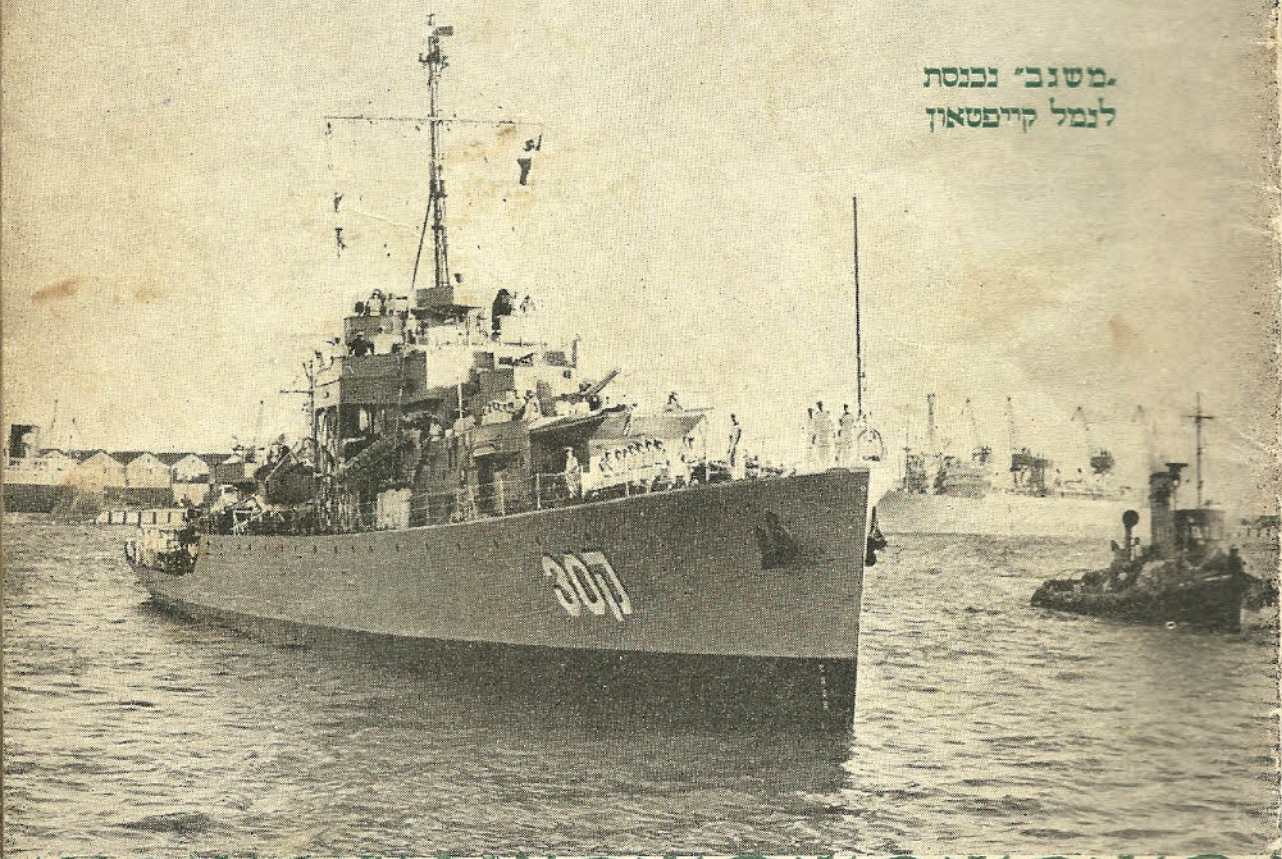


מערכות-ים

כה

בטאון חיל-הים

משנב' נכנסת
לנמל קייפטאון



צנא הגנה לישראל
הוצאת מערכות



תוכן הענינים:

	הפלגתו הארוכה ביותר של חיל-הים :
3	סגן פרי רוזנפלד מסעה של "משגב" לדרום-אפריקה
13	טורפדות מאוישים תוקפים !
	מה נשמע ונעשה בחיל ?
21	יעול בחיל-הים
24	תערוכת "בהפעיל-עם"
	מענינו דימא ...
26	חדשות-החיל
27	בעיני האויב ...
	ציי הים-התיכון :
28	הצי הספרדי
34	בספינת-מפרש למרחקים
37	צי-הסוחר המצרי
	נמלי הים-התיכון :
38	טולון
	אספקלריה :
43	צי-הסוחר הישראלי והמשחתות
44	חדשות המוזיאון חימי
45	גדג"ע"ים
46	ספורט בחיל
48	בצי העולם
54	בצי המסחר והדיג
56	בקבוק-הדואר
57	פינת-הספר

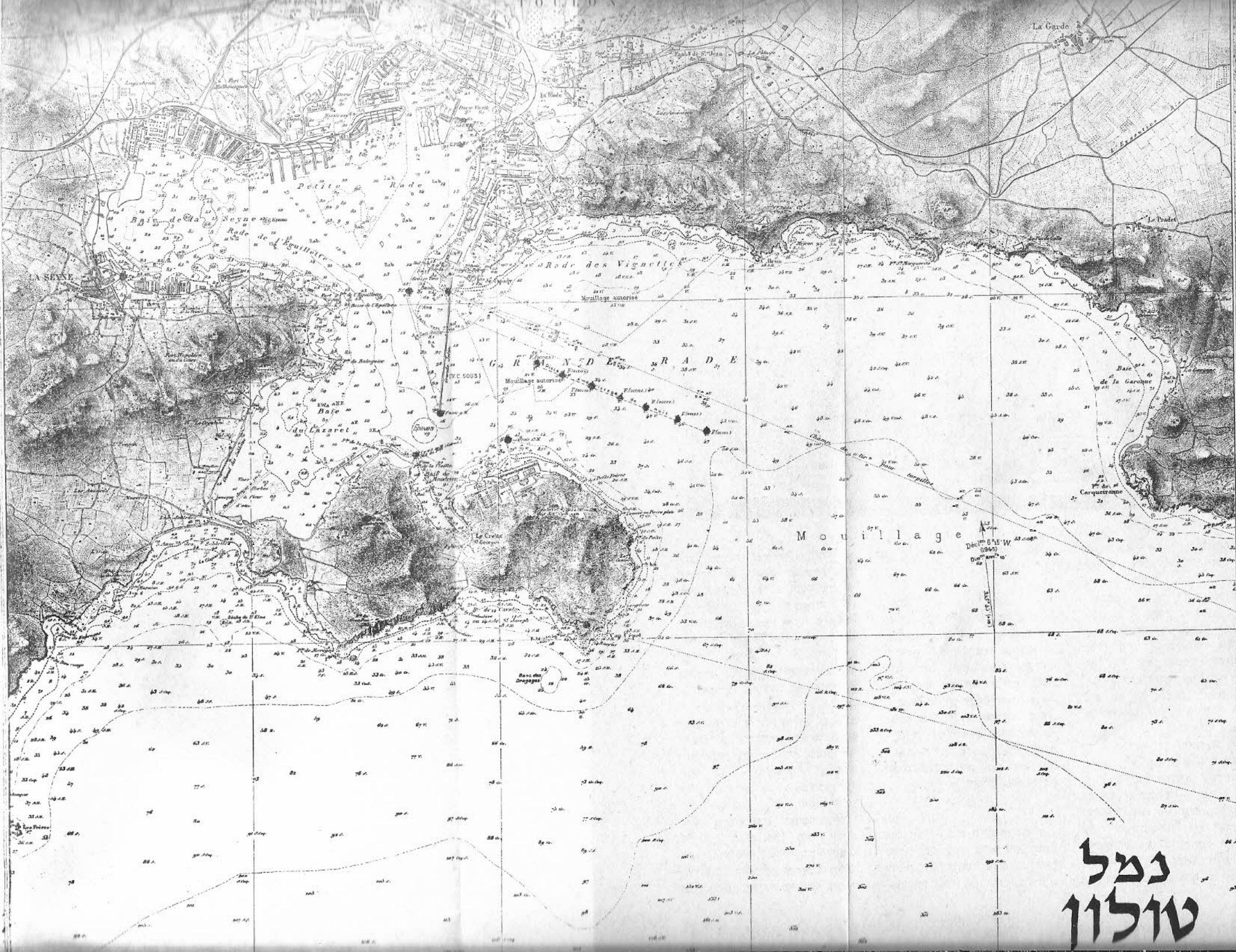
מערבות ים

בטאון חיל-הים

כתובת המערכת : שדרות ירושלים 94, יפו.

קצין עריכה : רב-סרן פנחס פיק.

הודפס בדפוס שלומי — תל-אביב



נמל
טולון

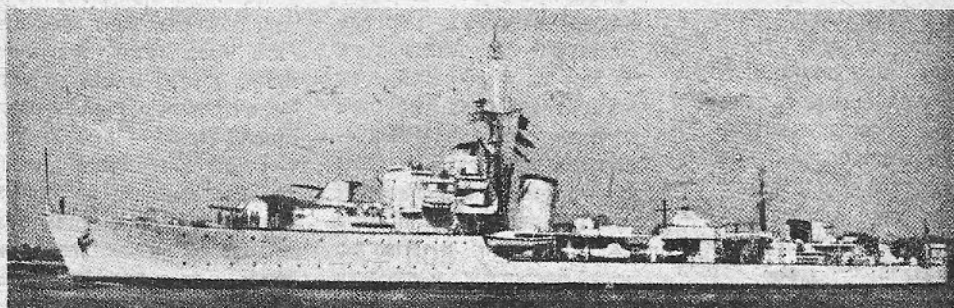
מערכות-ים

בטאון חיל-הים

חוברת כ"ה — אב תשט"ו, יולי 1955

בעריכת: מדור הסברה והשכלה — מחלקת כוח אדם / מפקדת חיל-הים

מה באופק...?



מבחינה מדינית, והן מבחינה כלכלית וצבאית.

כל עוד מכותרת מדינת-ישראל אויב בים מכל עבריה, יש לדאוגה כ"א" — אכן, אי אשר לו כל מגרעותיו של אי, שבנקל ניתן להטיל עליו הסגר, אך בלי אף אחד מיתרונותיו — שהרי גבולותיו של אי אינם כה נוחים להתקפה. בגלל עובדות אלו — אשר שומה עלינו לזכורן תמיד — תלויה ישראל בים תלות חיונית, יותר אולי מכל מדינה עצמאית אחרת בעולם, לרבות אנגליה.

תלותנו הגדולה בים — שתעמוד בעינה עד לאותו מועד-בלתי-נראה — לעין בו נוכל להביא את מדינתנו — זכינו בדרך האויר (כולל דלק!) —

מה באופק...? באופק נראות דמויותיהן של שתי המשחתות ההדושות, "יפו", ו"אילת", אשר על התוספותן לציי-ישראל נתבשרנו בשעה טובה ומוצלחת.

אכן, מבצע-רכש מוצלח! קנית כלרשיט לוחמים חדישים כרוכה ללא-ספק במאמץ כספי ניכר עדי מאוד. ברם, זהו המחיר אשר על מדינה עצמאית לשלמו — אם אינה רוצה לותר-מראש על זכויותיה ב"מרחב הים הגדול.

היה מי שאמר כי "עירנות בלתי-פוסקת היא מחיר החופש", ואמנם, ללא עירנות מתמדת לגבי כל המתרחש בימים — ובסביבתנו הקרובה בראש-זיכראשונה — תאבד המדינה חיש-מהר את חופש-הגישה אליה והיציאה מתחומיה, ואת כל קשריה עם העולם-החיצון אשר בו — עדיין — תלויה היא במידה ניכרת, הן

מסקנותיה ההכרחיות התבטאו בה: קמת צייסוחר ישראלי, בעל מימדים לא-מבוטלים גם לפי קני-מידה עולמיים. השנים 56—1955 במיוחד תירשמנה בתולדות הספנות הצעירה ש"לנו כתקופת התקדמות בלתי-שייכחה. נוכח התפתחות זו לא יתכן להפקיר את אניות-היסוחר שלנו, וצויתיהן, לחסדיהן של מדינות עוינות — וגורלה של הספינה "בתיגליס" יר"כ! כל עוד אין הדרך פתוחה בפני אניות-ישראל המתעתדות לציבור בתי-על-הסווא, כל עוד אין גישה חפה שית אל תוף-אילת — אל חופי הארץ כולם — אין עצמאותנו המדינית שלמה.

אניות-היסוחר הישראליות, אשר כל-כך תרבה יומה, מאמצים, ודמים הושקעו בהן, מהוות חלק בלתי-נפרד והיוני במערכה-הכלכלה, ובמערכת-ההגנה, של הארץ. הן לא תוכלנה

לפעול כהלכה, ולהתחרות בתנאים שונים באחיותיהן המניפות דגלים זרים, כל עוד שתהסרנה אבטחה ע"י כוח ציי מתאים. משום כך יש לברך על כל תוספת כוח לחיל-הים הישראלי.

*

אין רכישתן של שתי המשחתות מקנה לישראל את "השליטה בים" הבלעדית במרחב ים-התיכון המזרחי, ותכל על האשליה שנתעוררו בקרב הצבור בארץ — ולו לשבוע ימים בלבד — בעטין של תרועות-הנצחון שנשמעו בחלק נכבד של העתונות הישראלית. הערכה מוטעית זו של המצב מצערת לא פחות מהתעלמות העתונות והצבור מגורמיה הבטייטיים של פרשת "בת-גלים" והם העדרו של כוח-ימי שיהלום את צרכי המדינה. חשיבותו של המאורע נעוצה לאו דוקא בגופי-הפלדה הדוממים אשר נרכשו בכסף מלא; חשיבותו תומכת רק ע"י התועלת המעשית אשר ידעו חיל-הים והמדינה כולה — להפיק מהאניות החדשות והנאות, וזאת לזכור: — אין השליטה בים נקנית בכסף בלבד! אמנם, ללא כל-ישיט לוחמים אין עצמה ימית, אך אין עצמה זו מבוססת על אניות בלבד — ובפרט, כשהעדרה של תעשיית-ספינות מפרקת קובעת את ההכרח לרכוש מן מקורות זרים, אשר ברצותם מוכרים וברצותם מסרבים — או אפילו עשויים להעדיף את ה"צד שכנגד".

עצמה-ימים מושתתת על יסודות רבים ושונים — כל-ישיט יעילים, אמצעים כספיים, יכולת תעשייתית, חומר-אנושי מתאים, והעיקר — אותה רוח-רמה, והרגשת העליונות, אשר ציינו מאוד-מעולם את הציים המנצחים. אין עצמה-ימית בניה על מאמץ חד-פעמי, ולו גם גדול מאוד, בשטח זה או אחר. השליטה בים מושגת ע"י תכנון לטוח-ארוך וביצוע שיטתי של תכניות-פיתוח מקיפות. רכש-אניות — אם כי חשוב הוא מאוד לכשעצמו — אינו, אפוא, אלא שלב אחד בתהליך ממושך וארוך, המצריך מסירות ודבקות-במטרה; כי מה בצע יהיה ברכישת אניות — באם לא יוכן בשבילן

בעוד-מועד כוח אדם, במספר מספיק וברמה נאותה?

*

"יפו", ו"אילת" מהוות תגבורת רצינית לכוחות אשר הוטל עליהם להגן על חופינו המאוכלסים-צפופים, ועל אנויותינו המתרבות-והולכות; רכישתן תתקבל בברכה ע"י הכל — כי ברור ודאי גם למי שאינו בקי בעניינים, שבאם יפרוץ "סיבוב שני", לא תוכל המדינה לסמוך על "אימ" פרוכיציות" בשטח הימי, ולכן טובה רכישת אניות-מלחמה בעוד מועד, "שעה אחת קודם".

ברם, יתכן וחשיבותן הגדולה ביותר של האניות החדשות תשתקף בשטח האימון. הן תאפשרנה לאנשי חיל-הים להפעיל לגוט ולתמרון א-ניות חדשות, מהירות, ומציאות כדבעי, אשר אינן נופלות במאומה מאחיותיהן בציי-העולם הגדולים. אימון הצוות על גבי היתדות החדשות, אליגנץ יעמיד את החיל ומופקדיו בפני בעיות שונות וחדשות — אולם פתרונן יכשיר את הורוע הימית של צה"ל לפעול בוירת-הים ביתר-שאת, ויוסיף למשקלה — הן כידיד והן כיריב. בשטח אימונו של כוח-האדם — זה שבשירות-קבע, בשירות-הובה, או במילואים — מניח חות האנייה החדשות יסוד מורחב ומשופר לפיתוח נוסף של חיל-הים מכל הבחינות.

*

במלחמת-העתיד תהיה נודעת — עד כמה שניתן לשפוט — חשיבות מיוחדת לשלושה סוגי-לחימה: לחימה-מצוללות, לחימת-נ"צ, ולחימת מוקשים (אשר בעטיה בוגות כיום מעצמות-המערב שולות-מוקשים סטג דרסיות למאות, ואף מעניקות מהן, ביד נדיבה, גם למדינות ידידותיות קטנות).

מבחינת שלושה סוגי-לחימה אלה, עיקר ערכן של המשחתות החדשות מונח בתחום הנ"צ, אשר עד כה לא נראה אקטואלי ביותר במאזן-הכוחות בינינו לבין הערבים, אולם המצב עלול להשתנות.

כרגע, בהתחשב ביחס הכוחות בין ציי-ישראל לצי המצרי למשל, עתי-דו המשתתות החדשות לקבל מעמד ולמלא משימות אשר בציים

גדולים-יותר היו אופייניים לאניות המערכה (או האניות ה"ראשות" — Capital Ships), והיינו לאניות בעלות הכוח-הלוחם אשר הינו עדיף על זה של כל יתר סוגי-האניות העלולים להכנס לפעולה.

*

"תנו לנו את הכלים, ואנו נבצע את המלאכה!" היא הסיסמא הידועה — היפה גם לחיל-הים שלנו, אכן, יש לאחל לצינו הצעיר כי שתי אנויותיו החדשות ורבות-העצמה לא תהיינה אלא חלוצי בלבד של כוח ימי גדול-הולך, אשר יבטיח גם לישראל את אותה הזכות שהיא מורשתן הטבעית של כל ארצות-העולם השור-כנות לחור-ימים — הזכות לשיט חופשי בכל אשר תגעה אנויותיה!

ומהמשחתות לפריגטות — אותם כלי-השיט הותיקים והיעילים אשר שירתו את המדינה הצעירה במשך תקופת-השנים שמאחורינו. בתחילת השנה הפליגה הפריגטה אח"י "מש" גב" במסע ארוך-ביותר של חיל-הים עד כה — לאפריקה-הדרומית. חוברת "יד של מערכות-ים" הופיעה בדיוק במועד בו חזרה "משגב" ארצה, ושוב לא ניתן היה לכלול את קורות ההפלגה בחוברת ההיא. איללך מתור-אר המסע בחוברת הנוכחית, ע"י סגן פרי רוזנפלד, שסיפק גם את הצלומים והקריקטורות הרציפות — ואין להניח כי סיפור-המעשה איבד משהו מהענין שבו בשל השהיה בלתי-נמנעת זו.

מסעה של "משגב" היה מבצע מוצלח ביותר, ולא-דוקא מפני שניתנה הזדמנות לבחורינו ליהנות מרשמים חדשים. ("הצטרף לצי ותראה את העולם!") — מימרא זו, השגורה בתעמולת-ההתחיילות לצי בבקיניה ובארה"ב. מן-הראון כי כוחה יהיה יפה גם לגבי הנוער בארץ! חשיבותה — פרט לאימון אשר היה כרוך בה — הוא בכך כי חיל-הים הוכיח שוב את יכולתו כמביא את בשורתה הגאה של המדינה אל יהודי התפוצות. אין למעלה מאניות חיל-הים הישראלי כשליחיה הציוניים של המדינה לגולה, וכנציגיה הדיפלומטיים של ישראל בארצות זרות. ומס' עה של "משגב" — יוכיח.

(סוף בעמ' 43)



מסעה של „משגב“ לדרום-אפריקה

מאת סון פרי רוזנפלד

צינים הבכירים של החיל, ובראשם מפקדה-חיל, אלוף-משנה שמואל טנקוס, אשר בירר את אנשי-הצוות ואיחל להם דרך צלחה — וכך החלה ההפלגה.

השבוע הראשון

יצאנו את נמל חיפה ב־15 בפברואר 1955, בשעה 0800 בדיוק, בבוקר בהיר ורבי-שמש. הים היה נוח. אחרי שעות אחדות הפכו נמל חיפה, הכרמל, ורצועת-החוף כולה, לקו דקיק באופק — ולבסוף נעלמו. היינו לבדנו. חרטום האניה פילח בעוז את גלי-הים המכסיפיים. במהירות של 12 קשר נענו לקראת גיברלטר — הנמל הבא בו נטיל עוגן.

את היוםיים הראשונים ביליתי אני, החניש, בנסותי למצוא את מקומי באניה (לגבי הצוות עצמו לא היה — כמובן — בהפלגה משום חודש), עשיתי היכרות עם חברי להפלגה, ביקרתי במחסן כדי לקבל ציוד, ובכלל ניסיתי ליהפך מהרעיד-כמה-שאפשר מ„עכברוש-יבשתי“ לאיש-ים.

ההפלגה עד לסיציליה לא היתה קשה, אולם כאשר נכנסנו לחלקו המערבי של הים-התיכון החל הבארומטר לרדת והגלים לעלות. שוב לא היה חלק כלל. שניים מהקצינים — שחשבתים עד אז לבחורים נחמי דים מאוד — הביאו לתדר-האוכל, (בו ישבו איכילים את ארוחת-הבוקר) את תחזית מזג-האוויר מהתחנה המי-טיאורולוגית באי מלטה, החדשות לא היו מלבכות ביותר — ביחוד „לירוקים“ בינינו, אשר אני הייתי אחזי מהם. „סופה ממש לפנינו, והיא עזה במיוחד“ הכריז רמי, אחד מהשניים, „מוטב שתרוצצו אל החובש ותקחו ממנו אי-אלו כדורים נגד מחלת-ים“. עצמו אחרה במקצת לבוא. אך יצאו דבריו מפיו ופני חפו — בקושי הספקתי לצאת בריצה כדי „לשחבר“ עצמי מארוחת-הבוקר, שאכלתי רק דקה קודם לכן. בשווי הספקתי עוד לראות שני בחורים אחרים עוזבים את החודש ביעף — לאותה תכלית עצמה. עליאף שברי הגדול הייתי שבע-רצון כי לא רק עלי בלבד קפצה מחלת-הים. והרי נפלו לה קרבן ימאים ותיקים, ואפילו — קצינים!

את יתר פרשת הסערה אני זוכר בדיוק, פרט לחבטות הגלים בדפנות, ולהרגשה כאילו גמרה האניה אומר להפליג לכל הכיוונים בבתי-אחת — כשהיא עומדת לעתים על החרטום ולעתים על הירכתיים! משהו העיר כי כנראה הדרך בה מפליגה האניה „נמצאת בתיקון“ — הטלטולים היו כה חזקים — אך איש לא הגיב להלצה זו. ב־22 לחודש, לאחר כמה ימים רצופים של מחלת-ים,

שעה שא. ח. י. „משגב“ חדרה ארצה ממסע-האימונים שלה לדרום-אפריקה, בראשית חודש יוני, כבר היתה חוברת „מערכות-ים“ האחרונה (כ"ד) מוכנה. שוב לא ניתן, מבחינה טכנית, לכלול את פרשת ההפלגה — מרחק של 18.000 מיל ויותר — בתוך החוברת. איזכרן מתפרסם תיאור המסע החנוצי של „משגב“ בחוברת הנוכחית. הצילומים הנלווים לסקירה הם של המחבר, והועמדו לרשות המער-כת ע"י „במחנה“, אשר לו מגיעה תודה על-כך.

ראשית המסע

„עוד מאה ושבעה ימים נוספים“ אמר אחד ממלחיה של „משגב“, יום לאחר שעזבנו את נמל חיפה, „עוד מאה ושבעה יום!“. הוא אפילו לא היה „צבר“, אלא עולה חדש מאחת ממדינות-הבלקן, ומזור היה לשמוע אותו אומר זאת — כשדמעות נוצצות בעיניו. הפחד שמא לא יחזור עוד, האם חשד כי נערתו לא תמתין לשובר, או שמא היתה זו פשוט האהבה לאדמתה הצחיחה של ישראל? מעולם לא שאלתיו במשך כל הפלגתנו הארוכה — בת 108 יום — סביב „היבשת השחורה“, אך כעבור זמן-מה החיליתי להבין לנפשי של בחור צעיר זה, אשר מתחילת-דרכנו החל מונה את הימים עד ליום שובנו לנמל-הבית האהוב...

* * *

לאמיתו-של-דבר לא החלה ההפלגה שעה שעזבנו את נמל חיפה ב־15 בפברואר 1955. היא החלה כבר חודש-ימים לפני צאתנו את הנמל. ראשיתה היתה שעה שהצוות פתח בהכנת האניה לקראת המסע — הארוך ביותר בתולדות הצי הישראלי הצעיר — תיקן את בדקה, מילא את מיכליה דלק ואת מחסניה ציוד ואספקה, לקראת המשימה הבאה, אשר ביצועה יצריך 3½ חודש.

אני עצמי, איש-צבא ש„נשבה בין יורדיים“, בתוקף תפקידי ככתב וצלם של „במחנה“ ו„מערכות-ים“, לא הייתי נוכח במשך תקופת-ההכנות, אך נמסר לי עליה, ובמו עיני ראיתי את האניה המבהיקה והמצוחצחת. יתכן שלבני אלו אשר הכירוה מיניאנו ונשארה אותה „משגב“, ישנה וחביבה. ברם, על אלה מהאנשים אשר סופחו אליה לצורך ההפלגה, היא עשתה רושם של אניה חדשה, אשר אך עתה יצאה את המספנה.

לפני ההפלגה ביקרו באניה ביקור-פרידה כמה מהק-

ביום השני לשהותנו הוזמנו מאנשי "משגב", קצינים וחניכי קורס החובלים, לבקר במשחתת הבריטית הגדולה "בארפלאר" (מסדרת ה"מערכות") שעגנה בנמל. בהר דמנות זו ניתן לי, ולכמה מחברי באניה, לערוך "קומוץ" (נוסח בריטי) בלתי רשמי עם הקצינים הבריטיים, הם היו חביבים מאוד, וטרוחו לקבלנו בסברפנים. "בארפלאר" היתה בדרכה למורת-הרחוק, ובילתה יום-מנוחה בגיב רלטר. הערתי למארחינו כי בגימול הם ביכולתם לעבור בתעלת-סואץ. אחד הבריטים שאלנו מדוע אין אנו עוברים דרך התעלה, היות ופנינו מועדות לדרום-אפריקה! לשאלה טפשית זו כמובן לא ניתן לענות, והסתפקתי בשתיית כוס בירה נוספת. אנינם היתה מסודרת למדי, אך לדעתי, לא נקיה כשלנו.

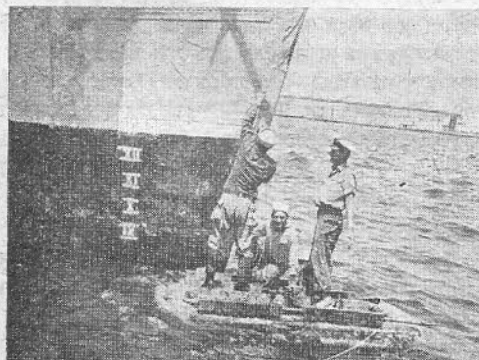
מאוחר יותר באותו יום, שוטטתי עם סגן לונץ סביב הנמל. חיפשונו מפות חופה המערבי של אפריקה. בדרכנו ראינו את המבדוקים היבשים העצומים של הבסיס. באחד מהם מצאנו שתי משחתות בתיקון בעת ובעונה אחת.

ביקורנו הנחיל ל"משגב" גם את הצלחתה הספורטית בית הראשונה. קבוצתנו נצחה את נבחרת הבטליון הראי שון של "רגימנט דוכסו-לינגטון" במשחק כדורסל בשר עור 71:39, אם כי הללו העמידו נגדנו את מיטב-אנשיהם. היינו מוכנים גם לתחרות כדורגל נגדם, אלא שמוגה-אוור היה גשום, והמשחק בוטל.

מאורע נכבד נוסף במשך ביקורנו היה טכס מסירת "מפתח-הזהב" של עיריית חיפה לראש עיריית גיברלטר. היה זה הראשון מבין שמונה "מפתחות-העיר" אשר נשלחו ע"י מר אבא חושי — ראש העיר חיפה, אשר זה לא-מכבר אמצה לה את חיל-הים הישראלי — לראשי ערים שונות אשר צות ה"משגב" עתיד היה לבקר בהן במשך מסעו. המפתח נמסר ע"י מפקד-האניה במעמד חגיגי באולם-המועצה (המרוהט בטעם תקופת "טיודור") של עיריית גיברלטר. באותו ערב אורח הצות גם ע"י הקהילה היהודית המקומית, בנוסף שנערך לקצינים ולחוגרים של האניה.

אל האוקיינוס האטלנטי

בשעות אחרי-הצהרים של ה-24 לחורש פברואר עזבנו את גיברלטר, ובחצותינו את המצר המפורסם בין איר-



צביעה, צביעה, צביעה... אנית חיל-הים חייבת להיות "מצוחצחת" בכל עת ובכל התנאים.



חניכי קורס החובלים "יורים" בשמש...

בבוקר גשום, "אנגלי" טיפוסי, עלה לפנינו מבעד למסך העננים, ה"צוק" המהולל של גיברלטר. כשאנו הולכים ומתקרבים לפתחו המערבי של היס-התיכון, חשנו מעין התרוממות בלתי-רגילה. הרי אנינו הקטנה, שליחתה של מדינת-ישראל, עומדת להכנס לאחד ממבצריה האיתנים של האומה האנגלית, גבירת-הימים הותיקה. עלינו יהיה להגיף בעזו את דגלנו באחד הבסיסים הימיים הנודר-עיסביותר בעולם כולו.

גיברלטר

"כיצד יקבלו את פנינו בגיברלטר, את פני הצי הצעיר בעולם?" כולנו שכחנו את הים הזועף, והתכוננו להראות "מצוחצחים" עדיכמה-שאפשר בשעת הופעתנו בנמל הנר הראשון.

נכנסנו לנמל לקול רעמם של 21 מטחי-כבוד. ענו לנו 21 מטחים מהביצורים בירכת-העיר המסולעים. קצין צ' בריטי, בדרגת לויתננט-קומנדר, הקביל את פנינו, כשהוא לבוש מדיי-ציגו, וחזהו שופע אותות-הצטיינות. בהשוואה לסבך-העטורים שלו, נראה "אות הקוממיות" שלנו עלוב ומיותר — ברם, לגבינו היה שקול בערכו לעומת תריסר מעטוריו.

אדם זקן, בעל שערות-שיבה, הגיע לרציף במכונית שדגל-ישראל התנוסס עליה. היה זה קונסול-ישראל בגיברלטר, מר בן-נעים, יליד טבריה, שיצא את הארץ עם אביו בעודו ילד, והיה לאחד מראשי הסוחרים בעיר, ומנהיגם של 700 היהודים שבמקום. כשעלה על סיפון האניה אמר שהיה זה הרגע הגדול בחייו, ואכן ניכר היה שלא הגזים; באו גם כמה מיהודי המקום לברכנו. הסתבר שהעתונות המקומית הודיעה על בואנו קודם שהגענו. בעוד מפקד-האניה, בלוית קונסול-ישראל, יצא לביקור אצל מושל גיברלטר, עסק מזכיר-האניה בתפקיד לא-פחות חשוב — חלוקת הדואר שנתקבל בדרך האויר מהארץ, ואיסוף המכתבים המיועדים למשלוח ארצה, אל נשימי ילדים, הורים, חברות וידידים.

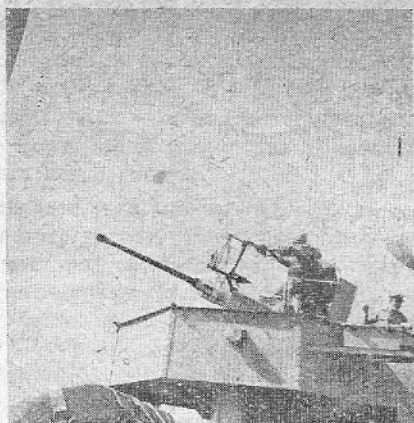
למפת-נפשי לא קיבלתי מכתבים, ונאלצתי לעסוק בקריאת העיתונים העבריים שנשלחו אלינו — כולם מהיום בו יצאנו לדרךנו.

השניה בעבודת השיגרה היום-יומית. אחת לעשרה ימים התחלפו הקבוצות. הם עבדו 12-16 שעות ביממה במשך כמעט כל 108 ימיהם הפלגה, לרבות תקופות-השהיה בנמלים השונים. לעתים בוטלו גם ימיהם החופש המועטים, והפכו לימי-עבודה. בלבד שיהא לא-לדים לסיים את תכנית-הלימודים שנקבעה מראש. אכן, הסמיכות לקצונה הגיעה להם.

סיארה-ליאונה

כשבוע לאחר שעובנו מאחרינו את גיברלטר הגשומה נכנסנו לאזור האקלים הטרופי. השמש הכתה בראשו במאונך, והחום התגבר עד מאוד. החלפנו את מכנסינו הארוכים בקצרים, ואת נעלנו בסנדלים פתוחים. שעות העבודה שונו, אך השיגרה היומית הפכה קשה ומפרכת יותר. המכונאים והמסיקים — כל אחד אשר אתרע מזלו והיה עליו לעבוד בבטן-האניה — החלו יוצאים לעתים תכופות לסיפון — לשאוף אוויר צח, וללגום מים קרים. מה-ושם פגשנו באניה או בסירת-דיג. ממזרח נשקף חופה הצחיח של אפריקה. החום הלך וגבר... הרי עברנו את שלוחותיו המערביים של מדבר-סהרה. היות והקדמנו, עגנו קרוב לחופי גואיניאה הפורטוגזית. כמה סירות דיג קלות קרבו אלינו ובתוכם כושים — מגענו הראשון עם תושבי היבשת "השחורה".

פריטאון, בירתה של המושבה הבריטית הנידחת סיארה-ליאונה, נראת מרחוק "אכסוטי", ברם, מקרוב היא המה ומוזהמת עד אי-נשוא. יוצאות מכלל זה הן חוליות הפקידות הבריטית הנמצאות מחוץ לעיר על גבעה "מאווררת". קיבלו את פנינו, פרט להמון רוכלים שהציעו "מוזרות" מכל המינים ופירות מקומיים, קציני-קשר של הצי הבריטי, והתושב היהודי היחיד — מורה בביה"ס התיכון המקומי. התושבים הבריטים שמחו מאוד לבואנו שהפיג את שעמום המתמיד, והעתון המקומי הקדיש מקום רב לאניה ולצוותה.



תרגילי ירי-י"מ בשעת ההפלגה. ה"אויב" — בלון — (כדור פורח) — נראה מאחורי האניה.

פה לאפריקה, שמנו פנינו לים הפתוח. מאחורינו נשאר הים "שלנו" — הים-התיכון על טלטולי גליו הקצרים, ומכאן ואילך רכבה, "משגב" על משבריו הארוכים של האוקינוס האטלנטי. תנודות האניה הדלו להיות "הפז" זות", והפכו קצבות-יותר, ושעות נוספות נתוספו לימים ככל שהרחקנו דרומה. עבודת הצות ואנשי קורס-החוב לים חזרה למסלולה הרגיל.

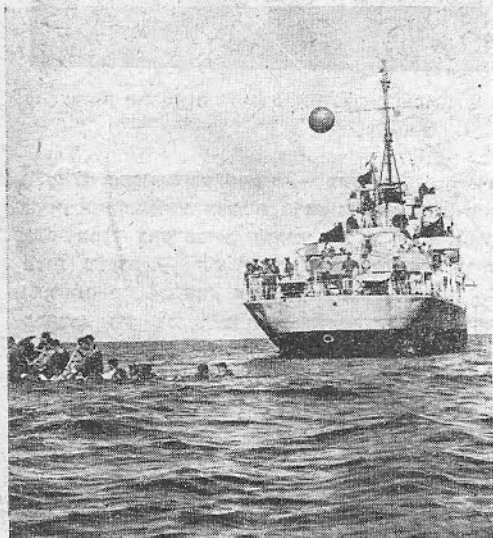
גם אני כבר נכנסתי לשגרת-עבודה משלי. בשעות הבוקר הייתי עסוק בכתיבה, רישום וציור. את אחה"צ ביליתי בהדרה-האלחוט של האניה באספי ידיעות מכל קצירתל בעבור ה"עתון היומי" של "משגב", בשם "אשנב", שערכתיו, וכך עברו הימים כשאנו חותרים לכיוון דרום.

תרגול, תרגול, תרגול...

נוסף להמית הגלים המתנפצים ללא-הרף אל דפנות האניה, הוסיף שאון רגליהם של אנשי קורס-החובלים, הרצים הלוח ושוב על הסיפון, קצב לחייהם הגלמודים. אימונם של תניכיה-קורס, שהחל עם עובנו את גמל חיפה, נכנס לשלב נוסף. הם היו מתרוצצים על הסיפון משום שהסמל-המדריך לא היה שבע-רצון מצורת תרגולם ע"י התותח. "יותר טוב, ויותר מהר" היתה דרישתו השיגרתית, ואם הצליחו — אזי היה עליהם לרוץ... ואכן, התרוצצו לעתים קרובות מאוד. שעה שהייתי שקוע בעבודתי בפנים-האניה הייתי שומע מפעם לפעם את רקיעות רגליהם על הסיפון שמעלי.

הם היו כולם מאוד חביבים, הצעירים שביניהם והקשישים יותר. מלאכה קשה מאוד הוטלה עליהם, במשך כל חדשיהם הפלגה הארוכים, והתנאים בהם חיו, ולמדו לא היו מהנעימים דוקא. אך הם עמדו בכל, ומובטחני שהיו עומדים גם בנסיגות קשים יותר. עז היה רצונם להצליח והם לא נסוגו בפני כל משימה, וכל תפקיד שהוטל עליהם לא הכריעם. מעולם — לפי מיטב ידיעתי — לא התלוננו.

• הם התחלקו לשתי קבוצות; כשלמדה האחת, עסקה



תרגיל "נטישת-האניה" בשעת המסע ביט הפתוח.

עברו בשעתם את מעלת הרוחב הגורלית, "אפס", על כל יתר צותה של "משגב", בלי הבדלי דרגה, ותפקיד, היה להתאזר עוז ולהכין את עצמם באופן נפשי לקראת הטכס לכל שלביו — מריחה בשמן, צביעה בצבע, "טבילי" לה" במקו, ושטיפה במים מזוהמים — למקרה שעוד נשארה באפיהם רוח־חיים!

ב־5 למרט, בערב היום המר והגומה, הוקמה בריכת־מים בירכת־האניה, בין מסלולי פצצות־העומק, ומולאה מי־ים מלווים, למחרת־היום הזהיר, "שליחו הרשמי" של נפטון את כולם להיות מוכנים לקראת הטכס בשעות אחר־הצהריים. הטכס, מקודש־המסורת, החל בשעה 15.15 בדיוק עת העביר מפקד־האניה את סמכויותיו לנפטון ולאנשי פמליתו, ומאז, ועד לסיום ה"טבילה", היה לבקרת־מוטה רגיל — כאחר־האדם (לונג וקליין, שני קציני־האניה מבין ארבעת המאושרים שכבר נטבלו, עשו כמיטב יכולתם להפוך את המאורע התגיגי להצלחה).

וכך היתה פרשת הטכס: נפטון (טוביה) התישב על כסא־המלוכה, קרוב לבריכה, ולפניו הובאו כל המועמדים לתואר "אביר־הים", הוא ההליט על צורת הטבילה והורה על כך לאנשיו. המועמד הנפחד הושב על כסא־מתקפל, ובתור הקדמה נמרח בשמן־סולר (משומש) מתוך דלי שלידו. אחר־כך קיבל "ציפוי" נוסף של משחת־קמח מהול־במים, משנגמר שלב זה, הוטל הקרבן אחורנית לתוך הבריכה, מקום שם "נטבל" במים המלווים ע"י ארבעה מעוזריו הגרתיים של נפטון, כדי "שלא יתקרר" — הֵעף באויר 5 פעמים בין טבילה לטבילה. לאחר תהליך זה הונחו שרידיו של המועמד על קרש מרוח בשמן (כשהראש למטה) והועברו לדיו של קליין. זה חיכה שהקרבן יפתח את פיו כדי לששם אויר — והרי ביץ בו מנה גיוושה של משחת־קמח ודיקה, במקרה והי קרבן הראה עוד סימני־חיים — או נראה מלוכלך מדי — הותו עליו עוד סילון מצינור של שני אינטשים.

