

הפעולה הראשונה של אצ"ל ולח"י במסגרת תנועת המרי העברי

"ברוכה תהא האחדות הלוחמת"

אחדות לוחמת קמה כבר ביישוב היהודי בסתיו תש"ו (אוקטובר 1945)

הקמת "תנועת המרי העברי" בסתיו תש"ו (אוקטובר 1945) שמה קץ ל"סזון" (הגדול). האמונה שקינה בקרב חברי האצ"ל ורבים ביישוב העברי בהקמת אחדות לוחמת התגשמה. לאחר מספר פגישות בין ראשי שלושת הארגונים: משה סנה וישראל גלילי ("ההגנה", לרבות פלמ"ח), מנחם בגין (האצ"ל), נתן פרידמן ילין-מור (לח"י), קיבלו נציגי ה"הגנה" את עמדת מפקדת האצ"ל, לפיה תישמר עצמאותם הארגונית של שני הארגונים "הפורשים". יחד עם זאת ההכרעה על ביצוע פעולות צבאיות נגד השלטון המנדטורי תהיה שמורה למפקדת "תנועת המרי העברי". מפקד האצ"ל בגין ציין: כי ההסכם בין ה"הגנה" והסוכנות היהודית לבין שני הארגונים: אצ"ל ולח"י, "לא נכתב בדין, אך נחתם בדם". לדבריו, התנאי היסודי שלו היה - "מצוות עשה".

אמנם ההסכם הגביל את אצ"ל ולח"י לפעולות מתואמות ומאושרות, למעט פעולות "רכש" (לקיחת אמל"ח ממחנות צבא בריטים), אך שני הארגונים מילאו אחריו לא רק לפי רוחו, אלא גם לפי האות הבלתי כתובה שלו. היו אמנם תקלות בהמשך אבל הכול טופל ברוח טובה ומתוך רצון לשמר את האחדות הלוחמת. ואותה אחדות קמה והייתה. תנועת המרי יצאה לדרכה ב"ליל הרכבות", יום השנה להצהרת בלפור, כ"ה בחשוון תש"ו (1 בנובמבר 1945). אצ"ל ולח"י פעלו במשותף בהתקפה על תחנות הרכבת המרכזית של ארץ ישראל בלוד והשמדת מתקניה. ה"הגנה" (פלמ"ח) פעלה בהרס תשתיות מסילות הברזל ובפיצוץ עשרות גשרים וגשרונים (ב-153 נקודות של מסילות הברזל בארץ). איתן לבני, מפקד המבצעים של האצ"ל, שהיה גם חבר המפקדה הראשית ומפקד הפעולה (סגנו היה חבר לח"י שאול

הגלילי), כתב, כי הפעולה נועדה להימשך כשלושים דקות. אך הפעם היות שפעולה זו לא הייתה משולבת בפעולות אחרות, לא היה חיוני לשמור על תזמון מדויק. כך הוא חשב... באיחור של 90 דקות, התקרב הכוח לנקודת הפריצה בגדר. לבני טעה. לא ידע שחבריו למטה המבצעי של תנועת המרי העברי: משה סנה ויצחק שדה, העלימו ממנו מידע חיוני על פעילות ה"הגנה" (פלמ"ח) באותו לילה... זו נפרצה בשקט על ידי אנשי הרתק... ותשעה חבלנים נכנסו פנימה בפיקודו של סגן מפקד הפעולה, חבר לח"י שאול הגלילי. החבלנים נשאו עמם מטענים במשקל של קילוגרם וחצי כל אחד. "החבלנים התקרבו בשפיפה לעבר הקטרים, שהטילו צל גדול על סביבתם. ברגע זה ממש הבחינו בהם החיילים הבריטיים שהגנו על המקום ופתחו עליהם באש".¹ לבני ציין שלא היה ידוע לו על פעולות ה"הגנה" באותו לילה שנודע לימים כ"ליל הרכבות". לבני עצמו היה נציג האצ"ל (ולרוב גם נציג לח"י) במטה המבצעים של תנועת המרי העברי. משמע, מפקדת תנועת המרי העליונה מידע חיוני משותפה נציגי אצ"ל ולח"י. דבר שעלול היה להסתיים באסון גדול. וזאת מפני שפעולות ה"הגנה" ברחבי הארץ הזעיקו את הבריטים והם תגברו כוחות באזורים רגישים מבחינה צבאית. "לתחנת-הרכבת בלוד היתה, כאמור, חשיבות אסטרטגית ולוגיסטית ממדרגה ראשונה והצבא היה ערוך להגנתה. מכאן גם הבזקי-האור הרחוקים שקידמו את פנינו באופק".²

התקפה משולבת של אצ"ל ולח"י

"המשקיף" – עתון יומי לאומי, יומון המפלגה הרביזיוניסטית, יצא בכותרת ראשית: "רשת הרכבות בא"י נחבלה ב-50 מקומות" ובכותרת משנית: "הותקפו מתקני-זקוק בחיפה וטובעו 3 סירות משמר

