

הגמל במסעות מדבר

הקטע הבא תורגם מחוברת של הלויטננט (כיום מיוזר-גנרל) אורד וינגייט, המתארת את מסעו במדבר לוב, לחפש את עקבותיו של גוה-המדבר וזוורה, היחידי בין נאות-המדבר המערבי הנזכרים בכתבי-יד ישנים — והוא נעלם ואיננו ידוע כיום. המסע נערך בשנת 1934, בשעה ששרת ב"חיל-הפגן הסודני", סמוך לגבולות חבש.

קטע זה יש בו משום המשך לפרק "יחידות של רוכבי גמלים" לקול. קולר, אשר ניתן בשעתו בקובץ "מלחמה במדבר". — המערכת

דו"ח על ההכנות למסע מעין מסעי, יש בו אך ענין מעט ל"כלל הצבור". אולם המעטים המקוים לנסות כוחם בדומה לכך — להם חשובה ידיעת מעשה ההכנה מידעת מעשה הבצוע עצמו. משום כך הנני להקדיש פרק-מה לתאורם של הקשיים בהם נתקלתי, וכיצד התגברתי עליהם.

בראש וראשונה עמדה כאן לפנינו בעית ההובלה, החלטתי שהדבר ייעשה בגמלים. לכאורה אין יתרון רב לגמל על הובלה ממונעת, ואין ספק, שמנקודת-ההשקפה המסחרית לא ניתן להשוות שתי שיטות אלו. המכוניות מהירות יותר, אינן טעונות טיפול רב, ניתן להזמין בהתאם לכל התכונות הנדרשות. הן פוטרות את הנוסע מתשע ידות של עמל הדרך וחדגוניותה, מגדילות פי 5—6 את היקף תנועתו, ומאפשרות מידה רבה יותר של פיקוח אישי (ע"י נוסע אירופי) ושל בטחון עצמי הברוך בכך. לעומת היתרונות הללו, הנטיה האישית של התייר היחיד לגמלים חסרת-ערך היא בעיני אלה החולקים על נטיה כזאת. לפיכך אין כאן אלא יתרון אחד בעל-משקל. עם סקירה ראשונה הרי אותו יתרון אינו אלא חסרון, ורק הנסיון יכול להעמידנו על ערכו. אך כלום יש בו כדי להכריע? דבר זה תלוי כולו במהות הפעולה העומדת להעשות ובאופיו של איש-הפעולה. מעלה יתרה זו צפונה בעובדה שהגמל עושה דרכו באטיות ובניחותא גדולה יותר לעומת המכונית.

אם המטרה היא רק לחצות בארץ ישימון אזי אישיותו של הגמל היא מנרעת בלבד, — חוץ מאדמת ישימון העשויה גבעות-חול הערוכות בזוית ישרה לדרך המסע; — וגם כאן ספק הוא אם עוד הדברים עומדים בעינם עם התקנת מכוניות נושאות צמיגים בעלי קוטר של 12 אינשיים ומעלה. אך אם המטרה היא לחקור ולתור אחר משהו ברחבי המדבר, והן זה יהיה הכלל, חוץ מהרפתקאות-להטים, לגבי פעולות-מסע רציניות, הרי שיש לשקול בכל מקרה את השאלה לאור התנאים, ואזי אפשר מאוד כי תוכרע הכף לטובת ההובלה בגמלים.

נקח לדוגמא את החפוש אחר חפצים מעשה-אדם במדבר לוב. אדם הנוהג במכונית לעולם לא יבחין בדברים כאלה במסעו, ומשמעו של דבר שעליו לעצור, לרדת ולהסתכל, הוא לא יעשה זאת, באם עסוק הוא ב"עשיית מכסת הקילומטרים" שלו באותו יום, ומכל מקום יכול הוא לעשות כן רק בהפסקות ארוכות ורק במקומות היפים לכך לדעתו. וכיון שמסתבר שהשקפותיו בנדון זה הרבה יותר משהן עלולות להיות צודקות עשויות הן להיות מוטעות, הרי שסיכויו למצוא שרידי-עקבות-אדם כאלה במדה נאותה מבין אלה שהוא למעשה עובר על פניהם — זעומים למדי, אמנם נכון הדבר שהאכספדיציה של באנוולד* המצוידת יפה, הצליחה לגלות הרבה מן הארטיפקטים האלה; אך בעיקר, לדעתי, באזור שנקל ביותר למצאם, היינו מעבר

* שתי משלחות אשר חצו במכוניות את מדבריות-המערב שבין מצרים ללוב, לשם מחקר, בשנות 1929 ו-1930. — המער.

