

ראיון עם ראובן ריהן  
17 באפריל 1995  
פרויקט תולדות תיעוד חיל הים  
מראיינת: דניאלה רן

קלטת 1, צד א'

ראובן ריהן: הקשר שלי עם הים החל ב- 1943 עם כניסתי לביה"ס ליד הטכניון העברי בחיפה למגמה: "מכונאות ימית". משך הלימודים - 4 שנים, יום לימודים ארוך שכלל לימודים עיוניים לפנה"צ ועבודה מעשית במסגרות ומכונאות ימית אחה"צ. בשנת הלימודים השלישית והרביעית כללה העבודה המעשית ירידה אל נמל חיפה להפלגות אימונים בכלי שייט שונים, - סירות חתירה, מפרשיות ולעיתים הפלגות בספינת מפרשים גדולה (יאכטה) בשם VALDORA שנרכשה עבור ביה"ס במצרים (כנראה מכספי תרומות) בשנת 1944 ש. עם מי היית ?

ת. בין 15 בוגרי המחזור שלי ב- 1047 (מחלקות שייט ומכונאות) היינו 3 ששרתנו תקופות ממושכות בשרות הקבע בחיל-הים. אלוף מיל. ביני תלם שפיקד על החיל בתחילת שנות ה-70, סא"ל מיל. אריה חסידוף שבתפקידו האחרון היה רע"נ מחכ"א 1 ואנוכי. היו גם תלמידים רבים בכיתות האחרות שאותם הכרתי בתקופת הלימודים ואיתם שרתתי יחד שנים רבות בחיל. ביניהם: סא"ל מיל. אלכס שור, סא"ל מיל. אברהם תבור, וכמובן המורה והמדריך הבכיר אלוף מיל. שמוליק טנקוס שמתחילת שנות החמישים ועד 1960 פיקד על החיל.

בקיץ 1947 כבר היתה אוירה של המדינה בדרך והרגשות שדברים גדולים עומדים לקרות. עם סיום הלימודים בכל בתי הספר התיכוניים בארץ כבר היה מקובל לגייס את כל הבוגרים לאחת מזרועות הבטחון של הישוב היהודי: הגנה, פלמ"ח, פלי"ם ומשטרת הישובים העבריים (J. S. P) הגיוס הוגדר כ"התנדבות" וכמובן שהיה מיעוט שלא התגייס ובחלקו הצטרף לארגוני מחתרת אחרים כמו אצ"ל ולח"י.

מאחר ולא הייתי שלם תחילה בהחלטתי להקדיש את עתידי וכל חיי לים - התגייסתי למשטרת הישובים העבריים שהיתה אמנם תחת פיקוד משטרת המנדט הבריטית, אך בפועל נשלטה על ידי ארגון ההגנה והיתה חלק מהצבא שבדרך, בתחילת אוגוסט 1947 מיד לאחר הגיוס, נשלחתי לקורס טירונות של חודש ימים בבסיס כפר ילדים ליד עפולה (עפולה עילית). משם שובצתי לתחנת אחוזה שבחיפה ועד להצבעה באו"ם ב- כ"ט בנובמבר 1947 התרכזה הפעילות המבצעית שלנו באזור הכרמל בסביבת הישובים בית אורן ויערות הכרמל ורשת הכבישים שחיברו ישובים אלו לחיפה.

אחרי ההצבעה באו"ם היתה אמנם השמחה גדולה אך מיד התחיל להיות "שמח" בכל רחבי הארץ ופעילותנו הועברה לשכונת תל-עמל (חליסה היהודית) שהיתה מנותקת ממרכז העיר חיפה על ידי שכונות ערביות בכוון מזרח שבהן היו תקריות אש רבות בעיקר נגד התחבורה היהודית.

באביב 1948 השתתפנו בשחרור העיר חיפה וכיבוש ואדי רושמה כולל הגשר המפורסם והמפקדה הערבית שהיתה ממוקמת בבית הנג'אדה ליד הגשר.

אחרי שחרור העיר חיפה כבר הרגשנו ששרותנו במסגרת משטרת הישובים עומד להסתיים כי האנגלים התחילו להתקפל מבסיסים רבים בחלקי הארץ השונים ובכוון לנמל חיפה שבו הם שלטו עד לפינוי הסופי.

עם הכרזת המדינה במאי 1948 עברו כל יחידות משטרת הישובים בצורה מסודרת למסגרת צה"ל שהוקם רשמית באותו זמן. התקיימה השבעה לצה"ל וגם קיימו ראיון קצר לברור ההכשרה הצבאית והמקצועית של כל מתגייס אך ברור שבקשות להצטרף לחיל-הים נדחו בגלל הצורך הדחוף לתגבר חזיתות קריטיות כגון : נגב, כביש ירושלים, הגליל ואפילו קטעים מכביש החוף.

יחידתי צורפה לחטיבה 7 ואחרי אימון בסיסי קצר בעין שמר, לחמנו באיזור לטרון וקיבוץ נחשון. השתתפתי ב - 3 נסיונות כושלים של חטיבה 7 לכבוש את משטרת לטרון, המנזר לידו, וחלקים מהכביש לירושלים בכוון לשער בגיא, ספגנו אבידות קשות בעיקר מבין העולים החדשים שהגיעו ישירות מהנמל אל החזית וכמעט ללא הכנה מוקדמת.

בזמן ההפוגה הראשונה בקרבות הועבר הגדוד שלי למשך מספר ימים אל חוף כפר ויתקין ככדי לטפל באניה אלטלנה שעגנה ליד החוף ויחידות אצ"ל החלו לפרוק ממנה 12 משאיות כבדות עמוסות רובים ופגזי מרגמה.. כל כמות הנשק והתחמושת הוחרמה והועברת תחת משמר כבד לבסיס צה"ל בשדה התעופה הישן בעין שמר ופלוגה שלמה של אנשי אצ"ל נעצרה. האניה אלטלנה התרחקה מהחוף והפליגה בכוון לת"א.

אחרי מבצע זה וכאשר ההפוגה נמשכה, נענתה פנייתי להצטרף לחיל-הים והועברתי לבסיס בקליטה בסידנא- עלי. משם הועברתי לתקופה קצרה אל "פלוגת הנמל" בחיפה ועוד הספקתי להשתתף בכיבוש הכפר טירה במבואות הדרומיים של חיפה וכיבוש כפר האומנים עין הוד.

בסוף חודש יולי 1948 הועברתי מפלוגת הנמל אל ק.20 אח"י "הגנה" כמועמד לקצין מכונה.

האניה היתה אחת מעשרות אניות מעפילים בלתי לגאליות שהובילו אלפי עולים מניצול השואה אל חופי הארץ, הוחרמו על ידי השלטונות הבריטיים ונקשרו ליד שובר הגלים של נמל חיפה כשהן מוזנחות וחלודות ובלתי כשירות להפלגה.

בתחילת 1948 כשהאנגלים עדיין שלטו באופן מוחלט בנמל חיפה נבדקו כל אניות המעפילים ע"י אנשי השרות הימי שלנו בחשאי ונבחרו מתוכן מספר אניות שיכולות לשמש כאניות מלחמה שתהוינה את הגרעין הצנוע של חיל-הים שבהקמה. האניות שנבחרו היו : חנה סנש, הגנה, וגיווד, התקווה, בן-הכט, ומדינת היהודים. חלק מאניות אלו נשארו בשמותיהן המקוריים כפי שנקראו בזמן מבצעי ההעפלה.

בגלל נוכחותם של האנגלים בנמל חיפה נמנעה הנוחיות של ביצוע שיפוצים והתקנות בנמל חיפה והיה צורך להבריח בלילות את האניות שנבחרו מתוך הנמל ולהעבירן לעגינה בחוף הפתוח של תל-אביב כדי לבצע תיקונים והתקנות להכשרתן.

חלק מהאניות שנבחרו שמשו במלחמת העולם בציים של קנדה, ארה"ב ואנגליה ועסקו בעיקר בשרותי עזר או ליווי שיירות איטיות כהגנה נגד תקיפת צוללות או מטוסים.

