

יוון והעלייה הבלתי-לגלית, 1934-1947^(*)

חלקם של העם היווני וממשלתו בהיסטוריוגרפיה של ההעפלה והעלייה הבלתי-לגלית בשנים 1934-1947 טרם הואר דיו. ביוון יכלו פליטים יהודים שברחו מהכיבוש הנאצי לעבור ולמצוא מקלט זמני, וללא תמיכתה של ממשלת יוון לא היתה ההתארגנות יכולה להתבצע. עד סיום מלחמת העולם השנייה, היתה יוון המקום המרכזי לחכירת אוניות להעפלה ולמציאת צוותים להפעלתן. הספנים היוונים, ביוון ומחוצה לה – ביוגוסלביה וברומניה – היו לא פעם היחידים שהסכימו לסכן את עצמם ואת רכושם בפעילות כזאת. גם אם הספנים היוונים פעלו ממניעים של בצע כסף, נוצרו קשרים הדוקים ותנועות ההעפלה יכלו לסמוך על כמה ספנים מתמידים ואחראים. בזמן השואה, תחת לחץ ופיקוח גרמני, יכל המפעל להמשיך ולהתקיים בזכות קשרים שנבנו בתחילת הדרך ביוון בין הרוויזיוניסטים והמוסד לעלייה ב' לבין בעלי הספינות היווניים. לאחר השואה, עזרו אנשי קשר ותיקים ביוון לארגן אוניות להעביר יהודים מיוון לארץ ישראל תוך עצימת עין של שלטונות יוון. גורמים שונים ביוון גם עזרו לספניה להתחמק מסכנות שארבו במימי יוון.

עדיין לא ניתן לעיין בחומר ארכיוני יווני הקשור ליחסה של ממשלת יוון להעפלה, ואולם ממקורות ארכיונאיים ישראלים ובריטיים, ומפרסומים שונים אפשר להרכיב תמונה על חלקה של יוון בפרשת ההעפלה.

בשנות השלושים, לא יכלה ההנהגה הפוליטית היוונית לחרוג מההנחיות שהכתיבו הבריטים נגד ההעפלה, אך פוליטיקאים בכירים ופקידים נטלו שוחד כדי להתיר פעילות זו והיו שסייעו גם ללא תמורה. מחקרים אחדים עסקו בתפקיד הפעיל שמילאו גורמים יוונים בהצלה ובהעפלה בתקופת השואה ובשנתיים שלאחריה. ההשתתפות הפעילה של יהודי יוון בהתנגדות הלאומית היוונית נגד האיטלקים והגרמנים בזמן מלחמת העולם השנייה, תרמה לעזרה היוונית להצלה של יהודים בדרום יוון, שכללה את העברתם לתורכיה בספינות דיג במסגרת ההעפלה. לאחר המלחמה, אף מסתבר שגורמים בממשלת יוון סייעו להטעיית הבריטים ולהצלחת הפלגות העפלה מיוון.

1934: ראשית ההעפלה מיוון

ב־1934 יצאו מיוון שלוש אוניות; ה"וולוס" א' וב', של ההגנה, וה"יוניון" של הרוויזיוניסטים.

השנת ה"וולוס", האוניה הראשונה שהפליגה מיוון, לא היתה משימה קלה. ב־1934 עמד אברהם האפט מקיבוץ דגניה ב' לצאת לשליחות של "החלוץ" בפולין. קודם שיצא, נקרא להיפגש עם אליהו גולומב, מפקד ההגנה, אשר שכנע אותו לעודד עלייה עצמית ללא רשות לנוכח המספר המצומצם של סרטיפיקטים שהקציבו הבריטים לארץ ישראל.¹ על יהודה ברגינסקי מקיבוץ גבעת השלושה הוטל לארגן את הפעולה באופן מעשי ולוי שוורץ, שהיה גזבר של "החלוץ" בוורשה מ־1932, דיכו את הכספים, דאג לציוד ומזון ועמד ללוות את המעפילים, יחד עם זאב שר, ברכבת מפולין לפיראוס. אחר־כך המשיך שוורץ לארץ ישראל באוניה יחד עם שלושה בחורים צעירים שנשלחו מהארץ מטעם ההגנה ליוון להיות מלווים.² ברפל, שליח ההסתדרות שעסק בארגון עלייה,³ חיפש בינתיים אונייה מתאימה ביוון. ולאחר־מכן הצטרף אליו האפט. ברפל קיבל שם של יהודי מקומי תושב אתונה בשם ויקטור מאייר, שהיה חיל גרמני במלחמת העולם הראשונה והתיישב בבירת יוון. למאייר היו קשרים בממשלת יוון, הוא היה בעל ניסיון במשא ומתן עם יוונים. לאט לאט הלכה מעורבותו וגברה והוא נעשה דמות מרכזית בארגון ההעפלה ביוון עד המחצית השנייה של שנות ה־40. הוא זכה לכינוי "סנור" בזכות קולו הערב. לצדו נעשה גם אריסטו חורילוס, יוני נוצרי מקומי שהיה בקיא בענייני הנמל, לעוזר בשכר לשנים הבאות עבור המוסד לעלייה ב'. באמצעות שניהם פגש ברפל בעל אונייה ורב־חובל בשם מקרוס,⁴ שהיה בעל עבר עשיר בהברחות ובקשרים עם פקידי ממשלה יוונים, שעצמו עין מעיסקות מפוקפקות תמורת שוחד.

וורניקוס, אחד האחים ממשפחה של בעלי ספינות, שהיה בעל עבר עשיר בפעולות הומאניטריות, ובהמשך יהיה לידיד נאמן של תנועת ההעפלה, חקר למוסד לעלייה ב' את הספינה וולוס (ביוונית "חץ"), בעלת תפוסה של 150 איש. אולם ברפל והאפט לחצו על מקרוס להגדיל את תפוסתה ל־350 נוסעים. מאחר ששכרו של מקרוס התבסס על מספר הנוסעים, הוא הסכים להגדיל את מספר הנוסעים למרות הקשיים. האונייה נרשמה להפלגה כשהמטרה המוצהרת שלה היתה הסעת סטודנטים "לסיור בחופי הים התיכון".⁵ הוחלט להפליג דרך איטליה ובאמצע הים, לפנות לכיוון ארץ־ישראל.

