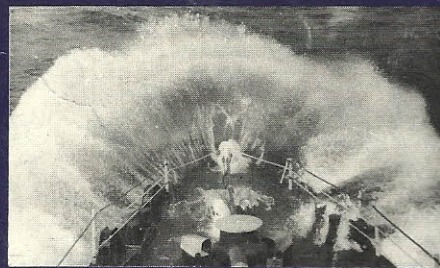
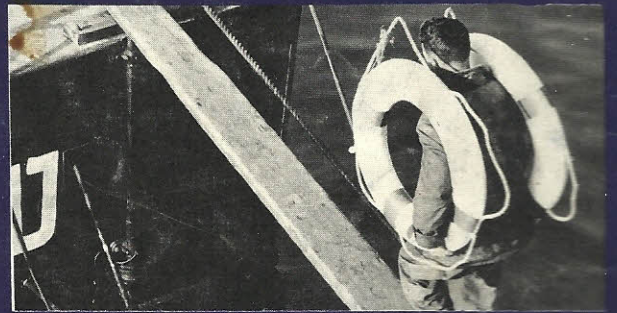


העיר החדשה

בטאון חיל הים



פס' 70



מערכות-ים

בטאון חיל-הים

תוכן הענינים:

2	ט. עזריאל	„וישן מפני חדש אל תוציא“
4		צות יציב וקבוע במשחתת
6	אלכס דרורי	המסע לרודוס
11	סמל אורי דוידוביץ	רשמי הפלגה לצרפת
13	אלי שחף	נמל אילת
15	ש. אלי	סופו של בית הקברות התת-ימי במפרץ חיפה
17	ק. קרוטרס	טביעתה של הטיטניק
22		ארועי החיל
24	אלכס גלעדי	המלואים באים!
26		ציי עולם
29		ציי ערב
30		במערכות צי הסוחר
31	בנימין שיף	מסע למפרץ אילת (סוף)
35	אלי גל	למה הגורל עוד חותר? (שיר)
36		חדושים בציווד ימי
37		מדף הספרים
38		מקצוי ימים וזמנים
40		הערות והארות

ק/30702 סאיל אלמוז יוסף



משרד הבטחון / אגף כח אדם
מוסדיון ההעפלה וחיל-הים
דחום אלובי 204. חיפה

טל. 536249

מערכות
 בית ההוצאה של
 צבא הגנה לישראל

העורך הראשי: אל"מ אלעזר גלילי
 סגן העורך הראשי: סא"ל גרשון ריבלין
 שרגא גפני
 מרים נתנאל

„מערכות“: העורך סא"ל צבי סיני
 „מערכות-חימוש“: קצין-עריכה רביסרן יעקב לצרוס
 „מערכות-הפלס“: קצין-עריכה רביסרן ברוך ספיר
 „מערכות-שריון“: קצין-עריכה רביסרן סיומה שורק

המערכת והמנהלת: הקריה — ח"א, רח' ג' מס. 1, טל. 69237

עורך: רס"ן עזריאל טל
 עורך-משנה: סגן אלי שחף

*

שרטוט הדגם: אלי שפיר, חיפה
 הדפסת הדגם: פסטל, דפוס אופסט בע"מ

צילום הספר: *טאולין יחפוני
 מחיר חוברת בודדת 1.25 ל"י
 דמי מנוי לשנה (6 חוברות) — 4 ל"י
 בעניני מנויים, דגמים וחוברות קודמות יש
 לפנות אל: ההוצאה לאור מח' ההפצה, רח'
 א' מס' 5 — הקריה ת"א.

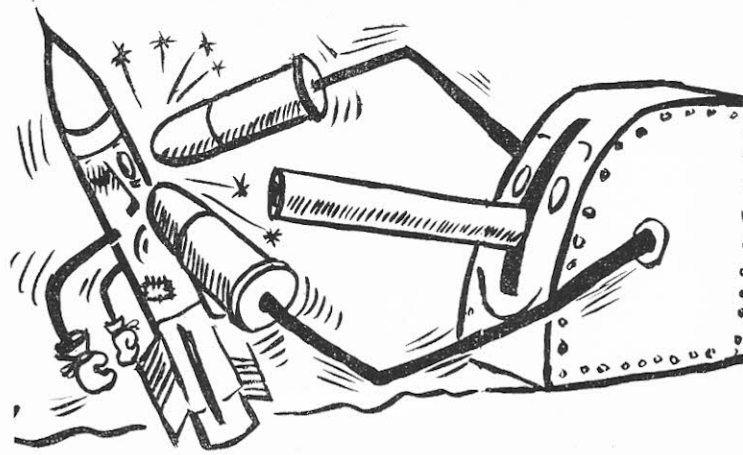
*

חוברת מס' 70 — שבט תשכ"ה, ינואר 1965

הודפס באמצעות משרד הבטחון — ההוצאה לאור
 „הדפוס החדש“ בע"מ

2116

"וישן מפני חדש אל תוציאו"



זאת ט. עזריאל

על ירידה בכוח האש של תותחיה הצי. הוא טוען שהצבת טילים, מונחים במקום תותחים גורעת מכוח האש של הכוח הימי. תותחים, בניגוד לטילים, ניתנים להפעלה בכל מזג-אוויר וכמו כן עולים התותחים על הטילים במידת הדיוק, בכוח החדירה ובמהימנות. בעיה זו הולכת ומחריפה עם הרחבת חלקן של פעולות אמפיביות בתורות הלחימה.

אחת הטענות הקשות ביותר נגד התותחנות היא בתחום ההגנה הנ"מ. ואמנם, הבעיות שמעמידה התפתחות המטוסים בפני ההגנה נגדם קשות ומסוכנות. מחמת מחירם היקר של מערכות טילים ועקב הקושי בהפעלתם, עדים אנו להצבת שתיים או שלוש מערכות טילים במקום 8-10 קנים בני 40 מ"מ. נראה שלמרות דיוקה הגדול יותר אין כמות זו של מערכות מספקת את הדרישות. הטילים כיום גורים בזה אחר זה וכל טיל יכול לפגוע במטרה אחת בלבד.

במאמר שנכתב עליידי סרן ברנדנברג מצי ארה"ב, תחת הכותרת „ביינברידג" אינה התשובה", ואשר פורסם בחוברת

עוד טרם התנדף העשן של פצצת הירושימה וכבר רוחה הדיעה שעל המלחמות אבד הכלה כיון ששימוש בנשק אטומי פירושו „סוף העולם" פשוטו כמשמעו. דיעה זו הופרכה במציר אוח על-ידי המלחמות המקומיות והמוגבלות שפרצו מאז הירושימה ועד היום. — כמלחמת קוריאה וכל אותן מלחמות אידיאולוגיות ואחרות שפרצו בדרום-מזרח אסיה ובאזורים אחרים בעולם. הנשק הגרעיני נשאר הנשק העיקרי של המלחמה הקרה, אך במלחמות החמות' שהתלקחו השתמשו הצדדים היריבים בנשק קונבנציונאלי, אולי שונה במשהו וחדש יותר מזה של מלחמת-העולם השנייה, אך לא שונה ממנו במהותו.

כאשר נשיא ארצות-הברית המנות, ג'ון פ. קנדי, החליט לבצע את ההסגר על קובה, מומשה החלטה זו עליידי משהתו מיושנות בעלות תותחי 5" למרות היותו של דור זה דור הסילון, כיבוש החלל והאנרגיה האטומית, עתידים היו תותחים לסייע לנחיתה צפויה של המארינס האמריקאיים.

בחוברת קודמות הובאה סדרת מאמרים בנושא העצמה

הימית בעידן הגרעיני. אחד הנושאים שנדונו במאמרים אלה היה הנשק הגרעיני בכלי-שיט וכן מידת פגיעותם של כלי-שיט עליידי נשק כזה. בתקופה האחרונה אנו עדים למחלוקת חריפה ביניים שונים לגבי סוג הנשק שיש להציבו בכלי-שיט.

ישנם הטוענים כי על התותח אבד כבר הכלה ואילו אחרים טוענים שעוד כוחו במתניו. אחד המתנגדים התקיפים להשקפה שתותחים צריכים לפנות מקומם לנשק הטילים הוא טא"ל (בדיוס) סוטל מצי ארה"ב, הטוען כי **עידן התותח טרם חלף!**

U.S. Naval Proceedings מינואר 1964, כותב המחבר: „ביכולתה להיות בשעה מסוימת רק במקום אחד, לבצע רק משימה אחת, לפעול רק במסגרת כוח-משימה אחד. במחיר 150 מיליון דולר אפשר היה לבנות 6 משחתות יעילות לא פחות, המונעות בכוח אטומי".

גם מבחינה פסיכולוגית טובה יותר הרגשתו של צות כלי-

כרור אם כן, שהתותח והתותחנות הנם עדיין התשובה המקובלת והקיימת ברוב המקרים. אף-על-פי-כן, יש הגורסים כי על התותחנות לפנות מקומה לאותם אמצעים שברובם עדיין לא ירדו מלוח השרטוט ובחלקם טרם נוסו בצורה יסודית ורחבה. אך גם לגבי אותם כלי-נשק הדישים שהותקנו כבר על כלי-שיט יש עוררין. אדמירל ג'ון ס. מקיין מצי ארצות-הברית מתריע

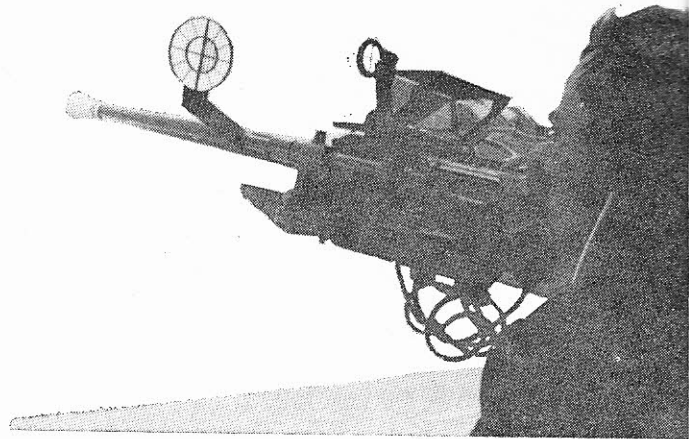
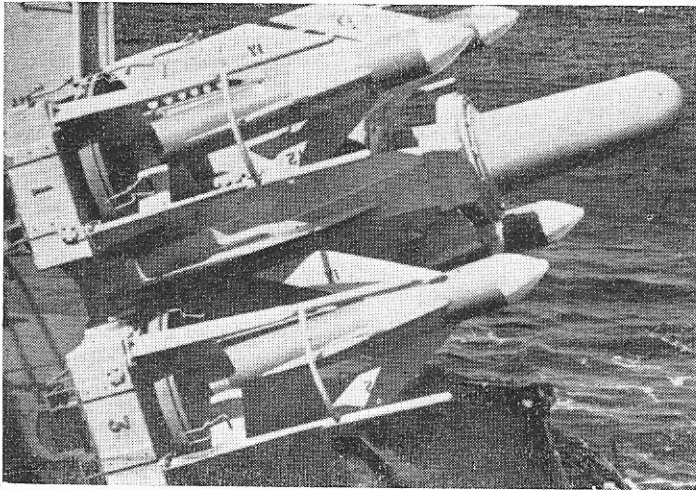
* ה„ביינברידג" הנה משחתת טילים אמריקאית המונעת בכוח אטומי.

זו מקורה בהערכה מוטעית אינה משנה את עובדת ליומה. לגבי משימות מסוימות כמו ירי לטוחים ארוכים ומבחינה מסוימת גם התגברות על תקלות, ירדה יעילותו של התותח הקונבנציונלי ויהד אתו יעילות האניה עליה הוא מורכב. כוננות תותחנית אינה ניתנת להשגה לשיעורין או בתקופות מסוימות. היא פרי מאמצים ותשומת-לב המושקעים בה במשך כל הזמן.

אין זה מעשי להסתמך היום רק על צייהעתידי, כשם שאין זה יעיל להיבנות מהעבר בלבד. בהווה נודעת יעילות זהה לכלי הנשק של יוליוס קיסר כלשרטוטי הנשק החדיש. יתכן שפיתוח ונסיון נוספים יביאו להיעלמו של התותח בעתיד, אולם כיום טרם הגענו למצב זה ויש לנצל בצורה הטובה ביותר את הקיים לפני שנחה ידינו על כל שצופן בחובו המחר. אומר סא"ל סוטל: „ישנם רבים המתחלחלים כיום מעצם הרעיון של נשק כה הרסני אשר פגיעתו בטוח של מיל אחד מכלישיט כמוהו כפגיעה ישירה. אולם מפקדים בים מטרשמים הרבה יותר בעת שתותח בן 5 אינטש פשוט ו„מיושן“ מכוון כלפיהם מעל גבי משחתת „פשוטה ומיושנת“.

שיט, המפעיל מספר גדול של קני תותח. יתכן שהפתרון המוצלח ביותר כיום הוא שילוב של שני הסוגים; טילים ותותחים נגד-מטוסים. אומר אדמירל קלוד ריקטס מצי ארה"ב: „תהא זו תמימות באם נפנה כלפי האויב סוג נשק מסוים אחד בלבד. עלינו להפנות כלפיו סוגים רבים ככל האפשר, כדי לאלצו לחפש פתרונות לכולם“.

הכושר והרצון להילחם הנם מצב נפשי לפני שהם הופכים למציאות ולכן צפונה סכנה רבה במחשבה שרוב כליהשיט ורוב כליהנשק שעליהם מיושנים הנם. אין זה תורם להעלאת מורל החייל כאשר הוא סבור באמונה שאת כל שירותו הוא מקדיש למשחקימלחמה שאבד עליהם הכלח. הגישה של „זמן התותח הלף עבר“, גוררת אחריה יחס של זלזול לכל נושא התותחנות, החל באימונים, דרך הקצאות בכוח אדם וכלה בהפעלת כלי הנשק עצמו. זלזול מעין זה גורר מצב נפשי מסוכן. חוסר התועלתיות המדומה של אנשי צות על כלישיט „מיושן“, גורמת לבעיות משמעת, מורל ואבדן רוח-לחימה. ההרגשה הרווחת היא שאם אין החייל לוקח חלק באחת מתכניות הפיתוח הריהו בבחינת „טוחן מים“. העובדה שהרגשתו



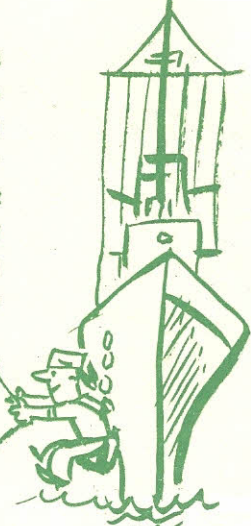
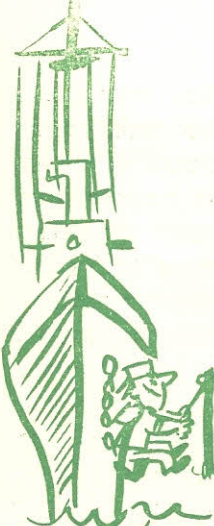
ועתה אני פונה אליכם הקוראים: תרמו מנסיונכם

ובקיאותכם בנושא.

נשמח לפרסם את דבריכם בחוברות הבאות.

העורך

בציים רבים מציבים צות לכלישיט עם תום השיפוצים, וצות זה ממשיך לשרת ללא שינוי כשלוש שנים. נוצרת הרגשה של השתייכות לכלי השיט, נוצרים ידע והכרה של יתרונות כלי השיט ומגבלותיו, נרכשת רמה גבוהה של אימון וכוננות המגבירים את כוחו של הכלי. אלינו דוגמברוף מצי ארה"ב, שואל: "מדוע אם כן מחליפים ומושנים צותי נושחתות בצי ארה"ב כודי שנה? מדוע איננו יכולים לקבל



צוות יציב וקבוע במשחתת?

כדי לאפשר אימון האניה מחדש לאחר השיפוצים, ננקטת מדיניות, "כבוי שריפות" שלפיה מועברים בעלי מקצועות שונים למשך האימון ואילו מיד לאחריו שוב נמרטות "נוצור תיה" של האניה.

דוגמא אופינית היא כשמשחתת אשר סיימה אימונים שלאחר שיפוץ, נלקחו 20% מאנשיה תוך חודשים מספר לאחר גמר העבודה. אם יובאו בחשבון שינויי פתע, העברות בלתי צפויות יעלה אחוז זה במידה ניכרת. משחתות נתונות לסדרות אלה של "התפשטות והתכוצות" בתקופת פעילותן "בין שיפוצים", כלומר משך 3 שנים. מנקודת מבטו של המפקד היחיד, רבים משינויים אלה הנם ללא הבחנה ולמעשה כל הישגיהם בכך שאי שביעות הרצון מתחלקת בצורה שוה בין המפקדים השונים.

ישנם פגמים רבים בחלוקת כוח האדם כפי שהיא נהוגה במשחתות. הראשון שבהם הוא בכך שנוצרת אשליה מסוכנת של כוננות. שינויים בצות עלולים להביא לירידה תלולה ביעילות האניה מיד לאחר שהוערכה ברמה מסוימת. במקום בו רבים אנשי מפתח ובעלי המקצוע, כמו בסיירת או בנושאת מטוסים, יתכן והדבר אינו מורגש, אולם במשחתות, כאשר השכבה של אנשים אלה הנה דקה, עלולה העברתם של 3-4 אנשים לשנות את יעילותה וכוננותה מן הקצה אל הקצה.

פגם נוסף, הנובע מהעברות תכופות של אנשים הנו בזבוז זמן האימונים. קורסים הנערכים בחוף הם, בדרך כלל, משני סוגים: אימון הפרט ואימון היחידה. הסוג השני סובל בעיקר מהתופעה של חילופים תכופים. תכניות אימונים ארוכות טווח על גבי האניות הופכות להיות מסמכים המוצגים בביקורת.

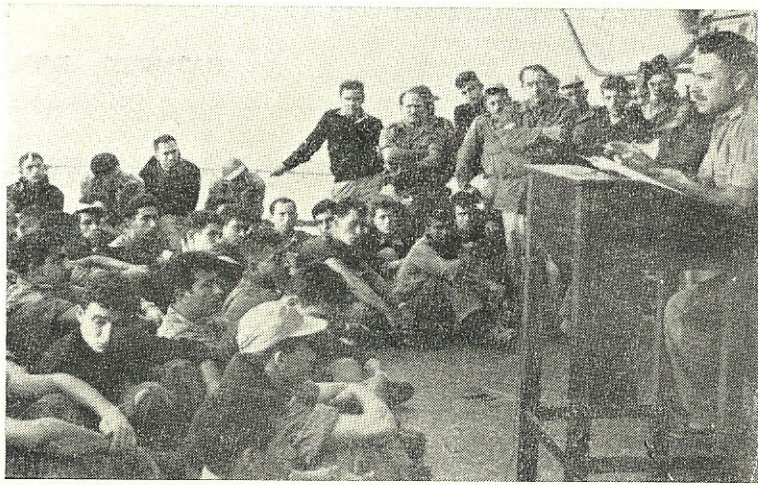
ישנן התפתחויות מספר שמשחתת מגיעה אליהן רק לאחר תקופות הארוכות מ-12 חודשים, כמו למשל, הפגות-חוף, פעולות גרירה או שלבים מתקדמים בלוחמה נגד צוללות. עקב החילופים התכופים, חלק גדול מן הצות אף אינו מצליח לקחת חלק בתרגילים אלה, או שלא ניתנת לו ההזדמנות ליישם אותם לימודים בתרגילים מעשיים. עובדה היא שרק 44% מכלל החוגרים במשחתות בצי האטלנטי שרתו באניותיהם יותר מ-12 חודשים.

לתופעה זו גם השפעה מבחינת המוראל. אחד היתרונות הטבועים בשירות בצי היא אפשרותו של היחיד לזהות עצמו עם עצם מוחשי מסוים — אניה. אולם זהות זו מופרכת על ידי תקופות שירות קצרות באניות שונות.

בעת נאום שנשא מפקד משחתת יוצא בפני הצות העיר כי במשך 12 החודשים שקדמו לאותו יום, הוחלפו כ-60% מאנשי הצות. לא היו כל נסיבות מיוחדות שגרמו לכך. היה זה פשוט מקרה נוסף של החלפות תפקידים ואנשים במחזור הרגיל שבין שיפוצים שנערכו בכלי השיט. החילופים נבעו מן העובדה שתקופת שירות החובה של חלק מן האנשים נסתיימה וכן כתוצאה מהעברות שגרתיות שנקבעו על-ידי המפקדה. תהליך מכעים מעין זה חוזר ונשנה כמעט בכל משחתת עליה שרת אותו מפקד, הן באוקיינוס האטלנטי והן באוקיינוס השקט. תלונותיהם של מפקדי-משחתות מצביעות שמצב אומלל זה עדיין נמשך. בעוד מפקדים מפנים מדי פעם את תשומת הלב לרמת הכוננות הנמוכה של משחתות בצי ארה"ב מפליא ממש מהי היעילות שאנו מפיקים מהצוותים שלנו עקב היעדר נסיון ממושך ומעמיק בהפעלת כלי השיט ומערכתיהם השונות.

לדוגמא, אניה מועברת למספנות לשיפוץ מקיף. קצין המבצעים עורך תכניות הדרכה ואימונים מפורטות לאימון הצות. נוסף על בסיסי ההדרכה הדרושים להעשרת הידע בכל הכרוך בהחזקה ותפעול של ציוד חדש, מתוכננים אימוני הצות בנושאי בקרת נזקים, תותחנות וחדרי בקרה. ברם, לפני שהאניה יוצאת לאימון מחדש מגיעות פקודות הגוזלות מאותו קצין-מבצעים רבים מאנשי המפתח שלו.

המפקד משוחח עם אנשי צותו. מה סכוייו לשוחח עם אותם האנשים יותר מפעם אחת במשך אותה השנה?





אחד הגורמים למורל גבוה באינה הוא יציבות הצות. בתמונה: נגדים בכירים בעת אחת ה"הילולות" לקראת סיום הפלגה

חוגרים, כתוצאה מתכניות קידום, אינה נפתרת במלואה. אולם אותו חלק שיגרום לעיוות בתחום זה, עדיף פי כמה על התנאים השוררים כיום במשחתת.

כחודשיים לפני תחילת השיפוצים יעבור הצות מיון קפדני ורק אלה שהנם בעלי נתונים להישאר על המשחתת שלוש שנים, יכללו בצותה. אלה יאומנו בדרגים השונים של אימון הפרט והצות בהתאם לדרישות ועליהם ישען אותו חלק של הצות שיגיע לאינה עם גמר השיפוץ.

תמיד, קל יותר לבקר מאשר להציע פתרונות בונים. הכונה במאמר שהובא, היא לעודד ולדרבן את האחראים לנושא, לערוך מחקר כיצד לאייש את המשחתות בצותים יציבים. נקודת המוצא וכן ההנחות שחייבים ללוות את החוקרים והעושים במלאכה הן זהות: רמת כוננות גבוהה וכושר מבצעי רב, הם הם אבני היסוד עליהן יש להשתית את תכניות תנועת כוח האדם והכשרתו.

למרות טענתו של אל"ם דומברוף כי בציים רבים נוהגים להחזיק צותים קבועים, בכלישיט משך תקופות ארוכות, הרי ישנם ציים רבים "הסובלים" מתופעה זו של חילופים תכופים.

**המערכת מלמנת את הקוראים
שחלו מקשרים, צורה זו, לחלול
צעתם.**

הפתרון לכל החסרונות שהוזכרו נראה פשוט: לייצב את הצות. יש לקבוע צות למשחתת עם גמר שיפוצה ולהשאירו כמות שהוא משך שלוש שנים. אין זה רעיון מקורי; קציני צי רבים כבר נתנו דעתם על כך. ציים רבים בעולם פועלים כך. הצי הבריטי אינו מחליף צותים בין שיפוץ למשנהו.

הטענה נגד פתרון פשוט זה, למרות שרבים הסכימו לו היא שהוא אינו מעשי ובלתי ניתן לביצוע. הסיבות לכך הן:

- **שירות בן שלוש שנים על משחתות יגביל חלוקה שיה של אנשי מפתח בכלי שיט אחרים שתשיבותם אינה פחותה מזו של המשחתות.**

- **למרות הפעלתה של תכנית יצוב עדיין יתכנו לקויים עקב העברות לסוגים אחרים של שירות, לבתיספר, לתכר ניות בניה חדשות ומטרות אחרות העומדות בפני הצי.**

- **תקופת-שירות של שלוש שנים בים, הנה מיגעת ועל כן אינה רצויה.**

- **לאחר שלוש שנים תוצר תנועה המונית של העברות ושחרורים.**

כתוצאה מתכניות קידום יוצר חוסר איזון בדרגות חוגרים על גבי משחתות. חוסר איזון זה ישפיע בצורה שלילית גם על סוגים אחרים של כלי-שיט.

כל הנימוקים הללו חשובים, אולם דרגת חשיבותם משתנה. מנקודת מבטו המצומצמת של המפקד אשר עליו לאמן צות, להפעילו ולהכשירו למלחמה, הרי שהגישה לבעיה מתוך הנימוקים שהוזכרו, מוטעית. לאחר שנתגלו הנימוקים נקבע כי קו פעולה זה אינו מעשי. יש לנקוט בדרך הפוכה, חיובית יותר, המתבססת על ההנחה היסודית שהשגת רמת כוננות וכושר מבצעי גבוהים הם המטרה העיקרית, וצות יציב השווה באינה כשלוש שנים הנו הדרך הזולה והיעילה ביותר להשגת מטרה זו.

מנקודת מוצא כזו אפשר לדון על הקשיים הנערמים בדרך. נראה שצרכיו של כוח מבצעי מבחינת כוח-אדם ידועים מראש לתקופה של שלוש שנים. ידוע מספר האניות וסוגיהן העומדות להיכנס לשירות פעיל. ידועה התכנית הכללית של שיפוצים. בהסתמך על נסיון ורישומים ניתן לחזות בצורה מהימנה למדי את האנשים שיעמדו לרשותנו וכן קצב הקצאתם לכוחות השונים. בנתונים אלה אפשר לקבוע תכנית לתנועת כוח-אדם אשר תקטין במידה רבה את הנזק הנגרם לכושרון של המשחתות עקב תנועת תכופות של כוח-אדם. אמנם אין להימנע משינויים וזעזועים קלים בתכנית לייצוב הצות במשחתות. אך בהצעה הנזכרת ייעלמו לפחות שני שורשים עיקריים של הרעה: העברות תכופות הנובעות ממחזור תפקידים בים ובחוף, ואלו הנובעות מצרף כים של כלי-שיט מסוגים אחרים. בעית חוסר האיזון בדרגות

החרטום האפור התייצב במרחק של כשלושה מטרים מאחורי ירכתי ספינת המנוע. חבל זקיק נשלח, בעקבותיו השתלשל חבל עבה יותר ולאחריו — כבל־גרירה בעובי שישה אינצש ככתוב בהוראות. עניבת כבל הגרירה הושמה באונקל כבל־ההיגררות ובזאת הושלמה פרשת ההתקשרות.

— „300 סיבוב, ימין עזור. שמאל עזור“.

המנועים נדמו. ירכתי ספינת המנוע התרחקו באטיות.

מאחוריה נשרך כבל־הגרירה עד שנמתח, שקע שוב באמצעיתו ומשך בחזקה את כבל־ההיגררות שבחרטום ובעקבותיו את גופה החטוב של ט'207.

