



תמוז תשפ"ה
יולי 2025

איתות במשמר הרכבות, 1938–1939 אל"ם בדימוס דניאל רוזן

הנוטרים

השוטרים היהודים בארץ ישראל בתקופת המנדט הבריטי (Jewish Supernumerary Police), כוח עזר משטירני במסגרת המשטרה הבריטית, כונו בשם 'נוטרים'. כוחות אלה פעלו משנת 1936 עד קום המדינה ולבשו מדים מיוחדים. בשיא הפעילות, בתקופת 'המרד הערבי', גויסו כ-20 אלף נוטרים. מספר הנוטרים הצטמצם בהדרגה עד לכ-1,800 איש בתום שלטון המנדט. הנוטרים גויסו לזמן מוגבל ועסקו בהגנה וביטחון (ולא בתפקידי שיטור 'רגילים').

משטרת היישובים העבריים (Jewish Settlement Police), פעלה להגנת יישובים יהודיים וכללה משמר נע (שהשתמש בטנדרים פתוחים, עליהם הורכב מקלע קל), משמר הרכבות (יחידה שעסקה באבטחת המסילות והרכבות – Palestine Police Railway Department) ויחידות שאבטחו מתקנים (כמו מתקני חברת חשמל, נמל חיפה ועוד). הפיקוד הבכיר היה בריטי והפיקוד הזוטר היה יהודי. ביישובים הוקמו תחנות נוטרים, שהיו הבסיס לפעילות. הנשק הלגאלי של הנוטרים שימש לאימון חברי 'ההגנה', ומערך הנוטרים, שהכשיר צעירים בשימוש בנשק ובשיטות לחימה, היה משמעותי בהפיכת 'ההגנה' לכוח צבאי למחצה.

בסוכנות היהודית הוקמה מחלקה לנוטרים, שגייסה שוטרים, הפעילה קורסים לאימונים וקישרה את גופי הנוטרים עם פיקוד 'ההגנה'. מרבית כוחות הנוטרים היו מורכבים מאנשי 'ההגנה', והנוטרים הייתה מעין זרוע גלויה לפעילות מחתרית.

כוח אדם שעבר הדרכה ואימונים בנושאי קשר במערך הנוטרים היה מרכיב חשוב בעוצמת שירות הקשר של 'ההגנה'.

איתות במשמר הרכבות

משמר הרכבות, שפעל מיוני 1938 עד 1946, אבטח את מסילות הברזל והרכבות מפני התקפות של כנופיות ערביות, והיה הכוח היהודי הראשון שהגן על מתקנים ממשלתיים. הנוטרים הוצבו בתחנות קבועות ביישובים ובמיצדיות (עמדות מבוצרות – פילבוקס) לאורך מסילת הרכבת.

הקשר העיקרי למיצדיות היה איתות ראיה, בדרך כלל בפנסי איתות. האיתות היה מתקיים מדי ערב, עם רדת החשיכה, במשך מספר שעות. קשר ביום, לטווחים קצרים, נעשה בדרך כלל באמצעות דגלים.

המסמכים המצורפים מציגים מידע מעניין על פעילות זו:

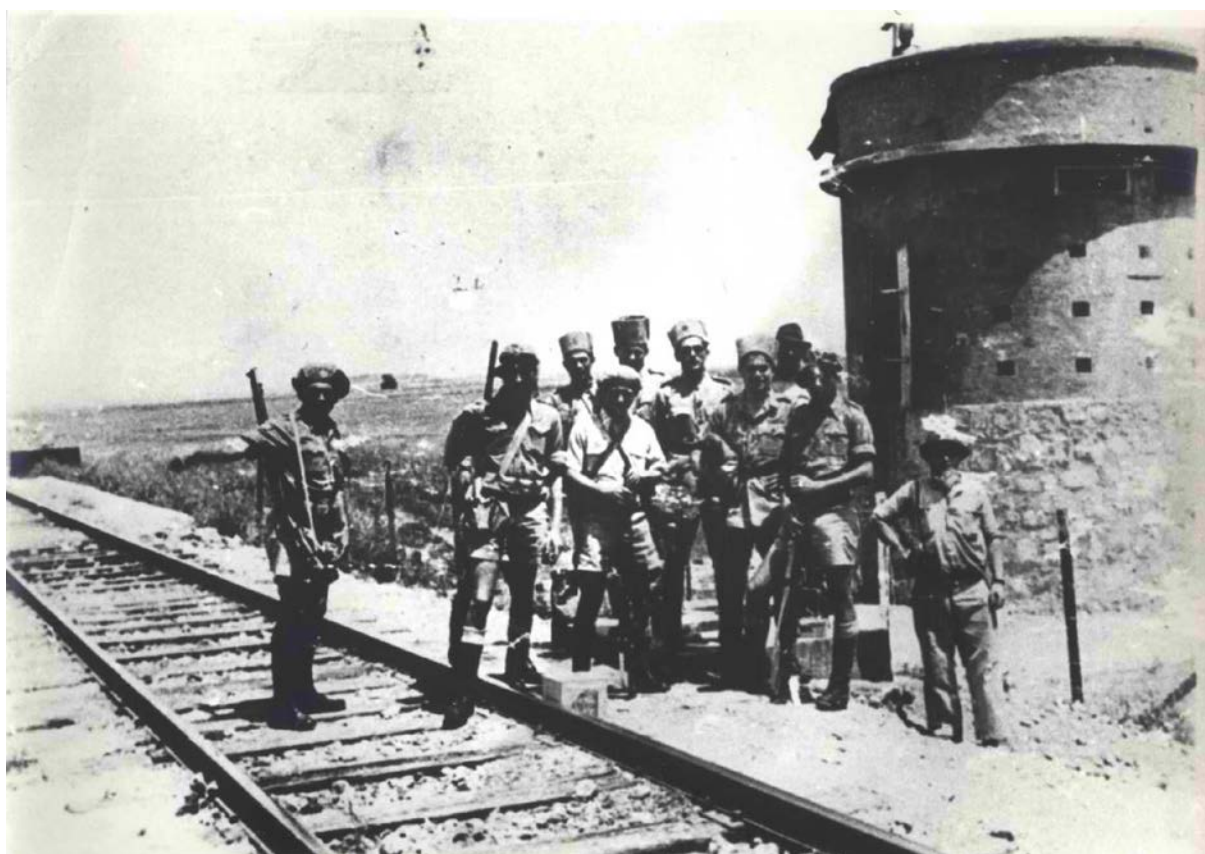
- נספח א' מציג סקירה על קשר האיתות במשמר הרכבות מאוקטובר 1938 עד אוקטובר 1939, שנכתבה בידי מדריך האיתות אברהם כהן.
- נספח ב' מציג את הוראת קבע מס' 23 – הוראת קבע לאיתות במשמר הרכבות, יולי 1939.



**נוטרי משמר הרכבת בסיור על אחד מגשרי הרכבת ליד תחנת חדרה מזרח
באדיבות ארכיון ג'י'שמואל**



**נוטרי משמר הרכבת בקרון ליווי לרכבת נוסעים
באדיבות בית מורשת משטרת ישראל**



נוטרים במיצדית (פילבוקס)
אוסף אילן פלקוב, ארכיון המדינה טס-11488/59

נספח א'

סקירה על קשר האיתות במשמר הרכבות מאוקטובר 1938 עד אוקטובר 1939

הסקירה נכתבה בידי מדריך האיתות אברהם כהן.

באדיבות ארכיון המדינה, פ-6168/2

סקירה על קשר האתות.

15.10.39 - 15.10.38

במשמר הרכבות.

דרך בקשר ותחילתו.

