

איזין דוד

נולד ב-1928 בתל אביב הקטנה התגייס לפלי"ם ב-1944

נולדתי ב-1.1.28 ב"תל אביב הקטנה" ובגיל 5 עברנו למושב אביחיל עם היווסדו. היה זה המושב של מתנדבי הגדוד העברי לצבא הבריטי במלחמת העולם הראשונה, שעלו על הקרקע עם "גאולת" (קניית) עמק-חפר, לאחר שהמתינו לכך כ-15 שנים. אבי, זלמן איזין, התנדב לגדוד העברי בארה"ב ונשאר בארץ לאחר שחרורו מהצבא. אמי, צביה ספקטור, עלתה מרוסיה ב-1907 עם משפחתה בהיותה בת 7 שנים.

כאשר בנתניה השכנה נרכשה סירה והוקם סניף של "הפועלים", הייתי מראשוני המצטרפים. ההפלגות וביחוד שיט מפרשים כבשו אותי והדרך הלאה היתה ברורה. כשנודע לי על קיום מחלקה ימית בפלמ"ח הצטרפתי בסוף 1944 - כמעט בן 17 התגייסתי ל"מחלקה הימית" בפלוגה ז'. נשלחתי למחנה עבודה של קיבוץ קיסריה ששכן בקרית חיים. המתנתי לפתיחת קורס מדריכים ומפקדי סירות מס' 4, שהיה אמור להתקיים בקיסריה, ובינתיים נשלחתי לעבוד במחצבות סולל בונה בבית החרושת למלט "נשר". תפקידי היה למלא קרונות רכבת ב"דבש", שהוא חול, אבנים, סלעים וכו', אשר פוצצו מתוך הר הכרמל והובלו לבית החרושת לגריסה ועיבוד למלט. כשהפועלים ב"נשר" פתחו בשביתה, נשלחנו הביתה מחוסר ביקוש לתוצרתנו, הועברתי לקיסריה, הבסיס של הפלוגה הימית, חיכיתי לפתיחת הקורס, ובינתיים נשלחתי לעבודה בקיבוץ. בקיסריה התוודעתי למנהג חשוב, "ה-13 בחודש". בכל 13 בחודש, הימאים (אנחנו!!!) באשר הם, מרימים כוסית (או יותר!) "לחיי הספינות שבדרך". עד היום כשאני כותב את השורות האלה, עוברת בי צמרמורת.

באותו זמן הגיעה לקיסריה ספינת המעפילים הראשונה אחרי סיום מלחמת העולם (!), ספינה קטנה בשם "דלין" שהביאה 35 (שלושים וחמישה!) מעפילים. בתהליך הורדת המעפילים מוניתי לשומר-ראש של "הזקן", יצחק שדה. הונפק לי אקדח תופי 0.45 זכיתי למקום צפיה ביציע האח"מים. בדרכה חזרה לחו"ל, לקחה איתה אותה סירה/ספינת מפרש קטנה 23 ימאים, גדעונים ושליחים.

ערב פתיחת הקורס נדבקתי בחצבת, הגבתי קשה למחלה כך שהחלמה וההתאוששות נמשכו יותר מחודש ימים. אי לכך, הפסדתי את האפשרות להצטרף לקורס וכשחזרתי לבסיס המחלקה, שהפכה בינתיים לפלוגה י', התחילה הציפיה לקורס הימי מס' 5. נשלחתי למחנה בקיבוץ עין-הים ליד עתלית, שבו הוקמה מחלקה חדשה. עבדתי בחברת המלח, שם העמסתי שקים במשקל 100 ק"ג על קרונות רכבת. העבודה הזו חיזקה את גופי שנחלש בגלל החצבת. הגעתן של אוניות העפלה שברה את השיגרה ואנו חיכינו להן בחופי קיסריה, שפיים ותל-אביב. חלקן הגיעו ופרצו את ההסגר של משטרת החופים הבריטית, שתוגברה בהמשך ביחידות הצי הבריטי אשר כללו סיירת, משחתות ואוניות גירוש/כלא, חלקן נעצרו בלב-ים והמעפילים גורשו למחנות מעצר בקפריסין. כמו כן, החרוף המאבק בשלטון הבריטי והופעה "תנועת המרי", כשאנו משתתפים בפעולות פיצוץ מסילות הברזל ב"ליל הרכבות" ובהתקפה ופיצוץ תחנות משטרת החופים בסידנא-עלי וגבעת אולגה. פעולות אלו שימשו לנו כפיצוי לאוניות המעפילים שנתפסו.

