

רב חובל ה'פאן יורק' גד הילב מספר¹

ב-15.8.47 נתמנית קברניט Pan York (פאן יורק). עם צוות מורכב משלושה קצינים מקצועיים ארץ ישראלים (אני, אפרים צוק, ורנר סלומון), שלושה קצינים וששה דירוגים שכירים ספרדים, שבעה מתנדבים יהודים אמריקאים, ושלושה אנשי "המוסד להעלייה" (ניסן לזיתן, ראובן "פופקן" אורן, שלמה הנס רוזן) הפליגה האוניה - "להטעיית הבריטים" - לנמל בחוף המערבי האטנלטי של מרוקו, שם הוטען מטען מלא פוספט בצובר, ואשר פורק בנמל Brest בצפון מערב צרפת ובנמל Rouen במעלה נהר ה-Seine בואך פריז. בהמשך פקדה האוניה, לתדלוק, מעגן בשפך נהר Gironde בקרבת Bordeaux, ואת נמל מרסיי (שנית) להעלאת ציוד רב ואספקה, וכאן גם הצטרף לאוניה גדעון "גדע" שוחט.

מ-10.10 עד 23.12, 1947 - "ימי כ"ט בנובמבר", החלטת האו"ם על חלוקת הארץ - פקדה Pan York חודשיים וחצי את נמל Constanta ברומניה לביצוע עבודות רבות- היקף להתאמתה להסעת כ-7,500 מעפילים, כאשר האוניה-אחות Pan Crescent [פאן קרסנט] בפיקוד יצחק "אייק" אהרונוביץ רתוקה אל Pan York לאותה מטרה. בנמל זה הצטרפו ל-Pan York יוסף "יוסי" המבורגר הממונה-על מטעם ה"הגנה" מפקד מסע שתי האוניות, ואנשי פלי"ם (עקיבא אופנברך), וב-23.12.47 יצאו שתי האוניות את נמל Constanta והפליגו לנמל Burgas בבולגריה, כאשר Pan York מובילה. בנמל Burgas הועלו לכל אחת משתי האוניות כ-7,600 מעפילים (סה"כ כ-15,200 נפשות) הישר מרכבות שהגיעו לרציף זו אחר זו במשך 36 שעות.

Pan York ו-Pan Crescent על 15,200 מעפיליהן יצאו אם כן ב-26.12 את נמל Burgas. הן עברו בשירה, בבוספורוס, את ים השייש ה-מרמריס, ואת מיצר הדרדנלים, לים האגאי. מיד עם צאתן מפתח הדרדנלים נתלו אליהן בחשיכה שתי אוניות הצי המלכותי הבריטי שארבו להן במקום ובשעות הקרובות הצטרפו ארבע אוניות מעקב-ליווי נוספות בפיקוד אדמירל בסיירת "Mauritius", כאשר Pan York מובילה את השיירה כולה, במבנה מופתי, בין האיים האגאיים. הקפדתי ליידע את הבריטים בפנס איתות על נתיב ההפלגה; ובכל שינוי כיוון-שייט סימנתי זאת באמצעות אורות "עץ האשוח" ה-"Christmas Tree" או דגלי צופן בינלאומיים ו/או צפירת צופר האוניה - כנהוג אז בשיירת אוניות Convoy בלב ים.

