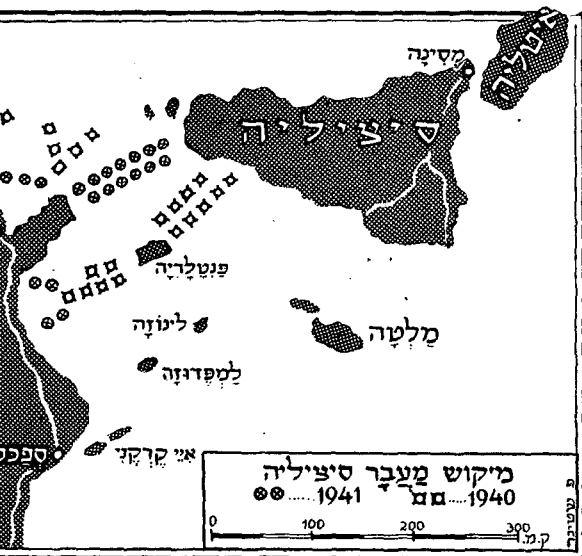


לקח שיירות-הים האיטלקיות ללוב (1940-41)

המיקוש ב"מעבר-סיציליה"

עומק-הים שבין פנטלריה ליבשת-סיציליה הם קטנים, ומאפשרים זריעת מוקשים; לעומת זאת הרי העומקים שבין פנטלריה ותוניסיה הנם גדולים יותר — אך תוחתיו של האי, וסירות-המנוע הטור-פדיות המהירות שבבסיסו היו מסכלים ברוב המקרים את מעבר האניות בדרך זו. אשר אין לשכוח לעולם



מיקוש במעבר סיציליה

כי בין כה וכה היתה צרה למדי (כ-40 מיל).

אולם היות והמיקוש האיטלקי לא היה יעיל ביותר, והיות והבריטים טיפחו אורח-פעולה מעולה לסילוק מוקשים, — החליטו האיטלקים ב-1941 למקש מחדש את מעבר-סיציליה. הטכניקה שהשתמשו

* מטרותיו של מיקוש "מעבר-סיציליה" ע"י איטלקים היו שתיים: (א) להפריע את תנועת האניות הבריטיות — הן של שיירות-תובלה, מהמטרופולין אל הבסיס והחזית הבריטיים שבמצרים, והן של כוחות-קרב, במאבק על השליטה בים התיכון — ולמנוע בעד השיתוף האופרטיבי בין הצי שנתבסס באלכסנדריה, ובין זה שפעל מתוך גיברלטר; (ב) לזבטיח במידת מה את תנועת השיירות האיטלקיות מאיטליה או סיציליה או לוב, ע"י סחימת הדרך לכווונות ימיים ותת-ימיים בריטיים, כי יבואו לתקוף את נתיבי-השיירות מאגפו המערבי. — המערב.

הבעיה של ליווי שיירות אניות-סוחר מתעוררות לגבי כל מדינה העולה להתייב, במקרה של סכסוך מוזין עם הארצות השונות או ארצות-ים אחרות, בפני ההכרח להביא את אמצעי-המרחוק, בדרך-הים.

יארבעות אלו הגן חיוניות וכדאי שנלמד בענין זה מנסיונות-העשי של מדינות וציים במלחמת העולם השנייה. מאחר של רבי-החובל בצי הצרפתי, דהלה-בולה

(Capitaine de Corvette, G. de la Houlaye) על השיירות

האיטלקיות אל לוב, בפרק הזמן 1940—1941, ניתן לראות מה המוקשים והבעיות הכרוכים בליווי-שיירות בכלל (ובים יארחו, שבחלקים ידועים של מרחבו — אף ורוע-איים, בפרט), מה רבים ושונים הגורמים אשר יש לקחתם בחשבון, וזמן מה היו הטעויות שנעשו — עוד לפני המלחמה. ע"י האיטלקים, אשר השפעתן יש והיתה מכרעת ונכונה, והיא גרמה לקרבנות בנפש ולאבדן יחידות-צי רבים.

המרגם.

