



גם בסירות כאלו הגיעו הזבולונים לבירות וקפריסין

וקוי טלפון לא היו בנימצא.
את דאגת ההורים אין צורך לתאר. משמר החור
פים הבריטי הוועק, אך הללו סרכו לצאת אל הים
במוג אויר כה סוער. ההורים לא משו מפתח ביתו
של המהנדס טובים אותו ראו אחראי ל"הפלגה
חסרת האחריות הזאת".

בו והבטיחו כי הסירה לא תיגרר אל הים, הקימו
לעצמם אוהל-מיסתור ממפרשיה.
במשך יומיים השתוללה הסערה ואת שני
הלילות הבאים עשו הצעירים במסתור. דייגים
ערביים מקומיים סייעו בידם במזון ומים, אבל
להודיע הביתה אי אפשר היה. אחרי הכל, כבישים

מצעדים במדים עבריים

יים, אימוני כושר ואימונים מסוג אחר, שנעשו על ידי גופים אחרים בהחבא, נעשו כאן בגלוי, תחת דגל עברי, ושריה עברית ומדים עבריים.

ראשוני תל-אביב עדיין זוכרים היטב את תהליך כות לובשי המדים הצחורים של חניכי "זבולון". באחת הפעמים, נזכר ד"ר צייטלין, ערכנו מצעד של חניכי האגודה ברחוב בן-יהודה שזה אך נולד. העוברים ושבים הביטו בצעירים צחורי המדים בעיניים תמהות. מה זה כאן, פורים, שאלו רבים. הם לא הצליחו לדמיין לעצמם כל סיבה אחרת לכך, שצעירים יהודיים יהלכו במדים.

כאשר התאסף במקום קהל רב, עצר טובים את המצעד, עלה על כימה מאולתרת והחל מטיף למתאספים על הצורך בהקמת צי עברי, וקרא להם לתמוך בפעולות האגודה ובעיקר, לשלוח את בניהם אליה.

גם בימי המאורעות, כאשר הארץ כולה סערה ובדרכים הושמו מארבים לכלי רכב עבריים וכאשר שכונות יהודיות הותקפו עלידי פורעים ערביים, לא איבדנו אפילו יום הפלגה אחד, זוכרים הוטיקים.

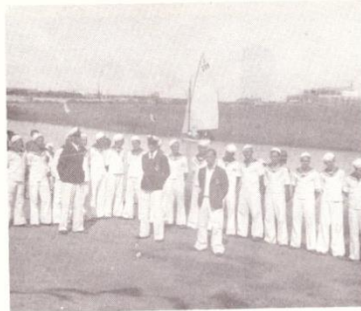
כאלה היו הימים הראשונים. הרבה תעוזה ומעט ידע מקצועי. ואולי טוב שכך החל הכל. כי כאשר הושג הידע, לא נפגעה התעוזה. צעירים שהחלו את דרכם בימאות בסירות מפרש מאולתרות, המשיכו אותה מאוחר יותר בשרות על אוניות ציי בנות הבריית בעת המלחמה בצורך הנאצי, דרך העליה הבלתי ליגאלית - עליה ב', הקמת חיל-הים הישראלי - אשר כיום ציי עולם לומדים את תורות הקרבות שפיתח ויישם - והקמת צי סוחר אדיר, שהעלה את ישראל על מפת הספנות העולמית והביא את דיגלה אל נמלים מרוחקים בכל קצות תבל.

תחת ידו של עמנואל טובים הפכה האגודה הימית הראשונה, "זבולון", ליותר מאשר אגודת שייט. היא היתה מן הגופים הקדם-צבאיים הראשונים שפעלו במדינה בגלוי. מה שיכול היה להחשב בכל מסגרת אחרת כאימונים צבאיים עויינים בעיני הממשל הבריטי, קיבל הכשר מלא תחת ידיו של המהנדס רב הפעלים, שקשריו עם השלטונות היו ידידותיים ביותר. גם רוח הספורט האנגלית סיעה לא מעט וכך, תרגילי סדר צבאי



בימים בהם טובים עוד צעד בראש





מסדר חניכים וחניכות - המהנדס טובים האמין במשמעת מופתית

שכס. סירותיה הושאלו להגנה כמו גם לארגוני מחתרת אחרים, לצורך פעולותיהם.

