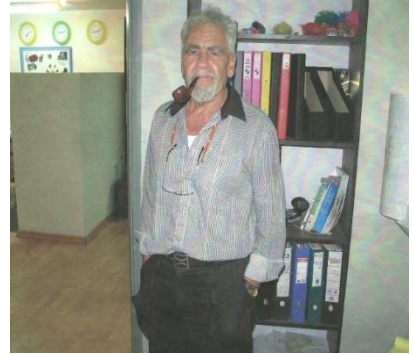


שרותי בפלי"ם וחיל הים

סיפורו של ראובן "פופכן" אורן (אורנשטיין) – הגדעוני "ישי" (במורס:)

פרק 1 – תקופת שירותי בפלי"ם והמוסד לעליה ב'

שנת תש"ה (1944-45) תלמיד כיתה ד' ימית, בסי"מ (בית הספר הימי העברי שליד הטכניון). מלה"ע ה-II הייתה בישורת המוליכה לניצחון בנות הברית ובישוב היהודי התעורר ויכוח על ההתגייסות המתבקשת – "לבריגדה (היהודית בצבא הבריטי) או לפלמח"? המשתמטים, השתמטו! באותה עת התנהלו קורסי החובלים א' – ה' של הפלי"ם בבית הספר הימי (מדריכים: שמולייק טנקוס ו'ברצ'יק-דב מגן). הם השפיעו עלינו, חניכי הקורס (מחזור ג') להתגייס לפלוגה הימית של הפלמ"ח. בפברואר 1945 הוזמנו לקיבוץ "שדות ים" לחגיגת המעבר של המחלקה הימית למתכונת פלוגה. רשמית, הצטרפנו באותו יום לפלי"ם – מספרי הסידורי היה 70 מתוך כ-400 בעת פירוק הפלמ"ח - אך סוכם שנביא יותר תועלת אם נסיים



תחילה את הלימודים בבית הספר.

ביוני 1945, פחות משבוע לאחר הבחינה האחרונה בבית הספר הימי, הגענו קבוצת המתגייסים, ביניהם חמשת מסיימי כיתת האלחוט (השישי, בני מימון ז"ל - שטבע ב"דקר" - לא הצטרף, כי באותה תקופה הוא כבר שימש כטכנאי ב"הגנה"), למחלקה בקיבוץ "עין הים". עברנו גיבוש ספורט ונשק - אימונים קצרים והשתתפנו באבטחת ההורדות הראשונות של ספינות המעפילים, החל מ"דלין" – ב-28/8/45, הראשונה אחרי מלה"ע ה-II ועד לרביעית, "פטר א'" (באמצע ספטמבר). ב-13 באוקטובר 1945, יום הולדתי, הועברנו לקיבוץ "גור" (זכרתי להביא בקבוק קוניאק ביצים לכבוד שני המאורעות) להשתלמות קצרה ב"מורס" בשפה העברית בהדרכתו של עובד שדה ("עבד"), מאחר שבביה"ס למדנו ועבדנו רק בשפה האנגלית כאלחוטאים בין-לאומיים. בשלושה ימים השתלטנו על עבודת ההצפנה והפענוח. לאחר מכן שובצנו לתחנות האלחוט השונות ברשת הפלמ"ח. ג'ד-מקס" ליפשיץ ז"ל (נפטר במרץ 2013) שובץ לפלוגה ז', שלמה רוזן ז"ל ("הנזי") שובץ למטה פלוגה י' בשדות ים, יואש צ'אטו (צידון) שובץ לתפקיד מיוחד, ואילו עלי הוטל להקים את תחנת האלחוט של מטה הגדוד הרביעי (צריך בפרדס בקצה המשק בקיבוץ "מעברות" ועל ידו שני אוהלים, שהיוו את מטה הגדוד הרביעי (המג"ד יענק'לה סלומון ז"ל והסמג"ד שאול יפה, אחיו של אורי ואברהם). כחודשיים לאחר מכן הוקמה גם מחלקת פלי"ם בקיבוץ "מעברות" – מ"מ מולה כהן ז"ל (מח"ט 'יפתח' ב-1948).

ביולי 1946, לאחר "השבת השחורה"-29 ביוני 1946, הודיעו ל"הנזי" ולי להתייצב ב'מוסד לעליה ב' בפני מוישילה צ'רבינסקי ("כרמיל") "בועד הפועל" בתל אביב וקיבלנו הרצאה על חשיבותה של המטלה הבאה - שירות בתחנות חו"ל ובאוניות מעפילים. נשלחנו כמובן לחנות המפורסמת "אוסוולד את האס" בנחלת בנימין לקבל את מדי "הפרנג'י" – זוג מכנסיים, שתי חולצות וז'קט ואפילו מגבעת (שרבים מחברי הפלי"ם ציינו ש"ככה יכלו הבריטים לזהות את אנשי הפלוגה הימית שיצאו לחו"ל").

