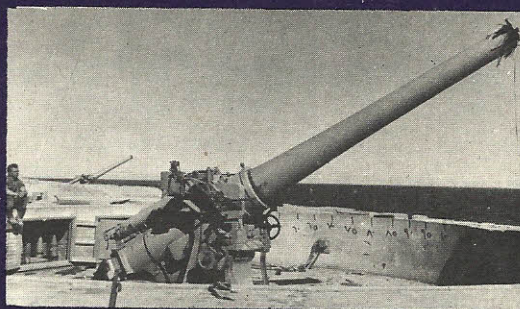
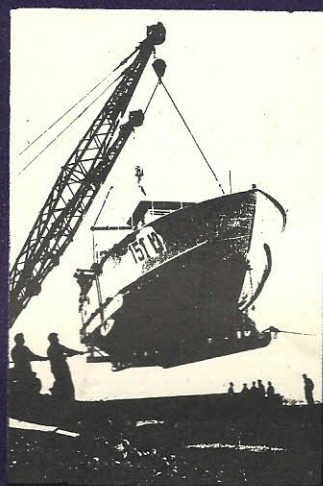
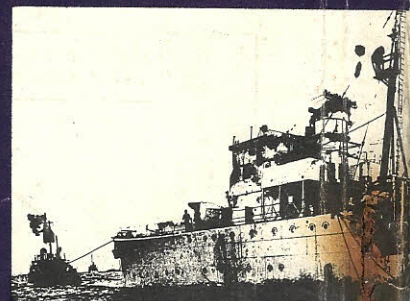
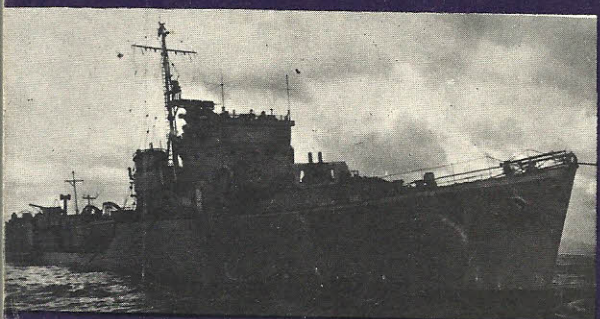


העניין החדש

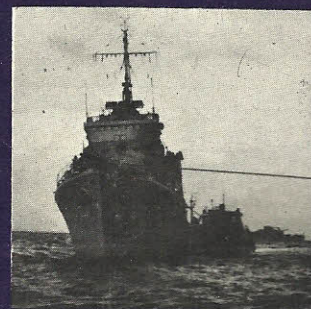
בטאון חיל הים



חיל-הים
במערבת סיני



חם' 80



מערכות-ים

בטאון חיל-הים

תוכן הענינים:

1	10 שנים למערכת סיני
2	פעולות חיל-הים במערכת סיני אל"מ קינן
4	מי לכד אותה באמת? א.ש.
7	חקירת מפקד האיבריהים ע"י כוחות הבטחון
8	פעולות חיל-הים באיזור ים-סוף סא"ל עציון
12	פינוי היהודים מפורט סעיד סא"ל רוזן
14	לכידתה של איבריהים אל-אוול שלמה סרד
15	איש צות ההשתלטות מספר רס"ל רפאל
16	"איבריהים" עודד עגור
18	טורבינות גז בשימוש ימי רס"נ משה
22	זיהוי כלי-שיט רס"נ ראובן (בוב)
25	המוקש הימי — נשקם של חלשים א. בולס
28	מילון למונחי ימאות
29	100 שנה לקרב הימי בליסה ד"ר מיכאל סימון
36	ארועי החיל



מערכות בית ההוצאה של צבא הגנה לישראל

העורך הראשי: אל"מ אלעזר גלילי
 סגן העורך הראשי: סא"ל גרשון ריבלין
 מרכזת המערכת: מרים דרורי
 צות המערכת: שרגא גפני
 סגן שמואל בולוצקי
 אסתר גולדברשט
 "מערכות": העורך סא"ל צבי סיני
 עורך-משנה: רס"נ ל. מרחב
 "מערכות-הפלס": קצין-עריכה רביסרן ברוך ספיר
 "מערכות-חימוש": קצין-עריכה רביסרן יעקב להט
 "מערכות-שריון": קצין-עריכה רביסרן מאיר איזנטל
 המערכת והמנהלה: הקריה — ת"א, רח' ג' מס. 1, טל. 692237

עורך: סרן אלי שחף



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



מחיר חוברת בודדת 1.25 ל"י
 דמי מנוי לשנה (6 חוברות) — 4 ל"י
 בעניני מנויים, דגמים וחוברות קודמות יש לפנות אל: ההוצאה לאור מח' ההפצה, רח' ב' מס' 29, טל. 247185 — הקריה ת"א

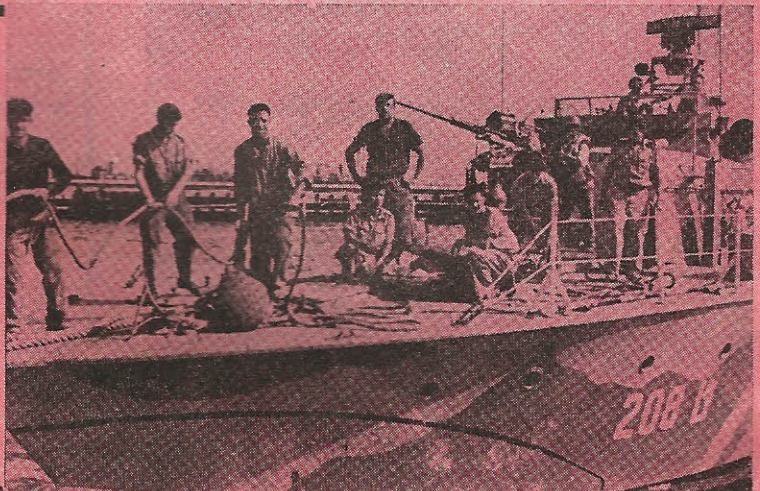
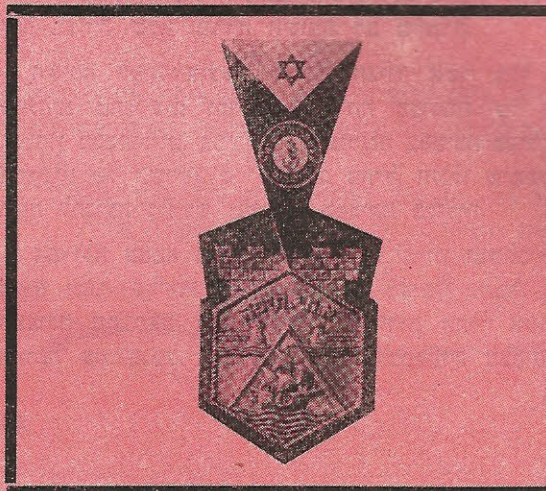


הודפס באמצעות משרד הבטחון — ההוצאה לאור
 "הדפוס החדש" בע"מ

חוברת מס' 80, תשרי תשכ"ז, אוקטובר 1966

10 שנים למערכת סיני

- פעולות חיל-הים במערכת סיני
אל"נו צ. קינן
- מי לכד אותה באמת?
פנישה עם אל"נו ש. ינאי
- חקירת מפקד האיברהים על ידי כוחות הבטחון
מסמכים מארכיון מודיעין חיל-הים
- פעולות חיל-הים באיזור ים-סוף
סא"ל י. עציון
- פינוי היהודים מפורט סעיז
סא"ל פ. רוזן
- לכידתה של איברהים אל-אוול
ש. סרד
- איש צות ההשתלטות מספר
רס"ל רפאל
- „איברהים”
רס"ל ע. עגור



פעולות חיל-הים במערכת סיני

אל"מ צבי קינן

היה כל מושג על ההתרחשויות באותן לילות, למרות שהדבר נמשך חדשים אחדים.

נוסף להגנה על החופים, היה תפקידנו צמוד לפעולות יבשתיות של כוחות צה"ל. הבולט מכולם היה המסע של חטיבה 9, אשר להצלחתו תרמו לא במעט, נחתות של החיל. הפעולה עצמה נתאפשרה על-ידי תכנון והכשרת אמצעים להעברת הכלים, ואף זאת בצורה שלא תעורר תשומת לב מיוחדת. יש לראות הישג לא מבוטל בעצם ארגון היחידה והפעלת בסיס בתנאי לחץ הזמן ששררו אז.

ההגעה לנמל אילת כרוכה כמובן בהפלגת הפריגטות מסביב לכף, שהפכה את ריבונותינו ואת חופש השיט לאילת, לעובדה מוגמרת.

אין גם לשכוח את דבר הבאת הטרפדות שהגיעו גם הן לאילת, ועוד הספיקו לקחת חלק באחזקת הבסיס בשארם-א-שייך, בהתקלות מזוינת עם תותחי חוף סעודיים ובפעולות פטרול במיצרים.

פניו הבסיס משארם-א-שייך, והריסת מתקנים שם, נתיאפשרו על-ידי קיום כוח ימי, שכלל את הפריגטות, הנחתות והטרפדות.

פעולותינו בים התיכון: אחת הפעולות שזכו לפרסום, היתה משיית המיג המצרי שנפל בים-התיכון. פעולה זו בוצעה על-ידי יחידה של חיל-הים בשיתוף עם חיל-האוויר ועם אנית סוחר של צים.

הפטרול לאורך החוף והקרב עם איברהים אל-אוול: המשימה של הבטחת החופים הוטלה אז על 2 המשחתות

משיית המיג. פעולה שבוצעה בשיתוף פעולה בין חיל-הים, חיל-האוויר וצי הסוחר



ביקשנו מאל"מ קינן שיספר לנו על ההכנות ל-מבצע, על המערכה עצמה ועל הקרב הימי בו נלכדה איברהים-אל-אוול, וזאת מנקודת ראותו של האיש שהיה ממונה באותו זמן על מחלקת המב-צעים של החיל ושימש כסגנו של מפקד חיל-הים.

אל"מ קינן: „הייתי משקיף על חלקו של חיל-הים במבצע סיני מבעד ל-3 נקודות מרכזיות:

(א) חלקו של החיל בהתעצמותו של צה"ל, התעצמות שקד-מה למבצע בחודשים רבים. בתקופה היא, שהיתה תקופת הצטיידות לא חשבו כלל שהתעצמות זו תמצא את ביטויה, בסופו של דבר, במערכת סיני.

(ב) שיתוף החיל בתכנון הפעולות ובביצוען.
(ג) סיוע לחטיבה 9 וחלקו של החיל בהחזקת המיצרים, פינוים, וגיבוש הכוח הימי בים-סוף שכלל הקמת בסיס חופי, קליטת הפריגטות שהגיעו דרך הים, וקליטת ספינות הטרפדות שהגיעו בדרך היבשה.

כפי שכבר פורסם, בספרים אודות המבצע, התעצמותו של צה"ל, כפי שנתגלתה בסיני, היתה פעולה שנמשכה חודשים רבים כשהמקור להצטיידות זו היתה צרפת. שני הצדדים לא שיערו אז שהתעצמות זו תמצא את ביטויה בסופו של דבר במערכת סיני. האהדה הצרפתית לישראל התבטאה בהחלטה לסייע לצייד את צה"ל בנשק שיאזן את תוספת הנשק למצרים עפ"י העיסקה הצ'כית-מצרית ב-1955. מובן כי זה חייב שמירת הדבר בסוד מוחלט.

בניגוד לרכישות קודמות שבוצעו בהיקף קטן, היה שלב זה הגדול בהיקפו עד לאותה תקופה. העברת הציוד כולו צריכה היתה להתבצע תוך זמן מוגבל. כראש מחלקת ים הוטל עלי אז לרכז ולתאם פעולה זו.

המשימה הוטלה על מספר קצינים בכירים במפקדת החיל, ובמיוחד בלט תפקידו של קצין הבטחון, שעליו היה לדאוג כי דבר לא יגונב לאנשי החיל ולאנשים מחוצה לו. ואמנם הקצינים שעסקו בנושא משך תקופה ארוכה, כולל העדרויות מיחידותיהם, הופיעו גם בתפקידיהם הרגילים בצורה שלא עוררה תשומת לב מיוחדת.

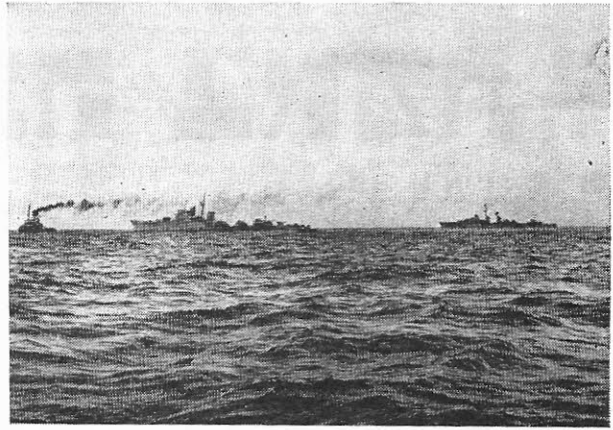
השיטה לפיה בוצעה פריקת הציוד אשר כלל שריון, תותחים מתנייעים ותחמושת, היתה מבוססת על מהירות ובטחון מכסימליים. במשך היום אורגנה בסביבה פעילות רכב ואמונים של השריון, ע"י יחידות צה"ל, והללו שימשו כהסד וואה לתנועה ולרעש שעוררה הפריקה בלילות.

הפריקה עצמה בוצעה על-ידי חיל-שריון ובשלבים מאורחרים יותר, על-ידי קבוצה מיוחדת מפועלי הנמל. הצלחת הפעולה התבטאה בכך שאפילו ליחידות החיל אשר עגנו באותה עת בנמל, ולאנשי חיל-הים במפקדה בבסיסים לא

לגבי חיל האויר, ברור שהיתה פגיעה אחת בסיפון על-ידי רקטה אווירית, אך אין ספק שסיבת העצירה של האניה, היתה רסיסי פגזים שנורו מאניות חיל-הים ופגעו במערכת ההגה ובמערכת הקיטור וגרמו לאיבוד השליטה על האניה ומהירותה. פגיעה ישירה של פגז מאנית חיל-הים בעמדת תותחים של האניה המצרית גרמה לכניעתה.

ללא ספק, הוסיפה הופעת חיל-האויר על המבוכה, אך המניע הישיר לכניעתה של האניה היה פגיעות כלי-השיט שלנו.

האניה נשבתה בעיקר עקב ערנותם של פיקוד השייטת וצות ההשתלטות, שפעלו במהירות וביעילות; כן יש לציין שהמבדוק ואמצעי הגרירה איפשרו את ציפתה עד לפתח הנמל.



האיברהים נגרת לעבר נמל חיפה

והפריגטה מזנק. המשחתות היו אז בשלב של קליטה על-ידי החיל ועל-ידי הצוות בהיותן חדשות בארץ.

הצלחנו לארגן את הגנת נמל חיפה. הפעלנו אף רשת חסי-מה. כן הופעלה יחידת מכ"מ ובקרה של מפקדת חיל-הים.

הקרב עצמו: למרות תנאי המלחמה ונסיבותיהם, פעל נמל חיפה ללא הגבלות, כבימי שלום, וזאת בגלל האופי המיוחד של המבצע. יומיים לפני הקרב, קיבלנו ידיעה על פינוי אזרחים אמריקאיים מהארץ. הצי האמריקאי הודיע על בואה של שייטת מהצי ה-6 שתפקידה היה לפנות אזרחים אמריקאיים הרוצים בכך, דרך נמל חיפה.

כאשר הופיעה המטרה, איברהים-אל-אוול, היא אותרה על-ידי המכ"מ וסומנה בחדר המבצעים כמטרה בלתי יד-דנית. מיד אותרו עוד 3 מטרות במרחק גדול יותר, שזוהו כאניות מלחמה ואף פניהן היו למפרץ חיפה. שייטת המשחתות היתה אז בסיוור אבטחה, דרומית מערבית מנקודת הגילוי, כאשר פתחה האיברהים באש, לאחר שהתקרבה ונתעוררו השדות, הוזעקו הטרפדות ליציאה, ולאחר שהאניה המצרית ירתה את מטחיה, היא התחילה לסגת במהירות בכיוון צפוני מערבי. פלגת ספינות הטרפדות יצאה מהנמל, ובו בזמן הוזעקה שייטת המשחתות שנמצאה כ-40 מיל מהמקום, ונמסרו לה דוחים. מאחר ונתיב הנסיגה היה בכיוון 3 המטרות שנתגלו קודם, התעורר חשד שכונת המצררים היתה ליצור מלכודת, שעל-ידי רדיפה אחרי הכלי האחד ניפול בידי השייטת המצרית, שכללה כבר אז משחתות מדגם סקור.

כאן הוזעק סיוע אווירי, שהגיע לאחר תחילת הקרב. בינתיים, נוכחנו בזהות המטרות הנוספות, וכפי שפורסם כבר במקומות אחרים, היה זה קרב ימי בנוכחות צופים (אניות צי ארה"ב). (על הקרב עצמו ראה בחוברת זו, המאמר, מי לכד אותה באמת?).

התקלות זו, שכמובן לא תוכננה מראש, שימשה שיא לפעולות חיל-הים.

עצם שיגור כלי-שיט נחות זה על-ידי המצררים להפגות מטרות בארץ, בעוד שהיו בידיהם כוחות עדיפים, נשאר עד היום בגדר תעלומה, וגם פקודות מבצע לא נתנו הסבר לשיקולי המפקדה המצרית לשיגור אניה זו דוקא.

שורות אלה הן קטע משיר שכתב נתן אלתרמן לאחר שנכח באחד הלילות בהם הורדו טנקים, תותחים ותחמושת שהגיעו מצרפת, באחד מחופי הארץ. השיר הופיע ב"דבר" ב-16 באוקטובר 1956.

השיר השביעי

עוד יספר

עוד יספר לתרדה ולפלא איך נצבו תולדות העם בין ים אילת וים תיכון

על כפרת ארץ ראשונה ואחרונה כמו על צוק ישראלים בין ערב, וקמל אויבים אשר אך תמול הקה ושב למאורתו עלי גחון שופע מחדש כלי-אש בל ידעם, נכון לזנב ככל משטמותיו ומכונותיו.

עוד יספר לתרדה ולפלא איך המשיך העם פרוטרוט תינו שבשדות ובשוקים

חיים של שלל מראות ושלל קולות, בעוד מתוך הוכה, מקרב כל שאון נהד,

מתוך עמקי הנותה, מבעד לשיחות ולנמירות ולמריבות ולשחוקים, עולה שועה אחת: כלים, כלים! פלי קרב וכלי מגן! וחיש ובעוד מועד!

כבוא היום, בקום שלום על ארץ, בשקט מזרח, אי מי ישאל בקול: קמי נתפח דין היהודים שנית — אחר משפט תש"ה — לפרץ חיים את העגול?

ונה ישיב בכה, ונה בכה, ואחדים לפתע יזכרו חוף ים נגול ורחש מים ודמיות צללים ופלג ירח של ראשית אלול.

אולי זה לילה שהנה, או לילה שיהנה, זה לילה שפיוס אין תאר לו [שם].

מי לכד אותה באמת ?

כתב וראיין: א. ש.

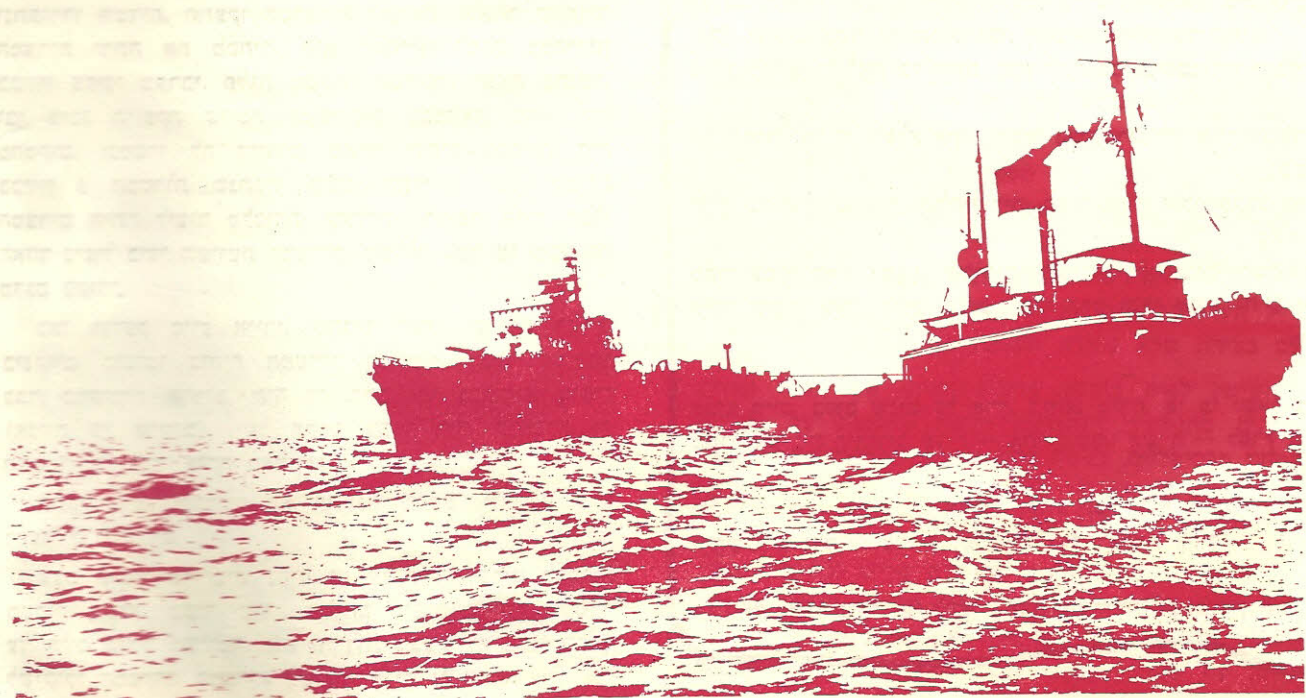
מהלך הקרב וחליפת המברקים מזימים שמועות אלו. ב־31 בחודש אוקטובר בשעה 0355 נתקבלה הודעה בשייטת המשחתות, שכללה את אח"י יפן, אח"י אילת ואח"י חזנק, כי "חיפה מופגזת מהים...". עם התקבל ההודעה החליט מפקד השייטת אל"מ שמואל ינאי (סמק) להפליג לכיוון חיפה בקורס צפוני. וכך הודיע למפקדה: "שינוי קורס לקורס התנגשות עם האויב, קורס חדש 325".

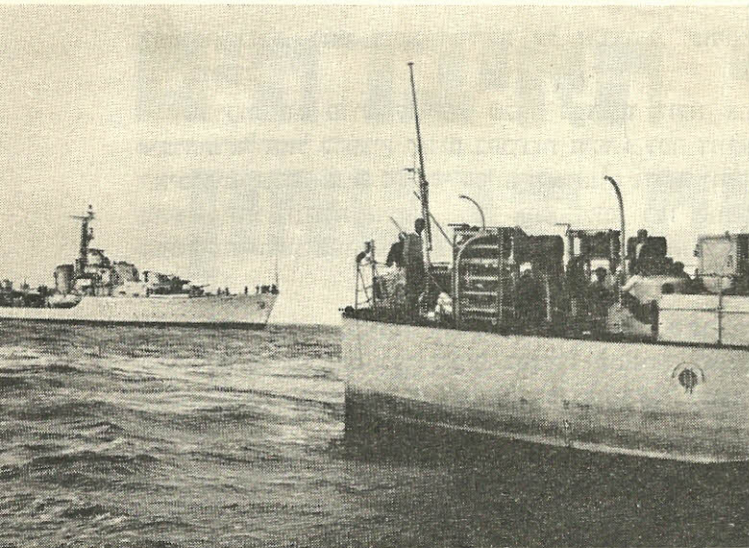
בשעה 0507 העבירה השייטת את המברק הבא למפקדה: "גילוי אניה בכיוון 270, מרחק 17 מיל". כמקובל, סומנה האניה על השולחן בחדר המבצעים. מתוך הסימון על השולחן הסתבר, שהאניה נעה בקורס 270°, מהירות 25 קשר. באותו רגע נתגלו ארבע אניות נוספות ולרגע היה חשש כי השייטת נכנסה לתוך מלכודת, כשתפקידה של האניה שנתגלתה ראשונה הוא לסחוב את השייטת לתוך לוע הארי — 4 האניות שנתגלו. לאחר שארבע האניות הזדהו כאניות אמריקאיות, ברור היה כי האניה הראשונה הינה אנית אויב. חשד זה התגבר לאחר נסיונות הזיהוי, שנערכו בין שייטת המשחתות שלנו והאניה הראשונה.

בשעה 0527 ניגש רס"ל 900, רס"ל אתתים באח"י אילת, אל פנס האיתות, כיוון אותו לעבר האורה הבלתי קרוא וכשכל אות יוצאת ברורה ומודגשת, שאל באיתות אור: "WHAT SHIP?" התשובה היתה: "WHAT SHIP?". כאן נתן מפקד השייטת הוראה להזדהות ורס"ל 900 אותת: "ISRAEL NAVY SHIP, WHAT SHIP?". האניה הורה עדיין סרבה להזדהות והמשיכה לאותת "WHAT SHIP?".

בעיה חריפה המטרידה את מנוחתם של אנשי צבא רבים בזורעות צה"ל השונות, של אזרחים ואולי גם של היסטוריונים היא: מי לכד את איברהים-אל-אוול? אין חולק על כך שאניה מצרית זו נכבשה כתוצאה מקרב ימי. אולם בצד חיל-הים הטוען לכיבושה, נשמעו קולות מעברים שונים שהאניה נכבשה כביכול ע"י הצי הצרפתי. מקורה של אגדה זו הוא בראיון שנתן אחד מעוזריו של שר ההגנה הצרפתי בימי קדש, לאחד מהעתונים המופיעים בארץ. כשנשאל הוא על לכידת המשחתת המצרית איברהים-אל-אוול מול חופי הארץ, גולל הלה סיפור משעשע על מברק של האדמירל בארגו, מפקד הכוחות הצרפתיים ביס-התיכון בעת המבצע, שגרם בשעתו זעזוע בלשכת שר ההגנה בפריז. מר בארגו הודיע במברקו, כי הצי הצרפתי "דפק" אניה זרה, מצרית או אמריקאית, והשאיר אותה עולה באש בלב-ים. ועוד הוסיף בארגו במברקו: "כדאי שהאמריקאים יערכו מפקד של ספינותיהם, שמא חסרה להם אחת...". בתגובה להודעה זו שוגר לו מפריז מברק קצר בתכלית: "שתוק ושכח את כל העניין...".

ברבות הימים נולדה בעקבות המברק הנ"ל אגדה. אגדה אודות קרב ימי, שבסופו נחל הצי הצרפתי נצחון מזהיר על אניה מצרית מטיפוס האנט, איברהים-אל-אוול. עוד ידעו מספרי האגדה לספר, כי תפקידו של חיל-הים הישראלי הצטמצם לגרירת האניה, הנושאת דגל לבן לאות כניעה, לפתח נמל חיפה.





ירכתי האניה השבויה. מאחור, משחתת Z שלנו

כזה שמורה בידיו של דרג גבוה יותר — המפקדה. כך היה המצב גם בזמן הקרב הנידון. הקרב למעשה הוכרע בים. היה זה ברור וידוע הן במטכ"ל והן במפקדת חיל-הים. פעמיים הזמנו סיוע: פעם ראשונה הופיעו 3 שלישיות וצללו לעבר האיברהים, 2 שלישיות הוחזרו בעודן באויר, כי הקרב למעשה כבר הוכרע. אין ספק שצלילה של השלישיה שנותרה תרמה רבות לשבירת המורל של המצרים, במצב הקשה בו הם היו נתונים.

פעם שניה הזמנו סיוע מחיל-האויר כאשר הוחלט לגרור את האיברהים-אל-אוול לעבר נמל חיפה. היתה זו החלטה בלתי שגרתית. מקומנו בים היה ידוע בדיוק רב למטוסים ולצלולות של האויב ולא היו צריכים לחפש אותנו הרבה על מנת לגלותנו. אף הגרירה, שהיא איטית וצמודה לנתיב קבוע, נתנה אפשרות מצוינת לכלי-שיט ולכלי-טיס של האויב להגיח ולהתקיפנו.

אותו זמן היינו שרויים במתח רב, כשאנו בכוננות נגד צוללות ומטוסים. קיבלנו לפתע הודעה כי מטוסים טסים מעלינו בגובה רב. במשך שניות ספורות היה ספק למי המטוסים האלה, אך מיד נסתבר כי שלנו הם. מטריה אוירית זו ליותר אותנו עד הגיע הגוררת, שהזמנו מנמל חיפה. היתה זו התרומה הגדולה ביותר של חיל-האויר, מבחינתנו,

על אף שברור היה לה, כי לפניה שייטת של חיל-הים הישראלי.

בשעה 0532 ניתנה ההוראה: „פתח באש!“ עם הפתיחה באש הועבר לאמריקאים המברק הבא: „פותח באש על אנית אויב“. כתוצאה מכך התרחקה השייטת האמריקאית, אולם נשארה די קרוב על מנת לחזות בקרב הימי. היה זה הקרב הימי הראשון בהיסטוריה שנערך בנוכחות צופים. בשעה 0955 החלה הגרירה של איברהים-אל-אוול לכיוון נמל חיפה, גרירה שסיימה קרב ימי מזהיר בו לכד חיל-הים הישראלי משחתת אויב מטיפוס האנט.

★

בימים אלה נפגשנו עם אל"מ ינאי שהשתחרר בינתיים מחיל-הים ועבר לנהל חברה מסחרית גדולה. בקשנו ממנו, שיעלה מעט זכרונות ומעט מהרהורי ליבו על „השעה הגדולה ביותר בחייו“.

סיפר לנו סמק: „כשלושה חדשים לפני מבצע סיני קיבלנו את המשחתות מטיפוס Z מהצי הבריטי. כבר אז טענתי, כי יש צורך לרכוש אניה שלישית מאותו סוג או מסוג דומה, על מנת להגביר את יעילותה של השייטת כולה. ברגע שהודיעו לי מהמפקדה כי אנית אויב מפגיזה את חיפה, האמנתי כי בדרך זו נרכוש את המשחתת השלישית שלנו. במשך כל הקרב עצמו קיננה בי בתת-ההכרה, המחשבה כי יש ללכוד אניה זו בעודנה חיה ונושמת. זו היתה תרומתו של הצי המצרי לחיל-הים הישראלי“.