כאשר הגעתי בסוף חודש יולי 1948 אל ק. 20, הצטרפתי לצוות נהדר של קיבוץ גלויות, אנשים חרוצים ומסורים וממש אוירה משפחתית. מפקד האניה, דוד מימון (חבר קיבוץ עין חרוד) מותיקי הפלי"ם וההעפלה, הקצינים: בוגרי ביה"ס הימי, יוצאי הצי הבריטי וצי הסוחר, אנשי פלי"ם ומתנדבי חו"ל מפינלד, דרום אפריקה ואיטליה. בין אנשי הצוות היתה קבוצה גדולה של עולים מניצולי השואה שקראה לעצמם "כובשי הים" אחרי שבדרכם ארצה עברו באיטליה והשתלמו בקורס ימאות בביה"ס הימי בצ'יוויטה - בקוה שבאיטליה. מסתבר שבאותו בית ספר השתלמו בתקופות שונות אחדים מהקצינים הבכירים בחיל מבין יוצאי בית"ר (הראל, קינן, רפאלי ואחרים)

היתה גם קבוצה גדולה של עולים יוצאי צפון אפריקה וקבוצה של בחורים צעירים ילידי הארץ מכפר ויתקין והסביבה.

העבודה בים היתה לא קלה, כי האניות היו קטנות וים זה לא אידיליה כמו בתמונות, ים סוער, ים כחול, רומנטי. הים יכול להיות אכזר מאוד. יש שלושה סוגי אנשים שמתחילים את הקריירה בים ורוב האנשים בהתחלה חולי ים עד שהם מתרגלים. חלק גדול מאלה שסובלים ממחלת ים מתרגלים אחרי תקופה מסוימת ומרגישים טוב בים. יש קבוצה קטנה שמרגישה לא טוב בהתחלה וממשיכה להרגיש לא טוב. היה מפקד אגנייה בחיל הים, שהוא היה ימאי ותיק והוא כל השנים הרגיש רע בים. תמיד שאלתי את עצמי, וגם אחרים, למה הוא ממשיך? הוא מרגיש רע, וראו שהוא מרגיש רע. הוא היה שופט בים אנשים משמעתית, והיה יושב בקבינה שלו ואנשים היו עומדים לפניו והוא היה מקיא לפניו, לדלי שעמד לידו. אבל זה לא הפריע לו לתפקד. והיה סוג שלישי, שתמיד קינאנו בהם, שהיתה אמנם קבוצה מאוד קטנה, של אנשים שהרגישו טוב מהיום הראשון בים. ממש ימאים מלידה. ים סוער ובעיקר באגנייה קטנה זה דבר נורא. היה מספר אנשים מועט שהרגישו טוב בים. אני הייתי דווקא בקבוצה הזאת שהרגישה רע מאוד בים ובחודשים הראשונים די נכנסתי ליאוש, כי הייתי מיועד להיות קצין ובהפלגות הראשונות לא הייתי מסוגל לתפקד וזה עשה לי מצבי-רוח, מכיוון שאמרתי שבחרתי במקצוע הזה והנה אני בא ומרגיש כמו סמרטוט. הייתי מיועד אז לקבל סגן-משנה, כי הייתי בוגר בית-ספר ימי, אז קראו לי קדט-מכונה, זה היה כמו ממ"ק (ממלא-מקום קצין). היה ציף אינג'ינר והיה קצין שני, שלישי ורביעי והיה קדט.

ש. ציף אינג'ינר זה מכונאי ראשי?

ת. כן. על ה-ק20 התחלתי את הקריירה ביולי 1948. אמרו לי: אתה תהיה קדט. לא היו דרגות לאף אחד אבל ידענו מי המפקד ומי המכונאי הראשי. הלכו בלי דרגות. אגב, היתה אזכרה מאוד מרגשת לפול שולמן לפני כמה זמן. כשחילקו דרגות קצונה בחיל הים, פול שולמן חילק את הדרגות והוא ירד מהמטה בסטלה מאריס לאניה ק20 לחלק לקציני ק20 ראשונים את הדרגות. קיבלתי את הדרגה שלי מפול שולמן על ה-ק20. על האניה ק20 עשיתי את הקריירה שלי בחיל הים, אם אפשר לקרוא לזה קריירה בחיל הים. התחלתי כמשיט כקדט מכונה, התקדמתי לתפקיד מכונאי רביעי, שלישי, שני ובשנת 1952 או 1953 התמניתי לציף של ה-ק20. זו היתה אהבת חיי ה-ק20. אמרו שאגנייה צריך לאהוב כמו אשה. אהבנו את האגנייה הזאת. זו היתה אניית מעפילים מוזנחת, שלא היה בה כלום. הורידו ממנה את כל הנשק. היא באה מקנדה כאניית מעפילים. את הכל בנינו מ-א'. לקחנו

אניה מלוכלכת, מוזנחת, חלודה ועשינו ממנה פנינה. היא היתה ממש פנינה. עד כדי כך שב1950-, אחרי הקרבות... את הקרבות אזכיר אחר כך. לחיל הים לא היה את הכלים לקרבות. גם למצרים לא היה. האויב שלנו היה המצרים. למצרים היה ציוד דומה לציוד שלנו. אניות דומות. אבל למצרים היה יתרון אחד גדול עלינו - כי במצרים, באלכסנדריה היה בסיס בריטי ממלחמת העולם השנייה עם כל המתקנים לטפל בצי הבריטי - מבדוקים, בתי-מלאכה וגם ניסיון. זאת אומרת, הרבה פועלים מצרים עבדו אצל האנגלים והיה להם ניסיון. האניות שלהם יכלו לקבל טיפול יותר טוב. מכיוון שלטפל באנייה זה אומר לשמור עליה מבחוץ שתהיה לה תחתית נקייה, כדי שגם בזמן פעולה או לא בזמן פעולה, שהיא תוכל להפליג במהירות שהיא בנויה לה. כך לדוגמה, לנו בחיפה לא היו מתקנים. אניות שלנו כשהן עגנו בחיפה הן היו מאוד מזוהמות מתחת למים, מה שקוראים שכלי שייט מקבל זקן - צמחייה ימית. הצמחייה הזו, כשאנייה עוגנת שבועיים או חודש בנמל, כמו אניות המעפילים שעגנו שנה וכאלה שעגנו חמש או שש שנים, הצמחייה היתה בהתאם. כדי לטפל באנייה שתהיה עם תחתית חלקה ותשוט במהירות שהיא צריכה לשוט בה, מעלים אותה פעם בשנה או פעם בשישה חודשים למבדוק ועושים את עבודות ההספנה ואז מנקים את האנייה מלמטה, מגרדים אותה מהזקן, בשפת הימאים, צובעים אותה בשכבות צבע מתאים ששומר שהיא תהיה חלקה ואז היא גם מגיעה למהירות שלה. כשהיינו יוצאים לים לפגוש את המצרים, להילחם בהם (היו כמה מפגשים שאפשר לקרוא לזה קרבות ימיים) אז היינו מתקיפים ורודפים והמצרים בדרך כלל היו מסתובבים ובורחים. היה להם היתרון, כי עם אותו ציוד שהיה לנו הם היו קצת יותר מהירים, כך שמרגע הגילוי ותוך כדי קרב הם היו מתרחקים מאתנו ולא יכולנו לסגור את הטווח לתותחים שהיו מאוד לא מדויקים. קנו לנו כל מיני תותחים ישנים מאיטליה. לא כל ארץ היתה מוכנה למכור למזרח התיכון נשק, אז מאיטליה קנו, איני יודע באילו דרכים, תותחים ממלחמת העולם הראשונה או תחילת מלחמת העולם השנייה, שלא התאימו לאניות האלה ופה בארץ עם הראש היהודי עשו עמדות מתאימות, חיזוקים מתאימים, והתקינו את התותחים. אבל הם לא היו מדויקים. היינו יורים הרבה ולא כל כך פוגעים. למעשה, התחלתי בים מיולי 1948 ולא ירדתי מהים עד 1957 ועברתי את כל השלבים של חיל הים. גדלתי בשייטת הגדולה. היו שייטת גדולה ושייטת קטנה. השייטת הגדולה היו האניות, ובשלב הראשון אניות מעפילים, כאשר הטובות ביניהן היו "ההגנה" וה"וודג'ווד" - ק18 ו-ק20. לפני שהפעילו את האניה "ההגנה" היתה אנייה שממנה למעשה הצוות עבר ל"הגנה", בשם "התקווה". זו היתה אניית מעפילים יותר ישנה מהאניה "ההגנה" והיא הוכשרה לפנייה ויצאה לים והשתתפה באי-אלו פעולות, נדמה לי הפגזת חופים צפונה מנהריה. עוד לא הייתי אז בחיל הים. כשאני באתי לחיל הים זה היה זמן קצר אחרי שהוציאו משירות את האנייה "התקווה" והכניסו את ה-ק20 "ההגנה", שהיתה אנייה יותר טובה ו"מודרנית". היא נבנתה בשנת 1941-1940. אנחנו כמובן ידענו שהאניות האלה הן פרימיטיביות, כי הציוד היה פרימיטיבי, אבל מה שאפשר לציין שזה לא מוגזם להגיד שהאניות היו מעץ והאנשים מברזל. כפי שאני תמיד אומר לדור ההמשך, לבני, או לצעירים בחיל הים, שאנשים כאלה אין ולא יהיו. היו אידיאליסטים. לא קיבלנו משכורת. המשכורת היתה 2 לירות בחודש. לא התייחסו למשכורת. לא היה צריך כסף. היו אידיאליים. אנשים עשו את מלאכתם מתוך אידיאליים ולא בשביל בצע כסף ולא

