

ראיון עם יאיר ברק
11 במאי 1995
פרויקט תיעוד תולדות חיל-הים
מראינת: דניאלה רן

קלטת 1, צד א'

ש. ספר איך בכלל הגעת לפעילות ימית.

ת. לא נולדתי בחיפה אבל אני תושב חיפה מגיל שנתיים. הגעתי לפעילות ימית כילד. בגיל 12 התחלתי ללמוד חתירה בנמל חיפה, במסגרת הפועל. ה"אבא" של הפועל חיפה היה גמל, הגיינג'י שלימד אותנו לחתור בנמל בסירות, 6 ילדים בסירה, 8 תנועות, כל תנועת חתירה.

ש. והבריטים נתנו לך להתאמן בתוך הנמל?

ת. מול המושבה הגרמנית היה אז לפעולות דייג, לא היה עוד רציף אז, תחום המים היה על אבנים, אבל הסירות שלנו היו שם. כל זמן שהיינו בהפועל. במועדון "דולפין" היו צריפים בחוף שמן, אבל אנחנו המשכנו להתאמן בנמל, בין הדוברות שהיו עוגנות אז בסביבה. גרתי ברח' ברזילי וממולי גר קפטן רוזנטל, שהיה הקצין הראשון על האנייה תל-אביב, אניית הנוסעים הראשונה. בנו, גדעון היה חבר שלי. כשאני הייתי בן 14 הוא טבע בספינה "רחף" בקפריסין. כשהייתי בן 13 נפתח בית הספר הימי בחיפה ורציתי וההורים תמכו והגעתי למחזור השני של בית הספר הימי. במחזור הראשון היו ותיקים ממני כמו מלאכי אפרת, שכנאי. התחלתי בשנת 1939 במחזור השני. המחזור שלנו קצת סבל, כי מי שניהל את המחלקה הימית של ביתהספר, קומנדר מילר, גויס לצי הבריטי. העוזר שלו, יהודי אמריקאי, עזב שנה אחרי, כשאמריקה נכנסה למלחמה וגם הוא הלך לעבוד בצי הסוחר. זאב הים בא ללמד ימאות אחרי ששניהם עזבו. הוא היה אחראי על המחלקה הימית. מאוד אהבנו אותו, כי הוא ידע להתיידד, ידע להתנהג לתלמידים כמו לבני אדם. גם לפעמים שאנחנו ידענו שחסר לו חומר, לפעמים נתקלנו בשאלות ולא תמיד הוא ידע להשיב, אבל בצורה מאוד מנומסת אמר: אני אסביר לכם מחר. ולמחרת הוא בא עם התשובה.

ש. מילר היה בריטי. היה איזה שוני?

ת. כשאני נכנסתי לספטמבר 1939 הוא כבר עזב, כך שאיני יודע. בגלל המלחמה גם רמת האפשרויות היתה שונה, די פחדנו ללכת לנמל שהיה מופגז לפעמים. מפעם לפעם עשו לנו מחנות ימאות בנווה ים או בקיסריה וכנראה שבית הספר כבר לא יכול היה לתת לנו את השנה הרביעית. המחזור מעלינו התמסס בשנת 1941, ומחלקת השייט עברו לים ומחלקת המכונאות המשיכו עוד. אותנו, מחלקת השייט של מחזור ב', הוציאו אותנו לגמר בסוף השנה השלישית, כך שמחזור א' של בית הספר הימי כלל מחלקת רדיו ומחלקת בניין סירות, ומחלקת מכונאות של המחזור הראשון בתוספת מחלקת השייט של המחזור השני. יצאתי לים. תקופה קצרה עבדתי על סירות גרר בנמל חיפה ובמרץ 1943, אחרי פרוטקציה חזקה שעשה לי זאב הים, הצלחתי לעלות

על האנייה "עמל". היה צריך פרוטקציה, כי אחד שהיה תלמיד אתנו בבית הספר ועזב אחרי שנתיים עלה על האנייה לעבוד, שבר רגל ושנה שלמה חי על חשבון החברה. אז לא היו סידורי ביטוח כמו היום ומאוד חששו לקחת נערים חסרי ניסיון לעבודה. החתימו את ההורים שלי על התחייבות שלא ידרשו פיצויים. התקבלתי ועבדתי שנתיים על ה"עמל".

ש. מי היה הבוס שלך?

ת. יומבו (לוינסון).

ש. ורב החובל מי היה?

ת. בשנה הראשונה היה אברמסקי ואחר כך הוא התחלף והיה אברשה. קצין ראשון היה ג'קי אפשטיין, קצין שני קפטין סמולנסקי. הקדט היה מלאכי אפרת. הוא כבר עבד שנה או שנתיים לפני. היה צוות מעורב, די גדול. שניים מששת המלחים היו יוונים. אחד מהם אחר כך הביא את המשפחה מאלכסנדריה והמשיך לחיות בארץ.

ש. גוי?

ת. אשתו היווניה והילדים שלו. היה הרבה שנים בצים אחרי זה. הוא נפטר לפני כמה זמן.

ש. יצא לך גם להפליג בהפלגות לטוברוק?

