

בטחון בדרכים



למספר נהגים הופסקה זמנית רשות הנהיגה בכלל מסיבות בריאות — והתברר שגם במקרה זה הוזנחה בדיקתם שנית במועד.

לבית-ספר לחי"ר יש קורס מצוין להכשרת נהגים, אשר עמד לרשותנו לשם מבחן נהגים ואימוניהם. ההשתלמויות לחידוש ושיפור מנהגי הנהיגה כללו הדגשות על נקודות מיוחדות כגון: — שמירת מרחקים בשיירות, נסיעה לאחור, סיבוב, וחוקי תנועה לעצירה וחניה.

המפקח המחוזי על בטחון-בדרכים סיפק לנו כרזות, תמונות, דברי-דפוס ומיני אמצעי הדרכה אחרים.

הבדיקה גילתה שחקירות משטרתיות של תאונות דרכים נוהלו רק במקרה שכתוצאה מהתאונה הוגשו תביעות נגד הממשלה לתשלום פיצויים, והדגש הושם בהן לא על הסיבות היסודיות של התאונה, כי על „מציאת האשם“. לרוב היתה חקירה כזאת מגיעה אל קיצה לאחר חדשים מספר וכשאי אפשר יהיה לאחוז באמצעים לשיפור המצב, — כי לעתים היה הנהג מועבר בינתיים ליחידה אחרת. אי-מסירת הדו"ח על כל תאונה ותאונה גררה אחריה ענשים אחדים. במקרה של תאונה אחת שלא דונח עליה נתגלה שקצין הסכים שהנהג האשם בתאונה ישלם פיצויים במקום. שניהם, הקצין והנהג, לא הבחינו בשוטר הצבאי אשר היה עד לתאונה ושדיוח עליה כחוק. לאחר מקרה זה הוצאו הוראות מפורשות בדבר החובה לשלוח דו"ח על כל תאונה, תהיינה סיבותיה אשר תהיינה.

הצלחנו להרכיב חולית „בקר-רכב“. החוליה הורכבה משלושה בד"א שמתפקידם לבדוק מדי יום ביומו מספר כל-י-רכב בכביש או על מגרש החניה. מספר כל-י-הרכב שנבדק על-ידם בכל יום היה החלק ה-30 מהמספר הכללי של כל-י-הרכב, כך שבמשך חודש אחד החוליה ראתה לפחות פעם אחת את כל

המכונית הממהרת התחלקה לתוך הסיבוב. הנהג, תוך המהירות השגעונית, הספיק במראית עין לראות את הגשר שבמיצר, ונתחור לו כי תנופת מכוניתו נושאת אותו אל מעבר לגשר. הוא הסב את ההגה בכיוון ההתחלקות. עתה נכנס בצרה אמיתית. כשהיא סוטה לרוחב הכביש ופניה אל הגשר נסתה המכונית על צדה סמוך למעקה האבן. עץ אורן קשה עצר פתאום את המשך התחלקותה קדימה. הנהג, שלא נפגע, נד בראשו כשיכור וניסה לאמוד את הנזק. לאחר זמן לכשהעריכו את הנזקים וחייבו את חשבונם, נתברר לו שמחיר תיקון הכנפים, המגן, תיבת-ההילוכים והארגז התקרב לסכום של 500 דולר.

אחוז התאונות בגדוד ההובלה ה-52 של חיל-ההובלה בצבא ארצות-הברית ב-9 החודשים הראשונים בשנת 1949 היה 1.73 לכל 100.000 מילין של נהיגה — לעומת 1.7 שהוא האחוז הממוצע בצבא ארצות-הברית. בחודש אוקטובר של אותה השנה עלה האחוז ל-4.02. נקל להעריך את השפעתה של עליה כזו על קצב התובלה.

התכנית השגרתית „בטחון בדרכים“ של גדוד התובלה ה-52 כללה את ההוראות הרגילות של הצבא, כרזות-זהירות, אימון נהגים, בקורות תקופתיות של טיפול-מונע, דוחות תאונות דרכים, אספות „בטחון-בדרכים“ בפלוגות ושימוש באמצעים משמעתיים רגילים.

