

ראיון עם יהודה בנרון
30 בינואר 1994
פרויקט תיעוד תולדות חיל-הים
מראיינת: דניאלה רן

בדרך לחיל-הים

ת. בהיותי בגיל 11, אחי, שהיה מבוגר ממני בעשר שנים והיה פעיל בפלוגה הימית של "הפועל" בחיפה, צירף אותי אליו, בפעילות הימית בשבתות ובחגים. יצאתי הרבה להפלגות רבות במפרשיות, כולל מקרים של הברחת עולים בלתי ליגאליים ארצה. היו אוספים אותם במפרשיות בלילות, ליד ראש הנקרה, ואפילו קצת צפונה מזה. הספינות שהביאו אותם ממרחקים, הביאו גם משפחות שלמות עם ילדים. לכן חשוב היה שמפרשיות היוצאות מחוף שמן בחיפה תפלגנה עם ילדים, כך ששבובן עם ילדים, לא יבלוט השינוי בהרכב של השטים. זה תפקיד שאחי הטיל אותו עלי. עסקתי בזה כשנתיים.

אחרי-כן עברנו לקרית חיים, שם לא עסקתי בפעילות ימית. במלחמת העולם השנייה, הצטרפתי לצי הבריטי, כבוגר בית-ספר תיכוני-מקצועי של הטכניון, התגייסתי לצי הבריטי שגייס אז טכנאים

ש. באיזה מגמה למדת שם?

ת. למדתי שם במגמת מסגרות וחרטות. התקבלתי לצי ושרתתי בו קרוב לארבע שנים, באלכסנדריה, בתקופת מלחמת העולם השנייה, בתיקון מכונות של אוניות מלחמה. השתחררתי בערך באפריל 1947, אז התחיל פה המצב הביטחוני להחמם. בסופו של דבר, לפני קום המדינה, באפריל 1948, הקימו בחיפה את בסיס חיל-הים, ומדרך הטבע התגייסתי לחיל-הים. מזמן שיחרורי מהצי הבריטי, עד שהתגייסתי לחיל הים עבדתי בחברת "עוגן" בנמל חיפה. זאת היתה מספנה, שם בנו כלי-שיט, ותיקנו כלי שיט. גם זה שימש דחף טבעי להיכנס לחיל-הים, לאחר הפלוגה הימית של הפועל בחיפה, והצי הבריטי במלחמת העולם השנייה.

בסיס חיפה ומפקדת חיל-הים

כשהגעתי לחיל-הים היה אריה קפלן - קיפי מפקד הבסיס בחיפה, פגשת אותו?

ש. עוד לא.

ת. קיבלתי מינוי של קצין כח-אדם בבסיס חיפה, ועיקר עיסוקי באותה תקופה היה העברת ותיקי הצי הבריטי מיחידות שונות של צה"ל, לחיל-הים.

ש. המינוי שלך היה קצין כח-אדם?

ת. כן. בבסיס חיפה. בקשר לכך יצאתי לא פעם למטה הפלמ"ח, שעוד פעל לפני פירוקו, בקרית ענבים ולמטכ"ל. חלק גדול מהאנשים שטיפלתי בהעברתם לחיל-הים היה ביחידות חטיבת כרמלי, וביחידות מרחביות פה בצפון.

העברתי לא מעט מאנשי הצי הבריטי מחטיבת כרמלי, בעיקר גדוד 21, שמפקדו אז היה אלוף אהרון יריב ז"ל ועוד רבים שהיו במרחב הצפון, בעכו ובגליל המערבי.

לקראת סוף שנת 1948 העבירו את מטה חיל-הים ממלון סן-רמו בתל-אביב לסטלה-מאריס, פה בחיפה, ויחד איתו, עבר כמובן ראש המטה, שהיה אז פול שולמן ז"ל. תפקיד עוזר שר הבטחון

לענייני חיל-הים הוטל על גרשון ז"ק ז"ל. תוארו הרשמי היה ראש שירותי חיל-הים. אני מוניתי כשלישו.

התפקיד הזה התרחב קצת עם כל הפעילויות של הקמת חיל-הים והעברת המטה לחיפה, אז התמניתי קצין מנהלה של משרד ראש השרות. [069] בתפקיד הזה הייתי כשנה, ואז הגיע לחיל-הים שלמה שמיר.

הוא בא אלינו לתקופה של שנה, כדי לפתח את הצד האירגוני / הצבאי של חיל-הים, כמו: הקמת מיתקנים, הגדרות תפקידים, כתיבה ופרסום פקודות והקמת מערך הדרכה. זה היה דבר חשוב ביותר לעשותו.

כדי להתפנות, זאת היתה התרשמותי האישית, מענייני יום יום מינהליים הוא מינה את ברוך עמיר, ז"ל, אלוף משנה, כקצין מינהלה של חיל-הים ומינה לו שמונה עוזרים. כשאחד מהם היה מוקה לימון - מרדכי לימון, שקיבל אחרי זה את הפיקוד משלמה שמיר ואני הייתי אחד משמונת העוזרים של קצין המנהלה, בכל מיני תפקידים.

בעיקר העסיקו אותי, באותה תקופה, בראשות של ועדות חקירה, מאחר שלא היה סדר צבאי מובהק ופקודות עוד לא היו מוכרות, היו הרבה מקרים, שחייבו חקירות עם קצין בודק, ועדות חקירה, וגם משפטים צבאיים. היו לי מינויים כשופט בבתי-דין צבאיים וגם כאב בית-דין.

ת. בצי הבריטי הייתי תת-קצין. כן, [Petty Officer]

ש. האם מונית?

ת. היו מינויים, שהוצאו בפקודות חיל-הים כבר בהתחלה.

מה היו הקריטריונים אינני יודע, כי אני לא השתתפתי בקביעתם. קיבלתי דרגה של רב-חובל פיקודי, כשלישו של ראש שרותי חיל-הים.

ש. למרות שבעצם לא שירתת על כלי שיט

ת. לא שירתתי בכלי-שיט.

ש. שמות הדרגות של חיל-הים, היום, לאו דוקא קשורים ביס.

שרות ביס

ת. זמן קצר לפני ששלמה שמיר גמר את תפקידו, החלטתי שהגיע הזמן לעלות לשירות ביס.

העבר שלי ב"הגנה" הוא עבר של יחידות קשר, אלחוט ושימוש בצופנים וכתבי סתר. קיבלתי אישור ממפקד החיל אז, לקחת פרק זמן של מספר שבועות להכשיר את עצמי לעליה לאוניה כקצין קשר, בהתחשב בעבר שלי בקשר, אלחוט וצופנים.

בשנת 1950 עליתי כקצין קשר לאוניה "הגנה", שהיתה קורבטה. מפקדה היה אדוארד שרון/וישנבסקי, ואחריו היה אלכס שור המפקד. אחרי תקופת מה כקצין קשר באוניה, נתמניתי כסגן מפקד האוניה.

ש. בתור סגן המפקד, המשכת לשמש כקצין קשר?