„בקרה, רשום ביומן: גמר התקשרות לספינת המנוע, נגררים במהירות 10. מד־מרחק מראה 763“.

וכך, ספינת מנוע גוררת אותנו מלפנים, שתי ספינות משמר מלוות אותנו בצדדים ומסביבנו ים אפור, חרוש תלמים ארוכים לבני כרבולת, כשהחרטומים מופנים לכיוון 304. החל —

התנפץ ערפילי

מאת: אלכס דרורי

שהצופה לא ישכח למלא תפקידיו... מדי פעם היה נועץ מבטו בכבל הגרירה כדי לודא שעדיין, הפלא ופלא, מצוי הוא שם ואנו ממשיכים בתנועה כלשהי לכיוון כלשהו מעבר להררי המים האלה...

ההגאי התמיד בהכונת החרטום אל מול כל גל חדש שהופיע והתנשא משמאל לחרטום, שכן חשוב היה לודא שהספינה „תכנס“ בניצב לגל פן תסתובב בלחצו למלוא אורכה ואז לא יוכל לה כבל הגרירה... נכון שקצין המשמרת היה מפעיל מנועים — אבל מה עלול לקרות באותן שניות של טלטול אין אונים שבין קריעת הכבל ופעולת המנוע?... והצופה? הראות לא עלתה על עשרים מטר ואף זאת באותן שניות ספורות שבין נתו לנתו. בפרק זמן זה היה צריך להבחין בגופים, ובמטרות ולדוח לקצין המשמרת. כל זה היה חייב להתבצע במהירות כדי שאותו קצין־משמרת יצליח להגיב בצורה כלשהי על הדיווח...

מעשה רב עשה גם מנוען המשמרת התורנית, שישב ליד שולחן הבקרה כשעיניו נעוצות בשעוני מנוע־העזור. בחלל קטנטן וזעיר המטלטל בפראות חייב היה לפקח על קיומה הרצוף של פעולת המנוע: חישוב בלתי מדויק או הזרמת דלק בכמות בלתי מדויקת היו גורמים להפסקת פעולות המכ"מ, המצפן, התאורה והחשוב מכולן — משאבות היניקה ששאבו בקצב מטורף את המים שהיו מצטברים בשיפוליים.

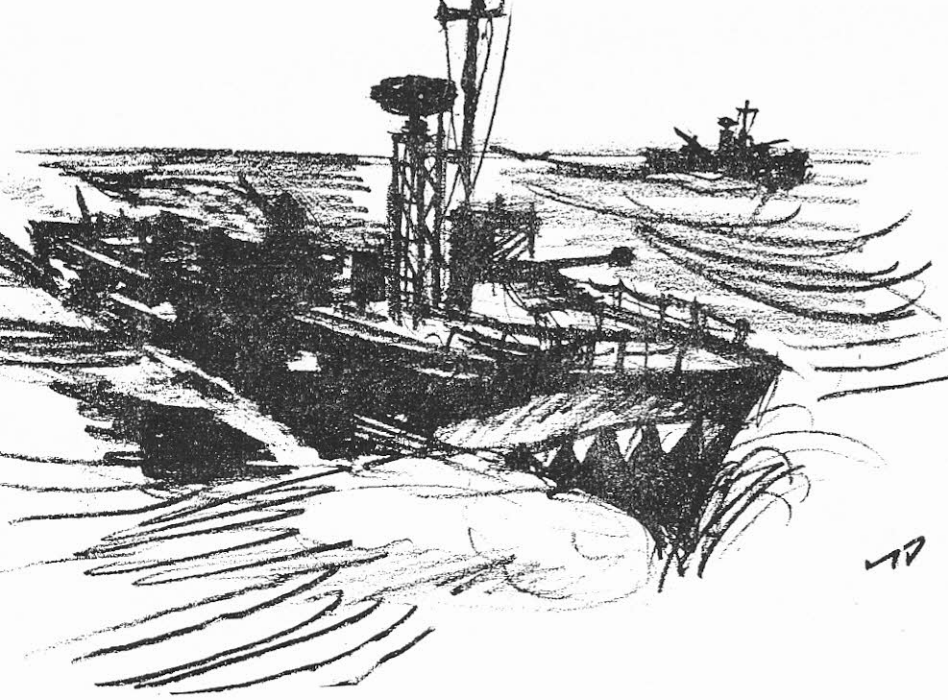
בבטן הספינה שרר הגיהינום בכבודו ובעצמו: שאון חבטות המים בדופן ובכיסויי האברזין של התותחים והגשר, אנקות צלעות העץ, שיכשוך המים הזורמים מצדם האחד של השיפוליים למשנהו, אנתות... מנורה חיוורת שפכה אור צהבהב על ערימות של בגדים טחובים, חגורות־הצלה ואנשים שהתגלגלו מדופן לדופן כבול־יעץ. באותו שלב עדיין לא

עוד ביציאה מן הנמל היה ברור שהפלגה זו לא תהיה רגילה. עם התנפץ הגל הראשון על חרטומנו, ידענו שה„מסע“ לא יהיה מסע תענוגות. נילאץ לשהות בים זועף ולכבוש בעמל ותושיה כל אחד מארבע מאות המילים שהפרידו בינינו ובין יעדנו — נמל רודוס.

בין התכונות הרבות המאפיינות את הטרפדת והעושות אותה לכלי־מלחמה מפואר אינה מצויה תכונה המוגדרת כ„התנהגות הולמת בים גלי“. דוקא אותו גוף זעיר הצופן בחובו עצמה רבה הוא ההופך לה לרועץ. שיט בטרפדת כרוך תמיד — אפילו בים רוגע — בטלטולים, בתנודות ובחיי־בוט עצמות, קל וחומר בים רוגש זה שקידמנו בשעת היציאה מן הנמל.

הגלים הלכו וגברו, כרכסים שגיאים התנשאו ובאו מצדו השמאלי של החרטום והיו מתנפצים בזעף על הדופן וקירותיו הדקיקים של גשר הפיקוד, שוטפים בדרכם כל אביזר שלא היה מהודק די צרכו ועוברים בשצף למלוא אורכו ורוחבו של הסיפון אל צידה הימני של הטרפדת. שפעה עזה של נתזים היתה ממלאת כל העת את החלל ורק כאשר היה מתרום החרטום על גל חדש והיה מתנשא לרגע מעל לגלים היו אנשי משמרת־גשר התורנים שואפים בחפזה מלוא ריאותיהם ושוב היו מתכרבלים בשכמיותיהם הלחות כשהם ממת־נים, כאילו כפאם השד, למבול הבא...

מעשה רב עשו אנשי המשמרת התורנית שבגשר. נגררים היינו אחרי ספינת המנוע, ולכאורה לא היה טעם בהימצאותם של אותם שלושה עלובים, חשופים למים ולרוח. אלא שלא ההיצמדות לתקנות חייבה הימצאותם שם: קצין המשמרת, הנכון לפעול במהירות הבזק בכל מקרה של ספק ולהתניע מנועיו בעת הצורך, חייב היה לפקח על ההגאי ולדאוג



נשקפה סכנה ממשית לאיש מן המתגלגלים, הבעיה עלולה היתה להתעורר אם יפקעו קישורי חבלי החיזוק, ואז יהא המפקד חייב לגלות מאותו ידע באיחוי אברים שרכש בקורס חובלים... אלא שדיה לצרה בשעתה ובניתיים היה המצב נסבל.

ג יכן, לא היה זה מסע תענוגות. הגלים המשיכו להתנפץ, הספינה המשיכה להיטלטל כנגדם והרטיבות שררה בכל... בשעות אחר-הצהריים המוקדמות פסק המצפן המיכני לפעול כתוצאה מלחות שחדרה למנועיו וזמן קצר לאחר מכן החלו מכשירי הקשר לשבוק-חיים. בחמש לפנות ערב יכולנו לשער את מקומנו רק על-ידי ניחוש גס, שכן לא ידענו את מהירות וכיוון תנועתנו המדויקים.

בשבע וחצי בערב שוב ידענו את מקומנו בתבל: לאחר "מארב" מוצלח בוצעה תצפית לשלושה כוכבים שביצבצו בין קרעי העננים ובקול ששון נקבע מיקומנו. אולם כהרף עין פינה הששון מקומו לאנחת-יגון כאשר הוברר שמהירותנו הממוצעת קטנה בחמישים אחוז ממה שחשבנו: הכפלת משך זמן השהיה בים לא קסמה אף לימאים הותיקים שבינינו... בשתיים אחר הצות גדלה חבורתנו — שתי טרפרות נוספו לכות. השתיים, לאחר שחלפו לאורכו של המסדר הפרוע, התמקמו אי-שם מימין והתאימו תנועתן למהירותנו: שישה כלי-שיט, מול הגלים והרות, לרודוס.

ד יהי ערב ויהי בוקר — יום אחד.

הבוקר היה עובר חסר ארועים אלמלא ניתק ב-0750 כבל הגרירה ומאז החלה הספינה נעה באטיות כשהיא שומרת נתיבה על פי המצפן המגנטי ובעיקר על-ידי שמירת קשר עין עם ירכתי הספינה-האחות מלפנים. לקראת ערב החל הים לשקוט במקצת מזעפו וניתן היה להגביר את המהירות בהדרגה. בערב, עם הדלקת אורות הניווט, היינו מפליגים במהירות של 12 קשר ובחדרי הצות שוב עלו קולות עליזים של שיחות נלהבות בנושאי מוון, נשים ובילויי-זמן...

ה ארבע בבוקר שוב הופעל המכ"מ. כמשוער הופיע בצד החוף התורכי, דבר שאמת את חישובי הנוטים והגדיל את בטחונם העצמי. נותרו רק שעות מספר עד לכניסה לנמל היעד והכל החלו בהכנות: האתת קיבץ וחיבר את נסי ההיכר הסטגוניים, רב המלחים הסתודד עם המנוען הראשי ו"ארגן" הפעלתן של משאבות כיבוי-אש להזרמת מים בלחץ לצינור ההתזה שלו וכבר מינה חמישה ימאים לניקוי-רבתי של הסיפון... התחלת הסוף!

סמוך לתשע החלה להתגלות מעל האופק פסגתו של הר פסאלידה ומשמאלה, הרחק, הרחק, רמו מעורפל

של רכסי הפרופיטיס והאטאבירוס. לא היה ספק: הניווט היה מדויק והכניסה עומדת להתבצע כמחושב. גשם דקיק החל לדלוף והפך את מראה פאתו הצפון-מזרחית של רודוס לגוש אפל ומטושטש. הזרזיף הקל הפך למטר סוחף והראות הצטמצמה לאפס. וכך, כשעיני ההגאי תקועות בעצם הכחה שהיותה הספינה שבמרחק 20 יארד מלפניה, קרני המכ"מ בולשות ומסייעות בגילוי מטרות, נערך הכוח לכניסה.

לפתע פסק המטר. מלפנים נעו ספינות המשמר וטרפדת הפיקוד ולידינו נעו 2 ספינות נוספות. ליד פתח הנמל נראתה עוגנת אנית-הספקה של צי ארצות-הברית ובתוך המעגנים נראו ארובות ותרנים של שתיים-שלוש אניות נוסעים. חישנו לרגע שאיש לא הבחין בבואנו, אך התבדנו: מצפון, מפאתי השמיים, זינקה נקודה שגדלה עד שהפכה למטוס-בוכנה יחיד מדחף, שהקיף במעגל רחב את הכוח. תוך דקה הצטרף אליו מטוס נוסף. השניים חגו מסביב לכוח כשהם מקטינים את קוטר הסיבוב עד שניתן היה לראות את סמל הכוכב של ארצות-הברית הטבוע על גופם וכנפיהם. הראשון, שכנראה עליו היה, החליט לקבל פנינו ב"באז", אלא שתוך כדי התישרותו לביצוע כניסה מעל הכוח, הפך ל"מטוס העונה לדרישות ההעסקה" ומסתבר שכהרף-עין מצא עצמו חשוף ללועינת המכוונים של שש ספינות שהחלו בביצוע תמרוני-סיבוב מרהיבים... הישקל נשלפו גלגליו מתחת לכנפיו כדי לסמן את טוהר כנפיו, ורעהו, שהמשיך לחוג מסביב לכוח, החליט כנראה "מטעמי-בטחון" להוכיח אף הוא את נקיון כנפיו — הוריד את גלגליו-שלו.

יתכן שהקצין הבכיר של הגייסות האמריקאיים באיזור הוסיף לחוש בדאגה ועל-כן שלח לאיזור מטוס מכ"מ מיוחד כדי לודא שדיווחי טייסי-הקרב שלו נכונים... וכך, בליווי שלושה מטוסים אמריקאיים נכנסנו לרודוס.

כוח ספינות המשמר פנה ללימין מאנדארגוקי, כדי לעגון מול משרד הדואר, סניף "בנק יון", השוק החדש ושורת בתי הקפה והמזללות הפזורות לאורכה של רחבת



גבר אומלל זה שימש מטרה עיקרית לשאלותיו של צוריאנו שניצל את שפתם של מולייר וראסין לביורו: "מהיכן אתה בארץ? מהיכן הוריק?" המצב השתפר כאשר הוברר שהמארחים וגם אחוז נכבד מן האורחים שולטים בשפתו העשירה של מחבר "דון קישוט" ותוך שניות קלחו באולם צליליה העשירים של הלאדינו. גם צוריאנו הצעיר נטל חלק בשיחה, אלא שדבריו נשאו נימה שונה: "מהי דרגתך? האם אתה נשוי?"

את הפגישה סיים ידידו זאב בנאום בן שלושה משפטים בו ציין את הרגשת החדוה הממלאת אותנו בבואנו לבית יהודי אמתי, את האהדה שאנו רוכשים לבני רודוס במאבקם הצודק להגברת התיירות ואת הרגשתו של עם ישראל וממשלתו כי אפשר לסמוך על היהודים ברודוס בכלל ועל מר צוריאנו בפרט.

שמחים ועליונים, לאחר שדחינו בעדינות את הזמנתה של משפחת צוריאנו לצאת עמם לחוות בהופעת מרקדים עממיים, יצאנו לשוט ולהתהלל ברחובות רודוס העיר.

שוב ביקור לאורך בתי הקפה, המזללות וה"קובות"... מלחים ישראלים נראו בכל אתר ואתר, רכובים על "טוטרזים", ישובים במכוניות "סקודה" ספורטיביות מופשלות גג, גוררים תרמילי-משא וחבילות עטופות בנייר-אריזה חום. מלחים ממשאית ההספקה האמריקאית שעגנה בנמל בטלו בשישים בין הישראלים. אותם אמריקאים בודדים שניסו להרים קולם, לאחר שלגמו כוסית ויותר, נגררו כהרף עין על-ידי חולית משמר החוף הקשורה לאניתם כשהם מוסעים בניידת האפורה ששוטטה ללא הפוגה בשדרת ה"קובות".
ויהי ערב ויהי בוקר — וחלף יום.

טריאנדה, כפר השוכן 10 ק"מ דרומה לרודוס, שימש תחנה ראשונה. משה החליט להלעיטנו "תפוחים מן העץ" ולכן דרש במפגיע לעצור ליד חנות הפירות הראשונה. בסכום אפסי נרכש שקיק ענק מלא וגדוש תפוחים ובפה מלא המשכנו בדרכנו להר-פילארימוס.

העליה התלולה ורבת העיקולים הביאתנו לפתחה של לאליסוס העתיקה — אחת מארבע הערים אותן ביצר 406 שנה לפנה"ס היפודאמוס, הוא האדריכל שבנה את

זב ומצורע מיושבי קרנות ק"ק רודוס. בהמולה הרבה גילינו את היורש לבית צוריאנו — גבר בן עשרים ושבע, צאצא ישיר של אחת ממתי מעט המשפחות היהודיות ששררו באי. העלם הנבון הממושקף שש לסייע לנו בקשריו האישיים וכעבור שעה ומחצה מצאתי עצמי ישוב במושבה הקדמי של מכונית פיאט 1100, מודל 64. לידי, אחוז בהגה, ידידי איש האשכולות אלכס ובמושב האחורי מסתודדים ישי, אשר על המנועים ומר משה א. שלנו, סגן מפקד טרפדת בפועל. דקות מספר הוקדשו לחתימת כתב החווה ובו ברגע, לאחר השלשת דמי השימוש לידי של המשכיר הנבון — זינק אלכס, כמיטב מסורת הטורפדאים, במלוא המהירות והשתלב בורם התנועה העירוני.

יור לילי ברודוס. בדרום העיר על שפת הים מצויות ה"קובות" — בארים בתוכם תאים, בתאים — נערות. נראה שסימננו הלך לפנינו שכן מנגינה מוכרת שבתה את אוזנו — "הבה נגילה". מעניין מי נתן את התיארוך.

תמורת דולר ניתנת הרשות להיכנס לאולם המשחקים בקאזינו. לאחר הקירה ודרישה בדבר לאומיותי, גילי, מקצועי, סיני, מקום מגורי הנוכחי וכו', תוחב לידי הקופאי "כרטיס חבר ליום נקוב" ואני נכנס ל"קודש הקודשים". מסביב לשולחן העטוף במפה ירוקה שעליה שרבוטים משונים יושבים כמה ג'נטלמנים ישישים וקשישים פחות, ליידים עתיקות וכמה נערות צעירות כשלפניהן ערימות של אסי-מונים צבעוניים. גבר הנוט בפראק וחמוש במחתה ארוכה עוסק בסיבוב גלגל הרולטה, זורק כדור שן זעיר, בהשמיעו גרגורי מילים ב"צרפתית" בהיגוי דרום-דרום-צרפתי. אגב כך הוא גורף אסימונים שהושמו על השולחן על-ידי משתתפי כלשהו ולאחר גריפות רבות לכיוונו שלו הוא מניח אסימונים על שולחן ה"זוכה". לא תפסנו בדיוק מה קורה כאן... לאחר שעה קלה הגענו למסקנה שקיבלנו תמורה מלאה לדולר ששילמנו, ושוב יצאנו לאויר הלילה של רודוס.

זוהי "רודוס ביי נייט" — יין מקומי, תמורת ומיטב בנות התיירים. כיאות למקום מפגש בין-לאומי זה נוצרו תוך זמן קצר חבורות שהיו יכולות לשמש דוגמא לאחות ישראל וארצות צפון-אירופה, חבורות שהלכו והתפרדו עד שנשארו רק זוגות, זוגות — הוא ישראלי והיא אירופאית — והיין, והזמר והאווירה מגשרים על תהום השפה והאופי, כמו שאמר שקספיר: "סמוך על הצבר שימצא מוצא לבעיותיו בכל אתר ואתר".

בדירה צנועה שבסביבה מכובדת, סמוך ל"מלון השושנים" ההיסטורי, נאספו "סלתה ושמנה" של הלוחמים הישראליים כדי לחוג יחד עם מר צוריאנו, "האיש שלנו ברודוס" וחבר רעיו מזרע ישראל את בואם לאי. נכחו באולם, מלבדנו, מר צוריאנו ורעייתו (שהרעיפה חיוכים המימים ולחצה ידיים בקבלנות) גבר לבוש חליפה כהה (ששתק רוב הזמן) ואשה חטובה בגיל ארבעים פלוס. עוד נמצאו עמנו עלמה צעירה, בהירה ונאה למראה, כבת שש-עשרה וכן בנו של מר צוריאנו.

השיחה התנהלה באנגלית משובשת אך עלתה על הפסים כאשר התגלה בינינו גאון צעיר המסוגל לדבר ולומר צרפתית.

פיראוס; כיום נמצאים במקום חורבות מקדש ומבנה איתן של כנסייה קתולית שנבנתה בידיהם של אבירי סנט ג'והן. מפסגתו של הפילארימוס נראתה העיר רודוס כמונחת על כף יד וממולה, מעבר לתעלה, ניבט החוף התורכי. מדרום, מתחתינו בעמק, נראו פאטסידה ושדה התעופה של רודוס וכך ניתן לנו לחזות בנחיתת מטוס בהיותנו במרום „מעוף הציבור“.

נסיעה בדרך מפוקפקת, על פי מפת-תיוור שרכשנו אמש באחד מדוכני המזכרות ברודוס, הבאתנו לפסינתוס וממנה ל„עמק הפרפרים“ בפטאלודוס. לדברי חוברת „המדריך לתיר“ ישנם בעמק מלינוי פרפרים מסוגים שונים אך הפעם, (יש טוענים כי זאת בשל הגשם שירד אמש) נראו רק ספורים, עיפים... לאחר צילומי שגרה וקנית גלויות למזכרת (עליהם השמיים צחים ותכולים והשמש מפזרת בקרניה על כנפיהם של המוני פרפרים צבעוניים) — הותנע מנוע הפיאט ושוב פנינו דרומה לאורך החוף המערבי.

דרכים, דרכים, לזכותה של ממשלת יון יאמר שאכן נעשה טיפול בדרכיה: מדי קילומטרים אחדים נראה אדם מסקל בזהירות אבנים מן המשעול הקרוי „דרך“ כשלידו קטנוע וסל-מזון, ללמדך שגם את ארוחת הצהריים מתכוונן הוא לעשות כאן על אם הדרך, אגב סיקולה ושיפוצה. אולם דבר אחד אינו ניתן למחילה: השילוט. הכל ביונית! זועה. עלול אדם להגיע להצטלבות הנמצאת למעלה מעשרה ק"מ ממקום הישוב הקרוב ביותר ולהתחיל לנחש להיכן עליו לפנות. למזלנו היתה עמנו המפה. לא שיחק מזלם של שלושה ישראלים שמצאנום רכובים ברוב-מרץ למרגלות הרי אסור



ארי על גבי „טוטוים“ זעירים מעשה סטיב-מקווין ב„בריהה הגדולה“, כשהמרחק בינם לבין העיירה הקרובה — אוגוסטוס איזידורוס — 15 ק"מ: ברצונם היה להגיע ללינדוס השוכנת בפאתו הדרום-מזרחית של האי ואלולא הופענו אנו שם ו„יירטנו“ אותם למשעול הנכון מי יודע אם היה ביכלתם לחזור לספינה במועד...

לינדוס, השלישית שבעריה העתיקות של רודוס מן התקופה היונית. עמודיה ושרידיה של הכנסייה שנבנתה על חורבותיה צופים אל מפרצונים חמודים ועל העיירה המתרפקת על הצוק הענק עליו היא בנויה. העליה בצוק קשה ותלולה ומבוצעת עוד כיום באמצעים פרימטיביים אך מרנינים: על גבי חמורים. בסכום השהו בערכו לשתי ל"י מושב הנוסע על אוכף יציב וחמר סבלני מדרכן את הבהמה המסכנה אל-על.

כהרף עין הושארו החמרים מאחור ואילו ארבעתנו הדהרנו מעלה את חמורינו החביבים, לאורך הסימטאות המרוצפות מעלה עד לפיתחה של המצודה. שוב צילומים ועוד צילומים וחזרה למטרה — העירה. צילום נוסף על החמור המיוזע, טפיחת שכמו של החמר המזיע כפליים ו„ניתוק מגע“ מלינדוס.

בשעות הערב הגענו שוב ל„מלון אפריקה“, בדיוק לשעת ארוחת הערב, חיוכים, החלפת רשמים, סיור קצר בעיר ועוד ערב ועוד בוקר ועוד יום חלף.

על שמחת היום האחרון למסע העיבה שביתת עובדי ענף-ההארחה. פקיד הקבלה הכלי-כול הראה שוב את נפל-אותיו, ובזריזות הגיש לנו את הארוחה.

בספינות התחילה פעילות. מנועי-עזר טרטרו, אנטנות מכ"מ הסתובבו, אתתים ביצעו בדיקות-קשר, ארגונים משונים נפרקו על הרציף וחולקו לספינות, פקודות השגרה נקראו ביתר תשומת-לב... ההכנות לקראת החזרה. בערב כמעט לא הסתובבו מלחים ברחובות — החבריא השתדלו ל„צבור שינה“...

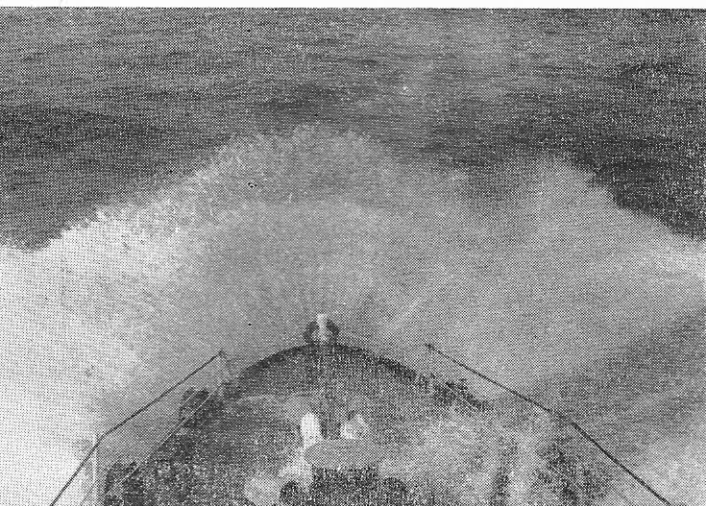
למחרת בשעות הצהריים נעו הספינות והתייצבו בכיוון חדש — 124°, הביתה. לפני כן עוד „קפצו“ כמה והוציאו את הדרכמות האחרונות בקנית „פיסטוקים“, יין סאמוס ומחזיקי-מפתחות... לאנשי לימין אמבוריקוס שיחק מזלם יותר: באותו יום נבחרה באי מלכת היופי של הדודאקאנזים. לטכס הבחירה הוזמנו מלכת היופי של העולם וסגניתה הראשונה. במסע ארוך מלווה שריקות והמולה הועברו המלכות בדרכיה של העיר רודוס עד שנעצרו מול כלי השיט שלנו לצורך צילום. וכלום אין מראה מלכות היופי על רקע הספינות וחומתה העתיקה של רודוס. נאה? ביחוד כשחיוכים דו-כיווניים מחליפים בין המלכות העולמיות והמלכים הישראליים...

יום שלישי, בשעה 0043 לפנות-בוקר ניתן אות עמדות ההתקשרות.

הקורס 124°, שני המנועים מלא קדימה. שבע דקות לאחר מכן היתה ט' 207 רתוקה למשעי למקומה הקבוע במעגן.

מסע לצרפת

מאת סמל אורי דוידוביץ



סמל המשמרת מודיע בקול חד-גוני על החלפת המשמרות: "משמרת ים שש-עשרה—עשרים תציב עמדותיה עכשיו!" צלצול הפעמון מבשר את סיום המשמרת. עוד משמרת עברה. מחר נטיל עוגן מול הריביירה הצרפתית.

...בוקר יום א' מוצא אותנו מול חוף סט. רפאל, בלב הריביירה הצרפתית. בוקר קיצי שטוף שמש, אשר שכח שאך אתמול נשטפנו ונרטבנו עד לשד-עצמותינו. המעבר החד מאפרוריות הסערה ובדידות הערפל אל האוירה החגיגית הססגונית הזו הוא דמיוני מדי ונראה כלקוח מסרט... סירות מירוץ חולפות ביעף, מתזזות את מי המפרץ השקט אל דפנות האניה. נערות צרפתיות בבגדיים מנופפות בידיהן וצוחקות. לא הרחק נערך שיוט מפרשיות, וליד החוף מבלים צעירים בגלישה על פני המים. אכן, "סוף-שבוע" נפלא!

