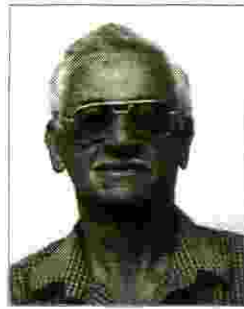
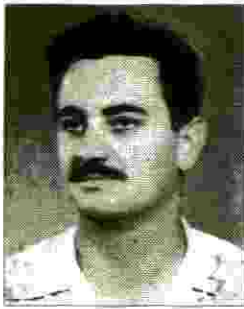


## ברקר יאיר

נולד ב-1925 בצפת, ישראל  
התגייס לפלי"ם ב-1945



ה ע ס נ ה ר י ס ' 0

עבודה מעשית במסגרת מחנות יום בנוה ים, ובשדות-ים. ובחופשות נסענו לעזור לקיבוץ עין-גב, שעסק גם בדיג. בסוף שנת הלימודים 1942 גמר המחזור הראשון שחסרה בו מחלקת השייט את לימודיו, ואנו תלמידי השייט של המחזור השני מצטרפים אל תלמידי המחזור הראשון וגומרים את הלימודים בבית-הספר, לאחר שלוש שנים, במקום בארבע שנים.

רוב תלמידי המחזור הראשון התגייסו לחיל הים הבריטי, אך אנו, חמשת תלמידי מחלקת השייט של המחזור השני היינו צעירים מדי וחיפשנו עיסוק מתאים אחר. אני התקבלתי כנער עוזר בגוררות וברוכרות של חברת "פרדס סינדיקט" בנמל חיפה. וחודש מרץ 1943 ואני בן 17 וחצי הצלחתי, בעזרת פרוטקציה של זאב הים, להתקבל לעבודה כנער סיפון באונייה "עמל" של חברת "עתיד" שנשאה דגל פלסטינה (א"י) והיתה מוחכרת לצי הבריטי להעברת תחמושת בין בסיסים במזרח בים התיכון. היא היתה אנית קיטור בת 38 שנה מוסקת בפחם.

צוות האוניה היה מורכב מימאים בני לאומים שונים, מיעוטם יהודים יוצאי גרמניה וארצות אחרות, המסיקים היו מצרניים, תותחנים בריטים, וגם מלחים יוונים. שפה משותפת ויחסי חברות היו לי עם 2 חברי פלי"ם שהצטרפו לאוניה לתקופות קצרות לשם השתלמות בימאות ובהשפעתם הגעתי בתחילת שנת 1945 אל המחלקה הימית של הפלמ"ח כשבסיסה היה בקרית חיים. סוכם כי אני מתקבל למחלקה, אבל אמשיך לעבוד בים, ואוסיף להשתלם. הוסמכתי לאחר בחינות לדרגת "מלח-כשיר" ועברתי לעבוד באוניה "עתיד" שגם היא עסקה בהעברת תחמושת עבור הצי הבריטי, גם באוניה זו פגשתי אנשי פלי"ם שצורפו לצוות לשם השתלמות בימאות.

באניות "עמל" ו"עתיד" עסקו בהובלת תחמושת - וגם בהטבעת תחמושת פסולה בים. שחלק ממנה הצלחנו להעביר לידי חיילים ארץ ישראלים שהעבירו אותה לארץ. בחודש מאי 1946 התפטרתי מעבודתי באוניה והתייצבתי בפלי"ם נשלחתי לקורס חובלים מס' 3. הלימודים היו בבית הספר הימי בחיפה, כשמורי בית הספר הם מבית הספר הימי בחיפה. המגורים היו במחנה אוהלים בקיבוץ יגור.

הורי היו חברים בקוצת פועלים שנדרה כגליל, ובעמק, (איילת השחר, יבניאל, תל-ערשים) עד שהגיעו לחיפה בשנת 1927, ואני בן שנתיים.

בחיפה עבדו הורי בעבודות מזדמנות, בסלילת רחוב הרצל, בכנית מחסנים בנמל, וכדומה. עד שאבי מצא לו סידור קבוע... הורי נמנו כל חייהם על אותו חלק מהישוב שנקרא "ישראל העובדת".

החל מכיתה ב' ועד סוף בית הספר העממי, למדתי ב"בית-חינוך לילדי עובדים", בהיותי בן 12 נכנסתי ל"סקציה-הימית" של "הפועל", ולמדתי לחתור במועדון שהיה בתוך נמל חיפה.

בשנת 1938 נפתח בחיפה בית הספר הימי, וכאשר סימתי את בית הספר היסודי בשנת 1939 התחלתי ללמוד בו במחלקת השייט, של המחזור השני.

