

ל

# מערכות ים

בטאון היל-הים



צנא הגנה לישדאל

הוצאת מערכות



## תוכן העניינים:

1	"מה באופק?"
3	זמנה של משחתת — אלכס דרורי
9	ישראל והים — ראיון עם דר. ג. ויזרא
15	הקאדטים שלנו במסע אמונים — יחזק לז
24	אניותיו החדשות של הצני המצרי
25	אמנת-סואץ — 1888
29	גבור יהודי בצני הבריטי
30	המושחתות הצרפתיות מרגם "סירקוז" (חתך)
31	האגודות הימיות בישראל — רביסרן זאב פריד
37	תפילת-הים של הרמב"ן
38	המטוסים המצרים — קלע ופגע!
39	צוייה של רומא העתיקה — ישראל זנגרוב, ב.א.
44	מעוללות המסע לאנגליה (קריקטורות)
45	ציוי הים-התיכון — הציו הששני האמריקאי — ס.פ.
53	"ריסים" ו"לוקרנז" נכבשו בפערה! — רס"ר שמואל מרחב
55	מותה של אנית-פאר
56	הקשר הציוי — סרן ב. סנדלר
59	טימוקיה של "סינדבאד II" — ס/אלוף ג.ר.
61	הרב הראשי מפקד בחיל-הים! — סג"מ יהודה עזריאלי
62	הרשות-החיל
66	ספורט בחיל
67	אספקלוריה: סכעיות האיסטרטגיה הימית שלנו
70	הסבתה הקטנה סקאסלוריוזי — ג. א. בואן
72	הרשות המחוקקת הימי
73	בציוי הקלים — 22
78	בציוי הסוחר הימי — 22
81	בציוי הדיפלומטי
82	בציוי הספינות — 22

**ספרות ימית**

הוצאת הספרים "הים"

סניף תל אביב: רחוב המדע, 10, תל אביב 6100

סניף חיפה: רחוב המדע, 10, חיפה 3100

סניף ירושלים: רחוב המדע, 10, ירושלים 9100

טלפקס: 03-5222222

טלפון: 03-5222222

פקס: 03-5222222

דואר: 5222222

# מערכות יים

## בטאון חיל-הים

חוברת ל' — חשרי תשי"ז, ספטמבר 1956

בעריכת מדור הטברה והשכלה — מחלקת כוח-אדם / מפקדת חיל-הים



פני-האויב: משחתת מדגם "סקורי", אשר מצרים רכשה — כפי שנמסר — שתיים מהן.

## מה באופק?

תיצאותיו של משבר-סואץ לגבי העולם המערבי, וכן לגבי ישראל — מי ישורן? כל-עוד נמצא המשבר בעיצומו — מוקדמים הפירושים. ברם, לא למותר להצביע כבר בשלב הנוכחי על רקעם ה"ימי" הכולט של מאורעות השבועות האחרונים, ועל העובדה כי סכסוך חמור זה אינו למעשה אלא ביטוי למאבקן של כמה מהמעצמות הימיות הגדורות — בריטניה ובנותיה, וצרפת — על המשך שליטתן המסורתית בנתיבי-הים המקשרים בין אירופה למזרח-שליטה זו — אשר ממנה נהנו עד עתה גם ארצות קטנות רבות — כמו לה עתה צוררין, והכוונה לאר-דוקא למצרים בלבד.

פרשת-סואץ מרגישה שוב עובדה, אשר בימים כתיקונם אין מקדישים לה את תשומת-הלב הראויה, והיא — כי גם בימיו של המטוס, התחבורה האווירית, נודעת לתחבורה הימית חשיבות שאין למעלה הימנה. הנפט, כמוהו כיום בעורקי-התכללה הלאומית והבינ-לאומית דהיום. נפט זה מובל באניות-ממדי חקים גדולים — ומכאן כי השליטה בימם מהיה בימים אלה גורם מכריע לגבי שלומה ובטחונה של אירופה-המערבית בפרט, והעולם החומשי בכלל — יותר מאשר אי-פעם בעבר. ואכן, לא כראקצי בלבד משמש

שארן בלעויהם בשעת ביצוע נתיבותי-רבתי.

לולא צייהן המלחמתיים והמסחריים, של אנגליה וצרפת, האם ניתן היה להן להגיב בכלל על שחצנותו של הדרון המצרי, ובצורה מוחשית? נתמחהו אפשר, ופירוט העובדות-ול-על ייראה כ"הרונשת המוכן-מאליני", ברם, טעמו של הדבר אחר. מזה שנים מילעט הציבור ע"י חסידי ה"אס-כולה האווירית" בסיפורי-צפלאות בר-דבר השמעתה הבלעדית של העצמה האווירית, אשר חיסלה — לדבריהם — את העצמה הימית כגורם צבאי רציני בימינו. ולכן רצוי להצביע בהזדמנויות מתאימות על פעליהם של ציי-העולם ומשקלם — דוקא בעולמנו הדיום!

עוד לפני פרוץ משבר-סואץ הגדולה מצרים את צייה — במסגרת עיסקת-הנשק הירדנה — במהירות

הים בשעת משבר-סואץ. מרחב-הים — ולא חלל-האוויר (ובל נתעלם מ"עובדה יסודית זו) — משמש כר-להערכותן הצבאית של אנגליה וצרפת בתשובה להתגרותה של מצרים. בקיץ שנה-יו — בדיוק כמו בקיץ-שנת 1950, עת נפתחה מלחמת-קור-ריאה — אפשרו רק משאביהן הציים של המעצמות המערבות את הפעלתם של אמצעי-החירום שהוחלט עליהם. משלותי הגייסות האנגלים והצרפתים לקפריסין וליתר מקומות-התרכוזתם, ומטעני הדלק, הצידה, והתחמושת אשר גילח אליהם — כו-לם הועברו במהירות וביעילות לתעורתם באמצעות אניות, ובחסות כוחות-הצי השונים. עצמה ימית — ולא עצמה אווירית — היא היא אשר אפשרה למעצמות הגדולות להוביל את צבאותיהם לאזור-התורפה, ולחזיקם שם במצב-כוננות תמידית, ו-אין ספק שאם אמנם תפרוצנה פעולות-איבה, אוי ישמשו הכוחות הציים כחלוצים בהסתערות, וכאמצעי-סיוע

### הכתובת החדשה

של "מערכות יים" היא:

רחוב ג', מס. 1, הקריה, תל-אביב.

מודיהתוך של חיליהם הישראלי ה- צעיר. ברם, לא מאוחר עדיין לסכם את פרשת שהותם של ימאינו באגו- ליה, ואת קורותיהם בהובילם את שתי אניותיהם בדרך לביתן החדש. "יומנה של משחתת", הכתוב על- ידי אלכס דרורי, והמלחה שפע- המונות שהומצאו ע"י חברי-הלהפ- לנה, ימחיש במקצת לאותם מאנשי- החיל אשר לא שיחק להם מולם להשתתף באימוניהן הראשונים של המשחתות, ובמסען, את החיותיהם ומעשיהם של חבריהם המאושרים יותר. כן ימצאו ענין רב בכתבה תוססת זו גם יודי-החיל הרבים בכל שורות-הציבור, אשר עקבו ב- משך חודשים במתיחות אחרי השי- גיהם של בני-החיל בארץ-נכר.

ושעה ש"יומנה של משחתת" הי- פותח את "מערכות-ים" הנוכחי, מת- יחס לחיי אנשינו באנגליה בשעת מלוי משימותיהם הצבאיות החיו- ניות, הרי דנה כתבתו המלבבת של רסר. שמואל מרחב, "כיבוש ריסיס ולוקרנו", (המתפרסמת ב- המשך החוברת) בצדדים הקלים יותר של ביקור אנשינו באיים הבריטים. וישנן סיבות טובות מאד להניח שהצלחותיהם של בחורינו בשעותי- הם הפנויות לא היו מועטות מהש- גיהם הרבים שהשיגו עת עסקו ב- תפקידיהם המקצועיים.

ד"ר נ. וידרא, הנו, כידוע, אחד מ"אבותיה" של הימאות העברית, ושמו הוא "שמדבר", ולא דוקא בקרב החוגים המקורבים לספנות בלבד. משום כך ימצאו קוראינו ענין רב בראיון שנתן חלוץ הספ- נות הישראלית זה לבאי-כוח בסאון חיליהם על הנושא "ישראל והים" — ראיון המתפרסם בחוברת זו. מאדומתמיד היה הדר. וידרא לא איש-ההלכה (מאלה ישנם רבים בקר- בנו), אלא איש-המעשה, ומכאן שי- נודע משקליתר לדעותינו אודות פי- עליה, השגיה, ואפשרויותיה, של הספנות שלנו, וכרעק מתאים לדבריו חשמש השקתה — בימים אלה — של אנית-הנוסעים "תיאודור הרצלי", אשר תהיה, ללא-ספק, אחת האניות היפות ביותר השטות במרחב הים-

(100 בעמוד 84)

המאמר הנ"ל מתפרסם במדור "אס- פקלדיה" של החוברת הנוכחית — לעיונם המדוקדק של קוראינו — ותשובה לו תתפרסם בחוברת הבאה של בסאון חיליהם, ורצוי לעיין באר- תו המאמר ביסודיות, וזאת מפני שתי סיבות: האחת — מפני שכל גישתו החד-צדדית, והשוללת את חי- שיבותם של צייר-המלחמה כולם, הופי- רכה בינתיים שבוצעו ע"י התפקידים החיוניים שבוצעו ע"י הכוחות הימי יים השונים במשך משר-סאון, ו- השניה — מפני שתפישתו של אותו המאמר היא אופיינית לאותה קשרי- חות מחשבתית אשר שוהרי-הים, אזרחים ואנשי-צבא, עדיין נתקלים בה לעתים, ואשר יש להכירה כראוי, על-מנת להתגבר עליה. ההתראה "דע את אשר תשיב לאפיקורוס!" — כוחה יסוד לגבי כל ימאי וחובבנים.

שתי המשחתות החדשות שלנו, אחי. "פו" ו"אילת", כבר הסי- פיקו לתפוש את מקומן הנכבד כע-

ללא-תקדים, וזאת כנראה מתוך ה- הכרה הנכונה בעובדה כי ישראל תלויה בקשריה עם העולם החיצוני יותר אולי מאשר כל ארץ אחרת בעולם, וכי מיגורה הסופי יתייב הטלת הסגר קטלני עליה, אשר חסי- מת תעלת-סואץ בפני אניותיה הנה רק בבחינת שלבו הראשון.

ההגיון אומר כי החשיבות הכול- סת המיוחסת ע"י יריבינו שבדורם לכוחותיהם הימיים, תשכנע סר-ס, ובהכרה, גם את אותם החוגים שבי- צדנו-אנו של קרשביית-הנשק, אשר זלזלו עד עתה בהשפעתם של ה- ציים, ושללו את ההנחה כי כל השקעה בחיליהם הצעיר שלנו שלם תשתלם עשרות מונים כבוא "היום". ברם, הגיון לחד — ועובדות לחד, ובדיוק בעצם אותם הימים בו רכש הצי המצרי לעצמו אניות חדשות למכביר, והכפיל את עצמתו, התי- פרסם בעתון יומי בעל תפוצה רבתי מאמר אשר ביטל מעיקרו כל צורך בכוח ימי ישראלי.





כתב: אלכס דרורי

צלמו: אראל זנגו, מרמלשטיין

נערי המקום... תוך ימים ספורים הפך מראה מלח ישראלי בלויית אחת מבנותיה של העיר לחלק קבוע של הנוף.

\* \* \*

תמרוני-מהירות, ירי ראשון, תמרוני-סיבוב ומכונות — ותותם-מי-שחותם: האניה כשירה להפלגה בים. נגמר תפקידה של המספנה. שוב תמרוני-יציאה, אלא שהפעם שלא על-מנת לשוב — האניה מפנה חרטומה לעבר נמל פלימות, בחוף התעלה האנגלית.

\* \* \*

האניה שטה באטיות בין מצופי-הכניסה לנמל, ומפלסת דרכה בין שפע האניות. תוך סיבוב נגלית מעברו השני של „אי-דרייק“, משחתת דומה, הקשורה לרציף. על דופנה רשום בשחור: „ק-40“. זוהי איפוא, „אחותנו, אילת!“! והלב מתרחב. אכן, יש לנו כבר „משהו מהמין הזה“! ומישהו לוחש בצנעה: „דיסטרוויררים יהודיים אחרי אלפיים שנה...“! ועונה אחריו שכנו: „באמת, זה לא הולך ברגל...“.

\* \* \*

ואמפרי היא עירה נאה למדי, ומצטיינת בזה שלידה נמצא בית-ספר לתותחני-הצי, החברה „התלבשו“ על התותחים, וכעבור ימים ספורים עלו והעפילו לשיאים שלא נראו עד לאותו הזמן כמתקבלים על הדעת. זכורה עוד ההבעה התמ-הוגית שעלתה בפניו של אחד המדריכים לאחר ש„מוסה“ מ„אילת“, שלא תרגל מימיו על תותח נ.מ. בפורס מס. 8, ניגש אליו בשעת ביצוע תרגולת עם צות בריטי והציע לו לשנות את כיוון הפגזים הנטענים במזין האוטומטי לשם

קשה להאמין שאך לפני מספר שבועות היתה אניה זאת ערמת-גרזאות צפה. כתמי-החלודה גודרו, ונצבעו בצבעי-מגן ויסוד. האניה החלה לובשת צורת אנית-מלחמה.

החבריה עבדו בקור ובערפל הכבד, עבדו קשה וללא הפוגה. פועלים מקומיים ואנשי-צות הת-רצצו במסדרונות; ברגשים אשר כלי-ריתוך בידיהם מילאו את חלל החדרים בניצוצות, וריח קארביד שרוף הורגש בכל פינה.

למטה, בחדר-הדודים, החליפו אנשי-המספנה לבגיי-שמות, בהפטרים מילים שאין הנייר סובלם לעברו של איש-צות נועם אשר ניסה לזרוז את קצב עבודתם — ולשוא.

סגן-משנה צעיר גהר על לוח מלא מפסיקים בחדר-הבקרה, כשהוא מנסה, בעזרת שרטוט מסו-בך, לאתר מקומו של קצר, שהחשמלאים — שהוזמנו במיוחד מהחברה שיצרה את הלוח — התיאשו ממנו והחליטו שאין בידם לגלותו.

במשרדו הכתיב הרס"ר לפקידו: „א. ח. י. יפו“, מרס 1956....“ על התורן האתורי התנופף בגאון „נס השירות הפעיל“, וברמה נישא הדגל הלאומי כחוק — האניה הפכה לאחת מהשורה, אנית חיל-הים הישראלי.

\* \* \*

„ריסיס“ ו„לוקארנו“ הפכו למקום-המפגש של החבריה. יצוין רק ששמות אלו מפארים את מועדוני הריקוד המפורסמים של ליברפול, אליהם נוהרות מדי-ערב בנותיה של העיר כדי לרקוד לקול צלילי התזמורות המצוינות. שוב הוכיחו ה„צברים“ את עצמם, וחיש-מהר הפכו ל„נותני-הטון“ במועדונים, למורת-רוחם של

ואז בא יומה הגדול של מחל-  
קת הנצח: הטורפדו הראשון.

„היכון לירי!“

„היכון לירי!“

„מספר 1 — אש!... 2 —

אש!... 3 — אש!... 4 —

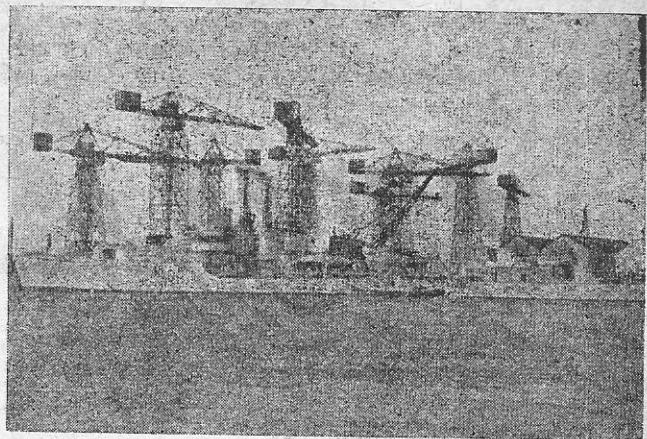
אש!...“

נשמע קול-נפץ, עשן מכסה  
את הסיפון. מתוך עב-הענן מגיח  
הטורפדו המאורך, מתישר, ונו-  
חת בגאון בים המקציף. שוב  
מתרומם הוא מעל המים, אפשר  
להבחין במנועיו המסתובבים  
במהירות. נתיב-בועות לבן מס-  
מן את דרך הטורפדו לעבר  
של מצוף-המטרה.

החלק הראשון בוצע, כל העיניים תרות ומה-  
פשות ליד מצוף-המטרה את ראשו של הטורפדו.  
החייב להראות מעל לפני-המים. „הנה הוא!“  
אכן, ישנו. צף הוא לו בגאון, כשראשו מזדקק  
אל-על ומפיה ענני-עשן. הכל בוצע כשורה, בדיוק  
„כמו בספר“.



ואחרי עבודת-ההכנה בא תרגול, תרגול, תרגול!  
אחד מאנשי הצוות העייפים על משמרתו.



בראשית היתה העבודה בבסיס: א.ח.י. „יפו“ וה„אילת“ על רקע מנופיי  
הענק במספנה ציית בריטית.

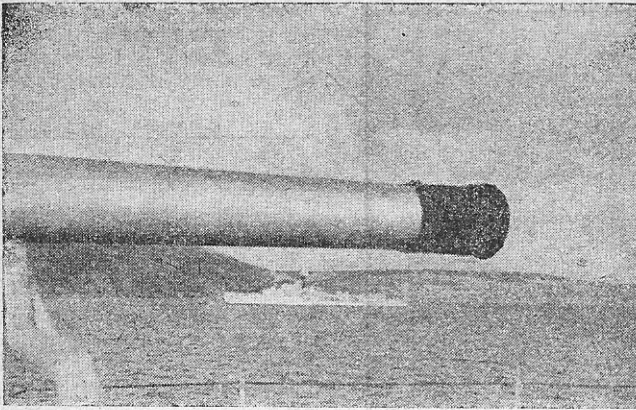
קיצור זמן הטעינה. דבר שבאמת צריכים הי-  
לבצע אך לא ידעו כיצד...  
ואז הופל השרוול הראשון! מעל לבסיס הג

מטוס „מוסקיטו“ גורד „שרוול“, ולבחורינו הורה  
שישתדלו להפילו, איש כמובן על העלה בדעתו  
כי אמנם יעשו זאת. ולאחר מחצית-השעה קרה  
הדבר: „ירוק 10, זווית-גובה 30, שרוול מת-  
קרב!!!“. „היכון לפעולה!“ הקנה הופנה לכיוון  
שצוין, והשרוול נראה בתוך הכונת. „על!!!“ —  
השרוול נראה בדיוק בנקודה. הוא הלך-וגדל  
והגביה לאטו לשמאל. „העסק! זהו, איפוא, הוא  
בטוח!“ המדריך נוגע בכת: „א-ששש!!!“.  
האצבעות סחטו את ההדקים... שני פגזים נורה,  
הכון התכוון לשלה אחריהם נוספים, מיד לאחר  
שהעשן יתפזר, אך לא היה צורך בכך: השרוול  
החל לאבד גובה, שינה כיוונו — והחל יורד  
אנכית, כשהוא מתנפנף קלות, לים. השרוול  
הראשון!

בפעם הראשונה היה זה, אולי, מקרה ממוזל.  
כך חשבו הכל, ואיש לא תיאר לעצמו שאפשר  
הדבר. אך במטוח השני שוב הופל שרוול, וביום  
שאחריו — שרוול נוסף. פגז, נעלמו הספקות.  
המדריכים הודו בכל פה: „כונים מצוינים!“  
— דברים שלא נשמעו בוואמברי מאז נוסד בית-  
הספר.

להישגים נאים הגיעו הכל. לא ביישו את  
ה„פירמה“. בכל מקום בו הופיעו החבריה עוררו  
התפעלות והערכה.

\* \* \*



פנישה בדרך: אחת מאינתינו שוברת ליד פריגטה נצ. בריטית. זוהי אחת המשחתות הבריטיות הרבות שהותקנו לאחרונה למזחמה בצוללות

\* \* \*

בימי מלחמת-העולם השנייה התפרסמה העירה ויימות, השוכנת במפרץ פורטלנד, במספר הפצצות הרב שהטילו עליה מפציצי ה"לופטואפה" בתקופת ה"בליץ" המפורסמת. ברם, כיום ויימות היא רק עירה המזודה, המשמשת כמקום-קיט נאה לסוחרים המטרופוליין ולנשותיהם. אולם, בויימות קיים גם בסיס-צי לא כל-כך יקטן, בסיס המשמש לאימוני שייטות.

ובויימות "הזיעו" החבריה כמעט ללא-הפוגה. כל רגע נוצל לאימון, לליטוש אחרון של ידיעות. יציגים גפוחי-עיניים ומחוסרי-שינה ניהלו אש מהירה ומדויקת; מוכמים עייפים ציינו מטרות; וימאים יגעים אחזו בחזקה בהגה. מטוסי-בוכנה ודחף חגו ללא-הפוגה, כשהם גוזים מדי-פעם בצלילות-סיבוב מסחררות. אך תמיד פעלו תור-תחי הגורה, ופקעות-העשן הלבנות בשמים הכהים סימנו קליעות נאות. טורפדות נוספים שנירו — הגיעו למטרותיהם כמתוכנן. אוכנו צוללות-המטרה העניגים "דפקו" כשורה. המשחחת חזת נמצאה כשירה לפעולה, וצותה — בקי במלאכתו. ההרטום הופנה שוב לפלימות, ל"לי-קוק" אחרון, והתקנה לקראת מה שקרא מפקדה של המשחתת, "זיבוק הביתה".

\* \* \*

אירת-צפיה שררה בכל הפינות. עבודה קד-התנית התנהלה בכל מקום: ברנשים הרוצים צבעו במברשות-גליל ארוכות-ידי, את הדופן בעמדם על דפסודה; ובגובה של מטר מעליהם

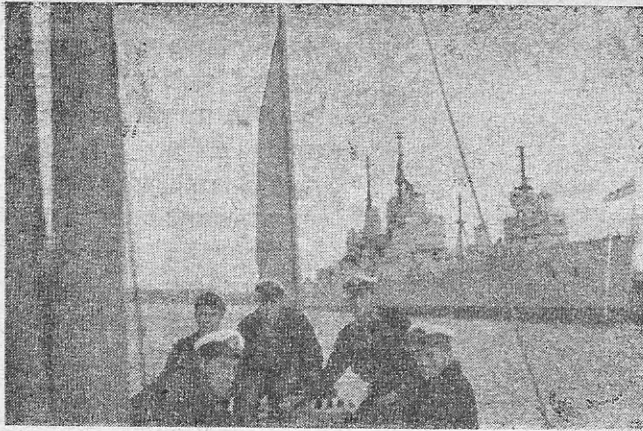
"מכיוון 170 הד בינוני. נראה כמטרה. מציע כיוון..." — הה-רטום משנה כיוונו במהירות. המדחפים מתברגים במים בכל עזו. כולם שולחים מבטיהם לעבר מטילי פצצות-העומק. קול ירי נשמע! הפצצות נראות לרגע טסות באויר ונופלות. שוקעות מאחורי הירכתיים. קצף עולה מהמקום בו נפלו, טיפות מועפות. רעם מחריש נשמע, רעם נוסף... עוד אחד... נדמים ענקי מתרומם ממע-מקים, הולך-ועולה, הולך-ומת-עבה. קילוחי-מים נוספים עולים

ומתרוממים בזעף. כמו פצצת-אטום" לוחש מלח צעיר. גל-המים שוקע, כתם-קצץ לבן, ומספר דגים מתים, מסמנים את המקום בו נורו פצצות-העומק הראשונות. המהירות קטנה, כיוון-החר-טום משתנה. עוד גשק תורגל, עוד גשק המגביר את עצמת המשחתת.



אחרי האמונים קצת נופס: אנשי הצות, מבקרים במוזיאון הבריטי בלונדון. מאחריהם — ראשו של אחד הפרעונים.

בשעות הפנויות — שיט־מפרשים  
 ברקע נראת אניה המערכה הבריטית  
 „ואנגארד“ (42.500 טון), ואחריה  
 אניה מערכה מטיפוס „אנסון“  
 (35.000 טון).



— מתנדבים על קרש־תלוי —  
 צבעו אחרים את מספרי־הזיהוי  
 בצבע לבן, מוצל־שחור, אל־  
 חוטאי אדום־שער היה שכוב  
 על מוט־התורן וצובע־בלבן את  
 גלגלות הבל־ההינף. סיפונאי  
 צנום היה צובע את הארובה,  
 כשהוא יושב על כסא רב־  
 מלחים רעוע, במשרד מתחיל  
 הרס־ר למלא טפסי־חופשה...

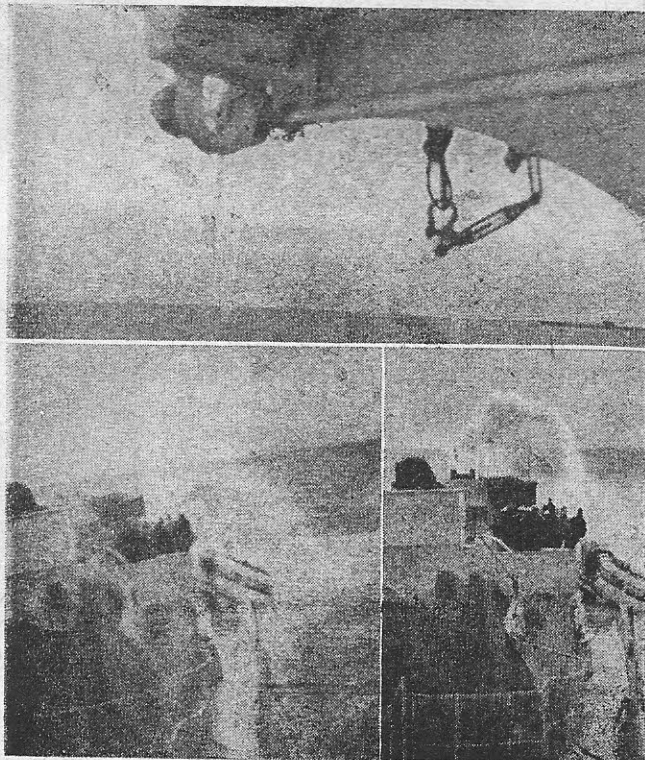
לליהם של החבריה, הולך־ונעלם. סירת־ניו־  
 זילנדית מצדיעה, הנוט יורה, מנפנף בידו עד  
 שנעלם מעבר לשובר־הגלים.

„כל המכונה מלא קדימה!“  
 „המכונה מלא קדימה!“

מעבר לירכתיים נראו נצנוציו של מגדלור  
 אדיסטון, הולכים־וקטנים, עד שנעלמו באופק.

\* \* \*

סלע־גיברלטר ניצב ממול.  
 הים שקט, ספינות־דיג מפנות  
 דרך, שאלה מ„הסלע“: „ווט  
 שיפ?“ (מה שם האניה?)  
 האתת מנענע בידית הזרקור:  
 „אניות חיל־הים הישראלי, יפו  
 ואילת“.. המשחתת מחליקה  
 לעברה של מיכלית־דלק טעור־  
 נה, ונקשרת לאורכה לשם  
 תדלוק, ילידים מציעים — ת־  
 מורת סיגריות — שטיחים,  
 מניפות, מציתים (כמעט „רוני־  
 סון“ אוריגינלי) ומטפחות־ראש  
 מפוארות. לאחר שעות־מספר  
 ניתקות המשחתות מהמיכלית,  
 ומפנות הרטומן מזרחה.



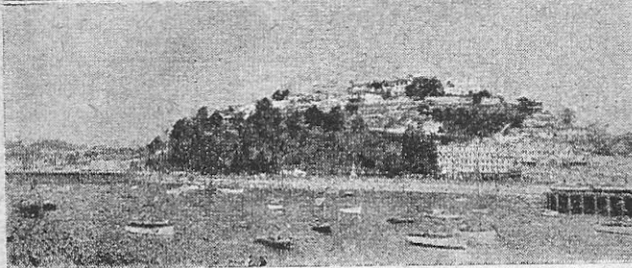
**בשעת־האמונים :**

למעלה — באופק נראת אחת הצור  
 ללות הבריטיות, שאחן תרגלו ה־  
 משחתות.  
 משמאל — פצצת־עומק (העצל הש־  
 חור בפניה הימנית) מוטלת המיטה,  
 מימין — נדמים עולה לאחר התפור־  
 צצות פצצת־העומק.



**מזמרהאות אנגליה :**

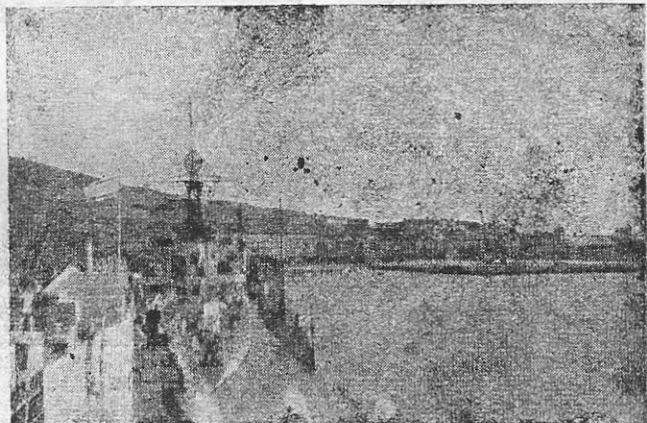
מימין: "החברה" בכיכר טרפלגר ב' לונדון.  
 באמצע: ידיות בין העמים — אני שינו יחד עם חיילים סקוטיים בלי ברפול.  
 משמאל: מבצע "חופי" מוצלח — פירושים מיוחדים!  
 למטה: כך נראת דרום-מערב אנגליה.



מהבהב ליד חרטום המטוס:  
 "ש-ל-ו-ם, מ-ח-כ-י-ם  
 ל-כ-ם ב-א-ר-ץ!". ה-  
 אתת משיב: "מסור ד"ש, א-  
 חא!". המטוס חג נוספות ונעלם.  
 אכן, מתקרבים לארץ!

\* \* \*

באגרתו לאנשי הצות אמר  
 הרמטכ"ל: "מחר הנכם מביאים  
 את המשחתות הביתה. שליטת  
 הצותות באניות הנה הישג הר-  
 אי לציון, הישג אשר חבריכם  
 בים, ביבשה, ובאוויר מביעים  
 את הערכתם עליו.

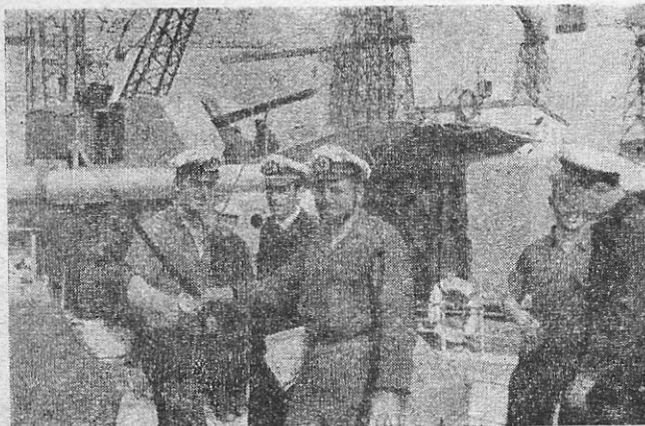


באחד הבטיסים הבריטיים: משחתת ישראלית קשורה לרציף בשכונת לפריגטה וצוללת של הצי המלכותי.

נית, הפעם לכבודם של הנספח  
 והמפקד הזר, היורדים. הרמט-  
 כ"ל נשאר. גל-קצף ניתו מה-  
 ירכתיים — "קדימה, חבריה,  
 הביתה!".

\* \* \*

מסוס מטרטר ברקיע המכוכב,  
 אורות-הניווט קורצים באדום  
 זירוק ידידותיים. פנט-איתות



"צחצוח-חרבות" הוא בורד-כלל ענ-  
 ינם של הטורבים — ברם לעתים  
 עסקו בזאת גם ימאינו בשעותיהם  
 הפנויות.

בעגונכם מחר אינכם מגיעים  
 לחוף-מבטחים. לא נמל חיפה  
 הוא שיבטיח אתכם — אתם  
 הם שתגנו עליו ועל אניותיו!  
 לא נחלה ומחסה תהיה הארץ  
 עבורכם, בכם ובכוחכם ישקטו  
 חופיה!

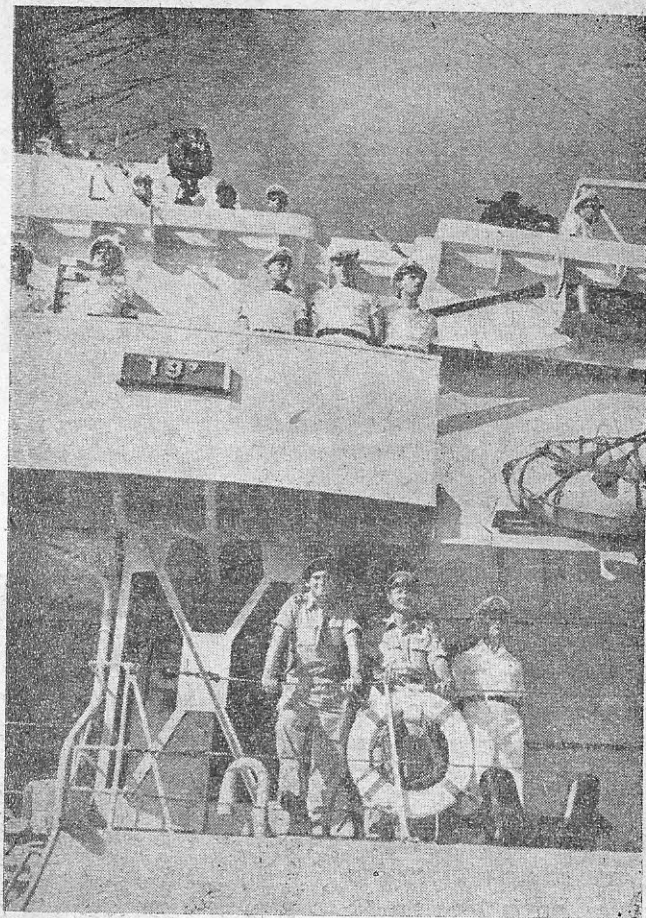
מעתה יופנו לועי-התותחים  
 החוצה, הארץ תנוח בעורפכם,  
 ודרור ימיה — יעודכם ומב-  
 הנכם!"

על הגשר החשוך השתוהחו  
 גופות לעבר מסך-המכ"ם.  
 "יש מטרות?"  
 "אין".

קני-תותח השחירו באיום על  
 רקע השמים הבהירים.

ספינה תורכית הנמיכה דגלה  
 בהצדעה.  
 "ימין 15, הגה!"  
 "ימין 15, הגה!"  
 "אמצע הגה!"

מבעד לכניסה נראה הרציף,  
 ראשי-אדם גראים מעל גגות  
 בתים סמוכים. תזמורת מנגנת  
 מישהו מדבר ברמקול, הרציף  
 קרבי-והולך, הולך-וגדל, חבל  
 נזרק לרציף — המשחתות הגיי-  
 עו הביתה!



הדמטק"ל, רביאלוף משה דיין בלוי, שלישי, ומפקד חיל-הים, האלוף  
 שמואל טנקוס, על סיפון המשחתת "יפו" בעת הגיעה ארצה מאנגליה.



# ישראל והים

כמו היונים, נראה הבדלים ניכרים. ההיסטוריה הקדומה, למשל, הדת, והאגדה היהודית, מבוססות על מאורעות יבשתיים כגון: נתינת התורה על הר במדבר; נדודי אברהם אבינו, בניו ונכדיו במדבריות בין ארם-נהרים, כנען ומצרים; הופעת ה' במדבר. אפילו כאשר היה על העם לחצות ים צר — ביותר — צריך היה הקב"ה להפכו ליבשה. אין בהיסטוריה היהודית אף אדמירל יהודי אחד. לעומת זאת הדת והאגדה היוניות התהוו ביים. הגיבורים נדרו בימים ולחמו מעבר להם, כדוגמת הסיפורים באיליאס ובאודיסקאה.

ההתיישבות החדשה של ישראל, וכמות התנועה הציונית, פיתחו תחילה את החקלאות, ורק מאוחר יותר פנו לתעשייה. אך קיים הבדל יסודי בין המצב בימי-קדם ותהליך ישובה של ישראל בתקופתנו. היהודים חזרו הפעם למולדת בדרך הים, והתישבו בעיקר לאורך החוף, בחבל הארץ שבו ישבו אז הפלישתים, בעוד שהערבים שכנו בהרים דוגמת היהודים בזמנים הקדומים. עצם העובדה הזאת צריכה היתה לשנות את ההשקפה של העם היהודי ביחס לימאות. בגלל חוסר כל מסורת ימית הצריך תהליך זה זמן רב מהמשוער. ולמעשה רק בשנים האחרונות, כ-70 שנה לאחר התחלת ההתיישבות החדשה, חלה התפתחות רצינית בגישה לענייני

מעטות הן המדינות בעולם, אשר השפעת הים על גודלן היא כה חיונית כפי שהיא חיונית לגבי מדינת ישראל. לכן מהוה צי-הסוחר הישראלי, הצעיר והדינמי, גורם מכריע בחיי הארץ — הן מבחינה כלכלית, והן מבחינה בטחונית.

מבין חלוצי הספנות המסחרית העברית, ומעצבי דמותה, בעבר ובהווה, נודע מקום נכבד עד מאוד לד"ר נפתלי וידרא שהווא כיום מראשי חברת ה"צ"ס". אליו פנה בטאון חיילי-הים בכדי להציג שאלות-מספר על הנושא "ישראל והים". והרי השאלות שהומצאו לד"ר וידרא, ותשרי בותיו, כפי שנדרשו ע"י בא-כוחנו, בשעת ראיון מיוחד שניתן לו.

\* \* \*

שאלה: הנכונה, לדעתך, ההגדרה לפיה מדינת-ישראל היא למעשה, מבחינת "אי" — על כל מגבלותיו כאשר לבידוד, ועל כל הבעיות הכרוכות בכך ובמיוחד מבחינת חיוניות קשרי הים לגביה — הגם שכל יתרונותיו של אי נעדרים במצב זה?

תשובה: כן. אפילו לפני קום מדינת-ישראל, הועברו 95% מהמטענים שהובלו לארץ וממנה — בדרך הים. מכאן, שמבחינת תובלת היצוא והיבוא נתשבת ישראל ל"אי".

שאלה: העם היהודי אינו בעל מסורת ימית ניכרת, מאחר שבגולה היה עם "יבשתי", ואף בתקופת שבתו בארצו בימי-קדם היה, ברובו, יושב-נהרים. האם, לדעתך, כבר הכירו יושבי מדינת-ישראל בחשיבותו החיונית של כיבוש הים לביטוס עתידם הבטחוני והכלכלי? תשובה: נכון הדבר שהיהודים מעולם לא היו יורדי-ים. ואפילו לא בימי המלך שלמה ובימי המכבים, תקופות בהן היתה פעילות ימית ניכרת. אם נשווה את העם היהודי לאומה ימית מובהקת



ד"ר נפתלי וידרא — מחלוצי ומנהליה של הספנות העברית — אשר ראיון איתו מתפרסם לעיל.

7 מיליון טון, המכניס לאוצר 900 מיליון דולר ריוח שנתי, ומכסה את גרעון המדינה במטבע-חוק. מעניין שלנורבגיה רק 3.5 מיליון תושבים, שעה שמדינת-ישראל, בת 1.8 מיליון תושבים, מקיימת — עם כל מאמציה — צי של 130,000 טון בלבד. גם צי קטן זה הרויח בשנת 1955 לא פחות מאשר 5 מיליון דולר נטו במטבע זר.

כמו כן יש לעורר בנוער את הרצון להתמסר לתפקידים ימיים בציה-הסוחר ובחיל-הים. הימ-אות תוכל להרחיב את האופק של הנוער שלנו ולהביאו במגע עם ארצות-חול ועמים זרים. שאלה: באיזו מידה, ובאילו דרכים, משמש ציה-הסוחר הישראלי את בטחון המדינה?

תשובה: מדינתנו אינה

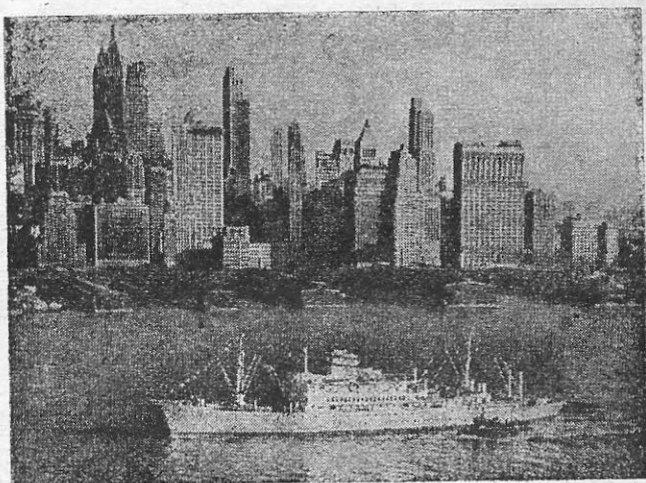
יכולה להתקיים ללא אספקה ממעבר-לים, ומבלי ליהיה צא את סחורותיה בדרך-הים, על מנת לשלם בשביל האספקה. אם בומן שלום אפשר לחזור אניות זרות למטרה זאת — הרי אין הדבר כך בומן-מלחמה, או בשעת-חירום. אין צורך אפילו שמדינתנו תהיה מעורבת במלחמה כדי שהציים הזרים יפסיקו את שירותם למענה. שביצריה למשל לא היתה מעורבת במלחמת-העולם השניה, אבל לא יכלה להסדיר את אספקתה מבלוי להקים צי ימי (שבטיסו היה

בנמלים זרים), כי לא נמצאו אניות שהיו מוכנות, אותה שעה, להוביל סחורות לשביצריה. אי-לכך אין אפשרות לקיים מדינה הזקוקה לאספקה ממעבר-לים, ללא צי עצמאי לאומי משלה.

שאלה: התוכל, לדעתך, מדינת ישראל לחיות „על הים“, כפי שעשו הולנד ובריטניה בשעתן, וכפי שעושה זאת כיום נורבגיה הדלה באוצרות-טבע? לנורבגיה בת 3.5 מיליון התושבים, צי סוחר של כמעט 7.5 מיליון טון. מהו לדעתך — בקוים כלליים — ציה-הסוחר אשר על ישראל לשאוף להקמתו מבחינת הקיבול הכללי, וההרכב? תשובה: הצי הנורבגי מבוסס בעיקרו על תובלה בין ארצות זרות, ורק בחלקו הקטן עסוק בתובלה הקשורה בנורבגיה. כיום מקובל העקרון שצי לאומי יוביל עד 50% מהסחר הימי של

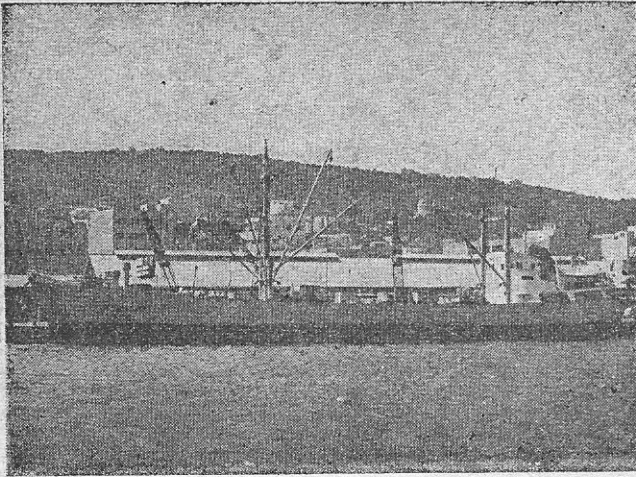
הים, אבל אפילו כיום נוטים רוב המנהיגים שלנו להעדיף את הפיתוח היבשתי. יהיה צורך בהגברה ניכרת של הפעולה המשקית הימית, ובהסברה תמידית, כדי להחדיר להמונים את רעיון כיבוש הים, ולהפוך את העם היהודי לעם „ימי“, כלומר, לעם אשר הימאות מהווה תוכן לחייו המשקיים והרוחניים כאחד.

שאלה: האם, לדעתך, נעשתה כבר פעולה מספקת על מנת להמחיש לתושבי הארץ את חשיבותו החיונית של הים? ואם לאו, מה יש לעשות כדי להחדיר ליהודעתם את חיוניות כיבוש הים, מבחינה בטחונית וכלכלית? תשובה: צריך להפוך את „החבל הימי לישי-



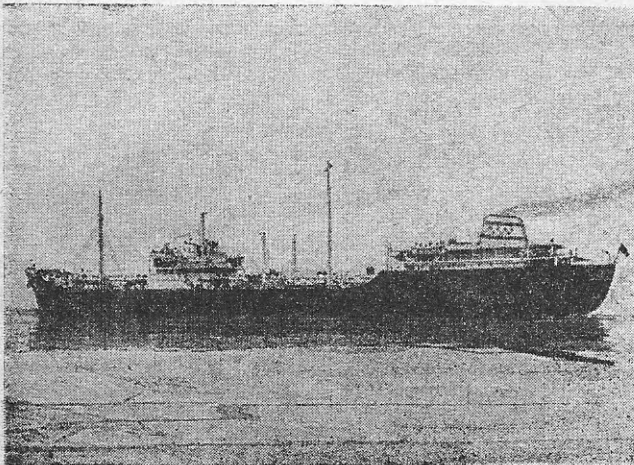
אנית הפאר של „ציס“ — „ישראל“ — מגיעה לנמל ניו יורק.

ראל“ לתנועה ניה יותר מאשר היא כיום. וכמו-כן יש להקדיש מקום נרחב בתכניות-הלמודים בבתי-הספר לנושאים ימיים. בין היתר חשוב להדגיש שעם היושב על שטח מצומצם, יכול למצוא כר-פעולה נרחב רק אם ינצל את האפשרויות של פעולה בים. כל עם בריא וחזק, השוכן לחוף הים, יכול לקחת חלק בתובלה הימית העולמית בה עסוקות כיום אניות בקיבול של למעלה מ-100 מיליון טון, ועליהן עובדים למעלה מ-2 מיליון ימאים. בנין, הספקה, תיקון וטיפול באניות, מהוים מקור-פרנסה לשני מיליון אנשים נוספים. בשנה האחרונה הועברו בימי-העולם קרוב ל-8 מיליון טון סחורות, עם התפתחות המשק הימי העולמי, עולה התובלה הימית מדי שנה ב-5 עד 7 אחוז. העם הנורבגי מקיים צי של יותר



„אשקלון“ — אית המשא החופית החדשה ביותר בצי הסוחר הישראלי, בשעת עניחה בנמל חיפה.

בשטח הסעת הנוסעים, ובמידה פחותה — בהובלת מטענים, עד כה לא השפיע לרעה משק התעופה על התפתחות הספנות. חברות התעופה משכו לקוחות, שאולי לא היו נוסעים כלל, לולא האפשרות של תחבורה מהירה, וע"י כך רכשו לקוחות נוספים לתחבורה בכלל. על-פני האוקיינוס האטלנטי עברו לפני 5 שנים 600.000 איש באניות, ו-150 אלף במטוסים, במשך שנה אחת. בשנה האחרונה היה מספר הנוסעים באניות כ-900.000, ובמטוסים — 600.000 אלף, מסתבר, איפוא, שהתחבורה הימית והאווירית



המיכלית החדשה „חיפה“, בת 18.500 טון, האניה הגדולה ביותר בצי הסוחר הישראלי.

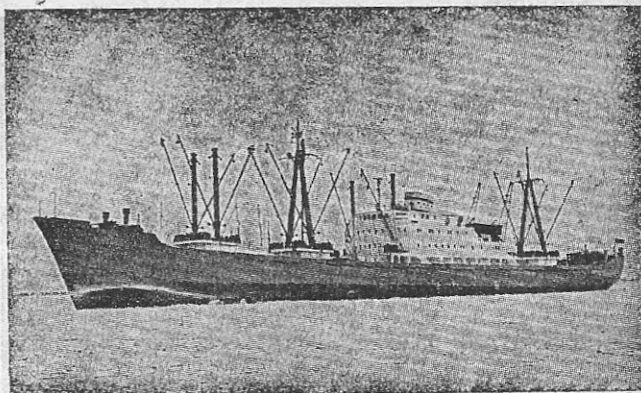
ארצו. למשל: אם אנו מיצאים תפוזים לאנגליה ומביאים מ-כונות מאנגליה, יש לצי-הסוחר האנגלי אותה הזכות להוביל מטענים אלה כמו לצינו-אנו. מכאן העקרון של חלוקת המטענים בין-ארץ-המוצא וארץ-היבוא, כדי שצי-הסוחר שלנו יוביל כ-50% מהיבוא והיצוא שלנו. לפי הממדים של היום, יש להכפיל את קיבולו הקיים. זאת אומרת, שקיבולו חייב לעלות עד 400 אלף טון בערך. אבל אני מניח שהיצוא והיבוא הישראלי, יוכפלו במשך השנים הבאות, ע"י יצוא גדול-יותר של תוצרת תעשייתית ותומרי-גלם

כגון מלט, אשלג, פוספטים, ומלח, וכמו-כן ע"י הגדלת היצוא של תוצרת חקלאית, כגון הדרים, בננות, וירקות. יש להניח גם שהיבוא יגדל בדרך עם גידול האוכלוסיה ועם הצרכים המוגברים של התעשייה לחומרי-גלם מחו"ל. ברם, אם נערוך תכנית ל-10 שנים על מנת להגיע לטיפול ב-50% של הסחר הימי הישראלי, אזי היה רצוי לקחת בחשבון גם את פיתוח הארץ. על-כן יש להרחיב את צי-הסוחר הישראלי עד כדי 600-700 אלף טון, ובו יועסקו כששת אלפים ימאים, ומאידי-גיסא, שאיפתנו צריכה לפנות בכיוון של השתתפות הולכת וגדלה בסחר-הימי הבין-לאומי. אפשרויות הפיתוח מוגבלות רק ע"י ההון שיעמוד לרשות הספנות מצד אחד, ע"י כוח-האדם היעיל שיפעיל את האניות, וע"י היכולת המסחרית והארגונית של החברות הימיות הישראליות מצד שני.

