותם גם להמנע מריפיון, להראות בוטחים בעצמם ואיתנים, לפתח חזות נוקשה ודי-הצורך כדי לשבור את העמדה הנחושה, האיתנה, הנואשת, של הפליטים ומדריכיהם מן ה”הגנה”.¹⁰³

99. כמובן, מתן גמישות יתר עמד ביסוד הצעותיו של וליס שהוגשו בעבור שנה (לעיל הע’ 88, 90). יצויין שכבר ביוני 1946 הציע מונטגומרי (ראש המטה של כוחות האימפריה) לאמץ בא”י שיטה אותה סיכם כ: ”ריכוז מדיניות ובחור סמכויות ביצוע”. מכתבו אל ראש המטה במזה”ת, 27.6.46; 216/194. Wo.

100. דיווח מטעם מפקד ה”צ’לדרס” אל הקצין הימי הבכיר בחיפה על תפיסת ”ארבע חירויות”, Adm 116/5648; 3.9.46.

101. דו”ח מבצעים לינואר 1947 מאת מפקדת הצי בים התיכון, ע’ 6; Adm 1/20777, וכן דיווחו של מפקד ”ווירר” 21.9.47; Adm 1/20684.

102. פצצות קטנות אלה יצרו רושם של כמות אש רבה, אך לא סיכנו חיי אדם. יתרון העיקרי היה פסיכולוגי (תחקיר על התומרים שנעשה בהם שימוש בתפיסת ”יהודה הלוי” במאי 1947 בתוך Adm 1/20661). אולם, ניתנו הוראות מפורשות להמנע משימוש באמצעי זה כאשר אוניית מעפילים נבנתה כולה מעץ. ר’ דיווח על תפיסת ”חללי גשר הזיו” 29.7.47; Adm 1/20761.

103. מצוטט מתוך: נ. בתל, המשולש הארץ-ישראלי (ירושלים, 1979), ע’ 222. פרטים נוספים בדו”ח מבצעים לפברואר 1947 מאת מפקדת הצי בים התיכון; Adm 1/20671. עד לאותה עת כבר עברו את הקורסים 42 קצינים ו-626 מלחים נוספים.

ראויה לציון היא העובדה שהקורסים גם הרגישו את הצורך בהבלגה. ההנחה הבריטית הבסיסית (שהוכחה כנכונה לגמרי) הייתה שהמעפילים ומדריכיהם לא ישתמשו בנשק חם. לכן, החליטו גם הבריטים להסתמך עד כמה שאפשר, על כוח גופני בלבד. כפי שגם היה ידוע ל"מוסר", לא עלה על דעת הבריטים, בתקופה זאת, לעצור את האוניות על-ידי הפצצתן מן האוויר או מן הים, או להרתיע את נוסעיהן על-ידי ירי ללא אבחנה. גם כאשר היה קיים חשד (בלתי-סביר) שמספר אוניות מעפילים צויידו במכונות-יריה, הוגבלה נשיאת נשק חם (רובה או אקדח) אך ורק למפקדי הפלוגות ולסגניהם.¹⁰⁴

תוצאותיהם של מאמצי הבלגה אלה התבררו כאשר סוכם ה"מחיר" ששולם בעקבות פעולות ההסתערות. מבחינה חומרית, לפי המדרד של נוק לכלי השייט שהיו מעורבים בהתמודדויות, היה המחיר נמוך ביותר. במהלך כל המערכה נגד ההעפלה ניזוקו רק ארבע מן הסיירות הבריטיות בזמן ניסיונות ההסתערות, כתוצאה מההתנגשויות עם כמה מאוניות המעפילים הגדולות והכבדות יותר, וכולן תוקנו והוחזרו לשירות.¹⁰⁵ מבחינה פוליטית חשובה יותר העובדה כי אפילו אוניות מעפילים אחת לא הוטבעה כתוצאה מביצוע "התמרון הזוגי" על-ידי הסיירות שהתקרבו לדפנות מטרוחיהן.¹⁰⁶

תמונה דומה עולה מהדיווחים על האבידות בנפש. שני הצדדים שמרו, בדרך-כלל, על הכללים הבלתי-כתובים של המנעות משימוש בנשק חם.¹⁰⁷ ולכן שפיות-דמים הייתה חריגה. למרות האלימות שאיפיינה כמה מן המאבקים על סיפוני אוניות המעפילים, היה מספר האבידות בנפש קטן בהרבה מן המצופה. לפי דיווחי האדמיראליות, רק שבעה מלחים בריטיים נספו בזמן המבצעים הימיים, רובם כתוצאה מטביעה. מספר החללים בין המעפילים היה קטן, יחסית למספרם, אף יותר. בסך הכל היו מעל 21,000 איש באוניות שעל סיפונן נערכו התנגשויות אלימות בין המעפילים ופלוגות ההסתערות. מתוכם נהרגו שישה מעפילים בזמן הקרבות עצמם (אחד על "כנסת ישראל", שניים על "אקסודוס", אחד על "אף-על-פי-כן" ושניים על "תיאודור הרצל"). חמישה מעפילים נוספים מתו אחר-כך כתוצאה מפציעותיהם

104. ד"ר מודיעין תקופתי מהנציב העליון, 23.4.47, Co 537/2294; וכן הערכתו של מנהל מחלקת מבצעים צבאיים באדמיראליות, לעיל ע' 91.

