

ברכה פולד - Bracha Fuld

By Hillel Yarkoni, From his book "75 years of Hebrew Shipping in Eretz Israel"



"ברכה פולד" כספינת מעפילים "אליהו גולומב" אדיבות ארכיון המדינה
"Bracha Fuld" as clandestine immigration ship "Eliahu Golomb"

No. of Registry:	M. S. 28 א. מ.	מס. רישום:
Port of Registry:	Haifa חיפה	נמל הרישום:
Date of Registry:	10/11/1948	תאריך רישום:
Call Sign:	•	אות קריאה:
Former Names:	Fenice, Ex Enrico, Ex Alma, Ex Jocelyn, Ex Rotterdam	שמות קודמים:
Year Built:	1918	שנת בניה:
Built By:	N. V. Scheepswert Welgelegen, Harlingen - Holland	נבנתה על ידי:
Type:	G. C. מטען כללי	סוג:
GRT:	298 ט. ת.	תפוסה ברוטו:
NRT:	•	תפוסה נטו:
DWT:	450 ט.	מעמס:
LOA: (M)	44 מ.	אורך מרבי:
Breadth: (M)	7.3 מ.	רוחב:
Draft: (M)	2.5 מ.	שוקע:
Eng.:	Diesel - Humbolt	מכונה:
Built By:	•	נבנתה על ידי:
Speed: (Knots)	7 קשר	מהירות:
Owners:	"אגניות וספינות" / "קיסריה" חברה למסחר ימי בע"מ.	בעלים:
Deleted From Israeli Registry:	7/10/1956	נמחקה מהרישום הישראלי:
Sank:	1965	טבעה:

Formerly a clandestine immigration (Aliya Bet) ship, of the same name. She was named after a Palmah girl fighter who was killed by British soldiers during the diversive action of the Hganah while preparing for disembarking the Ma'apilim from another clandestine ship "Wingate", on the shores of Tel-Aviv.

She was a small, iron built, merchant ship. In February 1946, she was purchased by the Mosad, in Genova, refitted and adapted in La Spezia, to carry

340 ma'apilim. At first she sailed under the name "Eliahu Golomb" and after her return, she was adapted to accommodate a bigger number of ma'apilim.

The events related to the sailing of the two ships, "Eliahu Golomb" and "Dov Hoz", are known as the "La Spezia affair". The two ships were moored in the Port of La Spezia, ready to embark the ma'apilim. The activities connected with the preparations and provisioning of the ships, gave rise to a wave of rumors among the local population. The most widespread was that a group of Italian fascists is trying to escape the country. These rumors reached the ears of the local authorities, themselves being ex partisans fighting the Mussolini regime. The convoy carrying the ma'apilim to the ships was ambushed. 38 trucks, which were "borrowed" from the British Army, by the soldiers of Jewish Brigada and carrying more then 1000 ma'apilim to the port, were stopped by the Italian police. The convoy's leaders claim, that a secret, British intelligence operation is taking place, only increased the suspicions. The Italians contacted the head of British intelligence in Italy and he, naturally denied the claim, but understood immediately what is going on and the truth came out. The ma'apilim and their leaders were arrested.

The whole story received a wide coverage in Italian press and a wave of sympathy swept the country. A struggle between the ma'apilim detained on the ships, and British authorities developed. Intensive diplomatic activities between the British, Italian and Jewish Agency (Hasochnut) took place followed by a 75-hour hunger strike of the ma'apilim.

As a result the ships were allowed to sail. "Eliahu Golomb" sailed La Spezia on May 8th 1946 with 339 ma'apilim on board. The commander of the ship, on behalf of the Mosad was Peter Hoffman aided by the radio operator Gershon Etzion. The ships crew was Italian. The ship arrived Haifa on the 13th of May after an uneventful passage. The ma'apilim were disembarked in Haifa, received legal immigration certificates and their number was deducted from the yearly quota. On 29th of May "Fenice" sailed on her return trip to Italy with the whole Italian crew and some Mosad activists.

For the second time "Fenice" sailed on the 9th of February 1946, from the anchorage of Metaponto in Italy, with 508 ma'apilim, the survivors of the Nazi concentration camps, and members of Zionist youth movements, from two ma'apilim camps in Italy. The commander of the ship was Menachem Cohen, later the first Commanding Officer of the Israeli destroyer "Eilath" (40 א) and the master of the Israeli merchant ship "Dolphin" who first passed the Tiran narrows after the Six Day War.