ת. אני הגעתי במרץ 1943 וכבר לא הפליגו לשם. עבדנו בעיקר במחסני התחמושת בסואץ, מהמחסנים הגדולים מסואץ, איסמעליה ופורט סעיד לחיפה. אם אל היו מוקשים ימיים מכאן צוללות היו זורקות את המוקשים בים האגאי, בין האיים. לאלכסנדריה הבאנו תחמושת של הצי הבריטי. זה היה המטען של האנייה הזאת. יותר מאוחר נסענו גם למלטה. הגענו לים האדריאטי.

ש. גם עבור הבריטים?

ת. כשאני הגעתי זו היתה אניית עזר לצי הבריטי. הגענו ממש קרוב לחזית. אחרי שנתיים שם ירדתי לחופש. עשיתי בחינות בנמל חיפה.

ש. אצל מי?

ת. במשרד של הנמל.

ש. הבריטי עוד?

ת. כן. זה היה מזכיר הנמל. עליתי שוב על אנייה, "העתיד", שגם היא עבדה עבור הצי הבריטי וגם אתה נסענו בעיקר למצרים וגם למלטה ואיטליה.

ש. אתה זוכר שם עם מי הפלגת?

ת. כן. ודאי. קצין הראשון היה יווני. הקפטן היה אקסן. על ה"עמל" היו כבר שני אנשים שנשלחו לעבוד מטעם הפלי"ם, לאסוף ניסיון ימי, ועם שניהם נשארתי חבר טוב עד היום ובזכותם התגייסתי לפלי"ם, תוך כדי העבודה שלי על "העתיד". נחשבתי מגויס, נחשבתי חבר הפלי"ם, אבל המשכתי לעבוד, עד שירדתי מ"העתיד" במאי 1945, ממש ביום הניצחון ונכנסתי לפלי"ם.

ש. אוורבך היה אחד מהם?

ת. כן. אריה קפלן (קיפי) היה לפניו. קיפי בכלל טוען שבזכותו אני קיבלתי את העלייה הראשונה בדרגה בצי, כי כשהוא הגיע לאנייה אז אני עליתי מ standeck boy ל-

senior deckboy, כי הוא היה ג'וניור. בפלי"ם, בגלל הניסיון הימי שלי ובית הספר הימי והפועל, לא הייתי צריך לעבור את תהליך האימונים הרגיל. במקרה נכנסתי, כי התקיים אז קורס חובלים מס' 3 בפלי"ם. גרנו ביגור, למדנו בחיפה. קפטן שיינמן היה מרכז הלימודים היימים שלנו. כתום הקורס, ואני הייתי חדש בכל זאת בפלי"ם, הלכתי להדריך בקורס ימאים מס' 7. מלמדים שם את הימאות הבסיסית, חתירה, מפרשים וכו'.

ש. אתה זוכר שמות?

ת. אחד מהם היה, מי שהיה אחר כך מפקד חיל הים - צ'יטה. הקורס הזה היה מחולק לשני חצאים. קורס אחד היה מתמשך בו זמנית בנווה ים ובמכמורת. אני הייתי במכמורת. חלק גדול מהם אחר כך עלו לירושלים להילחם, במסגרת הגדוד הרביעי של הפלמ"ח. אספו את כל הימאים שאספו בסידני עלי, בגיוס הגדול של הפלי"ם, לפני שהוקם חיל הים, כאילו להכין קאדר לחיל הים הישראלי, לקחו אותם במהירות והוציאו אותם לירושלים. הרבה מהימאים המעשיים כמו יוחנן קאהן ואחרים, שהתגייסו לפלי"ם, נלחמו בירושלים עד ההפוגה הראשונה. אחרי זה חלקם חזר מירושלים. הימאים המקצועיים חזרו לחיל הים, ואלה שלא היו ימאים מקצועיים נשארו כבר במסגרת הגדוד הרביעי של הפלמ"ח ונלחמו שם.

ש. כשהייתם במכמורת, היה לכם איזה שהוא קשר עם רפי רופין? היתה לכם פעילות משותפת?

ת. אז עוד לא היה. אנחנו היינו במחנה אוהלים ליד מכמורת. עוד לא הקימו את בית הספר. הקימו אז יישוב דייגים שם, אבל לנו לא היה קשר אתם. במשך הזמן אחר כך יצאתי לחו"ל. חזרתי עם אניית מעפילים. שבוע אחרי זה הכריזו באו"ם על המלצה להקמת המדינה היהודית. אז נשארתי כבר בארץ ועברתי קורס רענון בנשק. כמה אנשים כמוני שהיו בעלי דרגות ולא ידעו מה לעשות אתם ולא רצו לשלוח אותם עוד לחו"ל, כי החליטו שההעפלה נגמרה, אז עשינו קורס ב... ואחר כך פוזרנו לכל מיני מקומות. אני חזרתי לעבוד בנמל בחיפה.

ש. אתה מדבר על נובמבר, הכרזת האו"ם?

