

העסקנים הקרובים לתיכון הכלכלה חיבים לדאוג לכך, שאיי העברית לא יהיו מחסניה ריקים ביום פרוץ המלחמה, כשכל דרכי התחבורה הנורמלית תושבתנה. החוגים האמונים על פתוח התעשייה חיבים לחשוב על הכשרת התעשייה העברית לתפקידים שיעמדו בשעת-חירום ועל פתוח ענפים חדשים, שידרשו עיי משק מלחמה מודרני. המוסדות הממונים על החינוך וההדרכה מצווים לשקד על כך, שהדור הצעיר לא יעמוד מחוסר-הכשרה בפני ימי-המסה, העלולים לבא כל רגע. התנהלה המדינית של האומה צריכה להפוך את נכונות ההקרבה ואת סגולות הכשרון החבויות בתוכנו ליכולת-ביצוע אקטואלית.

ראית התאבקותנו במסגרת הכללית של מאורעות הזמן תקל על הבנת המוקדם והמאוחר ועל בחירת האמצעים הנכונים. מרוצת הזמן הפכה להיות מהירה מאד. התנאים משתנים בקצב בלתי-רגיל. אין רחמים למפגרים. אנחנו מצווים על עירות, גמישות וכוננות.

על הכל - כוננות!

באמצע אוגוסט.

ה י ס ה ת י כ ו ן כ ב ע י ה א ס ט ר ט ג י ת

(צירור הערכות)

א. ג.

דברי-הקדמה

הפכניקה של התחבורה ושל המלחמה אינה עומדת על מקום אחד; בתקופה האחרונה, ביחוד, התפתחותה מתקדמת בצערי ענק. לעומת זאת, השרטוטים הניאונרפיים של היבשות והימים אינם משתנים כל עיקר, - לפחות במידה שאנו מדברים לא על תהליכים ניאולוגיים אלא על תהליכי ההיסטוריה האנושית. אולם, שרטוטים קפואים אלה של יבשת וים לובשים צורה ופושטים צורה מבחינה צבאית. במידה שהתפתחות אמצעי הקרב או התקרמות מכשירי התחבורה מתחילות להאריך יותר את הורוע הפוגעת או לנמא מרחקים באמצעות הכנף או הגלגל הממונע. טבעי הוא, איפוא, כי בעקב ההתפתחות הפכנית משנים איזורים מסוימים, אם לא את שרטוטיהם הניאונרפיים הקבועים, הרי את ערכם הממשי בחיי האומות, בימי שלום, ואולי עוד יותר מזה - בימי מלחמה. הנחה יסודית זו היא השופכת את האור הדרוש להבנתה של בעיית הים התיכון בימינו אלה. לאחר הפסקה של יותר ממאה שנה, הולך הים התיכון ומופיע שוב כאיזור של הכרעות אסטרטגיות, העתידות אולי לקבוע את גורלם של אירופה ושל העולם כולו, לא פחות מאשר בראשית המאה ה-19, בדרהקרב שבין הכוח היבשתי בעיקרו אשר לצרפת של בונפרט ובין העצמה הימית אשר לאנגליה של נלסון.

הים לא היה מעולם רק גורם מכריל ותוצה בלבד. הוא היה תמיד גם דרך מחברת - גשרי ('Pons'), בלשון היוונים הקדמונים. לא רק שרטוטי החופים בארצות השוכנות לארכו

קובעים את ערכו הממשי ואת הפירוש הראלי למרחקו, מפרציו ומיצריו. ערכם המציאותי של אלה מותנה בכיוון דרכי החבור העוברים כים הזה. ובכיון הדרכים האלה בים התיכון חלו תמורות חיוניות במשך שלשת הדורות האחרונים.