באחת ההפלגות, דווקא בעת שיא ימי המתח, נזכר לבל, חל קילקול בסירה ונסחפנו אל החוף, ליד כפר דייגים ערבי. איש מאיתנו לא היה מזויין. התושבים הערבים הביטו בנו בפליאה, אבל לא עשו דבר. אצלם היה כבוד ליורד ים הנמצא בצרה - כל יורד ים. זהו חוג ששום מסית ושום פוליטיקאי לא יוכל להבינו.

ואכן ההמנועות מעירוב תחומים בין ים לפוליטיקה היתה בבחינת עקרון מקודש בדברי ימיה של "זבולון".

אגודת "זבולון", שלא כאגודות הימיות שקמו בעקבותיה, נוהרה תמיד שלא להודות עם שום גוף פוליטי או אחר. "המפלגה שלנו היא הים", נהג טובים לומר. "מטרתנו היא לגדל דור של ימאים עבריים".

וכך, גם בימים בהם ריב האחים בארץ הגיע לכדי מלחמה גלויה - בימי ה"סימון" - נשארה "זבולון" מה כשהיתה: כור היתוך לדור של ימאים עבריים. בתוכה פעלו אנשי אצ"ל והגנה שכס אל

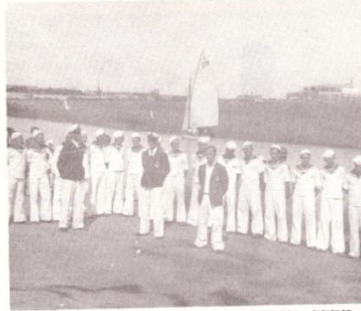
כבוד ימי וכבוד אנושי

הטמון בנער הישראלי, ונערים שהוגדרו שובבים - אם לנקוט בלשון המעטה - היו עברו בבחינת אתגר ממש. רבים מחניכי האגודה היו נערים מהשכונות, בני משפחות מרובות ילדים ומעוטות

כבוד ימי. כבוד אנושי. אלו שתי התכונות שביקש המהנדס טובים לטפח בליבות חניכיו יותר מכל. חינוך לימאות טובה היה לדידו, חינוך להיות בן אדם, "מאנץ". הוא האמין בפוטנציאל



מצעד זבולוני ברחובות תל-אביב הקטנה, כשמדים היו רק לבריטים



מסדר חניכים וחניכות - המהנדס טובים האמין במשמעת מופתית

שכס. סירותיה הושאלו להגנה כמו גם לארגוני מחתרת אחרים, לצורך פעולותיהם.

באחת ההפלגות, דווקא בעת שיא ימי המתח, נזכר לבל, חל קילקול בסירה ונסחפנו אל החוף, ליד כפר דייגים ערבי. איש מאיתנו לא היה מזויין. התושבים הערבים הביטו בנו בפליאה, אבל לא עשו דבר. אצלם היה כבוד ליורד ים הנמצא בצרה - כל יורד ים. זהו חוג ששום מסית ושום פוליטיקאי לא יוכל להבינו.

ואכן ההמנועות מעירוב תחומים בין ים לפוליטיקה היתה בבחינת עקרון מקודש בדברי ימיה של "זבולון".

אגודת "זבולון", שלא כאגודות הימיות שקמו בעקבותיה, נוהרה תמיד שלא להודות עם שום גוף פוליטי או אחר. "המפלגה שלנו היא הים", נהג טובים לומר. "מטרתנו היא לגדל דור של ימאים עבריים".