שאלה: האם לדעתך, תוכל התחבורה האווירית (בארץ וב-עולם) למלא את מקום התחבורה הימית מבחינה כלכלית ו-בטחונית, בעתיד הקרוב?

תשובה: התחבורה האווירית תתרחב בשנים הקרובות בעיקר

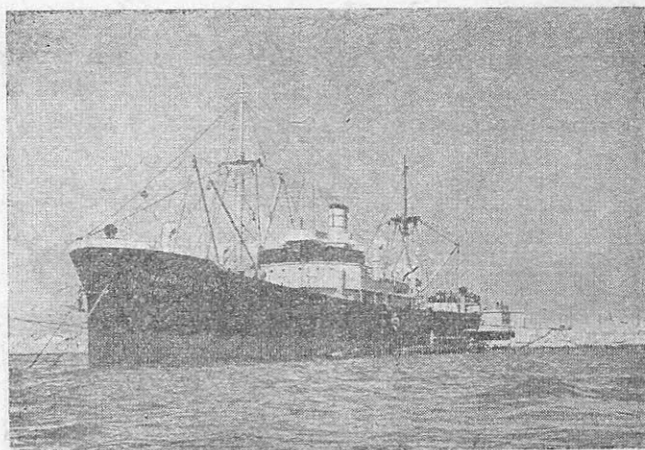
המטוסים במידה ניכרת מההור-  
בלה באניות, כי יחס ההוצ-  
אות בין סוגי-ההובלה השונים  
נוטה — באופן בולט — לטובת  
האניה. למשל: סחורה שמחיר  
הובלתה באניה למרחק מסוים,  
בכמות מסוימת, הוא לירה  
אחת, הובלתה תעלה ברכבת  
או במשאית — 10 לירות, וב-  
מטוס — 100 לירות. אמילו אם  
ההובלה באוויר תזל בהרבה —  
הרי גם במקרה זה אין לחשוש  
שהמטוסים יוכלו להתחרות,  
אפילו כעבור זמן ארוך ביותר,



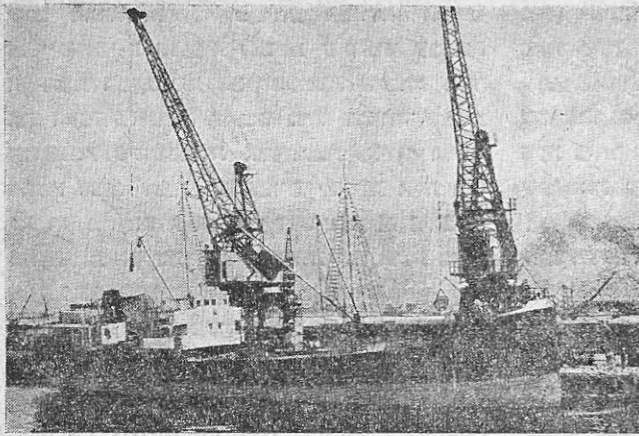
הגדולה — לעתידה — מבין אניות-המטא  
שנבנו לאחרונה בשביל חברת „ציס“ — „שומרון“.

באניות, בשטה הובלת המשאות.  
שאלה: האם נמל עמוק אחד מספיק לצרכי  
הארץ מבחינה משקית ובטחונת, או שמא יש  
צורך בנמל עמוק שני, או בנמלי-משנה?  
תשובה: במצב של היום מספיק מבחינה  
משקית נמל עמוק גדול אחד לצרכי הארץ. ברם,  
מבחינה בטחונת רצוי שיהיו לנו לפחות שני  
נמלים. עם התפתחות תעשית הנגב, וביחוד  
תעשית הפוספטים והאשלג, ועם התגשמות הת-  
קוות ליצוא של מאות אלפים טונות משני המקו-  
רות האלה, יהיה רצוי לאפשר עגינת אניות  
גדולות בקרבת חוף-אשקלון, כדי לקצר את הדרך  
מהמכרות לים. לא מן-הנמנע הדבר שאפשר יהיה  
להסדיר את יצוא הפוספטים  
והאשלג ללא נמל מוגן בעל  
מים עמוקים, כי-אם ע"י סי-  
דורי-טעינה לאניות שתעגונה  
בים הפתוח, במרחק כ-200 מ'  
מהחוף. סידורים דומים קיימים  
בקפריסין, אבל בעיקר במפ-  
רצים טבעיים ולא בים הפתוח.  
מובן, שגם מבחינה בטחונת  
וגם מבחינה כלכלית יש לת-  
כנן הקמת נמל מים-עמוקים  
בדרום. כמובן, רצוי לאחד את  
כל המטרות הנ"ל, ולבנות נמל  
שיוכל לשרת את יצוא הפוס-  
פטים והאשלג, וגם את יצוא  
פרי-ההדר מפרדסי הדרום, ול-  
כלול בתוכו גם את היבוא הג-

משלימות זו את זו, ונהנות שתייהן מהתפתחות  
התיירות בעולם כולו. עם הכנסת מטוסים מהיר-  
רים, גדולים, ובטוחים-יותר לשירות, אין ספק  
שחלקם של המטוסים בהובלת הנוסעים ילך  
ויגדל, ואם גם חלקה של הספנות ירד יחסית,  
הרי יש להניח כי מספר הנוסעים המוחלט ילך-  
ויגדל גם בשנים הבאות. גם בהובלה הימית  
של הסחורות אפשר לראות את המטוסים כמשלי-  
מים את האניות. ישנם סוגי-סחורות כגון יהל-  
מים, פרחים, וירקות עדינים, שכדאי יותר להור-  
בילם בדרך האוויר, בגלל ערכם העצום לעומת  
נפחם הקטן (יהלומים), או בגלל סכנת הקלקול  
שבהם (פרחים), אך אין להניח שבעתיד יפחיתו



אחת האניות הותיקות בציי-הסוחר הישראלי — „נחשון“.

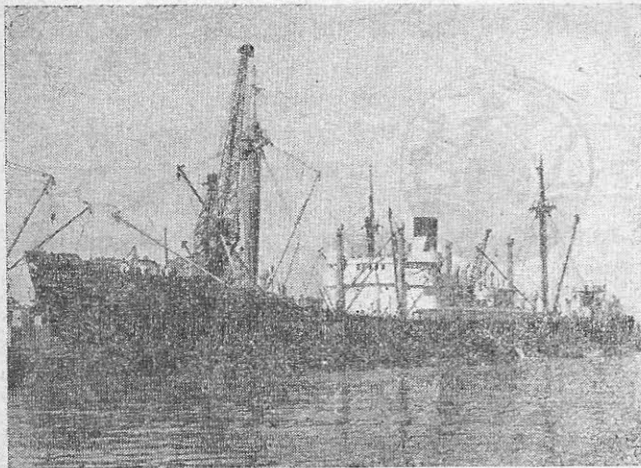


אנית-המשא הישראלית "איל", לפני "השלושה" של חברת "צים", וכעת בבעלות פרטית.

רק ע"י היוזמה שלנו, וע"י ההון שנחוצו יהיה לגייסו לשם כך.

שאלה: כיצד הוכיחו עצמון בשירות הפעיל אניות-השילומים? היש לדעתך, בסחרה הימי של ישראל, מקום גם לחברות-ספנות אחרות, פרט ל"צים" — זבאילו שטחים?

תשובה: אניות-השילומים הוכיחו עצמון ל-מעלה מהמשוער. התקלות הקטנות שהתגלו בהן לא היו בגוף או במכונה הראשית, כי אם רק בחלקים לא-חשובים, והיו פחותות מהמקובל בדרך-כלל בעת בנית אניות חדשות. הוכחה להצלחת הטיפוסים שבנינו אפשר לראות בכך



אנית-המשא "דניאלה בורכרד", של חברת "עתידי".

זול המיועד לת"א והסביבה. עד כה מנעו החוצאות הגדולות, של עשרות מיליונים ליריות, הדרושות להקמת נמל עמוק מעין זה, את הגשמת התכנית.

שאלה: מהן תכניות "צים" לשנים הבאות, מבחינת הגדלת מספר האניות; כמה אניות הורזמו עד עתה, ומתי תושלמנה, מאיזה טיפוסים, ומה תכונותיהן? ומה בדבר הרחבת הסגל, ופיתוח קוים חדשים?

תשובה: חברת "צים" מש-לימה השנה את החלפת האניות

המיושנות שלה באניות חדשות. היא קיבלה עד כה 11 אניות בעלות קיבול של 75,000 טון, והן כוללות 2 אניות מעורבות לנוסעים ומשא, מיכלית אחת, 6 אניות-משא ושתי ספינות-חופים. כמורכן תמסרנה לנו בסוף השנה הנוכחית, וב-תחילת השנה הבאה, 2 אניות-נוסעים, בעלות קיבול של 9,000 טון כל אחת, והוזמנו 6 אניות-נוספות: מיכלית אחת, 3 ספינות-חופים גדולות, ושתי אניות-משא בנות 14,500 טון. כמורכן הודמו 6 אניות-משא ע"י חברות-ספנות אחרות.

הב' "צים" חושבת שנוסף לאניות הנ"ל, יש צורך, ומקום, להרחבה ניכרת של צי-הסוחר הישראלי — גם כדי למלא את הדרישות של המסחר הימי הישראלי ההולך-וגדל כגון יצוא הדרים, אשלג, מלט וכו', וגם כדי לפתח קווי-אניות גוספים בין ישראל ומרחבי-העולם. נוסף לכך יכול הצי הישראלי להשתתף בסחר הימי הבינלאומי, מי מבלי להזדקק לנמלי-ישראליים, וע"י כך להנות מההכנסות במטבע זר שאפשר להרויחן בפעולות אלה. בתנאי שהארגון שלנו יהיה יעיל, וימאינו יוכלו לעמוד בהתחרות עם ימאי העמים הצפוניים, אזי אפשר לומר שהגדלת הצי תהיה מוגבלת

נותן יציבות לחברות-הספנות, כי הסחר-הימי מאוד נתון לתנודות, וע"י משק מעורב תצליח החברה הרבה יותר להגיע לתוצאות חיוביות במאזנה. גם הכשרת חבר קצינים ועובדים מבוצעת ביתר קלות ע"י חברה גדולה, היכולה להכשיר את עובדיה בסוגי-אניות שונים ובקומים רבים. ברם, נוסף לחברה אחת גדולה, יש מקום לחברות-אניות נוספות, ביחוד בספנות ה"טרמפ", והן יכולות להיעזר ע"י הכוח הרב של החברה הגדולה.

שאלה: בשיים-לב לעובדה כי אין צי-המל"חמה וצי-הסוחר אלא בגדר שתי בחינות של אותו מושג יסודי עצמו — מושג ה"עצמה ימית"; האם ניתן לומר כי קיים שיתוף-פעולה בין חיל-הים שלנו לצי-הסוחר? ובאילו שטחים? והאם להגבירו, וכיצד?

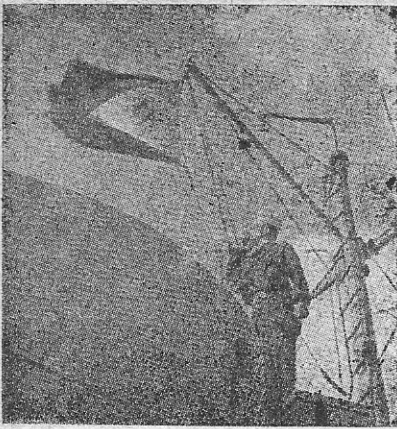
תשובה: שיתוף-פעולה בין צי-הסוחר וחיל-הים קיים גם בזמן שלום. שיתוף זה מתבטא במיוחד ב"ביה"ס הימי" בעכו לקציני חיל-הים וצי-הסוחר, והנתמך ע"י שני הגורמים. נוסף למגע בשאלות מקצועיות רבות, קולט צי-הסוחר מספר-ניכר של משוהרי חיל-הים. כמו בארצות אחרות, רצוי שגם אצלנו יהיו חלק מאנשי צי-הסוחר קציני-מילואים בציהמלחמתי. הרוך-בה הגדולה של הימאים, וההכשרה המתמדת של הימאים בציהסוחר, מהווה ללא-ספק תוספת-כוח חיונית עבור חיל-הים.

שגם חברות-אניות גרמניות, ואחרות, הומינו אחרינו אניות הדומות לאניות שהוזמנו עבורנו. העתונות המקצועית הבינ-לאומית שיבחה מאד את האניות, ונתנה פרסום גדול במיוחד לבניה המוצלחת של האניות המעורבות "ציון" ו"יש-ראל". רצוי לציין שהשכחים לאניות אלה באו לא רק מהעתונות המקצועית הגרמנית, אלא גם מהעתונות המקצועית של ארצות המתחרות בגרמניה בבנין-אניות, כגון אנגליה וצרפת.

אין ספק שיש מקום לחברות-ספנות נוספות. "ציים" לחברת-הספנות הלאומית ממלאת תפקיד חלוצי מיוחד, כחברה לאומית ציבורית, וגם כחברה גדולה וחזקה, בעלת צי ניכר. ביכולתה להגיע להסכמים בין-לאומיים, ולקבל חלקה בהובלה הימית הבינ-לאומית. חברות קטנות לא תוכלנה להשיג יתרונות אלה במלחמת-ההתחרות הקשה בספנות הבינ-לאומית. ההתפתחות הכללית של הספנות בעולם-כולו מוכיחה, כי עדיפות חברות גדולות, המרכזות צי גדול, ומקיימות משק מעורב, זאת אומרת — הפועלות בקווי-ספנות קבועים באופן סדיר, ונוסף לכך עוסקות במיני ספנות שונים כהובלת נוסעים ומשאות, וכמו-כן גם מחזיקות מספר אניות ל"טרמפ" ומיכליות. אחת החברות האנגליות הגדולות לאניות-נוסעים ומשא, חברת "פ. את. או.", הזמירה עכשיו 25 מיכליות גדולות, כדי לאזן את צייה. המשק המעורב — בספנות כבחקלאות —







# הקארטים שלנו במסע־אימונים!

מאת יוחנן לוי.

לא־מכבר החזמן יוחנן לוי, סופרו הצבאי של העתון „ידיעות אחרונות“, להצטרף למסע־אימונים של אחת הפריגטות שלנו, אשר בה הפליגו לרגל לימודיהם המעשיים כמה עשרות מחניכיו של בית־הספר לקצינים, בעכו. והרי סיכום רשמיו של יוחנן לוי, שנכתב במיוחד במיוחד בשביל „מערכות־ים“.

בבית־הספר, אמנם, מקדיש הוא יותר שעות לניווט מאשר למקצועות אחרים, אבל עליו ללמוד גם את אחד־העם וגם את התנ"ך. „המאמץ“, אומר דב, „הוא קשה, אבל לא קשה מדי...“.

אלה, כמובן, דבריו של חניך מצטיין. רבים מהחניכים מוצאים שהמאמץ הוא קשה מאוד. ל־אלה משתדלים דב וחבריו לעזור.

דב אינו ירוק על סיפונה של אנית־המלחמה הישראלית. כבר בשנה שעברה הפליג באניות הצי בחופש־הקיץ שלו, אלא שהשנה ניתן לו בפעם הראשונה לעלות על הגשר. אשתקד היה עוד „בטיח“ (בטיח — אבטיח — הוא כינויים של חניכי השנה השניה בבית־הספר) וכל עבודתו היתה עבודת נקיון, צביעה ותותחנות — עבודה של מלח. השנה הוא כבר „גמיל“ (כינוי לתלמידי השנה השלישית) ובתור שכזה, הרי הוא זוכה לקבל על עצמו תפקידי־קצונה. כתפקידו של קצין־משמרת על גשר הפריגטה, אס־כי אין הוא זכאי עדיין לנהוג את האניה, ועושה את חישוביו לצורך אימון בלבד. למרות זאת, אין חיל־הים גורס עדיין שדב הוא קצין, והוא חייב גם בתורנו־יות־נקיון (כולל ניקויים של חדרי־השירות!) באניה.

בעת שדב עומד על גשר־הפיקוד ניצב תחתיו, בחדר־ההגה, חניך אחר של בית־הספר, צבי מרינסקי. צבי הוא בן 16 וחצי בלבד, הוא עדיין „בטיח“, בתור כזה אינו זכאי עדיין לעלות על הגשר, והוא ממלא רק תפקידי מלח. במקרה זה

דב מוסקו עומד על גשר־הפיקוד של אחת הפריגטות שלנו ומהשב את הקורס של האניה. הוא גוזן בריכוז על מכשירי־הניווט, ויחזותו כולה אימרת שליטה והתמצאות.

דב מוסקו אינו נראה כרבי־חובלים של אניה. פניו צעירים מדי — כמעט ילדותיים. גופו, ששיוף בן שלושה שבועות מכסוהו, אינו בוגר דיו, יש בו עוד מהנערות. זהו אמנם מבנה־גופו של נער בריא — אבל נער עדיין, גם המקטרת, האופינית לרבי־חובלים רבים, נעדרת מפיו. אך חישוביו של דב — מדויקים בהחלט. אכן הוא מסוגל להוביל את האניה, גם אם אינו עושה זאת עדיין. כי דב, בן ה־18 וחצי, אינו קציין־ים; הוא רק חניך מצטיין בבית־הספר לקציני־ים; בעכו, אחד ממשים החניכים, שיצאו להפלגת־הקיץ באנית צי־המלחמה הישראלית.

דרכו של דב אל גשר־הפיקוד אינה דרך קלה. דרך זאת החלה כאשר עלה הנער, יליד רומניה, וחניך אורוגואי, על האניה שהעלתהו ארצה. היא נמשכה בשעורי הימאות, שקיבל בבית־הספר העממי בחיפה, ובקורסי־השיט השונים ב„הפרעל“ הימי, ולבסוף הובילה אותו הדרך לבית־הספר לקציני־ים.

בבית־ספר זה מתחנך דב מזה שלוש שנים. משטר האימונים והלימודים קשה, כי דב — חבריו — חייב לעמוד גם בבחינות־הבגרות וגם לסיים קורס לקציני חיל־רגלים נוסף לקורס־חובלים של חיל־הים, בטרם יגמור את לימודיו

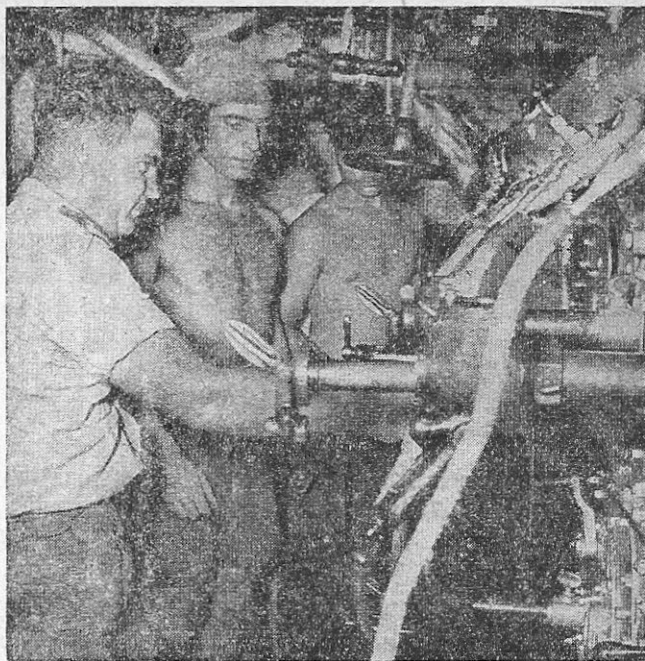
אך אשליות נשארות — תמיד.  
 תנאי-המגורים ומשטר-העבודה  
 הם קשים מאוד באניה. אבל  
 לכל מתרגלים. היום כבר נר-  
 אים לי התנאים כרגילים, ו-  
 שעות-העבודה הארוכות אינן  
 מפריעות לי כלל.

ולאן מופנות פניו של חיים?  
 הוא שואף להיות קצין דוקא  
 בצי המסחרי, וטעמו-שלו אתו.  
 "חיל-הים" הוא אומר, "זה חיל  
 ימי אך גם קצת יבשתי". אמר-  
 נם הרבה בים, אך גם שוהים  
 על החוף. אני שואף להפליג  
 למרחקים ארוכים...".

והנה אהוד פרידמן, ה"בני-  
 מין" של החניכים, שרשם לא  
 רק את שמו על פני הגלים,  
 כי אם גם את גילו (16), בטרם  
 השתלט על ההגה. אהוד, שפני  
 ילד לו, וקומתו נמוכה, עשה  
 מאמץ גדול מאוד בכדי שיוכל  
 לעמוד במשטר-העבודה של האניה, אבל הוא  
 מרגיש שלא היה זה לריק, "כאשר עומד אתה  
 ליד ההגה ומוביל את האניה, הנך מרגיש כאילו  
 כוחך עולה מעלה-מעלה...".

הרגשת-הכוח היא הרגשת-הכוח, אבל העייפות  
 עושה את שלה. ואהוד, בן-נתניה, שלא הספיק  
 לעבוד בחייו, לפני שהגיע לאניה, זוכר היטב את  
 משמרת-הלילה הראשונה שלו. הוא היה רצוף  
 ועבוד מעמל היום הקשה ועפעפיו היו כבדים.  
 הוא הצליח שלא להרדם, אבל אחר לגלות את  
 אורותיה של "סטלה מריס". "מיד זכיתי בשעת  
 תצפית נוספת, והאמן לי, בשעה זאת הייתי ער  
 לחלוטין ודיווחתי על כל אור ועל כל תנועה  
 שראיתי בים, אם-כי איני יודע איך אורת-יכות  
 להשאר ער".

ובעת שהניכי המגמה לשייטות (קציני-סיפון)  
 עוסקים בעבודות התותחים והגשר, ממלאים  
 חבריהם, תלמידי המגמה למכונאות, את תפקי-  
 דיהם בהדרית-המכונה של האניה. ובהדרים אלה,  
 כידוע, הם לא מעט, בפרט בהדר-הרודים.  
 אורי כהן, למשל ידע מה צפוי לו בהדר-המ-  
 כונות ובכל זאת... "כאשר נכנסתי לחדר-הרודים  
 בפעם הראשונה, חשבתי לרגע שאולי שגיתי ב-



ב"בטו" הפריגטה: חניכי בית-הספר לקצינים מודרכים ליד המכונות  
 ע"י אחד מקציני האניה.

תפקיד של הגאי. צבי, שהוא עולה חדש בארץ  
 (שלוש שנים בלבד בארץ, מהן שתיים בבית-  
 הספר הימי), נמשך לים עוד בימים שעמד על  
 חוף גדיניה שבפולין, והסתכל בנכרים, שהשיטו  
 את אניות-המלחמה והטוהר. כעת, בהפלגתו הרא-  
 שונה בים, רואה הוא כיצד מתחיל חלומו להתגשם.  
 כיצד הוא מרגיש ליד ההגה? צבי, בעל פני  
 הנער הרכים, שרוחות-הים טרם השאירו בהם  
 את רישומן, משיב על כך:

"כאשר תפסתי בהגה בפעם הראשונה, לא  
 יכולתי להחזיק את האניה במסלולה הנכון. היא  
 פשוט ברחה לי ונסעה בקו עקלתוני. בשפת  
 הימאים קוראים לזה שהתמתי את שמי על פני  
 המים, אבל היום אני כבר שולט בהגה".

בטיח' אחר הנמצא על סיפונה של האניה  
 הוא חיים שקרגייסקי (בן 17, יליד בולגריה,  
 תושב עכו, 7 שנים בארץ). את חיים אנו רואים  
 ליד התותח, בירכתי האניה. הוא משמש כטוען  
 בתותח. איך מרגיש חיים בהפלגתו הראשונה?  
 "הפגישה הראשונה עם הים היתה מאכזבת  
 מעט. אמנם מלמדים אותנו לקראת הבאות,  
 ומסבירים לנו שיש הבדל בין קריאתו של סיפור  
 רומנטי על חייהם לבין העבודה על הסיפון.

ומכופלת של עבודות-נקיין, ללמדם בעוד-מועד כי אין אדם יכול להיות קצין לפני שיהיה מלח. ויש והמדריכים מספרים דברים מענינים על טעויות הניכיהם. רב"ט רובי ד. למשל, יודע לספר על הניכוי בית-הספר, שאותם הדריך בעבודה במעלית-התחמושת. "הם ביצעו הכל על הצד הטוב ביותר — ורק שכחו לפתוח את פתח המעלית...".

רובי עצמו היה הניך לפני זמן לא רב, לא בבית-הספר בעכו, כי אם בגדנ"ע"ים, וזוכר היטב את הרגשתם של הניכים, העולים לראשונה על אניה קרבית. כיון שכך, הריהו מבין היטב לרג-שוותיהם של הניכוי בית-הספר, ומסדר אתם על הצד הטוב ביותר. רובי, שעלה ארצה מעיראק לפני חמש שנים, למד מהר את סודו של המפקד הטוב. כשם שהמפקד הטוב בחיל-הרגלים אינו אומר לחייליו: "הסתערו", כי אם קורא להם: "אחרי!", כך אין גם רובי מצוה על הניכוי: "עבדו כך!", אלא מדגים להם את העבודה, ועושה אותה יחד עמם. וההניכים, הרואים את מפקדם

בחירת המקצוע... מחשבתו זאת הלפה תוך שער-תיים, וכיום, אחר שלושה שבועות בים, הריהו מרגיש את עצמו כמכונאי-אניה ממש. רב-טוראי יוסף, מפקדו של אורי בחדר-הדודים, מעיד שיש להרגשה זאת על מה להתבסס, וכי אורי וחבריו הקדטים ממלאים את תפקידיהם, כהלכה.

רב-סמל אשר, מש"ק חדר-המכונה, שהוא איש מילואים (קבלך-בנין בחייו האזרחיים), מרחיק לכת יותר ואומר:

"בין החניכים ישנם נערים רבים המצטיינים בעבודתם. רבים מהם ממלאים כאן תפקיד של סמלי-מכונה. והם ממלאים אותו בהצלחה".

מה דוחף נער צעיר למקצוע הקשה של מכונאי באניה? על שאלה זאת משיב נתנאל ים, הניך בית-הספר ששמו מתאים למקצועו ("לא החלפתי את שמי לאחר שנכנסתי לבית-הספר. לא החלפתי בכלל. זה השם שהורי הביאו עמם מהגולה!"): "הים קסם לי מאז-ומתמיד, וכאשר נכנסתי בפעם הראשונה לחדר-המכונות וראיתי את מאות השעונים השונים ואת המכונה המסובכת, נראה

היה לי שהיא מתגרה באינטלי-גנציה שלי. החלטתי שעלי ל-התגבר על המכונה ולהשתלט עליה. באשר לחום המכונות — מתרגלים אליו".

נתנאל, המשופם וגבה-הקו"מה, נראה מבוגר מגילו, שש-עשרה ועוד משהו, ומדבר ב-בטחה, כאיש היודע מה הוא רוצה.

מרבית הניכוי בית-הספר עמ-דו "במבחן ההפלגה" בכבוד, ואף למעלה מזה. אנשי צות ה-אניה, שבחלקם הם בוגרי בית-הספר הימי (שהפך לבית-ספר לקציני-ים רק לפני 4 שנים), מרוצים מהחניכים, ורק טענה אחת להם — לפעמים:

"אחדים מהחניכים, שנועדו להיות קצינים, מתיחסים בבוז לעבודת-המלח, אנחנו נהיה קצינים, הם אומרים, ואיננו צריכים להרבות בניקוי הא-ניה. ומובן שאברכי-מימי ספורים אלה מקבלים מנה כפולה



ועל הסיפון — כבלים וחבלים למכבי. העבודה בהם, ובקשרים השונים, עדין רבת-חשיבות גם כיום, בתקופת האניה האטומית, ממש כמו בתקופת אניות-המפרש.

ועבר לחיל-הים. בכל שלושה-עשר לחודש מפסיק הימאי הישראלי, בוגר-הפלי"ם, את עיסוקו. באשר הוא שם, ומרים את כוסו — בשעה תשע בערב בדיוק, כל איש-פלי"ם עושה זאת, ובהרימו את כוסו, הריהו יודע כי הוא אינו היחיד שעושה זאת. הוא יודע שחבריו, באשר הם שם, גם הם מרימים את כוסם לכבוד היום והשעה. כך מספר המפקד.

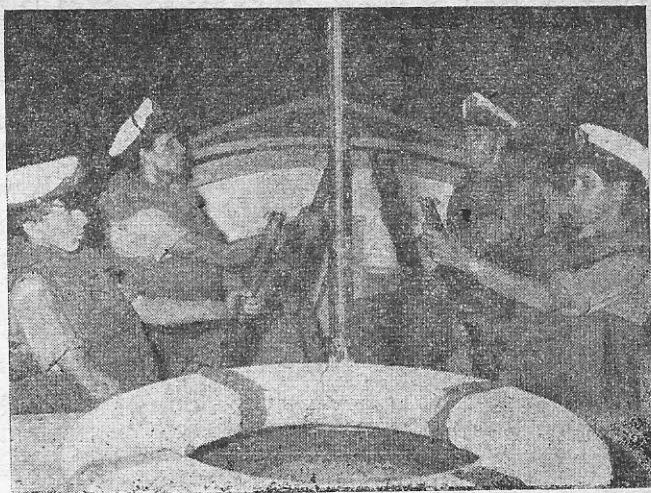
החניכים שותים את דבריו בצמא. שותה את דבריו בצמא מנחם זייד, גמילי, שבן-דודו, רב-חובל בצי המסתדי, כבר הרבה לספר לו על הים, ו-

הוא עצמו נראה כאישיים של ממש. שותה את דבריו בצמא דב מוסקו, שירד מהגשר שעה קלה קודם לכן. שותה את הדברים בצמא חנון שזיפי, גמילי, שעסק אחריצ בתרגיל כיבוי-אש בירכתיים. שותים את הדברים בצמא מכוונאים וסיפונאים, נערים המרגישים שעתידם הוא להיות חוליה בשרשרת הגבורה הימית הישראלי.

אכן, סרן יוסף, מפקד-הפריגטה, ביכולתו לספר לחניכיו על הפלי"ם; כי הוא עצמו עבר את כור-ההיתוך של צי-המלחמה הישראלי בתקופת המחתרת.

יוסף, שהוא ג'ינג'י בצבעו (ויש אומרים — גם באופיו) הנו בן 28 אביבים, והחל את הקריירה הימית שלו בגיל מוקדם. בן 13 נכנס ל"הפועל" הימי, ובן 18 כבר היה בפלי"ם. שבוע לאחר שהתגייס לפלי"ם סיעו להורדתם של מעפילים בחוף קיסריה. לאחר שעבד בהורדת עולים במשך תקופה מסוימת, מצא את עצמו בקורס-החובלים המחתרתי. עד שגמר את הקורס — נגמרה גם תקופת-ההעפלה, אך יוסף, שלא הספיק להביא עולים, הספיק לשרת במלחמת-השחרור — בשייטת של סירות (מנוע, דיג, ואחרות), אשר הובילו נשק ואנשים מחיפה לנהריה והגליל המערבי.

אחרי המלחמה המשיך יוסף להשתלם בים, עבר גם קורס בח"ל, ומילא תפקידים רבים בחיל,



אמוני החניכים נמשכים גם ביום וגם בלילה: הקאטים — באפודות הצלה — בעת תרגול באחת מסירות האניה בשעות-החשיכה.

עובר עמם, מתאמצים למלא את תפקידם על הצד הטוב ביותר.

רובי, שנמשך לים מאז עלה ארצה, רואה את עתידו בחיל-הים, באם יאפשרו לו לעבור את הקורסים שהוא חפץ בהם. חיל-הים עוד עלול להפיק תועלת ממפקד צעיר זה.



השעה היא תשע בערב. התאריך הוא השלושה-עשר, שלושה-עשר לחודש אבגוסט. אלף תשע-מאות חמשים-ושש. 60 חניכי בית-הספר לקציני-ים — 15, גמילים-מכוונאים ו-15, גמילים-סיפונאים, ומספר מקביל של בטיחים — יושבים בצותא ושומעים על התאריך הגורלי — ה"שלושה-עשר". המספר — מפקד-הפריגטה, סרן יוסף י.:

"בשלושה-עשר לנובמבר, 1945, מספר המפקד, ירדו בחוף-קיסריה מעפילי האניה הראשונה, שנשלחו ע"י חיילי הבריגדה מאיטליה. (בשלושה-עשר גם נשלחה אנית-המעפילים הראשונה לקפריסין, ב-13 למאי 1946 — י. ל.). תאריך ה"שלושה-עשר" קודש הוא במסורת הפלי"ם

יוסף, הרואה לפניו חניכים הנופלים ממש מרג-  
ליהם אך אינו מקל את משטר-האימונים.

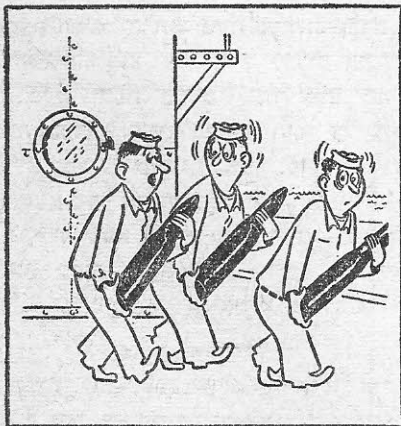
בשעת-הדחק מתגלים, כמובן, יחסי הרעות בין  
החניכים. על כך מספר מיכאל ס., בוגר חיל-  
הים, המשמש מפקדם של החניכים בבית-הספר,  
שגילוח אליהם גם באניה:

„הם חיים יחד במסגרת בית-הספר, לומדים  
יחדיו, ומתאמנים יחדיו. משטר בית-הספר אינו  
מן הקלים, אבל גם אינו קשה כפי שהוא כאן.  
פה פשוט קורה וכוחותיו הפיסיים של אחד החני-  
כים מתקרבים לנקודת-האפס. ואז באים חבריו  
לעזרתו. הם עוזרים לו בעבודתו, מנקים גם את  
הקטע של הסיפון, שנפל בחלקו. כאן מתגלה  
לראשונה רוח-היחידה“.

עובדה היא שתודות לרוח זאת לא נכשל  
אף אחד מהחניכים בגלל המאמץ. אמנם, שנים  
מהחניכים שעלו על האניה, הורדו ממנה בטרם  
עבר הזמן, וסיכוייהם להיות קציני-ים בעתיד,  
קטנו בהרבה, אך הם לא הורדו בגלל חוסר-יכולת  
פיסית לעמוד במאמץ. על סילוקם של שני החני-  
כים הללו (אחד, גמילי ואחד, בטיח), מספר  
המפקד:

„את ה,בטיח' הורדתי מהאניה לקראת סוף  
ההפלגה מטעמי משמעת. הוא היה עייף, וסירב  
לבצע עבודת-נקיון. איני חושב שהוא נשבר מחמת  
עומס-העבודה. המאמץ רק עזר לנו לגלות את  
אישיותו האמתית. אין בים מקום לקצינים בלתי-  
מושמעים“.

„בעיתו של הגמילי' היתה מענינת יותר. חניך



— אשתי תמיד אומרת שאני נוטה להפיץ  
דברים !

בעיקר בסירות קטנות, לפני שזכה לפקד על  
פריגטה משלו.

יוסף, שהוא קציני-ים מנוסה, יודע בדיוק מהו  
חייב לדרוש מחניכי בית-הספר לקציני-ים.  
„ראשית“, הוא אומר, „עליהם להיות גברים.  
לאחר זאת אני דואג להכנס לימאים!“

כיצד הוא עושה זאת ?

בשעת הפלגת האניה, שסיריה לאורכו ולרוחבו  
של הים-התיכון המזרחי (מתלוננים חניכי בית-  
הספר: „ראינו את חופי-תורכיה, אך לחוף לא  
ירדנו. התקרבנו לכרתים, אך רגלינו לא דרכה  
על אדמתה“) מועסקים החניכים בכל העבודות,  
ממלאים את תפקידי המלחים, ומתאמנים לתפ-  
קידי הקצינים. 14 שעות ביממה עובד החניך.  
וכזה הוא סדר-יומו הרגיל של החניך:

- 06.00 קימה, ומיד לאחריה מסדר-הנקיון ועבו-
- דות הנקיון. כל חניך מקבל קטע מהאניה
- ועליו לנקותו תוך חצי-שעה, בכדי שיס-
- פיק גם להתרחץ ולדאוג לסידוריו עד
- לשעת ארוחת-הבוקר ;
- 06.50 ארוחת-בוקר למשמרת הראשונה ;
- 07.20 ארוחת-בוקר למשמרת השניה ;
- 07.50 מסדר ;
- 08.00 מסדר-אימונים ועבודה.

ואחר המסדר של שעה 8 מתחילה העבודה  
הממשית. החניכים מתחלקים לקבוצות, אלה  
הולכים לנקות את בתי-הנחיות, בעת שאלה  
מתאמנים בטעינתו של התותח, בירידה לסירות-  
ההצלה, או ליד מעלית-התחמושת.

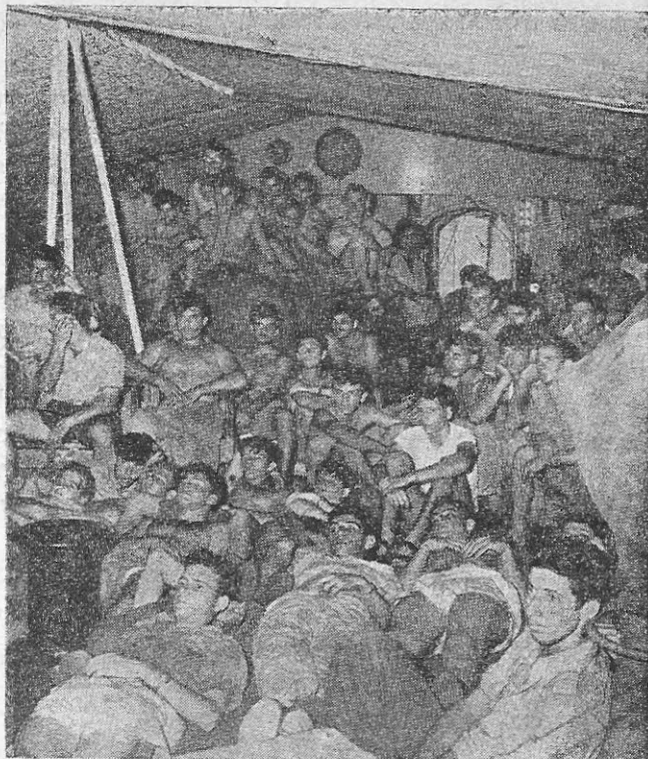
החניכים לוקחים את אימוניהם ברצינות (מה  
שאין לומר, לפעמים, על עבודות-הנקיון המו-  
טלות עליהם), ואס-כי אין אנו זכאים לגלות את  
מהירות-טעינתו של התותח (זהו סוד צבאי!)  
נאמר רק את זאת — החניכים הגיעו לשיא  
במהירות-הטעינה, ועלו על מהירותם של המל-  
חים ! אין פלא כי החניך, המתאמן ועומד גם  
על משמרתו, עייף עד-מאוד שעה שהוא שוכב  
על ערסלו בלילה, וגם אז, יש ומקימים אותו  
לתרגיל-אזעקה.

התנאים הם קשים מאוד, אבל נוכח הים האכזרי  
חייב אדם לחשל עצמו אם רוצה הוא להצליח  
כקצין בעתיד. כלל זה עומד לנגד עיניו של סרן

„עם ערב הופיע החניך והוֹר־דיע שהוא לא טעה. הברך אור־מר שטעית, האם הוא משקר? שאלתיו. הוא אינו משקר! השיב, אך אני לא טעית“.

„החניך השני, שהוא אחד ה־מצטיינים במהזור, הציע שה־דבר יובא בפני הכיתה וזאת תכריע עם מי הצדק, לאחר שתשמע את הצדדים. החניך הנאשם דחה הצעה זאת, בטענה שהכיתה לא תוכל לשפוט נכו־נה. אם תרצה, הרי יש לך בזה „משפט־שלמה“ בועיר־אנפין. החניך, היודע שהצדק עמו, מו־כן להביא את הדבר למשפט, השני מרגיש שהוא שגה ועל־כן חושש הוא מפני המשפט.

„ומכיון שאיני גורס שיש ב־אניה מקום לשקרנים ולאנשים שאין הם די אמיצים כדי להוֹר־דות בשגיאותיהם, הורדתי אותו לחוף. נראה לי שהבחור, ש־ידע ששגה, פחד לשאת בתו־צאות מעשהו וקיווה לצאת איך־



קטנה דרכו של הקצין־הימילעתי: הקאדטים על סיפונה של הפריגטה לאחר יו־ס־עבודה מפרך. פניהם הצעירים מעידים על עיפותם הגדולה.

שהוא מהענין.

„לאחר ששוחחתי עם מפקד בית־הספר, הבי־נותי כי טוב עשיתי. המפקד גילה לי שאין זה המשגה הראשון מאותו הסוג שהחניך עשה. סירב להודות בשגיאות, ובעבר כבר חיפו חני־כים אחרים עליו ונטלו על עצמם את אשמתו, על מנת למנוע את הרחקתו מבית־הספר. בסופו־של־דבר נמאס הדבר לתלמידים, והם מנעו מהחניך השני, שקיבל את המשמרת, ליטול על עצמו את האשמה גם הפעם.

„מפקד בית־הספר ואנוכי הגענו לאותה דעה על החניך, ובדרכים שונות. והוא הורחק...“.

תכנית־האימונים של החניכים נקבעה עוד לפני שעלו על האניה, וסגן שייקה נתמנה להיות מפקד־הקדטים בעת שהותם על האניה. עבודת־התכנון של המפקד, ושל מפקד־הקדטים, היתה כה מדויקת עד כי המפקד היה מסוגל לומר מה עושה כל חניך בכל רגע כשהוא נמצא על האניה.

זה היה סמל־משמרת על הגשר, והוא מסר לחניך שבא אחריו דו־יה מוטעה. הקורס שהחניך קבע בהישוּבו־ו היה הפוך לקורס האניה. ההפרש בין שני הקורסים היה 180 מעלות בקירוב. הוא לא גילה גם כמה עצמים בשטה.

„קצין־המשמרת היה נוכח בעת ההעברה ותפס את השגיאה. הוא יעץ לחניך לבדוק את הקורס שלו, פעם נוספת, בטרם ימסור אותו לזה שבא אחריו. בסדר! השיב בבטחון ועמד על שלו. „הוא עמד על שלו גם כאשר נקרא אלי, לאחר־מכן: הוא מסר את הקורס בסדר. אם נפלה טעות — הרי זה שבא אחריו טעה. הייתי יכול לסלוח לו את טעותו (הוא לומד עדיין), אך לא את בטחונו העצמי המופרז, ואת אי־נכונותו להודות בטעות.“

„אמרתי לו: טעות לעולם חוזרת, אך אני רוצה שתהיה גבר. צא עם החניך שהחליף אותך במש־מרת, ותחליטו שניכם מי מכם טעה. אני רוצה שתבואו ותמטרו לי את האמת.“

געגועים לחוף, הרי הגיעה השעה ללכת לישון לפני משמרת-הלילה.

טוני, גבה-קומה, עב-שרירים, ובעל מבנה-גוף של אליל יוני, הוא גם ה"דון ז'ואן" של האניה, והותיקים, ששירתו אתו בשירות-החובה, בהפלגה לארה"ב, ובהפלגות אחרות, מספרים בגאווה על הצלחתו הרבה אצל בנות המין היפה, ממש כאילו היתה זאת הצלחתם האישית.

ואם במטבח אנו עוסקים — אל-לנו לשכוח את הסמל ג'ורג', ג'ורג', שנוולד בטיאן-טזין שב-סין, ומדבר אנגלית ורוסית באותה קלות, ובאותו מבטא טבעי, הספיק כבר לשרת באניות איך-ספור ותחת דגלים רבים. בסופו-של-דבר מצא לעצמו מנוחה בחיל-הים הישראלי, קרוב יותר לחוף, ולאשתו השוטרת. ג'ורג' הוא טבח בחסד, אלא שיש והוא אוהב ללגום כוסית מיותרת — ואז..... (נמחק ע"י הצנזורה!). אך מפקד-האניה, קצינה ומלחיה, לא יותרו על ג'ורג' שלהם לעולם.

אין אדם יכול לתאר את כל המלחים כולם, אך איך אפשר לספר על אניה מבלי להזכיר את ה"בוסיץ" שלה. ובאניה זו הבוסיץ הוא משה פ., יליד בלגיה, בוגר בית-הספר הימי. מגמתו — קצונה בצי המסחרי. אין אנו רוצים להתנבא — אבל משה עושה רושם של בחור שיוכל למלא את תפקיד הקצונה היטב.

וה"אבא" של המלחים הוא, כרגיל, הרס"ר. לסאשה הרס"ר יש צרה אחת — הוא התחנך ב-רוסיה הסובייטית, ושם למד, בצדן של הקללות העסיסיות, גם להמנע משיחות עם עתונאים. "כתוב על כל מה שאתה רוצה באניה, אבל הגש

וכשם שהוא תכנן את סדר-יומם בדייקנות, כך ערך את המעקב בקפידה.



החניכים מילאו תפקידים רבים באניה, רבים וחשובים. ברם, למעשה יכלו החניכים לבצע את אימוניהם רק תודות לצות האניה, שמילא את משימותיו השגרתיות, ונתן מזמנו לאימון החניכים. וצות האניה כולל אנשים רבים, בעלי תפקידים שונים, שרב-החובל הוא רק אחד מהם. אם נתחיל מלמטה, מסיפון-המלחים, הרי אין אנו יכולים להתעלם מאחד, מלח-מילואים, ששמו טוני.

טוני הוא עוזר לטבח האניה, וה"ציפס" שהוא יודע להכין — אף בית-מלון הגון לא היה מתביש בהם. אבל עיקר-כוחו אינו בהכנת "ציפס" ולא בעבודות-המטבח.

טוני הוא "קציץ-המוראל", (ללא-מינוי) של האניה.

קשים הם החיים בים, וההכרח להיות נתון כח-ברתם של אותם אנשים (שכולם גברים, להכ"עיס!) יום-אחר-יום, ושבו-ע-אחר-שבוע, יש והוא מסוגל להביא להתפרצויות בין אנשי-הצות. כל מלח — בחיל-הים, ובצי המסחרי — יודע את זאת. ואין דרכים רבות לפירוק המתח.

אחת הדרכים המועטות היא דרכו של טוני. הוא מתגבר על העצבנות באמצעותה של העלי-זות. והוא עושה זאת במכשיר פשוט ביותר — בקופסת-פה מלאת מטבעות מצלצלות.

קשה לתאר את הצלילים שטוני מסוגל להוציא מקופסת-הפה שלו. וכש"החברה" מצטרפים אליו בפחים הפשוטים (הממלאים את תפקידם של התופים בתזמורת), ובקולותיהם הרמים, הרי לך תזמורת-כושם מעולה.

בשירה ובריקוד — כשטוני מבצע את מרבית המספרים סולו, והוא רוקד כרקדן מקצועי — עוברות שעות-הערב על המלחים והחניכים היו-שבים בירכתיים, ועד אשר הם נזכרים להרגיש



— ביצים, אז ...

סגן משה הוא קצין-המכונות הראשי. למשה, שהוא יליד מו- שבה ליד פתח-תקוה, יש לפ- חות תכונה אחת משותפת עם האדמירל גלסון — הוא סובל ממחלת-הים.

„כאשר עליתי לאניה בתחי- לה“, מספר משה, שסיים את קורס-הקצינים לפני תקופה לא- ארוכה ביותר, „לא חדלתי לה- קיא במשך שבועיים. וזה למ- רות שלא אכלתי מאומה. ב- סופו-של-דבר אמרתי לעצמי, כי מחלת-הים היא מחלה פסי- כולוגית, והחלטתי להתגבר עליה. התחלתי לאכול, כך ש- יהיה מה להקיא“. התוצאה —

משה נמצא בים מזה ארבע שנים, ממלא את תפקידו האחראי בהצלחה ו...מקיא רק כשהים סוער.

כיצד הגיע הקצין הצעיר אל הים? מה הגיעו לנטוש את המחרשה ולבקש לעצמו מקצוע חדש, מלא ענין אך גם רב-סכנות? הפיתוי הישן של „התגייס לצי וראה את העולם!“ משך גם אותו הימה. ומאז לבש מדי-מלח הספיק משה, בן- המושבה, לשוחח עם נשיאה של ליבריה, עם הרמטכ"ל של דרום-אפריקה, עם לורד מונט- באטן, ועם הציר הסוביטי בדרום-אפריקה. זה האחרון השאיר את רישומו אצל משה, כאשר פנה אל המפקד הישראלי ושאלו:

„מדוע אינכם חוזרים לישראל דרך תעלת- סואץ?“

משה „מבסוט“ מאוד מהתשובה שניתנה אז לשאלה התמימה. השיב מפקד-האניה:

„אשוב דרך הסואץ לכשצטוה לכך. בינתיים ציוו עלי לשוט מסביב לאפריקה“. ובסוגריים נוסף, כי אם אמנם תצטיינה אניות-המלחמה הישראליות לעבור את הסואץ — הן תעשינה את זאת. כי אכן לא חוסר-רצון הוא המונע את פריצת התעלה מצד חיל-הים שלנו!

