

עלייה ב' בשנות השלושים



יהודה לפידות

יהודה לפידות

העלייה הבלתי לגאלית
בשנות השלושים

עלייה הבלתי לגאלית בשנות השלושים

בקבלה את המנדט על ארץ-ישראל, התחייבה הממשלה הבריטית לאפשר עליית יהודים והתיישבותם הצפופה בארץ וזאת כחלק בלתי נפרד והכרחי מהקמת בית לאומי לעם היהודי בארץ-ישראל. אולם כבר ב-1922 פורסם הספר הלבן של צ'רצ'יל, שקבע, בין היתר, הגבלות לעלייה: "אין מדדי העלייה יכולים להיות כה גדולים, עד שיעברו את גבול יכולתה הכלכלית של הארץ באותה שעה לקלוט עולים חדשים. חיוני הדבר להבטיח, שהעולים לא יפלו למעמסה על תושבי ארץ-ישראל בכללם ולא ישללו מכל חלק של האוכלוסייה הקיימת את עבודתו."¹

ממשלת המנדט יצרה קריטריונים לעלייה – כניסה חופשית תינתן לבעלי מעמד כלכלי מובטח, כמו לבעלי הון (שברשותם לפחות אלף ל"ש) וכן לסטודנטים שנתקבלו למוסדות אקדמיים ושהחזקתם מובטחת עד שיהיו עצמאיים. באשר לעובדים, תינתן אחת לחצי שנה מכסה מיוחדת ("שדיוול" Schedule) בהתאם לכושר הקליטה הכלכלי של הארץ. רשיונות העלייה (הסרטיפיקטים) שניתנו לפי קריטריון זה, נמסרו לסוכנות היהודית לחלוקה בהתאם לשיקוליה. יש לציין שמדי חצי שנה היו ויכוחים מרים בין הסוכנות היהודית לממשלה באשר ליכולת הקליטה של הארץ וככלל היו ההערכות של הסוכנות גבוהות בהרבה מהאישורים שניתנו בסופו של דבר על ידי הממשלה.

חלוקת רישיונות העלייה היוותה את אחד ממוקדי החיכוך בין הרביזיוניסטים לראשי הסוכנות היהודית. רוב רישיונות העלייה חולקו לחוגי החלוץ ותנועות השמאל. לחברי התנועה הרביזיוניסטית, שמספרם הלך וגדל, הוקצב רק מספר קטן של רישיונות עלייה. כך, למשל, קיבלה בשנת 1931 תנועת בית"ר בפולין רק 17 סרטיפיקטים (לעומת 757 שקיבלו תנועות השמאל); ובשנת 1932, קיבלה תנועת בית"ר בפולין כ-100 רישיונות עלייה (מתוך 5,177) למרות שמספר הבית"רים ספולין הגיע ל-30,000!

הגזרות של הממשלה הבריטית ומעלליה של הסוכנות היהודית עודדה את העלייה הבלתי לגאלית של תנועת בית"ר, שניזונה בעיקר מנימוקים

¹ דב יוסף, השלטונות בארץ-ישראל, עמוד 107.

אידאולוגיים, אותם ביטא ז'בוטינסקי במאמרו "על אוואנטוריזם" שפורסם בפברואר 1932.²

[...] ברגע זה, במסיבות הנתונות, יש לדעתי להגן על האוונטוריזם – ראשית כול בגלל שהיום הוא בלתי נמנע...
 היום מעניין אותי צד אחר של אותה בעיה: הנה יושב לפניכם צעיר או צעירה, אולי בן או בת שלכם, והם שואלים: "מה עלי לעשות? לא אנו ככלל אלא אני בפרט, כיחיד? האם עלי לקבל את הדין שגזרה בריטניה? האם עלי להרכין ראש ולומר: טוב, אהיה ממושמע ואמתין כל עוד אינני מקבל רישיון חוקי לעלייה... אך קיימת סכנה שבמצב זה לא אחזיק מעמד ועל כן מוטב לנסות שיטה אחרת לגמרי – לנסות דווקא את שיטת האוונטוריזם. היכן זה כתוב שהכניסה לארץ תלויה אך ורק בוויזה? האם לא מספיק שמעתי את הסיפור על הימים, בהם היו נוהגים 'לגנוב את הגבול'? גילי, שהוא רחוק מלהיות צעיר, מונע ממני מתן עצות במישרין. ואולם אילו הייתי צעיר, הייתי לועג לוויזות שלהם ולאיסורים שלהם. בלתי אפשרי? ספרו לסבתא ולא לי. קשה – כן; קשה מאוד – כן; אבל בכך עיקרה של האוונטורה שמדובר בטיפוס על הרים גבוהים. על גבעות נמוכות אין להעפיל. אילו הייתי צעיר אפשר שהייתי מתחיל בשיטה חדשה של תעמולה, שסמלה "הצפצפה"; כן, "צפצפה" פשוטה מפח, שאין מחירה עולה יותר מגרושים ספורים. וסימתה של תעמולה זו הייתה: צפצוף על חוקיהם ועל איסוריהם. לבריטניה אבדה הזכות לתבוע יחס של כבוד מוסרי כלשהו לתחיקתה בארץ-ישראל. כל פעולתה בארץ-ישראל היא פגיעה במוסר וביושר. כפי שבזנו לתחיקה הצארית כן עלינו להתייחס לשלטונה של בריטניה בארצנו. בידיה של בריטניה הכוח הפיסי והיא יכולה לעשות שם כרצונה, אבל בסיס קיומה המוסרי נשלל ממנה.

שבע שנים לאחר כתיבת דברים אלה חזר ז'בוטינסקי על קריאתו לעלייה בכל הדרכים. במאמרו "הספורט הלאומי" העמיד ז'בוטינסקי את העלייה הבלתי לגאלית כמשימה המרכזית של הנוער היהודי בעולם:³

² פורסם בעין היידי "היינט" ב-29 בפברואר 1932 ובעברית: כתבים, בדרך למדינה, עמוד 19-31.

³ פורסם בוורשה בעיתון "דער מאמענט" באפריל 1939, ובתרגום עברי – בעיתון "המשקיף" ב-5 במאי 1939.

הספורט הלאומי שאני ממליץ עליו בכל לב לפני הנוער היהודי, שמו העלייה החופשית. ללא ספק זהו הספורט האציל ביותר בעולם... הספורט הלאומי עוזר לפרוץ שער, שלפניו ניצבים מיליונים של מזי רעב: הוא עוזר לרכוש מולדת להמון חסרי בית והופך המון זה לעם. שאר סוגי הספורט אינם, בסופו של דבר, אלא משחקים: הספורט שלנו הוא רצינות קדושה.

ז'בוטינסקי התנגד לשימוש במונח "עלייה בלתי לגאלית" וטען שעלייה של יהודים לארץ-ישראל היא תמיד לגאלית.

תחילתה של העלייה הבלתי לגאלית

עליית יהודים לארץ-ישראל ללא רישיון, בצד העלייה החוקית, ימיה כימי ההתיישבות העברית החדשה בארץ. עיקר העלייה היה מגבול הצפון, מלבנון; אנשי משק כפר גלעדי וחברי פלוגת בית"ר מראש פינה סייעו לעולים לחצות את הגבול ולאחר קליטה זמנית, העבירו למרכז הארץ. ההצלחה בהעברת יחידים את הגבול עודדה התארגנות של קבוצות. דוד אסא, מפקד בית"ר בראש פינה, היה פעיל במיוחד. שליטתו בשפה הערבית אפשרה לו ליצור קשר עם ערבים וצ'רקסים שעסקו בהברחת הגבול דרך קבע. אסא יצא לבירות שבלבנון, שם פגש את העולים וארגן אותם בקבוצות. אחר מסרם לידי המבריחים הצ'רקסים שהעבירו את הגבול, שם כבר חיכו להם אנשי פלוגת בית"ר, אתם המשיכו את המסע אל תוך הארץ. במשך הזמן החלה ההתארגנות כבר באירופה. קבוצות בית"רים היו מגיעות לבירות כתיירים ומשם הייתה הדרך קצרה לארץ-ישראל.

אחד העולים שהגיע ארצה בדרך בלתי לגאלית דרך גבול הצפון היה יעקב מרידור (לימים מפקד האצ"ל). הוא השתייך לקבוצה בת 27 בית"רים שהפליגו באנייה מפולין לבירות וב-20 בדצמבר 1932 חצו את הגבול והגיעו לכפר גלעדי. כאשר נסעו באוטובוס בדרך לחיפה, נעצרו על ידי משטרת הגבולות ונשפטו לגירוש מן הארץ. כעבור זמן, ניסו את מזלם בשנית. הם נתפסו שוב, אולם הפעם הצליחו לשחד את השוטר הערבי, שאפשר להם להיכנס לארץ-ישראל באין מפריע.⁴

בשנים 1930-1934 העבירו אנשי בית"ר דרך גבול הצפון כמה אלפי עולים. עם התרחבות העלייה דרך גבול הצפון, הגבירו הבריטים את השמירה ועצרו במידה רבה את זרם העולים שהגיעו בדרך זו ארצה. כדי

⁴ עדות יעקב מרידור, מי"ז.

לעקוף את השמירה על הגבול היבשתי, נהגו קבוצות יהודים שהגיעו לבירות לשכור סירות ולהגיע באמצעותן לחוף הצפוני של ארץ-ישראל. דרך נוספת לעקיפת חוקי העלייה הייתה בארגון קבוצות "תיירים". הקונסוליות הבריטיות באירופה לא הגבילו את הכניסה של תיירים לארץ; על כל תייר היה להפקיד כעירבון סכום של 60 לא"י, שהיה מקבלם בחזרה עם צאתו את הארץ. בשנת 1932 הקימו הרביזיוניסטים בפולין מחלקה מיוחדת שטיפלה בארגון תיירים לארץ-ישראל, בראשה עמד המהנדס חיים זייצ'יק. תוך שנה אחת הצליחה מחלקה זו להעביר ארצה למעלה מאלף יהודים. בקיץ אותה שנה נערכה בתל אביב ה"מכבייה" הראשונה (כינוס הספורט העולמי של אגודת "מכבי"), ולאירוע הגיעו 25,000 איש. התנועה הרביזיוניסטית הייתה שותפה בארגון התיירים למכבייה, וחלק ניכר ממשתתפי המכבייה נשאר בארץ.

עם התגברות התופעה, החלה המשטרה בנקיטת אמצעים מיוחדים כדי לאתר עולים שנמצאו בארץ באופן בלתי חוקי. הוקם מטה מיוחד ליד המשטרה, שתפקידו לעסוק בציד התיירים היהודים. אגב, הסוכנות היהודית התנגדה באותם ימים לכל צורה של עלייה בלתי לגאלית, משום שלא רצתה לאבד את השליטה בעלייה לארץ-ישראל. יצחק גרינבוים (שהיה ממונה על תיק העלייה בסוכנות היהודית), הצהיר בישיבה סגורה שהתקיימה בוורשה, כי יילחם בכל האמצעים בתיירות הבלתי לגאלית ושהנהלת הסוכנות תנקוט אמצעי ענישה חריפים נגד תיירות יהודית כזאת.⁵ ואכן, המשטרה ערכה חיפושים באוטובוסים, בבתי קפה, במועדונים, בבתי קולנוע ומקומות ציבוריים אחרים והאנשים נצטוו להזדהות ולהוכיח את חוקיות הימצאותם בארץ. בנוסף לזאת הייתה גם תופעה של מלשינות ושוטרים הגיעו בלילות לכתובות פרטיות שנמסרו להם ואסרו תיירים שנשארו בארץ באופן בלתי חוקי. על כך מביא עיתון "הארץ" מיום 8 בינואר 1934 את הסיפור הבא:

והנה מודיעים לנו שוב על מקרים, שיש בהם להסעיר מחדש את הרוחות כלפי הגורמים לכך. אור ליום ראשון בערך בשעה תשע באו שוטר חרש עם שני שוטרים במדים לבית ברחוב קהילת יעקב (נווה שלום), נכנסו לחדרים וחיפשו אחר תיירים "בלתי לגאליים". בדירה מצאו באותה שעה רק בחור אחד וכנראה שהלה לא סיפק את מבוקשם, כי המשיכו לסובב את הבית וגם העמידו משמר ליד דלת הכניסה, עד שבאו עוד שני דיירים ואחד מהם, זילכה יעקב (מבגדד), נעצר והובא

⁵ ס"ב, כרך ב, חלק ראשון, עמוד 195.

למשטרה. בו בלילה נדרש ממנו לתת ערבות שלא יימלט וכשנתנה – שוחרר. הדייר השני הצליח להוכיח שהוא לגאלי בארץ על ידי פספורט שהיה ברשותו.

עולים בלתי לגאליים שנתפסו נשפטו למאסר ולקנס ולבסוף אף גורשו מן הארץ.

בנוסף לניצול התיירות, נקטו הרביזיוניסטים בדרך נוספת לעקיפת חוקי העלייה של ממשלת המנדט – נישואים פיקטיביים. בחורים שהשתייכו לבית"ר נהגו לצאת מן הארץ לאירופה ושם התחתנו באופן פיקטיבי ועל ידי כך אפשרו לנשים יהודיות לעלות ארצה.

נתן קלפוס, ממפקדי האצ"ל ברמת גן, נתמנה להיות מלווה אניות שעסקו בעלייה הבלתי לגאלית (ראה להלן). באחד מביקוריו בפולין, התחתן בנישואים פיקטיביים עם צעירה יהודייה ויחד עלו ארצה כזוג נשוי. קלפוס חזר לאירופה והמשיך בהבאת עולים ארצה דרך הים. הוא נעצר בהגיעו עם ספינת המעפילים "טרנסילבניה" (פברואר 1940) והואשם בנשיאת דרכון מזויף. פסק הדין היה קנס של 10 לא"י, ששולמו במקום, אולם בצאתו מאולם בית המשפט נעצר מעצר אדמיניסטרטיבי. כעבור שנה שוחרר והתגייס לצבא הבריטי. לימים התאהב ברבקה גולדשמידט וכאשר החליטו השניים להינשא, נזכר נתן כי הוא כבר נשוי (מרוב עיסוקיו, שכח לתת לצעירה שהביא מפולין גט כריתות). נתן שיטח את בעייתו בפני אביו, שעבד במשרדי ועד הקהילה בתל אביב, ולאחר מאמץ ניכר אותרה הצעירה וניתן לה גט כדת וכדין.

אניות ראשונות

האנייה "אֶלוֹס"

בארבע השנים הראשונות של שנות השלושים חל גידול משמעותי במספר המועמדים לעלייה מטעם תנועת החלוץ, אולם מספר הסרטיפיקטים שהועמדו לרשותם על ידי הסוכנות היהודית לא עלה ואולי אף ירד במקצת (עקב המשבר הכלכלי באירופה והתגברות האנטישמיות ניתנו רוב רישיונות העלייה לאנשי המעמד הבינוני). הגיעו הדברים לידי כך שעל חברי ה"חלוץ" היה לחכות זמן רב, לעתים שנים, עד שיגיע תורם לעלייה. הדבר גרם לתסכול רב בקרב החברים והתעורר חשש לעזיבת צעירים את התנועה. זה היה הרקע להתארגנות קבוצת החלוץ לעלייה עצמאית, בלתי לגאלית,

שנעשתה בשיתוף תנועת "הקיבוץ המאוחד" בארץ, אך ללא הסכמת המוסדות הלאומיים (ראה להלן).

ביולי 1934 הגיעה לחופי הארץ אניית המעפילים הראשונה "וֹלוֹס", כשעל סיפונה 380 מעפילים מפולין, מליטא ומלטביה. האנייה כוונה לחופי כפר ויתקין ונתניה, שם חיכו להם אנשי ההגנה שעזרו בהורדת העולים לחוף. היה זה אליהו גולומב שהורה להפעיל את אנשי ההגנה וזאת מבלי להביא את העניין לפני המפקדה הארצית. הוא חשש ש"קבלת החלטה על כך במפקדה הארצית הייתה גורמת לויכוחי סרק ממושכים ולהשהיות, משום שרבים ביישוב, בכל המפלגות, ואף בין אנשי הסוכנות היהודית... ראו בהעפלה גורם למתיחות יחסים בין היישוב והשלטונות וחששו לפגיעה בעלייה החוקית...⁶

"וֹלוֹס" מפליגה שנית

לאחר הורדת העולים לחופי הארץ, חזרה האנייה ליוון ומשם הופנתה לבולגריה. האנייה יצאה שוב לדרך כשעל סיפונה 360 חלוצים, וכעבור כמה ימים הגיעה לחופי הארץ. הבריטים גילו את האנייה ואילצו אותה לחזור ללב ים. כך הסתובבה האנייה ימים רבים, ורק פעם אחת הצליחו להוריד 50 עולים בחוף כפר ויתקין. כאשר מלאי הפחם באנייה הלך ואזל, הוחלט להחזירה ליוון. לאחר הצטיידות בפחם ובמזון, הפליגה האנייה בשנית אל חופי הארץ, אולם המשמר הבריטי מנע את הורדת העולים לחוף, והאנייה נאלצה לחזור ליוון. "כיוון שהפעולה נכשלה, ביקשנו לחלץ לפחות את האנשים מן המייצר ופנינו אל הנהלת הסוכנות היהודית שתקציב להם רשיונות עלייה מן המכסה החלוצית, אך ההצעה נדחתה".⁷ למעלה מחודשיים עגנה האנייה בסלוניקי, אולם כל פתרון לא נראה באופק. בינתיים עלו ההוצאות הכספיות מעל למשוער, ותנועת "החלוץ" בפולין לא יכלה לעמוד במעמסה. באין פתרון אחר, הוחלט לבסוף להחזיר את האנשים לפולין. ההוצאות בפרשת "וֹלוֹס ב'" הסתכמו ב-20,000 ל"ש, סכום עתק שנפל כולו על שכמי "החלוץ". מסכם זאת יהודה בראגינסקי (מראשי עלייה ב' של "החלוץ" ומאוחר יותר – מפעילי המוסד לעלייה ב'):⁸

כישלוננו הסופי של "מבצע וֹלוֹס" השני היה מהלומה קשה ל"החלוץ" ויותר משלוש שנים שותקה כל הפעילות בתחום זה. היו אלה שנים

⁶ סת"ה, ב, עמוד 528.

⁷ ברגינסקי, עם חותר אל החוף, עמוד 27.

⁸ שם, עמוד 36.

יקרות, שחלפו באפס מעשה והתבזבזו לריק, בעוד ששוֹאָה מאין דוגמתה בחיי עמנו הלכה וקרבה.

בנוסף לבעיות הכספיות והארגוניות, הכבידה מאוד על "החלוץ" העובדה שהמוסדות הלאומיים התנגדו בחריפות לכל צורה של עלייה בלתי לגאלית. הם חששו שתמיכה בעלייה בלתי לגאלית תשבש את שיתוף הפעולה עם ממשלת המנדט הבריטי ותפגע בקבלת רישיונות העלייה החוקית. ממשלת המנדט הבריטי תבעה מן הסוכנות היהודית לפעול להפסקת העלייה הבלתי לגאלית, ולהצהיר בפומבי שהיא שוללת אותה. ב-19 בנובמבר 1934 התקיימה ישיבה של הנהלת הסוכנות היהודית בנושא זה. באותה ישיבה הביעו שרתוק (שרת) ובן-גוריון עמדה ברורה נגד העלייה הבלתי לגאלית: ⁹

שרתוק: טרם ענינו למכתב השדיוול של הממשלה [הדן במספר הסרטפיקטים שתקבל הסוכנות בחצי השנה הקרובה], המחייב תשובה, ובייחוד הניכוי על חשבון תיירים [שנשארו בארץ באופן בלתי חוקי] ובלתי לגאליים. אי אפשר לעמוד על הניכוי הזה מבלי להתעכב על יחסנו לעלייה הבלתי לגאלית. ממלא מקום הנציב העליון אמר דברים ברורים, שהסוכנות צריכה לעשות דבר מה כדי לעקור את החששות בנוגע ליחסה לעלייה הבלתי לגאלית. ועוד אמר שמצדנו אין רואים פעולה... הממשלה רוצה להיות בטוחה שאנו נלחמים נגד העלייה הבלתי לגאלית...

מציע להביע עמדה גלויה נגד העלייה הבלתי לגאלית. סנטור: ... עלינו להילחם בכל תוקף בעלייה בלתי חוקית באמצעים שלנו.

בן-גוריון: מסכים לעמדת שרת, אולם מתנגד שנצא כעת בהודעה. אם ההנהלה תוציא כרוז – יתנו לזה פירושים פוליטיים. יש לקחת בחשבון את המצב הכאוב של העלייה. צריך לפעול בעיתונות בחו"ל שיתנו הסברה נכונה למצב העלייה הבלתי לגאלית.

ב-8 בפברואר 1935 התקיימה בירושלים ישיבה משותפת של נשיאות המשרד הארץ-ישראלי בוורשה עם הנהלת הסוכנות היהודית. בדיון בענייני העלייה הבלתי לגאלית, הציע שרתוק להילחם בתופעה של צעירים שבאים

⁹ אצ"מ, פרוטוקול ישיבת הנה"ס מיום 19.11.1934.

ארצה ללמוד באוניברסיטה העברית ואחר כך נשארים בארץ ללא רשות. כן הציע שרתוק להילחם בנישואים הפיקטיביים שארגנו הרביזיוניסטים. באותה ישיבה התקיים גם דיון בקשר לסחר בסרטיפיקטים. ד"ר קלינבוי (סנה) שהגיע מפולין, סיפר על המלחמה שמנהל המשרד הארץ-ישראלי בפולין בתופעה זו, אולם ללא הצלחה. עוד סיפר כי לפני שנים היה המסחר בסרטיפיקטים נעשה בצורה גלויה, אולם עכשיו מעבירים את הכספים באופן נסתר.

מוסיף על כך יהודה בראגינסקי:¹⁰

הנהלת הסוכנות אף ניסתה להצר את צעדיהם של מארגני עלייה ב', ובעיקר של חברי ההסתדרות הציונית, על ידי עריכת משפטים נגדם מטעם מוסדותיה, וכן על ידי איומים על המפלגות שיזמו וארגנו עלייה זו כי היא תפסיק להקציב להן רישיונות עלייה. אף שהנהלת הסוכנות הכירה בחומרת המצב בו הייתה נתונה יהדות הגולה, היא לא הסיקה מכך את המסקנה הפוליטית שהפעולה העצמאית להעלאת יהודים לארץ-ישראל היא כורח חיים לעם.

¹⁰ בקגינסקי, עמוד 41.

