

עדותו של יהודה בן-חורין (בריגר)¹ על פעילותו במבצעי רכש ובראשם מבצע 'בלק' – הרכבת האווירית להובלת הנשק מצ'כוסלובקיה לארץ

קטע מספרו האוטוביוגרפי 'בזכות אותם ימים', ספרית פועלים

התוכניות להטסת נשק

בעקבות שיחות עם דן לנר² יצאתי לאירופה [בפבר' 1948] נלהב לרעיון של הטסת נשק לארץ והצנחתו. אמנם התברר לי, עם ראשית הגישושים, כי הצנחה בלי אריזה מתאימה גורמת ברוב המקרים לנזקים חמורים, ולעתים קרובות אף נופל הנשק בידי האויב, אולם היה חיוני מאוד לנסות גם דרך זו, שכן האמברגו הבריטי על חופי הארץ, ומאוחר יותר ההסגר של האומות המאוחדות, הגבירו את הסיכון של שליחת נשק באוניות. נתווסף לשלילת דרך הים גורם הזמן, שנראה לי מכריע, ואפילו גורלי; ולפיכך, למרות הכול, חזרתי אל תוכנית ההטסה.

כמו ברעיונות חשובים אחרים גיליתי גם הפעם, כי אינני הראשון אשר הגה את הרעיון הזה. קדם לי, בחודש בערך, טייס יהודי מאנגליה, פרד פראדקין [הארי "פרדי" פרדקין] שמו, משוגע-לדבר כמוני. הנסיון שהוא עשה עם אירון חכור אמריקאי היה, למעשה, משלוח-הנשק הראשון שהגיע מאירופה בזמן המלחמה, מלבד המשלוחים השיגרתיים שהעבירה משלחת הרכש מאיטליה שפעלה כבר שנים³. המשלוח של פרד הגיע לשדה-התעופה העזוב של בית-דראס בדרום, והוא היווה גורם מעודד רב-ערך ללוחמים⁴. אך מיבצע זה נקטע באיבו. כאשר חזר המטוס לשדה-התעופה הבינלאומי בפראג (מקור הנשק), נחקרו אנשי הצוות על-ידי עובדי הצירות האמריקאית, שחשדו בצוות כי הוביל נשק לקומוניסטים באיטליה. לבסוף אסרו אנשי הצירות על הצוות להיכנס לצ'כוסלובקיה באימם עליהם, שישללו מהם את הנתונים האמריקאית. ברצותם להכחיש את חשדות הצירות בדבר העזרה לקומוניסטים באיטליה מסרו אנשי הצוות, לרוע מזלנו, את כל פרטי המבצע. בעת שהגעתי אני לאירופה עסק פרדי פראדקין בהשגת אוירונים והטסתם לישראל⁵. הוא התייאש מן התקווה לחדש את המיבצע להטסת נשק.

התפקיד הרשמי, שהוטל עלי בבואי לאירופה, היה רכישת נשק במערב. במהרה נוכחתי, לצערי, שקניית נשק עבור ממשלה בלתי-מוכרת הוא דבר כמעט בלתי-אפשרי. אמנם הציעו לי נשק מכל מיני מקורות, בעיקר מפוקפקים, אלא שניצבנו בפני הבעיה של הובלת נשק ביבשה, וזאת לאור -- נכון יותר, בצל -- פעילות הכוללת בארצות מערב-אירופה. אפילו כאשר מקור הנשק היה כמעט כשר, כמו של יהודים מהולנד וצרפת שלחמו במחתרת האנטי-נאצית והסתירו את הנשק עם בוא השלום, היתה בעיה של הובלתו.

כאן חייב אני להעיר ביחס לסגנוני דלהלן. אם אשתמש לעתים בגוף ראשון, כגון "אני החלטתי" או "עשיתי" וכדומה, הרי כוונתי לומר כי "אני" זה תמיד "אנחנו", משום שעבדנו כצוות. אמנם צוות קטן, אך פועל תוך קשר הדוק הפרוש על-פני כל אירופה. ויתירה מזו: היהדות בכל הארצות, על קשריה עם השלטונות, שימשה לנו עורף בטוח, ודעת-הקהל העולמית עמדה לצדנו. בלי כל אלה לא היינו משיגים דבר. זאת ועוד: לא ביצענו שום מעשה גבורה! אכן, ההצלחה היתה חשובה מאוד, אבל במקרה של כשלון היינו צפויים למספר שנים של מאסר, מחיר קטן יחסית לעומת זה של חברינו בארץ, שרבים מהם שילמו בחייהם.

נוכח הקשיים בהשגת נשק במערב-אירופה בכמויות ניכרות (המקור היחיד לנשק היתה הקבוצה האיטלקית, שעבדה בראשות יהודה ארזי, עדנה סירני ומוניה מרדור) חזרתי לרעיוני הקודם -- הטסת הנשק. למעשה היתה רק עיסקה אחת של רכישת נשק בצרפת על-ידי יהודה ארזי בה סייעתי. יהודה הצליח לקנות, בשם מדינה דרום-

¹ יהודה בן-חורין, איש תנועת השומר הצעיר, היה המפקד של 'המחלקה הגרמנית' של הפלמ"ח ופעיל שטח מרכזי בהטסת הנשק מצ'כוסלובקיה לארץ במלחמת העצמאות (מבצע 'בלק').

² דן לנר היה אז מפקד הגדוד הראשון של הפלמ"ח. בפעילותו בזמן מלח"ע, כאחד מ"צנחני היישוב", עם הפרטיזנים של טיטו רכש ניסיון בהצנחת נשק מהאוויר. דן היה חניכו לשעבר של בן-חורין מ'המחלקה הגרמנית' של הפלמ"ח.

³ הקבוצה של בכיר הרכש מוניה מנדור

⁴ בן-חורין לא אומר זאת כאן מפורשות אך ברור שהוא מתאר את טיסת "בלק-1" שהגיעה לארץ ב-31 במרץ.