כשרד הערב לא נשאר באניה איש שלא זכה לתואר "אביר־הים", ראשית טיפלו, כמובן, בקצינים, אשר עברו את המבחן בגבורה עילאית לקול תרועות הצות. אחר בא תורם של האנשים "הקטנים־יותר", רס"ר־האניה וזה לתשואות מיוחדות "תנו לו עוד מנה, הטילוהו שוב לתוך מים!" היו הצעקות שנשמעו מכל העברים, ברם, יש סוף לכל דבר, ולאחר סיום הטכס נפרד מאתנו נפטון, והאניה הוחזרה לידי הבטוחות של מפקד־האניה. שוב עברו ימי־נסיעה ארוכים, מלאי עבודות־שגרה ואימונים, ואנו הלכנו והתקרבנו למחוז תפצנו, חיפשנו פינה שקטה כדי לנקות את האניה ולצבעה מחודש לאחר טלטולי הדרך. מצאנו את הפינה המבוקשת, "במפרץ סאלדאנהא", 70 מיל צפונית מקייפטאון, ונכנסנו בו, אך הטלנו עוגן וכבר התקרבה אלינו סירה, ומדברי אנשיה הסתבר לנו כי הבנינים בחוף שממולינו הם בניניו של בסיס־האימונים הצי הדרום־אפריקאי, אשר מפקדו הומיניו מיד להיות אורחיו.

משירדנו לחוף ונכנסנו למועדון מצאנו שם לא את קציני הבסיס בלבד, אלא גם כתריסר יהודים, מתושבי הסביבה, אשר היו מאושרים להיות היהודים הראשונים אשר נפל בחלקם לקדם את פני אנשי הצי הישראלי ביבשת דרום־אפריקה, וכך הפך ביקורנו לכאורז.

בתחרות־כדורגל נגד המועדון הבריטי המקומי ניצחה גבחרת הצות 5:1, להנאתם הגדולה של הציפים הכושיים, שלא ניסו להסתירה כלל. ברם, כדי שלא לגרום עגמת־נפש גדולה מדי לבאריכוה הגוע הלבן, נערכה מסיבת־"קוקטייל" על סיפון האניה, בהודמנות זו נתגלה כי מפקד־המשטרה המקומי שימש ותקופת־המנדט בארץ כמפקד מתנה־העצורים בלטרון. כן הסתבר כי בין צות ה"משגב" משרת אחד מ"עוללי־טיפוחיו" לשעבר, אשר היה בשעתו עציר בלטרון. למרבה השמחה הסכימו השנים להשכוח את העבר. בסיומו של מאורע חברתי זה הפליגה "משגב", לשמחתם הרבה של כל אנשיה, אשר כשל כוחים למ באוירתה הלהטת של פריטאון שהפכה את האניה ממש לגיהנום.

חציית קו־המשוה, והופעתו של "נפטון"

"משגב" יצאה עתה לקטע הארוך־ביותר של מסעה, והתקדמה במלוא־התנופה לעבר יעדה — מדינות ה"איגוד הדרום־אפריקאי". היא הצתה את מפרץ גואניאה,



עוברים את קו־המשוה: טכס טבילה, "אביר־הים" שנערך בפיקוחו המדוקדק של "נפטון".

והתקרבה במהירות לקו־המשוה — בחלקה נפלה הזכות להיות אנטי־המלחמה העברית הראשונה מאז 2000 שנה אשר חתקו בחצי־הכדור הדרומי (סליחה!) כאן נפלה טעות מצערת — היא איתה אנטי־המלחמה העברית הראשונה ב־7515 שנה, אשר הצתה את קו־המשוה — המחבר). היו שסברו כי קטע זה של ההפלגה יהיה מהמעניינים ביותר, והסיבות היו כדלקמן:

לפי חוקיו עתיקי־הימין של נפטון, אליל־הים והש־ליט בכל שבעת האוקיינוסים, אסור לבקרת־מוטה לחצות את קו־המשוה מבלי ש"טבל" תחילה כרת־וכדין, בטכס מפואר, ויועלה לדרגת "אביר־הים". המנצח על טכס־הטבילה הוא נפטון בכבודו ובעצמו, המבקר באניה, ומי קבל את הפיקוד עליה מידי רבי־החובל (במקרה זגן כנראה לא התנגד באיכת הרבנות לטכס הטבילה — המערכת). רק ארבעה מאושרים מבין אנשי האניה כבר



פקוד קו המשוה
מרחב האוקינוס
צבא הגנה לימים

תעודת אביר הים

אני נפגשתי מפקד פקוד קו העשירה
מטעם מפקד צבא הגנה לעינים עכריוז בזאת
שהעירון

חדר ביום לחצי הכדור הדחופי
על ספון כלי השיט הנודע לחפיל
אנית חיל-הים 'ע-ש-ב' והוסער
כ-א-ב-ר-ה-ים בעסדר העסדרת
ליורדי הים ועבר את העכס והעמלה
העלוחה לפי חוקי צבא הגנה לעינים





„משגב“ נכנסת לנמל קייפטאון. הפסגה באופק היא „ראש האריה“. לרגלי ההר משתרעת העיר עצמה.

„משגב“ כובשת את קייפטאון

תיהם של סמלית המשמרת לא פסקו מלושמיע את קולם.

היום בו הגענו היה מוקדש ברובו לביקורים „רשמיים“ — אצל המושל הכללי, מיניסטרי ההגנה של דרום אפריקה מר אראסמוס, ואישים חשובים אחרים. אלה לא התעצלו מצדם, והחזירו ביקור למפקדה האניה ול„משגב“ עצמה. הרשימה כללה את כל ה„גדולים“, ממפקדי הצבא, הגנרל דייטויט, ועד לראש עיריית קייפטאון, ורכה היתה התנועה. אולי החביבים עלינו ביותר מכל המוזקרים היו ילדי בתי הספר היהודים אשר הקדימו לבקר באניה והיו מאושרים לראותנו — וחושבני לא רק בגלל העובדה שנהנו מיום חופש בלתי צפוי. הם פרקנו מכל המעות הישראליות הקטנות שהיו בכיסנו, וגם חטפו מאתנו את כל בוליה הארץ, שנשארו לנו במקרה.

מזכיר המועצה הציונית, מר אברהמסון, עלה לאניה בהביאן אתו תכנית גדושה ביותר למשך ארבעת ימי שהותנו בנמל. כל רגע מזמנו היה מוקדש להזמנות, מסיבות, נשפים וטכסים. אכן, במהרה הסתבר כי כמעט ולא ישאר לנו זמן לנופש ולביקורים במקומות מעניינים. לא קל להיות שליחיה של מדינת ישראל בארץ זרה!

הערב המצליח ביותר במשך שהותנו בקייפטאון הוקדש לנשיף רקודים תחת כיפת השמים באחד הגנים הציבוריים הגדולים. כאן היתה לנו ההזדמנות לפגוש את יהודי המקום, מהעיר ומפרבריה, זקנים וצעירים, ובעיקר — את הבנות. הכיבוד היה כידיהלכים, והשתיה כדת — מווסקי ועד „גוזז“ הדרום אפריקאי.

צליהבשר נוסח דרום אפריקה (Braadvlees) — או משהו דומה, שהוגש לנו ביד רחבה, היה כ"כ טוב, שאחדים מה„חברא“ שכחו את נערתיהם החמדות והת-

בבוקרו של יום החמישי, ה־17 במרס 1955 — קצת יותר מחודש לאחר עזובנו את נמל חיפה, ובסופו של מסע בן כ־7,000 מיל — נראתה מרחוק דמותו הנשגבה של „הר השולחן“ („טייבל מאונטיין“) המפורסם, שלרגליו משתרעת העיר קייפטאון. מימינו ומשמאלו שומרים עליו שני הרים רביירושם אחרים, „הר האריה“ (עם פסגתו „ראש האריה“) מצד מערב, ו„פסגת השטן“ מעבר מזרח.

הלכנו וקרבענו לנמל — כולנו מתוחים — החלקנו בין שני שוברי הגלים של פתח הנמל, ונכנסנו ל„אגן החדש“ המרובע ורחבי הידים של הנמל. בכניסתנו עברנו מיכלית נדולה ואנית'נוסעים אנגלית הבת'רושם שהיו קשורות לרציף. כבר מרחוק ראינו קהל מכובד המחכה בקוצר רוח להתקשרותנו — עשרות רבות של אנשים, נציגי השלטונות, הצי הדרום אפריקאי, מראשי הקהילה היהודית, ואחרון חביב, באכוחה של מדינת ישראל בדרום אפריקה, הציר שלנו בפרטוריה, מר צ. ס. היימן בלוית רעיתו.

נקשרנו לרציף בשכניותה של אנית'נוסעים הבריטית הגדולה „ארונדל קאסל“, בת 19,000 טון, של חברת „יוניון קאסל“, וניתן לנו לעסוק בהשוואת בין כל־שיט מפואר זה לבין קליפת־האגוז שלנו, בה עברנו מרחקים כה גדולים, ולא דוקא בתנאים של לוקסוס מופרז. ברם, לנו היו התחתיתים, ועדיפה קליפת־אגוז מזוינת כהלכה על אנית־פאר שאינה יכולה להגן על עצמה. מכל מקום, זמן רב לא נשאר לנו, לשור סביבנו, האניה הוצפה מבקרים מכובדים, וידי הכל היו מלאות עזודה, ומשקויות

פרידה מעירייתם, אך בידענו כי נתחור בעוד כשבועיים, אמרנו לדידנו "להתראות" — ולא "שלום".

במימי האוקינוס ההודי

בבוקר ערפלי אחד יצאנו את נמל קייפטאון והפלגנו דרומה. משמאלנו התנשא "כף התקווה הטובה", ולאחר שסובבנו את "כף אגולסה" — קציה הדרומית ביותר של יבשת אפריקה — מצאנו את עצמנו באוקינוס ההודי, והתקדמנו לאורך חופיה הירוקים של דרום אפריקה, ראשית מזרחה, ואח"כ בכיוון צפון. עברנו בורכנו את פורט אליזבת, איסט לונדון, ודארבן, ופנינו מועדות לנמל לורנסמרקו, במושבה הפורטוגזית מוזאמביק. הוגל הפורטוגזי הוצא ממגרתו, ותזמורת האניה התאמנה בניגון ההימנון הלאומי הפורטוגזי. היינו מלאי ציפיה, שכן הפעם לא כללה התכנית כ"כ הרבה טכסים ומצעדים. זאת ועוד, רבים גרסו כי מן הראוי לנסות ולבלות פעם עם בנות שחורות נאות, במקום עם בנות לבנות בלבד, והרי במוזאמביק אינה קיימת המהיפה בין הגזעים שהיתה נהוגה בדרום אפריקה.

רבה היתה אכזבתנו; לורנסמרקו היא עיר יפה — אך כה יקרה. הפרוטות המועטות שהוקצבו לנו יומית הספיקו בדיוק לביקור במוזיאון המקומי וטויל ארוך בלוית בקבוק "קוקה קולה" — ותו לאו. ה"מאורע" היחיד היה פגישתנו עם "צבר" שנקלע למקום — קצין חיליהם לשעבר — וכיום נציגה של חברת "שהם", וכך חזרנו על עקבותינו, והסלנו עוגן בנמל דארבן.

הביקור ביוהנסבורג

יוהנסבורג אמנם אינה בירת דרום אפריקה, אבל היא העיר החדשה ביותר והעשירה, ומה עשו יהודי המקום האמידים, שרצו גם הם ליהנות מ"זיו-פנינו"? — הם פשוט שכרו מטוס "סקיימאסטר" גדול והטיסו לעירם 42 מאשיה צהות. גם אני הצטרפתי.

כולנו היינו מאושרים; קסמה לנו האפשרות לישון במשך ארבעה לילות רצופים במיטות ממש, ולא בתאיה הדחוסים של האניה. יצאנו לנישף! וכבר במשך הטיסה שארכה כשעה וחמשה בלבד, היינו במצב רוח מרומם מהרגיל.

משהגענו, העמיסונו באוטובוס, והסיעונו העירה. במידעון היהודי כבר חיכו לנו "משמנה וסלתה" של הקהילה המקומית, בת כ-40,000 נפש, והוגשה לנו כוס תה ראשונה, אך לא האחרונה, שכן נראה שהתה הוא המשקה הלאומי במקום. הרי ופאני כהן, בעל ואשתו, מהפעילים הציונים היועצים ביותר ביוהנסבורג, לקהוני מיד ב"שב", אותי, ועוד סמל של האניה, הכניסונו למכוניתם, והביאונו לביתם המפואר.

רמזו במטענים הבליטישטיים. חבל רק שנאלצנו לחזור לאניה בשעה 23:59 בדיוק. ואזי למאהר!

קרב למקום התקשרותנו בנמל, הטילה עוגן הפריגטה "טרנטול", אחת משלוש האניות מסוג זה שבצי הדרום אפריקאי (יש גם שתי משחתות). היא היתה דימה מאוד במבנה ל"משגב", ומפקדה הומיננו לבקר בה, וכן עשינו. צותה היה לבן כולו — לא היה זכר למלח כושי — והיא התכוננה להפלה בתחודשים למרחב האוקינוס האנטארקטי על-מנת לאמן טירונים, וגם כדי לשמור על אניות הדג שיצאו לציד הלויתנים באותם מים מרוחקים. "מסמר" הביקור היה מצעד אנשיה צות ברחובות העיר, והנחת זר על "קבר החייל האלמוני" ע"י מפקד האניה. כל התנועה נעצרה כשבהירינו המצוחצחים עברו בסך, בצעדיה קצובה, ברחובות העיר הגדולה. עשרות צלמיות עונות צילמו את המחזה, והרחובות היו מלאים צופים. תשואות רמות ולבביות ליוונו שעה שהתקדמנו, לאחר סיום הטכס, בדרכנו אל בית הכנסת הגדול, שם התקבלנו ע"י ראש הקהילה והשתתפנו בתפילת קבלת השבת. ובל אשכח — שוב היינו "שליחיה צהה" של עיריית חיפה. מפתח העיר נמסר בטכס לבבי לראש עיריית קייפטאון ע"י מפקדו. כיצד עצר מפקד האניה כוח לעמד בכל התחבובותיו החברתיות והדיפלומטיות אינו יודע — אנהנו עייפנו עד מוות — אך בכל זאת כזאיים היו מאמצינו לייצג את מדינתנו בצורה נאותה.

בכל ארבעת ימיה שהותינו בקייפטאון הוצפה "משגב" נחשולים נחשולים של מבקרים — 5,000 איש במשך ארבעה ימים! האין חיליהם מצדיק את קיומו ע"י הפר סומת בלבד שהוא נותן למדינה, בהביאו את בשורת המולדת לתפוצות ישראל, שלא לדבר על תפקידו הבטחוניים? הנוכל לשלוח שליחים טובים יותר לרחבי הגולה היהודית, מאשר את נערי חיליהם? המונים המונים צבאו על כבשי האניה, והסתערו על אנשי המשטרה שניסו להשליט סדר בתורים הארוכים — ולא מעטים היו גם הנכרים אשר באו לראות את האניה וליהנות. "למען השם! תנו לי להכנס, תנו לי לעלות!" זעקה אחת הנשים המכחות. "האינכם מבינים, אניה זו היא חלק מארצנו!" — "אני רוצה להציב את רגלי על ארץ הקודש בטרם אמות!" אמר איש זקן. "אני תרמתי לבנין הארץ, אניה זו גם שלי היא!" טען אחר. מאות מאות באו, עד כי לא היתה כל אפשרות להעלותם. רק לאחר שקביצה אתת גמרה את ביקורה נתנו לשניה לעלות, ועוד המשיכו המבקרים לבוא.

ושאלותיהם: "האם כולכם יהודים?", "האם אתם באמת מלחים כמו הגויים?", "האם באמת אתם יכולים לטפל בתותחים הגדולים האלה?", "האוכלים אתם כשר?", "יש לכם בית כנסת באניה?", "העובדים אתם ב"שבת?" אפי שאלותיהם של המבקרים המאושרים ניתנו על ראשיהם של הקצינים ואנשיה צות, אשר למרות עייפותם השיבו בסבר פנים ובחיבה לאורחיהם. כולם התפעלו מהאניה הנקיה, מהמטבח הלא ארוב, ומהתותחים המצוחצחים. כולם רצו להומיננו. מעולם לא נתקלתי ברגשות אחזה כאלו. באמת היינו כאחים, ובעלותם לאניה הרגישו המבקרים כמו בבית. לכן קשתה על כולנו ה-

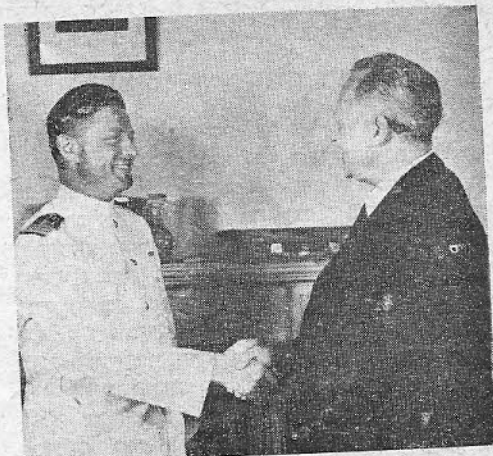
בעיני הצבא הבריטי בגברלטר נראה צות "משגב" כמעט קבוצת ה"גלברטורס", וזאת, משום שניצחו במשחק כדורסל ב"ז סליט" כנגד 39. בעזרתו של קצין הדת ירד גשט למחרת — ולא היה צורך להתמודד בכדורסל!

תכנית ההפלגה שונתה, כך שיכולנו לשהות 3 ימים במל, במקום יום אחד. ע"י זה נתאפשר לנו לבלות את שני ימי חג הפסח הראשונים בקרב יהודי המקום, שהזמינו אותנו בשמחה רבה. באניה נשארו רק התורנים האמינים, שבפניהם ערך את ה"סדר" רבה של "משגב", סגן משנה מנחם כהן.

ביום ה-52 מאז הפלטנו מחיפה, בשעות הערב, נפגשנו מאת העיר קייפטאון, ומהיודים הרבים שרכשנו בה. לא קלה היתה הפרידה, כיון שביקורנו היה באמת בבחינת חוויה. בעזבונו השארנו כמה לבבות שבורים בחוף. משהתרחקנו, עוד נשמע בחשכת הלילה קולה של נערה: "דני, אל תחתק, חכה לי!" — אולם פנינו היו למולדת, ולאט לאט שקעו אורותיה של עיר-הכף באיפק.

בדרך הביתה: ליבריה

שוב חתרנו לעבר קרהמשהו והאזור הטרופי. את ה"ק"י עברנו הפעם מבלי שיטרידנו "נפטון", שהרי כולנו השתייכנו כבר ל"מסדר אבירי-הים". החום גבר, משנכנסנו לנמל מונרוביה, בירתה של ליבריה, קיבל את פנינו סרן ד"ר מיכאל סימון, ראש-הטכס של מדינת ישראל שהוא גם קצין-מילואים של חיל-הים. הוא טס מהארץ לליבריה, והצטרף אלינו בירת-ההפלגה. מטחיו כבוד גורו ע"י שני הצדדים, פירוש הדבר: ביקור רשמי! כל אנשי האניה היו מצוחצחים להפליא ומדיהם הב-היקו בלובנס. לעומתם היו כל האנשים הרשמיים שבאו לבקרנו שחורים-משחור. קרוב לנו עגנה אנית-סוחר גרמנית, אשר מלחיה הצטופפו בסקרנות כדי לחזות כיצד מקבלת אנית-מלחמה ישראלית את פניו של נשיא-הרפובליקה. לבסוף הגיע הנשיא, מר טאבמן, בלוית שומרי ראשו וכמה מחברי הממשלה, ועלה באניה לאחר שסקר משמרכבוד של 24 איש מחגיגי קורס-החובלים, ונגונו שני ההמונים. קציני-האניה הוצגו בפני הנשיא, ולאחר שבקר בחלקי האניה השונים, ודיבר עם כמה מאנשי



מפקדה של "משגב" בעת בקורו אצל מר אדאסמוס, מיינסטרה-הנגנה הדרום-אפריקאי.

בקושי הצלחנו להתקלח ולהחליף בגדינו וכבר נמצאנו בחדרה-אובל שהיה מלא אורחים מומונים. השולחן הארוך והמקושט עלינו אוירה של ליל-סדר. בשעת הארוחה דיברנו על ישראל, על האניה, על מכ-רים, "מתיכן אתה?" היתה השאלה הראשונה, "המכיר אתה את זה או אחר? היתית פה או שם?" — "אל תקרא לי מייסטר, קרא לי הרי!" כולנו היינו למשפחה גדולה וחביבה, וזו רק היתה ההתחלה!

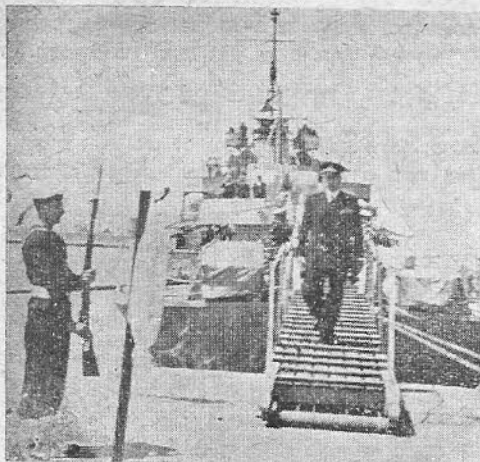
יומיום וערב-ערב טבענו בים של אנשים נעימים ואדיבים, חתמנו על מאות גלויות שהודפסו במיוחד ונש-או את תמונת "משגב", צעדנו ברחובות העיר כשתור מורת צבאית בראשו, ועוד ועוד..... כדי שיראונו אנשים במספר רב-עד כמה שאפשר נתחלקנו לשלוש קבוצות אשר ביקרו גם בפרטוריה, הבירה, ובערים קורגסדורף, ובן-עוני (אגב, זהו שם עברי, בדרום-אפריקה יש למצוא גם את בית-לחם, בית-אל, גבעון, באר-שבע ורחובות, כולם שמות המעידים על רקעם הדתי של המתיישבים האירופיים). ביקורנו הסתיים מהר-מדי. בערב האחרון עוד השתתפנו באסיפת המגבית הציונית, שנערכה באר-לם העיריה גדול, ובה נוכח קהל עצום ורב. יתכן כי נוכחות הבחורים מישראל דרבנה את יהדות דרום-אפ-ריקה הנדיבה למאמצים גדולים עוד-יותר.

חזרה לקייפטאון

הוטסנו לדארבן, מקום שם חיכה לנו "ביתנו" — האניה. היינו במצב רוח מרומם, שכן חשבנו שמלאנו את המשימה שהוטלה עלינו בכבוד, בינתיים "עשו חיים" יתר אנשי הצות בדארבן. הגענו כך שעוד הספקנו להש-תתף במצעד (מספר 199!) שנערך. למחרת הפלטנו ל-פורט-אליוות, וגם שם צעדנו, כשבראש עוברת תומורת צבאית סקוטית עם חליליה. עוד זכורה לי קבלת-הפנים הנלבבת שנערכה לנו ע"י ילדי-המקום. וכך — חזרה לקייפטאון, שם היה עלינו להצטייד באספקת וולק, עתה כבר נתקבלנו כידידים ישנים, גם חיכתה לנו הפתעה,



צוטה של "משגב" פוגש את ילדי דרום-אפריקה היהודים.



האדמירל סימבלי, מפקד ה"אקדמיה הציית" בליבורנו, עוזב את "משגב" לאחר בקורו.

של הרקולס", שרשרות ההרים הגובלות עם מיצר גיברלטר טר מצפוני ומדרומו. תמה פרשת הפלגתנו באוקיינוס האטלנטי, אשר על גבו חרשנו שבועות כה רבים. שוב נכנסנו לגיברלטר כדי למלא את מיכלינו מים ודלק, ידידים ותוקים קיבלו את פנינו. גיברלטר היא אחת הערים הזולות בעולם, היות ועל יבואה לא מוטל מכס. כל אלה מבינינו אשר הפרוטה עוד היתה מצויה בכיסם עשו איפוא על החנויות המצודות כני לזכות ב"נצחיות". למרבה הצער היה מספר ה"קפיטליסטים" מועט. כמעט כולנו לקינו בחסרון כיס.

מחוזי חפצנו האחרון היתה העיר ליבורנו באיטליה. בדרכנו עברנו ליד האיים הבלאריים היפים, מאיורקה ומינורקה. בשלב זה של המסע ניתנה הזדמנות לחנוכי קורסי החובלים לנוט בעצמם את "משגב", ולהוכיח את רמת השכלתם הימית — כל זאת אמנם תחת עינו הפקוחה של מפקדה האניה אשר היה עליו להשגיח כי לא יחבלו בשעת תמרוניהם ברכוש זה, ולא יתנגשו עם עצמים כגון אניות אחרות, איים וכו'. נערכו אימוני ירי יומיים בכדורים פורחים, וכן תורגלו עמדות נגישה, שיט ברפסודות הצלה, וכו'. הימים היו מלאי עבודה. כ"קינוח הסעודה" שימשה סערה קשה שנכנסנו לתוכה יום לפני הגיענו לליבורנו, והקצינים והצוות עמלו קשות על מנת לודא שהפלגתנו הארוכה לא תבוא לידי סיום פתאומי ובלתי צפוי.

ב־20 לחודש מאי נקשרנו לרציף בגמל ליבורנו, והיינו. אורחיה של ה"אקדמיה הימית" שבמקום. באניה ביקרו מר אליהו ששון, ציר ישראל באיטליה, ואלוף משנה אראל, מפקד "משגב" לשעבר, וכיום הנספח הצ' באי שלון ברומא. אנשי הצות ביקרו באקדמיה הימית, ונערכו שני טיולים מעניינים ביותר, אחד לפיזה, על מגדלה הנוטה המפורסם, ואחד לפלורנץ, על אוצרותיה האמנותיים.

מפקד האקדמיה הימית, האדמירל מימבלי, ביקר בא' ניה והתרשם ממנה מאוד. בעזבו הביע האדמירל את

הצות. האורח הרם הזומן ע"י מפקדה האניה לארוחה. היתה זו הפעם הראשונה שראש מדינה זרה דרך על סיפונה של אניית מלחמה ישראלית.

למחרת היום נערך מצעד ברחובה הראשי של העיר, לפני ארמון הנשיא. נוסף לאנשי "משגב" השתתפו כמה יחידות מזוינות של הכוחות הליבריים. היה זה טקס מוצלח ביותר, והנשיא, שקיבל את המצעד מגזזוטר ארמונו, ולידו מפקדה האניה ואנשי הסגל הדיפלומטי, הביע את שביעות רצונו הגמורה. לפני הפלגת האניה נערכה מסיבת "קוטייל", בה הגיש הד"ר סימון למר טאבמן ולרעייתו שי — מגש כסף עם סמל מדינת ישראל — מתנת נשיא ישראל מר יצחק ברצבי. כך מלאו "משגב" וצותה בהצלחה רבה את משימתם הדיפלומטית — קשירת יחסים ידידותיים בין ליבריה וישראל (ומי יצלח יותר לתפקידים מעין אלו מאשר אניית מלחמה מצוחצחת. הן אניותיו של הצי הבריטי נקראו בשעתן: "הדיפלומטים האפורים").

גם אורחי העיר מוגרוביה היו מרוצים מביקורינו, ישנן הנחילה נבחרת הכדורגל שלהם — אשר אחדים משחקניה שיחקו יחדים — מפלה ניצחת, בשיעור 7:1, לאנשי "משגב", במשחק שנערך לפני אלפי צופים.

דאקאר — גיברלטר — ליבורנו

שוב יצאנו לדרכנו. הזמן עבר עתה מהר יותר, הן מפני שהיינו בדרכינו הביתה, והן בגלל האימונים והתרגול הבלתי פוסקים. רק נמל אחד היה עוד לפנינו ביבשת אפריקה. הבסיס הצרפתי הגדול בדאקאר. כאן נתקבלו מפקדה האניה, וארבעה מחניכי קורס החובלים, ע"י מושל אפריקה האקבטוריאלי הצרפתי, והוזמנו עליידו לארוחת הצהרים. נלהו אליהם אלוף משנה נשרי, הנספח הצבאי הישראלי בפרז, אשר עבר את כל הדרך הארוכה מצרפת לאפריקה המערבית כדי לסייע ל"משגב" וצותה בעת שהותם בדאקאר.

בזמן שהות האניה בגמל ביקרו בה האדמירל המפקד המקומי, וכן קצינים גבוהים אחרים של הצי הצרפתי. קציני "משגב" והחניכים סיירו במתקניו המעניינים של בסיסת העופה הציית שבמקום וביקרו במטוסי. נערכה תחרות כדורסל, שנשתיימה בנצחון הצות, וכשהפליגה האניה, השכם בבוקר היום ה־26 של המסע, נוכחה על הרציף תזמורת מעורבת, לבנים וכושים, אשר השמיעה את "התקווה" וה"מארסיאז", אשר צליליהן ליוונו בדרכנו.

שוב עברו ימים אחדים, והנה עלו באופק "עמודיו

נאום נוגע עדיב היה נאום הרב הראשי של העיר קייפטאון והמקור. הנאום היה מלא גאווה לאומית, ורגש ציוני נלהב. בין השאר אמר הרב: "אני מברך את כולנו בברכה המסורתית, חזק, חזק, ונתחזק. לאנשי ה"משגב" — שהם סמל לצלה. — חזקו ואמצו והשיבו מלחמה ביום הדין; ליהודי המקום, חזקו בתרומותיכם למען ישראל; ובכן כולנו נתחזק".

הערכתו המיוחדת לסגן קליין על הופעתו המצויצת של משמר הכבוד שהיה ערוך על הרצף.

ועכשיו — הביתה!

הימים האחרונים להפלגתנו היו הקשים ביותר. כולנו התגעגענו הביתה, והיינו שבעיה הפלגה רק נושא אחד



סוף המסע: ראש עיריית חיפה — מר אבא חושי — מקבל את פני הצות בנוכחות מפקד חיל'הים.

נשמע ברמה: הבית — משפחה, וידידים (וידידות כמו בן!). פתאים החלו הימים להסחב באיטיות נוראה. אולם נכוננו לנו עדיין חמישה ימי-תרגול עם שתי יחידות אחרות של חיל'הים. אישם ביס'התיכון פגשנו אותן — ולפתע כמעט וכבר הרגשנו בבית. המפקדים האחרים עלו על "משגב" וקיבלו בחמימות את פני ה"בנים האבודים" אשר נעדרו תקופת-זמן כה ארוכה. הניכי קורס'החובלים נשלחו בחלקם לאניות האחרות כדי להזגים מה שלמדו בשעת המסע. חמשת ימי-התרגול עברו מהר יותר מש- חששנו. ועתה — — — הביתה!

ב'2 ביוני 1955 נתגלה לעינינו הכמהות אט'אט המראה אשר כולנו כה נכספנו אליו... חופי הארץ, הכרמל, חיפה! בשעות-אחה"צ נכנסנו לנמל, כשכל האניה מקו שטת בדגלים — לאחר הפלגה של 108 יום, בהם עברנו מרחק של כ-18,000 מיל. רק מצעד אחרון היה לפנינו, לפני שיכולנו לקדם את פני כל יקירינו.

קיבלו את פנינו קציניו הבכירים של חיל'הים, ובראשם מפקד'החיל, ואישים כבודים אחרים. לפני בנין'העירייה בירך אותנו מר אבא חושי, ה"פטרון" של חיל'הים, כתוקף תפקידו כראש העיר המאמצת. טלטול'המסע היו כבר מאחורינו. תנאי'ההפלגה הקשים, משמעת'הברזל שבאניה, העמל הרב, כל אלה כאילו ולא היו. נשארה רק שמחת השיבה למוולדת, אל חיק המשפחה והידידים. "האם רצונך לצאת עוד פעם להפלגה כזאת?" שאלתי את אחד החברא, שעמד לידי במדיו הלבנים. "למה לא?" השיב לי נציגה הדיפלומטי (בדימוס זמני) של מדינת-ישראל, בהפנותו את ראשו לרגע לעבר הים המנצנץ, "רק תיתן לי קצת לנחה, ואח"כ — למה לא?"

חקרית "דיפלומטית" קלה אירעה, שעה שביקר חלק מצות "משגב" בגן'החיות ביוהנסבורג. זוג קופי "השימפנזות" קבל את החברה במחייאות-כפיים ובלבביות רבה. אחד הימאים כיבד את הזכר בסיגריה "צבאית" ממנות "שק"ס". הלה נטלה ועשנה כשהוא מוציא את העשן מהאף, אלא, משקבלה אשתו סיגריה מקומית דרוס'אפריקאית, ניסה הזכר גם את זוג ואחר מבחן קצר, ורק את התוצרת הישראלית והעדיף לעשן את המקומית. משהבחין בחבל הרב, התרגז על הימאי אשר כבדו בסיגריה הישראלית, תפס עמדה נוחה, כשהוא מחזיק בשתי ידיו את הסורגים, וירק יריקה ישרה ומכוננת לפיו. של המבקר האומלל, חניך קורס'החובלים.





טורפדות מאויישים תוקפים!

..

מאת קפ טויד-פרינזה י. ואלריו בורגה

להלן ניתן המשכו וסופו של תיאור פריצת נמל-אלכסנדריה ע"י טורפדות מאויישים איטלקים בשנת 1941. תחילתו של סיפור המעשה הופיעה ב"מערכות", חוברת כ"ד.

הסיפון שהיה שקוע עדיין. מיד נשלחו שני אמודאים אחרים והורידו את ספקארלי אל תוך הצוללת. שוב ירדה הצוללת אל קרקעית הים, והחלה נעה הביתה. בדיוק באותו הקורס עצמו בו התקרבה, ואשר הוכיח את היותו בטוח.

ספקארלי האומלל שוחרר ממכשירי הנשימה ומחליפת הגומי, והושב במיטה. פניו היו כחולים. דפקו נחלש וקשה היה להבחין בנשימתו; כל הסימנים היו אופייניים לטביעה. לרוע המזל לא היה רופא בנמצא. היות ורופא הצוללת עצמו, במקרה זה, היה גם הקרבן. כל אמצעי הרפואה הדלים אשר בצוללת גויסו בקדחתנות למאמץ עליון: הנשמה מלאכותית, חמצן, ווריקות-נירוז לפעולת הלב ומחזורי הדם הופעלו על ספקארלי, שנראה מת לחלוטין.

בינתיים לא איבדה ה"שירה" זמן. חרש, ובמהירות, הח' ליקה הצוללת צמודה לקרקעית הים, נטויה ונתרחת מאלכסנדריה. גם בדרך הנסיגה ננקטו כל אמצעי-הזהירות למניעת התגלות, אשר עלולה הייתה להביא כליה על ששת המבצעים האמיצים שנמצאו באותו רגע בשלב הגורלי ביותר של הפעולה — הוא שלב-החיריה. ברם, הצוללת לא נשמעה היטב למפקדה. דלתו של אחד ממכלי-החוזרים שבירכתיים נשארה פתוחה, בשל התעלפות הרופא, וגרמה קושי ניכר בשמירת העומק והאווז. משהרחיקה מספר-מילים מהנמל, נאלצה הצוללת לעלות על פני המים לשם סגירת הדלתות. בשעת-מעשה הבחין מפקד הצוללת במגדלור ראסי-את'תין, שבקרבת פתח-הנמל, כשהוא פועל, וכן באורות אחרים אשר לא נראו בעת מסע-ההתקרבות. אורות אלו ציינו תנועת-אניות בכניסה לנמל, והמפקד התפלל בלבו שהמבצעים ינצלו תנועה זו לשם חדירה לנמל. באשר למיכלים — התברר שהדלת ניזוקה ואינה ניתנת לסגירה. הצוללת שקעה, והמשיכה בנסיגתה דרך שדה-המוקשים. לאחר שלוש שעות ומחצה של הנשמה מלאכותית, וריקות ואספקת חמצן, החל ספקארלי מתעטש ומראה סימני-חיים רא' שונים. כעבור מספר שעות נוספות, למרות היות מצבו חמור עדיין, חזר הרופא להכרתו והיה באפשרותו לספר את קורותיו. התעלפותו נגרמה ע"י צירוף גורמים של נשימת-החמצן, לחץ-המים הרב, והמאמצים העצומים שהשקיע בסגירת דלת-המיכל העיקשת. בהת' עלפותו נפל על הסיפון חסרי-המעקה, ולמזלו לא החליק הימה.

משנעצרה הצוללת, "שירה" קרוב לפתחו של נמל אלכסנדריה, בערב יום 18 לדצמבר 1941, החלו מיד ההכנות לפתיחת הפעולה. משנסתבר, דרך הפריסקופ, כי ירדה החשיכה, עלתה הצוללת אל פני-המים כדי לאפשר פתיחת הדלת האטימה בראש מגדל-הפיקוד. מפקד הצוללת טיפס ויצא. מזג-האוויר התאים לדרישות: שררה אפילה מוחלטת, הים היה חלק לגמרי, והשמים בהירים. אלכסנדריה השתרעה מול עיני המפקד כשהיא קרובה עד-מאוד. בעזרת כמה מבנייה האופייניים של העיר ניתן להגדיר מיד את מקומה של הצוללת. לסיפוק הרב של מפקדה נתברר כי היא נמצאת כמעט בדיוק באותו מקום שנקבע מראש כנקודת-המוצא. היה זה הישג בלתי-רגיל לאחר ניווט עיוור משך 16 שעות. מיד החלה הפרידה, כשהמבצעים עטופים בחליפות-גומי והגורים ומצוידים במכשירי-הנשימה. הדיבורים היו מעטים ועצורים: "המפקד" אמרו, "תן לנו, בעיטת מוליטוב" ונזוז". המפקד מילא בקשתם בכליל, ובזאת נסתים "טכס-הפרידה" המזור.

הראשונים שעלו על הסיפון היו שני מפקדי צות המילואים, פלטרנילי וספקארלי. תפקידם היה לפתוח את דלתות המיכלים שהכילו את ה"חוזרים", ולחסוך ע"י כך למבצעים מאמץ ניכר.

אחרי-אחד טיפסו ועלו בסולם ביאנקי ודה-לה-פנה, מארסליה ושרגאט, מארטלוטה ומארינו, כשהם עטופים מכי-רגל ועד-ראש בחליפות-הגומי השחורות, והנוער תיהם מסורבלות ע"י עומס מכשירי-הנשימה. חרש הח' לקו ונעלמו אל תוך אפילת הלילה והים. הצוללת נעלמה מיד מתחת לפני-המים. רגעים ספורים לאחר-מכן הבחינו ההידרופונים של הצוללת ברחש מדחפיה-חוזרים הנמצאים בדרכם למטרה.

נקישות מוסכמות על גבי הסיפון ציינו את גמר עבודת סגירת דלתות מיכלי-ה"חוזרים" הריקים. שוב עלתה הצוללת עדיכדי הוצאת ראש מגדל-הפיקוד מעל פני-המים, כדי להכניס את אנשיה-מילואים שעסקו בסגירה. משונכנס, הודיע פלטרנילי בקול נרגש למפקד הצוללת כי ספקארלי איבד את הכרתו, והנו מוטל על

מראש. הים ה שקט והלילה אפל. אורות הנמל איפֿ שרו לנהגים לזהות את מקומם שנמצא מתאים לתכנית. המסע נמשך ללא כל מתיחות, כפי שכתב אחר־כך דה־לה־פנה בוחו: "מאחר שהקדמנו את לוח־הזמנים בשיעור ניכר, פתחנו את מנות־הקרב, וערכנו סעודה במרחק של 500 מטר בלבד ממגדלור, ראס־את־תון". לבסוף הגיעו המבצעים אל רשתות־המגן בפתח הנמל. תיאורם נמשך כדלהלן: "ראנו מספר אנשים בקצה שובר־הגלים, ושמענו אותם משוחחים. אחד מהם הסתובב עם פנס־רוח בוער. הבחנו גם בסירת־מנוע גדולה שנעה לאיטה, ליד שובר־הגלים, והטילה פצצות־עומק. פצצות אלו הטרידונו".

בעוד ששת הראשים, המבצעים רק קמעה מן המים, תרים בהתרכזות מאומצת אחר פירצה אפשרית ברשת המגן, הופיעו לפתע שלוש משחתות בריטיות בפתח הנמל כשהן ממתינות לכניסתן. אורות־ניווט וכיוון הודו לקו על שובר־הגלים על־מנת להראות להן דרכן, ושערי הרשת נפתחו לרוחה. ללא־היסוס תמקן ונכנסו שלושת ה"חזירים" אל תוך הנמל בעקבותיהן של המשחתות הבריטיות. הקשר ביניהם־לבין־עצמם אבד, אך מטרותיהן היו קרובות. אלו חולקו מראש כדלקמן: אנית־המערכה "ואלינט" הוקצתה לדח־לה־פנה. רעותה "קוין אליזבת", נפלה בחלקו של מארסליה. על מארסלוטה הוטל לחפש את נושאת־המטוסים הגדולה שקיוו כי תמצא בנמל. במקרה שתעדר — היה עליו לתקוף מיכלית טעונה, בתקוה שפיצוצה יגרם לדליפת השמן או הבנויין שהיא מובילה על פניה־מים, ואלה יהיו חומר מתלקח משובח בעבור פצצות־התבערה שעל המבצעים היה לפזר.

