



אב התשפ"ו
אוגוסט 2026

מתנדבי היישוב בחיל הקשר המלכותי הבריטי במלחמת העולם השנייה

זאב שפר

ספרו של זאב שפר,¹ **ספר ההתנדבות**, הוצאת מוסד ביאליק, ירושלים, תש"ט – 1949, מציג את פעילות מתנדבי היישוב בצבא הבריטי במלחמת העולם השנייה.² הספר מציג את מתנדבי היישוב בחיל הקשר המלכותי הבריטי, 'חיל האתתים' בלשון הספר.

ביוזמת שירות הקשר התנדבו 'בחורים שלנו' לחיל הקשר המלכותי הבריטי, ולאחר שחרורם בתום המלחמה הם היו לעזר רב לשירות הקשר בידע וניסיון בקוונות שדה ובתקשורת צבאית.³

פרק קצר בספר מתאר את הפעילות וההווי של האתתים הארץ-ישראליים, שהתאמנו בסרפנד (מחנה צריפין של היום) ופעלו בסוריה, בלבנון, בעיראק, במצרים, בלוב וביוון.

תודתנו למוסד ביאליק, שנענה לבקשתנו ואישר לנו לפרסם באתר העמותה את הקטע מהספר הדן במתנדבי היישוב ל'חיל האתתים', עמודים 455 עד 463.

אל"ם בדימוס דניאל רוזן

¹ זאב שפר (פיינשטיין) (1891 – 1964), נולד באומן (היום – אוקראינה), התנדב לצבא הבריטי במלחמת העולם הראשונה; חבר קיבוץ איילת השחר; ממקימי הסתדרות העובדים הכללית ומוזכר מועצת פועלי תל אביב; שליח 'החלוץ' ועליה ב' בפולין בשנים 1933 עד 1939; התנדב לצבא הבריטי במלחמת העולם השנייה; ממלא מקום הרמ"א (ראש המטה הארצי) של 'ההגנה' משנת 1946. חבר הכנסת השנייה מטעם מפא"י.

² 38,000 איש ואשה מבני היישוב, מספר גדול ביחס לגודל האוכלוסייה היהודית בארץ ישראל, התנדבו למלחמה בנאצים במלחמת העולם השנייה.

³ עדות צבי לוי, ארכיון תולדות 'ההגנה' 30/09.

בחיל האתתים

האתתים הא"ם בצבא הבריטי

משהותר הגיוס ליחידות-העזר, נתמנה גם קצין-קשר מיוחד לגיוס האתתים העבריים. (אתתים ערבים לא היו כלל, לא כיחידה ולא כבודדים). קצין-הקשר בא בדברים עם הנהלת-הדואר לשם שחרור כמה מקוניה כדי לגייסם ליחידת האתתים. הוא התקשר גם עם לשכות העבודה בתל-אביב ובשאר הערים לשם מיון המאה הראשונה של אנשים בעלי נטיה טכנית מתאימה לתפקידי חיל-האתתים. הכנה זו איפשרה ללשכת הגיוס של הסוכנות להפנות את המועמדים המתאימים ישר לחיל-האתתים. וב-23.7.40 הופיעה בסרפנד הקבוצה הראשונה מתל-אביב בת 50 איש, שהושלמה חיש מהר על-ידי מגויסים משאר המקומות עד מאה. בזה הונח היסוד ליחידת האתתים הא"ת, שהיא אחת הראשונות בשלשלת ההתגייסות וההתנדבות.

עד כמה דחוף היה הצורך בכניסתם של האתתים העבריים לתפקידים הפעיל — תוכיח העובדה, שכבר במחנה האימונים ניתנו שיעורים מקצועיים בעברית על-ידי מהנדסי הדואר, נוסף על תרגילי-סדר-ורובה הרגילים לגבי טירונים. ביום ה"פאס אאוט" הועברנו ליחידת האתתים ששכנה אז בארץ, והיא 3 ל. אוף ס. סיגנאלס (3.L. of C. Signals) וחולקנו לשתי קבוצות: 1) 5 קונסטרוקשן סקשן (5. Construction Section) 2) 25 ליין מיינטננס סקשן (25 Line Maintenance Section), בפיקודם של קצינים וסמלים בריטיים. שלשה קווי הדואר, שגויסו במיוחד ליחידות שלנו, הועלו לדרגה 5/קורפורלים. עיקר עבודתנו בקבוצות הנ"ל היתה מכוונת לצד המעשי של עבודת הקוונים על-ידי בנין ותיקון כל מיני קוים זמניים וקבועים, הן של כבלים למיניהם (Cables) והן של חוטים למיניהם (נחושת, ברונזה, ברזל וכו'). עבודה מאומצת זו במשך כחדשיים נתנה את פריה. הקבוצה 5 קונסטרוקשן צורפה ב-9.11.40 לחיל המשלוח הראשון של בריטניה ליוון. אחרי היותם טירונים פחות מ-4 חדשים נשלחו ליוון כמקימי-ומתקני-קשר והם שהקימו את כל הקוים הדרושים לחיל-האוויר המלכותי הבריטי ביוון, מפלופונסוס דרך אתונה, לאריסה, וולוס, יאנינה וקוניצה עד לגבולותיה של אלבאניה. (ביוון צורפה 5 קונסטרוקשן סקשן לחיל האתתים של חיל אויר—3 אייר פורמשן סיגנלס (3. Air Formation Signals). קצין האיתות הראשי של חיל האוויר הבריטי ביוון, וינג קומנדר טומפסון, הביע בהודמנויות שונות את שביעת רצונו המלאה מקצב העבודה הטובה שנעשתה על-ידי פלוגתנו.