בהתאם להבנה בין הסוכנות היהודית לבין שלטונות בריטניה, והוראות "המוסד לעלייה" היה על שתי האוניות להענות להוראות מפקד השייטת הבריטית. ואכן ביום ד' 31.12.47 שעה 15:00 (לאחר חילופי דברים להבטחת שלום אנשי צוות שתי האוניות) - כאשר השיירה עוצרת בלב ים באתר, 05 36 צפון, 22 31 מזרח (כ-160 מייל מנמל פמגוסטה, קפריסין) עלו קצין וחוליית מלחים בריטיים שהגיעו בסירת מנוע מ-HMS "Mauritius" על סיפון Pan York. החובל השני של אונייתנו, ורנר סלומון, קיבל את פני הבריטים ליד כבש האוניה, וליווה אותם, כנהוג, אל חדר ההגה, שם עמדו יוסי, אני, סטיב, ניסן, וילי רוסטוקר ואחרים בציפיה לבאות. אכן, מעמד דרמטי למדי. בחילופי דברים קצרים, במקצועיות, באנגלית רהוטה, ו"לעניין", עשינו כביכול "כאילו" להעברת השטת האוניה לידי הבריטים; דהיינו העברת ההגה וה"טלגרף" (Engine Telegraph) לידי הבריטים וקביעת צוות בריטי להפעלת המכונה הראשית. חיש מהר, ובטרם המשך השייט, הובן ע"י כל הנוכחים בגשר הפיקוד שאין ההעברה מעשית - ולמען בטיחות האוניה וכל הנמצאים בה "חידשנו-המשכנו" אנו את שייט האוניה ושלטתנו המלאה והבלעדית בתפעולה. בו-זמנית התרחש תרחיש דומה ב-Pan Crescent, בה התמקמו קצין וחוליית מלחים מהסיירת "Phoebe". וכך, עם Pan York בראש ו-Pan Crescent מאחוריה - ואוניות הצי המלכותי סביבן - שטה השיירה לקפריסין.

בבוקר יום ה' 1.1.48 ומיד עם הגעת האוניות לנמל פמגוסטה ירדתי בליווי ורנר סלומון לרציף, ושם לרגלי כבש האוניה - ובטרם ירד איש מאלפי המעפילים לחוף - ניהלתי דו-שיח עם מפקד השייטת הבריטית Rear Admiral (Naval Authority) Richard Victor Symonds-Taylor D.S.C. להבטחת שלום אנשי הצוות והספקת דלק מיידית. הבהרת לאדמירל, בתקיפות, שללא התחייבות בכתב לבטחון אנשי הצוות הם ינטשו עמדותיהם - והאחריות לאיורור, כיבוי-אש, סניטציה, מילוט, וכו' ולבטיחות אלפי המעפילים תחול על שלטונות בריטניה. אזכיר כאן שנדרשו שלוש יממות לפינוי 15,000 המעפילים מהאוניות לחוף. ואכן תוך שעה קלה נקשרה לדופן Pan York משחתת בריטית ממנה נשאבה כמות דלק למיכל אנייתנו. בו זמנית החלה התרוצצות - כולל הפעלת אופנוען צבאי - בין גורמים צבאיים בפמגוסטה לבין מושל קפריסין בניקוסיה להשגת כתב התחייבות הנ"ל, ואשר אכן נתקבל למחרת

¹ הקטע מהסיפור האישי של גד הילב הנוגע להפלגת "הפאנים". לסיפור האישי במלואו הקש [כאן](#).

ב-2 בינואר בחתימת "עבדך הנאמן נציג פמגוסטה" – Your Obedient Servant Commissioner Famagusta, וזאת יחד עם צו מעצר האוניות, מאותו תאריך בחתימת מושל האי. זאת ועוד, במכתבו מבטיח הנציב שאלה מהמעפילים שימשיכו לשרת כאנשי צוות באוניות "יורשו להתקבל למעצר במחנות המעפילים" (נו באמת - ג.ה.).

שלא כמקובל ב"מוסד לעלייה" גמרתי אומר לא לנטוש את האוניה, יחד עם החובל הראשון Esteban Hernandorena איש חבל ויסקייה בספרד ולימים "קפטן סטיב" הנערץ, שכנענו קומץ אנשי צוות, ובהם 6 ספרדים ו-8 מעפילים בולגרים להישאר באוניה ולשמרה בידינו. זאת, כאשר רוב אנשי הצוות כולל קצינים, וכל "המלווים" כבר מעורבים, כמקובל, בתוך קהל המעפילים לקראת התפנותם מהאוניה. ב-Pan Crescent בפיקוד אייק, והעוגנת עדיין מחוץ לנמל, התרחש תרחיש דומה.