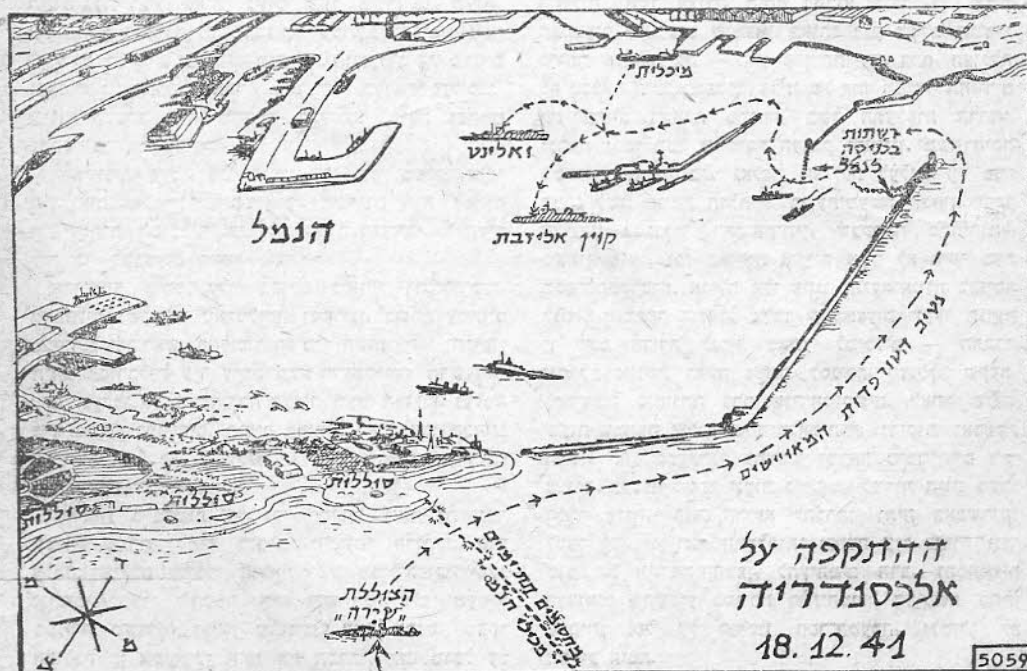
בערביו של ה־19 לחודש, בהיותה מעבר לשדות המוקשים, ולאחר שלוש־ימותשע שעות מתחת למים, על־תה הצוללת אל פניה־מים וכיונה חרטומה לעבר האי לרוס בים האיגיא. בליל ה־20 לחודש נתקבל בצוללת מברק אלחוטי ממפקדת הצי האיטלקי, בנו הלשון: "מצילומי אויר ניכר ששתי אניות־מערכה בנמל אלכסנדריה נפגעו". התרוממות־רוח כללית פשטה בצוללת. למרות האמונה העזה בהצלחת המבצע, לא פילל איש לאימות התקוות במהירות כה רבה!

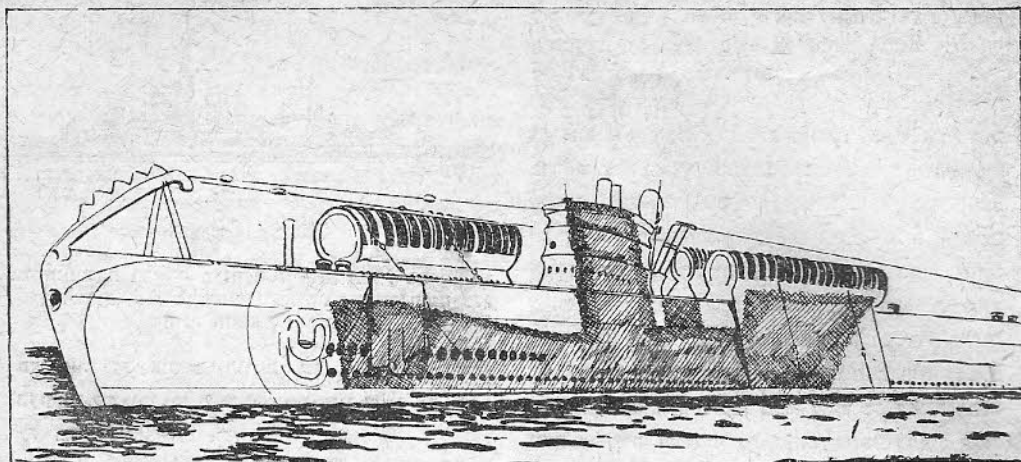
ב־21 לחודש הגיעה הצוללת לנמל פורט־לאגו שב־לרוס, וגקשרה בבסיס. ספקאלי הועבר לבית־החולים של הצי לט פול ממושן, עקב תהום הקשה שסבל ממנו. דרכה של הצוללת מ־לרוס לבסיסה בלה־ספציה עברה ללא מאורעות מיוחדים, פרט לחמש פצצות שהוטלו עליה ממטוס בלתי־מווהה ליד בנגוי, כתגובה לאש שנפתחה עליו ע־י הכלי־הנ"מ הקלים. הדבר קרה שעה שהצות האוון לשידור־תג־המולד של האפיפיר. פצצות כמתנת חג־המולד!

ב־29 לדצמבר הגיע "שירה" לבסיס לה־ספציה, והורעפו עליה שפע ברכות ואיחולים מטעם האדמירליות. הצות סיים בזאת בהצלחה פרק מייגע של 27 ימי־מבצע, מהם 22 ימים בים הפתוח, בהם כוסו ללא־תקרית למעלה מ־3,500 מיילים ימיים, והושג נצחון גדול למולדת.

ברם, מה היה על ששת המבצעים אשר נעזבו לגורלם בים הפתוח, מחוץ לנמל אלכסנדריה, כשהם רכובים על שלושה טורפדות פגיעים, שקועים בים באפילת־הלילה, כשהאויב אורב להם מסביב?

שלושת הצותות עזבו את הצוללת במבנה מכונס והחלו בהתקדמותם לעבר הנמל בנתיב־הגישא שנקבע





תרשים הצוללת האיטלקית „שירה“, כשעל סיפונה נראים מיכלי ה„חזיריים“. לשם הסוואה צוירה על גוף הצוללת דמותה של סירת דיג, המפליגה בכיוון הפוך לנתיבה האמיתי של הצוללת.

את הכרתו וצף על פניהמים בקרבת האניה. גילו זה יגרור בעקבותיו אזעקה, פצצות עומק, וכליה על פעולתו ופעולת חבריו שנמצאו במרחק של מספר מאות מטרים מהמקום. בשארית כוחותיו החל דה לה פנה גורר את ה„חזיר“, כשהוא גונח מהתאמצות ומוצף זיעה. משקפי מסכת הצלילה התערפלו, והבוץ שהוחרר מש' לוותו כיסה את טבלת המצפן. נשימתו כבדה ושרקה וראשו סחרחר. על אף הכל דבק במשימתו בעקשנות, והתקדם כשהוא סוחב את ה„חזיר“, סנטימטר אחר סנטימטר. רעש משאבה וקולות מהמטרה שימשו לדה לה פנה אמצעי למציאת הכיוון בו היה עליו לנוע. לבסוף, לאחר 40 דקות של מאמץ על אנושי, נחבט ראשו בתחתית אנית המערכה. בדיקה נוספת אימתה את השערתו ש„החזיר“ נמצא מתחת לאמצעיתיה של האניה — מקום המבטיח את הנזק הגדול ביותר. בגייסו את מקורות המרץ האחרונים שלו צלל האיש האמיץ בפעם האחרונה אל ה„חזיר“ וכיוון את מנגנוני ההשהיה להפי עלת ראשה הנפץ לשעה שש בבוקר בדיוק. את פצצות התבערה החליט לא לפור במים, מחשש שתגלינה את ה„חזיר“ הרובץ עתה מתחת לאניה ומוכן לפיצוץ.

משסיים דה לה פנה מלאכתו והשאיר את „רכבו“ על קרקע הנמל, עלה אל פניהמים. מיד הסיר את מסכת הצלילה והאוויר הצח החזיר לו את כוחותיו. הוא החל מתרחק בשוהיה איטית מהאניה, לפתע נשמעה קריאה, אלוֹמֶת־יֶרֶקוֹר הציפתהו באורה, ומכונית יריה פתחה באש. הוא נעצר, סבב על עקבותיו, שחה ועלה על מצוף עגינה שאליה היה קשור חרטום ה„וואלינט“. לשמחתו גילה על המצוף את ביאנקי, אשר אמנם התעלף בשהותו מתחת לאניה והוצף מחוסר הכרה — כמו דודר פורח — אל פניהמים. משחזרה אליו הכרתו הסתתר מאחורי המצוף עלימנת לא להכשיל את פעולת מפקדו. „מעל הסיפון שפכו עלינו חרפות ומהתלות על חשבון כשולן

והנה סיפורי המעשה כפי שנמסרו ע"י הצוות. קורותיהם של דה לה פנה וביאנקי —

לאחר חדירתם לתוך הנמל, ולאחר עברם את אניות המלחמה הצרפתיות אשר נמצאו בו כשהן מפורקות מ„נשק“, גילו דה לה פנה וחברו את צלילתה העצומה של מטרתם — אנית המערכה, בת 30.000 הטונות, „וואלינט“. עם התקרב דה לה פנה אליה, נתקל ברשת האנטרסורפון שהקיפה את האניה. „מאתר שחליפת הצלילה שלי החזיר רה מים מרגע עובי את הצוללת, וכוחותי החלו עוברים אותי בשל קור המים, וכן עלימנת להרויח זמן“, עבר ה לו את הרשת כשהוא מתקדם מעל פניהמים — ללא קושי מיוחד. הוא הגיע למרחק של כ־30 מטר מאנית המערכה. השעה הייתה 0209. בהגיעו לגוף האניה נחבט בו קמעה. כשהוא מתמרן כדי להגיע אל מתחת לשדרית האניה, אבדה לו השליטה ב„חזיר“, שהפסיד מכושר ציפתו ושקע לקרקע הנמל, בעומק של 17 מטר.

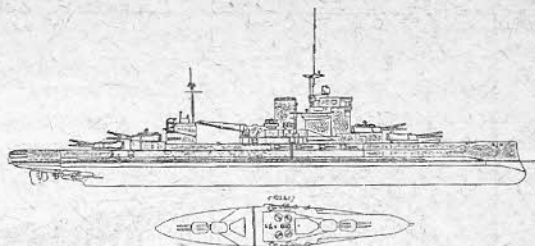
דה לה פנה צלל אחרי „סוסו“ שנשמט, וגילה להפ' תענו שבן זוגו, ביאנקי, נעלם ואיננו. הוא מיהר לעלות אל פניהמים כדי להפשו, אך ללא תוצאות. אנית המערכה נחה שלווה כל אזעקה לא ניתנה. דה לה פנה החליט להפקיר את ביאנקי לגורלו, צלל חזרה אל ה„חזיר“ שהיה מוטל על הקרקע, וניסה להפעיל את מנועו כדי להביאו חזרה אל מתחת לגוף האניה, אשר נעה במקצת על עוגניה. ה„חזיר“ לא נשמע. בדיקה מהירה גילתה שככל פלדה הסתבך במדחף.

לא נותרה לו כל ברירה אלא לגרור את ה„חזיר“ המשותק בכוחות ידיו, לפי כיווני מצפן (**). אל מתחת למטרה, גורם המהירות היה מכריע בשל החשש שהבריטנים יגלו בכל רגע את בן זוגו, אשר, קרוב לוודאי, איבד

(*) בנמל אלכסנדריה עגנה, כשהיא מפורקת מנשקה, שיטת צרפתית בפיקוד האדמירל גודפרוי, שכללה אנית מערכה, ארבע סיירות, שלוש משחתות וצוללת. השייטת נוטרה, לפי הסכם בין מפקדה לפיקוד הימי הבריטי, לאחר נפילת צרפת בקיץ שנת 1940.

(**) צוות ה„חזיריים“ צוידו במצפנים „מאירים בח־שיכה“, אשר הודקו לזרועותיהם דוגמת שעוניידי.

עים על נטישת האניה, וראיתי אנשים רצים לכיוון הירכתיים. עם רדתי בסולם אל המחסן הודעתי לביאנקי על סיפנו הקרוב. הוספתי בהדגשה שעלינו להיות שבעי רצון, עליאף הכל, היות והפעולה עומדת להסתיים בכי טוב ולפי התכנית. משלא נענית, נשאתי עיני והתי ברך לי כי ביאנקי איננו במחסן, ש ערתי שהבריטים פיגרוו משם: עברו מספר דקות שנדמו לי כנצח. האם תתרחש ההתפוצצות? לפתע קרה הדבר. האניה הודעוזה קשות, האורות כבו, והתא נתמלא בעשן סמיך. שרש-ראות שהיו תלויות מן התקרה נפלו בהמולה. אחת מהן פגעה בברכי. אך פרט לזאת לא נפגעתי. פתחתי את אחד הצוהרים הקרובים לקרבהים בתקוה להמלט דברו, אך הצוהר היה קטן מכדי עבור בו. האניה החלה נוטה על צדה. השארתי את הצוהר פתוח, בתקוה שמיי הים יחדרו דרכו ויחישו את טביעת האניה. חיכיתי דקות מספר. המחסן הואר באור הבוקר שחדר מבעד לצוהר. הגעתי למסקנה שיהא מסוכן לשהות יתר-על-המידה. הרגשתי שהאניה ישובה כבר על קרקע הנמל והמשיכה לנטות על צדה. טיפסתי בסולם ומצאתי שדלת המחסן האטומה אינה נעולה. התחלתי פוסע לכיוון הירכתיים. איש לא נראה על הסיפון, אך רבים הצטופפו בירכתי האניה. בעברי על פניהם קמו על רגליהם. המשכתי בדרכי, עד שהגעתי אל המפקד שעסק אותה שעה במתן פקודות להצלת אניות. שאלתי היכן בן-זוגי, אך מענה לא נשמע, וקצין-המשמרת ציוני לבלום פי. האניה נטתה כבר על צידה כ-45 מעלות ונעצרה במצב זה. השעון הראה את השעה שש וחמש-עשרה דקות. המשכתי לכיוון הירכתיים, במקום שעמדו מספר קצינים, והחיליתי עוקב בעיני אחר אניית-המערכה



אנית-מערכה בריטית מדגם ה"קוין אליזבת", בת 30,000 טון בקירוב. חימושן העיקרי של האניות מדגם זה כלל שמונה תותחים 381 מ"מ.

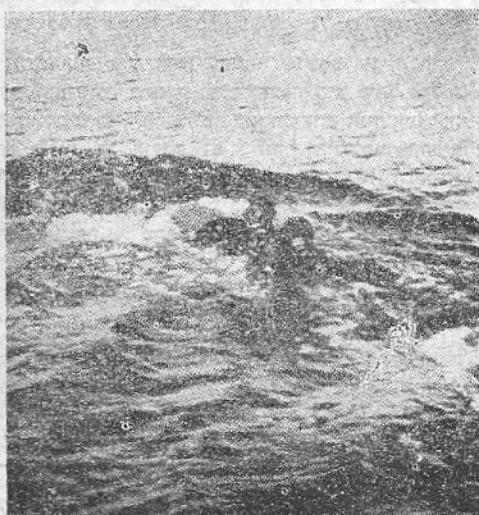
פעולתנו ועל אופיים הגרפה של האיטלקים בכלל. העירורתי לביאנקי, כי בעוד שעתיים ישנו הללו את יצעתם על האיטלקים".

לבסוף, בשעה 0330, הגיעה סירת-מנוע אל המצוף, ושני ה"ניצולים" נאספו והועלו על סיפון אניית-המערכה. קצין בריטי חקר את שני האנשים באשר לזהותם, והביע בלעג את רגשיהשתתפותו נוכח חוסר-מזלם. שני המבצעים, שהיו עתה שבויי-מלחמה, זיהו את עצמם ע"י מסירת פנקסייהחילי שלהם. הם סירבו לענות על כל שאלה גוספת, מיד לאחר-זאת הופרדו והורדו בסירת-מנוע לצרף בחוף, ליד מגדלור ראסאט-תיך. ביאנקי נחקר לראשונה. בצאתו את הצרף רמו לחברו, אשר חיכה לתורו, כי לא הצליחו להציל מפיו דבר. דהילה פנה אף הוא לא דיבר. החוקר הבריטי, שדבר איטלקית רהוטה, נופף באקדחו בחימה ואמר: "בקרוב אמצא דרך לדובבכם". האנשים נלקחו חזרה ל"ואלינט". השעה היתה כבר 0500.

לאחר-מכן הובאו השניים בפני מפקד-האניה, הקפיטן מורגן. שאלתו הראשונה היתה למקום הימצא המטען. כשסרבו לענות, הובלו תחת משמר מזוין, ונכלאו במחסן, בגוף האניה פנימה, בין שני צריחיהתותחנים הקדמיים, בקרבת המקום בו עתידה היתה ההתפוצצות לקרות.

ומכאן המשך סיפורו של דהילה-פנה כלשונו:

"מלוינו, שהיו נפחדים, התנהגו בנימוס-יתר. השקנו רום והציעו לנו סיגריות. הם גם ניסו להוציא מפינו דברים. ביאנקי ישב, ומיד נדרם. לפי סטרייהכובע של המלחים ידעתי בבירור כי אכן נמצאים אנו על ה"ואלינט". כ-10 דקות לפני שעת-ההתפוצצות בקשתי להיפגש עם מפקד-האניה. נלקחתי אליו לירכתיים. הודעתי לו שתוך דקות ספורות תתפוצץ אניותו, כי אין למנוע זאת יותר, וכי הרבר היחידי שנותר לו לעשות הוא להזדרז ולהוריד את הצות למקום-מבטחים. כשניסה שנית להוציא מפי היכן טמון המטען, נענה בשתיקה. הוא שלחנו חזרה למחסן המעצר. תוך כדי הליכתי שמעתי את הרמקולים מודי-



חזיר וצותו בשעת מסע על פניהמים.



אחד מאנשי ה"חזירים" בשעת פעולה תת־מימית. לוח המצפן, המהדוק לזרועו, נראה מאיר בעלטה.

"קוין אליזבת", שעגנה כ־500 מטר בירכת־נו. צותה היה מרוכז בחרטום. כעבור שניות מספר התפוצצה גם "קוין אליזבת". היא התרוממה קמעה מתוך המים, ורסיסי־ברזל ושרא עצמים הועפו בכוח דרך ארובתה, בלויית סילון של דלק שרסיסיו הגיעו אף לירכתי ה"וואלינט" והשחירו את כל העימדים שם. קצין ניגש אלי ודרש שאבטיחנו על דברתי שאין מוקשים נוספים באניה. כשלא עניתי הובילוני חזרה לכלאי במחסן. לאחר רבע־שעה נוספת נלקחתי לחדר־האוכל של הקצינים, בו מצאתי שוב את ביאנקי. סוף־סוף ניתן לי לשבת. לאחר זמן קצר, נלקחתי בסירת־מנוע חזרה לראס־א־ת־תִּין. הבחנתי שעוגן האניה, אשר תלה בחרטום היה עתה שקוע במים. בעת הנסיעה שאלני הקצין־המלווה, אם חדרנו לגמל דרך פירצה בשובר־הגלים. בראס־א־ת־תִּין נכלאנו בשני תאים נפרדים והוחזקנו שם עד הערב. ביקשתי שיציאוני לשמש עקב הקור הרב שחשתי. נכנס חייל, בדק את דופקי, והודיעני כי אני בריא לחלוטין ואין לי על מה להתלונן.

לקראת הערב הועמסנו על מכונית־משא והועברנו למחנה שבויי־המלחמה באלכסנדריה. פגשתי במקום מספר איטלקים ששמעו את ההתפוצצויות באותו בוקר. מבלי שבא כל אוכל אל פיגו מאז יצאנו לפעולה, ולמרות היותנו רטובים עד מוח־עצמותינו, צנחנו על הרצפה החשופה וישנו שינה עמוקה עד לבוקר המחרת, ואז נלקחתי למרפאת המחנה לשם טיפול בברכי הפצועה, ומספר חיילים איטלקים כיבדוני בארוחת מאקארוני נפי־לאה. למחרת הועברתי לקהיר.

ב־1944, כשחזרו דה־לה־פנה וביאנקי לאיטליה משביים, הוענקו להם מדליות־זהב על "גילוי גבורה־למופת במ־ערכה". האדם שענד את אות־הגבורה על חזהו של דה־לה־פנה היה לא אחר מאשר אומירל מורגן, מפקדה של ה"וואלינט" בעת שהותקפה, ששימש מפקד המשלחת הציית של בנות־הברית באיטליה, לאחר כניעתה ב־1943.

ההתקדמות החלה בצותא עם דה־לה־פנה, בקורט שנקבע מראש. בחצות ראו רוכבי ה"חזיר" את אורות הכיוון שבפתח הנמל כשהם נדלקים. ברור היה שאניות עומדות להכנס או לצאת. זעזועים חזקים פגעו בגופי של ה"חזיר" — כאילו נתקל בכוח בעצם מתכתי. שרידי־הרגלים של הרוכבים נתכוצו מכאב. היו אלו רישומי פצצות־העומק שהוטלו ע"י האויב בפתח הנמל, למניעת "אורחים בלתי־רצויים". כאשר החליקו דרך תעלת־הכניסה ה־חינו המבצעים, למרבית הפתעתם ושמחתם, ששערי רשת־המגן אשר בכניסה — פתוחים. מיד לאחר זאת, לקראת השעה 0100, נאלצו לבצע תמרון התחמקות מהיר כדי למנוע את דריסתם עלידי שלוש משחתות שנכנסו לגמל. מארסליה חזר לקורס הראשון והמשיך בדרכו פנימה. במהרה מצא עצמו פנים־אל־פנים מול הגוש הכבד של מטרות. עם הגיעו לרשת האנטי־טורפדו — עבר דרכה, ועתה, כשדרכו פתוחה בפניו, צלל וירד אל מתחת לגוף האניה כשהוא מתקדם בכיוון לארובתה. בעזרת בן־זוגו ביצע מארסליה את הפעולה בדיוקנות כפי ששוננה פעמים רבות. הוא העביר כבל־פלדה מצדה האחז של האניה לצדה השני, וקבע את קצותיו אל סנפירי־השיפוליםים (*). בעזרת מלחציים מיוחדים, את ראש ה"חזיר" טעון חומר־הנפץ, פיוק והצמיד אל הכבל במרכזו, בדיוק מתחת לשוריו־האניה. את הראש תלה בעומק של מטר ומחצה מתחת לגוף האניה. לאחר־מכן הפעיל את מרעום־ההשהיה. היה זה בשעה 0415.

"ניסיתי לבחון את רגשותי באותו רגע. גליתי שלא הייתי נרגש כלל, אך היתה נסוכה בי עייפות רבה, והקור החל חודר לגופי. טיפסנו ורכבנו על החזיר. בן־זוגי סימן לי בתוקף לעלות אל פני־המים. הוא הגיע לקצה גבול־יכולתו. שאבתי אוויר אל הכלי לשם ציפה. ה"חזיר" ניתק עצמו בקושי מן הקרקע והחל לעלות באיטיות, כשהוא מוסיף מהירות בשעת העליה. על־מנת שלא לפרוץ אל פני־המים במהירות וברעש, החלטתי לשחרר אוויר ולהקטין את מהירות העליה. בועות־האוויר העירו את תשומת־לב הזקיף בירכתי האניה. הוא הפעיל זרקור ואנו נקננו ישר אל לב אלומת־האור. נצמדנו אל גב ה"חזיר" כדי למעט ככל־אפשר את המטרה שהיוונו, וכדי למנוע החזרת האור מוגוגיות משקפי־המסכות. לאחר שניות־מספר כובה הזרקור. החילונו בדרך הנסיגה בעברנו את חרטום האניה. על סיפון־החרטום פסע אדם הלך־ישוב. יכולתי לראות את הכהוב הסיגריה שבפיו. האניה היתה שקטה. יצאנו מתוך לאזור המוגן והסירונו את מסכותינו. היה קר. שיני נקשו למרות רצוני. נעצרנו, והחילונו מפורים את פצצות־התבערה לאחר שהפעלנו מנגנוניהן.

לאחר זאת שמנו פנינו לנקודה בה הוטל עלינו לעלות בחוף. היה זה אזור, אשר לפי המפות ודו־ת־מודיעין, היה פחות שמור ואיפשר את הגישה הנוחה ביותר לעיר. (מתוך הדו"ח של סרן מארסליה).

הנוחים להפליא ששררו בלילה הפעולה, ומעל הכל, מהרצון העז להצליח בכל מחיר.
הכנות, דבקות במטרה, ומסיבות מוצלחות, אלו הן שזיכו את מארסליה ואת שרגאט במדליות זהב בעבור גבורה למופת, לאחר שחרורם מן השבי.

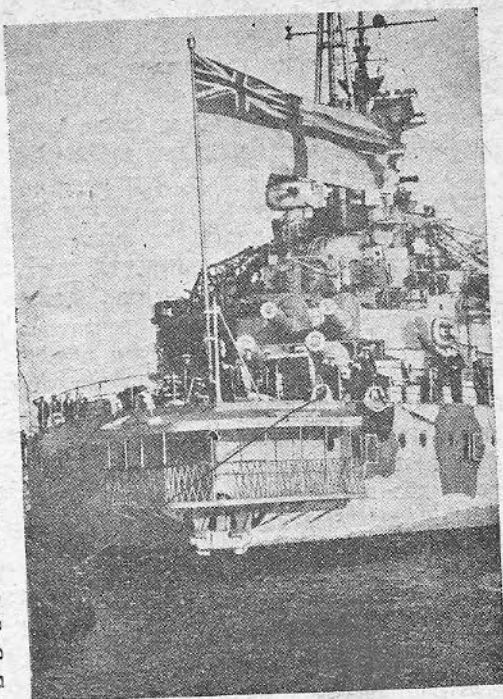
סיפורם של מארסלוטה ומארינו :

ברוח של מארסלוטה נמסר : "ב-18 לדצמבר 1941 בשעה 16.30, קיבלתי על סיפון ה"שירה" את פקודת המבצע ולהלן מאת מפקדי, קפיטני די-פרגטה בורגה : עליך לתקוף מיכלית דלק טעונה בנמל אלכסנדריה, ולפור שש פצצות תבערה בסביבתה הקרובה, עצם מציאותן של 12 מיכליות טעונות, בקיבול כולל של כ-120,000 טון, בנמל אלכסנדריה, הוכיח בעליל את חשיבות המבצע. כמות דלק זו עלולה היתה לגרום לתבערה בעלת מימדים כה עצומים שתביא להשמדת המוחלטת של הנמל עצמו, על כל כלי השיט העוגנים בו, ומתקניו.

למרות חשיבות פעולה זו לא יכולתי להמנע מלומר : המפקד, אמלא את פקודותי, אך עז רצוני כי תדע, שבן-זוגי ואנכי מעדיפים היינו להתקיף אנית מלחמה. המפקד חיך למשמע הערה זו, ומאחר שהיו בידיו ידיעות על אפשרות חזירתה של נושאת מטוסים לנמל אלכסנדריה, הכניס שינוי בפקודת המבצע, שנוסחה כדלהלן : יש לחפש אחרי נושאת מטוסים בשני מקומות עגינתה האפשריים, ולתקפה אם תמצא. באם לא תמצא, יש להתעלם מכל יחידות מלחמתיות אחרות, ולהתקיף מיכלית דלק גדולה וטעונה, תוך פיזור פצצות תבערה בסביבתה המיידית".

מארסלוטה נחלץ בקשים בפתיחת המיכל שהכיל את את "החזיר" שלו, על סיפונה האחורי של ה"שירה", ונאלץ לקרוא לעזרתו את ספקאלי (כאן ארעה התקלה כנזכר לעיל). לבסוף הצטרף אל יתר שני הצוותות והמשיך לנוע בחברתם עד פתח הנמל.

"חשתי בזעזועי פצצות העומק, ודומה היה שרגלי נמעכות ע"י עצם כובדן אל דפנות ה"חזיר". העליתי את המסיכה על פני, וגהרתי על ה"חזיר" בשכיבה, בעוד שריאותי, לבי, וראשי מעל פניה המים. הוריתי למארינו, בן-זוגי, שיעשה כמוני תוך הפיכת פניו אל עבר הירכתיים — כדי שיהיה לנו שדה תצפית לצד זה, היות ואני צפיתי קדימה, ושטח-ראייתו היה מוגבל על-ידי משקפי המסכה. במצב זה הגענו אל פתח הנמל. לא נתקלנו בכל מכשולים בקצות שוברי הגלים כפי שציפינו, המעבר היה חפשי. נענו קדימה באיטיות רבה. לפתע טפח מארינו על שכמי וקרא : כל ההגה ימינה ! עשיתי כדבריו ללא-החיות, והגברתי את מהירות הכלי, אך ללא-הועיל. ה"חזיר" נחבט במצופי רשת המגן הפנימית, לשם נזרק ע"י גליה-הרטום של אניה שעברה על פנינו בכניסה. היתה זו משחתת שנעה במהירות של 10 קשרים ללא-אורות. שמעתי בבירור את רעש השרשרת בחרטום, וראיתי את אנשי הצות על סיפונה עסוקים בהכנות להתקשרות. השעה היתה 0030. המשכתי להתקדם, ובנצלי את הגלים שהקימה משחתת שניה בכניסתה,



מסע הנפת דגל המלחמה באנית המערכה "קורן אליזבת", בנמל אלכסנדריה. בתמונה נראים רבידור ארבעת תותחיה האחוריים של האניה — בני 381 מ"מ.

בעודם במרחקיה מהחוף, הפעילו השניים את מנגנון ההשמה העצמית של "החזיר" והטביעוהו. הם שחו לחוף, הסירו את מכשירי הנשמה וחליפות הגומי, גורום לגורים קטנים והסמינום מתחת לאבנים. ב-0430 עלו בחוף. הם שהו שמונה שעות רצופות במים. מארסליה ושרגאט הצליחו להתחמק בשלום מאזור הנמל. בהשימם עצמם למלחים צרפתיים וכנסו לעיר אלכסנדריה. לאחר ששוטטו בחוצות העיר זמן-מה, פנו לתחנת הרכבת כדי לנסוע לעיירה רוטה השכנה לאלכסנדריה — הנקודה אשר ממנה היה עליהם לנסות ולהגיע לצוללת אשר היה עליה להמתין במרחק של 10 מיילים מהחוף ובזמן המוסכם. כאן החלו הפורענויות. ללירות השטרלינג שנתנו להם עם צאתם מאיטליה לא היו מהלכים במצרים. זמן רב הוצא לריק בנסיון להחליף את הכסף, ושוב לא יכלו לצאת לדרכם עד הערב. משגשגו לרוטה, בילו את הלילה בפנוק אפל ומוזהם בהתחבאם מביקורי המשטרה התכופים. למחרת, עם ערוב-היום, ברחם לחוף-הים, הוכרו השניים כאיטלקים ע"י המשטרה המצרית, ונמסרו לשלטונות הצי הבריטיים. בואת סוכל נסיונם להמנע משבי.

פעולתו של מארסליה יכולה להיות מוגדרת כמושל-מת. היא בוצעה על כל שלביה, ללא כל אירועים בלתי צפויים. במכתב שכתב מארסליה לאחר שנים אל מפקד השייטת נאמר : "כפי שנוכחת בעצמך, המפקד, לא היה בפעולתנו כל דבר שבגבורה. היתה זו הצלחה שנבעה במישרין מן ההכנות המדוקדקות שנעשו, מהתנאים

החלקתי פנימה בעקבותיה, בעודני על־פניהמים, חלף־
ועבור במרחק של 20 מטר מספ־נמשמר ששמרה על
פתח הנמל.

מארטלושה נמצא, איפוא, בפנים הנמל. מיד החל
ב־יפוש אחר נושאת־המטוסים בשני מקומות־עגינתה
הקבועים. כל זכר לא היה לה. (כפי שהתברר לאחר־
מכן, לא נמצאה בנמל אותו לילה). כעבור זמן קצר
גילה אני־מלחמה גדולה. בחשבו שזו אני־מערכה,
התכונן מיד להתקיפה. אך כאשר נמצא מתחת לקרקע־
תה הסתבר לו שזו "רק" סירת, ובכא־לב, מתוך דבקות
במטרתו המקורית, נאלץ מארטלושה לננות טרף זה
ולהמשיך בחיפושיו אחר מיכלית. עם צאתו אל פני־
המים הבחין באלומת־פנס־כיס המכוונת אליו מסיפון
הסירה. הוא קפא במקומו עד כי גם לבו עמד מדפיק.
לאחר שניות־מספר כמה הפנס, וה"חזיר" פנה אל עבר
מעגן המיכליות. עתה החל מארטלושה חש בסימני־
חולשה. ראשו כאב והבחילה עלתה אל גרונו. הוא נאלץ
לפלוט מפיו את פיית־הנשימה, והמשיך בדרכו כשהוא
שט על פניהמים. לפניו עגנו המיכליות. "ראיתי לפני
מיכלית גדולה, עמוסה לעיפה, שאת קיבולה הערכתי
ב־16,000 טונות". מהוסס כוח לצלול החליט מארטלושה
לתקוף על פניהמים, ובעוד הוא מחזיק את ה"חזיר"
בצל קמרון־הירכתיים של המטרה, צלל ב־יוגו, מארינה,
והצמיד את המטען מתחת לבטן האניה. ב־0255 הופעל
מרעום־ההשהיה. אותה שעה הגיעה מיכלית קטנה ונק־
שרה לדפנה של אני־המטרה.

כאשר הגיח מארינו מתחת לאניה, בסיום עבודתו,
אמר: "הבה נקוה כי אורחת זו תשאר כאן שלוש שעות
נוספות, והרינו מפילים שתי ציפרים בירה אחת". עם
סיום שלב זה פנו המבצעים לפיזור פצצות־התבערה.
לאחר הפעלת המרעומים נקבעו הפצצות במרחק של 100
מטר מהמטרה, וברוח של 20 מטר ביניהן.

הפעולה נסתיימה על כל פרטיה, ועתה החל השלב
האחרון והקשה — הנסיגה וההתחמקות מידי האויב.
השניים נחתו בחוף במקום המוסכם, השמידו את
הליפות־הצליה ובחש־ייריה־נשימה, וטיבעו את ה"חזיר"
לאחר הפעלת מנגנון ההשדה־העצמית.

"החילוטי להתרחק עם מארינו מאזור־הנמל לכיוון
העיר. בנקודת־ביקורת נעצרנו ע"י פקיד־מכס מצריים
ומשטרה. הללו הזעיקו סגן־משנה וששה חיילים מצבא
הצי הבריטי. נלקחנו לאחד המשרדים בקרבת־מקום,
ושני קציני־המשטרה המצרית החלו בחקירת שתיוערב.
בעידי עונה על שאלותיהם בצורה מתחמקת ומעורפלת
ככל־האפשר, הופיע קצין־צי בריטי בדרגת קומנדר, ותבע
מקצין־המשטרה הבכיר למסרו לידי. הקצין סירב לו
בטענה שהגנו איטלקיים לפי מסמכינו ומאחר שאיטליה
איננה במצב מלחמה עם מצרים, עליו לקבל הוראות
מיוחדות. לאחר שהשיג הקצין הבריטי את האישורים
הדרושים מהאדמירל שלו, פנה אישית לשלטונות
המצריים ולבסוף נמסרנו לידי.

עיני נעוצות־היו בשעוני שנה על השולחן בין שאר
החפצים שהותרמו. בשעה 0554 נשמעה התפוצצות אדירה
שזעזעה את כל הבנין. דקות ספורות לאחר־מכן, שעה

שהוכנסנו למכונית בלויית הקצין הבריטי, נשמעה התי־
פוצצות שניה ממרחק רב יותר. כאשר זוה המכונית
ממקומה נשמעה התפוצצות שלישית. במטה־הצי אשר
בראס־את'ין נחקרנו קצרות ובנימוס רב, ומשם נשלחנו
למחנה־הריכוז לשבוי־מלחמה בקהיר.

מארטלושה ומארינו, עם שחרורם משביים, זכו אף
הם במדליות־זהב על גילוי גבורה־למופת.

*

בהודעה הרשמית האיטלקית מס' 585, מיום 8־
בינואר 1942, נמסר:

"בליל 18 בדצמבר חדרו כלי־הסתערות של הצי
המלכותי האיטלקי לנמל אלכסנדריה, ותקפו שתי אני־
יות־מערכה בריטיות שעגנו שם. זה־עלתה אושרה הידיעה
שאני־מערכה מטיפוס "וואלינט", שנפגעה קשות, הועל־
תה על מבדוק לשם תיקונים, ועודנה שם".

בהודעה הרשמית הבאה, מס' 586, מיום 9־ בינואר,
הושלמה הידיעה כדלהלן:

"בפעולה אשר בוצעה ע"י כלי־הסתערות של הצי
האיטלקי בנמל אלכסנדריה, ואשר עליה נמסר בהודעה
הרשמית מיום אתמול, ניווקה אני־מערכה שניה מטיפוס
"ברהם", נוסף על הוואלינט".

כזו היתה לשון ההודעה הצנועה אודות נצחון ימי
אשר לא היה לו תקדים בכל ימי המלחמה־העולמית,
ואשר היה למופת מבחינת דייקנות הביצוע וחשיבותן
האסטרטגית של תוצאותיו. במחיר של ששה אנשים
בלבד, שנשבו, טובעו מיכלית־דלק גדולה ושתי אניות־
מערכה בנות 30,000 טון, שהיו האחרונות מסוגן בכוחות
הצי הבריטי בים־התיכון.

רק כעבור זמן ניכר, בהשקעות רבות של מרץ וחומץ
רים, הוטלאו זמנתי שתי אניות־המערכה אשר נפגעו
קשות ע"י אנשי "השיטת העשירית" האיטלקית, והועב־
רו למספנות רחוקות ושקטות לתיקון כללי. יותר לא
הופיעו אנות אלו בזירת הקרבות הימיים, ועם תום
פעולות־האיבה נמסרו לפירוק. אבדן ה"וואלינט"
וה"קין אליזבת", נוסף לטביעתן של ה"ארק רויאל"



אחדים מצוות ה"שירה" לאחר שוחרה ממבצע־אלכסנדריה.
בשורה הראשונה (במשל): מפקד־המבצע, הנסיד בורגזה.
הצוללת וצוותה אבדו במבואות חיפה, באוגוסט 1942.

וינסטון צ'רצ'יל בשיבה סודית של בית-הנבחרים הבריטי ב-23 לאפריל 1942. לאחר שמסר הודעה על טיבוע ה"ארק רויאל", ה"ברחם", "ריפאלס" ו"פרינס אופ ויילס", הוסיף צ'רצ'יל ואמר:

"ספגנו מהלומה קשה נוספת. בכוורו של ה-19 בדצמבר נשבו הצ'יטריסר איטלקים מצוידים בחלפות צלילה מוורות, כשהם שוחים בגמל אלכסנדריה. אנצעי-זהירות קיצוניים ננקטו בתקופה שקדמה לתאריך זה נגד טורפדות מאוישים וצוללות-ננס, שלא יחדרו לגמל ליגו. נוסף לרשתות-המגן ומספר רב של מכשולים אחרים, הוטלו פצצות-עומק, ברוח-יומן בלתי-קצובים, בכל דרכי-הגישה למרות כל אלו הצליחו השחיינים להדור לגמל. לאחר ארבע שעות ארעו התפוצצויות מוקשי-עלוקה" בתחתיות ה"ואלינט" וה"קוראלינבה", וכשרון-המצאה רב, וגרמו לבקיעים רחבים בתחתיות שתי האניות. מספר מדורים הוצפו, והאניות יצאו מכלל-פעולה לחודשים רבים. אחת משתי האניות תהיה מוכנה להפלגה בקרוב, ואילו השנייה מצויה עדיין במבוק-צף באלכסנדריה, ומשמשת מטרה מתמדת להתקפות-אוויר של האויב. עם אבדן ה"ברחם", ועתה עם הוצאתן-מפעולה של שתי אניות אלו, איבדנו את שייטת-המערכה שלנו בזירת היס-התיכון. לאחר ההתקפה המשיכו שתי האניות לנוח על הקרקע כשהן מאוידות כראוי, ומן האויר לא ניתן היה לגלות סימני-פגיעה. במשך זמן-מה לא ידע האויב על הצלחת פעולתו, ורק עכשיו מתיר אני לעצמי לגלות עובדות אלו בפני הבית בשיבה סודית (*). בידי הצי האיטלקי מצויות עדיין ארבע או חמש אניות-מערכה, אשר תוקנו מספר-פעמים, מטיפוס ה"ליטורני" או מטיפוס מחודש. את ההגנה הימית על עמק-הנילוס נאלצנו להפקיד בידי שייטת של משחתות וצוללות בלבד, ומספר סיירות, וכן כמובן, בידי כוחות אוויריים מבוססי-יבשה. מסיבה זו הכרח היה להעביר חלק ניכר של המטוסים נושאי-טורפדות מבסיסי-החוף אשר בדרום ובמזרח-אנגליה לחופי צפון-אפריקה, עליהם הקושי לותר עליהן כאן...".

(*) כאן טעה, איפוא, צ'רצ'יל. — הערת המחבר.