הזכרנו לאל"מ ינאי כי בשעה 0930, ביום הקרב, ביקש הוא סיוע מחיל-האויר. שאלנו אותו האם היתה לסיוע זה השפעה על מהלך הקרב או על תוצאותיו.

ענה לנו אל"מ ינאי: „אין ויכוח עם חיל-האויר לגבי כניעת איברהים-אל-אוול. יש הטוענים כי חיל-האויר הוא שכבש את האניה, אך למעשה חיל-האויר במקרה זה היה רק מטייע. אין היום חיליים בעולם שאיננו נעזר בחיל-האויר. חילות-הים הרציניים בעולם מחזיקים באוירה משלהם. אצלנו אין צורך בזה, לנו יש סיוע צמוד לכלי-שיט“.

כל הויכוח הוא ויכוח חברי בין ימאים וטייסים על כוס משקה, אבל כמובן שאין שאלה מהותית מי באמת הכניע. חיל-הים צריך תמיד לסמוך על חיל-האויר ולהזמין מטוסים לסיוע, גם אם הקרב הוכרע כבר למעשה בים (כמו במקרה של איברהים-אל-אוול). ההחלטה באם לבקש סיוע כזה, נתונה לשיקוליו של המפקד בים. ההחלטה האם לאשר סיוע



למערכה כולה, ולא דוקא הצלילה על איברהים, שהיתה כבר מובסת.

מערכות ים: מדוע לדעתך, שלחו המצרים דוקא את איברהים-אל-אוול להפציץ יעדים בסביבות חיפה? למה דווקא האיברהים, שהיא אניה נחותה יחסית, ולא אניה גדולה יותר, מהירה יותר ובעלת חימוש ונשק משוכללים, כמו למשל המשחתות הסוביטיות מדגם סקורי, שהיו כבר אז בידי המצרים?

אל"מ ינאי: „למעשה המצרים עדיין לא ידעו כי מתחוללת מלחמה. הם רצו לבקוט בפעולה שתהדהד בעולם כולו, כלומר, לתקוף את הבסיס של הצי הישראלי בכבודו ובעצמו.

בזמן מלחמת הקוממיות הגיעו 2 אניות לקרבת תל-אביב. מטרתן היתה לעורר בהלה בין התושבים ולהשמיד יעדים שונים בעיר. הם ירו פגזים, אך לא פגעו בכלל בעיר. בניסגתם, נתקלנו בהם, אך היינו איטיים מדי. כשחזרו למצרים קבלו כל אנשי הצות שלהם עטורים על כי כבשו, כביכול, את תל-אביב. הם הפכו זאת לאגדה. אגדת כיבוש תל-אביב.

בעת מבצע סיני, כשאנחנו צנחנו במיתלה, שאפו הם פעם נוספת להצטיין. האיברהים-אל-אוול היתה האניה היחידה ששהתה אז בנמל פורט-סעיד. הם שלחו אניה זו, שהיתה בכוננות, להפגיו את חיפה. ופעם נוספת הם חיפשו תהילה

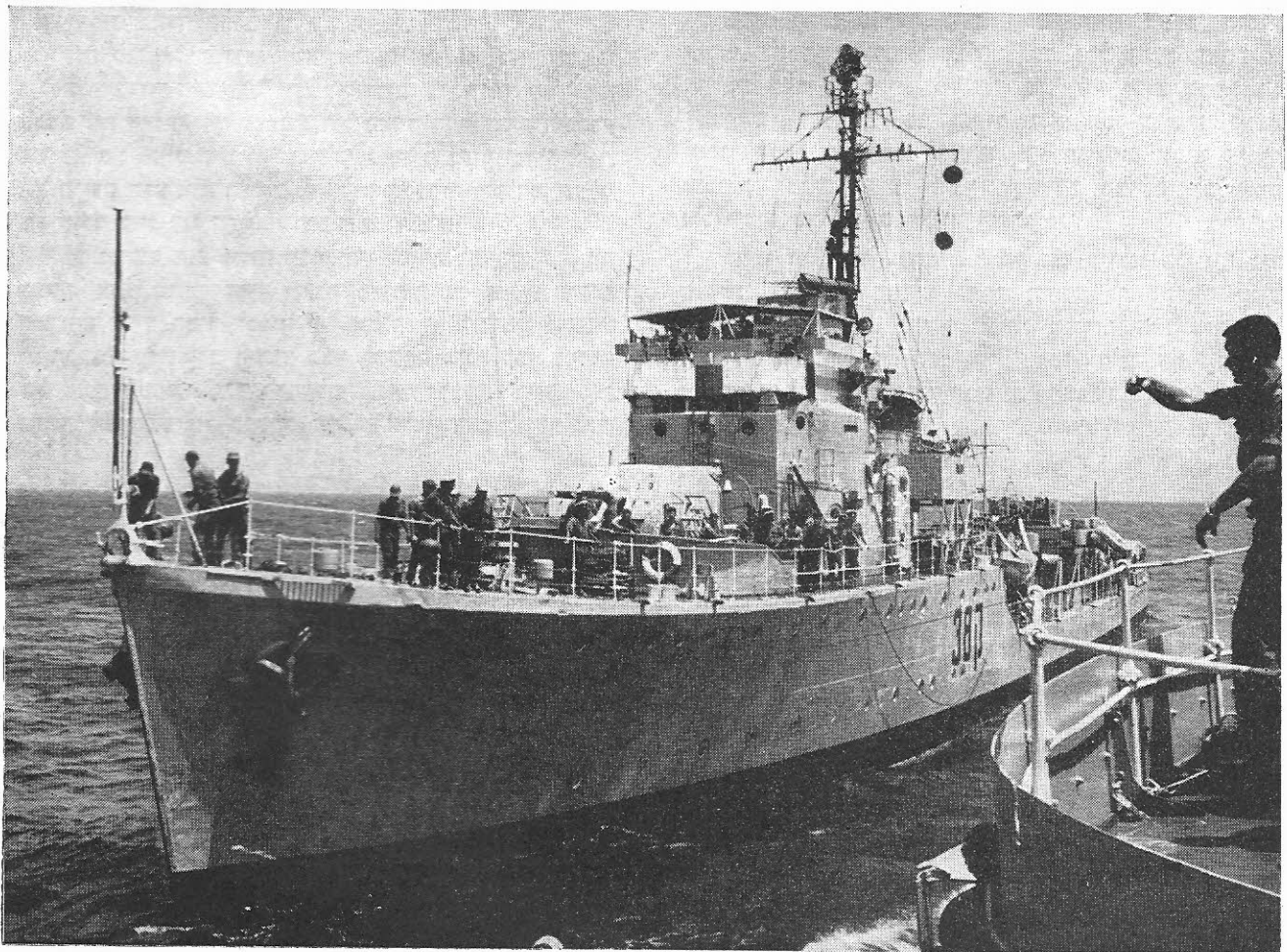
מדומה. הם רצו ליצור אגדה חדשה — אגדת כיבוש העיר חיפה, או לפחות הפגזתה. אנחנו ביים חשבנו שהאניה היא פתיון או מלכודת וחיכינו לכלי-שיט נוספים, גדולים יותר, אך אלה לא הופיעו. היתה זו פעולה בלתי מתוכננת מצידם, שמטרתה היתה רק לעורר רעש.

מערכות ים: מה דעתך על מפקד המשחתת המצרית ועל אופן הפעלתו את האניה ואת הצות?

אל"מ ינאי: „יש לציין שעד לשלב הנסיגה, נהג מפקד האיברהים כשורה. יש לזכור שהוא לא קיבל עדיין כל הודעות מודיעיניות, והוא עצמו היה זה שקבע יעדי ההפגזה. אולם בתכנון הנסיגה עצמה, איבד את השליטה על עצמו ולא השכיל להחזיר הרגשה של כוננות בקרב אנשי הצות. הוא חשב כי יורים עליו מתותחי חוף ועל סמך מסקנה זו ערך את שיקוליו. הוא בחר קורס טפשי, קורס קבוע ישר לים. הוא לא החזיק את אנשיו בכוננות כי לא ציפה להמצא אות כלי-שיט של חיל-הים שלנו ביים. הוא אפילו לא קיפל ערסלים ואנשי הצות שלו ישנו על ערסליהם שנת ישרים.

לדעתי נוכחנו כאן בתופעה טיפוסית אצל המצרים. בזמן שהכל כשורה — אין כל בעיות, אבל ברגע שנתקלים במצבים בלתי צפויים מאבדים הם את עשתונותיהם. אפילו כשידע מפקד האיברהים, כי כוחותינו הם אלה המתקיפים אותו, גם אז לא בחר קורס נכון, אלא רק כאשר נפגע, ניסה איכשהו להסתלק מן המקום.

אח"י חיפה, (היא האיברהים לשעבר), בתרגיל גרירה. האניה הצטרפה לשייטת המשחתות של חיל-הים ובעזרת צות מאומן השתלבה להפליא במערך הכוחות הימיים



חקירת מפקד האיברהים על ידי כוחות הבטחון

המהירות, הותקף על ידי שני מטוסים. הללו צללו עליו מכיוון החרטום. בגלל כיוון ההתקפה, לא היתה כל פקודה להפעיל את תותחי ה־40 מ"מ נ"מ, אולם תותחי ה־20 מ"מ פעלו.

כתוצאה מהתקפה זו נפגע ע"י רקטה ליד תותח החרטום, שחדרה לחדר־אוכל קצינים. מספר שניות לאחר מכן נפגע תותח ה־40 מ"מ על ידי פגז מאניות חיל־הים וכן נפגע חרטום האניה. לאחר פגיעות אלו נעצרה האניה כלי, ומפקדה קיבל דו"ח מקציני המכונה על מהות הנזקים.

הכניעה: אניות חיל־הים התקדמו לעבר האיברהים מכיוון הירכתיים. מאחר וקיבל דיווח, כי לתותח האחורי שלו אין יותר תחמושת ובהתחשב בריבוי הנזקים, נתן הוראה להניף דגל לבן, וירד לפקד על הורדת סירות ההצלה. סירת הצלה אחת התהפכה כתוצאה מחורים שהיו בתחתיתה.



מפקד האיברהים, חסן רושדי טמאזין בשבי ישראל

פתיחת שסתומי הצפה: מפקד האניה הורה לקצין המכונה לפתוח שסתומי הצפה. השסתומים בירכתיים נפתחו אולם שסתומי החרטום היו חלודים וסרבו להפתח. שסתומי הירכתיים נסגרו על ידי מלחי חיל־הים שהשתלטו על האניה. **מורל ומשמעת:** לדברי המפקד, המורל באניה היה גבוה למרות הפגיעות. כל מלח ידע את תפקידו ומקומו. המפקד הביע שביעות רצון מאנשי הצוות שלו ומרמת המשמעת הגבוהה.

המשימה: בהיותו בים, כ־20 מיל מפורט סעיד, קיבל מפקד האיברהים, פקודה לצאת ולהפגוז את חיפה. לא צוינו כל מטרות ולא נקבעה השעה המדויקת להפגזה.

בחירת המטרות: מפקד האניה קבע מטרות על דעת עצמו בסדר דלהלן:

- מיכלי דלק
- איזור הנמל
- מחנות צבא

ביצוע ההפגזה: ב־31 באוקטובר בשעה 0315 לערך, התקרב מכיוון דרום מערב, ובהיותו במרחק של 6 מיל מהנמל החל בהפגזה. במשך הביצוע התקדם במהירות של 12–14 קשר, והפגזות תוך כדי תנועה, במקביל לחוף.

הפרעות בביצוע: בהיותו לפני טיוס ההפגזה פתחו עליו באש. (לפי דבריו היו אלה תותחי חוף, למעשה היו אלה פגזי נ"מ של אניה שעגנה במפרץ). כאן שינה קורס ל־270° ופיתח מהירות עד 25 קשר. משך ההפגזה 12–15 דקות. עם תחילת ההפגזה חל קלקול במכ"מ חיפוש שטח מעוצם רעידת האניה כתוצאה מרתיעת התותחים.

פגישה עם אניות חיל־הים: בהיותו כ־40 מיל מחיפה, הבחין בשלוש אניות במרחק של כ־6 מיל ממנו. שתיים נראו לו כמשחתות ואחת, שהיתה רחוקה יותר, כפריגטה. אחת האניות אותתה ובקשה ממנו להזדהות. במקום להזדהות אותת הוא וביקש זיהוי. על כך קיבל תשובה: „אנית חיל־הים הישראלי“, ומיד לאחר מכן נפתחה עליו אש. הוא השיב אש.

מהלך הקרב

דיוק הפגיעות: המטחים הראשונים נפלו „קצר“ (לפני האניה). לאחר מספר דקות של ההפגזה התחילו להתקבל „סוגרים“ (האניה בין המטחים). כמה פגזים נפלו „ארוך“ (אחרי האניה). המטחים הלכו ונעשו יותר ויותר מדויקים. **פעולות התחמקות:** לאחר שנראה כי האש נעשית מדויקת יותר, נקט פעולות התחמקות והסתובב ב־180° בקשת רחבה. לאחר הפלגה בקורס זה מספר דקות, הסתובב שוב ב־180°, ושוב בקשת רחבה.

פגיעות ראשוניות: בהפליגו לאחר התמרון השני, התפוצץ פגז אחד סמוך מאוד לדופן ומספר רסיסים חדרו לתוך האניה ופגעו בחדר האוכל של המלחים. נתקבל דיווח מקצין בקרת נזקים, כי מים בכמות קטנה חודרים לאניה. באותו זמן התפוצץ פגז נוסף ורסיסים גדולים חדרו לאניה ופגעו בודד מס' 2 ובטורבו־גנרטור. כן קיבל דיווח כי רסיסים פגעו אף בחדר המכונות, וכי נפגע מיכל דלק.

פגיעות ישירות: מיד לאחר הפגיעות הראשונות והקטנת

פעולות חיל-הים באיזור ים-סוף

סא"ל יעקב עציון

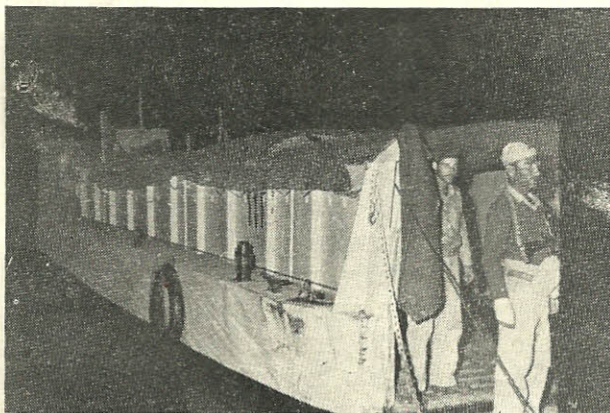
סא"ל עציון שימש כמפקד איזור ים-סוף בעת המבצע. הוא מספר:

- הקמת כוח ימי באיזור ים-סוף, קיומו והפעלתו לפי הצורך. (ברור, שעם עבור הגל הראשון של חטיבה 9, הפכה מטרה זו להיות המטרה העיקרית, והיא הושגה והושלמה עם הגיע הפריגטות והטרפדות לאילת).
- ארגון התובלה, במסווה אזרחי, לאספקת הכוחות במרחב סיני (הצד המזרחי והדרומי) והעברת שלל המלחמה מסיני בחזרה לאילת.

הכוחות שהועמדו לרשותי להשגת מטרות אלה:

- לשם סיוע לחטיבה 9 הועברו הנחתות מנמל חיפה לנמל אילת. חלק מסוים של הדרך, עד באר-שבע, הועברו ברכבת, ומבאר-שבע, על גבי המכוניות של מפעלי תר-בלה. ענין השקת הנחתות באילת היה אבן נגף במו"מ עם מפעלי תובלה, כי פעולה זו הצריכה הכנסת המכור ניות לתוך הים והורדת הסירות ע"י ג'קים, עבודה המפרכת כשלעצמה, הדורשת הרבה מאוד אנשים שכמעט אינה ניתנת לביצוע (מבחינת ביטחות) בתנאי לילה. על פעולה זו התגברנו בהכרח, בצורה מאולתרת ובלתי מתוכננת מראש. ברצוני להזכיר את שמו של מר בית-אש, שהיה אז מנהל צות ההקמה של תמנע ושל גרשון השמן שהיה אז אחראי על הציוד המכני של תמנע. בהתייעצות שערך סרן כ. עם שני אנשים אלה, הציעו להעמיד לרשות המבצע את שני המחפרים של מפעלי תמנע לשם השקת הנחתות. כל ספינה הורדה בעזרת שני מנופים על הממשה שכבר היה אז גמור, ותוך דקות ספורות הופר על הספינות פוזרו לאורך החוף בנקודות קבועות מראש. כך "מעז יצא מתוק" — כפי שהזכרתי, לקחו ממני את האנשים לאיוש פלגת הטרפדות בצפון והייתי נאלץ להוריד את הנחתות בדרך מאולתרת ובלתי

נחתת שהשתתפה בהעברת הציוד לחטיבה 9



בסוף 1955 שימשתי כמפקד קורס מתקדם לקצינים של חיל-הים.

נקראתי ע"י מפקד החיל דאז, אלוף טנקוס, וממנו שמעתי פרטים מלאים על הטרפדות שהוזמנו באיטליה עבור ים-סוף. שיחה זו עם מפקד חיל-הים הסתיימה במינוי למפקד פלגת טרפדות זאת, ולמפקד בסיס אילת אשר טרם קם. במסגרת חדשה זו נראו לי מספר תפקידים כראשונים במעלה ודחופים ביותר, והם:

- שליחת צות מקצועי מצומצם לחו"ל, שישהה במספנה בזמן בניית הטרפדות, ובחזרו אתן ארצה יהיה מסוגל להדריך צות מקומי. (צות זה, מנה ברובו אנשי מילור-אים, שגייסתי לשירות קבע. ואילו חלקם הקטן היו אנשים שנשלחו אלי על-ידי מחלקת כוח אדם של חיל-הים).
- ארגון צות חיילי שירות חובה ואימונם בארץ לקראת בוא הספינות. צות זה אומן בשיטות מיושנות מאוד. למשל, מחנה סירות בקיבוץ נוה-הים (נוסח הפלי"ם), מסעות ברגל להכרת החוף, מראש-הנקרה ועד הגבול הדרומי שלנו, ביום ובלילה, פשיטות על-ידי סירות גומי. בשלב האחרון — הועברו אנשים אלה לאילת ועסקו בעיקר באימוני כושר ובבניית המחנה עצמו.
- הקמת מפקדה קטנה ומצומצמת, שתתאם את הפעולות בין הגופים הנוגעים בדבר: משרד הבטחון, שעסק אז בבניית המחנה והנמל, חיל ההנדסה שעסק באותם דברים, מפקדת קצין הנדסה של חיל-הים, שעסקה בהקמת מת-קנים ספציפיים, וכן גורמים אזרחיים שונים, כגון סולל-בונה, שעסקו בביצוע העבודות.

ערב נובצע סיני

אני ישבתי במפקדה ה"קטנה" שלי. צות בפיקודו של סרן כ. ישב באילת עם המגויסים החדשים והיה אחראי לאי-מונים ולבניית המתקנים השונים.

פקודת האתרעה הראשונה שקיבלתי היתה בצורת פקודת הצבה של כל אנשי הסדיר שהיו ברשותי, לאיוש שייטת הטרפדות. (הטרפדות של אילת טרם הגיעו לארץ). למעשה, לא היו אנשים, שיעסקו באופן מיוחד בהכנות ממשיות באילת לקבלת הכוח, שהיה מיועד לקדש.

המטרות, כפי שנראו לי, ערב מבצע סיני:

- שיתוף פעולה עם חטיבה 9 במסעה לשארם-א-שייך, ע"י הגשת סיוע.



הורדת האספקה לחוף. הציוד עובר במהירות מיד ליד

פעולת כיבוש טאבה תוכננה ע"י כוחות מרחב אילת. עיקר התכנית היתה פריצת גדר המוצב ממערב והסתכנות במעבר בשדה מוקשים אפשרי. בקשתם מאתנו היתה סיוע באש מצד הים. התנהל אז ויכוח גדול ביני ובין מפקד מרחב אילת. בעוד טענתי היתה, שמוטב לבצע נחיתה מצד הים בשטח, שהיה ברור לנו כי הוא פנוי ממוקשים ולהש-תמש בגבעות שמסביב למוצב, כבסיס לאש מסייעת. עמד מפקד המרחב על דעתו לבצע את הפעולה כפי שבוצעה למעשה.

על האי עצמו נחתו אנשי חיל-הים. הם מצאו אותו ריק, אך נתגלו סימנים ברורים, שהמצרים עזבו את המקום בחפזון. בין יתר השלל שנפל שם לידינו (נשק ותחמושת), היו ארגונים רבים של מציתים זולים ובושם זול עוד יותר, שהוברחו מירדן למצרים. קרוב לודאי שהאי שימש תחנת מעבר חשובה ביותר לסחורות מוברחות.

העמדת האספקה עבור חטיבה 9: הגישה לכל המעגנים מצד הים הינה די מסובכת, בגלל שרטונות אלמוגים, שאינם מסומנים בשום מפה. נדרשו בעיקר מים, בנוזן ותחמושת בכמות קטנה.

דעתי אז היתה (ודעה זו לא נשתנתה עד היום), שבענין זה לא הושקעה מספיק מחשבה. הנוזלים הועברו במיכלי ברזל של 20 ליטר (ג'ריקאנים), שמשקלם העצמי הינו גבוה באופן יחסי. מאחר והיינו מאוד מוגבלים במעמס האפשרי, נראה לי, שהיה כאן בזבוז של כושר טעינה, שניתן היה למנעו על-ידי מחשבה מוקדמת ובנית מיכלים גדור לים יותר ומתאימים יותר ליעודם. ההטענה בוצעה ע"י חוליה של חיל-האספקה, שהוקמה לשם כך באופן מיוחד באילת, בפיקודו של סרן (דאו) שמעון. ההפלגה בוצע-עה תמיד בזמנים קבועים והמפגש יצא לפועל בדייקנות מכסימלית. למעשה הגיעו הספינות לחוף הפריקה יחד עם אנשי החלוץ של פלוגת הסיוע של חטיבה 9.

באותו זמן קיבלנו הוראה להכין הנחתה חדשה של הסי-פקה. אני מניח שבגלל לקווי קשר, או בגלל תקלות שקרו לחטיבה 9, הגיע הכוח שלנו למקום לפני שהגיעה לשם חטיבה 9. ההוראות של הכוח הנחתה היו, למזלנו, ברורות מאוד. ההתקרבות היתה זהירה, אנשינו הבחינו בעובדה כי החוף עדיין בידי האויב, והכלים חזרו לים ושהו בים הפתוח עד

יוזמה — דרך שנתגלתה כיעילה ביותר. כאן המקום להזכיר, שצוותי הספינות, על מפקדם, סגן גד אשר, מנו רובם ככולם אנשי מילואים.

- באילת עצמה היתה סירת מנוע שהיתה שייכת לחיל-הים, וכן ספינת דיג של הקיבוץ המאוחד (ערבה). הקמנו בה תחנת קשר, והיא הפכה להיות ספינת הדגל של שייטת ספינות הנחיתה. ברגע שכל הכוח ירד לאילת, מונה סרן כ. למפקד ספינת הדיג והכוחות שהוקצו לו מפעם לפעם.
- הכוח הלוחם הימי נבנה בשלבים מאוחרים יותר — משתי פריגטות שהגיעו מסביב לאפריקה ומשלוש טרפדות, שהועברו מחיפה לאילת באותה דרך בה הועברו הנחתות.
- הכוחות האזרחיים — אניות משא של צי הסוחר, מלכת-שבא וקטרינה מדרה, וספינת דיג גדולה (הר"טני).

בשלב מאוחר יותר ציידנו את עצמנו בסירות מנוע שונות ומשונות שלקחנו שלל בעיקר משארם-א-שייך ומא-טור.

ההתארגנות

עם עבור הגל הראשון של המבצע הוחלט על הקמת האיזור הימי, שמפקדתו באילת. בסיס משנה ראשי הוקם בשארם-א-שייך, עם קשר לאילת. היו לנו עוד בסיסים ניידיים, שהתבטאו בחוליות, שאורגנו לפי הצורך במעגנים השונים, בחוף הדרומי והמערבי של סיני. חוליות אלו הופעלו בהתאם לצורך במקומות הבאים: א-טור, אבו-זנימה, ראס-סודאר וראס מטרמה.

נוסף לקשר אלוהוט, שהיה קיים בין שארם-א-שייך ואילת, היה לנו קשר אלוהוטי בין שארם-א-שייך והבסיסים הזמניים. כמובן עמדו לרשותנו שני מטוסי סיוע קלים (פיפרים) לצורך קשר והעברות דחופות של אנשים ממקום למקום.

סדר הפעולות בהן נטלנו חלק

כיבוש מוצב טאבה ואי-פרעה (טאבה — מוצב הגבול הצפוני ביותר של המצרים, ליד חוף ים אילת; אי-פרעה — מולו, ממזרח).

קטרינה מדרה, ספינת משא שעמדה לרשות מפקד האיזור



כולל הנשק (מקלעים בינוניים), ששקע, התיצב מפקד הספינה שטבעה, עם צותו, והראו לי שאת הנשק וציוד הקשר הספיקו להעביר לספינות האחרות ולהביאו בשלום לאילת.

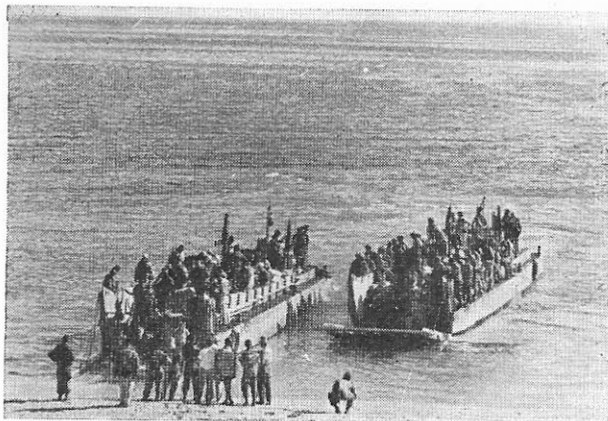
הנחתות ביצעו עוד כמה נסיעות מיוחדות וזכורה לי אפיזודה אחת מעניינת: באחד ממחנות הנפט המצריים היתה מכונית מעבדה לבדיקת בארות נפט (שלומברגר). מכונית זו הועברה בדרך היבשה מסביבות העיר סואץ לשארם-א-שייך. משם נשלחה מיד נחת מיוחדת להעבירה לאילת. נחת זו עברה מסע הרפתקאות שנמשך כמה ימים ובסופו הובאה המכונית לאילת כשהיא כשרה לנסיעה. יום אחרי שהגיעה, נתקבלה הוראה להחזיר את המכונית למקום ממנה נלקחה. שוב התחיל מסע ימי מפואר לשארם-א-שייך, וכך חזרה המכונית האומללה למקור מחצבתה, מבלי שנסעה אפילו מטר אחד על אדמת ארץ הקודש.

בשלב זה התחלנו להפעיל את שתי אגניות הסוחר. נזכר אני באפיזודה אחת — כאשר אחת האגניות היתה בחוף המערבי של סיני, ורבי-החובל הודיע לי באלחוט דיבור קרוב לחצות הלילה, כי מתקרבות אליו 2 אגניות מלחמה בלתי מזוהות וביקש הוראות איך לנהוג (כמובן שהנשק שהיה על סיפון האגניה לא הלם צרכיו של קרב נגד שתי אגניות מלחמה). ההוראה שנתתי לו או היתה להצמד לחוף עד כמה שאפשר בהאפלה מלאה ובשום מחיר לא לתת לאגניה ליפול שלמה בידי האויב (במידה והיה זה אויב).

לאורשנו, התברר, כעבור כמחצית השעה, שהיו אלה 2 פריגטות צרפתיות, שגילו את האגניה, האירו עליה בזרקורים, ואחרי שהן הזדהו, דרשו ממנה להזדהות. ברגע שהתברר לו כי לפניו צרפתים הזדהה רבי-החובל, בלי חשש, וכתשובה קיבל באלחוט אור מברק איהולי הצלחה.

ספינת הדיג הגדולה הרסיני, הופיעה באילת עם שלל שנלקח בא-טור. כשהתחלנו לפרוק את השלל, התברר שהעמיסו דברים חסרי ערך (סירי אלומיניום מפויחים וסמרטוטים ממינים שונים). במקרה הופיעו באותו זמן הרמטכ"ל בלוית פמליתו. הזמנתי אותם לנמל והראיתי להם מה שולחים לנו ממרחב סיני. בו במקום הטיל הרמטכ"ל את

2 הספינות מורידות את האספקה לחוף, עליו ממתניים אנשי חטיבה 9



שקיבלנו אישור מחטיבה 9, כי אפשר להתקרב לחוף ולפרוק את האספקה. אולם בכל זאת ארעה תקלה מסוימת בחוף. אי אפשר היה בשום פנים ואופן (מבחינה ימית) להגיע לחוף אליו נתכוונה חטיבה 9, בגלל השרטונות שמנעו את הגישה אליו. סיור מהיר של ספינת הדיג איתר חוף חדש ובאמצעות המפקדה באילת תואם החוף החדש, נמסר לחטיבה 9 ונקבע בו המפגש.

גם בחוף זה עברה הפריקה במהירות וללא תקלות והנחתות חזרו מיד לאילת. ספינת הדיג המשיכה דרומה (וזאת, למעשה, היתה המשימה השלישית), כדי לסייר את החוף המזרחי של חצי האי סיני על כל המעגנים שבו ולהגיע עד מיצרי טיראן.

ההנחתה השלישית עבור חטיבה 9 יועדה למפרץ מדרום למיצרי טיראן, היא כללה את כל כוח הנחתות שעמד אז לרשותנו. בהנחתה זו היה עלינו להעביר 2 טנקים מדגם AM-X-13 על תחמושתם והדלק שלהם, וכרגיל מים ודלק לרכב החטיבה. פריטים נוספים שנכללו בהנחתה זו היו — כמויות מסוימות של מזון ומזקקי מים ניידיים, המופעלים על בניזן. מעבר המיצרים נעשה אז בלילה, כאשר ספינת הדיג מובילה, דבר שהוא כשלעצמו מבצע ניווט ממדרגה ראשונה, אם לקחת בחשבון את רוחב המעבר והעדר אמצעי זיהוי אלמנטריים כמו מגדלורים, מצופים וכו'.

גם כאן נפגשנו עם פלוגת הסיור של החטיבה, בעוד שמצד הים נראה היה, כי החטיבה עדיין נמצאת קצת צפונית לנקודת המפגש. הטנקים הורדו ראשונים והספיקו עוד להכנס לקרב נגד העמדות האחרונות של המצרים. בשלב זה „החרים" מפקד חטיבה 9 את ספינת הדיג ערבה, ע"מ שתשמש לו כתחנת אלחוט, לאחר שהעומס על מערכות הקשר שלו היה גדול מאוד.