העלייה הרביזיוניסטית

בתי הספר לימאים

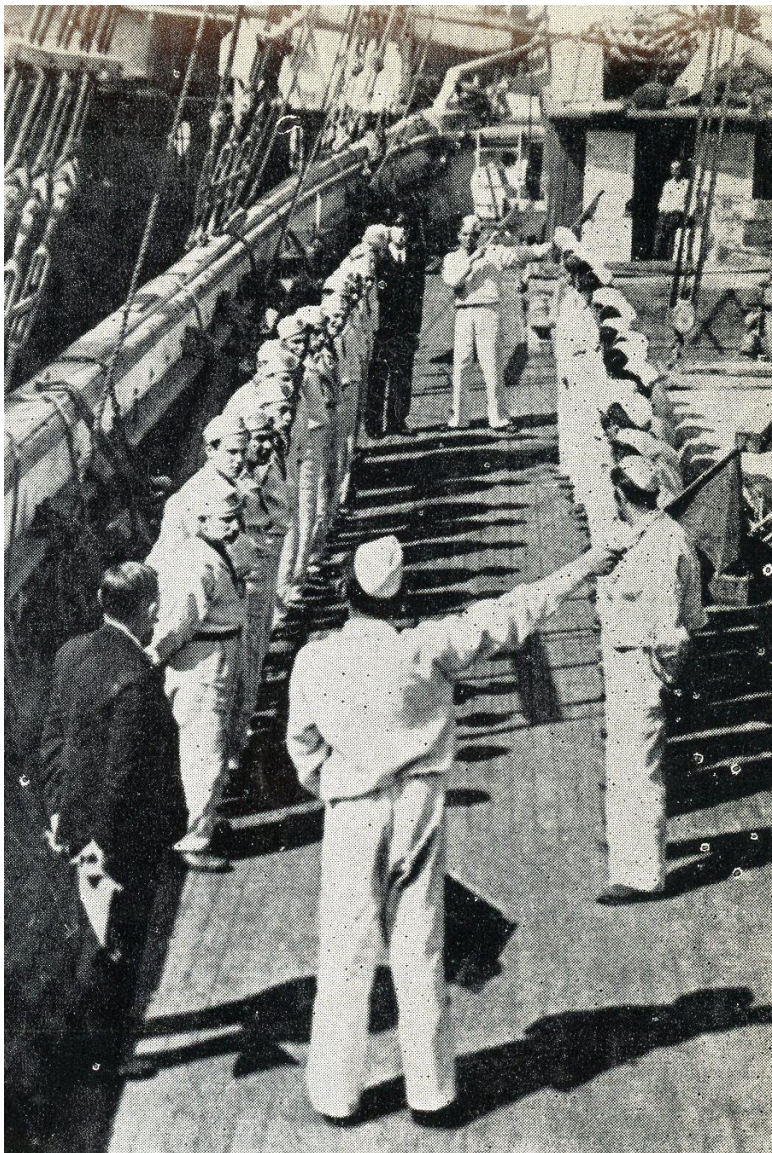
כדי להקים צי של אניות, היה צורך בימאים יהודים ואכן בכינוס העולמי הראשון של בית"ר בדאנציג (אפריל 1931), הוחלט להקים מחלקה להכשרה ימית. המחלקה הוקמה ביזמתו של ירמיהו הלפרין, יורד ים מנוסה, שאף עמד בראשה. אמנם בארץ הוקמה האגודה הימית "זבולון", שמרבית חבריה היו בית"רים, אולם הרעיון להקים בית ספר ימי בארץ, שיכשיר את חניכיו להיות יורדי ים, נתקל בהתנגדות מחשש של התערבות השלטונות הבריטים בתכנית הלימודים.

בשנת 1933 התארגנה בריגה (שבלטביה) קבוצת בית"רים, בשם "רודי גל", שעסקה בדיג. כעבור שנתיים נשכרה, בכספי אגודת ידידים של בית"ר, ספינת אימונים ששימשה את החניכים שהגיעו מקנני בית"ר שברחבי המדינה. הספינה, "תאודור הרצל", הכשירה את חניכיה להיות יורדי ים, ואומנו בה כחמישים בית"רים, בשלושה מחזורים. פיקוד האנייה היה בידי אנשי מקצוע לא יהודים, ומימון בית הספר נסתייע בהכנסות מהובלת סחורות. תוך כדי לימודים, הפליגו החניכים בנמלי הים הבלטי ועסקו בפריקה וטעינה של סחורות שונות. בראש המפעל בריגה עמד דב ריבלין, עד עלייתו ארצה בשנת 1939.

מסעה האחרון של "תאודור הרצל" נערך בקיץ 1938 בים הבלטי, וזכה להתעניינות ולפרסומת רבה בנמלים שבהם עגנה. הספינה הישנה לא עמדה בסערות שפקדוה ונאלצה לשבות לאחר פעילות של ארבע עונות. במקביל לפעילות בלטביה, הוקם בצ'יוויטבוקיה שבאיטליה בית-ספר ימי לחברי בית"ר. איטליה הייתה ידועה מאז ומתמיד כמכניסת אורחים לסטודנטים זרים, ובית הספר הוקם ביזמתו של ליאונה קארפי, נציב בית"ר באיטליה, וסגנו מאוריצי מנדס. צ'יוויטבוקיה היא עיר נמל קטנה שבעבר הרחוק שימשה נמלה של רומי, ובשנות השלושים עסקו תושביה בדיג ובמסחר ימי. מפקדו של בית הספר שימש הקפיטן ניקולא פוסקו (FUSCO), יורד ים ותיק ומנוסה. המחזור הראשון, שמנה 30 בית"רים שבאו מארצות שונות, החל את לימודיו בנובמבר 1934. פתיחת בית הספר הייתה למאורע חשוב בבית"ר העולמית, וז'בוטינסקי כתב לחניכים מכתב ובו הנחיות להתנהגותם. בין היתר כתב:¹¹

¹¹ ס"ב, ב, עמוד 171.

אל תתערבו בשום וויכוח מפלגתי הנוגע לאיטליה: אל תביעו דעות על שום עניין פוליטי איטלקי, אל תבקרו את המשטר הקיים באטליה, אותו משטר שתחת חסותו ניתנה לכם היכולת ללמוד בבית הספר הזה, אך גם את המשטר שהיה לפניו אל תבקרו. אם ישאלו אתכם על אמונתכם המדינית והסוציאלית תענו: ציוני אנוכי, משאת נפשי מדינה עברית ובארצנו אני מתנגד למלחמת המעמדות, וזוהי כל אמונתי.



אימוני החניכים על הספינה "שרה א"

ביוני 1935 נרכשה עבור בית הספר ספינת מפרש מכספי תרומתו של ייפים קירשנר, סוחר פרוות אמיד שהתגורר בפריס. שם הספינה הוסב ל"שרה א", על שם רעייתו של התורם.

המחזור השני, שכלל 52 חניכים, החל את לימודיו בינואר 1936, ותלמידיו שוכנו בספינה "שרה א". הלימודים נמשכו כעשרה חודשים ושולבו בהם הפלגות ברחבי הים התיכון. בפברואר 1937 החל המחזור השלישי, הגדול מכולם, שכלל 70 חניכים מרחבי אירופה, ביניהם גם 15 מהארץ. לקראת סיום הלימודים, הפליגה הספינה לארץ-ישראל בפיקודו של ירמיהו הלפרין. הצוערים, לבושים במדי בית"ר, נתקבלו בהתלהבות רבה ונערכו להם קבלות פנים בעריה השונות של הארץ. בחיפה השתתפו בקבלת הפנים גם קונסולים של איטליה. עם סיום הביקור בארץ, הפליגה הספינה חזרה לאיטליה. ליד קורסיקה פקדה את הספינה סערה עזה ו"שרה א" טולטלה ועלתה על שרטון. כל המאמצים של אנשי הצוות ושל ספינות נוספות שבאו לעזרה עלו בתוהו, והיה צורך לפנות את החניכים והצוות. ירמיהו הלפרין היה היחידי שנשאר על סיפונה של הספינה, ורק כאשר אפסה כל תקווה, פונה אף הוא.

המחזור השלישי, שסיים את לימודיו לאחר טביעתה של הספינה "שרה א", היה המחזור האחרון של בית הספר. בסתיו 1938 נתהדקו הקשרים בין מוסוליני להיטלר ולא היה מקום להמשיך את הפעילות הבית"רית על אדמת איטליה. בית הספר הימי בצ'יוויטבוקיה פעל ארבע שנים (1934-1938) ולמדו בו 162 חניכים בשלושה מחזורים.

בוגרי בתי הספר לימאים השתתפו בהשטת אניות שהביאו מעפילים לארץ-ישראל, וחלקם הניחו את היסודות של הצי המסחרי והצבאי של מדינת ישראל. אחד החניכים, שלמה אראל, נתמנה בשנת 1966 למפקד חיל הים הישראלי.

האנייה "אניון"

כאשר התברר שממשלת המנדט הגבירה את השמירה על גבול הצפון והכבידה בכך מאוד על העלייה הבלתי לגאלית מלבנון, החליטו מוסדות הצה"ר לנסות את העלייה בדרך הים. נשכרה ספינה קטנה בשם "אניון" וכאשר הייתה מוכנה להפליג, הגיעו לאחד מאיי יוון 117 בית"רים מפולין ויצאו בדרך הים לארץ-ישראל.

ב-25 באוגוסט 1933 הגיעה האנייה אל מול מגרשי התערוכה בתל אביב. מאה מנוסעי האנייה הצליחו לרדת בשלום לחוף, אולם אחרוני הנוסעים השתהו בים בגלל מים שחדרו לסירתם. בינתיים האיר השחר ומטוס בריטי גילה את הסירה. בהגיעם לחוף נתקלו בכוח של המשטרה שהעבירם לבית הסוהר. הם לא הועמדו למשפט, אולם כעבור חודש ימים הוחזרו אל האנייה וגורשו מן הארץ; על רב החובל ועל בעל האנייה הוטל גם קנס כספי.

פרשת "וואנדה"

בקיץ 1934 פנה אל מפקד בית"ר במחוז לודז' (פולין) יהודי בשם חניכוביץ' והציג את עצמו כסוכן חברת אניות. הוא סיפר כי שכר אנייה והציע להעמידה לרשות בית"ר כדי שתשמש לעלייה בלתי לגאלית. מפקד בית"ר בלודז' התלהב מן הרעיון, ו-50 בית"רים יצאו לעיר הנמל דאנציג כדי להגשים את חלומם לעלות לארץ-ישראל. בנמל הם מצאו ספינה קטנה ורעועה, שעל אחת מדפנותיה התנוסס השם "וואנדה". הספינה הפליגה לים הפתוח כשעל סיפונה 50 הבית"רים. כל הלילה השמיע מנוע הספינה רעשים מוזרים ולפנות בוקר הופתעו הנוסעים כשמצאו את עצמם ליד נמל המוצא. התברר שחל קלקול במנוע, וכאשר הורד העוגן – נקרעה השרשרת והעוגן צלל לים. הגלים החלו לטלטל את הספינה לעבר הים הפתוח, אולם למרבה המזל הצליחו הבית"רים להגיע בשלום לחוף.

פרשת "וואנדה" עוררה שערורייה ציבורית גדולה. הסוכן חניכוביץ' הועמד למשפט ונידון למאסר ולתשלום קנס עבור מעשה רמאות. מסתבר כי הרצון העז לעלות לארץ-ישראל נוצל על ידי רמאים לעשיית רווחים קלים. אלא שמקרים כאלה היו מעטים ולא הפריעו באופן משמעותי למהלך העלייה הבלתי לגאלית.

ראשיתה של עליית "אף-על-פי"

עם עליית היטלר לשלטונות ב-1933 גברו רדיפות היהודים בגרמניה והוחל במאסרים המוניים ובהקמת מחנות ריכוז. בספטמבר 1935 פורסמו חוקי נירנברג, לפיהם נשללה מהיהודים אזרחותם והם הפכו להיות "נתיני המדינה". נאסרו נישואי תערובת, יחסי אישות בין יהודים לשאינם יהודים הוקעו כחילול הגזע ול"עבריינים" נקבעו עונשים חמורים. אולם המהלומה המכרעת הונחתה ב-9 בנובמבר 1938 בפרעות הידועות בשם "ליל הבדולח". חנויות ודירות היהודים נשדדו, חלונות הראווה נופצו ואלפי יהודים נכלאו במחנות ריכוז. התואנה לפרעות אלו הייתה ההתנקשות של היהודי הרשל גרינשפן באחד מעובדי השגרירות הגרמנית בפריס. בעקבות ההחמרה במצבם, החלה בריחת יהודים מגרמניה, תחילה לארצות השכנות ולאחר מכן גם לארצות רחוקות.

גם בפולין השכנה התעוררה האנטישמיות לאחר מותו של פילסודסקי.¹²

¹² בשנת 1935 נפטר פילסודסקי, שתפס את השלטון בפולין בשנת 1926, נבחר לנשיא ושלט

הפולנים הכריזו חרם על סוחרים יהודים ומהומות דמים פרצו ברחבי המדינה. גל הפרעות הגיע לשיאו בשנים 1936-1937. במרס 1936 התרחשו פרעות ביהודי פשיטין – 3 יהודים נהרגו ו-60 נפצעו, חנויות נשדדו ורכוש היהודים נפגע. הפרעות בעיירה פשיטיק, ש-87% מתושביה היו יהודים, הפכו לשם דבר ולסמל ברחבי העולם היהודי.¹³

בשנת 1937 גברו המהומות בעיירות שבהן התגוררו יהודים ואף אל וורשה הבירה הגיעו. במאי 1937 נערך פוגרום בעיר בריסק, שתואר בעיתון "הארץ" מיום 21 במאי 1937:

"חורבן והרס בהיקף כזה לא חשבנו לאפשרי", אלה הדברים שאמרו חברי וועדת החקירה הממשלתית שבאו לבריסק לאחר הפוגרום... כ-800 משפחות יהודיות בבריסק היו קורבנות ההרס הנורא בעיר."

זה היה הרקע להתעוררות העלייה הבלתי לגאלית שהחל בה המחנה הרביזיוניסטי.

חידוש העלייה הבלתי לגאלית דרך הים קשורה בשמו של משה גלילי (קריבושיין), בית"רי מארץ-ישראל שלמד באיטליה. בקיץ 1936 ביקר גלילי במחנה פליטים יהודים שברחו מגרמניה הנאצית. הביקור עשה עליו רושם קשה והתחזקה אצלו המחשבה שהפתרון לבעיית הפליטים היא בעלייתם לארץ-ישראל. מאיטליה יצא לצרפת וגם שם מצא המוני פליטים יהודים הנוודים מעיר לעיר. גלילי פנה למנהיגים יהודים והרצה לפניהם את תכניתו לרכז את הפליטים באחד מאיי יוון ומשם להעלותם באניות ארצה. אמנם הוא מצא אוזן קשבת, אולם לכלל מעשה לא הגיע. מפריס יצא ליוון לברר אפשרויות של רכישת אניות, ובדרכו חזרה התעכב בווינה. כאן התקשר עם ראשי הצה"ר שעודדוהו ואף העמידו לרשותו את הכספים הדרושים למבצע, שנקרא על ידי גלילי עליית "אף על פי".

במרס 1937 עלה גלילי יחד עם 15 בית"רים לספינה קטנה בעלת נפח של 50 טונות, שעגנה בנמל היווני פיראוס. הספינה עשתה את דרכה בים במשך חודש ימים, וב-13 באפריל הגיעה לחופי הארץ, לא רחוק מנמל חיפה. גלילי ירד בסירה לחוף ועשה את דרכו לביתו של עו"ד אברהם ויינשל, מראשי הרביזיוניסטים בעיר. כך נוצר הקשר עם החוף. בסופו של דבר הורדו נוסעי הספינה בשלום לחוף והועברו לפלוגות הגיוס של בית"ר. גלילי

במדינה עד סוף ימיו.

¹³ על הפרעות בפולין, ראה: מלצר, מאבק מדיני במלכות יהודי פולין 1935-1939.

התקשר עם ערי ז'בוטינסקי, נציב בית"ר בארץ-ישראל, שגילה עניין רב בעלייה הבלתי לגאלית ואף הבטיח עזרה ושיתוף פעולה. מעודד מהצלחת ההפלגה הראשונה חזר גלילי לאירופה, פנה אל שלטונות בית"ר והציע הסדר לפיו הוא יהיה אחראי לצד הארגוני של המבצע, ואילו מוסדות בית"ר יכשירו את המועמדים לעלייה וירכיבו את השיירות.

אמנם מספר העולים שהביא גלילי בספינה הראשונה היה קטן, אולם זו הייתה בבחינת פריצת דרך. עם התפתחות העלייה הבלתי לגאלית, נשכרו ספינות גדולות יותר ונעשו סידורים מתאימים להורדת העולים, שמספרם הלך לגדל.

באותו זמן נשלח לווינה מן הארץ יצחק בן-עמי (רוזין), חבר האצ"ל ומפקד פלוגת הגיוס של בית"ר בזיכרון יעקב. בן-עמי נשלח ביזמתו של ערי ז'בוטינסקי ובברכתו של דוד רזיאל (מפקד האצ"ל). תפקידו היה לתאם בין האניות העמוסות בעולים לבין האצ"ל בארץ שאמור לטפל בהורדת העולים ופיזורם בארץ (כדי ליצור כיסוי לשהותו באוסטריה, נרשם כסטודנט באוניברסיטת ווינה). לפני צאתו נפגש בן-עמי עם אליהו לנקין, שפעל כמפקד הארגון במחוז השומרון ובנוסף לזאת שימש גם ראש "יחידת השומרים" בזיכרון יעקב. לנקין נתמנה על ידי רזיאל לאיש הקשר עם האניות והאחראי להורדת העולים.

ההתחלה הייתה בספינות קטנות שארגן משה גלילי (קריבושן) ובהמשך הגיעו ספינות גדולות יותר שהכילו מאות ואף אלפי עולים.

"ארטמיזיה" 1

בחודש אוגוסט 1937 יצאה לדרכה קבוצת בית"רים שנייה, שמנתה 54 צעירים וצעירות מפולין, ליטא ולטביה. הם הגיעו לווינה במסווה של סטודנטים שיצאו לבלות את הקיץ במחנה באוסטריה, ובכוונתם להמשיך בטיול לדרום אירופה. הם הופיעו בתלבושת ספורט אחידה, והתאכסנו במחנה היערכות שהוקם בקוטינגברון שבקרבת ווינה ואשר שימש בעבר מחנה קיץ לחברי בית"ר. לאחר התארגנות יצאו ה"סטודנטים" בדרכם לאלבניה, כולם לבושים במדים כחול אפור, לסיור בים התיכון בהנהגתו של משה גלילי. בהגיעם לעיר הנמל דוראצ'ו, הסתדרו בשורות, ובדגלים מונפים צעדו ברחובות העיר כשהמתופפים צועדים בראש. כעבור מספר ימים עלו על סיפון אנייה יוונית "ארטמיזיה" והפליגו לארץ-ישראל. מיד לאחר שהקבוצה עזבה את המחנה באוסטריה, טס בן-עמי ארצה כדי לתאם את הורדת העולים. בספטמבר הגיעה הספינה לחוף טנטורה. על הפגישה עם

הספינה מספר אליהו לנקין, שהיה אחראי להורדת העולים יחד עם מרדכי פייקוביץ אלון, ראש השומרים בבנימינה:¹⁴

כאשר קיבלנו את הידיעה כי האנייה עומדת להגיע, התקשרנו עם "אגד" שהסכים להעמיד מספר אוטובוסים לפיזורם של המעפילים, ועם חשכה חיכינו על החוף במקום המותנה.

שעת האפס הייתה 11 בלילה.

שעת האפס הגיעה וחלפה. לא כלום.

ריקם חזרנו בבוקר הביתה. למחרת, בחצות, הבחנו בים בסירה מוארת באורות אדום וירוק. אף כי ידענו שספינתנו צריכה להיות מואפלת, פלטנו משום מה כמה סימני איתות. הסירה נפנתה מיד לעברנו, ובעודה מתקרבת הבינונו כי זוהי סירת משמר החופים של המשטרה. מיהרנו להסתתר בין השיחים, ובלבנו תפילה שספינתנו לא תגיע דווקא ברגע זה. אך ממילא לא הגיעה.

גם בלילה השלישי לא הגיעה הספינה.

לבסוף החלטנו שאין עוד טעם להמשיך במשמרות על החוף, ואני, זה לי בוקר שלישי, שוב נסעתי אל מנהלי "אגד" בתל אביב כדי להתנצל.

דווקא בלילה הרביעי הגיעה האנייה. מסתבר כי בדרך חל קלקול במנועים והספינה עצרה לשלושה ימים באיזה נמל יוני לצורך תיקונים.

גלילי ירד בסירה אל החוף, הגיע לבנימינה ויצר אתנו קשר...

למחרת כבר דיברתי בביטחון עם אנשי "אגד" ובלילה עלו לחוף 54 הבית"רים מנוסעי הספינה וביניהם היה גם צעיר בשם שלמה בן-יוסף, שכעבור פחות משנה עלה לגרדום בכלא עכו.

גלילי ערך על החוף מסדר וחזר לבדו לספינה, שהחזירה אותו לאירופה.

"ארטמיזיה" 2

בינואר 1938 התקיימה בווינה תערוכה בין לאומית, ולא היה כל קושי לקבל ויזה לאוסטריה. כך התארגנה קבוצה נוספת של בית"רים מפולין, מליטה ומלטביה, ולאחר שהגיעו לווינה הועברו שוב למקום ההיערכות במחנה בקוטינגברון. הצעירים והצעירות נסעו במסווה של סטודנטים היוצאים לסיור בים התיכון. הם נסעו ברכבת לפיומה ומשם לאלבניה. בהגיעם לעיר הנמל

¹⁴ לנקין, סיפורו של מפקד אלטלנה, עמוד 30.

דוראצי, נערכה להם קבלת פנים נרגשת על ידי המשפחות היהודיות המעטות שהתגוררו במקום ואשר זכרו את ההפלגה הראשונה. מלווים ביהודי המקום, עלו הבית"רים על הספינה "ארמטיזיה". בהיותם על הסיפון, שרו את "התקווה", כאשר עיני היהודים שעמדו על הרציף זולגות דמעות. הספינה יצאה בפברואר 1938 למסעה השני כשעל סיפונה 86 בית"רים. כעבור מספר ימים הגיעה לחופי ארץ-ישראל והעולים הורדו לחוף טנטורה ללא כל קושי. גלילי חזר עם הספינה לאירופה כדי לארגן את הספינה הבאה.

בפברואר 1938 יצא בן-עמי מווינה לפראג (צ'כוסלובקיה) כדי להשתתף בכנס של ההסתדרות הציונית החדשה (הצ"ח). לכנס הגיעו גם נציגי האצ"ל מהארץ (אברהם שטרן, הלל קוק ואריה בן אליעזר) כדי להשתתף בדיון על ענייני עלייה וביטחון. בשעת הדיון ציין בן-עמי:

"חסרה ההבנה לרצינות המצב, ואילו התירוץ של חוסר כספים הוא תירוץ מסוכן. בית"ר צריכה לחדול מלהתאים את עצמה לתנאים האובייקטיביים ולהתאמץ כדי לשנותם. יש לקבוע מיד את חובת העלייה כעיקרון בבית"ר..."¹⁵

ארטמיזיה 3

מעודדים מהצלחת העלייה הבלתי לגאלית, הוחלט לנסות ולהביא קבוצות גדולות יותר. לשם כך מינה האצ"ל נוטים שישתתפו בהפלגות ויתאמו את הנחיתה עם אנשי הארגון שימתינו על החוף. על בן-עמי הוטל לחזור לווינה כדי לעזור בארגון העלייה משם.

בינתיים חלו תמורות פוליטיות באוסטריה שהיוו מהפך בכל הנוגע לעלייה הבלתי לגאלית.

ב-11 במרס 1938 נכנס הצבא הגרמני לאוסטריה וכעבור ארבעה ימים סיפח היטלר את אוסטריה לגרמניה. זמן קצר לאחר מכן הוזמנו כמה מפעילי העלייה הבלתי לגאלית בווינה, וביניהם ד"ר פאול הארל (שהיה פעיל באגף המקסימליסטי של התנועה הרביזיוניסטית) ויצחק בן-עמי, לפגישה עם ד"ר לאנגה, ראש היחידה המיוחדת בגסטאפו לענייני היהודים. ד"ר לאנגה קיבל את אורחיו בסבר פנים יפות ואמר כי ידוע לו שהם עוסקים בסיוע ליהודים להגר לארץ-ישראל ללא הסכמת הממשלה הבריטית. בהמשך אמר כי ברצונו לעודד את פעולתם זו ולשם כך מינה אדם מיוחד,

¹⁵ ס"ב, ב, עמוד 715.

את אדולף אייכמן, שיפקח על עבודתם ויעמוד אתם בקשר מתמיד. ואכן אייכמן הגיש עזרה משמעותית לבן-עמי ואנשיו בארגון העלייה הבלתי לגאלית של יהודי אוסטריה.

סיפוח אוסטריה על ידי גרמניה הנאצית חולל תמורה דרמטית ביחס היהודים הווינאים לגבי העלייה הבלתי לגאלית. בעוד שלפני ה-11 במרס היה כמעט בלתי אפשרי לשכנע הורים יהודים להרשות לילדיהם להצטרף לקבוצות העולים, הרי שלאחר כניסת הצבא הגרמני לאוסטריה היו מאות מועמדים לעלייה. ככל שהנאצים הידקו את אחיזתם, כך גדל מספר המועמדים להעפלה.