בשביל טובת הנאה. אנשים אהבו את הים ואהבו את האניות ועבדנו קשה. המלחמות או המפגשים עם הצי המצרי היו מעטים מאוד. פגיעות כמעט ולא היו. היתה סכנה של מטוסים. נפגענו פעם על ידי מטוסים מצריים. היפלנו גם מטוס ספיטפייר. היינו בים והותקפנו על ידי מטוסי ספיטפייר, מצריים ב-1948, . כנראה שאלה אותם מטוסים שהפציצו את תל-אביב בתחנה המרכזית ואת רידינג, הם גם עשו גיחה עלינו. אחד היפלנו עם נשק מאוד פרימיטיבי ואחד זרק את הפצצות שלו קרוב לאנייה והיו לנו מספר נפגעים - הרוג אחד ומספר פצועים.

ש. כמה הייתם על האנייה?

ת. בסביבות 100 איש. קשה לזכור בדיוק מספרים. אחר כך עברנו לפריגטה ואחר כך נסענו לאנגליה לקלוט ולהביא את המשחתות. אני חושב שמהו בסדר גודל של 100 איש. היתה מחלקת מכונה בת 25 איש בערך. היו שני חדרי דוודים וחדר מכונות. במשמרת אחת היו 2 אנשים לכל חדר דוודים, כלומר 4. שני אנשים או שלושה בחדר מכונות, זה 7. להכפיל כפול 3 משמרות, זה 21. היו מעל ל-20 במחלקת מכונה. היו לאנשים תפקידים באנייה בעמדות קרב, כמו היום כמובן. זאת אומרת, ברגע שהיתה אזעקה באנייה "עמדות קרב" כל מי שלא היה במשמרת היה לו תפקיד ליד תותח או במקום אחר. זאת אומרת כל הצוות. אף אחד לא ישן. יש אזעקה - אז כולם רצים לעמדות קרב. יש אנשים קבועים למשל בחדר מכונות, אבל בזמן אזעקה היתה משמרת אחרת במכונה, לא עוזבים משמרת עד שלא באים המחליפים. אבל זה עניין של שניות או דקה או שתיים עד שתופשים את עמדות הקרב.

עיקר העיסוקים שלנו בשנים 49-1948 כשהייתי בצוות ק20, ושם למעשה גדלתי מקדט לקצין רביעי, שלישי, שני ואחר כך הייתי צ'יף. כקצין שני עברתי לקצין שני בפריגטה ואחרי כמה זמן של השתלמות בפריגטה הוחזרתי ל-ק20 בתור צ'יף אינג'ינר. כבוגר בית-ספר ימי. לא הייתי מהנדס מכונות אז, אבל היה לי ניסיון בים וכל האנשים רכשו ניסיון והיו אנשים מצוינים, אנשי מקצוע מעולים. היינו מסוגלים לבצע תיקונים בים. היתה אמנם מספנת חיל הים, אבל אני לא זוכר אף פעם שאנייה חזרה מהים לתיקונים. היינו עושים תיקונים לבד. לפעמים עובדים שעה-שעתיים בים ועוצרים מכונה ומתקנים ומאלתרים. בכלל האניות היו מאולתרות, כי באנייה היו לנו אנשי צוות ממקורות שונים. היו אנשי הצי הבריטי, שהיו מכונאים בצי הבריטי, אבל הם לא היו בים. הם היו בעלי מקצוע שהכירו היטב את המכונות והיו מתקנים את האניות בחוף ולא בים. גם לא תמיד הרגישו טוב בים. היו אנשי פלי"ם, שביניהם היו מעט מכונאים. רוב אנשי הפלי"ם היו מלווי אניות או מפקדי אניות. באניות המעפילים שבאו היה מפקד, שהוא היה איש פלי"ם, בדרך כלל איש צעיר בן 20-22, והיה רב חובל, שהיה איטלקי בן 50-60, שאז קראו לזה "הזקן של האנייה". אז תמיד היה הקפטן המקצועי והיה המפקד שהיה אחראי לארגון האנייה ואחראי לארגון המעפילים. הרי היו אניות שהיו מיועדות להוביל 200 איש והובילו 2,000. בכל אופן, בתקופה שאני הייתי ב-ק20, מלבד מלחמות ים קטנות, עיקר העיסוקים שלנו היה ללוות אניות סוחר שהפליגו תחת דגל זר, אניות ישראליות קטנות, שקנו בכל מיני מקורות באירופה נשק ותחמושת, והן גם היו מאוישות על ידי יוצאי חיל הים או יוצאי פלי"ם בחלקן. למשל ישראל אוירבך היה קפטן של אנייה שקראו לה "צ'ירו". זו

היתה אנייה קטנטונת. אנחנו היינו אנייה קטנה של 600 טון. האנייה הזו, אניית סוחר, היתה קוסטר, שהיא אנייה שמפליגה לאורך חופים, אם קוסטר מפליג לאורך החופים כמו בים התיכון, מצרים, ישראל, לבנון, סוריה - היא נכנסת לנמל ומתחבאת בזמן סערות חזקות. הצירו היתה מובילה התחמושת, פגזים וכל מיני ציוד למערכת הביטחון. כדי שאיזה שהוא כלי שייט מארצות ערב, שאתן היינו במצב מלחמה, לא יעצור את האנייה וישדוד אותה, אז היינו מפליגים לכיוון כרתים או לכיוון מסינה והיינו חוצים את הים התיכון עד דרום איטליה או לפחות עד יוון, והיתה נקודת מפגש ואז היינו מאתרים את האנייה ומפליגים לידה ללוות אותה לחיפה. זו היתה העבודה הקשה ביותר שלנו. כי בים התיכון, גם בקיץ, יש סערות מאוד חזקות, בעיקר דרומה ליוון. היינו אנייה קטנה ומפליגים למקום המפגש. אבל לא תמיד האנייה שהובילה את הנשק לארץ הופיעה בזמן. היו לה תמיד תקלות, כי היא היתה גרוטאה, ולפעמים עמדה יומיים - שלושה ולפעמים היא יוצאת באיחור מנמל הבית בדרום איטליה כי משהו לא הסתדר לה ואנחנו כבר היינו בים ומחכים לה.

ש. והקשר לא היה...