הגנת השיירות

עצמתם והרכבם של הכוחות הבריטיים ש-בים התיכון, וצורתו היחסית של מרחב הפעולות, הביאו את הצי האיטלקי לידי מצב אשר בו ראה צורך לעצמו

(א) יחשמש בכלי-ליווי ימיים ואויריים, הפרעלים תוך שיתוף להגנת השיירות האיטלקיות העוברות בין איטליה לבין שטחיה וכוחותיה שבחופים האחרים של הים התיכון.

(ב) תפוז על תנועת האניות ע"י כוחות הקרב שלו, ובזמן לפעול למען שיתוקם של הבסיסים האויריים הבריטיים (ששימשו נקודות-מוצא לסיוע ולהתקפה כאחד) אשר באזור הים התיכון — מגיב-רלט, דרך מלטה, ועד אלכסנדריה.

נתעכב בזה, בעיקר, על ההגנה הישירה והצמר-דה לשיירות (להבדיל משליטה כללית במרחב הימי). עכ"פ יש לומר מספר מלים במה שנוגע לש-דו-ת-ה-י-ם אשר נורעו ע"י האיטלקים, למען הבטחת עורקי-התנועה המערביים שלהם בפני התקפות, שמקורן בגיברלטר.

בה היתה: זריעת שורות מוקשים, מטיפוסים שונים, במקביל זו לזו; ובין השורות האלו — לקבוצת מכ"שירים מיוחדים לפיצוץ הספינות שולות המוקשים. בפעולה זו השתמשו במוקשים איטלקיים וגרמניים משוכללים. ארבעה סיירות ושש ספינות משחתת עסקו בעבודה זו, אשר הופרעה מדי פעם ע"י כוחות אויריים ותת-ימיים בריטיים, שאמנם הפכוה לפעולה מסוכנת ביותר. לכן בוצעו רוב הפעולות האלו בלילות. מיקושה כלל, חוץ מהשדה הרצוף במעבר סיציליה, את מגדרת המוקשים בין למפדוזה וקרקנה, ושדות מוקשים בסביבות טריפולי שבליביה. פעולה זו נסתיימה בשנת 1943. בתקופה המעניינת אותנו נזרעו 7565 מוקשים. במשך 32 חודשי המלחמה נזרעו בים התיכון המרכזי בסך הכל 11550 מוקשים.

נראה לנו, כי שדות המוקשים האלה לא היו יעילים ביותר. אמנם הם גרמו מדי פעם לקרבנות בשיירות הבריטיות אל מלטה, אך יש וקשה לנו להפריד ולהבחין בין תוצאות פעולת המוקשים לאלו של פעולות המ.א.ס. טורפדות הנורות מן האויר, ויתר הפעולות של כוחות ים.

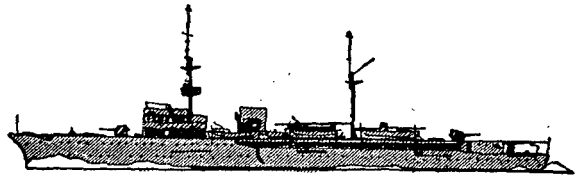
הגנה בכלי שיט עלימימיים

מחוץ למקרים בהם אורגנה במיוחד הגנה לשיירות באמצעות כוחות ימיים גדולים — צייקרב, ב"הרכב המקובל, החל מאניות מערכה וגמור בספינות משחתת, דבר שנעשה רק כשהיה ידוע על מציאות כוחות ימיים בריטיים גדולים באותו אזור — בוצע בדרך כלל ליווי השיירות ע"י יחידות צי קלות (אניות משחתת וספינות ליווי שונות) ולעתים (כש"ערכו של המטען היה גדול במיוחד) נלוות אל השיירות אף דיביזיות סיירות; אולם, בדרך כלל, המלאי המוגבל של דלק לא הירשה את החזקתן בקביעות של יחידות צי כה גדולות כסיירות לאורך קו השייט.

