

## הפלי"ם

מאת: ענת קדרון

**פרק (א') מעבודת גמר לתואר 'מוסמך' בנושא הקמת חיל הים, בהדרכת פרופ' יואב גלבר  
אוק. 2000, מכון הרצל לחקר הציונות ולימודה – אוניברסיטת חיפה**

הכח הצבאי הימי של הישוב היה הפלי"ם – הפלוגה הימית של הפלמ"ח. בארגון 'ההגנה' היו מס' אנשים מצומצם אשר משלב מוקדם למדי חלמו במקביל לחלום בדבר הקמת תשתית ימית אזרחית גם את הצורך בהקמת תשתית ימית הגנתית. החלום היה בעיקר חלומם של יחידיים. דוגמא לאדם כזה הוא אליעזר חודורוב, אחד מפעילי 'ההגנה' בחיפה, אשר נסע באופן עצמאי ב-1927 ללמוד בבית הספר הימי בצרפת. לאחר שנקלע לקשיי מימון פנה ל'הגנה' בבקשה לעזרה כלכלית. בדיון שנערך בקרב חברי הארגון בחיפה הוחלט לעזור לו בסיוע קטן ולא מספק, מתוך ראית החשיבות של הכשרה ימית מקצועית לאנשי 'ההגנה' מחד, אולם לא באופן דחוף הקשור למשימות המידיות העומדות בפניהם אלא כמעין השקעה לטווח רחוק.<sup>1</sup>

כפי שכבר הוזכר, כבר ב-1925-1927 הקימה 'ההגנה' את קבוצת 'נערי הירקון' בת"א, שמטרתן הברחת נשק. בראשית שנות השלושים הקימו דר' בטר וזאב הים בחיפה את אגודת 'השחיין' (שלימים שינתה את שמה ל'דולפין'). הגרעין הראשון של חברי האגודה היה קבוצת צעירים, רובם חניכי "צופי ים" בחיפה אשר שרתו כקשרים עוד בימי מאורעות תרפ"ט.<sup>2</sup> אגודה זו שפעלה תחת מסווה של מועדון ספורטיבי קמה מתוך מגמה להוות גרעין ימי בארגון ה'הגנה' החיפני, ומטרתו רכישת נסיון ימי, בעיקר בתחומי הורדת אנשים ונשק. רוב אנשי האגודה שובצו בעבודות בנית הנמל שהחלו בתקופה זו וכך זכו להכשרה בתחום זה. זאב הים מספר כי הבחורים שובצו בחוליות ימיות שארגנו המהנדסים הבריטיים והצטינו בצלילות ושחיה.<sup>3</sup> פעילות האגודה התרכזת בעיקר בהורדת מטענים קטנים מאניות שהבריחו נשק, בעיקר מאניה איטלקית אשר הגיעה בכל יום חמישי בערב.<sup>4</sup>

דב מגן ("ברצ'יק") מספר בעדותו כי עם פרוץ מלחמת העולם השנייה הוקם בחיפה "הגדוד החדש", שהוא היה מפקדו, כגדוד על מפלגתי שיתפקד כגדוד ימי. עמירם שוחט (לימים מאנשי הכ"ג) היה המדריך הראשי בגדוד זה, שכלל את מחלקה א' של סטודנטים מהטכניון, הפלוגה הימית הבוגרת של

<sup>1</sup> חודורוב עצמו סיים את בה"ס בצרפת ב-1930 ואז כבר נוצל ע"י 'ההגנה' ביחד עם זכר אוריאל לצרכי העברת נשק בדרכי הים ואחר כך שירת כרב החובל של "גלילה", אחת מאניות חברת 'שהם'. וראה בעדות יעקב פת, מתאריך 24.10.1949, א.ת.ה. 80/6. עם הקמת השירות הימי ניסה חודורוב להשתלב בו אולם פרש על רקע חילוקי דעות והסתגלות, וראה בפרוט בפרק על מבנה החיל.

<sup>2</sup> עדות יחיאל שלפר יצחק, מתאריך 8.6.59 א.ת.ה. 24/22. (להלן: עדות יחיאל שלפר יצחק, א.ת.ה.)

<sup>3</sup> עדות זאב הים מתאריך 9.12.1957, א.ת.ה. 311-4/27.

<sup>4</sup> עדות יחיאל שלפר יצחק, א.ת.ה.

חיפה (אגודת 'דולפיין'?) ופלוגה של בוגרי צופי ים וזבולון. הפלוגות הוסוו כלפי ממשלת המנדט כאגודות ספורטיביות.<sup>5</sup> לא ברור מהעדות האם מטה 'ההגנה' היה מעורב בגדוד זה, שכן מצד אחד מדובר בעל מפלגתיות, אולם מצד שני הוא מזכיר את ה"גדוד הימי" הבוגר של חיפה, ואם אכן הכוונה לגדוד "דולפיין", הרי שזה פעל בחסות 'ההגנה'. כך או כך גדוד זה התפרק בסוף 1940.

אלו היו ניצנים ראשונים. ההכרה כי יש צורך בכח ימי מסודר הבשילה בעיקר במהלך שנות השלושים (כפי שנסקר) אולם ישומה היה במהלך שנות הארבעים, כאשר בשל המאבק בבריטים על קיום עצמאי יהודי בא"י. כפי שצוין המטרות התחלקו לשתי קבוצות עיקריות: מטרות המסייעות למערכ הלחימה (ולכאן אני משייכת הובלה ימית, הברחת נשק וגם חבלה ימית) ומטרות הובלת מעפילים והורדתם בחופי הארץ.

ב-1938 הוקם המוסד לעליה ב', שמטרתו ריכוז המאמצים בנושאי העליה הבלתי לגאלית והכפפתה להנהגת הישוב המאורגן. אחת הבעיות הראשונות שעלו בענין ההעפלה היתה בעית כח אדם מקצועי ימי. אנשי 'ההגנה' אשר ליוו את אניות המעפילים היו חדורי אידיאלים, נחישות וכח רצון, אולם חסרו הכשרה מקצועית ימית. התוצאה היתה חוסר יכולת פיקוח על הצוותים הזרים של האניות. בכדי להתמודד עם בעיה זו הוחל ב-1939 בהכשרת מלוויים ב'הגנה', בסיוע המוסד לעליה ב'. נבנו שלוש סירות אימונים ('דב', 'תרצה', 'רבקה'). האימונים נערכו בת"א תחת מטרת ההסוואה של הסקציה הימית של 'הפועל'. (וראה בהרחבה בהמשך)

כל הפעילות שנסקרה עד כה עדיין לא הובילה להקמת כח ימי נפרד. כח זה צריך היה כנראה לחכות להבשלת תהליכי האקטיביזם ב'הגנה' שבאו לידי גילום עם הקמת הפלמ"ח. הפלי"ם צמח מתוך הפלמ"ח, הכח המגויס של 'ההגנה' אשר הוקם במאי 1941. עם הקמתו, זכה הפלמ"ח לתמיכה בריטית בנשק ובהכשרה, כיוון שנתפס ככח מגויס שיוותר בארץ במקרה של כיבוש אפשרי. במסגרת זו קמה גם 'המחלקה הערבית' ש-23 מחבריה נשלחו לחבל בבתי הזיקוק בטריפולי שבלבנון ונעלמו בדרכם ליעדם. הקורס שעברו הכ"ג היה בהכשרה ובפיקוד בריטיים. לא היה זה כח ימי יהודי עצמאי והוא לא הוקם בכדי לשרת מטרות ימיות יהודיות אולם טובי עתודת הימאים היהודית היו חברים בכח זה ואבדנם היווה מכה קשה הן מבחינה מוראלית והן מבחינת היכולת המקצועית לבנין הכח הימי העתידי של הישוב.

ההחלטה להקים במסגרת הפלמ"ח כח ימי שיטול על עצמו את החלק המבצעי של ההעפלה נפלה כבר בסוף 1942, אולם התעכבה עד ינואר 1943 כיוון שלא נמצא תקציב מתאים.<sup>6</sup> לאחר שהושג המימון<sup>7</sup>

<sup>5</sup> עדות דב מגן (ליפשיץ) מתאריך 15.3.1973 א.ת.ה., 106/2.

<sup>6</sup> אלדר מ', שייטת 13, סיפורו של הקומנדו הימי, ספרית מעריב, ת"א, 1993, עמ. 58. (להלן: אלדר, שייטת 13).  
<sup>7</sup> מייק אלדר כותב בספרו כי המימון היה במסגרת הלוואה פרטית, אותה אין הוא מפרט (וראה שם, עמ. 58). בשאר המקורות מוזכר כי המימון לקורסים הראשונים היו בעיקר של המוסד לעליה ב', בשל הצורך הגובר לשלב ימאים ישראלים במפעל ההעפלה המתחדש. על פי עדות סאמק ינאי א.ת.ה., 141/38, המימון מהמוסד לעליה ב' החל לזרום רק ב-1945, כאשר פעילות ההעפלה היתה מרכזית עם סיום המלחמה, והוא איפשר בעיקר את התפנות אנשי הפלי"ם לאימונים. ספר

הוחל מחדש בהכשרת ימאים, עדיין לא במסגרת מחלקה נפרדת. אל הקורסים בקיסריה נשלחו בעיקר מתנדבים מיחידות הפלמ"ח השונות. הם עברו קורס מפקדי סירות, מהלך שלושה חודשים, ועם סיום הקורס חזרו לשרת ביחידותיהם. על פי עדות ספר הפלמ"ח הוחלט על תחילת האימון הימי לא רק עקב הלחץ של "המשוגעים לדבר", אלא גם בגלל העיתוי: הימים היו ימי רפיון בפלמ"ח. הגנרל רומל הובס זה כבר באל עלמין וסכנת הפלישה הגרמנית לארץ חלפה. שיתוף הפעולה עם הבריטים צומצם ויותר בחורים עברו לבריגדה מתוך מחשבה כי יוכלו לעשות ולתרום יותר במסגרת זאת. (ספר הפלמ"ח מציין כי הם נחשבו לעריקים..). הענות לדרישות להקים כח ימי סיפקה תעסוקה מצד אחד ואתגר מצד שני ותרמה בהשאת הבחורים במסגרת הפלמ"ח.<sup>8</sup>

**'המחלקה הימית'** של הפלמ"ח קמה באופן רשמי ב 12.1943, כשנה לאחר תחילת האימונים הימיים בפיקודו של זלמן פרח. ( כלי השיט שלה היו 3 סירות חתירה ומפרש: 'דב', 'רבקה' ו'תרצה' אשר הוזכרו קודם לכן) ממנה התפתח מאוחר יותר הפל"ים (4.1945). הקמת המחלקה הימית נבעה הן מלחץ פנימי של בוגרי קורסי ההכשרה לפתוח יחידה ימית מסודרת, והן מהצורך העולה של המוסד לעליה ב' בכח ימי מקצועי לצורך ההעפלה. המחלקה הוקמה במסגרת מחלקה ז' של הפלמ"ח, שכללה את 'היחידות המיוחדות' (המסתערבים, הגרמנית, הטיסים). בסיסי המחלקה היו בשדות ים וביגור, נווה ים, מעברות וגבעת השלושה, והאימונים היו בקיסריה. במקום עבודה בקיבוצים, כפי שנהגו יחידות הפלמ"ח האחרות לצורך קיומן, עבדו אנשי המחלקה הימית בנמל חיפה ובמחצבות שליידו. לאחר זמן הוחל גם בהעלאת אנשים לעבוד על סיפון של אניות סוחר גדולות, בכדי לרכוש נסיון. רוב הבחורים עלו על סיפון הספינות של חברת "עתיד".<sup>9</sup> או על ספינות ששטו במימי הים התיכון, עקב הסכנה הכרוכה בהפלגות ארוכות לאירופה הנתונה במלחמה.<sup>10</sup> ההחלטה לאפשר לאנשים להפליג על אניות הסוחר לא היתה פשוטה. מטה הפלמ"ח התנגד לכך תחילה. על פי עדות א/מ מנחם כהן יצחק שדה אמר להם לאחר הקורס הראשון כי מטרת הקורס לא היתה להכשיר ימאים, אלא להכשיר פלמ"ח'ניקים לצליחת נחלים.<sup>11</sup> עניין זה תאם את תפיסתו של יצחק שדה כי בכל מחלקת פלמ"ח צריך שיהיו ימאי או שניים בכדי לעזור בצליחת מכשולים "רטובים" (כגון הירקון), אולם הוא לא היה שותף לחזון של הקמת יחידה ימית עצמאית שמטרתה שונות לחלוטין.<sup>12</sup> מלבד זאת היתה גם התנגדות עקרונית בפלמ"ח לשלוח אנשים להפליג על אניות סוחר משום החשש כי בשעת צורך האנשים יהיו בלב ים, רחוקים מיכולת השתתפות

<sup>8</sup> הפלמ"ח מציין אף הוא (עמ. 226) כי ראשית האימון היתה מהלוואה פרטית (שוב ללא פירוט) ואילו המימון של 'המוסד' החל רק מהקורס השני, כלומר מקיץ '43. כפי הנראה ישנו כאן בלבול מסוים בנוגע לתאריכים ולראשית המימון. לא מצאתי מסמך רשמי בנוגע לראשית המימון של המוסד בפעילות הפל"ים.

<sup>9</sup> גלעד ז' (עורך), ספר הפלמ"ח, הוצ' הקבוץ המאוחד, 1954, עמ. 400. (להלן: גלעד (עורך), ספר הפלמ"ח) עדות א/מ מנחם כהן מתאריך 15.5.1943, א.ת.ה., 27/23, (להלן: עדות מנחם כהן א.ת.ה.).

<sup>10</sup> עדות זלמן פרח מתאריך 14.8.1961, א.ת.ה., תיק 114/3.

<sup>11</sup> עדות מנחם כהן, א.ת.ה.

<sup>12</sup> עדות שמואל ינאי (סאמק) מיום 19.11.95, א.ת.ה., תיק 141/38 (להלן: עדות סאמק ינאי, א.ת.ה.).

בפעולה.(פעולה ימית לא הוגדרה עדיין 'שעת צורך'). היה גם חשש מהפיתויים הזרים אשר יכול להציב בפני הבחורים הים, הפגישה עם הנמלים והמלחים הזרים וכו'.<sup>13</sup>

ב 4.1945 הוקמה **הפלוגה הימית**, היא פלוגה י' במסגרת גדוד המטה של הפלמ"ח. הצורך בהגדלת המחלקה הימית לידי פלוגה נבע מהצורך בטיפול עמוק ומאורגן יותר בנושאי ההעפלה, שדחקו והלכו. מטה הפלוגה היה בגבעת חן ובגבעת השלושה, וכמפקדה הראשון מונה אברהם זכאי. המטרות שהוצבו לפלי"ם הותאמו למאמץ העיקרי של הישוב עם סיום מלחמת העולם השנייה: מאבק לעליה חופשית וכינון ישות יהודית עצמאית בא':

- הכשרת ימאים לפיקוד על אניות המובילות מעפילים.
- ארגון מעפילים במחנותיהם בחו"ל והכנתם להפלגה בים.
- הכנת אניות מעפילים להפלגה.
- פיקוד על אניות מעפילים (אחת הבעיות של מוסד ההעפלה בשנות השלושים היה חוסר בכח אדם מיומן אשר יפקד על הספינות, וכך נאלצו להישען על פיקוד מקצועי זר, שכיר, ובאופן מועט על מתנדבים אמריקאיים בעיקר (וראה בהמשך).
- חבלה בכלי שיט בריטיים שהופעלו לסיכול מעשה ההעפלה.
- הורדת מעפילים בחופי א'.

מאוחר יותר נוסף גם אימון צבאי של מעפילים במחנות בקפריסין וקיום קשר ימי קבוע עם האי (באמצעות סירת הדיג "כריש").<sup>14</sup> ע"פ עדות טבנקין אומנו במסגרת "שורת המגינים" בקפריסין כ-6000 צעירים, תוך כדי עבודה עם תנועות הנוער ומסגרות ההתישבות. האימון התרכז בעיקר באימון מדריכים ולא באימון המוני, בניסיון ליצור אימון אפקטיבי.<sup>15</sup>

אנשי הפלי"ם היו אמונים גם על גיוס אנשים הן מתוך האגודות הימיות הפעילות והן מתוך הפלמ"ח לצורך הגדלת הכח הימי, משימה אשר נתקלה לא פעם בקשיים מצד מפקדים אשר סרבו לשחרר לוחמים, עקב מחסור בכח אדם.<sup>16</sup> חשוב להדגיש כי בהגדרת מטרות זו אין התיחסות לפיתוח יכולת ללוחמה ימית או הקמת צי ימי. הגדרת האויב הנובעת ממטרות אלו היא האויב הבריטי. גם האויב הערבי המקומי הוצנע בשלב זה של הגדרת המטרות.

מלבד הפלי"ם, משולב החל מ 1939 בבניית הכח הימי ב'הגנה' גם סיפורה של החבלה הימית. החל בפעילות חבלה של הפו"ם, כג' יורדי הסירה, הקמת "החוליה הימית" ועד להקמתה של שייטת 13 בחיל

<sup>13</sup> גלעד (עורך), ספר הפלמ"ח, עמ. 400.

<sup>14</sup> זהר, הפלי"ם, עמ. 8.

<sup>15</sup> גלעד (עורך), ספר הפלמ"ח, עמ. 844 (עדות יוסף טבנקין).

<sup>16</sup> שם, עמ. 401, (עדות אברהם זכאי).

הים. (וראה בהמשך). למעט סיפורם של כ'ג יורדי הסירה, אשר היה סיפור של שת"פ עם הבריטים, גם פעולות החבלה הימית נועדו לעזור למעשה לפעולת ההעפלה הימית, תוך שהן מתמקדות בפגיעה באניות משמר החופים הבריטיות, ואניות הגרוש.

במהלך מלחמת העצמאות השתנו משימות הפל"ם. הגדרת האויב השתנתה ויחד עימה השתנו גם המשימות הנדרשות מכח ימי יהודי. הכח הלך ונבנה תוך כדי לבטים על דרכו של השרות הימי החדש. במסגרת הפל"ם הוקמה 'פלוגת הנמל' להגנה על נמל חיפה ולעזרה בהכשרת "צי הצללים" לספינות מלחמה. עדיין הושם דגש נכבד על פעילות בתחומי ההעפלה. עד ה-15.5.1948 המשיכו 80 מתוך 370 אנשי פל"ם להשיט אניות רכש ומעפילים.<sup>17</sup> חלק מהאנשים הועברו ל"שירות הימי" שהוקם במסגרת צה"ל. חלק אחר מאנשי הפל"ם אשר לא הסכינ לאי האקטיביזם בפעילות הימית באותם הימים הצטרף לחטיבת הראל בקרבות על ירושלים. בין אנשי קבוצה זו בלטו יוצאי 'החוליה'.

---

<sup>17</sup> זהר, הפל"ם, עמ. 31

## מערך ההכשרה בפלי"ם

כפי שנכתב, הוחל בהכשרה ימית חלקית עוד לפני הקמת הכח הימי עצמו. מטרת ההכשרה היתה לאמן את לוחמי הפלמ"ח "אימון רטוב" כדי שיוכלו להתמודד עם מכשולי מים וכו', כלומר בפרוש לא הכשרה ללוחמה ימית.

כבר ב 1939 - החלו אימונים תחת ההסוואה של 'הסקציה הימית בהפועל'. מרכז האימונים היה בגני התערוכה בת"א. בקורס הראשון השתתפו כ 25 נערים.<sup>18</sup> התאמנו על 3 הסירות של הפועל. מפקד הקורס היה אהרון לישיבסקי והדריכו בו כתריאל יפה, שמואל טנקוס ויעקב אנייב. מטרת הקורס הוגדרה כהכשרה לפעולות ימיות והורדת מעפילים אל החוף והאימונים כללו בהתאם שיעורי שחיה, ימאות, קשרים, חתירה ושיט מפרשיות.

אימונים אלו נעשו כבר בשתוף פעולה עם המוסד לעליה ב', שהיה מעונין בהכשרת ימאים ישראלים. אולם יש לזכור כי מדובר בתקופה שבטרם מלחמת העולם השנייה, והיקף פעילות המוסד היתה גם היא מצומצמת. עם פרוץ המלחמה - הוקפאו האימונים.

1941 - לנוכח ההתקדמות במלחמה והתקרבות החזית לא"י (בשלב זה בעיקר דרך האיום מסוריה), מדובר בתקופה של שתוף פעולה עם הבריטים. הקמת הפלמ"ח ב 5.4.1941 מהווה את גולת הכותרת של שת"פ זה. לא כאן המקום להיכנס לסוגיה זו, אולם גם האימון הימי הושפע משתוף הפעולה. הבריטים הכשירו 30 חניכים, אנשי 'הגנה'. 3 נשלחו לבצוע חבלות ביוון. 23 מתוכם, אנשי מחלקה הערבית נשלחו לביצוע חבלה בטריפולי ממנה לא חזרו, הם 'כ'ג יורדי הסירה'.

ינואר 1943 - חידוש ההעפלה - נפתח קורס ימי למפקדי סירות במימון המוסד לעליה ב' בקיסריה. הציוד הועבר בשלמותו מת"א, מ'הפועל'. עד סוף מלחה"ע התקיימו בקיסריה 4 קורסים למפקדי סירות, בהם השתתפו כ- 150 חניכים.<sup>19</sup> קורס מפקדי הסירות ערך שלושה חודשים, וכלל לימודי שחיה, השטת סירות חתירה, מפרש ומנוע, טיפול בציוד ימי, ידיעת חופי הארץ, ניווט חופי, 'הכרת טבע הים', חוקי ים בינלאומיים, תיאוריה ימית בסיסית, הכנת אניות מעפילים להעפלה והורדת מעפילים לחוף. בקורס הראשון בקיסריה, השתתפו כ 30 אנשים.<sup>20</sup> מהם ישמשו מאוחר יותר בתפקידי פיקוד בכירים בפלי"ם ובחיל הים, דוגמת א/מ קפלן (קיפי), אברהם זכאי, יצחק "אייק" אהרונוביץ, זלמן פרח, אברהם דר, ישראל אורבוך, וישראל רותם.<sup>21</sup> לפי תכנית הקורס ניתן לראות את ההתאמה לצרכים ולמטרות, שהין בעיקר מטרות עזרה להעפלה, (כולל הורדת מעפילים לחופי הארץ) ועזרה דרך החוף בהספקה ותובלה.

