

כח

מערכות ים

בטאון חיל הים



צנא הגנה לישראל

הוצאת מערכות



תוכן העניינים:

1	טכס קבלת המשחתות : מדברי ראש-הממשלה ושר-הבטחון, מר דוד בן-גוריון .
2	"מה באופק?"
3	הפשיטה על סט'נזאר — לויט'קומנדר פיטר סקוט
19	"המשחתות מוגיעות!" (תמונות)
20	בסיס-הדרכה של חיל-הים — "יסאי"
28	בדרך המחתרת מארץ-ישראל לאיטליה — אריה אליאב
34	צייד-העולם בתקופת-המורות : הצי הבריטי בשנת 1956
36	אניות קטנות בבנין גדול! — ה. פיליפ ספראס
41	משמעת ומשמר בחיל-הים — רביסון אריה קיטיק
46	האפסנאות בחיל-הים — סרן דן אדלר
	"אספקלריה":
52	אילת בימי הצלבנים — דר. יהושע פראוור
57	צייד-הכוחר ובטחון המדינה — י. דינאל
61	חדשות המוזיאון חימי
62	כובעם של מלחים — מיכאל בן-נון
64	חדשות-החיל
67	גרנ"עיים
68	בצייד-העולם
71	בצייד-המסחר והדיג
73	בקבוקי-הדואר
74	פינת-הספר
75	ביקורת-ספרים : "עיני-הצי"

תמונות-השער : טכס קבלת המשחתות —
ראש-הממשלה ושר-הבטחון, מר דוד בן-גוריון, נושא את דבריו.

מערבות-יים

בטאון חיל-הים

כתובת המערכת : שדרות ירושלים 94, יפ"ו.

קצין-עריכה : רביסון פנחס פיק.

1085 — בית דפוס צבאי 665

מערכות-ים

בטאון חיל-הים

חוברת כ"ט, תמוז תשט"ז, יוני 1956

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

מדברי ראש-הממשלה ושר-הבטחון, מר דוד בן-גוריון,
בשעת טבס קבלת המשתתפות "יפו" ו"אילת" ביום 20.6.56:

„חג גדול, יחיד במינו וראשון במינו בישראל, לעם ולמדינה, הוא לנו בבוא המשתתפות. לראשונה בתולדות קיום אניות מסוג זה מוגשות אניות-משחית שי להגברת כוחו של צה"ל בים. אני מברך בשם הממשלה את הצוותות, שזכו בשליחות גדולה זו, ואני מברך אתכם על הצלחתכם באימונים. הגיעונו הדים מראשי הצי הבריטי על כושרכם. הרימותם שם קרן ישראל בקרב הגויים.

בשנתי המשתתפות גלומה ההיסטוריה הימית של עמנו. — אילת היתה הנמל העברי הראשון אליו חתרו מלכי ישראל הראשונים, שלמה, יהושפט ועוזיהו. רק לפני למעלה מ-8 שנים גאל צה"ל מחדש את הנמל העברי הראשון, והרחיב גבולי ישראל מבאר-שבע דרומה. יפו הנה אחת הערים העתיקות ביותר בעולם, ורק לפני 8 שנים היתה לעיר נמל עברית. ואני מביע בשמכם את התקווה — וחיפה ודאי לא תקנא, גם לאחר שקיבלה עתה את הראשות לכוחנו הימי — כי נזכה בקרוב-בימינו לראות את נמל אילת כשהוא לא נופל בחשיבותו הכלכלית, הצבאית, והימית מחיפה.

לחיל-הים היתה זכות גדולה במלחמת-השחרור, הוא נחל את הנצחונות הראשונים, והטביע שתי אניות-אויב בלי כל אבדה לכלי-השיט הישראליים. ביום שמחה זה בל נשלה את עצמנו. התגבורת החשובה שקיבל היום חיל-הים, ועמו צבא-ההגנה, היא קטנה מזו שקיבלו אויבנו. לא נתברך, שאם חלילה נצטרך להתמודד שנית עם אויבינו בים, יהיה הדבר קל כמו במלחמה הקודמת. טוב כי נדע זאת למרות מרירותה של העובדה. אין לנו סיכויים, כי בשנים הקרובות נוכל להשתוות עם אויבנו בכוח הימי, במספר אניות, ובטיבן. אך יש לנו יתרון אחד אשר אותו לא ימכרו למצרים הרוסים או האמריקנים, זהו הכושר הצבאי, הרוח הלוחמת, והגבורה היהודית. הגבירו את היתרון הזה!

בעזרת היתרון שלנו עמוד נעמוד בכל התנאים. ברוכים הבאים אל הים העברי!

"מה באופק?"

שעה שטורים אלה מופיעים בדפוס, כבר הגיעו אל חופי הארץ שתי המשחתות אשר נרכשו ע"י חיל-הים הישראלי. וברוכות תהיינה "יפו" ו"אילת" בבואן — שלום להן ושלום לצוותיהן!

יום גדול היה יום הגיע המשחתות אלינו — יום גדול לחיל, אשר אניות אלו תבצרנה את כוחו, ויום גדול למדינה, אשר להגנתה נועדו. גם הרוחק בעניני הים יבין על נקלה את חיוניותם של כל-שיט אלה להאדרת כוחות-המגן שלנו בתקופת מתיחות בלתי-פוסקת. ומי כאנשי החיל יעריך את האניות החדשות כאמצעי-אימון ותרגול — וכנשק מחץ!

ברם, עם כל שמחתנו לקראת ה"מאורע" — יש להשמיע גם אזהרה. אין עצמה ימית נקנית במתיר מאמץ חד-פעמי! המשחתות החדשות מוסיפות רבות לכוחנו הצי — אולם אין בהן כדי להקנות לנו את השליטה בים. כל נשלה עצמנו באשר לכך. במשך ה"שנה האחרונה" — וביוחד במשך החדשים האחרונים — הופר מאוזן הכוחות בים, בינינו לבין שכנינו אויבינו הדרומיים, וגם רכישת ה"משחתות אין בכוחה לשנות מעוב-דה גורלית זו. נחטא באם לא נדע להכיר במצב-הדברים לאמיתו — וב"עוד מועד. גדולה השפעתה של רוח הצוות ב"עית-הרום, ויש בכוחה לצמצם במידה רבה את הפער בין עצמת-ראונו לעצמת האויב — אך גם לחזוין זה גבולות. ויש לראות במשחתות החדשות רק צעד ראשון לקראת הרחבת האמצעים אשר בידי

חיל-הים שלנו. עדיפותם הגשמית של אויבינו בים, סכנה בה — שעה שהים הוא מוצאנו היחיד לעולם הרחב. דרישות עצמאותנו המדינית בש"ט הים — היקפן ומחירן עולה אף על שתי האניות החדשות והיפות. כל הסתפקות-במצוי בשטח זה עלולה לעלות ביוקר. כל אשר יושקע עתה, ביד נדיבה, ובעין-הרואה-את-הצפוי, בפיתוח חיל-הים שלנו — בכוח-אדם, ברכש כלים ובציוד — ישתלם לנו עשרת-מונים ביום-פקודה — אם יבוא.

* * *

מאז ומעולם גדולה היתה השפעת רוח-הקרב של הימאים על תוצאותיהם של מבצעים ציים. כדוגמה — למופת לעדיפות הרוח על הכוח תשמש פרשת ה"פשיטה על סט"נזאר", אשר חלה באחת התקופות האפלות ביותר של מלחמת-העולם השנייה, ואשר זכתה בהצלחה רבה הודות להעזתם המופלאה, ורבקותם במטרה, של מבצעים. תכנית הפשיטה ההיא מנוססת היתה על שיי גורן של סירות בריטיות — כלי שיט קטנים, קלים וחסרי-מגן — ישר לתוך "לוע-הארי", דהיינו לבסיס הגרמני המבוצר בסט"נזאר. וזאת — על-אף כי ברור היה כי צותי הסירות, ומלוייהם מאנשי-הקומנדו, ילכו בעיניים פקוחות לקראת מות כמעט-בטוח.

תיאור הפשיטה, המופיע בחוברת הנוכחית, נכתב ע"י לויטננט-קומנדר פיטר סקוט — צייר, סופר, רפורטאי ידוע, אשר במלחמת-העץ — לש השניה הפך לאחד ממפקדיהם ה-

מוצלחים ביותר של הכוחות-החופיים הקלים בצי הבריטי.

* * *

רוחו הרמה של הימאי באנית המלחמה חשובה לאין-ערוך, אולם בהיבמיה חשובה גם רמת-אימונו. ושתייהן קשורות ביניהן קשר בל-ניתק; שכן רק הימאי הגאג בכושרו המקצועי, והבוטח ביכולתו, מוכשר להגיע לרמת-רוח גבוהה — להבדיל מהתלהבות שטחית לזמנית — ו לשמור עליה בכל המסיבות ובכל התנאים. אימונם המקצועי של אנשי חיל-הים מתבצע במתקני-הדרכה שרבים. רבה האחריות המוטלת על מפקדיהם וסגלי-הדרכה המשרת בהם, ומפתח יקר ליכולת-החיל מופקד בידיהם. הסקירה על "בה"ד חיל-הים" הכתובה בידי "ימאי", והמופיע עה בחוברת הנוכחית של בטאון החיל, מגלה במקצת ממגמותיהן, בעיותיהן והשגיהן של פעולות-ההדרכה בחיל. ויש להודות במיוחד למפקד ה"בה"ד — אשר בהכרח גזירה היא שלא לפרש בשמו — על עזרתו למחבר הסקירה במילוי תפקידו זה.

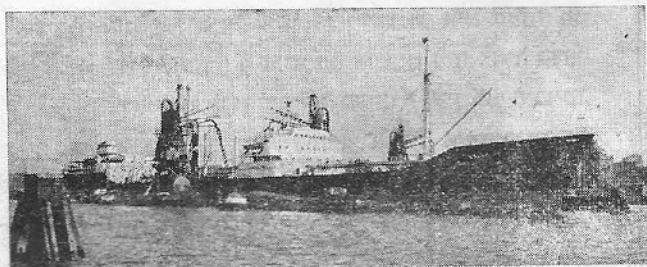
* * *

כן מופיע בחוברת הפרק השלישי, והאחרון, בפרשת מסעו ההרפתקני של אריה אליאב, "בדרך המחתרת מארץ-ישראל לאיטליה".

בהמשך ימצא הקורא סקירה, ב"צרוף מספר תמונות מענינות, המ"תארת את האוסף-הימי המפורסם של "המוזיאון-למדע" בלונדון. סקירה זו נכתבה ע"י סגן-מנהל המוזיאון, מר פיליפ ה. ספראט, והתקנה במיוחד בעבור "מערכות-ים" ע"י המחבר, אשר במכתב-לזווי הביע את שמחתו לראות חומר מפריעטו מתפרסם ב"שפת-התנ"ך".

בבעיותיו המיוחדות של החיל נוגע רבי-סרן אריה קוטיק, בסקרו מעשה-יוממה, אך ללא קפדנות, בעיות "משטר ונוהל" — בצי הצעיר שלנו. סרן דן אדלר דן ב"מחלקת-המשק" של החיל, כפי ש"היתה קיימת במשך זמן רב — אם כי חלו בה שנויים מסויימים בזמן האחרון. ונודע למאמרו זה ענן מיוחד, שכן מעטים הם אולי אלה המעריכים כראוי מה רבה היא עבודת

(סוף בע' 73)



ה"מילכית" "ח'פה", האניה הגדולה ביותר בצי-הסוחר הישראלי, בשעת טעינת תבואה בתפוזות בנמל אמריקאי.



כבסיס-צוללות גרמניות וגרימת נזק רב-ככל-
האפשר למתקני הנמל של סטנזאר, שהיה בסיס
גרמני חיוני במערכה על האטלנטיק.

התכנית היתה כי המשחתת האמריקאית לש-
עבר, "קמבלטאון", שהתקנה כאנית-חסימה⁽¹⁾,
תנגח את שער המבדוק, חיילי יחידת הקומנדו מס'
2 יטפסו מעל לחרטומה אל החוף, ולאחר הפ-
עלת מרעום-השהיה, היא תוטבע במקומה ע"י
פתיחת שסתומי-הקרקעית, ותתפוצץ כעבור מספר

מבין האניות הבריטיות אשר הפליגו במעלה
נהר הלואר, שבחוף צרפת המערבית, בשעות ה-
מוקדמות של יום החמישי, ה-28 לחודש מרס
1942, לשם ביצוע הפשיטה על סטנזאר. היתה
משחתת אחת ישנה — ה"קמבלטאון" — וכל היתר
היו כלי-השיט של הכוחות החופיים הקלים: 15
מנועיות⁽²⁾ תותחית-מנוע אחת⁽³⁾ וטרפדת-מנוע
אחת⁽⁴⁾. על הכוחות החופיים הקלים לא הוטל
טעולם, עד לאותה שעה, תפקיד כה נכבד במסגרת
מבצעים משולבים.

בסוקרי את תקופת השנים האחרונות, אמר
לאחר-המלחמה קומנדר ר.א.ד. ריידר מהצי המל-
כותי, אשר הוענק לו "צלב ויקטוריה"⁽⁵⁾ עבור
תפקידו כמפקד הכוחות הציים אשר השתתפו
בפשיטה "אני מעריך את פשיטת סטנזאר, מנ-
קודת השקפה ציית בעיקר, להישגם של הכוחות
החופיים הקלים. יתר-על-כן, היא היתה בשעתה
והנה גם כיום המבצע הבודד הגדול ביותר אשר
בוצע ע"י כלי-השיט החופיים".

מטרת הפשיטה היתה להרוס את שער-הכניסה
אל המבדוק היבש היחיד⁽⁶⁾ בחוף האטלנטי של
צרפת, אשר גודלו הספיק לביצוע תיקונים באנית-
המערכה הגרמנית "טרפייז" בת 42,000 טון.
היתה זו איפוא מטרה אשר נודעה לה השפעה
ישירה על מאון-הכוחות הציים היריבים. מטרות
משניות היו פגיעות באגני-הנמל⁽⁷⁾ אשר שמשו

(1) מנועית — Motor-Launch

(2) תותחית-מנוע — Motor-Gunboat

(3) טרפדת-מנוע — Motor-Torpedo-Boat

(4) Victoria Cross עיטור-הגבורה הבריטי הנדיר
והחשוב ביותר, הניתן רק כעד מעשה-גבורה עילאי בנור
כחות האויב.

(5) Dock — אגן הפור ביבשה, הסגור בקצהו
האחד, או משני קצותיו ע"י שערים. ניתן להריקו ממים,
לאחר סגירת השערים, כדי לאפשר גישה לקרקעית-האגנה.
(6) בגלל הבדלי גובה-המים הניכרים, הנגרמים חליפות
ע"י הגאות והשפל בנמלי החוף האטלנטי, מורכב גם
נמל סטנזאר ממספר אגנים הסגורים כלפי הים ע"י
שערים, כך שגובה המים ישאר יציב. אניות הנכנסות
לנמל חייבות לעבור דרך שערים אלו, במקרה והשערים
ניזוקים, משתנה גובה המים גם בפנים האגנים, והדבר
עלול להזיק קשות לפעולות הנמל. המבדוק בסטנזאר
היה למעשה תעלת-כניסה סגורה ע"י שערים בשני קצותיה,
אשר קשרה בין האגנים הפנימיים לים הפתוח, (שפך
הנהר לואר), ודרך אגן גם השתמשו בה לתיקון ובדיקת
אניות.

(7) Block-Ship

הצבאי שהשתתף במבצע נועז זה היה לויטננט קולונל א. ס. ניומן, אשר בחזרו מהשבי ב-1945 הוענק לו "צלב ויקטוריה".

זאת היתה עתידה להיות, איפוא, התקפה חזיתית של כוח קטן המובל בכלי-שיט בלתי משוריינים נגד גמל מוגן היטב, והצלחתו היתה תלויה בראש ובראשונה בגורם ההפתעה. במובנים רבים דמתה פשיטה זו לפשיטה על זיברוגה⁸ במלחמת-העולם הראשונה, אך הפעם היה הכוח קטן יותר. הפעם היה גם סיכון רב יותר שכוח זה יתגלה הן על ידי מטוסים והן על-ידי מכ"ם. היה עליו גם להרחיק שוט במעלה שפך נהר הלואר, ולבסוף, סבל כוח זה מסיכון נוסף עקב ההתפתחות העצומה של כלי-הנשק קצרי-הטווח ומהירי-הירי שחלה במלחמת-העולם השנייה, ואשר אימו במידה רבה על כלי-השיט החופיים הקלים, עשוי-עץ, והמותנעים ע"י מנועי-בנזין.

בתכנון הסופי הסכימו ביניהם שני מפקדי הכוח, הציי והצבאי, כי המשימה העקרית תהיה ריסת שער-המבדוק הגדול על-ידי ה"קמבלטאון", וכי מתפקידם של כלי-השיט הקלים יהיה להוריד ביל אניה זו לקרבת המטרה, ולסייע לה בכל האש המסייעת האפשרית. תכנית אחרת, שלפיה היה על גוף-הפלדה של ה"משחתת" לשמש כי מחסה למנועיות, נדחתה לבסוף. "בדעתנו וב-תכניותינו", דיווח לאחר-מכן קומנדר ריידר "חזי-נו הקרבת הכל, באם יהיה הכרח בכך, בכדי להבטיח את פריצתה של ה"קמבלטאון". כולנו קיוונו כי נצליח להכנס די עמוק לשפך הנהר מבלי להתגלות, ולאחר זאת לרמות את האויב רק לפרק הזמן הנדרש להשגת מטרותנו. אך כור-לנו ידענו כי אם-כי יתכן ונצליח להיכנס מבלי להתגלות, הרי בשל "חוצפתנו" לא תהיה כל אפ-שרות לכך בשעת צאתנו. תקוותנו היתה להעזר בשלב זה במסך-עשן".

כוח הפשיטה הפליג מגמל פולמות בדורים מערב אנגליה בשעה 0200 אחה"צ, ביום שלישי ה-26 למרס, והסתדר במערך השיוט המיוחד שהחלט עליו. בראש השייטת יצאה א. ה. מ. "אתרסטון", אחת משתי המשחתות מסוג "האנט", אשר צורפו כליווי להפלגה ואשר הפליגו בה



החוף המערבי של צרפת: הפושטים על סט-נזאר יצאו מגמל פולמות האנגלי.

שעות עם מטענה, שכלל כמה טונות חומר-נפץ מרסק, וע"י כך תהרוס את השער. נוסף לכך, תוכננה נחיתתם של אנשי-קומנדו ממנועיות על מזח קטן הנקרא בשם "המזח הישן", וכן בקרבת מקום לשער-כניסה קטן לאגנים הפנימיים שכונה בשם "הכניסה הישנה". על יחידות אלו הוטל ביצוע תכנית נרחבת של פעולות-הרס בכל הכניסות לאגנים ובמכונות-השאובה של המבדוק, אשר שמשו להרקתו. מפקדו של הכוח



לויטננט קולונל א. ס. ניומן, מפקד גייסות הקומנדו בעת הפשיטה על סט-נזאר.

⁸ גמל קטן בחוף הבלגי. ב-23.4.1918 ביצעו שם הבריטים התקפה נועזת ביותר, במגמה לחסום את הכניסה לבסיס-הצוללות שבמקום.



מראה כללי של נמל סט'ינזאר. מימין מתמשך "המחנה הישן" לתוך נהר הלואר, ומאחוריו נראה המבדוק הגדול, אשר כניסתו (פתוחה בתצלום) שימשה כמסרה העיקרית לפשיטה.

כי גראו חמש טרפדות גרמניות באזור סט'ינזאר. עצמת סוג אניות זה היה שווה בקירוב לעצמתן של המשחתות הקטנות מסוג "האנט" הבריטיות. כך שהכח הגרמני אשר נודע על אודות תיו במברק היה כוח עדיף במידה ניכרת, לגבי הכח התוקף. אך מאחר שלגרמנים לא היתה כנראה כל ידיעה באשר לשייטת הבריטית, והחשיכה ירדה מבלי ש"קמבלטאון" ובנות-לויתה תתגלנה, החליט לייסד שאת הטרפדות הגרמניות יש להעריך כלא-יותר מאשר סיכון נוסף, ואניותיו המשיכו בדרכן בהתאם לתכנית.



קומנדר ר. א. ד. רידל, מפקד הכוח הציי בעת הפשיטה על סט'ינזאר.

שני מפקדי הכוח הפושט. היא גררה את תותחית-המנוע מס' 314, אשר אליה התכוננו שני מפקדי הכוח לעבור בעת שלב-הגישה הסופי וההתקפה. מאחורי ה"אתרסטון" באה "קמבלטאון", אשר גררה את טרפדת-המנוע מס' 74, שצוידה במיוחד בטרפדות בעלי פעולה-משתהית אשר עליהם היה לשמש לטרפוד שערי-הכניסה הקטנים ב"כניסה הישנה" אשר בסט'ינזאר או, לטרפוד ה"קמבלטאון" עצמה במקרה ומנגנון ההטבעה העצמית שלה יכויב. בעקבותיה של "קמבלטאון" שטה "טייגדייל", משחתת הליווי, השניה, ובשני טורים משני צדי המשחתות שטו המנועיות. ארבע מאלו צוידו בטרפדות, לטיפול באניות אשר יתכן וייפגשו בהן במקרה בדרך או בנמל החיצוני של סט'ינזאר. יתרון הובילו את חיילי הקומנדו. כולן צוידו במיכלי-דלק נוספים על סיפונן, לשם הגדלת טווח-פעולתן.

בגלל תחזית מזג-האוויר הוקדמה כל הפעולה ביום אחד מהמועד שתוכנן, ובעת ההפלגה, ניכר היה ניגוד בין השיט השקט לבין ההכנות הקדחתניות האחרונות אשר באו לאחר שבועות של אימון ואירגון. את אשר אפשר היה לעשות כבר נעשה, והצוות, בדומה לנוסע-רכבת, ישבו והר-הרו בדברים אשר השאירו מאחוריהם.

* * *

בערב לאחר ההפלגה נתקבל מברק מהמפקד הראשי שמושבו בנמל פלימות, אשר בו הודיע

לויטננט ט. ו. בוידי, מפקדה של המנועית מס' 160, אשר שטה לפני ה"קמבלטאון" ומימינה מתאר את ההכנות והתכונות האחרונות שנעשו על ידי הצוות של כל כלי-השיט, תוך כדי הסתכלותם בהתקפת-ההסחה על סט. נזאר שבוצעה ע"י חיל-האוויר המלכותי לפני עיניהם. "דאגתי להוריק לגמרי את מיכלי-הדלק שעל הסיפון, ולמילויים במים, להתקנת הגה-יד לשעת חירום, ולפריסת כל הציוד הרפואי בחדר-ההגה. זה העסיק את כל הצוות, דבר שנראה לי כרצוי. לא אשכח לעולם את הריח הערב של האדמה, בעלותינו במעלה הנהר. אפשר היה לראות את שתי הגדות ולהבחין בגדרות ובעצמים בחוף השמאלי. הסירה המובילה התקדמה מעט לפנינו, בכדי לגלות את מצופי-הסימון אשר היו מוארים — לנוחיותנו".

"לפני כניסתנו היתה לי הרגשת פחד, אך עתה, כשהפעולה עמדה להתחיל, הייתי שקט לגמרי ומלא בטחון. אנשי הצות שלי היו נפלאים, והחליפו דברי-בדיחה תוך כדי כניסתנו. הרגשה משונה היא זאת! אמרתי להגאי שלי, 'היא תהיה בקרוב עוד יותר משונה', היתה תשובתו:

כאשר נמצא הכוח ממול למגדל "לה-מורי", הניצב על אי קטן בשפך הנהר, המצוי במרחק של שלושה מילין מהנמל, התחיל זרקור בודד לסקור את שפך הנהר. הוא סקר את השטח פעמיים, בקשת שהתקרבה מאד לירכתי האניות הקרבות, וכבה לאחר זאת. ברם, כמעט מיד לאחר זאת נדרשו האניות לזהות את עצמן ע"י תחנת-

אות גרמנית, על החוף, והתור-תחית 134 ענתה בסימן היכר מדומה, ולאחר זאת קיבלו אות תתה בגרמנית כי היא נכנסת לנמל בהתאם להוראות קודמות. "מהחוף הופעל זרקור נוסף שהאיר את התותחית החלוצה, אך האויב שרוי היה עדיין במבוכה, והזרקור כבה שוב, כשהסירות הבריטיות ממשיכות להתקדם במהירות של 15 קשר. עדיין לא נורתה אף יריה, וכל רגע נוסף היה בעל חשיבות חיונית".

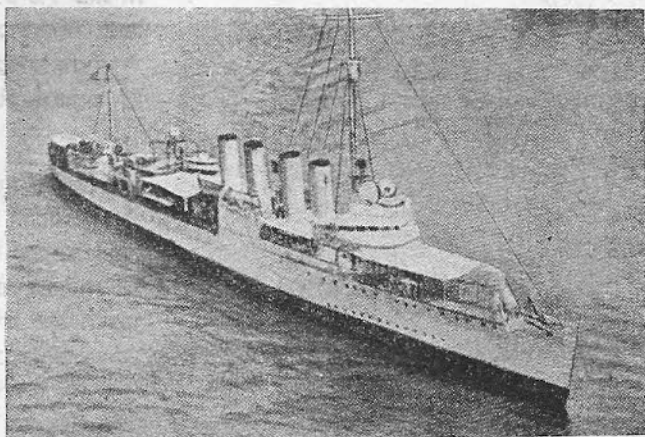
בפני התוקפים נשאר עוד מרחק של קצת יותר משני

הקלקול הטכני הרציני היחיד במשך כל הרמסע למטרה, אירע לעת רדת החשיכה במנועית אחת אשר מנועה השמאלי פסק לפעול. מאחר ולא ניתן למצוא את גורם הקלקול, הועברו אנשי-הקומנדו לסירה אחרת, והמנועית חזרה לאנגל-יה, "בנתיב לשעת-חירום" שתוכנן במיוחד למקרה כעין זה.

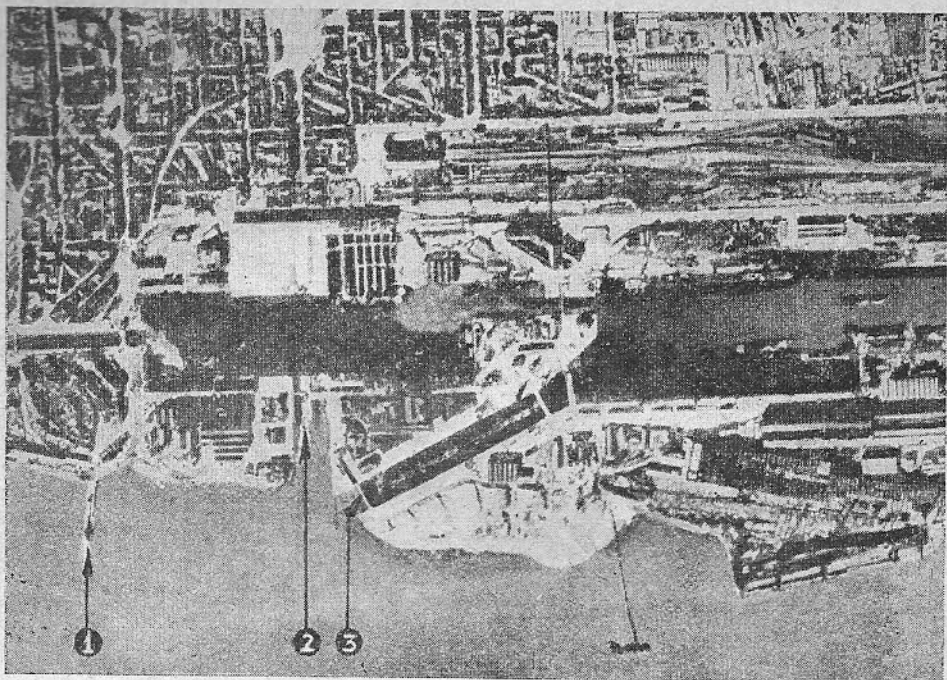
מסע-ההתקרבות

היה זה בשעה 2000 בערך כאשר עברו ריידר וגיומן, המפקד הצי, והמפקד הצבאי של כוח-הפשיטה, מהמשחתת "אתרסטון" לתותחית-המנוע מס' 314. אותה שעה פנו הפושטים לכיוון שפך הנהר לואר, במהירות של 12 קשר. "התרגשות היתה רבה" זוכר לויטננט קארטיס, מפקד התותחית, כאשר היצבתי את סירתי שלי במקומה בראש הטור".

מערך ההפלגה שונה עתה לקראת ההתקרבות הסופית וההסתערות. לפני ה"קמבלטאון" שטו שלשה מכלי-השיט הקלים — בראש התותחית 314 עם המפקדים על סיפונה, ושתי מנועיות-נושאות-טורפדות בכל צד — ומאחורי המשחתת הישנה באו שני טורים של מנועיות, ולבסוף טרפדת-המנוע מס' 74. מלאכת-ניווט מוצלחת ביותר, הביאה את כל הכבודה כולה ישירות לתוך שפך הנהר, למרות הערפל הקל, אשר התפשט מתחת לעננים הנמוכים. "אתרסטון" וה"טייג-דייל" נפרדו כדי לפטרל בשפך הלואר עד לעלות השחר.



המשחתת "קמבלטאון" אשר ניגחה את שער המבדוק בסט. נזאר כשהרטומה מלא חומר נפץ. נרכשה מארה"ב ב-1940.



נמל סטיינזאר

1 — ה"מזח הישן"; 2 — ה"כניסה הישנה" לאגן הנמל הפנימי אשר שימש כבסיס לצוללות הגרמניות; 3 — שער הכניסה למבדוק הגדול אשר פוצץ ע"י "קמבלטאון". החבנה הגדול בפנים האגן הפנימי הוא מקלט לצוללות אשר גגו הושלט רק למחצה.

הפערה פורצת

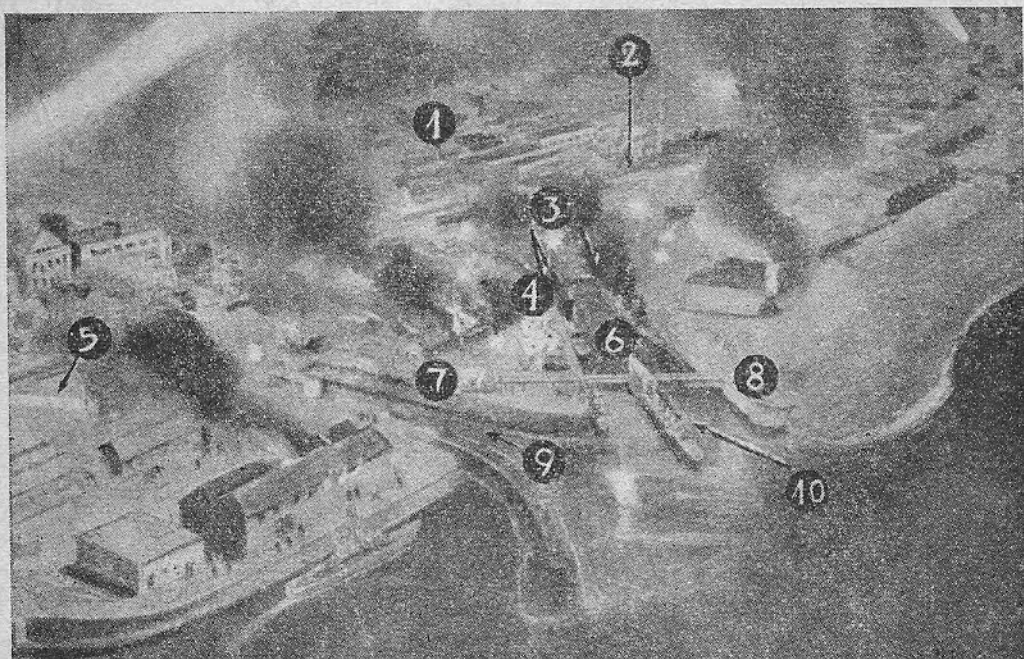
"קשה הדבר", דיוח קומנדר ריידר "לתאר את מלוא זעם המלחמה אשר בו נפתח הקרב משני הצדדים. חלל האויר הפך לגוש אחד של פגזים נותבים, אדומים וירוקים, העפים לכל הכיוונים. במשך כל המאורעות האלה שמרה ה"קמבלטאון" על כיוונה הישיר אלי מטרתה — שער המבדוק — תוך הגברת המהירות ל-18 קשר.

ההכרעה היתה תלויה עתה בעיקר בעמידתו של הגרמני בתוך עמדות התותחים, המוגנות היטב על המיזחים ובנייני החוף, העומד מול הימאי הבריטי, אשר היה חשוף פחות-אדיותר לפגיעות מאחורי התותחים מהירי-הירי של אניותיו. "לפי כל החישובים היה בגדר אפשרותו של האוירב למנוע את כניסתנו" אמר ריידר, "אך במלחמה קיימים גורמים רבים שאי-אפשר לחשבם מראש".

"התותחנים קבלו הוראות לנצור את אישם במידת האפשר, לאכן במדויק את המקומות אשר מהם נורים הפגזים הנותבים; ולכוון בדיקנות. כאשר הגיע המועד היתה משמעת-האש מצויינת. בתחילה הפסיק האוירב את אישן, מאחר ולא נענה

מילין כאשר האורות נדלקו שוב; תותח אבטומטי ירה צרור מקוטע והפגזים פגעו במים בקרבת התותחית. כתשובה נורה זיקוק, תוך תקווה לבלבל את המצב כמה שניות נוספות. האש נפסקה, אך עתה הלכו-ואזלו כל תכסיסי-ההתעיה. כעבור כמה רגעים נפל אורם המלא של כתריסר זרקורים על ה"קמבלטאון" והקרב התחיל.

בקרב העז שהתפתח במשך שעותיים הבאות בוצעו מעשי-גבורה עילאיים רבים. לחלק מהם היו עדי-ראיה, והם נרשמו לזכרון, ולחלק מהם לא היו עדים. מ-18 האניות אשר נכנסו לנהר חזרו 7, מ-62 הקצינים ו-291 החוגרים אשר השתתפו חזרו 28 קצינים ו-240 חוגרים. רק כעת אפשר לאחד את חלקי-המעשה השונים מסיפוריהם של אלה אשר חזרו. ברם, רבים הושארו במקום ונלקחו בשבי, ורק כעבור זמן נתקבלה תמונה מלאה על כל אומץ-לבם של מבצעי הפשיטה. עם כל זאת — יהיו דברים רבים אשר לא יסופר עליהם לעולם, על הדרך בה עמדו אנשים בפני המות ונלחמו עד לאחרון שביניהם, עד אשר לא נשאר בחיים אפילו אחד מהם שירשום לזכרון-עד את פרשת קרבנם.



הפשיטה בשיצומה

1 — מרכז העיר טטינאר; 2 — אגן הנמל הצפוני; 3 — אניות בוטרות במבדוק; 4 — פיצוץ תחנת-השאיבה של המבדוק; 5 — בסיס הצוללות הגרמני; 6 — המבדוק עצמו; 7 — פיצוץ מנגנון סגירת המבדוק; 8 — הכניסה למבדוק; 9 — ה"כניסה הישנה"; 10 — "קמבלטאון" מנגזת את שער המבדוק.

לידה. הסתכלתי אחורה וראיתי את המנועיות כשהן משיבות באומץ לאש שהונחתה עליהן מה-חוף, אך התעצבתי אל לבי כאשר ראיתי כיצד סירה אחר סירה נפגעת ועולה בלהבות או מתפורצת. מראהיה של ה"קמבלטאון" היה מרהיב כאשר פרצה דרך העשן והפגזים המתפוצצים והתנגשה ישר בשער המבדוק בקול נפץ, אשר נשמע אפילו מעל לרעש אש-התותחים האיומה.

למרות זוהרם של הזרקורים, ולמרות ברד-האש אשר רוכז אל גשר אניות, שמר לויטננט קומנדר ס. ה. ביטי, מפקד המשחתת הישנה, על הכיוון הנכון, ולא סטה ממנו, בהתקדמו במהירות של 15 קשר, עד אשר פגע במטרה בשעה 0134. לאחר הפלגה במרחק של 400 מילין אחרה אניותו רק ב-4 דקות לעומת השעה שתוכננה.

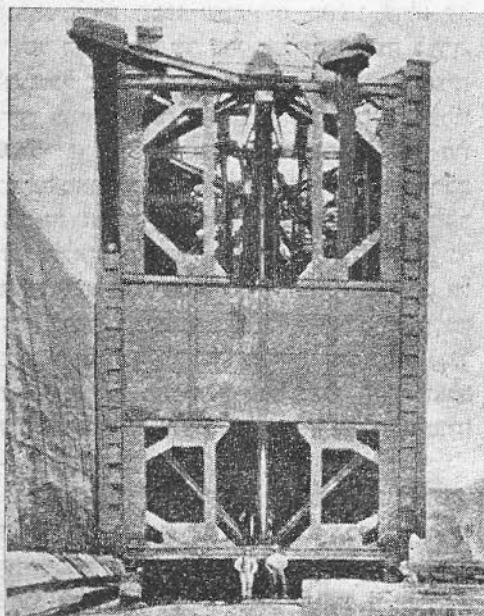
"כאשר היא התנגשה בשער", סיפר ריידר "ראינו להבת-אש מתפרצת בחלקה הקדמי אשר שככה כעבוד זיקה או שתיים, ויכלנו רק לראות את אישם העז של תותחי ה"ארליקונים" שלה". שעה שנתחבה ה"קמבלטאון" בחוקה בתוך שער המבדוק, הבטיח ביטי את השגת המטרה העקרת

באש. לבסוף, ברגע הנכון, הלמו בהם התותחנים הבריטים במלוא כוחם. במהרה נוכחו שאישם היתה בת-תכלית, מאחר וחלה החלשה ניכרת באש האויב. למרות שהחלשת האש היתה ארעית בלבד, היא אפשרה לנו להגיע אל המטרה. היה זה הישג-לדוגמה של צוותות התותחים, ושל אלה האחרים אשר המשיכו להפעיל את התותחים כאשר אנשי הצוות המקוריים הוצאו מכלל פעולה. "קרוב לזרועות שוברי-הגלים של הנמל החי-צוני עגנה אנית-משמר גרמנית. על התוקפים היה לעבור בסמוך לה, והיא קבלה "טפול" נמרץ ביותר. תותחן ה"פוס-פוס" שלי — לויטננט אר-טוס — ירה בה כעשרים פגזים והטיל את תותחה הקדמי, ביחד עם רוב צוותו, המימה. עזבנוה מימיננו, ובעברנו לידה פגענו פגיעות רבות נוספות בגשר-הפיקוד שלה".

סירתו של לויטננט בויד, אשר סנוורה על ידי אור הזרקורים ש"הפכו לילה ליום", גם היא מצאה עצמה לפתע קרוב לאנית-המשמר. "היה עלי לשנות את כיווננו באופן פתאומי בכדי לה-מנע מלהתנגש בה, וירינו בה צרור הגון בעברנו

ידי חיילי הקומנדו. ברם, הוא וידא כי מטעני החבלה בתוך ה"קמבלטאון" אמנם הופעלו, וכי חלקה האחורי של המשחתת אמנם שקע במים באופן משיביע רצון. הטרפדת מס. 74 הושארה כעתודה מאחר וריידר חשב על האפשרות כי ייתכן ויהיה צורך להשתמש בה לשם טירפוד ה"קמבלטאון" באם מטעני-החבלה לא יפעלו כר-ראוי. לויטננט מ. ו. וין, פנה אליו בצעקה "מה ברצונך שאעשה?" ריידר השיב "התקרב, לכניסה הישנה" וטפרד את שערי-הכניסה לאגן הצוללות. כעבור מספר דקות נורו הטורפדות בעלי מנגנון-ההשהייה ווין חזר לשם מסירת דו"ח אל סיפון התותחית. קארטיס מספר כיצד שתו בצותא כוס "בראנדי" על הגשר. ריידר אמר: "יפה עשית!" ולאחר זאת הורה לזין לזון. "הוא יצא לדרכו, ואני", מספר קארטיס, "התחלתי לנוע אחורנית. הדבר הבא שאני זוכר הוא שסירתו של וין נגשה למנועית שעלתה באש במרחק של כ-200 ירד מאתנו. הוא נסה להתקרב אליה, אך סירתו נדלקה ועלתה באש אף היא".

ברם, כנראה שהטרפדת 74 לא נהרסה בשלב זה. הבהרה נוספת על גורלה נתקבלה מאחד



שער המבדוק של סטֶיִנְנָאר לפני התקנתו. התצלום מראה חזק לרוחבו של השער, גובה השער מומחש ע"י פועלים השומדים לידו.

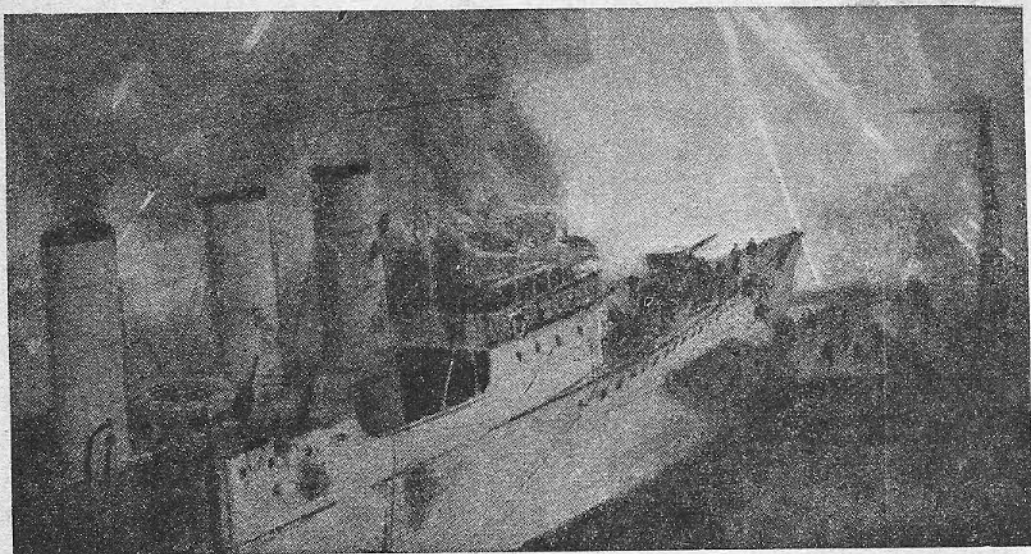
של הפשיטה, ו"צלב ויקטוריה" אשר הענק לו הגיע לו במלוא הזכות, כי משיתפוצץ מרעום-הזמן שבתוך האניה, ייהרס שער המבדוק כולו והמטרה העיקרית תושג. חיילי הקומנדו כבר התחילו לרדת לחוף בסולמות החבלים מחרטום המשחתת, כדי לבצע חבלות בהחנת-השאיבה ובמתקנים המשמשים לסגירת שער המבדוק.

בינתיים ניסו המנועיות להגיע אל ה"מזח הישן" במרחק של כרבע מיל במורד הנמל, ממקום המבדוק, מקום שם נתקלו בהתנגדות עזה. ה"החלשה הניכרת" באש האויב, שהיתה תוצאה של אישן התכליתית בשלבי הפשיטה הראשונים, לא ארכה זמן רב. לאחר התדהמה הראשונה, עת ירו הגרמנים גם באנית-המשמר שלהם-עצמם נוסף ליריות על הפושטים, חזרה אישם והיתה מדויקת. ביחוד עזה היתה האש בקרבת ה"מזח הישן" אשר היה את מטרתו של הטור השמאלי של המנועיות. רבות מהן כבר עלו באש ואחדות התפוצצו.

בשעה שסירות אלו המשיכו שם בנסיונותיהן להנחית את חייליהן לחוף, התקדמה בקושי שארית הטור הימני לכיוון ה"כניסה הישנה", בקרבת מקום ל"קמבלטאון". כאן מצאו מחסה-מה מאש האויב, והמנועית מס. 177 הצליחה להגיע לחוף ולהנחית את חייליה. תוך כדי-כך, קירב אליה לויטננט קארטיס את התותחית שלו, לשם הנחתת קולונל גיומן ופלגת המפקדה שלו בחוף.

