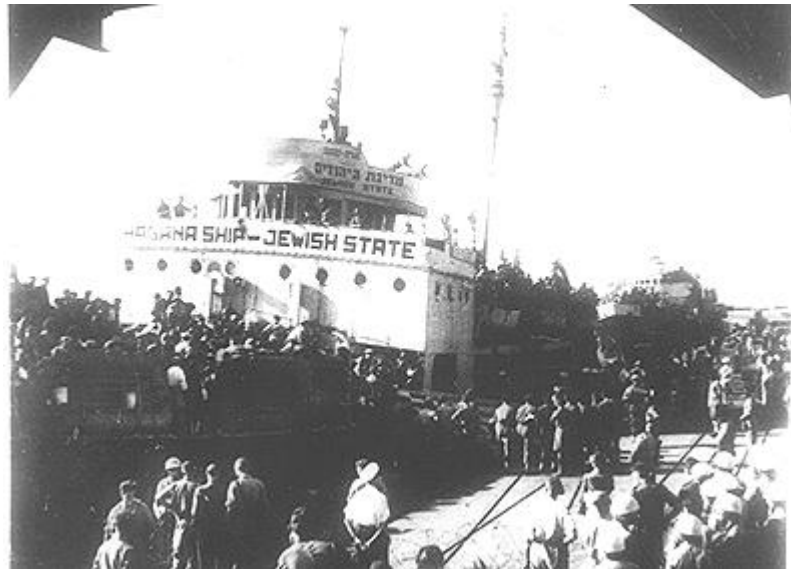


'מדינת היהודים'

שוברת קרח במקורה במשמר החופים של ארה"ב, שיועדה עם רכישתה ע"י המוסד לעליה ב' לקחת מעפילים בנמל גדנסק בפולין. בעקבות פרשת 'אקסודוס - יציאת אירופה' שונתה המשימה, והוחלט שתיקח מעפילים ממדינות הגוש הקומוניסטי בים השחור.

ב - 23 בספטמבר 1947 עלו על סיפונה 2,664 מעפילים בנמל בורגס שבבולגריה. האנייה המתינה לאונייה 'גאולה'. האניות – שתיהן מהאניות "האמריקאיות" של המוסד לעליה ב' עם צוות שרובו מתנדבים יהודיים מצפון אמריקה – יצאו ב -26 בספטמבר מהנמל ועשו את דרכן בקרבה אחת לשניה עד אזור רודוס. כבר בצאתן ממיצר הדרדנלים לוו ע"י הצי הבריטי. התוכנית המקורית הייתה להעביר את מעפילי 'גאולה' ל'מדינת היהודים', אולם היא לא יצאה לפועל בשל הצפיפות הרבה ב'מדינת היהודים'. האוניות נפרדו באזור רודוס, 'גאולה' המשיכה לחיפה ו'מדינת היהודים' לת"א.

ב - 2 באוקטובר החלו משחתות בריטיות לתמרן סביבה. 'מדינת היהודים' התנגשה במשחתת בריטית וגרמה לה לנזק ניכר. 5 מייל מחופי ת"א השתלטו הבריטים על האונייה והיא נגררה לחיפה. במקביל השתלטו הבריטים על 'גאולה' ואף היא נגררה לחיפה. המעפילים גורשו לקפריסין.



מפרט טכני

שמות קודמים	נורטלנד - U.S.C.G.C. Northland
שם צופן	הצפונית
שנת בניה	1927
סוג כלי השייט	שוברת קרח עשויה פלדה. נועדה לשמש שוברת קרח בים הצפוני.
תפוסה	1273 טון
הנעה	דיזל חשמל (2 מנועי דיזל- 600 כ"ס כל אחד).
מהירות	9 קשרים (חלק מהדרך עשתה 10-11 קשר)

