

מערכות ים

בטאון היל-הים

לב



צנא הגנה לישראל

הוצאת מערכות



תוכן העניינים:

1	מה באופק
2	שומרי המיצרים — גרשון בריוסף
8	בקר בשבת האילת'ניקים — (רפורטג'ה מצוירת)
11	מסע מזנק — ישעיהו קלינמן
24	צי הסוחר בימי חרום — יוסף כנען
30	אשר ראיתי בסואץ — נואל האל
38	שיירות בעת מלחמה — רב חובל אנריקו לוי
43	מפקד הצי המצרי על קרבות ימיים
44	"איברהים אוול" — דוגמת לחימה ימית למופת
45	זובי העתונות המצרית — והשפעתם על מערכת-סיני — א. ב.
50	מלקות בציי-העולם
51	פרשת הטבעתה של "שארנהורסט" — קרל-הינריך פטר
59	מסע לארץ-ישראל במאה ה-16 — עמרם קהתי
60	הגשרים ליד טוקוררי — שרגא גפני
65	טייפון
73	הצי השישי בים התיכון
79	בקבוק הדואר
82	מפעולות התרבות בחיל

מערכותיים

בטאון חיל-הים

כתובת המערכת: הקריה רח' ג' מס. 1

עוזר-קצין-עריכה: רטר. הולר מיכאל

עריכה גרפית: גרשון אפפל

תמונת השער: טרפדות ביס-סוף



הצטרף למנויי בטאון חיל-הים

טופס חתימה

לכ'

מערכת „מערכות-ים“

הקריה רח' ג' מס. 1 ת"א

הריני מבקש בזה להיות מנוי על „מערכות-ים“, לתקופה של _____ שנים.

רצ"ב _____ ל"י — במזומן/בהמחאה/בהמחאה למת"ש,
נא לשלוח אלי את החוברות לפי הכתובת:

חתימה

מס' צבאי דרגה שם ומשפחה

תנאי התשלום, לשנה (שש חוברות)

לאזרחים: 2.000 ל"י, במזומן או בהמחאה.

לאנשי צבא-קבע ותלמידים: 1.200 ל"י, במזומן, בהמחאות דאר.
לאנשי צבא קבע בהמחאה למת"ש הניתנת בשולי טופס זה.

לאנשי שירות-חובה: 600 פר', במזומן או בהמחאת דאר.

טופס המחאה למת"ש, לאנשי צבא קבע בלבד

(טופס זה יש לשלוח למערכת „מערכות-ים“, הקריה רח' ג' מס. 1 ת"א
ברצוף עם טופס החתימה).

אל: **מת"ש**

אני הח"מ נתון בזה הוראה בלתי חוזרת למת"ש, לנכות ממשכורתי
סך _____ ל"י, ולהעביר סכום זה לזכות מערכת „מערכות“.

הני מסכים, שבמקרה ואפרוש מן השירות לפני השלמת הניכויים עד
לסך של _____ ל"י, ינוכה העודף ממשכורתי האחרונה או מכל סכום אחר
שיגיע לי ממנהל התשלומים בעת פרישתי מן השירות.

המחאה זו היא החלטית ובלתי חוזרת, הואיל והיא נוגעת בזכויות צד
שלישי.

חתימה

האריך

מס' צבאי דרגה שם ומשפחה

(נא לרשום את הפרטים האישיים בכתב ברור)

הקורא !

המערכת שואפת להדק את הקשר עם קוראי העתון, וכאחד הצעדים לכך, יצורף מדי פעם בפעם שאלון כדוגמת זה, על מנת לדעת מה דעתך על חוברות „מערכות-ים” בכלל, וחוברת זו בפרט.

(כתוב הערותיך בדיו ובכתב ברור)

כללי

מה דעתך אודות המדורים הקבועים של העתון שהופיעו עד עתה :

חדשות החיל

בציי העולם.

בציי המסחר והדיג

בקבוק הדואר

פינת הספר

חדשות המזיאון הימי

היש לדעתך להרבות במדורים קבועים, או שמא יש לצמצם ?

האם לדעתך יש להוסיף מדורים מסוימים, ואיזה אתה מציע ?

האם היית רוצה שספור ימי יתפרסם בכל חוברת חוברת ?

חוברת ל"ב —

זוהי דעתך אודות החומר שמתפרסם בחוברת זו :

שומרי המיצרים

בקור בשבט האלתיניקים

מסע „מוזנק”

צי-הסוחר בימי חרום

אשר ראיתי בסואץ

שיירות בעת מלחמה

„ילקוט הכזבים”

כזבי העתונות המצרית

טיבועה של „שארנהורסט”

הגשרים שליד טוקו-די

טייפון

האם לדעתך חל שינוי בחוברת ל"ב ביחס לשאר החוברות, ובאם כן, נא הביע דעתך, מה יחסך לגבי השינוי.

מנוי / לא מנוי

--	--	--	--

כתובת

דרגה

שם

השולח :

קפ"ל שני

דברי פוס

לכי

"הוצאת מערכות"

"מערכות-ים"

ת.ד. 7026

תל-אביב

קפ"ל שלשי

קפ"ל ראשון

קפ"ל רביעי

השולח

מדבק נא



דואר צבאי
או חתומת
50 פר'
ביל בן

מערכות יים

בטאון חיל היים

חוברת ל"ב, אדר ב' תשי"ז, מרץ 1957

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

האפשרות להגיש לקוראינו חו"ר מגוון שלא-כרגיל, בשטחים רבים ושונים, ורשימת-התוכן מקיפה נושאים מ"צי"י-הסוחר במלחמה" של יוסף כנען ועד לניתוח הספר הנודע "גשרי סוקר-רי" ע"י שרגא גפני. בשר טח הצבאי המובהק סוקר רב-החובל אנריקו לוי את ה"שיי רות" וארגונו בתקופת מלחמת-העולם השניה. וכן מתפרסם תיאור טיבוע אנית-המערכה הנאצית "שארנהורסט" מפרי עטו של קצין-ציי גרמני. "ילקוט הכובים" — "בדותות" העתונות המצרית אודות נצחונות ערב-ביים בים בתקופת "מבצע-סיני" — ללא ספק יצחיק רבים מקוראינו. תיאור הנחיתה הב-ריטית בפורט-סעיד ניתן ע"י נואל הול, סופרו הימי של העתון האנגלי "דיילי אקספרס". לשוחרי ההסטוריה יקסמו שני המאמרים "קולומבוס והיהודים" של דר. חיים ה. כהן וה"מסע לארץ-ישראל במאה ה-16" לע-מרבם קהתי. לאלה מקוראינו הנהנים מסיפורים ימיים מס-מרי-שער מוגש ה"טייפון" — תיאור סערת האימים אשר כמעט וניצחה את ציו עטור-הנצחון של האדמירל האלסי בדצמבר 1944, במימי האוקינוס השקט.

אפורה עבודתם, ומי יודע עלי-הם ועל תפקידיהם הרבים. על כן פותחת החוברת הנוכחית בכתבה "שומרי המצרים" כתר-בה בידי מיכאל בן-נון ומצוירת בידי גרשון בן-יוסף.

* * *

מסען של א.ח.י. "מוזנק" וא.ח.י. "מבטח" מסביב ליבשת השחר-רה כולה, מחיפה ועד לאילת, "עשה" הסטוריה, ונכנס כבר

מה באופק?

להסטוריה. שתי הפריגטות הגיי-עו לאילת שעה שהחוברת הקר-דמת של "מערכות-ים" כבר נמ-צאה בהדפסה ורק בקצרה ניתן היה להתיחס למאורע. החוברת הנוכחית מכילה סקירה נרחבת אודות הפלגתה של "מוזנק" ואם כי תיאור-המעשה מתפרסם ב-איחור מה — בעטיין של המסיר-בות, הרי מבצע נחשוני זה חייב להופיע בטורי "מערכות-ים", כאחד מהישגיו של חיל-היים אשר מלוא-חשיבותו תת-גלה רק במרוצת הימים.

* * *

בהיעדרם — מסיבות טכניות — של אחדים מהמדורים הק-בועים מחוברת זו, ניתנת הפעם

זכותה של ישראל לשיט חו"ר פשי בימים עמדה בחודשים האחרונים במרכז ההתענינות העולמית, ובעית המעבר בסואץ ובמיצרי מפרץ-אילת שימשה במידה רבה כרקע לפעולותיה של המדינה בזירה המדינית והצבאית. בינתיים ננאמו נאור-מים, הוסגו הסכמים והונחו הנחות, ואף הגיעה אניה דנית ממזרח אפריקה אל נמלנו הדר-רומי, ברם, בסופו-של-דבר, לא ע"י נאומים יובטח חופש השיט לאניותנו, אלא על ידי כוחנו הצבאי — וליתר דיוק — ע"י כוחנו הימי.

כתוצאה מ"מבצע-סיני" חו"ר פיע כוח ציי ישראלי ביס-סוף ויחידותיו הן הן אשר תאבטחנה את שלומן של א-ניות-הסוחר שלנו, של מעצמות ידידותיות, עת תעסוקנה במ-שימתן הנכבדת והחיונית והיא — פתיחת נתיביה הימיים של ישראל לדרום ולמזרח. ושוב נקראו אניות החיל לתפקיד אשר בו — אין להן תחליף! ברם, "נשמותיהם" של כלי-השיט הן הצוותות, ולכן, הופקד למעשה ביצוע מדיניות הממ-שלה בידיהן של אנשי החיל המשרתים במסגרת "ציינו הדר-רומי". קשים חיי ימאינו בתנאי הערבה, והסתעפויותיה הימיות,

שארית החיילים



כתב: מיכאל בן-יון

ציילם: גרשון בן-יוסף

— „נלך לבית החייל” שאל אחד החיילים את חברו.
— „נלך”.

בתוך הבית, באולם הגדול, ישבו חיילים מר כל החילות — אך הבולטים ביניהם היו כמוֹבן אנשי החיל. וזאת — לאו דוקא בשל המדים ה־תכולים.

הנה שר אחד מנגינת „רוק' נ' רול” סוערת, וקול תיפוף רגלים נשמע. ללא הבטה בהם אפשר היה לדעת בודאות כי מאנשי החיל הם. ואמנם כך היה.

מסביב לאחד השולחנות ישבו ארבעה מל־חיים, שמדי פעם בפעם, לגמו מהקפה שעמד לפ־ניהם. אחד מהם — שחום פנים, בעל מבנה גוף מוצק הביט בשעונו. בעוד כשעה וחצי יהיה עליו לצאת לסיור בים סוף. הים הזה, איננו כשאר הימים, — הוא זקוק ל„השגחה” כל שעה וכל רגע — כי אחרת מי יודע מה יעוללו לו, — ו„שומרי המיצרים” — יודעים עבודתם כדבעי, והיטב היטב יודעים הם חשיבותו של ים זה ל־מדינת ישראל, והסכנות האורבות לו מידי אויבים. דוד נטל את כוס הקפה ולגם ממנה לגימה קטנה, שתה, את המשקה השחור כאלו רוצה הוא להפיק ממנו את מלוא ההנאה האפשרית, כי הרי ספורות מאוד הן הנאותיו בדרום הרחוק. מהחדר השני, המובדל מאולם השק־ים הגדול

בכל מקום שם נעשים דברים גדולים, אשר אודותם יסופר בספרי ההסטוריה, ובנים ובנים בנים ישננו ביראת כבוד מעללי הגבורה של א־בותיהם — חיים וסובלים אנשים קטנים, אפורים ואלמונים, אשר באם יעבור אחד מהם ברחובות קרת, איש לא ישית לבו אליו, כי בלתי מתבלט הוא ואלמוני. כי המעשים הגדולים — נישאים על כתפיהם של אותם האלמונים — כתפים אשר תשאנה בעוז ובהקרבה — וכרוע לא יכרעו. לא אודות המעללים הגדולים ברצוני לספר — אלא אודות נושאייהם האפורים.

* * *

בחוץ נשבה רוח קלילה. בהביט אנשי אילת — בני „הדרום הרחוק” לשמים לא ראו אותם זרועים כוכבים, כרגיל, אלא מכוסים חשרת עבים. בצפון השתוללו גשמים ורוחות סערה — כך סיפרו אלה שבאו משם — ו„קצה הסערה” נתן עתה אותותיו באילת. דרך העפר המוליכה מבסיס היל־הים, עד „בית החייל” שממה מאדם. מצדה האחד התנשאו הרים צחיחים, והם שחורים וקודרים בעלטה הלילה ומצדה השני של דרך העפר רבץ הים, קודר אף הוא ורוגש. ומעבר לו הבהבו למרגלות ההרים השגיאים אלפי אורות — אורות עיר. האויב — עקבה, ואורות מחנות הצבא הבריטי שלידה.

ארבעתם לגמו מכוסות הקפה, וכשהכוסות
 עמדו ריקות נתפסו לשעמום.
 — „טוב היה לשמוע עתה רדיו, או איזה תק'
 ליט צרפתי, מתוק כזה“.

— „מתי כבר יביאו לכאן איזה תיבת נגינה?“
 — „מה אתה מתלונן, לכל הרוחות, או ש'
 אתה חלוץ בדרום, או שאינך!“

משום שלא היה רדיו, ולא היה על מה לדבר,
 קם האחד מהם, ניגש למקום הריקודים והשאר
 הלכו אחריו.

במעגל, עמדו הבחורים שלובי יד, — מי איש
 החיל ומי צנחן או רגלי — והם מחקים את
 תנועות מורתם — בחורה צעירה, תמירת גוף,
 לבושת מכנסים שחורים הדוקים לגופה.

„חת' שתיים, חת' שתיים“ ורגלי הבחורים
 נעו קדימה ואחורה, קדימה ואחורה, אמנם לא
 בקצב אחיד, אך בהתחשב בזאת כל טירונים הם
 בריקוד — מתקדמים הם יפה.
 חייל נכנס פנימה, נעמד ליד הדלת וחיך

הגאי טרפדת בשעת משמרתו ...



לאחר טיור בים סוף — התקשרות בנמל הבית.

בלתות גדולות ומתקפלות לצדדיהן, בקע קול
 נערה.

שירת מלחים סוערת וצעקנית שהתעוררה
 ליד אחד השולחנות השתיקה מדי פעם בפעם את
 קולה.

אך כשהיתה השירה פוסקת לרגעים, נשמע
 קולה היטב:

— „רגל אחת קדימה, שניה אחורה, צעידה
 תימנית, חת', שתיים...“

ארבעת זוגות העינים הופנו לעבר הקול —
 קולה של המורה לריקוד. אף כי קול רגיל היה,
 קול אשה, ותו לא — הרי עיני הבחורים הופנו
 לשם בכעין צפיה וכמיהה.

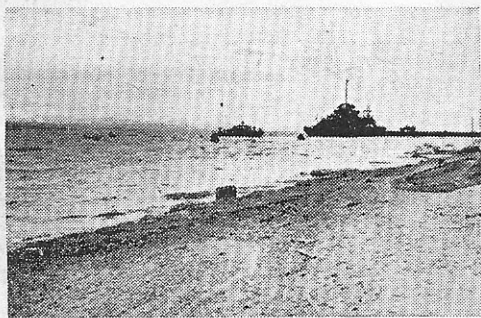
— „היא בסדר, המורה הזו“ — אמר עובד
 מלח שחום נמוך קומה.



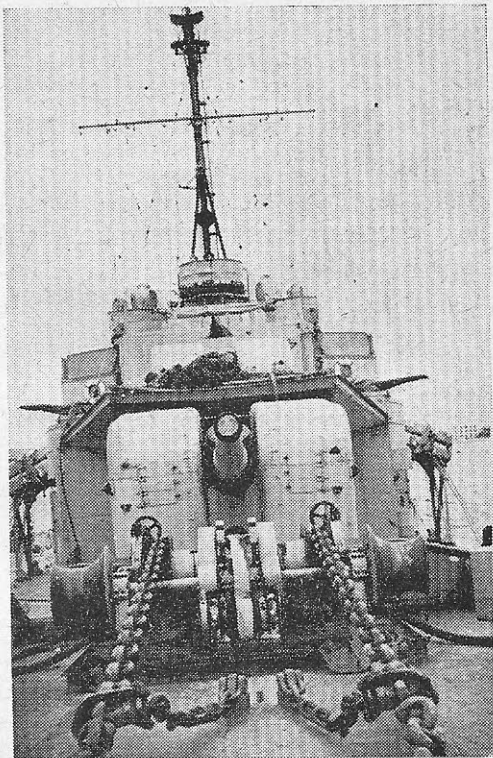
קול התפוצצות עמומה ועזה בקע לפתע מעבר
הים והרעיד את האויר.

— „עוד פצצת עומק אחת“ אמר עובד, „אך-
שיתקרבו, שינסו רק לבוא, ואז אתן להם חי
נפשי“. אמר לפתע, ובקללתו היתה החלטה רבה,
„חי נפשי, פעם אחת רק חיים, אבל בשביל ה-
מפרץ הזה כדאי לעשות את הכל. זה גאווה ו-
כבוד גדול למדינה שלנו שהצליחה לפתח את
הים הזה — והמצרים כל החיים נשבעו באללה
שלהם שלא יתנו להכנס לאניות שלנו. ועכשיו
דפקנו אותם ואיך! איזו סערה היתה לפני שבוע
כשהפלגתי עם הנחתת לשרם אליה אליה! —
היא התנדנדה כמטורפת. הרגשתי קצת רע. לא
מתבייש בזה, אבל היתה הרגשה נפלאה שאנחנו
שטים בים סוף — בעזרת השם — והוא שלנו.
כל העולם מדבר עלינו — מה אתה צוחק? —
כל העולם, לו היה רדיו, והייתם שומעים חדשות
הייתם רואים מדברים כל הזמן רק אילת ואילת,
אילת ואילת — רק מה“ — אמר והשתתק לרגע,
והמשיך בקול רוו געגועים „לו הייתי יכול לנסוע
לשעה אחת לזכרון' לדפוק בדלת הורי — ורק
להראות להם שהנה אני בנם לובש מדי צה"ל,
ועוד בגדי חיל-הים, שיוכלו להתגאות בבנם, ל-
הראות להם ולחזור ולא חשוב כמה זמן להיות
כאן, משום שכאן...“ ולא ידע איך לאמר, אלא
שלו יכול לבטא עצמו היה אומר: „משום שכאן
אני חש בעליל כי אני גידסי עובד — עושה כאן
דבר מה חשוב, חשוב מאוד“.

ואכן, לו הוריו היו רואים אותו, את בנם
היו מתגאים בו גאווה רבה. רק לפני שמונה שנים
ישב עובד בחדר קטן, חשוך ומאופל, ולמד תורה
מפי רבו, כשפיאות ארוכות מסתלסלות מראשו
ויורדות על לחייו. אז ידע כי ישנה ארץ ושמה



מראה הנמל מצפון.



אחת האניות בים הדרומי.

חיוך רב משמעות. חיוכים ענו לו כאילו אמרו
„מבינים אותך חבר“.

המורה הפנתה מבטה, ונעצה עיניה בחייל.
— „תואיל בבקשה לסגור את הדלת מבחוץ“.
הרמו בקולה הפסקני והתקיף היה ברור — ו-
„שומר המצרים“ — נעלם מאחורי הדלת. משמעת
חייבת להיות משמעת גם אם מדובר בריקודי עם.
כאשר למדו החברה את הריקוד די צרכו,
ולא היה יותר צורך בהופעת ה„סולו“ של המו-
רה, שהיתה החלק המענין ביותר, — החלו ארבעת
החברה לצאת.

שני בקבוקי בירה הובאו לשולחן, לאו דוקא
משום שהבחורים היו צמאים באופן מיוחד, אלא
שבשתייה אפשר להעביר עוד כמה דקות.

כוס בירה אחת נמזגה, וקצף לבן וסורר החל
להציף את גדות הכוס ולהחליק על השולחן. מ-
החדר השני בקע עדיין קולה הערב של המורה,
והיה כעין תקליט למנגינות הרדיו שלא היו ב-
נמצא.



אחד מהדברים המיוחדים לים־סוף, הם חופיו הנחדרים. „לנסע בים סוף זה כאלו לנסע בכביש שמשני צידיו משתרע נוף נהדר” — אומרים צוותי הטרפדות. בתמונה אחד מהטרפדות בעגינה קצרה ליד שלשלת ההרים המשתרעת לאורך כל החוף.

עגינה קצרה באחד המפרצים שלאורך ים סוף.

בחוץ קידם פניהם לילה קריר. הם הלכו בדרך לבסיס, מחרישים. גדעון, רב טוראי מוצק הביט בשעונו. „עוד שעה צריך לצאת עם הספינה לסיור — לא כדאי ללכת לישון כבר” — אמר ופנה לעבר הנמל.

השאר עברו את השומר המכורבל בכובע צמר ארוך והלכו לעבר אוהלם. נר לא היה להם — לכן שכבו על מיטותיהם בחשיכה — ערים. רש"י רוש חיכוך של יריעות האוהל נשמע חלושות ב"דממה. לפתע נשמע טרטורם של מנועים, תחילה חלושות ואחר הלך וגבר הטרטור, הלך וגבר — הטרפדות יצאו לסייר את המיצרים — כשכל אחד מאנשי הצות דרוך ומוכן בעמדות הקרב שלו.

אותם הסיורים במיצרים ובמפרץ, אף כי הפכו זה כבר לענין של שגרה, הרי רב בהם המתח והדריכות. כי הם מסיירים במרחק מטחני אבן מן האויב.

קול מנועי הטרפדות המתרחקות עורר זכ"רונות. „יום אחד” החל לספר יורם, כשפניו אינם נראים בשל החשיכה, ורק קולו נשמע באוהל —

ארץ ישראל, אך רק מספר התנ"ך ידעה. וכשעצוב היה לנער בעיר מולדתו בנכר היה מנצל את רגעיו החופשיים והולך ומטייל על שפת הים הרחב. שם, מקום שהאופקים רחבים לאין סוף, שם מקום שהגלים שרים שירה נוגה, מצא מעט נוחם ופורקן.

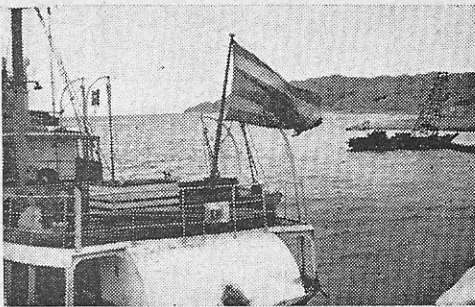
עברו שנים, ודברים חדשים באו וחדרו ל־חייו של עובד. לעיר מולדתו הגיעו אנשים מ־אותה ארץ אשר אודותיה קרא כה רבות, ובפיהם סיפורים נפלאים. — אך הפעם שונים היו ה־סיפורים מסיפורי התנ"ך. וגידסי קורא ספרים על ארץ זו — האיש טרומפלדור אשר לחם ונאבק באויביו עד הסוף ויכול להם — הוא הדמות ש־עליה חולם גידסי, הילד הכחוש על גדות הים שבעיר מולדתו. ואז בא היום, והוא עלה באוירון בעדן, וירד בישראל, ארץ החלומות.

* * *

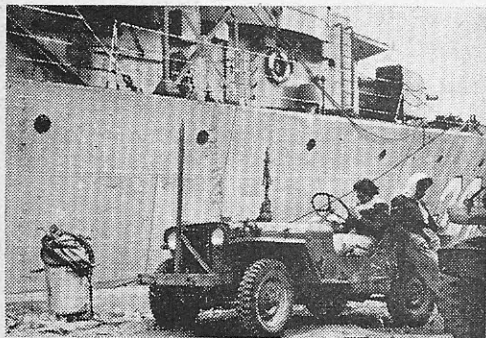
כוסות הבירה עמדו ריקות. בשכנות לשול־חנם ישבה קבוצת נחלא"ים, ושרה בקולי קולות. גידסי וחבריו ישבו עוד כמה דקות, תהו בחלל האולם אחר יצאו.

התקרבתנו אליה מאוד וסובכנו אותה על מנת ל-
 בחנה היטב. אנשי צות האניה הניפו ידיהם ו-
 ברכונו לשלום. ניסינו להתקשר עמם בפנסים
 איתות, אך הם לא ענו משום מה. התקשרנו ברמ-
 קול, והם צעקו — 'עקבה' והניפו את הדגל
 החבשי".

יורם הפסיק את סיפורו ורק מעטים שמעו
 את סופו, החלק הגדול משוכני האוהל נרדם זה
 כבר. הן מחר שוב יבוא יום, ורבה עד מאוד הן
 עבודה המחכה להם.



נופה של אילת: הנמל.



"עלות" חן" ליד הרציף

"נתקבלה ידיעה משרם אל-שייך אשר אמרה, כי
 אניה בלתי מזוהית, עושה דרכה במפרץ לכיוון
 אילת. מיד יצאנו עם הטורפדת, ודהרנו לעבר ה-
 נקודה שצויינה. החברה היו מתוחים, ועמדו כל
 הזמן בתוך עמדות הקרב שלהם. לאחר שהפלאנו
 כשעה במלוא המהירות החל להחשיך. לפתע
 התגלתה לעינינו באור הערביים צללית ש-
 נראתה בדיוק כאנית קרב. כדי לראותה בבירור
 יתר, לזיהוי נוסף, החלפנו את הקורס והמשכנו
 להתקרב לעברה. כעבור דקות ספורות נוכחנו
 כי אין זו אנית קרב, כי אם אנית סוחר חופית.

גם באילת, כמו בכל מקום אחר, בו נמצאות
 אניות-הצי, זקוקים לעתים קרובות לאמודאי. אלא
 שעבודת הצלילה בים סוף שונה מהצלילה בים
 התיכון — אומר האמודאי בעת שהוא "מת-
 דלק" — ראשית, המזור בים זה, הם העומקים הג-
 דולים — הנוצרים בשיפועים תלולים ביותר, וש-
 נית — היצורים המזורים והנפלאים שאפשר לר-
 אותם בים זה. כמובן שביניהם גם מיודענו הכ-
 ריש, העושה את הצלילה בים סוף מסוכנת הרבה
 יותר מאשר בים התיכון.

סיפור מלא על צלילותיו של האמודאי וידידו
 ג'ורג' יתפרסם בחוברת "מערכותיים" ל"ג.



המשתקעים

• באילת •

סגן משה הוא אחד מני הרבים — אשר „בא ראה — והחליט להשתקע“.

רבים מאנשי החיל המשרתים בבסיס הדרומי הביעו לא פעם את רצונם העז להשתקע במקום. „יש דבר מה“ אומרים הללו „שקשה להביעו במלים, המושך למקום הזה — אולי הנוף הוא זה, ואולי התחושה להיות תושב בעיר הנמל הדרומית ביותר, המוקפת הרים שגיאיים מצד אחד, וערבה צחיחה ורחבת ידים מצד שני“.

ואמנם, חלק מאנשי החיל, כבר ביצע הלכה למעשה ו„הורידו“ לדרום את משפחותיהם, שהשתקעו במקום.

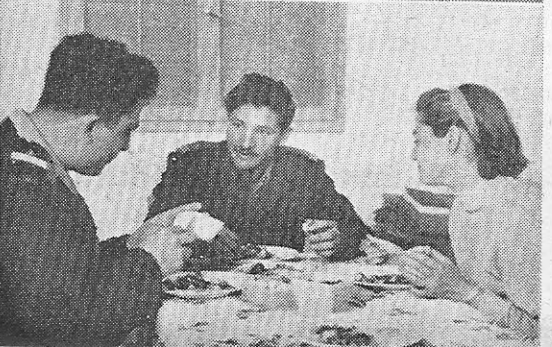
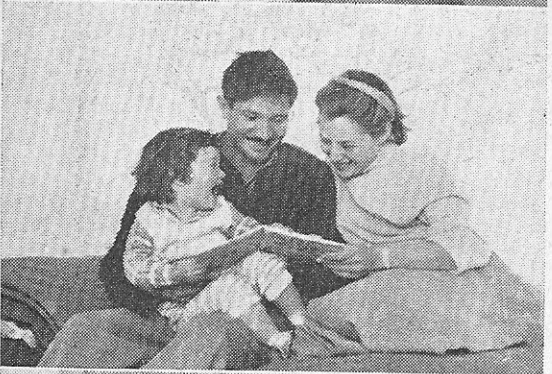
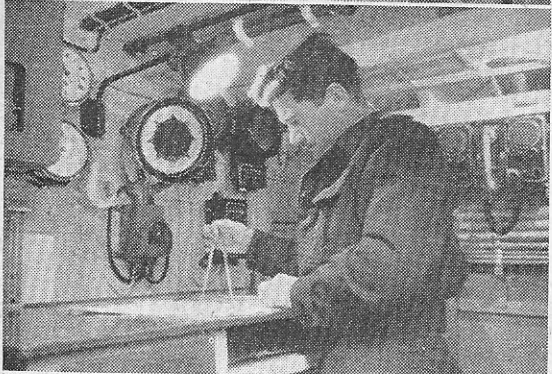
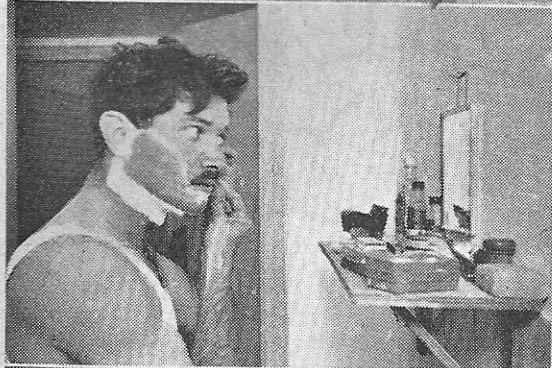
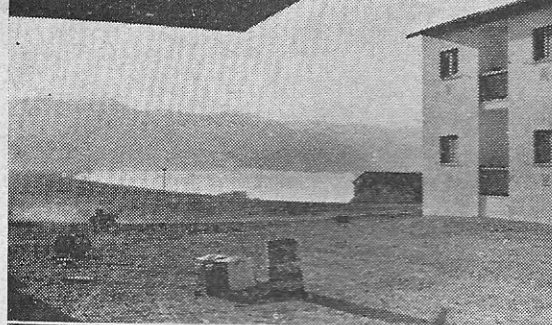
סגן משה, איש פלגת הטורפדות, הוא אחד מה„משתקעים“. תחילה ירד הוא עם טורפודתיו, ואחר באה אשתו וילדתו.

„האוויר של אילת“ מעידה אשתו, „משפיעה לטובה על בריאותה של הילדה ולחיייה אדומות והיא מקבלת תאבון — וכל זאת תודות לאילת. אמנם תנאי המקום קשים במקצת — אך במשך הזמן נתגבר“.

ואמנם הולכים הענינים ומסתדרים בדירות המשתכנים באילת — גם באם עדיין אין מקרר ויש צורך לעטות את הירקות בסמרטוטים רטובים — איך אלו אלא אותם החיים שהתנסו בהם כל החלוצים מדינה.

בתמונה למעלה — מקום מגוריו של סגן משה ומשפחתו. לאחר שהוא קם משקיף על פני ים סוף הולך הוא ומתגלח — והתמונה מזימה את כל הסיפורים שאין סבון גילוח מקציף באילת — ואחר הולך הוא לעבודתו. בערב הוא מבלה את זמנו בחיק המשפחה, ובחוג ידידיו.

— „כמעט כמו בחיפה“.



בקר בשבת

הנמצא כמעט בבסיס אחד עם המלחים בדרום הרחוק והאוהב לאמר „חיל-אמ“ בטיה“, הוליד אצל אחד מהם חלום, ה־ מצטייר בתמונה מספר 1 ואילו התמונה מס. 2 מספרת אודות מלח אחד שקבל חו־ פשה לאחר זמן ממושך והאוטובוס נתקע כרגיל בדרך. לא עמדה לא סבלנותו ל־



2

זכות עד שיתקנו את המכונית, והחליט להגיע לצפון בכוחות עצמו.

חיי התרבות בבסיס עדיין נמצאים ב־ ראשיתם. אך כבר עתה ניבטים ניצנים ב־ רוכים. אחד מהם, הוא גרעין המקהלה, ה־ הולך ומתאסף סביב הרס"ר, „המבקר ה־ מוזיקלי“. שיר המקהלה נקרא „חופש“ „השלגר“ של הבסיס — ובקרת המבקר היא כמובן שלילית כמעט תמיד. בתמונה



1

אין שבת האילת־ניקים שונה בהרבה, משאר אנשי החיל. רק חיותיהם, ואורח חייהם שונה במעט, מאזייהם בשאר הב־ טיסיים.

הרצון לקבל חופש, והשפעת הצבא



3

מס. 6 נראית המקהלה באחד מהופעותיה הרבות, בשיר הנוגע עד נפש.

לאנשים המתמצאים בבסיס בודאי לא יקשה להכיר בין אנשי המקהלה, את „קייטבאג“ ידידנו.

גלוי תרבותי נוסף הם שיעורי ריקוד העם. מבטי התלמידים המתרכזים בכל ת־ נועה ותנועה מתנועות המורה, מורים ב־ ציור 3, את הרצון העז והצמא ללימוד,



האילת'ניקים



5

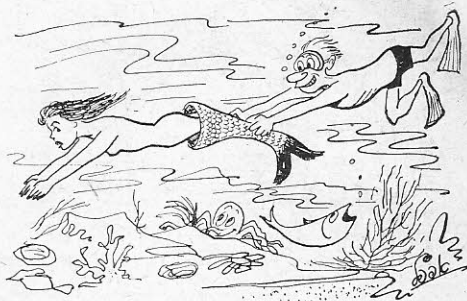
והמעמיק לראות יבחיג, כי מרב ריכוז בתנועותיה של המורה, נפלטה עין אחד התלמידים מחורה.

* * *

הספורט — הוא אחד המקצועות החז' ביבים על מלחי אילת, וביחוד הספורט ה' תתימי. אפשר לראות יצורים מיצורים שונים באמתחותיהם של הציידים התת' ימיים, אשר מהווים מזכרות נאות ביותר לכל חייהם. תמונה מס. 4 מראה אחד ה'



6



4

ציידים בדיוק ברגע שהוא מנסה לתפוס את שללו. בתמונה 5 מביא הצייד בתם שרותו בדרום את ה"מזכרת" לביתו, וכ' בעל טוב ואדם נשוי לא שכח כמובן אף את אשתו ואמר בלבו — "מזכרת אחת לי — ואחת לאשתי".

* * *

תמונה 7 עלולה להטעות את אלו ה' חושבים כי החברה עוסקים עתה בספורט, הענין הוא אחר. למרות שאילת עצמה



- אפס -

פורחת הרי סביבה מדבר. ולעתים רחוקות מאד, מתהוה בה חזיון ה"פוטמורגנה" — תופעה מוזרה, בה רואים אנשים דבריים דמיוניים שכלל לא נמצאים במציאות ב' סביבה היא. ומעשה בגוועים מצמא ב' מדבר אשר ראו לפתע מים חיים כביכול, להרות צמאונם — בתמונה מעשה דומה בפוטמורגנה.

(המשך בעמוד הבא)



איילת-51-26

חלוקי דעות רציניים קיימים בקשר למתארע בתמונה מס. 9, אסכולה אחת טו" ברת כי ההגאי לא היה מעודכן כל כך טוב, וחשב כי התעלה המקבילה לסואץ כבר נפתחה לשיט. סברה שניה היא כי התקנא המלח בחיל הרגלים ו"טיכס ויל" ריו" ורצה להוכיח כי אכן החיל ורכבו



7



8

לא נופל מהם, ולהפך עולה עליהם. אם כולה שלישיית — שדובריה הראשיים הן נשים שהתאכזבו ממלחים — אומרת כי האיש פשוט לא ידע את אשר הוא עושה. „קיטבאג“ זה כינויו של מלח — בחור זהב, חבר המקלה (פורטרט בתמונה 8) ומרוצה מגורלו, אלא שחלום הוא חולם — „הרובה“ הוא אמר, „אינו מתאים לגוף שלי, מדי גדול, לו היו נותנים לי עווי כי אז הוא היה מתאים לגוף שלי, הרובה לא מתאים לגוף שלי“ מקונן הוא בצער ו-

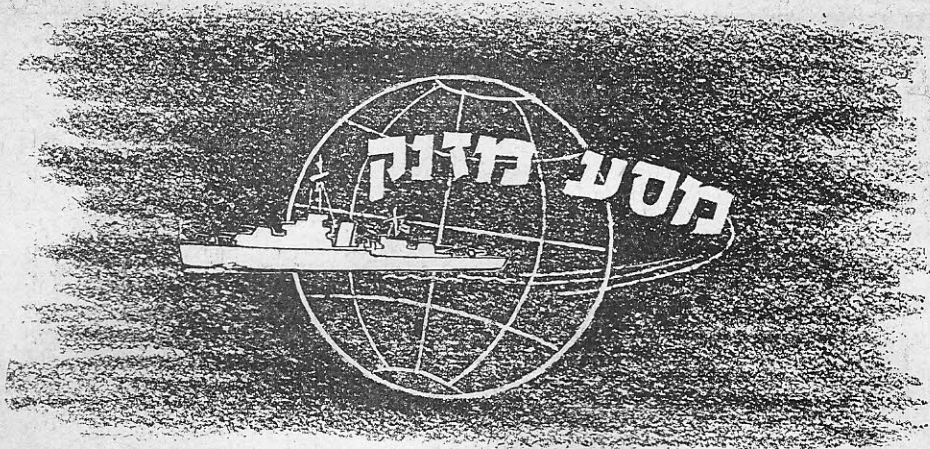


9



דמעות. בתמונה עצמה נראה על רקע „ס“ טלה הקטנה — מלח אחד כשהוא צוחק ל„קיטבאג“ על רובהו, ו„קיטבאג“ מהרהר, „מה טוב לו היה לי עווי“.





מסע "מזנק" סביב יבשת אפריקה אל נמל אילת

כתב וצילם ישעיהו קלינמן

אורות יחידה זו— היא, אנשיה שמחותיה ואכזבותיה יסופר בפרשה זו. גם אם באופן יחסי עבר זמן די רב מעצם המאורע עד לפרסומו — לגבי מבצע שרשם פרק מוכרד בהיסטוריה של עם ישראל — אין גורם הזמן גורע מעצם הפרשה.

המשימה הוגדרה, יש לפרוץ את מצור אילת. המנגנון הופעל, וכלי השיט יצאו ל־ דרך. 12.482 מיל עברו האניות במימי העולם על מנת לבצע את המשימה. במאמץ משותף בין כוחות היבשה והים, נפרץ המצור, ובש־ עות ערב הי־16.12.56 השלימה יחידה אחת מיחידות השייטת את משימתה.

גם באניה עצמה לא חסר מה לעשות: בדיקת הציוד הקיים, הכנת חלקים רזרביים שלא תהיה אפשרות להשיגם במקומות אחרים במקרה של קלקול, התקנות מיוחדות לנסיעה באיזורים טרופיים וכך — אלה היו רק חלק מהבעיות ש־ הצריכו תשומת לב מוקדמת. גם בעית הבעיות של צה"ל — הציוד האישי — במקרה זה: — בגדי חורף למקומות שהחורף בהם עדיין בעיצור, מו, בגדי קיץ לאיזורים הטרופיים וכמו כן, בגדי ייצוג על כל "צרה" שלא תבוא בנמלים שונים — גם היא היתה טעונה פתרון מידי ומניח את הד־ עת. ברם כל זה נעשה, כאמור לעיל, תוך 4—3 ימים וב־12 לנובמבר ניתקה "מזנק" ממעגנה בנמל חיפה ו"זנקה" לדרכה הארוכה.

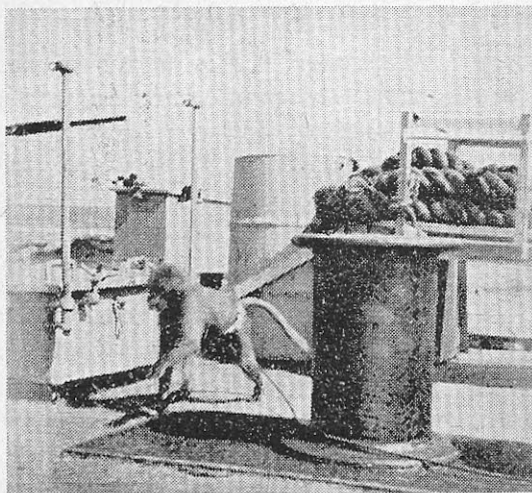
התחנה הראשונה לשם תדלוק ש"מזנק" הגיעה אליה בבוקר ה־16 לחודש, בשעה 8, היתה פלרמו

וזה סיפור המעשה: מיד עם גמר קרבות סיני קיבלה אנית השייטת הוראה להיות מוכנה ל־ עבור לאילת. למפקד ולצוות ניתן זמן של שבוע בלבד. אך הם קיצרו אותו ביומיים. מבחינה מספרית כוח האדם שנמנה על הצוות היה מספיק. אבל בעיות אחרות לגבי הצוות לא היו חסרות. היו אנשים חולים שאי אפשר היה ל־ קחתם למסע ארוך; אנשים עם בעיות סוציאליות קשות שאי אפשר היה לנתקם ממשפחתם לתקופה ארוכה; וכמו כן מספר אנשים שמקום עבודתם לא יכול היה לוותר עליהם בשום פנים ואופן.

מאידך, היתה קבוצה ניכרת של בחורים מ־ אניות אחרות שניסו בכל מיני דרכים לעבור לאניה המפליגה משנודע להם על ההכנות למבצע.

הבעיות להפלגה כזו הן רבות מאד: החל בבעיות אספקה ותדלוק, בחירת נמלים אוהדים, אפשרויות הגנה וכלה באפסנאות.

ה ק ו פ ו א נ י ...



כל אדם מעריץ משהו במיוחד: זה מעריץ שחקניות, השני מ־ עריץ כלבים והשלישי משהו אחר... וכך גם אברמל'ה המ־ כונאי, מעריץ משהו מיוחד: הוא מעריץ קופים עד כדי כך שכאשר הוא מזכיר את "מומו" הקוף ואת עצמו בנשימה אחת הוא מקדים תחילה בקוף ואר־ מר: "הקוף ואני". ברם כיוון שהזכרנו כבר את "מומו" הקוף נספר כיצד הגיע לאניה. בשע־ תו, השתוקק הצוות לקוף, והח־ לייט להשיג אחד ויהי מה. אך מאמצי הצוות להשגת קוף הוכ־ תרו בהצלחה רק כשהגיעה הא־ ניה לג'יבוטי ולקונסול הישראלי במקום נודע על מאווי הצוות.

מיד טרח הקונסול בכבודו ובעצמו, חיפש קוף והביאו לאניה ברוב פאר והדר, בגיפ־ מתוצרת ישראל.

ברם לא הכל הלך חלק. כאשר נודע למפקד על הקוף הממתין ליד כבש האניה הוא לא הרשה להעלותו על האניה. הזמן דחק. רק חצי שעה נשארה ל"עמדות התקשרות" לפני שהאניה תעזוב את הנמל. ברור היה שרק התערבות דיפלומטית כבדת־משקל תציל את המצב.

ואכן בשמוע הקונסול את התנגדות המפקד להעלות את הקוף על האניה ומשראה את אכזבת הבחורים, החליט לפנות בבקשה אישית אל המפקד והמפקד, נכנע" תחת לחץ שיחה דיפלומטית. בו במקום פרץ הצוות בקריאות שמחה וצהלה והוחלט לקרוא לקוף בשם "הוד מעלתו מומו".

מרגע ש"מומו" הועלה לאניה נהפך לאיש צוות ושעמום ההפלגה פג לחלוטין. שכן בכל שעת הפנאי היה לכל אחד מה לעשות — הוא הלך להשתעשע עם "מומו". כמובן שגם ל"מומו" היה מה לעשות: הוא היה קופץ על כתפי הבחורים ובידיו השעירות מפשפש בשערותיהם על מנת למצוא כינים. ועוד עושה היה כל מיני תעלולים ש"משגעיים" את החברה.

אלא שמכאן נקשור את "מומו" לאברמל'ה. עליכם להבין, לכן, שאברמל'ה שהוא היה הוגה רעיון הקוף נתמנה על ידי הצוות לאפוסטרופוס. קלע אברמל'ה ל"מומו" רצועת חבלים והוא הסתובב על הירכתיים כמלח ותיק. ("מומו" ולא אברמל'ה).

ומענין כיצד הסתגל "מומו" במהירות למוצרים הישראליים. את הבירה "אביר" ובקבוקי "טמפו" היה שותה כלאחר־פה ומיד מקנח במספר סיגריות ישראליות, "אל־על" ו"לאומי". נוסף לכך התחבב עד מהרה על כל אנשי הצוות, ללא יוצא מן הכלל. אפילו ה"באוסון" (רס"ר סיפון — תותחנות) יהודה ה" — אפילו הוא, מצא לו תוך יומיים לשון משותפת עם "מומו". שכן זה האחרון כשהיה רואה את ה"באוסון" מתקרב, היה מזדקף כיאות למלח ומיד מתחיל למלמל משהו תוך כדי שפשוף ידו על ירכו. ניתנה האמת להיאמר שגם יהודה, היה עונה לו במלמולים, וכך התנהלו ביניהם שיחות עירניות וממושכות.