ת. היה קשר די פרטיזני. היינו מחכים לאניות ואם היה מזל אז ביום המפגש פגשנו אותה, כשלא היה מזל - היינו מסתובבים כמה ימים בים סוער, והמזון היה נגמר והיינו עוברים למנות קרב, שהיו ביסקויטים יבשים ותה. זו גם היתה תקופת הצנע שבה לא היה לימאים מקרר מלא בשר ומאכלים. היתה תקופה מאוד קשה, בעיקר כשהאנייה קטנה ומפליגה במהירות איטית והיא היתה צריכה להיות באזור מסוים גם אם הים היה סוער מאוד. מכיוון שאם המקום לא מוגדר, ואנייה יוצאת לאימונים והיא שומעת היום תחזית עם לוויינים בכל העולם והיא יודעת שבאזור זה יש סערה חזקה אז היא לא מתקרבת לאזור הסערה. אבל אז היינו מפליגים הרבה מאוד בסערות והיו סערות נוראיות. אני למזלי אחרי תקופה של 6 חודשים בים הרגשתי מצוין. זה הבדל כמו ים ולילה. להיות בים ולהרגיש רע זה יאוש. להיות בים ולהרגיש טוב, לא תמיד זה כיף כי יש הרבה עבודה. בסערה הדברים משתחררים באנייה. יש דברים מאוד לא נעימים. כשאנייה יוצאת לים מצוידת עם חביות על הסיפון ואת החביות האלה קושרים היטב, ובסערה חזקה הגלים שוטפים את הסיפונים, אז לא יוצאים לסיפונים כי אנשים יכולים להישטף לים. אבל לפעמים יש בעיה שחביות, שמשקלן 200 ק"ג, משתחררות וזה יכול לגרום נזק לאנייה, וחוף מזה גם צריך את השמן שבחביות להפלגה. קורה שצריכים לצאת לסיפון בסערה והאנייה משנה כיוון נגד הגלים ואז צוות של סיפונאים עובדים מאוד קשה, יוצאים לקשור את החביות. ים זה דבר קשה. אנחנו תמיד אהבנו וראינו כמה פעמים את הסרט "הים האכזר". הסרט הזה מתייחס לקורבטה קנדית בדיוק זהה לקורבטות שלנו. בדיוק אותה אנייה. הלכנו מספר פעמים לראות את הסרט. וקראנו את הספר. זיהינו את הקבינות שלנו ואת חדר האוכל. זה ממש היה מרגש. שם קראו לזה "הים האכזר" כי זה היה במלחמת העולם השנייה וזרקו פצצות עומק על צוללת גרמנית והאנייה עמדה לטבוע והאנשים היו בים ופצצות העומק היו צריכות לפגוע בצוללת האויב אבל ההדף פגע גם באנשי הצוות, ולכן קראו לזה הים האכזר. זה היה מין סמל כזה.

אחר כך התחילה תקופה חדשה, שאני קורא לה תקופת בנייים בחיל הים. למעשה כבר ב-1948 הגיעו כמה אנשי מקצוע יהודים אמריקאים, הגיע יהודי מאנגליה, שהיה מפקד משחתת בריטית במלחמת העולם השנייה. הוא בא כמומחה מחו"ל והיה זמן קצר מפקד פריגטה. חיל הים קיבל או קנה 3 פריגטות קנדיות. על אחת מהן, הראשונה, שהיתה ק-28, קראו לה אחר כך "מבטח", קומנדר אלן ברק הביא אותה ארצה. הוא היה כמה שבועות קפטן וירד ומסר את הפיקוד לישראלי. הגיעו 3 פריגטות ואז התחילה תקופת הפריגטות. ש. הוא היה מפקד שלך?

ת. לא. הוא לא היה מפקד שלי. אני הייתי גם תקופה מסוימת ב-ק-28, אבל אחרי שהוא ירד ממנה. היא היתה כבר חצי שנה בשירות חיל הים אז אני עברתי ממכונאי שני מ-ק-20 ל-ק-28, שזה היה כבר קידום, כדי לחזור להיות ציף על אנייה יותר קטנה. ההבדל בין שתי האניות האלה היה שבגודל היא היתה כמעט פי שניים והמכונות שלה היו כפולות. היו לה שני מדחפים במקום מדחף אחד. יש לזה הרבה מאוד יתרונות, מפני שאם יש מדחף אחד אז יש מכונה אחת ואם במכונה יש תקלה היא עומדים בים. באנייה שיש שני מדחפים ושתי מכונות, יכולה להיות תקלה ואז מפסיקים מכונה אחת ואפשר להמשיך להפליג במדחף אחד. זה גם יכול לקרות באניית נוסעים והנוסעים אפילו לא מרגישים בזה. רק כשאנייה באמת עומדת ולא יכולה לזוז זאת בעיה.

ש. הפרופלורים מסודרים בטור?

ת. לא. הם אחד ליד השני. זה עושה בעיה מסוימת להגה, אבל זה לא משמעותי ואפשר להפליג כך. כמו מטוס שאם יש לו מנוע אחד הוא נופל, אם יש לו שניים הוא יכול לטוס עם אחד. אמנם פחות טוב אבל הוא טס.

נכנסנו לתקופת הפריגטות. היתרון שלהן שהן יותר גדולות קצת אז הן סובלות פחות מטלטולים בים. ככל שהכלי גדול יותר אז הוא רוכב על שני גלים במקום על גל אחד. אם הכלי קטן מאוד אז כל גל מטלטל אותו. אם אנייה ארוכה יותר, מהירה יותר, יציבה יותר אז היא בדרך כלל עולה על שני גלים ביחד. והיא הרבה יותר יציבה. הפריגטות היו יותר יציבות והרבה יותר בטוחות והיו גם קצת יותר מהירות. לאניית מלחמה מהירות זה דבר חשוב מאוד. אם רק להשוואה, קורבטות הפליגו במהירות מקסימלית של 16 קשר. הפריגטות כבר היו 18 קשר. זה לא כל כך משמעותי. המשחתות כבר הפליגו במהירות 32 קשר. הכי מהירים במלחמת העולם השנייה היו האיטלקים שלהם היו אניות מלחמה שהפליגו 42 קשר. אז זה היה משמעותי, מכיוון שהיו יורים עם תותח מהאנייה והיו רואים שהפגז נופל קצת ימינה אז היו אומרים קח קצת שמאלה. היום יש טילים, אז אם אנייה מפליגה 40 קשר או 20 קשר היא באותה סכנה. זה לא משמעותי היום במלחמה מודרנית. בעבר המהירות של האנייה היתה משמעותית מאוד. ככל שהאנייה היתה יותר מהירה : ההנחה היתה שיותר קשה לפגוע בה. אז עלינו מ-16 ל-18 קשר, אם כי זה היה בערך אותה שנת ייצור. אלה היו גם אניות ליווי. היה להן קצת יותר חימוש, צוות קצת יותר גדול. גם לקצינים היו תקנים יותר גבוהים. על קורבטה המפקד היה רב-סרן. על פריגטה הוא היה כבר סגן-אלוף. זה נחשב כבר לקידום. למעשה, בתקופה מסוימת בשנת 1955, האמת שישראל רצתה תמיד לקנות כלים יותר מודרניים, אז התחילו "לבשל" את הנושא של הסטילים. אז הגיעו למסקנה שחיל הים צריך כלים קטנים, מהירים עם טילים. התחילו

