

ראיון עם אמנון סלעי
17 בנובמבר 1994
פרויקט תיעוד תולדות חיל הים
מראיינת דניאלה רן

קלטת 1 - צד א'.

סלעי : סלילת הדרך שלי בים היתה ליד בית מגורי, בכניסה לנמל תל-אביב, כשהייתי עוד ילד, גרתי ממש ליד נמל תל-אביב, בכניסה לנמל, קראו לזה אז רח' חבר הלאומים פינת הירקון. בבית שלי גרו יהודים מסלוניקי ששימשו בתור סווארים וספנים על ספינות הגרר וספינות הנוסעים שהובילו מטענים ונוסעים לאוניות שעגנו מחוץ לנמל. כידוע, נמל תל-אביב היה נמל עם מעגן קטן לספינות נוסעים וספינות גרר ודוברות למטענים. סירת נוסעים זו היתה סירה עם גג, שבפנים היו ספסלים ועליהם ישבו נוסעים. העולים שעלו הגיעו עם אניה למרחק של 2 - 3 ק"מ חוץ לנמל, האניה עגנה, הסירות הגיעו לאניה, כבש הירידה מהאניה היה תלוי על דופן האניה באלכסון, עם מדרגות. הנוסעים ירדו ועם הגלים זה היה מראה שחבל שלא תועד בתמונות ובסרט, כי זה היה מחזה ... אם היום אני חושב בתור אחד שהוא גם קצין ים וגם מהנדס אוניות, איך פעלו הספנים והסווארים והובילו את האנשים מהאניות לחוף, זה היה משהו פנטסטי. כך גם נעשה ביפו. כאשר ירדו עולים ביפו, גם כן עלו. הערבים היו תופשים את הגברים והנשים בידיים, ומקפצים אותם לסירות, מפני שהסירה התנדנדה וכן האניה.

נמל תל-אביב הוקם בתקופת המאורעות 1936 - 1939, כאשר גם נמל חיפה וגם נמל יפו היו מלאים בערבים. אלה היו שני נמלי הכניסה של היהודים לארץ. אחת המלחמות של הערבים נגדו במאורעות 1936 - 1939 היתה גם נגד העלייה. הם מנעו, עד כמה שזכור לי, העברת נוסעים. אז הקימו את נמל תל-אביב. יש אפילו רח' שער-ציון על שמו של שער שקראו לו שער-ציון בנמל תל-אביב, שדרך שער זה יצאו העולים לארץ. זה היה נמל שנכתבו עליו הכי הרבה שירים. הנמל הזה פעל בצורה הירואית, כי הכניסה לנמל היתה כניסה מערבית וכשהיתה קצת סערה וגלי חוף אז גם הגורות וגם הדוברות היו לפעמים תופשות גל ומיד אחרי הכניסה היה צריך מיד לשבור ימינה כדי להיכנס, אחרת היו נתקלים בקיר שממול.

גדלתי שם ומיום שאני זוכר את עצמי אהבתי את הים - גם לשחות, גם להיות על שפת הים וגם לשוט. בהיותי שם עשיתי שני דברים - בגלל הכרותי עם הספנים והסווארים מסלוניקי שגרו אתי באותו בית והיו שכנים, אז הם לקחו אותי אתם לאוניות וחזרה וזו היתה אחת החוויות היפות. בנוסף לזה, היינו אז עניים ולא היה לנו כסף, אז הלכנו לירקון ובסוף היום חיכינו כשהיו צריכים להעביר את הסירות לצד השני של הירקון בשביל לקשור אותן בלילה שאנשים לא יבואו בלילה ויקחו אותן. אלה סירות משוטים ששוכרים לשייט בירקון. היינו מחכים עד רדת החשכה ואז היינו מרוויחים שחיימיקו היה נותן לנו להעביר את הסירות, לחתור כמה פעמים ובסוף היתה נשארת סירה אחת בצד התל-אביבי של הירקון וקושרים אותה. כך התחלתי את הקריירה הימית, ואמנם בגיל 11 או 12 נכנסנו בתור קבוצה שהיתה מלוכדת מהמחנות העולים. שתי קבוצות נכנסו לפלוגה הימית של הפועל, ושם התחלנו בפעילות ימית. הצריך שלנו היה אפוא ששוכן עכשיו אולם אוסישקין. לידינו היה צריך של צופי ים. את האימונים היינו עושים בירקון. תחילת האימונים היו

בירקון, אימוני חתירה ומפרשים. היו 3 דרגות - א, ב, ג. דרגה ג' היה לעבור ימאות בסיסית וחתירה ומפרשים ואת רוב העבודה של דרגה ג' עשינו בירקון עצמו.

ש. מה זה ימאות בסיסית ?

ת. ימאות בסיסית זה לקשור קשרים, לדעת מה זה עוגן, איך העוגן תופס, לדעת לחתור שזו מלאכה שגם היום לא יודעים אותה.

ש. מי הדריך אותך ?

ת. אותי הדריכו יוסקה פינצ'וק (יוסף אלמוג), חיים אברומין ושמוליק טנקוס שהדריך אותנו ניווט. היה לנו מדריך בשם אבנר גלעד, שהיה בפלי"ם ואחר כך בחיל הים. בדרגה ב' כבר יצאנו לים בסירות מסוג לוויטניות, עם 6 חותרים. זו סירה עם 6 ספסלים ל- 6 חותרים, ועוד ספסל חרטום וספסל ירכתיים למפקד ולהגאי, כאשר לסירה עצמה היה סידור להקמת שני תרנים. את התרנים הקמנו על הסירה עצמה. בירקון כמובן הרמנו את התרנים וקשרנו עם מיתרים שקראו להם "רנטות" לדפנות כדי שיהיו שיהיו מונחים באמצע וביציאה לים היינו צריכים לצאת לים מהירקון, כלומר לעבור את שפך הירקון, להיכנס לים הפתוח ובאופן קבוע היציאה לים היתה יציאה שדרשה הפלגה מול הגלים, אחר כך 50 מטר לרוחב הגלים, ואחר כך היינו צריכים לצאת החוצה מול הגלים שוב וכל יציאה היתה מלווה בכניסת מים לסירה והתזות מים וכו' ומה שהיינו צריכים לעשות אז היה לצאת לים, לזרוק עוגן, להרים את התרנים כאשר הספינה מתנדנדת ולא יציבה כל כך, ולהרים את המפרשים ורק אחר כך להרים את העוגן ולהפליג.