⁵ המח"לניק הארי "פרדי" פרדקין רכש בגרמניה 20 מטוסי תובלה קלים מדגם 'נורסמן', עודפי הצבא האמריקאי. רובם הצליחו להגיע לארץ, בטיסה או בדרך הים.

אמריקאית [ניקרגואה], תותחים של 66 מ"מ ומרגמות 120 מ"מ. למוכרים לא היה ספק לאן מיועד הנשק, אך הספיקו להם תעודות פורמליות כדי להיות "מכוסים" במקרה הצורך. פעולתי בעיסקה זו הצטמצמה בקשירת הקשר עם הספק והשגת ההסכמה מגורמים צרפתיים, אשר עלולים היו להכשיל את העיסקה.

המציאות הפוליטית הסבוכה בצרפת אחרי שחרורה העמידה אותנו בפני בעיות קשות. באמצעות מארק יארבלום ומוריס פישר (שגרירנו הראשון בצרפת עם קום המדינה) היו לנו קשרים טובים עם חלק של ממשלת צרפת, שהיתה ממשלת קואליציה שמאל-מרכז ואשר חלק ממנה שיתף-פעולה עם האנגלים, וחלקה השני, המפלגה הסוציאליסטית, תמך בנו. עם כל חשיבותה של הממשלה הרשמית במרבית התחומים, הרי בתחום הצבאי היתה חשובה ממנה ממשלת-הצללים שהקים שארל דה-גול. לכן היינו נאלצים לנהל משא-ומתן עם שני הגורמים.

בממשלת צרפת כיהנו אז שלושה שרים יהודים: ז'יל מוק, רנה מאייר ודניאל מאיר. הם עמדו לצדנו בכל דבר, לאחר שהשגנו את תמיכתו של המנהיג הישיש ליאון בלום. החשוב ביניהם עבורנו היה שר-הפנים ז'יל מוק, אשר בסמכותו היו המשטרה והמכס, גורמים מכריעים לכל העברה והוצאה של נשק מצרפת. אולם לרכישת נשק היינו זקוקים לעזרתו של "שר-החוץ" בממשלת-הצללים של דה-גול, איש-צבא בדרגת גנרל.

זכורה לי הפגישה אתו, בביתו. נפגשנו -- מוריס פישר ואני -- עם הספק בראנדט, שהיה ממוצא יהודי, בנוכחות הגנרל. הם חקרו אותי תחילה על המצב בארץ וסיפרתי להם על אחדות מהפעולות שבהן השתתפתי. לאחר שסיימתי את סיפורי, הפליט הגנרל הערה אנטישמית כלפי בראנדט בזו הלשון: "אתה רואה! הם לא כמו היהודונים שלנו!"

לא שלטתי ברוחי ולמורת-רוחו של מוריס פישר אמרתי, שאנו הננו יהודים בדיוק כמו יהודי צרפת, אלא שחסרונם הוא כי הם צריכים למצוא-חן בעיניו, בעוד שאנחנו, אף-כי הננו רוצים את עזרתו, לא איכפת לנו מה הוא חושב עלינו. היה רגע של שתיקה מביכה, ופישר ואנוכי כבר היינו סבורים, כי הגנרל ישיב את פנינו ריקם. אולם הוא דוקא התרשם לטובה מתשובתי, ובו במקום, בנוכחותנו, נתן הוראה לבראנדט לבצע את העיסקה עם יהודה ארזי. פרט לעיסקה זו לא הייתי פעיל, למעשה, ברכישת נשק; בעיקר לאחר שנתברר, כי חברי אהוד אבריאל פתח מקור נשק בצ'כוסלובקיה והבעיה שוב לא היתה רכישתו אלא הובלתו.

את אהוד אבריאל הכרתי עוד מימי הפלמ"ח, כאשר אשתו חנה היתה בפלוגתי והוא היה שליח המחלקה המדינית של הסוכנות היהודית בטורקיה. למרות חילוקי-הדעות הפוליטיים שבינינו ידע אהוד תמיד לפעול יחד בצורה הוגנת וחברית. העבודה המשותפת אתו היתה ללא חשבונות של יוקרה, גם כאשר נתמנה ציר ראשון של מדינת ישראל בצ'כוסלובקיה. כאמור, אהוד השיג עם צוותו בצ'כיה כמויות גדולות מאד של נשק ועסק בהברחתו ארצה. משום כך הקדשתי את עיקר מרצי במציאת דרך להעברתו בהטסה. צר לי לציין, כי הממונים עלי, שישבו בז'נבה, לא התלהבו מיוזמתי בעניין זה (תחילה היה זה פינו גינסבורג, ומאוחר יותר נשלח מהארץ שאול אביגור לתאם את כל פעולות הרכש).

החלטתי לחזור אל המיבצע הראשון של פרדי פראדקין וללמוד אותו היטב על מחדליו ושגיאותיו לבל ניכשל כמוהו. דרכו השגתי קשר מחודש עם צוות המטוס, שביצע את הטיסה הראשונה. בפגישה עם הצוות נוכחתי, שהם מוכנים להמשיך לעבוד אתנו, אך בתנאי שלא יצטרכו להיכנס לצ'כיה. התחלתי אפוא לבנות תוכנית חדשה. המטוס, DC 6, יטוס רק מארץ מערבית, ולפיכך יש למצוא חברת-תעופה שתהיה מוכנה להטיס את הנשק בין צ'כיה לאותה ארץ מערבית. בנוסף על כך נחוץ היה למצוא שדה-תעופה מתוקן ומתאים בתוך צרפת, בו אפשר לבצע את העברת הנשק ממטוס למטוס. כאן יש לזכור, כי החוק הבינלאומי אוסר על הטסת נשק, אולם אנחנו לא התרגשנו ביותר מן האיסור, שהרי לא היינו הראשונים ולא האחרונים בהפרת חוק זה. עזר לידי -- ובלי עזרתו וקשריו בצרפת לא הייתי מגיע לשום הישגים -- זאב פומראנץ-הדרי (וניה), שעבד כבר שנים במרכז עלייה ב' בפריז (המרכז ששימש גם לי בסיס לפעולה בשלב זה).