הפעולה האחרונה בסיוע לחטיבה 9 היתה הנחתת כוחות החטיבה על האיים טיראן וסנפיר, פעולה שתוכננה בשארם-א-שייך בהתייעצות בין מפקד החטיבה וביני.

נראו סימנים ברורים שהאי טיראן (בעברית: יוטבת), שימש מוצב של הצבא המצרי. כאן נסתיימו למעשה פעולות חיל-הים בשיתוף עם חטיבה 9.

בשארם-א-שייך הועמסו על הנחתות שבויים מצריים להעברה צפונה. ההפלגה היתה נגד רוח צפונית חזקה, שהלכה והתחזקה מרגע לרגע. למעשה, פרצה סערה בעלת עוצמה די חזקה. באחת הנחתות קרתה תקלה, כנראה כתוצאה מההנחתות הקודמות והספינה התחילה לדלוף ולהתמלא מים. הנחתת היתה עמוסה אנשים יתר על המדה, המשאבה האחת שהיתה בה לא הספיקה להתגבר על קצב זרימת המים. השבויים התחילו לגלות סימני פאניקה, שהיתה יכולה להסתיים בטיבוע עשרות רבות של אנשים.

כושר המנהיגות והתושיה של מפקד פלגת הנחתות, שבמקרה היה על אותה נחת, איפשר לו לקרב 2 נחתות משני צדי הספינה הטובעת, להשתלט על הפאניקה ולהעביר את כל השבויים והצוות לשתי הספינות האחרות, בעוד הוא היה האחרון שעזב את הספינה. באותו רגע בו עזב את הספינה, היא שקעה.

לאחר שהגיעו הנחתות לאילת, דיווח מפקד הפלגה על טביעת הספינה. בעוד אנו מנסים לערוך את רשימת הציוד

בוא הטרפדות

הטרפדות הגיעו מיד אחרי שהגיעו הפריגטות. לצורך קבלתן הפעלנו את התכנית ולוח הזמנים, שהוכנו מראש, ללא כל קשר למבצע סיני. בשלב זה קבלנו בהנחה את אנשי השירות הסדיר שלנו, שהועברו, כאמור, לאיוש הטרפדות בצפון. ניסינו להתחיל עם הטרפדות במשטר אימונים סדיר, כפי שתוכנן, אך משימות החופות, שהוטלו מפעם לפעם, מנעו מאתנו את הדבר. המשימות היו בעיקר סיורים עבור מחלקות שונות במטכ"ל לצרכים שונים ומשורנים, כמו בדיקת הספק בארות מים על חוף חצי האי סיני והובלת משלחות לבדיקת צמחיתו ובעלי החיים שעליו. באחד המקרים הוטל עלינו להוביל משלחת של בוטניקאים, שרצו לבדוק אפשרויות העברת תמרים מחצי האי סיני לסביבות אילת. וכמובן סיורים של אח"מ, ביניהם ראש הממשלה, שרים, הרמטכ"ל וחברי כנסת, לאורך החוף. זכורה לי אפיזודה משעשעת — באחד הסיורים בהם נכתו הרמטכ"ל, אלוף פיקוד הדרום וקצינים בכירים, הם התעקשו להתור בעצמם בסירת גומי לחוף ובחזרה, כספורט. בשר במ, בגלל אישליטה בסירה, נכנסו בדיוק מתחת לזרם מי הקרו של טרפדת ונרטבו כהלכה.

מששכחה מעט מהומת הביקורים, התחלנו במשטר אימונים. אחד מנושאי האימונים היה שיתוף פעולה בין הפריגטות והטרפדות. כאמצעי לתרגול הטלנו על טרפדת אחת לבדוק את המעבר בין האי סנפיד לחוף ח'ג'אז כשר הפריגטה עם תותחיה משמשת אבטחה וחיפוי לטרפדת. מעבר זה הינו צר ביותר ומפותל. לאחרונה עברו בו ב-1926. מובן, שהמעבר חייב היה להתבצע באטיות, תוך בדיקות עומק תמידיות. ברגע שעברה הטרפדת את המקום הקריטי במיצר, הניעה את המנוע הגדול הימני שלה. פעולה זו כרוכה בפליטת עשן שחור בכמות גדולה ובקול נפץ רם. אנשי צות התותח בחוף ח'ג'אז, שהיה מרוחק 600 מטר, חשבו כי יורים עליהם, ובתגובה לכך פתחו באש לעבר הספינה. הספינה, באש תותח 40 מ"מ (בופורס), פגעה פגיעה ישירה בתותח הסעודי, וכן בכמה מאנשי צות. לספינתנו לא נגרם כל נזק והפריגטה אפילו לא הספיקה להתערב במהלך הקרב, כי מיד שותק התותח הסעודי. עד כמה שידוע לי, זה היה המקרה היחיד בו כוחותינו נכנסו לקרב עם כוחות סעודיים, והעליונות שלנו לא הוטלה בספק.

סיכום

חיל-הים באיזור ים-סוף עמד בכבוד בכל המשימות שהוטלו עליו. דבר זה התאפשר בעיקר הודות ל-2 גורמים: (א) גורם ראשון — האדם. הפעלנו אנשים בעלי ידע מקצועי גבוה, ואשר פעלו מתוך מסירות יוצאת מגדר הרגיל, החל באחרון האנשים וכלה במפקדי הספינות, הפל-גות, הבסיסים ובסיסי המשנה.

(ב) גורם שני — הציוד. למבצע זה רוכזו בים האדום ציוד מתאים לסוגי המשימות שהוטלו על חיל-הים.

לסיום, בהשקיפי כיום, כעבור 10 שנים על תקופת מבצע סיני, ברור לי, דבר שלא יכולתי לחושו אז, עקב המתח הרב, כי ביצענו עבודה נכבדה, עבודה שהעלתה את כבודו של חיל-הים.

האחריות על ארגון המשלוחים על צות שכלל את מפקד המרחב ואותי, נמסרו לנו הדרישות השונות הן של הגורמים הצבאיים והן של האזרחיים, קבענו את סדר עדיפות המשלוחים, ומקרים מגוחכים, כמו השלל שהובא בסירת הדיג, לא חזרו עוד. בשלב זה אורגנו המשלוחים בבסיס מסודר יותר. לצורך טעינה ופריקה הובאו אנשים מקצועיים מנמלי יפו ותל-אביב. עובדה זו אָמנם זרזה את פעולות הטעינה והפריקה, אך גרמה לנו קשיים במישור בלתי צפוי לגמרי — אנשי הצות של שתי האֵניות, שנשארו בתנאים של אנשי מילואים, התמרמרו מאוד על כי הסוארים שהובאו מהצפון עבדו בתשלום מלא. התמרמרות זו גרמה לדמוראליזציה בין אנשי הצות, אך סערת הרוחות שככה לאחר שהבטחתי, כי תוך מספר ימים ישוחררו כולם (באותו זמן כבר שוחררו רוב אנשי המילואים של חטיבות היבשה).

בוא הפריגטות

תוך כדי הציפיה להגיע הפריגטות היינו חייבים במספר הכנות מינימלי: ראשית — סימון המעבר והכנת ספינת ניתוב למעבר עצמו. לא רצינו להסתכן במעבר הפריגטות במיצרים ללא חלוץ לפנייהן, ולשם כך נשלחה ספינת הדיג ערבה. היא יצאה ופגשה בלילה את 2 הפריגטות. לדרישת הפריגטות להזדהות באלחוט, הכיר מפקד ספינת הדיג את קול חברו באלחוט והוא ענה לו במשפט, שהפך סימן זיהוי למדברים: "שן חולצת, כאן כריש". אז העלו הפריגטות אורות, נכנסו לשארם-א־שייך ומשם המשיכו לאילת.

באילת עצמה היה עלינו להכין להן בסיס אספקה, שתי נחתות, שיעסקו בשירותי נמל לפריגטות, וכן אמצעי תעבורה מאילת צפונה לאנשי המילואים לשם שחרור, לפי רשימות שהועברו אלינו ממפקדת חיל-הים.

בערוב היום הגיעו הפריגטות לאילת. נערכה להן מסיבה גדולה בהשתתפות כל תושבי אילת, אזרחים כחיי-לים. זכורים לי דברי מפקד שייטת הפריגטות, אל"מ דוד, שאמר באותה מסיבה: "כימאים אנחנו יודעים, שאניה על שני עוגנים בטוחה יותר. מדינת ישראל זרקה היום את העוגן השני בים האדום".

הורות הגיריקנים עם הדלק



פינוי היהודים מפורט סעיף

ס"ל נפתלי רוזן

8 מיל מפורט סעיף, נכנסנו לתוך שטח שהיה בידי הבריטים, ומיד ניגשה אלינו משחתת בריטית. מפקדה שאל, באיתות אור, למעשינו במקום. התעלמנו מאיתותו, כשאנו ממשיכים להפליג לעבר פורט סעיף. כנראה שהתנהגותנו לא מצאה חן בעיני המפקד הבריטי, והוא ניגש עם אניותו וחסם בפנינו את המעבר. עתה היינו בטוח דיבור.

לרוע מזלנו היה באניה הבריטית מלח דובר איטלקית רהוטה. לא כן אצלנו. יותר מלגמגם מלים מספר בשפתו של ורדי לא ידענו. משחק "אי-הבנה" זה נמשך כעשר דקות שבסופן גיליתי לפני האנגלים את קלפי הוודעתי במגפון (באנגלית), שאני מבקש שיקשרו אותי עם החוף. היחסים היו אז כבר די מתוחים ומהאניה הבריטית הציעו לי שירי דיעו לקונסול האיטלקי על בואנו (לאחרון לא היה כל מושג אודותינו).

מששאל אותי מפקד האניה הבריטית על מעשי באיזור עניתי לו, כי כנראה יהיה עלי לפנות אורחים איטלקים או צרפתים, אך הודעתי לו שאינני יודע בברור וכי אני מחכה להוראות. את ישראל והיהודים לא הזכרתי. חששתי מחיפוש בספינה והייתי חייב למצוא הסבר לציווד הנוסף והבלתי מתקבל על הדעת שהיה בה ועל המחסור ברשתות דיג.

המשחתת צותה עלינו לעצור. חכינו במקום כשעתיים וכשראיתי שהיא מתרחקת, המשכתי בכיוון מערב כשמהמשחתת מאותתים לנו Stop, Stop. היות ולא היינו חייבים להבין את האיתות שלה, התעלמנו ממנו והתקרבנו לאט לאט לאיזור הצרפתי.

אזי ניגשה אלינו משחתת צרפתית ואותו הסיפור חזר על עצמו. נצטוינו לעצור ולהמתין, אך לאחר הקמת הקשר עם הצרפתים היינו שקטים יותר. בינתיים עזבה אותנו המשחתת הצרפתית וסמוך לחשיכה ראיתי שולת מוקשים בריטית מתקרבת אלינו. מפקדה הודיע לנו שקיבל הוראות לקרב אותנו לפורט סעיף. קיימתי קשר ישיר עם הארץ, הודעתי על האירועים ונאמר לי שהענין בטיפול.

שולת המוקשים הובילה אותנו דרך התעלה לכיוון פורט סעיף וצותה עלינו לעגון ליד פתח הנמל. היא עצמה עגנה לידינו. עצם עגינתה בטוח כה קרוב אלינו הדאיג אותי במשך הלילה, משום שהיה ברור שמתפקידה הוא לשמור עלינו. הודענו על כך לפיקוד בארץ (מה היה הטיפול בנידון, לא ידוע לי).

לאחר ליל שימורים נגשה אלינו לפנות בוקר שולת המוקשים וציותה עלינו להכנס לנמל ולהתקשר לאנית אספקה צרפתית, שעגנה בפורט סעיף.

אותו זמן היה נמל פורט סעיף מלא וגדוש באניות צרפתיות ובריטיות. ראינו תרנים רבים של כלישיט שטובעו

בשעות הבוקר של אחד מימי ראשית נובמבר, נקראתי למפקדת חיל-הים, שם נאמר לי שישנה אפשרות להכנס לפורט סעיף ולהציל מספר יהודים עליידי הוצאתם מהמקום.

נתבקשתי להכין תכנית, שתתבסס על אמצעים קיימים ומאיידך גיסא, לבצע את הוצאת היהודים בהסוואה של כלישיט המפליגים תחת דגל זר. התכנון התבסס על 2 ספינות דיג גדולות והובא בחשבון שאפשר להסיע בכל ספינה מעל 100 איש.

התכנית אושרה בתנאי שהספינות תוסוינה כך, שמקורן לא יהיה ודאי. צבע הספינות שונה (מאפור לצהוב ולבן), והורדו כל הסימנים החיצוניים. הספינות צוידו באמצעי הצלה נוספים, מזון ומים. כל פעולת ההכנה בוצעה תוך 5 שעות.

ההתלהבות, אף שלא היתה ידועה מהות המבצע, היתה עצומה. אנשי הצות של הספינות, "הריחו" שעומדים הם לבצע פעולה בלתי רגילה ושאיננה שגרתית, אפילו בתקופת מלחמה.

כאשר הספינות היו מוכנות נקבעה תכנית פעולה מדויקת. לשתי ספינות הדיג נתלתה טרפדת, ששימשה כתחנת מעבר וקשר. על ספינת הטרפדו היה ללוות את 2 הספינות עד לטוח של כ-15 מיל מפורט סעיף, שם היה עליה להשאר, להמתין לשוב הכוח וללוותו חזרה.

הכוח יצא את נמל חיפה בשעות אחה"צ המוקדמות בהוראה לעבור דרך תל-אביב, לאסוף שני אח"מ (ח"כ שלטון הלל ואחד מאנשי הסוכנות) ולהמשיך בכיוון דרום.

לאחר שעזבנו את ת"א הורדו דגלי ישראל מספינות הדיג והונף עליהן דגל איטלקי. תוך כדי נסיעה בים, שהיתה מלווה בטלטולים עזים ובשפריצים, צבענו שמות חדשים לספינות: APRODITE (אפרודיטה) ו-CASTLLAMRE (קסטלה-למרה — "מבצר הים").

במשך הלילה הפלגנו לאורך החוף, ולמחרת בשעות אחר הצהריים המוקדמות גילינו יער של תרנים ואנטנות. המכ"מ על הטרפדת דיווח, כי ניתן כבר לראות את סימון התעלה המובילה הישר לפורט סעיף.

כאן התפצל הכוח. הטרפדת נשארה במקום ואילו 2 ספינות הדיג המשיכו לכיוון פורט סעיף.

כאן המקום להסביר, שכפי שפורט סעיף היתה מחולקת בין הבריטים והצרפתים לצרכי שליטה על המקום, כך היה גם איזור הים, במבואות פורט סעיף, מחולק ביניהם בצורה הבאה: הצי הבריטי החזיק את כלי-השיט שלו, והיה אחראי לפטרול על האיזור ממזרח לתעלת הכניסה לפורט סעיף. אניות הצי הצרפתי עגנו ופטרלו מערבה לתעלה זו.

אנחנו באנו מכיוון מזרח. משהתקרבנו עד למרחק 7 או

נוסעינו לספר על מה שעבר עליהם בגיהינום המצרי, ולשאול אותנו אודות הארץ.

ברגע שעברנו את מערך האניות הבריטיות ופנינו לכיוון צפון, חזרנו לכור מחצבתנו והנפנו את הדגל הישראלי. מספר מקלעים שהיו בספינה הוצאו והוצבו בכוננות. עיני המפונים אורו והרגשנו כי הערצתם גוברת והולכת למראה המעבר הפתאומי מספינת דיג איטלקית עלובה לספינה עברית.

במרחק 70 או 80 מיל מפורט סעיד שמענו לפתע רעש של מטוס מתקרב. הכרזתי מיד על כוננות נ"מ, וציפינו בסקרנות להתקרבות האורח הבלתי קרוא. היה זה מטוס הרווארד צרפתי המסויר בין קפריסין ופורט סעיד. כאשר ראה הטייס את דגל ישראל המונף בראש התורן נענע בכנפיו לשלום, והמשיך בדרכו.



ההפלגה צפונה עד נמל חיפה, אליו הגענו בשעה 0400 למחרת היום, עברה ללא אירועים מיוחדים. שם חיכו לנו מכוניות והעולים נלקחו למחנה דוד ליד חיפה.

שבוע לאחר המבצע הלכתי לבקר את המפונים במחנה. קבלת הפנים והבעת התודה היו מעל למה שאפשר היה לצפות מאנשים החיים במחנה עולים. עד היום כאשר אני נפגש עם מי מהם, פונים הם אלי ומודים לי ולחילי-הים על הצלתם.

בפתח התעלה, וכן אפשר היה לראות את סימני המלחמה שהתחוללה שם על המבנים השוכנים לאורך התעלה והנמל.

מיד ניגשנו לפעולה. חילקנו את 120 האנשים שעמדו מוכנים, והתחלנו בהעמסה. משראו היהודים את "קליפות האגוז" הקטנות אליהן צריכים היו לעבור, כנראה לא קסם להם כל כך הרעיון להפליג בהן, ועוד בים הפתוח, אך בשמעם את העברית המדוברת ואת הפקודות הניתנות בלשון הקודש, נזכרו בגיהינום המצרי ובמה שמחכה להם באם ישארו שם, וכששירה בפיהם ועיניהם מאירות משמחה קפצו על נשיהם וטפס לספינות הקטנות והמתנדדות כשפני-הם לחוף מבטחים.

סיימנו את ההעמסה תוך שעתיים לערך, ומיד יצאנו לדרכנו הביתה.

בפתח נמל פורט סעיד הסתובבו נחתות בריטיות קטנות (L.S.V.P) שתפקידן היה בקורת על כלי-השיט הנכנסים והיוצאים מהנמל. נחתת כזו ניגשה אלינו ומפקדה ביקש במגפון שנעצור ונזדהה. לא שעינו אליו, המשכנו בתנועה והוא התחיל ברדיפה אחרינו. למזלנו התפתחה בינתיים רוח צפונית חזקה למדי, ומעבר לשובר הגלים של פורט סעיד היו גלים גבוהים, כך שבצאתנו מהנמל, הלך וגדל המרחק בינינו ובין הבריטים. במקום להמשיך ולצאת בתעלה ובנתיב היציאה הבטוח מפורט סעיד, פנינו מיד בפתח הנמל מזרחה, מחשש עיקוב על-ידי הבריטים, שאת הכוח העצום שלהם היינו צריכים לעבור, אילו נסענו בדרך הרגילה. אינני סבור, שהסברנו אודות המטען המוזר שלנו היה משכנע אותם.

ברצוני לציין את עבודתם הנפלאה של הדייגים שלנו. הצלחנו לעבור באיזור זה של אניות טבועות ושרטונות רק הודות לחוש הריח המופלא שלהם ומלוא יכולתם לנצל את עורי הניווט הפרימיטיביים שהיו על הספינות.

המשכנו בהפלגה לאורך החוף עד שיצאנו מאיזור האניות הבריטיות ועד שנוכחנו שהפטרוילים של המשחתות וכלי-השיט האחרים נפסקו. אז פנינו צפונה לעבר נמל חיפה. הרוח הצפונית טלטלה את הספינות על פני הגלים הגביריים ומחלת הים דבקה במפונים בזה אחר זה. הצותים עשו הכל על מנת להקל על סבלם של גברים, נשים, ילדים וזקנים. הם מסרו את מיטותיהם, הגישו להם מזון ומים, הכינו צעצועים פרימיטיביים, שטפו, רחצו וטיפלו בתינוקות. היה זה מוזר, אך נוגע ללב לראות דייג מגושם אוהז ילד בין זרועותיו, בעוד שאין ביניהם כל שפה משותפת. פרט לחיבה שרכשו השנים זה לזה.

בשעות אחה"צ רגע הים ומצב הרוח השתפר. אז החלו



לבידתה של איברהים אל-אוול

שלמה סרד (מלח שהשתתף בקרב)

ועושים דרכם ליעדם. מיד אחרינו פותחת אף אילת באש. המצרים משיבים אש מיד לאחר המטח הראשון. פגזיהם מתפוצצים בקרבנו כשהם מרימים נדימים אל-על. הדבר מרתיח את דמנו ומגביר את קצב הפעילות. מעליות התחרי מושט פועלות ללא הרף, תרמילים וקליעים נשלחים לתור תחים מבטנה של האניה. הבחורים עובדים ללא הפוגה: קליעים לתותח 2-3 ו-4. מפקד תותח 2 מבקש יותר קליעים. הקצב מסחרר. הסיפונים מלאים בתרמילים ריקים עד שצריך להשליכם לדגים. היו ספקי תחמושת שרשמו את שמם על גבי הקליע: מאמינים היו שיש בכך משום סגולה בטוהה לפגיעה מוצלחת ושמחים כל אימת שמתקבל דיווח על פגיעות באויב. הדו"ח מתקבל בקריאות ומגביר את קצב הלחימה. לועי התותחים הגדולים רועמים, הזעי זועים מטלטלים את האניה וריח אבק שריפה עולה מכל עבר. פתאום נשמעת קריאה ברמקולים: "...אזעקת אויר... אזעקת אויר... אזעקת אויר...". תוך שניות תופסים אנשי הנ"מ את עמדותיהם ומדווחים לגשר: "מוכנים לפעולה". המכ"מ גילה שני גופים זעירים ומיד לאחריו גילו צופי התותחים את המטרות. עוד 2000 יארד, עוד שניות ספורות וידי הכוונים תלחצנה על ההדקים, אלא שאז בוקע קולו הקצוב והרגוע של קצין התותחנות: "המטוסים שלנו". אכן לא עוברת דקה והם צוללים לעבר האויב. אנו הופכים לצופים, מחכים לענני עשן ולהבות אך מתאכזבים במעט. לא ניתן להבחין אלא בעמוד עשן סמיך מתרטום האניה.

המטוסים הסתלקו והקרב הימי מתחדש. השחר עולה. הקרב הולך וגובר. אנית האויב נראית כשהיא מתפתלת נואשות בניסונה להתחמק מהאש הקטלנית, אך ללא הועיל. התותח הקדמי של האויב נדם ומיד אחריו נפגע תותח הנ"מ הכפול בירכתיים מפגיעה ישירה. פגז שלנו מתפוצץ גם מתחת לתותח הקדמי, מבקיע את סיפון אנית האויב בקו המים. כעבור שניות מספר קורעת התפוצצות אדירה בדופן אנית האויב את ארגו התחמושת שליד התותח הקדמי.

לאור המצב הנואש, ברור כי האויב לא יחזיק עוד מעמד, מה גם שאפסו סיכוייו לתגבורת. מפקד המשחתת המצרית נותן פקודה לפתוח את שסתומי ההצפה של אניתו האבודה ובד"בד מונף דגל הכניעה לראש התורן. אולם, שסתומי ההצפה לא נפתחו.

בין כה וכה קרבים אנו אל אנית האויב. רואים בבירור את המספר 12 בערבית צבוע על דופנה, וכי היא מתחילה לנטות על צידה הימני. רפסודות וסירות נזרקו לים ואנשים קפצו אחריהן, חלקם בלי חגורות הצלה.

הפקודות ניתנות במהירות הבזק. אחת המשחתות מופ"קדת על איסוף הניצולים בים, והשניה שולחת קבוצת השתלטות ועוסקת בהכנות לגריחה. עובדים בנריזות. על אנית הוטל למשות את המצרים המפרפרים במים הקרים של סוף חודש אוקטובר. עד שאנו אוספים את הניצולים מתקנת קבוצת ההשתלטות את מערכת ההיגוי שנפגעה ועוד מספר חלקי מכונה.

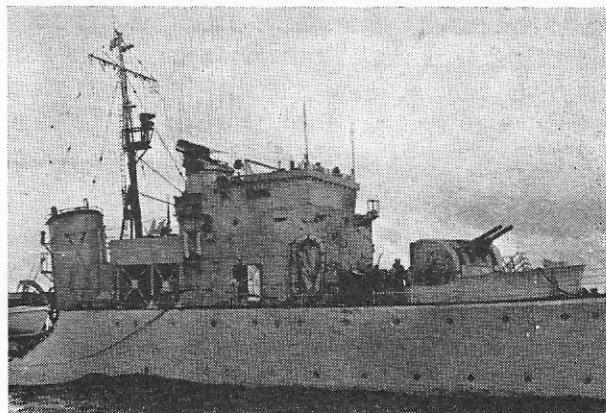
...הלילה אפל, הגלים בינוניים, הרוח — מערבית קלה. אנו שטים באח"י יפו לאורך גבולנו הארוך — הים, במהירות "חצי מלא קדימה", כשאח"י אילת מרוחקת מאתנו כ-1000 ירד ימינה. כולנו צמאים להוכיח את קיומנו, אחרי ששמענו על הישגים בשדות הקרב השונים בדרום הארץ. לפתע, בשעה 0355, מתקבל מברק בהול בדבר הפגזת העיר חיפה ומיד לאחריו נשמע קולו של מפקד האניה הנותן הוראות רדיפה אחרי אנית האויב המפגיזה. הרטור מיהן החדים של המשחתות פולחים ביעף את מימי הים הקודרים עת ארבעים אלף כוחות הסוס פועלים במלוא עצמתם ומזניקים את גופיהן הארוכים, החדים והזקופים של כלי-השיט לקראת האויב.

מסרתנו — לחסום נתיבו של האויב המנסה להתחמק. הודות לנתונים מדויקים שנתקבלו מהמטה, הצלחנו בתום שבעים דקות של מתח לגלות מעל מסך המכ"מ את המשר חתת המצרית. מלאי התלהבות, חסרי נסיון ימי, אך חדורי בטחון הודות לאימון הקצר שקיבלנו לפני זמן מועט בארץ מולדתן של המשחתות (אנגליה) — אנו יוצאים לקראת האויב.

מזה שעות ארוכות ניצבים אנו דרוכים ליד הצריחים האפורים של תותחי ה-4.5 אינץ'. איש אינו שם לב לים, האם הוא שקט או רוגש... אין זה אימון רגיל. ידענו שנפתח באש בכל מצב. ידענו שלא נשאל את קצין התותחנות לאיזה דופן יבוצע הירי, אדרבא, הפעם נהיה מוכנים בכל דופן ובכל עת. הגה עוד רגע והקונצרט יתחיל.

בשטררה דממה. ורק רשרוש פנס האיתות הגדול הפריע אותה באותו קיום ונקודות. "איזה אניה?" היתה השאלה, ומשהתשובה בוששה לבוא, רעמה מערכת הרמקולים: "מטחים!" (טען). בקצב אחיד כמעט נשמעה סגירתם של ארבעת הסדנים ושוב דממה... השעה המדויקת — 0532, בבוקרו של ה-31.10.56. איש המכוון לוחץ על מערכת ההדק ומטעני הנפץ מתפוצצים. הקליעים נפליטים בשריקה חדה

כך נראתה האיברהים כשהתקרבה אליה סירת צות ההשתלטות



את הצות החפשי ממשורות ומעמדות הקרב. רק עתה נוטשים אנו את עמדות התותחים שלנו, מקום שם רבצנו זה שרעשרה שעות.

לימאים צעירים כמונו היתה זו טבילת-אש ראשונה, קרב שגאותנו עליו, דומה, שפרט לצוללת יפנית במלחמת העולם השני-יה שנכנעה גם היא — היה זה מקרה ראשון מסוגו של כניעת אניית מלחמה על צותה.

איש צות ההשתלטות מספר

הסולר גולש מהטנק העולה על גדותיו. רק לפקודה „הפסק!“ חדל ממלאכתו. חושבני כי אלמלא קיבל פקודה זו, היה ממשיך לשאוב עד עצם היום הזה.

בזמן בדיקת תותחי האניה הבחין הנשק שלנו בתותח שטח, שהיה מוצב בירכתיים כשהוא דרוך וטעון בפגז מוכן לירי. הנשק התקשר עם אחי אילת וקיבל הוראה לירות את הפגז לים. את השבויים אחזה בהלה רבה, והם ברחו כולם כמטורפים מן הירכתיים לכיוון החרטום בדרסם איש את רעהו. הצות הישראלי נאלץ היה להפסיק עבודתו ולרכום מחדש בירכתיים.

העמדנו עליהם את אחד הבחורים שלנו, והוא ארגן שירה בציבור. לא, אין זו הלצה. הם שרו שם משירי פאריד-אל-אטראש ולילה מוראד כשימאי ישראלי מנצח עליהם ומרים את המורל.

היה עוד מקרה מעניין, כשלויתי את קצין הניווט המצרי לתאו התעקש משום מה לעבור דוקא דרך חדר האלחוט. הוא נרתע מכוונתו זו לאחר ששמע מאחוריו את צלילו של בריח נדרך, והגיע לתאו בדרך אחרת.

תופעה בולטת, ממנה קשה היה להתעלם, הוא הפער העצום בין קצינים ודירוגים בצות האניה. השפה המשותפת היחידה ביניהם היא פקודה נמרצת — וציות עיוור. משנכנסנו לתאו של מפקד האניה שעה שנחקר עליידי אחד ממפקדינו, היה שמשו האישי מטפל באריות המזודות לקראת הירידה לחוף. הוא הקפיד שכל דבר יארו כהלכה, ולא השאיר בקבינה אף פירור. הכל הלך אתו לשבי...

האניה היתה מלוכלכת מאוד ובמגורי הצות מצאנו פתילות נפט קטנות, סירים ומחבתות, סלי ביצים ואף תרנגולות חיות וכפותות. כפי הנראה לא הסתפקו באוכל ממטבח האניה וכל אחד בישל לעצמו תוספות... בשעה ארבע אחה"צ הגיעה האיברהיים המובסת לנמל חיפה. המצרים הועברו למחנה שבויים והאניה עלתה על המבדוק.

„תקופת מה לאחר מכן“, מסיים רס"ל רפאל את סיפורו, „זכיתי לשרת על אנית חיל הים חיפה — האיברהיים לשעבר, כשהיא צבועה מחדש, נקיה ומשופצת. ושוב ושוב נעים היה להזכר ברגעים הראשונים על האניה הנכנעת והמובסת“.

הביא לדפוס: נחשון ב.

אנית האויב הוכשרה לגרירה. לאחר מספר שעות של גרירה, מסיר איש חרטום של אחי אילת במכת-פטיש את הסוגרן המחזיק את כבל הגרירה והמלאכה נמסרת לגוררת הבאה לקראתנו מפתח נמל חיפה.