לאחר מכן התייצבנו (עם דוד מימון, שלום בורשטיין ואחרים) בפני דויד'קה נמרי – הממונה על 'המוסד לעליה ב' בחיפה - והשארנו במשרדו את מזוודות הבגדים שהיו אמורות להישלח אחרינו ואנחנו עלינו עם בגדי עבודה של סווארים לאנייה "קאדיו" (Cadio). הקפטן שלה קיבל דמי שוחד מכובדים על מנת להעבירנו לפיראוס ולמרסיי ([הקש כאן לסיפור במלואו](#)). סיפורי מסעות של כמה מחברינו באנייה זו נמצאים גם בארכיון הפלמ"ח ואתר הפלי"ם וההעפלה, ראה סיפורו של מנחם-צ'רצ'יל" כהן ([הקש כאן](#)).

בהגיענו למרסיי באו כמה מחברינו לנמל וסייעו בידינו "להתפלח" לחוף בתחפושת של מלחים היוצאים לחופשה. הנזי ואני הגענו למחנה העולים ב-"St' Jerome". שנינו עזרנו לטכנאים – דוב סינקלר הסקוטי וסם (לימים סם הלל, בעלה של רותה מאירוב-אביגור 'הגדעונית', בתו של שאול אביגור) - להרכיב מכשירי אלחוט במזוודה עבור תחנות 'המוסד' ואוניות המעפילים (באיטליה עשה זאת רני-רענן רובינשטיין-ז"ל, נפטר 2013). ניתנו לנו ניירות צרפתיים חצי-רשמיים ואני קבלתי את השם דוד וייס ואת הכינוי "ישי" לפעילותי כ'גדעוני' ["ישי" במורס:], אולם בקרב חברי המשיכו לקרוא לי "פופכן" (בובה, בגלל הגיל).

בספטמבר 1946 נשלחנו, הנזי ואני, לפגוש את שאול אביגור במלון "ריץ" המפואר בפאריס, שם סופר לנו שבשטוקהולם עוגנות שלוש אוניות שנקנו מחברת SVEA שתוסבנה להיות אוניות מעפילים. הנזי יקבל שם "מזודה" ועלי הוטל לעבור בחברת SAIT (חברת בת בבלגיה של MACKAY, USA לציוד אלחוט ימי לאוניות ותחנות בנל"א) באנטוורפן, כדי לקנות מכשיר בעוצמה של מאה וואט שיאפשר קשר עם איטליה והארץ מהים הצפוני.

לביצוע מעבר הגבול לבלגיה שוכנו ביום שישי ושבת בעיר הגבול ליל, בבית משפחה ציונית שארחה אותנו יפה מאד. לא אשכח את ארוחת ליל השישי שהייתה הארוחה הממשית הראשונה אחרי האוכל שאכלנו במחנה המעפילים בצרפת. ביום ראשון השכמ בבוקר 13 באוקטובר 1946 הופיעו שלושה-ארבעה צעירים מתנועת הנוער הציונית בבית המשפחה ולקחו אותנו ליער שהיה מעבר הגבול בין צרפת ובלגיה, שם גם חיכו לנו שלושה מלחים באסקים. "טיילנו" ביער ובהדרכתם עברנו את הגבול וצעדנו לכפר קטן שבו עצרה הרכבת לבריסל ואנטוורפן. הגענו לבריסל בלילה ובמונית לביתו של איש הקשר המקומי, גוי מכובד, אשר לתימהוננו לא היה בביתו. הצלחתי (ניחוש גרידא) למצוא בתיבת המכתבים את המפתח לבית. הוצאנו מהמקור תפוח לאיש, שכן לא אכלנו דבר למעלה מ-24 שעות וברחנו החוצה בדיוק בזמן כששמענו מכונית נעצרת. התחבאנו בחצר ובעל הבית הופיע. ניגשנו לפגוש אותו והוא לקח אותנו למלון כפי שהורו לו. בימים הבאים, ולבקשתו של לובה אליאב ז"ל, עברנו הנזי ואני למחנה ילדים יתומים ניצולי שואה, שם לימדנו את הילדים עברית והקדשנו זמן לספורט ות"ס. במקביל נסעתי לחברת SAIT, רכשתי את המכשיר כפי שנדרשתי, ושלחנו אותו מפורק לכתובת שניתנה לי בשטוקהולם.