בחדר-הקצינים פגשנו גם את גד, סגן-המפקד; את סגן ארם (המכונה ארם-נהריים) שאינו מוציא את מקטרתו מפיו (אישיים, או לא אישיים?), כי אם לשני צרכים בלבד — לאכילה ולשינה



„פנתר-המלחים“ בפעולה: משנשמעים על הסיפון צילי האקורדיון — בכוחם להפיץ רוח-חיים גם בקאזט העייף ביותר.

לי!“ ומכיון שאסור להתחכם עם רס"ר, קיבלנו את דרישתו, ועברנו לחדר-האוכל של הקצינים.

סגן בני הוא קצין בעל החוות ה„מלחית“ ביותר, נוסח המלח שעל קופסת-הסיגריות „פליארס“, וכל זה על שום מה? הזקן, כמובן, זקן-המלחים הקצרצר. ותתפלאו לשמוע שסגן בני אינו זאביים הנמצא על סיפון של אניות מזה ימים-ימימה, וכי עד לפני שנתיים הכיר רק את ה„קוין אלי- זבת“ ואת ה„ירושלים“ — וגם אותן רק בתור נוסע. וזאת כיון שסגן בני הוא גם ד"ר בני פ. רופא-האניה.

ד"ר בני, שהוא רופא כללי, אשר סיים את לי- מודיו לא-מכבר, משמש באניה בכל התפקידים הרפואיים, והוא מוכן לבצע גם ניתוחים בחדר- הניתוחים המשוכלל של הפריגטה. ברם, עד היום לא נזדמן לו מקרה קשה — כל החברה בריאים כשורים — ואת מרבית-העבודה עושה פרדי החובש. בהפלגות קצרות אין לרופא-האניה הרבה עבודה, הוא אומר. אך יש והעבודה באה כחטף, ואז עובדים קשה. כפי שגילה אחד מקודמיו של בני, ששירת כרופא-האניה בעת שזו הפליגה לאיי-יון, ונתקעה שם ברעש הגדול. „רופא זה“, מספרים הקצינים, „חתך ידים ורגלים, שימש כמילדת לנשים הרות, ונתן טיפול לאחרות שה- פילו. הוא הספיק לצבור נסיון של שנים במשך ימים-מספר. ולא יוני אחד בלבד חייב לו את חייו“.



ומה עושים האנשים שהקדישו חייהם לים, כשהם יורדים לחוף?

אחר הפלגה של שלושה שבועות — עם הפסקות להצטיידות — הגיעו סו"ס אנשי צות האניה, וחניכי בית-הספר לקצינייים, לעיר תל-אביב. בבית-העירייה, בו נתקבלו בטכס מיוחד, כמעט ולא ידעו חניכי ביה"ס, במדיהם הצחורים, כיצד עליהם לנהוג. הם התרגלו כבר לחיי-הים והעבר-דה הקשה ולא ידעו מה עליהם לעשות בעת שראש-העיר, מר חיים לבנון, דיבר בשבחם. הם פשוט שכחו לחצוא-כף, ונזכרו בדבר רק באיחור, כאשר החליפו ראש-העיר ומפקד-אניתם דגלונים. ואז — מהזאו כף גם בשביל מה שחסירו! ואחרי-כן בא הנשף — ובו היה על החניכים להוכיח שוב את כשרונותיהם בעמדם נגד התחרות מצד קציני-האניה, אשר גמרו אומר לזכות בכנות שהוזמנו...

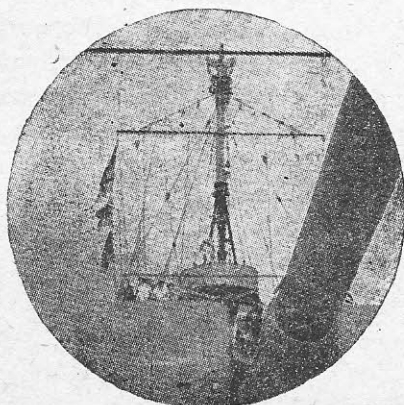
בוה, בעצם, סיימנו. לא סיפרנו לכם על תות-חיה הרבים של הפריגטה, ולא על מכשירי-המכ"ם, לא הזכרנו את ה"מיק" ולא את המצפן הגירוסקופי. לא עשינו את זאת — בכונה. כי נראה לנו שלא המכשיר הוא הקובע, אלא האדם המפעיל את המכשיר. כי הרי המכשירים המצויים על הפריגטות הישראליות, מצויים גם על אניות-מלחמה אחרות, וגם למצרים יש מכשירים כאלה ואולי במספר גדול יותר. אלא שהמצרים חסרים את סרן יוסף וחבר-קציניו, ואין להם חניכיו החסונים של בית-הספר לקציניייהם, כגון דב מוסקו וחבריו, וב-סופי-של-דבר, אולי יותר מאשר בכל שטח אחר — האדם הוא הקובע את גורל המלחמה בים...

(אומרים שעל החוף הוא מוציאה אף למטרה נוספת); את מ. קציין-הקשר שכיבד את כולנו בקוגיאק, מהול ב"טמפר", לכבוד יום-הולדתו; ואת סגן-משנה ג. המהנדס הצעיר שסיים את הטכניון לא-מכבר וטרם למד לשתות כהלכה; ואל נשכח שפגשנו את ה.מ., עולה שהגיע ארצה במלחמת-העצמאות, עלה לקצונה אחר ששירת כמלה וסמל, סיים את קורס-החובלים כחניך מצטיין, וזכה בסיכה מזהב.

מה מחזיק אנשים אלה בחיל-הים? האין הצי המסחרי קורץ להם במשכורתו הגבוהה-יותר, ובנסיעותיו המענינות לארצות רחוקות?

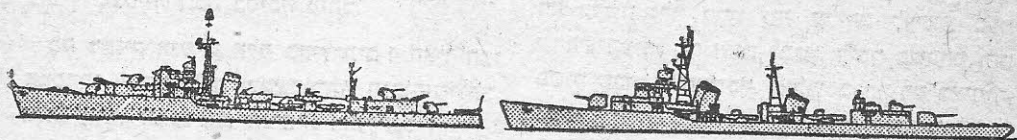
הצי המסחרי קורץ אמנם — לצעירים בעיקר — מסביר מפקד-האניה, אך אנשים אלו — חיל-הים הוא חייהם. כמוהם-כמוהו, למשל, אם-כי לא אמר זאת. מגיל רך הם משרתים בחיל זה, אשר אותו בנו והקימו, שבו הם רואים את יעוד-חייהם. סגן שייקה אומר זאת בגלוי: הוא לא גולד לחיים אזרחיים, הוא ניסה, וחזר לצבא. הצבא איזת מושכת רבים.

ומסביר סרן יוסף כי: „אחר כמה שנות-שירות בים, נכנס לך המלח לרם' ושוב אינך מסוגל למצוא לעצמך מקום על החוף. אבל אתה רוצה להקים גם בית ומשפחה. והאשה סובלת אם בעלה נמצא מחוץ לבית במשך חודשים רצופים. בחיל-הים אתה מגיע לביתך מדי-פעם, כי רוב ההפגזות הן קצרות — יחסית. וגם ענין רב-יותר יש בעבודתו של קצין חיל-הים, החייב להשתלם תמיד ולהתאמן תמיד, בעוד שנראה לנו כי איש הצי המסחרי עבודתו שגרתית לרוב...“

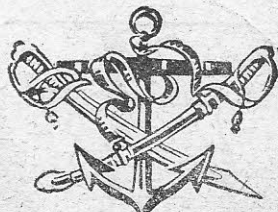


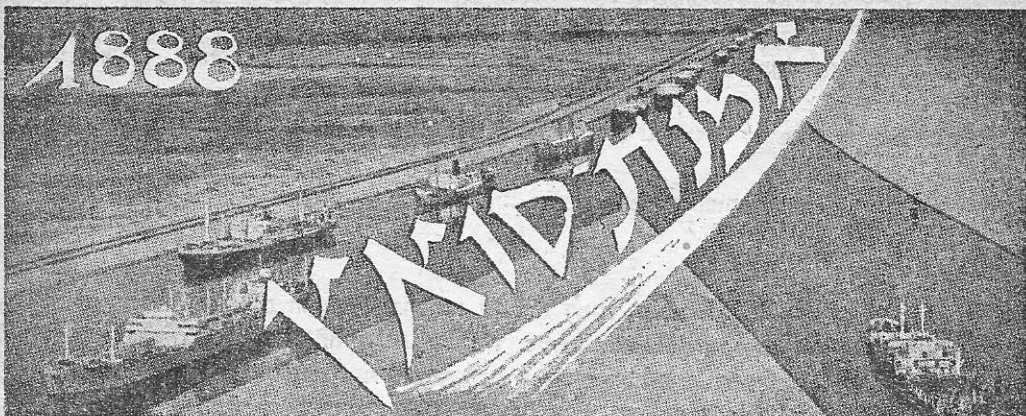
# אניות החדשות של הצי המצרי

לפי ידיעות שנתקבלו ממקורות רבים, ומהם מהימנים מאוד, רכשה מצרים לפני שבועות-מספר שתי משחתות רוסיות מדגם „סקורי”. אניות כבדות אלו כבר הגיעו כנראה למצרים. כן קנה הצי המצרי שתי משחתות בריטיות מדגם „Z”. להלן מספר פרטים אודות שני הדגמים אלה – לעיון קוראי „מערכות-ים”, ולשימושם.



דגם „סקורי” (רוסי)	דגם „Z” (בריטי)
קיבול	2.200 טון, כ-3.000 טון בעומס מלא.
שנת-השקה	1952-54.
ממדים	131X13X4.5 מטר.
חימוש	4 תותחים 130 מ"מ ; 76X2 מ"מ נ.מ.; 37X8 מ"מ נ.מ.; 10 צנורות-טורפדו 533 מ"מ ; 4 מטילי פצצות-עומק ; 80 מוקשים.
מנועים, וכים	טורבינות ; 70.000 כ"ס.
מהירות	38 קשר (מכסימום).
טוח-פעולה	?
צות	250 איש.
הערות כלליות	צורות הצבת התותחים 37 מ"מ נ.מ., ו- מספרם, אינם אחידים בכל היחידות.
הערות לזהוי	שתי ארובות רחבות, נוטות אחורה ; שני תרנים-משולשים ; מגדל-מכון גבוה ; חי מוש עיקרי ערוך בשני צידיהם כפולים ; ירכתיים „חחוכים” להטלת מוקשים.
	1.710 טון ; 2.555 טון בעומס מלא. 1943-44. 121X12X5 מטר. 4 תותחים 114 מ"מ דו-תכליתיים ; 40X6 מ"מ נ.מ. ; 8 צנורות-טורפדו 533 מ"מ ; 4 מטילי פצצות-עומק.
	טורבינות „פארסונס” ; 40.000 כ"ס. 36.75 קשר ; 31.75 קשר בעומס מלא. 2.800 מיל במהירות 20 קשר. 186 איש, 215 איש במלחמה. אחת המשחתות שנמכרה למצרים שרתה בשעתה כרבת-שייטת, בתור כזו עלה קיבולה ל-1.730 טון, ו-4 צ"ט פורקו. ארובה מוצקת אחת ; תורן-סורג כבד ; תותחים יחידים מוצבים במדרג מאחורי מגינים.





משבר סואץ, שהתפתח לאחר הלאמת התעלה ע"י הרודן המצרי ביום 26 ביולי 1956, העמיד את ההכרח לשמור על חופש-השיט בתעלה במרכז ההתעניינות העולמית. חופש-השיט בתעלת סואץ הובטח בשעתו, לכל העמים, ובכל המסיבות, ע"י אמנת קושטא (איסטנבול), שנחתמה ע"י המעצמות השונות ביום 29 באוקטובר 1888. ברם, לגבי ישראל הודגם ערכה המעשי של האמנה ע"י תפישתה השרירותית של הספינה „בת-גליס“, אשר עד היום שבויה היא בידי המצרים.

להלן ניתן הטכסט המלא של „אמנת קושטא“ משנת 1888, בתרגומו העברי, התרגום לקוח מתוך „ספר-החיים למורח-התיכון“ אשר התפרסם לא-מכבר בהוצאת „מערכות“.

## אמנה בדבר השייט בתעלת סואץ

נחתמה בקושטא, ב' 29 באוקטובר 1888.

בשם אלוהים הכל-יכול.

סתיה

הוד מלכותה מלכת הממלכה המאוחדת של בריטניה הגדולה ואירלנד, קיסרית הודו; הוד מלכותו קיסר גרמניה, מלך פרוסיה; הוד מלכותו קיסר אוסטריה, מלך בוהמיה, וכו', והמלך האפוסטולי של הונגריה; הוד מלכותו מלך ספרד ובשמו המלכה-העוצרת של הממלכה; נשיא הרפובליקה הצרפתית; הוד מלכותו מלך איטליה; הוד מלכותו המלך של ארצות השפלה, הדוכס הגדול של לוכסמבורג, וכו'; הוד מלכותו קיסר רוסיה; והוד מלכותו קיסר העזותומאנים, ברצונם לקבוע, באמצעות אמנה, הסדר-קבע המיועד לערוב, בכל עת ולכל המעצמות, את השמוש החפשי של התעלה הימית של סואץ וישראלים על ידי זה את ההסדר שלפיו השייט בתעלה זו נקבע בפירמאן\*) של הוד-מלכותו הקיסרי הסולטאן, ביום 22 בפברואר, 1866 (2, ד'י-לקעדה, 1282), באשרם את הזכויות של הוד מעלתו הכדיב, מינו כציריהם המוסמכים, את הבאים:

(שמות הנציגים)

הנ"ל, לאחר שהחלימו את כתבי-אמנתם שנמצאו כדין, הסכימו לסעיפים

דלקמן:

\*) „פירמאן“ — צו-מלכות עותומאני.

סעיף 1.

התעלה הימית של סואץ תהיה תמיד חפשית ופתוחה, בזמן מלחמה כמו בזמן שלום, לכל אנית-סוחר או מלחמה, ללא הברדל דגל. ועל כן, מסכימים הצדדים החותמים לא לגרום לשום פגיעה בשמוש החפשי של התעלה בזמן מלחמה כמו בזמן שלום. התעלה לעולם לא תהיה כפופה להפעלת זכות ההסגר.

הפש שייט  
בתעלה

סעיף 2.

הצדדים החותמים בהכירם שתעלת המים המתוקים הנה הכרחית לתעלה הימית, מכירים בהתחייבויות של הוד מעלתו הכדיב כלפי „החברה האוניברסלית של תעלת סואץ“, בכל הנוגע לתעלת המים המתוקים, התחייבויות המפורשות באמנה מתאריך 18 במרס, 1863, המכילה הסבר וארבעה סעיפים. הצדדים מתחייבים לא לגרום לשום פגיעה בבטחון התעלה הזו ובשלוחותיה ותפעולן לא יהיה מטרה לשום נסיון הפרעה.

תעלת המים  
המתוקים

סעיף 3.

כמו כן מתחייבים הצדדים החותמים לכבד את הציווד, המתקנים, המבנים ועבודות התעלה הימית ותעלת המים המתוקים.

ציווד ומתקנים

סעיף 4.

היות והתעלה הימית תשאר פתוחה בזמן מלחמה, כמעבר חפשי, אפילו לאניות המלחמה של הצדדים הלוחמים על סמך סעיף 1 של החוזה הנוכחי, הצדדים החותמים מסכימים ששום זכות מלחמה, שום מעשה איבה או שום מעשה שמטרתו להפריע לשייט החפשי בתעלה לא יבוצע בתעלה ובנמלי הגישה שלה, כמו כן ברדיוס של 3 מילין ימיים מנמלים אלה, אפילו אם הקיסרות העותומאנית תהיה אחת המעצמות הלוחמות.

הפש השייט  
בזמן מלחמה

אניות המלחמה של הצדדים הלוחמים לא תוכלנה, בתעלה ובנמלי הגישה שלה, להצטייד או לקבל אספקה, אלא במידה ההכרחית ביותר. מעבר אניות אלו בתעלה יבוצע במהירות הגדולה ביותר בהתאם לתקנות הקיימות, וללא כל התעכבות פרט לזו הנובעת מצרכי השרות. שהותן בפורט-סעיד ובמעגן-סואץ לא תעלה על 24 שעות, פרט למקרה של עגינה הכרחית. במקרה כזה, עליהן יהיה לעזוב בהקדם האפשרי. הפסקה של 24 שעות חייבת תמיד לחול בין יציאת אניה לוחמת מנמל גישה ויציאת אניה השייכת למעצמה האויבת.

מעבר  
אניות מלחמה

סעיף 5.

בזמן מלחמה, המעצמות הלוחמות לא תורדנה ולא תעלנה בתעלה ובנמלי הגישה שלה, לא חיילים, ולא תחמושת או ציווד מלחמה. אך במקרה של הפרעה בלתי-צפויה בתעלה, אפשר יהיה להעלות או להוריד בנמלי הגישה יחידות-צבא המחולקות לקבוצות שאינן עולות על 1000 איש כל אחת, יחד עם ציווד המלחמה המתאים.

הורדת והעלאת  
חיילים וציווד  
מלחמה

סעיף 6.

האניות הנתפשות תהיינה נתונות בכל המקרים לאותו הסדר הנהוג כלפי אניות מלחמה של הצדדים הלוחמים.

אניות נתפשות



### סעיף 7.

המעצמות לא תחזקנה במי-התעלה (לרבות "אגם-תמסח" והאגמים-המרים) כל אנית מלחמה.

העגנת אניות מלחמה

בכל אופן, בנמלי הגישה של פורט-סעיד וסואץ, הן תוכלנה להעגין אניות מלחמה שמספרן לא יעלה על שתיים לכל מעצמה.

זכות זו לא תוכל להתן לשמוש לצדדים הלוחמים.

### סעיף 8.

הנציגים של המעצמות החותמות על ה-הסכם הנוכחי במצרים יהיו אחראים לפקח על הוצאתו לפועל, בכל מצב שיש בו איום על הבטחון או המעבר החפשי בתעלה, הם ייפגשו לפי הזמנת שלשה מהם ותחת נשיאותו של הבכיר, כדי לגשת לחקירות הנחוצות. הם יודיעו לממשלה הכדיבית על הסכנה שהבחינו בה על מנת שזו תנקט בכל האמצעים הנאותים להבטחת ההגנה והשמוש החפשי של התעלה. מכל מקום הם ייפגשו פעם בשנה כדי להיווכח בבצוע הסדיר של ההסכם.

פקוח על בציוע ההסכם

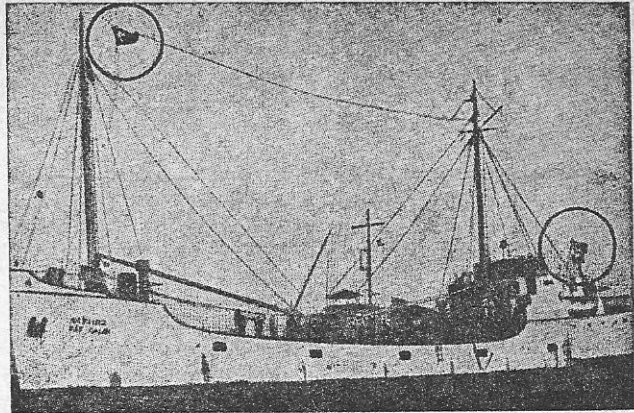
הפגישות האחרונות האלה התקיימה תחת נשיאותו של נציב מיוחד המתמנה למטרה זו על ידי הממשלה הקיסרית העותומאנית. נציב כדיבי יכול במידה שווה להשתתף בפגישה ולהיות יושב ראש במקרה העדרו של הנציב העותומאני. הם ידרשו כמובן הפסקת כל עבודה או פוזר כל התקהלות בכל אחת מגדות התעלה אשר מטרתה או תוצאותה עלולה לפגוע בחופש ובבטחון המלא של השייט.

### סעיף 9.

הממשלה המצרית תנקט במסגרת סמכויותיה כפי שנובעות מהפירמאנים ובתנאים הנתונים בחוזה הנוכחי, באמצעים הנהוצים כדי שיכבדו את בציוע ההסכם האמור. במקרה ולממשלת מצרים לא יהיו אמצעים מספיקים, עליה יהיה לפנות לממשלה הקיסרית העותומאנית אשר תנקט באמצעים הנהוצים כדי להענות לפנייה זו. ותודיע למעצמות האחרות החתומות על הצהרת לונדון מ-17 במרס, 1885, ובמידה הצורך תתיעץ אתן בנדון. ההוראות בסעיפים 4, 5, 7, ו-8 לא תפרענה לאמצעים שיינקטו על סמך הסעיף הנוכחי.

נקיטת אמצעים

כל נשכח את אניתנו —  
„בת־גלים“!



תצלום אנית־הסוחר הישראלית אשר  
נעצרה ע"י מצרים — בניגוד לסעיף  
„אמנת קושטא“ המפורשים — ועדין  
לא הוחזרה לבעליה החוקיים. על  
התורן הקזמי נראה הדגל המצרי!

#### סעיף 10.

כמו כן, ההוראות של הסעיפים 4, 5, 7, ו-8 לא תפרענה לאמצעים שהוד מלכותו  
הסולטאן והוד מעלתו הכדיב בשם הוד מלכותו הקיסרי ובגבולות הפירמאנים שניתנו,  
יהיה עליהם לנקוט כדי להבטיח, בכוחותיהם הם, את הגנת מצרים ואת השמירה  
על הסדר הצבורי.

הגנת מצרים

במקרה והוד מלכותו הקיסרי הסולטאן או הוד מעלתו הכדיב יצטרכו  
להשתמש ביוצאים מן הכלל הניתנים בסעיף הנוכחי, תקבלנה המעצמות החתומות על  
הצהרת לונדון הודעה מהממשלה הקיסרית העותומאנית.

כמו כן מובן שההוראות של ארבעת הסעיפים הנדונים לא תכשלנה בשום  
פנים את האמצעים שהממשלה הקיסרית העותומאנית תחשב להכרחיים לנקט כדי  
להבטיח בכוחותיה היא את ההגנה על קניניה האחרים הנמצאים בחוף המזרחי  
של ים סוף.

#### סעיף 11.

האמצעים שיינקטו במקרים הניתנים בסעיפים 9 ו-10 של החוזה הנוכחי לא יפריעו  
לשמוש החפשי של התעלה. באותם המקרים הקמת מבצרים קבועים בנגוד להוראות  
סעיף 8 אסורה בהחלט.

הקמת מבצרים  
קבועים

#### סעיף 12.

הצדדים החותמים מסכימים, בהתאם לעקרון השיוון בדבר השמוש החפשי בתעלה,  
עקרון המהווה אחד היסודות של החוזה הנוכחי, שאף אחד מהם לא יחפש יתרונות  
טריטוריאליים או מסחריים ולא זכויות־יתר בהסדרים הבינלאומיים העלולים לברא  
ביחס לתעלה. מלבד זה שמורות זכויותיה של תורכיה כמעצמה טריטוריאלית.

זכויות־יתר

#### סעיף 13.

פרט להתחייבויות הניתנות בפרוש בסעיפי החוזה הנוכחי, אין כל פגיעה בזכויות  
הריבוניות של הוד מלכותו הקיסרי הסולטאן ובזכויות זכויות־יתר של הוד מעלתו  
הכדיב, כפי שהן נובעות מהפירמאנים.

זכויות הסולטאן  
והכדיב

#### סעיף 14.

הצדדים החותמים מסכימים שההתחייבויות הנובעות מהחוזה הנוכחי לא תוגבלנה  
על ידי משך קיומם של חוקי הזכיון של „החברה האוניברסלית של תעלת סואץ“.

זכיון „החברה  
האוניברסלית“

סעיף 15.

אמצעים טכניים תנאי החוזה הנוכחי לא יפגעו באמצעים הסניטריים הקיימים במצרים.

סעיף 16.

הצדדים החותמים מתחייבים להביא חוזה זה לידיעת המדינות שלא חתמו עליו ולהזמין להצטרף אליו. הצטרפות מדינות אחרות

סעיף 17.

חוזה זה יאושר והאשורים יוחלפו בקושטא בעוד חדש או במידת האפשר יותר מוקדם. אישור

על סמך כל זה הצירים-המוסמכים חתמו עליו והטביעו את חותמותיהם. מקום ותאריך נעשה בקושטא. ביום ה-29 לחודש אוקטובר, שנת 1888.

### גיבור יחורי בצי הבריטי

לא-מכבר התקיים באנגליה כנס מיוחד במינו: היה זה כינוסם של כל בעלי "צלב-ויקטוריה" — העיטור הבריטי החשוב ביותר, הניתן רק בעבור גילוי גבורה עילאית.

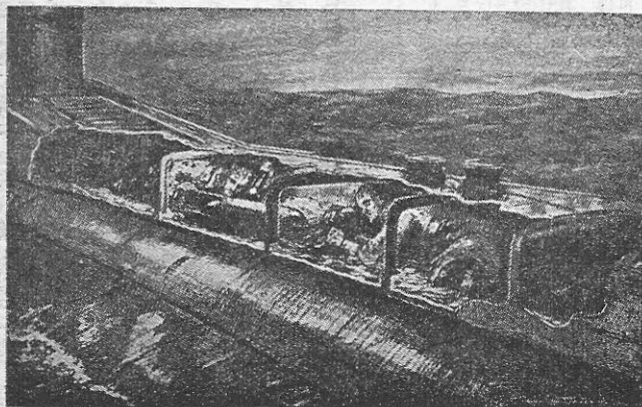
בין בעלי העיטור — אשר נתקבצו מכל רחבי האימפריה לרגל יובל המאה של מסדר-גיבורים זה, אשר כונן ע"י המלכה ויקטוריה לאחר מלחמת-קרים — נמנה גם אחד הימאים היהודים אשר שירת בצי המלכותי במלחמת-העולם השנייה, רס"ר תומס זיליאם גולד.

"פטי אופיסר" גולד זכה ב"צלב-ויקטוריה" ביום 16 בפברואר 1942, שעה ששירת בצוללת "תראשר". הצוללת, אשר נמצאה בפטרול קרבי, הותקפה באותו יום ע"י מטוס גרמני, אשר הטיל פצצה שלא נתפוצצה, אך נשארה תקועה בחלל שבין הסיפון העליון לבין גוף הצוללת עצמה.

גולד, וחברו הלויטננט רוברטס, התנדבו להכנס בזחילה לתוך החלל החשוך והצר שמתחת לסיפון הצוללת, ותוך עבודה מפרכת וממושכת גררו את הפצצה ה"חיה", ודחפוה עד שהצליחו להוציאה, ולהטילה הימה. מלבד סכנת ההתפוצצות היה קיים במשך עבודתם גם החשש שהצוללת

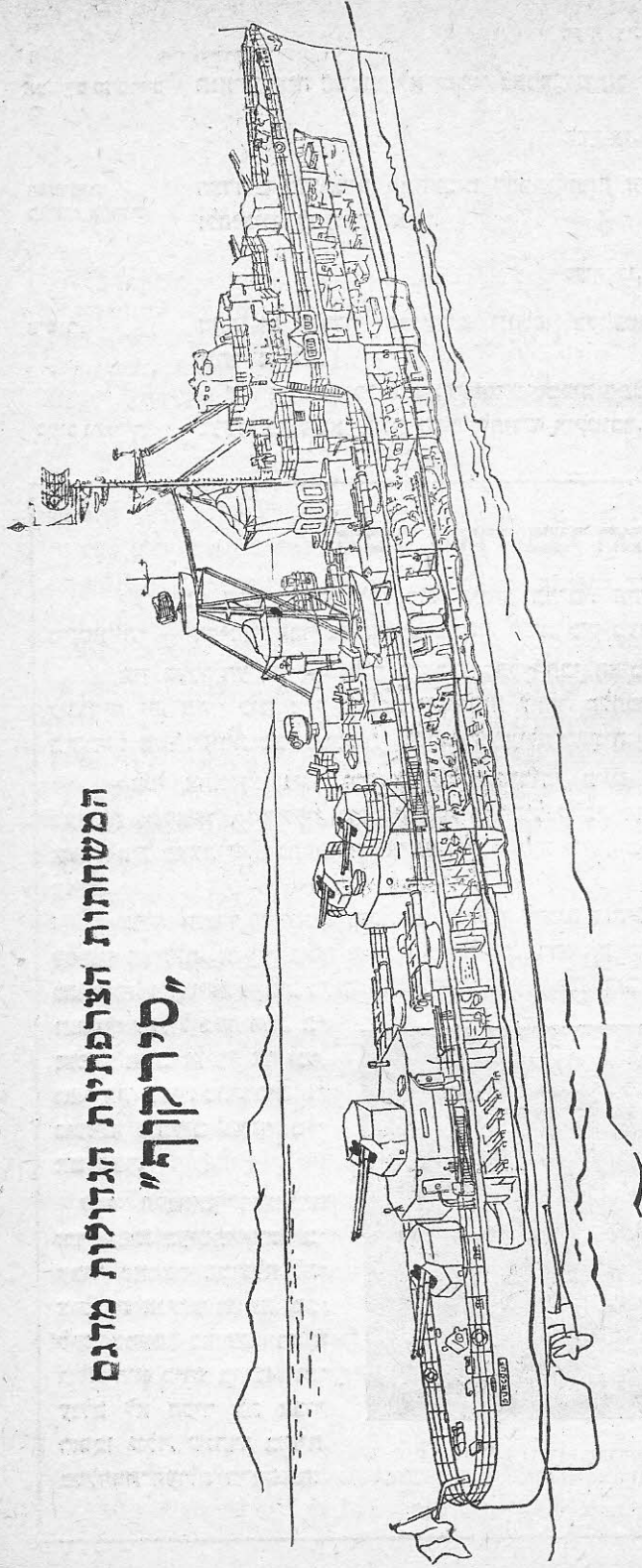
תצטרך לצלול במהירות, כי הופיע אויב אוירי או ימי, ואזי היו שני המתנדבים והנועזים טובעים בתוך כל-אם הצר.

שני הימאים האמיצים זכו איפוא בעיטור הרם, כי עבור מאמנם המוצלח לה-ציל את אניתם וצותה, מכי ליה כמעט בטוחה. רס"ר גולד הוא כיום בן 42, ומ-עולם לא הכיר את אביו, ראובן גולד, שנהרג בחזית במלחמת-העולם הראשונה.



גולד ורוברטס בשעת מעללם הנוער. (ציור מתוך כתבי-עת אנגלי.)

# המשחתות הצרפתיות הגדולות מדגם "סירקוף"



במשחתת אמצעי-החזרו אשר נקט בהם הצי הצרפתי בקשר למשבר-סראי, ממלאות—לאסיסק—המשחתות הגדולות החדשות מדגם "סירקוף" המכרי נבנו מאזי במקרה והפרויקט פועלות-איכה עלולה השיבותו עוד לעלות, שכן הנן היחידות הכבוד ביותר בנות-סוגן בצרפת של צרפת—ובהכריתה אנליה— גם יחד. אוניות הוישות רבות אלו הן הריבות המסוכנות ביותר העולות לקום למשחתות הרוסיות מדגם "סקור" אשר נרכשו לאחרונה ע"י מצרים, ואף הצלחה למסל" בתליתיות בצוללות המצריות — אם אמנם יתברר כי אכן רכש הירון המצרי לני-שיט כאלה מה-גוש המזרחי". בהתחשב בעובדות אלו רב הענין בחוקי, המתחמסם לעיל, של המשחתת "סירקוף", אשר היא-עצמה בקרה בנמל חיפה כאביב של שנה זו.

דגם "סירקוף" כולל 12 יחידות בנות 2,750 טון (כ"כ-3,700 טון בעומס מלא), אשר לו יש לצרף עוד 5 יחידות מסודות "דיפרא", הודמות מאד מבחינת המראה והקבול, אך שונות במקצת בחימושו וציודו, בידורן מיעדות למלא הפקידו, אניות-מכ"ם, שהוכשרו במיוחד לשיתוף עם מטוסים ולהכוונתם. כל 17 האניות נקראות על שמותיהם של ימאים צרפתיים מפורסמים.

מרבית האניות מדגם זה נבנו מחלקים טרומיים תחכים — 84 במספר — ומבניהן העליונים, עשויים מהכות קלות, מודותיהן הן 128x13x55 מטר בקירוב. חימושו העיקרי מצטרף ל"6 תוחמים 127 מ"מ דו-תכליתיים מודרכי-מ"מ"ם כ"3 צריחים כפולים. התוחמים של תוחמים אלה זהה עם זו של הכלים האמריקאים בעלי קליבר שווה, והאניות, תוכלנה, איפוא, למשוך את פגיוןן ממקורותיו של צי-ארדה". החימוש המשיג כולל 6 תוחמים-ג"מ. 57 מ"מ — קליבר צרפתי מיוחד — גם צריחים, גם לארטילריה וז האניות, תוכלנה, אלקטרוניים משלה. כן ישנם 6 תוחמים-ג"מ. 20 מ"מ, וששה לטורפדות האניות כ"א בלא-סמות מתריסר צנורות-טורפדו לקליעים הצרפתיים הכבדים-בימיות, בני 550 מ"מ. מהם ששה צנורות טורפדות רגילים וג"מ, וששה לטורפדות ממשותף לצנורות האניות כ"א בלא-סמות מתריסר צנורות-טורפדו לקליעים הצרפתיים הכבדים-בימיות, בני 550 מ"מ. מהם מהאניות שני מוחתפים, המופלים ע"י טורבינות המפיקות 63,000 כ"ס. יש להן שני חררי-זרזים מפרים. מהירותן הממונת היא 34 קשר, אך "סירקוף" עצמה הגיעה בשעת ניסויה ל-36.5 קשר, ואין להניח כי אחיזתיה נופלות ממנה מבחינה זו. טווח-הפעולה הוא 5,000 מיל במהירות 18 קשר. הצות כולל 20 קצינים 325 ב-די-א. כל 17 האניות הישקו בשנים 1953-55, השלמה של האחרונה תחיל בימים אלה.



# האגודות הימיות בישראל

מאת רב-סרן זאב פריד

הים" בחופו של הירקון בתל-אביב, ע"י קבוצת חברים של קבוץ "השומר הצעיר" מברית-המועצות (כיום קבוץ "אפיקים"). מטרות ומגמות הקבוצה היו כיבוש הים, יישוב החופים, פיתוח הספנות והדיג, וכן חלומות רבים אחרים... אלא, שלפי-שעה פתחו בפעולות צנועות; בלימוד עצי-מי של בנית סירות-דיג, ובהפלגה ראשונה בסירת-מפרש מתל-אביב לחיפה. כאן הונח היסוד לפלוגה הימית של "הפועל", וכן לכל יתר האגודות הימיות.

הפעולה המקצועית באגודות בוצעה ע"י בוגר-יהן; הם היוו את היסוד לאגודה כולה ואף היו מנהליה. מקרבם נבחרו הועדות השונות, והם הם שקבעו את סדרי העבודה ותכניות-האמונים. במרוצת הזמן נרתמו אף המוסדות הלאומיים למשימה, ולקחו חלק פעיל בעידוד ובהכוונת ההדרכה הימית באמצעות האגודות הימיות. מחלקת-הים והדיג של הסוכנות היהודית, ו"החבל הימי לישראל" נשאו בהוצאות הכספיות, אשר הלכו-וגדלו עם התרחבותה של הפעולה הימית. מטרתן של האגודות הימיות היתה כללית, הן קבלו על עצמן תפקידים אשר הזמן גרמם, והיה הכרח לקיים. רק דרך, ובאמצעות, האגודה הימית נפתחו באותם הימים לנוער סכויים להגיע לאגודות-יחידות-סוחר ולהתקבל בהן כעובדים. מעטים בלבד הצליחו לחדור לאגודות-הסוחר הזרות שהגיעו לנמלי הארץ, אגודות עבריות כמעט ולא היו, והבודדות שפעלו — העדיפו בעלי-מקצוע מושי-למים. תקופת המחלת ועליה ב' פתחה בפני הנוער דרכים רבות-יותר לעבודה והשתלמות באגודות. פתיחת נמל תל-אביב, והצורך הדחוף בהכשרת ספנים ועובדי-נמלים, הביאו להתרחבות נכרת של האגודות. מלחמת-העולם השנייה גרמה לחוסר ידיים עובדות בצי-הסוחר, ואכן בתקופה זו מצאו צעירי האגודות הימיות את

ההכשרה הימית לנוער בארץ, מסגרותיה ונפעליה, צמחו עם התפתחותה של הארץ, ודרישותיה. שיטות-ההדרכה והאמונים בשנים שקדמו להקמת המדינה הלמו, ללא-ספק, את הצרכים דאז. אך בינתיים — הולכות-ומתנוונות מסגרות אשר לא הצליחו להתאים עצמן למציאות החדשה וצרכיה. "בית-הספר הימי" דאז שינה את דרכו ותכניותיו; ומסגרות חדשות צצו-וקמו, כגון בית-הספר לדיג במכמורת — "מבואות-ים"; גדנ"ע-ים; והמורים לימאות בכיתות ז' ו-ח' בבתי-הספר היסודיים בערים הראשיות, העושים את מלאכתם בעזרת "החבל הימי לישראל". רק אחת המסגרות לא מצאה עדין את דרכה להמשך קיומה בתנאים החדשים, והיא — האגודה הימית\*.

ידוע לכותב טורים אלה כי לא כל המדריכים והקצינים, אשר התחנכו ועסקו בהדרכה ימית לנוער, יסכימו לדעות המובאות בשורות דלהלן. הכותב ישמח מאד לאיות הגורם המעורר והמעורר לליבון הבעיה מעל דפי "מערכות-ים", ולתרום בזאת את חלקו להבהרת הדרך הנכונה והרצויה להכשרת הנוער לחיל-הים, ולענפי-הים האחרים במדינתנו.

ברם, לפני שניגש לדון בנושא עצמו, לאור הצרכים המיוחדים שהתפתחו מאז הקמת המדינה — צה"ל וחיל-הים, ולאור הרחבתו הבלתי-ירגילה של צי-הסוחר הישראלי וצי-הדיג — מן הראוי לעמוד בקצרה על דרכי ההכשרה הימית לפני קום המדינה.

ראשיתה של ההכשרה הימית המאורגנת בארץ נעוצה עוד בשנת 1926, כאשר הוקמה "קבוצת-

\* ארבע הן האגודות הימיות: "הפועל" — אשר זיקתו להסתדרות הכללית של העובדים; "זבולון" — אשר זיקתה להסתדרות הציונים הכלליים; "צופיים" — אגודה בלתי-מוגדרת, המשופעת מתנועת הצופים החלוצית; ו"אליצור" — המאגדת בתוכה את הנוער הדתי.



„עריטת“ הימאות העברית: ה„ליפט“ המפורסם של הפלוגה הימית של „הפועלי“ על שפת הירקון, ועליו רשימת-סירות.

דתו — תואר סגן-מדריך. הבחינה היתה מכוונת בעיקר לקביעת כשרו הארגוני והפיקודי בעבודה מעשית. סגן-מדריך רשאי היה לפקד על סירת-מפרש בירקון, או בחלק המערבי של נמל חיפה. הוא היה רשאי לפקד על סירת-חתירה לא הרחק מהחוף.

מדריך — תואר זה יכול היה לקבל כל חבר אגודה ימית, ששימש בתפקיד של סגן-מדריך במשך שנה אחת, לפחות, ועמד בבחינות לדרגה א'. מדריך היה רשאי לפקד על סירת-מפרש בנמל חיפה, או בים, סמוך לתחנתו הקבועה.

סגן-מפקד-סירה — כל חבר באגודה הימית, ששימש בתפקיד של מדריך במשך שנה אחת לפחות, ועמד בבחינה, רשאי היה לפקד על סירת-מפרשים פתוחה, או חצי-סגורה, בחופי הארץ, ובהפלגות למצרים, סוריה, וקפריסין (בזמן שלום).

מפקד-סירה — תואר זה קיבל כל חבר-אגודה, ששימש כסגן-מפקד-סירה, לאחר בחינה נוספת. הוא היה רשאי לפקד על סירות-מפרשים, בעלות סיפון סגור ופתוח, בהפלגות בים-התיכון.

דרכם לסיפוני האניות הזרות, ונדרו למרחקים. הגיוס לשורות הצי הבריטי, הקמת הפלמ"ח הימי, ושתופן של האגודות ב-הורדת העולים, שליהת בוגרי-הן לליווי אניות-מעפילים, ומב-צעים משותפים — כל אלה יצקו תוכן למסגרת האגודות הימיות, והן הפכו לגורם מושך וקוסם לנוער. הקמת ישובי-דיגים על ידי המוסדות והגור-פים המיזבים נתנה דחיפה לת-נועות-הנוער החלוציות לצרף את חבריהן לשורות האגודות השונות לשם הכשרה מוקדמת בענף הימי.

לאור התפקידים הנ"ל, וחיו-ניותם, נקבעה תכנית-אמונים

אחידה ע"י הועדה להדרכה והכשרה ימית שע"י מחלקת-הים של הסוכנות היהודית והחבל הימי לישראל". תכנית-אמונים זו התחלקה לשלוש דרגות יסודיות לחניכים, ולארבע דרגים פיקודיים:

דרגה ג' — הגיל המינימלי 14 שנה. המועמדים לדרגה זו יכלו לגשת לבחינה 6 חדשים אחרי התחלת האמונים.

דרגה ב' — המועמד צריך להשתייך שנה אחת, לפחות, לדרגה ג', ולעבור מחנה ימי אחד. נדרש ממנו נסיון של 120 שעות-הפלגה, לפחות, בסירת-מפרש, הכוללות 5 הפלגות-לילה לאורך החופים.

דרגה א' — המועמד יכול לגשת למבחנים שנה אחת, לפחות, לאחר בחינתו לדרגה ב', ולאחר שסיים מחנה ימי לבעלי דרגה זו. נדרש ממנו נסיון של 200 שעות-הפלגה, לפחות, בסירת-מפרשים במשך שנה, כולל 6 הפלגות-לילה לאורך החופים. רצויה היתה גם הפלגה אחת אל מחוץ לתחומי ארץ-ישראל.

סגן-מדריך — כל חבר אגודה ימית, אשר עמד בבחינה לדרגה ב', יכול היה לקבל אחרי בחינה נוספת מטעם אגו-

ברים וחבלייה הסתגלות לים. כבר בשנתו הראשונה. בשנה השנייה, בהיותו בן 15—16, יצא החניך להפלגות ממושכות לים הפתוח, ולמד להתגבר על תהפוכות הים. תוך-כדי הפלגותיו בסירות, נתחשל רצונו ואופיו של הנער, ובהשתלמות ציונית נוספת וקורסים, סיים החניך את דרגה ב'. בשנתו השלישית באגודה הימית, בגיל 16—17, הפך החניך ליהיית סגן-מדריך. הוא פתח בלימודים מתקדמים יותר, וב- הפלגות ממושכות לאורך חופי-הארץ, ולעתים אף לחו"ל, בס-



הדרכת ילדי כתות ז' וזח' של בתי-הספר היטודיים, על הירקון, במסגרת "החבל הימי" — פסח תש"ח.

פינה גדולה-יותר. בהיותו בגיל 17 — 18 סיים החניך את דרגה א', והפך להיית מדריך המצויד במטען ידיעות ונסיון מספיק כדי לפקד על סירה עם חניכים בהפלגותיהם בים הפתוח. מן הראוי להוסיף, כי בשעת-מעבר מדרגה לדרגה השתתפו החניכים במחנות-הקיץ להשלמת ידיעותיהם. המחנות נמשכו כשלושה שבועות והעיקר שבהם — ההפלגות, בהן נבחנת ההלכה במעשי-יום-יום.

תכנית-האמונים לפי שלביה הנ"ל הותאמה לאפשרויות ולאמצעים שהיו אז בנמצא. לא היתה זו תכנית המותאמת במיוחד לענף ימי, זה או אחר. הסירות שנבנו — הותאמו לתנאי החופים

המבחינים לדרגה ג' היו מבוצעים על ידי האגודות. המבחינים לסגני-מדריכים ודרגות א' ו-ב' — על ידי האגודות, בנוכחות ב"כ הועדה להכשרה והדרכה ימית שע"י הסוכנות. המבחנים של מדריך, סגן-מפקד, ומפקד-סירה נערכו ע"י הועדה עצמה.

התכנית המקצועית לדרגות השונות היתה כד-לקמן:

דרגה ג' — שחיה של לפחות מאה מטר; קשרים; דגלים; איתות; מיון סירות; הכרת חלקי-סירה; עגנים ועגינה; חתירה; התנהגות בסי-רה.

דרגה ב' — שחיה מאתיים מטר לפחות, ושחיה בגלים; עבודות-חבל; איתות; דגלים; חתירה; ימ-אות; מפרשים; תקנות למניעת התנגשויות בים; יסודות מטי-אורולוגיה.

דרגה א' — שחיה, כולל ה-גלה; עבודות חבל וכבל; ימ-אות; חתירה; גיווט חופי; תקנות למניעת התנגשויות בים; יסודות לגיווט אסטרונומי; שיטות-דיג בארץ; היכר-אניות לסוגיהן.

חניך האגודה הימית בגיל 14—15, אשר התחיל באמוניו הראשוניים, נקלט או נפלט, בדרך-כלל, מאגודתו אחרי מש-



חניכים בשעת הרצאה.



מחנה ה"חיל" בסנטורה — יוני תש"ט. המפרשיות מתכוננות להפלגה.

בארצנו. היו אלו סירות חזקות וכבדות-משקל, המיועדות לק-בוצות בנות מ-6 עד 12 מתאמי-נים (סירות מסוג זה מקובלות לרוב בבתי-ספר ימיים, ומת-אימות לנוער בוגר). הנסיון הורה, כי התכנית המקצועית, וציוד האמונים, היו טובים ומר-עילים בעבר, כאשר טרם היו אניות עבריות רבות, והארץ נמצאה תחת שלטון זר, שסירב לאפשר פיתוח ימאות עברית רחבה. התקופה משנת 1938 ועד מלחמת-השחרור, ובעיקר תקו-פת-המאבק-הפעיל של הישוב

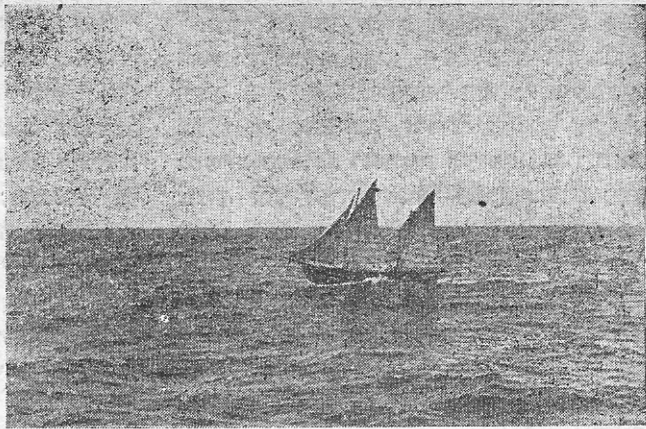
והכשרתן המוקדמת היא שהביאה את הנוער להגשמה ימית לכל ענפיה ושלוחותיה.

רבים השינויים והתמורות אשר חלו בכל שטחי וענפי הימאות מאז הקמת מדינת-ישראל, ורא-שית עצמאותנו הכלכלית והמדינית, נוספו מסג-רות חדשות העוסקות בהדרכה ימית, החבל הימי לישראל פרש את רשתו על בתי-הספר היסודיים, וביחוד הכתות ז'-ח, ומקנה לנוער את הערכים הראשוניים בימאות. בית-הספר הי-ימי של חיפה הפך לבית-ספר תיכון לקציני-ים, ומקום-מושבנו בממלה של עכו. מוסד זה הא-ריך את תקופת-הלימודים משלש שנים לחמש, הרחיב את תכניות-האמונים, והגדיל את מספר חניכיו. בוגריו עומדים בבחינות-הבגרות וגומרים כמוסמכים לדרגת סגן-משנה בחיל-הים, או כקצין שלישי בצר-הסוחר. משרד החקלאות פתח במכ-מורת בית-ספר לדיג, המכשיר את חניכיו לענפי-הדיג השונים, מדי-שנה מוציאים בתי-החנך אלה מחזורי-בוגרים חדשים. ביה"ס לדיג פיתח רשת ענפה של קורסים קצרים לנוער-עולה, ולנערים מפרברי הערים, המכשירים עצמם לעבודה בדיג, וממלאים את החסר בכח-האדם המקצועי בדרגים השונים. אין הכונה להכנס כאן לפרטי התפקידים והמטרות שלשמם הוקמו בתי-הספר הנ"ל; מוס-דות מסוג זה ידועים ומקובלים בעולם כולו, ומטרתם מוגדרת ותכליתית. בלי-ספק תצמח למדינה ברכה רבה מקיומם והתרחבותם. כמו בכל השטחים הצבאיים האחרים, כן גם בשטח הימי-

לפתיחת שערי-הארץ, היתה תקופת-השיא בפעי-לותן של האגודות הימיות. 60 סירות-מפרשים וחתירה, כ-4 ספינות קטנות, ומספר סירות-מנוע — זה היה ה"צי" אשר עמד לרשות האגודות הימיות. החזקתו מומנה ע"י הסוכנות היהודית והחבל הימי לישראל, ורק בחלקה ע"י אמצעים עצמאיים של האגודות. כ-1,600 חניכים התחנכו באותן השנים באגודות, וכ-10% מכלל הנוער הזה מצאו את מקומם בעבודה בים בענפיו השונים.