רות. בכל אופן, היקף כוחות הליווי היה, בהכרח, די גדול-לנוכח סכנת הצוללות ואיירות הסיור הבריטיים, אשר לא פסקו מלעבור על פני שטחו של הים התיכון ומלסיירו. לפי התיאוריה האיטלקית, צריכים היו להילוח לכל אניות-תובלה 3-4 ספינות ליווי; אולם, חיש מהר הגיעו למסקנה שאין באפשרותם לעשות כן. בהתחלה חשבו להשתמש לליווי ביחידות צי מיוחדות, ובאניות-סוחר מזוינות — בתור רזרבה. עם השתלשלות העניינים, נאלצו להשתמש ביחידות קרב קלות; אך כאן הורגשו תוצאות העובדה, שבשנים שלפני המלחמה נאלצו — מסיבות כספיות — להגביל בניית יחידות צי חדשות והשתמשו בתקציב-הצי בעיקר לבניית יחידות גדולות (אניות-המערכה החדשות וסיירות כבדות) — מזה, וצוללות-מזה. על חשבון יחידות הליווי, ציידה הצוללות, פיסת רולה-חופים, ושליית המוקשים. עתה, בגלל השימוש ביחידות לליווי, נגרם קושי רציני לצי האיטלקי — הן בשל האבידות ביחידות אלו, הן בשל הבלאי המזורז. היה הכרח להקריב את החזקת הצרכי המדיניות — והוא היה נתון למצב קריטי למדי. היחידות החדשות, אשר נבנו והלכו בראשית המלחמה, היו מגיעות במאוחר וכיסו רק כ-35% מהאבידות. ב-1941 התחילו לבנות למטרות ליווי 16 ספינות-משחתת ו-26 קורבטות הדומות לבריטיות. בערך באותה תקופה הגיעו מגרמניה 10 מכשירים לגילוי צוללות (בדומה ל-ASDIC הבריטי) אשר בהם צוידו האניות — אך מחוסר זמן לא אומנו האנשים במידה מספקת בשימוש במכשירים אלה — דבר, אשר הפחית לא-מעט מיעילותם של הללו. אך האיטלקים הצליחו בכל זאת לגלות במקרים רבים את הצוללות הבריטיות, ולהרס חלקן במידת-מה מנתיבי השיירות ומשכנותן.

המספר הכללי של אניות-הליווי הגיע ל-120, אך רק 110 מהן היו בשיירות פעיל בסוף שנת 1940 —





אנית הליזוי האיטלקית "אריטריאה" (שלאותם ימים)
חימושה: 4 תותחי 4,7; 4 תותחי 3,7 מ"מ. מהירות:
20 קשרים (מנוע דיזל-חשמלי). מותאמת להנחת מוקשים

ומספרן ירד עד ל-99, ומוזה רק 61 בשירות-פעיל, באמצע שנת 1942.

שני המספרים דלהלן, נותנים המונה ברורה של פעילות האניות האלו במשך 32 חודש. אנית-המש"חית "מדיצי" השתתפה ב-372 משימות ועברה בים קרוב ל-73,000 מיל. הקורבטה "ברנדיניו" השתתפה ב-382 משימות ועשתה בים 65,300 מיל. מובן הדבר קאליה, כי המחסור באניות-ליזוי הלך וגדל, הן בשל עייפות הצוותים והן בגלל אבידות שנגרמו ע"י האויב.