השוודים "המהוגנים" (שכה שמחו להיפטר משלוש אוניות בנות שמונים) העבירו אותנו ללא ניירות, לאונייה שלהם מאנטוורפן לשטוקהולם. קיבלנו לרשותנו קבינה ואכלנו עם הקצינים בחדר האוכל. ההפלגה נמשכה שלושה ימים, אותם עברנו בנעימים. יחד איתנו היה גם וורנר סלומון ("פטר", קצין ים שני, הישראלי היחיד שקיבל משכורת מ'המוסד לעליה ב'). בשטוקהולם שוכנו, הנזי ואני, על האוניות להן יועדנו - אני ל"סן מיגואל" (ספינת המעפילים לעתיד '[המעפיל האלמוני](#)' שבפברואר 47 הפליגה מדר' צרפת לישראל) והנזי ל"סן בזיליו" - שעגנו במימיו הקפואים של הנמל. שם פגשתי את יוסלה הובר (דרור) המפקד של "סאן מיגואל" שעבד על הכנתה עם גדע שוחט. שתי האוניות שימשו בעבר כמעבורות בין הפיורדים של דרום שוודיה, נטולות ציוד אלחוט ואפילו נטולות אנטנה, אותה היה עלי להתקין בכפור של שוודיה הקרה בחודש נובמבר. ההתקנה של תחנת האלחוט ארכה כחודש ימים. מאחר והציוד שהיה בידינו לא הכיל פטיש הלחמה הגון, נאלצתי להשתמש בפטיש הלחמה שחיממתי בתנור הפחמים במטבח האונייה ולרוץ איתו לחדר האלחוט המיועד בסיפון העליון, לביצוע הלחמה אחת או שתיים כל פעם.

המסע הראשון (הספינה 'המעפיל האלמוני') - ב-31 בדצמבר 1946¹, ליל הסלבסטר, יצאנו שתי האוניות לדרך בלילה סוער במיוחד. ב"סן מיגואל" היה צוות באסקי - 11 איש כולל הטבח ונערו, בפיקודו של קפטן ריקרדו ורב המלחים - Ramos, שלא הפליגו בים מאז מלחמת האזרחים בספרד בסוף שנות השלושים של המאה שעברה. באותם ימים, הים הבלטי והצפוני היו מלאים במוקשים ימיים (למרות שחלפה שנה וחצי מתום מלה"ע ה-II) והיה צורך לשוט על פי מפות במסלולים מוגדרים המסומנים במצופים מנצצים באור אדום. עברנו ארבעה-חמישה מצופים כסדרם בזמן בדוק וסביר ודווקא בנקודה הקריטית בה יש לעבור משייט מערבה לשייט צפונה לא גילינו את המצוף. אנחנו הצלחנו להימנע מלהיפגע, בעוד וורנר, 'הנסי' ורב החובל הבאסקי על סיפון "סן בזיליו", לא הגיבו נכון להעדרו של המצוף הקריטי והספינה עלתה על שרטון וניזוקה קשות. בעוד וורנר ורב החובל הבאסקי על סיפון "סן בזיליו" לא הגיבו נכון להעדרו של המצוף הקריטי, עלתה הספינה על החוף וניזוקה קשות. (הם המשיכו לשוט מערבה לכיוון אור אדום שחשבו שזה מצוף הסימון לפנייה צפונה. התברר שזה היה - - - אור אדום בסוף מסלול ההמראה של ש"ת קופנהגן). לאחר שלושה ימי המתנה בקופנהגן המשכנו בדרכנו למרסיי בלעדיה. לאחר שלושה ימי המתנה בקופנהגן המשכנו בדרכנו למרסיי בלעדיה.

בים הצפוני, מול JMOUDIJN התקלקל המנוע שלנו. נכנסנו לתיקונים שארכו יומיים ועברו מעל שבועיים עד שהמוסד לעלייה הצליח להעביר את דמי התיקון. הגענו למרסיי, שם העמסנו את המזון הנדרש לכ-800 מעפילים והמשכנו לנמל PORT DES BOUQUE להעלאת המעפילים, עם המלווה שאול ביבר. העלינו 794

¹ התאריך הזה לא מתיישב עם דו"ח ההפלגה של 'המעפיל האלמוני' ש"פופכן" עצמו כתב והעביר למוסד לעליה ב' מיד לאחר ההגעה לארץ. לפי אותה עדות ([הקש כאן](#)) הספינות עזבו את שטוקהולם ב-1.12.46 ו'סאן-בזיליו' עלתה על שרטון בחוף הדני ב-3.12.46. ב-31.12.46 'סאן מיגואל' אכן הפליגה, אך היה זה מהנמל ההולנדי IJmuiden, אליו נכנסה לתיקון מנוע ב-11.12.46 ו"נתקעה" בו בגלל עיכוב בתשלום עבור הוצאות התיקון.

מעפילים ויצאנו לדרך ב-2 בפברואר 1947. למחרת, כשעברנו במפרץ LIONS הסוער, נגרם נזק חמור למנוע האונייה. מחמת הטלטולים החליק אחד המסיקים ופגע עם מוט אורור הפחם בטלטל המכונה "הזקן" שהתעקם. הטלנו עוגן במפרץ HIERES; האונייה המשיכה להיטלטל, דבר שהקשה מאוד על המעפילים ואפילו על אנשי הצוות. בהתייעצות בין יוס'לה הובר (דרור), המכונאי הראשי, רב החובל ואנוכי נמצא פתרון – אלתור ישראלי טיפוסי. הטלטל העקום פורק והורד בסירה לחוף. נמצאה נפחיה בה הצליחו לישר אותו כמעט לחלוטין, כך שלמחרת המשכנו לשייט בדרכנו.

