

**ראיון עם אברהם תבור**  
**פרוייקט תיעוד תולדות חיל-הים**  
**11 במאי 1994**  
**מראיינת דניאלה רן**

ש. אולי תספר איך הגעת לפעילות ימית.

בשנת 1940 כשעברנו לגור בתל-אביב עם הורי, חיפשתי להצטרף לתנועת הצופים. מאחר ומקום הקודם שגרנו הייתי בצופים. שאלתי ואמרו לי שהסניף הקרוב ביותר של הצופים בתל-אביב זה בירקון. והצטרפתי. במסגרת הצופים הייתי חניך כמו כולם ואח"כ מדריך בקסריה בשנת 1942.

ש. אתה זוכר מי היה המפקד?

שמוליק טנקוס. מוקה לימון היה הסגן שלו, אלכס שור היה מדריך, גדעונצ'יק רוזן היה מדריך, וצבי שידלו. אלה היו המדריכים.

הקורס הזה היה של ה'חבל הימי לישראל', והשתתפו בו צופי ים והפועל. 'זבולון' שהשתייכו לצד השני של הקשת הפוליטית הם פרשו שנה או שנתיים קודם מהקורס של החבל הימי. בשנת 1943 התחלתי לימודים בביה"ס הימי ליד הטכניון בחיפה, במגמת שיט. ב- 1946 תוך כדי הלימודים התקיימו גם הקורסים של הפלמ"ח בביה"ס הימי תוך כדי הלימודים גייסו אותנו לפלים ואמרו לנו שאנחנו ..... ונגמור את הלימודים ואז נהיה יותר מוכנים מאשר אלה שעברו את הקורס המקוצר של הפלים.

ש. איפה התאמנתם?

אנחנו התאמנו בנמל חיפה. אני את אותו חלק של האימונים המעשיים שהיו בביה"ס אני כבר לא היית זקוק להם מפני שאני הייתי כבר מדריך בצופי-ים. בעצם הייתי יותר בקטע של מדריך מאשר חניך. וב- 1947 .... תי אימונים של ספינת האימונים 'ולדורה'. היא היתה צריכה לעלות למבדוק, מבדוק לא היה בארץ, והפלגנו לבירות. זה היה חופשת הקיץ, ואני בחופשות הקיץ עבדתי כסוואר בנמל תל-אביב בשביל לחסוך כסף שיהיה לי עבור הלימודים. ביה"ס פנה אלי שאצטרף להפלגה ואני סירבתי היות ואמרתי שאני צריך את הכסף הזה ואני עובד בשכר ואז אמרו לי שטנקוס לא מוכן להפליג בלעדי והם מוכנים לשלם לי כסף. קיבלתי אז שכר, זה היה שכר מאד מרשים, זה היה 30 לירות סטרלינג, זה היה הרבה כסף. הייתי קצין משמרת על הספינה, וכשיתר החניכים המפליגים היו חניכי ביה"ס חלק מהכתה שלי וחלק מכיתות יותר נמוכות, הם היו חופשיים לטייל בבירות אבל אני הייתי שכיר והייתי צריך לעבוד, להשאר על הספינה ולעבוד.

אז כפי שאמרתי, ב- 1946 גייסו אותנו לפלים, וממש במאורעות של טרום מלחמת השחרור, המאורעות התחילו, אנחנו השתייכנו לפלוגת הנמל והציבו אותנו, אותי ועוד חבר שנהרג אח"כ בתאונת דרכים, אהרון מרני, על אחת הגוררות, על ה'צוריה', או כפי שקראו לה קודם ..... והשניה .... 'איתנה'. הן היו הגוררות הראשונות בנמל חיפה.

המטרה היתה שהיות והיו ערבים בנמל, בעיקר חורנים, כסווארים, שעם צאת הבריטים אנחנו נתפוס את הנמל. אז הציבו אנשים מהפלים בכל מיני עמדות מפתח, ועמדות אחרות בנמל עם נשק כדי שברגע שהבריטים יצאו נוכל לתפוס שליטה על הנמל.

ש. קורט היימן היה על ה'צוריה'?

על הצוריה היה דב ברסלר, קורט היימן היה מאוחר יותר נתב, הוא גם היה בנמל. הוא היה הנתב של נמל חיפה. כשאני הגעתי ארצה עם אוניה כצ'יף אופיסר [קצין ראשון] בצי סוחר אז נתבים היו הולכים הביתה בשעה 12 בחצות, ולא היו מחכים לאוניות, וצריך להבין שאחרי שאתה חודש חודשיים לא בבית אתה רוצה הביתה בכל שעה, אבל בלי נתב אתה לא נכנס לנמל. קורט היימן כשהוא היה נתב תורן והוא ידע שאוניה ישראלית צריכה להגיע חיכה עד שהאוניה הגיעה גם עד 5 בבוקר על חשבוננו, כדי להכניס את האוניה לנמל והצוות הישראלי יוכל ללכת הביתה. עוד לא פגשתי אחד כזה. לא היה עוד אחד כמוהו. היה אדם נהדר, יוצא מהכלל.

בכל אופן דב ברסלר היה על ה'צוריה' והיינו ... במשמרות.

אחר-כך התחילו להכין את אוניות המעפילים שעגנו בשובר הגלים את אותן האוניות שהיו קודם QUASI אוניות מלחמה. הראשונה שהיתה במצב הטוב ביותר היתה ה'נורדליין' שהיתה ספינת משמר החופים האמריקאי במקור Coast guard cutter. היא סיירה בקוטב הצפוני, היו לה לוחות של שנים עד שניים וחצי אינץ', חמישה ס"מ. אלה לוחות הברזל של גוף האוניה. היא היתה איטית אבל היא היתה אווניה כבדה וחזקה, היו לה מנועי חשמל, המהירות המירבית שלה היתה 11 קשר. זו היתה אוניה שהגיעה ארצה בתור אונית מעפילים ושמה היה 'מדינת היהודים'. ואנחנו הוצבנו עליה, ועזבנו את נמל חיפה כשהבריטים עוד היו בנמל חיפה. עזבנו ביום שישי, ה-13 במאי 1948, כאשר הנשק שלנו היה סטן. שמה הוסב לאח"י 'אילת'. לאוניה הזאת, באופיה המיוחד, שהיא הסתובבה בים הצפוני, היו כמויות גדולות מאד של דלק ומים. היא לא היתה זקוקה בשני דברים אלה לקבל אספקה, למעט אספקת אוכל. זאת אומרת שהיה לה כושר שהיה כמעט בלתי מוגבל. אנחנו הסתובבנו בים 43 חודשים עד שהבריטים עזבו. בלי להזדקק לאספקת מים.

היינו מסתובבים לאורך החוף, בלילה היינו מגיעים למעגן תל-אביב, היו מוציאים לנו מזון, אוכל, החלפת צוות [?]. לפעמים, במשך היום היינו מסתלקים לעומק מפני שחששנו מהתקפת מטוסים.

ש. כמה אנשי צוות היו עליה?

הצוות היה קצת מזור. היה מפקד והיה רב-חובל. כשרב-חובל היה חודורוב. והמפקד היה עמוס בן-צבי. הוא מהפלמ"ח. שמו את חודורוב שהוא יהיה הקפטן, ואמרו לו שהוא צריך להפליג בהאפלה גמורה, אבל הוא התעקש להדליק את אורות הניווט, החוק הימי הבין-לאומי מחייב להדליק אורות ניווט והוא לא מוכן להפליג בלי אורות ניווט. אמרו לו: זו מלחמה וצריך להפליג בהאפלה גמורה. לא עזר שום דבר.

ש. הוא היה אז כבר איש ים ותיק, נכון?

כן. היו עליו הרבה סיפורים. השעטנו הזה לא החזיק הרבה זמן. גם חודורוב ירד, עמוס בן-צבי ירד קודם. לקחו את יוסף אלמוג (לשעבר פינצ'וק). הוא היה המפקד תקופה מסוימת, ואז החליטו שזה עסק שלא עובד ושלחו את ג'וקי אפשטיין. הוא היה מפקד האוניה.

במלחמת השחרור אחת הפעולות הבולטות היה הקרב על תל-אביב. כתבתי על-זה מאמר ואלכס שור נתן אותו בשמי לפרסום, זה הודפס ב'מערכות-ים'. אל חופי תל-אביב הגיעה הפריגטה המצרית 'אמירה פאזיה' האמירה פאזיה היתה כעין אונית נוסעים צבאית, היתה קורבטה עם תותחים של 3 אינץ' ונחתת. התפתח קרב, אם אפשר לקרוא לזה כך, כי לנו היה חוץ מתותחי דמה, שגוף התותח היה מברונט והצינור מפח חלוד, היה לנו שטו Chateux שהיום זה כמו קלציניקוב. משהו דומה לזה. זה מין מקלע צרפתי מקביל לברן הבריטי. כלאויב היה תותח 3 אינץ' והדרכה בריטית של כל חוקי התותחנות. ראינו אותם [את הבריטים] עומדים על הסיפון בסדר, עם מדים לבנים והסמלים הבריטים. ומפקדת חה"י היתה אז בסן-רמו בתל-אביב.

ש. זה היה אחרי הכרזת המדינה?

כן, זה היה אחרי הכרזת המדינה.

ש. היה על האוניות [המצריות] פיקוד בריטי?

לא פיקוד, אבל היו יועצים, מדריכים בריטים אצל המצרים. עכשיו, כפי שאמרתי, המהירות של ה'אילת' היה 110 קשר, אז קיבלנו הוראות מהחוף לחפות על עצמינו בזיגוגים. האם אתה בכלל יכול לחפות על עצמך ב-10 קשר, זה סימן שאלה גדול. היו שתי פגיעות באוניה שלנו מתותחים. אחד על גשר הפיקוד, המעקה היה מברונט, ואני חצי דקה או דקה לפני זה עמדתי שם, ביקשתי מ... שיליף אותי, וירדתי לצורך משהו, ותוך כדי ירידה במדרגות הרגשתי אויר עובר מעל הראש, הסתכלתי אחורנית ובמקום שעמדתי הפגז עבר מעל הראש שלי, באלכסון ונפל לי. הפגז השני פגע בירכתיים בחבית שמן נוזלי, והפגז, כתוצאה מכך שהוא נכנס לשמן הנוזלי, הוא הסתובב 90 מעלות ונפל לתוך קופסת חשמל והתפוצץ. היחידי שנפגע מהפגז היה כלב של אחד מאנשי הצוות שהתמלא בשמן.

חיל האויר הישראלי הזניק מטוסים לתקוף את האויב התוקף, ובחיל אויר היו אז פיפרים, והם היו אמורים לזרוק על האוניות המלחמה המצריות רימוני יד. אחד המטוסים נפגע ונפל, ראינו איך שהוא נפל. הטייסים היו סוקניק ושפרינצק. יוסי סוקניק היה אח של יגאל ידן והבן של שפרינצק.

זה היה תוך כדי הקרב עוד ואחרי שהבריטים נסוגו - הם נהרגו [סוקניק ושפרינצק]- אומרים שעצם היותנו שם, שירינו עם ה'שטו' שאפילו לא הגיע ... לאויב, הזוגים שלנו, הפיפרים שהסתובבו שם, האויב הסתובב ונסוג. כאשר הכוונה שלהם היתה לפלוש לתל-אביב. אחרי ניתוק המגע...

ש. רק אתם הייתם שם?