באמצעות וניה ובעזרת ליאון בלום סוודרה לי פגישה עם המפקח על התעופה האזרחית בצרפת. מטרתי בשיחה זו היתה להשיג שדה-תעופה מתאים לצרכים שלנו. נפגשתי עם המפקח במשרדו והצגתי בפניו את בקשתי. הוא שמע אותי ואמר: , הנני כבר זקן מדי בשביל פעולות מסוג זה, אך סגני יעזור לך." סגנו נקרא לחדר וקיבל הוראה לעשות למעני ככל שיש ביכולתו. שמת-לב, למרבה פליאתי וגם בחשש מה, שהוא מתבונן בי כל הזמן במבט חודר, משנותרנו לבדנו שאל אותי, האם לא נזדמנתי לפני שלוש שנים במחנה מאוטהאזן. הופתעתי מאוד משאלתו ועניתו, שאכן הייתי שם. הוא סיפר לי כי שם ראני, הוא היה כלוא במאוטהאזן, ועם השחרור שכב בבית-

החולים, שכבו שם חולים מעמים רבים, ואיש, פרט לאמריקאים, לא דאג להם. מזכרתי. כאשר ביקרתי במאוטהאוזן, ישבתי ליד היהודים ששכבו בבית-החולים ברצותי לעודד אותם -- ואת הדבר הזה הוא לא שכת. אמר לי בהתרגשות: "חיילים משאר העמים לא התעניינו באסירים החולים, ודוקא אתם היהודים, שאין לכם מדינה משלכם, שלחתם חיילים להתעניין בגורל האסירים החולים." מאז מקרה יוצא-דופן זה של פגישה מקרית הוא נהיה לידידנו הנאמן ביותר. הענקנו לו את התואר "הפלחמניק הצרפתי", כי היתה לו גישה מעשית מאוד, והוא פעל במסירות כאילו היה אחד מאתנו, ללא כל חשבונות פרטיים. לצערי הרב, שמו נשמט מזכרוני, ואם בדרך כלשהי יגיעו שורות אלו אלי, ידע נא כי חסד אישיותו ומעשיו שמורים עמו.

למחרת יצאתי אתו למספר שדות-תעופה עזובים בצרפת. נסענו יחד מאות קילומטרים, אך לא מצאנו מקום מתאים, כיוון שהשדות האלה היו באמת עזובים לגמרי ואנו הרי היינו בכל-זאת זקוקים לשרותים של שדה-תעופה פעיל. אך במקום שהיו שרותים, היו, כמובן, גם מכס ותנועת אזרחים. לבסוף, בעצתו ושוב בהתערבותו של ליאון בלום, הזמינו לפריז את מפקד שדה-התעופה של איאצ'יו שבקורסיקה ונתנו לו הוראה לעזור לנו בכול. ואכן, כחבר המפלגה הסוציאליסטית הוא ביצע הוראה זו בנאמנות. פניתי לשליחנו במארסיי, והוא עבר לאיאצ'יו קצין-קשר שלנו ליד מפקד שדה-התעופה. עכשיו לא נשאר אלא למצוא חברת-תעופה, שתהיה מוכנה לשלוח את מטוסיה לתוך צ'כיה, וזה בעיצומה של המלחמה הקרה בין המערב למזרח. ניהלתי משא-ומתן עם חברה צרפתית קטנה, שלרשותה עמד מספר מטוסי יונקרס מהשלל הגרמני, והגענו לידי הסכם -- על בסיס עסקי טהור, כמובן -- לבצע טיסות בין איאצ'יו לבין ברנו שבצ'כיה, מקום בו נמסר לנו הנשק.

החווה היה כתוב וחתום. למחרת הייתי צריך להכניס סכום של כמה מיליוני פרנקים, והמיבצע היה אמור להתחיל. דיווחתי לז'נבה וביקשתי את הכסף, והם ברכו אותי על הצלחתי, שכן מן הארץ תבעו, במברקים, יותר ויותר בתוקף לשלוח נשק בכל המהירות. אוניות אחדות עם נשק הצליחו להגיע לארץ דרך נמלי איטליה ויוגוסלביה, למרות האמברגו של האו"ם, אבל זה היה מעט לעומת הצרכים. אותו לילה צלצל אצלי הטלפון. על הקו היה וניה, בשם יארבלום, שהודיעני, כי עוד הלילה עלינו להתייצב בפני מפקד הבולשת במשרד-הפנים. יצאנו לשם מייד. מפקד הבולשת קיבל אותנו יפה, אך הודיעני בלי שהיות, כי הוא יודע במה אני עוסק בצרפת. לו זה אינו מפריע, אולם החווה, שחתמתי עם החברה, ידוע בכל פרטיו לאנגלים. הוא הוציא ממגירתו תמונה, בה אני נראה עוזב את משרדי החברה, ואמר, כי תמונה זו הוא קיבל מן הבריטים. גם העתק מן החווה נמצא בידיהם. כתבנית החברה, שהדפיסה את החווה, עובדת בשרות החשאי של האנגלים, ועל אף היותה יהודייה, מסרה אותו להם. הוא הבטיח לי, דרך אגב, שהם יטפלו בה, אך לי הוא הציע למשוך ידי מכל העיסקה עם החברה הזאת. יצאתי משם המום ומיואש. חודש של עבודה ירד לטמיון.

מחובתי היה, כמובן, לדווח על כשלוננו לז'נבה. אך יותר מכל כאב לי, שנבצר מאתנו לספק את הנשק לחברינו שכה היו זקוקים לו. זה היה יום שחור ומר בשבילי. נחמתי היחידה היתה, שלא שילמתי עדיין פרוטה, ולא -- הייתי צריך לברות מחברי ומעצמי.