בהמשך ההפלגה הים נרגע. במהלך השייט ניתן היה להכניס מספר שינויים במבנה ובצבע של האונייה מאחר שהיה ברור לנו שצורתה ואותותיה ידועים לאנגלים. בלילה שבין החמישה עשר והשישה עשר בפברואר היינו קרובים למדי לחוף הארץ-ישראלי. לא היינו בטוחים אם האנגלים גילו אותנו. קווינו שנגיע לחוף תל-אביב כמתוכנן בשעות הלילה. דא עקא שהמכונות באונייה (שהייתה, כאמור, כבת שמונים שנה) לקו "בהסתיידות העורקים" והמהירות הטובה למדי ממנה נהיננו - 8 קשר - ירדה לפחות מ-5. עם שחר היינו עדיין במרחק של כ-15 מייל מהחוף. לא חלף זמן רב ומטוס בריטי חלף מעלינו, ותוך חצי שעה הופיעו שתי משחתות לצידי האונייה. כמקובל, התכוננו למנוע את עליית הבריטים לאונייה באמצעות הטלת חפצים, ברגים, מוטות והתזת מים.

כעבור זמן קצר שתי המשחתות נצמדו לדפנות האונייה ובהיותה בבחינת "ענטיקה" (ילידת 1868), הן התעקמו ונכנסו אחת לקראת השנייה. האונייה נראתה כמו אגוז שפצחו אותו במפצח. בד בבד הוטל גז מדמיע על הסיפון. החיילים קפצו מסיפון המשחתות, שהיה גבוה יותר, לסיפון שלנו. ההתנגדות נמשכה יותר משעה. לא התפלאנו ששם האוניה שהורו לנו להחליף היה "המעפיל האלמוני", לזכר מעפיל שנהרג בהתנגדות לבריטים באונייה שנתפסה ימים מספר לפנינו ("לנגב", 9 בפברואר 1947). הספקתי לזרוק לים את הגבישים, המגדירים את סדרי העבודה של מערכת הקשר של 'המוסד' ואת הקודים. את המשדר שברו שני מעפילים שהיו איתי בחדר האלחוט כדי שלא ייפול בידי הבריטים (אחד מהם הפתיע אותי בשנת 2002 בביקור בביתי!).

כשוך ההתנגדות, החלו החיילים הבריטים להסתובב באונייה. נכנסתי עם עוד שבעה מעפילים למחבוא בטנק המים האחורי, שהוכן מבעוד מועד לפי הוראות מהארץ, עם מזון, מים ומסכות גז. מעפילים אלו היו דוברי עברית והם היו אמורים לסייע בידי להסתיר את הישראליות שלי במקרה של חקירה באידיש, אם ניתפש. נשארנו ב'סליק' גם לאחר שהאונייה עגנה בנמל חיפה והמעפילים הורדו ונשלחו לקפריסין. בהתאם לנהוג הגיעו למחרת היום פועלי חב' "עוגן" ממחלקת הים של הפל"ם בנמל ושרו בקול רם כדי להודיענו שמותר כבר לצאת. בבואי הביתה, היה עלי להסביר להורי, "שכנראה אכלתי משהו מזיק", מאחר ששערי הלבין כולו בין-לילה מהישיבה ב'סליק', אליו חלחל הגז.

אחרי כחודש-חודשיים בארץ, נשלחתי שוב למרסיי. גם הפעם נסעתי "שחור" על "קדיו" עם מספר חברים, ביניהם מוקה לימון (לימים מפקד חיל הים וגיבור הברחת ספינת הטילים מהאמברגו בשרבורג), דוד מימון (שנסע אתי פעם שנייה. לימים מפקד ק-20 בפרשת "השודד" – השתלטות על רכש ערבי), שלום בורשטין, איציק לנדואר ואלכס שכט. בנסיעה זו אירעה תקלה נוראית על "קדיו" כאשר לפני הכניסה לפיראוס, רב החובל ביקש מאיתנו להתחבא בטנק המים בחרטום האוניה. [הקש כאן](#) לפרטי סיפור המעשה.