לאחר הורדת אנשי-הצבא לחוף, התרחקה התותחית קמעה ולאחר זאת התקרבה אל שער המבדוק כך שקומנדו ריידר, מפקד הכוח הצי, יכול היה לרדת לחוף ולוודא אם אמנם "קמבלטאון" הוטבעה כראוי. "לאחר שהורדנו את קומנדו ריידר לחוף", אומר קארטיס, "נשארגו במ"קום כשלוש-ארבע דקות נוספות, כשסירתנו נורגעת בשער, עד אשר הופיעו כעשרים-וחמש דמויות מתוך הבתים הסמוכים. בתחילה חשבתים לגרמנים, וכבר התכוונתי לצוות על פתיחת אש, כאשר אחד מהם צעק שהם מאנשי ה"קמבלטאון". הם היו כולם פצועים, אם כי רובם פצועים קלים, ורבים מהם סבלו מהלם, כתוצאה מההתנגשות עם שער המבדוק".

ריידר חזר לסיפון התותחית כעבור זמן-מה. בעת שהותו על החוף נורו אליו יריות מאחת האניות העוגנות בשטח המבדוק, וכן כמעט נפגע מהפיצוצים במתקנים השונים שבוצעו על-



המשחתת "קמבלטאון" מנחת את שער המבדוק בסטיינזאר, חיילי הקומנדו נראים מזנקים מזורטומה ליבשה.

בינתיים תמרן קארטיס את התותחית שלו ב"כניסה הישנה", "זועת-המחזה", הוא כותב, "הודגשה מדי פעם-בפעם על ידי רעש הפיצוצים שבוצעו על ידי החיילים שביבשה. הרעש היה מבהיל. בין יתר הדברים, הם פוצצו את תחנת-הכוח של המבדוק, וברד איום של לבנים ניתח על הגשר והסיפון שלי".

ריידר החליט לגשת ולראות כיצד מתפתחת ההתקפה על ה"מיזח הישן". "בעזבונו את הכניסה הישנה", הוא זוכר, "ראינו שמהלך הדברים שם לא היה משביע-רצון. הגישה למיזח הוארה מכל הצדדים, על ידי זרקורים גרמניים ואש קטלנית הומטרה על המנועיות, אשר באומץ לב עדיין ניסו להתקרב".

קארטיס הבחין באש כבדה מאד מומטרת מעמדות-התותחים שעל המיזח עצמו, וכן היתה קרן-אורו של אחד הזרקורים מכוונת ישר לאורך המיזח. כשנים או שלשה תותחים נוספים מסוג "בופורס" — ירו ישירות לאורך הקרן — והמיזח כולו כוסה באש.

"נעצרתי במרחק של כ-200 ירד, ופתחתי באש על עמדת-התותחים הגרמנית. העמדה נשתתקה לכמה רגעים, ונסיתי לפגוע בזרקור אך ללא הצלחה. אחר זאת ראינו חמישה או ששה גרמנים רצים במהירות לאורך המיזח בכדי להפעיל מחדש את התותח שהשתקנו. הוא פתח שוב באש

הקצינים אשר נפל בשבי בעת הפשיטה, אך הצליח להמלט, וכעבור שנתיים חזר לאנגליה. ויז העלה על סיפנו כמה מאנשי צוותה של ה"קמבלטאון", מסר הקצין, ולאחר זאת הפליג בכיוון לבית. הוא יצא בשלום, מכיון שהתותחנים הגרמנים לא תפסו שמהירות סירתו עולה על זו של המנועיות. עד כדי כפליים ומחצה לערך, כך שכל אישם פגעה הרחק מאחוריו. במחצית דרכו במורד הנהר הוא הבחין במצוף-הצללה מסוג "קרלי"⁹ שעליו נמצאו מספר אנשים. אלה היו כנראה מאנשי אחת המנועיות אשר נוטשה בקרבת ה"מיזח הישן", מאחר והזרם החזק של הנהר היה ללא-ספק עלול לגררם למקום אשר בו מצאם. הוא עצר את סירתו והתחיל להעלותם אל הסיפון. סוללות-החוף פגעו בו מיד. הסירה עלתה בלהבות, ואנשיה נטשוה. לאחר ששהו במים משך תקופה ארוכה מתו חלק מהם בגלל הקור, ואלה שנשארו בחיים הועלו על סיפון כמרת גרמנית — ביניהם גם ויז.

"פעולתו של ויז, בעצרו לשם העלאת האנשים על סיפנו, למרות שידע כי הוא כבר בדרך אל חוף-מבטחים, היתה פעולה שאפשר היה לצפות ממנו כי הוא יבצעה. אמנם היתה זו טרגדיה שהדבר עלה בחיי אנשים כה רבים, ובאבדן סירתו. הדבר עלה לו גם באבדן עין אחת".

⁹ Carley Float —

תלט על האש", ממשיך פלאט, "ובכך ששני התו-תחים יחד עם צותיהם הוצאו מכלל-פעולה, החד-לטי לנטוש את האניה, כי ידעתי שכאשר האש תגיע אל המיכלים, תתפוצץ הסירה".

"הוריתי לחיילים שלא נפגעו לשחות אל החוף והורדתי שני חיילים, שהיו פצועים קל, על מצוף-קארלי" ואמרתי להם להמתין לצדנו. המנועית מס. 160 התקרבה עד למרחק שבו אפשר היה לבוא אתה בקשר, ובקשתי להתקרב לדופנו. תחת אש קשה מתותחי הנמ, שעל הרציף ועל החוף, העלתה סירה זו על סיפונה את כל אלה שנשארו בחיים, וכן את הפצועים. כן משתה כמה מלחים מתוך המים, ואספה את שני החיילים הפצועים מהמצוף. נעשתה בדיקה קפדנית של הצוות והחיילים שנשארו על סיפון הספינה שנפ-געה בכדי לוודא שאין באף אחד מהם רוח חיים ואין יותר את מי להציל".

כאשר פקד פלאט לנטוש את הסירה נשאר המלח למברט, שנפצע קודם לכן, על מנת לעזור בהעברת יתר הנפגעים. בהמליצו עליו כתב פלאט: "התנהגות זאת הצביעה על הקרבה עצ-מית נעלה ביותר, ואומץ רוח". קומנדר ריידר מוסיף: "כאשר ניתנה הפקודה לנטוש את הסירה, היא היתה אחוזה להבות ללא כל תקוה לכבותה, ועם גלונים של דלק בעל אוקטן גבוה במיכלי-הדלק שעל הסיפון, היא עמ-דה להתפוצץ בכל רגע. אני חושב לכן, שלמברט ביצע מעשה גבורה עילאי". אי לכך הוענקה לו "מדליית הגבורה הבולטת"⁽¹⁰⁾ ופלאט עצמו זכה ב"מסדר השירות המצויין" עבור אומץ-לבו בהנ-היגו את טור סירותיו אל המיזח, ובשל חתירתו העזה אל החוף מול כוחות עדיפים.

המנועית המצילה עם הניצולים על סיפונה לא הספיקה להתרחק מרחק רב שעה ששבריה של מס. 447 התפוצצו לרסיסים.

בדרך ל"כניסה הישנה"

בשעה שהטור השמאלי סבל אבידות כבדות, האיר המזל את פניו עוד פחות לסירות שבטור הימני, אשר מנהיגו היה לויטננט-קומנדר ו.ד. סטיפנס, במנועית מס. 192 אשר מטרתו היתה, "הכניסה הישנה".

"הכל הלך כשורה" הוא כותב, "עד אשר הגענו

והושקע על-ידינו. אך לא הצלחנו להשתיק את התותחים אשר ירו לאורך קרן הורקור. התותחן אשר ישב ברוח כה קרה בעמדתו הגלויה בחלק הקדמי של סיפון התותחית כדי לבצע הפגזה זאת, היה המלח הכשיר ו.א. סאבאג. אי-התחשבותו המפליאה בסכנה, ודיוק כיוונו המיושב, בתוך כל הגהינום הזה של רעש, פגזים נותבים והתפוצצויות, זיכה את הלה ב"צלבי-ויקטוריה".

המאורעות ליד ה"מיזח הישן"

כפי שכבר הוזכר לעיל לא התמזל מזלן של המנועיות ליד ה"מיזח הישן". לויטננט ט.ד.ל. פלאט במנועית 447 היה מנהיגו של הטור הש-מאלי, אשר משימתו היתה לתקוף את המיזח. תותחיו פגעו באחד הורקורים על הרציף, אך הוא עצמו היה נתון לאש צולבת קשה, אשר חיסלה את התותחנים, והוציאה את התותחים מכלל פעולה.

פלאט הוביל את סירתו בהתאם לתכנית לצד האחד של המיזח, הפונה לעבר היבשה, אך לרוע המזל הוא נתקע בשרטון במרחק של כ-10 רגל מהמיזח עצמו.

והרי תאורו של לויטננט פלאט: "הקצין המפקד על חיילי הקומנדו שבסירתי בא אלי ומסר שכמ-עט כל אנשיו נהרגו או נפצעו, וכי אינו חושב שיצליח לבצע נחיתה בת-תכלית, אך בכל זאת ינסה".

"המנועית נמצאה במרחק רב מדי מהמיזח בכדי להוריד מישהו, כך שהחלטתי להינתק, ולנסות ולהתקשר לקצה הרציף. משך תקופה זו היינו תחת אש של תותחים נגד-מטוסיים שמוקמו על החוף בקרבת המבדוק ועל כמה בנינים. פקד-תי. כל המכוונות מלא אחורה!, והצלחנו לרדת מהשרטון. אך בדיוק כאשר נתתי את הפקודה כל המכוונות מלא קדימה' נפגע חדר-המכוונות בפגיעה ישירה ע"י פגז בעל קליבר כבד. הסירה יצאה מכלל פעולה, ותוך כמה רגעים הפך חדר-המכוונות לגהינום".

השקט אשר שרר על הסיפון בשעת סכנה קי-צונית זאת מודגם היטב על ידי הערתו של ההגאי, רבי-המלחים פ. אוברטון: "לא כדאי להתרגש מזה", הוא אמר, "התרגשות לא תעזור לנו".

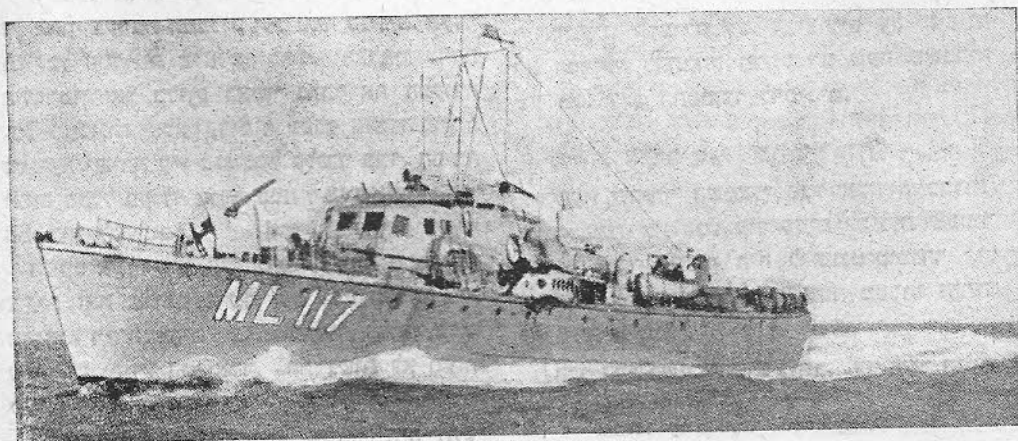
"בהתחשב בעובדה שבלתי אפשרי היה להש-

כמעט מול ה"מיזח הישן", ולמרחק של 200 ירד ממטרתנו. נפגענו מספר פעמים אך היינו עוד בכורשר-שיוט טוב, ואם-כי היו לנו פצועים-מספר, לא היו ביניהם פצועים קשה. לפתע פנה לנו מזלנו עורף, ונפגענו פעמיים מטווח קרוב, ע"י דבר-מה כבד, כנראה פגז של 102 מ"מ. התוצאות היו מידידות והרות-אסון. שני המנועים וההגה חדלו לפעול, והסירה נטתה מלוא הצד שמאלה מכח הפגזים הפוגעים בה. במקרה הצלחנו איך-שהוא להגיע לקירבת הרציף, דבר שאיפשר לכמה מחילי הקומנדו לטפס על קיר המיזח ולעלות לחוף. גם האתת שלי הצליח לעלות ליבשה, מתוך כונה שנוזק לו חבל כדן לקשרנו. לרוע המזל הוא נהרג לפני שיכול היה לעשות זאת, והסירה שנתקלה בעצמה רבה בקיר המיזח — נהדפה מיד כ-5 מטר חזרה, ואנו נשארו ללא מכוונת וללא הגה. נתונים כל הזמן תחת אש מתותח בן 20 מ"מ שפעל מטווח קרוב. הנזק היה ממש מבהיל. למעשה לא נשאר לנו חדר-מכוונת, וכ-נראה פגעו כמה פגזי-הצתה במיכלים, כי מיכלי-הדלק בערו בכל עצמתם.

"החלטתי שהדרך הטובה ביותר תהיה לנטוש את הסירה, מאחר ולא היה אפילו הסיכוי הקל ביותר להצילה. ככוונתינו היה לרדת לחוף על-מנת להתאחד עם כוחותינו אשר בשעה זאת היו צריכים לנחות על החוף במעלה הנהר, במרחק קצר מאתנו. הורדנו למים את כל האנשים כולל הפצועים, אך בגלל מספר החיילים הרב שהיו בסירה, לא היה מקום עבור כולם על מצוף-ההצלה, וחלק נאלץ לשחות אל החוף. לעולם לא אשכח את הרגעים האחרונים על סירתי. אותו

זמן כבר פסקו מלירות בנו, ולאחר שהאויב נוכח כי הצליח לחסלנו, הוא רכז אשו במטרות אחרות. הזדקפתי בחרטום האניה, ובעת שהוצאתי את בקבוק הבראנדי הקטן שהיה אתי ללגום לגימה אחרונה, התבוננתי סביבי. היה זה מחזה לא יתואר. סירתי בערה כמעט כולה, כפי שבערו שתי סירות נוספות במרחק קצר מאחורינו; היה זה מחזה מעציב מאד. פגזים נותבים עדיין התעורפו לכל הכיוונים וכל הסביבה מוארת היתה באור הזרקורים. החלקתי בעזרת חבל לתוך המים, ובאלהים, הם היו קרים! התחלתי לשחות, בת-חילה לאט, כי המרחק היה רק 60 או 70 ירד אל החוף, ואחר כך במהירות, משום שנוכחתי לפתע כי הזרם סוחפני בחזקה במורד הנהר ומרחיק אותי מהחוף. הורדתי את נעלי — הדבר אשר התחרטתי עליו מרה מאוחר יותר, — ושחיתי כפי שלא שחיתי עוד מעודי. נאלצתי ללחום נגד הבהלה שתקפה אותי. הצלחתי להתקדם באטיות. הזמן נראה ארוך, אך אני מניח ששהיתי במים רק כשבע או שמונה דקות. בהגיעי לחוף יכולתי לשכב רק כשחציי במים וחציי ביבשה, ובמצב של אפיסת-כוחות גמורה, ברגע זה לא איכפת היה לי ביותר מה שקרה אתי; אך מישהו, חור-שבני שזה היה סגני, משכני אל היבשה וכעבור דקה או שתיים חזרתי למצב תקין פחות או יותר. נוכחתי שרק אחד מחבורתנו לא הגיע לחוף. יש לציין דבר זה במיוחד, בהתחשב עם עצמתו של הזרם באותו מקום.

"אחר זאת צריכים היינו לעבור את הרציף לאורכו, ולהצטרף אל כוחותינו. אילו היו ידיעו-תינו בתורת-ההתחמקות מושלמות יותר — יתכן



מונעית בריטית מטיפוס "פרימיל", בת 65 טון בערך. סירות מטיפוס זה היו את עיקר כוח הפשיטה אשר תקף את סט"נזאר.

תוך כדי נסיעה זו נתגלתה כמרת גרמנית שהובלטה ע"י האור שהוטל עליה מאחד הזר-קורים. המנועית פגעה בה בהצלחה, באמצעות התותח בן 3 הליטראות. האש נוהלה ע"י סגן-המפקד — הלוטננט ס.ו. וולאך ממוצא אוסטרי. האש הנגדית מהכמרת הגרמנית העלתה את חדר-המכונות באש, אך כפי שאמר אחד מאנשי הצוות "ירינו אל הגשר שלה, ובה הרגענו אותה". לאיריון היתה הזדמנות לראות כיצד התקרבה אחת המנועיות אל חברתה שעלתה בלהבות ליד ה"מיזח הישן". רבים אחרים ראו, וזכרו בהע-רצה את פעולת ההצלחה האמיצה הזאת. היה זה לויטננט בויד, מפקדה של המנועית 160, אשר אסף את הניצולים מסירתו של פלאט, דבר אשר זיכהו בעיטור "מסדר השירות המצוי".

מרגישים "כמו בבית"!

במשך מסע-הגישה שטה המנועית מס. 160 בצדה הימני של ה"קמבלטאון". והנה ספורו של לויטננט בויד, מפקדה, על הקורות אותה לאחר שהמשחתת התנגשה בשער המבדוק.

"הוריתי לצוות לשכב מאחורי צנורות-הטורפדו, והתחלתי בחיפוש אחר שתי אניות בנות 10,000 טון שעל הימצאן בנהר או במבדוק נמסר לנו קודם לכן. כל הזמן היינו מוארים באור הזרקורים, ובכל פעם שהפגזים הנותבים התקרבו יתירה, בצעתי פניות חדות ביותר כדי למנוע פגיעה. איך-שהוא הצלחנו לא להפגע ע"י פגזים בבדים". "היתה לי הרגשת רווחה בידי ע"י ה"קמבלטאון" בצעה את משימתה. הרגשת רווחה נוספת היתה לי כשנוכחתי שאני מרגיש את עצמי בנהר כמו "בבית". כל דבר היה כפי שציפיתי מראש, וברכתי את הדגם של נמל סט"נזאר אשר עליו למדנו וחקרנו במשך שעות כה רבות את פני הנמל לפני היציאה, תוך כדי שכיבה על בטנו. לדעתי הציל דגם זה את חיי".

"עליתי במעלה הנהר ועברתי ליד השלד הענקי של נושאת-מטוסים צרפתית שלמה-למחצה, אשר מראהו היה מוזר מאד באור הזרקורים. לא הצ-לחתי למצוא את שתי האניות. באכזבה רבה פניתי אחורנית וירדתי בנהר תוך כוונה לגשת ל"קמבלטאון" ולהציע את עזרתי לכל דיכפין". "קצת לפני הגיעי לשערי המבדוק, הבחנתי בסוללה על גגה של תחנת-כוח אשר כללה שני תותחים מסוג, בופורס', סוללה זו המטירה אש

והיינו מצליחים בכך — אך בצורה בה ניסינו זאת — כמעט בצעידה בשלשות, כאשר אין אפילו אקדה ברשותנו, היה הדבר חסר-תקוה. ובאמת לאחר שעברנו מרחק של כ-20 ירד בלבד גילתה אותנו מחלקת אויב. כולנו התחלנו לרוץ וניסינו להתחבא מאחורי גלילי-תיל ענקיים שהיו על הרציף. היתה זו רק שאלה של רגעים ספורים עד אשר נתפסנו וניתן לנו להבין כי עלינו לה-רים את ידינו, וכך בשעה 02.30 ב-28 במרס 1942, נפלתי בשבי הגרמני".

יש רק להוסיף לסיפור זה, כי לויטננט-קומנדר סטיפנס ברח פעמיים משביו, נלכד פעמיים, וב-שלישית פרץ ממחנה-עונשין גרמני לשבי-צריה. לבסוף עזב את מקלטו הבטוח בשביצריה, והבקיע את דרכו דרך צרפת הכבושה לספרד, ומשם חזר לאנגליה.

לא ידוע דבר אודות גורלן המדויק, וסופן של מרבית יתר הסירות בטור הימני. זוהי איפוא פרשת שני טורי מנועיות אשר יצאו לפשיטה על סט"נזאר, כשהן נושאות על ספוניהן את חיילי הקומנדו ואשר הרפתקאותיהן — של אחדות מהן — תוארו לעיל, לפחות בקיום כלליים. מה שנשאר לסיום הפרשה הוא, איפוא, לתאר את פעולותיהן של שתי המנועיות אשר שטו בתחילת ההתקפה בראש הכוח הפושט כולו, בשני צדי ה"קמבלטאון", ושהיו בעלות מטרות בלתי-מוגדרות מראש.

זו אשר שטה בצד שמאל היתה המנועית 270, אשר שטה תחת פיקודו של לויטננט ס.ו.ב. איריון. משימתו העיקרית היתה להשתמש בטורפדות אשר בה צוידה סירתו נגד כל כלי-שיט שיפריע לפושטים בדרכם אל המטרה, או אשר יתקלו בו בתוך הנמל. היה לו עוד תפקיד נוסף — פחות נעים. הוטל עליו לשוט במהירות הלך וחזור בתוך הנהר בכדי למשוך אליו את אש האויב. האש של תותחו, בן 3 הליטראות, היתה מדויקת להפליא, ובין היתר הצליחה לכבות זרקור אשר התמיד בהטלת אורו על ה"קמבלטאון". אך כע-בור זמן-מה נפגעה מס. 270 על ידי פגז כבד בירכתיה, שהרס את מערכת ההיגוי העיקרית וגרם נזק למנגנון ההיגוי המשני. אחר עשר דקות של מאמצים קשים, הושלמה התקנת הגה-עזר מופעל ביד. איריון התחיל שוב לשוט במורד הנהר, בנסותו עדיין למשוך את אש האויב, דבר שגם עלה בידו.

להתקשר באמצעות משדר עם מפקד הכוח אך לא קבלתי כל תשובה. מיכל הדלק שעל הסיפון נפגע שלש פעמים, והמים אשר בהם מלאתי בדרכנו במעלה הנהר דלפו. הסתובבתי ויריתי את הטורפדו השני לכיוון הכללי של סט"נזאר, כי נפגעי פגיעות כה רבות עד שחששתי להחזיקו יותר על סיפוני.

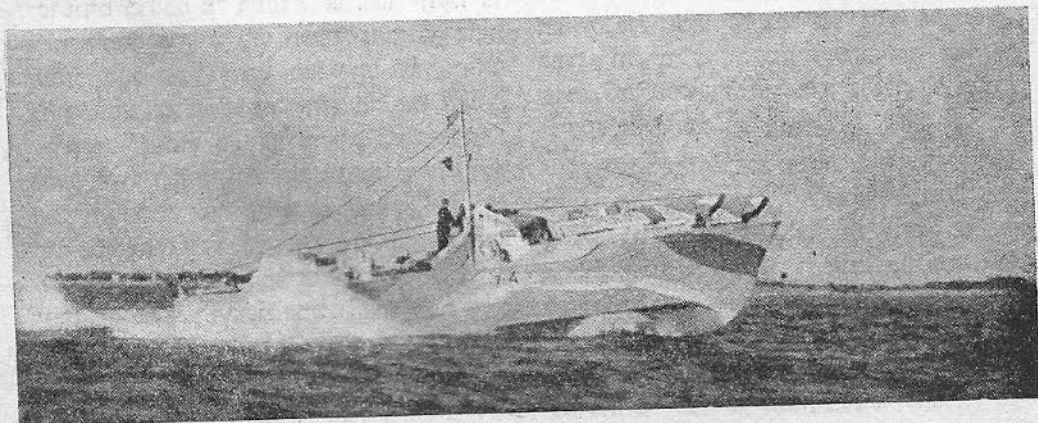
התקרבותי שוב לשער המבדוק וראיתי כי יר-כתי הקמבלטאון שקעו עמוק במים. חיפשתי מסביב אחר סירתו של לויטנט קארטיס, אך לא יכולתי לראותה. ניסיתי שוב את המשדר אך לא נענית, כך שהחלטתי להציל את כל מי שאצליח להציל. קודם כל ראיתי ברנש במים, ושמעתי קריאה "הי חבריה!" אח"כ ראיתי מנוע עית במרחק דייקטן מהמיזח שעשן רב מתאבק ממנה וזוהר אדום בוקע מחדר המכונות שלה. החלטתי להתקרב. ניכנסתי בינה לבין הרציף, דבר שהיה בגדר טפשות. החלק האחורי של סירתי התנגש בדופנה הימני של הסירה השניה, והן נשארו צמודות אחת בחברתה.

"אש התותחים היתה עזה, אך הצלחנו לאסוף את כל אלה מבין החיילים והצוות שנשארו עדיין בחיים, ובתוכם את מפקד הסירה, פלאט, אשר סירתו נהרסה תוך כדי נסיון אמיץ להגיע לחוף תחת אש כבדה. תוך כדי פעולת ההצלה עלה רב-המלחים של סירתי על סיפון המנועית הבר-ערת, ואסף פצועים רבים מתוכה, והוסיף וטיפל בהם ללא ליאות אחר-כך. שמו היה לז. לם, והוענק לו אות הצטיינות בעבור עבודתו זו. "משינו שלשה ברנשים מהמים" ממשיך בויד, ואז חשבתי שהגיע הזמן לזוז. נפגענו בירכתיים,

עזה על כל אשר סביבה. התקרבותי עד למרחק של 200 ירד, עצרתי את אניתי, ו"הרבצתי" בה כ-30 פגזים חלקם נפצים וחלקם מתרסקים בתור תח בן 3 הליטרות. נהלתי את האש בעזרת מגביר-קול, ומק-אייור, התותחן, חזר ואמר, "אזה, זה שוב פגע בממזרים". מאחר והם לא יכלו להנמיך את קניהם אלינו הצלחנו להשתיק את הסוללה. אך לאחר זאת הפך המצב "חם". צעקתי למספר 1 בצוות התותח להפסיק את האש, והס-תלקנו במהירות האפשרית. ההגאי וחל מדי-פעם מחדר-ההגה אל הגשר בכדי לבדוק באם עודני בחיים. אמרתי לו שלא ידאג. כובע-הפלדה שלי הכביד על ראשי, וחבשתי את כובעי הרגיל, אשר הסיך בי יותר בטחון מאשר כובע-הפלדה. חזרתי ואמרתי לעצמי, "באלהים, אנו עדיין בחיים!". השארותנו בחיים נראתה כמול יוצא-מהכלל.

"אח"כ ראיתי אניה אחת עוגנת, ותמרנתי את סירתי בכדי לטרפדה. אני זוכר שכוונתי את כונת הטורפדו ל"מהירות אויב" של 10 קשר, ואחר-כך צחקתי ותקנתי את הכיוון כי נזכרתי שהאניה עוגנת במקומה. יריתי ממרחק של כ-350 ירד אך רק קליע אחד פעל. נראה כאילו חלפו שעות עד אשר בקע קול-הנפץ ומאמצע האניה עלה עמוד-מים.

"נתפסנו ע"י הורקורים והרגשתי את רעידת הסירה עקב הפגיעות התדירות. אחר-כך ארעה מאחורי התפוצצות אדירה, וענני-עשן עלו מחדר-המכונות. שני המנועים פסקו מלפעול, וכל האו-רות כבו. "זהו זה" חשבתי, "איזה סוף ארוך!" אך מחשבותי נקטעו עת ששני המנועים התחילו לפעול מחדש והרגשתי מאושר וקל-לב. ניסיתי



טורפדת המנוע מס. 74, אשר טרפדה את שער ה"כניסה הישנה" בסט"נזאר.



אנשי הקומנדו הבריטים, לאחר חזרה מהפשיטה על סט'נזאר.

לחזור עם כ-30 עד 40 איש על גבי הסירה וכש־סיפוננו מלא פצועים קשה עד אפס־מקום. ב־0250 החלטתי שמצבנו לא יאפשר את איסוף החיילים שהנחתנו. הדבר נראה כבלתי־מתקבל־על הדעת שנמשיך להשאיר בחיים אפילו עוד חמש דקות נוספות, תחת אש שרוכזה לכיווננו, וכך עזבנו את המקום במלוא המהירות.

במשך הנסיגה נפגעה התותחנית פגיעות חוז־רות וגשנות בצדה הימני. היא השיגה מנועית אחרת שניצולה, והניחה מסך־עשן בכדי לחפות עליה. במשך כל דרכה הווארה הסירה באור הו־רקורים, ובעברה ליד האי "לה־מורי" הופעלו גם תותחי־החוף נגדה והמשיכו לפשוט עליה בהחטאות־מקרוב. עד אשר הגיעה למרחק של כ־4 מילין מהיבשה. מסע־הנסיגה ארך עשרים וחמש דקות. ועד לסיומו נפצעו כל אנשי הצוות, ורוב פצועי ה"קמבלטאון" נפצעו בפעם השניה.

המשחתות כפעולה

משבע־עשרה כלי־השיט אשר השתתפו בפ־שיטה נשארו כשמונה או תשע, שהפליגו עתה

וכן פרצה אש ליד מנגנון ההגה. חדר־המכונות נפגע והמנוע השמאלי הוצא מכלל־פעולה. וה־מכונאי נפצע בפניו. חיילים אחדים נפצעו על ידי פגזי ארליקון, ואני זוכר כי קראתי אל האלחוטאי ושאלתיו על שלומו. הוא סיפר לי שפגז עבר זה עתה בינו לבין המכשיר שלו אך מצב־רוחו היה טוב להפליא. כוונתי את המנוע היחידי שנשאר למהירות די־איטית וחלתי במור־רד הנהר תוך פניות חדות בכדי להנצל מפגיעות. סוללות־החוף הכבדות כמעט ופגעו בנו פעמים אחדות, אך מזלנו עמד לנו, והצלחנו להמשיך בהפלגתנו בין קלוחי־המים הענקיים שהורקו על ידי הפגזים. באתי לידי מסקנה שלא אוכל להגיע לאנגליה בעזרת מנוע אחד בלבד, והחלטתי לגנוב סירת־דיג צרפתית בכדי לחזור בה. יהיה אשר יהיה, אני אדאג להביא את הצוות ואת עצמי חזרה — איך שהוא!

בערך בשעה 0330 ירדתי לחדר־המכונות, ונסיתי להפעיל את המנוע השמאלי. המכונאי, למרות היותו פצוע, תקן את טילי־ההצתה אשר נותקו, ולבסוף הצלחנו להניע את המנוע.

התותחנית של לויטננט קארטיס, עם קומנדר ריידר על סיפונה, עזבה כנראה את הנמל אח־רונה. לאחר שאנשיה התחקו אחרי מצבן של הסירות האחרות ליד "המיזח הישן", והעסיקו באש את העמדות וסוללות התותחים שעל גגות הבתים, הם נוכחו לדעת שהאויב הלך־והשתלט על המצב.

"במשך זמן זה", כותב ריידר בדו"ח שלו, "עמדנו במקום, במרחק של כ־100 ירד מ"הכני־סה הישנה", ולמרות שהומטרה עלינו אש כמעט ברציפות, ונפגענו פגיעות רבות, לא פרצה תודה לאי, כל שריפה. אך בסוקרינו את הנמל מס־ביב, יכולנו לספור 7 או 8 מנועיות בוערות, ונא־לצנו להכיר בעובדה שסירתנו היתה היחידה ממכלי־השיט בתחום ראיתנו שלא הושמד.

"כתוצאה מכך כוונה אלינו אש יותר מרוכזת. הטלנו מצוף־עשן וקראתי להתיעצות. לא ניתן כל אות־נסיגה, ולא היה כל מגע אלחוט עם החוף. נשארה לפחות עוד חצי־שעה עד אשר יכולנו לצפות שחלק מהכוח הנוחת יגיע לנקודת הפינוי. היינו חוזרים ל"כניסה הישנה" לולא הבחנו באש צולבת חזקה אשר חסמה את תעלת־הגישה, ונר־אה הדבר כאילו כוחות האויב משני הצדדים ירו אלה באלה. ברור היה שאין לנו כל אפשרות

לאסוף את שארית "אפרוחיהן" — שבע הסירות אשר נמלטו. שלוש מהן שהיו כנראה במצב טוב יותר מהשאר, כבר התקדמו מערבה. עתה זאיר היום לגמרי, ו"אתרסטון" פגשה לראשונה את המנועית 156 אשר ניזוקה קשה, ועדיין היו קייר מים כל הסיכויים שטרפדות האויב תבואנה בעקבותיה, ותופענה במקום בכל רגע.

היות וכל מכשירי-ההגוי שלה נהרסו, קשה היה לה לסירה להתקרב לצד משחתת. מפקדה של ה"אתרסטון" הורה איפוא: "נגחו אותי, ואני אתפוש אתכם", וזה בדיוק מה שעשתה המנועית. היא ניזוקה כה קשה בזמן הלחימה עד שהיה צורך להפקירה, ואמנם השאירוה טובעת לאחר שהצוות העבר אל סיפונה של ה"אתרסטון".

בינתיים הצטרפו המנועיות 270 ו-446 אל התותחית 314 אשר שימשה במשך כל המבצע כ"סירת-הדגל" של הפושטים, וקצת אחרי-כן הברחינו שלשתן ב"אתרסטון" וב"טיינדייל". שמח-תם של אנשי המשחתות היתה רבה כאשר נוכחו שקומנדר ריידר, וקצין הניווט שלו הם בריאים ושלמים.

התותחית נגררה לצדה של "אתרסטון" כשהן מפליגות במהירות של 8 קשר בים החלק כזוככית. באותו זמן בוצעה העברת הפצועים קשה, ועלייתם של המתנדבים מצוות המשחתת על התותחית, לשם מילוי מקומם של הנפגעים. ריידר חזר עתה אל ה"אתרסטון", ובשעה 0800 פנתה כל הקבוצה בדרכה מערבה — שתי המשחתות, שתי מנועיות ותותחית אחת. בינתיים כבר נתגלו האניות על-ידי מטוסי-הסיור הגרמניים, אשר חגו מסביבן, אך מחוץ לטווח התותחים. אחד מהם, מטוסיים בעל-מצופים מסוג "היינקל 115" הפציץ הרחק מאחוריהן את השלד המופקר והטובע של המנועית 156.

ב-0900 הופיעו "קליבלנד" וה"ברוקלסבי" בטוח-ראיה, מכון מערב, והתקרבו במלוא-המהירות. הופעתן במקום תיקנה בהרבה את מאזן הכוחות למקרה שהגרמנים יפתחו ברדיפה. מטוס-קרב בריטי מסוג "בופייטר" ליווה את האניות בדרכן החל משעה 0900, וכעבור זמן קצר הוא תקף מטוס גרמני מסוג "יו-88" והשמידו מטווח קרוב מאד. באם ארעה התנגשות בין שני המטוסים לא יודע לעולם, כי ה"בופייטר" נפל אף הוא הימה ולא היו כל ניצולים.

עתה היו מטוסי האויב נוכחים בהתמדה, אך

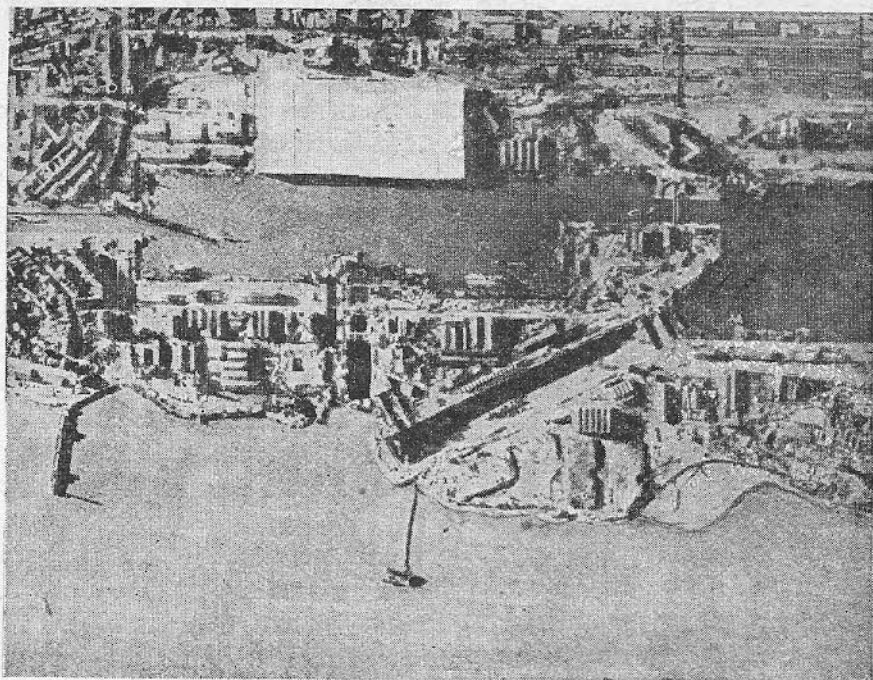
במורד שפך הנהר לואר בכדי לפגוש את משמר-המשחתות הממתינות להם. "טיינדייל" ו"אתרסטון" סיירו בשפך הנהר במשך כל הלילה, כאשר נודע בערב הקודם, למפקד העליון בפלימות, על נוכחותן של חמש טרפדות גרמניות, הורה הלה מיד לשתי משחתות נוספות מדגם "האנט" — "קליבלנד" ו"ברוקלסבי", להפליג בכל המהירות לשם מתן תגבורת לליווי. אך עם שחר הן נמצאו עדיין במרחק של יותר מ-80 מילין משפך הלואר.

עם בוקר נתגלו חמש הטרפדות האויבות, אשר כנראה נקראו חזרה מתפקידי ליווי בלב-ים, על ידי "טיינדייל" ו"אתרסטון", כשהן שטות מזרחת.

התפתח קרב קצר, אשר בו ניסו בתחילה שתי המשחתות למשוך את האויב דרומה — בכדי שלא יפגש עם אחרוני המנועיות אשר "נסחבו" עתה במורד הנהר — ולאחר זאת מערבה, לכיוון אשר ממנו ציפו להופעתן של "קליבלנד" ו"ברוקלסבי".

שתי המשחתות מצאו עצמן מול כוח עדיף. אך האויב לא פנה בעקבותיהן. במקום זאת, הוא הפסיק את הקרב, והפליג במעלה הנהר, בתקווה לחסום את דרך-הנסגה של שארית כח-הפשיטה הבריטי ולהשמידו. מפי שבויים גרמניים שנלכדו לאחר-מכן נודע שאמנם נתפסו והוטבעו שתי מנועיות בריטיות ע"י הטרפדות. אחת מאלו היתה כנראה מס. 306, בפיקודו של לויטננט הנדרסון, אשר, בפגשו בטרפדת גרמנית פתח באש מטווח כה קרוב, שמפקד האניה האויבת פנה אליו בדרישה להכנע — בעזרת מגביר-קול. הוא סרב למרות שסירתו נשטפה באש התותחים הגרמניים מהקצה עד לקצה. תותחיו המשיכו לירות עד אשר הוצאו כולם מכלל-פעולה, וכל קציניו, ורוב אנשיו, נהרגו. אז עלו הגרמנים על סיפונה, העבירו את המעטים אשר נשארו בחיים אל אניתם, והחלו גוררים את שללם לבסיסם. עובדה היא כי מפקדה של הטרפדת הביע את התפעלותו מ"אימץ-לבם המפליא של אנשי הצוות הבריטיים מול כוח עדיף עדיין-שיעור. הטיפול באלה שנפלו בשבי היה טוב מן המקובל. הם קבלו עזרה רפואית מיידית, לבוש יבש, ומשקאות חמים, דבר שאפשר לייחס אותו רק לרושם העז שעשה אור-מץ-לבם על שוביהם.

"טיינדייל" ו"אתרסטון" חזרו לאחר-מכן בכדי



נמל סט' נואר אחרי הפשיטה: בתצלום נראה בבירור כי הכניסה למבדוק נסתמה ע"י טולת-עפר אשר באה במקום השער ההרוס. (גגו של מקלט הצוללות הושלם בינתיים — השוה התצלום בע' 7).

והסירות אשר שרתו אותם ביעילות כה רבה בעצומם של הקרבות המרים, הוטבעו באש תותח המשתתפות.

לתותחית 314 היה צוות בן שלושה קצינים וארבעה-עשר חיגרים; משעלה עליה קומנדר ריידר, לקח אתו שני קצינים ואת נוספים, כך שבסך-הכל נמצאו 21 מאנשי-הצי על הסירה. מביניהם זכו שני אנשים ב"צלבי-יוקטוריה", שלושה ב"צלבי-השירות המצוי" וארבעה ב"מדלי-ית-השירות-המצוי" — הבעת תודה נאה מצד האדמירליות לסירה קטנה וכה אמיצה.

בלעדי כלי-השיט הקלים שטובעו, יכלו המשחתות לשוט במלוא המהירות אל בסיסן, בהובי-לן אתן את הנצולים. שלוש המנועיות שהוזכרו כבר לעיל, שהתקדמו מערבה במשך הקרב של ה"טיינדייל" וה"אתרסטון" עם הטרפדות הגרמניות, פגשו בדרכן את "קליבלנד" ואת ה"ברוק-לסבי" כשהן חשות מזרח כתגבורת. בתחילה חש-בון באור הבוקר המעומעם, לאניות-האויב ולויט-ננט בויד, מפקדה של 160, סיפר לאחר-מכן כי צד זרק את המפות ואת המסמכים הסודיים שהינן ברשותו הימה, כדי למנוע את תפיסתן — זאת

לאחר שהפילה ה"ברוקלסבי" מטוס "יו-88" נוסף, נשארו המטוסים רחוקים, כשהם חגים ומשקיפים, ומדווחים ללא-ספק על מקום-הימצא הכוח הבריטי.

בינתיים קיבל קומנדר ג.ב. סייאר, מפקדה של "קליבלנד", מאת קומנדר ריידר את הפיקוד הכ"ל על הכוח שבמקום, היות והוא היה הקצין הבכיר שנוכח. בדו"ח שלו הוא כותב: "הערכת המצב הכללי בשעה זו הצביעה על התקפה אירית כבדה שקרבה לבוא: נוסף לכך היתה קיימת אפשרות רצינית להתקפה מצד כוחות-צי גרמניים אשר נוכחותם בסביבה היתה ידועה. בהתחשב בכל המסיבות האלה ובהכרח להביא את הפצועים-קשה בהקדם האפשרי לנמל, חייבים היינו לחשוב על נטישת המנועיות. הרוח הנגדית המתגברת כבר עתה האיטה את מהירותן מ-11 קשר ל-6, ונוסף לכך התברר שהן לא תוכלנה לשמור אף על מהירות זו. בתותחית עלו המים באטיות אך בהתמדה, למרות מאמצי הצי וות, ולבסוף חל קלקול באחד ממנועיה."

לבסוף נאלצו להגיע להחלטה המרה. צותיהם של שלושת כלי-השיט החופיים הקלים נאספו

המטרה המשנית, והיא בסיס-הצוללות, לא הושגה, וזאת בגלל הכשלון ב"מיזח הישן"; אך לעומת זאת חלו כמה התפתחויות בלתי-צפויות מראש אשר גרמו לגרמנים נזקים כבדים תוך כמה ימים לאחר הפשיטה.

קודם כל — נמצאו כשלושים או כארבעים קצינים גרמניים בכירים על סיפונה של ה"קמבל-טאון" שעה שזו התפוצצה. יש להניח שהם הורגעו ע"י שנים מקציני המשחתת השבויים שהובילו אותם לאניה בידעם היטב, שלמרות ששני מר-עומי-ההשהייה שנקבעו בבטנה הכזיבו, הרי היה בנמצא שלישי שיפעל בקרוב, כל אלה שהיו באניה נהרגו בהתפוצצות, וכן רבים מהקהל הגדול אשר התאסף סביב למבדוק.

זאת ועוד, בשעות האחר-צ של יום שבת, ה-30 במרס, שלושה ימים בקירוב לאחר הפשיטה, התפוצץ הטורפדו הראשון, מביין שני הטורפדות בעלי פעולה-משתהית, אשר נורו מהטרפדת של לויטננט וין אל השער של ה"כניסה הישנה". כע-בור שעה התפוצץ השני, נוסף לנזק בשער עצמו, גרמו ההתפוצצויות האלה לפניקה מפתיעה בין פועלי הנמל הגרמנים, יריות ללא-אבחנה נורו כאשר פרץ הקהל מחסום באחד הגשרים. בקרב אשר התלקח, לחמו גרמנים בגרמנים והפועלים הצרפתיים שבקהל נקצרו באש מקלעים. נמסר על יותר מ-250 הרוגים.

