



הים-התיכון. כי הספר דן בזירה שהיא „רשות הרבים“: — זירת הים שלחופו שוכנת ישראל, אשר נתיביו פתוחים הן לצי-הסוחר והן לחיל-הים הישראליים — ואשר עלול להוות זירת-קרבות לכוחות-צה"ל, וכל אלה, כמובן, אינם ניתנים-להאמר ביחס למדבר-המערבי, או ביחס לארצות דרום-אירופה.

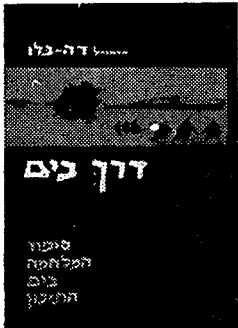
אך לא זו בלבד. במבוא המצוין שלו למהדורה האנגלית של הספר, שהופיעה בארה"ב (ואשר משום-מה ניתן במהדורה העברית דוקא כ„אחרית דבר“) מביא ג. פילד את דבריו של סיר אייר קראו\* כי „במובן מסוים, כל אומות-הים הגן שכנות“ — ובמובן זה יש לישראל יותר שכנות לחופיו של הים מאשר על גבולותיה היבשתיים; שכנות, שרובן ידידותיות, ושהקשר אתן הוא

# על „דרך בים“

אליס מתי פלד

„זבולון לחוף ימים ישכון“, נאמר בשׁ-עתו. אכן, במצב הנוכחי של בידוד מוחׁ-לט בגבולות היבשתיים, ניתן לומר שׁ-ישראל כולה שוכנת „לחוף ימים“ בלבד. מכאן חיוניותו של הנושא לו הקדיש אל"מ מ. פלד את סקירתו זו — הערכת ספרו של אדמירל דאָבלו על מאבק-הציים ביס-התיכון במלחמת העולם ה-שנייה, „דרך בים“. סקירה זו משיגה שתי תכליות: — היא נותנת לקורא הצצה למושגיו ונתחיו של הספר רב הערך והענין — והיא מציגה לפניו גורמים ובעיות אשר רישומם ניכר אף היום במכלול בעיות מדיניות-הבטחון ומעשה-הבטחון של מדינת ישראל עצ-מה, ומי יודע, כמה יהיה עוד ניכר ומו-חשי אף בעתיד!

המשכה של סקיר-רה זו הניתנת עתה רק בחלקה, צפוי באחת החוברות הבאות של „מערכות“



זפתה הוצאת „מערכות“ את הקורא העברי בספרו המצוין של אדמירל דה־בלו על תולדות המלחמה ביס-התיכון במלחהׁע השניה — ועל כך יש להודות לה. בספרות על נושא זה אשר ראתה אור לאחר מלחהׁע השניה ודאי שתופש חיבורו של דה־בלו מקום בולט ביותר; וזאת — בשל ניתוחו החריף, אופן הרצאתו הבהיר והאור-ביקטיביות הכנה שבהערכתו את יכולתם ואת מעשיהם של הצדדים הלוחמים.

הקורא הישראלי ימצא בספר זה ענין לא פחות — ואולי אף יותר — מאשר בקרבות-היבשה שנתחוללו באותה תקופה על חופיו של

\* אשר שימש, בראשית המאה הנוכחית, כ„סגור הקבוע“ של שר-החיצון הבריטי (מקביל ל„מנהל-כללי של משרד-החוק“), ונודע אז כהוגה בבעיות המדיניות הבין-לאומיות. — המער.

כפי שהמפ"ם וגושאת-המטוסים נתנו אותותיהם כבר בתחילתה של מלחמת-העולם השניה בים-התיכון. ולפיכך, יש מקום לשאול, איזה ערך עשוי להיות בעתיד ללקחי הקרבות בים-התיכון מימי המלחמה שעברה. כי אם אין, אמנם, עקרו-נות המלחמה עשויים להשתנות (הנחה שבימינו מותר להעמידה במבחנה של חקירה מעמיקה יותר), הרי בכל זאת עניננו אינו בהם בלבד — אלא, בעיקרו של דבר, בתוכנו של המעשה במלחמה.