וכן, גם בימים בהם ריב האחים בארץ הגיע לכדי מלחמה גלויה - בימי ה"סימון" - נשארה "זבולון" מה כשהיתה: כור היתוך לדור של ימאים עבריים. בתוכה פעלו אנשי אצ"ל והגנה שכס אל

כבוד ימי וכבוד אנושי

הטמון בנער הישראלי, ונערים שהוגדרו שובבים - אם לנקוט בלשון המעטה - היו עוברים בבחינת אתגר ממש. רבים מחניכי האגודה היו נערים מהשכונות, בני משפחות מרובות ילדים ומעוטות

כבוד ימי. כבוד אנושי. אלו שתי התכונות שביקש המהנדס טובים לטפח בליבות חניכיו יותר מכל. חינוך לימאות טובה היה לידו, חינוך להיות בן אדם, "מאנץ". הוא האמין בפוטנציאל



מצעד זבולוני ברחובות תל-אביב הקטנה, כשמדים היו רק לבריטים



המשוטים ניצבים בטרם יציאה לדרך



דגל זבולון נישא באחד ממסדרי האגודה



לקבל פרט מטובים היה באמת משהו, נזכרים חניכיו



האבא של זבולון וכמה מבין חניכיו





1938 - עמנואל טובים מניח אבן פינה
למועדון זבולון בהרצל'ה

צעירי תל אביב וסביבתה הקרובה במקצועות הימאות. ביזמתו ובהשראתו הוקמו מועדוני שייט של האגודה גם בחיפה ובתניה, ומאוחר יותר גם בבתים ובאשדוד. גם היום נמשכת פעילות ההתרחבות בה החל טובים ועתה למשל, צפויה הקמת מועדון "זבולון" באילת.

אמצעים. לגבי רבים מבין צעירים אלה, ואולי רבים מאוד, היתה הפעילות ב"זבולון" תחליף יחידי כמעט לפעילות מסוג אחר, ברחוב. רבים מבין צעירים אלה, הפכו ברבות השנים לימאים בעלי שם, למפקדים בכירים בחיל הים הישראלי ולנושאי דרגות פיקוד גבוהות בצי הסוחר הישראלי.

צעיר שובב אחר החייב, כדבריו, את הפיכתו ל"בן אדם" לעמנואל טובים. הוא יוסף דולגין, כיום יו"ר אגודת "זבולון". דולגין, אשר במשך שנים ארוכות מילא תפקידים רבים באגודה שבה גדל, זוכר היטב את הכרותו עם טובים וכיצד שינתה היכרות זו את מהלך חייו.

"זה היה בראשית שנות ה'30, נוכח דולגין, תלמיד גדול לא הייתי, אך לעומת זאת, גרמתי להורי שפע צרות במעשי הקונדס שלי. באחת השיחות ביניהם תינה כניראה אבי את צרותיו בפני טובים, שגר בשכנות לנו והלה הבטיח לו כי "יעשה ממני בן אדם". הדרך בה בחר היתה בלתי שיגרתית, אם לנקוט בלשון המעטה.

"זה היה ביום שבת, זוכר דולגין, טובים לקח אותי בסירה ויצאנו לשוט מול יפו. לפתע הוא נטל חבל, קשר אותי במותני והשליך אותי הימה. מיותר לציין, כי לא היה לי שמץ מושג בשחיה, אבל במהרה למדתי לדעת. כי לא היה לי גם שמץ של סיכוי לעלות בחזרה אל הסירה אלא אם כן אלמד לשחות.

בסופו של אותו יום היה גופי חבול ופצוע. אבל גם ידעתי לשחות.

מאותו יום קשר דולגין את גורלו בימי וב"זבולון", וברבות הימים היה היו"ר הראשון של האגודה, שצמח מבין חניכיה.

היו גם אחרים, שללא תרומתם אולי לא היתה מגיעה "זבולון" להישגיה. הבולטים בהם היו, הנדבנית והעסקנית הציונית הידועה, הגברת הנריאטה דיאמונד, שפעלה רבות לגיוס כספים ועידוד פעולות האגודה. והיו גם אנשים כמו היים ליבוריץ, לימים בעל מפעל "עץ הזית", שהיה בין דור המייסדים של האגודה, או יהודה מצב טוקטלי, לימים נשיא האגודה, ואישים אחרים - אנשים בעלי אמצעים וחזון, שתרמו ותמכו באגודתה בשנותיה הקשות.