למשטחי החולות הגדולים ודרומית לקו-הרוחב ה"ז. הארטיפקט המודמן באקראי לחולות במדבר הצפוני מוצנע מעיני הנוסע במכונית, משום שאין כל סימן המעיד עליו ומשום שהוא גופו נטול-היכר הוא, ואולם, הענין שבו הנו דוקא רב הרבה יותר. ושוב, מטרת מעין אלה, מקומות שאולי מצויים שם ארטיפקטים וכן מציאותם של רבדים רכיכים בחול, ובשר מה נתהוו, — אלה יבחנו ביתר שקול-דעת ע"י אדם הנוסע לאטו או מהלך ברגל, מאשר אדם הבא במגע עם פני הקרקע שהוא חוקר רק בסירוגין של 20 מיל. ועוד יתרון אחד יש לגמלים והוא: הרגשת הפנאי, השהיה ואורך-רוח לאין גבול, אשר הגמלים משרים על המסע. אין אתה כפוף לשום תכנית, אין אתה זקוק ללוח-הזמנים, המרחקים נמדדים במידת הימים ולא במידת המילין; וכל זה רישומי ניכר ברוחו של התייר, שאין עליו לאוץ ביותר והוא חפשי יותר לשים לב לפרטים, בעודו מתנהל בכבדות בחול מעכל מוחו את תצפיותיו, ואינו נטרד בשל המעוף הפזיז של המכונה.

יכולתם של הגמלים שונה במידה עצומה, ודבר שהוא נכון לגבי גזע-גמלים מסוים אינו הולם גזע שני. למשל, בעוד שברטראם תומס (פילבי**) דומה שסמכו לחלוטין על מרעה ארעי לבהמותיהם, שהיו קנינם של הערבים שנלוו אליהם, — הגמלים אשר במשך דורות רבים נהגו לחצות בשממות חול ללא מרעה, הורגלו לשאת את אכלם על גביהם. המגרעות שהיו בשיטה בה נקטו חוקרי רוב-אל-חאלי מתחבורות למדי לאור נסיונותיהם, שניהם, במידה רבה, וביותר פילבי, נתונים היו לחסדיהם של אנשי השבטים הערבים, בעלי גמליהם. אנשים שכל מעייניהם בצע כסף ואשר לא הורגלו לציית לשום אדם, והנימוק העיקרי בעיניהם כנגד איזה מפעל שהוא היתה מידת הסכנה הכרוכה בו. נראה הדבר, כי שניהם ראו הכרח במור-דרך; אפשר נרמה לכך תשוקתם לבקר במקומות כגון ואבאר, שהיתה ידועה להם ולעולם כולו רק על פי שמה בלבד. באכספדיציה מעין זו שערך באנגולד הרי מורה-הדרך לא היה נראה אלא כטורח מיותר. בהמות המשא של פילבי דומה כי היו כולן „נאגאס" ואלו סבלו כסדר מחבלי-לידה. חלבן שימש עיקר גדול במוזנותיו. בתנאים אלה היו הישגיהן במסע ראויים לציון. דומה כי מהלך 20 או 30 מיל ליום נראה בעיניו כמהירות ממוצעת נאה לגבי גמלי המטען שלו, ואילו גמלי-רכיבה הראו כי יכולתם לעבור למעלה מ-50 מיל, מספרים אלה אינם שונים הרבה מן המקובלים בסודן ובמקומות אחרים. גמל שעון יעשה ימים רבים 2 מיל לשעה במשך שתיים עשרה שעות ביממה, ואולם, כל נסיון לדחוק בו כרוך בסכנה.