בשביל סירות כאלה אין ים לגמרי שקט, אולי 3 - 5 אחוז בשנה. כל גל קטן, הרוח הכי מקובלת מרימה גל של 50 - 60 ס"מ וגם זה גל שמשפיע על הסירה ומנדנד אותה כי זו סירה קטנה. יצאנו לים וזה היה חלק מהאימונים. לומר את האמת, אני אישית את היציאות לים, ברגע שזרקו עוגן והיו צריכים להרים את המפרשים, הצלחתי לעשות רק את תחילת העבודה ואחר כך קיבלתי מחלת ים ובמשך חצי שנה ואולי יותר, בכל יציאה לים הייתי "מת" לגמרי. זו מחלה איומה שלא רוצים ושם דבר - אפשר לדרוך עליך, אפשר להרטיב אותך ואתה רוצה רק דבר אחד והוא לחזור לחוף. אני לא יודע מה דחף אותי חזרה לצאת לים ולהרגיש ושב ושוב לא טוב. היה לי איזה אתגר שאני מוכרח להתגבר על זה, ואמנם אחרי תקופה מסויימת התחלתי להרגיש יותר ויותר טוב, והגוף כנראה התרגל לטלטולים ויצאנו לים והיינו עושים הפלגות כמעט כל שבת.

לעתים, אחת לחודש, היינו יוצאים ביום שישי עם לילה. יעד קבוע להפלגות היה קיסריה. היינו לנים על הסירה בלילה. הפלגת לילה היתה גם להתמצא בלילה ולהכיר את הים בלילה וכו'. היינו מפליגים הרבה. למה היעד היה קיסריה ? כי אז התחילו כבר הקורסים של הפלי"ם בקיסריה והיינו מפליגים גם בשביל להיות חלק מהעניין, כי המדריכים שלנו היו עקרונית פוטנציאלית בפלי"ם. דודל'ה נשלח מטעם הפלי"ם לרכז את הפלוגה הימית של הפועל. אנחנו היינו למעשה מסגרת של גוף פוטנציאלי לפלי"ם. זה מדובר בשנת 1945 בערך. בסיום האימונים שלנו בקורס דרגה ב' עברנו מחנה אימונים בעתלית, בפיקודו של אברהם זכאי ואת המחנה הזה עשינו יחד עם צופי ים. אז היה מוסד שנקרא "החבל הימי לישראל" והוא איגד בתוכו את צופי ים ואת הפועל. "זבולון" היתה מחוץ לחבל הימי. החבל הימי לישראל היה גוף של הוועד הלאומי והסוכנות, ואילו זבולון היה כמעט מחוץ למשחק.

ש. היה לזבולון קשר לבית"ר ?

ת. כן. היה להם יותר קשר לברית הצה"ר. לא כל כך לתנועת בית"ר כמו לרוויזיוניסטים כפי שקראו להם אז. בקורס דרגה ב' המדריך לניווט היה שמוליק טנקוס. בקורס דרגה א', שהיה כבר קורס שהסמיך אנשים להיות מדריך או מפקד סירה בים, עשינו ב- 1945 בקיסריה ומפקד הקורס

שלנו היה שמואל (שמוליק) טנקוס והסגן שלו ומדריך עוזר היה גדעון רוזן, שקרו לו גדעונצ'יק. הוא איבד יד בחבלה ימית עם קבוצת חבלה שפעלו מטעם הפלי"ם באיטליה. הוא היה בפלי"ם ביחידת החבלה.

במסגרת הפעילות בפלוגה הימית של הפועל, מכיוון שבתקופה ההיא התגייסו לגדנ"ע ולחיי"ש של ארגון "ההגנה", אז כשעברנו לחיי"ש אחרי הגדנ"ע, עשו מאיתנו חיי"ש ימי. והיו מספר קבוצות של "הפועל" שהיו פלוגה בחיי"ש (חיל שדה). המטרה שלנו היתה להקים את הפלוגה הזאת שנוכל לסייע עם הסירות שלנו להוריד מעפילים במקרה שספנינות יצליחו לחדור את המצור של אניות המלחמה הבריטיות ולהגיע לחוף. איך נעשה הדבר? כאשר ספינת מעפילים מגיעה לחוף, היא עולה על החוף. הרי ממילא קנו את האניות האלה במטרה one journey, להפלה אחת. בתל-אביב נחתו כך 2 אניות. בחיפה נחתה האניה "חיים ארלוזורוב". המזל הרע שהיא ירדה בדיוק לתוך בת-גלים. גם "שבתאי לוזינסקי" עלתה על החוף ומעפילים הצליחו לרדת ממנה. בכל מקרה המים מספיק עמוקים בשביל שיהיה צורך להוריד אנשים וילדים שקשה להם.

אז המטרה היתה שנהיה עזר להורדת מעפילים להעביר אותם אותו קטע מהאניה אל החוף. זאת היתה המטרה של הפלוגות שלנו שהיו מחלקה בחיי"ש. גם התאמנו במסגרת ארגון ההגנה, אז החיי"ש היה כבר מוגדר כפלוגה הימית של החיי"ש בתל-אביב. אז כמובן בלילות מסוימים היינו נקראים להיות בהיכון במקרה שיגיעו מעפילים. בכניסה לנמל היתה תמיד משמרת של חיילים או שוטרים. ש. אולי אתה היית במקרה בלילה של הצהרת האומות המאוחדות על הצהרת מדינת ישראל ואנייה עלתה על החוף בתל-אביב.

ת. לא. לא הייתי אז. אז כבר הייתי בפלי"ם.

אחרי קורס דרגה א' ב-1945 המשכתי עוד שנתיים להדריך בפלוגה הימית. אז ייסדנו גם את העדה הימית של "התנועה המאוחדת". באותה תקופה "מחנות העולים" התפלגו לשניים - חלק נשאר מחנות העולים וחלק התאחד עם "גורדוניה" ונקרא התנועה המאוחדת. התנועה המאוחדת הזאת, בהשתתפותנו, הקימה "קן" ימי, שמטרתו היתה להוציא הכשרות ימיות לקיבוצים שיעסקו בדיג. אז הדכנו. אני אפילו זכיתי להדריך קבוצה של השומר הצעיר. כשהשומר הצעיר ראה שמחנות העולים נכנסו לפלוגה הימית והקימו קבוצות ימיות, אז הם גם כן עשו זאת.

ש. איזה קיבוץ של דיג יש של השומר הצעיר?

ת. קיבוץ סער. גדוד סער שהוא הגדוד הימי של השומר הצעיר ואני הדרכתני את הגדוד הזה. את הפעולות העליוניות היינו עושים ב"קן" שלהם, שהיה בבוגרשוב פינת המלך ג'ורג'. בדרך כלל הפעילות כללה פעילות עיונית באמצע השבוע. בצריף עצמו לא היה כל כך מקום לשבת ולשמוע הרצאות ולעסוק בפעילות עיונית, אז עשינו את זה ב"קן" שלהם. זו למעשה ההיסטוריה הקטנה של הפלוגה הימית של הפועל.