המארגנים היו חסרי ניסיון והמעפילים היו הפחות מתאימים לנסיעה מבחינת המשמעת שנדרשה מהם ואף מבחינת המשימה החלוצית שנועדה להם

בארץ ישראל.⁶ בגלל סודיות המבצע התקשו המארגנים להעביר את הכסף מוורשה לאתונה. הקבוצה כללה קרובי חלוצים, שלא היה להם כל מושג מה ציפו מהם וכיצד להתנהג. כדי להתחמק, בדרך מפולין, מאנשי הבולשת של משטרת ארץ ישראל (ה־Criminal Investigation Department: C.I.D.), לא עשו הפעילים בגאליציה, לאטביה ומדינות אחרות מיון זהיר במעפילים, וכך הגיעו לאתונה יהודים שלא היו מוכנים לקשיים שיהיו מנת חלקם בדרך לארץ ישראל. בדרך מוורשה לאתונה, גנבו כמה מעפילים דברי מזון ממזנונים בתחנות הרכבת. כשהגיעו המעפילים לתחנת הרכבת באתונה, נוצר תוהו ובוהו. כיוון שלא נעזרו בסוכני נסיעות מקומיים באתונה התקשו למצוא לינה במלונות ל־350 אנשים, ומצאו סידור ל־50 איש בלבד. בהעדר מקום איחסון למוזודות בתחנה, גרמו העולים ומוזודותיהם לצפיפות ברציף. התקבלה הוראה להתפנות בתוך שעה מתחנת הרכבת ו־50 האנשים הראשונים הופנו לחדרי מלון. האפט, מרוב מאמץ והתרגשות, קיבל שטף דם, הופנה לבית חולים ואחר כך שב לארץ.

לאחר שכולם פונו מהתחנה וחיכו בחוץ, עבר במקרה במקום בעל מלון יהודי בשם ארדיטי והתעניין אם יש יהודים בתוך ההמון הזה של זרים. בתוך חצי שעה, הוא מצא מקומות לינה לכולם. וכך התרוקן הרציף דקות אחדות לפני בואם של שלושה סוכנים בריטים שעקבו אחרי קבוצת המעפילים. ביולי 1934, לאחר נסיעה של ארבעה ימים, הגיעה האונייה בסופו של דבר לחוף תל־אביב. בקבוצות של 30, הורדו הנוסעים לספינות אחרות. ארגון ההורדה היה לקוי מאוד ושני מעפילים מתו במהלכה. המשטרה חקרה את הפרשה ואנשי ההגנה סיפרו שהשניים נרצחו בידי דייגים. בהעדר ראיות, סגרה המשטרה את התיק.⁷

באותה שנה יזמו הרוויזיוניסטים הבאת אוניית מעפילים משלהם.⁸ מאז שהוגברה השמירה בגבולות היבשתיים של ארץ ישראל ב־1933, החליטה ההצ"ח (ההסתדרות הציונית החדשה) לארגן עלייה בלתי־לגלית דרך הים. שלושה נציגים שלה נפגשו עם צבי הרמן סגל, נציג חברת ספנות גדולה בדנציג, שהמליץ לחכור אונייה קטנה ביוון ולהפליג ממנה לפלשתינה. הוא אף יזם קשר עם עורך־דין יווני בפריז אשר סייע להם לחכור את האונייה "יוניון". 117 איש עלו באחד מאיי יוון לאונייה, שהיתה בנויה ל־100 איש, והפליגו לארץ ישראל. בלילה, מול גני התערוכה בתל־אביב, הורדו 100 מעפילים לחוף. מטוס משטרה זיהה את האונייה שהתרחקה מנקודת ההורדה. הגיעו אנשי המשטרה ואסרו 17 עולים ו־3 נערים מת"א, שחיני "מכבי", שהיו על יד האונייה לבושים בבגדי ים. שלושת הנערים התקברו לאונייה בתמימות כשראו את איתותיה לעזרה. נעצרו גם החובל וצוות האונייה. כל האסורים

נכלאו ביפו. בהתחלה ביקשה המשטרה להעמיד לדין את 17 העולים, אך ההאשמות נתבטלו. העולים נכלאו מבלי שיובהר להם מה יעלה בגורלם. מיואשים, פתחו בשביתת רעב והועברו למעצר בחיפה. לאחר חודש ימים, גורשו מפלשתינה דרך הים. כיוון שלא היו ברשותם מסמכים, לא יכלו השלטונות לגרשם לארצות מוצאם. בעל האונייה, ספירו טיפאלדו, והחובל זאן ואקוניס, יחד עם שלושת הבחורים, הועמדו לדין. בעל האונייה הכחיש את האשמות נגדו – הבאת עולים לפלשתינה ללא אישורים. הוא טען שמעולם לא היה בת"א או בפלשתינה. הוא שמע שיהודים חוזרים לארץ ישראל כמו שהיוונים חזרו מתורכיה ליוון, ולכן לא תיאר לעצמו שיש חוק האוסר עליהם לשוב ל"ארצם". הוא טען שהיהודים עלו על אונייתו בידיעת ממשלת יוון. הוא התקשה להבין כיצד הפר את החוק בהבאת יהודים שגורשו מיוון לאדמתם. למרות ההיגיון שלו והצדקותיו, הוטלו על בעל האונייה מאסר של חצי שנה וקנס של 100 לירות. החובל נענש במאסר של שלושה חודשים וקנס של 50 לירות. הנערים הוענשו במאסר של 4 חודשים או קנס של 50 לירות.

בספטמבר 1934 שוב הפליגה ה"וולוס" מיוון. מקרוס הסכים להחכיר שוב את האונייה. כדי להתחמק מעיני האנגלים, החליטו ברפל וברגינסקי שהמעפילים יפליגו מווארנה, בולגריה. לאחר שה"וולוס ב" הפליגה מפיראוס והגיעה לווארנה, הגיעו למקום ברכבת 350 חלוצים מפולין, מליטא ומצ'כיה. הצטרפו אליהם גם עולים מבולגיה שהגיעו לגבול צ'כיה. ב־6 בספטמבר יצאה האונייה לדרך, לארץ ישראל. כבר במעבר הדרדנלים, גילתה הבולשת האנגלית את האונייה. לאחר נסיעה של כמה ימים, ב־13 בספטמבר, היא התקרבה לחופי פלשתינה. 48 אנשים הספיקו לרדת לחוף לאחר שהועברו לאונייה קטנה. בגלל סערה, לא יכלו להוריד יותר, והאונייה יצאה לים. למחרת בלילה התקרבה האונייה לחוף ונתגלתה על ידי זרקורים של האנגלים. היא ניסתה לסגת, הפחם הלך ואזל, אזלו המים, ובמצב של ייאוש, קיבלה האונייה מקלט בטריפולי (סוריה). שם, קיבלו המעפילים מזון ומים, אך לא פחם. לאחר ארבעה ימים הגיעה האונייה לאי סירוס, שם קיבלה פחם והפליגה לפיראוס. בפיראוס סירב מקרוס להפליג שוב אם לא יחתמו איתו על חוזה חדש, ויובטח לו שכר נסיעה מלא. ברפל וברגינסקי נשאו ונתנו עמו וב־28 בספטמבר לאחר שהושגה הסכמה, שלח מקרוס צוות חדש והאונייה הפליגה שוב.⁹

המלואים מטעם ההגנה שהיו בהפלגה הקודמת נשאו גם בהפלגה זו ולאחר ארבעה ימים, התקרבה האונייה לחיפה. 15 חברי ההגנה שבאו מהחוף התקרבו לאונייה והזהירו שהמשטרה הבריטית סגרה הרמטית את חופי ארץ ישראל. נרגזים ומאוכזבים חזרו המעפילים לים. רב החובל סירב להתקרב לחוף מחשש

השלטונות יעמידו לדין אותו ואת צוותו ויחרימו את ספינתו. הספינה המשיכה אפוא לשוט בקירבת חופי ארץ ישראל וכל אימת שהזרקורים הבריטים זיהו אותה הצליחה האונייה לחמוק. שוב אזלו המים והאוכל, והנוסעים רעבו וצמאו. העיתונות היהודית עקבה אחר מסע הנדודים, תיארה את סבל הנוסעים וגינתה את ממשלת בריטניה אשר סירבה לפתוח את שערי פלשתינה. האנגלים הפיצו שמועות שהם מוכנים להתיר לעולים להיכנס לארץ ישראל בתנאי שהסוכנות תקציב להם אשרות כניסה. כך הפכו את הסוכנות היהודית לאחראית על גורל המעפילים.

