

'אקסודוס – 'יציאת אירופה תש"ז' היא אניית המעפילים המפורסמת ביותר ולא בכדי. בסיפור הפלגתה ובגירוש מעפיליה נקבעו שני שיאים: הראשון, מאבקם של המעפילים בצוותי ההשתלטות שהיה הנואש ביותר, הבריטים לא היו רחוקים באירוע זה מתבוסה. השני, סירובם של המעפילים לרדת בצרפת בהמשך התגלגלות האירועים, סירוב זה הוכיח לבריטים ולדעת הקהל העולמית כי הרעיון הציוני איננו "מעשה של קומץ קיצונים המנצל את מצוקתם ועליבותם של ניצולי השואה" אלא כמיהה אמיתית הצרובה בתודעתו של עם שלם. סיפורה של האנייה הוא נקודת שיא ותפנית לטובת העניין הציוני.

האנייה נבנתה בארצות הברית על ידי חברת Pusey A Jones Co והושקה בפילדלפיה בשנת 1928, ייעודה המקורי היה הובלת נוסעים במפרצי ונהרות צפון אמריקה. גוף האנייה היה עשוי ברזל ומעליו נבנו שלושה סיפוני עץ ובהם תאי מגורים ואזורי התכנסות ובילוי.

אורכה הייה 98 מטר, רוחבה 17.2 והדחקה 3,200 טון והיא נועדה להוביל בנוחיות למעלה מ-600 נוסעים. הנעתה נעשתה באמצעות מנוע קיטור, מהירות הפלגתה בשיוט מתמשך (Standard speed) הייתה כ-14 קשר ומהירותה עליונה כ-20 קשר. נתונים אלה מאפיינים את רוב אניות הנוסעים מסוגה אך שונים בהשוואה לאניות המעפילים שנראו עד כה.

שמה המקורי היה 'פרזידנט וורפילד', על שם נשיא חברת Old Bay Line אשר הפעילה את האנייה. בשנת 1942, בתחילת מלחמת העולם השנייה, הוחכרה לממשלת בריטניה כנושאת גייסות. לקראת חציית האוקיינוס האטלנטי חוזקה האנייה והותקנו בה מיכלי מים ודלק נוספים. במהלך המלחמה שמשה כאניית מגורים לאנשי צבא ולאחר פלישת בעלות לצרפת והקמת הנמל הצף בקירבת חוף נורמנדייה שימשה כאכסניה למשרדי מנהלת הנמל. בהמשך הובילה גייסות במעלה נהר ה'סיין' ובקיץ 1945, לאחר המלחמה, הוחזרה לארצות הברית.

מצבה הטכני וגם הירידה בביקוש לתחבורה הימית במפרץ צ'אספיק הביאו להחלטה להוציאה משירות ובסוף שנת 1945 הועברה לרשות חברת Potomac Shipwrecking לגריטה. בשלב זה אותרה על ידי שליחי המוסד לעליה ב' שראו את

הפוטנציאל הטמון בה. המוסד פעל עוד קודם לכן לרכש אניות מעפילים בארה"ב ונציגו הבכיר זאב שינד היה מנוסה בתהליך.<sup>1</sup> מכאן התגלגלה האנייה ועברה מיד ליד בתהליך החמקמק והמתפתל האופייני לרכישות שנעשו על ידי המוסד לעליה ב'. חברת הפירוקים Potomac Shipwrecking לא פירקה את האנייה אלא מכרה אותה לחברה בשם Chinese American Industrial Co. וזו מכרה אותה לאחר מספר ימים לחברת Western Trading Co., אחת מ'חברות קש' ששמשו את המוסד לרכש אניות בארה"ב. בשלב זה נודעה הרכישה לקונסול בריטניה בוירג'יניה אך מאמצים דיפלומטיים מול מחלקת המדינה של ארה"ב לסכל את רכישתה והסבתה לנשיאת מעפילים לא נשאו פרי. אנשי המוסד ותומכיהם מקרב יהדות ארצות הברית המשיכו בתהליך רישומה ובגיוס צוות עבורה. חלק מתהליך הרישום כלל גם קבלת אישור להנפת דגל של מדינה ריבונית ומוכרת. הרוכשים פנו כבפעמים קודמות לשלטונות פנמה אך הפעם, בלחץ הבריטים, סירבו השלטונות שם לרשום את האנייה.

רישומה של אנייה הוא עניין קריטי להפעלתה, אנייה ללא דגל כמוה כאדם ללא דרכון, חסרת זהות וחשופה למעצר ולהחרמה.<sup>2</sup> אנשי המוסד נאלצו לפנות למדינות נוספות ולבסוף הסכימו שלטונות הונדוראס לרשום את האנייה ובתנאי שיקבלו התחייבות כי האנייה לא תעסוק בהגירה לא חוקית.<sup>3</sup> במקביל לסידורי ההרשמה החל המוסד כבר בנובמבר 1946 בגיוס צוות לאנייה, צוות זה נועד להשיט את האנייה לאירופה ובהמשך להשיטה ארצה וללוות את מעפיליה. בצוות ההשטה לאירופה נמנו כ-40 איש חלקם אנשי "השומר הצעיר", חלקם יהודים מתנדבים ללא שיוך פוליטי או תנועתי וחלקם ימאים מנוסים, רובם ככולם יהודים. רב החובל היה ביל שלגל והקצין הראשון אייק אהרונוביץ הארץ-ישראלי, אהרונוביץ יועד להחליף את שלגל עם ההגעה לאירופה. עם הצוות נמנה גם הכומר המתודיסטי ג'והן גרוואל שהצטרף להפלגה מטעמים אידיאולוגיים, גראוול השתייך ללובי נוצרי אמריקאי שתמך ודחף להקמת בית לאומי לעם היהודי בארץ ישראל. ב-16 בפברואר 1947 הושבע הצוות לארגון 'ההגנה' בטקס פומבי ורב רושם.<sup>4</sup> פומביות הטקס עמדה בסתירה עם גישת המוסד להסתיר ולהסוות את פעילותו אך הרצון לכבד את התורמים וגם התחרות עם התנועה הרביזיוניסטית הטו את הכף.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> לפניה נרכשו ...

<sup>2</sup> כל כלי שיט חייב להיות רשום במדינה מסיימת אוניה היא ישות משפטית הניתנת לתביעה.

אמנת Convention on the High Seas. סעיף 91

<sup>3</sup> במקביל וכדי להסיר מעצמה את הלחץ התירה ממשלת הונדורס לבריטים להשתלט על האנייה גם בים הפתוח אם יתברר שהיא עוסקת בהגירה לא חוקית.

<sup>4</sup> חלמיש – אקסודוס, עמ' 28.

<sup>5</sup> שם, עמ' 29

המודיעין הבריטי עקב אותה עת אחר הכנותיהן של 'חיים ארלזורוב', 'מולדת', 'תיאודור הרצל' ואניות נוספות אך 'פרזידנט וורפילד' הייתה הגדולה שבהן. האנייה הייתה מוכרת לבריטים מהתקופה בה פעלה בשירותם וצורתה הדאיגה את אנשי הצי. בנוסף לקיבולת העצומה לא היו באנייה סיפונים רחבים אליהם יכלו צוותי ההשתלטות לדלג והבריטים נדרשו לפתרונות יצירתיים כדי להתגבר על הבעיה. האנייה יצאה לדרכה ב-25 בפברואר 1947, עם יציאתה נתקלה בסערה, ספגה נזקים ונאלצה לחזור לנמל.<sup>6</sup> הכיסוי התקשורתי לחזרתה והניחושים לגבי ייעודה הופיעו בגלוי בתקשורת האמריקאית.