המסע השני (האוניה 'פאן יורק') לאחר עבודה בחודשים אפריל-יוני 1947 בתחנת האלחוט, שהייתה אז במחנה מעפילים שזכה לכינוי 'מזרע' Mazargue שבמרסיי, עליתי על "פאן-יורק" – אוניית קירור חדשה יחסית בת ארבעת אלפים טון. היא ואוניית האחות שלה "פאן קרסנט", היו האוניות הגדולות ביותר בתולדות עלייה ב', שהיו מיועדות לשאת כשבעת אלפים וחמש מאות איש כל אחת. "פאן קרסנט", שהופנתה לנמל ונציה נפגעה ע"י המודיעין הבריטי ושקעה במים, שלמזלנו היו רדודים והיא תוקנה תוך חודש ימים. כדי למנוע גורל דומה ל"פאן יורק" ומאחר וטרם הגיע הזמן ששתי האוניות תפלגנה לקונסטנצה (רומניה) להכשרתן כאוניות עולים, הפלגנו בנסיעה מסחרית רגילה עם ניסן לויתן המפקד, גד הילב הקפטן הישראלי וצוות ממוצא באסקי ובראשו 'קפטן סטיב' הרנדורנה, - לנמל ספי (מאתיים מייל ימי דרומה מקזבלנקה). העמסנו פוספטים ופרקנו אותם בברסט וברואן. לראשונה – ואולי פעם יחידה, שאונית מעפילים בהמתנה הרוויחה סכום מכובד עבור 'המוסד' לעליה ב'. בעזרתו של קפטן סטיב קבלתי תעודת אלחוטן ימי אוטנטית מקונסול פנמה בבורדו. משם המשכנו למרסיי, טענו ארגזי מזון יבש רב שקיבלנו מהג'וינט ויצאנו לקונסטנצה אליה הגענו "לכבודי" ב-13 באוקטובר. שם פגשנו את אחותנו "פאן קרסנט" ושמענו על הכרזת האו"ם ב"כ"ט בנובמבר". קישטנו את האוניות וירדנו לחוף לחגוג בבאר על וודקה וממליגה זולים (תרתי משמע), שבגלל ההשתלטות הסובייטית לנו הם דווקא עזרו. העלינו מספר צעירים ממחנה מעפילים לעזור לנו לשמירה לאורך הדפנות המוארות.

בסוף דצמבר 1947 הפלגנו לבורגאס (בולגריה), לשם הגיעו שבע רכבות שאספו את המעפילים מצפון רומניה ועד דרומה, מעשרות תחנות קטנות וגדולות, מבצע שאורגן בהצלחה רבה על ידי יענקלה סלומון ז"ל, המפקד הראשון של הגדוד הרביעי. כאשר יצאנו מהדרדנלים המתינו לנו שש משחתות וסיירת אחת. מפקד השייטת הבריטית הגדולה הזו, היה תת-אדמירל. לאחר הקמת קשר באיתות דגל ומעבר לאלחוט דיבור ביקש מפקד השייטת הבריטית לדבר עם מפקד השייטת שלנו, יוסי המבורגר-הראל והודיע לו שיש הסכם עם הסוכנות היהודית שלא תהיה התנגדות באוניות ושהאנגלים יעלו עליהם וייקחו את כל הנוסעים היישר למחנות המעצר בקפריסין.

בקפריסין הייתי במחנה החורף עם חלק מהצוות. גיליתי שם מכשיר אלחוט מקולקל שאותו מצאתי בצריף של הישראלים, D-35. הצלחתי לתקן אותו והקמתי קשר עם ביבה נפחא (אחיה היה אחד מ"כ"ג יורדי הסירה"), שהייתה במחנות הקיץ ועם "שושנה", תחנת האלחוט בארץ. הקשר שימש אותנו לצרכי תיאום עם "המיוחדת" - ספינת הדייג "כריש", ששימשה להברחת אנשינו וצעירים בגיל גיוס שיצאו מהמחנה דרך מנהרות לחוף מפרץ בקפריסין.

ב-17 בפברואר 1948 הגעתי ארצה יחד עם חלק ממעפילי "המעפיל האלמוני" ששמחו לראותני. כעבור חודשיים יצאתי שוב למרסיי, הפעם "לגאלי", עם פספורט הולנדי של תייר שהגיע בעלייה ד' (אמרו לי: "מגיע לך"), באוניית נוסעים יוונית גדולה, כששרשתי קבינה מהודרת. בתחילת אפריל 1948, התקבצנו במלון במונטה קרלו 'הגדעונים' זכי קיני, שלומ'לה רוזן ואנוכי, יחד עם המלווה איציק לנדואר "הגיבור" והרופא ד"ר סיקובר ויצרנו קשר עם מבריחים ש'המוסד' קבע. לאחר שלושה ימים של "לך ושוב" גבנו בעזרת המבריחים את הגבול לאיטליה (ראה תיאור הרפתקאות המעבר בספר "זכי" - ספרה של שוש קיני, בהוצ'ל פרטית).

הצטרפנו לגדעונים' שהוצבו בתחנת האלחוט "ליאונרדו" בבית שבין שני כפרים קטנים בפרברי העיר מילנו. יומיים-שלושה לאחר ליל הסדר ירדתי לרומא עם מכשיר קשר חדש להקים את התחנה ברומא, על הגג במחנה "מונטה מריו" (שהיה בית ילדים יהודים שהתייתמו בשואה). הראשון שהצטרף אלי היה מייק הררי. שנינו עבדנו תחילה במשמרות כפולות ומשולשות עם שני מכשירי אלחוט במקביל. לאחר מכן הצטרפו לעבודה בתחנה חי'לה קוזלובסקי, שוש בנטוויץ, זכי קיני ועוד מספר 'גדעוניות' וגם עובד שדה.