ת. כן. עבדתי זמן קצר, במקביל לפלוגת הנמל שעבדה בנמל, עבדתי בתוך הנמל בחברת לייטרידג', כהגאי בסירות, ועבדנו בחלק המזרחי של הנמל. היינו 3 יהודים בין מאות ערבים, אבל היחסים בתוך הנמל היו יחסים טובים. כולם ידעו שכולם מבריחים נשק, אם זה היהודים שהביאו נשק ב"קדמה" והערבים הביאו ב"פאודיה", שהיתה אנייה מצרית, שהגיעה לחיפה באופן קבוע. כולם היו גונבים מהמטען. כל אחד נתן לשני. אפילו יש תמונה שעמדנו ביחד בתוך קבוצה, ערבים ויהודים והסתכלנו. היו יריות בין העיר העתיקה הערבית והשוק של היהודים. אנחנו עמדנו והסתכלנו והתווכחנו מאפוא יורים ולאן יורים. בתוך הנמל היה שקט. אפילו ביום שהרגו את 42 היהודים בבתי הזיקוק בחיפה, למחרת ראינו שהערבים היו מאוד נרגשים. אחד הוציא סכין ואמר לי: כמו בתי הזיקוק יהיה פה. באותו לילה היתה פעולת נגד בתל חנן. אז למחרת הוא אומר לי: "ההגנה" בסדר.

ש. מי היה מפקד כל הקבוצה הזאת מטעם ההגנה?

ת. יוחאי בן-נון היה מפקד פלוגת הנמל. במשרד של לייטרידג' שבו עבדתי, היו מוסתרים 2 רימונים ואקדח, אבל לא הסתובבנו עם נשק, כי עבדנו שם וכולם הכירו אותנו.

ש. עבדתם בסוורות?

ת. כן. עבודת הסוורות נמשכה.

ש. מי היה הבעלים של לייטרידג'?

ת. הרבה מהסחורות שהגיעו אז לחיפה פורקו לדוברות על שובר הגלים והביאו אותם לרציף לפריקה מהדוברות לחוף. הרציפים נגמרו אפוא שהיום מינהלת הנמל. היתה בחיפה אניית קיטור דרום-אפריקאית "טרולר", שיהודים דרום אפריקאים ניסו לשלוח לעבוד בדיוג בחופי הארץ. הסתבר שהספינה היתה גדולה מדי, היא היתה ספינת קיטור ולא התאימה. מה שהתאים לדיוג בים הצפוני לא התאים לדיוג בחופי הארץ. אז היתה תקופת מעבר של חיל הים. גייסו אותי וכמה אנשים עליה ועם עוד כמה אנשים יצאנו לכריתה לחכות לאניית הנשק הסורית שיצאה מיוגוסלביה במקביל לאניית הנשק הראשונה הישראלית עם נשק צ'כי. זו אותה ספינה שנכנסה במקרה לתיקונים ל... עם האנייה "דרום אפריקה" יצאנו לכיוון כריתה כדי לחכות ולנסות לתפוש את אניית הנשק הסורית.

ש. איזו אנייה היתה עם נשק סורי?

ת. באותו זמן יצאה אנייה עם הנשק הציכי הישראלי הראשון לארץ.

ש. האנייה היתה ישראלית או זרה?

ת. אנייה איטלקית. אנייה שהיתה מיועדת להעפלה. יצאנו. גיוקי אפשטיין היה קפטן. נסענו לקיסריה. קיבלנו שם שקי חול לארגן את עצמנו להגנה על חדר ההגה. קיבלנו שני מקלעים שהביאו מהגליל, כי בארץ היה מחסור עצום בנשק אז. כדי לתת לנו נשק הם ממש רוקנו מקומות שהנשק היה חשוב גם להם.

ש. והתפקיד שלכם היה להשתלט על האנייה הסורית?

ת. כן. האנייה הזו הגיעה לבארי ושם פוצצו אותה אנשי הפלי"ם באיטליה. אנחנו חזרנו לארץ והצוות פוזר. אני נשלחתי אז, ולא ברור למה, היתה ספינת מפרש של ארנון סלוצקי, שהפלי"ם לקחו אותה גם כן וחשבו להשתמש בה אולי להובלת מטענים בין חיפה לתל אביב אם המלחמה תקצץ את התחבורה. הייתי עליה כשלושה שבועות. זאת היתה ספינת מפרש. הועברתי כקצין משמרת לאנייה א16, שאז היתה אניית מעפילים שקראו לה אצלנו "אילת". היתה אנייה שוברת קרח במהירות "עצומה" של 7 קשר בערך. אבל כשוברת קרח היא היתה בנויה חזק מאוד. היא היתה כנראה במצב השמור ביותר מבין אניות המעפילים. היה להם חדר מכוונות מאוד משונה, דיזל אלקטריק. היו שני מנועי דיזל. בקרח היא יכולה לנסוע לאט מאוד. היא צריכה גמישות יתר בהפעלת המנועים. זה היה נוח.

ש. מי היה הקפטן?

ת. חודורוב. עדיין לא היה קשר בין האנשים שהקימו את חיל הים מהפלי"ם לבין אנשי צי הסוחר ובן-גוריון שלא האמין ברמה המקצועית של חיל הים, הביא אנשי צי הסוחר שיהיו קפטנים באניית מלחמה וחיל הים שם מפקד מאנשי הפלי"ם. כך

יוסקיה אלמוג היה המפקד שלי, חודורוב היה הקפטן. כמו שירדן היה על ה... אחרי כמה זמן זה התמסס. הקפטנים ירדו וחזרו ובאו מהצי הסוחר. יצאנו מחיפה לים.

ש. איזה תפקיד היה לך?