רק אנחנו היינו שם. אנחנו היינו היחידים פעילים. אחרי שהאויב נסוג, הפלגנו לכיוון שנפל המטוס. היו שברי עץ במים אבל לא מצאנו כלום. לקראת סוף מלחמת השחרור הוצבתי על האח"י 'הגנה', קורבטה. היתה 'הגנה' והיתה 'וודג'וד', אלה היו שתי אוניות מעפילים ששמשו במלחמת עולם השנייה כמלוות שיירות באוקיאנוס האטלנטי. הן היו אוניות קנדיות לשעבר. הן הגיעו כאוניות מעפילים וגם אותן שיפצו ליד שוברי הגלים, לאחר שהכינו להפלגה את

האח"י אילת. הן יצאו לים בשלב יותר מאוחר. הן נכנסו לשירות לקראת אמצע מלחמת השחרור. לקראת סוף מל' השחרור הוצבתי שם כקצין קשר - קראו לזה גנ"ק, גלוי, ניווט, קשר.

סיירנו בים. היו הפגזות על עזה. באחת ההפגזות, קיבלנו אש מהחוף, והיו לנו פצועים. יש עוד סיפור אחד ששכחתי, כאשר עדיין הייתי על ה-א-16 שבין היתר הפגזנו את צור וצידון וגם כמה כפרים ערביים בחוף ארץ-ישראל, בחוף כרמל. שם הרי היה הכפר שהיה ידוע לשמצה שהמטרה הצבאית נכשלה, יכול להיות שזה היה ג'בע. הפגזנו מהחוף עם תותח שקראנו לו 'נפוליונצ'יק', תותח 65 מ"מ, שאחרי כל ירי הוא היה קופץ והיה צריך להחזיר אותו למקומו והכינן היה 'ככה בערך'.

ממש בגמר המלחמה הביאו ארצה 3 פריגטות, שוב, קנדיות. היו אלה אוניות יותר גדולות מהקורבטות שהיו בשימוש במלחמת העולם השנייה לאותה מטרה, כלומר ליווי שיירות [באוקיאנוס] האטלנטי.

ש. את הקורבטות קנו מהקנדים?

את הקורבטות קנו ב- Junk Yard אני חושב. הן היו בלי נשק, בלי תחמושת, בלי שום ציוד. הן היו ערומות. אלו הקורבטות שהביאו מעפילים. הן היו ערומות בלי כל ציוד. אולי להזכיר רק שהקורבטות כשהבריטים בנו אותן הם למעשה בנו אותן כדגם או צורה של ספינת דייג, קצת יותר גדולה. היה להן כושר עמידות גדול מאד בים אבל הן התטלטלו בצורה נוראית.

ש. מה זאת אומרת בנו ספינת מלחמה בדגם של ספינת דייג?

בפרוץ המלחמה הם היו זקוקים בדחיפות לכלי שייט שילוו אוניות סוחר באטלנטי, מארה"ב לאנגליה להאכיל את האי הבריטי. ולא היו להם מספיק אוניות מלחמה. אז הם בנו את אותן ספינות, כך בכל אופן הולך הסיפור. לתימוכין, הם בנו את הספינות על בסיס של תוכניות של אוניות דייג. הן שימשו לליווי האוניות. מי שקרא את הספר 'הים האכזר', 'The Cruel Sea' שמה הוא מספר על מפקד... הספר בזמנו היה Must לקריאה.

הפריגטות היו אוניות יותר גדולות, הן היו בסדר גודל של כמעט משחתת, אבל גם המהירות שלהן לא היתה מספקת כדי לשמש כאוניות מלחמה, אולם הפריגטה בהחלט סיפקה ללוות שיירות. הביאו אז שלוש אוניות, את ה'מבטח' ק-30, ה'משגב' ק-28 וה'מוזנק' ק-32. אני הוצבתי על הק-30, להכין אותה לתפעול, היה צריך שוב לשפץ, לנקות, לצבוע. אגב, לא אמרתי זאת קודם, בסוף השירות השלי על הא-16 אני כבר הייתי קצין משמרת. לא ידעו איך לכנות את זה, אז בהתחלה אמרו קצין שני, כמו בצי סוחר. אח"כ קראו לזה קצין קשר.

ש. מי היה המפקד שלך?

המפקד שלי היה או אריה פרידמן, אריה 'פר'. אריה פרידמן היה חבר קיבוץ שדות-ים קסריה. באותה תקופה היו ששם שניים בשם אריה פרידמן. אז כדי להבחין ביניהם קראו לאחד 'פר', אולם שמו עד היום הוא פרידמן. הוא היה רב-חובל בצי סוחר. עכשיו הוא פנסיונר.

על ה'הגנה' ק-20, המפקד היה דוד מימון. שירתתי על ה'הגנה' עד תם מלח' השחרור, ואז עברתי לק-30. על הק-30 המפקד היה סמק, שמואל ינאי. לשלושת הפריגטות קראו שייטת 1.

אספר קוריוז מהא-16, כשחודרוב היה רב-החובל שלה. הוא דרש שיהיה לו Bed-man שישרת אותו. אז נתנו לו בחור ששירת בפלמ"ח. הפלמחניק כעס מאד, אבל אמרו לו שזה צבא ובצבא ממלאים פקודות. לחודרוב היה כלב והוא הורה לבד-מן שכל בוקר הוא מכין תה עם 2 כפיות סוכר עבור הכלב. הבחור רתח מכעס ולא עמד בו כעסו ויום אחד כשחודרוב קם בבוקר הוא לא מצא את הכלב. כאשר שאל איפה הכלב נאמר לו שהכלב כנראה נפל לים. תגובת חודרוב היתה שאם הכלב לאחר כל-כך הרבה שנים של הפלגות, נפל לים אז הגיע לו.

הבד-מן היה מין שרת אישי, שהגיש לו את הקפה, ניקה לו את הקבינה, סידר לו את המדים.

ד. זה נשאר מהצבא הבריטי עדיין.

כן. הייתי בקורס באנגליה והיינו שניים בחדר, ב-H.M.S. Drake ובשעה 6 בבקר נכנס הבד-מן, היה פנסיונר של הצי הבריטי, אני חושב שהיה Petty officer, P.O. הוא היה בד-מן והוא אמר: " Good morning, sir! How do you like your tea ". אני בא לנעול נעלים ואין לי נעלים!. חשבתי שגנבו לי את הנעלים. הוא לקח אותם לצחצוח. אז עוד לא היו מים זורמים בחדרים, והיה כד למים, והוא הלך להביא לי מים חמים, כדי שאוכל לשטוף את הפנים, ממש כמו שהיה פעם, פעם. הוא היה אנגלי, אנגלי.

המצב הזה [בח"י] כמובן לא יכול היה להמשך, חדר האוכל היה משותף לצוות ולקצינים, לא היה חדר אוכל נפרד בהתחלה. אבל הקצינים ישבו בשולחן לחוד. יותר מאוחר הפרידו את חדר האוכל. היחסים בין הקצינים היו מאד חבריים. פשוטים, בהתחלה לא היו גם סימני דרגה. הדרגות באו בשלב יותר מאוחר. אולי הדבר היחידי שסימן את הקצין היה שכאשר ירד לחוף היה מותר לקצין לקחת אקדח לחוף. בכך שחגר אקדח כאשר ירד לחוף, ידעו שהוא קצין. הוא לא היה צריך אותו בחוף, אבל זה היה סימן. את זה כולם עשו. גם אלה שבאו מהקרבות בנגב או מקומות אחרים ידעו שמישהו קצין על-פי האקדח. מי שאין לו אקדח, כנראה שאיננו קצין. הרי ניסו בכל אופן להבליט משהו, וזה היה אחד מהסימנים. לא היו סימנים מיוחדים.

סך-הכל היו יחסים טובים, לא היה דיסטנס, הדיסטנס התחיל אח"כ, כנוצר פער גילים, ענדו דרגות לבשו מדים.

כאשר ירדתי מהק-30, קיבלתי את הפיקוד על ה-16. זה היה בערך ב-1951. הצוות היה מה שנקרא אז גדנ"ע-ים. יצאנו לאימונים ולהפלגות. הפלגנו גם למבדוק לנפולי, באיטליה. בדרך לשם היתה סערה מאד חזקה ומנוע אחד התקלקל וההגה התקלקל. סידור כניסה לנמל דרך השלטונות עוד לא סודר. קיבלתי הוראה להסתובב מחוץ לנמל 24 שעות, כאשר ההיגוי נעשה מהגה חירום בירכתיים, ומכונה אחת במהירות מאד מוגבלת, כשקשה היה להסתובב או להפליג נגד הים. וכל זה נעשה בתוך מפרץ נאפולי שגם היה סוער מאד. למחרת בבוקר התקשרתי והודעתי שאני נכנס. הודיעו לי שהנתב לא יכול לצאת ואם אני יכול להכנס בכוחות עצמי, אז שאכנס.

הכניסה היתה משותקת למעשה, הייתי אומר, משום שהרוח היתה מהצד והיגוי האוניה עם הגה ירכתיים, הגה חירום, היה קשה מאד והאוניה רצה מצד לצד וחששתי שהיא תעלה על שובר הגלים. הצלחנו להכנס לנמל בלי ... יצאנו מנמל נאפולי אחרי התיקונים והמבדוק והיינו צריכים להפליג לטורונטו.

ש. כשהגעתם לנמל נאפולי, איך התיחסו אליכם? זה הרי לא היה מקובל.

נכון, אבל באו השלטונות, הכל היה מוכן, השגרירות טיפלה בזה. השגריר בא לבקר, נציג משרד הבטחון בא לבקר, הכל היה מאורגן. קוריוז אחד מענין לגבי ביקור זה. לביקור צירפו נספחים, קצינים מכל מיני דרגות בח"י. היה קצין אחד בדרגת רס"ן, שאישתו היתה מזכירתו או קצינת הניהול של מפקד החיל. הוא היה רס"ן בחאקי. הוא הצטרף להפלגה על-מנת לבקר את אימו, שוויץ, שם היתה מאושפזת בבית אבות. מאחר ונכנסתי לפני הזמן, כאשר למעשה לא היה לי עדיין אישור כניסה, הדברים לא היו עדיין מוכנים בחוף. אף אחד לא חיכה לי. לא מהשגרירות ולא מהנספחות ולא אף אחד. האיטלקים פשוט נתנו לי להיכנס משום שהבינו שהאוניה היתה במצוקה. ואני ירדתי מהאוניה לטלפן לשגרירות ברומא לאמר להם שאני נכנסתי. בינתיים, מקובל שכאשר נכנסת אוניה באה משטרת הגבולות ואותו רב-סרן שהיה באורחית באותו מעמד, הוא לא היה במדים, ירד לצוות ואמר להם: "תראו איזה מפקד יש לכם, הוא כבר ירד לחוף במקום לטפל בכם הוא ירד לחוף לבלות. כבאה ביקורת הגבולות שאלו אותו למעשיו על האוניה והוא אמר: "I am a passenger", אני נוסע. אז הם אמרו לו, אנחנו רוצים רשימת נוסעים ורשימת צוות כמקובל באוניות משא או נוסעים, אבל לא מקובל באוניות מלחמה.

כשאני חזרתי אחרי שלא ישנתי רצוף לפחות 48 שעות, אחרי שטלפנתי לשגרירות אז טרטרנו מהמשטרה והשלטונות בגלל הרב-סרן ש... וגם את הצוות.