מספר פועלים מארגון הגרמני "טודט"⁽¹²⁾, לכושים סרבלי חקי, נחשבו בטעות לאנשי קומנד-דו בריטיים על ידי החיילים הגרמנים, אשר קציניהם נהרגו בהתפוצצות על ה"קמבלטאון", ואשר היו מחוסרי-מנהיגים וממורטי עצבים. ה-התנגשות נמשכה כל הלילה, ונמסר כי כ-300-400 גרמנים נהרגו.

כמובן לפני שעלה בידו לזהות את שתי המשחיתות.

בשעות הלפני-הצהרים המאוחרות, לא הונחתו המטוסים הגרמניים גם את שלוש הסירות האלה. מטוס מסוג "היינקל" הופיע "כדי להסתכל בהן". כאשר הנמיך הגרמני טוס, כשרצונו לבחון אור-תנו מקרוב פתחנו באש מכל הכלים. הקליעים הראשונים פגעו מיד בתא-הטיס, והמטוס נפל מיד. היה זה מראה נאה לראות כיצד פוגעים "צלבי-הברזל" המרוסקים בים⁽¹¹⁾, וכיצד נשבר המטוס לרסיסים. צעקנו "הידד" וחילקתי לבי-חורים שתי מנות רום. יריותיהן של שתי הסיירות הנותרות היו גם הן משובחות. פנינו צפונה בשעה 1700 בערב, והותקפנו שוב על ידי מטוס-ים אשר הטיל פצצה בת 1,000 ליטראות שפגעה סמוך לירכתי סירתי.

"לא היו לנו צרות נוספות למרות שפחדתי שכוחות-שטח גרמניים יטרידונו בדרך, אך מולנו עמד לנו ולמחרת בבקר בשעה 1000 לערך, רא-נו את החוף האנגלי, התקדמנו ונכנסנו לנמל פולמות, כשברשותנו דלק מספיק רק לשעה אחת נוספת של שיט".

כך חזרו שלוש המנועיות בשלום לאנגליה, בכוחותיהן-הן כשהן מלאות גאווה, שלושה ימים ושלושה לילות אחרי הפלגתן.

סוף דבר

מטעני-הנפץ החבויים בגופה של ה"קמבלטאון" התפוצצו רק בצהרי-היום שלאחר הפשיטה, ובוזה בשלמה המשימה העיקרית של הפשיטה. שער המבדוק הגדול הועף ממקומו וניזוק קשה, והמב-דוק עצמו הוצא כתוצאה מכך מכלל-שמוש, למ-שך כל יתר תקופת המלחמה. למרות מאמצי-הם הגדולים של הגרמנים לא הושלמו תיקוני המב-דוק לעולם, וכמו כן נהרסו כל מתקני המבדוק ע"י חיילי הקומנדו של הקולונל ניומן ביסודיות רבה.

אנית-סוחר גרמנית אחת הוטבעה, וניזוקו כמה אניות גרמניות אחרות, ואפשרי שהוטבעה תות-חתית אחת אשר נפגעה על-ידי סוללות גרמניות עצמן שפעלו מהחוף.

⁽¹¹⁾ ציור של "צלבי-הברזל" (ציטור גרמני ידוע) היות את סימן-ההיכר של המטוסים הגרמנים במלחמת-העולם השנייה.

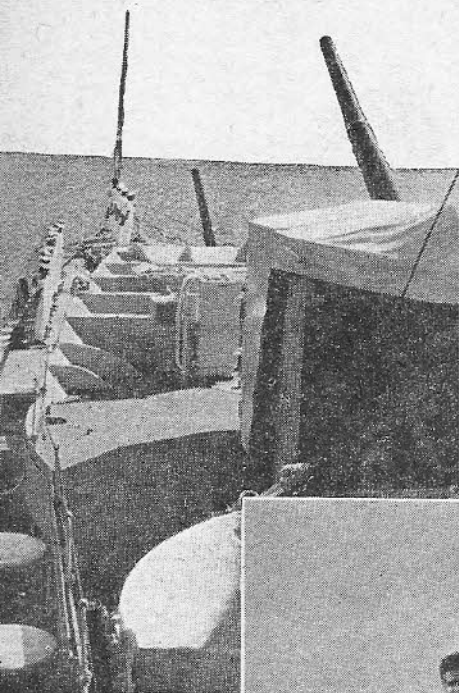
⁽¹²⁾ ארגון "טודט" היות את המסגרת לפלוגות-העבודה אשר פעלו בעורף הצבא הגרמני.



המשיחות מגיעות!



הרמטכ"ל רב־אלוף משה דיין, בחברת אנשי הצוות של א.ח.י. "יפ"ו"
משמאל: א.ח.י. "יפ"ו" מתקרבת לרציף המקושט.
אם מקבלת את בנה, לאזור חדשיפרידה ארוכים.



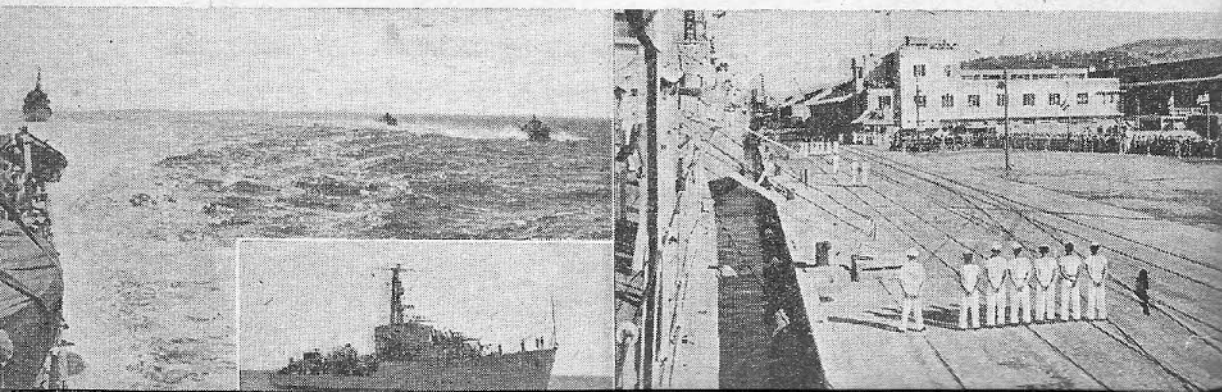
באמצע: ראש־הממשלה ושר־
הבטחון, בלוויית הרמטכ"ל, מבקר
על גשרה של אניית־הדגל.

למטה, שמאל: פלגת טרופות
מנוע מקבלת את פני המשיחות
בלב־ים.

המשיחות "אילת" לפני כניסתה
לנמל חיפה.

למטה, ימין: הרציף בנמל
חיפה בשעת סכס קבלת המש־
חותות.

יום־חג למדינה ולחיל־הים!



בסיס-הדרבה

של חיל-הים

סאט "ימאי"

חיל-הים מהווה במבנהו שילוב של חיל-לוחם עם חיל-מקצועי. כתוצאה מכך מעמיד הוא, לגבי כוח-אדם המשרת על כלי-השיט, דרישות רבות ומ-גוונות: כושר פיזי ויכולת מקצועית גם יחד. הסיבה לכך נובעת מעצם בנינו ומבנהו של כלי-השיט. כלי-השיט מחולק למחלקות מקצועיות, אשר מתפקידה של כ"א להפעיל ולהחזיק חלק מסוים של האניה. החלוקה לשתי מחלקות, היא המאפיינת את כוח-האדם בכל כלי-השיט, דהיינו:

א. כח-אדם להחזקה.

ב. כח-אדם להפעלה.

ההחזקה הטכנית של כלי-השיט נעשית ע"י בעלי-מקצוע שמתפקידם לודא תפעול טכני נכון של אביזרי המכונה והחשמל באניה. רמתם הטכנית חייבת להיות גבוהה במידה כזאת שיוכלו לפתור ב-עיות בשטחים מקצועיים בזמן שהותם במחלקות, ללא-עזרה ממספנות-חוף וגורמי-חוף.



הפעלת מערכות האניה נעשית ע"י חיילים שהוכשרו להפעלת המערכות השונות במחלקות האניה. רמתם קובעת למעשה את כושר-הלחימה של האניה. לכן מוטל על החיל להכשיר את אנשיו הכשרה יסודית הן בשטח הטכני והן בשטח התפעול כך, שכליו יהיו מבוססים על בעלי-מקצוע ומפעילים טובים — וכתוצאה מכך כושר-הלחימה יהיה גבוה. בצועה של הכשרה זו נמסר לידי כח"ד חיל-הים, מפקדו ומדריכיו.

מקומו של הכח"ד בקידום הפרט

דרך קידום הפרט בחיל מתחלקת לשנים: חוגרים וקצינים. חוגרים: בהיות החיל חיל מקצועי ביסודו, הוצמדה התקדמותו ההדרגתית של החייל לרמתו המקצועית. ועל כן התנאי הראשון לעליה בדרגה, משמש מבחן בשלב מתאים, במקצוע בו הוא מתעסק. המבחן המקצועי נערך ב"מדור-מבחנים" ע"י בוחנים שמונו במיוחד למטרה זו. כך שכל חייל בתקופה מסוימת יכול לגשת למבחן על יסוד הכנה עצמית שנעשתה ביחידתו ובעזרת מפקדו. בסיום כל קורס מתקיים מבחן מקצועי, אשר תוצאתו מגדירה את הצלחת החייל בקורס.

קצינים: דרך הקידום של הקצינים בחיל מושתת על ענפי קידום שונים. בכל ענף קיימים קורסים בסיסיים, המכשירים את הקצין לדרגות סג"מ וסגן. באשר לדרגות סרנים קיימים קורסים ל-תתמחות מיוחדת. המכשירים את הקצינים למילוי תפקידם. כן קיימים קורסים בדרג גבוה יותר לקצינים בכירים.



האיש אשר אימון החיל נתון בידי



החניך עוזב : בידו מטען ציוד — ובראשו מטען ידיעות.

צורות העבודה

מחכ"א של החיל, בתיאום עם מחלקות אחרות, קובעת למעשה את הצרכים של בעלי-המקצוע והמפעילים למשך השנה. בצורה זו נקבעת מכ"ס הקורסים המקצועיים והתפעולתיים שיש ל- בצע במשך השנה. על מנת לודא שהקורסים יעמדו על רמה שווה נערך מיון מוקדם. מיון זה נעשה כחודשימים לפני פתיחת הקורס, ובו נקבעים המועדים שישתתפו בקורס. כינת המיון נובעת מהעובדה, שיש לדאוג לרמה אחידה של חניכים. במידה והרמה איננה שווה — נתקלים המדריכים בבעיות רבות המקשות עליהם להביא את הקורס לרמה הדרושה שנקבעה כמינימלית.

על מנת לאפשר למפקדי-הפלוגות והמדריכים הכנת תכניות הקורסים למיניהם, נכתבו חוברות-תכנון המנחות את מפקדי הקורסים באשר ל- עריכת תכניות מפורטות. חוברות אלו מגדירות את מספר השעות שיש להקציב לכל נושא, וע"י כך נקבעת רמה קבועה עבור כל שלב מקצועי. לגבי קורסים לקצינים הרי קיימת חוברת-תכנון מיוחדת שמנחה את מפקדי-הקורס בעבודתו.

חוברות-ההדרכה נכתבות ע"י מדריכי וקציני

מכלול התפקידים והמקצועות הקיימים בח"י—הן עבור חוגרים והן עבור קצינים—תות"חנות, מכ"ם, אתות, טכנאות-רדיו, חשמלאות מנוענות, בקרת-אש, נשקות, ואלחוטאות — מ- חייבים הכשרת אנשים בכל השטחים. בעית ה- הדרכה קיימת הן לגבי קורסים סדירים והן לגבי קורסים במילואים. אם בשעתו הושם הדגש על קורסים סדירים בלבד, הרי שעתה פתחו בקורסים של מילואים, על מנת להעמידם על הרמה הדרושה. ע"מ להדריג את כל מסלול ה- מקצועות הוקם הבה"ד, שמתפקידו להכשיר את בעלי-המקצוע והמפעילים למיניהם.

בסיס-ההדרכה של חיל-הים, מהיה איפוא בית-ספר אשר מתפקידו הוא להכשיר את כל אנשי החיל, למלוי תפקידים על כלי-השיט, ותפקידי חוף.

עברו של הבה"ד

דרך רבה עבר בית-ספר זה, עד אשר הגיע למה שהוא היום, ועד אשר מסוגל היה למלא את משימתו. מקצוע הימאות הוא אחד המקצועות החדשים, אשר הורגש בחסרוננו במידה יוצאת מהכלל בשעת הקמת המדינה.

ראשית היסוד להקמת בסיס-ההדרכה של חיל-הים הונח על ידי אנשים אשר שוגרו לארצות-חוף, מקום שם קיימים בתי-ספר למקצועות הימאות בעלי ותק ונסיון רב, ומתפקידם היה ללמוד שם תורות אלו, ולא רק זאת, אלא אף להתחקות אחר שיטות-ההדרכה ותורות-הלימוד, על מנת להעשיר אחר בנסיגותיהם ותורתם את בה"ד. ואכן, אנשים אלו, אשר למדו בהצטיינות רבה, ואשר התמחו בצורה מעשית במקצועותיהם השונים, מהווים, והיו, את עמודי-התווך של בה"ד.



חניכי קורס תותחנות בשעת אימוניהם.

הפלוגות המקצועיות, תוך התיעצות עם גורמים מקצועיים בחיל. החוברות האלו נכתבו לכל שטחי המקצועות וע"י כך נתנת לחניך אפשרות לקבל את החומר שיקבל בקורס בצורה מסודרת וטובה. כן מאפשרות לו חוברות אלו חזרה על החומר הנלמד בשיעורים.

חיי יום-יום

על מנת להחדיר את מכסת הלימודים לתלמידי, ועל מנת להרגילים לחיי יום-יום שיתקלו בהם לאחר סיום לימודיהם — דהיינו, העבודה המעשית שבאניה — קיימים בבה"ד עזרי-אימון רבים ומגוונים. הגדול בהם הוא הבנין הענקי, הבנוי כדוגמת אניה, ואשר בתוכו נמצא חדר-מכונות שפורק מכלי-שיט והועבר ליבשה. עת מתחיל הקיטור לפרוץ מהדודים, והמשאבות השונות ובוכנות-המכונה הגדולות מתחילות לפעול, הרי דומה חדר-המכונה לזה שבכל אניה, מלבד אותם הטלטולים שאותם חשים על הים, אך "קשה" להעתיקם ליבשה. בחדר-מכונות זה מקבלים את



בשטח האימונים: כאן מתנהל הכל בריצה...



עוזי עוד בהיותו נער אהב את הים והתעניין בו. (מחקר קצר של חבריו לאניה, שלא אושר רשמית מעולם, הגיע לשרשה של הסיבה: אביו היה חלבן, מכאן משיכת הי-משפחה למים.) בשל התענינות זו, החזיק יום אחד עוזי את עתון "מערכות-ים" בידיו והביט בתמונות האניות אשר תמיד נהנה למראיהן. לפתע נתקלו עיניו במודעת קצין גדנ"עיים על קורס גדנ"עיים התצישנתי. מיד החישב וכתב מכתב, ובו הביע את רצונו להשתתף בקורס זה. כעבור חודשים ספורים היה עוזי ב. לבוש מדי מלה, שוקד על לימודיו, כשהוא תלמיד בקורס איתות.

בבסיס ההדרכה של חיל-הים. כאן נפגש לראשונה עם דברים אשר היו זרים לו תכלית הזרות עד עתה, ואשר לא ידע על קיומם אלא מספרים ומעטונים: דגלי-קוד ססגוניים, כשכל דגל ודגל הוא אות או מלה, סמפורים וזורקרים, תורת-המיטאורולוגיה והניווט, ועוד... ולאט-לאט החל לחזור לתוך עולם חדש זה ולשלוט בכל המתקנים האלה, עד בוא היום והוא הוצב למתלתק המבצעים באחד מכלי-השיט בתור אתה.

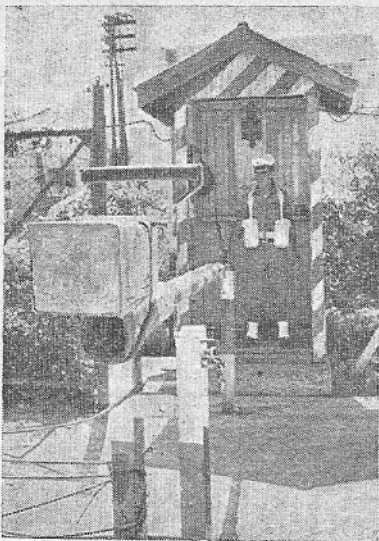
"עודני זוכר את המשמרת הראשונה שלי", מספר הוא, "עליתי לפנות ערב על הגשר. רוח קרה קדמה את פני, והיא הלכה וגברה עד אשר הפכה לסופה. לא פחדתי, אך למעלה על הגשר התנדנד הכל כמטורף. עמדתי זמן רב ליד הזורקור, כשלפתע ראיתי במרחק רב אורות אניה. כשהתקרבו האורות יותר, צעק אלי קצין-המשמרת, כשהוא מתגבר על ילל-הסופה, "התקשר עם האניה!". הדלקתי את הזורקור, וחשתי מתחזות קלה. אמת, שנבהלתי מעט. היה עלי להתקשר לראשונה לא ב"צחוק" אלא על "אמת". הנעתי את הזורקור.

— "איזו אניה, מאין ולאן?" שאלתי.

הם ענו מיד. קלטתי ללא קושי את הבהוב-האורות שבא ממנה.

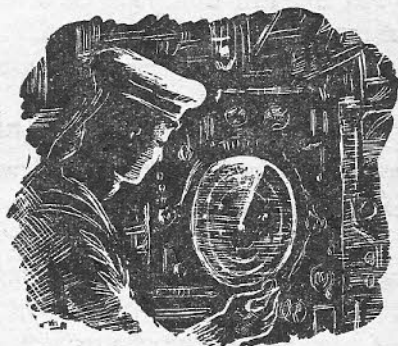
— "אנית-מסטר נורבגית, מאלכסנדריה לצרפת".

"מאז הלכו לי כל העניינים תלק כמו על מרגרינה" מסיים את סיפורו רביטוראי עוזי ב., בגאווה ובסיפוק.



חזיצ בין הבח"ד לעולם החיצון : זה השער רק אנשי-החיל
בואו בו !

אימוניהם ולימודיהם תלמידי המכונה, ועת באים הם לאניה—אין דבר זר להם בשטח מקצועם. בעת תרגול תמרוני ה"אניה היבשתית" הרי מעביר הטלגרף שבבנין אותן הוראות כפי שמעבירן הגשר לחדר-המכונות באניה, ועל התלמידים לתרגם הוראות הטלגרף להפעלה נכונה של המכונה. ולא רק שהחום והעבודה זהים כאן עם חדר-המכונות שבאניה, אלא שאף עובדים הם באותן המשמרות — "משמרת הכלב", ו"משמרת המלך" — בדיוק כפי שיהיה עליהם לעשות בכלי-השיט. גם המשטר בבה"ד, שואף להזדהות במידה האפשרית למשטר החיים בכלי-השיט, על מנת להרגיל את החיילים למפרע לצורת-חיים זו אשר זרה לרובם. לצורך זה קיימים בבה"ד שלשה חדרים-אכיל נפרדים : טוראים, רבט"ים, סמלים וקצינים. תורן-הדגל עשוי כמתכונת תורן-אניה, ומלבד דגל-הל-אום מתנוסס מדי יום-ביומו על תורן מיוחד דגל-קוד — אשר תרגומו מתפרסם בפקודת-יום. מלבד



באחד מימי הקיץ-הלוהטים, עבר דרך השער של בה"ד ח"י נער צעיר, אשר ספיחיו-זקנו טרם זקוקים לגלות. בעברו אותו יום את השער ידע מעט מאד אודות הצבא בכלל, וחיליהם בפרט. רק חש תחושה עמומה שעתה בא להגשים את חלומו מאז, להגיע לים. אלא שבדרך-כלל אין נערים אלו מגלים בפרהסיה את אהבתם אל הים.

— "מה קשר אותך לים ?" שאלו את החייל הצעיר.

— "הדגים שהכינה אמי בערבי ששי !"

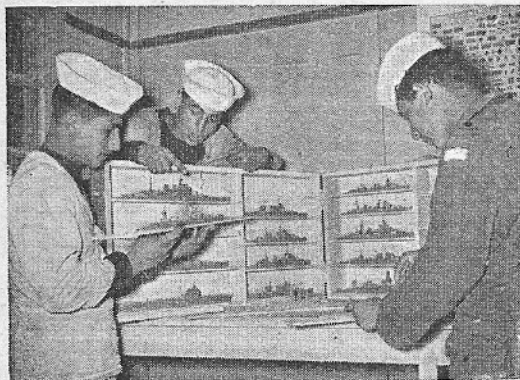
תחילה עבר קורס אמוני ח"י, ואחר החל ללמוד את מקצועות הים הכלליים. אחר נמשך לאותו מכשיר-קסמים

מרכב ומסובך, אשר ביכולתו לגלות ממרחקים אניות ומטרות, ושקע בעזרת מדריכו רובו ככולו בלימוד מתקן פלאים זה ששמו מכ"ם.

כעבור חודשים ספורים עזב טוראי יוסף ו. (כיום רב"ט) את שערי בסיס-ההדרכה כתלמיד מצטיין של קורס מכ"ם, והתייצב באחד מכלי-השיט של חיליהם.

כעבור ימים יצאה האניה להפלגה. הלילה היה חשוך ורוח סערה יללה במרחב המקציף בקצף מיהגלים. יוסף ישב בתאו וענינו נעוצות במסך, וידיו מזיזות מדיפעם-בפעם ידית קטנה, או מסובכות כפתור שהוא. האניה "רקדה רומבה" כדבריו, משום כך חש בראשו, ואפילו להקיא רצה מדי פעם, כדבריו. "הודעתי מדי פעם לגשר אודות מטרות המופיעות ונעלמות", מספר יוסף, "פעמים הייתי צריך אפילו לזוז על קורס ומהירות המטרה. כעבור זמן-מה", ממשיך הוא לספר, "התחלנו לחפש מטרה מסוימת. אבל להגיד, התחלנו, זה לא כל-כך נכון". הוא מתקן עצמו, "אני החילתי לחפש בשביל כל האניה, כי המכ"ם הוא "העיניים" של כלי-השיט. חיפשתי וחיפשתי, כשאני לוגם מדי פעם בפעם לגימת קפה, אך "העליתי חלודה". התחלתי להתעצבן קצת. לאחר שעה של חיפושים הופיעה פתאום גקודה זעירה על המסך. איתרתי מקומה, — והנה זו היא המטרה!"

"קבלתי יום חופש ובקבוק בירה — אך לא זה החשוב, העיקר ה"כף" שאני "משהו" באניה, ושלמדתי להשתמש כדבעי בעסק המסובך הזה".



זיהוי אניות הוא אחד הנושאים אשר על החניכים לדעתם.

לצרכי פעולה בכלי-השיט. אך ראשית כל מתוכנן ומבוטס המשטר כך שיאפשר לחניך ללמוד ואמנם מורגש רצון עז מצד החניכים ללמוד ולקלוט את החומר. במיוחד מורגש הדבר בין אנשי צבא הקבע, אך גם חיילי-החובה רצונם חזק, ולעתים קרובות אפשר לראות חניכים בערבים חפשיים, המשגנים בתוך הכיתות והאולמות המיוחדים לצור כך זה, את חומר הלימוד עד מאוחר בלילה.

הדרכה שיטתית

קיימת שיטת מעקב אחרי החניך, אשר מתפקידה לקבוע את רמת-ההישגים שאליה הגיע, ובכל מקרה של פיגור קיימת אפשרות ליתן מתן עזרה מיוחדת לחניך, או הוצאתו מהקורס, בגלל אי-התאמתו לרמה הדרושה. מקרים של הוצאה מקורסים הם נדירים ביותר.

ואכן, אפשרות התקדמותו של הפרט בחיל מבוטסת על הצלחת לימודיו בבה"ד. כי למעשה מלווה אותו מחנה-ההדרכה משך כל ימי שירותו בחיל, מכיוון ולאחר שהחניך מסיים את לימוד השלב הראשון במקצועו, הוא מוחזר ליחידה אשר ממנה נשלח ללמוד. ביחידה הוא ממלא תפקידו ומשתלם בנסיון המעשי. המצטיינים בלימוד ובעבודה מוחזרים לאחר תקופה מסוימת למחנה-ההדרכה, ולומדים בקורס בעל רמה גבוהה יותר, המכשיר אותם לשלב השני והשלישי במקצועם. ניתנת אמנם האפשרות לחיילי החיל לעבור את שלבי מקצועותיהם ע"י לימוד עצמי, ולזכות אגב-כך באותם ההישגים שזוכה בהם בוגר בה"ד—דהיינו תוספת מקצועית ואפשרות של עליה בדרגה. אך הנסיון הוכיח כי, באם אפשרי הדבר בשלבים

מסדר-בוקר רגיל מתקיימים מסדרי-עבודה כנהוג בכלי-השיט והחופשה ניתנת בהתאם ל"צבעים" היוצאים אחת לשלושה ימים במצב רגיל. השינה היא על מיטות "בעלות קומות" הכל כפי שקיים בכלי-שיט. אין ספק כי אף המשטר המיוחד הזה, מקרב את "הימאי היבשתי" — לחיים המיורדים על הים, ומקטין את תקופת הסתגלותו מהיבשה לים, בבוא העת.

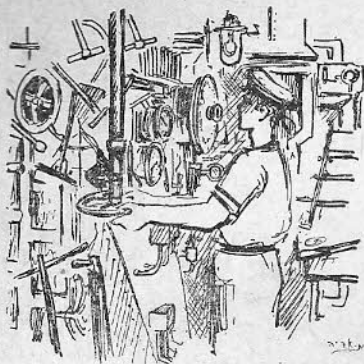
מבנה

מחנה-ההדרכה מחולק לפלוגות, בהתאם למקצועות אשר הוא מקנה לתלמידיו. מבחינה כללית מתחלק בה"ד לשני שטחים מקצועיים עיקריים — מקצועות מבצעיים, ומקצועות טכניים, אשר פירושם נזכר בתחילת הדברים. הפלוגות מתחלקות לפלוגה אלקטרונית, פלוגת ימאות, פלוגת הגדנ"עים וכו'. בראש כל פלוגה עומד המפקד אשר הוא ברוב המקרים בוגר ב"ס טכני גבוה, או בעל השכלה ונסיון רב במקצועו, והוא אשר מתכנן את תכנית הקורס הנמצא תחת פיקודו. כל פלוגה מכינה את החוגרים והקצינים בשטחה היא. לכל פלוגה ישנם עוזרי-הדרכה משלה, והם מותקנים כד, שהם פועלים ונראים בדיוק נמרץ כפי שזה בכלי-השיט.

המשמעת בבה"ד חזקה, ומשך כל היום מרגיש החניך שהוא נמצא תחת פיקוח מתמיד של מדריכיו ומפקדיו. שטחים מסוימים מצויינים בשלטים קטנים אשר עליהם כתוב "שטח-אימונים", במקור מות אלו על החניך לנוע כל הזמן בריצה, ואין דבר הנעשה שם בהליכה. אף הוראה זו מתאימה



תותח-אימונים בדרכו אל אחד הקורסים.



בחדר-הדודים היה חם — מחניק. המבערים כולם עבדו במלוא עצמתם, ובחדר הקטן והסגור הרמטית בשתי דלתות כבדות, היה רעש האש המתפרצת בכוח-איתנים מחריש-אזניים. המניפה הגדולה אשר עבדה בכל המהירות בתקרת החדר הקטן, אף היא הוסיפה לכל השאגה והנהמה, עוזר-למסיק טוראי מרדכי ש., שעמד מכווץ קמעה בפינתו, ניגב בסמרטוט השחור את הזיעה, שהיתה ניגרת ממנו טיפין-טיפין. העבודה לא היתה קלה כלל-וכלל, והאתריות רבה. לא מעטים הסיפורים אשר שמע משך שרותו הקצר על הים, אודות האסונות הכבדים אשר באו על אניות כשל משגהו של איש-הדודים.

מרדכי היה עתה לבדו בחדר-הדודים. האחראי עלה לסיפון לדקות ספורות, וכל המתקן הנועש והגורם מפיל-האימה, היה עתה שלו, ונראה היה לו אף מזור מעט, כי אותן לשונות-האש הלוהטות נמצאות תחת שליטתו הבלעדית, ובאם יעשה משגה — לא יועיל אף הטוב במפקדי האניות. עיניו היו צמודות אל השעונים. אמנם המתחמים רובם-ככולם רחוקים עדיין מאותו הקו האדום, אשר באם יעברוהו — תתרגש ותברא הפורענות על האניה כולה. אך למרות זאת היה דרוך כולו, ובמיוחד כשנה לו לראשונה מאז עזב את בה"ד להשאר יחידי בתוך חדר-הדודים, ולא רק זה, אלא שהיתה לו זו ההפלגה הראשונה.

„עצור מכוונות!“ נשמע לפתע קול הפקודה, שעבר והדהד מהגשר דרך צינור-הקול לחדר-הדודים. מרדכי זינק ממקומו. הפקודה היתה מכוונת ישירות אליו. עליו היה לפעול עתה, יחידי, בין אותם עשרות הברזים והגלגלים. נדנודי האניה, אשר התנדנדה קשות אנהואנה בשל הסערה הכבדה שהתחוללה על פני הים, הטילה אותו לצידו השני של החדר, אלא שהתאושש מיד, קם ממקומו, פישק את רגליו, ונעמד לפני המבערים הנוהמים.

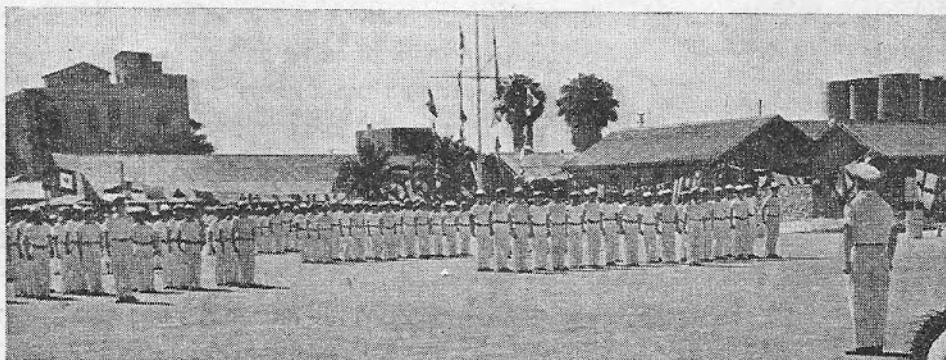
מתחת למעטה השמן והפיח היו פניו חוזרות מאד. נדמה היה לו כי אף ידיו רטטו קמעה. הוא סיבב בהחלטות את הידיות הרבות וכל חושיו היו דרוכים ומתוחים. אחר שמע את הנהמה הולכת ונחלשת, ומחוגי ארבעת השעונים יורדים אט-אט. עוד משיכה אחת בידית והענין סודר. הפקודה הראשונה בחייו, בעת הפלגה אמיתית, ולא בתוך חדר-הדודים של בית הספר, בוצעה על ידו. עתה התיישב בפינה על הארגז השחור ומיחה את הזיעה בידיו שעדיין רעדו מעט, והרגשת הבטחון הלכה והשתלטה עליו.

— „נהייתי לגבר“ אמר הנער בחיוך ילדותי.

אותו רגע שמע את הדלת האטומה הראשונה נפתחת ומיד אחריה השנייה. למעלה על הסולמות החל לרדת בבהלה האחראי. דבר הפקודה הגיעה אליו והוא מיהר לחזור לחדר-הדודים. כשהגיע למטה, כולו מתנשם ומתנשף, רץ אל המבערים. אחר ניבט באנחת-ירוחה אל מרדכי, שהיה מחוץ אליו ממקום ישיבתו בפינת-החדר.

— „עבודה טובה“ אמר המסיק לעוזר-המסיק.

טוראי מרדכי, בוגר קורס בה"ד למסיקים, עמד במבחן הראשון בהצלחה.



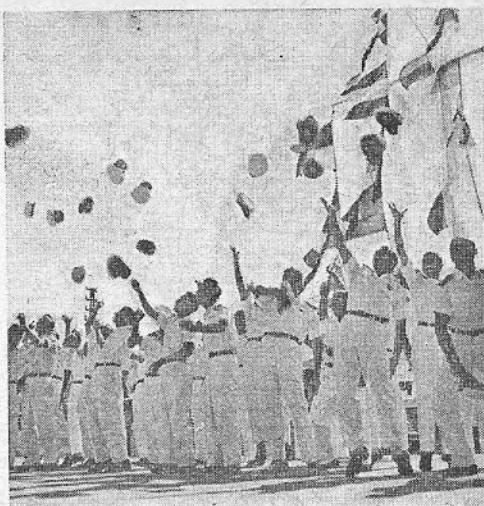
„מסדר יוסי ששי“ בבטייה-ההדרכה.

שה. למעשה מהיום מחזורי הגדנ"ע הנפלטים מדי פעם בפעם מ"בית-החרושת לימאים" את עמוד-השדרה של ימאי החיל, הן מבחינה מקצור-עית והן מבחינה חינוכית וחברותית.

כאשר חניך גדנ"ע חוזר לבה"ד על מנת להשיג תלם במקצועו בדרג גבוה יותר, הרי הוא כבר מוכר היטב לסגל בית-הספר, ואפשר לקבוע כמעט בודאות באם הוא מתאים לקורס, במידה והוא מועמד אליו.

אנשי-המילואים

אך לא רק ב"צעירים" מטפל הבה"ד, אלא גם ב"זקנים", באלו שעברו את גיל-הגיוס והשתחררו, והועברו ליחידות המילואים. אפשר למצוא בבה"ד מדי פעם בפעם קורסי-מילואים, הן לחוגרים והן לקצינים. חיי אנשי-המילואים בבסיס דומים בכל לחי איש הצבא הסדיר, ואף החומר הנלמד הוא אותו החומר. אנשי-המילואים, למרות שבחלקם הניכר הם מטופלים בילדים ומשפחה, מראים אף הם רצון רב לרכוש את החומר הנלמד, הן משום שמכירים הם בצורך הידיעות למלוי תפקידם, והן משום שרוצים הם להמשיך ולשרת בחיל בו הם עברו את תקופת שרותם הסדיר, ויודעים הם היטב, כי באם לא יתקדמו באותו קצב שמתקדם החיל, הרי סופם שבלי-ברירה יפלטו החוצה.

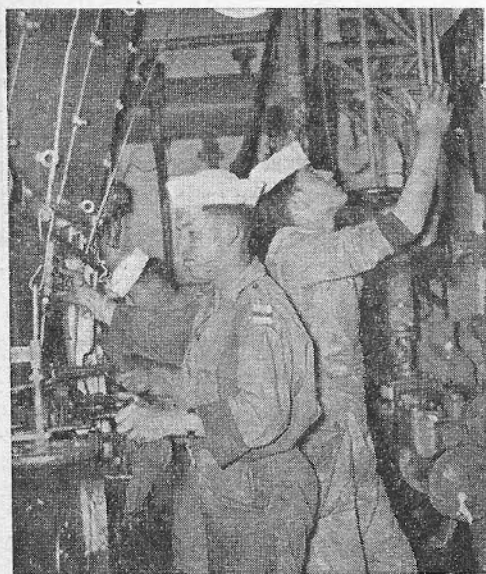


לפני שלמדו החניכים, קיים היה הראש רק כדי להרכיב כובע, לאחר סיום לימודיהם—יש לראש גם תפקיד נוסף(?).

הנמוכים במקצועות הטכניים — כגון חשמלאי, מסיק או מכונאי, הרי קשה ביותר להשיג שלב מקצועי בלימוד עצמי במקצועות המבצעיים, כגון: תותחנות, סיפונאות, אלקטרוניקה מבצעית וכו', ללא עזרת-הדרכה ממדריכי הבה"ד.

גדנ"ע

במיוחד עוקב בית-הספר אחרי התקדמות וקליטת חניכיו הצעירים, דהיינו אנשי הגדנ"ע, אשר במידה והם נהפכים לאנשיים — הם יצירתו הבלעדית של הבה"ד. נערים אלו, נכנסים לבה"ד עוד טרם הגיעו לגיל הגיוס. ראשית מורידים מהם את בגדיהם האזרחיים, והם לובשים את מדי החיל עם כובע-המלחים המיוחד להם. מדי ימאי אלו מחדירים בנערים גאווה רבה, ואין ספק כי גאים הם מאד בחילם ונושאים ברמה את רוח יחידתם. מיד עם תחילת בואם לבסיס, מתחילים הם באימונים. ראשית עוברים הם את אימוני היסודי של כל חיל וחיל בצה"ל, דהיינו, אימוני הטירון. אחר עוברים הם אימונים מיוחדים לאנשיים, ובשלב מתקדם יותר, מתחילים הם ללמוד ולהתמחה באחד ממקצועות-הים. אחר, בעוובם את הבה"ד ובידם ידיעות מקיפות בעניינים, הם מועברים לכלי-השיט, ומסתגלים, הודות לעמל שהושקע בהם, במהירות מפליאה ליחידתם החד-



בחדר-המכונות אשר "באניה היבשתית" שבבה"ד.

הכנה לקצונה

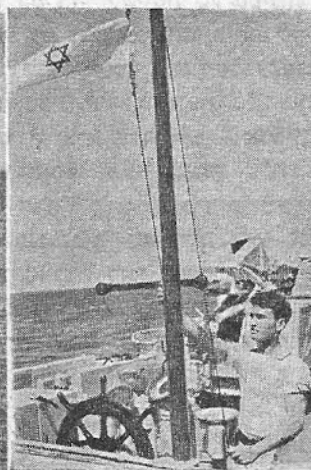
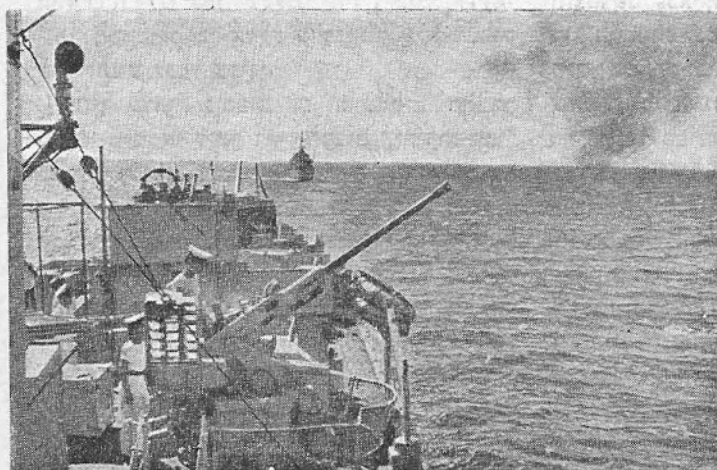


באחד מחזרי המגורים בבה"ד: נופש בין משמרת למשמרת.

רבים הם החיילים אשר נכנסו לשערי המחנה כחוגרים או טוראים, ועוזבים את שערי כשוהב הקצונה מבריק על כתפיהם. אלו הם האנשים אשר, לאחר שהביעו את רצונם לעבור קורס קצינים, עברו את המיון המתאים, ונתקבלו ללימודים. רוב לימודי הקצונה הם במסגרת קורס החובלים — אשר בוגרו הוא קצין-אניה כללי, אך מתקיימים, והתקיימו, אף קורסים לקצינים מקצועיים בשטחים מיוחדים — כגון קורס קציני-מכונה, קורס קציני-תותחנות, ועוד. המפורסם בין הקורסים האלו הוא ללא-כל-ספק קורס החובלים, והפלגת-האימונים הארוכה הכרוכה בו, אשר מפליג כל קורס בתום תקופת לימודו התיאורטי. ודאי זכורה עוד לרבים הפלגת-האימונים של אחד הקורסים לדרום-אפריקה, וצעידתו הגאה של אותו הקורס ברחובות חיפה בחזרו ארצה.



המשחתות בדרכן הביתה!



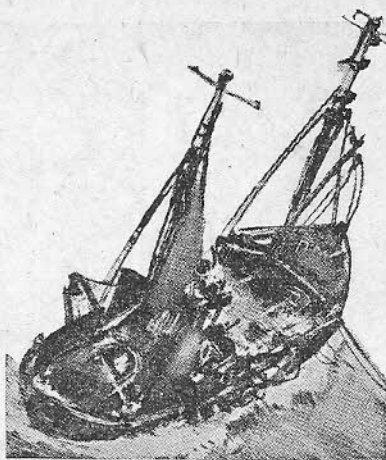
מסחיי-כבוד נורים מא. ח. י. "19" בהתקרבה לנמל.

המולדת באופק!

בדרך המחרת מארץ ישראל לאיטליה

מאת אריה אליאב

.III



לגליפולי עם חשיכה, נרד לחוף, נסדר ב"בתים" עד שנוכל להתקשר טלפונית עם אנשינו בצפון — היה בידי מספר הטלפון של אנשינו שם — ומהם תבוא הגאולה. ביחס לתורכי החלטנו "למ" שוך אותו באף" עד הרגע האחרון ורק אח"כ, כלומר אחרי שנקבל כסף מאנשינו מאיטליה, נשלם לו.

לאחר החלטתנו זו כיוונו את נסיעתנו על מנת להגיע למפרץ טאראנטו בשעות הצהריים ולגליפולי — עם ערב, משראינו את חוף איטליה, ואת המגדלור של סנטה-מריה-די-ליקה, התחלנו להתכונן לירידה, הוצאנו ממזודותינו בגדים פחות אוריותר נקיים, התרחצנו והתקלחנו במידת-האפשר, בכדי שלא נראה כפיראטים החוזרים משוד. עם הדמדומים לא היינו רחוקים ממל גליפולי, והצטרפנו "כאילו במקרה" לשייטת של ספינות-דיג החוזרות לנמל עם ערב, כניסתנו היתה ללא פגם, משתקרבנו לנמל הקטן גורנו על עצמנו שתיקה גמורה, והאנשים ירדו מהסיפון, כי הצות הרגיל של ספינת-דיג אינו עילה על 5—6 אנשים. כמו-כן בקשנו מהתורכי שלא לצעוק פקודות בתורכית, מוסלום התחיל להרגיש מיד כי משהו רקוב, שהרי הבטחנו לו כי באיטליה יתכן לנו עשרות ידידים, והוא החל רוגז וצועק, אך מריו הצליח להרגיעו זמנית, נכנסנו לגליפולי עם חושך כשהנמל רגוע והדייגים יורדים מספינותיהם וחוזרים לבתיהם. לפי תכניתנו שלחנו בתחילה אחד מהאיטלקים שירד לברר מה המצב, הוא ירד איפוא לחוף בסירה קטנה — אנו לא נקשרנו לרציף בכדי שלא תשלוט בנו עין רעה — והסירה חזרה לספינה, היכינו לשובו קרוב לשעה כשכולנו

משהלכנו והתקרבנו לאיטליה החילוננו לש-קול את מצבנו; ספינה תורכית קטנטונת, שמדרך הטבע אינה עוזבת את מימי תורכיה, מעוררת איפוא חשד בעצם הופעתה באיטליה. המלחים האיטלקים היו בלי כל תעודות, ולהם התוספו ששה פרצופים כמונו. ברור היה איפוא, שיאסרונו מיד עם הכנסנו לאיזה נמל שהוא.

השאלה היתה איך נרד מהספינה מבלי להתפס, ואיך נתקשר עם אנשינו שבאיטליה על מנת שיעזרו לנו. אמנם אני נחשבתי ל"מומחה" בענייני איטליה, כי הייתי בה זמן קצר לפני זאת עם הצבא הבריטי, אך בקשר לירידה היינו צריכים לסמוך בעיקר על שיפוטם ושיקול-דעתם של האיטלקים. לרוע המזל התברר שבין האיטלקים שלנו לא היה אף אחד יליד חצי-האי הדרומי, נוסף לזאת היה ברור לנו כבר שעלינו לרדת בנמל דרומי יותר מטמרולי, כי הדלק הלך-ואזל, ולא הספיק כדי להגיע לנמל צפוני.