לפתח טילים, אלה היו ממש הצעדים הראשונים. אנחנו גם היינו הראשונים שפיתחנו טילים באזור הים התיכון. אחרים קיבלו מהרוסים דברים מוכנים. לנו לא רצו למכור. הרוסים תמכו בערבים. לנו האמריקאים והצרפתים לא היו מוכנים למכור טילים, ואז פיתחנו את טילי "גבריאלי". זה התחיל בערך בתקופה כשהאנגלים בפעם הראשונה, בשנת 1955 היו מוכנים למכור לחיל הים משחתות, שהן כבר נשק התקפי - "יפו" ו"אילת". בשנת 1955 חתמו על הסכם. אבל כמשקל נגדי, כדי לא להרגיז את הערבים, האנגלים החליטו : נמכור שתי משחתות ליהודים ונמכור גם שתי משחתות למצרים. באותו זמן חתמו חוזה אתנו ועם המצרים. אותן המשחתות, אותו סוג. קראו להן Z class. אז התחיל מירוץ עם הזמן. קודם כל היה לי הכבוד, ששלחו אותי לאנגליה. זה כבר היה ציוד שונה. הציוד שאנחנו היכרנו, בקורבטות ובפריגטות היה דומה, רק שבפריגטות היה יותר ציוד. אני מתיחס בעיקר אל המכונות, אבל גם קשר, תותחנות, נצ"ל (נגד צוללות) וכל השאר. בפריגטות זה נתן יותר ביטחון. אם יש לך יותר חלקי חילוף, יותר ציוד, יש יותר ביטחון. המשחתות כבר היו דור אחד שלם קדימה. הן נבנו בחלקן כבר בסוף מלחמת העולם השנייה, בשנים 44-1943, כשהאנגלים כבר ידעו על סמך הנסיון מה הם רוצים. אלה היו אניות חזקות מאוד, מכונות מצוינות. מערכות הנשק, שזה לא השטח שלי, היו מיושנות, כי מערכות הנשק התקדמו והשתפרו עם הזמן הרבה יותר מהר מהמכונות.

#### צד ב'

בשנת 1955 חתמו חוזה עם האנגלים לרכישת שתי משחתות. למעשה זו פעם ראשונה שמכרו לנו אניות מלחמה ממש ומכרו לנו אותן גם עם הציוד, זאת אומרת עם חימוש פחות או יותר אורגינלי - תותחים אורגינליים, תחמושת. המצרים באותו זמן גם כן חתמו חוזה עם האנגלים ואז למעשה התחילה מין תחרות. אלה היו אמנם אניות קיטור, קצת דומות למה שהורגלנו אליהן כמכונאים, אבל בשבילנו זה היה עידן חדש, כי אז התחיל עידן טורבינות קיטור. כאשר כל האניות שלנו עד אז היו אניות של מכונות בוכנה, שנחשבות למיושנות ואיטיות והמשחתות היו כבר אניות טורבינות שהן הרבה יותר מהירות, הרבה יותר משוכללות וציוד יותר אמין. המהירות המקסימלית קפצה מ-18 קשר ל-32 קשר וזה כבר משמעותי מאוד. באותה תקופה אירגנו בחיל הים צוותים שנשלחו לאנגליה, והיו צריכים לאייש את שתי המשחתות. אז ברור, בלי לטפוח לעצמנו על הכתף, אני חושב שלקחו את אנשי המקצוע הטובים מתוך צוות הפריגטות, והיה ברור שכאשר המשחתות תגענה לארץ אז זה יהיה כנראה במוקדם או במאוחר סוף עידן הפריגטות ובוודאי הקורבטות, כי הציוד החדש היה כבר הרבה יותר משוכלל. זו היתה תקופה מאוד יפה לגבי וגם לחיל הים.

יצאתי בסוף דצמבר 1955 לליברפול. כשהאנגלים מסרו לנו את האניות היתה לנו מטרה אחת - להקדים את המצרים, זאת אומרת לחזור עם שתי אניות מוכנות למלחמה לפני המצרים ולעשות את העבודה מהר וטוב, כלומר לשפץ את האניות מהר, ללמד את הצוותים מהר, שנהיה מסוגלים בצורה הטובה ביותר להפעיל את שתי האניות האלו לפני שהמצרים יספיקו ללמוד גם את מה שקשור לאניות. וזה מאוד הצליח. חיל הים אז שיפץ את שתי המשחתות במקביל בשתי מספנות שונות, גם כדי לזרז וגם כדי ליצור את האפקט

של תחרות בין המספנות. בתוך הנמל של ליברפול היו מספר מספנות שטיפלו בצי הבריטי ומספנה אחת טיפלה באנייה שאני השתייכתי אליה - ל"יפו" - ומספנה אחרת שיפצה את האנייה "אילת". ק40 היתה ה"אילת" ו-ק42 ה"יפו". הגעתי לשם בדצמבר. חלק מהצוות כבר היה, אבל רוב האנשים באו יחד אתי, בעיקר מכונאים באו בסוף דצמבר ושם עשינו הכל כדי לזרז את פועלי המספנות לגמור את העבודה מה שיותר טוב ומה שיותר מהר. ש. מה היה התפקיד שלכם?

ת. אנחנו גם למדנו וגם היינו הצוות שצריך היה אחר כך להפליג עם האניות ולאיש אותן. גם היינו מפקחים על העבודה אבל קיבלנו מספר קצינים בריטים, שבחלקם כבר היו בדימוס, והם הסכימו ללמד אותנו. הם הראו לנו כל דבר במערכות האנייה. חלק למדנו גם בעצמנו, כי היה ספר האנייה. זה היה כמו משהו אחר, זה היה עידן חדש. אנחנו מאניות המעפילים היינו צריכים לעשות הכרות עם האנייה, ללמוד את המערכות. אצל האנגלים קיבלנו תרשימים של מערכות, ספרי ארגון שהיינו צריכים לתרגם אותם לעברית, להכין אותם. כולנו השתתפנו בדברים האלה. היה גם צוות טכני, צוות חוף, אבל במקביל כבר הכנו את ספר המשחתת, כדי ללמד את האנשים עם תרשימים, כי בסך הכל זו אנייה די מסובכת. אניית מלחמה היא הרבה יותר מסובכת מאניית צי סוחר, מסיבה זו שאניית סוחר יש לה גם את הבטחונות שלה מבחינת הקונסטרוקציה ומבחינת המערכות, אבל באניות מלחמה הכל כפול. כל מערכת היא כפולה או אפילו יש מערכות שהן 4 מערכות משולבות, כך שאם יש קלקול אפשר מיד לאלתר ולשנות כיווני זרימה של דלק, של שמן, של מים. כי אניית מלחמה צריכה לקחת בחשבון שהיא עלולה להיפגע, ואם חלק מהמערכות שלה נפגעות זה לא צריך לשתק אותה והיא צריכה להמשיך לפעול. זה מה שקורה, ולכן המערכות שלה הרבה יותר מסובכות והרבה יותר מורכבות.

אנחנו שהינו באנגליה 6 חודשים - מסוף דצמבר ועד יוני. בתחילת יוני הפלגנו ארצה עם שתי האניות והמצרים עוד לא היו מוכנים. אני לא יודע בכמה אבל אני חושב שהם פיגרו אחרינו בחודשיים לפחות, אבל זה התבטא במלחמת קדש באוקטובר 1956. אנחנו כבר היינו מאומנים ומתורגלים והאניות שלנו היו כמו שאומרים היום "10". הכל היה מוכן. המצרים כבר קיבלו את האניות אבל הם עוד לא היו ברמת תפעול כמו האניות שלנו, כי אנחנו הקדמנו אותם ועשינו כל מיני פעולות להקדים. זה באמת היה דור חדש, אבל הדור הזה של המשחתות לא נמשך הרבה זמן, כי כבר כשהמשחתות הגיעו וחשבו שזו המילה האחרונה של הטכניקה, כבר היו מחשבות הלאה לכלים קטנים יותר, כי משחתת זה כלי גדול, עם צוות גדול ויש למדינת ישראל רק 2 משחתות, ואם משחתת נפגעת מפגז או מפצצה של מטוס או מטיל - הנזק הוא כזה שנפגע 50 אחוז מהפוטנציאל. לכן אמרו לא לשים את כל הביצים בסל אחד. שתי אניות כאלה לא פותר את הבעיות לעתיד. זה פותר את הבעיה באותה שנה. יצאנו לים ושלטנו בים, וגם האניה המצרית "איברהים אל אוול", שהיתה משחתת קצת יותר מיושנת ויותר קטנה, כשבאה להפגיז את חיפה, עצרנו אותה בים וחיל הים, בשילוב עם חיל האוויר, גרם לה נזקים והיא נעצרה בים והצוות שלה נטש אותה וזה למעשה היה שלל. אז כתבו על זה בכל העולם, מכיוון שאין הרבה מקרים כאלו שצוות של אנייה נכנע. בדרך כלל במלחמות כשאנייה נפגעת, היא לא נכנעת. היא מטביעה את עצמה. או שהאויב מטביע אותה או שהיא לא מוסרת את עצמה. היא לא הולכת לשבי