כזו היתה דמות ההכשרה הימית לנוער בעבר. האגודות הימיות היו החלוצות בשדה החנוך וההכשרה לים בקרב הנוער בארץ. הן הן אשר שקדו על הכשרת בוגריות לימאות העברית, ור-שמו דף מזהיר בתולדותיה ובהתפתחותה, בוגרים אלה כבשו מקומות-עבודה באניות זרות (לפני היות אניות ישראליות), ולמדו את מלאכת המלח והקצין הימי בצר-הסוחר; הם אשר נמנים עם חלוצי ההתישבות הימית והדיג לאורך חופי-ארצנו; הם היו עם בוני נמל-תל-אביב, ועם כובשי העבודה העברית והספנות בנמל חיפה. מביניהם יצאו מורי ומחנכי ביה"ס הימי, פעילי ה"עליה ב" ומלווי האניות שפרצו את ההסגר הימי הבריטי, ומקימי ובוני הפלמ"ח הימי. הם היו עם המתנדבים לשורות הצי הבריטי במל-חמת-העולם השניה, ועם מנחי-היסוד וקברניטי חיל-הים הישראלי. בפה מלא, וללא שמץ של הגומה, ניתן לומר כי האגודות הימיות תרמו את חלקן המלא והחיוני בכל שטחי הימאות שלנו.

כיום כוח-משיכה. האגודות הי-  
מיות התרוקנו מתוכנן, ומדוע?  
חלק חשוב מההכשרה הימית  
נטלו על עצמן המסגרות החד-  
שות, וע"י-כך רוקנו את האגו-  
דות מתוכנן שהיה להן בעבר.  
נער הרוצה למצא דרכו לקצונה  
בצי-הסוחר, או בחיל-הים —  
פניו לבית-הספר לקציני-ים.  
נער הרוצה לפנות לדיג —  
פניו לבית-הספר לדיג. נער ה-  
רוצה להגיע לשרות בחיל-הים  
— פניו לגדנ"ע-ים. העליה לא-



„שיט-הערים“ של „הפועל“ — יוני תש"ט. אחת המפרשיות בדרכה.

ניות צי-הסוחר הישראלי נתונה  
בידי האגוד המקצועי ולשכת-העבודה, ועדיפות  
שמורה למשתחררים מחיל-הים—ובצדק. אין הא-  
גודות הימיות מכשירות עובדים מקצועיים ואף לא  
עשו זאת בעבר. הכשרתן היתה כללית, ומכוונת  
בעיקר להחדרת התחושה הימית לנוער. לתכלית זו  
היתה בזמנו התכנית טובה ומתאימה, אבל בשום  
פנים אינה מתאימה למציאות כפי שהיא בארץ  
כיום, ואף אינה מהווה גורם מושך לנוער. האגודות  
הימיות התרוקנו מבוגריהן, גיל החניכים ירד,  
חסר חבר-הבוגרים אשר יקבל על עצמו את  
ההדרכה והפיקוד. המדריכים הם צעירים-מדי,  
ומחוסרי-נסיון. חוק-שרות-הבטחון מרחיק כבר  
בגיל 17 את החניך מפעילותו באגודה.  
מתכנית-האמונים למדים, כי רק בגיל 18  
הופך החניך למדריך, ובגיל בוגר יותר —  
למפקד. שכבת-נוער זו היא החסרה, והעדרה  
מהווה את אחד הגורמים העיקריים למשבר זה,  
ואין כלל להעלות על הדעת, כי בוגרים אלו  
ישוחררו משרותם הבטחוני. תכניות-האמונים  
נשארו ללא שינויים, למרות הגילים הצעירים  
הפועלים כיום במסגרת-האגודות, הציוד הימי  
והסירות הם כבדים ומיושנים, ואינם מתאימים  
לנוער הצעיר המתאמן בהם כיום — ולדעת  
הכותב — גורמים הם אפילו נזקים גופניים  
לחניך הצעיר. סירות אלו של האגודות, התאימו  
בזמן לתפקידן, ולנוער הבוגר שהתאמן בהן,  
כיום מהוות הן גורם הדוחה את הנוער, מאחר  
והאמונים בהן הפכו לעבודה מפרכת לנערים

הבטחוני, הוקמה מסגרת להכנה טרום-צבאית  
ימית — זו של גדנ"ע-ים. מסגרת זו, אשר  
בתכונותיה דומה היא מאד לאגודות-הנוער, בנויה  
על יסוד התנדבותו של הנוער, ופרטים אודותיה  
נמסרו ע"י כותב טורים אלה במאמרו שהופיע  
בחוברת כ"ו של „מערכות-ים“, בשנה שעברה.  
מכל הנאמר לעיל למדים, שכל אחד מענפי-  
הימאות מכין לעצמו מבין הנוער את המילואים  
הדרושים לו, ומכשירם בהתאם לצרכיו. מכאן  
מסתברת, כמ-וכן, העובדה שאין כרגע לאגודות  
הימיות תפקיד מיוחד בהכנת מילואים אלה. מצב  
זה הולך-ונמשך מאז קום המדינה; המסגרות החד-  
שות הולכות-ונבנות ומתרחבות — והפעולה  
באגודות הימיות הולכת-ומתנוונת! ונשאלת הש-  
אלה — מהו העתיד הצפוי להן, לאגודות הי-  
מיות, אשר עברן היה כה מזהיר, ובוגריהן נמנים  
עם צמרת הימאות הישראלית? האם הגיע שעתן  
לפנות את המקום למסגרות אחרות? האם זכות-  
קיום נודעת להן, או לאו? ואם-כן — מהי הדרך  
שתלכנה בה?

לאחר שמונה שנות-עצמאות נשארו האגודות  
הימיות דורכות במקומן. הרוח שנשבה במפר-  
שיהן בעבר — חלפה ללא-שוב, והספינה נשארה  
מוטלת על השרטון, ואוי לה לספינה ולאנשיה,  
אשר אינה מצליחה לחלץ את עצמה — ובמהי-  
רות! גורל אחד צפוי לה — להתפרק ולטבוע,  
מעצמת הרוחות המנשבות והגלים המתפרצים.  
הגורמים המושכים והקוסמים לנוער, שהיו בעבר  
בעזרתן של האגודות הימיות, שוב אינם מהווים

הצעירים, במקום לשמש להנאתם, וגורם למשי-  
כתם.

בשנת 1949 נתן „החבל הימי לישראל“ את דעתו לבעיה זו. הוקם על ידו „המוסד להדרכה ימית“, ונעשו נסיונות רבים להגדלת והרחבת הפעולה באגודות — וללא הצלחה רבה, על-אף התמיכה הכספית הגדולה, ומפעלי-השתלמות ש-בים. מוסד זה לא נתן את דעתו לבעיות העק-רניות והיסודיות, הוא התעלם מהמציאות החדשה, ומהמתרחש במדינה בשטח הספנות והבט-חוף, והמשיך את דרכו על אותם היסודות בדיוק, עליהם פעלה „הועדה להדרכה ימית“ שליד הסוכנות, לפני קום המדינה. ברם, היה עליו לפעול על רקע שונה לחלוטין, ותכניותיו לא הלמו את הצרכים החדשים. מוסד זה התפרק מעצמו, ואינו בנמצא עוד. „החבל הימי לישראל“ עושה נסיונות חדשים להקמתו, אבל ספק באם יוכל מוסד כזה ל„הרים את המשא“ ללא שותפים ואמצעים ממלכתיים. תמיכתו ועזרתו של „החבל הימי לישראל“ לעידוד הפעולה באגודות בשנתיים האחרונות, היתה אפסית, וגם אין תמיכה זו יכולה לפתור את הבעיה, ולו רק בחלקה הזעיר. ונשאלת השאלה, אם כן, מה על האגודות לעשות?

אין כאן הכוונה להכנס ברגע זה לפרטי-פרטיה של הבעיה באשר לדרך המתאימה להמשך קיומן של האגודות, ועל-כן רק ראשי-פרקים יציגו בהודמנות זו. שתי דרכים נראות לכותב טורים אלה כאפשריות, האחת היא — הספורט הימי, אשר אינו מפותח די-צרכו במדינתנו, ואין כל גוף ממלכתי או ציבורי עוסק בו בקנה-מידה גדול ומתאים, ההולם את מעמדנו הגיאוגרפי, ומש-כננו ליד חופי-ימים רבים וחשובים (הים-התיכון, ים-הכנרת, וים-סוף), זו צריכה להיות הדרך למשיכת המוני-הנוער וגם הבוגרים, שינויים מרחיקי-לכת חייבים לחול בתכניות-האמונים ובי ציוד, בכדי להפכם קלים, ומתאימים לקבוצות קטנות, במגמה לחבב על הנוער את הספורט הימי, ולאפשר גם לבוגרים להצטרף לשורות האגודות. יש לנטוש את דרך ההכשרה הימית — אשר אין כיום בכוחו, ומתפקדן, של האגודות הימיות ללכת בה! בדרך הספורט הימי תתרומנה האגודות עד-אין-שיעור יותר לפתוח הימאות, מאשר בדרך ההכשרה חסרת-התועלת, בצורתה בה היא נהוגה כיום באגודות הימיות.

הדרך השנייה, והעיקרית, בהן צריכות ללכת האגודות הימיות, היא — להתאים את תכניו-תיחן לצרכי תנועות-הנוער החלוציות. תנועות-הנוער הן כיום הגוף היחיד המסוגל להמשיך בפעולה במסגרת האמונים הקיימת באגודות ובי ציודן. לפני תנועות-הנוער מטרה ברורה ומוג-דרת: התישבות ימית לאורך חופי-הארץ. גרי-עיני-הנוער המתחנכים למטרה זו, בערים השו-נות, הם מלוכדים ומוכנים מבחינה רעיונית ונפשית לכל מאמץ הנדרש לביצוע משימתם, עדים אנו לעובדה כי אגודות אשר יש בהן גרעינים תנועתיים חלוציים מתגברות על קשיים רבים, ואף בעיות-ההדרכה נפתרות ע"י שליחי ומדריכי התנועות. הנסיון הראשון, אשר נעשה לאחרונה ע"י „הפועל“, לקיים מחנה-אמונים ועבר-דה באחד ממשקי-ההתישבות — יש לראות בו ברכה רבה, הן מבחינת המשך דרכה של האגודה, והן מבחינה חינוכית לנערים עצמם. כפי שכבר צויין, אין הכוונה להכנס כאן לפרטי התכנית, אך ברור, כי אכן קיימת דרך לשינוי פני הדברים באגודות הימיות — דרך מועילה וחשובה.

עם השגת עצמאותנו הלכו-והתרבו המשימות הימיות בפניהן עומד הנוער הישראלי: צי-הסוחר שלנו הולך-ומתפתח, חיל-הים הולך-ומגביר כוחו ועצמתו, ענפי הימאות התרבו במידה גדלה-והולכת, רבות הן ספינות-הדיג המחכות למפעיליהן, רבים התפקידים הבטחו-ניים, אשר הנוער צריך להכונ להם. נמלי-הארץ, ושרותי-הים, נמצאים במלוא-התפתחותם, חופי-הארץ מחכים למתישבים צעירים ויוזמים. חוף-אילת טרם הפך לחוף המכלכל את יושביה, פתוח לספנות חופשית ולדיג ישראלי מפרנס. כל עוב-דות אלו מחייבות הכנה והכשרה נרחבת זיסודית בקרב הנוער בארץ. אין בכוחן של האגודות הימיות לבדן לעמוד בכל אלה. תפקידים אלה חייבים להתבצע בכוחות ממלכתיים וציבוריים כאחד, וטוב תעשה האגודות בקבלן על עצמן את אותו החלק בו הן יכולות להועיל ולהצלית. הדרך המוצעת בטורים אלה — אם-כי בראשי-פרקים בלבד — אינה חדשה לראשי האגודות הימיות בארץ. לדרך זו הטיף הכותב כבר בשנה ראשונה לעצמאותנו, בראותו את העתיד להתחולל בשטח זה, ומתוך הנסיון בעבודה המעשית בשטח ההכשרה הימית לנוער.

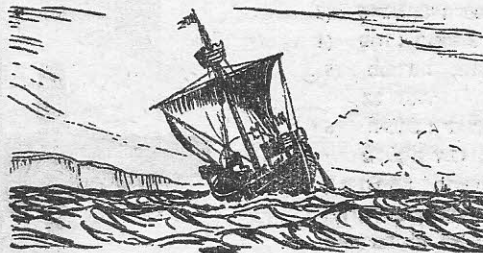
אחת אפשר יהיה לשנות את פני הדברים, אולם, אינ־ספק שאפשר ואפשר לשנות, באם רק יכירו ראשי האגודות וקברניטיהן בצורך לפעול בעוד מועד, וישלימו עם הדרך החדשה, שתהלוּם, לדעת הכותב, את אגודות-הנוער הימיות במדינה, ותביא ברכה לימאות הישראלית המתפתחת, והמשוועת לכוחות מועילים, צעירים, ורעננים.

למרבה הצער, גברה יד המסורת והשמרנות — זכיום עדים אנו לפירות-הבוסר שצמחו במשך השנים האחרונות. שמונה שנים, מאז הקמת המדינה, מספיקות היו כשלב-מעבר להקניית הדרך החדשה, ואפשר רק להצטער על תוסר-ההיענות, ובמקרים רבים, אף ההתנגדות, אשר התבלטה עד עתה, לא בשנה

## תפילת-הים של הרמב"ן

רבנו משה בן-נחמן — הרמב"ן — פאר הגולה הספרדית, עלה ממולדתו לארץ-ישראל בשנת 1267, בהיותו בן 72. לפני צאתו להפלגתו הארוכה והמסוכנת, התשופה לפגיעות הן ע"י אדם, והן ע"י איתני-הטבע, כתב תפילה ליורדיים, אשר גם כעבור כמעט שבע-מאות שנה מטאירה היא רושם בלתי-ימחה על קוראיה. הרמב"ן נפטר שלוש שנים לאחר עלייתו, ונקבר בחיפה, מבלי שיזכה להגשים את חלומו הגדול — חידוש הישוב היהודי בארץ-ישראל, והרי לשון תפילתו:

„יהי רצון מלפניך... שתעמיד הים מועפו, ויחשו גליו, ותעשה רצון-לבנו, ותוליכנו מהרה אל מחוז-הפצנו לטובה, כאשר בדרך לעשות, ותשמע תפילתנו ותאזין תחנונינו, ועננו בשעה הזאת שאנו מתפללים ומתחננים לפניך, ותוליכנו רוח טוב כפי הצורך, ותשמרנו מהמון גלים ומשאון משבריים, מרוח סופה, מסער ומצער, ומבלבול-עתים ומחלוקת-זמנים, ומחבריות הרעות הגדולות בים ובבושה, ומכל סער ומכל פחד; ואל יעכבנו לא משביע ולא משטין, ולא מצר ולא מזיק, ולא מבלבל ולא מפחיד ולא מחריד ולא מאיים, ותוציא רוח מאוצרותיך להנחית הספינה, וכל תופשי-משוט ומנהיגיה, ומלחיה והובליה ואמניה, שינחנו אותה כראוי, בלא עצלות ובלא רישול ובלא תשישת-פוח, והגיענו אל מחוז-הפצנו בלי שום חיוק וכלי שום צער וכלי שום הפסד, כמו שאתה מושל גאות-הים, ושאות-גליו אתה תשמחם: יקום סערה לרממה ויחשו גליהם...“

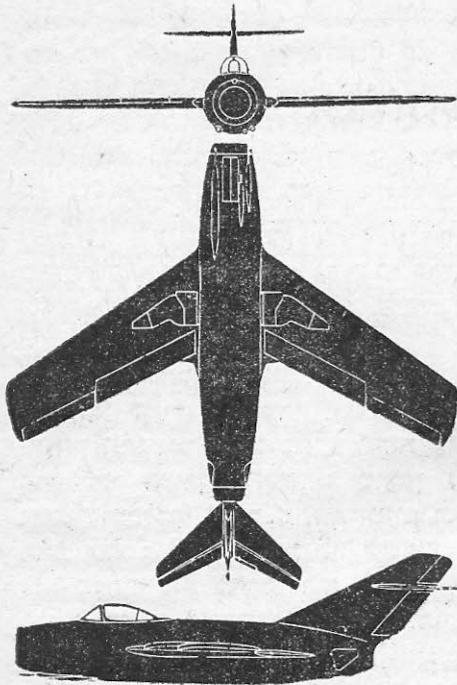


## בראותך אותם — קלע ופגע!

כתוצאה מעיסוקת-הנשק הידועה, רכשה לעצמה מצרים לאחרונה מספר ניכר של מטוסי-קרב מדגם „מיג 15“, ומפציצי-סילון קלים מדגם „איליושין 28“, קרוב לודאי כי בעת-מלחמה עלולים מטוסים אלה לפעול גם נגד אניותינו — קרבות כאורחות — בלב-ים.

בהתחשב באפשרות זו, מובאות בפני קוראי „מערכות-ים“ צלליותיהם של שני דגמים אלה — לצרכי-זיהוי, ופעולה בשעת-הצורך!

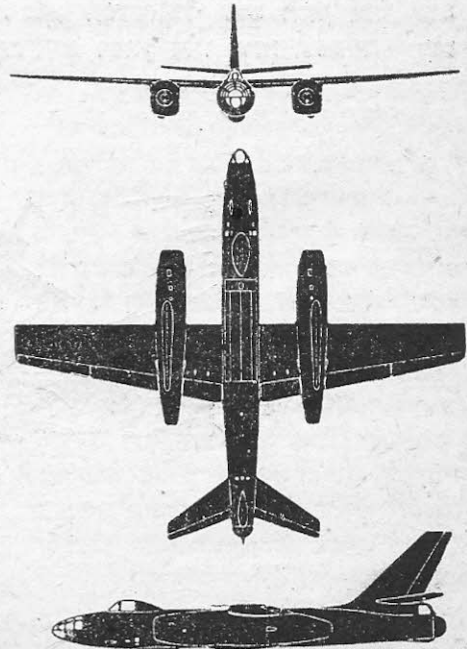
### „מיג 15“



- (1) תיאור : מטוס-קרב סילוני, חד-מונעי, חד-מושבי.
- (2) מהירות : יותר מ-1.100 קמ"ש.
- (3) סייג-גובה : יותר מ-15.000 מטר.
- (4) טוח : כ-2 שעות-טיסה, במהירות 850 קמ"ש, עם מיכל-יעזר.
- (5) שעור-גסיקה : כ-3.200 מטר לדקה.
- (6) ממדים : אורך — 11.1 מטר, רוחב — 10.1 מטר.
- (7) חימוש : תוחח אחד 37 מ"מ עם מלאי 40 פגזים, 2 תותחים 23 מ"מ, יחד עם מלאי 80 פגז כ"א, רקיטות, או 2 פצצות במשקל כולל של 550 ק"ג (?).

הערות : תוצרת צות-המהנדסים הרוסי המפורסם „מיקויאן את גורביץ“. הוכיח את עצמו בקרבות קוריאה, ונחשב אז לאחד ממטוסי-הקרב הטובים ביותר בעולם. בעל מנגנון-נחיתה תלת-גלגלי, ומצויד לעתים קרובות במיכל-יעזר מתחת לכנפיים.

זיהוי : גוף בעל צורת „חבית“ ; מנגנון-היגוי גבוה מאד ; כנפיים סחופות.



### „איל 28“

- (1) תיאור : מפציץ-סילון קל, דו-מונעי, תלת-מושבי.
  - (2) מהירות : 975 קמ"ש בערך (מכסימום).
  - (3) סייג-גובה : 13.500 מטר, בערך.
  - (4) טוח : כ-3.200 ק"מ.
  - (5) ממדים : אורך — 20 מטר, רוחב — 22 מטר.
  - (6) חימוש : 2 תותחים 23 מ"מ בחרטום, ו-2 מקלעים 12.7 מ"מ בזנב. 2.5 טון פצצות (?).
- הערות : תוצרת המהנדס הרוסי הידוע סרגיי ולדימירוביץ איליושין. מפציץ-קל אשר מהירותו מתקרבת לזו של מטוסי-קרב חדישים רבים, ואף עולה על זו של כמה דגמים ישנים. ברם, מטוס זה לא הוכיח עדין את כושרו בתנאי-קרב. בעל מנגנון-נחיתה תלת-גלגלי. „המהדורה הימית“ שלו („איל 26“ ?) נושאת שני טורפדות.

זיהוי : פאת-הכנפיים הקדמית — ישרה, קצות הכנפיים — מרובעות. בתיה-המונעים בולטים במידה רבה קדימה. „בליטת-מכ"ם“ בבטנו. המאוננים בזנב סחופים אחורה, עמדת-מקלעים בקצה-הזנב.



# צייה של רומא העתיקה

מאת ישראל זנגרוב, ב. א.

לסחורותיה — נחסמו ע"י לחצה הימי של קרתגו. קרתגו לא הסתפקה בדחיקת רגלי המסחר הרומאי משוקי הים-התיכון, אלא נשאה עיניה לכיבושים טריטוריאליים נוספים באי סיציליה, שהשתרע כמעין "שטח-הפקר" בין תחומי השפעתן של שתי המעצמות היריבות. האיום על סיציליה היה בבחינת תקיעת סכין בגב הרומאים, לנוכח העובדה כי האי הפורה היה מקור לאספקת התבואה ליבשת איטליה, וכמו-כן עלול היה לשמש קרש-קפיצה נוח מאוד, דרך מיצר-מסינה, ליבשת גופא. ואכן, סיציליה היתה את הניצוץ להתלקחות התבערה הקרויה בהיסטוריה בשם המלחמה הפונית הראשונה\*\* שהחלה בשנת 264 לפני הספירה המקובלת, ונמשכה 23 שנה.

הרומאים שגו בשכתם כי קרתגו היא מעצמה ימית, וכי, לפיכך, אם ברצונם להתמודד נגד הצי האויב, עליהם להקים צי מלחמתי. הם לא העריכו עדיין את גודל חשיבותה של העצמה הימית, אך עד-מהרה נוכחו לדעת כי למרות נצחונות לגיונותיהם על חיל-הרגלים הפוני בסיציליה, לא יהיה בכוחם לסלק לחלוטין את האויב מאדמת אותו האי — ללא סיוע פעיל של צי רומאי שהרי, למרות נצחונות הרומאים ביבשה, שלטו שייטות קרתגוניות במימי מיצר-מסינה, וגרמו הפרעות רציניות למשלוחי התגבורת לגייסות

בגאותם על האימפריה שלהם, קראו הרומאים לים-התיכון "מארה נוסטרום"\*, ופירושו — "הים שלנו"! ואכן — צדקו, היות ולגיונות חיל-הרגלים הרומאי, והצי הרומאי, הפכו את הים-התיכון כולו ל"אגם", מוקף טריטוריות רומאיות מכל צדדיו אשר רומא שלטה בו. הים, ולא הארצות מסביבו, היוו את לב-האימפריה; נתיבי-הים הם-הם שהיו העורקים אשר בהם זרם סחורה של רומא, וערי-הנמל אלכסנדריה, אנטיוכיה, ורומא-עצמה, היו הערים הבכירות בעולם הרומאי. קיומה של האימפריה, מבחינה צבאית, מדינית, ומסחרית, היה תלוי במידה רבה מאוד בדרך-כיי-התחבורה בים.

ברם, את מעמדה כמושלט בימים השיגה רומא רק לאחר שורה של מלחמות, שנמשכו כמאה שנה, נגד יריבתה קרתגו, שבמשך תקופה ניצרת היתה המעצמה הימית החזקה ביותר באגן הים-התיכון. אמנם, את איחודו של חצי-האי האיטלקי תחת דגלה של רומא ביצעו הלגיונות ללא עזרתו של כוח ימי, מאחר שבאותה תקופה לא היה בידי הרומאים צי. לפני השתלטם על חצי-האי האפניני היו תושבי חבל לטיום, אשר רומא מהה את מרכזו, שבטים של עובדי-אדמה, המסחר והתעשייה לא היו מפותחים ביותר, לפיכך לא היה צורך בצי מסחרי — וגם לא בצי מלחמתי אשר יגן עליו. לאחר נצחונותיה במלחמות נגד שכנותיה, כאשר התרחב אזור-השפעתה של רומא וכלל שטח עצום אשר השתרע ממיצר-מסינה עד עמק נהר הפו, השתנו הערכים החברתיים, הכלכליים והמדיניים בעולם הרומאי. ממדינה זעירה ומפגרת, הפכה רומא להיות מנהיגת כל חצי-האי האיטלקי, וגורמים שונים, מדיניים, כלכליים, וגיאוגרפיים, הובילו אותה בהכרח להתפשטות צבאית ומסחרית נוספת.

האימפריה המסחרית של קרתגו, עמדה כאבן-נגף נוכח שינויים אלו במעמדה ומגמותיה של רומא, אניות-הסחר הרומאיות אשר החלו מפליגות במימי הים-התיכון נרדפו ע"י אניות-מלחמה קרתגוניות, והשוקים אשר רומא חיפשה

\*\* בני קרתגו נקראו גם בשם "פונים".

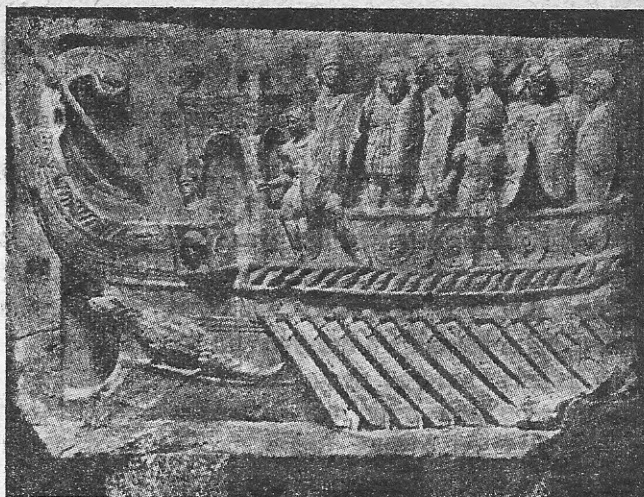


מרכז הים-התיכון:

יבשת-ההתמודדות הימית בין רומא לקרתגו.

Mare Nostrum \*

ימית הראשונה, בשנת 260, נס-  
 תימה למעשה בכשלונו מחפיר  
 לרומאים. המפקד הרומאי, ה-  
 קונסול קורנליוס סקיפיו, ב-  
 ראש שיטת בת שבע-עשרה  
 אניות, הפליג למסינה שבסיצילי-  
 ליה, ומשם לאיים הליפריים,  
 כדי להפכם לבסיסי ימי של  
 רומא<sup>(\*)</sup>. סמוך לאיים אלו, ערך  
 חניבעל, מפקד הצי הקרתגיני  
 התקפת-פתע על אויביו. הצו-  
 תות הרומאים נבהלו, הפליגו  
 ישר ל...הוף — ונמלטו, בהפקי-  
 רם את כל ספינותיהם, ומפקדם,



אנית-מלחמה רומאית אשר חרטומה מקושט בתמסח — תבליט הנמצא באוסף הוטימן, התמונה — של המוזיאון הימי, חיפה.

בידי הקרתגינים, אמנם, הפונים  
 המנצחים נתקלו לאהר-מכן ב-  
 כוח רומאי עדיף בהרבה והנצ-  
 חון עבר לצד הרומאים, אשר לכדו את מחצית  
 אניותיו של האויב, וביניהן גם אנית-הדגל (אם-  
 כי חניבעל הצליח להמלט), אולם ברור היה כי  
 בתכסיסים שגרתיים יקשה מאוד על הרומאים  
 לנצח.

הישג זה לא הקהה את עיני הרומאים מלראות  
 כי עדיין רחוקים הם מלהיות יורדיים מנוסים,  
 ומלהבין — כי נופלים הם מן האויב בבקאותם  
 הימית. הם החליטו כי עליהם למצוא שיטת-  
 לחימה אחרת, שיטה אשר תחפה על חוסר-נסיונם  
 בתכסיסים ימיים, ואשר בה יהיה הנצחון תלוי  
 במידה רבה בחייליהם הנמצאים על הסיפון, ש-  
 יכולת-הלחימה שלהם עולה על זו של אויביהם.  
 המגמה היתה לאפשר לחיילים הרומאים לעבור  
 ולחדור לאניות-האויב, ולהלחם שם „מלחמה ב-  
 תנאי-יבשה“. לפיכך התקינו באניותיהם גשרי-  
 עץ באורך של כ-6 מטר וברוחב המספיק כדי  
 מעבר שני חיילים, כשבקצהו של הגשר קבוע  
 וז-ברזל מחודד הדומה בצורתו למקור של עורב  
 ומכאן שמו הלטיני „Corvus“, — „עורב“. הגשר  
 מוקם בחרטום האניות הרומאיות, כשהוא קשור

בסיציליה (שהוסעו באמצעות ספינות-תובלה  
 אשר נשכרו מהערים היוניות בדרום-איטליה),  
 תגבורות פוניות נשלחו לסיציליה באין מפריע,  
 ובעוד אשר קרתגו-העיר היתה ספונה לבטח על  
 ההוף הצפון-אפריקאי, הרי ערים אשר שכנו תחת  
 חסות רומא, בחופי סיציליה ואיטליה, נהרסו ע"י  
 פשיטות קטלניות של האויב.

הלקח החיוני שלמדה רומא היה אפוא: הכ-  
 רת ערך העצמה הימית, כגורם חיוני לחיזוק  
 מעמדה באגן הים-התיכון, ובהתאם נעשו הכנות  
 כדי להתמודד גם בים נגד המעצמה הימית החד-  
 שובה ביותר בימים ההם.

\* \* \*

לאחר בניה קדחתנית במשך ששים יום, הורדו  
 למים מאה ספינות רומאיות, שכל אחת מהן  
 בעלת חמש שורות משוטים<sup>(\*)</sup>. ברם, המערכה ה-

(\*) האגדה מספרת כי הרומאים בנו את אניותיהם לפי  
 מתכונתה של אנית-מלחמה פונית שהוטלה לחוף, זוהי  
 הגומה, שכן הרומאים לא היו זרים לים לחלוטין, כבר  
 בשנת 311 היו קיימים שני „ממונים על האניות“  
 (Duoviri Navales), ושלוש שנים לפני פרוץ המלחמה  
 הפונית הראשונה (ב-267), פעלו שני „אחראים לאוצר  
 הימי“ (Quaestores Classici), וכן גויסו תושביהן של  
 כמה מערי-ההוף כ„בעלי-ברית-ימיים“, (Socii Navales)  
 ברם, עובדה היא כי הרומאים לא היו כעלי נסיון ומסורת  
 ימית, ואניותיהם בעלות שלוש שורות של חותרי-משוטים  
 (Triremis), נפלו בהרבה בעצמתן ומהירותן מה-

„דרידונטים“ של הפונים, בעלי חמש שורות החותרים  
 (Quinqueremis). כל אניות-המלחמה דאו הותנעו ע"י  
 משוטים, ומפרשים רק שימשו כאמצעי-עזר.  
<sup>(\*\*)</sup> הקונסולים הרומאים פיקדו, בתקופת שינותם  
 בת השנה, הן על פעולות יבשתיות והן על פעולות  
 ימיות.

לתורן קטן, וניתן לטובכו לכל צד. המטרה היתה: להתקרב עד כמה שאפשר לאנית-האויב, ולהטיל עליה את הווי אשר בקצה הגשר כך שיתקע בסיפונה של האנייה האויבת. בצורה זו יוצר מעבר בין האניות, ואז יזנקו הלגיונרים הרומאיים דרך הגשר על סיפון אניית-האויב, וילחמו שם בפונים פנים-אל-פנים.

לאחר שהושלמה התקנת הגשרים האלה (דרך אגב, אלכסנדר מוקדון השתמש במתקנים דומים בשעת המצור על צור), יצאה שייטת רומאית, בפיקודו של קאיוס דויליוס, חברו של סקיפיו המובס, לחוף הצפוני של סיציליה, על מנת להתקיף את הפונים ולהרוס את ישובי-החוף. בקרבת העיר מילא נתקל דויליוס בפונים, וכפי שמספר ההיסטוריון הרומי פוליביוס, השתתפו בקרב זה מאות ספינות מכל צד. למרות שכוחם של הרומאים היה שווה לזה של אויביהם, גרמה הופעתה של השייטת הרומית לעליצות בין הקרתגונים, אשר קיוו לנצחון מדי. הם תקפו את השייטת הרומית בשצף-קצף, ללא סדר ומבלי לנקוט בכללי-הזהירות הרגילים המקובלים — בקוותם לאסוף את הספינות הרומיות, כאסוף ביצים עזר בות. ברם, הגשרים הרומאיים עמדו במבחן, משהתקרבו האניות הפוניות הוטלו עליהן הגשרים, והחזיקו בהן הווים; כושר-תנועתן נלקח מהן, והלגיונרים המנצחים שטפו את סיפונן. כתוצאה מכך נלכדו 50 ספינות קרתגוניות, והוכח כי עיי המצאתם החדשה השכילו הרומאים להתגבר על חולשתם בתכסיסים ימיים. נצחון זה אמנם היה רחוק עדיין מליצור הגמוניה רומית בים, אולם הוא היה בבחינת פסיעה גדולה המקרבת למטרה.

מאותו זמן שינו הרומאים את שיטת-הלחימה הימית שלהם, שהרי עד אז הסתפקו השייטת הרומאיות בהתקפות-פתע על שייטות קרתגוניות חלשות מהן, ובהגנה על חופי-איטליה מפני אניות פוניות אשר נקטו בשיטת "פגע וברח" — ואילו עכשיו גמלה בלבם של מפקדי הלגיונות והצי-החדש להעביר את המלחמה לארצו של האויב, כלומר — לצפון-אפריקה.

מאותה שעה ואילך הגדילו הרומאים את הצי שלהם, בשים-לב לשתי משימות:

- 1) לאפשר משלוח מכסימלי של חיל-רגלים לחזית באפריקה.
- 2) לעמוד במערכה ימית, אשר הקרתגונים בלי כל ספק יטילו לתוכה את כל שייטות-הקרב שלהם, כדי לחסל כל אפשרות של פשיטה רומאית לארצם.

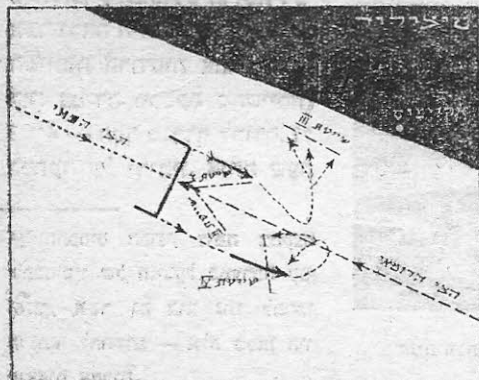
באביב שנת 256 (לפני הספירה המקובלת) הרימו את עוגניהן 330 אניות-מלחמה רומאיות שעליהן נתוספה עוד שייטת-תובלה שהסיעה סוסים וציוד, ויצאו את נמל מסינה. מפקדיהן היו הקונסולים אטיליוס רגולוס ומאנליוס ולסו, ועל סיפונה של כל אניה נמצאו 120 לגיונרים — בסה"כ כ-40,000 איש, נוסף ליותר מ-100,000 איש, מלחים ומחזיקים במשוט.

הקרתגונים ידעו על המבצע הרומי, שמגמתו היתה נחיתה בחוף צפון-אפריקה, ולפיכך הצו את הים, הגיעו לפינה המערבית של האי סיציליה, ומשם הפליגו מזרחה לאורך החוף.

השייטות הקרתגוניות מנו 350 ספינות, רובן אניות-ענק בנות חמש שורות משוטים, ועל סיפונן נמצאו קרוב ל-100,000 איש, שבראשם המפקדים חנו ותמילקר. שני הציים נפגשו בקרבת הר "אקנומוס", בחופה הדרומי של סיציליה, והמערכה שהפתחה — מערכת אקנומוס — היתה המערכה הימית הגדולה ביותר בהיסטוריה, שכן השתתפו בה יותר מ-700 אניות, ולמעלה מרבע מיליון איש\*.)

הצי הרומאי נערך לקרב, במערך הדומה למשור-לש שוה-שוקים. השייטות 1 ו-2, אשר בראשן

\* מספר המשתתפים במערכת טרפגור עלה במקצת על 10,000 איש, ומספר המשתתפים במערכת יוטלנד היה כ-50,000 איש.



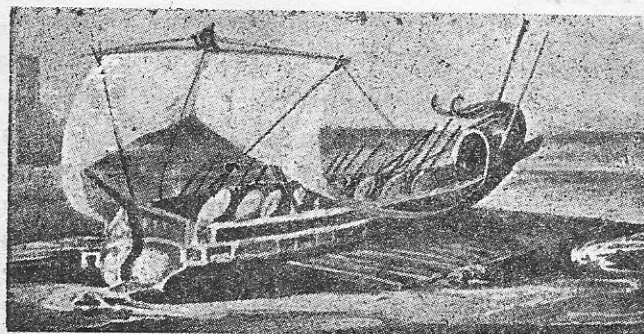
חמוני שני הצדדים היויבים במערכת אקנומוס.

הפליג האגף השמאלי במערך הפוני, מזרחה לאורך החוף וחקף את שייטת 3, על אניות-התובלה הנלוות אליה, בעוד אשר האגף הימני בפיקודו של חנו, תקף בעורף השייטת ה-4, ע"י כך הפכה המערכה לשלושה קרבות נפרדים: הראשון בין המרכז הפוני וראש-החץ הרומי; השני בין האגף השמאלי לבין השייטת מספר 3, וקרב שלישי בין האגף הימני הקרתגיני לבין שייטת 4.

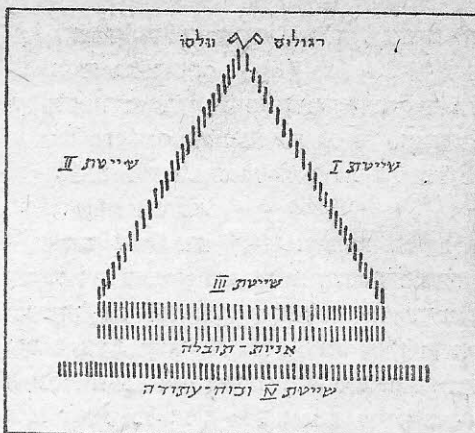
הקרב הראשון נסתיים בנצחונן של רגולוס, הקרתגינים אמנם נלחמו בכשרון ובגבורה, אבל לא עמדו בפני המצאתם המיכנית החדשה של הרומאים, והוא גשר-ה"קורבוס", אשר חיסל את יתרון הפונים מבהינת המהירות, נעץ ציפרניו באניותיהם, ואיפשר לגיונות להסתער על אויביהם כאילו ביבשה. אניות קרתגיניות רבות נלכדו, והשאר הוטבעו, או נמלטו.

בינתיים גרמה ההתקפה של האגף הקרתגיני השמאלי על השייטת הרומאית מס. 3 לאיסדר ובהלה בין הספינות הרומאיות. חבלי-הגרירה של אניות-התובלה נותקו, והתפתח קרב אשר בו גברה ידם של הקרתגינים. התפתחות דומה לזו חלה בקרב בין השייטת 4 וספינותיו של חנו. מצבה של שייטת זו הוחמר יותר, כאשר ספינות-התובלה שנותקו משייטת 3, נסחפו לעבר רה, הפריעו לה בנסיגה, וכתוצאה מכך אבד מספר ניכר מאניותיה.

שני הקונסולים, אשר עסקו בחיסול המרכז הפוני, הבחינו בשואה הבאה על יתרת כוחם, ולפיכך מיהר רגולוס עם חלק מספינותיו להלץ את השייטת 4, בעוד אשר וולסו נשאר לקצור



אנית-מלחמה רומאית — ציור-קיר שנתגלה בחורבות פומפיי, התמונה מאוסף המוזיאון הימי, חיפה.



המערך הקרבי של הצי הרומאי בתחילתה של מערכת אקנומוס.

הפליגו שתי אניות-הרגל של המפקדים וולסו ורגולוס — היוו את שוקי המשולש, כך שכל אניה קיבלה חיפוי מאחותה השטה במקביל לה וקצת מאחוריה. שייטת 3, שגררה אחריה בחבלים את ספינות-התובלה הרומאיות, היותה את בסיס המשולש. שייטת 4 הפליגה בעקבות שייטת-התובלה, ותפקידה היה לשמש כרובה, ולתת חיפוי לשייטת-התובלה. הקרתגינים מצדם, בנו את המערך שלהם בדמות מקבילית קטועת-בסיס. את שוקי המקבילית היוו האגף הימני והאגף השמאלי, ואילו מרכז-השייטת הפונית קישר בין שני האגפים בקו ישר.

הקרב נפתח, שעה שהשייטות הרומאיות 1 ו-2 הסתערו בדמות ראש-חץ על המרכז הקרתגיני, אשר מפאת היותו בנוי בשורה אחת, נראה נוח לפריצה. לפעולה זו היכה חמילקר, מפקד המרכז הפוני. הוא החל בנסיגה מהירה, ובעקבותיו שתי השייטות הרומאיות (\*). על ידי כך התפרק המשולש הרומאי. כי אשר נראה היה לחמילקר ששתי השייטות הרודפות אחריו רחוקות במידה מספקת מהשייטות 3 ו-4 — הפך מנרדף לרודף, ו-הסתער על יריביו. אותה שעה

(\* התכסיס הפוני, דומה במקצת לתכסיסיו של חניבעל במערכת קנא (216), אשר גם הוא נתן למרכז הרומאי להתקדם — אלא שכאן היו רוצאות אחרות.

את פירות-הנצחון על המרכו הקרתגיני. עד-מהרה  
הותקף האגף הימני של הקרתגינים מחזית ומ'  
אחור — והוכרה להמלט על נפשו.

גורל דומה נפל עד מהרה בחלקו של האגף  
הפוגי השמאלי, אשר הותקף לאחר-מכן ע"י רגו'  
לוס ממזרח. זע"י וולסו ממערב, כשהשייטת ה-3  
מסייעת למלאכה. ספינות פוניות מועטות בלבד  
הצליחו להמלט, ואילו השאר טובעו או נלכדו.

אנשי קרתגו איבדו תשעים-וארבע אניות, מהן  
30 אשר טובעו, ו-64 שנלקחו בשבי. עשרים-  
וארבע אניות רומאיות טבעו, אבל מאידך-גיסא,  
אף ספינה רומאית לא נלקחה בשבי. הצי הקר'  
תגיני נכשל והופץ לכל רוח, בעוד אשר הרומאים,  
לאחר שתיקנו את ספינותיהם שנפגעו — השיטו  
את לגיונותיהם לאפריקה ונחתו שם.

\* \*

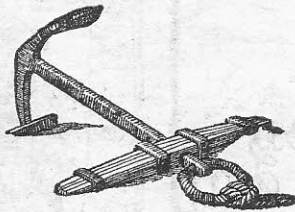
\*

מלחמת רומא-קרתגו נמשכה, בהפסקות, עד  
שנת 146 לפנה"ס, עת נכבשה סופית בירת הפור'  
נים, ונהרסה עד היסוד. בתקופה ארוכה זו הלכה  
ונתגבשה שליטתה של רומא במימי הים-התיכון,  
עד אשר נאלץ חניבעל המפורסם, במלחמה-הפור'  
נית השניה (201—218), להוביל את צבאו הגדול  
בדרך-היבשה מספרד, דרך צרפת ומעבריי-  
האפים, לחצי-אי איטליה, כיון שהצי הרומאי  
החזק חסם בפניו את דרך-הים הקצרה. בסופו-

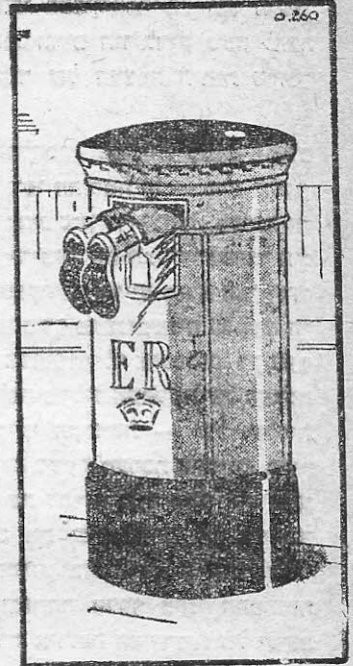
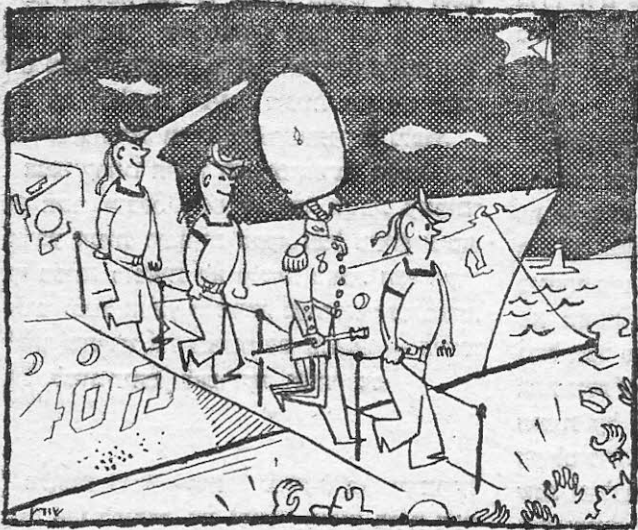
של-דבר נכשל חניבעל במלחמתו — על-אף נצ-  
חנותיו הרבים והמזהירים — כיון שצייה של  
רומא שלל ממנו כל אפשרות לקבל תגבורות  
בדרך-הים ממולדתו בצפון-אפריקה, וכל הישי-  
גיו היבשתיים המפוארים היו לריק נוכח לחצה  
השקט אך המתמיד של העצמה הימית הרומ-  
אית (\*).

מאז תקופת המלחמות הפוניות כמעט ונעלם  
הצי הרומאי מעל דפי ההיסטוריה — פרט לתקר-  
פת פומפיוס ואוקטבינוס-קיסר—וזאת, מסיבה א-  
חת: לא נמצאו לו יריבים. את תפקידו כשומר דר-  
כי-התחבורה והאספקה הקיסריים מילא הצי הרו-  
מאי בשקט, בפקחו משך מאות-בשנים על הים ה-  
גדול אשר סביבו צמחה-וגדלה אימפריה. רק פעם  
אחת נוספת התבלטה בעליל השפעתה של העצמה  
הימית על דבריימי הקיסרות — ועל תולדות  
העולם כולו. היה זה בשעת מערכת אקטיוס, בקיץ  
שנת 31 לפנה"ס, עת הכריע כוחו הימי של אוק-  
טבינוס-אבגוסטוס את שייטותיהם של מרקוס-  
אנטוניוס וקליאופטרה, ובוה הופנו פניה של האי-  
מפריה מערבה, ונפתחה הדרך בפני התפתחות  
אשר בסופה עומדת אירופה המודרנית של ימינו.

© גם מצביא יבשתי דגול אחר, נפר קרבן לאותו  
הלחץ של העצמה הימית כעבר 2.000 שנה — נפוליאון  
בונפרטה.

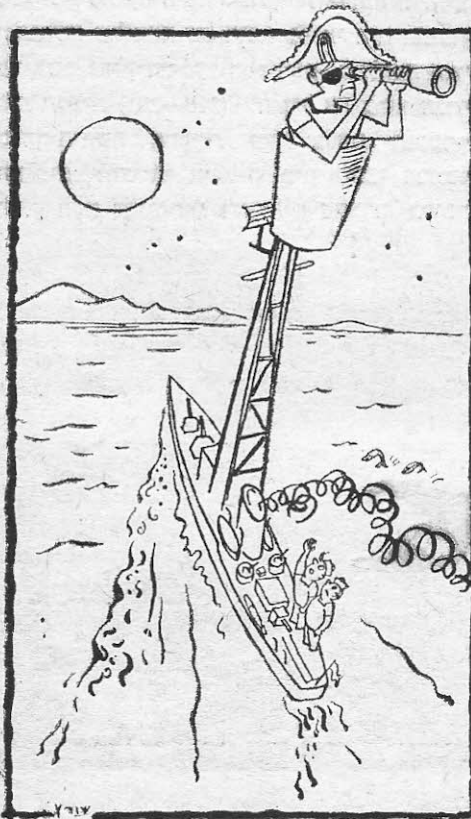
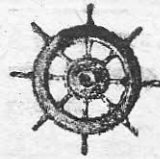


מעוללות המסע לאנגליה...



אחד שלא יכול היה  
לחכות לשובו ארצה!

מכל מלמדי  
השכלתי!

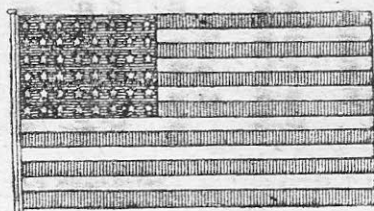


— התוכלי להדריכני למוזיאון הבריטי?  
— הוא כך מאז שבקרנו באנגליה!



## הצי הששי האמריקאי

דגלים:

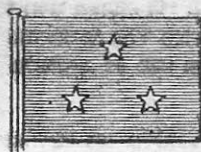


דגל לאומי, דגל צייהמלחמה,  
ודגל צייהסוחר.

ה ע ר ה : הפסים של הדגל הנ"ל הם אדומים ולבנים, חליפות.  
המרוכב בצד שמאל הוא כחול, והכוכבים לבנים.



דגל  
אדמירל



דגל  
אדמירל-משנה



דגל  
סגן-אדמירל

ה ע ר ה : צבע הדגלים הנ"ל הוא כחול, והכוכבים לבנים. דגלו של אדמירל-הצי — דומה, ובו חמישה כוכבים לבנים ערוכים במעגל.