מובן מאליו כשאברמל'ה ג. קיבל את חופשתו בהגיעו לאילת, ירד משם כשלידו "מומו" — לאות הוקרה החליט להשאירו בנמלה הדרומי של מדינת ישראל כשי שלו לראש מועצת אילת.



תרגיל אדקאר בקרב — לקראת הכניסה לים הנכסף.

האדמירל — מפקד הצי במקום. התפתחה שיחה שנושאה היה מבצע סיני. בהזדמנות זו הביע האדמיראל את התפעלותו מפעולות צבא ההגנה לישראל, ביבשה, בים ובאוויר — ובעיקר, מ"הכנעת המשחתת המצרית, איברהים אל-אוול", אשר דבר הכנעתה הפך לנושא המבוקש ביותר בכל מקום שבו עגנו.

גם הבחורים קיבלו כאן חופשת-חוף ראשוֹנה. הם צויידו במטבע זה, כמה עשרות פרנקים צרפתיים של מערב אפריקה, וירדו לבלות בעיר. אמרו: "מלחים או לא מלחים?" ואף-על-פי־כן כאשר נשאל אחד מהם — "כיצד ביליתו?" — משך זה בכתפיו ואמר: "פרט לבלוי קצר בבית קפה אחד או שניים אין כאן מה לעשות".

היו אחרים שזכו למתנות קטנות, היו כאלה שקנו לעצמם דבר כלשהו ל"מזכרת", והיו גם כאלה שהסתפקו במזכרת של תצלום עם כור שיות ברחוב, כשהן בתלבושתן הססגונית. ובסך הכל לא נשארו לבחורים זכרונות מיוחדים מִמֵרְקום זה.

בנמל דאקאר נפגשה "מונק" במכרה ותיקה

שבאי סיציליה. מחשש הזדהות עם צד לוחם, על ידי מתן עזרה לו, לא ידעו האיטלקים בתחילה איך להתיחס לאניה וצוותה. אך לאחר מכן התברר לה הכל למישרין; האניה תודלקה ועזבה את הנמל עוד לפני המועד שנקבע.

בסביבות סיציליה עברה על האניה סערה קצרה. הים געש במקצת. אך סערה זו היתה כאין וכאפס לעומת זו שחיתכה להם באוקינוס האטלנטי, אשר קידם את פני "מונק" בפנים זועפות מרגע שיצאה מ"אמבטיה הים התיכון".

המטרה הבאה היתה דאקאר שבמערב אפריקה. לכמה בחורים מן הצוות היו זכרונות זיהים הנעימים מעיר זו שמורים עמם עוד מאח"י "משגב" שהפליגה בשנת 1954 לדרום אפריקה. הללו, שהצטיידו במנה הגונה של צ'יזבטים, הברטיהו לבחורים "הירוקים" בילוי "די נעים" עם כושיות יפות.

ואכן, קבלת הפנים בנמלה הצרפתי של עיר זו, ש"מונק" הגיעה אליו ב־24 לנובמבר, היתה לבבית ביותר. נציגי הצי הצרפתי קיבלו את פני הצוות בשמחה גלויה, והאניה הוזמנה לעגון בכסיס הצי הצרפתי במקום.

מיד ערך מפקד האניה ביקור-נימוסין אצל



אחד מצוותות תותחי השטח לאחר מתן אות ארגעה.

לספר כי לא ניצלו מ„טבילה“ נוספת גם „אבירי הים“ הוותיקים, לרבות „נפטון“ ו„יונה הנביא“ בכבודם ובעצמם. אשר לכותב טורים אלה עצמו, אם ניצלתי בפעם זו, הרי תורי להיטבל הגיע מאוחר יותר כאשר עברה האניה בפעם השניה, ב־16 לדצמבר, את קו המשווה. לא עזרה לי אף



תותח ושמו "עדינה"

תותח בעל שם „עדינה“ — דבר מוזר הוא, ובמיוחד כשהתותח תותח פלדה גדול וגם שמך של „עדינות“ אין בו. אך עובדה היא, וכך נולד השם: בחצות, כאשר חזר המלח מאיר — בחייו „הנורמליים“ — קצב בתל־אביב, וה־מכונה „גילדה“ — מחופשתו בקייפטאון, הורשו מארחיו — משפחה יהודית לעלות לאניה — למרות האיטור המפורש. ומיד התברר על מה משוא הפנים הזה — כש־„גילדה“ רק עלה על כבש האניה, הוא התבסר בכשורה המשמחת שאשתו ילדה, שבוע לאחר צאת האניה את הארץ, בת בכורה במזל טוב ושמה נקרא „עדינה“. ה„שקמיסט“, פתח את מחסניו ומשם הוצאו בו במקום משקאות ישראליים. מפקד האניה הוזמן לחדר התרבות וכל החבריה שנתו לחיי הנילודה. למחרת, מיד עם עזוב „מזנק“ את נמל קייפטאון, חיכתה לו אפתעה נעימה נוספת, החברה החליטו להנציח את המ־אורט ולקרוא לתותח הגדול בשם „עדינה“. בעיניו של האב המאושר אשר טרם ראה את בתו ניקו דמעות. אך לא להרבה זמן נשאר „גילדה“ חתן השמחה היחיד. באותו יום ממש הגיע מברק נוסף אל איש המכונה חיים שגם לו נולדה בת למזל טוב. אלא שמברקו הגיע מהר יותר אחרי הלידה. כך שילדתו טרם נקראה על ידי האם בשם. ואי לכך גם לא נקרא תותח על שם הרך הנולד.

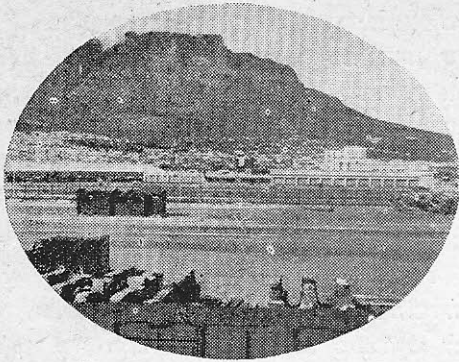
— אנית הלימוד הצרפתית „ז'אן ד'ארק“ — אשר גם היא הגיעה לנמל ב־24. האדמירל, שערך לכ־בוד צוותה של זו האחרונה מסיבה הזמין אליה גם את מפקד „מזנק“ עם שניים מקציניו. מעניין היה לפגוש כאן את מפקדה לשעבר של אח״י „משגב“ רב־סרן אדוארד שרון, המש־מש כיום כרב־חובל לאניתו הפרטית של נשיא ליבריה.

* * *

למחרת היום (25.11) ב־8 בבוקר, ניתקה „מזנק“ ממעגנה בנמל דאקאר ויצאה למסעה ה־ממושך ביותר מבחינת המרחק (3500 מיל), ללא תחנות נוספות — מדאקאר לקייפטאון שבדרום אפריקה.

11 יום נמשכה הדרך עד קייפטאון. לכ־אורה דרך ארוכה ומשעממת. שטים הרחק הרחק מהחוף, ורואים עשרות רבות של מיכליות העושות דרכן צפונה, כשמיכליהן מלאים דלק לארצות אירופה הקרות — וזה הכל. אולם בימים הראשונים לצאת „מזנק“ מדאקאר, עדיין לא שלט השעמום בצוות. הבחורים היו בתכונה רבה לקראת טקס ה„טבילה“ בעת חציית קו המשווה. בירכתיים הותקנה בריכת מים גדולה. ויש חלוקת תפקידים: משה א. בתפקיד נפטון „אל הים“, דוד מ. בתפקיד יונה הנביא — „שליח האל ודייר־משנה בבטן הדג הגדול“ — משרתי נפטון וכו'. במזנק היו כבר 13 איש בחזקת „אביריים“ אשר טבלו כבר בזמנו. הפעם שימשו כעוזרי נפטון „אל־הים“. אך כדי להגביר מתח לקראת ה„טבילה“ הפיצו בין אנשי הצוות סיפורי זוועה על מה ש־צפוי להם ביום ה„טבילה“. חלושי־דעת היו מת־קרבים אל הבריכה, מציצים סביבה בהחבא, כדי שלא יראו אותם, ומסתכלים לתוכה על מנת לבחור לעצמם מקום נוח.

ב־27 בנובמבר, חצתה „מזנק“ בשעות הלילה את קו המשווה. משום כך הוחלט לדחות את טקס ה„טבילה“ למחרת בבוקר. ואכן, יום המחרת, יום הטקס, היה לאנשי הצוות יום שכולו צחוק שעשועים ו... „טבילות“ במיני „גריסים“ ושמינים ובסילונים חזקים של מיים, שניתזו בכוח רב ממכונת הכיבוי של האניה — יום שהשעמום בו לא הכירו מקומו; לא חסרה בו אפילו התז־מורת של האניה שהנעימה אותו בצליליה וליוותה בהתאם את מבצע התכנית כולה. למותר הוא



מראה קייפטאון, בשעת כניסת האניה לנמל.

„מזנק“ — אניה רוסית

ב־4 לדצמבר, יום לפני ש„מזנק“ תגיע לנמל קייפטאון, — נכנסה הגב' פשה, עתונאית המכסה את שטח נמל קייפטאון, למשרדי הנמל, כדי לבדוק את רשימת האניות העומדות לעגון בנמל למחרת. תוך כדי עברה על הרשימה הארוכה נתקלה בשם קצת מוזר, — שם אשר לדבריה, יש לו צליל רוסי. היא שמרה על תגליתה בסוד וציפתה ל„סקופ“ עתונאי.

למחרת בבוקר חזרה העתונאית לרציף והחלה לחפש את האניה „אינסמיזנק“ (כפי שהיא קראה זאת ברשימות במשרדי הנמל) ומובן שחיפושיה עלו בתוהו. תוך כדי עמדה שם, תוהה לאן נעלמה „אינסמיזנק“ — נכנסה לנמל בגאון הפריגטה אח״י „מזנק“ כשעל תרנה דגל ישראל. מיד עם קשירת האניה לרציף, עלתה העתונאית לאניה והגיעה לתא המפקד. היא סיפרה למפקד כי היתה בטוחה שאניה רוסית עומדת להגיע כיון שהאותיות אח״י (אי. אן. אס, „מזנק“) „INSMISNAK“ היו צמודות יחד. אולם כיון שטעתה, החליטה בכל זאת לפרסם „סקופ“ על כניסת אנית המלחמה הישראלית לקייפטאון, שיהיה „סקופ“ לא קטן מ„סקופ“ על אניה רוסית.

אגב שיחתה עם המפקד, „התלוננה“ הגב' פשה כי בגלל ישראל יש לה עתה הרבה עבודה בנמל, שכן מאז מיבצע סיני עוברות בכל יום עשרות אניות דרך נמל קייפטאון. „יתכן“ טיימה הגב' פשה בצחוק „כי על שלטונות ישראל לעיין בהענקת תוספת משכורת עבורי“.

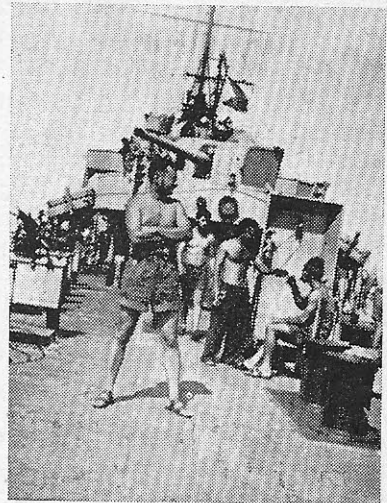
טענתי כי „נטבלתי“ בהודמנות אחרת כ„אביר אויר“. ואילו טקס „טבילתי“ שזומן לי ל„סיבוב שני“ התקיים בדקדקנות יתירה — אפילו, בלא אחטא בשפתי — בחומרה יתירה.

הנה כי כן נחוג טקס הטבילה כהלכתו, עד כדי כך, שאפילו מלחים בני מלחים מדורות רבים, היו מתגאים בדרך ביצועו כפי שבוצע על ידי מלחי ישראל הצעירים, אשר, כידוע, לא היו אבותיהם מלחים.

„מזנק“ הגיעה לקייפטאון (קאפסטאדט בשפת הבורים) ב־5 לדצמבר, ב־8 בבוקר. לאמיתו של דבר, הגיעה האניה בשעות הלילה לסביבת קייפטאון. אולם מכיון שהים סער לא רצה המפקד להכנס לנמל בלילה, אלא נכנס למפרץ והמתין בו עד הבוקר.

מענין לציין כי למרות הסודיות שאפפה את בוא האניה, הצליחו מספר יהודים מהעיר „להריח“ בכל זאת את בוא האניה. שכן משהגענו לרציף עמדו כבר מספר מכוניות, וכשבעליהן ראו את הציר יוצא ממכוניתו ניגשו אליי, מיד עם הופע־תו בשטח הנמל, וביקשו ממנו לעזור להם לעלות על האניה.

תיכף לקשירת האניה לרציף, עלה בציג חיל־הים הדרום־אפריקאי אל המפקד, ואחריו הגיע הציר אשר הביא עמו עבור הבחורים דואר מן הבית. היו אלה מכתבים ראשונים מאז הפלגתם מן הארץ.



הציר בשעת „אמבטיה שמש שגרתית“ בסביבות קו המשווה.

בגמר ההקלטה, מסתלקים המאושרים שקבלו מכתבים (היו גם כאלה שלא קבלו אף מכתב. לעומת זאת זאב א. קצין תותחנות-סיפון, למשל, קיבל 18 מכתבים — מהם 11 מחברתו בלבד) כדי לקרוא בהם ולדעת על הנעשה בבית.

חופשות החוף המקוות ניתנות. הבחורים מצ' טחצחים. פניהם צוהלים. כאן מחכה להם בילוי נעים. על הרציף כבר עומדות מכוניות רבות ויהודים מחכים... אם לא נתנים להם לעלות לאניה, לפחות "יחטפו" את ראשוני המלחים ה־יורדים לחופשה. וכך היה. בין הבאים "לחטוף" נמצאו כמה צעירות יהודיות שבאו לחפש את מכריהן מ"משגב", שמא גם הם נמצאים כאן ב־מקרה. גם ישראלים לא חסרו בין המחכים. מספר שליחי תנועות־נוער נמצאים בעיר ואף הם באו כדי להזמין את המלחים לבלות, "ערב ישראלי" במוע־דוני הנוער בעיר. כמובן במקום שיכינו "ערב ישראלי" שמח למלחים, הכינו המלחים "ערב ישראלי" שמח לבני ובנות המקום.

מספר עובדיה, סמל תותחנות, עולה מתי־מן המתגורר בגני התקוה: "מה אתה יודע כיצד בילינו? כשהזכירו לי המקומיים את שושנה דמארי שביקרה בעיר לפני זמן מה, שרתי להם שירים ישראלים ומשירי תימן עד שאמרו שאני שר יותר טוב ממנה". עיניו הבריקו מעליזות

ישבתי עם המפקד בתאו כאשר נכנסה לתא אשה ממושקפת שהציגה עצמה כעתונאית של עתון הבורים הגדול "דר בורגר". לשאלתה, אם מטרת נסיעתה של "מזנק" היא אילת, ענה המפקד כי הוא נמצא בסביבה באימונים וכי לא קיבל כל פקודה על המשך דרכו. הודות לכך לא ידעה העתונות המקומית על מטרת נסיעתה האמיתית של "מזנק".

הפרסום בעתונות וברדיו גרמו לנהירה גדולה מאוד של יהודי המקום. הם לא שיערו כי לא יותר להם לבקר באניה ולא יכלו להבין — דוקא לאחר נצחון צה"ל — שהאניה אינה בביקור רשמי. בזכרם את "משגב" חיפשו היהודים מכרים ותיקים מבין המלחים.

ירדתי העירה כדי לשאול באחת החנויות מכונת הקלטה על מנת להקליט פריסת־שלום של הבחורים למשפחותיהם. הצוות מאושר: סוף סוף נתקבלו מכתבים מן הבית, והם גם יוכלו, ב־אמצעות הצייר, לשלוח מכתבים הביתה ואפילו הקלטה יש להם. הבחורים הסתדרו בתור, ואחד אחרי השני ניגשו בדחילו ורחימו אל המיקרופון (ליטפו אותו כאילו היה זה ילדם היקר) ומסרו — רובם מתוך הכתב כיון שהיו נרגשים — את דרישות השלום: "לאשתי היקרה ולבני משה'לה ד"ש מ־אבא אי־שם בים", "לאבא ואמא" וכו'.

"שושנה דמארי" — על סיפון האניה

את עובדיה מכירים אתם? גם אני לא הכרתיו עד שעליתי על "מזנק". פגשתיו יושב בתוך עמדתו שב־שריון תותח על הסיפון. הוא חבש את כובע הפלדה וחגר את חגורת ההצלה. לפקודה של קב"א (קצין בקרת אש) על מטרה דמיונית במרחק 9000 מי"מ, מפנה הוא במהירות את לוע התותח לעבר ה"מטרה". כשהחיוך לא מש מעל פניו אפילו לרגע.

כששאלתי: "עובדיה, כיצד בילית הלילה בקייפטאון עם הנוער היהודי"? הוא עונה לי בצחוק מלבב: "מה אתה יודע? שושנה דמארי לא שווה כלום. היה צריך לשמוע איך שאני שרתי לנוער במועדון שירים תימניים. הם ממש התמו־גו מנחת".

מאז הוא נקרא "שושנה דמארי".



עובדיה משקיף מצריח של תותח.



אחד מאנשי האניה בשעת משמרתו.

ביום השישי, ב־7 לדצמבר, ב־9 בבוקר, הגיע קץ החופשה של „מונק“ בקייפטאון. אנשי האניה תפשו „עמדות התקשרות“ והאניה יצאה מהנמל כשיהודים עומדים על הרציף, וחלקם מוזל דמעות שמחה בראותם מחדש את דגל ישראל מתנוסס ברמה.

האניה מתרחקת מן העיר. הרה־שולחן מכוסה בעננים כבדים, כמעט שאינו נראה לעין. מימינו נראה „הר האותות“ בעל הפסגה המחודדת, כשענן חולף מעל ראשו. אנו נכנסים לים הפתוח ומפליגים במהירות של 16 קשר. בשעת הצהרים עוברת האניה על פני כף התקוה הטובה, החוצץ בין האוקינוס האטלנטי והאוקינוס ההודי. הרוח נוחה ומוזג האויר טוב. למרות שלא נראו גלים גבוהים על פני הים, מורגשים באניה זעזועים קלים. הימאים מסבירים לי כי זעזועים אלו באים מגלי עומק.

על גשר הפיקוד יושב מ. קצין המבצעים, פרדסן איש חדרה, וודאי מהרהר על ביתו. אך בקול רם אומר הוא לי: „במקום לעשות, קורסים“ במים הייתי עושה, קורסים על גבי הטרקטור שלי — עולה ויורד כמו באניה. סמלי המשמרת על הגשר מחייכים. גם הם לא היו מתנגדים לעזרת כל אחד בשטח שלו את „קורסים“ בבית.

אנו מסובבים את קצה היבשה ובשעות הערב נמצאנו לא הרחק מפורט־אליזבט. בחדר הקצינים

כאשר סיפר לי: „אחר כך לקחו אותי למשפחה יהודית אחת: אכלתי אצלה ארוחה טובה מאוד ואחר כך טיילנו בעיר.“

ואכן, יהודי המקום אשר הצליחו „לחטוף“ לעצמם מלחים הציפו אותם ממש בכל טוב — מכיבוד ועד מתנות. ומי שלא זכה במתנות, הצליח לפחות לקנות במהיר מוזל מאוד, קצת מזכרות. מדמי ההענקה שקיבל באניה למשך יומיים.

בעגון האניה בקייפטאון, הגיעו שני מברקים מן הארץ ובהם הודעות על הולדת שתי בנות ל־ שניים מאנשי הצוות — למאיר ולחיים. האבות המאושרים הטביעו שמחתם בנהרי בירה „אביר“ מתוך השק"ם.

ב„מונק“ נעשות כל ההכנות להמשך ההפלגה. יהודי המקום אינם מעיזים לשאול את הבחורים למגמת פניהם, אולם מרמזים הם לבחורים באמרם להם: „ולואי ותעשו את הדרך לאילת.“

בבית קפה יהודי יושבים מספר בחורים, ביניהם עובדיה התימני ול. בעל זקן הגינגי האדיר הדומה לדיוקן המופיע בסיגריות האנגליות מסוג „פליר'ס“. יהודי, תושב המקום ניגש לבער לת־הקפה העומדת למראשותי הבחורים ואומר לה באידיש: „איר וייסט, אז מען טאר זיי גאר נישט פרעגן וויל זיי ענטפערן נישט“ (היודעת את שאסור לשאלם שאלות כיוון שאינם עונים)? על כך משיבה לו בעלת בית־הקפה בהחלטיות: „און ווער הייסט איך פרעגן. מען פרעגט נישט“ (וכי מי אומר לך לשאלם? אין שואלים ודי). גם עובדיה שלא מבין אידיש פרץ בצחוק.

בנמל קייפטאון, „פרוספריטי“, מספר האניות המגיע לשם מדי יום ביומו מגיע לעשרות. אניות סוחר ומיכליות של נפט — הכל עובר עתה דרך נמל דרומי זה. חסימת תעלה סואץ החזירה את ההסטוריה הימית למאה התשע־עשרה. נתיב המים שבין המפרץ הפרסי לבין קייפטאון הומה מאניות ומיכליות.

בקייפטאון העיר ובסביבת הנמל בים, מש־ תוללת זה כבר היום השלישי, רוח „תזוית“ המור־ כרת היטב לימאים בשם „סאוט־איסטרן“. עקב כך לא יכלו הבחורים לנצל את ההזדמנות כדי לנסוע בקרונית התלויה על כבל שבה אפשר להגיע אל הרה־שולחן המפורסם.

„סה כשר — או סה טרף? —

שאלתו של מושל

בעגון „מונק“ באחד מנמלי הפרוט־קטורט הצרפתי, עלה על האניה לביקור נימוסין מושל המדינה עם פמליה ונתקבל על־ידי מפקד האניה, בתאו. התנהלה שיחה ידידותית שבה הועלו על נס נצחונות צה"ל. המושל הוכיח בשיחה זו בקיאות מופלאה בענייניה של ישראל ובענייני יהדות בכלל.

תוך כדי השיחה נכנס מלח עם דברי כיבוד, בתוכם כריכים עם נקניק. כשהכיר בוד הונח על השלחן שאל המושל: „סה כשר — או סה טרף?“

אני מרצה על „מבצע סיני“. אותה שעה יושבים אנשי הצוות בחדר־התרבות ומאזינים לתקליטים החדשים שרכשו בקייפטאון. אולם העייפות מהר חופשה בת היומיים עשתה שלה. הבחורים מתחמרים עם אט אט וחוטפים שינה מתוקה בלילה זה.

היום השני של המסע מקייפטאון עובר ללא אירועים מיוחדים. אנשי הצוות נחים. אין עבודות. שמח באניה.

בשעות הערב מוצג סרט בקולנוע „סמל“ — חדר האוכל של הסמלים. לפני ההפלגה קיבלו 17 סרטי קולנוע. כבר הספיקו לראות את כולם, אך אין זה מונע מהם לשוב ולראות אותו סרט אפילו מספר פעמים. וכי יש משהו אחר לעשות בערב? ליד מכשיר ההסרטה עומד איתן ק... מדי פעם נקרע הסרט והחברה צועקים על איתן שלא ילמד „לגלח על זקנם“.

יום ראשון בשבוע, ה־9 בחודש. אנו עוברים מול העיר דרבן שבדרום אפריקה. „מסע התענוגות“ שהיה עד כה, מסתיים. בשעה 19.00 עולה קצין התותחנות, זאב א., אל עמדתו. צלצול מקוטע והודעתו נשמעים ברם־קול: „תרגול אזעקת קרב, תרגול אזעקת קרב. כל הצוות לעמדות קרב“.

כחץ מקשת תופסים אנשי הצוות את כובעי הפלדה וחגורות ההצלה ורצים לעמדות התותחים שלהם. אנשי בקרת הנזקים, ההצלה והכיבוי ואנשי הרפואה עם הרופא, תופסים כל אחד את עמדתו. מְקִסָּאות הבד מורדים מן התותחים במהירות ולפי נתונים מופנים לועי התותחים ל„מטרות“.

מאוחר יותר מתקיימת בחדר הסמלים מסיבה של אנשי המכונה. בעל השמחה הוא חיים ג. אשר יומיים קודם לכן קיבל הודעה על הולדת בתו.



בשעת תרגול אזעקת־קרב.

החברה יושבים ושרים. שוקה מלהיב בהקשות יד על הטמבור. מצב הרוח מרומם. גם המפקד משתתף במסיבה. הוא מרים כוסו לחיי היולדת והנני לודה.

למחרתו בחמש וארבעים וחמש בבוקר — אזעקה. „מטרה נתגלתה באופק, מטרה“. על הגשר נצמדות המשקפות אל העינים. צללית האניה המתגלית מרמזת על סוגה — אנית מלחמה. היא שטה במרחק של שמונה מיל מאתנו. רמי ס., מהנדס השמל לפי מקצועו וחבר קיבוץ אשדות־יעקב, עולה אל עמדת פנס האיתות ולפי הוראת המפקד הוא מאותת ושואל: „רוט שיפ?“ (איזו אניה?) התשובה: „אנית הוד מלכותה, לומוטון“. ואז אותת רמי: „אנית צי ישראל־מונק“. היתה זו אנית־המלחמה היחידה אשר נתגלתה לנו בדרכנו עד אילת פרט. כמובן, לפריגטה, קורבטה ופולשת, שעגנו באחד הנמלים הצרפתיים שעגנו בהם.

שוב עובר היום ללא אירועים מיוחדים. מזג האויר חם והחברה מנצלים את ההזדמנות, משתזפים בקיץ של דרום קרה־משווה, בידעם כי בעוד מספר ימים יגיעו לתקופת החורף בישראל ושוב לא תהיה להם אפשרות לעשות זאת עד לקיץ הישראלי. בערב, ברחבת תותח־שטח מסיבה. הפעם עורך אותה מאיר („גולדה“), ה., אשר גם אליו הגיע בקייפטאון מברק שבישר לו דבר אבהותו. מנורת ענק הותקנה במקום וצוות הסיפון, שעליו נמנה בעל השמחה, יושב סביב ושרים משירי הארץ תוך כדי נגיסת אפרסקים ותפוחים מפירות דרום־אפריקה המפורסמים.

לאחר המסיבה נכנס המפקד לחדר המפות

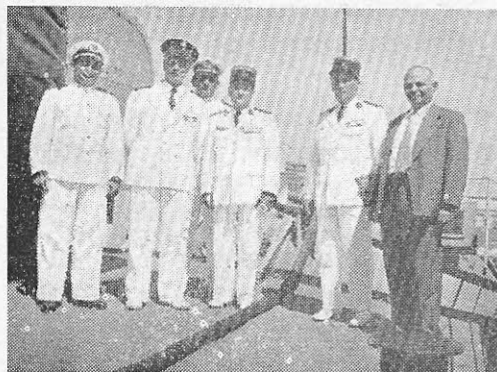
זה) נמשך זמן קצר בלבד, הרי בילו האורחים למעלה משעה וחצי בשיחת רעים. לאחר מכן, הרבו להתנצל על השהיה הארוכה עם המארח, אולם אמרו כי עשו זאת מתוך עונג רב כיון שהם שמחים לארח בעירם את אנית חיל-הים הישראלית.

* * *

ביום הרביעי לשבוע, ב־12 בחודש, בשעת צהריים עזבנו את נמל ביירה, כשלפנינו מסע בן שמונה ימים עד לתדלוק בנמל הבא. הדריכות באניה הולכת וגוברת. האימונים תכפו יותר ויותר. תר. אזעקה באניה מביאה את הצוותות תוך מספר שניות לעמדותיהם. הם יודעים כי ככל שאנו קר־בים והולכים לעבר המטרה יש להגביר את העיר־נות.

הוספנו לראות אניות בדרכנו. ברם, במידה שהאניה הצפינה, סטינו מנתיב המים של אניות הנפט. „מזנק“ שטה בקצב קבוע במשך כל הדרך בשיעור קשרים המהווה מאמץ ניכר למכונות. אך המפקד גאה על צוות מחלקת המכונה. כל קלקול שחל באניה מתוקן בו במקום. אני יורד לחדר המכונות ששם שורר חום גדול. את פני מקבלים מוטקה ויהודה. לבושם: זוג מכנסים קצרים בלבד. המכונות מקימות רעש איום עד שקשה לשמוע קול אדם. בצעקות, מסבירים לי שניהם את מהלך המכונות וכיצד מזקקים מי ים למים מתוקים.

בבוקר ה־14 לחודש פגש אותנו, לאחר שנת הלילה, ים שקט; כה שקט כאילו שפכו שמן על



גיבוטי; בקור נימוסין על סיפון „מזנק“. משמאל לימין: מפקד האניה, מושל סומלי הצרפתי, טנן מפקד האניה, שני קצינים צרפתיים וקונסול הכבוד הישראלי בגיבוטי.



ה„ציף“ וקבוצת מלחים במרכז ביירה. ברקע — בנין העיריה והכיכר המרכזית.

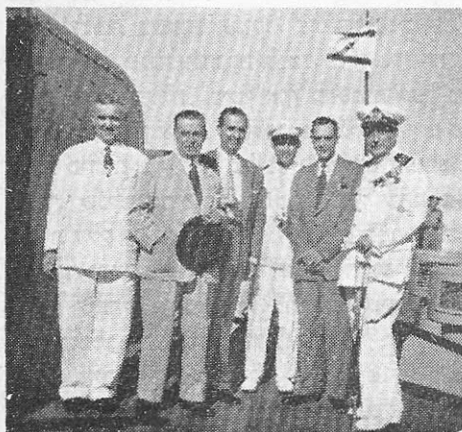
ומתעמק במפת הניווט של השטח שבו אנו עתידים לעגון. הוא מקמט מצחו ומנסה לחשוב, כיצד יוכל לעבור במים הרדודים שלאורך עשרות מילין בתוך הים. אותה עיר, ביירה שבמוזמביק, שוכנת על גדות נהר הסוחף עמו כמויות גדולות של טין לים. זהו נמל יחידי שאנו רואים במפה, המסור מן בכל כך הרבה מצופים לסימון נתיבי־הים העמוק ביותר. למחרת, היה עליו לחפש את המ־צוף הראשון הנמצא בלב ים ממש. „לך חפש סיכה באוקינוס ההודי“ — אמר לי. אולם הוא מצאה ואז מצא גם את אניית הניווט הפורטוגזית העומדת בלב ים כשמעליה באותיות גדולות רשום „פילוטוס“. נווט ירד ממנה ועלה אלינו על מנת להדריכנו לנמל. בשעות הצהריים עגנה האניה מתוך לנמל. בשעות הבוקר, שלמחרת, בשעה 6, הרימה את עגנה ונכנסה לנמל. היא נקשרת אל אנית סוחר גדולה „סיטי אוף פרסמות“ על מנת שיוכלו לתדלק אותה. בשעות שלפני הצהריים מת־חילה סידרת ביקורים של נציגי הצבא הפורטוגזי בעיר. שני יהודים, בורנסטין וכהן, שהם בעלי חברת דלק וציוד לאניות, משמשים כמתורגמנים. המפקד ופמליתו ישבו על הספון. החום היה כבד מאוד ומבהיל. ובכל זאת מתנהלת שיחה ידידותית שבמרכזה כמובן, פעולות צה״ל בסיני והכ־נעת, איברהים אל־אול. הללו, אנשי הצבא הפורטוגזי, מתפעלים ממש מיעילותו של המודיעין הישראלי אשר גילה למפרע את תכניותיו של נאצר. אם כי ביקור נימוסין (בלתי רשמי במקרה

למחרת היום, נעצרנו. הים סער הפעם. השמים התכסו עננים כבדים, גשם הלך וירד. האימונים נמשכו מדי יום ביומו. אין להכיר את הבחורים. הם השתנו. הם יודעים את המוטל עליהם. באניה חסרו במקצת חיי תרבות. עתון האניה, ה"נמר", הפסיק משום מה את הופעתו ערב הגיע האניה לקייפטאון. נעשו גישושים להוצאתו מחדש של העתון. בערב הרציתי בפני הצוות על הנושא "מה זה עתון". הנוכחים הביעו בקיאות רבה בעקבות שאלות ענייניות.

עם ערב הגענו לפתחו של מפרץ עדן הרחב. המפקד אסף את צוותו והודיע לאנשים בקולו השקט שהנה עומדים הם להכנס לתוך ים־סוף, בהמשך דבריו הדגיש את הצורך בכוננות ובדריכות לקראת הכניסה לים סוף. וכמו כן הזהיר אותם על הנהגה נאותה, כיאות לחיילי צה"ל, בעת הירידה בעיר ג'יבוטי.

לאחר מכן עשתה מזנק פנייה של 90 מעלות שמאלה ועברה על פני המגדלור של כף גואדופוי. מפרץ עדן שעד לפני חדשים מספר שקק מאניות, שמים עתה; אין רואים בו לא אניה ולא סירה. ברם, החל ממפרץ עדן החלו גם אימוני לילה; עוד באותו לילה ניתנה בחצות אזעקה והאנשים חשו לתפוס עמדות יריה. מתיחות האנשים הלכה וגברתה. עוד בטרם נכנסו לנמל ג'יבוטי. שכן מצפוננו נמצאות כבר מדינות ערביות — תימן וסעודיה — והסכנה גדלה והולכת. ואולם דוקא משום כך הרגשת הבחורים היתה טובה יותר.

ב־20 לחודש, בשעה 8.15 בבוקר, נכנסה



שרשרת המבקרים לעולם אינה נפסקת... עוד מב־קרים צרפתיים באניה.

פניו. "אין זה סימן טוב". — רטן לאזני מישוהו — "אנו הולכים וקרבים לאזור המונסונים". החום עולה וגובר. אנו הולכים וקרבים לקו המשווה. בעוד יומיים נחצהו. במשך כל ההפלגה מלווים אותנו דגים מעופפים. חלק מהם שהתעופפו על הירכתיים גמצא כעבור זמן מה על מחבת הטבת. כרישים נראו, דולפינים התחככו בדפנות. נשמעה צעקה. על פני המים נראה סילון מים גבוה. לויתן שעבר לא הרחק מהאניה. הוא אשר התזו את סילוני המים.

הערב ליל שבת. מסיבה מתקיימת בירכתיים. אני מרצה בפני הצוות על מבצע סיני. אנשי הצוות הציגו שאלות רבות. הם עזבו את חיפה כאשר לא פורסמו עדיין פרטי הפעולה בסיני. לאחר ההרצאה מתקיימת תכנית שירה וחידונים.

אותו לילה התעוררתי לקול ציוץ מרגיז של עכברושים. מעל לראשי, בתא המפות, התרוצצו עכברושים והתקוטטו. לא יכלתי לחזור ולהרדם. השעה היתה שלוש אחר הצות ואני עליתי על גשר הפיקוד ונשארתי עם אנשי המשמרות. ניצן, איש משק כפר ויתקין, הטוען כי חדרה ונתניה הם רק פרברים קטנים של ויתקין, עולה מן המטבח ומביא עמו צ'יפס, כריכים וקפה לאנשי המשמרת. שכן חוק הוא בין יורדי ימים כי בלילה יורד מישוהו למטבח ומכין אוכל לשאר חבריו במשמרת.

בשבת חל קלקול באחת המכונות. האניה עוברת ל־100 סיבובים ועושה כ־7 קשר. השינוי במהירות מעצבן את הבחורים הרגילים כבר לשוט במהירות. המכונאים, ובראשם, המהנדס הראשי יצחק א., עושים מאמצים כדי להתגבר על הקלקול, ואמנם, בשעה שמונה בערב תוקן הקלקול והאניה המשיכה במהירותה הרגילה.

יום ראשון, 16 לחודש, הוא יום שאני זוכרו היטב. בשעות הבוקר היינו במרחק שתי מעלות דרומית לקו המשווה. אך הבחורים עשו לי חשבון כי בשעה ארבע ושלושים נחצה את הקו ואז... ביום זה, כזכור לעיל, הפכתי ל"אביר ים".

לאחר יומיים של ים שקט נעשו המים גוע־שים. היו אלה הפעם גלי־חרטום שזעזעו את האניה. ואם כי היינו באיזור מונסונים יקדה השמש בכל עווה. יהודה, ה"באוסון", השגיח לבל יסתובבו האנשים על הסיפונים ללא כיסוי ראש, מחשש מכת שמש.

לנמל פריגטה צרפתית. למפקד „מזנק“ נאמר, כי בפריגטה זו נמצא אדמיראל-הצי האסטרטגי של מרכז האוקיינוס השקט שממקום מושבו בפריז. הוא בא עתה לביקור שגרה באזורו. מפקד מזנק ערך ביקור נימוסין בפריגטה, ונתקבל בכבוד גדול על-ידי האדמירל הצרפתי. הצי שעה לאחר מכן השיב האדמירל ביקור ל„מזנק“. הוא התרגש כל כך שמפקד „מזנק“ הגיש לו כשי את ספר התנ"ך עם סמל צה"ל. „אקרא לכל ידידי היהודים בפריס ואראה להם את התנ"ך“, אמר האדמיראל למפקד.

בערב הזומנתי אל מר ניוטוב. פגשנו שם את מפקד חיל-הים הישראלי לשעבר, אלוף מרדכי לימון, שהוא כיום מנהל ראשי של „אינקודה“. הוא הגיע באותו יום לביקור שיגרתי לג'יבוטי ממסאווה ונתקבל באניה בהתלהבות. למחרת בבוקר נפרדנו על הסיפון מאלוף מ. לימון וממר ניוטוב. האניה הרימה את עוגנה ויצאה מהנמל.

התחנה הבאה, מפרץ שלמה. „מזנק“ יצאה מר „גולף אוף סג'ורה“ והתקרבה אל עבר באב'אל-מנדב. ההתרגשות גדולה. קצין המשמרת יושב על כסאו הרם. המפקד עומד על הגשר בחברתי

„מזנק“ לתוך נמל ג'יבוטי ונקשרה אל הרציף. פועלי-נמל סומליים עזרו על החוף בקשירה. סר כני חברת הדלק עמדו כבר ליד הצנורות מוכנים לתדלק את „מזנק“.

מן הסיפון ראינו שלושה אנשים שחשדנו בהם שהם ישראלים. ואמנם לא טעינו. מר שמואל ניוטוב (רב-סרן לשעבר בועדת שבידת הנשק הישראלית ירדנית) מנהל „אינקודה“ המקומי, המשמש גם בתפקיד של קונסול כבוד בעיר זו, ושנים מעובדי החברה, כבר חיכו לנו ברציף.

שוב ביקורי נימוסין הדדיים, כיבודים הדדיים וכו', כרגיל במקרים כאלה ראשון המבקרים ב„מזנק“ היה המפקד הצרפתי של הנמל. הוא התקבל בכבוד הראוי ובמשמר כבוד. קרוב לצהרים עלה לאניה מושל סומלי הצרפתי, מר רנה פטי-בון; רב-סרן דה כרמל וקומנדט איגור ויקטור.

לאחר שיחה ידידותית שהתנהלה על הנושאים הרגילים, מבצע סיני, איבריהם אל-אוויל וכו' הזמנו לסיור בעיר. המושל אף הזמינני במיוחד, הואיל ואני עתונאי, לבקר אצל ראש לשכת האינפורמציה שלו, מר ס'וסו.

מפקד האניה עם עוד שנים מקציניו הזמנו אל המושל לארוחת צהרים. בשעה חמש נכנסה

שלוש פגישות בנכר

בעמדות ההתקשרות, בחרטום „מזנק“, מקומו של ה„באוסון“ בכל אניה לפני התקשרות לרציף—ולא יכול היה לעזוב את משמרתו, וכך נגרמה לשניהם אכזבה מרה: האחים שהיו כה קרובים בנמל וכה רחוקים מבייתם לא יכלו להתראות וזו לרגע קט.

*

פגישה אחרת עם מכר ותיק, שהיתה בה אפתעה לכל אנשי „מזנק“, ובעיקר לותיקים שבהם, — התקיימה אף היא באותה הזדמנות. רב-חובל האניה הפרטית של נשיא ליבריה, אדוארד שרון (מי שהיה פעם רב-סרן אדוארד שרון, מפקדה לשעבר של אחי „משגב“) — נראה ליד כבש „מזנק“. באקראי נדמן לדאקאר בדיוק באותו יום ממש כש„מזנק“ הגיעה לתדלוק למשך 24 שעות בלבד. הצוות מצדו הופתע מאד, והמפקד לשעבר סיפר לחבריו על הצלחותיו בליבריה.

כש„מזנק“ הגיעה לדאקאר שבמערב אפריקה הצרפתית, נפגשה שם במכרה ותיקה, אנית בית-הספר-הימי הצרפתי, „ז'אן ד'ארק“, שהיתה בהפלגת לימודים של חניכי בית-הספר ועגנה אותו יום בנמל.

*

אולם „מזנק“ פגשה שם במכרה נוספת: ברגע שהיא נכנסה לנמל עמדה לעזוב את דאקאר אנית הסוחר הישראלית, „יהודה“. על שתי אניות אלה „מזנק“ ו„יהודה“ נמצאו שני אחים אשר מזה שבועות לא נפגשו. היו אלה ה„באוסון“ יהודה ה. מ„מזנק“ ואחיו הצעיר משה. זה נודע כאשר אפסנאי „מזנק“ שמע לפתע קריאות: „יהודה, היכן אחי יהודה? קראו לו אני רוצה לראותו“. כאמור, שתי האניות היו בתנועה: — „מזנק“ נכנסה ו„יהודה“ עובה, ואילו בעוד משה ה. עמד בירכתי אניות, עמד הבאוסון אותה שעה



יהודה — ה"באוסון" אשר לא הצליח להפגש עם אחיו.

לפתע קריאות. שמחה. הקשר הוקם. "הלו, שן חולצת' — כאן, כריש". האם אתה שומע אותי. עבור". כן. "שן חולצת" שמע אותה, כולנו שמענו את קולו של כריש. אותה שעה נמצאנו במרחק של כ-2000 מטר בלבד מן הנמל. "כריש" מודיע שהוא שולח אלינו סירת נחיתה. כאות על כך נורתה רקטה מן החוף. מן האניה ענו ברקטה. הפרויקטור הגדול של האניה נדלק ואנו יכולים להבחין בסירה המתקרבת.

הסירה מגיעה לירכתי האניה, מעליה מטפסים אל סיפון "מוזנק" כמה קציני צי בכירים, אשר הגיעו מן המטה במיוחד להקביל את פני אחי "מוזנק" ברגע כניסתה לנמל מפרץ-שלמה. יחד עמם עולה גם "כריש", המשמש כנווט האניה בכניסתה לנמל.

אט אט, אך בבטחה, נכנסת "מוזנק" לנמל ומתקרבת לרציף. אנשי הסיפון זורקים את חבלי הקשירה על הרציף והאניה נקשרת... שלוש קריאות הידד אדירות פורצות מפיות החיילים שעל החוף. מצד אנשי "מוזנק" לא איחרה התשובה. הרגע היה גדול.

מזה אלפי שנים לא עגנה בנמל זה אנית-סוחר ישראלית. על אחת כמה וכמה אנית-מלחמה ישראלית.

ובחברת רופא האניה והאפסנאי וכולנו משוחחים על הרגע הגדול וההסטורי שבו תעבור מזנק במי-צר שבין קבוצת איי שבא והאי הבריטי פרים ותכנס לים-סוף.

רגע זה חל בדיוק ביום ו' בשבוע, 21 לדצמבר בשעה 14.10. אותה שעה ניגש המפקד אל גשר הפיקוד ובישר דרך הרמקול לאנשי הצוות במשפט קצר אך ברגש רב: "נכנסנו לים סוף. — ים סוף נתיב מים לישראל". קריאת הידד אדירה פרצה בבת אחת מפיותיהם של המלחים כתשובה לבשר-רה. לאחר מכן השתוללו מרוב שמחה וחיבקו זה את זה. עתה ידעו כי ברגע זה, "נוצרה היסטוריה" והם עצמם יצרו אותה.

מרגע זה הוכרז על מצב הכן. הונגה האפלה מוחלטת. החשכה בלילה גדולה, אין רואים דבר מעל גשר הפיקוד. ברם, גם ביום אין רואים מאומה על פני הים; אין אניות, מפרשים לא מלבינים באופק; ים סוף הפך לים מת מאז חסימת התעלה. עברנו על פני נמל מסוואה מבלי להיכנס אליו. אנו שטים באמצעו של הים מבלי לראות את קצותיו.

יום שני, 24 לחודש. עם בוקר מורגשת התעוררות בין הצוות. היום תגיע "מוזנק" לאדמת ישראל. עוד בשעות שלפני הצהרים אנו מבחינים ברכסי הרים משני הצדדים — הרי סעודיה והרי מצרים העלית. לפתע מבחין הצופה בעזרת משרפתו בהרים המתרוומים ממול החרטום, במרחק הנאמד ב-90 מיל לערך, קצהו הדרומי של חצי האי סיני החל להיראות לעינינו. בשמונה בערב, חשכה מוחלטת. הצופה מכריז מעל עמדתו "אורות נראים ממול". המפקד לוקח משקפת ומצמידה לעינו. הגיע הרגע הגדול, אנו מתקרבים למפרץ שלמה (לשארם א-שיד).