החיפוי האווירי

בגלל אי-פעילותו באותה תקופה של "חיל האוויר המלכותי" הבריטי (המדובר הוא בתקופה לפני שחודש בסיס-האוויר במלטה) היה החיפוי האווירי שניתן לשיירות האיטלקיות ב-1940 אפסי כמעט. אולם ב-1941 השתנה המצב. ההגנה האווירית הלכה וגברה עד שהגיעו הדברים לידי שימוש ב-60% מכלל אווירוני-הקרב אשר לאיטליה, למטרות אלו של ליזוי-שיירות דוקא. סך-הכל הכוח האווירי שהגן על השיירות ב-1941 היה: 150 מפציצים (להפצצות מגובה בינוני או רב); 50 אווירוני-טורפדו (שהיו יורים את הטורפדות שלהם מבסמוך אל פני הים); 100-150 מטוסי-קרב; 40-50 מטוסי-סיור. תפקידם הראשי היה: הגנה, "אנטי-מטוסי" לשיירות. אולם, במידה שהיה צורך, נוסף על הגנה ישירה על שיירות, לעסוק גם ב"שיתוקה" של מלטה — לא יכלה האוויריה האיטלקית להחזיק מעמד במצב דברים זה במשך תקופה ממושכת בלי עזרת האוויריה הגרמנית. גם הרכבם של כוחות-אווירונים אלה, לפי סוגיהם, לא היה מתאים לתפקיד הנוסף ה"גל" של התקפות על מלטה; למשל: מעטים מדי היו מפציצי-לילה; ולפעמים יש והיו משלימים את כוח-ההתבסחה הזה ע"י אווירונים מהרזרבה-האיסטרטגית. הסיוורים שנעשו על פני מלטה לפני צאתה לדרך של כל שיירה בת-ממדים, החלו נערכים בעצמה רבה, וזאת — בשל

התגברות כוח-הקרב הבריטי שחנה בשדות התעופה של האי. וכאשר עם ראשית "מסע-המזרח" של היטלר לרוסיה, עזב "צי-האוויר העשירי" הגרמני את זירת הים-התיכון, לא ידע הצי האיטלקי במשך שבועות על הנעשה במלטה; כי הנסיונות לחדור ולהתבונן בנעשה בה לא היו מהדברים הקלים. לדוגמה נביא את הפעולות שנעשו ע"י האיטלקים באמצעות כוח-אווירי — אשר אמנם פעל אותה שעה מחוץ לתפקיד היי-סיר של ליזוי השיירות והגנתן — בכדי לצלם האניה "לה-בלט":

ב-11 ביולי 1941 — סיור מוגן ע"י 29 אווירוני קרב, שנכשל. ב-17 ביולי 1941 — סיור, מוגן ע"י 53 מטוסי קרב — נכשל; ואלו ב-21 ביולי 1941 — סיור מוגן ע"י 43 אווירוני-קרב — הצליח.

מכאן נראה שהאוויריה האיטלקית הפעילה — אמנם, בלי שהיה לה רצון רב לכך — חלק גדול מכוונותיה בפעולות הקשורות בהגנת-שיירות ישירה. ב-משך 32 חודשי-מלחמה היה סיכום הטיסות האלו כדלקמן: 41,150 שעות-טיסה, 20,523 טיסות. ואם נוסיף לזה את התמיכה מהאוויר לכוחות-הקרב הימיים שפעלו למען אותו תפקיד וסיורי-אוויר בשבילם נגיע לסיכום של 24,476 טיסות ו-136,347 שעות-טיסה — למען הגנת הקר-הימי שבין איטליה ללוב. עם זאת, האיטלקים עצמם הם שהודו כי הגנה זאת לא היתה בסופו של דבר, יעילה למדי. מציאותם של אווירוני קרב מעל לשיירות היתה, בסיכומו של דבר, יותר לחכלית של פעולת-עונשין נגד תוקפתיהן מאשר לתכ-לית מניעת הפגיעות בהן. עובדה היא שהשיירות נת-קפו בלי רחם ע"י ה"ר.א.פ." — כשם שנתקף אף הצי האיטלקי גופו.

מבלי שננסה להכנס כאן לאותן סיבות שהיו נערצות בגורמי-הפיקוד הכללי, נעשה נסיון לברר את הסיבות הטקטיות והטכניות לכשלונם של הצי האוויריה האיטלקיים בתפקיד היסודי הוה של הבטחות התנועה בים.