לבסוף הגיע המועד, ועברתי לקיסריה לקורס הימי מס' 5. הקורס נערך בחורף קשה עם רוחות עזות, סערות וגשמים, כשאנו לבושים ב"שינלים שחורים", שהיו עודפי מעילים צבאיים ישנים וממורטטים שנצבעו בשחור, ויחפים (!) כדי לא לפגוע בצבע הסיירות. בחורף זה לא חליתי אפילו בנזלת קלה! למדנו ימאות, חבלים וקשרים, מפות ימיות, נביגציה חופית, חתירה, הרבה שיט מפרשים ועוד, והפכנו לימאים. רק שני-שליש מהמשתתפים המקוריים סיימו את הקורס. עשרה מחברינו, בשתי סירות, נתפסו בחוף שפיים בגמר הורדת מעפילי האוניה "ברל כנצלסון" ונשלחו למעצר במחנה לטרון.

השלב הבא - קורס יבשתי למפקדי כיתות בקיבוץ מעברות. עבדנו במשק ועברנו הכנה באימוני שדה ונשק. והופתענו ב"שבת השחורה". הצנחנים הבריטים, ה"כלניות", בשיתוף המשטרה הקיפו את הקיבוץ, העבירו את התושבים למכלאות גדרי תיל, וחיפשו נשק. נשק הם לא מצאו, אבל לקחו איתם לאחר מיון שלושים וכמה גברים,

ביניהם שנים-עשר פלמ"חניקים שהובלו למעצר בלטרון. כך זכיתי לראות מקרוב את מנהיגי הישוב שנעצרו גם הם ושוכנו באגף האח"מים. זכורים לטוב משה שרתוק (שרת), דוד הכהן ובן אהרון, ש"ירדו אל העם", ניתחו את המצב הפוליטי וסיפרו זכרונות. התנאים היו סבירים, ביחוד עם המשלוחים המאורגנים מבחוץ, אבל היתה הרגשה של כלא וחוסר ודאות כיון שנעצרנו בלי שהואשמנו ולא נקצבה לנו תקופת מאסר. דבר זה הומחש עוד יותר ע"י הפגישה עם חברינו, עצורי "ברל כצלסון", ש"ישבו" כבר כמה חודשים, ועם אסירי הגנה, לח"י ואצ"ל אחרים שזמן מעצרם נמנה בשנים. למרות שהפלמ"חניקים גרו מפוזרים בקרב הקבוצות שאיתן נעצרו, היינו מאוגדים ולאחר מעצר של שבועות אחדים התחלנו מנהלים מגעים עם המפקדות בחוץ על ארגון של פריצה/בריחה. להפתעתנו, לאחר כחודש מעצר, הודיעו לנו שעצורי "השבת השחורה" משתחררים, למעט אלה שנעצרו כבר בעבר. על השמחה לשחרור העיבה ההרגשה שיש מחיר ל"דיל" הזה ואכן התברר שההנהגה ויתרה על המשך המאבק המזוין. זכיתי ל"תיק" בבולשת, אמנם בשם מזויף, אבל עם תמונה וגם טביעת אצבעות, אשר סרבנו למסור בזמן המעצר ואילו עכשיו זו היתה אחת ההסכמות ותנאי לשחרור.

קורס מפקדי כיתה החל מיד עם שחרורנו אך מתכונתו ומיקומו שונו עקב המצב הפוליטי והמשך החיפושים והמעצרים. במקום שהקורס ישוכן בג'וערה כרגיל, המחלקה פוצלה לשלוש כיתות שפוזרו בין הקיבוצים עין-השופט, רמת השופט ומשמר העמק. הלימודים התחילו בצהריים וכללו הרצאות ותרגילים על "שולחן חול", ובערב היינו יוצאים לאמוני שדה עד שעות הבוקר המוקדמות, והקורס זכה לכינוי "קורס הינשופים". לכל כיתה הוקצבו שני מאבטחים שהוצבו על מגדלי המים של הקיבוצים ותפקידם היה להתריע על תנועה חשודה של צבא או משטרה. במקרה כזה היינו מתפזרים כזוגות דרך ההרים למשפחות בפרדס-חנה, ששיכנו אותנו עד יעבור זעם. בגמר הקורס המשכנו בקורס קצר של "השלמת מדריכים" בקיבוץ אשדות יעקב ובסיומו הוצבנו, שלושה מבוגרי הקורס, כמפקדי כיתות בקיבוץ יגור. שם, תחת פיקוד מפקד מחלקה ובתוספת מפקדת כיתה, קלטנו הכשרה מגויסת חדשה מ"מחנות העולים", כשאנו מאמנים אותם, כיתה אחר כיתה. זומנתי לקורס החובלים מס' 4 בקיבוץ יגור ולמדנו בבית-הספר הימי בחיפה. הלימודים היו תמציתיים מאוד וכללו הרבה תיאוריה, כשהדגש על מתמטיקה, נביגציה ואסטרונומיה, אנגלית, ימאות מעשית, מבנה אוניות והתאמתן לצרכי הובלת מעפילים וכן מעט על אירופה, לבוש והתנהגות, "המוסד לעליה ב" וארגון "הבריחה". בגמר הקורס קיבלנו הפלגה בספינת דיג בה שטנו צפונה לטורקיה, משם מערבה במקביל לחוף הטורקי, אחר כך דרומה לקפריסין ומשם בכיוון דרום-מזרח, לקיסריה, כשאנו מתחלפים, מתרגלים ומבצעים את כל המטלות, ומתנסים בהפלגה במים עמוקים למרחקים, בכלי שיט ממונע.