ת. לא. קצין אחר התמנה כקצין קשר, תפקיד סגן המפקד הוא זה מה שנקרא באנגלית full time job, זה תפקיד מלא, ומעסיק מעל ומעבר.

בשנת 1951 נשלחתי על ידי מפקד חיל הים אלוף מרדכי לימון לארה"ב, להכין את ביקור שתי האוניות "משגב" ו"הגנה" בארה"ב. היה מתוכנן שהן תגענה לשם, וכך גם זה התבצע, לקראת פתיחת המפעל של אגרות-חוב של ממשלת ישראל - ה-Bond Drive.

ש. בתקופת בן-גוריון?

- ת. הגיע לשם גם בן-גוריון לרגלי הענין הזה, ואנחנו שהינו שם עם שתי האוניות.
- ש. בהגיע האוניות לארה"ב התמניתי כסגן מפקד ק-30, שהיא הפריגטה "משגב" והצטרפתי לביקור. מה כללה ההכנה?
- ת. ההכנה כללה דיונים עם הנהלת מפעל אגרות החוב, איפה הם רוצים לבצע את הביקורים, איפה להערכתם הם ישיגו את התרומות הגדולות ביותר, לרכישות של אגרות-החוב הגדולות ביותר. לפי זה גם קבעו את הנוהלים לביקור בנמלים השונים, אבל הם לא היו חופשים בבחירתם, כי צריך היה להתחשב גם בבעיות של הצי האמריקאי. עבדתי הרבה עם הצי האמריקאי - בענין זה, גם כדי לקבוע נוהלים בכל מקום. אחרי זה ירדנו לפרטים: מה יעשה בכל אחת משעות היום, כשהאוניה שוהה בנמל: איך היא תיכנס, איזה אוניה של הצי האמריקאי, כאוניה מארחת, תעגון מול אניותינו מהצד השני של הרציף. מה יהיו היחסים ההדדיים בינינו. היתה תוכנית מפורטת לכל יום, לכל שעה, פירוט מה יעשה ואיך.
- ת. כל זה חייב עבודה רבה הן עם אנשי מפעל איגרות החוב, והן עם אנשי הצי האמריקאי.
- ש. ביקרנו בניו-יורק, פילדלפיה, בולטימור, וושינגטון ובוסטון.
- ש. אתה חושב, שהשירות שלך בצי הבריטי תרם?
- ת. אני חושב שהוא תרם הרבה מאוד, כי אחד הדברים שהצי הבריטי הצטיין בהם וגם בהטמעתו באנשיו, זה אספקט האירגוני-צבאי, ההיררכיה, המשמעת, משטר ונוהג, אלה הם דברים שמאד בלטו בחסרונם בתחילה, בחיל-הים, השרות הקודם בצי הבריטי איפשר לי גם לשון משותפת עם אנשי הצי האמריקאי. אני על כל פנים הרגשתי שזה סייע לי מאד.

סגן ומ"מ מפקד ק-28 "מבטח"

עם שובנו ארצה, זמן קצר לאחר זאת, התמניתי סגן מפקד הפריגטה ק-28, "מבטח", מפקדה היה סא"ל אריה פרידמן.

בתקופה הזאת ביקר בארץ מפקד הצי הבריטי ביס-התיכון, האדמירל מונטבטן. אני התמניתי כשליש צה"ל לאדמירל לתקופת ביקורו בארץ.

פה שוב, ראיתי במינוי הזה כהכרה בערך של שירות בצי הבריטי ובניסיון הנוסף שרכשתי, בארה"ב, בהכנת הביקור של האוניות שלנו שם.

לאחר ביקורו של מונבטן, הכנו את הפריגטה "מבטח" להפלגה עם קורס חובלים ג', שכלל כארבעים קדטים (צוערים), ולקראת סיום הקורס, היו נותנים לקדטים הפלגה ארוכה כפרק של ניסיון ימי, לפני שהם יוצאים לתפקידים בחיל הים.

לפני ההפלגה הזו חלה סגן אלוף פרידמן, ואני התמניתי כמ"מ המפקד, בנוסף לתפקידי כסגן, לביצוע ההפלגה הזו. הפלגנו לאיי כף-ורדה, צפונית לקו המשווה, מול דקר, שהיא הנקודה המערבית ביותר ביבשת אפריקה, ומשם עלינו צפונה לביקור רשמי של ארבעה ימים בבסיס הצי הצרפתי ביס-התיכון - טולון. זו היתה הפלגה מוצלחת.

ועדת תקצוב חיל-הים

- ת. התמניתי עם הגיעי בחזרה מההפלגה לאיי כף-ורדה ולטולון, לראש ענף תיכנון ותפקידי מטה במיפקדת חיל-הים.
- מפברואר 1953 עד 14 יולי 1955 הייתי בתפקיד הזה.
- נתמניתי למפקד הפריגטה "משגב", ק-30, ב-15 יולי 1955.

הייתי מפקד שלה למעלה משנה, ואחרי כן נתמניתי כראש ענף אירגון במחלקת כח-אדם בחיל-הים. הייתי בתפקיד הזה עד פרוץ מלחמת סיני.

ש.? היתה ועדה ... נכון?

ת. שאז קבעה מה?

ש. ועדת סופר, שמעתי עליה לראשונה מאליהו אורן, שעסקה בחקירה בניסיון לחשוב איך חיל-הים חלו שינויים במבנה חיל-הים. נידמה לי שהיית חבר בוועדה. לא?

ת. תאמרי לי מתי זה היה? לא זכור לי הדבר הזה.

ש. אני חושבת שאת מסקנות הוועדה ניסו לבצע לפני, לקראת ... היו שם חמישה, היה נתן סופר עמד בראש הוועדה, ועל שמו הועדה, ועדת סופר. והיה אליהו אורן, ... [לא שומעים] אני הבנתי שהיית חבר באותה ועדה.

ת. לא זכור לי וזה גם לא מופיע במסמכים שלי.

לפי זכרוני היו ועדות אחרות, שעסקו בנושא הזה, לא רק מהצד התיאורטי או תיאורטי למחצה, אלא ירדו יותר לעומק, ובראשן עמד אלוף משנה אריה קפלן, אותו קיפי, שהיה אז ראש מחלקת ציוד, ואלו ועדות שעסקו בהכנת התקציב של חיל-הים, ופה ממש ירדו לעומק של הדברים: למבנה האירגוני, לגודל היחידות, להגדרת תפקידיהם, להקצאות כח אדם, להקצאות אמצעי לחימה, כל זה השתקף בתקציב. זכור לי שאני הייתי יחד עם אריה קפלן, יש לי גם המינויים לתפקידים האלה, וגם מכתבי הערכה לאחר הביצוע. לא זכור לי העניין שעליו את מדברת.

ש. יתכן שמישהו, אני באמת לא זוכרת ... ידע שבועדה, בלב, אמר,

ת. אבל עם אריה קפלן יש לי את זה בכתובים, וכך זה ודאי עם ועדות אחרות.

כשהייתי ראש ענף אירגון במחלקת כח-אדם, 26 מרס עד 1 ספטמבר 1956, היה לי מינוי מישנה, למקרה מלחמה, של מפקד הפריגטה ק-28, "מבטח".