חידוש מיבצע "בלק"

בשיא יאושי בא מפנה פתאומי לטובה. שגעוני בדבר הטסת נשק היה, כמובן, ידוע לכל שליחי הרכש באירופה. ערב אחד טילפן אלי קסיל (יקותיאל) פדרמן, שישב בבריסל לא כשליח אך מעורב היטב ברוב פעולותינו, ובפיו בשורה: "בוא, יש לי מישהו בשבילך!" עוד באותו לילה טסתי לבריסל והתייצבתי אצלו.

במלון הציג פדרמן בפני את קפטן קריסטיאנסן משטוקהולם, טייס קרבי ב-RAF המלכותי. הוא היה חבר בקבוצת טייסים שבדים בעלי מטוסים, והיה מוכן לבצע את הטיסות בין צרפת לבין ברנו.

שכרו נקבע 5000 קרונות שבדיות לחודש ו-20 קרונות לשעת טיסה. הגענו להסכם מהר, והזמנתי אותו לפריז עם מטוסו לשם בירור כל הפרטים. כבר למחרת היום החלה פעולה קדחתנית בטלפון לתאם את כל הגורמים. צלצלתי לאהוד בפראג, שיכינו את הנשק בשדה-התעופה בברנו. הזעקתי את הצוות האמריקאי של המטוס DC 6 לאיאצ'יו. התקשרתי עם פולי פרקש (בן-זאב), קצין-הקשר שלנו באיאצ'יו. כמו-כן התקשרתי עם הארץ באלחוט

כדי שיקבעו שדה-תעופה בארץ וסידורי זיהוי והכוונה. היות שלא הייתי בטוח עדיין בקריס, התקשרתי עם בסיס הפלמ"ח שינחיתו במקום שקבענו. המלווה שלנו במטוס הראשון היה מוקה לימון, מפקד חיל-הים לעתיד, שבעזרת אקדח -- על כל צרה שלא תבוא, ואכן לא באה -- היה צריך להבטיח את המשלוח. בשביל כל משלוח לארץ ב-6 DC היה קריס זקוק לשתי טיסות ברנו-איאצ'ו בדקוטה שלו. וכך יצא ב-12 במאי 1948, בשעה טובה ומוצלחת, "בלק" מספר 2 לארץ-ישראל. הוא כוון לשדה-התעופה של עקרון, הגיע בשלום, פורק בזריזות והמריא מייד והגיע בלי בעיות חזרה לאיאצ'ו. הקרח נשבר סופסוף!

אגב, ראשיתו של מיבצע "בלק" הוא במטוס קונסטליישן שהמריא משדה-התעופה בפראג ונשא עמו רובים ומיקלעים ותחמושת. שלח אותו אהוד ועמו הגיע לוי ארגוב כמלווה, וזהו, אם לא לקחת בחשבון את טיסתו של פרדי פראדקיין⁶, "בלק" מספר 1. הוא נחת בבית-דראס בליל האחד באפריל 1948, ויחד עם הנשק שהביאה האונייה "נורה" תרם תרומה מכרעת להצלחת מיבצע "נחשון".

ואם כבר סטיתי מעט הצידה, הרי ברצוני לומר כמה מלות שבח לטייסים השבדים. עבודתו של קריס, ומאוחר יותר של טייסים שבדים נוספים, היה בשכר. אך ברבות הימים ובעקבות העבודה המשותפת נהיה הגורם הכספי פחות ופחות חשוב, וההזדהות עמנו גברה והלכה. עם קריס, כפי שקראנו לו, התפתחו יחסי ידידות ממש.

ועתה נחזור אל מיבצע "בלק".

ב-14 במאי יצא "בלק" מספר 3. בין ה-19 ל-20 במאי גייסנו עוד מספר טייסים שבדים מחבריו של קריס. ולאחר שהגיעו אלינו ממשלחת הרכש מארצות-הברית מספר מטוסים C 46, היינו מסוגלים לשלוח ב-20 במאי שני "בלק" נוספים, וב-21 במאי -- שלושה בלילה אחד. ב-22 במאי טס "בלק" מספר 9 וב-23 במאי -- "בלק" מספר 10 ו-11. עד אז שלחנו נשק קל בלבד, כולל בזז (מכונת-ירייה בינונית), שמהן רכשנו 500. הכמויות, מסתבר, לא היו גדולות, אך הן היו עידוד מוראלי גדול ללוחמים.

ב-26 במאי נשלחת ארצה על-ידי שאול כדי לדווח למפקדת ה"הגנה" ולבן-גוריון ישר ולמען קבל לוח-עדיפות למשלוחים, לאחר שנראה היה לנו, כי המשלוחים באויר "נכנסו לתלם". ביקור זה במשך שלושה ימים בארץ היה לי לחוויה עזה. בליל בואי נפגשתי במקרה עם ידידי שמעון אבידן, אז מפקד "גבעתי", שבא לשדה-התעופה במטרה להתעודד ופגשני ברדתי מן המטוס. סרתי אתו למטהו ושמעתי ממנו ומסגנו, מאיר דוידזון מאילון, על הקרבות הקשים, שהתנהלו אותם ימים בלטרון.

בבוקר מוקדם הפגישו אותי בתל-אביב עם ישראל גלילי, שמילא בימים ההם תפקיד סגן שר-הבטחון, ללא מינוי רשמי. סיפרתי לו על הנעשה ושמעתי את עצותיו לגבי העתיד. בשעה עשר הייתי מוזמן אצל בן-גוריון. מסרתי לו דוח, וגם ממנו שמעתי את הדעה, כי הדחוף ביותר הוא להשיג ולשלוח לארץ מטוסי-קרב. כן "צוידתי" בשורה ארוכה של תביעות נוספות, אשר נתגבשו אותו יום בפגישה

שלישית, עם לוי אשכול. התברר, כי ההובלה האוירית יש בכוחה לפתור בעיות לא רק של הטסת נשק, אלא היא יכולה גם לענות על צרכים דחופים של הספקת חומרים הדרושים לתעשייה הצבאית. ומעל לכול: אם נצליח להעביר מטוסי-קרב בתוך מטוסי-התובלה, תהיה לכך השפעה מכרעת על גורל המערכה בעתיד.