<sup>18</sup> לנתון זה אין מקור רשמי. מבוסס על עדותו של קוסטיקה שלמה, ארכיון יד טבנקין, 45/115/12, (מ 1983)

<sup>19</sup> זהר, פלי"ם, עמ. 14.

<sup>20</sup> המספר לקוח מתוך עדותו של דוד בן חורין מתאריך 14.4.1953. א.ת.ה, 8/39, (להלן: עדות בן חורין, א.ת.ה) אותו מס' מופיע גם בספר הפלמ"ח, עמ. 399.

<sup>21</sup> עדות מנחם כהן, א.ת.ה,

מפקד הקורס היה יעקב סלומון שלא היה איש ים אלא שימש כמנהלן, והמדריכים: דב ליפשיץ (מגן) "ברצ'יק" מרמת השופט, ושמואל טנקוס. מדריכים עוזרים היו מרדכי (מוקה) לימון ואחרים. מאחר והיה זה קורס חורף תנאי האימונים היו קשים מאוד. יש לציין כי בוגרי ביה"ס הימי של הטכניון לא נשלחו לקורס קיסריה, אולם חלקם שימשו מאוחר יותר כמדריכים בקורסים הללו.<sup>22</sup> החל מהקורס השלישי, כאשר המחלקה הימית כבר היתה עובדה קיימת נשלחו האנשים לאחר הקורס לתקופת הכשרה: חלקם הקטן נשלחו לעבוד באניות הסוחר של "עתיד" ואילו חלקם עסקו בדיג ובספינות הדיג, בעיקר של ההתיישבות העובדת. לאחר שעות העבודה נערכו סיורי חוף בסירת האימונים של "הפועל": 'ארלזורוב'. מטרת שיט זה היתה התמצאות טובה בחוף הארצישראלי ואיתור חופי נחיתה אפשריים לספינות המעפילים.

כבר מהקורס הראשון נפתחה מחלקה למכונאות. בקורס הראשון הופנו 12 למכונאות. ב-5.1944 הוסף קורס נוסף - קורס מכונאים ביגור שהיה מיועד לבוגרי בסמ'ת.

חשוב לציין כי בשלושת הקורסים הראשונים בקיסריה היתה מעורבות מלאה של המוסד לעליה ב'. היה מימון של ה'מוסד', היתה שותפות של דודקה נמרי בבניית התכניות, בחלוקת התפקידים. נמרי היה מבקר תדיר בקיסריה, גם למטרות ביקורת על הנעשה בקורסים. המוסד גם דאג לתוספת מזון למשתתפי הקורסים (קופסת שימורי "בוליביף") פעם ביומיים.<sup>23</sup>

בקיץ 1944 נפתח הקורס השלישי בקיסריה למפקדי סירות. במהלך קורס זה נפלה ההחלטה על הקמת המחלקה הימית. מבין האנשים נבחרו 30 והם שהיוו את הגרעין הראשון של המחלקה הימית.

1945: באפריל מורחבת המחלקה הימית ומוקמת הפלוגה הימית במסגרת גדוד המטה של הפלמ"ח. באותו זמן נפתח קורס חובלים ראשון ביגור בפיקודו של שמואל טנקוס. הקורס היה במסגרת המקצועית של ביה"ס הימי שליד הטכניון, והתנהל במתכונת קורס קציני ים של צי הסוחר. ספרי ההדרכה והמושגים היו קימים אולם בפועל כל האימון היה בסירות מפרש ומשוטים בלבד, בהתאם למה שהיה.<sup>24</sup> קורס החובלים ארך כחצי שנה, וכלל גם אימון תאורטי: ניווט במים עמוקים, ניווט כוכבים, מטאורולוגיה, מבנה אניות, מכונאות הכרת חופים אירופים, הכנת אניות להעפלה והנהגת אנשים באניה צפופת אוכלוסין, כולל עניני תזונה ובריאות. במקביל התקומו הפלגות לילות לאורך חופי הארץ לאיתור חופי נחיתה אפשריים והכרתם. בקורס השתתפו 15 איש שהיו מיועדים לצאת לאירופה בשליחות ההעפלה. הצטרפו גם עריקים מהצבא הבריטי, כמו דן בן אמוץ. מטרת הקורס היתה רכישת ידע ימי שיסיפק לפיקוח על הצוותים הזרים, לטפל במקרי חירום וליטול פיקוד ימי בשעת צורך. בניגוד לקורסי מפקדי הסירות, בקורס החובלים הושם דגש על הכשרת פיקוד ימי ישראלי על אניות המעפילים, והיכולת לתפעל את

<sup>22</sup> עדות אלכס שור מתאריך 15.5.1963, א.ת.ה, 132/42.

<sup>23</sup> עדות אברהם זכאי, ארכיון יד טבנקין, תיק 3/106, מתאריך 3.11.1984. (להלן: עדות זכאי, ארכיון יד טבנקין).

<sup>24</sup> עדות סאמק ינאי, א.ת.ה.

הספינות גם ללא נוכחות הצוות המקצועי הזר. הנסיבות השתנו, צריך היה להתמודד עם תוצאות המלחמה, וכך גם הצרכים בנושאי ההעפלה. כפי שעולה מעדויות של אנשי ה'מוסד' באירופה, ההכשרה המקצועית הנוספת שניתנה למלווים מטעם הפלי"ם היתה קצרה ולא מספקת, ובכל אופן עמד בעוכריהם חוסר הנסיון והפרקטיקה, בהם מטבע הדברים לקו בחסר. ב 2.48, ערב הקמת המדינה היו 80 בוגרי קורס חובלים ו 70 בוגרי קורס מפקדי סירות.

מערך הכשרה נוסף יועד לכל חברי הפלמ"ח. החל מ 1944 עסקו חברי המחלקה הימית באימון שאר חברי הפלמ"ח.<sup>25</sup> הוחלט אז להעביר את כל חברי הפלמ"ח קורס מזורז של 10 ימים כחלק מהאימון הצבאי. מטרת הקורס היתה הכשרת כח אדם לעזרת פעילות ההעפלה, בעיקר הורדת מעפילים אל החוף. מפקדי הקורס הזה היו אברהם זכאי, זלמן פרח ומנחם כהן. באותה תקופה גם החלו לשלוח את אנשי הפלוגה לעבוד כמדריכי ימאות בגדנ"ע וב"הפועל", בין היתר על מנת לאתר כח אדם עתידי שיוכל להצטרף לפלי"ם.<sup>26</sup>

<sup>25</sup> העדויות בדבר תחילת ההכשרה הימית לכל חברי הפלמ"ח סותרות. מנחם כהן העיד כי ההכשרה החלה עוד ב 1943, טרם הקמת הפלי"ם. (א.ת.ה תיק 27/23) אליעזר קליין העיד כי הוחל באימונים אלו רק ב 1944-1945. (א.ת.ה תיק 23/24). הציון של 1944 מוזכר בכמה עדויות. לא מצאתי תאריך רשמי המציין תחילת ההכשרה.

<sup>26</sup> עדות בן חורין, א.ת.ה



## פעילות במסגרת המוסד לעליה ב'

המוסד לעליה ב' היה למעשה האחראי והמבצע בפועל של העליה הבלתי לגאלית מטעם הישוב המאורגן. בראשו עמד שאול אביגור, איש מפא"י. המפקד של 'המוסד' בארץ היה דודקה נמרי.

פעילות 'המוסד' החלה עוד בשלהי 1938, במסגרת המאבק לעליה חופשית. עם פרוץ מלחמת העולם השנייה הופסקה פעילות 'המוסד', גם עקב תלאות המלחמה אשר מנעו פעילות העפלה מצד אחד, וגם עקב ההחלטה שלא להפריע לבריטים במאמץ המלחמתי כנגד האויב הנאצי. החל מ 1943 חודשה פעולת 'המוסד' באירופה, אולם בקנה מידה קטן. הפעולה התרכזת בהעלאת יהודים ארצה מאיזור הבלקנים, בעיקר מרומניה דרך תורכיה, והוחל בגישושים לחידוש ההעפלה מאיטליה ומיוון. ב-21.8.45 הפליגה הספינה הראשונה מחופי איטליה, "דאלין", ספינת דיג ועליה 40 איש, והיא מסמנת את חידוש ההעפלה בדרך הים לישראל. חידוש הפעולה באירופה גרר בעקבותיו גם חידוש ההשקעה בהכשרת כח אדם ימי בארץ.

לאחר סיום המלחמה התמקד המאמץ המרכזי של המאבק בבריטים במאבק על העליה החופשית. למאבק ההעפלה היה צד פוליטי - הנסיון להפעיל לחץ מדיני באמצעות דעת קהל על בריטניה. אולם היה לו גם צד מאוד רגשי. היאוש והכעס של שארית הפליטה מצד אחד, ותחושת התיסכול של הישוב בארץ, אשר רובו הורכב אף הוא מעולים חדשים יחסית אשר איבדו רבים מבני משפחתם בתופת של אירופה. התיסכול על כי לא הצליחו לעשות יותר למען יהדות אירופה בזמן המלחמה, יצר תחושה מאוחדת כי יש לעשות כל שניתן למען שארית הפליטה. תחושה זו חצתה קווים פוליטיים.

המוסד לעליה ב' נהנה באירופה ממעמד אוטונומי. אמנם כל חברי 'המוסד' היו חברי 'הגנה'<sup>27</sup>: 'המוסד' היה למעשה אחת מזרועות 'ההגנה', זרוע המחותרת אשר הופקדה על ביצוע ההעפלה. אולם זרוע זו נהנתה ממדת אוטונומיה רבה יותר משאר זרועות הארגון. יחד עם זאת חייב היה 'המוסד' בכפופות לדרג הפוליטי, קרי להנהלת הסוכנות אליה היתה כפופה 'ההגנה' כולה. גם אנשי הפלמ"ח, ובעיקר אנשי הפל"ם אשר נשלחו לפעילות ההעפלה באירופה, היו תחת הפיקוד הישיר של 'המוסד'. ההוראות לגבי נוהלי ההפלגה, אירגון המעפילים או דרכי ההתנגדות של המעפילים ושל הצוות הארצישראלי על הספינה במקרה היתפסות, היו בלעדיות לאנשי 'המוסד', ועובדה זו היתה פתח לחיכוכים רבים, כפי ששורחב בהמשך.<sup>28</sup>

כפי שכבר נכתב פעילות 'המוסד' למעשה לא פסקה כליל במהלך המלחמה, אולם היא צברה תאוצה לאחר סיומה. כבר בנובמבר 1944 הגיעו לאיטליה שני השליחים הראשונים של 'המוסד' (משה נוטקין וישראל ספיר, אשר נלוו לגדודים הראשונים של הבריגדה), ובמאי 45' הגיע יהודה ארזי ("אלון")

<sup>27</sup> באואר י', "הבריחה", הוצ' ספרית הפועלים, 1979. (להלן: באואר, "הבריחה").

<sup>28</sup> בוגנר נ, ספינות המרי: ההעפלה 1945-1948, הוצ' משהב"ט, 1993. עמ. 121. (להלן: בוגנר, ספינות המרי).

שמישמתו היתה הן רכישת נשק והן ארגון ההעפלה מאיטליה, (מ 1947 החליפה את ארזי באטליה עדה סרני, אשר פעלה איתו מיולי '45). ארזי היה כפוף ישירות לאליהו גולומב. ליוון נשלח לוי שוורץ והצטרף אליו יאני אבידוב. אולם התנאים הקשים ביוון (מלחמת האזרחים שם, והמכשולים הגדולים שהציבו הבריטים) יחד עם נוחות תנאים באיטליה הפכו את איטליה לבסיס העיקרי של ההעפלה.<sup>29</sup> (בסיס נוסף היה בצרפת).

בשנה הראשונה לאחר המלחמה היתה פעילות ההעפלה מצומצמת בהיקפה. ממוצע ההפלגות היה של 2 ספינות לחודש. אולם מאחר ומדובר בספינות קטנות, אשר קל היה להסוותן כספינות משא חופיות או ספינות דיג ואשר הצליחו לחמוק מהמשמרות הבריטיים בים, היה בפועל מס' המעפילים קטן. ספר תולדות ההגנה מציין את המס' של 1032 איש, מס' הקטן אפילו ממכסת הסרטיפיקטים החודשית.<sup>30</sup> הבריטים התכוננו לאפשרות של חידוש העליה הבלתי לגאלית. כבר ב 23.8.45 נשלח מברק מהפיקוד העליון הבריטי במזרח התיכון ללונדון, בו נכללת האזהרה בפני חידוש ההעפלה אשר יוביל במהרה למשבר. המברק כולל בקשה לפעולה מדינית אשר תמנע את הפלגת הספינות מאירופה, כיוון שתפיסת המעפילים וקיזוזם ממכסת הסרטיפיקטים יגרום לתסיסה בדעת הקהל העולמית.<sup>31</sup> ב 12.10.45 התכנסה בלונדון הוועדה לעניני העליה הבלתי לגאלית כדי לבחון דרכי פעולה אפשריות למאבק בהעפלה. נבחנו חלופות אחדות למאבק, וכולן לקחו בחשבון כי האופי המיוחד של עליה זו, שהיא עלית פליטים אשר יוצאת מנמלים שונים תחת דגלים שונים, יוצר בעיות פוליטיות ומשפטיות מיוחדות. החלופות למאבק שהוצאו באותה ועידה היו: א. מניעת הפלגת ספינות מנמלי היציאה באמצעים דיפלומטיים או צבאיים. ב. יירוט האניות בלב ים והחזרתן לשטח הנתון בפיקוח בריטי, גרוש המעפילים חזרה לארץ המוצא והחרמת הספינות. ג. ירוט הספינות במים הטריטוריאליים של ישראל, עצירת המעפילים בארץ ושחרורם תוך ניכוי מספרם ממכסת הסרטיפיקטים, החרמת הספינות והטלת קנס או מאסר לצוותיהן.<sup>32</sup> החלופה השלישית היא שאומצה בשלב הראשון, וכל עוד היה מס' המעפילים נמוך ניתן היה לבריטים לעמוד בו. המטרה היתה להפוך את העליה הבלתי לגאלית לבלתי כדאית עבור הישוב היהודי, הן מבחינת הרווח במס' אנשים שעולים, והן מהבחינה הכלכלית (עקב החרמת הספינות).

<sup>29</sup> איטליה היתה הראשונה לשחרור ע"י כוחות הברית, וכוחות הבריגדה היהודית הגיעו אליה בשלב מוקדם למדי. לכן היה בה המפגש הראשון בין הארצישראלים לבין שארית הפליטה ופעולות רבות של המוסד היו בסיוע ובכיסוי של חיילים אלו. נוסף לכך נהנה 'המוסד' באיטליה מעזרה לא מבוטלת של אנשי ממסד איטלקים שהתנגדו לפאשיזם, ושל איטלקים קשיי יום אשר הזדהו עם המאבק היהודי, או היו מוכנים לסייע תמורת כסף. חוסר האהדה לבריטים באיטליה חצה שכבות, והמוסד נהנה ממנו ביותר. התנאים הגיאוגרפיים אשר העניקו לאיטליה מדף יבשת ארוך ומפורץ תרמו גם הם להפיכת איטליה לבסיס מרכזי להעפלה. על הסיוע הרב לו זכה 'המוסד' באיטליה ניתן לקרא בספרה של עדה סרני, ספינות ללא דגל. הוצ' עם עובד, תשל"ה. (להלן: סרני, ספינות ללא דגל).

<sup>30</sup> סלוצקי י', (עורך), ספר תולדות ההגנה, ג' 3. הוצ' עם עובד, 1973, עמ' 1902. (להלן: סלוצקי, (עורך), ספר תולדות ההגנה).

<sup>31</sup> בוגנר, ספינות המרי, עמ' 33-34.

<sup>32</sup> שם, עמ' 35. המשך הפרק שם, מפרט את השיקולים שהנחו את בריטניה בבחירת אמצעי התגובה כנגד ההעפלה, אותם קצרה היריעה לפרט בעבודה זו.

מבחינת הפלי"ם, מדובר בחצי השנה הראשונה להיותו כפלוגה. קורס חובלים ראשון נמצא ביגור, באימונים. החבלה הימית בשלב זה לא באה לידי ביטוי לפני נובמבר, כאשר היתה שותפות של אנשי פלי"ם במבצע "מסיבה". (2.11.45, וראה בהרחבה בהמשך).

החל מדצמבר '45 תיגברו הבריטים את כוחותיהם בא". נוספו מטוסים לסיורים אויריים והוצבה שיטת בת ארבע משחתות ושתי סיירות כדי להגביר את הפיקוח על החופים. ב-25.12.45, ליל חג המולד, "התגנבה" אחרונת הספינות הקטנות, "חנה סנש", והורידה את 252 נוסעיה בנהריה, אולם החל מינואר '46 ספינות המעפילים החלו להיתפס אחת אחר השניה.<sup>33</sup> הספינות שנתפסו לוו לחיפה והוחרמו, ונוסעיהן הושמו במחנה המעצר בעתלית, משם שוחררו לפי התור במסגרת אשרות העליה הליגאליות. מבחינת פעילות 'המוסד' ניתן לראות בתקופה זו ועד תחילת "מבצע איגלו" (הגרשים לקפריסין) תקופה אחת. המדיניות בה נקט 'המוסד' בתקופה זו היתה מדיניות זהירה בכדי לא להתנגש במאבק אלים כנגד הבריטים. נשק חם לא היה כמעט על הספינות (למעט אקדחי המלווים, לצורך הגנה עצמית). ההוראות למלווים היו לא לפתוח באש במקרה של התפסות, שכן אין לזה ערך למול מקלעי הבריטים. ההתנגדות לבריטים נתפסה במונחים של התנגדות פאסיבית: הנפת שלטים, הפגנות, סרוב פאסיבי להענות לפקודות.<sup>34</sup> המעפילים עצמם לא נדרשו לשום פעילות אקטיבית בתקופה זו (למעט פרשת לה ספציה)<sup>35</sup>. יוצאות מכלל זה היו ההנחיות אשר ניתנו החל ממרץ 1946, למקרה שהספינות יתפסו בלב ים ויאלצו להיגרר שלא לכיוון הארץ. במקרה כזה נדרשו המלווים לארגן חבלה במכונות ו "עשית סקנדלים".<sup>36</sup> בתקופה זו, תקופת הראשית של החוליה לחבלה ימית, היו מעט פעולות, שנועדו כולן לפגוע במטרות בריטיות: מטרות בנמל, ברכבת. אלו היו פעולות מקומיות, ואינן קשורות לפעילות ה'מוסד'. (ההתגברות בפעולת החבלה הימית היתה במסגרת תנועת המרי, ועל כך בהמשך).

'המוסד' לא היה רק אחראי על שילוח המעפילים, אלא גם להורדתם לחוף. הממונה בארץ, דוד נמרי, עבד בצמוד ל'הגנה', שכן על כוחותיה הוטל מבצע מסובך זה. ביצוע ההורדה והטיפול בסירות המעבירות את המעפילים אל החוף הוטל על אנשי הפלי"ם. אבטחת אתר הנחיתה הוטלה על יחידות אחרות של הפלמ"ח. בניגוד להוראות על סיפון האניה, כאן היו ההוראות להיכנס לקרב עם כוחות המשטרה באם

<sup>33</sup> אמנם הספינה הראשונה שנלכדה היתה, ברל כצלסון", אשר הפליגה מיוון ב-16.10.45. (למרות שרוב מעפיליה הספיקו לרדת לחופי הארץ). כחודשיים לפני החרפת מאמצי המשמר הבריטיים.

<sup>34</sup> בוגנר, ספינות המרי, עמ' 23.  
<sup>35</sup> פרשת לה ספציה התרחשה באיטליה, 4.1946, כאשר יהודה ארזי קרא ל-1000 מעפילים אשר התרכזו בנמל לצורך הפלגה לשבות שביית רעב, מאחר והבריטים השתלטו באופן חריג על ספינת ההעפלה. שביתת הרעב נמשכה 3 ימים ועוררה גלי אהדה בדעת הקהל האיטלקית והעולמית, עד שהממשלה הבריטית נאלצה להגיע לפשרה, לפיה הפליגו המעפילים בשתי ספינות "דב הוז" ו"אליה גולומב", בתנאי שיגיעו לחופי הארץ לא לפני 17.5.46 בכדי שיוכלו להכלל במכסת העולים החוקית לאותו חודש.

<sup>36</sup> בוגנר, ספינות המרי, עמ' 32. הנחיות אלו היו מבוססות על השמועות אשר החלו להגיע החל מינואר '46 כי הבריטים מכינים מחנות מעצר בקפריסין. אמנם השליח המיוחד מטעם המוסד (שורה פישמן) לא העלה כי החלה פעילות ממשית בכיוון זה בקפריסין, אולם הנורה האדומה כבר נדלקה. היה ברור כי לא יהיה בכוח אנשי הספינות למנוע מעצר וגרירה בלב ים, אולם רצו לעורר תהודת דעת קהל, ולהקשות את העבודה לבריטים.