ביוני 1938 הגיעה למחנה בקוטינגברון קבוצה שמנתה 381 יהודים. השלטונות לא הקשו על יציאת הקבוצה לדרך; הבנק הלאומי של אוסטריה אף הקציב מטבע חוץ להוצאות הנסיעה, בהתאם לרשימה שהוגשה לגסטאפו. אולם התעוררו קשיים גדולים בקבלת ויזות מעבר וכן ויזות כניסה ליוון. כאשר הקונסול היווני הסכים להנפיק ויזות ליוון, התעורר קושי חדש – בין הנוסעים היו רבים נתיני חוץ או חסרי נתינות, ואי אפשר היה להשיג עבורם דרכון אוסטרי. הבעיה באה על פתרונה כאשר הגסטאפו הוציא עבור אנשים אלה דרכון חד פעמי ובתוכו חותמת "גם לפלשתינה". כך הצליחה השיירה לצאת את ווינה בדרכה ליוון, שם חיכה להם משה גלילי, ששיכן אותם במחנה קיץ באחד האיים. לאחר מכן עלו הבית"רים על שלוש אניות והפליגו לארץ-ישראל.

"גלילי הרגיש עצמו כאדמירל... ובאמצע הים הוא יורד מ"ספינת הדגל" בסירה ועורך ביקורת ביתר שתי הספינות כשהאנשים על הסיפון ערוכים במסדר צבאי מלא." ¹⁶

גם הפעם בוצעה הנחיתה בחוף טנטורה, כאשר על הפעולה מנצחים אליהו לנקין ומרדכי פייקוביץ-אלון (אחיו של יגאל אלון) שהיה אחראי על השומרים באזור זכרון-יעקב. העולים הועברו מן הספינות לשלוש סירות, 13 איש בכל סירה. הסירות נאלצו לעשות את הדרך מן הספינה לחוף עשר פעמים עד אשר כל העולים נחתו בשלום על החוף. הם הועברו למקום מיוחד שהוכן עבורם ליד בנימינה ולמחרת בבוקר הועלו על אוטובוסים של "אגד". בכל אוטובוס ישב שליח של הארגון, והעולים פוזרו בין פלוגות הגיוס של בית"ר ברחבי הארץ.

¹⁶ לזר, אף על פי, עמוד 94.

עם שובו של גלילי לווינה, חל נתק בינו לבין האחראים על העלייה הבלתי לגאלית. מסביר זאת יצחק בן-עמי:¹⁷

עם נחיתת 381 המעפילים סיימנו את שיתוף הפעולה עם משה גלילי. משימתנו גדלה ודרשה סוגים חדשים של מומחיות. זכיתי להכיר את גלילי היטב בתשעת החודשים האחרונים והייתי מלא התפעלות מאומץ ליבו, אבל לא יכולנו להסכים לדמיונותיו הפוליטיים. היינו חייבים לחשוב ולתכנן בצורה רציונלית, ואילו גלילי היה תמיד ספונטני ורומנטי. הוא חלם על אלפי לוחמי חירות ממושמעים, צעירים מכול תפוצות הגולה, המפליגים לעבר ארץ-ישראל חמושים ומאומנים היטב, מובילים סיסמאות ודגלים ותזמורות צבאיות ומערימים בעוז על סירות המנוע של המשטרה.

זה היה חלום נפלא ואנו פעלנו לקראתו, אבל ראשית ומעל לכול היינו צריכים להציל יהודים רבים ככל האפשר.

"לא מצאתי שום לשון משותפת אתם", מספר גלילי בעדותו. בהמשך, הוא אומר כי כאשר הציעו לו להשתלב בארגון ההעפלה, ענה:¹⁸

אם לארגן הלאה, אז אני מארגן כפי שארגנתי עד עכשיו ומאחר שהצלחתי, אין כל סיבה שלא אארגן את זה הלאה באותו אופן. אם אתם רוצים להתלבש על העסק הזה, התלבשו לכם. אני בין כה וכה לא מגייס יותר אנשים, לא מקבל כסף מאנשים, אני לא עושה כלום. הכול בידכם...

ההתלהבות בקרב חברי בית"ר שהשתתפו בעלייה הבלתי לגאלית הייתה רבה ואף שני שירים מיוחדים חוברו למבצע זה. שירים אלה מבטאים את ההתלהבות לעלייה ואת הציפייה לחיים חדשים במולדת. את "שיר מעפילי בית"ר" כתב משה גלילי בווינה בשנת 1937:

¹⁷ בן-עמי, שנות זעם ימי תהילה, עמוד 128.
¹⁸ גלילי, מי"ז.

שיר מעפילי בית"ר

קדימה!
 לארץ!
 למרות המכשולים,
 על אף המעצורים,
 קדימה, קדימה בית"רים,
 לגאול את מולדת העברים
 להתנער מרפש הגולה
 לקרוע כבלי מאסרנו,
 אז בדמנו,
 במחיר חיינו
 יקום בארץ דור חדש,
 דור חיילים וגיבורים
 דור של הדר, דור של עברים –
 תל חי.

את השיר השני, "הן לא איכפת לי", כתב טוביה ויטקובסקי:

הן לא איכפת לי

הן לא איכפת לי מאין ומדוע
 עלית, אח, על הסיפון הנע!
 ודרכך לך הוא רק ידוע
 ואת הקץ תדחק בכוונה

האנייה המלאה רוֹבָה
 מתחתיתה ועד הארובה
 המתנדנדת על גלי הים
 אף כי בלי לוע של תותח מורם

היא אניית מלחמה
 המובילה גדודי צבא
 שגם בלי נשק כוחם גדול,

עולים לבנות מיסוד
 עתיד העם על אדמות
 ואת ארצנו לכבוש, לגאול!

בתשעה באב תרצ"ח (12 ביולי 1938) נשא ז'בוטינסקי נאום בוורשה שכותרתו "למות או לכבוש את ההר", ובו הסביר, בין היתר, את עמדתו בשאלת ההבלגה והתגובה. בהמשך נאומו הזהיר ז'בוטינסקי במלים נרגשות בפני האסון ההולך וקרוב ופנה ליהודי פולין להציל את נפשותיהם ולעלות לארץ-ישראל לפני שיהיה מאוחר מדי. היה בדבריו חזון נבואי לעתיד לקרות ליהדות אירופה:¹⁹

זה שלוש שנים אני מפציר בכם, יהודי פולין, עטרת היהדות העולמית, מתחנן לפניכם, מזהיר אתכם בלי הפוגות שהאסון קרוב לבוא. שערי הלבין ואני זקנתי במשך השנים האלה, כי לבי יוצא אליכם, אחים ואחיות יקרים, שאינכם רואים את הר הגעש שעוד מעט יתחיל לפלוט את להבות ההשמדה שלו. אני רואה תמונה איומה. הזמן הנותר להצלתכם הולך ופוחת. אני יודע שאינכם יכולים לראות זאת, שהרי דאגות של יום יום מטרידות אתכם ומבלבלות אתכם... שמעו לדברי בשעה הזאת, השעה השתים עשרה, למען השם: יציל כל איש ואיש את עצמו, כל עוד יש פנאי לכך, כי הזמן הולך ופוחת.

בסיום הנאום השלים ז'בוטינסקי את חזונו:

ואני רוצה לומר לכם עוד איזה דבר היום, התשעה באב: אלה שיצליחו להימלט מן הפורענות יזכו לרגע חגיגי של שמחה יהודית גדולה: חידושה והקמתה של המדינה היהודית! אינני יודע אם אני עצמי אזכה לראותה – אבל בני יזכה! בזאת אני בטוח, ממש כמו שאני בטוח שמחר בבוקר תזרח השמש. בכל לבי אני מאמין בזה.

"דראגה" א'

הממשלה הבריטית החליטה להילחם בעלייה הבלתי לגאלית בשני מישורים: האחד – להגביר את השמירה על חופי הארץ באמצעות סירות

¹⁹ כץ, ז'בו, עמוד 1068.

משמר מיוחדות; והמישור האחר – לחץ על ממשלות הגובלות עם הים התיכון שלא לתת ויזות לפליטים הבאים מווינה או מפולין ושכל כוונתם היא להפליג לארץ-ישראל. הלחץ הבריטי נתן את אותותיו ומעבר השיירות מווינה לאיטליה וליוגוסלביה נעשה קשה יותר ויותר.

בוורשה נודע, שהנציג המסחרי האיטלקי בפולין מאוהב בבחורה יהודיה. הוחלט לנצל עובדה זו, ובתיווך האהובה סיפק הנציג המסחרי ויזות מעבר איטלקיות, בתנאי שהאנשים לא ישתהו באיטליה אלא זמן קצר בלבד. ואכן, יצאו מוורשה 80 בית"רים ברכבת הנוסעת לפיומה שבאיטליה. בדרך עלו על הרכבת בית"רים נוספים והשיירה הגיעה בשלום לפיומה. במקביל שלח דוד רזיאל מן הארץ את שמואל טגנסקי והטיל עליו לעזור מטעם הארגון בטיפול בעלייה הבלתי לגאלית. טגנסקי הגיע לאתונה ויחד עם מרדכי כץ (מזכיר שלטון בית"ר) החלו לטפל בחכירת אנייה עבור השיירה שהגיעה לפיומה. לאחר משא ומתן ארוך ומייגע הצליחו לחכור את הספינה "דראגא" שהניפה את דגל פנמה. האנייה עשתה את דרכה לפיומה, שם עלו על סיפונה 170 בית"רים בדרכם לארץ-ישראל. בנוסף ל"דראגא", נשכרה ספינה קטנה, "ארטימיסיה", שתפקידה היה לפגוש את ה"דראגא" במרחק יממה מחופי הארץ, כדי להעביר את העולים לחוף. הרעיון היה, שאם תקרה תקלה והעולים יתגלו על ידי משמר החופים, עדיף שתאבד הספינה הקטנה ובכך תינצל האנייה הגדולה. ואכן, ב-6 באוקטובר 1938, נפגשו שתי הספינות לא הרחק מחופי הארץ. טגנסקי, שמונה מפקד האנייה, הודיע לאנשים להתכונן לנחיתה, אולם אותו לילה לא נראו הסימנים המוסכמים מן החוף. גם בלילה שלמחרת לא נוצר קשר עם החוף. בינתיים הודיע קברניט ה"ארטימיסיה" שהפחם בספינה הולך ואוזל ולא יוכל להמשיך ולהמתין זמן רב בים הפתוח. טגנסקי החליט לבצע את הנחיתה גם אם לא יקבל סימנים מהחוף, אולם למרבה המזל נתקבלו אותו לילה האותות המצופים מן החוף וכל העולים ירדו בשלום בחוף טנטורה.

המרכז בווינה

לפני הפלגתה הראשונה של ה"דראגא" מאיטליה, יצאה שיירה של 870 יהודים מווינה בדרכם לאיטליה. הם הצטיידו בוויזות מעבר והרכבת המיוחדת בת עשרה קרונות יצאה לדרכה. בהגיעם לגבול האיטלקי, סירבו השלטונות לאפשר להם לעבור. אמנם היו להם אשרות מעבר איטלקיות, אבל לא היו להם ויזות הגירה ליעדם הסופי. השלטונות האיטלקיים ידעו כי ה"אורחים" מתכוננים להפליג לארץ-ישראל באופן בלתי לגאלי, אולם חששו כי במקרה שההפלגה לא תוכל לצאת אל הפועל הם יישארו באיטליה

כפליטים, ואת זאת רצו למנוע. הרכבת הארוכה נשארה ליד הגבול האיטלקי במשך יותר משלושה שבועות, בהם נעשו ניסיונות נואשים לשכנע את השלטונות האיטלקיים לאפשר להם להמשיך במסע. כאשר נגזזה כל תקווה, חזרה השיירה לוווינה.

במשרד העלייה הבלתי לגאלית בוווינה, שהיו חברים בו ד"ר פאול הלר, ווילי פרל (עורך דין במקצועו, מראשי הצה"ר בוווינה) ויצחק בן-עמי (נציג האצ"ל שהגיע לוווינה מארץ-ישראל), חיפשו דרכים חלופיות להעביר את השיירה לארץ-ישראל מבלי להזדקק לוויזות מעבר. תוך כדי חיפושים עלה הרעיון להעביר את העולים דרך נהר הדנובה (שמקורו בהרי השווארצוואלד בגרמניה ובהמשכו נשפך לים השחור ברומניה) וזאת משום שבשנת 1856 נקבע כי השייט בדנובה כמוהו כשיט בים הפתוח ולמדינות הגובלות עם הדנובה (אוסטריה, סלובקיה, הונגריה, יוגוסלביה ורומניה) אין רשות לעצור ספינות השטות בנהר, גם כאשר אין לנוסעים ויזות ליעדים סופיים. הכרזה זו אושרה מחדש בשנת 1923. לאחר שהמשרד המרכזי של הגסטאפו שטיפל בהגירת היהודים אישר את ההצעה, נשכרה ספינת נהר בשם "מלק", שהייתה צריכה לקחת את העולים עד לים השחור. שם אמורים היו העולים לעבור לאניית קיטור אשר תיקח אותם לארץ-ישראל. מאחר שהיה זה המסע הראשון במסלול הדנובה, הוחלט שבן-עמי ילווה את השיירה עד לים השחור.

"דראגה" ב'

באחד מימי נובמבר 1938 עלו על ה"מלק", שעגנה ליד בית-המכס של הדנובה בוווינה, 550 יהודים. בן-עמי החליט לא לקחת סיכונים מיותרים, ובדרכונו של כל נוסע הייתה ויזה לליבריה. כדי לתת תוקף פורמלי נוסף למבצע, הודפסו כרטיסי רכבת מיוחדים עם הכתובת "ליבריה טרנספורט". אנשי גסטאפו רבים היו בבית המכס ובדקו את היוצאים, שהורשו לקחת אתם רק מטען אישי ככל שיכלו לשאת. אדולף אייכמן ניצח באופן אישי על המבצע, וכאשר עלה הנוסע האחרון – הורשתה הספינה לצאת לדרך.²⁰ "מלק" הייתה ספינת שעשועים, שנבנתה כדי להכיל 80 איש לטיול נופש של עשר שעות על הדנובה. אותו יום היו בספינה 550 נוסעים, שאמורים היו לחיות עליה במשך שבועיים ימים ויותר. ב-9 בנובמבר הגיעה הספינה לבודפשט והמשיכה בדרכה בנתיב הבין לאומי של הנהר. כעבור שבוע, ב-16 בנובמבר, לאחר הרפתקאות לא מעטות, הגיעה ה"מלק" לנמל היעד

²⁰ יצחק בן-עמי, שנות זעם ימי תהילה, עמוד 128.

– סולינה, מקום שם נשפך נהר הדנובה לים השחור. בסולינה היו העולים צריכים לעבור לספינה גדולה יותר שתביא אותם לארץ-ישראל, אולם שום ספינה לא נראתה בסביבה. בן-עמי המודאג ניסה ליצור קשר עם המשרד בווינה ולברר את סיבת הדבר. למחרת היום הודיעו לבן-עמי כי בגלל בעיות בירוקרטיות התעכבה הספינה המיועדת בקונסטנצה, הנמל הרומני הראשי בים השחור. לאחר דין ודברים, הורשתה הספינה להמשיך בדרכה ובשעות הצהריים הגיעה לנמל סולינה. הייתה זו ה"דראגה", שזה עתה חזרה ממשימתה הראשונה בהביאה עולים לחופי הארץ. כל 550 העולים שהיו על ה"מלק" הועברו לספינת הקיטור "דראגה" שהפליגה לארץ-ישראל. כאשר הגיעה ה"דראגה" מרחק יממה מן הארץ, נפגשה שוב בספינה הקטנה יותר "ארטימיסיה" שקלטה כ-200 מנוסעי ה"דראגה" ופנתה לעבר חוף נתניה שהפך להיות שער העלייה לארץ-ישראל במקום חוף טנטורה. בחוף נתניה כבר חיכו אנשי האצ"ל לבוא הספינה ועזרו בהורדת העולים. את הלילה עשו העולים באולם קולנוע "אסתר" (שבעליו, אייזיק גרינשטיין, העמידו לרשותם) ולמחרת בבוקר הועברו באוטובוסים של "אגד" למקומות שנקבעו מראש ברחבי הארץ. הבית"רים הועברו לפלוגות הגיוס של בית"ר, בעוד הסתדרות העובדים הלאומית (הע"ל) טיפלה בסידור עבודה ליתר העולים. עד לקבלת העבודה, שוכנו העולים ב"בית-עולים לאומי", ברחוב אלנבי בתל אביב, שם קיבלו את סידורם הראשון ואת כלכלתם.

השימוש בנהר הדנובה כנתיב למעבר ספינות מעפילים היה בבחינת פריצת דרך בארגון העלייה הבלתי לגאלית. נתיב זה היה זול יותר ופתר את הצורך בקבלת רשות מעבר דרך ארצות שונות כדי להגיע לעיר הנמל בים התיכון או בים השחור. מעניין לציין, כי פעילי תנועת ה"חלוץ" התנגדו תחילה לשימוש בנהר הדנובה למעבר ספינותיהם, מחשש שמסע הספינות יתגלה לעיני כל ויסכן את המשך המסע לארץ-ישראל. אולם לאחר ההצלחה הרביזיוניסטית החלו גם פעילי ה"חלוץ" להשתמש בדנובה נתיב לעלייה ב'.

המרכז בבוקרשט

עם סגירתם של נמלי איטליה, יוגוסלביה ויוון בפני העלייה הבלתי לגאלית, נעשתה רומניה למקום היציאה העיקרי של אניות המעפילים. את הקרקע לכך הכשיר ז'בוטינסקי, שנפגש פעמיים עם ראש ממשלת רומניה – בפעם ראשונה בקיץ 1938 בלונדון, ובפעם השנייה – באוקטובר אותה שנה

בבוקרשט. השניים הגיעו להסכם לפיו תאפשר רומניה מעבר ותיתן סיוע לעולים בלתי לגאליים, שיכללו גם יהודים מרומניה. ז'אן קוסטין, שהיה נציגה המדיני של הצ"ח ברומניה, ניהל את מגעים עם שרי הממשלה, ובעיקר עם שר הפנים ועם ראש הממשלה. המפעל הגדול התנהל ביזמתם ובהשתתפותם של יעקב שיבר, נציב בית"ר ברומניה, שבתאי גוטנמכר-נדיב ואחרים. ואמנם בסוף 1938 ניתנה הוראה לקונסולים של רומניה בארצות מזרח אירופה ומרכזה לתת אשרות מעבר ליהודים המבקשים זאת, מבלי להיזדקק להליכים הפורמליים המקובלים. המעפילים הגיעו לרומניה בשיט על הדנובה, ובנמל הרומני סולינה היו מועברים לספינה גדולה שהביאה אותם לארץ-ישראל. אחרים הגיעו בדרך היבשה, באמצעות הרכבת, ויצאו את רומניה דרך נמל קונסטנצה.

המרכז בוורשה

לאחר סיפוחה של אוסטריה לגרמניה, עבר בהדרגה מרכז הכובד של פעילות ההעפלה לוורשה.

פולין, על שלושת מיליון יהודיה, הייתה מדרך הטבע העתודה הגדולה ביותר לעלייה. פולין הייתה גם המרכז החשוב ביותר של התנועה הרביזיוניסטית, ונציגי האצ"ל שנשלחו לוורשה הצליחו לפתח בעזרת ז'בוטינסקי קשרים מיוחדים עם בכירים בממשלה ובצבא.²¹

מאז 1935 הציף, כאמור, נחשול של פרעות את יהודי פולין, ומספר המועמדים לעלייה הבלתי לגאלית הלך וגבר.

בקרב הפעילים היו ויכוחים סוערים באשר לאפיה של העלייה. היו שטענו, ובראשם יוסף כצנלסון, שהעלייה צריכה להיות בראש וראשונה של בית"רים ואנשי התנועה. בעוד אחרים טענו כי העלייה חייבת להיות פתוחה לכל דיכפין. ואילו נציג האצ"ל דרש שהעלייה תהיה מורכבת בעיקר מצעירים מאומנים שיוכלו להצטרף לכוח הלוחם בארץ.

באה המציאות וכפתה על הצדדים את הפשרה. התברר כי לשם ביצוע העלייה הבלתי לגאלית היו דרושים סכומי כסף גדולים שלא עמדו לרשות התנועה. אמנם הארגונים הפילנטרופיים, כמו הג'וינט ואחרים, השקיעו כספים רבים בתמיכה בקהילות היהודיות החלשות, אבל לא היו מוכנים להפנות משאבים לעלייה הבלתי לגאלית. לכן היה צורך לפנות למימון עצמי

²¹ פרטים על האצ"ל בפולין, ראה אצל לפידות "לידתה של מחתרת".

של העולים, אלא שרוב הבית"רים לא היו יכולים לשלם את חלקם. מכאן בא הפתרון לפיו הורכבו שיירות מעורבות, חלקם בית"רים וחלקם יהודים בעלי אמצעים שמימנו גם את הוצאות המסע של הבית"רים. בוורשה הוקמו שני משרדים להרשמה של המועמדים לעלייה: האחד לחברי בית"ר וחברי התנועה, בראשותם של דוד יוטן ואלחנן פונימונסקי, והאחר, בראשותו של אברהם סטבסקי, ליהודים ללא קשר לשייכותם הארגונית.

מן הראוי לציין כי הבית"רים, בהיותם גוף מאורגן וממושמע, עזרו במתן השירותים בספינות ותרמו רבות לקיום חיים תקינים במהלך ההפלגה. הממשלה הפולנית, שהייתה מעונינת בצאתם של היהודים מפולין, עזרה רבות לעלייה הבלתי לגאלית. כך, למשל, ניתנה הוראה מיוחדת למושל מחוז וורשה להקל ככל האפשר בהוצאת דרכונים לעולים. כאשר מספר העולים הלך וגדל, פעלו משרדי הממשלה גם ביום ראשון, כשאת מקום הפקידים הפולנים ששבתו אותו יום מעבודתם תפסו פקידי נציבות בית"ר. בנוסף לזאת העניקה הממשלה לעולים הנחה של 50 אחוז מהתשלומים עבור הדרכון והנחה של 25 אחוז ממחיר כרטיסי הרכבת.

"אלי", "ג'יפו" ו"דלפא"

לאחר שהספינה "ארטימיסיה" סיימה את הורדת העולים מהאנייה "דראגה" ב', היא יצאה לתורכיה, שם פגשה את האנייה "אלי", כשעל סיפונה 550 עולים. טגנסקי ליווה את האנייה "אלי" לחופי הארץ, ושוב חזר לתורכיה, הפעם כדי לפגוש את האנייה "ג'יפו", כשעל סיפונה קרוב ל-800 עולים. טגנסקי עלה על ה"ג'יפו", ומלווה ב"ארטימיסיה" הפליגו לחופי הארץ. גם הפעם הורדו העולים בשלום בחוף נתניה וטגנסקי חזר ליוון כדי לחדש את דרכונו. אלא שבאתונה נעצר על ידי המשטרה היוונית ובהתערבות הקונסוליה הבריטית הוצא נגדו צו גירוש מיוון. עם הגיעו לנמל חיפה נעצר על-ידי המשטרה הבריטית ונשלח למאסר אדמיניסטרטיבי בכלא עכו. נתן קלפוס, ממפקדי האצ"ל ברמת גן, היה בחברתו של טגנסקי ונעצר אף הוא באתונה, אולם שוחרר למחרת היום. קלפוס טס לפולין ומשם נשלח לקונסטנצה ועלה על האנייה "דלפא" כשעל סיפונה 250 עולים.