לאחר תיקון הנזקים יצאה האנייה שנית ב-29 במרס. ב-5 באפריל פקדה את נמל פונטה דלגדה באיים האזוריים לשם תדלוק. לחץ של השגריר הבריטי בפורטוגל גרם לכך שהאנייה תודלקה בכמות דלק קטנה מזו שדרשה (אך בכל זאת הספיקה כמות להגעה למרסיי). ב-9 באפריל המשיכה האנייה לכיוון מצר גיברלטר שם זוהתה על ידי ספינת צי בריטית שנשלחה במיוחד למשימה וב-13 באפריל נכנסה לנמל מרסיי שנתפס על ידי הבריטים לנמל הבית של ארגון ההגנה.<sup>7</sup>

משרד החוץ הבריטי הפעיל מכבש לחצים על משרד החוץ הצרפתי, השגריר הבריטי דאף קופר ביקש משר החוץ בידו שלא לאפשר לאנייה כל סיוע ובמיוחד למנוע העלאת מעפילים לאנייה. הטיעונים היו כי האנייה מניפה את דגל הונדוראס ללא האישור וכי אינה עונה לכללי הבטיחות היו קלים להוכחה וקשה היה לצרפתים להפריכם. המאמץ הבריטי נבע מהקשיים הגדולים בהם הייתה הממשלה הבריטית נתונה: חוסר במשחתות לעיבוי הסיורים מול חופי ארץ ישראל, מחסור בחמרי בניין להרחיב את המחנות בקפריסין, חשש להתגברות הלחץ הערבי והידיעה שהעלייה מלכדת את הישוב כולו נגדה, כל אלה הביאו את הבריטים לכלל הבנה כי את הפלגתה של 'פרזידנט וורפילד' הם חייבים לסכל.<sup>8</sup> מבנה המיוחד של האנייה הוסיף גם הוא סיבה לדאגה.

מאמצי הבריטים אכן נשאו פרי באותו שלב ובלחץ שלטונות צרפת נאלצו אנשי המוסד להוציא את האנייה מתחומה. האנייה יצאה ממרסיי ב-22 באפריל והפליגה לכאורה לנמל אלכסנדרייה אך הגיעה כעבור יומיים ל'פורטו ונרה' שליד לה ספציה.<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> הצפה, יום ראשון, מרץ 09, 1947; מדור Front page, עמוד 1

<sup>7</sup> ניניאן – פטרול, עמ' 777.

<sup>8</sup> חלמיש – אקסודוס, עמ' 888.

<sup>9</sup> יומן פאריס עמ' 54

איטליה גם היא הייתה חשופה ללחץ הבריטים, חולשתה המדינית ומאמציה להתקבל כחברה באו"ם הציבו אותה במצב עדין ורגיש ובכל זאת לא הייתה למוסד באותה עת אלטרנטיבה אחרת.

השלטונות האיטלקיים החליטו לעכב את האנייה, הם לא היו יכולים להתעלם מאזהרות הבריטים לגבי מצבה הבטיחותי של האנייה והגבילו את שהייתה בנמל לשלושה שבועות. אנשי המוסד ניצלו את השהיה להמשך ההכנות להפלגה ובכללן קבלת אספקה ודלק.

ב-15 במאי, במהלך שהייתה של האנייה באיטליה, מינה האו"ם ועדה מיוחדת (NUSCOP) כדי לבחון את שאלת ארץ ישראל, באו"ם דרשו מכל המדינות החברות שלא לעשות פעולות העלולות לשבש ולהפריע לעבודות הועדה. הבריטים השתמשו בטיעון זה בלחצם על מדינות אירופה.

בנוסף ללחץ המדיני הפעילו הבריטים לחצים גם במישור המשפטי וזאת בהסתמך על חוקי התעבורה הימית, בביקורת בטיחות שהתקיימה בנמל לה ספציה, בלחץ הבריטים, עלה כי האנייה איננה כשירה להפלגה. אנשי המוסד הפעילו גם הם את קישריהם והצליחו להשיג הקלה לפיה מותר לאנייה להפליג בים שקט, בקרבת החוף וללא נוסעים.<sup>10</sup> היתר חלקי זה אפשר לשלטונות איטליה לקצוב את זמן שהיית האנייה בנמליהם ולדרוש ממנה לצאת לארץ אחרת לכשימלאו התנאים. לחצים אלה גרמו לאנשי המוסד לבדוק חלופות נוספות לנמל היציאה, החל מליסבון שלחוף האוקיינוס האטלנטי ועד קונסטנצה שבים השחור. הועלתה גם אפשרות שהאנייה תצא ריקה ללב ים ושם תפגוש באניות מעפילים אחרות ('מדינת היהודים'... 'י"ד חללי גשר הזיו'... ועוד) שיעבירו אליה את המעפילים.<sup>11</sup>

בסופו של דבר הצליח נציג המוסד בצרפת שמריה צמרת, המכונה רודי, לקבל אישור להכניס את האנייה לנמל פורט דה בוק בצרפת. האנייה יצאה את איטליה ב-12 ביוני בשעה 11:00. האיטלקים הבטיחו לבריטים להצמיד ליווי ולעקב אחר האנייה כל עוד היא משייטת במימיהם ולפיכך נצמדה לאנייה עם יציאתה מן הנמל ספינת משמר איטלקית. הספינה ליוותה את האנייה והפליגה בעקבותיה לאורך החוף, מערבה, עד שיצאה מהמים הריבוניים של איטליה ונכנסה למים הריבוניים של צרפת.<sup>12</sup> ב-13 ביוני הגיעה האנייה לנמל פורט דה בוק. עם כניסתה לנמל תודלקה האנייה למלוא

<sup>10</sup> סרני – ספינות, עמ' 444.

<sup>11</sup> יומן פריז 2 ביוני עמ' 80.

<sup>12</sup> אייק חושב שהוא התחמק אבל זה לא נראה כך

הכמות שנדרשה ובמקביל נמשכו הכנותיה.<sup>13</sup> שלטונות הנמל דווחו על ידי רב החובל שהאנייה מתעתדת להפליג לים השחור (ללא נוסעים ובלבד שתחזית מזג האוויר תהייה נוחה) אך למרות זאת הייתה הערכת המצב הבריטית כי האנייה תחזור לאיטליה ותעמיס שם את מעפיליה.<sup>14</sup>

בכל אותה עת נמשך תהליך של העברת האחריות על האנייה ועל משימתה בהמשך מהצוות האמריקאי שהשיטה לאירופה אל הצוות שיוביל את הפלגתה ארצה. המתנדבים האמריקאיים קיבלו את מרות ארגון ה'הגנה' ואת בכירותם של הארץ ישראלים שהצטרפו רק באירופה. ראשונים התחלפו בתפקידים הקצין הראשון אייק הארונוביץ ורב החובל ביל שלגל. מפקד ההפלגה יוסף הראל – המבורגר הגיע ב-3 במאי לפורטו ונרה וקיבל פיקוד על המבצע כולו.<sup>15</sup> מלואים ארץ ישראלים נוספים היו מיכה פרי, סימה שמוקלר וצבי-מירי' כצלסון – אנשי פלי"ם וה'גדעונים' עזריאל עינב ומקס קהאן. כל אלה הצטרפו לצוות המקורי שהביא את האנייה מארה"ב ולצוות הספרדי המקצועי שגויס באירופה.

נדודי האנייה בין איטליה לצרפת בעקבות הלחצים המדיניים השפיעו על בחירתם של המעפילים המיועדים. להוצאת הפלגה מאיטליה ניתן היה ללקט מעפילים ממחנות ההכשרה שבאיטליה ולמלאה, הפלגתה מצרפת חייבה להסיע ולהביא מעפילים ממקומות אחרים כי בצרפת כמעט ולא היו מחנות הכשרה. כשברור היה שהאנייה לא תוכל לצאת מאיטליה החלו אנשי המוסד לארגן את הבאתם לצרפת של 5,000 מעפילים ממחנות העקורים בגרמניה תוך מתן עדיפות לאזור השליטה האמריקאי בגרמניה. מורל העקורים שם היה נמוך ורבים מהם החלו לחשוב על הגירה למקומות אחרים.<sup>16</sup>

העברת האנשים מגרמניה החלה ב-29 ביוני, חלקם בתעודות מעבר 'כשרות' שהונפקו על ידי הצבא האמריקאי וחלקם בתעודות מזויפות. התובלה נעשתה באמצעות רכבות ובחלק מהמקרים על ידי משאיות שהשיג ארגון ה'בריחה', בשל מספרם העצום חולקו המעפילים לחמש קבוצות הגעה שמוספרו באותיות E - A.<sup>17</sup> עם הגיעם לצרפת הועלו המעפילים המיועדים לרכבות למרסיי ופוזרו שם בין 12 מחנות ארעיים שהקים המוסד.<sup>18</sup> חתך האוכלוסייה היה רב גוני, הזמן הקצר והלחץ

---

<sup>13</sup> המוסד עמ' 86

<sup>14</sup> לקשר

<sup>15</sup> הראל סיפור המעשה עמ' 223

<sup>16</sup> חלמיש – אקסודוס, עמ' 23. והיו עוד סיבות: פעולה זו הורידה עומס מן האמריקאים שהתאמצו לצמצם את מספר השוהים במחנותיהם והבחירה הוותה תמריץ עבורם. מאותה סיבה לא נבחרו עקורים מהמחנות שבאיזור הבריטי.

