

אניית המעפילים 'לטרון' נקראה במקור San Demetrio. זו הייתה ספינת משא דו תרנית בדחי 770 טון, מונעת בכוח קיטור ומהירותה כ-8 קשר. הספינה נבנתה בשנת 1870 ועסקה בהובלת נוסעים וסחורה בעיקר בהפלגות חופים.¹ היא אותרה על ידי סוכני המוסד בשוודיה באמצע שנת 1946, סייע באיתורה איש עסקים שוודי בשם גילואזיס. אחרי שנרכשה החלו אנשי המוסד בהכנתה לנשיאת מעפילים. שם הצופן שלה בזמן ההכנות היה 'פורטונה'. באוגוסט התייצב באנייה איש הפלי"ם יוסל"ה דרור ותחת פיקוחו הועברה האנייה לנמל מרסיי לשם הגיעה ב-29 בספטמבר שם נמשכו ההכנות.² השם 'לטרון' ניתן לאנייה על שם בית הסוהר בלטרון, בו רוכזו מנהיגי היישוב אחרי 'השבת השחורה', והוא נועד לחבר את מפעל ההעפלה לדרישת הישוב בארץ לשחרורם.

במרסיי הצטרפו אל דרור איש הפלי"ם יהושע רבינוביץ' ואנשי המוסד אבי ואבינועם והם סייעו בהכנתה.³ על העבודות פיקח נציג המוסד בצרפת, שמריה צמרת כשהוא נעזר בסוכן האניות גו' בהרליה (יהודי צרפתי) ברכישת החומרים והמצרכים וכן בהסדרת כל התעודות והאישורים כולל המזויפים.⁴

במחסני ספינה נבנו ארבע קומות של דרגשים ועל הסיפון העליון נבנו והוקצו עוד מספר מקומות לילדים ולנשים הרות. נבנו גם חדר חולים, חדרי שירותים נוספים ומטבח מאולתר.

לצורך אורור המחסנים הוספו לאנייה שני מפוחי אוויר גדולים וכדי לתגבר את מערכת החשמל הותקן באנייה גנרטור נייד.

חידוש ושינוי משמעותי היה במסכות הגז שהובאו לספינה כדי להתמודד עם רימוני הגז המדמיע בהם החלו צוותי ההשתלטות הבריטים להשתמש.

לקראת ההפלגה הגיעו מפקדה המיועד, איש הפלי"ם אורי גורן ומלוויה שלום שוורץ ובוב שטרסברג, גם הם אנשי פלי"ם. הגדעוני שצורף להפלגה היה יצחק גולן ולרשותו עמד מכשיר קשר מתוצרת צרפת שהובא לאנייה לקראת ההפלגה.

¹ אהרוני – מטות, עמ' 100.

² אהרוני- מטות, עמ' 100

³ גורן – קריפטו, עמ' 19.

⁴ גורן – קריפטו, עמ' 19.

צוות ההשטה הורכב מספרדים רפובליקניים, רב חובל בשם Alvarlaimez Carrion, קצין ראשון, מכונאי ועוד 14 מלחים. לאנשי צוות אלה הובטח שהם יסיעו את המעפילים רק עד האי כרתים ושם יעברו המעפילים לאנייה אחרת.⁵

עם השלמת ההכנות הפליגה הספינה מנמל מרסיי לנמל לה-סיוטה, מרחק שעות ספורות של הפלגה. מספר המקומות שהצליח צוות ההכנה לבנות באנייה היה 1,250 ומספר המעפילים שהוכנו להפלגה היה בהתאם.

אנשי המוסד לחצו להעלות את המעפילים בהקדם. המעפילים רוכזו עד אז במחנות סן ג'רום, לה סיוטה, קיזל וסט ושהייתם בקרבת העיר לוותה באירועים של פריקת עול וחוסר משמעת.⁶ המלווים המיועדים התאמצו להשליט סדר ומשמעת בקרב המעפילים וערכו להם מספר אימונים של 'הקפצה' באישון לילה, הליכה רגלית ועלייה לסירות – כהכנה ליום העלייה לאנייה.⁷

האנייה הגיעה ללה-סיוטה ב 17 באוקטובר 1946 ולמחרת הועלו המעפילים לאנייה. האנייה עמדה בנמל קשורה לרציף נגיש והעלייה אליה הייתה קלה יותר מתרגילי ההכנה. התהליך התנהל בסדר מופתי על פי תכנית שקבעו המלווים מראש, בנוסף עמדו ליד הכבש שוטרים צרפתיים ששמרו על הסדר ובדקו את כשרותם של האישורים. המעפילים היו מצוידים באשרות לאתיופיה דרך נמל בירות, השוטרים קיבלו זאת ולא הקשו.⁸