המרכז בפראג

עוד בתחילת 1938 פנה משה גלילי לנציבות בית"ר בפראג בהצעה לארגן עלייה המונית דרך הים, אולם באותה עת שררה עדיין שאננות בקרב יהודי

צ'כוסלובקיה. יש לזכור כי צ'כוסלובקיה הייתה ארץ דמוקרטית, ולראשונה באירופה הכירה חוקת הרפוליקה משנת 1920 בלאום היהודי ובכך הובטחו ליהודים זכויות של מיעוט לאומי (נשיא צ'כוסלובקיה, תומס מסריק, גילה עניין רב בציונות והיה ראש המדינה האירופי הראשון שביקר בארץ-ישראל בתקופת המנדט. לזכרו הוקם בארץ כפר מסריק). היהודים נהנו משוויון זכויות מלא ומצבם הכלכלי היה טוב ולכן לא ראו צורך לצאת להרפתקה המסוכנת של העלייה הבלתי לגאלית. המפנה חל עם התכנסותה של ועידת מינכן (29 בספטמבר 1938), שבה השתתפו צ'מברלין (ראש ממשלת בריטניה), דלאדיה (ראש ממשלת צרפת), היטלר (מנהיג גרמניה) ומוסוליני (מנהיג איטליה). בסיומה של הוועידה הוסכם כי צ'כוסלובקיה תמסור לגרמניה את כל המחוזות שבהם היוו הגרמנים יותר ממחצית מכלל התושבים, כגון חבל הסודטים. הגרמנים הבטיחו מצדם לערוב לשלמות צ'כוסלובקיה בגבולותיה החדשים. כישלון הפייסנות כלפי היטלר הוכח חודשים מספר לאחר מכן, כאשר ב-23 במרס 1939 סיפח היטלר לגרמניה גם את בוהמיה ומורביה. בכך שם היטלר קץ לצ'כוסלובקיה והתכחש להתחייבותו בהסכם מינכן.

התעוררות יהודי צ'כוסלובקיה לא איחרה לבוא, ותורים ארוכים השתרכו לפני המשרד לעלייה הבלתי לגאלית בפראג שהוקם והתנהל על ידי אליהו גלזר-גלעזר, נציב בית"ר בצ'כוסלובקיה, ונפתלי פלטין, קצין הנציבות של בית"ר במקום. משרד העלייה בפראג היה מסודר מאוד, אולי המסודר במשרדי העלייה הבלתי לגאלית באירופה. לקראת כל שיירה היה המשרד מעביר הוראות מפורטות על אופן רישום המועמדים וההכנות שיש לעשות לקראת הנסיעה. בחוזר הוראות מיום 29 בנובמבר 1938, למשל, אנו מוצאים את ההוראות הבאות:²²

הרשמה מתחילה ב-1 בינואר 1939 ומסתיימת ב-11 בו.
 כל מועמד צריך למלא שאלון, לצרף צילום ותעודה רפואית.
 לשאלון לצרף המלצה של שני אנשים.
 למועמד יש להסביר שההרשמה אינה מחייבת והאישור הסופי יבוא
 מהמשרד הראשי...

²² לזר, עמוד 145.

יחד עם ההסכמה של המשרד הראשי, שתועבר למועמד בכתב או באורח טלגרפי, יועבר גם טופס להעברת התשלום עבור הנסיעה... כמועמדים לעלייה באים בחשבון גברים ונשים יהודים שאינם למטה מגיל 16 ולא מעל גיל 35. רביזיוניסטים ובית"רים – עד גיל 40...

לאחר כניסת הצבא הגרמני לפראג, ב-15 במרס 1939, העביר גלעזר את המשרד לפריס, ובראש המשרד בפראג נשאר פלטין, שהצליח להמשיך ולארגן את העלייה הבלתי לגאלית תחת המשטר החדש.

"קטינה"

השיירה הגדולה הראשונה, שמנתה 800 מעפילים מצ'כיה, סלובקיה ורוסיה הקרפטית, רוכזה בברין (צ'כיה). היא זכתה לתמיכת השלטונות, שהעמידו לרשות השיירה רכבת מיוחדת. בכל קרון היו 50 איש, מחולקים לקבוצות ובראשן האחראים. ב-18 בינואר 1939 יצאה השיירה לדרך וכעבור יומיים הגיעה לנמל קונסטנצה שברומניה. הם לא מצאו שם את קלפוס, שאמור היה ללוותם לארץ-ישראל באנייה "קטינה" ובמקומו נתמנה מפקד השיירה ד"ר זליג פאול, בית"רי מריגה (לטביה) שהיה בין הנוסעים. קלפוס, שהגיע באיחור, עלה על הספינה "ארטימיסיה" ויצא לפגוש את "קטינה" בדרכה ארצה. בקרבת קפריסין נערכה הפגישה בין שתי הספינות, ו-237 עולים הועברו אל "ארטימיסיה" שעשתה את דרכה לחוף הרצליה, שם ארגן קלפוס את ההורדה. לפני סיום ההורדה, הגיעה ספינת משמר בריטית ולאחר פתיחה באש, השתלטה על "ארטימיסיה" כשעל סיפונה 17 בית"רים שלא הספיקו לרדת לחוף. כל אנשי הצוות נעצרו ובחיפוש שנערך על הספינה נמצא דרכונו של נתן קלפוס, שסייע אותה עת בהורדת עולים לחוף כשהוא לבוש בגדים ועל כן לא נתפס בידי המשטרה. קלפוס יצא שוב לאירופה, הפעם בדרכו מזויף, והמשיך בענייני ההעפלה.

ב-22 במרס 1939 הובאו 17 העולים ו-11 אנשי הצוות בפני שופט והואשמו בכניסה בלתי לגאלית לארץ ובהושטת עזרה לעולים בלתי לגאליים. 17 העולים נידונו לשלושה חודשי מאסר וגירוש מן הארץ, אולם כשהסתיימו שלושת חודשי המאסר, נמנעו הבריטים מלגרשם מן הארץ מאחר שלא ידעו את ארץ מוצאם (כל העולים נהגו להשמיד את דרכוניהם

לפני עלותם לאנייה) וב-15 במאי הם שוחררו מכלא עכו והורשו להישאר בארץ.

את רב החובל דן השופט ל-9 חודשי מאסר ולקנס של 100 לירות, ואת האנייה ציווה להחרים. 11 המלחים שוחררו והורשו לעזוב את הארץ. אנשי "קטינה" חיכו ליד קפריסין לבואה של "ארטימיסיה", אולם לשווא. כאשר חלפו הימים ו"ארטימיסיה" לא נראתה באופק, החליטו ראשי העולים לחזור לחופי יוון. העולים קיבלו את ההחלטה ברוגז רב והיה צורך במאמץ מיוחד כדי להרגיע את הרוחות. תלאות רבות עברו בדרך, כולל מותם של שני צעירים מדלקת קרום המוח, אולם לבסוף הגיעו בשלום לאתונה. ד"ר פאול ירד לחוף כדי ליצור קשר עם פראג ולדווח את הקורות אותם.

באותם ימים עשה יוסף קרמין בביירות בענייני העלייה הבלתי לגאלית, וכאשר דיווחו לו מן הארץ על תפיסתה של "ארטימיסיה" ועל כך שזה 17 יום אין ידיעה מן האנייה "קטינה", יצא מיד ליוון כדי למצוא קשר עם האנייה. בהגיעו כעבור שלושה ימים לאתונה, הצליח ליצור קשר עם "קטינה" וכאשר שמע כי המזון באנייה אזל, התקשר עם ד"ר ראובן הכט, נציג האצ"ל בשווייץ, וזה שלח מיד את הכסף הדרוש.

יומיים לאחר ש"קטינה" יצאה לדרך, קלט קברניטה קריאות א.ס.א.א.ס. התברר כי הייתה זו הספינה "ג'פו" עלתה על שרטון ליד חופי כרתים. סירות הצלה הצליחו להעביר את העולים לחוף וה"קטינה" שהגיעה למקום כעבור יום, קלטה את כל העולים. כשעל סיפונה 1,250 בני אדם (כשקיבולה המכסימלי היה 500 נוסעים), יצאה הספינה שנית לדרך. עם הגיעם ארצה, החלו מיד בהעלאת האנשים לחוף. כמחצית הנוסעים הצליחו לעלות לחוף בחסות החשכה, והשאר הפליגו ללב ים כדי לנסות שוב את מזלם בלילה הבא. אולם במשך היום גילה מטוס בריטי את האנייה. עם רדת החשכה, שוב התקרבה האנייה לחוף כדי להוריד את המעפילים, כאשר לפתע ניתכה עליה אש חזקה מסירות משמר החופים. האנייה חזרה ללב ים ולאחר ניסיונות נוספים, עלה בסופו של דבר בידי הקברניט להתקרב שוב לחוף ולהוריד ליד כפר ויתקין חלק נוסף מן הנוסעים. 176 הנוסעים האחרונים שנשארו על האנייה "קטינה", הגיעו ב-17 באפריל בספינת מפרש לחוף נתניה. אולם לפני שהספיקו לעלות לחוף, נתפסה הספינה על ידי שלוש סירות של משמר החופים הבריטית והופנתה לנמל חיפה. המעפילים נעצרו, אולם כעבור שלושה שבועות שוחררו בלחץ תגובת המחאה של היישוב בארץ.

משפט הקצין גודהארד ועו"ד מקס זליגמן

חוף נתניה היה במשך תקופה ממושכת השער העיקרי של העלייה הבלתי לגאלית וקרוב ל-4,000 איש עלו בחוף זה. הדבר נתאפשר הודות לארגון יעיל של ההורדה על ידי סניף האצ"ל בנתניה וכן הודות לאהדה הרבה של תושבי העיר לרביזיוניסטים בכלל ולעלייה הבלתי לגאלית בפרט. בנוסף לכל אלה נעזרו המארגנים גם בכמה קצינים בריטים שהסכימו לשתף פעולה תמורת כסף. קצינים אלה היו מקבלים הודעות מוקדמות על מועד בואן של האניות ואז היו מכוונים את משמרות החופים לכיוון אחר. יש לזכור שעם התגברות העלייה הבלתי לגאלית, גברה גם השמירה על גבול הארץ, הן בים והן ביבשה. הבריטים הביאו סירות חופים מיוחדות שעקבו אחר הורדת העולים, וביבשה התקיימו סורים מיוחדים שתפקידם היה לתפוס את העולים שהצליחו להגיע לחוף. בסיס סירות החופים היה ביפו, בעוד המשמרות היבשתיים התרכזו בתול-כרם ובבית-ליד. הקצין הבריטי האמפרי, שהיה ממונה על תחנת המשטרה בבית-ליד, היה בקשר עם מר ארקין, מזכיר עיריית נתניה. לפני הורדת העולים היה ארקין מתקשר עם האמפרי, וזה היה דואג לכך שההורדה לא תופרע ושהאוטובוסים יעברו את המחסום המשטרתי ליד בית-ליד בשלום. מספרים, שהתעריף היה לירה אחת לכל עולה. באחת ההורדות נמנו 149 עולים והאחראי נתן לקצין הבריטי 149 לירות בהתאם. אולם כאשר עלו העולים לאוטובוסים, הם נספרו שנית ונמצא כי מספרם 150. האחראי מטעם האצ"ל הוציא לירה אחת מכיסו והושיטה לקצין, אולם זה אמר: "אין צורך, שיהיה עולה אחד בלתי לגאלי".

חוף נתניה שימש להורדת עולים ממחצית 1938 ועד למרס 1939. בתחילת 1939 הוגבר הפיקוח המשטרתי בחופים והקצינים הבריטים נרתעו מלהמשיך בשיתוף הפעולה עם נציגי האצ"ל בנתניה, במיוחד לאחר שאחד הקצינים נתפס ונשפט. היה זה קצין המשטרה גודהארד שמשפטו הסעיר את היישוב.

גודהארד שירת במלחמת עולם הראשונה בצרפת ובהודו. ב-1922 הועבר לארץ-ישראל ומאז שירת במשטרה. הוא פגש את עו"ד זליגמן באירוע חברתי ובין השניים נקשרו קשרי ידידות. באחת הפגישות ביניהם עלתה לשיחה בעיית העלייה הבלתי לגאלית. גודהארד, שהביע אהדה לעלייה, הציע את שירותיו למנוע את תפיסת העולים בהגיעם לחוף. כאשר זליגמן היה מודיע לו על בוא האנייה ומקום ההורדה, היה גודהארד מכוון את סירות המשמר לכיוון הפוך. באחת הפגישות סיפר גודהארד כי בנובמבר 1938

נתמנה ולטר גילפין מנהל המחלקה לחקירת פשעים במחוז הדרום, ובין יתר תפקידיו היה למנוע עלייה בלתי לגאלית. לשם כך עמדו לרשותו שתי סירות משמר שעגנו בנמל יפו ובכל פעם שהיו מגיעות אליו ידיעות בדבר בוא אנייה עם עולים, היה שולח את הסירות כדי לתפסם. לאחר שגודהארד קיבל את אישורו של זליגמן, הוא בא בדברים עם גילפין והציע לו תשלום תמורת שיתוף פעולה בעניין העלייה הבלתי לגאלית. גילפין טמן לו פח וסיפר על כך לממונים עליו. גודהארד הועמד למשפט והואשם ב-22 עברות. העד הראשי היה ולטר גילפין, שהופיע כעד המלך. הוא סיפר על הקשרים שהיו לו עם גודהארד, שתמורת כסף הסכים לשתף פעולה עם העוסקים בעלייה הבלתי לגאלית. ב-22 ביוני 1939 נמצא גודהארד חייב בכל ההאשמות שהועלו נגדו ונידון להתנהגות טובה למשך שנתיים, ובערבות של מאתיים לירות. כמו כן נאלץ לעזוב את השירות במשטרה.

כעבור ארבעה ימים החל להתברר משפטו של עו"ד זליגמן, שהואשם אף הוא ב-22 האשמות. גם במשפט זה היה גילפין העד הראשי. ב-30 ביוני קרא השופט את פסק הדין בנוכחות קהל רב שהצטופף באולם בית-המשפט המחוזי בירושלים. זליגמן נמצא אשם בקשר פלילי להפר את תקנות העלייה ונגזרו עליו שישה חודשי מאסר עם יחס מיוחד. הוא ערער על פסק הדין, אולם הערעור נדחה והעונש הופחת לארבעה חודשי מאסר.

בתל-אביב קיימו המונים הפגנות אהדה ליד בתיהם של זליגמן וגודהארד והפגנות איבה ליד דירתו של הקצין גילפין. כתוצאה מכך עזב גילפין את ביתו בתל-אביב ועבר לגור במקום אחר.

המשפטים והגברת השמירה על חופי הארץ לא ריפו את ידי העוסקים בעלייה הבלתי לגאלית, שנמשכה במלוא הקיטור.

האנייה "אסתיר"

ב-6 במרס 1939 הפליגה מן הנמל הרומני רנה שעל נהר הדנובה אניית המעפילים "אסתיר", בעלת נפח של 700 טונות ובה 720 נוסעים, ביניהם כ-150 נשים וכ-50 ילדים. רוב הנוסעים היו יהודים מהעיר דנציג ומיעוטם, כ-170, היו בית"רים מרומניה. סנדר דוידזון היה מפקד מלווה מטעם האצ"ל ולידו עזר מיכאל יכנסון, ממנהיגי תנועת הצה"ר ברומניה, שהיה בין העולים. באותה תקופה ריחפו כבר ענני המלחמה בשמי אירופה, ויהודים רבים החליטו לנסוע ארצה לא מתוך מוטיבציה ציונית, אלא כדי להציל את נפשותיהם. הם לא העריכו נכונה את הקשיים של נסיעה בצפיפות רבה וכמובן לא הבינו את הסכנה שבעלייה בלתי לגאלית. הנוסעים הרבו בתלונות על התנאים הפרימיטיביים ששררו באנייה והתנהגו בחוסר

משמעת הדרושה כל כך במסע מעין זה. הכביד עליהם, למשל, האיסור בשימוש במים מתוקים לצורכי רחצה וכביסה, או ההפרדה שנעשתה בין תאי הנשים לתאי הגברים (משעה חמש לפנות ערב הוטל איסור על נשים וגברים להימצא יחדיו).

תלאות רבות עברו על מעפילי "אסתיר", ולאחר עשרה ימי הפלגה בים סוער, התקרבה האנייה לחוף ראשון לציון, אולם מאחר שלא נראו סימני האיתות מן החוף, חזרה האנייה ללב ים. למחרת בלילה שוב התקרבה האנייה לחוף, אולם הפעם נתקלה במשמר החופים, ולאחר פתיחה באש רובים ומקלעים, עלו שוטרים בריטים על הסיפון וכיוונו את האנייה לנמל חיפה. העולים עברו חקירה יסודית על-ידי חוקרים מיוחדים שעלו על האנייה ובערב פסח אולצה האנייה לצאת לים הפתוח בליווי ספינות משטרה. דכדוך וייאוש אחזו בנוסעים וכעבור ארבעה ימי הפלגה הגיעה האנייה לחופי יוון. דוידזון ירד לחוף ויצר קשר עם מרכז העלייה בוורשה. לאחר התייעצות נשלחו אברהם סטבסקי, ושלמה טרכטמן ליוון כדי להרגיע את הרוחות ולמצוא דרכים להפלגתה מחדש של האנייה "אסתיר". ביוון נשכרה ספינת מפרש קטנה "מאריאנה", שאמורה הייתה ללוות את האנייה "אסתיר" לחופי הארץ ולהעביר את העולים אל החוף.

לאחר ארבעה חודשים וחצי של נדודים, הגיעה האנייה אל מול חופי ארץ-ישראל. העולים, 720 במספר, הועברו לספינת המפרש שנועדה ל-200 נוסעים בלבד. הצפיפות הייתה רבה ומנועי ה"מארינה" עמדו בקושי בעומס הרב שהוטל עליהם. הנסיעה לחוף ארכה כל הלילה, ולקראת בוקר, הקיפו את ה"מארינה" סירות משמר החופים הבריטי. מאחר שמנועי ה"מארינה" הפסיקו לפעול, הורדו כל העולים לחוף באמצעות סירות קטנות שגייסה המשטרה אצל ערביי הסביבה (רק מאוחר יותר התברר לדוידזון כי הם הגיעו בטעות אל מול חוף אשקלון שהיה מיושב בערבים). לפנות ערב הושלמה הורדת המעפילים לחוף, והם הוסעו באוטובוסים – חלקם למחנה המעצר בסרפנד וחלקם למחנה העולים בבת גלים. לאחר חודשיים של מעצר וחקירות, שוחררו כל עולי האנייה "אסתיר".

אנשי הצוות, שהתערבבו בין הנוסעים, נתגלו על ידי המשטרה והועמדו למשפט. רב החובל נידון לתשעה חודשי מאסר והמלחים נידונו לשישה חודשי מאסר כל אחד.

פאריטה

כאמור, עם כניסתו של הצבא הגרמני לפראג, עבר אליהו גלזר (שעמד בראש המשרד בצ'כיה) לפריס, שהפכה למרכז לעלייה הבלתי לגאלית של

הרביזיוניסטים בארצות אירופה המערבית והמרכזית. ראשית פעולתו של גלזר הייתה למצוא אניות שיוכלו לשמש לצרכים המידיים של העלייה. לאחר חיפושים אינטנסיביים נמצאו אצל בעל אניות יוני שתי אניות: "פאריטה", בעלת נפח של 1300 טונות, שעגנה במרסיי והייתה מוכנה להפלגה, ו"נעמי יוליה" שעגנה באחד מנמלי רומניה. הבעיה הייתה כיצד להעביר את המועמדים לעלייה לפריס ומשם להעלותם על סיפון האנייה במרסיי. הצרפתים היו מוכנים לתת ויזות מעבר בתנאי שהעולים יוכיחו שיש להם ויזות כניסה לארץ היעד. מובן שכניסה בלתי חוקית לארץ-ישראל לא סיפקה את ממשלת צרפת, ומאחר שלא ניתן היה להשיג ויזות כניסה לארץ אחרת, הוחלט להעביר את העולים לפריס באופן בלתי חוקי. השיירה הראשונה עברה משווייץ ואורגנה על ידי ד"ר ראובן הכט, נציג האצ"ל בשווייץ. הקבוצה הייתה מורכבת מפליטים שקיבלו רשות שהייה זמני בשווייץ ומאלה שהיו במאסר ושהמשטרה הייתה מוכנה לשחררם בתנאי שיעזבו את הארץ. הפליטים הועברו לבאזל ומשם גנבו את הגבול הצרפתי בעזרת מורי דרך שנשכרו במיוחד לשם כך. מפריס הועברו העולים למרסיי, שם הועלו על סירות שהביאו אותם אל האנייה. לאחר שנעשו כל הסידורים, יצאה האנייה לנמל קונסטנצה, שם עלו על סיפונה עולים נוספים – רובם בית"רים מרומניה ומפולין. ב-12 ביולי 1939 הפליגה "פאריטה" מנמל קונסטנצה כשעל סיפונה 850 מעפילים. כעבור עשרה ימים הגיעה האנייה למקום המפגש עם סירות שאמורות היו להעביר את העולים לחוף, אולם הסירות לא הגיעו ו"פאריטה" נאלצה להישאר מחוץ למים הטריטוריאליים של ארץ-ישראל. כאשר הפחם והמזון הלכו ואזלו, הגיעה האנייה לרודוס כדי להצטייד מחדש. שלטונות הנמל לא היו מוכנים לספק את צרכיה של "פאריטה" ודרשו ממנה להרים עוגן, אולם רב החובל סירב בטענה שכל עוד לא ימולאו דרישותיו לא יוכל להפליג. ליד "פאריטה" עגנה אניית נוסעים גדולה "מרקו פולו" ותייריה יכלו לראות את הנעשה על אניית המעפילים. אחת התיירות, יהודיה אמריקנית, קנתה מים ומזון, ובאמצעות שתי סירות שלחה אותם כמתנה לנוסעי אניית המעפילים. בינתיים התקרבה אל "פאריטה" אניית מלחמה איטלקית, ו-30 מלחים מזוינים עלו על הסיפון ואילצו את רב חובל להרים עוגן ולהפליג לים הפתוח. ארבעים יום נדדה האנייה לאורך חופי הים התיכון, ושוב הגיעה למקום המפגש, אולם גם הפעם לא באו הסירות. מפקד האנייה, יצחק ליבוביץ מסניף האצ"ל בתל אביב, שהיה גם ימאי מנוסה, לא המתין יותר לבוא הסירות והחליט לנסוע ישירות אל חוף תל אביב. כאשר רב החובל סירב למלא את החלטת מפקד האנייה, הוא הושם במעצר והאנייה הופעלה על ידי שלושה בית"רים – אברהם באש, יוסף חבקינס

ושמואל חייט – שקיבלו את הכשרתם כימאים בספינת הלימודים של בית"ר לטביה "תאודור הרצל" (ראה לעיל). בלילה של ה-22 באוגוסט 1939 חתרה "פאריטה" במלא הקיטור לכיוון תל-אביב ונעצרה כ-50 מטר מן החוף. מאות מתושבי העיר העברית מילאו את החוף והעבירו את המעפילים מן האנייה באמצעות סירות קטנות. כך הגיעו 850 מעפילי "פאריטה" לחוף מבטחים.



מעפילי פאריטה נוחתים בחוף תל-אביב

נעמי-יוליה

יחד עם האנייה "פאריטה" נרכשה, כאמור, גם האנייה "נעמי יוליה" בעלת נפח של 4,000 טונות, שעגנה בנמל סולינה שברומניה. "נעמי יוליה" הייתה מיועדת לקבוצה של 1,200 בית"רים שיצאה בתחילת אוגוסט 1939 מפולין בדרכה לרומניה. בהגיע הרכבת לעיירה שניאטין שבגבול פולין-רומניה, נותקו לפתע מספר קרונות, וקבוצת הבית"רים נשארה בפולין. כיוון שבמשך תקופה ארוכה לא היו כל הפרעות במעבר מעפילים מפולין לרומניה, בא הדבר בהפתעה רבה. כאמור, עודדו השלטונות הפולניים את ההגירה של יהודים מארצם וגם השלטונות הרומניים נהגו בליברליות רבה כלפי היהודים שביקשו לעבור בארצם בדרכם לאחת האניות שאמורה הייתה להסיעם

לארץ-ישראל. אלא שהלחץ שלחצה ממשלת בריטניה על הממשלה הרומנית החל לתת את אותותיו.

