

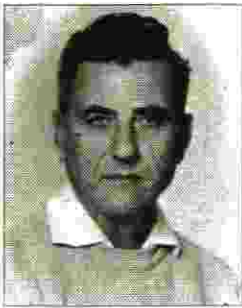
## טנקוס שמואל (שמוליק)

נולד בנוה שלום, יפו ב-14.11.1914

מפקד אוניות מעפילים בשנות השלושים, הכינוי: "שמעון"

מדריך בפלוגות הים של ה"הגנה" ובפלי"ם

מפקד חיל הים בשנים 1954-1960



ה ע ס נ ה ר י ס ' 0

### הפעילות הימית שלי

נולדתי בנוה שלום ביפו. סיימתי את הגימנסיה העברית הרצליה בת"א, למדתי ביולוגיה באוניברסיטה בירושלים. הצטרפתי לפלוגה הימית של "הפועל" ב-1932. ימיה זו היתה אחת משלושת האגודות הימיות שקמו בירקון: "הפועל", "זבולון" ו"צופי ים". אגודות אלו ובעיקר זו של "הפועל", ביצעו פעולות ימיות שונות עד קום הפלי"ם. אגב, מפקדי חיל הים מוקה לימון, שמואל טנקוס וכיני תלם הם יוצאי הפלוגה הימית של "הפועל", צ'יטה (אברהם בוצר) הוא יוצא "צופי ים", שלמה אראל הוא יוצא ביה"ס הימי בציויטוקיה. כל המפקדים האחרים צמחו בתוך חיל הים.

בפלוגה הימית של הפועל שמשתי כמדריך ומפקד קורסים למדריכים ימיים, כולל מחנות מרוכזים וכן כמרכז הפעולה הימית של "הפועל" בארץ.

עתה אפרט נושאים ימיים בהם לקחתי חלק:

### נמל תל-אביב

בשנת 1936 הכריזו הערבים על מרד בארץ. במסגרת מרד זה הם הכריזו על שביתה כללית שנמשכה למעשה עד פרוץ מלחמת העולם השנייה. כחלק משביתה זו שותק נמל יפו שהיה אז הנמל היחידי בדרום הארץ. הסוכנות היהודית קיבלה אישור מהנציב העליון להקים נמל תל-אביב. השתתפתי בבנין הנמל ואח"כ עבדתי כספן.

### ההעפלה

לקחתי חלק בהעפלה מיום שהחלה בשנת 1934 עם הגעתה של האוניה הראשונה "ולוס", עד סיומה עם הקמת המדינה. אגב, ברצ'יק (דב מגן) היה מעפיל על אוניה זו. בשלהי 1938 נשלחתי לחו"ל לשמש כמלווה אוניית המעפילים "אטרטו", איתה הגעתי ארצה שלוש פעמים. בשתי הפעמים הראשונות היה כתריאל יפה המפקד, לאחר חזרתו ארצה שימשתי אני כמפקד. את הסירות בהן היו המעפילים אמורים לרדת לחוף הבאנו איתנו על האוניה. היו אלה סירות ברזל גדולות שכל אחת מהן יכלה לקחת 30 איש.

גבול גיזרת הנחיתה מצד דרום היה מסומן בפנס ירוק ומצד צפון בפנס אדום (כמקובל בחוק הימי: כניסה למעגן מסומנת מצד ימין באור ירוק ומצד שמאל באור אדום). באמצע הגיזרה היה מגדלור אנכי של שני פנסים לבנים האחד מעל השני במרחק ביניהם.

עם הגעת האוניה לחוף היינו ממלאים סירה אחת עם מעפילים כאשר מלחים מצוות האוניה ואחד מהלוויים יורדים איתה לחוף. כאן, לאחר הורדת המעפילים, היו החותרים המחכים על החוף עולים לסירה שהיתה שבה לאוניה. בינתיים היינו ממלאים את שאר הסירות, כך שכאשר החותרים היו מגיעים, היתה כל קבוצה עולה לסירה שלה ומתחילה ההורדה. סירה שהיתה מגיעה לאוניה כאשר כבר לא היו עליה מעפילים היו החותרים עולים עליה. הסירה האחרונה שהיתה מגיעה, היתה אוספת את כל החותרים שבינתיים התרכזו על האוניה וצוות מהאוניה היה מחזיר אותם לחוף. בצורה זו הצלחנו להוריד 300 איש מעוגן עד עוגן בשעתיים.