אחרי זה היינו קבוצת חברים שהלכנו לאורך כל הדרך ויצאנו להכשרה ימית. היו שם דוד לב, שהיה אתי בקורס חובלים בחיל הים. היה שם אפרים דובינסקי, אליעזר פוגץ', עקיבא הררי. היינו קבוצה לא גדולה של אנשים. היו 2 - 3 בנות. הצטרפנו לנווה ים להכשרה המגוייסת של צופי ים בנווה ים, במסגרת הפלי"ם.

אחר כך יצאתי לקורס מדריכים של הפלי"ם והדרכתני בסידני עלי ואחר כך עברתי לחיפה. כשעברתי לחיפה זה כבר היה לקראת פסח, אז השתחררה חיפה והיינו צריכים להחליף את הערבים שעזבו את מקומות העבודה שלהם בחיפה, בעבודות שירות של הנמל עצמו, בכדי שהנמל יוכל להמשיך לפעול. עלינו הוטלה משימה להיות מלחים בסירות קטנות, שהתפקיד שלהם היה לקבל חבלים מהאניות

הגדולות ולהעביר אותם לרציף, לשים על הזקפים. אלה היו סירות קטנות מאוד מעץ, ישנות מאוד, עם גובה קטן מהמים, שכל הזמן נרטבנו. זו היתה סירה קטנה שטוחה, עם מנוע, שהעברת המהלכים מקדימה לאחורה היתה בעזרת גלגל. נשארנו מספר ערבים שנשארו לעבוד בנמל, אבל אנחנו היינו מבית ספר עיוני וספגנו את כל הלכלוך, היתה בזה שליחות לא קטנה, מפני שהיה צריך להפעיל את הנמל וימאים היינו, אז עשינו את העבודה הזאת, עד יום יציאת האנגלים מהארץ, 30 ביוני. ערב יציאת האנגלים מהארץ הם הודיעו לחיל הים בצורה די פתאומית שהם רוצים לתת לנו 2 ספינות משמר ועוד ספינה אחת שהיתה של המפקד בחיפה - אחת "דרור" ואחת "סער". ספינות המשמר האלה היו ספינות שלחמו באניות המעפילים. הפלי"ם היה ידוע בתור אויב של משטרת החופים הבריטית, מפני שהוא כידוע הטביע ספינות משמר בריטיות (יוחאי בן נון והחבר'ה שלו) והיינו בטוחים שהם רוצים לתת לנו את ספינות המשמר, אבל רוצים לפוצץ אותן כשאנחנו נעלה עליהן. אז מיד הקימו צוות ואני הייתי סגן המפקד של "סער". לא היתה בדיוק הרכיב ולא היו מפקדים, אז לקחו אנשים שהיו קפטנים של ספינות דיג ושמנו אותם על ספינות המשמר האלה. לכל ספינה היו 2 קלעים.

ש. הבריטים העבירו בלי נשק

ת. הבריטים העבירו את הסירה ריקה לגמרי. קבלת הספינות היתה הפתעה שבילנו והכנת הצוותים היתה מהיום להיום, מפני שהם הודיעו את זה די מיידית. ב-30 ליוני הם עזבו את הנמל ב-12 בצהריים, אז אנחנו יום לפני זה קיבלנו את הספינות. הלכנו עם הסמל הבריטי שהיה אחראי על הספינות האלה ופתחנו כל תא יחד אתו. כל פעם שפתחנו תא חשבנו שמהו יתפוצץ. פתחנו כל תא ותא וכל רצפה כדי לראות אם אין שם שום דבר. לא גילינו שום דבר. שתי הספינות האלה הפליגו ונקשרו לשתי אוניות מעפילים "קוממיות" ו"עצמאות" שהיו קשורות לשובר הגלים. היינו כבר בחיל הים. למעשה, חיל הים התחיל בחיפה במחנה שהוא נקרא בסיס שמן, ליד בית חרושת שמן. ש. איך היה המעבר? היית בפלי"ם....

ת. הייתי בפלי"ם, אבל אני לא זוכר בדיוק את המעבר. הייתי בסידני עלי, עסקתי בהדרכה ומשם עברתי לחיפה, למחנה שמן, שהיה עוד לפני קום המדינה. היתה מין אווירה צבאית. אני כמעט ולא הייתי במחנה, כי בגלל התפקיד שלי, שהייתי צריך להיות בנמל וגם ישנו שם, אז לא הייתי הרבה במחנה. הייתי בתפקיד שלי בנמל מאז שהערבים עזבו את חיפה כמלח בסירות המורינג, זה קשירת אוניות. או שהיינו לוקחים חבל מהאניה לגוררת, או שמביאים חבל מהאניה לרציף. הרבה פעמים שטנו מחרתת לאניה וחשבנו שכל רגע המכונאי יכול להפעיל את המדחף ול"קצוץ" אותנו לחתיכות. היתה עבודה לא כל כך נעימה ולא כל כך נקייה, אבל ראינו בזה שליחות. הערבים הטילו חרם אבל בכל זאת הגיעו אוניות. היתה משפחת גרץ, היתה משפחת בוכרד שהיו להם אוניות. היתה חברת "עתידי". היו סוכני אוניות יהודים. כמו שהאיטלקים עבדו אתנו עם אוניות מעפילים, ... למרות המלחמה היתה תנועה של אוניות לנמל חיפה. גם האיום הימי אז לא היה ידוע כגדול עד 15 למאי. אחרי תאריך זה היה כבר איום של מדינות ערב. עד אז לא יכול היה להיות כל איום על אוניות סוחר, כי אז עוד היה המנדט הבריטי. אינני זוכר בדיוק אם פחתה תנועת האוניות אחרי 15 במאי. מי שהיה המפקד הראשון של בסיס חיפה היה יהודה איגרא.