שנים הם סוגי הגמלים למסע במדבר לוב הצפוני: הגמל המוגרבי וגמל-הגבעות המצרי. הגמל המצרי הוא תחליף עלוב לגמל המוגרבי, בו היו הסינוסים נוהגים לערוך את מסעיהם המופלאים, אך בדרך כלל אין הוא מצוי לתייר הארעי. אי-אפשר לקנות גמל ולצאת לדרך למחרת-היום. יש להקדים תחילה הקופת-אימונים ממושכת למאמץ הצפוי ובדרך כלל דרושים חדשים-מספר, כדי לאסוף ולהקשיח בהמות אלו. לפי ידיעות מהימנות מסוגל הגמל הסינוס-המוגרבי לעבור בנקל 30 מיל ליממה באזור קשה ולשהות עד כדי 15 יממות ללא מים ומרעה (כשמוג-האוויר הנו צונן). מובן שיש לטלטל על גביו מספוא כל שהוא. הסינוסים נוהגים ליטול עמם לכך תמרים, ומעט „תיבן" או קש קצוף. יכולת זו, במדה שידוע לי, אינה מצויה בשום גזע אחר מגזעי הגמלים, עם השמדת הסינוסים*) נעלם, כמעט לגמרי, גם גזע הגמלים בו הורגלו לערוך את מסעיהם במדבר, ונבצר ממני לרכוש גמל כזה, אם כי הודעתי על רצוני זה חדשים לפני כן.

** שני גוסעים מסורסמים מכני הדור האחרון, שערכו מסעות במדבריות-ערב. בין השאר ניסו את כוחם במעבר „רובע-אל-חאלי", השממה הגדולה במחציתו הדרומית של חצי האי. — המער.

* ע"י השלטון האיטלקי בלוב. — המער.

גמל-הנבעות המצרי, אשר בהם צייד אותי הספק שלי, הוא בהמה זעירה ונידנית בה משתמשים להסעת מטען בין נאות-המדבר המערביים לבין הנילוס. לאחר אימון מתאים מסוגלת היא לעשות במעומם עשרה ימים ללא מים, ותעבור בנקל מרחק של 20 מיל ליום. שיירת גמלים כזו מסוגלת, איפוא, לעבור את הדרך בין ביר=מוגנר לקופרה אם יסיעו עמה גאלונים ספורים של מים שירוו במעט את הצמאון בשעת-הדחק. אולם, אם יוטל עלי שוב לעשות את הדרך בין החולות הללו, אשתדל לרכוש לי גמל מוגרבי, או שלא אצא רכוב עלי גמל כלל. הגמל המוגרבי יכפיל את קוטר פעולותי וישלש את מדת בטחוני.

גמל מגזעי-המדבר לא ישא טען העולה הרבה על 250 ליטראות (כ-113 קילו) בלי שיתש כוחו. סבורני שכל מקום אשר משתמשים שם בגמלים מעדיפים בעליהם לעשות דרכם בליה ולנח ביום. בדרך כלל מתחלק המסע לשני "שיד" או שתי תקופות. הראשונה כשעה לפני שקיעת החמה עד שלוש שעות לאחר שקיעתה. והשניה, כארבע שעות לפני עלות השחר עד שעה אחת אחר זריחת החמה. בקרבת מקום למרעה משתנית תכנית זו למען תת לבהמות שירעו בעת שקיעת החמה וזריחתה. מבחינה זו מענינים הקשיים שפילבי נתקל בהם בבואו לשכנע את הערבים שלו שיעשו דרכם ביום ולא בליה, למען יוכל להתבונן אל פני הארץ שעברו בה.