בטורונטו היינו אמורים להעמיס 200 טון תחמושת עבור ח"י. זה היה בינואר 1952. את סילבסטר, ראש השנה הגריגוריאני, היינו בנאפולי והיה איתנו רב-סרן אנגלי, גוי, ששירת בח"י. אח"כ היה מנהל המבדוק. שמו היה אריך אדגר. נשוי ליהודיה. נחמד, איש נחמד ואנחנו עשינו לו קצת שמח בחג שלו, וטיילנו קצת בעיר. לפני ההפלגה מהארץ הכניסו לאוניה מה שנקרא Sprinkling system, שזו שיטת התזה, שאם תפרוץ שריפה באוניה כשיש תחמושת, פותחים את הברזים ואז ניתזים מים המכבים את האש. זה היה הדבר היחידי שאמור היה להגן אם יקרה משהו. את התחמושת הביאו דוברות ליד האוניה במעגן בטורונטו, והצוות על הגב הכניס את התחמושת דרך המעברים שנועדו לבני אדם ולא לסחורה או מטען. והטעינו אותה בחדרי המגורים.

ש. זה היה בנמל צבאי בטורונטו?

בטורונטו היה גם נמל צבאי.

ש. איך זה התבצע, יכלו לראות שאתם מטעינים תחמושת?

אנחנו עגנו במעגן נפרד, שהיה סגור. המעגן היה אזרחי. את התחמושת העבירו בדוברות. ככה, שמאיפה שזה הגיע אני לא יודע בדיוק.

ש. זה היה גלוי שזה תחמושת?

כן, כן, ראו זאת. לנו היו אז בקורבטות תותחים איטלקיים, וחסרה לנו תחמושת. את התותחים שהורידו מאוניית סוחר. הם היו על גלגלים. אני זוכר שהורידו אותם מאונייה בנמל תל-אביב ניגשנו קרוב לאונייה והעבירו אותם ישירות לסיפון האונייה שלנו.

ש. אתה זוכר האם היגיעו כמטען על אוניית הסוחר?

כן, הן הגיעו כמטען. העבירו אותן לאוניות שלנו, עם הגלגלים, וקשרו אותן בחבלים [דניאלה]: איך כלי כזה כבד על גלגלים על אונייה?]. מאוחר יותר הורידו את החבלים וקיבעו אותם באונייה. חסרה תחמושת ואנחנו בדרך מהמבדוק בנאפולי הצטרכנו להביא את התחמושת שהיתה 200 טון. הצוות על גבו סחב ארגז, ארגז. את המרעומים שמו בחדר, קבינה על הסיפון, ויצאנו לים. בדרך שוב תפסה אותנו סערה, והיו הרבה סערות חזקות מאד באותו חורף [דניאלה]: זה היה הרי ינואר], במיוחד שבאותה סערה כאשר נכסנו לנאפולי היתה אונייה אספקה אמריקאית בליוורנו שהביאה תרנגולי הודו לחג לחיילי הצבא האמריקאי המוצבים באיטליה, ובסערה, בעגינה, היא נשברה לשניים וטבעה. זו היתה סערה מאד מאד חזקה.

בדרך חזרה עם התחמושת פרצה סערה. עכשיו, מה שקרה, שכפי שאמרתי, האוניות האלה שאלה היו אוניות מעפילים, הרי הורידו מהן את כל הציוד ושמו ופתחו פשוט בקטרים Cutter את כל הכבלים של החשמל, בלי להתחשב מהו מקור החשמל. וכשהיינו בסערה החזקה, גלים שטפו את הסיפונים. זה גרם לקצרים. יכולנו לראות ניצוצות אש יוצאים מהתורן ומכל מקום שרק אפשר, ופרצו שריפות. היתה כמות לא מבוטלת של מרעומים של התחמושת לפגזים.

על האונייה היו כ- 17 קצינים נספחים בדרגות שונות, רבי סרנים, סגני אלופים וכו' וכו'. אני פקדתי עליהם... הם פחדו התאוננו כיצד אני מעיז להפליג ככה, ולמה אני לא עושה שום דבר וכולי. אני אמרתי להם, אתם תעזרו לי. אתם תתארגנו בשמרות ותסתדרו באונייה במשך 24 שעות על האונייה ביממה ותשגיחו שאם פורצת שריפה תדאגו להזעיק עזרה על-מנת לכבות אותה. אמנם גם על זה הם התמרמרו, אבל אני התעקשתי והם עשו זאת. בחלקם הם גם לא הרגישו כל-כך טוב בים. יצאנו בשלום מההפלגה הזאת שהיתה מאד קשה. הנספחים, גם הם לא עזרו למצב, מפני שהם הרגישו שהם קצינים, ומגיע להם, והם הכבידו, ובאו בדרישות מוגזמות, אבל זו היתה המציאות אני הייתי בין הצעירים, אני חושב שהייתי בין הצעירים מהצוות. ב- 1952 היית בן 24.

ש. והנספחים ?

הנספחים, חלק היו יותר מבוגרים, חלק בגילי. הם היו אנשי חיל הים בתפקידי חוף או בתפקידים אלו או אחרים, שקיבלו מה שקוראים היום "צ'ופר", להפליג לחו"ל. מה גם שאנחנו קיבלנו אז בשהייה בחוף, המפקד, זה אני, וכל אחד מהצוות דולר ליום דמי כיס. לעומת זאת הנספחים האלה, קיבלו כלכלה ואשל בסכומים מכובדים. צריך לזכור שהם לא גרו בבית מלון, אלא גרו באונייה ואכלו באונייה. והם הרי היו אנשי ח"י כמונו. הם הפליגו כנספחים להפלגה. לא נספחים - כי אם נספחים להפלגה. ולהם היה כסף יחסית בשפע. לנו היה דולר ליום. פרדוקס. זה הרבה זמן היה ככה. קיבלנו דולר ליום ודולר אחד יכולנו לקנות. זו היתה ההקצבה.

מהא-16 הוצבתי מה שקוראים בעגה הצבאית, על הק-30, בתור סגן מפקד. באותו זמן הייתי מיועד להשלח לקורס קשר לאנגליה, יחד עם יהודה בנרון. האוניה עמדה להפליג לארה"ב לביקור, מה שנקרא To show the flag להראות את הדגל. מאחר ועמדתי להצטרף לקורס, ירדתי מהק-30 והוצבתי כסגן מפקד בסיס הדרכה של ח"י, עד שענין הנסיעה לארה"ב יוסדר. התפקיד בארה"ב היה לקבל פיקוד על כלי שייט שמשרד הביטחון רכש מעודפי הצבא האמריקאי, בסתר. זו היתה Patrol Craft - P.C. ורסיה אמריקאית של הפריגטה הבריטית. כלי קטן ומהיר יחסית, לאמריקאים היו כמויות גדולות. משרד הביטחון רכש כלי כזה, שיפץ אותו ואני אחזור עוד לפרט את הסיפור הזה.

ירדתי והייתי סגן מפקד בסיס הדרכה. הק - 30 והק - 20 הפליגו לארה"ב. באוגוסט תחילת ספטמבר 1953, טסתי לארה"ב ופה היה קוריוז קטן. זה היה סודי. סודי ביותר. אסור היה לדעת שאנחנו אנשי ח"י. הנסיעה שלי היתה בסימן שאלה משום האוניה שלי אמורה היתה להפליג בדגל צי הסוחר. ולא היתה ברשותי תעודת הסמכה של צי סוחר. התוכנית היתה להשיג לי תעודה כזאת - פנמית, בארה"ב. היו הרבה קופצים על הנסיעה הזאת. משום מה אני נבחרתי לתפקיד.

ש. מדוע זה היה סודי?

זה היה סודי מפני שאסור היה לדעת שארה"ב מוכרת כלי מלחמתי למדינת ישראל. לא שהכלי היה חמוש! הוא היה ערום. לא היה בו נשק, לא תחמושת, לא ציוד, שום דבר. אבל הכלי היה מלחמתי ביסודו. הגעתי לארה"ב והאוניה היתה במבדוק. התברר שכאשר בנו אותה היו לה 2 [שני] מנועי המילטון מאד גבוהים שהגיעו מהקיל ועד הסיפון, וזה קצת גרם לבעיות יציבות וכן המהירות לא היתה מספקת. האוניה אמורה היתה לשמש בהגעתה ארצה כאונית אם של שייטת - 13, ולכן גם בנו עליה מנוף שיוכל להרים כלים. כדי לתת לה מהירות גדולה יותר הכניסו בה שישה מנועים. שני מנועי מרצדס-בנץ, שעשויים שסתומים, כאשר יש מנוף שאפשר להפעיל 10 שסתומים או 20 שסתומים לפי הצורך או הרצון במהירות, ו-4 מנועי G.M. ג'נרל מוטורס, כשעל כל ציר יש שלושה מנועים, מנוע אחד מרצדס-בנץ ושני מנועי ג'. מ. כאשר הבעיה שהתעוררה היתה לתכנן ולבנות גיר שאפשר יהיה להעביר במהירות בעת הפלגה ממנועי מרצדס ל-ג'. מ. או להיפך.

שהייתי בארה"ב, בנמל ניו-יורק כחודש בשיפוצים האחרונים ואספקת האוניה ויצאנו לדרך. יצאנו מהארץ בטיסה דרך רומא, אז הטיסות היו בהפסקות. טסנו לרומא עם "אירה איטליה" מה שנקרא היום "אל-איטליה", שהינו ברומא יומיים וחייבנו לטיסה לארה"ב. אוכסנו במלון. קיבלנו אז דמי כיס לנסיעה, כמו כל אזרח שעזב אז את הארץ 10 \$. כשעלינו לאוטובוס בשדה התעופה להגיע לטרמינל בעיר, הנהג רצה כסף. אמרתי לו שאנחנו לא משלמים, ונתתי לצוות הוראה לא לשלם, מפני שזה הכל צריך להיות ע"ח חברת התעופה. הוא קיבל את זה. הגענו לטרמינל עם האוטובוס ושם חיכו לנו המזוודות וכל אחד היה צריך לאסוף את המזוודה שלו. בא אלי איש צוות והודיע לי שהוא לא מוצא את המזוודה שלו. אמרתי לו שימשיך לחפש ושיזיז מזוודות. זה היה אולם בו עמדו מזוודות חופשי לכל אורכו ורוחבו. הוא התחיל להזיז מזוודות, ומזוודה אחת הפריעה לו. הוא הרים אותה וגילה שזו מזוודת כיסוי ומתחתיה, מתחת לכיסוי, היתה המזוודה שלו. שמו דמי של מזוודה.

אוכסנו במלון. במלון, שלא היה מפואר, אבל כמו בכל מלון היו בחדרים טלפונים עם כפתורים, והצוות שזו לו הפעם הראשונה שהוא מגיע לחוץ-לארץ, התרגש מהכל, ולחץ על הכפתורים, והגיע השרת ואיש חדר האוכל וכולם רצו והם צחקו. שהינו שני לילות. כשעזבנו, שאלו מי האחראי ואמרו להם שזה אני. אגב, נאמר במלון שזו קבוצת כדורגל



ואני הקפטן של הקבוצה. לתת לזה איזה שהוא כיסוי. כאחראי, קראו לי ואמרתי שיש איזה חשבון טלפון של עשרות-אלפי לירות, מפני שהחברה טלפנו לכל העולם מהטלפונים בחדרים ושאיני אשלם. אני לא יכולתי לשלם אפילו אם רציתי מתוך אותם \$ 10 שהיו ברשותי. יצאנו מזה, אני לא זוכר איך, אבל לא שילמנו. אנחנו הכחשנו.