הפלגנו לשובר הגלים ונקשרנו לאניה או "קוממיות" או "עצמאות" וכמובן שבלילה ישנו על הסיפון עם חגורות הצלה למקרה ש"הצליחו" בכל זאת להשאיר איזו מטען ולפוצץ אותנו, אז שנהיה לפחות על הסיפון. קמנו טובים ושמחי לב ושום דבר לא קרה. סיפור מרגש מאוד היה למחרת קבלת הספינות. בבוקר השכם הגיעה נחתת לחיפה, ליד מינהלת הנמל, שעכשיו הוא רציף הנוסעים, ופתחה

את הדלת על הרציף ובסדר די מאורגן יצאו הבריטים. חיפה היתה הבסיס האחרון שלהם. הם נכנסו לתוך בטן הנחתת והמפקד הבריטי נכנס עם גיים אחרון ואחריו רצו כל השומרים של נמל חיפה לנחתת והנמל היה שומם וריק ולא היתה בכלל שמירה בשערים. ב-12 בדיוק הנחתת התירה את החבלים והפליגה מחוץ לנמל ואז כל האניות שהיו בנמל צפרו צפירה שאת הצליל שלה אני זוכר עד היום. זה היה משהו מרגש ביותר. אחד הדברים היה איך שכל החיילים רצו לנחתת ונסגרה הדלת והפליגה וזה למעשה סוף הצבא הבריטי בארץ.

אחר כך, כמובן חימשנו את הספינה וחילקו את חוף ישראל, עד כמה שזכור לי כי לא הייתי בפיקוד אז, אבל ממה שקיבלנו תפקידים, ואנחנו עם הספינה "סער" ירדנו לגזרה מחדרה עד עזה. הבסיס שלנו היה נמל יפו. לחשוב עכשיו שאז שתי ספינות משמר מעץ, שכל המהירות שלהם היתה 12 - 14 קשר, שמרו על החוף, כאשר אחת שומרת מחדרה עד עזה והשניה שומרת מחדרה עד ראש הנקרה, שזה היה כל חוף מדינת ישראל, ואף אחת מהמדינות הערביות לא ניצלה את העובדה הזאת בשביל חדירות וחבלה ושטחים רגישים כמו רידינג ומקומות אחרים, זה יותר מזל ממציאות. זו היתה עובדה, זה היה התפקיד שלנו ועשינו את השליחות הזאת. בסוף הקיץ של 1948 היתה הפוגה ארוכה ואז החליטו להקים קורס חובלים.

ש. אתה לא היית בין אלה שעלו לירושלים.

ת. לא. בספטמבר 1948 התחיל קורס חובלים, ואז היה צריך להקים חייל. כל הקצינים שהיו עד אז בוגרי קורס חובלים של הפלי"ם או בוגרי הצי הסוחר או חלק מהם היו מהצי הבריטי. אז היה צורך להקים קאדר של קצונה. שמוליק טנקוס אסף את האנשים שהוא הכיר שהיתה להם הכשרה ימית עם רקע מתאים מבחינת קורס חובלים שתהיה רמה מתאימה לקורס, ואז התחלנו את הקורס ביפו, כאשר היו 3 חודשים של בעיקר לימודים עיוניים וספורט ושחיה וקצת הפלגות בנמ"כים, נושאות מכוניות, שזאת נחתת קטנה למשאית. משאית על כל נחתת. לפעמים טנק קל או נגמ"ש, קראו לזה נמ"כ (נושאת מכוניות).

בהזדמנות זו ברצוני לציין שב-1955 בהיותי מהנדס צעיר הייתי קשור לנמכ"ים כאלו שהיו בחיל הים. הן היו נחתות קטנות של הצי האמריקאי שנהגו להעמיס אותן על נחתת גדולה יותר ולהוריד אותן למים והן היו מובילות גם אנשים וגם רכב - זחלם או טנק קל, לחוף. היתה ספינה קטנה באורך של 8 מטר בערך, רוחב של 4 מטר. יש אחת במוזיאון חיל הים. הנמ"כים האלה היו ספינות המלחמה של ים כנרת כאשר היו התקלויות עם הסורים. היתה נחתת כזאת שעטפנו אותה בשריון.

ש. שרתת פעם בכנרת ?

ת. לא. אני עסקתי במתקונים של הספינות האלה. הם היו נמ"כ שעשו ממנו ספינה משורינת בשביל לעמוד באש של הסורים.

ש. אתה עסקת בקטע של החימוש ?

ת. בקטע של ההתקנות, שקשורות בשריון ובחימוש של הנמ"כים עצמם.

ש. במה חימשתם אותם ?

ת. היו להם אני חושב מקלעים 0.5 אינטש. אני לא זוכר את הפרטים, כי אני עסקתי יותר בהכנה למבצע נוקיב. היה גם בעזרת הנמ"כים האלה. אז אנחנו שיפצנו אותם במספנות "הימה" זאת עשיתי כבר בתור מהנדס צעיר מיד אחרי שחזרתי מהלימודים. זו אחת מהעבודות הראשונות שעשיתי, היינו :- לבצע סקרים בספינות, לקבוע אילו עבודות יש לעשות ולפקח על השיפוצים. הן היו רקובות לגמרי, הן היו ספינות ממלחמת העולם השנייה, שעד שהגיעו אלינו, הפלדה היתה כמעט

רקובה והיינו צריכים לחדש כמעט את כל התחתיות ואת המיכלים הפנימיים של הכלים האלה, כך שיוכלו להיות שימושיים.

לאחר ספור הנמ"כים ברצוני לחזור לספור הקורס. שמוליק טנקוס מונה להיות אחראי על ההדרכה בחיל הים וגם מפקד עליון של קורס חובלים. היה לנו מפקד קורס אדמיניסטרטיבי ושמוליק היה המפקד העליון. התחלנו בקורס ביפו, ושם עשינו לא כל כך הרבה אימונים ימיים מעשיים, מפני שיצאו מתוך הנחה, ולמעשה זה כך היה, שהקורסים שעברנו בפלוגה הימית שהיו מקבילים לקורס מפקדי סירות בפלי"ם, נתנו לאנשים הכשרה של ימאות וניווט ואפשר היה להתחיל בלימוד נושאים שהיו קשורים לאניות, טיפול אניות, טיפול אניות מלחמה, פיקוד על אוניות מלחמה וכו'. השימוש בים ביפו היה רק פעילות עם נמ"כים של ירידה ועליה מהחוף, שלא היתה לנו בסירות של הירקון וכו'. כשהיינו בירקון ועשינו את הפעילויות, עשינו הרבה פעילויות משולבות שהיו עם הפלי"ם. לדוגמה, קורס דרגה א' עשינו כאשר בפלי"ם היה גם כן קורס והיה שילוב של מספר הרצאות שעשינו יחד. כך ששמוליק טנקוס, שהיה מפקד הקורס שלנו בקיסריה ב-1945 היה גם מדריך של הפלי"ם באותו זמן.

ש. כמה חבריה היו בקורס ?