מתוך שיחות נוספות עם האיטלקים, התברר כי האנשים, או ליתר דיוק הנשים היחידות המוכרות למלחינו בנמלי-הדרום — ומן הסתם גם בצפון — היו הזונות, ובשטח זה היו הם מומחים ומורי-דרך מובהקים. אחרי דיון סוער בין האיטלקים בקשר לנמל שאליו כדאי להכנס, החליטו כי המתאים ביותר — והדרומי ביותר — הוא נמל גליפולי, השוכן בחוף הדרומי-מזרחי של מפרץ טאראנטו, הסיבה לבחירת גליפולי היתה, כי בעיר קטנה זו לא יהיה ודאי פיקוח מיוחד של שוטרי-נמל ומכס, ובעיקר מפני ששם היו למלחינו שתי "כתובות" מוכרות.

התכנית התרקמה איפוא בצורה זו: אנו נכנס

מתוחים ודוממים מלבד מוסלום, אשר לא היתה לנו ברירה אלא לאיים עליו שאם יצעק יאסרוהו. הוא נדהם. מריו הבטיח לו שהוא, מריו, ישאר כבן-תערובת בידיו וכן שנשאיר בספינה את כל מזודותינו כערוכה להגיונותנו, ושמחר, "אינשא-ללה", נשלם לו כפלי-כפלים. בלית-ברירה השתתק התורכי ונשאיר לשבת בחדרו מדוכא ועלוב, כש-אחיו הזקן סופק כפיו ומילל בקול חלוש.

כעבור שעה הופיע "המרגל" שלנו ומסר לנו דו"ח מהנעשה בעיר: ראשית הצליח להסדיר עם ה"פטרונה" של בית-הזונות שתאכסן כתריסר אנשים, ושנית, התראה עם לוצ'יה — היא זונה "פרטית" שאותה הכיר ועליה המליץ מריו. לוצ'יה הודיעה שהיא מוכנה לקבל לחדרה כששה "אור-חים". היה זה דו"ח מעודד, והחילוננו לפעול: התחלקנו לשלוש, שני איטלקים וארצישראלי אחד בכל שלישיה. אני הייתי בשלישיה הראשונה, שכללה את דמיני, אותי, ועוד איטלקי. ירדנו לחוף בסירה והתקדמנו לפתח הנמל כשאנו משור-חחים בינינו, ז"א שני האיטלקים מדברים, ואני בתווך זורק "סי", "סי" או "נו", "נו" מדי פעם. כך עברנו על פני שוטר משועמם שעמד ליד הרציף והתקדמנו לקראת העיר.

גליפולי היא עיר עתיקת-יומין, רחובותיה צרים, ובתיה הישנים והמזוהמים צפופים, נוגעים זה בזה, ונראים כנוטים לנפול. הלכנו ברחובות ובסימטאות עד שהגענו לבית-הזונות, דפקנו בדלת-הברזל הכבדה, וה"פטרונה" קבלה אותנו בחיוך רחב וב"בונה סרה" מצלצל. דמיני הצביע עלי והודיע לבעלת-הבית שיש לי כאב-ראש חזק ואני מבקש חדר נפרד. הזקנה העלתה אותי לחדר קטנטן ליד הגג, ובו הריחו האופיני ל"בית" ממין זה: מיטה רחבה ומלוכלכת, כיור מזוהם, ראי ישן ותמונת מריה הקדושה תלויה מעל המי-טה. כעבור חצי שעה הופיעה השלישיה השניה, וכך לאט-לאט התאספו כולם. לבסוף נמצאו בבית

12 איטלקים ו-2 ארצישראליים (מנחם ואני). אצל לוצ'יה שוכנו 4 ארצישראליים ו-2 איטלקים. בערך בשעה אחת אחר הצות חזר דמיני מלוצ'יה והודיע שהכל בסדר, וכי השישיה הסתד-רה אצלה יפה, וכולם ישנים במטתה הרחבה. מריו והתורכים נמצאו בספינה, וב"בית" שלנו הסתדרו כל האיטלקים בחדרים שהוקצו להם. התכנית למחרת נקבעה כך שמוקדם בבקר יתקשר מריו עם אנשי "המוסד" בצפון ויבקשם להעביר על שמו לבנק בגליפולי סכום כסף, וזאת, היות ולנו לא היתה אף פרוטה לפרוטה, מכיון שבתורכיה "פשטו לנו את העור", ואת המטבע הקשה שלמתי למוסלום לפני שעזבנו את בודרום. בעזרת הכסף שקויינו לקבל, חשבנו לשכור מכונית ולהסתלק מגליפולי.

מנחם ואני נכנסו לתוך המיטה בחדרנו הקטן ונרדמנו מיד.

כשהתעוררתי היתה השעה שבע. מתוך סק-רנות הצצתי מבעד הסדקים של תריס האשנב הקטן שצפה על פני הרחוב. התפלאתי לראות שנים-שלושה שוטרים ושני "אורחים" שכל חזות פניהם העידה כי "מבני-בניו של שרלוק-הולמס" הם, מסתובבים ליד הכניסה לבית. בתחילה חשבתי שזהו מקרה, אך לא עברו רגעים מספר ודמיני נכנס כשכולו נרגש ונבהל: "הבית מוקף שוטרים ובלשים" אמר. ובאמת, משפתחתי יותר את הת-ריס, נראו לא זוגות, אלא קבוצות שלמות של שוטרים, סובבים את הבית. הבינותי שנפלנו בפח. ידענו שהאיטלקים, תריסר במנין, לא יוכלו להמלט. ידענו גם שאותם לא יוכלו להאשים בפשעים כבדים. סוף-סוף איטלקים הם, וחטאם היחיד הוא שאין להם תעודות-זהות. אך לא כן אנו הארצישראליים! לכן ירדתי מהר לחדר בקומה התחתונה שבו התרכזו האיטלקים, והשתדלתי להרגיעם, ולהבטיחם שאם ישתקו בבית-הסוהר

(*) בעלת-הבית.



מראה כף טנטה-מריה-דיליוקה, בכניסה למפרץ טאראנטו.

שהפ.ס.ס. (שרות-הבטחון-הצבאי) הבריטי יתערב בענין כי ברור היה לו כי כאן ניצוד "לוייתן" הגון. מנחם ואני התחבאנו מתחת למיטה וחיכינו לבאות. נראה שהמשטרה הופתעה מכך שכל הקבוצה הסגירה את עצמה ב"צוותא" — וחשבוני היה נכון. הם שלחו רק איש או שנים לחיפוש שטחי בחדרים האחרים. אחד האנשים עבר גם ליד העליה, פתח את דלת חדרנו, הציץ לחדר, והכריז בקול כלפי מטה "ניאנטה", הוה אומר: "שום דבר". הצצתי דרך הסדקים, וראיתי את האיטלקים שלנו כשהם מובלים כבולים לתוך מכונית-משא שחכמה להם. לאחר מכן — השתרר שקט בבית. שאלנו את עצמנו מה לעשות הלאה? ראשית כל, לא ידעתי מה עם חברינו שהתחבאו אצל לוצ'יה. האם גם הם נאסרו? ביחס למריו הייתי כמעט בטוח שהוא והתורכים אסורים, כי הספינה בודאי שנחשדה בבוקר. למולי שאלתי בלילה הקודם את דמיני מה כתובתה של לוצ'יה והשם היה רשום בפנקסי: רחוב באטיסטי 12.

מנחם ואני החלטנו לנסות לברוח ולמצוא את הכתובת הזאת. במשך שעות היום שכבנו בשקט בחדר כשאחד עומד על המשמר ומציץ בלש, או שנים, הסתובבו מסביב לבנין עוד זמן מה (אח"כ עזבונו כנראה). נראה היה שהפטרונה והבנות לא חשדו שנשארו עוד "פושעים" בבנין. עם דמדומים ברחנו מהבנין ונעלמנו בין סימטאות העיר. זמן-מה הסתובבנו בצידי הבתים והשדלנו שלא לעורר תשומת-לב. משהחשיך, נגשנו לילדים ששיחקו ברחוב, ושאלתם: "היכן ויאזה באטיסטי?" מאחר שלא נענית, עזבנום לנפשם. חששנו לשאול אנשים מבוגרים שמא יחשדו בנו ויזעיקו משטרה. לבסוף נטפל אלינו נער שעשה רושם דפקטיבי למחצה. הוא ביקש מאתנו סיגריות. נתנו לו כמה סיגריות בתנאי שיראה לנו איפוא רח' באטיסטי. נגררנו אחריו כ- מה רגעים עד שהביאנו לכתובת הנכונה. ירדנו במדרגות לתוך מרתף כשאנו עוברים בין פחי-זבל, תינוקות מזוהמים, וכבשים. אחת הנשים שישבה על המדרגות והיניקה תינוק הסתכלה בנו, ומבלי שתשאל, הראתה לנו באדישות על דלת ואמרה: "לוצ'יה". דפקנו. ומשנפתחה הדלת ראינו את לוצ'יה עצמה. כבת 25, שערה שחור כעורב, עיניה שחורות ועורה שחום, קימתה בינונית וגופה חטוב. לבושה היתה שמלה חסרת גוון וכנראה שהיתה עסוקה בעבודת בית. היא הביטה בנו בפחד וש-



הצצתי מבعد התריס...

ולא יגלו פרטים על עבודתנו — ישוחררו במהרה. בקשתי מהם גם שיתמסרו למשטרה מרצונם, בלי צעקות ומחאות, ושלא יספרו על נוכחות אנשים נוספים בבית. אח"כ חזרתי לחדרי, סגרתי את הדלת מבפנים, וסגרתי לאט את התריס. תקוותנו היתה שאם האיטלקים שלנו ייאסרו ביחד, לא יעלה בדעת המשטרה להמשיך ולחפש.

לאחר-מכן התברר לנו שכל התכנית הצליחה יפה חוץ מ"פרט קטן": המלחים שלנו, שהמליצו על הבית, לא ידעו דבר פשוט, והוא כי רוב ה"פטרונות" של מוסדות אלה הן ממילא גם סוכנות בולשת. הזקנה שלנו, כשראתה "שלל" כזה נופל ברשתה, הלכה למשטרה מיד לאחר הרדמנו, והודיע כי קבוצת אנשים חשודים ביותר, מורכבת מאיטלקים ומטדסקים (גרמנים) באה לביתה. בדבר זה על גרמנים התכונה אלינו, הארצישראליים, כי במקרה גם מנחם וגם אני בלונדיניים ועינינו כחולות. התברר לנו אח"כ שהמשטרה והבולשת היו מקומית חששו לעסוק בענין מסוכן כזה לכן לא נאסרנו מיד. הם פנו לעיר-המחוז, לצ'יה, וחיכו להוראות משם. יש גם לציין להבהרת הרקע כי באותו זמן התרכזו באיטליה הדרומית קבוצות של עריקים פשיסטים ונאצים, שהתחבאו מפני צבאות-הברית, והקימו בעזרת מבריהם דרך-מחתרת מגמלי הדרום לספרד. מפקד המשטרה בלצ'יה דרש להקיף את הבית בצבא ומשטרה, וגם התקשר באותו לילה עם העיר בארי ודרש

כך היה. זמן קצר לאחר שהובאו האנשים אחד-אחד לבית הדייגים, הגיעה הבולשת והמשטרה לדירתה של לוצ'יה על-מנת לאסור את «אורי-חיה». התפתחה שיחה מעין זו: «האם היו לך קלי-אנטים בלילה? — כן. כמה היו? — המשה. האם היו ביניהם גם זרים? כן, שלושה מהם היו לא-איטלקים. כמה זמן שהו? הם שהו אתי כל הלילה ובבקר הלכו להם. לאן? אינני יודעת לאן, אין זה ממנהגי לשאול את לקוחותי לאן פניהם מועדות».

אחרי כמה שאלות ותשובות ממין זה התיא-שו השוטרים ועזבה לנפשה.

אחרי ששמעתי את סיפור המעשה, נזכרתי שזה יותר מיממה לא בא אוכל אל פי. ואמנם לא עבר זמן קצר והאם הזקנה בעזרת בנותיה ולוצ'יה ערכו לנו סעודה שנראתה בעינינו כסעודת-מלכים: צלחת מלאה דגים מטוגנים, לחם, וקנקן «וינז-רוסו». ישבנו מסביב לשולחן ואכלנו בתאבון רב. הזקנה עודדה אותנו לאכול ולשתות, בהביאה עוד דגים, וקנקנים נוספים של יין. אחרי הסעודה קמנו מהשולחן כשאנו מודים באלפי תודות למארחינו וללוצ'יה. החילוננו לחשב מה נעשה מכאן והלאה. אמנם קרה לנו מעין נס ואיש מאתנו לא נתפס, יתר על כן, אנו נמצאים, שוב בדרך נס, בין ידידים שלא על מנת לקבל פרס, כי לא היה לנו שום פרס לתת, אך מצבנו עדיין רחוק מלהיות מזהיר.

וכאן אני רוצה להקדים את המאוחר ולספר כי כשחזרתי לגליפולי כעבור למעלה מחודש. רכוב על ג'יפ, ובידי סכומי כסף לשלם ללוצ'יה ולדייגים כגמולם, שאלתי את לוצ'יה מה גרם לכך שתסכים לעזור לנו ולהחביאנו מהמשטרה למרות שלא ידעה מי אנו, שידעה שאין לנו פרוטה בכיס ושלי דברי המשטרה היינו פושעים? לוצ'יה ענתה לי בפשטות: «גרדפים הייתם, נראתם לי צעירים שאינם פושעים, והאמן לי שאני מכירה פושעים לפי פניהם».

ברם, נחזור עתה לחדר-הדייגים. מסיפוריה של לוצ'יה התברר לנו שבעיר שורצים שוטרים ובלשים רבים, המחפשים את שמונת ה«סטרניא-

אלה להפצינו. באיטלקית השבורה שלי נסיתי להסביר לה כי אנו מחפשים את חברינו. לכל הסברותי ושאלותי ענתה תשובה אחת «אין». לא היתה לנו ברירה אלא לצאת, ובכך לאבד את החוט היחידי שעדיין קשר אותנו עם חברינו. כנראה שפנינו הביעו את מלוא-האכזבה שהרגשנו. מאחר שלוצ'יה רככה קולה ואמרה, בהגישה לנו דרך הדלת פיסת ניר: «כתבו את שמותיכם». החילות לקוות שבכל-זאת לא נאסרו ששת האנשים שהח-ביאה. רשמתי על הניר את שמות-הקוד המוסכמים שהיו לנו עם שאר הארצישראלים עוד מהארץ. לוצ'יה קראה בקול לחברתה שהופיעה, ומסרה לה את הניר בצרוף היראות בלחש. הנערה השניה נעלמה ואנו נשארו בחוק. כעבור רגעים-מספר חזרה מחייכת ושמחה כשהיא מכריזה בקול: «זה בנה!» (הכל בסדר). עדיין לא הבינו מה קרה, אך לוצ'יה תפסה בזרועותינו ומשכנתנו לחדרה, משם, בליווי הנערה השניה, הובילה אותנו במדרגות תלולות לגג הבית. מגג זה דילגנו לאחר, ומשם ירדנו שוב לחצר. אחר הליכה בסבך של חצרות וגגות הגענו לדלת, שנפתחה לאחר שלוצ'יה דפקה בה. נדחפנו לתוך חדר שבו דלקה עשית קטנה. לא הספקנו להסתכל היטב סביבנו והנה הוקפנו ע"י אורי, חיים, בצלאל וחברינו האיטלקים בלחיצות-ידיים וטפיחות-כתף. הסתכלתי בחדר, ששימש חדר-מגורים, חדר-אוכל, ומחסן לבני משפחת-דייגים שנוכחו בחדר והציצו בנו בסקרנות מהולה ברחמים. החדר היה גדול למדי וכמעט ריק מרהיטים מלבד שולחן, מזרונים, ורשתות-דייגים. אחרי שהשמעתי לחברינו בקצור את סיפור-המעשה שלנו, ביקש-הם לספר מה קרה להם. וזה ספורם:

אחרי «שהשתכנו» בדירה נרדמו והקיצו רק אחרי שלוצ'יה העירה אותם באזהרה שהם עומדים להתפס. היא שמעה כבר בבקר על מאסר האיטלקים, ועל מאסר מריו וכל עובדי הספינה התורכית. שני האיטלקים שלנו הסבירו ללוצ'יה שאין להם לאן לברוח, והיא סידרה את מקום המחבוא עבורם בבית הדייגים, ידידיה. לוצ'יה ידעה שלא יאריך הזמן והמשטרה תבוא גם לדירתה ואמנם

התשובה היתה מיידית וחיובית. החילוננו להתכונן לבריחה מהעיר: חלצנו געלינו, כי דרך דייגים להלך יחפים, לבשנו חולצות-דייגים, וכל אחד מאתנו קיבל רשת לשאתה. מכיון שהיתה לנו עוד שהות עד היציאה ישבנו עם לוצ'יה, בתה (בת היתה לה ללוצ'יה, ילדה חמודה כבת שמונה, ושמה אנה) והדייגים שבת-אחים כשראשה של אנה מונח על ברכי מנחם, ששר לה שירים אר-צישראלים.

כחצי שעה אחר חצות החילוננו לצאת מהבית זוגות-זוגות: האב הזקן ואני, אחד הבנים ואר-צישראלי אחד, בן עם עוד ארצישראלי. כך הלכנו "לתומנו" בסימטאות האפלות של גליפולי, ה-מארות רק ע"י אור ירח חיוור. עברנו ליד "קאראבינרים" (שוטרים) שהסתובבו ברחובות, כשאנו מהלכים יחפים ונושאים על שכמנו רש-תות, כשם שעושים דייגי גליפולי בצאתם לדיג-אורות בלילה. משקרברנו לחוף הסתתרנו מאחורי כמה סלעים. בעוד ששני הבנים חזרו להביא את שאר אנשינו ירד האב להביא את הסירה. בשעה אחת אחרי חצות נמצאנו כולנו בסירה, וארבע זוגות ידים מנוסות ואמיצות תפשו במשוטים. הסירה החלה להפליג במהירות על פני הים הרועג ופניה מערבה. שעות מספר חתרנו חליפות לאורך החוף האפל, עד שאחד הדייגים הראה ב-ידו על אור בודד שנצנץ בחוף ואמר: "זהו המחנה היהודי".

התקרברנו לאט לחוף וירדנו במרחק של כמה מאות מטרים מהאור. התחבאנו בין סלעים. בקש-תי את הדייג הצעיר שיגש לכיוון האור ויברר בדיוק מה נמצא שם. השעה היתה ארבע לפנות בוקר. הלילה היה קריר. הצינה והציפיה הרעידו אותנו.

כעבור חצי שעה חזר הדייג ובפיו הבשורה שהאור הוא אמנם אור של בית ה"פוליציה הב-ראה" (משטרה יהודית). לאחר שבועות הנדור-דים היה זה כמעט יותר מדי טוב.

לשם זהירות רציתי לקבוע בעצמי את אמי-תות הדבר. בקשתי את חברי לחכות לי, והלכתי יחד עם הדייג שוב לכיוון האור. משהתקרברנו לאיטנו לאור ראיתי לפני צריף משמר טיפוסי ולידו מסתובב בחור לבוש חאקי ועל זרועו סרט עם מגן-דוד וכתובת "קמפ פוליצי". נגשתי אל הבחור ואמרתי לו בקול נרגש: "שולם עליכם".

רי" (זרים) החסרים להם לפי דברי מוסלום. כמו כן סיפרה לנו לוצ'יה שגם אנגלים, אנשי הבולשת הצבאית, הופיעו במשטרה ושכל העיירה רועשת מהמאורע. ברור היה איפוא, שאם לא יקרה לנו שוב נט הרי בדרך הטבע נתפס. החלטנו שאם יש לעשות משהו הרי יש לעשותו מיד. אבל מה?

שאלנו איפוא את לוצ'יה אם יש "הבראי" (עבריים) בגליפולי? על כך באה התשובה: "בגלי-פולי אין הבראי, אבל יש מולטו מולטו הבראי (הרבה הרבה יהודים) לא רחוק מגליפולי", וכאן נכנסו גם הדייגים לשיחה בספרם על "קמפו הבראי" (מחנות יהודים) הנמצאים בסנטה-מריה, ובסנטה-קרוצ'ה, המרוחקות כ-10 מילין מגליפולי. ששנו לשמע ידיעות אלה. נזכרתי גם, שבשעתו היתה כבר קיימת תכנית לרכוש מחנות של פלי-טים יהודים באותם האזורים.

השאלה היתה — איך מתקשרים אתם. שאלנו את לוצ'יה אם יש לה דרך להעביר מכתב למח-נות עוד הלילה. לאחר ההיעצות קצרה עם הדייגים הודיעה לנו שהיות והדייגים יוצאים אחרי חצות לדיג-אורות, יגשו למחנה היהודים וימסרו את המכתב. ישבנו מיד לכתוב מכתב בשלוש לשונות: עברית, אידיש וגרמנית, אך לאחר מחשבה נוס-פת הבינונו שערך העזרה שתגיע ע"י המכתב, אם בכלל תגיע, יהיה מפקפק מאד, כי מי יהודי ויאמין למכתב משונה כזה, המובא בחצות הלילה ע"י דייג איטלקי? החלטנו כי הדרך הנכונה והק-צרה ביותר היא להגיע ליהודים ולא לקרוא להם אלינו. שאלתי איפוא את מארחינו אם יהיו מוכ-נים לקחת אותנו עוד הלילה למחנה היהודים.



הזקנה עודדה אותנו לאכול ולשתות...



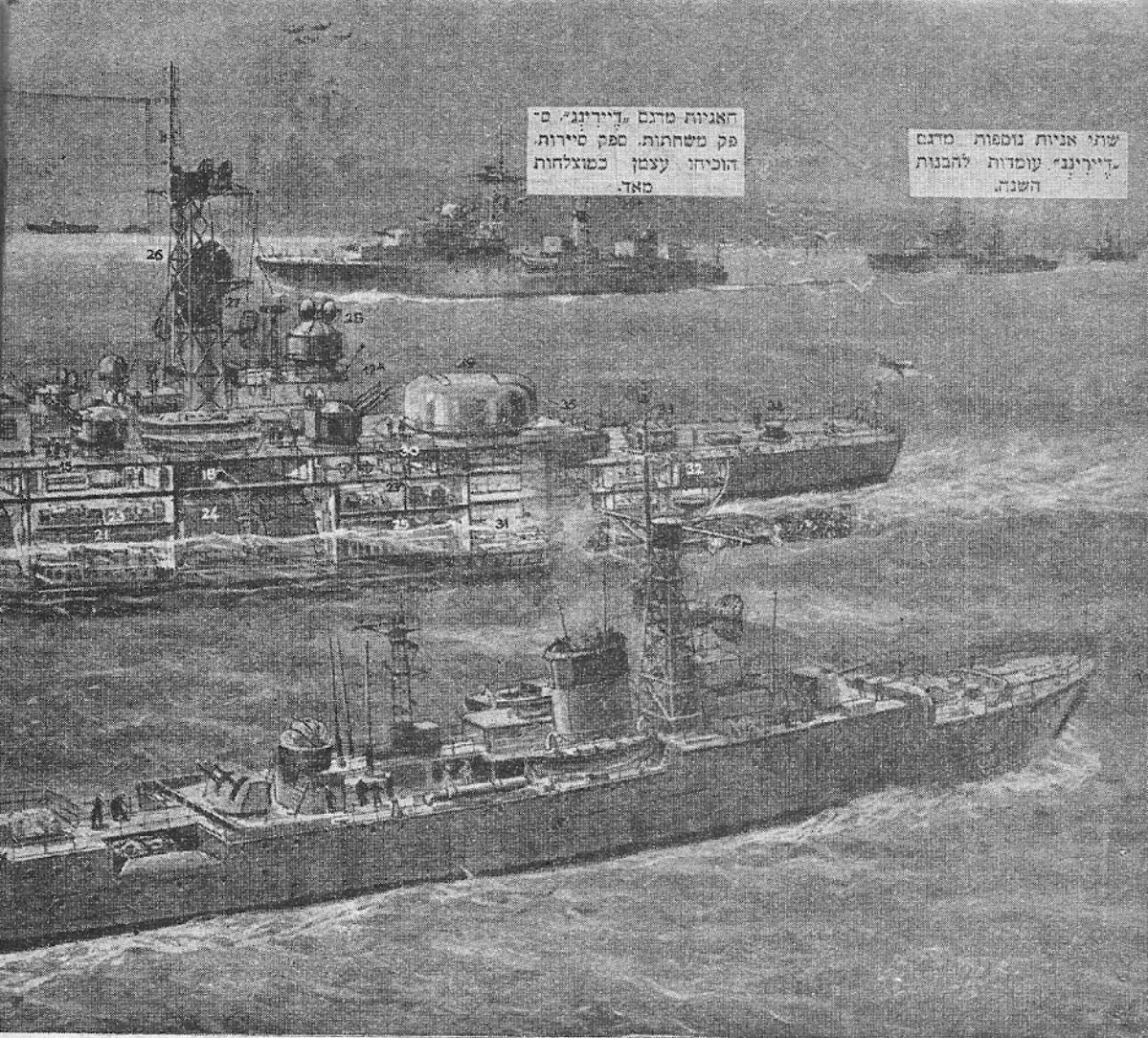
או שאתה הולך מיד לאהל מטורף, או שאני אוסר אותך! ...

של אש בשדה-קוצים בכל המחנה, שמנה כמה אלפי-איש: "חיילים יהודים הגיעו בלילה מארץ-ישראל, חיילים יהודים שיעבדו כאן — בעליה!" לא עברו יומיים, ומן הצפון הגיעו אנשינו, ולקחו אתם את הארצישראלים והאיטלקים למרכז ה"סניף" במילאנו. אני נשארתי במחנה על מנת לדאוג לאיטלקים האסורים. האיטלקים והתורכים ישבו בבית-הסוהר כחודש ימים, עד שע"י התערבות של ה"סניורה" (עדה סירני) בחלונות הגבוהים ברומא — שוחררו.

מהמקרה העז של גליפולי יצא מתוך מאחר שהעיר הפכה כעבור זמן להיות נמל "שלנו", ושימשה כאחד המרכזים לצרכי "עליה ב'" באי-טליה. אגב, אצל התורכי נמצאו הנירות החתומים ע"י "קפטן אברהם אבינו" ואנשי הפ.ס.ס. הבריטי חיפשו באיטליה את "מיסטר אבינו", המתעסק כנראה בארגון עליה בלתי-ליגלית של יהודים. עברה שנה מאותם הימים, ובאביב תש"ז הגעתי לחופי איטליה כמפקד אניתי-מעפילים שיצאה משבדיה ובה כאלף עולים. קיבלת הוראה להעלות על האניה עוד מאות עולים במפרץ טאראנטו. משקרבה אניתי לגליפולי עלו עליה כמה מחברי הותיקים לעבודה, ואחת החדשות הראשונות שספרו לי היתה: "לוציה התחתנה עם ראש-משטרת גליפולי". הרימונו את כוסותינו, ושתינו לחיי לוציה, ולחיי הספינות שבדרך.

הלו נעץ בי זוג עינים תמהות ולא ענה. רק אז נזרתי איך אני נראה: מלוכלך, בלתי-מגולח, בלי נעלים, ועל ראשי כובע-קש של דייגים איי-טלקיים. אך כבר לא היתה ברירה, ושוב חזרתי "שולם עליכם חבר". אז הרים השומר את קולו וצעק עלי באידיש: "לך מהר לאוהלך לישון שיכור שכמותך. אחרת אי-אסרד! חזיר מזוהם אין לך מה לעשות אלא לרוץ לגליפולי ולהשתכר ולמכור את נעליך בעבור יין, מהר לאוהל!" הבינותי את תגובתו, וראמרתי לו איפוא את האמת: "שמע חבר, אני ועוד כמה בחורים באנו עכשיו מארץ-ישראל לעבוד כאן ב"מחנות-הפליטים, ואנו נתונים ב"צרה. אני זקוק לעזרה." על סיפור זה שאל אותי השומר: "ואיך באתם

מארץ-ישראל הנה?" "בסירה" עניתי לו. "הה, בסירה" אמר והסתכל עלי במבט עוד יותר תמה. "בסירה מארץ-ישראל?" שאל שוב. "נכון" אמרתי לו. "בסירה מארץ-ישראל". "אזהר עכשיו ברור לי" ענה הבחור (למחרת לי-אחר שהתבררו הדברים, בא השומר להתנצל ב"פני, ואמר לי שבאותו רגע לא ידע לתחליט אם אני שיכור או משוגע). הוא הרים עלי את קולו "או שאתה הולך מיד לאוהל מטורף שכמותך, או שאני אוסר אותך במקום". אמרתי לו: "שמע חבר, אני מוכן שתאסרני, אך אבקש, קרא לי את ראש-השומרים". נעצתי איפוא בחדר-המשמר, והשומר הלך להעיר את ה"בוס". משהופיע זה, נוכחתי מיד שאתו אמצא לשון משותפת (התברר אחר-כך שהיה ראש קבוצת-פרטוזונים בפולניה). סיפרתי לו את סיפורי, והוא שלח מיד שני אנשים לקחת את חברינו מבין הסלעים, וקרא את ראשי ה"קיבוצים". (מאחר שמחנות-הפליטים אורגנו אז בצורת "קיבוצי-העליה" של התנועות השונות שהיו במחנה), בחמש לפנות-בוקר ישבת כבר בראש-ישיבה שכללה את חמשת ראשי "קיבוצי-העליה" שבמקום. ביניהם קיבוצי "נוחם" ה"שומר הצעיר", "בית-ר", "הנוער הציוני" ועוד. כולם העמידו את עצמם לרשותי, וכעבור חצי-שעה יצאו השליחים הראשונים מהמחנה בכיוון בארי, נאפולי ורומא. השמועה עברה במהירות



שתי אניות נוספות מדגם
דיירינג' עומדות להכנות
השנה

האניות מדגם "דיירינג" הן
פק משחתות. ספק סירות.
הוכיחו עצמן כמזלחות
מאד.

ציי העולם בתקופת תמורות:

עשרת השנים שעברו מאז סוף מלחמת העולם השנייה הביאו בעקבותיהן תמורות מהפכניות בציי העולם הגדולים. תמורות כאלו לא נודעו בשטח המלחמה הימית מאז תקופת המעבר — מלפני כמאה שנה — מבנית אניות-עץ לאניות-ברזל, ומהתנעת-מפרשים למנועי-קיטור, צייהתיד ישתמשו במתקנים אטומיים להתנעת יחידותיהם, וחימוש העיקרי שוב לא יכלול תותחים, אלא קליעים מונהגים מכל הסוגים.

הציור דלעיל — הכולל צירוף של אניות קיימות ואניות העתידות רק להבנות — מראה את הצי הבריטי בתקופת-המעבר הנוכחית. במרכז הציור נראית דמותה המשוערת של "אנית-קליעים", בת 10.000 טון לערך, אשר תכונה נמצא בשלב מתקדם מאוד, ואשר תבוא במקום הסיירות המקובלות. אניות גדולות-יותר, בעלות חימוש-קליעים כבד-יותר, תבואנה, כנראה, במקומן של אניות-המערכה הדיוס. לאור יעילותם הגדלה והולכת של הקליעים המונהגים במילוי

מקרא: (1) צריח-קליעים קדמי, (2) מעלית לקליעים, (3) מחסן-הקליעים הקדמי, (4) תאי קצינים, (5) מחסנים, (6) משרדים ותאים, (7) חדר-אוכל, (8) מבנה עליון, (9) גשר-הפיקוד, (10) מגדל-בקרה קדמי לקליעים, (11) תותחים ג. מ., (12) מכ"ם, (13) ארובה קדמית, (14) תורן-מרבוע קדמי, (15) מתקן ויסות-אוויר, (16) מאוררים, 17 - א' (17) תותחים דו-תכליתיים, 18 - א' (18) בסיס-הארובות, (19) חדר-דודים קדמי, (20) מאון שמאלי, (21) חדר-מכוונות קדמי.

הולכת וגשלת בניתן של שמש הסירות
 "פיוניר". קליק, ו-דאפאנס, אשר תמינה
 כנראה תחידות הגדולות האחרונות בצי
 הבריטי אשר תותחים יהיו את המושן
 העיקרי.

מספר ניכר של שול
 מוקשים חולות-ונכנ

גמשכים הניסויים כהת-
 נעת יחידות קלות ע"י
 מורכבות-נז.

נכונות כמה צוללות הישות. כולל
 היחידות סוגם. אפסקאליפור, כע-
 לות מנועי "פעל-סגור".

דגם משוער של סירת בריטית עתידה.
 החמושה בקליעים מונחים.

המיבתן של משחתות ל-
 פריגטות-נ. צ. חולכת וגמי-
 שבת.

הצי הבריטי בשנת 1956

משימות ממשימות שונות, תלך-ותרד בעתיד-הנראה-לעין חשיבותם היחסית של המפציצים
 ומטוסי-הקרב במסגרת המלחמה הציית, ועדיין אין לדעת בבטחה אם גם נושאות-מטוסים
 מהדגמים המקובלים תכללנה במצבת צי-העתיד.

"אנית-הקליעים" המופיעה במרכז הציור דלעיל, גם היא איננה אלא בבחינת "דגם-מעבר",
 שכן מותנעת היא עדיין ע"י מנועים "מקובלים", ולא במנועי-האטום אשר יפעילו את יורשותיה.
 חימושה המשני כולל עדיין תותחים נ. מ. להגנה-מקרב — שגם הם יעלמו בעתיד — אולם
 חימושה העיקרי כבר יכלול קליעים מונחים ארוכי-טווח, נגד-מטוסים (ואולי גם קליעים
 שטח-שטח), מודרכי-מכ"ם ומבקשי-מטרה, שיירו ע"י מטילים כפולים או משולשים, מתוך
 צריחים משוריינים. היא תצויד — פרט ל"מאזנים" לצורך ייצוב בים סוער — גם ב"ממטרות"
 על סיפונה, לשטיפת זוהמה אטומית, וכן במערכת ויסות-אוויר מסועפת, ובמתקן לאספקת חמצן,
 כך שתוכל לפעול גם בתנאי-המלחמה הגרעינית.

- (22) מרכז-בקרה וחדר-אלחוט תחתון, 23 - א' (23) מנועי-עזר, (24) חדרי-דודים אחורי, (25) חדר-
 מכונות אחורי, (26) תורן-מרבוע אחורי, (27) ארובה אחורית, (28) מגדל-בקרה אחורי לקליעים,
 (29) צריחי-קליעים אחורי, (30) חדרי-חולים, (31) מחסן ומעלית-קליעים אחורית, (32) מגורי הצות,
 (33) "סקויד" נ. צ., (34) סיפון אחורי, (35) ממטרות אנטי-אטומיות לאורך כל הסיפונים.



סאת ה. פיליפ ספראט *

סגן-מנהל ה"מוזיאון למדע" בלונדון.

השאר נערמו במרתפים. בתי-המלאכה של המור זיאון הפכו בין לילה מרכזי-תעשייה צבאית* בז' עין-ענפין, בו יוצרו מכשירי-דיוק ומכשירים אחרים חיוניים לשעת-חירום.

אולמות-התערוכה — מרוקנים מתכנס היקר — שימשו חדרי-לימוד עבור 1,000 טירוני חיל-התעופה המלכותי. אולם-ההרצאות הראשי שימש להצגת סרטים דוקומנטריים.

דרך נס לא נפגע ה"מוזיאון למדע" במלחמה. לא על ידי מטוסי-הנאצים ולא על ידי קליעיהם. עם גמר המלחמה נחנכו שנית האוספים של המוזיאון לאחר שחזרו מוצגים וסודרו מחדש.

ה"מוזיאון למדע" פתוח לקהל הרחב ללא דמי-כניסה בכל ימות השבוע, לרבות ביום הראשון אחה"צ. מתוך אולם-הכניסה המרכזי, המרוצף שיש, נשקף מראה נהדר של כל החלק הפנימי של הבנין בעל ארבעה הקומות. בצד שמאל מורבילות מדרגות מפוארות לקומות העליונות. ימינה מהכניסה המרכזית נמצאת חנות, בה אפשר להשיג עלונים מדעיים למיניהם, גליות-דאר עם תמונות של מוצגי המוזיאון, וכמו-כן פרטים מליאים על כל האוספים. כן ניצבים שם לוחות-פרסום המכילים פרטים על הרצאות והצגות לקהל המתקיימות במקום. מאחורי החנות נמצא אולם המיועד לתערוכות מיוחדות. שם נפתחה, למשל,

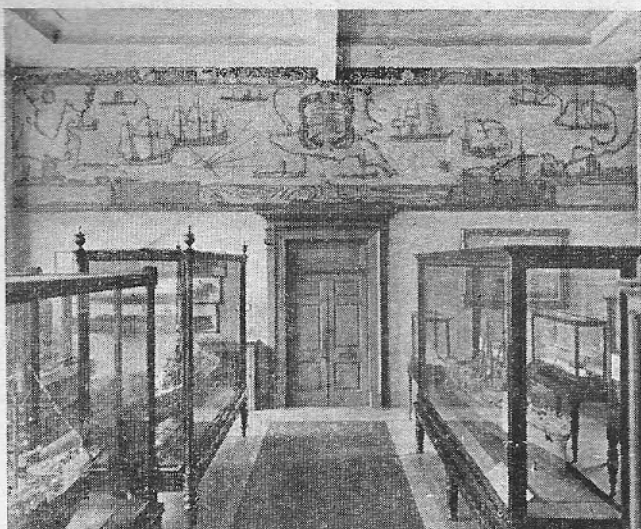
רעיון פתיחת מוזיאון טכני ותעשיתי בלונדון, נזקף לזכותו של הנסיך אלברט — בעלה של המלכה ויקטוריה — שהגה אותו לאחר סיום ה"תערוכה העולמית" המפורסמת משנת 1851. כמה אוספים מדעיים ומכשירי-הדרכה, אשר הוצגו בתערוכה זו, נתרמו כדי להוות את הגרעין למוזיאון החדש.

מוצגים אלה סודרו, ביחד עם מכשירים מדעיים אחרים, בתוך בנין ארעי. מאוחר יותר, עם יסוד "בית-הספר המלכותי לאדריכלות ימית", נתוסף אליהם לקט נהדר של דגמי-אניות, והמוזיאון הועבר למקומו הנוכחי, ברובע דרום-קאנסינגטון אשר בלונדון.

האוסף המפורסם הידוע בשם "אוסף מודסלי", אשר כלל דגמים שונים של מכונות ימיות, נקנה בשנת 1900. באותה תקופה נקרא המוסד, אשר נוספו אליו בינתיים אוספים מכל הסוגים, הן אמנותיים והן טכניים, בשם "מוזיאון דרום-קאנסינגטון". אולם בשנת 1909 סודרו האוספים האמנותיים בנפרד במוזיאון "ויקטוריה ואלברט", ולאחר-כך היו המכונות, דגמי-האניות, והאוספים המדעיים אחרים, את ה"מוזיאון למדע". לאחר מלחמת-העולם הראשונה הוקמו בנינים חדשים, שהשתרעו על שטח של 46,500 מ"מ. הם נחנכו על ידי המלך ג'ורג' החמישי בחודש מרס 1928.

בחודש ספטמבר 1939 (עם פרוץ מלחמת-העולם השני) סגר ה"מוזיאון למדע" את שעריו בפני הקהל. המוצגים היקרים ביותר נשלחו אל מחוץ לעיר,

(*) המאמר הנ"ל הומצא ע"י המחבר ל"מערכות-ים", בצירוף ההערה כי ישמח מאד לראות את פרי-עטו מתפרסם בשפת התנ"ך.



פינה באחד האולמות ב"מוזיאון למדע" המוקדשים לאוסף הימי.

התערוכה שאורגנה על ידי כור-תב מאמר זה בשנת 1938, לזכר בל המאה לחציית האוקיינוס האטלנטי על ידי ספינת-גלגל-ליים (*) מותנעת על ידי קיטור. האוספים הימיים נמצאים ב"קומה השנייה של המוזיאון. ראשון המוצגים הוא דגם-ספינה בעל ותק המוערך בכ-4.000 שנה. ספינה מענינית זו, נמצאה בבית-קברות באזור בני-חסן במצרים, על שפת היאור. בקרבתו מוצג דגם יפה, אשר נבנה בבתי-המלאכה של המון-זיאון, והמתאר את ספינת-הויקינגים המפורסמת של "גור-קסטט", מהמאה העשירית לספירה. ספינה זו נמצאה בשעתה

בשלמותה בגל-קברים בדרום-נורבגיה, ונשמרת במקורה במוזיאון באוסלו.

בין דגמים אחרים של אניות-מפרש אפשר עוד לראות את "סנטה מריה" הידועה, עליה הפליג קולומבוס בשנת 1492 לחפש את הדרך המערבית אל הודו ובמקומה גילה את יבשת אמריקה. והנה לפנינו עוד דגם נהדר של "גאליון" מתקופת המלכה אליזבת, (בערך משנת 1600), אשר נבנה גם הוא בכוחותיו העצמיים של המוזיאון.

אחד המוצגים היקרים במקום הוא דגם ה"פרינס", אניה שנבנתה בשנת 1670 עבור המלך האנגלי צ'רלס השני. סמוך לו עומד דגם אנית-הדגל של נלסון "ויקטוריה" (שנת 1765).

שיא-התפתחות אנית-המפרש לפני שקיעתה והחלפתה באנית-הקיטור, מיוצג על ידי ה"קאטי סארק", אנית-ה"קליפר" הידועה, אשר שברה את כל שיאי-המהירות בשעתה. לאחר מזה עוברים על פני אוספים שונים של ספינות-דיג ואניות קטנות אחרות מכל הסוגים. התפתחות מתוארת לפני עין הצופה החל מגזע-העץ הצף או הסירה ה"חצובה" ועד לכמרות בנות-ימינו. בצד אניות-הדיג נתקלים גם בדגמי רפסודות ואניות-חופיות אנגליות שונות. גם כלי-השיט הקטנים אשר יש למצוא בחלקי-התבול אחרים מיוצגים כדבעי. בכל אופן ראוי לציון אוסף מענין של סירות-מפרש סיניות. דגמים שונים של אניות-טיול (יכ-

טות) מיוצגים לפי שלבי-התפתחותם החל משנת 1660 — ראשית כניסתם לשימוש בהולנד, בין המוצגים החדשים יותר, נמצא גם דגם בולט של אנית-הטיול המלכותית החדשה "בריטניה".

מקום מיוחד הוקצה לתיאור התפתחותן של "סירות-ההצלה" (**). התפתחותן של הסחר הימי בעת החדשה מיוצגת במוזיאון על ידי דגמי אניות-סוחר מופעלות על ידי קיטור. ראשוני המוצגים הם "סיריוס" הקטנה ו"גריט וסטמן", אשר חצו בראשונה את האוקיינוס באפריל 1838, כשהן מותנעות על ידי מנועים — ולא מפרשים.

בין דגמים הנוספים הראויים לעיני, נמצאים אלו של ה"גריט-בריתן" (1843), אנית-הנוסעים הטרנס-אטלנטית הראשונה בעלת מדחף, וה"גריט-איסטמן" העצומה משנת 1854, אשר הות-נעה בעת ובעונה אחת על ידי שני גלגלים ענקיים, ונוסף להם מדחף.

מלבד זאת מצויים במוזיאון דגמים של חברת "קאנרד" המפורסמת — אניות-נוסעים בעלות ערך היסטורי, כגון "בריטניה" משנת 1842 ו"סקוטיה" משנת 1861, אשר שתיהן גם יחד מה-

(* Paddle-Steamer

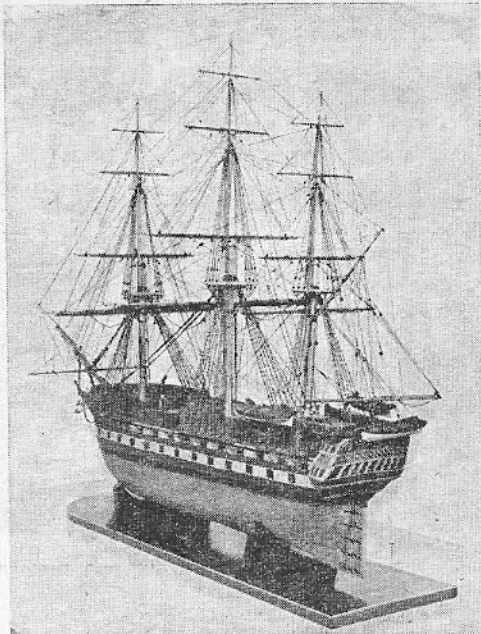
(**) הכונה כאן לא לסירות המצויות על סיפוניהן של אניות-סוחר, אלא לסירות המוצקות המאושות ע"י מת-נדיים, המוצבות לאורך חופי אירופה — ומטרתן לצאת ללבים בכדי להציל את צוותיהן של אניות נטרפות.