בינתיים הספיקה הקבוצה-האחות, 25 ל/מ, לגמור קורס מקיף יותר בתיאוריה של תורת החשמל והוא הועברה ב-1.1.41 עם היחידה הבריטית 3 ל. אוף ס. סיגנאלס

בחיל האתתים

למדבר לוב. גם הטירונים האלה עשו עבודה גדולה וחשובה. הם פירקו את קווי התחבורה האיטלקיים על פני שטח רחב מאד — מסיד-באראני עד לטוברוק. במארס של אותה שנה, כשהוברר לכל כי גרמניה "הנייטראלית" תפלוש ליוון, הוזעקו כוחות עזרה רבים ממדבר לוב ליוון. ביניהם באה גם קבוצת 25 ל/מ. אך היא נשארה קשורה ביחידתה הקודמת, שהיתה יחידת איתות של חיל יבשה. לעובדה זו היו תוצאות מרחיקות לכת. את הנסיגה מיוון, החל מהרי אולימפוס, עשינו אמנם יחד, כלומר: שתי הקבוצות עם יחידותיהן, ונפגשנו גם בנמלי פלופונסוס — נאופליון וקאלאמאתה. אולם הקבוצה שהיתה קשורה ביחידת-האיתות של חיל-האוויר הצליחה כמעט כולה לצאת מיוון (פרט ל-4 שנפלו בשבי) — חלקה בדרך ישרה מיוון למצרים, וחלקה דרך כרתים. אבל הקבוצה השנייה נפלה כמעט כולה בשבי (פרט לשנים שהוצאו כפצועים). בשבילנו נגמרה איפוא מערכת יוון ב"אבידות" של 50%.

במצרים חיכינו זמן-מה לאירגונה ולצידודה מחדש של יחידתנו המקורית — 3. ל. אופ. ס. סיגנאלס — שאליה סופחנו, והועברנו לארץ-ישראל כדי להשתתף בפלישה לסוריה וללבנון. יחידתנו היתה בין הראשונות שנכנסה לביירות הכבושה, והוטל עליה לתקן את קווי-התחבורה העיקריים בין חיפה לביירות, שנהרסו כליל על-ידי הפצצת הצי המלכותי לאורך חופי הים על פני שטח של עשרות ק"מ. נוסף לפעולות החיסול של קווי התחבורה של צבא וישי, בנתה יחידתנו קו חדש באורך 50 ק"מ, ממתולה עד לשטורה, כדי לחבר באופן ישיר את מפקדת ירושלים עם מפקדת הגייס ה-9 בדרך הקצרה ביותר. שעבודה זו הושלמה במחצית הזמן שהוקצב לכך. מפקד יחידתנו, קול. מוריסון, הביע לפלוגתנו דברי תודה והוקרה בשמו ובשם הבריגאדיר, קצין-האיתות הראשי של המחנה התשיעי, על העבודה הטובה והמהירה שנעשתה ע"י אנשי פלוגתנו בתנאים קשים. יחידתנו הפכה ל-9 ארמי-סיגנאלס. (9th Army Signals). בדצמבר 1941 נתפלגה יחידתנו 5 ק/ס לשתי קבוצות, כל אחת בת 27 איש, והן 25 ו-46 ל/מ סקשנס. הראשונה הופקדה על קווי התחבורה בין ראש הנקרה עד לביירות ומביירות עד לשטורה, בעוד שהשנייה נתמנתה על קווי-הקשר בין דמשק לשטורה ובין מתולה לשטורה. עם הקמת שתי הקבוצות הנ"ל נעשה גם צעד נוסף קדימה לקראת עצמאותן. מבין 3 הל/קורפ. שנתמנו בייסוד יחידת האתתים, נפל אחד בשבי, השני שוחרר, והשלישי הועלה לדרגת סרג'נט. כעת נוספו עוד ארבעה סגני קצינים, מתוך הבטחה להעמיד במשך הזמן את היחידה תחת פיקוד סמלים עבריים. הנטיה לעצמאות מלאה ולהקמת פלוגה של אתתים עבריים, נתגברה עם התמנותו של מר דוד הר-אבן-סטונהיל, מהנדס הדואר והמחסנאי הראשי שלו וגם סמל האתתים בגדוד העברי, לקצין בחיל האתתים. בתקופה זו הוגבר קצב הגיוס של ארצישראלים לחיל האתתים, נוספו כמה קוונים חדשים כתגבורת ליחידתנו והוקמה יחידת רוכבי-אופנוע 67 ד/ר סקשן (67 Despatch Riders Section). לשם ריאורגניזציה גמורה בכיוון האמור הועברו 2 הקבוצות 25 ו-46 מסוריה למצרים ל"דפו" של האתתים. בחודש מאי 1942 היו שתי הקבוצות הנ"ל, שהוחלפו בינתיים ל-82 ו-83 ל/מ סקשנס, ליחידות עבריות. באחת היו גם הקצין וגם הסמלים יהודים ארצישראלים, בשנייה נשאר אמנם קצין בריטי, אולם הסמלים היו ארצישראלים. התכנית להקמת פלוגה א"ית של אתתים (קומפני) לא יצאה אל הפועל. יחידת רוכבי-האופנוע היתה אמנם