ת. קצין משמרת. יצאנו מחיפה לים יחד עם ערבים שברחו מכיבוש חיפה על ידי ההגנה. הרבה מאוד מהערבים של חיפה ברחו לעכו ולביירות בספינות ובדוברות ואנחנו מהנמל יצאנו עם א16, שהפעלנו אותה כבר כאניית חיל הים.

ש. צבועה כבר כאניית חיל הים?

ת. לא. במסגרת אנייה אזרחית, כי הבריטים עוד היו בחיפה. אנחנו יצאנו באפריל. תל-אביב כבר היתה פנויה מבריטים. חיפה עוד היה בסיס היציאה או בסיס העזיבה עד הרגע האחרון. מפתח הנמל הפלגנו במקביל למרכב מלא ערבים, משפחות ערביות, דוברת מלאה נגרת של ערבים שברחו מחיפה, בזמן הקרבות על כיבוש חיפה. אנחנו יצאנו לים קודם כל.

ש. לא קשור לבריחה שלהם,

ת. לא קשור לבריחה. אנחנו נסענו לתל אביב והתחלנו לעסוק בליווי אניות נשק שהביאו לארץ ופטרוילים לאורך החוף, עם המהירות המסכנה שלנו, אבל גם אניות הנשק היו אניות כאלה. ספינות הנשק נסעו במהירות של 6-7 קשרים וגם אנחנו לא יותר. סידור נוח מאוד. גם ב15- למאי, כשספיטפיירים הפציצו את תל-אביב, אנחנו עמדנו מול תל-אביב וראינו את ההפגזה ואחד האווירונים גם עשה גישה עלינו, על ה-16 והרג אצלנו בחור שוודי צעיר, שערק מאנייה דנית יחד עם ה... להתגייס למלחמה. הם שניהם הגיעו ל-16. היתה אנייה בשם... שעלתה על החוף בתל-אביב. כנראה שכולם היו שיכורים וה... והילד הזה שהיה כנראה יתום שכשהגיע לגיל 15-16 נשלח לעבוד בים. הוא קיבל כדור בראש, כאשר עמד ליד מקלע על הגשר. עוד שניים שלושה נפצעו קלות והצלחנו כנראה להפיל את האוירון, שהיה ספיפייר מצרי.

ש. הייתם בצורה של אנייה אזרחית?

ת. כן. בצורה של אנייה אזרחית. אני לא זוכר איזה דגל היה לנו.

ש. כלומר המצרים תקפו אנייה שכביכול היתה אזרחית.

ת. כן. אבל היא היתה בנמל תל-אביב. לשדה התעופה בתל-אביב הם עשו נזק גדול. המשכנו בפטרוילים הלך וחזור. בשלב מסוים קיבלו דיווח על אניות מצריות ליד אשדוד. נסענו דרומה. אז כבר היה לנו תותח של 20 מ"מ. היה לנו צינור גדול כמו תותח גדול על הסיפון האחורי ונסענו דרומה.

ש. כאילו תותח?

ת. כאילו תותח. נסענו דרומה לראות מה זה. וראינו באמת שם 3 אניות מצריות, נחתת וכנראה האנייה שהיתה אמיר פארוק. כשהם ראו אותנו הם הסתובבו לקראתנו ואנחנו עם רוב הנשק שלנו הסתובבנו וברחנו בכל המהירות שלנו בחזרה, לכיוון יפו. הם ירו עלינו והגיעו וגם פגעו, אבל לשמחתנו לא נגרם נזק. ליד גשר הפיקוד, דרך הברזנט של המעקה של גשר הפיקוד הם ירו והתפוצץ בחרטום לפנינו. פגז שני פגע ליד התורן אצלנו, חדר לחדר המכוונות ולא ידענו אפוא הוא. הוא לא

התפוצץ. לקח שבועיים עד שהמכונאי יום אחד פתח איזה ארגז חשמל לבדוק איזה תקלה חשמלית והפגז נפל לו לידיים.

ש. איזה פגז?

ת. פגז של 3 אינץ'.

ש. והוא לא התפוצץ?

ת. לא התפוצץ. אמנם הפגז הזה פוצץ בדרך חבית שמן על הסיפון והשמן ניתז. היה כלב בולדוג קשור שם, ששמו היה ליש. על בעליו יש כמה סיפורים בספר הציזבטים של הפלמ"ח - אבו ליש. הכלב התלכלך בשמן ושום דבר אחר לא אקרה לו. הפגז עבר מעל לראש של הטבח ששכב במיטה שלו וישן ונכנס לחדר המכוונות ושם נעלם עד שמצאו אותו. אנחנו ירינו עליהם. ניסינו עם ה-20 מ"מ ולא הגענו אליהם בכלל. הם רדפו אחרינו עד יפו. ביפו הגיחו מעליהם שני פייפרים להתקיף אותם ואז ראינו את המטוס שבו היה שפרינצק ונפלו למים. ברגע שהפעילות נגמרה והמצרים הסתלקו (הם ממש הגיעו עד קרוב ליפו), הלכנו לחפש אותם עם האנייה שלנו ולא ראינו שום דבר. גם האנייה "חנה סנש", שנחשבה אז לאניית מלחמה, אבל היא עסקה יותר בהובלת חיילים ואספקה בין חיפה ונהריה. נהריה היתה מנותקת כי בעכו עדיין היו ערבים. אני לא יודע מה בדיוק האנייה "חנה סנש" עשתה אז בתל-אביב, אבל היא גם השתתפה אתנו בחיפושים ולא מצאנו ולא ראינו שריד לאנשים.