בהגיע לנמל חיפה, מתקבלת אנית השלל בתשואות סוערות של קהל עובדי הנמל העומדים לאורך כל הרציפים. אנו משליכים עוגן בלשון המפרץ הקרוב לפתח. זקיפים מזוינים מוצבים לכל אורך דפנות האניה, המפקד משחרר

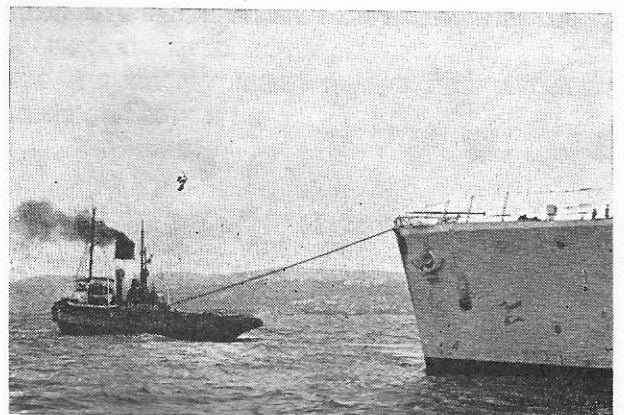
רס"ל רפאל מאחי אילת היה הימאי הישראלי הראשון שהציב רגלו על סיפונה של איברהיים-אל-אוול. עשר שנים עברו, אך כשמתחיל רפאל משחזר סיפורו של אותו יום, כמו קס הדבר ונהיה בשנית, ודומה, כי שוב מהדהדת באזנינו תרועת הנצחון שפרצה ממאות גרונותיהם של ימאי השייטת, למראה הדגל הלבן שהניפה המשחתת המצרית המובסת.

כשהתקרבה סירת המנוע הישראלית ובה צות ההשתלטות אל האיברהיים, הודיע רמקול המשחתת לכל הצות בערבית צחה, כי עליהם להתרכז בירכתיים. כשלבושם לבנים בלבד, יחפים — פרט לקצינים, שנעלו נעליים לבנות, הם צייתו לפקודה. הפצועים שהיו בין השבויים לא זכו לטיפול רפואי עד בואנו, למרות שהיה באניה, ללא כל ספק, צות עזרה ראשונה. איש לא טרח אפילו לכסות את ההרוגים, שהיו מוטלים ליד עמדת הירי המרוסקת בחרטום, והיה זה החובש שלנו שחבש את הפצועים ודאג לכיסוי ההרוגים.

ממחנן הצבעים שבחרטום, אשר קלט פגיעה ישירה התמר עדיין עשן. כשניסינו לפתוח את הדלת גילינו לתדהמתנו כי היא נעולה. תאר לעצמך, הם ניסו לשלשל לשם צינורות ולכבות את הדליקה מבחוץ. לא עלה בדעתם פשוט לפתוח את הדלת ולהשתלט על האש. ואולי פחדו, מי יודע?

אז הגיע תורי לפעול. ירדתי אל המכונה אחרי שנאלצתי לכפות רצוני על קצין המכונה המצרי שסירב לרדת עמדי. התחלתי להפעיל משאבות כדי להוציא את המים שחדרו לחדר המכונות. קצין המכונה המצרי סירב לעזור לי לסתום כמה מהחורים באמרו שזהו תפקיד היאה לחייל פשוט. הירדתי כמה מהמלחים המצרים למטה והתחלנו לעבוד. רצינו להפעיל את הדיזל שהיה שם על מנת לספק תאורה, אך טנק הסולר היה ריק. פקדתי על אחד הסמלים למלא את הטנק והוא החל שואב כרובוט ללא הרף, ולא הפסיק גם כשהחל

צוריה גוררת את איברהיים לנמל הבית החדש שלה — חיפה



„איברהים“

עורך עגור

ישירות בריכוזי תחמושת חיה. בעמדת ה־40 מ"מ נמצאו פגזי תרגול של תותח בריטי נושא, היו אלה פגזי „פוס־פוס“ שהמצרים משום מה, לא הורידו מהאניה.

בעוד האניה על המבדוק ואנשי המלאכה גוזרים מגופה את הלוחות השסועים, הוחל בפינוי. באניה נערך חיפוש יסודי. כל החפצים האישיים רוכזו בחבילות ונשלחו אל בעליהם, במחנה השבויים. נתגלה שזמן קצר לפני כניעתה, עברה האניה שיפוץ יסודי במלטה. על אף העובדה שהיתה דומה בכל לאניה בריטית רגילה, היה טבוע בה החותם הערבי המובהק. מבחוץ היתה צבועה צבע אפור ועליו סימני זיהוי מצריים בשחור. באשר לצביעה בתוך האניה, פעלו המצרים כיד הדמיון המזרחי הטובה עליהם. צריחי התותחים היו צבועים בגוני כסף וזהב, ריצפת התותחים בכחול ואילו הבסיס — אדמדם. כל מתקן היה צבוע בצבע אחר.

שלבי בדיקה מאוחרים יותר נתנו תמונה מהימנה של אורח החיים שהתנהל באניה. ארגזים מלאי מזון ערבי טיפוסי, פרימוסים וכתמי פיח על תקרות התאים, כל אלה הוכיחו על פעילות גסטרונומית עניפה שהתנהלה בתאי המלחים. נראה שהסיבה לכך נעוצה בפער הגדול ששרר בין תנאי הקצינים והמלחים. הקצינים נהנו ממזון משופר ומתנאים מיוחדים. בתאי הקצינים נמצאו מספר לא מבוסס של שטיחים פרסיים ודברי מותרות אחרים. הציוד האישי וכלי המיטה היו מטיב מעולה. בתאי הקצינים נמצאו שמיכות מצמר לבן. מכתבים שנמצאו העידו על התכתבות ערינית עם נערות אנגליות ומלטיזיות בשפה האנגלית.

ההרס ואי הסדר ששררו באניה, תוצאות הקרב שהתחוללו, גרמו לה שתראה מוזנחת ומלוכלכת, וקשה לכן לקבוע כיצד נראתה האיברהים בימים כתיקונם. באופן כללי היתה האניה מאוזקת כהלכה, אך במקומות רגילים במיוחד היה הצבע מרוח שכבות שכבות על גבי מכשירים מלאי חלודה. חוסר טיפול נאות בחלקים ובמתקנים שונים היה אחד הגורמים לכך שברזי ההצפה לא נפתחו. לעומת זאת נמצאו ציוד התותחנות והימאות במצב תקין ושמיש.

נס הסיירות הפעיל הונף עליה ב־28 בפברואר 1957, שלושה חודשים מיום כניעתה. הצות הראשון שלה, בפיקודו של סא"ל י.ד. הורכב ממילואי צי הסוחר. תוך זמן קצר הוצב עליה צות סדר והוקצה לה מקום בנמל הבית, חיפה, לצד אח"י יפו ואח"י אילת.

זו היתה איברהים אל־אוול: משחתת מטוג HUNT („הצייד“) שכונתה בשם **מנציפ** בצי הוד מלכותו — אחת האניות האחרונות שנבנו מברזל מגולוון. בסיום מלחמת העולם השנייה נמסרה בהשאלה לסין (הלאומנית דאז), ולאחר שגמאה אלפי מילים בים הצהוב ניתנה במתנה, יחד עם אחות מאותה סידרה, למלך פרוק. 2 האניות קיבלו את שמות האב והבן — **איברהים אל־אוול** ו**מוחמד עלי**. אגדה מזרחית מספרת שתוך כדי הפלגה שערך המלך פרוק התברר ש**מוחמד עלי** שטה לפני **איברהים**, וכדי שלא ימצא הבן לפני אביו, הורה המלך להחליף בו במקום את שמות האניות. 4 תותחי 102 מ"מ המוצבים בשני מוצבים דו־קניים, 2 תותחי נ"מ 20 מ"מ ומוצב דו־קני של תותחי 40 מ"מ הרחיבו את הנשק העיקרי של האניה. נוסף על כך היתה האיברהים מצוידת במערכת נשק נגד צוללות ובמכ"מ לטוח בינוני.

בבוקר ה־31 באוקטובר 1956 זכה בה חיל־הים לאחר קרב קצר והיא נוספה רשמית למערך האניות המבצעיות של החיל.

איברהים לא ניזוקה קשה בקרב והדרך בה נכנעה מהוה חוליה נוספת בשרשרת האירועים המוזרים שהביאו לפילתה. יודעת ההיסטוריה הצבאית הימית לספר על אניות מלחמה רבות שנפגעו תוך כדי קרב. היו כאלה שנלחמו על נפשן עד הרגע האחרון ושבו לבסיסן צולעות ומדדות, היו אף כאלה שמצאו את קיצן בפתח הנמל, אך מעטות האניות שעל התורן המרכזי שלהן נראה מונף לאיטו דגל לבן, דגל כניעה.

מה גרם לה שתהפך לאח"י **חיפה**? למרבית ההרס גרמו פגיעה בקצה העליון של החרטום ופגיעה בדופן ימין, בין צריח התותחים ומבנה הגשר. רסיסים מפגיעה זו פרצו דרך תקרת חדר־אוכל קצינים לתוך מטבחון־קצינים, ומשם לשירותים. מספר רסיסים הגיעו אף לסיפון הראשי. פגיעה נוספת בגשר הפיקוד עברה את תא ההגה ודרך תא המפקד התעופפו רסיסים לתא מגורי־מלחים חרטום. פגיעה ישירה נוספת בעמדת תותחי 40 מ"מ הרסה כמעט לחלוטין את המוצב. שם למעשה נהרגו ונפצעו מרבית המלחים. מפקד האניה, קצין בדרגת רב־סרן, נפצע באצבעות ידו. מעניינת העובדה ששתי פגיעות ישירות אשר פגעו בריכוזי התותח מושת לא גרמו להפעלתה. מרבית האניות שנפגעו בקרב ימי בשתי מלחמות העולם, מצאו את קיצן דוקא עקב פגיעות

ימי שוהמיים דג חוליהות



● התול לבן שהסתובב באניה גרר בעקבותיו אגדה כאילו בא בירושה מן הצי המצרי. האמת היא שהחתול (או אולי החתולה), „גינה“, נלקח במשיכה מאניה איטלקית שעגנה בנמל חיפה...

● על אחי חיפה שירת רב"ט יליד עיראק שעלה ארצה סמוך למערכת סיני. כשימש סמל תורן התקבל טלפון מהמפקדה בו נדרש המלח להודות, ותשובתו היתה — מדבר סלאח עבדאללה מאיברהים-אלי-אול, השיחה נותקה מיד...

● מפקדה הראשון של חיפה מספר כי שמה זה ניתן לה לאחר ליל ויכוחים ארוך, שכן דוד בן-גוריון רצה לקרוא לה קיסריה או אשדוד.

● מעטים יודעים איך הגיעו שלטי הצי הסיני אל המוזיאון הימי בחיפה. שלטים אלה נמצאו יום אחד במחסני האיברהים לשעבר...

● במיה, פלפל חריף וחלבה ערבית אמיתית לא היו הדברים היחידים אותם קיבלו אנשי חיפה במתנה מהצי המצרי. זמן רב השתמשו במכונת גלידה משוכללת אשר נמצאה בקנטינת האניה...

● שחזור עליו של הקרב הימי נערך במלאת 9 שנים למבצע סיני. אנשי חיפה מהופשים לערבים קיבלו בסילוני מים אדירים את צות ההשתלטות של „האויב“ שעלה על סיפונם. מפקדם חבש תרבוש ערבי, ורס"ר האניה, הלא הוא מ. בעל הפרסום והמוני-טין, המטיר אש קללות וגידופים איומה מעל גשר הפיקוד. הסיום העליו היה כשלאניה הועלתה עוגת ענק מתנת התוקפים.



טורבינות גז בשימוש ימי

הביא לדפוס, רס"ן משה

קלי במנוע זה הוא 0.7 ליב/כ"ס, והנפח קטן מ-0.1 רגל מעוקב/כ"ס, בעוד תצרוכת הדלק במנועי טורבו-רגז הגדולים מ-10,000 כ"ס במהירות משקית היא 0.55 ליב/כ"ס/שעה, ואילו במנועים מתחת ל-10,000 כ"ס התצרוכת היא בגבולות 0.6 עד 0.8 ליב/כ"ס/שעה.

יתרונות נוספים לעומת מנועים ימיים אחרים: התנעה מהירה ותאוצה ראשונית גבוהה, משך גבוה במהירות נמוכה, הספקי כ"ס גבוהים, פשוטות במבנה, קלות ההקטנת האחזקה ומחירי התקנה נמוכים. החסרון העיקרי ביחס למנועים ימיים קונבנציונליים הינו תצרוכת הדלק הגבוהה יחסית.

בהפעלת המנוע בשטח הימי יש לשקול ולהעריך מספר השפעות הנובעות מהיקף ומשקל שונה של המנוע. אין גם לשכוח שיש להכניס מספר שינויים הכרחיים ביחידת המנוע כדי להשפיע על העוצמה הנדרשת ובכדי להפיק מהמנוע את מלוא התועלת האפשרית.

לשם קבלת תצוגה ימית נאותה למנוע, יש להתחשב בנתונים הבאים:

- ידרש משך פעולה ארוך במהירות מלאה כשהתצרוכת למשך הפעולה הכוללת תגדל ב-5 אחוז לעומת התצרוכת בשיוט רגיל.
- המנוע יפעל במישור פני הים.
- שימוש בדלק טורבו אוירי ולא בדלק דיזל בעל תכולת גפרית גבוהה מהנורמלית.
- המנוע יבוא במגע עם מי-ים מלוחים הגורמים להשחתת להבי הקומפרסור ולחלודה בלהבי הטורבינה.
- דרושה ארכת חיי מנוע של 2000 שעות.
- לצורך לחימה בחלודה הוחלפו במנועים כל המרכיבים ממגנזיום בנתך אלומיניום בורסיה הימית ואילו להבי הקומפרסור יוצרו מפלדה אל-חלד במקום נתך אלומיניום.

ספינות סיור מהירות מדגם ברוו בורדרר בריטיות, מונעות בעזרת 3 מנועי פרוטאוס

הקדנה

השימוש בהנעת טורבינות גז בכלי-שיט קטנים וגדולים, לאור היתרונות החשובים שהוא מעניק, העמיד ציים שונים בעולם בפני אתגר רציני שנה זו הוותה נקודת מפנה חשובה בתחום החדרת השימוש בשיטת הנעה זו בציי המלחמה והסוחר של מספר גדל והולך של מדינות ימיות. המפנה חל בעיקרו כאשר אשרה ועדת הצי המלכותי בבריטניה את הכנסת מנועי טורבו-גז קלי המשקל לפריגטה א. ה. מ. אקסמאוס, שת-הוה את אנית הצי הראשונה בה יוכנסו לשימוש מנועים אלו. (ראה "מערכות-ים" מס' 78, במדור "ציי עולם").

החדרת השימוש במנועים מסוג זה לצורך הנעת כלי-שיט הועלתה לדיון וטיפול עוד לפני שנים מספר, בעוד שהקידום המעשי הופעל רק בשנים האחרונות. ב-1947 כאשר הצי המלכותי הרכיב מנוע טורבו-גז בעל 2,500 כ"ס לספינת תותחים נסיונית, הותה פעולה זו יישום מעשי ראשון לנסיונות חוזרים ונשנים להחדרת המנוע החדש לתחום ההנעה הימית.

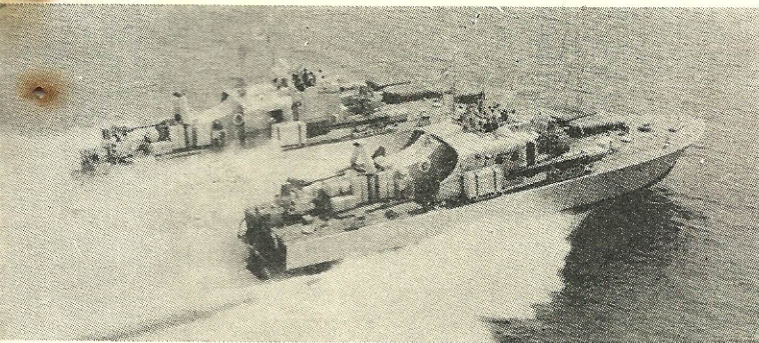
במנועים אלו השתמשו לראשונה בכלי-שיט קטנים ומהירים ורק לאחרונה התפשט השימוש בכלי-שיט מסדר גודל של פריגטות ומשחתות.

לעדכון המצב הנוכחי בשטח זה בא המאמר להדגיש את שדה הפעולה הנרחב ואת האפשרויות הטמונות בפיתוח ובשימוש בצורת הנעה זו כהנעה ראשית וכאפשרות נוספת, לשימוש במנועי עזר על סיפון כלי-שיט הנושא מערכת גנרטורים חשמליים, אולם מאמר זה יוגבל בהנעה זו כהנעה עיקרית בלבד.

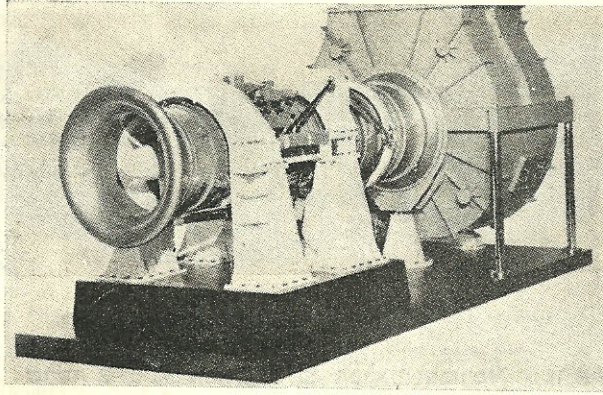
כלי-שיט נוהרים

עם תום מלחמת העולם השניה פורסם ברבים כי ניתנת אפשרות לשימוש נאות במנועי טורבו-רגז אויריים קלי משקל בכלי-שיט מהירים, כשברור היה כי פיתוח מיוחד עבור הצי עשוי להסתכם במחירים גבוהים. חברת בריסטול סידלי המייצרת מנועי מטוסים הקדימה בהפיכת מנועים אויריים אלו לראויים לשימוש ימי במינימום שינויים הכרחיים.

היתרונות העיקריים המצדיקים שימוש במנוע אוירי זה בשטח הימי הם המשקל והנפח, הנמוכים יחסית. היחס המש-



החדרת השינוש בנוועי פרוטאוס



יחידת הניסוי של המנוע טורבו-גז אולימפוס

לשימוש ימי, ובעקב הצורך לחדש את מערך ספינות הפטרול המהירות שלו, החליט ב-1960 לרכוש מנוע פרוטאוס. הצי הכין אחת מספינותיו המהירות הקיימות לקליטת המנוע יחד עם תיבת הילוכים חד כיוונית מסוג „וי” של ווספר המפעילה מדהף מסוג קמוזה בעל להבים הניתנים לשינוי זוית.

כלי-השיט בעל מעמס 155 טון ידוע בשם T101X והופעל כפלטפורמה נסיונית צפה לחקר צורת הנעה זו לצורך ישומה בדגם חדש של ספינות פטרול מהירות. ניסויים שונים נערכו במשך 18 חודש, בסיום התקופה הוכח שהתקנה זו הוכתרה בהצלחה ודבר זה הביא לרכישה של מנועי פרוטאוס להנעת כלי-השיט החדשים של הצי המלכותי השוודי.

ב-1958 החלה מחלקת התכנון של הצי האמריקאי לתכנן את ספינת ההידרופיל המבצעית היי פוינט. נבחרו שני מנועי פרוטאוס להנעת ספינה זו כשהמנועים ממוקמים בירכתי הספינה. תפקיד הספינה הוגדר כפטרול נגד צוללות במימי החופין תוך ניצול כושר תנועתה בים קשה, וזאת הודות לסנפירים. הדרישה היתה לטוח פעולה גדול וכושר שיט מצויין בים. חוזה הבניה של הספינה בעלת המעמס של 108 טון נמסר לחברת התעופה בואינג ובו מצוין כי המהירות הנדרשת היא 40 קשר.

מדינה מעוניינת נוספת היתה גרמניה אשר באוגוסט 1960 רכשה מחב' ווספר 2 ספינות שנקראו בשם סטרל ופפיל. הסטרל זהה כמעט לספינות מדגם הברוו ואילו הפפיל זהה לפרוטיטי. הן הוכנסו לשירות מבצעי החל מ-1963.

מנועי פרוטאוס נוספים נרכשו ע"י הצי הגרמני לשימוש בספינות הידרופיל נגד צוללות ולשימוש בספינה מוסבת נסיונית, אשר תשלב פעולת מנועי דיזל בצירים הצדדיים ומנוע פרוטאוס על הציר המרכזי, לתנועה מהירה.

הצי המלכותי הדני, שמטהו המליץ אף הוא על הפעלת ספינות פטרול מהירות חדשות, הזמין ב-1962 שתי ספינות מחב' ווספר מדגם דומה לספינות מדגם ברוו, פרט לעובדה שתיבת ההילוכים הבלתי חוזרת נמצאת בשימוש וההתקנה בכללותה זהה לזאת שבפרוטיטי כשמנועי דיזל מופעלים ע"י מצמד מותאם לצורך שיט ותמרון. בעקבות הרכישה הנסיון נית הוחלט לבנות בקופנהגן ספינות נוספות על בסיס אותם העקרונות.

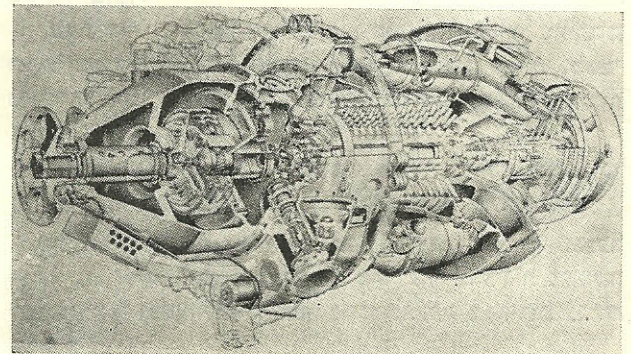
הצעדים הראשונים להכנסה לשימוש בוצעו ב-1954 כש" האדמירליות הבריטית הגישה דרישותיה לאספקת ספינת פטרול מהירה למשימות התקפיות במימי החופין של האויב נגד כלי-שיט מסדר גודל דומה. הדרישות קבעו מהירות רצופה של 44 קשר לספינה בתנאי מזג אויר ממוצעים והשגת מהירות של 50 קשר למשכי זמן מוגבלים. המנוע פרוטאוס נבחר כמנוע ספינה זו משתי סיבות: ראשית, הינו מנוע טורבו-גז משוכלל למדי וסיבה שניה — לזכותו אלפי שעות שימוש במטוסים.

כלי-השיט החדש, הידוע בשם ספינת פטרול מהירה מדגם ברוו, נבנה ע"י חברת ווספר כשאמצעי ההנעה היו 3 מנועי פרוטאוס דגם 1260. א.ה.מ. ברוו בורדרר התחילה בניסויים באוקטובר 1958 ואחותה ברוו סאורדמן באפריל 1960 כש" לזכות מנועיהן 15,000 שעות ים במהירות מכסימלית מעל 50 קשר. באותה תקופה היו הספינות מדגם ברוו כלי- השיט המהירים ביותר בעולם. מהירות השיט הממוצעת אף היא גבוהה — כ-45 קשר על פני מרחק רצוף של כ-2,000 מיל.

ללא הפסד למנוע יכולה עוצמתו להשתנות ממצב חופשי למכסימום עוצמה או להיפך תוך דקה אחת והספינה מואצת ממצב מנוחה למהירות 50 קשר תוך 30 שניות ומואצת ממהירות 50 קשר למצב עמידה במים תוך אותו פרק זמן. להפצת תוצרתה החדשה, הוציאה חברת ווספר לשוק ספינה בעלת נתונים כלליים דומים לאלו של דגם הברוו אולם במחיר נמוך יותר. המדובר בספינה פרוטיטי שתוכננה ונבנתה על-ידי החברה. ספינה זו שאורכה 92 רגל, מונעת ע"י 2 מנועי פרוטאוס ונושאת אותו חימוש כמו ספינה מדגם ברוו. הודות לממדיה המוקטנים של הספינה והודות לעובדה שעוצמת המנוע 4,250 כ"ס, ניתן לחב' ווספר להציע מהירות גבוהה יותר בספינה זו.

תוך תקופת הניסויים שנערכו ע"י האדמירליות וחב' ווספר בספינות המהירות, התעוררה בן זמנית התעניינות בנושא באירופה ובמיוחד בצי השוודי. הצי המלכותי השוודי הבחין באפשרויות הגלומות בהסבת מנועי טורבו-גז אויריים

חנך של מנוע פרוטאוס ימי שיוצר במפעלי בריסטול סידלי, עוצמתו 4250 כ"ס, מנוע על-ידי דלק דיזל קל, בעל דחיסה גבוהה, מנוע טורבו חפשי בעל 13 דרגות דחיסה, 8 תאי שריפה ו-2 דרגות טורבינה, אחת לפני השניה

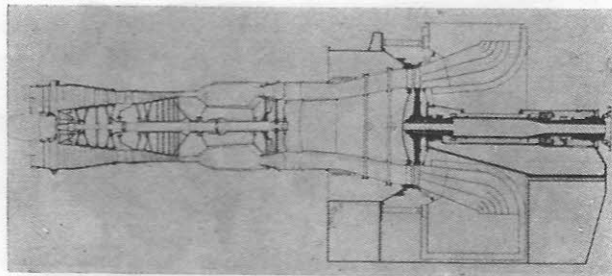


להשתמש בו בכלי־שיט גדולים להאצה בלבד. למרות הסיבוכן במערכת התשלובת עלול לצמוח יתרון רב משימוש במנוע זה לא רק לצרכי האצה אם מביאים בחשבון שהדבר מאפשר לאניות מלחמה לעזוב את הנמל תוך דקות ספורות בעת חרום, כשהתקפה גרעינית נערכת עליו. תוך חקר הבעיה התגלו מספר יתרונות במנועי הטורבו־גז מסוג מעגל פתוח והם: פשטות, אמינות, קומפקטיות, קלות משקל והקטנת גורם התחזוקה.

בתכנון הנעה מעורבת ממנוע קונבנציונלי ומנוע טורבו־גז, הבעיה הראשונית הדרושה פתרון היא חלוקת העוצמה המושגת בין המנוע לשיוט והמנוע להאצה. ברוב המקרים רצויה תצרוכת דלק נמוכה במהירויות שיוט. במנועי דיזל חדישים דרישה זו מתמלאת. דגם הנעה זה נקרא קודג (Codag) המורכב ממנוע טורבו־גז ומנוע דיזל או קודוג (Codog) המשלב מנוע דיזל או מנוע טורבו־גז. הסידור הפשוט הוא האחרון המאפשר ניצול הכוח לשיוט במלוא המהירות. סידור זה מתאפשר ע"י שימוש במצמד אוטומטי שאיננו מסובך והמפשט את כל מערכת התשלובת. מערכת קודג שימושית כאשר מנוע הדיזל מנוצל למהירות שיוט גבוהה.

אפשרות נוספת הקרויה בשם קודיג (Codeag) היא כאשר הנעה דיזל חשמלית מנוצלת לשיוט ומנוע טורבו־גז לצרכי האצה.

הנעת קוסג (Cosag) משלבת טורבינת קיטור וטורבו־גז, שילוב המציע תוספת לטוח של 20–25 אחוז לעומת שימוש



חתך של מנוע ימי, אולימפוס

שלשה ציים נוספים, האיטלקי, המלאזי והבורמזי רכשו את מנועי פרוטאוס להתקנה בספינות מהירות. בצי האיטלקי משתמשים במנוע זה כמנוע האצה בספינה מסוג קודג המפ" עילה בצורה משולבת מנועי דיזל ומנועי טורבו־גז. הצי המלאזי משתמש בספינה בדרך דומה לזו של הצי הדני.

כיום נמצאים כ־125 מנועי פרוטאוס דגם ימי בשלבי בניה או בשימוש כשהם מופעלים ע"י 8 ציים שונים. מאז הופעלו המנועים לראשונה בשירות הימי נרשמו למעלה מ־25,000 שעות פעולה בתנאי ים כשכמות שעות זו גדלה בקצב שנתי של 7000 שעות.

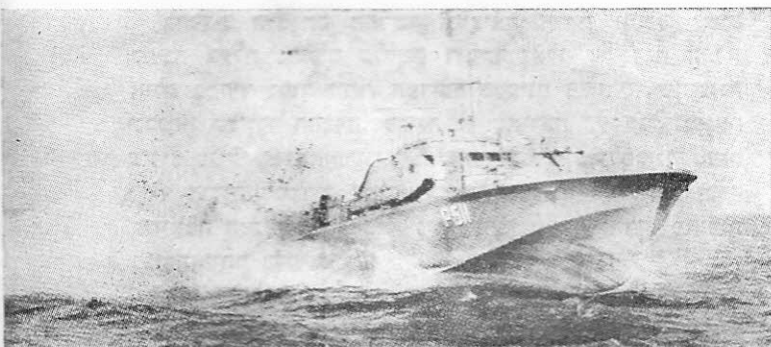
פעולתו התקינה של מנוע פרוטאוס בשירות ימי במשך 8 השנים האחרונות העלתה, שניתן לראותו כמנוע אמין, מופעל בפשטות וניתן לאחזקה בקלות בכלי־שיט המנועים בשיטת הנעה זו. למעשה האמינות הכללית של מנוע טורבו־גז הוכחה כטובה וכיעילה ביותר.

אניות מלחמה גדולות

חב' בריסטול סידלי לאחר הצלחתה במנוע פרוטאוס וב־הווכחה באפשרויות השיווק של מנועי טורבו־גז להנעת כלי־שיט גדולים, התאימה את מנוע אולימפוס למנוע ימי, שעוצמתו המכסימלית מגיעה ל־23,000 כ"ס ולצרכי שיוט רצוף 18,500 כ"ס.

בכלי־שיט גדולים חלק ניכר מהזמן מופעל המנוע לשיוט רצוף ורק למשך זמן קצר נדרשת העוצמה המירבית. לכן אין זה משתלם מבחינת כסף, משקל ונפח לשאת מנוע כבד אשר ינוצל לעיתים רחוקות בלבד. לפיכך הוכח מזמן שיש

ספינת פטרול של הצי השוודי, מעמס 200 טון, מהירות 40 קשר, מונעת במנוע ימי, פרוטאוס



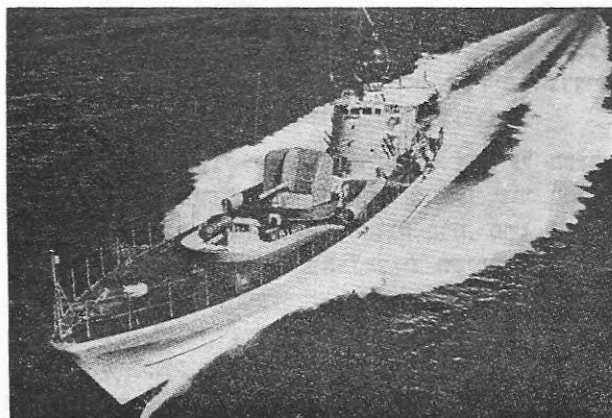
הספינה הדנית סורינרן. גוף של הברון, אורך 96 רגל ומבנה שהשתמש בו לפרוסיטי. מונעת על־ידי שני מנועי פרוטאוס דרך תשלובת „וי" ותיבת הילוכים מקטינה, בתוספת 2 מנועי דיזל של חברת ג'נרל אלקטריק מרין על הצירים הצדדיים לצורך שיוט ותמרון. המהירות המושגת, מעל 50 קשר

בקיטור בלבד.