תיכף עם זאת אנשי משמר-הרכבות לעמודותיהם הורגש צורך דחוף בשמירה על קשר קבוע בין התחנות ומבצרים.
עם תחילת העבודה בתחנות היתה העבודה (ביחוד בנקודות ערביות) פרועה והקשר עמד למלא תפקיד חשוב עד כדי הגשת עזרה דחופה והספקת מצרכי מזון במקרים מסוימים. אז המבסס הקשר על הטלפון, אשר מלבד היותו נתון לחבלות ולנתוק לעתים קרובות, היה גם לא נוח בשמוש, כי השגת קשר עלתה בצפייה ארוכה וממושכת, ולכשנתנה לבסוף שיחה היא עברה דרך אפרכסת של לבלר ערבי בדאר, מרכז צבא, או מסטרה. נוסף לכך היה מספר גדול של מבצרים (וודקא בסביבה ערבית שהורה) מנותק לגמרי בלי שום קשר לקו הטלפון.
לאחר מאמצים רבים, הושגה הסכמתו של הקצין הממונה לסדור קשר אתות בקו, ואמון אנשים במסמר מספיק אשר יתאים לעבודה זו.
וכתוצאה מזה נשלחו ע"י מחה"ק שני מדריכי אתות. אשר החלו בתחילת חודש ספטמבר 1938 את ההדרכה לאורך המסילה.

דרכה:

הקו מחולק היה בשעתו לשתי יוזיות, אשר כל אחת מהמדריכים עבד בדוויזיה אחת. נבחרו האנשים המתאימים וההדרכה החלה במתן שעורים בכל מקום ומקום, שעור ליומים או שלושה תוך מסירת עבודה עצמית, אשר נעשתה מליום ביום תחת פקוחו של האחראי במקום. שטת הדרכה זו שהביאה תוצאות משיעור רצון יכלה להבצע רק בתחנות. אך במבצרים אשר מספרם רב ומספר אנשיהם מועט לא היתה אפשרות לבקורים קבועים, מכיון שבכל יום היתה במבצר כתה אחת, לכן רוכזו אנשי המבצרים במקום אחד, וקבלו שעור מרוכז אחת לכמה ימים. עם תום תקופה מסוימת, בהתקדמות המקצועית, נמסרו לתחנות מכשירי האתות, והוחל ביצירת הקשר. בפרק זמן זה היו כבר בתחנות אתתים בעלי ידיעות והתקדמות שונה, אשר הסתדרו בתור קבוצות שונות, שהיו מורכבות מאתתים: מתחילים, מתקדמים, ומשתלמים. כאן היתה ההדרכה צריכה להצתן בצורה מגוונת בכל תחנה. וכתוצאה מזה הוחל במתן קורסים זעירים לכמה ימים למספר אנשים אשר שוחררו, מעבודת השמירה למשך ימי הקורס. בצורה זו נמשכה ההדרכה בקו ונתנים כיום קורסים כאלו למתחילים, מתקדמים, ומשתלמים. כי תמיד היו האתתים מתפטרים ברובם והיה צורך באמון אנשים אצ במקומם.

ההדרכה נעשתה לפי השטה הארצית המקובלת וכל ההוראות והסדורים המקצועיים נתנים תחת פקוח מחה"ק.

קשר הפנימי:

התחנות ברובן קשורות באופן ישיר אחת לחברתה, פרט לתחנות אשר אינן נראות אחת לשניה, והן נאלצות להעביר את מברקיהן דרך תחנות מעבר. המבצרים, אף הם קשורים לתחנות ועומדים אתם בקשר קבוע, ובמקומות שאין אפשרות להתקשרות ישירה, המבצרים מעבירים את מברקיהם לתחנות דרך מבצרים שכנים, או דרך נקודות עבריות.

העבודה בתחנות ממלאה את הצורך של הודעות, פקודות, בקשות, והזמנת צרכי אכל לפרקים, וכו'.

