

פ. ו. איירלנד

מסילת-הברזל הבגדדית

פרק מתוך מאמר שנתפרסם ברבעון האמריקני "Foreign Affairs", אפריל 1941.

עניבת הכיבוש של גרמניה, שהולכת ומתהדקת בדרום מזרח אירופה, עוררה בדרך הטבע הרהורים, אם תשמש מסילת-הברזל הבגדדית, דוגמת כביש בורמה ביחס לסין, למשלוח עזרה ברישית לתורכיה, או שתהפך דרך המלך להתפשטותה של גרמניה לעבר שדות הנפט של עירק ואירן.

כלוחמת בגרמניה היתה תורכיה זקוקה בלי ספק לאספקת חמרים גדולה — וביחוד מכונות יריה, טנקים, מכוניות-משא ואוירונים — משום שציודה כיום אינו מספיק ל-750,000 אנשי הצבא שלה. כל עוד בריטניה מקיימת בידה את עמדת השליטה בים התיכון יש בכוחה לספק משמרות-לוחי עד איזמיר (סמירנה). במקרה שאיזמיר תנותק*, תוכלנה מרסין ואלכסנדריה, — המחבורות שתיהן בסעיפי-מסילה למסילת הברזל הבגדדית, — לשמש כדרכי אספקה, אם כי לא זו ולא זו מצוידת יפה לטיפול במטענים כבדים. האניות צריכות לעגון הרחק מהחוף בתוך הים. ביחוד במרסין אין כל אפשרות של פריקה ומענה במזג-אוויר קשה. מכאן נראה, שאם אי-אפשר יהיה או מסוכן יהיה להשתמש באיסטנבול ואיזמיר, יהיה טוב ביותר לשלוח אספקה לתורכיה בדרך מסילת-הברזל הבגדדית.

נראה, שהקשיים אשר יעמדו על דרך השימוש במסילת-הברזל כבתלונה העיקרי של תורכיה כלפי העולם, אלו הם: חוסר קרונות וקטרים; המרחקים הגדולים, ומתוך כך בזבוז זמן רב להחלפת כיוון המסע; השינוי ברוחב המסילה בבגדד; העדר סידורים מספיקים לתנועת סחורות גדולה כנמל בצרה; ולבסוף, ההכרח שהרכבות תעבורנה דרך ארצות שונות. בנידון זה עלולה תקלה לבוא מצד הכוחות הצרפתים בסוריה. אמנם, במקרה שתבוא התערבות כזאת, יש לשער כי תורכיה בתמיכת בריטניה תכבוש אותם חלקי סוריה, וחללם בכללם, אשר בהם עוברת המסילה הבגדדית**.

הדוחק במלאי קרונות וקטרים אולי לא יהא חריף אלא אם כן הדרישות באנקרה, למשל, תעלינה על 2000 טונות יום-יום — שהיא כמות קטנה לצבא לוחם. כדי לקבל 2000 טונות המגיעות יום-יום לתורכיה, יהא צורך לשגר יום-יום לכל עבר ארבע רכבות בנות ארבעים קרונות, הנושאים כל אחד מ-12 וחצי עד 15 טונות, (לעתים רחוקות מגיעים למענה מלאה). משלוחים רגולריים, — אשר יהיו זקוקים לשבעה ימי מסע כדי לעבור את המרחק של 1266 מילין מאנקרה לבגדד, במהירות ממוצעת של 180 מילין יום-יום, בצירוף שנים-שלושה ימים להחלפת כיוון המסע בבגדד ובתחנת-הפריקה בתורכיה, — ידרשו שימוש מתמיד של 90 עד 100 רכבות, או, בערך, מ-3600 עד 4000 קרונות וממאה עד מאה ועשרים קטרים, יחד עם מנועי-דחיפה לאזורי-הרים. מעמם ההובלה הכללית של הרכבות האלה בלבד יהיה שווה למחצית תנועת ההובלה היומית בכל מסילותיה של תורכיה בשנת 1938. יתכן

* המאמר נכתב לפני נסיגת בעלי הברית מאי הים האגאי. — המערכת.

** בינתיים נכנסו, כידוע, צבאות בעלי-הברית לסוריה. — המערכת.

שאפשר יהיה למלא את הדרישות האלה על חשבון התנועה בשאר הקוים. ב־1939 היו למסילות־הברזל התורכיות 898 קטרים מכל הטפוסים, 16,831 קרונות נוסעים ומשא ומספר קרונות־שינה. תורכיה נתנה הזמנות גדולות לכלי־הסעה, ובכלל זה הומינה מגרמניה 129 קטרים להסעה כבדה ו־200 קרונות־משא, מבריטניה הגדולה 58 קטרים מאותו הסוג ו־300 קרונות להובלת עפרות, וכן 22 קטרים ושש מאות קרונות מצרפת. חלק מאלה נתקבל, אבל אין בנידון זה מספרים מוחלטים.