הנעת קוגוג (Cogog) היא שילוב של מנוע טורבו־גז כאשר מנועי טורבו־גז קטנים מופעלים לצרכי שיוט וכשמנועי טורבו־גז גדולים קלי משקל מופעלים להשגת מהירות גבוהה.

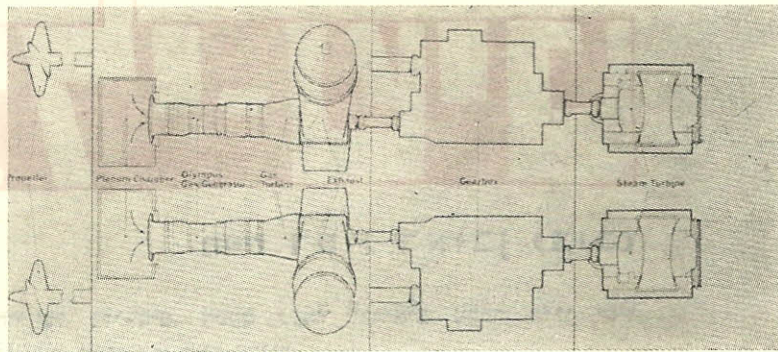
הנעת קוגג (Cogag) משלבת מנועי טורבו־גז כמנועים מופעלים בו זמנית להשגת מלוא המהירות.

הנעת קונג (Conag) משלבת הנעה גרעינית והנעת טורבו־גז. אפשרות נוספת לעתיד כשההנעה הגרעינית משמשת לשיוט רצוף ועיקרי ואילו הטורבו־גז להאצה במהירות גבוהה במקרה הצורך.



עובדות אלו מוכיחות, שמנועים אלו הם הכדאיים ביותר לשימוש בכלי־שיט קטנים וזולים, והציים הקטנים הבלתי תלויים נוכחו לדעת כי רכישת פריגטות מודרניות הינה הוצאה כספית שהיא למעלה מאפשרויותיהם. בתחום ההישג הפיננסי צעדו בראש הציים שהזמינו את פריגטת ירו, הקור־בטה הפינית והקורבטה דגם „וי” של חב’ ויקרס ווספר. ציים גדולים מגלים התעניינות בהנעת הטורברוגז בשל יתרונותיה:

- שימושיות יתר — אניות מלחמה חדישות דורשות השקעה רבה. לכן תקופת אחזקה קצרה והוצאת כלי־שיט מפעילות לתקופות קצרות הינם גורם מכריע. האפשרות להחליף את טורבינת הגז בזמן שיפוץ כללי מקצרת את משך השיפוץ בהרבה לעומת מערכת הנעה אחרת.



תרשים של מנוע מסוג קוסג. כדוגמתו ישתמשו בפריגטות מסוג 82

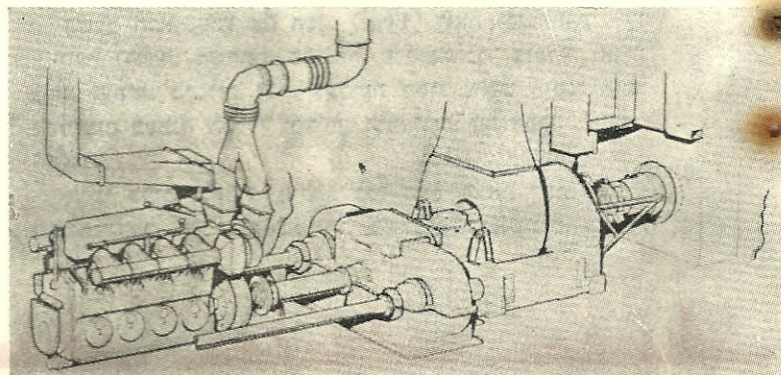
מוחזור השימוש באולינפוס

גנרטור הגז אולינפוס הראשון נמכר לצי הגרמני. טורי־בינת שתי הדרגות תוכננה והופצה ע"י חברת בראון בוורי הגרמנית. בדיקות של היחידה המשולבת כגנרטור גז וטורי־בינת כוח החלו בינואר 1964 באותה חברה, מתוך כוונה שצורת הנעה זו תשמש את הדור הבא של ספינות העזר בצי הגרמני. ב־1964 רכשה מחלקת הצי של משרד ההגנה מנוע אולינפוס המפעיל טורבינת כוח דרגה אחת של חברת בריס־טול סידלי. בעקבות זאת רכש הצי הפיני 2 מנועי אולינפוס להתקנה בקורבטות מסוג קודג בנות 600 טון אשר ישתמשו בשני מנועי דיזל לשיוט ואילו במנוע אולינפוס לצרכי האצה.

א.מ.ה. אקסמאוס היתה הבאה בתור כשבה מותקנת הנעת קוגוג שהורכבה ממנוע אולינפוס למהירות מלאה ושני מנועי פרוטאוס לשיוט.

מיד עם פרסום הפעלת האקסמאוס הזמין הצי המלאזי פריגטת ירו עם הנעה מסוג קודג, לשמנוע האולינפוס מספק את הדרישות למלוא העוצמה. דרישה נוספת יוחדה למשחתות חדשות בעלות הנעת קוסג במעמס 5600 טון כאשר ציר אחד מנוע ע"י טורבינת קיטור ואילו הציר השני ע"י מנוע אולינפוס.

דגם מנוע ירו. משמאל לימין: דיזל לשיוט, תיבת הילוכים, טורבינת גז



סיכום

מנוע הטורבו־גז הימי תפס את מקומו בשירות הצי, כפי שעשה זאת קודם לכן בשטח האוויריה הצבאית. הוכחת כדאיות השימוש בצי תביא בהכרח בשלב מאוחר יותר להתעניינות גוברת והולכת גם בצי הסוחר.

דריסת רגל מוקדמת ככל האפשר לשטח הנעה חדיש זה תפרוש כר נרחב לפעולה ותזקוף לטובת הצי הרוכש ומפעיל כלי־שיט המנועים בטורבינות גז, יתרונות רבים.

זיהוי כללי-שיט

מאת רס"ן ראובן (בוב)

בחוברת זו פותחים אנו מדור חדש שיוקדש לעקרונות הזיהוי של כלי-שיט. הפעם נקנה לקוראים מספר כללי יסודי ובחוברות הבאות נמשיך ונביא דוגמאות של חלקי כלי-שיט וסוגי כלי-שיט שונים. עורך המדור, רס"ן ראובן (בוב) פונה לכל הקוראים שנושא זה קרוב לליבם, לשלוח למערכת את הערותיהם.

עקרונות הזיהוי

זיהוי בצורה זו או אחרת משחק תפקיד יסודי בחיי כולנו. ניתן לזהות מכיר או חבר המתקרב ממרחק של עשרות מטרים וזאת למרות שלא ניתן להצביע על פרטים בולטים במיוחד ממרחק כזה. אנחנו מצליחים לזהותו, כי אנחנו מכירים את דמותו במידה כזאת, שמכלול תכונותיו הפיזיות נחרט בזכרונו, גם מבלי שנוכל לפרט אותן. פעולה זו נקראת Total form perception והיא חלק מן התהליך המחשבתי של כל אדם.

התנאי הראשון לזיהוי, יהיה, איפוא, להכיר את הקיים ולזכור אותו. להלן יתנו תכונות אופייניות היכולות לעזור לנו בקביעת סוג או תפקיד כלי-שיט מסויים, אך היות ומשנה לשנה הולכים ומתמעטים ההבדלים בין סוגי האניות החדדי-שות, לא נגיע לזיהוי מתקבל על הדעת מבלי שנכיר את הקיים.

שלבים בזיהוי

הזיהוי עצמו מתבצע בשלבים. עקרונית מתחלקים כלי-שיט לאניות מלחמה ולאניות סוחר. נקבע שרירותית את ההגדרות הבאות:

א. אנית מלחמה — כלי-שיט המופעל במסגרת צבאית או צבאית למחצה, כגון צי מלחמה, משמר חופים או משטרה. לא לכל אניות המלחמה תפקיד קרבי (כפי שנראה להלן).

ב. אנית סוחר — כלי-שיט בבעלות פרטית או ממשלית תית עם ייעוד בלתי מלחמתי ואיוש אזרחי. כדאי לציין, כי בצי המלחמתי נמצאים כלים רבים שנבנו כאניות סוחר. קיים גם מצב הפוך בו אניות המלחמה לשעבר הותאמו לתפקיד אזרחי.

הסוג

בשלב הבא נקבע את הסוג (Type) וזאת לפי התפקיד לו מיועדת האניה, משחתת, פריגטה, פריגטה נגד צוללות, אנית משא חופית, מיכלית וכו'. לקביעת הסוג נחפש סימני היכר מסויימים במבנה הכללי ובצורה החיצונית של הכלי.

הלאום

חיוני כמובן לקבוע, מוקדם ככל האפשר את לאום (דגל) האניה. דבר זה קשה במיוחד בשלבים הראשונים. בעבר,

הקדמה

לימאים רבים הצורך בזיהוי כלי-שיט מסתכם ביכולתם למצוא את האניה הנכונה ליד הרציף, לאחר שובם מבילוי קצר על החוף. דעה מוזרה זו נפוצה גם אצל אנשים רבים, אשר תפקידיהם דורשים מהם ידיעות נרחבות יותר בשטח זה. זיהוי נכון של כלי-שיט עשוי להיות חשוב בימי שלום, אך בזמן מלחמה הוא חיוני ואולי אף מכריע.

באם נצליח לזהות נכונה אניה בים נוכל להסיק אודותיה את העובדות הבאות:

- ייעוד
- דגל
- מהירות מירבית
- כושר תמרון
- עוצמת וטוח נשק
- טוח פעולה

ברור שלנתונים אלה חשיבות טקטית רבה ולפיהם אפשר לדעת מה מסוגל האויב לעשות וכיצד עלינו לנהוג לגביו. מאמר זה בא להקנות לקורא המעוניין מספר עקרונות יסוד בנושא זיהוי כלי-שיט. במאמרים הבאים, שיתפרסמו בחוברות הבאות, נביא דוגמאות של חלקי כלי-שיט וסוגי כלי-שיט שונים. בהמשך יופיעו גם חידונים נושאי פרטים, אותם יוכל לפתור כל קורא.

זיהוי כלי-שיט איננו מדע מדויק. אין כללים נוקשים וקבועים, שידעתם מבטיחה זיהוי מדויק. הדרך היחידה, למעשה, להתמתח בזיהוי כלי-שיט, היא לפקוח עיניים ולהת-עדכן באופן שוטף בעזרת ספרות ותמונות. מי שנתברך בזכר רון חזותי (ויזואלי) לא יתקשה בכך, אך גם מי שנעדר תכונה זו יוכל לפתחה בשטח זה.

לימאי הישראלי אינן חסרות הזדמנויות לפגוש באניות סוחר, אך אניות מלחמה זרות מזדמנות לעתים רחוקות יותר, לכן בנושא זה יש צורך לעיין רבות בספרות מקצועית. אין לכך פרסום טוב יותר מן הספר Jane's Fighting Ships היוצא במהדורה מעודכנת מדי שנה. ניתן למצוא אותו ברוב יחידות החיל ובספריות.



תראה קצרה יותר ולכן קטנה יותר מאניה צרה — כגון משחתת — בעלת דחי דומה.

● קשה להעריך דחי אניה על פי ראייה בלבד, כי כאן משפיעים גורמים רבים כגון: ראות, מצב הים, גובה הצופה ועוד.

● לאניות מלחמה משתמשים בדחי סטנדרטי השונה מצורות רישום הטונאז' של אניות סוחר.

מהירות

מהירות המטרה תוכל להוות רמז בזיהוי, אמנם רק מתוך הנחה שכל אנית מלחמה תפליג במהירות קרובה למכסימום לקראת מגע. גם כאן לא כדאי לסמוך על ראייה, כי גורמים רבים עלולים להטעות אותנו. המכ"מ ועקיבה מדויקת יספקו לנו נתונים מדויקים יותר.

צורות ומבנים

עם גילוי בטוח רב תופיע האניה כגוש אחד ללא אפשרות הבחנה בין גוף ומבנים עליונים ובין המבנים השונים עצמם. כבר בשלב זה "מרכז הכובד" של הגוש צריך לאפשר הבחנה בין אנית מלחמה ואנית סוחר. עם הקטנת הטווח נוכל להבדיל בין המבנים השונים ולהבחין בין מבנים וגוף הפרטים הראשונים להבחנה הם לרוב:

● הגוף בחרטום ובירכתיים — צורה, גובה והתבלטות מקצה המבנים;

● גשר הפיקוד (באנית מלחמה) — צורה, גודל ומיקום; ארובות — מספר, מיקום, צורה ושיפוע;

● צריחי תותחים ומשגרי טילים של הסוללה העיקרית — מספר ומיקום;

● תרנים (רק במקרה של תרנים רשתיים) — מספר, גובה ומיקום.

יש לציין, שלא רק צורה וגודל המבנים חשובים אלא שלפעמים הרוח בין המבנים מרמז לנו יותר מאשר המבנים עצמם. במידה ולא מצליחים לזהות דגם מצללית בלבד נשדל להבחין בפרטים בתוך הצללית כגון ציוד ונשק. עלידי כך נקבל מושג על ייעוד האניה כדי לקבוע את סוגה.

בכל דגם אפשר להצביע על סימני היכר פחות או יותר בולטים. אפשר למנות לעתים סימני היכר משותפים לסוג מסוים. סימני היכר אלה תלויים בייעוד משותף של כלי השיט ולעתים בסגנון לאומי אופייני.

צבע וסימון

דרושים תנאי אור טובים כדי להבחין בצבע. בטוח קצר, בתנאי ראות טובים נוכל להבדיל מיד בין אניות מלחמה ואניות סוחר (לגבי אותם הכלים בצי מלחמה, הדומים לאניות סוחר בצורתם, יתכן שזו הדרך היחידה). באניות מלחמה גוון הצבע האפור יכול להצביע על הלאום. מספר הצי (Pennant Number), המופיע, במקום בולט עם או בלי אות היכר, יתן את שם האניה (לפי מפתח המופיע ב-Jane's) או לפחות את סוגה, באם לא הצלחנו לקבוע אותו לפני כן. להלן מופיעה טבלת מפתח לצבע ולסימון הנהוגים בציים גדולים כיום:

ניתן היה להצביע על הלאום על פי סגנון הבניה, אך כיום הנטייה לאחידות בארגונים כמו האמנה הצפון אטלנטית (N.A.T.O.), אמנת ורשה (בגוש המזרחי) וברית סיאט"ו מטשטשת במידה רבה הבדלים לאומיים. בכל זאת ניכר עדיין פה ושם סגנון אופייני לאומי המסייע ברמז לזיהוי.

במידה והראות מאפשרת, ניתן גם להסתמך על צבע וסימון חיצוני, או אפילו על הדגל עצמו — אך ברור שבי תנאים מבצעיים לרוב לא ניתן להבחין בהם.

הדגם

כדי לדייק בזיהוי ולקבוע בדאיות את הנתונים המבצעיים של כלי-שיט יש צורך לזהות את הדגם (Class). דגם זהו קבוצה של אניות הנבנות לפי תכנית אחידה ובאותו זמן. לכל האניות מאותו הדגם צורה ותכונות זהות, או, במלים אחרות, הן "אחיות".

לדגם יש תמיד כינוי משותף. לרוב הוא אחד מהכינויים הבאים:

● אות ראשונה אחידה לכל שמות האניות — כגון, משחתות Z;

● שם קבוצתי המאחד את כל שמות האניות כגון שמות של נהרות, ערים, בעלי-חיים;

● השם של האניה הראשונה מאותו דגם שהורדה למים; אות או מספר סידורי.

יש מקרים בהם כינוי הסוג והדגם יהיו זהים, כלומר, קיים רק דגם אחד מאותו הסוג. זיהוי הדגם חשוב לגבי אניות מלחמה, כי ברוב המקרים לא נוכל לקבוע את הסוג אלא לאחר שזיהינו את הדגם.

לגבי אניות סוחר אין אפשרות לקבוע דגמים מוגדרים ואין גם חשיבות לדבר. נסתפק איפוא בזיהוי סוג האניה.

סיכום

שלבי הזיהוי הם אלה:

● אנית מלחמה או סוחר;

● אנית מלחמה או סוחר;

● הלאום;

● הדגם.

ברור שהמעבר משלב לשלב מותנה לא רק בבקיות הצופה אלא גם בטוח, בתנאי הראות ובאינקלינציה (הזווית בין קו הראיה לקורס המטרה). בנסותנו לזהות כלי-שיט, נשים לב בעיקר לצללית האורך — פרופיל. כל דמות שלא תופיע באינקלינציה קרובה ל- $270^{\circ}/90^{\circ}$ תקשה על הזיהוי וקושי זה יגבר ככל שהמטרה מתרחקת מהזווית הנ"ל. אין כאן פתרון כולל, מלבד בקיאות ונסיון, שיאפשרו לנו להכיר דגם מסוים גם באינקלינציה בלתי נוחה.

נקודות עזר שונות

דחי

הערכת הדחי של אניה יכולה לעזור לנו בזיהוי אך יש לזכור את המגבלות הבאות:

● אניה רחבה ועמוקה — כגון אנית משא עמוסה —

צ"ר	צבע גוף ומבנים	אות היכר ומספר צ"ר
1. ארצות-הברית	אפור — גוון בינוני	מספר גדול בלבן, "תלת-מימד" בחרטים, וקטן בירכתיים. אותיות היכר לאניות עזר בלבד
2. כל ציי האמנה הצפון-אטלנטית (מלבד ארה"ב ובריטניה)	אפור — גוון בינוני	אות ומספר בשחור, לבן או אדום באמצע הדופן ועל דף הירכתיים (לפעמים מספר בלבד)
3. ברית-המועצות	אפור — גוון בהיר עם פס לבן מעל קו המים	מספר לבן באמצע
4. בריטניה	אפור — גוון בהיר	אות ומספר בשחור באמצע ועל דף הירכתיים

הערות

- מספרי צ"ר באמנה הצפון-אטלנטית (מלבד ארה"ב) שוטפים ואינם חוזרים בציים אחרים;
 - בנושאות מטוסים הסימון מופיע על פנים סיפון ההמראה ועל הארובה;
 - מספר על ארובה (מלבד נושאות מטוסים) — פירוש שו לרוב — מספר השייטת;
 - פס שחור על ארובה, פירושו לרוב — אנית מפקד השייטת;
 - אניות הידרוגרפיות לרוב צבועות לבן עם ארובות צהובות;
 - צוללות צבועות תמיד בשחור או צבע כהה אחר;
- אותיות היכר במידה ויש, משתנות מצי לצי אך הן אחידות בכל כוחות האמנה הצפון-אטלנטית (מלבד ארה"ב) ופירושיהן כדלקמן:

N	ו. מקשות	R	א. נושאות מטוסים
M	ז. שולות מוקשים	C	ב. סיירות
S	ח. צוללות	D	ג. משחתות
L	ט. כלי נחיתה	F	ד. פריגטות / מלוות
A	י. אניות עזר		ה. ספינות משמר / מלוות
		P	קטנות

לצי ארה"ב יש אותיות סיווג מפורטות יותר, אם כי אינן מופיעות על גוף האניה, (מלבד באניות עזר). שיטה זו מאפשרת גם כינוי מקוצר לסוג הכלי:

- משחתת (רגילה) DD
 - משחתת ליווי (פריגטה) DE
 - משחתת גדולה DL
 - משחתת טילים DDG
 - משחתת — הסבה לתפקידי גילוי DDR
- הרשימה הנ"ל אינה שלמה אך מספיקה כדי להבין את העקרון. אם כי שיטה זו קיימת רשמית רק אצל האמריקאים היא יעילה מאוד לתאור מדויק ומקוצר של כל סוגי אניות המלחמה ובשל כך נפוצה גם אצל האחרים.

אניות נולחמה ואניות סוחר - הבדלי יסוד

בטרם נתרכז (בחוברות הקרובות) באניות מלחמה בלבד, נביא מספר כללים להבחנה בינן לבין אניות סוחר בלב ים. כבר נאמר שההבדלים לא תמיד ברורים ממבט ראשון. הטבלה הבאה נותנת מספר נושאים להבחנה. רצוי תמיד לקבוע לפחות לפי שניים מהם כדי להגיע להחלטה ודאית.

נושא להבחנה	אניות מלחמה	אניות סוחר
צללית	(א) ריכוז מבנים קדימה (ב) צללית גבוהה ביחס לאורך	(א) ריכוז מבנים באמצע או בירכתיים (ב) צללית גבוהה יחסית
ציוד בולט	(א) נשק ומערכות מכ"מ בולטים (לא תמיד) (ב) תרנים גמולים — אחד או שניים במספר	(א) לאניות משא — ציוד רב לטיפול במשאיות (תרנים ומנופים) (ב) לאניות נוסעים סירות הצלה רבות
סימון וצבע	(א) כל האניה צבועה באפיר (ב) מספר הצי על הדופן	(א) דופן בדרך כלל כהה עם מבנים עליונים בצבע בהיר וארובה עם סימון החברה, או גוף ומבנים בלבן או צבע בהיר אחר
מהירות	(א) כלים קרביים — מהירות מעל 25 קשר	(א) אנית משא ומיכליות — עד 18 קשר (ב) אניות נוסעים ומובילות פרי 18—22 קשר, לעתים יותר

המוקש הימי- נשקם של הלשים

מאת: א. בולם

המוקש הימי מהווה, מעצם מהותו, אמצעי-לחימה אופייני של מדינות, שכוחן הימי נחות יחסית. משום-מה מתקשר נשק זה במוחם של רבים, עם פעולה הגנתית מובהקת, לרוב במבואות נמלים ובתחומי המים הטריטוריאליים של הכוח המתגונן. אולם, עיון בתולדות התפתחותו של המוקש הימי* והשימושים שנעשו בו מלמד, כי בידי יריב נבון ונחוש-החלטה, עשוי המוקש הימי ליהפך לנשק התקפה מטיל-אימה ומעורר יראת-כבוד. הנתונים מימי שתי מלחמות העולם האחרונות מראים, כי אלפי אניות — ביניהן מן הנכבדות והחשובות ביותר — חידות צי המלחמה — מצאו את קיצן כתוצאה מהיתקלות במוקשים ימיים. יתר על כן, כמה מן המערכות החשובות אף הוכרעו, תודות להפעלה נבונה של מיקוש ימי.

סקירה זו מוקדשת לתיאור כמה מן המערכות הימיות, בהן מילא המיקוש הימי תפקיד ראשון במעלה. בהזדמנות זו נזכיר לקוראים, כי בחוברת מס' 66 נתפרסמה רשימתו של רס"נ פ. דוד, "תולדות המוקש הימי", ובה פרטים מקיפים ומאלפים על המוקשים הימיים לסוגיהם.

הנלחמה הרוסית-יפנית

אף כי דגמי המוקשים הימיים הראשונים הוכנסו לשימוש לפני כ-375 שנים, הרי שימוש התקפי יזום במוקשים ימיים, במסגרת של קרב ימי, נעשה לראשונה בידי היפנים, במלחמה הרוסית-יפנית בשנים 5—1904. המבצע האמור החל ב-10 באפריל 1904, שעה שצי המלחמה היפני, בפיקודו של תת-אדמירל טוגו, הסיר את המצור מסביב לבסיס הימי הרוסי בפורט-ארטור והסתלק אל מעבר לקו האופק. כעבור יומיים, בליל ה-12/13, שיגרו היפנים צי של מטילות מוקשים, שהניחו שדה-מוקשים לרוחב מיצר צושימה, המוביל לבסיס הרוסי. למחרת היום נראו כמה סיירות יפניות, שלא היו אלא כוח הטעיה, מתקרבות אל החוף הרוסי. מיד יצאה בעקבותיהן מנמל פורט-ארטור השייטת הרוסית, שכללה שלוש אניות-מערכה, ביניהן אנית הדגל של האדמירל מקארוב פטרובלובסק, וכן ארבע סיירות. הסיירות היפניות נסוגו ומשכו אחריהן את הכוח הרוסי לעבר השייטת העיקרית של הצי היפני, שהמתינה מעבר לקו האופק בכיוון מזרח. משנתגלה הכוח היפני פנו הרוסים לאחור ומיהרו לבסיסם, לאורך מיצר צושימה, ישר אל עבר שדה המוקשים שהניחו היפנים. אנית-הדגל הרוסית נפגעה פעמיים וטבעה. אנית-מערכה רוסית אחרת, פוביידה בת 12,500 טון, נפגעה אף היא מהתפוצצות של מוקש, אך עלה בידיה לחזור לבסיס.

ב-15 במאי ספג הצי היפני אבידות הרבה יותר חמורות, כתוצאה מהנחת מוקשים, הפעם על-ידי הרוסים. בזמן שהפך ליג מול חוף נמל דאלני, כ-20 מיל צפונית-מזרחית לפורט-ארתור, נקלע הצי היפני לשדה של מוקשים חופשיים, שהוטלו על-ידי ספינת המשא הרוסית אמור. כתוצאה מכך אבדו

* The Approaches are Mined, by Captain Kenneth Langmaid, D.S.C, R.N.

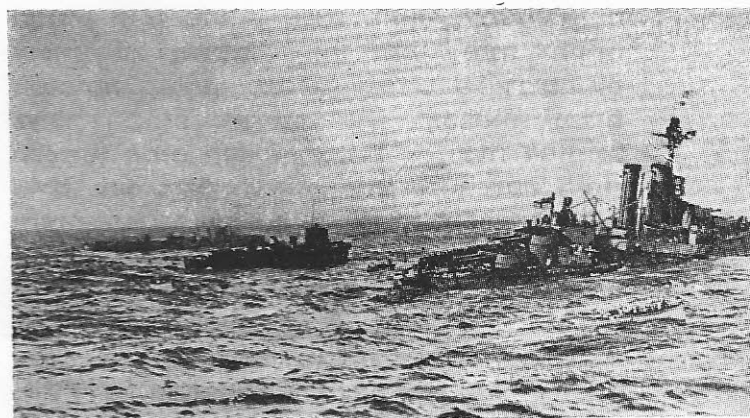
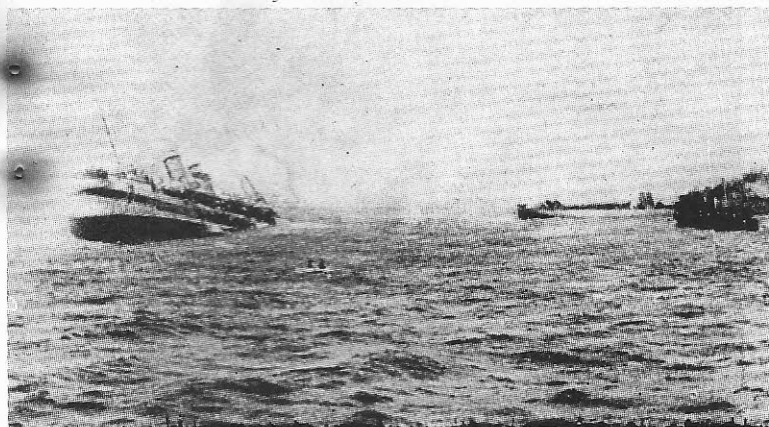
כבר בשלבים הראשונים של המלחמה היקצו הבריטים לתפקידי מיקוש ארבע סיירות — אפולו, נאיאד, לאטונה ואיפיגניה, על אלה נוספו משחתות ואניות נוסעים שהותאמו לתפקידים אלה. על החשיבות העליונה שייחסו הבריטים ל"מלחמת המיקוש" ניתן ללמוד מן העובדה, כי במהלך מלחמת העולם הראשונה הותאמו למילוי תפקידים אלה אניית מערכה אחת, שמונה סיירות וסיירות-קלות, תשע אניות משא ונוסעים, שש צוללות, ארבע-עשרה משחתות ויותר מאלף ספינות קטנות.

כשלון נוערכת הדרדנלים

אחד הקרבות הימיים החשובים ביותר, שגורלם נחרץ על-ידי מוקשים ימיים, היה, ללא ספק, הקרב שפרץ בעקבות נסיונם של כוחות ימיים בריטיים וצרפתיים, להשמיד את הביצורים לאורך מיצרי הדרדנלים ולפלוס דרך אל הים השחור. מעטים יודעים, כי מערכת הדרדנלים היתה מבוססת מעיקרה, על תפיסת המיצרים בעזרת כוחות ימיים, ללא סיוע מצד כוחות יבשה כלשהם. בעקבות הצלחה ראשונית של אניות השייטת האנגלית-צרפתית, בפיקודו של אדמירל קארדן, לשתק חלק מהביצורים ומהמצודות התורכיות בפתח המיצרים, הורה המטה הבריטי העליון לעשות "מאמץ מקיף והחלטי", לפרוץ את המיצרים בעזרת כוחות הצי, שכללו 14 אניות-מערכה. ההתקפה נפתחה ב־18 במרס, בפיקודו של אדמירל דה רובק, כאשר ארבע אניות המערכה הבריטיות — אגסמנון, קווין אליזבת, לורד נלטון ואינפלכטיבל, חדרו את המיצר ופתחו בהפגזה מרוכזת של המצודות המגינות על פתחו. קו ההתקפה השני היה מורכב מאניות המערכה הצרפתיות גולואז, שארלמן, בובה וסופרג, בעוד שקו ההתקפה השלישי היה מורכב מהאניות אושן, אירוויסטיבל, אלביון, ונג'נס וח'רטייק.

על אף התנגדות קשוחה ונמרצת מצד ביצורי החוף, נראה היה כי ההפגזה נותנת תוצאות טובות, וכעבור שעות אחדות הורה מפקד השייטת לשולות-המוקשים לנוע קדימה ולפלוס נתיב בשדה המוקשים, כדי לאפשר התקדמות נוספת של אניות-המערכה. אולם, בדיוק באותה שעה נשמע קול התפוצצות עזה. בובה עלתה על מוקש. מיד לאחר מכן

אנית המערכה אודישיוס טובעת לאחר שנתקלה במוקש ליד חוף אירלנד באוקטובר 1914



אנית בית-החולים אנגליה טובעת לאחר שנתקלה במוקש בתעלה האנגלית, בנובמבר 1915

שתי אניות המערכה היפניות האטסומה (12,500 טון) ויאשימה (15,000 טון).