המסע השלישי (הספינה 'לניצחון') ב-7 במאי נסע מייק הררי עם הנהג של ג'יפ הקשר שלנו ומכשירי אלחוט ומצברים ל"גא'אטה" - נמל ש'המוסד לעלייה ב' פעל בו בקביעות. מייק והנהג היו עייפים מאד משעות העבודה המאומצות. בנוסעם ב"אוטוסטראדה דל סולה", דרומה מרומא בואכה נפולי ואמלפי, מעל למאה קילומטר בכביש יותר ישר מכביש הסרגל שלנו, היה עליהם לפנות בסיבוב חד מערבה. בשלב זה שניהם היו רדומים והג'יפ המשיך ישר והתהפך. מכשירי הקשר והמצברים נהרסו והנהג ומייק נפצעו - מייק שבר את ידו הימנית (המשדרת וכותבת) שהושמה בגבס. אי לכך, למחרת היום ירדתי מרומא ל"גא'אטה" במונית מיוחדת עם מכשירי קשר ומצברים חדשים ואנטנה להתקנה על ספינת מעפילים שתיקרא "מדינת ישראל", שמייק היה אמור להפליג בה. עבד (עובד שדה) הוזעק מתחנה רחוקה לחוף העמסה בסביבות "גא'אטה" באמצעות מטוס, שנשכר במיוחד, ע"מ להחליף את מייק. עד לבואו, השלמתי את הכנת התחנה שהכנתי עבורו וחזרתי ל"גא'אטה" עם מערכת מכשירים להקמת תחנת הקשר של האוניה "לניצחון", שהייתי אמור להפליג בה. אחרי ההתקנה, הפלגנו שתי האוניות לחוף העמסה בברינדיזי (הפלגה זו ב-10-9 במאי 1948 מאיטליה ואחריה הפלגת 'קרב עמק איילון' מצרפת, היו הפלגות הבלתי-חוקיות האחרונות במסגרת עליה ב').

היות וספינתנו הייתה מהירה יותר מ"מדינת ישראל", הוקם בינינו קשר ומפגש והמשכנו ביחד לכיוון הארץ. בשתי האוניות היו מספר לידות וד"ר סיקובר המסכן נאלץ לעבור בעזרת סולם חבלים וסירה בין האוניות לביצוע הלידות. למזלו הים היה שקט יחסית. ב-15 במאי קיבלנו מברק מהארץ "מזל טוב, יש לנו מדינה". כדי לחגוג לקחנו קצת יין מהמלחים האיטלקים שלנו. אנחנו הגענו עם שחר ב-17 במאי לחוף תל-אביב. לאחר הורדת המעפילים ברחנו ללב ים כשבדיוק המצרים הפציצו את תל-אביב. "מדינת ישראל" הגיעה לתל-אביב בצהריים והמעפילים שהפכו לעולים ירדו לחוף ת"א בערב.

המסע הרביעי ('הפורצים' מ-17) למחרת, יצאנו בחזרה לאיטליה כשעל הספינה שלנו חזרו איתנו גם מספר מלחים צרפתים ואיטלקים מאוניות קודמות שהיו יחד עם המעפילים במחנות המעצר בקפריסין. יחיאל אדמוני החליף את עבד (עובד שדה) שהצליח להישאר בארץ ואני חזרתי לתחנה ברומא ועבדתי שם עד אמצע יוני, עד אשר נקראתי יחד עם אורי טהון לבצע הפלגה לארץ של ספינת משמר מהירה מאד שיועדה לחיל הים, זה היה

מעבר כמעט אוטומטי מהפלי"ם לחיל הים. ההפלגה על "הפורצים" (מ-17) הייתה מעניינת מאד מאחר שספינה זו הפליגה עם מנועים שעבדו על בנזין אוקטן גבוה (בנזין לאווירונים). היות שלא היה ידוע באיטליה אם יש בארץ מספיק בנזין כדרוש לספינה, הוחלט למלא את מקסימום כמות הבנזין האפשרית בטנקים של המנוע ובנוסף לקחנו על הסיפון בנזין בחביות גדולות כמו חביות זפת בסלילת כבישים. כדי להגיע לארץ עם מקסימום דלק גררה אותנו ספינת דיג של 'המוסד לעלייה' מ"מונפלקונה" (נמל בים האדריאטי) ועד לפאתי קפריסין.



על מ-17 אסור היה להדליק אש, לבשל או לעשן. חבל הגרירה היה ארוך למדי והוא נקרע פעמיים במזג אוויר גרוע והפך מסוכן כאשר משכנו אותו חזרה. פעמיים ביום, בוקר וערב, כיבתה הגוררת את מנועיה, נמשכנו בחבל אליה, עברנו אליה ונתנו למ-17 להתרחק חזרה ואז אכלנו ועישנו. הצוות של מ-17 כלל קפטן איטלקי, מכונאי יהודי איטלקי בשם קרלו, אורי טהון ואנוכי + 3 מלחים איטלקים. בדרך גם קיבלנו תיאור באלחוט של דגל חיל הים שלא היה ידוע עדיין כשעזבנו את איטליה, אך תיאורנו לנו שיהיה כחול-לבן ולכן הצטיידנו בחתיכות בד מתאימות.