עמדה בפנינו המשימה „למצוא, להגדיר ולתקן את התנאים והמסיבות הגורמים לתאונות“. הבדיקה הראשונה של תכנית בטחון-בדרכים, אמון הנהגים, והפיקוח גילו מיד דברים מעניינים.

תחילה מצאנו שהמכוניות נשלחו למקום עבודתן בזמן, רק מעטות אחרו. מספר התלונות שנתקבלו מהמשטרה הצבאית ויחידות-הבטחון-בדרכים היו אפסיות. פרט לכמה מקרים יוצאים מהכלל נהגו במ-כוניות בסדר ורק בתפקיד רשמי. רשיונות הנהגות הוצאו בהתאם לפקודות הרישוי.

יתכן שהיו ליקויים בשיטת בחירת הנהגים, בחיי נתם ואימונם. התחלנו על-כן להקפיד על בחירה ואימון, אך הוגבלנו מאד ע"י משלוחים מרובים שהוטלו עלינו, וכיחידת עתודה כללית נדרשנו להחר זיק באופן קבוע פלוגה אחת באימונים, מצאנו שעבר דתם של נהגים רבים הושבתה כינן שיחידותיהם לא חידשו במועד את רשיון הנהגות שפג תוקפן.

אחד מכלי-הרכב אשר ליחידה. דוחות הבדיקה הובאו אלי כל יום, ולאחר אישורי הועברו דרך הצינורות הרגילים ליחידות לשם ביצוע תיקונים בכלי-הרכב. לאחר הבקורת קיבל כל נהג מיד במקום העתק מדו"ח הבדיקה, למען יוכל לתקן את הדברים שמתפר- קידו לתקנם. נהגים שבמכוניותיהם לא נמצאו מגר- עות קיבלו כפרס תעודות-חופשה לשלושה ימים החל ממחרת היום, וזה בלי להתחשב במספר הקצאות אשר הוטלו על יחידתם. לידי הפלוגה שהצטיינה במשך החודש הועבר למשך חודש ימים „שלט המכוניות המעולות“.

פיתחנו שיטה מיוחדת לטיפול בנהגים מעורבים בתאונות דרכים שהיו כרוכות בהן סיבות האפייניות לתאונה. שיטה זו כללה פרסום רחב של מסיבות כל תאונה ותאונה והאמצעים שיש לאחוז בהם כדי למנעה; והשגנו תוצאות מצוינות מבלי להזדקק לבתי-דין צבאיים.

סיבת רוב התאונות היא אימון ובקורת לקויים. מדוע, איפוא, להעמיד אדם בפני בית-דין צבאי ולחפות על אי-יעילותו של פיקוד? הנהג גויס כדי להפכו לחייל ולא כדי למלא את בתי-הכלא באורחים שמשלמים את כלכלתם.

הזכרתי את „תעודת-החופשה“ ואת „שלט המכו- ניות המעולות“. חשובה מהן היא הטבלא לרישום התאונות, רשלנות בטיפול-מונע ברכב, עבירות תנועה, וציונים לשבח, שהמציאו. טבלא זו שימשה כלוח הישגים לנהגים המצטיינים וציינה את מצב תאונות-הדרכים ביחידה.

דרכים אחרות לעודד את התענינות האנשים בתכנית למניעת תאונות דרכים כללה: אספות חדשיות בגדודים ובפלוגות, כרזות, תמונות, מודעות, טבלאות, מודעות בעתונים, והכנסת סיסמאות-זהירות בפתק-התשלומים השבועי. ראיונות עם נהגים, ועדות חקירה וחזרות פומביות לאחר תאונות, תעודות-חופשה כפרס, זכות עדיפות לבחירת מכונית והקצ- אות לעבודה.

כדי להבהיר לכולם את כוננותנו הברורות הכי- נוננו פקודות-קבע לבטחון-דרכים וכולם נדרשו לבצען. מילוי פקודות-הקבע דרש שכל הדרגים בגדוד יפנו תשומת-לב מרובה למגרעות שהורידו את יעי- לות העבודה. הדברים הובאו בתמידות לידיעת כל החיילים.