וה"ברחם" ביס-התיכון, מאורעות אשר ארעו כמעט בעת-ובעונה-אותה עם השמדת אניות-המערכה "ריפאלס" ו"פרינס אופ ויילס" (זו האחרונה היתה חדשה לגמרי) בידי חיל-האוויר היפני, הביא בעקבותיו את אחד המשיבים הקשים ביותר בהם נתנסה הצי הבריטי (*) ואשר ממנו התאושש רק כעבור זמן רב, ואף זאת רק בעזרת האמריקאים.

בזירת הכוחות ביס-התיכון נתפך הגלגל. בפעם הראשונה (ואחרונה) בתולדות מלחמת-העולם השנייה, השיג הצי האיטלקי עליונות מכרעת ושלטה מלאה בים. אי-לכך נפתחו מחדש דרכי-האספקה לכוחות איטליה מעבר-ליב, בלבד, ונתאפשרה העברת הקורפוס-האפריקאי של הצבא הגרמני ליבשת צפון-אפריקה — פעולה שהביאה במישרין למפלת הצבא הבריטי כעבור מספר חודשים והדיפתו מקירינאיקה (**).

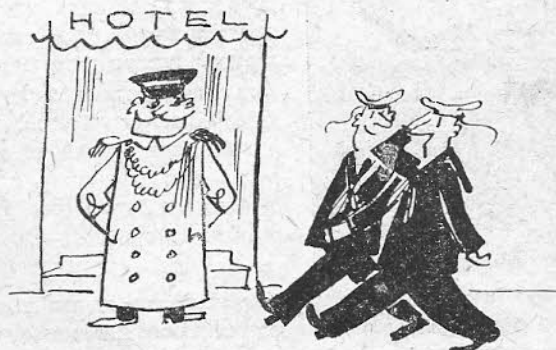
ברם, הנצחון הגדול באלכסנדריה נוצל רק בחלקו, בשל קוצר-ראות המטה-הכללי האיטלקי והפיקוד-העליון הגרמני. לבריטים ניתנה הזדמנות להזניק תגבורות ים ואויר ליס-התיכון בשיעור כה רב, עד כי במשך חודשים ספורים שוב התהפך הגלגל לרעת הצי האיטלקי. המצב הלך-ורע עד להתמוטטות הסופית שנסתיימה במפלה הגדולה של הצבא האיטלקי בצפון-אפריקה במאי 1943. מה רבה היתה הסכנה שאיימה על האויב, ועד כמה קרובות היו "מדינות-הציר" לנצחון לאחר המהלומה באלכסנדריה, אפשר היה לראות בעליל מנאום שנשא

(*) כאן מגזים המחבר — שתי אניות-המערכה הציטרפו בתחילת 1944 ל"צי המזרחי" של האדמירל סאמרביל, ובצעו עבודה טובה ברחבי האוקיינוס ההודי. אמנם, ו"אלינט" נפגעה שוב קשות, כאשר נשבר תחתיה המבדוק-הצף שעה שהועלתה בו בבסיס טרינקר-מאלי שבצ'יילון.

בסוף שנת 1941 אמנם איבד הצי הבריטי, תוך חודש אחד, 5 מתוך 18 אניות-המערכה שלו, מהן 3 לצמיתות. העובדה, כי רוחה של האימפריה לא נפגעה, מדימה את אחד מיסודותיה החשובים ביותר של העצמה הימית — רוח-המהלך בשעת אסון — אשר בלעדית יתכן ואפשר להשיג שליטה בים, אבל אי-אפשר לשמרה. —

המער. (**). ב-22 לינואר 1942 החלה האופנסיבה השנייה של רומל, אשר עתידה היתה להביאו — תוך חודשים מספר — עד לשערי אלכסנדריה. — המער.

מעוללות הפלגת "משגב"...



"אל תצדיע, חמור! זה לא אדמירל, זה גנרל!"

יעול בחיל-הים

סאת סרן דן אדרר

יעול וכוננות

עתידות בחיל. הקורס השיג את מטרתו בכך שעורר תגובות חזקות בקרב המשתתפים, והיה בבחינת חידוש מהפכני בתארו גישות רעננות לעניינים רבים ושונים.

חקר מבטים ציוד

החקר המקיף הראשון נערך במחנות-ציוד של החיל. מחסנים אלה ממוקמים על שטח נרחב המחליב את מפקד הבטיס לנוע בעזרת אופניים.

שווי הציוד המאחסן הוא רב מאוד, עד אשר המפקד חש לעתים כראשו.

בוחני החקר היו: מהירות ודיוק הספקת הציוד ליחיד דות החיל מתד גיסא, ומאידך גיסא — מחיר אחסנת הציוד, המתבטא בעיקר בכוח-אדם.

מציאת שפה משותפת בין היחידות המזמינות, לבין הבטיס, היתה שאלת-המפתח לפתרון של שורת בעיות. כשקיימים מספר כינויים במספר שפות לאותו פריט עצמו, לעולם אין לדעת לאיזה פריט מתכוונת היחידה המזמינה, ולא תמיד ידוע היכן מאוחסן הפריט. בשלב ראשון של

החקר נקבעו קטלוגים ונצרכו רשימות-ציוד, שבהן הוכתבו כינויים אחידים ומספרים קטלוגיים לפרטי-הציוד השונים. כרטיסיות-הציוד במחסנים השונים שינו בהתאם. הפרטים הוכנסו בתאים המסומנים במספרם, ואוחסנו בצורת אריזה המקלה בהרבה על ספירת המלא. בכרטיסו של כל פריט נרשם מספר התא בו הוא מאוחסן. בצורה זו נהאפשר הוך מבט על כרטיס הפריט, לגלות מיד את מקום המצוא במחסן. כשיחידה מזמינה פריט מסוים ומציגת את את כינויו ואת מספרו הקטלוגי, אין קושי למצוא את כרטיס הפריט בתוך הכרטיסיה. פעולה זו נקראת ב"שפה אפי סאית" איתור, אשר הביא במידה ניכרת מאוד להגדלת המהירות והדיוק בהספקת הציוד.

בבטיס קימים מספר מחסנים, לפי קבוצות הציוד

כששמעו האנשים לראשונה על המושג "יעול" בחיל-הים, אמרו: "כיצד יתכן יעול בצבא? הלא יש סתירה בולטת ברעיון זה. צבא — כולו בזבז: יעול — אחד מפרושי חסכון. כיצד תכבה שריפה גדולה בכוס-מים?" נכון שהצבא הוא בזבז, על-כל-פנים מבחינה אחת: הוא אינו פרודוקטיבי, במובן המקובל, והוא עולה ביוקר. עם זאת הנו המפעל החיוני ביותר במדינה. זה השוני שבין לבין כל מפעל, גוף או ארגון אחר.

שיטות היעול מקורן בתעשייה. ההון והעבודה מושקעים בתעשייה למען ייצור מוצר, שהוא התוצאה המוחשית של כל המאמץ.

מוצרו של הצבא — כוננות. צבא יעיל הוא — המשיג כוננות מכסימלית באמצעים העומדים לרשותו. ואיזה צבא אחר נזקק יותר לכוננות גבוהה תוך שימוש באמצעים לא-גדולים — לעומת המשימות המוטלות עליו — מאשר צה"ל?

עבודת יעול בצבא, אשר מביאה לידי חסכון גרודא, ואינה תורמת לכוננות, עלולה לעלות ביוקר ולכן הנה מסולה.

עובדות-יסוד אלה חייבות להיות ידועות וברורות לכל מי שיעסוק ביעול במסגרת צבאית.

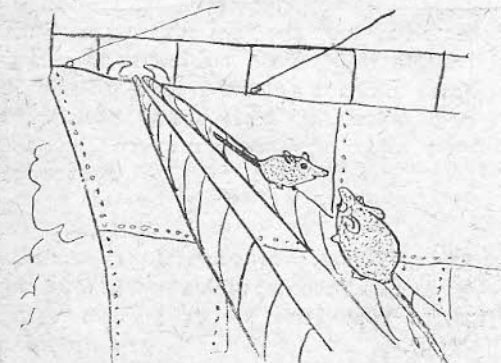
שטחי הפעילות

הפעילות של חיל-הים משתרעת על שטחים נרחבים ומגוונים. אימונים ולחימה (בכוח הצו), זהו הגושא הנכבד ביותר ואף האופייני והמיוחד של החיל (וגם של הצבא כולו). לפעילות שבשאר השטחים יש הקבלה מחוץ לחיל ולצבא, והיינו במסגרת החיים האזרחיים. הכונה כאן לעבודות התיקון של בתי-המלאכה, לאחסנת והספקת ציוד וחומרים, הובלה ביבשה ובים, וכל עבודות האדמיניסטרציה — כגון ניהול משרדים, רישום ועוד: בקצרה, הכונה לשירותים.

הוחלט בחיל-הים ליישם את עקרונות היעול ראשית בשטחי עבודות השירותים, שבהם היה קל יותר למצוא נקודות אחיזה משותפות עם השירותים המצויים מחוץ למסגרת הצבאית. השאיפה היתה שהיישום ייעשה מבלי להזניח את הכרת עובדות-היסוד שהוסברו לעיל. בשורות הבאות תתוארנה כמה מפעילות היעול שבוצעו בחיל.

קורס יעול

תחילה נערך קורס, לא ארוך, שמטרתו היתה להקנות למספר ניכר של מפקדים מושג בתורת היעול על סעיפיה: ארגון, שכלול שיטות, אדמיניסטרציה, תכנון-העבודה ויחסי-אנוש, ולהכשיר בצורה זו את הקרקע לפעולות יעול



מפעילות היעול בחיל:

„מה, גם אצלכם מגישים דג-פילה בכל יום?“

נמצאים אלה המעלים חיוך אבטומטי ברגע שהמילה "יעול" מרחפת באויר. חיוך זה לעתים קרובות אינו מעורר ביותר. לבסוף — חזרי הקבוצה השלישית, אלה הם החוששים כי תוצאות החקר תפגענה בהם אישית, במישרין או בעקיפין. מטע הדברים קשה להסביר לאיש שאפשר לעשות את עבודתו בצורה פשוטה ובכונה יותר, או שעבודתו מיותרת בכלל. קשה לו לעתים, למסביר, שלא להראות כ"חפס", במרכאות כפולות, שיודע רק לדבר. הטכניקה כיצד להעביר דברים אלה, בצורה חלקה ובמינימום של פגיעות, נקראת בשפת היעול "יחסי-אנוש". יש להוסיף, שהחקר-היעול, אף כשהצליל במחקרו, ואף כשהנו מומחה גדול ביחסי-אנוש, איננו קוצר הכרת-הודה או הוקרה מעמלה.

בדיקת שיטת-תשלומים

בחקר פחות מקיף נבדקה שיטת תשלומי משכורות ושכר-עבודה של אנשי החיל. כאן התברר כי בשטח זה נעשתה עבודה מיותרת רבה, אף כפולה. בשעה שקיים מוסד בצה"ל המחשב ורושם את התשלומים למיניהם, ומעביר את הסכום המתאימים באמצעות קציני-תשלומים אזוריים ליחידות צה"ל, היה בחיל-הים גוף שהיה תחת-יניים נוספת בין יחידות החיל לבין מוסד-התשלומים המרכזי. הבדיקה העלתה כי נערכו יוחסין מיותרים, וכי זרימת הניירות והארכה ללא צורך, תוך העסקת אנשים בניהול כרטיסיות ורישומים כפולים. למרות שקיום המדור החילי הוסיף במקרים מסוימים, לנוחיות חייל ואזרחי חיל-הים — בשעת ברויים שונים — הוחלט כי החיל חייב לוהט על ג' חיות זו נוכח החסכון שיושג בלעדיה. עיבדי המדור הועברו כולם לתפקידים חיוניים יותר.

הפסדי שעות-עבודה ושעות-פעילות

מטרתו של חקר אחר, אשר מסקנותיו לא הוכתרו בהצלחה מלאה, היתה לבדוק את אפשרות צמצום שעות-העבודה המופסדות ע"י החיילים; זאת בעיקר ע"י השינויים השונים הניתנים לחיילים במשך שעות-העבודה, כמסדרי-החולים, החלפת ציוד אישי, תספורת ועוד. בהמלצות הסיכום של החקר דובר על מתן שירותים אלה מחוץ לשעות-העבודה — קודם תחילתן או לאחר סיומן. ההמלצות בוצעו בחלקן, ברם, טרם נמצאה דרך לרפא שיניים ולספר חיילים מחוץ לשעות-העבודה.

באותו החקר נבדק גם, מהן שעות הפעילות המתאימות ביותר בעבור החיל. נמצא, כי שעות-העבודה הנוחות, בהתחשב עם אקלים הארץ, הן השעות המוקדמות. הומלץ להקדים את שעות-הפעילות ולקצר את השעות שלאחר הצהריים, ע"י קיצור הפסקת-הצהריים. גם המלצה זו בוצעה רק בחלקה, כלומר שעות הפעילות הוקדמו בחצי שעה, אך לא נתקבל אישור לקצר גם את הפסקת-הצהריים. כנראה שבנקודה זו היתה התנגשות בין עקרונות הכר ננות והיעול. (אלה שקיוו ליום-עבודה מתשע עד שתיים גם-כן נתאכזבו!).

במסגרת פעולות היעול בחיל עובדו גם מספר שיטות עבודה, שהיו למעשה מחקרי-מטה, ולשם עיבודן היה צורך להשתמש בתורת הנדסה-הייצור. פורסמה חוברת על שיטות תכנון העבודה, העוסקת בעיקר בתכנית-

השונות: ציוד חשמלי, אינסטלציה, ברגים, צבע, כביר אש ועוד. על כל מחסן כעין זה ממונה מחסנאי עם עוזר. נוסף לשמירת הפרטים המואחסנים במחסן — שוהי להלכה העבודה העיקרית של כל מחסנאי — עסקו המחסנאים במרבית זמנם ברישום הציוד וספירתו. בדיקת תנועת הפרטים במחסנים למיניהם העלתה כי תנועה זו לא הצדיקה את הצות הקיים. הקטלוגיזציה והאיתור איפשרו ריכוז כל הכרטיסיות במקום אחד, וע"י כך טיפול של פקיד-מחסנים אחד בכל הכרטיסיה. הדבר הוריד עומס מהמחסנאים השונים, ולכן הומלץ למנות מחסנאי ראשי אחד, שגרשחו יעמוד מספר עוזרים, הפטורים מעבודת הרישום ואשר יוכלו להתמסר במלואם לשמירת הציוד.

נוסף לכרטיסיות-המחסנים היתה קיימת בבסיס כרטיסיה מרבית שהיתה למעשה מקב לה. נמצא כי כרטיסיה זו מיותרת והיא בוטלה. הרישום המרכזי מתנהל עתה במטה בלבד.

בעקבות חקר סטטיסטי, שנערך במסגרת חקר-היעול, התברר מתוך המוצע החדש של תעסוקת הפועלים הש"חורים, כי מספר פועלים אלה גדול; נראתה אפשרות לצמצם את מספרם נוכח הארגון החדש של המחסנים. בוטלו ספסים והתקייס-ספסים. הפיקוח על המלאי הוגבר ע"י כך שהמחסנאי בדק את יתרת-הפרט בכל מקרה של הכנסה והוצאה.



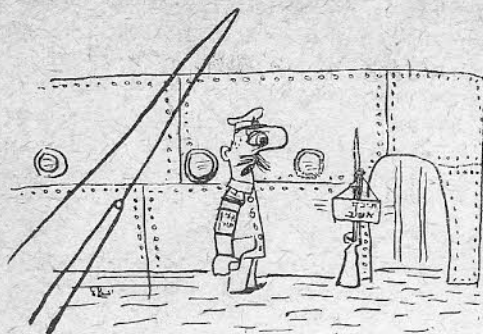
יעול בתחבורת החיל: אחד הטנדרים הפועלים בקווי-ההסעה הקבועים

החקר במחסני הציוד נמשך קרוב לשנה. בביצוע המלצותיו הוחל חצי-שנה אחר התחלתו. ביצוע חלק גדול של השיפורים שהוזכרו, טרם נסתיים. כתוצאה מהחקר צומצם מספר העובדים בבסיס. מאז התחלת החקר, 50 אחוז נעדר, הצמצום נעשה הודות להנהגת שיטות עבודה חדשות.

יחסי-אנוש

מן הראוי לציין, שעריכת החקר וכתובת הצעות לשיפור אינם מהווים במקרים רבים, את עיקר-העבודה. אופן ביצוע ההצעות וההמלצות הוא הוא המדד לקביעת ההצלחה של העבודה כולה.

את האנשים הבאים במגע עם חקר-היעול אפשר לחלק לשלוש קבוצות: לראשונה שייכים אלה המתייחסים לענין בהערכה, בהבנה, או לפחות בסקרנות. בקבוצה השנייה



הצעה ליעול בחיל: רצוי כי זקיף אחד ישמור להבא בשלושה מקומות נפרדים

העבודה השנתית של החיל, הכנתה, הטלתה על גורמי הביצוע השונים, ופיקוח על ביצועה, פרק מיוחד הוקדש להכנון עבודת המטה, נושא בלתי ידוע לנו בעבר. השיטה הופעלה השנה בחיל ומוקדם לדבר על תוצאותיה. שתי שיטות נוספות, שעובדו וטרם הופעלו, הן שיטת עיתוד המלאי של ציוד, ושיטה לקביעת תקונים.

פעולות יעול מקיפות

פעולות היעול בחיל הגיעו לשיאן בזמן האחרון. היו כמה מחקרים מתקופת קודמת, שהמלצותיהם נידונו קודם לכן בדיונים ממושכים ומייגיעים, ולבסוף הוחלט להשאיר את הכל במצב הקיים. אולם בזמן האחרון נתקבלה החלטת מהירה לבצע את כל ההמלצות הקודמות, ואף להרחיק לכת. ביצוע חקרים מהירים ומקיפים הוטל על רוב גורמי החיל, בעיקר בשטחים הנוגעים להם עצמם. מספר גדול של ההמלצות נתקבלו, והוכנסו שני ימים רבים בחיל, כתוצאה מההמלצות.

אחד מספר יחידות שירותים הוא אחד משינויים אלה. פיקוד וסגל משותף לכמה יחידות הביאו ליתר יעילות.

ארגון חדש של התחבורה

שינוי דרמטי הוכנס באופן השימוש בכלי הרכב של החיל. כאן היה העקרון פשוט: ניצול מכסימלי של כל כלי וכלי ע"י מניעת בטלות. נחיצות זו נתגלתה בעקבות ההקטנה של סה"כ כלי הרכב בחיל, וההכרח בניצול יתר של כלי הרכב הנוכחיים. הקטנה זו אפשרה שימוש יתרוכז בתקציב החיל. רכב שהיה עד כה מרותק לבעלי תפקידים מסוימים, רוכב בפלגת הסעה, במגמה לאפשר שילוב נסיעות, ניצול מלא, ומניעת בטלה של הרכב.

הארגון החדש של התחבורה בחיל מתבטא בשתי דרכים: קיום קווי הסעה קבועים בכל שעות היום, הי מקשרים בין בסיסי החיל השונים; וקיום פלגת רכב המספקת מכוניות בהתאם לצורך. קווי הסעה מופעלים באמצעות טנדרים שהותקנו במיוחד למטרה זו, והנושאים מספרים המציינים את הקיום השונים. הקיום עצמם מסומנים ע"י תחנות הסעה — עמודים שעליהם סמל חיליים. המכוניות הנוסעות בקיום עוברות בכל מקום בפרקי זמן קבועים (40 דקות) — בכיוון הרצוי לנוסע. קווי הסעה פועלים בדי קנות ולשביעת רצון כולם.

פלגת הרכב מספקת את כל שאר הדרישות בשטח התחבורה, לפי הזמנות מראש, וגם לפי הזמנות מיידיות. ארגון חדש של הרכב בחיל איפשר את צמצום מסגרתו ב-40 אחוז. הכוונות גדלה, כי בשעה שהרכב היה מרותק לתפקידים, נשארו היחידות בדרך כלל ללא רכב (מחוץ לשעות הפעילות). בהסדר החדש, לפחות חלק מהרכב נשאר מרוכז ביחידה השולטת על כל הרכב של החיל.

לא בלבד שניצול המכוניות גדל, אלא ניצול צודק הרבה יותר. כשהרכב היה צמוד לבעלי התפקידים השונים, היו רוב החוגגים והקצינים הנוסעים בחסדו של "טרמפ", כשקצין צוטר חזר בלילה מהפלגת אימונים, היה עליו להגיע אל ביתו בכוחות עצמו. כיום הוא מרים

שופרת, ומספקים בהקדם את התחבורה המגיעה לו ללא ספק.

עדיין חסרים לביצועו היעיל של הארגון החדש מספר נתונים: נהג קבוע לכל מכונית, הנו אחד מתנאים אלה. חוסר הנהגים החמור ורמתם הנמוכה של רבים מביניהם, היוו עדיעתה את המכשול העיקרי לביצוע המוצלח של התכנית. בגלל מחסור זה לא תמיד אפשרית הפעלתו הרצויה של הרכב, וגם אחזקתו סובלת.

* * *

סיכום

למרות ההתקדמות שהושגה, יש עוד מקום ליעל את מנגנון החיל, המשול למכונה בעלת גלגלים רבים וטרנס מיסיות מסועפות; עוד יש מקום להקטין את "החריקות" וההיכוכים ולפעול למען הקטנת השירות והטיפול הדרוש שיהם להנעת המכונה הגדולה שמוצרה כה חיונית. יש מקום לגוף מיוחד בחיל אשר יעסוק ביוזמה ובמרץ בפעולות המתוארות במאמר זה. העתיד יאפשר לגוף זה להגיע לרמה מקצועית גבוהה יותר, ולצבור את הנסיון הרב הדרוש לעבודה זו.

זוטות-יעול

- כלי שיט השט במהירות "משקית" — צורך פחות דלק, בהפלגות אימונים קיימת ברוב המקרים אפשרות לשוט במהירות זו. התור צאה — חסכון בדלק.
- לאויה העוגנת ליד הרציף אפשר לספק חשמל ממתקן חשמלי שעל הרציף ואין צורך להתווק קיטור בדודים, התוצאה — חסכון בדלק.
- במחזור הבא של קורס שלב ג' לסיפונאים, ינתן מספר הרצאות על "ארגון העבודה" בכלי שיט, ובתוך זה פרק על יחסי אנוש.
- תיקוני כלי שיט בשטח המכללים יגדילו את מהירות התיקון ויורידו עומס מבתי המלאכה של החיל.

זו היתה אחת הספינות הראשונות של הצי המזרי — צי ההעפלה. אחריה באה רשימה ארוכה מאד של אניות אותו הצי, אשר הגיעו לחוף המולדת תוך מאבק עז ועקשני, ומלא הרפתקאות.

עד שקם הצי הזה, ועד שלא הפריצו אניותיו המוסתרות והנדרפות בנתיביהם, לא היו ידועים אלא שני סוגי ציים — צייהמלחמה, וצייהסוחר. ברם, באותם הימים הרחוקים, קם סוג חדש של צי — קם מיאין, והפך לאחד האדירים בהם, אשר העסיק מדינות רבות, ואשר מולו הציץ אחד מכוחותהים החזקים — הצי הבריטי — ולא יכול לו!

צייההעפלה היה דליהאמצעים ביציים שהיו אירעם, אך העשירי ביותר ברוחו, והאדיר ביותר בכוח האמונה. היה זה הצי של עם מוכה וזכיר, עם אשר כל העולם התנכל להשמדו והוא אמר: "לא! כי אחיה, אחיה, ובמולדת אחיה!" ואותו זמן היתה המולדת נתונה בידי ארבים — אך העם המפורז והגידה התקבץ במולדתו ובעזרת אניותציר ההעפלה, עלו בניו ארצה. לולא צי זה, כי אז כמעט ויודא כי פני היסטוריה הישראלית היו שונים מן הקצה אל הקצה; כי אז ספק אם מדינת ישראל היתה קמה במועד בו קמה; ולו היתה מוקמת יתכן והיתה מוכרעת במלחמתההשחרור.

באם יקום אדם — ואנשים אלו קמו כבר ונדא עוד יקומו — וישאל "הכיצד יכול היה עם דל, חסר אמצעים וחסרמולדת, חסר כל ידיעה ימית שהיא, עם ללאבתיאולפן ימיים וללא אניות וצי, כיצד יכול היה עם זה להקים לעצמו צי גדול גדול ואדירכות, אשר נצחונותיו רבים היו ממלותיו, אשר כנגדו הועמדו אניות הצי הבריטי השולטבימים, כיצד יכול היה להתקיים להאבק ולנצח?" — התשובה, היא רק אחת — בכח האמונה. והפעם אין זו מליצה. כי הרי הוא קם צי זה ופעל בניגוד לכל התורות והמחקרים המתחסימים לציים — ללא ממון ונסיון — ובכל זאת השיג את מטרתו כמעט ובשלמותה.

עברו ימים, ימים הרבה, קמה המדינה, נעלמו הדברים הישנים, וחדשים באו תחתם. נעלמו הספינות הדלות והאמללות, ובזכותן של אלו הרפיעו אוניותפלדה גאות ונאות.



"מדוע לא ניקדו את שמות הערים?" שאל ראשהממשלה בחיך בהביטו על מפתהתבליט הגדולה של קפריסין, אשר הוצגה בחדרהמחנותהמעצר ועליה סימנו באמצעות גמנים ועזרים מחנותהמעצר למעפילים שהוקמו בארץ. הם יודעים היטב את השמות, היתה התשובה. בין המסתכלים — אחד הנערים שמדו "בית צבי" בהתקנת הדגמים המוצגים. משנשאל — ידע להשיב בדיוק על שמות המחנות. ובה — מקור החיך הכללי.

תערוכת "בהעפיל-עם"

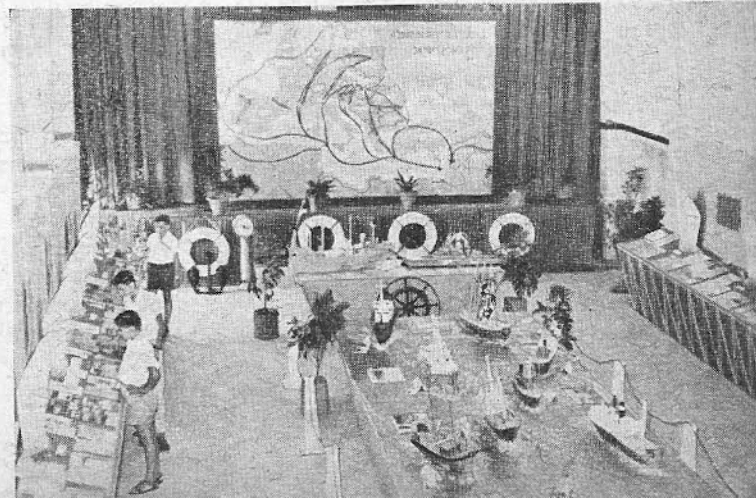
ב"בית צבי" — רמת-גן.

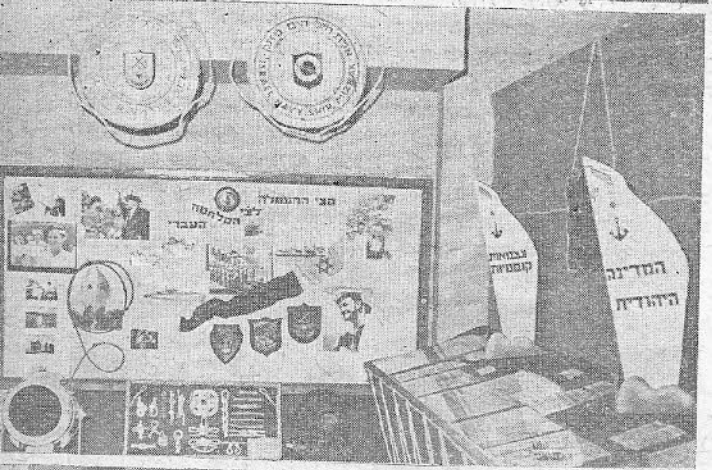
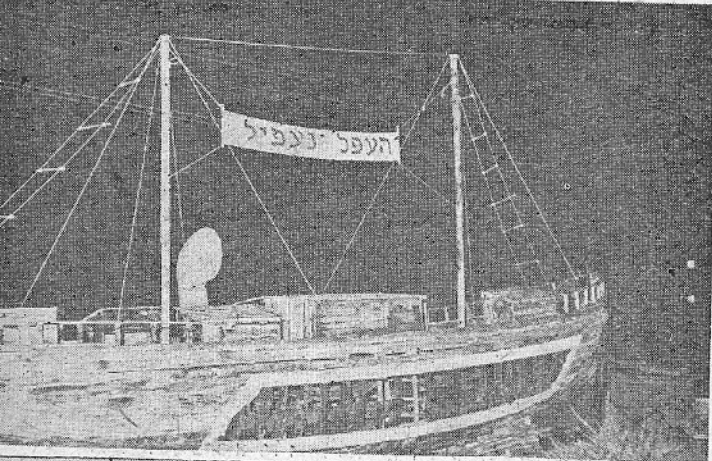
כתב: מיכאל הולץ

צילם: אברהם ורד

באחד הלילות האפלים של שנת 1934 נשמעה בתוך בטנה של אניה רעועה וחסרתצורה התחלתה של "הסימפונייה התשיעית" של בטהובן. כשעה אחרי זה נזנח על אותו הגרמפון הישן — "מרשיהתנונה" למנדלסון. משדר פרימיטיבי העביר את הניגונים לתחנתקליטה מוסתרת בחוף הסלעי שממול "חברת אבירבורה", שליד נהררהחנינים בשרון. צוות תחנתהקליטה האזין בהתרגשות ובמתיחות למנגינות, ומיד הועברו הודעות דחופות אל "מטה הפעולה", במחתרת שבאחד הקיבוצים בסביבה. היתה זו, אולי פעולתו הראשונה של הצי העברי המתחדש. המנגינות לא היו אלא ה"קוד" הפרימיטיבי של ספינתמעפילים אשר בחובה נחבאו 32 יהודים, הצמאים לחוף המולדת. ה"סימפונייה התשיעית" אמרה: — אנו רואים את החוף, ו"מרשיהתנונה": — הדליקו את הסימנים המיסמכים.

מדאה כללי של האולם המרכזי בתערוכה. בין השאר, נראית בתמונה המפה הגדולה של הייטחיתון והארצות השוכנות לצדו, ובה מסומנים קוים המראים את נתיביההפלגה.





נדמו קולות שקשוק המפרשים, ותחתם נשמע קול מנוע-דיוזל ברמה, וקם דור חדש אשר למרבה דאבון הלב, לא ידע את ציההעפלה, והוא החל להשכח מלבות רבים.

ולמען לא ישכח, כי עול הדבר, נטל "בית צבי" — בית-הנוער ברמת-גן ע"ש צבי קליר ז"ל, מלוחמי מלחמת-השחרור — את היום, וערך בשיתוף עם "המוסד לעליה" ומערך כת "ספר תולדות-ההגנה", תערוכה, אשר בה מוצגת במוחשיות כל תקופת ראשית הצי הישראלי, על כל מאורעותיה, כשלונותיה, ונצח חוגותיה.

ובאם בכוחה של התערוכה להעלות וללמד את אותה התקופה, דינו: אלא שהיא מלמדת דבר נוסף וחשוב לא-פחות מהקודם. היא מורה לכל החיה בה, כי ציהמלחמה אין פרושו פלדה עזה ותותחים כבדים בלבד, צי — עיקר עיקריו היא הרוח, רוח האמונה והרצון המפעמת בשרותיה — ואם היא ישנה, אזי מנצחות גם אניות אמללות, כאותן אניות-ההעפלה.

התמונות מלמעלה למטה :

(1) ראש-הממשלה, מר משה שרת, סוקר בשימוע את פרשיות ההעפלה לה שדווגג, בתמונות ובתעודות מקוריות, באצטבאות אשר לאורך קירות האולם.

(2) ספינה-גוררת ישנה שהובאה לחצר התערוכה והותקנה לשמש דגם של ספינות המעפילים. חלק של דופן הספינה הוסר לאפשר למבקרי הצי ערוכה הצצה לתוכה, ובבטן הספינה שוחזרו מעטות מעפילים, עם מדפי שינה, כפי שהיו מותקנים בספינות ההעפלה.

(3) מוצגי ההעפלה סודרו באולם הגדול של התערוכה, לפי סדר כרוניולוגי, החל מתקופת ה"בריחה", וגמר בגולת הכותרת — חיל-הים הישראלי. בתמונה נראית "פינת חיל-הים" על מוצגיה ותמונותיה, המשקפות את הלהות החיל ועלייתו, החל מתקופתו הראשונה, עת היה עדיין חמוש במקלעים-קלים וכלבד, ועד לזמן בו חיתכים-משחזר הוצבו על כלי-השיט. כן מואה ה"פינה" מאורי עות מרכזיים בחיי החיל, כגון ביקורו של הנשיא הראשון למדינת ישראל, ד"ר חיים ויצמן ז"ל, בבסיס-השיט.

(4) במרכז התערוכה מוצג "צי-ההעפלה", כשדגמי 11 מאניות "שטות" על גבי שולחן מכוסה נייר-צלוף כחול, שנועד להקנות למתבונן את תחושת "הים". דגמי-האניות עצום — עבודת שחזור מדויקת ונאה של החשבות שבאניות — נעשתה בידי זאב בן צבי שמיטוב. נער בן



חדשות החיל

בה למדו החניכים את תורת הים. תכנית הלימודים כללה השכלה כל-לית, וכן מקצועות ימיים שטורים כגון ניווט, מיטאורולוגיה, אלקטרון, ניקה, תותחנות וכו'. בשטח המעשי למדו החניכים שליטה ופיקוד על כל-שיש קטנים והפעלת מחלקות שונות באניה.

הקורס הסתיים בהפלגה של 3½ חודשים לדרום-אפריקה, בה הוכיחו החניכים את יכולתם כקציני משמר, רת, סיפון, תותחנות ומבצעים.

במסדר הסיום ב-הדרוש, עמד ראש המטה הכללי סיכות ל-3 חניכים כצטיינים שעברו במצוינות הצדנה בפני הרמטכ"ל ומפקד חיל-הים.

במסדר נוכחו מוזמנים רבים מקציני החיל וחילות אחרים, וכ"כ משכחות בוגרי-הקורס.

סיום קורס-סיפון שלב א'

קורס סיפון שלב א' הסתיים בהצליחה לאחר אימונים של 3 חודשים. החניכים התאמנו בסירות-חתיירה, קשרים למיניהם, צביעה ושימור חלקי האניה, כיכ בשימוש בסוגי התותחנים השונים ושימורם. עם סיום הקורס יוצבו בוגרי הקורס ליחידות החיל השונות.

(עיין גם ב"מה באופק", ובמדור "בצי העולם").

סיום הקורס המתקדם לקצינים

לא-מכבר נסתיים מחזור של קורס מתקדם לקציני החיל. במחזור זה הוכשרו המשתתפים במיוחד לפתרון הבעיות הצבאיות-הימיות המיוחדות העוללות לעלות במשך דרכם בחיל בכל תפקיד שהוא, והוקנו להם הידעיות הכלליות הדרושות גם לקציני-מיטה.

בטכס צנוע, בו השתתפו קציני החיל הבכירים, מסר מפקד-החיל את תעודות-הגמר לבוגרי הקורס. מפקד הקורס העלה על נס את מאמצייהם הקשים של החניכים במשך הקורס ורוחם הגבוהה.

מפקד החיל ציין בדבריו את המאמץ הגדול שהשקיע החיל, וסגל ביה"ס, עלימנט להגיע לסיומו דמוצי לה של הקורס, ואיחל לבוגרים דרך צלחה בהמשך תפקדיהם במסגרת החיל.

טכס סיום קורס-חובלים

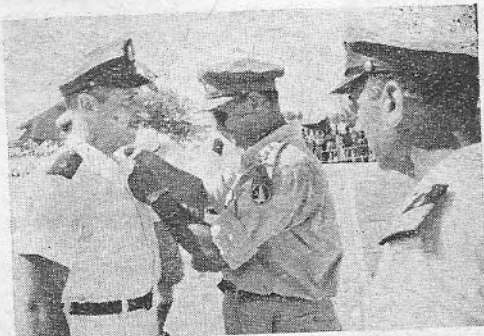
ביום ג', 21 ליוני 1955, הסתיים מחזור של קורס-חובלים. הקורס נמשך-תקופה של שנתיים ומחצה,

טכסים בחיל לרגל רכישת שתי המשחתות

ביום ו', 15 ליוני 1955, הורגשה אווירה חגיגית ביותר בחיל-הים כר לידועה על דבר רכישת שתי משחתות פשטה בחלל במהירות הבזק, ושמחה כנה מלאה את כל הלבבות. טכסים חגיגיים נערכו בכל יחידות החיל, במקביל להנפת דגל-צבאי-ישראלי על האניות החדשות בנמל קארנף האנגלי.

בפקודת-יום שהוקראה בשעת הטכסים נאמר בין השאר: "היום הוא יום גדול לכולנו, לחיל-הים ולמדינתנו כולה. הבוקר הנוסף, בנמל אנגלי, דגלי חיל-הים על תרני שתי משחתות. אניות אלו תאוישנה בקרוב על ידינו, ותצטרפנה אל מערך כוחות החיל".

בדברי ראש-מחכ"א של החיל הודגש: "בשמות האניות החדשות, 'יפו', ו'אילת', יש משום ציון ליעוד החיל. חוף אילת, וחופי הים התיכון, עלולים להוות זירות-התמורדות בעת מלחמה, ושומה עלינו להבטיח אותם, ואת התנועה החופשית אליהם ולאורכם". בגמר הטכסים התקיימו ארוחות חגיגיות בכל היחידות.



הרמטכ"ל, רב-אלוף משה דיין, עומד את סיכת-החובלים במסדר-הסיום של קורס-החובלים. צלום: מ. מרמלשטיין.



אלוף-משנה שמואל מנקוט, מפקד-החיל, בטכס סיום הקורס המתקדם. צלום: מ. מרמלשטיין.



קבלת הפנים לנשי "משגב" בביתה של הגב' חנה חושי, אשת ראש עיריית חיפה. צלום: זיסמן.

משתתפות ביטאו בשיחה את געגועיהן, והתחלקו ברשמיהן, בהסתמך ע"י מכתביהן. לאחר הכיבוד הוקלטו במסיבה ורישיות שלום ששודרו לאניה. כ"כ חולקו סיכות עם סמל עיריית חיפה. היה זה מאורע חברתי נאה, שהוסיף קורת רוח לנשי "משגב" בהעדר בעליהן. המסיבה נערכה במסגרת אי-מוץ חילאים ע"י עיריית חיפה.

חנה חושי, קבלת פנים נאה לנשיהם של אנשי הצות וחניכי קורסי החובלים של האניה. המסיבה, שהשתתפו בה כ-20 נשים ומספר קצינות מטעם החיל, הצטיינה בלבביותה, והמארחות ידעה בחמימו תה להשרות אוירה ביתית והרגשה נעימה למוזמנות. היתה זו הזדמנות נאותה להכרה הדדית של נשי א.ח.י. "משגב", וה-

בניגוד לתהייהספר במדינה, הסוגים רים שעריהם לחודשיהקין, לא פסקה הפעילות התרבותית ב"בית המלח". בחודש יוני ובתחילת יולי נבחנו כשבעים חיילים במקצועות: היסטוריה, מתימטיקה, תנ"ך, ואנגלית. בין ניהם חיילים רבים שזו בחינתם האחרונה במסגרת מאמצים במשך שלושת השנים האחרונות להשגת תעודת דבגרות.

במקביל לבחינות נפתח מחזור חדש של 3 כיתות לבחינות הבגרות — נוסף ל-4 הקיימות לאנשי שירות חו"ב וקבע.

גם מחזור חניש השתלמויות שונות כגון, אנגלית ברמות שונות, שרטוט טכני, הנהלת חשבונות, פיסיקה ומתימטיקה, ריכוז מועמדים רבים על אף העונה החמה. שיעורי העברית וידיעת הארץ מתנהלים ביחידות החיל כתיקונים.

קבלת פנים לנשי "משגב"

שעה שא.ח.י. "משגב" קצרה הצלחות במילי דרום אפריקה, נערכה בביתה של אשת ראש העיר, הגב'

מפי האויב...

היום, 27.7.1955, נערך טכס סיום מחזור חדש בקולג' הימי בראסאית'ין — אלכסנדריה. הטכס נערך בנוכחות ג'מאל עבדאלנאצר, ומפקדיה הפיכה. בוגרי המחזור עברו במצעד, ומנהל הקולג' קרא בשמות הבוגרים.

— רדיו קהיר —



מצרים תפעל להשלמת יחידות הצי שלה, שיהפך לצי החזק ביותר במזרח התיכון.

— "קול ערב", קהיר —



בלונדון פורסמה הודעה רשמית מה נאמר כי שתי האניות שנמסרו למצרים ב-21 ליולי הן מטילות מוקשים (!? — המערכת). מצרים רכשה אותן בתנאי שיוכנסו בהן כמה שיפורים. שתי היחידות מצוידות בתותחים בעלי קליבר 4.5 אינץש, והן נבנו בתקופת מלחמת העולם האחרונה.