* * *

מגשר הפיקוד מנסים לקשור קשר דיבור. "שן חולצת" (כך קוראים לו פיקודי בחיל הים וכל חבריו) ניגש למכשיר הדיבור הוא מנסה: — "הלו, כריש" — כאן, שן חולצת" — אך אינו מצליח. מן החוף אין מענה. האניה ממשיכה במהירותה הרגילה כפעם בפעם, בכל מספר רגעים מקבל המפקד פרטים נוספים מן המי"ק (מרכז ידיעות קרבות) שלו על המרחק מן החוף משני צידי המפרץ.

האניה ממפרץ שלמה. הם ביקשו להנציח את „מזנק” כשהיא חוצה את המיצר. סמוך לראס־נאצראני נעצרת „מזנק” כדי לאטוף את הצלמים. שלל קטן נמצא להם בראס־נאצראני; תמונתה של „מזנק — ק. 32” כשעל גבה כתוב באותיות ערביות: „דע את האויב”. התמונה מוגשת כשי למפקד המקבלה מידיהם בחיך רחב על פניו...

שעה 16.00. אילת נראית מעל הסיפון. מת־קרבים לסוף המסע הגדול שבו עשתה מזנק 12,500 מיל — למעלה ממחציתו של כדור הארץ — מחיפה לאילת.

אנשי הצוות תופסים מחדש „עמדות התקש־רות”. מתברר ש„מזנק” לא תוכל לגשת לרציף כיון שאנית הסוחר „קטרינה מדרה” קשורה אליו. „מזנק” מתקרבת עד למרחק קטן יחסית מן החוף ולפקודה „עוגן שמאל השלך” נשמע לפתע רעש מתריש אזנים; עוגן ברזל משתלשל במהירות מבעד לחרך קטן אל קרקע המפרץ. תוך כדי כך מונף דגל המדינה על תורנו אשר בחרטום; שלל אורות נדלק מעל התרנים.

ב־17.00 סיימה „מזנק” את המבצע הגדול שהתחילה בו ב־12 לנובמבר 1956. נתיב המים בים סוף נכבש. אניות סוחר ישראליות ימצאו מעתה דרכן בבטחה אל נמל אילת, נמל המים הדרומי של מדינת ישראל.

... סיימנו את המבצע. עלינו הוטל לצאת מחיפה ולהתבסס באילת — יצאנו ובאנו...” במשפט רב משמעותי זה שאמר מפקד „מזנק” לאנשי צוותו במסדר הבוקר של מחרת היום, חתם המפקד את סיומו של המבצע הגדול.

רק דקות ספורות עברו וכבר ניכרת תכונה רבה בין אנשי הצוות; חצאי הביות, שפודי ברזל ושני כבשים שחויטים מורדים מעל הסיפון במהיר רות. עוד מספר דקות נוספות ואש הועלתה בחצי החביות, נתחי בשר נשפדו וריח שישליק מגרה פשט בחלל. אל המלחים נצטרפו לזבח חיילים וחיילות מאנשי המפרץ והשירה הלכה והתגעשה, הפיות לעסים ושרים בעת ובעונה אחת, והשירה הדהדה עמוקות בין הרי המפרץ...

השעה כבר, אחת. לאחר חצות. הבחורים עייפים, אולם אין הם יכולים ללכת לישון מרוב התרגשות. רק בשעות הקטנות של הלילה החלו להכנס לאניה לחטוף תנומה קלה עד לבוקר.

o o o

06.45 בבוקר, בוקר שלמחרת. הרמקול מר־עים: „עמדות התקשרות!” „תפסו עמדות התקש־רות כל אנשי האניה”. אנשי הצוות תופסים מקר מותיהם הקבועים. 07.00 בדיוק, האניה מותרת מקישורה, לאטו סב חרטום האניה ו„מזנק” חומקת לתוך מפרץ אילת. המפרץ צר, צרה ממנו הכניסה לתוכו — מזה האי טיראן (יטבת) ומזה ראס־נאצראני. לאורך המפרץ, משני צדדיו, הרים גבו־הים — מימין הרי סעודיה ומשמאל הרי חצי־האי סיני. המראות נאים ביותר, יופים אגדתי, ביחוד עם זריחה זו של החמה.

בעין בלתי מזוינת ניתן להבחין בביצורים האדירים של המצרים בראס־נאצראני. הבחורים על הסיפון תמהים: כיצד יכלו המצרים לעזוב מקום מבוצר כזה אפילו ללא נסיון של קרב. על מתחם הביצורים ניראו הצלמים אשר ליוו את

העצמה אשר רוטקה — תותח ימי מצרי — כבוש ומרוסק — במיצרי ים סוף.



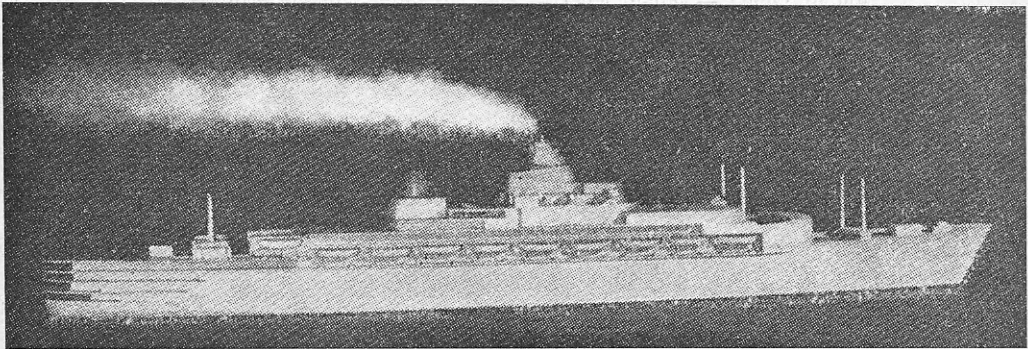
צי הסוחר בימי חרום



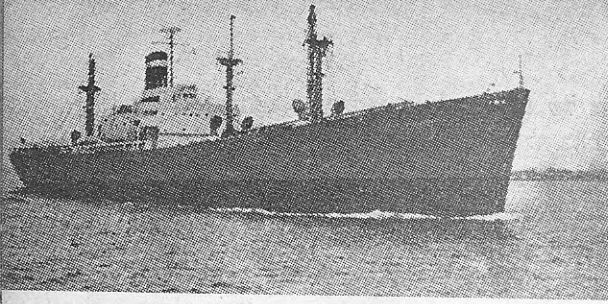
להגיע לנמל אחר לפני שימשיכו בדרכן לחיפה, כדי להרוויח זמן, אף כי חיפה קדמה בלוח ההפלגות הסדיר. היו אף כאלה, שהורו לאניותיהן לפרוק את המטען המיועד לישראל בכל נמל שהוא, אפילו ללא התיעצות מוקדמת עם המזמין, או מקבל הסחורה בישראל. כן ידוע שרבי החובלים של אניות שהובילו על סיפוניהן עולים, החליטו לשנות את כיוון הנסיעה ולהטיל עוגן בנמל זר — בהשפעת האזהרה הבריטית שלא לשוט בחלק המזרחי של הים התיכון — בימי ההפצצות והפלישה של הכוחות הבריטיים-צרפתיים למצרים. שלוש אניות גרמניות שהובילו מטעני שילומים, התקשרו באמצע דרכן עם בעליהן, בהמבורג וברמן, וביקשו הוראות ולאחר התיעצות קצרה עם משלחת הקניות הישראלית בקלן, סוכם, כי האניות יאיטו את מהלכן כדי להרוויח זמן ועל ידי כך להימנע מפריקת מטעניהן בנמלים זרים. אמנם לפי החוק הימי הבינלאומי בשעת חרום, או בכל מצב מיוחד, ברשותו של כל רב-חובל לפרוק את מטען אניותיו בכל נמל הנראה לו כבטוח ומתאים לכך, בלי להתחשב בהוצאות האיחסון וכו' הנגרמות בשל כך לבעל המטען. בהזדמנות זו ראוי לציין, כי לא רק חברות הספנות הגרמנית אלא גם אחרות, נהגו הפעם לפני משורת הדין ונמנעו מפריקת

עם פרוץ מערכת סיני והחרפת הסכסוך במזרח התיכון בעקבות ההתערבות במצרים, חל שיבוש רציני ומסוכן לישראל בדרכי התחבורה האויריים והימיים שלה. רוב חברות-התעופה הזרות, המגיעות בטיסות שבועיות או דו-שבועיות לישראל, הודיעו על ביטול טיסותיהן עד להבהרת המצב; אף חברות-תעופה של ארצות ידידותיות, כגון הולנד ואחרות, ביטלו טיסה אחת או שתיים „מטעמים טכניים“, כביכול. ברם, הסיבה האמיתית יותר לאי-קיומן של הטיסות הסדירות ללוד נבעה מרצונן של חברות-תעופה אלו לחכות „עד יעבור זעם“. במצב זה נדרשה חברת התעופה הישראלית הלאומית „אל-על“, אשר לרשותה לא עמדו יותר מארבעה מטוסים גדולים בעלי ארבעה מנועים, ליטול על שכמה את כל מעמסת הקשר האוירי של ישראל עם העולם הרחב. הנסיון הוכיח, כי החברה עמדה בכבוד רב במבחן חמור ורבי-אחריות זה.

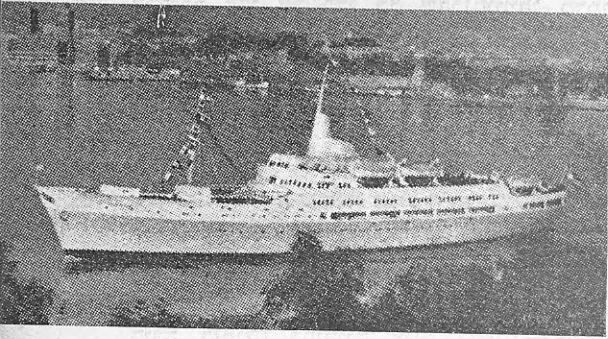
מצב דומה נתהווה גם בקשר הימי של ישראל עם העולם החיצון. אף כי רק חלק של חברות הספנות הזרות הודיע במפורש על הפסקת ההפלגות מחמת האירועים במזרח התיכון, הרי ידוע היטב, כי רוב החברות הזרות, ואף אלה של ארצות ידידותיות ביותר, הודיעו לרבי החובלים שלהן להאיט את מהלך האניות, או



אנית העתיד בהתפתחותה: דגם של אניית-הנוסעים החדשה בת 40,000 טון אשר תיבנה בסבייל חברת „אורניט“ הבריטית. היא תשרת בקו לאוסטרליה, ומהירותה תעלה על 27 קשר.

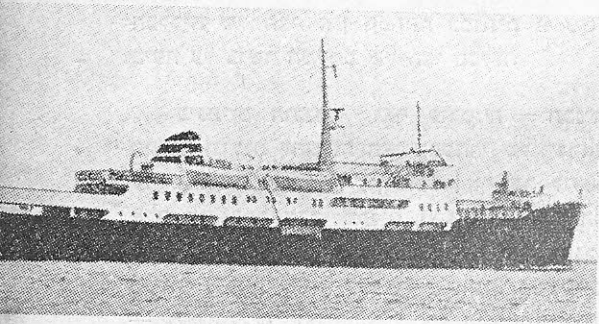


אניה משופרת מדגם „ליברטי“ הותיק: „ג'ון סארג'נט“, אשר צוידה בטורבינות וגד מהירותה עלתה מ-11 ל-18 קשר.

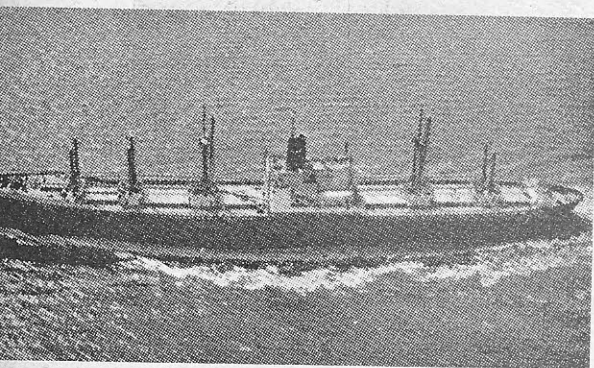


אנית נוסעים מעניינת: האניה הנורבגית החדשה „בלנהיים“, בה אוחד התורן היחיד עם הארובה.

מגמה חדשה באניות נוסעים: מיקום המנועים בירכי תיים, רגנולד יארל, בת 2,100 טון, שנבנתה לשירות לאורך חופי נורבגיה.



דגם אנית־משא מוצלח ביותר שפותח ע"י ארצות הברית: אניה מטיפוס „מאריפר“, בת 13,000 טון, ומהירות של כמעט 20 קשר.



מטענים בנמלים זרים. אולם, כך או אחרת, לקח ימי החירום של מערכת סיניג ומלחמת־השחרור, הוכיח בפעם נוספת עד כמה ישראל, שגבולה הפתוח היחידי והידידותי הוא הים, זקוקה לצי־סוחר שלה למען לא תהיה תלויה בכל שעת חירום בציים זרים.

אמנם גם בימי מלחמת הקוממיות ב-49/1948, כאשר רק שלוש אניות מפעילים קטנות ואיטיות עמדו לרשות ישראל, הובטח וקיום המגע החיוני עם המערב. וזאת — הודות לימאים העבריים אשר גילו אז, ללא ספק, אומץ לב נדיר בהשיטם ספינות קטנות, איטיות, מיושנות, רעועות ופרימיטיביות למדי, ועמדו במבחן הסגולות המקצועיות הנדרשות בהפעלת אניות כאלה. אולם בנסיון קשה, מפרך ויקר זה, אפשר לעמוד רק פעם אחת, אך אין לחזור עליו שנית ואין לסמוך על נסים יתר על המידה. ואכן, הלקח החשוב ביותר שנלמד מהימים ההם התבטא בניצול המוגבר של כספי השילומים לחידוש פני הצי המסחרי של ישראל, אף כי היסוסים רבים עיכבו את ביצועה של המשימה הזאת למשך חדשים לא מעטים.

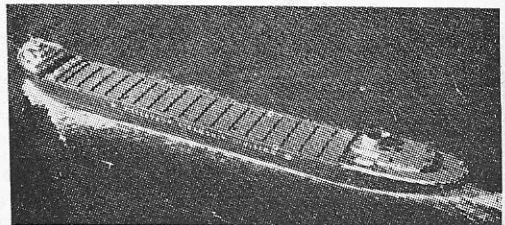
הצי הקיים — מהו ?

בסוף 1953, כאשר ההזמנות הראשונות להספקת סחורות וציוד מן השילומים נמסרו על ידי הספקים מגרמניה, החל התיכנון המעשי להרחבתו ושינוי פניו של צי־הסוחר הישראלי. התכנית עובדה בשני שלבים ולביצועה הוקצב סכום של 60 מיליון דולר בקירוב בלי לכלול בסכום זה את הכספים במטבע מקומי הדרושים כהשקעה מקבילה. הדו"ח השנתי ל-1955 של חברת „צים“, הגדולה מבין חברות הספנות הישראליות, הוכיח את העובדות הבאות: בניית אניות־משא, או מעורבות לנוסעים ומשא, שינתה את פני הצי־המסחרי של ישראל מן הקצה אל הקצה; עם קום המדינה, במאי 1948, היו 2.1% מאניות „צים“ בלבד בגיל עד חמש שנים, ואילו 86.3% היו מגיל 21 שנה ומעלה; לעומת זאת, בסוף דצמבר של שנת 1955, עלה האחוז של אניות החברה אשר בגיל עד חמש שנה, ל-56.4%, 10.4% היו בנות 6—10 שנה, 9.1% בין 11—20 שנה ורק 24.1% מאניות החברה היו בנות 21 שנה ומעלה. אם מוסיפים לחשבון מאלף זה גם את האניות החדשות והחדשות שקיבלה ה-

חברה במרוצת 1956, הרי הגיל הממוצע של צי הסוחר הישראלי הצעיר עוד יותר ואילו באפר שרות החברה הנ"ל ניתן להוציא מן השרות אניות ותיקות, יקרות ובלתי יעילות, למכרן לגרוטאות או להפעלה על ידי בעלים אחרים. אמנם, מאז פרץ משבר סואץ חל שינוי מהותי חשוב בעולם הספנות; נוכח המחסור החמור בתפוסת אניות בעלות כושר-מעמס בינוני כדאי להפעיל מחדש אניות מיושנות לחלוטין — הואיל ודמי ההובלה עלו עד כדי כך שהכנסותיהן מדמי הובלת מטענים, עשויות לכסות אף את הוצאות היתר הכרוכות בהפעלתן. ברם, אי-אפשר היה לחזות מראש כי גיאות זמנית* זאת תפקוד את עולם הספנות.

צי הסוחר הישראלי מגיע היום לכושר מעמס כללי של 195,000 טון בקירוב. אולם נפח זה הוא ארעי בלבד, הואיל ולפי התכנית המקורית יש למכור כמה אניות מיושנות שהפעלתן הסדירה בזמנים כתיקונם אינה כדאית — אפילו יפחת הנפח על ידי כך — בכדי להחזיק בשרות אניות חדשות, מהירות, ויעילות בלבד. שכן השימוש באניות בעלות יתרונות אלה — שהן גם מכניסות רווחים וחסכוניות יותר, מבחינת הוצאות ההפעלה וההחזקה, — אפילו תפחת התפוסה הכללית של הצי, אין הפחתה כמותית זו משיעור על כושר המעמס של הצי בכללו.

בינתיים הוכנה — ואף פורסמה — תכנית מקיפה ונועזת להגדלת הצי המסחרי של ישראל עד למחצית המיליון טון ואולי אף עד ל-600 אלף טון בסך הכל. תכנית זאת, אשר לאחר חתימת החוזה המתאימים עם המספנות הגרמניות נכנסה כבר לשלבי ביצועה המעשיים — מושתת על ההנחה, כי עם השלמתה נגיע



אניה בת 20,000 טון שלא יצאה מעולם לים הפתוח! אנייה טובילה מתכת המשרתת, באגמים הגדולים שבצפון אמריקה.

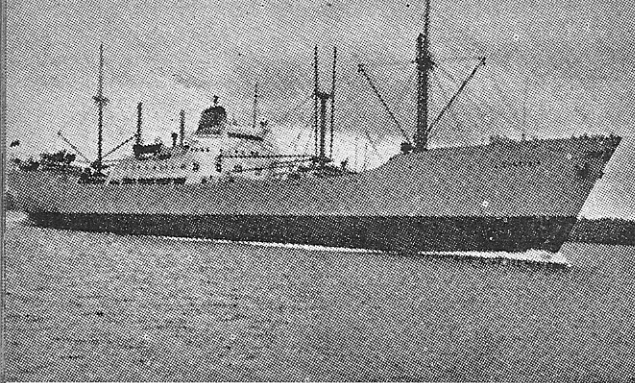
להובלה עצמית של 50% מסחר החוץ של ישראל לעומת 30% בשנה זאת. לצורך תכנית זו דרושה השקעה משוערת של 30–40 מיליון.

יתרת-הסכום, המגיע לפי שעה ל-20 מיליון דולר — העשוי לגדול במרוצת הזמן ל-40 ואולי אף ל-60 מיליון דולר — תשמש לבניית אניות-משא להובלת מטענים בתפוזרת בשרות „טרמפ“ — כלומר, הובלה נודדת בין נמלים זרים. לפי תכנית זו ייבנו אניות בעלות כושר-מעמס מ-4,000 טון עד 19,200 טון; כן דנים בבניית מיכליות בנות 26,000 טון כל אחת. תכנית זאת אם תרוש גשם עד 1960/62, או אז יגיע כושר המעמס של צי הסוחר הישראלי למחצית מליון טון בקירוב. לעומת 160,000 אלף או 275,000 טון אם מוסיפים את כושר המעמסה של האניות הנמצאות עדין בבניה או בהשלמה לאחר השקנתן. ברם, הואיל ויהיה צורך למכור אניות מיושנות בכושר מעמס משוער של 85,000 טון, הרי עם סיום שלב ב' של התכנית לחידוש פני הצי המסחרי הישראלי, יגיע הטונג' הכללי עם התחלת שלב ג' ל-195,000 טון בתנאי, שהמצב בעולם הספנות יחזור לקדמותו ויהיה צורך מסחרי למכור את האניות המיושנות.

ומה בעולם הספנות?

אין ספק, כי השקעה כוללת של 120–160 מיליון דולר בבניית אניות חדשות היא משימה נועזת למדינה קטנה ועניה כישראל. תכנית כזאת מחייבת בראש וראשונה שיקול מסחרי-עסקי מדוקדק — שיקול, המתחשב בעובדה, כי אין עסק ספיקולטיבי ומסוכן יותר מעסקי הספנות, באשר דמי ההובלה ונפח המטענים נמצאים בתנודה מתמדת; אלה עולים ויורדים כגלי הים הפתוח, וגיאות ושפל מתחלפים לעתים תכופות. לגבי מדינה גדולה ורבתי אמצעים, או ותיקה בעסקי הספנות, התנודות במצב התעסוקה של האניות אינו מסוכן. אולם בשביל מדינה כישראל, הסובלת ממאזן סחר

* יש להגיה, כי עם ניקוי תעלת סואץ והבטחת המעבר החפשי בה, תשכך גיאות זו; ולפחות לגבי אניות המובילות מטענים רגילים, — חוץ מדלק ומטעני-תפוזרת — ישוב המצב לקדמותו ודמי ההובלה יוזלו באחוז מסויים; ואילו במידה שיופחתו — תקטן מידת הכדאיות של הפעלת אניות מיושנות ובלתי יעילות.



נציגתה של ארץ יבשתית מובהקת: אניית המסא "אלבורגיה" אחת מבין האניות השביציות הרבות הנעות במימי העולם.

סואץ, והצורך להוביל את הדלק מן המפרץ הפרסי, מסביב לכף התקווה הטובה לעבר אירופה המערבית, מאריכים את משך השיט המקובל, משבשים את לוח ההפלגות הקבוע, ומחייבים בסופו של חשבון תוספת מיכליות. למותר להוסיף, כי עם הארכת המרחק עלו דמי ההור־בלה בעקבות הוצאות־היתר הכלליות; ולא עוד אלא שהחריף המחסור במיכליות ועלו דמי ההור־בלה בשיעור העולה על תוספת ההוצאות הכרוכות בעשיית הדרך הארוכה מסביב כף התקווה הטובה. לשון אחר, דמי ההובלה עלו עד כדי כך, שכדאי היום להכניס לשרות מיכליות שמ־קומן מכבר בגרוטאות.

אשר להספקה החיונית של מזון כגון חיטה, שעורה, מספוא, סוכר וכו' — יש להניח כי במאמץ מסוים יוכל צי הסוחר, גם בכושר המעמס הקיים, להוביל מטענים אלה ללא בעיות מיוחדות, הואיל והובלה זאת אפשר לחלקה לפרקי־זמן קצובים מראש. בהנחה, כי בשעת חירום, כאשר כל ההובלה הימית מוטלת על האניות שלנו, ניתן להפחית את הטונג' הכללי ב־33% — כלומר, מ־1.5 מיליון טון למיליון טון בקירוב, אין ספק, כי צי הסוחר הנוכחי היה יכול ליטול על עצמו משימה גדולה וחיונית זאת מבלי לעמוד במבחנים קשים מדי.

ברם, תהיה זאת טעות לבסס את פיתוח הצי על שיקולי בטחון בלבד. יש לזכור היטב, כי שיקולי הבטחון ישתנו במידה ואוכלוסי הארץ יגדלו; תוספת עולים של 50 אלף נפש בשנה עשויה לחולל שינויים חשובים בצרכים השוט־פים והמיוחדים לשעת חירום. אף אם נתעלם כאן מן השיקול הכלכלי המובהק, שלמעשה

חוצ' שלילי באורח כרוני, הפסדים כבדים בספנות עלולים להיות מכה ניצחת לכלכלתה. ובכל זאת נראה, כי היה טעם והגיון להכנס לעיסקה השניה של הרחבת הצי על ידי תוספת השקעה של 50 מיליון דולר ומעלה. אמנם אפשר לומר מראש כי למדינה קטנה, צעירה ובלתי מנוסה כישראל, מוטב להסתפק בחידוש פני צי הסוחר בהיקפו הנוכחי מתוך השיקול העסקי־הכלכלי, שאף במצב של שפל לא יקשה על המדינה לתמוך בחברות הספנות, ביחוד, בהתחשב בעובדה שההובלה העצמית של מטענים רבים תבטיח תעסוקה חלקית ותמנע הוצאת אניות רבות מדי מן השרות. גם תנועת העליה לארץ תבטיח תעסוקה כלשהי. ומאחר שישראל למשך שנים רבות לעתיד תהיה תלויה ביבוא גדול מן החוץ, אזי בממדים הנוכחיים של צי הסוחר אין סיכון העשוי לחולל משבר חמור יתר על המידה.

חשבון רווח והפסד

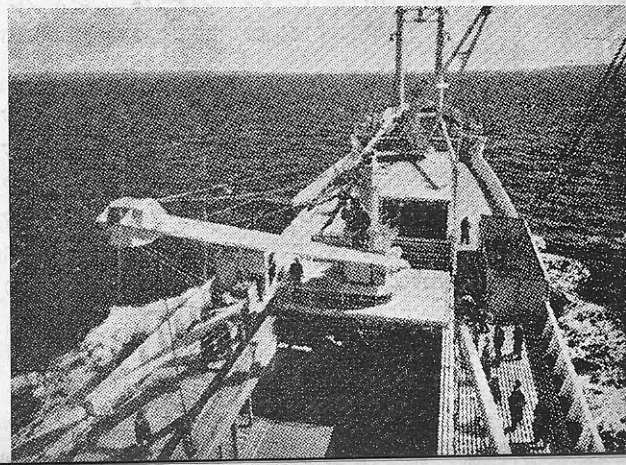
קשה לערוך חשבון מדויק, אם הצי הנוכחי (כולל אניות שבנייתן עומדת להסתיים בקרוב) יספק את צרכי הבטחון של ישראל בשעת חרום, כאשר אניות זרות יימנעו להפליג לנמלי ישראל. מסיבות מובנות, חשבון כזה היה לוקה בפשר־טנות ובשטחיות ולא היה מוסר תמונה נאמנה. ברם, ברור גם שבמצב ההספקה הנוכחי של נפט גלמי משדות חלץ — אם גם נקווה כי ההפקה העצמית תגדל במרוצת שתי השנים הקרובות — אין בכוחו ובכושר המעמס של המיכליות הנמצאות עתה בשרות ישראל, שאינן מהחדישות והמהירות ביותר, להוביל בשנה כ־1.4 מיליון טון דלק נוזל מכל הסוגים. אין ספק, כי ללא תוספת רצינית של מיכליות, גדולת ככל האפשר, תלותנו בהספקת הדלק החיוני על ידי מיכליות אחרות בעינה עומדת. אמנם עצם העובדה, כי מצויות בידניו היום מספר מיכליות — בחלקן חכורות ויקרות — מאפשרת תמרון מסוים בהבטחת ההספקה הס־דירה של דלק, מלאי הדלק המצוי בארץ מנייה את הדעת והוא מספיק לתקופה של כמה חדשים אף בתנאי של הסגר מוחלט על חופי ישראל. ברם, מצב מיוחד כזה אינו קיים עתה, והבעיה העיקרית אינה בקבלת נפט גלמי, או כל סוג שהוא של דלק נוזל, אלא במיכליות להובלת המטענים הנוזלים. חסימתה של תעלת

צריך היה להדריך את פיתוח הצי המסחרי כגורם לאיזון יתר של מאזן תשלומי החוץ, הרי גם שיקולי בטחון מובהקים מחייבים תוספת אניות חדשות, גם לולא היה מצב הספנות בעולם תקין יותר מכפי שהוא היום.

עולם הספנות נמצא מכבר במשבר רציני. הסטאטיסטיקה מלמדת, שכבר היום תופסת ישראל את המקומות הראשונים מבחינת גיל האניות. רק לגרמניה המערבית צי־סוחר שיותר מ־50% של אניותיו הן בנות חמש שנים ומטה. לעומת זאת רק 39% מאניותיה של בריטניה, הנחשבת עדיין למעצמה ימית בעלת טונג' כולל של 15 מיליון טון ומעלה, הן למטה מגיל חמש שנים. בספנות האמריקאית המצב חמור עוד יותר. מתברר, כי 16% בלבד של האניות האמריקאיות „צעירות“, — כלומר בנות חמש, — ואילו רק 4% של הצי התורכי ניבנו במשך חמש השנים האחרונות. מכאן קל להסיק אלה יתרונות חשובים מעניקים לנו חידוש הצי והרחבתו מבחינת הוזלת הוצאות הפעלה וההחזקה, מהירות, הסכנויות וכו'.

נכון הוא, כי אין עסק התלוי כל כך בממדי המסחר הבינלאומי כמו הספנות. אולם מי שטורח לבדוק את הנתונים, ימצא, שהיקף המסחר הבינלאומי נמצא בקו העליה המתמידה. אמנם חלפו הימים של תלות ייחודית בגורם המסחר הבינלאומי וגם בעולם הספנות ניכר גורם ההתמחות — כלומר, אותו תהליך של התאמת האניות לצרכי הובלה מסוימים כגון, דלק נוזל, בשר בקירור, חיטה בתפוזרת וכו'. נמצא, כי הסחר הבינלאומי גדל ב־3% למרות מלחמות

מחדושי ציי־הסוחר: האניה הנורבגית החדשה „באל־קיס“ אשר פתחה העליון של מחסניה הוא בן 24 מטר, ומנוף חשמלי נייד נע לכל אורכו.



ושפל כלכלי. על כן יש להניח, כי מאז סיום מלחמת־העולם השניה גדל הביקוש לאניות חדשות, נוסף לאלה שיש להחליפן מחמת גילן הגבוה, בשיעור דומה פחות או יותר. ברם, תהיה זאת מסקנה פשטנית ובלתי שלמה לחלוטין הואיל ומתברר, כי במיוחד גדל הביקוש להובלות מיוחדות כגון דלק נוזל כדי 7% ואילו בשאר ההובלות, כגון נוסעים ומטענים כלליים, לא חלו שינויים מובהקים ונפתח נשאר יציב יחסית, פרט לתנודות עונתיות מקובלות, שהשפעתן המעשית על החישוב הכללי מבוטלת לחלוטין.

ניתוח הגיל של צי הסוחר העולמי מגלה כמה עובדות מענינות ומאלפות. מבין אניות־משא בכושר־מעמס כללי של 77.4 מיליון טון — רק אניות בטונג' כולל 10.5 מיליון טון, הן בנות 5 שנים ומטה, אניות ב־45 מיליון טון הן בנות 5—15 שנה, ספינות־משא בכושר־מעמס של 5 מיליון טון הן בגיל 15—25 שנה, ואילו בנות 25 שנה ומעלה הן אניות בתפוסה כוללת של 15 מיליון טון או קרוב ל־20% מן צי הסוחר העולמי. מקצת אחרת היא התמונה ביחס למיכליות. מתוך צי עולמי של 26.5 מיליון טון — כ־10.5 מיליון טון, או כ־38% הן בנות חמש ומטה; ורק אניות במעמס של 2 מיליון טון הן למעלה מ־25 שנה. בהנחה המקובלת בעולם הספנות, כי אניות־משא בת 25 שנה ומיכלית בת 20 אינן ראויות עוד לשרות, נמצא, כי אניות בכושר־מעמס של 19 מיליון טון טעונות כבר החלפה בהקדם; ועוד אניות בת־פוסה של 30 מיליון טון יגיעו במשך 5—6 שנים הקרובות לגיל ההחלפה. לשון אחר, כדי לשמור על גודלו הנוכחי של צי הסוחר העולמי בסך 100.6 מיליון טון — אך בלי למלא את התוספת של 8% בכושר המעמס של מיכליות חדשות — יהיה צורך לבנות עד 1960 אניות בכושר־מעמס של 30—32 מיליון טון ועוד כ־28 מיליון טון בשנים 1960—1965. אף אם יעלה בידי המספנות להדביק את הביקוש הקיים לספינות חדשות, כדי לשמור על היקפו הנוכחי של צי הסוחר בעולם, — למעשה יחודש רק אותו חלק הטעון חידוש בין כך וכך, אולם אניות חדשות לא יתווספו כלל. ברם, כושר התפוקה של המספנות בעולם אינו עולה על 4.5 מיליון טון בשנה, להוציא את מספנות ארה״ב שאף היום

אינן זוכות להזמנות מחמת יוקרן המופלג. תמונה זאת מגלה, שגם בזמנים כתיקונם עשויים להתעורר קשיים ניכרים בהשגת אניות להובלות רגילות, בעוד שלגבי הובלות מיוחדות כגון דלק, או חיטה בתפוזרת, יש לצפות לדמי הובלה גבוהים המייקרים ממילא את הוצאות הייצור הכלליות של הסחורות והמצרכים המיוצרים מן המטענים.

לא נכנס כאן לשאלה הכלכלית החשובה לגבי ישראל של הכנסת אניותיה להובלה הנורידת, המבטיחה סכומים ניכרים במטבע-חוץ אשר הוא דרוש לנו כל כך למטרות שונות. הנסיון הוכיח שכאן נפתח לפנינו שוק נרחב ביותר נוכח העובדה, כי חלק מן האניות המתקרבות להשלמת בנייתן הותאמו באופן מיוחד להובלה בתפוזרת. האניות הנמצאות היום בשרות ההובלה הנודדת (טרמפ) הן מסוג „ליברטי“ שניבנו במלחמת-העולם השנייה והן

היום בנות 15 ומעלה. הנסיון הוכיח, כי אניה בעלת טונג' של 14.500 טון, — וזאת התפוסה של האניות המוזמנות בגרמניה והמיועדות להובלה נודדת, — הוצאותיה שוות להוצאות הכרוכות בהפעלת אניה בעלת 10.000 טון מסוג „ליברטי“. נמצא איפוא, כי תוך 5—8 השנים הקרובות, הכרח יהיה להוציא את האניות המיושנות, האיסיות והיקרות, מן השרות, בעוד אניותיה החדשות של ישראל תוכלנה להיהנות מן הביקוש המוגבר. אין ספק, כי עתידה של ישראל כמדינה יורדת ים וכמוציאה „לחם מן הים“ הוא בתחום „הטרמפ“ ולא בתחום ההובלה בקווים קבועים. אמנם מטעמי בטחון יש להעדיף את ההפלגה בקווים קבועים. שכן ההפלגה מנמל לנמל בשרות זרים עשויה להקשות כאשר בתנאי חירום תידרשנה האניות להפלגות לישראל וממנה, ברם, למעשה זו בעיה מינהלית

(סוף בעמוד 72)

אנית ציי-הסוחר – כבית חולים ליולדות



על פני האוקיינוס שאגה ויללה רוח סערה. המים געשו וזעפו מתחת לשמים האפורים, צבועי עופרת. מרחק של כ־60 מיל נמנל ניריורק, עברה א. ק. „ציון“ כשהיא נאבקת בגלים, מתנועעת אנה ואנה ולפרקים שקועה בתוך תוך נחשולי האמים עד כי כמעט ולא תיראה לעין.

ובתוך האניה הנאבקת באיתני הטבע נאבקת אשה הכורעת ללדת, מחניקה את זעקת מאובה לבל תפרוץ בתא המתנועע כי שיכור. אנקותיה החנוקות נטרפות בנהם הסער. הרופא הוזקק מיד, והאשה מועברת לבית-החולים של האניה.

אלא שהרופא, אשר זו לו אחת מהפלגותיו הראשונות — ואשר לא זומן סיים את חוק לימודיו ובמקרי לידה טרם התנסה, — חושש לתסבוכת, אשר סימניה נראות בגוף היולדת.

מיד הוזעקה תגבורת של אנשים שדבר אין להם עם רפ"א, אך הם היו ממיטב המחוזות האינטלקטואליים שבאניה — הלא הם המהנדס הראשי, הקצין הראשון ועוזר הגזבר של האניה.

התיעצות קלה עמהם מבהירה לרופא שבין נוסעי האניה נמצאת במקרה רופאה גינקולוגית.

מיד נשלח אליה שליח, המכונאי הראשי, להבהילה לתא היולדת, אלא שזה חזר מיד כלעומת שהלך, בלי להביא עמו את הרופאה. מסתבר כי הרופאה עצמה היתה שרויה במצב קשה: מחלת ים עזה פגעה בה, וסימניה הקטלניים—הקאות, מצב רוח קשה מאד ואפיסת כוחות מחולטת—השתלטו עליה.

הטיפול היחיד שעשוי היה לאושש את הרופאה היה בקבוק הקוויאק. ואמנם הוא הועיל עד כדי כך, שהרופאה התאוששה והנייתח החל.

הלידה היתה קשה ביותר ונמשכה כארבע שעות, כששלושת הקצינים הבכירים — היחידים שלא נפגעו ממחלת הים, — עוזרים בלי הפסק בהגשת כלים, השחלת החוט במחט, טעד פסיכולוגי ועוד. ולבסוף — במזל טוב נולדה בת.

„אין זה סיוע הטיפול. ויש לו המשך — המשך עגום מההתחלה“, מספר המכונאי הראשי. „היולדת היתה יורדת“ — אומר הוא — „ובעלה מאנשי המזרח, לא רק שנתעכרה רוחו על כי בת נולדה לו ולא יכה בבה, אלא שהקים צעקות עד לב השמים, על שבתו נולדה באניה, ולא זכתה בשל כך באזרחות אמריקנית — אחת מנקודות התכנון שלו. ללא הפסק האשים בצעקות וגידופים את החברה, על שבגללה „חל שינוי בלוח הזמנים של מבצעו“ היות ובשל הטלוליים הקשים ילדה אשתו לפני הזמן... ועל החברה לשלם לו איפוא פיצויים.

הרודן המצרי, הכריז מלחמה נגד צרפת ואנגליה. יחידות קומנדו צרפתיות ואנגליות נחתו עם שחר באזור תעלת סואץ. כתב העתון הבריטי „דיילי טלגרף“ מספר —

אשר ראיתי בסואץ

מאת: נואל האל

שלושת השבועות באזור פורט סעיד.

ראשית, עלי להעלות תשבחות לקציניהן ולאנשיהן של יותר ממאה האניות, גדולות ו־קטנות, אשר השתתפו במבצע. משימתם היתה קשה ורב־ת־אכזבות. בעיקר בגלל שיקולים מדיניים בינלאומיים מכריעים ומוגדרים שלא כהלכה. תמיד חשבו שהמלאכה כדאית, אולם לעתים חששו רבים כי מניעה של בריטניה אינם מוצגים כ־

° כינויו האנגלי של המבצע נגד פתח תעלת־סואץ בנובמבר 1956.

אדמירל סאייר את דגלו על נור־שאת־המטוסים „אושן“, כמפקד יחידות ההליקופטרים, ובתור כ־זה ניהל שלב חשוב־ביותר של הנחיתה מן הים.

כה הרבה נכתב ונאמר על התקפות האויר האנגלו־צרפתי־יות שקדמו לנחיתה בפורט־סעיד, ההפגזה הציית, הנחיתות וגיבוש הכוחות הנוחתים ביב־שה, וכן עבודת־החילוץ שלא־אחרי־כן בתעלה, ומה שקרה ב־פורט־סעיד אחרי „מוסקטיר“, עד כי אני מתכוון לתאר כאן רק במידת־האפשר, את אשר אני עצמי ראיתי במשך ביקורי בן

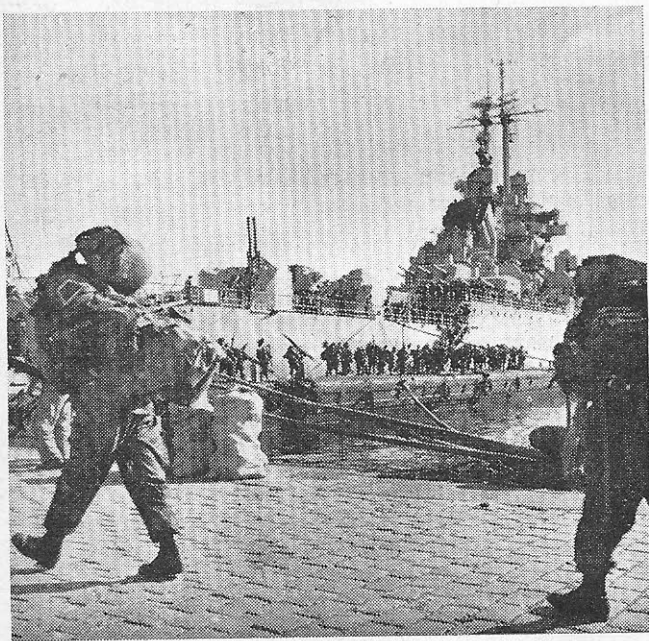
על שולחני מונח גליון של „חדשות־האוקינוס“. אל תטעו ע־י השם ה„מפוצץ“, כיון שזהו רק עלונה של נושאת־המטוסים „אושן“ (אוקינוס). זו הוצאה צנועה של דוחות מודפסים־ב־מכונה וחרוזים לא אמנותיים־ביותר. כולם בנוגע לתפקיד ש־מילאה האניה, וכל אלה שבה, במשך מבצע „מוסקטיר“ * ב־פורט סעיד.

יתכן של „חדשות־האוקינוס“ — שהוצאו לשם החכמתם ו־שעשועם של כל אלה שעל ה־אניה בעוד המאורעות מתרח־שים והולכים — מגיע לכן מע־מד של בטאון רשמיל־מחצה וכך הוא נכנס למסגרת הפרסור־מים המוגבלים. ברם, אני הולך להסתכן ...

לדעתי מהוה עלון קטן זה מסמך הסטורי. הרוח הרמה, ה־היעזה השקטה ללא התרברבות, והמסירות לחובה המשתקפים מדפיו מקנים לקורא רושם מא־לף, על „פנים־עבודתם“ של אנ־שי „הצי המלכותי“ במשך אחת התקופות החמורות־ביותר של־אחר מלחמת־העולם השניה. עד כמה היתה חמורה. מציין במבוא סגן־אדמירל, עתה אדמירל־מש־נה. ג. ב. סאייר, מפקדה של שייטת־האימונים הבריטית, א־שר נושאת־המטוסים „אושן“ משמשת כאנית־הדגל שלה.

„איני יכול להזכר בתקופה, בעבר הלא־רחוק, בה היה כה קשה להבחין בין הצדק והעול־מבעד למסכי־העשן של התעמור־לה והקנוניות הבינלאומיות“ כך כתב.

בהודמנות מבצע־סואץ הניף



גייסות חיל־נחיתה צרפתי עושות דרכן לעבר אנית־המערכה „דאן בארט“.

לוח האירועים למאורעות תעלת סואץ

- 26 ליוני — חברת תעלת סואץ הולאמה. כספיה הוקפאו לטובת מצרים.
- 28 ליוני — בריטניה וצרפת לדיון בפעולה נגד מצרים.
- 30 ליוני — מולה: צרפת החליטה על "תגובה נמרצת ותקיפה".
- 1 אוגוסט — מעצמות המערב הסכימו לכנס ועידה בין-לאומית, בשיתוף רוסיה ומצרים.
- 2 אוגוסט — שייטת הים-התיכון הצרפתי הועמדה במצב הכן.
- 4 אוגוסט — בריטניה החלה בהכנות צבאיות. אניות סוחר הופקעו להובלת גייסות-נחיתה. הופסק שחרור אנשי צבא. החל גיוס מלואים.
- 5 אוגוסט — מצרים מתחילה להכשיר צבא עממי להגנת הסואץ.
- 7 אוגוסט — בריטניה וצרפת החליטו להקים כח מאוחד תחת פיקוד אחד.
- 16 אוגוסט — החלה, "ועידת לונדון".
- 19 אוגוסט — הוחלט על הקמת "אגוד המשתמשים".
- 2 ספטמבר — ועדה בראשו של מר מנזיס ראש ממשלת ניוזילנד יוצאת להפגש עם נאצר, לדיון על ממוש החלטת ועדת לונדון.
- 1 ספטמבר — צבא וציוד צרפתי בדרכם לקפריסין. מושל קפריסין פרסם צו המתיר נוכחותם של כוחות צרפת באי.
- 3 ספטמבר — קבוצת נוטים סובייטיים ראשונה מהצי בים הבאלטי בדרכם לתעלה.
- 9 ספטמבר — כשלוש שיחות קאהיר נאצר-מנזיס. בפגישת ראשי ממשלות בריטניה וצרפת הוחלט על שימוש בכח במשבר סואץ.
- 12 ספטמבר — הנוטים הזרים עוזבים את מצרים. הגיעו 15 נוטים סובייטיים.
- 29 אוקטובר — כחות ישראלים צנחו 50 ק"מ מזרחית לתעלה.
- 30 אוקטובר — כחות ישראלים מתקדמים לעבר תעלת סואץ.
- ממשלות בריטניה וצרפת הגישו אולטימאטום לישראל ומצרים שתוקפו יפוג ביום ד' 31 לאוקטובר בשעה 6.30 — ודרשו מהן להפסיק מיד את כל הפעולות המלחמתיות ולסגת 10 מילין מתעלת סואץ. הצי הבריטי הפסיק אימוניו ונמצא בכוננות קרבית מלאה. ישראל מקבלת את תנאי בריטניה וצרפת. נאצר דוחה את האולטימאטום — הכריז גיוס כללי.
- 31 אוקטובר — חיל-האוויר הבריטי צרפתי החל בפעולות. הופצצו מטרות צבאיות במצרים. נחיתת הכוחות הבריטיים-צרפתיים עוכבה, ע"מ לתת שהות נוספת לנאצר לקבלת תביעת שתי המעצמות.
- 1 נובמבר — ממשלת מצרים הכריזה מלחמה על בריטניה וצרפת.
- 3 נובמבר — פאריז — "כוחות הברית קרבים לסואץ מדרום וצפון. לאחר 24 שעות של הפצצת מטרות צבאיות."
- 4 נובמבר — הודעת כחות הברית: "ח"א המצרי הושמד כליל.
- 5 נובמבר — פלישת כחות הברית מהאוויר והים החלה.
- 7 נובמבר — בריטניה וצרפת הפסיקו את האש.
- 8 נובמבר — בריטניה הודיעה על נכונות פניית כחותיה באזור התעלה באם האו"ם יתפוס מקומם.
- 10 נובמבר — ברה"מ הזהירה את צרפת בריטניה וישראל בשליחת מתנדבים.