על הצוות שלה, אלא בדרך כלל האניות הפגועות היו טובעות ורב החובל היה נוטש אחרון או שהיה טובע באנייה. המצרים קפצו כולם למים ונטשו את האנייה. אנחנו ניגשנו אליה. הועלה צוות השתלטות, בראשותו של סגן מפקד אנייה, שאחר כך היה מפקד חיל הים - צייטה (אברהם בוצר), עם סירה התקרבו אליה ועלו עליה וגררנו אותה לנמל חיפה. איני יודע אם יש עוד דוגמאות כאלה בהיסטוריה של המלחמות הימיות שאנייה נכנעת וגוררים אותה לנמל הבית. בכל אופן זה מה שקרה.

מפקד חיל הים דאז, עם צוות של מהנדסים למעשה כבר חשבו צעד אחד קדימה לתכנן לחיל הים ספינות טילים קטנות יותר, מהירות יותר, עם טילים במקום תותחים, או בעיקר טילים שהטווח שלהם הרבה יותר גדול מאשר תותח, הדיוק שלהם הרבה יותר גדול וזה נשק העתיד. היה גם ידוע שהרוסים פיתחו כבר טילים כאלה וגם האמריקאים. הרוסים פיתחו כלים שהסבו לנו נזק גדול ופגעו ב"אילת", כשהפליגה מול נמל פורט-סעיד. ברגע שפגעו באח"י "אילת", כבר למעשה ידענו שזהו סוף עידן המשחתות, ושבמלחמה מודרנית אין להן יותר מקום בחיל שלנו.

ש. אתה היית על ה"אילת"?

ת. אני הייתי על ה"יפו", אבל ירדתי ממנה ב-1957. נדמה לי ש"אילת" טבעה ב-1967. היה לי קשר עם הצוותים, כי היכרתי כמעט את כל המכונאים שהיו שם. כבר נאמר וזה כבר הותר לפירסום, שעשו שטויות עם הגיחות האלה לחופי מצרים, בימים קבועים, בשעות קבועות להתגרות במצרים. אמרו שבמוקדם או במאוחר אנחנו כמו שאומרים "נאכל אותה" - ו"אכלנו אותה".

הסטילים הראשונים הוזמנו בצרפת. צרפת היתה אז ידידותית, זו היתה צרפת לפני דה-גול. הם בנו עבורנו את הסטילים. אחר כך הבריוחו אותם משרבורג. אז למעשה כבר כמעט סיימתי את הפרק שלי. בשנת 1957 ירדתי מהים ורציתי להישאר במקצוע כי אהבתי אותו, אז מינו אותי כמפקד בית מלאכה גוף ואניות במספנת חיל הים, אז הייתי אחראי והיה לי צוות של 40-60 עובדים מצוינים שהיו מבצעים את כל התיקונים והשיפוצים של גופי האניות, בעיקר משחתות, פריגטות (קורבטות כבר לא היו כי יצאו מהמערך) וצוללות. אז התחילה כבר תקופת הצוללות.

ש. סטרים גם?

ת. כן. אבל סטרים היו כלים מאוד קטנים מעץ. זה היה יותר נגרות מאשר גוף. אני פחות התעסקתי עם זה. למעשה גדלתי כמכונאי קיטור באניות הגדולות, מה שקראו שייטת גדולה ואחר כך קראו לזה שייטת 1, שהיתה שייטת המשחתות. היה שם פיקוד יוצא מן הכלל, כמו יוחאי בן-נון ז"ל מפקד האנייה שלי ומנחם כהן ז"ל שהיה מפקד אח"י אילת, סמק, שמואל ינאי שהיה מפקד השייטת של שתי המשחתות האלה. זה היה כמו משפחה נהדרת. כפי שאמרתי אפשר להתגאות בזה שבחרו בנו, כי אנחנו היינו הטובים על הפריגטות ושלחו את הטובים לאנגליה וכך הרגשנו. היה צוות יוצא מן הכלל. היו קצינים מצוינים, בין הטובים בחייל במקצועות האלה. היו קציני-ים מצוינים עם ותק רציני בים. סגן המפקד היה צייטה, היה אברהם בוצר שאחר כך היה גם מפקד חיל הים. לקחו את החבריה הוותיקים ובעלי המקצוע וזה היה פשוט תענוג לשרת בתקופה הזו.

באנגליה סך הכל הייתי 6 חודשים, מזה החודש האחרון היה מה שהאנגלים קוראים working-up, זאת אומרת זה כבר ניסויים והשתתפות באימונים עם הצי הבריטי. האניות היו מוכנות. אנחנו עזבנו את המספנה בליברפול והפלגנו לחוף הדרומי של אנגליה, לתעלת למנש, שם האזורים של אימונים של הצי הבריטי ויש שם כמה בסיסים. התאמנו יחד עם יחידות בריטיות בכל מיני בסיסים.

ש. אתה זוכר אנשים שהיו אתך שם?

ת. כן, אני זוכר את כולם. יהודה איגרא היה שם קצין תותחנות, שבתאי לוי, משה אורן. בין המכונאים היתה בעיה כזו - רצו מכונאים שיש להם ניסיון בטורבינות ולא היו בחיל הים מכונאים עם ניסיון כזה. אני הייתי מכונאי שני, סגן מכונאי ראשי וללא ניסיון בטורבינות. לתפקידי מכונאים ראשיים מונו שני קצינים עם ניסיון כביכול בטורבינות מהצי המסחרי אך ה"שידוך" לא עלה כל כך יפה. תוך מספר שבועות הם הוחלפו ואני התמניתי למכונאי ראשי של אח"י "יפו". חלק מהחברה שלנו, שהיו בחורים יוצאים מן הכלל, ובעלי מקצוע טובים, טבעו אחר כך ב"אילת". היו שם רס"רים שעבדו אתי שנים רבות ובחלקם הוכרזו נעדרים. זו היתה תקופת הים שלי.

ההמשך זה כבר במספנה, כשעסקתי בתיקוני האניות. בשנת 1959 נתמניתי למפקד בית-ספר הנדסה בבה"ד חיל הים. הייתי שם שנה. אחר כך למדתי בטכניון הנדסת מכונות מ-1959 וסיימתי את הלימודים ב-1964. התחלתי את הקריירה שלי בכיוון הפוך. במקום ללמוד בטכניון בגיל 20-22 ואחר כך להיות מהנדס על אניות, הייתי קודם ציף על אנייה ואחר כך למדתי. יש לזה יתרונות ויש לזה חסרונות. את הניסיון שרכשנו בחיל הים בשנים הראשונות בעיקר על אניות המעפילים, כשהיינו צריכים לעשות הכל לבד, בידיים שלנו בלי תכניות, בלי שום אמצעים, כמעט בלי חלקי חילוף, לאלתר תיקונים, לבצע הכל וללמוד בדרך הקשה, זו היתה תקופה יוצאת מן הכלל. כשקונים ציוד ומקבלים הכל מוכן עם תרשימים, עם הוראות, עם ספר, כמו שקונים מטוס חדש לחיל האוויר ומסבירים בדיוק את כל התכונות, זה אחרת. אנחנו התחלנו מלא כלום.

ב-1964 חזרתי מלימודי בטכניון ומצאתי כבר חיל ים אחר. זאת אומרת שחיל הים עבר מהאניות הגדולות לספינות הטילים, שכבר לא היה כל כך בתחום ההתמחות שלי. נכון שטיפלתי גם בספינות טילים, אבל מהצד של המספנה, בעיקר תיקוני גוף והתקנות חדשות שונות.