היו כל מיני יחידות בחיל, שניסו, כפי שכבר אמרתי קודם, לתת להם איזשהו ציפור בנסיעה. היה ירחמיאל בוקסר, נפטר ממחלת הסרטן לפני שנים. הוא היה רס"ר מעולה. היה רן, שאיני זוכר את שם משפחתו [ככל הנראה היה שם משפחתו רן], שנספה על ה'דקר', הוא היה קצין. הוא היו עוד אחד או שנים מש-13, והסגן שלי היה שלום שוורץ. מכונאים היו: סא"ל בן-שמואל, שיצא לארה"ב להיות נוכח בהסבה [מקצועית] למנועים. הוא חזר כמכונאי שני, כפי שזה נקרא בצי סוחר, סגן של מכונאי ראשי, כאשר המכונאי הראשי היה יהודי אמריקאי בשם בן הלפרין. הוא לא מהמח"ל, אלא יהודי שחי בארה"ב והיה מועסק על-ידי משרד הביטחון. הוא היה מכונאי בצי האמריקאי והוא רכש את הכלי מהאמריקאים והיה זה שתכנן את ה'גיר בוקס' שהיה פרובלמטי, הוא גם היה זה טייב [?] את האוניה. הוא היה זה שטיפל באוניה והכין אותה להפלגה ארצה.

כאשר הגעתי לארה"ב קרה קוריוז. הוא היה מבוגר ממני, אני הייתי אז מאד צעיר, בן 25. כאשר נפגשנו הוא קצת נבהל שבחור כל-כך צעיר מפקד על אוניה והוא נרתע. בשלב מסוים, ניסה להביא מישהו אחר. אז הוא טען שהוא לא מצליח לסדר לי את הטיקט, היה לי טיקט מיוחד כדי שאוכל להביא את האוניה ארצה. הוא שלח מברק לארץ שהוא לא מצליח לסדר לי את הטיקט וצריך לשלוח רב-חובל אחר. אז הודיעו לו שרב-חובל מילה ברנר בדרך. כשהוא שמע את זה - למחרת היה לי טיקט. הוא לא רצה את מילה ברנר, כנראה הכיר אותו. למחרת היה לי טיקט, הוא הודיע שהכל מסודר ואפשר לצאת לדרך.

היו איתו עוד שני ישראלים, הם עבדו איתו בהכנת האוניה. אלה היו מכונאים שהאבות שלהם היו חיילים במלחמת עולם הראשונה בצבא האמריקאי. הם היו יהודים שהתחתנו פה. המכונאים הם בנים של אותם אנשים. אחד מראשון והשני מפרדס-חנה. זה היה מייק גליקמן והשני דייב חנוביץ'. נדמה לי שאחיו, אחד מאחיו, היה בכ"ג. הם היו מכונאים באוניה. הם הפליגו איתנו ארצה והיה עוד יהודי בשם כהן שהיה חשמלאי. היו 17 אנשי צוות מהארץ יחד איתי, חמישה הצטרפו בארה"ב, סך הכל היינו 22 אנשי צוות.

ש. היו מגורים מותאמים?

לאוניה היה מקום ל-40 עד 60 איש. באוניות קרב יש מקום למספר רב של אנשים והצוות נקבע לפי הצרכים. למשל בקרב יש לאיש עמדות קרב ומספר אנשי הצוות נקבע לפי עמדות הקרב שצריך לאיש, כולל הגשת תחמושת וכו'.

איתי כפי שאמרתי הגיעו הדירוגים והסמלים ואלחוטאי. יצאנו מניו-יורק והאלחוטאי בא אלי עם מברק והראה לי שעומד להגיע ההוריקן 'עדנה' בחוף המזרחי של ארה"ב. אז אני אמרתי לו שימשיך לקלוט [ידיעות] ולתת לי את קו ההתקדמות של ההוריקן, כדי לנסות להימנע ממנו וזה אפשרי. להוריקן יש אופי של סערה מאד מיוחדת נקראת Tropical ..... Storm. אם אתה יודע את כיוון ההתקדמות שהוא לא קו ישר אלא הולך בעיקול, יש דרך להימנע. אבל הים התחיל להיות גלי, ללא רוח, היה חלק כשמן, עם גלים אדירים, גבוהים מאד וחלק גדול של הצוות שלא היה ימאי ברמ"ח אבריו, התחיל להרגיש לא טוב בלשון המעטה, ביניהם גם האלחוטאי. והוא נשכב, וזה היה קרוב לגשר ואני ניסיתי להקים אותו על רגליו, בעוונותי אפילו בעטתי בו שיקום כי היה חשוב לי לקבל התרעות. אבל הוא

שכב עם עיניים עצומות ואמר שהוא שומע גם כשהוא ישן ולדבריו אין שום שידורים יותר ובכלל הרדיו הפסיק לדבר.

נכנסתי לסערה הזאת, הייתי 5 ימים בהוריקן, כאשר 5 ימים לא ראיתי שמים. ראיתי ים מלמעלה וים מלמטה. פעם אפילו ראיתי מעלי את תחתית האוניה. חוץ מ-5 איש, הצוות היה חולה-ים כולל הסגן שלי. אני הייתי על הגשר 5 ימים רצופים בלי לישון, בלי לאכול, מפני שבשביל להגיע לחדר האוכל היה צריך לצאת מהגשר, ללכת לאורך הסיפון והיה פתח תחתון שהיה צריך לפתוח ולרדת למטה. איש לא היה יכול לצאת החוצה, כי אם היה [יוצא] היה נשטף לים, ולו אני פתחתי את הפתח חדר האוכל היה מתמלא מים. מה גם, שלא היה מי שיבשל. ליד הגשר היה פנטרי שהיתה אפשרות לעשות בו קפה.

ש. היו שם צנימים?

לא היה שום דבר חוץ מקפה. קפה וסיגריות. ואני עישנתי אז ביממה 5 קופסאות סיגריות ושתיתי קפה. אחת אחרי השניה. חמש יממות עמדתי על הגשר. בשתי היממות האחרונות הרגשתי שזה לא מספיק טוב וביקשתי מרב-המלחים בוקסר, שעמד על הרגליים, ששתי משמרות ביממה, זאת אומרת משעה 8 עד 12 לפנה"צ הוא יהיה על הגשר, ואני אשב על הגשר על כסא המפקד ואני אנמנם.

ש. בעצם אולי ניתן לומר שבאותם ימים זה לא היה התקדמות, אלא הישרדות.

כן, הייתי אומר. התקדמנו מעט מאד. כמובן שבסערה כזו צריך היה להוריד את המהירות להתאים אותה לגובה הגלים, כדי לא לשבור את האוניה. מה גם שבהוריקן, בניגוד לסערות אחרות, כלומר בסערה אחרת אתה מפליג בזווית מסוימת לגלים ובהוריקן אתה לא יכול לעשות את זה מפני שהגלים באים מכל הכיוונים. אבל זו היתה הישרדות. האוניה היתה אטומה והחזיקה יפה. אז באותן השעות שהוא היה ער על הגשר, אני נמנמתי על הגשר על הכסא.

אחרי מספר ימים היינו אמורים להיכנס לפונטה-לה-גדה לתדלק. אגב כשיצאנו מארה"ב, קשרנו מסביב לריילינגס [המעקה] חביות של דלק, כדי שיהיה לנו מספיק דלק להגיע לפונטה לה-גדה באיים האזוריים, מרחק 2000 מייל מניו-יורק. כשני שלישי הדרך מניו-יורק לגיברלטר. מהאיים האזוריים לגיברלטר עוד 1000 מייל.

נכנסנו לנמל פונטה לה-גדה קצת לטפל באוניה, ואז לפני ההפלגה אחד המכונאים בא בריצה והודיע שחדר המכונות מוצף במים. לא היה ברור מה קרה, משהו פתח ככל הנראה את אחד הברזים הלא הנכונים ונכנסו מי-ים ששטפו את המנועים החשמליים ו-5 מנועים יצאו מכלל פעולה. בדקנו וראינו שאפשר להפליג גם בלעדיהם אבל לא רצינו להגיע לארץ עם חלק מהציוד שלא מתפקד. המשכנו בדרך, אגב, מכ"ם לא היה, המכ"ם היה מקולקל מרגע שיצאנו מניו-יורק ולא הצליחו לתקן אותו, וכל הדרך עשינו ללא מכ"ם והפלגנו כמו פעם שהאוניות היו מעץ והאנשים מברזל.

הוחלט שאנחנו נכנסים למסינה לשפץ את האונית. הגענו למסינה ומסינה הוא נמל במיצר מסינה בסיציליה, נמל פתוח עם גדר סביב הנמל. היה לנו סוכן וספק ולמעשה שרצנו באוניה בלי הפסקה. היה לי חשד שהוא נציג המכס או משהו כזה. כשנכנסנו לנמל נדרשנו להגיש רשימת .... שיש לנו באוניה, היות והיינו עם דגל צי סוחר ולא דגל של צי צבאי, למרות שהאוניה היתה צבועה באפור. רשימה של סיגריות, משקאות חריפים וכו'.

מאחר והמכונאי הראשי, בן הלפרין, הוא זה שרכש את זה, אמרתי לו "תכין רשימה". הוא הכין רשימה עליה חתם. שאלתי אותו "זה מה שיש?" הוא ענה לי "כן". חתמתי. אנשי המכס לקחו את הרשימה והלכו לבדוק. הם ירדו למחסן בו היו מאוחסנים כל הדברים הטובים כמו סיגרים, סיגריות, משקאות. אחרי זמן קצר עלו למעלה ואמרו לי: "Captain, You are under arrest, You come with us to the custom house". מה, האשמה, ענו לי "נסיון הברחה, מצאנו כמויות פי שניים, פי שלוש ממה שהצהרת". אני הייתי במצב מאד לא נוח. אני סמכתי עליו [על הלפרין], הוא היה יהודי מבוגר, מבוגר ממני, חשבתי שהוא אחראי, לא טרחתני לבדוק את הרשימות שלו, אבל הם התעקשו שככה אנחנו לא נפליג ואני חייב לבוא איתם. אני החלטתי שאני מהאוניה לא יורד ויהי מה. ואם יהיה צריך לקרוא לשגריר, או לנספח שיבואו, אני לא יורד מהאוניה. במקביל קראתי לו ואמרתי לו "תראה, אתה סיבכת אותי, אתה תוציא אותי. איך? זו הבעיה שלך". הוא לקח את שלושת אנשי המכס שהיו שם, לכל אחד היה תיק כזה של בית-ספר, ריק, והם ירדנו למטה ל-Goodies, וחזרו משם עם תיקים מלאים, ונפוחים בבטן, בקושי סגרו את המעיל. כל אחד מלא לו תיק, וניפח את המכנסיים בתוך הג'קט והמעיל עם סיגרים וסיגריות, אני חושב בערך כספי של מאות דולרים במונחים של אז, ואני לא הלכתי לבית-סוהר.

הזמנו אספקה, בארץ היתה תקופת צנע, הזמנו פרה מינוס שוק אחד כי לא היה מקום לפרה שלמה במקרר. אני הייתי זקוק לכסף איטלקי, וקיבלתי דולרים להוצאות הנסיעה. יצאתי העירה ונכנסתי לבנקו די רומא במסינה, לפרוט כסף לכסף איטלקי. בדקתי את השער, וחישבתי כמה לירות אני צריך לקבל. כשספרתי את הלירות שנתן לי פקיד הבנק, ראיתי שנתנו לי פחות ערך של \$ 300, שהיה אז הרבה מאד כסף. הטלר טען שהוא לא יודע אנגלית, אני איטלקית לא ידעתי בכלל, מאחורי היה תור ארוך של סיציליאנים שהתחילו לצעוק שאני מפריע ולא נותן לתור להתקדם. ואני אמרתי שאני לא זז מפה עד שאני מקבל את הכסף שעדיין מגיע לי. הם עשו את עצמם שהם לא מבינים על מה אני מדבר ובשלב מסויים כבר כן דיברו קצת אנגלית, וגם האנגלית שלי לא היתה אז מי יודע מה. בכל מקרה הם שהם צריכים לסגור את הבנק ולספור, אמרתי להם "טוב, תספרו, אני מפה לא זז!". לא עזר כלום אז אמרתי "טוב, עכשיו אני רוצה לראות את המנהל שלך". הוא דיבר עם הקולגה שלו בצד, ופתאום צץ הכסף על הדלפק, את מלוא הערך של הדולרים.