אני על הגה 'הפורצים'

ליד קפריסין נפרדנו מהגוררת, הדלקנו את המנועים ונסענו במהירות מסחררת (בימים ההם) מעל 27 קשר לכיוון חיפה. היה תענוג להחזיק את ההגה. במכוון המשכנו לכיוון חיפה ורק משם ירדנו דרומה לאורך החוף לתל-אביב (בגלל האמברגו שהוכרז ונשמר בידי האו"ם בזמן ההפוגה הראשונה). בדרך שלחנו מברק לחיל הים "לכבוד יום השבעת האמונים של צה"ל למדינה (28.6.1948), הננו מביאים לכם את ספינת הפורצים המהירה מתנה לחיל הים". עם הגיענו התקבלנו בסבר פנים יפות ועם הודעה "בעוד שעתיים עליכם להתייצב במלון סן-רמו שם יתקיים טקס ההשבעה לימאי חיל הים". ההודעה כללה גם את קרלו שמצא את עצמו יחד איתנו מגויס לחיל הים לפני שאפילו דרכנו על אדמת הקודש.

פרק 2 – תקופת שירותי בחיל הים (יוני 1948 – יולי 1949)

28.6.48, בשעה 15:00 מצאנו את עצמנו – אורי טהון, אנוכי וקרלו המכונאי האיטלקי-היהודי עומדים במסדר ההשבעה (הכלל ארצי) לנאמנות למדינה ולשירותנו בצה"ל. קיבלתי שלושה ימי חופשה והועמד לרשותי ג'יפ לנסיעה להורי בירושלים בדרך בורמה. ראש שירות הקשר – יאן – והאחראי על הקשר באירופה – משה זיק סייעו לי כספית להכין חבילת מזון להורי בירושלים באומרם לי: "אמנם הוריי לא ראו אותך כתשעה חודשים אבל לא ישכחו אם תגיע בידיים ריקות לאחר המצור על ירושלים".

בתום החופשה בת שלושת-הימים התייצבתי במלון סן-רמו, מטה חיל הים בתל-אביב. כידוע, האנגלים הורידו את דגלם ופינו את הארץ ב-15 במאי 1948, אולם שמרו מובלעת בריטית בנמל חיפה ובסטלה מאריס עד 30 ביוני 1948. אי לכך, נתבקשתי להקים את תחנת האלחוט הזמנית של מטה חיל הים ברחוב המלכים 42, בדירה בת שני חדרים בעיר התחתית. הציוד חיכה לי כבר שם. האנשים הראשונים שהתחילו לעבוד איתי בתחנה היו האלחוטאית הצעירה (בת 17) עדה פרג'ון הטבריינית, ותוך מספר ימים צורפו אלי חיים אריגי שעלה מהנגב ומילא את תפקיד סגני בתחנה, יוחנן נוטמן², שולה, ואלחוטאית נוספת וטכנאי מוכשר, ששמותיהם נשתכחו ממני, שהגיעו משירותי אלחוט ביחידות שונות בצבא ברחבי הארץ. באלבומי שמורות תמונות מועטות מתקופת העבודה באותה תחנה ובעיקר תמונה אחת של כל צוות התחנה מתגנב דרך הגדר לבריכת השחייה בבת גלים. כאשר הבריטים פינו את המובלעת שלהם בנמל חיפה ובסטלה מאריס, העברתי את התחנה לבור הממוגן שהבריטים השאירו לנו בסטלה מאריס. כל הצוות שוכן במחנה חיל הים בסטלה מאריס.

ב-16 באוגוסט 1948 נקראתי למפקד חיל הקשר של צה"ל (יאן). במשרדו נמסר לי שעומדות לצאת שתי הקורבטות "ווג'וד" ו"הגנה" (ק-18 ו-ק-20) - הספינות שחולצו מצי-הצללים של אוניות המעפילים לשעבר, שהיו קשורות לשובר הגלים בנמל חיפה - ע"מ לפגוש את "ארג'רו", ספינה איטלקית המובילה נשק לסוריה ועליה שני הפלי"מ'ניקים דוד'לה בן חורין ועובד שדה הזכור לטוב (מידע זה נודע לי עוד בהיותי ברומא) ו'המוסד' דורש שאני אהיה האלחוטאי האישי של סמק (שמואל ינאי), מפקד שייטת הקורבטות. במקביל קיבל קצין הקשר הראשי של חיל הים (אלי זוהר) הוראה דומה ממפקד חיל הקשר הראשי, שהורה לי למנות את חיים אריגי כסגני לתקופת העדרי מהתחנה.

² יוחנן ואחיו הקטן היו יתומים מאמם שנפטרה מסרטן בגיל צעיר. יוחנן ז"ל נהרג במארב כששירת בסיור המלווה לאורך קו הנפט אילת אשקלון. אחיו היה קורבן הפח"ע הראשון בארץ, בלכתו בסוף יום עבודה מכפר הס לביתם בתל-מונד.