ב-4.5 חודשי מעבר האוניות במען Boghaz עד 14.5.48 יום הכרזת המדינה - כאשר בכל אוניה מוצבים דרך קבע קצין וחוליית חיילים בריטיים, ובסמוך עוגנות שתי אוניות משמר של הצי המלכותי (ואף לאחר "שחרור" האוניות ועד אמצע חודש יוני) היינו מעין עוזבים לנפשנו ככל שהרבר נוגע ל"מוסד לעלייה". פיתחנו וקיימנו יחסים יעילים עם גורמים רלוונטיים בחוף, ועם מפקדי אוניות משמר אותם אירחנו מידי פעם על כוסית וחטיפים. בעצת נציגי הסוכנות היהודית והג'וינט באי (מוריס לאוב, יהושע לייבנר, והרב יעקב שרייבאום) פנינו ביוזמתנו אייק ואני, אל בעל סוכנות נסיעות ותיירות מקומי הרי הוא פרודרומוס פפוסיליו (Prodromos Papavassiliou) האגדי - תומך נלהב בישראל, ולימים ועד היום נציג שהם-צים וסוכן אוניותיה בקפריסין - שידאג לצרכינו המעטים יחסית כגון אספקה קטנה, רופא, הסעות, כסף מזומן וכו'.

את הכרזת המדינה ב-ה' באייר תש"ח - 14.5.48 אחה"צ ציינו בטקס מרגש כיותר על סיפון האוניה - עדיין במעגן Boghaz - כאשר במיסדר כבוד של אנשי הצוות בניהול נמרוד אשל ושירת "התקווה" ע"י כל הנוכחים (אורחינו אנשי הסוכנות היהודית, הג'וינט, פרודרומוס פפוסיליו ומכובדים אחרים על נשם וטפם) הנפתי את דגל ישראל לראש התורן. עוד באותו יום שינינו את כיתוב נמל הרישום בירכתי האוניה מ-Haifa ל-Panama R.P.

ב-5.5 חודשי עגינת שתי האוניות במימי קפריסין נהנו כל אנשי הצוותים מחופש תנועה בלתי מוגבל באי, כאשר אנו נושאים תעודות זהות בשמות בדויים, בהנפקתנו אנו מטעם האוניות. ירדנו/עלינו לאוניות, נכנסנו/יצאנו במחנות המעפילים, וטיילנו באי כרצוננו.

ב-18.6.48 - 35 יום מאז הכרזת המדינה ושחרור Pan York ו-Pan Crescent ממעצר הבריטים, ובאין קשר והוראות כלשהן מצד "המוסד לעלייה" - יצאנו שתי האוניות ביוזמתנו אנו ממימי קפריסין לכיוון הארץ. הבריטים היו בטוחים שכמות הדלק במיכלי האוניות מזערית "ורחוק לא תגיעו", "וממילא לא תורשו להיכנס לנמל חיפה אשר אוניית הוד מלכותו מוצבת למשמר במבואותיו". בדיעבד ומתוך עורמה מצידנו בתקופת המעצר, כאשר אוניות המשמר מספקות לנו בתדירות כמויות דלק קטנות, היו מיכלי אוניותינו מלאים. כמו כן היו האוניות מאוישות היטב ובמצב תפעולי ובטיחות-שייט טובים, וניתן היה להפליג לכל נמל באירופה. כל מאמצינו במהלך ההפלגה ליצור קשר אלחוטי עם מאן-דהו בארץ ולקבל הוראות - אולי לעגון זמנית בתחום מימי מדינת ישראל בחוף עכו-הקריות - נכשלו. בהתקרב אוניותינו למפרץ חיפה שטה לקראתנו אוניית הצי המלכותי ואותה בפנס איתות על כך ש"אתר עגינה נקבע עבורכם" במפרץ חיפה בתחום הנמל (דהיינו במובלעת, שעדיין בשלטון בריטי Haifa enclave). בעקבות מאמצי הפרוצדורליים, במעגן, למנוע מאנשי צבא בריטים לעלות לאוניה - כאשר אנו עדיין מנסים ליצור קשר אלחוטי עם "המוסד לעלייה" - נלקחתי לפנות ערב 19.6 ע"י קצין וחוליית חיילים בריטיים בכח מ-Pan York לספינת גרר גדולה של הצי המלכותי והועברתי לנמל ולמעצר במחנה צבאי בריטי בבת-גלים. כעבור יומיים ב-21.6 נלקחתי באזיקים בליווי חיילים לבית דין צבאי בריטי (במובלעת) ונשפטי על סירובי לקרוא, לקבל ולחתום על צו האוסר הזת Pan York ללא אישור הסמכות הצבאית. בהגנה ע"י עו"ד סולי פרידמן ולאחר תשלום קנס שוחררתי מהמעצר.