פיקוד:

מפקד-ראשי: הנשיא, דבייט דוד אייזנהאור

מזכיר-ההגנה: צ'רלס א. וילסון

מזכיר-הצי: צ'רלס ס. תומאס

ראש המבצעים הציים: אדמירל ארלי א. בארק

מפקד הצי האטלנטי האמריקאי: אדמירל ג'ורג' רייט

מפקד כוחות-הצי באטלנטיק המזרחי ובאיוור היס-התיכון:

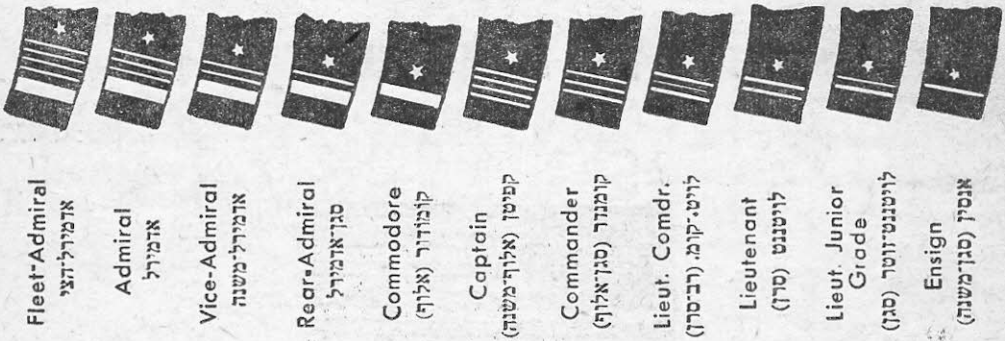
אדמירל-משנה וולטר בון

מפקד הצי הששי האמריקאי: אדמירל-משנה סי. ר. בראון

## זהרי :

כל אניות צי-ארצות-הברית צבועות בצבע אפור בהיר. הן מובדלות ע"י "מספרים סוריים" המופיעים בחרטומן, ולפעמים גם בירכתיהן, מלבד נושאות-המטוסים אשר מספריהן מופיעים על מבנה-הגשר, או על הארובה, וכן על סיפוני-ההמראה. מספרי הצוללות — במידה והם מופיעים בכלל — יש למצאם בצד מגדל-הפקוד, ולפעמים גם בחרטום.  
לפני שמן של אניות-מלחמה אמריקאיות מופיע התואר "U.S.S.", דהיינו "United States Ship".

## דרגות :



הערה : דרגת "קומודור" קיימת רק בשעת-הרוב.

## הערה כללית :

מצבתו של הצי האמריקאי הששי, הנמצא בקביעות במימי היס-התיכון, מגיעה בדרך כלל ל-30 — 35 יחידות מטוגנים שונים. הצי הששי אין לו בסיס משלו ביס-התיכון, הוא נידד רוב-ימיו, ומושך את אספקתו, באמצעות אניות-עזר הנלוות אליו בתמידות, מבסיסי הצי האמריקאי שבארצות-הברית גופא.

אמ"כ מספרן הכולל של יחידותיו כמעט ואינו משתנה, הרי מתחלפות אניותיו של הצי הששי בכביעות — אחת לכמה חדשים. למעשה שרת במסגרתו של כוח-משימה מהיר ורע-צמה זה — במשך השנים האחרונות — אחוז ניכר מבין כל אניות-המלחמה החשובות של צי-ארה"ב. רק מטה הצי הששי בלבד, וכן מפקדו, אינם מתחלפים אלא אחת לשנתיים בערך.

על-פירוב כולל הצי הששי 1-3 נושאות-מטוסים גדולות ; 2-4 סירות, כבודות או קלות ; 16-20 משחתות ; כמה צוללות ; שולות-מוקשים ; אנית-פיקוד ; מיכליות ; אניות-תובלה ; ואניות-עזר שונות אחרות. לעתים מצטרפות לתקופות קצרות גם אניות-מלחמה אמריקאיות המבקרות ביס-התיכון לרגל אימוניהן, או העוברות בו בדרך לארה"ב ממקומות-שירותן באזורים אחרים של העולם.

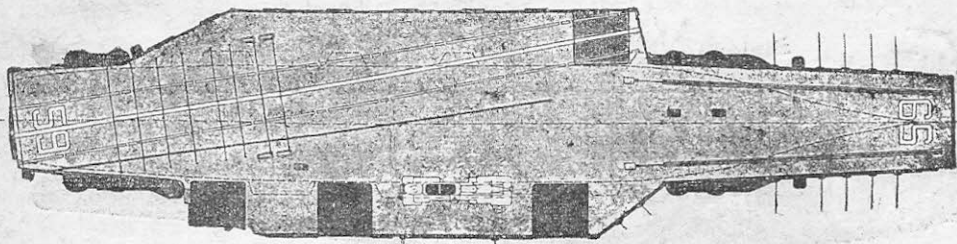
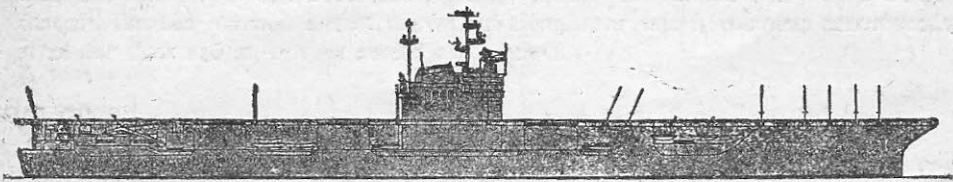
כוחו האווירי של הצי הששי מורכב, על פירוב, מכ-200 כלריטס בקירוב, ביניהם מטוסי-קרב מדגם "גרומן קוגאר" (בעלי מהירות של כ-700 מיל לשעה), ו"מקדונל באנשי", וכן מפציצי-טורפדו "דאגלס סקייירדור", ויתכן גם מטוסים כבדים יותר, הכשירים להטלת פצצה אטומית. כן משרתת במסגרת הצי הששי יחידת-נחיתה וסער של צבא-הצי האמריקאי, בת 1.800 איש בקירוב.

בהתחשב בשנויים התדירים החלים בהרכב הצי הששי, אין הרשימה דלהלן כוללת — כנהוג בדרך-כלל במדור "צי יס-התיכון" — את שמותיהן המדויקים של האניות הנמצאות כרגע ביס-התיכון, אלא מכילה היא את טיפוס-האניות העיקריים של הצי האמריקאי, אשר שהו לאחרונה ביס-התיכון, ואת אלה אשר, יש להניח, ישרתו בו להבא. ומובן כי אין הרשימה דלהלן מקיפה את צי-ארצות-הברית כולו.



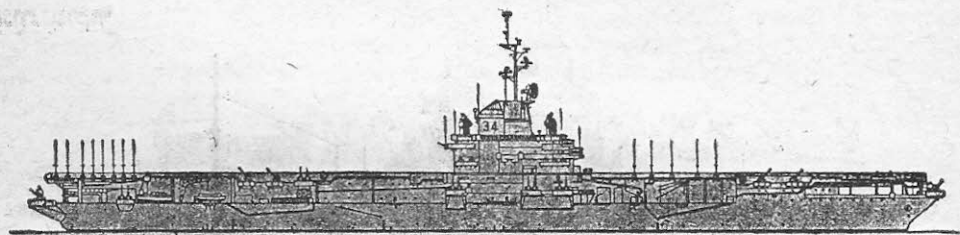
טוג, ושם היחידות	שם לוועד	שנת ההסקה, קיבול, ומימדים	זימוש, מנועים, וטוח-פעולה	מהירות
------------------	----------	---------------------------	---------------------------	--------

נושאות מטוסים



33 קשר	8 תוחים 127 מ"מ נ.מ.; 80—	1954—1954; 59.650 טון, 76.000 טון בעומס מלא; 12 X 84 X 345 מטר (מכסימום).	"Forreстал"	"פורסטל"
	100 מטוסים; טורבינות בעלות 260.000 כ"ס. 4 מוחפים.			

ה ע ר ו ת : אין כמעט ספק כי "פורסטל", שהיא אניית-המלחמה הגדולה ביותר בעולם, מלבד אחותה "סאראטוגה", תצטרף לצי הששי בעתיד הקרוב. היא בעלת סיפון מיוחד וארבעה מעוטי-קיסור. כן יש לה שלושה הגיים, להשבת כושרת-מרוגה, סיפון-המראה משורין, ושריון-דפנות, אם כי פרטים בדבר עוביים לא ידועים. מספר הצוות: 466 קצינים ו-3.360 ב. ד. א., כולל צוות-איר. בין מט סיה — מפצצים הכשירים להטלת פצצות-אטום. מבנה-הגשר והארובה, קרובים קצת יותר לשפתו הימנית של סיפון-המראה מאשר נראה מהתרשים דלעיל. אחותה של "פורסטל" — "סאראטוגה" שהושקה בשנת 1955, עוברת כעת את ניסויה, ויש להניח כי גם היא תופיע כעבור זמן ביס-התיכון. היא גדולה במקצת מאחותה, ומהירה בשני קשר. בסיס נמצאות בשירות, בבנייה או בתכנון, שש אניות מדגם "פורסטל", ומסכרן יגדל כנראה עד עשר, מהן כמה בעלות מנועים אטומיים. כן יש להניח כי תחזרנה ליס-התיכון, לסירוגין, שלוש נושאות-המטוסים בנות 50.000 טון מדגם "מידביי", העוברות כעת שיפון יסודי. מראהן החדש, לאחר שנתוספו להן סיפון מזווה, וחרטום סגור, לא ידוע עדיין.



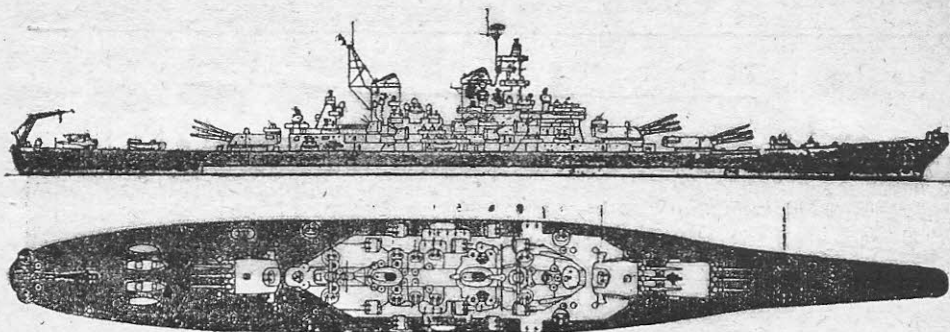
33 קשר	8 תוחים 127 מ"מ נ.מ.; 28 X 76 מ"מ נ.מ.; עד 100 מטוסים; 4 ; 150.000 כ"ס; 4 מוחפים.	1942—1945; 33.100 טון, 44.000 טון בעומס מלא; 11 X 51 X 301 מטר (מכסימום).	"Oriskany" Class	דגם "אוריסקאני"
--------	---	---	------------------	-----------------

ה ע ר ו ת : דגם זה הוא בן 15 יחידות, אשר מביניהן שרתו לאחרונה בצי הששי "ראנדולף" ו"אינטרפיד". כל האניות מדגם זה קבלו, או מקבלות, מעיט-קיסור וסיפון מזווה. לאחרות גם "חרטום סגור", כמו ל"פורסטל" (ראה התרשים דלעיל). מספר הצוות בעת-שלום: 2.100 איש. לכולן סיפון משורין, ודפנות משוריינים בעובי 76 מ"מ. אחדות מצוידות במתקני-הטלה לקליעי שטח-שטח מדגם "רגולוס". דומות ליחידות מהדגם הנ"ל הן תשעת האניות מסדרת "אנטיאטם", בנות 31.000 טון בקירוב, אשר גם

ש.נ. ושם היחידות	שם לוועי	שנת השקה קיבול, ומימדים	חימוש - מנועים, וטוח-פעולה	מהירות
------------------	----------	----------------------------	----------------------------	--------

הן משרתות לעתים קרובות ביס-התיכון. כל 24 נושאות-מטוסים אלו כונו בעבר בשם "דגם, אסכסי", אלא ש-"אנטיאסם" ואחיותיה לא עברו בשנים האחרונות שיפוץ כה יסודי כמו דגם, "אוריסקאני" שסויג כ-נושאות-התקפה". "אנטיאסם" ואחיותיה מיועדות לפעולות נגד צוללות, וניתן להבדילן מאחיותיהן הכבדות יותר ע"י ארובה אשר שפתה העליונה ישרה ולא משופעת כלפי הידכתיים.

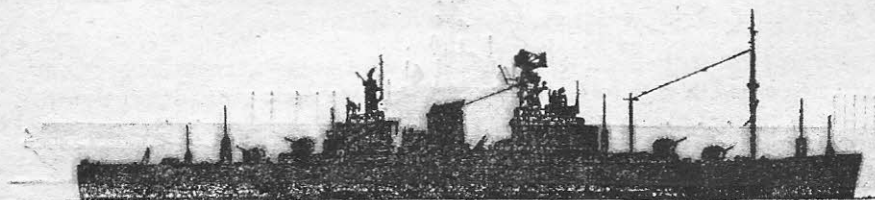
### אניות-מערכה



33 קשר	9 תותחים 406 מ"מ; 127 X 20 מ"מ; 76 X 30 מ"מ נ.מ.; טורבינות בנות 212.000 כ"ס; 4 מדחפים. טוח-פעולה: 15.000 מיל במהירות 12 קשר. 2 הלי-קופטרים.	44-1942; 45.000 טון; 57.300 טון בעומס מלא; 13 X 36 X 296 מטר בקירוב (מכסימום).	'Missouri' Class	דגם "מיסורי"
--------	---	--	------------------	--------------

ה צ ר ו ת : דגם זה כולל את ארבעת אניות-המערכה האדירות ביותר בעולם. מביניהן בקרו "מיסורי" ו-"אייאובה" פעמים-מספר ביס-התיכון, ופעלו בשיתוף עם הצי הששי, לרגל מסעי-אמונים. לפני שנים אחדות שרתו אניות אלו גם במסגרתו הארגונית של הצי הששי, אך לאחרונה הן נמצאות ע"י ברורכה. טוח תותחיהן: כ"ס 43 ק"מ, לפי המשוער. עובי שריון-הדפנות הוא 482 מ"מ, ושריון-הסיפון 285 מ"מ. מספר הצות בומן שלום: כ"ס 2.000 איש. מאז שהוכן התרשים דלעיל הוחלף חימושן הנ.מ. הקל של האניות 80 תותחים 40 מ"מ ב-30 X 76 מ"מ.

### אנית-פיקוד

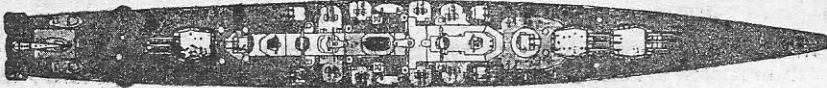
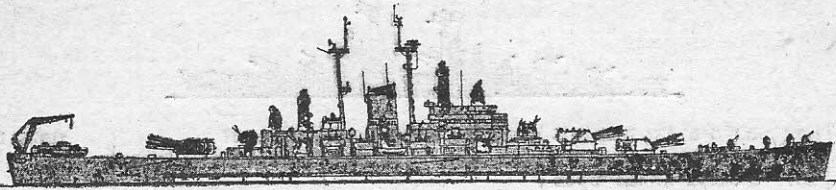


33 קשר	4 תותחים 127 מ"מ נ.מ.; 76 X 8 מ"מ; 120.000 כ"ס; 4 מדחפים; 2 הליקופטרים.	1951; 17.200 טון; 9 X 24 X 225 מטר.	Northampton	גורדאמפטון
--------	---	-------------------------------------	-------------	------------

ה צ ר ו ת : אניה זו, הנמצאת לרוב ביס-התיכון, היא היחידה בת-סוגה בעולם, ותפקידה לשמש כאנית-פיקוד ומטה בשביל כוחות-משימה מהירים וכוחות-נחיתה. מתקני-הקשר שלה הם מהמשוכללים ביותר, והיא נושאת את מכשירי המכ"ם הצי המבד ביותר בעולם, בעל טוח של יותר מ-400 מיל, כפי שנמסר. היא תוכננה במיוחד לעמוד בפני התקפות אטומיות, וסיפונה ודפנותיה משוריינים. לתותחיה בני 127 מ"מ קצב-ירי של 54 פגזים לדקה. מספר הצות: 1.675 איש.

שג, ידעם היחידות	שם לועזי	שנת השקה, קיבול, ומימדים	חימוש, מנועים, וטוחי-פעולה	מהירות
------------------	----------	--------------------------	----------------------------	--------

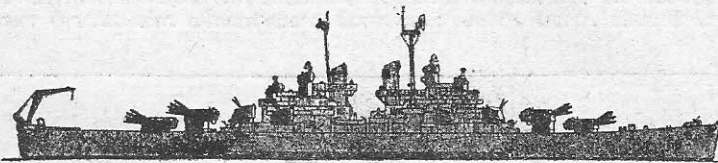
### סיירות כבדות



דגם "דס מוינס"	'Des Moines' Class	17,000 טון; 1946-47	9 תותחים 203 מ"מ; 12 X 127	33 קשר
		21,500 טון בעומס מלא; 7.5 X 23 X 218 מטר.	מ"מ נ.מ.; 24 X 76 מ"מ נ.מ.; הליקופטר; 120,000 כ"ס; 4 מדר חפים. טוחי-פעולה: 8,000 מיל, במהירות 15 קשר.	

הערו: דגם זה כולל שלוש יחידות, "דס מוינס", "ניפורט גויס", ו"סאלם", אשר כולן שרתו לאחרונה במסגרת הצי הששי. אלו הן הסיירות הכבדות ביותר בעולם. חימושן העיקרי הוא אבטומטי לגמרי, וקצב-הירי שלו עולה פי ארבע במהירותו על זה של התותחים 203 מ"מ מדגמים קודמים. שריון-הדפנות הוא בן 203 מ"מ, וכן יש להן סיפון משורין, ויטות-אוויר למקרה של התקפה אטומית. מספר הצות: 1,750 איש. דומות מאד לדגם זה הן שלוש האחיות מסדרת "אולבני", אלא, שמבנה הגשר אצלן גבוה יותר, וחסר מגדל-הקרה הבולט. כן דומות במקצת ל"דס מוינס" שתי סיירות-הקליעים החדשות "בוסטון" ו"קאנברת" — שאולי עתידות הן לשרת ביים התיכון יחד עם נושאת-המטוסים "פורסטל", אך להן תורן-טורג קומי מרובע וכבד, ובמקום הצריח המשולש האחורי, ניצבים שני מטילי-קליעים כפולים. כל הסיירות האמריקאיות הכבדות הנוטרות — 20 מספרן — דומות לדגם "דס מוינס" מבחינת הצבת חימושן העיקרי בשלושה צריחים משולשים, שנים קדימה, ואחד מאחור, אולם לכולן שתי ארובות ולא אחת, כמו לסיירות האמריקאיות הקלות (ראה התרשים הבא).

### סיירות קלות



דגם "קליבלנד"	'Cleveland' Class	10,000 טון; 1941-46	12 תותחים 152 מ"מ; 12 X 127	33 קשר
		13,750 טון בעומס מלא; 7 X 20 X 186 מטר.	מ"מ נ.מ.; 28 X 40 מ"מ נ.מ.; הליקופטר; 100,000 כ"ס, 4 מדר חפים. טוח: 7,500 מיל כי-קשר.	

הערו: דגם זה כולל 27 יחידות — סירות-האניות הגדולה ביותר אשר נבנתה אי-פעם בעולם, ומביניהן שרתה "מנצ'סטר" בימיה-תיכון. רוב האניות מדגם זה הן ברזרבה, אולם מבחינת חיצוניותן הן אופייניות כמעט לכל הסיירות האמריקאיות הקלות. חימושן הנ.מ. יותלף בהורגה לתותחים 76 מ"מ. עובי שריון-הדפנות והצריחים: 127 מ"מ. שריון-הסיפון: 51-76 מ"מ. צות: 920 איש.

אניות דומות להנ"ל הן: "ווסטר" ו"רואנוק", בנות 14,700 טון, אלא שחימושן בן 152 מ"מ עורך בששה צריחים כפולים. כן דומות להן במקצת הן תשעת הסיירות הנ.מ. מדגם "גינז", בנות 6,000 טון, אלא שתן המושת בששה צריחים 127 מ"מ נ.מ., שלושה קדימה, ושלושה אחורנית. מערך-תותחים דומה ישנו גם ל"פארצו" ו"האנטינגטון", ששרתן תקופות ארוכות בצי הששי, אלא שהן בעלות ארובה אחת בלבד. בסיירות האמריקאיות הקלות ניתן להבדיל בקלות הודות לעובדה כי הן נושאות ארבעה צריחים, או יותר, של חימוש עיקרי. לכל הסיירות הכבדות — שלושה צריחים בלבד, ולסיירות-הקליעים — שנים בלבד.

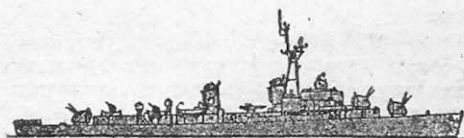
מהירות	זימוש, מנועים, וטוח פעולה	שנת השקה, קיבול, ומימדים	שם לועזי	סוג, ושם היחידות
--------	---------------------------	--------------------------	----------	------------------

### משחתות



35 קשר	3 תוחחים 127 מ"מ נ.מ.; 76x4 מ"מ נ.מ.; 4 צנורות לטורפדות מבקשרימטרה; "קיפודים" ופצ' צות-עומק, 100.000 כ"ס ו-2 מדחפים.	1955, ואילך; 2.900 טון בקירוב; 127x14x6 מטר.	'Forrest Sherman' Class	דגם "פורסט שרמן"
--------	--	--	-------------------------	------------------

הערות: דגם המשחתות החדש ביותר בציראה"ב, בעל 18 יחידות, אשר יתכן מאד ואחדות מביניהן תישלחה לימ"התיכון יחד עם נושאת-המטוסים "פורסטל". מצוידות בשפע מכשירים אלקטרוניים לציד צוללות, והגנה נ.מ. צות: כ-340 איש.



35 קשר	6 תוחחים 127 מ"מ נ.מ.; 76 x 6 מ"מ נ.מ.; 5 צנורות-טורפדו 533 מ"מ; 2 "קיפודים"; פצצות-עור מק. 60.000 כ"ס, 2 מדחפים. טוחי פעולה: 5.800 מיל ב-15 קשר.	1944-46; 2.425 טון, 3.500 טון בעומס מלא; 6 x 12.5 x 119 מטר.	'Gearing' Class	דגם "גירינג"
--------	---	--	-----------------	--------------

הערות: דגם "גירינג" כולל כ-100 יחידות, אשר 48 מהן, החמושות עדיין בטורפדות, משרתות כמשחתות, שעה ש-46 אחרות, שפורקו מצנורותיהן, משמשות כמשחתות-מכ"ם, ויתרן נועדו במיוחד לציד צוללות או לתפקידי-ליחי. כולן דומות בחיצוניותן לתרשים דלעיל, אמכי קיימים הבדלים מסויימים בחימושן הנ.מ., ו"יחידות-המכ"ם" מצוידות בתקני-מכ"ם בולטים המוצבים בירכתי הארובה השניה, או על תורן-משולש שני. לרוב המשחתות הנוערות לליחי וציד צוללות מרגמה"ג. צ. במקום הצריח הכפול השני בהרטום. צות: כ-350 איש. בימ"התיכון נמצאה לאחרונה פלגת משחתות-המכ"ם שכללה את: "לירי", "וסול", "שטינקר", ו"ווד".



35 קשר	4 או 5 תוחחים 127 מ"מ נ.מ.; 40 x 6 מ"מ נ.מ.; או 6 x 76 מ"מ נ.מ.; ועוד כלים קלים; 5 עד 10 צנורות-טורפדו 533 מ"מ; 2 קיפודים; פצצות-עומק; 60.000 כ"ס, 2 מדחפים. טוח: 6.000 מיל, ב-15 קשר.	1942-44; 2.050 טון, 2.750 טון בעומס מלא; 5.5 x 12 x 115 מטר.	'Fletcher' Class	דגם "פלטר"
--------	--	--	------------------	------------

הערות: דגם המשחתות הנפוץ ביותר בציראה"ב, בן 150 יחידות. מאלו הפכו 18 אניות למשחתות-ליחי אשר להן מרגמה"ג. צ. במקום התוח השני. כל היחידות שעברו שיפוץ בשנים האחרונות נראות כמו התרשים דלעיל, אלא שלרבות רק ארבעה תוחחים, ובמקום התוח האמצעי — מתקני-כיוון לארטילריה הנ.מ. המשחתות שבקרו לאחרונה בישראל נשתייכו כולן לדגם זה. צות: כ-320 איש.

מזירות	חימוש, מנועים, וטוחי-פעולה	שנת-השקה, קיבול, ומימדים	שם לועזי	סוג, ושם היחידות
--------	----------------------------	--------------------------	----------	------------------

### צוללות

20 קשר	6 צנורות-טורפדו 533 מ"מ; מנוי	1.615 טון; 1951-52	"Tango" Class	דגם "טאנג"
17 קשר	עי דיזל-חשמל לשיש על-פני ה-	2.400		
יותר	מים. 2 מדחפים. טוח: כ-15.000 מיל.	90 x 9 x 6 מטר		

ה ע ר ו ת : דגם הצוללות החדש ביותר בצבא-הב. אינו שונה בהרבה בהיצוניותו מדגמי "טנטש" ו"באלאו" (כ-120 יחידות), אשר יחידותיהם ארוכות קצת יותר, ומגדליה-פיקוד שלהם גבוהים קצת יותר. אחדות מהצוללות האמריקאיות עדיין נושאות תותח 127 מ"מ על הסיפון בירכתי המגדל, ו-1—2 כלים נ.מ. קלים. דומות לתרשים הנ"ל גם ה"צוללות-הציידות" מדגם "גאטו", בנות 1.525 טון, אלא שלהן "בליטי-מכ"ם" בחרטומן. אחת מהן, "קרוקר", שרתה לאחרונה בימיה-תיכון. צות: כ-85 איש.



21 קשר	חימוש משתנה, אולם בדרך-כלל:	1.525 טון; 1942-45	"S.S.R." Class (Radar Picket)	דגם "ס. ס. ר."
15-10 קשר	תותח 40 מ"מ, נ.מ.; 6 צנורות-טורפדו 533 מ"מ. מנועי-דיזל וחשמל. טוחי-פעולה: 12.000 מיל, במהירות 10 קשר.	2.455 מטר	95 x 8 x 5	

ה ע ר ו ת : צוללות-המכ"ם האמריקאיות, אשר מתפקידן לאבטח כוחות-מישימה, שייכות לדגמים שונים, ומשום כך הפרטים הנמסרים לעיל הם "ממוצעים" בלבד. לרובן אין מגדלי-פיקוד זרמי, אך לעומת זאת הן עמוסות אנטנות-מכ"ם לרוב, וקיבולן של אחדות מהן אף הוגדל כדי לדחוס לתוכן מתקני-מכ"ם נוספים. מביניהן משרתת בימיה-תיכון הצוללת "רי". צות: כ-90 איש.

### שוזות-מוקשים



15.5 קשר	תותח 40 מ"מ נ.מ.; מנועי-דיזל, 2 מדחפים.	650 טון; 1952-56	"Agile" Class	דגם "אגיל"
		57 x 12 x 3.5 מטר		

ה ע ר ו ת : בעלות ציוד בלתי-מגנטי, ובנויות-עץ. מנועים מתרכובת פלדה בלתי-מגנטית. טוח: 2.400 מיל. צות: 72. מהן נמצאות לפחות 3 יחידות בימיה-תיכון — "דאש", "דטקטור", "דומינגט".

### אניות-נחיתה

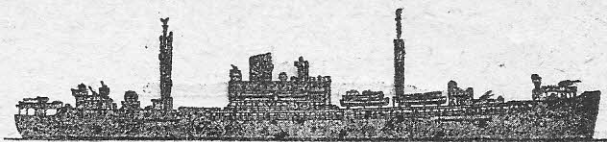


15 קשר	3 תותחים 76 מ"מ נ.מ.; וכלים	3.200 טון; 1952-55	"L. S. T. 1156" Series	מידת "ל. ס. ט. 1156"
	מנועי-דיזל, 2 מדחפים.	5.800 טון בעומס מלא; קלים. מנועי-דיזל, 2 מדחפים.		
	טוח: 15.000 מיל ב" 9 קשר.	117 x 17 x 3.4 מטר.		

ה ע ר ו ת : מובילות 30 טנקים או 500 איש בציוד מלא. מצויידות ב-4 נחתות. שרצה-הטענה בחרטום. צות: 82 איש. מביניהן שרתה לאחרונה במסגרת הצי הששי "וושטנו קאוונטי". כן משרתות בימיה-תיכון גם אחיותיהן הקטנות מסדרת "ל. ס. ט. 1152", בנות 1.625 טון.

מהירות	חימוש, מנועים, וטוח פעולה	שנת השקעה, קיבול, ומימדים	שם לוטני	סוג, ושם היחידות
--------	---------------------------	---------------------------	----------	------------------

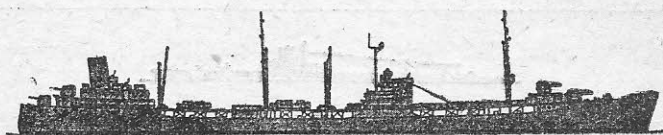
### אניות אספקה



18 קשר	תוחת 127 מ"מ; 4 x 76 מ"מ נ.מ.; 4 x 40 מ"מ, נ.מ., טורבינות.	8,165 טון; 1944-46 טון בעומס מלא, 16,635	"Tidewater" Class	דגם "טידוואטר"
--------	--	---	-------------------	----------------

הערות: דגם זה כולל 8 אניות אספקה למשחתות, שהן טיפוסיים למספר הניכר של אניות העוזר האמריקאיות מהדגם הסטנדרטי "C3" מתקופת המלחמה. אניה זו מצוידת בחלקי-חלוף, במימלאכה, ותחמושת, ונושאת נחתות על סיפונה. צות: כ-820 איש. "טידוואטר" עצמה משרתת לאחרונה ביסיהתיכון.

### מובילות



18.8 קשר	4 תוחתים 127 מ"מ; 8 x 40 מ"מ נ.מ. טורבינות. בעלות טוח פעולה (משוער) של יותר מ-18,000 מיל.	7,256 טון; 1939-45 טון בעומס מלא, 25,425	"Cimarron" Class	דגם "סימארון"
----------	---	---	------------------	---------------

הערות: סידרה בת 24 אניות המובילות יותר מ-6 מיליון גלון דלק כ"א. צות: 64 איש. סוג אניות זה ואחיותיו מקנים לצי ארה"ב את נידותו הרבה. כל אניות אלו הן בעלות חימוש כבד ומהירות ניכרת, "סברן" מדגם זה נמצאה לאחרונה ביסיהתיכון, ויחד אתה שרתה המיכלית הקטנה — לדלק-טוסים — "מאטבסט", בת 1,850 טון.

(ס.פ.)





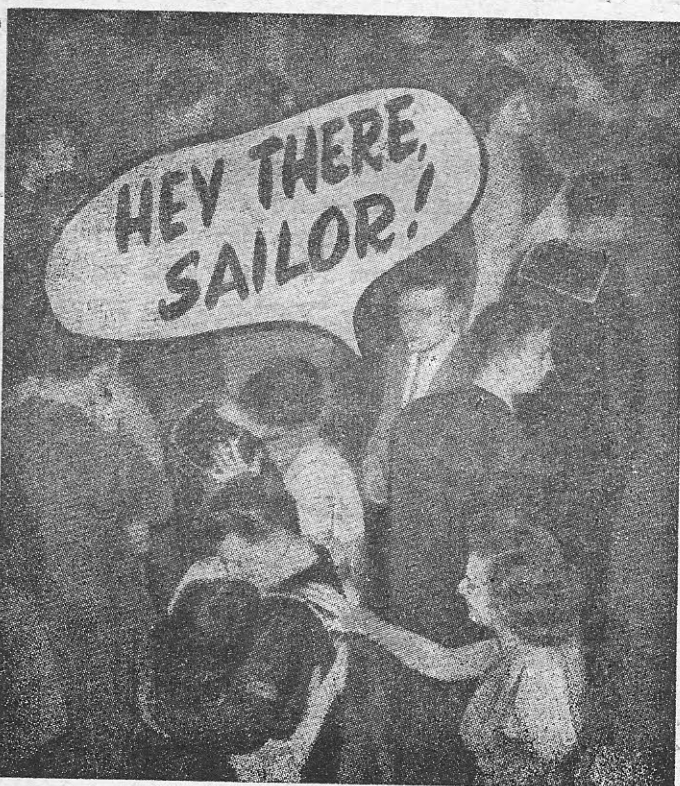
”ריסיס” ו”לוקרנו”

# נכבשו בסערה!

מאת ”כתבת הצבא” רס”ל שמואל מרחב

הדבר קרה בעת היותנו באנגליה. גמרנו פרק בלימודים, ואחרי נסיעה ממושכת הגענו בשעות-צהריים לליברפול, עיר-נמל הנחשבת לאחת הערים הגדולות ביותר בבריטניה. לאחר שגמרנו את כל הסידורים האישיים, ערכנו ביקור במשחתת וקיבלנו הוראות שונות. כשגמרנו את הענינים במשחתת, חזרנו לבית-המלון המפורסם, שהחברה קראו לו ”קבצניה”. היה זה כעין ”בית-המלח”, דומה לשלנו בחיפה, אבל בממדים גדולים יותר, ומיועד לשרת את הצי המלחמתי והסוחר כאחד.

לאחר כמה ימים עזבנו את ה”קבצניה” ועלינו למשחתת. הנפנו את דגל-המדינה, דגל צי-ישראל, ונס השירות הפעיל, במסדר רב-רושם שנערך ברציף. לאחר שנגמר כל זה שמנו יד לבקיונה, לשיפורה, ולהכנתה להפלגת-הניסויים.



מדי ערב-יוערב, היתה נכבשת העיר ליברפול על ידי חברה, שהיו מתפזרים לאורכה ולרוחבה. אחד הערבים, לאחר שגמרתי את עבודתי, יצאתי לט-ייל קצת, ופתאום פוגש אני ליד שער-הנמל שלושה ”חבר-רה” בעלי בלוריות מסורקות יפה, כשעל שערותיהם שמן מב-ריק, המוסיף ליופיים הגברי. שאלתי את ”איבי” (”שובר-הל-בבות”), ”לאן פניכם מועדות?” קפץ מ-נשקה ”הצוחק” כש-שיניו מבריקות ועי-ניו הגדולות נוצצות, ואמר: ”הולכים לכ-בוש את ריסיס, ואם מישהו יתנגד אפרק

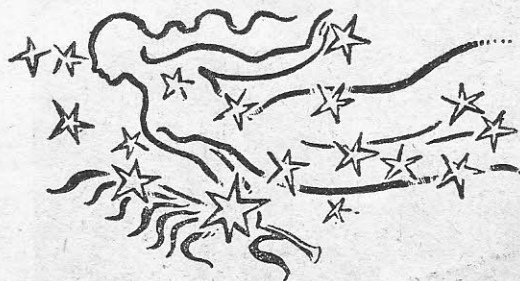
אנשי חיל-הים, לזר, יוסף, ואשר, לאחר ”כיבושו” של מועדון הרקודים ”לוקרנו”. (התצלום מתוך עתון המופיע בליברפול).

אותו! צחק לו בלעג ג'ו השלישי שבחכורה, באומרו: "אל תשים לב אליו שמוליק, כשהם הולכים אתי, הם מתכתשים". נענעתי בכתפי והמשכתי בדרכי, אך לא הספקתי לעשות שני צעדים, כשריח מרדים של מי-בושם עובר לידי. מסתכל אני בתמהון ועיני פוגשות במישה המכונאי בלויית פרץ האלוטאי, הרודפים אחר הקבוצה הראשונה. "ולאן אתם?" שואל אני את מישה, עונה פרץ בחפזון: "הולכים להקים קשר בין ריסיס למשחתת". ומיד ברחו להם אחר האיטובוס. כשראיתי שהענין רציני, החלטתי לחזור למשחתת להחליף את מדיי בבגדים אורחיים, ולהצטרף לכובשים. ברגע שעולה אני על כבש-האניה כמעט שהועפתי לים על ידי מישה שדה שרץ ריצת-מאראטון וצועק: "פנה לי דרך, אני מאחר לתורנות!" "הי איפה?" צועק אני אחריו, ועונה הוא מבלי לסובב את ראשו, "בריססיס, כמובן!" לכסוף עליתי לאניה, ניגשתי להחליף את בגדי ובמסדרון פוגש אני בדרורי יצחק, הירושלמי, כשבידו קופסת "בראסו" אנגלי טהור (באחריות), עומד מצחצח את שתי שיני-הזהב שלו במהירות. כמעט והתעלפתי, ושאלתי "מה זה יצחק?". אמר הוא בגאווה גברית, "פטנט יעני, פטנט! אני תופס אותה בריקוד — וכשהיא מסתכלת עלי ארביץ לה חיוך אחד... השן מסנורת אותה... היא סוגרת את העיניים — ואז יכול אני להרביץ לה נשיקה!"

פרצתי בצחוק, ירדתי לחדרי, התלבשת, ויצאתי למקום-הכיבוש. מיד בכניסתי הבנתי שהמקום כבר נכבש כולו לחלוטין, היות והמלחמה היתה גדושה מעילי-גשם מצבע כחול של "החברה".

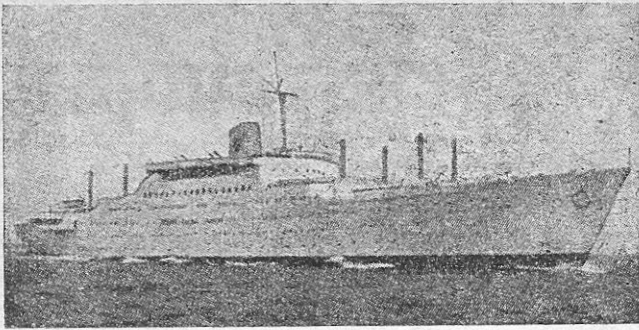
עליתי מיד לאולם-הריקודים והתחלתי לצפות מסביבי. באחת הפינות של האולם ראיתי התקהלות של עשרות בנות אנגליות — נחמדות למדי. פרצתי לעצמי דרך בקושי רב, ולפני מראה נדיר. מנשקה, לאחר ש"פירק" את כל המתנגדים, נפל בשבי בידי המין החלש. ניסיתי לעזור לו להשתחרר כשפתאום נשמעו באולם צעקות, ובנות החלו מתעלפות אחת-לאחרי-השניה. הסתובבתי על צירי ונחפזתי לעזרת המתעלפות, אך נעצרתי בידי פרצוף אחד משלנו האומר לי: "אל תשים לב. זה רק כספי שנכנס לאולם!". נרגעתי מיד. בינתיים כבה האור ונשאר על התקרה רק כדור-זכוכית-צבעונית המסתובב, כשאליו מכוון זרקור המפיק מהכדור קרני-אור צבעוניים. התמורת התחילה לנגן מנגינת טנגו. הזוגות יצאו לריקודים. הזמנתי בחורה ונגשנו לרקוד. מיד פגשו עיני בבחורה הרוקדת — לבד. התפלאתי, אבל כשהסתובבה ראיתי שטעותי — טעות אופטית היא. היא רקדה בעצם עם אבידר הקטן.

משעזבתי את אולם-הריקודים הייתי מבסוט ושבע-ירצון ש"החברה" הצליחו לכבוש את "ריסיס" בסערה. כן עשו ב"לוקרנו" — מתקר-רקודים מפורסם שני בעיר הגדולה ליברפול — ואין ספק כי גם היום נמשכים עוד לבבות רבים של הבנות האנגליות אחרי "החברה" הישראליים.





# מותה של אנית הפאר



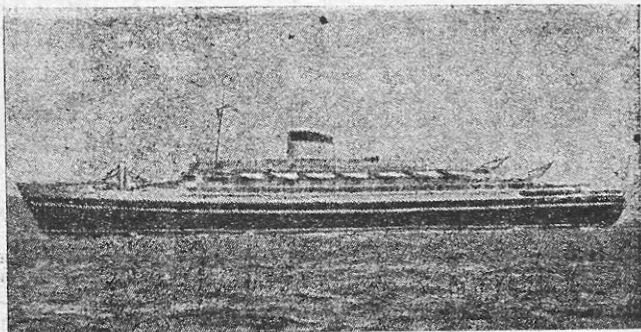
„שטוקהולם“

בשעה 23.22, בליל ה-25 לחודש יולי, אירעה באוקינוס האטלנטי הצפוני התנגשות קטלנית (אשר סיבותיה עדיין לוטות-מסתורין) בין שתי אניות-נוסעים חדישות וגדולות. אותה שעה התנגשה, בערפל כבד, לא רחוק מאנית-המגדלור „נאנטאקט“ (אשר תוארה ב„מערכות-ים“ חוברת כ"ט, עמ' 71), בחוף ארה"ב, צפונית-מזרחית מניו-יורק, אנית-הנוסעים השבדית „שטוק-הולם“, באנית-הפאר האיטלקית „אנדריאה דוריה“, חרטומה החד של האניה השבדית, שחוקק במיוחד לשם שבירת גושי-קרח בשעת הצורך, הבקיע פרצה באורך 40 רגל, ובעומק 30 רגל, בצדה הימני של האניה האיטלקית, קרוב לגשר-הפיקוד, וזו טבעה כעבור 11 שעות, בבוקרו של ה-26 ביולי. מחיר התקרית — יותר מ-50 הרוגים ונעדרים.

„אנדריאה דוריה“, בת 29.100 טון, היתה, יחד עם אחותה „כריסטופורו קולומבו“, הגדולה באניותיו של צי-הסוחר האיטלקי אשר קם לתחיה אחר מלחמת-העולם השניה. היא הושלמה בשנת 1953 ע"י מספנת „אנסלדו“ בגנואה, והן-תועפות וחפצי-אמנות רבים הושקעו בקישוטה הפנימי המפואר. ממדיה היו 10x30x233 מטר בערך, ומהירותה 23 קשר. היא הובילה כ-1.200 נוסעים בשלוש מחלקות, וצותה כלל כ-600 איש. היא היתה שייכת לחברת-הספנות „איטליה“, „שטוקהולם“, אשר חרטומה נמחץ כולו בהתנגשות, אם-כי היה בידה לחזור בכוחות-עצמה לנמל ניו-יורק, שייכת לחברת „שבדיה-אמריקה“, וקיבולה 12.664 טון. היא נבנתה בשנת 1948 ע"י מספנת „גיטה“ בגוטנבורג, ומהירותה 19 קשר. ממדיה הם 11x23x175 מטר, והיא מובילה כ-400 נוסעים, רובם במחלקת-תיירים.

לכל אחת משתי האניות היו שני מכשירי-מכ"ם, אשר, עד כמה שידוע, פעלו כתיקונם, ולכן תשמשנה סיבות ההתנגשות, וגורמיה, נושא לו-עדות-חקירה שמונו ע"י הצדדים, וגם ע"י הקונגרס האמריקאי. חוגי הספנות בעולם מצפים בענין רב לתוצאות החקירה.

570 מבין נוסעי „אנדריאה דוריה“ ובני-צותה ניצלו ע"י ה„שטוקהולם“ עצמה, 760 ע"י אנית-הפאר הצרפתית „איל-דה-פראנס“, בת 44.000 טון, ויתרם ע"י אניות אחרות, ביניהן שתי אניות של הצי האמריקאי, שהגיעו למקום התקרית. התקרית תגרוור אחריה, לפי המשוער, שור-רה של דיונים משפטיים, כיון ששתי חב'הספנות-ה-מעורבות עומדות לתבוע פיי-צויים ונוקים אחת מהשניה.



„אנדריאה דוריה“

# הקשר הצי"י

מאת סרן ב. סנדלר

כללי



מתוך חמשת החושים שנחון בהם האדם, רק שנים משמשים למעשה לצרכי העברת ידיעות. והם — חושי הראיה והשמיעה. התקשרות בעזרת ראייה ושמיעה מבוססת על התפשטות גלים במרחב, גלי-אור מזה, וגלי-קול מזה. ברם, גלים אלה הם רק אמצעי-הקשר או ה"דורים", בעוד שהעין או האוזן היא היא הקולטת את הידיעה. בראשית תולדות הקשר הימי השתמשו הימאים בעיקר באמצעי-הראיה. לפיכך היה טוח ההתקשרות מוגבל ע"י טוח הראיה, אף כי ניתן היה להגדילו בעזרת משקפות ופנס-איתות. בסוף המאה הקודמת הצליחו להגיע בעזרת פנס-איתות-אור לטוח התקשרות של 25 ק"מ, וראו בכך התקדמות בולטת. ברם, עליה ממשית בטוח ההתקשרות הימית חלה רק עם המצאת הרדיו, והנהגת הקשר האלחוטי. מאז החלו מנצלים אמצעי-ביניים חשמליים להעברת הידיעות, ושוב לא היתה קיימת להלכה, כל הגבלה בטוח ההתקשרות הניתן להשיג. גם כאן קולטת העין, או האוזן, את הידיעה, והחשמל משמש רק כמעביר הידיעה. בהתחלת המאה הנוכחית הוחל בציוד אניות-מלחמה ומתקני-חוף ציים במכשירי-אלחוטי. אולם אין שירותי האלחוטי של הימים ההם דומים כלל לאלה המשמשים בציים חדישים כיום.

צי גדול עלול להשתרע על כל "שבעת הימים" הגדולים, והצלחה בלחימה החדשה מותנית בכך שאמצעי-הקשר יעבירו הוראות ברורות אל היחידות הלוחמות המפוזרות, וזאת במהירות הגדולה ביותר. כן דרוש שיחידות אלה תמסרנה דוחות על מהלך הפעולות הקרביות אל המפקדות המתאימות. הלחימה החדשה מחייבת, איפוא, מערכת התקשרות מסועפת, המבוססת על יסודות טכניים ומבצעיים עדכניים.

כדי להשיג שירות-קשר יעיל, יש לבססו על שלושה עיקרים: מהימנות, סודיות, ומהירות. מהימנות פירושה — שאפשר לסמוך על ציוד

הקשר, ולהבטיח בעזרתו התקשרות בטוחה בכל התנאים. בשעת ההתקשרות יש לשמור על הסודיות, כדי שידיעות חשובות לא תגענה אל האויב. מהירות בהתקשרות דרושה כדי לפקח על פעולות טקטיות ולכוונן תוך זמן מינימלי.

כדי להשיג את שלושת התנאים הנ"ל יש צורך לנהוג בגמישות מסוימת. אין שיטת התקשרות אחת יכולה לספק תמיד את כל הדרישות. ההתפתחות הטכנית של האלחוטי הגדילה את יעילותו של הקשר הימי, אך לא חיסלה את שיטות ההתקשרות הישנות. בצי חדיש עוד מרבים להשתמש ברצים מיוחדים, באמצעי דואר, ואיתות-אור. כל שיטות ההתקשרות גם יחד, מהוות את "מערכת הקשר הצי"י" שהיא מערכת-העצבים של כל כוח ימי חדיש. מן הראוי להוסיף, כי לא כל הידיעות המועברות ע"י מערכת הקשר הצי"י מתיחסות באופן ישיר לעניינים קרביים. רוב הידיעות המועברות דנות דוקא בענייני ארגון שמגמתם להעלות את הכושר המלחמתי של הצי, ונוגעות בכעיות ציוד, הדרכה, תחבורה, וכדומה. נסקור עתה את שיטותיה העיקריות של מערכת הקשר הצי"י.

## התקשרות-ראיה

העברת ידיעות באמצעות ראייה מקורה, כאמור, בזמנים קדומים, אולם היא מצויה עדיין בשימוש

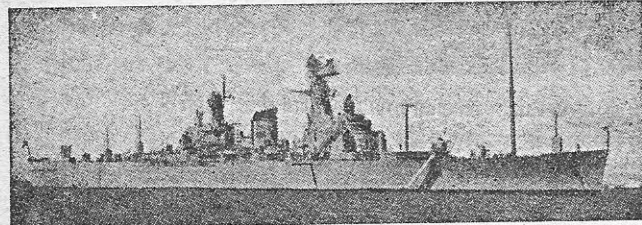
יום-יומי. שיטתיה העיקריות הן: דגלי-קוד, דגלי-סמפור, ואיתות-אור.

שיטת דגלי-הקוד היא השיטה היעילה ביותר בטוח קצר, היות והיא מאפשרת העברת ידיעות למספר ניכר של אניות בעת ובעונה אחת ובמהירות רבה. הדגלים הם צבעוניים, וכל אחד מהם מעביר בקוד מוסכם מראש — משפט שימושי. כדי להעביר ידיעה מסוימת, יש לבחור בצירוף המתאים של דגלי-הקוד ולהעלותם על התורן. בתחנות הקליטה מפענחים את הבשורה ונוקטים בפעולה מתאימה.

אף שיטת ה"סמפור" נוחה להתקשרות בטוח קצר. מפעיל הסמפור אוזח בכל יד בדגל המורכב על מוט, ומחזיק את שני הדגלים במצבים שונים לגבי גופו. צירופי מצבים אלה קובעים את אותיות האלף-בית. דרך זו אפילו יותר מאשר קשר באמצעות דגלי-קוד; בעוד שדגל-קוד אחד מבשר משפט שלם, מועברות הידיעות באמצעות הסמפור, אות אחר אות. אולם היתרון של הסמפור נעוץ באפשרות לשמור במידה רבה יותר על סודיות הידיעה.

השיטה השלישית היא איתות-אור. אמצעי זה מנצל כרגיל את קוד ה"מורס" הבין-לאומי כך, שפנס-האיתות נדלק לזמן קצר כדי לסמן "נקודה", ולזמן יותר ארוך כדי לסמן "קר". קיימים שני עקרונות לאיתות-אור: איתות כיווני, ואיתות בלתי-כיווני. באיתות כיווני מרכיזים את האור בעזרת פנסים מיוחדים, ושולחים אותו בכיוון האניה, או התחנה, שעליהם לקלוט את הידיעה. איתות בלתי-כיווני מבוצע ע"י קבוצת פנסים הקבועים בזרוע התורן ומאירים בכל הכיוונים. שיטת ראייה נוספת היא בעזרת רקישות-אור או זיקוקי עשן-צבעוני הנורים לאויר. בדרך-כלל משתמשים בשיטה זו רק בשעת-חירום ימית, כגון בזמן טביעת אניה.

התקשרות חוטית



בשיטת קשר זו מנצלים את קוי המברקות והטלפון של שירותי הדואר הרגילים, וכן קוים שהונחו במיוחד לשימוש הקשר הצי. בעוד שהטלפון הוא אמצעי נוח ומהיר לצרכים מן-הלתיים בין בסיס-חוף ואניות בנמל, קיימת השאיפה בציים

אנית-הפיקוד האמריקאית "נורת-האמפסון", שהיא בעלת מערכת-הקשר המשוכללת ביותר שותקנה אי פעם באנית-מלחמה.