האונייה המשיכה לשלוניקי ובבואה לעיר ב־12 באוקטובר, לא הרשו לה השלטונות היוונים לעגון בנמל, והיא נאלצה להישאר מחוץ לנמל. היוונים כינו את הספינה "אוניית הרפאים" או "אוניית השדים", ואולם תמורת מחיר מופקע הסכימו השלטונות לספק מזון לנוסעים.¹⁰

בחווה בין בעל האונייה ובין המארגנים היה סעיף שקבע שאם מסיבה כלשהי ייאלצו הנוסעים להישאר באונייה, על המארגנים יהיה לשלם דולר לאיש ליום עבור הוצאות החזקה (כלומר, 350 דולר ליום עבור כל הקבוצה). הנוסעים נכלאו בתוך האונייה כחודשיים בצפיפות וייאוש. מדי פעם נשלחו אליהם שליחים מארץ ישראל – יהודה ברגינסקי, סברדלוב וברוך גיב – ומ"החלוץ" בפולין, כדי לשפר את מצב רוחם ולעודדם. השליחים אף ניסו להשפיע על השלטונות היווניים לאפשר לנוסעים לחזור ליבשה ולהישלח חזרה לארצות מוצאם.¹¹

ממשלת יוון ביקשה ערבונות שיש ברשות הנוסעים ויוות למדינות שבשטחן יעברו בדרך לארצות מוצאם. פולין לא הסכימה להעניק אשרות מעבר לחלוצים בעלי נתינות ליטאית עקב העדר יחסים דיפלומטיים בינה לבין ליטא בשל הסכסוך על העיר וילנה. דוד סברדלוב, אשר הספיק ליצור קשר עם אנשי ציבור אתונאיים, נפגש יחד עם ברגינסקי, עם מנטש בסנצ'י, יהודי שלוניקאי, עורך העיתון היומי "L'Independant" וחבר הפרלמנט היווני. בסנצ'י וסנטור יהודי אחר, סאקי, השתדלו אצל ראש הממשלה צ'לדאריס, שנטה לאשר לפליטים זכות מעבר ביוון, אך ביקש לשמוע את דעתו של שר החוץ, מטקסס.¹² שר החוץ הביע התנגדות נחרצת בטענה שפעולה כזאת תגרור תגובה שלילית מצד הנציג הבריטי ביוון. חבר פרלמנט אחר הציע שיוון תיתן את אחד מאייה השוממים לצורך התיישבותם של נוסעי "היולוס" בעזרת תרומות יהודיות.

היה ברור שהבולשת הבריטית ידעה על "היולוס", לכן הורה אליהו גולומב לחפש ספינה אחרת כדי להעביר אליה את המעפילים. באוקטובר נסע ברגינסקי לשלוניקי כדי לחכור את האונייה "הלנה" מידי אנשי ים שחפצו

להרוויח כסף רב והיו מוכנים להסתכן בהפלגה לא־חוקית. ואולם בגלל קנאה והתנגדות של בעלי ה"וולוס" היה צורך במשא ומתן מייגע בין ברגינסקי, זאב שרף, (שהוועק לשלונקי בדחיפות), וויקטור מאייר, לבין בעלי האונייה על העברת הנוסעים. לפי מברק מוצפן ששלח גולומב היו האוניות אמורות להיפגש קרוב לסירדהרוס, באי כרתים.

ב־11 בנובמבר, הפליגה ה"וולוס" משלונקי לכרתים. האונייה "הלנה", אשר רב־חובלה היה בנו של בעל הספינה, הפליגה באותו כיוון. ברגינסקי הגיע לכרתים ופגש את בעל ה"הלנה", וזה דרש תשלום מראש תמורת העברת המהגרים. ברגינסקי נשא כסף רב וחשש מגניבה ומסר לבעל האונייה את הסכום הנדרש. שעות אחדות אחר־כך נודע לברגינסקי שבעל הספינה מכר כרטיסים לנוסעים שרצו להגיע לפיראוס. הוא החליט לשוב לפיראוס כדי לתבוע את בעל הספינה ולקבל את כספו בחזרה, בינתיים נסעה ה"וולוס" למקום המפגש, אך ה"הלנה" לא הגיעה. לאחר שה"וולוס" חיכתה לשווא בים הסוער, היא חיפשה מיקלט והגיעה לאי איוס.

כשהשתפר מזג אוויר, חזרה הספינה לשלונקי. ברגינסקי תבע את בעל ה"הלנה", וזה חוייב להחזיר את מחצית הסכום שקיבל.

ברוך ניר וזאב שרף חידשו את מאמצייהם לשכנע את השלטונות היווניים להרשות לעולים לרדת מהאונייה, אך ללא הצלחה. במקביל, ניסו, באמצעות הקונסול הפולני באתונה, לקבל ממשרד הפנים בוורשה אישור המתיר לחלוצים לחזור לפולין. לאחר מאמצים רבים, הסכימה הממשלה הפולנית לקבל את המהגרים בשטחה בתנאי שיתאספו במקום אחד ויהגרו משם באופן לגאלי לפלשתינה.

לבסוף הסכימה הסוכנות היהודית לחלק לעולים סרטיפיקטים. גולומב החליט להעביר אותם מיוון לרומניה, משם יישלחו לפולין ומשם לארץ ישראל. יחזקאל רבינוביץ נסע לבוקרסט להשיג מהממשלה הרומנית זכות מעבר לפולין. לאחר שקיבל שוחד די גדול, הסכים שר הפנים לקבל את העולים בתנאי שיועברו מיד לפולין. ב־17 בנובמבר, אספה האונייה "המלך קרול" 302 עולים בשלונקי והסיעם לקונסטאנצה. בבואם לפולין רוכזו העולים בולשצ'קי, כפר נופש בגבול הפולני־רומני.

הליטאים, שלא יכלו להישאר בפולין, נשלחו לאזור החופשי של דאנציג, שם חיכו לסרטיפיקטים. כדי לנצל אותם ביתר יעילות, אורגנו חתונות מזויפות והורכבו משפחות על הנזיר. לאחר שלושה חודשי משא ומתן שלחה הסוכנות היהודית אשרות הגירה לנוסעי ה"וולוס", והם הגיעו לארץ ישראל ב־3 בפברואר 1935.¹³ פרשיות ההעפלה משנת 1934 הראו את הקשיים, שבהם כרוכה ההעפלה אך למרות העיכובים עלו רוב הנוסעים ארצה והניסיון

הביא ליצירת קשרים ראשונים בין ארגוני ההעפלה ובין הספנים היוונים.