<sup>17</sup> יומן פריז 27 יוני עמ' 98

<sup>18</sup> שם, עמ' 56.

בו היו העקורים נתונים לא אפשר מתן עדיפות לצעירים ובריאים כפי שנעשה במקרים רבים. בעיה זו שהקשתה על המלווים בשלב ההתארגנות ובהפלגה עצמה הפכה בשלב הגירוש ליתרון גדול. חתך המפליגים סייע לשכנע את דעת הקהל העולמית כי ההעפלה היא תנועה של עם שלם על כל סיעותיו ועדותיו.

ב-9 ביולי יצאה האנייה מפורט דה בוק והפליגה מרחק שעות הפלגה ספורות לנמל סט. סט נמצאה במחוז בחירתו של ז'יל מוק, שר התחבורה של צרפת וידיד גדול למפעל הציוני. לצורך הסעת המעפילים לנמל נשכרו 170 משאיות. יום קודם לכן פרצה במחוז שביתת נהגי משאיות, המבצע עמד להשתבש אך אנשי המוסד מצאו דרך לתרום לאיגוד הנהגים סכום כסף כתמיכה בשביתה והארגון מצידו אפשר את יציאתן של המשאיות. ניתן להעריך כי בעלי חברת המשאיות 'האחים מזרחי' השתדלו גם הם לסייע.

בשלב זה הבינו הבריטים כי נמל סט יהיה נמל המוצא וכי הפלגת האנייה קרובה. שר החוץ הבריטי בוויין שעשה אותה עת בפאריז פעל אישית לעיכוב האנייה וזכה להבטחה כי האנייה לא תורשה להפליג.<sup>19</sup>

העליה לאנייה החלה ב-10 ביולי בשעות הבוקר המוקדמות. שוטרים צרפתיים עמדו ליד הכבש ובדקו דרכונים, למעפילים היו אשרות כניסה לקולומביה ואת השוטרים זה סיפק.

לאחר העלייה דאגו המארגנים להשמיד את הדרכונים והאשרות, מעתה היו המעפילים חסרי זהות וחסרי לאומיות מצב המסבך כל שוטר נמל או שוטר גבולות אשר יבקש לעצרו או לשנות את יעדו.

המידע על עליית המעפילים לאנייה הגיע לקונסול בריטניה במרסיי וזה פנה למשרד החוץ. בצהריים הגיעו לאנייה שוטרים ממשטרת הנמל, הם הודיעו לרב החובל כי האנייה עצורה וגם ניסו לנטרל את מנוע האנייה, לזה התנגדו המלווים התקיפות. על הרציף הוצב משמר של רשויות הנמל ונתבי הנמל קיבלו הוראה שלא לתת שירות לאנייה. הקונסול הבריטי עודכן על כך ואף דווח לו כי החלה הורדת מעפילים מהאנייה.<sup>20</sup>

העלאת המעפילים והתארגנותם נסתיימה בשעה 11:00, שעת היציאה נקבעה לחצות ולשעה זו הוזמן נתב. מכשבושש הנתב להגיע החליט יוסי הראל מפקד

---

<sup>19</sup> גרינפילד – יהודים, עמ' 100.  
<sup>20</sup> לקשר

ההפלגה בעצה אחת עם שאול אביגור שהאנייה תצא עצמאית.<sup>21</sup> ירכתי האנייה היו קשורות לרציף וחרטומה קשור לעוגן, רב החובל אהרונוביץ החל בתמרון. בהעדר סיוע הנתב וצוות היקשרות (Mooring) נעשה ניתוק חבלי הירכתיים בצורה לא מקצועית ואחד החבלים נכרך סביב המדחף. אהרונוביץ שילב את המנוע לתנועה קדימה ולתנועה לאחור לסירוגין ולבסוף, למרבה המזל, השתחרר החבל. חבל החרטום נותק אף הוא והאנייה פנתה לפתח הנמל, במהלך הפנייה עלו ירכתי האנייה על השרטון שליד שובר הגלים והמדחף נתקע בחול. אנשי מוסד שנותרו בחוף הפצירו בשלטונות הנמל לשלוח גוררת לסיוע ובמקביל המשיך רב החובל אהרונוביץ בניסיונות להפריד ולשלב את המנוע, לבסוף לקראת השעה 06:00 ירדה האנייה מהשרטון ונעה אל פתח הנמל.

מטוס סיור בריטי חג מעל האנייה למן יציאתה את פתח הנמל וברגע שיצרה ממימיה הריבוניים של צרפת התקרבה אליה ספינת העזר (Sloop) 'מרמייד' HMS Mermaid U30 בפיקודו של רב-סרן דייזי Lt. Cdr. A.P. Davy והחלה ללוותה.

בפאריס הגיש שר החוץ בוויין מחאה חריפה לשר החוץ בידו ודרש ממנו להחזיר את האנייה לאלתר. בידו הצדיק את דרישתו של בוויין, אך האחרון לא הסתפק בכך ופגש גם את ראש הממשלה הצרפתי רמדייר שנשבע לו שמעולם לא שמע על האנייה...<sup>22</sup> ובינתיים המשיכה האנייה בנתיבה, לא לקולומביה כי אם מזרחה. את ה'מרמייד' החליפה המשחתת 'צ'ווייט' בפיקודו של Commander J.V. Wilkinson במעקב הצמוד, בנוסף יצאה ממלטה ב-13 בחודש והצטרפה לליווי הסיירת אייג'קס בפיקודו של Captain Brian de Courcy-Ireland. בנמל חיפה הכינו שלוש אניות גירוש וציידו אותן להפלגה בת שבוע.

האנייה, מלווה על ידי המשחתת 'צ'ווייט' והסיירת אייג'קס המשיכה מזרחה במהירות ממוצעת של 11 קשרים, ב-15 בחודש בשעות הצהריים החליפה המשחתת 'צ'יילדרס' את המשחתת 'צ'ווייט' בליווי. מפקדה של 'צ'יילדרס' וצוותה כבר התנסו בהשתלטות אגרסיבית שנה קודם לכן במבצע תפיסתה של 'ארבע חירויות'.

שלב הריכוך והשכנוע החל בהוראתו הישירה של מפקד הכוחות הימיים בים התיכון אדמיראל וויליס Admiral Sir Algernon Willis כבר כשהייתה האנייה בין סיציליה לכרתים. 'אייג'קס' הגדולה והמאיימת התקרבה לאניית המעפילים והודיעה באמצעות רמקולים כי לאניה לא תותר כניסה למימי הריבוניים של א"י וכי התעקשות תגרום

---

<sup>21</sup> יומן פריז עמ' 112  
<sup>22</sup> לקשר

למאבק ונפגעים מיותרים. לבריטים היה חשוב שמרב המעפילים יקלטו את המסר ללא תיווך ולכן חזרו על ההודעה במספר שפות. מגשר אניית המעפילים לא באה כל תגובה, האנייה המשיכה בדרכה מזרחה, דגל הונדוראס התנוסס על ראש התורן ושמה 'פרזידנט וורפילד' הופיע על דפנותיה.