אלחוט. באמצעותה אפשר להעביר תמונות או מפות בדרך האלחוט. אחד השימושים החשובים ביותר של שיטה זו היא בשטח העברת מפות של מזג-האוויר, או זרמי-המים.

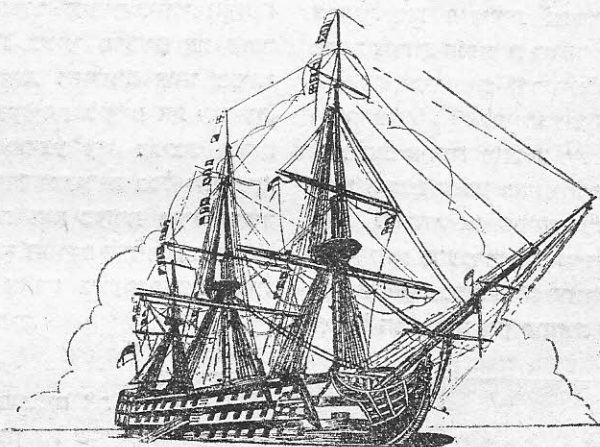
#### סיכום

מכל האמור לעיל יוצא, כי מערכת הקשר הצי מורכבת מכל אמצעי-ההתקשרות האפשריים, מן הפשוטים ביותר, ועד המורכבים ביותר. אמצעים שונים אלה מאפשרים ליחידות הצי הבודדות לבצע מבצעים ביעילות מכסימלית, ומאפשרים גם פיקוח יעיל על כוחות ימיים, ולו גם המפורזים ביותר.

פעולה יעילה של מערכת-קשר מעין זו דורשת תכנון מדויק, אמצעים טכניים מושלמים, וכוח-אדם מוכשר כיוצא. יעילותה של מערכת-הקשר המתוכננת באופן הסוב ביותר, והמשוכללת ביותר, מבחינה טכנית, תלויה תמיד ביעילות האנשים המשרתים אותה. לפיכך יש לדאוג לרמת-הכשרה מתאימה של כוח-האדם הטכני והמבצעי העוסק בהפעלתה. כמו-כן הכרח הוא לדאוג לכך שהכשרת הסגל הטכני תתקדם בד-בבד עם ההתפתחות המתמדת בשטח שיטות-הקשר.

לטת. האנרגיה החשמלית הדרושה להתקשרות באלחוט-איתות קטנה, יחסית, ולפיכך משמשת שיטה זו בכוחות הים להתקשרות בטוחים ארוכים. באלחוט-דיבור שומע האלחוטן את הידיעה, ממש כמו בשיחת טלפון, אלא שגם כאן אין חוטי-חשמל מקשרים בין התחנות. הואיל וכאן אין צורך "לתרגם" את צירופי-השריקות לאותיות האלף-בית — שיטת-הדיבור נוחה יותר ומהירה, ברם, האנרגיה החשמלית הדרושה כדי להפעיל אלחוט-דיבור, גדולה יותר מאשר לאלחוט-איתות באותו הטוח. לכן משמש אלחוט-הדיבור במיוחד בטוחים קצרים-יותר, כמו למשל בין אניות קרובות, ובין אניות למטוסים. שעה שמספר אניות לוקחות חלק במבצע משותף, ומהירות הקשר היא השיקול הקובע, עלול אלחוט-הדיבור לתפוס את מקומו של קשר-הראיה.

בזמן האחרון נתרבה השימוש באלחוט-כתיבה. צורת קשר זו דומה לטלפרינטר, שנזכר לעיל, אולם שוב אין צורך בחוטי-חיבור חשמליים בין המכשירים השונים. האנרגיה החשמלית הדרושה להפעלה קטנה יחסית. כן יעיל קשר זה בטוחים ארוכים, כיון שהנו מהיר ונוח מאלחוט-איתות. נוסף על השיטות הנ"ל, קיימת שיטת צילום-



הקשר בימי-עברו: אניית-המערכה האנגלית "ויקטוריה", כשעל תרניה מתנוסס ההנף המפורסם של נלסון לפני מערכת-טרפלגר; "אנגליה מצפה שכל אחד ימלא את חובתו"

## „טיבועה של סינדבאד וו“

מאת ס'אלוף ג.ר.

בהן — עלו בתוהו. הן היו חונות במפרץ חיפה, כנמלן המיוחד — ולא היתה יכולת גישה אליהן.

יום אחד נתקמה שיחה מעין זו בין האחראי להבטחת הירידה, לבין איש-ה"ש"י — זה שירות-הידיעות של ה"הגנה" — בחיפה.

„ — אם אין דרך להגיע אל הספינות עצמן — יש לנסות לברר מי הם השוטרים של היחידה הזו.

— כבר ניסינו זאת. אך המשטרה מכניסה לשם שוטרים שאין כל דרך להתקשר אתם. הללו הם כקבוצה בפני עצמה, וממעטים לבוא במגע עם אזרחים.

— אולי אפשר לרכוש מישהו מהם לעניננו ?

— בהחלט לא. כבר ניסינו אמצעים שונים.

אך ללא הצלחה. הם נוהרים ממגע עם יהודים.

— ובכל זאת הכרח לחזור ולנסות. יש להתחנות אחריהם אחד-אחד, אולי תמצא נקודת-תורפה שאפשר יהיה לנצלה. הצלחת ההעפלה תלויה בכך.

— אנו עושים זאת כל הזמן. כבר עברנו על הפרטים האישיים שלהם לפי הרישום במרכז המשטרה — ולא העלינו דבר. אף נוסף ונגסה.

כעבור זמן-מה ניעורה תקוה קלושה — ניעורה ונמוגה. לשירות כמכונאי בסירת-משמר מש-טרטית נתקבל בחור יהודי, עולה מהולנד. אבל היה ספק אם יקבל עליו את הדבר.

אך ימים חלפו — ועצה טובה מזו לא נמצאה. הוחלט להסתכן ולנסות. הוחלט לדבר במישרין — ללא סחור-סחור. הבחור הזמן לפגישה לבית-קפה מרכזי בחיפה, ונציג ה"הגנה" פנה אליו במישרין:

„ — אני פונה אליך בשם ה"הגנה". אתה יודע על מאבקנו לעליה הפשית של יהודים לארץ-ישראל. אתה יודע גם את ההפרעות מצד השלטון. אנו זקוקים לעזרה. התהיה נכון לעזור לנו ? תשובתו הפגיעה את השליח:

1939 — המאבק בגזרות-העליה שגזרה ממ-גלת-המנדט על הישוב, „פן-ירבה“, היה נטוש על פני הים, בחופים וביבשה. בתחום המדיניות ניהלה אותו התנועה הציונית ונציגותה, וביצועו הלכה למעשה היה נתון בידי ה"הגנה". תפקידה היה — ראשית כל — להעלות יהודים לארץ, למען הצלתם ולמען חיוזק הישוב. כל יהודי נוסף שהועלה למולדת — היה בבחינת תוספת-משקל לכוחנו. כל סירה וכל אניה שהגיעו ארצה — ערערו במשהו את „הספר הלבן“ — זו התעודה הבריטית הרשמית, שגזרה הגבלות על עלייתנו והתישבותנו.

אבל העלאת מעפילים לא הסתכמה רק בגניבת-גבולות באירופה או באסיה, הורדתם לאניה, והשטתם ארצה. היה צורך לדאוג גם מצד זה של החוף, ולהבטיח ככל-האפשר את בטחון העליה כחוף, את העברתם המהירה של המעפילים מן החוף, בעוד לילה, למקומות-מבטחים, ציודם בתעודות מתאימות שתהיינה דומות לתעודות רשמיות ממשלתיות, ועוד, ועוד.

ופרשה מיוחדת וקשה היתה הבטחת אזור-הירידה. היה צריך לסלק ממנו בזמן הנכון מש-מרות-משטרה, ערבים, ובכלל שיפוסים בלתי-מהימנים. לפעמים היה נחוץ לשם כך להפריע לזוג נאהבים שאיוו לו דוקא שטח זה של החוף לבילוי-נעים; לפעמים — היה האמצעי לפתוח קטטה במרחק-מה ולהזעיק לשם את משמר-המשטרה שסובב על החוף, ולא להענות לפשרת השוטרים, ולדרוש דוקא ללכת למשטרה. נגד משמרות הצופים הערבים נקטו לרוב בשיטה של תגרה ומכות-נאמנות — לבל יהינו לחזור ולבוא.

אבל מלבד הכנות אלה, על היבשה, עמדה בפני העוסקים בכך הבעיה החמורה של סירות-המש-טרה, ששוטטו לאורך החופים בים, וארבו לספי-נותינו. תחילה לא היו אלו אניות-מלחמה אלא ספינות-משמר מהירות, ששוטרים אנגליים ממש-טרת-החופים איישו אותן. כל הנסיונות לפגוע

— אם יש רק דבר שאני יכול לעשותו —  
 תריני מוכן לכך בכל רגע.  
 — וגם אם יוטל עליך תפקיד מסוכן?  
 — גם אם יוטל עלי תפקיד מסוכן.  
 — ואם הסכנה תהיה של מאסר וחקירות  
 קשות?

— אמרתי לך כבר — אני מוכן לסכנות.  
 — והתוכל לבצע את הדברים כך שחברריך  
 השוטרים לא ירגישו בזאת? עליך לזכור כי אנו  
 תנועה הנמצאת במחתרת, וכל גילוי עלול לגרום  
 לסכנות לא רק לך ולי, אלא ל"הגנה".  
 — אני יודע, אך, אם כי אני חי בין האנגלים  
 הללו — הרי יחסינו קרים למדי. אך אני נאמן  
 עליהם — והם ודאי לא יקפידו בכמה דברים  
 ביחס אלי.  
 — הגדנא: אם נטיל עליך להטביע את הסירה  
 שלכם — התוכל לבצע זאת?  
 — אוכל.

— והאם תוכל לדאוג לכך שלא יהיו קרבנות  
 בין השוטרים?  
 — אשתדל. אני שחיין מנוסה, ואוכל גם למשות  
 איש מן המים כשצריך.  
 — טוב, אמסור את דבריך לממונים עלי —  
 ובבוא היום נודיעך.

במפקדה סוכם סופית כי יש להטביע את  
 הסירה. הוחלט כי יש לעשות זאת בלילה בו  
 עומדת להגיע ספינת-עולים, ואשר הסירה המשו-  
 טט מונעת את התקרבותה לחוף.  
 ישראל נורדין — זה היה שמו — נקרא שוב  
 לפגישה. ניתנה לו כמות חומר-נפץ שחושבה

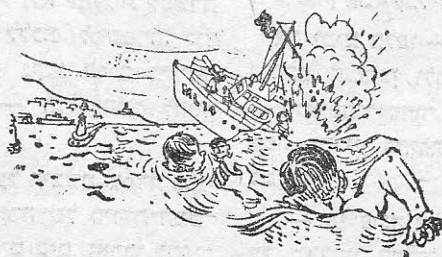
ע"י חבלי ה"הגנה" כמספקת לנקוב חור בסירה.  
 היה עליו להטמינה בספינה במקום שימצא לנכון,  
 ובצאתה מעט מן הנמל — להפעילו. נורדין גילה  
 בפעולתו עוז-רוח ואצילות-נפש. הוא הטמין את  
 חומר-הנפץ בתא-המנוע, אותו חלק בו היה  
 פועל ועובד, הוא-עצמו, ובריחוק ממשכן השוט-  
 רים הבריטים. נאמר לו כי יקבל הודעה באיזה  
 לילה עליו להפעילו.

הלילה המיועד הגיע. ספינת-עולים הסתובבה  
 זה לילות בקרבת החוף, ניסתה מזלה פה-זשם,  
 אך לא הצליחה לעבור בהעלם את המשמרות.  
 הפקודה ניתנה. עם צאת הסירה פוצץ נורדין  
 את חומר-הנפץ — והסירה החלה טובעת. שנים  
 מחמשת השוטרים שהיו בה סבלו הלם מההת-  
 פוצצות והבהלה — ולא יכלו לעזור לעצמם.  
 נורדין, שבאמת היה שחיין מצויף, כפי שאמר,  
 תפס אותם — ומשך אותם אחריו לחוף.

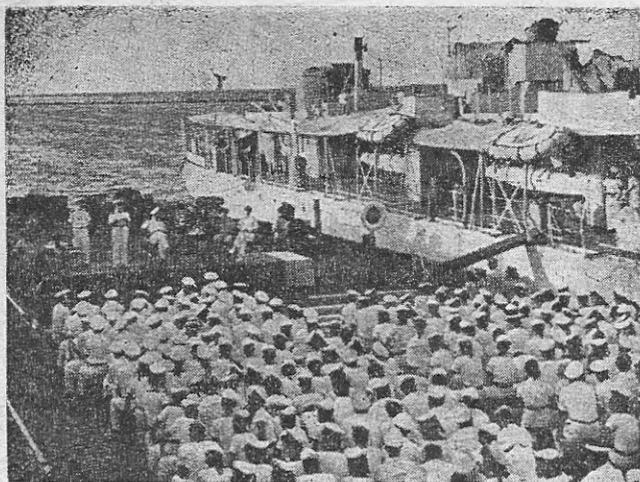
\* \* \*

נורדין עזב את המשטרה, ונצטרף לפלוגות-  
 המחץ של ההגנה — והיה בגרעין הימי הראשון  
 של הפלמ"ח. יחד עם עשרים-ושנים חברי יחידה  
 זו נעלמו עקבותיו בעת הנסיון לבצע חבלה במפ-  
 עלי-הזיקוק בטרופולי שבלבנון, שעבדו למען  
 גרמניה ובעלות-בריתה בימי מלחמת-העולם.  
 בשנת 1941, ערב הפלישה לסוריה.

אחרי מותו העניק לו מלך בריטניה את  
 "מדליית-המשטרה הקולוניאלית" בעד הצטינותו  
 וחירוף-נפשו בהצלת שני שוטרים בריטיים, "שעה  
 שחבלנים הטביעו סירת-משטרה בריטית בחופי  
 ארץ-ישראל — — —"



## הרב הראשי דר. הרצוג מבקר בחיל-הים!



בני-החיל מתאספים במעמד חגיגי בשעת בקורו של הרב הראשי דר. הרצוג בחיל, לפני ראש-חשנה.

תקיעת-שופר ושריקות ממושכות סימנו את פתיחתו של טכס רב-רושם ומיוחד במינו, שנערך לראשונה בממדים אלו ולמטרה זו בחיל-הים — במסגרת "מסע-ההתעוררות" הנערך על ידי הרבנות הצבאית של צה"ל. הטכס נערך בהשתתפות אישיות-ורה וצבא, מפיקדים וראשי כל השיטות. קריאה גדולה להתעוררות ולתשובה, ולעשיית חשבון-הנפש לקראת הימים-הנוראים והשנה החדשה — היה נושא העצרת.

מאו-הבוקר ניכרה תכונה-רבתי על המשחתות, כשהחברה נראו מנקים ומכינים את השטח של הרציף הצבאי. קישוטים ודגלונים המתנפנפים ברוח, הבליטו שלל-גונים וצבעים. עם התקרב מועד-הפתיחה, הבהיק הכל בנקיונו, בלבניותו ובנכונותו לקראת המאורע החגיגי.

בשעה הקבועה הגיע לרציף כבוד הרב הראשי לישראל, הד"ר יצחק אייזיק הלוי הרצוג, בלוית הרב הראשי לצה"ל, אל"מ גורן, עם פמליתם, ונתקבלו בכבוד צבאי ע"י מפקד-החיל, האלוף שמואל טנקוס, וכן ע"י מפקד השיטות. באוירה לבבית ורוח נעימה שוחחו האורחים עם המפקדים וקיבלו מהם תדריך על החיל והתפתחותו. במיוחד דנו בבעיות דתיות הספציפיות: כשרות, ושמירת-שבת, יצירת הווי דתי בתגים, והקשיים בדבר מציאת פתרון רציונאלי לבעיות המתעוררות בהמצא אניה בשבת בלב-ים. הרבנים התענינו בסוגי-הנשק והכלים החדשים, שרכישתם האחרונה הגבירה את עצמת החיל וצה"ל בכללו. הסיור על המשחתות הגיע לשיאו בעת קביעת מזוזה בא.ח.י. "יפו", על ידי כבוד הרב הראשי לישראל, ומפקד-החיל, כשלידם עוזר קצין-הדת.

עם ערב היום נתכנסו מאות קצינים וחיליים, אשר קיבלו בקימה והצדעה את פני האורחים עם רדתם מא.ח.י. "יפו", לאחר סיור ואירוח על ידי המפקד.

העצרת נפתחה בדברי המפקד, שקידם בברכה את האורחים והעריך את המטרה הנאצלת והברוכה שבביקורם: "...מי יתן", אמר, "ונושפע לטובה ברוח מוסר ישראל, טוהר-המידות, ונקיון-כפים, בכל פעלינו..."

כבוד הרב הראשי הרצוג עמד בהצאתו על יעוד העם, וצבא-ישראל, בשעה גורלית זו, ופנה בקריאה לאנשי-החיל להגביר את בטחונם ואמונם באלוקי-מערכות-ישראל, כערובה לעצמת צה"ל ושלום המדינה.

אל"מ גורן הסביר את מהות מסע-ההתעוררות, והאקטואליות שבו, עת נדרש מכל אחד מאמץ ומתח עליון: "אמונה, מוראל גבוה, וגבורה נפשית אינן סתם-מליצות. הם הנם נתונים חיוניים, המעצבים את הדמות הישראלית וצועדים יד-ביד עם ההכשרה הטכנית והמאמץ הפיזי הנדרש למען שמירת עצמאותנו, והשגת המטרה הנכספת והמושלמת להגשמת חזון אחרית-הימים של נביאינו...". דבריו הנרגשים והנוקבים מצאו הד רב בלבבות המפקדים והחיליים שהשתתפו בעצרת.

השלים את הטכס במשא נלהב על יעוד החיל, כבוד הרב הצבאי לחיל-הים, ובברכת שנה-טובה, כתיבה וחתימה טובה, לאנשי-החיל, לצבא, לעם, ולמדינה, ובשירת "התקוה" אדירה שבקעה ממאות גרונות, בניצוחו של החזן הראשי לצה"ל, נסתיימה העצרת החגיגית.

סג"מ יהודה עזריאלי

# חדשות החיל



## עיריית חיפה מקבלת את צותי המשחתות

שעה שא.ח.י. "יפו" ו"אילת" הגיעו ארצה, כבר נמצאה חוברת כ"ט של "מערכות-ים" בדפוס, ושוב לא ניתן לכלול בתוכה תיאור של קבלת הצותות ע"י עיריית חיפה. והרי — אם כי באיחור מסוים — פרשת ה-טכס המלבב, אשר ניצח עליו ביעילות רבה מר ש. ביאליק, מנהל המחלקה לספורט ולנוער בעיריית חיפה, אשר הוא גם מזכיר "ועדת האימוץ" העירונית, המטפלת בחיל-הים.

טכס קבלת-הפנים לצותיהן של שתי המשחתות 'התנהל ב"גן-האם" הנאה, על רקע הרשא המטופח והעצים ה-מצלים, והשחתפו בו כאלף מוזמנים, קציני-החיל ופקידיהם, ונכבדי העיר. פתח מר אבא חושי, ראש-העיר, אשר ציין כי עיר הנמל הגדולה ביותר בארץ שמחה וגאה לקבל את אניותיה החדשות של חיל-הים, ואנשיהן, בהגיען לחוף-המולדת. אנו חיים ב-עולם מסוכסך — הדגיש — ומוקפים אויבים, ולכן עלינו לאמץ את כוחנו. גבול ימי ארוך לנו, אך עינינו הפקרות של חיל-הים שומרות עליו יומם ולילה. לא נוכל להתחרות באויבינו מבחינת הכמות — אך לנו כוח-האדם הישראלי, והנוער שעמד במבחן, וימשיך בדרכו. "כשאני מביט בעיר-ניכם", אמר ראש-העיר, "הנני רואה אותן מבריקות, מלאות גאווה ועוז רוח, בטחון, ואהבת-המולדת. כולנו נהיה כחומה אחת ביום-מבחן. מי יתן ונסתפק בתמרונים, ולא נצטרך להשתמש בכלינו, אך באם נדרש — יוכל נוכל להם!"

ריה, ולעיר, על קבלת הפנים היפה שהוכנה למשחתות ולצותיהן. הוא הזכיר כי חיפה כבר ראתה בנמלה משחתות אחרות, וקיבלה אותן בעיני זעם ושנאה, כיון שהן סימלו כוח עוין, אשר רצה למנוע מאתנו את תקומתנו. כיום נשקפת מעיני תושבי חיפה האהבה והחיבה למשחתות אשר באו להבטיח את עצמאותנו. מפקדי האניות, והלק מאנשיהן, שעסקו בשע-תם בהשאי בהבאת עולים לגבולות המולדת — מגיעים היום לחיפה ב-קומה-זקופה ובבטחון. הצותות למדו — תוך תקופה קצרה — להפעיל את האניות ביעילות, וכושרם יעמוד ל-מדינה בעת מבהן.

מר ז. בנין, יו"ר ועדת-האימוץ העירונית, בהתייחס לדברי ראש-החיל, אמר, כי אמנם זכורים לו עדיין היטב אותם הימים בהם עסקו קציני-החיל הדיום בהבאת עולים, אך כעת מסור בידיהם בטחון המדינה. מפקד-השייטת הזכיר כי רוב אנשיו

שהו תקופה ממושכת בחו"ל, והביע את שמחתם לשוב למולדת, וגם הודה על קבלת-הפנים הלבבית שנערכה להם. כן הביע את הערכתו על משלוח העתונות הישראלית לאנגליה, שבוצע באמצעות ועדת-האימוץ, ותרם לאיץ ערוך לקיום קשריהם של הצותות עם הארץ.

בתום הטכס מסר מר אבא חושי את סמל-העיר לשתי המשחתות, ומפקד-השייטת מסר את סמל-המשחתות לידי ראש-העיר.

## אורחים מחוץ-לארץ בחיל

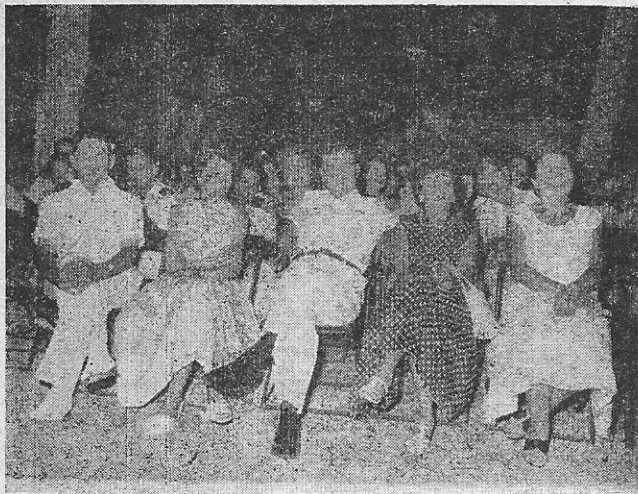
בסוף חודש אבגוסט ש"ו ביקרו אצל מפקד-החיל חברים של משלחת האיגודים המקצועיים בארצות-הברית, אשר שירתו בזמנם בצבא-הצי האמריקאי — ה"מארינס" המפורסמים — ומסרו לידו את סמל צבא-הצי, יחד עם ברכת מפקדו של אותו כוח אמריקאי מפורסם, לויטננט-גנרל ראנדולף פייט.



ראש עיריית חיפה, מר אבא חושי, מקבל בברכה את צותי המשחתות שהגיעו מאנגליה, בשעת טכס לבבי בגן-האם. ליד ראש-העיר נדאה מפקד-החיל, האלוף שמואל טננבום.

אחרי ראש-העיר נשא את דבריו מפקד-החיל, אלוף-משנה (כיום — האלוף) שמואל טננבום, שהודה לעי-





בשעת כנס אחת השייטות, שהתקיים לא-מכבר על הר-הכרמל: מפקד החיל ורעייתו, מפקד השייטת ורעייתו, והגב' מלכה לוינזון, נציגת „הוועד הארצי למען החייל“.

הוועד המקומי, וכן חברי ועדת האימוץ העירונית, ואכן, הכנס היה בבחינת מאורע אשר לא ישכח במהרה.

### מפעולות „הוועד הארצי למען החייל“

במשך החודשים האחרונים שוב נהנו אנשי חיל-הים במידה רבה מפעולותיו הנרחבות של „הוועד הארצי למען החייל“ במסגרת היחידות ה- שונות. נציגת „הוועד“ לגבי החיל, ובוועד האימוץ העירונית, היא הגב' מלכה לוינזון, אשר על שכמה מוטל ביצוען של המשימות הרבות והמגוונות למעשה, ואשר הודות למרצה, ול- התמסרותה שאינה יודעת ליאות, הוק' זו בחיל לא פחות משה חזרית-רת בות שונים, המהים נכסלתפארת ב- כל יחידה ויחידה.

הקמת חזרית-התרבות השונים הצ' ריכה עבודת-תכנון רבה, שכן כולל ציודם פריטים רבים ושונים שנבחרו באהבה רבה, כגון שולחנות-פורמאלי-קה בצבעים נעימים, כסאות נוחים, ארונות-ספרים, וילונות, תמונות-קיר, מאפרות ואגרסלים לפרחים — אשר רק צירופם המחושב הוא הוא המשרה את האווירה הביתית. וכמוכן שכל חזרית-רבות מקבל גם הקצבה מיוחדת לרכישת משחקים, בהתאם לגודל היחידה. כתוצאה ממאציה ה- בלתי-פוסקים של הגב' לוינזון וזכו, אפיא, אנשי היחידות השונות לפינות

וועד-האימוץ העירונית. ברם, את נקודת-השיא היותה המסיבה שנערכה בשעות-הערב, שלארגונה היתה אה-ראית א.ח.י. „יפו“, אשר אנשיה הש' קיעו מאמצים רבים ומרוכזים למען הצלחתה. לקראת המאורע הוקמה לה-קת-בידור „מיוחדת“, שהכינה תכנית מההוי הפנימי. גם הגינה על הכרמל, בה נערכה המסיבה, קושטה להפליא, והתבלטה בשלל אורותיה ודגליה הצבעוניים.

פתח את המסיבה המש״ט, אשר ציין את חשיבות הכנס למפקדים ומפקודים גם יחד, ובאותה הזדמנות חילק את גביעי-המנצחים לזוכים ב-תחרויות-הספורט. בידרו את אנשי השייטת, מר יוסף ברך, בשם „הוועד הארצי למען החייל“, ומר ז. בנין — בשם ועד-האימוץ העירונית. מר לבב, חבר ועד-האימוץ, מסר לא.ח.י. „יפו“ מכונת-הקרנה אשר נתרמה ע״י מר קפלן, מארצות-הברית, באמצעות „סולל-בונה“ וועד-האימוץ העירונית.

בתכנית האמנותית השתתפו בהצ' לחה רבה חברי להקת-השייטת, וכן הופיעו גם אמני-חיוץ. המזנון „עמד על הגובה“, וסיפק ביד רחבה מטובו לסועדים. תזמורת הנעימה במנגינת-היה עד לשעות-הערב המאוחרות.

במסיבה השתתפו, מפקד-החיל, ה-אלוף שמואל טנקוס, וקצינים בכירים, וכן נציגי „הוועד למען החייל“ ונציגי

זמנמה לפני-כן ביקרה בחיפה, כ-אירתת חיל-הים, המקשת האנגלית המהירה „מנכסמן“, בת 2.650 טון, ומהירות 40 קשר, שהניפה בשעת ביקורה את דגלו של סגן-אדמירל הר-לנד מרטין. האניה, קציניה, ואנשי-הצות — כ-250 במספר — נתקבלו בסכר-פנים יפות, ואורגנו לכבודם ביקורים ומסיבות.

כמו-כן ביקרו בחיל לפני שבועות ספורים נספחים הצבאיים והימיים בישראל של ארצות-הברית, אנגליה, צרפת, ותורכיה, ונפגשו ע״י קצינים בכירים של החיל.

הנספחים עלו על המשחתת א.ח.י. „יפו“, אשר הפגינה אימונים בלבים. לאחר ההפלגה הוזמנו האורחים ל-ארוחת-צהריים חגיגית במועדון-הק-צינים.

### אזרחי תל-אביב וחיפה על המשחתות

במשך ימים-מספר בחודש אבגוסט שימשו המשחתות כמארחות לאזרחי חיפה ותל-אביב. קבוצות האורחים — בנות 40-50 איש — סיירו בכלי-השיט החדשים של חיל-הים בהדרכת קציני ונגידי האניות. בין המבקרים נראו מראשי שתי הערים, קציני צה״ל, ואזרחים מכל שכבות האוכלוסיה. מנהלות-הנמל בחיפה ובתל-אביב עשו כמיטב יכולתן להצלחת סידורי ההארחה.

### כנס אחת השייטות

ימים-מספר לפני ראש-שנה רבתה התכונה באחת השייטות של החיל — לקראת הכנס הראשון שיערך מאז חזרתם של „היוצאים לחו״ל“. תכנית הכנס היתה מגוונת: שיחת המש״ט עם פיקודיו; תחרויות-ספורט בין היחידות השונות (חתייה, שחיה ומשיכה בחבל), ולבסוף — מסיבה ב-„אורנים“ שעל הר-הכרמל.

במפגש עם אנשיו — במסגרת ה-כנס — עמד המש״ט על הבעיות השוטפות הנוגעות לשייטת, ועל ה-משימות לעתיד הקרוב. תחרויות-הספורט התקיימו תוך מתחות כל-לית, שכן היתה מטרת המתחרים לז-כות בגביעי-המש״ט, שנתרמו ע״י

„מרכז יחידתי“ נעים ומסודר למדי.  
פה.

## סרטים לכלי-השיט

הודות לעזרתו הרבה של הקצין האחראי להי ובידור, במפקדת קצין-חינוך ראשי / מסכ"ל, הוסדרה לאחרונה בעילות אספקת סרטים קבועה לאניות-החיל. מעתה יוכלו הצוותות להנות מהקרנת סרטים גם אם תשהינה היחידות בים במשך תקופות ממושכות — דבר שלא היה אפשרי עד כה.

כל סוכני-הסרטים נאותו לשתף פעולה, ומספקים את הסרטים בסדר-פנים יפה, ומתוך גישה לבבית ומ-  
לאת-אהדה.

## חדר-תרבות חדש ביחידת- אחזקה

במסגרת פעולות „הועד הארצי למען החייל“, וועדת-האימוץ החיפאית נפתח לפני זמן-מה חדר-תרבות קטן ויפה גם ביחידת-אחזקה של החיל. עם פתיחתו הודה ס/אלוף ש. במלים חמות לגבי לוינון, נציגותו החיפאית של „הועד“, על עבודתה הרבה למען הקמתה המהירה של פינת-החמד המוקדשת לאנשי-היחידה.

מר ז. בנין, יו"ר ועדת-האימוץ הירושלמית, הבטיח בדבריו את עזרת העיר המאמצת לקראת פעולות משותפות נוספות יחד עם „הועד למען החייל“, לטובת ימאי חיל-הים. בתכנית אמנותית, ובהשתתפות תזמורת, נס-תיים הטכס הלבבי, אשר בו השתתפו גם מר ספיר, מטעם עיריית חיפה, ורמ"ד חינוך — חיל-הים, מלבד „חת-גיהשמה“ — קציני היחידה ואנשיה.

## מפעולות הרבנות הצבאית בחיל

במסגרת הכינוסים והפעולות העיוניות, המאורגנות על-ידי הרבנות הצבאית בצה"ל, התקיים לפני שבועות-מספר כנס של מוסמכי-הכשרות של חיל-הים, בבית-כנסת יחידתי, „אישם“.

הכנס הוקדש ברובו לשיחה על בעיית הכשרות בחיל. לאחר הרצאתו של כבוד הרב-הצבאי לחיל-הים, התפתח ויכוח ער סביב הנושא, אשר בו גילו הנאספים עירנות רבה, והעלו מבקשותיהם, ו-  
התלבטויותיהם במילוי תפקידם ה-



מפקד-החיל, האלוף שמואל טנקוס, נואם בשעת פתיחת חדר-התרבות בשייטת X. מימינו נראים—מפקד-השייטת, הגב' מלכה לוינון, ומר רוסצקי.

## פתיחת חדר-התרבות בשייטת X

הודות למרצה, ולטיפולה המסור, של הגב' מלכה לוינון, נציגת „הועד הארצי למען החייל“, נפתח לא-מכבר בטכס צנוע חדר-התרבות באחת השייטות, אשר מפאת ריחוק בסיסה, ותנאי המיוחדים, היתה זקוקה במיוחד ל„פינה משלה“.

מפקד-החיל, האלוף שמואל טנקוס, שהיה נוכח במאורע התגיגי, ציין ל-שבח את עירנותו של „הועד“ המתמיד בשיטתיות בעבודתו להשבת התנאים הטובים של החיילים במחנות הצבא ברחבי צה"ל. הוא הדגיש את חשיבות חדר-התרבות החדש, במיוחד נוכח קשייו המרובים של השטח בו הוקם. „אתם החיילים“, סיים מפקד-החיל, „שמרו על הנכס החדש והיקר, שימשם לכם מרכז רוחני“.

מר רוסצקי, בשם „הועד הארצי למען החייל“, הערים כי אמנם מגיע לאנשי-החיל מקום „משלהם“, אשר בו יוכלו לנוח בהזרם מהפלגותיהם הקשות. הקמת חדר-התרבות זה — אמר — הנה רק בבחינת התחלה, והמשכה לא יאחר לבוא. מפקד השייטת הודה, בשמו ובשם אנשיו, ליוזמים ולמבצעים.

בסיום הטכס הוסיפה להקת הנת"ל למצב-הרוח המרומם של „החבריה“, אשר לרשותם יעמוד מכאן ואילך

שקטות משלהם, המשמשות הן כמקום מנוחה לאחר עבודתם המפרכת, הן לפעולות-תרבות והשכלה, והן לבידור בערבים. ברם, פעולותיה המבורכות של נציגת „הועד למען החייל“ לא מסתכמות בזה. דואגת היא ג"כ לתקציבים המיועדים לאספקת עתונות וחומר-קריאה לאנשי-החיל (כתבי-עת יומיים, ושבועונים מצוינים), למימון פעולות-בידור כגון מפגשים ומסיבות — העולים בכסף רב — ולשם הזמנת אמנים ותזמורות. רכש של שני פטיפונים השמליים עומד כעת על הפרק — אך, לדבריה של הגב' לוינון — כל אלה רק בבחינת תחילת צנועות ועוד רבים התפקידים העומדים בפניה, ובפני „הועד הארצי למען החייל“ בכללו, אשר חבריו מגלים תמיד היענות למופת לצרכי החיל. ותצוין כאן, לדוגמא, רק עירייתו הרבה של סגן-יו"ר הועד, מר רוסצקי, אשר הודות ליומנתו נתרמו לא-מכבר ספריות יפות לאניות-החיל ע"י הסוכנות היהודית.

רב הוא החוב אשר חייב חיל-הים לגבי מלכה לוינון, העושה (למותר לציין!) את כל עבודתה בהתנדבות ושלא על-מנת לקבל פרס, ולקראת השנה החדשה שלוחות לה ולגוף רב-הפעלים שהיא מיצגת, ברכותיהם הנאמנות של אנשי-החיל, ומפקדיהם. ישר כוחה!



מהנעשה ב"בית-המלח": החוג לפיסול בעבודתו. חוג זה הנו רק אחד מהחוגים השונים שנפתחו ב"בית-המלח" לתועלתם של בני, ובנות, החיל.

היום לבנון, אשר עמד על קשריה הרבים, מיניאז, בין העיר תל-אביב והים, שלשפתו היא שוכנת. מילא אחריו מר יוסף ברק, יו"ר הוועד הארצי למען החייל. מפקדה האניה הדגיש בתשובתו את העידוד הרב אותו שואבים אנשיהצוות מקבלת הפנים הנאה שזכו בה. בהמשך הטכס מסר מר לבנון את סמל-העיר לאניה, ומפקדה האניה הפקיד בידיו של ראש העיר את נס-אניה.

בטכס נכחו אבות-העיר ונכבדיה, ופקידים בכירים, אשר הוזמנו בסיו"ר מו לבקר על סיפון האניה האורחת. על הפריגטה נערכה "מסיבת-קוקטייל" קצרה, והמבקרים סיירו באניה וקיבלו הסברים בדבר תפקידיה ודרכי-הפעולה. בשעות-הערב נערך ע"י העירייה נשף-ריקודים מוצלח לכבוד האורחים.

### מפעולות ועדת-האימוץ

כמשך כמה ידיונים שהתנהלו לאח"כ רונה במסגרת "ועדת-האימוץ" של צירית-חיפה, לובנו מספר פעיות עק"ר יגיות הנוגעות בפעולות-האימוץ ב"החזו ובעתיד. בין השאר הוחלט על קיום מהזורינופש לאנשי-החיל בכ"פ-רגלים, כן נדונו פעולות-הבידור העתידות בבידוד, תוך המשך המפ"ש עם הנוער החיפאי.

גקבעה "ועדה מצומצמת" בת שלו"ש חברים, שעליה יהיה לטפל ישירות בכל הכרוך בעניני-בידור. לועדה נכ"ר: הגב" מלכה לוינוון, נציגת הוועד

(ד) מתמיסקה — למתחילים ול-מתקדמים.  
(ה) שרטוט טכני — למתחילים.  
(ו) הנהלת-השבונות — למתחילים.  
(ז) כתיבה במכונה.  
ל"אחת מההשתלמויות הנ"ל תת-קיים פעמיים בשבוע. תשלום סמלי יבבה מכל תלמיד.  
כן יתנהלו ב"בית-המלח" החוגים דלהלן:

(א) חוג לפיסול; (ב) חוג לציור;  
(ג) חוג לצילום; (ד) חוג למלאכת-יד.  
כל החוגים הנ"ל יתקיימו אחת לשבוע. בתכנון נמצאים חוגים מקצועיים ל: אלתוט, מכונאות, חשמלאות, ותפירה. היות ובשעת מסירת הגליון לדפוס טרם נקבעו טופית ימיהלימוד, והי' חודדים בהם יתנהלו החוגים וההשתל-מויות, תתפרסם תכנית-לימודים מל-אה לחוד.

כל המעונינים יכולים לקבל פרטים נוספים, ולהרשם, ב"בית-המלח" — בכל ערב, פרט ליום ו' ומוצאי-שבת, בין השעות 18.00—19.30.

### אחת הפריגטות בת"א

קרוב לראש-השנה הטילה אחת ה-פריגטות של חיל-הים — לאחר מסעי אימונים ממושך — את עוגנה במימי תל-אביב, מפקדה האניה, קציניה, אנשי-הצוות, והניכי בית-הספר לקציני-ים שאף הם השתתפו במידה פעילה מאוד בהפלגה, הוזמנו לקבלת-פנים בהיכל-העירייה, ואחרי-כן לנשף.

בדברים נלבבים קיבל את האורחים במדיהם הצהורים, ראש-העיר, מר

אחראי. אין ספק, כי הישיבה בצותא, תוך שיחה עירינית וממנאט (בת. ספת הכיבוד שהוגש), תרמו רבות להרמת רוחם של החיילים הממלאים את תפ-קידיהם הקשים במסירות ובדביקות — ולעתים במסיבות ובתנאים לא-קלים כלל.

להקת פיקוד-הצפון תרמה אף היא לאוירה המלבבת. אחד מהחבריה הר-פיע יחד עם אקורדיון, וארגן שירה בציבור.

### מפגש חברותי ראשון של א.ח.י. "יפו"

באמצעות ועדת-האימוץ העירונית אורגן לא-מכבר המפגש החברותי ה-ראשון של א.ח.י. "יפו", בהשתתפות כ-50 מאנשי הצוות. המפגש נערך בגי-נת ביתו הפרטי של מר הלפרין ב-קרית-חיים, אשר העמיד לרשות אור-חיו את מעונו, ולא הסך טרחה ומא-מצים כדי להנעים את האוירה לאור-היו, אשר לקבלתם הוזמנו גם כ-50 בנים ובנות מבין הנוער המקומי.

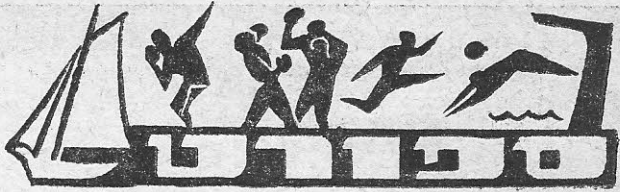
תכנית-הערב כללה משחקי-הברה, הופעות אמנותיות של חובבים, ורי-קודים, ושלוש שעות עברו בהצלחה יתרה ובהתרוממות-רוח כללית. המס-קנה: יש ויש להמשיך במפגשים מעין אלו, התורמים רבות לאנשי-החיל, ו-עושים למען קירוב-הלבבות בין מל-חינו לנוער החיפאי.

תודה רבה מגיעה למר הלפרין ול-רעיתו אשר הודות לעזרתם הרבה התקיים המאורע המוצלח, וכן יש ל-הזכיר לשבח את קצינה-הסברה היחידה של א.ח.י. "יפו", אשר בלעדי יזמתו ומרצו לא היה המפגש יוצא למעלה.

### מהנעשה ב"בית-המלח"

לקראת חידוש החוגים וההשתלמו-יות ב"בית-המלח", מן הראוי לתת במדור זה מעין "תחזית" באשר לפ-עולות המתוכננות לקראת העתיד ע"י מוסד חיוני זה, המשמש לקידום הש-כלתם של בני, ובנות, החיל.

בחודש אוקטובר, ש"ז תיפתחה ב"בית-המלח" ההשתלמויות דלקמן:  
(א) אנגלית — למתחילים, מתקד-מים, ומשתלמים.  
(ב) צרפתית — למתחילים.  
(ג) ערבית — למתחילים.



דרה כעריכת תחרות שחיה וכדור-מים "כלל-צה"לית" על גביע חיל-הים.

התחרויות התחילו, בכריכה המקור שטת של בת-גלים, בתחרויות מוקדמות, בהתאם לתקנון של התאחדות-השחיה הישראלית. בתחרויות המוקדמות לא נפלה כל הפתעה מיוחדת, חוץ מקביעת שיא חדש שאותו קבע שחין חיל-הים עוזי בק, שחית 100 מטר חתירה בזמן של 1:01:15 דקה.

תחרויות-הגמר החלו ב-25.9.56, ונסתיימו בתוצאות דלהלן:  
שחיה — חילות: (1) פקודה-נחל; (2) פקודה-דרכה.  
שחיה — חיילים: (1) פקוד הגן-חל; (2) חילה-שריון; (3) חיל-הים.  
כדור-מים: פקיד-הדרכה נגד חיל-הים. התוצאה — 11:2 לטובת חיל-הים. סמ"ר דרוו ורד.

\*\*\*

שלושה גביעים יפים נתרמו ע"י ועדת-האימוץ לחלוקה בין הזוכים בתחרויות-הספורט אשר נערכו בשנת הכנס של אחת השייטות (המתואר במקום אחר במדור זה).

\*\*\*

בהתקרב ראש-השנה חולק ה"שי לחייל" בכל יחידות חיל-הים, ולכל איש ואיש, ע"י נציגי "הועד למען החייל", הארצי והמקומי, וחברי ועדת-האימוץ. חלוקת ה"שי" לוותה ע"י דברי-ברכה והערכה משני הצדדים — המחלקים והמקבלים — כאחד. כן ביקרו חברי ועדת-האימוץ אצל בני החיל השוכנים בבית-חולים צבאי, "אישם", וחילקו גם להם את ה"שי", אשר נתקבל בשמחה רבה.

של אחת הפריגטות. בשאר יחידות החיל יש לציין יריי דה מדאגיה בפעילות הספורטיבית. תרומת חיל-הים לספורט במסגרת הכללית של צה"ל התבטאה בארגון אליפות-צה"ל בשחיה בכריכת-הש-חיה בבת-גלים.

לכבוד המאורע הורכב סגל שחיינים מכל יחידות החיל, ואלה נכנסו למחנה-אמונים בבה"ד של חיל-הים. האליפות נערכה בתאריכים 24-25 לספטמבר, כשכל נבחרות החילות ו-הפקודים משתתפים בה. המטרה הוגי

חרישת החיל — סוף מע' 65. למען החייל" מר ספיר מטעם העירייה, ונציגי חיל-הים.

\*\*\*

מדי-חודש יחולקו כמה מאות כרטיסי-הזמנה לקונצרטים מעל גבי תקליטים המתקיימים פעמיים בשבוע ב"גן-האם". חובבי המוזיקה הקלסית מביין אנשי-החיל, ממש "חוטפים" את הכרטיסים.

\*\*\*

שלושה סיורים במפעלי-תעשייה גדולים בחיפה אורגנו בשביל בני ובנות, חיל-הים. המבקרים נתקבלו בחביבות גדולה בכל שלושת המפעלים — תחנת-הכוח של חברת-החשמל, ה-מפעל לדשנים, וביהח"ר "פניציה" — קיבלו הסברים מקיפים, וגם הוזמנו לארוחות-צהרים.

הפעילות הספורטיבית בחיל-הים, במשך חודש אוגוסט, הסתכמה בחצי-יום ספורט שהתקיים פעם בשבוע בחוף-הים.

האחראים לבצוע לא ידעו לתת להצני "יום-ספורט" זה צביון ספורטיבי ע"י הכנסת תרגולים שונים, או משחקים, שמטרתם — חשול השרירים ושמירתם מפני גיוון היכול להגרם ע"י עבודתו השוטפת של החייל.

כך — שיומים זה הפך רק אמצעי לשינוף-העור, ורחצה מאורגנת בים — ויעילות היום ותרומתו לבריאות הגוף לא נוצלה מספיק. ברם, בתודש ספטמבר התחילה להיות מורגשת יד מכוונת לפעילות פוריה יותר, שהתבטאה בארגון "יום-ספורט מוצלח בשייטת א.

היום אורגן בצורה זו: הורכבו נבחרות של המשחתות, ולחלק מהתחרויות צורפה גם קבוצת-מלחים מאחת הפריגטות. יום-הספורט היה רווי מתח-תחרות גבוה, והורגש ש-תוצאות התחרויות יתנו אשר נוסף לגאות החיילים, ויכריעו בויכוח המסורתי: "אניתו של מי מוצלחת יותר?"

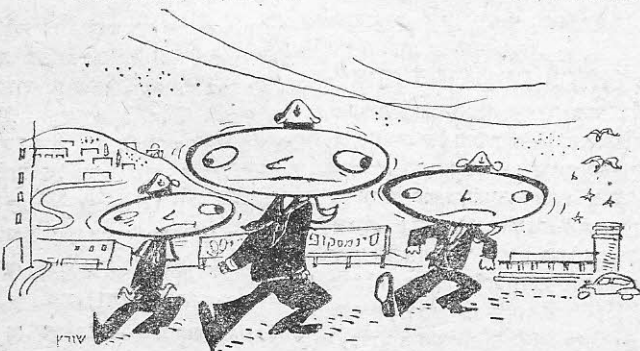
התחרויות היו בענפי הספורט הבאים:

- (1) משיכת-חבל;
- (2) חתירה: (א) קצינים; (ב) חוג-רים;
- (3) שחיה.

במשיכת-חבל התמודדו הנבחרות של המשחתות. א.ח.י. "יפו" גברה בתוצאה 3:0.

בחתירה גבר צוות א.ח.י. "אילת" על אחותה בתוצאה 1:2. בחתירת-קצינים הוגש ערעור נגד א.ח.י. "יפו", וכנראה שתקום חתירה חדשה בתחילת חודש אוקטובר.

ובסכום התחרויות נערכה תחרות-שחיה קבוצתית, בה זכתה קבוצת "אילת" בגברה על שתי מתחרותיה. כבוד הגיע ראשון חיל



לאחר הצגת סרט "סינמסקופ"



## מבעיות האיטרטגיה הימית שלנו

„שקורי“, העדיף מכל הבחינות על המשחתות הבריטיות שסופקו לישראל ולמצרים. עדיפות זאת מתבטאת במהירות (38-קשר לעומת 31), — בקוטר התותחים (4 תותחים 5.1 לעומת 4 תותחים 4.5 אינץ’), — בחימוש האנטי-אווירי (2 תותחים 3 אינץ’ ו-37 מ”מ לעומת 4 תותחים 40 מ”מ, בודדים ואחד כפול), וכן בציוד להפעלת טורפדות (4 צינורות לעומת 8). כן קיבלה מצרים מן הגוש המזרחי 19 כלי-שיט קטנים יותר — שולות-מוקשים וטרפדות, ואף נמסר על הספקת צוללות, שמקורות שונים מעריכים את מספרן ב-4—8.

אם נביא בחשבון שגם לפני התוספות האחרונות כלל הצי המצרי, בין היתר שתי פריגטות בריטיות מן הדגם „האנט“ (הנחשבות מבחינת מהירותן וחימושן, כמשחתות), שלוש פריגטות מן הדגם „נאהאר“, ואחת מן הדגם „ברבור שחור“, הייבת עצמתו של הצי המצרי לגרום לשיקולים רציניים לגבי האיטרטגיה הימית שלנו.\*

מספר גורמים באיטרטגיה הימית אין צורך להסביר במיוחד, שאין לצי-המלחמה, כמו לכל זרוע אחרת של הכוחות המזוינים, ערך, כשלעצמו, אלא רק במידה בה מסוגל הוא למלא כמה משימות איטרטגיות יסודיות. משימות אלו הן, לפי הנסיון בעולם הגדול, והנן במידה רבה גם כיום:

- א. ראשית, הצי מיועד להבטיח בעת מלחמה את התנועה הבלתי-מופרעת של כל סוגי-אספקה הבאים דרך הים לגמלי ארצו.
- ב. לשלול את היתרון הזה מן האויב, עד כדי הטלת מצור פחות או יותר בלתי-חדיר על חופיו.
- ג. לשמש במקרים מסוימים אחד הגורמים לניידות אופרטיבית ואיטרטגית של צבא

הערות המערכת: אס-כי בדרך כלל אין המדור „אספקריה“ של בטאון חיל-הים כולל קטעים מתוך העתונות היומית. הרי הפעם מובא לידיעת קוראינו מאמר אשר הופיע לא-מכבר במדור „טורי-צבא“ של „זבר“.

