

הפלגת 'יהודה הלוי'

מאת: זאב וניה הדרי, סגנו של שאול אביגור במוסד לעליה ב'

הכתבה לקוחה מהמבוא לספר "המוסד לעלייה ב' – יומן המבצעים – פריז 1947"
הוצאת הספרים של אוניברסיטת בן-גוריון בנגב, 1991

הערות בכתב יד והדגשות: יהודה בן-צור

"יהודה הלוי"

הספינה "יהודה הלוי" (לפי הצופן ביומן המבצעים, "הסבתא") היתה הראשונה שהביאה מעפילים מצפון-אפריקה. היא נבנתה בשנת 1877 ושמה המקורי היה "דה ארל אוף זטלאנד". אחרי המלחמת העולם השנייה יצאה מכלל שימוש ונקשרה אל מזח בשולי נמל אברדין בסקוטלנד.

סוכן אניות יווני בשם פילידס מחברת Compania Anal Provencial רכש אותה למטרות העפלה. לפילידס היו קשרים עם אנשי המוסד והוא סייע להם ברכישת ספינות. פילידס ניהל משאומתן עם נציג פנאמה באנגליה, כדי שאפשר יהיה לרשום אותה כאנייה פנאמית. שמה הוסב ל-Annal. במהלך המשאומתן הוזהר פילידס בידי הנציב הפנאמי, כי אם יעביר את האנייה למטרות העפלה, ייחשב לאדם בלתי-רצוי (פרסונה נון גרטה) בפנאמה וספינתו תיו לא יזכו יותר לחסות הדגל הפנאמי.

בדצמבר 1946 הובאה האנייה לנמל מארסיי שם הוכשרה כאניית מעפילים. פרט לשני מכונאים איטלקיים היו אנשי הצוות ספרדים, ובראשם רב-החובל וילי לאגונה. מפקד האנייה היה ישראל חרקובסקי (חורב) המכונה "פירטה" מקיבוץ שדות-ים. המלווה היה איתן שפושניק ("מנוחין"), וה"גדעוני" היה

יעקב נצר – ימאי מנוסה שבמסגרת פעילותו במוסד שימש כמפקד ספינות המעפילים הראשונות "דלין" ו"נטונה".

אף שהוכשרה כאניית מעפילים, התגלו בה תוך-כדי מסע בעיות וליקויים שונים. נוסף על כך היא צויידה בפחם מאיכות גרועה, והיתה סכנה שלא תוכל להגיע לארץ-ישראל.

יאני אבידוב, איש נהלל, ממארגני ההעפלה בצפון-אפריקה, נשלח לחקור את מצב היהודים שם ונדרש למסור על כך דו"ח. כשהבין יאני אבידוב כי מצבם של היהודים באלג'יר קשה וכי רובם חיים בתנאי עוני ודלות ונתונים בסכנה מצד הערבים, אשר ראו בהם משתפי פעולה עם השלטון הצרפתי, החליט שיש לפעול להוצאתם המיידית. הרגשתו זו התחזקה בעיקר לאחר נאומו של בוויין שבו אמר, כי רק יהודים חסרי ברירה אשר החבל תלוי על צווארם שואפים לעלות ארצה.

אפרים פרידמן (בן-חיים), איש קיבוץ גבעת-חיים, שליח ההסתדרות והסוכנות היהודית, שהגיע לצפון-אפריקה עוד ב-1943 והניח את היסוד לתנועת דרוור באלג'יר, קיבל על עצמו להסתובב ברחבי אלג'יר ולעורר בחשאי את היהודים לעלייה. פעולתו התפרסמה בקרב היהודים והתהלכו שמועות כי המשיח הגיע לאלג'יר והוא קורא לעלות לארץ-ישראל. הידיעות הגיעו גם למארוקו ולתוניס והחלה נדידה של יהודים רבים לכיוון אלג'יריה – נדידה שאפשר להגדירה כמשיחית. עד מהרה התברר כי הלהט והרצון לעלייה חזקים מאוד וכי רבים מוכנים לעזוב את עסקיהם ולעלות ארצה. העיר אלג'יר התמלאה באנשים, ופרנסיה החלו לחשוש שהבאים יהיו למעמסה על הקהילה. הוחלט להעביר את האנשים למחנה עולים שהוקם בחווה שנשכרה מידי יהודי. המחנה שכן כ-170 ק"מ מאלג'יר וכ-10 ק"מ מהעיר טנס, על צלע הר במרחק של 3-4 ק"מ מהחוף. מול המחנה היה מפרץ טבעי קטן שאליו היתה האנייה אמורה להגיע. הכיסוי הרשמי למחנה העולים היה מחנה הבראה ונופש, והאנשים הובאו אליו "כדי שיחוגו את חג הפסח באוויר הצח ובנופש". מספר האנשים במחנה הגיע ל-600. הצפיפות היתה גדולה, היה מחסור במזון ובמים, והתנאים הסניטריים היו קשים.