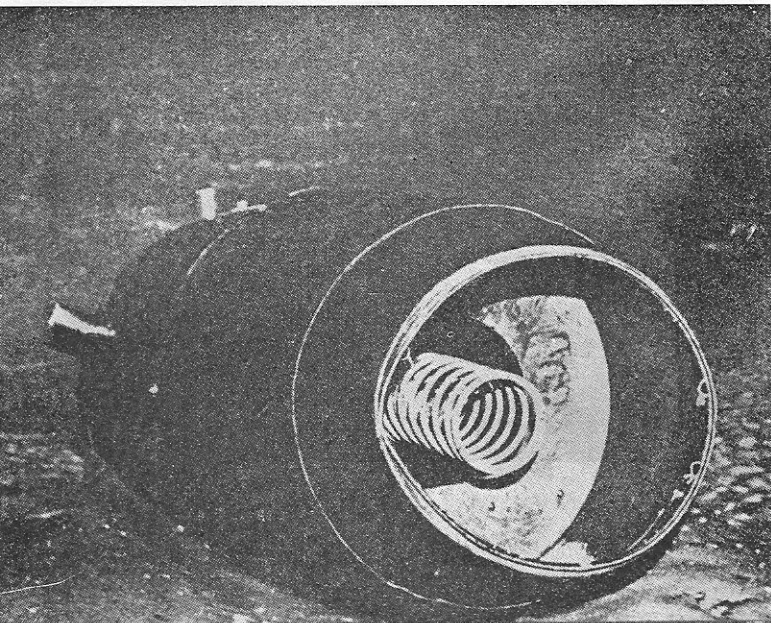
ב־23 ביוני חזרה השייטת הרוסית ויצאה אל מחוץ לנמל, במאמץ להדוף מספר סיירות יפניות שעסקו בהפגות מתקני הבסיס. בדרך שובן לנמל עלתה אניית-המערכה הרוסית טבסטופול על מוקש, אך הצליחה לחזור לבסיסה. לאחר שתוקנה חזרה ויצאה לים, ושוב — עלתה על מוקש. אך גם הפעם לא טבעה.

אמנם, אותה מלחמה הוכרעה בקרב הימי של מיצרי צושימה. אולם, היתה זו הפעם הראשונה, בה הופעלו מוקשים ימיים בקנה-מידה רציני וביעילות, הן למשימות הגנה והן למשימות התקפה. אגב, באותה מלחמה הפעילו הרוסים בפעם הראשונה ספינות לשליית מוקשים.

מכל מקום, שיעור האבידות עקב מיקוש ימי היה רב: הרוסים — אניית-מערכה, סיירת, שלוש משחתות וספינת-תותחים. היפנים — שתי אניות-מערכה, ארבע סיירות ושלוש משחתות, ומה שחשוב יותר — למלחמה הרוסית-יפנית היתה השלכה מרחיקת-לכת: הפחד מפני המיקוש הימי חדר לתודעת המעצמות הימיות העיקריות של אירופה.

נולחנות העולם ה-1

עוד בטרם פג האולטימטום שהוגש לקיסר הגרמני, פתחו הגרמנים ב"אופנסית מיקוש" נרחבת, שכללה הנחת שדות-מוקשים לכל אורך החוף הבריטי, ובמיוחד — מסביב לנמלים ולבסיסי הצי. כבר ב־6 באוגוסט עלתה הסיירת הבריטית אמפיון על שני מוקשים וטבעה תוך דקות ספורות. ב־27 באוקטובר אותה שנה טובעה בהתפוצצות מוקש אניית-המערכה הבריטית אודישיוס, ובעקבות זאת הכריזה האדמי-רליות הבריטית על כל איזור הים הצפוני כאיזור מלחמה. האבידות הגדולות שהוסבו לספנות האזרחית וכן לצי המלחמה גיבשו אצל הבריטים חיש-מהר את ההכרה, כי גורל המערכה עלול להיות מוכרע, במידה רבה, על-ידי המלחמה התתימית — התקפת הצוללות והמיקוש הימי. ואכן, הם לא ישבו בחיבוק ידיים, ומיהרו לנקוט יוזמה גם בתחום המיקוש הימי, שנועד, בראש וראשונה, לחסום את נתיבי השיט של אניות השטח והצוללות הגרמניות.



המוקש המאגנטי הגרמני הראשון שנמשה ע"י הבריטים ב-1939

המוקש הנאצי נופיע

גרמניה הנאצית התכוננה היטב למלחמת העולם השנייה וכבר בימים הראשונים מיהרו הגרמנים להטיל "בלוקאדה של מוקשים" מסביב לחופי בריטניה. הטאקטיקה של מלחמת המוקשים לא נשתנתה במהותה אולם, היא התנהלה במימדים נרחבים יותר ובאכזריות רבה יותר. בזירת הקרבות הופיעו סוגים יעילים וקטלניים יותר של מוקשים, שהסבו אבידות כבדות לשני הצדדים.

בעוד "המלחמה המדומה" מתנהלת בעצלתיים בחזית הצרפתית, החלו אניות בריטיות נפגעות באורח מסתורי, בקצב גובר והולך. לאמיתו של דבר, מספר האניות שטבעו עקב המיקוש הגרמני היה כה גדול, עד שהבריטים החלו חוששים באורח רציני ביותר לגורל קווי האספקה שלהם.

מה שזעזע את הבריטים ביותר היתה לא רק העובדה שכל מבואות הנמלים והבסיסים מוקשו. חמורה יותר היתה העובדה, כי פעולתן של שולות המוקשים לא נתנה תוצאות והאבידות גדלו. בשבוע השני של חודש נובמבר 1939, נאלצו הבריטים לסגור לתנועה חלק ניכר מן הנמלים בחוף המזרחי ובנמל לונדון, למשל, נשארו תקועות לא פחות מ-250 אניות, שחששו לצאת אל הים הפתוח מאימת המוקשים.

כבר מלכתחילה חשדו הבריטים, כי הגרמנים משתמשים במוקש מסוג חדש. אולם, רק לאחר חקירות קפדניות נתברר להם, כי המדובר הוא במוקש מאגנטי. אולם, כל עוד לא עלה בידיהם לבדוק אחד המוקשים, לא יכלו למצוא חיסון מפניו.

המזל שיחק לבריטים בליל ה-22/23 בנובמבר אותה שנה, שעה שמשוטס הינקל גרמני הטיל מוקשים בשפך התמוזה. אחד המוקשים החטיא את המטרה ונתקע בחול, מבלי להתפוצץ. היתה זו ההזדמנות לה ציפו הבריטים. על אף העובדה שהמוקש המאגנטי עצמו היה ממולכד, כדי למנוע פירווק,

נשמע קול התפוצצות נוספת. תוך דקות מספר נטתה האניה על צידה וטבעה על כל צותה, פרט ל-20 ניצולים. שעתיים לאחר-מכן זעזעה התפוצצות נוספת את אירוויסטיבל, שנפגע גם היא במוקש. כעבור שעה קלה נפלה גם אינפלכטיבל קרבן למוקש נוסף, והיא נצטוותה לנטוש את המערכה ולסגת לנמל. כתוצאה מאותה פגיעה יצאה אנית-מערכה זו מכלל שימוש למשך חודשים רבים. רבע שעה לאחר מכן נפגעה אירוויסטיבל שנית על-ידי מוקש-עגון, והיה הכרח לנטוש אותה.

התרחשויות אלו הניעו את אדמירל דה רובק לצוות על "נסיונה כללית". אולם, גם בזמן הנסיונה לא הרפה הגורל האכזר מהצי התוקף, ובמוצא המיצרים נפגעה האושן במוקש חופשי, וניטשה על-ידי צותה.

בגלל המוקשים הימיים נכשלו הבריטים והצרפתים בנסיונם לפרוץ את המיצרים. מומחים צבאיים משוכנעים, כי אותה מפלה נתנה את אותותיה בכל מהלך המערכה על הדרדנלים, שנסתיימה באחד הכשלונות המחפירים ביותר של בנות-הברית במלחמת העולם השנייה.

המוקש ששינה גורל עולם

פרק מיוחד בספר מוקדש למעלליהן של פושטות גרמניות, אשר הוסוו ונשלחו לשבש את נתיבי הספנות של בנות-הברית. אחד מכלי הנשק היעילים והתכליתיים ביותר של ספינות אלו היו המוקשים הימיים. ספינות גרמניות שפרצו את ההסגר, הצליחו להטיל שדות-מוקשים בחופי דרום-אפריקה, ליד בסיס הצי בקלומבו ועד ניו-זילנד הרחוקה הגיעו. העזה זו גרמה לטביעתן של מאות אניות משל בנות-הברית.

המוקש הימי אשר שינה את גורלו של העולם, היה, ללא ספק, אחד מ-22 המוקשים, שהצוללת הגרמנית U-75 הטילה בשחר ה-29 במאי 1916, במימי כף מארוויק, בסמוך לבסיס הצי הבריטי בסקאפה פלאו.

אותו זמן היו הרוסים נתונים במצב של אפיסת-כוחות והצאר הרוסי איים, כי אם בריטניה לא תגיש לו סיוע דחוף, לא יהיה מסוגל ליטול חלק בהתקפות אשר תוכננו על-ידי בנות-הברית לקראת שנת 1917. כדי להסדיר את העניינים, החליטה הממשלה הבריטית לשגר אל הצאר שליח נכבד ביותר — את שר המלחמה לורד קיצ'נר בכבודו ובעצמו. סוכם, כי השליח הבריטי ובני פמלייתו יפליגו בסירת המפשייר, מהבסיס בסקאפה פלאו אל הנמל הרוסי ארכאנגלסק.

ב-5 ביוני, בשעה 1645, יצאה המפשייר לדרכה, כש היא מלווה שתי משחתות. אולם, בצאת השייטת אל הים הפתוח נתברר, כי הסערה חזקה מדי. שתי המשחתות נצטוו לחזור לבסיס והמפשייר שינתה את כיוון ההפלגה, בנסותה למצוא מחסה בקרבת החוף. שלוש שעות לאחר מכן עלתה המפשייר על אחד המוקשים שהונחו על-ידי הצוללת U-75, ותוך דקות מעטות טבעה. רק 14 מאנשי הצות ניצלו. כך בא אל קיצו נסיון לחזק את כוחו של הצאר הרוסי — נסיון שאילו היה עולה יפה, היה עשוי לשנות כליל את פני העולם כיום.

אחד מסוגי המוקשים הללו. במרוצת המלחמה נטלו גם הבריטים יוזמה בתחום זה, ואף הקימו מחלקה מיוחדת, עליה הוטל לתכנן מוקשים מיוחדים, שהותאמו למבצעים ולשימושים ספציפיים.

מוקשים נודרים בנוספרים

בסוף הספר מביא המחבר נתונים סטטיסטיים מאלפים, המתייחסים ל"מלחמת המוקשים" בשתי מלחמות העולם האחרונות.

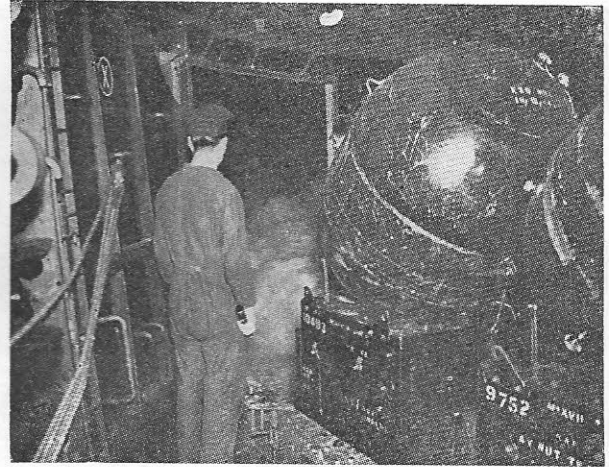
במלחמת העולם הראשונה הניחו הבריטים יותר מ-128,000 מוקשים ב"מחסום הצפוני" בלבד (באותו מחסום הניחו האמריקאים 56,000 מוקשים נוספים). לעומתם הניחו הגרמנים 43,000 מוקשים.

כתוצאה ממיקוש של בנות-הברית איבד הצי הגרמני 105 אניות-שטח וכן 35 צוללות. אבידות הבריטים הסתכמו ב-265 אניות-מלחמה ואניות-עזר של הצי. אבידות הספנות של בנות-הברית הסתכמו ביותר ממליון טון.

במלחמת העולם השנייה הטילו הבריטים 76,000 מוקשים, לעומת 120,000 מוקשים שהטילו הגרמנים במערב-אירופה בלבד. מספר אניות הציר שטובעו כתוצאה ממיקוש הסתכם ביותר מ-1,000, מהן 855 גרמניות (אבידות היפנים כתוצאה ממיקוש אמריקאי ובריטי מסתכמות ב-287 אניות). האבידות הגרמניות כוללות 346 שולות מוקשים למיניהן. בריטניה איבדה 281 אניות מלחמה מכל הסוגים ו-296 אניות-סוחר. האבידות הכוללות של בנות-הברית הסתכמו ב-534 אניות. עקב מלחמת המוקשים היה הכרח להתקין אמצעי הגנה מפני מוקשים מאגנטיים ב-18,000 אניות של בנות-הברית.

*

על אף ההתפתחויות המהירות בתחומי המיקוש, ויתכן כי תודות לתהליך זה, עדיין לא נתמצו האפשרויות הגלומות בהפעלת אמצעי השמדה תת-מימיים. השימושים שניתן לעשות במוקשים לסוגיהם, מן הראוי שישמשו חומר למחשבה, לכל מי שחושב לקחת חלק פעיל במערכה ימית כלשהי.



הטלת מוקשים מסיפונה האחורי של אה"מ אפולו

עלה בידי המומחים הבריטים ללמוד את סודו. תוך זמן קצר פותחה שיטה יעילה לשליית המוקשים המאגנטיים ובכל האניות הותקנו מתקנים למניעת המאגנטיות שלהן. אגב, לצורך זה היה הכרח להשתמש ב-1,500 מילין של כבל חשמלי, מדי שבוע בשבוע.

טכניקת המיקוש נותפתחת

הבריטים, כמובן, לא טמנו ידם בצלחת ומיהרו להניח "מחסומי מוקשים" ענקיים, שנועדו לחסום את נתיבי הגישה, הן של אניות-שטח והן של צוללות הצי הגרמני. במסגרת פעולות אלה הונחו רבבות מוקשים בנתיבי הים הצפוני, מיצר דובר נחם, ומוקשים נזרעו לאורך קטעים ארוכים של החוף האנגלי והסקוטי. כמו כן — הונחו שדות מוקשים מסביב לבסיסי הצי הגרמני.

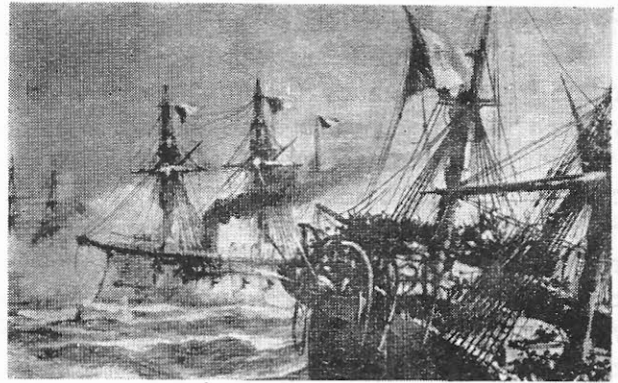
מלחמת המוקשים הלכה והחריפה וכמעט אין נקודה על פני יירות המלחמה הימיות, בה לא הוטלו מוקשים. ב-1940 הפעילו הגרמנים את המוקש האקוסטי ובתחילת 1941 הפעילו מוקש חדיש ומורכב יותר — ה"BM 1000". אולם, המומחים הבריטיים הצליחו תמיד למצוא תשובה מהירה ויעילה לכל

שפת הימאים ניבים ובטויים מיוחדים לה. שפתנו דלה אמנם בבטויים מקצועיים ימיים ונאלצים אנו, בליט ברירה, להעזר במינוח הנהוג בשפות אחרות ובעיקר באנגלית. אין אנו מתימרים ב"מילון" זה ליצור טרמינולוגיה אחידה וקובעת בשטח המקצועי הימי (לכך דואגת ועדה מיוחדת), אלא לעזור ולהבהיר, ולו גם כמעט, את אותם מונחים אנגליים שנשתרשו ב"סלנג" הימאים. בכל חוברת נקדיש מספר שורות למדור זה.

A. B. Able	מלח כשיר. מלח מנוסה. מסוגל לבצע את כל עבודות הימאות באניה
Bodied seaman	
AFT —	ירכתיים או החלק האחורי של האניה
AHOY —	צעקה המקובלת בים, בין כל הימאים, כדי למשוך תשומת לב
Alongside —	לעמוד לאורך דופן של אניה אחרת או לאורך רציף בנמל
Anemometer —	מכשיר למדידת מהירות הרוח
Anti-Fouling —	תרכובת צבעים והומרים כימיים הנמרחת על תחתית האניה, כדי להשמיד או למנוע גידול אצות או חיות ים אחרות
Armada —	כוח של כל-ישיט מלחמתיים בים
At Anchor —	אניה על עוגן אחד
Aye, Aye, sir —	המינוח המקובל לאישור קבלת הוראה

מילון
למונחי ימאות

ססו שנה לקרב הימי בליסה



מאת ד"ר מיכאל סימון*

הרקע לקרב

מה היו הנסיבות ההיסטוריות שהביאו לקרב זה? אחרי מפלתו הסופית של נפוליאון ב־1815 חולקה אירופה מחדש: המדינות הגרמניות התאגדו בארגון רופף בשם „האיגוד הגרמני“, אך שתי החברות העיקריות באיגוד זה, אוסטריה ופרוסיה, התחרו ביניהן על השלטון בגרמניה והתחרות זו הלכה והתחריפה עד שברור היה שההכרעה הסופית תוכל לבוא רק על ידי מלחמה. פרוסיה ידעה שיקשה עליה מאוד לנצח את האימפריה האוסטרית-הונגרית הכבירה מבלי שיהיה לה בן־ברית, והיא מצאה אותו באיטליה.

איטליה לא היתה אז ממלכה מאוחדת כפי שאנו מכירים אותה כיום, אלא היתה מחולקת למספר מדינות רבניות ו־70% משטחה נמצא אפילו תחת שלטון זר. המחוזות ונציה ולומברדיה השתייכו לאימפריה האוסטרית ובדוכסויות של טוסקנה ומודנה משלו ארכידוכסים אוסטרים. בדוכסות של פרמה שלט נסיך ספרדי ובמלכות נאפולי־סיציליה משל גם כן מלך מושולת המלכים הספרדים. רק בשתי מדינות משלו שליטים איטלקיים: במדינת הותיקן, שהשתרעה אז על חלק ניכר של מרכז איטליה, שלטו האפיפיורים שהיו איטלקים מאז המאה ה־16; ובפיאמונט הקטנה, בצפון־מערב חצי האי האיטלקי, משלו המלכים מבית סאבויה. אלה האחרונים עמדו בראש התנועה הלאומית האיטלקית אשר שאפה להשתחרר מהשלטון הזר ולהפוך את איטליה למדינה מאוחדת. עוד בשנת 1848 יצא מלך פיאמונט למלחמה נגד אוסטריה, אך נוצח ונאלץ לותר על כסא מלכותו. יורשו המלך ויטוריו עמנואל השני, הצליח בעזרת נפוליאון השלישי, קיסר צרפת, לנצח את אוסטריה ב־1859 ולספח למלכותו את מחוז לומברד־דיה. נצחון זה הביא לכך שהאיטלקים, תחת הנהגתו של הגיבור הלאומי גריבאלדי גרשו את השליטים הזרים ואיטליה התאחדה ב־1861 תחת שרביטו של ויטוריו עמנואל. אך נשאר

בימים אלה חגגו באוסטריה את זכרו של קרב ימי שהתחולל לפני מאה שנה ליד האי ליסה (Lissa, היום Vis) בין הצי האוסטרי ויריבו האיטלקי. קרב זה הסתיים בנצחון מזהיר לאוסטרים. האדמירל המנצח, וילהלם פון טגטהוף (Wilhelm von Tegethoff) נחשב עד היום כגדול גיבורי הים בארץ מולדתו ולא רק בה. גדולתו היתה בעיקר בזה שידע לנצח אויב חזק הרבה יותר ממנו לא רק על־ידי טקטיקה נכונה, אלא בעיקר בזה שהבין להחדיר בלב פקודיו, מהמלח הפשוט ועד לקברניטי אניותיו, את הרצון לנצח. בזה הוא יכול לשמש גם דוגמה נאה לימאי הישראלי.

* ד"ר מיכאל סימון (היסטוריון במקצועו), מכהן כיום כשגריר ישראל בווינה. משחר ילדותו גילה התעניינות ומשיכה לכל שריח ים נודף ממנו. בשנת 1918 הצטרף לאגודת השיט הציונית „עבריה“ בברלין, עיר מולדתו, ובשנת 1924 עלה לארץ.

למרות שהקים ביתו בירושלים, הרחק מהים, לא נחלשה התעניינותו בנושאים ימיים. עם הקמת המדינה מונת ד"ר סימון כראש הטקס במשרד החוץ. למרות גילו הגבוה יחסית ביקש להימנות על מילואי חיל־הים. הוא שירת בחיל ועלה בשלבי הפיקוד מטוראי מס. אישי 648518 עד דרגת רס"נ, והוענקה לו הרשות להשתייך למילואי חיל־הים כל זמן שרצונו בכך. „עד היום“, כותב לנו ד"ר סימון, „לא ויתרתי על זכות יקרה זו“.

ד"ר מיכאל סימון היה שותף בהנחת היסודות לטקס הימי, לדגלים, לדגלונים ולמדים שלנו. גם בחו"ל בשנות שירותו — בקנדה, בפרו ובאוסטריה — לא הניח ד"ר סימון את התעניינותו בנושאים ימיים. אחד מפירות עבודתו לאחרונה הוא המאמר המתפרסם בזה.



סגן אדמירל וילהלם פון טגטהוף

אז, כי יום אחרי מפלה זו הציג קיסר אוסטריה לנפוליאון השלישי את ונציה על מנת שתמסר לאיטלקים, אך הפרוסים לא חפצו בשלום וגם האיטלקים לא חפצו לקבל מתנה זו מיד שלישית לאחר שנגפו בשדה הקרב, ותקותם היתה עדיין לנצח את האוסטרים בים. כך נמשכה המלחמה.

האיטלקים היו מאז ומתמיד עסימי, ובעיקר אחרי נצחונם על הקרתגים. ציי האימפריה הרומאית שלטו על קוי התחבורה של קיסרות עצומה זו. גם אחרי מפלתה המשיכו ערי החוף החשובות כגון: ונציה, גנואה, אמאלפי ופיזה במסורת ימית זו וצייהן נלחמו במשך שנים רבות ובסופו של דבר גברו על העוצמה הימית התורכית. היה מובן, איפוא, שעם הפיכת המדינות האיטלקיות לממלכה מאוחדת בשנת 1861 יושם דגש מיוחד על הקמת צי מלחמה חדיש ולשם כך הקציבה מדינה עניה זו לא פחות מ-200 מיליון לירות — סכום עצום בימים ההם.

לא כן היה המצב באוסטריה. בו בזמן שאיטליה צריכה היתה להגן על חוף של 6,300 ק"מ, השתרע החוף הימי של אוסטריה רק על 2,500 ק"מ. איטליה, אשר לה גבול יבשתי בן 1,400 ק"מ בלבד, היתה, איפוא, מדינה ימית מובהקת. בו בזמן שאוסטריה צריכה היתה להגן גם על גבול יבשתי של 8,000 ק"מ, כלומר — היתה מעצמה יבשתית מובהקת שעיקר תקציב ההגנה שלה הוצא על הצבא והלק פועט ביותר ממנו — על הצי. רק בסוף המאה ה-14 הגיעה אוסטריה לים כשטריאסט הפכה אז לעיר אוסטריית בעלת תושבים איטלקיים; אך חשיבותה כנמל מסחרי נשארה מצומצמת ביותר במשך מאות בשנים. הצי המלחמתי האוסטרי הראשון נבנה רק בסוף המאה ה-17 והיה בעיקר צי של אניות קטנות שיועדו לשימוש בנהר הדנובה במלחמה נגד התורכים, וגם צי זה נעלם עם גרושם של האחרונים מגבולות הונגריה.

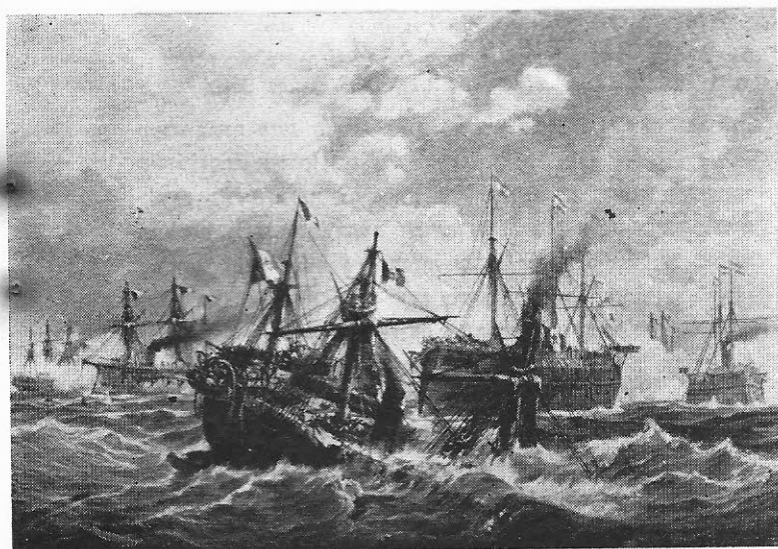
פעמיים ניתנה לאוסטרים הזדמנות לרשת צי מלחמה חנים אין כסף: ב-1798 סיימה ונציה, המעצמה הימית האדירה בת אלף השנים, את חייה כמדינה עצמאית ונמסרה לאוסטריה

אנית הדגל של הצי האוסטרי, ארכידוכס פרדיננד מקס נוגחת את אנית הדגל האיטלקית מלך איטליה

עוד מחזו חשוב תחת השלטון האוסטרי השנוא — ונציה. שתי המטרות הללו: של פרוסיה להשתלט על גרמניה ושל איטליה לשחרר את ונציה, הביאו באפריל 1866 לכריתת ברית התקפה בין שתי המדינות הללו, ואוסטריה היתה נאלצת, איפוא, להלחם בשתי חזיתות — בצפון נגד פרוסיה ובדרום נגד איטליה.

מלחמה זו פרצה ביוני 1866 והסתיימה רק ששה שבועות לאחר מכן בנצחון מזהיר של בנות-הברית או יותר נכון של פרוסיה, כי האיטלקים נוצחו למעשה גם ביבשה וגם בים, אך נצחוננו של הצבא הפרוסי שהגיע עד לשערי וינה, איפשר גם לאיטלקים ליהנות מפירות הנצחון וונציה סופחה לאיטליה.

האוסטרים ידעו מראש שידם תהיה על התחזונה בקרב נגד הצבא הפרוסי שהיה גדול במספר, מאומן ומאורגן היטב ושנשקו היה יותר חדיש ויותר יעיל. לא כן ביחס לאיטליה. אמנם גם אויב זה היה חזק יותר בים וביבשה, אך האוסטרים קוו שיוכלו להתגבר עליו הודות לכוח הלחימה המעולה של חייליהם ומלחיהם. תקוה זו נתאמתה. לאור הערכה זו בסטו האוסטרים את תכניותיהם האסטרטגיות על עמדות הגנה בחזית הפרוסית ומערך התקפי בחזית האיטלקית. ב-16 ביוני 1866 עברו הצבאות הפרוסים בלי הכרזת מלחמה פורמלית בשלושה טורים מהצפון ומהמזרח את גבולות אוסטריה והתאחדו בסביבת המבצר הקטן קניג-גראץ (Königsgrätz) בצפון-מזרח בוהמיה. ב-24 ביוני ניצח הארכידוכס האוסטרי אלברכט, ליד קוסטוצה (Custoza) עם 70,000 איש 100,000 איטלקים ומנע מהם את הכניסה למחוז ונציה. ב-3 ביולי גברו 220,000 פרוסים בפיקודו של ראש המטה הגנרל מולטקה על אותו מספר בערך של אוסטרים בפיקודו של הגנרל בנדק ליד קניג-גראץ. בנדק האמין כה מעט באפשרותו לנצח שעוד יום לפני הקרב הפציר בקיסר אוסטריה לבקש שביתת נשק. אך הקיסר סירב ובנדק ניגף. למעשה הסתיימה המלחמה כבר





וילהלם פון טגטהוף

טגטהוף נולד ב־1827 למשפחה שנתנה לקיסר אוסטריה מספר קציני צבא מעולים. כבר בתור ילד התלהב מכל דבר ימי ובן 13 היה כאשר נתקבל כחניך באקדמיה הימית האוסטרית ששכנה אז בונציה. הוא הצטיין בלימודים, אך התקשה באיטלקית שהיתה שפת הלימוד, היות והיתה זו שפת האם של רוב המלחים. הודות לכשרונותיו הרבים העפיל מהר בסולם הדרגות ונשלח למחקרים סודיים במצרים ובסודאן, כי ממשלת אוסטריה חשבה אז על רכישת מושבות לאורך חופי ים סוף. ב־1860, והוא אז רק בן 33, נתמנה לדרגת קפיטן וב־1864 פקד על שיטת אוסטרית קטנה במלחמה המשותפת של פרוסיה ואוסטריה נגד דניה. הוא הצטיין בקרב ליד האי הלגולנד נגד שיטת דנית חזקה הרבה יותר שהיתה מורכבת מאניות חדשות יותר מאלה שעמדו לרשותו. כתוצאה מכך, הצי הדני שאיים על המבורג ועל הנמלים הפרוסיים בים הצפוני עזב את המקום ונסוג לבסיסו בים הבאלטי. לאחר קרב זה הועלה טגטהוף לדרגת תת־אדמירל וכבר אז הראה את כשרונו הרב כטקטיקאי מובהק, כאיש בעל רצון ברזל אשר ידע להלהיב את אנשיו, לזכות באהדתם ולמצות את כוחם עד למכסימום.