יצחק פריי: האתתים הא"ים בצבא הבריטי

במצרים באותו זמן, אלא שלא צורפו אלינו. באותה תקופה יצאה פקודה שאסרה גיוס של לא-נתינים בריטים לחיל האתתים, שהוא שירות חשאי מיסודו. דבר זה שם קץ לגידולה ולהרחבתה של יחידתנו. כך נגזר על שתי היחידות הקטנות קיום סטאטי, שבמרוצת הזמן גרם להתנוונות למרות רצונו הטוב של קפטן סטונהיל, מפקד היחידה.

ואשר לשתי הקבוצות, 82 ו-38, הרי הראשונה נשלחה בסוף מאי, עם ההתקפה הגדולה של רומל, למדבר לוב וצורפה ליחידת האתתים של המחנה השמיני. בנסיגתו של גנרל ריצ'י עשתה יחידתנו עבודה כבירה, מאחר שהיה עליה לבנות ולפרק ולחזור ולבנות ולפרק את קו-התחבורה הדרושים למפקדה בנסיגתה הגדולה מגאזאלה עד אל-עלמיין. בתקופה זו לא ידעה יחידתנו מנוח לא ביום ולא בלילה. בחלקה של יחידתנו נפל גם לבנות באל-עלמיין את משרד הקשר בשביל הועידה הגורלית, בה השתתפו ראשי הצבא הבריטי (וייוול, אוקינלק, וילסון וכו') כדי לבלום את התקדמותו של רומל. במפקד חגיגי בקאהיר הודה לנו המפקד העליון של האתתים שלייד מפקדת המזרח התיכון, בעד ה"עבודה הגדולה והמזהירה" שעשינו.

מאל-עלמיין נשלחנו ל"דפו" במצרים ומשם לעיראק, אשר לשם הועברה עוד קודם לכן היחידה 83 ל/מ"ס. כאן הופקדו שתי יחידותינו, ששכנו מעתה יחד, על הקוים הארוכים של מפקדת עיראק מגבולות אירן עד לעבר הירדן. תנאי האקלים היבש והחם וכן עצם המבנה הגרוע של הקוים — ולעתים די קרובות גם מעשי-החבלה בקוים מצד התושבים — דרשו מאתנו התאמצות והתמדה יתירה כדי לקיים שירות סדיר של קו-הקשר החשובים שבדרך זו. עם הקמת מפקדת "פאיפורס" צורפו שתי יחידותינו לחיל האתתים של המפקדה העליונה — (4.G.H.Q. Signals).

בעיראק פעלנו קרוב לשנה ומכאן הועברנו שוב למדבר לוב. העבודה היתה משעממת ועם זאת אחראית מאד. היא העסיקה במשך 24 שעות את אנשיה בשמירה על קוים טלפוניים לאורך חוף הים מקאפוצו עד טוברוק, ובקו מקביל לאורך הרכבת החדשה "טוברוק אקספרס". בפלגות של 3—4 אנשים, במדבר-שממה, באוהל או בצריף בודד ויחיד בסביבה, במרחק של 20—30 ק"מ מהפלגה השניה — ישבנו למעלה משנה. בתקופה זו נעשה הצעד האחרון של הפיכת יחידתנו ליחידה יהודית, מה שמצא את ביטויו גם בשם וגם בסמל. שתי הקבוצות 82 ו-83 חדלו להתקיים ובמקומן באה פלוגת הקוונים הא"ית 530 (530/Pal/Line Section). הסמל שאושר ע"י המפקדה היה מגן-דוד על רקע כחול-לבן, שהתאים יפה לצבעי האתתים — לבן-כחול. מפקד יחידתנו המאוחדת, הקפטן סטונהיל, קיבל סמכויות שיפוט של לט. קולונל ועל-ידי כך נעשתה פלוגתנו בלתי תלויה ביחידות גדולות יותר. כפלוגת קוונים א"ית 530-המשכנו את קיומנו עד לחיסולה, עם שחרורו של האתת האחרון ביוני 1946.