The British reconnaissance aircraft spotted the ship and on 20th October she was boarded by British soldiers. At this stage her name was "Bracha Fuld". When she crossed the limit of the territorial waters of Palestine, Jews sabotaged the engine and the ship had to be towed into the Haifa harbor. Here, on the 22nd October, the British tried to transfer the ma'apilim to the expulsion ships and to exile them

to Cyprus. The ma'apilim put up a violent opposition but, naturally, were overcome and sent to the camps in Cyprus. Some of the Hganah leaders succeeded to extract themselves; others joined the ma'apilim to Cyprus.

The Jewish population in Palestine reacted rather with indifference to the events on "Bracha Fuld". This caused the Jewish poet Natan Alterman to publish in his "The Seventh Column" ("Hatur Hashvii") in the Friday, 25th October 1946 issue of "Davar", a poem in which he elaborates on the big change of attitude that took place within the Jewish population, when the clandestine immigrants ship "Wingate" arrived Tel Aviv coast and Bracha Fuld lost her life, and its indifference when the ship, named after the same victim of the Jewish struggle, arrived few months later. The publication of Alterman's poem made a very strong impression on the Jewish population.

"Bracha Fuld" joined the "Fleet of Shadows", as the clandestine immigration ships, moored to the breakwater in Haifa, were called. After the end of British Mandate in Palestine, she was transferred to the governmental company "Ships and Vessels" which was established in order to deal with these ships, and was registered as M. V. 28. At the end of 1949, she was auctioned to a Greek Jew named Salomonides and later sold to an Israeli owned shipping company "Cesarea" and became a cargo vessel again. Initially she sailed with a foreign crew who was gradually replaced by Israelis.

Due to frequent engine failures and a depression in shipping, the company lost money and the ship was sold to her original Italian owner from whom she was bought, under the name "Fenice", ten years before. She was renamed "Pinella" and in November 1965 sunk in a gale near a town of Bastia on the northeastern coast of Corsica.

Hebrew version:

"ברכה פולד" כאניית סוחר בלב ים באדיבות מר ב. גלר



צילום: תרומת גב. ליאורה גולדמן

לשעבר ספינת מעפילים. נקראה על שם לוחמת פלמ"ח אשר נהרגה מידי חיילים בריטים, בפעולת ההגנה בעת הערכות להורדת מעפילי ספינת המעפילים "וינגיט", בחוף תל-אביב ב-26 במרץ 1946.

ספינת סוחר קטנה, בנויה ברזל. בפברואר 1946, נרכשה על ידי המוסד לעליה בגנואה, איטליה. הועברה למספנה בלה-ספציה (La Spezia), שם הותקנה להובלת כ-340 מעפילים. בפעם הראשונה הפליגה כספינת מעפילים "אליהו גולומב" ולאחר חזרתה עברה התאמה נוספת, להובלת מספר רב יותר של מעפילים.

המאורעות הקשורים בהפלגת "אליהו גולומב" ואניית מעפילים השנייה "דב הוז" קבלו את הכינוי "פרשת לה-ספציה". שתי האניות עגנו בלה-ספציה מוכנות לקליטת המעפילים. הכנת האניות, וציון עוררו באזור גל של שמועות. הנפוצה ביותר הייתה, שקבוצה של פשיסטים איטלקיים מתכננת בריחה מאורגנת מהמדינה. השמועה הגיעה אל אוזני אנשי הממשל המקומי, הם בעצמם פרטיזנים בעת המלחמה, ואלו הציבו מארב לשיירת המעפילים. 38 משאיות של הצבא הבריטי, אשר "גויסו" למבצע על ידי חיילי הבריגדה היהודית, נשאו כ-1000 מעפילים ונעצרו על ידי המשטרה האיטלקית בדרכן לנמל. טענת מובילי השיירה, שמדובר במבצע חשאי של הצבא הבריטי, רק הגבירה את החשד. נוצר קשר עם מפקד המודיעין הבריטי, אשר הכחיש כל מבצע של הצבא, אך הבין במה המדובר והאמת יצאה לאור. המעפילים נעצרו ומארגני המבצע נעצרו אף הם. הפרשה התפרסמה בעיתונות וגל אהדה שטף את איטליה. התפתח מאבק חריף בין המעפילים העצורים על הספינות, לבין הבריטים. מגעים

מדיניים קדחתניים בין ממשלות איטליה ובריטניה והסוכנות היהודית, ושבתית רעב של 75 שעות, הביאו לבסוף לאישור הפלגתן של שתי הספינות.

