

כשהתקרבה האנייה 'המעפיל האלמוני' לחופי הארץ עוד לא ידעו בארגון ה'הגנה' מה היה שמו של המעפיל הרברט לזר שנהרג שבוע קודם לכן באנייה 'לנגב' ובכל זאת החליטו לקרוא לאנייה על שמו. עד לאותה החלטה תוכנן לספינה שם אחר, 'הגנה – חירות', שבכל מקרה התכוונו לשנותו. המושג 'חירות' היה נפוץ באמירות ובכרזות של האצ"ל וההנהגה הציונית התאמצה באותם ימים להתנער מפעולות הטרור של אותו ארגון.¹ הספינה נקראה במקור SS Runeberg, זו הייתה ספינת חופים שבדית ששמשה כספינת נוסעים ודואר בהפלגות קצרות באזור בים הבלטי.² היא נבנתה בשנת 1876, אורכה היה 48.6 מטרים, רחבה 7.5 מטרים ותפוסתה הייתה 472 טון.³ הנעתה הייתה באמצעות פחם. בשנת 1889 עברה שדרוג במערכות ההנעה ומהירותה עלתה ל-13.5 קשרים. ב-2 בספטמבר 1946 נרכשה על ידי אנשי המוסד לעליה בשבדיה יחד עם שתי ספינות נוספות ('סן פליפ' ו'סן בזליו'). הרכישה נעשתה בתיווכו של איש עסקים שוודי בשם גיליאזיס. הרוכשת הרשמית הייתה חברה פנמית בשם Cerro Pando de Navigation שהוקמה לצורך זה על ידי המוסד ערב הרכישה. באותו מעמד שונה גם שמה של האנייה ל-SS San Miguel.⁴

לאחר הרכישה החלה הכנתה של האנייה לנשיאת מעפילים. בשלב זה כלל צוות ההכנה את יהושע בהרב ויוסף דרור, שניהם אנשי פלי"ם, ואת הגדעוני ראובן אורן. בנוסף סייע בהכנות קצין צי ישראלי שכיר בשם וורנר סלומון.⁵ עיקר עבודת ההכנה הייתה בנייתם של 870 הדרגשים. במהלך ההכנות עגנה ליד האנייה ספינת אימונים של הצי הפולני, קדט יהודי בשם אדוארד וישנבסקי ערק ממנה, קפץ למים, שחה לספינה וצורף לצוותה.⁶ הספינות שנרכשו יועדו תחילה לשאת מעפילים משבדיה אך לאור מצבן הרעוע הוחלט להעבירן לים התיכון ללא מעפילים ולהעלות את המעפילים הממתנים בשבדיה באנייה פחות רעועה, בהמשך.⁷ לקראת ההפלגה גוייס צוות ימאים שכיר שכלל רב חובל בשם ריקרדו ו-12 מלחים ספרדים.

¹ ברקע מפגש של הנציב העליון עם הגב' גולדה מאיר ומנהיגים נוספים מהסוכנות היהודית בקשר

לריסון הטרור של ארגוני הפורשים. הארץ, יום שני, פברואר 10, 1947; Front page, עמוד 1

² הלל ירקוני

³ אהרוני – מטות, עמ' 44.

⁴ אתר ספנות שבדי https://www.faktaomfartyg.se/j_l_runeberg_1876.htm

⁵ יוסלה דרור באתר הפלים

⁶ הקדט, לימים אדוארד שרון, שירת בהמשך בחיל הים הישראלי ופיקד על הפריגטה 'משגב'

⁷ מדובר באניית המעפילים 'חיים ארלוזורב' שיצאה משבדיה ב-1 בינואר 1947.

ב-1 בדצמבר 1946 יצאה האנייה משוודיה לכיוון הים התיכון. מפקד ההפלגה היה יוס'לה דרור ו'הגדעוני' היה ראובן אורן ('פופכן').⁸ יחד איתה הפליגה ספינה נוספת בשם 'סאן בזיליו' שמפקדה היה ורנר סלומון, 'הגדעוני' באותה ספינה היה שלמה "הנזי" רוזן. יומיים לאחר מכן, ב-3 בדצמבר עלתה 'סאן בזיליו' על שרטון בקרבת קופנהגן ויצאה מכלל שמוש.⁹ 'סן מיגל' המתינה בנמל קופנהגן עד שיתברר מה עלה בגורלה של 'סן בזיליו' וב-7 בדצמבר, בהוראת המוסד, יצאה דרומה להמשך דרכה.¹⁰

