

## פריצה או גירוש

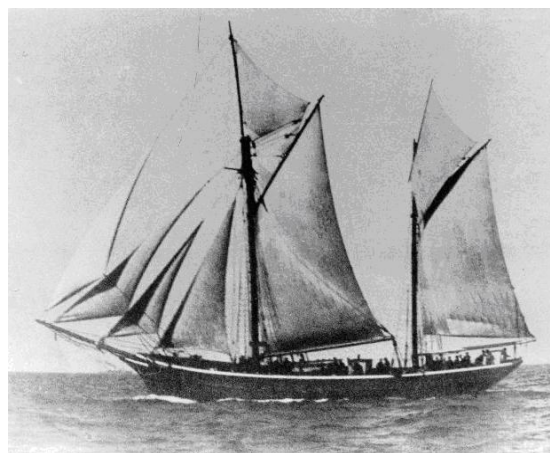
מאת: אריק קרמן

אוגוסט 2020

מקור: <http://moreshetyamit.net/?p=4900>

[הערות השוליים בכתבה הם מטעם מערכת אתר ההעפלה והרכש ואינן מופיעות במקור]

באוגוסט 1946 ספינה בשם ILE DE LA ROSE (אי השושנים) התנפצה אל הסלעים סמוך לחופו הצפון מזרחי של האי כרתים. היה זה סיום עגום למסעה יוצא הדופן מאיטליה לארץ ישראל, שבו הצליחה הספינה להערים על הצי הבריטי ולהביא אל חופי הארץ 180 מעפילים מבלי להיתפס. בדרכה חזרה טתה ממסלולה והתנפצה אל הסלעים.



**ILE DE LA ROSE לפני שהוסבה לעמירם שוחט. בהפלגה ארצה לא השתמשו במפרשים**

עשרים אוניות מעפילים הפליגו ארצה במהלך 1946 וכולן נלכדו על ידי משחתות בריטיות שפיקחו על הסגר הימי על הארץ, מלבד הספינה הזאת – ספינת מפרשים ומנוע בת 200 טון עשויה עץ, שהמוסד לעלייה ב' קרא לה "עמירם שוחט" על שם ימאי ארץ ישראלי מנעדרי כ"ג יורדי הסירה.

הרבה נכתב על "עמירם שוחט" שפרצה את הסגר. מאמר זה מרחיב, ומביא פרטים שלא נחשפו עד כה על הפלגת הספינה, על רקע המציאות בה פעלו אז המוסד לעלייה ב' ואנשי הפלי"ם המסופחים אליו.

### רקע

המאבק סביב העלייה הבלתי לגאלית - ההעפלה בתקופה שלאחר השואה התנהל למעשה בין הבריטים לבין המוסד לעלייה ב' (להלן המוסד), בעוד שהסוכנות היהודית ובראשה דוד בן גוריון הסתייגו מהעלייה

הבלתי לגאלית, למעט תקופות קצרות מחשש שתפריע למגעים הדיפלומטיים בדרך להקמת המדינה. **"כשתהיה מדינה אז יבואו כל היהודים"** אמר בן גוריון לאנשי המוסד שביקשו את תמיכתו. הוא היה שקוע רובו ככולו במאבק הדיפלומטי להקמת המדינה שהתנהל ברובו בחו"ל ולא היה מעורב כמעט בהעפלה, למעט דיווחים שקיבל. המוסד פעל בדרך כלל בצורה אוטונומית. הוא רכש את האוניות, הכין אותן להפלגה, שכר צוות ימאים זרים, קבע את מקום ההפלגה ואת מקום ההורדה בארץ, וקבע את מספר המעפילים שיפליגו.

אל המוסד היו מסופחים אנשי פלי"ם (הפלוגה הימית של הפלמ"ח) כמלווי אוניות המעפילים אשר פעלו תחת פיקודו. עם זאת, כאנשי פלמ"ח וכימאים לא תמיד ראו עין בעין את הדרך שבה המוסד פעל.

המוסד שאף להביא מאירופה כמה שיותר מעפילים גם אם רובם יגורש לקפריסין ובגלל המחסור באוניות שהיה אז והמחסור באמצעים הוא העמיס על האוניות מאות ולעיתים אלפי מעפילים, גברים נשים וילדים, מעל ומעבר לתפוסה מתקבלת על הדעת<sup>1</sup>. לעומת זאת, אנשי הפלי"ם מלווי האוניות ראו את האתגר במה שכינו "פריצת הסגר" – חדירה שקטה מבעד למשמר הבריטי והבאת מעפילים אל החוף מבלי להיתפס, דבר שלא ניתן היה להשיג עם אוניות עמוסות גברים נשים וילדים, אלא באמצעות ספינות קטנות עם מספר מוגבל של מעפילים צעירים בעלי סיבולת גבוהה, כפי שהתבטא איש הפלי"ם דוד בן חורין המפקד המלווה של ה"עמירם שוחט":