אך אין פנאי. עלינו להכין את האניה לקראת הכניסה לטולון, מחר. הסיפון עובר מירוק ושיטפה, מתייבש וכבר נמרח עליו צבע. מוחקים את סימני הסערה, יורדים לדופן ורוחצים את סימני העשן שהותירו המנועים.

עם ערוב היום מרימים עוגן. המפקד על גשר הפיקוד שולח פקודות חדות: "שמאלה שלושים!"... ימין לאט קדי-מה!" "שמאל לאט קדימה", נביחת המנועים נעשית קצובה, והאניה מפלחת את המים השקטים ומעוררת גלים ההולכים ומתרחקים מאחוריה בדמות משולש שוה-שוקיים.

השכם בבוקרו של יום ב' נשמעת ההודעה ברמקולי האניה הפזורים בכל המדורים: "עמדות התקשרות! צאו לעמדות התקשרות — כל אנשי הצות!" מתחילה פעילות קדחתנית. אנו לובשים את מדינו הצהורים וחוגרים חגורות הצלה. אינסטיקטיבית תופשים את עמדותינו. החבלים על הסיפון ערוכים, מסודרים לקראת ההתקשרות. ניצבים על הסיפון בשורות ישרות. דגלי התקשרות מונפים וחרטום האניה מפלח מימינו של מפרץ טולון. כאן נשהה זמן רב. המפרץ רחב ידיים ופתחו פונה מזרחה. העיר טולון שוכנת לחופו הצפוני של המפרץ. בנייני פאר בנויים לאורך הטיילת של העיר ומוחים קטנים קושרים אליהם ספינות וסירות-שעשועים מבריקות וצבעוניות.

...זה היום החמישי מאז ניתקנו חבלים ברציף הצבאי בחיפה. האניה מטלטלת בחוקה כשצלעותיה חורקות במאמץ להרוש את משברי גליו של מפרץ ליאון המתנפצים אל החרטום, מתרוממים אל על, שוטפים, דוהרים על הסיפון בין שרשרות העוגנים ומתנפצים בזעם אל זוגיות הגשר. לפני שעות מספר נכנסנו ל"מיסטראל", סערת רוח צפונית הנפוצה באיזור זה של הים התיכון. הקורס לכיוון הנמל הצרפתי טולון. גשם קל מתחיל לטפטף. הראות לקויה וקצין המשמרת מביט בדריכות דרך הזוגיות המהבילות של גשר הפיקוד, מנסה להבקיע במבטו את מסך הערפל המתאבך. ההגאי מתאמץ בכל כוחו לשמר על הקורס, אך הים הוא יריב קשה. רעש עמום וקצוב של מנועים משרה הרגשת-מה של בטחה. בחדר המכונות דרוכים מכונאי המשמרת. סמל משמרת המכונה מביט לעבר לוחות השעונים כשעוזריו ערוכים סוירים בחדר המכונות, דואגים שהכל "יפוק", לבל תקרה תקלה בלב הסערה. מבט לעבר הירכתיים החודר מבעד למסך רסיסי הגלים הנסחפים במהירות דרומה, מגלה חלק קטן מן השביל שמור תירה האניה, שביל ההולך ונמחק, הולך ונעלם בינות לגלים ולערפל.

רק רעש הגלים המתנפצים ושריקות השידור הבוקעות מחדר האלחוט מפרות את הדממה.

... החברה משתזפים על הסיפון ...



„עצור מכונות!“ האניה עוצרת אט־אט. קרבה סירתו של הנתב, לבוש מדים צחורים עולה הוא בסולם המשתלשל, מצדיע ותופס את מקומו ליד המפקד. עם התקרבתו למקום המעגן מורד הדגל לחצי התורן לאות הצדעת כבוד. נשמעת שריקת הצדעה ואנו מתקשרים במהירות בצד הרציף. הבלי ההתקשרות נזרקים למים ונשלחים לרציף כאצבעות ארוכות. הכבש מורד ובהדר־מכונות מסמנים הטלגרפים „גמר פעולת מכונות!“ המכונאים מדמימים את המנועים. עם הגעת מתח חשמל מן החוף, מכבים את הגנרטור. שקט משתרר בחדר המכונות. טיפות זיעה נמחות מהמצח וחיוך רחב של סיפוק: „הגענו!“

עיון קצר בפקודות השגרה וכל אחד יודע מתי יצא לחופשת ערב, מתי ישהה בתורנות, מתי יצא לחופשת שבת ומתי לחופשת „סוף שבוע“ ארוכה.

לאחר שבוע בטולון אנו מכירים היטב את האיזור. מסתיים יום־נמל שגרתי — יוצאים לחופשת ערב. מי לעיר לערוך קניות ולסייר, מי לקרית הנופש סאבלט ומי לכתובת גלויות בקפה שקט בסט. מנדריאר. התקופה תקופת ה„נקאנס“ (החופ־שה הגדולה) ומשפחות צרפתיות רבות פוקדות את האיזור לבילוי על חוף הים. בני נוער רבים מבלים את הפגרה ברחצה בים, בשיט, בהחלקה על המים ובערב ברחבות ריקודים ובמרתפי ריקודים הפזורים לחוף סאבלט. אירה ידידותית ומלאה חדות חיים. חופשת סוף השבוע קרבה ואנו מציפים את הסוכנויות להשכרת מכונות — מתכננים טיול לאורך הריביארה הצרפתית.

במכונת קטנה אנו יוצאים את טולון, לצלילי „רדיו מונטה־קרלו“ המנעים את הנסיעה. הכביש בורח־טס מתחננו. אנו עוברים ביעף על פני מכונות של משפחות היוצאות ל„סוף שבוע“, ועל פני מחנות־נוער רבים, פזורים בחורשות הירוקות לצדי הדרך. הכל ירקרק וחגיגי. הכביש מתפתל לאורך הקו־ט־דאזור — חוף התכלת של הריביארה. החופים שוקקי אדם ואנו צופרים בצופר ליד כל נערה נחמדה העוברת, וזוכים בחיוך ובנפנוף־יד...

...האצבע על המפה מורה שאנו קרבים לעיר ניס, היא ניצה. חולפים על פני גשר ארוך החוצה נהר רחב ידיים מלא

נראה שלא הלך להם כל כך הפעם, לחברה בחו"ל...



סירות משייטות. עוברים את שדה התעופה של קוט ד'אזור ומספר המכונות על הכביש הולך וגדל. אנו נכנסים לכביש הטיילת הארוך של ניצה. מימיננו חוף הרחצה הארוך, משמאלנו שורה ארוכה של בתי מלון מפוארים. כאן מבלים חופשתם מיליונרים מכל קצוות העולם. מכונות פאר חונות לצדי הכביש. עם הכניסה לעיר אנו מבהינים ביאכטות העוגנות בנמל כשעליהן מתנופפים דגלי אומות רבים. הספי־נות קרויות בשמות מעניינים. שמות נערות, שמות חיות, שמות אמנים ושמות יצירות אמנות. הנה ה„מונה־ליזה“, הנה „אניקה“ הנה „שחף־הים“, הנה „בדידות“...

בין ספינות השעשועים עוגנת משחתת בריטית הנמצאת כנראה בסויר באיזור. אנו מחנים את מכונתנו ויורדים לחלוץ עצמות ולשלוף גלויות. נכנסים לבית־קפה קטן עם צרור גלויות ביד. שני מלחים בריטים לבושי לבן נשענים על הדלפק ולוגמים בירה בכוסות גדולות. מתיבת התקליטים נשמע קולו של שארל אזנובור. אנו מזמינים קפה ועוגות ושולחים רשמים הביתה.

השעה שעת אחר־הצהריים כאשר מתיישבים במכונת וממשיכים לכיוון מונטה־קרלו. חצי שעה של נסיעה בנוף מרהיב־עין, הרים, יערות, מפרצים. צלילים עליונים של רדיו מונטה־קרלו. לגימה מבקבוק קוקה־קולה ומציצת סגירה טובה משרים אוירת שלווה נהדרת.

...הזמן חולף עובר. את חופשת „סוף השבוע“ האחרונה מחליטים לבלות בפאריס. אחרי נסיעה ארוכה של אחת־עשרה (!) שעות ברכבת מגיעים לתחנת „גאר דה ליאון“ בפאריס. כאן מתגלה לנו עולם חדש. במטרר מגיעים לכתובת של מלון שנמסרה לנו, בסט. מישל. בצרפתית עלגת שהצלחנו ללמוד בתקופת שהותנו בצרפת, אנו מבררים את הכתובת ומעלים את המוזדות לחדר הנחמד שקיבלנו. אין־סוף אפשרויות לבילוי נפתחות לפנינו במטרופולין הזו. פאריז — עיר חיי הלילה, פאריס עיר האמנות, פאריס עיר הארמונות, פאריס עיר האורות... עולים למרומי מגדל אייפל, מבקרים בשער הנצחון באַטוּאָל, מתרשמים מן השאנדז'אליזה. שש שעות ב„לובר“ ועוד לא הספקנו לראות הכל... גני הטילרי מרהיבים ביפיים. רב ענין הוא הביקור במונמרטור ובכנסית הסקרא־קר. איזור מונמרטור, איזור האמנים וציירי הרחוב. תמורת המישה פרנק יציירו את דיוקנך בדיוק משלם. תמורת אותו הסכום תקבל פרופיל גזור ומתאים להפליא לתוי פניך... ביטניקים בלתי מסופרים מציירים נוף ואבסטרקט. המדרכות מלאות ציורים של סטודנטים המבקשים תרומות מעוברים ושבים. את הערבים מבלים במועדון לילה ברובע הפיגאל, וערב אחר באולם ה„אולימפיה“ בו מופיע עתה הזמר טריני לופו. את הערב האחרון מבלים בפול־ברוזר, ועם התקרב החופשה לסיומה אנו מתחילים לבדוק את המצב הפיננסי...

שוב קוראים הרמקולים בכל המדורים: „עמדות התקשרות צאו לעמדות התקשרות כל אנשי הצות!“ שוב שורות לבנות מסודרות על הסיפון. הבלי ההתקשרות נזרקים הימה ונאספים אל הסיפון. הצופר צופר לפרידה, המנועים מתחילים לנבוח בקצב עמום, החרטום חורש תלמים במימי מפרץ טולון... ואנו בדרכנו הביתה.

נסודת המאמרים על נמלי הארץ הננו מביאים הפעם סקירה על השער הדרומי



נמל אילת

מאת: אלי שחר

הונף באילת, היא אוסרשרש הערבית אך לפני שעה. היה זה הסיום למבצעי "לוט" ו"עובדה" בהם נכבש הדרום והנגב. וזה נוסח המברק שנשלח למפקדה לאחר הכיבוש:
אל מפקדת חזית ד ;

העבירו לממשלת ישראל; ליום ההגנה, ל"א באדר, מגישות חטיבת הנגב פלמ"ח וחטיבת גולני את מפרץ אילת למדינת ישראל.

הנסיונות הראשונים

עד שנת 1957 לא היה נמל אילת אלא מונח מילולי במשרדי הממשלה השונים, כשלעתים רחוקות מאוד, כפעמיים בשנה בלבד, פוקדות אותו אניות קטנות.

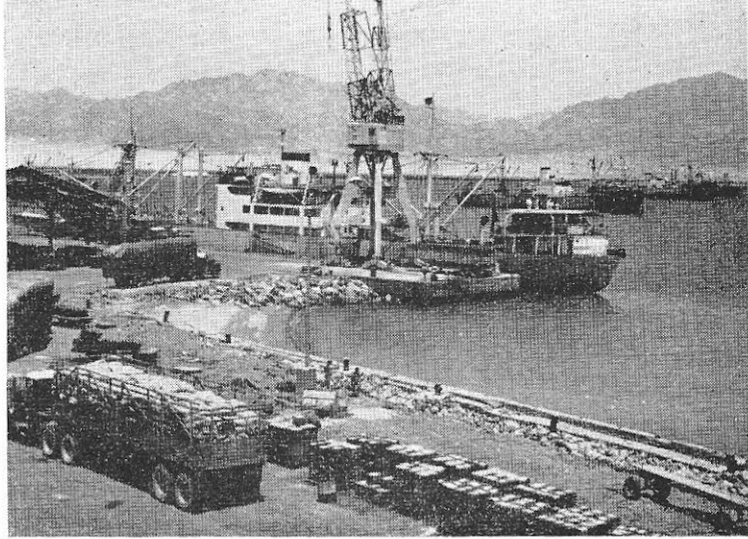
רק ב־1959 משעבר הנמל מרשות משרד־הפיתוח לרשות משרד־התחבורה ועם הקמת רשות הנמלים (ב־1961), החל הנמל תופס מקומו בצד נמל־חיפה ונמל־אשדוד העתיד לקום. מנהלת הנמל מנתה בשנים הראשונות לאחר קום המדינה 4 אנשים, שניים מהם היו שומרים. כאשר היה צורך לפרוק אניה היה מגיע למקום מנהל־עבודה מנמלי־פו ועמו קבוצת פועלים שעבדו בקבלנות...

נקודת המפנה היתה כאמור ב־1957, כש, בריגיטה טופט" אניה בת 3500 טון פקדה לראשונה את הנמל. היתה זו האניה הגדולה ביותר שעברה עד אז בנמל אילת וההכנות לפריקתה בוצעו כמבצע צבאי ממש. פקודת מבצע נשלחה לכל הגורמים והנמל והעיר כולה היו כמרקחה. היום רגיל

קורותיו

אילת נזכרה לראשונה בתיאור של מסע בני־ישראל במדבר (דברים, ב' ח') — "ובני עשו היושבים בשעיר מדרך הערבה מאילת ומעציון גבר". היא נזכרת שנית במלכים א' ט', כ"ו כסמוכה לעציון גבר; "בעציון גבר אשר את אילת על שפת ים סוף בארץ אדום", שם עשה שלמה "אני" ושלח אותה לאופיר על־ידי עבדיו ועבדי הים מלך צור. לאחר שנכשל נסיונו של יהושפט מלך יהודה לחדש משלוח ספינות מעציון גבר (דברי הימים ב', כ', ל"ו, ל"ז), ניסה עזויה בן אמציה לחזק את אילת כנמל של יהודה בים סוף (מלכים ב', י"ד, כ"ב), אך אחר ימי מלכותו של עזויהו פסק השלטון היהודי בנגב.

בתקופה ההלניסטית שוב נזכרת אילת כנמל נבטי, ממנו עברה דרך מסחרית חשובה לעזה. בתקופה הרומית והביזנטית נודע לנמל אילת נוסף על חשיבותו המסחרית, גם ערך צבאי. היא שימשה בתקופה זו כנקודת־מפתח במערכת ההגנה בדרום הארץ. במאה־ה־3 הועבר לכאן מירושלים הלגיון העשירי יחד עם המפקדה שלו. הישוב היהודי באילת הוסיף להתקיים עד אמצע המאה ה־10 ואולי גם עד ימי הצלבנים. מכאן ואילך היתה אילת נתונה בידיהם של שליטים שונים: — ערבים, תורכים ואנגלים. בשלהי מלחמת השחרור, לאחר מבצע "עובדה" חזרה אילת לרשות ישראל. בשעה 1600 של יום ה־10 במרס 1949, הגיעו כוחות של חטיבות "פלמ"ח־נגב" ו"גולני" לשערי אילת. דגל ישראל



הנמל הישן

הנמל לטפל מתוך שגרה באניות בנות 10000 טון ואף יותר, וכאשר באה היום אניה כ"בריגיטה טופט" מתיחסים אליה באדישות שבשגרה.

הנמל כיום

נמל-אילת מקשר היום את המדינה עם 4 חלקי תבל ב-4 קווים עיקריים:

- מזרח אפריקה ודרומה.
- פרס והודו.
- המזרח הרחוק (מאלזיה, בורמה יפאן).
- אוסטרליה.

מקומות אלה הנם שוקי העתיד של סחורות היצוא של ישראל וחשיבות היצוא אליהן הולכת וגדלה מיום ליום. כמות פרייהדרר שיוצאה השנה דרך נמל-אילת עולה בהרבה על כמות היצוא בשנים קודמות וזאת בעקבות המאמץ העצום להפנית הפרי לשוקים אלה. מאמץ זה נעשה עקב החששות שהתעוררו לאחר הקמת "השוק האירופי" ומשמעותו לגבי פרייהדרר הישראלי.

הנמל החדש



עיקר היצוא דרך נמל-אילת הוא יצוא של אשלג ופוספטים. מסדום ומאורון מגיעה הסחורה לאילת על גבי משאיות ארוכות החזרות לעתים ריקות בגלל סחורות היבוא המעטות המגיעות דרך נמל זה. כאן מתעוררת במלוא הריפותה בעית התובלה היבשתית. נכון שאין להתייחס לבעיה כפרטית לאילת ואין לקחת בחשבון את הנמל בלבד, אלא את הנגב כולו והשיקולים להתפתחותו או אי-התפתחותו.

על כל פנים, עובדה היא שפעמים רבות חזרות המשאיות ריקות לגמרי עד סדום או אורון וכאן נוצר כעין מעגל-קסמים: היבואנים טוענים כי יבוא סחורות דרך נמל-אילת אינו כדאי בגלל הוצאות ההובלה היבשתית לעומת זאת, רק יבוא מוגבר דרך נמל-אילת יוכל להפחית מהוצאות ההובלה. אז תוכל משאית עם פוספטים, למשל, לרדת עד אילת, לפרוק את מטענה ולחזור עד באר-שבע או דימונה כשהיא עמוסה בסחורת-יבוא.

בכל אופן, עד שיקומו בעלי אומץ ורצון ליבא סחורה לארץ דרך אילת, לא ישתנה המצב. משאיות יחזרו לצפון כשהן ריקות-למחצה.

מפעל האשלג בסדום, שחגג בימים אלה שלב נוסף בהתרחבותו, מתכוון ליצוא של כ-900 אלף טון אשלג בעוד כ-3 שנים. לפי התחזיות יעברו 2/3 מכלל היצוא דרך נמלי הצפון (חיפה ואשדוד) ו-1/3 דרך נמל אילת.

מוצרים אחרים שמייצאים דרך נמל-אילת הם מלט (כ-20 אלף טון בשנה), שמן-מאכל (בחביות), צמיגים, צינורות ומצרכים אחרים. מייבאים דרך הנמל בעיקר גומי.

98% מכלל הגומי המיובא לארץ עובר דרך נמל-אילת.

היש לך דבר טבעי מאשר להקים מפעל לעיבוד גומי באילת או לפחות בנגב? כי הרי נמל טוב ומפותח הוא אותו נמל שמאחוריו עורף תעשייתי. דוגמא בולטת לכך היא נמל-אשדוד. עוד לפני הפעלתו המעשית כבר דואגים לבנות בקרבתו מפעלי הרושת שונים, כדי שישיר מן המפעל יעבירו את הסחורה לאניה (באמצעים זולים כמו רכבות וקרוניות-הנמל) ואת סחורות היבוא הדרושות יעבירו ישר מהאניה למחסני המפעל הסמוך. ואף-על-פי-כן עד היום לא קם באילת או בסביבתה מפעל לעיבוד גומי (בעוד שבמסגרת תכנית ייחוד הגליל מקימים עתה ביח"ר לעיבוד גומי בנצרת).

הנמל בעתיד

מעצבי הכלכלה בכללה, ומתכנני הנמל בפרט יוצאים מתוך הנחה שאילת והדרום כולו יתפתחו בעתיד בקנה-מידה נרחב הרבה מאשר היום.

אי לכך ניגשו לבנות נמל חדש מדרום לנמל הקיים, נמל שיפורד מן העיר ולא "ייחנק" על ידה. עד היום בנו 528 מטר רציף (הוא הקרוי מנגש), מתוך הקילומטר וחצי המתוכננים, אין כוונה להמשיך ולהאריך עתה את הרציף, אלא להמתין שנים מספר ולהגדילו בהתאם לצורכי היבוא והיצוא.

על הרציף החדש מקימים מתקן שישפוך אשלג ופוספטים בתפוזרת לתוך האניה. מתקן זה יהיה מן המשוכללים והמודרניים ביים ביותר מסוגו בעולם. בעוד שהיום — טוענים אניה של 10,000 טון במשך 10-12 יום, אם הכל מתנהל כשורה הרי עם

בית הקברות התת-מימי

במפרץ חיפה

מעל קרקעית הים, אולם עיקר העבודה עדיין לא בוצעה — היא העבודה של משית 500 טון של ברזל החפורים היטב בקרקעית הים והיורדים עד עומק של 6 מטר מתחת לקרקעית. עומק הים ליד האניה הוא כ-9 מטר. נוסף לכך עוד 6 מטר שהאניה תקועה בתוך הקרקעית והרי לפנינו עומק של 15 מטר שאליו הייבים לרדוף כדי למשות את האניה. במקביל לעבודה על האמפייר קרוס ניגשים עתה ההולנדיים למשית אנית המעפילים פטריה, שטבעה בתוך הנמל עצמו. האניה טבועה ליד שובר הגלים הארוך של הנמל ומכבידה על עגינה לידו. שלטונות הנמל מעונינים מאוד במשית פטריה על מנת לאפשר מרחב עגינה נוסף בתוך שטח הנמל, דבר הנחוץ כאויר לנשימה בהתחשב במספר הרב של

צפירות ממושכות של שלוש גוררות שגררו את המבדוק הצף מנמל-חיפה לנמל הקישון בישרו לפני כ-3 חודשים את קיצו הקרוב של „בית הקברות לאניות“ אשר בנמל-חיפה ובמפרצו.

בתום 8 חודשי עבודה מאומצת של 30 בעלי מקצוע הולנדיים שוחרר לראשונה נתיב המים בין נמל-חיפה ונמל הקישון. עם משית שברי האניה אמפייר קרוס (Empire Cross) שטבעה במלחמת השחרור במפרץ-חיפה אפשר עתה להפליג בנתיב קצר המחבר את פתח נמל-חיפה עם נמל הקישון. עד גמר בצוע עבודות המשיה היה צורך בעיקוף גדול על סנת לעשות את המסלול הקצר הזה.

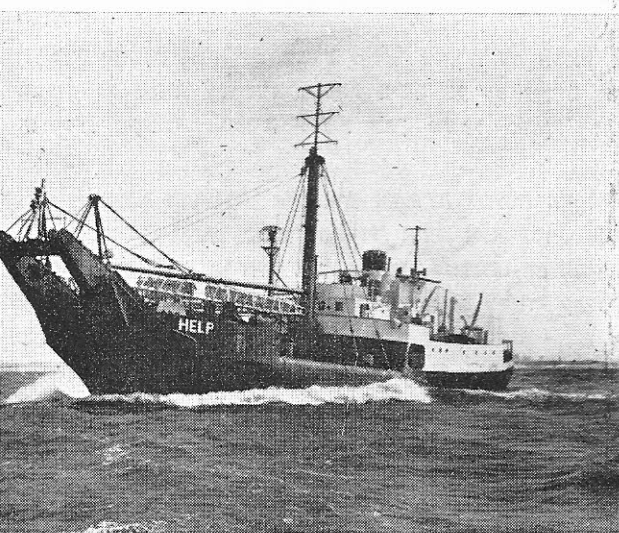
בינואר 1964 הגיעה לנמל-חיפה האניה ההולנדית Help לאתר מסע קשה של 4 שבועות. ההולנדים קיבלו על עצמם, כתוצאה ממכרו בין-לאומי, משימה שרבים לפניה ניסו ולא הצליחו בה — משית 6 אניות טבועות ממפרץ חיפה ונמלה. ה-Help נבנתה באנגליה ב-1943, במטרה לשרת את האדמירליות הבריטית במשית אניות טבועות בנמלי העולם השונים ובעיקר בנמלי אנגליה. משקלה של ה-Help הוא כ-1000 טון (Gross), אורכה 179 רגל, רוחבה 35 רגל ושקיה עתה 16 רגל.

ל-Help יש מדהף על ציר אחד והיא מונעת בכוח קיטור בעצמה של 1000 כוח-סוס. על האניה סידורי מגורים נוחים לצות של 42 איש. הצות הרגיל של האניה מונה 13 איש בלבד אולם אפשר להגדילו לצורך ביצוע פעולות הצלה. ל-Help אפשרות הרמה של 250 טון (!) בעזרת מנוף הנמצא בחרטום. נוסף לכך ישנם על הסיפון עוד שני מנופים קטנים יותר.

עבודות ה-Help בנמל חיפה

6 אניות שטבעו בנמל חיפה, מהן במשך מלחמת העולם השניה, מהן לפניו ובמלחמת השחרור צפויות למשיה. האניות הן — פטריה, אמפייר קרוס, פניכס, גוקום הרמן, אמפייר קומרי ואניה ללא שם (Nameless Ship).

עד היום, כשנה לאחר תחילת העבודה הצליחו ההולנדים למשות אניה אחת בכללותה — האניה ללא שם, שטבעה בפתח הכניסה לנמל ואשר לפני משייתה גרמה למפקדי האניות והנתבים לבצע עיקוף גדול בבואם להכניס את האניות לנמל. אניה אחרת, שהתחילו במשייתה היא האמפייר קרוס. עד עתה הצליחו למשות חלק ניכר ממנה, אותו חלק שבלט



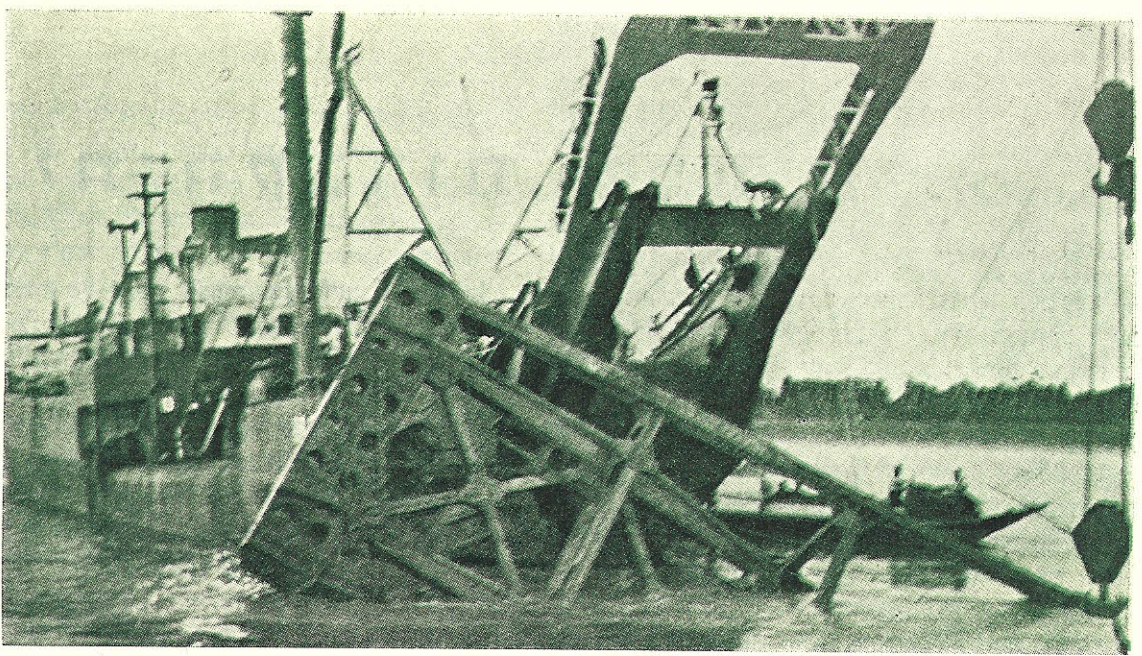
אניות הפוקדות את נמל חיפה, ואשר כתוצאה מחוסר מקום בו נאלצות לעגון מחוץ לנמל. את יתר האניות ימשו ההולנדים עם סיום משית פטריה והאמפייר קרוס. היות ועברו שנים רבות מאז טבעו האניות, יש להניח כי גם משך העבודה למשייתן יתמשך ויארך שנה ואולי אף יותר.