אולי יהיה זה המקום המתאים להביא את דבריו של גדול חוקרי המלחמות בים — א.ת. מהן — האומר, בספרו „השפעת העצמה-הימית על ההיסטוריה“, כי למחקר על התנאים האסטרטגיים של הים-התיכון עשוי להיות ערך רב להבנת ערכו של הים כזירת-קרבות בכלל, מאחר שבגלל תנאים אלה מילא הים-התיכון תפקיד גדול יותר בהיסטוריה העולמית — הן מבחינה מסחרית והן מבחינה צבאית — מאשר כל זירה-ימית אחרת.

באסטרטגיה הבריטית מקובל מזה-דורות בתור מושפל-ראשון כי „המחזיק בים-התיכון שולט בעולם“. תפיסה זו מסבירה, לדעת דה-בלו, את החלטתו של צ'רצ'יל בשנת 1940 לתגבר את המורח-התיכון בשתי דיביזיות, שעה שאימת הפלישה הגרמנית לאנגליה מילאה לבות כל האחר-ראים להגנתה. דומה שמיותר לטרוח ולהסביר חשיבותו של הים-התיכון במאבק העולמי המתחולל בימינו בין המערב למזרח. ודאי צודק ג' פילד באמרו שדוקא עכשיו מתגלית הבנה עמוקה יותר לערכו האסטרטגי של הים-התיכון מזה שנים-אתה בפרוץ מלחמת-העולם השניה — ומיד לאחריה. לדעתו, רק עם פירסומה של „דוקטרינת טרומן“ בשנת 1947, וצירופן של יון ותורכיה למערך ההגנתי של ארה"ב, הוחל לאמתו-של דבר, בניצולה של אותה הצלחה שהושגה ע"י בעלות-הברית עם הנחיתה בצפון-אפריקה. וכאן מן-הראוי שנוכיר לעצמנו את „היעדים-הלאומיים העיקריים של ארצות-הברית“, כפי שנוסחו ע"י גנרל מרשל ואדמירל סטארק ב-11 בספטמבר

עורק-החיים שלנו. אסור לנו להתעלם מהאפשרות שקשר חיוני זה עם ידידינו שמעבר-לים עלול להוות מטרה לכוחות-הים של שכנינו-ביבשה — מטרה, שהפגיעה בה מסוכנת לבטחונה של יש-ראה אולי לא פחות מפגיעה במטרות יבשתיות שבתוך ישראל גופא.

אולם גם אם לא יפליג הקורא לתחומי-מחשבה אלה, ודאי ימצא מקור להשראה בלימוד המאבק הנואש שנהלו הדמוקרטיות — בשנים הראשונות של המלחמה בים-התיכון — על קיומן ועל שמירת עניניהן, שעה שהיו נחותות מבחינה צבאית עד כדי סכנת-ההתמוטטות. ושוב נצטט את ג' פילד, המגלה במבואו לספר כושר-אבחנה חודר בציינו כי „דבר אחד הוא לזכות במלחמה שעה שכוה מכריע מצוי בידך; ודבר אחר לגמרי, קשה יותר אבל לא פחות חיוני, למנוע הפסד במלחמה, כאשר הכוח אינו מצוי, ואמצעי-הלחימה עודם על גבי הנייר בלבד. אם אמנם הנצחון הסופי לא הושג בים-התיכון, נמנעה בו המפלה הסופית“.

