

השימוש ביחידות של רוכבי-אופנים

א. בן-נפתלי

בכל הזמנים היו מפקדי הצבאות מבקשים אחרי אמצעי-תובלה מתאימים, אשר יהיה בהם כדי להבטיח לצבאם את פעולת-האפתעה. לפנים שימשו לכך הסוס והמרכבה. החל ממלחמת האזרחים באמריקה, ומלחמות פרוסיה בשנות הששים של המאה שעברה, נעשה הדבר בעזרת מטילת-הברזל, אלא שאמצעי זה היה לקוי מבחינת הגמישות, ומטבע הדבר היה, שמרחק ניכר יפריד בין נקודת הסיום של קו-המסילה, לבין שדה-הקרב. המלחמה העולמית של שנות 18-1914 הוכיחה את ערך התובלה במכוניות. ואשר לאופנים הרי כאמצעי לתובלת חיילים לא הגיעו אלה לשימוש באותן המידות, שזכתה להן התובלה המוטורית. בצורה של יחידות גדולות לא הופיע צבא רוכבי-האופנים אלא בסוף המלחמה העולמית.

אמנם, במשך שנים לא-מעטות לפני מלחמת-העולם נמצאו כבר יחידות של רוכבי-אופנים במספר צבאות אירופיים, מהמתקדמים יותר, - ביחוד, בארצות בעלות רשת-כבישים מפותחת. אם נפסה, לפי שעה, על הדוגמה המוקדמת ביותר בנידון זה, הדוגמה האנגלית (עליה עוד נעמוד לחוד), הרי ביבשת אירופה התחילה בכך צרפת (כבר בשנות התשעים של המאה שעברה). והיא אשר חלשה לראשונה על כוחות רוכבי-אופנים מאורגנים ומאומנים יפה, המוכשרים לתפקידי קרב. לפי התפיסה הצרפתית נועדו רוכבי-האופנים לפעולה בתוך איגודי חיל-הפרשים, להגברתו וייצובו של חיל זה. ואמנם, כל אחת מעשר דיביויות הפרשים הצרפתיות מנתה בתוכה ב-1913 גם „גרוּפּה“ של רוכבי אופנים. באיטליה הגיע מספר יחידות האופנים ב-1914 ל-12 בטליונים. בבלגיה הקטנה היו בערב המלחמה שני כְּגִימָנְטִים שלמים של רוכבי-אופנים. גרמניה ואוסטריה איחרו בנידון זה עד לערב המלחמה, ממש. וכשנכנסה גרמניה למלחמה היו לה 18 פלוגות אופנים - וחמש פלוגות-אופנוע. לאוסטריה היו 6 פלוגות-אופנים. מענין הדבר, כי שויצריה ההררית פקפקה זמן ממושך בדבר הקמת יחידות-אופנים. אך לבסוף הרבתה, דוקא, בהקמתן, ולא עוד אלא שגם מלאה בזה מקצת מהחסר לה בכוח-הפרשים. כיום מונה שויצריה 9 פלוגות-קרב של רוכבי-אופנים עם מקלעים ומכוונות-יריה, 9 פלוגות שליחים (אחת לכל דיביויה) של רוכבי-אופנים ואופנוע, ושלושה בטליונים של רוכבי-אופנים, אחד לכל בריגדה של פרשים. יש לציין, כי בכמה ארצות (בלגיה, צרפת, גרמניה ועוד) החליפו עוד לפני מלחמת-העולם, את היחידות הרוכבות של מהנדסי-הצבא (ספירורים, פיִּוֶנְרִים) אשר לדיביויות או לבריגדות הפרשים, ביחידות של רוכבי-אופנים.

מענין הוא הסידור הנמיש ליחידות-אופנים, אשר נתקבל מאז המלחמה העולמית בפינלנד ובנורבגיה. תנאיה הטופוגרפיים של פינלנד, מחוץ לרצועת-החופים, מגבילים מאד את אפשרות השימוש בפרשים, ולעומת זה הם נוחים ביותר לשימוש ביחידות-אופנים בקיץ, ובנעלי-שלג - בחורף, ובכל דיביויה קיים בטליון קלעים. הפועל מתוך רכיבה על אופנים או על נעלי-השלג-בהתאם לעונה, והממלא בזה תמיד תפקיד של צבא מובילי. וכן הדבר גם בנורבגיה, שלה חמש פלוגות של קלעי-אופנים ונעלי-שלג (אחת לכל בריגדת-פרשים).