לפי דעתי, הגנת השיירות ע"י אווירונים בים סגור כמו ים-התיכון, תעלה ביוקר רב מאוד ותהא כמעט בלתי אפשרית — וביחוד אם עושים זאת ע"י מטוסי-קרב אשר כושר טיסתם, וטוח פעולתם התקין, מת-בזבזים תוך הטיסות למרחקים מהבסיס ואל השיירה וחזרה אפילו שעה שבחזרים במתכוון את נתיבי-המסע של השיירות, באופן שישתרעו מנקר-דת-סיורי-אוויר אחת אל חברתה (וע"י כך, דרך אנב, מאריכים אותם); וסופו של דבר, כי אינם יכולים

(2) נתהוו הגבלות חמורות לגבי אפשרות של שינויי כיוון-המסע במצבי-היתקלות באויב. וזאת בגלל לוח הזמנים הנקשה והקבוע-מראש, המתואם עם הכוחות האויריים המגינים — אשר במקרה ש"הקשר לא נמצא פועל כדבעי, היו "מאבדים" את מקור מות המפגש שהוסכמו. (היו מקרים, שהכוחות האויריים של ה"ציר" אף הגנו — מתוך טעויות ואי-הבנה מהסוג הנ"ל — על יחידות-ים בריטיות).

בחירת נתיבי-המסע

בחירת קו נסיעה היתה בעיה כפולה: הן אר-פרטיבית והן לוגיסטית. שהיתה מתעוררת מחדש עם כל הפלגת שיירה. חלק מהקשיים מהבחינה הלוגיסטית טיט כבר הוסברו שעה שעמדנו על מבנה השיירות ובחירת נקודות היציאה והסיום של המסע. אולם בכל זמן המלחמה הדבר אשר הכריע יותר מכל גורם אחר בבחירת קו נסיעה היה הבסיס האוירי הבריטי במלטה, בשל עצמתו וטוח פעולתו. בהשוואה לכוחות ה"ציר" שבשטח הפעולות. השימוש שהשתמשו כוחות הצי והאויריה הבריטים בראדאר עשה בעיה זו למורכבת עוד יותר. אם כי המרחק בין איטליה והמושבות הצפון-אפריקניות לא היה אלא כ-300 מיל, הרי נחיתותם הטכנית של האיטלקים עשתה את מחציתה של דרך זו (המחצית הנעשית בלילה) לקטלנית ממש בשבילם. הפתרון של כל הבעיה היה בנמל ביזרטה שבתוניסיה. ואכן, הצי האיטלקי דרש פעולה בנידון. המפקד העליון של הכוחות-המזוינים של איטליה (גנ' קאבאלרו) כתב אז: "בלי ביזרטה לוב אבודה" (נכתב בתאריך 7.12.1941). אכן, שיקולים מדיניים-אסטרטגיים נרחבים יותר הביאו אותה שעה את היטלר לידי התנגדות. לתכנית של תפיסת ביזרטה, הנתונה בידי הצרפתים, והעמדתה לרשות עורק-התחבורה האיטלקי-הגרמני אל לוב. ומשנחפסה אח"כ ביזרטה בידי יחידות-מוטסות גרמניות, עם פלישת בעלי-הברית לצפון-אפריקה הצרפתית — כבר הזכרעה הכף בחזית מצרים-לוב, ורק עוד שבועות מספר הפרידו בין אותו יום לבין כיבושה של טריפולי ע"י הארמיה הבריטית השמינית, כשפלוגות נמלים ארץ-ישראלית יהודית החלה פורקת היסטוריה מאניותיהן של שיירות אחרות ושונות לגמרי.

חלקו של צי המלחמה בהעברת מטענים

בסוף 1941 הלכה העברת השיירות ונעשתה קשה יותר ויותר; לכן, במקרים דחופים החל צי-המלחמה מעביר עצמו באניות-ירי-הלחמות תגברות, מזון, תח-

לשהות עם השיירה אלא זמן קצר ביותר. ויצוין, כי ב-1942 היה נתיב-הטיסות אל טוברוק עובר על פני מיצר-היבשה של קורینת!