באחת הפעמים הגענו עם ה"אטרטו" לחוף הרצליה כאמור לעיל באותן שנים היו בארץ מאורעות. על תחנת רידנינג בשפך הירקון הוצב זרקור שהאיר את השטח. הודענו לחוף: "אל תאירו צפונה". המילה "אל" נשמטה משום מה בהודעה והזרקור האיר אותנו כל הזמן, מה שגרם כמובן לעצבנות רבה אצלנו עד שהתקלה תוקנה.

פעם אחרת היתה באוניה קבוצה של מעפילים דתיים, הם הביאו איתם את מצרכי המזון שלהם וקיבלו מהאוניה רק פירות, ירקות ולחם. הגענו לחוף ביום שישי בלילה. קבוצה זו הודיעה שאינה יורדת מהאוניה בגלל חילול השבת. הוידקה (דוד נמרי) שהיה אז על החוף אישר להם בשם הרבנות הראשית לרדת ורק אז הם הסכימו לרדת.

האוניה "קולורדו": לאחר ה"אטרטו" הועברתי לפקד על האוניה "קולורדו". היתה זו אוניית נוסעים קטנה וחלשה אשר הפליגה בין האיים היווניים ומהירותה היתה קטנה. לא רצינו להביאה לחופי הארץ כי חששנו להפליג איתה בים הפתוח, לכן העמסנו עליה את המעפילים בנמל ואח"כ העברנו אותם בים לאוניה "אטרטו" אשר הפליגה ארצה. הייתי איתה בנמל יוגוסלביה סושק (היום ריקה). היינו

הבינלאומי. בדיתי סיפור מסויים שכאן קצר המצע מלפרט אותו. הם קנו את הסיפור ושחררו אותי. האוניה עגנה במקום מספר ימים ולאחר טיפול ושוחד לא מבוטל האוניה שוחררה והפלגנו לסושק. כאן ירדתי מהאוניה וחזרתי ארצה.

### האוניה "טייגר היל":

זו היתה אוניה שעלתה הרבה כסף ולכן הוחלט שלא לסכן אותה ולא להביא אותה לחופי הארץ אלא להפגיש אותה בלב ים עם ספינות קטנות שתענה מיוון והן תפלגנה לחוף. על האוניה היו 800 מעפילים.

באותה זמן היתה בביירות אוניה נוספת "פורסולה" ועליה 600 מעפילים שנכנסה לשם לשם הצטיידות. אוניה זו נפגשה עם ה"טייגר היל" בלב ים והעבירה את אנשיה ל"טייגר היל". הספינות הגיעו לפי המתוכנן ליוון והמעפילים התחילו לעלות עליהן. הן היו יבשות מעל קו המים ועם שקיעתן החלו מים לחדור פנימה. דוידקה ואני היינו אז בעתלית וחיכינו להתפתחות. לאחר תקלה זו הוחזרו האנשים ל"טייגר היל" והוחלט להביאה לחוף.

באוניה החלה התמרמרות של המעפילים מ"פורסולה" אשר דרשו להפליג לנמל חיפה. סירה שיצאה מהירקון נפגשה עם האוניה וכתריאל יפה עלה לפקד עליה. כאמור השימוש באוניה זו היה יקר ביותר וכדי למנוע סכנה שתיתפס ע"י ספינת משמר של המשטרה הבריטית, מפקד הספינה קיבל שוחד על מנת שלא יסייר במקום בו אמורה היתה להתבצע ההעברה. המקום היה היכן שנמצא כיום נמל אשרוד.

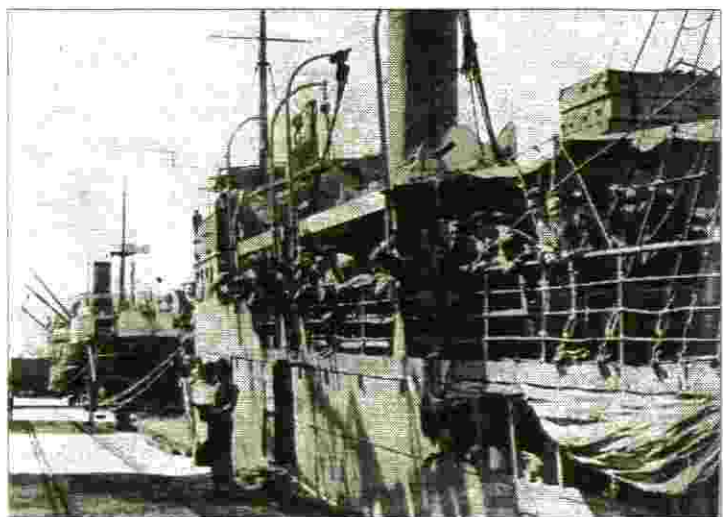
מפקד זה בגד והיה במקום, וברגע שהאוניה הטילה עוגן נורתה מספינה רקטה אדומה על מנת שתעצור. האוניה פתחה כמלוא המהירות כדי להסתלק ואז נפתחה אש מספינת המשמר ושני אנשים נהרגו. האוניה הצליחה להימלט. אז הוחלט להעלות את האוניה על החוף. כיום שישו בלילה עם אורות מלאים האוניה עלתה על החוף בתל-אביב. כתריאל יפה וצוות האוניה ומלווים אחרים ירדו לפני כן בסירה ונכנסו לירקון.