ממדבר לוב הועברנו באוגוסט 1944 לאיזור תעלת סואץ לשם מילוי אותה עבודה — שמירה על הקוים המרוכים והגרועים באיזור התעלה. במשך שש שנות שירותנו התמחו החברים בעבודה והוציאו לפועל באופן הטוב ביותר. הפלוגה קנתה לה שם טוב כטכנאים מומחים, זריזים ואחראים. מפקדים גבוהים הביעו את הערכתם המלאה לעבודתנו במיסקרי-פרידה שונים, בעברנו ממפקדה למפקדה ובהזדמנויות שונות אחרות. אולם כל זה לא נתן לחברינו את הסיפוק המלא. אם בשנתיים הראשונות ניתן

בחיל האתנים

לחברים סיפוק מסוים בקחתם חלק פעיל בכל מערכות המזרח התיכון, הרי נשאו נפשם להרחבת היחידה. אך פקודת האיסור שמה לאל את כל שאיפתה. על היחידה של 50 אתנים בערך נגזרה גזירת חנק וגיוון. רק אחדים הצליחו לפרוץ את המסגרת הצרה של יחידתנו ועברו לביה"ס לאיתנות כדי ללמוד להשתמש במכשירים משוכללים ומדויקים ביותר במקצוע האיתנות. אלא שעם גמר ביה"ס מצאו את עצמם מחוץ ליחידתנו והיו נשלחים לתפקידים מיוחדים.

אף-על-פי שיחידתנו היתה עברית ואחת בלבד, לא צורפה לבריגאדה. גם חברים בודדים מיחידתנו לא נתקבלו לבריגאדה על אף פנייתם ובקשתם. הדבר עורר בזמנו גל של התמרמרות ואכזבה בין אנשי היחידה.

ניצני פעולה תרבותית ביחידתנו נראו כבר בשנה הראשונה לקיומנו. אולם עצם הפיזור וגם המסגרת המעורבת מנעו מאתנו עבודה תרבותית סדירה. רק עם בואו של הקצין העברי ובעידודו הוחל בעבודה תרבותית שיטתית. מסיבות עונג-שבת בתכניות מגוונות נעשו לקבע. בהיותנו במדבר הפכנו ל"נוה מדבר" של חיים עבריים ארצישראליים לחיילים היהודים מחיל-האוויר הדרום-אפריקאי, שחנו באותה תקופה במדבר לוב. מסיבות-חג וכן "סדרי" ליל פסח ריכזו את הקצינים והחיילים הדרום-אפריקאים מכל הסביבה. במסיבות אלו התקרבו היהודים הרחוקים מארץ-ישראל לאווירה הארצישראלית, הרבו לשיר שירים עבריים, לדבר עברית ולבקר אצלנו לעתים תכופות.

ועדת התרבות של יחידתנו הוציאה עתון בשם "האתה העברי". העדר מכונת-כתיבה בעברית ומכונת-הכפלה מנע בעדנו את רציפות הוצאת העתון. היו בו בעתון מאמרים ורשימות על המתרחש בפלוגה, סקירה על תולדותיה עם מפת מסעגתיה בשנים 1940-1945 וכן רשימות והצעות על ענייניה הפנימיים. העתון נתקבל ברצון על-ידי כל חברי הפלוגה.

המפעל החשוב השני, שטיפלה בו ועדת-התרבות היא הספריה. תודות לוועד הארצי למען החייל היהודי נתקבלו והוחלפו 8 ארגזי ספרים, בני 100 ספר כל אחד. יסדנו שיעורים לעברית שניתנו על-ידי חברי ועדת-התרבות למעפילים שהתגייסו ושהיו זקוקים ללימוד הלשון. נוסף על העתונות שהיתה מתקבלת בפלוגתנו, ניתנו גם סקירות על העתונות ועל הנעשה בישוב ובארץ. הסקירות היו מלוות על-פי-רוב ויכוחים וחילופי-דעות. אנשי פלוגתנו השתתפו בבחירות לאסיפת-הנבחרים ללא פרישה של שום חבר, למרות החרם של חוגים מסוימים בישוב. כן השתתפו רוב החברים בבחירות לוועדת ההסתדרות הכללית של העובדים העבריים בא"י.

ביזמת ועדת התרבות נעשו שתי פעולות כספיות: (1) מפעל לטובת ילדי-טהרן שהועבר כמעט באופן ספונטאני עם עלייתם של הילדים הללו ארצה, וכל חבר הרים תרומה מתאימה בלי לחכות שיידרש לכך; (2) מגבית ההצלחה. למפעל זה הועברו כל העודפים שהצטברו במשך זמן קיום הקנטינה של פלוגתנו. ההחלטה על כך נתקבלה פה אחד.