תחנות האותות נפתחות מדי ערב עם חשכה, והן פעילות במשך 3-4 שעות. לאחר זה הצופה השומר מודיע לאות התורני באותו הערב באם ישנה קריאה מתחנה אחרת.

האותות מסודרים בכל ערב בתורנות לאותות בסדר השמירה הכללי, וסדר עלייתם לתחנת האותות נקבע ע"י האחראי לאותות במקומו, (לרוב אחד האותות שהראה מסירות והתקדמות בעבודה) אשר קובע מדי ערב שני אותות (אחד מושלם והשני מתקדם). במקומות אשר מספר האנשים מועט, נמצא בתחנת האותות רק את אחד. במבצרים נמצא בכל לילה אחת אשר נקרא לפנס האותות ע"י הכומר בכל רגע הנדרש לכך.

קשר החיצוני:

תיכף עם פתיחת תחנות האותות בקו הרכבת נמסר על כך לכל הישובים העבריים, אשר אפשרי קשר יש אתם. קשר זה מלבד שברם ספוק רב לאותות הרכבת בנקודות ערביות, התפתח במשך הזמן והיה מכמש למטרות שונות. תחנות אלו עבריות היו מרבית להשתמש בתחנות הרכבות בתור תחנות מעבר עבור מברקיהם.

תחנות הרכבת החלו להעביר דרך תחנות האותות העבריות מברקי מעבר לתחנות ולמבצרים, אשר לא היה אתן קשר ישיר, ומברקים למרכזים (בתל-אביב וחיפה) מלונות הלילה המיוחדות, ונוטרי קו החטל היו מוסרים הודעות על תנועותיהן בקרבת המסילה והודות לכך לא קרו כיום התנגשויות חנם אתם. הקשר בין מפקדי הנושים לתחנות הרכבת עבר דרך תחנות רבות, וע"י המברקים הועברו כל ההודעות הדחופות.

הקשר סעובד יפה וממלא את תפקידו בין תחנות הרכבת לא יכל להביא בעקבותיו קשר לאורך כל הקו (מברקים מחיפה ללהפך) כי המברקים היו צריכים לעבוד דרך תחנות אשר מחוץ לקו, ולא תמיד היו האחרונות מעבירות אותם. אך עם הקשר המתפתח ביניהם לתחנות הרכבת וארגונן של התחנות העבריות יש תקווה שיסודר קו ארוך להעברת פברקים מקצה הקו לקצהו.

קשר עם הצבא:

במדה שנמצאו בתחנות דוברי אנגלית נתנו שעורים לאותות אנגלי, אשר הביאו לקשר קבוע עם מרכזי צבא (קלקליה, טל כרם, עתלית, ועוד) הקשר נמשך עד היום אך הוא לא קבוע, מכיון שמרכזי הצבא משנים לעתים קרובות את מקומם. תחנות הרכבת מעבירות לפעמים רחוקות מברקים עבור

השרות הצבאית, אך אין הצבא בזקק הרבה לעזרתו, ולכן מברקים כאלה נשודים לעתים רחוקות מאד. כיום ממשיכים באמונים באתות האנגלית במספר קטן של תחנות.

המפקחים הבריטים:

מביטים בעין יפה לעבודת ההדרכה והקשר. הם עוזרים במדה ידועה ע"י מתן הוראות לאחראים במקומות, סיוע בהעברת אתמים מתחנה לתחנה בשעת הצורך. הם מתעניינים גם באופן ההדרכה והדבר נתן להם רק ע"י הסתכלותם לעתים רחוקות בסעורים. הם נותנים גם חופש פעולה מלא באופן שאפשרים עבודה רחבה בלי התעבבותם.