מלחמת "קדש"

כשפרצה מלחמת "קדש", ירדתי לפריגטה "מבטח" אשר בתוקף תפקיד המישנה שלי הייתי מפקדה והכינותי אותה למלחמה. באותה תקופה, מתוך שלש הפריגטות של חיל-הים, אחת, ה-ק-32, הפריגטה "מזנק", יחד עם שתי המשחתות "אילת" ו"יפו" היו בפעילות מבצעית, ושתי פריגטות היו בהקפאה, כלומר הורידו מהן את הצוות ואת הנשק והן יצאו מפעילות. הן עגנו בנמל, מידי פעם נערכה בהן ביקורת, טיפלו בחלקים מיכניים וטכניים אחרים שצריך היה לטפל בהם, אבל הן לא היו פעילות. הן היו מוקפאות.

לקראת מלחמת קדש צריך היה להכניס אותן לפעולה. להעלות עליהן את כלי הנשק ולגייס את המילואים. בשלב מסוים במלחמה, היתה פעילות משותפת יחד עם שתי המשחתות, "יפו" ו"אילת" הפריגטה "מזנק" ואליהן הצטרפו גם "המבטח" וה"משגב", ש"הופשרו מהקפאתן".

בוקר אחד סיירנו לאורך חופי הארץ ובשלב מסויים, הוטלה עלינו משימה לרדת לאל עריש ולהפגיזה מצד הים, בשעה שכוחותינו תקפו אותה מצד היבשה.

ברדתנו מחיפה דרומה, הפליגו שלש הפריגטות בצותא. שתי המשחתות שטו בנפרד וקצת בריחוק מאיתנו.

לכל שלש הפריטות לא היה מכ"ם נגד מטוסים, היה להם רק מכ"ם נגד מטרות שטח. היינו תלויים בהתרעה ממפקדת חיל-האוויר על התקרבות מטוסי אויב.

בהיותנו מול חוף הכרמל, הייתי על גשר הפיקוד, ולפתע ראיתי מצד ימין של הגשר נפילות במרחק כעשרה מטרים, של מה שנראה לי רקטות ממטוסים, ורק אחרי שראיתי אתה הנפילות האלו הבחנתי בשני "מיגים" סוריים עולים מצלילה, כששני "מיסטרים" שלנו דולקים אחריהם ומרוקנים לעברם את כוורת הרקטות שלהם ומחטיאים.

רק לאחר מכן קיבלנו אותות בדגלים, מהאוניה שהיתה לפנינו, ושהיה בה סא"ל דוד מיימון מפקד פלגת הפריגטות, לנקוט בפריסה שהיתה מקובלת בעת התקפת אויר. אבל "המיגים" לא חזרו, "המיסטרים" עוד הסתובבו מעלינו לחיפוי, ובזה תם העניין. עד היום לא ברור לי מדוע לא קיבלנו התרעה.

ב-1968 התחלתי לעבוד במועצה לשיווק פרי הדר, והיה שם מנהל אגף, שבא ואמר: אני שמח להכיר אותך. כשאתה הותקפת על ידי "המיגים", אני הייתי קצין הקישור של חיל אויר במיפקדת חיל הים. כלומר, תפקידו היה להעביר את ההתרעה שהתקבלה ממכ"ם אויר של חיל אויר למיפקדת חיל הים ואחרי כן המיפקדה היתה צריכה להעביר את זה לסא"ל דוד מיימון ב"מזנק", שהיתה אוניה אחת לפני, והוא היה צריך לתת את האותות בדגלים, שנתפרס, וגם נזעיק את הצוות לעמדות הקרב וזאת בטרם נותקף.

כל זה לא קרה. כששאלתי אותו: "מדוע לא העברת התרעה לחיל הים?" עד היום לא נתן לי את התשובה. עבדתי שם 17 שנה. נפגשתי ועבדתי איתו הרבה. כל פעם, כדי להקניטו, הבאתי את הענין לפניו מחדש.

לפי התרשמותי, המיגים פשוט פחדו לצלול נמוך כדי להבטיח פגיעה. כי היו להם ידיעות על כח אש נגד מטוסים שלנו, שלא היה ניכר במיוחד, אבל לא בטל בשישים, והם פשוט לא צללו מספיק נמוך, החטיאו, או "פיספסו".

ת. אני מניח שהם כן נקלטו במכ"ם האויר, אחרת איך היו מזניקים את ה"מיסטרים" שממש ישבו להם על הזנב ורוקנו את כוורת הרקטות שלהם לעברם? אגב, לא הסתפקתי בזה. ושאלתי גם בהזדמנות את מפקד חיל-הים דאז, מה קרה ולא קיבלתי תשובה.

כשירדנו דרומה, הצטרפנו אל שתי המשחתות והתקרבו לעזה בדרך לאל-עריש. מערבית מאיתנו, גילינו משחתות, נעות צפונה, בכיוון הפוך לנו. היו לנו ידיעות מכלי-התקשורת, שמשחתות אמריקאיות עוגנות מול עזה לפנות משם את האזרחים האמריקאים.

קיבלנו פקודה, להסתובב בחזרה, ולשוט במקביל לשלש המשחתות האלה, כדי לוודא זיהוי, שהן אכן אמריקאיות ולא מצריות. התהליך הבלתי נמנע הזה גזל מאיתנו זמן, כשהגענו לאל-עריש אמרו לנו: "תודה, אם תפתחו באש, תירו בכוחותינו". הפגזת אל-עריש מהים לא יצא אל הפועל. ולפי התרשמות שלי, עד היום ישנם חילוקי-דעות אם הזהירות של מפקד השייטת, של חמש האוניות, אל"מ שמואל ינאי, סמק, היתה מוצדקת, ובגללה הוא פיספס את המשימה של הפגזת אל-עריש מהים, או לא. אין בזה הכרעה.

משלא שחררה מיפקדת חיל-הים את מפקד השייטת מחובת הזיהוי היא השאירה זאת לשיקול דעת.

אין ספק, שעוצמתן של המשחתות האמריקאיות, עלתה בהרבה על עוצמתן של המשחתות המיושנות של חיל-הים, ושלוש פריגטות עוד יותר מיושנות. ויש מספיק מקרים בהסטוריה הימית, המראים שטעויות בענין זה עלו בהשמדת האוניות.

