

הפלגת "הפאנים"

מאת: זאב וניה הדרי, סגנו של שאול אביגור במוסד לעלייה 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

מבצע ה"פאנים" – משיאי ההעפלה

באביב 1947 קנה זאב שינד, נציג המוסד לעלייה ב' בארצות-הברית, שתי אניות תאומות בנות 6,000 טון כל אחת. האניות נבנו מלכתחילה להובלת בננות מארצות אמריקה המרכזית לארצות-הברית. שמותיהן היו "פאן-יורק" ו"פאן-קרשנט". בכל אחת מהן היו ארבעה מחסנים ובכל מחסן ארבע קומות. מכיון שהספינות נועדו להובלת פירות, הותקנו בהן סידורי איורור טובים יותר מאשר באניות משא רגילות. תצרוכת הדלק של כל אנייה היתה 40 טון ליממה. מהירותן המקסימלית היתה 14 קשר.

בעצם קנייתן של אניות גדולות כאלה היה מן ההעזה. בימי ההעפלה הראשונים היו מנהליה מחפשים ספינות קטנות ככל האפשר, הן משום שקל יותר להבריחן לחופי הארץ, הן משום שלא תמיד היו האמצעים לקנייתה של ספינה גדולה והן משום שלא העזו לקבל על אחריותם את אירגונה והובלתה מחוסר ידע וניסיון. אבל בשנת 1947 לאחר שהתברר כי ממילא נופלות כמעט כל האניות בידי הבריטים, ומתוך הניסיון הרב שנרכש בקניית אניות, באירגון ובהובלתן, הוחלט לקנות את שתי האניות הגדולות ולהביאן בעזרת צוות ישראלי ויהודי-אמריקני לאחד מנמלי היציאה באירופה. יומן המבצעים של כל שנת 1947 עוסק בשתי האניות שמות הצופן שלהן היו "האחות" ("פאן-יורק") ו"החבר" ("פאן-קרשנט").

עצם הרעיון של רכישת שתי אניות גדולות כאלה היה פרי הסכמתה של ממשלת רומניה באותה עת לאפשר הפלגת חמישים אלף מיהודי רומניה מאחד הנמלים שברומניה או בבולגריה. את המשא-ומתן עם השלטונות ברומניה ניהלו נציגי המוסד שם, ובראשם משה אורבוכ ("אגמי") וכן העיתונאי יוסף קלרמן ("המשקיף"). משה סנה שעמד בתקופה זו בראש מפעל ההעפלה מטעם הסוכנות היהודית, הגיע לבוקרשט ונפגש עם נציג הממשלה הרומנית. מסע הפלגתן של שתי האניות מארצות-הברית לים השחור נמשך כמה שבועות. סוכני מודיעין בריטיים עקבו אחריהן כל אותם הימים ומסרו על תנועותיהן לממונים עליהם. עדה סירני ("דניאלה") הציעה כי "פאן-קרשנט" תובא לאיטליה. בנמל ונציה נעשה ניסיון לחבל באנייה. בתחתית האנייה התפוצץ מוקש שחובר כנראה לגוף האנייה מבחוץ, ונפער חור גדול. היום ברור שידם של סוכנים בריטיים היתה במעשה. יומן המבצעים יודע לספר על כל הקשיים בהבטחת הדגל לאניות, ציודן בדלק, במזון ובאמצעי בטיחות. דפים רבים ביומן הוקדשו ל"פאנים". בספטמבר 1947 הגיעה "החבר" לקונסטנצה שברומניה, וכשבועיים לאחר-מכן הגיעה לשם גם "האחות". האחראים להתקנת האניות –

יוסף המבורגר, דב (ברצ'יק) ליפשיץ ("מגן") וניסן לוייתן, הגבירו את השמירה עליהן. עם בוא האניות לקונסטנצה החלו בהכנתן. תוכנן מראש כי בשני ה"פאנים" יוסעו 15,240 (!) מעפילים.

אירגונם של ההיסעים על אדמת רומניה הוטל על אירגון ה"הגנה" בארץ זו שבראשו עמד יעקב סלומון ("ראשיד"). לעזרתו נקראו כ-30 מפקדי ה"הגנה" שבאו מהונגריה וצ'כיה לרומניה. התקנת האניות לקבלת הנוסעים הוטלה על גדע שוחט ("גדה"), ועלתה קרוב לחצי מיליון דולר ("סטיפנים"). רב-החובל של "פאן-יורק" היה גד הולב, ורב-החובל של "פאן-קרשנט" היה יצחק אהרר-נוביץ (אייק). מפקדן של שתי האניות היה יוסף הראל.