רכש והכנה

הרוכש	המוסד לעלייה ב' באמצעות חברת קש בבעלותו, באמצעות דני שינד- נציג המוסד לעלייה ב' בארצות הברית.
מקום הרכישה	בולטימור, ארצות הברית (18.2.1947)
נתיב שייט לנמל ההכנה	הפליגה מבולטימור, ב- 30.4.1947, והגיעה לנמל פורט דה בוק בדרום צרפת בתאריך 23.5.47. בנמל זה הורידה הספינה ציוד ומזון למחסני ערובה עבור אוניות העפלה אחרות, משם הפליגה לנמל ההכנה ביון (Bayonne) במערב צרפת במפרץ ביסקאיה (Biscay), שאליו הגיעה ב- 12.6.47.
גילוי בריטי בשלב זה	ייתכן שהבריטים גילוה לראשונה בבולטימור בשלבי התיקונים. בעת מעברה בגיברלטר לנמל פורט דה בוק נתגלתה הספינה וזוהתה על-ידי הצי הבריטי. בשלבי ההכנה האחרונים בנמל ביון נתגלתה וזוהתה פעם נוספת על-ידי הצי הבריטי. בשלבי ההכנה האחרונים בנמל ביון נתגלתה וזוהתה פעם נוספת על-ידי המודיעין הבריטי.
צוות ההכנה	יוסף אלמוג, אברהם מירצקי-מירון וצוות מתנדבים יהודים מצפון-אמריקה.
ארגון הספינה להעפלה	הכנת הספינה בפורט דה בוק, טרם הפלגתה לנמל ההכנה. הוערך שספינה זו תסיע 1700 מעפילים מגדנסק שבפולין, ומשך ההפלגה מהים הבלטי יהיה כ- 25 יום. בהתאם לכך הושארו בספינה מזון וציוד. בדרך לנמל ביון פורקו המבנים מתחת לסיפון הראשי, כדי ליצור אולמות ובהם דרגשי שינה. התוכניות שהוגשו למספנה כללו בין היתר בניית מבנה עליון בירכתי הספינה, ליצירת אולם נוסף והארכת הסיפון העליון של הספינה, בניית חדרי שירותים ומקלחות על סיפוני הספינה, התאמת מטבח הספינה לשירות המעפילים והכנת חדר חולים לחמישים איש. העבודה במספנה נמשכה שבעה שבועות. במספנה זו הוכנה בו-זמנית הספינה 'פאדוקה', לימים 'גאולה'. בתקופת ההכנה בביון התחוללה פרשת הספינה 'יציאת אירופה', שמעפיליה הורדו בכוח בהמבורג, לאחר ניסיון נפל להורידם בנמל פורט דה בוק. המוסד הגיע להסדר עם שלטונות ברית המועצות ורומניה על מתן אפשרות להעלות כ- 4500 יהודים מרומניה, כמספר המגורשים לגרמניה. בעקבות זאת הגיע שאול אביגור לביון ומסר כי שתי הספינות שבנמל ('מדינת היהודים' ו'גאולה') נבחרו כדי לקחת את המעפילים מנמל בבולגריה, במקום התכנית המקורית לעלות מעפילים בצפון אירופה. הספינה צוידה במזון ל- 1700 איש ל- 25 יום, בדלק ל- 55 ימי הפלגה, במי שתייה- 300 טון במיכלים. כמו כן הייתה אפשרות לזיקוק מים במתקני הזיקוק שבספינה.

צוות ומלווים

מפקד הספינה	יוסף אלמוג- פלי"ם.
מלווים נוספים	שמוליק הוכמן- הרם, בוגר קורס מלווים מזורז בפלי"ם; אברהם מירצקי- מירון, מכונאי איש פלי"ם.
גדעונים	אהרון מיכאלי ופתחיה פייג, מעפילים שהוכשרו להיות גדעונים בקורס שלנו במרסיי.
מכשירי קשר	תיקניים על פי תקן אמריקאי לספינות. (מקלטים/משדרים לטווחים ארוכים, אורגינליים של נורטלנד).
רב חובל	מורגן מיטשל, אמריקאי.
צוות	26 איש, מהם 6 אנשי ים שכירים זרים. (רב חובל אמריקאי, מכונאי ראשי יהודי אמריקאי ארץ ישראלי לשעבר, שני מכונאים איטלקים, טבח וקצין ספרדים, וכן 18 מתנדבים יהודים, ביניהם קצין יהודי אמריקאי ומתנדב אמריקאי שחור.