ינסו למנוע הורדת מעפילים. השיקול האם לפתוח באש ניתן למפקד המשימה במקום, והוא לא נדרש לקבלת אישור ממפקד האבטחה.<sup>37</sup>

שונה היה המצב בקרב הכוחות הלוחמים בארץ. כפי שכבר נכתב, גברה האכזבה בציבור ממשלת הלייבור שהכזיבה, מנאום אטלי שהבהיר כי ממשלת הלייבור אינה מתכוונת למלא את הבטחותיה לציונות ולממש את הבית הלאומי אלא להפך, להגביר את הגבלות העליה החופשית. בן גוריון חידש את קריאתו מימי ה"הספר הלבן" למרד עליה. ב-1.10.45 בן גוריון שולח מברק מלונדון למשה סנה (רמ'א ה'הגנה'), תחת החתימה "אבי עמוס" הוא קורא למעשה להקמת תנועת המרי העברי. שלושת הסעיפים המרכזיים במברק זה עסקו בעליה ב' ובעליה ג', שהיא ההעפלה בכח הנשק, עליה מזוינת שתעמוד בכח עצמה בפני משטרה בים או בחוף.

**עליה ג'** אמורה היתה לצייד כל שיירת עולים בנשק חם ובפיקוד של בחור ארצישראלי מאומן לצורך כך. שאול אביגור נדרש לבוא להתייעצות כיצד להקים את התשתית לעליה ג'.<sup>38</sup> בן גוריון סבר כי האנשים המתאימים לביצוע מטרה זו הם אנשי הבריגדה היהודית, עימם נפגש בשעת סיורו באירופה ב-8-11/45. הוא פנה למס' אנשי הבריגדה ( מיכאל בן גל, הקצין הממונה מטעם ה'הגנה' בבריגדה, שלמה רבינוביץ (שמיר) אולם הם סרבו לבקשתו. בסופו של דבר הוטלה משימת אימון האנשים על נחום גולן (שפיגל), מי שעתיד לפקד על חטיבת גולני במלחמת העצמאות, ועל ישראל טל, לימים אלוף בצה"ל. מחנה האימונים אליו רוכזו כעשרים בחורים היה ליד פאריס. האימונים לא צלחו, ובן גוריון לא הצליח להלהיב את האנשים לרעיון של פריצה מזוינת של מעפילים. גם שאול אביגור התנגד. המוסד לעליה ב' היה אז בראשית התארגנותו המחודשת ולא היו לו את המשאבים להתמודד גם עם המשימה שרצה בן גוריון. יש לזכור כי עוד ב-1939 היה אביגור מהמתנגדים לקריאת בן גוריון ל'מרד עליה'. אביגור התנגד להפוך את המעפילים לנשק או לסכנם מעל ההכרחי. מבדיקה שנערכה בצרפת התברר, כי קשה למצא אנשים אשר יהיו מוכנים לעלות בדרך של מאבק מזוין. שארית הפליטה, תשושה ממאורעות השואה, מוכנה היתה לעלות לארץ, מוכנה היתה למאבק הקשה של עליה בלתי לגאלית על תלאותיה, אולם קשה היה לגייס אנשים אשר היו מוכנים למאמץ של אימוני נשק ופריצה בכח הנשק לארץ, מול סיכויי ההצלחה הקלושים.<sup>39</sup> בסופו של דבר התכנית ננטשה.

מה שאנו יכולים ללמוד מפרשת 'עליה ג', אשר לא יצאה אל הפועל, הוא גם את קו ההתנגדות של אביגור ליתר אקטיביזם (על חשבון המעפילים), וגם את גישתו הבסיסית של בן גוריון לאנשי הפלי"ם. ב-10.45 כבר היה מס' לא מבוטל של אנשי פלמ"ח שעברו אימון ימי, והפלוגה הימית כבר הוקמה. ובכל זאת לפי העולה מן הכתובים לא ראה בהם בן גוריון את מאגר כ"א להקמת התשתית לעליה ג'. הוא פנה קודם

<sup>37</sup> סלוצקי (עורך), ספר תולדות ההגנה, ג' עמ' 1108-1109.

<sup>38</sup> בוגנר, ספינות המרי, עמ' 16-17.

<sup>39</sup> שם, עמ' 18.

לאנשי הבריגדה, ורק משנענה בסרוב פנה ל'הגנה'. יתכן כי מה שהינחה אותו בבחירה זו היא העובדה כי אנשי הבריגדה הכירו את מערב אירופה, ולכן היה להם יתרון בענין זה. (יתרון זה נוצל באירגון "הבריחה" ובמוסד לעליה ב'). ענין אחר הוא ההכשרה שעברו אנשי הפלמ"ח, אשר הכשירה אותם בעיקר לנחיתה חופית, ופחות ליכולת להוביל אניות בימים. (יחד עם זאת אין להתעלם מהעובדה כי קורס החובלים הראשון של הפלי"ם כבר הסתיים בשלב זה, וכי מאוחר יותר יועדו אנשי הפלי"ם להוביל את אניות המעפילים של 'המוסד'. על יכולת הלחימה וההתגוננות של אנשי הפלמ"ח לא היו עוררין, כך שנראה כי שורשי אי הפניה לפלי"ם היו עמוקים יותר מאשר ההכרה ביכולת המבצעית. יש לזכור עוד, כי ראשי 'ההגנה' התנגדו לתכנית 'עליה ג' וראו בה תכנית הרפתקנית גם מבחינה מדינית.<sup>40</sup> שרת וגלילי, שנחשבו לאקטיביסטים, לא תמכו בבן גוריון בענין זה, ואולי צריך להבין את הפניה דווקא לבריגדה גם על רקע זה. בן גוריון אינו מתייחס לסיבותיו ביומנו, אלא רק מציין את העובדה כי ראה באנשי הבריגדה את היעד העיקרי להוביל מהלך זה).

למרות התנגדות לקריאה ל'עליה ג', אי אפשר היה להתעלם מהעצמה המחודשת של הקולות האקטיביסטיים והקמת תנועת המרי. פעולות 'ההגנה' היו צמודות העפלה: שחרור מעפילי עתלית בליל 9.10.45 היווה את אות הפתיחה לתנועת המרי. פגיעה בתחנות משטרה חופיות, פיצוץ דרכי תחבורה וקשר לארץ (ליל הרכבות, ליל הגשרים), ופגיעה בכלים בריטיים - כל אלו באו כתגובות ללכידת ספינות מעפילים ובצמוד להן. בעקבות פעולות אלו דרשו ראשי הצבא הבריטי מהדרגים המדיניים להחריף את המלחמה כנגד ההעפלה. ב23.2.46 חזרו והעלו את התכנית להחזרת המעפילים לארצות מהן באו.<sup>41</sup> מאחר והיו אלה ימי עבודתה של הועדה האנגלו אמריקאית, היה העיתוי לא מתאים. הדרג המדיני נהג באיפוק כנגד 'תנועת המרי', כדי למנוע השפעה שלילית על דעת הקהל בארה"ב. גם ההעפלה היתה מינימלית בתקופת עבודת הועדה, ובין ה17.1.46 ועד 26.3.46 לא הגיעה לארץ אף לא ספינת מעפילים אחת. מלבד הרגישות הדיפלומטית לדעת קהל, היו גם קשים דיפלומטים לבריטים, שכן לא הצליחו לכפות על שום ממשלה אירופאית למנוע את ההעפלה מתחומה.<sup>42</sup> גם הרעיון להחזיר את המעפילים לאירופה עתיד היה להיתקל בקשיים דיפלומטים, שכן המעפילים ברובם לא היו נתיני הארץ ממנה הפליגו, ולכן החזרתם לאירופה היתה נתקלת בהתנגדות הממשלות הנוגעות בדבר.

התפנית היתה עם תפיסתה של "מכס נורדאו" (13.5.46), האניה הגדולה ביותר עד אז, ועליה 1666 מעפילים. זו היתה הפעם הראשונה שמס' המעפילים עלה על מכסת הסרטיפיקטים החדשית, אשר עמדה על 1500. עצירת מעפיליה בעתלית יצרה לראשונה בעיות של מקומות איכסון והספקת מזון. החזקת כמות כה גדולה של מעפילים הפכה להיות מטרד בטחוני בא"י, וריתקה כוחות משמר גדולים.

<sup>40</sup> שם, עמ' 19.

<sup>41</sup> שם, עמ' 37.

<sup>42</sup> שם, עמ' 39.

הבריטים חששו מחזרתו של מבצע שחרור מעפילים (כדוגמת ליל ה-9.10.45) ולכן ריתקה השמירה במחנה כוחות גדולים. כוחות אלו היו מנועים לעסוק בעבודה של סיכול פעולות תנועת המרי. גם החשש מתגובה ערבית עקב העליה במס' המעפילים הטרידה את השלטונות בארץ והוסיפה למידת חוסר סבלנותם כלפי מפעל ההעפלה היהודי. ידיעות בדבר הגברה בממדי פעילות ה'מוסד' בדרום אירופה זרמו ללונדון<sup>43</sup> וב-28.5.26 פנו שוב ראשי המטות למשרד המושבות בדרישה לבחון מחדש את המדיניות בענין ההעפלה. ההצעות הפעם היו לשלוח את העולים לקפריסין או לטוברוק, וגם הפעם נענו בשלילה, תוך הדגשת העובדה כי פעולת גרוש מעין זו תעורר מהומות בארץ אשר ירתקו את הצבא לא פחות. פעם נוספת עלתה הצעת הגירוש לדיון לאחר "מבצע אגתה"<sup>44</sup>, וב-11.7.46 החליט הקבינט נגדה.<sup>45</sup> אחד הארועים אשר הובילו בסופו של דבר לשינוי במדיניות הבריטית היה פיצוץ מלון "המלך דוד" ע"י האצ"ל. הפגיעה ביוקרה הבריטית היתה גבוהה. הנציב העליון וראשי הצבא תבעו תגובה, ואף התריעו מסכנת התסיסה הערבית לנוכח המשך ההעפלה. לבסוף, לאחר היסוסים רבים, הוחלט על מבצע "איגלו" - גרוש לקפריסין של מעפילי אניות אשר יתפסו בתחומי המים הטריטוראליים הישראליים.

"מבצע איגלו", שנה מאז חידוש ההעפלה, מסמל אולי יותר מכל את התנופה שצברה העליה הבלתי לגאלית בקיץ 1946. 'המוסד' התארגן מחדש ומרכזו עבר לפאריס, ארגון "הבריחה" התגבש והגביר את זרם הפליטים (בעיקר מפולין, לאחר פוגרום קילצה, 4 ביולי 1946), הרכש עבר מספינות קטנות לאניות גדולות יותר ומס' גדל והולך של ימאים אנשי פלי"ם הצטרפו למפעל ההעפלה, מאפשרים את המשך תיפקודו. זו גם התקופה בה הוחל ברכש בארה"ב ובגיוס מתנדבים אמריקאים. כאשר זרם המעפילים עבר את מכסת 1500 העולים בחודש, הפכה ההעפלה במוצהר לצעד תעמולתי פוליטי.

תחילת הגירושים לקפריסין פתחו אמנם שלב חדש במאבק הבריטי כנגד העליה הבלתי לגאלית, אולם במקביל גם נפתח שלב חדש במאבק ההעפלה היהודי. הספינות הראשונות שמעפיליהן יועדו לגרוש היו "יגור", "הנרייטה סאלד", "כתריאל יפה", "כ'ג יורדי הסירה", "עמירם שוחט", סה'כ כ-3000 מעפילים (נתפסו בין ה-11-15/8). הגירושים לקפריסין לא היו צפויים, למרות שהדלפות על כוונה בריטית דלפו לעיתונות כבר בראשית אוגוסט. ההנהגה היתה מוכה לאחר "השבת השחורה", בן גוריון היה בפאריס לצורך דיונים ועימו שאול אביגור ראש המוסד לעליה ב'. משה סנה, רמ'א ה'הגנה' התפטר והוברח

<sup>43</sup> שם, עמ' 41.

<sup>44</sup> "מבצע אגתה" היה תכנית בריטית רחבת היקף לפגוע בפעילות הכוחות הבלתי לגאלים היהודיים. ההוראה לקים חלק ממבצע זה ניתנה לאחר חידוש פעולות תנועת המרי בראשית יוני '46, וחטיפת קצינים בריטיים ע"י האצ"ל שישמשו בני ערובה כנגד נידוני אצ"ל למוות. הביטוי של "מבצע אגתה" בהסטוריוגרפיה היהודית הוא "השבת השחורה" (21.6.46). יש לציין כי המבצע לא הוחל על העליה הבלתי לגאלית וספינות המעפילים שהגיעו במהלכו ("אשיהו ווג'וד" ו "ביריה") טופלו עלפי פי הנהל הרגיל ומעפיליהן נעצרו בעתלית.

<sup>45</sup> במהלך השנה הראשונה לאחר סיום המלחמה היה, כפי שהראתי, לחץ בלתי נלאה של אנשי הצבא לפעול כנגד העליה הבלתי לגאלית. הדרג הדיפלומטי לעומתם נקט קו מתון בכדי לא להסעיר את הרוחות בארץ. הבריטים קיוו להשיג את תמיכת האמריקנים בדיוני ועדת מוריסון גריידי, ולא היה להם ענין בהחרפת העימות עם הישוב היהודי בשלב זה. (וראה אצל בוגנר, ספינות המרי, עמ' 44).

מהארץ. משה שרת, ראש המחלקה המדינית היה עצור בלטרון ומשם העביר את הוראותיו. דוד נמרי, ראש 'המוסד' בארץ, הוא שהוביל את פעולות 'המוסד' בארץ לקראת הגרוש, והוא ייצג קו אקטיביסטי חריף ביותר.<sup>46</sup> נמרי תבע כי הנהגת 'ההגנה' בחיפה תפעל כנגד כוונת הגירוש פעולה צבאית. כזכור, פרשת ה"פאטריה" עדיין היתה כאובה ורגישה בקרב ההנהגה, ובכל זאת הותרו פגיעות באניות הגרוש ובעוד מס' מטרות שנגעו במישרין במאבק בהעפלה, במסגרת הגדרת "המאבק הצמוד". (בפאריס התקבלה אז החלטה למתן את המאבק החמוש ולהגבילו רק למאבק צמוד לנושאי הגבלות עליה והתישבות).<sup>47</sup> ספינות הגרוש היו יעד לפיגועים של אנשי החוליה הימית, כולל פיגועים מבפנים, אשר הכריחו שיתוף פעולה של מלווי הספינות - אנשי פלי"ם, אולם לא בהכרח אנשי 'החוליה'. (וראה ביתר פרוט בפרק על פעולות החוליה הימית). תפקיד אנשי הפלי"ם על סיפוני האניות היה לארגן את ההתנגדות למעבר לאניות הגירוש. ההתנגדות לא היתה בנשק חם, אלא בנשק קר ובהתנגדות פאסיבית למעבר, התפרעויות והשתוללויות. על סיפון "הנרייטה סאלד" התארגנו מבעוד מועד לקראת עלית הבריטים והכינו התנגדות מעפילים מאורגנת. הבריטים גם הם לא הפעילו נשק חם כנגד המעפילים, אלא השתמשו בזרנוקי מים מלוחים או גז מדמיע. מכאן ואילך נתפסו רוב הספינות ומעפיליהן גורשו לקפריסין. המאבק נמשך, הן בעצם יציאת הספינות למרות הסיכוי הקלוש לחדור את המצור, הן ע"י הפעלת המעפילים עצמם בהתנגדות פאסיבית ואקטיבית לגירוש, הן ע"י פעולות החבלה של 'החוליה' ו'הפלי"ם', והן ע"י תפקיד אנשי הפלי"ם המלווים אשר הכינו את המעפילים למאבק. נראה היה כי דווקא בעת שהפעילות המבצעית כנגד הבריטים בתוך הארץ שרויה במשבר (עם התפרקות "תנועת המרי" והקשחת התגובות הבריטיות), כאשר נשמעו קולות בקרב ההנהגה להפסיק את המאבק הצבאי (ובעיקר התערבותו של וייצמן), היו הכל מאוחדים בדעה כי את המאבק לעליה חופשית אין להפסיק אלא רק להגביר, הן בדרך ההתנגדות והן בדרך החבלה. זו היתה שעתה היפה של 'החוליה', וזו היתה שעתם היפה (אם כי הקשה) של המפעילים.

שיתוף המעפילים בהתנגדות אקטיבית לגירוש לא היה מובן מאליו. הויכוח בקרב הישוב בארץ, בין האקטיביסטים לבין המתונים לא פסח על פעולות 'המוסד'. השאלה המרכזית היתה האם בכלל ישנה סמכות מוסרית לבקש מהמעפילים לעבור את מסכת היסורים של התנגדות אקטיבית לאחר כל מה שהם עברו בשואה. בקרב אנשי 'המוסד' היו הדעות חלוקות, ובעוד דוד נמרי ייצג, כאמור, קו אקטיביסט ביותר, היו חלק מהאנשים באירופה, כולל אנשי הפלמ"ח שהיו תחת סמכות 'המוסד' מוטרדים מאוד בבעיה המוסרית הזו. צריך לצרף לכאן את העובדה כי, למרות שהיו מקרב המעפילים בעלי תפקידים על הספינות שהיו כפופים לפיקוד ההיררכי, הרי שלא היתה להם כל זכות החלטה בכל הקשור לתחום

<sup>46</sup> בוגנר, ספינות המרי, עמ' 57.

<sup>47</sup> רפאל עמיד (עורך), מהמאבק נגד הבריטים למלחמת העצמאות, הוצ' המרכז לתולדות כח המגן, יד טבנקין, 1989. עמ' 30.

המבצעי של המסע או אירגון ההתנגדות לבריטים.<sup>48</sup> גם בתוך הפלמ"ח בארץ התחבטו בשאלה זו. שאלו לגבי הערך המעשי של התנגדות אקטיבית של מעפילים, אם ממילא רובם נתפסים ומגורשים לקפריסין, והרי יש כאן בעיקר אקט הפגנתי.<sup>49</sup> הדיון בתוך הפלמ"ח היה גם על רקע הקו המתון שנקטה ההנהגה מאז קיץ 1946, תוך הפסקה כמעט מוחלטת של המאבק המזוין בבריטים. ההעפלה אמנם לא פסקה, וגם הוראת הקבע של 'המוסד' להתנגדות אקטיבית לגירוש נותרה בעינה, אולם התחושה היתה של רפיון. לאנשי הפלמ"ח, אשר ייצגו קו אקטיביסטי היה קשה עם הקו הזה. יגאל אלון ראה במאבק המזוין של המעפילים את השריד האחרון למאבק הישוב בבריטים. בתחילת 1947 נפגש אלון עם שליחי הפלמ"ח בצרפת ובאיטליה ושמע על לבטיהם. אחד המופעים של ההתלבטות המוסרית היה גם פיקודי. כפי שכתב היו אנשי הפלמ"ח באירופה כפופים לסמכות הבלעדית של 'המוסד', אולם אלון חש כי הפעילות הצבאית על סיפוני האניות צריך להישאר בפיקוד הזרוע הצבאית, קרי הפלמ"ח. הוא הוציא הוראת קבע לאנשיו לעורר התנגדות בספינות, בכדי שהחלטה תהיה של המפקד בשטח, ולא מותנה בהנחיה מהמוסד. (הנחית קבע דומה ניתנה לגבי נסיונות חבלה באניות הגרוש ע"י הצוות הארצישראלי). הוצאת פקודה כזו לא היתה פשוטה מבחינה מנהלתית, שכן יש כאן למעשה כפל פיקוד. יגאל אלון ראה בהתנגדות המעפילים מעשה חינוכי ומבצע צבאי. אנשי 'המוסד', ברובם מבוגרים יותר ו'משופשפים' יותר בקשר עם המעפילים היו זהירים יותר. הם חששו מההשלכות שתהינה לפגיעה במעפילים על המעפילים הפוטנציאליים, שלא היו אנשי צבא אלא אוסף פליטים למוד סבל. את האופי ההפגנתי של המאבק הם הוכיחו ע"י שדאגו לניצול מירבי של מאבק ההעפלה, תוך גיוס עיתונאים להפלגות וכו'. היתה לאנשי המוסד התנגדות ברורה לקיום פקודות הקבע של אלון, מהנימוק שפעולה עם אוכלוסיה אזרחית כל כך רגישה אינה יכולה להתבצע דרך הוראות קבע, אלא יש לשקול כל מקרה לגופו ולרגישותו.<sup>50</sup> ישנו כאן מאבק על אופן ראית הדברים, אולם אין ספק כי ישנה כאן תחרות בין שתי הזרועות על ההגמוניה. אביגור לא סבל התערבות פיקודית בסמכויותיו, אולם אלון רצה להבטיח את הקו האקטיביסטי של הפלמ"ח. זו לא היתה רק תחרות אידיאולוגית, אלא גם של יוקרה, מעמד, שייכות ופיקוד. אליעזר טל (קליין) מספר בעדותו כי עבור אנשי הפלי"ם הקשר ל'מוסד' נתפס כקשר פיקודי בלבד. מאחר ולא היה קשר הדרכתי או ליווי אחר, היתה תחושת זרות בין אנשי הפלי"ם למוסד.<sup>51</sup> גם עדה סרני משקפת בספרה תחושה של אנשי המוסד באיטליה כאילו אנשי הפלי"ם הם צעירים נמהרים, וכי אין לסמוך עליהם יותר מדי. מצב זה של תחרות וכפל סמכויות נבע בין היתר מחוסר קו מנחה ברור מצד הדרג המדיני. מצד אחד ניתן התר להוראת הקבע של הפלמ"ח לפגוע באניות הגרוש ולשתף את המעפילים במאבק האקטיבי - הרווח התעמולתי ממאבק זה היה עצום. אולם מצד שני לא היה ב-1947

<sup>48</sup> בוגנר, ספינות המרי, עמ. 82.