**"דרכי הארגון של ההעפלה לא היו מכוונות בעיקרן לפריצת הסגר. אין לדון לחובה את מארגני העלייה, הם ראו את תפקידם בעיקר בעליית מספר גדול ככל האפשר של אנשים, במסגרת התקציבים המוגבלים... אנחנו הימאים התרעמנו לא פעם על חוסר התחשבות באותם הגורמים שיכלו לסייע לפריצה הסגר"**

למפקד הפלמ"ח יגאל אלון שאנשי הפלי"ם היו פקודיו היתה גישה שונה מעט. הוא שם את הדגש על המאבק הפיזי נגד הבריטים כפי שהתבטא במפגש עם אנשי הפלי"ם שפעלו באירופה:

**"עלייה ב' אינה רק בבחינת הסתננות יהודית לארץ ישראל, היא מלחמתו של העם היהודי על השיבה לארצו"**

<sup>1</sup> בעיקר למטרת העפלתם של עשרות האלפים שהפליגו מארצות מזר' אירופה - ארצות ששיתפו פעולה באופן גלוי עם המוסד לעלייה ב' וסיפקו הזדמנות שאי אפשר היה לדעת אם ומתי תחזור ליציאה המונית של יהודים משטחיהן - לא היה תחליף אלא להשתמש באוניות גדולות. זה היה המניע העיקרי לשילוב אוניות גדולות במפעל ההעפלה, למרות שברור היה ש"פורצות סגר" הן לא תהיינה.

אנשי הפלי"ם היו תמימי דעה עם מפקדם בדבר המאבק נגד הבריטים על סיפון האוניות במידה וייתפסו, והם היו אלה שהנהיגו את המאבק, ואולם שאיפתם האמיתית היתה להביא לידי ביטוי את יכולתם כימאים, לחדור מבעד לסגר, ולהביא מעפילים אל החוף מבלי להתגלות.

על מנת לגשר בין שלוש הגישות - של המוסד, של מפקד הפלמ"ח ושל אנשי הפלי"ם, נערך מעין הסכם שאמור היה לתת ביטוי לשלושת הגישות גם יחד, אך בפועל ידם של אנשי הפלי"ם היתה על התחתונה. אוניות עמוסות מעפילים מעל ומעבר לתפוסתן המשיכו להפליג בהתאם לגישתו של המוסד, ואנשי הפלי"ם שליוו את האוניות עשו לילות כימים בארגון שיגרת החיים של המעפילים בעת ההפלגה, היו עם המעפילים בצפיפות ובמחנק שבבטן האוניות, דאגו לצרכיהם ועודדו את רוחם.

המאבק נגד הבריטים על סיפון האוניות התקיים בהתאם לגישתו של מפקד הפלמ"ח כאשר אנשי הפלי"ם פיקדו על המאבק ולחמו שכם אל שכם עם המעפילים.

באשר לשאיפתם של אנשי הפלי"ם לפרוץ את הסגר, המוסד אמנם איפשר להם לעשות זאת אך היה זה חסר סיכוי בתנאים של אוניות עמוסות גברים נשים וילדים.

לעומת האוניות שהפליגו מאירופה באותה שנה עם חמש מאות, אלף ואף אלפיים מעפילים, ה"עמירם שוחט" היתה ספינה קטנה שהפליגה עם 183 מעפילים צעירים בלבד, כך שהיה לה מראש סיכוי טוב יותר לפרוץ את הסגר. למעשה, המוסד לא ייעד אותה לכך, היא היתה אמורה להיפגש בלב ים עם אוניית המעפילים "כ"ג יורדי הסירה", להעביר אליה את המעפילים ולחזור לאיטליה, שיטה שאימץ המוסד כדי לחסוך אוניות, אך זה לא יצא לפועל בגלל שיבוש בלוח הזמנים, הפליגה ארצה והצליחה לפרוץ את הסגר.

## האוניות התגלו לפני ההפלגה

אחת מנקודות התורפה שהביאה לגילוי רוב אוניות המעפילים היתה בשלבי רכישתן והכנתן להפלגה. ההכנות נעשו במספנות מקומיות על ידי עובדים מקומיים וכללו התקנת דרגשים או ערסלים בבטן האוניה, הוספת תאי שירותים ומטבח על הסיפון, תוספות חריגות מהמקובל שהסגירו את מטרת ההפלגה, מה גם שרוב אוניות המעפילים היו אוניות משא שהשימוש בהן להובלת נוסעים היתה בלתי חוקית. באותה תקופה הבריטים פרשו רשת בלשים בארצות שמהן יצאו האוניות וחלקן הגדול התגלו עוד בטרם יצאו להפלגה.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> רשת הבילוש של הבריטים בארצות המוצא עזרה להם בתפיסת הספינות, אך גילוי בשלב ההכנה היה רק אחד הגורמים להצלחתם בתפיסות. יכולת יירוט הספינות בלב ים עם התקרבותן לחופי הארץ הסתמכה רבות על הצלחת הבריטים לפענח את צופני רשת 'גדעון' של 'ההגנה'. תקשורת הרדיו לספינות, תקשורת הרדיו בין מפקדות המוסד לעלייה ב', תקשורת הרדיו בין מפקדות 'ההגנה' ותקשורת הרדיו בין גורמי הסוכנות היהודית הייתה להם כ'ספר פתוח', והעניקה להם עליונות מודיעינית משמעותית.