ת. בקורס הזה היו 30 חבריה בערך. באוהלי סיירים על החוף בקיסריה. אותו דבר היה בנווה ים, גם כן באוהלי סיירים. הבאנו את כל הסירות שלנו לקיסריה ומשם הפלגנו. אפיזודה אחת של הפלגה שממנה כמעט ולא חזרנו היתה עם אבנר גלעד, כאשר יצאנו מתל-אביב, ביום חורף, והפלגנו לקיסריה ובקיסריה היתה רוח מזרחית כזאת שלא יכולנו להתקרב לחוף. מזל שיצאנו עם ספינת המנוע של הפועל "טרומפלדור". בקושי יכולנו לזרוק חבל לספינת המנוע שתגרור אותנו לחוף, ואז סידרו לנו אנשי הפלי"ם, שלהם היתה סירה עם 8 חותרים והיו צריכים לשלוח שחיין עם חבל ולמשוך אותנו, כזאת רוח מזרחית חזקה היתה. עכשיו בדיעבד אני חשוב שזה היה מזל גדול, כי ההיסטוריה יודעת לספר על סירות שברוח מזרחית נעלמו ולא מצאו אותן עד היום הזה. זאת היתה אחת החוויות הכי קשות שעברנו בתור נערים, זה היה בשנת 1944.

זה היה השלב הראשון, שהיה בעיקר עיוני, ביפו. יותר גיבושים ותרגילים בים, כולל הרבה ספורט ושחייה למרחקים ארוכים. אחר כך שלב שני של קורס חובלים היה על אנייה שקראו לה אח"י "אילת" (א 16), שהיתה שוברת קרח והיתה בתור אניית מעפילים בשם "מדינת היהודים".

ש. מי היה המפקד כשאתם הייתם עליה ?

ת. המפקד שלה היה אז אריה פרידמן. שלום שוורץ היה אחד הקצינים. הקורס היה ממש עבודה מעשית על אניה, שכלל את כל מכלול העבודות של מלחים ושל קצינים-מצביעה וניקוי חלודה וניקוי בתי-שמוש, עבודה במטבח כעוזרים ולא כטבחים, עד לקיחת משמרת על הגשר כמו החזקת הגה, פעולות ניווט וכל עבודות הימאות שהיו קשורות בהפלגה. אחד הדברים שזכורים לי בצורה קשה היה כאשר באניה הזאת היתה שרשרת עוגן, שכאשר יוצאים לים עם סערה צריך לאטום אותו עם מלט כדי שמים לא יכנסו. יצאנו לים במקרה חרום, היינו צריכים ללוות אוניה שהיתה צריכה להגיע או שזו היתה קריאה לעזרה (אינני זוכר בדיוק את המאורע), אבל זכור לי שנשלחנו לחרטום לסתום תוך כדי הפלגה וגלים שטפו את הסיפון והחברים שהיו על הגשר היו צועקים לנו: תתפשו חזק, גל מגיע ! אז היינו תופשים בשרשראות של העוגן וגלים שטפו אותנו. זה היה חורף והיתה סערה איזומה. אני זוכר שכמעט נשטפתי. היינו קבוצה של 3 - 4 איש.

ש. איך אפשר היה לטפל במלט ?

ת. היינו צריכים לעשות את זה בין גל לגל. זה היה מעשה לא אחראי לעשות את זה בסערה כזאת, אבל כך עבדנו. האניה היתה די חלודה עוד מתקופת היותה שוברת קרח, ולא ניקו את כל החלודה וכל הלכלוך שהיה שם. היתה לנו הרבה עבודה של ניקוי, של ימאות ושל צביעה וקשירת חבלים וכל מה שיידך לזה. על האניה הזאת עלינו חודשיים או משהו דומה לזה.

השלב השלישי היה על החוף, שהתחיל בסנט לוקס, שהיום זה בית הבראה צבאי של צה"ל. זה היה בניין של המשטרה הבריטית או בית ספר לשוטרים. שם היינו בחלק השלישי של הקורס. הקטע האחרון של החלק השלישי של הקורס היינו במחנה טירה, שעשו אותו מחנה הדרכה מרכזי של חיל הים. מפקד שלו היה יהודה איגרא. בחלק הזה של הקורס הביאו לנו מרצים מארה"ב ומאנגליה, שנתנו לנו יותר הרצאות על אניית מלחמה, בקרת נזקים.

ש. מאנשי המח"ל ?

ת. כן. אלן ברק היה אחד מהם. פול שולמן נתן הרבה הרצאות של ship organization ופיקוד על אניות מלחמה.

ש. הוא היה אז מפקד החייל ?

ת. ייתכן שעדיין לא. אינני זוכר בדיוק. דיק רוזנברג נתן לנו הרצאות על קשר. נתן לנו הרצאות על בקרת נזקים אחד שהצליח להינצל ממשחתת שטורפדה והיה בתוך תא סגור ולא התמלא מים. הוא סיפר את הסיפור האישי שלו. הוא היה מארה"ב. היו ישראלים שהדריכו קשר. ידידיה צפריר היה אחד מהם. גם בוצי ברק (אריה ברק). הוא היה גם אתנו בקורס חובלים. היה גם חניך בקורס חובלים והדריך קשר. למדנו סמופור, מורס, דגלי קוד וקשר דיבור. סיימנו את קורס החובלים בטי"ו בשבט, מרץ 1949. אחרי זה חילקו אותנו לתפקידים בתור קצינים. אני בגלל ניסיון הדרכה שלי, נשלחתי להדריך בשלב ראשון. אז הגיעו הרבה עולים ממחנות בקפריסין שגוייסו ישר לצבא והיו צריכים הרבה מדריכים.

ש. איך הם היו כחיילים ?

ת. היו בעיקר קבוצות מרומניה ומטורקיה. אלה הקבוצות שאני הדרכת.

ש. באיזה שפה ?

ת. הם עברו אולפן והדרכנו אותם בעברית. הם עברו אולפן מזורז והביאו אותם אלינו. כמובן שהיה קשה, כי הם לא היו מוכנים כל כך. הם עברו קורס טירונים והגיעו אלינו להדרכה והיא נעשתה במחנה ההדרכה בטירה. כאשר היינו נוסעים עם משאיות לנמל להדריך אותם בחתירה, בימאות וכו'.

יחד אתי היה בהדרכה דוד לב. שנינו נבחרנו בגלל הרקע שלנו להדריך. בשלב מאוחר יותר, כחצי שנה עסקתי בהדרכה, עליתי על אניה שקראו לה "וודג'ווד", בתור סגן קצין תותחנות. שרתתי על האניה הזאת ואפילו הפלגתי בה לאיטליה, לנפולי, בשביל לבצע בה הספנה וטיפול תת-מימי. לא היתה שום אפשרות להספנה בארץ, כי לא היה מבדוק. כל טיפול מתחת לפני המים היינו צריכים לעשות בחו"ל. בתור קצין צעיר נסעתי עם האניה. המפקד שלה היה מרדכי ליבין שהיה קפטן בצי הסוחר. בנימין נתיב היה המכונאי הראשי.