<sup>49</sup> עלון הפלמ"ח מינואר 1947 יוחד כולו לדיון בסוגיה זו, וראה שם, עמ. 131.

<sup>50</sup> שם, עמ. 137.

<sup>51</sup> עדות אליעזר טל (קליין) מתאריך 23.1.56. א.ת.ה. 181/34.



ארגון רציני של הכוחות בישוב לתמיכה במאבק ההעפלה, לא היתה התגיסות ציבורית למאבק, כפי שנחזתה ב 1946.<sup>52</sup>

**תפקיד מלווי הספינות** היה מורכב ביותר. למעשה התחלק התפקיד לשניים: לאירגון האנשים, ולצד הימי המקצועי. אנשי 'המוסד' (ומאוחר יותר צורפו לתפקיד זה גם אנשי פלי"ם) היו אחראים בראש ובראשונה על אירגון הספינות. צריך היה לארגן את הספינה מבחינת הסידור הפנימי שלה, וכן לדאוג להספקת מזון ומים, שרות רפואי וכו'. לגבי ההפלגות עצמן הדגש של המלווים מטעם 'המוסד' היה על אירגון המעפילים. תפקיד זה החל עוד לפני ההפלגה. בד"כ רוכזו המעפילים טרם ההפלגה במחנה מיוחד של 'המוסד'. הפיקוד וההדרכה במחנות אלו היו של אנשי הפלמ"ח, אשר שימשו גם כמלווים באניות. דוד בן חורין מציין בעדותו כי ראשוני אנשי הפלי"ם אשר נשלחו לאיטליה התרכזו בתחילה בסביבות ברי (אשר שמשה נמל יציאה לספינות) ושם עסקו בעיקר בהכשרת המעפילים. יחד איתם עבדו אנשי האלחוט, "הגדעונים", שעסקו בהקמת הקשר עם הארץ, ובהכשרת מעפילים לתפקידי מפעילי אלחוט.<sup>53</sup> חלק מהאנשים אשר עסקו בארגון והכשרה היו יוצאי הבריגדה אשר נשארו באירופה, ואשר עבדו ביחד עם הפלמ"חניקים. חנוך בלצן מספר בעדותו כי אנשי הבריגדה אשר גויסו לפעילות הפלמ"ח נצטוו להישאר באירופה לאחר פיזור הבריגדה. השיטה היתה לבחור מקרב המעפילים אנשים דומים לארצישראלים ככל האפשר, ואשר חזרו לארץ עם תעודות החיל של אנשי הבריגדה. אלו נשארו באירופה ועבדו באירגון ההעפלה ובעיקר בהכשרת מעפילים. בלצן היה מראשוני אנשי האלחוט אשר עבדו באיטליה, בעיקר בהכשרת אלחוטנים ובאירגון המעפילים. אחר כך נשלח למרסיי לפקד על קורס האלחוט הראשון למעפילים אשר נפתח שם (תחת הכותרת ביה"ס הימי "זבולון").<sup>54</sup> פעילות אנשי הפלי"ם היתה במדים, בחסות היחידות העבריות של הצבא האנגלי אשר שהו אז באיטליה ועסקו בפעולת ההצלה בחשאי.<sup>55</sup> חלק מהאנשים נשאו תעודות חיל מזויפות. למעשה זה היה המפגש הראשון בין המלווה לבין המעפילים. במחנות הוכנס משטר צבאי, (בהנהגתם האמונה של יוצאי הבריגדה) בכדי לתרגל את האנשים לתנאי משמעת הכרחיים למסע בתנאים קשים כל כך. המשטר וההיררכיה הצבאית נשמרו גם במהלך ההפלגות, כאשר הסמכות העליונה היתה של מפקד האניה, והצוות הארצישראלי שפעל תחתיו. הניהול היה דרך נושאי תפקידים נבחרים מקרב המעפילים, אולם הם היו גם דרג מקשר ומבצע של החלטות הצוות הארצישראלי המלווה. במחנות נעשתה פעולת הסברה על הצפוי להם במהלך ההפלגה ונמסרו הוראות התנהגות במצבים שונים של המסע. האנשים חולקו לקבוצות, ככל האפשר על פי המסגרת התנועתית שלהם, ולכל קבוצה מונה אחראי מקרב המעפילים. במחנות מסוימים עברו האנשים גם אימון של שימוש בחגורות הצלה ובסירות גומי, טיפוס על חבל והליכה בלילה (אימון אשר

<sup>52</sup> בוגנר, ספינות המרי, עמ. 134.

<sup>53</sup> על פעילות "הגדעונים", ראה בהרחבה בספר: שריג ג', הגדעונים באניות ההעפלה, מרכז גילי לתולדות כח המגן 'ההגנה', 1988.

<sup>54</sup> עדות חנוך בלצן מתאריך 28.5.1965. א.ת.ה. 17/170, (להלן: עדות חנוך בלצן, א.ת.ה.).

<sup>55</sup> עדות בן חורין, א.ת.ה.

נועד להכשיר אותם לליל ההורדה בחופי הארץ). לעיתים גם ניתנו אימונים בקרב מגע וג'ודו לקראת ההתקלות האפשרית עם הבריטים.<sup>56</sup>

התפקיד השני, של ימאות מקצועית, הוא תפקיד שהתפתח מאוחר יותר, עם התפתחות הפל"ים. כבר הוזכר כי למוסד לעליה ב' לא היו אנשי ים מקצועיים משל עצמו, ולכן נזקק לסיוע של צוותים שכירים זרים. המוטיבציה של צוותים אילו היתה בדרך כלל של רווח כספי. בכדי למנוע נפילת הצוותים הזרים בשבי הבריטי, היה נהוג להוריד אותם מהספינות בסירה קטנה מס' ימים לפני שהתקרבו למים הטריטוריאליים הישראליים, ולהפקיד את שארית ההפלגה בידי צוות מעפילים שהוכשר לכך בפיקוח והנהגת צוות הימאים הארצישראלי. נוסף לאלו היו המתנדבים האמריקאים, אשר רק חלקם היו מיומנים באמת בימאות מקצועית, אולם המוטיבציה שלהם היתה הזדהות אמיתית עם מצוקת הפליטים אשר נובעת מתוך זהות יהודית. חשוב לציין, כי הנחת היסוד היתה כי את הפיקוד הכולל על האניות יש לתת לבחורים ארצישראליים. לצורך כך הוקם הפל"ם, וזו היתה הסיבה לכך שהקורסים הראשונים מומנו ע"י 'המוסד'. שני תפקידים אלו גם הכתיבו את מערך ההכשרה המרכזי בפל"ם. מתחילה היה הפיקוד על האניות בידיים של הצוות הארצישראלי, בדרך כלל של אנשי פל"ם, אלא שבראשית התרכז תפקידם בעיקר לפיקוד על המעפילים, ופחות לפיקוח מקצועי על הצוות השכיר, או ליכולת להחליפם בשעת הצורך. גם לאחר שהצטרפו חובלים (קציני ים) למערך הכח הימי של הפל"ם, עדיין היה ענין הנסיון הימי בעכריהם. אנשי 'המוסד' לא בטחו לחלוטין ביכולת הימית של הפל"מ'ניקים, דבר אשר גרם לתיסכול רב בקרב האחרונים, ולחיכוכים לא מועטים בין אנשי 'המוסד' לאנשי הפל"ם. נמרוד אשל מספר בעדותו כי, בתקופת פיקודו של יהודה ארזי באיטליה שררה תחושה קשה בקרב אנשי הפל"ם שם. מטרתם היתה לעלות על הספינות בתפקידי מפתח, גם מתוך ראית עצמם כגרעין לצבא העברי כשיקום. הנסיון וההכשרה היו משמעותיים מאוד עבורם, ואילו ארזי טען כי הידע הימי שלהם אינו מספיק, ולכן יש להישען יותר על הצוותים הזרים בשטח המקצועי, ועל אנשי 'המוסד'. על פי עדה סרני, הדרישה לימאים ארצישראליים יצאה מיהודה ארזי מכיוון שהיתה בעיה של מערכות יחסים קשות אשר פיתחו אנשי הצוותים האיטלקיים עם המעפילים. כלומר התפקיד שהוא יעד להם היה מתחילה של ליווי אנשי ופיקודי, וכן של אלחוטאים אשר יקימו את הקשר עם הארץ.<sup>57</sup> ענין זה בא לידי ביטוי גם בחלוקת העבודה: מלווי הספינות היו אנשי פל"ם, (על פי מטרת העסקתם באירופה), אולם מלאכת הכנת הספינה להפלגה נותרה בידי 'המוסד' והצוות האיטלקי. לא סמכו על אנשי הפל"ם בכל הקשור לבחירת נמל היציאה, אופן הכנת הספינה וכו'. גם ענין זה תרם לתחושות המרמור של אנשי הפל"ם באיטליה.<sup>58</sup> גם עדה סרני מספרת (אם כי מאוד בקצרה ובאופן לא מובלט) על תחושות המרמור של אנשי הפל"ם, אותם היא קושרת לאופיו הריכוזי של ארזי אשר מאוד לא תאם את רוח היזמה האישית שאפינה את אנשי הפל"ם,

<sup>56</sup> בוגנר, ספינות המרי, עמ. 78-79.

<sup>57</sup> סרני, ספינות ללא דגל, עמ. 32.

<sup>58</sup> עדות נמרוד אשל מיום 25.1.67. א.ת.ה. תיק 197/71.

וכן היא מבליעה הערות על רמתם המקצועית של הצעירים הארצישראלים: "...נתנו לאחד הצעירים לארגן הסעה של 180 איש מדרום לבארי - מבצע שנראה על פניו קל ולא מסובך, ובכל זאת "אלברטינה" עמדה ארבעה מ' מהרציף ולא היה אמצעי להעביר אליה את האנשים. הכישלון עורר את זעמו של ארזי ושוב לא ניתן לאחרים לשאת באחריות, והצעירים המאוכזבים לא היו מרוצים...".<sup>59</sup> סרני מוסיפה ומספרת עוד, כי לאחר שארזי עזב את איטליה (4.47) היא העבירה תפקידים נוספים לתחומי אחריותם של צעירי הפלי"ם: הכנת האניות במספנות והפיקוד על החופים בלילות ההפלגה (אלו היו אותם תפקידים שעל חסרונם התלונן נמרוד אשל בעדותו...), אולם אנשי הפלי"ם דרשו אוטונומיה מקצועית מלאה. בכדי למנוע חיכוכים היא החליטה להענות לבקשתם ולתת להם לקבוע את מקום ההפלגה, בכדי לגלות שוב את חוסר המקצועיות: ספינה ל-250 איש הוכנה במספנת גאטה ונמסרה ע'י סרני לאחריותו של איש פלי"ם. הוא בחר להפליג ממקום ליד בארי, ולא ממקום מקובל יותר ליד גאטה, בדרך נוצרו בעיות עם רב החובל האיטלקי וזה הלשין לשלטונות והיציאה סוכלה. כישלון זה עורר את חמתו של שאול אביגור וזה הורה לשוב לשיטה הקודמת של קביעת נמלי היציאה ע"י הצוות האיטלקי בתאום עם נציגי ה'מוסד'. (למותר לציין כי סרני נמנעת בסיפורה לציין פרטים מזהים על ההפלגה או איש הפלי"ם אשר הוביל אותה).<sup>60</sup> אברהם זכאי מספר בעדותו כי היחסים עם ארזי באטליה היו קשים גם כן: "אנשי הפלי"ם לא היו לבושים לטעמו, התבלטו יותר מדי, שויצרים לטעמו. היחסים לא היו אדאליים. הוא גם לא טיפח את הימאים במובן זה שקידם אותם בפעולה קבועה באטליה. באיזשהו מקום היינו טרדה בשבילו".<sup>61</sup> זכאי גם מציין את העובדה כי בתקופתה של עדה סרני חל שיפור, היא נעזרה יותר באנשי הפלי"ם והובילה שיתוף פעולה עימם. זכאי מוסיף כי ביקורם של יגאל אלון וגילי באיטליה ב-2.1947 החרף את מערכת היחסים בין הימאים לבין פיקוד ה'מוסד', בעיקר סביב שאלת ההתנגדות בכח לפעולת הורדת מעפילים של הבריטים מהספינות במקרה התפסות ושאלת הפיקוד. עובד שדה מעיד כי אלון נתן הנחיה לאנשי הפלי"ם כי ישמעו רק להנחיות של ממטה הפלמ"ח, בעוד כפיפותם המקצועית באטליה הוגדרה ל'מוסד'. ארזי גם צירף לתפקיד מלווי הספינות יוצאי צבא בריטי, דבר שעוד החרף את שאלת השניות בפיקוד. היה ויכוח מי ימונה למפקד המלווים: ארזי, או בר'ציק (איש הפלי"ם).<sup>62</sup> השניות בפיקוד באה לידי ביטוי בכך שמרגע שספינות המעפילים התרחקו מחופי אטליה, החלו להגיע הפקודות מהארץ, ממטה הפלמ"ח.

לי נראה כי מבין השורות עולה כאן לא רק השאיפה לעתידו המקצועי של הצבא העברי שבדרך, אלא גם העלבון האישי הנובע מאי הכרה ביכולתם המקצועית. אנשי הפלי"ם אשר נשלחו לאירופה היו בוגרי קורסי הכשרה: קורסי חובלים אשר בשיתוף עם המוסד הכינו אותם לקראת הפעילות באירופה. התחושה

<sup>59</sup> סרני, ספינות ללא דגל, עמ' 32.

<sup>60</sup> שם, עמ' 170.

<sup>61</sup> עדות זכאי, ארכיון יד טבנקין.

<sup>62</sup> עדות עובד שדה, ארכיון יד טבנקין, (כנס חבלה ימית מיום 1.4.86).

של ידע ויכולת היתה רבה, ואילו בפועל הרי כבר נכתב כי גם האימונים בקורסים וגם הנסיון היו דלים והותאמו ליכולת המועטה שהיתה אז בארץ. מכאן שהנסיון המבצעי של אנשי הפלי"ם אכן היה מוטל בספק, אולם ההיסוס נקלט כעלבון אישי, וכפי הנראה גם כעלבון לפלי"ם כולו. הויכוח עם ה'מוסד' חרג מהויכוח על עצם המקצועיות. למרות שזכאי מעיד כי הויכוח לא היה בעל אופי פוליטי מפלגתי אלא עניני מבצעי<sup>63</sup>, הוא היה גם ויכוח על מטרות. אשל מספר בעדותו כי הויכוחים החלו עוד בארץ, בקורסים (אשר מומנו ונותבו כזכור ע"י ה'מוסד'). אנשי ה'מוסד' היו זקוקים לפלי"ם לצורך אופרטיבי מאוד: הורדת מעפילים אל החוף, עזרה לצוות מקצועי ואירגון המעפילים על הספינות. מטרת הנהגת ה'מוסד' לא היתה לפתח חיכוכים אלימים עם הבריטים, ובוודאי הם נמנעו מלעשות זאת עם כח המעפילים (או על חשבון המעפילים, כפי שהם הגדירו זאת). ה'מוסד' הורה בדרך כלל על התנגדות פאסיבית. אנשי הפלי"ם רצו התנגדות אקטיבית יותר, ורצו להכשיר עצמם לכך: החל מתכנית הקורסים וכלה באירופה עצמה. האיזכור המועט העולה מהעדויות, המראה כי בבסיס הענין היתה כאן ראית פעילות הפלי"ם כאימון מקצועי מקדים לתיפקודו כצי העברי בדרך, נראה לי אנכרוניסטי, שכן בבדיקה של מטרות הקמת הפלי"ם, וכן בבדיקת התכניות לתפקידי הצי אשר הוגשו מאוחר יותר ע"י אנשי הפלי"ם, לא נכללה היכולת ללוחמה ימית של ממש, כנגד צי מסודר. הכנסתם של אנשי פלי"ם לתפקידים ימיים לא באה להחליף לחלוטין את הצוותים הזרים. על פי רוב היה הצוות (שמנה בין 3-5 ימאי פלי"ם) פועל במקביל לצוות הזר, כשהוא מפקח על הצוות הזר והנוסעים גם יחד.<sup>64</sup> במקרים בהם היה מפקד האניה חסר נסיון ימי (כדוגמת יוסי המבורגר אשר פיקד על כל שלושת ה'פאנים'), היה ימאי ארצישראלי מוצב כעזר כנגדו. אחד מבין המלווים היה צריך להיות "גדעוני", והוא הממונה על הקשר עם התחנות בחוף. כאמור, צוות המלווים (אנשי פלי"ם ושאינם אנשי פלי"ם) היו כפופים פיקודית ל'מוסד', ולא למפקדת הפלמ"ח. לא תמיד נהג ה'מוסד' באירופה בקו אקטיביסטי מספיק לטעם אנשי הפלמ"ח, צעירים אקטיביסטים מעצם טיבם. אולי הדוגמה הבולטת ביותר היא דוגמת המפגש של יוסל'ה דרור עם ה'מוסד' באירופה בקיץ 1948, כאשר דרור היה חדור הכרה כי יש להקים חולית חבלה שתפגע במטרות בריטיות באירופה, ואילו פיקוד ה'מוסד' התנגד.

כבר נכתב כי הסמכות של הארצישראלים כלפי המעפילים היתה מוחלטת. זו היתה סמכות שנבעה בין היתר מהערצת הפליטים את הבחורים החסונים, שניחוח מסתורין של מחתרת מלווה בריחות הארץ נודף מהם. במהלך ההפלגה הם היו סמכות עליונה, מערכת יחסים אשר ביטאה במידה רבה את חוסר האונים של הפליטים במצב זה.<sup>65</sup> יש לציין כי כאשר החלו הגירושים והכליאות בקפריסין התברר כי

<sup>63</sup> שם, שם.

<sup>64</sup> בוגנר, ספינות המרי, עמ' 81.

<sup>65</sup> אין הכוונה להאיר כאן את המעפילים באור פאסיבי או שלילי. בדרך כלל היו אלה אשר בחרו בדרך הקשה של העליה הלתי לגאלית לאחר תלאות המלחמה באירופה, אותם אלו שהיו חדורים הכרה ציונית, חלקם מאורגנים בתנועת נוער או תנועה כלשהיא. ההעפלה היתה בחירה מודעת של האנשים, אשר יכלו להישאר במחנות העקורים באירופה, למרות התנאים הקשים בהם, או לבחור ביעדי הגירה אחרים לפי האפשרות.

במארג החיים של המחנה איבד מלווה הספינה מסמכותו הבלתי מעורערת, בוודאי בקרב המעפילים שאינם "שלו", דבר שהוביל במידה רבה להחלטה להוציא את אנשי הפלי"ם מהמחנות ולהחליפם בפלמ"חניקים אחרים שתפקידם היה לארגן את החיים במחנות ואת "שורת המגינים". (מובן כי נלווה לכך גם הצורך כי מעט אנשי הים ישובו למלא תפקידים ימיים מהר ככל האפשר).

על פעילות 'המוסד' באירופה נכתבו הרבה ספרים.<sup>66</sup> אולם רובם לא מרחיבים בתאור חלקו של הפלי"ם. הימאים הארץ ישראלים מוזכרים בספרי הזכרונות, אולם לא באופן מפורט, אשר מתמקד דווקא בהם ובפעולתם. כאשר מוזכרים חלוקי הדעות הם מובלעים, ואינם מהווים את מרכזו של הענין. גם בזכרונות אנשי הפלי"ם לא נתקלתי בהרבה עדויות המדגישות דווקא את המרמור והחיכוכים, אולם התחושה ההדדית של אי שביעות רצון כנראה היתה קימת, שכן למרות מיעוט הממצאים בענין חילוקי הדעות, לא מצאתי כלל עדויות אשר הדגישו דווקא מערכת יחסים יפה וטובה בין שני הגופים. נראה כי הפער בין אנשי ה'מוסד' לאנשי הפלי"ם נבע מסיבות רבות. למרות כפיפות שני הגופים ל'הגנה', הרי שהיה פער בגיל ובנסיון של האנשים. פער אדיאולוגי שבא לידי ביטוי באקטיביזם של הפלמ"ח, בא לידי ביטוי בשאלות כמו התנגדות אקטיבית, שיתוף המעפילים במאבק וחבלה בכח הבריטי. הויכוח על תחומי אחריות ופיקוד גם הוא השפיע על מערכת היחסים בין ה'מוסד' לפלי"ם, אם כי על פי העדויות פחות על האנשים בשטח ויותר בדרג מקבלי ההחלטות.

ההשפעה שהיתה לשירות בשורות ה'מוסד' על בנין הכח הימי קשה לכימות. פעילות ההעפלה היתה הגיזרה היחידה בה יכלו אנשי פלי"ם לרכוש נסיון בהשטת אניות. לא מדובר כאן בנסיון קרבי ימי כמובן, אבל בהחלט נסיון בפיקוד על כלי שיט בתנאים קשים. הפלי"ם, אשר לא עסק על פי הגדרת תפקידיו בלוחמה ימית, לא יכול היה לרכוש נסיון טוב מזה בהשטת כלי שיט. (כאשר הוקם השירות הימי, נוספו שותפים בעלי נסיון בהשטת כלי שיט ובלוחמה ימית: צעירים אשר נשלחו לשרת בצי הסוחר, יוצאי הצי הבריטי ומתנדבי חו"ל). לא כל אנשי הפלי"ם ששרתו ב'מוסד' נשארו אח"כ בכח הימי, חלקם הגדול הצטרף לפעילות ההעפלה מתוך ראית חשיבות הענין, ולא דווקא מאהבת הים. זו היתה אחת המשימות החשובות של היישוב בארץ באותם ימים, וככזו היוותה אבן מושכת למתנדבים. הישארות אח"כ בשירות הימי צריכה היתה לנבוע בין היתר מאהבת הים. גם סכסוכים על דרך ועל פיקוד הרחיקו חלק מהאנשים מהמערך הימי מאוחר יותר. (וראה בסיכום) אולם השירות כמלווי אניות השפיע על דגם הפיקוד שיתפתח לימים בשירות הימי: דגם של פיקוד כפול.