1912, את ה"ונגוארד" משנת 1944, וכן דגמים אחרים של סירות-מערכה, משחתות וצוללות.

אולם שלם מוקדש למכונות-קיטור ימיות, ובו שתי מכונות בעלות ערך היסטורי. האחת היא זו של פאטריק מילר, אשר נבנתה עבור נסיונו הראשון להרכיב מנוע-קיטור בשנת 1788. השנייה היא המנוע של ה"קומט", משנת 1812. ספינת-הקיטור הראשונה אשר נועדה לשירות מסחרי באירופה, כן יש למצוא כאן דגם של ספינה קטנה בעלת גלגלים, אשר נבנתה בשנת 1803 בפריס על ידי רוברט פולטון, כדי לשמש לנסיונותיו הראשונים על נהר הסינה.

התפתחות ההתנעה בעזרת הקיטור — מתוארת בעזרת שורת דגמים, אשר ניתנים להתנעה על ידי המבקרים. אחדים מהם מוצגים בחתך, ומאפשרים על ידי זה עיון מדויק בבנייתם הפנימית. יתכן ואוסף זה הוא אחד היפים ביותר שבעולם. נמצא כאן גם דגם יפה של דיול, משנת 1937, אר-תו יכולים המבקרים להתניע באמצעות כפתור חשמלי.

אחד המוצגים המעניינים ביותר הוא העתקה של המנוע-הנסיוני אשר עליו ערך סיר צ'רלס פארסונס את נסיונותיו הראשונים ב-1894, לקראת הבניית ה"טורבינה" — האניה הראשונה בעלת טורבינות. דגם יפה אחר מראה את הטורבינות בעלות 180,000 כוחות-סוס של אנית-הנוסעים "קוין-אליזבת". טורבינת-הגז הימית הראשונה שנכנסה לשמוש בשנת 1947 והותקנה באנית-הצי הבריטי מס. 2009, שמורה במוזיאון, ודגם של טורבינות-הגז המסחריות אשר הותקנו במיכלית "אוריס" בשנת 1951, גם הוא נמצא כאן. המעבר



דגם של אחת מאניות-הסוחר של "חברת הודו המזרחית" הבריטית. אניות אלו נסאו גם חימוש כבד, ועליהן התבט עושרה של אנגליה במאה ה-18.

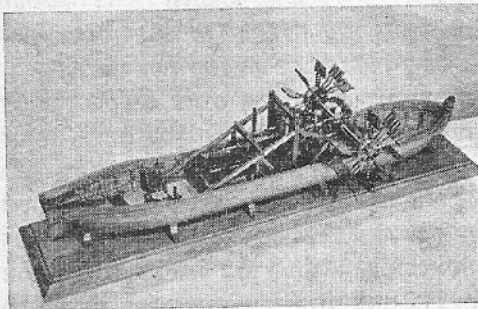
וות את דרגת ההתפתחות האחרונה של האניות הטורנס-אטלנטיות בעלות גלגלים.

כן יש למצוא את ה"ויקטוריאן" משנת 1904, הספינה הראשונה בעלת טורבינות אשר הפליגה באוקיינוס, וה"המוריטניה" המפורסמת אשר החזיקה בשיא המהירות באטלנטיק הצפוני מ-1907 עד 1929.

בין הדוגמאות של אניות-הנוסעים החדישות יש להזכיר את "אמפרס-אוף-בריטן" היפהפיה, אשר טובעה על ידי הגרמנים באוקטובר 1940, ואת "נורמנדיה" הענקית, אשר נשרפה בשעתה בנמל ניו-יורק. בעזרת חתך התלוי על הקיר, אפשר לעיין בסידוריה הפנימיים של אנית-הפאר "קוין-מירי".

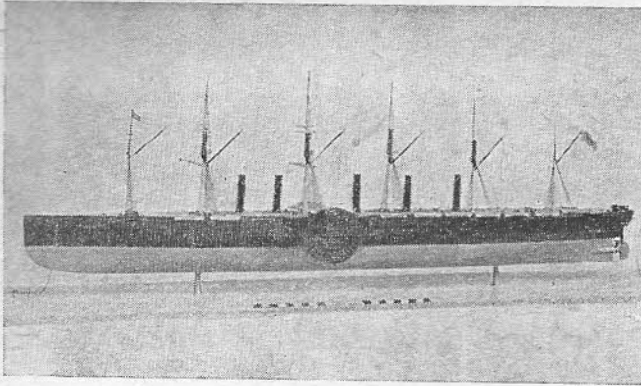
בין הדגמים המוקדשים לאניות בעלות דיזלים נמצאים אלה של "זילנדיה" הדנית, חסרת-הארובות, ושל האניה הבריטית "קארנארבון-קאסל". מקום נרחב מוקדש לתולדות התפתחות הציים המלחמתיים, החל מאניות-מלחמה בנויות-עץ, בעלות גלגלים או מדחפים, ועד לאניות-המלחמה המשווריות החדישות.

רואים כאן את אנית-המערכה "מונארק" משנת

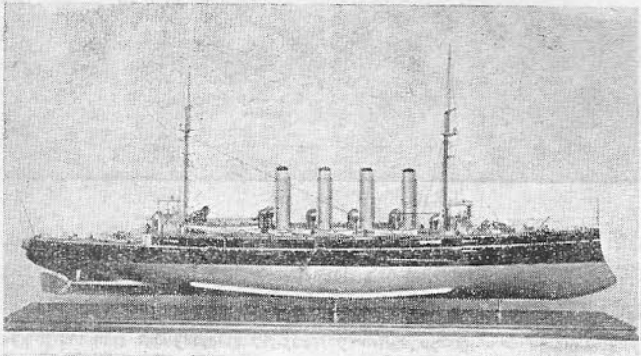


דגם של סירת-גלגלים מותנעת ע"י מנוע-קיטור, שנבנתה ע"י האמריקאי רוברט פולטון בתחילת המאה ה-19.

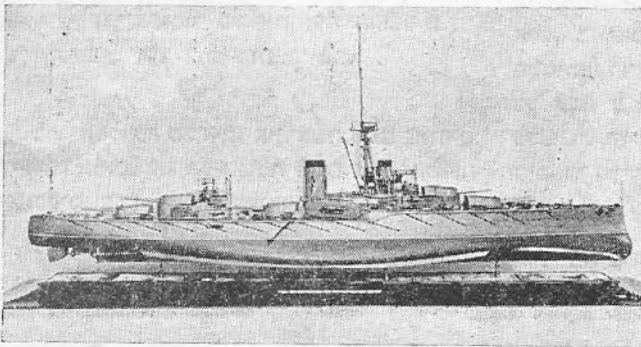
מדגמי האוסף הימי של „המוזיאון-למדע“



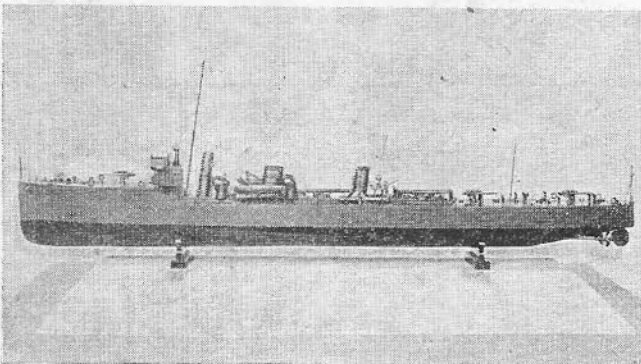
אנית הקנקן הבריטית „גריט איס“
טרופ, שנבנתה בשנת 1854. קיבול
לה עלה לכדי 18,900 טון (גרוס),
והיא הותנעה הן ע"י מדחף והן ע"י
גלגלים. 7,675 כ"ס נהנו לה מהירות
של 14 קשר. מפאת יוקרה הפעלתה
היא הוכחה ככשלון מבחינה מס'
חרית.



אחת מאניות המלחמה האדירות ב'
יותר בתחילת המאה הנוכחית: ס'
יירתישריון הבריטית „דייאדמ“, בת
11,150 טון ומהירות 21.5 קשר.
חימושה כלל 16 תותחים 152 מ"מ.
מזגם זה התפתחו אח"כ סירותיה'
מערכה.

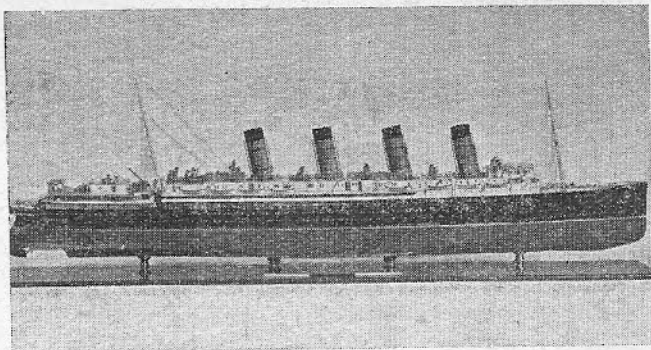


אחד ה„ורידנוטים“ אשר היו את
חושיהשדרה של צייהממרכה במל'
חמתי'העולם הראשונה: „מונארק“
הבריטית, בת 23,000 טון, חימושה
כלל עשרה תותחים 343 מ"מ, ערו'
כיס בחמישה צריחים ממוקמים על
קויהאמצע, ובולקס מוגבהים אחד
על השני.



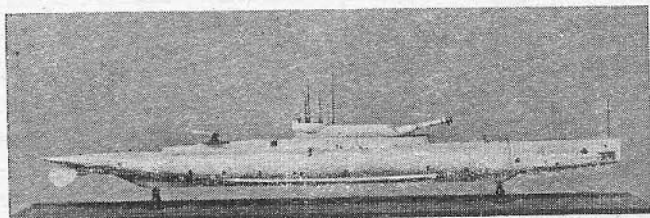
אחת המשחתות הגדולות של הצי
הבריטי בשנת 1912: „פורפויז“, בת
920 טון, ומהירות של 31 קשר.
חימושה כלל 3 תותחים 102 מ"מ,
וכמה צנורות טורפדו 533 מ"מ.

אחת האניות המפורסמות ביותר אשר הפליגה אייפנם באוקיינוס ה"אטלנטי הצפוני: דגם של אניתה"נוטעים" מוריסניה" של חברת "קאנרד" הבריטית, בת 31.000 טון. מהירותה עלתה ל"27 קשר, והיא החזיקה ב"טרס הכחול" במשך 22 שנה, מאז שנבנתה בשנת 1907.



*

זכר לנטיון שלא הצליח:
דגם של הצוללת הנטיונית הבריטית הכבדה "מ 3", משנת 1918, שחומשה בתותח 305 מ"מ, לבצוע הפגזות חוף. היא היתה מגושמת מדי ותותחה פורק ממנה לבסוף.



העובדים מונה 32 בעלי-מקצוע מומחים בשטחים שונים, אשר בונים, מרכיבים, ומתקנים. דגמים של אניות ומוצגים אחרים.

העובדים הטכניים של המוזיאון כולו, בפקוחו של המנהל, הד"ר פ. שרבוד טיילור, מגיעים ל-230 איש, ביניהם פקידים, שומרים ופועלים. סקר סטטיסטי הראה כי בערך 1.200.000 איש מבקרים כל שנה ב"מוזיאון-למדע". בסופו-של-דבר אין פלא שהקהל יתענין כה הרבה במוצגים הקשורים בים, כי הרי הים היה לחם חוקו של העם הבריטי במשך דורות רבים.

מגלגל-ההתנעה הימי ועד למדחף מתואר בחלון-נות-הראוה הערוכים לאורך הקירות. בין מתקני-ההגוי השונים נמצאים כאלה של "הרפילד" ו-"בראון", וגם הם ניתנים להתנעה ע"י המבקרים. דגמים רבים משמשים לתיאור שלבי-התפתחותם של דודי-הקיסור השונים, החל מהדודים ה-פרימיטיביים ועד לחדשים ביותר.

* * *

בתי-המלאכה של המוזיאון, אשר אינם פתוחים לקהל, נמצאים במרתפים, ומחולקים לבתי-מלאכה העוסקים בעץ ולאלה העוסקים במתכת. חבר-



משמעת ומשטר בחיל־הים

סאט רביטון אריה קומיט

הופעת אניותינו, וימאינו, בחופים ובנמלים זרים, הוסיפה כבוד למדינת ישראל ולעם היהודי. חיילי־הצי שימשו שליחי המדינה במדים, והביאו את דבר הישוב לעמים זרים, וליהדות התפוצות באשר היא שם. בשעת הפלגותיו הארוכות לארצות־ניכר מילא חיל־הים שלנו את אחד מתפקידיו המסורתיים של כל צי, והוא — "להראות את הדגל" במים זרים. עובדה ידועה היא כי אניות־מלחמה וצוותיהן, משמשות מיני־אזכרה כ"שגריריהן האפורים" של מדינותיהן, ומיצגות את עמיהן בכל מקום אליו הן מגיעות. במשך הפלגותיהם ופגישותיהם עם ציי עמים זרים בנו מלי העולם השונים באים הימאים במגע ישיר והדוק עם אומות בעלות תרבות שונה ומנהגים מגוונים. הופעתם והתנהגותם הן של הימאי הכבוד, והן של קבוצות הימאים, ומשאירה בעקבותיה הערכה—לחיוב או לשלילה — במקומות בהם בקרו. מכאן החשיבות הנודעת למשטר ולמשמעת השוררים באניות־מלחמה, וגדול ערכם שבעתיים באניה המיצגת צי צעיר — "צי מתחיל". שומא, איפוא, על חיל־הים הישראלי לעקוב אחרי הנע-

ראשית מסורת ונוהל בצי־ישראל

עם־ישראל לא היה ידוע מעולם כעם יורדי־ים מובהקים — להוציא את אלה מהיהודים שהפליגו בים כנוסעים, מהגרים, סוחרים או תיירים. לפיכך לא התפתחו ולא התגבשו אצלו מסורת ומנהגים ימיים.

משהוקם חיל־הים הישראלי לפני שמונה שנים, עלה הצורך להנהיג בין אנשיו אורח־חיים ימי והיה צריך להשתית על מנהגיהם, ומסורתיהם של ציים זרים — לאחר שאלו יותאמו לחיי הימאית הישראלי, ולדרכי־מחשבתו.

הצי אשר שימש מופת בשטח הנוהל והנוהל הימיים היה הצי הבריטי המלכותי, בעל המסורת המפוראת, בת מאות־בשנים, אשר כמעט כל ציי העולם האחרים שאבו ממנה את מנהגיהם.

קשה לטעון כי תקופת השנים המעטות בה קיים חיל־הים הישראלי הספיקה כדי לגבש מסגרת של הלכות־כבוד ודרכי־נוהל המיוחדת לר־לבד. ברם, על־אף הזמן הקצר, הונח היסוד למסכת, "הלכות־כבוד וטכסים", והחלה להקבע ראשיתה של מסורת בצי הישראלי.

הנסיון המעשי בשטחים אלה גיבש בהפלגות הארוכות של אניות החיל לארצות־הברית, לדרום־אפריקה, ולנמלי הים־התיכון השונים. במשך מבצעים וביקורים אלה עמדו מפקדי כלי־השיט וצוותיהם במבחנים קשים, בהיותם נתונים לביקורתם המתמדת של ימאי ציים גדולים וותיקים. יש לציין, על־כן, בסיפוק רב כי אניות החיל, מפקדיהן ואנשיהן, עמדו במבחן בהצלחה רבה, ו־הוסיפו כבוד לצי הצעיר של המדינה, אשר וה־מקורו נכנס למשפחת כוחות־הים העולמיים.



ראשי־טכס: מחבר המאמר דלעיל, בשיחה עם סרן (מילואים) דר. מיכאל טימון, ראשי־טכס במשרד החוץ.

מקורם — ובכל זאת נוהגים להמשיך ולקיימם ללא היסוס!

חיל-הים הישראלי „אימץ“ לעצמו רבים מבין הנוהגים המסורתיים שהתקדשו ע"י שימוש בן-שנים רבות בצי העולם האחרים, ורצוי להוכיר כמה מהם:

— „משמר-כבוד דופנתי“, הונהג לקבלת פני אורחים חשובים, אנשי צבא או אורחים בבואם ובצאתם.

— שריקה ב„משרוקית רב-המלחים“, זו ניתנת כאות-כבוד לבאים וליוצאים רמי-מעלה.

— דגלי-לאום, ודגלים אישיים, מונפים בהודמ-נויות נאותות לשם הבעת הוקרה וכבוד.

— „מטחי-כבוד“ במספר קבוע ומתאים לכל מקרה ומקרה, נורים בהודמנויות חגיגיות כגון ביקורי אישים צבאיים או אורחים, חשובים ביותר; בשעת כניסה ויציאה לנמלים זרים; בשעת חגים ואירועים לאומיים, או בין-לאומיים, וכדומה.

כאמור לעיל, אין עדיין לחיל-הים הישראלי הצעיר הרבה נוהגים משלו, אולם יתכן ובאחד הימים נזכה לראות את נשיא-מדינת-ישראל מתקבל בתקיעת שופר בבקרו באניות החיל.

משמעת צבאית

תכליתם העיקרית של משטר ונוהל בצי, כבכל גוף צבאי, היא לקיים משמעת; ומשמעת באה בדרך כלל לודא ביצוע פעולות אחידות ע"י בני אדם החיים במסגרת חברתית מסוימת. כל אחד מאתנו, כחייל כאזרח, כפוף למשמעת בצורה זו או אחרת, והרי כמה דוגמאות מחיי היום-יום: אלה מאתנו המבקרים בבית-כנסת זוכרים בודאי את נוהגי התפילה בימי שבת, חג, או מועד, כאשר שליח-הציבור פותח בתפילתו, וכל קהל המתפללים ממלא אחריו. ברור כי לא ינסה אחד המתפללים לעלות בקולו על קול החזן השר, ובמיוחד כשהקהל עצמו מתפלל בלחש — פשוט לא ייעשה כדבר הזה, אם כי אין כל חוק הכופה צורת תפילה מעין זו. והרי לפנינו מקרה בולט של משמעת חברתית אשר לפיה נוהג קהל המתפללים.

שה בציים ותיקים יותר, ללמוד מהם, ולהשתדל להיות דוגמא למופת בהתנהגותו, שלאורה יבחן ע"י ידידים ועוינים גם יחד.

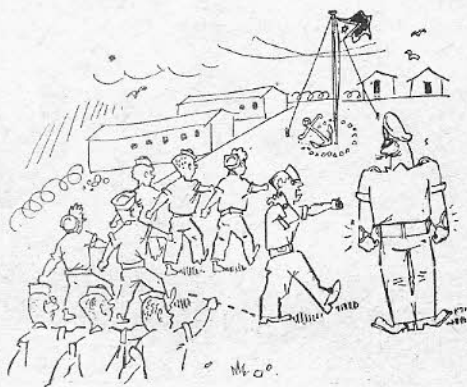
ברור כמובן כי המשטר והנוהל המאפיינים כוח-ימי כלפי חוץ, מבוססים בראש ובראשונה על המשמעת השוררת בין מפקדים ופיקודיהם, בחיי היום-יום השגרתיים בכלי-השיט וביחידות-החוף.

נוהג ומסורת מה הם?

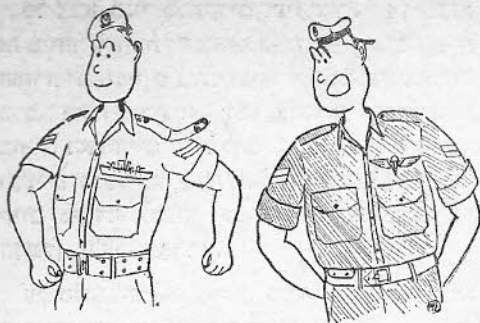
נוהג ומסורת אינם תופעות מקריות; בחיים הימיים, במיוחד, קיימים מנהגים אשר התפתחו במשך מאות בשנים וכך הפכו למסורת אשר כוחה גדול יותר מכל חוק כתוב. יש ומנהגים מסורתיים נשמרו ע"י בני-אדם לתקופות ארוכות מאד, ונמסרו מאבות לבנים — מנהגי היהדות המסורתית מהווים דוגמא הידועה לכולנו. למשל: יהודי המסיר את כובעו בשעת טכס דתי יחשב כפוגע קשות במסורת.

חיינו היום-יומיים קשורים במנהגים שונים, אשר השימוש התמידי בהם מקנה להם מעמד של חוק אשר אין בלעדיו. למשל, אמירת ה„שלוש“, נימוסי-שולחן, ונימוסי-החברה השונים. כל אלה הם מנהגים מסורתיים, אשר הפכו מעין חוק המקובל בכל העולם.

בצי-המלחמה במיוחד, קיימים נוהגים מסורתיים אשר מוצאים את ביטויים יום-יום, ואפילו שעה-שעה, במקרים רבים מאוד הם כה מקודשים שנים, עד כי שוב אין כל אפשרות להתחקות על



— אתה לא צועד נכון, סוראי יענקל!
— כל האחרים לא צועדים נכון, המפקד!



אחד יורד במצנח ואחד יורד באניה!

דות. ועל אחדות זו בנוי הצבא כולו. גורל המדינה נתון בידי הצבא, ורק צבא ממושמע, אשר מפקדיו יכולים לסמוך על ביצוע מהיר ומדויק של פקודותיהם, יכול להבטיח נצחון בעת הדרושה. על-כן יש לודא קיום קפדני של משמעת ללא הרף, בכל שעה, ובכל יום!

משמעת בציי

קיום המשמעת בכלי-שיט היא בעלת חשיבות גורלית במיוחד, מפאת צמצום המקום, והתנאים המיוחדים השוררים בו. הדבר הראשון שחייב החייל-הימאי ללמוד — הוא מילוי פקודות במהירות וביעילות. מהירות הביצוע קובעת במיוחד ברגע מתן האזעקה, כי אז אפילו סטייה אחת של חייל בריצה אל עמדת-הקרב עלולה לעכב בעד חבריו מלהגיע אל עמדותיהם. על-אחת-כמה וכמה עלולה כל פגיעה במשמעת לחבל בפעולות לוחיו של צות-תותחים אשר רשלנות בפעילותו עשויה לגרום לאבדן מערכה שלמה.

אין תחליף למהירות במילוי פקודות. זכור מקרה באנית-מלחמה אחת בה הגיעו האנשים לעמדות-הקרב שלהן תוך דקה אחת ועשרים שניות — בשעת אימונים. אותו הצות הגיע לעמדתו — תחת אש האויב — תוך עשרים שניות, בלבד! מה גרם לכך? הסיבה היתה פשוטה: אנשי האניה, שטעמו טעם קרב מהו, הבינו כי כל איחור, ולו אף בשניה אחת, עלול להביא לאבדן אניתם ולמותם. המסקנות: יש למלא פקודות במהירות וללא היסוסים.

והרי דוגמא אחרת: האם יעלה על דעתו של חבר-קיבוץ להזופיע לארוחת ליל-ששי בבגדי ערב — פראק וצילינדר? פשוט, לא מקובל הדבר, ואף אחד לא יעשה זאת. ומקיבוץ לשטח-חיים אחר, היתכן כי בשעה שקבוצה קבלנית מפרקת משא בנמל — ישכב אחד מחבריה לנוח? לא ולא. והרי לנו מקרה מובהק של עבודת צות, המתנהלת בהתאם למשמעת-פנימית המיוחדת לה.

על אחת כמה וכמה שדרושה משמעת בשעת פעולה — כגון פעולה צבאית — המבוצעת לטובת כלל-האומה. המשמעת היא ציפור-הנפש של כל צבא. מאחר והצבא מבצע את תפקידיו כשאנשיו מאורגנים בצוותות גדולים או קטנים, שומא על כל אחד מאנשי צות-החיילים לבצע את המוטל עליו תוך משמעת קפדנית, שכן עלולה הפרתה — ואפילו ע"י חייל אחד בלבד — להביא לידי כשלון במערכה גורלית.

חיי הצבא מבוססים ובנויים על שגרה שמי-גמטה להקל על ביצוע מקביל של תפקידים קבועים בידי החיילים הרבים בחלקי הצבא השונים. תוצאתו של כל קרב תלויה בטיב אימוני החיילים. מאידך גיסא — אימונים תכליתיים לא יתכנו ללא משמעת קפדנית אשר מוצאת את ביטוייה הטוב ביותר בביצוע מהיר ומדויק של כל פקודה הנניתת ע"י הממונה. כל היסוס בביצוע עלול להביא לידי כשלון ואבדן חיים יקרים.

על מנת להגיע לרמת-משמעת גבוהה, חייב כל מפקד לדעת ולזכור כי עליו-עצמו לשמש דוגמא, בבצוע פקודותיהם של הממונים עליו. אמנם קיימת האפשרות של כפיית משמעת ע"י עונשים, אולם הנסיון הוכיח כי צורה זו אינה יעילה ביותר. הפחד מפני העונש לא הביא בעקבותיו — בשעת המשבר בקרב — כל שיפור במשמעת או נכונות לקרבן.

לכן על המפקד לזכור כי דוגמתו האישית — המתבטאת בציותו לממונים עליו — היא אשר תוכיח לאנשיו כי סוד הצלחתו של כל גוף צבאי טמונה במשמעת המאחדת את כל הדרגות, מהגבוה ועד לנמוך ביותר.

יש לזכור כי המשמעת אינה קיימת לשמה! חיוניותה נעוצה בעובדה כי היא משמשת מכשיר להשגת יעילות-מכסימום בביצוע אחד של פקודה.

מונים ותרגול בלתי-פוסקים. בלחמת הצי יש והמטח הראשון קובע את תוצאות המערכה. ועל כן מצווה כל איש חיל-הים לשקוד על-ידי כי יהיו זה הוא, וחבריו, אשר יקדימו את האויב באותו שבריר-הרגע הגורלי הקודם לפתיחת האש.

מדים

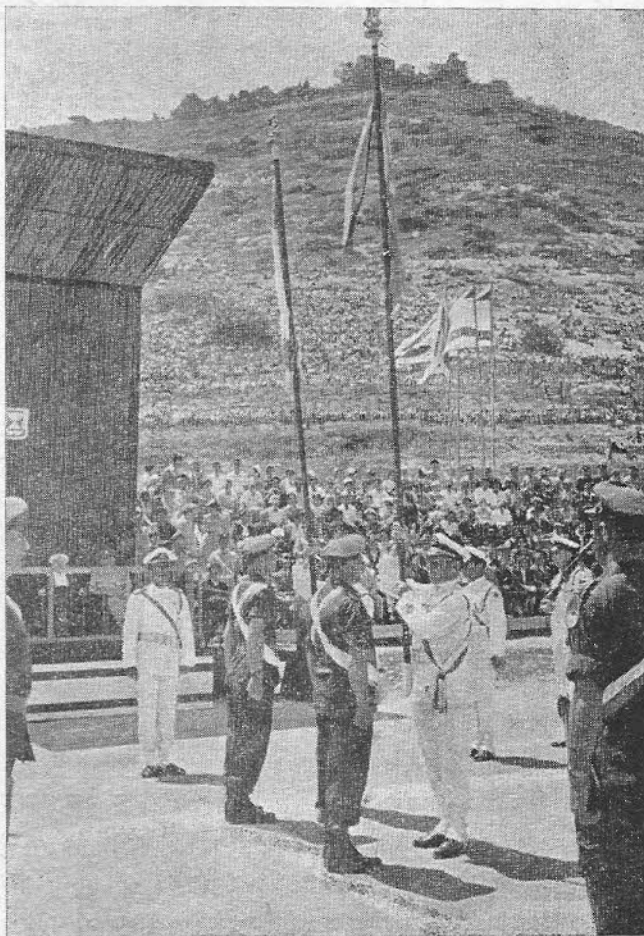
בסופה של טקירה קצרה זו יש ליחד מילים-מספר על נושא ה"מדים" במסגרת בעיות המשטר והנהל בחיים הימיים. עובדה ידועה היא כי אופיו של החייל היחיד, ושל הצבא כולו, מתבלט בלבשו. אחת הדרכים הבדוקות לזיהוי חייל טוב היא צורת לבושו, והופעתו החיצונית — נקיון מדיו וגיהוצם, חבישת כובעו, ברק כפתוריו, וע"נידת עניבתו. על-פי הופעתו נקבע היחס אליו. זכורים עדיין מפקדים מתקופה מלחמת-השח"רור שכל הופעתם אמרה כבוד, והשאירה את רישומה על פיקודיהם שהשתדלו להדמות להם. חייליהם שמרו גם על ה"נשק והחגור אשר ניתן להם, ואכן, אלה לא הכזיבו בשעת ה"קרב. מדים ניתנים לחייל לש"מירתו אישית, וגישתו למדים קובעת גם את גישתו לצידוד קרבי שנמסר לידיה. והיה אם ישאל מישהו: "מה לנו ולכל הברק הזה?" הרי התשובה נ"תנת בנקל. שמירת המדים, נק"יון וצחצוח, באים לודא את אריכות-הימים לצידוד, ומי כמונו חייב להקפיד על מצוה זו!

זאת ועוד, ההופעה החיילית, המצוחצחת והגאה, מי כמוה ת"רמת לקיום "רוח היחידה"? לא אחת קורה, וחיילי יחידה מוקיעים אחד מחבריהם על ש"קלקל את הרושם" בהופעה זו או אחרת.

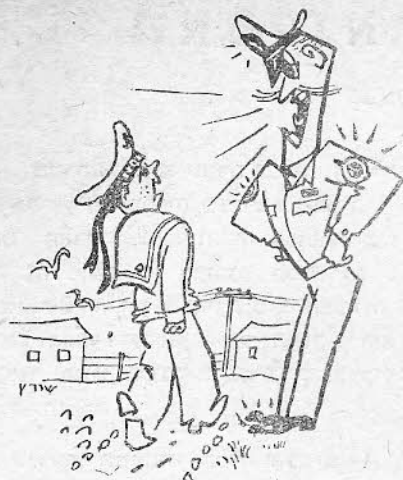
ומהמדים לדרגות, שעה שה"אורה במקום עבודתו אינו גור"שא על בגדיו ציון חיצוני ה"מדגיש את מעמדו כמנהל, פועל,

כל צבא בנוי ממפקדים ופיקודים, ואין מבנה זה מיוחד לכוחות הצבאיים בלבד, כיון שגם בחיים האזרחיים מצויים נותני-פקודות וממלאי-פקודות. ברם, ההבדל ביניהם הוא בזה, כי חוסר-ציות בחיים האזרחיים עלול להביא בעקבותיו פיטורין, וקשיים כלכליים, שעה שבחיי הצבא עלול אי"קיום פקודה להביא למות החייל הסרבן או הרשלן, ולאבדן חבריו.

על-מנת להבטיח נצחון, ביחוד בשטח הלחימה בים, בו התנאים קשים במיוחד, (והתלות ההדדית בין אנשי הצות הימי, כולם ללא יוצא מהכלל, גדולה אולי יותר מאשר בגופים צבאיים אחרים) יש להדגיש הדגשת-יתר את הצורך במשמעת, וב"עבודת צות, ואת אלה ניתן להשיג רק תוך אי-



הופעתם ללאירבב של אנשי חיל-הים הישראלי כבר הפכה למסורת: אנשי החיל בשעת סכס יום-העצמאות תשט"ז.



— למה לא הצדעת טוראי חצקל ?
— חשבת שאנחנו "ברוגז" !

אנשי חיל-הים כבר הספיקו להקנות למדינת ישראל, ולצה"ל, שם טוב ברחבי העולם. גורם ניכר להצלחתם היותה עובדת הופעתם הממושמת והמצוחצחת ללא-רבב. בהופעה גאה הראו אנשי החיל כי אכן מיצגים הם צבא מסודר אשר הוכיח את עצמו בימי שלום כבעת מלחמה. וכדאי איפוא לסכם בקצרה ולקבוע:

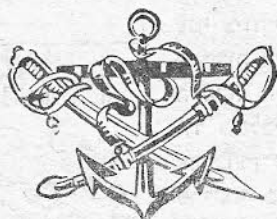
"הופעה נאה וממושמת של כל חייל-ימאי קובעת את הדעה לגבי החיל אותו הוא מיצג. כן חייבים אנשי חיל-הים, כל אחד מהם, לזכור כי בהופעתם הם מיצגים את צבא-ההגנה לישראל כולו, בכל עת ובכל שעה".

מזכיר, וכו', הרי אין כך בצבא, המקל על חייליו לזהות את זולתם כבעלי תפקידים שונים, ודרגות-פיקוד שונות. ומן הראוי להדגיש כי אין בסימני-הדרגות השונים משום "שוויץ", והתגנדרות-סתם.

אין צבא בעולם, ויהא שוחר שויון שיהיה, אשר יוכל לותר על סימני-דרגה, וכל הנסיונות שנעשו בכיוון זה — נכשלו. הסיבה פשוטה: צבא ללא משמעת לא ינצח במערכה, ומשמעת פירושה כפיפותו של כל אחד לממונים עליו, ואין זיהוי מידי של המפקדים הממונים — ביחוד בשעת הקרב, ובגוף הכולל מפקדים רבים — אלא ע"י סימני-דרגות. זאת ועוד — דרגות אמנם מקנות זכויות, אולם הן גם מטילות חובות. אין המפקד הנרפה יכול להסתיר את עצמו מאחרי מסוה האלמוניות. סימני-דרגתו מעידים על תפקידיו ועל רמת-אחריותו, ומוטב לו לעמוד במבחן — כשיבוא — כי עיני פיקודיו תלויות בו, והם יחד עם מפקדיו, ישפטוהו. אל-לנו, איפוא, לזלזל בחשיבותם של סימני-הדרגות.

*

האדמיראל לורד לואי מאונטבטן — כיום ראש האדמירליות הבריטית — נתן ביטוי לחשיבות משטר ונוהל באניות-המלחמה, בעת ביקורו בחיל-הים שלנו לפני שנים-מספר. לאחר סיור מקיף באחת מאניותינו אמר למפקדה: "קיימים כל הסיכויים שאניה זו תילחם טוב בבוא העת. מעידה על כך הופעתם הנאה של הקצינים והמלחים, ומצבה של האניה ונשקה".



האפסנאות בחיל-הים

מאת סרן דן אדלר

לות באותו נושא במפקדות אחרות. שם זה רומז, כי המחלקה הוקמה לנהל את האפסניה של החיל בצורה "משקית".

"אפסניה" הנו מושג חדש, ופירושו כל רכוש מוחשי שבידי הצבא, פרט לכווח-האדם, וכספים. האפסניה של החיל כוללת משרוך-נעל ועד לאנית-מלחמה. היא מחולקת לחוקה ראשית לשנים. מבחינים בחלק שהוא ברשות צה"ל כולו, כולל החיל, ומבחינה זו אינו מיוחד לחיל-הים והוא האפסניה הכללית. כן קימת האפסניה שברשות חיל-הים בלבד, ואשר משמשת לצרכים היעודיים של החיל — והיא האפסניה ה"יעודית". חלוקה זו הכתיבה את המבנה הארגוני של מחלקת-המשק.

המחלקה בנויה משני ענפים, שכל אחד מהם מטפל בסוג אחד של אפסניה ומכיל מדורים מספר — התת-נושאים של כל סוג, נוסף לכך נמצאים במחלקה מספר מדורים עצמאיים העוסקים בנושאים שהנם משותפים לשני הענפים.

מבנה זה אורגן, כאמור, לפי סוגי האפסניה, והנו שונה מהמבנים הארגוניים במחלקות המקבילות של מפקדות אחרות, שבהן הקו המפריד נמתח בין עבודת-התכנון ועבודת-הביצוע.

ענף ציוד יעודי:

"ענף ציוד יעודי" מהווה את גרעין המחלקה. כאשר לאפסניה היעודית הוטל על המחלקה טיפול ראשוני ומקורי, שלא כשאר סוגי האפסניה. ענף ציוד יעודי ממלא תפקידים זיהים לתפקידי מפקדות החילות המשבירים של צה"ל, כגון חיל-הספקה, חיל-חימוש, ועוד. הענף מלווה את הציד בשלבי קבלתו, מהעת בה הוא נרכש, בארץ או בחוץ-לארץ, עוקב אחר משלוחו מעבר-לים, פריקתו בנמל, כניסתו לבסיס ציוד יעודי של החיל, הקצבתו ליחידות, ולבסוף עד להגיעו ליחידות החיל. ויותר מזה — הענף אחראי אף להספקת הציוד בכמויות הדרושות ובמועד הדרוש, וזו, איננה משימה קלה. הענף מכון את עבודתו של "בסיס ציוד יעודי", וכתוצאה מתפיס קידיו הנו מעין "מוח" של הבסיס.

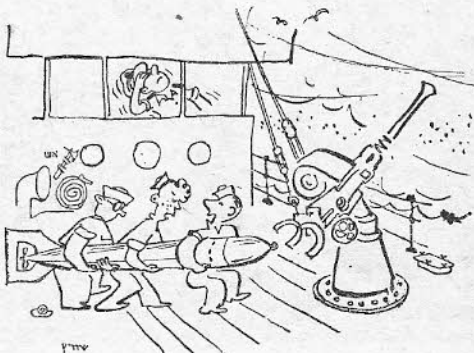
מטרתה של כל יחידה צבאית היא לחימה; לחימה יעילה מותנית בשלושה גורמים עיקריים והם: האדם, הלוחם, והרוח הפועמת בו; הצור רה בה נלחם, הן מבחינת תכליתיות שימוש בכלי שבידו, והן מבחינת טיב הפקודות שהוא מקבל ומבצע; ולבסוף — כלי-הנשק בו הוא נלחם, לבושו ומוזונו הקובעים במישרין ובעקיפין את רמת לחימתו.

שלושת הגורמים הללו קובעים — בקיום כלליים — את החלוקה של כל מטה, וביניהם גם זה של מפקדת חיל-הים.

הסקירה דלהלן תוקדש לתיאור הגורם השלישי, האפסנאי, בעבודת מטה החיל, וכדוגמה תשמשי "מחלקת-המשק", אשר באמצעותה, ובמסגרתה התגבר החיל במשך תקופה ניכרת על בעיותיו האפסנאיות. בינתיים חלו אמנם שינויים ארגוניים ביחס למחלקה אשר לא כאן המקום לפרטם. ברם, אין בהם, בשינויים אלה, לגרוע מעצם חשיבותן העקרונית של בעיות האפסנאות — ופתרונותיהן — לגבי הפעלת החיל ויחידותיו.

מבנה ארגוני:

שמה של "מחלקת-המשק", כפי שנקבע בשעתו, הנו שונה במקצת משמות המחלקות המטפ-



מבעיות האפסנאות: "שוב פעם תחמושת לא מתאימה!"



„חתום על סופס אבדן ציוד“

בר, ובהתחשב בתכניות המבצעיות לעתיד. מובן שטעויות בעיתוד המלאי — תוצאותיהן בכל מקרה חמורות. במקרה של מלאי שכמותו קטנה מן הדרוש — הרי שברגע מסוים יחסר הפריט הדרוש, וברור לכל מה עלול אז לקרות, ואילו במקרה שתמצא כמות מלאי מופרזת, פירוש הדבר כי יהיה מונח ציוד ללא שימוש, שעלול להתקלקל או להתישן, ועל כל פנים ציוד זה יגזול סכום מסוים מהתקציב הכללי, בעוד שבמקום אחר בחיל יהיה בו צורך חיוני.

גם העיתוד מוטל על שני המדורים. פעולת העיתוד מתבטאת בהגשת ההזמנות השנתיות של הפריטים השונים, ומהוה אחד השלבים החשובים בתהליך ההצטיידות. אנשי מחלקת הנדסה של חיל-הים הנם המכריעים הסופיים בענין הצורך העודי מבחינה טכנית. לאנשי מדור ציוד-הנדסה וציוד-סיפון במחלקת-המשק דרושה, נוסף למומחיות טכנית, גם השכלה המאפשרת את כל הטיפול בציוד מבחינה משקית, כגון הערכת כדאיות הרכישה, גודל הכמות הכדאית, והכרת השוק.

מדור נוסף בענף ציוד יעודי הנו מדור עיתוד המלאי. מדור זה עוסק בעיקר ברישום תנועת כל פריטי הציוד היעודי של החיל. מכאן מוגשים הנתונים הסטטיסטיים למדורי ציוד-הנדסה וסיפון, לצורך פעולות העיתוד שתוארו לעיל. תנועת כל פריט המתקבל בחיל (באמצעות בסיס ציוד יעודי), פריט שמנופק ליחידה, שמוחזר ע"י היחידה לבסיס ציוד, העוזב את החיל (נפסל, מושאל,

שני המדורים המרכזיים ב„ענף ציוד יעודי“ הם מדור ציוד-הנדסה וחשמל, ומדור ציוד-סיפון וחמרי-גלם. מדורים אלה מקיפים בטיפולם את כל סוגי הציוד היעודי של החיל. מדור ההנדסה עוסק בעיקר במנועים, חלקי-חילוף למנועים, וציוד חשמלי. מדור ציוד הסיפון מטפל בחבלים, דגלים, ברגים, מתכות, ציוד כיבוי-אש, בקרת-נזקים, צבעים, עצים וכלי-עבודה.

הטיפול הניתן לציוד זה הנו רב צדדי ביותר. ראשית יש לקבוע מה הציוד הרצוי לחיל, וכאן הכונה לאיכות הפריטים השונים, מידותיהם, משקלם, במלה אחת — המפרט (ספציפיקה). קביעה זו נעשית ע"י מדורים אלה בשיתוף עם גורמי ההנדסה של חיל-הים.

רשימות הפריטים על מפרטיהם מתפרסמות בצורת קטלוגים. הקטלוגים משמשים ליחידות מורה-דרך בבחירת הפריטים הנכונים והזמנתם בבסיס ציוד יעודי. הקטלוג הנו אבן-יסוד למי-לוי סדיר אחר הזמנות היחידות ע"י בסיס ציוד יעודי. פרסום הקטלוגים מוטל על שני המדורים שאנו דנים בהם.

בעית כמותיות הפריטים השונים הדרושות ליחידות החיל מוצאת את פתרונה על ידי עיבוד תקנים יחידתיים. אף עבודה זו נעשית במדורים, תוך יעוץ נציגי אנשי-הנדסה, לתקנים חשיבות כפולה. התקן היחידתי מראה ליחידה מה הכמות של כל פריט ופריט שהיא רשאית להחזיק (התקן משמש אסמכתא להזמנת הציוד), ומאידך סך-הכל של התקנים היחידתיים יתן את הכמות הכוללת הדרושה לחיל בכל סוג או פריט של ציוד, ולכמות זו השפעה גדולה בתהליך עיתוד המלאי.

גילוי מקורות-ההספקה, ולעתים גם מקורות-התיקון המתאימים ביותר של הפריטים הדרושים גם הוא מתפקידי המדורים הנ"ל. אנשי מדור רים אלה נמצאים במגע עם יצרנים ובתי-מלאכה מקומיים וחייבים להכיר את השוק הארצי על מנת לגלות את המקורות המתאימים.

לבסוף עבודת העיתוד. המלה „עיתוד“ נובעת מהמלה „עתיד“, והמושג „עיתוד המלאי“ פירושו — הפעולה הכרוכה בחישוב והשגת כמות המלאי הדרושה בכל שלבי העתיד הנראים באופק. חישוב זה נעשה על פי כלל הכמות הדרושה בה-ווה, על סמך רישומים מדויקים של הצריכה בע-

אדמיניסטרטור בעל מושג רחב בכלכלה ובשטח חים הטכניים הנוגעים לו, והוא המחליט בשאלות הרבות הצצות מדי יום-ביומו, מקדם את עבודת הענף ומפקח עליה — מתאם את עבודת המדור רים שבענף, בינם לבין-עצמם, ולבין בסיס ציוד יעודי. ראש הענף הנו אחראי בפני ראש המחלקה על הבצוע הנאות של התפקידים המרובים המוטלים על הענף.

