

קיני זכי (זכריה) ז"ל

נולד ב-1927 בתל-אביב

התגייס לפלמ"ח ב-1944

הצטרף לקורס הגדעונים בשפיים ב-1945

נפטר ב-13.04.1995

כתבה: שוש קיני



ה ע ס נ ה ר י ס ' 0

וקדטים מביה"ס הימי. ואחרון האלחוטן-עבדכם הנאמן שניסיונו הסתכם בשנתיים של עבודה כמטות הפלמ"ח וההגנה, והפעלת תחנות בארופה, אך "זאב ים" גדול לא היה.

אל הצוות הצטרף גם זוג תיירים אמריקאים שעשה רכבו חזרה הביתה כטרמפיסטים על ספינתו.

ככל גרעוני, צויידתי בערכה סטנדרטית ארוזה באגזי עץ, אשר היתה מועמסת על הספינה לקראת הפלגתה, ושעלי הוטל להתקינה במקום מתאים בספינה, וכן בתיק קרטון ובו גבישים לקביעת תדר העבודה של המשרד, רשימת תדרים ושעות קשר עם התחנות איתן הוא עשוי להתקשר, ומפתחות כתבי סתר להצפנה ופענוח של המברקים.

בערכו של יום הרמנו עוגן, חלפנו בין המגדלורים בוציאה מפתח הנמל, והרינו מפתחים מהירות בים הפתוח כשהכל מתנהל למשירין. לא חלף זמן רב והצוות שהיה פנוי ממשמרות נאסף בחדר האוכל ונהנה מארוחה דשנה וטעימה, ממיטב כישורי צביקה הטבח.

רכון על מעקה סיפון התאורתי מן הארוחה בשאיפות עמוקות של אויר הים צונן, הלח והמלוח. הזנתי עיני לחלופין בשביל החלב וכשמים הזוהרים בשלל כוכבים, ובים הנחרש בתלמי בוחק זרחני בינות לגלים קלילים ובשובל שמותירה הספינה מאחוריה. פרשתי לתאי בהרגשת סיפוק על שיט רגוע ונעים המצפה לי.

בבוקר העירני נער המטבח כשבידו מגש עמוס ספלוני קפה שחור, חריף ומהכיל. מבעד לחלון נפרשו לעיני שמים בהירים וים חלק, שכאילו כוסה בשכבת שמן, לכל מלוא האופק.

וכך התקדם השייט בשקט ובשלווה. הרבה תעסוקה לא היתה לי למעט טעינת מצברים, אי אלו מברקים ומשלוח ה-XP היומי. בין אנשי הצוות החלו להרקם היכרויות ושעות הפנאי שבין המשמרות נוצלו לשיחות וספורים.

על האידיליה הזאת העיבה רק כעיה אחת: הברגים שחזקו את עוגני החבור בין קטעי ציר ההנעה היו מתעקמים ונקרעים מדי כמה שעות עבודה, כנראה בשל העיוותים שחלו במבנה העץ של הספינה. אי לכך נאלצו המכונאים

גדל בתל-אביב, בעיר הלבנה שעל החולות עוברת ילדותו, ובים הכחול הוא מבלה את מרבית ימי הקיץ. ביסודי למד ב"בית החינוך", ולאחר מכן ב"תיכון חדש".

לפלמ"ח התגייס בקיץ 1944, מיד עם סיום בחינות הברגות, וצורף למחלקה בקרית-ענבים בפלוגה ח'. ב-1945 נשלח לקורס אלחוט בשפיים, הקורס הסודי ביותר בפלמ"ח, ולאחר מכן הודרך אלחוט, הקים תחנות במקומות שונים, ושרת כאלחוטאי במטה הפלמ"ח במזרע, עד לחיפוש הגדול ב-29 ביוני 1946. במאי 1947, יצא בשליחות המוסד לעליה ב' לארופה, ועבד כגרעוני בתחנות שונות כמו מרסיי, פריז, מילנו ורומא. ואז הוא כותב:

"נתמלאתי קנאה בחברי הגרעונים המשוטטים בימים, חשופים למבחני הנהגה, תושייה ואומץ אישיים... וכך יצאתי למספר הפלגות כגדעוני בספינות רכש. היה זה כבר לאחר הקמת המדינה, בעיצומה של מלחמת השחרור, כשבכניסה לנמל חיפה עגנו ספינות הצי האמריקני לפיקוח על המצור הימי שהטיל או"מ על ייבוא נשק ארצה".
את הסיפור בא מפרי עטו, על אנית הרכש "טירת צבי" בחרנו כמייצג אותו כאיש הפלי"ם:

"טירת-צבי"

"הספינה, בתפוסה של כ-350 טון, היתה בנויה מעץ מצויידת במנוע דיזל. בהעדר אספקת קיטור הונע חלק מהמערכות בכח ידני, כמו הפעלת ההגה באמצעות שרשרות מתמסורת על גלגל ההגה, או מנופים ומשאבות ועוד.