מאמר זה, הן בבעיות האיטרטגיה הימית שלנו, ראוי לציון, ולפרסום, מסיבה אחת: הוא מהווה דוגמה-למופת לאותה גישה צבאית-יבשתית מובהקת, המתיחסת בביטול כמעט מוחלט לעצמה הימית כולה, משקלה, וכליה — ובמיוחד שוללת היא עקרונות את השפעתו של הצי על מעמדה הצבאי של מדינת-ישראל.

גישה זו מסוכנת היא עד-כדי-להחריד — לאור התעצמותו הגדלה-והולכת של הצי המצרי בחודשים האחרונים. תשובה מפורטת לאותו מאמר תתפרסם בחוברת הבאה של „מערכות-ים“, אף-כי הערות-מספר לגביו אפשר למצוא ב„מה באופן?“ של החוברת הנוכחית. במקרה ועיון יסודי במאמר, המתפרסם להלן, ימריץ את קוראינו לתגובות — מה טוב, נשמח לקבלן! (מכתב אודות המאמר הנ”ל מתפרסם במדור „בקבוק-הדואר“ של חוברת זו).

לפני זמן-מה התברך חיל-הים שלנו בקבלת שתי אניות-המשחתות הראשונות שלו, שהן מבחינת הנפח, המהירות, החימוש, ציוד הקשר והראדאר המתקן בהן, כלי-שיט בעלי עצמה רבה במסגרת הצי הצעיר שלנו. אולם בערך באותו זמן, מצרים לא זו בלבד שקיבלה מבריטניה שתי משחתות מאותו דגם, אלא שהעיסקה הצ’כית-המצרית התבטאה גם בתוספת ניכרת לעצמתה הימית, מלבד בגידולו הרב של החימוש היבשתי והאווירי של מצרים.

תוספת זו כללה, ראשית, שתי משחתות מדגם

\* כמה מהפרטים הנמסרים במאמר הנ”ל אודות אניותיו של הצי המצרי — אינם מדויקים. — מערכת „מערכות-ים“

היחסי של התפקידים הכלליים של ציי-המלחמה שהוגדרו, ומכאן גם הרכבו ומידת התועלת בהג" דלת עצמתו, הם תוצאה ישירה של הנסיבות הממשיות של כל מדינה ומדינה. אין טעם, לכן, בגרסה הכללית מהסוג: „כדאי שיהיה חיליים חזק" ובפרט בזמננו, כאשר מפאת ההוצאות הגדולות הכרוכות בחימוש החדש והחזקתו, וכן מפאת התישנותו המהירה, נאלצות אף המעצמות האדירות בעולם לתכנן בקפדנות את הקצאת האמצעים הכספיים בין הזרועות השונות בהתאם לצרכים ולמגמות האיסטרטגיים-התכליתיים.

ברור, איפוא, שתפקידו ועצמתו של חיל-הים ישתנו במידת התלות של המאמץ המלחמתי וני-הול כלל-המבצעים באספקה הבאה דרך הים, וכן גם במידת תלותו של האויב בגורם זה. ברור, שבקביעת האיסטרטגיה הימית הממשית ישפיע גם אורך החופים והאפשרות להבטיחם באמצעים שונים (אוויריה, ארטילריה חופית, כוחות-ים קלים, וכד') רגישות חופי האויב לפשיטה ימית ולנחיתה דרבתי מצד שני, וכן בסופו-שלב, מידת הצורך של הזרוע היבשתית במבצעים משולבים, כדי להשיג את המטרות האופרטיביות והאיסטרטגיות שהוקצו לו. בסופו של דבר, גם מספר הבסיסים הימיים ופגיעותם, בפרט מן האויב, מן ההכרח שיהיו מובאים בחשבון.

השאלות אשר תובעות את תשובתן... הכללים שפורטו לעיל מן הדין שיעמדו לנגד עינינו בבואנו להעריך את נתוני הפעולה של הכוח הימי המצרי.

כוח זה, אם, וכאשר, יאומנו הצותות והפיקוד לכלי-השיט החדשים שלו (תהליך שלא יהיה קצר, בפרט אם אמנם יקבל הצי המצרי צוללות), יהיה מאוזן יפה למבצעים הגנתיים ותוקפניים

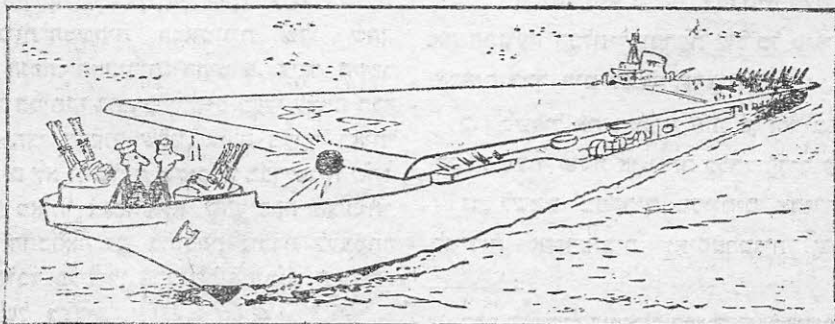
היבשה, היינו להנחיתו לשם מבצעים זעירים או גדולים בשטח של היריב.

ד. כמו בדבר האספקה מן הים ומניעתה מן האויב, כן לגבי נושא הנחיתה, חיבות הסגולות ההגנתיות להשלים את התוקפניות, הוי-אומר, תפקידו לבלום את נסיונות הנחיתה של האויב. מאז מלחמת-העולם השניה, ובפרט בימינו, כשכל דרכי-הלחימה ביבשה ובים מושפעות בצורה מכרעת ביותר ע"י הגורם האווירי, הוטל על הצי בכמה ארצות עוד תפקיד נוסף, והוא — להפעיל באמצעות נושאי-המטוסים עצמת-תעופה, בעיקר עצמת-הפצצה, מבסיסים ניידים לעומק מרחב האויב.

מלבד זה ברור לחלוטין, שהאפשרויות של חיל-הים למלא בתקופתנו את ארבעת התפקידים שצוינו לעיל, ואף אפשרותו לפעול בכלל, מותנות בראש וראשונה ביכולת חיל-האוויר של ארצה, ובשיתוף הפעולה בין שתי הזרועות. צי אשר בסיסו הקבועים והבולטים וכלי-השיט שלו בזמן העגינה, אינם מובטחים נגד מהלומות-אוויר, ואשר המבצעים הטקטיים האופרטיביים שלו אינם נתמכים בצורה הדוקה על-ידי כוח-תעופה — אין לו יכולת קיום כלל.

מכאן, ראשית, אין להעריך גם מבחינת מדינות קטנות את העצמה הימית כגורם מבודד אלא רק ביחס לעצמה אווירית (התפתחות כלי-הנשק הגרעיניים והמימניים, הקליעים המודרניים, הרקטות, וכדומה, עשויים בכלל לגרום הפיכה גמורה במושגים של רמות-הלחימה ושל תחומים בין הזרועות השונות המקובלות עד כה).

שנית, האיסטרטגיה הימית של ארץ מסוימת, לא זו בלבד שהיא חלק בלתי-נפרד של האיסטרטגיה הכוללת שלה, אלא שההיקף והמשקל



— טוראי שמוליק, התיצב מיד בירכתיים!

אפשריים ואינם תלויים ביחסי העצמה הימית בכלל.

מכאן מתעוררת שורה של שאלות לגבי דרכי הפעולה שלנו, שאנו מונים אותן מבלי לנסות, כמובן, לנסח את התשובות להן:

(א) באילו דרכים והכנות מוקדמות בעוד מועד אפשר לצמצם את תלות ארצנו באספקה הבאה דרך הים.

(ב) באיזו מידה ובאילו אמצעים ניתן למנוע הפרעה של נתיבי-הים שלנו, לא רק בשיטה המיגעת והבלתי-בטוחה של ארגון שיירות והבטחתן, אלא במניעת הפרעות אלה באיבן ובמקורן.

(ג) אילו מן המשימות האיסטרטגיות האופרטיביות, אשר יוטלו על הזרוע היבשתית והזרוע האווירית שלנו, במקרה של התקפת אויבינו עלינו, יהיה צורך בהשלמתה על-ידי הזרוע הימית, ובאיזו מידה לא זו בלבד שזרועות אלו יוכלו, אלא אף יאלצו לותר, על השלמה זאת — עקב נסיבות גיאוגרפיות וטופוגרפיות.

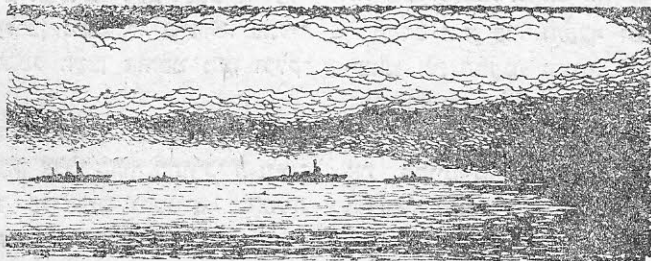
בניסוח התשובות לשאלות אלה נתונה התשובה הכוללת — כיצד ליצור משקל-נגד לעדיפות הימית המצרית.

ברור, כי בשדה החימוש הימי יש בידינו, פחות מאשר בשדה החימוש היבשתי והאווירי, להתמודד במירוץ-זיון כמותי. אולם גם בכל הנוגע ליחסי הכוחות הימיים כמו לגבי יחסי-הכוחות בשטחים האחרים, אחת הדרכים ההכרחיות להחזרת המאזן בינינו לבין אויבינו ולגיבוש הכוח אשר ירתיעם היא: תפיסה בטחוננית כוללת ומעמיקה, מושתתת על שיתוף בין-זרועי בכל רמות-הלחימה, וכן על השאיפה לנצל ביתר מהירות הידושים בטכניקה ובמדע — תחת צבירת מכשירים מיושנים או מתישנים. תפיסה מעין זאת חייבת להדריך, הן את הקצבת האמצעים הכספיים, והן את תכניותינו המבצעיות לקראת הבאות.

כאחד. הוא יהיה מסוגל להגן על החוף של ארצו, שהקטעים הרגישים בו אינם ארוכים ביחס, על ידי מיקוש, פיטרול, ובדרכים אחרות, ומצד שני אין כל ספק שיהיה בידו לפשוט בטוח מסוים על נתיבי-הים שלנו.

לעומת זאת נראה, כי הצורך של מצרים לקבל אספקה בדרך הים בעת-מלחמה הוא מוגבל. מקורות מזון, הלבשה, וכד', קיימים בארץ עצמה ובסביבתה הקרובה, וכן הדבר גם לגבי דלק, אשר במידה שיוספק ממקורות-חוץ, קרוב לודאי שיוכל דרך ים-סוף מסעודיה. ההכרח ביצוא של כותנה יתעורר, קרוב לודאי, רק במקרה של מלחמה ממושכת. קשה להעריך, באיזו מידה יזדקקו הכוחות המזוינים המצריים להובלת חלקי-חילוף ותחמושת מן החוץ, ונתון זה יקבע לודאי על-ידי מדיניות הגוש המזרחי. בהווה, ובעתיד הקרוב, לא תהיה מופרכת ההנחה שבעת התמודדות אפשרית, האספקה מסוג זה וכן היצוא של כותנה כתשלום בעדה תבוצע על ידי אגיות זרות, וכל נסיון של הטלת מצור ימי על מצרים — יתקל בבעיות בין-לאומיות חריפות.

הבסיסים של חיל-הים המצרי ידועים ובולטים. העיקריים ביניהם — אלכסנדריה, פורט-סעיד, וסואץ, אם-כי אין זה מן הנמנע כי ינסו להשתמש גם בנמלים סוריים ולבנוניים. מכל מקום, יכולתו של חיל-הים המצרי לפעול מבסיסיו, או מבסיסיו בעלי-בריתו (כי אין צי קטן יכול להיות בלתי-תלוי לזמן רב מנמלי המולדת, דוגמת ציי-המשי-מה של המעצמות האדירות), אינה מותנית בראש וראשונה ביחסי הכוחות ביים אלא ביחסי הכוחות באויר, התוקפניים וההגנתיים. הוא הדין, במידה רבה, גם לגבי כושרם של הכוחות המזוינים המצריים לבצע „פעולות משולבות“ בקנה-מידה נרחב יותר, אם-כי מבצעי-פשיטה-ונחיתה זעירים הם





# הסבתה הקטנה מקאסטלוריצו

נחמת ד. א. באון

אני נמצאתי באחת מסירות-מנוע אלה. היא חנתה ממש ליד החוף התורכי. החל להחשיך ורוח עזה נשבת. הלילה עתיד היה להיות אפל וסוער. תפקידנו היה להנחית קבוצה מאנשי-קומנדו על אי הכבוש בידי הגרמנים.

תחילה יצאנו לקאסטלוריצו כדי להצטייד בדלק. עתידים היינו להיות דחוקים בזמן, אם נרצה לסיים את מבצענו בשעות האפילה, ולכן הפלגנו שמה לפני רדת הלילה, מתוך תקווה שמטוסי-ים גרמניים לא יבחינו בנו. עליתי לסיפון שעה שהותנעו המנועים והעפתי עין סביבי. ואז ראיתייה — בתדהמה. מקומה לא היה כאן, בשום פנים.

„היא“ היתה גברת זקנה וקטנה, שישבה על תיבת-חמושת. יכולה היתה להיות סבתו של כל איש מאתנו. לבושה היתה בבגד השחור והארוך המסורתי הנהוג באותו מקום ועל ראשה צעיף. בידיה לפתה שק של בד. לתמהוני לא היה גבול. לא יכולתי להציל מפיה דבר, מלבד שהחזרת היתה „הביתה“, אל קאסטלוריצו; רק זאת הצלחתי להבין אז, ויותר מזה אינני יודע גם עתה. היא לא דיברה אנגלית, אני לא הבינתי איטלקית.

הערב היה קר, והקצף הצליף בסירה כאשר יצאנו את המעגן, ופנינו לים הפתוח. היא לא נעה. באורח פלא הוסיפה לשבת בגב זקוף גם שעה שדילגה סירתנו הקטנה והתנוודדה. בחנו את התותחים, ולדקות-מספר היתה הספינה, החמושה הימוש כבד, עטויה עשן מעובה; הרעש הלם כפטישים באזנים, ותרמילי-פגזים נזרקו

המלחמה התריבה את קאסטלוריצו. היה זה כפר קטן למדי, דבוק לצדו של אי זעורני מאיי הדודקאנו האיטלקי, אשר לא היה בעצם אלא צוק-סלע קרוב מאוד לחופי תורכיה, ומזרחית לאי רודוס. בתיו היו זרועים סביב נמל דמוי-פרסה, ורחבותיו המרוצפים נתעקלו במעלה מד-רינות-ההר התלולים.

עתה גוע הכפר ומת. מטוסי-ה„שטוקה“ לא יכלו להחטיאו שעה שהיו צוללים ביללה כדי לשחרר את מטעני-פצצותיהם. פלישת היילי בנות-הברית, שטפה על פניו, ואחר פסק השי-מוש באי הועיר מהיות כדאי. הגייסות עזבוהו בחשאי ובסתר עם לילה. משבצת קטנה עד מאוד על לוח-השחמט של מלחמת-העולם השנייה, נת-משה — ונוטשה.

מטוסי-ה„שטוקה“ הוסיפו עדיין לפטרל מעליו, ולעתים, אם נראתה לעיניהם תנועה כלשהי, או אם תקפם השעמום, היו ממניכים טוס ומשחררים את פצצותיהם, כי שדות-התעופה של חיל-האוויר הגרמני ברודוס וקוס נמצאו במרחק קטן בלבד. אולם בדרך-כלל לא הפריעו הפצצות אלא את דממת עיי-החורבות, ואת הכלבים התועים שהיו פותחים בנביחה — כיון שאיש לא גר עוד באי. או, ביתר דיוק, איש לא גר שם למשך פרקי-זמן ארוך. אורחים ביקרו בו מפעם לפעם. היה זה האי היחיד בים האיגיאי שלא נכבש או על-ידי הגרמנים, ועל-כן נמצא לו שימוש. בתל-י-ההריסות סביב הנמל הקטן אוחסנו מזון ודלק-דיזל יקרים.

בלילות, היו סירות-מנוע קטנות וספינות-דיג מוסוות יוצאות מבין צללי החוף התורכי ה„נייט-רלי“, כדי לחפש כלי-שיט גרמניים, ולהנחית אנשי-קומנדו על האיים הכבושים.



ללא הפוגה על הסיפון. הדבר לא הטרידה כלל ועיקר.

דומה היה כי לא נותר בה עוד כל רגש, מלבד אולי, הרגש העז שבכולם — התשווקה לחזור הביתה. האם לא היו לה שאריות-בשר? כיצד הת-כוננה לחיות על אי נטוש, שהמתים עודם מוטלים בו בין ההריסות? לא שאלתי שאלות, כיון שקל יותר היה שלא לשאול דבר — ואי אפשר היה לעזור לה במאום.

אסירתודה הייתי על כי נמצאו לי אותה שעה כפפות ומלבושים חמים. ידיה היו חשופות ולא היה לה מעיל; בכל זאת לא זעה. אנו אנשי הצות, התעלמנו מנוכחותה. היא נשתייכה לאותו חלק של המלחמה אשר לא קל היה להרהר בו, אותו חלק של המלחמה המשולל כל תהילה ואינו אלא סבל. היא היתה "האם" של עתות-מלחמה. לא היה הבדל רב אם היתה בריטית, איטלקית, גרמנית או אמריקאית. היא נשארה בעורף והתפללה, וכאשר אבד לה הכל — שבה הביתה, בהשלמה סטואית, מונעת על ידי דחף פנימי אשר העטה בושה על אומץ-רוחם של הלוחמים.

זכיתי לראות בתקופת המלחמה את מבצעי "הכוחות החופיים" הנועזים, ואת אותן השיירות האמיצות, שמהירותן ששה קשר לשעה, כשהן עושות דרכן ללא-חת בתעלה האנגלית, תחת הקשת הזוהרת של זרקורי הגרמנים ואש תו-תחיהם. הייתי עם שיירה שהפליגה מאלכסנדריה בהבקיעה דרך אל מלטה, עד אשר אפס אחרון

הפגזים וידיות התותחנים הפכו חלקות מרוב ירי. אולם יותר מכל הדברים הללו, אשר טוב להזכר בהם, נטבעה בזכרוני הגברת הזקנה והקטנה; רואה אני אותה בבהירות, כאילו הפליגה עמנו רק בלילה שעבר.

הורדנו בחופי קאסטלוריצו; היה כמעט לילה. עזרנו לה לרדת מהסירה, וליונינו מספר צעדים באחוזו בזרועה. אחר פסעה והמשיכה לבדה. הת-בבוננו בה בהעלמה באפילה. היא צעדה לאט אך ללא-היסוס.

קודם היה זה ודאי כפר חביב, שילדים שיחקו ברחובותיו המרוצפים, ורשתות-דיג התיבשו בחופיו. היה ודאי טוב להתבונן עס-ערב בסירות החוזרות מן הים, לשתות את היין המתוק, ולצחוק או להתקוטט. אינני יודע בת כמה היתה, אולם פניה היו קמוטים-משמש, וידיה חומות וחסונות מעמל. היא חזרה הביתה לבדה; לא אדע איזה זכרונות ואיזה סיוטי-רפאים נשאה עמה בלבה. יודע אני כי כאשר נעלמה באפלה — נדמה כאילו נושאת היא על שכמה את כל מעמסת השוא והחדלון שבמלחמה, ולבותינו הפכו לפתע קרים. אף-על-פי-כן, אפשר וגם נשאה עמה את המחר המבטיח. אני אוהב להרהר כי שוב משחקים ילדים סביב נמל קאסטלוריצו, וכי שוב חוזרות סירות-הדיג הביתה על פני המים הצלולים, לקולותיהן של נשים ממתינות. אני אוהב להרהר כי הסבתה נמצאת אף היא שם בבגדיה השחורים ובצעיפה הצנוע, ומספרת את פרשת המסע אשר ביצעה עמנו.



— נחשים? ! ספר לסבתה שלך !



— דומני שגם כך יש מה להסתיר !



### חברת המוזיאון הימי חיפה

תוספת דגמים : —

לאוסף המוזיאון הימי נתוסף לאח-  
רונה דגם אנייה-המשא הישראלית  
„נחשון“, שנתקבל כמתנה ע"י הגב'  
גוסטה רכב. הספינה נמצאת בשירות  
הברת „צ"ם“ (ראה תמונה).

דפוסים עתיקים : —

בין הדפוסים העתיקים בהם נתעשר  
המוזיאון הימי, יש לציין במיוחד :  
(1) תחריט צבעוני (דמויני) של הר-  
הכרמל עם המפרץ ואניה בהזיית.  
(2) תחריט צבעוני מענין של הדרך  
לחיפה, לארכו של המפרץ.  
(3) תחריט צבעוני של מעגן-יפו.  
כל התחריטים הללו מקורם מאמצע  
המאה הקודמת.

אטלסים : —

לאוסף האטלסים העתיקים, נתוסף  
האטלס של הורניוס, משנת 1657,  
אמשטרדם, בהוצאת יוהן ינסוניוס.  
האטלס מכיל 53 מפות, כולן צבעוניים.  
יש לציין את מצבו המצויין של הכרך.  
מטבעות נושאות סמלים יחיים : —  
לאחרונה נרכשו, בעזרת הד"ר רא"ר  
בן הכס מחברת „דגון“, מספר מט-  
בעות נדירות ביותר, וביניהן מטבעות  
שהוטעו בטבריה, המראות עוגן  
ואניה, ומספר מטבעות פיניקיות,  
וכתובות עבריות עליהן — מהמאה  
ה'4 לפסה"ג.

מתנות והשאלות : —

מהצייר הנודע מר רומנונגליצני-  
שטיין, נתקבלה במתנה, תמונת-שמן  
גדולה, המתארת נוף ימי עם סירות.  
ממר יוסף בן-נון נתקבלה בהש-  
אלה תמונת-שמן גדולה, של הצייר  
הצרפתי המפורסם לה-טורייה, המת-  
ארת ספינות ועגנות במל.

פעולות ותכניות : —

בגלל קשיים תקציביים נאלץ המו-  
זיאון הימי לצמצם את פעולותיו עד

למינימום. למרות זאת, הולך ומסתיים  
תהליך בנייתם של מספר-דגמים שהחל  
עוד בשנת התקציב הקודמת.

לאימכר הופיע הפרסום הראשון  
של המוזיאון, היינו — פרספקט,  
ובו 44 צילומים של דגמי-ספינות,  
מפות, תחריטים, ומוצגים אחרים.

תערוכת-סתיו : —

לקראת „שבוע-המוזיאונים הבין-  
לאומי“ שיערך בחודש אוקטובר, מכין  
המוזיאון הימי תערוכת-סתיו גדולה,  
בה יוצגו מפות, אטלסים, ודפוסים  
עתיקים הקשורים בחופי-הארץ, הים-  
התיכון, הים-האדום, והמפרץ-הפרסי  
— כולם מאוספי המוזיאון הימי. כמו-  
כן יוצגו תחריטים של קרבות-ים,  
ורכישות אחרות.

מנהלה : —

לרגלי התחלת הרישום המדעי של  
האוספים השונים, והתומר הרב  
שנצטבר בין כתלי המוזיאון הימי,  
נתקבלה, כעובדת מדעית ומזכירת  
המוזיאון, בוגרת האוניברסיטה העב-  
רית בירושלים, הגב' נעמי צירי-וינ-  
ברג, ב. א.

רכישות ספרים : —

מבין הספרים שנתוספו לאחרונה  
לספריית המוזיאון יש לציין במיוחד :

(1) „קרבות-ים במאה ה'19“, מאת  
סגן-אדמירל פ. י. היגינסון. הספר  
מתאר 21 קרבות-ים, מקרב קופנהגן  
ועד הפצצת-אלכסנדריה. (אנגלית).

(2) „מבחר תעודות ימיות“, מאת  
ה. הודג'ס ר.א. היוס. אוסף-תעודות,  
החל מתחילת המאה ה'16, המטפלות  
בכל בעיות הימאות והספנות, כגון :

בנין ספינות וחמישון, קרבות-ים,  
טקטיקה ימית, וכו'. (אנגלית).

(3) „היסטוריה של הכוח הימי  
הרומי לפני המלחמה-הפונית השנייה“,  
מאת י. ה. טיהל. מחקר מקיף, ומענין  
ביותר, של הספנות בתקופה קדומה  
זאת. (אנגלית).

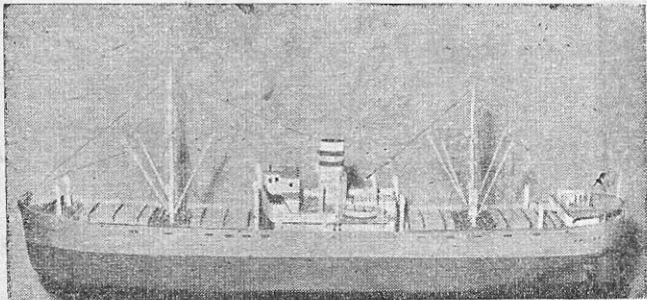
(4) „היסטוריה של הרפובליקות  
הימיות האיטלקיות“, ונציה, אמלפי,  
פיזה, וגנואה. מאת קומנדר מ. א.  
ברנדין. (צרפתית).

(5) „דבריימי שוודות-הים“, מאת  
פיליפ גוס. (צרפתית).

(6) „טרנספורט אוקיאני“, מאת מק-  
דואלס וזה. גיבס. ספר רב-מידות  
המתאר את תולדות התובלה הימית  
מהזמנים הקדומים ביותר ועד ימינו-  
אנו. (אנגלית).

(7) „מהאבן-השואבת ועד הגירור-  
קומפס“, מאת קפיטן ה. ל. היטשינס,  
וקומנדר ו. א. מאי. ספר המתאר  
בפירוט את שאיפת האדם במשך הדור  
רות להקל על מציאת כיתוני-הרוחות  
בלבים.

(8) כמו-כן נתקבלו שבעה כרכים  
(באנגלית) של בסיל לובוק, הדנים בכל  
סוגי-הספינות השונים, כגון : קלי-  
פרים, פריגטות, ספינות לציד-ליוניות,  
וה„וינדג'אריים“ של המאות ה'18  
וה'19.



דגמי המוזיאון הימי: אנייה המשא „נחשון“.



## י ש ר א ל

### סירת-משמר חדשה

לפי ידיעה שנתפרסמה בכתיבת-עמ' ימי בריטי מהימן, הושקה ב-9 למרס 1956, בגרמניה, סירת-משמר בשביל שלטונות המכס הישראלי. שם הסי-רה — "ירדן", והיא בת 109 טון (גרס), ונבנתה במספנת "בורמסטר" בנמל ברמן.

### ארצות-הברית

#### צוללת-ענק אטומית

ב-29 למאי 1956 הונחה במספנת גרוטון (שם נבנתה גם הצוללת הא-טומית הראשונה "גאוטילוס") הש-דרית של הצוללת האטומית "למש-מרמכ"ם" אשר ניתן לה השם "טריתון". קיבולה של אניה זו יעלה על 5,000 טון — כמעט קיבולה של סירת קלה — והיא תהיה הצוללת הגדולה ביותר שנבנתה אי-פעם. כני-סתה לשירות מתוכננת לינואר שנת 1960. מחירה נאמד לעת-עתה ב-103 מיליון דולר בקירוב, והיא תצויד בשני מנועים אטומיים אשר יפיקו מהירות של 30 קשר, או יותר, מתחת לפני-המים.

#### השלמת ה"סאר-אמונה"

בתחילת חודש יוני החלה בניסוייה השניה מבין 10 נושאות-המטוסים העוקיות אשר צי-ארה"ב מתעתד לב-נותן, והיא ה"סארטאוגה", בת יותר מ-60,000 טון, אשר בניתה נמשכה 3 שנים, 5 חדשים, ו-17 יום. נמסר כי מהירותה תעלה אפילו על זו של אחותה "פורטל", ותגיע אולי ל-35 קשר. ארבע אניות נוספות נמצאות כבר בבנין או בתכנון.

### השאלת אניות למעצמות זרות

מיניסטרוי-ההגנה האמריקאי בי-קש את רשות הקונגרס להשאלת אניות-מלחמה למדינות דלקמן: ליון — 2 צוללות; לגרמניה המערבית — 2 משחתות, ושתי אניות-ליווי; לפורטוגל — 2 אניות-ליווי; ולס-פרד — 2 משחתות.

#### אניות-קליעים

לפני שבועות-מספר חזרה לשירות הסירת הכבדה "קאברה", לאחר שחומשה בשני מטילי-קליעים כפז-לימ, דוגמת אחותה "בוסטון" ("מע-רכותיים" כ"ז, ע' 63), המקנים לה קצב-ירי של קליע מודרך מדגם "טאריאר" — אחד כל 30 שניות. קליעי "טאריאר" העל-קוליים, שהם קליעי ים-אוויר, מופעלים לאחרונה גם ע"י צוללות.

בינתיים נודע כי לא פחות משש סירות אמריקאיות תיהפכנה בעתיד הקרוב לאניות-קליעים "מושלמות", דהיינו כי, שלא כדוגמת ה"בוסטון" ואחותה, לא יותרו עליהן כל תו-תחים. חימושן העיקרי יצטרף מ-קליעי "טאלוס", קליעים ים-אוויר ארוכי-טווח בעלי ראש אטומי (שהם עולים על ה"טאריאר"), וחימושן ה-משני יורכב מקליעי "טארטאר", ל-הגנה-מקרוב, שהם מעין "מהדורה מוקטנת" של קליעי "טאריאר".

גם שמונה המשתתות החדשות ה-כוללות בתכנית-הבניה לשנת 1957, תחומשנה בקליעי "טארטאר".

#### קליעים מודרניים חדשים

לא-מומן התפרטמו בארה"ב פר-טים מענינים באשר לשני קליעים מודרניים שפותחו ע"י הצי. האחד הוא ה"פטרל", קליע אוויר-שטה,

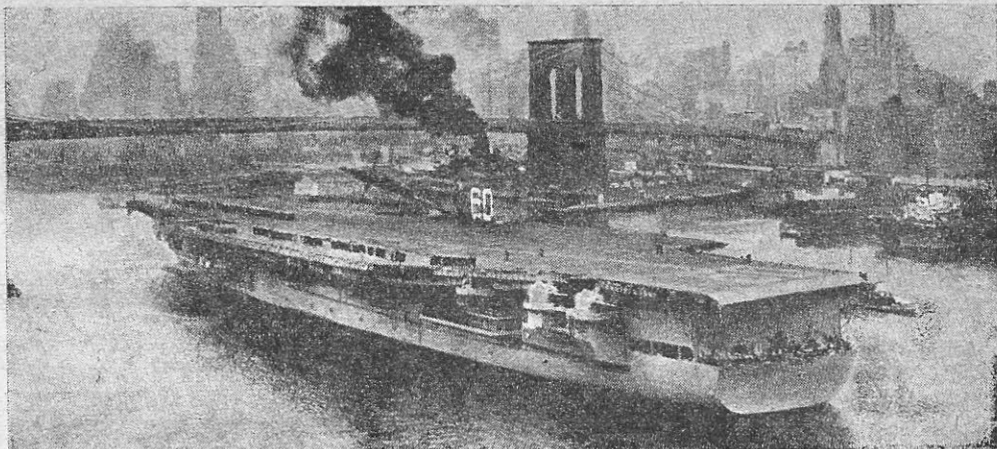
אשר "נבנה מסביב" לטורפדו-אווירי סטנדרטי של הצי מדגם 13. לטורפדו זה נוספו מתקני-ניהוג בחרטומו, כנ-פיים, זנב, ומנגנון-התנעה סילוני בעל דחף של 1,000 ליטראות. ממ-דיו של הקליע הם: רוחב הכנפיים — 13 רגל, רוחב הזנב — 8 רגל, אורך הקליע — 24 רגל, וקוטר ה-קליע עצמו — 2 רגל.

ה"פטרל" מופעל ע"י מטוס המ-שלחו הרחק מחוף לטוח התותחים-הגמ. של האויב. מששחרר הקליע הוא טס בכיוון המטרה בכח-עצמו, ומשהגיע לקרבת האויב נורקים ממ-דיו הכנפיים, הזנב, ומנגנון-ההתנעה; והקליע טובל במים, וממשיך בדרכו לקראת האויב, כטורפדו רגיל בעל מנגנון מבקש-מטרה. הפעלת ה"פטרל" בקנה-מידה נרחב תשחרר אי-פוא, בעתיד, את טייסי-הצי מלכבד התקפות-טורפדו מטוח קרוב יחסית — צורת-התקפה שנגלתה כיעילה ב-יותר במלחמת-העולם השניה, אך עלתה בקרבנות-אדם כבדים.

הקליע השני, שהוא כבר נמצא בשירות אווירית-הצי האמריקנית, הוא ה"ספארו", קליע אוויר-אוויר. הוא מתוע ע"י רקטות ומגיע למהירות העצומה של 1,500 מיל לשעה. אור-כו — 12 רגל, ומשקלו — כ-330 ליטראות, והוא מהווה את צידום של מטוסי-הקרב "צ'אנסווס", קאטלס", ו"דאגלס", סקיינייט".

#### נושאת-הליקופטרים

נושאת-הליווי "תאטיס ביי", בת 7,800 טון (10,400 טון בעומס מלא), שהושקה בשנת 1944, חזרה לא-מכבר לשירות, לאחר הפיכתה ל-נושאת-הליקופטרים הראשונה של הצי האמריקאי. אניה זו היא אחת מבין 33 האחיות מדגם "אנציו",



נושאת המטוסים החדשה ביותר של צי ארצה, "סאראטונה" — בת 60.000 טון — בצאתה הפלגתה הראשונה ממטפנת הצי בברוקלין, שם נבנתה. התורן האחורי של האניה הונח על טיפון ההמראה, כדי שתוכל לעבור מתחת לגשר הנראה בברכת התמונה

המבצעים הימיים במשך הצי ב- השיגטון.

טכס חילופי המשמרות התנהל על טיפון הסמירת הכבדה "סאלם" — אנית הדגל של הצי הששי — במל ונציה שבאיטליה.

### בריטניה הגדולה

#### והקהיליה הבריטית

#### אנית ניסויים לקליעים

בסוף חודש יולי ש"ז הוכנסה ל- שירות אנית הניסויים הבריטית לקליעים מודרניים "גירדל נס", היא נבנתה במלחמת העולם השנייה בקנדה, והושלמה או כאנית-אם לנחתות, בעלת קיבול של 8.600 טון. מאז סוף שנת 1953 היא פורקה למעשה במל דבונפורט והושלמה מחדש כאנית ניסויים לקליעים המודרניים אשר בהם עומדת האדמירליות לצייד את ארבעת המשחתות החדשות הגדולות הכלולות בתכנית הבניה השטרפות, ואת סירות הקליעים שתבנה בעתיד.

"גירדל נס" המקורית נבנתה ב- שעתה במתכנת אנית סוחר, אך נמסר כי כעת שונתה עד לבליהכר, וקיבלה שני תורני-סורג כבדים, ו- גדושה מתקני-בקר אלקטרוניים, מלבד מטילי-קליעים ומחסניהם. קיבולה החדש, וכן מהירותה (שעלתה בשעתה ל-11 קשר בלבד), לא יורו עים. הצות הרגיל יהיה 30 קצינים

### צוללות-כיס מיפן

נמסר כי משרד-הצי האמריקאי דן באפשרות להזמין על חשבוננו במס- פנות יפניות צוללות-כיס, כדי לבחון את אפשרויותיהן. כידוע נבנתה לא- מכבר צוללת-נגס אחת בארה"ב.

עד כמה שידוע דומות הצוללות המתוכננות ליחידות-הנגס מדגם "קאי ריו" מתקופת מלחמת-העולם השנייה: אורכן יהיה 40 מטר, ורוחבן 5 מטר. מהירותן מתחת למים תהיה, כביכול, 20 קשר, טוחה-פעולה — 3.600 מיל, וסיג-הצליחה — 300 מ'. מספר הצות לא יעלה על שנים, אך הן תהיינה חמושות בשמונה צי- נורות-טורפדו, אמנם בעלי קוטר קטן מהרגיל, 450 מ"מ, או אפילו 254 מ"מ. כל הפרטים הגיל באשר לתכונותיהן של הצוללות האלו לא אושרו עדיין, אבל עובדה היא כי היפנים אמנם בנו בשנים 1944-45 צוללות-נגס בעלות עצמת-מחץ ניי- כרת.

### שניו-גברא

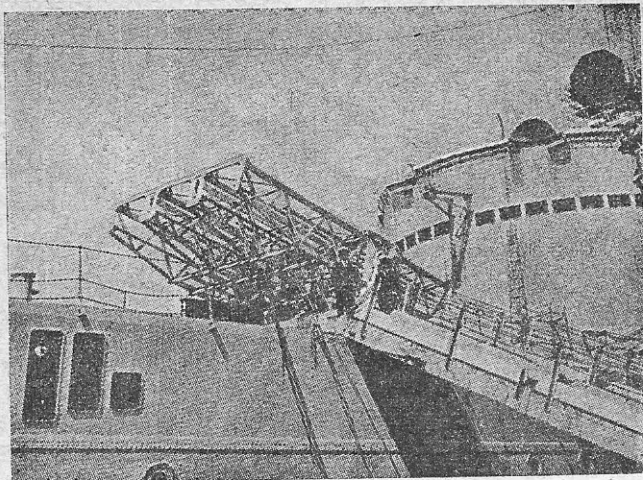
אדמירל-משנה ולטר בון, מי- שהיה מפקד האקדמיה הציית האמריקאית, נתמנה כמפקד ראשי של הכוחות הימיים של ארצות-הברית באוקיינוס המזרחי וביס-התיכון. אדמירל סי. ר. בראון נתמנה כ- מפקד הצי האמריקאי הששי ביס- התיכון, החל מתחילת חודש אבי- גוסט, במקומו של אדמירל-משנה ה. פלט, אשר ישמש כסגן-ראש-

הנמצאות ברורה, היות וסיפון ההמראה, הקטן-יחסית, שלהן, שוב לא יצלח להפעלת מטוסים חדישים. בתפקידה החדש תשמש "האטיס ביי" כבסיס ל-12 הליקופטרים גדולי-לים הכשירים להובלת 26 אנשי צבא- הצי כ"א, על ציוום המלא. כל מת- קניה הקודמים להפעלת מטוסים פר- רקו, ובמקומם הוכנה האניה להר- בלת כמה מאות אנשי גייסות-הס- תערות, כליהם, ואספקתם. גם נו- שאת-ליחי שניה תהפך בקרוב ל- אנית-אם להליקופטרים.

### מכירת אניות ישנות

צי-ארה"ב עומד למכור, או לפרק, לא פחות מ-107 אניות מתישנות מסוגים שונים, מהן יותר מ-30 יחי- דות קרבות, בקיבול כולל של 285 אלף טון, ויתרן אניות-עזר, נחתות, וסירות-משמר.

בין האניות הגדולות שתוצאנה מהשירות יש להזכיר את: נושאת- המטוסים "אנטרפרייז" (20.000 טון); 9 נושאות-ליווי מדגם "בוג" (9.800 טון) ואחת מדגם "אנציו" (7.800 טון); 2 אניות-המערכה "סאנאסי" ו- "קליפורניה" (33.000 טון כ"א); 8 סירות כבדות (בנות 9.000 טון ויותר כ"א); 2 סירות קלות (כ- 9.500 טון כ"א); משחתת אחת, ו- 12 צוללות. יתכן כי אחדות מהאניות תמכרנה למדינות יחידות מער- גניות.



נשרהפיקוד, ושלושת מטילי-הקליעים הניצבים על סיפונה הקדמי של אנית-הנוסעים הבריטית החדשה „גירדל נסי“.

נראה כי הבריטים, דוגמת הגרמנים בימיה האחרונים של מלחמת-העולם השנייה, נתקלים בקשיים בהפעלת מגוועיו של פרופסור ולטר.

עד לבנייתן של הצוללות האטו-מיות הראשונות בבריטניה, הנמצאות בשלב-התכנון, יתמקד כנראה הצי המלכותי ב-6 (או יותר) הצוללות „המקובלות“ הנמצאות כעת בבניה, אס-כי — למרבה התמיהון — אינן מופיעות בתקציב-הצי, כנראה מסיבת סודיות. הראשונה מבין אלו, „פורפויז“, הושקה באפריל 1956, אך לא ידוע עליה דבר מלבד שתהיה מהירה, ומתצלום של השקתה מסתבר גם שתהיה בת 1.500 טון לפחות. פרט מענין הוא כי כל ששת הצוללות של דגם „פורפויז“ נראות את שמותיה של סדרת-צוללות קודמת, אשר אניותיה התפרסמו במלחמת-העולם השנייה, כולן — מלבד אחת, אשר תיקרא בשם „פינוייל“, ולא בשם קודמתה „סילי“. הסיבה היא כי הצוללת „סילי“, בת 1.500 טון בערך, נתפשה בימי הבלטי המערבי, בתחילת חודש מאי 1940, ע"י מטוס גרמני, נכנעה לו, ונשבתה ע"י האויב. בגלל מקרה מחפיר זה, ללא-תקדים בצי הבריטי המודרני (אשר, אגב, ההיסטוריה הציית הבריטית הרשמית עוברת עליו בשתיקה) לא רצתה האדמירליות להחיות את שמה של אותה צוללת.

הצוללת „אכספלורר“, בעלת מגוועי „מעגל-סגור“ מדגם „ולטר“ הגרמני, שהושקה בשנת 1954. פרט לעובדה כי היא בעלת מהירות גדולה, צותה כולל 4 קצינים ו-19 ב.ד.א., וכי אין היא חמושה, כמעט ולא ידוע עליה דבר. לדברי האדמירליות היא תשמש לניסויים, וכ„אנית-מטרה“ תתיימית מהירה, לתרגול הצוללות הבריטיות האחרות. מכל זה, ומהערותיהם של מומחים בריטים, ניתן אולי ללמוד שיחידה זו, ומתקן-ההתנעה שלה, לא היו בבחינת הצלחה גמורה, ומכל פנים נראה שלא תבנינה צוללות מבצעיות בעלי מגוועי מעגל-סגור. אחותה של „אכספלורר“, ששמה „אכספאלבור“, עדיין לא הושלמה.

ד-370 איש, אך יעלה בשעת-ניסויים 80 קצינים ו-536 ב.ד.א.. השיבותה של אניה זו לגבי הצי הבריטי גדולה, ולכניסתה לשירות, ולתוצאות ניסוייה, חיכו באנגליה בקוצר-רוח.

### תקציב השנה הבאה

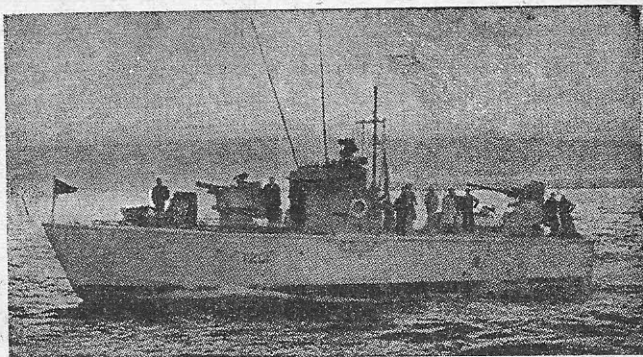
תקציבה של האדמירליות לשנת-הכספים 1956/57 יסתכם ב-351 מיליון ליש"ט, ומסתבר כי הצי הוא השירות היחיד השנה, שוכה להגדלת אמצעיו הכספיים.

ברשימת-האניות הבריטיות הנבנות, או העתידות להבנות, כמעט ורב הנסתר על הגלוי, כיון שמטעמי סודיות, לא נזכרות בה כל הצוללות מדגם „פורפויז“ אשר ידוע כי הן נמצאות בבניה, וכן אין היא מגלה מה עלה בגורלן של 8 פריגטות מטיפוס „לכל“, שנכללו בתקציב השנה שעברה. כן לא ידוע אם כבר הוחל בבנייתן של שתי אניות-„דיירינג“ מדגם משופר שתוכננו אשתקד.

כאשר לאניות החדשות אשר בניתן אושרה השנה — עומדים להזמין 5 פריגטות-גז: 3 מטיפוס „לכל“, אחת ג.מ.; ואחת להכונת-מטוסים. כן תבנינה עוד שתי אניות-„דיירינג“ משופרות נוספות, שתצוידנה בקליעים ים-אוויר. כל אלו כמובן נוסף ליחידות הקטנות, ולאניות החדשות — לרבות שלוש סירות — הנמצאות בשלבי-ההשלמה השונים.

### הצוללות החדשות

באבי ש"ז נכנסה סו"ס לשירות



אחת מטרופדות-המנוע הנבנות באנגליה בשביל בורמה. הסירה בתצלום פורקה מצנורותיה, וחומשה בתוחת 114 מ"מ בחוטום, כדי לשרת כתותחתית. קיבוצה — כ-50 טון, ומהירותה — 40 קשר.

ליחידות נצ. חרישות ויעילות, וקרי בולן עלה לכדי 2.360 טון בעומס מלא. חימושן: 2 תותחים 102 מ"מ, 6 תותחים 20 מ"מ נ.מ., שני "סקוי" דים, ופצצות עומק. בקיץ זה הותקן על אחת מהאניות, "באקינגהם", מש"טח לנחיתה הליקופטר על סיפון הירכתיים הרחב, דוגמת זה שניתן לפריגטות החדשות מדגם "סט. לו" רנט". שלוש מהפריגטות הקנדיות הללו הושאלו לאחרונה לנורבגיה.

## ברית-המועצות

### סיירות הרשות

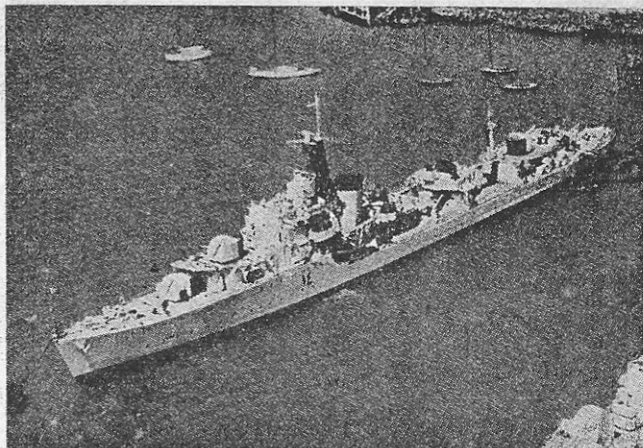
בסוף חודש מאי ש"ז עברו את מיצרי הדרדנלים שתי משחתות רוסיות (ויירות) (כנראה מדגם "סבר" דלוב" הידוע), אשר שמה נמסר כ"קוטוסוב", ע"ש המצביא המפורסם (1745—1813). האניות ערכו ביקור רשמי באלבניה ויוגוסלביה.

בחודש יוני הגיעה, מולדיוסטוק, לביקור בשנתי, הסיירת הרוסית "ד" מיטרי פוגארסקי", גם היא כנראה מטיפוס "סברלוב", שמותיהן של שתי הסיירות הנ"ל לא היו ידועים עד עתה, וכנראה שהן אניות חדשות שנתוספו לצי הסיירות הסובייטי החדיר.

## גרמניה המערבית

### מפקד הצי

במקומו של הקפיטן זנקר, נתמנה אדמירל-משנה פרידריך רוגה, כראש הצי המתחדש. אדמירל רוגה שירת כבר בצי הקיסרי הגרמני, ואחר-כך המשיך בצי הנאצי בתקופת-היטלר. הוא בעל נסיון ימי וקרבי נרחב, ושימש כמפקד עוצבות שולות-מוקד שים בים הבלטי בימי הצפוני, כ"מפקד שייטת אבטחת-החופים, וכ"ראש משרד-בניית-האניות של הצי הגרמני. בהם, את עיקר פרסומו קנה לו רוגה כמפקד המשלחת הצייתת-גרמנית באיטליה, ובמרחב הים-התיכון, החל ממרס 1943, ואתרי המלחמה כסופר והיסטוריון ימי אשר ספריו זכו להערכה רבה. לאחרונה ביקר רוגה בארה"ב, וגם השתתף כאורה בתמרוננו של הצי האמריקאי הששי.



המשחתת המצרית "אל קאהר" — אחת משתי היחידות שנקנו באנגליה — עוגנת בבסיס פורטסמות לפני צאתה בדרכה למצרים.

כ"ט, ע' 70). לא ידוע אם גם ה"סיירת "דייאדס", שנקנתה כתשובה לסיירת הרוסית "מייסור" (לפנים "ניגריה"), שולמה באמצעות הון אמריקאי.

## קנדה

### חודש הפריגטות הישנות

בניגוד גמור לאדמירליות הבחיטית, ההולכת-ומחסלת בהדרגה אך בשיטתיות, את כל צייה-הפריגטות האנגלית מתנובת מלחמת-העולם השנייה, עושה מנהלת הצי הקנדי מאמצים נמרצים, ומוצלחים מאוד, לחידוש אניותיה מסוג זה. לקנדה 24 פריגטות בנות 1.445 טון, שכולן נבנו בשנים 1942-44, והנן אחיותיהן לכל דבר לפריגטות של חיל-הים הישראלי.