* המתקרבת בהרכבה לבלטיון מצומצם.

ערך מיוחד קובע לעצמו השימוש ביחידות האופנים באנגליה. כאן התפתח מאד השימוש ביחידות אופנים, ובפרט בתוך הצבאות המיליציוניים - (הוולונטרים) - עד למלחמת הבורים, והצבא הטריטוריאלי - בשנים האחרונות שלפני מלחמת העולם) - הפתוחים יותר מסוגי צבא אחרים להידושים תכניים, והמנצלים אותם ביתר גמישות; וכאן נצבר, לראשונה, נסיון מתאים במלחמות קולוניאליות. באנגליה עברה התפתחות רוכבי האופנים הצבאיים את כל השלבים הרגילים: מיחידים-שליחים לצרכי הקשר, דרך מחלקות רוכבי אופנים ופלוגותיהם - בתפקידי הבטחה, מגע אופרטיבי, או לשם חבלות במסילות-ברזל, ועד לבטליונים שלמים, אשר להם נועדו תעודות-קרב מובהקות.

אפשר לציין, כי, בדרך כלל, היו שתי דרגות עיקריות בהתפתחות התפקידים של רוכבי האופנים הצבאיים. לראשונה היו רק שליחים, ועל כן גם צורפו בקבוצות קטנות, ליחידות-צבא שונות למלוי תפקיד זה. אחר-כך התחילו להוצר פלוגות שלמות, שלצתיים נתקיימו לחוד, ולצתיים פעלו בתוך איגודי-חיל-פרשים. יחידות האופנים שימשו, כאמור, מתחילה בעיקר כצבא-הבטחה, ולא השתמשו בהן כביחידות-קרב. אך עם צבירת הנסיון הובאו בחשבון יחידות של רוכבי אופנים כחיל-גיוש טוב, שבמציאות דרכים מתאימות הוא יכול לעשות את עבודתו בהצלחה, ואף מוכשר לגיוש המרוחק, הגורר לעתים צורך בקרב נפרד על אחריות יחידת הגיוש עצמה. בקשר עם זה יש לציין, שמהירות-תנועתו של רוכב-אופנים, גם במסגרת יחידה צבאית, כפולה מזו של רוכב-סוס, כמובן אם הדרכים מתאימות. לידי הקמת מבנים טקטיים גבוהים לא הגיעו רוכבי האופנים אלא במחציתה השנייה של מלחמת-העולם.

חוקרים צבאיים מציגים לעתים את השאלה: מדוע לא חשבו לפני המלחמה העולמית להשתמש ביחידות אופנים גדולות? ועל הרוב הם עונים על כך, שאנשי מיניסטרוני המלחמה, (לגבי זה, כנראה, היו כל מיניסטרוני-המלחמה דומים אחד לשני), לא שיערו אז את האפשרויות האמיתיות של השימוש באופנים. רק בשנת 1917 נוצרה בצבא הגרמני בריגדה אחת של רוכבי אופנים. בריגדה זו הצטיינה במיוחד בפעולותיה ליד הגבול ההולנדי, ועל האי אַיִןל ביים הבלטי; במקרה האחרון, חצתה את דרך הצבא הרוסי הנסוג, ושבתה כ-3000 שבויים.

אם נעריך, בדרך כלל, את יכולת-הפעולה של יחידת רוכבי אופנים, נהיה מופתעים מהתועלת שהיא עלולה להביא, בהשוואה, למשל, ליחידה ממונעת. האחרונה נעה בדרכים ברעש גדול, וגם נראית לעין האוירונים של האויב. לעומת זה יכולה יחידת רוכבי האופנים לנוע ללא כל רעש בצדי הדרכים, לא לעכב את תנועת-המכוניות, לא לגרום, מעצורים וסיבוכים בהצטלבויות הדרכים. היא מחייבת, אמנם, את החיילים הרגלים לפנות למענה את הרצועה הטובה ביותר בכביש, אך היא עוברת על פניהם במהירות. וכן יכולה היא להתנועע לאורך הקולונות של תובלה מוטורית, מבלי להפריע להתקדמותן. יחידת-אופנים אינה נראית במהרה לעיני המשקיף מאוירון, בעוד ששדרות-מסע של מכוניות מוכרחות להתנועע באמצע הדרך כמעט. אף התנועה בלילה נוחה יותר לרוכבי אופנים, שיכולים לעבור ללא רעש מרחקים גדולים. בתנועה למרחק של 100 קילומטר אין, בעצם,

* בין השאר - נסיון פלוגת-הנערים, שליחי האופנים, שאורגנה ע"י קולונל בֶּן-פֶּאָל במלחמת דרום-אפריקה, בעיר פֶּקִינג הנצורה. ממנה מובילים שבילים לתנועת הצופים.