כשהיו האניות מדרום לאי כרתים החלה רוח צפונית מזרחית חזקה לנשב, הגלים גבהו ו'פרזידנט וורפילד' נאלצה להוריד מהירות. הליווי הצמוד אפשר למפקדים ולצוותים המיועדים לביצוע ההשתלטות לראות מקרוב את האתגר העומד בפניהם. בשונה מרוב אניות המעפילים עליהן השתלטו עד כה לא היו באנייה זו מרחבי סיפון אליהם יכולים היו צוותי ההשתלטות לדלג. המבנה העליון של האנייה היה בנוי כפגודה בת שלושה סיפונים כאשר כל סיפון צר אך במעט מקודמו ורק שביל צר מקיף אותו. מבנה זה לא אפשר העברה מהירה ובו זמנית של צוות ההשתלטות וכפה תהליך בו עוברים המשתלטים בזה אחר זה, דרך המעניקה יתרון ברור למגנים. האזור השטוח היחיד במבנה האמור היה גג הסיפון השלישי, גשר הפיקוד היה בקדמתו של סיפון זה.

כדי להתמודד עם הבעיה הגה צוות המשחתת 'צ'יילדרס' שיטה: המשתלטים לא יזנקו מ'סיפון הדגלים' כפי שנעשה בדרך כלל אלא מגג גשר המשחתת שגבהו כגובה הסיפון השלישי, לשם כך התקינו על גג הגשר כבש שבסיסו חובר בציר לרצפת הגג וצידו השני קשור בחבל אל התורן. כדי להעביר את המשתלטים נדרשה המשחתת להיצמד לאנייה ולשחרר את קצהו התלוי של הכבש ולהפילו על גג סיפונה העליון של האנייה. מתקן דומה נבנה בכל אחת מארבע המשחתות המיועדות להשתלטות וזאת בנוסף לנקודת הזינוק הרגילה שהייתה על סיפון הדגלים.

תכנית ההתגוננות של אניית המעפילים הייתה לא פחות יצירתית. האיטרטגייה התגבשה לאחר מספר רב של התכתבויות והתלבטויות כשלבסוף ב-17 ביולי בשעה 17:00 סוכמה התכנית. הראל והודיע את הממונים עליו כי בכונתו להפליג לאורך חופי ארץ ישראל מדרום לצפון ובשעת כושר לפנות מזרחה, לחמוק מן המשחתות ולהגיע לחוף תל אביב, שם במיי אפסיים, במקום אליו לא יכולות המשחתות לגשת ועבור כוחות המשטרה היבשתיים הוא מהווה קושי, יורדו המעפילים באמצעות סירות, חבלים וגם בשחייה אל החוף.<sup>23</sup> בחלקה היבשתי של התכנית נדרשו אנשי ההגנה בחוף ההורדה לארגן את תושבי הסביבה להגיע בהמוניהם ולהקשות על כוחות המשטרה בפעולתם.

---

<sup>23</sup> לארנון מאמנון 17.7.47 1700 את"ה 14/ב'14



כדי לחצות את רצועת שלושת המיילים ולהגיע לאותם מיי אפסיים נקטו המלווים שורה של הכנות שנועדו לעכב את עלייתם והשתלטותם של המלחים הבריטים. על פי הנסיון שהצטבר באניות קודמות, ובמיוחד ב'כנסת ישראל' עליה פיקד יוסי הראל, נתלו מעבר לדופן האנייה רפסודות הצלה כשהן קשורות לחבלים, ליד הסירות הוכנו גרזינים שנועדו לקצץ את החבלים ולהפיל את הרפסודות הכבדות על סיפון של המשחתות (שיטה שגרמה בדיעבד להשבתתן של שלוש מתוך ארבע המשחתות). סיפון האנייה הוקף בצינור שהוליך קיטור מחדר הדוודים ונועד להתזה על המלחים המסתערים. פתחי חדרי המכונה וההגה כוסו ברשתות ברזל למניעת חדירתם של רימוני הגז דלתות אחרות לופפו בתיל דוקרני.<sup>24</sup>

לקראת ההתנגשות ולמעשה כבר מתחילת ההפלגה הוכן 'צבא' של מעפילים צעירים רובם חניכי תנועות נוער, הלוחמים חולקו לקבוצות על פי השיוך התנועתי מתוך הנחה שבני כל תנועה מכירים זה את זה, לכל קבוצה מונה מפקד – לרוב אחד המלווים הארץ ישראלים או האמריקאים. לכל תנועת נוער הוקצה אזור עליו היא נדרשת להגן, נקבעו גם קבוצות עתודה ותגבורת למקרה שאחת הקבוצות מתעייפת או נחלשת. צעירים שגילים פחות מ-16 לא שולבו בתכנית.<sup>25</sup> באחד ממדורי האנייה הוקם גם בית חולים מאולתר, הצוות הרפואי כלל את המלווה סימה שמוקלר, חובשת מהפלי"ם, וכן רופאים ואחיות שהיו בין העולים.<sup>26</sup>

דגש מיוחד ניתן לכיסוי התקשורת ולתעמולה אותה רצו המארגנים להפיץ. בהנחיית המלווים הוכנו מספר שלטים הנראים למרחוק ובהם שם האנייה:

<sup>27</sup>HAGANA Ship EXODUS 1947

כמו כן הוכנו שלטים מביכים שנועדו לרפות את ידי המלחים הבריטיים כגון:

Nelson! Look at your successors (נלסון! הבט ביורשיך)

ועל הארובה צוייר צלב קרס גדול ומתחתיו שמו של בוויין. חלק משלטים אלה נתלו בראשית הקרב וחלקם עם התקרבות האנייה לחיפה בהמשך. יתכן כי חלק מהשלטים המופיעים בתמונות נתווספו בריטוש במערכות העיתונים.<sup>28</sup>

---

<sup>24</sup> לקשר

<sup>25</sup> בפועל, עם תחילת הלחימה עלו לסיפונים והשתתפו במאבק. חלמיש- אקסודוס, עמ' 87.

<sup>26</sup> בפועל התייצבו בתחיל הקרב הדוקטור יהושוע כהן והחובש אבי לבני. שם, שם.

<sup>27</sup> על השם הוחלט במוסד בצרפת ב 11 ביולי לפי הצעתו של משה סנה. השם המקורי היה 'יציאת תש"ז' בעברית ו- Exodus 1947 באנגלית. בהמשך נקראה האנייה 'יציאת אירופה תש"ז'.

בנוסף לכל אלה פעלה באנייה תחנת שידור משוכללת, התחנה שדרה במערכת הרמקולים הפנימית של האנייה עידכונים, חדשות וגם תכניות להעלאת המורל. השידורים בגלי האתר היו מכוונים לעם היושב בציון, לבני העם היהודי בנכר וגם אל ועדת UNSCOP שעשתה אז בארץ. ביקורה של הועדה בארץ היה ידוע עוד טרם יצאה האנייה מנמל סט אלא שאז עוד לא נקבע חוף הנחיתה המיועד. משהוברר כי קטנו סיכוייה של האנייה לנחות בחוף תל אביב החליטה ההנהגה הציונית למצות את הגעתה לחיפה ולגרוף מכך הון פוליטי (הזדמנות שהוחמצה שנה קודם לכן עם הגעת האנייה 'ווינגייט'). החל ביום חמישי ה-17 בחודש נדרשה האנייה, בהנחיות שקיבלה מהמוסד בארץ, להזמין את הועדה לצפות באנייה הנכנסת לנמל – הגעתם של חלק מנציגי הועדה לנמל אכן הטה את הכף בהמלצותיה של אותה ועדה כפי שישתבר בהמשך.

הכוח המיירט תוכנן להגיע לקרבתה של האנייה ב-17 ביולי בשעות הבוקר. אל המשחתת 'צ'יילדרס' והסיירת 'אייג'קס' שכבר היו בקרבת האנייה הצטרפו המשחתות 'צ'ק'רס', 'צ'יפטיין' ו'צ'אריטי'. על סיפונה של 'צ'ק'רס' ניצב מפקד כוח המשימה - מפקד שייטת המשחתות ה-1 אלוף משנה ווטסון, (R.D. Watson), מאוחר יותר הצטרפה גם הפריגטה 'קרדיגן ביי' לסיוע.