עם יציאתה התגלתה תקלה במנוע - אטמי ראש המנוע דלפו. האנייה נכנסה לנמל קטן בכניסה לתעלת אמסטרדם בשם Ljmuiden והתקלה תוקנה. למלווים לא היה כסף לשלם את התיקון והאנייה התעכבה עוד שלושה שבועות בנמל עד שהגיע שליח המוסד עם הסכום הנדרש. ב-31 בדצמבר המשיכה האנייה בדרכה ועברה דרך התעלה האנגלית אל מיצר גיברלטר.¹¹ תקלת המנוע חזרה על עצמה ובהוראת המוסד נכנסה האנייה לנמל 'אוראן' שבאלג'יר כדי לתקנה וכדי להצטייד בפחם. לאורך כל דרכה נעקבה האנייה על ידי המודיעין הבריטי.¹² ב-14 בינואר 1947 יצאה האנייה מנמל אוראן וב-19 בינואר הגיעה למרסיי, עבודות ההכנה שהחלו בשוודיה נמשכו שם.¹³ למרסיי הגיע גם איש הפלי"ם שאול ביבר והצטרף להפלגה כמלווה. אחרי שנשלמו ההכנות הפליגה האנייה והגיעה ב-2 בפברואר לנמל 'סט'. המעפילים שיועדו להפלגה, 794 במספר, היו בני מספר תנועות נוער כולל בית"ר וכן קבוצת בני נוער ממרוקו. המעפילים שהו עד למועד הפלגתם בשני מחנות: האחד ב'שאטו דה לה רו' שליד ליון והשני במרסיי. בבוקר ה-3 בפברואר הועלו המעפילים על משאיות והוסעו לנמל מרסיי, ראשית עלתה קבוצה של המיועדים להיות סדרנים ובהמשך עלו היתר, העלייה ארכה שלוש שעות.¹⁴ המשטרה נכחה בתהליך העלייה ולא הפריעה, המעפילים היו מצוידים באשרות (מזויפות) לקובה ומבחינת המשטרה הן היו מספקות. אחרי שהסתיימה העלייה עיכבו רשויות הנמל את היציאה לצורך ביקורת בטיחות, הביקורת עברה בהצלחה כנראה באמצעות שוחד.¹⁵ לפנות ערב יצאה האנייה לדרך, היעד הרשמי היה נמל 'אוראן' אך האנייה פנתה מזרחה.

⁸ אמ"ה תיק המעפיל האלמוני דוח המפקד 21.2.47

⁹ תעלת הניווט הייתה מסומנת במצופים, מצוף אחד נעקר ממקומו ונסחף והדבר גרם לרב החובל לטעות בניווט. הספינה נגררה לנמל קופנהגן ושם התברר כי הנזק כבד והאנייה לא תצליח להפלגות ההעפלה.

¹⁰ אמ"ה תיק המעפיל האלמוני דוח המפקד 21.2.47

¹¹ דוח המפקד

¹² ניניאן – פטרול, עמ' 94.

¹³ דוח המפקד

¹⁴ דוח המפקד

¹⁵ דוח המפקד

עם יציאתה נתקלה האנייה בים סוער, מעפילים רבים חשו ברע, גם צוותי המטבח וצוותי הניקיון לא תפקדו. בשל הטלטולים שמת אחד המכונאים כלי עבודה שפגע במנוע והאנייה נאלצה להיכנס לנמל קטן באי Hyeres כדי לתקנו. זו הייתה עכבה לטובה, האתנחתא בנמל אפשרה למעפילים ולמלווים להפיק לקחים בכל הנוגע לשגרת ההפלגה ולהתארגן בצורה טובה יותר להמשך.¹⁶ התיקון ארך יומיים וב-6 בחודש המשיכה האנייה למיצר המסינה, עברה מצפון לכרתים ומדרום לקפריסין כדי להשתלב בנתיב בו מפליגות ספינות רבות מלימסול לפורט סעיד. יוס'ה דרור, מפקד ההפלגה תכנן להפליג בשעות האור לכיוון פורט סעיד אך עם רדת החשיכה לכבות אורות ולהפליג מזרחה עד אור ראשון ואחר כך לפנות שוב לכיוון פורט סעיד.¹⁷ הנחת העבודה של דרור הייתה שמטוסי הסיוור אינם יעילים בלילה.

כשהייתה הספינה מצפון לפורט סעיד פנתה צפון מזרחה לאורך חופי סיני לכיוון החוף הדרומי של ארץ ישראל.

בשלב זה, בהנחיית ארגון ההגנה, שונה שמה של האנייה מ'הגנה – חירות' ל'מעפיל האלמוני'.¹⁸ ההנחיה לנחות מדרום לתל אביב התקבלה ב-14 בפברואר ולשם ניווט המלווים את הספינה.¹⁹

ב-15 לפברואר בשעה 17:15 הופיע מטוס סיוור בריטי מעל הספינה.²⁰ הספינה הייתה אז בקורס הפלגה לכיוון פורט סעיד אך עם רדת החשיכה כבו אורות הניווט והאנייה פנתה מזרחה. במהלך הלילה נצבעה הארובה בצבעים שונים והשם 'סן מיגל' נמחק ובמקומו נכתב השם 'הלני' באותיות יווניות, את 25 רפסודות ההצלה על הסיפון לא ניתן היה להסתיר.²¹ המעפילים אורגנו בקבוצות לקראת מאבק, הם תודרכו להגן על חדר ההגה, גשר הפיקוד וחדר המכונות.