סניף המוסד בצרפת נהג להכין את האוניות להפלגה במרסיי מקום מושבו, למרות שהיה מודע לכך שנמל מרסיי נתון למעכב הבולשת הבריטית.

שלוש אוניות שהפליגו מצרפת לאחר שהוכנו במרסיי - "תל חי", "ביריה", ו"יגור" נתגלו על ידי הבריטים בשלב ההכנות, למרות זאת המוסד לא שינה ממנהגו והמשיך להכין את האוניות במרסיי. כתוצאה מכך גם האוניות שהפליגו מצרפת לאחר מכן נתגלו בשלב ההכנות.

גורלה של ה"עמירם שוחט" היה שונה לא כתוצאה מהפקת לקחים, אלא בדרך המקרה. על אף שגם היא נרכשה והוכנה להפלגה בצרפת, היא לא נרכשה על ידי ראש המוסד שמריה צמרת שהיה נתון למעקב, אלא על ידי איש מוסד חיצוני שלא היה מוכר לבולשת הבריטית שרכש אותה בנמל לה רושל בצרפת על שפת האוקיאנוס האטלנטי שם צמרת לא פעל ולכן גם הנמל לא היה נתון למעקב הבולשת. בלה רושל נעשו גם עבודות ההכנה שכללו בין היתר דרגשים שניתן להרכיבם בעת ההפלגה.

כיון שבנמל לה רושל לא היתה אפשרות לצייד את הספינה במזון, מים וכדומה, היא נאלצה להפליג לנמל מרסיי וניצלה בנס מהבולשת הבריטית. לפני יציאתה מנמל מרסיי היא עברה ביקורת של פקיד חברת הבטוח. ככל הנראה המטבח ותאי השירותים שנסופו על הסיפון משכו את תשומת לבו של הפקיד והוא שאל אם היא מתכוונת לעבור בדרכה בלה סוויטה - מפרץ דרומית מזרחית למרסיי שבו נהגו לאסוף מעפילים. עלה החשש שהספינה התגלתה אך למרבה המזל הפקיד לא הסגיר אותה לבולשת הבריטית.

## אנשי הפלי"ם המלווים

המפקד המלווה דוד בן חורין בן 25 בוגר קורס ימי של הפלי"ם, צבר ניסיון כמלווה על ספינת המעפילים "וינגייט". יונתן כינרתי בן 23 צבר ניסיון כמלח על אוניית הסוחר "עמוס". הקשר יוסף לוסטיג בן 28 בוגר קורס קשר של הפלי"ם.

## המעפילים

המעפילים שהפליגו על ה"עמירם שוחט" היו צעירים בני 16-18, חניכי מדרשה של נוער דתי ניצול שואה בשם "מקור ברוך" ששכנה על שפת מפרץ סמוך לעיירה באקולי, והוסוותה כמחנה נופש וספורט<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> מדובר בהכשרה (אחת מעשרות הכשרות, "קיבוצים" בלשון של אז, שפעלו באיטליה) בשם "מקור ברוך". ההכשרה התמקדה בנושא הדיג. רק כמחצית המעפילים בספינה היו חברי ההכשרה. לפרטים [לחץ כאן](#).



המדרשה במפרץ באקולי (לא ידוע באיזה בנין)

אל הקבוצה הדתית צורפו מעפילים מתנועות נוער אחרות. לקראת ההפלגה חולקו המעפילים לקבוצות כשכלל קבוצה נבחר מנהיג ועברו גיבוש ואימון הכנה להפלגה על ידי אנשי פלי"ם. המעפילים יצאו להפלגה מהמדרשה על שפת המפרץ.

### ההפלגה – השיקולים וקבלת ההחלטות

ב 6/8/1946 לפני עלות השחר אספה הספינה את המעפילים במפרץ באקולי ושמה פעמיה לכיוון ביירות כשהיא מניפה דגל צרפתי, ומצוידת בתעודות כספינה ריקה המתעתדת לטעון סחורה בביירות. על סיפונה היו 183 מעפילים, 3 מלוויים, ו 8 ימאים צרפתיים כולל רב חובל. מהירות הספינה היתה 5 – 6 קשר.

כעבור 4 ימים בהיותה מול חופה הדרומי של יוון, נוצר קשר עם ראש המוסד בארץ דוד נמרי, שכונה בקשר "ארצי". הספינה כונתה "עמירם".