המודיעין הבריטי ידע על התארגנות האנייה להפלגה. העברתה משוודיה לצרפת ועגינתה בלה-סיוטה דווחו בדרך שגרה על ידי עיתונים מקומיים במדורים המפרטים יום יום את מספר האניות העוגנות בנמל ושמותיהן. משרד החוץ הבריטי הפעיל לחץ על הצרפתים אך ללא הועיל.⁹

ב-19 בחודש בשעת צהריים ניתקה האנייה חבלים והחלה בתנועה לכיוון פתח הנמל, מכת רוח פתאומית דחפה את האנייה אל שרטון שהיה בקרבת הפתח ונדרשה עזרת גוררת כדי לחלצה.¹⁰ בשעה שלוש אחר הצהריים חולצה האנייה והפליגה מזרחה. התכנית הייתה לעבור מצפון לאי קורסיקה ואז לפנות דרומה, לאורך החוף האיטלקי

⁵ אורי גורן מערכות ים עמ' 5

⁶ גורן – קריפטו עמ' 20.

⁷ גורן מערכות ים עמ' 4

⁸ אהרוני – מטות, עמ' 101.

⁹ ניניאן – פטרול, עמ' 78.

¹⁰ גורן - קריפטו, עמ' 22.

אל מצר המסינה. בתכנון הנתיב נלקחו בחשבון שדות מוקשים ימיים שטרם פונו אחרי המלחמה.¹¹

עם תחילת ההפלגה התברר כי מהירות הספינה חמישה קשרים בלבד והמשמעות הייתה כי ההפלגה תהייה ארוכה מהמתוכנן, מנות המזון והמים קוצצו בהתאם.¹²

במהלך ההפלגה נתקלה האנייה מספר פעמים במצבי ים קשים. מיכלי המים ומחסי הפחם שהיו מותקנים נמוך בבטן האנייה החלו להתרוקן ויציבותה של האנייה נפגעה. האנייה החלה נוטה על צידה, פעם לימין ופעם לשמאל, המלווים ניסו באמצעות רמקול להעביר את האנשים ששהו על הסיפון העליון מצד לצד כדי לאזנה. במעבר מצפון לאי כרתים החמיר מצב הים ורב החובל לחץ על המלווים לעצור את ההפלגה ולעגון באחד המפרצים, לעזרתו באה קבוצת מעפילים מבוהלים שתמכה בעמדתו, למעשה פרץ על הסיפון מרד זוטא.¹³ קבוצת הסדרנים, שמונתה על ידי המלווים כחלק מההכנות וההתארגנות להפלגה, הצליחה להשיב את הסדר על כנו והאנייה המשיכה בהפלגה. המלווים לא רצו לעגון שכן כל עיכוב היה מחריף את בעיית המזון והמים ההולכים ואוזלים ובוודאי שלא לעגון בקרבת אי שהיה באותו זמן תחת ממשל בריטי.¹⁴ עם כל התלאות הצליחו המלווים לארגן באנייה בחירות לקראת הקונגרס הציוני ה"ב" שעמד להתכנס בבאזל במהלך חודש דצמבר והתוצאות נשלחו לארץ במברק.¹⁵ יומיים וחצי לפני ההגעה לחופי הארץ הגיע לספינה מברק הנחיות לגבי חוף ההורדה - נהרייה.¹⁶ בשלב זה החלו המלווים להקפיד על הסוואת הציוד העלול להסגיר את זהות האנייה והגבילו מאוד את מספר המעפילים שהורשו לעלות לסיפון. הצופים נדרשו להגביר ערנות לגילוי מטוסים וספינות צי. האנייה עברה מצפון לקפריסין, פנתה דרומה ונכנסה לנתיב המוביל לנמל פורט סעיד, נתיב שאינו מחשיד.

ב-30 באוקטובר, בשעה 08:30 בבוקר הופיע מטוס מעל האנייה, המלווים הניפו דגל טורקי, המטוס חג מספר פעמים סביב האנייה והסתלק. מטוס נוסף איתר את האנייה בשעות אחר הצהריים אך המלווים והצוות לא הבחינו בו.¹⁷ בערב כשהייתה הספינה מול החוף הסורי, הופיעה המשחתת Chivalrous (בפיקודו של רב סרן סות'קומב) והאירה בזרקור על האנייה. מפקד המשחתת הבחין בדגל טורקי, באנשים רבים על

¹¹ אהרוני – מטות, עמ' 101.

¹² התכנית התבססה על 8 קשר. א/ק לטרון אורי גורן "מערכות ים" 63 מרס 63 עמ' 3-9

¹³ גורן – קריפטו, עמ' 25.