העלאת מעפילים

נמל / אזור ההעלאה	בורגס (Burgas) בולגריה.
יחס השלטונות	שיתוף פעולה מלא וענייני מצד השלטונות הבולגרים, שהיו צד בעסקה עם רומניה, כנראה באישור השלטונות בברה"מ, תמורת תשלום במטבע זר. הם הגישו כל סיוע אפשרי מצדם לביצוע מהיר כדי שהעסקה לא תתפרסם בציבור.
מספר מעפילים	2664
מוצא ושיוך תנועתי	כמחצית בני נוער בגילאים 14-18, כרבע בגילאים 20-50 שנה, וכרבע ילדים וזקנים. יהודים מרומניה (מכל המפלגות והזרמים). מחציתם משפחות שלמות, כולל תינוקות וזקנים, בתוכם כ- 150 תינוקות עד גיל שנתיים, והשאר נוער מאורגן מכל תנועות הנוער בבתי היתומים. כמחצית מאוכלוסית המשפחות היו יהודים דתיים מכל הזרמים.
מחנה המעפילים	לא היו מחנות עולים ברומניה (כדוגמת איטליה וצרפת). היהודים שאושרו לעלייה מרחבי רומניה רוכזו לקראת יום מסוים בבוקרשט.
דרך הגעה לאזור ההעלאה	מבוקרשט ברכבות מיוחדות לבורגס בבולגריה, דרך תחנות ביניים לא ידועות.
ההעלאה	ב- 21.9 נכנסה הספינה לנמל לאחר שעגנה במפרץ בורגס מאז ה- 14.9. (הספינה 'גאולה', שהגיעה לבורגס עוד קודם, עסקה בתיקונים ותדלוק). סוכם עם שייקה דן, נציג המוסד במקום, כי 'גאולה' תעמיס את נוסעיה ביום שישי, ואילו 'מדינת היהודים' – למחרת. הדבר לא הסתדר בגלל תקלות בתדלוק 'גאולה', לכן הועלו קודם מעפילי 'מדינת היהודים', ב- 22.9.47 בלילה. ההעלאה ארכה כ- 6 שעות עם הפסקה באמצע, בגלל איחור בהגעת הרכבת האחרונה. עם שחר יצאה הספינה את הנמל ועליה כ- 2500 איש. במשך שלושה ימים עגנה במפרץ עד לגמר העלאת האנשים על 'גאולה'. ב- 25.9 בלילה בעת העגינה במפרץ, הגיעו בסירה כ- 80 ילדים עד גיל 14 עם מדריכיהם, לאחר שלא הצליחו לעלות על 'גאולה' מחוסר מקום.
ארגון הספינה	העולים הגיעו עד הספינה ברכבות, ללא הכנה, והועלו לספינה על-פי סדר הקרונות. צוות המתנדבים בספינה היה פעיל בהעלאתם. שלושת ימי העגינה במפרץ בורגס אפשרו התארגנות לחיים סדירים בספינה במסגרת מחלקות, על פי שיוך תנועתי. נתמנו בעלי תפקידים; הוקם ארגון הגנה ובו כ- 400 איש להתנגדות במקרה של תפישת הספינה ולשם מאבק בבריטים על הספינה; הוקמו קבוצות של סדרנים, סניטרים ושירותי מזון, בהנהלתו של המלווה שמואל הוכמן-הרם. מאחר ובספינה היו כ- 1700 מקומות שיכון על דרגשים, אולצו כ- 900 איש לישון על הסיפון. התינוקות הועברו לחדר החולים, כאשר על כל דרגש שלושה-ארבעה סלים עם תינוקות.

ההפלגה

תאריך	ב- 26.9.47 עם שחר, יצאה הספינה לים הפתוח כדי לפגוש את הספינה 'גאולה', שיצאה מאותו נמל.
נתיב ההפלגה	בורגס, מיצרי הבוספורוס והדרדנלים, הים האגאי, מיצר רודוס סקרפנטו – במקום זה נפרדו שתי הספינות: 'גאולה' המשיכה בכיוון חיפה, ואילו 'מדינת היהודים' בכיוון תל אביב. לאחר הכניסה לים האגאי, הוסבו שמות הספינות לשמות העבריים.
אירועים בדרך	ב- 27.9.47 בערב נכנסו שתי הספינות למיצרי הבוספורוס, עברו את הביקורת התורכית ושילמו סכום גדול כדי שהמעבר יתאפשר ללא בדיקות. לקראת ההפלגה מבורגס התקבלו הוראות מהמוסד, באמצעות שייקה דן, להעביר בשלב האחרון של ההפלגה את מעפילי 'גאולה' ל'מדינת היהודים' ולשחרר על ידי כך את 'גאולה' להפלגה נוספת. כל ההכנות לקראת הביצוע נעשו, וההעברה תוכננה ל- 1.10.47 עם שחר. עם בוקר, לקראת הפעולה, התברר כי המצב מתחת לסיפונים הוא בלתי נסבל, ולא היה ניתן להכניס אנשים נוספים מפאת המחנק. כמו כן, הכנסת אנשים נוספים הייתה משבשת את תוכניות ההגנה על הספינה. על כן לא התבצעה ההעברה.

