

## Hatikva - התקוה

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



התמונה באדיבות אתר האינטרנט של עמותת חיל-הים

No. of. Registry:	S / S 25 א/ק	מס. רישום:
Port of Registry:	Haifa חיפה	נמל הרישום:
Date of Registry:	8/8/1948	תאריך רישום:
Call Sign:	•	אות קריאה:
Former Names:	Trade Winds, ex T. V. Mc. Alister, ex Uscgc Gresham (Wpg)	שמות קודמים:
Year Built:	1897	שנת בניה:
Built By:	Globe, I. W. - Cleveland	נבנתה על ידי:
Type:	G. C. מטען כללי	סוג:
GRT:	741 ט. ת.	תפוסה ברוטו:
NRT:	•	תפוסה נטו:
DWT:	•	מעמס:
LOA: (M)	58 מ.	אורך מרבי:
Breadth: (M)	9 מ.	רוחב:
Draft: (M)	•	שוקע:
Eng.:	•	מכונה:
Built By:	•	נבנתה על ידי:
Speed: (Knots)	10 קשר	מהירות:
Owners:	"Ships And Vessels" / Henry Prasante הנרי פרזנטה / "אניות וספינות"	בעלים:
Deleted From Israeli Registry:	7/6/195	נמחקה מהרישום הישראלי:
Scrapped:	1951	נגרטה:

Formerly, a clandestine immigration ship of the same name. Originally an American Coast Guard vessel "Gresham" that operated on Lake Michigan. In 1898, saw action during Spanish – American war. Later operated on patrol missions along the northeastern coast of USA. She returned to US Coast Guard and served as such till the beginning of the First World War. During the war she operated as a U-boat detection ship in the Atlantic and also along the east coast of US. After she was released from the Navy and from the Coast Guard she was converted to a banana ship and renamed "Trade Winds".

In 1947, she was purchased by the Mosad. The American company, "United Fruits Co.", which was used as a cover for the Mosad's activities, and owned by an American Jew, made the purchase. The ship anchored in Miami and from there sailed, under the command of a hired American, non Jewish, Captain, to Baltimore. The whole crew was mostly American Jewish volunteers, having no former professional maritime background. After a rough sea passage to Baltimore she underwent some repairs and in the beginning of March 1947, sailed to Lisbon, Portugal. Here she underwent major repairs and was adapted to accommodate immigrants. The whole operation was directed by Yehuda Baharav, a member of the Mosad, under the cover name of Capt. Diamond, apparently acting as a representative of United Fruits Co. The local secret police was suspicious of Yehuda Baharav activities in Portugal and arrested him. Luckily, the ship was not moored to the berth, but anchored in harbor anchorage; she succeeded to sail unnoticed, immediately with Baharav's arrest. The ship sailed to Marseille then to Port de Bouque in France. Yehuda Baharev was released shortly afterwards.

The first party of immigrants boarded the ship at an anchorage near the Italian town of Portovenere, at the mouth of the Gulf of La Spezia. The ship sailed on May 8<sup>th</sup> 1947 with 1414 immigrants on board. The man in charge, or the ship's commander, as he was called that time, was Israel Rotem aided by two others: Alex Shor, later the Commanding Officer of the Israel Navy Ship, the destroyer "Eilath", and Meir Falik, all of them members of Palyam.

With the exception of two births, the voyage passed uneventfully. On May 16<sup>th</sup>, the ship was detected by British reconnaissance aircraft and soon afterwards intercepted by a Royal Navy destroyer. Subsequently she was surrounded by six destroyers of the Royal Navy and after an opposition, which lasted for few hours, she was brought to Haifa. On the same day the maapilim were transferred to British transport ships and deported to the camps in Cyprus. Some of them, included babies were allowed to stay in Palestine.

After the proclamation of Israel Independence, the ship was used for bringing the interned ma'apilim from Cyprus and new olim (immigrants) from France.

At the beginning of 1949 she was adapted for service in the new Israeli Navy, but after a short period she was returned to the "Ships and Vessels". Subsequently she was sold to an Israeli named Henry Prezante, who tried, unsuccessfully to operate her as a passenger ship. She was declared as unseaworthy and in 1951 sold to breakers.

### Hebrew version:

לשעבר ספינת מעפילים. במקור ספינת משמר החופים האמריקאי "Gresham" אשר פעלה באגם מיצ'יגן. בשנת 1898 לקחה חלק בפעילות מלחמתית בעת מלחמת אמריקה-ספרד. בהמשך עסקה בסיורים לאורך החוף הצפון מזרחי של ארה"ב. היא הוחזרה לתפקידה הקודם ועסקה בו עד פרוץ מלחמת העולם הראשונה. במשך המלחמה שימשה כספינת משמר חופים וספינת גילוי צוללות באוקיאנוס האטלנטי ולאורך החוף המזרחי של אמריקה. לאחר שחרורה מהצי ומשמר-החופים הפכה לספינת סוחר אשר עסקה בהובלת בננות. שמה החדש היה "TradeWinds".

בשנת 1947 נרכשה על ידי המוסד לעליה, באמצעות חברה אמריקאית "United Fruit Co" בבעלות יהודית, אשר שימשה כיסוי לפעילות המוסד בארה"ב. האנייה עגנה במיאמי, משם הפליגה, בפיקודו של רב חובל שכיר, לא יהודי, וצוות מתנדבים, רוב רובם יהודים אמריקאים ללא הכשרה ימית מקצועית, לבלטימור, שם עברה תיקונים לאחר הפלגה בים סוער.

בתחילת מרץ 1947 הפליגה לליסבון בפורטוגל. בליסבון עברה שיפוצים והוכנה לקליטת עולים. על הפעולה הזאת ניצח איש המוסד יהודה בהרב, תחת השם הבדוי רב-חובל דיאמונד, כביכול נציג "United Fruit Co."

המשטרה החשאית המקומית חשדה ביעודה של האנייה ויהודה בהרב נעצר. מאחר ולא הייתה קשורה לרציף אלא עגנה במעגן, הצליחה להסתלק מיד עם מעצרו של בהרב. הוא עצמו שוחרר כעבור זמן קצר. האנייה הפליגה למרסיי, משם לפורט דה בוק. חלק מהמעפילים עלו על האנייה, מתוך סירות, במעגן של פורטוונורה (Portovenere), בכניסה למפרץ לה-ספציה. האנייה הפליגה ב-8 במאי 1947, כשעל סיפונה 1414 מעפילים. מפקד האנייה היה איש פל"ם ישראל רותם ושני מלזוים נוספים: אלכס שור, לימים מפקד אח"י "אילת", ומאוחר יותר פרקליט חיל הים, ומאיר פליק.

למעט שתי לידות, ההפלגה חלפה ללא אירועים מיוחדים. ב-16 במאי התגלתה האנייה על ידי מטוס, ובאותו יום הגיעה לקרבתה משחתת בריטית. למחרת הוקפה על ידי שש אניות הצי הבריטי ולאחר התנגדות של מספר שעות, הובאה לחיפה. בו ביום, המעפילים הועברו לאניות גירוש ובהן למחנות בקפריסין. אחדים, כולל תינוקות, נשאר בארץ.

בספטמבר 1948 האנייה הוכשרה לשירות בחיל הים ואכן שירתה בו תקופה קצרה והוחזרה לחברת "אניות וספינות". כעבור זמן מה נמכרה ליהודי בשם הנרי פרזנטה ונעשה ניסיון להשתמש בה כאניית נוסעים. ניסיון זה נכשל והאנייה הוכרזה כבלתי כשירה לשייט. בשנת 1951 פורקה לגרוטאות.