החופים - נהרגו חייל בריטי, נוסר ערבי, 3 עובדי רכבת ערביים ואחד מהמתקיפים" ("המשקיף", 2 בנובמבר 1945). זה האחרון – "ואחד מהמתקיפים" – היה לוחם האצ"ל יששכר וגמן (דרכי) הי"ד, יליד לודג', פולין, י' בטבת תרפ"ה, (6 בינואר 1925). וגמן - דרכי ("סמל משה") הצטרף לפעולה למרות העובדה שעד לפני זמן קצר היה מרותק למיטתו במשך ארבעה חודשים בשל פציעתו הקשה בפעולת האצ"ל בפיצוץ בניין הבולשת הבריטית ביפו. ואכן, בתחילה לא רצו מפקדיו לשתפו בפעולה בשל מצבו הבריאותי הזקוק עדיין למנוחה. "לבסוף השפיע על מפקדיו, ובראש כותת חבלנים יצא למקש את מסילת הברזל ולחבל בתחנת הרכבת בלוד. בעודו רץ בראש אנשיו בשטח התחנה ומנסה לחסל את התנגדות האויב, נפגע ונפל חלל". וגמן עלה ארצה עם הוריו בעודו ילד. המשפחה השתקעה בתל-אביב והוא למד בבית ספר 'בילו' ובגימנסיה 'מונטפיורי'.

לשורות האצ"ל הגיע מתנועת בית"ר בשנת 1939. עם הכרזת המרד על-ידי מפקד ה'ארגון' מנחם בגין, עזב את עבודתו באריגה והחל לעבוד במחתרת בייצור חומרי נפץ ובארגון יחידות המחץ ('הי"ס') של ה'ארגון'. כן שימש כמדריך ראשי בקורס למפקדי ה'י"ס'. הפעולה בתחנת הרכבת בלוד הייתה אחת מפסגות חייו בשירותו הקרבי באצ"ל (זכרם נצח, עמ' 98). ההתקפה המשולבת של אצ"ל ולח"י נערכה על תחנת הרכבת ומחסן סחורות בלוד. נגרם נזק רב לתא איתות, לרכבת ולשלושה קטרים. בשעת ההתקפה נהרגו חייל בריטי ושני ערבים, עובדי הרכבת. סבורים כי גם נוסר ארצישראלי נהרג. וכן, חייל בריטי, נוסר ארצישראלי ו-6 מעובדי הרכבת - נפצעו. אחר כך, נמצאה גווייתו של אחד מהכוח התוקף בקרבת מקום. "בשעת ההתקפה על תחנת לוד הועלה מוסך הקטרים באש ומוקשים הוטמנו תחת כמה קטרים". כתבים צבאיים

שביקרו במקום מוסרים, כי ההרוג מהכוח התוקף [אצ"ל] הוא ישעיהו (יששכר) וגמן מתל-אביב, נמצא בפרדס סמוך לתחנת הרכבת ולידו רובה צבאי בריטי חדש. מפקד הפעולה לבני סיפר כי קיבל את הידיעה על מותו של וגמן מפצעיו מהאחות "טופסי" (מלכה יפת). הוחלט בשל הנסיבות להשאירו מאחור על האלונקה כדי שהבריטים יפנו אותו. וכך היה. בבוקר העבירו הבריטי את גופתו לחברה קדישא' בתל-אביב והוא נקבר בבית הקברות של נחלת יצחק.

³ שם, עמ' 143.

החלה נסיגה לכיוון פתח תקווה. המטרה הייתה להגיע לשטח הכינוס עוד בטרם יעלה השחר. "כשהתקרבו להצטלבות כפר-ענא - יהודיה ראינו שריוניות צבאיות מסוג Bren Carrier עוברות בצמדים על הגשרון של מעביר-המים הגדול... השתופפנו מתחת לגשר".³ צמד שריוניות נוסף נע גם הוא לכיוון תחנת הרכבת בלוד כדי ללכוד את הכוח התוקף אשר כבר עזב את התחנה ההרוסה. הכוח הנסוג הגיע בסוף ליעדו בפרדסי פתח תקווה שם המתינו לו המחסנאים שאספו את הנשק.

מטעם השלטונות נמסר לכתבים, בוצעה ההתקפה על תחנת הרכבת בלוד כאשר שומרי התחנה וכוחות הביטחון היו בכוננות היות שקיבלו מידע על התפוצצות סמוך לחצות בתחנת הרכבת בירושלים. פצצה שהונחה מתחת לקרון רכבת התפוצצה, אך הסבה נזקים לפסים ואילו הקרון כמעט ולא ניזוק. אומדים את הנזק ברבע מיליון לא"י ויותר. פעולה מכוננת זו של הריסת תחנת הרכבת הגדולה ביותר בארץ-ישראל על מתקניה, על ידי אצ"ל ולח"י הוכיחה, הן לשלטונות הבריטים והן להנהגת היישוב היהודי, כי ארגונים אלה, "הפורשים", הם כוח רציני, מיומן וחשוב במערכה המשולבת של כל כוחות המגן לגירוש הבריטים מארץ-ישראל. היישוב העברי שידע מחלוקות מבית ומתחם פנימיים, זכה, בלילה זה של פעילות מבצעית משותפת, אך עדיין לא מתואמת, ל"ירח דבש" שנמשך כעשרה חודשים.

עובדים מפנים את הריסות תחנת הרכבת בלוד, תחנת הרכבת המרכזית של ארץ-ישראל, בעקבות הפעולה המשולבת של אצ"ל ולח"י - 1 בנובמבר 1945. (באדיבות ארכיון מכון ז'בוטינסקי, תל-אביב)