כשחזרנו מהפלגה אחרי תקופה מסוימת, שמיר נעשה מפקד חיל הים ואז הוא עשה דבר, שאז כולנו כעסנו עליו, אבל בדיעבד אני חושב זה היה אחד הדברים הטובים שנעשו לחיל הים. הוא הוריד את כל האנשים מכלי השיט, השבית את חיל הים לשבועיים אולי חודש, פרט למקרי חרום וסיורים. זה היה כבר סוף 1949 ויכול היה להרשות לעצמו. עשה מבצע שקראו לו "מבצע ימי לימוד". הוא רצה

להכניס סטנדרט. הוא היה מהאסכולה של הצבא הבריטי ואחד האנשים שראה רחוק ותרם הרבה לחיל הים.

קלטת 1 - צד ב'

סלעי: כפי שאמרתי קודם לכן, שירתתי על האנייה "וודג'ווד" שקראו לה ק-18, איני זוכר בדיוק באיזה חודש, אבל בחודשים האחרונים של 1949, שמיר הוריד את כל אנשי חיל הים למבצע ימי לימוד, ממש ללימודים והכינו תכנית הדרכה שילמדו את כל אנשי האניות בבסיס הדרכה, שהיה אז בבת-גלים בחיפה, את העקרונות הארגוניים, את מבנה חיל הים, את המקצועות השונים, במטרה להגיע לרמה שווה בין כל אנשי האניות, כי מה שקרה שאיוש צוותי האניות היו אנשים שחלקם למדו וחלקם לא למדו, או חלק למדו בצי הבריטי, וחלק למדו בצי המסחרי וחלק למדו בפליי"ם וחלק למדו בפלוגות הימיות ולא היתה אחידות, והרעיון לדעתי היה רעיון חשוב מאוד להגיע לאיזהשהיא אחידות, למרות שהזמן היה קצר מאוד כדי להקנות אחידות כזאת. איני זוכר בדיוק מה היה משך הזמן, אבל בכל אופן זה היה מבצע ימי לימוד.

ש. למה כעסתם?

ת. כעסנו מפני שאמרנו לעצמנו: מה זה? מפקירים את הים והחוף וחוץ מזה, אנחנו צריכים ללמוד? אז קודם לימדו אותנו ובסוף במיון מצאתי את עצמי מדריך, מכיוון שהייתי כבר מדריך, ומכיוון שהייתי בוגר קורס חובלים. רק מעטים בחייל היו בוגרי קורס חובלים, כך שבצורה כזאת מצאתי את עצמי כמדריך במבצע ימי לימוד וכשנגמר המבצע עליתי בתור סגן מפקד נחתת. היו למעשה אז 3 נחתות, 399 שעומדת היום במוזיאון חיל הים, והיו 2 נחתות שקיבלנו לא ישירות מהאמריקאים, אלא כנראה איזה יהודים אמריקאים קנו אותם בתור ברזל ישן. היו אלה נחתות להובלת אנשים ולא להובלת טנקים. קראו להם LCI - Landing Craft Infantry לעומת Landing Craft Tank שזה נחתות לטנקים והמפקד שלי היה צבי שידלו. מפקד השייטת אז היה שאול אבני. אז שרתתי על הנחתת הזאת עד דצמבר או ינואר 1950 ואז בינואר 50 החליטו יוחאי בן נון ויוסליה דרור לאחד את יחידת הקומנדו הימי - ליחידה אחת - שייטת 13. שייטת 13 הייתה מורכבת משתי יחידות - אחת ביפו של סירות הנפץ ואחת בקיסריה, יחידה של צוללים. שתי היחידות האלה למעשה היו יחידות קומנדו ימי והמטרה היתה לאחד את שתי היחידות ורצו לעשות משייטת 13 מין המשך של הפליי"ם, גם ברוח וגם באותם האימונים שעבר הפליי"ם. במסגרת זאת הם אספו אנשים בכל הארץ, בעיקר בני קיבוצים ומושבים ויחידים מבני הערים שהיו ידועים אנשי תנועות הנוער החלוציות בעיקר, וגייסו אותם לשייטת. במקביל יוסליה דרור חיפש מדריכים מתאימים שיתאימו לרוח הפליי"ם ולאופי ההדרכה שהוא רצה לקיים, שיהיה דומה להדרכה שקיבלו בקורסים של הפליי"ם בקיסריה. לא קורס חובלים של הפליי"ם, אלא קורס מפקדי סירות של הפליי"ם בקיסריה. אז הוא לקח אותנו, קיבל עדיפות. עקרו אותנו מהתפקידים שהיינו. הוא לקח אותי מהנחתת ואת אביב דוד לב לקח מתפקיד שאיני זוכר בדיוק מה היה אז, ולקח עוד מספר אנשים ועשה לנו קורס הכנה למדריכים בקיסריה. זה היה בחורף 1950. הוא "שפשף" אותנו בצורה רצינית והכניס, בנוסף לסירות עם חתירה ומפרשים שכך היה נהוג ללמד בפליי"ם ולהכין אנשים להיות מפקדי סירות, וכלל גם לימודים עיוניים וגם מעשיים, נתן לנו גם סידרה של סירות גומי.

ש. המתנפחות?

ת. כן. סירות גומי, אבל לא עם מנועים אלא עם חתירה. אני זוכר אותו חורף שהיה קר מאוד. הוא תמיד דאג שבסערות נצא לים ובימים השקטים נעשה את הלימודים העיוניים. הוא היה איש יוצא מן הכלל יוס'ליה דרור. הוא דרש מעצמו המון ודרש מהפיקודים שלו, מהאנשים שעובדים אתו, לפחות כמו שהוא דורש מעצמו, אבל הוא נתן דוגמה אישית, כך שאין טענות אליו. במקרה הוא היה גם מדריך שלי בתנועת הנוער, "המחנות העולים" כך שהיכרתי אותו מגיל 10, כאשר נכנסנו לתנועה בצורה מאורגנת כשלמדנו בכתה ה' בבית החינוך בצפון בת"א (בי"ס א.ד. גורדון לאחר מכן) - והמתנד והמנהל שלנו היה גרשון זק.

ש. היתה לו צורת חינוך שונה?