ההיערכות לקרב

היה ברור שההתנגשות בין איטליה ואוסטריה על השליטה בים האדריאטי ממשמת ובאה. האיטלקים הוציאו מיליונים על מנת לרכוש אניות מלחמה וציוד חדיש באנגליה, כי עדיין לא היו להם המספנות הדרושות לכך, בו בזמן שהאוסטרים הפכו את אניות העץ הישנות שלהם לאניות קיטור וגם בנו מספר של אניות משורינות במספנותיהם. כאמור לעיל נפלה ההכרעה באפריל 1866 כשפרוסיה כרתה ברית התקפה עם איטליה וברור היה נגד מי נתכוונה התקפה זו. אז הגיעה שעתו של טגטהוף ובאותו הודש נתמנה למפקד עליון של הצי האוסטרי.

תמורת לומברדיה שנפלה בידי נפוליאון הראשון. כך עבר לאימפריה ההבסבורגית שטח של 42,000 קמ"ר שהשתרע מהאלפים ועד לגבולה של מונטנגרו עם רצועת חוף של 2,500 ק"מ. שטח זה הכיל פרט לעיר ונציה, נמלים חשובים כמו פולה (היום Pula), צרה (היום Zadar), ספאלאטו (היום Split) ורגוזה (היום Dubrownik), דהיינו, אוסטריה הפכה פתאום למעצמה שלטת בים האדריאטי. כשנפלה ונציה לידי אוסטריה נמצאו בנמלה לא פחות מ־3 אניות מערכה מוכנות ו־10 בבניה, 3 פריגטות, 2 קורבטות ועשרות אניות מלחמה קטנות יותר; אך הממשלה בוינה היתה כה רחוקה מכל מחשבה ימית, עד שפרקה את רוב האניות הגדולות ומכרה את העץ. ב־1805 לקח נפוליאון לעצמו את ונציה, אך ב־1815 היא הוחזרה לאוסטריה, ושוב נפלו לידיה של האחרונה 4 אניות קרב, 5 פריגטות, קורבטה אחת ועוד מספר רב של אניות קטנות יותר. גם משלל זה מכרו האוסטרים את אניות המערכה כעץ והשתמשו רק בפריגטות.

מצב מחפיר זה נמשך במשך עשרות בשנים, כך שכאשר פיאמונט וצרפת התקיפו את אוסטריה ב־1859 לא היה לה צי שיכול היה להתנגד לשייטת צרפתית שנכנסה לים האדריאטי ושמה מצור על טריאסט ועל הנמלים האוסטרים בחוף הדלמטי. באוסטריה, לא כמו בכל יתר המעצמות הגדולות בהן היה קיים מיניסטריון מיוחד לחיל-הים, היה רק אגף מיוחד לענייני הצי במסגרת מיניסטריון המלחמה שבראשו עמד תמיד גנרל ולא איש ים. רק עם מינויו של אחיו הצעיר של הקיסר פרנץ יוסף, מקסימיליאן (הוא הארכי-דוכס שסיים את חייו כקיסר מכסיקו), למפקד העליון של הצי, השתנו פני הדברים. מקסימיליאן מצא בין הקצינים הבכירים של הצי אדם שהבין כמוהו שאי אפשר להגן על רצועת חוף כה ארוכה, אלא על-ידי צי חזק וחדיש. איש זה היה מפקד שיטת קטנה במזרח הים התיכון ושמו וילהלם פון טגטהוף.

מערך הכוחות היריבים: למעלה, הצי האוסטרי

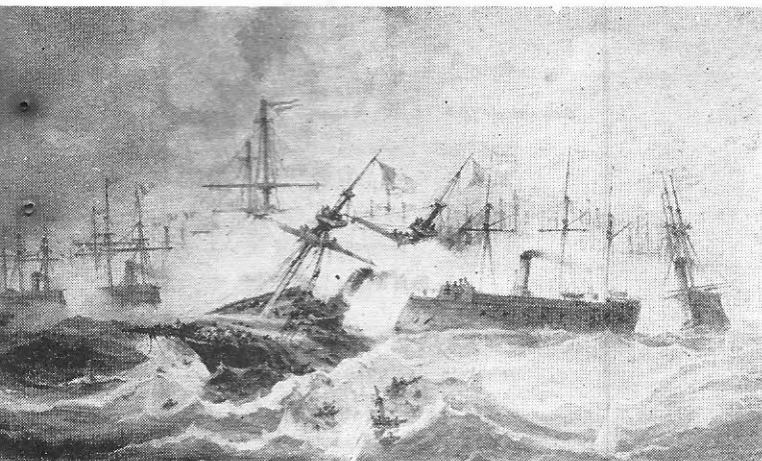


הטבלה הבאה מראה את הרכבם של שני הציים היריבים :

צוות (אי"ש)	תותחים (מספר)	מהירות (קשר)	כוח סוס	משקל (טונות)	מספר	סוגי האניות
אוסטריה						
2,811	176	8—11.5	4,550	27,154	7	אניות משורינות
3,477	304	8—11	2,830	18,273	7	אניות עץ
1,173	40	7—10	1,790	7,017	9	אניות תותחים
7,461	520	—	9,170	52,444	23	ס"ה אניות קרב
410	12	8—13	1,190	4,900	4	אניות עזר
7,871	532	—	10,360	57,344	27	סך כולל
איטליה						
5,028	243	8—14	7,100	45,956	12	אניות משורינות
5,015	378	7—12	4,870	31,030	11	אניות עץ
189	16	8—12	180	786	3	אניות תותחים
10,232	637	—	12,150	77,772	26	ס"ה אניות קרב
654	8	17	2,010	8,250	8	אניות עזר
10,886	645	—	14,160	86,022	34	סך כולל
עדיפות הצי האיטלקי						
3,015	113	—	3,800	28,678	7	סך כולל

יוצא, איפוא, שבסוגי האניות המכריעות בקרב, דהיינו, באניות המשורינות ובפריגטות העץ, עלה הצי האיטלקי על יריבו האוסטרי ורק באניות התותחים הקטנות הוכחה עליונותה של אוסטריה. העליונות האיטלקית מבוטאת ביתר שאת כשמשווים את סוגי התותחים שנשארו שני הציים. ראינו שלרשות הצי האוסטרי (בלאי אניות העזר) עמדו סך הכל 520 תותחים לעומת 637 של האיטלקים, דהיינו, יחס של 1:1.2 לטובת האיטלקים, ואם נשווה את מספר התותחים בעלי הקנים החלקים עם התותחים בעלי הקנים הסליליים אשר כוח חדיריתם, טוחם ודיוק כיוונם גדולים הרבה יותר, אזי מתברר

אנית הדגל האיטלקית מלך איטליה טובעת



ההשוואה בין שני הציים מראה את עליונותו של הצי האיטלקי. יחס הכוחות מתבטא כמעט בכל פריט ופריט, כגון:

אוסטריה איטליה

1.3 : 1	מספר האניות
1.5 : 1	נפח כולל
1.4 : 1	כוח סוס
1.3 : 1	מהירות מכסימלית
1.2 : 1	מספר התותחים

אם לא נחשוב את אניות העזר אשר שימשו רק להעברת פקודות ומצד האיטלקים גם להובלת חיילים ונשווה רק את אניות הקרב לסוגיהן, אזי העליונות האיטלקית בולטת עוד יותר:

אוסטריה איטליה

אניות משורינות	
1.2 : 1	1. מספר
1.7 : 1	2. נפח
1.4 : 1	3. תותחים
אניות עץ	
1.6 : 1	1. מספר
1.7 : 1	2. נפח
1.2 : 1	3. תותחים
אניות תותחים	
1 : 3	1. מספר
1 : 9	2. נפח
1 : 2.5	3. תותחים

שוב שכוחה של איטליה היה גדול פי כמה, כפי שמראה הטבלה הבאה:

אחוזים	איטליה	אחוזים	אוסטריה
תותחים בעלי קנים חלקים	247	77.2	411
תותחים בעלי קנים סליליים	398	22.8	121
סה"כ	645	100.0	532

דהיינו, לא רק מספרם הכולל של התותחים האיטלקיים עלה על זה של יריביהם, אלא שרק קצת יותר מחמישית מהתותחים האוסטריים היו בעלי קנים סליליים, בו בזמן שאצל האיטלקים מספרם עלה על יותר משלוש חמישיות. עליונות איטלקית זו והעליונות במספר האניות המשורינות ומהירותן, היו כמובן ידועות לאדמירל טגטהוף והיה עליו לאחות באמ-צעים על מנת להתגבר על חולשתו ולהביא את ציו הקטן לנצחון.

הדבר הראשון שהיה עליו לעשות, היה להביא את ציו למצב בו יוכל לעמוד בקרב והוא היה עדיין רחוק מזה. כשקיבל את הפיקוד, היו מוכנות רק שלוש אניות עץ וכל היתר נמצאו בדרגות שונות של הכנה. הוזמנו תותחים בעלי קנים סליליים מבית החרושת הפרוסי המפורסם של קרופ, אך הממשלה הפרוסית אסרה את מסירתם. מסיבה זו נאלץ היה טגטהוף לחמש דוקא את אניות הקרב המשורינות בתותחים בעלי קנים חלקים. למרות זאת לא נואש וניסה אפילו לתת לאניות העץ אופי של אניות משורינות על-ידי-כך שחיזק דפנותיהן בשרשרות עוגנים ואפילו בפסי רכבת. הכנות אלה הסתיימו ב-25 ביוני, דהיינו, במועד בו התחילו כבר הקרבות הראשונים ביבשה.

המפקד האיטלקי, האדמירל פרטאנו, איש בן ששים שנה אשר הצטיין במלחמות השחרור של איטליה, קיבל הוראה משר הצי שלו, "לצאת לים ולחפש את צי האויב וכשיפגוש אותו, להתקיפו מיד ולהמשיך בקרב עד לנצחון מכריע ומוחלט". לעומת זאת ציוה טגטהוף, "לא להתחיל בכל פעולה שעלולה לסכן את קיומו של הצי או שהיתרונות הצפויים לא יצדיקו את הקרבות". דהיינו, ראש הצי האיטלקי ציוה לתקוף, ויריבו האוסטרי — להזהר. נראה ששני הציים פעלו בניגוד להוראות שקיבלו.

ב-25 ביוני עגן כל הצי האוסטרי במפרץ פסאנה בין הנמל המבצעי פולה והאי בריוני וכבר יומיים אחר כך הוציא טגטהוף את אניותיו לסיוור במימי הנמל האיטלקי אנקונה בו התאסף הצי האיטלקי. הופעתו הבלתי צפויה של הכוח האוסטרי מצאה את הצי האיטלקי במצב בלתי מוכן לחלוטין. טגטהוף הגיע בשעה 0450 וחיכה שעות אחדות. היות והצי האיטלקי לא יצא לים הפתוח, אלא הסתתר תחת חיפוי חזק של סוללות החוף, החליט טגטהוף, לשוב לבסיסו בשעה 0800 מבלי שפרטאנו ניסה לרדוף אחריו. התנהגות זו עוררה סערה גדולה בדעת הקהל האיטלקי אשר בלאו הכי היתה כבר נרגזת ביותר בגלל המפלה שנחל הצבא האיטלקי ב-24 ביוני ליד קוסטוצה. שר הצי וראשי המפלגות מהרו לאנקונה ולחצו על האדמירל שיציל את כבוד המולדת שנפגע. הם אפילו איימו עליו שאם לא יצא מיד לים ויאחז בפעולה אופנסיבית, יורד ממשרתו כמפקד עליון.

ב-8 ביולי יצא, איפוא, סוף סוף הצי האיטלקי לים הפתוח, אך היתה זו יציאה לשם אמונים בלבד, ממנה חזר ב-12 ביולי לבסיסו באנקונה. אף-על-פי שפרטאנו ידע שכוחותיו עולים על אלה של אוסטריה, חשש להתמודד עמה בקרב, כל זמן שחסרה לו אניות פלאים שהוזמנה באנגליה וטרם הגיעה והיא האפונדטורה, דהיינו, "המטביל". אניה זו היתה מהדורה מתוקנת של אניות הקרב המפורסמת מימי מלחמת האזרחים האמריקאית המונטור. במקום צריח אחד של האניה האמריקאית, נשא "המטביל" שני צריחים ובכל אחד מהם תותח חדיש בעל קוטר של 25.4 ס"מ. עם בואה חשב פרטאנו להיות מוכן לקרב ולנצחון וב-18 ביולי הופיע ציו לפני האי ליסה, הנקרא "הגיבראלטר של הים האדריאטי".

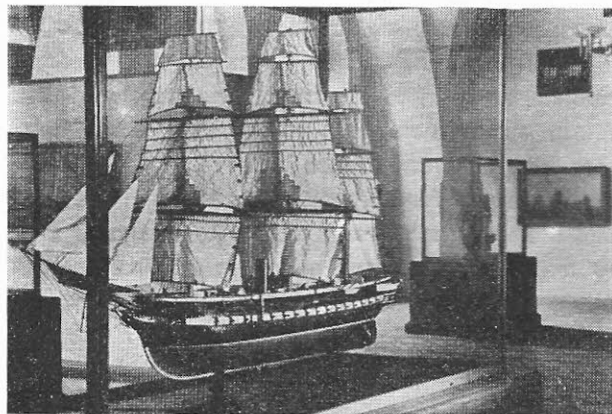
האי ליסה

כנוי זה הוא אולי מוגזם מעט, אך מצבו הגיאוגרפי של האי נותן לו בלי ספק יתרונות אסטרטגיים גדולים. הוא נמצא בהצטלבות קו האורך 16 מזרח וקו הרוחב 43 צפון ומקומו בדיוק באמצע הדרך בין ונציה בצפון ומיצר אוטרנטו בדרום; יתר על כן, הוא שולט על המבואות לנמלים של צרה, ספאלאטו ורגוזה (ראה מפה בעמ' 15).

עוד בימי המלחמה נגד נפוליאון הראשון, העריכו האנגלים את חשיבותו של האי, כבשוהו ב-1811 והבטיחו על ידי כך את שלטונם בים האדריאטי. ב-1815 הוחזר האי לאוסטריה והיא הוסיפה על הביצורים שהאנגלים הקימו בו. פרטאנו הביא אתו כוח נחיתה של 2,200 איש מחיל הצי, בו בזמן שלרשות האוסטרים עמדו רק 900 תותחים ואתו מספר של חיילים שבאו בחשבון להדיפת נחיתה.

יתר על כן, תותחי סוללות היבשה האוסטריים (82 במספר לעומת 600 כמעט של הצי האיטלקי) היו מיושנים וחלק מהם אפילו שרד עוד מזמן הכיבוש האנגלי. הצי האיטלקי תקף את האי משני צדדים — מצפון ומדרום וירה עליו כ-35,000 פגזים, למרות שהמגינים יכלו לענות עליהם רק ב-3,000 פגזי ושני שלישי מסוללותיהם שותקה, לא העיז פרטאנו להוריד את כוח הנחיתה. תחנת הטלגרף האוסטרית אמנם נחרבה, אך הטלגרפאי האמיץ הצליח להמלט עם מכשירו לחוף הדלמאטי ולשדר משם קריאת עזרה לצי האוסטרי בפולה. טגטהוף פנה פעמים אחדות לממונים עליו בוניה, אך

האניה האוסטרית נובארה שהשתתפה בקרב

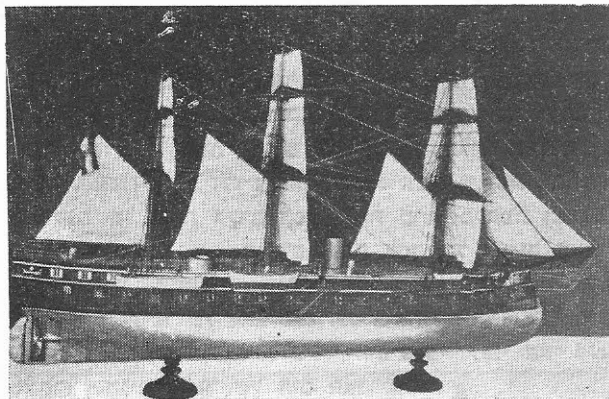


1805, בו פרץ האדמירל האנגלי את הקו הערפי של הצי הצרפתי—ספרדי על-ידי שני טורים משלו אשר תקפו את טור האויב בזוית ישרה ושברוהו.

טגטהוף, על מנת להעניק לכוחותיו כוח מחץ מעולה, סידר את אניותיו בצורת שלוש יתדות: היתד הראשונה היתה מורכבת מהאניות המשוריינות, השניה — מאניות העץ הכבדות והשלישית — מאניות העץ הקלות, אשר לכל אחת מהן התפקיד שלה: על האניות המשוריינות לנגוח באויב ולהלחם בטוח קצר, על אניות העץ הכבדות לעזור למשורינות באופן מרוכז או לפי ראות עיניהם של המפקדים, אניות העץ הקלות לא קיבלו הוראות מיוחדות ועליהן היה להתערב בקרב לפי הצורך ובעיקר לבוא לעזרת חברו תיהן הכבדות (ראה תרשים בעמ' 15).

הצי האוסטרי התקדם, איפוא, בכל כוח מכונותיו והצליח לשבור את טור האויב בהסתערות הראשונה ולבלבל את מערכותיו. הצלחה זו הושגה גם הודות למספר נסיבות מיוחדות: ראשית, אניות העץ הכבדות האיטלקיות היו עדיין עסוקות בהתארגנותן אחרי נסיוןן האחרון לתקוף את סוללות האי ליסה ועדיין לא נכנסו לקרב; שנית — אניות השריון האיטלקית פורמיידיבילה, ניווקה כה קשה על-ידי אש סוללות היבשה האוסטריות באי ליסה, שלא יכלה להשתתף בקרב; ושלישית — וזאת היתה השגיאה הגורלית של האיטלקים — האדמירל פרטאנו עבר רגעים אחדים לפני התחלת ההתנגשות, מאנית הדגל שלו המלך איטליה, לאנית הפלאים החדשה האפונדטורה, מבלי שימצא לנחוץ להודיע על כך לפקודיו ומבלי להניף את נס הפיקוד שלו. האיטלקים נשארו, איפוא, למעשה בלי קשר עם מפקדם. יתר על כן, בו בזמן שפרטאנו תפס מקום בטוח בצריח הקדמי של האפונדטורה, עמד טגטהוף על הגשר העליון של אנית הדגל שלו בלי שום מחסה והיה על ידי כך מטרף קלה לקלעי האויב — ונזכור שנלסון נהרג בטרפלגר מכודר קלעי צרפתי — אך גם נתן דוגמה של אומץ לב שהלהיבה את מלחיו.

חיש מהר התפתחו קרבות פנים אל פנים בין האניות השונות אשר החשוב ביניהם היה זה של אנית הדגל האוסטרית פרדיננד מקס וזו שטגטהוף חשבה עדיין לאנית הדגל האיטלקית והיא המלך איטליה. בכל כוחן של מכונותיה הכניסה הפרדיננד מקס את אילה לתוך דפנה השמאלית של יריבתה ומיד נסוגה אחורנית על מנת לא להסחף אתה תהומה. החור שנבקע היה כה גדול עד שהמלך איטליה התמלאה מים, נטתה הצידה ונעלמה מהאופק. על סיפונה נמצאו כשש מאות איש והים נתמלא במאות טובעים הקוראים לעזרה. האוסטרים, נדהמו בראותם מחזה זה, וטגטהוף נתן פקודה להוריד למים את סירת ההצלה היחידה שנשארה עדיין שלמה, על מנת להציל את מה שאפשר להציל. אך עוד לפני שהורדה הסירה הופיעה אנית קרב איטלקית אחרת והיה צורך להפסיק את פעולת ההצלה. רוח האבירות ששררה אז בין לוחמים בים התבטאה גם בכך שכאשר אניה איטלקית התקרבה לאניה אוסטרית במרחק של מטרים אחדים, הרים המפקד האיטלקי את אקדחו על מנת לירות בעמיתו האוסטרי, אך התחרט ברגע האחרון, הוריד את הגשק והרים את ידו להצדעה. חברו האוסטרי השיב באותה צורה ורק אז פתחו שני הצדדים באש.



אנית הדגל האוסטרית ארכידוכס פרדיננד מקס שהשתתפה בקרב ליד ליסה ב-1866. דגם זה מצוי במוזיאון הימי בוינה

כשלא נענה החליט לפעול על דעת עצמו והפליג עם כל אניותיו לקראת האויב. מובן שפרטאנו חיכה לצעד זה ומאחר וחלק מאניותיו סבל נזקים מהאש האוסטרית וגם חשש שמלאי הפחם והתחמושת לא יספיקו לו, החליט לנטוש את האי, להשאיר שם רק את אניות העץ שלו ולצאת נגד יריבו באניותיו המשוריינות בלבד. כנראה חשב שעדיפותו בסוג אניות אלה (12 לעומת 7) תעמוד לו לנצח את הצי האוסטרי כולו.

הקרב

טגטהוף עזב את בסיסו ב-19 ביולי בשעה 1400 בכיוון דרום-מזרח במהירות ממוצעת של 8 קשר. בלילה התחוללה סערה והגלים התגברו עד שהיה צורך לסגור את צהרי התותחים והיתה קיימת הסכנה שאם ימשיך מזג אויר זה, לא יוכלו להשתמש בהם. בשבע בבוקר הודיעה אנית החלוצ — „שש אניות באופק“, וגם אפשר היה להבחין בעמודי עשן. בתשע התבהרו השמים והאי ליסה והצי האיטלקי נראו לעין. דגלי הקרב הונפו בתרנים וטגטהוף אותת לאניותיו: „לנגוח באויב על מנת להטביעו“. עוד רצה לאותת „צריך להיות נצחון ליסה“, אך הספיק רק לאותת המילה „צריך“ כי בינתיים התחיל הקרב.

עוד בלילה אסף טגטהוף את מפקדיו להתייעצות על סיפון אנית הדגל שלו הפרדיננד מקס, על שם המפקד העליון של הצי האוסטרי, אשר הוכתר בינתיים לקיסר מכסיקו. טגטהוף ידע שאפשר יהיה להתגבר על מתנגדיו רק על-ידי טקטיקה מיוחדת ונועזת. הוא תאר לעצמו שהאדמירל האיטלקי יערוך את אניותיו לפי השיטה המקובלת זה 250 שנה, והיינו, בקו ערפי, וישתדל להשמיד את הצי האוסטרי על-ידי אש מרוכזת מתותחיו בעלי הטוח הארוך. טגטהוף ידע שציו לא יוכל לעמוד בכך במשך זמן ממושך. לפני היתה פתוחה רק דרך אחת ויחידה והיא — לשבור את קו האויב בהסתערות הראשונה ולהגיע למה שנקרא „mélée“, דהיינו, התכתשות כללית בטוח קצר ביותר, מצב שהיה שם לאל את עליונותם של התותחים האיטלקיים. הוא ידע כי כדי לנצח עליו להשתמש בנשק ישן-נושן, אך בודק, אשר קם שוב לתחייה, והוא חרטומי האיל של אניותיו. תכניתו היתה, איפוא, דומה לזו של נלסון בקרב טרפלגר בשנת

אבידות האיטלקים היו כבדות: שתי אניות משורינות טובעו, אחדות ניזוקו קשה ולמרבית הצער טבעה גם האפונדטורה אחרי ימים אחדים ליד אנקונה. ה"מטביל" הפך, איפוא, ל"נטביל". אבידות תיהם בנפש היו: 612 הרוגים ו-36 פצועים. לעומת זאת אף אניה אוסטרית לא טובעה והנזקים, מלבד אלה של הקיסר, היו פחות או יותר קלים ויום אחד אחרי הקרב יכול היה טגטהוף להודיע שציו שוב מוכן לקרב. אבידותיו בנפש היו: 38 הרוגים ו-138 פצועים.

הקרב ליד ליסה סיים תקופה בת אלפי שנה בתולדות הקרבות הימיים בשני מובנים: הוא היה הקרב האחרון בו השתתפו אניות עץ ובו השתמשו באיל כנשק. אניות מלחמה בנויות עץ נעלמו מהר מאוד מעל פני הימים, אך הרושם שעשתה נגיחתו של טגטהוף על העולם היה כה גדול שהמשיכו עד ראשית המאה ה-19 לבנות אניות מלחמה מברזל ומפלדה עם חרטומי איל, למרות שטוח התותחים גדל בינתיים עד שלאיל כבר לא היה שום ערך מעשי כנשק.

יש גם להודות שלקרב הימי ליד ליסה לא היה שום ערך מבחינה אסטרטגית-מדינית. גורלה של אוסטריה נחרץ כבר 17 יום קודם לכן בקרב היבשתי של קניג-גראץ. ונציה עברה לידי האיטלקים ואוסטריה היתה נאלצת לותר על עמדתה הבכירה בגרמניה שהתאחדה תחת מנהיגותה של פרוסיה. חמישה ימים לאחר הקרב חתמו אוסטריה ואיטליה על שביתת נשק ובה נסתיימו הפעולות המלחמתיות. האדמירל פרסאנו, בשובו הביתה, הורד מיד מתפקידו, הועמד בפני בית דין צבאי והוצא בחרפה מהצי. טגטהוף, כאשר נחל את נצחונו, היה רק בן 39 — הראשון באבו-קיר ב-1798. הוא סיים את חייו, חמש שנים לאחר מזה בגיל 44, כמנהל האגף הימי במיניסטריון המלחמה האוסטרי, כאיש מר וממורמר היות ולאחר המפלה התרכזה הממשלה בווינה שוב בחיזוק הצבא והזניחה את הצי. רק עם מותו הבינו מי אבד להם, הקימו לזכרו פסלים מפוארים ובכל הקיסרות נקראו רחובות על שמו.

גם לאיש הים הישראלי יכול טגטהוף לשמש כדוגמה של מפקד אשר ידע לחפות על הגרעון באמיצת הקרב, על ידי העזה ותבונה, ואשר נתן מאומץ לבו לפקודיו.

אנית העץ האוסטרית החזקה ביותר היתה הקיסר בת 5,200 טון ולה סוללה של 92 תותחים. מתכונתה היתה עוד מזמנו של [לטון] היא, כמו כל האניות בשני הצדדים, כולל האניות המשורינות. נשאה עדיין נוסף למכונותיה, מערכת שלמה של מפרשים אשר אמנם הוצאו משימוש בשעת קרב. לא פחות מחמש אניות שריון איטלקיות וביניהן האפונדטורה תקפו את הקיסר בבת אחת ומכל הצדדים. תותחיהן גרמו לנזקים כבדים ולשריפות בתוך האניה. תרנה הקדמי נשבר ונפל על הארובה. למרות זה נסתה האניה לנגוח באנית השריון האיטלקית המלך פורטוגל. אמנם היא לא הצליחה להטביעה, אך גרמה לה נזקים רבים במערכת תותחיה הדופי נתיים. יתר אניות העץ האוסטריות, כולל אניות התותח הקטנות, חשו לעזרת חברתן והדפו את התקפות האיטלקים. האפונדטורה נסתה פעמים אחדות לנגוח בקיסר, אך מסיבות בלתי מובנות נרתעה ברגע האחרון. בכל זאת היה צורך להוציא מן הקרב את הקיסר, אשר חרטומה היה שבור וארובתה ניזוקה על-ידי התורן הנופל, והיא נסעה בכיוון לאי ליסה בחיפוי אניות התותחים. זמן קצר אחרי כן התפוצצה אנית השריון האיטלקית פאלטרו ואז, כשנוכחו האיטלקים שידם תהיה על התחונה, נתן אדמירל פרסאנו את הפקודה לעזוב את המערכה. הצי הסתדר בשני טורים עורפיים מקבילים ופנה במהירות מכסימלית בכיוון צפון מערב, דהיינו לבסיסו באנקונה. גם טגטהוף סידר הפעם את ציו בשלושה טורים מקבילים: אניות השריון, אניות העץ הגדולות ואניות העץ הקטנות. הוא ידע שמהירותו הקטנה וטוח תותחיו הקצר לא יאפשרו לו לרדוף אחרי האויב והחליט, איפוא, להכנס לנמל הראשי של האי ליסה, לקבור את מתיו ולבצע את התקונים ההכרחיים כדי להיות מוכן במקרה של התחדשות הקרב. אך כשראה את עשן האניות האיטלקיות נעלם באופק, הבין כי ניצח בקרב ליסה והשליטה בחלק זה של הים האדריאטי היא בידינו.

סוף דבר

השמחה בשורות האוסטרים היתה גדולה. הקיסר הביע את תודתו במברק והעלה את טגטהוף לדרגת סגן-אדמירל — אז, הדרגה הגבוהה ביותר בצי האוסטרי. כאשר הונף הדגל שסימל את דרגתו החדשה על תורן אניתו, התחולל מחזה שהצי האוסטרי הקטן והבלתי נודע בעולם טרם ראה. כל אניות הצי ירו את מטחי הכבוד המקובלים ואלפי המלחים התאספו בסיפונים או עלו על התרנים והריעו לחיי מנהיגם הדגול.

גי החיל-ארועי החיל-ארועי החיל-ארועי החיל-א

מכתבי תודה

אישים מפורסמים, שחקני במה ובד, ספורטאים מצליחים ואמנים למיניהם, זוכים לעתים קרובות ביותר במכתבי הערצה רבים.

אל קהלם הרב של אלה המבוקשים כל כך, הצטרף מייק, סגן מפקד ספינה בחיל-הים, שהדריך ילדים בסיוור שאורגן למענם על ידי חיל-הים ביום החיל.

להלן מספר "פנינים" מהמכתבים שקיבל מייק:

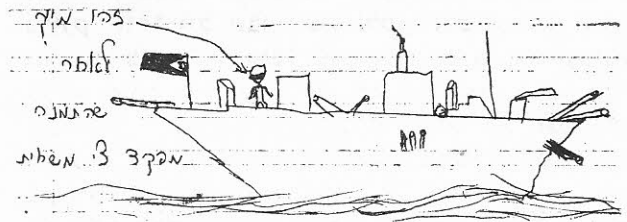
"...מייק, אני מקווה שתעלה בעוד דרגות ותהיה אפילו גנרל (בערבית: שליטה-הים), אף על פי שאתה לא כל כך גיבור להיות שליט הים..."

"...לכבוד המדריך מייק שהדריך אותנו בביקורנו בספינה, שלום רב! אני מודה לך על ההסברים שנתת לנו. התפעלנו מאוד מהספינה ובכלל מחיל-הים... ובשביל שתדא מי אני, אז דא: אני הילד הגיינטי הגבוה שכל הזמן היציק לך...
...שלום מייק! התרשמנו מאוד מהצוללת וגם מהמשחתת שהיא אנית מלחמה (אף על פי שיש משוכללות יותר)... מסור ד"ש למדריך השני שהיה שם וסלח לי על איחורי במכתב..."

"...לכבוד מייק; אני מודה לך שהדרכת אותנו. נהננו מהסברך היפים. אני מעוניין להתכתב אתך. כתובתי היא... מייק, אל תחשוב שאני חנפן כפי שאתה חושב. אני אומר את האמת על הסברך..."