הקורסים הימיים של ה"הגנה" בת"א: כדי להגביר את קצב הפעולה, חברי הימיה של "הפועל" כבר לא הספיקו. לשם כך קיימה ה"הגנה" שני קורסים ימיים בירקון על מנת להכשיר ימאים נוספים. החניכים בקורסים אלו היו בעיקר חברי קיבוצים שעסקו בדיג וסטודנטים מהטכניון. כתריאל יפה (לימים מפקד ספינת הכ"ג) ואנו היינו בין המדריכים בקורסים אלו. ברצ"ק היה חניך הקורס הראשון ובשני כבר היה מדריך. יהודה רותם, לימים מנכ"ל צים היה אף הוא בין החניכים. לאחר קורסים אלו שמשתי כמדריך נודד בקיבוצים שעסקו בדיג: שדות-ים, חולתה, גינוסר ועין גב. כמו כן הדרכתי מטעם הסוכנות בני נוער בעתלית ונהריה.

אמורים להעלות עליה 300 מעפילים מצ'כיה. היוגוסלבים התנו את מתן הרשיון להעלות אותם בסושק בכך שהממשלה הצ'כית תערוב שאם האנשים לא יורדו לחוף, ויחזרו, הממשלה הצ'כית תקבל אותם בחזרה ולא ישארו ביוגוסלביה. הצ'כים נתנו את ההתחייבות הדרושה.

ביום שהמעפילים עלו על הרכבת בפראג לנסוע לסושק, הגרמנים כבשו את צ'כיה, ועצרו את הרכבת. עתה דרשו היוגוסלבים מהגרמנים אותה דרישה שדרשו קודם מהצ'כים. למרבה הפלא הגרמנים נתנו את ההתחייבות. כאשר הרכבת הגיעה לגבול היוגוסלבי עצרו אותה. עכשיו החל משא ומתן עם היוגוסלבים כדי שיאפשרו את מעבר הרכבת. הגרמנים שלחו אלינו ליוגוסלביה נציג שלהם לסייע בשכנוע היוגוסלבים. באחת השיחות שלי איתו אמר לי שאם לא נצליח להעביר את הרכבת אין לי מה לחזור לגרמניה כי יכניסו אותי למחנה ריכוז. גם הרוזן צ'יאנו שהיה אז שר החוץ האיטלקי, ניסה להשפיע. כעבור שבוע בו עמדה הרכבת על הגבול, כאשר אין יוצא ואין בא, נתקבל האישור והפלגנו. פגשנו את ה"אטרטור" ליד אחד האיים היוגוסלביים והעברנו אליה את המעפילים. תוך פעולת ההעברה הגיעה למקום סירה של המשטרה היוגוסלבית. לאחר ששחרנו אותם נתנו לנו להמשיך. סיימנו את ההעברה ה"אטרטור" הפליגה ארצה ואנו חזרנו לנמל ספליט להצטייד בדלק ואח"כ להפליג לסושק לקחת קבוצת מעפילים נוספת.

בספליט פתחה המשטרה בחקירה לאן נעלמו האנשים שעלו על האוניה בסושק. אמרנו להם שקרתה תקלה באוניה והעברנו את האנשים לאוניה אחרת. כשבילם היה חשוב אם העברנו את האנשים במים יוגוסלביים או איטלקיים. אני נלקחתי לחקירה, שם הצבעתי על המפה כאילו הפעולה בוצעה ליד אי איטלקי. תוך חקירה זו נכנס אחד השוטרים שהיו בסירת המשטרה שפגשה אותנו בזמן ההעברה והראה על המפה את המקום בו בוצעה הפעולה. אז החוקרים אמרו לי שאם אני משקר אענש לפי החוק היוגוסלבי ולפי החוק



"קולוראדו" כלואה בנמל חיפה

## כ"ג יורדי הסירה:

הייתי אחד מהחבורה ממנה יצאו כ"ג יורדי הסירה. לפי דרישת הגורמים שעסקו באותו זמן בנושאי הכשרה ימית הוצאתי מהקבוצה הזו כדי להמשיך את ההכשרה הימית בארץ.