אבל הדינאמו שהתניע את פעולותיה של האגודה היה, כאמור, המהנדס רב הפעלים עמנואל טובים. הלה, על אף עסקיו ועיסוקיו הרבים, לא זנח אף ליום אחד את ניהול פעולות האגודה. מהמשרד ממנו ניהל את עסקיו הרבים, נוהלו גם עניניה של האגודה. כל חניך ב"זבולון" וכל אישיים ידע, כי משרדו של טובים פתוח בפניו בכל עת, וכי לא היתה בעייה הקשורה עם הים והימאות העברית, שלא היתה מעניינו של האיש. אבל המהנדס טובים לא הסתפק בהדרכת

מקימי הנמל העברי הראשון

מאודו לראות את חניכיו הופכים רבי חובלים וקציני צי והוא עשה כל שביכולתו כדי לסייע בידי בוגריו להתקבל לצי המסחרי הבריטי ומאוחר יותר על ספינות צי המלחמה הבריטי. קשריו הטובים עם שלטונות המנדט ועם גורמי ספנות בריטיים, סייעו בידו וחניכי "זבולון" כמו גם חניכי אגודות אחרות, התקבלו כימאים באוניות הצי. שלא כדרך הימאים הבריטיים, הם המשיכו ללמוד וכמה מביניהם הגיעו לדרגות קצונה בכוחות עצמם. מאוחר יותר הם נמנו על רבי החובלים והמכונאים הראשיים הראשונים שפיקו דו על אוניות שהניפו דגל עברי.

ממש כשם שדחף טובים את חניכיו הצעירים להפלות הרפתקניות אשר אפילו ספנים מנוסים לא העזו לצאת לקראתן, כך הוא דחף אותם עתה להצטרף אל הצי הבריטי, סיסמתו היתה: כדי להיות איש ים עליך להיות גבר. לכן, התעוזה ואומץ הלב קודמים לידע.

ברבות הימים, כאשר הגיעו ימי המבחן, הוכיח שיטתו של טובים את עצמה. מעשי הגבורה של חניכיו בפעולות הצי הבריטי, בשרות ההפעלה וחיל הים הישראלי, ינקו מאותה תורה שהעבירו חניכיו לפיקודיהם.

בימי מאורעות 1936, כאשר הדרכים בארץ היו חסומות ובנמלי הארץ החרימו הסבלים הערבים את הסחורות העבריות ובכך שותקה למעשה תנועת המסחר העברי מן הארץ ואליה, גמלה ההחלטה בלב הנהגת הישוב להקים נמל עברי ראשון בעיר העברית הראשונה – תל-אביב. לפתע גילו מנהיגי הישוב את "זבולון" ואגודות ימיות אחרות. רק אז, למעשה, ניתנה לגייטמצייה למפעלו של טובים ושל אלה שהלכו בדרכו. לפתע היה צורך באנשים בעלי ידע ימי. אנשים שיפעילו את דוברות המטענים ואת סירות הגרר וה"לאבי-צ'ים". אנשים שידעו להפעיל מנופים ולקשור קשרים.

את הסבלים העבריים הראשונים היה צורך לייבא מסלוניקי. אבל אנשי התפעול בנמל היו כולם מתוצרת מקומית. כמעט כולם היו בוגרי "זבולון". רבים מאותם ראשונים, המשיכו בפועלם והגיעו למעמד בכיר בניהול נמלי הארץ, לאחר קום המדינה.

מכאן ואילך הבינו גם המתנגדים את החשיבות שבהקמת דור ימאים עברי בארץ ישראל, אלא ששוב הוטל חלק כבד מן המלאכה על כתפיו הרחבות של המהנדס טובים. טובים רצה בכל



1934 - מועדון זבולון ליד הבית האדום ברחוב הירקון



ימי מבחן



יעקב לובניצקי - מראשוני הנופלים מבני זבולון

בראשית מלחמת העולם היה חניך "זבולון". היה זה צבי קינן, נשיאה של האגודה כיום, אשר אונת המשא עליה שרת כצוער טובעה בידי צוללת גרמנית במימי האוקיינוס האטלנטי, מול חופי פורטוגל.