אחת מהמכריעות שבתמורות האלו מהיכת תקימה להנחה שבה פתחנו. באגן הים התיכון חל גם שינוי גיאוגרפיים בנקודה מסוימת. אמנם, שינוי מועט עד מאד מבחינה פיסית, שינוי ננסי לעומת מרחבי הים, מעין צנור דקיק, המחבר שני כלים עצומים. אולם, אפשרות המעבר בין הכלים נשתנתה תכלית שנוי עם חיבור הצנור. חפירתה של תעלת סואץ הפכה את הים התיכון ממסרץ עצום לים-חיבור עולמי. בהיותה תוליה הברחית ומרכיית בדרך הקצרה ביותר בין המרכז המדיני והכלכלי של הקיסרות הבריטית (אנגליה), לבין מרכזה הגיאוגרפיה-אוכלוסי הענקי (האוקיינוס ההודי עם הודו בצפונה, אפריקה במערבו ואוסטרליה במזרחו), היא הפכה את הים התיכון לדרך-המלך הצבאית-הימית ולתש השדרה האסטרטגי של האימפריה העולמית. אפשר להגיד, שכל תשכונה ההגנתי של הקיסרות בנוי מסביב לקו החיבור הקיסרותי, התוצה את הים התיכון. אין להשוות בשום פנים את ערכו זה החדש של החיבור המערב-המזרחי דרך הים התיכון בשביל בריטניה עם ערכם המסחרי נריא של הקשרים בעבר עם נמלי הליבנט במזרחו של הים הסנור, או עם המשקל הצבאית-התכסי של עמדות מבודדות בדרום-אירופה הלוחצות ושומרות על המדינות הסמוכות. ערכו החיובי של מעבר זה נרל פי כמה ומשום כך – נרל גם ערכו השלילי, באם יכתם או יופרע.

אולם, עוד קיי-חיבור חיוניים נוספו, אשר בלעדיהם אין לתאר כיום את תמונתו המדינית והכלכלית של הים התיכון. הקשרים והיחסים בין תופו הצפוני ובין תופו הדרומי היו בתקופה שלפני 1830 בעיקר יחסי זרות ואיבה שבין שודדי-הים שבמדינות ברברים מצד אחד, לבין אניות המסחר והמלחמה של ממלכות אירופה מצד שני. ברם, מאה השנים האחרונות היו ערות להופעתה של צרפת שמעבר-לימי באלג'יריה, עם משענותיה שבטונים ומרוקו. אין לתאר כיום את קיומה של צרפת בלי התנועה הקבועה שבין פרובנס לתוף אלג'יריה – תנועה של סחורות ושל אנשים. יצויין, כי ב-1814 הובאו 2,365,000 טייל בטוחות דרך הים הזה אל תופי צרפת. ומתיצבת השאלה, מה יקרה את צרפת אם תפסק דרך זו, המחברת אותה אל מקור כל כך חשוב של כוח, חמרי וגם אנשי, כצפון אפריקה הצרפתית?

דומה בכיוונה אבל שונה בתוכנה היא דרך החבור המקבילה שנוצרה ב-25 השנים האחרונות בין איטליה ללוב, דרך זו אינה עתידה להורים כוחות עור למטרופולין האיטלקית, אלא היא מהוה את הרומח אשר חודו הוא הכות האיטלקי המזוין. התקוע במדבריות אפריקה, האם יוכל חוד זה להעמיק פצוע אויבים, אם ישבר הרומח שעליו הוא יושב? חבורים אלה, החשובים כל כך ליכולת התנווננותן של האימפריות הבריטיות והצרפתיות, וקו החיבור המוסף כל כך, הרבה ליכולת ההתקפה של איטליה, הם המקנים לשאלות האסטרטגיה הימית בשמח הים התיכון ערך צבאי כללי רב כל כך.