כיון שלא נקבע מראש מקום הורדת המעפילים בארץ בן חורין החליט להגיע לנהריה, המקום הקרוב ביותר לגבול לבנון כדי לקצר את משך ההפלגה לאורך חופי הארץ השמורים על ידי הבריטים. בהתאם לכך תכנן להפליג במסלול הארוך, לעקוף את קפריסין מצפון כך שהירידה דרומה לכיוון הארץ תחל בנקודה צפונית לביירות כדי להסוות כמה שיותר את הכיוון האמיתי - אירופה- שממנו הגיעה.

רב החובל התנגד להארכת מסלול ההפלגה והתעורר ויכוח. בסופו של דבר הכריע את הויכוח המחסור במים – תקלה נפוצה באוניות המעפילים ובן חורין הסכים להפליג בדרך הקצרה יותר מדרום לקפריסין.

באשר לרב החובל – האיש היה אמנם ימאי מקצועי אך הסתבר שהיה מכור לסמים כפי שמתאר בן חורין:

"...אני ראיתי שרב החובל הזה בכלל נעלם, והתברר שהוא מזריק לעצמו מורפיום... כשהוא קיבל את הזריקה נעלם בתוך המיטה להרבה מאוד שעות ולאחר שקם הוא היה מבולבל."

בשלב זה, כנראה בגלל אכזבתו מהצוות הצרפתי, בן חורין משדר חוסר ביטחון ביכולתו לפרוץ את הסגר ומציע לנמרי לבצע "העברה" (שיטה שאימץ המוסד כדי לחסוך אוניות כפי שתואר לעי"ל) ומתרץ זאת בצורך למנוע סיבוכים פוליטיים עם צרפת באם עמירם תיתפס.

#### ל- ארצי מ- עמירם 11.8.46

מקומו: 35 מעלות 25 דקות – צפון. 28 מעלות 40 דקות – מזרח.

הנהג עם העובדים הם צרפתים. עבודתנו לא מבינים.

שידלתי לנסוע מצפון לקפריסין הם לא רוצים . . .

באם יש עוד אפשרות של העברה יש לחשוב על כך ברצינות בהתחשב

עם התוצאות הפוליטיות עבורנו בצרפת יען כי זה הכלי הראשון הצרפתי העובד עבורנו....

לבסוף יושרו ההדורים בין בן חורין לבין הצוות, והוא מודיע למחרת "הם כולם בסדר ויש לשער שהם יעזרו לנו בכל מקרה".

נמרי מתאם איתו את ההגעה לנהריה וגם נותן לו הוראות במקרה שהספינה תיתפס

#### ל- עמירם מ- ארצי 12.8.46

... כשתקבלו פקודה לעצור תשאלו לנימוקים ותמשיכו לנסוע.

לעצור רק במקרה של יריות אזהרה. באם יהיה ניסיון של השתלטות

מחוץ למים הטריטוריאליים יש להתנגד פסיבית מניעת עלייתם בסולם

חסימת גישה להגה וחדר המכונות הפרעות בקשירה וסקנדלים.

במכונות יש לחבל רק במקרה שברור שהספינה לא מובלת לחיפה.

באם הספינה מובלת לחיפה בל תעשו דבר ...

המברק מבטא את מגמת המוסד למנוע באמצעים משפטיים את החרמת האוניות במקרה של השתלטות במים בינלאומיים. הוא מעדיף לתת לבריטים להשתלט על האונייה תוך התנגדות סמלית בלבד ולהניח להם להביאה לחיפה. היו מקרים שהמוסד אף דרש מהמלווים לגרות את הבריטים להשתלט על האונייה.

## פריצת הסגר

בתקופה שבה הפליגה "עמירם" ארצה היה הסגר הימי הבריטי בשיאו. מטוסי סיוור סרקו את מרחבי הים בטווח של 100 מייל מהחוף. שייטת של 5 משחתות היתה בנמל חיפה כאשר אחת היתה בסיוור ואחת בכוננות, ולעיתים הופעלה השייטת כולה. כמו כן סייעו בסגר שולות מוקשים וספינות משמר החופים.

גדוד חיל רגלים היה בכוננות למקרה שאוניית מעפילים תצליח לחמוק ולהגיע לחוף ויהיה צורך לסגור את האיזור ולעצור את המעפילים.

כאשר "עמירם" הגיעה למרחק של כ-160 מייל מהחוף הסורי, ולפני שנכנסה לטווח הסיוור של המטוסים הבריטים, בן חורין החליט לסלק כל סימן שעלול לזהות את הספינה כספינת מעפילים. הוא תיאר למעפילים את הגירוש לקפריסין הצפוי להם באם הספינה תיתפס, ואמר שבעזרתם ניתן למנוע את הדבר ולהגיע ארצה מבלי להיתפס והם קיבלו עליהם את המשימה. הוא הורה לפרק את המטבח ותאי השירותים שהוקמו על הסיפון ולהשליכם לים. המעפילים ירדו אל המחסן בבטן הספינה מצוידים במזון ובמים ליום שלם, רק פתח המחסן על הסיפון נותר פתוח מוכן לכיסוי מייד. העלייה לסיפון נאסרה מלבד שני צופים שצפו לשמיים כדי להתריע על מטוס סיוור. מכיון שמטוסי הסיוור נהגו להגיע מכיוון השמש כדי להקשות על גילויים, הצופים צוידו במשקפי שמש.