הקורא איש-צה"ל, ודאי ישאל עצמו: — „מה ערך יש ללימוד קרבות-ים שנהלו בתקופה ש- לפני הפיצוץ הגרעיני, שלפני המנועים האטומיים, שלפני מטוסי-הסילון העל-קוליים, שלפני מערכת-הבקרה הרדארית המשובכלת?“, וכן הלאה. ואמ-גם שאלה נכבדה היא. בספרו על „העצמה-הימית בעידן-המכונה“\* (דן ב. ברודי בהרחבה בשאלה של השפעת ההתקדמות הטכנית על הלחימה בים — ומציין כי מימרתו של ג'ומיני ששינויים בכלי-הנשק משפיעים על המעשה של המלחמה, אבל לא על עקרונותיה, מזכירה ביותר את תורת „האידיאות“ של אפלטון. אלא שניהול המלחמה אינו תרגיל במטפיוקה כי אם עצם המעשה גופו; וככל מעשה כרוך הוא בהפעלת כלים מכניים מסוימים. השגת היעדים במלחמה הושפעה תמיד ע"י הכושר, והמגבלות, של המכונות שבאמצעותן מנהלים מלחמה; ומאז מלחמת-העולם השניה חלה התפתחות עצומה במכונות-המלחמה אשר נטלו חלק מכריע בקרבות-הים: — האניה וה-מטוס. אין ספק שהתפתחות זו תתן אותותיה בכל מלחמה שתתחולל בעתיד בזירה זו — ממש

\* „Sea Power in the Machine-Age“ בדפוס פרינסטון, ארה"ב, 1944.

1941. יעדים אלה הוגדרו כ"יצירת מצבים של מאזן כוחות באירופה ובאסיה שיבטיחו, עד כמה שאפשר, יציבות מדינית באיזורים אלה ואת בטחונה בעתיד של ארצות-הברית; ובמידה שה- דבר מעשי, הקמת משטרים הנוחים לחופש כלכלי ולחירות-הפרט".

בריטניה-הגדולה היתה מאזומתמיד ערה ביר- תר לערכו של היס-התיכון כבסיס להשפעה מדינית בדרום אירופה ואף במזרחה; ומשהו- עמדה, לאחר נפילת יון במלחמת-העולם השניה, במצב של חוסר אונים גמור ביס האגאי — נת- קשתה מאוד לשכנע את בעלי-בריתה שמעבר לאוקינוס להפוך את איזור הבלקנים לזירת- קרבות עיקרית, אף לכשניתנה האפשרות לכך, לאחר נפילת המאחז הגרמני-האיטלקי בתוניסיה במאי 1943. קושי זה נבע במידה רבה מההערכה של האמריקאים אשר לפיה "השאלה המזרחית" — שנפתרה לדעתם עם תום מלחמת-העולם הרא- שונה — לא היתה קיימת עוד אלא בזכרונם של הבריטים, המתגעגעים אל ימי גדולתם שבי- עבר. כך נוצר עם תום מלחמת-העולם השניה מצב של "חלל ריק" במזרח היס-התיכון; חלל, ש"הגוש המזרחי" הודרו לנצלו למן הרגע הרא- שון. כשבשלה בארה"ב ההכרה כי "השאלה המז- רחית" שבה-ועלתה — עשרים ושמונה שנים לאחר ש"נפתרה", כביכול, בשנת 1917, עם נפילת האמפריה העות'ומנית — נמצא איפוא "הגוש המערבי" מאחר בשנתיים בדיוק, איחור זה לא מנע, אמנם, בעד שיגור כוחות-ימיים מערביים נלכרים למזרח-התיכון, ומתן ערובות לכל מדינה שהיתה מוכנה לקבלן, אולם הוא גרם לכך שהוקמו בינתיים בסיסים "מזרחיים" בחופי היס-התיכון ביוגוסלביה, באלבניה — ולאחרונה במצרים וב- סוריה. וכך הננו עדים לתופעה שהיס-התיכון מוסיף להוות זירה קריטית באסטרטגיה העולמית.