ביליתי שני לילות בקיבוצי. לחברי נפלתי ממש מן השמים, וגם כאן תרמתי לעידוד וחיזוק הרוח בספרי להם על מאמצינו לעזור ועל האוירה של אהבה ורצון טוב, האופפת אותנו שם במרחקים, הן בקרב יהדות הגולה והן מצד

⁶. לא ברור למה בן-גוריון מתכוון ב"אם לא לקחת בחשבון את טיסתו של פרדי פראדקינס", שכן עד למועד טיסת "בלק-2" לקראת אמצע מאי הגיעה רק טיסה אחת עם נשק צ'כי לארץ: טיסת "בלק-1" שהגיעה בלילה שבין ה-31 למרץ ל-1 באפריל ונחתה בבית דראס, במטוס שכור מדגם DC 4 ("סקיימסטר") מוטס ע"י טייסים אמריקאים (ולא מטוס מדגם קונסטליישן כפי שמצוין בפסקה). בן-גוריון חוזר ומתייחס למטוס מדגם DC 6, אך מההקשר ברור שמדובר במטוס DC 4 ("סקיימסטר") השכור הנ"ל ולא במטוס מדגם DC 6.

דעת-הקהל העממית. היה זה כבר לאחר שנפלו הקרבנות הראשונים של קיבוצנו, והשמחה היתה מהולה בעצב. אחרי שלושה ימים היה עלי להמריא חזרה. משפחתי, שישיבה אז בפריז, לא ידעה על הקפיצה שלי לארץ, ורק משחזרתי העזתי לספר לאשתי על ההרפתקה.

המראתי באחד ה"בלקים", שהביאו נשק אותו לילה ועתה חזר, כשאני הנוסע היחידי במטוס הריק. צוותו היה כולו מתנדבים יהודים מארצות-הברית, מנוסי מלחמת-העולם השנייה. המראנו מעקרון וחלפנו על-פני איזור לטרון, בו יכולנו להבחין היטב בקרב המתחולל על הקרקע. מגמת טיסתנו היתה שדה-התעופה שלנו בז'אטץ (zatec) בצ'כיה, שהשלטונות הצ'כיים העמידו בינתים לרשותנו ואשר התפתח במשך כמה חודשים לבסיס ישראלי לכל דבר. היה זה בסיס של חיל-האוויר הצ'כי, בו הם ניסו את מטוסי-הסילון הראשונים, אשר קיבלו מן הרוסים. בשדה היה שטח צבאי מגודר בקפידה, ואפילו על הכביש, שעבר לא הרחק ממנו, התריעו שלטים כי אסור להתעכב.

בסביבת ז'אטץ היה מזג-אוויר גרוע, התעננות נמוכה מאוד. לאחר חיפוש רבים החליט הטייס, כי אין אפשרות למצוא את השדה וכי למרות האיסור אין לו ברירה אלא לבקש רשות לנחיתה בשדה-התעופה הרשמי של פראג. הרשות ניתנה באי-רצון, אך ניתנה. אולם כאשר הגענו לשדה בפראג, התברר, כי המנגנון ההידראולי המוציא את כן הנחיתה איננו פועל. בשדה-התעופה הוכרז על אזעקה והכול התכוננו לנחיתת-אונס. ברגע האחרון ובטיפות הדלק האחרונות הצליח הטייס על-ידי תמרון נועז להוציא את הכן, ונחתנו בשלום בין אמבולנסים ומכוניות מכבי-אש. ייזכרו לטובה הצ'כים, שפתחו מייד בקבוקי וודקה, לה היינו זקוקים אותו רגע כולנו.

בשלושת השבועות מאז התחלתי במיבצע "בלק", חל בו שינוי מהותי. הגיעו אלינו מטוסים וטייסים מתנדבים בעיקר מארצות-הברית. הגיעונו קונסטליישן אחד וכעשרה מטוסי C 46 ("קומנדו")⁷ אשר חברינו בארצות-הברית, בעזרת יהודים מקומיים, הצליחו להבריח לפנמה ולמקסיקו. ואז התברר, כי לשדה-התעופה "שלנו" באיאצ'יו יש חשיבות רבה יותר מאשר שיערנו. עם קבלת הקונסטליישן עמד לרשותנו מטוס שהיה מסוגל לטוס ישר מצ'כיה לארץ ומנע פריקה והטענה ממטוס למטוס; ועם קבלת ה-C 46 היו לנו כלים שנזקקו רל למילוי דלק באיאצ'יו. והודות לכך יכולנו להגיע לטיסות מספר בלילה אחד.

זה הקטין, לכאורה, את חשיבות השדה של איאצ'יו. מה עוד ששליחנו ביוגוסלביה ישעיהו טרכטנברג הצליח להשיג שם שדה-תעופה עזוב, שאליו העברנו דלק-מטוסים מצ'כיה (יוגוסלביה ניתקה אותה עת את יחסיה עם ברית-המועצות וגרוריה, ובקושי היה לה אז דלק מטוסים לצרכיה שלה). אך איאצ'יו נשארה חשובה ביותר מסיבה אחרת: היא שימשה נקודת-ניתוק מן הפיקוח הבינלאומי על הטיסות. וכאן אני חייב הסבר קצר על נוהלי הפיקוח האווירי הבינלאומי. מטוס, שהמריא משדה-תעופה כלשהו, היה מדווח לפיקוח על המראתו, מסלולו ויעדו, עם זמן משוער של הגיעו לשם. שדה-תעופה המקבל מטוס חייב לדווח לפיקוח על הגיעו, שאם לא כן יתחיל חיפוש אחריו באמצעים בינלאומיים. השדה של איאצ'יו שימש לנו כיעד למטוסים, שהמריאו מפנמה וממקסיקו, לאישור בואם. אך הם לא דיווחו יותר על המראתם, לא אלינו לצ'כיה ולא בטוסים לארץ ובהגיעם ממנה. לאחר ש"נעלמו" בדרך זו מטוסים די רבים, לא נשאר הדבר, כמובן, בגדר סוד. האנגלים התחילו לשים-לב לעובדה זו והתחילו ללחוץ על הצרפתים, ששימו קץ למתרחש באיאצ'יו. אך עד שהצרפתים זזו היה לנו כבר, כאמור, השדה ביוגוסלביה, אשר קיצר לנו את הדרך לארץ בהרבה.