גילוי וליווי בריטי

גילוי וליווי בריטי	ביציאה ממצרי הדרדנלים לים האגאי המתינו שתי משחתות בריטיות, ובעין בוחנת התבוננו בנעשה על סיפוני הספינות, וליוו את הספינה עד מיצרי רודוס – סקרפנטו. בקטע דרך זה נעשו ההכנות האחרונות להגנת הספינה ולהתנגדות במקרה של השתלטות בריטית. הבריטים גם אספו מידע על הנעשה בספינה וההכנות עליה. כמו כן, בקטע דרך בים האגאי, שהיה זרוע שדות מוקשים, אף יעצו מדי פעם לבחור נתיב שונה מזה שהפליגו בו, ולאחר שיקול האפשרויות נבחר הנתיב שהמליצו עליו, וניתנה על כך תודה בקשר האיתות.
--------------------	--

עימות עם הבריטים

<p style="text-align: center;">הכנות לעימות והוראות</p>	<p>אורגנה קבוצת הגנה מצוידת במקלות, בוצרו סיפוני הספינה משלושת צדדיה, פרט לחרטום, ברשת ותיל דוקרני, ונעשו סידורים לסגירת כל פתחי הספינה והכניסות אל מתחת לסיפונים. על הסיפונים הוכנו מיכלי מים עם תמיסה מיוחדת לשטיפת העיניים במקרה של התקפת גז מדמיע, וכן הוכנו מקומות ריכוז לצידו לחימה (אבנים, ברגים, חלקי מתכת וקופסאות). תורגלה כוננות להגנה ומעבר לשליטה בחדר ההגה הרזרבי. התוכנית הייתה לא לאפשר לבריטים לעלות על הספינה, ובמיוחד לא לתת להם להיכנס אל מתחת לסיפון הראשי, אם גשר הפיקוד ייתפש בידיהם. הכוונה הייתה לנטוש אותו ולעבור לשליטה על הספינה באמצעות חדר ההגה הרזרבי, שהיה בירכתי הספינה, מתחת לסיפון הראשי. ביומיים האחרונים להפלגה נתקבלו הוראות לא להתנגד לעליית הבריטים לספינה, ולארגן רק התנגדות פאסיבית להעברה לספינות גירוש לקפריסין, מכיוון שלבריטים היו ידיעות על נשק בספינה, והתנגדות עלולה הייתה לגרום לשפיכות דמים. ההוראה הייתה לא להיאבק על תפישת גשר הפיקוד בידי הבריטים, אך לא לאפשר להם לרדת לסיפון הראשי ומשם אל בטן הספינה פנימה.</p>
<p style="text-align: center;">העימות ותוצאותיו</p>	<p>ביום 2.10.47 עם בוקר הופיעו חמש משחתות נוספות, וכולן יחד ליוו את שתי הספינות. בשעה 10:00 הפליגה 'גאולה' בנתיב לחיפה, מלווה בארבע משחתות, ו'מדינת היהודים' – בנתיב לתל אביב, מלווה בשלוש משחתות. כעבור כשעה הצטרפה לכוח הליווי משחתת רביעית. בשעה 13:30 החלו הבריטים בניסיונות התקרבות לספינה ובחסימת הנתיב, ובו בזמן גם ניסו לשכנע את הספינה לעצור מרצון. באמצעות כושר התמרון בהנהלת הקצין הראשון (מתנדב יהודי – אמריקאי) נמנעה גישתם, ודבר זה רומם את מצב רוחם של המעפילים. הבריטים המשיכו ברציפות בפעולה זו עד 18:00, כאשר מכל צד מנסה להתקרב משחתת אחת. אז הורו הבריטים לעצור מיד. מאחר ולא נענו, החלו בירי פצצות גז מדמיע ובהתזת סילוני מים מלוחים מצינורות כיבוי אש רבי עוצמה שנמשכו כ- 25 דקות. חלק גדול מאנשי ההגנה שעל הסיפונים נפגעו. הגז חדר לבטן הספינה, וכתוצאה מכך נחנק תינוק. הספינה המשיכה בנתיב הפלגה מזרחה, גשר הפיקוד נותק והשליטה על הספינה החלה מחדר ההגה המשני שבירכתי הספינה. ב- 18:40 שוב התקרבו שתי משחתות לשם היצמדות לצידו הספינה, וגם הפעם הצליחה הספינה להתחמק תוך פנייה חדה שמאלה לעבר המשחתת, ולהתנגש בה. נגרם נזק קל למעקה החרטום, המשחתת נהדפה וחרטומה התקפל פנימה עד לעמדת תותחיה הקדמית. בה בעת הצליחה המשחתת מימין להתקרב, להיצמד לדופן הספינה ולהנחית חיילים מזוינים. הבריטים השתלטו על גשר הפיקוד, ועל הסיפון הראשי נאבקו המגינים בבריטים, אשר ניסו לפרוץ ולהשתלט על הספינה מעמדת גשר הפיקוד. רבים מהבריטים נפצעו, אחדים נזרקו לים תוך כדי המאבק. היו כמה עשרות פצועים קל מבין המעפילים, אך לא היה שימוש בנשק חם.</p> <p>בהמשך העלו הבריטים לספינה דרך גשר הפיקוד כלי עבודה עם חוליית הנדסה, שפרצה פתח בסיפון העליון אל תוך חדר המכונות וניתקה את צינורות אספקת הדלק למנועים שנעצרו. הספינה הוסטה מנתיבה המזרחי לכיוון צפון, בכוח פעולתה של המשחתת מימין. הבריטים קשרו את הספינה למשחתת, וזו גררה אותה לחיפה. השעה היתה 20:00 בערך, והמרחק מחוף תל אביב היה כ- 5 מייל.</p>