בשלב זה הייתה השיירה כ-20 מייל מצפון לדלתא המצרית, האנייה הייתה במגמת הפלגה דרום מזרחה, לכיוון מגדלור 'רוזטה', לצורך הניווט. בשעה שבע בבוקר נגלה המגדלור לספינות השיירה אך 'פרזידנט וורפילד' לא שינתה קורס מזרחה והמשיכה להתקרב אל החוף המצרי, המים הלכו ונעשו רדודים, כשירד העומק ל-7- פאדום (כ-12 מטרים) הפסיקה הסיירת 'אייג'קס את התקרבותה לחוף, נשארה מאחור ובכך חשפה את מגבלותיה. יתר הכוח המשיך לעקוב אחר האנייה בטווחים קרובים. במהלך היום ניגשו המשחתות על פי תור לקרבתה של האנייה, המפקדים התאמנו בהפלגה בטווח קרוב תוך השוואת מהירויות ולצוותי ההשתלטות ניתנה הזדמנות לאמוד את יעד ההשתלטות שהם. הסירות התלויות, מוכנות להטלה, הגדרות והמחסומים נראו בבירור. אחר כך התרחקו המשחתות כדי להתקין את כבשי ההשתלטות המיוחדים שהוכנו למשימה.

הסיירת אייג'קס העבירה לזוג המשחתות הראשון המיועד להשתלטות, 'צ'יילדרס' ו'צ'יפטיין' תגבורת של 50 אנשים לצוותי ההשתלטות שלהן. הכוונה הייתה להעביר במהירות ובו זמנית את הצוותים המתוגברים.

הצוותים עברו בתקופה שקדמה להשתלטות את הקורס המיוחד בעין תופיחה שבמלטה.<sup>29</sup> ציודם כלל קסדות, אלות, מסיכות גז, חגורות הצלה מתנפחות ומגינים מסוגים שונים. העמדות מהם תוכננו המלחים לזנק הוקפו בלוחות עץ לבוד שאפשרו מסתור עד רגע הזינוק עצמו. נשקם האישי היה מוצלב מאחרי גבם, הוא נועד לשימוש רק במקרה של סכנת חיים מוחשית ומיידית לנושא הנשק או למי מחבריו. מיעוט השימוש בנשק החם היה אחד ממדדי ההצלחה במבצע.

פקודת ההשתלטות הסופית נכתבה על ידי מפקד השייטת באותו בוקר, אחרי שראה בעצמו את מבנה האנייה. הפקודה הייתה ארוכה ומפורטת וכדי לזרז את הפצתה עברה משחתת הפיקוד 'צ'ק'ס' בין הספינות והעבירה את עותקה באמצעות חבל זריקה.

התכנית הייתה ששתי המשחתות 'צ'ילדרס' ו'צ'יפטיין' ייגשו בו זמנית משני צדדיה של האנייה ויעבירו לסיפונה מלחים רבים ככל הניתן. מאחוריהן הפליגו המשחתות 'צ'אריטי' ו'צ'ק'ס' מוכנות גם הן לגשת ולהעביר מלחים בגל שני. הפריגטה האיטית 'קרדיגן ביי' הפליגה מאחור בכוננות למשות אנשים אם יפלו או יקפצו למים. הסיירת 'אייג'קס' נעה לפני המבנה, תפקידה היה לחצוץ בגופה בין האנייה ובין חוף הנחיתה המיועד. גודלה העצום ודפנותיה המשוריינות עמדו לה לצורך משימתה זו.

מפקד השייטת מיקם את חבורת הפיקוד שלו על סיפון הצ'אריטי, הוא תכנן לצפות בגל הראשון ותוצאותיו ולפיהן לחדד את הנחיותיו לגל השני. כמפקד כלל צוותי ההשתלטות מונה סרן MacPherson, קצין התותחנות השייטתי. ההנחיות שקיבל MacPherson היו להשתלט על גג הסיפון העליון ובכך לאפשר אזור פנוי ובטוח אליו יתקבצו מלחי הגל השני. משם היה אמור הכוח לשלוח כוחות משנה אשר ירדו וישתלטו על חדר המכונות וחדר מכונת ההגה ויכינו את סיפון החרטום להיגררות למקרה שהמעפילים יחבלו במנוע האנייה.

ביום חמישי, ה-17 ביולי, בערב הייתה האנייה בטווח 50 מייל מחוף תל אביב, מרחק חמש שעות הפלגה לערך. בשעה 20:45 הוכרזה האפלה בספינות הצי ובאותו זמן הגיע גם מטוס לסיוע בהנרה אם תידרש. המשחתות החלו בגישות דמה אל דפנות האנייה, בגישות, שלא הגיעו למגע דופן בדופן התאמנו המפקדים בהשוואת המהירויות אך התימרונים נועדו בעיקר להרגיל ולעייף את המעפילים הערוכים על הסיפונים.

---

<sup>29</sup> ראו לעיל

המפקד הבריטי לא התכוון להמתין לכניסתה של האנייה למימי הריבוניים, מאז ההשתלטות האלימה על 'תיאודור הרצל' בתחילת חודש אפריל עלה בשיחות בין המפקדים לא פעם הרעיון לקבוע 'מקדם מהירות' לפיו יוכלו המפקדים להוסיף מייל אחד לכל קשר במהירות אנייה המטרה – כלומר אנייה שמהירותה 10 קשר ניתן יהיה לעצור בטווח 10 מייל מהחוף וכו'...<sup>30</sup> למקדם זה לא היה סיכוי לעבור את משוכת משפטני הצי והוא נשאר כמשאלת לב. ערב ההשתלטות אישר מפקד כוחות הצי בים התיכון אדמירל Willis להשתלט בטווח 15 מייל מחופי הארץ, אישור זה ניתן בעל פה תוך אזהרה למפקדים שלא להזכירו בדו"חותיהם.<sup>31</sup> בדו"חות כותבים המפקדים כי תוואי החוף בצפון חצי האי סיני ובדרום ארץ ישראל נמוך במיוחד, אינו נראה במכ"ם והניווט בו קשה, עובדה נכונה אך לא מצדיקה טעות של 15 מייל ויותר בניווט מה גם שקיימים היו במשחתות אמצעי ניווט נוספים, כגון מד העומק שיכול להיות לעזר רב באזור זה.

אחרי החשיכה נחלשו מעט הרוח והים אך עדיין היה המצב גבולי לגישות דופן ולהעברת מלחים מאנייה לאנייה, במצב זה עלולים היו המלחים להיפגע וגם לספינות עלולים היו להיגרם נזקים. יותר מסכנה זו הדאיגה את האדמירלים האפשרות שאנייה תנחת בחוף תל אביב. אלפי המעפילים ועוד אלפי תושבים שיתגודדו על חוף תל אביב נראו אז מתכונן בטוח למהומות והפרות סדר בקנה מידה עצום וסכנה של אבדן שליטה באירוע.

ביום שישי ה-18 ביולי בשעה 01:52 כשהייתה האנייה מערבית לחוף עזה בטוח 17 מייל ניתנה הפקודה להיערך ובשעה 02:44 ניתנה הפקודה להשתלט. מבצע 'מיי ווסט' יצא לדרך. זוג המשחתות הראשון 'ציפטיין' מימין ו'צ'ילדרס' משמאל ניגשו והתקרבו לאנייה. כשהבחין רב החובל אהרונביץ במתרחש הוא הוריד מהירות באופן דראסטי ושתי המשחתות המשיכו בתנופתן וחלפו את האנייה. אהרונביץ הבין שזו איננה עוד גישת דמה והפעיל אזעקה באנייה, צוותי המגינים תפסו את עמדותיהם. נקודות הזינוק מהם תכננו המלחים הבריטיים לדלג נחשפו וסומנו כיעדים להטלת חפצים. אהרונביץ החל לתמרן את האנייה בפראות.