"...לכבוד מייק, סגן מפקד הספינה: אני מקווה שתעלה מסגן מפקד ספינה למפקד צי מלחמה ואפילו יותר."

ממל, עמום, מרים, גיל וחיים,



"אפשר לסמוך עלינו - חיל-הים"

מאת: בני נחשון

תכניתה הששית של להקת חיל-הים, "הפלג 282", הוקדשה הפעם להווי המשחתות המפליגות לחו"ל.

הפלגת אימונים זו הופכת למסע תעלולים שובב בעזרתם האדיבה של מר חיים שרון, אשר כתב וביים את התכנית ושל מר זוננשטיין ומר נובקוביץ' שחברו את הלחנים.

אנשי הלהקה - טלילה, יעל, ארנה, יוסי, ניסים, שי, דוד ואיציק האקורדיוניסט, תורמים רבות בחן ובהומור להעלאת ההווי התוסס והסגוני הקיים בכלי-השיט של חיל-הים, באותן הנקודות האפורות הרחוקות מעיני הציבור האזרחי הרחב.

להקה ממשיכה להופיע בפני יחידות החיל, בצה"ל ובפני גורמי חוץ שונים.

הצילומים: מעבדת הצילום של חיל-הים, "גרפוט" בע"מ, רס"ר זאב ברק, עודד עגור.



להקת חיל-הים בעת הופעה

ביקור הרב הראשי

מאת: בני נחשון

חיל-הים אירח לאחרונה את הרב הראשי לצה"ל, האלוף שלמה גורן. לאחר קבלת הפנים שנערכה לכבודם בנמל, הפליגו האלוף גורן ומלוויו - הרב וקצין הדת של חיל-הים באחת הטרפדות וממנה עלו על סיפונה של אח"י אילת.

באח"י אילת קיבלו את פניהם מפקד השייטת ומפקד האניה, ומגשר הפיקוד של המשחתת צפו הרב ומלוויו בתר-גילים השונים וגילו התענינות רבה.

בתום הביקור הסבו הנוכחים, לפי מיטב המסורת, להרמת כוסית.

אחות ציים

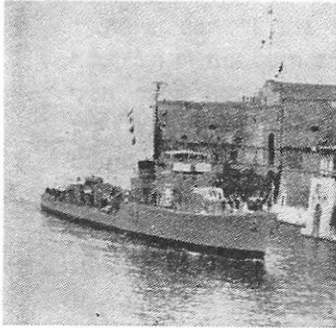
ב"מערכות-ים" מס' 78 במדור "ארועי החיל", פרסמנו ידיעה אודות ביקור אח"מ גלתיאה בנמל חיפה, כשעל סיפונה אדמירל סיר ג'והן המילטון, מפקד הצי הבריטי בים התיכון. הגלתיאה, פריגטה מטיפוס ליאנדר, עשתה בארץ כמה ימים ואנשי צותה נתקבלו עלידי אנשי חיל-הים ביחס לבבי חם, יחס שמעניק החיל לכל האניות הזרות המגיעות לחיפה. הביקור אמנם חם, אך לא כן הרשמים. למפקד חיל-הים הגיע לאחרונה מכתב ממפקד הפריגטה הבריטי, אל"מ לין, שתוכנו מובא להלן:

"אנשי הצות שלי אינם פוסקים מלדבר אודות ביקורנו המרשים בחיפה. כאות לידידות עם אנשי חיל-הים הישראלי שולחים בזאת אנשי הצות גביע כסף גדול - גביע לאתגרים! אני מקווה שחיל-הים יקבל גביע זה כציון נוסף לקשרים ההדוקים בין שני הציים."

זאת ועוד: אנשי הצות ביוזמתם הם פנו לעורך בטאון הצי הבריטי (Navy News) ובקשו ממנו לפרסם את המכתב הבא:

בי החייל ארועי החייל ארועי החייל

הספינה בפיקודו של סא"ל רפאל אטלינגר מונה צות של 190 איש מהם 17 קצינים ו-30 תלמידים (צוערים). במשך הזמן שעגנה האניה בנמל נערכו ביקורים לצוערים במרכז ההדרכה של חיל-הים האיטלקי וביקורים באניות חיל-הים האיטלקי שעגנו בטרנטו.



מימין: מפקד האניה נפגש עם אדמירל איטלקי. משמאל: חיפה נכנסת לטרנטו (הופיע בבטאון הצי האיטלקי)

הצלת מלח בלביים

לפני זמן לא רב, נתקבלה במפקדת חיל-הים הודעה כי אנית הסוחר השלשה של חברת אופיר, נמצאת בלב ים כ-300 מיל מערבית לחיפה ועל סיפונה מלח פצוע. לא ניתן היה להוציא לים טרפדת לטוח כזה, כי הים היה גלי, וכן אי אפשר היה לשלוח מסוק עקב המרחק הגדול עד האניה. הוחלט שאח"י אילת תצא למשימת הצלה זו. תוך זמן קצר להפליא הופעלו המכונות, הורמו העוגנים ובגשר של אילת הותקן קורס ישיר לשלשה, וההפלגה החלה במהירות מלאה. לאחר הצות, בנקודה שהיא דרומית מערבית לכרתים, 250 מיל מחופי הארץ, ו-120 מיל צפונית לאלכסנדריה נפגשו שתי האניות. הורדה לים סירת מנוע ועליה צות של רופא וחובש. המלח הפצוע הועבר בים גלי לסירת המנוע וזו עשתה דרכה חזרה לאח"י אילת. הנהלת קואפי, "אופיר" שלחה את המכתב הבא למפקד אילת:

לכבוד
המפקד והצות של אנית חיל-הים, "אילת"
מפקד יקר,

אנו מבקשים אותך להביא לפני אנשי הצות של אניתך את רגשי הוקרתנו העמוקה על המבצע המזהיר של הצלת חיילי ימאי, אשר נפצע בלביים על אניתנו השלשה. בדאגה חמורה ליונינו את פעולתכם למען הצלת חייו של חבר הקואופרטיב שלנו — הקואופרטיב אשר סבל בעבר אבידות כבדות של חברים שניספו בלב ים בעת מילוי תפקידם. חייו של החבר הניצול הם הפרס הנפלא ביותר על רוח ההתנדבות ומסירותכם הברוכה. חיל-הים היה כור מחצבתו של הקואופרטיב, אשר נוסד ע"י קציני החייל לאחר מלחמת השחרור. פעולתכם היתה הוכחה נוספת לאחות אחים בינינו, והצדקה לרגשי ההערכה שרוכשים חברי הקואופרטיב לצי המלחמתי הישראלי. אנו מרשים לעצמנו לתת פומבי למכתב זה, כי פעולתכם ראויה להיות מופת נאה ואנו גאים בכך ומודים לכם מקרב לב. בברכת הימאים העבריים, "אופיר", קואפי להובלה ימית בחיפה בע"מ

"קבלת הפנים שזכינו לה בחיפה היתה כה מרשימה עד שאין הביקור הנפלא הזה יכול לעבור מבלי ש-ימצא לו מקום מעל דפי בטאוננו.

אנשי הצות זוכרים בהנאה את הטיול הנפלא לירוש-לים, שהתחיל השכם בבו-קר והסתיים בשעות ה-ערב, כשה,תיירים', חזרו ל-אניה ובפיהם שירים יש-ראליים. למחרת סיירו ב-נצרת ובגליל, שם יכולנו לבקר באתרים קדושים".

בהמשך מכתבם ממשיכים אנשי הצות ומציינים את היחס הנאה בו נתקבלו בעת ביקורם בעכו ובחיפה ובעת סיורם באחד ה-

הקיבוצים בארץ, ומציינים את התרשמותם הרבה מערב ריקודים ישראלים אליו הוזמנו. וכך הם מסיימים: "כל אניה של הצי המלכותי הבריטי המבקרת בחיפה רשאית לצפות לאותו סוג של קבלת פנים בה נתקבל צות הגלתיאה. אנו מקוים שהצי הבריטי יחזיר את אותו יחס של אהדה לאניות הצי הישראלי המתעדתות לבקר בנמ-לים בריטיים".

מפקד חיל-הים הישראלי ענה למפקד הגלתיאה וביקש ממנו להודות לאנשי הצות על הגביע המכסיף, שימסר לאניה המנצחת ביום שייטת המשחתות. ביום השייטת (הנמר שך למעשה שבוע ימים), מתחרות אניות השייטת בענפים השונים של ספורט ימי, כמו חתירה בסירות גדולות, חתירה בסירות גומי והפלגות מפרשים.

ומסיים מפקד החייל: "היה זה לנו לעונג רב לארח אתכם. אין לי ספק שכל אניה של הצי המלכותי ה-בריטי שתבקר בחיפה תת-קבל ביחס דומה."



"גביע לאתגרים"

הדים לביקורה של אח"י חיפה בטרנטו

בבטאון הצי האיטלקי, MOTIZIARIO DELLA MARINA 1966 תמרץ מצאנו את הקטן הבא: "ביום ה-27 לינואר הגיעה לטרנטו לביקור מבצעי של ארבעה ימים הפריגטה חיפה של חיל-הים הישראלי.

גי החיל-ארועי החיל-ארועי החיל-ארועי החיל-א

מועדון השיט חיל-הים

מאת : סג"מ עמי קנטור

שבת, ה'22 באוגוסט 1964, היתה יום לידתו של צי חדש שהלבין מתוככי חיל-הים, הלא הוא מועדון השיט. הוגי הרעיון להקמת המועדון, אנשי אגודות ימיות לשעבר, ראו צורך להחזיר בחיל ספורט יפה זה הקרוי — שיט מפרשיות.

המושג מפרשית ידוע לרבים בחיל-הים, אולם תשומת הלב המוקדשת לו היא קטנה ביותר. למרות מקור ההנאה והתחביב, קשה לאיש הקבע להתמסר לפעילות ספורטיבית זו ומעדיף הוא להמצא בחיק המשפחה שלא בשעות הפעילות. מעטים הם בחיל שאפשר לכנותם „משוגעים" לספורט הימי ההופכים תחביב זה למפגש חברתי משפחתי מהנה, ועיקר משימתם להחזיר הכרה זו בתוככי החיל.

שיט מפרשים הנו ספורט משפחתי טהור בעולם כולו, ואט אט חודרת הכרה זו גם לארצנו; ואם לא מטעמי חלוציות,

מועדון השיט רכש באמצעות תורמים זרים חמש סירות מדגם 420, כשאחת מהן הורדה לבסיס אילת ופתחה שם שלוחה למועדון השיט. דגם זה הינו כיום הנפוץ ביותר בארץ ועיקר התחרות הארצית מתרכזת סביבו. המועדון עומד בפני התרחבות עם רכישת כלים חדשים, ביניהם כלי-שיט צרפתי מדגם 590 כשמטרתו הפלגה לאיי קפריסין ורודוס.

הפלגה לרודוס

מאת : רס"נ משה

ההכנות נסתיימו. הקורס והמהירות הותקנו על המפה, החבלים נותקו והשייטת עזבה את נמל הבית כשיעדה — רודוס. ליד קפריסין חלף מטוס בודד אשר הונק כנראה לזיהוי מספר מטרת שהופיעו אי-ישם על מסך המכ"מ באחד מבסיסי האי. לאחר מעבר קצר מעל הכוח פנה המטוס ושב לעבר בסיסו.

הלילה לפני הכניסה נוצל להברקה ולשיפוצים של הרגע האחרון, והבוקר מצא את הספינות כשעל סיפונן ערוכים טורי המלחים כשהם כשירים ומוכנים להכנס ל„אי הפרפרים", אי בו שוכן מלון השושנים המפורסם שבין כתליו נחתם הסכם שביית הנשק עם מדינות ערב.

מיד החלו הביקורים. מפקד השייטת עובר כבסרט נע, אצל מושל האי, ראש העיר, מפקד הנמל, מפקד המשטרה והביטחון המקומי. מיד לאחר מכן החזירו כל האישים הנכבדים ביקור גומלין על סיפון ספינת הדגל, שם הוחלפו רשמים על כוס משקה.

הצוות חולקו ברובם לבתי מלון בעיר בהם הוזמנו מקומות מראש ושהיו מלאים בתיירים מארצות סקנדינביה, עד כי אמר מי שאמר שהאי רודוס הופך בחדשי הקיץ למושבה סקנדינבית. קבוצות קבוצות התאגדו הקצינים והמלחים לסירורים ולבילויים משותפים.

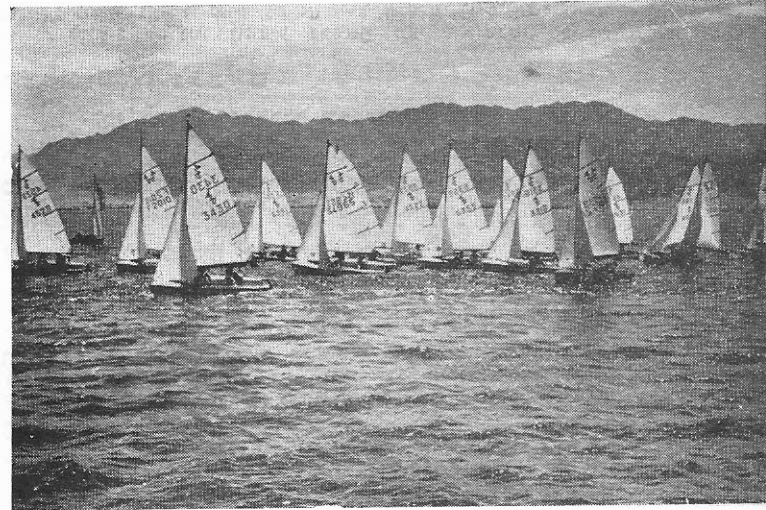
הזמן הוקדש ברובו הגדול לבידור ולבילויים. אוטובוס מיוחד שהועמד לרשות אנשי הספינות על-ידי מפקד הנמל הסיע את המעוניינים למבצר העתיק לינדוס הנמצא בקצה הדרומי מזרחי של האי ואשר העליה אליו מתבצעת בעזרת חמורים דרך מדרגות עקלתוניות עד לרום המבצר. לעיני המטיילים נגלה נוף מדהים של העיר העתיקה לינדוס על גגותיה הלבנים וסימטאותיה הצרות.

שעות הערב נוצלו לביקורים במועדוני הלילה הפזורים על פני האי.

4 ימים של נופש הסתיימו. בתי המלון פלטו את הקצינים והמלחים כבר בשעות הבוקר המוקדמות. נערך מסדר נוכחות, ארגוני מזון הוטענו על הספינות, פרידה אחרונה מנערות שבורות לב ושוב — יציאה לים כאשר היעד הפעם הוא נמל האם — חיפה.

נופש יחידתי בירושלים

במסגרת הנופש היחידתי הקייצי לחיילים מחיל-הים אורי גנו על-ידי הוועד למען החייל בירושלים מספר מחזוריים בבית החייל המקומי.



שיט מפרשיות באילת. השתתפו בו סירות ממועדון השיט של חיל-הים

כפי שהיה פעם, הרי שכיום מושכת את הנוער לים הרוח הספורטיבית גרידא.

ההתלהבות הראשונית היתה רבה אך בהדרגה פגה וכך נשארו סירות המועדון מופעלות על-ידי שייטים בודדים בלבד שראו במועדון את ביתם בסופי שבוע.

על מנת להגדיל את מספר החברים אפשר המועדון לכל אנשי הקבע (ולא רק לקצינים, כפי שהיה קודם), להנות מחברות בו, אך למרבית הצער נשארו שייטי המועדון ספורים כשהיו בתחילה.

אותם שייטים נשאו בגאווה את שמו של החיל, ופארו בפרסים ובגביעים את ארון המועדון. לזכותם זכיה באליר פות ישראל 1964, זכיה בשיטים אזרחיים, שיט בכינוס הפועל ויצוג חיל-הים בתחרויות הבין לאומיות בבלגיה כאלופי ישראל.

בי החיל. ארועי החיל. ארועי החיל. ארועי החיל.

התחלנו בסיוור בקיטנת צהלון יחד עם האורחים הנכבדים מקייטנת „שלמה המלך“. חיל-הים; האויר; חימוש; תותחנים וצנחנים פתחו שעריהם בפנינו, הזמן עבר במהירות.

הודיעו לנו שנגור ב„וילה“. מילה זו העלתה חיוך רב משמעי על שפתי הבנות הותיקות, הסוד לא היה ידוע לנו. לא נתנו להן לחייך הרבה על חשבוננו ועלינו מן החורשה לברר בעצמנו מה פשר ה„וילה“ — מטבחון ושלושה חדרונים מלאי מיטות ומזרונים חשופים קדמו את פנינו. חכינו מלאי צפיה לתחילת העבודה. נסתיים היום הראי שון במעלות...

במלים „מורות חדשות הגיעו, עוד חיילות מחיל-הים“, קיבלו הילדים את פנינו. כמוכן, המילה „מורה“ העלתה קצת סומק של מבוכה והנאה בפנינו, אך במשך הזמן התרגלנו לתואר וניסינו להצדיקו. אין ספק שהיתה זו הויה שלא במהרה תשכה.

יום שייטת הצוללות

מאת: חפר דרור

ליום השנה השביעי לשייטת, ניסו מארגניו לתת אופי מיוחד ובלתי שגרתי. הוחלט להזמין את כל אלה שענדו וענדי דים עדיין את אות הצוללן, דבר התורם רבות לחגיגותיו של הערב וליחודה של משפחת הצוללנים.

התכנית היתה מגוונת: לפני הצהריים תחרויות ספורט בין שתי הצוותות, אחרי הצהריים תחרות כדורגל בין צוללני המילואים לצוללנים דהיום, לפנות ערב מסיבה לילדי הצוללנים — ובערב נשף.

התחרויות שלפני הצהריים נשאו אופי ימי — חתירה והשתלטות על סירת גומי, שני מקצועות הדורשים כוח פיזי רב מהמתחרים (במיוחד אמור הדבר לגבי השתלטות על סירת גומי). ואכן, כאן התרחש קרב של ממש בו הוכיח צות התנין עליונותו. בתחרות אחרת הצטיינו אנשי הרחב, ועקב הערתו של מישהו מהתנין על כך שהנצחון לא היה צודק, החליטו אנשי הרחב לזכות בכל מחיר בתחרות הבאה: על הרציף האחד התרכזו הצוותות של שתי הצוללות. כ-50 מטר מהם על רציף אחר עמדו אנשים שבידיהם חבלים. על המתחרים היה לשחות לצד השני, לקבל חבלים אותם היה עליהם

בהשגחתן הלבבית של מתנדבות הועד למען החייל בירושלים, נהנו חיילינו ממפעלי בידור והווי שונים כגון טיולים בעיר ובסביבתה, במפעלי תרבות שונים, בקולנוע ובמסיבות. יש לציין במיוחד את יו"ר הועד למען החייל בירושלים ועוזריו ואת קצין העיר ירושלים אשר תכננה, ארגנה וביצע את המשימה לשביעות רצונם הגמורה של חיילינו. יצויין גם היחס המיוחד של תושבי העיר אשר שיתפו פעולה באדמנויות רבות.

חלוקת שי — ערה"ש תשכ"ז

באווירה צנועה וחגיגית חולק שי נאה למשפחות חיילים נזקקים בחיל-הים על-ידי ועדת האימוץ בבנין עירית חיפה לקראת ראש השנה תשכ"ז.

סגן ראש העיר מר צלמן הבלוט בדבריו את חשיבותו של החיל בשמירת הבטחון לאורך חופי המדינה ועמד על היחסים הלבביים שנקמו בין תושבי חיפה לבין אנשי החיל במשך השנים.

בתשובתו שיבח ראש מחלקת כוח אדם בחיל-הים, סא"ל י. ג. את המפעלים המרובים הנעשים על-ידי הועדה לאימוץ החיל ואת החשיבות בהמשכת המשימות השונות לטובת היחידות.

עם סיום הטקס חולקו מאות חבילות השי לנציגי היחידות ומתנות מיוחדות ליחידות המרוחקות.

אימוץ מעלות

מאת: אילנה פ.



עיירת הפיתוח מעלות. הפיתוי רב והתאגר קשה: עבודה עם חומר אנושי אחרי שיגרה של ניר ודיה, הדרכת ילדי-עולים אחרי עבודה חדגונית במשרד צבאי.

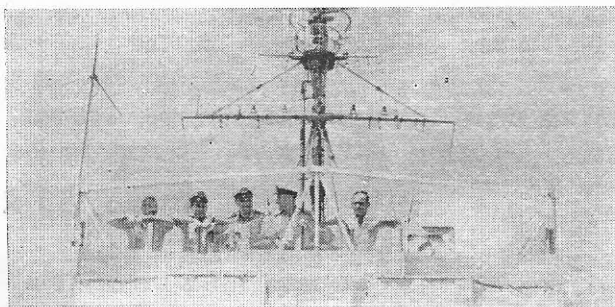
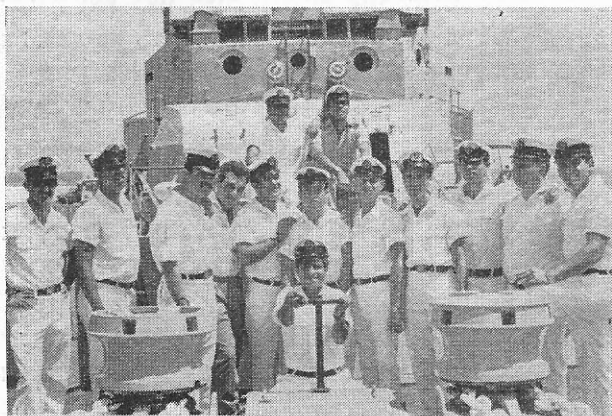
יום חמישי בבוקר: תכונה מורגשת בבסיס — מתכוננים לנסיעה. מוקדם משי שערנו הגיעה המשאית, והוד מעלתו סגן גבי ירד ממנה ברוב חשיבות באמרו: „חמודות, מעלות לרשותכן! זונג.

עם ההתקדמות, הנוף נעשה יותר ויותר יפה, האויר צח ומצב-הרוח מרומם בהשפעתו הישירה של רס"ר שמש, שלא חדל כל הדרך מלהמטיר עלינו חוויות מנסיונו המוקדם יותר בעיירה עם הקבוצה החלוצית של בנות חיל-הים, אותן באנו להחליף.

כשהגענו למקום המיועד קידמה אותנו התרגשות ופעילות מוגברת של הילדים בשטח הקיטנה: קבוצה של ילדים מבית-הספר „יהלום“, שנושא עבודתם היה „ממלכת שלמה“, הגיעו עם מלכם וכל הפמליה, כולל: רצים, משרתים, משוררים וכו'. הקבוצה המארתת כללה אנשי צבא, ולכן שרר סדר צבאי במחנה: את המלך קיבל משמר-כבוד בלווית הקשה בתופים ותרועת חצוצרות. הרושם היה רב.



בצילום ולענין



למסור בצד השני, וחוזר חלילה, כל זאת במשך שלוש דקות. המרבה לאסוף חבלים הוא הזוכה. כשסיכמו את תוצאות ההתחרות הסתבר שצות הרבה זכה.

מוקד התכנית היתה תחרות הכדורגל בין אנשי המי-לואים ואנשי השירות הסדיר. כל התחזיות לטובת קבוצת אנשי המילואים שמנתה ברובה הגדול שחקנים שזכו כמה פעמים רצופות בגביע חיל-הים, הסתברו כלא נכונות. מה שהיה כמובן הפתעה. במשחק בעל קצב איטי מאוד, זכו אנשי השירות הסדיר שהבקיעו פעמיים את שער היריב. בשעות אחר הצהריים המאוחרות נערכה מסיבה לצוללנים לעתיד — לילדים, וכרגיל בהופעות מסוג זה נהנו אפילו האבות (וכי ישנו מישהו שלא יהנה מהופעת קוסם?).

לסיום נערך הנשף בערב של היום. המוזמנים הרבים נהנו מהופעתה של להקת הנח"ל, מצליליה הסוחפים של התזמורת לריקודים, ומהופעה תובבנית אך נאה של בעלי הכשרונות המקומיים. הערב הסתיים בשירת המנון הצוללות:

ביום שחור באפילה, הפריסקופ יורד
גוש שחור כביר עצמה, מחריד אך גם שוקט
הגוף — ברזל יצוק פלדה וכן האנשים
לא פחד בם, לא חלחלה, בצוללות — אין מתיראים.

טכס סיום מחזור א' בפנימיה לאלקטרוניקה

מאת: עודד עגור

בסוף ספטמבר הוענקו תעודות גמר לבוגרי המחזור הראשון של הפנימיה לאלקטרוניקה. היה זה יום גדוש בארועים: לפני הצהריים קוימה שיחת סיכום בה השיבו מפקד בסיס ההדרכה ומפקד הפנימיה לבעיות שונות שהעלו החניכים, בעיקר בשטח העברת החומר העיוני והמקצועי. בשעות אחר הצהריים באו תורי החניכים לביקור בפנימיה בה הוצגה תערוכת עבודות, מעשה ידי המסיימים. בלטו בתצוגה מערכות מעגלים אלקטרוניות, מקלטים ומשדרים. לאחר מכן התקיים טכס הענקת תעודות הגמר באולם השק"ם הרחב של הפנימיה (החניכים המצטיינים: חיים שניאורסון ומאיר קליין). בטכס זה נשא דברו מ"מ מפקד חיל-הים אשר עמד על חשיבות האלקטרוניקה וציין את המקום החשוב שתתפוש בעתיד חיל-הים.

היום הארוך נסתיים במסיבה עליזה. (באחת החוברות הקרובות תובא סקירה מקיפה על הפנימיה לאלקטרוניקה במסגרת כתבה על השירות הקדם צבאי בחיל-הים).

מלמעלה למטה: הנגדים הבכירים מהיום את "חוט השדרה" של כל אניה. בתמונה, נגזי אח"י חיפה. (2) מפקדי חיפה נפגשו לאחרונה להעלאת זכרונות וחוויות. (3) בביקורה האחרון בחו"ל. קצין איטלקי בכיר משיב להצדעתו המהוקצעת של מלח ישראלי. (4) מלחי חיפה ביום ספורט



מערכות ים
מגיש לקוראים
דגם של

אנית הדיג "עזגד 3"

אנית הדיג "עזגד 3" השייכת לחברת
אטלנטיק לדיג בע"מ נבנתה בנורבגיה
בשנת 1964 ונכנסה לשרות פעיל
ב- 1965.

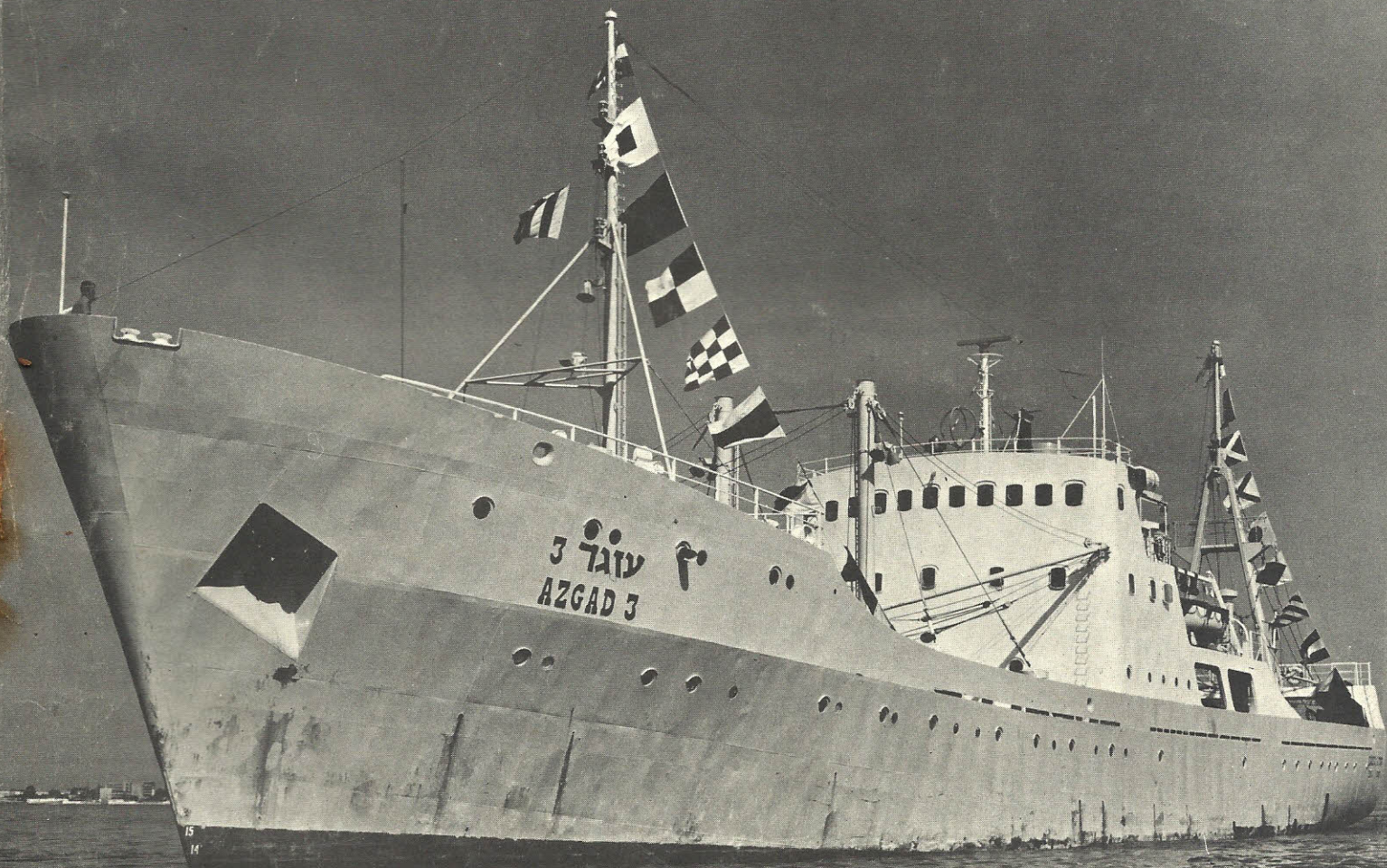
האניה הינה מסוג "סטרן טראולר"
מהמשוכללות בסוגה.

נפח מחסני האניה 35.000 רגל מעוקב.
מנוע ראשי מסוג BW בעל הספק של
2000 כ.ס.

צותה מונה 40 איש.

האניה מצויידת במכשירים אלקטרוניים
חדישים לניווט וגילוי עדרי דגה.

שללה בתום שנת פעולה ראשונה -
5000 טון דגה.



הדפוס תל אביב בע"מ