בסוף אוגוסט 1947 זומנתי למשרד המוסד לעליה ב' בתל-אביב. מלאתי שאלון פרטים אישיים, צולמתי ונשלחתי לקנות כגדים יוציגיים בחנות א.ב.ג. נכנסתי לשם בבגדי עבודה ויצאתי "מגונדר" עם מזוודה, חליפה, עניבה, מעיל-גשם ארוך ונעליים חצאיות(!) עם סוליות קרפ. כך, עם 5 (חמש!) ל"ש, דרכון מנדטורי מזויף (שעשה את הדרך לאירופה ובחזרה הרבה פעמים) ובלווית אחד הגדעונים שכבר עשה סיבוב אחד, טסנו מלוד כשיעדנו פראג, בירת צ'כוסלובקיה. היעד נבחר כיון שבלחץ הבריטים לא ניתן לקבל בארץ ויזות לאיטליה או צרפת. המראנו במטוס מסוג דקוטה והטיסה נמשכה 16 שעות עם נחיתות לתידלוק באתונה ורומא. כיום, מטוס עושה זאת בשעתיים, אך הדקוטה טסה נמוך וכל הארץ היתה פרושה לרגלנו. ראינו את כל דרום יון, את תעלת קורינטוס החסומה מפיצוץ, את אתונה, רומא וצפון איטליה, והמעבר מעל האלפים היה פנורמה מדהימה.

בפראג התייצבנו במשרד "הבריחה" בו טופלנו בחמימות, קיבלנו כסף מקומי ופנקסי "נקודות" מזון. השארנו שם את דרכונינו לשם הטבעת ויזות לאיטליה וגם תודרכנו, כולל איפה ואיך לסייר בעיר. התפעלנו מהעיר היפה והנקה, מהארמונות ושכיות החמדה, ובעיקר מהשקט ואדיבות התושבים. התברר שהויזות לאיטליה לא היו בעיה, אלא שהוכרזה שביתה בחברות התעופה ואין טיסות. בקיצור, נתקענו. לאחר יותר משבועיים הוחלט שנסתכן וניסע ברכבת, דרך אוסטריה הכבושה והמחולקת בין ארבע המעצמות, עם ויזות מעבר דרך אוסטריה, שניתן היה לקבלן רק בעיר הגבול ברנו. נראה שדרכונינו המפוקפקים או אישיותנו הרשימו מאד את הקונסול האוסטרי והוא העניק לנו ויזות ביקור לשבועיים. כך החל מסע של שלושה ימים ולילות ברכבת, שעצרה תכופות לשעות ארוכות לביקורת וכדי לפנות את המסילה לרכבות שנועו בכיוון ההפוך. בינה חייכנו 4 שעות אך הושבענו לא לעזוב את הרכבת. הצוות הידוע, המורכב מאנשי צבא אנגלי, אמריקאי, רוסי וצרפתי עשה סיוור ברכבת, אבל הכל עבר כשלוש והגענו למילנו. במשרד הקישור פגשנו אחדים מחברינו שהגיעו לפנינו ונלקחנו תחת חסותם. החזרתי את הדרכון שגמר את תפקידו בשרותי ומשולחן עמוס בתעודות פליט בחרתי תעודה עם שם קל לשינון ופרטים אישיים מתאימים. תעודה זו העניקה רק זכות להתגורר במחנה פליטים ולא נתנה כיסוי בכלל אלא להיפך,