אחרי זה הוצאו עוד אניות מצי המעפילים לשימוש בחיל הים. אחת מהן היתה נחתת שנקראת פ-39, אני עברתי מ-16א להיות הסגן של ישראל אוורבוך על ה-39 שהיתה אמורה להיות אניית מלחמה. הגיעו אז גם 2 נחתות שזאב הים קנה אז באיטליה. עשו מזה אז שייטת. התאמנו קצת. ניסינו בנחיתות, בזריקת העוגן. עסקנו יותר בשיפוצים, כי בסך הכל הן היו די מוזנחות.

ש. מי שיפץ?

ת. הצוות ואנשי חוף. הם היו מנועים מהירים מאוד. מנועי בנזין מיוחדים. זה לא היה ציוד אמין, בטוח ומסודר. אימנו את עצמנו גם ממש ב... כי אלה ספינות שהן מאוד שטוחות, הן ממש על המים, כל רוח משפיעה עליהן. הכיוון שלהן לא דומה לכיוון של אניות כבדות יותר בעלות מבנה אחר.

ש. אפוא התאמנתם?

ת. פעם בקרית חיים, פעם בנהריה, היתה נחיתה שעשינו באשקלון.

ש. מי היה מפקד השייטת?

ת. יהודה רותם. אנחנו עבדנו צמוד לשייטת הקטנה, ששלמה אראל היה אחד המפקדים של אחת הספינות שם. זלמן פרח היה מפקד השייטת הקטנה. שלמה אראל היה רב חובל זאב הלל הגיע לחיל הים אחרי שהיה ימאי בצי הסוחר והוא וסלומון היו סקיפרים, קברניטים של סירות הצלת טייסים של חיל האוויר המלכותי. הם היו צריכים לצאת בסירות מהירות ולשלוח טייסים שנפלו למים.

ש. לא היו הרבה ימאים ישראלים בצי הבריטי.

ת. היו די הרבה. הם היו בחיל האוויר בכלל. הם היו על סירות crash boats של חיל האוויר הבריטי.

ש. לחיל האוויר הבריטי היה צי קטן...

ת. צי קטן להצלת טייסים שנפלו למים. הם היו לידנו. השייטת הקטנה ושייטת הפולשות, כפי שקראו להן אז, היו מול שער בת גלים, שער המושבה הגרמנית בנמל חיפה. זה היה מקום החניה שלנו. אחרי כמה זמן נשלחו חלק מהאנשים לצרפת להביא נחתות חדשות, 51 ו-53. כמובן שלא היו 50 נחתות, אבל הבסיס של השייטת, היתה הנחתת 39, שהיתה אניית מעפילים וגם הביאה נשק לארץ והמצב הטכני שלה היה הכי קרוב להפעלה ועוד 2 נחתות גרמניות במקור, שזאב היס קנה לאיטליה והגיעו לארץ. אחרי זה הגיעו 2 נחתות אמריקאיות, שהן כבר היו בכלל ייצור חדש לגמרי, אפילו כבר עם רדאר. הרדאר הראשון היה במקרה על הוודג'ווד (ה-ק18) והשני היה על הנחתת הזאת, אמריקאית אורגינלית, אפילו עם אמריקאי שידע להפעיל אותו. הוא היה גוי שאיני זוכר את שמו. הוא התנדב כי היה צריך לברוח מאמריקה. אז עוד לא ידעו מה ההשפעה של קרני הרדאר, והודיעו לו שהיות שהוא עבד על האנטנה והוא היה מושפע מגלי הרדאר, אמרו לו שהוא איבד את כוח הגברא. הוא השתמש בידע הזה בשמחה ואז התברר לו שהוא צריך לעזוב את העיר, לברוח כי מישהי נכנסה ממנו להריון. כך הוא הגיע לארץ. מה שלא היה לנו, כולם היו עסוקים בלחימה, לא יכלו הפריש אנשים וחיילים. לא אנחנו בשייטת שלנו, ולא ב-51 ו-53. לא התאמנו עם חיילים בתקופה שאני הייתי. עסקנו בימאות ובהפעלת הכלי עצמו. כאשר המפקדים הראשונים נסעו לצרפת להביא את הנחתות האמריקאיות, אני עליתי בדרגה ב-39 מסגן למפקד, אחרי כמה זמן נהייתי מפקד ה-51. אחת ההפלגות הראשונות היתה עם תמרונים, וכנראה לא תמרונים למען האנייה שלנו, אלא למען הרדאר החדש שהוקם בסטלה מאריס, ואז הופיעו היהודים האמריקאים והיו אתנו על ה-51. אנחנו הסתובבנו כל הלילה לפי ההוראות שלהם, כי הם בדקו את איכות הקליטה של הרדאר בסטלה מאריס שהיה כבר אז. רוזנברג היה אז, שולמן היה ועוד אחד שאיני זוכר את שמו. הם היו על הספינה אתנו כל הלילה בזמן התמרונים. אחר כך, כבר בסוף 1949 התחיל להיות יותר שקט והיה שיוט ערים של ספינות מפרש, תחרות סירו מפרש בין חיפה לתל-אביב ואנחנו ליווינו אותן בהפלגה.