תהליך העבודה

ה-Help מהווה בסיס ימי צף ל-31 אנשי צותה, מהם כ-10 צוללים, לרשותה מספר סירות קטנות וכאשר עובדים

תעשיתי א ח ד. וכבר ציינו לעיל את העובדה, שנמל ללא עורף תעשיתי נדון, בדרך כלל, לכשלון. אולם, כידוע יושבים על מדוכת פיתוח הנגב, פיתוח משאביו ומפעלי התעשייה שבו. עם מציאת פתרון נאות לבעיות בכללותן יתעורר הנמל לחיים שוקקים וישמש מכשיר חיוני בפעילות הכלכלית של המדינה ופיתוחה.

גמר הקמת המתקן והפעלתו לא תארך הטעינה אלא יום העיר אילת מתבססת היום מבחינה כלכלית על 4 ענפים עיקריים: (א) תיירות, (ב) מפעל הנחושת בתמנע, (ג) בניה, (ד) הנמל עצמו. אך אין בעיר, המונה 10.000 נפש בערך, אף מפעל



הֵלֵפֵה
מוֹשֶׁה
שְׁבִיר
אֵנִיָּה
טְבוּעָה
בְּהוֹדוֹ

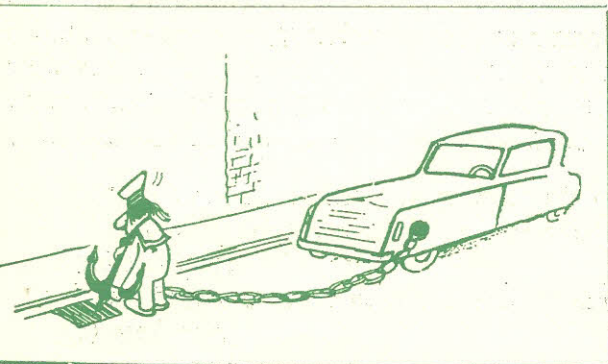
שירותו הספיק להיות בברזיל, בהודו ובמקומות אקזוטיים אחרים בעולם.

בהתחשב בזמן הארוך שהוא עתיד עוד לשהות כאן, נמצאים עמו בחיפה אשתו ושני ילדיו, וכך הוא נבדל מיתר הקצינים והימאים שמשפחותיהם נשארו בבית. ההולנדים, למרות היותם עם ימאים קשוח, רגישים מאוד לכל הקשור במשפחתם. על שולחנו של כל אחד מהם או ליד המיטה תלויים, בדרך כלל, תמונה של האשה ותמונותיהם של הילדים, זהובי שיער בדרך כלל. החברה משתדלת בכל אופן לבצע חילופים תכופים עד כמה שאפשר כדי להקל על הקושי.

„אֶכְסוּדוּס״ תֶּשֶׂאֵר בִּימִים

בקרבת חיפה טבעו לפחות 2 אניות נוספות. האחת — (ממנה נשארו שרידים בלבד), השנייה אניית המעפילים המפורסמת אֶכְסוּדוּס. לפני חודשים מספר ניסתה למשוך את אֶכְסוּדוּס החברה האיטלקית „פארוטה“; היא הצליחה להעלותה על פני הים ועתונים שונים הספיקו אפילו לדווח על כך. אולם למחרת, נעלמה האנייה ושקעה שוב לקרקעית הים. הימאים הותיקים שבנמל חיפה ציינו אז בסיפוק רב כי לאֶכְסוּדוּס איש לא יכול — לא האנגלים ולא אחרים. היא תנוח כנראה מנוחת נצח בתחתית הים במקום בו טבעה.

* * *



כוחו של הרגל

במשיית שתי אניות בעת ובעונה אחת — משרתות הן את הצות.

כדי למשות אנייה יש לבצע מחקר מוקדם על האופן בו טבעה, על הזוית בה היא מונחת ביחס לקרקע ולמים ועל הנתונים הקשורים לאנייה עצמה כגון משקל, אורך, רוחב וכיו"ב.

לפי טענת ההולנדים אין כיום אפשרות למשות אף אחת מן האניות הטבועות בחיפה כיחידה אחת, אלא לפרק אותן מתחת למים ולהוציאן חלק חלק. כאישור לטענתם הם מביאים את הנסיונות הקודמים שנעשו למשיית האניות על-ידי קבלנים שונים וללא הצלחה.

ראשית חכמה, איפוא, יש להוריד צוללים עם מטען גדול של חומר-נפץ אותו יצמידו לחלקי האנייה השונים. לאחר שהצוללים סיימו את מלאכתם יורד האחראי ובודק באם החומר הושם כהלכה ובמקומות הנכונים. באם בוצע הכל כשורה מופוצצים את חומר הנפץ ואז מרימים בעזרת המנוף הגדול (עד 250 טון) את החלקים שנקרעו מגוף האנייה, מעמיסים אותם על דוברות, אלו גוררות אותם מהוף למפרץ ומטביעים אותם שם, כך שלא יהוו שוב מטרד.

קיימת גם אפשרות של גרירת הגרוטאות על-ידי הֵלֵפֵה עצמה, היכולה לגרור עד 600 טון מבלי להרימם קודם בעזרת המנוף, אלא ישר אחרי הפיצוץ.

מקובלת כיום בעולם שיטה שונה לפני מטרדים תת-מימיים. לפי שיטה זו אין כלל צורך להרים את הגרוטאות מעל פני המים אלא חופרים בור ענק סביב האנייה הטבועה ומשקיעים את האנייה הטבועה בתוך הבור. לדעת ההולנדים אין שיטה זו מתאימה לפינוי האניות בנמל-חיפה.

צוֹת הָאֵנִיָּה

בֵּ-הֵלֵפֵה קיימים שני צוותים: האחד — הצות הקבוע של האנייה שבראשו עומד רב החובל, שתפקידו לדאוג לניווט ולבטיחות האנייה והצות השני הוא צות המשיה והצוללים. האחראי על צות המשיה הוא קצין הולנדי צעיר, רב-חובל בצי הסוחר ההולנדי שלו עבר עשיר של מבצעים. במשך

טביעתה של ה"טיטניק"

מאת: ק. קרוזרס

לאחר שאספה נוסעים ודואר בצרפת ובאירלנד, עזבה **טיטניק** את היבשת בשעות הצהריים של ה'11 באפריל והפנתה את חרטומה החד מערבה לעבר **ניו יורק**, כשעל סיפונה 2201 נוסעים ואנשי צוות.

עד חצות יום א' ה'14 באפריל 1912 התנהלה ההפלגה ללא מאורעות. הים היה שקט לגמרי ו**טיטניק** הפליגה ללא מאמץ במלוא מהירותה.

בשעה 0900 של אותו יום א', ה'14 באפריל הגיש האלחוטאי הראשי **פיליפס** לקברניט מברק ששודר על ידי האניה **קרונה**, בו היא מוסרת על דיווחים מאניות סוחר הנעות מערבה, על הימצאות קרח וקרחונים באיזור 42° רוחב צפוני, ובין קווי האורך המערביים 49° ו- 51° . תאריך הדיווחים היה 12 באפריל.

בשעה 1342 התקבל מברק ארוך מה**בלטיק** אשר דיווח על מזג אוויר נוח בסביבתה אך התריעה שוב על הימצאות קרחונים בנקודה 51° $40'$ צפון 52° $49'$ מערב, במשך אחר הצהרים התקבלו עוד שני מברקי אזהרה, אחד מאנית נוסעים גרמנית ושני מאנית סוחר אחרת, אך לא ידוע אם מברקים אלה הובאו לידיעת הקברניט, כיון שלא שודרה כל תשובה.

בהתאם לדיווחה של **קרונה**, השתרע שדה הקרח מילין מספר מצפון לנתיב המתוכנן של **טיטניק** ואלו דווחה של ה**בלטיק** ציין מקום דרומי יותר. הדיווח האחרון של אנית הסוחר, הגדיר את איזור הסכנה על הנתיב המתוכנן ממש. העתקי המברקים הודבקו בגשר והובאו לידיעת קציני המשמרת. חישוב ראשוני הראה שה**טיטניק** תמצא באיזור הקרח בערך בחצות.

עם שקיעת השמש, המשיכה **טיטניק** בהפלגתה לתוך החושך במהירות 23 קשר. השמיים היו בהירים ורבות כוכבים הבריקו ממעל. הירח שקע ואפילה מוחלטת עטפה את האניה המתקדמת.

הים היה שקט, כאילו שכבת שמן מכסה את המשטח הענק. רק רוח הפנים, קרירה וחדה האדימה את עיני הצופים. בגשר ריכו קצין המשמרת, הקצין הראשון, ו**יליאם מורדוק**, את כל תשומת לבו לבילוש אחר קרחונים. קציני המשמרת זוטרים, נגד המשמרת וצופים ניסו לקרוע את החשיכה. להגברת הבטיחות, הוצבו צופים נוספים בקן העורב ובחרטום. השעה היתה 2340.

לפתע, פילחו את הדממה שלושה צלצולים. צות הגשר

לפני כ'52 שנה ב'15 באפריל 1912, התרחש האסון הימי הגדול ביותר בעתות שלום אשר תואר וכונה על ידי העתונאי **וולטר לורד**, כ"גזילה שלא יישכח".

רבות מן העובדות וההתרחשויות של האסון מתאימות יותר לסיפור דמיוני מאשר לתיאור דוקומנטרי של המקרה.

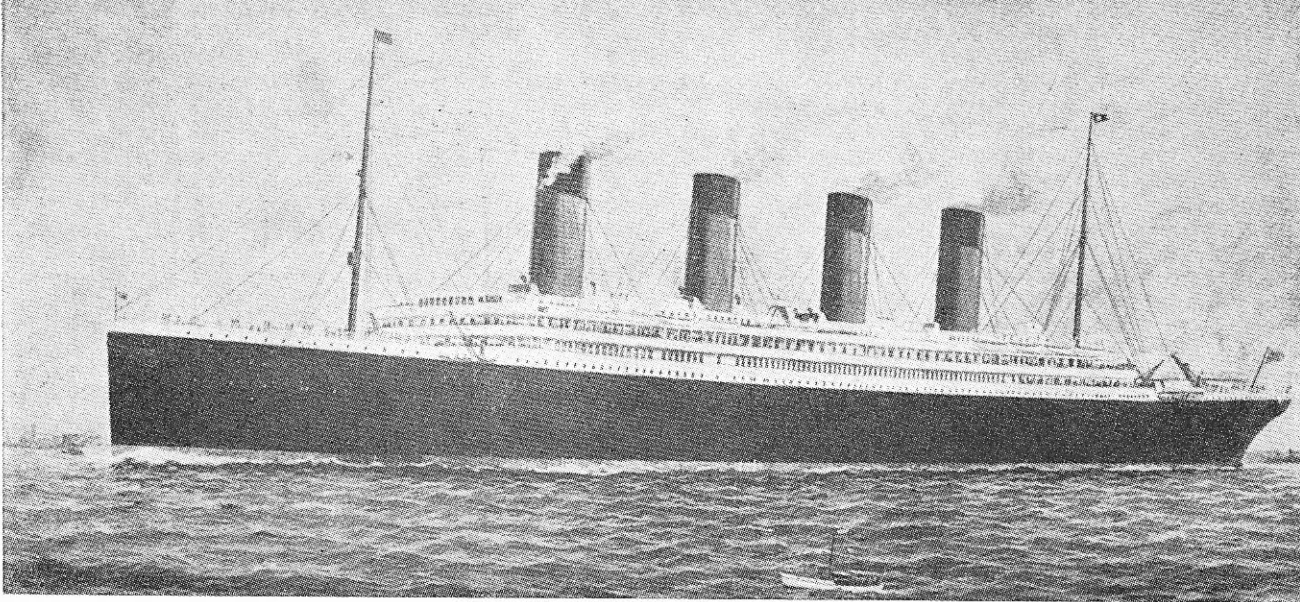
הטיטניק סיפקה את דרישות הקהל בכל הנוגע להידור, נוחיות ומהירות. גם היום יכולה היתה להמנות עם 10 האניות הגדולות ביותר. כל אחת מארבע ארובותיה עשויה היתה לשמש מנהרה למסילת ברזל. על מנת להסיע 50,000 טון פלדה במהירות של 23 קשר נדרשה מערכת כוח בעלת הספק של 55,000 כוח סוס. למרות זאת הספיקו 3 שעות להיעלמה של יצירת ענק זו מעל פני הים יחד עם 1503 נפש ורכוש בערך של 15 מיליון דולר.

הפלגת הבכורה של **הטיטניק** נקבעה לצהרי ה'10 באפריל מנמל **סותהמפטון** שבאנגליה. כמפקדה נקבע קומדור **אדוארד סמית** אשר 45 שנות נסיונו העמידוהו בשורה הראשונה בין אנשי הים.

"היום יפה ובהיר" — כך רשם קצין המשמרת ביומנו באותו בוקר. דגלים ונסים הונפו לראשי התרנים. דגלה הלאומי של בריטניה הגדולה התנופף לאטו בירכתיים בהתאם למשבי הרוח הקלילה. דגלה הלאומי של צרפת המונף בתורן הקדמי הכריז על יעדה הראשון — שרבורג, נס הדואר ודגל **P** (P) ציינו את תכונותיה הנוספות; על סיפונה יובל הדואר המלכותי והפלגתה תתבצע תוך 24 שעות. על התורן הראשי משך את העין דגל החברה, קו **הכוכב הלבן**, אשר ציין את אורחיו של הקברניט שעל הסיפון.

בצהריים, "בליווי" שמונה צלצולים וצפירה קצרה, שוחררו החבלים ועל רקע טקסים והמנונים החלה **טיטניק** בתנועתה האצילית, מלווה איחולי הצלחה וצפירות יתר האניות שבנמל. כבר יציאתה היתה קשורה בתקרית. בנסעה אחורה, גרמה פעולת מדחפיה לניתוק אניה קרובה ורק במאמצים גדולים מנעו ספינות הגר התנגשות. בהתרחקה מהחוף, התגלו לעין הדרה והודה של **הטיטניק**. גופה השחור שאורכו מעל לשישית המיל, (883) רגל, מבניה הלבנים וארבע ארובותיה שחלקן העליון צבוע שחור גרמו להתרגשות הצופים.

אט אט הגבירה מהירות ואז מתוך שישה צופרים, שכל אחד בגודל אדם, בקעו שלוש צפירות שזעזעו את חלונות העיר. כך יצאה ה**טיטניק** לים — עוטה הוד והדר.



הטיטניק היתה אחת מעשר אניות הנוסעים הגדולות ביותר שנבנו אי פעם. ארכה היה 883 רגל, מהירותה 23 קשר ויכלה להוביל כ-3000 נוסעים ואנשי צוות. היא נבנתה ב-1912 כהשקעה של כ-10 מיליון דולר

דיווח מהקצין הראשון, שלח קומוז'ור סמית את הקצינים הזוטרים לבצע סיור מקיף בחלקים הנמוכים של האניה. לפי הדיווחים — הצפת מזסן מס' 1, הצפת חדר דודים קדמי, 16 רגל מים בתא הדואר — הבינו שדין אניתו נחתך.

מיד הוחלל בשידור הודעות על האסון. עמדות חירום הוכרו, הדיילים הפנו את הנוסעים לסיפון הסירות, שם עסקו הקצינים בהכנת הסירות להורדה לים.

הנוסעים הגיבו ברוח טובה וראו באזעקה תרגיל המיועד להעשיר את הזכרונות הטובים שלהם... המושג „אניה ננתנה לטביעה” שגור היה בפי כל לגבי הטיטניק.

פעולות ההצלה נמשכו. זיקוקי תאורה נורו ברוחי זמן קבועים על מנת להאיר את החשיכה. הלחץ בדוודים שוחרר ברעש מחריש אוזניים על מנת למנוע את התפוצצותם עם טביעת האניה.

אט אט החל החרטום לשקוע אך למרות זאת לא נטו הנוסעים להאמין באפשרות של טביעה. גם אלה שתוך התמרמרות תפסו את מקומותיהם בסירות, התבדחו וקבעו פגישות לארוחת הבוקר בחדר האוכל...

רק לאלה שכבר שטו בסירות ההצלה סביב האניה הומחש גדול האסון על ידי השיפוע החזק של קו החלונות המוארים. בחלק הקדמי היו אלה קרובים מאוד למים ואילו אלה שבירכתיים המשיכו לעלות ולהתנשא.

גם על הסיפון פינתה עתה השלמה את מקומה לפחד ומתיחות. מירוץ מטורף על מספר מקומות אחרונים בסירה נבלם ביד קשה על ידי הקצינים במטרה לשמור על הסדר והארגון. למרות המצב העגום נשתמרה תקווה קלושה בלבבות הכל ששקיעתה של הטיטניק תפסק בשלב מסוים והיא תתמיד במצב של ציפה נויטרלית עד בוא העזרה. אך בשעה 0217 נגוזו גם תקוות אלו. הירכתיים המשיכו להתרומם עד אשר שלישי מאורך האניה התרומם אנכית לפני המים. נשמע קול רעם עמום. היו אלה המטלטלים שנפלו לכיוון חרטומה עקב כוח המשיכה, כאילו רצו להשיג אותה במירוץ לעבר החשיכה הנצחית. האורות שהפיצו אור ידידותי על הסביבה

כאילו חושמל בהשמע דיווח מצופה החרטום: „קרחון מול החרטום, אדוני!”

קצין המשמרת פנה להגאי והורה על ביצוע פניה חדה. בו בזמן, הפעיל את צות הטלגרף והעביר על ידי כך הוראה לחדר המכונות: „מלוא המהירות אחורה”. גם מנגנון נעילת הדלתות האטומות בכל שטחי האניה הפעל מיד.

כאשר רק החלה האניה להגיב על פקודת ההגה, פגעה טיטניק בקרחון. 37 שניות לאחר גילוי מבלים שתנתן למכונות אפשרות להקטין את מהירות האניה ועל ידי כך להקטין את עצמת המגח.

למרבה הפלא, לא היתה ההתנגשות מלווה בחבטה חזקה. להיפך, עקב הפניה של האניה, החליקה זו לכל אורכה על הקרחון, תוך הטיה קלה כאילו נתקלה בגל גדול.

תגובתו הראשונית של הקצין הראשון היתה טבעית וכל נוט אחר היה נהוג כמוהו. במקרה מיוחד זה אילו התנגשה טיטניק עם חרטומה, היה אמנם הנזק בולט מיד אך לא היה גורם לטביעת האניה כי רק מדורי החרטום היו נפגעים. כך, בהחלקתה לאורך הקרחון, נפתח פתח תת מימי בגופה באורך של 300 רגל.

המכונות הראשיות נעצרו מיד. לאחר דקות מספר נעשה נסיון להפעילן שנית אך לאחר סיבובים אחדים נדמו לנצח. האניה הענקית נעצרה בלב האוקיינוס כשהיא פצועה ונטולת עזרה.

* * *

בשעת ההתנגשות, ישנו רוב הנוסעים אך החבטה הפתאומית הקיצה אותם. לשאלותיהם המגששות קיבלו מן הדיילים תשובות מעודדות.

באולם העישון, עסקה קבוצת אנשים במשחק קלפים. אחד הנוכחים, שהרגיש בקרבת הקרחון יצא לסיור ודיווח על הימצאות קרח על הסיפונים. אחד המשחקים אף ביקש מעט קרח על מנת לקרר את משקהו שבינתיים התחמם...

* * *

עם עצירת המכונות עלה הקברניט לגשר. לאחר שקיבל

לחזור אחורה שעות מספר ולבחון את השתלשלות האירועים שהביאו לאסון הגדול.
ברדיוס של 200 מיל מנקודת האסון נמצאו כתריסר אניות, לשלוש מהן תפקידים ראשיים בדרמה זו. הטיטניק, בהפליגה מערבה במהירות 23 קשר, „הקליפורניאן“, שעצרה למשך הלילה בשדות הקרח והקרפמיה שהפליגה מזרחה במהירות 13 קשר. עם ירידת המסך נעלם אחד הכוכבים מן הבמה, השני קיבל את כל תשואות הקהל והשלישי הותיר את הצופים עם השאלה הנצחית: מדוע?

תחילת הדרמה כשעתיים לפני ההתנגשות כאשר אנית המשא של 6000 טון — קליפורניאן, עלתה על הבמה. אניה זו שהפליגה ב־5 באפריל 1912 מלונדון לכיוון בוסטון, היתה תחת פיקודו של רב־חובל סטנלי לורד בן ה־35.
ביום ב' ה־14 באפריל 1912, פגשה לראשונה את שדות הקרח ומאוחר יותר, בשעה 2021, משהחמיר המצב, החליט רב החובל להיעצר למשך הלילה. בשעה 2315 דיוח הקצין השלישי, קצין המשמרת לרב־חובל על אניה המתקדמת מכיוון מזרח. רב החובל עלה לגשר ולאחר התבוננות סביב האופק פנה לעבר חדר האלחוט, בו החזיק את המשמרת האלחוטאית אבנס. אלחוטאי זה הסביר לרב החובל שהוא קולט את הטיטניק ושלפי עצמת השידורים ניתן להניח שהיא קרובה ביותר. רב החובל הורה לאלחוטאי לקרוא לטיטניק ולדווח לה על מצב הקרח בסביבה. תשדורת זו לא הועברה, כי כתגובה לקריאות ענתה טיטניק „הפסק להפריע“ והמשיכה בשידוריה הארוכים עם תחנת חוף. אבנס האזין לשידורים אלה במשך זמן רב ולבסוף התיאש מלהעביר את מברקו, סגר את המכשיר והלך לישון. זמן קצר לאחר מכן געשו גלי האתר עם קריאות העזרה של טיטניק, אך אבנס ישן שנת ישרים.

מחדר האלחוט שוב פנה רב החובל לגשר ושם, יחד עם קצין המשמרת, התבונן בהתקרבותה של האניה הזרה. בשעה 2340 נראתה כאילו היא משנה את נתיבה ואורותיה נעלמו. לאחר דקות מספר הגיעו שניהם למסקנה שלבטח נעצרה האניה וכיבתה את אורותיה, כפי שהקליפורניאן עצמה נהגה.

בחצות, קיבל את המשמרת הקצין השני — סטון. רב

האירו במשך כל הלילה ואז — נצנוץ אחד והטיטניק נעלמה בהותירה חשיכה מוחלטת שהגבירה את זועת המעמד. יחד עמה נעלמו הקברניט, הקצין הראשון, אישים ידועי־שם ואלמונים, סה״כ 1503 איש.

שאגות האומללים שנזרקו לפתע לתוך המים הקרים הפחידו את צותי הסירות אך אלה בידעם שאין בידם להושיע, ניסו להחליש את השאגות על ידי שירה בציבור, כל סירות ההצלה הורחקו מדופן האניה כדי למנוע את משיכתן למערי־בולות הטביעה.

כמות הסירות באניה הגיעה ל־20, עם קיבולת של 1178 איש אך עקב המהומה לא התמלאו ומכאן המספר הקטן של הניצולים.

עם היעלם האניה, נפנו הניצולים, סה״כ 712 איש, לדאוג למצבם־הם ולהצלתם. הסירות קרבו זו לזו ודעות שונות הובעו בקשר לסיכוי הפגישה עם אניות עוברות. אנשי הצות סברו שהאולימפיק אניה אחות לטיטניק עתידה להגיע תוך 12 שעות. לאמיתו של דבר היתה זו רחוקה הרבה יותר. פעולתו האחרונה של האלחוטאי היתה הזעקת 6 אניות שחשו במלוא מהירותן לזירת האסון.

* * *

האות הראשון להתקרבות ההצלה ניתן כשעה לאחר טביעת הטיטניק. הד של ירי תותחים נשמע ונראה זקוק ניצת. הניצולים החלו בסריקת האופק עד שנתגלו אורות תורן של אניה קרבה. אט אט התחזקו האורות, אך ההתרגשות הגיעה לשיאה רק כאשר ניתן היה להבחין באורות הצד, הירוק והאדום אשר הבהירו לניצולים את כיוון התקדמות האניה.

לצורך סימון נאסף בין הניצולים כל חומר מתלקח לשם הבערת מדורה. האניה המשיכה להתקרב ואורותיה נעשו חזקים ובהירים יותר. כאשר הגיעה ליד קבוצת הסירות, עצרה את מהלכה וביצעה חצי תפנית אשר גילתה לראשונה לעיני הניצולים שורת חלונות מאורכים ומעודדים.

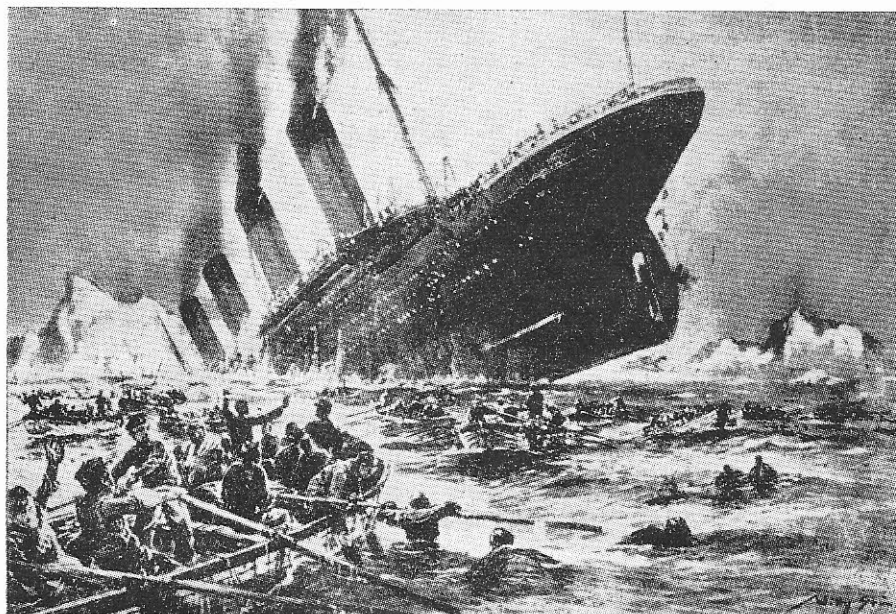
השחר העולה גילה לניצולים את הקרחונים וגושי הקרח שסובבו אותם.

דמותה של אנית נוסעים החלה להצטייר כשהסירות מתקדמות לעברה. 1424 עיניים התאמצו לזהות את האותיות הלב־נות הצבועות בחרטום האניה הגור־אלת ק—ר—9 קרפמיה — שם שנחרט מיד בהכרתם של הניצור־לים. לכל חייהם יזכרו שם זה כפי שזוכרים את שמם שלהם.

בשעה 0830 נגמרה העמסת הני־צולים. הים השקט סייע לפעולות ההצלה. חלק מהסירות היו מלאות מים וכושר עמידתן לפרק זמן נוסף היה מוטל בספק.

* * *

עתה כשכל הנוסעים שאפשר היה להצילם על הקרפמיה — ניתן



החובל נוכח בהחלפת המשמרת ונשאר על הגשר עם הקצין השני למשך דקות נוספות. הוא הפנה את תשומת-לבו של קצין המשמרת לאניה זרה שאורותיה הופיעו שנית. משנוכח שאינה בתנועה, ירד מהגשר.