מאותו יום המעפילים שהו בבטן הספינה בכל שעות היום בצפיפות ובחום המחניק, ורק אלה שהתעלפו הועלו לסיפון והושכבו תחת מכסה בחרטום עד שהתאוששו. רק בלילות עלו המעפילים בקבוצות לשאוף אויר.

כפי שצפה בן חורין, למחרת בשעות אחר הצהריים הגיח מטוס מכוון השמש וחלף מעליהם בגובה נמוך, הצופים גילו אותו מבעוד מועד ופתח המחסן כוסה מייד. המטוס חזר וחלף מעליהם מספר פעמים והסתלק. לקראת ערב שב המטוס וחלף מעליהם ועלה החשש שהספינה זוהתה, והמתח בספינה גבר.

כאשר נודע לראש המוסד שאול אביגור שהאזין לדיווחים מההפלגה על כך שמטוס הסיוור גילה את הספינה, הוא העריך שהיא זוהתה ואין טעם שתמשיך לנסות להגיע ארצה והעדיף לשלוח אותה אל אוניית המעפילים "כ"ג יורדי הסירה", שהיתה בצרה ושידרה אותות מצוקה. הכ"ג עמדה בלב ים עם 790 מעפילים ומנוע מושבת, ולידה משחתת בריטית שהציעה את עזרתה, כלומר לגרור אותה לחיפה. ראש המוסד רצה ש"עמירם" תנסה לגרור את הכ"ג, או שתעביר אליה את 183 המעפילים, תחלץ ממנה את צוות הימאים האיטלקי, ותחזור עם הצוות לאיטליה. המשמעות היתה להסגיר את המעפילים תמורת ספינה וצוות ימאים איטלקי, וראש המוסד מבקש לדעת מה דעתו של נמרי.

**ל- חופשי מ- ארצי 14.8.46 בהול**

אחרי שעמירם נתגלתה פעמיים ואין סיכויים לעבודה בחשאי ,  
 דעתנו כאן שתיגש לכ"ג ותנסה לסחוב אותה או להעביר לה את האנשים,  
 לקבל ממנה את האנסלדו והעובדים ולמסור לה שעליה להיכנע על פי הוראות שניתן לה.  
 תענה מייד את דעתך.

למזלם של המעפילים כוונתו של ראש המוסד לא התממשה והם ניצלו שוב מההעברה לכ"ג, שהיתה חורצת את גורלם לגירוש.

בינתיים התעוררה בעיה נוספת. נמרי הודיע לבן חורין שמקום ההורדה שנקבע בנהריה מבוטל, ועליו להתרחק מערבה לעומק הים ולהגיע לקיסריה למחרת בלילה. השינוי נבע מכך שתושבי נהריה שסייעו בעבר להורדת המעפילים מהספינה "חנה סנש" סירבו הפעם לשתף פעולה והתנגדו לכך ש"עמירם" תגיע לחוף נהריה. היה זה כשבועיים לאחר "השבת השחורה" כאשר היישוב היהודי בארץ היה בהלם מתגובתם הקשה של הבריטים על פיצוץ המפקדה הבריטית במלון המלך דוד בירושלים. הם עצרו את מנהיגי היישוב ועשו מעצרים נרחבים בכל הארץ, והענישו בחומרה כל מי שסייע למחתרות - הלח"י, האצ"ל, וההגנה גם יחד. בין השאר, פשטו על קיבוץ שדות ים ועצרו את כל הגברים כעונש על הסיוע שנתן הקיבוץ לספינות מעפילים שהגיעו לחופו. תושבי נהריה חששו מגורל דומה.

בן חורין לא ידע את הסיבה לשינוי מקום ההורדה מנהריה לקיסריה. הוא חשש מהארכת ההפלגה ביום נוסף תחת מעקב מטוסי הסיור ובגלל מצבם הבלתי נסבל של המעפילים בבטן הספינה, וניסה לשכנע את נמרי שיאפשר לו בכל זאת להגיע לנהריה:

**ל- ארצי מ- עמירם 14.8.46**

יש לנו חשש שהמטוס השני גילה אותנו. באם ננסה להתרחק לעומק יתפסו אותנו שם.  
 אנו רוצים לנסות להוריד בבוקר השכם בערך בשעה 6 אם עד אז לא ניתפס - במקום הקרוב ביותר לגבול הצפוני...