נושאה אם נעצר משוטט בעיר או משתמש בתחבורה ציבורית, היה נאסר מיד. זאת מכיון שרוב מפעילי השוק השחור, המפותח מאד באיטליה, היו פליטים. עם תעודה זו "חרשתי" את איטליה ממילנו בצפון עד בארי בדרום, במשימות שונות, באמצעי תחבורה מגוונים, והתגוררתי בערים אחדות לפי הצורך, במשך ששת חודשי שהייתי שם. היתה זו איטליה של אחרי המלחמה, מובסת ומשוחררת, רעבה, עניה, מלאת שמחת חיים, אוהדת למאבקנו כיון שנחשבנו שותפי גורל, וסולדת מיריבינו המשותפים, הבריטים כובשיה-משחרריה. גרנו במחנה פליטים במרחק כ-30 ק"מ ממילנו ועסקנו ב"משלוחים", כלומר, ארזנו במיכלי מתכת מוסווים בעץ את ה"רכש" (נשק וחומרי נפץ) שנרכש באיטליה והוברח לארץ באוניות משא רגילות כציוד מכני חקלאי. כמו כן, העמסנו מעפילים על אוניות המוסד לעליה ב' שהיו בפיקוד חברינו.

התור לקבלת פיקוד על אוניה, שהתנהל לפי תאריך ההגעה לאיטליה, הלך והצטמק ותורי התקרב. דרישותי לעלות מוקדם ככל האפשר על האוניה (שהיתה בוודאי חודשים במספנה בנמל נאפולי!) כדי ללמוד להכירה ולפקח על עבודות ההכנה והסבתה להובלת אנשים, לא נענו ע"י האחראים לעליה. שוב הפסדנו במאבק עם מקבלי ההחלטות במוסד לעליה ב' שטענו כי: "מפקד האוניה מהווה סכנה חמורה לזיהויה ע"י הבריטים ומפריע(!) לעבודתם התקינה של הפונקציונרים, לכן הוא עולה עליה ברגע האחרון". אל התנאים הגרועים, שהיו ידועים מראש ללא יכולת לשנותם, נוספו עכשיו גם כל הדברים שלא נעשו/נעשו גרוע, לא נבדקו, לא נתגלו(!), שאפשר וצריך היה לעשותם! ושעכשיו, כשכבר מאוחר לתקנם, יקשו את חיינו לאורך כל המסע ובתנאים מסוימים, יוסיפו סכנת חיים מיותרת.

עליתי על האוניה, שעגנה כבר בנמל נאפולי, ב-9.4.48, עשרים וארבע שעות בלבד לפני ההפלגה. האוניה "סן-מיקלה" [שבמסעה לארץ קיבלה את השם 'שאר ישוב'], היתה ספינת עץ בת 650 טון, שהושקה ב-1947 (חדשה!), כשמורכב בה מנוע דיזל גרמני משומש. לפני רכישתה ע"י "המוסד" הספיקה לעשות הפלגות קצרות אחדות לצפון אפריקה והובילה מטענים של תוצרת חקלאית.

הצוות האיטלקי כלל רב חובל, רב מלחים, 2 מלחים, מכונאי ראשי, עוזר מכונאי וטבח לצוות. כלומר, צוות מינימום. הצוות הישראלי: דוד איזין - ימאי/מלווה, מפקד האוניה. בני ברקוביץ - אלחוטאי, בדרכו חזרה משליחות ארוכה באומניה. תדי רוזנפלד - מלווה, מהמתנדבים האמריקאים שהגיעו ב"פאן יורק". נספחים: הרופא ואשתו, עולים שאותרו מראש. אשת האלחוטאי שהגיעה עמו מרומניה.

להלן מבנה האוניה כפי ששונה והותאם לצרכינו: החרטום: במקור, החרטום היה מחולק לשתי קומות. התחתונה מחסן שרשרות העוגנים, ומעליה מרור המלחים שכלל אולם שינה, חדר רחצה ושירותים. עברנו חולק החרטום ע"י מחיצות לארבעה חלקים: מחסן מזוון, מטבח, שירותי גברים מימין ושירותי נשים משמאל. על הסיפון נבנו והוצמדו משתנות סגורות מצד הגברים, ובצד השני, בקתות רחצה, בהן הוזרמו מי קירור המנוע המלוחים. המחסן הראשי: המחסן החל במבנה החרטום ונמשך לאורך האוניה עד למבנה ה"גשר" בירכתיים, מהתחתית עד הסיפון העליון, כשהוא נחצה לכל אורכו בסיפון ביניים, למחסן זה היו שני פתחי העמסה בסיפונים, ובהם נבנו מדרגות לעליה וירידה. כל נפח המחסן בשני הסיפונים נבנה דרגשי/ משטחי עץ לשינה, ב-3-4 קומות כ"א, שבחישוב גס היו אמורים לקלוט כ-800 איש.