למרות מצב הים ושעת הלילה המאוחרת היו הסיפונים הומים אדם, אנשים, נשים וילדים התרכזו בקבוצות גדולות ושרו. על דפנות האנייה נתלו שלטי התעמולה שהוכנו מבעוד מועד. בשעה 03:05 ניגשה המשחתת 'צ'ילדרס' בשנית. על סיפונה היו שני צוותים בני 15 מלחים בכל אחד מוכנים לזנק, האחד, בפיקודו של סגן Stien

---

<sup>30</sup> ניניאן - פטרול, עמ' 89.  
<sup>31</sup> פרדי עמ' 128

על סיפון הדגלים והשני בפיקודו של סגן Shallow ליד הדרגש המיוחד שהוכן על גג הגשר. קבוצתו של סגן Stien לא הצליחה לזנק עקב הגידור והחסימות שהוכנו על סיפון אניית המעפילים, מהעמדה הגבוהה יותר הצליחו לזנק סגן shallow, רב טוראי אחד וארבעה מלחים זוטרים לפני ש'וורפילד' התרחקה. הקבוצה מצאה את עצמה על הסיפון העליון במרחק 10 מטרים מדלת הכניסה לגשר הפיקוד. סגן shallow החליט, בשל כוחותיו הדלים לפרוץ לגשר ולא לנסות לכבוש את הסיפון העליון כפי שתוכנן. הקבוצה פילסה דרכה בין מעפילים נזעמים בעזרת אלות וחזיזים, אנשיה השתלטו על הגשר וסובבו את האנייה מערבה. הגשר נכבש די בקלות אך עובדה זו נעשתה מייד אחר כך חסרת משמעות כי בנתיים ירד רב החובל אהרונוביץ אל חדר מכונת ההגה והעביר את השליטה על ההיגוי לחדר זה. החדר היה מבוצר ומוגן, הוא הוכן מראש לתרחיש. במהלך ההשתלטות על הגשר נפצעו ממכות אלה מספר מעפילים, גם אחד מאנשיו של סגן shallow נפצע. מעפילים רבים החלו להתגודד סביב מבנה הגשר, אחד החובלים האמריקאיים וויליאם (ביל) ברנסטיין ניסה לפרוץ לגשר ונפגע בראשו ממכת חפץ כבד. מעפילים זועמים החדירו לגשר נרות עשן ואבוקות מצוקה (שהיו בשפע באנייה) ומלווה אמריקאי בשם מורי ארונוף פרץ חור בגג ודרש מהבריטים להיכנע, באותו רגע נשמעו יריות, המלחים סברו שמורי הוא היורה והשיבו באש.

בשעה 03:20 הצליחה המשחתת 'ציפטיין' להיצמד לזמן קצר לדופן ימין של האנייה ולהעביר אליה שני קצינים (lieutenant MacPherson, Sub-lieutenant Ure) ושני מלחים, המון המעפילים צר עליהם, הם פילסו דרך לקבינה (תא) הקרובה תוך שהם יורים אש חיה והסתגרו בה. MacPherson צעק אל ההמון שצבא על הדלת שיש לו הודעה חשובה לרב החובל. בשלב זה התערב הכומר גראוול והצליח לחלצם ולהעבירם לתאו.<sup>32</sup> שני גברתנים, פרטיזנים לשעבר מקרב המעפילים, הוצבו לשמור על החדר וגרוואל יצא לחפש את רב החובל כדי להפגישו עם MacPherson. MacPherson לא המתין להגעתו של רב החובל ובמהומה הכללית ברגע של היסח דעת השומרים הצליח לחמוק מן החדר ולחבור אל מספר מלחים מצוות ההשתלטות. 'צ'יילדרס' ניגשה בשלישית בשעה 03:32 וגם הפעם הצליחה להעביר קבוצה קטנה של משתלטים: סגן Stien עם שלושה מלחים ולוחם מרינס. נחיתותם המספרית אילצה אותם לפלס דרך ולהתבצר באחת הקבינות.

התנגדות כזו טרם נודעה באניית מעפילים. המעפילים ומלווייהם היו ערוכים לקרב, רפסודות וסירות כבדות שהיו תלויות על מנופים הופלו על סיפונין של המשחתות

---

<sup>32</sup> ניניאן – פטרול, עמ' 121.

בכל פעם שניסו להיצמד לאנייה. המעפילים יידו במשחתות מכל הבא ליד וריכזו את התקפותיהם אל נקודות הזינוק של צוותי ההשתלטות על סיפוני המשחתות. הם הטילו אל האזורים הללו אבוקות מצוקה ורימוני גז פעילים שאספו מהסיפון.

בגישתה הרביעית הצליחה 'צ'יילדרס' להעביר את סרן Gill, את המכונאי הבכיר Ravenscroft ומספר אנשים מצוות העתודה, הם הצליחו לעלות על הסיפון העליון ולחבור עם המלחים המתבצרים בגשר. חשיבותו של הגשר בשלב הזה הייתה בעיקר כמקום ריכוז וצבירת כוחות בלבד שכן ההגה והמצערת היו מנותקים.

חולייתו של סגן משנה Ure נשארה נצורה בחדרו של הכומר גראוול עד שלבסוף פרצה קבוצת מעפילים פנימה ופרקה אותה מנשקה. Ure ומלחיו לא עשו שימוש בנשק האישי שהייה ברשותם.

בגישתה האחרונה ניזוקה ה'צ'יילדרס' קשות, סירה כבדה הופלה על סיפונה, דפנותיה התעוותו מעוצמת החיכוך עם אניית המעפילים והכבש המיוחד שהותקן בה לצורך ההשתלטות – נשבר.

בשעה 03:30 החליפה 'צ'אריטי', את 'צ'יילדרס' הפגועה ותפסה את מקומה. 'צ'יילדרס' הצליחה להעביר טרם נפגעה קצין בדרגת סרן בשם Gerard-Pearse ואיתו נגד בשם Haris ועוד שלושה מלחים. סירת הצלה גדולה הופלה על סיפונה וגרמה גם לה נזק כבד. ג'ררד ואנשיו מצאו קבינה להסתתר בה, הם לא שלטו במצב אלא התאמצו לשרוד. בשעה 03:45 הצליחו MacPherson ועוד שישה מלחים להגיע לגשר הפיקוד בו היו אותה עת שני קצינים ותשעה מלחים מה'צ'יילדרס'. גם Haris ואנשיו הצליחו לצאת מהקבינה בה הסתתרו ולעלות לגשר. 'צ'יפטיין' נגשה בפעם הרביעית לאנייה אך הצליחה להעביר רק מלח אחד, זה נתפש ונשבה. בגישה זו נגרם גם ל'צ'יפטיין' נזק והיא נאלצה לפרוש מן המאבק. במהלך ניסיונותיה הפעילו אנשיה נשק חם בשתי הזדמנויות פעם אחת נגד מעפיל שנופף בגרזן. ופעם שנייה נגד מעפיל שאחז רובה (אותו לקח כנראה מאחד המשתלטים).

בשלב זה החליפה ספינתנו של מפקד השייטת, 'צ'ק'רס', את 'צ'יפטיין' שניזוקה. 'צ'ק'רס' הצליחה להעביר לסיפון ה'אקסודוס' קצין בשם Bundle וחמישה מלחים. רפסודה שהושלכה על ה'צ'ק'רס בשלב זה שברה את הכבש המיוחד, שלושה מלחים שהיו על הכבש הצליחו לקפוץ אל האנייה ומייד נתפסו, שניים מהם קפצו לים והשלישי הוכה עד אבדן הכרה. מלווה אמריקאי חילץ אותו מהמכים ופינה אותו אל בית החולים המאולתר.

בשעה 04:45, שעתיים אחרי תחילת הקרב היה מספרם הכולל של האנשים אותם הצליחו המשחתות להעביר קטן מ-40. מפקד השייטת ידע שאנשיו מפוזרים במספר מוקדים והניח שחלקם נפלו בשבי, בהעדר קשר עם הקבוצות הוא היה שרוי בחוסר וודאות מוחלט. בכל המשחתות היו נזקים בדפנות ואפילו דליפות ובעצם רק 'צ'ק'רס' הייתה כשירה להמשך. לאדמירל Willis היושב במלטה הייתה תחושה כי אנשיו הפסידו בקרב.<sup>33</sup>

דווקא באותה שעה נשתררה בקרב הקצינים הבריטיים על סיפונה העליון של 'אקסודוס' התחושה כי המעפילים התעייפו וכי הגיע הזמן להתקדם. Gerard, Stein, Shallowi לקחו עמם מספר אנשים וירדו אל הסיפונים התחתונים במטרה להגיע לחדרי המכונות, הדוודים ומכונת ההגה.