בתקופה זו של המלחמה הקרה בין המערב למזרח היינו באמת תופעה יוצאת-דופן. נעזרנו הן במערב -- צרפת, איטליה, הולנד -- והן במזרח. היינו היחידים שהיתה להם כניסה חופשית בשני הכיוונים, ואפילו היינו מחוץ למתיחות הגוש המזרחי עצמו. וכל זה למרות העובדה, שמטוסינו סומנו בדגל אמריקאי, ועל-פי-רוב -- בדגל של פנמה. קשרינו הדו-צדדיים דרשו תיאום מדויק בתוך הרשת שפרשנו בכל הארצות הללו. ליוגוסלבים, למשל, היינו צריכים להודיע את השעה המדויקת של כניסת אוירוננו, את דרכם בתוך יוגוסלביה ואת סימני-הזיהוי (אותו זמן הם לא היסו להפיל שני מטוסים אמריקאיים "אמיתיים", שנכנסו בטעות, או בכוונה, לתחומם). כל התיאום שלנו

⁷ במקור DC 6, אך זאת טעות של בן-חורין, היו אלו מטוסים מדגם C-46 ("קומנדו"). הגיעו 9 מטוסים כאלה.

בתוך אירופה התנהלה בשפת-קוד פרימיטיבית, ורק עם הארץ היינו קשורים באלחוט: תחילה מפריז, ועם הקמת הצירות הרשמית הראשונה של מדינת ישראל -- מתוך צירות ישראל בפראג.

מיבצע "בלק" בהילוך גבוה

לאחר שפעולת "בלק" נכנסה למסלול, עברתי בראשית יוני לפראג, כיוון שהיה קל יותר לנהל את הפעולות משם. כאשר הגעתי לשם בויזה דיפלומטית עם משפחתי, שכננו קודם במלון בו התאכסנה גם הצירות בימיה הראשונים, ואחר-כך היה לי מקום-עבודה בתוך הצירות. שלטונות צ'כיה הצמידו אלי קצין-בטחון, שתפקידו, הרשמי לפחות, היה לעזור לי באם אתקל בקשיים. לא היה לי ספק קל שבקלים, כי לא היה זה תפקידו הבלעדי, כאן, אולי, המקום לומר כמה מלים על יחס הצ'כים בימיה הראשונים של מדינת ישראל. אינני מרגיש עצמי מוסמך לדון בצד הפוליטי של היחסים, אשר נוהלו על-ידי הציר אהוד אבריאל ויוצעו דוקטור פליקס (אוריאל דורון). אוכל להעיד רק על דברים, שאני נתקלתי בהם, ולהעריכם. ידוע כי הצ'כים היו זקוקים בתקופה ההיא למטבע קשה, אך אין כל ספק כי לא היה זה המניע היחיד, ואף לא העיקרי, בעזרה הרבה שהם הושיטו לנו בשעה המכרעת. יחסם הרשמי של השלטונות הצ'כים, וגם -- ואולי עוד יותר -- היחס הספונטני של כל צ'כי אשר אתו באנו במגע, חרגו הרחק מתחום האינטרסנטיות הכספית. שררה ב,אביב הצ'כי-ישראלי" אהדה גלויה למלחמתנו, שמצאה את ביטוייה בהרבה דברים, אשר התעלו מעל לכל תמורה שהיה בידנו לתת. ואמנה רק דוגמאות אחדות.

הטייסים, שנשלחו אלינו על-ידי שליחינו בארצות המערב, הגיעו על-פי-רוב עם פספורטים אמריקאיים ואנגליים ללא ויזה לפראג. במקרים אלו היתה ביקורת הגבולות פונה ישר אלי ושואלת, האם זה איש שלנו; ואם כן -- האם להחתיים את הדרכון או לתת לו ויזה על פתק נפרד. ועל-פי תשובתי נהגו. או דוגמה אחרת. כאשר ניסינו להטעין את מטוסי- הקרב הראשונים לתוך מטוסי-התובלה והתברר, כי הדלת קטנה מכדי להכניס את המטוס הארוך לתוך מטוסי- התובלה, עבדו הפועלים הצ'כים בהתמסרות וללא חשבון זמן, כאילו צריך להציל את מולדתם הם, עד שמצאו פתרון שאיפשר את ביצוע הדבר. צוותי ההרכבה הצ'כים, שהססנום יחד עם המטוסים הראשונים כדי להדריך בהרכבת המטוסים, לא נרתעו מלנסוע לארץ הנמצאת במלחמה. כאשר הגיעו אלינו מארצות-הברית שלושת "המיבצרים המעופפים" בתחילת ההפוגה הראשונה כמטוסים אזרחיים והיה צורך על-ידי אילתורים לציידם כמפציצים לכל דבר, עבדו הפועלים הצ'כים, בארץ, ימים ולילות כדי להספיק ולהיות מוכנים עד גמר ההפוגה.

כל המתואר לעיל לא נעשה בעד הדולרים שלנו בלבד. מה שעשו השלטונות הצ'כים, הם עשו זאת מתוך הרגשה - חולפת, לצערנו -- של שיתוף אינטרסים. אך העם הצ'כי, ברובו המכריע, עמד לצדנו -- אם מתוך זכר השואה, הטרי עדיין, ואם מתוך הכרה, כי גם לעם היהודי מגיעה מולדת משלו. שינוי יחס השלטונות לא אחר לבוא כאשר נתברר, כי לפחות בשנים הראשונות של קיום מדינת ישראל היא תדגול באי-הזדהות עם אחד הגושים הגדולים. ברם, אהדת העם הצ'כי נתונה לנו עד עצם היום הזה, ומה שהתרחש בזמן שלטונו של דובצ'ק לעת האביב הצ'כי יוכיח.

