

## נתיב בנימיץ (שטרסברג)

הכינוי: "כוב"

ליד פברואר 1924, חיפה

התגייס לפלמ"ח ב-1943

הצטרף לפל"מ ב-1944



ה ע ס נ ה ר י ס ' 0

כולל התעמלות בוקר, שכללה ריצה עד גבע וחזרה. כמו-כן עשינו סיורים בסביבה ואספנו חומר על הכפרים הערביים באזור. בסביבות הפסח עשינו מסע לסדום ומצדה, שנודע כמסע השעונים. לקראת מסע הפלוגה העברנו את הציוד והנשק הדרושים לסדום באמצעות ספינות מפעלי ים המלח ומשאיות הקבוצים. בקיץ 1944 זומנתי לקורס מכונאים ימיים בקבוץ יגור, משם עברתי לפל"מ.

נסעתי לקיבוץ יגור והתמקמנו תחת חסותו של בית הספר טיץ, שהיה בית ספר מקצועי למסגרות מכונאות וחריטה. הקורס מנה כ-16 איש בפיקודו של אברהם זכאי. חלק מהקורס עברנו בביה"ס המקצועי שליד הטכניון. הקורס נמשך כ-6 שבועות וקבלנו יסודות של מקצוע המכונאות הימית. עם סיום הקורס עברנו קורס של למפעילי סירות בשדות-ים, יחד עם משתלמים אחרים ממחלקות הפלמ"ח. הגענו למחנה הפלים בשדות-ים. באזור המחנה התרצצו החבר'ה בבגדי ים, שזופים ובעלי כושר גופני מופגן, התקנאו בהם. אני בעל עור בהיר נכנסתי לבגד הים ותוך זמן קצר קבלתי כוויות בכל חלקי גופי ובעקבותיהם בפנים וברגליים. אזכור יום אמונים אחד, שהתחיל בים שקט שלפנת החלה לנשוב רוח הרומית מערבית ערה, היינו עם סירתנו "רבקה" מעבר לסלעים בעומק הים, הגלים לא פגרו ועלו גם הם, כך שאזור הכניסה למעגן היה מכוסה בקצף הגלים ונעלם לנו, קבלנו הוראה לזרוק עוגן ולהיות בכוננות משוטים. מפקד הקורס דאז - זאב פריד הגיע עם סירת מוטור - משמר הים - וקפץ לסירתנו, נטל את הפקוד על הסירה והכניסנו למעגן. אכן היה זה מעבר חד לאוירה הימית שהיתה שלטת אז בשדות-ים.

פגישה זו עם איתני הים, המחיישה לנו לראשונה את הסיכונים בעבודת ים בסיסית זו. עם הכלים המקצועיים שהיו ברשותנו למדנו להעריך את הסיכונים שליוו אותנו באמונים אלה. עם סיום הקורס, התקיים כנס הפלמ"ח במשמר העמק, לאחריו חזרנו לשדות ים. במסגרת זו עברנו במשק של הקבוץ - בעקר בגן הירק. עבדנו את השדה וקטפנו את היבול - עגבניות, מלפפונים וחצילים. כמו-כן, יצאנו לעבוד כלילה בדיג אורות. יצאנו עם לילה מספר סירות עם לוקסים שהאירו את הים. אורות אלה משכו את

נולדתי למרים ויצחק שטרסברג, שעלו לארץ שלוש שנים לפני כן. למדתי בבית הספר העממי א', בשנת 1932 נפטרה אימי.

ב-1933 למדתי בבית החינוך של זרם העובדים. ב-1934 עברתי לכפר הילדים במאיר שפיה. בשפיה סיימתי את בית הספר העממי, כמו-כן גייסתי לארגון ההגנה.

ב-1940 עברתי לבית-הספר החקלאי במקוה ישראל. הימים ימי מלחמת העולם השנייה וכל אורח חיינו עמדו בצל עובדה זו.