עוד לפני זה היתה תקופה קצרה שהיו ה-18 וה-20, שהיו אניות המלחמה שלנו, כבר עם תותחים של 3 אינץ', שהיו מפגיזות מדי פעם בעזה את הצבא המצרי. באחת ההפגזות האלה, מוקה לימון היה סגן מפקד ה-20, קיבל רסיס בישבן. הם היו מתקרבים, יורים ומסתלקים מחדש, כאשר המצרים פתחו עליהם באש. הוא קיבל רסיס בישבן, ירד לבית חולים. אז "שלפון" אותי ואני הייתי אז סגן מפקד ה-20 במשך שלושה שבועות. הפעילות אז היתה מאוד רבה, כמעט כל לילה. הפגזנו פעם בצור, פעם בעזה. באחת הפעמים, תוך כדי הפגזה בעזה קיבלנו הודעה שהמצרים ניסו להפגיז בתל-אביב, ואז כל הצי - שתי הקורבטות, ההגנה, הוודג'ווד והבן-הכס יצאו לים לנסות לאתר אותן ולחתוך את הדרך שלהן לפורט סעיד. אלה היו שתי אניות מצריות. גילינו אותן. הן היו גם קורבטות אבל מצב התחזוקה שלהם היה יותר טוב משלנו. איתרנו אותם בים. הם נסעו לכיוון פורט סעיד. הם היה שקט. אנחנו נסענו לקראתם והתחלנו כמו בימי נלסון יריות קרוס. נסענו לא ממש אליהם אלא במקביל

אליהם וירינו עליהם. יריות קרוס פירושו שכל האניות יורות מצד לצד במרחק של כמה ק"מ אחד מהשני. כבר היו תותחים של 3 אינץ'.

ש. תותחים ימיים?

ת. אני חושב שהיו תותחים יבשתיים, כי היה אתנו קצין מחיל התותחנים להדריך. הוא היה אצלנו תקופה די קצרה. הוא היה מושאל. הוא פחד ואמר שזה מאוד מפחיד אותנו, כי כשאתה נמצא בקרב ביבשה אתה על אדמה גדולה ויכולים לירות לכל המקומות. כשאתה בים אתה יודע שאתה המטרה. הוא אמר שזה הרבה יותר מפחיד מאשר להיות בקרב יבשה. אני עמדתי אז מאחורי הגשר ותוך כדי הירי הסתכלתי והמצרים ירו בנו. ראינו פגז אחד שנפל מאחורינו 100 מטר, ממש על קו ההתקדמות שלנו, על המסלול שנסענו עליו. פגז שני התקרב ופגע 50 מטר מאחורינו. אמרנו שהפגז השלישי צריך לפגוע בנו והוא החטיא אותנו. אמנם הכיוון שלו היה נכון אבל הוא לא הגיע אלינו ונפל למים במרחק של 100 מטר מאתנו. בינתיים האניות עברו אחת על השנייה. הסתובבנו לרדוף אחריהם אבל זה לא עזר כי המהירות שלהם היתה יותר חזקה. לא הצלחנו ולא הישגנו אותם והם ברחו לנו. האניות שלנו בכל זאת לא עברו ניקוי תחתי וצביעה והאניות המצריות כנראה כן, כי להם היו מבדוקים גם בפורט סעיד וגם באלכסנדריה. לנו לא היה שום מתקן. פגענו בהם באחת האניות בקרב הימי האחרון, עד 1956, עד שתפשו את האיברהים אל אוואל.

כשנגמרה התקופה חזרתי ל-51ק. לקראת סוף 1949 עשו קורס ריענון ראשון בבסיס חיל הים בבת גלים לקצינים.

ש. מי היה אז מפקד החייל?

ת. אני חושב שהיה פול שולמן. מפקד הקורס הזה היה עופר, אחד משלושת האחים עופר של הספנות. הוא היה מייגור בצבא הבריטי והגיע אחר כך לחיל הים. גם האחים עופר שניהם היו בחיל הים.

ש. בתקופה הזאת?

ת. כן. סמי הרשקוביץ (עופר) היה האפסנאי של השייטת הקטנה, בפקודו של זלמן פרח. יולי עופר איני זוכר אפוא שירת. הרשקוביץ היה שם המקורי.

באותו קורס חוץ מזה שלמדנו לירות בתותח למדנו קצת את תורת הירי בתותחים. לימדו אותנו גם מה שאף פעם לא למדתי עד אז והוא בעיות יציבות של כלי שייט.

ש. מי לימד?