— רדיו ביירות —

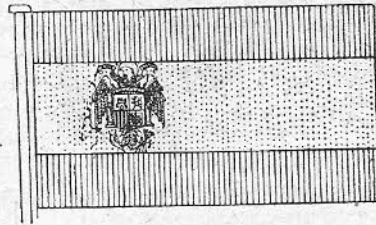


לפי הסדר מיוחד, שנעשה ע"י ממשלת ירדן בהסכמת ממשלת מצרים, חייבים סוכני האניות להודיע למפרע לשלטונות הירדניים את תאור האניות המגיעות למפרץ עקבה, ומועד בואן, ע"מ שיוכלו להעביר אינפורמציה זו לשלטונות המצריים. כל אניה שאינה נוהגת בהתאם לכך תיחשב כנוסעת לנמל אילת. צעד זה ננקט עקב תקרית האניה הבריטית "אנשון", שנפגעה באש המצרים משום שלא הודיעה על זהותה.

— רדיו "המזרח הקרוב" —

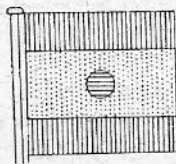
הצ"י הספרדי

דגלים:

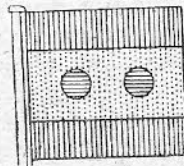


דגל צי-המלחמה

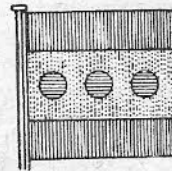
ה ע ר ה : צבע דגלו של צי-המלחמה הספרדי הוא צהוב עם שני פסים אדומים. הדגל הלאומי זהה עם דגל צי-המלחמה. דגל צי-הסוחר הוא כנ"ל, בלי הסמל.



דגל סגן-אדמירל



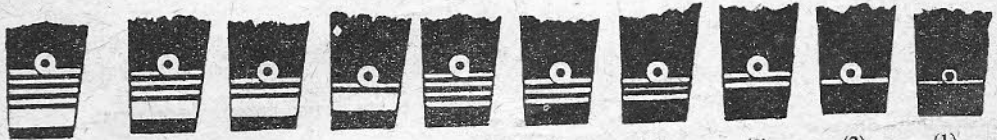
דגל אדמירל-משנה



דגל אדמירל

ה ע ר ה : הכדורים בדגלי האדמירלים הם כחולים. אדמירל-הצי כולל בדגלו עוגן כחול, במקום הכדורים, כשחודו לצד ימין.

דרגות:



(10)

(9)

(8)

(7)

(6)

(5)

(4)

(3)

(2)

(1)

קומנדר
Capitan (5)
de Fragata

לויטננט-קומנדר
Capitan (4)
de Corbeta

לויטננט
Teniente (3)
de Navio

תת-לויטננט
Alferez (2)
de Navio

פרת-קצין
Alferez (1)
de Fragata

אדמירל-הצי
Capitan- (10)
General de
la Armada

אדמירל
Almirante (9)

אדמירל-משנה
Vice- (8)
Almirante

סגן-אדמירל
Contra- (7)
Almirante

קפיטן
Capitan (6)
de Navio

ראש המטה-הימי : Admiral Excmo. Sr. Don Salvador Moreno y Fernandez

מיניסטר-הצי : Admiral Excmo. Sr. Don Juan Pastor Tomaseti

מפקד-הצי : Vice-Admiral Excmo. Sr. Don Benigno Gonzalez-Aller y Acebal

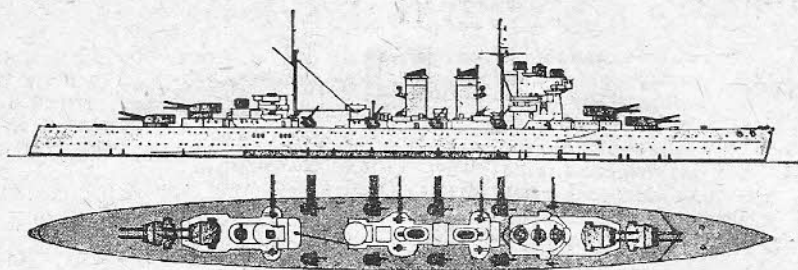
מנהלה:

כוח-אדם : 39.000 קצינים ובר"א — כולל צבא-הצי.

צי-סוחר : 1.146 אניות, בנות קיבול כולל של 1.274 מיליון טון גרוס. (לפי רשימת לויד, 1954).

שם לוטרי	שנת השקת קיבול, ומימדים	חימוש, מנועים, וטוח פעולה	מהירות
----------	-------------------------	---------------------------	--------

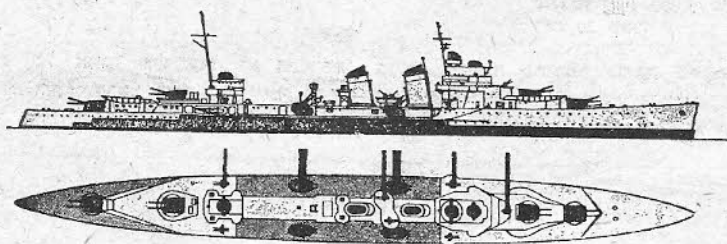
6 סיירות



קשר 33.5	120x8 ; מ"מ ; 203 תותחים 8 ; טון 10.670 ; 1931 ; מ"מ נ"מ. 12 צינורות טורפדו 533 מ"מ, טורבינות. 2 מד-חפים, 93.000 כ"ס. טוח פעולה: 8.000 מיל, במהירות 15 קשר.	Canarias
----------	---	----------

קאנאריאס

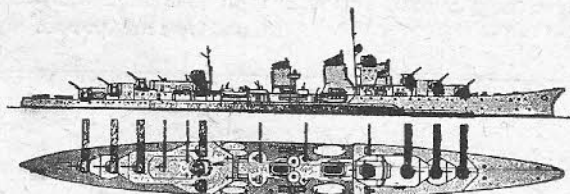
ה ע ר ו ת : עברה שיפוץ יסודי ב-1953. נבנתה לפי תכנית אנגלית, והינה אחת האחרונות מבין הסיירות ה"כבדות" מדגם "רשינגטון", החמושות בתותחים 203 מ"מ, הנמצאת בשירות ברחבי העולם. בעלת שריון 51 מ"מ בקוהמים. צות : 1042 איש. אחותה "באליאריס" טובעה ב-1938, בשעת מלחמת האזרחים הספרדית.



קשר 31.5	37x16 ; מ"מ ; 152 תותחים 8 ; טון 8.250 ; 1924-1925 ; מ"מ נ"מ. 20x20 מ"מ נ"מ, 6 צ"ט 533 מ"מ, מעוט ומטוס אחד, טורבינות. 4 מדחפים, 80.000 כ"ס. טוח פעולה : 4.600 מיל במהירות 14 קשר.	Miguel de Cervantes, Galicia, Almirante Cervera,
----------	---	--

מיחואל דה סרבנטס, גאליציה, אלמירנטה סרבארה,

ה ע ר ו ת : שתי הראשונות עברו שיפוץ יסודי בשנים האחרונות. "אלמירנטה סרבארה" שונה במקצת מאחותיה מבחינת החימוש המשני, וקיבולה קטן במקצת. תרשים דלעיל מראה את "גאליציה". נבנו לפי תכנית אנגלית. צות : 725 איש. בעלות שריון קל. מבחינת המבנה מהוות דגם מעבר בין הסיירות "הקלות" של תקופת מלחמת 18-1914, ליחידות בנוי-ימינו.

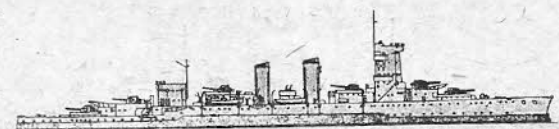


קשר 27	120 מ"מ נ"מ ; 8 תותחים 20x16 מ"מ נ"מ, 6 צ"ט 533 מ"מ, מטילי פצצות עומק. טורבינות, 2 מדחפים. טוח : 5.000 מיל במהירות 13 קשר.	Mendez Nunez
--------	--	--------------

מנדז נוניז

ה ע ר ו ת : שופצה באופן יסודי בשנים 1942-47. למעשה סיירת-נ"מ. בעלת שריון קל. צות : 467 איש. אחותה "בלאס דה לצו" אבדה בתקרית בשנת 1932.

שם וסם היחידות	שם לווי	שנת השקת קיבול, ומימדים	חימוש, מנועים, וטוחי פעולה	מהירות
----------------	---------	-------------------------	----------------------------	--------



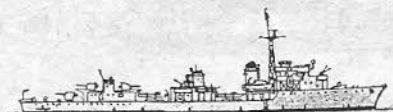
נאבארה	Navarra	1920 ; 4.857 טון ; 141×15×5.4 מטר.	6 תותחים 152 מ"מ ; 88×4 מ"מ נ"מ, 20×4 מ"מ נ"מ, טורבינות, 2 מדחפים, טוחי פעולה : 4.500 מיל במהירות 15 קשר.	22.5 קשר
--------	---------	---------------------------------------	---	----------

הערות : דומה לסיירות הבריטיות מדגם ה"ערים" מתקופת מלחמת העולם הראשונה. אס"כ שופצה ב"1938, הנה, שלא כ"מנדץ נוניץ", מיושנת לגמרי, ונמצאת ברורבה. יתכן כי תותקן כאנית-אמונים. בניתה נמשכה מ"1915 עד 1923.

30 משחתות

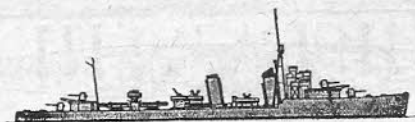
בלאס דה לצו, אוקבנדה, רוגר דה לאוריה,	Blas de Lezo, Oquendo, Roger de Lauria	בבניה ; 1.943 טון ; 116×11×3.8 מטר.	חימוש משוער : 6 תותחים 120 מ"מ נ"מ ; 37×8 מ"מ נ"מ ; 20×4 מ"מ נ"מ, 7 צ"ט 533 מ"מ, רקיטות-נ"צ ופצצות עומק, 60.000 כ"ס, 2 מדחפים, טוחי פעולה : 5.000 מיל במהי רות 20 קשר.	39 קשר (1)
---	--	--	--	------------

הערות : תרשימים של אניות אלו עוד לא התפרסמו. בעלות מהירות מתוכננת גבוהה ביותר, מועד השלמתן לא ידוע עדיין. "בלאס דה לצו" נקראת ע"ש מפקד ימי (1741—1687) אשר איבד רגל במערכת מלגה, עין במצור על טולון, וזרוע בעת המצור על ברצלונה. הוא נהרג שעה שהדף בהצלחה את התקפת האדמירל הבריטי ורגון על קרטננה בדרום-אמריקה.



אודץ, אריאטה, פורור, אוזאדו, אינטרפידו, מיטיאורו, ראיו, רלאמפאגו, טאמאראיו,	Audaz, Ariete, Furor, Osado, Intrepido, Meteoro, Rayo, Relampago, Temerario,	1951 ובבניה ; 1.100 טון ; 94×9.4×30 מטר.	3 תותחים 105 מ"מ ; 37×4 מ"מ נ"מ ; 20×8 מ"מ נ"מ, 6 צינורות-טורפדו 533 מ"מ, פצצות-עומק, 30 מוקשים, 2 מדחפים, 32.000 כ"ס, טוחי פעולה : 3.800 מיל במהירות 14 קשר.	33 קשר
--	--	---	---	--------

הערות : מעניינות מבחינת העובדה כי תותחיהן העיקריים מרוכזים בירכתיים. כנראה מיועדות — פרט לפעולות שגרתיות — להתקפות "פגע וברח" באמצעות מוקשיהן. צות : 171 איש.



אלאבה, ליניארס,	Alava, Liniers,	1947 ; 1.635 טון ; 101×3.3 מטר.	4 תותחים 120 מ"מ ; 37×6 מ"מ נ"מ ; 20×3 מ"מ נ"מ ; 6 צ"ט 533 מ"מ, פצצות-עומק, 42.000 כ"ס, 2 מדחפים, טוחי פעולה : 4.100 מיל במהירות 15 קשר.	36.6 קשר
-----------------	-----------------	------------------------------------	---	----------

טוג, ושט היחידות	שם לועזי	שנתי השקה, קיבול, ומימדים	חימוש, מנועים, וטווח פעולה	מהירות
------------------	----------	---------------------------	----------------------------	--------

תרשים : ראה
 "אלאבה" בעמוד הקודם

אנטאקברה, מיראנדה, ואלדס, ציסקאר, אסקאניו, גראבינה, חורגה חואן, אולואה, אלקאלה גאלינו, קורוקה, לואיס דיאז, לפנטו, ברקאיצטגוי	Antequer, Miranda, Valdes, Ciscar, Escano, Gravina, Jose Juan, Ulloa, Alcala Galiano, Churruca, Luis Diez, Lepanto, Barcaiztegui	1.676 טון; 1926-1933 101×9.6×3.3 מטר	4 תותחים 120 מ"מ; 37×3 מ"מ נ"מ; 20×4 צ"ט 533 מ"מ. פצצות עומק, 42.000 כ"ס, 2 מרחפים. טוח פעולה : 4.100 מיל במהירות קשר. 15	36 קשר
--	--	---	---	--------

הערות : אם כי יותר מ-20 שנה מבדילות בין השקתן של היחידות הראשונות מדגם "אנטאקברה" לשתי האניות מסוג "אלאבה" — אין למעשה כל הבדל בין 15 היחידות הנ"ל, אשר נבנו כולן לפי מתכונת המשחתות הבריטיות הסטנדרטיות מן התקופה שבין שתי מלחמות העולם. אחת מהן טובעה ב-1936, במשך מלחמת האזרחים הספרדית, צוא : כ-2000 איש.



לאצאגה, ואלאסקו, אלסדו	Lazaga, Velasco, Alsedo,	1.145 טון; 1922-1924 86×8.2×3 מטר	3 תותחים 102 מ"מ; 20×3 מ"מ נ"מ. 4 צ"ט 533 מ"מ. פצצות עומק.	26 קשר
------------------------	--------------------------	--------------------------------------	---	--------

הערות : מדגם המשחתות שהיו מקובלות ברקופת מלחמת העולם הראשונה. מיושנות מאוד. צות : 133 איש. קיימת עוד המשחתת האיטלקית לשעבר "הואסקה", בת 845 טון. בגלל מהירותה הירודה, 15 קשר, שוב אינה נחשבת ליחידה קרבית.

10 צוללות

G 1-4,	בנייה ; 760 טון. 870	תותח אחד 88 מ"מ; 20×1 מ"מ נ"מ. 5 צנורות טורפדו 533 מ"מ.	17.5 קשר 8
--------	-------------------------	---	---------------

הערות : דומות לצוללת "ג 7". באשר לפרטים אודותיה — ראה להלן.



D 1-3,	1.065 טון; 1944-1952 1.480 84×6.6×4 מטר.	תותח אחד 120 מ"מ; 20×1 מ"מ נ"מ. 6 צ"ט 533 מ"מ. טוח פעולה : 9.000 מיל במהירות קשר. 10	20.5 קשר 9.5
--------	--	---	-----------------

הערות : בעלות תותח כבד מאוד יחסית, ומהירות עליימית ניכרת. צות : 60 איש.



G 7	757 טון ; 1942 857 67×6.1×4.3 מטר.	תותח אחד 88 מ"מ; 20×1 מ"מ נ"מ. 5 צ"ט 533 מ"מ. 2 מרחפים, 2.800 כ"ס. טוח פעולה : 750 מיל במהירות קשר. 12	17 קשר 7.5
-----	--	---	---------------

הערות : זוהי הצוללת הגרמנית "או 573" לשעבר, אשר נמלטה למים ספרדיים במאי 1942, לאחר שנפגע קשות ע"י מטוסים בריטיים. נוטלה בספרד ונקנתה ב-1943. ארבעת היחידות מדגם "ג 1" נבנות, כפי המשוער, לפי מתכונתה.

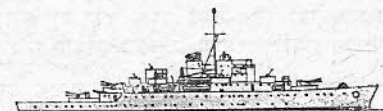
טוג, ושם היחידות	שם לוועד	שנות השקה, קיבול, ומימדים	חיסוש, חנועים, וטוח פעולה	מהירות
------------------	----------	---------------------------	---------------------------	--------

צוללות (המשך)

גנרל מולה, גנרל סנחורח,	General Mola, General Sanjurjo,	1934 ; 978 טון. 1.250	תוחה 100 מ"מ. 8 צנורות-טור פדו 533 מ"מ. 2 מדחפים. טוח פעולה : 2.200 מיל במהירות 11 קשר.	16 קשר 8
----------------------------	------------------------------------	--------------------------	--	-------------

ה ע ר ו ת : שתי צוללות איטלקיות לשעבר, "ארקידה" ו"טוריצ'לי", שנקנו ע"י הגנרל פרנקו בשעת מלחמת האזרחים, כעת מיושנות, וחסרות כמעט כל ערך.

10 פריגטות



קורטס, לגאזפי, מאגאלאנס, מ. א. פינצון, פינצרו, גאמבוא, באלבוא, ו. י. פינצון,	Cortes, Legazpi, Magallanes, M. A. Pinzon, Pizarro, Gamba, Balboa, V. Y. Pinzon	1944 ; 1.710 טון ; 95×12×3.4 מטר.	6 תותחים 120 מ"מ ו"מ ; 37×8 מ"מ ו"מ, 20×6 מ"מ ו"מ. פצצות-עומק. 30 מוקשים. 2 מד- חפים, 5.800 כ"ס. טוח-פעולה: 3.000 מיל במהירות 15 קשר.	20.5 קשר
---	---	--------------------------------------	---	----------

ה ע ר ו ת : אניות שמושיות ומועילות ביותר, הכשירות למלוי תפקידי ליווי ומיקוש כאחד.

קאלבו סוטלו	Calvo Sotelo	1934 ; 1.600 טון.	2 תותחים 102 מ"מ ; 57×2 מ"מ ; 20×3 מ"מ ו"מ.	19 קשר
-------------	--------------	-------------------	--	--------

ה ע ר ו ת : אניות-תותח. נבנתה בעבור מכסיקו במספנה ספרדית, והורחבה ב-1936 עם פרוץ מלחמת האזרחים.

קאנובאס דל קאסטיליו	Canovas del Castillo	1923 ; 1.314 טון.	4 תותחים 102 מ"מ ; 76×2 מ"מ ו"מ ; 20×2 מ"מ ו"מ.	15 קשר
---------------------	-------------------------	-------------------	--	--------

ה ע ר ו ת : אניות-תותח מיושנות, חסרת ערך מבצעי.

8 קורבטות



דסקוביארה, אטרבידה, דיאנה, נאוטילוס, פאבוריטה, פרינציזה,	Descubierta, Atrevida, Diana, Nautilus, Favorito, Princesa,	1953 ובנויה ; 880 טון ; 75×10.2×2.6 מטר.	תוחה אחד 105 מ"מ ; 37×2 מ"מ ו"מ ; 20×12 מ"מ ו"מ ; פצצות-עומק, 20 מוקשים. 2 מדחפים, 3.000 כ"ס. טוח-פעול לה : 6.000 מיל במהירות 12 קשר.	20 קשר
--	--	---	--	--------

פגו, פרוקיון,	Pegaso, Procyon,	1948 ; 437 טון.	1 תוחה 76 מ"מ ; 20×2 מ"מ ; נ"מ.	12 קשר
---------------	------------------	-----------------	------------------------------------	--------

6 בקשות

אאולה, טריטון,	Eolo, Triton,	1940 ; 1939 ; 1.500 טון ; 89×11.7×3 מטר.	4 תותחים 102 מ"מ ; 37×4 מ"מ ו"מ. פצצות-עומק, 170 מוקשים. 2 מדחפים. 5.000 כ"ס. טוח-פעולה : 5.500 מיל במהי- רות 12 קשר.	19.5 קשר
----------------	---------------	---	---	----------

שם ושם היחידות	שם לווי	שנת השקתו, קיבול, ומימדים	חימוש, מנועים, וטווח פעולה	מהירות
----------------	---------	---------------------------	----------------------------	--------



מארטה, נפטונו, יופיטר, וולקאנו,	Marte, Neptuno, Jupiter, Vulcano,	1935-1937; 2.100 טון; 3.5×12.6×100 מטר.	4 תותחים 120 מ"מ; 37×4 מ"מ נ"מ; 20×3 מ"מ נ"מ. פצצות עומק, 264 מוקשים. 2 מדחפים, 5.000 כ"ס. טווח פעולה: 5.700 מיל במהירות 12 קשר.	18.5 קשר
---------------------------------	-----------------------------------	--	---	----------

15 שולות-מוקשים.



נאלון, לוברגאט,	Nalon, Llobregat,	1954; 375 טון.	1 תותח 20 מ"מ נ"מ. 800 כ"ס, 3 מדחפים. טווח פעולה: 1.500 מיל במהירות 10 קשר.	15 קשר
-----------------	-------------------	----------------	---	--------

הערות: נמסרו לאחרונה ע"י ארה"ב. מהדגם הסטנדרטי של ארצות האמנה האטלנטית. נראה כי יחידות נוספות תמסרנה בעתיד.



אלמנצורה, אאו, אוימה, תאדאלהורסה, נאביה, חוארדיארו, טינטו, בידאסואה, לרין, גרביאון, סגורה, טר, טאמברה,	Almanzora, Eo, Eume, Navia, Guadalhorce, Guardiaro, Tinto, Bidasoa, Lerez, Nervion, Segura, Ter, Tambre	1943 ובבניה; 615 טון, 2.3×8.5×64 מטר.	תותח אחד 88 או 102 מ"מ; 37×1 מ"מ נ"מ; 20×2 מ"מ נ"מ. 2.400 כ"ס, 2 מנועים. דלק: פחם. טווח פעולה: 3.000 מיל במהירות 10 קשר.	16.5 קשר
--	---	--	--	----------

הערות: נבנו ע"פ מתכונת שולות-מוקשים הגרמניות הסטנדרטיות מתקופת מלחמת העולם השנייה. אחת משולות אלו, "חואדאלטה", נטרפה בסערה בראשית 1954.

16 מרבדות-מנוע

לט 27-36,	LT 27-36,	1953-1954; 106 טון.	20×2 מ"מ נ"מ; 4 מקלעים; 2 צ"ט 533 מ"מ. טווח פעולה: 700 מיל במהירות 30 קשר.	41 קשר
לט 21-26,	LT 21-26,	1943 בערך; 100 טון.	20×2 מ"מ נ"מ; 4 מקלעים; 2 צ"ט 533 מ"מ. טווח פעולה: 800 מיל במהירות 30 קשר.	38 קשר

הערות: יחידות גרמניות שנוטרלו בספרד לאחר סוף מלחמת העולם השנייה, וסירות חדשות שנבנו דוגמתן.

אניות שונות

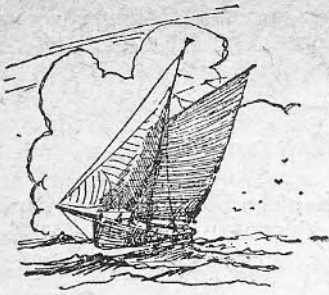
3 אניות-מפוי, 17 סירות-משמר, 9 כמרות מווינות, 2 אניות-אימונים בעלות מפרשים, 2 מיכליות גדולות ו-2 קטנות, 2 ציוד-הובלה, אניות-משמר וגוררות שונות.

בספינת מפרש למרחקים

סאת יוסף חבקינס

...III

(סוף מחוברת כ"ג של "מערכות-ים")



הרוח התחזקה במקצת, ואני המשכתי בדרכי במהירות של 3 קשרים. כמויות העשב וצמחייהמים שהיו צפים בסביבתי רבו מיום ליום. הייתי עובר, כנראה, את ים סארגאסו* (* אשר בתיכו, לפי אגדות הים, היו אניות נלכדות בסבך הצמחים העבות ללא-מוצא, וצותיהן היו גוועים ברעב.

6.7-4 — רוח דרומית-מערבית בעצמה 4-5 נשבה ללא-הרף. לעתים הייתי מקבל מכות-רוח, שנמשכו כרבע עד מחצית-השעה, בעוצמה 6. חששתי לשלמות המפרשים. עם רוח זו נקל היה לכוון את הסירה, היות והייתה צדדית. כיונתי את הסירה, קשרתי את ההגה, העברתי את המצפן לתוך התא, ושכבתי על מיטתי לקרוא. הספינה המשיכה בכיוונה, ורק מדי 15 דקות, או מחצית השעה, היה עלי לצאת מן התא ולכוון מחדש את ההגה, לפי חישובי נמצאתי ב-35° 32' צפון, ו-74° מערב; ו"א 100° מילין דרומה-מזרחה מכך "לוקאוס".

7.7 — בקומי בבוקר נוכחתי לתמהוני כי אין רוח לחלוטין. שני כרישים סובבו ליד הסירה, אך לא התקרבו מדי. ב-08.30 החלה נושבת רוח דרום-מערבית שהלכה והתחזקה במשך היום כולו. אחה"צ, בשעה 02.00, כשהורדתי את המפרשים, היא נשבה בעצמה 6. 8.7 — כאשר התעוררתי בבוקר, הבינוני מיד, לפי שריקת הרוח במיתרים, כי אין הפלגה היום. בחוץ נשבה סערה דרום-מערבית בעצמה 7-8, ואני נשארתי משך היום כולו בתוך התא. חוזק הסערה השתנה כל הזמן. לפי עמים עצמה 5 ולפעמים עצמה 8. כל-יהמטה נרטבו שוב מן המים שדלפו דרך הסיפון לשיפולים, ומטלטולי הספינה נתזו המים לכל עבר והגיעו אל המזרון.

9.7 — הסערה נמשכה. אני מפליג. הרוח שנשבה מדרום-מערב בעצמה 7-6 ירדה עם שקיעת-החמה לעצמה מתמדת של 4-5.

10.7 — הסערה חלפה. עם שחר אין רוח כלל. אך בשעה 06.00 בבוקר החלה רוח חרישית מדרום-מערב, שהתחזקה והחלה לנשוב בעקביות בעצמה 4-3. התקדמתי במהירות של 3 קשר, והתחלתי סוקר את האופק בתקווה לראות יבשה, אך כנראה נסחפתי בימי הסערה, בכוח הרוח וזרם-הגולף שאני שרוי בו, לכיוון צפונה מזרחה, ומאומה לא ראיתי.

11.7 — מזג-האוויר שונה לחלוטין, לעתים התב-

מאי באהאמה. Sargasso Sea, אזור זה משתרע מזרחה

לאחרי חודש בילוי בתיקון סירתי — צביעה מחדש, גרירות השבלולים והצדפים מתחתית, תיקון המנוע והמפרשים, ורכישת זוג מפרשים חדשים, שעון ומקלט-אלחוט — יצאתי מפורטריקו לעבר ניו-יורק. היה עלי לעבור בדרכי כ-1400 מילין — כמעט מחצית 2.860 המילין שעברתי בהפלגתי מלאס-פאלמאס באיים הקאנאריים לסן-חואן בירת פורטוריקו. בנוסעה זו לא הייתי כה גלמוד היות וכמעט יום-יום הייתי פוגש באניות.

16.6.54 — יצאתי לדרכי בסירתי "למרחק 2". בשבוע הראשון נסעתי באזור הפאסאטים ועשיתי 50 מיל ליום. אחר נכנסתי לאזור הרוחות המתחלפות — "רוחב הסוסים" (*). יומיים אחר צאתי שיניתי החלטתי להפליג ישר לניו-יורק. החלטתי להגיע תחילה ל"כף לוק-אוס" (**), הנמצא כ-300 מילין דרומה לניו-יורק, ומשם להמשיך בפנים היבשה, בתעלות ובנהרות המגיעים כמעט עד ניו-יורק. כך מקצר הייתי את הדרך בים הפתוח עד 1.100 מילין בלבד.

28.6 — שבוע נמשכו רוחות קלות, אך היום החלה נושבת רוח חזקה, מכיוון מערב-דרום-מערב, בעצמה 6. הרוח התחזקה ונמשכה יומיים. לאחר-מכן עבר עלי שבוע מלווה רוחות קלות. יום אחד, כשהרוח נשבה בעצמה 1, הפעלתי את המנוע, שפעל כשעתיים, ולאחר זאת "השתעל" פעמים אחדות ונעצר. מאז לא יכולתי להשתמש בו. גם זה, כמו מנועה של סרתי הראשונה "למרחק 1", היה מנוע של כחמישה כוחות-סוס. הוא עבד תמיד להפליא שעה שהספינה היתה קשורה לרציף. 3.7 — התקדמתי בעצלתיים, ברוח בעצמה 2. מרחוק הבחנתי במשהו הדומה לאנית-מלחמה. הנפתי את הדגל הישראלי, סיררתי מעט את הסיפון, ולבשתי זוג מכנסים קצרים (כרגיל הייתי מרכיב משקפי-שמש ושעון-יד בלבד). אנית-המלחמה התקרבה, והבחנתי במשחתת אמריקאית מספרה 528 (**). הצדעתי לכבוד כנורה הבין-לאומי.

"הוקוק אתה לדבר-מה?" קראו לעברי ברמקול. "לא, תודה". האניה הגה סביבי פעמיים והפליגה לדרכה.

(* Horse Latitudes — הגובלים עם אזור הפאסאטים בצפון ובדרום. באזור הפאסאטים, כידוע, אין הרוחות מתחלפות, אלא נושבות בקביעות מכיוון אחד.

(**) Cape Lookout —

(***) המשחתת "מאלאני" — 2.050 טון.

ברמקול, אך נהם הסופה ורעש הגשם הסוחף מנעו בעדי מלשמוע דבריהם. לבטח רצו להצילנו! כעבור זמן־מה הפליגה לה.

מוג'האויר הלך והשתפר. הרוח נשבה מצפון־מערב, בעצמה 7–6. גם השמים התבהרו אט־אט. פה־ושם ראיתי שמים כחולים. הברומטר המשיך לעלות. קרוב לשעות־אחה"צ, השתפר מוג'האויר עד כדי יכולת פריי שת כליהמיטה בחוף לייבוש. בשעה 15.00 הפכה הרוח מערבית־דרומית־מערבית, ועצמתה ירדה עד שיכולתי להפליג.

14.7 — ליל נדודים, הייתי מודאג מאוד, ההוריקן והסערה הדרום־מערבית שקדמה לו, סחפו את ספינתי לכיוון צפון־מזרח. כמו־כן, זה כמה ימים נמצא אני בשטח זרם־הגולף, אשר גם הוא סחפני יומם־ולילה במהירות של 1–2 קשר לכיוון צפון־מזרח. המגמה הצפונית של ה"סחיפה" הנ"ל, לא הדאיגתני, היא היתה לטובתי, וקרבתי יותר ויותר לעבר פני ג'ורג'יה. לא היה בכונתי להגיע ל"כף לוקיאט", זה מכבר ויתרתי עלי־ך. ברם, נסחפתי גם מזרחה, הלאה מיבשת אמריקה, ומכיוון שברוחב בו נמצאתי נושבות מרבית הרוחות מזרוע־מערב עד צפון־מערב, חשבתי שמא יקשה בעדי להגיע למחודח־פני, ואאלץ להפליג צפונה, לחצי־האי "נובה־סקוטיה" (**). שבקנדה, מקומ־שם בולטת יבשת אמריקה עד לקר־האורך ה־60°, מערב. הוכרחתי לקחת גלולות־שינה כדי להרדם. ע"ש־שחר קמתי והעלתי את מפרש־החלון בלבד. הרוח נשבה ממערב—דרום־מערב, בעצמה 6. לא היה ברצוני לסכן את המפרש העיקרי. כך הפלגתי עם החלון, במהירות של 2–3 קשרים, במשך כל היום. השמים מעוננים היו ולא היתה כל אפשרות למדוד את זווית־השמש ולדעת היכן נמצאתי.

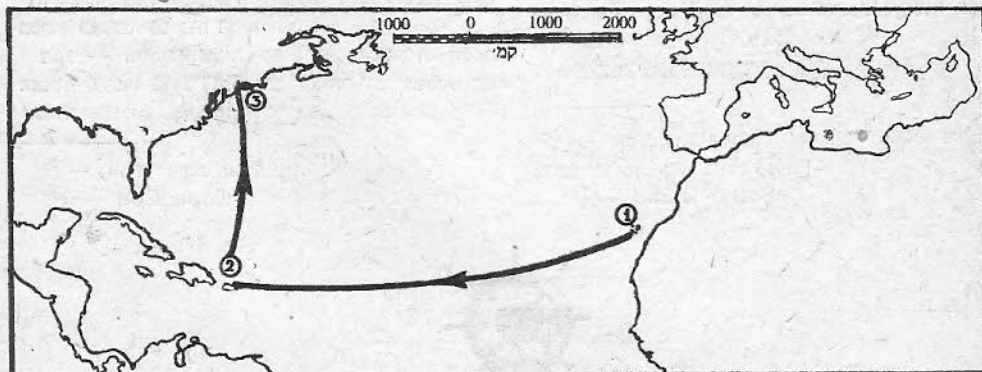
15.7 — הפלגתי מחצית־היום בשני המפרשים. אחה"צ התחזקה הרוח ואני המשכתי רק בחלון. השמים מעוני נים היו וגשם ירד כל היום. בתא היה הכל רטוב. גם מוג'האויר נעשה קריר יותר והשינה נדדה מעיני. הדא

(*) "דארבי", בת 1.400 טון.
(**) Nova Scotia

הרו השמים, ויש לאחר זמן קצר התקדדו לגמרי וגשם סותה ירד. גם הרוח נשבה בחזקת בלתי־מרמ־ד: או בעצמה 2–3 בלבד, או עד כדי מכות־רוח בעצמה של 5–6. בשעה 17.00 קיבלתי מכת־רוח חזקה מאוד. כעבור 15 דקות חלפה הרוח לגמרי. כשעתיים לאחר־מכן החלה רוח חרישית מצפון־צפון־מזרח. קודם לכן לישון, בשעה 22.00, הפכה לדרומית־מזרחית, הלכה והתחזקה מרגע לרגע.

12.7 — לא ישנתי הרבה. באותו לילה הגיעה הרוח לממדי סערה בעצמה 7. ב־06.00 רפתה קמעה, אך ב־08.30 החל נושבת וסובבת ממש כמחול־שדים. היתה זו סערה שלא נתנסיתי בה עדיין. עצמת הרוח הגיעה ל־9–10, או יותר. גשם סוחף ירד, שזקק כמחטים, ובצאתי אל הסיפון נאלץ הייתי להסתיר פני. הגלים הגיעו עד לגובה של 10 מטרים, והקצף שעל פסגתם נישא ע"י הרוח עד שלא ידעתי מאין באי המים, מלמעלה או מן הים. נחשול אחר נחשול השתבר על גבי הסיפון, והיכה בהבטת־ענק בדפנות הסירה. ישבתי בתאי ומדירגע חיכיתי למשהו שלא יעמוד בנסיון. או שהתורן יישבר, או שההגה "יעוף", או שדפנות הספינה לא יחזיקו מעמד — וכאן תהא קבורתי. הב־רומטר ירד בתמידות, והמשיך לרדת. הרוח שינתה אט־אט כיוונה. הסערה הפכה למזרחית — צפונית־מזרחית־צפונית. ידעתי מה פירוש שינוי־כיוון זה — סופה צקלונית, או "הוריקן". בשעה 15.00 ירדה הרוח עד לעצמה 7 "בלבד", אך בשעה 17.00 החלה שוב לשרוק, ליבב, ולילל בחוף. הסערה עלתה שוב לעצמה 10.

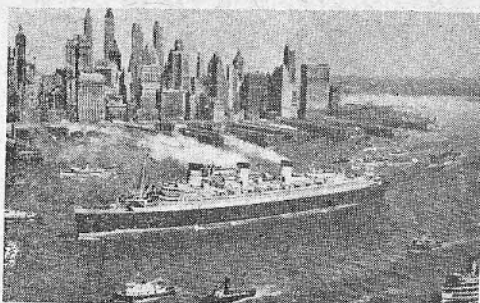
ברם, הפעם לא היה מצב־רוחי הירוד מדוכא כ"כ. הברומטר היה יציב זה כבר שעותיים. עם רדת הלילה, ירדה הרוח עד לעצמה 8, והברומטר התחיל ל"טפס". אסכי כליהמיטה ולגו מים, והסערה יבבה בחוף. יכולתי לחטוף שינה של שעותיים־שלוש במשך הלילה. כל מחצית השעה — נאלץ הייתי לקום ולשאוב דלי־מים מהשיפולים. ע"ש־שחר נעורתי ע"י צפירה. לאחר־כן מסרתי נראתה אני־מלחמה, משחתת־ליווי מס' 218, של צי־ארה"ב (*), מסיפונה צעקו לעברי



נתיב־ההפלגה של "למרחק 2", מהאיים הקאנאריים לפורטוריקו, ומפורטוריקו לניו־יורק.

21.7 — ראיתי את חוף ניו־יורק. בו ביום פגשתי ביצור ימי שעלה בגודלו על ספינתי. היה זה לותין שהגיע מהים כ־50 מטר מסירתי. בעוד אני מחפש את מצלמתי, והליתן פנה ממני והלאה, ורק הצלחתי לצלם את סלון־המים שפלט במרחק 300 מטר ממני.

22.7 — לעת־ערב ראיתי מרחוק את אורות ניו־יורק. אך, מעשה־שטן, רק עברתי את ספינת־המגדלור שב־כניסה לגמל ניו־יורק, הפכה הרוח לנגדית, וכל הלילה והבוקר שלאחריו נלחמתי בה, ורק בשעה 14.00 אחה"צ נכנסתי לגמל־ההסגר שבניו־יורק, ועגתי מול משרד־ההגירה של ארה"ב.



יעד הפלגתו של יוסף חבקיס: ניו־יורק. בתמונה נראת "קוין מיייר", הבריטית, אורמה כ־340 מטר — לעומת 7 מטר, אורכה של "למרחק 2".

גות בגלל היותן חסר־אונים להתקדם מערבה, אינן עוזרות לשיפור מצב־הרוח.

16.7 — נדו־ישנה פקדוני והכריחוני לקום בשעה 03.00 לפנות־בוקר. יצאתי מתאי, ולתמהוני — בדרום מזרח שורה של אורות. העלתי את מפרש־החלוץ והפ־לגתי לעבר האורות. לאור השחר העולה, הבחנתי בשייטת של צי־ארה"ב. האניות עברו על פני, ולמפחד נפשי ראיתי שלא אוכל להגיע אליהן. אך נוכחתי כי שני אורות עוד נמצאים לפני, וככל שהתקדמתי — בטחתי בעצמי כי אצליח להתקרב אליהן. הגעתי לאניה הראשר נה. הסתבר שהיתה זו צוללת, ומספרה 564. הורדתי את המפרש וגם הצוללת נעצרה. מן הגשר צעקו לעברני: "הרוצה אתה שנוריד אותך מסירתך?" (לבטח חשבנוני לימאי שספינתו נטרפה בהאריקן).

— "לא תודה. מהו המקום בו אני נמצא?"
— "38° צפון, 71° מערב. הנחוץ לך דבר־מה?"
— "לא תודה."
— "דרך צלחה".

הרגשתי הרגשת רוחה. נמצאתי כ־200 מילין דרומית־מזרחית מניו־יורק, ואף אם תגשבהנה רוחות מערביות בעקביות, אוכל להגיע ל"כף קוד"*** במדינת מאסאטשוסטס, הנמצא כ־250 מילין ממני צפונה. אותו יום והימים שלאחריו, לא הצטרכתי להפליג צפונה. נשבה רוח צפונית־צפונית־מערבית, ויכולתי להפליג סמוך לרוח בכיוון מערבה. גם כוח הרוח ירד.

18.7 — היו לי שעות רבות של אפס־רוח. מספר האניות שעברו בדרכי הלך ורב. באותו יום שוחחתי עם האניה האנגלית "רייבנסהו".

(*) — "טריגר", בת 1.615 טון.
(**) Cape Cod

בזה תם השלב הראשון של מסעי סביב העולם. להלן יבואו פרקים רבים. בתחילת 1955 חזרתי חזרה לניו־יורק: לאחר שיפוצים, ושיפורים בספינתי בכונתי הפליג בדרך התעלות הנמשכות בפנים־היבשה, במקביל לחוף־ארה"ב, עד מיאמי שבפלורידה. משם אפליג לקובה, והלאה דרך מיצר יואקאטן לפנמה. מפנמה רצוני להגיע לואלאראיו שבצ'ילה. חלק זה יהיה קשה מאוד. היות וכאן אאלץ להלחם ב"זרם־פדור", הזורם לאורך חופי אמריקה הדרומית בכיוון צפונה. אחרי עברי את בליטת־היב־שת עליה שוכנות פרו ואקבדור, יהיה עלי להפליג לאי חואן־פרננדס ומשם לאי־הפסחא** ופיטקירן. משם ו־הלאה יהיה לי "גשר של איים" לרוחב כל האוקיינוס השקט: טאהיטי, איי־קוק, סאמואה ופיג'י. משם אפליג לקלידוניה־החדשה ואוסטרליה. כונתי, להגיע למלבורן עד נובמבר 1956, שעה ששם יתקיימו המשחקים האולימפיים. ממלבורן אפליג צפונה לאורך חוף אוסטרליה המזרחית עד מיצ־טורס, ומשם לגינאה־החדשה ואיי אינדונזיה. משם אמשוך לסינגפור, בורמה והודו. מהודו אפליג דרך ציילון, איי־סישל ומדגסקר לאפריקה־הדרומית. מכאן אמשוך — בחצותי בפעם השניה את האוקיינוס האטלנטי — לברזיל. אח"כ אפליג לאורך חופי האמריקות חזרה לניו־יורק. מניו־יורק אחצה את האוקיינוס בפעם השלישית, דרך האיים האזוריים לאירלנד. משם אמשוך ללונדון, ומלונדון ללה־הבה. אעלה בנהר הסנה עד פריז, ואתקדם בתעלות ונהרות צרפת עד מרסיל. משם אצא לאיטליה, יוון ותורכיה. לבסוף אחזור דרך קפריסין הביתה לישראל.