הבית"רים הורדו מן הרכבת ושוכנו במחנה זמני שהוקם עבורם בשדה הפתוח. הידיעה הועברה לוורשה ומשם לארצות אירופה השונות, וראשי המפלגה הרביזיוניסטית החלו במסע של לחצים דיפלומטיים וציבוריים על ממשלת רומניה לאפשר לשיירה להמשיך בדרכה לנמל סולינה. אולם ללא הועיל – השלטונות הרומניים עמדו בסירובם להרשות את כניסת הבית"רים והעברתם לנמל. שלושה שבועות נשארו הבית"רים בשניאטין (הם הועברו בינתיים ממחנה האוהלים למוסדות ציבוריים וחלקם שוכן בבתי פרטיים). במשך תקופה זו הצליחו כ-200 בית"רים להבריח את הגבול ולהגיע אל האנייה. כאשר התברר שאפסו הסיכויים להעביר את השיירה, הוחלט להחזירה לוורשה.

בראש קבוצת הבית"רים עמד מנחם בגין, נציב בית"ר בפולין ולימים מפקד האצ"ל.

בעוד מתרחשת הדרמה בעיירה שניאטין, המתינו באניות בדנובה שתי קבוצות של עולים שהגיעו מאוסטריה ומצ'כוסלובקיה. ראשי המשרד לעלייה של הרביזיוניסטים בבוקרשט החליטו להעלות על "נעמי יוליה" את שתי קבוצות העולים האלה במקום את קבוצת הבית"רים הפולנית שלא הורשתה לעבור את הגבול.

ב-1 בספטמבר 1939, היום שבו פרצה מלחמת העולם השנייה, הפליגה האנייה "נעמי יוליה" כשעל סיפונה 1,130 עולים מארצות אירופה המזרחית והתיכונה. בין הנוסעים היו 300 בית"רים שהיוו את הקבוצה המאורגנת והממושמעת באנייה. מלווה השיירה היה דוד אייזנברג, מבוגרי בית הספר הימי של בית"ר בצ'וויטבוקיה.

התחנה הראשונה הייתה בנמל היווני חיאס, שם חיכתה להם ספינת מפרש קטנה, שהייתה אמורה להילוות לשיירה ולשמש להעברת העולים מן האנייה הגדולה (שתעגון מחוץ למים הטריטוריאליים של ארץ-ישראל) אל חופי הארץ. אלא שבבדיקה שנערכה, נמצאה ספינת המפרש בלתי כשירה לתפקידה והוחלט להמשיך בהפלגה בלעדיה.

יומיים לפני הגיעם לחופי הארץ, הכריז רב החובל כי אין בדעתו להמשיך אלא אם כן יקבל סכום כסף נוסף עבור הסיכונים הרבים הכרוכים בנסיעה. מפקדי האנייה אספו כסף בין הנוסעים, אולם כאשר למחרת חזר הסיפור על עצמו, הושמו רב החובל וצוותו במעצר ומפקדת השיירה קיבלה על עצמה את ניהול האנייה.

בעברם ליד בירות, התקרבה אליהם ספינת מלחמה בריטית שפקדה עליהם לנסוע לנמל חיפה. הבריטים פקדו על האנייה לעגון במרחק של 3 קילומטרים מן החוף ועל הסיפון עלו חיילים בריטים מזוינים. הכוונה הייתה לגרש את האנייה מחופי הארץ.

על אשר התרחש על האנייה לאחר מכן, מתאר לזר:²³

כאשר נודעה לעולים מזימת המשטרה להחזירם לים הפתוח, נסערו הרוחות והמתיחות הלכה וגברה. העולים התקהלו על הסיפון והחלו לנוע לעבר הבריטים. השוטרים התיזו עליהם סילוני מים, אולם האנשים לא נסוגו. העולים זרקו לים את שארית מזונם, שפכו את מי השתייה ופירקו בחמת זעם את המתקנים הפנימיים באנייה והפילו אותם הימה. רבים מן הבחורים קפצו לים והחלו לשחות לעבר החוף, אולם יריות באוויר אילצום לחזור לאנייה. כאשר לא היה להם מה לזרוק עוד לים, החלו לשיר את התקווה.

אחרי מאמצים רבים נאותה הממשלה לא לגרש את העולים. תחילה הורדו הנשים והילדים וכעבור מספר ימים הורדו גם הגברים. הם הועברו למחנה המעצר בסרפנד וכעבור חודש ימים שוחררו.

סקאריה

בקיץ 1939 פעלה תנועת העלייה הבלתי לגאלית של הרביזיוניסטים במלוא התנופה. ביולי אותה שנה הגיעו ארצה 3 אניות עם 1,580 עולים, ובאוגוסט הגיעו כבר 5 אניות, כשעל סיפונן למעלה מ-3,000 עולים. אולם פרוץ מלחמת העולם השנייה קטע את הפעילות הענפה של העלייה הבלתי לגאלית ורוב הפעילים חזרו ארצה.

בפראג המשיך לטפל בבעיות העלייה נפתלי פלטין, שנתמנה נציב בית"ר בצ'כוסלובקיה. היה עליו למצוא פתרון לקבוצה שמנתה כ-400 בית"רים, שהחלה להתארגן עוד במרס 1939, אולם לא הספיקה לעזוב את צ'כיה עקב כניסת הגרמנים. במקביל לפעילותו של פלטין, פתח הגסטאפו משרד מיוחד להגירת יהודים הרוצים בכך. פלטין הודיע למשרד העלייה ברומניה, שבצ'כיה ישנה שיירה המוכנה ליציאה, אולם תשובת בוקרשט הייתה שיש לדחות את זמן היציאה בגלל מחסור באניית ים. בינתיים יצר פלטין קשר עם הגסטאפו ונמסר לו כי הם מוכנים לעזור ליציאת השיירה בתנאי שתחכה

²³ לזר, עמוד 279.

להם אנייה בשפך נהר הדנובה לים השחור. הלחץ על פלטין הלך וגבר. קבוצת הבית"רים נמצאה זה מספר חודשים במחנה מיוחד והכסף להחזקתו הלך ואזל. בלית ברירה השתמש פלטין בכסף שהיה מיועד לחלקו ברכישת אניית הים, ומה יעשה כאשר יגיעו לרומניה ללא כסף? לבסוף החליט פלטין לעשות מעשה: הוא שכר על דעת עצמו רפסודה רומנית, "ספירולה", שתחכה לו בנמל הרומני האחרון על הדנובה, אליה יגיע באמצעות שתי אניות גלגלים סלובקיות מברטיסלבה. ערי ז'בוטינסקי, שהיה ממונה על משרד העלייה ברומניה, הופתע מהודעתו של פלטין, אבל החליט לעזור ככל יכולתו. הוא פגש את השיירה במולדובה, שם עגנו שתי הספינות באמצע נהר הדנובה, וכאשר הגיעה הרפסודה הרומנית "ספירולה", עברו אליה 500 נוסעי ספינות הנהר. בראש השיירה עמדו פלטין ואליהו גלזר.

בינתיים ארגן ד"ר וילי פרל שיירה נוספת שהייתה מורכבת מיהודי ווינה ופראג. כאמור, היה פרל מראשוני מארגני העלייה הרביזיוניסטית, אולם באביב 1939 הסתכסך עם חבריו והתחיל לארגן עלייה בלתי לגאלית עצמאית. הוא שכר אניית נהר גרמנית מפוארת, "סטורנוס" שמה, שהפליגה מווינה ב-1 בנובמבר כשעל סיפונה 800 איש. ה"סטורנוס" שטה בדנובה, כשעל התורן מתנוסס דגל נאצי, וכעבור 12 יום הגיעה לנמל הרומני בסולינה, אולם שם התברר שהסוכן היווני התחרט ולא העמיד לרשות השיירה את אניית הים שהתחייב לה. משרד העלייה של פרל בא במבוכה רבה, שכן הסיכויים למצוא אניית ים היו קטנים מאוד, וקברניט ה"סטורנוס" הודיע כי עליו לחזור לווינה לפני שהקרח יכסה את הנהר. יש לציין שהרומנים לא הרשו לנוסעים לרדת לחוף והודיעו שאם לא תבוא אניית ים, יהיה עליהם לחזור לווינה.

פרל עשה מאמצים קדחתניים כדי למצוא אניית ים, אולם נתקל בקשיים רבים. מסתבר שבעקבות לחץ של ממשלת בריטניה, אסרה הממשלה היוונית על בעלי האניות להשתתף בהעברת עולים לארץ-ישראל. בנוסף לזאת, בגלל המלחמה, חלה עלייה גדולה במחירים של כל הנסיעות בים. פרל פנה אל מיכאל גורן בבוקרשט, שאתו עבד תקופה ארוכה, הסביר לו את המצב הנואש וביקש את עזרתו במציאת אנייה מתאימה. ואכן גורן הצליח להשיג אנייה תורכית, בנפח של 3,500 טונות, היא "סאקאריה", שהובילה פחם מיוון לתורכיה. בהסכם החכירה לא סופר לבעלי האנייה שהמטרה היא להביא עולים לארץ-ישראל, ורק כאשר הגיעה האנייה לסולינה, התברר הדבר. הבעלים ביקשו לבטל מיד את חוזה החכירה, אולם לאחר משא ומתן מייגע, הסכימו להעביר את העולים וזאת בשני תנאים: האחד, שהאנייה תישאר מחוץ למים הטריטוריאליים של ארץ-ישראל

וספינות קטנות יעבירו את העולים לחוף. התנאי השני היה – תוספת תשלום. את התנאי הראשון יכול היה פרל למלא אך ורק אם יעשה הסכם עם ערי ז'בוטינסקי, ובעזרתו לשתף את האצ"ל בהורדה שקטה של העולים. ואכן, נעשה הסכם לפיו יעלו על ה"סאקאריה" את העולים הנמצאים על ה"ספירולה" ללא תשלום, וערי מצדו התחייב לדאוג להורדה שקטה לחופי הארץ. באשר לבעיה הכספית, לא נמצא פתרון מאחר שבידי הרביזיוניסטים לא נשארו כספים. בלית ברירה הוחלט להגדיל את מספר הנוסעים ובכך לממן את ההוצאות הגדולות.

בעוד ה"ספירולה" ו"סטורנוס" ממתינות ליד סולינה, יצא ראובן הכט, נציג האצ"ל בשווייץ, לבודפשט ובעזרת פרל (ששהה בבודפשט) התארגנה שיירה בת 530 איש. שיירה זו היא שמימנה את תוספת הכסף שדרשו בעלי ה"סאקאריה".

לאחר שנציגו של פרל חתם על ההסכם עם בעלי ה"סאקאריה" מצד אחד ועם ערי ז'בוטינסקי מצד שני, הוחל להכשיר את האנייה לקליטת העולים. יש לזכור שהייתה זו אנייה שהובילה פחם, ללא מאור וללא חימום. שני בתי שימוש בסך הכל ומספר תאים שיכלו לאכלס לא יותר מ-30 איש! ערי העביר לאנייה מאה בית"רים, שעבדו במרץ רב ובמשך זמן קצר הצליחו להתקין 3 מטבחים, 20 בתי שימוש, שתי מרפאות ומחסן מזון גדול. כן ניקו את המחסנים הגדולים מן הפחם שדבק בהם והתקינו מיטות עבור העולים. בעוד מתבצעת העבודה על ה"סאקאריה", קפא נהר הדנובה והרפסודה "ספירולה" נתקעה בקרח. ברפסודה לא היו מתקני חימום ומצב 500 העולים נעשה קשה מנשוא. במאמץ רב השיג משרד העלייה בבוקרשט ספינה בשם "סטפנו", שהיו בה מתקני חימום, אליה העבירו את העולים מן ה"ספירולה". יש להוסיף כי כשהחל הנהר לקפוא, הודיע הקברניט של ה"סטורנוס" כי הוא חוזר מיד לווינה, ולא היה מנוס אלא להעביר את כל הנוסעים אל ה"סאקאריה" וזאת עוד לפני שהספיקו להתקינה לקליטת כל העולים.

השמועה בדבר השיירות הממתינות בסולינה עשתה לה כנפיים, וכ-450 יהודים מרומניה הגיעו בכוחות עצמם לסולינה כדי להצטרף לאנייה שתביא אותם לארץ-ישראל. הם שוכנו בבתי מלון ובבתים פרטיים בסולינה, ולאחר שכל ההתקנות הסתיימו, עלו על האנייה.

ב-1 בפברואר 1940 הפליגה האנייה "סאקאריה" מנמל סולינה, כשעל סיפונה 2,300 עולים. הייתה זו השיירה הגדולה ביותר שהעפילה ארצה מתחילת העלייה הבלתי לגאלית ועד לחידושה לאחר מלחמת העולם השנייה.

בגלל מספרם הגדול של העולים שהיו על האנייה, קרא לה ערי ז'בוטינסקי "העיירה סאקאריה". למרות הצפיפות הגדולה והאוכלוסייה המגוונת של העולים, התנהלו החיים על האנייה בסדר ובהרמוניה. תרמו לכך מאות הבית"רים, שהיו ממושמעים מאוד והצליחו לארגן את חיי היום-יום. בנוסף לחלוקת האוכל ויתר הצרכים החיוניים, אורגנו על האנייה חוגים ופעילות תרבותית ענפה. מפקדת האנייה, שפעלה בהרמוניה מלאה, הייתה מורכבת מערי ז'בוטינסקי, גלזר ופלטין מה"ספירולה", גליזינגר מה"סטורנוס", וגוטנמכר (נדיב) שעמד בראש הקבוצה הרומנית.

לאחר צאת האנייה ממצרי הדרדנלים, היא נעצרה על ידי ספינת מלחמה בריטית וחיילים בריטים עלו על הסיפון והפנו אותה לחופי הארץ. ב-14 בפברואר הגיעה "סאקאריה" לנמל חיפה. 500 הבית"רים ערכו מסדר על הסיפון, העלו את הדגל הלאומי לראש התורן ושרו את התקווה. 300 נשים וילדים שוחררו מיד, והיתר הועברו למחנות מעצר: 400 למחנה צריפין ו-1,600 לעתלית. החיים שהיו על ה"סאקאריה" נמשכו בעתלית תחת הנהלתו של גלזר; מחנה הנשים היה סמוך למחנה הגברים, ובלילה היו עוברים את הגדר משני הכיוונים. שני בתי-קפה נפתחו במחנה והשוטרים הבריטים מהמשמר נהגו לבלות בבתי הקפה ואף עזרו להבריח לשם משקאות חריפים. כעבור שישה חודשים שוחררו כל העצורים (לאחר שריצו את העונש שהוטל על הנכנסים לארץ באופן בלתי חוקי). הקברניט, שהועמד למשפט, טען כי האנייה נעצרה בניגוד לחוק הבין-לאומי וכי הובא נגד רצונו לחיפה בעוד ארץ היעד שלו הייתה דרום אמריקה. השופט קיבל טענה זו ושחרר את הקברניט ואת האנייה.

למחרת הגעת ה"סאקאריה" לחיפה, עלו על האנייה שוטרים בריטים ועצרו את ערי ז'בוטינסקי. הוא הובא לבית המעצר במשטרת חיפה, שם נחקר על ידי איש הבולשת הבריטית ובסוף החקירה נאמר לו כי נידון למעצר עד סוף המלחמה בגלל פעילותו בהבאת עולים באופן בלתי חוקי. הוא הועבר לבית הכלא בעכו ולאחר מכן – למחנה המעצר במזרע, שם הפחיתו את עונשו למעצר אדמיניסטרטיבי למשך חצי שנה. אולם שבוע לפני תום המועד, שוחרר ערי ז'בוטינסקי מהמעצר בעקבות מות אביו, זאב ז'בוטינסקי. ערי הורשה לעזוב את הארץ כדי להשתתף בהלוויית אביו, אולם הוזהר שבאם ישוב ארצה – יעצר מיד.²⁴

²⁴ עדות ערי ז'בוטינסקי, מי"ז.

פנצ'ו

בקיץ 1939 התארגנה בסלובקיה שיירה של מעפילים, שאמורה הייתה לצאת מברטיסלבה ב-9 בספטמבר 1939 ליוגוסלביה, ומשם להפליג ארצה בספינה שקנה אליהו גלעזר (גלזר) בצרפת. אלא שבינתיים פרצה מלחמת העולם השנייה והספינה הוחרמה על ידי הממשלה הצרפתית. השיירה התפרקה והתארגנה מחדש מספר פעמים, עד אשר יהושע ציטרון הלוי, נציב בית"ר בסלובקיה, הצליח לבסוף להוציאה ב-18 במאי 1940 מנמל ברטיסלבה בספינת גרר קטנה, "פנצ'ו" (בעלת קיבול של 279 טונות), שנבנתה באנגליה ארבעים וחמש שנה קודם לכן. על הסיפון הצטופפו 500 עולים, וביניהם 300 בית"רים. הספינה הקטנה שטה בנהר הדנובה וטולטלה על ידי שלטונות רומניה, בולגריה ויוגוסלביה. לבסוף הורשתה לצאת לדרך והפליגה מנמל פיראוס לכיוון הנמל התורכי מרסינה. לפתע הופיעה ספינת טורפדו איטלקית, והקצין האיטלקי הסביר לקברניט כי הם שטים בשדה מוקשים. האיטלקים עזרו ל"פנצ'ו" לצאת בשלום משדה המוקשים ולאפשר להם להמשיך בדרכם. יומיים לאחר מכן קרתה תקלה חמורה. גלגל ההגה התקלקל ואחד מצינורות הדוד בקע. הספינה הקטנה היטלטלה בין גלי הים ובלילה התנגשה בסלע ליד האי "קאמילה ניסי". למרבה המזל ניצלו כל הנוסעים והצליחו להגיע בשלום אל האי השומם, שם חיו עשרה ימים חיי "רובינזון קרוזו", עד שעברה במקום אנייה איטלקית שהעבירה את כל הנוסעים לאי רודוס. נוסעי הספינה "פנצ'ו" הוחזקו במעצר על ידי האיטלקים – תחילה באי רודוס ולאחר מכן במחנה מעצר בפרמונטי. הם שוחררו עם כיבוש איטליה על ידי בנות הברית, ולאחר המלחמה הורשו לעלות לארץ-ישראל.

התעוררות בתנועת החלוץ

כזכור, פסקה העלייה הבלתי לגאלית של החלוץ לאחר כישלונה של "ולוס" ב' ב-1934, ומצבה של התנועה בפולין נעשה קשה ממשוא. אלפים חיכו בקוצר רוח לעלייה במסגרת הסרטיפיקטים שחילקה הסוכנות היהודית, אולם רק מעטים זכו לעלות לארץ-ישראל. הלחץ לחדש את העלייה הבלתי לגאלית גבר, באופן מיוחד בעקבות ההצלחה של העלייה הרביזיוניסטית. בתחילת שנת 1938 דן הקיבוץ המאוחד במצבה של תנועת החלוץ והחליט להטיל על יהודה בראגינסקי לצאת לאירופה ולחדש את ארגון עלייה ב'. לפני צאתו קיים בראגינסקי סדרה של פגישות עם מנהיגי התנועה הציונית. לאחר שקיבל את ברכתו של ברל כצנלסון, פנה אל משה שרתוק (שרת), ראש המחלקה המדינית של הסוכנות היהודית, שהיה ממתנגדי העלייה הבלתי לגאלית.²⁵

אך פתחתי ואמרתי: "באתי להודיעך שהחלוץ בפולין החליט לפתוח במפעל של עלייה ב' "שרתוק הפסיקני ואמר: הדבר איננו בא בחשבון. במציאות זו של מאורעות דמים בארץ, כשתלותנו באנגלים גדולה, לא יתואר כי יעשה כדבר הזה. הנהלת הסוכנות לא תסכים לזה בשום פנים". אמרתי לו: "הרביזיוניסטים התחילו בפעולה. הם מביאים אנשים ומעלים אותם לחופי הארץ. הרי הנהלת הסוכנות, כגוף המייצג את כל היהודים, אחראית גם לפעולות אלו [של הרביזיוניסטים]. מה תגיד לאנגלים כשישאלוך על כך?" הוא ענה: "לכך אל תדאג. נסביר לאנגלים מי הם. אבל מחננו צריך להיות טהור ממעשים אלה". בכך נסתיימה הפגישה. כאשר ליווני אל הדלת הוסיף: "זכור, הזהרתיך! הדבר אינו בא בחשבון. לא נתמוך בכם".

למרות התנגדות ראשי הסוכנות היהודית לעלייה הבלתי לגאלית, יצא בראגינסקי ליוון, שם פגש את שליח הקיבוץ המאוחד בפולין, זאב שינד (חבר קיבוץ אילת השחר). באתונה הצליחו לחכור ספינת מנוע בעלת תפוסה של 100 טונות, במטרה להעלות עליה 65 איש מאנשי החלוץ בפולין.

²⁵ יהודה בראגינסקי, עם חותר אל חוף, עמוד 55.

לאחר שנעשו כל הסידורים, יצא שינד ארצה כדי לתאם את הנחיתה על החוף. בארץ החליט להיפגש עם בן-גוריון ולספר לו על ההתפתחויות האחרונות הקשורות בעלייה ב'. על הפגישה מספר בראגינסקי:²⁶

מחשש לגשת אל בן-גוריון יחידי, ביקש מישראל גילי להצטרף אליו. הוא פתח בהסברים על מצבו של "החלוץ" ונימק את ההכרח בביצוע עלייה ב' למען האנשים היושבים במשך שנים בהכשרה, ללא סיכוי ממשי לעלייה קרובה. בן-גוריון לעומת זאת הוכיח לאורחיו באותות ובמופתים, מה רב הנזק שפעולה בלתי לגאלית כזו עלולה לגרום לעניין הציוני ולעלייה שבאישור ממשלת המנדט. הויכוח התנהל כאילו המדובר בבעיה רעיונית מופשטת, שכן שינד לא גילה למארחו את המצב לאשורו, דהיינו – כי בא מיוון בשליחות מעשית בתכלית וכי עומדת שם לרשותנו ספינה המוכנה להשיט אל חופי הארץ חלוצים מפולין. גילי, שהאזין לדו שיח, העמיד את בן-גוריון על כך כי מדובר בעניין קונקרטי בתכלית, וכי האנייה עומדת להפליג בדרכה ארצה. למשמע דברי גילי ניתר בן-גוריון ממקומו והתפרץ נגדם בזעם: לא יקום ולא יהיה! אביא אתכם לבירור בהסתדרות ואדרוש להוציא מתוכה כל מי שמעורב בשערורייה זו!... אינכם רשאים לבצע דברים על דעת עצמכם, ללא החלטה מטעם המוסדות המוסמכים.

בינתיים חל קלקול במנועה של הספינה והיא יצאה מכלל שימוש. החלו חיפושים קדחתניים אחר ספינה אחרת, עד אשר נמצאה "פוסידון", שהפליגה ב-3 בינואר 1938 כשעל סיפונה 65 חלוצים. כעבור תשעה ימים הגיעה הספינה בשלום ארצה. נוסעיה נחתו על החוף ללא תקלה והועברו לאחד הקיבוצים.

באותם ימים היה כל חלוץ העולה ארצה ומצטרף לקיבוץ מקבל מהסוכנות היהודית הלוואה לסידורים ראשוניים. מרכז העלייה של ההסתדרות פנה אל דובקין (ראש מחלקת העלייה של הסוכנות היהודית) בבקשה לממן את קליטתם הראשונית של העולים שהגיעו על ה"פוסידון". בתשובה נאמר לו כי הסוכנות החליטה שמעפילים שהגיעו באופן בלתי לגאלי אינם זכאים לקבל הלוואה מהסוכנות.²⁷

²⁶ שם, עמוד 67.

²⁷ שם, עמוד 77.