הצוות, רובו חסר הכשרה ימית, נאסף מכל הבא ליד: - רב החובל והמכונאי הראשי איטלקיים - היו אנשי מקצוע של ממש.

- קצין המכונות הראשון, אלכס, - מדריך מביה"ס הימי בחיפה.

- הקצין הראשון, אורי טהון - כבוגר בית הספר הימי הוביל ארצה כמה ספינות רכש.

- חיים גמזו ("הגוגלה"), מפקד פלוגה בגדוד החמישי של הפלמ"ח, ירד לחופשה מהקרבנות בירושלים והתנגב לשייט זה. נוסף את הטבח, צביקה; ימאים מנמלי תל-אביב וחיפה

להדמים מדי כמה שעות את מנוע הספינה ולהחליף את הברגים שניזוקו. תוך ימים ספורים אזל מלאי הברגים המקוריים, ונדרשו פתרונות מאולתרים לחיזוק העוגנים כדי שהספינה תוכל להמשיך ולנוע.

על אף העצירות התכופות להחלפת ברגי עוגנים אנו ממשיכים להתקדם בנתיב המתוכנן במהירות ממצעת של 4-5 קשרים, והגענו כבר לטוח הפלגה של כ-24 שעות עד מיצר בוניפיצ'יו. הרחוב הגיאוגרפי מצפין והולך, ומזג האויר נעשה יותר אירופאי. מזמן לזמן מתקדרים השמים, יורד גשם, הרוחות הצוננות מתחזקות והים מתכסה אדוות גלים המתדפקים על דפנות ספינה ומטלטלים אותה קלות.

בבוקר למחרת, אני חש בשינוי חריף של שגרת ההפלגה: הספינה עולה, יורדת ומיטלטלת לצדדים בתנועות עזות, השרשראות משקשקות בארגזיהן ברעש מחריש אוניים; על רצפת תאנו זורמים מי ים הנכנסים פעם מהחור הימני של השרשרת ויוצאים מהשמאלי, ולהפך - בהתאם לכוון נטיית הספינה. מבעד לחלון נשקפים שמיים אפלים וגשם זלעפות ניתן אלכסונית ומכה בחזקה בכל גוף הנמצא בדרכו. מתברר כי נקלענו לסערה עזה מאז השעות הקטנות של הלילה. גלים בגובה 6 עד 7 מטרים מסתערים עלינו. נדמה כי כל גל כזה יצפינו ויורידנו למצולות, אך למעשה אנו מונפים כקליפת אגוז אל קדקוד הגל ושבים וצונחים לעמק שבין שני גלים. מסתבר, שבשל עצירת הספינה לצורך החלפת ברגים, השתחרר ה boom מעגינתו והחל מתנפנף לצדדים, ופגע בסירת ההצלה היחידה שלנו, ופער בה חור ענק. בשל עצירת המנוע נפסקה גם פעולת המשאבה (bilge-pump) המנקזת דרך קבע את מי השפולים - המים המחלחלים בעד לוחות העץ החלו להתרומם במהירות, וקיים חשש שמפּלס המים יגיע בקרוב לרצפת חדר המכונות. בנוסף לכל הצרות, צביקה הטבח קיבל התקפת קדחת-חזורת, והמטבח משותק.

נכנסנו למשטר חרום: הצוות המלא חולק לקבוצות עבודה, כשכל אחת משימה מוגדרת:

- קבוצה אחת הפעילה משאבת ניקוז-חרום ידנית, במקום זו שהושבתה.

- הקבוצה השניה התקינה מברזנט כיסוי לחור בסירת ההצלה, שחוזק במסמרים ונאטם בגרית.

- הקבוצה השלישית תפרה מברזנט "עוגן-מים", התקן השומר על כך הספינה פונה בקביעות אל מול הרוח ובניצב לגלים.

- הקבוצה הרביעית תפרה מהברזנט מפרש שנועד להשיטתנו בכוח הרוח אל חוף מבטחים כל עוד אין אפשרות לנצל את המנוע.