להתראות בשנת 1960!

(*) — אמנם יצא המחבר, יוסף חבקיס, את ניו־יורק בדרכו דרומה, ב־6 ביולי 1955. — המערך.

(**) Easter Island

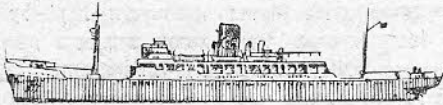


צ״ה סוחר המצרי

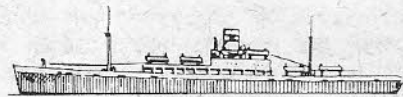
ללאספק מעוניינים קוראי "מערכות-ים", היילים כאורחים, לדעת פרטים רבים ככל-האפשר על עצמם הימית של שכנו-יריבנו בדרום — המצרים.

עצמה ימית מצטרפת מכמה גורמים, אשר העיקריים ביניהם — צי-מלחמה וצי-סוחר. הצי המלחמתי המצרי נסקר בפרוטרוט בחוברת י"ח של "בטאון חיל-הים". בחוברת הנוכחית מוגשים, איפוא, פרטים על מרבית אניותיו הגדולות של צי-הסוחר המצרי (קיבול בטון גרוס).

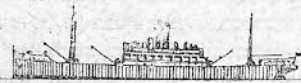
לפי "רשימת ליד" משנת 1954, היו למצרים באותה שנה 66 אניות-סוחר, בקיבול כולל של 111 אלף טון. מאז נרכשו מספר אניות נוספות. התרשימים דלהלן, והפרטים המצורפים אליהם, נאספו ונערכו מתוך "Merchant Ships", הירחון הימי האנגלי, ברשותו האריבה של עורכו, לויטננט-קומנדר א. סי. טולבוט-יבית.



"ג'ומהוריט-מיסר"; — "מכה". חברת-הספנות ה"כדיבית". נבנו ב-1929—20. 7.800/8.300 טון. 13 קשר. 230 נוסעים.



"מיסר", 7.400 טון, של חברת-הספנות "מיסר". נבנתה ב-1943. 11 קשר. נוסעים ומשא.



"פואדיה". 1.900 טון. חברת-הספנות ה"כדיבית". נבנתה ב-1923. 15 קשר. נוסעים.



"אל מליק פואד". 3.700 טון. חברת-הספנות ה"כדיבית". נבנתה ב-1947. 18 קשר. 250 נוסעים.



"צאמאלק". 1.600 טון. חברת-הספנות ה"כדיבית". נבנתה ב-1921. 13 קשר. משא.



"טאיה". 1.600 טון. חברת-הספנות ה"כדיבית". 1928. 12 קשר. נוסעים.



"אל קהירה". 2.700 טון. חברת-הספנות ה"כדיבית". 1944. 11½ קשר. משא.

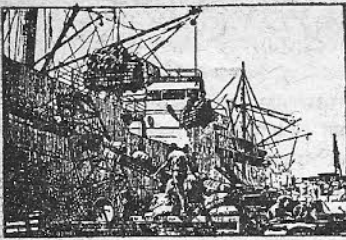


"סטאר אוף אסואן"; "סטאר אוף לובסור"; "סטאר אוף סואץ". 5.500 טון. חברת-הספנות "אלכסנדריה". נבנו ב-1948. 360 נוסעים. 13 קשר.



"סאקארה". 2.700 טון. חברת-הספנות ה"כדיבית". 1907. 10 קשר (?). נוסעים ומשא.

טולון



הגדרה: מעלת-רוחב 43⁰⁷ צפון, מעלת-אורך 5⁰⁵⁶ מזרח.

כ ל י

על גדות הים-התיכון, בחופה הדרומי-מזרחי של צרפת, כ־50 ק"מ מזרחה מהעיר מארסיל, שוכנת לה טולון, שהנה אחד המרכזים הגדולים של חבל "פרובאנס" ההיסטורי. טולון היא בסיסה הימי החשוב ביותר של צרפת בים-התיכון. בלעדי מתקניה הנרחבים, והאניות המבורסות בה, לא תוכל צרפת לשמור על קשריה החיוניים עם צפון-אפריקה ועם חלקי האימפריה במזרח וברום. בכוחות הימיים המפליגים מטולון תלוי במידה רבה מצדה של צרפת כמעצמה אדירה בכלל, וכמעצמה ימיתכונית בפרט. מבחינת חיוניותו לגבי הצי הצרפתי, מתחרה עם טולון רק הבסיס הימי בברסט, בחופה המערבי (האטלנטי) של צרפת. באשר ליופיה, הטבעי אין לטולון כמעט מתחרה. העיר ומתקניה הציים משתרעים להם לאורך תופיו של מפרץ שקט ורחבי-ידים, המוגן מכל עבריו ע"י הרים גבוהים וחצאי-איים נמלה של טולון נחשב לאחד היפים בעולם כולו.

ו ו י ס ו ר י ה

כבר בתקופה הקדומה התקיים ישוב כלשהו במקום נוכנת העיר טולון בתזמננו. בימי האימפריה הרומית היתה העיר ידועה בשם "טלו מארטיוס", ושימשה כבסיס-משני של הצי הרומאי. במקום פותחה תעשיית צבעים, אשר התבססה על צפריה-חלזונות הנמצאים גם כיום בסביבתה בכמויות גדולות.

לאחר שקיעת האימפריה החלה העיר לעבור מיד ליד, היא נפלה בורא-אחריו בידי הגוטים והבורגונדים, והותקפה לעתים קרובות ע"י שודדיים מושלמים שהפכו לעייבתרבות בשנת 889. לאחר שהעיר עברה לידי מושליה של מארסיל הקרובה שופר מצבה, ואלה מסרוה בירושה ליסיכי חבל פרובאנס. יחד עם כל חבל פרובאנס כולו עבר זה טולון לידי הכתר הצרפתי בשנת 1481. באותה תקופה הוקפה העיר לראשונה בחומה. בשנת 1513 החל המלך לואי ה־12 בהקמת "המגדל השמן" (Grosse Tour) הקיים עד היום, שתכליתו היתה — שליטה על הגישה לעיר. ביצור זה הוקם בקצהו הדרומי של חצי-האי הסוגר על מבואת-הנמל הפנימיים מצד מזרח, והיהו את תחילתה של מערכת-הביצורים המסופעת אשר התפתחה מאז, לשם הגנת הבסיס הימי. מפאת מקומה על אב-הדרך הראשית מאיטליה לצרפת, סבלה העיר קשות במידך המלחמות הממושכות בין הקיסר צירלס ה־5 למלכות

צרפת (44—1521). היא באה במצור ונכבשה כמה פעמים, ובין מתקפיה היה גם האדמירל הגנואי הדגול, אנדריאה דוריה. בשנת 44—1543 שימשה העיר כבסיסו של כירד-אדיין בארברוסה, מפקדו הימי המפורסם של השולטן העות'מאני, אשר היה בן-בריתו של מלך צרפת והוריד בעיר חיל-מצב מושלמי בן 15,000 איש. המלך הנרי ה־4 (1589—1610) הפך את טולון לבסיס ימי ממושי, ע"י הקמת ביצורים נוספים ונמל מלאכותי, מוגן ע"י שוברי-גלים, ובעל מספנות לבנית-אניות. היה זה ה"אגן הישן" (Darse Vieille) והיום, אשר כיסה שטח של 15 הקטרים, ושימש חנייה לצריה-גאליות המלכותי. בתקופת לואי ה־14 התפתחה העיר נוספות. המיניסטר קולבר, "אבי" הצי הצרפתי, הרחיב את מתקניה-המספנות, והמהנדס המפורסם וובאן הרחיב בביצוריה-העיר, והכיל את שטח-הנמל ע"י הפירת ה"אגן החדש".

ב־1707, בתקופת "מלחמת-הירושה-הספרדית", צרו על העיר הנסיך אויגן, מצד היבשה, בראש גייס אוסטרי-סרדיני, שעה ששייטת אנגלו-הולנדית סגרה על הנמל מצד הים. ברם, העיר החזיקה מעמד והמצור נשבר. אולם שנים אחדות לאחר-מכן נפגעו התושבים — 26 אלף איש — ע"י אויב אחר, גנפה, אשר הפילה 17 אלף חללים. במשך המאה ה־18 שוב הורחבו ביצוריה-העיר במידה ניכרת. רבה היתה, אפוא, שביצור-העיר של הצי הבריטי שעה שבסיס אדיר זה נמסר לידי ע"י תומכי בית-המלוכה הבורבוני המודח ב־1793, לאחר פרוץ המהפכה הצרפתית הגדולה. רק לאחר שצבא-הרפובליקה חסם את הגישה לעיר מצד הים, ע"י שהשתלט על מיצריה-הכניסה למבואות-הנמל מצד דרום, נאלץ המפקד הבריטי, לורד הוד, לנסיג את העיר. בכיבוש העיר נטל חלק קציין-ארטילריה צעיר בשם בונאפרטה. במשך כל תקופת מלחמות-נפוליאון נשאר הבסיס הימי הצרפתי בטולון — כפי שהיה כבר במשך כל-מאת-השנים שקדמו (מאז ימי לואי ה־14) — כצנינים בצדה של אנגליה בכלל, ושל הצי המלכותי בפרט. כל המפקדים הימיים האנגלים, כולל נלסון, לא השתחררו ממועת, הצי שבנמצא הצרפתי בנמל טולון, ומהפחד שכוח זה יתאחד עם הצי המבורס בנמל האטלנטי, ברסט. קיומה של טולון כבסיס ימי שימש כגורם מטריד תמידי בשיקולי האסטרטגיה הבריטית — ולא בים-התיכון בלבד.

ב־1798, יצא את טולון הצי אשר הוביל את חיל-המשלוח הצרפתי למצרים. שלושים-ושתיים שנה לאחר-מכן, ב־1830, יצאה משם השייטת בפיקוד האדמירל דיפרה, שביצעה את כיבוש אלג'יר, אשר היהו את תחילתו של

ד"אן דה ויאן, ו"מארייאן", (כ"1.600 טון כ"א); 28 משחתות וטרפדות, ו"14 צוללות. חמש צוללות הספיקו להמלט. היתה זו טרגדיה אשר עלתה בחוסר-תכליתיותה אפילו על התאבדותו של הצי הגרמני הקיסרי השבוי בנמל סקה-פלו בשנת 1919.

בשנים 44—1943, עת שהיתה כבושה ע"י גייסות איטלקיים, ואח"כ גרמניים, סבלה טולון קשות ע"י התקפות-אוויר של בנות-הברית, וחלקיה העיר הקרובים לנמל נהרסו. באמצע אבגוסט 1944 החלו בנות-הברית במבצע "אנביל-דראגון" — ההסתערות על חופי דרום-צרפת, אשר בוצעה ע"י צי-פלישה בן 2.000 אניות, מהן כ-800 אניות-מלחמה, אשר הובילו כ-450 אלף חייל. כוחות צרפתיים ימיים ויבשתיים רבים השתתפו בפלישה, וטולון נכבשה ב-25 באבגוסט לאחר הסתערות פנים-אל-פנים של פלוגות-מחץ צרפתיות על מבצר "קודון", עמדת המפתח הגרמנית אשר שלטה על העיר והנמל. מראשו של הר תלול-ביותר במזרח העיר. אניות צרפת-החפשית הרבו להפגין את ביצוריה-החוף הגרמניים מקרוב. אחרון-הגרמנים שנכנע היה האדמירל ריפוס, אשר התבצר בחצי האי סט. מאנורייה, בדרום-העיר, יחד עם 2.500 איש, והחזיק שם בסוללה-חופית בת תותחים של 340 מ"מ. הגרמנים איבדו 23.000 שבויים ו-7.000 הרוגים ופצועים בעת כיבוש העיר. לצרפתים אבדו כ-1.900 איש.

ב-15 לספטמבר 1944 חזרה לנמל טולון שיטת צרפתית, בראשות האדמירל לאמונייה, שכללה 10 משחתות וסיירות, ובחלוץ עברה אנית-המערכה "לורייין". היא מצאה את הבסיס הרוס כולו, כשמבדוקיו ומתקניו מפוצצים. הנמל היה זרוע שלדי-אניות — שרידי הטרגדיה של נובמבר 1942 — אשר אחרות מהן נשלו ע"י הגרמנים, והוטבעו שנית לפני כניעתם. כן היה הנמל סתום ע"י שבריהן של 10 צוללות גרמניות שלא הספיקו להמלט. מאז ועד היום תוקן הבסיס הימי בטולון במידה רבה, ומתקניו ומספנותיו (כולל אלו בעיר לה-סיין הסמוכה) וביצוריו הופעלו מחדש. הנמל פונה ברובו הגדול משבריה-האניות הטבועות ומזחיו שוב ניתנים לשימוש. בשנת 1955 חזרה טולון להיות שוב אחד הבסיסים הציים האדירים-ביותר בים-התיכון, והנה פאר הצי הצרפתי המתחדש בתנופה כבירה.

(*) זוהי אנית-המערכה אשר, יחד עם כמה סיירות ומשחתות, נוטלה בשנת 1940 ע"י האדמירל קאנינגהם באלכסנדריה, ועגנה שם במשך זמן רב, עד שהצטרפה לבנות-הברית.



נוף חופי בקרבת טולון.

כיבוש כל צפון-אפריקה המערבית ע"י צרפת, אלג'יריה לראשונה, טוניסיה ב-1881, ומרוקו ב-1912. על האניות בטולון הוטל לשמור על קיום הקשר החיוני בין שני חלקי המטרופולין (אלג'יריה שיכת לצרפת מבחינה אד-מיינסטרייבית). באוקטובר 1893 חל ביקורו ההיסטורי של הצי הקיסרי הרוסי בטולון — מאורע אשר סימל את הקמת ה"הסכמה" בין שתי הארצות, אשר הביאה לבסוף לידי מלחמת-העולם הראשונה. כל אותן השנים הלכו ביצוריה של טולון והתעצמו. בעיר לה-סיין השוכנת על מפרץ-טולון, הוקמו בינתיים מתקניה הנרחבים של *Forges et Chantiers de la Mediterranee*.

מספנה אשר סיפקה עשרות אניות לצי הצרפתי. בטולון עצמה פעלה מספנת-הצי הותיקה.

בראשית מלחמת 18—1914 מילאה טולון תפקיד חיוני-ביותר בהבטיחה את הובלת התגבורות הצרפתיות מצפון-אפריקה לחזית האירופית — אשר בלעדיהן לא היתה ארץ-האם מוכשרת להחזיק מעמד נגד ההסתערות הגרמנית. כן תרם הבסיס הימי במקום את שלו להזכרת סכנת הצוללות הגרמניות במימי הים-התיכון המערבי במשך כל שנות המלחמה.

ברם, היה זה רק בתקופת מלחמת-העולם השנייה, שטולון זכתה שוב לפרסומת עולמית. לאחר נפילת צרפת, בקיץ 1940, התרכז בנמלה החלק העיקרי של הצי הצרפתי — והיינו כל האניות אשר לא עברו לידי כוחות צרפת-החופשית, או נוטרו בנמלים שמעבר-לים — נוסף לשרידי-השייטת אשר נמלטה לאחר הטבח שנערך בה ע"י הבריטים בנמל מרס-אל-כביר (יולי 1940), כל-עוד נשארה צרפת הדרומית בלתי-כבושה, שימש בסיס-טולון, על אניותיו הרבות, כחוד הקלפים המדיניים החשובים-ביותר בידי ממשלת-וישי של המרשל פטן.

בנובמבר 1942 חלה פלישת בנות-הברית לצפון-אפריקה, וכתגובה נכנס הצבא הגרמני לצרפת הבלתי-כבושה. הצרפתים עשו מאמצים נואשים להציל את אניותיהן הרבות הסגורות בטולון — אך לשוא. בבוקר ה-27 לנובמבר 1942 עלו שני טורים גרמנים על טולון ממזרח וממערב. מנמלם היתה להשתלט על מיצריה-הכניסה מצפון ומדרום (ע"י תפיסת ה"מגדל השמן" בחוף הצפוני, וחוף תציהאי סט. מאנורייה, הזכור מאז התקפות-שנת-1793, מדרום), ולהשתלט על הבסיס עצמו. מפקד-הבסיס נשבה במפקד דהו ב"פורט לאמאלי", במזרח-הנמל, בשעות הבוקר המוקדמות, אולם מטהו הספיק להזהיר את האדמירל דה-לאבורד, מפקד הצי, שפקד על טיבוע אניותיו. שעה שה פולשים הגרמניים עוכבו למשך כחצי-שעה בשער-הבסיס, ע"י מ"מ מדומה, בוצעה בפנים-הנמל אחת הפעולות הטרגיות-ביותר שארעו במשך ההיסטוריה הציית בכלל — טרגית במיוחד היות ומקורה היה בעקשנותם העיוורת של מפקדי הצי הצרפתי אשר סירבו במשך שנתים להצטרף לבנות-הברית, ואיבדו לבסוף את אניותיהן המפוארות ללא כל תכלית.

61 אניות-מלחמה, בקיבול של 225 אלף טון, טובעו בטולון. ביניהן 3 אניות-מערכה — "פרובאנס" (22.000 טון), "דינקארק" ו"סטראסבור" (26.500 טון כ"א); 4 סיירות כבדות — "אלג'יר", "דפלה", "קולבר", ו"פוש" (כ-10.000 טון כ"א); 3 סיירות קלות — "לה גאליסוניאר",

על הנמל. בקיר בית'חולים אורחי ובית'חולים צבאי. בול-
טים בסביבת טולון, ועל פסגות ההרים שמסביב, ביצורים
רבים, שמטרתם היא לשמור על הבסיס הימי.

הנמל

המפרץ אשר עליו שוכנים העיר טולון ומתקני הבסיס
הימי אשר בה, אינו למעשה אלא המשכו הפנימי, לכיוון
מערב, של מפרץ גדול יותר המתמשך מן הים לתוך
היבשה. פתחו של המפרץ העיקרי רחב כ־3 רובע מיל,
ושומרים עליו מצד צפון „כף קארקיראן“ (Pointe
Carqueiranne) בחוף היבשת גופא, ומצד דרום —
„כף ספא“ (Cap Cepet) בקצהו הדרומי-מזרחי של
הציר האי סט. מאנדריה.

קרוב „לכף ספא“ ממוקם מגדלור שגובהו כ־59 מטר.
ואורו נראה למרחק 21 מיל. בנקודתו הגבוהה ביותר של
הציר האי עומד מבצר אשר בו נמצאת גם תחנת איחוד
ימית.

המפרץ רחב-הידיים אשר אליו נכנסים בין שני הכפים
הנ"ל נקרא בשם „המבואות הגדולים“ (Grande
Rade). מפרץ זה מוגבל בצפון ולכיוון דרום-מזרח ע"י
היבשת גופא, בדרומו ע"י הציר האי סט. מאנדריה, ובמזר
רבי ע"י „שובר-הגלים הגדול“ שמעברו השני, לכיוון
צפון, משתרע המפרץ הפנימי, אשר על גדותיו שוכנת
העיר, ושמו „המבואות הקטנים“ (Petite Rade).

נתיב-הכניסה לנמל נמשך לאורך חופו הצפוני של חצי-
האי סט. מאנדריה, ועובר על-פני תחנת התעופה-הציית
הגדולה הנקראת ע"ש הציר האי. נתיב-הגישה לנמל הוא
עמוק למדי, ומאפשר כניסתן של אניות גדולות ביותר.
עומק-המים ליד קצהו הדרומי של שובר-הגלים הגדול הוא
29 מטר. שובר-הגלים עצמו, אורכו כ־1.500 מטר, והוא
מתמשך מחופו הצפוני של המפרץ, בקרבת ה„מגדל
השמן“, לכיוון דרום-מערב. בקצהו הדרומי עומד מגדלור
שגובהו 13.4 מטר, הכניסה העיקרית לנמל היא סביב
קצהו הדרומי של שובר-הגלים. ברם, אניות קטנות יכולות
להגיע לנמל דרך פרצה קטנה, שרוחבה כ־50 מטר, הפי-
תוחה בשיבר-הגלים לא רחוק ממקום-מיצאו בחוף הצפוני.

אניות גדולות הנכנסות, פונות צפונה מיד לכשעברו
את קצהו הדרומי של שובר-הגלים, וממשיכות, בעונן
משמאלן את מפרץ „לאצארט“ הרדוד, בכיוון לכניסה אל
המפרץ הפנימי עליו שוכנת העיר, והנקרא בשם „המ-
בואות הקטנים“ („פטיטה ראד“). בפתח „המבואות
הקטנים“ ניצב „המגדל השמן“ מצד מזרח, ומצד מערב
מצוין אותו „כף אגויאט“ (L'Éguillette).

בפתח „המבואות הקטנים“ מתחלק נתיב הכני-
סה לשלושה זרועות. ואגונו אשר פניה אל העיר
להסיין פונת מערבה, אלה שפניה אל מתקני הבסיס
הימי ממשיכות בכיוון צפונה, ואגונו-סוחר וידיג מתנהלות
צפונה-מזרחה אל עבר המתקנים האזרחיים של הנמל.

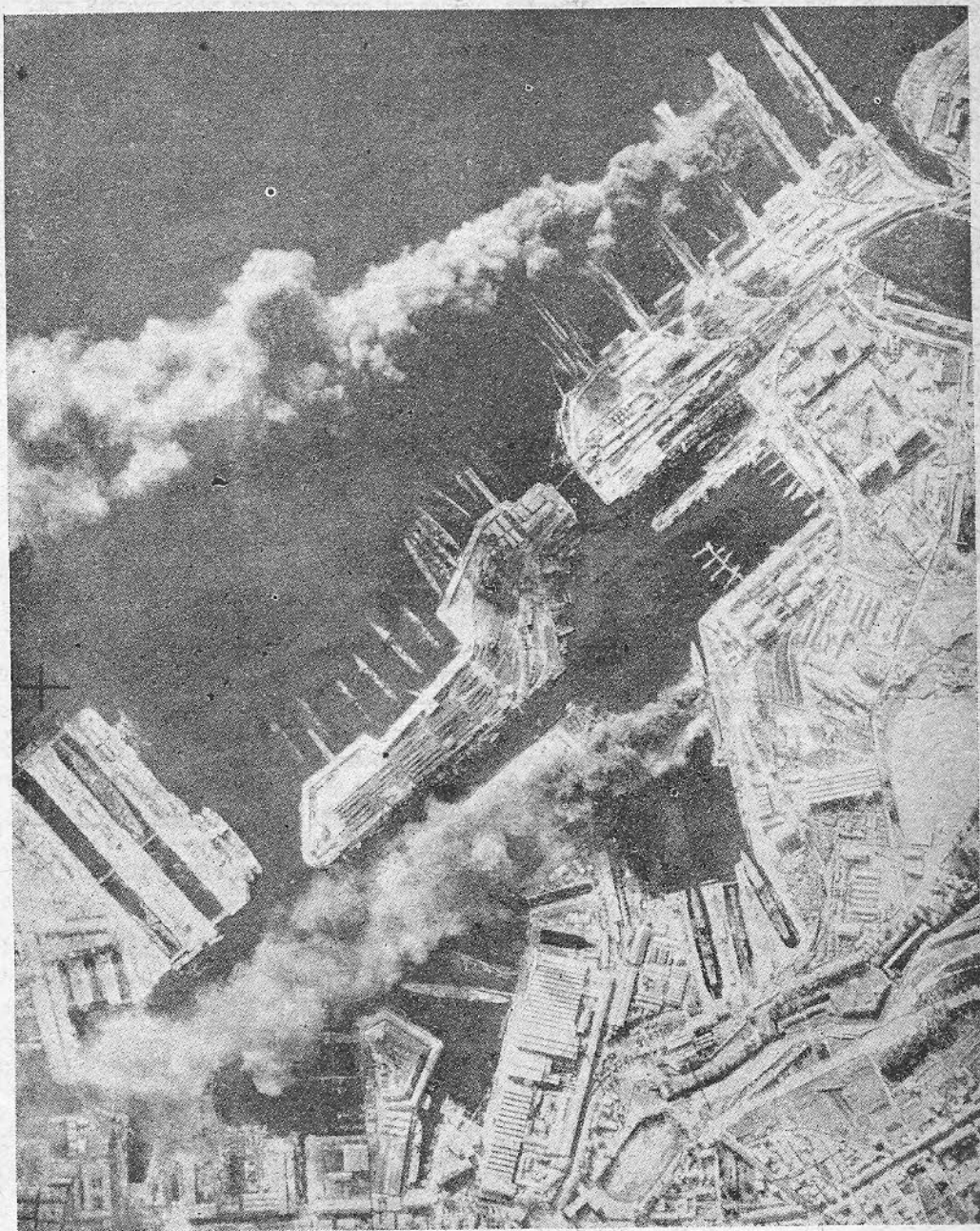
את מפרץ „המבואות הקטנים“ יש לתאר כדלקמן: חופו
הדרומי של המפרץ תפוס ע"י העיר להסיין ומתקני
בנייה-אניות הנרחבים שלה הנמשכים לאורך החוף. גדו-
תיו המערביים של המפרץ (אשר חלקו המערבי נושא גם
את השם „מפרץ להסיין“) פנויים ממבנים. לצומת זאת
נודעת חשיבות רבה לחופי הצפוניים, עליהם שוכנים מת-

העיר טולון משתרעת לה בין רצועת-הרים גבוהה,
שלוחת „האלפים הימיים“ הסוגרת עליה מצפון וממזרח,
לבין מפרץ רחב-ידיים ובטוח, המופרד מהים עצמו ע"י
הציר האי של סט. מאנדריה. סביבת העיר, המיוערת ברר
בה הגדול, מצטיינת בפינה הטבעי, ורצועת-ההרים המקי-
פה אותה — אשר פסגותיה הן „מונט קודון“ (703 מטר),
„מונט פארון“ (585 מטר), ו„מונט קפ גרו“ (576 מטר),
העטורות ביצורים — מגינה עליה מכל הרוחות הצפון-
ניות ומקנות לעיר אקלים נוח ביותר. טמפרטורת-המיני-
מום בתקופת החורף היא 12° צלזיוס, ועל-כן ידועה טולון
כנוה-חורף ומקום-נופש בכל ימות השנה. הרוחות העיר
קרות נושבות מהמערב (ה„מסטרל“), מידת הגשמים
היא בינונית, ורובם יורדים בחודשים אוקטובר-דצמבר.
מספר תושבי העיר הוא כ־160 אלף, בצרף הפרברים,
לעומת כ־125 אלף בסוף מלחמת-העולם. העיר השכנה,
להסיין, היא בעלת כ־30 אלף תושב. קשריה של העיר
עם יתר חלקי צרפת טובים למדי, באשר דרכה עובר קו
מסילת-הברזל העירי פאריז-לאון-מאריסל-הריביארה-
ונטימיליאנה, עיר-הגבול האיטלקית בדרך לגנואה. כל
הרכבות בקו זה נעצרות בטולון. פרט לכך משרתים את
העיר קרונות-הדיזל המהירים בקו החופי מאריסל-ניצה.
רכבת צרה מתחברת את העיר עם העירייה האיר, ומתקני-
התעופה שבמקום. הקשר עם הסביבה הקרובה מתנהל
באמצעות אבטובוסים ואניות-קטנות המפליגות לישוברי
החוף שבסביבה. בעיר עצמה קיים שירות אבטובוסים
וטרם חשמלי, כן עובר בעיר הכביש החופי הראשי בין
מאריסל לריביארה ולגבול האיטלקי.

עיקר כלכלתה של טולון מבוססת כמובן על מציאותו
של הבסיס הימי ומתקניו במקום. המספנות בלה-סיין הן
בעלות חשיבות ניכרת. פרט לזה קיימת בעיר תעשיית
מתכת ומכונות, ומיוצרים בה סחורות-טקסטיל ונעלים.
לעיר גם נמל מסחרי בעל תנועה רבה, המיצא יין, תוצרת
חקלאית, טקסטילים, פקק, סבון, ועפרות-באוקסיט.

עובדת היותה של טולון עיר-מבצר במשך תקופה
ארוכה, עדיין ניכרת במערכת רחובותיה, אשר כמה מהם
נסללו לאורך, ומעל, לקרי-החומות, אשר טובבו את כל
העיר ובהלקם נהרסו רק לפני כ־30 שנה. כמה מהחומות,
ומשעריהן, קיימות עדיין. ממזרח למערב, הוצות את
העיר, „האבני דה סטראסבור“, ו„בולבר פוש“, המפרידים
בין השכונות החדשות ותחנת-הרכבת בצפון, לרחו-
בותיהן הצרים של השכונות הישנות, ושטח הבסיס הימי,
בדרום, קרוב לחוף. בין המבנים המעניינים בעיני יש
להזכיר את הכנסייה של „מרמה הקדושה“ — הקתדרלה
לפנים, באשר העיר שימשה מושבו של הגנרל מאז המאה
ה־5 — אשר חלקיה הקדומים מתייחסים למאה ה־13,
ובנין-העיריה ליד החוף, אשר הוקם במאה ה־17. כן קיים
בעיר „המוזיאון-הספרייה“ של טולון, המכיל תעודות
ותמונות מעניינות לתולדות-העיר, והמוזיאון „הפרובאנ-
סלי“. כן יש להזכיר את גן-העיר היפה והמעניין מבחינה
בוטנית, וכמה רחבות יפות, במרכז-העיר („פלאס דה-לה-
ליברטה“), ובכניסה לבסיס הימי („פלאס ד'ארס“, שהי-
קמה ע"י קולבר ב־1683), ורחבת בנין-העירייה המשקיפה

מראה כללי של נמל-טולון, ביום לאחר "התאבדותו" של הצי הצרפתי (27.11.1942).



בתמונה נראים: מזח "מיר" (למעלה מימין) ולידו אניית-המערכה "סטראטבור" כשהיא רובצת על קרקעיהם, וטיירת כבדה העולה באש.

במרכז-התמונה (מימין): אגן "מיסיאסי", ובו סירת כבדה בוערת. למטה: אגן "קאסטיניו" ומשמאלו — "האגן החדש", שניהם מכוסים ברובם עשן.

בשמאל התמונה נראת אניית-המערכה "דינקארק" כשהיא נתונה בתוך מבדוק מלא מים. לאורך הרציפים, ובאחדים מהמבדוקים, נראות אניות קלות רבות, כשהן "יושבות" על הקרקע, או הפוכות על צידן.

מתנשאת גבעה, ועל פסגתה מבצר "לאמאלג", מטה האדמירל-מפקד-הנמל. מזרחית לו, מעל לכף "בראן", (Brun) שוכן מבצר "פורט בראן", השולט על "המ-בראות הגדולים". מכאן נמשך קו החוף בחצי-קשת עגולה על ל"כף קארקיראן", אשר נזכר בהתחלת תיאור זה. נמל טולון, ומתקניו, ניווקו במידה רבה במשך תקופת המלחמה האחרונה, והאגנים השונים, וכן נתיבי-הכניסה, היו סתומים, רובם או מקצתם, ע"י אניות טבועות. בשנים אחרונות פונו רוב שברי-האניות, ברם, למרות זאת, וכן בהתחשב בהוראות הרבות והשונות הקיימות ביחס לכניסה ולעגינה בנמל ובבסיס הימי, אין להמנע מהשימוש בנתב מקומי (Pilot) אשר תפקידו להדריך אניות נכנסות. השימוש בנתב לגבי אניות אשר קיבולן עולה על 150 טון — חובה. המעבר ב"מבואות הגדולים" מחייב זהירות מיוחדת הודות למציאותם במקום של מסלול-נחיתה למטוסים, וכן מסלול-ניסויים לירי טורפדות (אשר תחילתו ליד שובר-הגלים הגדול), הנמצאים מכיוון צפון-מערב לדרום-מזרח, כמעט במקביל לנתיבי-הכניסה של האניות הגדולות. בשטח המבואות נמצאים מספר אזורים סגורים בפני אניות, וכן אזורי צליה לצוללות, אשר פרטים אודותם יש למצוא ב"מד-ריכים לנוטות".

בנמל טולון ניתן לקבל דלק-אניות מכל המינים וכן מים בכמויות בלתי-מוגבלות. תיקוני אניות מבוצעים במספנות לה"סיין, ובמבדוק הצף בה, ומתקני-התיקונים של הבסיס הימי עומדים לרשותו גם של אניות אורחיות — בתנאי שתוגש בקשה מתאימה לשלטונות הצי שבועות-מספר מראש.

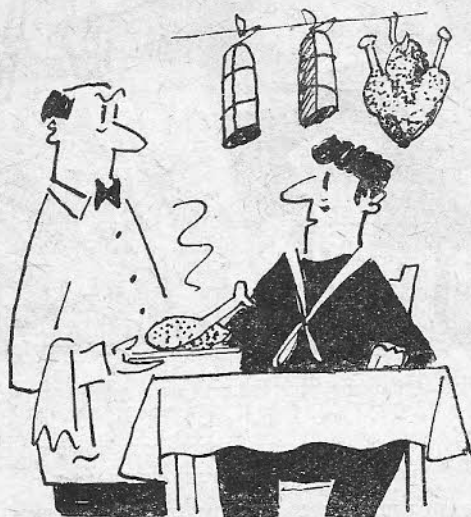
(פ, פ)

קני הבסיס הימי והנמל עצמו. בפינה הצפונית-מערבית של המפרץ ממוקמים מתקני האחזקה וההנדסה של הבסיס, ובנינו ביה"ס "הפירוטכני". מזרחית מהם נמצאים כמה אגנים רדודים ומסביבם מחסנים למכביר. הלאה מכאן בכיוון מזרח, מקומם של ששת מוזי- "מיו" (Milhaud) הבולטים, המתמשים לתוך המפרץ ומשר- משים להתקשרות של אניות גדולות-ביותר (השוה הת- מונה הצרופה לתיאור זה). צפונה ומזרחה למוחים הנ"ל נמצאים ארבעה אגנים מלאכותיים, עמוקים כ"9—10 מטר בממוצע, המהווים את עיקר הבסיס הימי. אלה הם: "אגן מיסיאסי", ע"ש אדמירל נפוליאוני, יליד-טולון (1756—1825); "אגן קאסטיניו"; "האגן החדש", ו"האגן הישן" (Darse Vieille).

בכל אחד מאגנים הנ"ל נמצאים כמה מבדוקים יבשים מגדלים שונים, 13 בסה"כ, ביניהם אחד מהגדולים בעולם — 409 מטר אורכו. שלושת האגנים הראשונים שמורים לאניות-מלחמה, שעה ש"האגן הישן" פתוח גם לאניות-סוחר קטנות וצי-הדיג שבמקום. את האגנים טובבים מחסנים ממחסנים שונים, המספקים את צרכיהן של אניות-המלחמה הצרפתיות. כל שטח הנמל מוקף חומה וביצורים שונים, ומשרתת אותו רשת מסר- עפת של מסילות-ברזל.

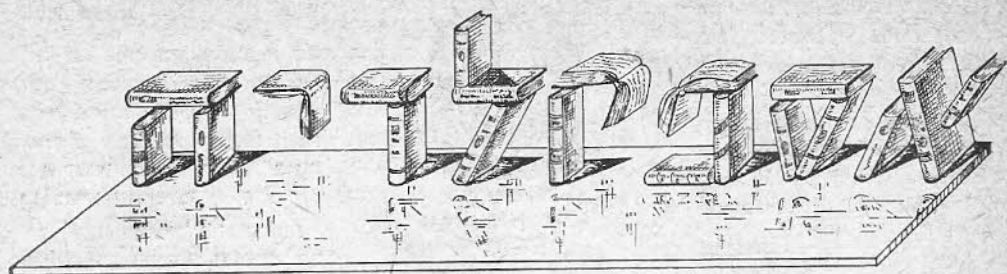
דרומית "לאגן החדש", בחוף המזרחי של המפרץ, נמצא "אגן מוריאו" (Mourillon), הוא נמלה המסחרי של טולון, הפתוח לאניות בעלות עומק של עד 6,5 מטר. רציף מסחרי, ועליו מחסנים, נמשך לאורך כל החוף המז- רחי בכיוון דרום, כמעט עד ל"מגדל השמן", ולמקום תחילתו של שובר-הגלים הגדול. מזרחית לשובר-הגלים, בחוף הצפוני של מפרץ "המבואות הגדולים", נמצא נמל- דיגים קטן, המוגן ע"י שני מוזחים קצרים, ומאחוריו

מעוללות מסעה של "מושגב"...



"אבל הזמנתי לבניה וסלטי-ירקות!"

צייר: פרי רוזנפלד.



צ״הסוחר הישראלי והמשחתות

חודש יולי 1955 עמד בסימן רכישת שתי משחתות באנגליה. מאורע נכבד זה הוא בעל חשיבות יתרה גם לצ״הסוחר הישראלי — עובדה אשר אינה ברורה די צרכה לציבור. משום כך נודע משהענין למאמרו הראשי של ד״השבועון הירושלמי, ״הכלכלן״, מיום 21.7.55 על נושא זה. תמצית המאמר ניתנת להלן.

הכבודות בחוק הגיוס הישראלי לעומת ארצות אחרות. באנגליה, למשל, שהיא ארץ ימית מובהקת, צעיר העובד מספר שנים רצופות בצי המסחרי, ויהי זה גם כטבח או מלצר, משוחרר מגיוס, וכן גם עובד הסיפון והמכונה. אצלנו אין הדבר כך. לכן אין הצי המסחרי יכול לקבל נוער בגיל 17—16 לשירותו, כנהוג בארצות אחרות, ורוב הימאים שלנו מתחילים את העבודה הימית שלהם בגיל 21—20, לאחר גמר השירות בצבא. הגיל הגבוה הזה בעבור ימאים מתחיל, מפריע להסתגלות הנוער למקצוע הימי.

רצוי היה שיחול שינוי בתחוקת הגיוס. את הימאים יש לשחרר משירות צבאי כאם מתחייבים הם לשירות 7—8 שנים בצי המסחרי. אמנם עליהם להצטרף למילואי חיל-הים, כנהוג גם באנגליה, בשעת-חרום ילך חלקו לצי המלחמתי, וחלקו ימשיך בתפקיד בצי המסחרי, תפקיד שהוא בזמן מלחמה לא פחות חיוני ולא פחות מסוכן מאשר השירות הפעיל בצבא.

מסידור זה יהנו שני האגפים של כוחנו הימי כאחד. המאורע החשוב של רכישת המשחתות מוכיח את חשיבות של שני ענפי הימאות העברית, חיל-הים והצי המסחרי. נקוה וימצאו שפה משותפת ושיתוף-פעולה גם בנוגע לחנוך ימאים ובנוגע לגיוס הנוער לימאות המסחרית והצבאית.

רכישת שתי משחתות חדשות מאנגליה בעבור חיל-הים, מה מאורע חשוב ביותר בהתקדמות מדינת-ישראל להפיכתה למדינה ימית. אמנם אין לאניות אלה משקל רציני בהתמודדות עולמית. אולם גדולה חשיבותן לאיך ערוך בהתמודדות מקומית, ביחוד להגנה על חופש תחביי-הים המוליכים אל מדינת-ישראל.

אין כאנשי הצי המסחרי שידעו להעריך את המאורע הגדול של חידוש חיל-הים שלנו. בנינים הם כעת צי חדיש בגרמניה, ומגדילים בהרבה את ציים הכללי באיכות ובכמות. צי זה חשיבותו גדולה כענף משקי, כיצוא סמוי בד מרשלו, והוא חיוני לקיום הישוב בעת-מלחמה. אבל בלי הגנת חיל-הים לא יוכל למלא תפקידו בשעת חרום.

מן הראוי לציין, כצעד בעתו, המדגיש את חשיבות צרכיים בעבורנו, שבדיבור עם חידוש והרחבת הצי המסחרי, דאגה הממשלה לחידוש ולהרחבת של הצי המלחמתי.

בעית כוח-האדם הדרוש להרחבת הפעולות הימיות הוע' לתה לאחרונה כבעיה חריפה ביותר עם קבלת האניות הראשונות מהשילומים, והבעיה תהיה גדולה יותר עתה גם בעבור חיל-הים, עם הרחבת צי. בית-הספר הימי מהווה אמנם גורם חשוב לשיתוף-פעולה בחינוך הימי בין המוסדות הדואגים לחינוך ימאים ישראליים צעירים. ברם, חוגי הצי המסחרי מתלוננים קשות על

מה באומץ / (סוף מעמ' 2)

ברכותינו שלוחות לספן האמץ א' שר רק לפני שבועות-מספר יצא שוב לדרכו — מארה"ב אל אמריקה הדרומית.