כל הגורמים המעורבים, כגון תחנות-ויסות, משטרה-צבאית, המפקח על בטחון בדרכים, ויחידות תובלה שונות, תואמו בדרך מנהלתית, ובמיוחד הודגשו יסודות הנהיגה הבטוחה כפי שהם מפורטים

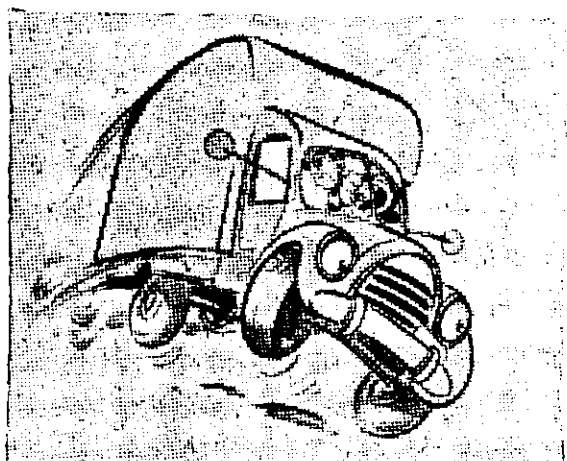
בפקודות-קבע לנהג. מדריך באחד מבסיסי ההדרכה של חי"ר מספר, כי בעת שחניכיו ירדו מהמכוניות שהובילום לתרגול בשטח, פנה אליו מפקד כיתת-ההובלה שהסיעה אותם וביקש את רשותו לאסוף את כל הנהגים, ובשעת ההמתנה לערוך אספת בטחון-בדרכים ליד המכוניות, בשדה. ה-מ. כ., לאחר שקיבל את הרשות המבוקשת, אסף את הנהגים, שלף מכיסו את פקודות-הקבע-לנהג והחל לקרוא סעיף-סעיף. לאחר כל סעיף ביקש את אחד הנהגים לבארו לשאר הנהגים. כאשר נסתכם הדיון על סעיף אחד, עבר ה-מ. כ. למשנהו.

התחלנו לחקור בעצמנו את כל התאונות על מנת לקבוע את גורמיהן העיקריים. על-ידי זאת יצרנו יסוד שעליו ביססנו את כל פעולותינו לשיפור המצב ומניעת התאונות. תאמנו את עבודתנו עם פקידי ציבור ומועדונים אזרחיים ועם התעשייה המקור מית, בהביאנו בפני האנשים והמפקחים המשתייכים אליהם את דבר מניעת התאונות. הפיקוח מצד הפיקוד המשיך להדגיש את חשיבות הטיפול המונע ותיקון כלי-הרכב כדי להבטיח את פעולתם התקינה בכל עת. בעזרת קצין-בטחון-דרכים, מטה הגדוד, קציני הפלוגות וכל המשק"ים והבד"א הגענו לנוסחה של אספות „בטחון דרכים“ גדודיים, אשר משכה את תשומת לבם והתענינותם של כל הנהגים, — וכתר- צאה מכך נמנעו תאונות.

כל האספות נערכו בערבים בזמנם הפנוי של האנשים. לא היתה כל אפשרות לכנס את הגדוד ביום, ורציתי שהאנשים יתרגלו להקריב משהו למען מניעת התאונות. באספה הראשונה (נובמבר 1949), כשהס- ברתי שהנני מוכן לתרום 12 שעות מזמני הפנוי במשך השנה כדי למנוע אפילו תאונה קטלנית אחת בגדוד, לא שמעתי כל תגובה, וכששאלתי האם מישו מהנוכחים מוכן להקריב אותו הזמן מזמנו הפנוי הוא, כדי להציל חיי אחד מחבריו — או אפילו את חייו הוא — לא הורמה אף יד אחת. הודעתי להם שהאספה תתחיל תמיד בשעה 1900 ותגמר בדיוק ב-20.00. הבטחה זו קוימה!