- ש. מה היה בים-סוף במלחמת "קדש"?
- ת. באותה תקופה, היו לחיל-הים, לפי זכרוני, שתי סירות טורפידו קטנות, לטווחים קצרים, עם טורפידות קטנים שבנו באיטליה במיוחד עבורנו. משנפלה לידינו האיברהים אל-אוול היו לנו שלוש משחתות בים התיכון, החליטו להעביר את שלש הפריגטות לים-סוף.
- ראשונה יצאה הפריגטה "מזנק", בפיקודו של סא"ל דוד מיימון, פריגטה שנייה היתה ה"מבטח" בפיקודי ופריגטה שלישית היתה "המשגב" בפיקודו של סא"ל גזית ז"ל.
- ש. לא היה מנחם כהן?
- ת. לא. בדוק. "המשגב", מסיבות שלא ברורות לי עד היום, חזרה ארצה מקפטאון, ולשארם א-שיך ולאילת הגיעו "המזנק" וה"מבטח", השתיים נכנסו שם למערך הכוחות של חיל הים,
- ש. מהלך של חצי שנה....?
- ת. היו להן סיפונים מספיק גדולים כדי לקחת כמויות יפות של כלי רכב, ציוד של צה"ל וציוד שלל בעת פינוי סיני, כך שהן היו מאחרוני היוצאים משרם-א-שיך.
- עם הגעת שתי האניות לאילת, התחילו בצמצום הוצאות בחיל הים. צוותי האוניות, הורדו, פרט לצוות קטן ביותר של אנשים בודדים, על כל אוניה. שתיהן הועמדו על עוגנים, בנמל אילת, ללא כל אפשרות לפעילות. את ציוד הלחימה שימנו והכניסו למחסנים. הכל כאילו נארז לתקופה של חוסר פעילות. התברר בהמשך, כי שתי הפריגטות אינן דרושות לנו בים-סוף,
- כלומר: המצרים כאיום ימי לא היו קיימים יותר. כח ימי אויב אחר לא היה קיים בים סוף, ושתי סירות הטורפידו שהיו שם או שלש, .. אני זוכר בדיוק, הספיקו למשימות הביטחון השוטף. בהיעדר אויב זה מספיק.
- ואז עשו מעשה, לדעתי מאד נבון: לקחו ומכרו את שתי הפריגטות האלה לציילון דאז.

סוף קלטת צד א' תחילת צד ב'

חימוש הפריגטות:

- ת. על הפריגטה "מבטח" היו תותחים 102 מ"מ. לשתיים האחרות היו לכל אחת 3 תותחים של 120 מ"מ. את התותחים של 76 מ"מ הרכיבו על הקורבטות, האוניות הקטנות, יותר "הגנה" ו"ווגיוד" בירכתיהן אחד לכל אוניה. בחרטומיהן היו תותחי 102 מ"מ, אך מספרם לא הספיק כדי להתקנם גם בירכתי הקורבטות.
- התקנת תותחי ה-120 מ"מ בשתי הפריגטות נתאפשרה על-ידי חיזוקים שבוצעו בגוף האניה.

ליווי אניות רכש:

מה שרציתי להגיד לך, חלק לא קטן מהפעילות של אוניות חיל הים, בתקופה שאני הייתי בחיל הים היה בליווי אניות רכש. זאת היתה משימה הכרחית: אי-אפשר היה להפקיר אונית רכש במרחב של 1000 מילים ימיים ממיצר מסינה ארצה, לחסדיהם של כלי שיט אויבים, מבלי שתהיה אבטחה ישראלית. אלו היו משימות משעממות. אוניות הרכש האלו היו אוניות קטנות, איטיות ביותר. אוניות זרות, בעיקר איטלקיות. ולנוע לצידן במשימות ליווי בקצב שלהן, בשעה שיכולת התנועה של האוניות שלנו היתה הרבה יותר גבוהה, היה בגדר תפקיד בעל ענין מוגבל.

הפעולות הללו קיבלו מימד קצת יותר רציני לקראת מבצע סיני. לקראת מבצע זה, חברו יחד, בריטניה, צרפת, וישראל, וצרפת הסכימה לספק לנו נשק חדיש. פעם ראשונה שהגיעו אלינו טנקים

ה - A.M.X.13, טנקים צרפתיים, אמנם קלים יחסית, אבל משהו חדיש, שתרמו את תרומתם הבולטת ב"מבצע סיני".

בחורף אחד חיכינו ליד מיצר מסינה לאנית-רכש עם האוניה ק - 20. אנית הרכש לא הגיעה למפגש ואנו התחלנו לרדוף אחרי כל אוניה שהופיעה במיצר, להתקרב אליה, להאיר אותה בזרקור שלנו, לקרוא את שמה הצבוע בחרטום ובירכתיים, ולוודא שזאת לא זאת שאנחנו מחפשים.

היו אניות שנבהלו מכך, כי זאת התנהגות לא מקובלת, ובעצבנות התקשרו עם תחנת החוף האיטלקית. שם החוף לא רחוק. זאת שאלה אותנו, מי אתם ומה ההתנהגות הזאת? ואנחנו גם לא יכולנו לענות לה. גם זה לא מקובל בים. הנוהג המקובל מחייב הזדהות. במקרה זה נאלצנו פעמיים לחרוג מן המקובל.

לאחר יומיים התברר שבגלל סערה קשה, האוניה בכלל לא יצאה מהנהמל, אז מדוע לא הודיעו לנו ואנחנו מתנדנדים כאן בהמתנה?

לשדר אסור, אבל בקליטת מסרים אין הגבלה. אנשינו באיטליה יכלו להודיע למיפקדת חיל-הים וזאת היתה מעבירה לנו את הידיעה. יומיים התעכבו שם ועשינו מעשים לא כל כך אלגנטיים, וכל זה היה מיותר.

במקרים דומים קרה לא פעם, שאוניות ליווי שלנו חזרו ללא האוניה המלווה. פשוט, היא לא הפליגה או לא עמדה במהירות המתוכננת. לא דיווחה ולא הגיעה בזמן למקום המפגש, אבל העבודה עצמה, לדעתי, היתה עבודה חשובה.

אנית רכש "צפונית":

יום אחד בשנת 1956, נשלחתי עם ה-ק-30 "משגב" למפגש ליד מיצר מסינה כדי לתת ליווי לאוניה הישראלית "צפונית", שיצאה ממרסיי עמוסת טנקים AMX. הגענו בזמן, אך ה"צפונית" לא היתה שם.

חיפשתי את "הצפונית" בשולי מיצר מסינה ולא מצאתיה. שהיתי במקום כדי לוודא שגם אם היא אחרה להגיע מאיזה שהיא סיבה, אז אני עדיין כאן. ואחרי מספר שעות שם, כשראיתי שה"צפונית" לא באה, החלטתי שצריך לצאת לחפשה במרחב שבין מיצר מסינה לאי כרתים.

בים היתה סערה ואם מאיזו שהיא סיבה, לא ניתן להשתלט על האוניה, נטלטלה מנתיבה על-ידי הסערה ובהתאם לחישובים שלי, הפלגתי לכיוון מסויים ועד עלות השחר לא מצאתי את "הצפונית".

חשבת, שמטען ראשון של טנקים A.M.X., לקראת "מבצע סיני", אין להשאיר ללא ליווי. זהו סיכון גבוה יותר מאשר שבירת דממת האלוט. הצלחתי להשיג קשר עם "הצפונית". קיבלתי את מיקומה הגיאוגרפי וראיתי שהערכת נכון את הכיוון בו היא נמצאת, ותוך שעה השגתיה.

ש. באמת כתוצאה מנסיעה בסערה?