למשל, מתוך 100-150 אוירונאי-הקרב שהפקידום לפעולות הגנת-השיירות, כ-60 הועסקו בממוצע בהגנה ישירה על השיירות. טוח-פעולה של המטוסים האלה (כשעתים וחצי של טיסה) לא הרשה להם לשהות מעל לשיירות עצמן יותר מחצי-שעה בלבד, וזאת בגלל הצורך להשאיר גם מקצת דלק רזרבי, למקרה של איזו התקפה אוירית עליהם בדרך חזרתם לבסיס ולמען תהיה להם היכולת להשיב קרב באויר. כתוצאה מכך היה כרגיל מספר האוירונאים שחגו מעל לשיירה נתונה — שנים. הרי של-עומת כמויות הדלק שהוצאו, ושעות-הטיסה של העסקת המטוסים, היו ממדיה של עצם ההגנה המעשית ע"י אוירונאים — אפסיים כמעט. ניתן, איפוא, לסכם, שאפשרות הגנת השיירות ע"י מטוסים היוצאים מברסיס יבשית היתה מועטת, בהשוואה לשעות הטיסה ולדלק שהם צורכים; וההגנה עצמה — חלשה, בהשוואה למספר האוירונאים המועסקים למענה. גם אי-היעילות הטקטית אשר נבעה מן העובדה שחסר באניות הראדאר, וכן כל ציוד אחר להדרכת מטוסי-הקרב וכיוונם, הקשתה על הגנת השיירות. לעומת זאת נהגו הבריטים מאז 1941 בהתקפות הסחה, המתואמות עם גלי התקפות טורפדיות; וב-יחוד הרבו בהתקפות-לילה, בהסתייעם בראדאר ובפצצות-תאורה. המסיבות הקלו על מלאכתם.

מתקבל הרושם שאוירית ה"ציר" הגנה על השיירות, "מבחינה רוחנית" יותר מאשר באורח מציאותי; וכל מלאכת ההגנה בפועל נשארה רובצת על ספינות הליי- — שההגנה הנ"מ. שלהן עצמן היתה אז חלשה למדי אף היא.

בשל ההגנה הבלתי יעילה של השיירות ע"י מטוסי-קרב לקחה התעבורה האיטלקית ללוב בשני חסרונות:

(1) בגלל הצורך להפליג ביום באותם שטחים אשר איפשרו הגנה אוירית מבסיסים קרובים — דרוש היה לקבוע מראש באורח נוקשה את נתיבי-המסע שיבוצעו בלילה על פני חלקות-הים האחרות — דבר, אשר הקל מאוד על עריכת התקפותיהם של כוחות בריטיים ימיים ותת-ימיים;

* באשר להארכת המשך הכולל של מסע-השיירות, מסיבות-טחון, יש להביא כאן בחשבון גם קביעת עורקי-מסע בלתי-מקובלים, להטעה אופרטיבית של כוחות-אויב תוקפים, והן את ביצוע המסע עצמו לפי האורח של "יג-זים" — בעיקר, לסיכול הסכנה הנשקפת מצוללות אויבות. —

בכל עונות השנה, ותחת אימתו המתמדת של הצי הבריטי.

סיכומי התובלה במשך 18 חודש

מיוני 1940 ועד סוף דצמבר 1941 הועברו ללוב בפועל 1.150.670 טון של ציוד-מלחמתי ודלק; וכן 179.697 חיילים, על צידם המלא. מזה, בערך 35.000 כלירכב יבשתיים מכל הסוגים.

אניות הסוחר עשו 1785 נסיעות. היות ומספר הי שיירות היה 883, הרי ממוצע הוא שתי אניות לשיירה. אכן, רחוקים הדברים מצייה-שיירות האטלנטיים שב-43'1942. אניות הליזי עשו 1677 נסיעות. 60% מהשיירות הותקפו; סה"כ נערכו עליהן כ-500 התקפות, מהן 253 — ע"י אווירונים, ו-202 — ע"י צוללות.

אבידות הצי המסחרי

בתקופה שבין 10.11.1940 לבין 31.10.1942 איבד הצי-המסחרי בשיירות אלו 272 יחידות-צי, בסה"כ של 1.230.000 טון, שהם 50% מכלל האבידות של צי הסוחר האיטלקי באותה תקופה (540 יחידות). באם נוסיף לזה כ-70 יחידות (סה"כ כ-70.000 טון) אשר הוטבעו לאורך חופיה של לוב — נקבל את סה"כ של 342 יחידות-צי, בערך של 1.300.000 טון. — כסיכום האבידות.