לאחר ההצלחה של ה"פוסידון", הוחלט לחפש ספינה גדולה יותר. נשכרה הספינה "ארטימיסיה", בת 230 טונות, אשר הפליגה ב-19 באפריל 1938 מיוון כשעל סיפונה 128 עולים. כעבור חמישה ימים הגיעה הספינה ארצה והאנשים הורדו לסירות קטנות ונחתו בשלום על החוף.

בינתיים פתחו הרביזיוניסטים בעלייה בקנה מידה גדול יותר וביוני 1938 שכרו ביוון ספינה שעל סיפונה עלו 381 מעפילים. משום כך, כאשר פנה בראגינסקי אל הסוכן שלו וביקש לשכור ספינה, העמיד הסוכן תנאי שמספר המעפילים לא יהיה קטן מ-380. אלא שהחלוץ בפולין, הדל באמצעים כספיים, לא יכול היה להרחיב את מסגרת הפעולה ולארגן טרנספורטים של מאות אנשים. הוחלט על כן שבראגינסקי ייסע ארצה לברר את העניין. בדיונים שנערכו בוועד הפועל של ההסתדרות התברר, שלא חל שינוי לטובה ועדיין היה רב מספר המתנגדים להמשך העלייה הבלתי לגאלית. אפילו אליהו גולומב, שצייד כל הזמן בפעולה זו, שינה את דעתו בהשפעת בן-גוריון ועבר למחנה המתנגדים. מספר על כך יוסף בן פורת, מפעילי עלייה ב':²⁸

באחת הפגישות של אליהו גולומב עם המפקדים, הביע אליהו את דעתו כי אין ערך לעלייה ב' ולממדיה המצומצמים וכן להוצאות המרובות הכרוכות בכך. בקרוב [בעקבות החלטת ועדת פיל] תזרום העלייה בדרך גלויה בהיקף רחב ובהוצאות רגילות, תוך בחירת החומר האנושי המועמד לעלייה.

הנושא לא ירד מסדר היום והמתנגדים דרשו להשיג החלטה מפורשת לפיה ייאסר על חברי ההסתדרות לעסוק בעלייה ב'. הגיעו הדברים לידי כך שהופעל לחץ מן הארץ לפרק את "המנגנון" שהוקם בעמל רב ביוון. לאחר שובו של בראגינסקי ליוון, מצא שוקת שבורה:²⁹

"המנגנון" שלנו, שכבר הספיק לקנות ניסיון מה בהלכות עלייה ב', איננו קיים עוד... אך מה קרה בעצם בחודשים אלה? כלום הוקל מצב היהודים בעולם? כלום נפתחו שערי הארץ לעליית היהודים? לא! היטלר השתלט על אוסטריה, לחצו על ארצות אירופה הולך וכבד, האותות מבשרי הרעה הלכו והתרבו. החלוצים בפולין מצפים בקוצר רוח לאות כי

²⁸ עדות יוסף בן פורת, את"ה 9.28.

²⁹ בראגינסקי, עם חותר אל החוף, עמוד 112.

יפרצו את חופי ארץ-ישראל... כיצד ייתכן במצב זה להישמע לצו של הפוגה בעבודתנו? הרי חברי לעבודה ידעו מראש, כי פסולה עבודתנו בעיני המנהיגות הציונית הרשמית, וכיצד אפוא נתפתו עתה לנטוש את המערכה?

בסוף קיץ 1938 אישרה ממשלת המנדט מכסת עלייה זעומה של 100 סרטיפיקטים לחצי השנה הקרובה. מנהל מחלקת העלייה של הממשלה פנה לשרתוק (שרת) בטענה שמאחורי גבם של השלטונות מתנהלת "עלייה בלתי חוקית". שרתוק התנצל והסביר כי הנהלת הסוכנות שלחה חוזרים אל משרדיה באירופה בדרישה להפסיק עלייה זו.

בישיבת הנהלת הסוכנות היהודית ב-14 באוגוסט 1938 מסר דובקין, מנהל מחלקת העלייה של הסוכנות, כי בווינה עוסקים בהרחבה בארגון עלייה בלתי לגאלית ומתאוננים על הנהלת הסוכנות המתנגדת לכך. הפעולה בווינה נעשית בידיעת השלטונות שם. הנהלת הסוכנות הודיעה על התנגדותה הנמרצת לעלייה ה"בלתי לגאלית". עם זאת סבור הוא כי עלייה זו תופסק מאליה, עקב האמצעים שבהם נקטה הממשלה הבריטית בארץ-ישראל ובאירופה (ראה להלן). ממשלת יוון, למשל, כבר אסרה את כניסת יהודי אוסטריה לארצה.

ב-10 ביולי 1938 כתב דובקין לכל המשרדים באירופה את המכתב הבא:³⁰

10.7.38

לכבוד

המשרד הארץ-ישראלי

וורשה, לבוב, בוקרשט, סלוניקי, ווינה, ברלין

א.נ.

הננו פונים אליכם במיוחד בשאלת העלייה הבלתי חוקית לארץ-ישראל. קיבלנו הודעה מאת מחלקת העלייה של ממשלת ארץ-ישראל כי לפי הידיעות אשר נתקבלו אצלה, הגיעו בזמן האחרון ארצה עולים באופן בלתי חוקי.

ברור, שתופעה זו, באם תימשך עלולה להתנגם קשה באפשרויות העלייה החוקית לארץ.

עמדתנו השלילית לעלייה בלתי חוקית ידועה לכם למדי מתוך מכתבינו וחוזרינו הקודמים והננו מבקשים מכם לאחוז בכל האמצעים הנמצאים ברשותכם כדי למנוע בעד תופעה בלתי רצויה זאת.

דובקין, מחלקת העלייה

ואכן, בסוף חודש יולי 1938, אנו עדים לפעולת הלשנה על יהודים שעלו מפולין לארץ-ישראל באורח בלתי לגאלי. במכתבו של הח' רייס מהמשרד הארץ-ישראלי בווארשה אל דובקין בירושלים, אנו מוצאים כי פנו אליו מן הקונסוליה הבריטית וסיפרו לו כי לאחרונה התקבלו בקונסוליה מכתבים הקשורים בעלייה בלתי לגאלית (הקונסול לא ציין את שמות כותבי המכתבים). במכתבים מצויים פרטים הכוללים את שמות האנשים שעלו באופן בלתי לגאלי, זמן יציאתם מפולין ומקום מגוריהם בארץ. עוד צוין שאנשים אלה קשורים עם בית"ר.³¹

יש לזכור כי מכתבו של דובקין ופעולות ההלשנה בפולין אירעו ארבעה חודשים לאחר סיפוח אוסטריה על ידי גרמניה וחודשיים בלבד לפני ועידת מינכן (שבה נכנע צ'מברלין להיטלר), כאשר האנטישמיות בפולין הולכת וגוברת ואלפי יהודים צובאים על שעריה הסגורים של ארץ-ישראל. המדיניות הבריטית הייתה צמצום העלייה ואכן בשנת 1938 ניתנו על ידי הסוכנות היהודית רק 3,900 סרטיפיקטים, לעומת כ-11,500 בשנת 1936 וקרוב ל-14,000 ב-1935.

מסכם את המצב אחד מפעילי העלייה הבלתי לגאלית של החלוץ:³²

בכאב ובמרירות מספר לוי שוארץ ברשימותיו על "שתי ממשלות שנשארו עוינות לנו – הלא הן שתי הממשלות בארצנו [הממשלה הבריטית והנהלת הסוכנות היהודית]. הדרישות מן הארץ היו, הוא כותב: "תפסיקו!" דרישות אלה הן שערכו במידה גדולה את פעולתנו והחמצנו את הזמן היקר לנו. חודשי הקיץ עברו חלפו, ואיתם גם ספטמבר ואוקטובר, היפים והנוחים לפעולתנו.

³¹ שם, שם.

³² סת"ה, ב, עמוד 1040.

בגלל ההתנגדות העזה של הסוכנות היהודית והוועד הפועל של ההסתדרות, התנהלה עלייה ב' של החלוץ בעצלתיים. לעומת זאת התנהלה העלייה הבלתי לגאלית של הרביזיוניסטים במלוא המרץ. המפנה במדיניות הסוכנות היהודית בכל הקשור בעלייה הבלתי לגאלית החל בסוף 1938.

כזכור, קבעה ועדת פיל בדו"ח מקיף שהגישה לממשלה הבריטית ביוני 1937, כי הפתרון לסכסוך הערבי יהודי בארץ-ישראל הוא חלוקת הארץ לשתי מדינות – ערבית ויהודית. בן-גוריון תמך בהמלצות הוועדה וטען כי הקמתה של מדינה יהודית, ולו בשטח קטן של הארץ, יאפשר עלייה המונית. לכן יש להמשיך ולהתנגד לכל צורה של עלייה בלתי לגאלית אשר פוגעת בשיתוף הפעולה עם ממשלת המנדט. במרס 1938 הקימה ממשלת בריטניה ועדה חדשה, בראשות סיר ג'ון וודהד שמתפקידה היה לבדוק את אפשרויות יישומה של ועדת פיל. ההנחיות שקיבלה הוועדה, היו לוודא שבמדינה היהודית האמורה לקום, יהיו מינימום של ערבים, ובמדינה הערבית יהיו מינימום של יהודים. הוועדה, שהגיעה לארץ-ישראל באפריל 1938, הגיעה למסקנה שבמדינה היהודית שהוצעה על ידי ועדת פיל, כמחצית התושבים יהיו ערבים, בעוד שבשטח המיועד למדינה הערבית כמעט ולא יהיו יהודים, כך שלא ניתן יהיה לבצע חילופי אוכלוסין.

ב-9 בנובמבר 1938 פרסמה הוועדה את מסקנותיה, לפיהן תכנית החלוקה של ועדת פיל אינה ניתנת לביצוע. בעקבות מסקנות אלה הודיעה הממשלה הבריטית שהיא נסוגה מתכנית החלוקה.

דחיית המלצות ועדת פיל על ידי הממשלה הבריטית, שמשמעותה "לא מדינה ולא עלייה", הביאו את בן-גוריון לתמיכה בעלייה הבלתי לגאלית. בישיבת הנהלת הסוכנות היהודית מיום 11 בדצמבר 1938 שטח בן-גוריון בפני חבריו את רעיונותיו הקשורים בעלייה בלתי לגאלית:³³

[...] יש אפשרות שהממשלה תאסור על העלייה ועל ההתיישבות מחוץ לאזור השרון, תל אביב והנגב...

אם חששות אלו יתקיימו – עלינו לנקוט בפוליטיקה חדשה ובדרכי פעולה חדשים. נצטרך להודיע לממשלה שלא נוכל להמשיך בקואופורציה. כלפי חוץ תצטרך ההנהלה להתפטר, נכנס כינוס יהודי עולמי באמריקה ונכריז ונגשים מלחמת-עלייה: נסדר עלייה לארץ-ישראל על אחריותנו – ונעמיד את אנגלים בפני הכרח להילחם נגד

³³ ארכיון ציוני מרכזי, פרוטוקולים של הנה"ס מיום 11.12.1938.

העלייה בכוח. אנחנו לא יכולים ללכת בדרכי הערבים. לא נעשה מרד, לא נשתמש בטרור, אבל נכריז קבל העולם שארץ-ישראל היא ארצנו, שאנגליה בעצמה ואיתה 52 מדינות אישרו זכותנו זו. הערבים קיבלו כבר את שלהם בעיראק, בסוריה, בסעודיה – ואנחנו מארגנים שיבה המונית לארצנו. וילחם הצי האנגלי והצבא האנגלי נגד אלפי ורבבות נוער שיבואו מכל הארצות ומכל נמלי אירופה לחופי ארץ-ישראל ונמליה...

במצב שבו נמצאת אנגליה עכשיו ובמסיבות של בעיית הפליטים היהודים בשעה זו – הכרחי מתוד [שיטה] חדש של מלחמה פוליטית – מלחמת העלייה, לא מלחמה על עלייה, אלא מלחמה על-ידי עלייה, מרד העלייה.

רוב המשתתפים בישיבה לא הסכימו עם בן-גוריון, והיטיב לבטא זאת דובקין:

[...] בן-גוריון אמר שנכריז על עליית יהודים בלי רשיון הממשלה, ונעשה זאת לאור היום, זאת אומרת הכוונה הינה בעיקר לדמונסטרציה אשר תקל על הממשלה את המלחמה בעולים אלה ותמנע את אפשרות כניסתם ארצה. עמדה זו בלתי מובנת. אם יש נכונות לעשות פעולה כזאת – הרי צריך לדאוג שמרבית האנשים יצליחו באמת להיכנס ארצה. למה להקל על הממשלה על ידי עשיית הדבר "לאור היום"?

אגב, מעניינים במיוחד דבריו של אוסישקין שנאמרו באותה ישיבה, בדבר מדיניות הסוכנות היהודית מאז תחילת המנדט:

[...] במשך עשרים השנים האחרונות עמדו הערבים על דרישותיהם ולא זזו מהן. אנחנו במשך אותה תקופה הסכמנו והתפשרנו ללא סוף. רק במקרה אחד, כשעמדה על הפרק ההצעה להקים מועצה מחוקקת, עמדנו בתוקף נגד ההצעה והצלחנו. הממשלה הבריטית יודעת היטב את חולשותינו בארץ-ישראל, היא גם יודעת שההנהלה תסכים להחלטותיה, אם גם תמחה נגדן. אנו עומדים כיום בפני פרשה קשה, ודבר אחד חשוב: אם אנו נודיע לממשלה על עמדתנו נצטרך לעמוד על כך, ולא לזוז ממנה. אולם אם יש ספק שנודיע ולא נקיים, הרי מוטב שלא נודיע כלל.

בן-גוריון, שראה בעלייה ב' אמצעי למאבק פוליטי, לא זכה גם לתמיכה של פעילי העלייה, שראו בעלייה הבלתי לגאלית בראש וראשונה עניין של הצלת נפשות.

בתחילת 1939 נשלח שאול מאירוב (אביגור) לעמוד בראש ארגון העלייה הבלתי לגאלית, בשם "המוסד לעלייה ב'". בכך ניתנה הכרה של המוסדות הלאומיים בפעולה שהתנהלה עד אז ביזמת תנועת החלוץ בפולין ובתמיכת הקיבוץ המאוחד בארץ. יש לציין כי עד ראשית 1939 לא היה קשר פורמלי בין ארגון ההגנה למארגני ההעפלה. עזרת ההגנה בהורדת העולים לחוף הייתה מבוססת על קשרים אישיים של אנשים כמו גולומב, מאירוב (אביגור) וגילי עם מפקדי הגושים. חברי ההגנה פעלו כ"מתנדבים", ללא ידיעת המפקדה הארצית ובוודאי ללא אישור ההנהגה המדינית.

בשנת 1939 כתב ברל כצנלסון:³⁴

"לא הביננו את עניין העלייה. טובי המנהיגים לא חשו בדחיפות הדבר, בכוחו המכריע. מגמת העלייה אנוסה הייתה תמיד להילחם לזכותה גם במפנים ההסתדרות הציונית".

ובמקום אחר:³⁵

שנים על שנים התנגדו לעלייה הבלתי לגאלית, מחשש פן תזיק לעלייה הרשמית, שבה ראו לא רק עניין חשוב לעצמו, אלא גם אקט פוליטי בעל ערך... אבל עם הודעת הממשלה על ביטול זכות היהודים לעלות לביתם הלאומי... הפכה דווקא ההעפלה ה"בלתי לגאלית" להפגנה האדירה ביותר על זכותם זו של היהודים ולנשק מדיני תכליתי חד, שהדו נשמע בכל קצווי תבל.

ההתארגנות של המוסד לעלייה ב' הייתה מהירה, תוך התבססות על התשתית של ארגון החלוץ. עד תחילתה של מלחמת-העולם השנייה, הצליח המוסד לעלייה ב' להעלות כ-6,000 עולים, שהגיעו ב-16 ספינות.

³⁴ עם חזיון ההגנה, עמוד 138.

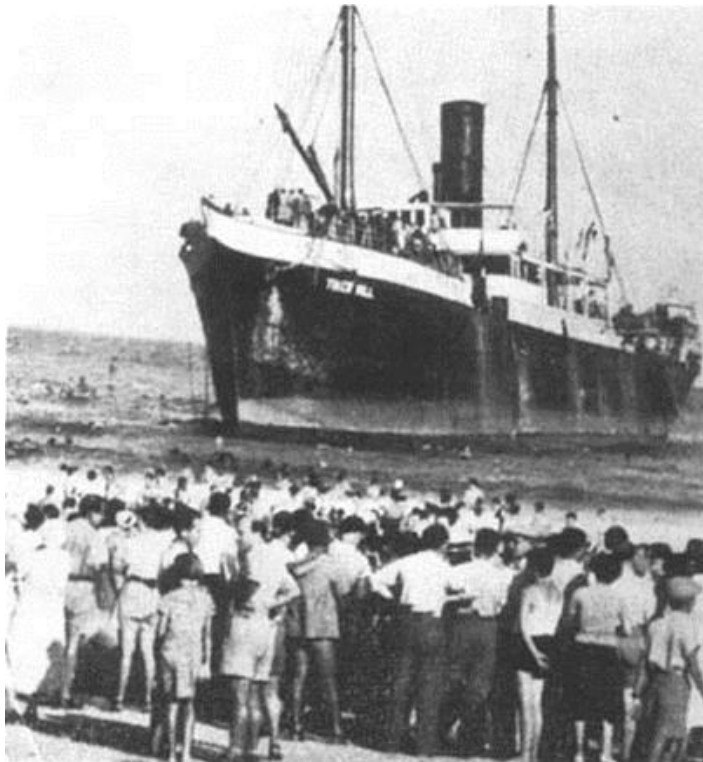
³⁵ סת"ה, כרך שלישי, עמוד 78.

פרשת "טייגר היל"

"טייגר היל" הייתה ספינת המעפילים האחרונה שהגיעה לפני פרוץ מלחמת העולם השנייה. היא נשכרה על ידי המוסד לעלייה ב' והועברה לרומניה עבור שיירה של עולים שאמורים היו לבוא מפולין.

ב-3 באוגוסט 1939 הפליגה הספינה מנמל קונסטנצה, כשעל סיפונה 930 עולים. כשהגיעה הספינה אל מול חופי הארץ, הצליחו מארגניה להוריד לחוף בחשאי 180 עולים. בינתיים נתקבלה בספינה הוראה מן הארץ לצאת לבירות כדי לקלוט שם 658 איש מפליטי האנייה "פרוסולה". ה"טייגר היל" יצאה לבירות ומשם הפליגה ארצה עם 1,400 נוסעיה. כשהגיעה ב-2 בספטמבר אל מול חופי יפו, נתקלה בסירת משטרה שפתחה עליהם באש. מן היריות נהרגו שניים מנוסעי הספינה. הקברניט הפעיל את המנועים במלוא הכוח והספינה עלתה על שרטון בחוף תל אביב. 400 מן העולים הגיעו בשלום לחוף ונקלטו על ידי תושבי העיר שהצטופפו על החוף כדי להגיש עזרה. בינתיים הגיעו שוטרים בריטים שפיזרו את ההתקהלות והעבירו את המעפילים שנותרו למחנה המעצר בסרפנד.

למחרת היום נערכה ההלווייה לשני ההרוגים, ד"ר רוברט שניידר מצ'כוסלובקיה וצבי בינדר, איש ה"חלוץ" מפולין.



הספינה "טייגל היל" בחוף תל-אביב

יום לפני בוא הספינה ארצה, פלשו צבאות גרמניה לפולין. כמה אירוני וכמה עצוב שהחללים היהודים הראשונים של מלחמת העולם השנייה נהרגו על ידי הבריטים מול חופי העיר העברית הראשונה.

פרשת האונייה דאריאן 2

בסתיו 1939 יצאו מברטיסלאבה (סלובקיה) כ-1,100 עולים בספינת נהר, כדי להסיעם בדנובה עד לסולינה (רומניה). שם היו אמורים שליחי "המוסד לעלייה ב' " להכין להם אוניית-ים להסעתם לארץ-ישראל. אולם בגלל פרוץ מלחמת-העולם השנייה, נשתבשו סדרי העבודה של המוסד, ואוניית-הים לא הגיעה לסולינה. העולים הפליגו בדנובה עד לגבול יוגוסלביה ושם עלו על שלוש ספינות נהר יוגוסלביות. בדצמבר 1939 הקדים נהר הדנובה לקפוא והספינות הפסיקו את מסען ונכנסו לחנייה בקלדובו, נמל קטן ביוגוסלביה. מאחר ושלטונות יוגוסלביה לא התירו את הורדת העולים לחוף, הם נשארו בתוך הספינות עד הפשרת הנהר באביב.

ביוני 1940 רכשה ההגנה ביוון את האנייה "דאריאן", שנקראה על-שם מפרץ דאריאן בפנמה. משנתברר כי כבר קיימת אנייה בשם זה, הוסב שמה ל"דאריאן 2". בעלות הספינה, שהניפה את דגל פנמה, נרשמה על-שם שמריה צמרת, מפעילי המוסד לעלייה ב' (שהיה בעל נתינות אמריקאית). האנייה נקנתה במטרה לחלץ את קבוצת העולים שחיכו בנמל קלדובו. אולם בינתיים החליטה הסוכנות היהודית לשתף פעולה עם הבריטים במלחמתם בגרמניה הנאצית. בעקבות דרישתם של הבריטים, הוחלט בארץ לעכב את כל הפעולות של המוסד לעלייה ב'. כדי למנוע את השימוש ב"דאריאן 2" לצרכי עלייה ב', הסכימו הבריטים לרכוש אותה. בהסכם עם הבריטים נאמר מפורשות שעד להפעלתה המבצעית של האנייה, היא תהיה מנועה מלעסוק בענייני עלייה. הועלתה האפשרות להשתמש בספינה כדי לחסום את מעבר הספינות הגרמניות בדנובה על-ידי הטבעתה בנהר. לשם כך הועברה "דאריאן 2" באוגוסט 1940 מיוון לאלכסנדריה שבמצרים, כדי להכשירה למשימה החדשה, אולם מאחר והבריטים לא גיבשו תוכנית ברורה להפעלתה, היא הועברה בספטמבר 1940 מאלכסנדריה לקושטא (איסטנבול). יש לציין כי לצורך הסוואה לא שינו הבריטים את רישום הבעלות על האנייה.

אנשי המוסד לעלייה ב' בקושטא, בראשותו של יהודה בראגינסקי, קיבלו לידם את האונייה והחליטו להשתמש בה לחילוץ העולים שחיכו בקלדובו

שביוגוסלביה. לצורך כך הועברה בנובמבר 1940 ה"דאריאן 2" לנמל קונסטנצה שברומניה כדי להתקינה לביצוע המשימה, שם פלשו אליה 160 פליטים ששהו בעיר. מקונסטנצה עשתה דאריאן את דרכת לסולינה, לשם אמורה הייתה להגיע הקבוצה ששהתה בקלדבו, אלא שבינתיים העולים הועברו אל תוך יגוסלביה ובסופו של דבר הועברו על-ידי הגרמנים למחנות. ה"דאריאן" חיכתה בסולינה עד 29 בדצמבר 1940 ומאחר ואנשי קלדבו לא הגיעו, קיבלה האונייה הוראה לחזור לקונסטנצה כדי לאפשר להעלות על סיפונה פליטים יהודים שציפו לעלייה לארץ-ישראל.

בין לבין, גילו אנשי הביון הבריטית שהוצבו בתורכיה את תנועותיה של "דאריאן, וראשי המודיעין הצבאי פנו לסוכנות היהודית בדרישה להעביר לרשותם את האונייה ללא דיחוי ולהפסיק לאלתר את השימוש שנעשה בה לצורך הבאת עולים בלתי לגאליים. אי מסירת האונייה לבריטים אמורה הייתה להוות הפרה בוטה של ההסכם שנעשה עם הסוכנות היהודית בשעת רכישה האנייה.