ת. לא, כתוצאה ממשהו אחר. מזג האוויר תרם את תרומתו.

בשעת הטעינה יש לחזק כל טנק לסיפון כדי למנוע ניתוקו ממקומו. לחיזוק כזה יש חשיבות יתר כשנכנסים לים סוער שבו עלול טנק, שאינו מחוזק היטב לסיפון, להשתחרר ו"לטייל" על הסיפון תוך שהוא גורם נזקים לעצמו לסביבתו.

לפני הגיע האניה למסינה, השתחרר לה טנק והתחיל "לטייל" על הסיפון.

גם לאחר מעבר מיצר מסינה הטנק עדיין "טייל". כדי להקטין את הטלטולים של האוניה היה הכרח להפנות את הירכתיים לכיוון שממנו באה הרוח. צעד זה שינה את מסלול השיט בכיוון שונה מהמוסכם. לקראת בוקר "נתפס" הטנק "הסורר" והאניה פנתה לחזור אל הנתיב המוסכם. כשהגענו ארצה, סיפר לי מפקד החיל, שבתקופת חיפושי "הצפונית", ועד הדווח הראשון שלי כי מצאתיה נשף לו בן-גוריון בעורפו ושאל אותו: "איפה הטנקים? ומפקד החיל לא ידע, כי הוא לא קיבל ממני דיווח. הגעתי למקום ממנו היה עלי לדווח למפקדה נתעכבה בשל סטית ה"צפונית" מנתיבה וחיפושי אחריה. אין פלא שהדבר העלה את מתח ההמתנה לדווח. "אתה לא יודע איזה אבן נגולה ממני, כשהגיע הדו"ח שלך שהגעת יחד עם ה"צפונית" לנקודת הדווח. אז ירד מעורפי בן-גוריון", סיפר מפקד החיל. בכך ניתן אחד הביטויים לחשיבות משימת הליווי. באותה עת התרשמתי כי צי הסוחר לא היה מתורגל מספיק בתיאומים וכיו"ב, ולכן, היו מקרים שבהם חיכינו ליד מיצר מסינה, ואנית הרכש לא הגיעה.

מנוי לתפקידים בכירים

זמן קצר לאחר שהתמניתי קצין מנהלה של לשכת ראש שירותי חיל-הים, נערך כנס של קציני צה"ל מדרגת רב-סרו ומעלה בתל-השומר. את הכנס זימן שר הבטחון דאז, בן-גוריון. זה היה אחרי שקבעו שיש רק צה"ל אחד בארץ הכוללת את ירושלים, למרות שהיתה החלטה באו"ם על בינאום ירושלים באו"ם, כן, גם את ירושלים. ואז אין מקום לאירגונים פורשים, וגם לא למיפקדה נפרדת של הפלמ"ח. בן-גוריון הציג את נושא הדיון והוא נתן את רשות הדיבור ליגאל אלון ז"ל, למשה כרמל, ליוסף טבנקין, ולמשה טבנקין ז"ל, הדוברים שייצגו את עמדת מפקדת הפלמ"ח. מההתבטאויות, בעיקר של יוסף טבנקין, משה כרמל היה זהיר יותר בהתבטאות שלו, לא הותירו ספיקות באשר לעמדתם, והוא הדין לגבי יגאל אלון ז"ל.. יוסף טבנקין, ממש דיבר בשחצנות בולטת ובאיומים, עד שקם בן-גוריון ואמר: "איני מבין שפת איומים!". כך הוא התבטא.

ש. מה הם איימו?

ת. הם השתמשו ברמזים עבים בכל הנוגע ל"אלטלנות נוספות", לתחיית מחתרות הפורשים, בעיקר בירושלים, אם הפלמ"ח לא יהיה קיים. כן רמזו על השפעה שלילית של קביעה זו על יוצאי הפלמ"ח המשרתים בצה"ל.

לי לא היה ספק, כי אם בן-גוריון צריך היה לעסוק בהקמתו ובגיבושו של צה"ל, לא יהיה לו קל לעבוד עם האנשים האלה.

בתוך זמן לא רב מצאו דוברים אלה את דרכם אל מחוץ לצה"ל. הלך רוח דומה סביר שהיה קיים גם בקרב דרגים יותר נמוכים של יוצאי הפלמ"ח. אבל לשמחתנו הוא התבטא מעט מאד בחיל הים. היו כאלה שעברו מחיל-הים לחילות אחרים, אבל רוב האנשים שהגיעו מהפלי"ם לחיל הים נשארו בו.

ת. במחלקת מבצעים היו אנשי פלי"ם מובהקים, כמו, שמואל ינאי - סמק, ואברהם זכאי, ז"ל. שניהם יצאו אחרי כן ללימודים בחו"ל, וכשהם חזרו ארצה סמק מונה למפקד שייטת הפריגטות ואחרי זה היה ראש מחלקת מבצעים.

ת. בהיותי בארה"ב ביקרתי אצל אברהם זכאי בבוסטון, בתקופת לימודיו שם, ושוחחנו על הדברים האלה. לא התרשמתי שהוא מרגיש את עצמו, מורחק, לגלות של לימודים. בהחלט לא. זמן לא רב לאחר שובו מלימודיו נתמנה לראש מחלקת ציוד, תפקיד בכיר בחיל-הים. אני לא אומר, שלא היו אנשים שזו היתה הרגשתם, אבל אם את מסתכלת על ההרכב האנושי של חיל-הים בתפקידים בכירים, אנשי פלי"ם היו שם.

גרשון ז"ק ושלמה שמיר

ישנה חוברת הנקראת "ימים עלי ימים מיפקד המפקדים". ב-29 אוקטובר 1974 נתן אותה אלוף ביני תלם לאלוף שמוליק טנקוס. בחוברת זו הוא רשם פרטי מיפגש שאליו הוא הזמין את כל מפקדי חיל הים עד אז, כולל גרשון ז"ק וז"ל, וביקש מכל אחד שיספר את סיפורו: איך הוא הגיע לעמדה שהיתה לו בחיל-הים, איך הוא עבר אותה ואיך נראים לו הדברים בהסתכלות לאחור. גרשון ז"ק התחיל את דבריו בכך שאמר בערך כך: "מעולם לא הייתי איש ים, ולא היו לי שום יומרות בעניין. כשפנה אלי דוד בן גוריון וביקש ממני להקים אירגון ימי לוחם למדינת ישראל בשביל צה"ל, אני לא יכולתי להגיד לו: לא! חשבתי שהוא לא מצא אדם אחר, שמתוך המצוי הוא יכול להטיל עליו את התפקיד הזה, והוא סמך עלי שאני לא אתיימר לדעת, מה שמעולם לא ידעתי, ושאדע בכל נושא להזמין מומחים, ללמוד מהם, להכין חומר כתוב ולהקים יחד איתם את אותו ארגון ימי לוחם". המינוי של גרשון ז"ק היה מינוי במשרד הבטחון. זה לא היה מינוי של מפקד שהוצנח מאיזה שהוא מקום. במסגרת משרד הבטחון, שהיה משרדו של שר הבטחון - בן-גוריון, הוא הטיל את התפקיד הזה על גרשון ז"ק, כשם שהוא הטיל על חותנו, חי יששכר ז"ל, תפקיד דומה בהקמת חיל-האוויר. משום שלא היה איש ים, היו לו בעיות. זאת אני יודע מתוך עבודתי בלשכתו. הרמטכ"ל, יעקב דורי ז"ל, לא כל כך התפעל מהכפיפות הישירה של גרשון ז"ק לבן גוריון, ורצה שהוא יהיה כפוף לו. לאור המגבלות הנ"ל ניתן להבין מדוע הביא איתו, גרשון ז"ק, במודעות, אנשים כמו אברהם עופר ואריה (ליובה) אליאב לתפקידים שלא חייבו נסיון ימי מובהק כגון מנהלה וכח-אדם. ובנושאים אלה היו להם "קבלות מהשטח".