למחרת ב-16 בפברואר בשעה 09:40 כשהייתה הספינה כ-10 מיל דרומית מערבית לתל אביב הופיע שוב המטוס ושעה אחר כך הופיעו בקרבתה שולת המוקשים Welfare והפריגטה Austell Bay והחלו ללוותה. האנייה המשיכה בהפלגה במקביל לקו החוף ובהיותה מול חוף בת ים פנתה בחדות מזרחה. מפקד פלגת שולת המוקשים ה-2 שהיה המפקד הבכיר בים' קרא לאנייה ברמקול וניסה

¹⁶ דוח המפקד

¹⁷ דוח המפקד

¹⁸ אמ"ה משולמית לארנון מס 41 17.2.47 השינוי המאוחר לא הוטמע בקרב המעפילים וגם לתעבורת המברקים השתרבב מדי פעם השם הקודם 'חירות' אך בכותרות העיתונים ביום שאחרי תפישת האנייה הופיע השם 'המעפיל האלמוני'

¹⁹ להפנות למקור- מברק

²⁰ לארנון מחירות אירון מעלינו

²¹ דוח המפקד

להניא את רב החובל מלהפליג אל החוף אך נענה במטר קופסות ובקריאות גנאי ('חזירים נאציים'), על גשר אניית המעפילים הוצג שלט שהוכן מבעוד מועד

Nelson look at your successors

(נלסון, הבט ביורשיך..)

עם הכניסה לתחום המים הריבוניים ניגשו שתי ספינות הצי אל האנייה משני צדדיה, בעוד אנשי צוות ה'וולפיר' מתיזים מים על המעפילים המתקהלים הצליח צוות ההשתלטות של הפריגטה Austell Bay לעבור אל האנייה ולהשתלט על הגשר הפתוח (במבנה האחורי) תוך שהוא מפעילים אלות וגז מדמיע. קבוצה נוספת של משתלטים מצוות ה'וולפיר' הצליחה גם היא לעלות לסיפון ותוך זמן קצר השיגו הבריטים שליטה באנייה, מספר מעפילים נפצעו. ב-16 בפברואר בשעה 12:47 חוסל הקשר והגדעוני החל השליך את גבישי מכשיר הקשר ואת רשימות הקוד - לים.²² אחד מאנשי צוות ההשתלטות נפל למים ונמשה על ידי סירה וכך גם מעפיל אחד שקפץ למים וניסה לברוח בשחייה.²³ ברגע ההשתלטות ירדו המלווים לחדר המכונות, חיבלו במנוע ונטמעו בין המעפילים. הבריטים נאלצו לגרור את האנייה מחופי תל אביב ועד נמל חיפה, הגרירה ארכה 14 שעות. האנייה הגיעה לנמל חיפה בבוקר ה-17 בחודש בשעה 02:45. הנמל וסביבתו היו בעוצר ואניית הגירוש 'אמפייר ריוול' כבר המתינה במזח.²⁴ הבריטים יצרו מסלול מגדרות תיל שהוביל מאניית המעפילים אל אניית הגירוש, המסלול כלל שתי עמדות בידוק ועמדת חיטוי ב DDT.²⁵ חלק מהמעפילים נאבק והתנגד אך בשלב מסוים השתנה אופי ההפגנה לצעדה קצבית אל האנייה תוך שירת התקווה. ב-06:30 עלה אחרון המעפילים והאנייה הפליגה לפמגוסטה משם נשלחו המעפילים למחנות החורף 64-65. שישה מעפילים ואיתם ה'גדעוני' ראובן אורן הצליחו להתחמק מהגירוש, הם הסתתרו ב'סליק' שהוכן בספינה מבעוד מועד. הבריטים העריכו שפעולת הגירוש לא תעבור בשלום וחידדו את הנחיות הביטחון לחיילים וקצינים בחופשה.²⁶

²² לארנון מחירות: סל, גדעונים עמ' 120.

²³ ניניאן – פטרול, עמ' 95.

²⁴ על המשמר, יום שלישי, פברואר 18, 1947, עמוד 4

²⁵ הבוקר 16.2 עמ 1

²⁶ ב 18 בפבר 'צייד על נתינים בריטים', משטרה צבאית בריטית אוספת נתינים שיצאו לקולנוע ובתי שעשועים בלי אבטחה על המשמר, יום שלישי, פברואר 18, 1947, עמוד 4