**ל- עמירם מ- ארצי 14.8.46**

לא בא בחשבון שום הורדה בבוקר. עליכם להתנהג לפי ההוראה שקיבלתם קודם ...  
 לבן חורין לא נותר אלא למלא אחר ההוראה להגיע לקיסריה, אך בחר לעשות זאת בדרכו שלו. להערכתו ההתרחקות מערבה והגעה לקיסריה מצד מערב כפי שדרש נמרי תחשיד את "עמירם" כספינה המגיעה מאירופה, לכן החליט להמשיך באותו קורס לבירות עד רדת החשיכה, ואז לפנות צפונה במקביל לחוף

הלבנוני ולחזור למחרת עם שחר, ולהגיע ארצה מצפון מכיוון בירות, ולא ממערב. לאחר רדת החשיכה שינתה הספינה את הקורס לכיוון צפון והמעפילים עלו אל הסיפון לשאוף אויר.

לפני עלות השחר המעפילים ירדו שוב אל מתחת הסיפון והספינה סבה לאחור והחלה לרדת דרומה לכיוון הארץ. בהיותה מול ראש הניקרה בעומק של 10 מייל הגיחה לעברה משחתת בריטית. זאת היתה ה"סאומרז". "עמירם" בירכה אותה בהתאם לנוהג הימי בהנפת הדגל ונענתה על ידי המשחתת. היא הפליגה קרוב מאוד לצד "עמירם", שאלה מה מטרת ההפלגה ונענתה נמל פורט סעיד. לאחר שסרקה את הספינה ולא זיהתה משהו חשוד וכיון שלא נכללה ברשימת האוניות החשודות המשחתת הניחה לה והסתלקה.

כל אותה עת המעפילים נצמדו לדרגשים מתחת לסיפון במתח רב ולא הוציאו הגה. עם עזיבת המשחתת היתה הקלה מהולה בחרדה לקראת הבאות.

עם רדת הלילה כאשר "עמירם" היתה מול עתלית בעומק כ 8 מייל החליט בן חורין להפנות את החרטום מזרחה יותר כדי להתקרב אל החוף. לפתע זיהו הצופים לאור הירח צללית של משחתת מתקרבת, ובן חורין הורה להגאי להפנות את החרטום לכיוון דרום כאילו הם מפליגים לפורט סעיד. היתה זו שוב ה"סאומרז", היא הקיפה את "עמירם" סרקה אותה מקרוב בעזרת זרקור, לא מצאה דבר חשוד והתרחקה. בן חורין החליט להמתין כ 20 דקות כדי לוודא שהמשחתת לא חוזרת.

בקיסריה נבהלו מכך שהמשחתת עקבה אחר "עמירם" **"הם החליטו שזה אבוד ועזבו את המקום"**. נמרי הורה לבן חורין להפליג לתל אביב ולעלות על שירטון, אך בן חורין ביקש שלא יעזבו **"הכל בסדר חנו נבוא לקיסריה. הכל בסדר. הכל בסדר"**.

כעבור 20 דקות כשבן חורין ראה שהמשחתת לא חוזרת הפנה שוב את החרטום לכיוון החוף אך המשחתת שבה לבדוק אותם ובן חורין הפנה שוב את החרטום דרומה. כאשר המשחתת הופיעה בפעם השלישית "עמירם" היתה בקירבה מעוררת חשד של 5 מייל מהחוף, אך המשחתת לא בדקה אותה מקרוב אלא חלפה על פניה והסתלקה.

בן חורין החליט שזה הרגע המתאים, הפנה את החרטום לכיוון קיסריה והספינה חתרה במלוא המהירות אל החוף. מסתבר שעירנותה של המשחתת התרופפה לאחר שלא מצאה דבר חשוד בפעמים הקודמות **"ראו שאלה אותם ידידים ישנים"** ועזבה אותם לנפשם.

אילו ה"סאומרז" היתה בודקת את ה"עמירם" מקרוב גם בפעם השלישית היתה מגלה קבוצת מעפילים שעלו לסיפון כדי לאכול. ברגע שהמשחתת נראתה בן חורין הורה להם להשתטח על הסיפון כך שלא ניתן היה להבחין בהם מרחוק.

בסביבות השעה 2 לפנות בוקר הגיעה "עמירם" לקיסריה והמעפילים הורדו אל החוף בסירות של הפלי"ם. ההורדה נמשכה לא יותר מארבעים דקות, והמעפילים פונו לישובים בסביבה. בן חורין וחבריו ירדו גם הם והספינה הפליגה חזרה.

ה"סאומרז" נוכחה לדעת ש"עמירם" הערימה עליה, לאחר שגילתה את הספינה בדרכה חזרה, ועצרה אותה. צוות ההשתלטות שעלה על סיפונה גילה את הסימנים שהשאירו המעפילים, אך כיון שהספינה היתה מחוץ למים הטריטוריאליים נאלצה ה"סאומרז" לשחררה לדרכה.