המסע החמישי (במסגרת 'מבצע שודד') עליתי³ בליווי קצין בכיר ממטה חיל הים לק-18 שעמדה להפליג ביחד עם ק-20, שמפקדיה היו הפלי"מניקים אריה-קיפי' קפלן ודוד מימון. יצאנו לדרך כשרק סמק ואנוכי מודעים למטרת ההפלגה. ב-36 השעות הראשונות (כדי למנוע פטפטת אם לא ניפגש עם "ארג'רו") - לאחר שהוקם קשר טוב עם עובד ב"ארג'רו" - מפקדי הקורבטות ידעו רק שעל האוניות לשוט בקורס צפון-מערבי עד לקבלת הודעה אחרת. מטעמי סודיות – ולמקרה שלא יוצר קשר עם "ארג'רו" - הוסתרה העובדה שיוצאים לפגוש את אוניית הנשק. רק כאשר היה ברור שיש לנו קשר יציב וטוב עם "ארג'רו", עבר מפקד ק-20 אלינו לק-18 וסמק הודיע למפקדי האוניות את מטרת ההפלגה. ב-21 באוגוסט, דרומית לכרתים, פגשנו את "ארג'רו". אנשי חיל הים השתלטו עליה, תוך שהם שומרים על ביטחונם של דוד'לה ועובד (שהצוות האיטלקי היה משוכנע שהם מעבידיהם הסורים). הנשק שהועבר לקורבטות - שמונת אלפים רובים חדשים. הצוות האיטלקי הועבר לק-18 ובמאמצים לא קלים הצליחו צוותי הקורבטות להטביע את "ארג'רו" שהייתה ספינת עץ.

בספטמבר 1948 העברתי השתלמות לרוב חברי צוות תחנת האלחוט, שגדל בינתיים. התכנית כללה: שיפור הרמה בקליטה ושידור וידע ביסודות האלחוט הימי הבין-לאומי, גרסה דינקותא שזכרתי מלימודי במחלקת הרדיו בבית הספר הימי וההכשרה שרכשתי בעבודתי כ'גדעוני' ב'מוסד לעלייה ב'. מרבית המשתתפים היו חיילות וחיילים שהגיעו לחיל הים מיחידותיהם השונות וכן הפלי"מ'ניק שרגא כהן, שאיבד את ידו הימנית במכונת הכביסה בקיבוץ גבעת השלושה והפך לאלחוטאי העובד ביד שמאל (לימים גם צייר שהתגורר ועבד בסמטאות היפות של יפו).

בנובמבר 1948 קיבלתי מינוי להקמה וניהול תחנת האזנה של מודיעין-ים עם ציוד לא מספיק טוב ועם שבעה מח"ל'ניקים (מתנדבי חו"ל) שהיו אלחוטאים טובים מאד. התחנה הוקמה בבניין יפה שקיבלתי לרשותי בכביש העולה ממלון כרמליה (לשעבר) להר הכרמל, מתחת למקדש הבהאי הנקרא כיום רחוב הציונות. כעבור זמן מה של עבודה טובה ובעלת תוצאות הוחלט בחיל הקשר לצרף אותנו למודיעין ההאזנה הגדול של החיל "בבניין הירוק" בקצה שדרות ירושלים ביפו, שהיה להם ציוד משובח. שוכנו במחנה חיל הים בנמל יפו, שדאג לנו לדיור ומזון, והשתבצנו במשמרות ההאזנה של חיל המודיעין עם הקצאת זמן גם למודיעין האזנה ים. הצלחנו לגלות הרבה דברים מועילים לחיל באותה תקופה, עד כדי כך שהיה לי הכבוד לעמוד לפני מסדר ולקבל ציון לשבח מהמפקד הראשי של חיל המודיעין (כבוד דומה חלקו לבני, סגן ד"ר ישי אורן, ששרת בחיל המודיעין וקיבל עם אחרים את פרס בטחון ישראל).

בחודש יולי 1949 נקראתי שוב לקצין הקשר הראשי, יאן (לשעבר מפקד שירות הקשר של ההגנה וצה"ל בהתהוותו). הוא הודיע לי שכיוון שהייתי שנים רבות מחוץ לישראל הוא מעביר אותי, בהיותי ירושלמי, לחטיבה 6 הירושלמית כדי להיות קרוב לבית. בזאת הסתיים שירותי בחיל הים. למזלי, שבועיים שלושה לאחר שהועברתי לחטיבה 6, עברה החטיבה לחודש ימים להתארגנות מחדש באזור בית ליד ולאחר מכן הייתי האלחוטאי האחראי על הקשר בכול אזור הגבול שער הגיא – לטרון בואכה מפקדת פקוד המרכז ברמלה.

השתחררתי במסגרת "עובדי משרד הביטחון" כדי לעלות כקדט לאוניית הנוסעים 'נגבה', עליה עבדו שני אלחוטאים איטלקיים שלא יכלו לקיים קשר עם תחנת "שושנה" של 'המוסד לעלייה' (תחנת החוף האזרחית של ישראל בחיפה הוקמה רק מאוחר יותר).

³ עם מכשיר "מזוודה" המוכר לי. לשמירת הסודיות, נצטוו אלחוטאי ק-18 גד פיזה/פז וידידיה צפריר לפנות את התחנה כאשר עלי להתקשר.