פרשה אחרת היתה פרשת נפילתה בשבי של קבוצה מחניכי "זבולון", ששרתו בצי הבריטי. במחנה השבויים ביוון בלטה "הקבוצה הישראית", כפי שכונתה עלידי השבויים האחרים, בעוז רוחה. באחד המקרים הצליחה הקבוצה להבריח קפיטן בריטי ממחנה השבויים, שעות מעטות לפני שאנשי הגסטאפו הניחו עליו את ידם, לאחר שגזרו עליו מוות ביריה. אי הצלחתו של המבצע פירושו היה הוצאתם המיידית להורג של המעורבים בו. אך המשימה בוצעה בכל זאת והצלחה.

עמנואל טובים עצמו תרם את חלקו למאמץ המלחמתי, כאשר הקים את בית המלאכה הראשון בארץ לשיפוץ ותיקון ספינות, בנמל חיפה. מעשה שתרם רבות למאמץ המלחמתי ואשר עליו זכה טובים להוקרה רבה.

על אף סירובם של הבריטים לגייס ימאים עבריים לצי הבריטי, הצליח טובים בקשריו המיוזמים לחדש, לשבץ את חניכיו בספינות הוד מלכותו. רבים מהם נטלו חלק בקרבות העזים ששחקו את הצי הבריטי במימי הים התיכון, ליד חופי צפון אפריקה, מלטה ויוון.

שמותיהם של ימאי זבולון הופיעו לא פעם

והמקרים בהם גילו חניכי "זבולון" עוז רוח ודבקות במטרה היו רבים. כזה היה, למשל, סיפורו של יעקב לובניצקי, הוא היה צעיר. צעיר מאוד, כאשר הצטרף לאגודה. אבל אהבתו של הנער לחיי הים היתה חסרת מעצורים. הוא כמעט לא מש מן הסירות. הוא למד בשקיקה כל מה שיכול היה טובים ללמוד, ועתה שאיפתו האחת היתה: לעלות על אוניה. טובים לא יכול היה לעמוד בלחצו של הנער בן ה-14 ולבסוף הסדיר את קבלתו כנער סיפון על האוניה שהפליגה בין נמל קונסטנצה שבים השחור ונמל חיפה.

בטרם מלאו ליעקב 15, פרצה מלחמת העולם השנייה. אוניות, כאוניות רבות אחרות, הופנתה לתגבר את צי התובלה של האי הבריטי הנצור. יעקב לובניצקי סרב לנטוש את האוניה. גם לחצם של ההורים ואפילו נסיונות השכנוע של טובים, לא עזרו.

פעם אחר פעם ניצלה האוניה מהתקפות אויר או התקפות טורפדו, עד אשר באחד הימים, בעת הפלגה במימי התעלה האנגלית, הכריעו פצצות מטוסי הלופטוואפה גם אותה. גופתו של יעקב לובניצקי, בנו של סוחר יהודי זעיר מיוצאי גרמני, לא נמצאה מעולם.

צעיר אחר מחניכי זבולון, רוזנבאום שמו, התגייס אף הוא לצי הבריטי. בעת הפצצה מן האויר הוא נפצע קשה בראשו ואף כי לא מת באותה הפצצה, מעולם לא התאושש מן הפגיעה. אפילו המלח העברי הראשון שאוניתו טובעה



המהנדס טובים ומפקדי הצי הבריטי - פועלו של מייסד זבולון זכה להערכה רבה



התהפכה וחלק מן הציוד אבד. באותו לילה הם התגנבו אל אחת מסירות הדייג הערביות שחנו בנמל יפו ודאגו להשלים את הציוד. במקרה אחר, טרב אחד מצעירי האגודה לרדת מעל גבה של סירה הפוכה שנסחפה במים ולהציל את עצמו, מחשש שהסירה תאבד. כולנו קיבלנו מטובים את יראת הכבוד לכלי השייט שאמור היה להגן על חיינו בים הפתוח. היינו חוסכים מפרוטותינו כדי לקנות צבעים או אבזרים שהיו דרושים לסירות. לא אחת, בלילה של סערה, היינו רצים אל הירקון כדי להבטיח שהסירות עדיין קשורות למקומן. אחרי הכל, באותם ימים היו עדיין מי הירקון גואים על גודי תיהם. באותם ימים גם היה הירקון לזבולונים בית.

בפקודת היום של מפקד הצי הבריטי בים התיכון, אדמיראל קנינגהאם, כדוגמה לעזר רוח וימאות טובה.