ת. בהחלט. המורה שלנו היה המפקד הראשון של חיל הים, גרשון זק, שהיה ראש שירותי חיל הים. הוא היה מנהל בית הספר והיה מורה אישי שלי ומתנד בכיתה ח'. הוא היה יוצא מן הכלל. בראש שירותי חיל הים, בסך הכל במצב קשה מאוד חיל הים שמר על דמות לגמרי לא רע. כמובן שעזרו לו אברהם זכאי ושמואל (סמק) ינאי ואחרים, אבל בסך הכל הוא עשה את העבודה שלו, חיל הים מה שנדרש לעשות.

ש. בצד הארגוני.

ת. בצד הארגוני הוא עשה את העבודה שלו. גרשון זק היה גם מנהל בית הספר והיה גם מורה אישי שלי. יוס'ליה דרור אסף אותנו ועשה לנו קורס מרוכז במטרה שאנחנו נעביר קורס מפקדי סירות בשייטת המורחבת שהוקמה בעתלית. המחנה בעתלית הוקם לקלוט את השייטת המורחבת. חיסלו את הבסיסים של השייטת בקיסריה וביפו והעבירו את השייטת לעתלית, שזה היה למעשה המחנה הראשון של שייטת 13. שם העברנו את קורס מפקדי סירות של שייטת 13, שהיה ממרץ עד יוני, 3-4 חודשים, קורס די רציני בסירות עצמן, כמו שעשינו בפלוגה הימית של הפועל. עשינו גם הפלגות מעזה עד ראש הנקרה. גם בקורס הזה חזרנו על הפלגות ארוכות וירידה בכל חוף, כדי להכיר את חופי הארץ. עשינו הרבה דברים שקשורים יותר עם אספקטים צבאיים - להכיר גם את הים וגם את החופים, אז היינו עושים הרבה הפלגות, כולל הפלגות לילה עם התמצאות וזיהוי וכו'. כמובן כל מה שקשור לסירות גומי. זה היה קורס מפקדי סירות. מכיוון שזה היה קורס של חיל הים, אז רצו גם שאנשי שייטת 13 ידעו גם מה זה אנייה. ואז הוחלט להעלות את אנשי הקורס לסדרת אמונים על אניה. אני עליתי גם בתור מדריך בקורס וגם בתור קצין אנייה על אנייה יחד עם הקורס להפלגת אימונים, כך שקורס מפקדי סירות של ש-13 ילמד גם לתפקד על אניות.

ש. על איזו אניה?

ת. עלינו על ק-24, אח"י "מעוז".

ש. יוס'ליה דרור ויוחאי בן נון, בעצם בימאות פרופר של אניות, מה היה הרקע שלהם?

ת. הרקע שלהם באניות לא היה גדול כל כך, אבל בספינות ובסירות היה טוב מאוד. רקע של אניות אפשר לקבל מנסיון בהפלגות בים אבל ניסיון איך להיות מפקחים על רבי-חובלים, זה במסגרת ההעפלה, בקורס למעשה מה שדרשו מהם בהתחלה זה להיות מפקחים על רבי-חובלים, זה במסגרת ההעפלה, בקורס חובלים של הפלי"ם וקראו להם "מובילי אניות" (עד כמה שזכור לי). דרשו מהם ידע מספיק להיות מפקחים על קפטנים מקצועיים של איטלקים או יוונים. בחיל הים בתחילת הדרך היה גם מפקד וגם רב-חובל. היה מפקד שהיה איש פלי"ם לשעבר ורב-חובל שהיה איש צי סוחר. עד כמה שזכור לי האנייה הראשונה שיצאה היתה א-16, "אילת", שיוסקה אלמוג היה המפקד והרב-חובל היה חודורוב.

ש. זאת הדוגמה שתמיד נותנים לי. אתה זוכר עוד זוג כזה?

ת. אני זוכר שהיתה לנו אנייה ששמה היה "תקוה", שרב-החובל היה גיוקי אפשטיין. אני זוכר מי היה המפקד שם. על ה"וודגיווד" ו"ההגנה" אני זוכר אם היה להם רב-חובל.
ש. על ה"הגנה" היה פיסרו.

ת. פיסרו היה איש צי סוחר. הוא היה על ה"נוגה". על ה"הגנה" היה דוד מימון.
עלינו עם הקורס על אניות להפלגות אימונים. ההפלגה הזאת כללה גם נסיעה לאיטליה.
ש. מה זה היה בשבילכם לנסוע לאיטליה?

ת. זה היה חלום פנטסטי. אני הייתי שנה לפני זה, כשהייתי על הוודגיווד ונסענו בנובמבר 1949 למספנה באיטליה. היה קר וגשם וכו' אבל המפגש שלנו אז עם איטליה ההרוסה, נפולי היתה עדיין הרוסה והיו בה הרבה חורבות, עם חיי הלילה של הנמל בנפולי, זו היתה חוויה בלתי רגילה. בכלל, לראות את האנייה מלמטה, בשבילי זו היתה חוויה עצומה. זה היה מבדוק יבש. ירד הרבה גשם ואי אפשר היה לצבוע ובמקום מספר ימים מסוים נשארנו מספר ימים כפול. היינו צריכים להיות שבוע ונשארנו שבועיים. זה היה המפגש הראשון. זו היתה חוויה מיוחדת במינה בשבילנו. נסענו אז 2 אניות לאיטליה. מי שהיה מפקד השייטת בהפלגה ההיא היה קפטן ברק.

ש. מה אתה יכול לספר עליו כמפקד שייטת?

ת. אני הערכתני אותו מאוד. הוא היה מפקד עם אסכולה בריטית. הוא היה די מופנם אבל היה איש חברה די פתוח. אני בתור קצין צעיר לא כל כך הרגשתי אותו. הוא דיבר יותר עם רבי-החובלים, עם הקפטנים. אני חושב שהוא היה טוב.

ש. כמפקד מצי אחר, אתם הייתם מהפלי"ם ובכלל...

ת. אנחנו היינו פלי"ם, אבל הפלי"ם שלנו היה מיועד להוביל אניות מעפילים. הפלי"ם לא לימד את האנשים פרט לחבלה הימית, המטרה היתה להוביל בשלום יהודים מאירופה לארץ. זו היתה המטרה. לא לימדו לוחמה באניות. לקפטן ברק היה לנו כמובן רספקט בפניו והבנה שהוא אחד שהיה מפקד אנייה בצי הבריטי, כך שנתנו לו את כל הקרדיט והוא לא איכזב אותנו מבחינה זאת. כמובן שאנחנו בקורס חובלים למדנו תותחנות וקשר. את אימוני התותחנות עשינו בבסיס בת גלים על בסיסים של תותחים שהיו של הבריטים נגד אניות אויב במלחמת העולם השנייה וגם נגד אניות המעפילים. עד היום הבסיסים האלה קיימים בבת גלים. שברו את המסגרת של הבטון על הבסיסים של התותחים שהיו - בסיסים חדשים ותותחים איטלקיים שקבלנו מאיטליה ושם למדנו תותחנות. זה היה בסיס הדרכה של תותחנות. עוד צימוק קטן שאני יכול להוסיף, שתותחנות בקורס חובלים לימדו אותנו תותחנים מחיל התותחנים שקיבלנו מחיל התותחנים ביבשה. לא היו תותחנים ימיים.