מפקד ה"סאומרז" היה וויליאם סלבי, מפקד שיטת המשחתות הבריטית. הוא נאלץ להודות בטעותו והסביר זאת בכך ש"עמירם" נראתה נקייה – "ship shape", לא היתה ברשימת האוניות החשודות, והיה נראה שהגיעה מבירות.



*H.M.S. SAUMAREZ "סאומרז"*

בן חורין הגשים את חלומו של כל איש פלי"ם - לפרוץ את הסגר, להוריד את המעפילים בשלום אל החוף וגם להחזיר את הספינה.

באשר לתרומתה של "עמירם" למאבק הכולל – תרומתה היתה בעיקר בתחום המוראלי כפי שביטא זאת נמרי במברק לשאול אביגור:

**"ולבסוף מזל טוב! בימים אפורים אלו, ולו קטנות כעמירם, עידוד וכוח לכלים הבאים. לאחר הניסיון הזה מתגברת אצלי הדעה עוד יותר לשלוח כלים קטנים ורבים. כמובן זה לא סותר לשלוח אוניות גדולות".**

**סיכום**

הישגה העיקרי של ההעפלה לא היה בפריצת הסגר הבריטי והבאת פליטים יהודים לארץ ישראל, אלא בהד התקשורת שההעפלה יצרה ובמיוחד המאבק של המעפילים על סיפוני האוניות נגד הגירוש, שכן בתקופת השנתיים של הגירוש הצליחה ההעפלה להכניס ארצה רק 904 מעפילים מתוך כ 58,000 מעפילים שהפליגו מאירופה - פחות מ 2% נכנסו לארץ ישראל וכל היתר גורשו.

ביום ש"עמירם שוחט" הורידה בחשאי את המעפילים בחוף קיסריה, התחולל בנמל חיפה מאבק קשה של מעפילי האוניה "כ"ג יורדי הסירה" נגד העברתם לאוניית הגירוש. תושבי חיפה יצאו להפגנת הזדהות ושלושה אנשים נהרגו בעימות עם הצבא הבריטי.<sup>4</sup>

בעוד ש"עמירם שוחט" זכתה לידיעה קטנה בעיתון. המאבק של מעפילי "כ"ג יורדי הסירה" זכה למאמרים נרחבים בעיתונים בארץ ובארצות הברית.<sup>5</sup> תמונות ומאמרים על הגירוש הופיעו שוב ושוב בעיתוני ארצות הברית וקוממו את דעת הקהל נגד הבריטים. עיתונאים הצטרפו לאוניות המעפילים ותיארו את הדוחק והמחנק בבטן האוניות ואת המחזות הקשים של המעפילים ובתוכם נשים וילדים, הנאבקים נגד חיילים בריטים חמושים באלות, זרנוקי מים וגז מדמיע, וגוררים אותם אל אוניות הגירוש.

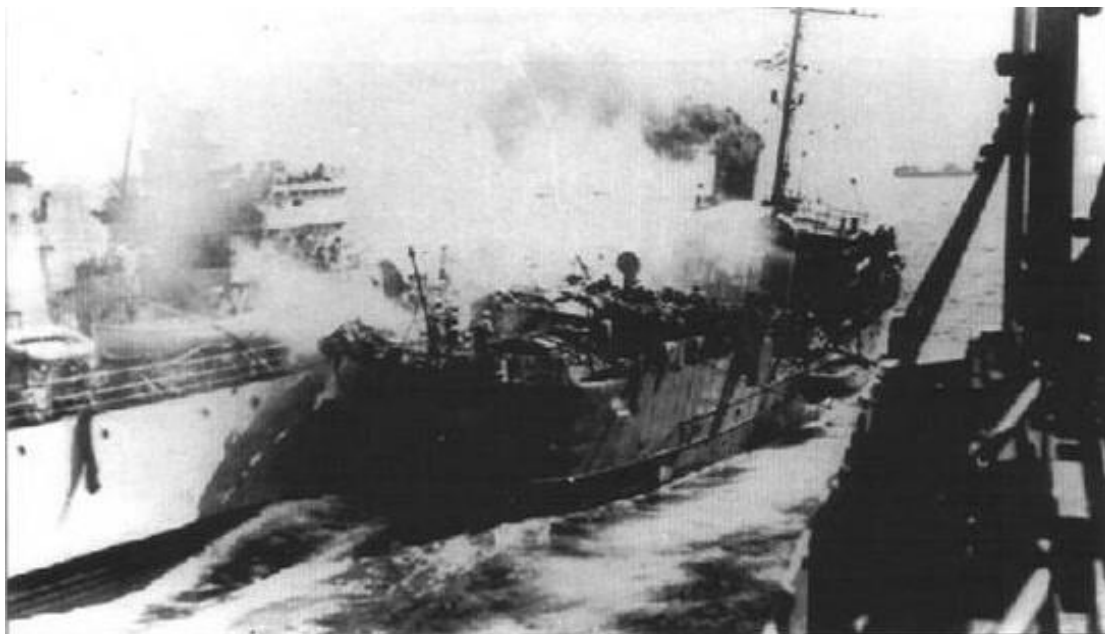
גם העתון ניו-יורק טיימס שלא אהד את הציונות שינה את טעמו ודרש מהבריטים לחדול מהגירוש ולהתיר עליית פליטים יהודים לארץ ישראל. ההד התקשורת שיצרו מחזות הגירוש תרמו להחלטתו של הנשיא טרומן לדרוש מהבריטים להתיר עלייה של מאה אלף פליטים יהודים לארץ ישראל.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> הפגנת ההזדהות בחיפה במהלכה נהרגו השלשה התקיימה קודם לכן, ב-13 באוג', בתגובה לגירוש מעפילי 'יגור' ו'הנרייטה סולד' לקפריסין (הגירוש הראשון של מעפילים לקפריסין).