המכשירים:

התחנות מצוידות במכשירים להחזקת הקשר בלילה ע"י פנסים קטנים אשר פועלים בצורה הנאותה למרחקים הדרושים. נוסף לכך מצוידות שתי תחנות (טול-כרם וזכרון-יעקב) במכשירי אתות צבאיים המאפשרים להן קשר רחב ורחוק יותר. הקשר ביום אינו בא בחשבון מחוסר הליוורמים, אפשרי רק קשר למרחקים קצרים, בשדה או בפטרולים ע"י הדגלים אשר נמצאים במספר מספיק בכל תחנה. לשם אמוץ יש בתחנות נוסף לדגלים מפתחות אתות קטנים, והאמונים בהם נמשכים באופן קבוע נוסף לקורסים הנערכים מדי פעם בפעם.

סדורים בתחנות:

הסדורים בתחנות אינם שווים בכל מקום, אך בכל תחנה סודר מקום מתאים לשם סדור וקבלה. תחנות האתות נמצאות לרוב במגדלים, שנבנו לשם תצפית על גג, או בעמדות אשר נבנו באופן מיוחד למטרה זו. הסדורים בכל תחנה מאפשרים עבודה נוחה ע"י ישיבה, מקום, ואור לכתיבה, הצובה עבור התקנת הפנס ובצור מתאים. במקומות שיש זרם חשמלי הפנסים מחוברים לחשמל ע"י טרנספורמטורים מיוחדים, אשר מלבד החסכון בצרכי חשמל הם מביאים בסחון בעבודה; ואור חזק הנראה למרחקים. במקומות אשר אין חשמל הפנסים ענבדים ע"י סוללות קטנות הנמסרות לכל תחנה מדי חודש בחודשו. ברוב המבצרים הפנס מחובר לסוללות הזרקאור, אך האור המופק מהן חלש מאד, ומאפשר קשה למרחקים קצרים. החצובות לפנסים סודרו בצורה פרמיטיבית: מאדנים, לוחות וקרשים אך הם ממלאים את תפקידם באמונה. בכל תחנה סודר ארון מיוחד אשר בו נמצאים פנס האתות, מכשירי האמון, הדגלים, טופסי המברק, ויומני התחנה. בכמה תחנות הוסלו מספר עצים אשר הפריעו לקשר זה לכוון האור (כל פעולה כזו אושרה ע"י המפקחים ~~התחת~~ של מנהלי תחנות הרכבת).

מקוח:

המקוח נעשה ע"י בקורים תכופים בתחנות (במשך הזמן נשאר בעבודה רק מדריך אחד) וע"י יומנים המשקפים באופן מפורט את המברקים

מסדורים והמתקבלים. השדורים מוצאים לפועל רק ע"י מברקים הנכתבים ביד האחראי בתחנה ובחתימתו, כל מברק ומברק נשאר פתיק מיוחד ונרשם לפרטיו ביומן מיוחד לכך. מלבד יומן המברקים נמצאת בתחנה מחברת אשר רוסמים בה מדי ערב פרטים על העבודה בתחנה. וזו דוגמתה:

ריץ	עבודה		שמות האתמים	מברקים		התקשרו עם	קלקולים במכשירים	הערות	חתימת האחראי
	נפתחה	נסגרה		יוצאים	באים				

פקוח ההדרכה במקומות נעשה ע"י הסתכלות באמון האנשים וקביעת קורסים עבורם, האחראים לאותות בתחנות עוזרים בהדרכת המתחילים הסירונים, ומקבלים הוראות מקצועיות לעתים קרובות בכל בקור של המדריך בתחנה. המכשירים מברקים לעתים קרובות, וכל קלקול באיזה מכשיר שהוא מתוקן מיד. המברקים נבדקים ונתנות הערות על שמוש בלתי רצוי במברקים ובתנאים דו"חיים נמסרים לעתים למשרד השוטרים המוססים בחיפה המשקפים את מצב הקשר בכללו. אך הם נשלחים לעתים רחוקות כי העבודה בקו נמצאת תמיד במצב רגיל וקבוע.