פעילות החוגים הרוויזיוניסטיים

היוזמה העיקרית לחידוש ההעפלה באה מידי משה קריבושיין (גלילי), עולה מרוסיה שעזב את ארץ ישראל כדי ללמוד באיטליה.¹⁴ באיטליה וגם בצרפת ראה קריבושיין פליטים יהודים מגרמניה¹⁵ שרכיבים מהם הוחזרו לגרמניה על אף המאמצים העילאיים שעשתה יהדות צרפת למצוא להם מקלט. מסקנתו היתה שאין פתרון לפליטים היהודים המפורזים ברחבי אירופה מלבד העלייה לארץ-ישראל.¹⁶ ד"ר קגן, כירורג ונשיא תנועת "מכבי" בפריז, הציע לקריבושיין להקים ערי מקלט עבור המהגרים, לחסל את הנדידה ולארגן קבוצות שתועברנה לארץ ישראל בדרך לגאלית או בלתי-לגאלית. יחד החליטו להקים ועד ציבורי בשם "אף-על-פי".¹⁷

לאחר שנכשלו נסיונותיהם לשכנע את השלטונות באיטליה ובבלגיה להקצות ערי מקלט ליהודים, פנו ליוון.¹⁸ קריבושיין סבר שקל יהיה לשכנע את יוון לספק אחד או שניים מאייה הרבים לאירגון ההעפלה. הוא סבר שיוון, מדינה ענייה, תהיה מעוניינת לקבל פליטים גם כמקור למטבע חוץ, ועוד יתרונות היו ליוון בעיניהם: העדר בעיה יהודית, וחשוב מכל, קירבתה הגיאוגרפית לארץ ישראל.

בפריז יצרו קריבושיין וקגן קשר עם נציג ממשלת יוון, וזה דיווח על-כך לממשלתו. בעצתו נסע קריבושיין ליוון כדי להציג את תכניתו בפני הממשלה. לאחר שהגיש תכנית מפורטת, נאמר לו שלמרות תמיכתה הבלתי מסויגת של ממשלת יוון, היא אינה יכולה להשיב לו בחיוב בגלל קשריה עם בריטניה. כשחזרו לפריז, עצר קריבושיין בווינה, ופגש את ד"ר וולפגנג פון ויזל, ראש הצ"ח (הסתדרות הציונית החדשה) באוסטריה.¹⁹ את וילי פרל, פעיל בבית"ר ויו"ר משותף של הרוויזיוניסטים הציוניים הבוגרים, ואת פאול האלר, ראש קבוצת Die Aktion – ארגון לעלייה בלתי לגאלית שהיה מורכב מפעילי התנועה הרוויזיוניסטית ובית"ר ברחבי אוסטריה ושהתכוון להוציא את רוב חברי בית"ר מאוסטריה. בפגישה זו הועלה רעיון להעלות את חברי בית"ר מאירופה על גבי אוניות יוניות.

כדי לבצע את התכנית, היה צורך בכסף ובמעפילים פוטנציאליים אך באוסטריה, שרוב חברי בית"ר בה נמנו עם המעמד הבינוני, לא הסכים איש לנסוע. אנשי די אקסיון פנו אפוא ליהודים מאירופה המזרחית, לקבוצות בית"ר בסלובקיה המזרחית, בקרפאטים, רוסיה, ופולין ותוך שבועות אחדים

התחילו להגיע לווינה אנשים. רובם הגיעו ללא דרכונים וכמה מהם נאסרו בגבול האוסטרי כשהתגלה שלא היו ברשותם מסמכים. משטרת וינה היתה מוכנה לשחרר את האנשים בתנאי שיוצאו מהמדינה תוך פרק זמן קצר. את רוב המימון ההתחלתי לפעולה תרם סוחר יהודי עשיר בשם הנס פרץ, גם הקהילה היהודית של וינה תרמה כספים למטרה. ארמון בקוטינגברון, ששכן מדרום לווינה שימש בסיס למעפילים שבאו ממזרח אירופה.

במימון של רוויזיוניסטים בווינה, קנה קריבושיין ספינה בת 50 טון בפיראוס. בתחילת מארס 1937 הפליג קריבושיין לפלשטינה בעזרת שני מלחים יוונים, ועם 15 מעפילים. לאחר שמוג אוויר סוער מנע מהם לעגון צפונית מתחנת רדינג בתל אביב, הם הגיעו למפרץ חיפה. כדי להביא את המעפילים לחוף, היה על קריבושיין להמציא תכנית פעולה. לבדו התגנב לחוף ולאחר סדרת מגעים עם אבא חושי, מזכיר מועצת פועלי חיפה, ועם מהנדס חברת החשמל קופתמיר ארגן לשעה אחת הפסקת חשמל באזור הנמל.²⁰

כיוון שקריבושיין לא הכין בעוד מועד סידור לעולים בארץ, היה עליו לחפש להם בתים. לשם כך יצר קשר עם נציגי אצ"ל (ארגון צבאי לאומי) בעזרתם פוזרו העולים במקומות שונים והוא תכנן עמם סידורים להורדת מעפילים בעתיד.²¹

עתה חיפש קריבושיין דרכים לחזור לאירופה ובינתיים עיברת את שמו לגלילי.²² בעזרת ערי ז'בוטינסקי, נציב בית"ר בארץ ישראל, הפליג מחיפה לפיראוס, ושם גילה שאונייתו טרם הגיעה. בזמן ההמתנה, יצר גלילי קשרים עם יהודים אתונאיים בעלי ספינות, ומלחים לצורך נסיעות עתידיות. בינתיים התברר לגלילי שספינתו חזרה לאחר מנמלי יוון ורכוש העולים שהיה בה ניצל על ידי בעל הספינה, ובהפלגה הבאה לפלשטינה, יוכל לקחתו איתו.

גלילי סר לווינה וזכה לקבלת פנים חמה. מרדכי כץ, מזכיר ראשי של בית"ר, הגיע לווינה כדי להיפגש איתו ושניהם סיכמו את תכנית הפעולה הזאת:

- (1) גלילי נוטל על עצמו לארגן "עליות" מסודרות.
- (2) מרדכי כץ יארגן את העולים הפוטנציאלים וחברי בית"ר ויכינם לעלייה.
- (3) וינה תהיה התחנה המרכזית לעולים. מחנה מיוחד יוקם כדי לאסוף את העולים ולהכינם בתוך 30 יום למסע.
- (4) מחיר הנסיעה יהיה 15 לירות סטרלינג, כולל שהות במחנה, נסיעה ברכבת, הפלגה באונייה, ודמי קיום עד העגינה בפלשטינה.
- (5) נקודת ההפלגה תהיה עיר חוף באיטליה, יוגוסלביה, או רומניה, לפי החלטת גלילי.²³

לאחר הפגישה יצא גלילי לצי'קוסלובקיה, רומניה, פולין, ליטא, לטביה, דנציג, בולגריה והונגריה. בכל מקום נפגש עם האחראים מטעם בית"ר וזירו את תהליך ארגון המועמדים לעלייה. הוא קבע את תאריך העלייה הבאה וחזר לווינה כדי לעשות את ההכנות הדרושות.