אולם, את המצב לאמיתו אין להבין, אם לא נזכור, שהים הזה עברה עליו לא רק התמורה. ממסרץ עצום לים חיבור עולמי. הזרוע שנתארכה של הנשק המודרני, היבשתי, הימי והאווירי כאחד, הפכה אותו למעשה – כמעט לכל ארכו – למיצרים צר וארוך של 2000 מיל ימי בערך (למעלה מ-8000 ק"מ), מניברלטר עד פורט-סעיד. לא רק שלשת הבניסות לים הזה (ניברלטר – פורט-סעיד – הדרדנלים) הנן כיום בבחינת מיצרים. הצוללת ידעה כבר בימי המלחמה הגדולה להבליט את הסכנות שבנמים הצרים יחסית בתנאי המלחמה המודרנית. כיום נוסף האווירון, אשר כנפיו פרושות על פני הים הזה כולו. סוללות-התוף, הקולעות לעשרות ק"מ וסירות-טורפדו (יתושיים) שמהירותן 70 ק"מ לשעה משלימים את

התמונה. במצב זה מתעוררת השאלה: באיזו מדה יוכל כל צד לוחם לקיים בשעת מלחמה את התחבורה שלו דרך הים התיכון? ובצד שאלה זו מתעוררת עוד שאלה: באיזו מדה יוכל להפריע את קשרי התחבורה של האויב? שני אלה – אינם דוקא תלויים ומותנים אחד בשני, רווחת כיום ההשערה, כי כוח ההפרעה ההדדית של המדינות הנלחמות לנבי חיבורי מתנגדיהן בים התיכון יהיה אולי גדול מכוחן לקיים בתוכו את קוי חבוריהן הן.

נוכח בעיות אלו, אשר יש סבורים, שרק הנסיון הממשי של המלחמה יוכל להוכיח מה יהיה סתיון, ננסה להסיק כמה מסקנות לנבי שאלה, אשר חיוניותה מורגשת למדי בשבילנו, – מה יהיה מצבן של הארצות השוכנות לחופו המזרחי של הים התיכון במקרה של מלחמה?

מסקנות אלו מן ההכרח שתהיינה כלליות ביותר, ברור, מכל מקום, שאת תפקיד הגשרי אין הים התיכון עתיד למלא במידה מרובה לנבי ארצות אלו בימי מלחמה. יהיה אשר יהיה גדול ההתאבקות המונית במערב הים התיכון, מעבר לקו האיטלקי החוצה אותו בין קלבריה לסיציליה ולטרופוליטניה, וההופך אותו למעשה לשני ימים; אם תוכל צרפת לקיים את קשרה הישר עם צפון אפריקה בקו מדסיל-אלג'יר או שתצטרך לפנות לדרך האטלנטית מבורדו ללונדון שבמרוקו; אם יזיקו הבסיסים האיטלקים שבמדינות ובמינורקה יותר לחבורים הצרפתיים מאשר יצליח הכוח האווירי הצרפתי מקורסיקה לפגוע בלב איטליה, ברומא או בסביבתה; על-כל-פנים מעבר נוח לאניות מסחר מארץ-ישראל וסוריה ודאי שלא ימצא במיצרי הים התיכון המערבי.

המסקנה הכללית ביותר היא, שבזמן מלחמה בים התיכון יגדל שבעתים לנבי ארץ ישראל ערכם התחבורתי (ועל כן – גם האסטרטגי) של ארצות העורף הסמוכות. לא נשרים יוכלו אז להיות הפתח הראשי לארצות החוף המזרחי, כי אם נשרי-יבשה, וכמובן גם נשרי-אוויר. ואם בתקופתנו זו, שקוראים לה, תקופת הציביליזציה האוקיאנית, נכונה היא ההנחה, כי כל דרך מובחנה להוביל לדרך ימית אשר לתוכה תשָׁוּר, – הרי דרך ים סוף, ועוד יותר – דרך המפרץ הפרסי לאוקיינוס ההודי, צריכות לצוּף על אפקנו כערוקי-חיבור לעולם החיצוני, בין שנוצרה בין שלא נוצרה. כל מלחמה במימדים גדולים, שתפרוץ בים התיכון, עתידה לחדש לנבי ארץ-ישראל וסוריה, (ואולי גם מצרים), כמה מהדרכים ההיסטוריות של העבר – דרך-הקסרותי של הדרום, ודרך המשי של המזרח, דרכי-יבשה, או יבשה וים ביחד, אשר ניברלטר וסואץ ירשו כאילו את פארעברן זה שני דורות.