הגשר/ירכתיים: בתחתית היה חדר המכונות ובו המנוע. בקומה מעליו, מסביב לחדר המדרגות והארובה, היו 4 קבינות שחולקו לרב החובל, למכונאי ועוזרו, למלחים והטבח, והרביעית יועדה לשמש חדר חולים רזרבי ובשלב זה שוכנו בה הרופא, אשתו ואשת האלחוטאי. מעליהם, בקומת הסיפון, היו המטבח וחדר האוכל של הצוות מאחור. חדר אוכל זה הפך למרפאה/חדר חולים עם 6 מיטות. בצד הקדמי של קומה זו היה הסלון בו נאספנו ואכלנו כולנו וממנו היתה כניסה לקבינה קטנה שהוקצתה למכשיר הקשר ולאחוטאי. בקומה מעל אלה היו ה"גשר" וחדר ההגה, בו נבנה בשבילי באחת הפינות דרגש עץ לשינה. טדי ישן בסלון על אחד הדרגשים.

מים לשתייה: מלבד מיכל המים המקורי שהכיל 4 מ"ק, הוכנו ונקשרו לאורך הדפנות משני צידי המחסן הראשי 8 חביות עץ גדולות ששמשו בעבר להובלת יין, לשמש מיכלי מים למעפילים.

מכשירי נביגציה אסטרונומית (ספר טבלאות "נוריס", "אלמנך" וסקסטנט או מקבילים איטלקיים), שהם חלק אינטגרלי מציוד ספינה, לא נמצאו עליה ולמרות דרישותי החוזרות והבטחות חוזרות ונשנות לא סופקו.

ב-10 באפריל הסתיימו עבודות הנגרים במחסן המזון ובמטבח והתחלו מתארגנים במקומותינו. בערב יצאנו לים ולמחרת נפגשנו בים עם ספינת דיג קטנה "מריה כריסטינה", שהביאה לנו כלי אוכל ומכשירים, קבוצה נהדרת של 23 צעירים עולים מטריפולי שנבחרו ע"י "החוף" לשמש כסדרנים, ומזון לפי חישוב עבור 800 איש ל-14 יום ו-100 ארגזי פירות, שכללו לימונים, תפוזים ותפוחי עץ. מהובלה קודמת נשארו באוניה 20 שקי תפוחי אדמה. בעזרת הטריפוליטנים ארגנו את המזון במחסנים וב-12 באפריל, בשעות הערב, זרקנו עוגן במרחק 700 מ' מהחוף, ליד מחנה הפליטים "גבעת עדה" ("הגבעה"), ליד העיירה פורמייה במפרץ גאטה. המעפילים הובאו מהחוף ע"י ספינת הדיג שהביאה בכל סבב כ-100 איש ממזח קטן. לפנות בוקר, לאחר 7 סבבים, קיבלנו הוראה להסתלק לים ולחזור בערב כדי להמשיך. היום נוצל להתארגנות המטבח, מחלקי המים, עובדי הנקיון, הרופא ורופא השיניים, חזרנו בערב וקיבלנו עוד 70 איש. קיבלתי אקדח 13 ו-7 כדורים, וכסף 20 ל"ש - למקרה חרום(!).