כל אותם השבועות שבהם הכינו אנשי משלחת ה"הגנה" את שיירת שתי האניות, ניהלו הבריטים מאבק פוליטי ודיפלומטי כדי לעצור את הפלגתן. ממשלת פנאמה נתבקשה לבטל את רישום האניות שנשאו את דגלה (הכינוי לדגל ביומן המבצעים הוא "סמרטוט"). לממשלת תורכיה ניתנו עצות כיצד תוכל לעקוף את חוזה מונטריי, המחייב אותה לתת מעבר חופשי לכל אנייה אזרחית במצרי ים-השיש, והיא נתבקשה להפסיק את אירגון השיירה. הבריטים תיארו את המבצע כפרי מזימה סובייטית להקשות על מדינות ערב ולסנן סוכנים סובייטיים למזרח התיכון.

עיקר הלחץ הבריטי הופעל בארצות-הברית: הימים היו ימי הכרעה בישיבות עצרת האומות המאוחדות בלייק-סקסס, וחוגים בעלי השפעה טענו, כי יש לדחות את נסיעתן של האניות למועד מתאים יותר מבחינת המתיחות הפוליטית. הדבר הוצג, כביכול, כאחד התנאים להצבעתה של ארצות-הברית בעד ההחלטה החיובית בעניין ארץ-ישראל.

הלחץ על נציגי הסוכנות היהודית היה מתמיד וחזק ביותר. לכן פנתה הסוכנות היהודית אל המוסד לעלייה ב' ותבעה ממנו לבטל את כל עניין השיירה, או לכל הפחות לצמצם את היקפה או לדחות את מועד צאתן של האניות.

נובמבר 1947, יום לאחר החלטת האומות המאוחדות על חלוקת הארץ והקמת מדינה יהודית. הכול עדיין חוגגים ברחובות ויוצאים במחולות. אותו יום פרצה מלחמת העצמאות ושתי האניות ממתונות עדיין ברומניה.

אין בידינו פרוטוקול מלא של הדיון שנערך באותה ישיבה של הנהלת הסוכנות. עיקרו התנהל, ככל הנראה, בפורום משני שכונס אותו יום וכלל את דוד בן-גוריון, גולדה מאיר, משה סנה, אליהו דובקין, משה שפירא ויצחק גרינבוים. משה סנה, הממונה על העפלה בהנהלת הסוכנות, נשאר במיעוט בישיבה והתפטר בדרמאטיות.

אנשי המוסד לעלייה ב' הועמדו לפני דילמה טראגית: לקבל את מרות המוסדות הלאומיים ולהפקיר את אלו שסמכו עליהם וכבר יצאו לדרך, או להפר מרות, על כל המשמעות המוסרית, הציבורית והלאומית הכרוכה בדבר. שאול אביגור מיהר לארץ וניסה לשכנע את הנהגה, אולם בן-גוריון וגולדה עמדו על דעתם בתוקף. שאול התקשה להחליט. כאן החליטו כמה אנשים צעירים, בראשם משה

אגמי, אהוד אבריאלי, שייקה דן, פיננו גינזבורג, דב מגן ואני – כולנו חברי קיבוצים – החלטה גורלית שמחירה עלול היה להיות הסיכוי להקמת מדינה עצמאית; זה היה המסר מצד המנהיגות הלאומית.

אגמי הודיע כי אין דרך חזרה. ב־27 בדצמבר 1947 הפליגו שתי הפאנים מנמל בולגרי כאשר על סיפונן 15,260 מעפילים. החלו התרוצצויות שחבקו שלוש יבשות: באמריקה פעל משה שרת למצוא דרך שתקטין את הנזק שחשש ממנו, אהוד אבריאלי חיפש באירופה פתרון באמצעות נסיונות מגע עם הבריטים, ואילו בן־גוריון התקשר מהארץ שוב ושוב עם שרת באמריקה ועם שאול באירופה. אהוד אבריאלי, שיצר קשרים עם אנשי המודיעין הבריטי בתקופת המלחמה, העביר להם רמז שהפעם אין המוסד מתכוון לדרמה פוליטית רבת תהודה בדומה לפרשת "אקסודוס". פירושו של דבר שהמוסד נכון להשיט את האניות ליעד זמני שיציעו הבריטים – לקפריסין.

בשלב זה הוסכם בהנהלת הסוכנות "להכיר" באניות. שעות ספורות לפני סיום הפרשה, ממש עם חלוף השנה האזרחית, ב־31 בדצמבר 1947, הגיע מברק מדוד בן־גוריון; הפעם העניק הוא לאניות שמות עבריים – "קיבוץ גלויות" ו"עצמאות". עתה הגיעו האניות ישר לקפריסין. הפרשה הסתיימה.

יומן המבצעים של המוסד לעלייה ב' נרשם, כאמור, בפאריס עד תקופת סוף ספטמבר 1947. פרשה זו של ההפלגה והמאבק המדיני הפנימי לא מוצאת את ביטויה בדפים אלו.

בסך־הכול ניצחה הפרשה. היה זה המוצא היחיד האפשרי והתכליתי בנסיבות הימים ההם, מוצא שתרם את חלקו הנכבד למאבק הכולל.