ועכשיו בנוגע לעירק. בשנת 1938, שנת הברכה הגדולה ביותר למסילות־הברזל של עירק, הועבר יום־יום, באופן ממוצע, סך של 1680 טונות משא על פני כל הקוים. כיום שתי רכבות עושות דרכן יום־יום בין בצרה ובגדד, הנה והנה. הן ממלאות, בערך, את מכסת הכושר של המסילות, הנאמדת ב־2000 ועד 2500 טונות. על ההובלה במסילת־הברזל יש להוסיף עוד עזרה באניות־קיטור על פני החידקל; שירות זה הותקן כיום על ידי שלוש חברות, אשר בזמנים כתיקונם יוכל לשאת מחצית מתנועת־המשאות של עירק.

הקשיים האמורים יתמידו עוד יותר באם יחליטו הבריטים להעביר צבא נוסף אל עירק כדי להגן על שדות הנפט שם ובאירן. כי בעית האספקה לצבא זה תכביר עוד יותר על כוחות־ההובלה של מסילות־הברזל וקווי־הנהרות. במקרה שתורכיה תצא למלחמה על הנאצים תעמוד לפניה מיד הבעיה, כיצד להבטיח את אספקת הפחם בשביל מסילות־הברזל שלה. איבוד אוצרות הפחם שלה, המצויים בעיקר על חוף הים השחור בין זונגולדק זאָרְגֶ'לי*, יקפח את פעולת מסילות הברזל שלה, כמעט ללא תקנה. בעירק משמש הנפט דלק לקטרים. בסוריה הם עובדים בפחם, ואספקתו תצטרך לבוא אם מתורכיה ואם מעבר־לים דרך בצרה.

האם ינסה היטלר בזמן הקרוב לצאת לפעולה בדרך לעבר מסילת־הברזל הבגדדית? ודאי שאין אנו יודעים זאת, אבל אין זה סוד שהגרמנים היו מאושרים להשיג את 20–16 מיליון טונות הנפט המיוצר בשדות הנפט של עירק ואירן. כמו כן מן ההניחין הוא שירצו לנתק את הצי הבריטי ממקור־אספקה זה ולהרוס את הכוח הימי הבריטי ביס־התיכון המזרחי, כפתיחה לכיבוש תעלת סואץ. כדי להשיג מטרות אלו ימצאו הגרמנים, שהשליטה במסילת הברזל הבגדדית היא חשובה לאין ערוך, כי מלבדה אין, בעצם, כל דרכים מתאימות לתנועת צבא דרך אנטוליה, ביחוד בהרי הטאורוס והאֶמְנוס.

אפילו אם הצבא הגרמני היה משתלט על מסילת־הברזל הבגדדית והיה בוקע לו דרך לעירק ואירן, היה מגלה עד מהרה כי כיבוש בארות הנפט בארצות ההן כשלעצמו אין בו כדי להשביע את רעבון הנפט של גרמניה. כי אין כל אמצעים להעברת הנפט במסילת־הברזל אל איסטנבול וסמסון. לתורכיה יש פחות מ־200 קרונות־נפט ואילו מסילות הברזל העירקיות יש להן פחות מ־40. על כן הדרך היחידה להביא את הנפט מארמניה־הדרום היא בצנורות ההולכים לטריפולי ולחיפה, כל עוד לא נורשו הבריטים מן היס־התיכון לא תוכל גרמניה לקוות לכמויות־נפט חשובות מן המזרח הקרוב**.

* עיין „מערכות“, חוברת ז', עמוד 50. — המ'.

** המאמר נכתב לפני פלישת גרמניה לרוסיה. בקוקז הרוסי, בבקו ובגרוֹזְנִי, נמצאים מקורות־נפט שתפוקתם השנתית מגיעה כמעט לכפלים מתפוקת אירן ועירק גם יחד; הנפט הקוקזי מובל בצינורות לגמלי הים־השחור ב־טום וטואֶפֶסֶה. משם אפשר להובילו באניות לגמלי רומניה ובולגריה, ודרך הדנובה — למקומות שונים באירופה המרכזית ובגרמניה. — המערכת.