*

יתר מדורי החוברת הקבועים מת- פרסמים גם הפעם כרגיל — בתוספת אחת. הפעם הוקדש מקום רב מן-הרגיל ל"חדשות-חיל"; ולא במערכת יהיה תלוי הדבר אם לא יעלה בידה להמשיך אף בחוברות הבאות בפיתוחו של מדור חיוני זה.

אשר עליה מרחיב את הדיבור סרן דן אדלר. מאמרו מוכיח כי גם נושא אשר לכאורה הוא נדוש ביותר — ניתן לתארו בצורה מעניינת ומלאת חיים.

*

כן יש למצוא בחוברת את סוף פרשת-ההפלגה של מיועדנו יוסף חבקיס, מאירופה לארה"ב — מסע יחיד נועז בסירה קטנטנת, אשר כנראה אינו אלא פתיחה למסע נועז עוד יותר מסביב לכדור-הארץ כולו.

*

כן מתפרסם בחוברת הנוכחית המשכו (וסופו) של התיאור המרתק לחזירה אל תוך גמלאכסנדריה שבוצעה ע"י "טורפרות מונהגיאדם" איטלקיים בשנת 1941. המחבר, הנ סיך בורגזה, שימש כמפקד המבצע הנוער.

*

ומאלכסנדריה — חזרה אל חיל-הים ובעיותיו. אחת הנכבדות מבין אלו היא בעית היעול בחיל —



חדשות מוזיאון תל אביב

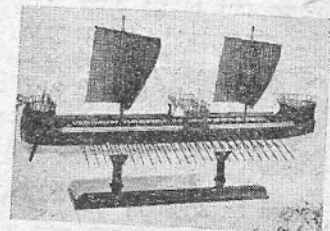
1. דגם אניה פניקית מהמאה ה-8 לפסה"נ, מטיפוס אניות "תרשיש", אניות גדולות וחזקות שהפליגו למרחקים והגיעו עד למושבה הפניקית קארוין (ספרד), וכנראה ביקרו גם באיים הבריטיים.

2. דגם אנית-מלחמה ביוניטית מהמאה ה-9, מטיפוס "דרומון", בעלת שתי שורות משוטים (כסה"כ מאה משוטים), שני מפרשים מרובי עימ, ושלושה מגדלי-לחימה. (ראה תמונה).

3. דגם אנית-חיל-הים "א. 16", שוברת-קרח לשעבר של צי-ארה"ב, שהגיעה אלצה כאנית-המעפילים "מדינת-היהודים". לאחר הקמת המדינה חומשה האניה והוכנסה לשירות חיל-הים הישראלי. (ראה תמונה).

מפות : —

בין המפות שנרכשו לאחרונה יש



להזכיר במיוחד מפה גדולה של

דגם ה"דרומון" הביזנטי.

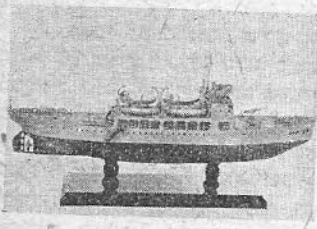
תנה עוגן-ענק מתחילת המאה הקדומה, שנמשה ע"י אמודאי החברה בקרקעיהם במפרץ חיפה. אורך העוגן : למעלה מחמישה מטר, ומשקלו 3.5 טון. העוגן הוחסן בינתיים באחד ממחסני העיריה עד למועד היותו למוזיאון הימי גן וחצר מתי-איים למיזגים מעין אלה.

פרסומים : —

הוכן : "הפרסום מספר 1 של המוזיאון הימי", בצורת פרוספקט של חלק מהמוצגים ההיסטוריים הקשורים ביום-התיכון המורחב והמורחב הקרוב.

דגמים בבניה : —

1. ספינת נהר מצרית מהתקופה 2000 לפסה"נ.
2. אנית-מלחמה של נושאי-הצלב.
3. אנית-ויקינגים.
4. "גלאסה" (אנית-מלחמה כההה) ימית-יוניטית מהמאה ה-10.
5. דגם של ספינת-חופים טיפוסית ישראלית.



דגם של א.ח. 16.

עונית, נדירה ביותר, מסוף המאה ה-17 : "האימפריה התורכית" ועל-היא תיאור מפורט על מאורעות היסטוריים שקרו במקומות גיאוגרפיים שונים, ושלוש תמונות : ירושלים, קונסטנטינופול, ונמל סמירנה.

תחריטים : —

בין המוצגים שנרכשו לאחרונה יש להזכיר : — נוף כללי של עכו ונמלה בשנת 1800, כמרכן תחריט שני : קרב על עכו — תחריט התקופה הנאפוליטנית. כמרכן נרכש פיתוח-עץ מקורי משנת 1494, של וולגמוט-דירר, המתאר את בנין תרבותי בצורת ספינה של התקופה.

מתנות למוזיאון : —

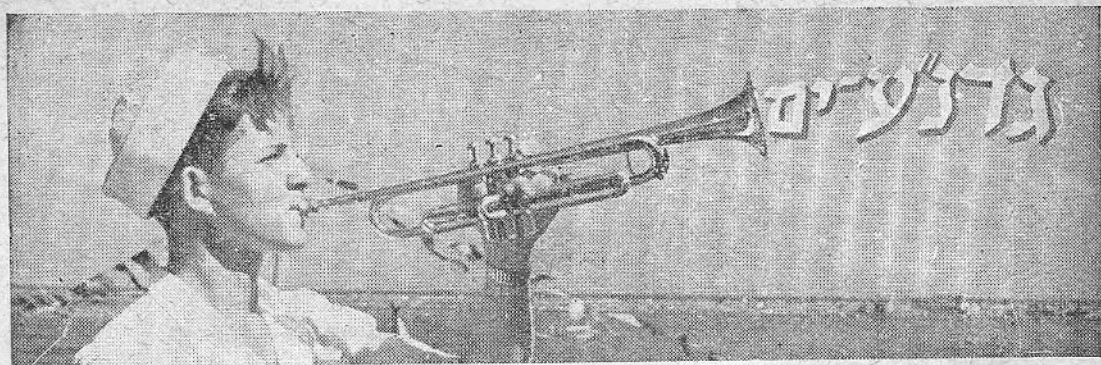
ד"ר ראובן הכט מסר כמתנה למוזיאון נר חרס, רומי, מהמאה הראשונה ועליו תבליט של אנית מלחמה. חברת-הנפט העירקית מסרה כמ

הקמת ארגון בוגרי בית-הספר הימי

"באסיפה הכללית של בוגרי ביה"ס הימי בחיפה, הוחלט על הקמת ארגון-בוגרים, שיסיק את מסיימי כל המחזור של ביה"ס הימי ואשר מדי-שנה יצורפו אליו בוגרי ביה"ס לקצינים, בעכו. הארגון הציב לפניו כמטרה לאגד את הבוגרים על-מנת להמשיך את הקשר בינם לבין עצמם, לביה"ס ולחלמידיו.

כנשיא-כבוד של הארגון נבחר מפקד חיל-הים, אלוף-משנה שמואל טנקוס, מי שהיה אחד ממוריו הראשונים של ביה"ס הימי. נבחר ועד בן שבעה חברים ושני מזכירי-כבוד. כחבר-כבוד "מס"ו של הארגון נבחר רב-החובל זאבי-הים, שהיה בין הוגי רעיון הקמת ביה"ס ואחד ממנהליו.

הכנס הראשון של ארגון בוגרי ביה"ס הימי התקיים ביום ד', 7.55, בשעה 19.30 בבית-הספר לקצינים, עכו. לפגישה זו הוזמנו כל המורים שלימדו בביה"ס בעבר, ואלה המלמדים בו בהווה, וכן כל בוגריו.



קורסי הקיץ

קורסי הקיץ של השנה מתקיימים במחנה מטוים, בו מרוכזים, בין התאריכים 10.8.55 — 11.7.55, קורס שלב א' וב'.

לרשות החניכים כתריסר סירות מפרש.

במחנה מרוכז מספר רב של חניכי כים. מורגש רצון חזק ללמוד את מלאכת ההימאות המהווה עיקר החומר הנלמד. כל הסימנים מעידים על כך שהקורסים יצליחו יפה, ויתנו את הבסיס הימי הנדרש לחניכים, על מנת לאפשר להם להמשיך בפעולה גם אחרי הקורסים ולהתאמן בסירות שיעמדו לרשותם.

הקורס החצי-שנתי

הקורס — אשר חולק לפי מקצות יעות חיוניים לחיל, לאחר שהחניכים עברו את אימון-הטירונים — מתקדם יפה. מורגש מתח רב בין החניכים, אשר משתדלים במרץ לקלוט את החומר הרב. גם מבחינה חברתית מורגשת התקדמות רבה. בעוד שבועות-מספר יגמרו החניכים את הקורס, ויכנסו למסגרת החיל כחיילים ממש. הם יהיו תגבורת יעילה ורצויה בכליה השיט.

החניכים התחילו באיסוף בולים בעלי נושאים ימיים.

אזור-התיכון — מכמורת

עם גמר-הלימודים נפסקה זמנית (לימי החופש) הפעילות בביה"ס לדיג עצמו. אך אפשר לומר שהפעילות הגדועיית בכללה, בין החניכי כים, חזקה עוד. שלב א' הולך במאורגן לקורס מכי"ם למשך חודש ימים.

שלב ב' עלה בימים אלה לשלושה שבועות על סיפון אנית-מלחמה, לשם עבודה מעשית.

שלב ג' יצא במסגרת ביה"ס לדיג להפלגה לקפריסין. בגמר ההפלגה ילכו חניכי שלב זה במאורגן, כגור עין נח"ל, לשירות חיל-הים. בחיל ישרתו שנה, ואחר-כך ישרתו בספינות-דיג, בפינות של ביה"ס וח"י.

יש לציין בסיפוק כי 4 חניכים מביה"ס לדיג, שלב ג', הצליחו לעבור את מבחני-הקצונה של צה"ל, וי"כ ירכשו להם את הזכות להכנס לקורס-החובלים הבא. חניכים אלה לא ישרתו בתנאי נח"ל.



אזור חיפה

לאזור נוספו חניכים חדשים לשלב א', בריבזמן שחלק גדול של חניכי שלב ג' עומד בפני כניסתו לשירות בצה"ל.

בוגרי שלב ג' יגיעו בסתיו, לאחר אימוני-הטירונות, לחיל-הים, ואין ספק כי ישרתו בנאמנות את החיל כפי שעשו זאת בעבר לגבי גדנ"עיים.

אזור תל-אביב-יפו

לפני תחילת קורסי-הקיץ נערך באזור גיוס מוגבר לשלב א', שהצליח יפה הודות לשיתוף האמין של המכ"ים.

גורם שני להצלחה היו, ללא-ספק, הסירות שעמדו לרשות האזור.

חניכי האזור השתמשו בסירות לשם אימונים מוקדמים לקורסי-הקיץ, והגיעו להישגים יפים. שבוע לפני התחלת הקורס העבירו החניכים בפינות מרכז את שתי הסירות מיפו לחיפה, תוך הפלגת-אימונים, במהירות וללא-תקלות.

מועדון האזור, ששופץ לפני כחודשיים, לבש צורה חדשה ויפה, ומורגש טיפולם המסור של החניכים. החדרים נקיים ומקושטים ובהם חצר נטעו שיחים.



לקראת אליפויות צה"ל

עובדה טכנית של התחרויות הפנימיות בחיל לקראת אליפויות צה"ל במשחקי כדורסל, כדורעף, אטלטיקה קלה, שחייה, וספורט צבאי. בי התאם לתכנית זו תקוימה תחרויות פנימיות ביחידות, והן תתמודנה ביניהן לקביעת הנבחרת שתציג את החיל בהתחרויות הכלל-צהליות.

אליפות החיל בכדורעף שנת 1965.

במסגרת משחקי האליפות החילית בכדורעף השתתפו 6 קבוצות: מהן שניסות השונות והסיסי ההוף.

בשלב הראשון נערכו תחרויות פנימיות ביחידות, ובשלב השני התמודדו הקבוצות על "גביע החיל", הנהגות העיקריות התקיימה בבה"ד של ח"י ב"יוב"הספורט", בהשתתפותם הרבה של אנשי החיל.

רמת המשחק הכללית היתה בינונית, והורגש חוסר אימון של הקבוצות. רק שיטת אחת הצטיינה ברמתה הגבוהה וזכתה גם במקום הראשון באליפות. במקום השני — שייטת "שניה" ובשלישי — תותחנים. במשחק הגמר נוכח מפקד החיל ש



תחרויות הספורט בעת הפלגת "משגב"

עקב עומס המשימות שהוטלו על אנשי אח"י "משגב" בעת שהותם בנמלים השונים שביקרו בהם בעת ההפלגה, נערכו בסיוכום 4 תחרויות משיך כל המסע. וזאת על-אף שהצות כלל בתוכו קב' כדורגל וסל. לא נערכו כלל תחרויות בדרום-אפריקה עצמה, והדבר הכזיב את חובבי הספורט המקומיים.

...

תחרות הכדורגל הראשונה נערכה בפריטאון, בירת המושבה הבריתית "סיארה ליאונה" במערב אפריקה. התחרות אורגנה ע"י הקלוב הספורטיבי של הפקידים הממשלתיים האנגלים, והיותה מאורע ספורטיבי מרכזי במקום.

המשחק היה ער ומאוזן במחצית הראשונה, אך בשניה הורגשה עליונותם של הישראלים, שהצליחו להביא קצו 5 שערים. המשחק נגמר בתוצאה 5:1 לטובת הצות.

...

התחרות השניה התקיימה במונירוביה, בירת ליבריה. נגד הצות הישראלית הועמדה נבחרת ליבריה, מאחר ושמעו רבות על האניה. לפני פתיחת המשחק נערך טקס הנפת הדגלים של שתי הקבוצות לצלילי ה-

חילק גם את הפרסים לקבוצה המנצחת: למצטיינים בודדים חולקו מדליות.

לאחר תחרות זו נבחרו השחקנים המצטיינים שיהיו יחד את נבחרת החיל לאליפויות צה"ל בכדורעף.

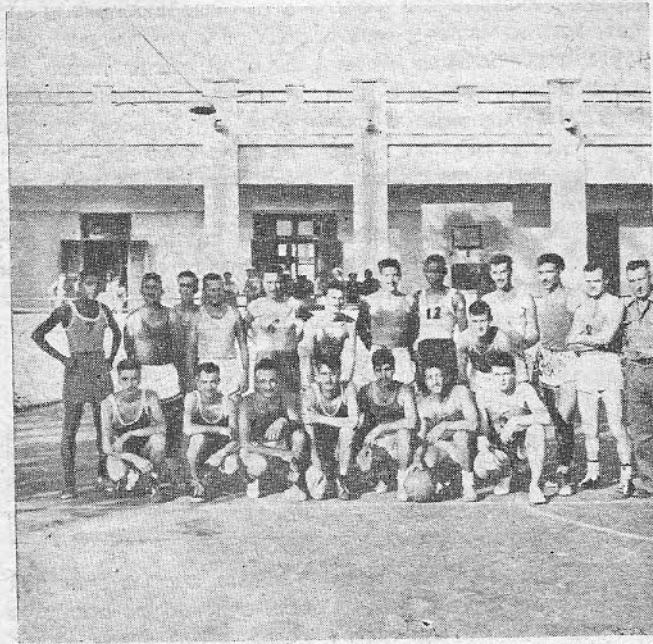
...



אליפות חיל הים בכדורעף: הקבוצה המנצחת. צלום: סגן פיק.



נבחרת ליבריה בכדורגל, אשר נגזה הפסידה "משגב" בשעור 1:7.



תחרות הכדורסל בדאקאר: שתי קבוצות המתחרות. קבוצתה של "משגב" נצחה לאחר מאבק קשה. צלום: רוזנפלד.

"תקוה" וההמנון הליבררי. כ"כ הוחל פו דגלים ותגים בין ראשי הקבוצות. משחק נבחרת האניה היה חלש, היות והאנשים היו עייפים לאחר האיר מונים הרבים בים. גם הגשם הטורפי הזכיר על מהלך המשחק. השחקנים הליבריים שיחקו רובם כשהם יחד פים, כפי שמקובל בארצם. מהירותם וזריזותם המפליאה הבטיחה להם את הנצחון בשיעור של 1:7. עצם העמדת הנבחרת הלאומית להתחרות, מורה על היחס המיוחד שרחשו לאניה הישראלית.

בגיברלטר התמודדה הקבוצה נגד הצבא הבריטי במשחק כדורסל. היתרות נערכה באולם הספורט שבי אחד המחנות הצבאיים. למרות שהיריבים היו תקיפים וערים, לא עמדו בפני הישראלים, ו הפסידו בתוצאה של 39:71. נצחון זה השרה שמחה רבה בקרב יהודי המ קום.

גם בדאקאר התמודדו הישראלים עם הצבא הצרפתי במשחק כדורסל. המשחק עמד על רמה גבוהה, ובלט שיוויון הכוחות בין שתי הקבוצות. רק הודות לרוח הלחימה של הישראליים עלה בידם להכריע את המערך. כה לזכותם, בהבדל של 6 נקודות.

יש להצטער שלא ניתנה אפשרות מלאה להופעות ספורטיביות של ה צות כדי להציג את הספורט הישראלי בחו"ל, עיקר בדרום אפריקה, נקודת המוקד של המסע כולו. לפי: אוקסנברג — לרר.



בצי העולם

ישראל

תגבורת לחיל-הים

ב-15 ליוני 1955 נודע רשמית כי שתי משחתות נקנו ע"י ישראל בברית טניה, וכי דגלו של צי-ישראל כבר הונף על האניות בנמל קארדיף (דרום ויילס). שמוניהן יהיו "יפו" ו"אילת". האניות שנרכשו הן "אה.מ. זאלוס" (Zealous) — "המסור", ו"זודיאק" (Zodiac) — "גלגל המוות" — שם סמלי. שתיהן מש-וויכוח לדגם "Z" של צי-המשחתות הבריטי. דגם זה היה מורכב מש-יית של שמונה יחידות — שבע אשר שמוניהן מתחילים באות "Z", בצירוף רבת-השייטת "מינגס" —

טורבינות "פארסונס", ו-40,000 כ"ס נתנו להן מהירות מתוכננת של 36.75 קשר. מהירותן בלבים, בע"מס מלא, היא 31.25 קשר, כל הפ-רטים הנ"ל מתיחסים לאניות במצבן המקורי, אולם יתכן כי חלו בינתיים אי-אלו שינויים בחימושן — ידוע, למשל, כי שתיהן לא נשאו בזמן האחרון את התותח הרביעי בן ה-114 מ"מ, שהיה מוצב בירכתיים. יתכן כי הכונה היתה להרכיב עליהן "סקויד".

דגם זה היה הראשון בצי המל-כתי אשר אשר יחידותיו הרכיבו את התותחים הדו-תכליתיים החדשים בני 114 מ"מ. גופי כל אניותיו בנויים מעשה-ריתוך. הן דומות מאוד למש-



תרשים של משחתת בריטית מדגם "Z".

אשר שתיים מהן הפכו לאחורונה ל-פריגטות-נ"מ מהירות, שתיים נמכרו לישראל, ושתיים למצרים, כמפורט להלן במדור "מצרים".

"זאלוס" הושקה ב-28.2.1944 ע"י מספנת "קאמל-לירד", בבירקנהד ע"י ליברפול.

ב-8.3.1944 במספנת "תורניקרופט" ב-סאוטהמפטון. קיבולן: 1,710 טון, ו-2,555 טון בעומס מלא. ממדיהן: 3.3x12x121 מטר. חימושן: ארבעה תותחים דו-תכליתיים 114 מ"מ, 6 תותחים 40 מ"מ נ"מ, ו-4 מטילי פצצות-עומק. כמרכז הן נושאות 8 צינורות-טורפדו 533 מ"מ, בשתי קברי-צות, בעלות 4 צינורות כ"א. לאניות

התות מדגם "C". אשר אחת מהן, "צ'ירון", ביקרה בישראל זה לא-מכבר. מבחינה חיצונית נבדלות הן מאחותיהן הותיקות יותר בתורן-סורג כבד (במקום תורן-משולש), ל-הרכבת מכשירי-המכ"ם, ומגדל-מכון מוצק ורחב מאוד.

אם כי להלכה מגיע גילן של שתי המשחתות החדשות של חיל-הים לכ-11 שנה ויותר, הרי למעשה לא הספיקו להשתמש בהן הרבה במשך כלחמת-העולם האחרונה, והן בילו שנים רבות ברזרבה — והיינו אין חימושן ומנועיהן בלים, ויש להשפן כמעט לאניות חדשות. עדות נוספת לשימושיותן תשמש העובדה כי אח-

דות מדגם זה כבר שונה, עלימנת לשמש כפריגטות-נ"מ במסגרת הצי המלכותי. איילכך, יש לזכור, כי חז-מושן העיקרי של "יפו" ו"אילת" הוא דו-תכליתי, וכולל תותחים המ-שמש גם באניות החדשות-בייחוד של הצי הבריטי, ונשקן הנ"מ הוא, איפוא, בעל עצמה רבה. האניות מה-וות, אביכך, השקעה הכספית שתביא בעטיה רוחים בטוחים.

ארגנטינה

הצי כגורם מדיני

כפי שמסתבר מהידועות המגיעות מארגנטינה, היווה הצי הארגנטיני בראשות מיניסטר-הצי סגן-אדמירל אניבל אוליבירי, גורם חשוב בתכנון מהפכת-הנפל נגד הנשיא פרון.

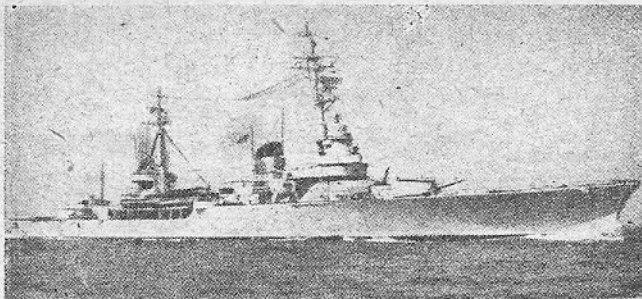
הסבר לתופעה זו יש למצוא בעיב-דה כי, בניגוד ליתר ארצות דרום-אמריקה בהן שולט בדרך-כלל הצבא, והוא הוא האחראי לביום מהפכות — מהווה הצי הארגנטיני גוף מוזין בעל כוח ניכר מאוד ורב-משקל. הן בשטח מדיניות-החוץ, והן במדיניות-הפנים. צי-ארגנטינה הוא החזק בין ציי-דרום-אמריקה וכולל שתי אניות-מע-רבה (אמנם מיושנות, אבל נושאות 12 תותחים 305 מ"מ כ"א), 5 סיירות, 15 משחתות, 9 פריגטות, 3 צוללות, ועוד יחידות קטנות רבות.

עד כמה שנודע, לא סלל הצי כל אבילות באניות בשעת נסיון-ההפיכה, וכוחו עדיין אתה. אנית-האימונים של הצי הארגנטיני, "באהיה טסיס" ביק-רה כזכור לא-מכבר בנמל חיפה.

ארצות-הברית

מפקד חדש לצי-ארה"ב

בסוף חודש מאי ש"ז נתמנה ע"י הנשיא אייזנהואר סגן-אדמירל ארלי



הטיירת האיסלקית "ראימונדו מונטהקוקולי", 7.675 טון, לאחר שיפוצה האחרון. חימושה שונה, והיא משמשת כעת כאנית אימונים.

טון, בעלות מהירות של 35 קשר, וחימושן כולל, נוסף ל-4 צ"ש לטור-דות מבקשי-מטרה, שני תותחים 127 מ"מ נ"מ, 4 תותחים 76 מ"מ נ"מ, וציוד נ"צ מושלם מאוד. כן הושקה אנית-ליווי שניה מדגם "דילי", בשם "המרברג", בת 1.450 טון ומהירות 25 קשר. חימושה: 4x76 מ"מ נ"מ, 12 מאחזיותה נמצאות עדיין בבניה. מתירן: 15 כ"ס מליון זולר כ"א.

כמוכן הושקו או נכנסו ל-שירות, ארבע מבין ששת המיכ"ליות המהירות — בנות 20 קשר ויותר — מטיפוס "ניאושן". קיבולן: 11.600 טון — ו-38.000 טון בעומס מלא.

סוג אניה חדש

בתחילת חודש יוני הוצג בפני באי"כוח העתונות סוג-אניה חדש של צי-ארה"ב, הכונה ל"אנית-סיוע-אש" מקרוב ("Inshore Support Ship") ראשונה בשם "קארונייד". אניה זו היא בת 1.500 טון, בעומס קל, ורצותה מונה 137 איש. חימושה כולל שמונה מטילי-רקטות מדגם כבד, והיא מיועדת לסיוע בשעת נחיתות. קודמותיה, נחתות-הרקטות מת-קופת מלחמת-העולם השניה (אשר אחד מהן מופיעה בחוברת "מערכות ים" כ"ד, ע' 24) היו בעלות עצמת-אש של 300 רקטות 127 מ"מ לרגע.

שולות-מוקשים חדשות בים-התיכון

בקין ש"ז הגיעה לראשונה לישראל הדיביזיה שולות-המוקשים ב"ס. 83" של צי-ארה"ב. דיביזיה זו כוללת את ארבעת השולות "אגריסיב",

רות, "בנינגטון", בת 33.000 טון, שנפגעה בהתפוצצות פנימית לפני ז' מן-מה, חזרה לשירות, לאחר שהותקן בה סיפון-מזוזה. כן נגמר שיפוצה של אחותה, "שנגרילה", אשר קיבלה גם היא סיפון-מזוזה, וכן מעוטי-קטור. "יורקטאון", "ראנדולף", ו"אסכס" — כולן מהסדרה הנ"ל — תכנסנה למספנה במשך השנה הנוכחית על-מנת לעבור שיפוץ מתאים.

אניות חדשות

בין היחידות הקרביות החדשות שנחוספו לצי-ארה"ב בחודשים האחרונים יש למנות את האניות דלהלן: "וילקינסטון" ו"לי", שתי "רבנות" השייטת האחרונות מדגם "מיטשר", כן ארבעת היחידות, הן בנות 3.700

אלברט בארק ל"ראש המבצעים מים" (Chief of Naval Operations — C. N. O.), והיינו למפקד צי-ארה"ב. אדמירל בארק יבוא במקום אדמירל דוברט קארני, אשר תוקף מינויו, בן השנתיים, נגמר באבגוסט.

מינויו של האדמירל קארני לא חורז, כנהוג לעתים קרובות, כפי הנראה עקב חילוקי-דעות עם הנשיא באשר למצב במזרח-הרחוק. אדמירל בארק, בן ה-53, הוא אחד הקצינים הבכירים הצעירים ביותר בצי, והועלה לתפקידו "מעל-לראשם" של 7 אדמירלים, 21 אדמירלים-משנה, ו-64 סגני-אדמירלים, העדיפים ממנו מבחינת הותק.

שמות לנושאות-הענק

שמותיהן של הרביעית והחמישית מבין נושאות-המטוסים בנות 60.000 טון מדגם "פורסטל" יהיו "אנדפנדנס" ("עצמאות"), שם שנישא ע"י נושאת-מטוסים ששימשה מטרה בברי קיני ב-1946, ו"קטייהוק", ע"ש הכ"פר, שבמדינת קארולינה הצפונית, בקרבתו הופעל לראשונה בתולדות האנושות כלי-טיס הכבד מהאוויר ע"י האחים רייט בדצמבר 1903.

שיפוץ נושאות-המטוסים

חידוש פניו של צי-נושאות-המטוסים האמריקאי הולך ומתקדם במהירות.



צלחת מעופפת של צי-ארה"ב. כלי-טיס נסיוני לאיש אחד בלבד, לצרכי-טיור וטיוח. הכלי פועל כמו הליקופטר אך חסר מערכת-הגוף, ומנווט ע"י שהטייס נוסה את גופו לכיוון הרצוי.

בריטניה הגדולה

חילופי-גברא

אדמירל-משנה סיר ג'ון אקלס נתן מנה מפקד "ציהמטרופולין" הבריטי, וראש "הפיקוד האטלנטי המזרחי" של האמנה הצפון אטלנטית, במקומו של האדמירל סיר מיכאל דאני. תוקף המינוי: מדצמבר 1955. אדמירל-משנה מ. ריצ'מונד נתמנה קצין-דגל (אוויר) ב"פיקוד הטיה", וסגן-מפקד צייס-הטיה כן במקום אדמירל-משנה י. פ. ל. ריד. תוקף המינוי: מאבגוסט 1955.

הפלגת-הקין של צייס-הטיה

אניותיו של צייס-הטיה הבריטי, בפיקוד האדמירל סיר גאי גרנטהם, וסגנו, אדמירל-משנה ריד, יצאו להפלגת אמצע-הקין השיגרית בחודשים מאיינו. בין הנמלים שביקרו בהם יש למנות את איסטנבול, מפרץ מארמא-ריס, אלג'יריה, וקוריקוס (שלושן בחוף תורכיה הדרומית), לרנקה, בירת, ואלכסנדריה.

ה"קאמברלנד" בים-התיכון

סיירת-הגיוס הבריטי "קאמברלנד", (אשר תמונתה הופיעה ב"מערכות-ים", כ"ב) חזרה בחודש



השפעת ארה"ב על הצי היפני המתחדש: תרשים של משוזת העומדת בבניה — בעלת ה"סיפון הרצוף" האפייני ליחידות האמריקאיות.

שה צוללת כמיכלית אשר סיפקה דלק לסירות-טורפדו שנחתה על-פניהמים. השימוש בצוללות כבסיס-דלק למ"טוסים באזורים מרוחקים מארה"ב גורם, מוסף משנה-ענין לפיתוחן של סירות-הטורפדו "סימאסטר" (ראה "מערכות-ים" כ"ד), המתוכננות לשמש כמקשות ומפציצים ארוכי-טווח.

פיצוץ אטומי תת-ימי

לפני שבועות-מספר הודיעו של-טונות צי-ארה"ב כי "מכשיר אטומי קטן" פוצץ מתחת לפניהמים באוקיינוס השקט, מערבית לחוף-ארה"ב. לא נמסר היכן בדיוק הופעל המכשיר, אולם נודע כי הפיצוץ קשור בפיתוח כלי-נ"צ חדשים.

"בולד", "באלורוק", ו"אכספלוט", בנו 665 טון. אלו משתייכות לסדרה בת כ-80 יחידות מדגם חדש, ההולכות ונבנות בארה"ב. 8 מיחידות אלו נמסרו בינתיים לצרפת, 6 להולנד, ו-4 לפורטוגל.

אניות אלו מתוכננות לשליטת הים מוקשים השונים אשר ניתן לשלוחם בכלל — מוקשי-מגע ומוקשי-השפעה לכל סוגיהם. הן בנויות-עץ, וצידן הוא אנטי-מגנטי, כולל מנוע-הדיוזל ה"מיוצרים מתרכובת פלדה בלתי-מחלידה, אנטי-מגנטית (Non-Magnetic Stainless Steel). צידן האלקטרוני מושלם ביותר, הן מפתחות מהירות של 15.5 קשר, וצותן כולל 72 איש. החימוש מצטרף מתותח 76 מ"מ דו-תכליתי, ו-4 תותחים 40 מ"מ נ"מ. טווח-הפעולה הוא 2,400 מיל במהירות 12 קשר.

תחנות-מכ"ם של הצי

ארבע-אניות-משא לשעבר מדגם "ליברטי" שונן ע"י צי-ארה"ב וצוידו במכשירי-מכ"ם חזקים במיוחד, ומרי-כדליות-עזר משוכללות. הן תפעלנה באוקיינוס האטלנטי, לאורך החופים המזרחיים של ארה"ב, ותפקידן יהיה לגלות מטוסים חוקפים-בכוח המתקרבם ממזרח.

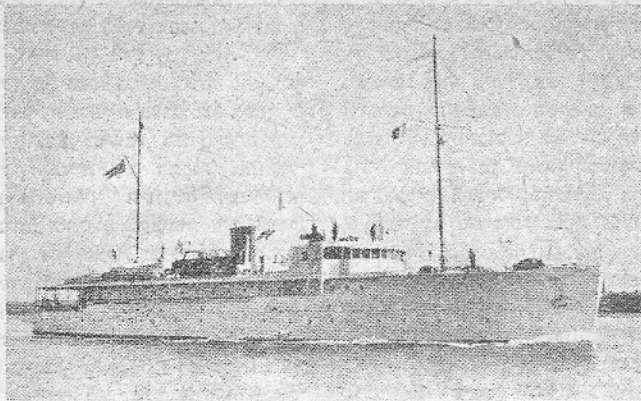
עזרה הדרת בין אניות למטוסים

צי-ארה"ב, דוגמת הצי המלכותי, (ראה להלן) ערך בחודשים האחרונים ניסויים בהפעלת הליקופטרים לצורך שליית-מוקשים. כן נודע לפחות על בקרה אחת בו נעשה הנסיון, ובהצלחה, לגרום אנית-משמר-חופים קטנה ע"י הליקופטר.

כמובן נערכה לאחרונה פעולה לחלוק מוצלחת בלב-ים, בה שימרו



הליקופטר של הצי הבריטי מפעיל את ה"מוללה" החדש הנועד ל"שליית" נצולים מהים (פרטים בע' 51).



פאר ה'צ'י העיראקי: אניות הטיול המלכותיות "המלכה עליה", בת כ־1,000 טון, לאחר תיקונה האחרון באנגליה.

מעוגלת הפתוחה בצדה האחרי, המורדת לתוך המים ונגררת מאחרי ההליקופטר. ה"מדלה" גורף לתוכו את האיש שיש להצילו, מבלי שהדבר יהיה כרוך בכל מאמץ מצדו. לאחר שהניצול "נלכד" ברשת, מועלת זו אל ההליקופטר בעזרת מנוף.

צורת שימוש חדשה, נוספת, בהליקופטרים כרוכה בצידום, במכשיר גריפה, שפרטיו לא נודעו עדיין, המאפשר להליקופטר לעסוק בסילוק כוֹקֵשִׁים שעה שהוא טס מעל לשטח ממוקש.

באם יצליחו נסיונות אלה, תהול מהפכה מסוימת בעבודתן המסוכנת של שוליות המוקשים בשעת מלחמה. שכן יצא לפני כל קבוצת אניות שר לות־מוקשים, הליקופטר, אשר עליו יהיה לפנות תעלת־מעבר בשדה המוקשים בפני האניות השוליות. אלו תשתמשנה בתעלות אלה כדי לפנות את יתרת המוקשים, ושוב לא תצטרך זה להכנס לשדה המוקשים ב"עיונים סגורות".

אמצעי למלחמה בחלודה

מספרן הגדול והולך של אניות המלחמה מכל הסוגים העוגנות תקר פוח ארוכות בעשרות נמלים אנגליים כשהן שמורות ברובה, העלה בכל חריפותה את בעיית הגנתן בפני החלודה.

בעוד חלקיהן הפנימיים של האניות נשמרים במצב אטום, ומבניהן העל־יונים וחישושן מכוסים ע"י מעטה של חומר פלסטי שהותו עליהם, לא

פוס־ביניים, אשר תכנסנה לשירות, לפי ההשערה, בשנת 1956. שמותיהן "פורפויז", "גראמפוס", "קאשאלוט" (אשר כבר הוזכרו ב"גיינס" האחרון, וב"מערכות־ים" כ"ג), "תמס", "גא־רול", ו"רורקאל" — כולם שמות של צוללות גדולות מתקופת מלחמת העולם השנייה.

כפי הנמסר תהינה בנות 2,000 טון, בקירוב, כ"א, ומהירותן במצב שקוע תגיע ל־17 קשר. סייג־הצילה: כ־300 מטר.

תקרית לצוללת

הצוללת הבריטית "סידון", מוגם "ס", בת 814/1,000 טון, שהושקה ב־1944, נפלה קרבן לתקרית שארעה באמצע יוני בנמל פורטלנד, בעגנה ע"י אנית־האם שלה, "מיידיסטון". מסיבות בלתי־ידועות ארעה התפוצצות בחדר הטענת הטורפדות, והצוללת שקעה עם 13 מאנשי צוותה. אין ספק כי תמשה, אולם גורלה העתיד לא ידוע עדיין.

תפקידים חדשים להליקופטרים

בזמן האחרון ביצע הצי הבריטי אי־אלו נסיונות מעניינים במגמה לגדל את ההליקופטרים שלו לתפקידים חדשים — נוסף למשימות הקשר, תצ־פית, ונ"צ, שהפכו כבר שיגרתיות לגבי כוֹג־מְטוֹסִים יעיל זה.

בין השאר נערכו ניסויים מוצלחים בהצלת אנשים פצועים, או חס־ריאונים, הצפים במים. לתכלית זו פיתח "מדלה" (Scoop) מעין רשת

יוני ליס־התיכון, עלימנת לבצע שור־רה נוספת של נסויים בצידוד החדש שהותקן עליה בחודשים האחרונים. אחד מתפקידיה העיקריים יהיה לבחון את הדגם החדש של התותח־הנ"מ האבטומטי־לגמרי בן 76 מ"מ, ומכשיריה־הבקרה שלו, אשר עומדים להכניסם לשימוש. תותח זה מיועד להגנה־מקרב על אניות בלב־ים בפי־ני מטוסי־סילון על־קוליים.

כן יהיה עליה לערוך נסיונות נוספים במנגנון ה"ממטרות" האנטר־אטומיות, שהורכבו בכל חלקי האניה לשטיפת זוחמה אטומית באמצעות קילוחי־מים. כמרכז יבחנו את מידת שמושיותם של סוגי־ציוד כגון "חלי־פוח־הצלה" בעלות כושר־ציוף עצמי, מכשיר חדש להפקת מִי־שתיה ממי־הים, וסירתי־מנוע בת 25 רגל, עשויה מסיב־זכוכית, אשר רוצים להכניסה לשימוש הצי.

"קאמברלנד" מצויידת ב"מאזנים" הממעיטים טלטוליה בעת ירי ובשעת סערה מחד גיסא, ואשר, מאידך גיסא, גותנים לה, לחקות את תנודותיה של אניה בים סוער, גם בשעה שמוג האויר הוא שקט. היא גם מצויידת במכשירי־ניווט אבטומטיים אשר יעברו בדיקות נוספות. ריבוי המכשירים החדשים באניה מצמצם במידה רצינית את "שטח־מהית" של הצות, ומונחי האדמירליות ישתמשו בתקופת שהר־הה ביס־התיכון, כדי לנסות ולהזוֹר גם את "בעיות הדיוור" הכרוכות בתכ־נון אנית־מלחמה מודרנית.

אניות חדשות

נוסף לטרפדות־מנוע, שוליות מוקשים חופיות, וסירות שונות להגנה־כלפיהים, נתוספו לצי המל־כותי בשבועות האחרונים מספר יחידות קרביות נוספות. ביניהן יש למנות צוללת־גנם שלישית בשם "ספרט" ("ערבון" — דג קטן), הפריגטה־הנ"מ "ליאופרד", בת 1,800 טון, השלישית מבין ארבע אחיות שהושקה, וה"פרי־גטה־לכיוון־מטושים", "צי־סטור", גם היא בת 1,800 טון בקירוב, והשניה, שהושקה מבין שלוש האחיות.

צוללות חדשות

לפי ידיעות שנתפרסמו בעתונות האנגלית, נמצאות בבניה במספנות בריטיות, שש צוללות גדולות "מטי־

אניה זו היא אחת משתי אחרות שהיו מנו בעבור זניה באיטליה, עליחשבון ארצות הברית.

כך הולכות ונבנות במספנות דניות 6 טרפדות-מנוע מדגם "סירות-ה"ס" הגרמניות של מלחמת העולם השניה. יהיו להן מנוע-דיזל שיפיקו מהירות של 45 קשר, וחימושן יכלול שני צינורות-טורפדו וכלים נ"מ קלים. לדניה יש כבר 18 טרפדות-מנוע גרמניות לשעבר.

הולנד

מהנעשה בצי

בראשון ליולי ש"ז, תכנס נושאת המטוסים "קארל דורמן", בת 13.190 טון, למספנה על-מנת לעבור שיפוץ יסודי שיושלם רק ב-1957. היא תקבל סיפון-מזוה ומעוטי-קטור.

אנית-הלווי (משחתת) "דרנסה", בת 2.480 טון, הושקה, וכן נוספו לצי 4 שולות-מוקשים בנות 375 טון, מהדגם הסטנדרטי של האמנה האטלנטית.

יוגוסלביה

פיתוח הצי

לפי ידיעות ממקורות אנגליים מוסמכים, עומד צי-המלחמה היוגוסלבי — דוגמת צי-הסוחר — בפני התפתחות רבת-ממדים. כפי שנמסר כרגע, ללת תכנית-הפיתוח את בנייתן של 77 יחידות-לוחמות, אשר 64 מהן כבר נמצאות בבניה. פרטים נוספים חסרים לע"ע, אולם ניתן להניח כי יוגוסלביה — בעלת החוף הארוך בים האדריאטי — תתרכז בראש-יביראשונה בבניית משחתות, אניות-ליווי, וצוללות.