יצאנו מהנמל בערב, הצוות הוציא מנורה כדי שיהיה להם נוח לקפל חבלים. התחלנו לקפל חבלים שהיו פרוסים קדימה ואחורה, ויצאנו למיצר מסינה  
צד ב'

. אור המנורה סינוור אותי ולא יכולתי לראות מה נעשה בים מסביב, ונתתי הוראה לכבות את האור. אותו בחור שהיה על הסיפון משייטת 13, התלונן בפני הצוות, שהמפקד בכוונה, כלומר המפקדים שלא בשייטת 13, המפקד הזה [תבור], בכוונה מכביד על הצוות שלא יראו איך לעבוד, בלי להבין בכלל שבמצב הזה כשאתה מפליג בים: א. אסור להראות אורות כאלה במקומות לא ברורים וב. שזה מסנוור ואי אפשר לראות מה נעשה בים וזה יכול לגרום להתנגשות של כלי שייט, בעיקר במיצר מסינה שזה נתיב מים מאד עמוס באוניות.

הגענו ארצה עם אינני טועה ב- 10 באוקטובר 1953, בשעה אחת בצהריים, נקשרנו, ובא ביקור של מפקד ח"י, מוקה לימון, קציני ח"י, לראות את כלי השייט החדש והביאו לי פקודת הפלגה "בעוד שעתיים אתה יוצא לים שבוע ימים סיבוב בחופי הארץ. כמובן שהצלחתי לבטל את רוע הגזירה אחרי שלא היינו בארץ כחודשיים, חודשיים וחצי. האוניה

הזאת, נוגה, ק-22. היא שירתה מספר שנים רב כאוניית אימונים של שיטת 13, ואנית מבצעים של שיטת 13. היא גמרה את השירות לפני מספר שנים, דומני שהיא הוטבעה בתרגיל ירי של טיל "גבריאל".

אומר מספר מילים על המעבר מהפלים לח"י. אמנם אני לא הייתי מותיקי הפלים, אני שירתתי בסך-הכל שנה ורבע, מתוכן, בתוך התקופה הזאת למדתי בבי"ס הימי. אחרי שסיימנו את הלימודים, הצטרפתי לפלוגת הנמל של הפלים. ככה שאת ההוואי היותר מקובל לא חוויתי. אבל המסגרת בפלים היתה כפי שהיתה, ובוודאי דובר עליה. המעבר לח"י היה למעשה טבעי, כאשר באחד הימים הודיעו לי שאני וחבר עוזבים את המסגרת ועוברים לשרת על הא-16 מ'צי הצללים' שעמדה בשובר הגלים. לאט, לאט גובש הצוות, כמובן שחלקו ורובו של הצוות היה יוצאי הפלים ומגוייסים חדשים. האוירה בצוות היתה טובה, היא לא היתה שונה בהרבה, אם בכלל, מהאוירה שהיתה קיימת כאשר שירתנו בפלים. במשך הזמן, כדרך הטבע כשמשרתים על אוניה צורת העבודה חייבה יותר פקודות, יותר אוטוריטה, אבל הדבר נעשה בצורה מאד פשוטה, רגילה, בלי זעזועים, לפחות לגבי. למעשה זה לא כאב, אם אפשר לומר. לא היו שום תיסכולים או כעסים, אלא הדברים נבנו מעצמם, בעיקר שתקופה קצרה אחרי ששירתתי על האוניה אני בעצמי נהייתי קצין, ולא זכור לי איזה שהיא תרעומת או כעסים בנושא של אוטוריטה או של פיקוד או התנשאות או דברים מסוג זה. הדברים נבנו באופן טבעי ביותר.

לאחר שמסרתי את הפיקוד על ק-22, האח"י נוגה, נתמנית לטגן מפקד ק-32 אח"י מזנק, הפריגטה. הייתי סגנו של ידידי וחברי מנחם כהן ז"ל. הוא משכמו ומעלה, היה תענוג לעבוד איתו, נשמה טובה. רע, חבר, כל מה שאפשר לומר על מפקד לדוגמא. שירתתי איתו תקופה של כ-7 חודשים, ואז מוניתי למפקד הפריגטה אח"י מבטח, ק-28. היא היתה אחת משלושת הפריגטות של ח"י דאז: ק-28, ק-30, ק-32.

באותה תקופה הק-30 הפליגה עם קורס החובלים לדרא"פ, לביקור. הק-32 נכנסה לתיקונים ממושכים של כ-10 חודשים והק-28 שאני הייתי מפקדה, היתה האוניה היחידה הפעילה בים התיכון. היינו בכוננות מיידית מתמדת, בתקופה הזאת של עשרה חודשים, שכלל הפלגות, יציאות לים, יציאות פתע לים להצלת דייגים שנעלמו, הצלת מטוסים שנפלו לים ולכל תפקיד שנדרשנו בסביבה, בים התיכון.

#### מבצע צימוק

כפי שאמרתי הייתי מפקד המבטח 10 חודשים. אז התחיל ח"י במבצע 'צימוק'. במבצע צימוק ח"י שרצה ועמד לרכוש משחתות, המטכ"ל חייב אותו לצמצם בהוצאות וזה חייב צימוק. לא מציימוקים, אלא מהצטמקות. ירדו פקודות לצמצומים בכח-אדם, רכב, בציוד וכדו' כדי שישאר כסף על-מנת שישאר כסף לתשלום הרכש, של שתי המשחתות אח"י אילת ואח"י יפו. הדבר הקשה מאד על הפעילות השוטפת שהיתה בעומס לא קטן, ועם זה גם הצמצומים באמצעים הקשו מאד על העבודה. אבל עמדנו בזה כי ידענו שזו הדרך היחידה לקבל ציוד יותר משוכלל ויותר חדיש וציוד לחימה. מבצע ציוד היה באמצע - סוף 1955.

נוכרתי בשני דברים שאולי כדאי להזכיר אותם. כאשר שירתתי כסגן-מפקד ק-32, פנה אלי מפקד ח"י ושאל אותי אם אני מוכן למבצע מיוחד, וכמובן שמי ששירת בצבא ופונה אליו מפקד החיל, התשובה יכולה להיות רק אחת והיא חיובית. המבצע שהייתי אמור להשתתף בו היה להפליג למסאוה, לקבל פיקוד על אונית סוחר שלימים נקראה בת-גלים, ולנסות לעבור איתה בהפלגת מבחן את תעלת-סואץ. אני חזרתי אז מהפלגה, התברר שהצוות כבר היה רובו ככולו מוכן, חיכו רק שאני אחזור מהפלגה. הסגן שלי היה אמור להיות יענק'לה ריטוב משיטת 13. קצין שני היה סמל

ששירת או בח"י, רפי שפינט, הוא שירת כקצין שני בצי- סוחר. בחיל הים שירת בדרגת סמל. המכונאי הראשי היה צריך להיות פולק. אני עברתי את כל ההליך לנסיעה כמו הזריקות שניתנות לאלה שנוסע לאפריקה. קצת לימוד והתעדכנות מה זה ניירת של צי- סוחר. מניפסט [?], שטר מטען, כל הדברים האלה. הייתי אמור לקבל שקית של מטבעות זהב בכדי לשמן את הדרך. נקראתי גם למודיעין לתדרוך ונאמר לי שאם נעבור, נעבור. זה יכול לקרות. אבל ההערכה היא שיעצרו אותנו ואז אנחנו נהיה במעצר אצל המצרים כשלושה חדשים.

הכל היה מוכן, בשעה חמש בבוקר הייתי אמור להיאסף מהבית לשדה התעופה, ולטוס למסאווה. כמובן שנצטוונו לקחת איתנו בגדים בלי שום סימנים שמראים שהבגדים נקנו בארץ. זה חייב אותנו להוריד את כל הפתקיות למיניהן שיש על הבגדים, כדי שלא יזהו שאנחנו ישראלים, ברגע נגיע למסאווה. ב- 4 בבוקר באותו בוקר, קיבלתי טלפון, ונאמר לי שהיציאה מתעכבת, שאגיע בשעה 8 למפקדה, למודיעין. התיצבתי כמתבקש, ונאמר לי שלגבי המבצע בוטל, מפני שהרמטכ"ל דאז משה דיין, חזר מחו"ל וקיבל דיווח. כשנאמר לו מי התמנה למפקד הכלי הוא הודיע שאיננו מוכן, מפני שאם יודע למצרים שמפקד אוניית הסוחר הוא למעשה איש ח"י, והם בודאי יודעים, מפני שתמונות שלי וגם של אחרים התפרסמו בעיתון "במחנה", הם יכריזו עלינו כעל מרגלים ויציאו אותנו להורג. לכן הוא ביטל את ההשתתפות שלי. המבצע עוכב על- מנת למצוא רב- חובל אחר שיצא למשימה הזאת. ולא איש ח"י. מאחר וזה לא נוגע לח"י, אינני נכנס לבחירה למי נבחר איך ומדוע.

סוף ראיון מספר 2 עם אברהם תבור

ראיון מספר 3 עם אברהם תבור. 5 ביוני 1994.

במסגרת אותם הדברים שלא יצאו אל הפועל אספר עוד דבר אחד. מפקד ח"י דאז שמוליק טנקוס, פנה אלי וביקש שאני אצא לתקופה של לפחות שנתיים לארגן את הברחת יהודי מרוקו ממרוקו לגיברלטר. נאמר במפורש שבמשך שנתיים אלו אמור וגם אסור שיהיה לי שום קשר עם הארץ ועם הבית. ושום קשר אחר שיראה או יוכיח שאני ישראלי. השאלה שלי היתה אם כך, האם הוא נותן לי זמן להתגרש, משום שאין שום טעם להיות שנתיים בגיל שהייתי אז, בנפרד מאשתי. והשאלה השניה היתה האם, במידה ואני אצא, אני הייתי או בדרגת רב-סרן, האם אני אועלה בדרגה. התשובה לשאלה השניה היתה "לא". ואם אני לא אצא, האם אני אעלה בדרגה? התשובה היתה "כן". לאחר שיקול קצר החלטתי שאני לא מקבל עלי את המשימה הזאת, ושנים רבות אחרי כן טנקוס עוד כעס עלי, אם אינני טועה אז אפילו עד היום.

באותה תקופה בסוף שנת 1955, התחילו לארגן את הצוותים ולאייש את המשחתות שנקנו באנגליה מהצי הבריטי. האח"י אילת והאח"י יפו. ק- 40 וק- 42. הוצע לי לצאת לאנגליה עם הצוות הראשון או עם הפיקוד, בשביל להכין את האוניות ולהכין את קבלת הצוות שיגיע בשלב מאוחר יותר. בראשון בינואר 1956, יצאתי לליברפול, והאוניות היו שתיהן במספנות. אחת במספנת C & H Crighten, והשניה במספנת Harland & Wolf. האוניות היו בשיפוצים. העבודה היתה לפקח על השיפוצים. להחליט איפה ליצב דברים מסוימים למרות שבאוניות מהסוג הזה אין הרבה אפשרויות לשנות מיקום של דברים, הכל תוכנן בקפידה רבה כאשר בנו את האוניות. האוניות היו עם נשק ותותחים, כלי טורפידו. למעשה הכלים הראשונים שח"י קנה וקיבל מצוידים כאוניות מלחמה לכל דבר. כפי שאני אמרתי נשק וכל היתר. התיקונים נמשכו כ- 4 חודשים.