יות-משא והובלת-גייסות, התי-
ותה שיירה שניה את גתיבה
מקפריסין. זו הורכבה מכל יחי-
דות-הסתערות למיניהן ושולות-
מוקשים.

עתוי פגישתנו היה מצוין. ב-
שעות-החשיכה של ה-6 בנו-
במבר הטלנו עוגן במרחק מילים
מספר מפורט-סעידי בשטח ש-
נסרק קודם-לכן ע"י שולות-ה-
מוקשים. עם האיר-היום ראיתי
אוסף גדול של אניות ערוכות
בשדרות בשני מעגנים המסו-
מנים ע"י מצופים. בצד שמאל,
מזרחה לאזור פורט-סעידי, עגנו
אניות-המלחמה הצרפתיות. ה-
בולטת שבה היתה אנית-המע-
רכה "ז'אן בארט".

ההפגזה הקצרה התנהלה כור-
לה לפי התכנית. מספון ה-
"אושן", שעגנה במרחק של כ-
8 מילים מהחוף, ראיתי את ה-
משחתות עוברות על פנינו ב-
שורה עורפית, ותופסות עמדות-
ירי קרוב לחוף. ביניהן השגחת
במשחתת מטיפוס "דאריג" —
"דאצ'ס" מתקדמת במהירות
כשתותהי ה-45 אינץ' שלה

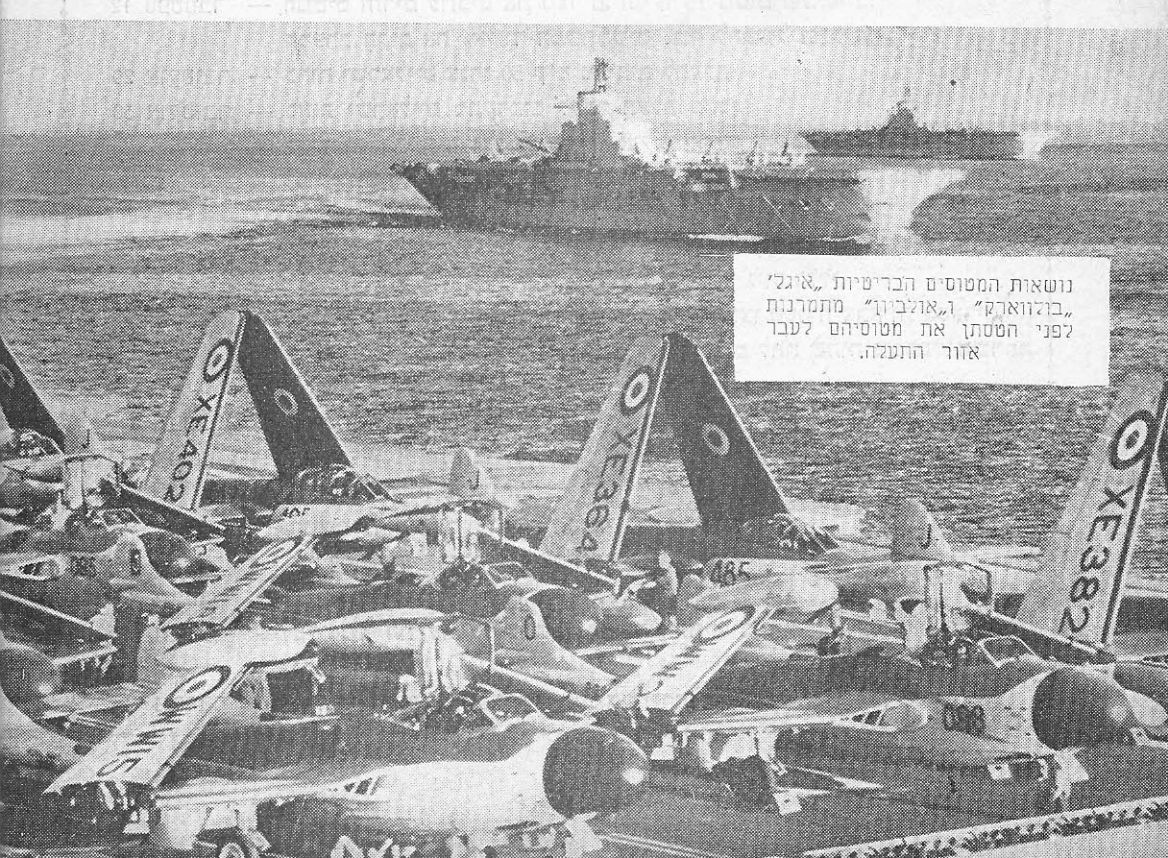
דרך אגב, זו היתה הופעתה
הפומבית הראשונה של יחידת
ההליקופטרים, ומבחנה המב-
צעי האמתי הראשון, במערכה
מתוכננת בדקדקנות אשר הפע-
לה לראשונה את השיטות החד-
שות לנחיתה מן היים. היינו חבו-
רה מעורבת אולם מאוחדת — ב-
יחוד לאחר העבודה, באולם
הקנטינה!

ה"אושן", ואחותה, "תיזיאוס",
אינן יחידות-אימון בלבד. הן
נושאות-מטוסים רבות-תועלת
לכל תפקיד. במסגרת "מוס-
קטיר" פעלו תחילה כנושאות-
הליקופטרים ואח"כ כ"אניות
בית-חולים". למעשה כלל הכוח
האנגלו-צרפתי המאוחד חמש
נושאות-מטוסים. שלוש מהן,
ה"איגל", ה"אולביון" וה"בול-
ווארק" לא ראינו אף פעם, כיון
שהן פעלו כ"קבוצת-סיוע והס-
תערות" נפרדת אי-שם במזרח
הים-התיכון. עבדה אתנו ב-
צותא רק נושאת-המטוסים ה-
"תיזיאוס". בעוד אנו הפלגנו
כלפי פורט-סעידי בשיירת אנ-

ראוי בפני העולם הרחב. למ-
רות גורמים מרפיידיים שכלל-
לא נוצרו באשמתם, היתה התי-
נהגות הקצינים והאנשים תמיד
למופת. הרוח היתה רמה. ל-
עתים קרובות היה צורך להעריך
את מידת הריסון-העצמי בה
פעלו במסיבות מכעיסות ביותר.
אותו הדבר ניתן להאמר גם ב-
יחס לגייסות הצבא. תפקידים,
מסוכנים לעתים, מולאו ביעילות
שקטה ובטוב-רוח.

הצי הבריטי של היום, במי-
דה שהמדובר באנשיו, עומד על
הגובה.

הצטרפתי ל"אושן" בדיוק לפ-
ני שהפליגה ממלטה. האניה היר-
תה "דחוסה" באנשי כל שלוש
זרועות השירות: בנוסף לצות
האניה המוגבל, נמצאו בה חלק
מהקומנדו ה-45, הכנף ה-215
של חיל-האוויר המלכותי, ו"יחיד-
דת ההליקופטרים הנסיונית ה-
מאוחדת" שהוקמה לא-מוזמן ע"י
הצבא וחיל-האוויר והיא מור-
כבת משישה הליקופטרים מט-
פוס "סיקאמור" וששה מט-
פוס "וירלווינד".



נושאות המטוסים הבריטיות, "איגל",
"בולווארק" ו"אולביון" מתמרנות
לפני הסטתן את מטוסייהם לעבר
אזור התעלה.

הצי הנוחת מתרכז לפני שעת הש' במ"ט לטה. בתצלום א.ה.מ. "גולוי" ושייטת שולות המוקשים מהחדישות בצי הבריטי.



דורת של מפקד ה"אושן" ק' פטן באליס לצנחנים "יפה ע' שיתם", היתה במקומה.

מאוחר יותר, תיאר קפיטן פ' איזי, מפקד ה"תיזיאוס" במכ"תבו לאדמירליות את ביצועם של ההליקופטרים כ"מלאכה נפ' לאח". ואמנם כזו היתה.

הצנחנים אפשרו גיבוש מ' היר של ראש החוף. ללא ספק הפנינו בפנינו שמץ מצורתה מן החדשה דהיום של הנחיתה מן הים. מאורעות אותו יום הב' הירו כי נושאת ההליקופטרים הקלה יש לה מקום ותפקיד ב' צי. במסיבות מסוימות, במיוחד בנחיתות בהן ההתנגדות מועטת, מובטח תפקיד חיוני לטיפוס זה של אניה ולמטוסים.

לאחר שהושלמה משימתם הראשונית, החלו ההליקופטרים להביא בטיסות ה"חזור" שלהם את הנפגעים. נפגעים אלה היו מועטים מאוד, ועד סוף היום

הסמוכה, שבה נתגלתה התנגד' דות.

ב-06.45 הורידו הנחתות ה' ראשונות את גשרי החרטום על החוף, ומיד משהובטח ראש החוף — החילונו להטיס את הקומנדו ה' 45 ליבשה כתגבורת ראשונית. בשעות הקרובות הת' בוננתי מעל גשרה של נושאת המטוסים וראיתי כיצד "נעשית" הסטוריה ציית, כשההליקופט' רים שעל סיפון ההמראה שלנו התרוממו בהפסקות של שלוש ארבע דקות והסתלקו כלפי ה' חוף. כל ההליקופטר היה עמוס ב' 10 אנשי קומנדו ששים ל' קרב שנשאו ציוד קרב מלא; למעשה, היה כל מטוס כה עמוס עד כי על אדם אחד היה לשבת בדלת הפתוחה כשרגליו מש' תלשלות החוצה. תוך כשבעים דקות עזבו כל אנשי הקומנדו שנמצאו באניה את ה"אושן" וצנחו על היעד. ואכן התש'

נכונים לפעולה. סמוך לפני ה' פתיחה באש נשלחה הוראה לכל האניות המפגיוות כי אין לירות בתותחים בעלי קליבר מ' 6 אינץ'. ומעלה. זה, כמובן, הוציא מהשימוש את חימושן העיקרי של הסיירות.

הפקודות היו מפורשות: יש לרכו את האש על החוף, ועל מטרות צבאיות בהחלט. יש לנקוט בזהירות חמורה ביותר כדי לא להזיק לעיר עצמה, ו' כדי לא לסכן את חיי אוכלוסיית הנמל יותר מאשר נדרש בהח' לט. בניגוד לדוחות שסיפרו את ההיפך — התאמץ הצי עד קצה גבול יכולתו למנוע נזק בלתי נחוץ. כאשר ירדנו לחוף ביום הבא, ניתן היה להוכיח ב' דיוקה של האש. העיר עצמה סבלה רק נזק מועט. אש כבדה כזונה רק כלפי החוף והושמדו צריפים שבהם היה ציוד צבאי. נזקמה נגרם לשכונה הערבית



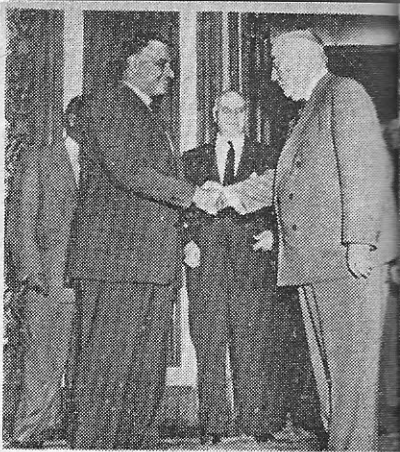
ששת ח של



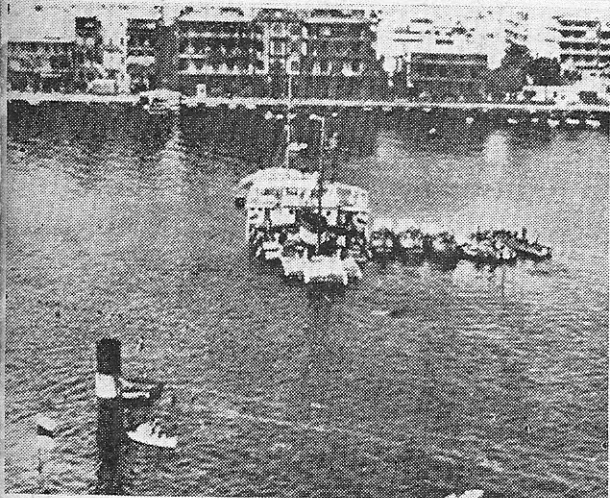
ב־26 ליולי 1956 הכריז הרודן המצרי גמאל עבדול נאצר באלכסנדריה, בפני רבבות מריעים על הלאמת תעלת סואץ. הודעה זו באה כתגובה ישירה על סירוב המערב לממן את בניית הסכר הגדול בא־סואץ. בעקבות דיונים והצהרות אין סוף הוחלט לכנס ועידה, אשר לה יוזמנו כל המדינות המשתמשות בתעלה, לרבות בר־ה"מ. (תמונה שמאל בפניה) ועידה זו החליטה על הקמת "איגוד המשתמשים" אשר מתפקידו יהיה לתפעל את התעלה. מר מנזיס ראש ממשלת ניוזלנד נבחר כאדם אשר יביא דבר הועידה לרודן המצרי, (תמונה 2 כיוון השעון) וינסה לממש אותו. לאחר שש פגישות נכשלו כליל שיחות נאצר־מנזיס.

צרפת ובריטניה, החליטו עקב זאת להגביר את ההכנות הצבאיות להשתלטות על התעלה, וכלי שיט בריטיים — וצרפתיים — החלו להתרכז בנמלי היציאה. בתמונה 3 נראה ריכוז נחתות רגליים ורכב בנמל ואלטה





דשי הדמים התעלה



שבמאלטה. הרודן המצרי מצדו הקים גדודים מיוו חדים, אשר מתפקדים היה להגן על אזור התעלה. אותה שעה נמשכה פעילות דיפלומאטית קדחתנית בבירות ארה"ב, צרפת, ברה"מ אנגליה ועוד.

ב־29 לאוקטובר צנחו כוחות ישראליים 50 ק"מ מתעלת סואץ, אותה שעה יתוקף צ.ה.ל. בשלושה ראשים את המערך המצרי בסיני שמתחיל להתפורר. ב־4 לנובמבר, לאחר שלושת ימי הפצצה בלתי פוסקים עולים גייסות צרפת — בריטניה על מטוֹר־סיהם ואניותיהם, וב־5 לחדש מתחילה הנחיתה באזור הסואץ. בתמונה 4 יחידת קומנדו בריטית דקות ספורות לפני הצנחתה באזור התעלה אשר חלקים גדולים ממנו, וביחוד בעלי חשיבות צבאית נהרסו כבר לפני הנחיתה מהים והאוויר. בתמונה 5 נראה חלק הרוס מפרבר פורט־סעיד, ומאחור תמרות עשן מדלקה שפרצה במיכלי דלק. הסתערות וטיהור — אלו שני השלבים הסופיים במבצע „מוסקטיר“ בתמונה מס' 7 נראים חיילי הקומנדו ה־19 של צרפת בטיזור פורט־סעיד.



תגובתה היחידה כמעט של מצרים לפעולות המלחמתיות היתה הטבעת מספר ספינות רב בתעלה, ולחסימתה בפני כלי שיט. בתמונה מס' 8 נראה חלק מהתעלה החסום בכלי שיט טבועים.



שון באניות שטובעו ע"י המצד רים בכניסה לנמל הפנימי, כדי לחסום את הכניסה הצפונית של תעלת סואץ.

התרנים, הארובות, והמבנים העיליים, שנראו מעל פגיהמים, גרמו ודאי במבט ראשון לרגש מועקה גדול בלב מומחי-החיר לוח שלגו. נראה כאילו הטיהור, ולו אף בתור מלאכה טכנית גר ידא, ידרוש זמן ניכר.

לאחר שעברתי, ביום שאחרי כן, לאנית-המפקדה "פורת" ר- התבוננתי ב"אושן" כשהיא מפ- ליגה מן הנמל בחזרה למלטה— עליתי לחוף. אם כי הפסקת-ה- אש קיבלה תוקף רשמי, הרי בפורט-סעיד שרר "שקט מתוח". העיר לא נראתה נזוקה ביותר, אולם קרוב לחוף נשאו בנינים מספר את סימני ההפצצה. היו קירות נקובים, ובחלק העיר הקרוב לחוף, מצאתי כמות גר דולה של זכוכיות שבורות ו גרוטאות אחרות. חלק מנזקים אלה נגרם כשהגייסות נתקלו לאחר הנחיתה בצלפים. זקיפים מזוינים סיירו ברחובות, וניצבו בהצטלבויות, וענני אבק התור- ממו באור השמש הלוהטת כש- כל-ירכב צבאיים, שהועלו לא- מזמן לחוף, חלפו הלוח-ושוב. בכמה מכלי הרכב ישבו קצינים מזויקים באקדחים שלופים, ו- חיילים נושאי תת-מקלע סטן שלא רצו להסתכן.

אני נזכר בתקרית אחת טי- פוסית לאותה אוריה לא-נחה של אותן שעות ראשונות על החוף. במלון "קאינו פאלאס", בנין רב-רושם בקצה הצפוני של העיר, המרוחק מטרים-מספר מן הרציף, השתמשו כבבית- חולים לפצועים מצריים, ורופ- אים ועוזריהם של היל-הרגלים וצבא-הצי פעלו בו. שוחחתי עם רופאי-הצבא על המרפסת הפגועה כששמעו יריות. הן נשמעו כבאות מאי-שם מתחת לרגלינו.

"זה", אמר רופא אחד, הוא צלף הנמצא באחד המרתפים. בלילה שעבר סגרנו אותו שם.



יחידות קומנדו צרפתיות בשעת ירידתן מאנית-האם לנורים, 6 מילים מחוף ההסתערות.

המלכותי שפרש לפנסיה, היה אותה שעה על הגשר והכניסנו למעגן. השמש הלכה-ושקעה על המדבר ואני זוכר שהבחנתי ב- קבוצת-דקלים מרוחקת המצ- טירת על הזוהר האדום. אולם האודם לא בא רק מן השמש. בנמל עדיין בערו דליקות. ה- עיר כוסתה בענן עשן גדול, שחור ומתאבק, שהתרומם מ- מיכל-דלק בוער שנמצא במרחק של מילים-מספר בפנים היב- שת. אחרי-כן נודע לי כי הוא הוצת ע"י התקפת-מטוסים. נמ- סר כי המיכל נפגע שעה ש- המטוסים תקפו טנקים מצריים שנמצאו לצדו.

משנקשרנו, הוארו האניות, מכיון שבאזורים אלה נופלת החשיכה במהירות. בין ה-נא- ספות" השגחתי באנית-החולים הצרפתית הגדולה, "לה מארס- ליוז", בעלת גוף ומבנים על- יונים לבנים, וצלבים אדומים מתנוססים על דפנותיה. בהיותה שוכבת בין שתי אניות-תובלה "שלטה" על הנמל הצפוף. היה זה אז כשהעפתי מבט רא-

היו כ-35 פצועים על הסיפון. ב-6 בנובמבר ערכה "יחידת ההליקופטרים הנסיונית המאו- חדת" לא פחות מ-193 טיסות. בזכות כושר-התמרון המצוין ש- להם אפשרו ההליקופטרים לשתי נושאות-המטוסים שלנו לשמש כתחנות-איסוף-פצועים קדומ- ניות, וכאניות בית-חולים. ה- הליקופטרים פעלו במהירות ו- בדיקנות להם לא ניתן לצפות מתחבורת סירות. שירות ה- "מטוטלת" שלהם בין האניה והחוף היה כה יעיל, עד כי איש- קומנדו פצוע נמצא שוב על הסיפון כשהוא מקבל טיפול ר- פואי 20 דקות לאחר שעזב את האניה!

תרומתה של "אושן" לנחיתות הושלמה לפני בוא שעת-הצה- רים.

עם שקיעת השמש נכנסנו לתוך "הנמל החיצוני" של פורט סעיד, ונקשרנו בין אניות-מל- חמה אחרות. היה זה מחזה ש- לא אשכחנו.

אחד מננטיה הראשונים של תעלת-סואץ, קומנדר מן הצי



יחידות קומנדו צרפתיות מסתערות אל
על היעד; באופק — אניית־האם.

האו"ם קיבלו על עצמם את
מלאכת החילוץ.

ראיתי את אניות־החילוץ ש־
היו בריטיות ברובן, עובדות יום־
אחר־יום, מבוקר ועד ערב, וב־
לילה ממשיכות לעבוד לאור זר־
קורי הסיפון שלהן.

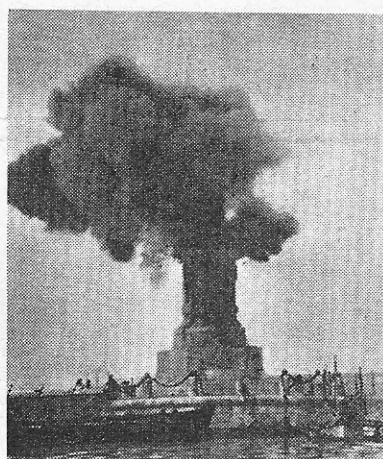
זה היה מאמץ נפלא. צוות־
החילוץ השיגו תוצאות אשר ב־
משך זמן רב תשארנה בגדר
שיאים.

דאי הצי וכבלים שנגררו ע"י
אניות־חילוץ.

ב־23 לנובמבר נפתח מעבר
שני לתוך תעלת־סואץ, מעבר
בעל עומק של לא פחות מ־24
רגל. אחר־כך נפתח מעבר אחר
בעל עומק של 36 רגל, ורוחב
של לא־פחות מ־240 רגל —
עומק אשר דיו למעבר אניות ב־
נפח של 15.000—20.000 טון.
כל זה נעשה לפני שמוסדות

רוזה עתה הודיע לנו שהוא עדיין
חי וקיים."

בינתיים עמל קשות צות־ה־
חילוץ האנגל־צרפתי בנמל.
תוך שעות־מספר טוהר מעבר
זמני בין האניות הטבועות, כדי
לאפשר מעבר לנחתות־טנקים ו־
כלי־שיט קטנים אחרים, הנוש־
אים מזון ואספקה לאוכלוסייה ה־
אזרחית. סקר קרקע־הנמל הוש־
לם במהירות באמצאות אמו־



אחד ממבצעי ה"גבורה" של העם המצרי — שלושת השלבים בפיוץ פסל לספס
— אדריכל תעלת סואץ.

שיירות בעת מלחמה

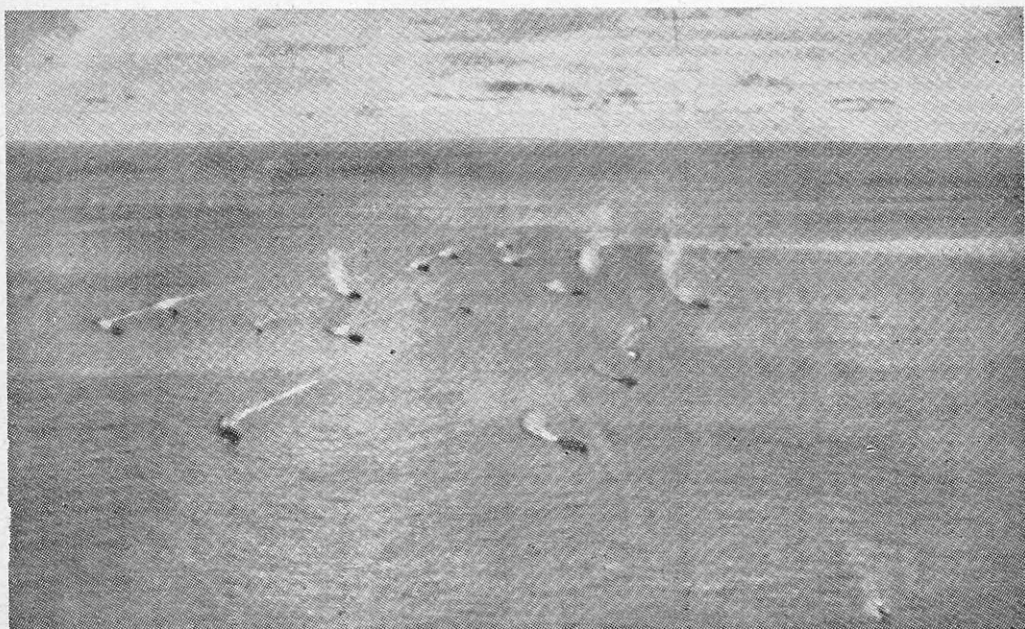
מאת רב-החובל אנריקו לוי

1943 — הוטבעו באוקינוס האטלנטי, על ידי צוללות, אניות-סוחר בקיבול כולל של 3.760.722 טון. באותה עת נמצאו בפעולה 236 צוללות. אך חודש מאי 1943 היה את נקודת-המפנה במערכה; בחודש זה הוטבעו 40 צוללות, וביוני 1943 ירדו אבדות בנות-הברית עד 28.296 טון. במשך כל תקופת מלחמת-העולם השנייה הופעלה התחבורה הימית באוקינוס האטלנטי הצפוני באמצעות שיטת השיירות. רק לאניות מעטות ביותר, בעלות מהירות גבוהה וחימוש תכליתי, הותר לחצות את הים לבדן. השיירות החלו להוכיח את תכליתיותן משהיו אניות-ליווי במספרים מספיקים.

*

משהוחלט להעביר שיירה, במרחב האוקינוס, היה מפקד הליווי, אשר כרגיל הניף את נסו על סיפון אנית-המלחמה הגדולה ביותר, קורא לפגישה את מפקדי כל אניות-הסוחר, מסביר

זו הפעם השנייה בדברי ימיה של הצוללת, שנשק איום זה קובס על ידי שיטת השיירות. במלחמת-העולם הראשונה לווו אניות-הסוחר כמעט רק על ידי משחתות, ומספר האניות היה מוגבל ל-10, או 20. במלחמת-העולם השנייה גדלו מאוד ממדי השיירות, ואת הליווי היוו פריגטות ו/או משחתות, סיירות, ואניות-מערכה, ולבסוף אף נושאות-מטוסים, ומספרן של אניות-הסוחר שבשיירות גדל עד לכמות ניכרת ביותר. ברם, לפני שהגיעו לארגון יעיל של שיטת-השיירות שילמו בנות-הברית מחיר גבוה מאוד לצוללות התוקפות. בנובמבר 1942 היו אבדות בעלות-הברית בים הכבדות ביותר במלחמה כולה. הן כללו 117 אניות בקיבול של יותר מ-700.000 טון שהושמדו על ידי צוללות בלבד, ו-100.000 טון נוספים שאבדו מחמת סיבות אחרות. במשך תקופת-המשבר במערכת האוקינוס האטלנטי" — מאבגוסט 1942 עד מאי



שיירת אניות-סוחר מתמרנת: תצלום מתקופת מלחמת-העולם השנייה.

5) לאחר שהשיירה היוצאת תתארגן, על המש-
תתות להתקרב עד למרחק נוח לאיתות,
לשם קבלת הוראות.

6)

7)

8) אות-הקריאה של השיירה יהיה „X“.

חתום: מפקד הליווי

בהסתייען בידיעות שהתקבלו מסוירי-

אוויר ארוכי-טווח, היו המשחתות יוצאות לדרכן
בשעה שנקבעה, שעתים, או שלוש, לפני הפ-
לגת השיירה. ואז היו אניות-הליווי מתפרשות
ועורכות „סריקה“ למרחק של 10—20 מיל
מהחוף בחיפוש אחר צוללות ו/או לאלצן להשאיר
מתחת לפני המים, בעוד אניות השיירה היו
יוצאות מן הנמל ועוברות דרך התעלה הפתוחה
בין שדות-המוקשים המגינים עליו, וזאת במ-
הירות נמוכה וללא מרחב-תמרון. זה היה אחד
הרגעים המסוכנים ביותר בכל חצית-האוקינוס,
כיון שהצוללות היו בדרך-כלל פעילות במיוחד
בגישות לנמלים. בינתיים, היו אניות-הליווי
חוזרות ממשמת הסוור בעוד מועד כדי להצטרף
לשיירה לאחר התארגנותה, ומסע השיירה באוק-
ינוס היה מתחיל.

*

ארגון השיירה במערך מתאים לא היה
בבחינת משימה קלה. אך משבוצע, החלה הנ-
סיעה בתפנית (זיגזוגים). אניות-הסוחר נערכו בר-
מבנה במרחקים של 400—800 יארד זו מזו. מהי-
רות השיירה נקבעה, כמוכר, על ידי האניה האיטית
ביותר. נוסף לזאת, בערך קשר אחד ממהירות
המסע אבד בגלל הנסיעה התפניתית. כל אימת
שאניות השיירה פתחו בתפניות לכיוון אחד, חר-
לו אניות הליווי בתפנית משלהן לכיוון מנוגד,
בעברן על ידי כך על חרטום השיירה.

בלילה הופסקה התנועה התפניתית, אולם החל
סיוט חדש: הנסיון לקיום האפלה מושלמת.

הקושי העיקרי בשעת המסע היה בהחזקת
האניות יחד במבנה סגור, מוגבל במידה מת-
קבלת על הדעת. אניות-הסוחר שבשיירה לא
היו רגילות לשיוט במהירות אחידה לחלוטין —
דקה-אחר-דקה, יום-אחר-יום. — והצוות שלהן
היו הסריג-נסיון בתמרון טקטי. רבים מכלי-
השיט בשיירה היו נוסעים במהירות הקרובה
למהירות המכסימום שלהם, ושעה שלחץ-האדים

לכולם את תפקידיהם ומשימותיהם, ומודיע להם
על „קוד“ איתות מיוחד לשיירה שהיה משתנה
עם כל שיירה. פגישה שניה היתה נערכת על-
סיפון אנית-הדגל בהשתתפות כל מפקדי אניות-
המלחמה המלוות, ולאחריה היתה מתפרסמת
פקודת המבצע:
מס. סידורי

שם אנית-הדגל

תאריך

מאת: (דרגה ושם)

אל: מפקדי האניות:

א, ב, ג,

ד, ה, ו,

ז, ח,

הנדון:

1) המשחתות „א“ ו-„ב“ תפלגנה בשעה 08.00,
ותתקדמנה עד

2) המשחתות „ג“, „ד“, „ה“, „ו“, „ז“ ו-„ח“
תפלגנה בשעה 07.15. עם הגיען לאנית-
המגדלור

של 10 מיל בקורסים דלהן:

„ג“ —	220°	„ו“ —	160°
„ד“ —	200°	„ז“ —	140°
„ה“ —	180°	„ח“ —	120°

3) על המשחתות לחזור לאנית-המגדלור

עד שעה 11.00, וכאשר השיירה תתארגן,
תפלגנה במערך המתואר בתרשים הרצוף:

0
2

0 0 0 0 0
ה

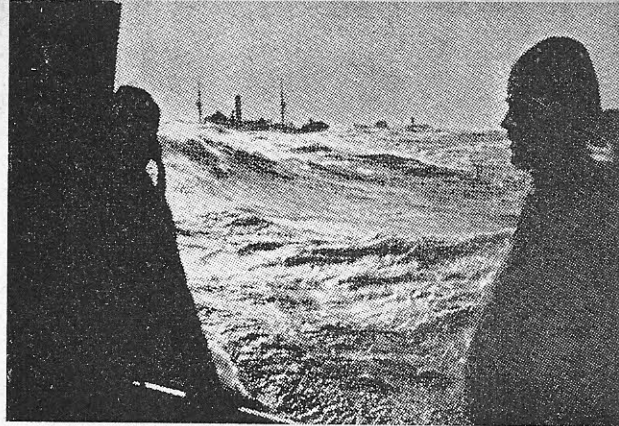
0 0 0 0

0 0 0 0

0 0 0 0

ח

4) המשחתות תבצענה תפניות רחבות ככל-
האפשר לשם כיסוי תכליתי ביותר של
השטח להגנת השיירה, תוך התחשבות במצב
הים, הראות, והחסכון האפשרי בדלק.



ליווי דומות, היו פורשות מהשיירה בכדי לתקוף את הצוללות. אולם במרבית המקרים היו השׂירות מותקפות ללא כל אזהרה, וערבוביה בשיירה היתה בלתי־נמנעת. אם טורפדה אניה אחת, או יותר, אזי עלתה בעית איסוף ניצולים — משימה שלא תמיד ניתנה לביצוע, או אם אניה פגועה נשארה צפה, אזי עלתה בעית גרירתה לנמל.

היעדר האפשרות, במקרים רבים, לאיסוף ניצולים, — כיון שהמשימה העיקרית של הליווי היתה להשמיד קודם־כל את הצוללת התור־קפת, — עוררה בתחילה הרגשת טינה אצל צוותי אניות־הסוחר כלפי היחידות הציניות המ־לוות. אולם ההוראה שניתנה למפקדי אניות־הליווי על ידי הממונים עליהם היתה: „עליכם להבין כי חובתכם היא: ראשית: להשמיד צוללות אויב, שנית: ללוות, ולהגן על אניות־הסוחר, שלישית: להציל חיידאדם, באם אפשרי. פירושו של אבדן הזדמנות להטביע צול־

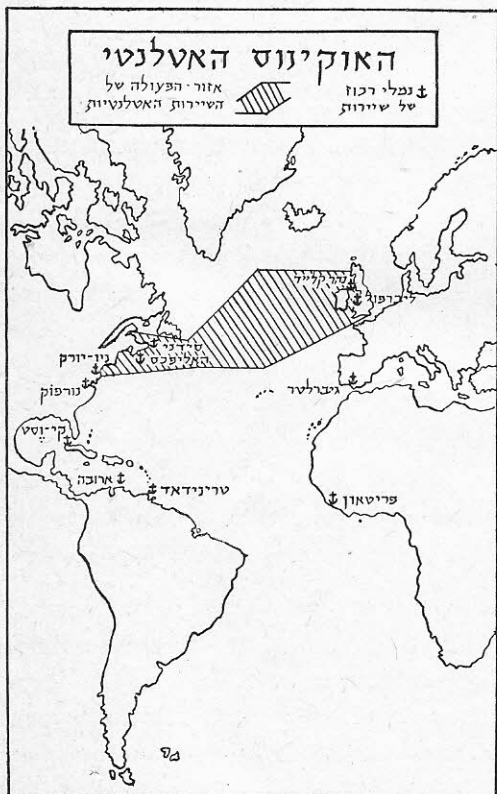
שיירה בשעת טערה באוקינוס האטלנטי.

היה יורד, מהירותן היתה פוחתת. אניות־המלחמה המלוות היו עסוקות ללא־הרף באיסוף הנחשלים, במקרה זה היה מונף ההינף הרגיל: „עליכם לסגור את הרוח!“ ותמיד היתה הת־שובה: „אנו עושים כמיטב יכולתנו!“ אולם אם ספינה נחשלה יתר־על־המידה, אז היתה השיטה הטובה ביותר כדלהלן: אנית־המלחמה המאספת שבשורה, היתה עוברת אותה ומשאירה את הנחשלת כשהיא שטה בודדה וגלמודה. לתמרון זה היתה לעתים תכופות התוצאה הרצויה!

קשר היה בעיה קשה במיוחד. לכמה אניות־סוחר היה רק אלחוטאי יחיד ואף לא אתת אחד, המתמצא באיתות־סמאפור. במקרים כאלה היה הכרחי להעביר את ההודעות באופן קולי, דרך מגביר־קול, אבל מחמת לאומיותם השונה של הצוותים שבשיירה — לא תמיד היתה האנגלית שפה משותפת. הקשר השתפר עם הצבת אתתים מאומנים על כל ספינה שבשיירה ובשעות־חירום פעל בצורה משביע־רצון.

פיצוץ פצצות־עומק שהוטלו על ידי יחידות הליווי בסמוך לאנית־הסוחר, יצר בהן תמיד את הרושם כי הן נפגעו על ידי קליע עוין, ועד שהורגלו לכך היו מזעיקות את אניות־הליווי, גורמים אחרים לדאגה היו קלקולי־מכונות או משאות כבדים שלא הוטענו כהלכה והחלו „לנדוד“ על הסיפון, בסכנם על ידי זה את אניות־הסוחר, והיוו מקור לדאגות אי־קץ לאניות־המלחמה המלוות.

במקרה של יצירת מגע עם צוללות, בעזרת „סונאר“ או מכ״ם, היו כל אניות השיירה מצטוות על ידי המפקד על שינוי מתאים בקורס, ומשחתת אחת, או שתיים, או אניות־





אנית־פטרול של „משמר־החופים“ האמריקאי בשעת רדיפה אחר צוללת בים טוער.

היה מצב אנשי המיכליות, אשר, גם אם נש־ ארו בחיים לאחר הפגיעה — קצרה היד מל־ הושיעם בגלל המים המכוסים דלק בווער, שאפפו את אניותיהם. למרות זאת, באלפי שיירות והתקפות־צוללות היתה התנהגות צו־ת־ הסוחר מעל־לכל תשבחות, והיה זה דבר רגיל ביותר לראות על סיפון אניה חדשה את אותו הצות עצמו שניצל מטביעה בשיירה קודמת.

*

באחת המהדורות האחרונות של „ידיעות המכון הציני של ארצות־הברית“ סיכם הקפיטן ס.ו. רוסקיל מהצי הבריטי, — מחבר „ההסטוריה של המלחמה בים“, — בתקופת מלחמת־העולם השניה, את פרשת לחימת השיירות בשנים 1939—45, כדלהלן:

„מאורעות המלחמה האחרונה, כמאורעות מלחמת־העולם הראשונה, נראים כהוכחה ניצחת לעובדה כי כל שיירה היתה למעשה בבחינת „כוח־משימה“ מגובש ותוקפני, וכי הנצחון הסופי בים היה תלוי כמעט במלואו בהצלחת התקפות־ הנגד שבוצעו מסביב לשיירות; אין איפוא — ומעולם לא היה — כל יסוד „להכתיים“ את „איסטרטגית השיירות“ בכינוי „איסטרטגיה הג־ נחית“.

גם דאניץ* קבע ב„יומן המלחמה“ שלו, והדגיש גם בפגישותיו עם היטלר, את התוצאות הנוראות, שנגרמו לצוללותיו על ידי ליווי־

* רב־אדמירל דאניץ היה יוזם מלחמת־הצוללות הגרמנית במלחמת־העולם השניה, ואחרי־כן מפקד הצי הגרמני כולו.

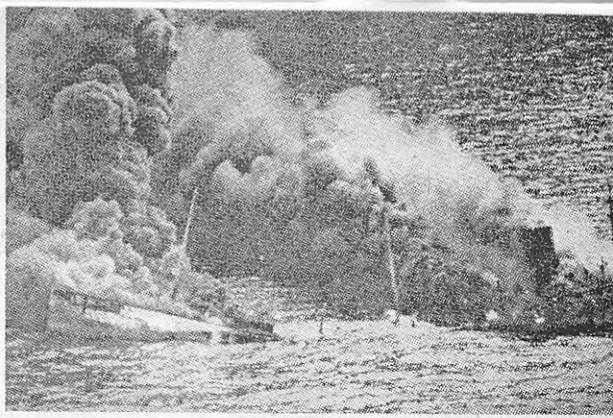
לת הוא — כי תמשיך להתקיים להטביע אניות סוחר נוספות אחרות ותשמיד חייהם אדם רבים יותר“.

שיירות מובילות־גייסות (להבדילן משיירות סוחר) היו קטנות יותר מבחינת מספר היחידות שבהן, אך לעתים תכופות היו האניות הכלולות גדולות יותר מבחינת הקיבול. במקום לחול במהירות משעממת של 7—10 קשרים, היו שיירות מובילות־גייסות מתקדמות במהירות של 13—20 קשרים או יותר. לעתים, במזג־אוויר רע, נאלצו אניות־הליווי (משחתות ופריגטות) של אניות נוסעים ענקיות אלה לבקש ממפקד־ הליווי, להפחית את המהירות באשר אינן מסוגלות לעמוד בשיט כה מהיר בים זועף — בקשה מאוד בלתי־נעימה לאנשי צי־המלחמה!

לעתים קרובות היה ליוויָה של שיירה גדו־ לה נעור, בשעת המעבר דרך שטחי־מים מסו־ כנים, על ידי אניות קרבות גדולות — אניות־ מערכה, ונושאות־מטוסים — או על ידי כוחות־ אויר מבסיסי החוף. כדי למנוע פיוורם של כוחות־משימה על פני שטחים גדולים, הולק האוקינוס האטלנטי לאזורי־פעולה נפרדים. סיוע־ אויר מבסיסי־חוף, או מנושאות־מטוסים, היה גורם חיוני להצלחת הפעולות.

החימוש שהוצב על סיפון אניות־הסוחר — לעתים על ידי אנשי צבא ובדרך כלל על ידי צוותים ציים, — הופעל על פי רוב במקרי התקפות מן האוויר, ואז היה מפקד־הליווי מורה לשיירה, על שינוי־קורס או על התפורות, כדי להקטין סיכויי פגיעה ישירה. בדרך כלל, התקפת־אוויר היתה מפחידה פחות מאשר הת־ קפות־צוללות: על התקפה אוירית היו יודעים באניות בדרך־כלל דקות־מספר מראש, והיא היתה מתבצעת כמעט תמיד רק לאור היום. אולם צו־ת־ אניות־הסוחר היו מודאגים מאש מקלעי־המטוסים יותר מאשר מפני פגיעה ישירה של פצצה.

המבחן הקשה ביותר לגבי אניות־הליווי ולצו־ת־אניות־הסוחר היה: התקפות צוללות לילית; אלה היו מלוותות התפוצצויות בעלות עצמה אדירה ודלקות; אניות היו לעתים טוב־ עות בחשכת הליל תוך דקות־ספורות, ולצו־ת־הן היה סיכוי קטן מאוד להנצל. קשה במיוחד



מיכלית שנפגעה ע"י טורפדו סמוך לחופי ארה"ב במלחמת העולם השנייה.

האוויר והים של שיירות בנות-הברית. עוד ביולי 1942, הזהיר דאניץ בפומבי את העם

הגרמני כי האבדות של הצוללות הגרמניות תגדלנה בהכרח, כאשר יהיה עליהן להיאבק בשיירות מלוות בעצמה גדלה-ההולכת...

לחיוקם של הנימוקים שהובאו לעיל באשר למהותה התוקפנית של שיטת השיירות, נביא להלן טבלאות סטטיסטיות שנאספו בקפדנות הגדולה ביותר ובחוסר כל משוא-פנים. יש בהן מעין סיכום התוצאות שהושגו בשטח הלחימה נגד הצוללות הגרמניות, מאז תחילת מלחמת-העולם השנייה ב-1939 ועד מאי 1943, שבו הונחלה לצוללות הגרמניות תבוסה ניצחת. כן מראות הטבלאות את התוצאות שהושגו, ראשית ב,אמ"צעים תוקפניים מקובלים", ושנית את התוצאות שהושגו על ידי השיירות.

טבלה מס' 2

אניות שטובעו על ידי צוללות, בשעת שימ
עצמאי ובשיירות.

מספר	% ממספר הספינות הכללי שהוטבע	
1.363		(1) אניות שטובעו על ידי צוללות בהפליגן בעצמן:
208		(2) אניות מפגרות ונחשלות אחרי השיירות שטובעו:
1.571	72	סה"כ:
604		(3) אניות שטובעו בשיירות שלווו על ידי כוחות-שטח בלבד:
16		(4) אניות שטובעו בשיירות שלווו על ידי כוחות-שטח ומטוסים:
620	28	סה"כ:

טבלה מס' 1

צוללות שהושמדו ב,אמצעים תוקפניים"
שגרתיים ובאמצעות מלוי השיירות.

מספר	% ממספר הצוללות הכללי שהוטבע	
21	9.4	(1) צוללות שהושמדו על ידי אניות-שטח ומטוסים בפטרולים-נצ. בשטחי-הפעולה העיקריים:
24	10.6	(2) צוללות שהושמדו על ידי פטרולי-אוויר בשעת מס-ען לאזורי-הפעולה:
6	3.0	(3) צוללות שהושמדו על ידי מוקשים:
0	0	(4) צוללות שהושמדו על ידי הפצצת בסיסים ומס-פנות:
51	23.0	סה"כ ההישגים ב,אמצעים תוקפניים":
150	65.0	סה"כ צוללות שהושמדו על ידי מטוסים ואניות-ליווי של שיירות:

הדמיון המצרי לא יודע גבול בתיאורי הת-
קפת „התופת” של „איברהים” על נמל חיפה

„איברהים אוול” — דוגמת לחימה ימית למוכת

חנו יחידות שריון צרפתיות וטנקים
בריטיים.