ועדת-התרבות טיפלה גם בארגון ובקופת החיילים. פלוגתנו היתה לא רק מבין הראשונות לגיוס, אלא גם מבין הראשונות בארגון קופות החיילים ובהקמת המסגרת של האיגוד. עוד בתחילת 1943 נוסדה הקופה בפלוגתנו, ומיד עם יסוד הקופה המרכזית

מ. טביב : ביחידת האתתים

הועברו כל הכספים לחשבון הקופה הנ"ל לירושלים. באי-כוח פלוגתנו היו גם פעילים בארגון ויסודן של קופות בפלוגות השכנות. למרות מספרם הקטן של חברי פלוגתנו, השתתף באי-כוח יחידתנו בועד המרכזי של איגוד החיילים במצרים. ההשתתפות בקופת החיילים הקיפה כמעט את כל אנשי פלוגתנו. נוסף על התרומה החשובה, שתרמה יחידתנו למאמץ המלחמתי של הישוב במשך שש שנות קיומה, הגענו גם להישג חברתי חשוב ביחידה. נוצרו קשרי חברות וידידות מהודקים בין אנשי הפלוגה, קשרים המתקיימים גם כיום. מבין חברי הפלוגה התארגן בתל-אביב קואופרטיב לחמרי-בנין הכולל 10 חברים ומתפתח ומתרחב באופן משביע רצון. כמה מחברי יחידתנו הם גם חברי הקואופרטיב "גן-האזאי", על אף הפיזור עומדים החברים בקשרי חליפת מכתבים ופגישות בהזדמנויות שונות.

יצחק פריי

ביחידת האתתים

פרשה עגומה ומופלאה היא פרשת הפלוגות העבריות בחיל האתתים. עגומה על שום מה? משום שבמשך כל התקופה הזאת היינו בודדים ונידחים. מעין בנים חורגים לאלהים ולאדם. בגדודים הבריטים, שבהם שירתנו כל הזמן, נחשבנו תמיד ל"פלסטיניאן"; אמנם, תואר שלא התביישנו בו מעולם, ברם הפירוש לתואר זה שהיה נתון למפקדינו, לא תמיד היה פירוש של הבנה. ובמוסדות שלנו התיחסו אלינו כאל נטעים שלא כדאי להתעניין בהם ביותר. כל הכבוד והענין הופנה ליחידות העבריות הטהורות.

במסע יוון היינו היחידים הראשונים שנשלחו עם חיל המשלוח הבריטי הראשון. וזוכר אני: היינו עדיין חדשים, או בלשון הצבא — "טירונים". זה עתה יצאנו ממחנה האימונים. ואנו היינו משתעשעים עדיין בהבטחה שאותנו לא יוציאו מארץ-ישראל. חיכינו אז בחיפה. והמפקדים אמרו לנו כי נשהה בה כל החורף. אך לא מלאו שבועיים לחנייה זו, והנה פתאום, ב-11 בלילה, פקודה: "להשכים ולארוז את החפצים"; אנו חוזרים ל"אי-שם". וכדרך הצבא, בלי שום הסבר (עדיין קופת השרצים היתה תלויה מאחורינו, טרם נגמלנו מהרגלי החיים האזרחיים בהם רגיל אדם לשאול לסיבת הנדרש ממנו). ברם, היה מישהו שהפריח את השמועה. וזו עברה במהירות הבזק מפה לאוזן: "ליוון אנו נוסעים". רבים מאתנו לא רצו להאמין, "לא יתכן" — אמרנו — "הן הבטיחו לנו שאת גבולות הארץ לא נצא". ואולם כעבור יומיים גם הספקנים האופטימיים טיים ביותר נאלצו להאמין. ובאה שעת הנסיעה. רבים מאתנו לא זכו להיפרד מהמשפחות. בלב רבים כרסמה השאלה המרה: הנשוב? הנזכה להתראות עם הנפשות היקרות שהשארו במולדת?

ביוון היינו נתונים לרשות האויריה הבריטית. קבוצותינו עברו את הארץ לארכה ולרחבה. ולא היה אף מקום אחד חשוב לחיל-האויר שלא היינו בו ולא הקימונו את הקשר והחיבור. מלבד זאת הרבינו פעלים גם בבירתה של יוון. "מעשיכם ומפעליכם ביוון ישמשו תעודת-כבוד לא רק לכם, כי-אם גם לעמכם, בהיסטוריה של מלחמה זו" — דברים אלה שאנו מתגאים בהם, נאמרו בכנות מפי אחד ממפקדינו.

בחיל האתתים

לסוריה וללבנון באנו מיד לאחר הכיבוש. וראשית מעשינו היתה, להפעיל את הקוים הקיימים שנהרסו בהפצצות. אחר-כך הקימונו את הקו החשוב ג.ה.—ש.ה. לאורך 55 מילים במהירות המכסימלית ובאיכות עבודה המשובחת ביותר, ואישיות חשובה ממפקדת המזרח התיכון ראתה צורך לשלוח מכתב מיוחד של שבח ותודה לגדוד שבו שירתנו "על העבודה המשובחת ועל המהירות שבה ביצעתם אותה". ולאחר שגמרנו את העבודה הזאת ועוד עבודות חשובות נמסר לנו פיקוח על כל הקוים במשולש ב—ת.ת.—ק.ר—ה. ולאחר סוריה נפל בחלקנו מסע קצר למדבר המערבי. שם שהינו בסך הכל חודש ימים, לרבות זמן הנסיגה שנמשך שבועיים. אך על מה שפעלנו במשך פרק זמן זה יעידו השבחים וההמלצות החמות שניתנו לנו גם הפעם, ושוב ממקור מרכזי ביותר: ממפקדת המדבר, שאת קשריה ואת חיבוריה הפנימיים והחיצוניים באל-עלמין הקימונו במשך 24 שעות רצופות.