תמורות לא קטנות ולא קלות עלול שיניי כזה לתולל בארצות החוף המזרחי. מובנים ומוצדקים על כן, לא רק מבחינה היסטורית-עולמית, אלא גם מתוך נקודת מבט מקומית, ההתענינות והרצון לדעת ולהבין את המתרחש והעלול להתרחש בים אשר שמו המסורתי אצלנו הוא, – הים הנדולי, ואשר היותו סגור או פתוח יקבע כה הרבה.

לספק במדת מה צורך זה נועד כנוס הדעות והשיקולים בשאלת הים התיכון המוגש בזה.

*

בחירת החומר, אשר יוגש לפני הקורא הארץ-ישראלי, הוא אולי התפקיד הקשה ביותר, החומר רב, ננינו מרובים, הדעות שונות, ורק קובץ רבי-מידות יכול היה להקיף את כל העיקרי, אשר נכתב על נושא זה בשנים האחרונות. כי, אכן, רבה השרות ונרולה ההתענינות בשאלה בוערת זו.

לא ניתנו כאן קטעים משום ספר מהספרים הפוליטיים-הכלליים האחרונים בשאלת הים התיכון. לא מספרו של מרשלי, לא משל מקורו ולא משל מִרְגַרֵת בִּנְיָי. אמרנו לבחור ברעות של מומחים בשאלות ימיות וצבאיות בלבד.

הגדול שבקטעים המונושים הוא זה של הנג'רל רחאן-רובינסון, אחד הידועים ביותר ומבעלי-המשקל ביותר שבין הסופרים הצבאיים של אנגליה. רבים מספריו בעבר סימנו מראש קיום להתפתחות חדשה בשאלות צבאיות אשר באה ונדחתה. אולם אין ספק, כי הגדול שבספריו הוא זה אשר הופיע רק לפני כשלושת רבעי שנה - ההנחה האימפריאלית; זהו נסיון, בקנה מידה מקיף ביותר, להפיק את הלכתה של תקופת המלחמה בשלושת הממדים (כלומר, - הכוללת את השימוש בצוללת ובאווירון), אשר בה אנו חיים. הפרק בשאלות האסטרטגיה של הים התיכון שבספר הזה הוא רבי-ערך, והוא כולל בתוכו כל אותם נרעיני-המחשבה הנמצאים גם בקטע שלפנינו, הלכות ממאמר, שנתפרסם ב.עתון חיל הרגלים האמריקאי. לא תמיד הברזי הוא להסכים לדעותיו של מומחה צבאי זה, החורג לעתים ממסגרתו לצד השאלות המדיניות, ובוחר לו כנושא מיוחד את שאלת היתכנותם בין אנגליה והעולם הערבי. אבל, אפילו בנקודה מיוחדת זו יש ענין בקריאת דעותיו, באשר אין להכחיש, שהן אופייניות לחוג מסוים בקרב אנשי הצבא הבריטיים (חוג, אשר עליו נמנה המחבר באופן טבעי, לאחר היותו במשך 4 שנים נג'רל-אינספקטור של הצבא העירקי), ולכן כדאי להכירן. בשטחים, שבהם סמכותו הגה שלמה יותר, אין כל אפשרות להתעלם מהמשקל שברבים מנימוקיו. תוספת משקל מוסיפה העובדה, כי הוא מרבה בניתוח אבל אינו מרבה בנבואות בטוחות. במאמר הנדון הובלש פחות מאשר בספרו האחרון הרעיון של הבלוקדה מרחוקי של הים התיכון ע"י כוחות ים בריטיים, כאמצעות הפיקוח על מבואיו.