¹⁴ שם, שם.

¹⁵ למצוא מקור

¹⁶ רוזן-גדעונים, עמ' 195.

¹⁷ ניניאן פטרול עמ' 78

הסיפון ובנטייה חריגה של האנייה על צידה. בניסיון לברר את יעדה של האנייה נענה כי היעד הוא נמל בירות.¹⁸

בספרו 'משני צידי הקריפטו' כותב מפקד האנייה אורי גורן שבאותו רגע חדש הקלה עצומה, מסתבר שתחושת הסכנה במצבה הבלתי יציב של האנייה הטרידה אותו הרבה יותר מהשאלה אם האנייה תיעצר או לא ולמראה המשחתת הבריטית חש כי אבן נגולה מעל ליבו.¹⁹ גילוי לב זה יכול ללמד כצד נתפסו הבריטים על ידי מארגני ומלווי ההפלגות והוא מצטרף לשורה ארוכה של אירועים המציגים את הצי הבריטי באור שונה משם הצופן שלהם בתכתובת ובמברקים – 'המנוולים'.

נוכחותה של המשחתת בקרבת האנייה גרמה לקהל של סקרנים לעלות לסיפון והאנייה נטתה בצורה מפחידה.²⁰ מפקד המשחתת הבין את שהתרחש והחליט והמשיך לעקוב אחרי האנייה ממרחק. במהלך הלילה החליפו המלווים את הדגל הטורקי בדגל ישראל ותלו שלטים האומרים כי שם האנייה הוא 'לטרון'.²¹ בבוקר, כשהייתה הספינה מערבית לנמל בירות התקרבה המשחתת והבחינה בשם ובדגל.²² לשאלה האם נושאת הספינה מהגרים לא חוקיים ענה ה'גדעוני' כי על סיפונה אין כל עולים בלתי-לגאליים אלא אזרחים החוזרים למולדתם.²³ אנשי המשחתת פנו עתה ברמקולים לצוות הספינה ולרב החובל, הצביעו על נטייתה המסוכנת של האנייה וקראו לה לשנות נתיב לעבר פמגוסטה, שני אנשים מהצוות הספרדי, טבח ומלח, קפצו למים, שחו לכיוון המשחתת ונאספו על ידי סירה. הימאים סיפרו לקציני המשחתת כי הובטח להם שההפלגה היא עד כרתים אלא שאחרי שהתגלו על ידי המטוס השתלטו המעפילים על האנייה, נעלו את אנשי הצוות והם מובילים את האנייה בעצמם.

האנייה המשיכה בדרכה דרומה, בערב הצטרפו למשחתת שולת המוקשים 'אוקטביה' ושולת המוקשים 'פרובידנס'.²⁴ במהלך הלילה הפליגה השיירה לאורך החוף הלבנוני ובבוקר הועברו צוותי ההשתלטות של המשחתת אל שולת המוקשים, יכולת התמרון של השולות בגישת דופן הייתה כזכור טובה מזו של המשחתת.²⁵

¹⁸ גורן – קריפטו, עמ' 26.

¹⁹ גורן – קריפטו, עמ' 28.

²⁰ ניניאן - פטרול עמ'?

²¹ גורן – קריפטו, עמ' 27.

²² ניניאן – פטרול, עמ' 78.

²³ גורן – קריפטו, עמ' 26.

²⁴ ראה נספח

²⁵ ניניאן פטרול עמ' 65 לבדוק אם לא אמרתי את זה באחת האניות הקודמות

בבוקר ה-1 בנובמבר, עם התקרבותה של האנייה למים הריבוניים של ארץ ישראל הזהירה אותה המשחתת והורתה לה לעצור, האנייה לא נענתה. לפקודת מפקד המשחתת נגשו השולות אל האנייה משני צדדיה. צוותי ההשתלטות נתקלו במטר של חפצים שהושלכו לעברם ובצעקות גנאי.