בשעה 0115 ראו קצין המשמרת ועוזרו זיקוקים שנורו מן האניה הזרה ומיד דיווח לרבי-החובל. הלה שאל אם הזיקוקים היו זיקוקי זיהוי, בהתאם לנוהג לפיו אניות מזהות עצמן בלילה. לפני אניות חולפות, באמצעות זיקוקים צבעוניים. מאחר שכל הזיקוקים היו בצבע לבן ולא היו סימן זיהוי כלשהו, עלה רב החובל לגשר ולאחר מספר דקות התרשם ששוב אין שינוי במצב וחזר לתאו. קצין המשמרת ניסה להתקשר באיתות-אור אך לא קיבל תשובה.

בשעה 0205 לאחר שנראו זיקוקים נוספים, שלח קצין המשמרת את עוזרו אל רבי-החובל, לקבל ממנו הוראות נוספות. רבי-החובל התרומם במקצת ממשכבו, שאל לשעה ונרדם מיד. עוזר קצין המשמרת חזר לגשר ללא שום הוראה. שני קציני המשמרת המשיכו להתבונן בפעולותיה המשונות של האניה השכנה והתפלאו על הזוית המשונה של אורותיה. בשעה 0220 נראתה האניה בעלת האורות המשונים מפליגה דרומה ולאחר מכן נעלמה.



האלחוטאי של
הטיטניק,
פיליפס, נשאר
ליד מכשירי הקשר
עד טביעת האניה

עד שעה 0400, מועד החלפת המשמרת, לא התרחש מאומה. הקצין הראשון **סטיוארט** שקיבל את המשמרת לאחר שנמסרו לו כל הפרטים חש בהתקרבותה של אניה שלישית לזירה. היתה זו ללא ספק **הקרפתייה** שהתקרבה מדרום. ספקות הטרידו את הקצין הראשון והוא העיר את האלחוטאי טאי אשר מיד לאחר הפעלת המכשיר קיבל את התשובה להתרחשויות המוזכרות; כל הגלים דיווחו על אסונה של **הטיטניק**.

רבי-החובל **לורד** הוזעק מיד מתאו וביקש מעל גלי האתר את הגדרת מקומה של **הטיטניק**. התשובה גרמה לו מפח נפש. היתה זו הגדרה הקרובה מאוד למקומו הוא. מיד הופעלו המכונות ורב החובל ניוט את אניתו לעבר נקודת האסון. בהגיעו לשם, עם עלות השחר, כבר אספה **הקרפתייה** חלק גדול מן הניצולים.

בועדות חקירה, הן בריטיות והן אמריקאיות, לבירור האסון, הכחיש רב החובל **לורד** כאילו נתקיימה שיחה בין השעות 0130 (מועד עזיבתו את הגשר) ל-0400, אך זכר

בצורה מעורפלת כי מישהו נמצא בתאו במשך שעות אלה. כמו-כן טען שהקצין השני דיווח לו על זיקוק אחד לעומת שבועתו של האחרון שטען כי דיווח על מספר רב של זיקוקים. כנראה ישן רב החובל שינה עמוקה ולא חש בכל המתרחש.

כמו כן טען רב החובל כי האורות נראו לו כאלה של אנית משא לעומת עדותם של קציני משמרת ואנשי צוות שנשבעו שראו אורות של אנית-נוסעים גדולה. גם קציני **הטיטניק** וחלק מן הניצולים טענו שבמשך כל זמן האסון הבחינו באורות של אניה מעבר לקרחון, אך כל נסיונותיהם למשוך את תשומת לבה עלו בתוהו.

לפי חוות דעתה של ועדת החקירה הבריטית שנוהלה על-ידי לורד **מרסי** התברר שהאור שבא ממזרח ונראה כאילו פנה דרומה ונעלם, בהתאם לדיוחם של רב החובל ויקצין השלישי של **הקליפורניאן**, היה אור **הטיטניק**, שנעלם על-ידי הקרחון. גם זמן הטביעה היה ידוע. הצללית שנראתה לקצין השני כשהיא פונה דרומה ונעלמת בשעה 0220, היתה את שיא הדרמה — שקיעתה של **הטיטניק**.

רבי-החובל **לורד** טען שהמרחק בינו לבין האניה הזרה היה כ-19.5 מיל. לפי העדויות מתברר שהמרחק היה קטן בהרבה. לכן ניתן להסיק שהיה באפשרותה של **הקליפורניאן** להתקרב אל **הטיטניק** ובעזרת הים הנוח להציל את כל אנשי הצוות והנוסעים של **הטיטניק**.

נחזור ונראה מה התרחש באותו זמן על **הקרפתייה** בדרכה מניו-יורק לים התיכון. בשעה 0015 התכונן **קוטם** האלחוטאי ללכת לישון. מועד משמרתו עבר זה מכבר אך עדיין, כשהאזניות לראשו, עסק בהתרת שרוכי נעליו. לפתע התערורר האזניות לחיים וצליליהן הקפואוהו. מתוכן בקעה קריאה לעזרה "**CQD**", חתימת ההודעה "**MGY**", שם הקריאה של **הטיטניק**, העבירה בו צמרמורת.

קוטם זינק לגשר הודיע מיד לקצין המשמרת, וזה מבלי להקיש בדלת, התפרץ לתאו של רבי-החובל ובישר לו את החדשות.

רב החובל ניגש מיד לפעולות החצלה. תחילה היה צורך לקבל את הגדרתה המדויקת של **הטיטניק** ובהתחשב עם הגדרתו — היה חייב לקבוע את נתיב ההפלגה החדש. פעולתו לא זר נעשתה בזהירות רבה, כי כל טעות בניווט משמעותי תהא אבדן חיים ולעומת זאת לא היו סביבו אתרי ניווט לפיהם יוכל לכוון עצמו.

הודעה הועברה מיד לקצין המכונה להכין את המכונות למהירות מכסימלית. חדר הדוודים תוגבר וקצין המכונות עצמו תפס את מקומו בחדר המכונות לפיקוח.

בחדר האלחוט המשיך האלחוטאי בדבקות לאפס את מכשיריו כדי לשפר את הקליטה. בשעה 0025 קיבל את המברק הבא: "**SOS—CQD—MGY**" התנגשתי בקרחון — נזק גדול, הגדרתי $46^{\circ} 41'$ צפון $15^{\circ} 50'$ מערב" חתום: **סמית**, מפקד.

לראשונה נעשה שימוש מציאותי בקוד **SOS** (Save Our Souls) שזה עתה צורך לחוק הבינלאומי. הגדרתה של **טיטניק** סומנה על המפה ולאחר דקות מספר של התברר ננות ציוה רבי-החובל על הנתיב החדש — „קורס 308". הו-

דעה הועברה לחדר ההגה והנתיב שונה בכיוון אל טיטניק שנמצאה במרחק 58 מיל.

אל הטיטניק שודר מברק קצר „בא במלוא המהירות!“. כך החל המירוץ נגד הזמן אשר סופו להביא תהילה לקרפתייה ולצותה. כתוצאה ממנו הוענק לרב החובל תואר „סיר“ והוא מונה כאביר האימפריה הבריטית על ידי המלך ג'ורג' החמישי ב־1926. אט אט החלה הקרפתייה להגביר את ה־הירותה. בחדר הדוודים עמלו המסיקים, כשגופם ערום למחצה, בדחפם את הפחם לתוך תא השריפה. כל הקיטור נוצל להנעת המכונות הראשיות וכל מכונות העזר שותקו. המהירות עלתה, 13–14..... 17 קשר.

אך התגובה למברק האסון לא התבטאה רק בגשר ובחדר המכונות. צות האניה התעורר ובמטבח החלו בהכנת מזון וקפה. הרופאים הכינו מכשיריהם. הוכנו מקומות לינה. אבי זרי הסיפון ומנופיו הוכנו להעמסה מהירה. הותקנו רשתות להעלאת ילדים, סולמות וחבלים שולשלו מן הסיפונים למים. תאורה חזקה האירה את כל שטח האניה. סירות הצלה הוכנו להורדה לים. גם זיקוקים נורו בהפרשים קבועים כדי להרים את רוח הניצולים ולהודיע על התקרבות ההצלה. כל האניה כולה נרתמה לקראת פעולות ההצלה הקרובות. על הגשר, המשיכו רב החובל רוסטון ועמו כל הצות לצפות בעירנות לעבר האופק. נוסף על התקוה לגילוי הטיטניק העסיקה את מוחם מחשבה נוספת: הקרה. זהירות רבה נדרשה מרב החובל. גם בטיחות אניתו היתה בסכנה. מברקים שהגיעו דיוחו על מצבה האנוש של הטיטניק והתריעו על טביעתה הקרובה. בשעה 0215 התאמתו חששותיו של רב החובל. קרחונים הופיעו סביב אניתו ורגעים יקרים אבדו בתמרוני התחמקות. בשעה 0217 נשמעה טיטניק מעל גלי האתר. בקול חלש ובלתי יציב, החלה בשידור שנקטע באמצע.

* * *

בגן עירוני בניו־יורק מוקדשת אנדרטה קטנה לזכרם של האלחוטאים שאבדו בים תוך מילוי תפקידם. שם חרוט גם שמו של האלחוטאי הראשי של טיטניק ז'אק פיליפס בן ה־26, אשר מכשירו נדם רק עם טביעת האניה.

במשך הלילה עוד נשמעו קריאות אל הטיטניק אך זו לא היתה קיימת יותר. בשעה 0340, נראה אור ירוק ובודד לפני חרטומה של קרפתייה. בשעה 0355 הורידה קרפתייה את

מהירותה וכעבור 5 דקות עצרה ליד הסירות. כאשר הקבוצה הראשונה של הניצולים עלתה על הסיפון דיוח הקצין האחר ראי כי אכן טבעה טיטניק בסביבות שעה 0230.

שמחה ועצב התמזגו בפעולות ההצלה. בשמחה נפגשו קרובים לאחר פרידה ועצב ניבט מעיניהם של ניצולים הבול־שים אחר יקיריהם.

מתוך הסירות המלאות רק בחלקן התברר לרב החובל רוסטון שאנשים רבים איבדו חייהם. לאחר ספירת 712 נייצולים הזדעזע בחושבו שטיטניק עזבה את אירופה כשעל סיפונה יותר מ־2000 איש.

בין הניצולים היו גם 4 נוסעים סמויים, סינים, אשר מצאו מחסה באחת מסירות ההצלה.

בספרו „שיבה מן היס“, מתאר רב החובל של הקרפתייה פגישה בין זוג נוסעים של אניה זו ובין קרובי משפחה בין הניצולים שערב לפני כן עוד התקשרו מעל גלי האתר.

בשעה 0830 תמו פעולות ההצלה. קרפתייה הודיעה לעולם על טביעתה של טיטניק ועל איסוף הניצולים וכי לא דרושה עזרה נוספת. לאחר העלאת עשרים סירות ההצלה של טיטניק, פנתה קרפתייה לעבר נקודת הטביעה ושם עם דגלים מור־כנים ועל רקע הקרחונים הלבנים המבהיקים, לאור שמש הבוקר נערך טקס דתי לזכרם של הנעדרים ותפילת הודיה של הניצולים.

רב החובל התעלם מנתיבו המתוכנן ופנה חזרה לניו־יורק להורדת הניצולים. גם דרך זו לא עברה בקלות וגורמי הטבע כאילו גמרו אומר להתנכל לניצולים. ים זועף, רוחות חזקות וערפל סמיך הכבידו על האניה העמוסה בדרכה, אל חוף המבטחים אליו הגיעה לאחר שעות רבות.

מוקף על ידי עתונאים ברדתו לחוף, הצהיר רב החובל העייף: „אני מודה לאל שהייתי בטוח קליטה ממקום האסון ושהספקתי להגיע ולסיים בהצלחת חיי אדם“.

* * *

אבדנה של טיטניק היה זעזוע קשה לעולם, אך תרם רבות להחדרת הבטיחות הימית בלב כל הנוגעים בדבר. רק מאותו יום גורלי של הטביעה אנו עדים למשמרות אלחוט רצופות, לסיורים ולדיווחים מטאורולוגיים, שיפור סירות ההצלה, הגדלת מספרן והתקנת תקנות ברורות ומוגדרות בקשר לבטיחות כלי שיט בים.



בית התרבות ע"ש כ"ג יורדי הסירה

יחסית, קרם הרעיון בשר וגידים והבית הנאה עמד על תילו. במעמד קהל רב של אנשי היחידה קציני החייל, סגן שר הבטחון מר פרס, מר פדרמן ורעיתו ועובדים בכירים של מפעל י. פדרמן וכן מוזמנים רבים אחרים, נערך טקס הנוכח בית התרבות באחד הימים של שלהי אוקטובר אשתקד. לאחר הסרת הלוט מעל השלט הנושא את שם הבית, על-ידי הגב' תמר ברגמן בתו של כתר יאל יפה ז"ל, מפקד הכ"ג ולאחר קביעת המזווה על ידי הרב הראשי לצה"ל אלוף גורן, נכנס הקהל פנימה להנות מדברי הברכה ומהכבוד הטעים שהוכן ע"י היחידה. את דברי הברכה נשאו ראש העיר מר חושי, אל"מ זאב, יו"ר הוועד למען החייל, מר יקר תיאל פדרמן ומפקד חיל-הים. בדבריו הודה מפקד החייל ליוזמים ולתורמים על פעולתם הברוכה והעלה על נס את הקשר האמיץ בין הימאים של אותם הימים של התנדבות אשר בקפיצתם הנחשונית סללו לפנינו את התיב בים, לבין ימאינו שבהווה. את דבריו סיים מפקד-החייל בצטטו את דברי המשורר על כ"ג יורדי הסירה.

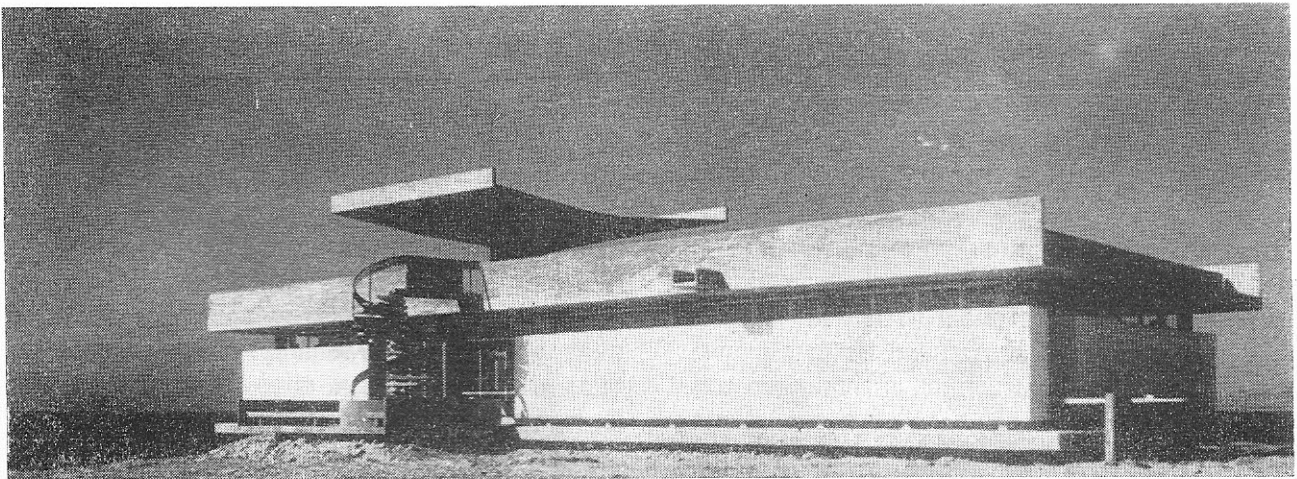
**„שמש מלוטף בעשב ים
רוחם שותקת עם שתיקת הים
רוחם חוזרת סוערת עם קצף משברי הים
רוחם הולכת עמנו עם הנתן האות לצאת אל מלחמות
הים“.**

המועדון על שם כ"ג יורדי הסירה

לכאורה אין בבית תרבות הנצב ביחידה צבאית משום חידוש. רבות היחידות שחדר תרבות או אפילו בית תרבות מפארים את בסיסיהם. אף-על-פי-כן, היתה חנוכת בית התרבות על שם כ"ג יורדי הסירה באחת מיחידות חיל-הים, מאורע יוצא מגדר הרגיל.

הבית שהוקם על תל הנשקף אל הים, בנוי בצורה בלתי רגילה הן מבחוץ והן מבפנים. לפי תכנונו של הארכיטקט החיפני הצעיר אהוד מנדל בליט, נבנה הבית מחמרים חשופים בלתי חלידים. נוסף לאפשרויות הבדור הרגילות הנמצאות בכל בית תרבות כמו פינת שק"ם, פינות קריאה ומשחקים, מצויד המקום בבמה ובמחיצות הנתנות לפרוק בנקל כדי ליצור אולם רחב ידיים היכול לקלוט כמה מאות איש. גם הגג השטוח, שבמרכזו שטח מגבה ומכוסה בגג, נתן לנצול להופעות ומפגשים חברתיים.

התכונה הנוספת המציינת את בית התרבות היא עצם הקמתו. באחד הבקורים שערך ראש עיריית חיפה מר חושי ביחידה נולד הרעיון להקמת בית תרבות נאה שירחיב דעתם והנאתם של הבריות. כדי להפוך את הרעיון למציאות היה צורך באמצעים וכאן גילה ראש העיר את מלוא כוחו עת שגייס את מפעלי פדרמן לבנין ופתוח. במרצו ובהתלהבותו סחף את התורמים לפעולה נמרצת ומהירה. תוך תקופה קצרה



ובכן, נופשים...

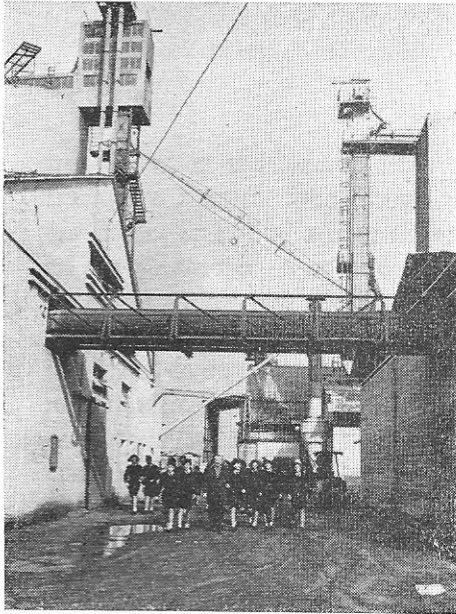


באחד מערבי דצמבר האחרונים התפלאו עוברים ושבים בככר דיזנגוף בתל-אביב, לשמע צלילי תזמורת ושירה שבק" עו מקפה „אמנות“, פליאתם גברה משהציצו פנימה וראו שהתלבושת השלטת בכפה היא התלבושת הכחולה כהה של חיל הים. היתה זו מסיבת-סיום לסדרת מחזורי-נופש שנערכו בת"א לחיילים בשירות חובה בחיל-הים. בתקופה זו הספיקו כמה מאות מאנשי החיל להנות מנופש מרגיע ומרענן בבנין הנאה של בית השריון. תנאי המקום הנפלאים, יחסם האדיב והאמתי של אם הבית, אהובה, ושאר „הדודות“ השפיעו רב טוב ונחת על הנופשים. בין היתר נערכו טיולים ובקורים וכן חולקו למשתתפים כרטיסים לסרטים ולהופעות בידור שונות.

החיל· ארועי החיל· ארועי החיל· ארועי החיל

חיל הים - „בול“!

יתכן שהיו כאלה שהופתעו משנתבררו תוצאות האליפות הקבוצתית של צה"ל בקליעה. אולם בין המופתעים לא היו אותם ששה שיצגו את חיל-הים באותה תחרות. התוצאות שהושגו בתחרויות החיליות הפיחו בלבותיהם את התקווה להשיג מקום ראשון ואמנם לא נתאכזבו. אך המקום הראשון לא הושג בנקל והתוצאות הסופיות מעידות על כך. למעשה זכו קבוצת חיל הים וקבוצת גדנ"ע במספר נקודות זהה. 96 מתוך 120 אפשריות. המקום הראשון נקבע לפי תרגילים שנקודם קבע את סדר המקומות.



אתה
יורה
ימינה
ולמעלה
מדי

בנות ח"ן של החיל אורחות עירית חיפה

המלה מסורת מעלה במחשבה. הווי ומנהגים שנוצרו תוך תקופה ארוכה ונתנסו בנסיונות רבים ומשונים. המנהג הנאה שסגלה לעצמה עירית חיפה לארצה את בנות הח"ן של חיל-הים החל רק בשנה שעברה. אף-על-פי-כן משנשאלה קצינת הח"ן החילית על אותו יום שנערך בשבוע האחרון של חודש דצמבר, השתמשה במלה מסורת. מפעל נאה זה שתקוטנו כי אמנם יהפך למסורת נערך ע"י העירייה ובו מבקרות בנות החיל במפעלים שונים שבחיפה וסביבתה. נהנים מכבוד וארוחת צהרים וממסיבה נאה לסיום היום. הפעם נבחר ביח"ר „שמן“ וחיליות רבות ביניהן בנות חיפה זכו זו הפעם הראשונה לבקר באחד מותיקי המפעלים בארץ. נוסף לביח"ר „שמן“, בקרו החיילות במוזיאון לאמנות עתיקה, במכון האוניברסיטאי במוזיאון היפני ועוד. ארוחת צהריים סעדו בחברת קצינת ח"ן ראשית סא"ל סטלה לוי במועדון דון הקצינים שבהר הכרמל. מוזמנים נוספים היו קציני חיל בכירים שבמחלקותיהם או יחידותיהם עובדות הבנות וכן קצינות החיל.

הרוח החיה בעריכת המפעל היו כרגיל הגב' מלכה לוי-נון נציגת הועד למען החייל בועדת האמוץ שלידי עירית חיפה, יו"ר ועדת האמוץ מר בנין ויו"ר הועד למען החייל בחיפה מרת בורי.



בנות החיל מבקרות בביח"ר „שמן“ (למעלה) ובמכון האוניברסיטאי

המילואים באים!

ראיין וכתב: אלכס גלעד

נסינום הוא דבר שלא יסולא בפז. הם עברו כבר תרגולים כאלה לעשרות, ואולי אף מאות. הם נושאים אתם מטען של ידע שהשנים אינן משפיעות עליו, ואינן פוגעות בו.

ש. האם הם שמחים לבוא לשירות?

ת. אם נצלם את פניהם בעת קבלת „צו קריאה“ — הן לא תבענה שמחה בולטת. אך שוב וצלם את פניהם עם הגיעם לאניה, ואז תראה את הרגשתם האמיתית. ברור, לכל אחד בעיות משלו. אין זה קל לעזוב בית, אשה, ילדים ומקום עבודה. אך בסופו של דבר זוהי יציאה מהשגרה, פגישה עם חברים ותיקים ועם הווי שאהבו אותו. לנו, אנשי צבא הקבע אין הזדמנות כזו. ומהלכת הלצה כי אנשי צבא הקבע היו מאושרים ממש לבוא פעם בשנה לשירות מילואים...

ש. הקיים קשר בין היחידות לאנשי המילואים במשך כל ימות השנה?

ת. האניות שומרות בדרך כלל על הקשר עם אנשיהן. במסיבות השייטת אנו פוגשים במספר רב של אנשי מילואים הבאים לשמוח עמנו.

ש. איך מקבלים חיילי החובה את אנשי המילואים?

ת. הטירונים מביטים בהם תחילה בעיניים מזלזלות מעט, אך לאחר זמן קצר ביותר, כאשר הם עומדים על רמתם הגבוהה הופכים מבטי הזלזול למבטי הערצה.

ש. מהו גיל הפרישה מיחידה קרבית?

ת. בגיל 45 זכאי חייל לעבור מיחידה קרבית, — זכאי אך לא חייב, וכבר נתקלנו במקרים של חיילים שלא היו מוכנים לוותר על שירותם.

ש. על מה מושם הדגש באימון המילואים?

ת. במקום שהם יגרדו חלודה מהסיפונים, אנו מגרדים מהם את החלודה שצטטברה במשך השנה. כל שנה אנו שמים את הדגש על פרטים אחרים. השנה, למשל, תירגלנו תנאי קרב מבלי „לרענן“ את ידיעותיהם של המילואים — יצאנו לים וטווחנו. שמנו את הדגש על פעולה תוך תקלות. כאשר כלי שיט לוחמים, יש פגיעות ויש נפגעים, ומגמתנו היא לדעת לספוג מכות ולא לכרוע בגללן. יזמנו תקלות ודימויי קרב, והצוותים נאלצו לפעול כשם שיפעלו בקרב. ועלי לציין שהם פעלו היטב.

שוב הידהדו קריאות השמחה במסדרונות המשתות, שוב נראו הפנים המוכרות. אמנם, השיער דליל מעט, גם הכרס כבר בולטת, אך העיניים רושפות ובורקות.

הם באו — הותיקים, — כל השמנא והסלתא של המשחתות הישראליות. אנשי-הקבע בולעים את הקשיחות החיצונית המאפיינת אותם לרוב: „לא כל יום נפגשים עם חברים לנשק ותיקי קרב“ פולט רס"ר ותיק.

הקליטה אינה בגדר בעיה אצלם. המכונה הקולטת משומנת היטב, וחומר הגלם — קרי המילואים — גם הוא משופשף כדבעי בנוהל זה. עוד דקה דקותיים וההתארגנות נשלמה, ועל הסיפון נערכת פגישה ששום סופר או עתונאי אינו יכול לתארה במלים. — הם שירתו פעם יחד, השתתפו באותם קרבות, יצרו הווי, — בטרם פנו איש לדרכו. פעם בשנה בעת שירות המילואים, הם נפגשים. את השעתיים הראשונות לא יוכל גם הנוקשה שברס"רים לגזול מהם. הם שקועים בסיפורים אודות השגיהם בשנה החולפת, המתגלמים בהצגת תמונתיה של הבת שגדלה בינתיים, ושואלים בפעם ה-1000 את השאלה הריטורית — „אז ספר מה נשמע?“.

אתה, שאין חלקך עמם, מוטב כי תסור מעט הצידה ותפנה מקום ל... — הוד מעלתה הנוסטאלגיה.

ואכן, פנינו בינתיים למשרדו המרווח של מפקד השייטת, אל"מ מנחם כהן, וביקשנו כי יספר לנו על אותם בחורים ששם הכולל הוא — המילואים.

ש. מה חשיבותם של אנשי המילואים?

מפקד השייטת מתרווח בכורסתו, ועונה בקול שקט מאד, צלול ובטוח.

ת. במשך כל ימות השנה אנו עובדים עם „יד אחת“ — יד חזקה, יעילה אך בכל זאת — יד אחת. חלק מהצוותות נמנה על אנשי המילואים. והם הם היד השניה שלנו.

ש. איזו יד — אם אפשר לשאול?

ת. שתי הידיים הן ימניות.

ש. מה רמתם המקצועית?