שתוף-פעולה:

עם המושבות הקרובות לתחנת הרכבת קימת עבודה משותפת בכמה הקשר והאותות. בכמה תחנות רכבת תחנות האותות במקום מתנלות ע"י אתמים מהרכבת ומהמושבה (עתלית - בנימינה) לתחנת חדרה המשמשת בתור תחנת מעבר חשובה עבור חיל הרכבת עולה אתה בכל ערב, אשר מלבד עזרתו בעבודת התחנה, הוא שומר על הקשר עם תחנות הרכבת. אתמים בוגרים מחיל הרכבת עוזרים גם בהדרכת אתמים צעירים בחדרה ובעתלית ומאמנים אותם בהתמדה בזמנם הפנוי.

סכום:

בתור סכום לעבודה במשך שנה יש לראות את תוצאות ההדרכה כמסביעים רצון בחלקן הגדול, ועם עבודה מאומצת ושטחית אפשר להעלות את הקשר בקו לדרגה חריציה. עם חתימת סקירה זו יש לציין במיוחד את עזרתו המתמידה של בא כח הסוכנות מר' ש. זינגר אשר הודות למאמציו בכל השטחים הצליחה העבודה לתת את יכולה, את מקומה של מחת"ק הארצית, ואת עזרתם של האחראים בתחנות אשר אפשרו בתנאים קשים אפשרויות עבודה נוחות. זאת המא"מ לענייני אמת ענת, אשר נתן הוראות מקצועיות, עזרה ועצה טובה בסדור המכשירים והתקנתם לפקוח מתמיד.

מדריך האותות

אברהם כהן

נספח ב'

הוראת קבע מס' 23
הוראת קבע לאיתות במשמר הרכבות,
יולי 1939

באדיבות ארכיון המדינה, פ-6168/2

הוראות קבע מט. 23.

1. תחנות האות במסמר הרכבות עובדות כל ערב משעה 19.30 עד 23.50.
2. בשעות אלו חייב להמצא בתחנת האות לפחות אתה אחד.
3. על תחנת האות להתקשר כל ערב עם התחנות השכנות.
4. עם סגירתה, על התחנה להודיע על כך לתחנות העומדות אתה בקשר.
5. את יומן התחנה מנהל האתה האחראי.
6. האתה האחראי יהיה אחראי עבור הסדר בתחנה ושלמות המכשירים.
7. על האתה האחראי להגיש כל בוקר סקירה בכתב לאנ.סי.או. הממונה על התחנה.
8. האנ.סי.או. הממונה על התחנה ישמור את הרפורטים האלה בתיק מיוחד המיועד לאותה.
9. את כל התלונות על תחנות האות השכנות יש למסר בכתב ובחתימת האנ.סי.או. למפקח על האות בדיוויזיה.
10. מברק המיועד ל[redacted] מעבר על טופס העתקה לאחראי. הטופס המקורי ראת ~~שם התחנה~~ *ראו בתיק האות*.
11. בזמן שליחת מברק, יש לציין את שם האדם אשר לו מיועד המברק ואת שם התחנה.
12. לשלח מברקים רשאים אך ורק: מפקדי גדוד הרכבות, האחראים בתחנה ומפקחי האות. אסור להעביר כל מברק החתום על ידי אדם אחר בתחנה אלא אם יש רשות מאחד האנשים הנ"ל.
13. המברקים צריכים להכתב בכתב ברור ונקי.
14. בזמן קשר עם אחת התחנות, חובה לצפות גם ליתר התחנות הנמצאות אתו בקשר.
15. האנ.סי.או. הממונה על התחנה, אחראי עבור מילונסר האות בתחנתו, ועבור מלוי הוואות אלו.
16. במקרה של דרישה מאחת התחנות לצפות גם אחרי שעה 23.50 יש למלא דרישה זו במלוא האפשרות.
17. העתקות מכל המברקים ישלחו למפקח האות בחדרה. הטופסים המקוריים ישמרו בתחנה בתיקים מיוחדים והיינו: יוצא - ונכנס.

25/1/39

P. Ockerman