לפני כל אספה עברנו קצין-הבטחון-בדרכים ואני, על תכנית האספה. חלק ממנה הוכן ע"י קצינים אחרים בתאום עם קצין הבטחון; עוררנו גם את קצין הדת להשתתף והקצבנו לו 5 דקות שידבר אל האנשים על בטחון בדרכים מנקודת ראותו הוא פעם ביקשנוהו לערוך טכס-אזכרה קצר לקרבנות תאונות-הדרכים.

קצין-הבטחון בדרכים היה פותח, נוטל את הטבלא



שלו ומסכם את מצב התאונות בגדוד בחודש החולף. קצין הבטחון המחוזי היה ממלא אחרי קצין הבטחון הגדודי באותו הקו, ומשלב את דבריו באמצעי-עזר הדרכתיים — מפות, תרשימים, ודי-אגרמות.

החלק המענין של האספה היה מתחיל רק לאחר זאת. נהגים שהיו מעורבים בתאונות רואיינו ע"י קצין הבטחון על הבמה. הדבר לא נעשה כדי לנקוט בצעדים משמעותיים נגדם (כפי שהבהרנו לכולם למפרע) כי אם בכדי להצביע על שגיאות.

כל איש הסביר בעזרת תרשימים — מרשם מוגדל שהראה את מצב המכוניות והכביש — כיצד אירעה לו התאונה. לאחר שאלות מספר לענין המהירות, מצב הבלמים, מצב הכביש וכדומה, נשאל הנהג איך יכול היה, לדעתו, למנוע את התאונה. 500 המאר-זינים משננים לעצמם מתוך התשובות מושגים כגון שמירה על מהירות מוגבלת, זהירות בסיבובים ובנ-סיעה לאחר. האנשים הסיקו בעצמם את מסקנותיהם מתיאור התאונה.

לאחר זאת היה מופיע מגיד העתידות, שבעזרת כדור זכוכית היה מנבא גורלות, לקול תרועת צחוקו של הקהל. אספות הבטחון שלנו נמשכו בדיוק שעה. הם תוכננו וזומנו באופן שכל מרצה לא היה על הבמה למעלה מ-5 דקות, אפילו קצין הבטחון הוזהר שהרמקול יוחלש במקרה שיכביר מלים וסטטיסטיקות למעלה מן הזמן המוקצב לו. חזרות היו קצרות, היות ולא הכינונו את הראיון עם הנהג המעורב בתאונה. רצינו שמבצעי התאונות יספרו באופן טבעי על המקרה. אם רחקנו כאן לפעמים מן ההדר הצבאי, לא פגע הדבר במשמעת שלנו. בעצם אין כל הדר בתאונות דרכים — בלי הבדל דרגה ותפקיד.

היתו זו תכנית שגרתית, מבוססת על בחירת גורמי תאונות אשר דרשו טיפול ותיקון מיד. השתמשנו בכל הסטירה שחוננו בה כדי להדגיש מצבים מיוחדים ואת האמצעים שיש לנקוט בהם כדי למנוע תאונות. כתוצאה מהתרכזות זו בסיבות לתאונות ואמצעים מניעתן הגענו תוצאות חשובות. הערך הממוצע של הנזקים שנגרמו לכלי-הרכב בתאונות ירד ב-31%. סיכום האחוז של תאונות-המכוניות במחצית הראשונה של שנת 1950 היה 1,28 לעומת הממוצע של 1,88 בשנת 1949, — ז"א ירידה של 32%. השגים אחרים צוינו ברמת הטיפול-המונע, שקודם לכן היה מתחת למינימום הנדרש.

שמעתי שהאחריות לריבוי התאונות מוטלת על

קצין הבטחון. אני מכחיש זאת. האחריות מוטלה כולה על שכם המפקד, ואין כל אפשרות להעבירה לאחר. לפי הוראות הצבא מקבל המפקד אחריות בלתי מוגבלת מתוך הנחה שהוא יאחוז באי-אילו צעדים לתיקון המצב. אך מפקדי יחידות אחדות לא הצליחו להפעיל רשות בלתי מוגבלת זו. באם החייל-הפרט מגיב על יעילות המבצע לבטחון בדרכים ביחידתו ב"ככה" אדיש, יש להסיק את המסקנה שמפקדיו הישירים של אותו חייל אמנם קראו את הפקודה אך לא הבינוה כראוי.