לפיכך, גם אם לא כל הקרבות אשר נוהלו ביס-התיכון במלחה"ע השניה עשויים ללמדנו לקח מבצע-י-טקטי, הרי כמדינה השוכנת לחופו של ים זה אין ישראל יכולה שלא לגלות ענין רב בתכונותיה של זירה זו; וטבעי הוא, שייעשה ע"י קציני צה"ל מאמץ ללימוד עקיב של תול- דות המלחמות שנתחוללו בזירה זו, מאז מלח-

מות הפונים ועד היום הזה. גם במסגרת מאמץ- לימוד כולל כזה נודע מקום מיוחד לחקר המער- כות והקרבות של מלחמת-העולם השניה ביס- התיכון — זו הקרובה ביותר אלינו הן בזמן, והן ברמת הטכניקה הציית. לחקר פרשה זו תורם ספרו של דה-בלו תרומה מיוחדת-במינה; וכל מי שיקדיש זמנו ללימוד הספר יימצא נשכר, בסקירה שלהלן ייעשה נסיון לציין מתוך המחקר המקיף של דה-בלו מספר נושאים, באותם תחור- מים אשר מכמה וכמה בחינות ראוי לתת עליהם את הדעת. נושאים אלה הם: —

- היס-התיכון כנתיב אספקה צר וקצר יחסית, הנתון להשפעת כוחות השוכנים לחופיו;
- ערכו של שילוב כוחות-אוויר במלחמת-הים;
- חלקם של כוחות-ים בסיוע לפלישה אל היב- שה, ובהתנגדות לה;
- מקומן של פעולות מיוחדות בנמלים.

אין ספק שאם קיים מחקר שיש בו כדי לשמש מקור להפקת לקחים בתחומים אלה — הרי זהו בראש-וראשונה מחקרו של דה-בלו.

### הים התיכון כנתיב-אספקה

ר. דה-בלו מבהיר יפה בניתוחו שכאשר הח- ליטה בריטניה-הגדולה, לאחר כניסת איטליה למלחמה ולמרות נפילת צרפת, להוסיף ולהע- ביר שיירות-אספקה ביס-התיכון — היתה זו מסקנה הגיונית משיקולי זמן ומרחב. אם נקבל את המימרה כי האסטרטגיה הנה בארבע חמי- שיותיה גיאוגרפיה, הרי בשום דוגמה אחרת לא יקל להוכיח את הדבר כאשר במקרה זה. נתיב- הספינות העובר ביס-התיכון מקצר את המרחק בין סאותהמפטון למפרץ-הפרסי ב-4800 מיל לעומת הנתיב המקיף את כיף-התקוה-הטובה; ואילו הנתיב היס-תיכוני בין לונדון לבין אלכסנ- דריה קצר ב-8511 מיל מהנתיב שמסביב לאפרי- קה. ואמנם, היתה בריטניה מצוידת יפה לביצוע מעשה נועז זה, של העברת שיירות — שכן רוב נקודות-המפתח לאורך הנתיב היס-תיכוני היו בידיה; גיברלטר, מלטה, קפריסין וסואץ שימשו עדות לתבונתם של דורות קודמים.

ברם, מאז תחילת המאה ה־ט החלו נתיבים קצרים יותר, אך חיוניים ביותר, מנמלי דרום־אירופה אל נמלי צפון־אפריקה, לחצות את הנתיב הבריטי ההיסטורי ממערב למזרח; ובד בבד עם עליית חשיבותם של נתיבים קצרים אלה הלכו והתעצמו ציי מעצמות דרום־אירופה, שנועדו להגן עליהם. במצב שנוצר עם נפילת צרפת, לא זו בלבד שהנתיב הצפוני־דרומי, החוצה את הנתיב המערבי־מזרחי, נמצא כולו בשליטת איטליה, אלא שמעצמות ה־"ציר" שאפו לנצל שליטתן במיצרי־סיציליה לניתוק הנתיב המערבי־מזרחי; ואילו בריטניה לא רק שאפסה למנוע תנועת אניות ה־"ציר" בנתיב הקצר (כ־200 מיל) שבין סיציליה לצפון־אפריקה, אלא ניסתה בעקשנות הראויה להערצה להוסיף ולהעביר שיירות במיצרי־סיציליה עצמו, בין גיברלטר למלטה ואלכסנדריה.