"אליהו גולומב" הפליגה מלה-ספציה ב-8 במאי 1946, כשעל סיפונה 339 מעפילים. מפקד הספינה מטעם המוסד לעליה היה איש פלי"ם, פטר הופמן, והאלחוטאי גרשון עציון. צוות האנייה היה איטלקי. הספינה הגיעה לחיפה בגלוי ב-13 במאי 1946 ללא אירועים מיוחדים. המעפילים הורדו בחיפה ברשיונות עלייה רשמיים, על חשבון מכסת הרשיונות השנתית.

ב-29 למאי "Fenice" הפליגה בחזרה לאיטליה על כל צוותה האיטלקי ומספר פעילי עליה ואלחוטאים. בפעם השנייה הפליגה ב-9 באוקטובר 1946, ממעגן ליד Metaponto באיטליה, כשעל סיפונה 508 מעפילים, ניצולי מחנות הריכוז וחברי תנועות הנוער, אשר הועברו משני מחנות מעפילים באיטליה. מפקד הספינה היה איש פלי"ם, מנחם כהן, לימים המפקד הראשון של המשחתת אח"י "אילת" ורב-החובל של האנייה "דולפיין", (א. מ. 187). המלווה הנוסף היה אף הוא איש פלי"ם, שלום דוליצקי, לימים רב-חובל באניות "צים" ונושא תפקידים בכירים בהנהלתה.

הספינה נתגלתה על ידי מטוס בריטי וב-20 באוקטובר, עלו עליה חיילים בריטים. עם כניסת הספינה למים הטריטוריאליים של ארץ ישראל חיבל צוות המלווים במנוע והספינה נגררה לחיפה. כאן, ב-22 באוקטובר 1946, ניסו הבריטים להעביר את המעפילים לספינות גירוש. התפתח מאבק אלים שבסופו הוכרעו המעפילים וגורשו לקפריסין. אחדים מהמלווים חולצו, אחרים התערבבו בין המעפילים וגורשו יחד אתם לקפריסין.

אדישותו של הישוב העברי לגירוש המעפילים מהארץ, גרמה למשורר נתן אלתרמן לכתוב במדורו, "הטור השביעי", בעיתון "דבר", בגיליון יום השישי (25 באוקטובר 1946) את השיר "ברכה פולד". בשיר זה מדגיש המשורר את השוני העצום שחל, בזמן קצר, מאז ניסיון הורדת המעפילים מהאנייה "וינגייט" בחוף תל-אביב, כאשר הישוב העברי הגן על המעפילים בכוח. באותו מאבק נפלה הלוחמת שאת שמה נושאת ספינת המעפילים האחרת, אשר הגיעה לחופי הארץ כחצי שנה מאוחר יותר, וגירוש מעפיליה מהארץ נתקל באדישות הישוב העברי ועבר ללא תגובה.

"ברכה פולד" הצטרפה אל "צי הצללים" שעגן לאורך שובר הגלים בחיפה ועברה, יחד עם שאר כלי השיט, לרשות החברה "אניות וספינות" ונרשמה במרשם האניות הישראליות כ-א.מ. 28. בסוף 1949 נמכרה, במכירה פומבית, ליהודי יווני, סלומונידס, ומכאן התגלגלה לבעלים ישראלים של חברת הספנות "קיסריה" וחזרה להיות ספינת סוחר רגילה. האנייה הפליגה בתחילה עם צוות זר אשר, עם הזמן, הוחלף ברובו בצוות ישראלי. תקלות בלתי פוסקות, בעיקר במנוע, תקופת שפל מסחרי בספנות, גרמו לחברת "קיסריה" הפסדים ניכרים.

בספטמבר 1956, נמכרה לבעליה האיטלקי, שממנו, בשם "Fenice", נרכשה, עשר שנים קודם לכן. שמה הוחלף ל-"Pinella" ובנובמבר 1965 טבעה בסערה קשה ליד בסטיה (Bastia), בחוף הצפון מזרחי של קורסיקה.