ענף אפסנאות כללית :

לעומת הציוד החילי והיחידתי שבטיפול ענף ציוד יעודי, עוסק ענף אפסנאות כללי של מחלקת-המשק בחלקו הגדול בציוד אישי, מזון, לבוש, רכב ועוד (רכב אינו ציוד אישי אולם לעתים משמש את הפרט), לכן עלול איש חיל-הים למצוא קשר חי יותר בין עצמו לבין ציוד זה, מאשר לבין סוגי הציוד שתוארו קודם. ברם, פעולות הענף לגבי הציוד שבטיפולו פשוטות יותר. תפקידי הענף מקבילים — בקיום כלליים — לתפקידי קצין-אפסנאות בפיקוד ; כלומר האחריות לרכישת הציוד ולעיתודו איננה מוטלת על ענף זה. תפקידים אלה מתבצעים ע"י מפקד דות החילות המשבירים את סוגיו השונים של הציוד הכללי. בעיה קשה יותר היא העיתוד המדויק של הבאת האפסניה מבסיסי החילות המשבירים אל יחידות החיל. לדוגמה : כלי-שיט הוד קוק לחבל או לחלק-חילוף מסוים, יכול ברוב המקרים לחכות לקבלתו יום נוסף. החשוב הוא רק עצם המצאות הציוד. לא כן לגבי מזון, שמועד קבלתו לעתים צריך להיות מחושב בדיוק של שעה. במטרה לאפשר ביצוע ההספקה במועדים המדויקים עומדת לרשות הענף זרוע מבצעת בצורת חוליות-הספקה. החוליות השונות מקבלות את הציוד מן הבסיסים המנפקים, ו"דוחפות" אותו עד לסיפון כלי-השיט ול"יחידות-החוף". שיתוף-ההספקה זו נקראת "שיטת-הדחיפה", והיא מיוחדת במינה בצה"ל, מותאמת לצרכים של יחידות חיל-הים.

המדור הראשון בענף האפסנאות הנו מדור-ההספקה, המטפל בסוגי ציוד שבהשגת חיל-ההספקה, והם : מזון, דלק, ציוד אישי ויחידתי כללי, ותובלה. ראש מדור-ההספקה הנו קצין בעל שיוך חילי לחיל-ההספקה, המוצב למפקדת חיל-הים. הוא נציג חיל-הים בחיל-ההספקה ובמיי-דה מסוימת גם בא-כח חיל-ההספקה בחיל-הים.

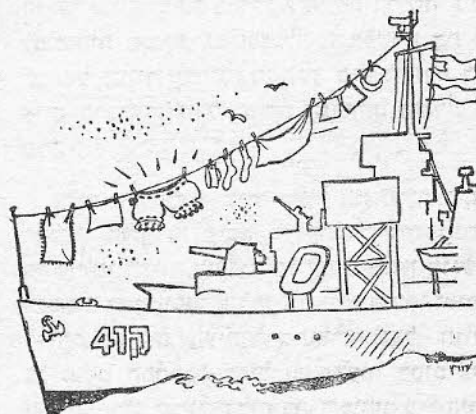
וכו' — נרשמת בעקבות העתקי שוברי-קבלה וניפוק, במדור עיתוד המלאי. הרישום המרכזי של בסיס ציוד יעודי אף הוא נמצא במדור זה. עבודת הרישום תבוצע בעתיד בעזרת מכונות-ניקוב.

מדור עיתוד המלאי נמצא במגע מתמיד עם אגפי משרד-הבטחון השונים, שאליהם הוא מגיש את מרבית הזמנות הציוד. המדור עוקב אחר ההזמנות ואחר הציוד הנשלח והמתקבל בעקבות הזמנות אלה. ראש המדור אחראי בפני ראש-ענף-ציוד על ביצוע ההזמנות. לרשות ראש המדור שני עוזרים : קצין-רכישות, וקצין-קשור. קצין-הרכישות עוסק בקניות קטנות היקף של ציוד הנדרש בדחיפות ושאינו נמצא במלאי. קצין-הקישור הנו המקשר בין ענף ציוד לבין משרד-הבטחון בכל עניני רכישות ציוד עבור החיל.

עבודת מדור עיתוד המלאי אינה תפקיד-מטה מובהק, אך מסיבות נוחיות טכניות במילוי התפקיד נקבע מקומו בתוך מחלקת-המשק.

תפקיד נוסף של ענף ציוד יעודי הנה ביקורת הציוד. תפקיד הביקורת מוטל על קצין בקרת ציוד יעודי, אשר עורך בדיקות שטחיות של הציוד שברשות יחידת החיל. בדיקות אלו בעיקרן בדיקות חשבוניות, בהן נבדקת מידת התאמת הציוד על פריטי לרשום בספרים היחידתיים. נבדקים גם הארגון האפסנאי של הציוד היעודי והנהלים הפנים-יחידתיים, וגם רמת האחזקה של הציוד ע"י היחידה.

והאחרון — ראש הענף, אשר במקצועו הנו



חברות האפסנאות : הצורך באספקה אחידה !



מבעיות האפסנאות : אספקת נשק חדיש !

המבוצעות ע"י חיל-הנדסה. הוא מחשב ומגיש את דרישות החיל בשטח הבינוי היבשתי, ומבטיח סיפוק דרישות אלו בהתאם לתקציב שנקבע.

ראש ענף-האפסנאות קובע את דרכי העבודה בין הבסיסים המפקדים לבין החוליות ולבין יחידות החיל, וקובע את שטח-ההספקה של האפסניה הכללית בחיל. נוסף לעבודת התיאום של מדור ריו, והכוונת חוליות-ההספקה ובסיס-החימוש היחילי, הנו גם נציג חיל-הים במטכ"ל/אגא/תח-זוקה.

בהתחשב בעובדה שחייל אינו יכול להלחם על קיבה ריקה (פרט למקרים מיוחדים), או כאשר הוא יחף, ושהאניה לא תפליג בלי דלק, הרי שחיוניות ענף זה מובנת לכל.

לבסוף יש להזכיר שלושה מדורים עצמאיים במסגרת מחלקת-המשק, והם מדור-תקציבים, מדור-ארגון ותכנון משקי, ומדור-מחקרים משקיים.

תקציב חיל-הים :

נוסף לטיפול באפסניה של החיל, מנהלת מחלקת-המשק את תקציב חיל-הים, והו תפקיד מדור-תקציבים. התקציב הכולל נקבע לחיל-הים ע"י המטה הכללי. מפקדת חיל-הים מעבדת את הסעיפים השונים בתוך התקציב של החיל, ומגיש אותם לאישור הרמטכ"ל. תקציב החיל מתחלק לשני חלקים עיקריים : חלק אחד אשר מכסה את ההוצאות עבור האפסניה היעודית של החיל, וזה כולל אחזקת כלי-השיט, אחזקת המספנה ובתי-מלאכה אחרים, ורכישות שוטפות. החלק השני מיועד לאפסניה כללית, בינוי ביחידות חוף, תובלה ורכב, וגם כוח-אדם. היחס בין שני חלקי תקציב אלה מוצע אף הוא ע"י מפקדת החיל.

תפקידו העיקריים הם לאשר את הומנות האפסניה של היחידות — אלו שטעונות אישור כזה, ולקבל את אישור מפקדת חיל-ההספקה על הומנות אלו, וכן להבטיח את קבלת האפסניה ע"י החוליות בבסיסים המפקדים. אחריות המטה לקבלת הסדירה ביחידות של האפסניה המוזמנת מוטלת על מדור זה. המדור מכון את עבודת ארבעת חוליות-ההספקה : חולית-המזון, הציוד, הדלק והתובלה.

תפקיד אחר של מדור-ההספקה הוא להציע ול-יעץ לחיל-ההספקה בכל הנוגע לציוד שבטיפולו בשטחים המיוחדים היעודיים של חיל-הים. למשל תכנון בגדים המתאימים לתנאים מסוימים עבור צוותות כלי-השיט ; קביעת מנות-מזון מיוחדות עבור הפלגות ; שיטות תדלוק בלב-הים ; עיבוד הצעות תקן ציוד יחידתי (כללי) לשיטות. תפקיד זה מדגים את ההבדל שבין מדור-ההספקה בחיל-הים לבין מדור-ההספקה פיקודי.

המדור השני בענף אפסנאות כללי — מדור-חימוש — הוא בעל אופי מורכב יותר מבחינת טיפולו בציוד שהוא עוסק בו. סוגי ציוד זה הנם חלקי-חילוף לנשק, תחמושת ורכב. חלקו האחד שייך לאפסניה כללית, כגון תחמושות לנשק הסטנדרטי, ורכב, אשר בשימוש צה"ל כולו. חלקו השני, תחמושת עבור הנשק היעודי של החיל, וחלקי-חילוף עבור נשק זה, שייך לאפסניה יעודית. לגבי האפסניה היעודית שבטיפול מדור-החימוש, מבצע המדור את אותן הפעולות הראשוניות שתוארו בסעיף קודם, בעיתוד מלאי, ועיבוד תקנים. המדור מכון את עבודתו של בסיס-חימוש ח"י. האחריות לאחזקתו התקינה של הרכב שברשות החיל מוטלת אף היא על המדור. לצורך זה מכון המדור את סדנת-הרכב של חיל-הים, העוסקת בתיקונים בדרג נמוך. ראש מדור-החימוש קשור בעבודתו קשר הדוק עם חיל-הים, והנו נציג חיל-הים בחיל זה. אף-על-פי-כן — ראש המדור הנו בעל שיוך חילי לחיל-הים, היות וחלק נכבד מתפקידיו מכסה שטחים יעודיים של חיל-הים. מקצועו של ראש המדור הוא הנדסת-חימוש, ועליו להיות גם בעל השכלה משקית.

מדור אחר בענף אפסנאות הוא מדור-אכסון. מדור זה מקשר בין חיל-הים לחיל-הנדסה, ועו-קב אחר ביצוע עבודות-הבינוי בשביל חיל-הים



מקרה שבו גם האפסנאות היעילה ביותר היא חסרת-אונים.

מדור תקציבים מאשר חשבונות המוגשים ל-
חיל ע"י ספקים וקבלנים אורחיים, ומעבירים
לתשלום למשרד-הבטחון. ראש המדור מיצג את
החיל בפני מטכ"ל/אגא/תקציבים, ובפני היועץ
הכספי של הרמטכ"ל. ראש מדור התקציבים הוא
רואה-חשבונות במקצועו ובעל השכלה כללית
גבוהה.

מדור ארגון ומדור מחקרים:

כתיבת נוהלי-עבודה בכל שטחי האפסנאות של
חיל-הים, ופרסומם בחוברת פקודות-חיל-הים,
ארגון המבנה האפסנאי של יחידות החיל, הדרי-
כה וקידום האפסנאים של החיל (בצורת יעוץ
למחלקת כוח-אדם), עיבוד תכניות-העבודה ה-
מחלקתית ופיקוח על ביצועה, אלה הם תפקידיו
העיקריים של מדור ארגון ותכנון משקי. עיבוד
הנוהלים בלבד מהווה עבודה רבת-היקף, ועקב
השינויים הדינמיים הרבים החלים בצה"ל, ובחיל,
כמעט ואין מצליחים "לכסות" את כל השטחים
המרובים, הדורשים זאת. המדור קשור בעבודתו
עם מטכ"ל/אגא/ארגון, שממנו הוא מקבל אישורים
לפרסם נוהלים עקרוניים.

תכנית-העבודה והפיקוח על ביצועה, נעשים
במחלקת-המשק לפי שיטה אשר התגבשה במ-
שך השנים הקודמות ועובדה עבור המחלקה
(גם החיל כולו עורך את תכנית העבודה
שלו — באופן חלקי — לפי שיטה זו). לפי שי-
טה זו קובעים, ראשית את המשימות שיש לבצ-
ען, ובשלב שני מעריכים את הביצוע של משי-
מות אלו (מבחינת הזמן וכוח-האדם הדרוש) ול-
בסוף עורכים את העתוי של המשימות (קובעים
את מועדי-הביצוע) ומטילים אותן על גורמי

מדי שנה-בשנה מעבד מדור התקציבים הצ-
עות מפורטות בדבר חלוקת תקציב החיל, תוך
קבלת הנחיות מראש המחלקה. נערכים שני פיי-
רוטים לתקציב: האחד לפי סעיפי הנושאים
השונים שהוזכרו לעיל; והשני פירוט התקציב
לפי יחידות החיל. ראש מחלקת המשק מגיש
את הצעות עיבוד התקציב למטה, ובו נידונים
הסעיפים העקרוניים.

התקציב היחידתי:

לכל יחידה בחיל נקבע תקציב משלה. מדור
תקציבים מחייב במשך השנה התקציבית כל
יחידה על פי הוצאותיה. שיטה זו, הנקראת שי-
טת ה"תקצוב היחידתי", הופעלה עד עתה בחיל
באופן נסיוני, כך שלא היו הוצאות לדבר באם
יחידה כלשהי עברה על התקציב שלה — במקרה
זה מדור התקציבים חייב לדאוג לאיזון בין-
הסעיפים. אולם בעתיד תופעל שיטת-התקציב
למעשה, ואז כל מפקד יחידה יהיה אחראי לכך
שיחידתו "תסתדר" בתחומי התקציב שנקבע לה
— וכמובן תוך מילוי כל המשימות שהוטלו
עליה. מפקד היחידה יהיה רשאי בתנאים מסוי-
מים, לדרוש שינויים בין-סעיפיים בתקציב של
יחידתו. מטרת שיטה זו היא להגביר את הרגיי-
נות והתחושה אצל המפקדים להוצאות יחידו-
תיהם, ולהגדיל את האחריות ואת הסמכות של-
הם באשר לאמצעים המועמדים לרשותם לשם
ביצוע משימותיהם.

מתפקידי המדור להציג נתונים תקציביים שור-
נים, בהתאם לדרישה, על כל הוצאות החיל בכל
נושא שהוא. המגמה היא להגיע לנתונים אלה
בשיטת התמחיר.



מקום שאין בו בעיות אפסנאות!

בבחינת חידוש בחיל ובצה"ל. מתפקיד המדור גם להגיש עזרה מקצועית למפקדים בניהול יחידותיהם ובפתרון בעיות שונות. המדור מונחה בצורה פעילה ביותר, ע"י ראש המחלקה. מקצו-עו של ראש המדור ועוזריו הנו הגדסת היצור.

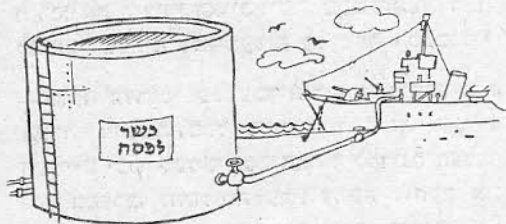
רבים הם המאמצים אשר נעשו ע"י ראש המחלקה, יחבר-עובדיו, למען ביצוע מכלול הי-תפקידים שתוארו בשורות אלו. רבים גם המ-אמצים שהושקעו בחיפוש תמידי אחר שיטות-עבודה שהביאו לשיפור והעלאת הרמה המקצו-עית של המחלקה אשר שירתה את החיל למען מילוי מוצלח של יעודו.

המחלקה. הגורמים המבצעים מדוחים מדי חו-דש בחודשו באמצעות טופס-רישום-פעילות של כל עובד, על מידת הביצוע בהתאם לתכנית. הדו"חות מגיעים למדור ארגון אשר מסמן את הביצוע החודשי על לוח-העתוי ומעביר דו"ח מסכם חודשי אל ראש המחלקה. שיטה זו הופעלה במחלקה זו השנה הראשונה, ובסופה אפשר יהיה לעמוד על יתרונותיה.

מרבית פעולות היעול, שתוארו במאמר "יעול בחיל-הים" (מערכות-ים" חוברת כ"ו), נערכו ביזמת, או באמצעות, מדור מחקרים מש-קיים, ולכן אין מקום לתאר שנית את פעילותו של מדור זה. יצוין רק כי עצם קיום המדור הנו



זכרונות "אפסנאיים" מהג הפסח!





but promises."

n Islanders, particularly those from
mas, "use" the word "bob" to
molestation, as in "use to be
eace of it, for example, have
iers suddenly bob up on crowded
end of a long underwater endurance

"I'm glad they're on our side," he said.

ROADK



אילת בימי הצלבנים (1116-1183)

מאת ד"ר יהושע פראוור

המאמר שלהלן נדפס תחילה בכתבי־העת "מבפנים", והותקן מחדש ע"י המחבר לצורך פרסומו ב"מערכות".

השניה, בה נעו אורחות מכל ארצות האישל של קדמת־אסיה, יצאה מדמשק, חצתה את עבר־הירדן ונפגשה עם בת־זוגה המצרית באילת. שליטה על שטחים אלה במזרח הירדן גם הבר־טיחה הכנסה עצומה וגם היתה חשובה לבטחון המדינה הצלבנית. מאחר שהיותה טריז בין שני הגושים המושלמים : עיראק־סוריה ובין מצרים. רק ארבע שנים עברו מאז כיבוש צידון ובי־רות, וכבר פנו הצלבנים אל עבר־הירדן מזרחה. באלדווין השני יצא בשנת 1115 למסע במואב, אשר תורכמנים נידים, כנראה שכירי דמשק, ניסו להשתלט עליו. הוא בונה את מבצר שופן (שיקרא מעתה „הר־המלך“, או „מוניריאל“), על עצם דרך החג'. זמן־מה לאחר־מכן, בשנת 1116, מופיע באילת גדוד של צלבנים מעבר־הירדן. הישוב המוסלמי במקום בורח מלפני הכובשים החדשים, הרוחצים ביס־סוף, ולפי סיפורו של כותב דברי־ימיהם — מוצאים בו את 70 התמרים ואת 12 הבארות המצויים שם לפי המסורת (שמות ט״ו, כ״ז). הנה שוב אירע אחד הנסים במדינת־הצלבנים, אלוהי ישראל שומר לצלבנים, יורשי ישראל ברוח, לדבריהם, את אשר הבטיח לעמו...

אילת שוב לא היתה עיר מסחרית גדולה.
תקופת זוהרה כאשר היתה נמל חשוב במסחר
בין הודו, פרס ומצרים, נגזרה, עם תום השלטון
הביזנטי, הקהילה היהודית הגדולה, שחתמה על
חוזה-כניעה עם נציגי מוחמד בזמן הכיבוש ה-
מושלמי — נעלמה. אמנם זכרה נשתמר היטב,
עד כי במשך כל ימי-הביניים מרבנים לספר על
קהילה זו, שלא נשאר לה שריד. כן נעלמה גם
הקהילה הנוצרית, שהיתה גדולה עד כדי למנות
בישוף בראשה. נשארו במקום רק דיגיגים וחיל-
מצב, ששמר על מבואות מצרים וסוריה, מסוף
המאה התשיעית, כאשר פתח שליטה של מצרים

אילת, העיר אשר נמלה פותח את דרך-הים אל
האוקינוס ההודי, היתה לכובשים הצלבנים מטרה
נכספת. כבר שש-עשרה שנה שלטו הצלבנים
בירושלים, עד אשר דרכה רגלם לראשונה בחוף
ים-סוף. בשנים אלה נלחמה הממלכה הצלבנית
על כל שעל של אדמת-החוף, כדי להשתלט על
הנמלים של הים-התיכון, שבלעדיהם לא היתה
כל תקוה לקבל מאירופה אספקה, אנשים, סו-
סים, וכסף. בשנת 1115 רק עוד צור בצפון,
ורצועת אשקלון בדרום, היו איים מושלמים בחוף
הצלבני.

הצלבנים האמינו כי רק המדבר, המפריד בין ארצות האישלם לבין ארצותיהם, יכול להבטיח את מדינתם. זוהי סיבת המלחמה ללא-הפוגה באשקלון, (שהחזיקה מעמד עוד שני דורות בטרם נכבשה בשנת 1154); מכאן המלחמה בא-סואד, מורחה לכנרת; לכן נערכו הפשיטות לואדיימוסה ולואדיי-ערבה. במקום שאי-אפשר היה להקים בו ישוב, בנו הצלבנים מבצרים, ובמקום בו לא ניתן לבנות מבצר, הם שרפו והרסו את ביצורי האויב ויצרו במשאומתן דפ"לומאטי שטחים-ללא-בעלים על שפת המדבר.

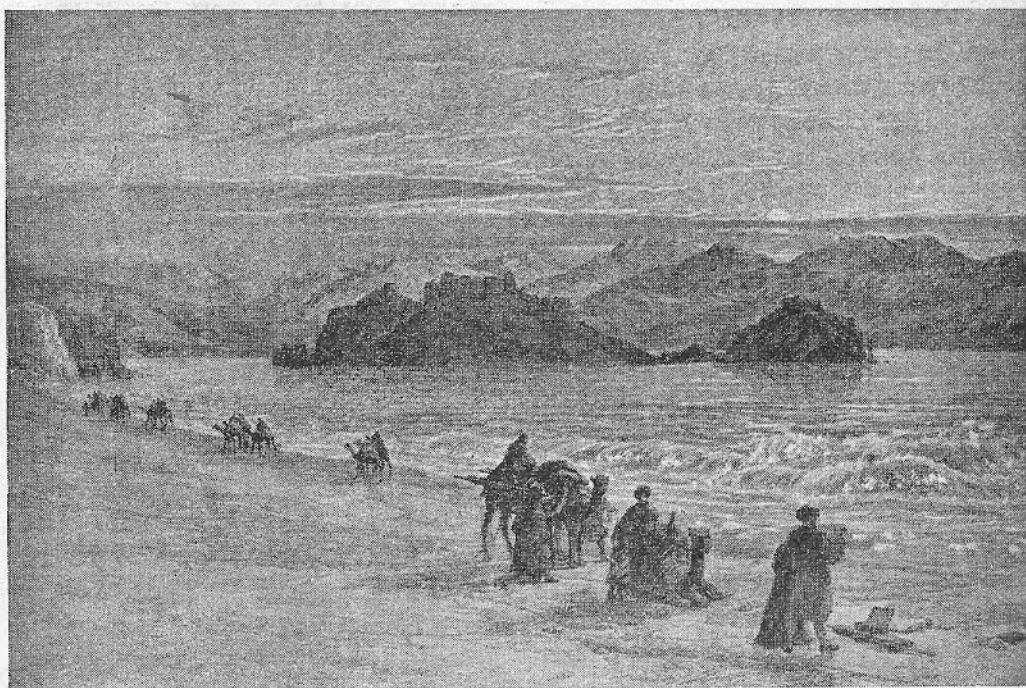
חלקה הדרומי של עבר-הירדן המזרחית היה מטרה מרכזית בכל החישובים הללו. שטחיו הפוריים יכלו לשמש אסם-תבואה למדינת-העלבנים במערב, והשליטה עליו היתה דוחקת את גבול האישלם אל חולות המדבר, והעיקר — עברה בעבר-הירדן, מצפון לדרום, אחת הדרכים החשובות ביותר במזרח-התיכון. ממצרים ומדמשק נמשכו שתי דרכים: הראשונה — מזרחה והשנייה — דרומה, והן התחברו בראשו של ים־סוף באילת. דרך עולי-הרגל (דרב אליחג) למכה ולמדינה הובילה ממצרים, דרך סיני, לאילת, ומשם דרומה, לערי-הקודש של האישלם. והדרך

אורחות עולי-הרגל ושל שבטי הבדואים הנעים עם עדריהם.

אמנם הקמת הסניורה צמצמה את סיכויי השוד. אדוני קיר-מואב (כרך) העדיפו להגיע להסכם עם ראשי-השיירות, והיו גובים מס מכל אורחה ואורחה. תמונה מזוהה: לוחמי-הצלב מגינים על העולים למרכזי הקודש של הסהר... רוצים היינו לדעת כיצד חיו חילות-מצב אלה באילת, מה חשבו המגינים על נקודה רגישה זו של הארץ? אולי תיארו לעצמם שאין הם רחוקים מן המקום בו נבקעו המים לבני ישראל בצאתם ממצרים. יש לשער שקרובים יותר ללבם היו עציץ-גבר והזהב של אופיר. מכל-מקום, בתחילה לא העיזו להתרחק ממבצרם הקטן, ממנו יכלו לראות במרחק של 12 קילומטר, כשלוש שעות-נסיעה בסירה, את האי שהערבים קראו לו ג'זירת-פרעון, אי-פרעה. התהלכה אגדה שבמקום זה טבע פרעה בים, ואולי סברו המשכילים שב-הם כי המקום נאה יותר ליהושפט מלך יהודה, שציו טבע בסביבה זו. הצלבנים השתלטו גם על האי, לפי שיכול היה לשמש מקום-מקלט בעת

את הכביש במערב, במורד הר סיני, — המורד שכונה בשם עקבת-אילת, — נתגבר זרם עולי-הרגל, ותושבי המקום סיפקו לעולי-הרגל במחיר את המצרכים הדרושים לדרך הארוכה אל הכעבה.

הצלבנים הציבו חיל-מצב במקום, — אלה עני-קיהצפון, בעלי השער הבהיר והעינים התכו-לות, המגולחים והדוברים צרפתית, לובשי כות-נות מעשה שרשראות-ברזל וחובשי כובעים עטו-פים בכפיות מפני להט השמש. הם תקעו את יתדם במקום הזה וגשארו בו ששים שנה, כעמדה קדמית של הנצרות מול האישלם אשר מסביב. בני-ארצם הקרובים ביותר אליהם נמצאו במרחק כמה ימירכיבה צפונה, במבצריהם: ואדי-מוסה, סלע, במרכז הגדול שובך, וצפונה יותר — בקיר-מואב וברבת-עמון. כל השטח העצום הזה נמסר לאחד הסניורים הצלבנים בתור "ארץ עבר-הירדן", ארץ-ספר זו, שהחיים בה קשים ומלאי-סכנה, היתה "ארץ-בחירה" לנוער ההרפת-קני, המלמד ידיו למלחמה, ועם זה מקור לאו-צרות בלתי-צפויים, הבאים משוד מתוכנן של



"ג'זירת פרעון" — "האי-של-פרעה", השומר על הגישה לאילת. בימי הצלבנים נקרא המקום "איל די גריי", ובתמונה ניכרים היטיב בצורים שהוקמו בו. התמונה הוכנה מתחריט עתיק שבאוסף המוזיאון הימי-חיפה.

בני-בליעל, רודפי-בצע, ומעוררי-תככים, נמצא איש המאפיין במידה רבה את הצלבן של התקופה ההיא. שמו היה רינו ומוצאו משאטיון, מבצר קטן בגאטיני שבצפון-צרפת. רינו ראה בארץ-הצלבנים את ארצו המובטחת. הוא היה לוחם אמיץ שלא חסר תאוות-דעת, מוכן לכל הרפתקה, איש בוגדני, רמאי ואכזר. רינו לא הביא ארצה אלא את נשקו, את תוארו הנאה, ואת גופו החסון. וכמו באותם סיפורי אבירים שטרובאדורים היו מזמרים במבצר-אביו, רכש רינו את לבה של נסיכת אנטיוכיה, אלמנה צעירה, שעדיין לא מל-או לה עשרים-וחמש שנה. כשנשא את הנסיכה לאשה, קיבל את הנסיכות העשירה כנדוניה. תוך זמן מועט יצא שמו לתהילה כאיש-צבא וכמ-ארגן, המטיל פחדו על שכניו המושלמים. אולם באחד ממסעות-המלחמה נלקח בשבי, ובילה כ-שש-עשרה שנה בכלא בעיר חלב. בתקופה זו למד רינו ערבית והחל להכיר מקרוב את העולם המושלמי.

בחזרו משביו מצא את עצמו במצב בלתי-נוח. אנטיוכיה נמצאה בידי בן-אשתו מנשוואה הקור-מים, שהגיע לבגרות, ואשתו עצמה מתה. אולם בינתיים נתפנה מקום חדש בשבילו בלבה של רוזנת עבר-הירדן. רוזן עבר-הירדן, ממשפחת דה-מילי (de Milly), החליט לוותר על חיי העז-לם-הזה ולהכנס לאחד ממסדרי-האבירים. בתו יורשתו, אטיאנט, שזה עתה נתאלמנה בשנית, צריכה היתה לבעד ולמפקד, המסוגל להגן על שטח הספר: דה-שאטיון קיבל את שניהם.

ברם, המבצרים בשטח זה עמדו בסכנה מת-מדת: פעמיים בשנה הותקפו מסוריה, ואף ממצ-רים. אמנם, לפי שעה עמדו במבחן, אך בינתיים עלה שמו של צאלח א-דין מעלה-מעלה. אחרי מות אדוניו הסורי, הוא כובש את סוריה ואת עיראק ומניח יסודות לאימפריה האיובית החד-שה. רינו יודע על תנועות מתנגדו: מסוגר בשוכך, יכול היה לצפות על גבולות המדבר מבעד חלון מבצרו העצום, שבראש ההר. האור-חות המשלמות מס לאדוני-המבצר מביאות גם ידיעות על מכה ומדינה, על עושר הערים, ועל הסוחרים הדוברים שפות בלתי-ידועות ומביאים סחורות וחפצי-ערך מהודו, מסין ומאיי-המולוקים. ורעיון חדש עולה בלב רינו: בלי אילת אין עוד שליטה על אורחות-מצרים ההולכות ביב-

צרה. אילת והאי בוצרו. שרידי בניה זו נבלעו, מאוחר יותר, בבניני צלאח א-דין, ובבנינים ה-תורכים של המאות המאוחרות. אותו מבצר של אילת, מרובע גדול ומגדלים בקרנותיו, שחומור-תיו מתנשאות לגובה עשרה מטרים, לא היה שו-נה בהרבה מזה של הצלבנים על "קוריה" של פרעה, המכונה בפי המושלמים גם "קוריה" (עיר קטנה), ובפי הצלבנים שונה שמו ל-"איל די גריי" (Isle de Graye) שבו כבר נמצאו ביצורים. האי הקטן, כ-270 מטר ארכו, בקו צפון-דרום, מו-קף חומה הסובבת את שתי הגבעות שעליו. הגב-עות קשורות בדרך צרה, וכל גבעה מוקפת גם היא חומה, כ-10 מטרים גובהה, וכ-3 מטרים עוביה. גם אלה, כנראה, דומים לביצורי הצלבנים.

אורחה אחר אורחה שילמה דמי-מעבר לחיל-המצב, והמשיכה דרכה. בעתות מלחמה נותקה התחבורה ביבשה בין ח'ג'אז ומצרים, ואף התח-בורה בין ח'ג'אז לסוריה צומצמה. 54 פעמים עברו באילת שיירות המושלמים האדוקים, תחת הסו-תם של נושאי-הצלב, עד אשר דרך הכוכב המוש-למי החדש, — הכורדי צלאח א-דין, שהיה להל-כה נציבו של שליט-סוריה, נור א-דין, במצרים. המפלה הסופית, שבה נסתים נסיון הצלבנים להשתלט על מצרים (למרות העובדה, שגובי-מסים צלבנים גבו שנים-מספר מסי-מלחמה במש-רדיהם שבלב קהיר ואלכסנדריה) הביאה בעק-בותיה פלישה סורית, וכיבוש מצרים מידי הפאטמים המנוונים וסילוק הצלבנים רודפי-הבצע.

כבר ב-1170 הבין צלאח א-דין את חשיבותה של אילת למעמדו האישי ולמעמד האישלם כולו. שחרור אילת מידי הצלבנים היה פותח את דרך-הח'ג' המצרית, ומפרסם שמו במכה ובמדינה — למרות היותו עדיין נתון למרות אדונו, שליטה של סוריה. אמנם צלאח א-דין לא נחפו לעזור לאדוניו הסורי בכיבוש המבצרים הצלבנים בעבר-הירדן, כי העדיף את המדבר, או את הצלבנים, כגבול "טבעי", המפריד בינו ובין מפקדו. אך כיבוש אילת היה מפעלו העצמאי. ב-1175 הות-קף המקום ונכבש, וחיל-מצב מצרי הוצב באילת. הדבר היה שנה לפני הופעתו של רוזן צלבני חדש בעבר-הירדן.

*

בתערוכה המנומרת של גיבורי הצלבנים, אדו-קים ואפיקורסים, אמיצי-לב ולוחמים לבלי-חת.

שה; אילת צריכה לחזור לנכסיו. ואם אילת — מדוע לא להרחיק יותר, מדוע לא להגיע ללב האישלם ולתלוש שערך מזקנו של מוחמד?

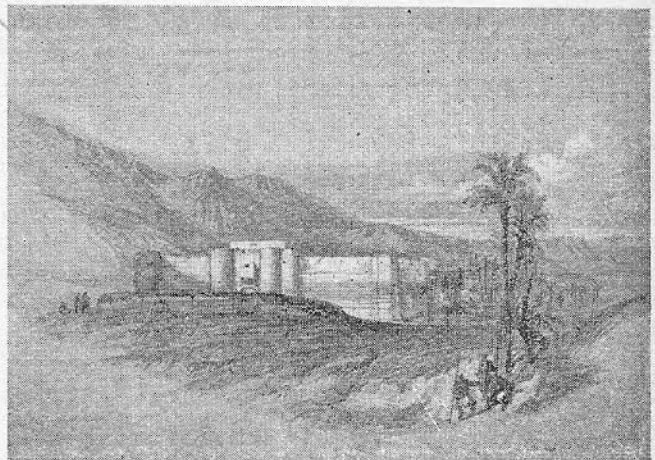
אין אנו יודעים כיצד גמלה ברינו החלטתו זאת. המושלמים טענו, שלא היתה אלא פרי רדיפת-בצע ותאות-השוד. אחרים ראו בה תכנית מכוונת לפגוע באישלם, ויש הטוענים, שכונתו של רינו היתה להכניס תיקונים בגיאוגרפיה הקדושה ולהעביר את קבר מוחמד ל... שובך. אולי שאף לספח לארצו קברים קדושים, נוסף על קבר אהרון, שנמצא בתחום נחלותיו, ונוסף על כנסיית קאתרינה הקדושה, בהר סיני, שנוזריה תלויים היו בבישוף של רבת-עמון. בין כך ובין-כך, קשה לרדת לעומק כוונותיו.

אולם כיבוש אילת כיצד? הרפתקן זה לא חסר היה תחבולות: בקיץ 1182 עבדו מספנות העיר אשקלון הצלבנית, ונגרי מבצר שובך בהתמדה; נתקבלה הזמנה גדולה לבנית 16 אניות, מהן 2 אניות בעלות מידות, אולם ההוראות היו משונות במקצת. כל חלק וחלק של כלי-השיט הוכן לחוד, אך החלקים לא הורכבו יחד. החלקים הועמסו בבוקר אחד על גמלים, ושתי שיירות פנו, מאשקלון ומשובך, לחוף-אילת, מלוות גדודי-פרשים קלית-נועה. זמן ההתקפה תוכנן לרגע שצלאח א-דין נמצא מחוץ למצרים. חיל-המצב המושלמי בחוף אילת לא האמין למראה-עיניו אולם היציאה-הקשתים היו ממשיים

— וחיל-המצב העדיף להסתלק למצרים. החיל שב-אי-פרעה היה מצויד היטב באוכל ובמים, ויכול היה למנוע כל יציאה מאילת. אולם לבם נפל עליהם, בראותם את הצלבנים מורידים של-די אניות מעל דבשות גמליהם, מרכיבים אותם, וללא-שהייה מפליגים למרחבי ים-סוף. שתי ספינות צבועות שחור נתעכבו ליד ג'זירת-פרעון וסגרו על חיל-המצב, שהיה מעתה מנותק מאילת ומחוף-מצרים.

במשך חצי-שנה כמעט, מסתיו 1182 ועד קיץ 1183, שלטו הצלבנים בים-סוף. אספקה רבה לא היתה בידיהם, אולם חופי חג'א ומצרים סיפקו את המצרכים. נראה שבהדרכתו של מלח מושלמי שעבר לצדם, היו עורכים ביקורים בישובי החוף ושודדים אותם כליל. במסעות אלה הגיעו הצלבנים עד באב-אל-מנדב ועד עדן, בפתחו של האוקינוס ההודי. עשרות אניות-סוחר נפלו בידיהם, והון עצום הצטבר בספינותיהם. אוכלוסית החופים התחילה לברוח. הצלבנים שדדו את עידב, שבחוף המצרי, שהיתה תחנה חשובה בדרך לעדן. אורחה עשירה, שעשתה דרכה לקוציר בצפון, היתה לבז. אנית עול-ירגל, שהפליגה מג'דה, נשדדה. כן גם נשדדו אניות-סוחר בדרך מתימן. נשדדה ראביג, נאות-מדבר בחג'א, היושבת על דרך העליה לרגל; נשדדה אל-חאורא, בקצה גבול מצרים, בדרום, ששימשה נמל-הפלגה למדינה.

זעקת המצרים והחג'איים הגיעה לקאהיר ועוררה בהלה. «יום-הדין הגיע» — אומרת כרוניקה מושלמית. עתה, שעה שהיו כל העינים מופנות אל צאלח א-דין כמתקוות האישלם, נותקה דרך החג'; העולים נשדדו, יושבי חופי-ים סוף בורחים היו לפני הארץ, כאילו החליט אלוהי-הנוצרים לשים את מוחמד ללעג ולקלס, ולבז את ערי קודשו. צלאח א-דין נמצא ברגע זה בארם-נה-ריים, באחד מאותם מסעות מיגעים נגד שליטי עיראק הקטנים והמסוכסכים. אפס, דעת-הצבור דרשה מאחיו, אל-מליק אל-עאדל, פעולה מהירה. שום צי מצרי לא נמצא אותה שעה



מבצר אילת — תחריט מאוסף המוזיאון הימי בחיפה.

שבו נשחט גדוד שלם בפני קהל חוגג, וחלק נל-קח למצרים. בפקודת צלאח א-דין לא נותר בחיים אף אחד. פקודתו זו של צלאח א-דין, השונה מ-חסו הרגיל אל ה"פראנקים", אינה מסתברת אך ורק בתאונת-נקם: היסטוריון מושלמי אומר בפירושו, כי צלאח א-דין לא רצה שידעית ים-סוף, על אורחותיו ורוחותיו, תגיע לאזני הפראנקים, שהרי גילו הצלבנים מקום-תורפה בגוף האישלם, תורפה שהיתה צפונה בה סכנה חמורה לעתיד.

ואמנם לא התחדשו עוד נסיונות הצלבנים להשתלט על ים-סוף. לשאיפות רבות-התנופה לא היה כיסוי במציאות החומרית של ממלכתם. חסרו מספנות באילת ומחנות צבאיים וישובים בנגב, שמסוגלים היו לאבטח את הדרך שסומנה על ידי דה-שאטיון.

קשה להגזים בהערכת החשיבות שהיתה נובעת לשליטה צלבנית בים-סוף. החשיבות הפוליטית והאסטרטגית מזדקרת לעינים. אולם החשיבות הכלכלית עולה עליהן. ההיסטוריה של העולם התרבותי כולו היתה משתנית, אילו פתחו הצלבנים כבר במאה ה"ב את הדרך להודו, למקור התבלינים, הזהב, השנהב והאבנים היקרות. נזכור שלכך נתכון קולומבוס כשפנה מערבה למצוא קשר ישיר להודו, ששום כוח מושלמי (תורכי) לא יוכל לנתקו...

שלוש-מאות שנה לא הופיעה אניה נוצרית במים אלה, עד אשר הופיעו הפורטוגזים במאה ה"ט", כשהם מביאים עזרה לחפש נגד המושלמים. ועם הופעתם מתחדש הרעיון הישן: ברית נוצרית-אירופה עם מדינת ה"פריסטר יאן" הנוצרית בחבש, שחודה מכון נגד האישלם, ומטרתה שח-רור ארץ-ישראל מעול המושלמים.



איור מרחב-הים-התיכון במאה ה'12.

בים-סוף. אל-מליך אל-עאדל הטיל את משימת יצירתו ופיקודו על אחד מקציניו, "שומר-הסף" לולו. לקח מפעלו של דה-שאטיון לא הלך לאבוד. בפקודתו של לולו פורקו אניות באלכסנדריה ובדמיאט, והועברו על דבשות גמלים לים-סוף. גויס חייל-מלחים, רובם יוצאי מגרב, והחל משחק מתבואים בין הצי הצלבני ובין הצי המושלמי שנמשך כשני חודשים. אחת-אחת נפלו עתה אניות-הצלבנים לידי לולו. בתחילת אביב 1183 מצא לולו את שארית הצי הצלבני ואת הגייסות הנוצריים באמצע הדרך בין מכה ומדינה. קרב קצר סיים את מסע הצלבנים בים-סוף. בחל-קם הובלו הצלבנים למכה, ליום "חג-הקרבות",



ציי-הסוחר ובטחון המדינה

לקם הערות מאת י. דינאל

א.

הסוחר בימי-שלום למסגרת המתאימה להפעלתו בימי-מלחמה.

תובלה צבאית.

אחת הבעיות המטרידות את מומחי התובלה היא זו: יש באפשרותם של כלי-רכב שונים, המות-נעים בכוח עצמם, להגיע עד לאניה — אולם אין בכוחם לעלות על סיפונה או להוריד את עצמם ממנה, ללא עזרת מגופי-האניה או מגופי-חוף. מגבלה זו של כלי-הרכב גוררת בעקבותיה איבוד-זמן במימדים רציניים ביותר. מכאן, שרצוי לתכנן אנית-משא גדולה שיהיה באפשרותה לטעון כלי-רכב שלמים, בין שיהיו אלה קרונות-רכבת ובין מכוניות-משא ודומיהן, ולהעבירם בדרך הים. מבנה אניה כזו חייב להיות מותאם כך, שיאפשר לכלי-רכב אלה להכנס ולצאת מבטן האניה בכוחות עצמם.

ובזמן שלום — האם לא תהא זו הדרך הטובה ביותר לפתור את בעיות התובלה החופית? חישבו ומצאו כי לו היו אניות כאלו בשירות בזמן מלחמת קוריאה, אזי אפשר היה לחסוך מיליון דולר לחודש בתובלת תחמושת בלבד.

לא-מכבר הוזמנה בארה"ב אניה מסוג זה, להובלת תחמושת, שתעלה כעשרה מיליון דולר. הוזמנות נוספות ע"י גופים פרטיים, מתקבלות עתה לעיון במשרד הספנות הממשלתי המעודד בניה מעין זו.

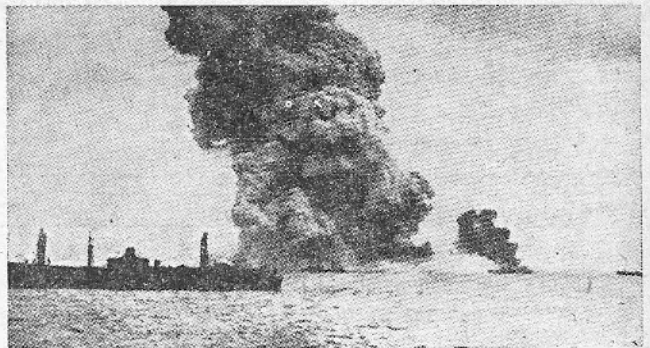
סוגי אניות-סוחר חדשים.

מר ולטר פורד, מנהל "משרד-הספנות" של ממשלת ארה"ב הצהיר לפני זמן-מה: "אין לנו כל תכנית, משימה וכו', אשר אינה מבוססת על הדרכה בט-חנית, בין שהיא כללית או ישירה".

המשימות האמריקאיות הנוכחיות באשר להכנת ציי-הסוחר לשעת-חירום הן כדלהלן:

כמעט כל מדינה ריבונית אשר הים מהווה אחד מגבולותיה, ואשר ברשותה נמצא ציי-מסחרי, רואה בצי זה גורם בטחוני. לכאורה, אניות-המסחר ה"משמשות כ"גשר" ליצוא ויבוא, הן חלק ממשק-המדינה, וברוב המקרים הן מכניסות רוחים מזה, ויוצרות תעסוקה ישירה ובלתי-ישירה מזה. אולם, יש להן תפקיד נוסף, ממש כמו לכל כלי-תחבורה או מתקן אחר במדינה והוא — תפקיד בטחוני. בשעת-חירום יש לראות בציי-המסחרי זרוע של הצי-המלחמתי, ולמעשה, על האחרון מוטלת המשימה לשמור על הראשון. שיתוף-הפעולה ביניהם עלול לקבוע את גורל המדינה בעת מלחמה.