באחד המקרים, בעת שריפה שפרצה על סיפונה של ספינת מלחמה בריטית ואיימה להטביעה, המשיכו שניים מחניכי "זבולון", דב גולינסקי (לימים מכונאי ראשי בצי הישראלי) ומנחם פוקס, ללחום בלהבות, גם כאשר מירב אנשי הצוות כבר נטשו את הספינה. בזכות פעולתם זו הצילו השניים את כלי השייט חכו על כך לצל"ש. זו היתה תוצאת החינוך שקיבלנו, באגודה, מסביר לבל. הכבוד לרכוש, לכל פריט, היה מעל לכל דבר - פרט אולי לחייאדם. לבל זוכר עדיין כיצד לא העזו הוא וכמה מחב ריו להראות את פניהם, לאחר שהסירה בה הפליגו

בשרות ההעפלה הבלתי ליגלית

ממתנינים כך 40 ו-50 שעות רצופות עד שהאוניה עליה נמסר לנו נראתה באופק, זוכר לבל. לבל עצמו פעל במסגרת ה"אצ"ל, ממש בשם שאיזיק לוי היה איש ה"הגנה", אך בזבולון לא היה הבדל בין הארגונים, ובמקרים רבים יצאו יחדיו אנשי ההגנה והאצ"ל בסירות "זבולון" כדי לאתר ספינות מעפילים. במקרים רבים, כאשר היתה ספינת המעפילים קרבה אל החוף, היו סירות "זבולון" יוצאות לקראתה כדי לסייע בהורדת המעפילים. "באחד הלילות", נזכר אלימלך לבל, "ליד חוף נתניה, הצלחנו להוריד רק שלוש סירות עמוסות מעפי לים אל החוף, כאשר לפתע הופיעו אנשי משטרת החופים הבריטית והמטירו לעברנו אש תופת. המעפילים שלא הספיקו לרדת לחוף נלכדו והובלו לקפריסין. למזלנו היה לילה אפל וגשם שוטף ירד כל העת וכך, במסווה החשיכה, הצלחנו להתיחמק מתחת לאפם של הבריטים."

במקרים אחרים גויסו חניכי "זבולון" הצעירים לקומוצים מאולתרים על שפת הים, בנקודות אסטרטגיות. מדורות הענק שהודלקו על ידם שימשו כתמורוד וסימן דרך לספינות המעפילים הקרבות.

רבים מחניכי "זבולון" עברו, באופן טבעי, לפלוגות הפלי"ם, כאשר אלו הוקמו. במסגרת "זבולון" עצמה הוכשרה גם המחלקה הימית היחידה של האצ"ל. "מובן שזו היתה פעולה חשאית שאיש לא ידע עליה, אפילו לא טובים עצמו, מגלה לבל. הם באו כחניכים בודדים כדי ללמוד את מקצוע הימאות. זו היתה הפעם היחידה ש"עבדת" על האיש הזה שהערצתי כל כך. אבל תרומתה האמיתית של "זבולון" ושל

אחד הפרקים רבי ההוד של האגודה היה פרק ההעפלה.

מספר ד"ר צייטלין: אניות המעפילים עמוסות הפליטים לא יכלו לעגון בנמלי הארץ, לכן הן עגנו בלבנים והיה צורך בסירות קטנות שירידו את המעפילים אל החוף. לשם כך קיים קשר תמידי בין אגודת "זבולון" לבין המחלקה המדינית של הסוכנות.

זכרון אותם ימים עדיין טרי גם במוחם של אלימלך לבל ואיזיק לוי. עבורם לילות ההעפלה היו לילות ארוכים. ארוכים מאוד - של שייט בלב ים בסירת יולה מהירה במרחק עשרות קילומטרים מן החוף, ובהמתנה לספינות המעפילים שצריכות היו להגיע, כדי לנווטן אל החוף. לעיתים היינו