ת. חלק מאנשי המילואים משלים תפקידי מפתח. מבחינה מקצועית אפשר לסמוך עליהם יותר מאשר על אנשי החובה. הם מבוגרים יותר, שקולים יותר, מיושבים יותר, ומעל לכל, —

ש. נניח לרגע כי עליך לגייס פתאום את כל אנשי המילואים ולצאת לקרב. כמה זמן עלולה לגזול ההתארגנות? מפקד השייטת מחייך: — הכל תלוי בנסיבות. על כל פנים מן הנסיון נוכחנו שתוך זמן קצר ביותר מוכנים אנו לפעולה. הודינו למפקד, ופנינו לעבר המשחתות. שם, בתוח מספר 4 פגשנו את סמל צבי. צבי בן ה־35 עלה לדרגת סמל בעת שירות המילואים שלו. בחייו האזרחיים הוא עובד בבית חרושת „אתא“ — ובמילואים הריהו מפקד תוח 4. צבי שמח לבוא למילואים: — „סוף סוף זוהי ההזדמנות היחידה לימאי ותיק כמוני להפליג שוב, מבלי שהאשה תרים

קולה בצעקה“. מפקד האניה הסימפאטי הסביר את הרגשותו־הוא: „דומה אני לאב, שבניו באים לבקרו פעם בשנה, — אתה יכול לתאר לעצמך את הרגשותו“. בעמדות התותחים נשמעו כבר שאגותיהם של מפקדי המוצבים. הרס"ר סיים את הכנת הרשימה השמית ובקול המעיד על שביעות רצון הודיע למפקד: — „כולם הגיעו!“ ירדנו בכבש האניה, ובאזנינו הידהדו דבריו של מפקד השייטת: — „בעת הצורך — תוך זמן קצר אנחנו בים מוכנים לפעולה“.

א מ ו נ ה

בעת תרגילים שנערכו בין משחתות קנדיות ואמריקאיות ליד יפן בתום פעולות האיבה בקוריאה, נצטווה משחתת קנדית לעבור מצד ימין של משחתת אמריקאית לצד שמאל, תוך ביצוע התמרון ראה המפקד האמריקאי שהמשחתת הקנדית עוברת קרוב מדי לירכתי אניתו מיד אותת לה ברמז ברור „אין לי כל דואר בשבילך“. המשחתת הקנדית המשיכה בתמרון ואותתה בקוד. כאשר פענח המפקד האמריקאי את הקוד נתקבל: „אל יפול לבבך, אתה מאמין באל, האמן גם ביי“.



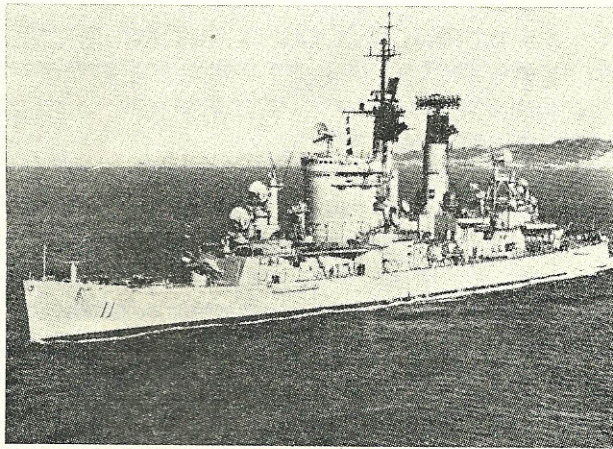
אתה צודק, טעינו בדרך...

שיא הקיצור

להלן קטע מיומן אניה קולומבינית המתאר כיצד התנגשה האניה בכלי שיט קטן והטביעה אותו;
 „0058 — נראים אורות של כלי שיט בצד ימין“.
 „0107 — ניצולים נאספים על ידי צוות האניה“.

בציי עולם

ארצות הברית



סיירת הדישה לשרות מבצע

סיירת הדישלים שיקגו (CG-11), נכנסה בחודשים אלה לשרות מבצע. נוסף על הדישלים נושאת עמה הסיירת שני תותחים של 5 אינץ'. השיקגו נכנסת לשרות מבצע אחרי שהיה של 5 שנים במספנות שונות בהן הפכו אותה מכלי המצויד בנשק קונבנציונאלי לסיירת דישלים מונחים.

בסיס הדיש לצי

הצי האמריקאי מתכנן עתה בניית בסיס ימי חדש שיקרא רובלט וודס בחוף המערבי של פורטוריקו. בבסיס זה יושקעו כ-150 מיליון דולר.

אדמירל פרסי (Pressey), הממונה על מתקני-חוף בצי האמריקאי, מסר שהבסיס החדש לא נועד בשום פנים להחליף את הבסיס הימי הגדול במפרץ גואנטנאמו הבסיס הימי העיקרי בקובה. הבסיס הימי החדש בפורטוריקו יאפשר אימון מתקדם לכל היחידות הצי המרוכזות באוקיינוס האטלנטי — לרבות נחתים, כוחות שטח, צוללות ומטוסים — במקום בו האקלים הוא אידיאלי ומצב הים נוח. אדמירל פרסי הוסיף שמטרת הבסיס העיקרית היא לאפשר אימון ליחידות גדולות כמו שייטות ודיביזיות-נחתים, בעיד שהבסיס בגואנטנאמו מיועד בעיקר לאימון הפרט.

נוסף על-כך סיפר אדמירל פרסי על התכנית המשותפת של ארצות הברית ובריטניה לבניית בסיס תת-ימי באיי בהאמה שימש למחקר ולהאמה נגד צוללות.

איי בהאמה הנם למעשה שטח חסות בריטי, כך שהבריטים יהיו ממונים על הספקת הציוד והמתקנים לתכנית המשותפת. אדמירל פרסי אמר שבניית הבסיס המשותף באיי בהאמה באה מתוך שאיפה לפיתוח מתמיד של נושא הצוללות על-מנת להמשיך ולהישאר „בשורה הראשונה“ מבהינת הנשק התת-ימי.

הארכת משך-השירות של צוללות הפולארים

כלל צוללות הפולארים הנמצאות בצי האמריקאי רשמו לזכותן עד עתה יותר מ-5000 ימי הפלגה ומאות מגעים עם אניות-שטח וצוללות — מגעי-סון ומגעי-סונר (Sonar).

עם זאת, גורמים מפקדי הצי שעדיין לא הצליח שום כלי-שיט לגלות צוללת פולאריס אמריקאית ולעקוב אחריה. על-יסוד מסקנה זו ממליצים מפקדי הצי להאריך את משך השירות של צוללות פולאריס ולמרות שלפי התכנית המקורית היו הייבים לאחר שנת 1970 להוציא משירות מבצעי את הצוללות המפליגות היום ולהכניס חדשות במקומן, הגיעו למסקנה שאפשר להאריך את משך השירות עד שנת 1980 בערך.

בריטניה

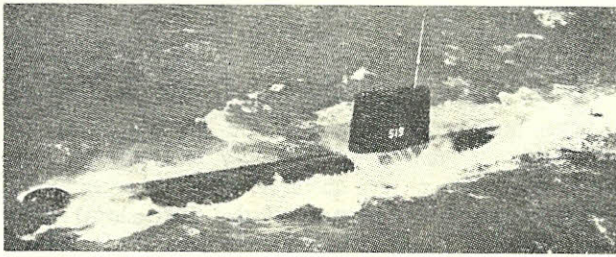
תקנות הרשות לבריטיות בים

לאחר ההתנגשות של אנית הנוסעים האיטלקית הגדולה אנדריאדה דוריה ב-1956, דובר רבות על שינויים מרחיקי-לכת בתקנות משנת 1948 למניעת התנגשויות בים.

התקנות למניעת התנגשויות בים באות להסדיר ולודא אורות ניווט אחידים לכלי-שיט, תנועה בערפל, מעברים במיצריים וכיו"ב.

ב-1960 נתכנסו בלונדון נציגי המעצמות הימיות על מנת להוציא הוראות חדשות למניעת התנגשויות בים. למתן תוקף להוראות

דרושה הסכמתן של 15 מדינות בעלות צי גדול, וצי גדול לצורך זה הנו צי של אניות במעמס כולל מעל מיליון טון. בהודשים אלה הצטרפה ליבריה להסכם והשלימה את מספר התומכים הדרוש. התקנות החדשות דנות בהרחבה בנושאי קשר בים, בטיחות-ניווט, בטיחות-כלי-שיט המונעים בכוח הגרעין, והגבלתם של מטעני ספון (Deck Cargo). כן מציינות ההוראות החדשות שכל אניה שגילתה אניה אחרת במכ"מ חייבת עוד לפני שיצרה אתה קשר-עין או ששמר עה אותות-ערפל (Fog Signals), לנקוט באמצעים מידיים למניעת התנגשות — זאת במטרה למנוע השנות מקרה האנדריאדה-דוריה.



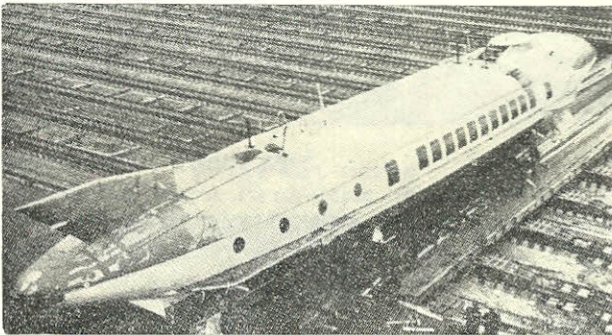
צוללת נוספת מדגם אוברון (Oberon), לצי הבריטי

צוללת ההתקפה הבריטית אופוטום הושקה ב־5 ביוני 1964, והיא הצוללת ה־11 מתוך 13 צוללות מדגם אוברון הנבנות למען הצי המלכותי הבריטי. דחי הצוללות הוא 2030 טון ומחומשת ב־8 טורי־פדות 21 אינטש. צותה מונה 68 איש, מהם 6 קצינים.

ברית־המועצות

ההידרופיל הרש

ההידרופיל האחרון שנבנה בברית־המועצות נראה בתמונה לפני ההשקה. להידרופיל מהירות של 70 קשר והוא יכול לשאת 150 איש.



התעלה וולגה — היפיהבלטי נפתחה לתנועת פלו־שיט
מיכליות־דלק ואניות־משא עם מטען של עפרות־ברזל היו הראשון נות שעברו בתעלה שאורכה 224 מיל והמחברת את הוולגה עם הים־הבלטי.

פירווח של מעבר מים זה הנו בעל חשיבות עצומה לברית־המועצות אשר עד כה הועברו ברכבת כ־80 אחוז מכלל ההובלה היבשתית שלה. אניות ורפסודות גדולות יהיו עתה מסוגלות להוביל ללנינגרד פחם, שמן ומלח ומלנינגרד לדרום — ציוד כבד של מכונות ועפרות־ברזל. התעלה החדשה באה במקום תעלה בת 150 שנה — תעלה מורנינסק, שבה יכלו להפליג ספינות־נהר עד 700 טון בלבד. בתעלה הנוכחית יכולות להפליג אניות עד 5000 טון. התעלה וולגה — היס־הבלטי מתוכננת גם למעברן של אניות נוסעים. צי של 8 ספינות קלות ישרת בעונות החופש את לנינגרד ואת העיר אסטרן בים־הכספי שמשך ההפלגה בין שתי הערים הוא 22 יום.

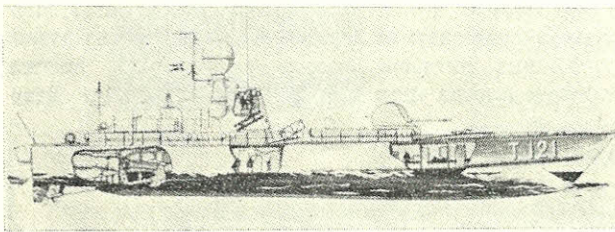
בנית התעלה התחילה עוד בשנת 1940. העבודה הופסקה מחמת המלחמה ונתחדשה לאחר תום מלחמת־העולם. לפני כחמש שנים ניתנה לתכנית התעלה עדיפות ראשונה במעלה.

שבדיה

צי הטורפדות לפני שנוי

שבדיה מתכננת עתה טורפדת מסוג חדש. אורכו של הכלי הוא 149 רגל, משקלו 190 טון, והוא מצויד ב־6 צינורות טורפדו, תותח 57 מ"מ ובמתקנים לזריקת פצצות עומק. כמו כן קיימת אפשרות להנחת מוקשים.

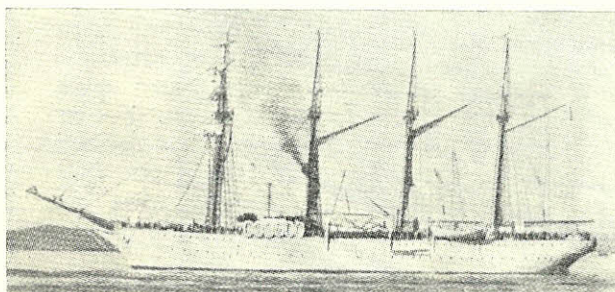
12 כלים כאלה נמצאים עתה בבניה, והמטרה היא להגיע לכוו של 40 יחידות. לטורפדת מהירות של 40 קשר והיא מונעת באמצעות 3 טורבינות־גזו בהספק של 4310 כוח־סוס כל אחת.



ברזיל

ממפרשיות אמונים לאנית מחקר אוקינוגרפי

ה"אלמירנטה סלדנה", לשעבר מפרשית אימונים של הצי הברזילי הוסבה לאנית מחקר אוקינוגרפי וביצעה כבר בחודש יוני את הפלגתה הראשונה כאנית מחקר לאיי גוינאה. נוסף לצותה המונה 30 איש היא מסוגלת לשאת עוד כ־30 אנשי מדע.



גרמניה הנוערבית

פני הצי הגרמני

הצי הגרמני שוב קם ונבנה, והופך פעם נוספת לכוח ימי אדיר (ראה מערכות ים מס' 67). בניגוד לצי המלחמתי הגרמני של לפני מלחמת העולם השנייה, שהיה מורכב רובו מסיירות ו"מאניות-קרב זוטא" (Pocket Battleships) בונה כיום גרמניה במסגרת הסכם הכניעה שלאחר מלחמת העולם כלים קטנים יותר אך עצמתם אינה פחותה מעצמת קודמיהם.

4 המשחתות החדשות מסוג המבורג — ביארן, הסן ושלזוויג — הולד שטיין, תוכננו תחילה להיות בנות — 2850 טון כל אחת, על מנת להישאר בתחום ההגבלה של הסכם הכניעה — 3000 טון. אבל במר שך הבניה גדל המשקל ל-3400 טון (400 טון מעל המותר). המבורג כבר נכנסה לשירות בחודש מרס 1964.

בשנים האחרונות נבנו בגרמניה המערבית 6 קורבטות מהירות וכן 13 פריגטות בנות 2400 טון כל אחת, המצוידות במיטב החידושים המודרניים. כן, חוזרים הגרמנים ומיישמים את מומחיותם בבניית צוללות ובאחזקתן.

3 צוללות מסוג "U", 2 צוללות-הופיות וצוללת למים עמוקים בת 1820 טון, נשארו למעשה בידי הגרמנים כ"ירושא" מזמן המלחמה.

לאחר מכן נבנו 12 צוללות בנות 450 טון כל אחת, למרות שהתכנון המקורי היה ל-350 טון בלבד.

עתה נבנות במספנות בגרמניה 8 צוללות למים עמוקים בנות 1000 טון כל אחת. 6 מהן יושלמו כבר בשנת 1967.

על שולחנם של מפקדי הצי מונחת תכנית לבניית צי המצויד בטילים מונחים. תכנית זו הכוללת 8 כלים (הקרואים עלידי הגרמנים "משחתות" שכל אחת מהן — בת 4500 טון), 10 "קורבטות" של 2000 טון כל אחת ו-10 טרפדות מהירות של 200 טון כל אחת. הצי המערב גרמני שמנה ב-1964 235 כלי-שיט מבצעיים ו-31.000 מלחים ימנה עד 1969 280 כלי שיט ו-43.000 מלחים.

אנית פוחר אטומית

אנית הסוחר המערב-גרמנית אוטו האן, שתצויד באמצעי הנעה אטומיים הושקה ב-13 ביוני במספנות קיל.

אורכה 562 רגל ורוחבה המקסימלי 80 רגל. מהירותה המוערכת תהיה כ-16 קשר. ההפלגה הראשונה מתוכננת לתחילת 1967.

קנדה

אניות חדשות בשירות פעיל

משחתת הלוי הקנדית ניפינגון, נכנסה לשירות פעיל בקיץ 64. הניפינגון הנה משחתת הלוי הראשונה שנבנתה בקנדה כשסיפונה מאפשר נחיתה והמראה של הליקופטר לגלוי צוללות. האניה

מצוידת במכשירי גילוי צוללות שתוכננו ונבנו בקנדה. הניפינגון ואנית-האחות שלה, האנאפוליס, שבניתה עמדה להסתיים לקראת סוף שנת 1964, יהיו האניות ה-19 וה-20 שנבנו ותוכננו בקנדה עצמה.

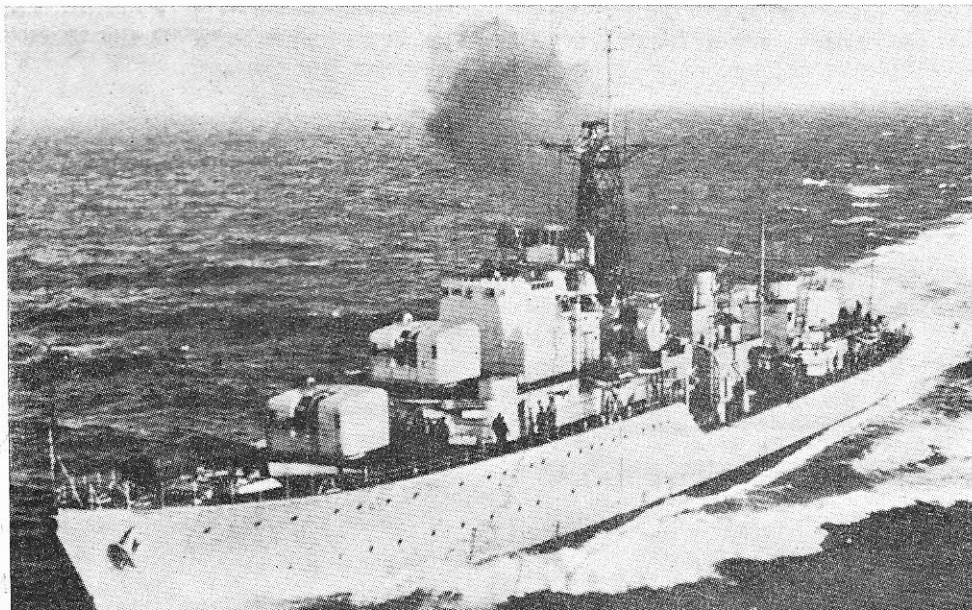
אוסטרליה

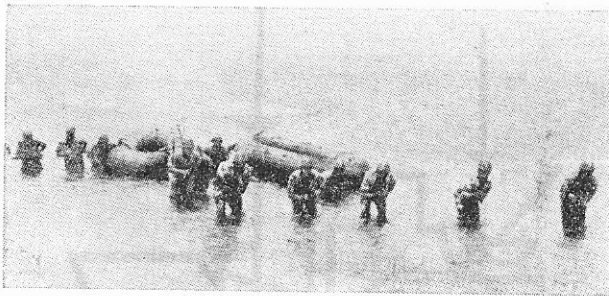
כלים חדשים לצי האוסטרלי

המשחתת הבריטית דאצ'ס מסוג דרינג (Daring), שבניתה נסתיימה בסוף 1952, הושאלה לצי האוסטרלי כתחליף למשחתת וויאג'ר, שאבדה בפברואר 1963 לאחר התנגשות עם נושאת-המטוסים מלבורן. הפריגטה דרבנט, שנבנתה במספנות אוסטרליות נכנסה לשירות מבצעי. היא האחרונה מבין 4 פריגטות שנבנו במספנות אוסטרליות.

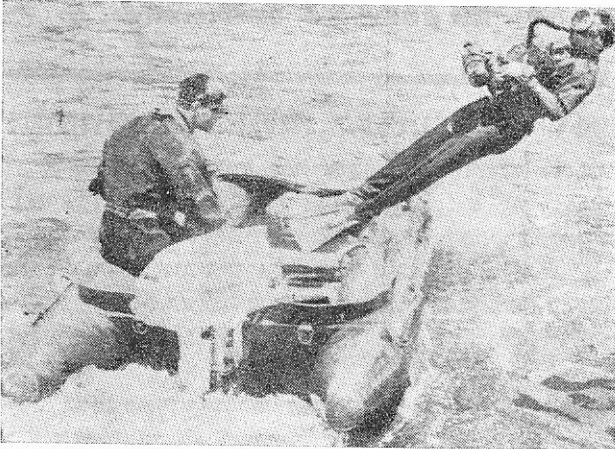
הפריגטה דרבנט הנה האניה האוסטרלית הראשונה החמושה בטילים, נוסף לטילי ה-Ssa Cat היא מצוידת ב-2 תותחי 4.5 אינץ' ומטילי פצצות עומק. הפריגטה היא בת 2100 טון ואורכה 370 רגל, מהיר רותה 27 קשר. בנוסף לכך היא מצוידת בשתי מערכות לימבו, כל אחת 3 קנים.

המשחתת דאצ'ס מסוג דרינג, שנמסרה לצי האוסטרלי





אנשי הצעקה הימית מתקדמים לכוון היעד... בלי הפגרים בפה בינתיים.



הקומנדו הימי המצרי



המצרי, מספר כתב העתון על קבלת הפנים שנערכה ל"צעקה" הימית" (הקומנדו הימי) בשבוע מתיומן למצרים. בין היתר הוא כותב:

"הפליגה הראשונה של הקומנדו הימי המצרי חזרה למצרים ונתקבלה עלידי מפקד חיל-הים. הפליגה חזרה הביתה לאחר שהיה של יותר משנה בתימן. מפקד חיל-הים אמר בין היתר: למרות ריחוק שדה המערכה בתימן, הצלחנו להי קים גשר ימי ואוידי להעברת אנשים והספקה במהירות עצומה. זאת לא יכ לנו לבצע ללא החלטתכם הנחשה ואמונתכם בעקרונות נעלים. גלחתם בעזו בחבל ארץ לא מוכר לכם אך למרות זאת ביצעתם מעשי-גבורה המסופרים בפי כל".

הקומנדו הימי הנוצרי

בכולחות תיכון

עם התקרבות שבייתנשק בין הרפובליקה קנים והמלוכנים בתימן הופיעה בעתון המצרי "אחר" סאעה" סקירה על הפעולות והמבצעים של הקומנדו הימי המצרי בתימן.

כתבו המיוחד של העתון, שליוה את החיילים המצרים הראשונים שהגיעו לתימן, כותב בין היתר:

"הקומנדו הימי החל בפעילותו המלחמתית בתימן שלושה ימים לאחר כניסת הכוחות המצריים לארץ זו. לפני הכנס למערכה עברו קציני הקומנדו הימי והייליו אימור נים מפרכים. דרכי הכשרתו של איש קומנדו ימי הם רבים ומסובכים. ראשית עליו לעבור אימוני אנשי-צפרדע, לאחר מכן קורס צנחנים ואימוני קומנדו. לפני שאיש הקומנדו הימי מתחיל בקורסים המקצועיים האלה עליו לעבור אימונים בנושק קל, וכן אימוני פיצוץ וחבלה. אנשי הקומנדו עברו אימונים אלה ברציפות ללא מנוחה וללא הופשות. ההוראה היתה לסיים את האימונים במהצית הזמן שהוקצב להם.

עם סיום האימונים הועברו אנשי הצפרדע מיד לתימן, לזירת הקרבות.

מטרת הפיקוד היתה לצרף יחידה צבאית מעולה למערכה מבצעית ולקבוע עלידי כך את כושרה. המשימה הראשונה שהוטלה על היחידה היתה כיבוש ההר "אלאסואד" תוך זמן קצר ביותר.

לפי התכנית שנוכעה בחדר המבצעים היה על סרן ממדוח ועמו 18 חיילי קומנדו להתקדם ולכבוש את הר "לאוי" ממזל להר, אלאסואד", ולאחר מכן להתקדם ולכבוש את הר "אלאסואד" עצמו.

אותה עת היה על סרן המדי להתקדם עם כוחותיו אל פסגת ההר השוכן משמאל להר "אלאסואד". הר זה שוכן במרכזן

של שלוש פסגות. המדי הצליח להביס את כוחות האויב ואילצם להימלט במהירות. ממדוח עמד עם כוחותיו המעטים מיל אש האויב בשקע השלישי והאחרון בהר "לאוי". הוא ביקש סיוע אש תותחים ובו בזמן הודיע האויב על חומרת מצבו של הקומנדו. אולם ממדוח החליט להראות לאויב שהקומנדו הימי המצרי אינו נכנע. הוא פרץ דרך עמדות האויב כשבידו נשק ארוך טוח. בדרכם מצאו אנשי הקומנדו הימי של מצרים פגרי כלבים, שיסעו אותם ואלכו את ליבותיהם! האויב לא האמין למראה עיניו. הוא ראה אותם מתפרצים אל בין עמדותיהם, התלהבותם הולכת וגור ברת ובפיהם פגרים.

האויב לא היה יכול לעמוד בהתקפה המוחצת, נשא רגליו ונס על נפשו.

מעל פסגת "אלאסואד" שלח סרן ממדוח, כשחייליו מקיפים אותו, את המברק הבא: "תם וגשלם, ההר בידנו!"

לקרב השלישי שלהם נכנסו חיילי הקורמנדו מול הרי אלהנאג'ר, וזאת לאחר ששמעם נפוץ בכל רחבי תימן. גם בקרב זה, כמו בכל הקרבות אחריו נחלו המלוחנים תבוסה ניצחת מידי הקומנדו הימי המצרי המהולל".

✽

בכתבה אחרת שהופיעה ב"אל אחר"

ההפלגות ביס-התיכון

כ־20 אחוז מכלל ההובלה של „צים“ הנם נוסעים, 60 אחוז משא ויתר 20 אחוז הובלה בתפוזרת.

אניות הנוסעים בכל הציים בעולם אבדו הרבה מנוסעיהם הקבועים והפוטנציאליים, עם פיתוח התעופה והתובלה האווירית. אולם, אומר ד"ר ויזרא, „ביס-התיכון אני מאמין ש„צים“ תצליח לרכוש מספר רב של נוסעים. שיפרנו את האניות, שיפרנו את טיב השירות ונהיה מסוגלים לתת לנוסע את כל שחפץ לבו“.

לקראת החודשים יולי ואוגוסט שהם למעשה החודשים הבודעים מבחינת תיירות בארץ והובלת נוסעים מתוכננים 14 נסיעות לחודש בין נמל חיפה ונמלי היס-התיכון. 2 נמלים חדשים ביס התיכון יתוספו השנה למפת הנמלים אותם פוקד דות אניות הנוסעים של „צים“ — ברצלונה ודוב-רו בניק. מספר זה של 14 הפלגות לחודש היה גורם סיפוק וגאווה בכל חברת ספנות בין-לאומית.