## הפלי"ם

במשך שנות מלחמת העולם פעולות ההעפלה נפסקו לחלוטין. הנסיון שנרכש בפעולה זו לפני המלחמה והתכניות להגברתה, עם תום המלחמה, חייבו שהעוסקים בכך ישתייכו לכוח מגוייס שיוכל להקדיש את רוב זמנו לנושא זה. לשם כך אורגנו בקיסריה קורסים ימיים למפקדי סירות למגוייסי פלמ"ח.

אני הכנתי את התוכניות לקורסים והדרכתני בהם בין היתר את מקצועות התאורטיים: מפרשים, ימאות עיונית, חוקי הדרך, ניווט ומטאורולוגיה. ברצ"ק הדרך ימאות מעשית, מקצועות משק וכן נושאים הקשורים בארגון המעפילים באוניה והחיים בה. המדריכים הנוספים היו מוקה לימון ואורי פלנציבוים כיום אורי נטע. האווירה בקורסים היתה חברית מאד, צברית, אווירת ארץ ישראל היפה כולל מדורות, שירים והתחכמויות וכו'.

למרות שהאימונים התבצעו בסירות, החניכים הגיעו לרמה מקצועית טובה ובבואם לשרת באוניות השתלטו מהר מאד על כל הדרוש. לא מעט רבי חובלים בצי הסוחר וקצינים בכירים מראשוני חיל הים בוגרי קורסים אלו. חלק מבוגרי קורסים אלו השתתפו לאחר מכן בקורסי חובלים, קורסים שהקנו ידע מתקדם יותר כזה הדרוש לקצינים באוניות. אני הדרכתני בקורסים אלה ניווט אסטרונומי.

## חיל הים

הייתי, יחד עם חברים נוספים אנשי הפלי"ם, אשר הקימו את חיל הים. מטה הפלמ"ח גרס שהפלי"ם יוכל למלא את התפקידים הדרושים בים ואין צורך להקים לשם כך כוח מיוחד. בן-גוריון החליט להקים חיל-ים.

קבוצה של אנשי פלי"ם שכללה את יגאל אלון, אברהם זכאי, סמק ושמואל טנקוס נפגשו עם בן-גוריון והצגנו לפניו את סדר הכוחות שלדעתנו צריך להוות את הכוח הימי, בכוח זה היו ספינות משטרה של הבריטים, כלי שיט כמו "חנה סנש", דרום אפריקה ועוד. הוא בחזונו אמר לנו שאנחנו צריכים משחתות וצוללות.

בחיל הים מלאתי תפקידים שונים - ראש מחלקת ההדרכה, מפקד פריגטה, מפקד שייטת הכוחות הקלים, ראש מחלקת מבצעים וסיימתי כמפקד החייל. הייתי מפקד החיל במבצע קדש.

## ביה"ס הימי

עם הקמתו של ביה"ס הימי ליד הטכניון בחיפה שמשתי בו כמדריך ומורה למקצועות ימיים. גם לאחר התגייסותי לצה"ל, כאשר חסר בביה"ס מורה לניווט אסטרונומי, מלאתי אני תפקיד זה.

לאחר סיום שירותי בחיל הים בשנת 1960, מוניתי למנהל ביה"ס לקציני ים שהיה אז כבר בעכו. כמו כן לימדתי ניווט אסטרונומי. גם לאחר שסיימתי את תפקידי כמנהל בשנת 1970, המשכתי ללמד בהתנדבות את המקצוע הזה עד 1998 ובמשך רוב אותו זמן הייתי גם יו"ר מועצת המנהלים של ביה"ס.

לאחר שסיימתי את תפקידי כמנהל ביה"ס נתמנית ליו"ר וערת מל"ח (משק לשעת חרום) של פיקוד הצפון עד לצאתי לגימלאות.



המדריכים - משמאל לימין: טנקוס שמואל, דב מגן, סלומון יעקב ז"ל, נטע אורי ומוקה לימון