מצרים

פיתוח הצי

ימים ספורים לאחר שבריטניה מכרה שתי משחתות מדגם "Z" לישראל, נודע, כי נמכרו שתי משחתות אחרות, בנות אותו הדגם, לצי המצרי.

המדובר באניות "מינגס" ו"גונית", שנבנו בשנים 44-1943. הראשונה נבנתה כרבת-השיטת של היחידות מדגם "Z", ומשום-כך עולה קיבולה, 1.730 טון, ב-20 טון על זה של אחי-היה לעומת זאת היא מצוידת ב-4 צ"ט 533 מ"מ בלבד, במקום 8 צ"ט

גליה. היא בעלת סיפון-מזוה ומעוטי-קטור. לכשתגיע לאוסטרליה תהיה זר לאנגליה נושאת-המטוסים "ג'י" ג'י", בת אותו קיבול, אשר הושאלה לדומיניון עד למועד השלמתה של "מלבורן". משתכנס זו לשירות, תהיה בור לאנגליה גם נושאת-המטוסים האוסטרלית השניה "סידני", כדי שיוחלפו גם בה סיפון-מזוה ומעוטי-קטור.

לא-מכבר הגיעה לאוסטרליה מאני גליה המיכלית המהירה "טייז" אוסטרלי, בת 26.000 טון, ובעלת מהירות של יותר מ-20 קשר. כן גבנות באוסטרליה גם שלוש יחידות מדגם "דיירינג".

קנדה

התפתחות הצי

הצי הקנדי המשיך להתפתח במהירות במשך השנה שעברה, ומבחינת כוח-האדם הגיע לכדי 18.800 קצינים ובד"א — תוספת של 2.000 איש בהשוואה לשנה הקודמת.

האניות בעירות כוליות: נושאת-מטוסים, 2 סיירות, 10 אניות-ליווי גדולות (משחתות), 8 פריגטות, 5 אניות-ליווי חופיות, 8 שולות-מוקשים, ושוברת-קרח. ברורבה נמצאות 53 יחידות, אשר 25 מהן שופצו זה מקרוב. נמצאות בבניה יותר מ-60 אניות, מהן נושאת-מטוסים אחת (באנגליה), ו-4 אניות-ליווי גדולות.

דניה

אניות חדשות

הקורבטה "בלונה", בת 566 טון, ומהירות 20 קשר, הושקה לא-מומן (באנגליה), ו-4 אניות-ליווי גדולות.

נמצא עד לזמן האחרון פתרון לבעיית שמירת גופי-האניות בפני החלודה.

היות וכן, נודע ענין מיוחד לניסוי יון של הצי הבריטי בשטח זה. נוסף לציביות האניות בצבע-מגן מתחת ל"קורה-מים, כמקובל, מנסים עתה להגן על האניות ע"י התקנת "אנודות" (Anodes) חיצוניות לדפנות האניות. האנודות מעבירות זרם חשמלי דרך גוף האניה, ובדרך זו, כפי הנמסר, מונעת הגנה יעילה נגד החלודה, ו"אכילת" דפנות-האניה ע"י המים. שיטה חדשה זו ידועה כהגנה קאטודית (Cathodic Protection), והצלחתה לא תשמה את הצי הבריטי בלבד.

מכשיר "אודיו"

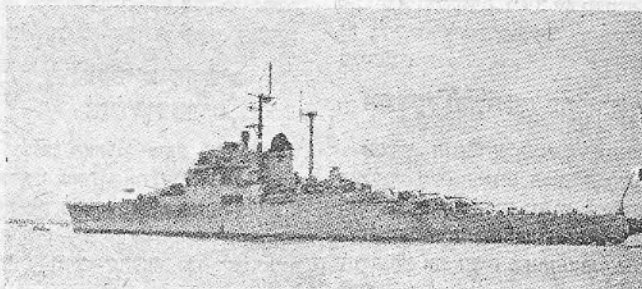
בשירות אווירית הצי

הפעלתו המוצלחת של מכשיר-האיתות האופטי-המשמש להנחתת מטוסי-סילון על נושאות-המטוסים הבריטיות, הביא בעקבותיו קושי בלתי-צפוי. טייסי המטוסים נאלצו לרכוש את עיניהם במכשיר הממוקם בצד סיפון-הנחיתה (תמונה: "במערכות-ים", כ"ג), ולא היה הסיפק בידם לודא את מהירותם ע"י הצצה בטבלת-המכשירים שבפנים-המטוס. קושי זה סולק עתה ע"י שיטת ה"אודיו" (Audio) שלפיה מקבל הטייס תדרוך מדויק באשר למהירות, באמצעות קול בעל נימה משתנה הנשמע באוזניותיו.

אוסטרליה

התפתחות הצי

נושאת-המטוסים "מלבורן", (לש"עבר "מאגיסטיק", בת 14.000 טון), תצטרף בסוף הקיץ הנוכחי לצי האוסטרלי, לאחר שבנייתה הושלמה באוני



הסיירת-הנ"מ הצרפתית החדשה "דה גראס". היא בת 8.000 טון בקירוב, ומהירותה 33 קשר. חימושה כולל 16 תותחים 127 מ"מ, 20 כלי-מ"מ, עובי שריונה בקורה-מים: 120 מ"מ.

יגם חימושה הנ"מ שונה במקצת. הבוללים אלה יש לזקוף על חשבון הנחיצות להוביל באניה את מפקד השייטת ומטהו, בכל יתר הפרטים זהות האניות הנ"ל עם היחידות ש' במכרו לישראל.

הצי המצרי כולל עתה, איפוא, 2 כישחתות גדולות, 6 פריגטות (ועוד שתיים במצב בלתי-חמוש), קורבטה, 2 שולות-מוקשים, 8 שולות קטנות, וטרפדות-מנוע. מכירת שתי משחתות, הן לישראל והן למצרים, מדגימה שוב את עקרון שמירת "מאוזן-הכוח" במזרח-הקרב, בו דוגלת בר"ר טניה. ברם, בהתחשב בהחלטה המוצהרת של האדמירליות הבריתית למי-נור כמה עשרות פריגטות מתקופת מלחמת-העולם השנייה (עיי' ב"מערי-כות"ם כ"ד, ע' 40), כולל פריגטות רבות מדגם "האנט" (משחתות קטנות לשעבר), קיימת האפשרות, לפחות להלכה, כי מצרים תקנה עוד כמה יחידות קרבות נוספות.

סין העממית

צוללות בשירות הצי

לפי ידיעות שפורסמו ע"י סוכנות "רויטר" הבריטית, מסרה הממשלה הרוסית שמונה צוללות חופיות לרשות סין העממית, ודוואגת גם לאימונם של צוותות סיניים. לפחות שלוש מצוללות אלו נראו לא-מכבר בנמל טזינגטאו, על חופי הים הצהוב. כזכור הידיעה גם שלטונות-פורמוזה לפני חודשים-מספר כי מטוסי-הם פגעו בשתי צוללות סיניות-עממיות או-רוסיות. יתכן כי המדובר בצוללות זעירות מדגם "מ" (205 טון), שאפי-שר להעבירן במפרק מפנים-רוסיה למזרח-הרחוק באמצעות הרכבת.

צרפת

תקציב הצי

הגנרל קניג, מיניסטר-ההגנה היצרפתית הודיע בבית-הנבחרים כי חל-

קו של הצי בתקציב הבטחון לשנה ה'קרבנה יסתכם ב-27 מיליארד פרנקים.

כן הודיע הגנרל קניג כי תכנית הבניה השוטפת, וכן התכנית לשנים הבאות, תעמוד על מינימום של 30.000 טון לשנה.

אניות חדשות

בין האניות אשר הושקו בצרפת לאחרונה, יש להזכיר את אניות-ה"ליווי" "לה ברטון", ו-"א.א.9", שתי הן מדגם "לה קורס" בן 1250 טון. היחידה השנייה נבנתה בכספי ארה"ב, ע"ח הזמנות "Off Shore" ב"ארצות-אירופה", אולם תמסר למעשה לצי הצרפתי.

כן הושקה שולת-המוקשים הסטנדרטית "ד. 22", בת 375 טון, אשר נבנתה גם היא ע"ח ארה"ב, אולם תימסר לצרפת, מקום-שם נבנתה.

שבדיה

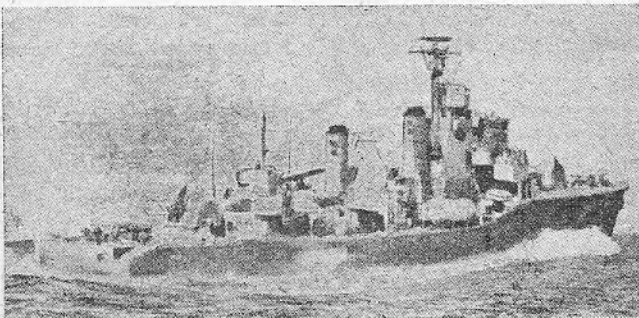
משחתת חדשה

בשבדיה עוברת כעת את ניסוייה אחת המשחתות האדירות ביותר בעולם. הכונה ל"האלאנד", אשר הושקה כבר בשנת 1952 במספנת "גיטה" ורקן" בנמל גוטבורג, ובנייתה הושלמה רק עתה. בנייתה של אניה-

אחות, "סמאלאנד", תושלם בקרוב. "האלאנד" היא בת 2.600 טון (3.000 טון בעומס מלא), וממדיה 12.5x121 מטר. מהירותה 35 קשר. חימושה כולל: 4 תותחים 120 מ"מ בשני צריחים כפולים, 2 תותחים 57 מ"מ ו-6 תותחים 40 מ"מ נ"מ, קליעים מוורכים נ"מ, 2 מטילי-רקטות נ"צ, ו-8 צינורות-טורפדו 533 מ"מ. צותה: 288 איש.

חלקיו החיוניים של גוף-האניה, והמבנים העליונים, מוגנים ע"י שרי יוץ קל. גוף האניה הוא רתוך, ואין בו כל אשנבים וצוהרים. פנים-האניה מאוורר כולו ע"י ויסות-אוויר. המבנים העליונים הם מעוגלים על-מנת שלא תהיה עליהם אחיזה למים מזוהמים ע"י קרינה אטומית. ממטרות קבועות בכל חלקי האניה לשטיפת זוהמה אטומית מסיפונה. משקל-הפגזים הנורים ע"י תותחיה מסתכם בשלושה טון לרגע.

ברם, גם לאניה חדשה זו, "עקב אכילס" משלה. מחירה, ומחיר אחותה — 4 מיליארד פרנקים כ"א, לפי מקורות צרפתיים — הוא כה גדול שהאדמירליות השבדית נאלצה לותר על בנית יחידות נוספות מסוג זה. ארבע משחתות, חדשות יותר, תהיינה בנות כות ונבנות בשבדיה, תהיינה בנות 2.000 טון בלבד — וזולות בהרבה.



המשחתת השבדית החדשה "האלאנד" בשעת ניסוייה.





ישראל

השקת ה"ציון"

ב-19 ביולי 1955 הושקה במספנת "דויטשה ורפט" בהמבורג, אנית הנוסעים והמשא המשוכנת "ציון", אחותה-התאומה של "ישראל", (אשר על השקתה נמסר ב"מערכותים", כ"ג) שתגיעה ארצה, כנראה באמצע חודש ספטמבר.

גם אנית-שילומים זו, "ציון", היא בת 10.500 טון (גרוס), ובעלת מנועי טורבינות של 11.500 כ"ס, אשר יקנו לה מהירות של 19 קשר. ממדיה: 28x65x504 רגל, והיא תוביל, נוסף למשא, 312 נוסעים במחלקה ראשונה ובמחלקת-תיירים.

בראשית שנת 1956 תצטרף "ציון" לאחותה "ישראל" בקו חיפה-נאפולי-גיברלטר-ניו-יורק, אשר ההפלגות תקוימנה בו אחת לשלושה שבועות.

ההפלגה מניו-יורק לנאפולי תמשך 10 ימים, ומנאפולי לחיפה — 2½ יום. האניה תצויד בכל השכלולים הטכניים הדרושים לגסיעה בטוחה ביב, וקישוטה הפנימי יבוצע בעזרת טובי-המהנדסים הישראליים. היא תהיה בעלת ויסות-אוויר, ולגנחויות הנוסעים יתרמו בריכת-שחיה, קולנוע, ותנויות שונות, נוסף לאלולמות ב"לוי ובדודר שונים ובית-כנסת.

אניה נוספת לחברת "סחר וספנות"

חברת "סחר וספנות", חיפה, קנתה מיני "צים" את אנית-המשא "דרר" מית", בת 6.000 טון (משקל מת, 3.804 טון גרוס). שמה החדש יהיה "דבורה", האניה נבנתה ב-1917 ב"ארה"ב, אולם מניעה חודשו בשנת 1929. זוהי הפעם השביעית שאניה

זו מחליפה שמה. מחירה, כפי שנמסר, היה 60 אלף ל"י.

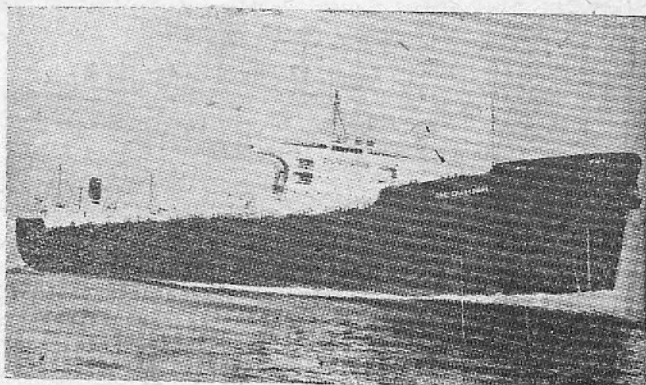
מכירת אניה

אנית-המשא "הנריאטה סולד", בת 9.400 טון (משקל מת), של חברת "צים", נמכרה לחברת "מארינס את פרנזוס" הלונדונית. שמה החדש יהיה "סינאמאר". היא נבנתה בשנת 1920, ושמה הקודם היה "מונטגומרי סיטי". מכירת אניה זו מהווה צעד נוסף בחיזוק פני צי הסוחר הישראלי.

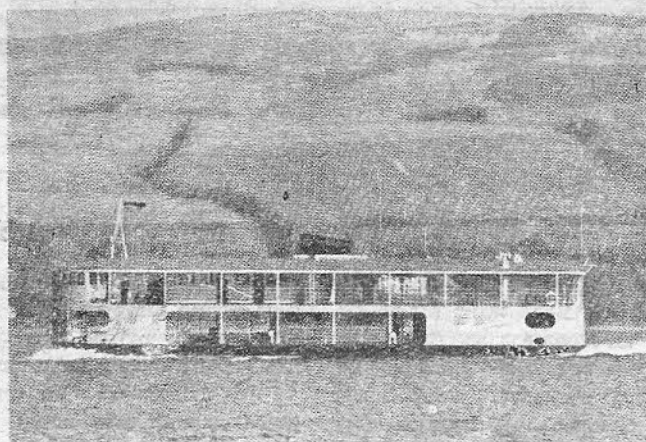
תגבורת נוספת לצי

יום לאחר השקתה של אנית הנוסעים "ציון", הושקה בגרמניה גם אנית-המשא החופית הראשונה של חברת "צים", הנבנית מכספיה-השילוח מיב. הכונה לא מ. "עתלית", בת 900 טון (משקל מת), הראשונה מבין שתי אחיות. מהירותה תעלה לכדי 12.5 קשר, והיא תפליג ביבם התיכון.

בסוף יולי 1955 יצאה להפלגת-הבתולין שלה האניה "גלילה", בת 4.000 טון. אחותה התאומה, בשם "קדמה", נמצאת עדיין בבניה. בין יתר אניות-השילומים ההולכות ונבנות בגרמניה, יש להזכיר את "שומרון", בת 7.000 טון, אחותה של "דגן", "תפוח", ו"יהודה", שכבר הושלמו, את המיכלית "חיפה" (18.500 טון), את אחותה של "עתלית" (שמה לא ידוע עדיין) בת 900 טון, ואת אנית-הנוסעים "תיאודור הרצל", בת 8.000 טון (גרוס), אשר תפליג בקו היסית-התיכון ותצויד — אם מותר להאמין ל ידיעות שהתפרסמו ברבים — ב"מאונים", לנוחיות נוסעיה. כמוכן מסתבר מתוך העד



אנית-ענק מתוצרת יפן ביביל ארה"ב: "אור טרנספורט", אניה להובלת עפרות מתכת בתפוצת. מבחינת דחיייתה — 81.000 טון — היא האניה הגדולה בעולם אחרי ה"מלכות" הבריטיות.



אניות הנהרות החזקה "צינגיל", שנבנתה באנגליה להובלת נוסעים ומשא בנהרות בורמה.

תונות (ידיעה מוסמכת יותר לא נט קבלה במערכת), כי היומנה אניה נוסעים שניה בת 8.000 טון לשירות בימתיכון, כך שתבואנה שתי אניות חדשות במקום "נגבה" ו"ארצה" דהיום, מלבד כל האניות האלה, נבנות כזכור 4 אניות משא בנות 14.500 טון (מ.מ.) מכספיה שילומים, בעבור חברת "אליס". אלה תושלמה ב-1956—57.

ארצות הברית

בנית אניה אטומית

בסוף חודש אפריל הציג הנשיא אייזנהואר, בנאום שנשא בניו-יורק, כי ממשלת ארה"ב תמציא את האמצעים לבנית אניות סוחר אטומיות. כי הוצאה מנאום זה, הציגה חברת ה"ספנות" "אמריקן פרוידנט לינס" לממשלת ארה"ב לשלח אתה פעולה בתכנון, בנית והפעלת אניה כזו.

באמצע חודש מאי הוצעה בפני ה"קונגרס הכניתי של הנשיא לאישור. הסכום הדרוש לבנית האניה הוא כ-12.6 מיליון דולר. יש להניח כי תכנית בנית אניות הסוחר האטומית הראשונה תכנס בקרוב לשלב ביצוע, אם כי הצעת הנשיא נתקלת עדיין ב"קשיים מסוימים בקונגרס.

בורמה

אניות נהריות חדשות

לאימבר הושלמה במספנת "יא" ר"ב בסקוטסטאון, סקוטלנד, האניה הנהרית "צינגיל", הראשונה מבין שש אניות דומות שהוזמנו באותה מספנת ע"י ממשלת בורמה.

"צינגיל" ואחיותיה נבנו לשירות על הנהר איראבאדי, והתעצפות, ה"צינגיל", הן תוכננו במיוחד לשימוש במים רדודים, אם כי קיבולה של האניה עולה לכדי 750 טון, מגיע עומק קה ל-84 ס"מ בלבד, ושני מדחפיה פועלים בתוך מנהרות פתוחות כלפי מטה — בקרקעית האניה. היא מצוידת בשני הגיגים, ומהירותה עולה ל-11 קשר. הצות כולל 12 איש, והיא כשירה להובלת 300 נוסעים על הסיפון, נוסף ל-4 נוסעים המשמרים כנים בתאים. (ראה תמונה).

ירדן

קשר עם ארה"ב

בסוף חודש אפריל ש"ז הגיעה לנמל עקבה האניה האמריקאית "סטיל סייאנטיסט", של חברת הספנות "איסטמיאן". חברה זו היא חברת הספנות האמריקאית הראשונה אשר פתחה בקשר קבוע עם נמלה הייחיד של ירדן. האניה הביאה ציוד ל"סלילת כבישים וחפירת בארות.

לבנון

רכישת אניה

האניה השבדית "אלסטרן", בת כ-1.420 טון (גרס), שנבנתה בשנת 1917, ואשר נמל הבית שלה היה קרלשדט, נמכרה לקונים לבנוניים.

סוריה

רכישת אניה

חברה סורית בשם "סוסיאטה סיריאן" קנתה לאחרונה את האניה ה"גית" "סקילד", מאת חברת הספנות "פוראנדה". האניה היא בת 1.356 טון (גרס), ונבנתה בשנת 1904. שמה החדש יהיה "אלפ" ("חלב").

ארבע מתוך ששת האניות תובלנה לבורמה על סיפון אניות משא להובלת מטענים כבדים, כשהן במצב מוכן לשירות — על-אף ממדיהם העולים לכדי 33x3 מטר. הן תושקנה ב"עזרת מנופים, השתיים הנהרות ת"ש לחנה לראנגון במצב מפורק.

בריטניה הגדולה

אניות נוסעים חדשות

לאחר שאניות הנוסעים החדשה "איברניה" (22.000 טון), של חברת "קאנרד", נכנסה לאימבר לשירות בקו אנגליה-קנדה (אחותה "סכסוניה" תוארה ב"מערכות ים", חוברת כ"ב), הושקה בתחילת יוני אניות הנוסעים הבריטית החדשה "ריינהולד-מאר" של חברת הספנות ה"פאציפית". האניה החדשה היא בת 19.350 טון, ונבנתה במספנת הידועה של "האר" לנד את וולף" בבלפסט, צפון אירלנד. היא תוביל 762 נוסעים בשלוש מת לקות, נוסף לכמות מסוימת של מטען, במהירות 18 קשר. האניה מצוידת במאזנים וכל השיכלולים המודרניים, היא תשרת יחד עם ה"ריינהולד-פאציפיק" (18.000 טון) של אותה ההברה, שנבנתה באותה מספנת לפי 24 שנה, בקו אנגליה, צרפת, ספרד, ברמודה, בהמה, קובה, ג'מאיקה, פנמה, קולומביה, אקוודור, פרו, ו"ציילי.



בקבוק הדאר

גם הוא לנפח ולא למשקל, מת-קבל לאחר שמחסירים מקיבול הגרוס את נפחם של כל חלקי האניה הנפוסים ע"י הצות, חדרי-כסונות, מיכלים, וכד', והיינו, כל אותם חלקי האניה המוקדשים להר-בלת נוסעים ומשא, ולפי קיבול זה משלמים בעליהאניה את מיסיהם. האם נראים לך הדברים עתה פ-חית מסוככים ?

לכבוד עורך "מערכות ים"

ברצוני לשאלכם כמה שאלות בק-שר לידיעות שהתפרסמו ב"מערכות-ים".

(א) היתכן שהמהירות המכסימלית של צוללת מתחת לפני-המים תעלה על המהירות המכסימלית מעל פני-המים ?

(ב) האם נכונה הסברה, שקראנו באחת החוברות, שבאם צוללת תוכל להפעיל את המנועים בהם היא מפליגה מעל פני-המים — גם שעה שהיא מפליגה מתחת לפני-המים, אזי תוכל להגיע למהירות גדולה יותר, ואם כך — מדוע ?

(ג) במדור "בצי-העולם" שבחוברת כ"ד, הזכרתם צוללת צרפתית חדשה, "נארואל", אשר מנועיה משיגים לפי דבריהם, 16 קשר מעל 18 קשר מתחת לפני-המים. אנא אשרו את הכתוב או תקנו את טעותכם. במידה ותאשרו את ידיעה — הנוכל לקבל הסבר כיצד מהירותה העל-מימית עולה על מהירותה התת-מימית.

בכבוד רב,
צה"ל. סמל יעקב ויסמונסקי
סמל אמנון סגל

תשובות המערכת :

א. יתכן ויתכן כי מהירותה של צוללת מתחת למים תעלה על (המשך בעמ' 57)

לכבוד עורך "מערכות ים" : תשובות המערכת :

עורך נכבד !
תמהני על עובדה מוזרה : מפני מה אין ה"חבל-הימי-לישראל" מקדיש מרצו ומאמציו הרבים למען עש-יית נפשות לצי המלחמתי שלנו ? חושבני שרוב האיגודים הימיים בעולם רואים את עיקר תפקדיהם ברכישת אוהדים לצי-המלחמה של ארצותיהם. לדוגמא — ה"נייבי ליג" (Navy League) הבריטית, העובדת, באם אינו טועה, בשיתוף עם האדמירליות הבריטית, אשר אינה "מתביישת" להנות מתמיכתו המוס-רית, ואולי גם המוחשית, של ארגון "אזרחי".

ה"חבל-הימי-לישראל" עשה כה רבות למען פיתוח הספנות העב-רית, לפני קום המדינה, ולאחר ה-קמתה, אולם נראה כי עיקר מאמציו מכונים לשטח הספנות האזרחית. האם חיל-הים שלנו אינו ראוי לענין — היכול להתבטא בדרכים שונות ? במקרה והנושא הנ"ל עדין — נא חשוב את מכתבי כאילו לא נכתב. ירושלים. עמיקם אהרני.

ה"חבל-הימי-לישראל" עשה כה רבות למען פיתוח הספנות העב-רית, לפני קום המדינה, ולאחר ה-קמתה, אולם נראה כי עיקר מאמציו מכונים לשטח הספנות האזרחית. האם חיל-הים שלנו אינו ראוי לענין — היכול להתבטא בדרכים שונות ? במקרה והנושא הנ"ל עדין — נא חשוב את מכתבי כאילו לא נכתב. ירושלים. עמיקם אהרני.

ה. קיבול-רשומינט (Net Regis-tered Tonn) קיבול זה המתיחס

צדקת. גם אנחנו מתבלבלים לע-רים קרובות בנושא המסובך הנ"ל. רשימה מאלפת להבהרת-המושג "טר-נאג" פורסמה ע"י ס. ר. מילר בחו-ברת 2-3 של "תורן" (דפים לבית "צים") מאוקטובר 1953. ברם, נראה לנו כי את התיאור הקצר ביותר של הנושא תמצא בספר של לורנס דאן : "Ship Recognition — Merchant Ships" שהופיע בהוצאת קולס, בסאותהמ-פטון, אנגליה. תמציתו, בעברית היא כדלהלן :

סוגי קבול (טונאג)
א. קיבול בדחית-מים (Displace-ment). הכונה היא למשקלה הממשי של אניה כלשהי — והיינו למשקל המים שהיא דוחה, במצב טעון, או כשהיא ריקה. כשמוזכרים את קיבולן של אניות-מלחמה הכונה תמיד לקיבולן מבחינת דחית-המים שלהן — או משקלן.

ב. קיבול במשקל-מת (Dead-Weight) : גם כאן מדובר ב"משקל האניה. קיבול אניה במשקל-מת מתקבל כאשר מחסירים את דחי-יית-המים של האניה במצב ריק מדחיתיה במצב טעון. משקלה-המת של אניה מצטרף איפוא מסך המט-ען, הדלק, והאספקה שהיא נושאת.

ג. קיבול-גרוס (Gross Tonn) : המדובר כאן לא במשקל האניה, אלא בנפחה הפנימי. המונח "טון" מר-תיחס במקרה זה לקיבול מבחינת הנפח, ולא למידת המשקל. טון אי-חד = 100 רגל מעוקבים. טיפונים בלתי-מכוסים אינם נכללים בחישוב-קיבול-הגרוס. אניות-משא, קיבולן-המשקל-מת גדול יותר מקיבולן-ג-רוס. אניות-הנוסעים הגדולות קיבו-לן-גרוס גדול יותר מקיבולן במש-קל-מת.

ה. קיבול-רשומינט (Net Regis-tered Tonn) קיבול זה המתיחס

תשובות המערכת :

אין נושא מכתבך "עדין" כ"כ ש-לא נוכל להרהר בו — לפחות. ברם — האם ה"חבל-הימי-לישראל" אינו מהוו כתובת מתאימה יותר לשאל-תך מאשר "מערכות ים" ?

...

לכבוד עורך "מערכות ים" :

עורך נכבד מאוד !
למרות מאמצי הכנים לא הצלחתי, עד עתה, לרדת לעומקם של סוגי ה-קיבול השונים הנהוגים בשעת תי-אור אניות-סוחר ומלחמה. היש ביי-כולתך לעזור לי בנידון ? יש לי ה-רושם כי איני היחיד מבין קוראי "מערכות ים" שהדבר אינו נהיר לו. חיפה. אליהו אגרנט.



פִּינֵת־הַסֵּפֶר

- 1) BARTLEY, LT.-COL. W. S.: Iwo-Jima, Amphibious Epic; Government Printing Office, Washington, 1954, 253 p., ill., maps, index, \$ 4.75.

פרשת הסתערותן, בתקופת מלחמת העולם השנייה, של שתי דיבזיות צבאיות אמריקאיות על האי הוועיר (8 מילין מרובעים), אך החינוי מבחינה אסטרטגית, איבוגימה, השוכן כ-600 מיל דרומית ליפן. הנחיתה האמפיבית, שבוצעה בפברואר 1945, התנהלה נוכח התנגדותם הנואשת של אויב מחופר למדי. היא מהווה את אחד מהישגיו המזהירים ביותר של צבא הצי האמריקאי — אשר אחד מקציניו כתב את סיפור המעשה — אמיכי עלתה לתוקפים ב-4,600 הרוגים וכ-15,000 פצועים.

- 2) BOITEUX, L. A.: Richelieu; Ed. Ozanne, Paris, 1955, ill., cartes, 1060 F.s.

ביוגרפיה של גדול המדינאים הצרפתים, הקרדינל רישאלייה (1585—1642), אשר הניח את היסוד לגדולתה של צרפת בים, ואיפשר את התפתחות האימפריה הצרפתית בצפון-אמריקה. הודות לציפיית העתיד של רישאלייה ניתן ליורשו, קולבאר, להקים את הצי האדיר ביותר דאז. כיום נושאת את שמו אניית-מערכה בת 39,000 טון של הצי הצרפתי.

- 3) DE SAVORNIN-LOHMANN, A. F.: Nieuwe Schepen: 1954; Amstleven, Amsterdams My van Levensverzekering, 1954, 60 p., ill., fih 3,—.

ספר זול ויפה, בהוצאה הולנדית, המכיל פרטים ותמונות בדבר אניות-סוחר שנבנו בהולנד, וברחבי העולם, בשנה החולפת.

- 4) DODSON, K.: Away All Boats; Little-Brown, Boston, 1954, 508 p., ill., \$ 3.95.

קורותיה של אניות-נחיתה אמריקאיות ברחבי האוקיינוס השקט בתקופת מלחמת העולם השנייה.

- 5) GROENER, E.: Die Schiffe der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe, 1939—45 und ihr Verbleib; J. F. Lehmann's Verlag, Muenchen, 1954, 84 S., 228 Skizzen, Karton, DM 9.60.

סיכום גורלן של אניות הצי הגרמני הנאצי בשנות מלחמת העולם האחרונה. כולל תרשימים למכביר, ומעולה מבחינת שלמות החומר ויפי הביצוע הטכני. המחבר הוא הצייר המספק את תרשימי האניות בשנתון "וויארי" מזה שנים רבות.

תוכלנה לפתח מהירות תת-מימית גדולה יותר.

מובן שהנטיעה ב"שנורקל" תיתכן בעומק קטן בלבד. לכן רצויה כי-מסרת-המנועים האחידה — מנועים לנטיעה הן מעל והן מתחת לפני-המים — אשר בפיתוחה עוסקים כעת בצייס שונים.

(ג) הצוללות הצרפתיות מדגם "נא" רואל" אמנם מהירות יותר מתחת לפני-המים מאשר מעליהם, ועל-כן לא טעינו. הסיבה: הדיזלים שלהן מפיקים 4,000 כ"ס, עטה שמנוניהן החשמי ליים מפיקים 5,000 כ"ס. מהירות התת-מימית הוגדלה גם ע"י הצורה ה"זרמית" שנתנה לגוף-האניה.

מימית פחותה בהרבה. השיי קול הוא: בהפלגה רגילה על פני-המים צריכה הצוללת מהירות חסכונית בלבד. לעומת זה — בשעת התקפה, המתנהלת בהכרח מתחת למים, היא זקוקה למהירות מכסימלית לתמרון ולנטיגה.

(ב) מנוע-הדיזל (להפלגה על-מימית) של צוללת, הנם בדרך-כלל חזקים יותר ממנועיה ה"חשמליים": למשל, 4,300 כ"ס לעומת 1,200 כ"ס של המנועים החשמליים בצוללות האנגליות מדגם "A". במידה ולצוללות אלו יש "שנורקל" המספק "א" ויר-לנטימה" למנוע-הדיזל בשעת-ההפלגה במצב שקוע, הרי

(תיבת הדואר — המשך)

מהירותה מעל למים. הצוללות הגרמניות מדגם "XXI", למשל, שנבנו עוד ב-1944, פיתחו מעל למים מהירות של 15.5 קשר, באמצעות מנוע-דיזל של 4,000 כ"ס, ומתחת למים הגיעו באמצעות מנועים חשמליים שה-פיקו 5,000 כ"ס — למהירות 17.5 קשר. אחדות מהן עוד משרתות בציי ברית-המועצות וצרפת, להן נמסרו כשל"מלחמה.

"אלבאקור", הצוללת האמריקאית החודשה, מגיעה, לפי ידיעות זימוסמכות, למהירות של כ-30 קשר מתחת לפני-המים, וכמעט בסווח כי מהירותה העל-

6) KEMP, LT.-CDR. P. K.: A Hundred Years of Sea Stories — From Melville to Hemingway; Cassel, London, 1955, 228 p., 12s. 6d.

אנטולוגיה של סיפורים ימיים למופת שנכתבו במאת השנים האחרונות. העורך הוא הסטוריון ימי נודע, וראש ארכיון האדמירליות הבריטית.

7) KIMMEL, ADML. H. E.: Admiral Kimmel's Story; Regnery, Chicago, 1955, 206 p. \$ 3.75.

זכרונותיו של מי שהיה מפקד הצי האמריקאי באוקיינוס השקט שעה שאירעה שואת "פירל-הרבור" ב-1941, והורח מתפקידו בעקבות ההתקפה היפנית. טענת המחבר היא כי האשם בתבוסתו של הצי האמריקאי, הוא הנשיא רוזבלט, אשר העלים בזמיו ידיעות חיוניות ממפקדיו האחראיים באיי האוואי. הספר אינו אלא אחד מבין כמה עשרות ספרים אשר נכתבו מאז 1941, והמבקשים לפתור את התעלומה "מי נכשל ב-7 בדצמבר 1941" — תעלומה אשר כנראה אין לה פתרון.

8) LAUDER, J. P. & BIGGS, R. H.: Ships in Bottles; Percival Marshall, London, 1954, 92 p., photos, drawings, 3s. 6d.

ביצד לבנות דגמי-אניה מכונס בתוך בקבוק? לחובבי בנית-מודלים.

9) LORENZ, L.: John Paul Jones; U. S. Naval Institute, Annapolis, 1943, 868 p., ill., \$ 6.00.

תולדות חייו של הימאי הסקוטי פול ג'ונס (1747—92), אשר גבורתו בשירות הצי האמריקאי הצעיר בתקופת מלחמת-השחרור של ארה"ב הפכה לאגדה. תשובתו מסיפון אניה טובעת — למפקד אנגלי אשר את אניתו כבש לבסוף בסערה — "להכנע? הרי עדיין לא החילתי להלחם!", הפכה לאחת המימרות המפורסמות ביותר בתולדות כל הציים.

10) MOHR, U. & SELLWOOD, A. V.: Atlantis — The Story of a German Raider; Laurie, London, 1955, 206 p., ill., 15 s.

תיאור מסעה, בעת מלחמת-העולם השנייה, של סירת-העור הגרמנית "אטלנטיס". זו היתה אניה-המשא "גולדנפלס" לשעבר, בעלת מהירות של 18 קשר. היא חומשה ב-6 תותחים 150 מ"מ, 4 ר"צ 533 מ"מ, וצוידה בשני מטוסי-ים 93 מוקשים. טוח-פעולתה היה 60 אלף מיל במהירות 10 קשר. מסעה נמשך 655 יום רצופים, ממרס 1940 עד נובמבר 1941. קודם שטובעה ע"י סירת בריטית הספיקה להשמיד 22 אניות-סוחר של בנות הברית, בקיבול 146 אלף טון, פרט לאלה שנפגעו ע"י מוקשיה. הספר נכתב ע"י אחד מקציני האניה בשיתוף עם עתונאי אנגלי.

11) POOLMAN, K.: Faith, Hope and Charity; Kimber, London, 1954, 198 p., ill., 15s.

"אמונה", "תקווה" ו"אהבה" היו שמותיהם של שלושת מטוסי-הקרב המיושנים, הדו-כנפיים, מדגם "גלוסטר גלדיטור", אשר לבדם הגנו על מלטה בפני הסתערותו של כל חיל-האוויר האיטלקי, בחודשים הראשונים לאחר שמוסולוני הכריז מלחמה על בריטניה בקיץ 1940. הספר מתאר את קורותיה של מלטה באחת התקופות הקשות ביותר במלחמה.

12) STEINWEG, G.: Die Deutsche Handelsflotte im zweiten Weltkrieg; Verlag O. Schwarz, Goettingen, 1954, illustriert, DM 9.80.

תיאור גורל צייהסוחר הגרמני בשנים 1939—45.

13) TRAUNG, J. O.: Fishing Boats of the World; A. J. Heighway Publications, London, 1955, 600 p., profusely illustrated, index, 90s.

ה"ג'יינס" של ציי-הדיג העולמיים. מכיל, נוסף לאוסף תמונות עשיר, גם שפע פרטים טכניים, הנדסיים, וארגוניים. הספר מבוסס על חומר שהוגש לו עידות-הדיג שהתקיימו לפני זמנך-הם בחסות האומות המאוחדות בפריו ובמאמיהם, בצירוף תוספות. חיוני לכל המעוניין בבעיות-דיג.

14) WARSHIPS: Picture Encyclopaedia No. 11; Arti, Alkmaar, 1954, sold by Anglo-French Literary Services, London, W. 1, 5s.

אניות-המלחמה המעניינות ביותר שבשירות ציי-העולם, מכונסות באנציקלופדיה ימית בזעיר-אנפיה, שהופיעה בהולנד בארבע שפות: אנגלית, צרפתית, גרמנית והולנדית, והמשמשת, איפוא, גם כמעין מילון ימי. כוללת גם חתכי-אניות.

סולל בונה



ח י פ ה

בכל ימות השנה

מקיימים קוי הקונפרנס הבריטי

שרות ימי רצוף וקבוע

בין נמלי בריטניה ואנטורפן — ישראל
ובאמצעות שטרי מטען — לכל חלקי תבל.

למעלה מ-50 שנה בשרות סחר היצוא
והיבוא של הארץ.

פוינץ ליין פפיני ליין

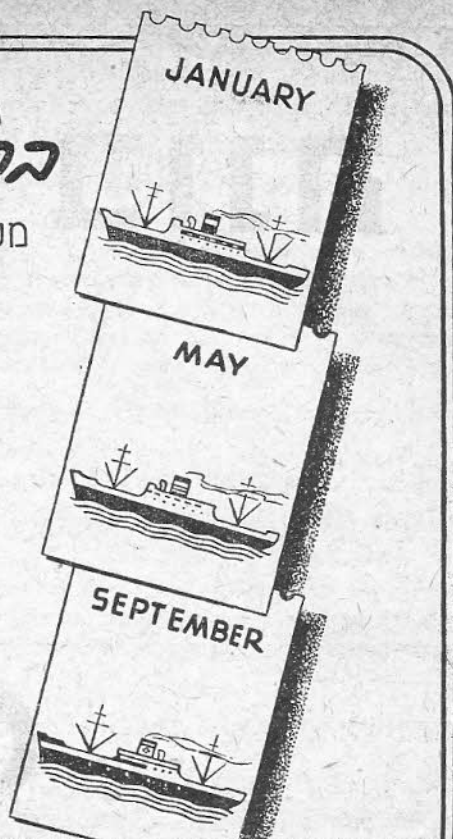
מוס הצ'יסון ליין אלדמן ליין

בדבר פרטים נא לפנות :

חברה ימית מאוחדת בע"מ

המשרד הראשי :

תל-אביב, בית האחרים
חיפה : דרך העצמאות 82



קוי הקונפרנס הבריטי

"שילוב" בע"מ

המוסד המרכזי להספקה

במושבות הארץ

ינסון את ניקולסון (מ.ק.) בע"מ

חיפה — עכו

צבעי אניות

קורט לוסטיג

**שרות מנועי חשמל
לאניות. מכונות**

חיפה המלכים 60

חברת החמצן לא"י

יצור חמצן ואציטילן

טל. 7215-3295

חיפה, ח. ד. 290

„הימה“ בע"מ



המספנות הישראליות
מפרץ חיפה



למען עם הספר

נִיר הדפסה • נִיר אופסט • נִיר כתיבה • נִיר עתון • נִיר לשקים • נִיר אריזה

מפעלי ניר אמריקאיים ישראלים בע"מ



כ ר ג י ם

whitworth

B. S. F.

S. A. E.

U. S. S.



לוי את כ'כבי

חיפה רח' המגינים 64

פינת עין-דור

טלפון 67292

ת.ד. 296



LAL LAL

58
 פ. ש. ו. ו. ו.
 (ה) 24
 פ. ש. ו. ו.

אתא חברה לטקסטיל בע"מ
 آنا شركة نكستيل علوية الضمان
ATA TEXTILE COMP. LTD.