ואין פלא בדבר, שדוקא אחרי מסע קצר זה זכינו בפעם הראשונה להיזכר בעתונות הא"ת: "על הפלוגה העברית מחיל האתתים, שהצטיינה במדבר". כמו כן לא הופתענו כאשר אמר לנו מפקד היחידה, שבה היינו משרתים עד היום אי-שם בצפון, במיסדר מיוחד: "אני יודע שיש ברצונכם להיות במקומות חמים יותר מהמקום הזה, כדי לסייע ולהכות באויב, אולם האמינו לי, גם במקום זה תוכלו להרביץ בחטמו של היטלר עד זוב דם, וגם במקום זה תמצאו מוצא למרצכם הכביר". ודבריו אלה נשמעו באוזנינו בשעה שעדיין כמעט לא הכיר אותנו. מאז ועד היום שבו נכתבים הדברים, כבר עברו שישה חדשים, ולאחר פרק-זמן זה יש בידנו סכום-פעלים הגון. די להגיד שכיום אין מוסיפים כאן להתפלא אם ממאות הטלפונים השייכים לצבא, שומעים לעתים תכופות "צליל זר של שפה מוזרה". שכן אם שמעת אותו, הוה אומר שקוונים מדברים ביניהם מהמרכזיה.

אנשינו פשוטים היו. מאי משמע פשוטים? הם "הלכו ברוח הצו". מעולם לא הלכנו בגדולות ולא העטינו על פעלנו וסבלנו שום מעטה אידיאליסטי. אדרבה, בסבלנות ובמעשים אחרים היו רוקמים מסביבם את רקמת האידיאל והאגדה. ולמעשי גבורה שיוונו את הדמות הפשוטה והמעשית לתפקיד וקראנו להם בפשטות "עבודה".

מ. טביב

עם האתתים ביוון

ב-27.12.1940 יצאתי את הארץ למצרים יחד עם יחידה בת 60 איש. אחרי עובדה במשך חדשים ימים, בערך, במדבר — עבודה מוצלחת מאד, אשר בה קנתה לה פלוגתנו שם טוב בצבא ועל-ידי-כך נשתנה גם היחס כלפיה, אשר לא היה בראשונה טוב ביותר, — נשלחנו לעבודה ליוון.

ביוון נתפלגה הפלוגה לשתיים. ואני עצמי יצאתי בדרך מקרה מהפלוגה הזאת והועברתי לפלוגה אנגלית טהורה והייתי בה ארץ-ישראל יחיד. פלוגתי זאת היתה פלוגת-רדיו. אם-כי המקצוע, אשר בו נכנסתי לצבא הוא נהגות, אבל תודות למקרה יוצא מן הכלל ותודות לכך שידעתי איתות עברי ובמשך הזמן למדתי את השפה האנגלית, נכנסתי גם לעבודת האיתות בצבא, אמנם לא באופן קבוע, כי-אם לעזרה.

ד. ר.: עם האתנים ביוון

תפקידי ביוון היה קשה ומסובך. בגלל הגייס החמישי שהיה מפותח מאד אי אפשר היה לצבא האנגלי להשתמש לא ברדיו, לא בטלפון ולא בדואר, כי גייס זה היה בכל מקום, והאפשרות היחידה למסירת ידיעות בעלות ערך צבאי חשוב מאת המטה הראשי באתונה למטה החזית היתה מסירה אישית, כלומר: עלידי נהג או שליח רוכב-אפנוע. הענין הזה היה קשה ומסובך, כי קודם כל היו הדרכים ביוון קשות מאד; ושנית: הגרמנים השגיחו על הכבישים באופן חמור מאד והתקיפו באוירוני-צלילה ומכונות-יריה כל אוטו ואופנוע שעבר בכביש. האוטו שלי היה ככברה, אך לי לא אונה כל רע.

התנדבתי לעבודה זאת לאחר שכל הנהגים האנגלים השתמטו, אולם הודות לכך היתה לי גם האפשרות לראות הרבה דברים בדרכים ובחזית. בין הסיבות שגרמו, לדעתי, למפלת אנגליה ביוון, ואולי העיקרית, היא – גייס חמישי גרמני מפותח עד מאד.

באירודרום "אלבזוס", אשר ליד אתונה, היו שלושה מוסכים גדולים, ששנים מהם היו ריקים ובאחד חנו 8 אוירונים "האריקיין". ביום אחד הגיעו למקום אוירונים גרמנים והפציצו רק את המוסך, אשר בו נמצאו האוירונים והרסו את כולם. אחר-כך התברר, שהמפקד של האוירודרום – יווני – היה מהגייס החמישי. אמנם הוא נהרג באקדחו של הקצין האנגלי, אבל רק אחרי המעשה, כמובן.