ב-22.6 שבתי להיות קברניט Pan York כאשר שמה הוסב בינתיים ל-"קוממיות" ושירתתי בה בהמשך מהלך מלחמת תש"ח ועד 16.1.49, תקופה בה - החל מ-30.6.48 עם פינוי הבריטים סופית את מובלעת חיפה וארץ ישראל - הוסעו באוניה ב-9 הפלגות כ-30,000 (!) עולים וכמויות גדולות ארגזים עם "חפצי עולים" מנמלי פמגוסטה, נאפולי, לה-סיוטה, מרסיי ו-Bakar יוגוסלביה לחיפה.

"צימוקים"

Pan York היא "קיבוץ גלויות" היא "קוממיות" - כאשר באתי ל-Pan York לקחת את פיקוד האוניה ונפגשתי לראשונה עם הימאים הספרדים שכבר נמצאו בה, עלה בדעת ESTEBAN HERNANDORENA (מבוגר ומנוסה ממני, ולימים "קפטן סטיב" האגדי) להתפטר ולעזוב את האוניה. נראיתי לו צעיר מדי מכדי שהוא ישרת תחת פיקודי. תוך יום יומיים סטיב נוכח לדעת שאכן בעל מקצוע אני, ואף מנוסה ממנו בהלכי ציי בנות הברית החדשים; ובעיקר שאין אני עוסק בענייני כבוד או מרות מיותרת, ואכן בשנה וחצי הבאות שירתנו כצמד טוב למדי והיינו לידידי אמת.

בתחילת ימי מעצר Pan York ו-Pan Crescent במעגן BOGHAZ בקפריסין פנינו אייק ואני בענין כלשהו לבית החולים הממשלתי בניקוסיה. כאשר פגשנו בפתח בית החולים שתי צעירות ארץ ישראליות, אחיות-מיילדות למעפילות ממחנות המעצר, והצגנו עצמנו כקברניטי שתי האוניות הגדולות, אמרה אחת הצעירות "אם אתם קפטנים - אני נפוליאון", כך נראינו אך החלה ידידות נחמדה בינינו.

בתחילת חודש מאי ביקרנו אייק ואני, ביזמתנו, באוניה "קדמה" במעגן LARNAKA, להשגת שני דגלי לאום לקראת הכרזת המדינה. עם שובנו בסירת מנוע לחוף, כאשר שתי חבילות קטנות באמתחתנו, נעצרנו ע"י שוטרים קפריסאים והושלכנו לתאי מעצר נפרדים, מקומיים. הסוהרים לא התרשמו מטיעוננו על היותנו קברניטי שתי אוניות ואף לגלגו לנו (על אף צעקותיו של אייק מבעד לסורגים שהוא "יתלונן בפני הקונסול האמריקאי"). רק עם בואו של פרודרמוס פפוסיליו כעבור יום יומיים יחד עם מנהל נמל פמגוסטה, והצהרתם ששני צעירים אלה הם אכן קברניטי שתי האוניות הגדולות ב-בוגז, שוחררנו מהמעצר. משועשעים למדי לאורך כל הדרך, שבנו ארבעתנו ברכבו של פרודרמוס לפמגוסטה ולאוניותינו.