ברי לכל בשלמה ניתן משפט-הבכורה למסע בליה; הרי זה בשל ההשפעה הרעה שיש לחמה ביום. אולם במוג אויר קר אין הדבר כך, וההליכה ביום אינה כרוכה בסכנה רבה. תשע ידות של דרכי עשיתי ביום, ומעלות-השחר ועד צאת הכוכבים לא פרקתי את האוכפים מעל הגמלים; דבר זה ודאי שהיה מעלה את חמתו של המומחה הצבאי בחיל-הגמלים. ברם, כמעט כל החוקים מסוג זה תוקפם תלוי במיבה ובמצבה של הבהמה. משהשכלת להקשיה כהלכה את גמליך, יכול תוכל לנהוג בהם בלי חוס. ואילו גמלי הממשלה ממילא בעלי-בישר הם וכמעט שרעולם אינם מקושחים, ולפיכך יש לנהוג בהם מתוך ריתוי.

הבעיה של אוכפי-המטען נרמה לי חרדה מעט, אולם נתברר כי חרדה זו היתה למותר כיון שאוכפי ה"באלאדי" (של ילידי המקום) שכיפקם הקבלן — אוכפים עשויים עץ וקש במתכונת גסה — נמצאו יפים בהחלט. שרשה הם התנאים המתבקשים באוכפי-משא, בין אם הם מיועדים לגמלים או לבהמות אחרות, ובדרך כלל משכילים אוכפי ה"באלאדי" לספק את שלושתם יותר מאיזו סוג ממשלתי שהוא.

ואלה הם התנאים: (1) הכרח הוא כי משקל הכובד יוטל על חלקי הגוף שמסוגלים ביותר לשאת בו, כלומר, לא על הרבשת, לא על הרכס שבין השכמות ולא על קצות הצלעות. (2) אם הקפדת על התנאי הראשון — שוב אין שטח המטען יכול להיות גדול ביותר. (3) כדי להמנע מתפירות מן ההכרח הוא ששטח-המטען יהיה ניתן לאיורור ודווקא מבחינה אחרונה זו מכזיבים אוכפי-המשא של הממשלה במידה מרובה. אוכפים אלה, שהם כבדים ופסומי-שיער אינם מתידים כל אורור בשטח הטען, אלא אם כן יארע וכל האוכף כולו ימוש ממקומו. ואילו מרדעות-הקש שבהן משתמשים הערבים עשויות להכניס אויר כסדר אל השטחים מתחת ללחץ-הטען, יאם תארענה כאן תפירות הרי תמיד אשם בכך הערבי שנתרשל ולא השגיח על מתכונת העץ ששמטה את מרדעות-הקש שלה ותלחץ ישר על הגב.

בענין המספוא — אין חוק, אלא זה שיש להעמיט את הבהמות רק מזון שהורגלו בו. מובן, כי בשל מקרי מחסור בשדות-מרעה יש להרגילם, בתקופת-אמונים, למנות-זרעונים. הגמלים מסוגלים לעכל מיני מזונות רבים להפליא, אולם במדבר יש לנקוט באמצעי זהירות ולהשגיח כי לא יאכלו דבר שיש בו כדי להצמיא, פילבי מביא דוגמא לכך בספרו, ע' 117. גמליו הולעטו עשב-בר ממולת, ו-36 שעות לאחר שהושקו כבר צמאו למים; הרי זה 5 ימים של כושר עמידה בצמא שבזבזו לריק בשל ארוחה אחת. למען סיים את ההערות הללו להובלה בגמלים אציין שיטה אידיאלית כיצד

להשיג את הגמל הדרוש ולאמנו. שיטה אידיאלית שהיא יפה לכל אדם שיש בידו הזמן הדרוש לכך. לאחר שקבעת את התחום שברצונך לתור בו קום ומצא את גזע הנמלים המקומי המפורסם ביותר בכוח הסבל שלו, אל תבט למראה-פנים, גמל-המדבר המובחר ביותר היא בריאה עלובה, כחושה ודלת-גוף. קנה בהמות במידה הדרושה לך ושכור את אנשי-השבט המגדלים בהמות אלו למען יטפלו בהן. אמנן במשך חודש ימים, לערך, מתוך כוונה לפתח את כוח-הסבל, ואז יהא נתון בידך מכשיר אשר תוכל לסמוך עליו ואשר יכולתו ידועה לך לחלוטין.