לאחר התייעצות בירושלים בהשתתפות: משה שרת, ראש המחלקה המדינית של הסוכנות (דוד בן-גוריון היה באותה עת בארצות-הברית), אליהו גולומב (מראשי ארגון ההגנה ומפא"י) ודוד הכהן (ראש הזרוע המיוחדת של ה"הגנה" לתיאום פעולה עם הצבא הבריטי), שלח גולומב ב-27 בדצמבר 1940 את המברק הבא לבראגינסקי:³⁶

דאריאן 2 נמכרה לחלוטין. כל עיכוב במסירתה לקונה [הכוונה לבריטים], לא רק שהוא בלתי הוגן, אלא מסכן את שמנו הטוב ומעמדנו.

כותב על כך יהודה בראגינסקי:³⁷

הודענו לאנשי "המוסד" בארץ, שאין אנו רואים כל אפשרות למסור את האנייה לאנגלים, ומנוי וגמור עמנו להמשיך בפעולות עלייה ב' ולהעלות יהודים מרומניה... בתשובה להודעתנו זו באה מן הארץ דרישה נוספת להפסיק מיד את הטיפול בענייני עלייה ב' ולהחזיר את האנייה. שלחנו מברק נוסף והודענו שעל האנייה כבר נמצאים 160 איש ואין לנו לאן להוריד אותם. גם נימוק זה לא שיכנע. לבסוף הודיעו לנו שישלחו שליח,

³⁶ את"ה, 14/209.

³⁷ יהודה בראגינסקי, עם חותר אל חוף, עמוד 276.

שיעמיד אותנו על חומרת המצב ואף יעזור לנו למצוא פתרון לבעיית העולים.

מוסיף וכותב יהודה בראגינסקי:

באחד מימי ינואר 1941 הגיע יהודה ארזי במגמה לסנגר על החלטת המוסדות המרכזיים ולנסות לקבל מידינו את האנייה. הוא הסביר לנו שמתוך סיבות כבדות-משקל אין ה"הגנה" יכולה בשום-פנים ואופן להפר את התחייבותה כלפי הבריטים להחזיר להם את האונייה כאשר הם דורשים זאת... נקודת הראות שלנו, שלי ושל ארזי, היו כה שונות, עד שמן הנמנע היה שנגיע למסקנה משותפת. אני ראיתי לנגד עיני את הפליטים המייחלים להצלתם ואילו ארזי טען שאין לסכן משימה פוליטית ראשונה במעלה בגלל העלאת כמה מאות יהודים.

לאחר כישלוננו של יהודה ארזי, הגיע לקושטא דוד הכהן. הכהן הודיע כי החלטת המוסדות לגבי החזרת האנייה לידי הבריטים שרירה וקיימת ובשום פנים אין להביא בחשבון הפלגה של האונייה "דאריאן" עם עולים. הוא הוסיף ואמר שהסירוב להחזיר את האנייה לבריטים, עלול לחבל באורח חמור בכל מערכת הקשרים אתם ולגרור אחריו תוצאות פוליטיות עגומות ביותר. הכהן הודיע שיש להוריד את העולים שכבר עלו על סיפון האונייה ולמצוא להם סידור אחר. הוא חזר ואמר שיעשה כל אשר לאל ידו כדי למנוע את הפלגת האנייה מקושטא, אם ימצאו עליה הפליטים. על מאמציו של הכהן כותב בראגינסקי:³⁸

דוד הכהן לא שקט ועשה כל מאמץ כדי לעכב את הפלגת האנייה. נודע לי שהגה תוכנית, לפיה יובאו מעפילי "דאריאן" לאי תורכי ויורדו שם. תוכנית זו, לפיה נחרץ גורלם של המעפילים להיעזב לאנחות על אי שומם, הייתה ממילא נטולת ממשות, כיון שתורכיה התנגדה כל ימי המלחמה להכנסת פליטים לתחומיה.

מפי הסוכן נודע לי על תוכנית נוספת של דוד הכהן, לפיה צריכה הייתה האנייה להפליג דרומה, לעבר ארץ-ישראל, לפנות לנמל בארץ נאוטרלית בים השחור ולהוריד שם את המעפילים.

לחיזוק טענותיו, הראה דוד הכהן את מכתבו של חיים וייצמן (נשיא ההסתדרות הציונית) אל משה שרתוק (שרת) שנשלח ביום 3 בינואר 1941 בו נאמר, בין היתר:³⁹

[...] למען המשך שיתוף הפעולה עם המודיעין הבריטי, יש להקפיד על כך ש"על אונייה זו לא יועבר אף עולה בלתי לגאלי אחד" (דברי בכיר בממשלה הבריטית). אי ציות להוראה זו עלול לפגוע אנושות ביחסים שלנו עם הבריטים [...]

כאשר כל זה לא עזר, שלף הכהן את שאלת המרות הלאומית. מי קובע את מדיניות המוסד לעלייה ב', יהודה בראגינסקי היושב בקושטא או המוסדות הלאומיים בראשותם של משה שרתוק (שרת) ואליהו גולומב? אלא שאל מול המרות של המוסדות הלאומיים עומדים 160 פליטים יהודים המצויים על האנייה והורדתם פירושו לגזור עליהם דין מוות.

בסופו של דבר הפר בראגינסקי את החלטת המרכז בארץ, והשתמש באונייה "דאריאן 2" להבאת עולים. בקונסטנצה נתווספו עוד פליטים לאנייה, וב-10 במרס 1941 היא הפליגה מרומניה לארץ-ישראל כשעל סיפונה 786 פליטים יהודים. כעבור תשעה ימים נתפסה האונייה בידי הבריטים והובאה לחיפה. העולים הועברו למחנה המעצר בעתלית, ושוחררו כעבור שנה וחצי, בעוד האונייה הוחרמה על-ידי הבריטים ובכך חזרה לבעליה החדשים. הייתה זו הפעם היחידה שהצבא הבריטי החרים אנייה שהייתה שייכת לממשלת בריטניה...

786 יהודים נצלו מהתופת הנאצית בזכות יהודה בראגינסקי שפעל לפי מצפונו, תוך התעלמות מ"המרות הלאומית".

The letters and Pappers of Chaim Weizman, Vol. XX. Jerusalem 1979,³⁹
pp. 86-91

מארגנים פרטיים

מלבד הרביזיוניסטים וארגון ההגנה, היו גם אנשים פרטיים שעסקו בארגון עלייה בלתי לגאלית, רובם מיוצאי התנועה הרביזיוניסטית וחלקם באו מן הממסד הציוני. הבולט שבהם היה ד"ר ברוך קונפינו מבולגריה, ששימש בשנת 1938 סגן יושב ראש ההנהלה של האגודה הציונית בסופיה. תחילה ניסה לארגן את העלייה הבלתי לגאלית במסגרת האגודה הציונית, אולם לאחר שנתקל בקשיים רבים, פרש מן האגודה והחל לפעול באופן פרטי. טענתו העיקרית הייתה כי העיסוק בעלייה בלתי לגאלית קשור בפעולות בלתי חוקיות שההסתדרות הציונית המקומית מנועה מלעסוק בהן. עוד טען כי שלבים רבים בארגון העלייה חייבים להיות חסויים ואין כל אפשרות להביאם לדין במוסד רשמי.

ראשי התנועה הציונית טענו כי המניע העיקרי של קונפינו הוא כספי ואין זה מוסרי להתעשר מאסונם של יהודים. אולם הסיבה האמיתית להתנגדותם הייתה נעוצה בעובדה שהעלייה הפרטית הביאה ארצה יהודים ללא אבחנה, בעוד התנועה הציונית העדיפה את עליית החלוצים. יש לציין כי ז'בוטינסקי לא התנגד לעלייה הפרטית מאחר שהטיף לאבקואציה של יהודי אירופה והבאתם לארץ-ישראל בכל דרך אפשרית.

⁴⁰ "אגיוס ניקולאוס"

הספינה הראשונה שחכר קונפינו הייתה "אגיוס ניקולאוס", אשר הפליגה מנמל בורגס (בולגריה) כשעל סיפונה 800 מעפילים. קונפינו טס ארצה כדי לארגן את הורדתם של המעפילים לחוף, והתקשר לשם כך עם אנשי בית חנן, שקיבלו על עצמם לבצע את המשימה. אולם הספינה התעכבה בדרך יתר על המידה, הקשר עם הארץ נותק והיה ברור לקונפינו כי לא יוכל לקבל עזרה כלשהי בהורדת המעפילים לחוף.

ב-19 במאי הגיעה הספינה אל מימי ארץ-ישראל; המעפילים הורדו לסירות, שהיו קשורות לספינה, וחתרו לעבר החוף ליד עזה. הם נתפסו על ידי חיילים בריטיים והובאו למחנה מעצר, אולם לאחר זמן קצר שוחררו.

"רודניצר"

הלקח העיקרי שהופק מפרשת הספינה "אגיוס ניקולאוס" היה, שעקב אכילס

⁴⁰ קונפינו, עלייה ב' מחופי בולגריה, עמודים 33-35.

של ההעפלה הפרטית היא חוסר הקשר עם ארגון בארץ המסוגל לעזור בהורדת המעפילים לחוף. מסקנתו של קונפינו הייתה שיש לוותר על הורדה מאורגת, גם במחיר תפיסתם של המעפילים על ידי הבריטים. הנחתו הייתה שהבריטים יעבירו את המעפילים למחנה מעצר ובסופו של דבר ישחררו אותם.

הספינה "רודניצר" הפליגה לארץ-ישראל מבולגריה כשעל סיפונה 305 מעפילים. אל הספינה היו קשורות סירות הורדה וכאשר הגיעה הספינה, באוגוסט 1939, אל מחוץ למים הטריטוריאליים של ארץ-ישראל, הורדו המעפילים אל הסירות שעשו את דרכן לחוף. כל המעפילים נתפסו על ידי חיילים בריטיים, אולם מכיוון שהיו ללא דרכונים, אי אפשר היה להחזירם לארצות מוצאם. הם נעצרו וכעבור זמן לא רב שוחררו.

הספינה "רודניצר" לא הוחרמה מאחר שנשארה מחוץ למים הטריטוריאליים של ארץ-ישראל. היא חזרה לבולגריה ויצאה שוב לדרך, כשעל סיפונה מעפילים מבולגריה, הונגריה וגרמניה. כעבור חמישה ימים, בספטמבר 1939, שוב הגיעה ארצה וסיפור הורדת המעפילים לחוף חזר על עצמו.

ארבע פעמים עשתה "רודניצר" את דרכה לארץ-ישראל, עד שבדצמבר 1939 נלקחה על ידי בעליה למשימות אחרות. קונפינו המשיך בפעילותו ובסך הכל העלה ארצה למעלה מ-3,000 יהודים ב-8 הפלגות.

המדיניות הבריטית

לאחר פרסום "הספר הלבן", ובאופן מיוחד לאחר פרוץ מלחמת העולם השנייה, חלה הקשחה רבה במדיניות הממשלה הבריטית בכל הנוגע לעלייה הבלתי לגאלית. בתזכיר שהכינו במשותף משרד החוץ ומשרד המושבות (דצמבר 1939, ינואר 1940), אנו מוצאים סקירה רחבה ודיון מעמיק על היקף העלייה הבלתי לגאלית ועל האמצעים שנקטה הממשלה הבריטית כדי להילחם בה. הנחת היסוד הייתה שהמניעים לעלייה זו היו בחלקם הגדול מדיניים. המטרה היא להביא מספר גדול של יהודים לארץ-ישראל ועל ידי כך לגרום לרוב יהודי בארץ. העלייה איננה, על כן, תנועה של פליטים בעיקרה ומכאן נובעים האמצעים של המלחמה בה. במדיניות הבריטית הייתה התעלמות מרושעת מהעובדה כי העלייה לארץ-ישראל (לגאלית ובלתי לגאלית) הייתה בבחינת הצלת נפשות, במיוחד לאחר פרוץ מלחמת העולם השנייה.

בגלל החשיבות הרבה של המסמך, להלן קטעים נרחבים ממנו:⁴¹

I נימוקים

2. תמיד הייתה הגירה בלתי חוקית מסוימת לארץ-ישראל, אך לממדיה כיום הגיעה רק לאחר שנתפרסם הספר הלבן במאי 1939...
3. בארגון ההגירה הבלתי חוקית מעורבים ארגונים שונים וסרסורים פרטיים. אולם הגוף העיקרי שעוסק בכך היא ההסתדרות הציונית החדשה (הרביזיוניסטים), הקיצונית ביותר בין המפלגות היהודיות, הדוגלת בעלייה המונית לארץ-ישראל ולעבר הירדן והמקיימת ארגון צבאי בלתי חוקי בארץ-ישראל...
4. במשך ששת החודשים אפריל-ספטמבר 1939 הצליחו להיכנס לארץ-ישראל כ-11,000 מהגרים בלתי לגאליים...

II אמצעי הנגד בארץ-ישראל: הקושי בהפעלתם היעילה

8. כדי לגלות אניות נושאות מהגרים בלתי חוקיים ולמנוע מהן, אם אפשר,

⁴¹ יחיל, העלייה הבלתי לגאלית לארץ-ישראל (1939-1940), קובץ יד-ושם, ו (תשל"ה), עמודים 183-208.

להתקרב לחוף, אורגן סיור ימי בסיוע שירות משמר החופים. בהתחלה הופעל הסיור זמנית על ידי אניות מן הצי המלכותי ועכשיו על ידי סירות מנוע חמושות של ממשלת ארץ-ישראל. לסירות סיור אלה אסור, כמובן, לפעול מחוץ למים הטריטוריאליים, אבל בגבולות אלה יש להן הסמכות לעצור אניות ולערוך בהן חיפוש, וכן לצוות עליהן לעזוב את מימי ארץ-ישראל אם נמצאו על סיפונן מהגרים בלתי חוקיים. מותר להפעיל כוח בשעת הצורך, עד כדי פתיחה באש על האניה, כדי להכריח אותה לציית לפקודה... האניות הגדולות שוב אינן מנסות כיום להיכנס למים הטריטוריאליים של ארץ-ישראל. הן גוררות או נושאות על סיפונן סירות, שלתוכן מועברים הנוסעים מחוץ למי החופים של ארץ-ישראל (לפעמים במרחק של 60 מילין מן חוף); האניה הגדולה חוזרת לאירופה והסירות הקטנות עולות על החוף בעזרת תושבי היישובים היהודיים שעל החוף. אפילו כאשר נתפסות הסירות על ידי הסיור אי אפשר להחזירן כלעומת שבאו, שכן פירוש הדבר מוות מרעב או מצמא... מכאן שסיור ימי ומשמר חופים אינם יכולים למנוע מהגרים בלתי חוקיים מלעלות על החוף, לכל היותר הם יכולים לדאוג לכך שרובם יעצרו...

III אמצעי הנגד באירופה

13. [...] ממשלות ארצות ה"מעבר" נתבקשו שלא להעניק אשרות מעבר ליהודים שאין ברשותם אשרת יעד סופי או שמחזיקים אשרה מזויפת לכל הדעות, כמו לשנחאי או סאן דומינגו. הן נתבקשו למנוע מהם לעלות על האניות בנמליהן ולשלול שירותי נמל מאניות המעורבות בעסק הזה. לבקשת ממשלת הוד מלכותו פירסמה ממשלת יוון חוק המטיל עונש על השתתפות צי הסחר שלהם בעסק...

14. מעמד הדאנובה (העורק הראשי של תנועה זו) כנתיב מים בינלאומי מעכב פעולה יעילה מצד הממשלות שהנהר עובר בשטחן ונותן תירוץ נוח שלא להתערב בתנועה שעוזרת להן להיפטר מעודפי האוכלוסייה היהודית שבהן...

בסעיף האחרון, מסכם המסמך את הנימוקים של מדיניות ממשלת בריטניה נגד עלייה של יהודים לארץ-ישראל.

16. הבעיה היא, איפוא, פלישה מאורגנת לארץ-ישראל מטעמים מדיניים, אשר מנצלת את שאלת הפליטים ומשתמשת ללא נקיפת מצפון בגורם הומניטארי של שאלה זו כדי להצדיק את עצמה.

17. [...] הסיבה העיקרית למאורעות בארץ-ישראל נעוצה בפחד הערבים שמא "יציפו" אותם היהודים. כוונת הספר הלבן לארץ-ישראל מ-1939 היא להפיג את חששות הערבים בעניין זה על ידי הגבלת ההגירה היהודית. היהודים נחושים בדעתם לסכל הגבלה זו בכול האמצעים העומדים לרשותם ועל-ידי כך לשים לאל את מדיניות ממשלת הוד מלכותו. התוצאה היא הגירה בלתי חוקית...

19. [...] אם תחול החמרה נוספת בהגירה היהודית הבלתי חוקית, היא עלולה לחבל בסיכויי ההסדר בארץ-ישראל שנוצרו על-ידי הספר הלבן של 1939. היא יכולה בהחלט להביא לחידוש המרידה הערבית ולדחות עד אין סוף התקרבות בין יהודים לערבים בארץ-ישראל. אם יקרה כדבר הזה, צפויה סכנה חמורה ליחסי בריטניה עם ארצות ערב במזרח התיכון, שעוקבות מקרוב אחר מצב הדברים בארץ-ישראל ויהיה צורך להחזיק בארץ-ישראל כוחות צבא הדרושים בדחיפות במקום אחר. [...]

כשלב ראשון במלחמה בעלייה הבלתי לגאלית, החמירו השלטונות בעונשים למעפילים שייתפסו או לאלה שמסייעים להם:

1. מהגרים בלתי חוקיים: 6 חודשי מאסר ו/או גירוש מן הארץ.
2. קברניטים ואנשי צוות: 8 שנות מאסר וקנס בסך 1,000 לירות.
3. אניות: החרמה לטובת ממשלת ארץ-ישראל אם משקל האנייה פחות מ-1,000 טונות.

בנוסף לדרכי הענישה בארץ-ישראל, הפעילה ממשלת בריטניה לחץ על מדינות המעבר וההפלגה. משרד החוץ הבריטי אף הרחיק לכת ושקל אפשרות של עקיפת הוראות החוק בדבר חופש המעבר בדנובה ובמִצְרַיִם, כדי לאפשר לממשלות הגובלות למנוע את הפלגתן של אניות המובילות מעפילים.

חשיבות מכרעת נודעה ללחץ שהופעל על ממשלות רומניה ותורכיה. בחורף 1940 נלכדו כ-2,000 עולים בתוך ספינות קטנות ודחוסות על הדנובה הקפואה. הם עלו על הסיפון באוסטריה בהסכמת הגסטאפו, שהיה מעוניין באותו זמן בזירוז ההגירה של יהודים. משרד החוץ הבריטי לחץ על ממשלת רומניה שימנעו מעולים בלתי לגאליים פוטנציאליים אלה להגיע

לנמל ימי, על אף האמנה הבין לאומית המאפשרת מעבר חופשי בדנובה. ואכן הרומנים הוציאו תקנות מיוחדות שאסרו על הפליטים לנחות או להמשיך את דרכם ביבשה. זאת ועוד, השיטה הורחבה גם על מעבר ביבשה ו-900 יהודים שנלכדו ברכבות בסלובאקיה לא קיבלו אשרות מעבר דרך יוגוסלביה ורומניה.

כשנודע הדבר לז'בוטינסקי, הוא פנה לשר החוץ בבקשה מיוחדת:⁴²

אני פונה אליך בבקשה להציל את 2,000 הפליטים שנתקעו בסירות בקרח הדנובה... חוסר טעם מחריד הוא להתווכח עתה אם "צדקו" בניסיונם להימלט מן הגיהנום... הדרך היחידה להצילם על סף שואה איזמה היא לבטל – לפחות למענם – את חרם הכניסה לארץ-ישראל. נוכח מצוקה כזו אין מקום לנימוקי "מדיניות", רק הנימוק האנושי זכאי להשמיע את קולו.

משרד החוץ דחה את בקשתו של ז'בוטינסקי.

אותו זמן התקיים דיון במשרדים המטפלים בעלייה הבלתי לגאלית בדבר החרפת האמצעים נגד תופעה בלתי רצויה זו. אכן נוצר מצב אבסורדי – הגרמנים, אויבי העם היהודי, עוזרים ליהודים לצאת את אירופה, בעוד הבריטים, שנחשבים לבעלי ברית, מונעים מהם להגיע לחוף מבטחים.

אחד הפקידים הבריטים טען כי:⁴³

פרט להטבעת אניות, שמבחינות רבות אינה באה בחשבון, נשאר למעשה רק אפשרות אחת לשים קץ לדבר והיא על ידי הוכחה שכל העולים הבלתי לגאליים, המצליחים להגיע לחופי הארץ, צפויים לגירוש למקום אחר ואכן יגורשו.

⁴² שם, שם.

⁴³ שם, שם.

פרשת האנייה "פאטריה"

בשנת 1940, בעיצומה של המלחמה, עדיין מוכנה הייתה הגסטאפו בווינה להתיר יציאת יהודים, בתנאי שהמארגנים יוכלו להוכיח כי עומדות לרשותם אניות שיסיעו אותם לארץ היעד. אולם ממדי העלייה הבלתי לגאלית הלכו והצטמצמו בגלל הקושי להשיג אניות, מאחר שהבעלים וכן רב החובל חששו לשוט בים הפתוח בגלל המלחמה. ארגון הגג של כל הארגונים הציוניים שמקום מושבו היה בווינה, עשה מאמצים גדולים כדי להשיג אניות ולהציל את מה שאפשר. ואכן בקיץ 1940 הצליחו לרכוש שלוש אניות – "אטלנטיק", "פאסיפיק" ו"מילוס" – ולהביאן לנמל הרומני טולצ'ה, כדי לקלוט שם את השיירה שאנשיה אמורים היו להפליג באניות נהר בדנובה, עד לנמל היציאה.

ב-14 באוגוסט 1940 יצאו מברלין, בדרכם לווינה, כ-500 יהודים. לאחר שהות של שלושה שבועות בווינה, יצאו לברטיסלבה, שם הצטרפו לקבוצה של כ-600 יהודים יוצאי ווינה ויחד הפליגו בספינת נהר עד הגיעם לטולצ'ה, שם הועברו ל"פאסיפיק". הייתה זו ספינה ישנה, בקיבול של 900 טונות, שלא התאימה לקלוט את 1,100 והעולים סודרו בתנאי צפיפות קשים. את ראש השנה בילו העולים בטולצ'ה, ובתחילת אוקטובר יצאו לים השחור, שם נעזרו במורה דרך שהוביל את הספינה אל מחוץ לשדה המוקשים. לאחר שעברו בשלום את מצרי הדרדנלים, התעכבו באי כרתים כדי להצטייד בפחם ובמים. הקהילה היהודית הקטנה של כרתים קיבלה את העולים בסבר פנים יפות ונציגיהם עלו על הספינה והביאו אתם מצרכי מזון לרוב. כעבור שבוע ימים הפליגה הספינה לים הפתוח וב-1 בנובמבר 1940 הגיעה לחיפה והוכנסה לנמל על ידי קצינים בריטים שעלו על הסיפון. כעבור שלושה ימים הגיעה לחיפה האנייה "מילוס" כשעל סיפונה 708 עולים.

הממשלה הבריטית, שהייתה נחרצת בדעתה לשלוח את העולים למאוריציוס, העבירה את 1,771 נוסעי שתי הספינות לאנייה "פאטריה" שעגנה בנמל חיפה. הייתה זאת אניית נוסעים צרפתית ישנה, בנפח של 11,885 טונות, שנפלה בידי הבריטים לאחר שממשלת פטן נכנעה לגרמנים. בהשוואה לתנאים הקשים ששררו באניות המעפילים, נחשבו התנאים באנייה "פאטריה" למותרות. הנשים והילדים שוכנו בתאים, והגברים הוכנסו לאולמות גדולים שבהם היו מסודרות מיטות האחת מעל

השנייה. על האנייה הועלו שוטרים וחיילים מזוינים כדי לשמור על המעפילים ולמנוע מהם קשר עם החוף.