— תותחי המשחתת „איברהים אוול” פגעו
באחת משלוש המשחתות הישראליות
שכיתרו אותה. הפגיעות היו ישירות
ואילצו את המשחתת הישראלית לנוס
בבהלה.

במצב זה נאלצו המשחתות הישראליות לק-
רוא לעזרה את מטוסי המיסטר הצרפתיים.
טייסות מיסטרים הגיחו לעבר „איברהים אוול”
גלים גלים, אך המשחתת המצרית עמדה יפה
והפילה שני מיסטרים.

„דברים אלה”, מוסיף הקצין הימי המצרי,
„לקוחים מתוך הצהרותיו של דובר צבאי ישר-
ראלי אשר הודה באבידות הכבדות שגרמה
המשחתת המצרית לצי הישראלי, איברהים
אוול” נאמר עוד בגילוי הדעת הישראלי, הצ-
ליחה לפגוע פגיעות מצוינות בכל המטרות,
שגרמו לשריפות רציניות בנמל חיפה ופגעה
באופן רציני באחת המשחתות הישראליות ואף
שיתקה אותה — וזה למרות הסיוע האווירי
הכבד של חיל האוויר הישראלי.”

מחמד נג'די קנדיל — כתב השבועון המצרי
„אח'ר סאעה” ערך סיור-עתונאי בסיסי חיל-
הים המצרי. קצין ימי מצרי בכיר שנלוה
לעתונאי בסיורו סיפר לו אודות נצחונות חיל-
הים המצרי על 3 ציים (בריטניה, צרפת וישראל).

הקצין הימי לא מצא דוגמה והוכחה טובה
יותר לנצחונות מצרים בים מאשר הקרב הימי
על המשחתת „איברהים אוול” בחיפה.

„בקרב הימי שהתנהל בחיפה, יצאה המש-
חתת, איברהים אוול, כמנצחת ללא ספק” —
קובע הקצין הימי המצרי בפסקנות בלתי מסו-
יגת. המשחתת המצרית השמידה את כל היע-
דים שבחרה לה, ב־30 באוקטובר 1956. תוצאות
הקרב היו כדלקמן:

— השמדת מיכלי הנפט בנמל חיפה.

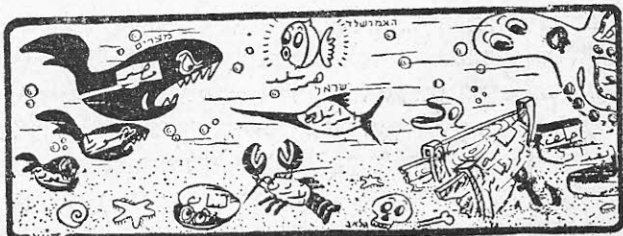
— הריסת בסיסי הטרפדות הישראליות
והשמדתם עד היסוד.

— השמדת עמדות תותחי-החופים הישר-
אליים החשובות ביותר.

— הריסת מחנות צה"ל בחיפה אשר בהם

הקריקטורה הזו התפרסמה בזמנו בעתון הערב „מעריב” מתחת לכותרת „דאג
האמרשלד מבקר במזרח התיכון”. מעצבי התעמולה המצרית התנפלו על השלל
ו„צטטוהו” בשבועון „אח'ר סאעה” תחת הכותרת „מצרים תבלע את ישראל” —
והוסיפו ואמרו, כי הופעת קריקטורות דוגמת אלו בעתונים ישראליים מראה על
הפחד הגדול והמוראל הנמוך השורר במדינה.

אלא שמעצבי התעמולה ה-
מצרית לא שמו לב לפרט
קטן. באם אמנם מצרים ת-
נסה לבלוע את ישראל, האם
לא תפצע ע"י מקורה ה-
ארוך של ישראל?



כזבי העתונות המצרית - והשפעתם על מערכת-סיני

מאת א. ב.

מאחר וצורה זו של ביטוי היא המקובלת בארצות המזרח.

אותה תכונה של חוסר מציאות, היא מהווה את הגורם היסודי לכך, שנצחוננו לגבי המטרדה שהוזכרה מקודם לא היה שלם. העם המצרי אינו רואה עצמו מנוצח. אדרבא, עוד בט"רם שכוך הקרבות פנה קולונל עבדול נאצר אל העם המצרי, וורה אבק לתוך עיני ההמונים בתיאור גבורות הצבא ובהסברת הטקטיקה "הגאונית" לחי"ן הצבא ויחידות השריון מח"צ. האי סיני על מנת לערוך את כוחותיו נגד הבריטים והצרפתים. מעטים היו האנשים ברחוב המצרי אשר העריכו

המצרי ואת האדם המצרי לאדם בעל מנטליות דומה לשלנו. בהשוואה זו טמונה למעשה סיבת הערכתנו המוטעית.

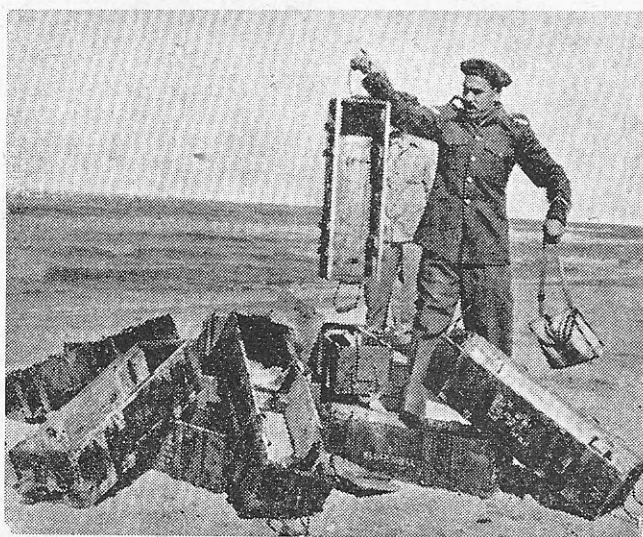
הטיפוס הערבי הוא מיוחד במינו בחוסר מציאות השקפתי ומונחיו. אין הערבי מבחין בין דמיון ומציאות המתלכדים ומהווים לגבינו הטיבה מושלמת. קשה ממש לאדם בעל השקפות נאורות לתפוש באיזון מידה מוכן המאזין והקורא הערבי להאמין לסיפורי אלף לילה ולילה, והמענין הוא שאותו סופר או נואם המביא דבריו לעם הערבי, שהוא מט"לם בהגזמות דמיוניות, אינו רואה בכך גישה בלתי נכונה

מעטים הם בני זמננו המטילים ספק בהשפעה הנודעת לידיעותינו אודות האויב — ובהשפעת ידיעות אלו על הצלחת המערכה. ברור יחד עם זאת כי ידיעת האויב הנה רבת גונים ומקיפה נושאים רבים כגון: כוחו הצבאי, תכונות נשק, רמת חייליו, הפרוטנציאל התעשייתי ועוד כהנה וכהנה.

אחד הגורמים החשובים ביותר בהערכה לגבי כושר עמיתתה של מדינה מסוימת במערכה הנו ללא ספק מוראל האוכלוסיה והצבא. בהסטוריה הצבאית מוצאים אנו דוגמאות לאין ספור בהן תוכננו פעולות צבאיות במטרה אחת ויחידה — שבירת המוראל של היריב.

בין השאר, הרי אחת המטרות הנכבדות במערכת סיני היתה, שבירת רצון הלחימה של העם המצרי ופגיעה בכושרו, טרם יוכל הוא לתקוף אותנו. לכל אדם בר דעת ברור כי רצון הלחימה אצל צד מנוצח קטן בהרבה מאשר אצל מנצח ולכן בסיוע מערכת סיני היה כמעט ברור כי עתה ניתנה להם — לשואפי הקרבות — הזדמנות להרגיש כוחו של צה"ל מהו, וכי הצלחנו להוציא מהעם המצרי את הרצון לשוב ולהלחם.

במהרה התברר כי בנושא זה גדולה היתה טעותנו. כל אחד בתוכנו, בנתחו את תוצאות המערכה השווה את העם



עדות חותכת ל"נצחונות" המצריים ביס: תיבות תחמושת משומשות שנשחפו ביס.

נכונה את משמעותה האמתית של מערכת סיני. כאן פעל היתרון של משטר רודני שסיפק להמונים ידיעות על המתרחש לפי דרכו ומטרותיו.

מאחר ודברים אלה מיועדים לאנשיים, הרי נביא מספר דוגמאות בשטח הפרסומת והסילוף המשועשע שניתן ע"י המצרים למערכה הימית.

אנשי הים, שראו את הצי המצרי "בגדולתו" בקרב עם האיבראהים נוכל אולי עתה לרדת להבנת המנטליות הערבית.

אביא להלן מספר קטעים שהופיעו בעתון נפוץ במצרים והמתארים את גבורתם העילאיות של לוחמי הצי המצרי בתקופת מערכת סיני. המאמר מופיע תחת כותרת: "מעוף הגבורה של חיל האויר המצרי הוא כאין וכאפס לחימה ההירואית של חיל-הים". וכך הוא מתחיל: "המלה, גבורה" היא צנועה מדי מכדי לתאר בה את מבצעי חיל הים המצרי.

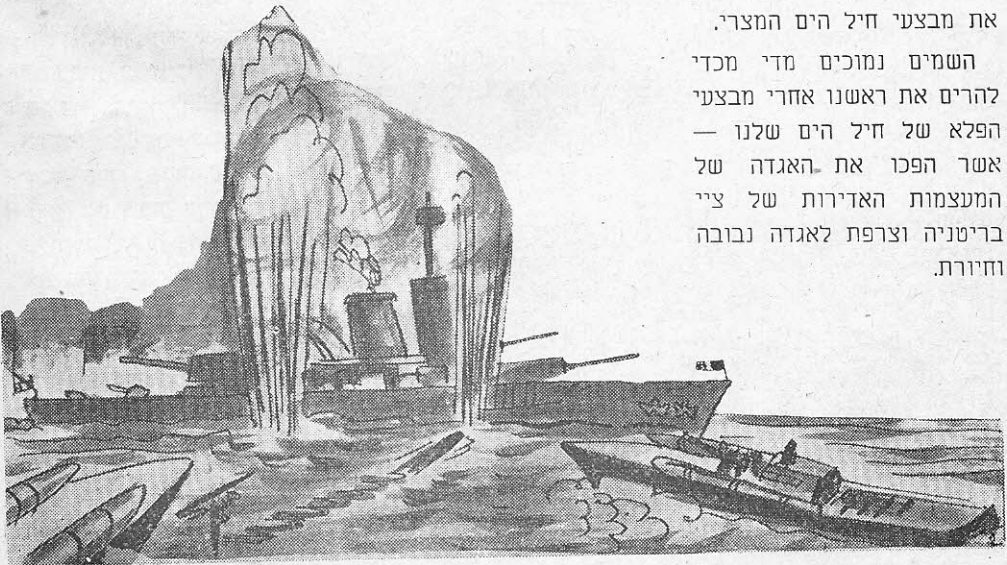
השמים נמוכים מדי מכדי להרים את ראשו אחרי מבצעי הפלא של חיל הים שלנו — אשר הפכו את האגדה של המעצמות האדירות של ציי בריטניה וצרפת לאגדה נבובה וחיוורת.

עצבי ברזל דרושים בכדי להבין ולחוש את אשר עולל הצי המצרי לצי האויב שנדחו המועצם המכה שהונחתה עליהם בים.

אנגליה ידועה מזה דורות כ"שליטת הימים" ובעקבותיה הלכה צרפת אך הם כנראה לא הביאו בחשבון את כוחו של הצי המצרי ועד היום טרם עיכלו את אשר התרחש במצרים. עד כאן אנו רואים תי"אור כללי ובלתי מחייב הבא להכשיר את מחשבתינו לשימיעת המשך הסיפור. תפקידו של הקטע הבא — יצירת מתח והתענינות בהמשך הסיפור — לפתע הופיעו, הגיבורים הענקיים בצורת סירות טורפדו מצריות והכניעו את שליטי הימים — אנגליה וצרפת. פרי גטות ענק, משחתות, סיירות ונושאות מטוסים צצו לפתע בים התיכון ובים סוף כשפניהם לפורט סעיד ומשם לסואץ, כ"אילו הם בטיול שגרתי ושקט.

הם דימו לעצמם כי אניות אלה תפלוטנה את החיילים שיצעדו במפגן מפואר לעבר קהיר. אך לעומתם צצו — הופיעו סירות טורפדו נוראות שמוטב לכנותן בשם, שדי הים, גיבורי סירות טורפדו אלה עלו במעשי גבורתם על כל דמיון ושברו כל שיאים קודמים של פעולות ימיות נועזות.

ציי האויב הוכו בתדהמה משראו את סירות הטורפדו כשעליהן הגיבורים אשר הורידו את אניות האויב למעמקי הים. סיירות ענק צללו בים סוף ומשחתות רבות טובעו בים התיכון. למעשה אנו חייבים תודה עמוקה לאנגליה, לצרפת ולישראל שאפשרו להבליט את גבורתם של אנשינו ונתנו להם הזדמנות להדגים מבצעי גבורה כגון אלה. קטע זה מסתיים בתודה על האפשרויות הנפלאות שנופתחו בפני הצי המצרי להראות גבורותיו.



בעיני העתונות המצרית: ציור טיפוסי המדגים את "הצלחות" טרפדותיו של נאצר להמון הנבער.



זכרונותיו של נאצר...

בנפח של 7000 טון והטורפדות שולחו אל לב המטרה... האנייה הצרפתית וזרק בה טורפדות שני — האנייה עלתה בלבות והחלה טובעת. בדרך כלל ספינת טורפדו אינה חוזרת — אחרי מבצע כזה שלמה, ברם ג'לאל דסוקי סיים את מלאכתו והפליג בשלום חזרה ליחידתו כשהוא עוזב מאחוריו את אניית האויב העושה את דרכה אל מצולות הים בקרבת אגם ברלס. חולית ג'לאל דסוקי המשיכה לטפל בקרבן נוסף בדמות אנייה צרפתית שניה. מפקד ספינת הטורפדו השניה סגן (מלאזם) עלי צלאח כיון טורפדו ראשון ללב האנייה, הטורפדו השני השלים את המלאכה וחיסל את האנייה.

מאחר ולמרות הכל מאוד קשה להתעלם מהעובדה שש"ל לוש ספינות הטורפדו אמנם טובעו, משאיר המחבר לכל אחד להביא את הדבר לפי דרכו: „בדרך חזרה נתקלו שלוש

משחתת נוספת טובעה ושלישית נפגעה ואז החלו יתר האניות במנסות בהלה עד שהתרחקו מסואץ ומחופי מצרים.

עתה מגיעים לעיקר הסיפור בו מתוארת ההתקפה רבת הרוח של ספינות הטורפדו:

„סירות הטורפדו המצריות הפליגו ללב הים בחפזן טרף. 3 סירות כאלה יצאו בצוואת ושוטטו בחופי מצרים, מאלכ' סנדריה עד פורט סעיד. כמפקד השייטת שימש רס"ן ג'לאל ד' סוקי. לשוא חיפשו הסירות אחרי מטרה שמנה' ועמדו לז' זור לקראת שחר, וכפי שהק' דמנו, אין זה מקובל לנהל קרב בות ימיים באור היום. ברם הגיבורים המצריים לא רצו לחזור בידיים ריקות והחליטו להתקיף אף לאור היום.

מפקד הכוח גילה בעזרת הראדאר קבוצת אניות אויב עוגנות ליד אגם ברלס. מיד נתן הוראותיו לשתי הסירות האחרות להמשיך את דרכן, לפי התכנית, ואילו הוא, דהר' בטי' רתו במהירות הבזק. הם הת' קדמו לעבר סירת צרפתית

בהמשך ניתן תאור עקרונות הלחימה של ספינות טורפדו: „סירות הטורפדו יצאו להתקיף את האויב לאור היום, דבר המנוגד לכל חוק ונוהל המ' קובלים בקרבות ים. כידוע, סירת הטורפדו קטנה פי 100 מהאנייה המשמשת לה כמטרה, צותה אף הוא קטן פי 50 ואילו חימושה קטן פי 30 לפחות. לפי הנוהג המקובל מבצעת סירת הטורפדו את פעולתה בחשך כה הלילה כדי להפתיע את האויב, אך אנשינו היו כנראה מסוג אחר ובלתי רגיל וגיי' בורינו שברו את כל השיאים בשטח זה, הם נכנסו בקרבות עם אניות ציי בריטניה וצרפת לאור היום וניצחום והביסום לאור היום.

תיאור השפעת גבורתם של גיבורי הצי על הטקטיקה של בריטניה וצרפת:

„רגשי בהלה ופחד החלו מתגנבים ללבות האנגלים וה' צרפתים אשר החלו מתחשבים בכוחות של הצי המצרי ונמנעו מלהפליג בלב ים אלא בשיירות גדולות מבטוחות אך למרות זאת הצליחו גיבורי חיל הים המצרי לחזור ללבן ולהנחית בהן מכות נאמנות.

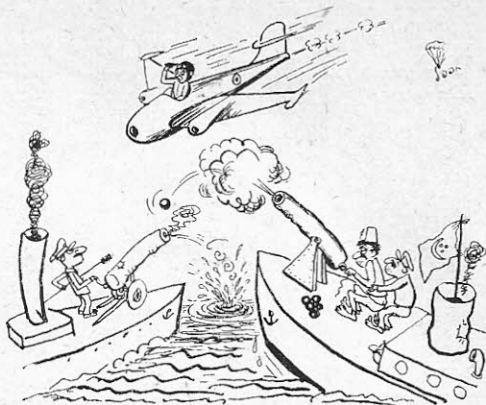
עתה ניגש המחבר לתיאור מפורט יותר בהסתמכו כמובן על עובדות ממשיות והוא מת' חיל בירת ים סוף:

„בסואץ הופיעו הפריגטות, המשחתות והטיירות הבריטיות והתכוננו להכנס לתעלה אך תותחי החופים המצריים המ' טירו עליהן אש תופת וטיבעו סירת אנגלית.

אח"כ יצאו שתי סירות טורפדו מצריות ותקפו 12 יחידות ימיות אנגליות בבת אחת...

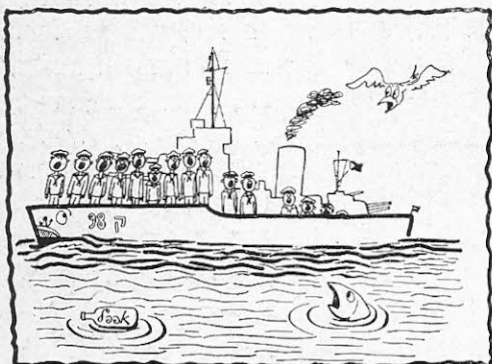
”ק־98” פוער את פיו ונדהם, למראה אניות הצי המצרי.

העתון המצרי „אל־גומהריה” אומר בדבריו, כי לאחר שהטייסים הבריטיים טעמו טעם האש



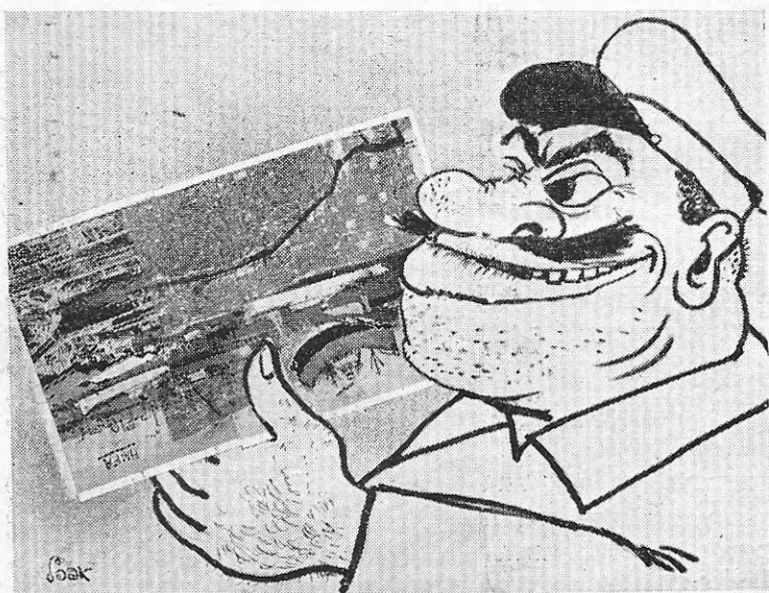
1

ה צייר אפפל, החליט לעזור לתעמולה המצרית, ולהמחיש את דבריה בציורים: אמר אל־בחר סלימאן עזאת — מפקד חיל־הים המצרי אמר: „...האויב נדהם ופער את פיו משנפגש פנים אל פנים עם אניות הצי המצרי” בתמונה מס. 2 נראה צוות האניה הישראלית



2

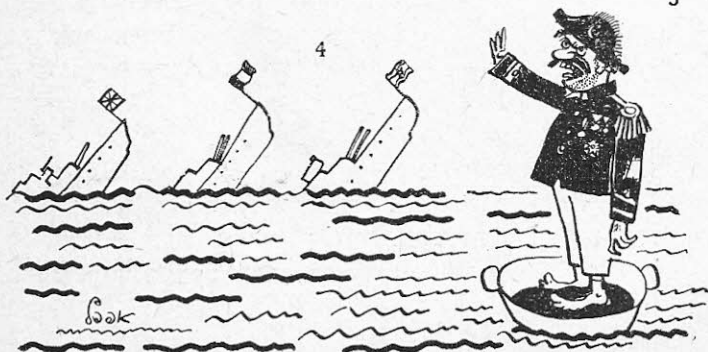
ה־נ.מ. של אניות המ־צרים העדיפו להת־אבד, מאשר להפגש שנית באוניות הצי המצרי. בתמונה מס. 1. אחד הטייסים הב־ריטיים, מתאבד, כ־אשר הוא נתקל בא־ניות הצי המצרי.



בתמונה 3 נראה קצין מודיעין של הצי המצרי בודק תצלום אווירי של נמל חיפה. היות והוא מחזיקו הפוך, מתפשט חיך על פניו הנאים,

3 והוא מודיע לעתונות „נמל חיפה הועמד על הראש לא־חר התקפת הגבורה של „א־ברהים”.

למטה נראה קצין צי מצרי בכיר, עורך „מסדר־הטבעה” לאניות קרב ישרא־ליות, ציפתיות, ואנגליות.



4

מלקות בציי העולם

עוד במאה ה־19 היו מקובלים ברוב ציי העולם עונשי המלקות, כעונשים היעילים ביותר. ארצות הברית היתה המדינה הראשונה שהתנגדה לעונשים גופניים. עוד ב־1799 חוקק בית הנבחרים האמריקאי חוק המגביל את זכותו של מפקד־אניה להלקות על גבו הערום של מלח, לתריסר מלקות בלבד. — במקום המלקות ללא־מספר שהיו מלקים עד אותו זמן. לפסק־דין של מלקות קדמה החלטת

בית־דין ימי בנידון. פסק הדין בוצע בפומבי ב־נוכחות קהל רב. את העברין היו קושרים ו־מלקים אותו במגלב בעל 12 רצועות, אשר בקצה כל רצועה — קשר. אחר רי תקופה מסוימת הוח־לף המגלב בשוט. הקפיטן אוריה לוי, י־הודי ששימש כמפקד־א־ניה בציי האמריקאי, לחם רבות לביטול עונש ה־מלקות בכללו בציי. קדם לו סנטור ג'ון פ. הל, הקפיטן אוריה לוי מדגים את המגלב, בו נהגו להלקות את מלחי צי־ארה"ב. הצי האמריקאי את עונשי המלקות כליל.



כמובן, שהתגובה המ־יידית לכך מצד מפקדת הצי היתה שלילית. היא

טענה כי לא יתכן להחזיק בציי מלחמתי ללא מערכת עונשים גופניים כבדים. ברם, מה שהיה מוזר עד לגיחוך כי פרסום החוק המבטל את עונש המלקות גרם לכך, שמלחי הצי, עליהם בא החוק להגן, שלחו בעצמם פטיציות רבות אל בית־הנבחרים בהן תבעו הם לא להכניס שום שינויים במערכת העונשים הקיימים. הם טענו כי העדר עונשים כבדים יהפוך במרוצת הזמן מלחים טובים לעבריינים ופורקי־עול.

באנגליה נמשכו ענשי־המלקות אפילו במאה ה־20. רק בשנת 1939 פנתה מפקדת הצי הבריטי לממשלה ודרשה לבטל את עונשי המלקות. כיום משתמשים בעונשי המלקות רק במקרים מיוחדים ובולטים ביותר — כגון, פגיעה בכבוד קצין, או מרד. אולם — הודות לקפיטן לוי היהודי האמריקאי — ביטול עונש המלקות שימש תקדים לביסוס המשמעת על רקע של הנוך והסברה בציי־עולם.

פרשת הטבעתה של „שארנהורסט“

מאת

קרל-הינריך פטר

בשעה 17.00 ספגה האניה מהלומה מזעזעת...
רובם של האנשים שהצליחו לעזוב את האניה
קפאו מיד במי הקרח...



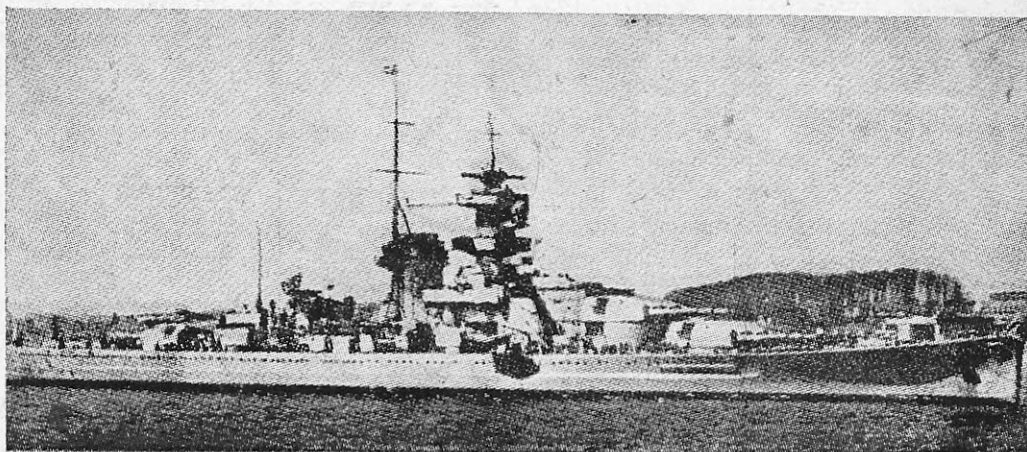
של אור-היום דומות יותר לדמדומים מאשר לאור-יום בהיר.
בשעות אחר-הצהריים המוקדמות של ה-25 בדצמבר, הפליג הכוח הגרמני מבסיסו באלטן-פיורד, ופנה לכיוון צפוני, לקראת מקום-המפגש המשוער עם השיירה הבריטית. לאחר תקופת-בטלה ארוכה בפיוורד, היה כל אחד מאנשי ה-צוות שמח לצאת לדרך. כשקצין-התותחנות הראשי, לויטננט-קומנדר בראדנברויקר, הודיע לצוות-התותחנים על מטרת המבצע, פרצה מ-פיהם תרועה ספונטאנית.

בבוקרו של ה-26 בדצמבר, נצטוו המשחתות לסייר לכיוון מערב. ה-„שארנהורסט“ שטה א-

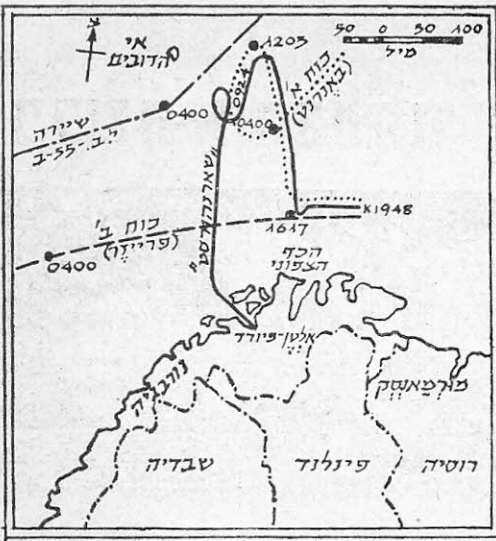
ה-„שארנהורסט“ היתה אניה בת 32,000 טון, ומהירותה המכסימלית 31 קשר. חימושה כלל 9 תותחים 280 מ"מ בשלושה צריחים משולשים כחימוש עיקרי; 12 תותחים 150 מ"מ כחימוש משני; 14 תותחים 105 מ"מ נ.מ.; וכלים נ.מ. קלים רבים. כן היתה מצוידת בצינורות-טורפדו ו-4 מטוסי-סיור. הצוות היה בן 1,900 איש.

בסוף שנת 1943 הוטל על אנית-המערכה הגרמנית „שארנהורסט“*, שלוותה על-ידי חמש משחתות, המשימה לתקוף — ובאם-אפשר, להשמיד — את השיירה הבריטית „י. ב. 55 ב“, שהובילה חומרי-מלחמה לרוסיה. הפיקוד המבצעי היה בידי „פיקוד הצפון“ של הצי הגרמני. כוח-המשימה הגרמני כולו נמצא ב-פיקודו של סגן-אדמירל ביי. מפקד האניה היה הקפיטן הינטצה, אשר נכנס לתפקידו בחודש אבגוסט 1943.

כיון שמוגד-האוויר היה מאוד לא-נוח (סירות דרום-מערביות חזקות, סופות-שלג, וים זועף), והנתונים, שעליהם התבססו התחזיות, לא היו שלמים, ניסה המפקד הראשי שבמפקדת הצי הגרמנית לבטל את הפעולה. אך כיון ש-המצב בתחזית המזרחית הוצב לפניו כנואש, ביטל לאחר-מכן את התנגדותו. מן הראוי ל-ציין כי בשטחים צפוניים, בחורף, שוררת חשיכה כמעט במשך כל היום, וגם אותן 3-4 שעות



מראה כללי של אנית-המערכה הגרמנית „שארנהורסט“.



הריהן בתחילה, אולם חזרה לאחר שעה ופנתה לכיוונה הצפוני. לאחר המגע הראשון של אנית המערכה עם הסיירות של הכוח "א" הבריטי, נצטוו חמשת המשחתות לחזור. הן הגיעו לחוף הנורבגי הצפוני ללא כל מגע עם אניות-המל"חמה של האויב. הסיבה להחלטתן זו של מפקד הכוח הגרמני אינה ידועה. יתכן שחשב כי במזג-ההאוויר ההולך-ורע בהתמדה עלולות הן משחתות להיות נטל מכביד.

באותו בוקר קיבלה ה"שארנהורסט" תש-דורת מאת אדמירל דאנין, ראש מפקדת הצי הגרמני, בה הודגשה חומרת המצב בחזית ה-מזרחית. עמדות-קרב נתפסו ע"י הצות בשעה 07.30.

המפקד הבריטי, אדמירל פרייזר, קיבל ב-26 בשעה 03.39, מברק מהאדמירליות בו נאמר, כי לפי המשוער יצאה ה"שארנהורסט" לים. אניות-המלחמה הבריטיות אשר השתתפו בקרב נגד ה"שארנהורסט" היו מאורגנות בשני הכוחות כדלהלן:

כוח "א":

— הסיירת "בלפאסט", בת 10.000 טון, מהירות 32.5 קשר וחמושה ב-12 תותחים 152 מ"מ, 12 תותחים 102 מ"מ נ.מ., כלים נ.מ. קלים ו-6 צינורות-טורפדו. צות: 750 איש.

— הסיירת "נורפוק", בת 9.925 טון, מהי-רות 32 קשר, וחמושה ב-8 תותחים 203 מ"מ, 8 תותחים 102 מ"מ נ.מ., כלים נ.מ. קלים, ו-8 צינורות-טורפדו. צות: 680 איש.

— הסיירת "שאפילד", בת 9.100 טון, מהי-רות 32.5 קשר, וחמושה ב-12 תותחים 152 מ"מ, 8 תותחים 102 מ"מ נ.מ., כלים נ.מ. קלים, ו-6 צינורות-טורפדו. צות: 700 איש. כוח זה נמצא בפיקודו של אדמירל-משנה בארנט (*).

כוח "ב":

— אנית-המערכה "דיוק אוף יורק" בת 35.000 טון, ומהירות 30 קשר, אשר חימושה כלל 10 תותחים 356 מ"מ, 16 תותחים 132 מ"מ נ.מ., וכלים נ.מ. קלים רבים. צות: 1.900 איש.

— הסיירת "ג'מאיקה", בת 8.000 טון ומהי-רות 33 קשר. חימושה כלל 12 תותחים 152 מ"מ, ו-8 בטעות רשום בתרשים המצורף, "בארנט" במקום "בארנט".

מ"מ, 8 תותחים 102 מ"מ נ.מ., כלים נ.מ. קלים, ו-6 צינורות-טורפדו. צות: 700 איש. — 4 משחתות.

כוח זה, וכן כוח א', נמצאו בפיקודו של אדמירל סיר ברוס פרייזר, אשר שימש אותה שעה גם כמפקדו הראשי של הצי הבריטי ה-ביתני. מלבד האניות הנ"ל נמצאו תחת פיקודו של אדמירל פרייזר עוד 13 משחתות נוספות, שהיו מחולקות לשלוש קבוצות. השיירה לרוסיה, אשר אותה התעתדה "שארנ-הורסט" לתקוף, היתה מורכבת מ-19 אניות-סוחר, אשר עליהן הגנו 9 משחתות נוספות.

* * *

האניות הבריטיות הגיעו בערך בשעה 04.00 למקומות הבאים (ראה תרשים):

- 1) השיירה — 45 מיל דרומית ל"אי-הדובים" כשהיא מפליגה בכיוון מזרחי, במהירות של 8 קשרים.
- 2) כוח "א" — 145 מיל מזרחית-דרומית-מזרחית מ"אי-הדובים", כשהוא שט לכיוון דרום-מערב, במהירות של 18 קשר.
- 3) כוח "ב" — 280 מיל מערבית ל"כף הצפור" נ"י שבנורבגיה, כשהוא מפליג בכיוון מזרחי במהירות של 24 קשר. כיוון שהמפקד הבריטי הראשי ציפה ב-בטחון להתקפה מצד אניית-הקרב הגרמנית על השיירה, נקט באמצעי-ההכנה הבאים: בשעה 06.20 נצטווה השיירה לסטות ל-כיוון צפוני-מזרחי, מתוך תקווה ששינוי קורס זה יקשה על ה"שארנהורסט" למצאה. כוח "א" נצטוו להקטין את הרוח בינו ובין השיירה.

המגע הראשון

אחרות יותר נראה שה"שארנהורסט" עוקבת אחר תנועות כוח "ב" הבריטי בעזרת מכ"שירים אופטיים בלבד. וכך קרה שהיא היתה למעשה "עיוורת" במשך הפעולה כולה. בעוד שבצד הבריטי יכלה כל אניה לודא בבירור את תנועות האויב בעזרת כמה מכשירי-מכ"ם. לאחר חילופי-אש קצרים אלה, הסתלקה "שארנהורסט" לכיוון דרומי, במהירות כה רבה, עד שהמרחק בינה ובין כוח "א" גדל עד כדי ניתוק מוחלט של המגע. ברם, "באלפאסט" הבחינה בעוד מועד שה"שארנהורסט" תותרת ל-כיוון צפוני. אדמירל-משנה בארנט, מפקדו של כוח "א", הניח מיד כי היה ברצונה לנסות ולתקוף שוב את השיירה מצפון. בהתאם לכך החליט להתקרב לשיירה בדרך הקצרה ביותר. יתכן שניתן להסביר כונה זו של האניה הגרמנית לערוך התקפה שניה בדבריו המליציביים של רב-אדמירל דאניץ שנתקבלו אותו יום באלחוט בשעה יותר מוקדמת.

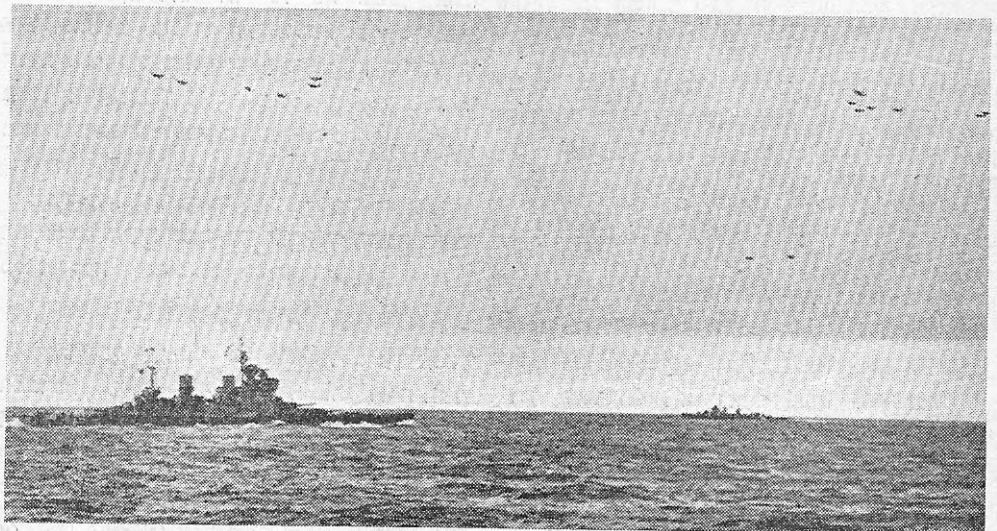
ההתנגשות השניה

בעוד שאדמירל-משנה בארנט שיפר את מצב סיירותיו ביחס לשיירה, שטה ה"שארנ-

בשעה 08.30 גילתה הסיירת "באלפסט" לראשונה את ה"שארנהורסט" על מסך-המכ"ם שלה. במרחק של 330 הקטומטרים (33.000 מטרים). המרחק שבין שתי האניות הלך ופחת במהירות. קרוב לשעה 09.20 פתחה ה"באלפסט" באש פגזי-תאורה: זמן קצר לאחר כן הצטרפו "נורפוק" ו"שאפילד" להפגזה בתותחיהן הכבדים. ה"שארנהורסט" השיבה אש רק מ-צריחה האחורי כיון שהאויב היה רודף אחריה מכיוון הירכתיים.

בשעה 09.40 הפסיקו שני היריבים את האש. האניה הגרמנית לא השיגה פגיעות. בעוד שהסיירות של כוח "א" פגעו — לפי עדות שבוריים — לפחות פעמיים ב"שארנהורסט". פגז פגע בסיפון, במרכז האניה, מבלי שיתפוצץ, פגז שני השמיד את מתקן המכ"ם שעל התורן* הקדמי, והרג חלק מצוות תותח נגד-מטוסי שעל התורן הקדמי. רסיסי-פגז פגעו בעמדת בקרת-אש הימנית הקדמית מבלי לגרום כל נזק. אך הפגיעה במכ"ם הביאה לידי תוצאות גורליות לאניה בשעת ניהול הקרב לאחר-מכן.

לא ידוע אם מתקן-המכ"ם האחורי של האניה נפגע גם הוא במשך הפעולה בצורה דומה. אולם יש להניח כי כן היה, כיון שבשעות המ-



תצלום מתקופת מלחמת-העולם השנייה: אניית-המערכה הבריטית "דיוק" אוף יורק" בשעת טריקה ליד חופי נורבגיה, בחיפוי מטוסים ומשחתות.

הורסט" בכיוון צפוני. בשעה 12.05, שעה שה-
שירה נמצאה במרחק של כ-9 מילים מש-
מאלו של כוח "א", גילתה ה"באלפאסט" את
האויב מימינה ולאחר רגעים מספר פתחה באש.
פעולה שניה זו, שנוהלה מטוח של 4-8 מיל,
נמשכה כ-20 רגע. שוב נמנע מ"שארנהורסט"
— בגלל התקפתו ההחלטית של כוח "א" —
מליפול על השירה. לפי המשוער, לא סבלה
האניה הגרמנית כל נזק בחילופי-יריות אלה.
מאידך גיסא נפגעה ה"נורפוק" פגיעה ישירה
בבסיסו של אחד מצריחי ה-203 מ"מ האחוריים
שלה, מה שהוציא אותה זמנית מן הקרב.
מחסן-התחמושת שלה הוצף מים. פגז שני פגע
בה באמצעותה, וכל מכשירי-המכ"ם, מלבד אחד,
הוצאו מכלל-פעולה. קצין אחד וחמישה ב.ד.א.
נהרגו, וחמישה אנשים נפצעו קשה. בעת ו-
בעונה אחת "שרט" פגז בן 280 מ"מ את ה-
"שאפילד". רסיסי-פגזו בגודל כדור-רגל ניקבו
את דופןה.

לאחר התקלות זו פנתה ה"שארנהורסט" ב-
מהירות רבה לכיוון דרום-דרומי-מזרחי, לעבר
חוף צפון-נורבגיה. כוח "א" והמשחתות שאתו,
שטו בעקבותיה במיטב מהירותם, והצליחו ל-
קיים עמה מגע באמצעות המכ"ם. בינתיים הח-
שיך היום שוב לגמרי, והים הפך סוער יותר.
לא ברור אם אנית-המערכה הבחינה בסיירות
הבאות בעקבותיה. יתר על כן, במשך אותו
אחר-הצהרים קיבלה ה"שארנהורסט" מן הא-
יוריה הגרמנית דוח-סיוור שלפיו שט כוח קרבי
בריטי חזק בכיוון מזרחי, כ-150 מיל מערבית מ-
מנה. כלי-השיט שאליהם היתה הכונה, היו אניותיו
של כוח "ב".

בשעה 14.30 בערך הודיעו לצות הגרמני כי
הם פונים חזרה לבסיסם, וכי אין הכונה לבצע
כל התקפה נוספת על השירה.

הקרב הסופי

משקיבל אדמירל פרייזר, על סיפון אנית-
המערכה "דיוק אוף יורק", את דוח-המגע
השוטף מאת כוח "א", שלו, היה משוכנע כי
ימצא את ה"שארנהורסט". ואמנם לא היה עתיד
להתאכזב. בשעה 16.17 נתגלה האויב הגרמני
על מסך-המכ"ם של אנית-הדגל, במרחק של
כ-25 מיל ממנה וכ-65 מיל צפונית ל"כף הצ-
פוני". אדמירל פרייזר פקד על המשחתות שלו

לתפוס עמדות כהכנה להתקפת טורפדות שת-
בוצע במערך של חצאי-שייטות. המרחק הלך-
וקטן במהירות. זמן קצר לאחר מכן נראתה ה-
"באלפאסט" במכ"ם, כשהיא שטה מאחורי ה-
"שארנהורסט".

בשעה 16.47 פתחה ה"באלפאסט" באש פג-
זי-תאורה; דקה לאחר מכן הצטרפה "דיוק אוף
יורק" להפגזה. בזה החל הקרב האחרון על ה-
"שארנהורסט" שהיה עתיד להמשך שעות. ב-
הלחמה כנגד אויב עדיף בכוחו במידה מכריעה
ומנותקת מבסיסה — היתה בריחתה בלתי-
אפשרית.

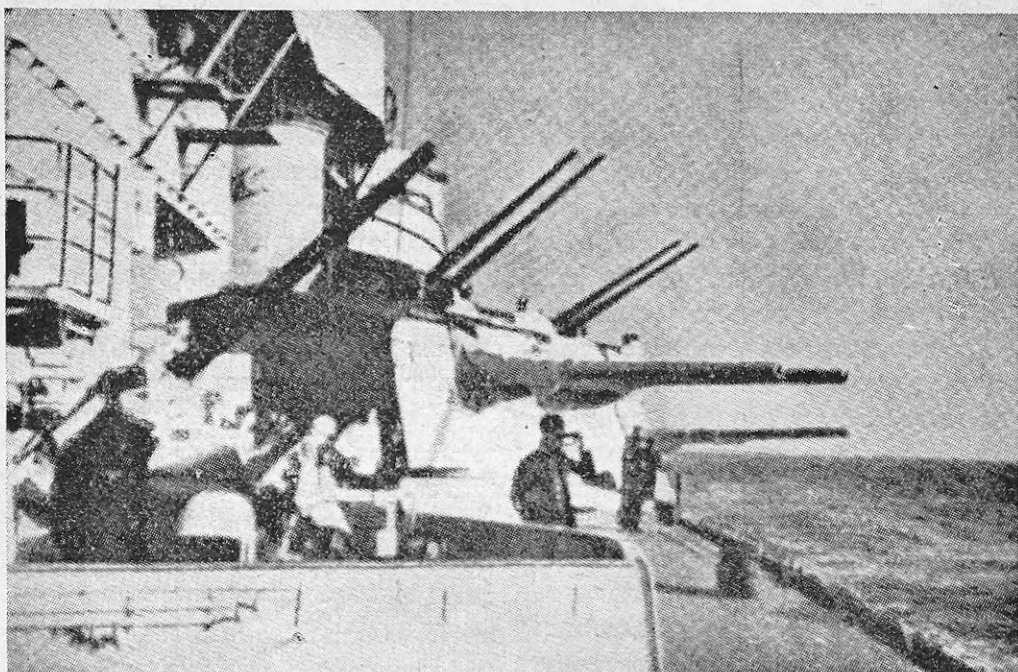
לאחר פתיחת-האש היה האדמירל פרייזר
בדעה כי האויב הופתע לחלוטין. דעה זו אושר-
רה אחר-כך על ידי שבויים. הסיבה לכך נמצאה
בהיעדר מכשירי-מכ"ם תקינים על סיפון האניה
הגרמנית.