- הקבוצה החמישית הכינה תה מהביל במטבח ועסקה בחלוקתו לימאים בצירוף "גלאטות".

בין שני תרני הספינה נתלו דגלי הסמפור הצבעוניים

המצטרפים ל-S.O.S., ובמגביל התבקשתי להתקשר אל אחת מתחנות הקרקע שלנו ולבקש הוראות או ארגון צוות הצלה שיפליג אלינו ויעזור לנו להיחלץ.

הרכבתי האזניות, הפעלתי את המתגים השונים ואני מגלה שהמשרד מת. אחד הנגדים נשרף, כנראה כתוצאה מרטיבות שחדרה למכשיר. ברוב ייאושי אני מחפש נגד מחליף במקלט הרדיו היחיד שהיה בספינה, אך לשווא. הקשר עם העולם החיצון נחסם בפנינו.

בשעה 10.00, לערך, נצפתה מן הגשר אנית נוסעים שהפליגה פחות או יותר מולנו. כדי למשוך את תשומת לבו נורו השמימה מספר רקטות אדומות, ומבעד למשקפת אובחן כי האנייה מגיבה, משנה במעט את כוונה ופונה הישר אלינו כשהמרחק בין כלי השייט הצטמצם, נתגלה שעל האנייה מונף דגל מצרי...

אורי ירד מהגשר, וחזר עם מקלעון ומחסניות של כדורים. מסתבר כי בשל המלחמה המתנהלת עם המדינות השכנות, הונהג כי ספינותינו היוצאות להפלגה מצטיידות בנשק הגנה מינימלי לאפשרות התקפה עוינת.

המרחק בינינו הצטמצם והלך. חרטום אנית הנוסעים, בת מעמס מוערך של כ-5,000 טון, החל מתנשא מעל לקליפת האגוז אשר לנו, ונראה היה שבמהירות הגבוהה של התקדמותו הוא עלול לבתקנו ולהטביענו ללא שום בעיות. לא היה גם ספק שהמצרים הבחינו בדגל הלאום שלנו.

ואורי החליט שאין להסתכן, טען מחסניות במקלעון, כוונה אל חרטום האנייה וסחט צרורות.

התגובה לא אחרה לבוא: הדמויות שהיו על הסיפון נעלמו בריצה, האנייה שינתה בחדות את כיוונה, הפנתה אלינו את ירכתיה, וחזרה לנתיבה המיועד. צלילתה קטנה והלכה וחישה קל נותרנו שוב בודדים בים הגועש.

האכזבה מהחמצת הסיכוי לעבור למקלט בטוח נטעה כאנשינו תיסכול וייאוש.

רגע של חולשה השתלט גם על אורי ועלי; פנינו לתאנו מצויידים בשני בקבוקי קוניאק.

והחלטנו שכשנרגיש שאין סיכוי נעלה למיטה, נלגום מן בקבוקים עד תומם ונרדם לי - יהיה מה שיהיה... דחסי לתרמיל את חפצי, את הגבישים ושאר החומר הסודי, במחשבה שאם נתחיל לטבוע אזורק את החומר הסודי הימה, שיגיע למצולות ולא לידיים בלתי רצויות עם תחושת סיפוק מקאברי מוזר, שפעלנו ואנו מוכנים עתה גם לגרוע מכל - חזרנו לעשתונותינו ויצאנו שוב לסיפון. באנשים הופחה מחדש רוח פעילות ותקוה כי המאמצים יישאו פרי ונגיע בסופו של דבר לחוף בטוח.

תפירת המפרש הושלמה, והוא נתלה ונמתח כראוי. עוגן המים הועלה לסיפון האונייה החלה שוב לנוע, כמפרשית לכל דבר. בסירת ההצלה בוצע כל שניתן היה, כולל בקרת מלאי המים והמזון. תה חדש נחלט עם חלב משומר והרבה סוכר, וחלק בצרוף גלטות וקופסאות בשר משומר ("בולי

בי"ף").

הגופות הוטענו באנרגיה מחדשת ואיתה עלו גם המורל והתמריץ לפעילות.

הצוותים שהשתחררו הופנו עתה לתגבור השאיבה בצורה נמרצת ולתצפית על מרחבי הים. למטרה זו גם נשלח ימאי אמיץ לשבת בסל (המיועד לדבר) במרומי התורן כשהוא מצוייד במשקפת. אני נשלחתי לתפוס משמרת ליד גלגל ההגה שבגשר הפיקוד.