אופיני הוא ההבדל, - לא כל כך בתיאור העובדות כמו בהדגשתן, - בין איש צבא זה, המנסה לפתח קונצפציה של אסטרטגיה אינטגרלית, הממוגת את האפשרויות של שלושת שרותי הקרב (ים, ביבשה ובאוויר), לבין הסקירה מפרי עטו של אישימיה בריטי בעל-נסיון, כמו האדמירל אוסבורן, מי שהיה מנהל מחלקת האינפורמציה של האדמירליות הבריטית, ואשר פעולתו, בשנות המלחמה, בתופי הים האדריאטי, בים האגאי ובדרגוליים, נהחילה לו ידיעה מובהקת של תנאי הים התיכון. אצל האחרון מתבלטת הנטייה לאופטימיות של פרונטזה, אולם חשוב ביותר הוא שנוכח, כי נטייה זו מצטמצמת, בעצם, בפעולות של הצי בלבד. גם הוא, כרוואן-רובינסון, רואה את הערך החיוני של חבורי-ים, קיומם או הפרעתם. אבל בו כוּמַן שהראשון מביא בחשבון, בעצם, נייטרליזציה הדדית ידועה של הציים האויבים הגדולים ע"י פעולות של כוחות קרב ימיים קלים, בונה עדין אוסבורן הרבה על כוח-המחץ של צי המערכה הכבד שיטנו לאנגליה בים התיכון ואשר עוד יתוסף, ומתוך כך נובעת האופטימיות שלו לנבי האפשרויות לפגוע פגיעה קשה ביותר באיטליה ואף להפסיק את קשרי הים שלה עם צפון-אפריקה. אמנם, גם הוא נוטה להביא בחשבון את אפשרות הפינייים הזמניים של חלקי אגן ים התיכון, אולם מתוך חשבון בטוח של הצלחה סופית ושיבת נצחון, עם כל אמונתו בתועלת הויון האווירי - אינו נוטה לראות שחורות ביחס לנורלה של אנית השריון הנדולה גם במלחמת העתיד, בין במרחבי הים, ובין, אפילו, בהיותה עוננת בתוך נמלים צרים, כזה של מלטה. כהשלמה מועילה משמש מאמרו של הנג'רל הצרפתי קָרָו, המשקיף הצבאי של העתון החשוב, טאן, השסך לעתים קרובות בשאלות הים התיכון, מענינת ביותר היא הערכתו את סכויי הקמפניה בצפון אפריקה. ראוי לתשומת לב, שגם סופר זה, המעורה, כרוב אנשי הצבא הצרפתיים, במושגי צבא יבשה, תולה את החשבון הסופי של כשלוֹן ונצחון בהתאבקות זו בהפסקת חבורי-הים של האויב. על הודאות של הצלחה בריטית-צרפתית בהפרת קוי הים האיטלקים כונה הוא את כמתנו בנצחון הסופי.

ראוי לציין כי המאמר האמור וכה לציון ולניתוח מתוך התענינות בעתונות הצבאית המקצועית של גרמניה (ב.שבועון הצבאי מראשית יולי ש. ז.), אמנם, אין ההערות של

סוקרה העתונות הנרמני קובעת את הערכתו הוא ביחס לתכניות האיטלקיות המתוארות ע"י הנג'רל קטרן. אולם עצם העובדה, שהלז ראה צורך לצמטו במלואו, מאלפת אף היא. קשה לקבע הערכה מסוימת לשיקולים המובאים בצרוף מאמרים זה בלי לראות את רקע הדעות וההשקפות שנתגבשו בתוך הספרות הצבאית והימית של השנים האחרונות. יהיה זה מן המועיל לציין, שזה כשנתיים נקבעה ע"י גדול הסופרים לשאלות האסטרטגיה הימית של אנגליה, האדמירל סיר הרברט ריצ'מונדי, ההנחה, כי במשך ימי מלחמה תצטרך אנגליה להדש את דרד'הים מסביב לכף התקודה הטובה במקום הדרך סואץ ניברלטר. אולם, לשם הבנת הדברים לאמיתם, הכרח הוא להזכיר, שבוה לא התכוון האדמירל ריצ'מונדי ערין לשום אַן אַקוּצִיָה ימית צבאית של איזור הים התיכון; אלא שראיתי את הים הזה כשטח כמעט רצוף של חיות, ביתור בדרגות הראשונות של המלחמה, אלצה אותו לבוא לידי מסקנה. שאפשר לנסתח בערך כך: - אין שולחים רכבות של סחורות ונוסעים דרך חיות יבשתיות, ואין שולחים אניות של סחורות ונוסעים דרך חיות ימית אוירית יבשתית. לפי הערכתו, יש להעתיק את תנועת הסחורות, האספקה והתנברות הצבאיות לשטחים שמחוץ לים התיכון, ולהשאיר בתוך הים הפנימי רק כוחות קרב ימיים עם בני לוייתם ההכרחיים.