האבידות בנפש של הצי המסחרי היו באופן יחסי גמורות למדי: בסה"כ 1.192 איש.

אבידותיו של צייה-מלחמה

אבידות צייה-מלחמה באותה תקופה, תוך כדי הגנה-צמודה לתנועת האניות אל לוב, היו 81 יחידות. מזה — 5 סיירות, 32 משחיתות קלות וכבדות, 34 יחידות-צי קטנות, 10 צוללות, המתחלקות — לפי נסיבות אובדן — כדלקמן:

סיירות	משחיתות קלות	קלות צוללות	ספינות זעירות
2	5	1	2
—	—	5	9
29	1	6	5
3	4	3	3
2	3	3	3

האבידות של אנשי צייה-מלחמה היו כבדות. כ-11.400 קצינים ומלחים מכלל של 15.062 אבידות של צייה-מלחמה בכללותו באותה תקופה (עד אוקטובר 1942). בהתחשב שבאותה תקופה היו לצי סך 190.000 איש, הרי האבידות הגיעו בערך ל-1/10 מכלל אנשי הצי במשך 28 חודש.

מושת ודלק לגייסות שבלוב, הנתונים ללחץ בריטי במרץ. אכן, פעולה זו היתה כרוכה בסיכון רב למדי, מחמת אי-התאמתן של אניות-מלחמה להעברת מטענים: בשל השטח שהמטען היה תופס על הסיפונים, כאשר יש הוציא מכלל אפשרות של פעולה מספר כלי נשק — ובמקרה של התקפה אויבת היתה האניה משותקת חלקית. אם כי פירוש הדבר היה להעמיד אניות יקרות-ערך באופן יחסי בסיכון גדול מדי לעור מת היקפה של ההובלה, שבוצעה על-ידן — הרי בתקופה זו חייב המצב דבר אחר, והוא — המהירות (של הספינות המבילות האלו, שבלעדיה לא היה כלל סיכוי לחמוק מפגיעת המטורסים, הצוללות והספינות-הקלות של הבריטים). אכן, מצב הדברים לא הגיע לידי כך אלא משום שהצי האי-טלקי הוזניח בזמנו, כאמור, את בנית אניות-העזר למיניהן לטובת בנית יחידות-קרב גדולות. (אך, ב-הכרה, מטעות).

13 000 איש ו-20 000 טון ציוד ודלק הועברו ללוב ע"י סיירות, משחיתות וצוללות. אמנם, מספרים אלה הנם צנועים למדי — וביחוד, כשבשלהי 1941, בחדשים המכריעים נובמבר-דצמבר, הוקצו לשיירות זה כ-50 ספינות-לוחמות. אבל האבידות היו קשות למדי. רבת-רושם שבהן היתה הטבעתן של שתי הסיירות „דה-פרביאנו ר“, „דיג'יוסנו“ — שהובילו דלק ל-טריפולי — במשך רגעים מספר, ע"י יחידות-צי קלות ממלטה. כן השתמשו בצוללות להובלת מזון ר אספקה ממש אל קר-החזית הקדמי בלוב, ואפילו אל גמלים שהיו מוקפים ע"י כוחות בריטיים. ב-46 פער לות מסוג זה הובילו 4000 טון דלק, מוזן ותחמושת, והחזירו שבויים ומפונים. בשני בינואר 1942 נכנסה הצוללת „אמר“ לברדיה, שעה שחלק מהעיר היה כבר בידי הבריטים. רומל הקפיד לענוד אישית את אותות ההצטיינות לאנשי צוללות אלו שזכו בהם. לכך יש עוד להוסיף את ההובלה החופית, החשובה מאוד, אשר בוצעה לאורך שפת-ימה של קירינאיקה ע"י סיירות-תותח, ספינות-מפרש חמושות, ועוד ספן זעיר —



סיירת טניססו בנדה-נדר

לטיפוס זה נשתייכו גם שתי הסיירות הנ"ל שטובעו — „אלבריקו דה-בארביאנו“ ו„אלברטו דייג'יוסאנו“. מהירותן — 37 קשר. כוחות-סוס, כ-5000 טון. חימוש — 8 תותחי 6 אינץ'; 6 תותחי 5.9 אינץ'; 8 — 37 מ"מ; 2 מטילי-מטען-נשק לעומק; מצודות להגנת מוקשים. 4 צנורות-טורפידו של 21 אינץ'. שריון דק על הסיפון, הצריחים וצלעות-האניה.