הבדל מכריע כליכך בין יחידת רוכבי־אופנים לבין יחידה של מכוניות. יחידה ממונעת נוסעת 40-50 ק"מ לשעה, ויחידת רוכבי־אופנים כ־18-20 ק"מ. לפי חשבון תיאורטי זה יוצא, שכדי לעבור דרך בת 100 ק"מ צריכה יחידת רוכבי־אופנים ל־5 שעות*, ואילו יחידה ממונעת - תעשה את הדרך הזאת ב־2-2½ שעות. אבל, לעתים, לשם אפתעה בלילה, רצוי, דוקא, להשתמש ביחידת אופנים; ואף כי נסיעתה תארך יותר, הרי הפסד זה יוצא בשכר התנועה ללא־רעש. יחידת רוכבי־אופנים יכולה לשמש כוח זרובי חזק גם לגבי חזית בת 100 ק"מ. אם המפקדה תחזיק יחידת רוכבי־אופנים במרחק של 50 ק"מ מקו החזית, תוכל להפעילה במשך 6 שעות, לכל היותר, לכל מקום הרצוי לה בקו החזית הנ"ל.

כדי לאפשר מוביליות מספיקה לצבא, זקוקים המפקדים לפעמים לגיוס מספר גדול של מכוניות, לריכוז נהגים מומחים, להכנת דלק רב למכוניות, לתיקון החלקים הנשברים ועוד. ולאחר שכל זה נשלם, באים העיכובים בדרכים, מפני חוסר מוספים מתאימים לתיקונים, חוסר מכונאים, וכן בשל הדרכים החסומות במכוניות מקולקלות, גשרים הרוסים וכיו"ב. ואילו יחידת רוכבי־אופנים תוכל לפעול גם אם יחסר הדלק, או תחסמנה הדרכים, או אם תתעכב תנועת המכוניות בדרכים בשל סיבה אחרת. את יחידות רוכבי־האופנים, בהופעתן בקרב, יש לראות כצבא רגלי רגיל, אלא שהוא נוח לתנועה במידה בלתי שכיחה. בבחינות הרחבות יותר של הטקטיקה שלהן הן גבולות בכמה נקודות מחיל הרגלים הרגיל.

בבואנו להקביל את חיל־האופנים לחיל־הפרשים או אינפנטריה רוכבת*, עלינו לזכור, כי יחידות־האופנים מסוגלות להפריש מתוכן אחוז יותר גבוה לקרב־האש, כי הן פטורות מדאגות הטיפול בסוסים ושמירתם. לעומת זה נכון הדבר, כי יחידות־האופנים הן כבולות־לדרכים יותר מחיל־הפרשים.

יש שמעמידים בספק את התועלת ביחידות רוכבי־אופנים מכמה בחינות: האפשר להשתמש בהן בהרים? היכולות הן לפעול בחורף? אולם לאחר כל ההשגות וההגבלות - עדיין רב עדיין.

איך שהוא, ברור הדבר, שיחידות־אופנים יכולות להביא בזמני־חירום תועלת רבה, וביחוד בשעת התקפות־אוויר, כשדרושה אַנאקואיזה מהירה של התושבים, וכן בסידורים אימפרוביזציוניים, בשמירה נודדת וכיו"ב. הערה זו נכונה גם ביחס לארצנו, אם נסתכל בשטח הארץ גראה, שרוב הישובים העבריים נמצאים בעמקים ובשפלות, וגם אלה הנמצאים בהרים יש להם כבישי תחבורה נוחים. ואם באירופה מצאנו שבא־האופנים יכול, מבחינה אקלימית, לפעול 8-9 חדשים בשנה, הרי ברור הדבר, שבארץ־ישראל, לפי תנאי אקלימה, וביחוד כשאין כאן שאלה של יחידות צבאיות אלא של עזרה מהירה, שמירה ותנועה למרחקים קצרים בערך, - יכולות יחידות האופנים לפעול במשך השנה כולה, פרט לימי הגשמים החזקים ביותר. אימון רוכבי־אופנים קל פי כמה מזה של רוכבי־סוסים, למשל, ואף מזה של נהגים ומכונאים מוטוריים; רוב האנשים הצעירים בארץ יודעים לרכב על אופנים, והאימון האינדיבידואלי והקבוצי, לתנועה מסודרת ולפעולות, אינו אלא שאלת כמה שבועות. תשומת־לב מיוחדת יש לתת לארגון יחידות כאלו, ולו גם בקנה־מידה קטן, בתחומי הערים וסביבתן הקרובה. בזמנים חמורים של התקפה אוירית או הפרעת חיים