לנמל פיראוס הגיעה שיירה בת 15 אניות טעונות תחמושת – 14 אלף טון תחמושת. באותו לילה באו אוירונים גרמנים והפציצו את הנמל, פגעו באניה אחת ועל-ידי-כך גרמו, כמובן, להתפוצצות כל יתר האניות. וכל זה משום שמנהל נמל פיראוס היה איש הגייס החמישי והכניס את כל האניות לנמל בבת-אחת והעמידן באופן רצוף אחת ליד השניה. גם הוא נהרג, אבל לאחר מעשה.

כאשר התחילה הנסיגה קיבלה הפלוגה שלנו את התפקיד של ארגון הנסיגה. יצאנו ראשונים את אתונה והתפלגנו לתשע קבוצות, שכל אחת מהן נסעה למקום אחר בחזית האי פלופונסוס. עלידי הקבוצות האלו ובאמצעות הרדיו אורגן הקשר בין אניות-המלחמה לבין הפלוגות הנסוגות. בגלל זה היינו האחרונים ליציאה מיוון. הייתי עם הפלוגה היהודית, אף כי לא נכללתי עתה בין אנשיה, עד לשעה לפני שצריכה היתה לצאת לאניה. שעה לפני כן נתקבלה ידיעה שמחפשים נהגים מתנדבים כדי לחזור שוב לחזית ולהביא משם חיילים אוסטרלים וניו-זילנדים. התנדבתי לעבודה זו ומשום כך איבדתי את הקשר ביני ובין הפלוגה היהודית. רק שישה שבועות אחר-כך, כאשר הגעתי למצרים, נתברר לי שפלוגתי שיצאתי אתה מהארץ, נלקחה כולה בשבי, ואני הייתי היחיד שיצאתי משם.

זמן שהייתנו באי פלופונסוס היה קשה מאד: מבוקר עד ערב היינו נתונים להפצצות ולאש מכונות-יריה, ובלילה אסור היה להתהלך, מפחד צנחנים העלולים לרדת בסביבה. הוצאה פקודה, שכל אדם שיראו אותו בלילה ייחשב לצנחן ויש לירות בו.

היינו כבר שלושה ימים במקום ולא יכולנו לצאת מתחת לעצי הזית אשר הסוו את מציאותנו במקום זה. היינו בלי מים לשתייה, אף-על-פי שהמרחק לבאר הקרובה אלינו היה לא יותר מאשר 500 מטר. עם תום שלושת הימים גברה המצוקה בגלל חוסר מים והוחלט להביא מים ויהי מה. התנדבתי למעשה זה, לקחתי עמדי 3 מימיות ויצאתי

בחיל האתנים

לעבר הבאר. לפני צאתי נפרדו כל האנשים ממני — שמונה במספר — כמו מאדם ההולך לקראת מות בטוח. את הדרך של 500 מטר אלה עברתי, במשך שעתיים בערך, בזחילה מעץ לעץ ומאבן לאבן. מילאתי את המימיות וכאשר חזרתי — וזה בערך אחרי 3—4 שעות — למקום שהשארתי שם את חברי, מצאתי רק שלוש ידיים, מספר רגלים, ראש אחד ועוד חתיכות של חלקי גוף שונים. פצצת האויב נפלה בדיוק באותו מקום ועשתה את שלה.

בלילה, אור ל-30.4, קיבלנו את הפקודה שגם עלינו לעלות בשעה 0.30 אחרי חצות על האניה. בעמדנו כבר ליד האניה, מוכנים לעלות עליה, בא קצין ושאל מי מוכן ללכת למקום מסוים, מרחק של 10 רגעים הליכה, ולהרוס את תחנת-הרדיו שנשארה, והבטיח שהאניה תחכה לאנשים שיתנדבו. התנדבתי לעבודה זאת יחד עם עוד שלושה חיילים אנגלים. משחזרנו כעבור 20 רגע, לאחר שקיימנו את המוטל עלינו, כבר לא מצאנו את האניה במקום. אין זאת כי נראו סימנים מדאיגים שסיכנו את האניה ולא רצו בגלל ארבעה אנשים להעמיד בסכנה 6,000 איש, אשר היו באניות — והסתלקו...