אהדה זו, וכן אהדת רבים וטובים מבני עמים אחרים, ובעיקר -- הזדהות יהדות הגולה, היו הגורם המכריע להצלחת כל פעולותינו, גם מבלי שארצה להמעיט במשהו את הישגי פעילי הרכש, של כולם יחד ושל כל אחד לחוד. וכאן מלה על הטייסים מתנדבי חוץ-לארץ [מח"ל], אתם עבדתי בשיתוף-פעולה הדוק ואשר ברובם הגדול היו מטיסי המטוסים. הם, ולא אנחנו, קיבלו על עצמם את הסיכון האמיתי. בניגוד להוראות ממשלותיהם הם נכנסו

לארץ שמעבר למסך-הברזל, טסו ללא תנאי-אחזקה ובטיחות מינימליים לאיזור הלחימה, ואחדים אף נתנו על כך את חייהם. הרוב המכריע עשה זאת מתוך אידיאליזם טהור והזדהות אתנו, גם אם היו ביניהם הרפתקנים אחדים, שהתנהגותם בענייני מוסר לא התאימה תמיד לסטנדרטים הישראליים, לא כל שכן הקיבוציים, שאני הייתי רגיל להם. התנהגותם, שלא תמיד הוכיחה את הבנתם למצבנו העדין בתוך צ'כוסלובקיה, סיכנה לפעמים את גורל המיבצע כולו. הצ'כים הגבילו את תנועת הטייסים בתוך ארצם, ומתוך חישובי בטחון שלהם דרשו מאתנו להחזיקם במרכז בבית-מלון בעיירה הקטנה ז'אטץ. אין לשכוח, כי באותו זמן היתה שרירה וקיימת החלטת האמברגו מטעם האומות המאוחדות, וכל פעולותיה של צ'כיה היו, למעשה, הפרת החלטה זו. השלטונות הצ'כיים חששו פן תתגלנה הפעולות. הם גם חששו, כי בין המתנדבים מארצות המערב, ובעיקר מארצות-הברית, יחדירו מרגלים. חלק מן הטייסים לא השלימו עם הגבלת תנועתם ונסעו לפראג. באחד המברקים שלי ארצה אני מתאונן, כי לפעמים, לפני יציאת אוירון, עלי לעבור את מרבית בתי-הזונות של פראג כדי לאסוף את הצוות או חלק ממנו. לשיא המשבר עם שלטונות צ'כיה הגענו כאשר צוות אחד הבריח בתוך אוירון נשק בחורה צ'כית. הוזהרנו שאם יקרה דבר כזה פעם נוספת, יפסיקו לנו את פעולותינו.

לאחר שהבסיס בז'אטץ התרחב, הגיעו לשם חלקי חילוף רבים למטוסים. על התחזוקה השוטפת שלהם היה ממונה סם פומראנץ מארצות-הברית. על מחסני הנשק למשלוחים היה ממונה לוי ארגוב, יליד צ'כיה, שהיה גם הממונה בשדה וקשור עם מפקד-הבסיס הצ'כי, הקולונל פראנטישק זומר. תפקידי היה הקשר בין ז'אטץ לפראג, קיום כל הקשרים עם הארץ ועם השליחים בארצות אירופה ובארצות-הברית, וכן אחריות כללית לקיום המיבצע. למיבצע הטסת מטוסי-הקרב נשלח מן הארץ אליהו סחרוב, איש "הגנה" ותיק, מוכשר ומסור עד מאוד, ולהכנת שלושת "המיבצרים המעופפים" הגיע היימן שמיר, סגן-מפקד חיל-האוויר אותה עת.

הוחלט אז בארץ, כי שלושת "המיבצרים", בדרכם ארצה, יפציצו מטרות בקאהיר, אל-עריש ועזה. אך את קביעת המטרות המדויקות השאירו לנו. אלא שלא היו לנו מפות מז המטרות המיועדות להפצצה. ניסיתי להשיג בפראג, אך המפה היחידה שעלה בידי להשיג היתה של "בדקר" (מדריך לטיולים). על-פי המפות הקטנות, המצורפות לספר, קבענו את שדה-התעופה של קאהיר ואת ארמון המלך כמטרות. ברגע האחרון נתעוררה בעיה, שאיש מאתנו לא חשב עליה, שהרי פרט להיימן לא היה בינינו בעל-מקצוע ממש. בגלל גובה הטיסה היינו זקוקים למעילי-רוח בשביל הטייסים. בזה נזכרנו ברגע האחרון, ומעילים כאלה לא היו בנמצא בפראג. במצוקתי טילפנתי לקסיל פדרמן לבריסל. הוא קנה שלושים מעילים ועוד באותו יום שלח אותם במטוס מיוחד.

כוונתנו לפגוע בקאהיר בדרכנו לארץ נודעה לשלטונות הצ'כיים -- אחד הטייסים גילה את הסוד לנערתו -- אך הם לא התערבו. הם נתנו לנו לבצע את כל ההכנות, כולל חימש המטוסים, וביום גמר ההפוגה הראשונה יצאו מטוסינו לדרך. הם עברו מעל יוגוסלביה, לה הודענו כמובן על טיסתנו, והמשיכו לפי מסלול קבוע מראש. רק במקום אחד הם סטו קלות ועברו בטעות על שטח שבריונות אלבניה. מייד נפתחה עליהם אש, אך הם הספיקו להימלט מבלי להיפגע.