היולה ששמשה לניווט אניות המעפילים אל חופי הארץ

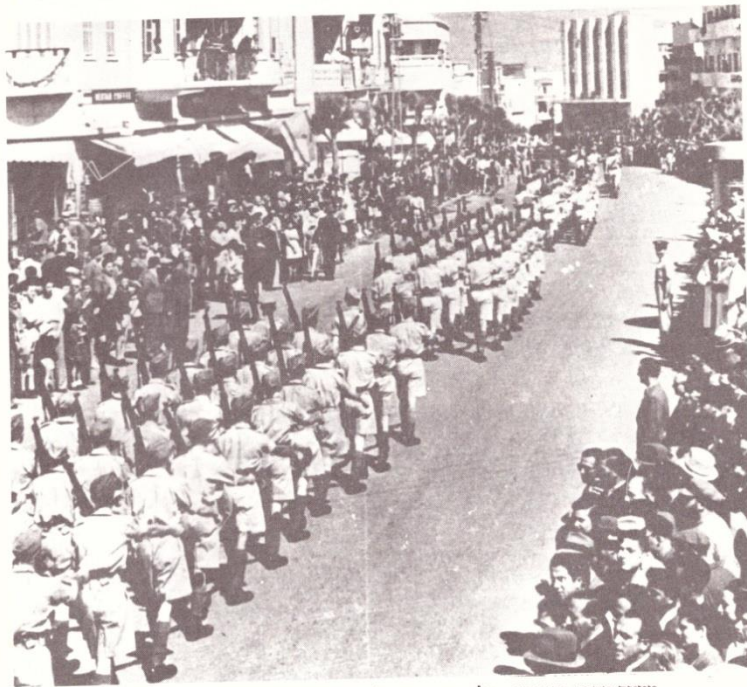


לאחר מלחמת השחרור, לאחר שהעצמאות הושגה, המשיכה אגודת "זבולון" לחנך צעירים ובעיקר מבני נוער השוליים - לחיי ימאות. אולם בתי הספר ומוסדות החינוך הממלכתיים, כטלן בהדרגה את מלאכת החינוך הימי לידיהם ושילבו אותו במסגרת מערכת החינוך הממלכתית. לרגע נידמה היה כי האגודה שרשמה הישגים כה מרשימים ב־20 שנות קיומה, סיימה למעשה את תפקידה. הצי הישראלי הוקם. אוניות המניפות דגל עברי עשו דרכן בשבעת הימים ומאות תלמידים התחנכו בבת־ספר ימיים.

ואכן, היו לא מעט קשיים בנסיונות ההסתגרות, נזכר ד"ר ציטלין, ששימש באותם ימים כמזכיר האגודה. האגודות האחרות שמו גם קודם לכן דגש רב יותר על השיט הספורטיבי ועתה ברור היה, כי מעתה יהיה גם עלינו לפנות לנתיב זה. אבל היתה בעיית האמצעים הכספיים. מאחורי "זבולון" לא עמדה אגודה בעלת אמצעים ורכישת כל סירה היתה בכחינת בעייה של ממש.

אגודות ימיות אחרות שנולדו בעקבותיה, הומחשה בצורה הטובה ביותר כאשר הוקמה מדינת ישראל ובעקבותיה הוקם חיל־הים הישראלי. למעלה מיספ אחוים מאנשי החייל באותם ימים היו יוצאי האגודות הימיות. תמונה דומה היתה גם באיוש הצי המסחרי, שזה אך הוקם.

את יום הכרזת המדינה זוכר אהרון בוצר, המשמש כיום כמזכיר האגודה. אותו יום, הוא נזכר, עשינו את דרכנו בשתי סירות אל עבר ספינת מעפילים שקרבה אל החוף. ואז, כאשר נימצאנו מול תחנת הכח רדינג, בשפך הירקון, צללו לפתע מעלינו המפציצים המצריים. מטרם היתה תחנת הכח, אבל אנחנו בסירות הרגשנו היטב את הדף ההפצצות. המטוסים יצאו לסיבוב הפצצה נוסף ואנחנו התחלנו לחזור כמשוגעים אל עבר הים הפתוח. רק כנס יצאנו מהעניין בשלום, אך העיקר - המשימה הושלמה המעפיל לים הורדו בשלום אל החוף.



מצעד הצבא הבריטי - מלבדם היו הזבולונים מהמעטים שהורשו לצעוד במדים