בארבעת החודשים האלו התחילו להגיע אט, אט אנשי צוות נוספים. לפי הענין והצורך ולאייש את המשחתות. כשיצאתי מכאן היה לי מינוי להיות הסגן של מנחם כהן, ואברהם בוצר, בוצ'ה, אמור היה להיות הסגן של יוחאי.

מפקד השייטת היה שמואל ינאי, סמק. כשהגעתי לאנגליה, החליט סמק שאני אהיה הסגן על אח"י יפו, של יוחאי. וצ'טה, אברהם בוצר, יהיה הסגן של מנחם כהן.

לאחר ארבעה חדשים של שיפוצים ותיקונים עזבנו את ליברפול, כאשר הצוות רובו ככולו היה כבר על האוניה. הפלגנו לסאות'האמפטון לתקופה של חודשיים. לנסות לעבור את תקופת ה- Working up, תקופת ההיבנות של המשחתות, אימונים עם הצי הבריטי, כולל הפלגות בתעלה האנגלית, ירי נ.מ., ירי שטח, ירי טורפידו. האימונים נעשו במשחתות שלנו. יצאנו להפלגות כל ימות השבוע, למעט ימי שבת וראשון. יצאנו ביום שני בבקר וחזרנו ביום חמישי ולפעמים שישי, לאחר שבוע אימונים די קשה ומפרך.

היה לנו קצין קישור בריטי במשך כל התקופה, שקישר בינינו לבין הצי הבריטי. בתקופת שהייה בליוורפול, רובם ככולם עברו השתלמות וקורסים של הצי הבריטי. קורס בטורפידו, קורס בנצ"ל שזה לחימה נגד צוללות וקורסים אחרים שיעדכנו אותנו בכל מה שקשור למשחתות. גם אנשי צוות אחרים עברו השתלמויות בבתי הספר של הצי הבריטיים בכל הנושאים שיש בהם צורך באוניות. אם זה תותחנות, אם זה גנ"ק וכו'. עם תום תקופת האימונים הם חזרו לאוניות ויישמו את מה שהם למדו.

עם גמר תקופת האימונים, אמצע יוני 1956, חזרנו ארצה. המשכנו באימונים. למעשה היינו בשלב מאד ראשוני של האימונים בסוג זה של אוניות. עדיין הצוות לא עיכל, לא היה מוכן עדיין לצאת לקרב עם רמת האימונים שעבר.

המשכנו באימונים בארץ, באופן לא מספיק אינטנסיבי בראיה לאחור. בנובמבר פרצה מלחמת קדש, 1956. בהתראה של שעות ספורות, בערב הקודם הודיעו לנו שאנחנו צריכים להתכונן, היינו צריכים עוד לחמש את האוניות, קראנו לאנשי המילואים, שאומנם לא היו רבים במשחתות. הצוות מנה כ- 230 איש, מתוכם 40 או 50 היו אנשי מילואים. ותפקידם היה לאשר [?] תחמושת. בין יתר התפקידים על האוניה היה אישור תחמושת על-ידי אנשים בסדר. יצאנו למחרת לסיור מתוכנן לאורך חופי הארץ, כאשר בשעה 5 בבוקר, קיבלנו הודעה על הפגזת נמל חיפה על-ידי משחתת מצרית.

יצאנו לפגוש אותה. הפלגנו בחשיכה. ראינו במכ"ם כלי שייט מצד שמאל, ואיתות באור. לפי הצבע הנחנו שזה לא משחתת מצרית, מפני שהמשחתת המצרית היתה משחתת בריטית לשעבר. ואור איתות המשחתות האלה היה צהוב, וצבע אור איתות האמריקאי היה יותר אדמדם. מה שאנחנו ראינו היה אדמדם. הודענו להם שאנחנו נכנסים לקרב ואנחנו מבקשים לא להתערב. המשחתות האמריקאיות הסתובבו והסתלקו.

המשכנו לשוט במהירות מירבית בכיוון צפון- צפון מזרח כדי לסגור על המשחתת המצרית ולקראת אור ראשון התפתח קרב תותחים ונורו הרבה מטחים שמיעוטם פגע במשחתת. בשלב זה נכנסו גם מטוסי ח"א לתקיפה. גם הם לא פגעו יותר מדי, אבל לתדהמתנו ראינו שמונף דגל לבן על המשחתת שהתברר שזאת ה"איבראיהם אל עוול", שלימים הפכה להיות אונית ח"י "חיפה".

ש. איפה התרחש האירוע של הנפת הדגל הלבן?

גיאוגרפית זה היה במעלת רוחב של חיפה. המשחתת נעצרה, הניפה דגל לבן, היא נתנה קצת על צידה. חולקו תפקידים לצוות של שתי האוניות. אונייה אחת אמורה היתה לאסוף את הצוות המצרי, או את חלקו, זה שקפץ למים. זה היה צוות ה"יפו". וה"אילת" גררה את האבריהם אל אוול לנמל חיפה.

אנחנו שלינו מהים 53 אנשי צוות שקפצו. אחד מהם היה פצוע והתברר שהפציעה שלו היתה בירך מכדור של מפקד האונייה המצרית שירה בו מפני שהוא קפץ לים לפני שניתנה פקודה לנטוש את האונייה. אספנו אותם לאונייה. הבוקר היה קר, נתנו להם לשתות, עטפנו אותם בשמיכות והפלגנו לנמל חיפה.

לשאלתך על בנות בחיל הים. היו בתקופה הראשונה, ב-1948 בנות בח"י [השאלה היתה על בנות ששירתו על כלי שיט]. בא-16 היו ארבע. הראשונה היתה חובשת בשם עדה. היא היתה הראשונה. אחר-כך הצטרפה גם בתיה בייר, שהיתה מזכירה. מאוחר יותר הצטרפו עוד שתי אלחוטאיות, שולה וגילה. ארבע בנות בו זמנית.

היחסים היו טובים מאד. לא היתה שום בעיה של מין עם בחורות. היחסים היו טובים. האונייה היתה מספיק גדולה עם תאים ומקלחות שלא גרמו לבעיות בנושאים אלה. הן שירתו במשך כל תקופת מלחמת השחרור, עד גמר מלחמת השחרור. אני יודע שגם על ה"וגיזוד" היתה בחורה, ועל ה"הגנה" היתה בחורה. על הוגיזוד היתה מזכירה, ועל ההגנה, הק-20 היתה אלחוטאית - רותי.

ש. הן היו קודם "גדעוניות" [קשריות בשירות המוסד לעליה ב'] ?

הן לא היו גדעוניות. הן היו צעירות מדי בשביל להיות גדעוניות. הן עברו קורס ?..

חלקן הוצבו במפקדה, בתחנת חוף, ומאחר ולא היו מספיק בחורים אז הציבו [על האוניות] בחורות. לא היה בזה שום ענין מיוחד, משום שזה היה כאילו המשך של תקופת ההגנה והפלמח, כשבחורות עשו כמעט כל דבר שעשו הבחורים. לא ראו בזה שום דבר מיוחד. בשלב מאוחר יותר היתה כבר התנגדות לשירות של בנות בח"י. גם האוניות לא התאימו כל-כך. מפני שלא היו השירותים המתאימים, הקבינות [תא] לא התאימו, מבני מגורים לא מתאימים למגורי נשים בצורה נאותה על כלי שיט. בשלב מסוים אחרי מלחמת השחרור הפסיקו את זה. אני חושב שגם בצדק.

לשאלתך האם היה קשר עם ה"אלטלנה", כן היה לי. זה היה באמצע 1948. אני הייתי אז קצין על הא-16. כשהיינו מפליגים לאורך החוף ביום ובלילה היינו עוגנים בתל-אביב. ומדי פעם ירדנו לחוף בלות. ערב אחד ירדנו לחוף, היינו חבורה שלמה והלכנו לקפה "קינגסט" [?] המפורסם בתל-אביב וכשמישהו עלה על הבמה ותפס את המקרופון והודיע שעל אנשי הצוותים של האוניות ח"י לחזור לכלי השיט. חבורה גדולה קמה, התברר שחלק מהם בכלל לא השתייכו לאנשי הצוות אבל זה עשה רושם על הבנות. חזרנו לנמל תל-אביב שם עגנה הא-16 האח"י אילת הראשונה.

גוררת שחיכתה לנו החזירה אותנו לאונייה. הרמנו עגן והפלגנו צפונה כשבשלב ראשון לא ידענו בדיוק מה אנחנו אמורים לעשות. בשלב יותר מאוחר קיבלנו הודעה שאונייה, 'פולשת', לא קראו לזה משחתת אלא פולשת, נחתה בחוף כפר-ויתקין, ואנחנו אמורים להשתלט עליה. הפלגנו צפונה והגענו לכפר-ויתקין. לקראת בוקר ארגנו אירגנו קבוצות השתלטות. אני מוניתית להיות

מפקד אחת מקבוצות ההשתלטות. היו שתי גוררות, אם אפשר לקרוא להן גוררת, למעשה סירות קצת יותר חזקות מנמל תל-אביב שהיו איתנו. בכל אחת מהן הורידו קבוצת השתלטות. הצוות קיבל נשק, היו טומיגנים, לי היה אקדח.

והיינו אמורים לרדת לחוף לכיוון האלטלנה. התברר שזו היתה האלטלנה, כדי להשתלט עליה. זה היה באור ראשון. הפלגנו מזרחה לכיוון האוניה וככל שהתקדמנו ראינו שאנחנו הולכים לעבור ברד של כדורים. הם ירו מעשרות אם לא מאות כלי נשק.

ש. הם ירו עליכם? הם פתחו ראשונים באש?

הם ירו עלינו. הם פתחו באש. הטוח אמנם היה גדול אבל ראינו בחרטום נפילות של תחמושת קלה. אבל צפוף כמו גשם שוטף. ברד. לאורך כמה מאות מטרים. היה, ברור שאם אנחנו נכנסים לש, אף אחד לא יוצא משם. לא היה לנו אמצעי קשר עם האוניה. אני נתתי הוראה להסתובב. לא היה שום טעם להמשיך. נתתי הוראה להסתובב, סימנתי גם לגוררת השניה שתסתובב, וחזרנו לאוניה. אם היינו ממשיכים זו היתה התאבדות. לא היה שום סיכוי קלוש שבקלושים לעבור את זה. וגם אם היית עובר - התברר שהם שכבו מסביב לאוניה עם מקלעים, עם תחמשת בלי הגבלה, וירו ללא הפסק. אנחנו היינו 10 איש בים, מתנדנדים על כלי שיט. לא היה לזה שום טעם.

חזרנו, עלינו בחזרה על האוניה והמשכנו לסייר לאורך החוף צפונה ודרומה. להזכיר, שבתקופה הזאת הבריטים עדיין היו בחיפה. הבריטים עדיין שלטו בנמל חיפה. חיפה היתה טאבו. אי-אפשר היה להכנס לחיפה. כל הלילה סיירנו לאורך החוף. לקראת בקר ראינו שהאלטלנה יורדת מהחוף. ש. למה הכוונה 'יורדת מהחוף'? היא עלתה על החול ממש?