אחרת, יכולים אנו לעמוד בפני הפסקת תנועת אבטומובילים גם בתחומי הערים; ואז תפתח האפשרות להגיש עזרה מהירה לקו הנקודות המקיף את העיר. רוכבי אופנים, וביחוד כשהם נעים בקבוצות קטנות של 4-5 אנשים, גורמים פחות הפרעה ומעוררים פחות רעש והמולה ממכוניות, ובפרט בעת התקהלות אנשים ברחובות. מתבקשת המסקנה, כי בין שאר אמצעי-הזירה אשר הישוב אוהו בהן להבטחת מהלך החיים התקין בתקופה זאת, יש לגשת גם לארגון מחלקות של רוכבי-אופנים, אשר תשמשנה רזרבה מובילית בגבולות הערים ובסביבתן הקרובה. ויש לפתח את הרעיון הזה בכל הגושים בארץ, שיש שם אפשרויות ליצירת יחידות כאלו. הן תוכלנה למלא עבודה חשובה בסיוע להגנה אנטי-מטוסיית, במפעלי קשר ועזרה ראשונה, ובשאר תפקידים אחרים, העלולים להתעורר בימיה-הירום.

מכתב מאיטליה

מאת אורי ל.

זה לי פחות משלושה שבועות שאני באיטליה, ובמשך הזמן הנה נסעתי כתייר שואף-אמנות - חזיון בלתי-רגיל כיום - לכל אותם המקומות, שבימי השלום משכו אליהם את חובבי-האמנות מכל קצוי תבל. שקט ובדידות שוררים כאן, הרבה מבתי-המוזיאונים וגלריות-התמונות הם סגורים, ואחדות מן היצירות היקרות ביותר של הרינסנס האיטלקי הועברו, מתוך חששות מוקדמים, לאמריקה. דרכי הבאים אינם אלא רשמים שטחיים של תייר, אולם האדם המסייר רואה ושומע כמה דברים, שכדאי לשים לב אליהם.

הרושם הראשון: האמרת-מחירים עצומה, צרכי-המחיה נתיקרו מאז פרצה המלחמה ב-100% כמעט. האין הדבר נראה תמוה? צרכי-המחיה בצרפת הלוחמת הם זולים כאשר היו בימי השלום, ואילו באיטליה הניטרלית נאנקות כל עקרות-הבית תחת נטל היקרות? הסיבה לכך צפונה, אולי, כפי מה שהוסבר לי כאן פעמים רבות, בזה שאיטליה מוציאה כמויות רבות של דברי-מחיה לצרפת. עם פרוץ המלחמה היה מצב הדביוזים של איטליה מתוח עד כדי סכנה. על כן מוכרת המדינה עכשיו כל דבר, כדי להפחית במקצת את מצוקת הדביוזים. משום כך הוטל איסור בכל איטליה על בישול קפה, וכן נקבעו שני ימים בשבוע, יום חמישי ויום ששי, להנזרות מבשר, בימים אלה לא רק שאין להשיג בשר לקניה, אלא שבהם אסורה גם אכילת-בשר.

גל היקרות מוסיף עוד לעלות, והוא מסב אליו את תשומת-הלב העיקרית של התושבים, וכשמשיחים בענין המלחמה סובבים-הולכים כל הויכוחים מסביב לנקודה האחת: זה החשש, מן תביא היקרות לעוני ולרעב. על כן מקובלת כליכך מדיניות-השלום של מוסוליני על לב העם. אבל עוד קיימת מידת-מה של חשדנות, לגבי יציבות מדיניותו, ויש מי שמעיו, אפילו, לדבר בגלוי על סכנת הפוליטיקה החיצונית הקודמת.

דבר אחד למדתי כאן לדעת: בצד הפשיוזם ישנם באיטליה עוד שני גורמים אחרים, אשר השפעתם בארץ גופא היא גדולה לאין שיעור, מכפי שאנו בחוץ נוהגים להעריכה: כונתי לבית-המלוכה ולכנסייה הקתולית. פוטולריותו של המלך