ה"שארנהורסט" פנתה בתחילה צפונה, ו-
אח"כ מזרחה. בינתיים, הצטרפו ה"נורפוק"
וה"באלפאסט" לקרב, מצפון-מערב בתותחיהן
העיקריים. ה"דיוק אוף-יורק" השיגה כנראה,
בשלב זה של הקרב, שלוש פגיעות ישירות ב-
אויב, בחסלה את אחד הצריחים הקדמיים של
ה"שארנהורסט".

אש-התותחים של האניה הגרמנית לא היתה
מדויקת בתחילה, אולם דיוקה השתפר עם המשך
המטחים. עד אשר השיגה "פשיקו" רבות על
על אנית-הדגל הבריטית מטוח 18.500—15.500
מטר, ופגזים רבים נפלו בקרבתה. רק על ידי
שינויי-כיוון תמידיים ניצלה אנית-המערכה ה-
בריטית מפגיעה.

בשעה 18.20 לערך, ניתקו אניות-המערכה
את המגע. החל משעה זו ערכו חצאי-שייטות
של המשחתות הבריטיות התקפות-טורפדו מ-
כיוון צפון ודרום-מערב. הן הנחיתו את מטחי-
הטורפדות תחת אש כבדה של ה"שארנהורסט",
אשר בגלל פגיעה שאירעה בה יכלה להתקדם
רק במהירות 20 קשר לשעה. לראשונה ירו
ה"סקורפיון" וה"סטורד" (נורבגית) שמונה טור-
פדות כל אחת, ממרחק, אשר לא-יאומן, של
1.900 ו-1.600 מטר. אחרי-כך ירו ה"סאבאג"
וה"סאומארז" יחד 12 טורפדות. נראה כי 3
טורפדות פגעו במטרה.

החל משעה 19.00 הצטרפה שוב "דיוק אוף



חימושה המשני של „שארנהורסט” במצב הכן. התמונה צולמה בשעת נסיגתה המפורסמת של האניה דרך התעלה האנגלית, בחחילת 1942.

על ידי כתמי שמן גדולים, ומאות ראשי מלחים טובעים, עת דעכו הדליקות עליה, וכבו הזיקוקים האחרונים. כך נראה אבדן ה„שארנהורסט” על ידי הבריטים*.)

* * *

ברם מה התרחש על סיפון ה„שארנהורסט” משך שעות גסיתסה? להלן סיפורו של הר.ס.ר. וילי גאדה אשר צפה בקרב מעמדתו שעל גשר הפיקוד של האניה הגרמנית.

„...עתה התקרבו הבריטים ובחימה שפוכה. הצות נמצא כל הזמן בתנועה כדי לעמוד בפני המאורעות שהתרחשו אחד-אחרי-השני. הוכרז על „עמדות-קרב”. דקות-מספר לאחר מכן החלו פגזי-הזיקוקין הראשונים להתפוצץ מעל האניה. האויב נמצא מימיננו. אז החלו הפגזים הכבדים הראשונים חולפים בצריחה לידינו ונפלו בקרבה מאוד בלתי-ינוחה. במהרה החלו תותחי הצריחים הכבדים שלנו לענות. משפתחנו באש, פחתה מיד דת-הדיוק של תותחי-האויב, ויכולנו לראות את

(*) „שארנהורסט” קודמת, סירת-שריון, ואנית-הדגל של האדמירל גרף שפי, טובעה ע”י הבריטים במערכת איי-פלכלנד, בדצמבר 1914, ואבדה על כל צותה.

יורק” לקרב באמצעות תותחיה בני 356 מ”מ. ה„שארנהורסט” שטה עתה באיטיות, בנסותה להתחמק מהפגזים הכבדים על ידי שינויי-קורס. מרבית תותחיה נפגעו וחוסלו, או שתחמושתם אזלה. החל הקרב הקשה-לא-פחות נגד התפשי-טות הדליקות וחדירת המים. אנית-הדגל הברי-טית השיגה 10 פגיעות באויב תוך 30 דקות.

נוסף לכל אלה, שיגר אדמירל פרייזר את הסירות „באלפאסט” ו„ג’מאיקה” מלבד המש-חתות, להתקפות-טורפדו חדשות. 11 או 12 מטורפדות אלה הגיעו למטרתם, בהעלותם את סך-הכל הטורפדות שפגעו ב„שארנהורסט” ל-14 או 15. אך היא עדיין צפה ולא שקעה.

במשך התקפות אלה האירו הזיקוקים הברי-טיים באור מתמיד על האניה הגרמנית אשר עש-תה את דרכה לאיטה על פני שדה-הקטל כשהיא אפופה אש ותמרות-עשן. המאבק נגד המים ור-האש על סיפון האניה הגרמנית הפך נואש. מש-החלה „באלפאסט” בשעה 19.48 לערוך התקפת-טורפדו נוספת — נטתה לבסוף ה„שארנהורסט” על צדה והחלה לשקוע, בערך ב-16° 72° צפון ו-41° 28° מזרח. מקום שקיעתה צוין במים הסוערים

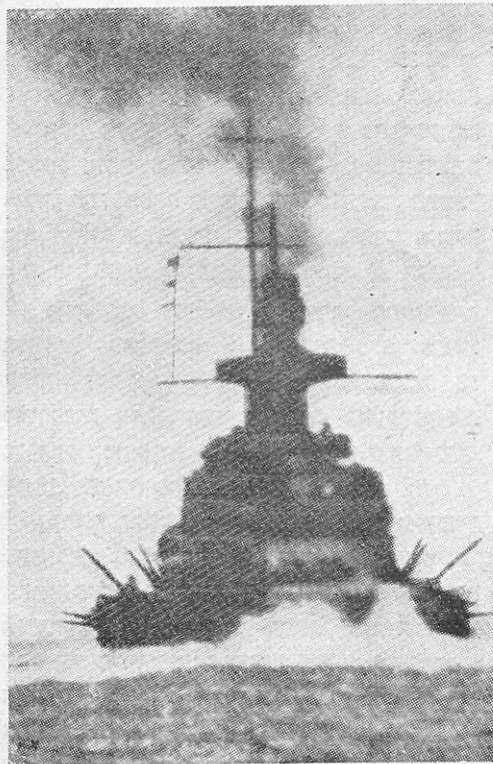
זה לא מנע ממנו לבוא לעמדתו ולעזור לי לקום. הוא שוב שאל אותי אם נפצעתי. מלבד כמה שריטות לא נפגעתי כלל. הוא שלח אותי לצריח-הבקרה הימני כדי לברר מדוע לא קיבלנו תשובה לקריאותינו. מצאתי שם רק הרוגים, ואת הצריח הרוס. לאחר כ־20 רגע, ב־19.00–18.45, נפגעה האניה על ידי טורפדו שנראה כאילו עצרה לרגע במקומה. שוב אירעה לפנים פגיעת פגז בינוני אשר רסיס ממנו עקר את המכשיר ש־מאחוריו עמדתי. אם כי הוטי אוניות הטלפון שלי נחתכו, לא נפגעתי. חבר שלי שנשלח על ידי המפקד, כדי לדווח על המצב, אמר לי להיכנס לעמדת-הפיקוד כיוון שלא היה יותר כל טעם להישאר בחוץ. פילסתי דרכי לעמדת-הפיקוד, ובה הייתי עד למאבק הנואש של אניתנו כנגד עדיפותו המכרעת של האויב. עדין התקדמנו ב־מהירות של 20 קשר. אחת המכוונות יצאה מכלל־פעולה בגלל צינור־קיטור שניזוק, והאנשים עמלו כמעט ללא־תקוה לתקן את הנזק. המהנדס הראשי דיווח כי הוא מקוה לתקן את הנזק ולהשיב את

קילוחי־הפגזים האויבים מתרוממים במרחק רב יותר מן האניה. משמאלנו, כל כמה שחיפשתי, לא יכולתי לראות כל אויב. בערך ב־16.45 פגע בנו פגז בצריח הקדמי הראשון. הושלכתי לסיפון ולרגע מנע ממני העשן הכבד כל אויר לנשימה. המפקד יצא מעמדת-הקרב לגלות מה בדיוק קרה. הוא עזר לי לקום ושאל אם „הוצאתי מכלל־שימוש“. כשעניתי בשלילה אמר לי: „השאר כאן בעמדתך. חשוב מאד שלא יפתיעונו מצד זה“. זמן־מה לאחר זאת נפגענו פגיעה ישירה נוספת במרכז האניה.

לאחר הפגיעה הקשה, נשאר צריחנו הקדמי ביותר ללא־תנועה, כשקני־התותחים מכוונים ל־ימין. מאוחר יותר נודע לי, כיון שאז הוצבתי ליד הטלפון, כי צריח „א“ אינו עונה, ואף אחד לא היה מסוגל לחדור לתוכו בגלל האש והעשן. בשעה 17.00 ספגה האניה מהלומה מזעזעת, שכאילו דחפה אותה הצדה ממסלול־נסיעתה. שיר ערתי שטורפדו פגע במרכז האניה, אם־כי לא הודיעו בטלפון דבר ביחס לכך. זמן לא רב אחרי־כן באה ההודעה: „צריח ה־15 הימני הקדמי הוצא מכלל־פעולה“.

במשך חילופי־האש שנמשכו עתה, וההפסקות הזמניות, למדתי מן הדוחות הטלפוניים כי יותר־ויותר יחידות־אויב מצטרפות לקרב. בינתיים נתקבלה ידיעה כי פגז נפל על סיפון מוסך־המטוסים, וכי המקום עולה בלהבות. כיון שמשחתת אויבת התקרבה אלינו מכיוון הירכתיים עד למרחק של כ־400 מטר, היה צורך להפנות את צריחי ה־15 ס"מ האחוריים ואת תותחי ה־10.5 ס"מ הנגד־מטוסיים האחוריים, לעבר התקפות אלו. אינני זוכר היטב את סדר־הזמנים ומספר האירועים, אולם בשעה זו בערך ספגה האניה פגיעות אחדות מתותחים כבדים. במקרה אחד כ־אילו „התנגשה“ האניה בפגז אחד וכאילו הפליגה ישר לתוכו, והוא קרע לגזרים את הסיפון הקדמי, ואני נזרקתי לאויר, פשוט על ידי לחץ ההדף, והופלתי לסיפון. המפקד, שעזב את מוצב־הפיקוד, נפצע על ידי רסיס מפגז זה.

למעשה, נפצע המפקד שעה שעזב את עמדתו המשורינית שלו כדי להתבונן לכל הצדדים. כל המשקפות הושמדו, או שלא ניתנו לשימוש.



„שארנורסט“ שטה במזוא המהירות.

מזכרונותיה של... מזנק...

מלחים מצריים — שבויים בג'יבוטי

כשנתקבלתי אצל מר טרוט מנהל לשכת האינפורמציה מג'יבוטי במשרדו אשר בבנין תחנת השידור — התרכזה השיחה על מבצע סיני ונצחונות צה"ל. תוך כדי כך הוציא מר טרוט, מבין ערימת תמונות, תמונה אחת והראה לי אותה בגאון. "יש לנו גם כן שבויים מצריים" — אמר. שאלתי: "כיצד הגיעו שבויים אלה לסומאלי?"

על כך סיפר לי כי מלחים מצריים אלה ניסבו על ידי הבריטים אשר טיבעו פריגטה מצרית בים = 10. אך כיון שלא היה להם היכן לשכנם הביאו אותם לג'יבוטי ומסרום לידי הצרפתים לשמירה. עתה התלבטו הצרפתים ולא ידעו מה לעשות עמם. ברצון רב היו נפתרים מהם בהקדם. אכן, לפני זמן מה נשלחו בחזרה למצרים.

רופא האניה נקרא לברוק, יהודיה בג'יבוטי

יום לפני בואנו לג'יבוטי הגיעה לעיר זו גב' ג, בת השבעים עם בנה בן ה-36 כדי להצטרף אל בתה המתגוררת בעיר. האם ובנה גורשו ממצרים מספר ימים קודם לכן מבלי שניתנה להם אפשרות לקחת עמם כל חפץ שהוא מחפציהם. בתם נמצאת במקום באופן עראי כיון שבעלה עובד בחברת אינקודה. הגב' ג, הגיעה לשם במצב בריאות חמור ביותר: רק לפני שבועות מספר עברה ניתוח קשה במצרים והיה חשש לחייה. טלטולי הדרך ממצרים לאתונה ומשם לג'יבוטי הורע את מצבה עוד יותר, עתה, משנודע לחותנה כי "מזנק" הגיעה למקום, בא לשאול אם יש רופא טוב באניה.

שמע על כך הד"ר ז. ח. בן ה-28 וביקש רשות מן המפקד לנסוע עם האישה ולהגיש עזרה לחותנתו. לא היו בפיה מלים להודות לרופא על עזרתו. היא לא פיללה שיום לאחר בואה לג'יבוטי יבקר בביתה רופא צבאי ישראלי ויגיש לה עזרה.

גם הרופא העובד באניה כאיש מילוי

איש ועובד בשנת שרות בקיבוץ תל-יוסף

— לא פילל כי תהא לו עבודה בחוף.

י. ק.

הכל על תיקונו, תוך עשרים עד שלושים דקות. המפקד מסר למהנדס הראשי דרך מערכת הקשר הפנימית: "עבודה למופת, חדר-מכונות! קציני האניה והצוות מודים לכם על מאמצים". האניה שינתה את כיוונה לעבר צפון כדי להימלט מה-כיתור המאיים.

אז באה הידיעה המהממת מן התותחים הכ"בדים: "התחמושת אזלה. לצריח, "ב" יש עדיין שלשה פגזים, לצריח "ג" אין אף פגז אחד!" צריח "ג" קיבל הוראה להשתמש בתחמושת של צריח "א" ולהעבירה אליו לסיפון-הירכתיים. לפני שהענינים הגיעו למצב זה שידר המפקד למטה הצי: "נלחם עד לפגז האחרון. תחי גר-מניה" טורפדות מספר פגעו בנו בזעזוע את האניה מהרטום עד ירכתים ובהשאירן אותה נוטה בזוית חמורה. אז נשמעה הפקודה: "כל האנשים יכינו את האניה להטבעה!" הפקודות הועברו בי מהירות מעמדה אחת לשכנתה. מספר טורפדות נוספים פגעו בנו — כמעט כולם בצד ימין. נטינו יותר ויותר לצד ימין. פקודתו האחרונה של מפקד האניה היתה: "עמדות נטישה! כל האנשים אל הסיפון העליון, לבשו חגורות-הצלה! הכונו לקפוץ למים!"

אחר כך האיץ המפקד בנו, בעשרים וחמישה האנשים שנמצאו על הגשר, לרדת ולנסות להציל את עצמנו. מרביתנו סירבנו לעזוב את הגשר ללא מפקד האניה והאדמירל ביי. אחד האנשים אמר בפשטות: "אנו נשארים אתכם!" אולם שני-הם הצליחו לשלחנו אחד אחד מן הגשר. לאנשים על הסיפון הורה המפקד באמצעות רמקול, לק"פוך למים. טורפדות נוספים פגעו באניה, בהגדילים את נטיתה עוד יותר. על הסיפון שררו סדר ומשמעת. כמעט ולא יכולת לשמוע מילה רמה אחת. סגן המפקד, קומנדר דומיניק, נמצא במשך מחד צית השעה האחרונה גם הוא בעמדת-הפיקוד. עתה ראיתיו, דמות גבוהה על הסיפון העליון, כשהוא עוזר בשלוה למאות המלחים שהצליחו לצאת מ-בטן האניה לקפוץ המימה. למעלה, בדק המפקד פעם נוספת את חגורות-ההצלה שלנו, ואז לחצו הוא והאדמירל ידיים בברכה אחרונה.

"אם מישהו יצא חי מתוך קלחת זו", אמרו, "ימסור שלום לבני המשפחה ויספר להם שכל אחד מילא את חובתו עד הרגע האחרון".

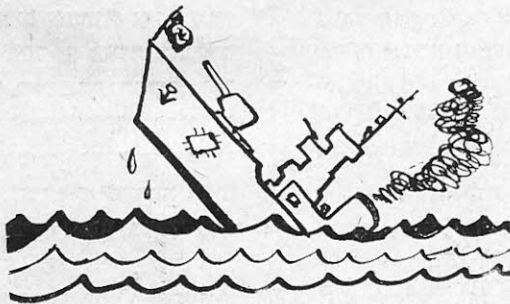
הוף, ציזה עלינו לעזוב. בהפרדה, קרא אלינו: „תחי גרמניה!“ השבנו באותה קריאה. אח"כ ה־ צית מפקד־הצרייה סיגריה והתישב במושב אחד התותחנים. הוא וסגנו מוריץ, נשארו בצרייה כש־ האניה התהפכה.

19.45: האניה התהפכה על צדה ושקעה כש־ החרטום נעלם ראשונה המדחפים. עדיין הסתובבו כשיצאו מהמים. אכן, שלושת המדחפים הסתובבו די מהר כשטבעה האניה. האניה נמצאה בתנועה עד לרגעה האחרון ממש. במים ניסו עתה המל־ חים למצוא דריסת רגל על הרפסודות. אלה ש־ מצאו מקום על הרפסודות פתחו בשיר: הורדים אינם פורחים על קברם של מלחים.

לא שמעתי במים כל קריאות לעזרה. הכל התנהל למישרין ללא כל פניקה. רובם של ה־ אנשים שהצליחו לעזוב את האניה קפאו כמעט מיד במי־הקרח.

זה היה סופה של אנית המערכה הגרמנית „שארנהורסט“. למרות הים הסוער מאד, הצליחו הבריטים להציל 36 איש מצותה האמיץ בן 1.900 איש.

הבה נשמע עתה דברים אחרונים מפי טוראי ראשון סטאטר, אשר שירת במשך הקרב באחד מצריחי ה־15 ס"מ השמאליים. "19.30: החפד לבקרת הנזקים: הכונו להטבעה!". זמן־מה אחרי כן זיעזעה מהלומה מוחצת את האניה. התחלנו לנטות לימין. פקודה מהגשר: „כל האנשים יק־ צו למים!". אז נשמעה התפוצצות אדירה נוספת. הספינה החלה להתהפך ימינה. עד אז עדיין היינו יורים: לפחות אחד מהכלים הנ"מ. של 20 מ"מ על התורן הקדמי, ואחד הצריחים 15 ס"מ. הצריח לא הופרע בירי, או נפגע, עד שה־ נטיה הכבדה גרמה למעלית־התחמושת להיעצר. האנשים ממחסני התחמושת לא הצליחו לעזוב את האניה, ובכלל: אף אחד מאנשי הצות אשר מקום שירותו היה באחד מחלקי־האניה התחתונים לא יכול היה לנטוש אותה. בעזובי את הצריח מצאתי את הסיפון מכוסה בהרוגים ופצועים. כמה מחברי — לא עזבו את הצריח. „אני נשאר במקום אליו אני שייך“ אמר אחד, אולם מפקד הצריח, ויבל־



מסע לארץ־ישראל במאה ה־16

מאת עמרם קהחי

בשנת 1522 הפליג מוונציה לארץ־ישראל הרב משה באסולה, שהיה רב בעיר פיזארו באיטליה, ולאחר־מכן ראש ישיבה באנקונה. בדרך מסעו עבר את פולה שביוגוסלביה, האי קורפו, קפריסין, תריפולי, ביירות, צידון, וצור. משם הגיע ברכיבה על גמל עד צפת. בסוף ספרו, שהוצא לאור בשנת תרצ"ח מכתבי־יד על ידי יצחק בן־צבי, כיום נשיא־ישראל, נותן הוא שורת עצות למתכוננים לעלות לארץ־ישראל, כדלהלן:

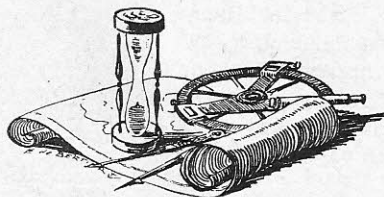
„מי האיש החפץ ללכת אל ארץ־החיים באניה בלב־ים לא יכנס אלא בגליאי ווניציאני, (1) כי הם בטוחות מקורסירי (2) ומסערתיים. ובלכתו במ יזהר לקחת מקום לשבתו, גם כי יהיה יחידי, כי כל הגליאוטי (3) יגרשוהו וינידוהו מדחי אל דחי לאמור: „לך אל מקומך ו!“, ולא יוכל עמוד. וישמר מאד שלא ישכור מקום בייבה (4) מן הפטרון, כי אם ירבו הסחורות ותמלא הייבה, גם כי יזעק וישוע ישאר באפס־מקום, וגרש יגרשוהו שומרי השער, והפטרון יאטם אזנו משמוע זעקתו. וגם כי תהיה הסחורה מועטת, השומרים מרשיעים בזה. ועוד כי לא יוכל לשבת במקומו עד שיובאו כל הסחורות, ובכל הפורטי (5) משימים סחורות, ומוציאים אותו ממחיצתו, עולה ויורד ואין לו מנוחה, ובכן, מי שהוא אחד או שניים, יקחו סקריינו (6) אחד, נמצאים מהם הרבה, לערך ד' או ה' דוקטים (7) האחד. וגם מקום הקיווירו (8) טוב למי שבני־ביתו מועטים. והמקום ההוא בזול, ה' דוקטים היה שכרו, ויש נחת־רוח מהמים והאש קרובים לשם. ומי שבני־ביתו מרובים, יקח האי־ס קנדולירו (9) מהפטרון, הוא מקום רחב סמוך לקיווירו.

אין טוב בגליאה (10) כמו מקום הקומטוי (11) כי אין שם שום מרדה ועסק, ועוד כי הקומטוי נגיד ומצוה לכל הגליאוטי, והעומד בצילו נשמר מכולם. וערך שכרותו (שכירותו) ט"ו דוקטים לפחות.

המראגונו והגלאפה (12) יש להם שני חדרים יפים בפרוה (13), וערכם י' דוקטים לאחד. גם מקום האיסקריונו (14) ככה, וטוב ויפה הוא. וכן הארמארולו (15) טוב, והוא מן הפטרון. צריך אדם להיות זריו על המים למלא הברילי (16) בכל פורטו. גם כי מן הדין משכירי־המקומות חייבים לתת מים, אין לסמוך עליהם. אם יתן אדם ב' או ג' מרצ'יל (17) לקוקן (18) יניחנו לבשל כל הדרך, ויפנה מקום לקדרתו. וכן אם יתן ב' או ג' מרקטו (19) אל הקאפיטאן דלאקווה (20) ימלא הברילי מים.

ורגילים היהודים לקבץ ביניהם א' דוקטו לתת לקומטוי שישגיח עליהם לטוב ויציל אותם מיד הרעים. כי יש לאל ידו להרע ולהטיב...“

(1) אניה וניציאנית. (GALEA) (2) שודדיים. (3) ימאים. (4) מחסן־הסחורות. (5) נמלים. (6) תא. (7) מטבע. (8) סיפון. (9) מחסן־מזונות (?). (10) ספינה. (11) רב־המלחים. (12) מיני ספינות. (13) חרטום הספינה. (14) הלב־ר של הספינה. (15) הממונה על הנשק. (16) דוד־המים. (17) מין מטבע. (18) טבח. (19) מטבע וניציאנית. (20) הממונה על המים.



הרשעים עיצב אוקו-רו

מעשה בנושאת מטוסים ואנשיה — והרהורים עליו

מאת שרונא נפני

לא נעמוד בדברים אלה על הבחינות האידיאולוגיות של מלחמת-קוריאה — כפי שהן נראות לו ל" מחבר הספר המצויץ, "הגשרים ליד טוקוריו", גיימס מיצאנאָר, אולם נוסף לשמור על עמדתנו הניטרלית, אם נקבע, לשם סקירה זאת, כי בכל מלחמה יש, "מטרות אידיאולוגיות" לכל צד מן הצדדים היריבים, ונדון בהן רק כגורם מן הגורמים שנודעת להם במלחמה השפעה גדולה על רווח-ההגייסות, ועל אופיו הכללי של המאבק. שכן להתעלם כליל מן הבחינות האלה, בסקירת ספר כזה, אי-אפשר.

הבחינה האידיאולוגית, או העדרה של הבחינה הזאת, מכונים את מהשבויתיהם ומעשייהם של גיבורי הספר מתחילתו ועד תומו. בעיני האדמירל טאראנט, למשל, ארבעת הגשרים שליד טוקוריו אינם מטרה צבאית גרידא. הוא רואה בהם עורקי-חיים המזינים צבא הלוחם בשם השקפת-עולם, ולמען אורח-חיים, השנואים עליו תכלית-שנאה, והגרועים בעיניו מן המות עצמו. והוא מבקש להוכיח למפקדי הצבא הזה כי הוא וארצו ילחמו בהם עד חרמה, לא יניחו להם לעולם להשיג את מבוקשם. "אני מאמין, בלא צל של ספק, כי בוקר אחד תתכנס חבורת גנרלים וקומיסרים (של היריב) כדי לדון בעתידה של המלחמה. ורץ יבוא דחוף ובהול ועמו החדשה, כי האמריקנים החריבו אפילו את הגשרים שליד טוקוריו. ודבר פשוט זה ישכנע את (היריב) כי לעולם לא נחלל... לעולם לא נוותר... לעולם לא תחלש דבקתנו במטרותינו". אבל הרי כרוביקר, הטייס הנשלח בפקודת האד-מירל טאראנט להפציץ את הגשרים, שואל שאלה גור-לית, הנשאלת לעיתים קרובות ב"מלחמות מקומיות" כמו מלחמת-קוריאה, שכל מעמסתן נופלת על שכם מעטים מקרב רבים: "מדוע דוקא אני?" כי מאחריו, מעבר לים, שרויה ארה"ב בשאננות. איש אינו שת שם את לבו לקוריאה ולמתרחש בה, הוא עצמו לא שת לבו אליה עד אשר גויס ביום בהיר אחד מחדש, ונשלח לשם. המרי-אוכל את לבו. מדוע נפל דוקא בגורלו להימנות על הנושאים בעומס המלחמה, בעוד



עולם סמך תמיד על האנשים המתנדבים". אין אלה כל הבעיות האנושיות והכלל-אנושיות שמעלה הספר; הסופר הצליח להקיף במאה-וארבעים וחמשת עמודיו הקצרים תקופה כבירה ומרחבים עצומים, על הסיבה והמסובב שבהם. בתמציתיות כמעט תנכ"ית הוא מבצע, באמצעות מכלול טיפוסי, התך חברתי באומה האמריקנית הגדולה, הדמוקרטית, המפונקת, הסנטימנטלית, האמיצה, האנוכית, והמשולה לעיתים לילד שנתנו בידיו צעצועים מסוכנים. בואת הצליח, ואילו בשאר הדברים התורמים לספר מעולה... אבל מוטב שנשפוט דברים אלה לפי סיפורה-המעשה עצמו. כאמור, אין הוא ארוך.

* * *

שייטת אדירה של אניות-מלחמה אמריקניות חר-רשת את הים הסוער בדרכה אל הוף-קוריאה. במר-כזה שתי נושאות-מטוסים, ובאחד מהן, בתאו הקטן והמלא מפות ומכשירים, שוכן מפקד כוח-משימה זה, האדמירל טאראנט. שני בניו אבדו לו במלחמת-העולם השנייה. דעתה של אשתו נטרפה בשל כך. הוא עצמו מוצא נוחים בשירותיו למולדת, ופורקן ליצר אבי-התו מוצא הוא באהבתו הסמויה לאנשי-צבא צעירים, נועזים וברוכי-כשרון, כבניו בעבר.

אחד מצעירים אלה הוא הארי ברוביקר, טייס-סילון בנושאת-מטוסים שבה שוכן האדמירל. בר-ביקר הוא ותיק מלחמת-העולם השנייה; לאחר שחרורו הפך לעורך-דין מצליח. נשא את נערתו האהובה ל-אשה והוליד שתי בנות. הוא היחיד בין אנשי עירו הקטנה שגויס, לפתע, מחדש, ונשלח לקוריאה. לבו ופיו מלאים מרי, אך את המוטל עליו הוא ממלא בהצטיינות.

אל נושאת-המטוסים חוזרים הסילונים שלה, ל-אהר שביצעו משימה בקוריאה. קצין שיכור-למחצה, "הבית-בירה" כינויו, מאותת להם באמנות נפלאה פקודות-נהייה. בשיפוטו ובתנועות-ידייו תלויים שלמותם של הסיפון, המטוסים והטייסים. האדמירל מתעלם בדרך כלל מהתמכרותו של "הבית-בירה" לשתייה. ש-כן הבירה הקרה שבקיבתו של הלה מסייעת לו לעמוד על תנודות האוקיינוס והאגיה, ולכוון בהתאם לת-נודות אלה את נחיתת המטוסים. תיאור זה רב הוד

אשר בני עיירתו שבארה"ב, כל תושבי ארה"ב כולה. היום בטוב ורודפים תענוגות? ואשתו ננסי שואלת אף היא: "מדוע דוקא בעלי?" ושתי בנותיו שואלות זאת שלא-מדעת, בעצם הויתן, "מדוע דוקא אבינו?" ומכאן אין אלא צעד אחד קצר אל השאלה הנצחית "היש בכלל צורך במלחמה?" וכשמעמידה ננסי שאלה זאת לפני האדמירל טאראנט, עונה הוא כי בעולם ברדעת לא יהיה צורך במלחמה, אך לפי שעה אין להמנע ממנה. אלא שסימן-השאלה הראשון עומד בעינו: "אם אין להמנע ממנה, מדוע יפול העומס רק על מועטים מתוכנו?"

שאלה זאת עשוי לשאול באותה מיד של מרירות גם איש ישוב-ספר בישראל, העומד ב,מלחמה מקר-מית" ממושכת; היין נתונים בסכנה מתמדת, רימונים מוטלים בלילות לביתו, אשתו וילדיו מתרסקים, וב-מרחק לא-רוב ממנו, בארצו, מתנהלים החיים בשובה ונחת; רק מדי פעם מזכה אותו העורף בתשומת-לב קלה בצורת מחיאות-כפיים להקרבתו — ותרומה כס-פית לצרכיו. מעטים בלבד זוכרים כי הוא שומר בגופו ובמשקו שלא יוטלו הרימונים הללו לבתי-הערים וה-מושבות שמאחוריו. המחבר מיצאנאר כתב בלעג מר, שעה שהוא מעלה (וחורו ומעלה) נקודה מסעירה זאת: "בעיר מולדתו... (של ברוביקר, אשר זה עתה פילח כדור את ראשו) היתה מכללת קולורדו משחקת אותו רגע נגד מכללת דאנאבר בתחרות הכדורסל המסורתית שלהן. ביצעים הצטופפו למעלה משמונת אלפים איש, ואף לא לאחד מהם איכפת היה מה מתחולל בקוריאה. בסאן פראנציסקו היתה קבוצת אנשים מס-יימת את הסעודה החגיגית, ומשום שמלחמת-קוריא-היא נושא להאשמה, ערכו הללו תכניה, לדפוק אותה בכל רחבי-הארץ, אך בעצם לא היה איש שבאמת נגעה המלחמה ללבו ושביקש לעמוד על מניעה, ובניר יורק היו אלפי אמריקנים נדחקים לתוך מועדוני-הילה, שם המאכלים ערבים והיין יקר, אבל כמעט לא נמצא מקום בעיר — פרט לבתי-משפחה מעטים, אשר גברים שלהם היו מעבר-לים — שנשמע בו גם הד של קורי-אה".

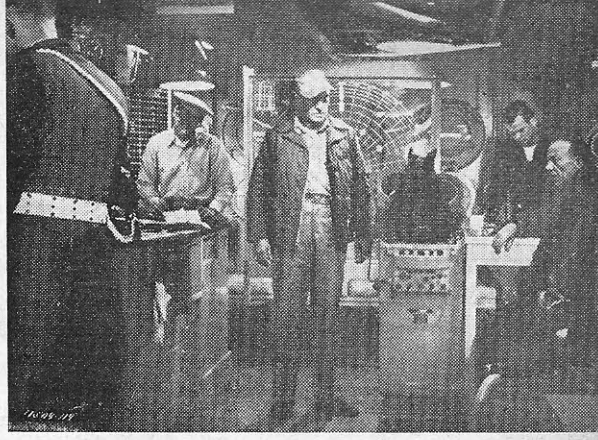
הן בנקל תוכל להחליף את שמות המקומות ש-בפסקה הזאת בשמות ישראליים. אכן, לאדמירל טאר-אנט יש תשובה גם לשאלה הזאת. התשובה אינה מס-פקת, אבל היא משכנעת למדי: "איש אינו יודע מ-עולם מדוע דוקא הוא חייב לעשות את העבודה הש-חורה. אבל כל חברה מתקיימת תמיד הודות למאמצים... כן, לקרבנותיו של קומץ מעטים".

ברוביקר הוא אחד המעטים הללו. זאת מסביר האדמירל טאראנט לננסי: "בעלך הפציץ גשר, היות והוא אחד מטובי-הטייסים של הצי, החריב שניים מעמודיו. הוא לא היה כפוי לעשות זאת. יכול היה להסתלק משם, ואיש לא היה יודע זאת לעולם, אבל יש אנשים שאינם מסתלקים. הם מוסיפים להלום, אפי-לו הועמס עליהם בדרך בלתי-הוגנת כל כובדה של המלחמה. תמיד מהרהר אני באנשים אלה כבמת-נדבים".

ולאחר שורות אחדות הוא שב ואומר לה: "ה-



קאג מתדרך את טייסיו. „השעה היא...“



לאדמירל טאראנט לא היו בנים...

שאת המטוסים כנגד כיוון הרוח מצליחה האניה הגדולה להענין עצמה בשלום בנמל יוקוסוקה. שימוש מבלה זה במנועי המטוסים מעלה את חמתם של טייסייהם, ובראש וראשונה את חמתו של ראשם, מפקד הלהק, המכונה לפי ראשי התיבות של תפקידו "קאג" (Commander Air Group).

בבית-המלון עתיר-המותרות פוגי-טאן, הנשקף אל הרהרים של יפן, הרהגעש פוגי-אמה, מתלונן על-כך קאג לפני האדמירל טאראנט. זהו רגע גורלי בחייו של קאג, אך הוא עצמו אינו יודע זאת, כי במרומי הפיקוד של הצי רואים בו מועמד רב-סיכויים להתקדמות בדרגה, ולקבלת תפקידים גדולים יותר אפילו מתפקידו החשוב כל-כך של האדמיראל טאראנט. יש להכין צעירים למען ינהגו במלחמת-העתיד את צייה של אמריקה. האדמיראל טאראנט נתבקש, אפוא, ל-המציא לממונים את חוות-דעתו: המוכשר קאג ל-תפקיד הרם? האדמיראל טאראנט מוכר כחסר-פניות, וכמפקד היודע את סודות הפיקוד. הוא לא עוד יעלה בדרגה, אבל את דעתו על העלאת-בדרגה של אחרים מחשיבים מאוד. וטאראנט מציג לקאג שתי שאלות: הסבור הוא שטטויו חשובים יותר מנושאת-המטוסים? וכלום יודעה לו דרך טובה יותר להענין את האניה בניסבות אלה?

והיה אם יודה קאג בטעותו — ועוז רוח רב נדרש לכך — לו התפקיד הרם והעתיד הנאדר, ולא — הוא יוסיף להיות מפקד-להק מצטיין ביותר, וזאת בלבד. שומה עליו להוכיח לטאראנט ולממונים על טאראנט, כי יש בו תקיפות-החלטה והתחשבות נאותה בחי-אדם. בצער רב רואה טאראנט כיצד משתמט קאג מלהודות בדבר שהוא יודע כי נכון הוא.

בינתיים מעיבה על שמחת הפגישה של משפחת ברוביקר הסכנה המתמדת בה שריו אבה-משפחה, טייס הסילון, ננסי אינה נותנת מנוח לבעלה. בעירם אין איש חש במוראות המלחמה; אין איש מקריב דבר למען המולדת או הדמוקרטיה. מדוע מופלה דוקא הרי שלה רעה? ברוביקר מביא אותה אצל טאראנט, יסביר לה הוא. טאראנט וננסי נותרים לבדם, כי ברוביקר נחפו לטוקיו, להציל מידי המשטרה הצבאית את מצילו מן הים, מייק פורני, שיצא למערכה כנגד, כל טוקיו כולה, משום שנערתו היפנית היפהפיה מסרה לבה, שהופקד עד כה בידי החסונות, לבחור מנושאת-המטוסים השניה-של כוח-המשימה. טאראנט מגולל לפני ננסי את עברו המר. אשת אחד מבניו הפכה לפרוצה לאחר שנהרג הבן, במלחמה נגד היפנים, וכעבור זמן מה ניסתה להתאבד. מאז נעלמו עקבותיה. לטאראנט יש כוונה רבה בספרו זאת. הוא חושש מפני פינוק העורף, מפני הסתרת האמת המרה מפניו; שכן לכשי-תטפח אמת זאת לפתע פתאום בפני תושביה השלמים של ארה"ב-גופא, יהיה הועזוע חזק מדי ומשבר יבוא בעקבותיו.

„אתה חושב ש... כלומר, אם תארע תקלה אצל הגשרים... אהיה אני כמו...“ שואלת ננסי.
„אולי, כאשר אנו מתעלמים מן המצב שבו אנו

הוא. צות האניה (הקורא) עוצרים נשימתם ועוקבים כמכושפים אחר הסילונים ואחר ידי המאומנות של „חבית-בירה“.

אבל שני מטוסי-סילון נעדרים, מטוסו של הארי ברוביקר נפגע ונחת על פני הים. המטוס השני חג מעליו וממתין להליקופטר שיבוא וישלה את ברוביקר מתוך המים הקרים כקרח. עשרים-דקות חיים נוספות יש לו לטייס הנופל המימה בעונה חורפית זאת של השנה. בסופן מסתיימת קפאת-גופו — והוא טובע. בהליקופטר החש להצילו יושב מייק פורני, חבוש כובע-אופרה צבוע ירוק, לצארו עטיפת-צואר בנוסח הברון פון-ריכטהופן, ומקטרת-חרס בין שיניו. ברור כי רב-החובל של נושאת-המטוסים מסתכל בעין רעה על תלושת פורנימית זאת, אולם מייק פורני רוצה שהכל יבחינו בו בבואו, כולל הטייסים שנפלו המימה.

ואמנם, למראהו נושם ברוביקר לרוחה. ברם אין בכוח ידי הקפואות לענוב על גופו את החבל המורד אליו מן ההליקופטר, וחברו של מייק פורני נאסטר, קופץ הימה ועושה זאת במקומו. הליקופטר אחר בא ושולה מן המים את נאסטר.

רבה השמחה להצלתו של ברוביקר, שכן הכל יודעים, והוא לא, כי אשתו ושתי בנותיו הגיעו ליפן וממתינות לו שם. בשורה זאת מבשר לו האדמיראל טאראנט בראיון המתקיים בין שניהם לאחר שהחזיר רופא האניה את ברוביקר לאיתנו. טאראנט, אשר בגלל השקפותיו הגלויות בענייני-צי ומלחמת העתיד סר חינו בעיני הממונים עליו, והדרך לעליה בדרגה חסר מה בפניו לנצח, רוצה כי ברוביקר יהיה ממשיתו, במקום בניו המתים. הוא רואה עתיד גדול נשקף לו בצי, ומשדלו להתגייס לצי-הקבע, אך ברוביקר רוצה לחזור לעיר מולדתו ולחיק אשתו. מה לו ולמלחמות שאין כמעט איש נותן דעתו עליהן, ונפשו למענן? הויכוח הנוכח המתנהל בין השניים מסתיים ללא סיום, ומה עוד שהבשורה המשמחת על בוא אשתו ובנותיו מאפילה בדעתו של ברוביקר על הכל-מכל-כל.

המקום הבא של העלילה הוא יפן, לשם חוזר כוח-המשימה הציני לחופשה קצרה — בת שלושה ימים. בעזרת הפעלת מדחפיהם של מטוסי-המדחה שבנו-

נתונים, גורר לפעמים הדבר תוצאות מהרירות", עונה לה טאראנט.

בטוקיו משלם ברוביקר את דמי-הגזים שחולל מייק פורני בתגרותיו, והלו מוצא מתא-העצירים. אבל לא בנקל ינתק את הגימם המקשרים אותו עם קימיקו היפה, כלתו לשעבר, והגימה החזקה מכל, לכאורה, המושכת אותו אליה, היא שמלה מפוארת שנתן לה לפני ההפלגה האחרונה. את השמלה הזאת הוא מתאמץ לקרוע מעליה בבית-שעשועים יפני, בו היא עובדת. הרי ברוביקר חוזר בשלש לפנות-בוקר למיטת אשתו במלון פוג'י-סאן. מבעד לאשנב אשר פתח לה האד-מיראל טאראנט לעולמם של הלוחמים ראתה ננסי את המניעים שהניעו את בעלה להקדיש זמן כה רב, משלושת הימים שנתנו להם לחיות יהודי, להצלת מייק פורני. היא מבקשת כי ימחל לה על שהתרעמה עליו. שעות רבות משוחחים הבעל והאשה במוראות המלחמה, המתגלמים בעיניהם בדמות הגשרים אשר ליד טוקררי.

הרי ברוביקר לא אהב את היפנים. אדרבא, ב"מלחמת-העולם השניה שגא אותם שנאת-מות. הם היו האויב ב"הא הידועה" — קופים ממושקפים מתועבים, בעלי שיני-סוס בולטות הנחשפות בחיוך אדיב וזומם, או בזעם חייתי, בהסתערות "באנזאי". והנה בחור הגזן כמייק פורני מקש לשאת לו יפנית לאשה, ובחור אחר כובש אותה מידי ומבקש לשאתה לאשה על אפו ועל חמתו של חתנה הקודם. השנים נכונים לטרוף זה את זה בגללה. האויבת מאתמול היא תכלית-חיייו של מייק פורני היום. ולמחרת היום טובלים הרי ברוביקר, אשתו ובנותיהם, באחת הבריכות הפרטיות הנפלאות של המלון פוג'י-סאן. המשפחה הקטנה מתמכרת לתענוגות-המרחץ. והנה נפתחת הדלת, והמשרת היפני מכניס פנימה, לאולם-הבריכה, משפחה יפנית שלמה — אב, אם ושתי בנות. הרי המופתע מנסה למחות באגר גלית, אולם האב היפני האדיב טובר שאין הוא אלא מזמינו להצטרף. עפרים ומנהגיו, והיפנים פושטים את בגדיהם ונכנסים ערומים לבריכה, באדיבות וביטבעיות. בנותיו של ברוביקר שוברות את הקרח, וקושרות בתמימותן הילדותית קשרי-רעות עם האורחים הלא-קראים. היש-מהר נמוגה המבוכה, שתי המשפחות מתלכדות והופכות לאחת, וצמידותן מודגשת הדגש-יתר על ידי המים החמימים המקשרים את כולם והמבטלים לכאורה כל תחום וריחוק. והלא, לפני שנים מעטות בלבד שגא הרי ברוביקר את היפנים הללו, הפציץ את עריהם והביזק את גייסותיהם. נקפו השנים, הזמן עשה את שלו, והשנאה נמוגה. אותו בוקר חורפי השיג ברוביקר בשכלו משהו מן הדברים המפותלים והמנוגדים שבני-האדם נדרשים לעשותם.

גיימס מיצ'אנאר, מחבר-הספר, אינו ממשיך לפרוט על הגימה הזאת, אבל הקורא ממשיך: העלול להתרחש כדבר הזה בעתיד הקרוב גם בין, נניח רוסים ואמריקנים? בין ישראלים ומצרים? היש איזה חוק

(* סיפונים מזוותים לא נמצאו עדיין בשימוש בעת מלחמת קוריאה.

בלתי-כתוב, הדוחף אומות, כאותם נעדי-השכונה, להחליף מהלומות קודם שיכרתו ברית-ידידות?

העלילה נמשכת בחלל-האוויר, מעל לקוריאה. הרי ברוביקר מחפה במטוסו על קאג, המצלם ממטוסו את הגשרים שליד טוקררי. עשרות תותחים נגד-מטוסים אינם מצליחים להפיל את קאג הנעוץ... התצלומים משלימים את ההכנות להפצצת הגשרים. מחר יגיוחו אליהם הסילונים.