גם מערך ההכשרה הוכפף כמובן לצורכי ההעפלה. ההכשרה החופית שניתנה לכלל אנשי הפלמ"ח, הומרה בהכשרה ימית ופיקודית. כפי שכבר נכתב ה'מוסד' הוא שתמך כספית בקורסי ההכשרה הימיים של 'ההגנה', מתוך ראית הצורך בהכשרת כח אדם מקצועי ימי. המסגרת הצבאית של היישוב היתה

<sup>66</sup> הספרים בהם השתמשתי לצורך עבודה זו מהווים רשימה חלקית בלבד לענין זה.

המסגרת המתאימה לארגון מערך הכשרה כזה, וכך היה. תהליך בחירת הימאים בוגרי קורסי ההכשרה של הפל"ים למשימות ליווי מעפילים נעשתה בשיתוף של נציג המוסד בארץ ומפקד הפל"ים, שאלת כפיפותם הפיקודית לא נסגרה למעשה.<sup>67</sup>

---

<sup>67</sup> שותפים נוספים לפעילות ההעפלה היו אנשי ה"חבורה" (חיילים ארצישראליים בצבא הבריטי שסיעו לפעולת הבריחה), "הגדעונים" (אלחוטנים של ההגנה שעבדו בשירות ה'מוסד'), מתנדבים אמריקאיים שפעלו הן בשירות הרכש והן בשירות ימי בפועל, ביססו את רכש ספינות המעפילים בארה"ב – קשרים שנוצלו אחר כך אל תוך הקמת השירות הימי.

## פעילות חבלה ימית והקמת 'החוליה'.

חבלה ימית היתה חלק ממטרות הפלי"ם (וראה בסעיף על הקמת הפלי"ם). יגאל אלון הגדיר את פעילות החבלה כחלק מהפעילות הימית של הפלי"ם, אולם היה ברור כי פעילות כזו דורשת הכשרה ייחודית, וכמובן היא פועלת במישור אחר ממישור הפעילות המלווה העפלה.

**"החוליה"** היא חולית החבלה הימית בפלי"ם, קמה רק בשלהי 1945, אולם פעולות חבלה ימית התבצעו עוד קודם לכן, גם אם בקנה מידה קטן. שלוש פעולות חבלה ימיות התבצעו ע"י 'ההגנה' בשנים 1939-1945: טיבוע ספינת משטרה בריטית ע"י הפו"ם<sup>68</sup> (8.8.1939), החבלה באנית הגרוש "פאטריה" (25.11.940), ואבדן כ"ג יורדי הסירה (18.5.1041)<sup>69</sup>. השתיים הראשונות היו במסגרת החרפת המאבק כנגד הבריטים בערבות פרסום 'הספר הלבן' השלישי, והאחרונה במסגרת השת"פ עם הבריטים למנוע הצלחות גרמניות במהלך מלחה"ע השניה.

כאשר הוקם הפלי"ם, הוכללה כאמור החבלה הימית במסגרת תפקידיו. יגאל אלון הגדיר את החבלה הימית כ: "חבלה ימית - משמעה הכשרת חבלנים ימיים לפגיעה בכלי שיט ומתקני חוף של האויב הנאצי במקרה של התנגדות וכן פגיעה בכלי שיט בריטים המנסים להפריע להעפלה"<sup>70</sup>. שוב ניתן לראות את ההתאמה של תפקיד החבלה הימית למסגרת המאבק בבריטים. איזכור האויב הנאצי בא לדעתי מתוקף הזמן: ב 1943 עמד הישוב לאחר ארוע הכ"ג, לאחר שקם וניפרם השת"פ עם הבריטים לנוכח אפשרות פלישה נאצית. המשימה העיקרית כפי שנתפסה ובוצעה היתה משימה תומכת למבצע ההעפלה, ולכן האויב העיקרי היה הבריטים. למרות כל זאת, מתחילה היה חלקה של החבלה הימית חלש יחסית באימוני ההכשרה של הפלי"ם. בקורסים הימיים בשנתיים הראשונות (1943-1945) לא נלמדה חבלה ימית כמקצוע, למרות שפרקים בחבלה נלמדו. חלק מהידע היה כאמור, ידע בריטי, מתקופת שיתוף הפעולה. בקורסים של הפלמ"ח במשמר העמק נלמדו פרקים בשימוש בחומר נפץ ע"י הבריטים. גם בקורס החבלה שקדם ליציאת הכ"ג נלמדה חבלה ימית. אנשים כמו דוד פרומר, עוזי שרון וחיים זינגר (רון) הפכו למומחי חומר הנפץ של הפלמ"ח, והיו מראשי החוליה לחבלה ימית.

אולם בשלהי 1945 חל שינוי. הפלי"ם היה שותף להחלפת רוח השת"פ עם הבריטים ברוחות האקטיביסטיות שהביאו להקמת "תנועת המרי העברי". הידיעה על גורל יהדות אירופה והאכזבה

<sup>68</sup> הפו"ם היו יחידות זעירות לפעולות מיוחדות שקמו ב 5.1939 במסגרת המאבק בספר הלבן, ומתוך כוונה למנוע פעילות ללא מרות של 'אקטיביסטים' בהגנה'.

<sup>69</sup> "סינבאד 2" היתה ספינת משמר בריטית בעלת טונז' 60, מקלעים, משדר אלחוט. היא טובעה ע"י אברהם לוי, איש הפו"ם בחיפה. הטיבוע נעשה בשת"פ עם המכונאי היהודי-הולנדי, ישראל נורדן, שהיה אח"כ מבין כ"ג יורדי הסירה. "הפאטריה" – אנית גירוש בריטית עליה הועמסו ב 11.1940 1171 מעפילי ה'פאסיפיק' ו'מילוס' ויועדה להפליג למארוציוס. בניסיון למנוע את הגירוש הוחלט ע"י 'ההגנה' על פיצוץ האניה. טעות בחישוב חומר הנפץ גרמה לפיצוץ חזק מהמתוכנן ולטביעת האניה ו יותר מ 200 מעפילים. סיפור כ"ג יורדי הסירה שונה מעט, כיוון ומדובר בשת"פ עם הבריטים, ובפיקוד והדרכה בריטית. המטרה – פיצוץ בתי הזיקוק בטריפולי, מתוך המחשבה כי הם יספקו דלק למטוסים גרמניים בדרך לעירק. החוליה יצאה ב 18.5.41, ועיקבותיה לא נודעו. את סיפור הפאטריה וסיפור הכ"ג, כולל הידיעות על שהתרחש באותו הלילה ניתן למצוא באופן מפורט אצל: זהר, הקומנדו הימי.

<sup>70</sup> גלעד (עורך), ספר הפלמ"ח, א', עמ. 227.

מהממשלה הבריטית (ביחוד לאחר עליית ממשלת הלייבור לשלטון ונאום בוויין מיום 13.1.45 שהדגיש הגבלות נוספות על עליה עברית לא"י) הובילו לתחילת פעולות תנועת המרי (עם הפריצה למחנה המעצר בעתלית בליל 10.10.1945). במסגרת הפעולות שולבו גם פעולות של חבלה ימית (כזכור הפלוגה הימית שקמה באפריל אותה שנה קמה במסגרת פלוגת המטה של הפלמ"ח: ה'חוליה' הוקמה רק כחודשיים מאוחר יותר, בדצמבר. גם הבריטים חשו בשינוי, והחל מדצמבר הם תיגברו את כוחותיהם בארץ והגבירו את הפיקוח על החופים.

הפעולה הראשונה היתה במסגרת מבצע **'מסיבה'**, שבו חיבלו 50 חוליות של הפלמ"ח ב 153 קטעים של מסילות הברזל בכל הארץ. (2.11.45) על אנשי הפל"ם הוטל לחבל בספינות משמר בריטיות שעגנו בנמלי חיפה ויפו. ביפו פעלו שניים: יוסקה המבורגר (הראל) וזלמן כהן ("זומה"). כלי ההובלה של השניים היתה חסקה, וחומר הנפץ הובא משדות ים בתוך אבוב של אופנוע. המטען הוצמד לירכתי ספינת המשמר הבריטית אשר פוצצה בזמן מקביל לפיצוץ מסילת הברזל בתל אביב. שני החבלנים לא הצטרפו ל'חוליה', כאשר זו קמה כחודש מאוחר יותר. 'זומה' חזר לפלוגתו בתל אביב ואח"כ לחם בחטיבת 'הראל'. יוסקה הראל נשאר בשרות ההעפלה, לימים היה למפקדה של 'יציאת אירופה תש"ז' ('אקסודוס') ואח"כ שירת כקצין בכיר בחיל הים. הפעולה בחיפה, באותו יום, היתה מורכבת יותר. המשתתפים היו יוחאי בן נון, שאול אהרונוב ויגאל וייס. השניים הראשונים היו מראשוני ה'חוליה' (בן נון היה מפקדה הראשון).<sup>71</sup> גם הפעם היה המוקש המאולתר פנימית של אופנוע ממולאת תערובת נפיצה (סבון שקדים, שוקולד, ג'לניט). שאול אהרונוב נבחר להצמיד את חומר הנפץ אל שתי סירות המשמר הבריטיות, כיוון שהיה שחיין מצוין (מדריך שחיה בקורסי מפקדי סירות). פתיל ההשהיה היה של 45 דק', במהלך צריך היה להגיע אל הסירות, להצמיד את המטען, לחזור לסירת האם ולהסתלק מהנמל... גם מבצע זה הוכתר בהצלחה.<sup>72</sup>

כאמור, כל פעולות החבלה הללו היו עוד לפני ההחלטה על הקמת חוליה מיוחדת שתתמחה בחבלה ימית. כאשר זו קמה בשלהי '45 היא היתה עצמאית ולא חלק מהפל"ם, במסגרת הגדוד הרביעי של הפלמ"ח שהיה תחת פיקודו של יוסף טבנקין, אולם בסיסה נשאר בקיסריה בתוך מטה הפל"ם. הכפיפות הפיקודית הכתיבה כי אמצעי הלחימה נלקחו מתוך הגדוד הרביעי, ובו גם אושרו התכניות המבצעיות ונקבעה מדיניות הפעולה. אולם הוברר מהר מאוד כי הכפיפות הלוגיסטית חייבת להישען על הפלוגה הימית, בעיקר על הבסיס בשדות ים.<sup>73</sup>

<sup>71</sup> בן נון היה חבר פלוגה ו' של הפלמ"ח החל מ 1942. ב 1944 עבר קורס מפקדי סירות במסגרת המחלקה הימית. קורסי קשר, ממ"ם וקציני חבלה עבר במסגרת הפלמ"ח, וכאשר הוקמה הפלוגה הימית חזר אליה (4. 1945). הוא נקרא ע"י אברהם זכאי לפקד על פעולת החבלה בחיפה, שהיתה עבורו פעולת חבלה ימית ראשונה.

<sup>72</sup> וראה ביתר פרוט אצל זהר, הקומנדו הימי, עמ. 32-33, אלדר, שיטת 13, עמ. 60-62.

<sup>73</sup> עדות יוחאי בן נון מיום 16.10.1985. א.ת.ה. תיק 141/36.



ראשוני החוליה היו יוחאי בו נון ושאלו אהרונוב, אליהם הצטרפו איזי רבינוביץ (רהב), גרשון קרלינסקי (אגמון) ומשה ליפסון (נחשון). בפברואר 1946 הצטרף גם יהושע רביד ("אויסי").

הפעולות של 'החוליה' בתקופה זו נועדו כולן לפגוע במטרות בריטיות, במסגרת המאבק לעליה חופשית. ב פברואר 1946 הוחלט על פיצוץ 4 ספינות משמר בנמל חיפה. השיטה היתה דומה: כניסה לנמל על 'עליזה' - ספינת הדיג של שדות ים, שחיה אל היעד חגורים באבובים מלאים חומר נפץ, הצמדה ובריחה בשחיה. מאחר והפעם היה חורף, נמרחו השחינים בגריז כנגד הקור. אלא שהפעם היו הבריטים מוכנים יותר. רשתות ברזל שהגיעו עד לקרקעית הים נמתחו בעקבות החבלות של נובמבר 45'. אוסי ושאלו אהרונוב, השחינים, לא הצליחו לחתוך את הרשת ושבו כלעומת שבאו. הפעולה נכשלה. פעולה נוספת שהתבטלה, הפעם מטעמים מדיניים, היתה פיצוץ מנהרת הרכבת בגבול הלבנון שהיתה אמורה להערך במקביל ל"ליל הגשרים" (יוני 1946). למרות ביטול הפעולה, היה בהכנות לה רווח מבצעי גדול, שכן הפעם אמורה הפעולה היתה להיות של פשיטה יבשתית משולבת בהגעה מהים - כלומר צריך היה להתאמן על צורת הגעה וחבלה שונות.

לאחר 'השבת השחורה', חלה התמתנות בפעילות המבצעית של הפלמ"ח כנגד הבריטים. כפי שצויין היתה תחושה של רפיון בקרב ההנהגה בארץ. בן גוריון ואביגור שהו בפאריס, שרת היה בלטרון, משה סנה התפטר והוברח מהארץ, ואילו בשטח התברר כי לא בכל נקודה אכן הופגנה התנגדות מלאה לחיפוש ומעצרי הבריטים במהלך "השבת השחורה". הפעולות שאושרו היו פעולות הצמודות למאבק על התישבות, ובעיקר על העפלה, על פי בוגנר (וראה שם) בעיקר מתוך לחץ שהופעל ע"י אנשי הפלי"ם בארץ ודודקה נמרי. עד קיץ 1946 הגיעו אל חופי הארץ 19 אניות מעפילים, רובן נתפסו ע"י הבריטים. בראשית אוגוסט 1946 הכריזו הבריטים על 'מבצע איגלו', שמשמעו גירוש המעפילים שיתפסו למחנות בקפריסין. 'גור', 'הנרייטה סולד', 'כתריאל יפה' ו'כ"ג יורדי הסירה' היו ארבע האניות הראשונות שנוסעיהן גורשו לקפריסין. (נתפסו בין ה 11-13/8 מחוץ למים הטריטוריאליים של ישראל). לאור שינוי זה, שוב חלה תסיסה בקרב הציבור והכוחות הלוחמים בפרט, והוחלט לאשר מחדש פעולות חבלה, הפעם בספינות הגרוש הבריטיות. ההנחיות היו זהירות מאוד. לקח 'פאטריה' לא נשכח וההנחיות כללו הוראות להתנגדות בכח לתפיסת מעפילים אך ללא שימוש בנשק חם, ולנסיון פיגוע באניות הגרוש אולם בצורה מבוקרת מאוד. ההוראות הללו ניתנו למלווי האניות מטעם הפלי"ם והן חוברו יחד עם דודקה נמרי, נציג ה'מוסד' בארץ.<sup>74</sup> במקביל הוחלט לצייד את המלווים בכמויות מצומצמות של חמרי נפץ, אותם ינסו להבריא לתוך אניות הגרוש. אי אפשר היה כמובן להעלות על כל אניות מעפילים איש 'החוליה' המאומן בחומרי חבלה, ולכן הוטלו משימות החבלה על המלווים מהפלי"ם.

<sup>74</sup> א.ת.ה 'הוראות למלווי אניות', 14/400.

ב 18.8.1946 נעשתה פעולת החבלה הראשונה ב'אמפייר היווד', אנית גרוש בריטית שעגנה בנמל חיפה. פעולה זו ופעולות דומות נעשו ע"י אנשי הפל"ם שעברו בכשרה בחבלה ימית ולא אנשי 'החוליה'. ה'אמפייר היווד' עמדה להוביל לקפריסין את מעפילי 'כתריאל יפה'. מפקד הספינה היה אליעזר קליין (טל). מאחר ולא היה חבלן מבין המלווים, נשלח זלמן פרח, מפקדה הראשון של החוליה הימית, לעלות על הספינה עם חומר הנפץ. פרח התחפש לספק מזון, חומר הנפץ הוסתר בככרות לחם ובמיני מזון אחרים. על הספינה הועבר חומר הנפץ לגופן של 5 נערות שהתנדבו לכך (וסבלו עד מהרה כאבי ראש מאדי הניטרולגליצרין). כעבור ארבעה ימים הועברו תוך התנגדות פאסיבית המעפילים אל אנית הגרוש - וחומר הנפץ איתם. על ספינת הגרוש נאסף חומר הנפץ, וזלמן פרח 'אירגן' פיצוץ קל שרק סדק את תחתית האניה אולם לא גרם נזק רציני.<sup>75</sup> התוצאה הרצינית של הפיצוץ היתה החרפת אמצעי המיגון של הבריטים: עיגון האניות מחוץ לנמל וסביבן סירות משמר, הקפת הספינות בשרשרות של נורות להארת המים מסביב, מיקוש רשתות המגן וכן הצבה של מחלקה של הכומתות הירוקות (יחידות הקומנדו הבריטיות) על כל אניה. גם כח צוללים בפיקודו של קומנדר ליונל קראב הצטרף ליחידות הבריטיות.

למרות הגברת אמצעי המיגון הבריטיים הוחלט על ביצוע פעולת חבלה נוספת בשלהי אותו חודש. הפעם היא התבצעה ע"י 'החוליה'. היעד היתה ה'אמפייר ריוול' (22.8.1946). נעשתה עבודת תצפית יסודית, לאיסוף מודיעין על סדרי ההבטחה של האניה. הוחלט לבסוף להיכנס עם סירת חתירה לחוף שמן, בו עגנו האניות, להוריד שני שחינים שיגיעו אל האניה מהירכתיים, היכן שקימור הירכתיים יוצר צללית בשטח המואר. המטען אמור היה להיות מוצמד לחדר הדוודים. 'כלי התחבורה' היה ה'סומבוק' - סירת הדיג של נוה ים. המוקשים היו מוקשי עלוקה 'לימפדס' שנגנבו ממחסני הצי הבריטי במנסורה. ההסוואה היתה מסגרת מחוטי ברזל שזורה בסמרטוטים שצפה על פני המים, כדי שהשחינים יחשבו לסמרטוטים צפים.... השתתפו: יוחאי בן נון כמפקד הפעולה. ראובן הירש (שייט) משה ליפסון ואיזי רהב (שחיינים). הפעולה נכשלה בלילה הראשון, בלילה השני התגלו השחיינים והתפתח מרדף אחר ה'סומבוק' ממנו הצליחו בסופו של דבר להימלט. למרות הגילוי והמרדף התפוצצה הספינה. מוקש אחד מהשנים שהוצמדו התפוצץ. הספינה לא טבעה אולם נגרם לה נזק רב והיא נגררה לתיקונים בנמל אלכסנדריה. התגובה הבריטית היתה מערך חיפושים נרחב אחר 'אנשי הצפרדע' היהודים. ספינות הגרוש הבריטיות שוב לא עגנו בנמל חיפה, אלא עגנו בנמל קפריסין והגיעו לחיפה לשעות ספורות, לביצוע משימתן בלבד<sup>76</sup>

עד לחורף 1947 לא ביצעה החוליה פעולות. (אחת הסיבות המרכזיות לכך היתה כי הקו הפוליטי במחצית הראשונה של 1947 היה מתון יחסית. לאחר ה"שבת השחורה" ו"מבצע כריש" בתל אביב, התפרקה למעשה תנועת המרי העברי והמאבק המזוין בבריטים הופסק כמעט לחלוטין (וראה בסעיף על 'המוסד'). למרות שפעולת ההעפלה לא פסקה, היה ויכוח נוקב בישוב לגבי מידת האקטיביות הנדרשת

<sup>75</sup> אלדר, שייטת 13, עמ. 67. זהר, הקומנדו הימי, עמ. 44-43.

<sup>76</sup> וראה בפרוט אצל אלדר, שייטת 13, עמ. 68-72, זהר, הקומנדו הימי, עמ. 50-44.

במאבק בבריטים, הן בארץ והן על גבי ספינות המעפילים. החורף הוקדש לאימונים ולשיפור אמצעי החבלה. המטרה היתה למצא שיטה לקדם חומר נפץ לגוף האניה ללא שחיין. כינויו של החורף הזה היה 'חורף החבלים', כיוון שבמהלכו ניסו למצא שיטה להצמיד מוקש עלוקה לגוף האניה כשהוא מוצב כשני מטרים מתחת לפני המים ונגרר בעזרת חבלים ארוכים בין שתי סירות חתירה החותרות כמה מאות מ' באגפי האניה. צריך היה כל הזמן למצא פתרונות לבעיות שהתעוררו: כיצד לגרום למוקש להגיע עם הצד הממוגנט אל המטרה ( נבנה מתקן מיוחד שהחזיק את המוקש על צידו). כיצד למנוע שקיעת החבל והיתפסותו בסלעים (הצמידו מצופי שעם קטנים) כיצד לקשר בין הסירות (הצמידו ביניהן חוט טלפון) וכן הלאה. בינתיים יצא שמעה של החוליה ורבים ביקשו להצטרף, גם צריך היה להגדיל את כח האדם בה. הוחלט כי יש לקיים מבחני קבלה: נבדקה רמת שחיה, כשר גופני ויכולת נפשית. בדיקת אמצע התבצעה בקצה מפרץ שדות ים שם היתה מנהרה תת מימית. הצולל צריך היה להיכנס למנהרה בעומק של כמטר וחצי ולצלול לאורכה בלי ידיעה לאן היא מובילה. מרחק הצלילה היה כ-6 מ' בסה"כ, אולם המועמדים לא ידעו זאת.<sup>77</sup> הטיפול המנהלי באנשי החוליה נעשה ע"י חברי קיבוץ שדות ים. השלמת הכספים נעשתה הן ע"י הקצבה אישית חודשית ממטה הפלמ"ח סך 5.5 לא"י (סכום שלא הספיק לכלום) והן ע"י עבודות בנמל של חברי החוליה.