ת. לימד אותנו בחור אמריקאי. הוא היה הראשון שבנה דגם של אנייה שיכולנו למלא את המיכלים מים, יכולים לשים משקלות על הסיפון, יכול להסביר את התופעות למה היא נוטה על צידה כאשר היא too heavy. מה שנתקלנו בזה בזמן העברת מעפילים, שכשהיו הרבה אנשים על הסיפון האנייה היתה נוטה על צדה, ואז לא ידענו למה. ואז ניסו לחלק את האנשים ולהעביר אותם לצד השני, ואז פתאום היא היתה נוטה לצד השני. מה שכל ימאי שהוביל עצים על הסיפון ידע בצי הסוחר, אנחנו - אני שלא למדתי בבית ספר ימי ולא למדתי בעבודה עם תחמושת שעבדתי עם אניות ולא למדנו גם בקורס בפליי"ם בעיות יציבות של אנייה. אם היינו לומדים את זה לפני זה היינו חוסכים הרבה כאב לב ופחד. למדנו בעיות קשר, בעיות אטימות,

חלוקה של אניות מלחמה למדורים אטומים, כך שאם היא נפגעת שהאנייה לא תטבע, בעיות ראשוניות של בקרת נזקים וכל הדברים הבסיסיים שלנו לא היה מקור וידע בהם.

אז נגמרה המלחמה ואני רציתי מסיבות אישיות לחזור לים.

צד ב'

אני התחלתי קריירה בצי הסוחר כימאי ורציני להמשיך אותה ולא ראיתי את מקומי בחיל הים כפרנסה. אז כבר קמה המדינה והצטרפתי ממש לקראת סוף השירות הצבאי שלי, שהיה צריך להיגמר בפברואר 1950, לקורס קצין שני, שמדינת ישראל כבר הקימה.

ש. מי לימד אותך?

ת. שיינמן, אביטל, מרטין הגדיש.

ש. מה הוא לימד?

ת. ימאות מעשית. אברמסקי. היות ואף אחד לא הרגיש מספיק בטוח בידע, בזמן הבחינות היו 7 איש בבחינה בעל פה. מילר כבר חזר אז לארץ והיה מפקח בצים. ישבו שם גם שיינמן וגם מרטין הגדיש וגם מילר ועוד כמה. היו שם הרבה אנשים כי לא ידעו בדיוק איך לאכול את זה, אבל החליטו שצריך לתת אפשרות לתת תעודו ישראליות לקצינים ישראלים. התבססו על חומר הבחינות הבריטי. בדיוק העתיקו אותו. לימדו כמיטב יכולתם ובחנו כמיטב יכולתם. עברתי בחינות לקצין שני, בסוף 1949. ביום שהשתחררתי כבר הייתי קצין בכיר על האנייה "עכו". נשלחתי לשם כקצין בכיר. זה היה בפברואר 1950. אני לא יכול לשכוח את זה, כי התחילה סערה ויצאנו לים וחזרנו ולא היכרנו את הארץ, כי היא היתה כולה לבנה. חזרנו לנמל תל-אביב. זה היה השלג הגדול. ממש גבעות מושלגות. חזרנו וראינו את כל הארץ לבנה.

ש. "עכו" היתה אנייה של צים?

ת. היתה אנייה של קו ישראל-אמריקה.

ש. איזה גודל?

ת. 10,000 טון. אנייה עוד ממלחמת העולם.

ש. היא היתה אניית מלחמה?

ת. לא. אניות סוחר שבנו בזמן מלחמת העולם. זה היה מבנה בריטי ולא המבנה האמריקאי. 10,000 טון היה הסטנדרד. אניית קיטור. 10 קשר. על האניה "עכו" הייתי רק מחליף, ואחרי זה יצאתי כקצין שלישי בצי הסוחר הישראלי על האנייה "קוממיות", שהיתה אחת האניות של מרומניה הפכו אותה לאניית עולים. זו היתה אנייה נושאת בננות אורגינלית. זאת אומרת היו לה הרבה סיפונים. המחסנים שלה לא היו גבוהים מאוד. אפשר היה בכל סיפון כזה לשים 3 מיטות בגובה. עשו אותה לאניית עולים ועבדנו כמה זמן להביא עולים מוונציה לארץ, מטריפולי, כשעוד היתה בידי הבריטים.

ש. בטריפולי היו יהודים טריפוליטנים.

ת. כן. זאת היתה תחילת הקריירה שלי בצי הסוחר. עד שב-1955 בארץ עוד היו נתבים זרים, כי עוד לא היו מספיק רבי-חובלים ישראלים שרצו לעבוד בנייתוב והיה הבדל גדול ב-1956 בשכר, האינפלציה התחילה להשתולל בארץ. השכר יחסית למה שיכולת לקבל באניית סוחר שמפליגה באיים, שכר נתב היה נמוך והמשרה היתה ממשלתית, כי נמל חיפה היה שייך למשרד התחבורה. אבל התחנתני וירדתי לנתב. מאז אני בעיקר עובד בנמלים. אני נתב בחיפה, רב-חובל ראשון של נמל אשדוד, רב-

חובל השלישי, רביעי, חמישי של נמל חיפה. אחרי שרב-חובל שיינמן נפטר, עברתי מאשדוד לחיפה. יותר מאוחר עברתי למשרד הראשי בתל-אביב.

ש. בתקופה שהיית רב-חובל נמל אז גם עבדת בנייתוב?

ת. מעט מאוד.

ש. מה כולל תפקיד של נתב?