כל הפריגטות הנ"ל מלבד שלוש המשמשות לתצפית מוג'האוויר כ"אוקינוס, עברו, ועוברות, שיפוץ יסודיים מאוד, ומעניינים. ניתן להן "סיפון רצוף" ע"י כיסוי הסיפון ה"אחורי הנמוך, וכך נוצרו תאי-מגורים חדשים, ובעיקר — שטחים נוספים להצבת מכשירי-גילוי נצ. אלקטרון ניים. מבנה-הגשר הוגדל במידה ניכרת, והנו סגור עתה מכל הצדדים בפני מוג'האוויר, ניתן להן תורן משולש כבד יותר, הנושא שפע אנרגיות-מכ"ם, ותארוכה הוגבהה. כתוצאה מכל זה הפכו האניות שוב

## שינויים בצי-ים-התיכון

סגן-אדמירל א. סי. סי. מירס, בעל צלבי-וקטוריה, נתמנה כקצין-הדגל הבריטי במזרח-התיכון, שמושבו ב"קפריסין. בידו נתונות הפעולות הצייות הקשורות בדיכוי פעולות המחתרת באותו הארץ.

אניות ה"דיירינג" — "דיקוי", "דיי" אמונד", "דאצ'ס" ו"דייאנה" — הח"יפו לאחרונה את ארבעת אחיותיהן, אשר שירתו עד עתה בים-התיכון. כן הגיעה לים-התיכון, פעם נוספת, סיירת-הניסויים "קאמברלנד". על סיפונה של אניה זו הורכבו צריחתי-תותחים 152 מ"מ אבטומטיים, 76 מ"מ נ.מ., המיועדים לשלושת הסיירות מדגם "בלייק" העומדות לפני השלמתן. מתפקידה של ה"קאמברלנד" יהיה לנטות את כלי-הנשק החדשים האלה, כן יבחנו בשעת-מסע מהתקניה-הפעלה-מרוחק ומכשירי-טלביזיה שהורכבו בחדר-ההודים, ו"על הגשר, סירות פלסטיות למיניהן, ריהוט חדש, ואביזרי-אניה שונים אחרים עשויים מסביבו-וכוכית וכדו".

## פאקיסטאן

### עזרת ארה"ב

מסתבר כי ארבעת המשחתות אשר נקנו לאחרונה בבריטניה, נרכשו מ"כספי ארצות-הברית. המדובר בשתי משחתות מדגם המערכות", ושתיים מדגם "סי". (ראה גם "מערכות-ים"

## תחית המות"ם

מסקירת בטאון, הליגה הימית" ה- צרמנית, ניתן ללמוד עובדה מעניינת, אשר כנראה לא זכתה לפרסום הראוי לה, לא בגרמניה, ולא בארצות-חוץ, והיא — כי לפחות אחדות מצוללותיו של הצי הנאצי הולכות ונשללות עתה מקבריהן כמעמקיהם, כנראה במטרה להכשירן שוב לשירות. כידוע רשאית גרמניה המערבית להחזיק במסגרת צייה 12 צוללות בנות ק"י בול של עד 350 טון.

לפי כתביהעת הגרמני נשלו עד עתה לפחות שתי צוללות, "או 2365" ו"או 2367", שהוטבעו ע"י צותן ב-מים רדודים בים הבלטי בעת כניעתה של גרמניה במאי 1945. הוצאות ה-המבצע — בסך 800 אלף מרק — שולמו ע"י מיניסטריון-ההגנה המ-ערב-גרמני. ולפחות אחת מהצוללות נמצאת עתה במספנת "הובלדט" בגמל קיל "כדי להחזירה למצב תקין". שתי היחידות הן בנות 256/232 טון ומהירותן קשר מתחת לפניהמים, הן חמושות בשני צינור-רוח-טורפדו 533 מ"מ, ומצוידות ב-שנורקל.

מספר ניכר של צוללות מדגם זה (דגם XXIII), ומדגמים גדולים יותר, הוטבעו בשעת הכניעה בקרבת החו-פים הגרמנים, כשהן בלתי-מושמשות. וכנראה לא מן-הנמנע כי ישלו אותן ברובן או בחלקן. כידוע משרתות גם בצי האיטלקי צוללות מתקופת מוסוליני, אשר לפחות אחת מהן הו-טבעה ונשלחה.

## לבנון

### גרעין ציי

לפי מקור גרמני מהות שלוש סירות-משמר את תחילתו של כוח-ימי לבנוני. הסירות נבנו בשנים 1954-55, והן בנות 28 טון כ"א. הן מותנעות ע"י מנועי-דיוזל של 530 כ"ס, ומהירותן 18.5 קשר. חי-מושן מצטרף מתותח אחד 20 מ"מ ג.מ, וכמה מקלעים.

## מצריים

### האניות החדשות.

לשתי המשחתות הבריטיות מדגם "וט" ניתנו השמות "אל פאהר" (ל-

שעבר "מינגס"), "אל פאהח" (ל-שעבר "וגית"). הן הגיעו לא-מכבר למצרים, אם-כי לפי הידיעות ב-עתונות — ללא תחמושת. אם אמנם תתאמנה ידועות אלו, עלולים המצ-רים להתקל בקשיים מסויימים בהפ-עלת שתי יחידות אלה, היות ותותחיהם בני 4.5 אינטש (114 מ"מ) לא היו עד עתה בשימוש בצי המצרי (ויחכן גם לא טורפדות 533 מ"מ?) והשגת תחמושת לקליבר בריטי מיוחד זה לא תהיה מהקלות.

בתשובה לשאלות מבין קוראי "מ-ערכות-ים" יש להסביר, כי רבת-המשחתת "מינגס" אמנם שייכת ל-דגם "Z", למרות ששמה מתחיל באות "מס", משום-מה ניתנו לרבות-המש-חתות של כמה סדרות-אניות שנבנו בבריטניה במלחמת-העולם השניה ש-מות יוצאי-דופן. רבת-המשחתת של דגם "U" היתה "גרוביל", של דגם "V" היתה "הארדי", ושל דגם "W" היתה "קמפנפלט" — והן לא היו שו-נות מאחיותיהן מלבד בפרטים אחי-דים.

ממקורות צרפתיים נודע כי שו-לות-המוקשים (ארבע מספרין?) שנמ-כרו למצרים ע"י פולניה, הן מהדגם הרוסי "43.ט", פרטים על דגם זה אין למצוא באף מקום, אך יתכן כי אחדים מקוראי בטאון חיל-הים יוכי-לו לשפוך אור על תעלומה זו. המערכת תשמח לקבל הערות בנידון.

## צ ר ת.

### האניות החדשות.

נושאת-המטוסים החדשה השניה ה-עומדת להבנות בצרפת, תיקרא על

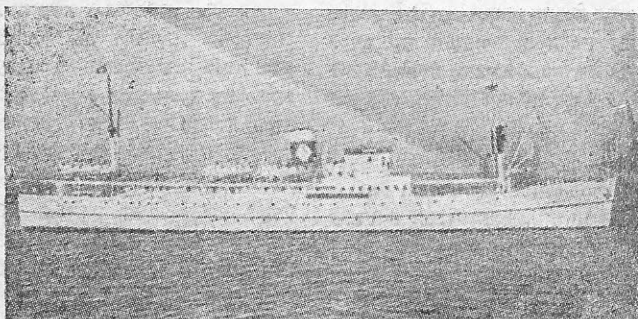
שם המרשל פרדיננד פוש (1929—1851), המצביא הצרפתי העליון ב-סוף מלחמת-העולם הראשונה. היא תהיה בת 23,600 טון בערך, והיינו קצת יותר גדולה מאחותה "קלימאנ-סו", המנציחה את זכרונו של ראש-הממשלה הצרפתי בשנים 20—1917. בינתיים הושקה במספנת-הצי ב-גמל ברסט הסיירת הנ.מ. "קולבאר", בת 8,500 טון, אם כי בחיצוניותה היא דומה במקצת לסיירת "דה-גראס", שהושלמה לאחר הרפתקאות רבות לפני שנתיים, (ולאחר שהושקה כבר בשנת 1938) הרי למעשה היא אניה חדשה ביותר מבחינת המבנה הפנימי. מהירותה תהיה 32 קשר, וחיימשה יכלול 16 תותחים ג.מ. 127 מ"מ — אשר יוחלפו, לפי ה-תכנון, בקליעים מודרניים בשלב-מאוחר יותר. כן תישא 24 תחים 57 מ"מ, והליקופטר אחד, ו-תוגן גם ע"י שריון נרחב. כנראה תיכנס לשירות בשנת 1958.

כן עוברת עתה את ניסוייה הצו-ללת, "נארבל", בת 1,200/1,800 טון, ומהירות 18 קשר מתחת לפני המים, שהיא היחידה הראשונה בת-סוגה שתוכננה בצרפת לאחר ה-מלחמה. תריסר צוללות נוספות נמ-צאות בבניה.

## קולומביה.

### נידול הצי.

נודע כי בחודש יוני הושקה במס-פנת "גיטה" השבדית שבנוטבורג, המשחתת הקולומביית הכבדה, "13" דה (סוף בעמוד 81)



פאר ה"צי" הסעודי: אניית-הטיל המלפיתית "מנטור", בת 3,740 טון (גרסם). היתה בעבר אניית-סיור בריטית, ומהירותה 13.5 קשר.



**ישראל**

**חברת "צים" בשנת 1955**

הדו"ח המודפס של "צים", חברת השיט הלאומית, באשר לפעולותיה בשנת 1955, הומצא למערכת "מער" כותיים, והוא מהווה חומר קריאה מאלף ומשביע רצון.

לפי דו"ח זה הובילו אניות החברה בשנת 1955 60% מכלל הנוסעים שהגיעו ארצה, או יצאו בדרך הים, כולל 32 אלף עולים. כמות הסחורה שהובלה הסתכמה ב־682 אלף טון ב־קירוב. אניות החברה הובילו 22% מיבואה של ישראל במטען יבש ו־18% מיצואה. כן הובילו אניותיה כ־25% מיצוא ההדרים הארצי בעונה 1955/56. שווי רכושיה של "צים" בא־גיוט נאמד ב־39 מיליון ל"י, או 22 מיליון דולר, ופעולות החברה הביאו למדי חסכון במטבע זר בסיכום של 5 מיליון דולר (לעומת 3 מיליון בשנת 1954).

במסגרת חידוש ציר האניות של הה־ברה נמכרו בשנים 1955/56 שש אניות־משא ("דרומית", "ה. סולד", "כנרת", "מ. דינגנוף", "אילת" ו־"עצמאות") ונוספו שש אניות־משא ("אשקלון" — שנרכשה בשותפות עם חברה־בת, "עתלית", "גלילה", "קר־מה", "שומרון", ו־"יהודה"), שתי אניות מעורבות לנוסעים ומשא ("יש־ראל" ו־"ציון"), ומיכלית אחת ("חיר־פה"). בחודשים הקרובים תתקבלנה מגרמניה שתי אניות־נוסעים, "חיר־אודור הרצל" — שהושקה בראשית אוקטובר, לפי התכנית, ואניה־אחות, ששמה טרם נקבע.

תכניות הפיתוח של "צים" לעתיד

**בריטניה הגדולה**

**אנית־פאר חדשה**

באביב ש"ז נכנסה לשירות אנית־הנוסעים החדשה של חברת "קנדיאן פאסיפיק" — "אמפרס אוף בריטן". אניה זו מנציחה את שמה של אנית־פאר בת 42,000 טון, אשר טובעה ע"י צוללת גרמנית באוקטובר 1940. האניה החדשה, שהיא מהיפות בציר־הטווח הבריטי, הנה בת 26,000 טון, ומהירות ממוצעת של 20 קשר, ותפוז ליג בין ליברפול לקביבק ומאטריאל. בהתחשב בעובדה כי חלק ניכר מקורה הפלגה של האניה עובר בנהר סט. לורנס, חוזק גופה במיוחד נגד לחץ של גושי־קרח, וגם מבניה העל־יונים נמוכים מאוד, כדי לאפשר מעבר מתחת לגשרים. כל ספיוני־הטיול המרווחים סגורים כלפי חוץ כדי להגן על הנוסעים בפני מזג־אוויר קר. היא

הקרוב כוללות אניות נוספות. אשר מהן אושרו לבניה: 2 אניות־משא בנות 14,500 טון (משקל מת) כ"א; שלוש אניות־משא קטנות; מיכלית בת 18,500 טון; שתי אניות־קירור בנות 500 טון (מ. מ.); כ"א; ומיכלית קטנה להובלת גז.

**הזמנת אניות**

לפי מקורות אנגליים הזמינה חברת "צים" לאחרונה שלוש אניות־משא במספנת "יוסף ל. מאיר" הגרמנית, בעיר פאפנבורג, על נהר אמס. האניות תהיינה בנות 2,400 טון (משקל מת), אורכן יהיה כ־80 מטר, ומנועי־דיזל בני 1,800 כ"ס יקנו להן מהירות של 13 קשר.

**איטליה**

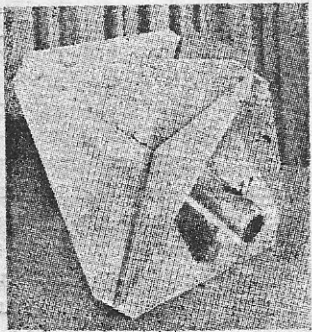
**חברת ספנות איטלקית מצרית**

חברת ספנות בשם "לוידי איטלקי ערבי" הוקמה לא־מכבר, ומקום מושבה יהיה נמל פלרמו שבסיציליה. בחברה משתתפים גורמים כספיים איטלקיים ומצריים, ומטרת החברה תהיה לקיים קשרי־חבורה ימיים בין נמלים איטלקיים (סיציליה), ביירות, אל־כסטרין, תוניס, וקואזאבלגה.

**מבדוק חדש**

בנמל נאפולי נחנך לפני כמה חודשים אחד המבדוקים־היבשים הגדולים ביותר באירופה. הוא שייך לממשלה האיטלקית.

מידותיו: אורך כולל — 349 מטר; אורך הקרקעית — 321 מטר; רוחב בכניסה — 40 מטר; עומק — 13 מטר.



**להצלת חיים בים:**

"הפלקטור" מחפץ חדש, לשימוש בסירות הצלה. הפלקטור "מחזיר" את קרני־החיים של אניות ומטוסים מחפשים, ויקל על גלוי סירותיהן של אניות טרופות.



מבחינת מספר אניותיה אשר ביי קרו בנמל, עמדה איטליה במקום הראשון (418) אחריה אנגליה, יון, גרמניה, וארה"ב. ברם, מבחינת קיבול אניותיהן המבוקרות באלכסנדריה תפ"ש ארה"ב את המקום הראשון (870 אלף טון), ואחריה באו אנגליה, ואיטליה. מצרים עצמה עמדה במקום השביעי באשר למספר האניות המבוקרות (135), ובמקום הששי ביחס לקיבול (305 אלף טון).

### תעלת פואן בשנה החולפת

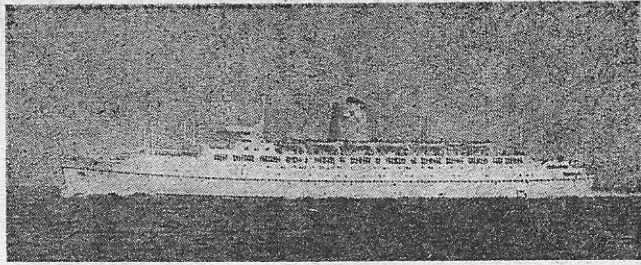
לפי הדו"ח הרשמי של "חברת תעלת סואץ" עברו בתעלה בשנת 1955 לא פחות מאשר 14.666 אניות בעלות קיבול של יותר מ-300 טון כ"א; עליה של כ-11% לעומת שנת 1954. קיבולן הכולל של אניות אלה עלה לכדי כמעט 116 מיליון טון — עליה של כ-13 אחוז.

כמות המטענים שעברו דרך התעלה עלתה לכדי 108 מיליון טון בקירוב ומוזה 46% מטען יבש, והיתר — שמן גלמי. מבין האניות שעברו את התעלה הגיעו את דגלה של אנגליה — 28 אחוז. עשר האומות העיקריות המשתמשות בתעלה היו — לפי חלקן בתנועה: אנגליה, נורבגיה, ליבריה, צרפת, איטליה, פנמה, הולנד, שבדיה, ארה"ב, ודניה.

### נורבגיה

#### אנית הנוסעים חדשה

באמצע חודש מאי ש"ז נמטרה ל"ק נורבגיה—אמריקה" אנית הנוסעים החדשה, בת 18.500 טון, "ברגנספיורד", שנבנתה באנגליה ע"י מספנת "סבון".



אנית הפאר האנגלית החדשה "אמפרס אוף בריטן". (פרטים בע' 78). באביב ש"ז הושקה גם אחותה — "אמפרס אוף אינגלנד".

המפורסמים שהם כיום אילי הספנות העולמית. שני האחרים הם ג'יסו, אריסטוטלס אונאסיס, בן 49, השולט על צי בעל קיבול של 1.5 מיליון טון, וחתנם של שני אלה, סטברוס ליבאנוס, בן 63, אשר ציו הוא בן 1.2 מיליון טון, בלבד.

### מצרים

#### שינוי שם

שמה של אנית הנוסעים המצרית "אל מליק פואד", השייכת לחברת הספנות "הבדיבית", הוסב ל"ג'נרל תיתי", כנראה מסיבות "פוליטיות". תרשים של אניה זו בת 3.700 טון ומהירות 18 קשר, שנבנתה בשנת 1947, הופיע בחוברת כ"ה של "מערכותיים", ע' 37.

#### נמל אלכסנדריה כמספרים

בשנת 1955 ביקרו בנמל אלכסנדריה 2.471 אניות, בעלות קיבול כולל של 5.9 מיליון טון. תנועת הסחורות בנמל הסתכמה בסך 3.7 מיליון טון, יצוא ויבוא — עליה של 20% לעומת השנה הקודמת.

יצוידת במאזנים וביוסות אוויר לנו-היות נוסעיה — 150 במחלקה ראשונית, 900 במחלקת תיירים. ממדיה הם: 213x29x10 מטר בקירוב.

### לבנון

#### רכישת אניה

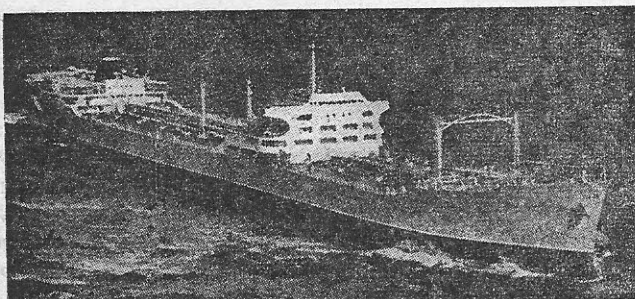
אנית המשא האנגלית "קיל פירת", בת 2.830 טון (משקל מת, 1.875 טון גרוס), שנבנתה בשנת 1917, נקנתה ע"י מוחמד סאראג'י, תושב בירות, שמה החדש יהיה "פאטימה".

### ליבריה

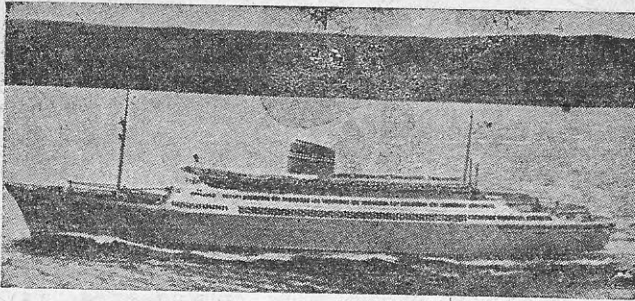
#### מיכלית-ענק

בקיץ ש"ז נכנסה לשירות המיכלית "ספירוס ניארכוס", אשר בהתחשב בקיבולה של 47.750 טון, משקל מת, היא לעת-עתה, האניה הגדולה בת-סוגה בעולם. היא שייכת לחברת ה"מיכליות" "נפטון", הרשומה במונרו-ביה, והנה אחת החברות של "קבר-צת-ניארכוס" הידועה.

לאניה החדשה מהירות של 17 קשר, אורכה כ-252 מטר, ורוחבה כ-33 מטר. היא נבנתה באנגליה ע"י חברת "ויקס-ארמסטרונג", אשר תשלם ל"קראת סוף השנה אנית-אחות שניה, "ספירוס ניארכוס" מפליגה בין המפרץ הפרסי לאירופה המערבית, וכבר בנוסיעת-הבתולין השיגה שיא בפרק-קת מטענה, משהצליחה לפרק יותר מ-41.000 טון שמן גלמי בנמל רוטרדם תוך פחות מ-18 שעות — ממוצע של 2.332 טון שמן לשעה. קבוצת "חברות-ניארכוס" לספנות שייכת למיליונר היווני סטברוס ניארכוס, בן 47, אשר ציו, הרשום בארצות-שונות, כולל אניות בעלות קיבול של כמעט 2 מיליון טון (משקל מת). הוא אחד מבין שלושת "היונים"



מיכלית-הענק החדשה "ספירוס ניארכוס". לאי-מכבר הושקה גם אחותה — "אבגניה ניארכוס".



אנית הנוסעים הנורבגית החדשה „ברגנספיורד“.

בשנת 1939, והולכת ומתישנת. האניה החדשה תדמה ל„יונייטד סטייטס“ בת 53.000 טון, ומהירות 36 קשר, אולם לא ידוע אם נתן לה התנעה אטומית.

במספנת „אנסאלדו“ האיטלקית אשר בגנואה, הושקה לא-מכבר אנית-הנוסעים החדשה „גריפסהולם“, בת 23.500 טון. האניה שייכת ל„קו שבדיה-אמריקה“, ותשרת יחד עם „קו גפהולם“, בת 22.000 טון, שהושקה בשנת 1953, בקו גוטנבורג-ניו-יורק.

במספנות הממשלתיות של נמל ספליט היוגוסלבי ובנות שש אניות סוחר, בנות 12.800 טון כ„א“, אשר תושלמה בשנת 1958. שתים מהאניות ובנות ע"ה שבדי, שתים ע"ה נורבגי, ושתים בשביל גורמים שביצריים, ממשלת יוגוסלביה עושה מאמצים ניכרים כדי לפתח תעשיית בנית אניות ליצוא — וכנראה בהצלחה.

אנית-המשא ה„אטומית“ הראשונה שתבנה ע"י „המנהלה הימית“ של ארה"ב תושק כנראה בשנת 1959. תהיה זו אניה נסיונית, שתעלה כ-40 מיליון דולר. לא הוחלט עדיין אם האניה תותנע ע"י ריאקטור אטומי „מיושן“ מדגם זה שהוכנס בצוללת „נאוטילוס“, או תצויד במתקן התנעה שיפותח במיוחד לצרכי ציהיחור.

בכתבי-העת הרוסי „סובייטסקי פלוט“ התפרסמה הידיעה כי עומדת בבנייה שוברת-קרח גדולה שתותנע ע"י מנוע אטומי. גודלה המוערך של אניה זו יהיה כ-16.000 טון, ותהיה זו האניה הרוסית הראשונה שתותנע בכוח האטום.

(פ.ב.)

הנוכחית, כבר בשנת 1959, ותשרת בקו לה אבר—סאותהמפטון—ניו-יורק. היא תעלה כ-27 מיליון ליש"ט, אשר מהם 7,5 מיליון יומצאו ע"י הממשלה הצרפתית. היא תוביל כ-2.000 נוסעים, מיעוטם במחלקה ראשונה, ומרביתם במחלקת-תיירים. האניה תבנה ע"י המספנה היחידה ביצרפת אשר ביכולתה לבנות כלי-שיט בעלי ממדים כשלה — 10x33x300 מטר — והיינו מספנת „דלאטלונטיק“ אשר בסט-נאור, שבנדה גם את „נורמנדי“ המפורסמת. „פראנס“ יהיו 4 מדחפים, ומנועיה יפקו כ-150 אלף כ"ס. היא תהיה בת שתי ארובות, ותורן אחד, ותדמה בהיצונית קצת ל„יונייטד סטייטס“ האמריקאית.

#### זוטות מצוי-הפזרה

בעל-האניות היוני הידוע מר אריס טוטלס ס. אונאסיס, חתם לא-מכבר על חוזה-בניה, שלפיו תבנה בשבילו בארה"ב אנית-הסוחר הגדולה ביותר שנבנתה אי-פעם. הכונה למיכלית בת 100.500 טון, משקל מת, אשר תבנה במספנת חברת „בית-לחם“ אשר בספארוס-פוינט.

לפי ידיעות שנחפרסמו בעתונות המקצועית הבריטית מתכננת חברת-הספנות היפנית „אוזאקה שוון קאי-שה“ בנית אנית-נוסעים בת 25.000 טון, ומהירות 25 קשר, אשר תופעל ע"י מנועים אטומיים.

בארה"ב נודע כי חברת „יונייטד סטייטס ליין“ עומדת לבקש בקרוב מהממשלה האמריקאית מלווה בסך 60 מיליון דולר לצורך בנית אנית-נוסעים גדולה שתבוא במקום האניה „אמריקה“, בת 26.000 טון, שהושקה

האנטר“ על נהר טיין. האניה דומה מאד ל„אוסלופיורד“, של אותה חברה (שביקרה כמה פעמים בישראל), ותפ"ל יג בקו אוסלו-ניו-יורק.

מהירותה של „ברגנספיורד“ היא 20 קשר, וממדיה: 24x9x193 מטר בקירוב. היא בעלת מתקני ויסות-אוויר מסועפים, ומצוידת במאזנים. כל מב-ניה העליונים עשויים אלומיניום, ובגלל החסכון במשקל שהושג ע"י כך ניתן היה להגדיל את מספר תאיה, והיא כשירה להובלת 100 נוסעים במחלקה הראשונה, ו-775 במחלקת-התיירים. קישוטה הפנימי, בשתי המחלקות גם יחד, הוא מפואר, ובשעה שתשמש כ„אנית-טיולים“, תאוחדנה שתי המחלקות לאחת.

אנב, יש להזכיר כי האניה „ירושלים“, של חברת „צים“, החלה גם היא את חייה, בשנת 1913, כ„ברגנספיורד“ של אותה חברת-הספנות הנורבגית, ונמכרה רק בשנת 1948.

## סוריה

### הקמת צי-פזרה

לפי מקורות צרפתיים מהימנים, התליטה הממשלה הסורית לרכוש, או לבנות, 10 אניות-משא בקיבול כולל של עד 40.000 טון, ומסר כי כמה מספנות בארצות אירופיות שונות כבר המציאו לסוריה הצעות מעשיות בנידון.

משלחת סורית עומדת לבקר בכמה מנמלי-אירופה החשובים כדי לרכוש נסיון בהפעלת מתקני-פריקה וטעינה חרישים.

## צרפת

### אנית-ענק חדשה

לאחר כמה שנים של דיונים הוחלט סו"ס בצרפת על בנית אנית-נוסעים ענקית אשר תבוא במקום ה„איל דה פראנס“ (44.000 טון) וה„ליברטה“ (51.000 טון, לפני „אירופה הגרמנית“). ההולכות-ומתישנות. לאחר ש-קולים רבים הוחלט לבנות אניה אחת בת 55.000 טון, אשר שמה יהיה „פראנס“, ומהירותה 30 קשר או יותר, ולא לבנות שתי אניות קטנות יותר.

האניה החדשה, אשר תופעל ע"י ה„קומפני בינרל טרנס-אטלנטיק“ ש-מושבה בפריז, תושלם, לפי התכנית



עשה לחיסול חיליהם. "דבר" הוא אחד העתונים הנפוצים ביותר בארץ, וקוראים אותו עשרות אלפי איש, ולא יתכן שהם יקבלו את השקפותיו של אותו מאמר, מבלי שתוסבר להם גם גישתו של הצד השני.

יתכן וטוב אם חיליהם שלנו מתנהל לפי דוגמתו של הצי הבריטי, אשר תמיד היה ידוע בשם "השירות השותק" — אך ישנו גבול לשתיקה, או כפי שאמרו הכמינו "שתיקה משו" לה להודאת". נדמה לי כי מלבד המשימה להגן על חופי-הארץ, אחד מתפקידיו החשובים ביותר של חיל-הים שלנו הוא להסביר לציבור הרחב את חשיבות הים, והכות הימי, לגבי קיומנו המדיני, הבטחוני, והכלכלי. אני, עכ"פ, לא גיליתי כל תגובה לאותו המאמר, וחושבני שלא היתה, ויש להצטער עד מאוד על עובדה זו.

בכבוד רב,

ירושלים. "עכברוש יבשתי"

השובת המערכת:

"דע את אשר תשיב לאפיקורוס" אמנם היא מימרה אשר לא כל אחד — כולל גופים ציבוריים — יודע לנהוג לפיה. אותו מאמר אשר העלה את חמתו של "עכברוש יבשתי" מן פרסם באספקלריה" בחוברת הנוכחית ותגובה לו, תתפרסם, לפחות בטורי "מערכות-ים". מלבד זאת — אנו מסכימים בכל לבנו להערותיו של בעל המכתב הנ"ל.

החוברת — שלושה מלחים רצים — העמד על הראש. עכ"פ נשתדל להיטיב דרכנו להבא.

עורך נכבד!

אמנם איני איש חיל-הים, וגם אין לי כל קשר ישיר לספנות שלנו, אולם לי, כמו להרבה ישראלים אחרים, ישנה הערכה מסוימת לחשיבות הים לגבי חיי המדינה. משום כך קראתי בענין את המאמר "מבעיות האיסטרטגיה הימית שלנו" שהופיע ב"דבר" לפני זמן לא רב. משגמרתי לקרוא אותו מאמר, הסתבר כי שמו לא היה הולם כלל, ומוטב היה להכתירו בשם "אין לנו כל צורך באיסטרטגיה ימית משלנו, מפני שאין לנו צורך בחיליהם".

בטוח אני כי בעל המאמר הנ"ל טעה בשיקוליו, ובמסקנותיו, במידה רבה, אולם לא על כך אני מתלונן, כי הרי כל אחד הרשות בידו להביע את דעותיו. אולם מתפלא אני עד מאוד כי חיליהם שלנו לא מצא לנחוץ להסביר את עמדת-ישלו ביחס לבעיות אשר אותו המאמר דן בהן, ובעיקר ביחס למסקנותיו, שהן קוראות למ-

עורך יקר!

הרשני נא להעיר על שתי שגיאות מצערות שנפלו ב"חדשות המוזיאון" שהתפרסמו בחוברת כ"ט של "מערכות-ים", ע' 61.

(א) בסעיף "השאלות": אוסף הע"ת יקרות נתקבל לא מ"מוזיאון תל-אביב", אלא מ"מוזיאון הארץ" (מ) עזבונו של ד"ר ולטר מוזס ז"ל, אשר בתל-אביב.

(ב) התמונה המופיעה בתחתית הד"עמוד היא לא של "קרב ימי בין האנגלים להולנדים", אלא תחריט של "קרב אברוקיר" שהתנהל בראשון לאבגוסט 1798, בין הצי האנגלי בפי"קורו של גלסון, לבין הצרפתים, ואשר הסתיים במפלתם של האחרונים.

בכבוד רב,

ר/סרד אריה בן-אלי חיפה. מנהל המוזיאון הימי.

השובת המערכת:

אנו מבינים התנצלות כנה בפני ד"ר טרן בן-אלי על השיבוטים המצערים, אשר לדאבונו לא היו התקרות היחידה שאירעה בשעת הדפסת החוברת האחרונה. גם הקישוט בע' 27 של

צירי-העולם — (סוף מע' 77)

ש ב ד י ה

השקת משחתות

בתורש מאי ש"ז הושקו "אוסטר" גוטלנד" ו"סודרמלנד" — שתיים מתוך ארבעת משחתות שבדיות חדשות, בנות 1.880 טון, ומהירות 35 קשר. הן חמושות בארבעה תותחים 120 מ"מ, וכלים נ.מ. קלים, וכן ב"6 ציגורות-טורפדו 533 מ"מ. בניגון של שתי האניות התלה רק לפני כשנה. הן נבנו ע"י מספנת "גיטה" ומספנת "אריקסברג", שתיהן בגוטנ" (S.B.) בורג.

שתי האניות האלו תמכרנה כנראה המשחתות "אנטיאוקיה" ו"קאלדאס", בנות 1.300 טון, אשר נרכשו בשנת 1934 מפורטוגל. כן הושלמו במספנות "לירסן" ה-גרמנית הידועה, שתי סירות-משמר בנות 150 טון בשביל קולומביה, וכי בר יצאו בדרכן לחציית האוקיינוס. הן חמושות בתותחים נ.מ. קלים, וכלים נ.צ., ומהירותן כ"25 קשר. בזכור בנתה מספנת "לירסן" בשעתה גם טרפדות-מנוע בשביל שבדיה.

יוניו, ויתכן כי אחותה, "20" הד"יוליו" הושקה עוד קודם לכן. פר"טים אודות שתי היחידות אלה עוד לא ידועים, מלבד העובדה שהן דו-מות מאוד למשחתות השבדיות מד"גט "האלאנד" בנות 2.600 טון בקיר-רוב, שהן מהתדושות והאדירות בד"עולם. במיוחד ראויה לציון העובדה כי שתי המשחתות שהוזמנו ע"י קולומביה הגיעו לשלבי-השקה תוך שנה בלבד מזמן הנחת השדרית, וכי שבדיה מוענינת כנראה בבניית אניות-מלחמה לצרכי יצוא. עם השלמת



TELEVISION SETS feature new RAYTHEON... MARINE RADIO TELEPHONE—A  
Control for all-channel VHF...  
g. Raytheon TV...  
Designed for Tomorrow... it!...  
... 10 to 100 watts

ALBION, R. G.: Maritime and Naval History—An Annotated Bibliography; Marine Historical Association, Mystic, Ct., U.S.A., 1955, 93 p., 2 U.S. Dollars.

רישמה ביבליוגרפית ציית, בעלת ערך רב לחובבי ההיסטוריה הימית, אם כי אינה כוללת אלא ספרים אנגליים ואמריקאים בלבד, ואינה מתייחסת לספרות הימית הצרפתית והגרמנית.

AURY, Dr. G.: Operation Survie; Ed. France-Empire, Paris, 1956, 750 Frs..

כיצד להנצל כשגורפת אניה בלביים? ספר מענין עד מאד, של רופא ימי צרפתי, הפותח בתיאור תקריות ימיות מפורסמות — בהן אבדו אנשים למאות בגלל אייכולתם להסתגל לתנאי הקיום בים הפתוח — ועובר אח"כ לתיאור נסיונותיו של הדר. בומבאר המפורסם, ושלו עצמו, באשר לפיתוח שיטות ודרכים אשר תאפשרנה ליורדיים, אשר אניותיהן אבדו, להחזיק מעמד עד למועד הצלתם.

BEHRENS, C. B. A.: Merchant Shipping and the Demands of War—History of the Second World War Series; H.M.S.O., London, 1955, 494 p., ill., 35 s..

תולדות צי הסוחר הבריטי, בעיותיו והישיגיו, בתקופת מלחמת העולם השנייה. אחד ממרכיבי הרבים, הכולים יחסית, של סדרת ההיסטוריה המלחמתית הבריטית הרשמית. חשוב לשוחרי הצי המסחרי וצי המלחמה גם יחד.

BEKKER, C. D.: K-Men; Kimber, London, 1955, 202 p., ill., 16 s..

תיאור מעלליהם של אנשי הצפרוע וזולת-הננס הגרמניות במלחמת העולם האחרונה.

Busch, F. O.: The Drama of the Scharnhorst; Hale, London, 1956, 186 p., ill., 15 s..

תרגום אנגלי של ספר גרמני נוסף המתאר את פרשת סופה הדרמטי של סירת-המטרה הנאצית, "שארנהורסט", בחשכת הלילה הקוטבי בדצמבר 1943, ע"י כוחותיו של אדמירל-הצי לורד פרייור.

GREEN, W. & POLLINGER, G.: The Observer's Book of Aircraft—1956; Warne, London, 1956, 288 p., 303 ill., index, 5 s..

ספרון נחמד ומועיל זה, המכיל פרטים, תצלומים, ותרשימים, של כמעט כל כלי-הטיס הצבאיים והציים (וגם רבים מן האזרחיים) הנמצאים כיום בשירות ברחבי העולם, הגו, למעשה, העתק בזעיר-אופן של השנתון המפורסם "גיינס — מטוסים", אך הוא זול יותר עד-אין-שיעור, וגם שמיש יותר. מחירו בארץ: שחות מל"י אחת! בהתחשב בחשיבותם של המטוסים במסגרת המלחמה הימית, יש להמליץ בכל פה על רכישת ספרון זה — ע"י חובבים ואנשי-מקצוע כאחד.

MACLEAN, A.: H.M.S. Ulysses; Collins, London, 1955, 320 p., 12 s. 6d..

סיפור ימי מרתק, של מחבר צעיר — איש הצי הבריטי בעבר — המשתדל ללכת בעקבותיהם של פורסטר ומונסאראט. ברם, יש לציין כי הספר זכה להערכות מסויגות בעתונות המקצועית הבריטית והאמריקאית בגלל ביקורתו החריפה על צמרת הצי המלכותי ופעולותיה בזמן מלחמת-העולם האחרונה. כן הואשם המחבר ב"חוסר חוש-הומור", והגזמה בתיאור תנאי-החיים הקשים-מנשוא על הסירת הבריטית "יוליסס", אשר גורלה מההוא את נושא הספר.

MERCHANT SHIPS: World Built—1956; Adlard Coles, Southampton, 1956, richly illustrated, index, 30 s..

מהדורה רביעית של ספר אשר הפך במרוצת הזמן להיות שנתון המתאר ביסודיות, ובעזרת שפע תמונות ותרשימים, את כל אניות-הסוחר בנות 1,000 טון ומעלה, אשר נבנו בעולם בשנה החולפת — במקרה זה שנת 1955. ההקדמה היא של א. סי. הארדי, המומחה הימי שאין צורך להציגו בפני הקורא.

MORISON, S. E.: The Atlantic Battle Won—History of U.S. Naval Operations in World War II, Vol. X; Little Brown, Boston, 1956, 431 p., maps, ill., index, 6 U.S. Dollars.

הכרך העשירי בסדרה הרשמית המפורסמת המתארת את מבצעי צי ארצות הברית במלחמת העולם השנייה. כרך זה, כמוהו כקודמיו, הוא ספר-למפת, הן מבחינת הדורו החיצוני, מפותיו, תרשימיו, ותצלומיו, והן מבחינת יסודיותו, אשר לה אחראי העורך, סגן-אדמירל פרופסור סמואל אליוט מוריסון, מגדולי ההיסטוריונים האמריקאים. כרך זה כולל בעיקרו את המבצעים הציים באטלנטיק מחודש מאי 1943 עד מאי 1945, והפרטים הכלולים בו על פעולות סוגי-הצוללות הגרמניים השונים והישגיהם, וכן על השיטות והאמצעים להדברתם, הופכים אותו ל„קריאת-חובה“ לכל קצין ימי אשר עלול אף-פעם להתקל בכלי-שיט תתי-ימיים עוינים במשך שירותו-הוא.

PEREIRA, H. B.: Aircraft Badges and Markings; Coles, Southampton, 1955, 48 p., 5 s..

סמליהם, וסימניהם-היכר והזהייו של מטוסים. ספרון אנגלי זול ושימושי; חשוב לימאי, ורצוי לחובב.

PLAYFAIR, I. S. O. & OTHERS: The Mediterranean and Middle East, Vol. II—History of the Second World War Series; H.M.S.O., London, 1956, 392 p., maps, ill., index, 35 s..

הכרך השני מתוך ששה, המתאר את המלחמה ביס-התיכון ובמזרח-התיכון במסגרת ההיסטוריה הבריטית הרשמית של מלחמת-העולם השנייה. גם כרך זה, הכולל את שנת 1941, מתאר את מבצעי שלוש הזרועות הלוחמות במשולב, והפרקים הציים שבו נכתבו ע"י הקפיטן פ. סי. פלין, מהצי הבריטי. מלא וגדוש מפות טובות מאוד, תרשימים, ותמונות, ובהתחשב בתוכנו העשיר — ספר זול, כמו כל הספרים המתפרסמים ע"י בית-ההוצאה הבריטי הרשמי. ספר זה מתאר, בין השאר, את הגנת מלטה, מערכת מאטאפן, המבצעים ביון, ופרשות עירק וסוריה.

PRIEN, G.: I Sank the Royal Oak; Grays Inn Press, London, 1954, 197 p., ill., 15 s..

תרגום אנגלי של האבטריביוגרפיה אשר נכתבה בשנת 1940 ע"י מפקד „או 47“, קורבטן-קפיטן ג'ונס פריין, מתשובי מפקדי-הצוללות הגרמניים, אשר הצליח לטרפד את אנית-המערכה הבריטית „רויאל אוק“ בבסיס סקפה-פלו בשנת 1939, לפני שמצא את מותו בגלי האוקיינוס האטלנטי.

PUGH, M.: Commander Crabb's Story; Scribners, N.Y., 1956, 208 p., ill., 3.50 U.S. Dollars.

פרשת קורותיו וחיייו של הקומנדר לייאונל קראב, כ„איש-צפרדע“ בריטי, אשר ביצע משימות רבות ומסוכנות בתקופת המלחמה האחרונה. לקראב כבר היתה „היסטוריה“ ארוכה ומגוונת ביותר, עוד לפני שנעלם במסיבות מסתוריות בנמל פורטסמות, באפריל ש"ז, בשעת ביקור אניות הצי הרוסי שם.

ROBERTSON, T.: Walker, R. N.; Evans, London, 1956, 288 p., ill., 16 s..

קפיטן פרדריק ג'ון ווקר לא זכה להעלאה בדרגה בצי הבריטי הטרנס-מלחמתי בגלל „חוסר כושר-מנהיגות“ (דוגמת האדמירל ריקובר האמריקאי אחריו) ודעות שלא נתקבלו על דעת מפקדיו. ברם, משמת ווקר בגיל 48 בשנת 1944, כתוצאה משבץ שבא עליו בגלל עומס-עבודתו, הוא נחשב לאחד הקצינים המפורסמים ביותר בצי המלכותי. „קבוצת ווקר“ של יחידות-נצ. קלות שפעלה ב„מבואות המערביים“ של בריטניה, הפכה לשם-דבר, והצליחה להטביע יותר מ-20 צוללות גרמניות, מהן 6, כולל צות שלם שנשבה, במשך מסע של עשרים יום. הספר הנ"ל הוא ביוגרפיה של ימאי נועז ומוצלח זה, ומשמש גם כתיאור מרתק של המאבק באחת הגזרות החיוניות ביותר ב„מערכה האטלנטית“.

YOUNG, R. T.: The House that Jack Built—H.M.S. Excellent; Gale and Polden, Aldershot, 1956, 196 p., ill., 15 s..

א.ה.מ. „אכסלוט“ היא „אניה יבשתית“ — דהיינו בית-הספר המפורסם לתותחנות של הצי הבריטי, אשר מושבו ב„וייל איילנד“ בנמל פורטסמות. הספר מתאר את פרשת התפתחותו והישיגיו של בסיס-אימונים זה, סמליהם, וסימניהם-היכר והזהייו של מטוסים. ספרון אנגלי זול ושימושי חשוב לימאי, ורצוי לחובב.



אחד הפרקים המרתקים מימי המאבק לעליה מעלה פרשת ”טיבועה של סינדבאד II“, הערכה ביני ס/אלוף ג.ר. את מהות ”הקשר הציני“ מעלה בפנינו סרן ב. סנדלר. במדור ”ציני היס-התיכון“ הגיע הפעם תורו של הצי הששי האמריקאי. כן הוקצב מקום לתיאור ההתנגשות הידועה בין שתי אגיות הגנוסעים הגדולות, ”אנדריאה דוריה“ ו”שטוקהולם“, א- שר מסיבותיה המדויקות עדיין לו- טות בערפל — לפחות כה סמיך כאותו הערפל הסמיך אשר גרם להתנגשות עצמה.

מדוריו הקבועים של בטאון-החיל מופיעים גם הפעם, פרט לחדשות-גדנ”עיים, אשר העדרם הפך כבר לשגרת, וזאת למרות כל מאמצי המערכת. אולם — יתכן ואין הדבר אלא סימן מבורך לכך שאנשי הגדנ”ע כה עסוקים בתפקידיהם עד כי אין ביכולתם להתפנות אפילו לכתובת השורות המועטות הנחשבות מהם. בתחילת השנה החדשה שלוחה ברכת המערכת לכל אנשיהחיל באשר הם, שם, לכל התורמים לחוברות מפרי-עטם, ולציבור שוחריהם כולם, כי חילים כאורחים. ולבסוף — מצטרף בטאון חיליים לאלה הרבים אשר הגישו את איחוליהם הכנים למפקד-החיל, האלוף שמואל טנקוס, לרגל עליתו בדרגה.

צירוף תרשימים — וכן את צלליו-זיהם של המטוסים הרוסיים (הכשי-רים להפעלה גם נגד אנויות!) שנרכ-שו ע”י הרוזן המצרי, נוסף להסב-רים קצרים אודות תכונותיהם. זאת, ועוד — עמוד אחד של ”מערכות-ים“ מוקדש הפעם לחתך של משחתת צרפתית מדגם ”סירקוף“, אשר אנ-יותו ממלאות כרגע תפקידים נכ-בדים במסגרת אמצעי-החירום שנג-קטו ע”י הצי הצרפתי.

שעה שמאמרו של ר/סרן זאב פריד על ”האגודות הימיות“ נמצא כבר בדפוס, הופיעו דבריו — מי סיבות בלתי-לוליות בבטאון-החיל-גם בכתיבת אחר, אמיכי בצורה פ-חות מעודכנת. ברם, בהיות המאמר הגיל בעל חשיבות רבה, לא נמנעה המערכת מלפרסמו, למרות המצב ה-מורכב-מקצת שבו העומדה, ומצט-רפת היא לתקותו של המחבר כי קוראי ”מערכות-ים“ יביעו, במכת-בים, את דעותיהם-הם באשר לבעיות אשר המאמר מעורר.

מבין יתר החומר המתפרסם בחו-ברת, ראוייה לציון סקירתו של ישר-אל זנגרוב, בוגר האוניברסיטה ה-עברית, ואחד משותריהם הצעירים בארץ, אשר ההיסטוריה הציית ק-רובה ללבם במיוחד, על הנושא ”צייה של רומא העתיקה“. את

התיכון, וחתרום נוספות להרמת קר-נו של צייהסוחר הישראלי בין האר-מות הימיות.

מבחינות רבות וחשובות מהוה ”בית-הספר לקצינים“ שבעכו — בראשותו של רבי-התובל אנריקו לוי — את המסד לעצמחה הימית של ישראל. שכן ניתן אמנם לרכוש אגיות בארצות-חוץ, אך מה בצע באגיות-סוחר, או מלחמה, באם נח-סר סגל מפקדים ”משלנו“? חניכיו של בית-הספר בעכו הם הם אשר ישרתו ברבות-הימים (ובסופו-של-דבר — ימים לא רבים כל-כך) כמו-פקדי צייהסוחר וצייהמלחמה הישרא-לי, ועל-כך הכשרתם הימית הנה בעלת חשיבות מעשית אשר אין למעלה הימנה.

הפגנתם של חניכי בית-הספר על אגיות-המשא ”נחשון“, לפני שבועות אחדים, זכתה בשעחה לפרסום-מה בעתונות הארצית, אך לא-כן מסע-האימונים האחרון של הקאדטים על אחת מפריגטות חיל-הים. היות וכך, נתבקש יוחנן לוי, סופרו הצבאי של העתון ”ידיעות אחרונות“ שהצטרף לאותו מסע, לסכם בשבילנו את רשר-מיו באשר ל”גלסונים-בכוח“, אשר אותם ראה בשעת אימוניהם המע-שיים המפרכים בלב-ים. את כתיבתו ”הקאדטים במסע-אימונים“ ימצאו קוראינו בחוברת הנוכחית, ואין ס-פק כי יהנו מתאוריו החתורים, אך מלאי-האהדה של ימאינו הצעירים.



— הוא רוצה שנעמידו על רגליו עד ליום-התשלום הבא!

בימים אלה — כל הנוגע למצרים הוא בבחינת ”סחורה העוברת לסו-חר“, ועל-כן מכילה חוברת ל’ של בטאון חיליים את הטכסט המלא של ”אמנת-סואץ“ המפורסמת, מ-שנת 1888, אשר פירושה המדויק, ה-שרוי במתחלוקת, הוא אחד הגורמים העיקריים במשבר הבין-לאומי הנו-כחי. (ואגב, מאמרו של מיכאל הולד על ”תעלת-סואץ“, שהופיע בשעתו בחוברת כ”ב של ”מערכות-ים“, לא התישן כלל, ועדיין ראוי לעיון!) כן ימצאו קוראינו בחוברת הנוכחית טבלה המכילה פרטים מאלפים בדבר המשחתות המצריות החדשות —

צבעי

**"ינסון ניקלסון"**

תמיד לשרותך

לחיליהם הישראלי

שא את ברכת

**"תנובה" בע"מ**

עלה והצלח

קצין ומלח!

# מגפי „המגפר“

תמיד לשרותך!

# צבעי „אוסקר“

המפעל הותיק בארץ לצביעת אניות

תמיד נכונים לשרוּחך!



לחיליהים הישראלי

שא את ברכת

בית סולל בונה

עלה והצלחו

לחיל-הים

שא את ברכת

קפת מלוה וחסכון  
של העובדים חיפה

לחיל-הים הישראלי

שא את ברכת

פרנץ קוי בע"מ

בית-חרושת לגומי

עלה והצלח!

לחיל-הים

שא את ברכת

מפעלי חן בע"מ

עלה והצלחו

יצאנויה סיה סיה

שכס גיל אשו

לחיל-הים הישראלי

המ"מ

יצאנויה סיה סיה

שא את ברכת

„המשביר המרכזי“ בע"מ

המחלקה לדיג ולציוד ימי

לחיל הים הישראלי

שא את ברכת

"הימה"

מספנות ישראליות