סיכום אבידות שני הצדדים

כדי לקבל תמונה בהירה מהמצב, מהראוי שנראה את הסיכום — את השוואה בין האבידות של שני הצדדים בתקופה הנדונה, בת 28 החודש, של מאבק זה, בו הוצג על הקלף דבר מעברך, הבלתי־מופרע פחות או יותר של שיירות איטלקיות.

אבידות הבריטים אבידות האיטלקים

אניות־מערכה	1	—
נושאות־מטוסים	2	—
סיירות	16	11
אניות משחית כבדות	48	36
אנחת משחית קלות	31	39
יחידות־צי זעירות	64	165
צוללות	41	65

מכאן נוכל לראות במה עלתה הגנת מלטה והפרעה לדרך האיטלקית לבריטים (ולא הובאו כאן נתונים על האבידות שסבלו צי־הדומיניונים). הצי הבריטי הפסיד כאן 98 ספינות לעומת 86 שהפסידו האיטלקים — ומעל לכל, הנפח הכללי של אבידותיו.

בטונות. עלה ב־42% על זה של האיטלקים. אכן, זהו מחירו של הנצחון, שהתבטא בסתימת „צינור־הנשימה“ של כוחות ה„ציר“ שבצפון־אפריקה — אזור, בו נדמה היה כי כל התנאים הנם לטובת ה־„ציר“. אך יתכן וזה הנו גם מחירה של תקשורת בריטית מסוימת: לשמור על ההחזקה באי אשר לפי כל הרושם כבר נגזר דינו. אמנם עצמתו התוקפנית של אי זה — מלטה שמו — נשאה ריבית למכביר; האם מהנמנע היה להשיג אותה „ריבית“ עצמה על קרן־השקעות־ואבידות מועטת יותר? לו תחת זה הר פעלו במשנה־מרץ נגד תנועת־הספינות האיטלקית, הכוחות העל־מימיים שבסיסם באלכסנדריה, והמטרס (אשר טוחם הלך והתרחב כל הזמן) שבסיסיהם היו במצרים — ואח־כ בקירינאיקה, משנתפסה זו בידי צבא־הבריטים.

רב הוא המאלף שבלקח השיירות האיטלקיות אל לוב, ומלחמת הכוחות הבריטיים בהן. אך רבות הן גם השאלות המתעוררות כאן על האפשרויות שלא נוצלו, ועל פתח־האפשרויות לעתיד במצבי מלחמה מקבילים או דומים.

אימת הצוללות — והדרך להרברתן

כיום, הצוללת היא הנשק היחיד העלול לסכן באופן רציני כל שליטה בים... אכן, זה נשק מסוכן נוכח הצורך בהבאת חומרי־גלם ומזון מרחוק בדרך־הים... ניתן להגן על קו־התחבורה הימיים בפני איום זה בשתי דרכים. — הדרך הראשונה: קיום כוחות אויר וים גדולים... הדרך השנייה לעמוד בפני צוללות־האויב: קיום כוח נגד־צוללתי קסן, יעיל ונניד־ביותר — — —

הדרך הראשונה היא אידיאלית — אך לא ניתן להשיגה מחמת ההוצאות היתרות בקיום כוח־האדם והחומרים הדרושים — — —
דומה, שיתא זה נכון לסגל את הדרך השנייה למיגור אימת צוללות־האויב. הצלחה צבאית תהא מותנית בניידות וביעילות האיסטרטגית של הנשק הנגד־צוללתי...
הניסיון הראה שקוטל־הצוללת היעיל ביותר, עתה, זה כלי־השיס־ע־פ־המים המהיר ובעל כושר־התמרון הרב...

ראש־טייטת ב. ו. פארסונס (חיל־האויב הבריטי)