<sup>5</sup> הסיקור של התחלת הגירוש לא היה מוגבל למאבק מעפילי 'כ"ג יורדי הסירה'; היה סיקור נרחב של התחלת הגירוש וראשוני המגורשים מעפילי 'יגור' ו'הנרייטה סולד'.

<sup>6</sup> הדרישה של טרומן לאפשר עליית 100,000 פליטים פורסמה בקיץ 1945, בלי שום קשר למחזות הגירוש שהחלו בקיץ 1946. למעשה מאמצע 1946 טרומן כבר לא חזר עליה.



משחתת בריטית משתלטת על אוניית מעפילים "שאר ישוב"

באותה תקופה אמריקה לא דרשה כלל מהבריטים לעזוב את ארץ ישראל, להיפך היא היתה מעוניינת בהישארותם כדי לבלום חדירה סובייטית למזרח התיכון, עם זאת הנשיא טרומן דרש מהם להתיר עלייה של מאה אלף פליטים יהודים, וגם הצהיר על כך בפומבי כדי להדגיש את מחויבותו לדרישה זו.

הבריטים שלאחר המלחמה היו במשבר כלכלי קשה והיו תלויים מאוד בארצות הברית, לכן לא יכלו לסרב לדרישת הנשיא, מצד שני לא יכלו להכניס ארצה מאה אלף פליטים יהודים מסיבות אסטרטגיות; הבריטים חשבו עדיין במושגים של מעצמה עולמית ולהערכתם התרת עלייה יהודית במימדים כאלה תערער את מעמדם בקרב ערביי האזור, ותסכל את תוכניתם להישאר במזרח התיכון העתיר בנפט באמצעות כריתת בריתות עם ארצות ערב.

הבריטים העדיפו לא להכניס ארצה מאה אלף פליטים יהודים ולהחזיר את המנדט לאו"ם כדי לא לסרב לנשיא, וכדי לגרור את ארצות הברית לסייע להם בפתרון הבעיות בארץ ישראל, מהלך שהוביל בסופו של דבר לעזיבתם את ארץ ישראל ולהקמת המדינה.

עשרות אוניות המעפילים שעל סיפונן התחולל מאבק המעפילים נגד הגירוש הן שהתניעו את המהלך שהביא לעזיבת הבריטים את ארץ ישראל<sup>7</sup>. למרות זאת, דווקא 7 הספינות הקטנות שהצליחו להסתנן לארץ בחשאי כדוגמת "חנה סנש" ו"עמירם שוחט", הן אלה שנחקקו בנרטיב הישראלי כפורצות הסגר.

<sup>7</sup> מאבק ההעפלה היה אחד הגורמים שדחקו בבריטים לעזוב את הארץ. אבל מה שהתניע את המהלך המדיני שהביא בסופו להחלטת הכ"ט בנובמבר 1947 (שהיוותה גם את הבסיס לסיום המנדט) הייתה החלטת מנהיגי הצינות בקיץ 1946 (שבאה על רקע התפרקות תנועת המרי העברי) לתמוך בפיתרון מבוסס חלוקה.

הטרגדיה של פליטי השואה ומחזות הגירוש הקשים לא התחברו לתדמית הישראלי החופשי והנועז שנוצרה אז בארץ. התאים יותר סיפור ההצלחה של הספינות הקטנות שפרצו את הסגר.

## אריק קרמן

### לזכרו של אילן בראון

**תודות לאורלי ארכיון תולדות ההגנה**, שסייעה לי בקבלת החומר בתקופת הקורונה

מקורות:

ארכיונים: ארכיון תולדות ההגנה, ארכיון קיבוץ שמיר

ספרים: ברגינסקי- עם חותר אל חוף, בוגנר- ספינות המרי, קרמן- אוניית המלחמה של המעפילים, גרינברג- קץ המנדט הבריטי, ראובני -מטות תורן, STEWAART - THE ROYAL NAVY AND THE PALESTINE PATROL