אחר כך הייתי סגן מפקד מספנה. זו היתה גם תקופה יפה, בשנת 70-1969. בשנת 1970 התמניתי לראש ענף בחינה. אז המפקדה עדיין היתה בסטלה-מאריס. הייתי שנתיים בראש ענף בחינה ושם היתה עבודה מאוד מעניינת, כי אז הצוות שלי התחיל בין היתר לבחון את טילי גבריאל המבצעיים הראשונים שסופקו לחיל הים. בסיום שיפוצי כלי שייט בחן הצוות שלי את כל המערכות לפני מסירתן לצוות של כלי השייט והשתתף בהפלגות ניסוי. והשיא בפרק הזה של שנת 72-1970 שבשנת 1971 חיל הים בנה וקנה את הדבורים הראשונים. אלה היו ספינות אלומיניום שהדגם הראשון שקנינו היו ספינות אמריקאיות, שהאמריקאים פיתחו עבור לוחמה בנהרות בוויטנאם. לאמריקאים היו בעיות במלחמה בוויטנאם להיכנס לכל מיני נהרות ועם נשק וספינות, הם פיתחו ספינות אלומיניום שהן

לא עמוקות ויכולות להפליג במים די רדודים, לא כל כך מהירות (20 וכמה קשר), המבנה כולו אלומיניום ועם נשק קל בעיקר, נגד הווייטקונג שהיו על שפת הנהרות. ש. מה זה נשק קל?

ת. תותחים עד 20 מ"מ. זה נקרא פחות או יותר נשק קל. למעשה גם היום מצוידים בנשק כזה, כי נשק יותר כבד אי אפשר לשים על ספינה כזו, שלא שוקלת הרבה. משקלה 20 וכמה טונות. אני ליווייתי את הבנייה של 5 הספינות הראשונות, שהוזמנו במספנה בדרום ארה"ב, ונסעתי יחד עם יומי (אלוף מיל. ברקאי) שאחר כך היה מפקד חיל הים. אני הייתי ראש ענף בחינה, סגן-אלוף, ויומי ברקאי, שהיה מפקד בסיס אשדוד, קצין מאוד מוכשר ובעל חוש טכני. ומפקד צוללת טוב. ההצלחות הגדולות של הסטילים, כל השמות שהם עשו בציי המצרי ובציי הסורי היו בפיקודו של יומי במלחמת יום כיפור. יומי היה מפקד ספינות הסטילים. יש הרבה לזכותו בעניין הזה.

בשנת 1971 שלחו אותי יחד עם יומי למספנה בדרום ארה"ב לבחון במקום את הספינות הראשונות שהיו מוכנות לחיל הים. ספינה מס' 1 ומס' 2 היו מוכנות. היינו שם שבוע עד 10 ימים במספנה. בחנו את הספינות הראשונות ונתנו את ה-O.K. לשלוח אותן ארצה. העבירו אותן על סיפון אנייה.

ש. אתה זוכר אפוא בארה"ב?

ת. כן, במורגן-סיטי. בעל המספנה שמו קן הידלגו, ממוצא איטלקי, והיתה לו מספנה עם 250-300 עובדים. לי זה היה נושא חדש, כי המספנה הזו לא כל כך עסקה בפלדה כמו שאנחנו היינו רגילים. זו מספנה שעסקה רק באלומיניום. אלה היו ספינות על טהרת האלומיניום, קלות, ואלומיניום חותכים בערך כמו עץ. בשבילי זה היה עולם אחר, כעין נגריה. המספנה הזו במורגן-סיטי היתה יותר דומה לנגריה גדולה מאשר למספנה שאנחנו היינו רגילים אליה, כי רוב הציוד היה לעיבוד אלומיניום ולא לעיבוד פלדה. היינו כשבוע במספנה הזו, בחנו את הציוד ואחר כך המשכנו בארה"ב למקומות אחרים לחפש ספינות אחרות לחיל הים. בין המקומות שבהם היינו בצפון, לא רחוק מסיאטל, בצפון-מערב, ליד גבול קנדה, במקום שנקרא בלנגהם, והיתה שם מספנה קטנה שבנתה סירות מפברגלס. חיפשו אז ספינות שיכולות לשוט במים רדודים בברדוויל, אחרי שכבשנו את סיני. ללא מדחפים, כי המים מאוד רדודים שם. הסירות מפברגלס מונעות על ידי water-jet, שזה סילון מים. מנוע מאוד חזק עם משאבת מים, שהיא לוקחת מהחלק הקדמי של תחתית הספינה, שואבת מים וזורקת אותם אחורנית, וזו למעשה מערכת ההנעה שלה. אם ספינה באותו גודל בעלת מדחף רגיל צריכה לפחות מטר עד מטר וחצי עומק מים בכדי לשוט, הרי ספינה כזו יכולה גם לשוט בעומק של 40 ס"מ בערך. היא התאימה לברדוויל ויכלה להתקרב מאוד לחוף חולי בעיקר.

ש. אין בעיה שנכנסים עשבים לתוך....

ת. לא. היו שוטפים את זה. אנחנו גם ניסינו באותה תקופה ספינות מהסוג הזה לים המלח, כי היתה תקופה שבים המלח היתה הסתננות של מחבלים מירדן. בים המלח זה לא התאים, כי אחוז המלח כל כך גבוה וזה אוכל את המתכת. במקרה פעם הייתי והתעניינתי שם בפרטים, והיתה שם יחידה קטנה, חוליה של חיל הים, ספינה אחת או שתיים מהסוג הזה והיו שם בעיות טכניות מאוד קשות, מכיוון שהספינה הזו היתה מוחזקת על החוף

וכשהיו יוצאים לסיור היו מכניסים אותה למים המלוחים עם המליחות הגבוהה הזאת והיו עושים סיור שעה-שעתיים, חוזרים והיו צריכים להוציא אותם לחוף ולשטוף אותם במים מתוקים כדי שהמתכות לא יאכלו.

ש. אז קנו בבלינגהם ספינות מפיברגלס?

ת. כן. קנו ספינות כאלה והפעילו אותן זמן מה. הספינות האלה תמיד הגיעו לחיפה. לפני שניסו אותם בברדוויל או לפני שהפעילו אותן בים המלח הן עברו ניסוי בבסיס חיפה, שהיה הבסיס העיקרי של חיל הים.

זה פחות או יותר בתחומים שאני עסקתי בהם.

אחר כך בשנת 1972, אחרי שנתיים, כבר הייתי בגיל 40 + ואז כבר מי שעושה קריירה צבאית רואה פחות או יותר את הסיום. בסוף הציעו לי תפקיד להיות נספח ימי בגרמניה.

ש. אתה יליד גרמניה?

ת. כן. שולט פחות או יותר בשפה הגרמנית. הספקתי עוד כילד ללכת לבית-ספר בגרמניה. עם הורי כשהיו עוד בחיים דיברתי גרמנית. עליתי ארצה בשנת 1938 כשהייתי בן 11, כך שלמדתי 5 כיתות בבית-ספר בגרמניה, ואני זוכר הכל. זו אחת הסיבות שיצאתי לשליחות בבון. זו היתה תקופה מאוד מעניינת. הייתי שם סגן נספח צה"ל ונספח ימי. אז עוד לא היו חילופי נספחים בין גרמניה לישראל, כי ישראל לא הסכימה שנספח צבאי גרמני במדים יבוא הנה. אני הייתי מזכיר ראשון בשגרירות והבוס שלי, ראש המשלחת, היה היועץ לשגרירות. זה היה השם הרשמי, אבל היינו במגע יום-יומי עם משרד ההגנה הגרמני והם כמובן ידעו שאני נספח ימי ושהוא הנספח הצבאי והימי בגרמניה וכך התייחסו אלינו. היינו נוכחים בכל הארועים של הנספחים, אם כי כל הנספחים הזרים היו במדים ואנחנו היינו באזרחי והיה לזה הרבה יתרונות. יותר נעים להסתובב בבגדים אזרחיים מאשר במדים. זו היתה תקופה מאוד מעניינת, תקופה של שיתוף פעולה.