בבית הספר החקלאי במקוה ישראל היה נוהג של גיוס להגנה. תלמידי הכתה הראשונה היו מתגייסים במהלך השנה הראשונה והיו פעילים בשנה השנייה והשלישית. בשנה השנייה עברו התלמידים אמוני נשק ואימוני שדה, במסגרת הכתה ובחופשת הקיץ שבין השנה השנייה והשלישית, היה נערך קורס מ"כים - במסגרת מחוז תל-אביב, שמקוה ישראל היה חלק ממנו.

הימים כאמור ימי מלחמת העולם השנייה, קרבות התנהלו בין המחנה השמיני הבריטי ובין צבאות מדינות הצייר - איטליה וגרמניה הנאצית.

בקיץ 1942 עברנו קורס מ"כים בגדרה. חלק מחברינו התגייסו לפלמ"ח - לפלוגה ד' וחלקם לצבא הבריטי. היו גם כאלה שלא התגייסו בכלל. היינו שייכים כאמור לעיל למחוז תל-אביב ופלוגה ד', נחשבה כפלוגה התל אביבית. היה ברור שהמחזור שלנו ילך בעקבות המחזור הקודם ויתגייס לפלמ"ח -

לפלוגה ד'. במשך השנה נפגשנו עם מפקד הפלוגה בנימיץ גולדשטיין (צור) ועם גייסים נוספים. יש לזכור שהיינו בתקופה של הגיוס העברי - גע - . בחורים התנדבו לכל הזרועות האפשרויות - נוטרים למיניהם, לצבא הבריטי וכמובן לפלמ"ח.

ואכן עם סיום שנת הלמודים - 1943 - הצטרפתי לפלוגה ד' שאחד מבסיסיה היה בקבוץ גבעת-חיים. עברתי במסגריה ובבית החרושת למיצים ולריבות "גת". ב-1944 עברה הפלוגה לאזור העמקים - לעין-חרוד.. היינו במחלקת המטה, בכתת הסיירים וכתוספת הייתי עוזרו של נשק הפלוגה. ניהלנו שיגרת חיים - עבדנו במשק והתאמנו,

הדגים וכאשר היה רכז גדול של דגים בים, הוטלה רשת, שהחלה סוגרת על רכזי הדגים. נעזרנו בסירת המוטור "משמר הים", שהחלה סוגרת על רכזי הדגים. כעבור מספר ימים נמצאה לי עבודה כמכונאי ספינת דייג ששמה "אופיר" הסקיפר היה לייבלה. לספינה היה מנוע עם צילינדר אחד ועם גוף ליבון. כדי להניע את המנוע היה צורך לחמם את הגוף הליבון עד שהיה מאדים ואז ניתן היה להניעו. הספינה דגה בשיטת דיג המכמורת. היינו יוצאים ליומיים ולפעמים אף יותר. היינו מביאים שלל מכל מיני הדגים הנמצאים בארץ. היינו מעלים רשת על הסיפון וממיינים את הדגים. אז הכרתי לראשונה את מיני הדגים החיים לאורך חופי הארץ - להזכיר - הימים ימי מלחמת העולם השנייה והשולט בארץ היה הצי הבריטי. ארזנו את הדגים בארגזים לפי המינים. להזכיר איך זלזלנו בפירות הים כמו קלמרי ושרימפס (גמברי).

לאחר המספר חדשים הצטרפתי לקורס מס' 3 של מפקדי סירות, שנפתח בשדות-ים בפקודו של ברצ'יק - דב מגן. עוד פעם נפגשנו עם הסירות "דב הון", "רבקה" ו"תרצה". וכמו-כן עם הסירה - "כפר ויתקין".

אפיזודה מעניינת התרחשה בסוף הקורס. קיבלנו הודעה מבסיס משטרת החופים שיש סירה קטנה שננטשה ליד ואדי פליק - פולג כיום. הסירה כפר ויתקין נבחרה לבצע את גרירת הסירה ולהביאה לשדות-ים. כזכור היתה "כפר-ויתקין" סירה ערבית במראה ובתכונותיה. יצאנו לפנות ערב משדות-ים עם רוח נוחה כ"שרקיה" קלה שם מצאנו את הסירה הנטושה. גררנו את הסירה לים והחילונו לגרור אותה לכוון שדות-ים. השרקיה התגברה והדרך צפונה נראתה קצת קשה יותר. עשינו הרבה מאד גלסים ולפנות בקר היינו בקושי בקצה הצפוני של נתניה. כך המשכנו עד הצהריים והיינו מול גבעת אולגה. לקראת ערב הים נעשה שקט והגענו עד לשדות-ים. הוצאנו את כלי השייט לחוף ומיד פרצה סערה דרומית מערבית חזקה. אכן היה לנו מזל גדול מבחינת מזג האוויר.