ש. סופר?

ת. סופר היה הראשון. אבל היה לו סגן ששמו יחיאל שפירא. הוא בא יחד עם סופר ולימד אותנו תותחנות. כמובן שתותחנות למדנו שם ואחר כך עשינו אימונים גם על כלי שייט בים. התותחים שקיבלנו היו תותחים איטלקיים ממלחמת העולם השנייה עם סידורי כיוון פשוטים, לא מתוחכמים ועל התותחים האלה למדנו לפעול. זה חזרה לקורס חובלים, כאשר בתשובה לשאלה אם מפקדי הפלי"ם ידעו להפעיל אניות מלחמה התשובה היא כי למעשה את כל הלימוד המלחמתי איך להילחם עם כלי שייט עשינו בקורס חובלים ובחיל הים, מפני שבפלי"ם לא לימדו את זה ולא היה צורך.

חזרה לקורס מפקדי סירות של שייטת 13, כשעלינו ביחד על ק24 ועשינו הפלגת אימונים. בפעם השנייה הפגישה עם איטליה היתה כבר יותר מוכרת וניצלנו אותה יותר לטיולים, גם עם החבר'ה של שייטת 13, גם דרומה מנפולי. היינו שם כשבוע להספנה ולטיפול תחתית ובמשך כל ההפלגה אני שימשתי כקצין על האנייה, כקצין קשר וגילוי. הייתי עוד סגן. אז הפלגנו הפלגת אימונים כאשר

הייתי גם כמדריך של האנשים של השייטת וגם קצין אנייה. הפלגנו כמעט עד ספרד וחזרנו בלי לרדת באף נמל אחר חוץ מנפולי. כל ההפלגה ארכה כחודש ימים.

ש. איך היתה לכם אספקה?

ת. עד נפולי לקחנו אספקה. זה לקח שבוע ימים להגיע לנפולי. שם שהינו שבוע. אחר כך שבועיים נוספים הפלגנו לכיוון ספרד. אז היה צנע בארץ ובנפולי קיבלנו אגסים ואפרסקים ובשרים וגבינות שלא היו אז בארץ. בארץ ממש לא היה מה לאכול. לא היו אז ביצים. זה סיפור בפני עצמו. בהפלגה הזאת, כאשר היינו כיומיים לפני הגיענו לארץ, הגיע מברק לאנייה. זה סיפור אישי שלי. במברק נאמר שמפקד חיל הים החליט שכל אדם שיש לו תעודת בגרות ורוצה ללמוד הנדסה על חשבון חיל הים יכול ללכת ללמוד ולחתום על 12 שנה - שנתיים על כל שנת לימוד.

ש. זה היה שלמה שמיר?

ת. זה היה בתקופה של שלמה שמיר וזאת היתה יוזמה שלו. הגיע מברק לים ואז קראתי את המברק והייתי מיועד להשתחרר באוקטובר 1950.

ש. בן כמה היית?

ת. בן 20. ירדתי לחוף וחיכתה לי הודעה מסגן ראש כוח אדם, ג'וקי יפה. הוא אמר לי: "אמנון, אני יודע שההחלטה קשה. לך לשבוע הביתה." אני כבר נרשמתי ללמוד בטכניון אחרי שאשתחרר. רציתי להיות מהנדס אניות. אבל לא היה לי כסף ולא ידעתי איך אני אממן את הלימודים. שנה ראשונה היתה לי מחסכונות שחסכתי בצבא קבע. כשנכנסנו לצבא קבע כדי לפתות אותנו נתנו לנו חצי שנה backpay. אמרו: תחתמו לשנה - תקבלו חצי שנה backpay. אחר כך חתמנו לעוד שנה כשנכנסנו להיות מדריכים בקורס של שייטת 13. הייתי צריך להשתחרר באוקטובר ואז הוא אמר לי ללכת הביתה ולחשוב, כי היתה די דילמה איך יהיה הצבא, איך תהיה המדינה, מה זה חתום עכשיו ל-12 שנה? שקלתי את העניין ואמרתי לעצמי: מהנדס אני רוצה להיות? חיל הים זה מקום שמעניין אותי? חיל הים יצטרך לבנות את עצמו? חיל הים יצטרך כלי שייט חדשים ולמתקן ולתכנן ולעשות דברים? אז איזה הזדמנות אחרת יכולה להיות לבן-אדם שרוצה להיות מהנדס ימי כמו ההזדמנות הזאת. שקלתי וחזרתי אחרי שבוע ונתתי תשובה חיובית. אמרתי לעצמי: מהנדס אניות בחיל הים יכולים להיות סיכויים לעבודה יותר מעניינת ופרויקטים יותר אתגריים מאשר מהנדס בחוף. למרות שאז המשכורות בצהל היו חלשות מאוד לעומת המשכורות בחוף. אז נשלחתי ללמוד ולמדתי תחילה בטכניון ואחר כך בארה"ב.

ש. עוד מישהו מהחבורה למד אתך?

ת. מהחבורה שלי - לא. החבורה שלי השתחררה והלכו ללמוד משפטים ומקצועות אחרים. לטכניון הלכו יחד אתי יוסקיה רום (רומנובסקי), יוסף יקיר, יובל וילבושביץ שהוא ממשפחה מאוד ידועה מחיפה, שמחה פלד וסמק. סמק למד שנה ראשונה ואחר כך נסע לארה"ב ל-MIT. במקביל, יוחאי נשלח ללמוד לארה"ב. בתחילה לקולומביה ואחר כך ל-MIT. למדנו שנתיים בטכניון ואחר כך, בשביל לחסוך כסף, למדנו קודם בטכניון ואחר כך נשלחנו לארה"ב, בספטמבר 1952 לאוניברסיטה של משיגן באן-ארבור. סיימנו ב-1954.

ש. למדתם שם הנדסת אניות?

ת. כן. למדנו גם הנדסת מכונות וגם הנדסת אוניות - HAVAL ARCHITECTURE AND MARINA ENGINEERING - וקבלנו תארים בשני המקצועות.