כשעתיים לפני השקיעה, נצפתה אניה במרחק רב. חזרנו שוב על תרגילי משיכת תשומת הלב ובנוסף לשילוח הרקטות האדומות נורו באויר גם צרורות מן המקלעון. הפעם פרפרנו בין תקווה לייאוש עד אשר סו"ס הבחינו בנו והאניה החלה שטה לעברנו.

כהגיעה למרחק המתאים נוכחנו שזו אניה משא איטלקית בעלת מעמס של כמה אלפי טונות, ושמה Miriella. היא נעצרה במרחק בטוח ומתאים לים סוער זה, ורב-חובלה החל בנסיונות להקים אתנו קשר דיבור באמצעות מגה-פון, ואנו הגבנו כאלחוט ראייה.

בעקבות הדו-שיח שלשלנו סולם חבלים על הופן ספינתנו. מהאניה הורדה סירת מנוע ששטה לעברנו, רב החובל ואורי ירדו בסולם החבלים וחזרו עם הסירה לאנייה לניהול מו"מ על תנאי ההצלה.

(Salvage). המו"מ היה קצר וענייני. סוכם שאנו ניגוד לנאפולי. בהתאם לחוקה בין לאומית תזכה החברה המצילה ב-50% משווי הכלי הניצול על תכולתו. נתח מן תמלוגים הנ"ל יועבר לצוות של הכלי המציל ויתחלק (אף זאת לפי החוקה) באופן שרב החובל יקבל את חלק הארי ושאר אנשי הצוות - כל אחד את חלקו לפי דרגתו - עד לנער המטבח. אל סירה הושלך חבל דק (Heaving line), לקצהו נקשר חבל עבה יותר שנמשך על ידינו לספינתנו וכך הלאה, עד שנקשרו כלי השייט זה אל זה בחבל חזק שקוטרו כ 5 ס"מ, וארכו כ 50 מ'.

האוויה חידשה הפלגתה לכיוון נמל נאפולי, כמוסכם, ואנו נגדרים בעקבותיה. עם רדת החשכה החלה דעיכה של הסערה.

למחרת התעוררנו תחת שמים מעוננים חלקית וים רוגע. שכיכת הגלים והשאיבה האינטנסיבית גרמו לשפילת מפלס המים כחד המכונות. המכונאי אלכס פנה לטיפול במתקנים שנחשפו לפי סדר עדיפויות: פירק, ייבש, שימן וגירד את משאבת הניקוז ואח"כ את מנוע הדיזל.

בצהריים פרצה תרועת שמחה על ספינתנו: המנוע הופעל ואנו חשים את פעימותיו ועדים לעשן השחור היוצא מצינור הפליטה. משאבת הניקוז המיכנית מתפקדת, והספינה

מסוגלת, בעצם להמשיך ולהפליג בכוחות עצמה. ובאופן כבר מכילים תווי הר הוויזוב העשן ומסתמנים גם קווי החוף כרקע לצללית הגודלה והשחורה של Miriella הגוררת אותנו.

וכאן לא עמדו אפילו חריפי המוח שבינינו בפני הפתוי. לקראת הכניסה לנמל הגיח מן המחסן מלח, גרזן רב-מידות וארך ידיה בידי, ובהינף של כמה חבטות קפד בלהבו את החבל המקשר בין כלי השייט. האזהרות והטרוניות שנשאנו מרמקון ה Miriella עזרו כקליפת השום ו"טירת-צבוי" נכנסה לנמל בכחות עצמה, ללא ליווי מקובל של נווט מהנמל ועגנה בדרך כלשהי לצד אחד מהרציפים.

(לימים נודע לי כל בעלי Miriella לא היו מוכנים לוותר על טרפם, נכנסו למערכה משפטית ממושכת עם מדינת ישראל שאת סופה לא שמעת).

הצוות תפס עוד כמה שעות של מנוחה בריאה, ולאחר מקלחת חמה, יצאה החבורה לחגוג את הסיום הטוב של המסע בעיר התחתית. בליל הסתיו הדהדו צעדינו המהירים על מרכת האבן ברחוב הריק, וגרונותינו שאגו:

"הוי בנמל תמיד שמה,

הוי בנמל יש תמיד מה לעשות".

אורי טהון המשיך את דרכו עם הספינה עד מרסיי ושם היא נמכרה.