עם סיום הקורס הוצבנו מנחם ז"ל סמק ואני על ספינת דייג קטנה בבעלות קבוצת - גורדוניה מעפילים - ששמה היה "טריטה". ספינה הועסקה ע"י מחלקת הים של הסוכנות במחקרי דייג. הפלגנו מעתלית לכוון תל-אביב. הדייג שנוסה היה דיג - מלטש - רשת עומדת. הצלחותינו לא היו גדולות. היינו יוצאים בלילה לפי תנאי מזג האוויר והיינו חוזרים עם מספר דגים שנתפשו ברשת. מרוב בושה על התוצאות הדלות היינו מסננים את תוצאות דיג הלילה לסקרנים - הלילה 7 הם חשבו ארגזים ואנחנו התכוונו לדגים. עם גמר נסוויי הדיג עלינו מנחם ז"ל ואני לאוניה - "עמוס" בבעלות חברת עתיד. אני עליתי כמסיק פחם. האוניה היתה ספינת דייג שהוסבה לאניית מטען, שהופעלה ע"י מנוע קיטור. האוניה הופעלה ע"י משרד ההובלות הימיות לצרכי המאמץ המלחמתי במזרח הים התיכון. הגענו

לנמלי בירות מרסיי, קפריסין, אלכסנדריה ופורט-סעיד. כמובן הגענו גם לחיפה באוניה שירתו עוד אנשי פלי"ם: יוסקה אלמוג, ישראל אברבך, אוסי רביד, ואלכס שכט ז"ל.

שירות זה באוניה הקנה לנו מושג מקצועי על הפעלת אוניה. בסוף השנה 1945 ירדנו מהאוניה והתחלנו את לימודינו בקורס חובלים מס' 2. התאכסנו בקיבוץ יגור.

כל בוקר היינו נוסעים לחיפה לבית-הספר הימי שליך הטכניון. שם למדנו עקרונות הימאות ונביגציה. המדריכים היו שמוליק טנקוס ור/ח שיינמן ז"ל. כעבור 6 חדשים סיימנו את הקורס, כל אותה עת הלכה והתגברה תנועת ההעפלה. עם סיום הקורס זימן לנו המצב את האפשרות לתרום לפעולות העפלה. באותה עת התחוללה הדרמה בלה ספציה, שתי האניות אליהו גולומב ודב הון הביאו ארצה את מעפילי לה ספציה ועם אותן אניות הפלגנו מספר מלווים אנשי הפלי"ם לאיטליה. ביום ההפלגה הסתתרנו במחסני האוניה ובלב ים יצאנו לסיפון לשאוב אויר רענן וטרי. בהפלגה ניסינו להשתלב בעבודות צוות האוניה. עזבנו את הארץ בראשית יוני 1946 ושדות הפלחה הצהיבו ואף נעשו חומים ועתה התקרבו לאירופה ונפגשנו עם שפע הירק והמים שבאיטליה. עברנו במיצר מסינה היפה והמשכנו עד לה ספציה. בשעות הערב ירדנו לחוף, שם חיכו לנו אנשי החבורה עם משאיותיהם. נסענו במשך הלילה לכוון מילנו והגענו למג'נטה. בבוקר נפגשנו עם אנשי הפלי"ם ועם המעפילים.