קלטת מס' 2 צד א'

בשלבם מאוחרים יותר של התפתחות החיל נתקבלה הטענה, שאני הייתי סניגור שלה, שאת מרבית התפקידים שהיו גם במטה ובהדרכה חייבים לאיש אנשים ששרתו בים ויודעים במה המדובר. כך בשנת 1957-1958 התחילה תזוזה בכיוון זה. כשהגיע שלמה שמיר, כבר היו בחיל-הים כלי-שייט, פעילות מבצעית, מספנה, מספר בסיסים לאורך החוף, בסיס הדרכה ומטה.

מבצע "ימי לימוד"

ת. בחיל-הים, שאותו הקימו אנשי פליס, הצי הבריטי, צי הסוחר, ומתנדבים מחו"ל, היתה בעיה של הקנית שפה מקצועית משותפת לכולם, לדיבור וגם במסמכים, תוך שיפור הידע המקצועי. כפתרון לבעיה נתקבל הרעיון של "מבצע ימי לימוד".

את חודשי יוני ויולי 1950, היקצו לסגל הפיקוד, של החיל, ללמוד בבסיס ההדרכה, ושם למדנו ניווט, תותחנות, טקטיקה, בקרת נזקים ותמרון אניה. היתה לזה חשיבות מרובה, גם שר הבטחון דאז, בן-גוריון, בא לבקר אצלנו כדי לראות כיצד מתבצע הדבר הזה.

ת. בתקופת "מבצע ימי לימוד" שותקו פעילויות רבות. אנשים ישבו ולמדו. היה מצב של רגיעה יחסית. זה היה יוני-יולי 1950. לא זכורות לי פעולות איבה באותה תקופה, ואפשר היה פנות את האנשים ללימודים.

ש. מי הדריך?

ת. מי שבלטו שם בהדרכה היו שמוליק טנקוס, בהדרכת נווט, נידמה לי שהוא היה אחראי על הדרכה בחיל-הפול שולמן ומתנדבי חו"ל אמריקאיים, שלמדו תותחנות ימית ובקרת נזקים לימדו באנגלית, רובנו ידענו אנגלית במידה מספקת בשביל שנוכל לקלוט את החומר בלי שום בעיה.

האמונים בתותחנות נעשו בתותחים מסוג אלה שהיו באוניות אותה שעה, וכללו ירי של תחמושת חיה, תוכלי לראות.

ת. בקרת נזקים היא מערכת המיועדת להתגבר על פגיעות שנפגעה האוניה, ולתקן הנזקים שנגרמו אלה היו קורסים מרוכזים, בנושאים שפירטתי לעיל, ברמה בסיסית טובה למדי, שהיקנו מושגים די רחבים במקצועות הנ"ל, בתוספת לימוד עצמי של כל אחד מהמשתתפים, ורכישת נסיון נוסף בכלי השייט, בנה לעצמו החיל, פיקוד שאפשר להתקדם איתו, בלימודים ובהשתלמויות נוספות, ולקדם את החיל לכלי-שיט חדישים.

בשלהי שנת 1952 עלה הנושא של חסכון וייעול בצה"ל ובחיל-הים. היתה הרגשה שלא הכל מאורגן כהלכה ויש בזבוז. היוזמה באה מהמטכ"ל והתבטאה גם בדרישה לביטוי תקציבי של צעדי חסכון וייעול בחיל.

אנשים שעסקו בכך, אני הייתי אחד מהם, כראש ענף תכנון ותפקידי מטה, חשו שהם זקוקים לידע נוסף בנושא של ייעול וחסכון. כמענה לצורך זה נערך קורס של שישה שבועות בנושא חסכון וייעול.

ת. המדריכים היו מהנדסי-ייעול, ישראלים, ומומחה אמריקני ששהה אז בארץ, בשם בוריס שטרן.

ביה"ס המתקדם לקצינים

בתחילת שנת החמישים פתחו בצה"ל את ביה"ס לפיקוד ולמטה (פוי"מ). בחיל הים עוד לא היה לא היה באותה שעה מוסד מקביל. הוחלט לשלוח אנשים מחיל-הים לפוי"מ, אף כי הוא עסק בנושאי פיקוד על יחידות יבשה, מתוך מחשבה שנושא המטה יכול להיות מיושם גם לחילות שאינם חילות יבשה.

אני הייתי אחד המועמדים ללכת לקורס בפוי"מ. זמן קצר לאחר הפעלת ביה"ס לפוי"מ הוקם בחיל-האוויר ביה"ס מתקדם לקצינים. סא"ל אלכס שור, נשלח לשם מחיל-הים ולאחר שסיים שם את הקורס הקים בחיל-הים, בית-ספר מתקדם לקצינים, שמוקם בבה"ד חיל-הים. אני בוגר המחזור הראשון של ביה"ס זה.

ש.

בשלבם יותר מאוחרים, אוחדו כל בתי-הספר המתקדמים של צה"ל וכונסו בפו"מ.

בסיס חיפה והתפנות הבריטים

- נמל חיפה הועמד לרשות חיל-הים כחודש וחצי אחר הקמת מדינת-ישראל.
- ת הכרזת המדינה היתה ב-15 במאי, זה היה התאריך הרשמי שבו הבריטים פינו את ארץ-ישראל, פרט למובלעת נמל חיפה, שבה הם ישבו עד 30 ביוני, כולל סטלה-מאריס ומחנה בת-גלים.
- ש. אני שומר פה לעצמי הזמנה לטכס הנפת דגל ישראל על נמל חיפה ב-30 ביוני 1948. עד פינוי הבריטים מנמל חיפה, לא היה לכלי שיט שלנו בסיס רציני להשען עליו.
- ש. איפה עגנו האוניות?
- ת מחוץ לנמל תל-אביב. מול קיסריה, מול מכמורת, בכל מיני מפרצונים קטנים כמו טנטורה, שהם לא מתאימים לכלי שיט גדולים, ובכל זאת קיימו פעילות. עם התפנות הבריטים. נכנסו האוניות לנמל חיפה שהפך לנמל הבית של אוניות חיל-הים. נמל אשדוד עוד לא היה קיים.
- ש. איזה אוניות?
- ת "ווגיוד" ו"הגנה", שתי הקורבטות, "אילת" - שוברת קרח מאולתרת ו"דרום אפריקה", אניה לדיג לויטנים מאולתרת.
- אוניות החיל, ערכו ביקורי נימוסין בארצות אחרות, וגם קיבלנו ביקורים של כל מיני כלי-שיט של ציים זרים.