איננו יכולים לקבל רק את הצד הטוב שבחייל על מגרש המסדרים ולהעלים עין מחולשתיו, אלא אם הגיע לדרגה הנמוכה ביותר, או שהוא בלתי-רצוי לצבא. החייל מסור לאחריותנו המלאה. ותאונות-דרכים שלא בתפקיד מפחיתות את יעילותנו, פוגעות בכוח האדם המצוי בידנו, ומכתימות את כושר-מנהיגותנו. עלינו לקבל על עצמנו את האחריות גם להתנהגות במשמעת, כשם שאנו מקבלים על עצמנו את האחריות להתנהגות נאה. אחריותנו איננה דבר שיגרתית שאפשר לקבלו או להזניחו. מניעת תאונות היא אחריות שמפקדי-היחידות אינם יכולים להתכחש לה — כשבאפשרותם לאחוז באמצעים כדי למנוע את הסיוט הזה העולה בחיי אדם וברכוש רב.

לאלה המרגישים שהם אכן עשו את כל הניתן להעשות למנוע תאונות, ברצוני לומר כי כנתי, בבקורת הנתמחת כאן, היא לעורר פעילות-יתר. שמעתי לא פעם כי השיטות שהזכרנו לעיל מתרכזות במשימות מועטות, ועל-כן יכולות הן להפריע לאיזון הכללי. אינני חושב שזה תמיד נכון. לכל בעיה נקודת תורפה מרכזית אחת. המלחמה בתאונות חייבת להיות מכוונת כלפי הנסיבות הישירות והמצבים שגורמים לתאונות דומות ואשר פוגעים ביעי-

(סוף בעמ' 125)

ביכולתו לגזע לפני התקפת־השריון ולפרוץ לה נתיב.

ועוד. כל מגע־של־ממש בין הרגלים לבין הטנק מהיר־התנועה הוכיח את הצורך בבדיקה־מחדש מרחיקה־לכת בענין איתות־הגומלין שבין שנים אלה. כמעט כל ספר מספרי תולדות־הגדודים במלחמת־העולם השניה מכיל כמה הערות עוקצניות, לגבי „מבצע משולב” זה או אחר, בו לא ננקטו צעדים שהיו הכרחיים מבחינה זו.

בשביל לראות בבליטות־ראיה מספקת את המהפכני והמחדש שבחזיון זה של „קבוצת־הקרב” — אין אולי אלא לכוון לרגע את מבטנו אל מצב־הדברים ה„תקין” אשר קדם להופעתה, ואשר מתוך ניגוד לו — וניצול החולשות שבו — נוצרה.

באם ניטול לדוגמה את הדיביזיה הבריטית, בת שלוש הבריגדות ו„יחידות־התוספת” של חיל־הקשר, חיל־התותחנים, האספקה וכו', נתקל בחלוקה והפרדה נוקשה למדי של תפקידיהם ופעולתם של סוגי־הנשק השונים. אכן, במלחמת העולם הראשונה היה תפקידו של החי״ר, אף במהותו הטקטית של אז, פשוט יחסית מבחינת ה„טכניקה” היומ־יומית שבו. אי־שם, בעורפו של כל בטליון שבק־החזית, היתה מצויה ארטילריה־השדה, ומעט מאחריה — הארטילריה־הכבדה. חיל־המהנדסים, חיל־הרפואה ו„אנשי־מקצועות” למיניהם היו מסופחים לגוף־צבא מסוים, לעתים — בקביעות, אולם לעתים קרובות — היו הללו נלקחים ומועברים אל יחידות אחרות ממש דוקא כאשר החלו, סוף־סוף, „למצוא את מקומם” ולעבוד בתיאום טבעי והרמוני עם הדיביזיה או הבריגדה שבמסגרתה פעלו. קצין־התצפית הארטילרי „גר” בק־החזית, או בסמוך לו, והיה נענה לכל תביעה של חי״ר ל„משימות־אש” סכנה” ורשם מטרות לידיעת סוללותיו שבעורף; אך, בכ״ז נשאר בגדר זר לרגלים, היה מסולק מתפקידו מחמת פצעים, מות, או העברה — ואדם חדש היה מתחיל, תוך קושי ועמל אין־קץ, להסתגל למילוי־מקומו. יש והסוללות, שעמדותיהן — אך לא הן עצמן — היו קבע בחזית — היו יוצאות לתור־המנוחה שלהן כשאת תותחיהן הן משאירות לסוללה המחליפה, מוצבים בשוחותיהם — אלא שאותה סוללה חדשה לא ידעה ולא הכירה כלל לא את השטח של הגזרה ולא את בעיותיה. ובינתיים היה חיל־הרגלים מוסיף להזיע בקדרות את יוצ־המות בשגרת־המלחמה הקטלנית: שבוע בק־החזית, שבוע ברזב־הקרוב, שבוע ברזב העמוק —