כעבור יומיים שלושה נשלחתי לסבונה לעלות על הווג'ווד, שעשתה הכנותיה לקראת הפלגתה. באוניה פגשתי את חברינו ברצ'יק, ישראל רותם ז"ל, ישראל אברבך, צבי כצנלסון ואליעזר טל. כמו-כן, נפגשנו עם צוות האוניה, שהיה מורכב מימאים ומתנדבים מארצות הברית וקנדה. הווג'ווד שהיתה קורבטה היתה מצוידת ברמה של ליגה אחרת. רמת החיים של צוות האוניה לא תאמה את הידוע לנו על החיים באניות המעפילים האחרות. איטליה של אז היתה ארץ מורעבת, מוצרי מזון בסיסיים נמכרו לפי תלושים. בווג'ווד לא סבלו ממחסור לא במזון ולא בציוד טכני ואחר. עבדנו בכנת המטות וציוד לשרותים השונים הדרושים לקליטת כ-1300 מעפילים.

בראשית חודש יוני 1946 יצאה הווג'ווד מסבונה לכוון צפון מערב, שם במקום שכיום ישנה תחנת כח ונמל מטעני צובר. עגנו וחיכינו לשיירות המעפילים, שעמדו להגיע מרחבי איטליה. בבקר השכם הופיעו שוטרים איטלקים על החוף ותפסו עמדות מול האוניה. המעפילים עלו בינתיים על האוניה, וככל שהנהל המו"מ בין נציגות האוניה ובין המשטרה האיטלקית עלו כל המעפילים על האוניה. בבקר נותקו חבלי האוניה שהיו קשורים לחוף והאוניה הסתלקה מהחוף והפליגה לכוון דרום, כשהיא מותירה את המשטרה האיטלקית חסרת אונים. בדרך הורדנו את חברינו אליעזר

טל וישראל רותם ז"ל בסירת הצלה לחוף.

ההפעלה בים היתה נוחה ומהירה. שגרת החיים באוניה פעלה כראוי ובעזרת המערך הארגוני של המפעילים, פעלו השרותים של אספקת המזון, מים ושאר שרותי הרווחה לפי המתכונת של אז. בנצוחם של חברינו צבי כצנלסון וישראל אורבך שעשו עבודה טובה. צוות האוניה הפעיל את האוניה בצורה טובה. ביוני 26 התגלתה האוניה ונתפסה ליד חוף עתלית, האוניה נגררה לנמל חיפה ומשם גורשו המפעילים למחנה המעצר - עתלית. במעבר מהאוניה לאוטובוסים, פרשנו מצבור המגורשים ויצאנו בשער הנמל. אחרי מפגש קצר עם אנשי הפלמ"ח והמוסד, סוכם שאספר את קורות הווג'ווד לאנשי הפלמ"ח שהיו בקבוץ יגור וזאת בשבת הקרובה. ביום ה-29 ביוני 1946 התעוררתי בבית הורי בחיפה, עם הכרזת עוצר. כמוכן שבוטלה הנסיעה לקבוץ יגור. משטר השבת השחורה הוטל על הישוב. ביום ראשון הלכנו לפנות ציוד משרדי חיוני ממשרדי המוסד בחיפה. קבלנו הוראה להסתלק ולשמור קשר.

נסעתי לשפיה ועברתי במחצבת אבן וסיד. בסביבות אוגוסט 1946 נקראתי לחיפה ושם התבשרתי שעומדים לצאת לאירופה.

למחרת עליתי על אנית נוסעים בדגל פנמי ובבעלות יוונית ששמה קאריו. עלינו על האוניה בנוסף לנוסעים הרגילים 5 חברים בהם שני גרעונים וגדע שוחט ז"ל. הסתתרנו באוניה בעת שהותה בנמלים. לעת ערב היינו משוחזרים, עד אשר השתלכנו בקהל נוסעי האוניה. עברנו מספר נמלים בים התכון עד אשר הגענו למרסיל. שם קבלנו שני אנשי מוסד שתדרכו אותנו איך להגיע למחנה סן-ז'ירום.