בקוטינגברון, שבקירבת וינה, הוקם מעין מחנה לסטודנטים מארצות המזרח שיוצאים כביכול לטיול משותף. פאול האלר הצליח לסדר שממשלת אוסטריה תנפיק אשרות כניסה לבני-נוער הבאים להשתתף במחנה קיץ. מנהיגי בית"ר בפולין ישראל אפשטיין, מנחם בגין וירחמיאל וירניק עברו את המדינה לאורכה ולרוחבה כדי לגייס חברים שיהיו מוכנים להשתתף בנסיעה לפלשתינה. למרות ההיענות הקטנה, נאספו 54 חברים, 30 מהם מבית"ר, מספר שתאם את המספר שהוקצב לפולין.

התארגנות הקבוצה הוסוותה כסיוור סטודנטים לחופי הים האדריאטי. גלילי החליט שהקבוצה תפליג מאלבניה, וכך הושגו ויזות מעבר מיוגוסלביה, איטליה, יוון, ואלבניה.

גלילי שכר קרון מיוחד ברכבת מווינה לפיומה ומקומות בספינה איטלקית שהפליגה מפיומה לאלבניה. בעיר נמל באלבניה, חיכתה לבאים אונייה יוונית קטנה שתפקידה היה להעביר את העולים לארץ ישראל.

היו מספר בעיות לוגיסטיות בהפלגה. בדוראצ'ו, אלבניה, בספטמבר 1937, נאלצה קבוצה להמתין ימים מספר לבואה של האונייה היוונית; בגלל סערה שהתחוללה ביום הראשון של ההפלגה, עצרה האונייה באי יווני כדי לחפש מקלט.

לפני ההפלגה לפלשתינה, יצר גלילי מערכת קודים בינו לבין ערי ז'בוטינסקי. בהתחלה, יועד חוף גן ליטובסקי להיות אתר העגינה והירידה לעולים אך לאחר מכן ציין מר פייקוביץ' (אחיו של יגאל אלון ומאוחר יותר ראש אזור בנימינה) שנקודת העגינה תהיה טנטורה, קרוב לחצי האי הסלעי שעל יד החוף. פלוגת בית"ר של זכרון יעקב קיבלה על עצמה את האחריות להוריד את העולים מהספינה. באוקטובר 1937, חיכתה הפלוגה שני לילות אך האונייה הגיעה בלילה השלישי כאשר בחוף לא היה איש לקבל את פניה ולסייע בהורדת המעפילים. גלילי, במאמציו להגיע לפלוגת בית"ר בזכרון יעקב, נתקע בכפר הערבי קסריה, לבסוף, הגיע לבנימינה ומצא את פייקוביץ'. שניהם חזרו חבושים בכאפיות ערביות. גלילי חזר לאונייה ולמחרת חזרה האונייה והורידה את הנוסעים. משירדו העולים ועמדו במסדר, הריעו בקול את קריאת "תל-חי", וזו העירה את הכלבים מהכפר השכן. לבסוף נודע בואה של האונייה והבריטים אסרו את ערי ז'בוטינסקי וכלאו אותו בכלא עכו. גלילי האמין בתמימות שהוא יהיה לדמות המרכזית במאבק נגד הבריטים.

ולכן לא חסך מאמצים להביא את מעשיו לידיעת הציבור הרחב, גם כדי להראות לאנגלים שאין דבר שירתיע יהודים מלעלות ארצה בכל מחיר.²⁴ גלילי אף האמין שבעתיד יישב בעצמו על ההגה של צי אוניות. הוא תפר לעצמו חליפה של אדמירל והפגין בכל הזדמנות את מדי הפיקוד שלו. בקוטינגברון, קיבץ יחד את מועמדי העלייה ויצר שם אווירה צבאית. הוא אף כלל בסדר היום שיעורי עברית, התעמלות וטקס הנפת הדגל, מלווה בנגינה של חצוצרות ותופים. בהפלגתו השלישית, במארס 1939 מדוראצ'ו הביא גלילי 96 אנשים. לא היו תקלות והעולים חולקו בין פלוגות בית"ר לאזוריהן, בפלשתינה. כוחות הביון הבריטי עקבו אחר ההפלגה, אך לא עצרו או הפריעו לעניינה בטנטורה.²⁵

ככל שהטרור הנאצי גבר והלך, נשארה ליהודים הברירה להגר או להיות קורבנות של תקיפה, ביוזה, השפלה ומאסר במחנות ריכוז. מה שנחשב כהרפתקנות מסוכנת נהפך בין לילה לכורח של הישרדות ממש. חברי תנועת בית"ר ברחבי אוסטריה ביקשו מהאיש, שהצליח עד אז להביא עשרות רבות של יהודים לפלשתינה, לארגן קבוצה גדולה שתפנה את רוב חברי בית"ר מאוסטריה. די אקסיון הציע שגלילי ייסע לפיראוס לחפש אונייה גדולה דיה להעביר מאות נערים. ד"ר וילי פרל וחבריו התחילו לרשום אנשים לעלייה. כעת, כשהמועדים לעלייה היו אזרחים אוסטריים, לא היה אפשר לארגנם ולהעבירם אלא באישורו של אייכמן, ורק עם אישור מפורש להוציא מטבע חוץ מהמדינה.²⁶

כבר בהגיעו לווינה, במאי 1938, החליט אייכמן לפשט את תהליכי ההגירה כדי להיפטר במהירות האפשרית מכמה שיותר יהודים. למטרה זו הזמין את מנהיגי יהדות אוסטריה וראשי התנועות הציוניות וביקש מהם דו"חות על הנעשה עד אז לזירוז ההגירה. מנהיגי הרוויזיוניסטים בווינה, ד"ר ון ויזל, הנס פיירוך, וד"ר אדמונד שכטר, ברחו ממנה לאחר הסיפוח שלפני הפלישה הגרמנית לאוסטריה והטיפו להחרמת סחורה גרמנית, כך נשארו בווינה רק המנהיגים מהשורה השנייה והשלישית.

למרות שאייכמן הבהיר לפרל שאין הוא מאמין בעלייה בלתי לגאלית, פנה פרל לד"ר לנגה, ראש הגסטאפו, וקיבל אישור להוציא מטבע חוץ - 3,500 לירות סטרלינג, שהועברו לגלילי באתונה. גלילי לא מצא אונייה די גדולה להסעת מאות נוסעים, וחכר שלוש אוניות קטנות, ביניהן ה"ארטימיסיה".