105. רוב הנוק נגרם בקרב נגד ה"אקסודוס"; ר' תזכירו של ל. אברשד, 3.10.47; Adm 1/20789. מקרי התבלות באוניות הבריטיות אשר העבירו את המעפילים העצורים לקפריסין היו רבים יותר. אולם גם כאן לא היה הנוק בלתי הפיך.

106. החשש לטיבוע אוניות המעפילים הובע פעמים מספר על ידי ויליס, ר' אהורתי מנוכמבר 1946 בתוך Adm 1/20778. הרגשתו הייתה כי סכנה זאת הייתה קרובה במיוחד במקרה של ה"אקסודוס" 1.8.47; Adm 1/20789.

107. בדיווחים שנמסרו לאדמיראליות, מתוארים מקרי ירי על ידי כוחות בריטיים, מנשק קל במבצעי ההסתערות על "ווג'ווד" (יוני 1946); "ארבע חירות" (ספטמבר 1946); "כנסת ישראל" (נובמבר 1946); "לנגב" (פברואר 1947); "תיאודור הרצל" (אפריל 1947) ו"אקסודוס" (יולי 1947).

ר' גם הנתונים המובאים בתוך:

R.D. Wilson, *Cordon and Search, With 6th Airborne Division in Palestine* (London, 1979), pp. 247-9.

(אחד מ”כנסת ישראל”, אחד מ”לנגב”, שניים מ”אקסודוס”, ואחד מ”תיאודור הרצל”).¹⁰⁸

לנתונים אלה יש להוסיף, כמובן, מספר גדול הרבה יותר של פצועים משני הצדדים. ברם, גם בקטיגוריה זאת של הסטאטיסטיקה, הייתה רמת הנוק נמוכה. לאחר שוך הקרבות התברר כי רוב הפציעות היו קלות ביותר (כוויות, חבלות, חתכים), ודרשו רק טיפול של צוותי עזרה-ראשונה. אפילו בשני המקרים בהם היו המאבקים החריפים ביותר (“כנסת ישראל” ו”אקסודוס”) היה מספר המעפילים שנוקו לטיפול בבתי-חולים נמוך יחסית – שנים-עשר במקרה הראשון, ועשרים ושמונה – בשני.

בתיאור הישגיו המבצעיים של הצי המלכותי כנגד ההעפלה אין כדי לטשטש את גודל כשלונה האסטרטגי של בריטניה במאבק זה. בסופו של דבר, נקבע גורל המערכה בזירה המדינית, ובזירה זאת היו הציונים המנצחים הברורים. המצור הבריטי על חופי הארץ לא הצליח להוריד את נושא ההעפלה מראש סדר-היום הציבורי והדיפלומטי. יתירה מזאת, מבחינת הבריטים הפך ריבוי תפיסת אוניות המעפילים לחרב פיפיות שלא שירתה כלל את עניינם. מספרם הגדול של המעפילים הנתפסים יצר לגבי שלטונות המנדט בעיה של מציאת מתקני כליאה שיוכלו לקלוט כמויות גדולות של עצורים.¹⁰⁹

למרות התפתחות אירונית זאת, לא היה המאמץ שהשקיע הצי במניעת חדירתן החופשית של אוניות מעפילים לשווא. מיומנותו הטקטית של הצי באיתור האוניות ולכידתן מנעה, לפחות, את הבושה שהייתה נגרמת לממשלה אילו הצליח “המוסד” לבצע הורדה המונית של מעפילים אל החוף. מאידך גיסא, הצלחתו של הצי בלכידת האוניות ללא אבידות כבדות חסכה מהממשלה את אי-הנעימות שיכולה הייתה להגרם בנסיכות אחרות.

הישגים אלה, גם אם היו צנועים, ראויים לציון. יש בהם לאזן, ולו כמעט, את הדימוי הכללי השלילי שנדבק ל”אגרופה של האימפריה” בהיסטוריוגרפיה של התקופה.

108. מספרים אלה אינם כוללים את המעפילים שנהרגו (ע”י כוחות הצבא) בנמל חיפה כאשר ניסו להתנגד להעברתם לקפריסין. כן לא נכללו שלושת תושבי חיפה שנוורו למוות (שוב, ע”י כוחות הצבא) בעת הפגנה נגד מדיניות הגירוש לקפריסין, ב-13.8.46.

109. באופן בסיסי, ככל שגדל מספר המעפילים הניתפסים כן גדל הצורך לכלוא אותם. ממשלת המנדט התקשתה למצוא פיתרון לבעיה זאת כבר בקיץ 1946, ומימדיה תרמו לא מעט להחלטת הממשלה להעביר את המעפילים לקפריסין (ר’ מאמרו של בוגנר, לעיל הע’ 66). בחורף של 1947-1948 היו סימנים לכך שגם המחנות בקפריסין יתמלאו, ולכן, תצטרך הממשלה למצוא מתקני כליאה חילופיים (אולי בלבן).