בנוסף לבעיות הצפיפות במחנה היתה בעיה של מימון. בתקופה זו נשא הג'וינט בעול העזרה הסוציאלית בלבד. בא כוח הג'וינט באלג'יר לא רצה להירתם לפעולות עזרה למען הבאים. נציגת הג'וינט בפאריס שהגיעה לאלג'יר דרשה כי האנשים יוחזרו לבתיהם. היא הדגישה כי "הג'וינט עסוק במתן עזרה ליהודי אירופה ואין לו כל תקציב בשביל יהודי צפון-אפריקה". המוסד שלח כספים מעטים, ולכן המקורות הכספיים העיקריים היו "ידידיו האישיים של אפרים שנתנו לו כסף על שמו, על חשבון הקיבוץ המאוחד", והנכבדים היהודיים המקומיים שחלקם התנגד לעלייה בטענה שתעורר את התנגדות הערבים ותערער את היחסים התקינים ביניהם לבין היהודים.

ב-10 במאי 1947 הגיעה האנייה אל המפרץ באלג'יר, שם המתינו המעפילים.

האנייה עגנה בריחוק מה מהחוף, והמעפילים הועברו אליה באמצעות שתי סירות. העלייה על האנייה נעשתה בלילה ובסך־הכל הועלו עליה כ־460 איש. כאשר הגיעה אחת מהסירות האחרונות אל האנייה התברר, כי 150–200 איש נאסרו על החוף וביניהם היו גם יאני אבידוב ורפאל חמל איש קיבוץ כברי. האנשים שוחררו לאחר מעצר של 48 שעות בבית־הסוהר ובמחנה העולים. עתה, משהפליגה "יהודה הלוי", היה צורך לפתור את בעיית הפחם. בין צוות הספינה ובין עדה סירני, נציגת המוסד באיטליה, נערך משא־ומתן על האפשרות של קבלת פחם בים או בנמל כלשהו. על־פי ההוראות מאיטליה היה על הספינה להגיע לפלרמו לשם העמסת הפחם. תחילה סירבו שלטונות פלרמו לתת את כמות הפחם הדרושה, אך בסופו של דבר התפשרו על 10 טון בלבד באומרם כי כמות זו תספיק עד חופי אפריקה. כל אותה עת, ולמעשה מאז הגיעה אל מארסיי לשם שיפוצים ועד החניה בפלרמו, היתה הספינה תחת מעקב בריטי. הבריטים אף ניסו למנוע את הפלגתה על־ידי פעילות דיפלומטית ובאמצעות שלטונות פנאמה.

כשהגיעה הספינה לאיזור אלכסנדריה התקרבו אליה ארבעת המשחתות הבריטיות Skipjack, Whits and Bay, Peacock ו־Talybont, שליוו אותה עד חיפה. ממפקדת ה־Peacock נשלחה אזהרה ובה נאמר כי הגעתה של "יהודה הלוי" לחוף היא בלתי־אפשרית וכי עליה לעצור. אזהרה זו לא הועילה, והמשחתות נערכו לרגע בו תיכנס הספינה לתחום המים הטריטוריאליים של הארץ. בספינה התכוננו לקראת העימות הצפוי עם הבריטים וכשהיא נכנסה לתחום המים הטריטוריאליים, הונף עליה דגל עם סמל המגן דוד והמעפילים פצחו בשירה.

הספינה ניסתה להתחמק ממעצר על־ידי הגברת מהירותה ושינוי מסלול לכיוון המשחתות, עד כדי התנגשות בהן, ואכן היא התנגשה במשחתות Talybont ו־Peacock והחלה מתנדנדת ונוטה על צדה. חיילים בריטיים החלו עולים על סיפונה. המעפילים היו מצוידים באלות, בקבוקים וסמרטוטים ספוגי מים כאמצעי נגד גאז מדמיע, אך בסופו של דבר התנגדותם לא היתה משמעותית, ולאחר שהבריטים השתמשו בגז מדמיע ובזרנוקי מים הושלמה ההשתלטות על הספינה דקות ספורות לאחר שהחלה.

"יהודה הלוי" נגררה לנמל חיפה על־ידי ה־Skipjack. בחיפה הועלו המעפילים על אניית הגירוש "אושן ויגור", ועוד באותו היום הגיעו לקפריסין.