עם הגיענו למחנה הקמנו לעצמנו אוהל להתגורר בו כמו-כן, הצטיידנו בבגדי הג'וינט, הרבר איפשר לנו כושר תנועה. האוניה המיועדת להובלת המפעילים היתה -סן-דימטריוס - . אנית קיטור המופעלת בפחם. האוניה נועדה להפליג במים שקטים ומוגנים. עשינו בה הכנות אחרונות לפני הפלגתה מנמל מרסיל לנמל העמסה ל-לה-סיוטה-. האוניה היתה מיועדת לקחת כ-1300 מפעילים.

ביום עליית המפעילים נשבה רוח ערה והים היה סוער במקצת. עליית המפעילים נעשתה לאור היום. צוות האוניה היה מורכב מימאים ספרדים רפובליקנים. מפקד האוניה היה אורי גורן, שהיה גם גרעוני. מלווה נוסף היה שלום שוורץ ואני שעסקתי בתפעול האוניה. נעזרתי בארגון המפעילים להפעלת שרותי המזון והשתיה וכמו-כן שרותים אחרים. כעבור יומיים נרגע הים והחיים החלו להראת נוחים יותר בתנאים היחסיים של אז. האוניה צרכה פחם ומים ויציבותה ירדה. שם האוניה הוסב ל"לטרון". כעבור כ-10 ימי הפלגה בסביבות הארץ התגלינו והוקפנו במשחתות בריטיות. במאבק שהתפתח בינינו ובין הבריטים נפגעו מספר מפעילים ומספר בריטים. האוניה נפגעה ונתתה על צידה. הוכנסנו לנמל חיפה וגורשנו לאוניות הגרוש ומשם

לקפריסין למחנות הגרוש ליד פמגוסטה. כעבור 3 חרשים חזרתי ארצה וקבלתי חופשה לצרכי לימודים. התכונתי להכנות להכנס לטכניון. בינתיים לפרנסתי עבדתי כסדרן בקול-נוע עד לראשית 1948. עם רכישתה של האוניה "דרום אפריקה" - עליתי עליה כמכונאי. עם השלמת איוש צוות האוניה החלו ההכנות למבצע "שודר" מפקד הפעולה היה סמק סגנו דוד מימון, מפקד חולית ההשתלטות על הגשר היה אסקימו - אהרון יוסף - ואני על חולית ההשתלטות על חדר המכונות.

כידוע אוניית הנשק - "לינו" טובעה ע"י אנשינו בנמל אנקורה. הפלגנו מנמל חיפה והגענו עד כריתים, שם קבלנו הוראה לחזור לארץ. עם חזירתנו נצטוונו לצאת לאיטליה להביא תותחים אנטי אויריים. האוניה הפעם בפקודו של משה רבינוביץ ז"ל. הפלגנו לאיטליה וחגגנו את יום העצמאות במסיבה. משם הפלגנו לנאפולי, העמסנו את שלושת התותחים וחזרנו ארצה.

בבואנו ארצה החלו בשפוץ אניות המפעילים שהתאימו לשרות בחיל הים, בהן האניות ווג'ווד וההגנה. עברתי לווג'ווד כקצין מכונה ושרתתי בה עד לסיום מלחמת השחרור. בעת השרות השלמנו את מבצע -שודר-. האניות הגנה ווג'ווד שותפו בהשתלטות על אנית הנשק שנשאה את נשק האוניה -לינו- האוניה טובעה ואנו הבאנו לארץ תוספת גדולה של כמויות נשק ותחמושת.

ב-1949 עם סיום מלחמת השחרור הפלגנו לאיטליה לתקוני מבדוק במספנות נאפולי. אני בתפקיד קצין מכונות ראשי ובהדרכת חברי דוד באום פקחנו על עבודות המספנה עם שובנו לארץ החליט מפקד חיל הים דאז האלוף שלמה שמיר על מדיניות של השכלה גבוהה לקציני חיל הים המעונינים. זו היתה הזדמנות להגשים חלם ישן. למדתי בטכניון מ-1951 ועד 1955. הוסמכתי כמהנדס מכונות וכמוסמך למדעים.