מכאן, שמדינות גדולות כקטנות — מתכננות את מבנהו וניהולו של הצי-המסחרי שלהן בהתחשב בשיקולים בטחוניים, נוסף על אלה המסחריים או המקצועיים. בארצות רבות ובכללן בארצות-הברית, רואים בציי-הסוחר את "הזרוע הרביעית" בהגנה הלאומית, נוסף לצבא, לחיל-האוויר ולחיל-הים. ברור, כי במקרה ותפרוץ מלחמה חדשה — תהיה זו מלחמה אטומית, ואזי ער-כו של הזמן כגורם צבאי, יהיה עצום. הבעיה החמורה אשר בה נתקלים המתכננים בארצות-השור-נות היא, איפוא, בעית העברתו המהירה של ציי-



סופה של אניות-סוחר מובילת-תחמושת שנפגעה ע"י טורפדו-אווירי. תמונה זו צולמה בעת הפעלת השיירות לרוסיה דרך הים הארקטי כמחצית-העולם השנייה. היא מדגימה את הסכנות הנשקפות לספנות האזרחית בשעת-חירום.

התנועה אטומית

לפני שבועות-מספר הזמין משרד הספנות האמריקאי הצעות ומחירים להרכבת מנוע אטומי לשימוש באנית-מסחר. אם התכנית תאושר ע"י הקונגרס ותמומן בחלקה על ידי המדינה, הרי המנוע מיועד בעבור מיכלית, והכונה להשלים את הרכבתו עד יוני 1959. כמורכן ביקש משרד הספנות הצעות לאספקת מנוע אטומי משוכלל עוד-יותר, אשר רוצים להרכיבו באניה נוספת, לא יאוחר מיוני 1961.

קרוב לודאי כי לא ירכיבו מנועים אטומיים באניות קיימות, היות והשינויים היסודיים הד-רושים למטרה זו בגוף אניה רגילה, לא יאפשרו את ביצוע הדבר מבחינה כספית.

לעומת זאת, היו הנסיונות המוצלחים שנערכו בצוללת האטומית "גאטילוס", וכונתו המפורשת של צי-ארה"ב להתקין מנועים אטומיים במספר רב של אניות-מלחמה כולל נושאת-מטוסים גדולה, מחיילים גם עריכת נסויים — ובהקדם — בהתנעת אניות-סוחר ע"י מתקן גרעיני.

משרד-הספנות האמריקאי מקיים עתה תחנת-כוח גרעינית בכדי לקבוע אם כדאי, מבחינה מע-שית, להשתמש במנוע אטומי להתנעת אניות מסחר. אין ספק כי מבחינה מסחרית ובטחונית כאחת היוני הוא לפתח כל אמצעי שיתניע אניה בצורה הטובה, המהירה והחסכונית ביותר. אולם בשעת הדיונים על בנית אנית-סוחר "אטומית" בקונגרס לא באו הצירים לכלל החלטה בענין זה, אף כי הוצע ע"י הנשיא אינוואר להשיטה לנמלי העולם כדוגמא חיה לשימוש של הכוח האטומי

א. פיתוח שבעה סוגים חדשים של אניות-משא סטנדרטיות.

ב. ארגון תיקוני אניות לשעת חירום.

ג. בנית אניות-אספקה ע"י משרד הספנות, בעבור צי-המלחמה.

ד. החלפת המכונות של האניות הישנות מדגם "ליברטי", שנבנו בתקופת מלחמת-העולם האחרונה.

ה. חידוש פני צי-הסוחר ע"י החלפת אניות ישנות בחדשות, תוך קבלת עזרה כספית מהממשלה.

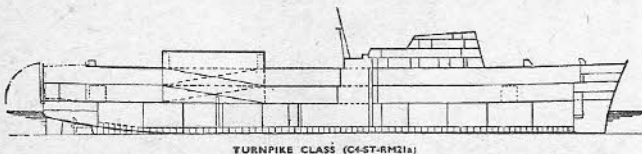
ביצוע כל הסעיפים הללו מתנהל תוך קשר מתמיד עם משרד ההגנה האמריקאי.

עתודה של אניות וכוח-אדם

כיום משתייכות 1450 אניות מדגם "ליברטי", עם קיבול כולל של למעלה מעשרה מיליון טון, לצי המסחרי הרורבי של ארה"ב. כמורכן נמצאות בו 2063 אניות מדגמים אחרים בקיבול כולל של כ-13 מיליון טון. במידה רבה כבר ננקטו האמצעים הדרושים כדי לשפץ בעיקר את האניות מסוג "ליברטי", על מנת להכנין במקרה של מלחמה לשירות פעיל, בהוצאה מינימלית של חומרים וכוח-אדם. כן גם דואגים שגרעין עובדים מומחים ישרת במספנות האמריקאיות. כיום מונים עובדי המספנות בארה"ב כ-36 אלף איש, ואין ספק כי מספר זה אינו מספיק, והאת — משום שמספר האניות הנבנות בארה"ב הוא קטן לערך: 12 אניות בקיבול כולל של 69.100 טון, ומהן שלוש הנבנות בעבור מדינות אמריקה-הלטינית. מאידך

גיסא, נבנות בשביל ארה"ב בחו"ל 13 אניות עם קיבול כולל של 214.250 טון.

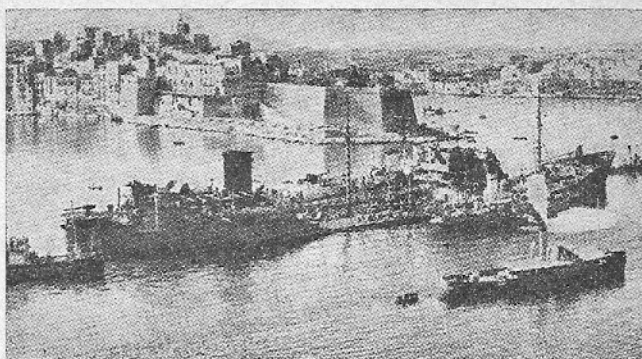
את מספרן הקטן של האניות הנבנות בארה"ב גופה, יש לז-קוף ע"ח העובדה כי מחירי-הבניה בארץ זו גבוהים ביותר. חידוש צי-הסוחר האמריקאי והכנתו לשעת-חירום, תיתכן איפוא רק באמצעות עזרה ממ-שלטית נרחבת, ומסתבר כי הגורמים הממשלתיים מכירים היטב בעובדה זו.



TURNPIKE CLASS (C47-RP212)

תרשים אנית-סוחר אמריקאית מוצעת, אשר סידוריה הפנימיים ירשו עליה ויריות כל-ירכב טעונים, בכוחות עצמם, דרך פתח בירתיה.

קנותיו הראשיות של מבצע נס-יוני זה הוכיחה כי יש לפזר יפה את מתקני הנמלים של הארצות השונות. כמורכב נקבעה העובדה החשובה כי אפילו אם נווקו הנמלים המרכזיים אפשר יהיה להשתמש בנמלים קטנים ובחופים פתוחים לשם העברת אספקה וציוד. הצורך בפזיור פערות לוח הפריקה הדגיש את החשיבות הרבה אשר יש ליחס לספינות חופיות. התברר כי אם תפרוץ מלחמה אטומית תהינה ספינות קטנות מסוג זה חיוניות



הנצחון במלחמה מבוסס לעתים קרובות על כוח עמידתה של הספנות האזרחית: מיכלית טבועה למחצה מגיעה למלטה בעיצומה של מלחמת העולם השנייה.

עד מאוד לצורך חלוקת המטענים המגיעים מעבר-לים, ופריקתם לאורך החופים. בעיקר משום שאין ספק כי הנמלים הגדולים יהיו מטרה ראשונה להפצצות קשות מהאוויר.

המצב בנמלים

בבית-הלורדים הבריטי התקיים לפני זמן קצר דיון מקיף אודות בעית הנמלים. הוער שם כי ריכוזים גדולים של מצרכי מזון וציוד מלחמתי יהיו מטרה מצוינת להרעשות מהאוויר, ועליכן יש לפזר ולהקטין את הריכוזים הללו. היות וקשה ביותר להגן על הנמלים המרכזיים בשעת מלחמה אטומית, הרי הוסק שיש להקים נמלי-משנה, ואמנם דבר זה הולך ומתגשם. נמלים ומעגנים קטנים מוקמים באנגליה, וכמורכב נבנים מוזחים חדשים, ואלה שנתישנו ויצאו מכלל שימוש עוברים שיפוץ יסודי. מנופים נעים, ומתקנים אחרים כגון אלה המשתמשים ליבוא דגנים, משאבות, גנטורים, וציוד אחר, נשמרים „בסליקים” בקרבת הנמלים — לעת הצורך.

שיתוף-פעולה בין צי-הסוחר לצי-המלחמה בהסטוריה של הצי הבריטי עוד טרם היתה תקופה שבה היו היחסים — בעת שלום — כה הדוקים בינו לבין הצי המסחרי, כמו בזמן הנוכחי; והקשר מתבטא בדרכים מספר. קציני הצי המלכותי נספחים לאניות צי-הסוחר לתקופות קצרות בכדי לעקוב מקרוב אחר פעולתו — יש והם

לצרכי-שלום. יש להניח כי בעתיד ירבו בנסויים מזה, ויגדילו את הלחץ על הקונגרס מזה.

ב.

זה עתה יצא לאור באנגליה ספר מאלף בשם: „הספנות האזרחית ותביעות ושעת-המלחמה“, ספר שיש בו משום ענין לכל העוסקים בספנות. הוא מכיל עובדות רבות מהעבר, ומעורר מחשבה אודות תפקידיו של הצי המסחרי בשעת מלחמה. בתקופת מלחמת-העולם השניה היתה לארה"ב ולבריטניה גישה שונה לחלוטין לבעיות הצי המסחרי. בעוד שבארה"ב פיקחו השלטונות הצי-באים על הצי המסחרי, היה באנגליה הפיקוח אזרחי. הספר מוכיח כי השיטה הבריטית היתה יעילה וחכמנית יותר.

כיון שאנגליה הינה אי — לא פחות ממדינת-ישראל שהיא בבחינת „אי” למעשה — הרי שהצי המסחרי הוא מכשיר-התחבורה העיקרי לגביה, ורק בשעת מלחמה אפשר היה להוכיח מה רב ערכו. כאשר חסרו אניות, פגע הדבר קשות במבצעים הצבאיים ובאספקת המזונות והמצרכים לאזרחים. מסקנות הספר הן, שאף כי פיקוח על הספנות לבדו אין בכוחו לשמש כגורם המכריע בנצחון, הרי, אם לא יהיה יעיל, יש בו כדי לגרום לתבוסה. מכאן שיש לדאוג למספר תנאים יסודיים אשר העיקריים ביניהם הם:

(א) צי חדש ויעיל, (ב) צוותות במספר מספיק.

לקראת העתיד

בקיץ 1955 השתתפו כוחותיהן של אחת-עשרה מחברות ארגון האמנה הצפון-אטלנטית בתמרון רחב-מימדים בשם „קארט בלאנש”. אחת ממש-

C. B. A. BEHRENS : MERCHANT SHIPPING *)
and the DEMANDS of WAR, H.M.S.O., LONDON.



מחיר חוסר הכוננות בים משחתם ע"י אנשי צי הסוחר: ניצולי אניה
סוחר שטורפה — שכובים על סירת הצלה הפוכה — נאטפטים בלביים
במלחמת העולם השנייה.

לראותם כעדות נאמנה לכך כי אמנם רואה הוא את
הגנת צי הסוחר כתפקידו החיוני בשעת מלחמה.

טיוס

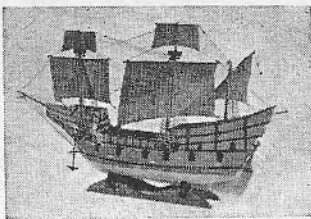
מכל הנאמר לעיל מסתבר, אם כן, שישנה
תכונה רצינית בקרב חוגי הבטחון בארצות-
הברית ובאנגליה, לקדם את פני הרעה בשטח
הספנות והנמלים במקרה של מלחמה. רוב
האמצעים שאוחזים בהם מושתתים כמובן על
הנסיון שנרכש במלחמה "מקובלת", כיון שקשה
לקבוע תכנון מדויק לקראת מלחמה אטומית, היות
ורק נסיון מעשי עלול ללמד לקח סופי בשטח זה.
ארצות קטנות מטופלות כמובן בבעיות אחרות
מבעיות הלחימה האטומית, אולם הצורך להשיג
בעוד מועד שיתוף פעולה יעיל בין ציין המס-
חרי והמלחמתי קיים גם לגביהן.

מצטרפים בנמלי-חוץ לאניות-
סוחר החוזרות לאנגליה, וזוכים
בנסיעה הביתה תמורת עבודתם.
קאדטים מבית-הספר של הצי
מקבלים גם הם אימון מעשי
באניות הצי המסחרי בימי חור-
פשתם. קציני הצי המסחרי מצו-
דם, עולים על אניות-מלחמה
לעתים מזומנות למסע-היכרות
של יום. אמנם יתכן ויום אחד
אינו די, אך יש להניח כי ה-
מבקרים מספיקים לרכוש לפי-
חות רשמים כלליים באשר ל-
הפעלת הצי המלחמתי. בכמה
מבסיסי הצי נערכים קורסים
קבועים בעבור קציני הצי ה-

מסחרי על נושאים של שעת-חירום כגון: כיבוי
שרפות, נסיעה בשיירות, תותחנות וכו'. קורסים
מיוחדים ניתנו לאנשי הצי המסחרי בבעיות
המלחמה האטומית. עד עתה עברו אותם כ-6,000
רבי-חובלים וקצינים, ו-6,400 מלחים. בוגרי
הקורסים זכאים ללמד את התורה שרכשו לחב-
ריהם מאנשי צי-הסוחר.

לבסוף יש להזכיר כי ישיבות משותפות מת-
קיימות לעתים קבועות בין ראשי האדמירליות,
ומיניסטרי-התחבורה, ובין בעלי האניות וחב-
רות-הספנות, במסגרת הנקראת "הועדה המיעצת
לבטחון הספנות". כתוכחה לכינות שיתוף-הפעולה
בין שני הצידים, המלחמתי והמסחרי, ישמשו
דבריו של אחד מראשי מיניסטרי-התחבורה
הבריטית שאמר לא-מכבר: "הקורסים שהצי
המלכותי מנהל במיוחד עבור הצי המסחרי, יש





דגם אנית מלחמה ים-תיכונית מהמאה ה-16, שנתוסף למוזיאון.

השאלות: —

ממוזיאון תל-אביב נתקבל בהשאלה אוסף מעניין ביותר של עתיקות שיש להן קשר לים וספנות, כגון צלחות עם ציורי דגים, גרות-שמן בצורת ספינות, דגם מקורי של ספינה פניקית, פצצות-תבערה וכו'. כל המור-צנים האלה נמצאים בתצוגה במוזי-און הים.

ספרים: —

בין הספרים שנתוספו לספריה ה-מוזיאון יש לציין במיוחד:

1. ההסטוריה של ה"טלסקופ", מאת ה. ק. קינג (אנגלית). ספר רבי-מידות, עם מאות תר-שימים וציילומים, המתארים את התפתחות הטלסקופ מהזמנים ה-קדומים ביותר ועד ימינו.
 2. "המכשירים המדעיים במאה ה-17 וה-18" מאת מוריס דימה (צרפתית). הספר מסביר ומדגים את מכשירי-הניווט והמפוי בכל צורות התפתחותם.
 3. "מכשירי-ניווט", בעריכת א. שצ-פטין (רוסית). ספר מקיף-ביותר, המתאר את התפתחות מכשיר-הניווט בכל הזמנים.
 4. "תולדות התגליות", מהזמנים ה-קדומים ביותר ועד ימינו, מאת סיר פרסי סיקס (אנגלית).
 5. "קרבות-ים באזור הליבנטה, 1559—1853" מאת ר. ק. אנדר-סון (אנגלית).
 6. "הסטוריה ימית של רוסיה" מאת מ. מיציל (אנגלית).
- כמו כן נתקבלו מספר ספרים על ארכיטקטורה ימית, ובנין ספינות.

כל חצאי הדגמים ניתנו במתנה ע"י חברי "הימה" באמצעות האדריכל הימי ש. קארל. כל הספינות הנ"ל נבנו ע"י חברת "הימה".

דפוסים עתיקים: —

בין הדפוסים העתיקים בהם הת-עשר אוסף המוזיאון יש לציין במיר-חד: 2 תחריטים גדולים (40×60 סנט) של הצייר והמורל המפורסם ג'והן פין משנת 1739, המתארים שתי פעולות ימיות של הארמדה; ותחריט גדול (45×70 סנט) של רוברט דורד (1748—1816) משנת 1798, ה-מתאר קרב ימי בין הצי ההולנדי בפיקודו של אדמירל וינטר, והצי האנגלי בפיקודו של האדמירל לורד דונקאן. נוסף לאלה נרכשו ג"כ 2 תחריטים גדולים (40×58 סנט) של רוברט פולרד (1755—1838), לפי ציור של ניקולס פוקוק (1741—1821), המתארים את הקרבות של נלסון במי-מי מצרים.

מפות ואטלסים: —

נרכשו 11 מפות מענינות של הים-התיכון, מהמאה ה-17, אשר בהן שמות הארצות והמקומות מסומנים בעברית. נראה כי המפות הוכנו עבור סוחרים וימאים יהודים. כמו כן נוסף למוזיאון אטלס של אברהם אורטליוס, אחד הקרטוגרפים המפורסמים ביותר במאה ה-16, בהר-צאת אמסטרדם 1624. באטלס 54 מפות.

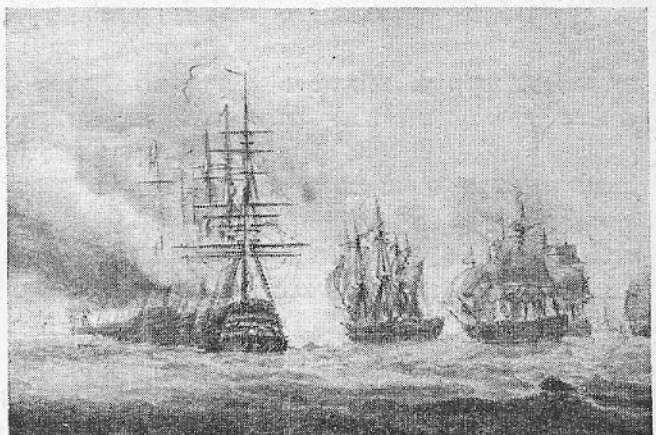


חדשות
המוזיאון הימי
חיפה

תוספת דגמים: —

למוזיאון הימי נתוספו לאחרונה הדגמים דלקמן:

1. דגם אנית-מלחמה ים-תיכונית מהמאה ה-16, בעלת 14 תותחים. נבנתה ע"י מר אליהו עמר, לפי חכניות של המהנדס א. גרשטין.
2. חצי-דגם של ספינת משמר מים-הכנרת. קנה-מידה 1:8.
3. חצי-דגם של אנית-גרר נמלית. קנה-מידה 1:10.
4. חצי-דגם של ספינת-דיג. קנה-מידה 1:125.
5. חצי-דגם של דוברת-נמלים. קנה-מידה 1:10.
6. חצי-דגם של ספינה למים רדודים, לשירות באגם החולה, בע-לת מבנה מיוחד, עם מנהרות למדחפים.
7. חצי-דגם של ספינת משמר-חופים.



תחריט עתיק שנרכש זהעתה ע"י המוזיאון הימי: קרב ימי בין האנגלים להולנדים.

כאכא של מלחים

מאת מיכאל בינון

אורי השתייך לצוות של הפולשת — למחלקת הסיפון. עבודתו היתה טובה מעבודתם של שאר אנשי האניה. אהבתי להסתכל בו, כאשר גחון היה על הסיפון או על הדפנות, מנקה, צובע, מוריד חלודה ודואג לה לאניה, בכל מאודו. ואילו בערביו החפץ

שיים לא היה זכר לאורי באניה. כשתעודת החופש בידו היה צועד, מצוחצח ונקי, כשפסי-הגיהוץ של מדיו התכולים חדים כסכיני-גלוח, אל עבר שער הנמל. כל איש ידע, באותם הערבים, כי אורי הולך אל חברתו. הוא לא הרבה לדבר על כך, ובכל זאת ידעו זאת כולם. אולם בא זמן ואורי החל זונח את עבודתו לעתים קרובות, נעצר ליד הדופן ומביט במים, וגם בערבים לא היה מצטחצח כבעבר, ושוב לא היו מתנופפים סרטי-כובעו במשובה וחדוה, בירדו מהכבש. חלקת הסיפון שעליה עבד אורי היתה מוזנחת. הערתי לו על כך פעם ופעמיים, ובשלישית גערתי בו. דבר לא הועיל. אורי הביט בי עצב ושקט, וראיתי כי פניו חורו ורזו. ידעתי כי דבר מה אירע לו, וחשדתי כי כל הענין הוא בשל חברתו.

גם החברה החלי להתלחש: "רונית עזבה את אורי".

ערב אחד, היה זה לאחר מסדר-החופש, נגשתי לאורי, שעמד כדרכו בימים האחרונים בודד ועכור-רוח, וספחתי על שכמו:

"יש לך חופש הערב", אמרתי לו, "מדוע אינך יוצא?"

"אין לי חשק" אמר.

"יש סרט טוב ב"ארמון", ראית אותו כבר?"

"לא" אמר.

"בוא נלך לראות אותו", אמרתי לו.

"אין לי חשק".

"בוא נו, מה תשב פה?" הפצרתי בו.

וכך הלכנו אותו ערב לסרט. כשיצאנו מהאולם מלא-האנשים, שט הירח במרומים כספינה שקטה ושלוה, והלילה היה בהיר מאוד. ירדנו במדרגות הצרות לכיוון הנמל. הבתים סביבנו נראו באים להפליא לאורו של הסהר. קול שירת אשה בקע מאחד החלונות. נעצרתי ליד שלט בית-קפה קטן. "נשתה כוס קפה" אמרתי לו.

ישבנו ולגמנו מהקפה החם, לא דברנו דבר. טרם ידעתי מה לומר, אך חשתי שעלי לעשות דבר-מה. בשל אותה חלקת ספון מוזנחת, ובשל עצבות זו שלו. ישבנו איש מול רעהו שותקים. "לילה יפה", אמרתי לו. הוא נענע בראשו.

"בלילה כזה" אמרתי ואני מושך את המלים בכוונה תחילה "בלילה כזה, אדם צריך לאהוב, בשל-כך נוצרו לילות אלו".

אורי נעץ בי את עיניו הגדולות, מלאות התוהו, ואני ראיתי כיצד פניו הסמיקו קמעה ואחר — החזירו. הוא נענע ראשו, בהסכמה אילמת. ידי החלו למולל סתמית את זנב הסיגרית הכבוי. "לילה יפה" חזרתי.

שתקנו.

"היפה שבלילות האלו הן הנערות", אמרתי. "מדוע איך מטייל כעת עם רונית?" הוספתי בשאלה ועיני ננעצו בו. ראיתי כי אורי נפתע. מעולם לא היינו תוחבים את האף בעינינו לא-לנו. אך הפעם נאלץ הייתי לעשות זאת. אצבעותיו המשיכו למולל את זנב-הסיגרית במבוכה רבה. אחר אמר בקול רך, רך עד למאד ובשקט רב:

„נפרדנו“.

„מדוע?“ שאלתי, בהשתדלי להראות כמופתע.
„בשל הכובע“, אמר והורה על כובע-המלחים, אשר היה תלוי ליד השלחן, ושני הסרטים
השחורים משתרכים ממנו ומטה.
„בשל כובע?“

„היא רצתה שאחליפו, אמרה שכובע זה הוא ישן ומרופט — אני בושה ללכת עמך, כשאתה
חובשו. ראה את האחרים, מדוע איש לא הולך עם כובע כשלך?“ אמרה לי, מבין אתה?“ הוא גחן
מעל השולחן וקרב אלי, „אני לא רציתי להחליפו, אמרתי לה, כי זה כובעי מאז באתי לחיל-הים,
אתו עברתי את הסערה ליד צרפת. ואתו הפלגתי לארצות כה רבות — לא אחליפו, אמרתי לה“.

„אתה מבין אותי, לא כן?“ שאלני לאחר הפסקה קלה.
אני הבינתי היטב. ידעתי את גאותם של ותיקי-החיל, על כי כובעם אינו חדש, וידעתי
אף כי הוא המסמל והמורה כי ימאים ותיקים הם, לא אחת שמעתי את לגלוגם של אלו על החדשים,
אשר באו עם כובעם המבהיק, וסמלם הנוצץ, ואילו זה, כובעם של הותיקים, דהה ממלח-הים
וברקו הועם מסערות.
„אני מבין“ אמרתי לי.
„אם כך אינך אוהב אותי“ — אמרה, ואני אהבתי. אמרתי לה כי היא אינה מבינה זאת
— אף בחורה לא תבין זאת“.

„אם לא תחליף את הכובע“ — אמרה, — אל תבוא אלי. הלכתי, ולא שבתי יותר“.
הוא הביט אל כובעו בחיבה ועצב. חייכתי בתוכי, אך כלפי חוץ נשארתי רציני. לפתע
חיבבתי נער זה ואותה נערה שלא הכרתי, אשר נפרדו בשל היותם עדיין ילדים. דימיתי אותם לשני
זאטוטי-בית-ספר אשר רבו בשל משחק בגולות. ידעתי כי תפקידי הוא עתה להסיר אותו עצב
מעיניו, אשר ודאי משחק אף בעיניה. ברגע זה שכחתי אף את חלקת-הספון המוזנחת.
לקחתי את הכובע והעמדתי פנים כבוחן אותו בקפדנות. „שמע אורי“ אמרתי, וקולי מרצין
„אותו ענין עם הנערה — אינו שייך לי, אך הכובע הסמרטוטי הזה, אותו עליך להחליף, הגיע הזמן“.
אורי הביט בי ולא הבין בתחילה. אחר ראיתי כי היגון בעיניו נמוג, ובמקומו באה תמיהה
גדולה, תמיהה כשל ילד, אשר אבד לפתע את אמונו בחברו הטוב. שילמתי, וירדנו לנמל.
במסדר-המפקד, ביום החמישי, פקדתי על אורי להחליף את כובעו. עיניו ירו זיקים, ופניו
התעצות מזעם. התעלמתי מרגשותיו, התאכזרתי אליו מאד. ידעתי כי זעמו מוצדק.

כעבור יומיים ניגשתי לפקידת השייטת, נתתי לה פתק, ובקשתי למסרו לאורי. בפתקה
כתבתי „צלצלה נערה בשם רונית. היא מחכה לך הערב בשבע בביתה“. מובן כי היה זה שקר.
אותו ערב נשארתי באניה,
וצפיתי במתיחות לבאות.
ואמנם מאותו יום והלאה,
שוב לא היתה מוזנחת אותה
חלקת-הסיפון, ובשעות הע-
רב החופשי, שוב לא נראה
אורי באניה. הוא הלך נקי
ומצוחצח אל חברתו רונית.
משמע שעשיתי עבודתי כי-
דבעי אותה תרמית שלי לא
נתגלתה, ואיש לא ידע כי
אני יזמתי את פגישתם זה
וסוד כובעו החדש של אורי.



שוב הלך אורי, נקי ומצוחצח עם חברתו...

חדשות החיל



אזכרה לחללי מלחמת העצמאות

ביום-הזכרון, ערב יום-העצמאות תשט"ז, נערך בבית-הקברות הצבאי בחיפה, טכס-אזכרה לחללי מלחמת-השחרור, ולקרבת חיל-הים. ברחבת בית-העלמין התיצבה חולית-הכבוד וכיתת-האש של החיל. הטכס נפתח בהדלקת נר תמיד, ותפילת "אל מלא רחמים". במשך הטכס, העלה בדבריו שר הפיתוח, מר מרדכי בנטוב, את גבורתם של חילי צה"ל אשר הקריבו עצמם על מזבח המולדת. רב צבאי אמר קדיש, וזרים הונחו על מצבת-הזכרון.

בתום הטכס נורו שלושה מטחי-כבוד.

החיל ביום-העצמאות

לקראת יום-העצמאות תשט"ז התקיימו ביחידות החיל מסדרים חגיגיים בהם הוקראה פקודת-

היום של מפקד החיל, אשר קרא למאמצים נוספים, ליעול בעבודתו, והזכיר את רכישת המשי-חתות אשר תרבינה את עצמתה הציית של ישראל. ברוב היחידות נערכו אף מסיבות וארוחות חגיגיות.

בעברם בים לפני במת-הנשיא, "השתתפו" אניות החיל יחד עם אניות צי-הסוחר — במצעד הגדול שנערך בחיפה לכבוד החג. מלחי חיל-הים צעדו בסך, ובמיוחד עוררו ענין שתי מכוניות שגררו אחריהן קליעי-טורפדו, אשר הדגימו את נשק-המחץ האדיר ביותר ה"נמצא בידי החיל.

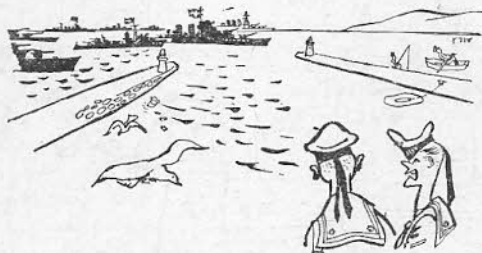
במסגרת יום-העצמאות אורחו כ-500 ילדי בתי-ספר חיפאיים בא.ח.י. "מבטח". האורחים ה"צעירים כובדו בסיור באניה, ולאחר מכן בהפלגה קצרה בת-חומי מפרץ חיפה. גם תשורות

חולקו לאורחים, והביקור תרם, ללא-ספק, רבות לקירוב הלבבות בין המלחים לדור החיפאי הצעיר.

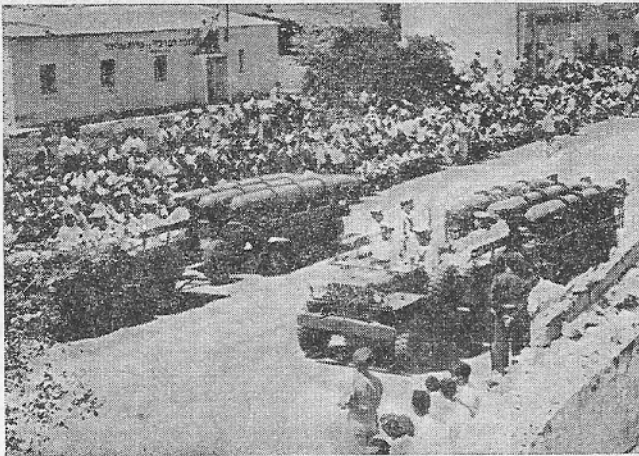
כ-800 ילדי-גן חיפאיים ביקרו באחד הבסיסים של חיל-הים, ביקור של יום-העצמאות. הפעוטים — שהיתה זו חויה עצומה עבורם — נתקבלו בשער המחנה ע"י חיילות מבנות הבה"ד שהדריכו למגרש המסדרים, שם נוכחו בטכס הנפת הדגל. לאחר מכן הוחלפו ברכות ותשורות. תזמורת צבאית ניגנה, והילדים הסתכלו באימוני-צעידה לקראת המצעד הגדול, שנערכו ע"י חיילי הבסיס. בחדר-התרבות כוודו האורחים הקטנים בשקיקי ממתקים ומגדנות, ואף ניתנה להם האפשרות להסתכל בכלי-נשק שונים. ה"פגישה הצליחה עד מאד, וההתלהבות היתה הדדית.

ביקור משחתת הולנדית בחיפה

באמצע חודש אפריל ביקרה בנמל חיפה המשחתת ההולנדית א.ה.מ. "פיט היין" — אניית המלחמה ההולנדית הראשונה שהטילה עוגן במימי ישראל. המשחתת, שהיתה בדרכה מגיניאה החדשה — שם שירתה כשנתיים — לבסיסה במולדת, נתקבלה בארץ בחמימות גדולה



— "הבט איזה צי מפואר יש לנו!"
— "שטויות, אלה הן האניות של ידידינו, המחכות בתור לבקר בקורינמוסין!"



ה"סיגריות" הכבדות (קרן: סורפדות) של חיל-הים
במצעו יום-העצמאות האחרון.

שוחח כבוד הרב הצבאי לחיל-הים, על הבעיות הארגוניות הר-קשורות במילוי התפקידים וה-משימות הדתיות בחיל. הדיונים נסתימו בפרקי-חזנות, הוגש כי-בוד קל, והנוכחים השתתפו ב-שירה בציבור.

מר מאיר אוריאן, מחבר הר-ספר "המורה לדורות", הרצה על הרמב"ם, וניתח בצורה מעמיקה את תורתו ומפעליו. בתום ההר-צאה התפתח ויכוח על הנושא הנכבד.
בחלקו השני של יום-העיון

בבית-המלח

הלימודים לקראת בחינות הבגרות נמשכים במרץ, ומתח רב. נפתח מחזור-השתלמויות חדש, וגם החוגים השונים ממשיכים בקצב אטי — אך בטוח.
שתי מכונות-התפירה שנתקבלו בחוג למלאכת-יד תפירה — המודרך ע"י מרים החנגית — תתרומנה רבות לקידום העבודה.

* * *

זה כחצי-שנה שמתקיים בבית-המלח חוג לפיסול, בהדרכתו של הפסל החיפאי הידוע מר ריימונד אלנקוה, אשר יצירותיו הוצגו לא-מכבר ב"תערוכת התעשייה". בחוג — המתקדם יפה הודות להתמסרותו של המורה — משתתפים חיילים וקצינים, העוסקים בעבודות חומר ואבן. עבודות התלמידים תוצגנה בעתיד הקרוב בתערוכה.

חניכים בחדרי-התרבות של הר-בה"ד, שם הרצה בפניהם כבוד הרב הצבאי לחיל-הים, אשר הטעים בדבריו את חשיבותו של "ספר-הספרים" גם בימינו-אנו, לגבי הדור הצעיר, ולא בארץ בלבד, אלא גם בניכר. תקותו היא, אמר הרב הצבאי, כי הר-תנ"ך הנמסר לחיילים ישמש ל-לימוד ועיון בשעות-הפנאי, ו-

חלוקת ספריית-תנ"ך ליוצאים לאנגליה

בטכס צנוע אך רב רושם, שהתקיים לפני זמן-מה באחד הבהדים של חיל-הים, חולקו ספריית-תנ"ך, בהוצאת הרבנות הצבאית, לאלה מאנשי החיל הר-יוצאים לאנגליה.

עם גמר המסדר החגיגי של מסיימי קורסי ההכנה, רוכזו הר-

הן ע"י הצבור הרחב, והן ע"י השלטונות, ורב היה מספר הר-מבקרים על סיפונה. במועדון-הקצינים על הר-הכרמל, במסר-בת קבלת-פנים אשר ערכו קצי-ני חיל-הים לקציני האניה הר-מבקרת, הובלטה במידה רבה האהדה השוררת בין שתי המ-דינות.

* * *

ביקור פריגטה בריטית
בסוף חודש אפריל ביקרה בחיפה גם הפריגטה הבריטית "אנדיין". סעודת-צהריים חגי-גית נערכה ע"י מפקד חיל-הים, אלוף-משנה שמואל טנקוס, למפקד האניה ולקציניה. אנשי הצות יצאו לטיולים במקומות שונים בארץ בלוית בני הקהי-לה הבריטית.

* * *

ביקור המשחתת "סירקוף"
בתחילת חודש מאי ביקרה בחיפה המשחתת הצרפתית הר-חדישה "סירקוף", אשר נתקבלה — היא, צותה, וקציניה — בידידות רבה ביותר. פרטים על כך התפרסמו בשעתם ע"י העיתונות.

* * *

יום-עיון לחיילים דתיים
לא-מכבר נערך יום-עיון ל-חיילים הדתיים המשרתים בחיל-הים במחנה המפקדה. היום הר-קדש לאישיותו ולתורתו של הרמב"ם, וכן לבעיות ולמשימות הדתיות בחיל.



טכס-מסירת הספריות לאחת מ-שיטות החיל (ראה ע' 66).

הראשי בצה"ל, אל"מ זאב, הודה לסוכנות על מתנתה והוסיף, כי הוא בטוח שהספריות תתרומנה לקידום התרבות הכללית והלאומית בקרב אנשי חיל-הים; מר יוסף ברץ, יו"ר הוועד הארצי למען החייל, הרים על נס את פעולת הסוכנות, המשמשת דוגמה לחיבה אשר כל הישוב רוחש לחייליו, חיבה אשר הוועד למען החייל משתדל לכוונה לאפיקים המתאימים. בהודמנות זו מסר שי מאת הוועד למען החייל לאניה — תמונה, ונוסף לכך ספר על דגניה — שי אישי ממנו.

מפקד האניה הודה לכל הנוכחים, ולסוכנות בפרט, על המתנה היפה אשר האניה זכתה בה, ובסיום דבריו מסר את דגלון חיל-הים לבציג הסוכנות—מר דובקין.

בטכס נוכחו נציגי הוועד למען החייל, וכן נציגי הוועד החיפאי, אישי-ציבור, וקציני חיל-הים והמשטרה. המאורע כולו הוקלט ע"י "גליצה"ל.

* * *

ילדי חיל-הים על הסיירת "אולבני"

היתה זו הפעם הראשונה שיאנית-מלחמה זרה המבקרת בי-חיפה, הזמינה את ילדי חיל-הים למסיבה אליה. הסיירת (סוף בעמוד 70)



טכס חלוקת ספריות—ליוצאים לאנגליה, ע"י כבוד הרב הצבאי לחיל-הים.

סוכנות על יזמתה הברוכה. "ספריות אלו", אמר, "תשמשנה לטיפוח רוח חיילינו המפליגים למרחקים. בהתנגשות הפלדה הרי הרוח היא המנצחת, ושומה עלינו לטפח רוח זו". לאנשיו יעץ מפקד החייל לשמור על הנכס היקר שקיבלו, והביע תקווה כי ישאבו ממנו עידוד והשראה.

ראש עיריית חיפה, מר אבא חושי, יוזם אימוץ חיל-הים עיר-הנמל הגדולה ביותר בארץ, הביע את הערכתו לסוכנות היהודית, אשר "קלעה למטרה", וציין, כי אכן שמחה העיר עם החייל, בשמחתו. קצין החינוך

יחשל את גאותו הלאומית של כל אחד ואחד על השתייכותו לעם עתיק, אשר מחדש את נעוריו בארץ-הקודש.

בסיום הטכס חולקו ספריות התנ"ך, וכבוד הרב הצבאי איחל לכל אחד מהאנשים הצלחה בתפקידו ודרך צלחה.

* * *

שי לאחת השייטות — ספריות

בטכס מלבב נמסרו לא-מכבר, לאחת השייטות של חיל-הים שלוש ספריות — שי מאת מחלקת הנוער והחלוץ של הסוכנות היהודית, באמצעות הוועד הארצי למען החייל. הטכס נערך על סיפון-הירכתיים של א.ח.י. "משגב" במפרץ חיפה, ומסירת השי ניעדה לשמש ציון להערכתה של הסוכנות היהודית על הופעתה הנאה של א.ח.י. "משגב" בפני יהדות הגולה בדרום-אפריקה לפני כשנה.

מר אליהו דובקין, כנציג הסוכנות, ביטא את הערכת שול-חיו לחיל-הים, המגן על חופי הארץ ומאבטח את מוצאה היחיד כלפי העולם הרחב, ואיחל לאנשי החייל כי ייהנו מהספריות, ויהיו איתנים לא רק בגופם אלא גם בנפשם. מפקד החייל, אלוף-משנה שמואל טנקוס, הודה ל-



ילדי חיל-הים על סיפון הסיירת האמריקאית "אולבני", בשעת ביקורה בחיפה.

מהנעשה בגדנ"ע"ים — חיפה

פלוגת גדנ"ע"ים חיפה מחולקת לשלושה שלבים — א, ב' ו-ג, המהווים לקים בתוכם חלוקת-משנה לכיתות. כיום פועלות במועדון כ-6 כיתות, המונות כלאחת כ-12 חניך. בשלב א' כלולות שלוש כיתות, שתיים ותיקות, ואחת המתחילה לפעול בימים אלה. שלב ב' מרכיב משתי כיתות ושלב ג' מכיתה אחת.

חניכי שלב א' עוברים לימודים תיאורטיים ומעשיים וביניהם: מיון כלי-שיט, מבנה-סירה, עוגנים ועגינה, מד-יומק, וראשית תורת החבלים — כריכות וקשרים, הרכב החבלים והטיפול בהם. הם עובדים גם בעבודה מעשית: יסודות החתירה — בקי צבים ולפי הראשון. כן לומדים הם עבודת-משק שונות במלך ובסירות. נוסף לאימוני החיל עוברים החניכים אימונים יבשתיים; שלב א' עובר את יסודות הת"ס והתס"ח עצמו, ועוסק בספורט: משחקי-שדה ומשחקי-כדור. בשלחי הקיץ, עת פנויים הגדנ"ע"ים מלימודים, ומעבודה, עוברים החניך כים קורס מרוכז במלך. אורך הקורס כשלושה שבועות, והנערים מבלים בו את יומם באימונים, במשחקים, וליחותיהם בשירה, ותעלולים שונים. חיי המחנה העשירים בחוויות מגבשים את החניכים, ועם סיומם נוצרת חברה מלוכדת ואחידה. הקורס מהווה למעשה סיכום לכל פעולות השנה, ונערכת בו תורה מקיפה על התומר העיוני והמעשי. כן מרבים החניכים בשחיה, משחקים וערבי הוי. אחרי הקורס חוזרים הנערים במשנה-מרץ לעבודה במועדון כשביניהם תעודת-גמר, ועל דש בגדם — סמל גדנ"ע"ים.

שלב ב' כולל אימונים מתקדמים יותר. מתחילים ללמוד אודות שימוש במפרשים, בצורה עיונית ובעבודה מעשית, אודות המערך, והורדות, הי רוחות השונות, סבובים, גישות לגר פים, סוגי-מפרשים וכד'. לומדים גם דרכי מדידת-המרחק ומהירות, ושימוש במצפן הימי. במשך הסירות לומדים צביעה, סוגי צביעה וטיפול שגרתי בסירה. בשיעורי-תבל עוסקים בחזקת חבלים, והישובים שונים בעור בי וחזק, קליעות שונות, קשרים מסור בכים, וכד'. נוסף לאימוניהם עוברים הם גם אימוני-שדה: ספורט ושיי



מבצע כלל חתירה לעכו, לינה, וחזרה בסירות-מפרשים. בשלב א' היה באר תו יום "יום-מרוכז", במשחקי-שדה וספורט. באמצע חודש מאי ירדו החניכים במאורגן כדי לחזות בתערוכת התעשייה התפאית. מסתבר שנהנו ב יותר.

מקופ-ריכוזם של החניכים הוא מר עדון גדנ"ע"ים בחיפה, הנמצא ליד בית-המלח. המועדון מכיל אולם גדול, ומספר אולמות קטנים, שהפכו לחדרי לימוד. המועדון מקושט, והחניכים משתדלים לשוות לו צורה נאה. ישנם משחקים שונים במועדון, והחניכים נשארים לאחר השעורים, כדי לשחק, לקרוא, או סתם לפטפט. עתונים מתקבלים כמעט בכל שבוע, ("במחנה גדנ"ע", "מערכות-ים", ועוד). שולחן פינג-פונג תופס מקום נכבד במועדון.

הנמל, מקום מעגן של שלוש הסירות, הוא בבחינת המרכז השני של גדנ"ע"ים. ה"צי שלנו" מונה 3 סירות-משוטים, מערכים, ועוד אבי-זרים שונים.

זה כל שיש לספר על הגדנ"ע. החיים עצמם, חיי החברה וההוי, מתבטאים בערבי הששי, שבהם נפגשים הגדנ"ע"ים במועדון, שרים, משחקים, לומדים ריקודי-עם, וכד'. בשבתות מור פעלים החניכים משעות-הבוקר המוקדמות. השלבים ב' ו-ג' יוצאים להפגנות-האימונים בשעות אחר-הצהריים, אימוני-השדה והרובה מתקיימים גם הם בימי שבת.

מרים

מ. פ. גדנ"ע"ים חיפה

מוש ברובה. (מחכים כבר למטווח). בשלב ב' נערכות כבר הפלגות-אימון שונות כדי לממש את מה שנלמד בתיאוריה. כן נערכות חתירות-לילה והפלגות "כיף". בפסח שנה זו התקיים קורס איתות-ראווה. החניכים ביי לוי במחנה שבוע ימים, בהתאמנם באיתות, שידור וקליטה. בקיץ נערך שוב קורס מסכם לחניכי שלב ב' הכולל אימוניים שונים. בקיץ זה יוצאים החניכים הנבחרים והמתאימים לקורס מכיים. בחורם למועדון הם עוברים כמפקדי-כיתות.