באותו חורף לא התווספו רק לוחמים, אלא גם אנשי מקצוע בתחום החבלה והטכני. עוזי שרון, דוד פרומר ואברום חן היו השמות המובילים בתחום זה.<sup>78</sup> דוד פרומר, יליד פולין, היה בוגר בי"ס טכני. את הכשרתו בתחום החבלה הימית רכש בחיל הים הבריטי, ממנו שוחרר ב-1945. לאחר השחרור פתח בית מלאכה קטן בחיפה, שם הוכן ציוד רב עבור 'החוליה'. נעשו שם נסיונות סרק לבנות טורפדו שיופעל במנוע של פטיש אויר שנע קדימה ואחורה, ותנועתו היתה אמורה להיות מנוצלת לסובב גלגל תמסורת ומדחף של כלי שיט, נסיונות לייצר שנורקלים ארוכים ממתכת וסנדלי עופרת כבדים שיאפשרו לצוללנים שהייה על קרקעית מדף היבשת (נסיון זה נפסק לאחר שהבריטים החלו להשתמש בפצצות עומק), וכן לייצר כלי שיוכל לפגוע במטרה בריטית (שוב אותה מחשבה 'לשחרר' את הצורך בשחיין שישחה עד המטרה ויסכן מאוד את חייו).

עוזי שרון היה איש הפלמ"ח ששמו יצא לפניו כאיש בעל יכולת אלתור טכנית גבוהה. הוא התבקש ע"י דב צציס לייצר טורפדו ימי. הנסיונות לייצור הטורפדו נעשו בירושלים, עם אליק סוכצ'בר (אביו של עמוס חורב). סוכצ'ובר כבר עבד על פיתוח מערכת נשימה סגורה (המבוססת על חמצן נקי, כאשר דו תחמוצת הפחמן נספחת ע"י גבישי קלציום - סודה, למניעת פליטת בועות אויר העלולות להסגיר את הצולל. מערכת דומה נמצאת בשימוש הקומנדו עד היום). בנוסף הוא החל לפתח את ה"טורפדו" שהיתה

<sup>77</sup> אלדר, שייטת 13, עמ. 73.

<sup>78</sup> זהר, הקומנדו הימי, עמ. 50.

למעשה חסקה שאמורה היתה להיות מונהגת מרחוק. הניסויים על הכלי היו בבריכות הדיג של מעוז חיים. זו היתה תחילתו של ה"כריש".

ה"כריש" היה גולת הכותרת של הפיתוח היעודי של 'החוליה'. פיתוחו ערך שמונה חודשים של ניסויים ותכניות. ממעוז חיים העבירו את הטורפדו (שמשקלו היה כ-300 ק"ג ונדרשו 8 איש להזיזו) לקיסריה, מפורק לחלקיו. כדי להסתיר את הנסיונות מעיני הבריטים, נקברו החלקים בחול ובכל לילה צריך היה להוציאם, להרכיבם, לשטפם היטב - ובתום הניסוי לפרקם ולהטמינם שנית. בסופו של דבר הגיעו לטורפדו, אשר התקדם במהירות של 6 קשר, וניתן לשלוט בו עד למרחק של 800 מ'. הספינה ניין - ניין נבנתה כספינת ההובלה של "הכריש", נראית כספינת דיג ונושאת מנופים קטנים לנשיאת ה"כריש". הישום הראשון של "הכריש" אמור היה להיות פגיעה במשחתת בריטית, כפעולת מניעה לגירוש מעפילי ה' אקסודוס' (18.7.47). הכל היה מוכן על ה"ניין - ניין", על החוף ניצבו כולם, כולל מפקד הפלמ"ח יגאל אלון, אולם ברגע האחרון הגיע מברק ביטול מאת בן גוריון, שחשש מהתוצאות המדיניות של פעולה כזו.<sup>79</sup> בתחילת 1948 נעשו ניסיונות לחידוש ה"כריש"<sup>80</sup> אולם בסופו של דבר הוא לא הופעל כנגד מטרה בריטית.

חידוש פעולות החבלה כנגד מטרות בריטיות היה בחורף 47, כאשר חלה החרפה במאבק העליה. ב-9.2. עזרו הבריטים את אנית המעפילים "נגב" ובהתנגדות למעצר נהרג מעפיל. הוחלט על פעולה של 'החוליה'. במהלך חודש פברואר 47 חיבלו אנשי 'החוליה' בשתי דוברות, בסירת משמר, וניסו לחבל במזח הנפט וכן בלאנצ'ים בריטיים בחוף בת גלים. הפגיעה בדוברות היתה ב-13.2. הדוברות הפכו לסמל הגרושים, שכן עליהן הועברו המעפילים אל אניות הגרוש. הדוברות עגנו במערב הנמל, באזור סירות הדיג, אזור נוח יחסית לפגיעה. המסווה כתמיד, היה סירות דיג של הקיבוצים - הפעם ספינת הדיג של קיסריה: "עליזה". השחיינים היו איזי רהב ומשה ליפסון. יוחאי בן נון היה על הסירה. בלילה הראשון בוטלה הפעולה עקב מידע כי ישנה כוננות בריטית לקראת פעולה. הנמל היה תחת עוצר, ובכל זאת הוחלט על ביצוע הפעולה למחרת. מאחר והימים ימי פברואר, צריך היה לנסות ולהתגונן בפני הקור. מרחו את הגוף בגריז (ואחר כך התברר כי גריז הינו מוליך קור טוב מאוד) ושתו אלכוהול בכדי לחמם את הגוף. הדאגה אז היתה לשתות אלכוהול במינון נכון, בכדי לא להשתכר. (היום כמובן ידוע כי האלכוהול רק נותן תחושת חום זמנית, ולמעשה הוא מרחיב את כלי הדם ובכך תורם לאיבוד חום מהיר יותר). כך או כך, המשימה בוצעה למרות הקושי הרב שנבע מהקור. הפינוי מהנמל, מחופשים לדייגים עבר גם הוא

<sup>79</sup> אלדר, שייטת 13, עמ. 75-77.

<sup>80</sup> עדות יצחק ברוקמן, ארכיון יד טבנקין, תיק 45/117-8, (ללא תאריך).

בשלום<sup>81</sup>. בפיצוץ שארע מס' דקות לאחר מכן ניזוקו קשה שלוש הדוברות וכן ספינת המחקר של מח' הדיג והחקלאות המנדטורית.

פעולות נוספות שתוכננו בפברואר נכשלו. ב27.2 עלתה "חיים ארלזורוב" על שרטון בחוף בת גלים. 1348 מעפיליה הורדו ממנה, אבל אנשי פלי"ם שליוו אותה נותרו חבויים בה. לדופן האניה נקשרו שתי סירות משמר בריטיות שהשמירה עליהן היתה מועטה יחסית, עקב צמידותן לספינת המעפילים. היזמה לפעולה היתה של משה ליפסון, והוא שהציע אותה ליוחאי בן נון. האישיור ניתן ע"י יוספ"ה טבנקין, מפקד הגדוד הרביעי של הפלמ"ח. השתמשו בשיטה של קשירת אבובי חומר נפץ למותני השחיינים, תוך הפעלת עפרונות השהייה, אולם קצין בריטי שעיקב את כניסתו של משה למים ב 45 דק' (כאשר עפרונות ההשהיה פועלים) דחתה את קיום המבצע. למעשה הציל הקצין בלי דעת את אנשי הפלי"ם שהיו על ה"חיים ארלזורוב", ועליהם לא ידע בן נון דבר.

פעולה נוספת שבוטלה מטילה אור על מערכת היחסים המסובכת שהיתה בישוב. הרעיון היה "לעלות כיתה" ולפגוע במשחתת בריטית. המשחתות כאמור, לא עגנו יותר בנמל אלא מחוצה לו, כשהן מוקפות שמירה, תאורה ופצצות עומק. אלא שלצורך תדלוק הן היו נכנסות לזמן קצר למזח הדלק בנמל חיפה. הרעיון היה להצמיד מוקש למקום היניקה שיופעל מרחוק, ממזח הפריקה הסמוך. בכדי להתגבר על בעיות הגישה למזח הדלק (שהכניסה לאזרחים היתה אליו אסורה) הצליחו לשכנע אנשי גוררת אזרחית שישתפו פעולה. הגוררת היתה נקראת מדי פעם למלא ולגרור אסדת נפט לאניות נוסעים שעברו בנמל. המטען הממולכד (40 ק"ג חומר נפץ) הוכן במסגריית עין חרוד וקיסריה. הוא הועמס על ספינת הדיג "נאמן" ש"התקלקלה" לפתע בנמל. הגוררת האזרחית נקראה לגרור את "נאמן" (תמורת תשלום) למזח, ובינתיים הועמס עליה מטען חומר הנפץ. המחשבה היתה לחכות עד לכשתקרא הגוררת למזח הנפט, ואז להצמיד את המטען אל המזח. הפעולה היתה מסובכת והצריכה מאמץ רב. בלילה הראשון בו ניסו לבצעה נכשלו עקב טעות של אחד הימאים האזרחיים. מס' ימים אחר כך הגיעו צוללנים בריטיים אל מקום המחבוא של חומר הנפץ ופרקו אותו. לא היה ספק כי הידע הגיע אל הבריטים עקב הלשנה. על פי עדותו של בן נון, חשדו נפל על אבא חושי. וכאן המקום להאיר את הבעייתיות שבפעולת 'החוליה'. פעולות ה'חוליה', שכוונו כולן כנגד מטרות בריטיות היו חלק מהקו האקטיביסטי אליו דחפו צעירי הפלמ"ח לאחר סיום מלחמת העולם השנייה, עם התגברות תחושת הבגידה של הבריטים. הנהגת הישוב היתה זהירה מאוד בנקיטת קו כזה, וחששה מתוצאותיו הפוליטיות בעיקר. ('השבת השחורה' וסיום פעולות תנועת המרי היוו למעשה את הסמן לכך). כאשר ניתן "אור ירוק" לביצוע פעולה חבלנית, היה זה פעמים רבות מעשה של "שחרור קיטור" של ההנהגה, בכדי לתת לאקטיביזם מוצא מבוקר. אבא חושי היה אחד

<sup>81</sup> על פי עדות משה לפסון הם נתקלו בשומר בריטי אשר חשד למראה איזי רהב הרועד בגופו ללא שליטה. ההסבר שהם נתנו לו היה כי איזי סובל ממלריה. מבוכה עקב בעיות קיבה של הבריטי מנעה ממנו להתקרב לאיזי בכדי לוודא האם רטוב הוא או יבש, וכך הם שוחררו לדרכם. זהר, הקומנדו הימי, עמ' 60.

המתנגדים לקו האקטיביסטי, והוא חשש מהדרדרות נוספת במערכת היחסים עם הבריטים. בסופו של דבר, הכח הצבאי והפוליטי היה של הבריטים, מה עוד שכל פעולת חבלה גררה בעקבותיה מצד אחד הגברת השמירה וההבטחה על מטרות בריטיות, ומצד שני גל מאסרים, חיפושים והקשחת עמדות בריטית כלפי האוכלוסיה כולה. על פי עדותו של בן נון, נאמר לו במטה הפלמ"ח כי לחושי היה הסדר עם מפקד הבולשת הבריטית, לפיו חושי ישמור את העיר 'שקטה', והבריטים בתמורה יתנו לו לנהל בשקט את העיר העברית.<sup>82</sup> חשדות אלו כנגד אבא חושי באו לידי ביטוי, כאשר ביום הקמת המדינה נעצר בפקודת ראש הש"י (איסר בארי) עוזרו האישי (ז'ול אמסטר), הועבר לחקירה ונכלא 3 חודשים. החקירה לא העלתה דבר והוא שוחרר. אלדר מציין כי אמסטר עצמו העיד שנים רבות אחר כך על ההסכם בין אבא חושי לראש הבולשת בחיפה, וסיפר כי כאשר נודע לחושי על נסיון הפיגוע במזח הדלק הוא שלח אותו לדווח על מקום המטען. חושי היה חרד לתוצאות הפוליטיות של פגיעה מסוג זה. לעומת זאת כותב איסר הראל כי החשדות נגד אבא חושי היו מזימה בלבד, וכי הפרקליט הראשון של צה"ל, חוטר ישי, חקר בענין במהלך מלחמת העצמאות ומצא כי איסר בארי, שכיהן אז כראש הש"י, הורה לזייף מסמכים לפיהם אכן אבא חושי מסר מידע לבריטים, וכי הענין למעשה היה במסגרת עלילה פוליטית כנגד אבא חושי. חוטר ישי המליץ אז לאיסר בארי להתפטר מתפקידו ודרגותיו, אולם זה סרב. כך או כך פוטר בארי 4 חודשים אחר כך בעקבות התפוצצות פרשת טוביאנסקי.<sup>83</sup>

ב 3.1947 הורחבו פעולות 'החוליה' אל מחוץ לגבולות הארץ, לקפריסין. לאחר גירוש מעפילי "שבתאי לודז'נסקי" ו"מולדת" באותו חודש, הוחלט לחבל באניות הגרוש הבריטיות בקפריסין. יוסקה רום, יוחאי בן נון וסמק ינאי (שהיה כלוא קודם לכן בקפריסין עם מעפילים, ולכן יכול היה לשמש גם כמורה דרך) יצאו על ספינת הדיג 'אופיר' (של דיגי מכמורת) עמוסת חומרי נפץ ואבובי אופנוע להכנת מטענים. הפעם היה חידוש באביזרי השחיה: לקחו סנפירים וחליפת צלילה מגומי. בהגיעם לקפריסין, מדרום לפמגוסטה, הוטמן הציוד קבור בחוף, והשלושה פנו למחנה המעצר, לבושי חליפות ומצודי תעודות של הג'וינט.<sup>84</sup> במחנה חברו אל אנשי הפל"ם שהיו כלואים שם והחלו יחד לתכנן את הפעולה. באחד הנסיונות לצאת אל מחוץ למחנה לצרכי איסוף מידע, נעצרו יוחאי וסמק ע"י הבריטים. מאחר והבריטים התעלמו מתעודות הג'וינט שלהם, היה ברור כי שוב מדובר בהלשנה. בדרך לבית המעצר בפמגוסטה אכל יוחאי את תמונת הדרכון הפלסטיני שלו, וזרק את הדרכון עצמו.<sup>85</sup> באין דרכון, "החזיק" סיפור הכיסוי שלו כאילו הוא מעפיל יוצא פולין שהגיע על סיפון ה"פלמ"ח" ואשר רק ניסה לצאת אל העיר להביא דברי משקה לו ולחבריו לרגל השחרור הקרוב. לאחר שלושה ימי חקירה הוא הועמד למישפט על נסיון

<sup>82</sup> אלדר, שייטת 13, עמ. 81-82.

<sup>83</sup> הראל א', בטחון ודמוקרטיה, הוצ' עידנים, 1989, עמ. 138-160. (להלן: הראל, ביטחון).

<sup>84</sup> בפמגוסטה הם נעזרו במשפחתה של רות פרסיץ, ישראלית תושבת קפריסין, אשר גם היתה בעלת גישה חופשית למחנה המעצר בו התנדבה לשמש כמורה. וראה הסיפור במפורט אצל: זהר, הקומנדו הימי, עמ. 68.

<sup>85</sup> תעודות הזהות הפלסטיניות אמנם היו מזויפות ועם שמות מזויפים, אך יכלו להעיד על המוצא הארצישראלי של הבחורים. הן נלקחו כדי לאפשר נסיגה בארץ ישראל.

להתגנב החוצה מהמחנה בתעודות מזויפות של הג'וינט. מונה לו סנגור בריטי: הבריגדיר שפיקד על השמירה במחנות קפריסין ואשר היה בעל סימפטיה כה רבה לניצולי השואה, עד כי בסיום המשפט, כאשר נקנס בן נון בחמש לירות, הוציא הבריגדיר את הכסף מכיסו ושילם את הקנס, כאות הזדהות עם סבלות העם היהודי. בן נון שוחרר מס' ימים אחרי כן יחד עם כל מעפילי ה"פלמ"ח" ונשלח לארץ. גורלו של סמק לא שפר כל כך. הוא לא השמיד את הדרכון הארצישראלי שלו, ולכן משהתגלה הדרכון הוא החליף סיפור כיסוי. הוא טען כי נשלח מקיבוצו לקנות חמורים קפריסאים להרבעה, והחליט לחפש בינתיים קרובי משפחה שהיה עצורים באי. הבריטים לא "קנו" את הסיפור שלו וסמק נכלא לחמישה חודשים בכלא ניקוסיה. את משימת החבלה הצליח בן נון להעביר ליוס'לה דרור,<sup>86</sup> איש פלי"ם שהיה כלוא בקפריסין. יוס'לה לא היה בזמן זה איש 'החוליה', אולם הוא קיבל מיוחאי תדריך מפורט מאוד כיצד מבצעים חבלה ימית ואת המפה למקום קבורת הציוד. יוס'לה דרור נשאר עם יוסקה רום לבצע את המשימה. לאחר מס' ימים הגיע כתגבור על ספינת דיג מא'י גם משה ליפסון. ב-2.4.47 פוצצה המשחתת "אושן ויגור". יוס'לה דרור הוא ששחה אל המשחתת והצמיד את המוקש, אולם מאחר והתגלה והחלו לירות עליו ולזרוק פצצות עומק - הנסיגה היתה בעיתית. סירת החתירה שבה הגיע צריכה היתה להסתלק מהים, ודרור נאלץ לשחות אל החוף בשארית כוחותיו. הוא התגלה ע"י הבריטים בעודו ישן בצריפו של דיג שהסכים לשכנו, סובל מאפיסת כוחות. דרור נעצר באשמת גרימת חבלה חמורה - אשמה עליה ניתן היה לקבל אפילו עונש מוות. יוס'לה ישב בכלא 23 יום, וברח לפני המשפט בעזרת פצירה ומשוריות שהוגנבו לתאו. דרור עוד הסתתר ימים אחדים בקפריסין ואח"כ הוברח חזרה לארץ, כדי לארגן ולפקד על קורס מפקדי הסירות. פעולה זו סללה בפני דרור את הדרך להיות אחד הדמויות הבולטות ב'חוליה' ולימים בקומנדו הימי.<sup>87</sup>

משה ליפסון (נחשון) אשר הגיע לקפריסין כתגבורת העביר חומרי נפץ לבצלאל דרורי, איש הפלי"ם שהיה מפקדה של אנית המעפילים "בריה" ומלווה של "שבתאי לודז'ינסקי". דרורי אמור היה לשוב לארץ על אנית גרוש בריטית, במסגרת המכסה החוזרת. חומר הנפץ הוטמן על גופה של חברתו דינה, שהתחפשה לאישה הרה. חומר הנפץ הוטמן בתחתית האניה, אולם היה חשש גדול מפני פיצוץ שיגרם מוקדם מדי ויפגע במעפילים שעדיין יהיו על סיפונה. בסופו של דבר הפעיל דרורי את עפרונות ההשהיה רק לאחר ששמע את שירת "התקווה" של המעפילים, שסימנה על פי תיאום מראש כי מרבית המעפילים

<sup>86</sup> יוסף דרור סיים את קורס החובלים הראשון של הפלי"ם, השתתף בפעולות של הורדת מעפילים. בנובמבר 1946 עלה כמלווה על "המעפיל האלמוני", אשר נתפסה לאחר תלאות רבות וב-17.2.47 יורטה ע"י הבריטים ומעפיליה נשלחו לקפריסין. לאחר פעולת החבלה בקפריסין אליה הגיע לאחר תפיסתו של בן נון, עבר ל'חוליה' והיה מהאנשים הבולטים בה. אחר כך המשיך לשרת בשייטת 13.

<sup>87</sup> סיפור הפעולה הזו, וכן סיפור בריחתו של יוס'לה דרור מהכלא מובאים בפרוט רב ב: דרור י', הקומנדו הימי ממנו ואלין, הוצ' הקיבוץ המאוחד. 1981, עמ. 26-5. (להלן: דרור, הקומנדו הימי ממנו ואלין).

כבר ירדו. ההשהיה הארוכה גרמה לכך שהספינה, "אמפייר ריוול"<sup>88</sup> לא התפוצצה בנמל אלא רק למחרת, בהיותה בחצי הדרך לאלכסנדריה. הספינה הושבתה זמן רב בעקבות הפיצוץ, אולם הפעולה עוררה ויכוח רב בארץ. הפיצוץ הפעם נעשה באנית גרוש, אשר הביאה מעפילים לארץ במסגרת מכסת הסרטיפיקטים המתואמת עם הישוב, והפגיעה עלולה היתה לגרום לבריטים להכריז על הפסקת העלאת עולים לגאליים לארץ.