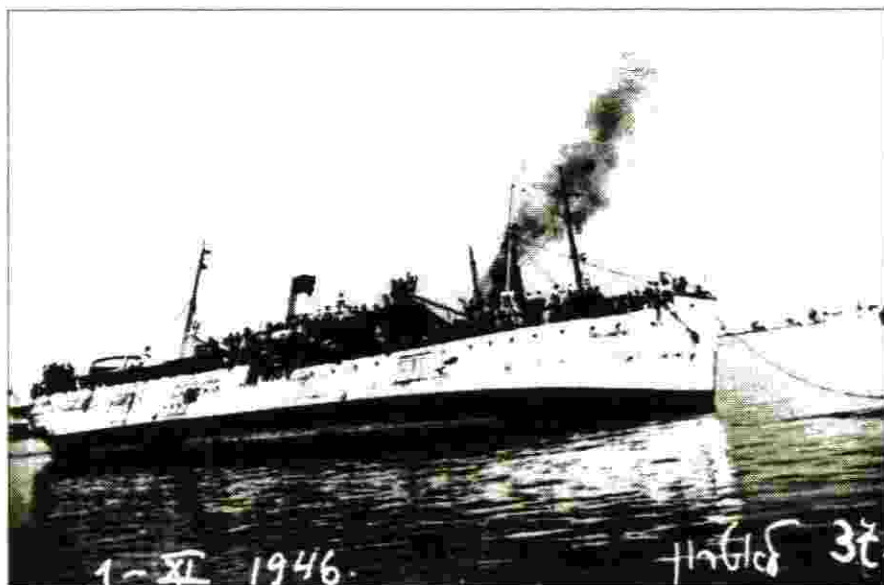
לאחר מכן הוצבתי במפקדה ורכזתי את הטפול בבסיס אילת ורכזתי את נושא שפוץ ומכירת הפריגטות לסרי-לנקה. הפלגנו לסרי-לנקה עם הק-32 ועברנו חוויות מענינות. מ-1961 ועד 1964 שרתתי בשייטת 13 כקצין הנדסה של השייטת והשתחררתי מחיל הים. ב-1962 נשאתי את שולה רעיתי לאשה. ב-1963 נולדה בתי מירי וב-1970 נולד בני נועם. מ-1964 ועד 1965 עברתי במפעלי נייר בחדרה.

ב-1966 עברתי לעבוד במינהל הספנות והנמלים כמנהל השרותים הטכניים. לאחר מכן כמנהל המינהל בפועל במשך שלוש שנים. במסגרת שנות שרות אלה עסקנו בהחדרת האוטומציה בצי הסוחר הישראלי. בין השאר ב-1975 קבלתי מסטר בתעשייה וניהול מהטכניון. השתתפתי בבחירת נמל חדרה כנמל הפחם לתחנות הכח שם. השתתפנו כמו"מ עם מצרים על חווה השלום בנושאי תחבורה וספנות. הייתי חבר הדירקטוריון של מספנות ישראל מעל ל-20 שנים. מ-1977 ועד פרישתי לגמלאות.

ומשפחותיהם. כיום מונה משפחתנו ארבעה ילדים, מהם שלושה נשואים ו-6 נכדים, כן ירבו.  
בסוף הסקירה התמציתית, יש להעריך את ההזדמנות שנפלה בחלקנו להיות שותפים במבצע הענקי של העפלה ולקחת חלק בעלית עשרות אלפי המעפילים לארץ. כמו-כן לקחת חלק במאבק הצבאי מדיני כחוד החנית של המאבק על הארץ באמצעות פעולות העפלה.

ב-1992 עסקתי בנושאי נמל חדרה כיו"ר וכמנהל.  
ב-1995 עזבתי את השרות הממשלתי כמנהל חברת ספנות שפעלה במסגרת משרד האוצר.

יש לציין את הקשרים והחברות שנוצרו במשך השנים, מגיל בית הספר ובמשך השרות בפלמ"ח, בפלי"ם ובחיל הים. יחסי הרעות הטובים התהדקו והתחזקו במרוצת השנים ועמדו בפגעי הזמן. נוצרו יחסים עם הדור השני של החברים



אוניית ההעפלה "לטרוֹן" עם 1,252 מעפילים בנמל חיפה