הפחד והמרי עושים שמות בלבו של ברוביקר. אותה אש איומה של התותחים הנגד מטוסים! הוא נרדד באניה, מעמיד עצמו במבחני-אומץ, ולא בלב שלם עולה הוא בבוקר-המחרת למושב במטוס. המעוט יורה אותו אל-על; כבר אין לו מנוס מן הגשרים שליד טוקררי; אבל מזג-האוויר הושיעו אותו יום. ערפל חסם את הגישות אל הגשרים. אי-לכך מקבל להק הסילונים של קאג הוראות לשנות את כיוונו ולחוש לעזרת גודו דרויס-קוריאיני המתמוטט בפני התקפת "הצפוניים". את הסילונים הבאים לקרה-חזית פוגש מטוס-מדחה פיושן של הצבא ומכוונם אל מטרות שונות, ביניהן גם תותחי-היריב. הסילונים מתוללים תמורה מהירה במצבו הנואש של הגדוד הדרום-קוריאיני. שמות עושים הם בגייסות-היריב הנעים להתקפה. מטוס-המדחה הישן נראה נלעץ בעיני ברוביקר, הדור אה במטוס הסילון החדש במהירות קרובה למהירות-הקול; אבל כאשר נפגע המטוס הותיק באש תותח צפוני ועולה בלהבות, נתפס הרי ברוביקר לחמת-זעם איומה: הוא מסתער על התותח הזה פעם ור פעמיים — צולל כמעט עד לוע-התותח ממש, ומבחיין בצות-התותח המשטע לגורים בכדוריו. אבל בהתרחקו שב התותח ויורה, מסרב להכנע. באלחוט שומע ברוביקר את חברו הטייס מעיר: "גם להם יש דם".

סכנות תותחי-הנ"מ (משוּמָה אין סילונים ור שאר מטוסים של היריב מופיעים בספר) כאין וכי אפס הם לעומת סכנת הנחיתה על הסיפון העולה ויורד של נושאת-המטוסים שבים הגועש. אחד המטוסים אינו נשמע לאותותיו של "חבית-בירה" ור נתקל במחסום-הנילון, המבדיל בין המטוסים האחרים החונים על הסיפון לבין חלק הסיפון המיועד לנחיתה (* במקום מחסום הנילון הגמיש מותקן ארעית מחסום מוצק, בבוא תורו של ברוביקר (מחוסר דלק הותר לו לנחות מיד, או לקפוץ המימה) מבכר הוא לסמוך על לקראת טיסת הצלה — מיק פורני מצטייד בצילינדר.



„חבית בירה“, ונוחת, כשאך כפסע בינו ובין המות האיום.

אחר כך, מתחולל דבר מוזר לכאורה. האדמיראל טאראנט משדל את ברוביקר שלא יצא להפציץ את הגשרים! הוא מנמק זאת במשבר-העצבים שאחו ב-ברוביקר לפני טיסת-אתמול, אך לאמיתו של דבר אין הוא אלא חס על חייו. וברוביקר אוטם אזניו משמוע. „זכור לך מה שאמרת לאשתי על האנשים המתנדבים המצילים את העולם? ראיתי שני אנשים כאלה. שער-רותיך סומרות בראותך אנשים כאלה בפעולה...“ — אומר הוא לאדמיראל טאראנט, ומספר לו על העזתו של קאג בשעת צילום הגשרים, ועל התנהגותו של מאכך-המטרות שבמטוסי-המדחף המיושן, והוא מוסיף בלחשיה, „אין לי איפוא, ברירה. אני מוכרח לטוס מחר“. כי את אשר יכלו לעשות אחרים, יוכל לעשות גם הוא. זהו כוחו של המופת האישי במלחמה. כשאין כמעט שום מניע אחר — לא אמונה בצורך המלחמה, ולא הרגשת נאמנות למולדת מתנכרת, — לא נותר לך אלה המניע החזק מכל: המופת האישי של חבריך, שולח גם אותך קדימה.

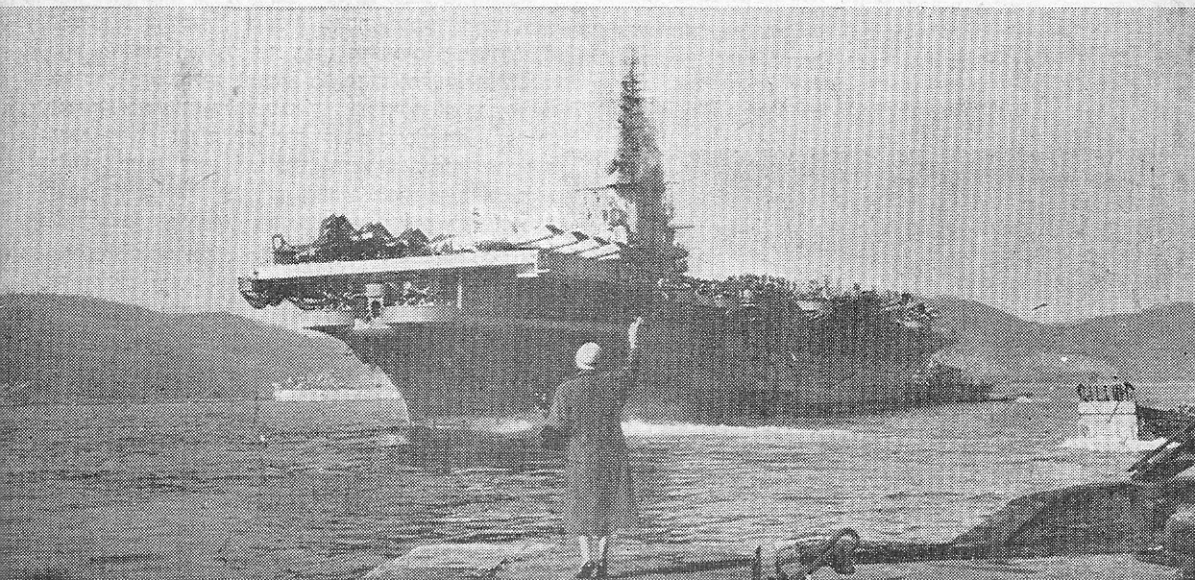
„התקיפו! התקיפו! התקיפו!“ צועק קאג באל-חוט, בחוג הלהק למחרתו מעל להרי טוקורי. ארבעת הסילונים הראשונים צוללים על עמדות התותחים הרגד-מטוסיים המגינים על הגשרים. ארבעת הבאים אחריהם מונקים מטה, לגשרים, בפיקודו של קאג. אחריהם באים ארבעה בפיקודו של ברוביקר, ומשי-מתם להלוט בגשרים, אם הגל הראשון לא יצליח להחריבם. מטוס אחד נפגע ומתרסק בלהבות אל צלעי הר. שנים מארבעת הגשרים מסרבים ליהרס. הסי-לונים תוקפים אותם שוב. בבוא תורו של ברוביקר הוא רואה כי כבר אין צורך לצלול — הגשר האחרון מתמוטט. הסילונים מסתערים על מטרת-המשנה — מחר-סניאספקה שבריהוק לא רב מן הגשרים. הם זורעים שם הרס וחורבן. ברוביקר שומע חבטה מוזרה במ-טוסו, ויודע כי נפגע. חברו, הטס מעליו, מודיעו כי הוא מאבד דלק. לברוביקר תקוה אחת — להגיע בכמות הדלק שנותרה לו הימה, כי שם יחלצו ההליקופטר.

אלא שהוא נאלץ לנחות לפני הים, על אדמת-קוריאה, בצדם של הצפוניים.

מכאן ואילך אנו עדים לדרמה מרעישת של עצמה צבאית ואחות-לוחמים, אשר יקשה לקרוא הישראלי להשיגה בשכלו, מחמת אמצעינו המצומצמים באויר. חברו של ברוביקר מוסיף לטוס מעליו ללא התחשבות בכמות-הדלק שלו, והורג בצלילה נהדרת שני „צפור-ניים“ המחפשים אחר הטייס שנחת. הוא אינו זונח אותו אלא לאחר שמופעים במקום מייק פורני ונאסטור בר-הליקופטר שלהם, ונוחתים ארצה להציל את ברוביקר. נאסטור נהרג במקום, ואילו מייק נספח אל ברוביקר בעמדה הארעית של הלז — בור-צואה. ההליקופטר עולה באש. ארבעה מטוסי-מדחף אמריקנים באים לגונן עליהם. הללו צוללים מעליהם ללא-הרף, ומונ-עים את הצפוניים מלהתקרב, למרבית-האסון יורים הם גם במשפחת איכרים פשוטה — אב אם, ושני ילדים, שניצבו בריחוק-מקום, לראות במתרחש. ברוביקר כואב על כך. הוא משה לנגד עיניו את שתי בנותיו שלו, וברגע זה ממש מפלה כדור יריב את ראשו.

כאן מסתיים, בעצם, סיפור-המעשה. מותו של ברוביקר אינו מעורר בנו רחמים גדולים עליו. כל מלחמה תובעת את קרבנותיה; הוא נפל כראוי ללוחם, אם כי יכול היה, לפי עניית-דעתו של הסוקר הישראלי, שלא ליפול בקרב, אלא רק בשבי. לא יהיה הקורא הישראלי שותף לדעתו, ולדעת מייק פורני, שהצפור-ניים לא ישבו טייסים שנחתו (שהם חומר מצוין למר-דיעין) אלא יהרגו מטעמי נקמה. אין זאת כי כל אחד ואחד רואה מהרהורי-לבו... ואכן, ניתן לומר כי המחבר נטל לעצמו זכות מספרים, והתקין את העלילה כך שתהא נוחה לצרכיו יותר משתהא קולעת לכל האמת. והואיל וצרכיו נכנסים לתחום אותן הבחינות האידיאולוגיות, שהחלט בראשית הסקירה כי לא תעמודנה לדיון, הרי שלא נדון בהם, מאידך-גיסא, מעורר הספר בלב הקורא מחשבות רבות והקבלות אחדות לתנאינו ומסיבותינו שלנו. זוהי יצירה המעוררת אותנו למחשבה, על כך עלינו להיות אסירי תודה למחברה.

מחזה רגיל...





נמצא הצי רב ה-
עצמה שהביס את צי
יפן: 20 נושאות מ-
טוסים, גדולות וק-
טנות, 8 אניות-מע-
רבה ומספר רב של
סיירות. תריסרי משר-
חתות, פזורות על פני
האוקיינוס בשלושה
כוחות-משימה גדו-
לים. מקום המפגש ל-
תדלוק מוחלף שלוש
פעמים בחיפוש אחר
ים שקט יותר; הצי

הצי האמריקאי השלישי, הגדול בציים שהפליג
איי-פעם בימים, עשה דרכו באוקיינוס השקט, גאה
ובוטח בכוחו, אחר נצחונותיו המפוארים על הצי
היפני ב"קרב המפרץ לאייט", ובאיי האוקיינוס ה-
שקט. זה עתה עשתה השייטת דרכה, מהמערכה
באי לוונג, מזרחה, אל עבר מקום תדלוקה מחדש.
הכרותו של מקארטור, "חזרתו!" נשאה ב-
צהלה ברחבי העולם ובאופק נראו ניצני הנצחון.
אכן בטח הצי השלישי בעצמו ובשל בטחונו
זה נשא בעונשו. חזק הסערות חסר הרחמים —
תנ"ך הימאים מאז ומעולם — נשכו, ובסערה
שקמה עליו, אבדו יותר אנשים מאשר ברבים
מקרבות האוקיינוס השקט.

אדמירל האלסיי, שר-
הניף דגלו על אנית
המערכה "ניו-גרסי",
היה עיף לאחר שיט
של 36.000 מילים ו-
95 ימי-פעולה (85
מהם בים), וניסה ל-
נוח מ"האיום המת-
מיד" ומ"נטל האחר-
יות".
"....לקח לי זמן רב
עד שמתחתי רפ-
תה" רשם בספרו
"סיפורו של אדמירל
האלסיי".

השלישי מקיים מגע עם 24 מיכליות-צי לגדולות
המשרתות אותו, ועם היחידות המחפות עליהן,
והתדלוק מתחיל על אפס ועל חמתם של המשר-
ברים הזועפים. תביעותיו החמורות של הקרב,
הסיוע הנדרש על ידי אותם גייסות הרגלים ה-
לוחמים במינדנאו, אינם מתירים כל ויתור ל-
טבע — גם אם אכזר הוא.

ה"ניו-גרסי" שידרה למיכליות ול"כוח-המ-
שימה 38" — נושאות המטוסים שבפיקודו של
סגן-אדמירל, ג'הן ס. מק'קאין, — את מקום
המפגש לתדלוק: "14°50' צפון 129°50' מזרח",
נקודה אשר מקומה כ-500 מילים מזרחית ללוונג.
בלילה שבין ה-16 וה-17 בדצמבר התגעש הים,
והשתררה ההרגשה שלפני סערה. סגן-אדמירל
קארני, ראש המטה של האלסיי, ציין ביומנו
"הפרעה טרופית כלשהי במזג האוויר ממזרח
לנו", אולם איש לא שיער שהסערה תשנה דרכה
ותחלוף על פני נתיב השייטת. הן היפנים היו
האויב, ולא הים האכזר; צי גדול זה, שלא היה
דומה לו בדברי הימים, בז לאיתני הטבע.

המשחתות — אותן ספינות קטנות "המרק-
דוח" בכל מצב של הים, ואשר הן ריקות עתה
כליל מדלק לאחר ימים של שיט מהיר — ניגשות
בבוקר לצדן של המיכליות וספינות המערכה.
אולם האוקיינוס אינו רוצה בכך; אין בין המי-
כליות הגדולות ו"פחיות השימורים" — המנסות
לינוק דרך צינורות את מזונן מן המיכליות — אלא
פיסת מים לבנה וטרופה. אחדות מהן מספיקות
לגמוע כמה מאות גלונים זו מזו בטלטלה פראית.
המשחתת "האל", מקבוצת הלוחמה הנגד-צוללית,
מעלה בקשיים רבים 40 שקידואר על ספון
אנית המערכה, "סאוט-דקוטה", אולם הדואר
לשלושים אניות אחרות בשייטת אינו נמסר
לתעודתו; הים פראי.

יום ראשון ה-17 בדצמבר. השחר הפציע קר-
דר וחורש רע; הים רוגש, הרוח מהירה ובלתי-
יציבה, האניות חורקות וזועפות. על פני מאות
מילים של אוקיינוס, מפליג הצי השלישי; תרניו
וסיפוני המראתו משתוחחים וטובלים בים, ו-
תרניו הגיגים על פני האופק בקשתות רחבות. כאן

11.07. המשחתת "ספנס" סמוכה מימינה ל-



צינורות התדלוק של ה"ספנס" ניתקים.

„ניו־גרסי“, לשם תדלוק. 11.28. הן הצינור הקדמי והן הצינור האחורי ל"ספנס" ניתקים.

„ביוקאנאן" מנסה להעִביר טייסים באמצעות כיסא־מלחים מטלטל אל CVE-18 נושאת־המטוסים המלווה „אלטאמאה" — אולם הים סוער מדי. נושאת־הליווי „סאן ג'אסינטו" שואבת 172.000 גלון מהמיכלית

„מונונגאהלה" לפני שמופיע ביומן, בשעה 13.31, הצינור, הפסקת התדלוק בגלל מזג אוויר בלתי נוח. עצמת הרוח — 26 קשר. ברומטר — 29.74. טמפרטורה — 82. ראות — 5 מילים. הים — עצמה 4.

בשעות־אחה"צ המוקדמות, מצוה מפקד „הצי השלישי" על הפסקת התדלוק, קובע כיוון צפון־ני־מערבי ואח"כ כיוון דרומי־מערבי, בנסיון להמלט ממרכז הסערה שמקומו לא נקבע בבירור. הברומטר נופל, הרוחות מיבבות; שוררת הרגשת העופרת המחניקה והמעיקה, כאילו הונח זה „יד־על־פני־שמים", אך הצי השלישי ממשיך להפליג במערך שיוט — המשחתות סוככות על „הנערים־הגדולים", התותחים הנגד־מטוסיים ב"מצב „הכן", אנטנות המכ"ם סובבות, מחפשות, בולשות ...

* * *

יום שני, 18 בדצמבר. הצי השלישי נע בים רוגש, כשדרישות הלחימה מכתיבות לו את תנ־עותיו. אולם הסערה אינה מתחשבת בצרכי המל־חמה והופכת את מאמצי האדם לאין. הלילה מב־עית; על המשחתות מועפים כלי־אוכל ומטבח־מ־טלטים אנה ואנה... והישנים נצמדים לדרגשיהם, אולם תנועת גליו האדירים של האוקינוס המת־קומם הולמת בספינות מטלטלת אותן, והופכת את השינה לטרופה ומענה. הברומטרים נופלים בהתמדה, גשם שטיפותיו מעובות יורד בסילור־נים, אפרורית החלל וקצף הים מגבילים את הראות; שמירת־מערך קשה — לעתים גם בלתי אפשרית. הרוחות הולמות וסותרות; התקדמות השייטת הולכת וקשה.

אולם מטה השייטת לא הגיע לידי כל הסכמה אודות מיקום מרכז הסערה; עד עלות השחר לא נוכח הצי השלישי כי הוא נמצא בדרכו של אבי־אבות הטייפונים. ואילו מיכליות השייטת, משחתות הליווי ונושאות־המטוסים המלוות מ־קבוצת המשימה 30.8 — במרחק־מה צפונה ומז־רחה מן הגוף העיקרי, נמצאות הישר מול כיוון סערת ה"טיפון" האיומה.

השייטת מצטוה לשנות את כיוונה ב־180 מעלות, דרומה, אך מאוחר מדי; זעף הסערה ניתך עליהם.

0400 — 0800 משמרת הבוקר. „נאנטאהלה" (מיכלית) — מטלטלת בכבדות וטובלת עמוק.

„אלטאמאה" (נושאת־ליווי) — מזג הא־ויר הגרוע מאפשר לה לשמור על מקומה במבנה רק בקירוב.

על סיפון ה"דיואי", (משחתת) מדוח קצין הסיפון למפקד, כי הברומטר נפל ב־7 נקודות בין השעות 0700 — 0800. הים כה זועף, הרוחות כה עזות; פיקוד ה"דיואי" מוצא לבלתי אפשרי להסתובב ולתפוס מקום חדש במערך, בהתחלף כיוון השיירה.

בבוקר, דוחות־הדלק ממשחתות רבות, מד־איגים ומבשרי־רע. לכולן היה מעט דלק ביום הקודם, כמה מהן אף הריקו את מי־המלח ממי־כליהן כהכנה לתדלוק. המשחתות הקלות, „רוכ־בות גבוה" על הגלים, והיציבות פוחתת.

„יארנל" מודיעה כי נותרו לה רק 20 אחוז מהדלק; „וודארבורן" — 15 אחוז; „מאדוקס", „היקוקס" ו"ספנס" — 10—15 אחוז.

0800 — 1200 משמרת לפני הצהריים. עצמתה הגונחת של הרוח — איומה; היא צווחת ומיללת, שואגת ומזועזעת, חובטת ומש־ליכה. הים רועש, זועק כמטורף; האניות שקועות עמוק במים — מוטות על ידי הרוח, מזדעזעות ועזועים עזים, עולות על פני משברים עצומים, יורדות, נחבטות ומטלטלות. קבורות עמוק תחת טונות של מים, מתרוממות בכבדות מזרועות ה־קצף והמלח. סילוני־גשם עזים ניתכים ושכבות עננים שחורים מונעים כל ראות יעילה. הצי ה־שלישי מפוזר, רק מעט מאניותיו רואות זו את זו. רק על מסכי המכ"ם מבהיקים שברירי־אור

המראים את כל עצמת האדם המפוזרת בערבוביה פראית.

המיכליות העמוסות במלוא קיבולן, ספינות המערכה הכבדות ונושאות המטוסים הגדולות יותר נאבקות קשה על קיומן, אך סכנת מות אינה נשקפת להן; לעומתן, נושאות־הליווי הקלות ו־המשחתות נאבקות ממש על חייהן, וכל משגה עלול להביא לאבדן. המלחמה מנוהלת עתה כ־נגד טבע ולא כנגד יפנים; אף המלחים יודעי ה־קרבות תמהים ונפחדים, איש מהם טרם חש ו־שיער כי אכן עלולה לקום סערה מעין זו.

המאבק נמשך. ספינה אחר ספינה נופלת לתוך הבקיעים המאיימים. ההגה אינו נעתר יותר להגאיו.

08.20 — המשחתת „דיואי“ — מאבדת את

השליטה על ההגה.

08.45 — נושאת המטוסים „אלטמהאה“ —

„מנוף נייד על סיפון המוסך נקרע מעוגניו וגרם נזק לשלושה מטוסים. הרוח והים מתקרבים לעצמת הוריקאן. האניה נאבקת קשה ונוטה עד כדי 25—30 מעלות.“

דקות ספורות לאחר מכן, נותק מטוס מ־קישוריו המשולשים בשעת נטיה של 45 מעלות, נחבט במגדל הפיקוח, עלה באש ודליקה החלה להשתולל. הברומטר נפל במידה שילוד־אשה טרם ראה כמות. הימאים לוחמים באש, בעוד הרוח שורקת ומד־הנטיה מראה 45 מעלות. אנשים לוחמים באש שעה שקרוניות הובלה לפצצות ניתקות ממקומן על סיפון־המוסכים. אנשים לוחמים בה, שעה שקיר מים ירקרקים חותך כמפתח־שימורים את דלתות הפלדה הנעות, שעל סיפון המוסכים. אנשים לוחמים בה, בעוד הרוח והים עוקרים את דוכן תותח 20 המ־מ השמאלי הקדמי ומשאירים אותו תלוי. אנשים נלחמים בה, בעוד סירת המנוע נישאת על ידי חומת־מים; בעוד פצצות שוברות את כבליהן במחסן ומחליקות על פני הסיפון; בעוד ג'יפים וטרקטורים, מנוף ושבעה מטוסים נחבטים ומועפים מסיפון ההמראה אל תוך הים המתערבל. אולם לבסוף, היה הים זה שכיבה את האש, כשם שהיה הגורם שהצית אותה.

במשך היום אוזלים לרושמי היומנים מלות התואר המפריזות שבלשון הציית. אניות אחדות רושמות כי הברומטר מראה 28 אינץ', — ירידה

מפחידה: „דיואי“ קוראת את הברומטר שלה בגובה של 27.30 אינץ'! יתכן שזו הקריאה הנמוכה ביותר שנרשמה אי־פעם בעולם. המיכלית „נאנטאהלה“ ויחידות אחרות מקבוצת התדלוק, שנמצאו צפונית מזרחה מהגוף העיקרי, ב־קרבת מרכז הסערה, מציינות מהירות־רוח של 124 קשר. הרוח משנה במהירות את כיוונה ב־נשבה מצפון ומדרום מזרח וממערב כפי ש־עושות כל הסופות הסיבוביות — וגודלת בעצמתה עד לכוח 17, הרחק מעבר לאותה אמת־מידה ימית עתיקה של המלחים — מידת באופורט — שהג־דירה את עצמה 12 כשיא כוח הרוח.

הצי השלישי מפוזר עתה, ושמירת מקום היא דבר בלתי אפשרי. מפקד הצי השלישי הנמצא על סיפון ה„ניורג־רסי“, נטש מזמן את תכניתו לתדלק את הצי באותו יום, ביטל בצער את המשימה את הצי באותו יום, ביטל בצער את ורושם ביומן המלחמה שלו את דוחות האסון: 08.41 — „וואספ“ דיוחה על סירת הצלה מ־שמאלה, שנראו עליה 3 אנשים.

09.07 — „אינדפנדנט“ דיוחה על אנשים בים.

09.11 — „מונטריי“ דיוחה כי בגלל הטלטר־

לים החזקים, ניתקו מטוסים ממקומם על סיפון המוסכים שלה ועלו באש.

09.42 — „קוואגליין“ דיוחה כי איבדה את

השליטה על ההגה.

10.12 — „ויטקונטיין“ דיוחה כי מטוס „קינג־

פיישר“ אחד הושלך לים.

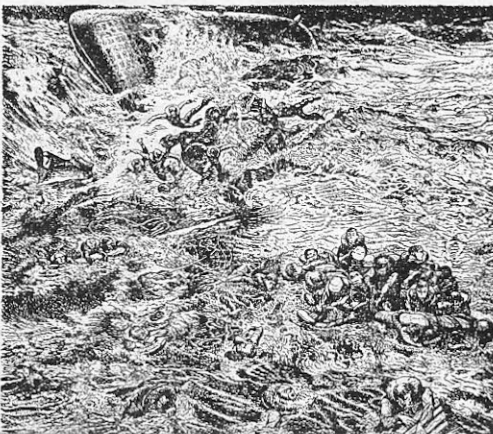
11.28 — „קייפ אספרנט“ דיוחה על אש

בסיפון ההמראה שלה...

האניות — גדולות כקטנות — מעונות ומ־

אומצות, נחבטות ונמחצות. האנשים המומים מ־אימי הטבע. כולם חוגרים חגורות הצלה, ואיש אינו נמצא על הסיפונים בעמדות מגולות. שרי־

סופה של המשחתת „האל“...





אחת מאניות העזר האמריקאיות בשעת הגיע הטייפון לשיאו...

„לעבור לקורס חדש כדי להקל על עצמה“. ה־מפקד מפעיל את המנועים הימניים מלא אחורה, ואת השמאליים במהירות של 20 קשר קדימה, אולם הרוח המיבבת אינה רוצה בכך; „סאן ג'אסינטו“ נופלת לתוך גיא, בין שני גלים, ונוטה על צדה עד ל-42 מעלות. מטוס ניתק על סיפון המוסכים מקישוריו, ומתנגש בחבטה במטוסים אחרים — כל אחד מהם אסור בארבעה עשר קישורי תיל וחבל לטבעות פלדה בסיפון, אך הם מנתקים את אסוריהם, וכל מטען הסיפון מטלטל מצד אל צד כשהוא „שובר ומנתץ את כל צינור רות האויר וצינורות ההפלטה, העוברים דרך סיפונים המוסכים“. חלקי מנועים וציוד כבד אחר שהוחסן על סיפון המוסך ניתק ממקומו ונחבט לתוך הדפנות; מים מהולי שמן מחליקים את הסיפונים; קיטור פורץ בשריקה מהצינורות הרפרוצים; מערכת כיבוי האש, שניזוקה על ידי השברים, מתיוזה מים ללא כל אבחנה על משטחי הסיפונים; מיים הולכים וגואים בחדרי ההסקה ובחדרי המכונות, כותצאה מצינורות האויר הפרוצים; המאיידים יצאו מכלל שימוש; תנורי המטבחים כבויים; המצפן הגירוסקופי האחורי אינו פועל; כבלים השמליים חתוכים.

רים כואבים וגופים נחבלים מהצמדות לסמוכות והתחבטות בדפנות; אומללים רבים מקיאים בגלל מחלת הים; אולם אצל מאות אנשים משר קיטה האימה את הרגשת הסבל של הקיבה. הנטיות העזות והררי המים האיומים — 70 רגל משרשן עד רכסן — מטילים אימה, אף על המנוסים ביותר, אולם רובם ככולם בוטחים באיתנות באניותיהם.

המית הסערה מטביעה את כל שאר הקולות; אלף צלילים לה לסערה — צליל הבס של סכנה אורבת, הסופרנו של כבלים מתוחים עד כי הם הומים כמיתרי קשת. ומעל לכל נשמע רעש האניות המעונות והגונחות, הנאבקות לקיומן. הדלק אוול והולך. הנסיונות לשמור מקום, או לשנות כיוון על-מנת להקל על הטלטולים, פירושם לכמה מהן — אבדון. המשברים כה גבור הים, הרוח כה חזקה, עד כי השליטה על כמה מהמשחתות, הקלות יותר, אובדת לחלוטין; כל הציירופים שאפשר רק להעלות על הדעת, של הגאים ומנועים, אינם מצליחים להוציאן מהשקעים שבין הגלים; האניות מושלכות ומטולטלות ומגולגלות על ציודן על ידי הרוח והמים — ונסחפות, ללא כל שליטה, לפני הרוח.

חלקן של נושאות-הליוי הקלות והמלוות שפר רק במעט על חלקן של המשחתות; על סיפון ה„סאן ג'אסינטו“, „מונטריי“, „אלטאמהאלה“ ואחרות, גולשים מטוסים ומחליקים; הריסות נחבטות בחריקה מדופן לדופן; סיפוני המוסכים הפכו לשאול של להבות ומתכת נתוצה, של אש רוח ים.

השכם בבוקר, במשמרת הבוקר, מנסה ה„סאן ג'אסינטו“ שבפיקודו של קפטן מייקל ה. קארנודל,

זו מלחמת אדם בים, אך האדם גובר; צותי בקרת הנזקים וכיבוי אש קושרים עצמם לחבלים משולשים מתקרת המוסך, ומטלטלים ומחליקים כמטולטלות ענק על פני הסיפון החלקלק, כשהם מסכנים את חייהם כדי לקשור ולחזק את גוש ההריסות המחליק, הגונת.

ב„מונטריי“ נעזבים חדרי ההסקה מס. 1 ו-2 בשעה 09.14, בגלל עשן כבד מדליקה בסיפון המוסך; תחמושת מוכנה לשימוש מושלכת לים מסכנת התפוצצות; הדודים מופעלים על ידי צותות מצומצמים המשתמשים במסכות חמצן; התפוצצות מאייד דלק קוטלת ימאי, מלח אחר נלכד על ידי הלהבות ונשרף למות, שלישי נחנק על ידי העשן; רבים אחרים נפצעו.

המשחתת „דיואי“ מעונה כמעט עד מות. במשך משמרת הבוקר, כשהסערה מיבבת כרוח רפאים, ודוחות האבדות זורמים אל הגשר, רושם בקושי קצין תורן של המשמר ביומן הסיפון:

09.50 — „דיואי“ דיוחה למפקד קבוצת המשימה 30.8 כי היא אינה נתונה יותר לשליטה וכי שינתה מקומה במבנה — מימין לשמאל. נטיות כבדות



גרמו הפרעות כבדות להספקת הניקה במשאבות השמן...

10.06 — המפקד ציוה למלאות כליל את כל מי-כלי הדלק השמאליים. 30.000 גלון דלק נשאבים לצד שמאל. הנסיות לצד הן עד 50—40 מעלות. 10.20 — אבדה השליטה על ההגה מן הגשר; מפעילים את ההגה מחדר ההגה האחורי. קשרי ה"טלפון החלו להנתק. אבד קשר המכ"ם וקשר הרדיו הבינספינתי עם שאר השייטת... עצמת הרוח והים גוברת, הברומטר יורד.

11.02 — הרופא מדוח על נפגעים רבים כתוצאה מנפילה.

11.30 — המנועים הראשיים הפסיקו לפעול — במרכזית הטלפון הראשית חל קצר בגלל חדירת מים למלח. הכוח החשמלי פסק לפעול, כן כבו ה"אורות. "גדוד דליים" בחדר האוכל, ועוד אחד בירכתים שומרים על רמת מים נמוכה.

11.30 — נותק כל הקשר ואבדה כל שליטה מן הגשר. האויר מלא בלי הפסק, עד לגובה של 200 רגל או יותר, בקצף מלוח. הראות — אפס. מטחי קצף מלוח חודרים לכל מקום וגורמים לקצר בכל החיבורים החשמליים... מים בגובה 8 אינץ' בכל חדרי המגורים. כל האנשים נצטוו להשאר בצד שמאל. הנסיות והחבטות נעשו גרועות יותר. מד הנטייה הגיע ל-73 מעלות ימינה ונעצר לשניות מספר. התרנים והארובות חגים, מטלטלים ועלולים כל רגע להנשא עם הרוח. כיוסי של שלוש תיבות תחמושת מוכנה, נקרע על ידי הרוח ו-80 פגזי 5 אינץ' נופלים לים, כל המחיצות הדקות של האניה נמחצות פנימה: מצד ימין על ידי לחץ המים, מצד שמאל על ידי לחץ הרוח.

11.45 — מהירות הרוח מוערכת ביותר מאשר 100 קשר.

כל האנשים פועלים באורח הראוי לציון, במיוחד אין כל בהלה.

אולם, עם בוא הצהרים, ה"דיואי" חיה עדיין, נצחון אדם על איתני הטבע.

לא כן המשחתות, "מונאגהן" ו"ספנס". "מונאגהן", בעלת שנים עשר כוכבי-קרב על גשרה, שבעת קרבות, למן פירל הארבור ועד מפרץ לאייט, מתקרבת — ללא ידיעת השייטת — לקצה, בהמשכו של אותו בוקר סחוף-רוחות.

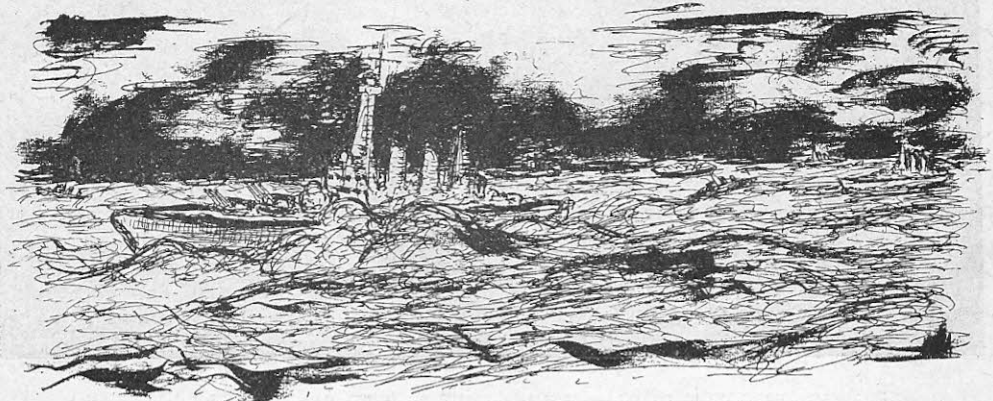
היא נשמעת ונראית במטושטש, פעם אחרונה, לאחר שעברה רק מחציתו של הבוקר.

09.36 — "מונאגהן" למפקד קבוצת המחשימה 30.8 — "איני מטוגל לפנות בכיוון המותוה. ניסיתי מהירות מלאה, אבל זה לא הולך".

10.07 — "מונאגהן" אל "הובבי" — "הכיוון 1400, 225 ירד".

לאחר מכן... דממה...

1500 טונות הפלדה של "מונאגהן" מתוחות ומאומצות, טובלות במים ירוקים, אך אין כל רמז לאסון. רק כאשר שאגת הטייפון מכסה על כל קולותיה של הספינה הגונחת, מטה הרוח מאוד את ה"מונאגהן" על צדה הימני. היא נאבקת ומנסה לשוב ולהזדקף — ומצליחה, אך באיטיות ובקושי. באולם המלחים נצמדים ארבעים או



חזקה ימינה, ושוב מזדקפת וניצלת מן השואה.
 בסביבות הצהריים, מתאכזרת לה הרוח מאוד;
 „מונאגהן” נוטה בכבודת לימין — 30, 40, 60,
 70, מעלות; היא נשכבת בעייפות על צדה ומחכה
 למותה, בתוך מערבולת של מים לבנים ולקול
 צוחות שדי הסערה. עמה — 18 קצינים ו־238
 מלחים.

חמישים איש למוטות וסמוכות ומתפללים, בדממה
 או בקול רם:
 „אל תעזבנו, אדוננו. אלוהים, ישר אותה!
 ישר אותה!”
 אט אט מזדקפת האניה.
 „תודה, אלוהים אדירים.”
 האורות כבים; חשיכה משתררת, שוב נטיה



אחת המשחתות האמריקאיות בשעת הטייפון... אניה זו — למרות מצבה הקשה, לא טבעה.

„ספנס“, 512, טובעת בערך באותו זמן, ושוב מבלי ידיעת השייטת. ממיליה של „ספנס“ הוצאו מיהים כהכנה לתדלוק; היא קלה ו„רוכבת“ כפקק על הגלים האיומים הגבוהים כהרים. המנור עים פוסקים מלפועל; בלוח החיבורים החשמליים חל קצר בגלל הקצף העף ברוח; הספינה נוטה עד 72 מעלות ימינה — ונשארת במצב זה. האורות כבים; המשאבות נעצרות — לב הספינה גווע לפני שגופה מת; היא נסחפת ברוח. בשעות לפני הצהריים; קצין האספקה של האניה — לויטננט אלפונזו סטפן קראוצ'ונס, שעתידי היה להיות ה־קצין־הניצול היחיד מ„ספנס“ — ישב על הדרגש בתאו של המפקד ושוחח במתיחות עם הרופא. הטיה „איומה“ השליכה אותו על גבו כלפי הדופן „בתוך גשם של ספרים וכל מיני דברים“ שניתך עליו. הוא זחל על ברכיו וידיו על גבי הדפנות (שהיו עתה אופקיים כרצפה) של המסדרון והצ־ליח לצאת על הסיפון בדיוק לפני שהאוקיגוס פרץ פנימה והטביע את האניה. הוא ועוד 70 אנשי צות, מצליחים להתרחק ממערבולת הספינה הטור־בעת — אולם „ספנס“, 2000 טון פלדה ו־60.000 כוח סוס, הודברה.

12.00 — 16.00 משמרת אחר הצהריים.

משמרת אחר הצהריים מביאה לספינות מספר, הפוגה קלה, ולאחרות שיא יאוש. הצי מפורר מאוד על פני האוקיגוס הרוגש. בין השעות 11.00 ו־14.00 של אותו יום מגיעים „משברים כהרים“ אשר סדרם מופרע על ידי רוחות משתנות, ומטים את האניות בזוויות שעוד לא היו כמותן.

לגבי „האל“, משחתת 350, זו שעל סיפונה עדיין נמצא רוב הדואר של הצי, משמרת אחר הצהריים של ה־18 בדצמבר 1944, עתידה להיות המשמרת האחרונה שלה.

מיכליה של „האל“ מלאים דלק עד כדי 70%, מצבה טוב יותר מאשר זה של אחיותיה הקלות ממנה, אם כי אין עליה כל משאמים. אך הסערה אינה סובלת כל התנגדות; בהדרגה מפ־סידה „האל“ במאבק, המכ־ם שלה יוצא מכלל שימוש; קשר הרדיו הבינספינתי אינו פועל; סירת המנוע מרוטשת ואינה קשורה יותר למק־מה; מטעני עומק ניתקו, והספינה אינה נענית ל„כל צירוף אפשרי של הגאים ומנועים“, והיא ממש „נסחפת“ לפני הרוח והים כשהיא מטלטלת בין הכיוונים 180—100.

זמן מה אחר הצהריים, כשהיא מתגברת על הרים נישאים, נוטה הספינה על צדה בטלטולים ארוכים־מחליאים, וקצין המשמרת הצוער „הועף באויר“ משמאל להגה, עד לחלקו העליון של הצד הימני.

אולם ללויטננט־קומנדר ג'יימס אלכסנדר מ־קס עדיין יש תקוה... „האניה החזיקה מעמד ברע מכול, ובאיום שסערה כלשהי עלולה לגרום“.

אך הרוח גוברת עד למהירות המשווערת. של 110 קשר; „עצמת הרוח מטה בתמידות את האניה על צדה הימני ומחזיקה אותה שקועה במים, עד אשר הים זורם לתוך תא ההגאי עצמו“.

בשעה מוקדמת אחר הצהריים — קרוב לודאי לפני 13.00 — הגיע זינוק הים הגועש עד לצד שמאל של הגשר, ולויטננט־קומנדר ג'יימס אלכסנדר־דר מרקס הצעיר יורד מעל ספינתו ההפוכה — פיקודו הראשון — לתוך ים „חבוט ומתקצף“, ים וועם ופרוע, להוט לקפד חיים, עד כי הגורות ההצלה נקרעות מעל גבם של הניצולים המעטים... המשחתת „דיואי“, מצליחה להחלץ במשמרת הבוקר, — אם כי מוכה כמעט עד מות.

בשעה 12.30, נישאת ארובה מס' 1 עם הרוח, ונופלת על צדה כערמת גרוטאות, בהניחה פצע פעור בסיפון הראשי ו־400 ליטראות קיטור מת־מלטים מצינור המשרוקית הפרוץ בשאגה מזועזעת, המתערבת בקולו המטורף של הטייפון. הארובה הנופלת נושאת עמה את מנופי סירת המנוע; הקלה זו של המשקל העילי וראית הנולד של המפקד במשמרת הבוקר, שעה שהכביד את הצד הגבוה, צד שמאל, במרבית הדלק שלו, קרוב לודאי שהם שהצילו את האניה. אף־על־פי־כן, מים ירוקים שוטפים על פני צד ימין של הגשר, בעת שהאניה נוטה ימינה בזווית משוערת של 80 מעלות — והיא ניצלת — כנראה בשביל לספר על כך לעולם. קרוב לודאי שזו האניה הראשונה בהסטוריה הימית שניצלה מ„טלטול“ כזה.

בשעה 13.00 יורד הברומטר עד לגובה המשו־ער של 27.30 אינץ' — המחט כבר ירדה מלוח המספרים — אחת הקריאות הנמוכות ביותר בהס־טוריה הארוכה של סערות.

אולם הטייפון כבר כילה את כוחו; בשעה 13.40 מראה הברומטר עליה קלה, ובי־14.39 נחל־שת הרוח עד למהירות של 80 קשר. הרוח דוהרת בעיגול במשך שאריתו של אותו

יום, ה־18 לחודש, על פני מרחביו הפתוחים של האוקיינוס השקט. הרוחות עדיין מיבבות, הספינות עדיין מתחבטות, האוקיינוס עדיין נבוך, ואפילו הגלים עדיין גדולים ומפחידים, אך הטייפון הגדול כבר חלף. מאחוריו, השאיר את הצי מפוזר ומנופץ, עם נזק בלתי־מצופה — כפי שאדמירל האל־סיי ציין אחר כך — מאשר בכל זמן שהוא, מאז הקרב הראשון באי סאבו. ניצולי „מונאגהן“ האל“, ו„ספנס“ מעטים עד כדי חמלה; משחתת הליווי „טאבאר“, שנשארה ללא תרנים, אוספת בשעה 10 אותו לילה, את הניצולים הראשונים מ„האל“ ומספינות אחרות — בתוכם לויטננט־קומנדר מרקס, שאיבד את פיקודו הראשון ביום לאחר שקיבל אותו. „טאבאר“ מצילה ב־20 לחודש, עוד 10 מפליטי ה„ספנס“ שנמצאו על סירת הצלה; אניות אחרות — שהידיעות בדבר הטביעות נפוצו בין כולן — סרקו את האוקיינוס ומצאו קומץ מלחים עייפים ופצועים אשר תמיד יבינו, יותר מכל אדם חי, את משמעות זעמו של הים.

* * *

הטייפון הגדול של ה־17 וה־18 בדצמבר 1944, עלה ב־790 הרוגים או נעדרים; 202 מ„האל“,

כ־256 מ„מונאגהן“ (ששה בלבד ניצלו), 317 מ„ספנס“, שלושה נהרגו ב„מונטריי“, והרוגים או נעדרים מאניות אחרות. יותר מ־80 איש נפצעו; 146 מטוסים הושלכו לים או ניווקו ללא אפשרות תיקון. אניות־המערכה איבדו מטוסים וציוד, אך לא סבלו כל נזק רציני; אצל נושאות המטוסים הגדולות נפגעו מתקני המכס והדלתות הנעות של סיפוני המוסכים; אולם האניות הקטנות הוכו ואיבדו את כל כוחן. מבין נושאות הליווי הקלות סבלו „סאן ג'אסינטו“, „מונטריי“, „קופנס“, „קא־בוט“, ו„לאנגל“ נזקים קשים; רשימת נזקי ה„מונ־טריי“ כיסתה תשעה עמודים גדולים בכתב־מכונה צפוף. הסיירות „מיאמי“, ו„באלטימור“, נושאות המטוסים המלוות, „קייפ אספרנס“, „אנציו“ ו„אל־טמאהה“, המשחתות ומלוות המשחתות, „אלוין“, „דיואי“, „ביוקאנאן“, „היקוקס“, „באנהם“, „דונ־אלדסון“, „הלוין ר. נאומן“ ו„דייסון“ — נזקקו כולן לתיקונים גדולים. רק תשעה כלי־שיט סבלו נזקים קלים יותר.

הצי השלישי נכנס, ללא סדר, למפרץ־אוליפי, לשם תיקונים והתארגנות, לאחר קרב בקשה שב־טייפונים שהשתולל אי פעם בהסטוריה.



צי הסוחר בימי חרום

(סוף מעמוד 29)

מדי דרושה היתה או מידה רבה של חזון־מעוף וראיית העתיד כדי להתגבר על ההיסוסים הטבעיים והמובנים וכן השיקולים העסקיים, אף שהמצב בעולם הספנות הצדיק תוספת אניות והשקעות בענף זה. למותר להוסיף כי לגבי ישראל, הים הוא הגבול הפתוח היחידי; אפילו מצב זה ישתנה לטובה וגבולות יבשתיים ייפתחו, מטעמים בטחוניים וכלכליים יש לחתור לצי־סוחר, גדול ככל האפשר, למרות הסיכון הרב הכרוך במשימה כזאת.

ארגונית בעיקרה; במידה שמשמעת ותיאום מלא יקוימו עם בעלי האניות, אפשר יהיה להשתמש באניות הנודדות לצרכים מיוחדים בלי לפגוע יתר על המידה באינטרסים העסקיים של הבעלים וקופת המדינה. אמנם הפרת חוזה הוא דבר חמור, אולם במצב שבו קיים ביקוש ניכר לאניות חדשות, מהירות וחסכוניות, בעלי המטענים נוטים לסלוח ולשכוח. עוד לפני שנתיים־שלוש חשבו כל תכנית להרחבת יתר של צי הסוחר הישראלי כנועזת



but promises."
n Islander particu... those...
mas... as... use... be...
mol... ac... for example... hav...
ers suddenly bob up on crowded
end of a long underwater endurance

"I'm glad they're on our side," he said.
The adm... is probably no gl...der... an the...
a more... "When a...
er, packing heavy equipment, to handle a very
technical job at the other end, he's got to like the



אספקת לודייה

הצי השישי בים התיכון

המאמר דלהלן התפרסם לא מכבר בשבועון האמריקאי הידוע "ניוסוויק". בגדל תוכנו המעניין הוא מתפרסם ב"מערכות ים" ללא קיצוצים, אם כי תוכנו משקף כמובן גישה אמריקאית מובהקת.