הפלגנו ומיד החלו תקלות. מערכת המשאבות וצינורות לאספקת המים לשתייה קרסה מיד עם נזילת מים מכל החיבורים ולאחר תיקונם מסתימת הברזלים בפסולת היין ששקעה בחביות, שלא נשטפו כלל. הפתרון נמצא בהורדת מכסה החביות ושאיבת המים בדליים. בחירת הטריפוליטנים לשמש כסדרנים הוכחה כאבסודרית מאחר והם דיברו ערבית ואיטלקית והיו צעירים ועדינים מאד, ואילו המעפילים דיברו אידיש ושפות סלביות והיו מחוספסים, "בוגרי" השואה ומחנות המוות. פעלנו במהירות, הטריפוליטנים הוקצו לתגבור הצוות האיטלקי בחדר המכונות, ההגה ועבודות הסיפון, וגייסנו סדרנים גברתנים מבין המעפילים. בניגוד למעפילים שעלו באוניות קודמות והיו ברובם בגיל צבא, אצלנו היו 48 תינוקות עד גיל 3, כ-150 ילדים עד גיל 10 ולמעלה מ-100 נשים הרות. מהירות האוניה היתה כ-7 קשר. הגענו למיצר מסינה בשעות הצהריים ועברנו אותו כשהסיפון נקי מאנשים כדי שלא נזוהה כאוניית מעפילים. ביציאה מהמיצר נקלענו לסערה מערבית שנמשכה שלושה ימים ולילות וסחפה אותנו לכיוון צפון-מזרח, חלק מהזמן נאלצנו להפליג מולה כדי לייצב את האוניה שהטלטלה קשות. מחוסר מכשירי נביגציה אסטרונומית, גם כשהתבהר חלקית ולא ראינו חוף לא יכולנו לקבוע את מיקומנו. רק ביום השלישי התגלה החוף היווני ומצאנו עצמנו בפתח הים האדריאטי. מצב המנוע התדרדר בגלל הסערה ומהירותו ירדה ל-3-4 קשרים. עברנו מדרום לכרתים ולמרות שהרוח הגבירה במעט את מהירותנו, ראינו את האי משמאלנו במשך שלושה ימים רצופים!

לאחר 2 ימים נוספים חסרי אירועים החל יום מלא אירועים. מהארץ, נתבקשנו לסייע לאוניה "תמר" (נחשן-הקסטל) שהפליגה מצרפת ונמצאת 3 ימים מאחורינו - חסרים לה מי שתיה ושנמתין לה בכרתים. הסתובבנו והפלגנו בחזרה, לאחר כ-5 שעות נוצר קשר ישיר בינינו לתמר ואז התברר שבכוונתם להעביר אלינו את 550 המעפילים שלהם ולחזור לאירופה. הסברנו להם שהעברה כזו ניתנת להיעשות רק כיממה לפני הארץ, כשאנשינו במחסנים ואנשיהם על הסיפון, אין יוצא ואין בא. ובמהירות שלנו מדובר על 100-120 מייל מהארץ. סוכם שאנחנו נמשיך ונמתין להם כשנתקרב לאזור המתאים, סיפור מצוקת מי השתיה לא ברור לי עד היום. שוב הסתובבנו והפלגנו בחזרה מזרחה, כשאנו מפטירים קללה על כך שכבר יום שלישי שאנו משוטטים הלוך וחזור בים ולא אימתנו את מקומנו מחוסר נביגציה אסטרונומית, ועכשיו אנו עוד צריכים לתכנן מפגש בים. בעיותינו נפתרו ע"י מפציץ בריטי שהופיע לפני הצהריים ולא עזבנו. אנו הודענו על ההתפתחות ל"תמר" ולארץ וקיבלנו את שמנו החדש "משמר העמק", סמל להתקפת קאוקג'י שנכשלה. שלוש משחתות בריטיות הגיעו לפנות ערב, הקיפנו, השתלטו על האוניה וגררו אותנו לחיפה, כל אותו הלילה והיום שאחרי.

אחרי 14 יום בים הגענו לחיפה ביום שחרורה, בחג הפסח. בעיר עדיין התנהלו קרבות והנמל היה מוצף פליטים ערבים שחפשו הסעה ללבנון. הועברנו אל סיפון הסירות עליה עברנו חיפוש וקיבלנו חיטוי ב-ד.ד.ט. וממנה לאוניית הגירוש ולקפריסין. שלושה שבועות לאחר מכן הוכרזה מדינת ישראל והבריטים עזבו את הארץ. בקפריסין "ביליתי" שלושה חודשים בהדרכת נשק. הברחת מעפילים לאוניות הישראליות שבנמל ובדיקה מקצועית של סירות דיג שיועדו להברחת מעפילים ארצה בפיקודי. הסיבה בגללה עוכבתי שם, כשנגנזה התוכנית והגעתי ארצה הספקתי להשתתף בהפלגה הראשונה של ספינת הדיג שפתחה את קו הקשר הקבוע למחנות קפריסין לאחר מכן השתתפתי בהפלגות להבאת עולי יהדות בולגריה, צפון אפריקה ושארית הפליטה.

בחיי האזרחיים, בנוסף להיותי חבר מושב, עבדתי במחלקת הציוד המכני הכבר של מקורות ביבוס החולה ובקו הירדן, והמשכתי במשרר החקלאות.