גברים ונערים עמדו בקו החזית ואילו הנשים והילדים נשלחו להצטופף באזורי העלייה לגשר והירידה לחדרי המכונות, המלווים הכירו את דפוס ההתנהגות הבריטי וידעו כי המלחים ישתדלו שלא לגעת ולא לפגוע בנשים.²⁶ בגישה הראשונה הצליחה 'אוקטביה' להעביר רק מלח אחד. המלח תפס עמדה במבנה שעל סיפון החרטום ושם המתין לתגבורת.²⁷ 'פרובידנס' שנגשה מספר דקות אחר כך הצליחה להעביר קבוצה גדולה יותר של אנשים. חבורת מעפילים בראשותו של המלווה בוב שטרסברג הצליחה להשתלט על קצין מצוות ההשתלטות ולהוריד מפניו את מסכת הגז, הקצין ביקש רחמים. מלח שחש לעזרתו הושלך למיים. מאבק היה מר אך בסופו של דבר השיגו הבריטים שליטה באנייה תוך זמן קצר יחסית.²⁸ עוד בתחילת ההשתלטות הדמימו המלווים את מנוע האנייה וזו נעצרה כשהיא נוטה על צידה בזווית מסוכנת של 45 מעלות. מצב זה הדאיג את מפקד המשחתת, יותר מההתכתשות על הסיפונים. נראה היה שהאנייה עומדת להתהפך בכל רגע. רב סרן סאות'קומב מהיותו הקצין הבכיר בשטח, חש את גודל האחריות. הוא הורה את שתי השולות לנסות ולהיצמד לשתי דפנותיה של האנייה במטרה לייצבה אך ללא הועיל. אחר כך ניסתה אחת השולות לגרור את האנייה וגם הפעם גדלה נטייתה של האנייה. לבסוף הצליחו המלחים הבריטיים, בסיוע חלק מהמכונאים הספרדיים, לפעיל את אחד הדוודים, לייצר קיטור ולהניע את האנייה. האנייה המשיכה בכוחות עצמה במהירות חמישה קשרים והגיעה אל פתח הנמל שם קיבלה המשטרה הימית את הפיקוד על האירוע.

מתחם הנמל היה נתון בעוצר עוד מהלילה הקודם. כוחות גדולים של צבא הקיפו את האזור. אניות הגירוש 'אושן ויגור' ו'אמפייר הייזוד' כבר המתינו בנמל מוכנות למבצע 'בנטלי' - שמו של מבצע הגירוש.²⁹

העברת המעפילים לוותה במאבקים רבים אך מספרם של החיילים היה גדול ותוך שלוש שעות נשלמה ההעברה והאניות יצאו לדרך.

²⁶ ניניאן - פטרול עמ' 79.

²⁷ ניניאן - פטרול, עמ' 79.

²⁸ דוח מפקד המשחתת

²⁹ המשקיף המשקיף 3 נוב' עמ' 1

כשהגיעו האניות לנמל פמגוסטה הן לא נגשו אל הרציף, בנמל היה רק רציף אחד והבריטים חששו שהמעפילים או אנשי ההגנה יפוצצו את האניות בקרבת הרציף ואז יושבת הנמל כולו. האניות עגנו מחוץ לנמל והמעפילים הובלו בארבות אל הרציף ומשם נלקחו למעצר. המחנה אליו הוסעו היה מחנה מספר 63 בקראולוס.

בחיפה הועמד רב החובל של האנייה למשפט. רב החובל טען להגנתו כי הכניסה למים הריבוניים של ארץ ישראל נכפתה עליו על ידי המעפילים ובית המשפט קיבל את גרסתו ושחררו. האנייה עצמה הוחרמה, היא נקשרה לשובר הגלים בנמל לצד אניות מעפילים קודמות שנתפסו ועמדו שם כצי של צללים.³⁰

בתפישתה של האנייה 'לטרון' הוכיחו מפקדי כלי השייט הבריטיים וצוותיהם יכולת למידה והפקת לקחים מהירה. האנייה התגלתה בטוח רחוק שאפשר לצי התארגנות מסודרת, "העברת המקל" מחיל האוויר למשחתות הצי נעשתה בצורה רהוטה. שילוב המקשות במשימה לשלב גישת הדופן התברר כנכון. צוותי ההשתלטות פעלו בתקיפות רבה ועם זאת לא נהרג איש. גם פעולת ההעברה לאניות הגירוש הייתה מהירה ומוצלחת מבחינת הצי הבריטי.

באדמירליות הבריטית הייתה שביעות הרצון מהולה בדאגה, שם ידעו כי אם הייתה האנייה מתהפכת במהלך ההשתלטות היה האירוע מסתיים באסון גדול ובריטניה הייתה נושאת באחריות. משרד החוץ הבריטי הגיש מחאה חריפה לשלטונות צרפת על שאישרו לאנייה לצאת בניגוד לאמנת הבטיחות בים שנחתמה ב-31 במאי 1929 (סעיף 54) ובניגוד לחוק המקומי הצרפתי מ-16 ביוני 1933 שם נדרשים השלטונות לבטיחותם של הנוסעים היוצאים מנמליהם וגם לתנאיהם הסניטריים.³¹

³⁰ בהמשך היה המושג "צי הצללים" למטבע לשון בסיפור ההעפלה ובסיפורו של חיל הים הישראלי, אניותיו הראשונות של חיל הים נלקחו מאותו צי.

³¹ ניניאן – פטרול, עמ' 80.