חילוץ מלווים

<p>ההוראות היו: שמוליק הוכמן ייסע עם המעפילים לקפריסין; המפקד, המלווים האחרים והגדעונים יישארו בחיפה בתוך הסליק, וכך היה.</p>	הוראות והכנות לחילוץ
<p>בספינה הוכן סליק גדול ונוח לכ- 20 איש וצידוד חשוב רב. עם הכניסה לנמל חיפה נערך משאל בין צוות המתנדבים לגבי רצונם לצאת לקפריסין או להמתין לחילוץ בחיפה. שני מלווים ירדו למקום המחבוא שהוכן עבורם (כולל המפקד); שני גדעונים, עשרה אנשי צוות המתנדבים וארבעה מעפילים חולצו ביום השלישי לשהיית הספינה, בשעות אחר הצהרים המאוחרות, על ידי חוליית הנמל של הפלי"ם שהגיעה בכיסוי של פועלי ניקיון מטעם חברת 'העוגן'. הסליק פונה כאשר היו עדיין על הספינה כמה עשרות מעפילים שטרם עברו לספינות הגירוש, השהייה בסליק הייתה כשמונה שעות, והאנשים ירדו מהספינה בכיסוי של פועלי ניקיון של חברת 'העוגן'.</p>	החילוץ

תוצאות

למחנות קפריסין.	לאן הגיעו המעפילים
-----------------	--------------------

שונות

הבריטים נהגו להוריד את המעפילים מהאוניות ולהעבירם לאוניות הגירוש מיד לאחר קשירתן למזח שכונה 'רציף הדמעות' בצידו המערבי של נמל חיפה, כאשר אוניית הגירוש הייתה קשורה כבר בצידו המזרחי (כל זאת פרט למעפילי 'הנרייטה סולד' ו'יגור', שהיו ראשונים לגירוש לקפריסין). המקרה של 'מדינת היהודים' ו'גאולה' היה שונה: שתי האוניות נקשרו אמנם כרגיל וכנהוג בצידו המערבי של רציף הדמעות, ואוניות הגירוש בצד המזרחי. אבל המעפילים לא הורדו ולא הועברו מיד. שלושה ימים שהו 4,052 המעפילים על סיפוני אוניותיהם תחת משמר כבד של הצבא הבריטי, בצפיפות ובתנאים בלתי אנושיים. מזון ומים סופקו על ידי הסוכנות היהודית מהעיר חיפה. רק בבוקרו של היום השלישי הוחל בהורדה בזמנית של המעפילים מאוניותיהם, והעברתם לאוניות הגירוש.

עם הקמת המדינה צורפה האונייה לחיל הים הישראלי, כאונייתו הראשונה. שמה הוסב ל'אח"י אילת א-16', והיא לקחה חלק בקרב הימי הראשון בתולדות החיל – "קרב תל אביב". יוס'קה אלמוג, מפקדה בתקופת ההעפלה, מונה כמפקדה בחיל הים.