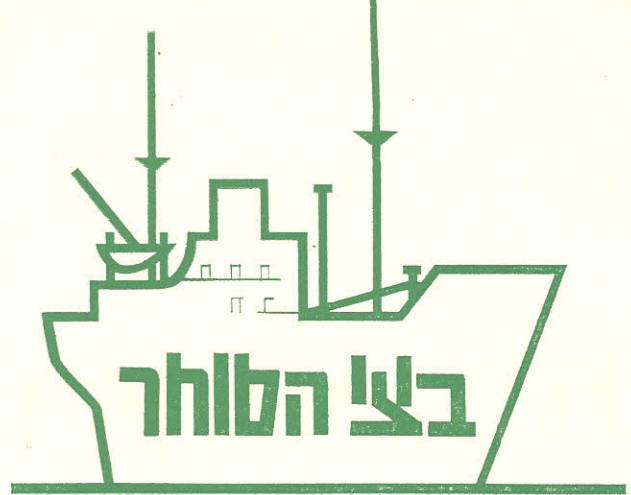
מחירים גבוהים

בין שלל הבעיות הנערמות בפני כל חברת ספנות גדולה מתוספות שתי בעיות המיוחדות לחברת „צים“ ולחברות ישראליות אחרות בלבד; המחירים הגבוהים וכוח אדם. בשנת 1964 הפסידה חברת „צים“ כ־3 מיליון לירות עקב עיכובים שנגרמו לאניות בנמל חיפה. נמל חיפה קטן היום על מנת לטפל בכל הבעיות ובכל האניות הפוקדות אותו ומאילו מובן שאניות הצי הלאומי סובלות מכך בצורה החריפה ביותר.

בעית כוח האדם מהוה היום בעיה מס' 1 העומדת בפני אדריכלי צי הסוחר. בעיה זו תלך ותחריף ככל שנקנה יותר אניות. בתי-הספר הימיים הקיימים היום אינם מסוגלים למלא כלל את דרישות צי הסוחר ההולכות וגדלות. כבר היום 30 אחוז מכלל הימאים המאיישים את אניות צי הסוחר הנם זרים ומספר זה לפי התחזיות ילך ויגדל בשנת 1965.

לינון קור הגיעה לנמל הבית

צפירות ממושכות ונתזי מים עזים מעל ספון הכבאית, בשרו לעיר חיפה כי אניה חדשה נכנסת זו הפעם הראשונה לנמל הבית. היתה זו האניה לימון קור של החברה הימית להובלת פרי. אניה זו הנה טפוס מיוחד במינו והנה הראשונה בסדרה של שש אניות שתעמודנה לרשות החברה הימית להובלת פרי. סדרה זו תוכננה ונבנית לקראת התפתחות צפויות בתחום ההובלה של מטענים המחייבים קרור ואשר חלקם בהובלה הימית הולך וגדל. בצי הסוחר הישראלי היא האניה הראשונה שבמחסניה נתן להגיע לטמפרטורה של 25°C — ואשר מערכת הקרור והמכונות שלה נתנים לבקרה אלקטרונית. מבנה המחסנים המרווחים וחוזק הרצפות מאפשרים הפעלת מזלגות בתוכם ועלידי כך להגביר את קצב הפריקה והטעינה. נוסף לזאת את מהירותה הגבוהה של האניה (22 קשר) ומתקבל סבב מהיר ביותר להובלת פרי ומטעני מזון אחרים. לתכונה זו נודעת חשיבות רבה כפי שציין ח"כ מרידור מבעלי החברה, במלוי יעודה — רכישת מטבע חוץ למדינה. לשם כך תבוצע מרבית התעסוקה של אניות החברה בחו"ל (80%—90%).



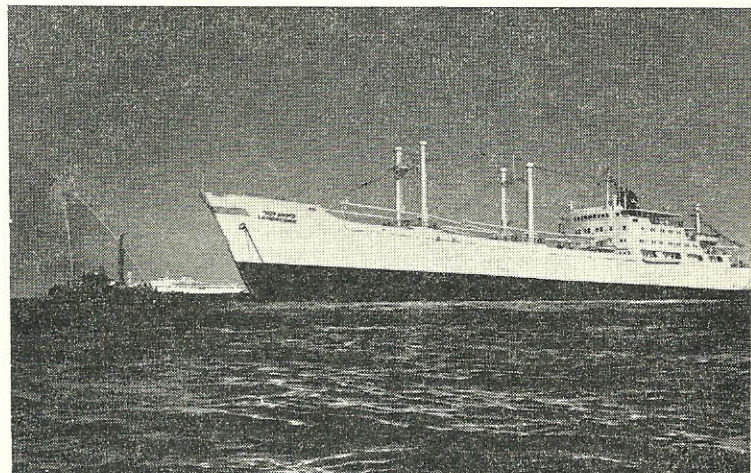
הספנות הישראלית לקראת שנת 1965

אניות קטנות אחדות, כמה אנשי צות היתה כל „הספנות הישראלית“ בשנת 1948.

98 אניות (לפי לוינס) בנפח כולל המתקרב למיליון טון — זוהי הספנות הישראלית בסוף 1964.

כיצד נכנסת הספנות הישראלית לשנת 1965? האם בתקוות או מתוך חששות שלא נוכל לעמוד בתחרות העולמית העצומה?

ד"ר נפתלי ויזרא, מנהל „צים“ הגדיר את הרגשתו כ„אופטימית אך לא רצופה שושנים“. אין לשכח אומר ד"ר ויזרא שספנות הנה עסק תעשייתי כביר במלוא מובן המילה. אין לצפות מענף כה כביר שיכסה את עצמו בשנים הראשונות. בהתחשב במצבה המיוחד של ישראל שכל הגבולות היבשתיים סגורים בפניה, עלינו להמשיך ולהשקיע אומר ד"ר ויזרא מאמצים וכסף בפיתוח הספנות. בימים אלה נסתיימה תקופה לספנות הישראלית. רוב האניות שהוזמנו מגרמניה כבר נמסרו ל„צים“ ובשנת 1965 מתוכננת חברת „צים“ לקבל את יתר האניות שהגרמנים התחייבו לגביהן.



האניה החדשה של „החברה הימית להובלת פרי“ — לימון קור

חברות נוספות אחרות המפעילות את צי הסוחר הישראלי הן „עתיד“, „אופיר“ ו„נתבי היס התיכון“. חברה חדשה שנכנסה בימים אלה לתמונת הצי המסחרי הנה החברה הימית להובלת פרי שבימים אלה הגיעה לחיפה אנייתה הראשונה, 9300 טון — לימון קור.

מוסע במפרץ אילת

(סוף)

פנכת פח. כף. מזלג. סכין. מערכת נאה, נקיה, כאילו מעולם לא היתה בשימוש.

נעלי התעמלות. זוג לבנים, במקצת צהובים. חליפה אחת האקי. פינ'אמה מפוספסת, כמו שנהוג. כלי רחצה לא ראינו. מתרחצים בבית. בהחלט... לשם מה להתרחץ במלחמה, אתה עלול להיפגע ולמות, חלילה, ואז — איזו משמעות יש לכך אם אתה מת מזוהם קצת פחות או יותר? הבלים.

חורנו ונסענו. מישחו טען שהגיעה העת לשוב. אנחנו, האחרים, שתקנו. זח"למ גטוש מצאנו קילומטר או שניים לפנים. שוב ירדנו. ראינו שכאן, לידה, סעדו אנשים סעודה אחרונה.

קרטנו על החולות ופתחנו קופסאות. בשר בוליביף, חלב דשן, סמיק, מתוק להפליא. אכלנו. שתינו. נאנחנו. איני זוכר אם אכלנו ושתינו באותה פעירת לוע. איני זוכר אם רק אכלנו או רק שתינו, איני זוכר...

השמש היתה קופחת, ואנחנו, שכבר ראינו הכל — פנינו לחזור, חולפים בדהירה שתקנית על פני הזח"למ הגטוש, הקופסאות, המי כליה והאופנוע, מותירים מאחור רגע אחד שכבר נמוג, — רגע אחד שכבר פקע, רק כדי לשוב ולהיות רגע דומה במלחמות אחרות. אכן, הכל נסתיים עוד לפני שהחל. מצרים שראינו — כבר היו מתים, במקרה הטוב ביותר, או שבויים, לפחות...

הכל נסתיים ולנו לא נותר כאן מקום להוסיף או לגרוע, השבויים כבר היו מכונסים, המתים היו מתים, אנחנו מיותרים, פרשנים צבאיים, היסטוריונים וכל השאר, כבר היו טובלים חוד של צפורן בעוד שלולית אחת קטנטונת, טובלים וכותבים על עיד מלחמה אחת שהיתה ופקעה, על מניעים ומניעים שכנגד, על צדק והיפוכו על מנצחים, כביכול, ומובסים, טובלים חוד של צפורן בשלולית אדומה וכותבים עוד דף אחד בספר העגום מכל הספרים.

הכל נסתיים, כאמור, ואנחנו היינו כאן, במפרץ שלמה, גיזונים מרוממות הרוח של עוד נצחון אחד, שסופה לפקוע כמובן, הולכים ומקבצים עדר של טלילים שהובאו כדי לפטם מצרים — ואתרע מזלם לעלות על מוקד ישראלי דוקא, מטפחים מיני זקנים מבעיר

היו גם עצובים סתם, אולי כאבו את התבוסה. אולי נכספו אל הגשם, הילדים וכל מה שהותירו מאחור. אולי היו סתם רעבים... זח"למים נושאי ברן היו פזורים ליד המזה, חלקם מפויחים ומעוכים מפצצות נפל"מ, יתרם כשירים בתכלית. טיפסתי והחלקתי לתוכו של אחד, שוקע שם על מושבו של הנהג. מימי לא נהגתי, כמובן, אך דבר זה לא מנע ממני לחטט, להניע ולהפליג. שני ברנשים קיפצו ובאו עמי, חמושים, מחייכים, ואיש לא שאל על רשיון נהיגה, רשיון סתם, איש לא שאל בכלל.

נסענו, תחילה בהיסוס מה, בשל מהמורות שפערו כאן פגזים ואולי בשל הנהג שמעולם לא נהג, אולם הענין כולו נסתבר פשוט בתכלית וכבר היינו מחליקים בזחלים נוהמים ומנוע מיבב, בשישים קמ"ש.

הרים קרהים, משוננים, היו ממתניים בקצהו של המפרץ והכביש פנה וחמק למרגלותיהם. אופנוע היה מוטל בתעלה. מאה מטרים לפניו כרעה מיכלית שצמיגיה חרוכים ודלתותיה מנופצות. גיפה היתה שרועה בתא הנהג.

עכשיו כבר היינו צוהלים פחות. העליצות התפוגגה. הם, המתים, מטיבים כל כך להקפיא חיוכים. ללא נייע כל שהיא, הם משרים סביבם קדרות והקלסטריום מרציניים כולם. עדיין הייתי נוהג, אולי לא בזהירות — אולם בבטחון של אחד המוקף פלדה. רגע עצרנו ליד מצבור של נעליים צבאיות, מסור מרות, מצבור מחלקתי מלא.

הם נבונים למדי, המצרים האלה. סוציאליזם שלהם, אינו סתם גיבוב של רעיונות. מסתבר שסלידתם מכל אותם פריטי רכושנות, כגון נעליים, היא כנה בתכלית. ובכלל, כשאתה מנוסה בנסיגות מחזית, ידוע לך מן הסתם, שתחמושת ונעליים, להבדיל או לא, אינם אלא מטרה. אם רצונך להיות מובס בכבוד, כלומר, לשוב הביתה באברים תקינים ולצעוד שוב במצעד הנצחון שא רגליים, בחור! של נעליך!...

היו שם בסמוך גם תרמילים. ארבעים, חמישים, ציוד אישי. כמו שכתוב באפסנאות. ירדנו והלכנו לרחצה. התכנו בפגיון תרמיל אחד והצצנו.

תים, חשים תחילתם של כסופים. מלחכים תחילה, באים והולכים, נוגסים ופוקעים, חוזרים ובאים.

ערב אחד ניתקנו מן המזח, והפלגנו צפונה, חזרה לאילת. סוף סוף, באיחור של כמה יממות אמנם, החלה המלחמה. היא היתה ממתינה לנו מהלך של שעה, במיצר טיראן.

יצאנו בשעה החמישית לערך, מבקיעים מיד לתוכו של ים זועף, נחבטים בהמוני גלים אפורים, משחירים, עכורים, ים של פטמות נוקשות. צפופות, מזדקרות בקימור תוקפני, ריבוא ריבואות של הררי ננס בני שני רגלי, שהיו ממתינים לנו בעקשות של עדר, בהילה פורחת של קצף נישא על הרכסים, ממתינים כדי לבוא ולנגוח בנו המוני כתפיים מגושמות, תפוחות, הולכות ומתקשות.

הרוח היתה מיבבת לחן עגום, מלנכולי, שנכתב לכלי סולו מן הסתם, מתחככת בגשיפה חשקנית בפטמות הגלים, מורטת את מיתרי החבלים של הספינה, חוזרת ובלעת את הים בלהט נצחי ובפעם המי יודע כמה, ים קר, אכזר, עקר, שמלבד קצף אינו מוליד דבר, ולא נותר לה, לרוח, אלא לקנח, לחזור ולנסות, לשוב וליבב.

השמש היתה חומקת מעל לעדרי עננים, "מנמיכי טוס", ממחרת לטבול קלסתרם הסמוק בפאתי מערב, בושה, מן הסתם, על הפקרה זו שהיא מפקירה אותנו דוקא עכשיו, שהכל סביב זעוף כל כך, מקדיר פנים.

כולנו היינו מביטים ושותקים ואחד, מפקד הספינה, נטל שרפרף והלך לשבת על הסיפון. אתגר אולי, גלולה "מוראלית", כמו שאומרים. צעד המיועד לשמש מופת לכל הבחורים על הסיפון, ייראו, השד לא נורא, ובכלל.

הוא ישב ועם הגל הראשון פרה. ראינו אותו חוצה ביעף את הסיפון כולו, בישיבה כמובן, נחבט ליד החרטום, מקרטע שם רגע אחד מתוך הגל, קם וחוזר.

איני זוכר אם היה מי שצחק, אני סבור שלא. הכל היה אפור סביב, מלבד קצפו הבהוק של הים. הוא קם וחזר אל הירכתיים, נוטף מים ושותק, והלילה צנח במפתיע.

אני זוכר אותה, את המפקד, כשהיה עוד טוראי בהרצה ואני



על סף השחרור. עכשיו היה הוא המפקד. קיימים קומפלכסים, כמובן, בין אלה שהיו והלכו והמכונים עצמם "ותיקים", לוחמי מלחמת השחרור, ומה לא, לבין האחרים שאיחרו מעט לבוא אבל נשארו, עד שהפכו להיות מה שהם.

אבל הקומפלכסים קיימים. אתה אינך שוכח לעולם שמבין שניכם, אתה הוא ה"ותיק", בעל הזכויות כביכול, ועם כל פקודה הניתנת לך מתעורר בתוכך ה"אני" משכבר... אבל הפקודות מתבצעות בנכונות.

התרחשו בינינו כמה ארועים, כולם במישור אישי בתכלית. לאחר שהואלתי אני להקיא, קיבלתי ממנו הבטחה הגיגית, אישית ביותר, שהוא, בכבודו, ידאג לכך שאהיה ימאי משובח ועד אז, כמובן, מקומי על הספינה.

אפילו שהגענו לאילת בשעת חצות, הלך והעיר את מי שהעיר וכבר בבוקר מצאתי עצמי שוב מפליג דרומה. הפלגה שניה זו היתה נוחה ביותר, מלבד מטרד של מה"בכך שהפך להיות נעים אפילו, והוא משחק המלכים שהיינו משחקים שנינו בתנאי המפורש, שהפסדי — מונע ממני ירידה אל החוף בכל מקרה של עגינה. מאחר שהתענוג היחידי בירידה מסוג זה היה דשדוש של רגליים יחפות בחולות, לא היה ההפסד כבד, אבל אפילו כך, כדי למנוע ממנו הנאה מיותרת במקרה זה, מצאתי עצמי נאלץ לנצח אותי בכל המשחקים.

עד כאן כמה דברי מהתלות. לגופו של ענין ייאמר, עם כל האוביקטיביות האפשרית שאני מיחס לשיקול דעתי, אני מוצא אותו מפקד מצוי. מפקד קרבי מצוי. אין בו רבב של שחצנות, של התנשאות. כולו תכליתיות. לעולם אין להאשים אותו בכך שהוא מגולה יותר מפקודיו, רחוק יותר או מסודר סתם.

הוא בעל מקצוע טוב. ימאי, לוחם תקיף, בשעת הצורך. כדי להיות מפקד ספינה קרבית אין צורך לנשום מוסיקה וללעוס פילוסופיה. צריך לאהוב ולדעת את הים, את הספינה, וצריך שתהא מנה מסתברת של עוז רוח ותבונה.

אני זוכר לילה אחד של חשיכה. ישבנו שנינו בירכתיים והוא דיבר לתוך השחור, מדמה אולי, לעצמו, שאם מפוגגת החשיכה את חזות הדברים — מתפוגגות גם המילים. היה לו קול מזור, מהורהר, חמים אפילו, "הלכתי בדרך הקשה", אמר בערך כך. "איש לא עזר. ההיפך אולי. עברתי את הקורסים כולם. עשיתי את כל העבודות המלוכלכות ועדיין אני עושה אותן. כל מבצע שיש בו עבודה שחורה — מגיע ישר אלי. אני אוהב את זה, אתה מבין?... אוהב את הים, את הלילות, את הדממה. מצפצף על המדים המצוחצחים וכל אותם עכברי יבשה. אני מוכן להישאר כאן תמיד, על סיפון של ספינת-דיג. כשתהיה לי אשה, הייתי רוצה להיות אתה כמו הסקנדינבים. על הים. אין צורך לחלק אהבה בין ים ואשה. אתה מבין? זהו."

אולי אין בו אינטלקט. אולי הוא סתם ברנש אפור. אבל יש בו איכות מסוג מיוחד.

איני יודע מדוע כתבתי מה שכתבתי. איני יודע אם המילים הן אותן שרציתי. אולי רציתי להתל יותר. אולי להלל יותר. ממילא אין לדברי חשיבות מלבד הלהג לכשעצמו, והמלים — תהא מנותחן עדן.

הסופה המתינה לנו במיצר טיראן. זו היתה המלחמה שלנו. גרוע ממלחמה. הלילה כבר היה שרוע על הים ושדי שאול היו מזדחלים ועולים מן התהומות, מן המיתולוגיה ומספרי האגדות, באים ומב-

קיעים כולם לכאן, מכריזים בשריקות ופצפוצי כרס בכרס על ראשית ההילולה.

מיד נתפזתי ותרמתי את ארוחת הערב שאכלתי, מגיר אותה אל הים בעייתות מוזרות. אולם מנחה זו שלי לא הפיסה דעתם. אדרבא, חמתם גברה כאילו, לכן נטלתי גופי והלכתי בפסיעה שכבר היתה כושלת במידת מה, אל הירכתיים, החלקתי אל התא בן שתי המיטות, מפקיר עצמי לטלטלה.

איני יודע כמה זמן עשיתי שם, עד שהחלה הספינה מכרכרת מיני כרכורים שאין בהם קירטוב של שפיות, קמתי וניסיתי לצאת, מעדיף טביעה בשחיה מאשר טביעה סתם, בכלוב, אולם פתח התא נמצא חסום דוקא על-ידי הגברתן שבין הברנשים, ועד שלא הבטתי לו כמה חבטות שהלכו מעכוזו אל מוחו, מציתים שם בינה מקווה, לא המיש כל אותם קילוגרמים מיותרים שלו.

בחוף היתה הסופה מועיפה והולכת. מן הנחתות שהיו עמנו, היו מקרקרים ב"ווקיטוקי" קריאות של יאוש. גיגיות קעורות אלו היו מיועדות לטביעה מהירה. כל גל המתנפץ על החרטום היה תורם מנתו והמים המגביהים היו מתדפקים על הדפנות. כל גל מתנפץ היה בא ושוטף את פרצופי האנשים ליד ההגה, מצליף בהם חבטות ממש, מלוחות, צורבות, יודע בבטחה שאין להם מסתור, שתמיד ימצא אותם השופים, ממתינים בשפתיים השוקות ועיניים מוכות דלקת. מצבן היה חמור בפשטות.

פנינו לשוב ולחצות את מיצר טיראן, מנסים לחזור למפרץ שלמה. ראיתי איך נורה הזיקוק, ניצת ומגיר וילונות עכורים של אור חיוור ומיד נזדקר לו שרטון גמלוני אחד ממש לפנינו, שוניות כהות ותדורות הממתינות בלהיטות כאילו, שנבוא וננפץ עצמנו, במטותא, על חוהו האיזובי, אולם מפקד הספינה נצטרח פתאום ושאג — כל ההגה שמאלה! — ועד שסובבו הידיים וההגה נענה, עוד היינו דוהרים במורדו של אחד המדרונות, הישר אל חומת הסלעים, אבל כאן עשה ההגה מה שעשה והספינה נחבטה

בדופן ימין שלה במשטח הים, פנתה והבקיעה כרסו של אחד מפוטים ומדושן במפלי מים, וזה הרטיט והפריח מפץ חד שאינו אלא מחאת גל מנופץ, וכל מה שנאגר בין כתליו התזו בנשיפה, שוטף בזעף את הספינה כולה.

היתה שתיקה מלבד הרוח שהיתה מלהגת הבלים נכאים, ואנחנו ידענו שלחזור אי אפשר. השעה היתה שבע, ובחופים יצאו אנשים להלך שלזבי זרוע, להציץ באנשים אחרים או להתבונן בכוכבים. כולנו היינו על הסיפון, נאחזים במה שניתן לאחיזה, בוהים בעייתות הספינה, המתייסרת אם להיות או לחדול...

רגע אחד אותו לילה היה מחזה רפאים אמתי, של פיות פעורים וחוסר אמון. היינו מטפסים אל אחד הרכסים, ושם, על תודו של הרכס, החליקה פתאום נחתת, צללית שחורה המהלכת ברקיעים מכוכבים, ממש מעלינו, מחליקה לכל אורכה לפני חרטום הספינה, וכשחלפו ירכתיה הגענו אנחנו, חוצים ופורחים אל העבר השני.

אם סיפור חסר חשיבות זה יראה אור, אני חייב להודות לאותו אחד שאת פריצופו לא ראיתי. בכל פעם שהייתי נוטש את לפיתת הצינור על הסיפון, מפסיע אל דופן ומקיא את מרתי הירקרקת, היתה יד אחת חזקה תופסת במכנסי, אוזות בי עד שחלפה העוית, ובכן, תודה...

הכל פקע בחצות. הפחדים, הרצונות, ההקאות פסקו משום שלא נותר מה. אפילו המרה מתרוקנת, כנראה. אנשים זקנים אדישים לכל, מתוך חולשה כמובן, הייתי במידת-מה אחד כזה, זקן... שוב לא היה טעם להוסיף ולהילפת בצינור, להיאבק בגלים. רציתי לשכב, לעצום עיניים ולשקוע. גררתי עצמי לתא ההגה ומצאתי שם הגאי ושתי גופות מקופדות לרגליו, ככלבים. הלכתי והחלקתי לתא החרטום. הפעם, משתרע בפישוט אברים על המיטה התחתונה. שתטבע, לעזאזל. שתתנפץ לאלפי רסיסים. שופנהאור צודק. כשפוקע הרצון, משול האדם למת. אולי הייתי כזה...



מעלי, במיטה אחרת, רבץ ברנש אחר. אורח... אחד שהתעקש להפליג ולא לטוס... הוא היה סרן אבל היטיב להקיא כטוראי פשוט. שש שעות הקיא לתוך אוזני השמאלית, ושטפי גלים באו מן הפתח ומירקו את פרצופי. שש שעות אחזתי במיטה בשתי זרועותי, סופג את קיא, ממתין לגלים שיבואו לקנח. שש שעות היינו בתא החרטום זה מעל זה, נאנחים, גונחים, מקיצים, נלפתים בנשימה מעמיקה כשהספינה מרקיעה בהינף, זועקים עם צניחת החרטום מן הגבהים אל התהומות. צניחה המותירה את קיבתך מפרפרת בגרונך, ואתה הייב לזעוק, לפלוט את המועקה, לדאוג לכך שלא תיוותר, הלילה, חסר קרביים...

מעולם לא שרנו לפני כן, הוא ואני. אולם הדואט היה נפלא. היה לו טנור לירי, ושלי באס בריטון. השירה היתה מלנכולית אמנם, מיוגונית, כאילו היינו מבכים דבר שהלך ולא יחזור עוד, אבל הקצב היה מושלם.

אני יודע, שתמיד אהיה מעדיף עוד לילה אחד עקוב דמים על רכס לטרון, — כתחליף חביב לשיט דומה במיצרי טיראן.

אותו לילה התפללתי לראשונה בחיי. אולי גם האחרונה. פניתי אליו ישירות, אל האלוהים. משפט אחד קצר, לענין, שעה שעמדתי על הסיפון וראיתי את הררי המים השחורים, מטפסים ומגיחים לתוך הכוכבים.

יחד היינו פוצחים בצעקה שהיתה מגביהה והולכת, מתמשכת. שוקעת במפתיע. ממתנים רגע אחד של דממה לנחיתה החרטום. שומעים את החבטה האדירה של המים המבוקעים בדפנות, את נשיפת ענני הרסיסים הפורחים, חשים את שדרית הספינה מרטיטה, מנסה להיחלץ, רק כדי לשוב ולנסוק, להתנשם עמוקות, לפעור פיות כדגים ביבשת, לנאוק כשורדים בבית המטבחיים.

בקשתי שיואיל לדאוג לכך שאוכל עוד פעם אהת לדרוך על אדמה מוצקה.

מעולם לא התפללתי לפני כן, אולם ישנם כנראה רגעים בחיי כל אדם, שבהם הוא חוזר ובורא את האלוהים. משום כך הוא נצחי, האלוהים...

איזה דואט... איזה לילה נפלא... בכל פעם שאני חוזר וזוכר,

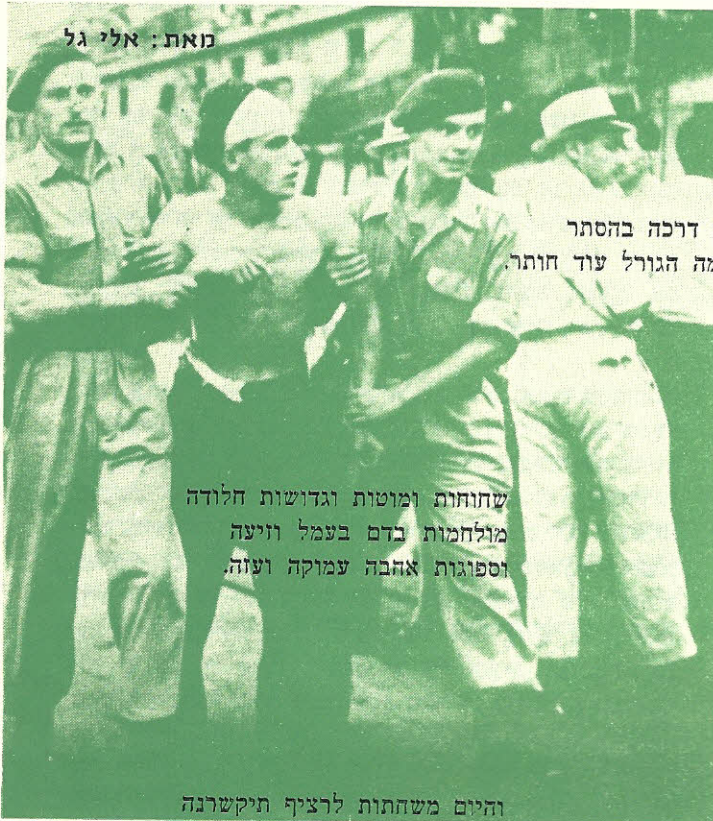
ישנם רגעים בהם אתה הופך להיות קטן כל כך. פחות מקטן. נקודה. פחות מנקודה... נשיפה מרחפת, חולפת, סתם, לא כלום...