הימית" של ארצות הברית פועלת באזור המסוכן ביותר בעולם.

עמוד התוך של הצי השישי

"דיוס מיוס! היא צוק-גיברלטר שהפליג ליפו" אמר ספרדי מוכה-תדהמה, משהתבונן בהר הפלדה האפור המחליק מהאטלנטיק לתוך הים התיכון. "איזו מין חתיכת-ברזל!" העיר קצין ימי אמריקאי.

פליאתם היתה מובנת. לא ראה אדם לפני-כן דבר הדומה לאנית צי ארצות-הברית "פורסטל", בת 59,650 טון, נושאת-מטוסים האדירה ביותר של אמריקה, והאניה הגדולה ביותר בעולם הנמדצת בשרות.*

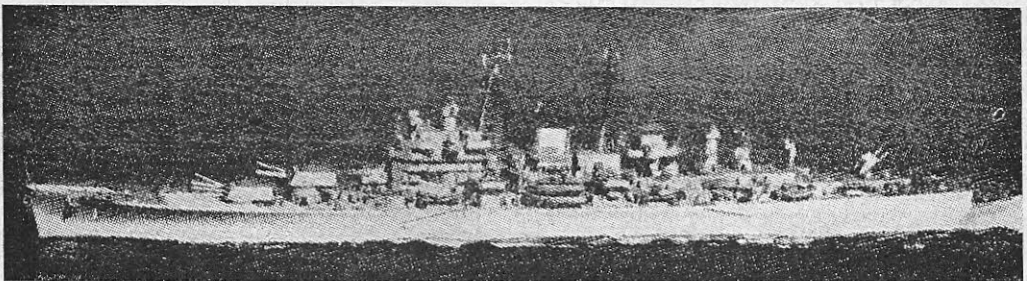
* אנית-אחות של ה"פורסטל", והיא ה"סאראטוגה" הולכת-דוגשלת במספנת הצי בניו-יורק. ארבע אניות נוספות דומות תמצאנה בשירות לשנת 1960, והצי האמריקאי תובע את בנייתן של שש יחידות נוספות. תקציב הצי לשנה הנוכחית בן 10.7 ביליון דולר, יחייב בניית נושאת-מטוסים אטומית ראשונה. שלטונות הצי מקוים כי בשנת 1980 תהיינה הגדולות שבין אניות-המלחמה ה-אמריקאיות כולן מותנעות ע"י כוח אטומי.

"תורת איזונהואר" למניעת תוקפנות במזרח התיכון, פירושה התחייבות מפורשת להשתמש בכוחות המזוינים של ארצות-הברית, אם, וכאשר ידרשו.

לאיזה כוחות מזוינים הכוונה? קרוב לודאי שהכוונה ל"צי השישי" — כוח בעל עצמה בלתי-רגילה, וחדיש בתכלית, המורכב מ-50 אניות-מלחמה, 265 מטוסים, ו-25,000 איש — המבוסס בים-התיכון בטוח-גישה אוירי אל כל "נקודה חמה" במזרח-התיכון, והאוצר בתוכו כוח-הלם קטלני יותר מאשר זה אשר נודע לכל כוחות ארצות-הברית גם יחד בזמן מלחמת-העולם ה-שניה.

באיזו מידת תכליתיות יכול צי זה לעכב את הרוסים? האם יכול הוא למלא תפקיד חשוב בחסימת הדרך בפני השתלטות סוביאטית "מבפנים", או במניעת מלחמות מסוגן של "דליקות מקומיות"?

בסקירה הניתנת להלן, יבחנו כתביו של "ניוסוויק" בושינגטון, ובצי השישי עצמו, את הבעיות החיוניות הללו, ויספרו כי "המשטרה



סיירת הקליעים האמריקאית, "בוסטון", המשרתת כיום בים התיכון.

מיליון דולר, להטיס כל 22 שניות 4 מפציצים סילוניים בני 35 טון כ"א. מפציצים אלה מדגם „דאגלס, סקייווירור“, חדישים דרמנועיים בעלי מהירות של יותר מ־600 מיל לשעה — יכולים להגיע למרחק של 1400 מיל ללא צורך בתדלוק. בזאת הוגדל ב־400 מיל טוחם הקודם של המטוסים־מבוססי־האניות, והוכנס כל המזרח התיכון ונתח נכבד מרוסיה המערבית לתוך קוטר ה־„הרבצה“ של הצי הששי.

קליעים אבטומטיים

אין זו תוספת־הכוח היחידה שנוספה בזמן האחרון לצי הששי. אנית־המערכה החדשה, בת 45.000 טון „איאובה“, החליפה את הסירת הכ־בדה, בת 13.500 טון „מאקון“; נושאת־המטוסים „לייק צ'מפליין“ בת 33.300 טון החליפה את ה־„ראנדולף“ כמורכן הצטרפה לצי גם ה־„בוסטון“, סירת־הקליעים הראשונה בעולם. במתקני־הטלה מוזרים נושאת ה־„בוסטון“ עשרות קליעים מודר־כים מדגם „טאריאר“ מבקשי־מטרה המסוגלים לעוט על המפציץ המהיר ביותר ולהשמידו.

הצי הששי חמוש בעוד שני קליעים מונחים: „רגיולוס“, בעל־הכנפים, קליע־שטח המסוגל לטוס 500 מילים לאחר שיגורו מנושאות־מטוסים, מ־סיירות, או אפילו מצוללות; „סיידווינדר“ הקט־לני, הנורה ע"י מטוסי־קרב נגד מטוסי־האויב.

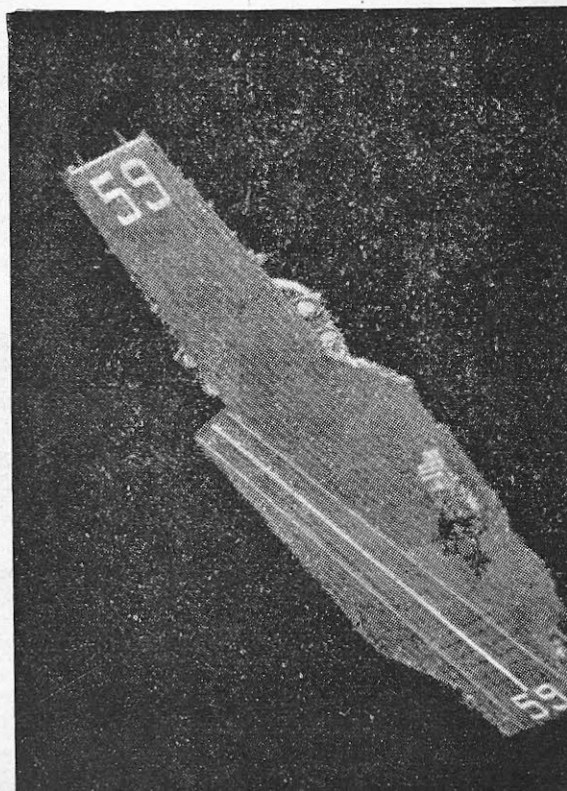
שלטונות הצי האמריקאי שוב אינם שומרים יותר בסוד את יכולתו האטומית של הצי הששי. הן ה־„טאריאר“, והן ה־„רגיולוס“ מסוגלים לשאת ראשי־נפץ אטומיים; טייסי הצי אומנו היטב בטקטיקה של כלי נשק „מיוחדים“ (דהיינו גר־עיניים). לחטיבת צבא־הצי המוגברת (1800 איש) אשר ביס־התיכון יש, או יהיו בקרוב, תותחים אטומיים לשימוש במבצעי־הסתערות אמפיביים, ובפעולות יבשתיות. הצי נמצא תמיד במצב הכן להנחתת התקפת־נגד, תוך שעתיים לאחר קבלת הפקודה לכך מושינגטון, ממפקדת האמנה ה־אטלנטית שבפריז, או ממפקדת כוחות בעלות־הברית בדרום־אירופה, שבנאפולי.

ברם יכולת־ההתקפה בקנה־מידה גדול היא רק אחת מסגולותיו הרבות והשונות של הצי הששי. הוא נכון באופן תמידי להגן על אזרחי ארצות־הברית ובעלות בריתה או לפנותם, כפי שעשה ל־1720 איש בימי משבר־הסואץ. זאת

משהטילה עוגן, התנשאה ה־„פורסטל“ לגובה 19 קומות (187 רגל — כ־62 מטר — בהשוואה לצוק גיברלטר הסמוך בן ה־1396 רגל). אורכה מהחרטום עד לירכתיים 1036 רגל — 345 מטר ויותר — ורוחבה במרכזו — 252 רגל (84 מטר) ובמלים אחרות: די מקום בשביל להחנות על סיפונה גם את ה־„קווין מארי“ וגם את ה־„קווין אליזבת“ גם יחד.

בלשון של חוגי־הצי הגבוהים, „פורסטל“ הוצבה באופן „גרתי“ אל הצי הששי שביס־התיכון, למשך חמשת־ששת החודשים הבאים. לאמיתו־של־דבר מציין בואה תוספת־עצמה רבת ושמעות מבחינת הזמן בו בוצעה לכוח האמרי־קאי שבאזור המזרח התיכון חסר המנוח. כוח זה מיועד בראש ובראשונה להרתעת כל תוקפן אפ־שרי, אך ועם זאת הוא רב־עצמה במידה מספקת בשביל להנחית, אם יהיה צורך, את התקפת־הנגד ההרסנית ביותר בתולדות הציים.

ה־„פורסטל“ שהחליפה בצי הששי, את נר־שאת־המטוסים „קוראל סי“ הקטנה יותר (45.000 טון) ובעלת הציוד הפחות־חדיש היא ודאי אנית־המלחמה הקטלנית ביותר שעל פני הימים. משני מסלוליה־ההמראה שלה, שאחד מהם נטוי בזווית כלפי השני, יכול לזיתן־פלדה זה שעלה 200



פזורי ישראל

יהודיה ולה אחות בחיפה שאליה מכוונת דרישת השלום. בקשתו נתמלאה, כשה־ „צ׳יף“ קיבל חופשתו וחזר לביתו.

לאחר שיצאתי עם הצ׳יף מבית הקפה „קפרי“ הבחנו בחנות תקליטים שעמדה לא הרחק מאתנו. מתוך סקרנות (כסף כבר לא היה בידינו) נכנסנו לחנות זו ועברנו על פני עשרות ומאות התקליטים. לפתע מצאנו תקליט שעליו רשום „משירי ישראל“ מושר מפי הזמר היהודי אמריקני הנודע סידור בילרטקי. בהמשיכנו לחפש בחנות מצאנו פתאום תקליט „מיט אביסל יידישקייט“ — תקליט של פרקי חזנות מפיו של החזן משה קוסוביצקי.

שני תקליטים אלה מצאו גאולתם בכך שמר כהן החליט לרכשם ולהביאם לביתו. הסביר לנו מר כהן: „למרות שאשתי אינה יהודיה הרי תשמח היא לשמוע משירי ישראל“.

אכן מציאות משונה: יהודי שאשתו גויה וגוי שאשתו יהודיה.

ה„צ׳יף“ ואנכי ירדנו משעת בוקר מוקדמת לעיירה ביירה, במוזמביק, כדי לערוך בה סיור קצר. הרבה אין מה לראות שם לכן הסתפקנו בסיור במערכת עתון מקומי קטן ואחר כך ניגשנו לחנות סינית על מנת לקנות מזכרת טיפוסית תמורת 30 האסקודות (דולר אחד) שקב־ לנו כהענקת חוף. כשטיימנו גם את זאת נכנסנו לקפה „קפרי“ לשחות 92 קפה בלווית יהודי מקומי, בשם מר כהן. תוך כדי כך ניגש אלינו לפתע אדם אחד ושאל את מר כהן בפורטוגזית בהסבירו — שאם אנו מישראל, כפי שהוא משער, הוא מבקש מאתנו למסור דרישת שלום לגיטתו בחיפה. ה„צ׳יף“ שהוא תושב חיפה קיבל על עצמו ברצון את מסירת הד״ש. ואולם הזר הבטיח לבוא לאינה ולהביא פרישת שלום כתובה. כשהלך סיפר לנו מר כהן כי הוא גוי והוא מתפלא על כך שיש לו משפחה בחיפה.

רק אחר כך, כשהגיע לאינה בלווית אשתו הוברר לנו פשר הדבר. אשתו הינה

רה במשברים כאלה כמעט ואינה באה בחשבון. התערבות ישירה לאורך היקפו של היס־התיכון עלולה לעורר תוצאות מזיקות ביותר, כפי שע־ תה הפעולה האנגלו־צרפתית בסואץ — ולפחות תצית את כל העולם הערבי.

אולם באופן פחות ישיר, משמשת עצם־נוכ־ חותו של הצי כגורם מייצב. הוא מרתיע „מת־ נדבים“ בכוח מהגוש המזרחי ע״י שהוא מונע מרוסיה את השליטה ביס־התיכון, כן מדגישות האניות האמריקאיות את תמיכת ארצות הברית בחברות ברית־בגדד — תורכיה, עיראק, ואיראן, ומעודדת כוחות דמוקרטיים בכל האזור, בן מיל־ יון המילים המרובעים, של היס־התיכון.

שר־החוף היוני לשעבר, פאנאגיוטיס פיפ־ נליס דיבר בכנות בשם רבים: „אנו מוצאים בשג־ ריריו האפורים רבי העוצמה של הצי הששי עור־ בה לעצמאותן של המדינות הקטנות“.

ועוד, הוא יכול לספק „מטריה“ אוירית ענקית לכוח־המשטרה של האו״ם שבמזרח התיכון. לשם סיוע ליחידות האו״ם, יוכל הצי הששי להנחית כוח אמפיבי עצמאי של צבא־הצי, אמנם קטן במספרו אבל אדיר בעצמת אִשו.

בעיות מסובכות

מובן שמשמיות מעין אלו מעוררות שאלות נכבדות. מה יוכל הצי הששי לעשות, במקרה, למשל, שתרחש מהפכה פרו־קומוניסטית ב־ סוריה, ושהשלטון החדש יניח לממשלה הסוב־ יאטית להשתמש במדינה ערבית זו, החשובה מבחינה איסטרטגית, כבסיס לחתרנות? איזה תפ־ קיד תכליתי יוכל הצי הששי למלא במקרה שאר־ הדיו של ג׳מאל עבד־אל־נאצר יתפסו את השלטון בירדן, או ישתלטו על מקורות־הנפט המערביים שלאורך המפרץ הפרסי? ומה במקרה שהחיכוכים בין ערב לישראל יתפתחו למלחמה ממש? בווינגטון יודעים היטב כי התערבות יש־

בוילפראנש שבצרפת, אחד מ־92 הנמלים בהם מבקר הצי בקביעות (אין לו בסיס קבוע ב־יִם־התיכון) אמרה ה־אמא ג'רמאן, בעלת בית־קפה אחד: „אם המלחים האמריקאיים יסתלקו מחר — אבכה אני; אבל שנה לאחר מכן יבכו אתי עוד מיליון צרפתים“.

המפקד ה־ממולח

אין איש אשר יבין יותר את תפקידיו ה־קשים והעדינים של הצי הששי מאשר מפקדו, זאב־הים הותיק סגן־אדמירל צ'רלס ראנדל בראון בן 57, המכונה בשם „קאט“.

„זהו ה־ג'וב' הטוב־ביותר בצי, ואחד הקשים מכולם“, אמר לא־מזמן. „עלינו להיות נכונים לטפל בכל דבר בכל עת — למן דליקה קטנה ועד להתפוצצות גדולה“.

לכוננות הצי משתוה רק רב צדדיותו.

יש בו ארבעה כוחות משימה: כ. מ. 60, כוח המחץ העיקרי, המורכב משתי נושאות־מטו־סיים, אנית־מערכה אחת, שתי סיירות, עשרים מש־חתות, ושתי צוללות.

כ. מ. כוח אמפיבי, המיועד לסיוע 1,800 אנשי צבא־הצי שהם עצמם מהווים כוח־משימה נפרד בשעת הצורך בשם כ. מ. 62; וכ. מ. 66 — יחידה נגד־צוללתית, המורכבת מנושאת־מטוסים אחת, שתי משחתות מלוות, ושתי צוללות.

כוח המשימה מס. 63 מספק את הצי ב־כָּל־מכל כל. מדלק ומזון, ועד מברשות־שנים ו־עֲתוֹנִים מצוירים, המובאים מהבסיס הצי־י ש־נורפוק, בחוף המזרחי של ארה״ב, במרחק של 5000—3000 מיילים.

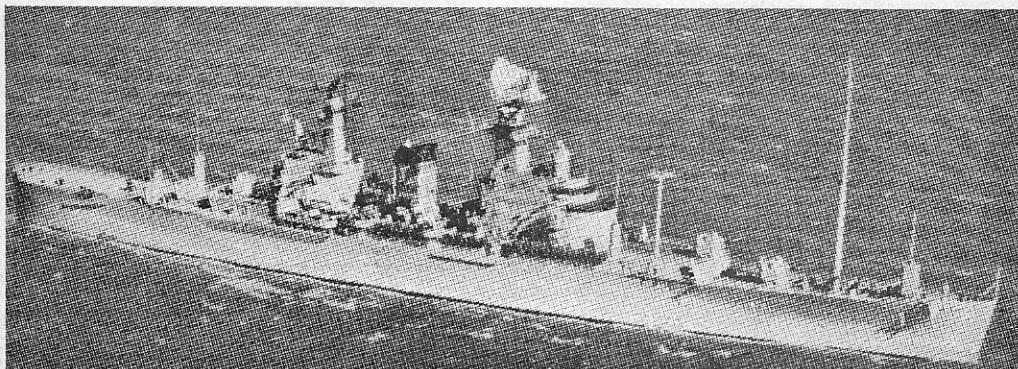
צרכיה של נושאת־המטוסים „רנדולף“ — אם כי גודלה מגיע רק למחצית גודל ה־„פורסטל“ — מדגימים את בעיות האספקה; היא נושאת די דלק מטוסים להתנעת מכונת אחת במשך 250 שנה, די שמן גולמי לחימומו של בית במשך 4,000 שנה. יותר מטון תפוחי־אדמה, וחצי־טון בשר, מוגשים בשעת כל ארוחה עיקרית.

האספקה שהוזמנה באחת ההזדמנויות ע״י הצי, שקלה יותר מ־300 טון, וכללה 520 חבילות מטליות, 4,100 נורות־חשמל, 800 מטאטאים, 562,000 חפיסות סיגריות, ומספר מנועי סילון, שהונחתו על סיפון נושאת־המטוסים באמצעות הליקופטרים.

יש סיבה טובה לעצמאותו הלוגיסטית של הצי הששי. „אין כאן פחד בפני ידידים שיהפכו בין לילה לאויבים“, אמר האדמירל, „הענין הוא פשוט בכך שכל בסיס יִם־תיכוני מטווח ע״י האויב־בכוח, וניתן לחיסול תוך שעות מספר. בים הפתוח יש יתר בטחון. עלינו לנוע חופשיים, ולא — נאבד את כל ערכנו“.

כאנשי צי קשוחי־קרבות אחרים, כן מקפיד גם אדמירל בראון על כושר ואימון. דעתו היא כי: „אניות העוגנות בנמל — מתפרקות וטייסים שאינם טסים — מתרסקים“.

באחד ממנשריו המפורסמים אל כל אנשי הצוות (אותם הווה מפקד משחתת אחד ל־שיחות־יליד־האח״ של הנשיא רוזבלט המנוח) הזהיר האדמירל: „הנטיה הטבעית היא לנסות לדחוס עינוגים של עשרה ימים לתוך חופשת



אנית־הפיקוד האמריקאית „נורת־האמפטון“ המשרתת בים התיכון.

מה יכול ומה אינו יכול הצי השישי לעשות?

הצי השישי יכול:

- א. להגן על המזרח התיכון בפני תוקף פנות קומוניסטית חמושה.
- ב. למנוע נהירה המונית של „מתנדבים“ קומוניסטיים למזרח התיכון.
- ג. לספק חיפוי אוויר, וסיוע קרקע מוגבל, לכוחות השיטור של ארצות הברית.
- ד. לעודד ממשלות דמוקרטיות בהתנגדותן לקומוניזם.
- ה. להגן על אזרחי ארצות הברית ובעלות בריתה, ולפנותם מן האזור בעתות משבר.

ו. להנחית התקפת נגד אטומית מידית על מטרות סוביאטיות במקרה שפרצת מלחמת עולם.

הצי השישי אינו יכול:

- א. לעצור הסתננות והשתלטות קומוניסטית „מבפנים“.
- ב. למנוע מהפכות לאומניות, מלחמות בין ערביות, או מלחמה ערבית-ישראלית.
- ג. להגן על מותקני הנפט המערביים מפני חבלה „פנימית“.

מעט באניות הוא מהטובים שבצי האמריקאי כולו, בגלל התנהגותם המופתית של מלחיו הקשוחים. האדמירל עצמו — אחד מטייסיו הותיקים של הצי האמריקאי — הוא רב-ניגודים, ומאחד בתוכו את קשיות המלח עם תחביביו של „עכברוש יבשה“ כגון גננות, סרטים, מטבחיים הדי-שים וקריאה. על השולחן בתאו בסירת „סאלם“ יש למצוא את ספר התנ"ך, „הנסיד“ למאקיאבלי, וירחון לריהוט ביתי.

מטרות נעות

כרוב ותיקי הצי, כן גם אדמירל בראון, בתורת טייס קרבי מנוסה, מגן בהתלהבות על נושאות המטוסים הגדולות בפני ביקורתו של חיל-האוויר האמריקאי, ומבקרים אחרים, הטוענים כי אניות עצומות אלו תהיינה „מטרות למופת“, למפציצים הסוביאטים. „ראשית“, הוא אומר „אנו ארוכי רגלים, ואניותינו חזקות, הן בנויות כדי לעמוד בפני חום והדף עצומים. שלא בדומה לבסיסי יבשה קבועים, אין אנו בבחינת מטרות. ניחות. כן גם אין אנו נתונים להשפעת חוסר-הבטחון המדיני הכרוך בהחזקת מתקנים בשטחים זרים, יש לנו די מים כדי לנוע מהם. אנו מסוגלים לעבור בין לילה מרחק של מאות מילים. יש לנו תכניות פיזור והטעה שבלבלו אפילו את הטייסים

יום אחד. זה אינו נכון מבחינה מופשטת, וגורם לצרות מבחינה מעשית...“

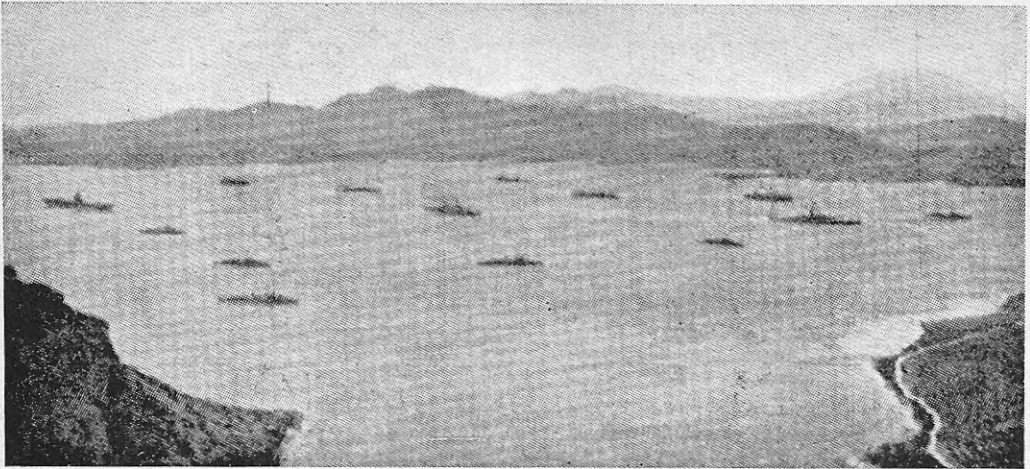
רכש יידיים

מיליונים מבני-אירופה נתקלו כבר באניות, ומלחי הצי השישי בשנה האחרונה ערכו אניותיו 1450 ביקורים בנמלים שונים, מאיזמיר שבתורכיה ועד לאי הספרדי מאיורקה. בגלל המתיחות הר-לאומית מתרחקות עתה האניות מרוב הנמלים הערביים, אך בכל מקום אליו תבואנה — הן רוכשות יידיים. על האניות נערכות חגיגות למען הילדים המקומיים, נאספות קרנות לעזרת נפגעי-שטפונות ואסונות אחרים, ובחג המולד מוגשות מתנות לאזרחים מקומיים.

באוקטובר האחרון, כאשר ערך צבא-הצי תר-גול-נחיתה ליד סלונקי, הצטופפו 35.000 יונים על החוף, כדי להסתכל ולהריע.

בסתיו שעבר כשמוטוס אחד של ה„קוראל סי“ התרסק ליד פאלרמו, החישו פקידים מקומיים את הניצול היחיד מרחק של 50 מיל, עד לבית החור-לים והצילו ע"י כך את חייו. כפריים אבלים כיסו את גופות שני הטייסים האחרים בפרחים.

למרות הפיתויים הרבים שבנמלי הים-התי-כון (בתי-משחק ושכונות-הפקר), הרי מצב המש-



הצי השישי האמריקאי עוגן באחד ממפרציו הרבים של הים התיכון.

הודיעה קאהיר כי היא הקימה בסיס צוללות גדול באלכסנדריה וכי הצוללות מובאות עתה לשם).
בדבר אחד מסכימים בהחלט בראון וכל שאר קציני צי ארצות הברית. הצי הששי מוכן לפתור כל בעיה שחוצג בפניו. הנשיא איזנהואר עצמו הבהיר זאת לפני זמן לא רב, כשהעיר במסיבת עיתונאים כי ארצות הברית תוכל תמיד להתחמק מפעולה מזוינת מוגבלת, אמר הנשיא:
"אני מאמין כי לגבי עמנו בכללו עדיין נכונה אמרתו של פאטריק הנרי: תן לי דרור, או תן לי מות".

ים מוכר

נוכחות הצי האמריקאי בים התיכון אינה חדשה. אניות המלחמה של ארצות הברית שטו בו מאז ראשית המאה ה-19, לראשונה ב-1802, בעת המלחמה בשודדי הים הטריפוליטניים. עתה הפכה רוסיה הסוביאטית פעם נוספת. את הים מוקף היבשה הזה, לזירת מאבק עולמית, ברצותם ל"גשים סוף סוף את מבוקשם, בן מאות השנים, אחר נמלים שמימיהם אינם קופאים בחורף, כבר חדרו הרוסים לים התיכון מבעד לדלת האחורית — הלאומנות הערבית.
באם יפול הים התיכון בידים "אדומות" כי, אז, "תצמא" אירופה לדלק ותנותק מנתיבות המסחר המזרחיות. לבריטניה ולצרפת אין יותר את האמצעים למנוע אפשרות זאת. משימה זו מוטלת עתה על ארצות הברית, — על הצי הששי.

שלנו. ובעוד אנו נעים, ירביצו הקליעים המונחים ומטוסי ההתקפה שלנו באויב". קציני הצי הששי בטוחים כי כוחות חזקים ישרדו אף לאחר התקפה סוביטית עזה ביותר. ברם לדאגה המכרסמת בלב אנשי הצי גורמת צבירת הצוללות שהרוי סים עוסקים בה. "גרמניה החלה במלחמתה ה"אחרונה כשברשותה 57 צוללות בלבד, והן כמעט חיסלו אותנו", אמר בראון, "אך לרוסיה יש עתה יותר מ-400 צוללות, וב-1960 תהיינה לה 500—600 צוללות. זה כאילו גל עצום גדלוהולך ומת" רומם מעליך, עד שהוא נשבר ושוטף ומכריע אותך ע"י עצם משקלו.

אני מקוה שאנו נתעורר לקדם איום זה לפני שיהיה מאוחר מדי".

(אדמירל באַרק, ראש המבצעים של הצי האמריקאי, קבע לפני זמן לא רב כי מטרת הרוסים היא להגיע למספר של 1200 צוללות).

מרבית מומחי הצי שב"פנטאגון" מאמינים כי הצוללות הרוסיות אינן מהוות איום ניכר כל זמן שהמערב מחזיק במיצר גיברלטר, ובדרדנלים — בשערי הים השחור.

אולם בראון אומר: "אהיה מופתע מאוד אם אין צוללות רוסיות בים התיכון". דוחות מודיעין אומרים, כי יתכן וכמה צוללות רוסיות חמקו ועברו על פני משמרות הבקורת השומרות על ה"כניסות לים התיכון, וכי יתכן שאחרות הורכבו בבסיסי הצי שבאלבניה הקומוניסטית (לא מזמן

בקבוק הדואיד

עורך נכבד!

ברשימתו של יוחנן לוי, "הקאדטים שלנו במסע־אימונים", שהופיעה ב"מערכות־ים" חוברת ל', מצאתי מספר אי־דיוקים באשר לתאריך ה"13". יש לסלוח לסרן "יוסף", על אי־ידיעתו את תולדות התאריך, מאחד שהוא הגיע לפלי"ם כאשר מסיבותיו של תאריך זה כבר הספיקו ליהפך למסורת ובודאי הגיע גם אליו אחד הסיפורים הרבים הנפוצים על אותו תאריך, ואשר בכולם יש רק חלק מהאמת. מאחר שנפל בגורלי להיות בין אלה אשר התחילו במסורת ההיא — ברצוני למסור על הידוע לי.

עם יסוד המחלקה הימית של הפלמ"ח כמחלקה מבצעית, בסוף 1943, שיכנו אותנו בקיבוץ שדות־ים בקרית מוצקין. עסקנו בעבודת סבלות בנמל חיפה, ומגמתנו — לגבש את היחידה מבחינה חברתית, להכיר אניות ועבודות באניות ולהעלות מספר מכסימלי של אנשים להכשרה מעשית באניות או בסירות־דיג (וכמובן גם להתפרנס).

ב־13 בינואר 1944 עלו שני הראשונים מבינינו לאניות צי־הסוחר הארצישראלי. האחד הוא כיום רב־חובל בצי המסחרי שלנו, והשני הוא איש מטה־חיל־הים. ב־14 בפברואר 1944 עלו שבעה בחורים נוספים לעבודה בסירות־דיג ואניות. בערב ה־13 בפברואר במסיבת־פרידה, נזכרנו באותם השנים הראשונים מחברינו, שהיו רחוקים מאתנו, ונוכחנו כי הנה אנחנו הולכים ומתפורים. התקבלה, איפוא, הצעתו של אחד החברים (גם הוא כיום איש חיל־הים): להרים כל חודש, בערב ה־13, בשעה 2100 — זו היתה השעה בה התאספנו — כוסית להתיחדות עם כל פזורי־היחידה. התחשבנו אז גם בעובדה שהמספר "13" נחשב אצל כל ימאי העולם כמביא מזל. ולבסוף, הרשני לתקן עוד אי־אלו אי־דיוקים נוספים. אני־המעפילים הראשונה אחרי המלחמה היתה הספינה "דלין", אשר הגיעה באבגוסט 1945 עם 35 איש מאיטליה. האניה הראשונה אשר נשלחה לקפריסין היתה הספינה "יגור", אשר יצאה את נמל לא־סיוטא בצרפת ביום ה־2 לאבגוסט 1946, ועל סיפונה 780 מעפילים. היא נשבתה ביום ה־12 באבגוסט, במרחק 70 מיל מחיפה, נוסעה הובאו לקפריסין ב־14.8.46.

בכבוד רב,

משק יגור

תשובת המערכת:

רב תודות לקורא כנרתי על הערותיו המאלפות — אשר מסיבות טכניות ניתן לפרסם אותן רק בחוברת הנוכחית. בטאון חיל־הים שמח תמיד לקבל פרטים באשר ל"ימי־בראשית" של הימאות העברית. ברם, האם נכונה דעתו של הקורא כנרתי באשר לעובדה כי ה"13" לחודש נחשב כמביא מזל בין ימאי העולם?

* * *

לכבוד העורך:

אני, דני למפרט, בן 9, הלומד בכיתה ד', אני גר בנהריה, ברחוב בלפור 33. עמדת על המרפסת בקומה ב', בשעה 03.45 (ב־31.10.46), וראיתי את ההפגזה של אנית־האויב ("איברהים אוול"). אני מברך את חיל־הים שניצח אותה, ואני מציע שיקראו לאניה המצרית שנוצחה בידי חיל־הים בשם "בת־גלים", על שם האניה הישראלית שנלקחה בידי המצרים בשעה שנסתה לעבור בתעלת סואץ.

בכבוד רב

דני למפרט.

תשובת המערכת :

רב תודות לדני למפרט מאת חיל־הים על הצעתו. ברם, בינתים הוחלט לקרוא ל„איברהים אוול“ בשם „א.ח.י. חיפה“, כדי לכבד את עיר־הנמל הגדולה בארץ שאימצה את חיל־הים, וכן גם כדי שתשרור אחידות בשמות אניותיו של החיל, כך שכל המשחתות תקראנה בשם ערים. נוהגים מקבילים קיימים גם בציי־העולם האחרים. ברם, אין פרוש הדבר כי אחת מאניות־החיל לא תקרא באחד הימים על שם אותה ספינה אמיצה „בת־גלים“.

* * *

עורך נכבד!

מאחר ובחבורת האחרונה (ל"א) עורר בנימין אבי־יוחנן את בעית ה„עיטורים“, יש ברצוני להוסיף מספר מלים בנדון.

לא רק שענין זה רחוק מ„שויץ“, אלא שהוא עוד מעלה את רוח היחידה ומגביר את גאות החייל ביחידתו. מובן הדבר שאין להפריז בחלוקת עיטורים, המורידים אבטומטית את ערך המבצע אך לעומת זאת קיימים מבצעים הראויים להיכר.

באשר לקרב עם „איברהים אוול“ — אין לדעתי לגרוע מחלקם של אנשי צוות א.ח.י. „מוזנק“, אשר גם אם לא באו בקרב־מגע, הרי היוו חלק מהכוח התוקף.

מבצע אחר, מיוחד במינו ובעל ערך עצום, היה פתיחת הדרך לשיט הישראלי ממפרץ־אילת לחצי־הכדור הדרומי. מן הראוי היה לעטר גם את אותם צוותות אשר הודות למסירותם הובאו „מוזנק“ ו„מבטח“ לסיום מבצע כה מזהיר בתולדות צ.ה.ל. בכלל, וחיל־הים בפרט.

בכבוד רב

עמונאל רוזן

כפר אתא

תשובת המערכת :

שמחנו לקבל את מכתבך, ומקציבים לו מקום בחפץ רב. באשר לתוצאות — ימים יגידו.

* * *

עורך נכבד!

עד כמה שהמדור „פינת־הספר“ הוא מעניין — הרי כנראה נועד לאנשי תל־אביב וחיפה בלבד.

בירושלים אין הנות אחת המוכרת את הספרים הנזכרים במדור. למסקנה זו הגעתי אחרי כיתות־רגלים ממושך.

האם אין ביכולתכם לעשות דבר־מה בנידון, או לפרסם לפחות את שמות החנויות בערים הראשיות שבהן אפשר להשיג את הספרים.

בכבוד רב,

מ.ה.

ירושלים

מדי פעם בפעם מתעוררות בכנרת רוחות עזות, המזעזעות והמטריפות את מי הכנרת השלוים בדרך כלל. ליל שבת, 29.3.57, התחור־לה לפתע אחת מהסערות האלו — הקשה שהיתה משך שנים רבות — וגרמה נזקים רבים.

בתמונה, מנוף־נע השוקל 35 טון, אשר הדרדר למי הכנרת לאחר שהמזח שעמד עליו התפורר מעצמת הגלים. האבנים שבצד שריד המזח (צלם גדעון פיאט).



תשובת המערכת:

לידיעתו של הקורא מ. ה.: מחמת מספרו המוגבל, יחסית, של קהילה קוראים הנזקק לספרים ימיים מובהקים. אין חנויות הספרים — אפילו בתל-אביב ובחיפה — מחזיקות בדרך-כלל מלאי של ספרים מסוג זה.

לעומת זאת, כל חנות ספרים ראויה לשמה — אפילו בירושלים ה"יבשתית" — תהא מוכנה להזמין בשבילך את הספרים הדרושים, אם רק תפרט את שם הספר, שם המחבר, המו"ל, והמחיר — ותתאזר בסבלנות. אפילו בירושלים קיימים "משוגעים לים" וכולם הצליחו עד עתה להשיג את הספרים הדרושים להם — באם רק היה להם הכסף!
אגב — נשמח לדעת את שמך המלא.

* * *

לעורך — שלום רב!

תרשני לשאול מספר שאלות.

- (1) מהי מהירותו של טורפדו 533 מ"מ הנורה מאניה, ומהו משקלו.
- (2) האם אפשר לפרסם תמונה של המשחתת הישראלית לשעבר "נוגה", ושל נחתת בת 387 טון.
- (3) האם תוכל להמציא לי פרטים מדויקים בדבר אניתי-האצ"ל, "אלטאלינה", ואולי תוכל לפרסם גם תמונה.

תשובת המערכת:

- (א) מהירותו של טורפדו — ישנם הרבה דגמים — עלולה להגיע מיד לאחר שנורה עד ל-40 — 50 קשר. אח"כ יורדת מהירותו. "דגם 9" הבריטי עדיין שט במהירות 35 קשר לאחר שעבר 15 אלף יארד. מהירותו של הטורפדו החשמלי, שאינו מרעיש, ושט מבלי להשאיר אחריו בועות-אוויר, קטנה מזו של הטורפדו הרגיל. משקל הטורפדו נמדד בטונות.
- (ב) א.ח.י. "נוגה" רשומה בשנתונים הציים בתורת "אנית-משמר", ולא משחתת, כן היא נמצאת עדיין בשירות. היא מדגם "פי. סי." האמריקאי, ותמונתה התפרסמה, למשל, במ"הדורת 1957 של "ג'יינס". יתכן שבהזדמנות נפרסם את תצלומה.
תמונה של נחתת בת 387 טון תוכל למצוא בחוברת ל"א של "מערכות-ים", עמוד 56.
- (ג) תמונה של "אלטאלינה", ופרטים אודותיה אין בידינו — אם כי נעריך מאד אם יהיה בידי מישהו מבין קוראינו להמציאם לנו.
עד כמה שידוע לנו היתה "אלטאלינה" נחתת-טנקים לשעבר מדגם אמריקאי (ל.ס.ט.), בת 1.650 טון סטנדרט בקירוב, ומהירות 11 קשר. חימושן המקורי של האניות מסוג זה כלל 7 תותחים 40 מ"מ נ.מ., וכמה כלים קטנים. ביכולתן להוביל כ-20 טנקים בינוניים, או 400 איש עם ציוד מלא.

* * *

עורך נכבד!

בגליון כ"ח של "מערכות-ים" הופיע, בין יתר הספרים במדור "פינת-הספר" גם ספרו של ר.ו.ב. בלאקמן, "אניות-המלחמה בעולם" של הוצאת מקדונלד, לונדון. החלטתי לקנותו, אולם על-אף כל מאמצי לא הצלחתי להשיגו באף אחת מחנויות הספרים בחיפה. אהיה אסיר תודה אם תוכלו להודיעני היכן אוכל להשיגו — אפילו, אם נחוץ, מחוץ לחיפה. כן אשמח לדעת את מובנם של מספר מונחים ימיים שהופיעו בחוברות "מערכות-ים", ואיני יודע את פירושם. ואלה הם: תותחים דו-תכליתיים; חימוש אבטומטי; מעוטי-קיטור; טורפדו מבקש-מטרה; "קיפוד". תודה למפרע.

זיפה

בכבוד רב,

מיכאל שולר.

את הספר הנ"ל, כמו את מרבית הספרים הימיים, לא תוכל למצוא במלאי המוכן שבחנויות. תצטרך להזמין מיוחד, וכל חנות ספרים תעשה זאת בשבילך. ברחוב המלכים מול הכניסה לנמל, ברחוב יפו, וברחוב הרצל, קרוב לחנות "חפצי-בה", תוכל למצוא כמה חנויות שתהיינה מוכנות לבצע את ההזמנה.

באשר למונחים:

תוחת דריתכלית: הוא תוחת הכשיר לירי גם נגד מטרות שטח וגם נגד מטוסים.
חימוש אבטומטי: הכונה לתותחים הנטענים, המכוונים והנורים אבטומטית הנכנסים לשיירות בכל ציי העולם החדשים. הכבדים בהם הם בני 203 מ"מ בצי האמריקאי, אולם מרביתם קלים יותר ומשמשים לצורך ההגנה האוירית הדורשת קצב ירי מהגדולים ביותר. ככל שגדולים תותחים אלה כן רב מחירם ומגוון ההפעלה המסובך והכבד הדרוש להם, וכן גדלה התצרוכת בפגזים. תותחים אלה הביאו לידי העובדה המוזרה כי אניות המלחמה החדשות בימינו נושאות חימוש, לכאורה, קל יותר מקודמותיהן מתקופת מלחמת העולם השנייה.
 (הסבר מלא אודות מעוטי-קיסור טורפדו מבקש-מטרה וקיפוד תקבל במאמר כלי-נשק חדישים שיופיע בחוברת לג')

מפעולות התרבות בחיל

חוגים בבית המלח

18.00—20.00	א) חוג לפיסול	כל יום ב' בין השעות
17.30—19.00	ב) חוג לריתמיקה	כל יום ד'
19.30—21.00	ג) חוג לריקודי עם	כל יום ד'
19.30—21.00	ד) חוג דרמטי	כל יום ה'
19.30—21.00	ה) תזמורת חובבים	כל יום ב'

השתלמויות בבית המלח

עם גמר מבצע סיני גברו הלימודים בבית המלח. להלן רשימת המקצועות:

המקצוע	רמה	חדר	שעות	ימים
1. אנגלית	מתחילים	7	1830—2000	ב', ד'
2. "	מתקדמים	8	"	"
3. "	מתקדמים	11	"	"
4. צרפתית	מתחילים	21	"	"
5. צרפתית	מתקדמים	12	"	"

בחינות בגרות

המקצוע	רמה	חדר	שעות	ימים
1. מדע כללי				
2. בחינות מוקדמות		7	1830—2100	א', ג', ה'
3. מקצועות עבריים				
1. בחינות מוקדמות		8	"	א', ג', ה'
2. בגרות		24	"	ב', ד', ה'
3. הסטוריה		11	"	א', ה'
4. תנ"ך		12	"	א', ג', ה'
5. מתמטיקה		21	"	א', ג', ה'
6. דקדוק אנגלי		21	"	ג'

תחרות אמנותית בין יחידות חיל-הים

מתנהלות הכנות יסודיות בין יחידות החיל לתחרות אמנות-הבמה (מתוך חוברות). בתחרות, שתתקיים בתחילת חודש אפריל 57, תבחר היחידה המצטיינת שתצא להתחרות בפיקודים והחילות השונים. התכנית תשודר בגלי צה"ל ותופיע אף ב"מחנה".

המגמה היא: להעלות את מדרג תח ההוי ביחידות ולגלות כשרונות להקמת להקת חיל-הים.

מפגשים חברותיים עם הנוער החיפני

במסגרת האימוץ בחיפה אי-מצו מספר בתי-ספר תיכוניים כגון: ביה"ס הריאלי, גימנסיה ריאלי, ביה"ס תיכון, וואיאנס—יחידות חיל הים.

המגמה היא להדק את הקשר החברתי בין הנוער בצה"ל ו-הנוער הלומד.

הפעולות תתבטאנה במפגשים חברתיים, טיולים, סימפוזיונים וביקורים הדדיים.

לחיל-הים הישראלי

משגב לך מזנק לך

היה חזק

בנק הפועלים בע"מ

לחיל־הים הישראלי

ש א א ת ב ר כ ת

המספנות המאוחדות בישראל

"הימה" בע"מ

ה י ה ח ז ק ו

לחיל־הים הישראלי

ש א א ת ב ר כ ת

מספנות „עגן”

ח ז ק ו א מ ק ו

לחיל־הים הישראלי

נושא מחק ואון
מול כל זרון

בית חרשת לגומי

פרנק לוי בע"מ

מפרץ חיפה

לחיל־הים הישראלי

שא את ברכת

"המגפר" בע"מ

חזק ואמן

לחיל־הים הישראלי

זרוע-המחץ של צה"ל בימים

חזק ואמץ

מפעלי יציקה „וולקן“

כחיל־הים הישראלי

נושא בטחון ישראל בימים

חזק ואמץ

מפעלי מלט פורטלנד ישראליים

"נשר" בע"מ

לחיל-הים הישראלי

שומר בטחון נתיבי-ים למדינה

חזק ואמץ



" אבן וסיד "

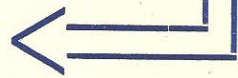
בע"מ

לחיל-הים הישראלי

מבטיח נתיבי ים לישראל

חזק ואמץ!

בע"מ **„אתא“**



לחיל הים הישראלי

המבטיח נתיבות ים לישראל

חוק ואמץ

„סולל בונה“ בע”מ