בחודשים יולי - ספטמבר 1947, ביצעה 'החוליה' את פעולות החבלה האחרונות לפני הכרזת המדינה. משה ליפסון (אשר בינתיים נשאר בקפריסין) ניצח על פעולת החבלה ב"אמפייר לייף גארד"<sup>89</sup> - אנית גרוש שהובילה גם היא מעפילים מקפריסין לא". האניה הפליגה לכיוון א"י ב-23.7.47. במבצע ששולבו בו כשותפים ואנשי סוד מעפילים, מלווים ארצישראלים ואחרים הועלתה בהסתר לאניה כמות גדולה של חומר נפץ, מחולקת למנות קטנות ומוטמנת במזוודותיהם של שותפי סוד. גם הפעם הוטמן חומר הנפץ בבטן האניה עם עפרונות השהיה, והפיצוץ ארע לאחר שאחרוני המעפילים ירדו ממנה בנמל חיפה. בתגובה לפעולה זו עיקבו הבריטים את המשך העברת עולים מקפריסין לישראל (במסגרת קיזוז המכסות) למשך חודש וחצי. הפעולה השניה בוצעה ב-6.9.47, הפעם לא ע"י איש 'החוליה' אלא ע"י איש פל"ם מיכה פרי, ממלווי ה"אקסודוס". פרי היה על אנית הגרוש "אמפייר ריוול" (שנפגעה כבר מס' פעמים). הוא קיבל חומרי נפץ והוראות ממוקה לימון ושאל ביבר, אשר הורו לו לחבל באניה לאחר ירידת האנשים. חומר הנפץ הועבר לאניה רק בחופי צרפת. היתה התנגדות של אנשי 'המוסד' לפיגוע חבלני בצרפת. אולם מאחר והכפיפות המבצעית של המלווים היתה לפלמ"ח ולא למוסד, הוחלט לבצע את החבלה בכל זאת. בסופו של דבר, מאחר והמעפילים לא הורדו מהאניה בצרפת, הוחלט להשאיר את חומר הנפץ על האניה ולחכות להזדמנות. זו באה בהמבורג, שם ירדו המעפילים מהאניה. פרי הורה כי המעפילים על "האמפייר ריוול" ירדו במהירות (ולא כבשתי האניות האחרות), כיוון שלא סמך על עפרונות ההשהיה. הירידה המהירה עוררה את חשדתם של הבריטים, שמיד ערכו חיפוש על האניה ומצאו את המוקש, אולם הם לא ניטרלו אותו. (הם הוציאו את העפרון העליון וחשבו כי בכך ניטרלו את המטען, אולם לא ניטרלו את העיפרון אשר היה תקוע בתוך החומר). המוקש התפוצץ באותו יום ב-13.45. פעולה זו עוררה את רוגזו של בן גוריון, אשר התנגד לפעולה באירופה מטעמים מדיניים - חשש לאבדן אהדת דעת קהל אירופית. רוגזו של בן גוריון היה גם על כי היתה כאן הפרת מרות. (ההנחיה של שאול אביגור

<sup>88</sup> ה"אמפייר ריוול נפגעה כבר ע"י 'החוליה' ב-22.8.46. יש לציין כי ציון ה"אמפייר ריוול" כאניה שנפגעה ע"י דרורי ב-4.7.47 נשען על עדותו של משה ליפסון כפי שהיא ניתנה לאברהם זהר ב-1990, ונכתבה בספרו של זהר, עמ' 86. בספרו של אלדר מצוין כי האניה שנפגעה בפיצוץ זה היא ה"אמפייר לייף גארד", וכי ה"אמפייר ריוול" נפגעה רק מאוחר יותר, ב-23.7. אלדר אינו מצוין מהם מקורותיו לענין זה.

<sup>89</sup> בנוגע לשם האניה בחרתי שוב בגרסתו של זהר, כפי שהיא מופיעה בספרו הקומנדו הימי, עמ' 87. זהר מסתמך בין היתר גם על מברק ששלח סיר קניגהם לשר המושבות ולמושל קפריסין ביום 23.7. ומציין את שקיעתה של "אמפייר לייף גארד" בנמל חיפה. (המברק נלקח מה PRO). נתונים דומים מופיעים אצל דרור, הקומנדו הימי, עמ' 37. אלדר מצוין עבור אותה פעולה את שמה של אנית הגרוש "אמפייר קומפורט", אך אינו מצוין מקורות (אלדר, שיטת 13, עמ' 95).



היתה שלא לחבל באניות הגרוש באירופה).<sup>90</sup> בשלב כה מאוחר של המאבק להקמת מדינה עברית, לחם בן גוריון כנגד כל סוג של פרישה והפרת מרות. הוא רצה להציג בפני העולם הנהגה חזקה ומגובשת אשר תוכל להנהיג מדינה. פעולה זו נתפסה לכן כמסוכנת, ונכנסה לקטגורית פריקת העול של הפלמ"ח.<sup>91</sup>

פעולות 'החוליה' נמשכו כמעט שנתיים, ולמעשה פסקו רק עם החלטת כ"ט בנובמבר והודעת הבריטים על פינויים הצפוי. פעילות תפיסת מעפילים עוד נמשכה, אולם שוב לא היה טעם מדיני בחיכוך עם הבריטים. אין ספק כי פעילות החבלה היתה ראשונית מאוד, ללא ציוד הולם וללא ידע מתאים. הפעילות היתה מבוססת על עזרת המשקים (בציוד, בסירות דיג, בסיוע בכ"א), על אילתורים בתחום החבלה, מבוססת על התאמה מועטה בלבד של הידע בחבלה יבשתית לתנאי ים, ועל הרבה נחישות ואומץ של חברי 'החוליה'. העובדה כי הבריטים נאלצו להגביר באופן ניכר את אמצעי המיגון שלהם, ולבסוף אף להימנע מעגינת אניות במל חיפה מעידה כי היתה השלכה מבצעית נרחבת לפעולות 'החוליה'. על כך גם מעידה העובדה כי נשלח לכאן אחד הצוללים המפורסמים הבריטים, קומנדר קראב, בכדי לעמוד בראש צוות הצוללים שמטרתם סיכול פעילות החוליה. בנקודה זו ראוי לציין כי למרות ההצלחה המסוימת של חולית החבלה, הרי נשאלת השאלה האם האילתור, חוסר המקצועיות והידע היו כורח המציאות. האמנם לא היו בישראל של אותם ימים אנשי מקצוע שיכלו לתרום יותר מקצועיות בתחום הצלילה והנפץ הימי. הרי היו לא רק בוגרי ביה"ס של הטכניון, אלא גם מוריו, והיו אולי עוד אנשים בעלי ידע מתחום זה. יוסף טבנקין טוען בעדות מאוחרת כי פשוט אינו זוכר קיומם של אנשי מקצוע, אולם הוא גם אינו זוכר שחיפשו אותם.... היו מהנדסים, היו אוניברסיטאות, היה הטכניון אולי היו לנו קשרים. אבל מדוע לא הגענו שתהיה לנו איזה מערכת שתעסוק בזה אינני יודע ואולי זה מחדל.<sup>92</sup> ישנה ההרגשה כי התיחסות זו מאפינת מאוד את גישת נוער הפלמ"ח. התלהבות לעשייה, תחושת שליחות, יוזמה ואילתורים. רוב המהנדסים, אנשי האוניברסיטאות, היו שייכים לעולם "האזרחי" ולא לעולם ההתישבות העובדת. יתכן כי מיעוט הקשר נבע מעובדה זו, והיריבות הפוליטית היתה בעורף הענין. מורגש גם חסרון של ידע ונסיון צבאי של יהודים יוצאי צבאות זרים. דמות חריגה אולי בתחום זה היה יוחנן רטנר, מפקדה הראשון של ההגנה. הוא השתתף במלחמת העולם הראשונה, וגם במלחמת האזרחים הרוסית, ומלבד זאת היה איש מדע. נקודה זו לא נבדקה על ידי עד סופה והיא ראויה לבדיקה עמוקה יותר.

יחד עם זאת אין ספק כי 'החוליה' לא עמדה מעל הויכוח הפוליטי בארץ. חבריה היו אקטיביסטיים מעצם טיבם ותדיר נטו לפרש את הפקודות ביזמה אישית שלהם. הזכר כבר החשד כנגד אבא חושי בחיפה,

<sup>90</sup> בן גוריון ד', יומן המלחמה, הוצ' משהב"ט, 1982. עמ' 51.  
<sup>91</sup> אין זה המקום להיכנס למערכת היחסים הסבוכה בין הפלמ"ח וראשיו לבין בן גוריון. ניתן רק לאמר, כי תפיסת הביטחון של בן גוריון כפי שגובשה עוד בשלבים מוקדמים יחסית של המאבק בבריטים, היתה לכיוון של ראית הערבים כאויב והתכונות לקראת לוחמה כוללת מול צבאות סדירים כמטרה. צבא מאורגן (בדגם הבריטי) וריכוזי לא איפשרה חיים עצמאיים ליחידות דוגמת הפל"ח. מה שניתפס אצל צעירי הפלמ"ח כיוזמה, העזה ונחישות נתפס אצל בן גוריון פעמים רבות כאיום על הריכוזיות, ורתימתו המלאה של הצבא לצרכים מדיניים ארוכי טווח. הנושא נסקר בספרים רבים, וראה דוגמא מפורטת אצל אוסטפלד, צבא נולד, הוצ' משהב"ט, 1994. (וראה עוד בסיכום)  
<sup>92</sup> עדות יוסף טבנקין, ארכיון יד טבנקין, 2-45/107, (עדות מ: 10.10.1983)

אשר מייצג הנהגה מתונה יותר הרואה את ההשלכות השליליות של מאבק אלים בבריטים. אבא חושי לא היה יחיד בתחושה זו. חילוקי דעות בענין זה היו בין הנהגה לבין מטה הפלמ"ח פעמים רבות. בענין הפיגוע בספינות הגרוש, היו חברי החוליה והפלי"ם נשמעים להוראת מטה הפלמ"ח לחבל באניות גרוש מתי שרק ניתן. זו היתה הנחית קבע, והיא היתה נתונה כמובן לפרשנות וליזמה אישית של האנשים בשטח. כאשר עמדה ההנחיה בניגוד לדעתם של אנשי 'המוסד' (שבראשם שאול אביגור, מקורבו של בן גוריון), הבחירה של אנשי הפלי"ם היתה חד משמעית והם הלכו בעקבות הנחיות מטה הפלמ"ח, למרות שהכפיפות הפיקודית שלהם, כפי שנכתב, היתה ל'מוסד'. (כבר הוזכר בפרק על 'המוסד' כי הוראות הקבע הללו שנתן יגאל אלון לא נשללו באופן מעשי ע"י הדרג הפוליטי של הנהגת הישוב). החיכוכים בין מטה הפלמ"ח לבין הפיקוד העליון באו לידי ביטוי באופן מובהק בפעילות 'החוליה' (ואין לשכוח גם שחברי 'החוליה', כמו אחרים בפלמ"ח, היו אקטיביסטיים לא רק מתוך השקפת עולם מגובשת ושיקולה, אלא בחלק מהדברים גם מתוך גילם הצעיר ואופיים הסוער, שהוביל אותם לפעילות מסוכנת ממין זה מלכתחילה). בפעילות אחרת של הפלי"ם, כלומר בפעולות ליווי ההעפלה, שטח החיכוכים היה מטבע הדברים מצומצם הרבה יותר. אולם גם שם כפי שנכתב בפרק על המוסד לעליה, היה כר לא קטן לאי הסכמה.

כאשר הרווח הפוליטי מפעילות חבלה שכזו הסתיים (לאחר הכרזת הבריטים על פינוי) שוב לא ניתנו אישורים לפעולות והמאמץ התרכז במאמץ עליה. חברי 'החוליה' התפזרו ופנו למשימות אחרות, בהתאם להתפתחות המאורעות בארץ, ערב מלחמת העצמאות. "הכרישים" בהם לא נעשה שימוש גורזו ואוחסנו במעוז חיים. הפעם האויב היה אחר - המאמץ הופנה מפגיעה בבריטים למאבק בערבים.

## פעילות באיטליה:

אפיק אחד של פעילות אנשי 'החוליה' היה באירופה. יוס'ה דרור, לאחר שברח מקפריסין וסיים חודשיים פיקוד על קורס מפקדי סירות תבע לצאת לאירופה. המטרה היתה לבחון אפשרות לפיגוע במשחתות בריטיות באירופה. המסווה היה יציאה במסגרת המוסד לעליה ב', כאשר הפעילות בעניני חבלה היתה מעין "עיסוק צדדי". לצורך הנסיעה לקח דרור 'חופשה' של חודשיים, לביסוס ידיעותיו בחבלה. הוא השתתף בקורס חבלה ביבנאל ולמד באופן פרטי מעט כימיה, חשמל והנדסה. בסוף '47 דרור יצא לצרפת, לחפש ציוד מתאים. התחושה של דרור בצרפת היתה כי אין הוא מקבל תמיכה ציבורית, כי הוא נימצא במעין מסע פרטי משלו.<sup>93</sup> הוא מספר כי קימץ בהוצאותיו האישיות בכדי לחסוך כסף לקנית ציוד חבלה. מאחר ובצרפת לא נמצאו ההזדמנויות המתאימות פנה דרור לאיטליה. מענין הדיווח שלו, כי ההחלטה לעבור לאיטליה היתה החלטה פרטית שלו. "החלטתי לעבור לאיטליה לנסות שם את מזלי"<sup>94</sup> משפט מעין זה מאפין אולי יותר מכל את אורת הזמן ההוא. היה הרבה מקום ליזמה אישית, בוודאי רחוק משרשרת הפיקוד בארץ. "שגעונות" של אנשים שנדחפו ע"י אקטיביזם חזק מאוד ושיגעון לדבר אחד, הם אשר הובילו וביססו בסופו של דבר את הפעילות של הפלמ"ח, וודאי של היחידות המיוחדות שלו דוגמת הפל"ם ו'החוליה'. המענין הוא כי דרור נשלח לאירופה כאיש 'המוסד', ובכל זאת לא הרגיש עצמו כפוף לפיקוד 'המוסד' (וראה בפרק על היחסים בין שני הגופים). הכפיפות המלאה שלו היתה ליגאל אלון, אולם טווח היוזמה האישית של פעילותו היה גדול מאוד. חלק מהענין היה נעוץ בבעיות קשר בין אירופה והארץ, אולם חלק גדול נעוץ הן באופיו של הפלמ"ח, והן באופיו של דרור עצמו.<sup>95</sup> בצרפת נמשכה עוד פעילות חבלה מצומצמת לאחר עזיבתו של דרור. שאול ביבר העביר את התפקיד למשה נחשון (ליבסון). החוליה בצרפת מנתה שני אנשים. היו תכניות לפעולות פיצוץ בנמל מרסיי, היו חמרי נפץ, ציוד הצלילה היה ציוד ספורטיבי רגיל ( כלומר מערכת נשימה פתוחה, ולא מערכת חמצן סגורה, אשר אינה פולטת בועות). בסופו של דבר החוליה בצרפת לא ביצעה ולו פעולה אחת. גם נחשון מציין את בעית המודיעין כמגבלה גדולה בפעילות, אולם הוא מוסיף ומציין כי מגבלה נוספת היתה אי קיומה של מערכת מסודרת לקבלת החלטות אשר יכלה לקבל החלטה פוליטית לביצוע. הקשר בין חוליות הפיקוד היה לקוי, ולכן לא נשענו על ראייה פוליטית רחבה אלא יותר על ראייה מבצעית מקומית.<sup>96</sup>

כך או כך, מרכז פעילות החבלה באירופה עבר לאיטליה. באיטליה השתתף יוס'ה דרור בטיבועה של ה"לינו", אנית נשק המיועדת לסוריה, שעגנה בנמל בארי, מרץ 1948. ה"לינו" נשאה על פי המידע 6000

<sup>93</sup> דרור, הקומנדו הימי, ממנו ואלין, עמ. 43.

<sup>94</sup> שם, שם.

<sup>95</sup> דוגמה טובה לכך ניתן לראות בפעילותו של דרור באיטליה, ערב טיבוע ה"לינו". יומיים לפני הטיבוע התקבלה הפקודה מיגאל אלון לשוב לארץ. דרור הישהה את תשובתו עד לאחר הטיבוע, מתוך המחשבה כי אם יצליח הטיבוע, יגלו המוסדות יותר הבנה לצורך בחולית קבע לביצוע פיגועים מסוג זה. קשיי הקשר בין הארץ לאירופה נוצלו כאן ע"י דרור כתרופה להשגת המטרה שלו, בה האמין בכל לב. (דרור, הקומנדו הימי ממנו ואלין, עמ. 43)

<sup>96</sup> עדות משה נחשון, ארכיון יד טבנקין, 45/117-8, (ללא תאריך).

רובים ו-8 מליון כדורים שנקנו ע"י הערבים בצ'כוסלובקיה, וההנחיה של שאול אביגור היתה לתפוס ולהטביע אותה. (מדובר בימי מלחמת האזרחים בארץ, כאשר יציאת הבריטים הקרובה ברורה, כמו כן ההתכוננות לקראת מתקפה כלל ערבית. תוספת נשק משמעותית לכח הערבי היתה בעיתית ביותר). לא זה המקום להרחיב בסיפור הטבעתה של ה"לינו"<sup>97</sup> אולם יש בסיפור זה בכדי ללמד על ההבדלים בתפיסת עולמם של אנשי הפלי"ם ואנשי ה'מוסד': התעורר ויכוח מי צריך לפקד על האניה, כאשר מטה הפלמ"ח התקש לראות במשימה משימה לאומית, ולכן מחיבת פיקוד של איש פלמ"ח, ואילו בין אנשי הצוות המקצועי התעורר הקשי של אנשים (כגון המכונאי בן ה-41) אשר סרבו לקבל מרות ופיקוד מצד צעירים חסרי ניסיון. בעיה נוספת התעוררה כאשר דרור טען כי אין לו החומרים לייצור פצצה (אותה אמור היה להטיל על הספינה ממטוס פייפר קטן שהיה בבארי), אולם כאשר עדה סרני אמרה לו כי יצרה קשר עם קבוצת חבלנים איטלקית אשר התמחתה בטיבוע אניות אויב במלחה'ע השניה, דרור היה מזועזע: "חבלנים איטלקים? את רוצה להעסיק שכירי חרב ולקחת מאיתנו את הכבוד הזה"<sup>98</sup> - וכעבור שעתים הוא שב עם כל הדרוש לאחר התרוצצות בכל בתי המרקחת של רומא... דרור עצמו התייחס לבעיה המוסרית שבמתן ביצוע עבודה מסוג זה בידי גוי, ולאי הדביקות במטרה שגוי יראה בעת קשיים. כמו כן הוא כותב על האפשרות שהמלאכה תעשה ע"י האיטלקים כי: "היו שמתוך הרגל שמלאכתנו נעשית בידי אחרים ומתוך אי אמון בכוחות עצמנו נטו לתת את..."<sup>99</sup>. בכל אופן לא ניתן לדרור כל האמון. אמנם המוקש הורכב על ידו ובפיקוחו, אולם על הפעולה כולה נשלח לפקח ע"י אביגור מוניה מרדור. (האניה פוצצה לבסוף בנסיון השני, ללא הרוגים וללא גרימת נזק לנמל בארי. הנשק אשר שקע הוצא לאחר מס' חודשים במבצע "שוודד"). הצלחת הפעולה שיכנעה את יגאל אלון לאפשר לדרור להישאר באיטליה לארגן חולית חבלה קבועה. מאחר ו"המטריה" הכוללת של הפעילות באירופה היתה 'המוסד', צריך היה לשכנע את שאול אביגור, ראש המוסד. זה היה קשה יותר, וכפי שדרור מעיד, נדרשו מס' שבועות לשכנע את אביגור בצורך בחוליה כזו. גם הצורך החיוני לעצור את הגעת הנשק מאירופה לערבים בזמן קצר ביותר פעל לטובת דרור. לבסוף האישור ניתן. ניתן תקציב וסמכות לגיוס האנשים. דרור יצא למשימת גיוס האנשים יחד עם גדעון רוזן. מתוך מחנות המעפילים גויסו 20 צעירים. מחנה האימונים התקיים משך מס' ימים על חוף הים לא רחוק מנאפולי. האימונים כללו אימון כללי ושחיה. בסוף האימון נותרו בחוליה ארבעה צעירים בלבד, שלושה מהם דוברי איטלקית. הפעילות הראשונה היתה רכישת מכשירי צלילה ב"פירלי" - בית חרושת ענק לתעשית גומי, שכלל מחלקה מיוחדת לציוד צלילה. יוס'לה, בוגר ההכשרה של 'החוליה', לא היה מאומן בצלילה במכשירים מסוג זה, ולכן האימון הראשון של הקבוצה היה בצלילה במכשירי הצלילה החדשים, ובחבלה מעל ומתחת למים. דוד פרומר ויהודה ונציה הגיעו

<sup>97</sup> הסיפור לפרטיו נמצא בספרה של סרני, ספינות ללא דגל, עמ. 188-190, וכן בספרו של דרור, הקומנדו הימי, עמ. 27-35.

<sup>98</sup> סרני, ספינות ללא דגל עמ. 189.

<sup>99</sup> דרור, הקומנדו הימי, עמ. 32.

מהארץ והצטרפו לחוליה. דוד היה אחראי על הקמת מחסן החבלה וייצור המוקשים. (המחסן הוקם בתוך אחד ממחנות המעפילים). דרור המשיך לחפש ציוד צלילה מתאים.

לחוליה לא היו הצלחות רבות באירופה. הבעיה המרכזית היתה (עפ"י עדותו של דרור) בעית מודיעין, אשר לא פעל כשורה, ולכן לא הצליחו למנוע מעבר נשק ערבי לתעודתו. ההצלחות המועטות שכן היו היו פיגוע במטוסים נוסעי נשק שהיו מיועדים להגיע לצד הערבי. חוסר ההצלחה בקנה מידה גדול הוביל לאכזבה ורפיון, והבחורים רצו לשוב לארץ להשתתף במלחמת העצמאות. דרור חזר לארץ באוגוסט '48 וחודשיים אח"כ חזרו שאר חברי החוליה. הרווח הגדול מפעילותה של החוליה באיטליה היה בידע שנרכש. אחד המהלכים שהוביל דרור בעת שהותו שם, היה של לימוד ואימון מהאיטלקים. היה הלימוד והאימון על מכשירי צלילה קימים, תוך נסיון למצא את המתאים ביותר לצרכי חבלה. היתה גם פגישה של דרור עם חבלן איטלקי בשם לואיג'י, בעל נסיון מבצעי רב מימי מלחמת העולם השנייה, פגישה אשר הובילה לידידות ולרכישת ידיעות רבות. לואיג'י אף אימן את דרור משך שבוע בדרכי התגנבות בלילה, בצלילה לעומקים גדולים ועוד.<sup>100</sup> כאשר שב דרור לארץ באוגוסט 1948 הוא מונה להיות מפקד היחידה לחבלה ימית.