לא התיאשנו, הואיל ולא הכרנו את המצב לאמיתו ולא ידענו, שזאת היתה האניה האחרונה שהפליגה מחופי יוון והעלתה על סיפונה את החיילים. הצעתי לשלושת חברי האנגלים ללכת למפרץ אחר, במרחק של כ-10 ק"מ ממקום זה, משום שידעתי שגם משם היו מעלים צבא על האניות. התחלנו ללכת לאותו הכיוון. אולם לאחר הליכה של שעה, בערך, יצא לקראתנו חייל יווני ובראותו אותנו התחיל לצעוק: "גרמנו קוז" — ז. א. גרמנים כבר היו גם במפרץ ההוא... משנוכחנו לדעת שהגרמנים כבשו את כל האי, לא ידענו באמת מה לעשות. אך החייל היווני הבטיח לנו את עזרתו. הוא הוביל אותנו למערה גדולה בקרבת שפת-הים. הביא לנו ברינזה (גבינת-כבשים) ומיד פקד עלינו להישאר במערה במשך כל היום ולצאת בערב לכיוון מסויים, במקום שלפי דבריו נמצאת סירת-דייג, שבה נוכל, לפי הצעתו, לחצות את הים לאי הסמוך, ומשם אולי נמצא איזו אפשרות לצאת. עשינו כאשר יעץ לנו. נשארנו כל היום במערה ויכולנו לראות מתוכה כיצד לעתים קרובות למדי עוברים רוכבי אופנוע גרמנים את הכביש הקרוב הלך וחזור. אנו היינו בלי כל נשק, אוכל וציוד, כי השארנו את הכל באניה, אשר בה אמרנו להפליג מיוון.

בלילה, בשעה תשע בערך, התחלנו ללכת בכיוון אשר הנתווה לנו, כדי למצוא שם את הסירה. כעבור עשרים רגע של הליכה, שמענו לפתע מתוך החושך צעקה: "האלט" (בגרמנית: עמוד!). כמובן שלא עמדנו אלא התחלנו לרוץ לעבר החוף ושמענו כי רודפים אחרינו וכדורים עפו מעל לראשינו. מתוך הד הריצה אפשר היה לקבוע כי לפחות שלושה אנשים רודפים אחרינו. היריות לא פגעו בנו, פרט לשריטה קלה באחד האנגלים. לאחר רדיפה של רגעים מספר איבדו הרודפים את עקבותינו וחזרו, כנראה, הגענו לחוף, ולפנינו הצטיירו כמה סירות, אשר משו אותן למחצה מן המים. דחפנו במהירות אל המים את הסירה הראשונה שנזדמנה לנו, קפצנו לתוכה והתחלנו לחתור בשני המשוטים שלה. אך כעבור דקות מספר נתברר לנו שבחושך לקחנו סירה שבורה למחצה, שחסר היה לה חלק מהתחתית שלה והיא התחילה להתמלא מים.

ד.ר.: עם האתתים ביוון

נוכחנו, כי בעזרת הכובעים שלנו בלבד לא נוכל להוציא את המים במהירות המספיקה והיו לפנינו רק שתי דרכים: לחזור אל החוף, או להמשיך בשחיה. בחרנו בדרך השניה.

כולנו התפשטנו, אך לפני שקפצתי המימה לקחתי כמה דברי חפץ, ובכללם גם את התנ"ך, וקשרתי אותם מתחת לכובעי. התחלנו לשחות. היה לילה ולא יכולנו לראות מה מידת המרחק לאי, כי בלילה נראים העצמים קרובים יותר. לולא כך, בודאי שלא היינו מעיזים לצאת לשחיה כה רחוקה. אחר-כך נתברר לי ששחיתי למעלה מ-8 שעות. לדאבוני לא היו שלושת החברים האנגלים שחיינים מעולים, ולמעשה הגעתי אחרי שמונה שעות של שחיה לבדי. כאשר הגעתי לאי כבר האיר כמעט הבוקר, ומחמת החולשה והקור, אחרי שחיה כה ממושכת בים בשעות הלילה, לא יכולתי להתנועע. לא יכולתי גם לסגור את לסתותי, שאחזתן עזית מחמת הקור. אולם אחרי מנוחה קצרה התחלתי לחפש סימני-חיים בקרבת. מצאתי בית אחד, אבל לדאבוני היה ריק ולא נמצא בו כל בגד שהוא ללבוש. ערום הייתי כביום הולדי, אך באין ברירה המשכתי את הדרך עד אשר מצאתי בית-דייגים ובו שני דייגים – אב ובנו. הם קיבלו אותי בזרועות פתוחות. האכילוני, השקוני מים, וגם בגדים נתנו לי והבטיחו לי לקחת אותי מיד בסירת-הדייג שלהם לאי אחר, גדול מזה, במקום שתהיה אולי אפשרות איזו-שהיא לצאת לכרתים. הסירה שלהם היתה סירת-מוטור קטנה, דומה לזו אשר בעין-גב. ועוד באותו הלילה יצאנו לדרך. לא רצינו להפליג בשעות היום מחשש אירונים גרמנים, אשר הסתובבו כל הזמן. לאחר תשע שעות של הפלגת-לילה זאת אול הדלק ואנו נשארנו בלב ים ללא כל אפשרות להמשיך בנסיעה. 23 שעות היינו בים ללא אוכל וללא שתיה. במצב קשה מאד מצאה אותנו סירת-מנוע של אנית-משחית אוסטראלית "Percy". אין בפי די מלים לבטא את הצורה הנהדרת שבקבלת הפנים מצד האוסטראליים, בפרט כשנודע להם שאני ארצישראלי. הם טיפלו בי כך, שאני באמת נטול מלים לבטא את כל אשר רחשתי להם בלבי. באניה הנ"ל הגעתי לכרתים.

ד.ר.

[29.7.41]