מתחת לסיפונים חלפו על פניהם של מאות מעפילים שלא היה להם כל עניין להיאבק, רובם אף לא היה מעודכן במה שהתרחש על הסיפונים בשעתיים האחרונות וחלקם דרש להפסיק את המאבק, הגז שחדר לסיפונים התחתונים גרם לבהלה גדולה וכך גם העיוותים שנוצרו בדפנות האנייה והמיים שחדרו דרכם, גישות הדופן אותן ביצעו המשחתות אל האנייה המזגזגת ומצב הים גרמו לחבטות קשות בדפנות האנייה. האנייה הייתה בנוייה לוחות ממוסמרים ואלה התחילו להיפרד במספר מקומות. היו מעפילים שחשבו שהאנייה עומדת לטבוע. קבוצתו של Stein הגיעה אל פתחי חדר המכונות, חדר הדוודים וחדר מכונת ההגה, מצאה אותם חסומים ובלתי ניתנים לגישה לפיכך פילסה דרכה חזרה לגשר.

באותו זמן הגיע לגשר המלווה האמריקאי ארונוף, פצוע, חבוש ונסער למדי, הוא אמר לסגן Gill שהאנייה עומדת לטבוע וביקש לדבר עם מפקד צוות ההשתלטות. הוא הוכנס לגשר תוך שהוא מורה את המעפילים הסובבים אותו להפסיק את ההתנגדות.

קצת אחרי 04:30 נדרש יוסי הראל לקבל החלטות, פצועים רבים סבלו מאבדן דם, היו גם תינוקות שנחשפו לגז. הרופא דר' כהן המליץ לפנותם לבית חולים בהקדם. הראל החליט להפסיק את הלחימה וגם לבקש מנות פלסמה, הכומר גראוול נשלח לדבר עם מפקד צוות ההשתלטות, האחרון התעקש לדבר עם רב החובל ודרש שזה יובא לפניו.<sup>34</sup>

בשעה 05:00 מבלי שידע על הודעת הכניעה המתקרבת הורה אדמירל Whillis את מפקד הכוח להכניס לפעולה את הסיירת 'אייג'קס'. הוא הציע להשתמש בגופה

---

<sup>33</sup> לקשר

<sup>34</sup> יוסי הראל סיפור המעשה עמ' 225.

המאסיבי של הסיירת כחוצץ ולהעביר צוותי השתלטות מהמשחתת אל הסיירת ומשם לאנייה. אך מיד אחר כך בשעה 05:15 התייצב אהרונוביץ בפני MacPherson והודיע על הכניעה. MacPherson ביקשו לייצב את האנייה על קורס לכיוון חיפה ואהרונוביץ העביר את פקודותיו לחדר ההגה ולחדרי המכונות. אחד מאנשיו של MacPherson עלה לגג הגשר והודיע בדגלי סמפור שהאנייה נכנעה.<sup>35</sup> גישתה של 'אייג'קס' נעשתה מיותרת.

אהרונוביץ ביקש להפליג עצמאית במלא בקיטור והרשות ניתנה לו. בקשה זו שנתפסה אולי כמחווה של גאוות לוחמים שלא איבדו את רוח הקרב הייתה למעשה רגע המעבר מהתכונות פיזית אל המאבק הפוליטי, מפקד ההפלגה יוסי הראל הונחה על ידי מפקדיו במוסד להיכנס לנמל חיפה כשמקביל הוזמנו חברי ועדת UNSCOP לצפות בהורדה, ההנהגה הציונית התכוונה לקצור את פירות הקרב בים ולמצותו בשדה הקרב המדיני.<sup>36</sup>

במהלך ההפלגה צפונה דרש רב החובל אהרונוביץ סיוע רפואי ונענה. בשעה 05:40, הורדה סירה מה'צ'ק'רס' ועליה צוות רפואי בראשותה של דר' Bett. הרופאים טיפלו בשלושה פצועים בריטיים ועשרה פצועים קשה מקרב המלווים והמעפילים. נמנו גם שלושה הרוגים: המלווה האמריקאי ביל ברנסטיין שנפגע ממכה בראשו, המעפיל מרדכי בומשטיין והנער צבי (הירש) יעקובוביץ'. בנוסף היו באנייה כמה עשרות פצועים במצב בינוני וקל מקרב המעפילים והמלווים. בהמשך הצטרף גם כוח רפואי מה'אייג'קס'. מלחים בריטיים מצוות ההשתלטות סייעו לצוות הרפואי. 'צ'ארטי', 'קרדיגן ביי' ו'רוונה' שהצטרפה בשלב זה נשלחו לבדוק לאורך הנתביב אם ישנם עוד אנשים שקפצו או נזרקו למים (במהלך הלילה קפצו או נזרקו למים שלושה מלחים והם נאספו).

'אקסודוס' נכנסה לנמל חיפה ביום שישי ה-18 ביולי 1947 בשעה 15:45 חבוטה ודולפת, עקבות המאבק נראו היטב כל הסיפונים ועל הדפנות אך על התורן התנוסס דגל ישראל. מאבק האיתנים לא הסתיים, הוא רק החליף צורה. ההנהגה הציונית ודוד בן-גוריון בראשה השכילה לעשות הון פוליטי מהאירוע וממראה האנייה, נציגי ועדת UNSCOP שהוזמנו לחזות בשלב הורדת המעפילים מהאנייה התרשמו עמוקות מן המראה. ההרס על האנייה והמחאות של המעפילים המגורשים לא תאמו את התדמית אותה ניסו הבריטים להדביק למפעל ההעפלה.

---

<sup>35</sup> ניניאן – פטרול – עמ' 125.  
<sup>36</sup> לקשר



עם עליית המעפילים על שלוש אניות הגירוש אבד ארגון ה'הגנה' את השליטה באירוע והיא חזרה לידי המעפילים עצמם. שלושה שבועות לאחר מכן, מול חוף צרפת, הכריזו המעפילים בשלוש האניות ללא קשר או תיאום בינהן לא נרד.

הכרזה זו ותוצאותיה היו הרי גורל בתולדותיו של העם היהודי ואלה האפילו על עצמת הדראמה שהתחוללה על סיפוני האקסודוס בלילה שבין ה-17 ל-18 ביולי. נצחונם של הבריטים באותו לילה, אם בכלל, היה דחוק ואם לשפוט על פי התנהלות הצי בהמשך נראה כי הקרב היה עבורם טראומטי.<sup>37</sup>

## לא נרד

כשעלו מעפילי ה'אקסודוס' לשלוש אניות הגירוש כבר ידעו בקבינט הבריטי כי יעדן הוא צרפת אך מידע זה נשמר בסוד, אפילו ממפקדי אניות הגירוש.<sup>38</sup> אמנם הכוונה המקורית הייתה לגרש את המעפילים באנייה בה הגיעו אך מצבה של 'אקסודוס' בעקבות הקרב לא אפשר זאת. ההעלאה לשלוש האניות עברה ללא אירועים חריגים, על פי דיווחי המפקדים הבריטיים.<sup>39</sup> שיירת אניות הגירוש Runnymede Empire Rival- Ocean Vigour, Park יצאה לדרך ביום שבת 19 ביולי בשעה 0600 מלווה על ידי הסיירת Ajax, שולת המוקשים Providence והפריגטה Cardigan Bay, השתיים האחרונות תוגברו בכ-50 חיילי צבא למקרה שתידרש הפעלת כוח שכן צוותי אניות הגירוש לא היו ערוכים להפרות סדר מאסיביות.<sup>40</sup> השיירה התקדמה באיטיות מערבה. הראשונים שהבחינו בחריגה היו צוותי אניות הצי ואניות הגירוש, האניות לא פנו צפון מערבה לכיוון קפריסין אלא המשיכו מערבה, אניות הצי ואניות הגירוש לא היו ערוכות לכך. מופתעים ולא ערוכים עוד יותר היו אנשי המוסד לעליה ב', במוסד הניחו כי היעד הוא קפריסין ולכן הועידו רק מלווה אחד – מיכה פרלסון להצטרף למעפילים והמשיך להנהיג אותם אחרי שירדו בקפריסין.<sup>41</sup> משלא דווח על הגעת האניות לקפריסין השתררה דאגה במוסד, החזרתם של המעפילים לאירופה וקליטתם באחת ממדינותיה עלולה הייתה לטול את העוקץ ממפעל ההעפלה כולו ולשחק לידי הבריטים שטענו כל העת יש לנתק את בעיית העקורים משאלת ארץ ישראל. במוסד הכינו בבהילות תכנית למניעת

<sup>37</sup> דוח מפקד צי הים התיכון, אדמיראל וויליס, לשר הימיה 15.9.1947 PRO,ADM11/20685

<sup>38</sup> חלמיש עמ' 98

<sup>39</sup> ניניאן - פטרול עמ' 129.