בהערכתו זו מתקרב, בעצם, האדמירל ריצ'מונדי עם כל היותו מאמין גדול בערכו המכריע של הנשק הימי, למסקנותיהם של קנאיי-האוויר כקומונדר-התעופה צ'רלסון ושל התיאורטיקון המפורסם של המלחמה המודרנית קפטן לידל הרט. הפרק, כעיות הים התיכון בספרו, אירופה המזוינת (1938) מדיגש הדגשה מספקת את אפיו החדש של ים התיכון בתור, תעלה הניתנת להפרעה ולסתימה כמעט בכל אחת מגורותיה. בכרי להשלים את הרקע של המחשבה האסטרטגית הימית, כדאי להזכיר את הדעות שבספרו של הקומנדר ראקל גרינפל, מתוך הנתחו הכללית, על הצורך במעבר לטיפוס קטן פי כמה של אנית מלחמה, בתור יחידת קרב יסודית, מגיע גם הוא, ביחס לים התיכון, למסקנה הדומה לזו של נג'רל רוואן דרובינסון על אופים של כוחות הקרב אשר ידרשו לבריטניה ולכנות זכריתה בתוך ים זה.

כדאי עוד לעמוד על נקודה או שתיים ביחס לבעיות היבשתיות. במדה שמתקבלת ההנחה, שהביצורים משני עבריו של הנכול הטוניסיה-לובי (ראה הקטע על כך ברשימות הקצרות, בחוברת זו), מהוים גורם מספיק לשם ניטרליזציה הרדית במערב לוב, הרי האפשרות, שאותה מצינים כל המצינשים משה, של נסיון התקפה איטלקי כלפי מצרים, נעשית אקטואלית ביותר, ומתעוררת השאלה - אם תתכן זאת למעשה? הערתו של האדמירל אוסבורן על הקושי שבהתנברות על שטחי המדבר שבין קינאיקה ומצרים מוצאת לה סמוכין ברעותיו של המומחה המפורסם והסופר הפורה בשאלות השטחים המדבריים במזרח של מצרים, המיור ג'קיס, שהיה מושל סיני המצרית. מתוך ידיעתו את המדבר המזרחי (אשר בנוגע לו נצטבר נסיון צבאי ממשי, עקב תנועות התורכים והאנגלים בו בשנות המלחמה העולמית) הוא בא לידי מסקנה שהמדבר המערבי, במרחבו ובקשיו הסופוגרפיים והאקלימיים, ימנע בעד כל אופרציה צבאית שהיא יותר מסוור-כזק של יחיות מוטוריות מדבריות לא גדולות בערך. שהתפיסה הזאת היתה מקובלת, לפחות עד הזמן האחרון, אפשר לראות גם מתוך כך, שבפרסומו האחרון מגיע לידל הרט לאותה ההנחה ממש, ומסביר כי הכוחות הדרושים להגנת מצרים יוכלו להיות קטנים יחסית. אולם, הידיעות של התרשים האחרונים על התנברות הבריטיות למצרים, הן מארץ ישראל והן ממקומות אחרים (ועכשיו, לפני זמן מועט, גם מהודו), מעידות על כך, כי הרכוז הגדול של כוחות ממוענים וממוכנים בלוב הכריח להכניס קצת תקונים בהערכה הניל.

* מי שחיה, בין השאר, נשיא בית"ס הימי הגבוה למלחמת ומסקרו של הקולג' לחגנה אימפריאלית.