היא עלתה על החוף. היא היתה נחתת. מה שקראנו אז פולשת, היא היתה נחתת. היתה לה קרקעית שטוחה. כלי שיט כזה כשהוא יושב על החוף, אם הוא לא יושב חזק מדי, יכול לרדת. זה כלי שיט די גדול. היא ירדה מהחוף והתחילה להפליג לכיוון צפון. קראנו להם ברמקול להסתובב דרומה, והם המשיכו צפונה.

ש. היה לכם קשר עם המטכ"ל?

עם המטכ"ל לא, אבל היה לנו קשר עם מפקדת חיל הים בסן-רמו. קשר אלחוט. לקח זמן עד שמשרדים, עד שמקבלים [תשובה]. לא היה קשר רדיו-טלפון.

ש. ככה שאת ההחלטות הייתם צריכים לקבל לבד.

לבד, ודאי. הודענו להם, ביקשנו מהם, פקדנו עליהם להפליג דרומה והם המשיכו צפונה. אז ירינו צרור נדמה לי שזה היה 20 מ"מ הורליקון. זה תותח נ"מ שוודי שעד היום נמצא בשירות. ירינו לפני החרטום, גם זה לא עזר ואחרי איום נוסף שאם הם לא יסתובבו נאלץ לפתוח באש, הם לא הסתובבו. ירינו צרור קצר לתוך הגשר. אז הם הסתובבו דרומה.

היו שתי אוניות. הא-16, שזו האח"י אילת והק-18 הוג'ווד. אנחנו הפלגנו דרומה במקביל לאלטלנה, כאשר האלטלנה ביננו ובין החוף, למנוע מהם את האפשרות להפליג מערבה. למחרת בבוקר, שוב עם אור ראשון, אני לא הייתי במשמרת, התברר שהאוניה שברה הגה חזק שמאלה, ועלתה במלוא המהירות על החוף בתל-אביב. לפני שהיא עשתה את זה הם פתחו באש עם כל מה שהיה להם לכיוון שלנו. להזכיר, שגם באותו לילה והלילה הקודם, כשאנחנו



סיירנו לאורך החוף הם פתחו עלינו באש מדי פעם, וראינו איך הכדורים מתקרבים לאוניה שלנו, ואנחנו שמרנו מרחק כזה שהכדורים לא יפגעו, כי לא היה לזה שום טעם. מה שקרה בחוף סופר ודובר ונכתב. אני לא יודע מפני שלא הייתי נוכח שם. אני רק יודע שלימים המונומנט הזה של האלטלנה בחוף תל-אביב לא מצא חן בעיני בן-גוריון והוא נתן הוראה לפרק אותה, ולסלק אותה משם. האוניה פורקה בחלקה, החלק האחר נגרר על-ידי כלי שייט של ח"י והוטבע.

עם גמר מלחמת קדש, נקראתי למפקד ח"י ונאמר לי שאני מוצב באילת שתוך כדי מלחמת קדש, הורדו שתי פריגטות, ק-28 וק-32, ירדו מסביב לאפריקה לאילת, לתגבר את איזור ים-סוף. אני מונית להיות מפקד ק-32 והקצין הבכיר על שתי האוניות האלה. ההוראה שקיבלתי היתה שאני צריך להכין את שתי האוניות האלה למלחמה תוך 6 חודשים.

ש. אחרי קדש.

אחרי קדש. להכין אותן למלחמה.

ש. מה זה אומר להכין לימלחמה?

זה אומר לאמן את הצוות לאייש את כל העמדות, לאמן אימון ראשוני ומתקדם. להגיע למצב שהצוות יכול להפעיל בצורה היעילה ביותר ... אוניה במלחמה. זה מחייב הפלגות, הקצאות תחמושת, הקצאות דלק. אני קיבלתי את זה כפקודה בהנחה שמפקד חיל הים טנקוס יעשה את היתר במפקדה, להקצות את האמצעים לכך, ולא השתהיתי, ירדתי לים סוף. צריך לקחת בחשבון, אינני יודע אם אח"כ, אבל באותה תקופה הצוות שהורד לים-סוף, לאילת, לא היה מהאנשים המעולים, אלא, כאלה שרצו להיפטר מהם מכלי השיט בצפון. רובם ככולם, או לפחות חלק גדול מהם היו בעייתיים. אם זה בעיות בריאות, בעיות משפחה, בעיות של סמים, בעיות משמעת.

ש. היו אז בעיות סמים?

ת. לא הרבה, אבל התברר לי שהיו. מובן, שצוות כזה דורש הרבה תשומת לב, וקשה לתפקד עם צוות כזה, אבל זה מה שהיה. כשקיבלתי את הפקודה ממפקד ח"י, לא השתהיתי. מיד הכנתי תוכניות אימונים: שבועיות, יומיות חודשיות תלת-חודשיות וחצי שנתיות. המטרה היתה להגיע לאופטימום בתום חצי השנה.

התחלנו לבצע הפלגות רצופות של ימים, הפלגות לילה, מטווחים, מטווחים לחוף, מטווחים-ים. כל זה שם באילת. כקוריוז, בטאבה היו דקלים, והיו שני מיכלי דלק גדולים על גבעה. הם לא היו בשימוש. הם היו פגועים ממלחמת קדש, ולכן היו מטרה טובה להפגזת חוף. ואז אחרי שעברנו את השלבים הראשונים של אימון הפרט, עברנו לאימון צוותי תותחים, ואחרי זה אימון כללי של האוניה. זה אומר שהאוניה פותחת באש בבת-אחת מכל כלי הנשק, ולילה אחד פתחתי באש מכל כלי הנשק, היו שלושה תותחים של 4 אינץ' ותותחים של 40 מ"מ ו-20 מ"מ. פתחתי באש על אחד המיכלים הקטנים שבחוף שזה שימש כמטרה.

למחרת, כשהיינו שוב בנמל, בא אלי בריצה קצין קישור אל האו"ם, בבהלה ואמר לי: "אברהם, אתה אתמל בלילה פתחת באש על מיכל בחוף"? אמרתי לו: "כן". "אז באותו זמן היה שם סיור של האו"ם והם היו תחת אש והם התחפרו חזק באדמה. למזלך ולמזולינו אף אחד לא נפגע." אז יצאנו בשלום מהענין הזה.

בצענו גם ירי תאורה. את כל שלבי האימונים הדרושים למלחמה. באחד המקרים של ירי תאורה, קצין התותחנות סגה ובמקום לירות דרומה, הפגו נורה מזרחה והתפוצץ מעל עיירה בסעודיה שנקראת חאקל. אבל זה היה פגז תאורה והוא התפוצץ באויר וירדנו לכיוון חאקל.

הייתי באילת על האוניה 10 חודשים. אחרי 10 חודשים התקבלה פקודה להעמיד את האוניות, לקשור אותן ולהפסיק כל פעילות, מפני שבגלל הפעילות שלנו במפרץ אילת הסעודים פנו לאו"ם, עשו רעש גדול. [ש]אנחנו יורים ועושים רעש ומסכנים את הסביבה וקיבלנו הוראה משרת החוף גולדה מאיר שפנתה אל שר הבטחון להפסיק כל פעילות בים-סוף.

קשרנו את האוניות ואני עליתי לצפון לתפקיד חופי בו הייתי שלוש שנים. הייתי רנ"ף ים 7. זה הגילוי ניווט וקשר. אחראי על הנושאים האלה בחיל הים. אותה תקופה שהייתי באילת על האוניות אנחנו חששנו כל העת מפגיעה של צוללים מצריים בתחתיות האוניות.

ש. לפי איזה שהוא מידע?

ת. גם. ואנחנו שמרנו על האוניות בוריקת רימוני רסק למים. יום אחד כשהייתי על הסיפון, ואגב זה היה ענין שבשגרה, שהיינו זורקים בזמנים לא קצובים רימוני רסק, עם יש צולל שיפגע או יבהל, היה לי ביקור של מי שהיה מפקד חיל הים, שלמה שמיר עם אישתו, מינה שמיר שהיתה שופטת והיא שמעה פיצוץ תת-מימי והבינה שזרקו את זה מהאוניה. היא נמתחה והתקוממה איך אנחנו מעיזים לדוג דגים באמצעות רימונים. הסברתי לה שזה לא דיג אלא הגנה על האוניה.

אם הזכרתי שהיו אנשים בעייתיים באוניה. היה מקרה אחד או שניים שאני זוכר שהיו בעיות ממש קיצוניות. אנחנו שמרנו על האוניה, בנוסף לזריקת הרימונים, בכל עת היו 3 שומרים עם נשק, אחד בחרתום, אחד בירכתיים ואחד הסתובב באמצע האניה. אני הייתי אצלי בתא כששמעתי בחוף ויכוח קולני שאחד מאנשי הצוות צעק, איפה המפקד, איפה המפקד? לפני שהספקתי להסתובב עמד מולי איש צוות עם רובה דרוך עם אצבע על ההדק ואומר שהוא הולך להרוג אותי, מפני שהוא ביקש חופשה והוא לא קיבל את החופשה. היה נהוג בצה"ל לתת חופשה משקית. הוריו עסקו בחקלאות והיתה עונה בוערת אז הוא קיבל חופשה. [עכשיו] הוא הגיש בקשה לחופשה משקית, היות והוא רועה זונות וזו התקופה הבערת ולא אשרו לו. והוא גם אמר את זה. כאשר הוא עמד מולי עם רובה דרוך, הוא היה אחד השומרים ששמרו באותה עת על האוניה, אני שמרתי על קור-רוח, לאט לאט התקרבת אליו, מאחור בא רס"ר האוניה ושנינו תפסנו אותו והוא הועמד למשפט. הוא היה טוראי, והוא עמד למשפט בפני בית-דין של שלושה, כשתמיד, גם לפי פקודות מטכ"ל אחד השופטים חייב להיות בדרגת הנאשם. ובדרגת הנאשם היתה חיילת. והיא לא רצתה לדון אותו לכף חובה והפסיקה היתה חייבת להיות פה אחד, והיא פסקה שהוא זכאי. ככה שפסיקת בית-משפט היתה שהוא זכאי. וזה על איום בנשק על המפקד.

מקרה שני היה כזה: אני הרשיתי לקצין התותחנות בצוות בזמן החופשי - אגב סדר היום היה כזה שאם לא מפליגים (כאשר כן מפליגים היה סדר יום קצת אחר כמובן), קמים בבוקר יש שגרת אימונים באוניה, בצוהרים ארוחת צהרים והצוות היה חופשי. החום באילת בתוך האוניה היה חום אימים בהתחשב בעובדה שלאונית מלחמה אין שום בידוד, היא צבועה אפור וקולטת חום. היה חום אימים, אי-אפשר היה למעשה בצוהרים ומהצוהרים באילת לשהות באוניה. זה היה בית מרחץ טורקי. ואחרי האוכל הצוות היה משוחרר עד 6:00 אחה"צ אבל אז הם היו חייבים לחזור לאוניה וזה היה לא כל-כך בשביל שיעשו משהו, אלא בשביל לשמור על איזה סדר ושיגרה היו חוזרים לאוניה, שוטפים את הסיפונים, גם קצת לקרר ולצנן עם מי-ים, שוטפים את הסיפונים, מנקים את האוניה ובוה סיימו את יום העבודה. אני אפשרתי לקצין התותחנות להשתמש בסירת מנוע שהיתה על האוניה לכיף מה שנקרא. כמובן בהשגחה ואחריות של קצין המחלקה וקצין התותחנות. יום אחד כשהסירה היתה באמצע הים, וצריך לזכור שמפרץ אילת למעשה מחולק לשנים כשהחצי המערבי שייך לישראל והחצי המזרחי זה ירדן, מה שהיה אז עבר-הירדן. הסירה נתקעה ולא הצליחו להניע את הסירה. איך שהוא הצליחו להגיע איתה חזרה לאוניה. כשפרקו את המנוע לבדוק, מצאו שמישהו הכניס פקק בכוונה למערכת הדלק. מתוך נקמה זו או אחרת.