ת. בעצם השם הנכון הוא מנהל מחלקת ים, בעצם האחראיות על כל הפעולות הימיות של הנמל והשם רב-חובל נמל הוא כי גם עסקתי בצד הרשמי של הוראות לאניות סוחר, אם יש טענות לאניות סוחר אחת לשנייה אז שימשתי כעד בנושאים ימיים. אז השם רב-חובל הנמל נשאר מבחינה רשמית, אבל הגיוב העיקרי זה מנהל מחלקת הים על כל פעולותיה.

ש. בכל מקר לוקחים רב-חובל לתפקיד הזה.

ת. לוקחים. אבל זה לא סטטוטורי. השם מוזכר מעט מאוד בתקנון של מדינת ישראל. כל דבר אחראי מנהל הנמל או מישהו שהוא מינה. אז מנהל הנמל יש כמה ובעניינים ימיים הוא ממנה את מי שהוא מנהל מחלקת הים, שהוא רב-חובל בכיר. אני הייתי אחד מארבעת הסגנים של מנהל הנמל.

בתקופת היותי נתב ורב-חובל נמל בחיפה הייתי גם במילואים בחיל הים. תפקיד המילואים שלי היה במשך כמה זמן מפקד אניית אספקה מגויסת. עשינו תרגילים של העברת אוכל והעברת דלק מאניית סוחר לאניית מלחמה, למשחתת. עשינו ניתוב לאניות בדרכים מיוחדות שעלולים להשתמש בהם במקרה של פחד מצוללות, דרכי כניסה ויציאה מנמל חיפה לים הפתוח, במקרה של צוללות זרות.

ש. איך עושים דבר כזה?

ת. עד כמה שאפשר להימנע, יש מקומות שלצוללות יותר קשה ויותר מסוכן להגיע. יותר מאוחר הייתי מפקד במילואים במשך חודש בשנה, מפקד תחנות מכ"ם ניידות, יוניות, בצד הצפוני בראש הנקרה, נהריה. זה נמשך כמעט עד הזמן שביטלו לי את המילואים בגיל מבוגר יותר.

ש. אז כל הזמן עשית מילואים בחיל הים?

ת. כן. היות והייתי איש חיל הים שלא הייתי צריך אותי באותו זמן, אז הפסדתי את אות מלחמת ששת הימים.

ש. לא השתתפת במלחמת ששת הימים?

ת. לא. אמרו לי שאני במינהלת הנמל, ואם יצטרכו אותי יקחו אותי על המקום. כי הייתי כפוף לבסיס חיפה, אז לא גויסתי. במלחמת יום כיפור כבר הייתי נציג רשות הנמלים במל"ח - משק לשעת חירום. יש יחידה מיוחדת מתחת למנהל אגף הספנות, בשיתוף הנמלים, סוכני האניות, חברות האניות לתיאום כל התעבורה הימית בזמן המלחמה. ישבתי במרתף במשך שבועיים בחיפה, בצי הסוחר. היו נציגי חיל הים, נציגי הנמלים וניסו למען בטיחות האניות, למען התעבורה הימית. מעין מיפקדה שטיפלה אם היה צריך לשלוח אנייה שתביא נשק, אם היה צריך להודיע לאנייה שלא תבוא עכשיו אלא תבוא בעוד יומיים-שלושה, שתחכה במרחק לא מסוכן.

ש. זאת אומרת שהיה מי שטיפל בצי סוחר בזמן מלחמה.

- ת. כן.
- ש. וגם לנצל את צי הסוחר לצורכי אספקה. זאת אומרת תכנון, לא יצא לפועל.
- ת. כן יצא לפועל. חלקית. בעיקר עשו את זה על ידי זה שהשתמשו באניות שהיו בחו"ל, שלחו אותן לטעינת נשק שיבואו לארץ.
- ש. היה להן ליווי?
- ת. היה להן גם ליווי.
- ש. היה לכם קשר עם ביני תלם בעניין הזה?
- ת. כן. ביני תלם היה אז מפקד חיל הים, במלחמת יום כיפור. היו לנו נציגי חיל הים אצלנו.
- ש. יצא לך להפליג עם פיזארו?
- ת. לא להפליג. בשבועיים האחרונים שלי בחיל הים כבר לא היה לי תפקיד מוגדר. הייתי צריך להיות שייך לאיזה שהוא מקום, אז שמו אותי על ה-16 שהיתה קשורה בנמל וכמעט ולא פעלה. פיזארו היה המפקד שלי אז באותו זמן והוא היה בשבילנו מין פרח זר, לא מהגינה שלנו, ולא ידענו איך לאכול אותו. אבל הוא היה מאוד נאמן ומסור לעבודה. היה לו חשוב מאוד שהכל יהיה בסדר. לא הייתי אתו הרבה, כי כאמור מיד השתחררתי.
- ש. הוא עוד הפליג...
- ת. אני לא יודע. אני יודע אחרי זה רק, כשהוא כבר היה בצי הסוחר. הוא עבד הרבה זמן על קו אילת-דרום אפריקה ושמעתי מהמפקח שלו בצים שהוא היה רב-חובל מצוין בצי הסוחר. מסור. גם שם הוא נחשב כפרח זר מגינה אחרת, אבל הוא אמר שהאנייה היתה תמיד בסדר, למטענים לא היו נזקים, תמיד יצאה בזמן, הגיעה בזמן והכל דפק כמו שצריך. האנייה שלו היתה לדוגמה.
- ש. אדם אחראי.