ללא מילים

למה תפירת עוז חותך?

שיר לשנת ההעפלה



מאת: אלי גל

ההסטוריה עושה את דרכה בהסתר
לא נדע אל נכון למה הגורל עוד חותר.

שתוחות ומוטות וגדושות חלודה
מולחמות בדם בעמל וזיעה
וספוגות אהבה עמוקה ועזה.

והיום משחתות לרציף תיקשרנה
וצוללת עברית אספקה תקבל,
ומנוע טרפדת עם ליל יילל.



שחור הרציף מרופד באספלט
גרוטאות הברזל וגבהת מנופים
הם ידידי היחידים שזוכרים

הם היו שם לפני זמן ושנים
עת ספינה רעועה נקשרה בהכרח
ושליט אדום-כומתה חבליה משך



אל אותו תרציף, מה מזור הגורל
הובאה משחיתה שבוייה מן הים —
המצרית „איברהים אל אוול“.

הם זוכרים את צי הצללים הקטן
שבאופל כוון פעמיו אלי חוף,
בתחשלה שם תקוה, תקוה ללא סוף.

ההיסטוריה עושה את דרכה בהסתר
לא נדע אל נכון למה הגורל עוד חותר.

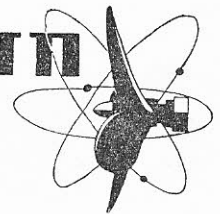
ע. תלנף רציף פראזול.



האניה ניֵוֵן על הסלעים

חדושים

הציון 'N'



המערכת חורגת הפעם ממנהגה ומביאה במדור זה, אורח הצלה בלתי רגיל של אניה (או יותר נכון של חלק אניה) שעלתה על סלעים ליד החוף המזרחי של האיים הבריטיים.

ההצלה הדרמטית של הצי "ניֵוֵן"

בנובמבר 1958 ביצעו ספינות הגרר ההולנדיות סימסון והקטור, יחד עם שתי ספינות גרר בריטיות, משימה מעניינת ביותר. היתה זו הצלתה החלקית של האניה השביצית ניֵוֵן. אניה זו, בת כ־5000 טון עלתה על הסלעים ליד כף סט. אב (St. Abb) בחוף המזרחי של האיים הבריטיים, בעת הפלגה בערפל כבד. תחתיה של האניה נוקבה ככברה. הנסיונות להציפה מחדש בשיטות המקובלות, עלו בתוהו והותלט להציל לפחות את חציה האחורי שהכיל את המנועים הראשיים ואת מנועי העזר.

ב־15 בנובמבר 1958 שידרה הניֵוֵן את אות המצוקה וביקשה עזרת גוררות. הגוררות סימסון והקטור, יצאו לעזרתה כשעל סיפונה ציוד הצלה מגוון, החל ממשאבות כבדות וכלה בציוד אמודאים. עם הגיען הועבר ציוד הצלה לניֵוֵן, ושתי הגוררות החלו מושכות אותה אולם ללא הועיל. המים חדרו לאניה במהירות וכדי לקדם פני הרעה העברו אליה משאבות נוספות וציוד הצלה אחר. את החורים שנבעו בתחתית ניסו לסתום בעת השפל בעזרת מספר טונות של מלט, אולם גם נסיונות אלה לא הצליחו מחמת הטלטלות של האניה. גם המשאבות הרבות שפעלו, רישומן כמעט ולא ניכר על פני המים ובמחסני האניה.

לא ניתן היה להציל את האניה בשלמותה. עם כל גאות החמיר מצבה ונראה היה שאם לא ינקטו מיד צעדים דרסטיים להפרדת חציה האחורי מן הקדמי ירד כל הציוד היקר לטמיון.

החרטום הנוטש של הניֵוֵן

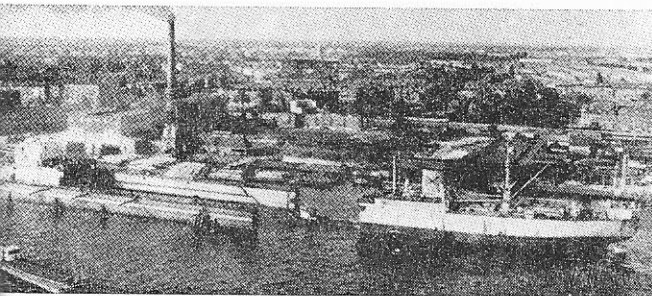


ב־21 בנובמבר החלו להעביר את כל הציוד שניתן להעתקה לירכתי הניֵוֵן. בין היתר כלל ציוד זה את מצפן הגירו, מכשירי הקשר, מד העומק ועוד.

לאחר שחסמו בלוחות ובמלט את החלק אותו התכוננו להפריד ולאחר שסתמו את צינורות הדלק והמים היוצאים מחדר המכור בות, החלו לחתוך את דפנות האניה וסיפונה בדיוק מאחורי הגשר. תוך שעות מספר נחתכה האניה ממעקה הסיפון עד לשיפוליים, אותו מקום אליו יכלו העובדים להגיע בעת השפל. כל הגוררות נקשרו לירכתיים והחלו לגרור במלוא הכח, במטרה לנתק את לוחות התחתית, אולם ללא הצלחה. גם התקוה שטלטולי הגאות ישברו את האניה לשניים נכזבה. בלית ברירה הוחלט להשתמש במטעני נפץ קלים. ב־25 בנובמבר הופעל המטען הראשון ולאחריו מטענים נוספים. כל אותה עת המשיכו הגוררות לגרור את הירכתיים, אולם לוחות התחתית מאנו להיקרע. עם עלות הגאות ב־27 בנובמבר החלו הירכתיים לנוע קמעה. בעזרת הגוררות שפעלו במלוא כח מנועיהן ניתק חלקה האחורי של האניה. הגוררות גררו אותו באטיות לעבר מים עמוקים יותר ומעבר כף סט. אב. חלקה האחורי של הניֵוֵן לא דלף ויציבותו אף היא הניחה את הדעת. ב־28 בנובמבר גרר חלקה האחורי של הניֵוֵן למספנות סמיט בנורת שילדס. ימים מספר לאחר מכן נהרס חלקה הקדמי. זה שנוטש על הסלעים, בעת סערה...

כעבור כחצי שנה, לאחר שחובר חרטום חדש לירכתיים שניצלו, יצאה הניֵוֵן במחצית 1959 להפלגת ניסיון.

הבור שני החלקים; הירכתיים שניצלו והחרטום שנבנה מחדש



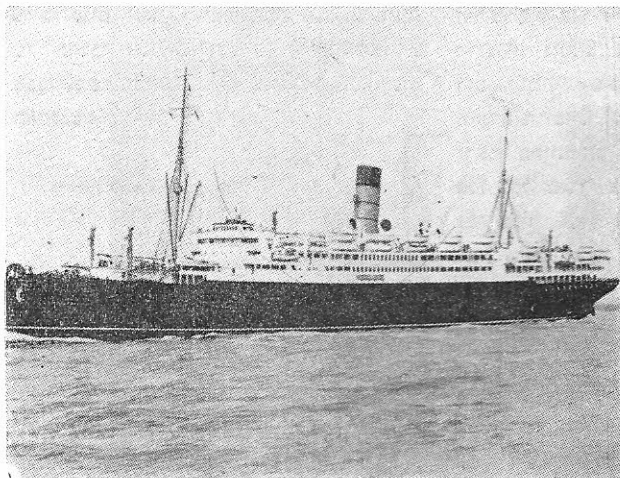


פרשת לקוניה - THE LACONIA AFFAIR

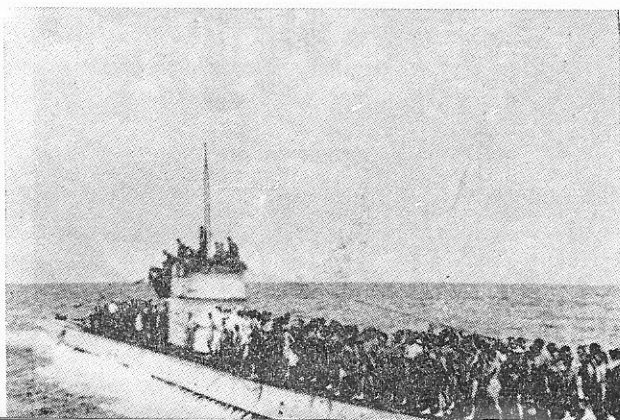
המחבר, ליאונס פילרד גולד בטולון שבצרפת, ב־1898 למשפחת ימאים. בצעירותו שרת בצל הצרפתי והשתתף במערכות הדרדנלים ובים השוודי. לאחר תקופת לימודים חזר לים והפליג על פני שבעת הימים. ב־1938 נטש את הים והחל למשון בעט סופרים. בהקדמה לספרו פרשת לקוניה הוא מזכיר את לימודיו בימי ילדותו באנגליה ופגישתו הראשונה עם למודי ההיסטוריה. בעוד שהמורים הדגישו את מעשי הגבורה והתהלה של האנגלים, לא הוזכרו כמעט דברי ימי צרפת. אמנם לטענתו לא התאכזב כליל מן ההסטוריה, אך לקח אותם למודים והדיר בו את השאיפה לחפש את האמת בהיסטוריה. כך, לאחר עבודת נמלים ממושכת, ראיין ניצולים רבים ואנשים משני הצדדים שהשתתפו באותה פרשה, כולל אדמירל דניץ עצמו, כתב את ספרו פרשת לקוניה.

מן הרושם הקשה של העדויות במשפט נירנברג, המעידות על הרוח במפקדה של הצוללות הגרמניות. גם בדברי השבח של הניצולים לפעולות ההצלה ניכרת האשמה. לדוגמא מובאים דברי אחת הניצולות: „גם באמצע המלחמה, חייבים אנו להודות ליחס האנושי שגלו אנשי צוות הצוללת הגרמנית כלפי הניצולים. אשאר תמיד אסירת תודה למרות שיודעת אני שהמפקד הגרמני אשר היה כה אדיב ואנושי היה יחד עם זאת האשם בכל הענויים והיסורים בהם נתנסינו.”

לקוניה



הצוללת U-156 עם ניצולים על הסיפון



בליל ה־12 בספטמבר 1942, התקיפה צוללת גרמנית, U-156, את אנית הנוסעים לקוניה. במימי האוקיינוס האטלנטי הדרומי וטבעה אותה. הלקוניה היתה בדרכה מסואץ דרך כף התקוה הטובה לאנגליה. על ספונה היו כ־3000 איש, אנשי צוות, נשים וילדים בני משפחות אנשי צבא בריטיים ו־1800 שבויים אטלקיים. בהתרגשות הראשונה שלאחר פגיעתו הישירה, לא הבחין ורנר הרטנשטיין, המפקד הצעיר של הצוללת כי מעשהו הוליד בעיה דחופה ומטובכת. הרטנשטיין לא יכול היה להתעלם מן הקריאות „Aiuto” (הצילו באטלקית) ומן הנשים הילדים שבמים. יחד עם שדור למפקדתו שבפריס החל בפעולות הצלה. אדמירל דניץ, בניגוד לעצת אנשי מטהו ולמרות סכנת הבקורת מברלין, שגר שתי צוללות נוספות למקום לסייע בפעולות ההצלה. אולם אין ספק שהחלטה זו הושפעה בעיקר מן העובדה שבין הניצולים היו למעלה מ־1000 איטלקים.

שלושה ימים לאחר מכן תקף מפציץ ליברטור אמריקאי את ה־U-156 שהיתה עמוסה בניצולים וגררה שתי סירות הצלה. למרות הנזק שנגרם לה הצליחה הצוללת לצלול ולהמוק. ניצולים רבים נפגעו ונהרגו עקב התקפה זו. אף על פי כן נצלו כ־1500 איש מתוך 3000 האנשים שהיו על ספון הלקוניה.

בעקבות פעולה זו פירסם אדמירל דניץ את הפקודה „טריון נול” אשר נודעה לאחר מכן בשם פקודת הלקוניה. פקודה זו אסרה במפורש, לעסוק בפעולות הצלה מאניות שטורפדו. פקודה זו הביאה בעקבותיה תוצאות מעציבות ביותר כאשר לאחר מקרה לקוניה, נהגו הצוללות הגרמניות באכזריות רבה בניצולים. עובדה זו הביאה למעשה את דניץ למאסר של עשר שנים במשפטם של פושעי המלחמה, בנירנברג.

תאורו החי של פילרד על מה שקרה בכלי השיט נעשה לסידוגין. הספור המתואר בצורה נאה ושוטפת עובר מכלי שיט אחד למשנהו, מאדם לרעהו, לגבי ארועים, מחשבות והחלטות שהתרחשו בעת ובעונה אחת. בסוף הספר מובאים ספחים שונים המביעים דבריהם של ניצולים, קטעים מן המשפט בנירנברג וקטעים מיומנו של דניץ.

למרות הנימה האוהדת של הספר לאנשי הצוללות הגרמניות בכלל ולרטן הרטנשטיין בפרט, אי אפשר להשתחרר

פריגטה למכירה

הפריגטה הבריטית סטרלינג (Starling) הידור עה ממלחמת-העולם השניה כציידת צוללות בים האטלנטי כמעט ושימשה סלע מחלוקת בפריגטת הבריטי.

כיום, כ-20 שנה לאחר תום המלחמה הוצאה הפריגטה למכירה כגרזטאות ברזל למספנה השוכנת בעיר מרסייד (אנגליה). אולם ההתנגדות למכירה באה ממקור בלתי צפוי. הציור של העיר ביטל (אנגליה) הודיע בפר' למנט ששולחיו, תושבי העירה, דורשים לשמור את הפריגטה ברשותם ולהפכה למור זיאון צף. כציודק לטענתם הם מביאים את העובדה שבמשך המלחמה שימשה העירה כבסיס לפריגטה, ממנו יצאה לאוקיינוס האט' לנטי וטיבעה כ-15 צוללות גרמניות.

מפקדי הצי הבריטי מצאו עצמם במצב מביך כמקצת. מצד אחד דורשים אנשי מרסייד את פרוק האניה בגלל מצב חוסר התעסוקה בעיר, אך מצד שני גדולה היא הדרישה להפוך את האניה לאתר זכרון לתקופת המלחמה.

על-כלפנים ודאי תשאר הסטרלינג בזכרונם של תושבי אנגליה, ובעיקר לאותם האלפים שבני משפחותיהם נפלו בקרבות האוקיינוס האטלנטי.

כ ו י ם

שאיפותיו של נפוליאון והטכניקה המודרנית

סוף סוף נזכה במאה הנוכחית ואולי כבר בשנים הקרובות להתגשמות חלום בן שנים רבות. פעולה טכנית בעלת מימדים עצומים תשנה את סדרי בראשית. מנהרה שתחצה את העלת להימנש תכרה מתחתיה ותקשר את אירופה עם בריטניה וכך יתאפשר קשר יבשתי בין מדינות רבות.

... גם נפוליאון בונפרטה השב על כך כעל פעולה שתסייע לרצונו העז להכניע את אויבו: בנפש — את העם הבריטי. נפוליאון, שראה את האמצעים הטכניים בני זמנו כמספיקים לכרית מנהרה תת-ימית בין צרפת לבריטניה „זכה אף לראות" את התגשמות חלמו על גבי הניר (הציור שלפנינו הוא משנת 1802). הנה אם כן לפי התכנית המיועדת צריכים היו בלוגים מאוישים להעביר מעין „חיל רגלים מוצנח". נחתים אשר יפלו בנחתות דרך הים... ומתוך מעמקי האדמה, כמו בסיפורי האגדה הרוסיים יעלו אלפי חיילים על סוסיהם ירעמו בתותחיהם והמבצע יושלם...

אכן, קל מאוד היה לראות את הביצוע על גבי הניר. האם גם כיום חושבים על כך? זאת נראה לאחר השלמת בנין המנהרה.

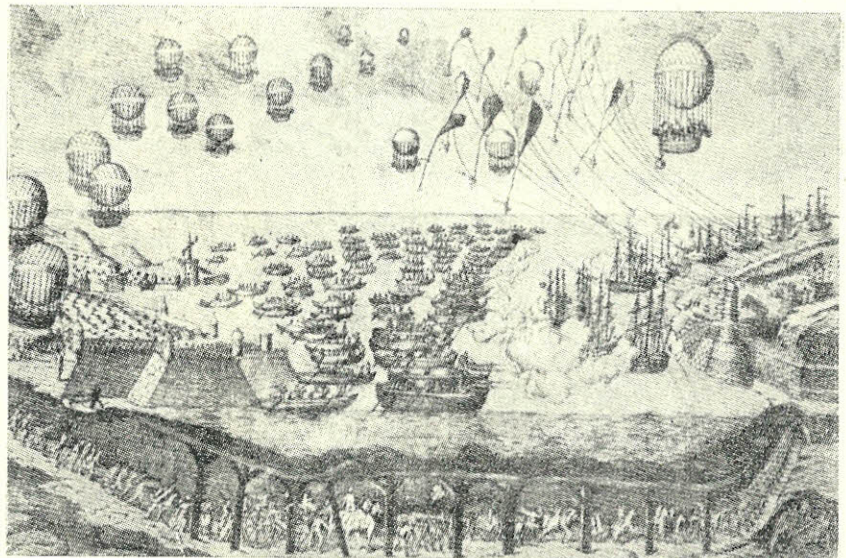
ו ז כ ו נ י ם

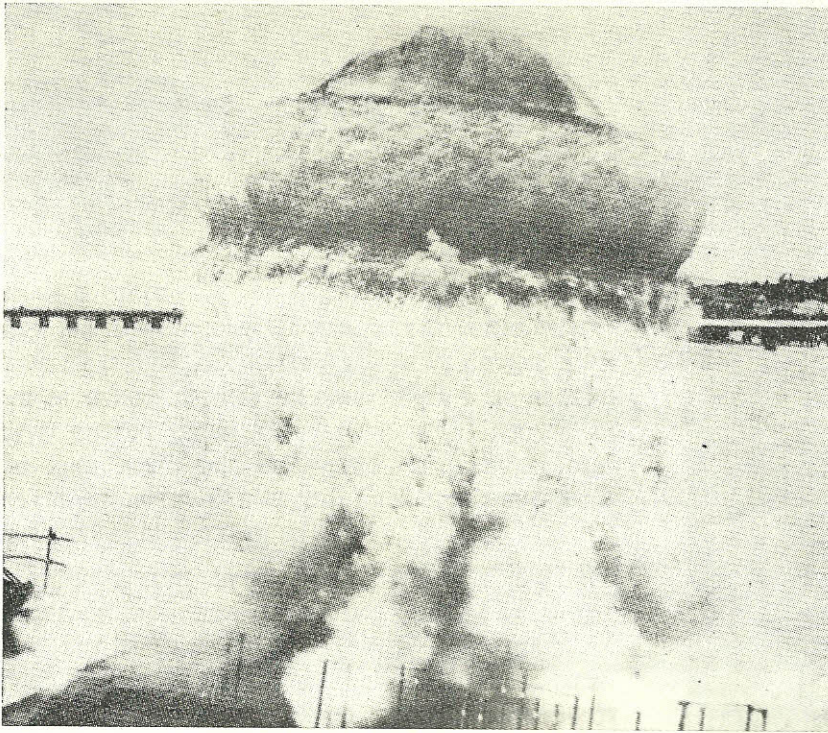


פלורוס (PELORUS) מכשיר עזר לנווט.

הפלורוס הנו טבעת עליה מותקנות שתילוחיות, באחת חדיץ ובשניה חוט דק. הטבעת מורכבת על שפת המצפן ובעזרתה נקבעים כיוונים אל עצמים בים או ביבשה.

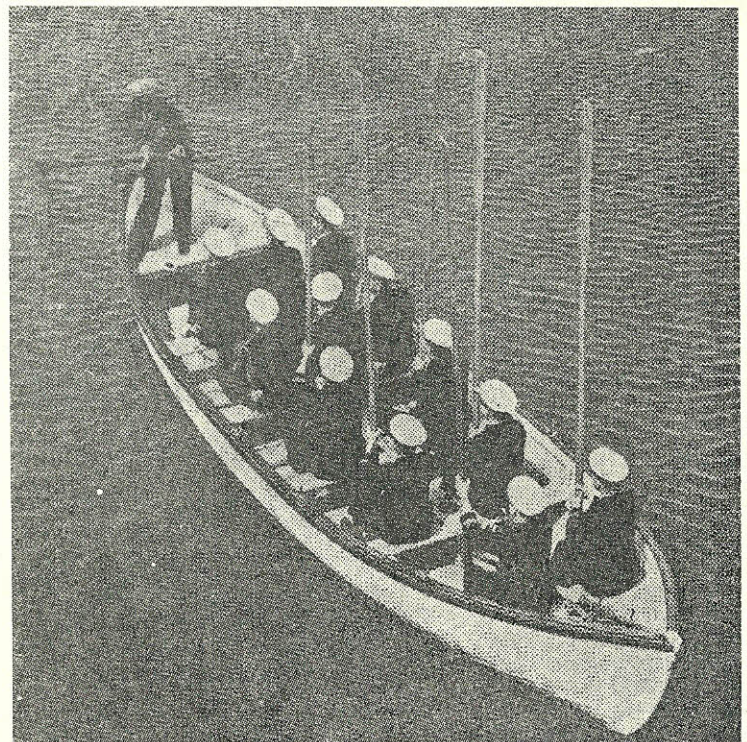
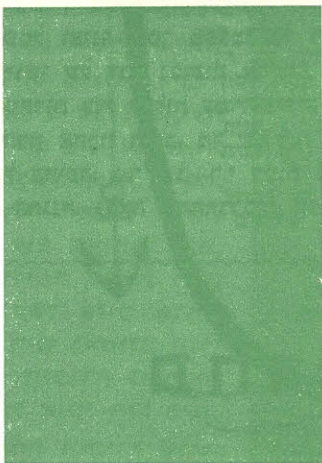
המכשיר נקרא על שם הכות המפורסם של חניבעל, פלורוס שניהל בצורה יוצאת מן הכלל את פינויים של כוחותיו של המצביא הדגול מאיטליה, לאחר שנוכחותם היתה חיונית להגנת קרתגו.





מדוזות פולאריס

המדוזה הענקית הנראית בתמונה אינה אלא 15 טון מים צבועים באדום אשר הוזנקו מתוך ממריא פולאריס. התמונה צולמה בעת ניסוי שנערך בממריאי פולאריס בצוללת האמריקאית דניאל בון 629 - SSBN. 3591 גלוגים של מים נזרקו אל על בלחץ אויר דחוס המיועד לשגר טיל פולאריס.



138 שנות שרות

לא. לא של אדם אחד, אלא של 6 קצינים שיצאו בדימוס לאחר שנטלו אתם 138 שנים של שרות ימי. הששה הובאו לחוף בסירת משוטים על-ידי קצינים חברים המצדיעים להם במשוטים בהפי לגתם האחרונה. הששה הם 2 אלופי משנה, 3 סגני אלופים ורב טרן אחד.



מר תבורי, גב' מלכה לוינזון (מימין) ומר בנין (כסוף השער, במרכז) עם קציני החיל בעת חנוכת חדר תרבות באח"י יפו

למרות שזמנו מצומצם אינו נעדר מכל אותם אירועים שיזמתו ויזמת חבריו הביאו להתרחשותם.

הערות והארות



קוראים יקרים,

בכל חוברת של הבטאון, נתקלנו במפעלים שונים שנערכו בחיל ולמען חייליו בכל הקשור לתנאי שרות. מדי פעם מוזכר שם זה או אחר מבין הפעילים מאחורי הקלעים של המפעלים הללו. המערכת מוצאת לנכון להביא לידיעת הקוראים מי הם אותם אנשים המקדישים מזמנם ומרצם להטבת תנאי השרות של חיילנו ושלא על מנת לקבל פרס. נתחיל איפוא הפעם, מחיפה העיר שאמצה את חיל הים.

3 דמויות מרכזיות בחיפה עושות ימים ולילות למען החיל ונתחיל לפי כללי הנימוס באשה שבהם. השם מלכה לוינזון אינו חדש, מלכה היא למעשה חברת ההנהלה של הועד למען החייל בחיפה ומשמשת כנציגת הועד הארצי, בועדת האימוץ. עוד לפני מלחמת הקוממיות היתה פעילה במועדון לחיילים מטעם מועצת פועלי חיפה.

המציין את מלכה במיוחד הוא שלמרות פעילותה הרבה ומגעה ההדוק עם החיילים אין הללו קוראים לה "דודה" כלשאר המתנדבות אלא פשוט מלכה. עתה לפי הגיל מגיע תורו של מר זאב בנין, יו"ר ועדת האמוץ שליד עיריית חיפה. מר בנין בעל נסיון רב בפעילות ציבורית הוא איש חברת החשמל ואינו חוסך מעצמו כל מאמץ לטובת החיל, גם אם פירושו של דבר נסיעות ארוכות מחוץ לעיר בשעות הערב המאוחרות כדי לבלות עם החיילים במסיבות ואירועים שונים. ואחרון אחרון חביב, מר שלמה תבורי יו"ר הועד למען החיל בחיפה. מר תבורי דמות מופרת היטב בחיפה עוד מימי ההגנה, נראה שההתנדבות אצלו ב"דם" וגם היום

תחרות הסיפור הימי

תחרות הספור הימי הקצר שהוכרזה בחוברת הקודמת נסגרה ב-10 בינואר. בתקופה זו הגיעו כ-50 כתבי יד. החומר יועבר לועדת שופטים והתוצאות יפורסמו החל מהחוברת הבאה (71).

משרד התבורה
אגף הספנות והנמלים
המחלקה

להכשרת
ימאים



חייל משתחרר - הצטרף לצי הסוחר הנשורה לקצונה באניות

(צוערים באניות צי הסוחר הישראלי)

- (1) **מגמת סיפון:** בעלי-השכלה של 2 כיתות תיכון ומעלה. לימוד יום.
 - (2) **מגמת מכוננה:** בוגרי בתי-ספר מקצועיים תלת-שנתיים של לימוד יום. במגמות מסגרות או מכונאות או בעלי השכלה של 2 כיתות תיכון ומעלה עם נסיון מעשי של 3 שנות עבודה ובעלי רמה מקצועית מתאימה למסגרות סוג ג'. חרטות וריתוך סוג ד'.
 - (3) **מגמת רדיו:** בוגרי בתי-ספר מקצועיים של 4 שנות לימוד במגמות רדיו, אלקטרוניקה, או בעלי נתונים צבאיים מקבילים.
 - (4) **מגמת השמל:** בוגרי בתי-ספר מקצועיים של 4 שנות לימוד במגמת השמל או מועמדים אשר עבדו 4 שנים בבית מלאכה אלקטרוטכני ויעמדו בבחינות שלב ב'.
- **בשעת ההרשמה** לאחת המגמות הנ"ל יש להציג תעודות המעידות על ההשכלה הדרושה. פנקס מילואים ותעודת שחרור מצה"ל.
 - **בדבר פרטים** והרשמה יש לפנות לאגף הספנות והנמלים, המחלקה להכשרת ימאים דרך העצמאות 39, חיפה; חדר מס' 20, בימים א' רד' בין השעות 08.00 - 15.00.

STUDIO PAPP