הקבוצה האחרונה של "אף-על-פי" יצאה ב־19 ביוני 1938. הגיעו בה בגלוי לאתונה 381 חברי נוער בית"ר וגלילי לבוש מדי אדמירל, ניהל מצעד צבאי ברחובות המרכזיים של העיר. כלילה נכנסו שלוש אוניות לנמל פיראוס, מה שמשך את תשומת לבו של הסגל הדיפלומטי הבריטי אשר החל לפעול

לבליתם ההעפלה היהודית דרך יוון.²⁷ למרות הנוכחות הבולטת של גלילי, הגיעו האוניות לטנטורה ללא בעיות. עד אז היתה זאת העלייה הגדולה ביותר. כתוצאה מהנסיעה התחזקה התנועה הרוויזיוניסטית. אישים מחוץ לחוגי בית"ר והרוויזיוניסטים, שפעלו בתנועת העלייה הבלתי-גלית וקיבלו חיזוק להמשיך ואף להרחיב את פעילותם: "באוטובוסים ציבוריים של 'אגד' נשלחו האנשים לאור היום מן החוף לישובים שונים... כמה מחברי 'הוועדה היוזמת' לענייני עלייה-ב' שבהסתדרות, אשר תבעו עד עתה והירות-יתר, הגיעו לידי מסקנה בעקבות המעשה הזה, כי הם הפריזו בהערכת כוחה של המשטרה הבריטית. עתה האיצו בשמעון [י. ברגינסקי], אשר שהה אז בארץ לשם התייעצות, לחזור מיד ליוון כדי לעודד ולהמריץ את החבורה להגברת קצב הפעולה שם".²⁸

עקב המבצע ורמו מאות יהודים אל משרדי התנועה הרוויזיוניסטית בצפייה להגר לפלשתינה. אנשי אצ"ל, אשר היו פעילים בהורדת המעפילים מאז ההפלגה השלישית של גלילי, דרשו עתה תפקיד פעיל יותר בסידורי ההעפלה. הם שללו בחריפות את האופי ההפגנתי של תנועת "אף-על-פי" ולפי בקשתם, החליפו את גלילי בארגון ההעפלה והעמידו את עצמם בראשה.²⁹

האופי ההפגנתי של פעילותו של גלילי משך במהירות את תשומת לבו של השלטון הבריטי והמריץ אותו להתכונן למאבק נגד העפלה. לפני שגלילי התחיל בפעילותו, הוא היה חסר ניסיון ולא השכיל להכין כלים ראויים לפעילותו. היתה זו התנהגות אופיינית לרוויזיוניסטים, אשר לעתים הקדימו הפגנה לפעולה ואפילו הסתפקו בהפגנה כתחליף לפעולה.

הרוויזיוניסטים ביקשו סיוע מהמועצה ליהדות גרמניה כדי לעזור ל-380 המהגרים שהגיעו לפלשתינה אך נענו בשלילה.³⁰

בפלוגות ההכשרה של "החלוץ" בפולין הופעל לחץ לחדש את נסיונות ההעפלה, שהופסקו לאחר כשלון "וולוס ב'". לאחר שההפלגה השנייה המוצלחת של גלילי הגיעה לטנטורה, שלחו חלוצי קלוסובה מכתב לציבור העובדים בארץ ישראל, ודרשו "עליה בכל הדרכים, באישור או ללא אישור - אנחנו מוכנים לכל דבר".³¹

היתה גם הרגשה שהבריטים אינם יכולים למנוע ממש את העפלה. דיפלומטים בריטים התמחו בכתיבת דו"חות על תנועות של עלייה בלתי גלית, אך בשטח לא הפגין הצי הבריטי נכונות לעצור את האוניות.

אף שפקידים בריטים, כמו ס"ד קוקורמפאס, מפקח ההגירה, המליץ להוסיף פטרולים ימיים ולהכניס ספינות מנוע ימיות³² הסיכויים למנוע את תנועתן של אוניות ההעפלה היו קלושים בטווח הקצר. עדות להקמת יחידת פטרול חופים כזאת נתגלתה בכתובים³³ לבריטים היתה בקושי היכולת להחזיר

מעפיל לארץ מוצאו כשנתפס. לכן, ציין הנציב העליון לפלשתינה, הרולד מקמייקל, ש:

"the essential objective should be to induce the Greek Government through diplomatic channels to prevent the shipment of the human cargo from Greece."³⁴

יחסה של ממשלת יוון לעלייה הבלתי-לגאלית לפלשתינה בתקופה זו היא עדיין תעלומה. לא ידוע מה סוכם בין גילי לבין פקידים ממשלתיים ובאיזו מידה כובדו ההסכמים. גילי מסרב להתראיין והפקיד את עדותו בארכיון לתיעוד בעל-פה במכון ליהדות ומננו באוניברסיטה העברית בירושלים, הוא דרש שהחומר יפתח לעיון רק חמש שנים לאחר פטירתו.

על פי רוב, לא מנעה ממשלת יוון את המשך ההגירה הבלתי-לגאלית. כתגובה לטענותיה של הנציגות הדיפלומטית הבריטית באתונה השיבה ממשלת יוון שלא הבחינה שלממשלת פלשתינה יש עניין למנוע פעילות זו, ושפקידים גבוהים בממשלת פלשתינה עצמו עין כשהורדו יהודים בפלשתינה.³⁵

כשהעלתה הממשלה הבריטית את נושא פיקוח הנסיעה של מהגרים בלתי-לגאליים פוטנציאליים דרך יוון, שיתפה יוון פעולה, אך כללים רבים הופרו או קוימו בצורה רופפת. מר או'גאוואן, קצין פיקוח דרכונים בריטי כותב על זה בוו הלשון:

"there was a powerful Jewish Organization in Greece which directed illegal immigration to Palestine and that organization had the support of the highest officials in the Aliens Branch as well as in the Ministry of the Interior. The Greek government had repeatedly promised to prevent illegal immigration of Jews through Greece but the promises were never fulfilled and will never be fulfilled as long as the present Government is in power."³⁶

הפקיד הבריטי הפריזו בתיאור כוחה של תנועת ההעפלה ביוון. אולי רצה ליצור רושם של חומרה כדי שבלונדון יראו כך את המצב.

לאחר שהנציגות הבריטית באתונה הוזהרה את ממשלת יוון שגילי עומד בראש הברחת מעפילים, נאסר גילי בהאשמת עגינה בלתי-חוקית ביוון. אבל לאחר-מכן שוחרר על ידי תת מזכיר המדינה לבטחון הציבור שסמכותו היתה מעל לזו של המשטרה העירונית. לאחר מגעים בין שליח הוד מלכותו ליוון לבין השלטונות היוונים, הורו היוונים לקצינים הקונסולריים שלה בעולם לטרב להעניק ויזות לכל היהודים. ההוראה ניתנה, ואולם לפי פירושה היא אסרה גם את כניסתם ליוון של אזרחי פלשתינה שבאו מפלשתינה גם אם באו

ליוון כתחנת מעבר בלבד. קשיים נגרמו לאזרחי פלשתינה ולחברות תיירות ואלה התלוננו בפני ממשלת יוון. לאחר מכן הוגבל החרם ליהודי גרמניה ואוסטריה בלבד, ולמעשה גם הוא הופר. לבריטניה לא היה סיכוי כלשהו לקבל את עזרת ממשלת מטקסס במניעת מעבר של "מהגרים בדרך" דרך יוון. באותו הקשר כתב קוקורמפאס:

"The Jewish organization in Greece disposes of considerable sums of money and with their allies in the Aliens Branch and the Greek Ministry of the Interior they will continue to direct their activities from Greece. Greek officials are all out to make as much money as possible by hook or by crook and this owing to the instability of the present Greek government which is liable to be upset at any moment."³⁷

חידוש פעילות ה"הגנה" ביוון

היוזמה לחידוש ההעפלה החלוצית באה מפולין. שם היתה קיימת תנועה של רבבות חלוצים, פרי חינוכן של תנועות-נוער פורחות. אלפים ישבו במחנות הכשרה וחיו חיי סבל ומצוקה בציפייה שעלייתם תאושר. בהמתנה הממושכת היתה משום סכנה להתמוטטות ההכשרה החלוצית. עלייה מזורזת של כמה חלוצים יכלה לשמור על תוחלת החיים של המערכת.³⁸

בפלשתינה, לא היו הנסיבות מתאימות להעפלה: מאורעות עם הערבים, שיתוף פעולה הדוק התקיים בין הסוכנות היהודית לבין השלטונות הבריטיים, ושררה אופטימיות כלפי ועדת פיל, שזו תקדם את כינונה של מדינה יהודית בקרוב, ואולם, על אף הנסיבות האלה גבר לחץ החלוצים בפולין.

לאחר שהשתתף בקונגרס הציוני העולמי ה-20 בציריך באוגוסט 1937, ביקר ברגינסקי בקיבוצי ההכשרה בפולין.³⁹ לאחר שראה את מצוקתם, דיווח למוכירות הקיבוץ-המאוחד על תביעתם של החלוצים לעלות לארץ-ישראל ואמנם לאחר כמה דיונים, החליטה המוכירות לחדש את מפעל העלייה העצמאית. בסתיו 1937, הוטל על ברגינסקי לסור לנמל אירופאי ולחכור ספינה. דני שינד, אשר כבר נמצא בפולין, נהיה אחראי לארגן את החלוצים, ולוי שוורץ, בעל ניסיון מפרשת ה"וולוס", נבחר לעזור לברגינסקי. שוורץ וברגינסקי פגשו את שינד באתונה, ואף הרשו את הקשר עם ויקטור מאיר, אשר הסכים לעזור להם בחיפוש אונייה. ברגינסקי ושינד נשאר באתונה לחפש אונייה ושוורץ נסע לפולין לארגן קבוצת עולים.

מאייר קישר בין שני הארץ-ישראלים ובין הארילוס חורטיס, חייל בגמלאות, שהפגין התעניינות רבה ביהדות ובגורל יהודי אירופה.⁴⁰ חורטיס לא היה מומחה בספנות ולא ניחן בכישרון מיוחד במשא ומתן עם אנשי ספנות פיקחים, אך מסירותו וידיעתו הבסיסית את השפה הגרמנית סייעה לו לשרת כמתרגם בין השליחים לבעלי הספינות. וכך נמצאו מברית ורבי-חובל מנוסה. ואולם בוועד הפועל של ההסתדרות היתה מחלוקת בקשר לחידוש עלייה העצמאית. פגישה קבוצתית התקיימה בין בן גוריון, אביגור, ישראל גלילי, ישראל בן-יהודה (מזכיר הקיבוץ המאוחד), וואב שינד. בן-גוריון סבר שעלייה ב' מסכנת את המאבק לעלייה לגאלית. לא התקבלה החלטה וגלילי הסיק שהוא חופשי לפעול על פי הצורך. גלילי ואנצו סרני שהיה באותה עת בשליחות בסקנדינביה, ניסו לגייס כספים, בהסתדרות - המשיך בן גוריון להתנגד בתוקף לרעיון, ובינתיים חזר שינד ליוון כדי להמשיך את התהליך.⁴¹ חודשיים ימים התרוצצו ברגינסקי, חורטיס ושניד בנמל עד שמצאו רבי-חובל בשם מאכרוס, שהציע להם ספינה בשם "פוסידון". האונייה נשלחה מפיראוס לקורינתוס כדי להתחמק מעיני הבריטים. ב-3.1.38 עזבה קבוצה של 65 חלוצים מפולין את הנמל הקטן לאבריון, ואחרי 12 יום הגיעה האונייה לחופי הארץ. צוות האנייה בפיקודו של דוידקה נמרי עשה עבודה מצוינת בהורדת הנוסעים, ולאור ההצלחה הצטרף צבי יחיאלי לקבוצה באתונה בחיפוש אחר ספינות גדולות יותר. האונייה "ארטימיסיה" נבחרה להחליף את ה"פוסידון" כיוון שהיתה גדולה יותר. ב-19 אפריל 1938 באה הארטימיסיה לארץ ישראל ועל סיפונה 128 חלוצים. בהפלגה השנייה של הארטימיסיה, הוסעו 157 חלוצים מן ה-18 עד ה-23 ביולי 1938.⁴²

אך תנאי העבודה הלכו והידרדרו. הופעתו ההפגנתית של גלילי עוררה את תשומת לבו של הנציגות הבריטית באתונה וזו לחצה על ממשלת יוון לאסור את כניסתם של מארגני ההעפלה לתחומיה. לאחר שהרוויזיוניסטים צעדו ברחובות אתונה נושאים דגלים ציוניים, ראו בזה שלטונות אתונה מעשה פוגע ויחסם לתנועת ההעפלה נעשה שלילי יותר. נאסרה מכירת כרטיסי נסיעה באונייה ליוון ליהודים מארץ-ישראל. לנוסעים היהודים במחלקה הראשונה בלבד היה מותר לרדת באופן זמני בפיראוס, שם עגנה האונייה ל-36 שעות. יהודה ברגינסקי, אשר נסע ליוון ביולי 1938 באונייה פולנית, נאלץ לקנות כרטיס עד קונסטנצה, שברומניה.⁴³

עקב זאת העלו בעלי הספינות את מחיר שירותיהם לרמה כזאת שלא היה אפשרי לעמוד בהם. לדברי לוי שוורץ שתי הממשלות בפלשתינה היו עוינות להם: הממשלה הבריטית והנהלת הסוכנות היהודית. כתבה ברכה חבס: "זמן לא רב הוטל איסור חמור על ספינות נושאות דגל יוון להסיע מעפילים בים

התיכון, למרות אהדת ההמונים ביוון למפעל הציוני.⁴⁴ בפועל, נמשך מצב זה עד סיום מלחמת העולם השנייה, אך האוניות עדיין נקנו ביוון. עבר הקיץ ולא נעשתה כל פעילות. ואולם בנובמבר 1938, לאחר האירועים של ליל הבדולח בגרמניה וכינוס הוועד הפועל הציוני בלונדון, החליטו מנהיגי תנועת העבודה שהגיע הזמן להאיץ את ההעפלה.⁴⁵ באותו זמן גילו "שמעון" (ברגינסקי) ודני שינד את האחים קוסטה ודימיטריוס וורניקוס ואביהם "הצבע", שהסכימו להציע את שירותיה של האונייה "אטראטו", אונייה מהירה וחזקה.