עלה בקשיים כה מרובים. ולהדגשה נמרצת ביותר ראוייה העובדה, שהשמדתו המוחלטת־כמעט של חיל־האוויר הגרמני — היא שהיתה הגורם הראשון במעלה בהבסת הארמיה־השביעית הגרמנית בנור־מנדיה. ודוקא במצבי הניתוק־מבפנים והשיתוק־למחצה, אשר נגרמו מדי פעם למנגנונה של הארמיה הגרמנית ע״י פגיעותיה של אווירית־הברית, גילתה „קבוצת־הקרב” את האפשרויות הטמונות בה לקיום התגוננות תקיפה, ואף פעילה, על אף איגופים, ניתוק־אספקה וחוסר מגע עם שכנים.

בהתאם למסיבות, העשויות להיות שונות ביותר — ואף משתנות, יכולה „קבוצת קרב” לכלול יחידת רגלים או מספר יחידות, החל מעצמת בטליון וכלה בזו של בריגדה, כשהזין האינפנטרי אשר באלו משולב שילוב־גומלין מלא ביחידות השריון, חיל־התותחנים, והחילות והשירותים המסייעים והמשלי־מים. באם אפשרי הדבר, רצוי שכנף (או גם טייסת) של מטוסים יתאמן מלכתחילה עם כוח־הקרקע הג׳ל — בשביל שייטיב אח״כ לפעול, תוך שיתוף־קרוב מהודק ביותר, יחד אתו; וע״י כך אולי תמעטנה אי־ההבנות, השגיאות והאבידות־לשוא שצינו לעתים את השיתוף בין המטוסים לכוחות־הקרקע בסיציליה, נורמנדיה ועוד.

כאן מן הראוי לציין את גורם־הכוח הבא לה, ל„קבוצת־הקרב”, מההשתלבות־ההדדית האינטימית בין הרגלים לשריון שבה. בדרך כלל, הרי דרכו של השיתוף בין חיל־הרגלים לטנקים זרועה חתחתים הרבה. ה„מדשדש־ברגליו” — נוהג לראות בטנקים דבר־מה אשר יש לקרוא להופעתו בכל הזדמנות בה מחמירים משהו הענינים. ואילו איש־הטנקים המנוסה ידע־ידוע, מנסיגות מרים, את המגבלות שבכלי־נשקו זה; והרי, בדרך־כלל, עתה — עם הופעתם של כלי־זין אנט־טנקיים משוכללים יותר, והצטרפותם של הללו עם שדות־המוקשים, זו מפתח־הנצחית של הטנקים מאז (במידה שהמוקשים מצויים בפועל) — נתון רכב־הקרב, אשר מחירו יקר והוא פגיע לפגעים רבים, במצב מעבר; והוא־הוא המצריך דוקא את השימוש ברכב־שריון, ככל האפשר, תוך עזרת־גומלין מרחיקה־לכת של החילות השונים.

כאן מענינת הדעה הנשמעת, כי אפשר ועם מהלך הזמן, יצטרף רכב־השריון אל אניות־המערכה של אתמול ב„מוזיאון” כלי־הקרב שהיה הכרח לותר עליהם — אלא אם ימצא איזה גלגול חדש של „שולח־מוקשים” או „משחית־מוקשים” גיד, אשר יהיה