מפקד המטס היה טייס יהודי בשם כץ, בעל נסיון קרבי רב, ששימש גם כטייס ב-TWA ואף הספיק להיות שוטר בברוקלין. ממנו שמעתי אחר-כך את סיפור הפצצת קאהיר, שהצליחה מעבר למשוער הודות לתחבולה שנקט בה. כשהתקרב לשדה-התעופה של קאהיר, הוא התקשר עמו, זיהה את עצמו כמטוס TWA וביקש רשות לנחות. משניתנה לו הרשות, הוא ביקש להדליק את אורות המסלול. מבוקשו ניתן לו, ואז, כמובן, לא היה לו כל קושי בזיהוי השדה. בהתרחקו מקאהיר התקשר שוב עם מגדל הפיקוח. הוא לא שכח להודות על השרות שניתן לו וביטל את כוונתו לנחות. להפצצה זו, כמו להפצצות הבאות של שלושת ה-B 17, היתה השפעה על המוראל של האוכלוסייה הערבית, שעד אז ישבה בבטחון מוחלט, בעוד מטוסי המצרים מפציצים את תל-אביב. המסרשמידיטים הראשונים, שהורכבו בארץ בחיפזון, למרות ליקוייהם, תרמו גם הם לערעור הבטחון-העצמי של האויב והוא התחיל להרגיש כי שמי ישראל אינם שייכים רק לו, בכל-אופן -- לא יטוס בהם ללא עונש.

היו לנו מספר בעיות רציניות עם שני מטוסים, שנאלצו לבצע נחיתות-אונס, אחד באיטליה ואחד ביוון. הפעלנו לחץ על שתי הממשלות על-ידי שליחינו ובעזרת אנשים בעלי-השפעה שמן הקהילות היהודיות, ולבסוף יצאנו מן הסבך. בינתיים היה הכרח להפסיק את הטיסות דרך איאצ'יו, מכיוון שבכל טיסה כזאת עברו מטוסינו מעל דרום-גרמניה ומעל לבסיסים אמריקאיים, שחשיבותם עלתה עם החרפת המלחמה הקרה. האמריקאים החלו לשים-לב לטיסות התכופות של מטוסים בלתי-מזוהים מעל שטח הנתון תחת פיקוח צבאי שלהם. למזלנו, עם פתיחת הקו דרך יוגוסלביה נעשה הקו הרחוק-יותר דרך קורסיקה פחות ופחות חשוב. ממילא לא יכלה פעולה כזאת להישאר לאורך זמן סודית. יותר ויותר פרטים עליה נתפרסמו בעיתונים, ומארחינו הצ'כים החלו לגלות סימני עצבנות ודרשו במפגיע לפנות את השדה בז'אטץ. הם העמידו לרשותנו מטוס קטן, כדי שנחפש שדה אחר, אך הדבר לא הגיע לידי ביצוע. בארץ הוחלט בינתיים להעביר את הבסיס -- על כל מטוטינו, חלקי-החילוף והאחזקה -- לבסיס בארץ, ומוניה מרדור, שחזר ארצה משליחותו באיטליה, נתמנה מפקד ענף התובלה בקצה הישראלי.

כל המתנדבים הטייסים הועברו גם כן מז'אטץ לתל-אביב. בז'אטץ נשאר סם פומרנץ למען בצע את הטסתם ארצה של 50 ספיטיארים, שנקנו מן הצ'כים. (צ'כיה, שהצטיידה במטוסים רוסיים, שוב לא היתה זקוקה למתנה בריטית זאת, אשר ניתנה לה בימי מאסאריק ובנש). סם היה בעל-מקצוע יוצא-מן-הכלל, איש מבוגר ורציני, מסור לעניינינו לא פחות מכל אחד מאתנו, והיה בלי-ספק מגיע למעמד מכובד ביותר בחיל-האוויר בארץ. הוא מצא את מותו בצורה מיסתורית בהטיסו את אחד הספיטים, רחוק מביתו וממשפחתו, כחייל אלמוני במלחמת השחרור של עמו. בסיום רק אצ'ין, כי הוטסו ארצה 106 "בלקים" בתפוסה כללית שעלתה על 300 טונות נשק, אירונים וחומרים חיוניים אחרים. תוצאה לא רעה כלל אם לוקחים בחשבון, כי מועד הגיעים היה לפעמים מכריע וכי למעשה נולד הרעיון ואורגן בידי אנשים שלא היה להם מושג ונסיון בהפעלת רכבת אוירית.

להצלחה יש אבות רבים, וכל אלה אשר השתתפו במיבצע ראוהו מנקודת ראותם הם, וד"ל. אולם לי אין כל ספק, שבלי עזרת כל אחד מן הרבים לא היה מתבצע המפעל כולו. יש מקום שנתגאה בו כולנו, מבלי לגרוע מחלקו של מישהו. ברור לי, שלא הזכרתי את כולם, כמו, למשל, את המזכיר שלי בפראג שמעון ארנשטיין-אביאלי (מאסירי פראג יחד עם מרדכי אורן מאוחר יותר); את בנות הפלמ"ח האלחוטניות; את אוסקר, המזכיר המסור של משרדי עלייה ב' -- כל אלה, ואחרים, נתנו את כל כוחם ופעלו בלהט ובמרץ בימים מכריעים, כשהגיעונו מברקים מהלל (ישראל גילי) ומאמיתי (בן-גוריון) להגביר פעולה נוכח הפלישה של ארצות ערב.

יהודים רבים, שהציעו לנו את עזרתם, אפילו את שמותיהם לא ידעתי. אחד הביא תת-מקלע, אחד התנדב לגייס כספים, והיה גם אחד, מומחה בינלאומי לסכרים, שהציע את עזרתו לשם פיצוץ סכר אסואן. והיו גם הצעות קוריוזיות. אשת שר-מלחמה מארץ דרום-אמריקאית הציעה לי עזרתה לשכנע את בעלה לקנות ולהעביר נשק לישראל. מטורף אחד מן הפשיסטים הצרפתיים Croix du Feu (צלב האש) הציע לי נשק. ואף נשק ספרדי הציעו לנו. היינו מוכנים אז לקנות נשק אפילו מן השטן עצמו (מבלי למכור את נפשנו, כמובן), אך לבסוף קיבלנו את רובו המכריע מבלי להזדקק למקורות מפוקפקים. בעזרת יהודי ארצות-הברית קיבלנו נשק בחשאי, ועל-פי עצת גרומיקו למשה שרת קיבלנו מממשלת צ'כיה בעסקות רשמיות.