ש. הייתם שם עם המשפחות?

ת. כן. יצאתי לשנתיים ואחר כך האריכו לשנה שלישית, שהיתה הטובה ביותר, כי אז כבר יש את הקשרים הטובים ביותר. אמנם הייתי בדרגת סגן-אלוף, אבל בשנה השלישית הפרטנרים שלי היו ברובם קצינים בכירים בדרגות הרבה יותר גבוהות ממני. היה לי מגע ישיר לאלופים, לתת-אלופים.

ש. לגרמנים אתה מתכוון?

ת. כן. לגרמנים. הם עזרו הרבה. על חלק מהנושאים אי אפשר לדבר עד היום, אבל בהרבה נושאים שפיתחו בארץ הם עזרו לנו. אבל גם דברים שידועים עליהם. הם בונים לנו צוללות. אז עוד לא בנו צוללות. את הצוללות בנו באנגליה, צוללות הגל, אבל הציוד הוא גרמני והתכניות הן גרמניות. כל הקרביים, המכוונות - הכל גרמני. רק את הגוף בנו באנגליה.

ב-1973, מיד אחרי מלחמת יום הכיפורים, כשהיו לנו אי-אלו כשלונות, גם בסוף המלחמה. למשל, יחידות שפעלו בחרמון, בשלג, היו לנו שם אבדות כתוצאה מהישרדות בשלג. אז באו קצינים ללמוד בגרמניה ואני טיפלתי בהם. נסענו לבסיסים של הרים, בסיסים שממוקמים בשלג, ועברנו שם קורסים והשתלמויות וקיבלנו עזרה מעשית כיצד לשרוד בשלג. זה נושא שבכלל היה זר לצה"ל. כשעלו לחרמון בחודש אוקטובר, התחילו שם שלגים והיו אנשים שקפאו מקור, ואף אחד בארץ לא ידע אפילו לטפל בדברים האלה. באחד המקרים ארחת

רופא ומפקד פלוגה, מה שקראו אצלנו "אלפיניסטים" וקיבלנו את העזרה בכל נושא שביקשנו. גם בטנק "המרכבה" יש עזרה גרמנית. הם בונים לנו צוללות היום וכל העולם יודע מזה. היה שיתוף פעולה בהרבה מאוד תחומים. למדנו מהם הרבה וקיבלנו מהם הרבה והיחס היה יוצא מן הכלל. כשהלכתי למשרד ההגנה הגרמני היתה לי תמיד הרגשה מעורבת. אני הלכתי לשם כמעט יום-יום והיו לי שם פרטנרים שלי, וידעתי שאני בתור בן 40+ נפגש עם קצינים בגיל 35-45, ידעתי שהם עוד היו צעירים בזמן המלחמה. אבל הקצונה הבכירה היו קצינים בדרגות של אלוף ותת-אלוף, שהם היו בני 58-60 ואם הם היו אנשי חיל הים הם שירתו במלחמה בצי הנאצי, ואם היו אנשי חיל האוויר אז שירתו בחיל האוויר הגרמני. אמנם הם היו אז צעירים, סגני-משנה וכשאני היכרתי אותם הם היו גנרלים. הם לא הזכירו את העבר שלהם. הם תמיד הבהירו שהם היו אנשי צבא מקצועיים ולא ידעו לא על שואה ולא על מחנות ריכוז ולא היה להם קשר לזה. היו מפקדי צוללות שהטביעו בזמן המלחמה אניות, אולי גם אניות מעפילים. אבל היחס אלינו היה יוצא מן הכלל. בשנה הראשונה היה לי קצת יותר קשה, כי המשפחה שלי ממש ברחה מגרמניה ב-1938, כאשר אבי כבר היה במחנה ריכוז 6 שבועות ושחרר. הוא היה אחד המקרים הבודדים ששחרר ממחנה ריכוז. היה לי קשה מאוד בשבועות הראשונים להיתקל באנשים האלה. היו כאלה שאמרו לי שהיו ממש נאצים, חברי מפלגה ואני הייתי צריך לעבוד אתם. הם בכל הזדמנות התנצלו ואמרו שזה חינוך, ובכל מדינה אם לוקחים נוער או ילדים ומחנכים אותם לשנוא מישהו, אז אין בעיה להכניס את זה לראש. הם מצטערים על זה ומתחרטים. באמת זכינו לשיתוף פעולה מלא.

אחד התפקידים שלנו היה לעבור במחנות צבא ולהופיע בפני קצינים שלהם, רובם קצינים צעירים, ולפעמים היה ערב סגור עם הנשים של הקצינים האלה, ואנחנו היינו באים לשם ומרצים להם על ישראל. אחד הנושאים שמאוד עניין אותם אז היה למשל ח"ן (חיל הנשים). בכל הרצאה היה תמיד פרק מאוד נכבד על נושא הבנות בצה"ל. הם העריכו אותנו, הם העריצו אותנו, ואפילו אחרי מלחמת יום הכיפורים, שהיתה המלחמה הראשונה שבה הייתי בחו"ל, והייתי צריך להעביר לגרמנים את ההודעות של דובר צה"ל, זה היה אחד הדברים הקשים שעסקתי בהם בחיי, מכיוון שההודעות האלה היו לא מדויקות והיו תבוסות והיה מאוד קשה להסביר, והגרמנים היו אלה שעזרו לי. הם היו אומרים: אתם מזלזלים בעצמכם, הרי המלחמה נגמרה בניצחון גדול שלכם. אם אתם הצלחתם להתאושש מתבוסות כאלה ולהיכנס למצרים ולעשות שמות בהם, אז זו הצלחה."

באותה תקופה כשהייתי מגיע ארצה מדי פעם לביקור, כמלווה לקצינים בכירים גרמנים ופה היו מארחים אותם בפקוד הצפון, להראות להם את רמת הגולן ועוד, אז לא פעם שמעתי מגנרלים גרמנים שאמרו: "אתם גם צריכים להביא אנשים שלא מכירים את זה, להביא אותם הנה ולעמוד כאן ברמת הגולן ולהראות להם את הגליל במבט מפה ואתם לא צריכים בכלל לדבר ולהסביר, רק להראות להם. תעשו שטות אם תחזירו את השטחים האלה." הגנרלים שלהם כשאני הייתי בגיל 40 + הם היו בגיל 50 +. אלה היו אנשים ששירתו במלחמת העולם השנייה, אמנם כקצינים זוטרים, כסגני-משנה, סגנים.

ש. היה לך קשר עם מספנת לורסן?

ת. ביקרתי שם. ביקרתי במספנות אחרות שהיו קשורות לצוללת, כמו מספנה בקיל. פרופי גבלר, שהיה ה"אבא" הרוחני של הצוללות הגרמניות, נתן לי את הספר שלו עם הקדשה אישית ויש לי גם מכתב ממנו. אני ברכתי אותו כשקיבל מהממשלה הגרמנית את צלב ההוקרה על תרומתו בפיתוח צוללות. הוא היה גם בארץ. כשהגיעה הצוללת הראשונה או השנייה, והיה טכס בנמל חיפה, אז הייתי מוזמן וזיהיתי אותו בין האורחים המכובדים. בים פה ושם השתתפתי עם המשחתות במלחמה ב-1956. ב-1948 הייתי עם ה-ק20 במלחמה נגד המצרים ועם התקפות האוויר, עם ההתקפות על עזה. הייתי באנייה כשיוחאי עשה את הפעולה נגד שתי האניות המצריות שהטביע בחוף עזה, אז אנחנו נתנו הגנה - האניות "וודג'ווד" ו"מעוז". "מעוז" היתה האנייה "בן הכט" שעליה היו הסיירות של שייטת 13 עם יוחאי.

ש. מי פיקד על האנייה שלך?

ת. דוד מימון.

סוף ראיון עם ראובן ריהן