בבית הספר היו 4 מחלקות בכל כיתה, שייט, מכונאות, רדיו, ובנין סירות. בנוסף ללימודים הייתי עסוק גם ב"הגנה" נער שליח של השומרים בגיזרה שבה גרתי.

ואימונים שכללו בעיקר איתות, ותרגילי סדר.

בשנות לימודי בבית הספר הימי היו פעילויות רבות שהזמן גרמו, הפגנות נגד הספר הלבן, אניות מעפילים שהגיעו עד שהקרבות באירופה סתמו את כל היציאות. יחד עם כל התלמידים עמדתי בחצר בית הספר וראינו את האוניה "פטריו" נוטה לאט על צידה עד שטבעה ואיתה כ-250 מעפילים.

בשנת 1941 התקרבה מלחמת העולם אלינו, נמל חיפה היה לבסיס הצי הבריטי, ומשחתות וסיירות יצאו כל לילה להפגיז את הצבא הצרפתי של ממשלת וישי בלבנון, והוא היה גם בסיס לתיקונים וטיפולים באניות הצי הבריטי, ואניות של מדינות לוחמות אחרות, אניות יוניות, ושל צרפת החפשית.

האפשרות להתאמן בנמל פחתה, מנהל מחלקת השייט הבריטי ועוזרו היהודי אמריקאי התגייסו לציי מדינותיהם, ובשל חוסר האפשרות להתאמן, פוזרה מחלקת השייט של המחזור הראשון. לאחר פרק זמן קצר הגיע זאב הים לביה"ס כממריך, ואנו תלמידי מח' השייט של המחזור השני, למדנו

בתקופת הקורס לקחנו חלק בנסיונות הורדת מעפילים כחוף (שלא הצליחו כי הספינות נתפסו). יום לפני החיפושים הגדולים אחר נשק שנערכו בכל הארץ ע"י הצבא הבריטי, נשלחנו הביתה. פוזרנו במושבים שונים עד יעבור זעם, והקורס חודש.

לאחר סיום הקורס עסקתי בפעילות בארץ - הדרכה בקורס ימאים מס' 7 במכמורת, הדרכה בהשתלמות מדריכים בנוה ים, הדרכה בסירות בסיסית למחלקות הפלמ"ח בשדות ים, קורס חבלה, קפ"פ וכו' ובסוף יוני שנת 1947 נשלחתי לחו"ל בטיסה לפראג ולאחר שקיבלתי ויזה לצרפת - ברכבת לפאריז ומשם למרסיי.

מספר ימים אחרי שהגעתי, הופיעו אניות הגירוש של מעפילי "אקסודוס" לנמל פורט דה בוק ויחד עם חברי ונוער יהודי צרפתי שהצטרף שהינו בנמל להביא אספקה לאניות הגירוש ולשם עידוד. ולאחר הפלגתן חזרנו למרסיי והמתנו במחנה מזרע במזרח העיר.

בשל הרעש הבין לאומי אחרי ה"אקסודוס" בוטלה האפשרות להוציא עולים מצרפת בעזרת "ויזות" לארצות דרום אמריקה, והמוסד לעליה חיפש דרכים חלופות לשלוח מעפילים ארצה. בין היתר ניסה לעבוד בשיטות המוסד באיטליה, ערכנו סיורים בחופים וחיפשנו מקומות שיתאימו להעמסת עולים על אניות בהסתר, ובאחד המקרים עוררנו את חשד המשטרה הצרפתית, וישבתי עם קבוצה משלנו יומיים במעצר, עד לבידוד הענין בפאריז.

באמצע אוקטובר הגיעה הספינה "פייטרו" מאיטליה, ספינת עץ קטנה אך חרישה בעלת ותק בהובלת מעפילים, בנמל מרסיי הועמסו על הספינה לוחות עץ שאיתם הפלגנו למפרץ בקורסיקה, ומהם נבנו משטחי השינה למעפילים. חזרנו לצרפת להעמסת המעפילים שהיו במחנה ליד העיר בנדול. המעפילים הועלו על הספינה כלילה בין ה-4-5 בנובמבר בעזרת סירת גומי גדולה, לפנות בוקר ה-5 לנובמבר הפלגנו לים כשסירת הגומי נגרת אתנו ללב ים שם נטשנו אותה.

ההפלגה ארצה היתה ללא אירועים מיוחדים, הצוות האיטלקי היה מיומן ואחראי אם כי נסיונם היה בהפלגות לאורך החופים, ומשך ההפלגה התארך עקב כך. העולים היו צעירים ומאורגנים היטב בקבוצות, בהתאם לשיוכם המפלגתי, או לפי מקום מוצאם.