בקשר עם זה מן הראוי לזכור, שהבעיה של פתוח כוחות ממונעים מדבריים היא בכלל אחת השאלות המענינות ביותר לנבי אפסריות מלחמתיות ככל שטח צפון-אפריקאי ומערב-אסייתי. כמשך מחצית השנה האחרונה ציינה העתונות האנגלית הרצינית, יותר מפעם אחת, את הצורך בהבטחת שטחים חשובים בסודן הצרפתי (כסכיבת האנס צ'ר) בפני האפסרות של התקפה מהירה מצד הקולונות המדבריות-הממונעות המיוחדות של האיטלקים, העוללות לבוא מדרום טריפוליטניה (צ'אן), ולחצות את סדרה המרכזית על מנת לפגוע במרכזי המנהלה ובצמת הקשרים האויריים שבלב אפריקה הצרפתית. כל השערות כגון אלו הן כמובן פרובלמיות ביותר. אך שיקולן הוא מתייב המציאות כתקופה הטכנית של התפתחות טכנית-צבאית מהירה, בהזדמנות אחרת נשוב לדון בנושא זה – וביתר שיטתיות והרחבה.

הסימפוזיון הנוכחי יכול היה להיות הרבה יותר מלא, אילו צוטטו בו לא רק בני סמך בריטים וצרפתיים אלא גם גרמנים ואיטלקים. אולם עיי כך היה הדבר חורג ממסגרת חוברת של ירחון, ומתקרב בממדיו לקובץ מיוחד המקרש לשאלה זו. בהזדמנות אחרת נוכל, אולי, להציג ולנתח את מושגיו ודעותיו של הצד השני.

אנו נמנעים מהמקת מסקנות, נבואיות איוו שהן. אולם תוכן הסימפוזיון הזה, יש לראותו כשלב ראשון בהבהרת המושגים היסודיים של בעית היסיהתיכון בימינו אלה הרוויים סכנות, – והמחייבים ידיעה, התמצאות, וראית הנוכח.

מנכ"דמירל ס. ו. אוסבורן

המעמד האסטרטגי בים-התיכון

המצב האסטרטגי בים התיכון אין לדון עליו כשהוא לעצמו, הואיל ומלחמה עם איטליה תגרור מלחמה עם גרמניה, ובהיות הים יחידה שלמה ובלתי-מתחולקת אפשר בנקל להעביר כחות-צוי משטח-פעולה אחד למשנהו. דבר זה ברור, וכן ברור שאין לדון על חיל* אחד מהחילות ללא קשר עם שני החילות הנותרים – או הייתי אומר, ביתר דיוק – עם שלשת הנותרים, כי התעמולה הפכה להיות "חילי" לוחם רבי-כח כדוגמת כל חיל אחר, הפועל על ידי אבק-שרפה. אפשר, בכל זאת, לסקור מעוף הצפור את המצב האסטרטגי בכללו, ואחר לרכז את תשומת-הלב במיוחד באיזור הים התיכון, ולשער מה עלול לקרות בים החשוב הזה במקרה של מלחמה.

מן המועיל הוא להתבונן תחילה לחלוקת הכוחות האיטלקיים, ואח"כ לגנות להסיק ממנה מסקנה בדבר תכנית המלחמה האיטלקית המשוערת, כי ברור לחלוטין, שתכנית כזו קיימת.

אם הידיעות מוסרות את המצב לאמיתו, יש כיום לאיטליה בשרות כחצי מליון חיילים באיטליה הצפונית, 280 אלף בחבש, 60 אלף בספרד, ** מ-40 עד 50 אלף באלבניה, 80 אלף בלוב, ו-30 אלף ברודוס. אנו יכולים להניח כי הצבא שבאלבניה משמש אמצעי לאיום על יון ולכפית ניטרליות על יוגוסלביה. חיל-המצב הגדול של רודוס, מלבד מה שהוא משמש להגנת האיים, הרי יתכן, שהוא

* חיל יבשה, חיל ים וחיל אויר. ** המאמר נכתב באפריל 1939. – המערכת.