<sup>40</sup> ניניאן - פטרול, עמ' 130.

<sup>41</sup> בפועל נשארה אתו גם החובשת סימה שמוקלר ובאנייה ראנימייד פארק איש הפל"ם צבי כצנלסון (המכונה 'מירי'), ב'אושן ויגור' לא היה נציג ארץ ישראלית בתחילת הדרך.

האפשרות והחל מאמץ גדול לגייס אנשי מוסד ופלי"ם שינסו להסתנן לאניות עם הגיען לנמל כל שהוא והמקביל הוכנו סירות מצוידות ברמקולים כדי לקרוא למעפילים שלא לרדת.

גם מיכה פרלסון באניית הגירוש 'אמפייר ריוול' היה שותף לדאגה, הוא ידע כי מכל המליון נותרו והוא והחובשת סימה שמוקלר בשלוש האניות וחשש מאוד כי העקרון לפיו לא יורדים אלא רק בארץ ישראל לא מוכר למעפילים.<sup>42</sup> פרלסון ביקש ממעפיל בשם נוח קליגר להתנדב "ליפול לים" מתוך כוונה שהאנייה באה בטור תאסוף אותו וכך יוכל להפיץ את ההנחייה. (קליגר נאסף בדיעבד על ידי אחת משולות המוקשים שהחזירה אותו לאנייה ממנו קפץ)

עוד לפני ההגעה לצרפת עזבה הפריגטה 'קרדיגן' ביי' את השיירה כשעל סיפונה סגן אלוף מהכוח הצבאי שהתנסה בהורדת מעפילים לאניות הגירוש בחיפה. הפריגטה הפליגה לנמל מרסיי כדי להיפגש עם דיפלומטים בכירים צרפתיים ולתאם את שלב ההורדה. כבר בשלב זה התברר לבריטים כי הצרפתים אינם מסכימים להורדת מעפילים בכוח, הם מוכנים לתת למעפילים שייאותו לרדת מחסה (על כל הכרוך בכך) אבל אינם רוצים בירידתם של המונים.<sup>43</sup> ב-29 ביולי הגיעה השיירה למבואות נמל פורט דה בוק והאניות הטילו עוגן. התקשורת העולמית עקבה אחר מסען עד כה תוך גילוי חמלה ואהדה למעפילים אלא שאז הוסטה תשומת הלב לאירוע אחר.

באותו יום, נתלו בנתניה שני הסרג'נטים הבריטיים מרווין פייס וקליפורד מרטין על ידי אנשי האצ"ל. המעשה שהוגדר על ידי התקשורת העולמית ואפילו על ידי התקשורת הארץ ישראלית כפשע נתעב הטה את הכף לצדם של הבריטים לזמן מה.<sup>44</sup>

לאחר שהטילו האניות עוגן סוכם בין הדיפלומטים הבריטים למקביליהם הצרפתים כי משלחת צרפתית תעבור בין שלוש האניות ותזמין את המעפילים המעוניינים בכך לרדת. הבריטים היו מאוכזבים מהנוסח הצרפתי אך לא הצליחו לכפות קו תקיף ומאיים יותר. תשובת המעפילים בשלוש האניות הייתה זהה: **לא נרד**. במקביל לביקור המשלחת הצליח המוסד לשגר אל בין האניות העוגנות סירה המצוידת במערכת כריזה שקראה למעפילים שלא לרדת ומספר שליחי מוסד ופלי"ם הצליחו להסתנן לאניות כדי לחזק את המסר.

---

<sup>42</sup> פרי לא ידע שב'ראנימייד פארק' נמצא צבי כצלסון (מירי).

<sup>43</sup> ניניאן - פטרול עמ' 131.

<sup>44</sup> הוצאתם להורג של הסרג'נטים הייתה תגובה על הוצאתם להורג של שלושת אנשי האצ"ל. אבשלום חביב, יעקב וייס ומאיר נקר שהשתתפו בפריצה לכלא עכו ב-4 במאי באותה שנה.

שלושה שבועות עגנו האניות במבואת נמל פורט דה בוק, מאה שלוש ושישה מעפילים ירדו מסיבות שונות, הרוב המוחלט נשאר באניות. הבריטים החלו לחפש אלטרנטיבות ליעד ההורדה, הועלו אפשרויות שונות החל מקולומביה (לשם היו למעפילים אשרות כניסה לכאורה) דרך מושבות בריטיות מרוחקות ועד הורדה באנגליה עצמה. ריתוקן של אניות הגירוש למבצע יצר מחסור ובעיות בהמשך הגירוש מחיפה לקפריסין במהלך אותה תקופה ולבסוף הוחלט כי המעפילים יועברו לאזור השליטה הבריטי בגרמניה (לנמל המבורג) ובהמשך יוסעו משם בדרך היבשה לצרפת. הנציב העליון ראה את הבעיות בגירוש ניצולי שואה לגרמניה, אך ההנהגה הבריטית בלונדון לא ירדה לסוף דעתו. גם נושא השינוע היבשתי לצרפת לא תואם כראוי. אניות הגירוש נכנסו על פי תור לנמל מרסיי לטעון פחם ומיכלית שהובאה ממלטה החלה לתדלק את ספינות הצי - החלה ההתארגנות למסע לגרמניה. בשלב זה הצליחו אנשי המוסד להחדיר ולהעביר אל מיכה פרי ב'אמפייר רייוול' חומרים להרכבת פצצה וגם הנחיות כיצד ומתי להפעילה.<sup>45</sup>

האניות יצאו לדרך ביום שישי ה-22 באוגוסט בשעה שש בערב, מלוות על ידי הפריגטה St.Brides bay והמשחתת Chevron תחת פיקודה של הסיירת Phobe השיירה הגיעה לגיברלטר ב-26 באוגוסט שם נשמרו ספינות הגירוש ואניות הליווי בקפידה רבה נגד צוללים וחבלה תת מימית.

בריטניה יצאה במאמץ הסברתי. אך לשוא, הצרפתים לא אישרו את החזרת המעפילים לצרפת בדרך היבשה בנוסח שבריטניה תוכל להציגו כהצלחה ודעת הקהל העולמית נטתה באופן מובהק נגד בריטניה ומדיניותה.

מעבר ספינות צי הים התיכון בסמוך לחופי המולדת יצר בעייה מורלית בצוותי אניות הצי, חלקם נעדרו כבר שנתיים וחצי מביתם. ספינות הים התיכון הורשו להכנס לנמלי המולדת לחופשה קצרה ובמקומן הוקצו ספינות אחרות מ'צי הבית' – לצוותיהן לא היו הידע הנסיון והאמצעים המתאימים לטפל בנוסעיהן של אניות הגירוש. השיירה הגיעה להמבורג ב-7 בספטמבר ומעפיליה הורדו בכוח, מעפילי ה'אמפייר רייוול' ירדו בשקט יחסי והייתה לכך סיבה כפי שיפורט בהמשך. המעפילים פוזרו בין מספר מחנות צבא אך אנשי המוסד הבטיחו להם כי הם יהיו בעדיפות ראשונה לעלות לארץ ישראל בכל פעם שתתפנה מכסה.

---

<sup>45</sup> ראו פרק החבלה האחרונה להלן.