דרכנו אל הארץ היתה לאורך חוף תורכיה ובצמוד לחוף הסורי, כשאנו גוררים חבלים במים ביום האחרון בהיותנו ליד בירות ועדיין לא מזהים כאנית מעפילים, נתקבלה הוראה מהארץ להעביר את כל העולים אל האוניה "קדימה". הדבר עורר תרעומת בין המעפילים וחלק מהם התארגן להתנגד ככח להעברתם... ההוראה בוטלה בינתיים כי לאוניה "קדימה" היה ליווי של המשחתות הבריטיות. הגענו לחוף נהריה עם אור ראשון, ביס נראו 2 משחתות בריטיות, אך לא נתגלגו ע"י הראדר שלהם כי היינו קרובים

לחוף.

כדי לזרז את הורדת העולים, העליתי את הספינה על החוף. בעזרת צוותים שחיכו לנו בחוף וסירות של "הפועל" - נהריה הורדו כל העולים והצוות, וחולקו במהירות בישובים שכנים.

שבועיים לאחר מכן, בכ"ט בנובמבר הוחלט באו"מ על הקמת מדינת היהודים ומיד החלו ההכנות למלחמה. השתתפתי בקורס רענון בנשק שנערך בגבעות-זייד. לאחר מכן נשלחתי לנמל חיפה, כתגבורת ליחידת הגוררות הדוברות של חברת "פרדס-סינדיקט". מרכז עבודתם היה במזרח הנמל באזור שבו היו מדוכזים הפועלים הערבים והחורנים, המתיחות היתה רבה, מאוחר יותר נשלחתי לתקופה קצרה לעבוד בספינת מפרש בשם "סמר" שחשבו להעסיקה בעתיד, ומשם הועברתי לספינה "דרום אפריקה" ועמה הפלגנו עם כרתים במטרה לאתר ולתפוס אניות נשק המיעדת לסוריה.

כשהגענו לשם נתקבלה הוראה לחזור ארצה, כי אוניית הנשק טובעה בנמל איטלקי. עם חזרתנו פוזר הצוות. הוצבתי לאוניה א-16 - "אילת" - שהיתה הראשונה מבין אניות המעפילים שהופעלה עבור חיל הים הישראלי. בצענו פטרולים לאורך חופי הארץ, ליווינו אוניות נשק בדרכם לתל-אביב, הפגנו בתותח "נפוליונצ'יק" את טירה שליד חיפה. היתה לנו התקלות עם 3 אוניות צי מצריות ליד אשדוד שרדפו אחרינו עד ליפו. ושם הותקפו ע"י 2 מטוסי "פייפר" ונסוגו דרומה לאחר שאחד מהמטוסים הופל.

המשכתי לשרת בחיל הים עד חודש פברואר 1950 בתפקידי ים שונים כמפקד נחת פ-39 ופ-51 החלפתי את סגן מפקד האוניה "הגנה" שנפצע והשתתפתי בהמפגזות על צור שבלבנון ועל עזה, ובמרדף אחרי הצי המצרי שהיה בדרכו חזרה למצרים אחרי שהפגז את חוף תל-אביב.

בסוף שנת 1949 השתתפתי בקורס לדרגת קצין שני של צי הסוחר שנערך ע"י משרד התחבורה. הוסמכתי כקצין שני, ומיד עם שחרורי עברתי לעבוד בחברת "צים" באוניותיה השונות. בשנת 1953 הוסמכתי לדרגת קצין ראשון, ובשנת 1955 הוסמכתי כרב-חובל, ומוניתתי לפקד על האוניה עתלית בהפלגותיה בים התיכון וצפון אירופה זו היתה האוניה הראשונה הישראלית שהקיפה את אפריקה והגיעה לאילת כפיקודי במאי 1957.

בשלב זה הייתי כבר נשוי, ונעניתי להצעת נמל חיפה להתחיל ולעבוד כנתב, עדיין המשכתי להפליג באניות שונות כרב-חובל בחופשותי מהעבודה בנמל.

בשנת 1964 הייתי בין מקימי נמל אשדוד בתפקיד של רב חובל הנמל. בשנת 1965 מוניתי לרב חובל נמל חיפה.

בשנת 1970 עברתי לעבוד בהנהלת רשות הנמלים כיועץ לנושאים ימיים. ומשנת 1980 ועד 1993 עבדתי בנמל חדרה - בתחילה כיועץ לחברת החשמל בהקמת המזח לפריקת פחם, והליכי הפעלתו.