---

<sup>100</sup> שם, עמ' 45.

## יחידות נוספות הקשורות לפלי"ם ולפעילות ימית:

### פלוגת הנמל:

מיד לאחר החלטת החלוקה בכ"ט בנובמבר פרצה בארץ מלחמת האזרחים. לאנשי 'החוליה' לא היה תפקיד מוגדר במערך הלוחם שהלך וגובש בימים אלו, שכן באף אחת מהתכניות לגיבוש הכח הימי (וראה בסיכום) לא יוחד מקום לפיתוח כח קומנדו ימי. אנשי 'החוליה' השתלבו בפעילות מבצעית אחרת, חלקם פעלו בפלוגת הנמל, חלקם באיטליה וחלקם בפעולת חבלה יבשתיות.<sup>101</sup>

חיפה, עיר מעורבת אשר מנתה בשלהי 1947 כ-128,000 תושבים מהם כ-66,000 יהודים, ניהלה אורח חיים מעורב שקט למדי. מקומות העבודה המעורבים הגדולים היו בתי הזיקוק ונמל חיפה. החלטת החלוקה נתנה את האות לפרוץ מלחמת האזרחים גם בחיפה. נמל חיפה נשמר היטב ע"י הבריטים, שכן היה מקום בעל חשיבות אסטרטגית עליונה. שלושה גורמים שמרו עליו: המשטרה, שלטונות המכס וחיילים מהדיבזיה המוטסת. עיקר משימתם היתה להבטיח את פינוי החיילים והציוד, ולכן הוזנח הפיקוח על המחסנים ושאר שטח הנמל, דבר שאיפשר לנמל להפוך למעשה לבסיס האימונים של המחלקה הימית. יוספ"ה טבנקין, מפקד הגדוד הרביעי שאף להכניס כמה שיותר אנשי פלי"ם לנמל בכדי שיעבדו על הגוררות, ירכשו נסיון ויכירו את הנמל. בעיקר רצה שהאנשים יעבדו על ספינות המנוע.<sup>102</sup> שאיפתו זו נתקלה בהתנגדות של הגורמים האזרחיים שהיו בנמל: "סולל בונה" (ובראשו הלל דן ודוד הכהן) ומועצת פועלי חיפה (בראשותו של אבא חושי). גופים אלו חששו כבעבר מהאקטיביזם של אנשי הפלי"ם אשר אולי יוביל לפיגוע נוסף במשחתות בריטיות, ורצו להמשיך ולהפעיל את הנמל באופן שקט. האינטרס שלהם בנמל היה בעיקר אנטרס כלכלי.

התנאים השתנו בחורף '47, כאשר גברה הסכנה לחיי הפועלים היהודיים בנמל. כבר מאמצע דצמבר הוכנסה לעבודה בנמל מחלקה שמנתה 25 אנשי פלי"ם בכדי לאבטח את עובדי הנמל, הפעם על פי בקשת "סולל בונה". טבנקין דרש כי ינתן להם גם לעבוד ולרכוש נסיון ימי ובעבודת הנמל. מפקד המחלקה מונה עמוס בן צבי, איש כפר יהושע. מפקדי הכתות היו זלמן אברמוב וסימיון מהחותרים וגרשון אגמון ומשה ליפסון (נחשון), יוצאי 'החוליה'. האנשים הוכנסו כעובדי "סולל בונה" ועבדו גם בעבודה שוטפת בנמל, בסוורות, כנהגי טרקטורים ועוד. הסליקים נבנו בתוך הטרקטורים וכללו מעט אקדחים ומקלעי סטן.

בסוף דצמבר חלה הרעה במצב הבטחון בעיר. ב-30.12 זרקו אנשי אצ"ל שתי פצצות מטנדר חולף לעבר קבוצה של כ-200 פועלים ערביים שעמדו לצד הכביש בשערי בתי הזיקוק. התגובה הערבית היתה טבח של 39 פועלים יהודיים בבתי הזיקוק. על משה כרמל הוטל לבצע פעולת גמול כנגד כפריי חווסה ובלד אל

<sup>101</sup> זהר, הקומנדו הימי, עמ' 98.

<sup>102</sup> עדות יוספ"ה טבנקין, ארכיון יד טבנקין, 45/117-9, (עדות מה: 4.11.1985) (להלן: עדות טבנקין, יד טבנקין)

שייח' (מהם יצאו התוקפים על פי דוחות השי'). המשימה הוטלה על יחידה שמנתה 120 איש מגדוד חי'ש 22 של כרמלי בפיקוד ישראל ליאור וארבע מחלקות פלמ"ח מגדוד 'עמק'.<sup>103</sup> מרדכי מקלף, מפקד העיר חיפה, פנה אל יוחאי בן נון וביקש ממנו לצרף את אנשיו (שהיו חסרי תעסוקה מוגדרת מיום החלטת החלוקה) לפלוגה שהיתה אמורה לפרוץ לחווסה. הסיבה היתה הנסיון שאנשי 'החוליה' צברו בחבלה ופעילות תחת אש. 4 ממ'ים מהחוליה הצטרפו להוביל מחלקות: יוחאי בן נון, גרשון אגמון, משה ליפסון ואיזי רהב. ועדת חקירה שמונתה ע"י ועדת המצב שליד ועד הקהילה העברית בחיפה הגיעה למסקנה כי סדרי הביטחון של העובדים היהודיים בבתי הזיקוק אינם מספיקים, וכי אסון מסוג זה יכול לקרות גם בנמל. ההמלצה היתה להגדיל את היחידות הקרביות עד למינימום של חמישים איש בסמכות פיקודית אחת. בו בזמן פנה אל- טוביה מסולל בונה אל יוספ"ה טבנקין וביקש להגדיל האבטחה בנמל בעוד 10-12 איש. טבנקין הסכים, אולם למחרת בעת סיור בנמל, עמד על סדרי הבטיחות הבעייתיים והורה לאנשיו לעזוב מיד את הנמל כצעד הפגנתי שנועד לזעזע את ההנהגה האזרחית (וזו, כאמור, התיחסה בחשש לאקטיביזם הפלמח'ניקי ולטבנקין בפרט). נערכה פגישה בין טבנקין לבין הלל דן, במהלכה דרש טבנקין כי יותר לו להכניס לפחות 100 אנשי פלמ"ח וכלי נשק נוספים לנמל, וכן לארגן מצבורי נשק מחוץ ובסמוך לנמל.. הלל דן דיבר עם ישראל גלילי ויגאל ידן, ובסופו של דבר מונה טבנקין ע"י ידן למפקד נמל חיפה.

טבנקין העניק את הפיקוד ליוחאי בן נון, וכסגנו מונה ניסן לויתן. מרגע זה כונתה היחידה: "פלוגת הנמל", והיא כללה 90 לוחמים. סגל הפיקוד התבסס על מפקדים ולוחמים של יחידת החבלה הימית, מהם כבר היו בנמל גרשון אגמון, משה נחשון וזלמן אברמוב. הלוחמים היו ברובם מגויסים חדשים משכונות עירוניות בדרום תל אביב, שלא אומנו וחונכו במסגרת הפלמ"ח. נשק חם הוכנס לנמל ואורגן במערך סליקים. אורגנו גם מיצבורים של נשק קר, בהם אומנו הפועלים היהודיים לצורך התגוננות במקרה תקיפה, עד להופעת עזרה. במקביל אורגנה רשת מודיעין שהפעילה מודיעים אחדים תמורת תשלום, להודיע על כוונות תקיפה ערביות. כזכור, הוסוו אנשי פלוגת הנמל כפועלי נמל. כלפי הבריטים שמרו על "פרופיל נמוך", אולם כלפי הפועלים הערביים הפגינו נוכחות, כאמצעי הרתעה. התגובה הערבית היתה הכנסה של צעירי תנועת 'הנג'אדה' חבושי כפיות אדומות לנמל. האיום ההדדי והפגנת הכח תרמה להמשך שמירת השקט בנמל. בסופו של דבר הן הפועלים היהודיים והן הערביים היו מעונינים בהמשך התפקוד הכלכלי של הנמל.

פעולות ההבטחה לא היוו אתגר מספיק לאנשי 'פלוגת הנמל'. יוחאי בן נון דרש ממרדכי מקלף ומשה כרמל להפעיל את הפלוגה בפעילות מבצעית, לנצל את הידע בחבלה של יוצאי 'החוליה'. כתוצאה מכך

<sup>103</sup> זהר, הקומנדו הימי, עמ. 100.

השתתפה הפלוגה בסיכול פיצוץ מכונית תופת ערבית ב-31.2.48, וכן בפיצוץ מכונית תופת ליד בית הנג'דה ברח' עירק, ב-22.4.48.<sup>104</sup>

תחום נוסף בו עסקה 'פלוגת הנמל' היה רכש. לצורך כך צורף לפלוגה אברהם דר, שהיה בעל נסיון בתחום הרכש והמודיעין, וביחד עם זלמן פרח ומשה ליפסון (נחשון) מהחוליה היוו את מחלקת הרכש והמודיעין. "הרכש" היה בחלקו גניבה פשוטה. בתוהו ובהו ששרר בנמל ערב הפינוי הבריטי התארגנו קבוצות של יהודים, ערבים ובריטים אשר שדדו קרונות שלמים של סחורות מהנמל והעבירו אותם לידי הערבים בתחנת הרכבת המזרחית. אנשי מח' הרכש שילמו לפועלים יהודיים כדי לקבל חלק מהסחורות גם כן. שיטה נוספת היתה ע"י זיוף תעודות להוצאת סחורות מהנמל (בכך סייעו יהודים בעלי תפקידים בכירים בנמל). שיטה נוספת היתה שיחוד (בסכומים גבוהים) של נהגים בריטים שהובילו ציוד בריטי, אלו פרקו את המשאיות בכרמל וקיבלו תעודות מזויפות לפיהן הציוד הגיע ליעדו. התעודות הושגו מפקידים יהודיים בנמל (חלקם עשו זאת מתוך נאמנות לאומית, וחלקם בתמורה לכסף..). איסוף המודיעין שנעשה בנמל, מתוך הפועלים היהודיים והערבים כאחד, היה אחד המקורות החשובים של הש' בחיפה. פלוגת הנמל עוד השתתפה במבצע "מספריים" - שחרור חיפה, 22.4.48, ובהעברת אספקה בדרך הים לנהריה המנותקת ולישובי הגליל המערבי. גולת הכותרת של פעילות זו היתה במבצע 'בן עמי' (12-15/5) בו היו אנשי הפל"ם ממונים על העברת 450 לוחמים בדרך הים לנהריה, ועל פינוי הנשים והילדים לחיפה. במסגרת זו גם תוכננה נחיתה בחוף לבנון במטרה לפוצץ גשר בראש הנקרה, אולם הפעולה נכשלה ובסופו של דבר הגשר לא פוצץ.<sup>105</sup> למעשה החל מסוף מרץ כבר עזבו את פלוגת הנמל יוחאי בן נון, איזי רהב ולוחמים אחרים והצטרפו לחטיבת 'הראל', להילחם תחת פיקודו של יוספ"ה טבנקין בקרבות בדרך לירושלים, כשהפיקוד על פלוגת הנמל נשאר לניסן לזיתן וסגנו עמוס בן צבי. (וראה ביתר פרוט בסיכום). בתקופה זו עסקה הפלוגה בין היתר בהכנת אניות לחיל הים העתידי, בשיתוף עם אנשי המקצוע של המספנות. כמו כן היתה התארגנות להשתתפות בפעולת פיצוץ הגשרים, באחריות משה כרמלי. הפלוגה היתה אמורה לסייע בנחיתת הכוחות והבאת הספקה בדרך הים (מנהריה) אולם למעשה נכשלה, בין היתר בגלל חוסר המבצעים של חבריה אשר היו בשלב זה בעיקר מגויסים חדשים שלא עברו מספיק אימונים צבאיים.<sup>106</sup>

מענין לקרא בעדויות מפקדי הפלוגה את יחסם לאופיה. מעבר לבעיות ולמטרות המבצעיות, מדובר בפלוגה של הפלמ"ח אשר פועלת במסגרת אזרחית, בעלת קודים שונים מהקודים המוסריים הנהוגים בפלמ"ח. טבנקין מצוין כי בניגוד ליחידות פלמ"ח אחרות, בהן השמירה על הקוד המוסרי נעשתה בעיקר בדרך של שיחות חינוך (באחריות בני מהרשק), בקרב פלוגת הנמל הושלט המוסר ע"י משפטים צבאיים.

<sup>104</sup> וראה פרוט הפעולות אצל זהר, הקומנדו הימי, עמ. 105-106.

<sup>105</sup> וראה פרוט הפעולה שם, עמ. 113-114.

<sup>106</sup> עדות עמוס בן צבי, ארכיון יד טבנקין, 45/117-9, (עדות מ: 12.11.1985)



טבנקין מספר כי "כי היו לנו בעיות קשות בפלוגת הנמל...היתה בעית כסף, משום שאנשים מוכרחים להיות עם כסף ביד. היתה בעיה של נגיד בזהירות שזו היתה בעית נשים..והיא היתה בעיה די חריפה..והיתה בעיה של פגישה עם מה שנקרא - עובדי הנמל..נמל זה עולם גדול. נגיד ככה, שיחסית לכל מסגרת אזרחית אחרת שאני מכיר, נמל זאת מסגרת אלימה מאוד, מאוד, מאוד..קיצור היו לנו בעיות קשות..ונדמה לי שהתגברנו..."<sup>107</sup>.

---

<sup>107</sup> עדות טבנקין, יד טבנקין, וראה פרוט נוסף בעדות עמוס בן צבי, שם, (עדות מ: 12.11.1985)

### יחידת נוטרי החוף:

באביב 1942 הוקמה יחידת משמרות החופים ביזמה בריטית, כחלק מההתארגנות הארצישראלית לקראת סכנת הפלישה. היחידה כללה קבוצות של 10-15 איש, אשר פוזרו בין נהריה בצפון לנבי רובין בדרום, והיתה יחידה מעורבת ערבית יהודית. מטרת היחידות על פי הבריטים היתה תצפית חופית להתראה על התקרבות של איום אפשרי מכיוון הים. לא נועד להם תפקיד הגנתי כלשהו אלא התראה בלבד, ולכן האימון והחימוש שלהם היה מינימלי. מטה ה'הגנה' החל לאמן נוטרים אלו בסתר, אולם מקץ שנתיים הם דרשו לפרק את היחידה כי ראו את תפקידם כחסר תכלית (עם התרחקות סכנת הפלישה).<sup>108</sup> באפריל 1944 הוחלט בפיקוד העליון של הפלמ"ח לספח בסתר גם יחידה זו למטה הפלמ"ח, כמאגר כ"א בעל אוריינטציה ימית. הנוטרים חולקו לשתי קבוצות. בראש הקבוצה הצפונית (עד נחל תנינים) הועמד מכבי מוצרי, ובראש הקבוצה הדרומית יעקב סלומון. מתוך הפלמ"ח הועמד שלד של מדריכים ומפקדים (אשר חלקו אף נרשם לנוטרות בכדי לקבל "גיבוי לגאלי"), הוקמו בסיסי אימונים וניתן נשק נוסף, בלתי לגאלי. להעלאת מורל הנוטרים והשארתם ביחידותיהם סוכם עם הסוכנות כי היא תתרום לשיפור התנאים הכלכליים ביחידות. לאנשי היחידה ניתן אימון ימי גם על ספינות האימון של "הפועל", מתוך המחשבה כי כשתפורק היחידה ע"י הבריטים ישתלבו אנשיה באופן טבעי ביחידה הימית המוקמת של הפלמ"ח.

בסופו של דבר, כאשר פורקה יחידת הנוטרים, לא הצטרפו אנשיה לפל"מ. עפ"י ספר הפלמ"ח הורה אז משה שרת כי אנשיה יתגייסו לבריגדה היהודית, ורק סגל הפיקוד וההדרכה המקצועית ישארו במסגרת הפלמ"ח. הפלמ"ח ראה בזה מכה קשה מבחינת מערך כ"א.

<sup>108</sup> גלעד (עורך), ספר הפלמ"ח, עמ. 240.

## סיכום

פירוק הפלי"ם היה לאחר שב 17.3 הוציא ישראל גלילי ראש המפקדה הארצית של ההגנה, פקודה להקמת השירות הימי על פי החלטת בן גוריון. הקמת השירות הימי לוותה דיונים סוערים רבים על תפקידו, הרכבו וכפיפות הפיקוד שלו. פקודת ההקמה, לוותה בהרבה מתחים וכעסים מצד אנשי הפלמ"ח. בין השאר נכתב בה כי: "יש להעביר את כל היחידות הימיות של הפלמ"ח מרשות חטיבת פלמ"ח לרשות המטה הכללי, להיותן השירות"<sup>109</sup> בן נון וחבריו סרבו לעזוב את הפלמ"ח והמעבר לחטיבת הראל היה אחד הביטויים לכך. כ-200 מאנשי הפלי"ם עזבו גם הם והצטרפו על פי הוראתו של יגאל אלון לחטיבת הראל בדרך לירושלים. על פי אלון, לא היה כאן מרד בבן גוריון. אלון גרס כי אין צורך בעתודה לוחמת גדולה כל כך בים, וכי הלוחמים נדרשים יותר בקרבות בדרך לירושלים. עם סיום הקרבות הם היו אמורים לחזור לשירות הימי. ההתייחסות ללוחמי השירות הימי, קודם כל כלוחמים, אשר ניתן לנייד אותם לפעילות יבשתית בשעת הצורך תאמה את תפיסת הפלמ"ח שהתבססה על לוחמת גרילה. היא נגדה את תפיסתו של בן גוריון אשר רצה להקים חיל מקצועי, יעודי לתפקידי ים בלבד (וראה בהרחבה בפרק ג').

כפי שיבחנו בהמשך, מטה הפלמ"ח ובן גוריון היו חלוקים גם על יעודו של חיל הים העתידי, ניגודים שיגזרו מהבדלים בתפיסת האיום הימי ומכאן מתפיסת מבנהו היעודי והגדרת תפקידים וכפיפות פיקודית של החיל. גם חילוקי דעות פוליטיים לא נפקדו מויכוח זה. אולם אין ספק כי לפלי"ם חלק מרכזי בבנין הכח הימי הישבי. ערב מלחמת העצמאות, כללה התשתית הימית בישוב תשתית ימית אזרחית (וראה במבוא), כ-300 אנשי פלי"ם שחלקם עדיין תפוסים במשימות ההעפלה וכ-1100 יוצאי הצי הבריטי.<sup>110</sup> מסמך שנשלח לבן גוריון ב-5.2.48 מפרט כי לפלי"ם היו 80 קצינים ימיים, 70 מפקדי סירות, 78 מלחים ו-140 ימאים טירונים חניכי אגודות הספורט 'הפועל', 'זבולון' ו'הצופים'. (סה"כ 368 איש) המפוזרים בין משימות ההעפלה בחו"ל (70 איש), בשלבים שונים של הכשרה (המסמך מפרט בדיוק את הקורסים, מיקומם ומס' האנשים), ובהבטחת נמל חיפה (50 איש)<sup>111</sup>

מבדיקת הנתונים על יוצאי הפלי"ם נראה כי רק כ-10% מאנשי הפלי"ם המשיכו לשרות בחיל הים בתקופת מלחמת העצמאות.<sup>112</sup> נתון זה נובע לא רק מעובדת פירוק הפלי"ם כיחידת פלמ"ח, אלא גם כיוון שחלק מאנשי הפלי"ם היו בו לא רק מאהבת הים, אלא גם מראית צורכי השעה (בעיקר בתחום

<sup>109</sup> ארכיון צה"ל 99/2540/1950

<sup>110</sup> גלבר י', גרעין לצבא עברי סדיר, עמ. 373.

<sup>111</sup> ארכיון צה"ל, 99 - 2540/1950.

<sup>112</sup> המספרים המצויים בידי הם בעיתיים כיוון שהם מתבססים על רישומים שערך זאב אלמוג בעת שהיה מנהל מוזאון ההעפלה, מבוסס על רשימות שמיות הנמצאות במוזאון על פי רשימות השתתפות בכנסי פלי"ם מ-1963 ו-1973. אלמוג מעיד כי הרשימות מבוססות על ידע אישי שנאסף במוזאון. יחד עם זאת, למרות אי דיוק אפשרי, הן בהחלט מראות תמונה כוללת. מתוך: תיק אורי ברנר, ארכיון יד טבנקין, 33/6 - 15. (מתאריך 9.1986)

ההעפלה), ולא רצו להמשיך בתחום הימי הצבאי דווקא, אלא הצטרפו לגזרות אחרות. יחד עם זאת, למרות טענות הפיקוד יוצא הפלי"ם, ניתן לראות כי רבים ממפקדי הפלי"ם השתלבו בחיל הים, וראה בפרק ע למקורות הגיוס וכ"א. אלמוג מציין רשימה של 26 קצינים בכירים בחיל הים, יוצאי הפלי"ם, בניהם שישה מפקדי חיל לעתיד: בן נון, טנקוס, מוקה לימון, אלמוג, ומאוחר יותר גם אברהם בוצר (צ'יטה), וביני תלם.<sup>113</sup> אין ספק שלמרות השינוי המבני, די בעובדה זו בכדי להעיד כי מורשת הפלי"ם ואנשיו היוו תשתית חשובה להקמת חיל הים הישראלי.

---

<sup>113</sup> הרשימה המלאה בתיק אורי ברנר, ארכיון יד טבנקין, 33/6 - 15.