ביקורי נימוסין:

בתקופה הראשונה, תקופה די מוקדמת, הגיעה הנה פריגטה הודית, אף כי לא זכור לי, שהיו בינינו איזה שהם יחסים דיפלומטיים. היתה לנו קונסוליה בבומביי, אבל לא שגרירות ולא יחסים דיפלומטיים. רק יחסים קונסולריים, וגם הם חד-צדדיים. לא ידוע על קונסוליה הודית בארץ.

ביקור אדמירל מונטבטן

- ב-1951-1952 הגיעו ארצה לביקור שתי אוניות ברזילאיות. בשנת 1952 הגיעה אלינו לביקור, שלדעתי זה היה הביקור המשמעותי ביותר, עד אז, אדמירל מונטבטן, שהיה מפקד הכוחות הימיים הבריטים בים התיכון, באותה תקופה.
- ש. הוא הגיע בפריגטה שהיתה אונית התיפקוד הייצוגי שלו. אני נתמנתי שלישי שלו מטעם צה"ל. מאניתו הוא הגיע בסירה לתוך נמל תל-אביב ופתח מיד בסידרת ביקוריו הרישמיים. תחילה נסע לבקר את יוסף שפרינצק, יו"ר הכנסת, ממלא מקומו של נשיא המדינה. הנשיא, חיים וייצמן, היה אז על ערש דוי.
- אני לא יודע, אם יוסף שפרינצק יד אנגלית, או לא. הביקור היה קצר מאוד ולפי התרשמותי, לא היתה שום כימיה ביניהם, אפילו לא בתחום הנימוס האלמנטרי. שום דבר. היתה הרגשה שיוסף שפרינצק אומר: טוב, אני חייב לעשות את זה, אבל זה מענין אותי כשג דאשתקד, אני מחכה לרגע שזה ייגמר. כך היתה הבעתו במשך הביקור הקצר.

ניראה כי מונטבאטן, נתקל בעבר בתופעות כאלה. משם נסענו לבן-גוריון, שישב אז כשר הבטחון בקרייה.

עם כניסת מונטבאטן הם לחצו ידיים. לבן-גוריון היתה אנגלית משובחת, שוטפת, והוא אמר, שהוא רוצה לשמוע ממונטבאטן תיאור הכי מפורט שהוא יכול לתת על מה שהביא אותו לכלל החלטה להמליץ בפני ממשלת הוד מלכותו, לתת עצמאות להודו ולפקיסטן. ומונטבאטן ישב, לא הסתכל בשעון, ונתן לו הרצאה מאלפת. אני הייתי שם עם שלישי הבריטי.

ת מונטבאטן ערך הביקורים הרשמיים שלו אצל אנשי ממשל ישראלים, יחד עם שלישי בריטי שלו, כך שהיינו שני שלישים: אחד הבריטי, והשני אני, מטעם צה"ל.

אני זוכר, שהפגישה עם בן-גוריון היתה מוצלחת. בן-גוריון קצת התבדח, הוא אמר למונטבאטן: "תגיד לי, איך אתם מגדלים חבריה צעירים כל כך נחמדים כמו השניים שיושבים שם?". ענה לו מונטבאטן: "סלח לי, רק אחד מהם הוא שלי, השני הוא שלך".

היתה אווירה טובה. אחרי כן מונטבאטן ביקר פה בחיל-הים.

ש. היה לך קשר עם השליש של לורד מונטבאטן?

ת כן, היה לנו קשר די טוב. אבל הוא [לורד מונטבאטן] החזיק אותו רק לביקורים אצל מוסדות ישראלים, כשהוא קיבל ישראלים באוניה שלו, השליש הבריטי לא השתתף בענין הזה. אני עמדתי שם, ואם היו שאלות, מי עולה עכשיו בכבש האוניה, הייתי נותן לו את השם ואת התפקיד, וקצת רקע אישי, עד כמה שיכולתי.

לאחר ביקור אצל הרמטכ"ל, שט מונטבאטן לחיפה. לביקור בחיל-הים נבחרה האוניה ק-28 "מבטח" בפיקודו של סא"ל, אריה פרידמן, אני הייתי סגן המפקד, הביקור עלה יפה כשחזר מונטבאטן לאוניתו, שלח לאריה פרידמן ולי, לכל אחד מאיתנו מכתב רשמי של הערכה ותודה על האירוח, עם תמונה שלו וחתומה שלו.

ש גם בביקורים קודמים של אוניות קרב זרות היו יחסים כאלה?

ת אני לא זוכר, שבביקורים קודמים, התקבלו מכתבים כאלה ותמונות. אבל פה יחסי-הציבור של מונטבאטן עמדו ברמה אחרת לגמרי, בהשוואה לכל המבקרים האחרים.

עוד נקודה אחת שהיא מעניינת לדעתי. עם הביקורים בצה"ל, היה ביקור ברמת דוד. בכנף חיל-אוויר ברמת דוד. מפקד רמת דוד אז היה אל"מ עזר וייצמן, והסגן שלו היה אמנון טורין.

אני זוכר שבאנו לשם, ישר למועדון הקצינים. על גבי לוח היתה קריקטורה סטנדרטית בריטית, שהשתמשו בה לצרכים שונים במלחמת העולם השנייה. מראים קיר, ומהצד השני של הקיר, מציצות זוג עיניים והאף יוצא מעל הקיר, ואם היה מחסור במשהו, כגון סוכר, - היו מחסורים

בדברים רבים - מעליו כתבו באנגלית: Wot? no sugar?

ישבו שם, כל המפקדים והטייסים, אז היה שם לוח גדול ועליו הציור הבריטי, של זוג עיניים מציצות מעבר לקיר עם האף, ולמטה כתוב: wot, no jets? לא היו אז בחיל-אוויר מטוסי-סילון. עזר וייצמן סיפר למונטבאטן, שהמטוס הכי מתקדם שלנו באותה תקופה, היה ה"מוסטאנג" האמריקאי. אני התרשמתי, שהוא לא יצא מהביקור עם הבטחה, שהוא הולך לספק למדינת ישראל מטוסי סילון, אבל שהוא הבין את המצב הנחות שלנו, כי נידמה לי שאז המצרים כבר התחילו לקבל מטוסי סילון מסוג "ואמפייר" ו"יונוס", מהבריטים. כלומר, שהקריקטורה שהיתה מופנית למונטבאטן פנתה גם לחוש ההגינות והאיזון של הבריטים ביחסי החוץ שלהם.

ש. תלו את הקריקטורה כי ידעו שהוא יבוא לביקור?

ת ודאי, הכל לכבודו. אמרו לו: "מה? אין מטוסי סילון", והתכוונו לומר: "למצרים אתם נותנים, ומה איתנו?"