מוטב לדעתי שהשיירה תהא קטנה במספרה ככל האפשר. שיירה גדולה רק מגדילה את הסכנות ומפחיתה את מרותך אתה. לפי הסברה הרווחת הרי במדבר ערב יפות השיירות הגדולות לבטחון, אולם אם לשפוט על פי דבריהם של פילבי ותומס, — ששיירותיהם גדולות היו ואף על פי כן לא היה בהן כדי להבטיחם בפני התקפה, ועם זה היו גדולות מכדי לאפשר יעילות הסדורים או שליטה של ממש — הרי שהנחה זו, במידה שהיא נוגעת לאדם אירופי, אין לה רגלים. לו היתה להקת ליסטים גדולה עורכת התקפה, הרי אני כשאני לעצמי אהיה סמוך ובטוח בהחלט שאהדוף התקפה זו אם יהי ברשותי ארבעה רובים 303. וכדורים עמהם בשפע. לעומת זה אהיה חושש למפלה אם לא יעמוד לרשותי אלא ערב-רב של ערבים הנוחים להתרגש, המזוינים ברובים פחות-ערך שאין הם מסוגלים להשתמש בהם. המדבר משמש שדה-פעולה שאין דומה לו לשימוש בכלי-נשק מדויקים מרחיקי-קלוע בידי אנשים היודעים להשתמש בהם. יתר על כן, הלסטים הערבי אינו רוצה ליהרג, והוא יבקש בכל מחיר להמנע מפורענות שכזו.

מאחר שלא עלה בידי להשיג את הנמלים המוגרביים ונאלצתי לסמוך לחלוטין על הספק אשר לי, התאמצתי להפיק את מלוא התועלת האפשרית מגמלי-הנבעות המצריים אשר בהם ציידני. ומעט-מעט התחלתי נוהג כבוד ביכולת הסבל וההתמדה שלהם, אם כי אופן-הילוכם, בעצלותם ומתוך ריטון, היה לי מקור לא-אכזב של רוגזה.

חידות גמלים

התקן של יחידה סדירה בקורפוס הנמלים הוא ארבע מחלקות, בנות ארבעים איש, לפלוגה, והפלוגה נתונה לפיקודו של "בימבאשי", דרגה תורכית שנתקבלה בצבא המצרי והיא כמייג'ור בצבא שלנו. האנשים רכובים על "האנינים" (גמלי רכיבה) להבדיל מ"חאמלה" או גמלי משא. והילוכם הרגיל, בעת מסע, היא פסיעת-איצה מתערטלת קלה, הנוחה עד מאוד לרוכב אם הבהמה מציבה לכת. כל מחלקה מלווה ארבע בהמות חאמלה מדהרות הנושאות את מנות המלאי והמספוא בשביל המחלקה. ואם נביא בחשבון הפסקה של חמש דקות כל שעה, כדי לשאוף רוח, הרי שקורפוס הנמלים יכול לעשות על נקלה חמשה מילין לשעה, בממוצע, ולבצע מצעד יומי של ארבעים מילין. בעת הצורך אפשר להגדיל שיעור זה במידה ניכרת, אך אין להרבות במצעדים ארוכים כל-כך בלי הגבלה, כיון שמיועדנו הגמל, בהמה שאינה באה בקובלנות ועובדת באמונה, צריך לבלות כמעט כמחצית יומו כשהוא רועה בשיתוי היבשים והגסים של המדבר, כדי שכוחו יעמוד בו. ערכו של קורפוס הנמלים שרשו בעובדה שהוא מוביל אחו את מימיו וצרכי אספקתו לשבעה ימים ומהוה, איפוא, חסיבה ה"נושאת את עצמה", פחות או יותר. אם אפשר למצוא מים בדרך המצער ניתן להגדיל את חקופת שהותו בשדה, ללא עזרה מאת שירותי-האפסנאות, עד 14 ואפילו עד 20 יום, — ובמלחמת מדבר יש לגורם זה חשיבות רבה ביותר.

מן הספר Arab Command למיור צ. ס. ג'רין