לאחר קורס-הקיץ הופכים החניכים למבוגרים שבפלוגה ונמנים כבר על שלב ג'. אימוניהם מתקדמים ביותר: חוקי דרך ואור, גיווט, תפרי רת מפרשים, ככלים ו"ורים", מכשירי הצלה וכד'. בתכנית המעשית-הפלגות ארוכות בסירות-מפרש. בפסח עוברים חניכי שלב ג' פרק בתותחות ימית, שזהו אגב אחד הקורסים היפים והמעניינים ביותר בגדנ"ע"ים. בקיץ עוברים הם קורס על אנית-מלחמה ישראלית. בעבר היו משתתפים בהפגנות, כעת, משקים המבדוק, מסתפקים הם באימונים על האניה. לאחר זאת מגיע עלי-פירוב זמן גיוסם של החניכים לצה"ל. הם נעלמים לזמן-מה, לתקופת הטירונות, ומופיעים אח"כ אחד-אחד כשמודי חיל-הים עליהם. למעשה השיגו את מטרם, אך הם מרבים לבקר במועדון, ולהתעניין כיצד נמשכים החיים בפלוגה.

ביום-העצמאות האחרון השתתפה כל הפלוגה במצעד הלפידים. למחרת בבוקר ירדו במאורגן כדי לחזות ב"מצעד צה"ל. בליג בעומר, התקיים "מבצע-משוט" לשלבים ב' ו-ג'. ה

בני העולם



ישראל

אנית-הובלה לתחמושת, בת 8.000 טון.

אנית-קליעים כבדה?

לפי ידיעות שהופיעו בעיתונות, ושר מקורן בחשינוגטון, חושלם סוים אנית-המערכה "קאנטאקי" בת 45.000 טון קיבול סטנדרט — בתורת אנית קליעים כבדה. לפי הנמסר עומדים לצידה בקליעים בעלי טוח של 1.500 מיל.

אמנם לא ברור עדיין מתי יחד-שו את העבודה על אניה עצומה זו, אשר נבנתה במבדוק היבש במספנה הממשלתית שבגורפוק, וירגיניה, אך מתקבל על הדעת שאכן חושלם כא-נית-קליעים. היא הוצאה מהמבדוק — דהיינו — הושקה — בשנת 1950, כשהיא גמורה עד כדי 70%, ומאז נשארה "מוקפאת", שכן אי-אפשר היה לפרקה בלי אישור מיוחד מצד הקונגרס.

אין ספק כי רק אניה בעלת מידות כאילו (היא החמישית מבין סידרת האניות מדגם "מיסורי") תצלה לשמש כבסיס לשיגור קליעים מוגרמים, המצריכים מחסנים גורמים, הגר

ביקורי-נימוסין וביקורי רצון-טוב.

מאז הופעת החוברת האחרונה של "מערכות-ים" המשיך נמל חיפה להיות "אבן-שואבת" לגבי אניות-מלחמה זרות, אשר נשלחו למימיה-הארץ, מי כדי להביע את יחסה הטוב של ארצה אל ישראל, ומי כדי "להראות את הוגל".

לאחר ביקורן — לסירוגין — של ארבע משחתות אמריקאיות, וא. ה. מ. "דפנדר", הגיעה ארצה באמצע אפריל, המשחתת ההולנדית "פיס היין", שנתקבלה בלבביות רבה. אחריה הגיעה הפריגטה הבריטית "אנדיין" (ציור אניה מסוג זה מופיע בעמוד 34-35), ומשעזבה זו, עגנה בנמל חיפה המשחתת הצרפתית האדירה "סירקוף", (אשר תמונתה נתפרסמה בחוברת כ"ז של "מערכות-ים", עמ' 66). המבקרים הצרפתיים נתקבלו ע"י הציבור בהתלהבות יוצאת מגדר הרגיל, ובמשך ימי שהותה היתה האניה הצרפתית מוצפת אורחים רבים.

בתחילת חודש מאי ביקרה בחיפה גם הסירת האמריקאית הכבדה (13.700 טון) "אולבני".

ארצות-הברית

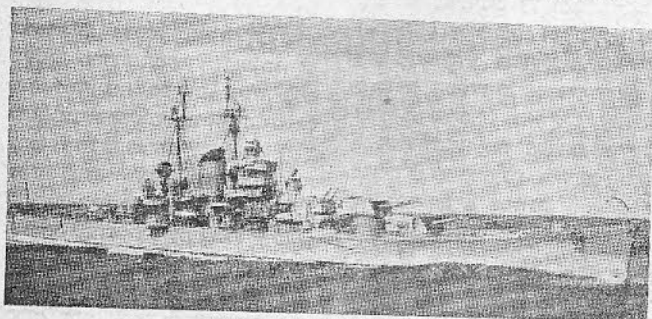
התקציב לשנת 57-1956

תקציבו המוצע של הצי האמריקאי לשנה הבאה יעלה עד כ-10 מיליארד דולרים! לפי התכנית יכלול הצי ב-1.7.57 לא פחות מ-1.065 אניות שונות, ו-12.576 מטוסים והליקופטרים. כח-האדם, כולל צבא-הצי, יסתכם ב-870 אלף איש.

בהצעת התקציב כלולה בנייתן של 23 אניות חדשות, ושיפוץן של 15 ישנות, במחיר של 1.4 מיליארד דולר. בין האניות החדשות יש למנות: — נושאת-ההקפה שיטית בת 60.000 טון מדגם "פורסטל".

— סירת אוטומית בת 11.000 טון, חמושה בקליעים, במחיר 88 מיליון דולר.

- 4 פריגטות-נצ. בנות 4.000 טון, מצוידות בקליעי "טאריאר".
- 8 משחתות בנות 3.000 טון, חמושות בקליעים.
- 6 צוללות אוטומיות בנות 3.000 טון.
- 2 אניות-ליזוי מדגם "דילי", בנות 1.450 טון.



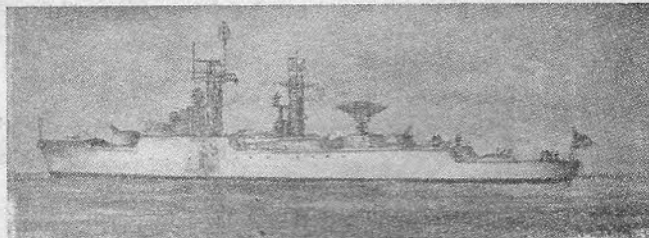
הסירת האמריקאית הכבדה "אולבני", שבקרה לא-מכבר בנמל חיפה.

לפי הידיעה הרוסית נאלץ האדמירל קוסטצוב לעזוב את תפקידו מפני את מחלה, אולם יודעידבר מערביים עומדים על כך כי הוא הודח עקב היותו קשור-ימי במדיניות הצית הרוסית מתקופת המרשל סטלין, אשר חייב בניית אניות-מלחמה רבות — סיירות ומשתות — בעלות חימוש מקובל, עת שהמומחים הרוסיים והי יום רואים הכרח בבניית אניות מר טיפוסים חדשים, בעלות התנעה אטומית וחמושות ע"י קליעים. את הדחיפה האחרונה, כביכול, להדחתו של האדמירל נתנה פרשת טיבועה של סיירת רוסית, שעלתה על שדה מוקשים נשכח בגמל קלינינגרד (לש" עבר קניגסברג בימי-הבלטי), ואתה אבד חלק ניכר מהצוות. אדמירל קוסטצוב נחשב אחראי, בעקיפין, לפרשה זו. נמסר כי הסיירת הנ"ל, שאבדה לפני זמן לא-רוב, היתה איטלקית לשעבר, ושמה „נובוכיבירסק“.

ברם, עד עתה לא היתה ידועה סיירת רוסית בשם כזה. איטלקית העבירה בשעתה לרוסיה רק שתי אניות גדולות, הנמצאות שתיהן בימי השחור, הכונה לאנית-המערכה „גור בורוסיאסק“, ולסיירת „סטלינגרד“.

תגבורת למזרח הרחוק

לפי ידיעות ממקורות מוסמכים הכפילה רוסיה בזמן האחרון את עצמת כוחותיה הימיים במזרח הרי חוק. לפי ידיעות אלו שוגרו לול



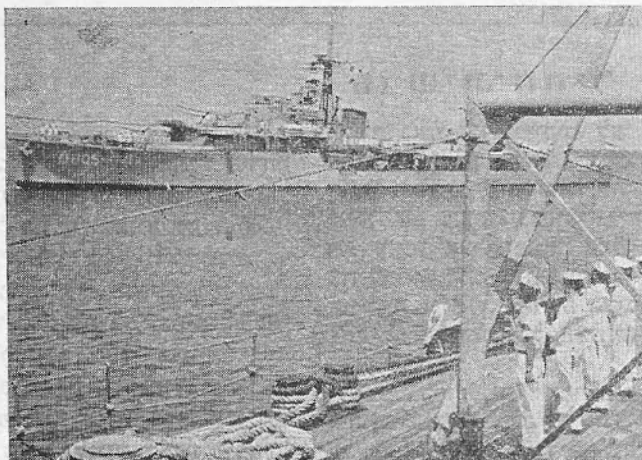
כך תיראנה, לפי תמונה ממקורות בריטים, ה„פריגטות להכנות-מטוסים“ הבריטיות החדשות מדגם „סולטבר“, הן תהיינה בנוות 1,800 טון בקירוב, וחסדות-ארובות.

המטוסים הבריטיות הקלות, ולהתקין בהן מעוטי-קטור, וסיפונים מזויר תים. התכניות לבניית סיירות-קליעים מתקדמות משיעה-רצון (אס"י הקלי-עים הדרושים לחימושן עדיין לא עברו את שלב הניסויים), ומנוע אטומי לאוללות נמצא ב„שליבת-כ נון“. מכל זה מסתבר כי אין עדיין כל אפשרות לנחש מתי יתחילו בבי ניתן של כל האניות החדשות.

ברית-המועצות

שינויים בפיקוד הצי

בראשית חודש אפריל, ש"ז, פורסם רשמית כי אדמירל-הצי ניקולאי קוסטצוב, מפקד הצי הרוסי, חדל מלה כהן בתפקידו, ובמקומו נתמנה ה-אדמירל סרגיי גורשקוב, מי שהיה מפקד הצי הרוסי בימי-השחור, במל-חמת-העולם השנייה.



המשחתות ההולנדית „פיט היין“, שבקרה בזיפה בשליחות „רצון טוב“, בשעת כניסתה לנמל.

נת שריון, יציבות, ומקום להצבה מתקני-הבקרה האלקטרוניים הנרחבים.

בריטניה והקהילה הבריטית

„מכירת-האביב“

במשך, מה שנקרא ע"י כתב-עת אנגלי, „מכירת-האביב“ של שנת 1956, נמכרו ע"י האדמירליות סיירת אחת, וארבע משחתות חדי שות לפאקיסטן (ראה להלן). כן ער-מדת כנראה, להמכר לאותה ארץ גר-שאת-המטוסים הקלה „לויתן“, שבנייתה לא הושלמה בשעתה.

כתוצאה מעסקה זו תבצע כנראה בקרוב גם הודו, יריבתה של פאקיסטן, קניות בבריטניה, כדי להגביר את כוחה הימי. יתכן כי היא תקנה את גושאת-המטוסים הבריטית הבל-תישלמה השנייה, „הרקולס“. אין ספק כי בריטניה מוכנה למכור בש-נה הנוכחית עוד אניות כהנה וכה-נה לארצות-חוץ, היות ולדעת מומ-חים לא כדאי לה, לבריטניה, להשקיע הון-תועפות בשיפוץ אניות מיושנות.

תכניות לעתיד

בעוד אשר לא נתקבלו עדיין פר-טים מלאים בקשר לתכניות האדמיר-ראליות לשנה הבאה, (אלה יתפרס-מו רק בחוברת ל' של „מערכות ים“), הרי ידוע כבר כי קיימת הכר-נה לבנות עוד שתי אניות-ליזי גדו-לות, נוסף לשתיים שנכללו בתכנית הבניה של השנה שעברה. אניות אלו תהיינה כנראה בנות 4,000—3,000 טון, חמושות בקליעים מודרכים, ות-הוינה מעין מוזיגה של משחתות גדו-לות וסיירות קטנות. כן עומדים לשפץ את כל גושאות-

דיוסטוק כ־30 יחידות של הצי הבל-טי, בתוכן שתי סיירות מדגם „סברד-לוב“.

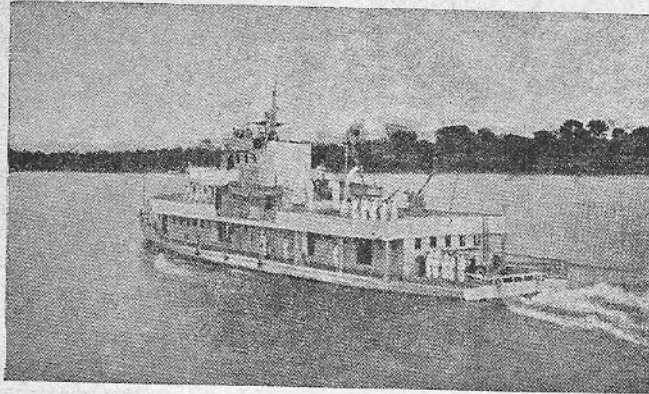
לפי ההשערה, נמצאו עד עתה ב־מזרח לפחות שתי סיירות, דהיינו „קאנאנוביץ“ ו־„קאלינין“, בנות 8.800 טון שהושקו ב־1945 בערך, וחומר שן כולל 9 תותחים של 180 מ״מ (קאליבר רוסי מיוחד), גוסף לכ־40 משחתות וטרפדות, ועוד כמה עשרות צוללות. ידיעות אלה, אם כי פרסיהן לא ניתנים לבדיקה, מוכיחות על גידול הצי הסובייטי במזרח הרחוק בשנים האחרונות.

מצרים

תגבורת לצי

לפי ידיעות שנתפרסמו בשבועות האחרונים במקורות שונים, ביניהם בריטיים ומצריים, וזה הצי המצרי, לא־מכבר, לתגבורת אגדת שנקבו מהגוש המזרחי. המספרים שנקבו בהם היו — 19 סיירות־טורפדו, כנר־אה הכונה לטרפדות־מנוע, ומספר (כנראה כ־6) שולות־מוקשים.

מובן שלא ידוע דבר ממשי על אודות האניות הנ״ל. לרשות הגוש המזרחי עומדות כמה מאות יחידות משני הסוגים דלעיל, בחלקן חדשות מתוצרת רוסיית, ובחלקן ישנות, שנבנו ברוסיה או נמסרו כשלל־מלחמה ע״י גרמניה, יפן, איטליה, ופינלנד, ובחלקן אניות אמריקניות ובריטיות ש־הושאלו ולא הוחזרו.



אניה בעלת־ענין: התותחת הנהרית החדשה „מאראנין“ של צי־פרו. עומקה — קצת יותר ממטר אחד, הימושה — שני תונוים 76 מ״מ, ותפקידה — שמירת השלוט באזור נהר האמזונות העילי.

וחימוש עיקרי של סמונה תותחים 132 מ״מ נ. מ. אניה זו שנבנתה ב־1942 תהיה הראשונה בתסוגה בצי הרפובליקה החדשה.

כן נרכשו שתי המשחתות החדשות „קאדיני“, ו־„גאבארד“, מדגם ה־„מערכות“, בנות 2.315 טון, ושתי המשחתות בנות 1.710 טון, „קרי־אול“, ו־„קריספין“, החדשות גם הן. כמו כן קיימת אפשרות רצינית כי פאקיסתן תקנה ותשלם את נושאת־המסוסים „ליתן“, בת 15.700 טון, אשר בנייתה הופסקה ב־1946, בהיר־תה 80% שלמה.

הצי הפאקיסטני כולל כיום 4 מש־חתות, 4 מריגטות, ואניות קטנות.

כן נוספו למצרים — לפי ידיעות בעתונות — שתי משחתות רוסיית מדגם „סקורי“. פרטים מלאים על אניות אלו ימסרו בחוברת הבאה של בטאון חיל־הים.

פאקיסתן

הרחבת הצי

בעקבות הפיכתה של פאקיסתן מ־דומיניון לרפובליקה עצמאית — ש־היא אמנם כלולה עדיין במסגרת חבר־העמים הבריטי — החליטה ממשלת קאראצִי להרחיב את כותותיה הימיים במידה ניכרת. לפיכך, קנתה מבריטניה את הסיירת „דיאדם“, מר־גם „דיידו“ המשופר, בת 5.900 טון,

חדשות החיל

בע־מלח עם שם־האניה „אול־בני“, ולכל ילדה בובה נחמדה ארוזה בקופסה מיוחדת. יש לציין במיוחד את גיש־תם הלבבית של המלחים, וב־עיקר גישתו של המלחים, הורגשה אהדה רבה לילדים ונעשה הכל כדי שירגישו בטוב. „המורל“ עלה פלאים — כשקבלו את המתנות, זו היתה חוויה עמוקה לילדי החיל.

הרגיש כאלו היו הטייסים. לא־חר סיור, שערך שעה קלה, הובלו הילדים לאחד מחדריה־אוכל, שם נתכבדו בגביעי־גלי־דה ועוגות. אחת המורות המל־וות הביאה עמה אקורדיון, וב־הזדמנות זו ניהלה שירה בצי־האמריקאיים. להתפעלותם של המלחים האמריקאיים.

בגמר הסרטונים המבדחים שהוצגו בפני הילדים, חולקה ל־כל מבקר מתנה. לילדים: כ־

(סוף מע' 66)

האמריקאית „אולבני“ אירחה על סיפונה 40 ילדים מילדי־הח־יל. הם עלו לאניה בשעה 1600, ונתחלקו לחוליות זעירות, ש־הודרכו ע״י מלחי האניה שה־או להם את כל „צפונייה“. הה־ליקופטר שעל הסיפון ריכו כמובן את תשומת־לבם של כל הילדים. הם הורשו להכנס לתא־הטייס, לנגוע במכשירים, ול־



ישראל

המיכלית, "חיפה"

כפי שהובטח בחוברת כ"ח של "מערכות-ים", ימצאו קוראינו בראש המדור "מה באופק?", שבחברת הנור כחית, את תמונתה של המיכלית החדשה של חברת "צים", היא "חיפה". האניה עצמה — הגדולה ביותר בציהסוחר הישראלי — עדיין לא בקרה בארץ, שכן היא עסוקה בהרבלת חיטה בתפורות בין ארצות-הברית ואירופה. כידוע "חיפה" היא רביתכליתית, וניתן להפעילה בהתאם למצב בשוק-התבורה הבין-לאומי, בתפקידים כגון הובלת חיטה, הובלת שמן גלמי וגפס מווקק למיניו השונים, ולהובלת עפרות-מתכת בתפורות.

"חיפה" היא בת 18.300 טון משקל מת (13.000 טון גורס), ומימדיה 40x70x549 רגל. טוריביות "א.א.ג.", המפיקות 8.500 כ"ס, מקנות לה מהירות של 16 קשר. היא נבנתה, כמו רוב אניות-השילומים, במספנות "דויטשה ורפט", שבהמבורג.

ארצות-הברית

תמורות-תנועה ימי מוזן

לא-מכבר נודע כי חל שינוי במקור מו של תמורות-תנועה ימי ממורס העומד בקקום הנקרא "צומת-הדרכים של האוקינוס-האטלנטי" — הכונה לאנית-המגדלור "נאנטאקט", הניצבת על עורק-התנועה העיקרי בין יורק ליבשת-אירופה, קרוב לאי נאנטאקט בחוף מדינת מאסאצ'וסטס.

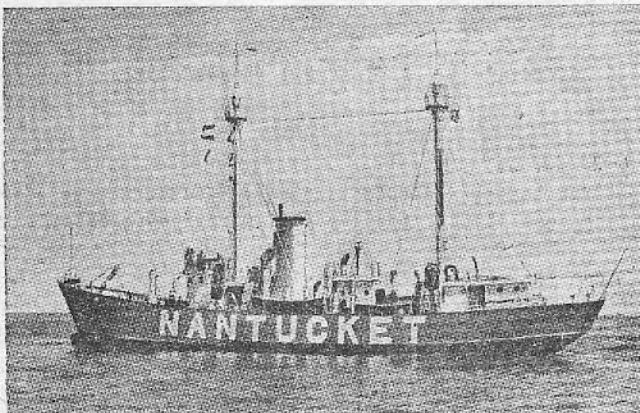
ספינה זו — אשר אין כדוגמתה בחופי-הארץ — אורכה כ-50 מטר, והיא בעלת צות של 22 איש, ומצוידת

ע"י שמנעון מלעלות על התוף הנמוך של האי.

מעגנה של אנית-המגדלור הוחלף לפני שנתיים, כאשר הועתקה למרחק של 15 מיל לתוך הים הפתוח, כדי לתת לאניות מתקרבות שהות ארוכה יותר לקבוע את מקומן. ברם, הסתבר כי האניה מוקמה במקום-מפגשם של כמה זרמים חופיים, וטלטוליה התמיידיים היו קשים מנשוא, גם בעת שהים היה שקט, ומררו את חייהם של אנשי הצות אשר תורנותם הקבועה באניה נמשכה 30 יום, מדי פעם. ללא-תמך קיבלו 11 יום חופש, מקומה של האניה שונה איפוא מחדש והיא הוזזה למרחק של כעשרה מיל ממקומה הישן — מאורע חשוב אשר זכה ללא-ספק לתשומת-לב מרובה בין כל האניות באטלנטיק הצפוני.

בכל מכשירי-הקשר החדשים בירתר ועל סיפונה פנסי-מגדלור מופעל ע"י מנועים חזקים, אשר נראה למרחק מילין רבים. הספינה עוגנת בקביעות בקרבת האי אשר את שמו היא נושאת. אורה קידם בברכה עשרות אלפי אניות המתקרבות לחופי-היבשת. היא נחשבת לאחד המתקנים הימיים החשובים ביותר בחוף ארה"ב ולפיה קובעות את דרכן לא האניות האוקיניות בלבד, אלא גם אלפי האניות הקטנות העוברות בסביבתה, וכל האניות המפליגות בנתיב לאורך חופי-ארה"ב המזרחיים.

אנית-המגדלור הנוכחית היא האחת-עשרה מבין האניות מסוג זה אשר מוקמו בחוף הדרומי-מזרחי של האי נאנטאקט מאז יותר ממאה שנה, ואשר הצילו במשך תקופה זו מאות אניות



אנית-המגדלור האמריקאית "נאנטאקט".

לשירות בקו מארסיליון-מצרים לבמון, אשר יתכן וימאינו ירכו לפגשה במסעותיהם. המדובר הוא באנית-הנוסעים הגדולה „לה מאר-סייז“, בת 17.400 טון גרוס, ומהירות של 21 קשר. היא הושלמה ב-1949, ומסיעה כ-500 נוסעים. יש לה שלושה מדחפים.

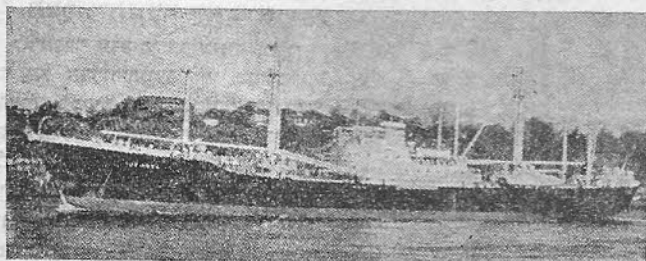
בבניית של אניה זו החלו בשנת 1938 ולאחר „סתיבות“ ע"י המספנה הושקה רק ב-1944, וניתן לה השם „מרשל פטן“, אולם היא לא הושלמה, וכך נשארה אחת מאניות-הנוסעים הצרפתיות המועטות אשר לא הוטבעו ע"י הגרמנים הנסוגים.

„לה-מארסייז“ היא אניה בולטת מאד בגלל גובהה הניכר, ארובתה הרחבה, מנופיה התשמלית, ושני העוגנים אשר בתרומה. היא צבועה לבן, פרט לפס ריק לאורך קו המים.

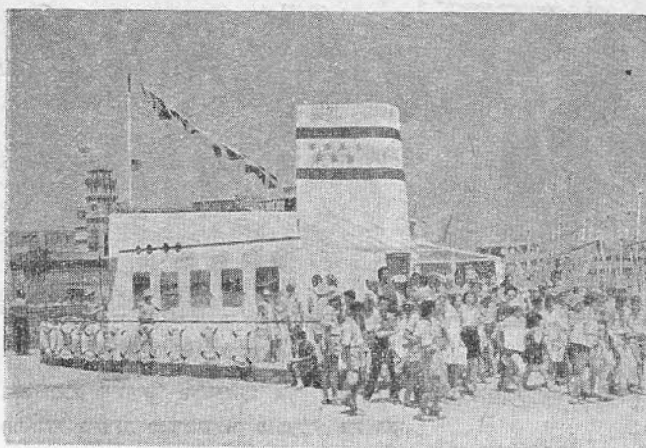
תורכיה

אניות-נוסעים חדשות

לציה-סוחר התורכי תתוסף בקרוב אנית-הנוסעים „איזמיר“, בת כ-5.000 טון, והיא הראשונה בסדרת חמש אניות-אחיות שהוזמנו ע"י תורכיה במספנות מערב-גרמניות. מהירותה תעלה לכדי 16,5 קשר, אורכה — 122 מ', רוחבה — 16 מ', והיא תסיע 312 נוסעים בשלוש מחלקות. נוסף ל-326 איש על הסיפון. שטח המחסנים של אניה זו יהיה 4.250 מ"ר.



אנית-הנוסעים והמשא המעורבת החדשה „טייבנגן“, של חברת „האפאג“ הגרמנית. אניה מהירה זו היא אופיינית לאניות ציה-סוחר הגרמני המתחדש.



ביתן חברת „שהם“ ב„תערוכת התעשייה“ שהתקיימה בחיפה באביב 1956.

עים. לאחרונה נמסרו לחברת „הא-פאג“ (הידועה *) שמונה אניות-משא „קויות“, (LINERS), מסדרת „טייבנגן“, בנות 6.350 טון גרוס (8.450 טון מ-מ), המצטיינות ביופין ובמהירות — 17,5 קשר. מימדיהן 510X61X26 רגל והן משמשות בקו הצפון-אטלנטי של החברה.

צרפת

אניה חדשה לשירות במזרח הים-התיכון

חברת-הספנות הצרפתית הנוודת „מסאגרי מאריטים“, אשר אניותיה אינן מבקרות בארץ מאז 1948 בגלל לחץ ערבי, הוסיפה אניה מעניינת

(*) האיש אשר הפך חברה זו לאחת מחברות-הספנות הגדולות ביותר בעולם היה יהודי — אלברט באלין (1857—1918).

בריטניה הגדולה

מיכליות כטיטוניות

חברת „בריטיש-פטרוליאום“ הזמירה לאחרונה במספנות בארצות שונות 23 מיכליות, בעלות קיבול כולל של 836 אלף טון.

לפחות שש מבין אניות אלו, בנות 34.500 טון כ"א, ומהירות 15,5 קשר, תבניתן באיטליה. מחיר כל ההוצאה כולה קרוב ל-52 מיליון ליש"ט והשלמתה מיועדת לשנים 1958/59. עם השלמתה יכלול ציה של החברה 173 אניות, בנות קיבול כולל של יותר משלושה מיליון טון.

גרמניה המערבית

אניות-משא חדשות

עובדה ראויה לציון היא כי המספנות המערב-גרמניות, אשר ביצעו בי-הצלחה מרובה במשך השנים האחרונות את הקמתן של ציה-סוחר גרמני גדול, לא בנו מאז תום מלחמת-העולם השנייה אף אנית-נוסעים אחת, שכן גם „ישראל“ וגם „ציון“, שנבנו ע"י השילומים, הינן להלכה אניות מעורבות לנוסעים ומשא. יתכן, איפוא, כי אנית-„צים“ — „תיאודור הרצל“, שתושלם בסוף שנה זו, תהיה אנית-הנוסעים הראשונה שתבנה בגרמניה.

לעומת זאת התמחו המספנות הגרמניות בהצלחה רבה בבניית אניות מעורבות למשא ול-12 עד 90 נוס-

נ.צ. 2 מרגמות נ.צ. מדגם "לימבו", תלת-קניות ממוקמות במדורג על סיפון-הירכתיים.

מימדים: 310x33x10 רגל, מנועים: טורבינות-קטור של 15,000 כ"ס, מתניעות מדחף אחד, ומפיקות מהירות של 22 קשר בערך (יש אומרים כי מהירות האניות מגיעה ל-30 קשר).

הצות מורכב מ-104 קצינים וב.ד.א. מן הראוי לציינ כי האניה הנ"ל חסרה תותח-שטח כלשהם. כן מעניינת העובדה כי הבריטים עדיין מאמינים כנראה בתותח-הנמל 40 מ"מ מדגם "בופורס", אשר האמריקאים מוציאים אותו מהשירות בהדרגה.

איש לא יטען כי היחידות מסדרת "הארדי" הן יפות, אולם יש להניח כי תצלומה למרות כיעורן, למלא את משימותיהן בנאמנות.

צה"ל סרן א. פרוסקאר

הערת המערכת: חז"ן לקורא פרוסקאר על הערותיו המענינות.



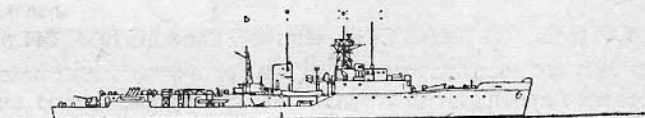
עורך נכבד!

קראתי בענין את סקירתו של רב סרן פ. פיק על "צי-העולם — 1956", שהופיעה בחוברת כ"ח של "מערכות" ים", וחושבני שרצוי להוסיף הערה. נראה לי כי גישושי הצי הבריטי לפחות בקשר לתכנון אב-טיפוס לפריגטה-נ.צ. תכליתית, הגיעו לקיצם עם השלמתה, לא-מומקן של א.ה.מ. "הארדי", אשר נכנסה לשירות לאחר ניסויים רבים.

אניה זו שייכת לסדרה בת 12 אניות-אחיות, אשר כולן נקראות על שמם של מפקדי-ציים בריטיים מתקרי סתו של גלסון, כולן בנוות כ-1,300

טון כ"א, ונקראות פריגטות נ.צ. מטיפוס "לכול" (UTILITY) להבדילן מסדרת פריגטות-נ.צ. גדר לות יותר (QUALITY TYPE) הנבנות גם הן באנגליה. תכונתן ה-מהפכנית של האניות מוגם "לכל" מתבטאת בעובדה כי הן מיועדות לייצור המוני בשעת-חירום, ובנויות מחלקים טרומיים.

להלן כמה פרטים באשר ל"הארדי": חימוש: שלושה תותחים 40 מ"מ נ.מ. אחד בירכתיים, ואחד מכל צד של התורן הקדמי, על מבנה גשר הפיקוד. ארבעה צינורות-טורפדו 533 מ"מ, בשתי קבוצות לירי טורפדות-



תרשי"ם פריגטה "לכל" בריטית חדשה, מסדרת "הארדי".

ובמיוחד מבחינת הכנת צי-הסוחר לקראת תפקידיהם בשעת מלחמה אפ-שרית. חובבי החומר-הקל מבין קוראינו יהיו ודאי מהסיפור "כובע-המלחים", מאת מיכאל בן-גון. כל המדורים הרגילים מופיעים גם הפעם כסידרם — במידה שניתן היה "לדחסם" לתוך החוברת.

עברית. המערכת שמחה לפרסם את דבריו המציגים ומנתחים את הרקע ההסטורי לאותה חשיבות שנודעה למצאה הדרומי של הארץ, כלפי אפריקה והמזרח-הרחוק, אשר גם אנו בימינו מיחסים לו ערך כה רב. הקורא ימצא בחוברת לקט-הערות מאת י. דינאל, באשר להתפתחויות האחרונות בשטח הספנות האזרחית,

"מה באופק?" — סוף מע' 2 הארגון והתכנון המשקית המהווה את היסוד לפעולתן התקינה של אניותינו.

במדור "אספקלריה" מופיע מאמר של ד"ר יהושע פראוור, על "אילת בזמן הצלבנים". דר. פראוור ידוע לרבים מקוראינו, כהיסטוריון סופר, וכפרופסור באוניברסיטה ה-



בקורת ספרים

אדמונדל סיר ויליאם ג'יימס : "עיני הצי"

ביוגרפיה של האדמונדל סיר רג'ינלד הול, לשעבר ראש המודיעין של הצי הבריטי.
הוצאת "מתיאור", לונדון, 1955.
המחיר: 21 שילינג.

"עיני הצי" — שם מתאים יותר לא ניתן למצוא לספר זה, המתאר את חיי האיש אשר במשך כל שנות מלחמת העולם הראשונה מילא תפקיד של "עיני הצי הבריטי", וצי ארצות-ההסכמה גם יחד — בתוקף תפקידו כראש המודיעין הימי באדמירליות הלונדונית.

סיר רג'ינלד הול נולד ב-1870 לאביו הקפיטן ויליאם הנרי הול מהצי הבריטי, אשר שימש ראש המודיעין הימי הבריטי לכשהוקם. אולם לא היתה זו יד הגורל העיור בלבד כאשר, 32 שנה לאחר שאביו קיבל את התפקיד הנ"ל, מסרו לבנו סיר רג'ינלד.

רג'ינלד הול הצטרף לצי בגיל 14, וב-1913 — דהיינו לאחר 29 שנות שירות — קיבל את הפיקוד על סירת המערכה "קוין מרי". אבל מפאת מחלה (סרטן) לא יכול היה להמשיך בפיקוד אניה כבדה בעתות מלחמה, ומונה לראש המודיעין הימי. וכאן התגלה שיעור-קומתו המלא של האדם אשר, הודות למאמציו העל-אנושיים, הפך מחלקה בלתי-מודעת, שמעטים העריכוה, למחלקה ב"הא-הידיעה. הול היה הראשון אשר הקים מחלקת-האזנה לקליטת תשדורות הצי הגרמני, והצליח לפתחה במידה כזו עד אשר יכול היה למסור למפקדי הצי המלכותי פרטים לא רק אודות תנועות הצי הגרמני, על יחידותיו העל-מימיות והתת-מימיות, אלא גם על אודות תנועות יחידות הצי הבריטי, שעה שבאדמירליות עצמה לא ידעו היכן אניותיה, כדוגמה בולטת שימשה מערכת יוטלנד, שעה שאנשיו של הנ"ל בחדר מס. 40 באדמירליות, פיענוח את מברקי הצי הגרמני, שבם הודיעו הגרמנים על מקום האניות הבריטיות — עת הבריטים עצמם לא דיווחו על תנועותיהם.

ברם, לא בכך עיקר הספר — אלא בהול-האיש, אשר ידע לאסוף סביבו את מיטב כוחותיה השכליים של בריטניה — מורים, מראים באוניברסיטות וצעירים מכל המקצועות, והלהיבם לעסוק בעבודת-הקודש הנקראת מודיעין — מבלי כל רעש, ללא כל פיצוי, וללא הנאה אישית איורשהיא.

תוך כדי עבודה נפלו לידי הול ידיעות אשר חרגו ממסגרת ציית, והפכו לבעיות מדיניות בעלות מימדים עצומים. בידו, למעשה, היתה ההכרעה, אם תכנס ארה"ב למלחמה, או לא. הול פנה ישירות לראש-הממשלה ולשר החוץ הבריטי, והראה להם את המברקים הגרמניים, אשר המפורסם בהם הוא "מברק צימרמן", הן בהתקפה גרמנית אפשרית על ארה"ב הנויטרלית דרך מכסיקו. הול לא היסס מלדרוש נקיטת פעולה — אבל סירב בכל-תוקף לגלות את מקורותיו! הוא ידע יפה להגן על כל אדם ואדם שעבד במחיצתו, בעבורו. למען בטחון מולדתו לא נרתע מלעבור מעל לראשים רבים — ועל כך לא סלחו לו אנשים מרימי-עלה. שעה שנפגש עם אויב עמו פנים-אל-פנים, כגון המרגלת המפורסמת "מטה הרי", או סוכנים גרמנים, ביניהם פון רינטלן הידוע — יד, לכבדם ולהקל עליהם את מפתחם.

הול לא חשש להתנגד בגלוי ללורד פישר, שעה שהלה שימש בתפקיד של לורד ראשון של האדמירליות. בסופו של דבר סולק פישר.

בנוסף למחלקת-ההאזנה יסד הול את המגנן הנקרא עתה "צנזורה" — על כל צורותיו, וזאת למרות התנגדות דעת-הקהל הבריטית, ולעתים — בניגוד לחוקים הקיימים. הוא היה הראשון אשר הכניס נשים לעבודת שבידת הצופנים, ולחם למען זכותן לעבוד במסגרת המודיעין הימי, אך מאידך גיסא לא היסס מלאסור עליהן להתעסק במחקר מודיעיני במידה ולא היו מודרכות די הצורך.

הודות למאמציו של הול קויים שיתוף-פעולה הנוק בין שרותי המודיעין השונים שהיו קיימים אז. לא תהיה זו מן הגוזמה לומר שאוניותיו ומרצו של אדם זה — אשר הפך לאחת הדמויות המרכזיות של מלחמת-העולם הראשונה — הם שהקנו למחלקת המודיעין הימית הבריטית את השם הטוב ממנו היא ניהנית עד היום (לעתים ללא הצדקה). הול מת ב-1943, לאחר ששירת את עמו במשך שנים רבות גם כחבר הפרלמנט. לאחר המלחמה היה גורלו כגורלם של הרבה האנשים אשר עמם חייב להם תודה ואשר סולקו, מי ביתר, ומי בפתוח, עדינות.

הול "הועזב" מבלי שזכה בהוקרה מיוחדת ע"י האדמירליות, אם כי מדינות אחרות וגופים בריטיים אחרים העניקו לו אותות-הצטיינות רבים.

מן הראוי לציין כאן את דבריה-הפרידה שלו, לאנשי מחלקתו ב-1918: "מעל לכל עלינו להודות לאלוהים על נצחוננו את הגרמנים. עלה ברצוני להזהירכם אוהרה חמורה — עד כמה שקשה ומרה היתה המלחמה עד עתה — הרי אנו נעמוד בקרוב בפני אויב אכזר עשרות מונים מהקודם, אויב הדומה ל"הידרה", אותו נחש אגדתי בעל ראשים רבים, אשר השפעתו השטנית תשטוף את כל העולם — ואויב זה הינו רוסיה".

(סוף בע' 74).

„אגד“ (א.ש.ד.)

שרות התחבורה הגדול בארץ

מחבר 990 נקודות ישוב, כפרים, מעברות וערים. במשך השנה שעברה עברו מכונותיו 60 מליון ק"מ בהסיעת 130 מליון נוסעים



המכוניות החדישות שהוכנסו לשרות שיפרו במידה רבה את התחבורה בארץ. עם חברי האגודה נמנים נהגים מנוסים בעלי ותק, וחילים משוחררי מלחמת העצמאות. „אגד“ מהווה מקור קיום לאלפי משפחות. שרות חבילות מעולה עומד לשרות הציבור להעברה לכל חלקי הארץ מבית השולח לבית המקבל.



שרות מיוחד מנמל חיפה ולנמל מחלקה לנסיעות מיוחדות וטיולים סעו ב„אגד“ (א.ש.ד.) ישיר במהירות ובנוחיות בכל שעה הנוחה לכם

כל הדרכים מובילות ל „אגד“ • „אגד“ מוביל בכל הדרכים

לצה"ל

שלוחה ברכתנו הנאמנה

עלה והצלח!

„יהודה“ בע"מ
החברה הלאומית לבטוח

„ציון“ בע"מ
החברה הלאומית לבטוח

לחיל הים

שא ברכת

הימה" בע"מ

עלה והצלח!

לחיל הים

שא ברכת

«בנק הפועלים» בע"מ

עלה והצלח!

לחיל הים הישראלי

שא את ברכתנו הנאמנה

== ליום הים ==

עלה והצלח!

נעמן" בע"מ

לחיל הים

שא ברכתנו

ליום הים

שכון עובדים" בע"מ

מלט חפשי לכל דורש!...

מפעלינו בחיפה וברמלה עובדים 24 שעות ביממה והייצור גדל והולך. הננו שמחים, שלרגל הסרת הפקוח על המלט באפשרותנו לספק ללקוחותינו מלט בכל הכמויות הנדרשות וללא הגבלה. להלן סוגי המלט המיוצרים על ידינו:

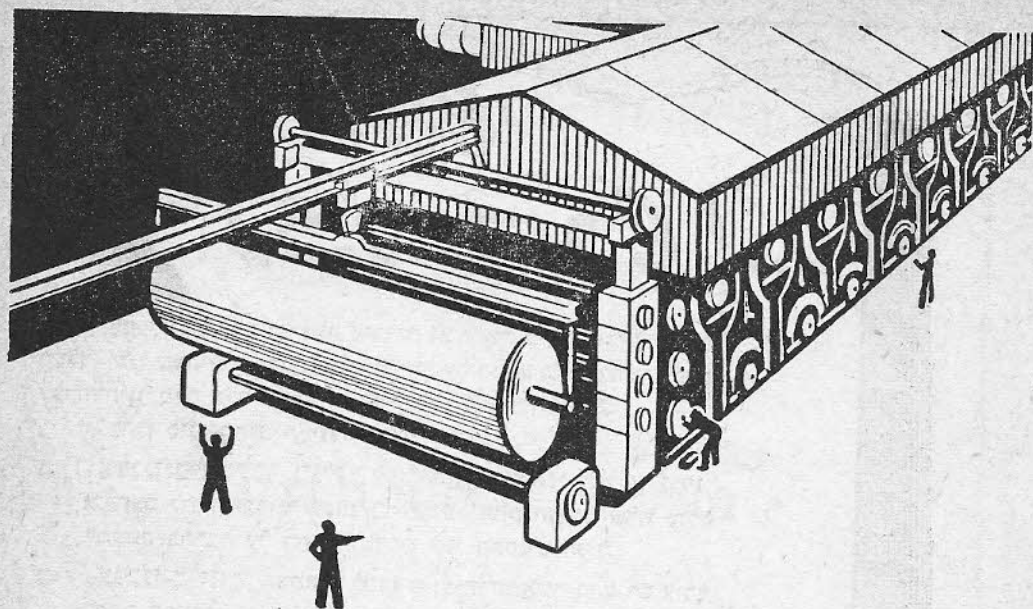
- א. "צמנט פורטלנד רגיל" לפי התקן הישראלי ת"י 1, 1951, ובהתאם לתקן הבריטי BSS 12/1947. חוזק הצמנט שלנו עולה למעשה בהרבה על החוזק הנדרש לפי התקנים הנ"ל.
- ב. "צמנט מיוחד" המתאים למבנים מיוחדים אשר בהם יש צורך בחוזק התחלתי גבוה של הבטון.
- ג. "צמנט אסבסט" המתאים במיוחד למוצרי אסבסט.
- ד. "צמנט מגן" — מלט זה הוכנס עכשיו בפעם הראשונה לשוק, לאחר מחקר ממושך של מעבדתנו, והנו מיועד לסוגי בניה אשר בהם על הבטון לעמוד בפני חמרים תוקפניים שונים. הוא מיוצר בהתאם לתקן האמריקאי בשביל צמנט פורטלנד מטיפוס "V".

מעבדתנו עומדת לרשות לקוחותינו לשם התייעצות טכנית בכעיות העוללות להתעורר בקשר למוצרינו.



נשר

הצמנט הידוע בטיבו בארץ ובעולם כולו!



נִיר הַדְפָּסָה

•

נִיר אוֹפֶסֶט

•

נִיר כְּתִיבָה

•

נִיר עֲתוֹנָה

•

נִיר דְּשָׁקִים

•

נִיר אֲרִיזָה

מפעלי ניר

אמריקאיים-ישראלים בע"מ

להיל הים הישראלי

שא ברכת

בית "סולל-בונה"

עלה וצלח!

כ"ג 12

לכבוד

89242

ליפשיץ יואל

רח' דוד רמז 24

גבעת רמב"ס

לחיל הים הישראלי

שא ברכת

„אבן וסיד“ בע"מ



עלה והצלח!