אני לא יכול לומר לך בדיוק, אבל זמן לא רב אחרי זה התחילו להגיע אלינו מטוסי הסילון הראשונים לחיל-האוויר, מטוסי קרב "גלוסטר מטאור" מבריטניה.

כשאנחנו חזרנו מארוחת-ערב רשמית עם ראש הממשלה, במלון "דוד המלך", בערב האחרון לביקורו כאן, ונסענו יחד במכונית לנמל חיפה. זאת היתה נסיעה די ארוכה של כשלוש שעות. הוא הראה התעניינות רבה בפרטים רבים, של צה"ל וחיל-הים, יחסי הכוחות, ויחסינו עם ארצות ערב השכנות, כמובן שאני יכולתי לספר לו, רק דברים שהופיעו בספרות בינלאומית. אבל הוא הפתיע.....[547]..בבקיאותו בנושאים הנוגעים למזרח התיכון.

אדמירל המילטון בעקבות אדמירל מונטבאטן:

ביקור זה של מונטבאטן אולי היווה תקדים. בהיותי בארה"ב, סופר כי במאי 1966 ביקר פה ביקור דומה אדמירל המילטון, שהיה מפקד הכוחות הימיים של בריטניה בים-התיכון. אני היכרתי אותו אישית ב-1956 במלחמת סיני. בעת ביקורי בגיבוטי. הנימוס הבינלאומי אומר שלאנית מלחמה המבקרת בנמל זר רצוי שתיכנס בסביבות שעה שמונה בבוקר. כניסה מוקדמת כזו מאפשרת עריכת ביקורים רשמיים הדדיים.

בהגיעי למבואות נמל גיבוטי ראיתי שייטת, בריטית שכללה סיירת ושתי משחתות, מתקרבת לגיבוטי, כשאני מקדים אותה בכרבע שעה. לאחר התקשרות לרציף, יצאתי לביקור נימוסין אצל המושל הצרפתי של גיבוטי, הוא שאלני: "הראית את השייטת הבריטית?" עניתי בחיוב. הוא המשיך: "אני שמח מאוד שאתה נכנסת ראשון, כי בביקורו יקלקל לי מפקד השייטת הבריטית, אל"מ המילטון, את מצב הרוח לכל היום". "מדוע הוא יקלקל לך את מצב הרוח?" שאלתי, והוא סיפר כי בקרב ימי מול חופי סודאן, הטביעה הסיירת של אל"מ המילטון פריגטה מצרית ומשתה שבויים מהמים.

אל"מ המילטון שאל את מיפקדו היכן להוריד את השבויים, ונענה כי עליו לנסות ולהוריד אותם, בחט הוא נכנס בלי התראה לגיבוטי, הוריד את השבויים על הרציף, השאיר אותם שם והסתלק. הצרפתים היו בני ברית של הבריטים במלחמת "סואץ" אך את פרשת השבויים לא סלח המושל לאל"מ המילטון.

למחרת בבוקר ערכנו, אל"מ המילטון ואנוכי, ביקורים הדדיים באוניותינו. התקשרתי מראש בטלפון עם המילטון ואמרתי לו: "בחום הזה, אחד המקומות החמים על פני כדור הארץ, בגיבוטי, בוא לא נתפס לטכסיות רבה מדי, נערוך את ביקורינו ההדדיים במכנסיים קצרים. הוא הסכים וכך זה התבצע.

התרשמתי חיובית מהעובדה כי למרות היותו בריטי, הוא לא דקדק בענין הזה, וקיבל את הטענה ההגיגית, שבחום כזה, יש לותר על מכנסים ארוכים ומעיל סגור. הקצינים הצרפתיים לא ויתרו על חליפת ייצוג קייצית מלאה.

בביקורו של המילטון בארץ, עשר שנים לאחר הפגישה בגיבוטי, נתמנה רס"ן יעקב מרום, מי שהיה קצין המכונה של ה"מבטח" בגיבוטי, לשלישו של אדמירל המילטון מטעם צה"ל.

פו"מ וביה"ס המתקדם בצה"ל:

בתקופה ספטמבר 1954 עד יוני 1957 הייתי אחראי על העברת פרק חיל-הים בבי"ס לפיקוד ומטה של צה"ל. זה היה בטרם חוברו בתי-הספר המתקדמים של חיל-האוויר ושל חיל-הים אל ביה"ס לפיקוד ומטה של כוחות היבשה ולתוכנית הכללית שובץ פרק של חיל-הים.

ב-1 אוגוסט 1957 נתמניתי מדריך ראשי בבי"ס מתקדם לקצינים של חיל-הים. מפקד ביה"ס היה אל"מ שלמה אראל. בתפקיד זה עסקתי עד 15 יוני 1958 וכעבור כחודש נתמניתי מנהל ביה"ס הימי של גאנה.

ביה"ס הימי בגאנה

בביה"ס הימי של גאנה הוכשרו בוגרי תיכון כקציני צי-סוחר ובוגרי עממי כדרוגי צי-סוחר. עובדה זו חייבה סגל הדרכה ברמה אקדמאית, ואכן חלק מהמדריכים ומהמורים היה בעל תואר אקדמי ראשון וחלקם בעל תואר אקדמי שני במקצועות בהם לימדו והדריכו.

ב-10 יולי 1959 הגיעה לגאנה יאכטה, שנרכשה במונטה-קרלו עבור הנשיא נקרומה, בפיקודו של סא"ל יצחק דביר מחיל-הים הישראלי. היאכטה שימשה לצרכיו של הנשיא וכן כאנית האימונים של ביה"ס הימי. בתחילת יולי 1961 חזר סא"ל דביר ארצה, היאכטה צורפה לביה"ס הימי ואני נתמניתי מפקדה. בנוסף לתפקידי כמנהל ביה"ס.

ב-12 נובמבר 1962, לאחר ארבע וחצי שנים בתפקיד, סיימתי את תפקידי כמנהל ביה"ס הימי בגאנה ומחליפי בתפקיד היה אל"מ ביטי מהצי הבריטי.

וושנינגטון - ארה"ב

במרס 1963 יצאתי עם משפחתי לניו-יורק ללימודי תואר שני באוניברסיטת "קולומביה", לקראת צאתי נתבקשתי על-ידי מר אהוד אבריאל, שהיה שגרירנו בגאנה, עם הגיעי לשם, יהודה בנר¹ ועתה היה סמנכ"ל משרד החוץ, להקדיש שלושה חודשים לתפקיד חדש בוושנינגטון, בירת ארה"ב: נציג המחלקה לשיתוף בינלאומי של משרד החוץ במוסד הבינממשלתי החדש שהוקם בוושנינגטון על-ידי הנשיא קנדי. מוסד זה נועד לסייע סיוע טכני למדינות מתפתחות והיה באחריותו הישירה של סגן הנשיא ג'ונסון.

שלושת החודשים נתארכו עד כדי שנה וחצי ולאוניברסיטת "קולומביה" הגעתי בספטמבר 1964, ב-1 בפברואר 1964 השתחררתי מצה"ל.

יהודה בנר