ממשלת המנדט הבריטי הטילה צנזורה על העיתונות ואסרה לפרסם את דבר בואן של אניות העולים, אולם עיתוני הערב התעלמו מן האיסור וב-12 בנובמבר פרסמו את שמות 1,063 המעפילים שהגיעו באנייה "פאסיפיק". בתגובה, סגרו השלטונות את עיתוני הערב. ב-20 בנובמבר פרסמה הממשלה הודעה רשמית ובה נאמר כי "הממשלה רואה את חידוש העלייה הבלתי חוקית כעת כתופעה העלולה להשפיע מאוד על המצב בארץ ולהוות סכנה חמורה לאינטרסים הבריטיים במזרח התיכון", ומשום כך יישלחו האנשים למעצר באחת המושבות הבריטיות עד תום המלחמה. בסיום ההודעה נאמר כי גם לאחר סיום המלחמה לא יותר להם לבוא לארץ וכי הממשלה תנקוט "בפעולות דומות גם בעתיד אם יצליחו קבוצות אחרות להגיע לארץ במטרה להיכנס אליה באורח בלתי חוקי". בהודעה הייתה סטייה מהמדיניות שנהגה הממשלה עד אז, לפיה הותר לעולים הבלתי לגאליים להישאר בארץ ומספרם נוכה ממכסות העלייה שהוקצבו לסוכנות היהודית. כשנודעה תכנית הממשלה להגלות את המעפילים שהועלו על סיפון האנייה "פאטריה", הם הכריזו על שביתת רעב והחליטו להתנגד בכוח להגליה. ארבעה ימים לאחר פרסום ההודעה, ב-24 בנובמבר, הגיעה לחיפה האנייה "אטלנטיק" כשעל סיפונה כ-1,800 עולים. בו בערב הועברו ל"פאטריה" 133 עולים, וההעברה של היתר נדחתה למחרת היום.

בואן של שלוש אניות המעפילים העמידה את המוסדות הלאומיים במצב קשה. מועד בואן ארצה הכביד מאוד על הסוכנות היהודית, שעסקה אותו זמן בשיתוף פעולה עם הבריטים במאמץ המלחמתי נגד גרמניה הנאצית. ההנהגה הציונים חששה מכל פעולה שעלולה הייתה לדרדר את היחסים עם ממשלת בריטניה, ועל כן נמנעה מארגון שביתות והפגנות אלימות נגד גירושם של העולים מגבולות הארץ. הוחלט לנקוט בדיפלומטיה שקטה כדי להעביר את רוע הגזרה ולנסות להרגיע את המעפילים השובתים שביתת רעב באנייה. פעילות הנהגת היישוב מתוארת במכתבו של שרתוק לוייצמן שנשלח כעבור מספר שבועות:⁴⁴

המוסדות והיישוב כולו קיבלו על עצמם את הדין. לאחר שורת המושבים הסוערים של הוועד הפועל הציוני ואסיפת הנבחרים, שרשרת הכרוזים הבלתי לגאליים שנתפרסמו על ידי קבוצות שונות מתוך ניסיון להבקיע

את החומה שהקימה הצנזורה... באה השביתה השלמה והשקטה של היישוב ביום 20 נובמבר כביטוי מחאה ואבל, כהבעת הזדהות מצידנו עם העולים במר גורלם יותר מאשר כקריאת מלחמה.

לאחר שנכשלו כל המאמצים הדיפלומטיים בארץ ובלונדון ולאחר הודעת הממשלה שגם לאחר סיום המלחמה לא יוכלו עולים להיכנס לארץ-ישראל, הוחלט בצמרת ארגון ההגנה לפוצץ את האנייה ולהטביעה ובכך למנוע את הפלגתה. על דרך קבלת ההחלטה בדבר פיצוץ האנייה "פאטריה" כותבת דליה עופר:⁴⁵

הפיגוע בספינה זו וההכנות שנעשו לקראתו נעשו בסודיות גמורה – לא רק כלפי הבריטים אלא גם כלפי המוסדיות הציוניים. הנהלת הסוכנות היהודית לא ידעה על כך דבר, גם לא הוועדה המדינית של מפא"י. ההחלטה נתקבלה, כנראה, בדרג הבכיר של ההגנה – אליהו גולומב, שאול אביגור וישראל גלילי – ובתמיכת ברל כצנלסון, בלי שהללו הגיעו לבירור של ממש עם הדרג המדיני. מן החומר שלפנינו נראה, שאפילו משה שרתוק לא ידע את פרטי הדברים. בקיץ 1977 סיפר שאול אביגור, שבעת הדיונים וההתלבטויות בשאלת התגובה להצהרה הבריטית בדבר שילוח המעפילים ובעיצומם של המאמצים המדיניים, עלו לירושלים הוא ואליהו גולומב כדי להיוועץ עם חבריהם בסוכנות. בהגיעם למוסדות הלאומים פגשו את ברל כצנלסון, והחלו לשוחח עמו בנידון. ברל תמך בתוכנית הפיגוע באניה, וכך, מבלי ששמעו חוות דעת אחרות ובלי ששוחחו אפילו עם שרתוק, ראו בעמדת ברל כצנלסון אות לפעולה. התיאור מתיישב גם עם דבריו של אליהו גולומב בוועדה המדינית שלושה ימים לפני הפיגוע, ב-21 בנובמבר 1940. הדבר מראה על מידה רבה של עצמאות בקרב מנהיגות ההגנה ועל המודעות לחילוקי דעות בינם לבין המנהיגות הציונית הרשמית, ואף מוכיח על שימוש שנעשה בהגנה לקידום הגישות האקטיביסטיות, כאשר לא היה להן רוב בדרך הרגילה.

בשעות הבוקר של ב-25 בנובמבר 1940, הופעל מוקש שההגנה החדירה לאנייה. אולם חישוב כמות חומר הנפץ היה מוטעה והפיצוץ העז גרם לחור גדול בדופן. מים רבים פרצו אל תוך האנייה, שטבעה במהירות רבה ורק

⁴⁵ עופר, בדרך לים, עמוד 55.

חלק מדפנותיה נזדקק מעל המים. עובדי הנמל וכן השוטרים והחיילים שהיו בסביבה עשו רבות להצלת המעפילים, אולם לא הצליחו להציל את כולם. 267 איש ואישה איבדו את חייהם ו-172 נפצעו. היה זה האסון הגדול ביותר בתולדות ארגוני המחתרת בארץ-ישראל. ניצולי "פאטריה" הועברו למחנה בעתלית, יחד עם העולים שנשארו על סיפון האנייה "אטלנטיק".

למחרת היום פרסמה ממשלת המנדט הודעה רשמית בה נאמר:⁴⁶

הממשלה מצטערת להודיע, שהאנייה "פאטריה" נהפכה על צידה אתמול בבוקר בנמל חיפה ושקעה על קרקע הנמל כתוצאה מהתפוצצות שסיבותיה טרם נודעו. על אנייה זו היו כ-1800 עולים בלתי לגאליים, שעמדו להישלח למושבה בריטית. פעולות ההצלה החלו מיד, אולם חוששים שהיה מספר קורבנות בנפש...

בהמשך ההודעה נמסר כי הנציב העליון מינה ועדת חקירה בראשותו של השופט העליון אלן רוז. ב-31 בינואר 1941 פרסמה הוועדה את מסקנותיה, בהן נאמר, בין היתר, כי בעת שאירעה ההתפוצצות נמצאו על האנייה 1,904 עולים יהודים בלתי לגאליים. כן נמסר בדו"ח כי על יסוד עדויות מסיקה הוועדה כי הנזק שנגרם ל"פאטריה" בוצע על ידי אוהדים יהודים שנמצאו על החוף, תוך שיתוף פעולה עם לפחות אדם אחד שנמצא באנייה. מטעמי זהירות לא גילו המחבלים את סודם למספר רב מהנמצאים באנייה. ההנהגה הלאומית עשתה מאמצים רבים למנוע את שילוחם מן הארץ של הניצולים ואכן המאמצים נשאו פרי ובדצמבר 1940 פרסמה הממשלה את ההודעה הבאה:⁴⁷

נוכח טביעת האנייה "פאטריה", מסיבות שטרם הובררו ושתיחקרנה על ידי ועדת חקירה מיוחדת, החליטה ממשלת הוד מלכותו בתור חסד מיוחד... לא להגשים את ההצעה לשלוח את האנשים הללו למושבה בריטית.

⁴⁶ מרחביה, אוצר התעודות הפוליטיות, עמוד 747.

⁴⁷ שם, עמוד 748.

הם יורשו, אפוא, להישאר בארץ... ומספרם ינוכה ממיכסת העלייה הבאה. לא יחול כל שינוי ביחס לעולים בלתי חוקיים אחרים וביחס להחלטת השלטונות לשלחם מעבר לים כאשר תמצאנה האניות לכך.

המעפילים שנשארו בספינה "אטלנטיק" הועברו למחנה המעצר בעתלית. בהתאם להחלטת הממשלה לגרש מעפילים מן הארץ, הקיפו מאות שוטרים, ב-9 בדצמבר, את מחנה המעצר בעתלית ואחר פרצו לצריפי המעפילים והעמיסו אותם על משאיות. המעפילים גילו התנגדות פסיבית וקבוצות צעירים התבצרו בצריפי מגוריהם והתגוננו שעות ארוכות. לבסוף הועברו 1,645 מעפילי "אטלנטיק" לשתי אניות הולנדיות, שהובאו לנמל חיפה על ידי מפקדת הצי הבריטי, והפליגו לאי מאוריציוס שבאוקיינוס ההודי. כעבור חמש שנים, לאחר תום מלחמת העולם השנייה, שוחררו העצורים והובאו לארץ-ישראל ב-26 באוגוסט 1945. בישיבת מרכז מפא"י מיום 15 בדצמבר 1940, נערך דיון נוקב בשאלת העלייה הבלתי לגאלית. א' קפלן טען כי "פעולת הפיגוע ב'פאטריה' ערערה את סמכותה של המנהיגות, משום שההחלטה על הפיגוע לא התקבלה במוסד הראוי והייתה בניגוד לדעתו". י' לופבן, מעורכי "דבר", תמך בעמדתו של קפלן ואמר כי הפיגוע ב"פאטריה" הוא אסון המטיל צל מוסרי על עלייה ב' כולה. הוא הוסיף ואמר כי כנגד הפיגוע "מה שעשו הרביזיוניסטים בעלייה בלתי אחראית הוא מעשה צדקה".

האצ"ל ופרשת האנייה "פאטריה"

מיד עם היוודע כוונת הממשלה להגלות את העולים שהועברו ל"פאטריה", התכנס מרכז התנועה הרביזיוניסטית בהשתתפות דוד רזיאל, מפקד האצ"ל. בישיבה הועלתה הצעה להוריד את העולים לחוף בכל מחיר, אפילו תוך שימוש בכוח הזרוע. הביצוע הוטל על האצ"ל, ובדיון שנערך באותו יום הוחלט לחבל במכונות האנייה כדי למנוע את הפלגתה. רזיאל לקח על עצמו את ביצוע המשימה ומיד יצא לחיפה. הדבר נעשה במקביל לפעולת ההגנה וללא כל תאום בין שני הארגונים. רזיאל הצליח ליצור קשר עם כמה מפועלי הנמל ובאמצעותם חשב להחדיר את המוקש לתוך האנייה. כותב על כך בנימין אליאב (לובוצקי) בעדותו:⁴⁸

⁴⁸ אליאב, זיכרונות מן הימין, עמוד 139.

נסעתי עם רזיאל לחיפה בערב שבת. רזיאל לא עישן בדרך, בגלל השבת, אבל למען פעולות הארגון מותר היה בעיניו לנסוע ולחלל את השבת. הוא נשאר בחיפה ויחד עם אנשי האצ"ל בעיר החל לאסוף אינפורמציה לתכנון הפעולה... בשליחותו נסעתי לתל אביב, וכאשר הייתי במונית שירות בדרך מהדר הכרמל לעיר התחתית, נשמע נפץ גדול. בעיר החלה מהומה ואני חזרתי לרזיאל וסיפרתי לו מה שאירע: פאטריה טובעת. הוא החוויר ואמר: זה לא אנחנו.

הספינה "סטרומה"

בספטמבר 1940 הוקמה ברומניה "הדיקטטורה המלכותית" ומצב היהודים הלך והחמיר. חצי שנה לאחר מכן, עם פלישת גרמניה לברית המועצות, הצטרפה רומניה למלחמה לצד גרמניה והצבא הרומני נכנס לאזורי בוקובינה ובסראביה, שפוננו על ידי הצבא הרוסי הנסוג (באזורים אלה היו מרוכזים יהודים רבים). החל גל של פרעות נגד היהודים שהואשמו בבגידה ובתמיכה בקומוניזם. אלפי יהודים נהרגו בפרעות, אולם הממשלה הרומנית המשיכה לתמוך בהגירה כפתרון לשאלת היהודים. הדרך היחידה ליציאה מרומניה שעמדה לרשות היהודים הייתה דרך הים, וזאת כיוון שעם כניסת גרמניה לבולגריה, לא ניתן היה להשתמש ברכבת בולגריה-תורכיה.

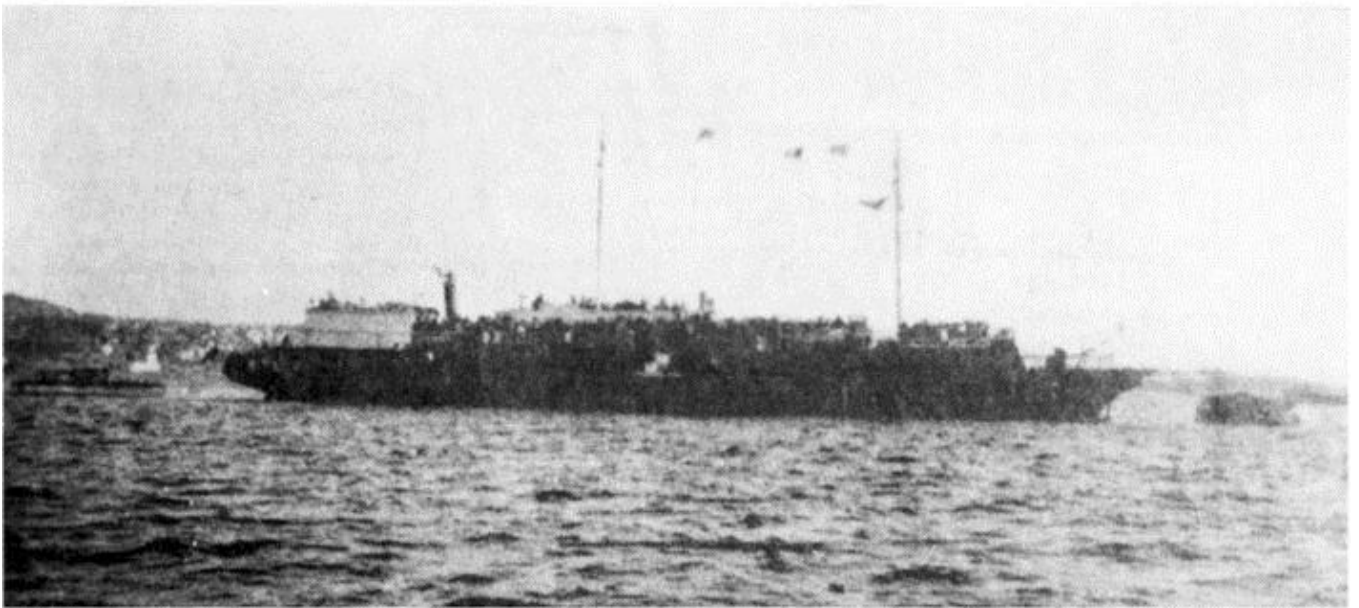
באותה תקופה אנשי "המוסד לעלייה ב'" כבר לא נמצאו ברומניה, ועם הפלגתה של "סקאריה" (ראה לעיל), נתפזרה השלישייה שעמדה בראש העלייה הרביזיוניסטית – ערי ז'בוטינסקי וראובן פרנקו עלו ארצה וברומניה נשאר רק מייסנר. הוקם ועד עלייה חדש והוחל בחיפוש אחר אניות עבור העלייה הבלתי לגאלית, אולם בגלל המלחמה קשה היה למצוא אנייה מתאימה.

בתנאים אלה עלה מחדש השימוש באנייה "סטרומה" שעגנה ברומניה – אנייה קטנה בעלת נפח של 180 טונות, ששימשה להובלת בקר על הדנובה.

הכשרת "סטרומה" לשיט עצמאי בים ארכה זמן רב ולבסוף היא הפליגה מנמל קונסטנצה ב-12 בדצמבר 1941 בדרכה לאיסטנבול, כשעל סיפונה 769 עולים. בדרך התקלקל המנוע ואת המסע, שבדרך כלל אורך ארבע השעות, עשתה "סטרומה" במשך יומיים. עם הגיעה האנייה ב-14 בדצמבר לאיסטנבול, חדל המנוע מלפעול והאנייה נגררה על ידי התורכים דרך שדה המוקשים והועמדה במקום עגינתן של אניות בבידוד. בלחץ ממשלת

בריטניה לא הורשה איש מן הנוסעים לרדת לחוף או ליצור קשר עם העולם החיצון.

עשרה שבועות שהתה "סטרומה" באיסטנבול באזור הבידוד. לאחר עשרה ימים הותר לשמעון ברוד, נציג הג'וינט בתורכיה, להעביר לאנייה פעם בשבוע מצרכי מזון. הצפיפות והתנאים הקשים נתנו את אותותם, אולם קשה מכל היה היאוש שהחל לחלחל בקרב העולים. הם קיוו שיורשו לרדת לחוף באיסטנבול ומשם לנסוע ברכבת לארץ-ישראל, אולם ככל שחלף הזמן, הלכה והתפוגגה התקווה.



הספינה סטרומה

הסוכנות היהודית, שידעה על הפלגתה של האנייה מרומניה, לא עשתה דבר למען העולים בשבועות הראשונים של שהייתם באיסטנבול. שרתוק קיווה שעניין פליטי "סטרומה" ימצא את פתרונו במסגרת המשא ומתן שניהל עם השלטונות הבריטים בדבר מכסת הסרטיפיקטים לחצי השנה המתקרבת. בינתיים מצבם של העולים על האנייה נעשה בלתי נסבל והלחץ על הסוכנות היהודית מהג'וינט ומהתאחדות עולי רומניה הלך וגבר. בישיבת הנהלת הסוכנות היהודית שהתקיימה ב-8 בפברואר 1942 נשמעה ביקורת נוקבת על עמדתה של המחלקה המדינית שהתמידה בשיטת הדיפלומטיה השקטה, שיטה שלא הניבה כל תוצאות. או אז פנה שרתוק אל המשרד בלונדון כדי להפעיל לחץ על הממשלה הבריטית ולהרשות לפחות להעלות את הילדים המצויים על האנייה. בעקבות הלחץ הזה הסכימה הממשלה לתת רישיונות עלייה לילדים, אולם לא היה זמן להוציא החלטה זו לפועל; ב-

23 בפברואר 1942 באה ספינת משמר תורכית ופקדה על רב החובל של "סטרומה" להרים עוגן ולצאת לעבר הים השחור. בגלל התנגדות רב החובל והעולים, עלו על הסיפון 150 שוטרים תורכים שהכריחו את העולים להיכנס לבטן האנייה וגררו את "סטרומה" מן הנמל.

לפנות בוקר נשמעה התפוצצות גדולה ו"סטרומה" ירדה למצולות. רק נוסע אחד ניצל מן הטביעה והגיע בשלום ארצה. היה זה דוד בן יעקב סטוליאר, העד היחידי ששרד כדי לספר את קורות מסעה וטביעתה של האנייה "סטרומה".

מאמר זה דן רק בעלייה הבלתי לגאלית שפעלה בתקופה של עד תחילת מלחמת-העולם השנייה. לאחר המלחמה נשא המוסד לעלייה ב' בעול ההעפלה (להוציא אנייה אחת, "בן הכט"), בעוד האצ"ל הקדיש את כל כוחו למרד בשלטונות המנדט הבריטי בארץ-ישראל.

עליית "אף-על-פי" של הרביזיוניסטים והאצ"ל (1934-1942)

שם האנייה	ארץ ההפלגה	תאריך ההגעה	מספר העולים
כוכב	מצרים	ינואר 1934	50
אוניון	יוון	אוגוסט 1934	117
אף על פי 1	יוון	אפריל 1937	45
אף על פי 2	אלבניה	ספטמבר 1937	54
אף על פי 3	אלבניה	פברואר 1938	86
אף על פי 4	יוון	יוני 1938	381
דראגה א'	איטליה	אוקטובר 1938	180
דראגה ב'	רומניה	נובמבר 1938	550
אלי	רומניה	דצמבר 1938	550
דלפה	רומניה	דצמבר 1938	250
ג'אפו א'	רומניה	דצמבר 1938	734
ג'אפו ב'	יוון	מרס 1939	750
קאטינה	רומניה	אפריל 1939	1463
אגיו ניקולאוס 1	רומניה	מרס 1939	688
אגיו ניקלאוס 2	רומניה	אפריל 1939	600
אגיוס זוני	איטליה	אפריל 1939	465
אסטיה	רומניה	אפריל 1939	699
ליזל	רומניה	מאי 1939	921
אסתיר	רומניה	יוני 1939	720
לאס פרלס	רומניה	יולי 1939	370
אוסיריס	בולגריה	יולי 1939	650
ניקו	איטליה	יולי 1939	560
פאריטה	רומניה	אוגוסט 1939	860
רים	רומניה	אוגוסט 1939	860
אגיוס ניקולאוס 3	יוון	אוגוסט 1939	245
טריפולי	בולגריה	אוגוסט 1939	700
קרוטובה	איטליה	אוגוסט 1939	650
נעמי יוליה	רומניה	ספטמבר 1939	1130
פרוסולה	רומניה	ספטמבר 1939	658
סקאריה	רומניה	פברואר 1940	2300
פנצ'ו	סלובקיה		509
ליברטאד	בולגריה	יולי 1940	700
סך הכול	32 אוניות		19,495

אניות מעפילים שהובאו על-ידי "החלוץ" וההגנה (1934-1942)

שם האנייה	ארץ ההפלגה	תאריך ההגעה	מספר העולים
ולוס א'	יוון	יולי 1934	350
פוסידון א'	יוון	ינואר 1938	65
ארטמיסיה א'	יוון	מרס 1938	128
פוסידון ב'	יוון	מאי 1938	65
ארטמיסיה ב'	יוון	יולי 1938	157
אטרטו א'	איטליה	נובמבר 1938	300
אטרטו ב'	איטליה	ינואר 1939	300
אטרטו ג'	איטליה	פברואר 1939	300
אטרטו ד'	רומניה	מרס 1939	378
אסימי	רומניה	אפריל 1929	470
קולוראדו א'	רומניה	יוני 1939	379
קולוראדו ב'	רומניה	יולי 1939	377
דורה	רומניה	אוגוסט 1939	480
טיגר היל	רומניה	ספטמבר 1939	763
הילדה	רומניה	ינואר 1940	728
דאריאן ב'	רומניה	מרס 1941	800
סך הכול		16 אוניות	6,040

אוניות המעפילים שהובאו על ידי אנשים פרטיים

שם האנייה	ארץ ההפלגה	תאריך ההגעה	מספר העולים
סנדו	רומניה	מרס 1939	270
אגיוס ניקולאוס	בולגריה	מאי 1939	800
רודניצ'ר א'	בולגריה	אוגוסט 1939	305
רודניצ'אר ב'	בולגריה	ספטמבר 1939	371
רודניצ'אר ג'	בולגריה	נובמבר 1939	457
רודניצאר ד'	בולגריה	ינואר 1939	505
פסיפיק	רומניה	נובמבר 1940	1,100
מילוס	רומניה	נובמבר 1940	672
אטלנטיק	רומניה	נובמבר 1940	1,880
סלבדור	בולגריה	דצמבר 1940	320
ויטרול	רומניה	ספטמבר 1942	120
סך הכול	11 אוניות		6,800