מכיוון שהפעילות ביוון נעשתה בלתי-אפשרית, הועברה האונייה לאיטליה, דגלה הוחלף לרגל פנאמי בהתאם לדרישות הממשלה היוונית, וב-25.11.1938 הפליגו 300 חלוצים ב"אטראטו" מנמל בארי באיטליה והגיעו בשלום לחופי ארץ-ישראל.⁴⁶ ואולם, בלי הסכמת ממשלת יוון, לא היה המבצע יוצא לפועל. האחים וורניקוס, בזכות הקשרים הטובים שלהם, הצליחו להעלות את הנושא בישיבה רשמית שארגנו עם כמה שרי ממשלה. בפגישה, הובהרה מידת הלחץ שהפעילה ממשלת בריטניה על משרד החוץ היווני. למרות זאת, הושג הישג של ממש מן הפגישה. שר ההגנה הבטיח ששלטונות יוון יתעלמו מיציאתה של הספינה מגבולות יוון. באוקטובר יצאה הספינה מיוון ליווניה, שם החליפה דגל.⁴⁷ יתר מאוחר, ב-14 יוני 1939, לאחר שהספינה ("קולורדו") נתפסה, הבריח המוסד את דמיטרי וורניקוס מכלא עכו לחו"ל.⁴⁸ מאז אביב 1939, החליף קיבוצניק צעיר, יוצא ארה"ב מקיבוץ בית-השיטה, ששמו שמריה צמרת, את יחיאלי באתונה לחפש אוניות עבור ה"מוסד".

"בקסמו האישי ניסה שמריה לעורר מחדש את עניינם של האחים וורניקוס בפעולותינו, אחר שאיבדו שלוש מאניותיהם, שנתפסו והוחזרו על ידי הבריטים. אך אבדן האניות הנחית מכה כה מדכדכת על האחים וורניקוס, עד שלא היה אפשר להניעם לחזור ולהסתכן".⁴⁹

כשבדצמבר 1939 נתקעו שלוש אוניות קטנות נושאות פליטים בנהר הדנובה הקפוא ביוגוסלביה, התקשר צמרת עם יאן פנדליס סוכן אוניות יווני שעבד בבוקרשט, בעזרתו מצאו ספינת קיטור יציבה, קטנה אך אמינה, ה"דאריאן". ה"דאריאן" שטה בין יוגוסלביה רומניה וארץ ישראל, עד שעלתה על מוקש וטבעה.⁵⁰

המשך הפעילות הרוויזיוניסטית

לאחר הדחת גלילי מפעילותו המשיכו הרוויזיוניסטים בפעולות ההעפלה

שלהם. בתמונה הכוללת, הם עשו בשנתיים הבאות יותר מאשר בין 1934 לאמצע 1938. לאחר הפלגות "אף-על-פי", היתה האונייה הראשונה דראגה א'. המארגנים נענו בחיוב לבקשת "אגודת ישראל" לקחת קבוצה של יהודים אורתודוקסים מאזור בורגנלנד בגבול האוסטרי-הונגרי, אשר זמן קצר קודם לכן הותקפו באכזריות על ידי האוכלוסייה הגרמנית בעידודם של קנטרנים נאצים. מרדכי כץ ופאול האלר נסעו מאוסטריה לפיראוס לחפש ספינה. בספטמבר 1938 התנדב גלילי לעזור להם ומצא להם בעל ספינה בשם דאוואריס. דאוואריס שלח מאתונה לפיומה שבאיטליה את ה"דראגה", וזו עשתה כמה הפלגות מאיטליה ומיוגוסלביה דרך הדנובה.⁵¹ בנוסף ל"דראגה" החכיר דאוואריס לרוויזיוניסטים את האוניות "צ'פו" ו"אלי".

טבלה א'.

אוניות של ההגנה - עלייה ב' 1937-1939

מספר עולים	תאריך כניסה לארץ ישראל	שם האונייה
65	12.1.38	1. פוסידון א'
128	25.4.38	2. ארטמיסיה א'
65	25.5.38	3. פוסידון ב'
157	23.7.38	4. ארטמיסיה ב'
300	30.11.38	5. אטראטו א'
300	15.1.39	6. אטראטו ב'
300	20.2.39	7. אטראטו ג'
378	15.3.39	8. אטראטו ד'
470	11.4.39	9. אסימי
408	23.4.39	10. אטראטו ה'
337	30.4.39	11. אטראטו ו'
400	28.5.39	12. אטראטו ז'
379	14.6.39	13. קולורדו ד'
377	28.7.39	14. קולורדו ה'
480	12.8.39	15. דורה
763	1.9.39	16. טייגר היל
5,307		סה"כ

* אריה ל. אבנרי, מולוס עד טאורוס, עשור ראשון להעפלה 1934-1944, יד שבנקין והוצאת הקיבוץ המאוחד 1985.

טבלה ב'

אוניות הרוויזיוניסטים* 1937-1939

מספר עולים	תאריך כניסה לארץ ישראל	שם האונייה
15	13.4.37	1. אף-על-פי
54	ספטמבר 1937	2. אף-על-פי
86	מארס 1938	3. אף-על-פי
381	יוני 1938	4. אף-על-פי
180	אוקטובר 1938	5. דרגה א'
550	דצמבר 1938	6. דרגה ב'
540	דצמבר 1938	7. אלי
734	5.12.38	8. צ'פּו א'
250	דצמבר 1938	9. דלפא
800	6.2.39	10. קטינה
750	16.4.39	11. צ'פּו ב'
465	22.4.39	12. אנגיה רוזני
692	4.6.39	13. אנגיוס ניקולאיוס א' (פלש טרנספורט)
720	28.6.39	14. אסתיר (מרצים)
560	20.6.39	15. ניקו
814	23.8.39	16. אנגיוס ניקולאיוס ב' **
724	22.8.39	17. פאריטה
650	אוגוסט 1939	18. אוסיריס
700	אוגוסט 1939	19. טריפולי
654	1.9.39	20. פרוסולה ***
1130	25.9.39	21. נעמי יוליה
11,449		סה"כ

* ובכלל זה אוניות של פעילי ההסתדרות הציונית החדשה אשר הוצאו מן התנועה, בשיתוף עם סוכני נסיעות. קטגוריה זאת כוללת את מס' 12, 13, 15, 16, 18, 20 ובמסגרתה נשלחו ארצה 4,535 עולים (ראו: אבנרי; גבי שריג, הגדעונים באוניות ההעפלה, תל-אביב 1988, עמ' 10-13; מרדכי נאור, ההעפלה, 1934-1948, תל אביב, 1981).

** 769 מעפילים היו באונייה "רים" כשעלתה באש לאחר יציאתה מרודוס ב־6.7.39. הניצולים הושבו לרודוס, ולאחר שהות של שישה שבועות במחנה צבאי צורפו לקבוצה של 45 יהודים מקומיים. מרודוס הם הפליגו באוניית ה"אגיוס ניקולאיוס ב'" ב־20.8.39, וב־23.8.39 הגיעה האונייה אל מול חוף נתניה שם נאסרו המעפילים בידי סוור משטרת החופים הבריטית. ***נוסעי ה"פרוסולה" הועברו לאונייה "טייגר היל".