היתה בעיה בצוות. בסוף הקדנציה המצב השתנה והיה הרבה יותר טוב. אבל בדרך היו בעיות רבות עם הצוות. היתה צוות בעייתית.

בכל אופן, לאחר 10 חודשים כפי שאמרתי, עליתי למפקדה ולמעשה היה התפקיד הראשון שלי בתקופה מסוימת בענף מבצעים. היה תפקיד מענין. גם השגרה של הקשר, גם קודים, כתבי הסתר, מכ"ם. הציוד היה ישן, והיה צריך לחשוב להזמין ציוד חדש. לחדש את הציוד. הייתי גם רנ"ף ים-7 וגם מפקד יחידת קשר וגילוי שזו למעשה היתה תחנת האלחוט של ח"י, מרכז האלחוט של ח"י, זה היה בסטלה-מאריס. גם על תחנת המכ"ם. התחלו אז לחשוב על איזה ציוד להכניס, לבדוק איזה ציוד קיים בעולם. היה מענין. באותו זמן גם רכשו את הצוללות הראשונות, אח"י רהב ואח"י תנין שהיו בשיפוצים באנגליה. בשלב מסוים היו אמורות לצאת לדרך. לא ידענו הרבה על הקשר בצוללות, איך מקיימים קשר עם צוללות. לצוללות היה ציוד אלחוט דומה לזה שעל כלי השייט. התענינו בנושא והתברר שאפשר לקיים קשר עם צוללות מתחת למים אבל לצורך כך צריך להקים תחנה מאד מתוחכמת, גדולה ויקרה ולשתי צוללות זה לא בא בחשבון, מה גם שלא היו האמצעים. תקופה מסוימת לפני הפלגת הצוללות מאנגליה הוצאתי הוראות למפקד הצוללת הראשונה יוס'לה דרור, נסיון של קיום קשר עם הצוללת בשעות מסוימות בימים מסוימים. לבדוק מה הם הזמנים הטובים התדרים המתאימים. הנסיון הצליח, אמנם לא תמיד הצוללת הגיבה לשעות שנקבעו לה, אבל בסך-הכל הקשר היה בסדר. הסקנו את המסקנות באיזה תדרים להשתמש, שהיו שונים ביום ובלילה. למדנו את העסק והוצאנו גם הוראות קשר להפלגה ארצה.

הצוללת יצאה מאנגליה והקשר קיים. לאחר יום או יומיים או שלושה ימים, אני כבר לא זוכר בדיוק, פתאום לא היה קשר. עכשיו, כאין קשר עם צוללת, אז אחרי תקופה, שעות מסוימות, 24 שעות או פחות, נוהל חרום שזה כמו צוללת אבודה. זה מחייב חיפושים וכל הקשור בזה. הקשר לא התחדש, וכמו שאמרתי היינו די חדשים בכל הנושא. לאחר זמן התחדש הקשר והתברר שהקשר מתחדש רק אם זה רצון הצוללת לקיים קשר. לא כאשר אנחנו קראנו לה. זה אפיין מאד את מפקד הצוללת שהיה אינדיבידואליסט מושבע.

ש. זה לא היה כורח?

ת. לא, הוא פשוט החליט שאם הוא לא צריך אז הוא לא מתקשר. אם קוראים לו, הוא לא עונה כי הוא לא צריך. זה היה האיש. דבר כזה לא היה עובד היום אם אנחנו נזכור את ה'דקר', שם לאחר זמן קצר שלא היה קשר מיד הזעיקו את כל הציים שבסביבה לחפש אותה ולא מצאו אותה. אבל זו [של דרור] היתה הצוללת הראשונה והיה מתח רב וחרדה והיתה לי התכתבות, בעצם לא לי, אלא שגריר ישראל באנגליה, כתב מכתבים למפקד ח"י ואמר לו שהוא מציע כדי לפתור את הבעיה הזאת, לשלוח לצוללת לגיברלטר מכשיר מסוג 'נרי'. מכשיר מסוג נרי זה היה מכשיר של ה'גדעונים' [אלחוטאי אוניות המפעילים של המוסד לעליה ב'] שקופסה בגודל של מזוודת גיימס בונד אז אמנם לא היה גיימס בונד, אבל היו מזוודות קטנות והם היו יוצאים עם המזוודה הזאת מהארץ ומצטרפים לאוניות המפעילים ומפעילים את הקשר. הוא הציע לשלוח לשם מכשיר מסוג נרי, ועם מכשיר זה הוא יקיים את הקשר. היתה התכתבות מאד חריפה ביננו, אני עניתי לו במכתבים עם עותקים למפ' ח"י. מכשיר הקשר שהיה בצוללת היה בעוצמת, ה- Out put שלו היה פי עשרות מונים, ולא היתה צריכה להיות שום בעיה אם משדרים, אם לא משדרים אין קשר.

בהפלגה השניה זה כבר הלך יותר טוב, שם גם המפקד היה טיפוס אחר, שקיים את הפקודות.

ש. מי היה המפקד?

ת. דומני שזה היה הדר קמחי. נדמה לי שעל ה'רהב' היה הדר קמחי. אבל זה את אפיין את האיש [דרור]. אני הכרתי אותו עוד מתקופת הפלים, הוא אח"כ נהרג, נפל לתוך לוע הר הגעש 'אתנה'.

הייתי בתפקיד זה שלוש שנים. משנת 1957 עד 1960. בשנת 1960 מוניתי למפקד המשחתת אח"י 'אילת'. זו המשחתת שהבאנו מאנגליה ב- 56. את הפיקוד קיבלתי מאיזי רהב ורהב מונה למפקד השייטת. מפקד היפו באותו זמן היה נפתלי רוזן. הייתי על האילת מ- 60 עד 63. אני אסביר את התקופה הזו כתקופת אימונים, אימוני יחידה, אימוני שייטת. באוניות אז היה מה שנקרא איש רצוף. ז"א שהצוות בא כולו לסדיר, כאנשי שירות חובה, לאוניה. בניגוד לתקופות קודמות שאיש היה מגיע משרת ועוזב. אז מישהו אחר היה מחליף אותו. אי-אפשר היה להגיע באוניות לרמת ביצוע. או שהיו חדשים עם ותיקים ביחד ואז למדנו מהצי בריטי את השיטה של האיש הרצוף, כל הצוות מגיע יחד, מתאמן, מגיע לשלמות בתקופה שלו וכשהוא מסיים את תקופת החובה הוא משתחרר ומגיע צוות חדש ואתה מתחיל עוד פעם תקופת היבנות, תקופות אימונים מתקדמים.

ש. אז אלה שבדרגות הנמוכות לא יכולים להתקדם?

ת. הם יכולים להתקדם. הם יכולים להגיע עד דרגת סמל ויותר אם תוך כדי אימונים הם עברו בחינות ומבחנים, עברו אימונים ויכלו להתקדם.

ש. כמה זמן זה תקופת רצף כזו?

ת. לפי תקופות השירות. נדמה לי שאז תקופת השרות היתה שנתיים או שנתיים וחצי. היום זה שלוש. אנחנו כפי שאמרתי, ערכנו באותה תקופה אימוני יחידה. היו לנו הפלגות אימונים לחו"ל, היו גם אימונים עם הצי הבריטי. שקצינים מהשייטת יצאו לקורסים למלטה במתקן לאימון הטקטי. היה גם אימון עם הצי הצרפתי בטולון. יצאנו עם שתי משחתות והתאמנו איתם בלוחמת נצ"ל, לוחמה נגד צוללות. עם הליקופטרים שלהם ועם כלי שיט שלהם יחד כ"ש שלנו. והיה קצין קישור צרפתי באוניה.

ש. למדתם צרפתית?

ת. לא, היה קצין קישור שהיה על האוניה והיה מתורגמן והקשר בינינו היה באמצעות המתורגמן. תוך כדי דיבור יצא שאוהבים דגים, אז הוא אמר דרך המתורגמן שכשנגמור את האימון הזה שערך כשבועיים שלושה, אנחנו נלך לאכול דגים. ואז הוא עם אישתו, המתורגמן, מנחם כהן היה מפקד האוניה השניה, יצאנו לארוחת ערב למסעדת דגים ולפתע אני תופס שכולנו מדברים אנגלית שוטפת! אמרתי: "What the hell!", אתה מדבר אנגלית נהדרת!" אז הוא אמר: "כמובן" שאלתי אותו איך הוא ענה: "אני הייתי שלוש שנים בנאטו במלטה ואני מדבר אנגלית." אז שאלתי אותו: "למה עינית אותי במשך שלושה שבועות שדיברנו באמצעות מתורגמן" אז הוא אמר לי: "When you are in France, you speak French". אמרתי לו: "כשאתה תבוא לארץ You speak Hebrew". זה קוריוז אחד. קוריוז שני, היתה לנו הרצאה של צרפתי בדרגת סא"ל, בנושא נצ"ל, ושוב היה מתורגמן וזה לקח כפול זמן, מפני שהוא אמר מה שאמר והמתורגמן היה צריך לתרגם. לאחר ההרצאה הוא ניגש ודיבר איתנו אנגלית שוטפת. ושוב זה חזר לאותו הדבר: "כשאתה בצרפת אתה מדבר צרפתית". זה השובניזם הצרפתי.

באחד האימונים האלו יצאנו במשחתת צרפתית ובה הדגל של האיבריהים אל עוול, והם סיפרו בגאווה שהם היו הצוות שהיה פה במפרץ חיפה על האוניה הצרפתית שהיתה disabled, היא אז עגנה מפני שהיתה לה תקלה במנוע. כשאיבריהים אל אוול הפגיזה את חיפה הם היו הראשונים שהשיבו אש מצד החוף. ומישהו במפקדה פלט שהם למעשה הצילו או גרמו לפגיעה באבריהים אל אוול, מה שלא נכון. אבל אמר אמר והם השתמשו בזה שהם למעשה אלה שגרמו לכך שהאבריהים אל אוול נכנעה. היה להם את הדגל של האוניה בתוך מסגרת זכוכית, שמרו על זה.

השרות על המשחתת שהיה כלי השייט הגדול של חה"י היה למעשה גולת הכותרת של שירות בצה"י, שאתה מרגיש עוצמה, כח עשייה. עצם המהירות של האוניה - 34 קשר, וכן השליטה אלה נותנים סיפוק רב. כל תפקיד אחר שלא יהיה לא נותן אותו סיפוק.

התפקיד האחרון בח"י היה רנ"ף ים - 5, אחראי על אימונים והדרכה בח"י, שנה וחצי. רציתי למצוא דרך לפרוש, אך הייתי צעיר מדי לכל זה ואושרה לי חופשה של ארבע שנים, שמתוכן שנתיים בתשלום ושנתיים ללא תשלום. עברתי קורס השתלמות לצי-סוחר במשך שלושה חודשים ובסיומו עמדתי בהצלחה בבחינות לרב-חובל ומיד קיבלתי פיקוד על אוניה בצי סוחר שהיתה גם אונית ביי"ס והיו בה קדטים, ה"נחשון" של קואופ' "אופיר". כך שבנוסף להיותי ר"ח הייתי מנהל ביי"ס של האוניה ולימדתי את הקדטים. על האוניה הייתי עד פברואר 1968. ירדתי מהאוניה ופרשתי לגימלאות מצה"ל. הסידור על האוניה נחשון היה של משרד התחבורה.

סוף ראיונות