בתנאים אלה, כשכל אחד מהיריבים חותר לשליטה בים הצר ומרכז בו כוחות־צי גדולים — ניתן היה לצפות לקרבות־ים אדירים, כפי שמציין דה־בלו בפסקה המסכמת של ספרו. אולם דבר זה לא קרה. אפילו מערכת־מטפן הנודעת לא היתה יותר מאשר קרבת־היתקלות לילי, ללא כל קורדמיון לקרבות־הצי הענקיים שהתחוללו בין ציי ארה"ב ויפן, תופעה זו נבעה מהעובדה של פחות אחד משני היריבים — האיטלקים — לא רצה בקרב־הכרעה.

הנחיות הפיקוד־העליון האיטלקי מספט־מבר 1940 קבעו במפורש כי "קרבות ימיים מתחוללים משתי הסיבות הבאות: ראשית, היתקלות בין שתי אסקדרות אויבות, כאשר האחת מנסה למנוע מהשניה ביצוע משימתה; שנית, חיפוש נמרץ ע"י אחת האס־קדרות אחר צי האויב, במגמה להשמידו. המצב הראשון עשוי להתפתח באורח בלתי־צפוי; במקרה כזה הצי האיטלקי, אם יהיו לו סיכויים הצלחה, יילחם במלוא עוזו. הברירה השניה אינה פתוחה בפנינו, מכיון שאנו חלשים יותר. יהיה זה אבסורד, שאינו ניתן לציון, לחשוב על הקרב כעל מטרה בפני עצמה".

הבריטים, כדרכם, נמנעים מהכללות מופשטות מסוג זה, וביחוד כשמדובר במב-

צע־מלחמה. אולם מאלף להשוות את הנחיה של הפיקוד־העליון האיטלקי עם הוראת ראש־המטות הבריטיים שניתנה לאדמירל קנינגהם בעיצומה של מערכת־כרתים, בה סבל הצי הבריטי אבידות מכ־רעות: "על הצי ועל חיל־האוויר לקבל על עצמם כל סיכון הכרוך במניעת תגבורות אויב ניכרות מלהגיע לכרתים. אם ידווח על שיירות אויב מצפון לכרתים, יהיה הצי חייב לפעול באיזור זה בשעות־היום, למרות שיש לצפות לאבידות נייכרות. הנסיון יראה כמה זמן אפשר יהיה להמשיך במצב זה". הוראה זו ניתנה כאשר כל חדירה צפונה מכרתים לאור־היום היתה כרוכה באבידות ודאיות מידי חיל־האוויר הגרמני, ולאחר שבאומה מערכה כבר נסתכמו אבידות הצי הבריטי ב־11 משחתות ושיירות שטבעו או שניזוקו קשה,

בהשוואה זו בולט ההבדל בין גישתו של הפיקוד האיטלקי לבין זו של הבריטי; והבדל זה הוא־הוא המסביר היעדרם של קרבות־ים אדירים בים־התיכון. בהקשר זה מציין דה־בלו כי זהירותו של הצי האיטלקי בהפעלת יחידותיו הכבדות לא היתה מוצדקת כשלעצמה. לאחר גתחו את הקרב ליד כיף־ספרטיונטו (שעוד נשוב לעיין בו), בו גילה הפיקוד האיטלקי זהירות מופרזת בהפעלת כוחותיו — זהירות, שנבעה מהעובדה כי לאנגלים היה יתרון באניות־מערכה בעוד שיתרונם של האיטלקים היה בסיירות. מוכיר דה־בלו לקורא כי "מוקדם יותר במלחמה אסר קומודור הרווד, עם הסיירות שלו, קרב על אנית־מערכה של כיס", והשמידה; מאוחר יותר נאלצו גם האמריקאים וגם היפנים להילחם בעוז נגד כוחות עדיפים. ליד גואדלוקנאל יצאו סיירות אמריקאיות בכונה־תחילה לחפש, על־מנת לעצור, אניות־מערכה יפניות — ואף הצליחו להשמיד את אנית־המערכה "היא" בקרב־תותחים לילי. היפנים כבשו אמפריה משום שהיו מוכנים לקבל על עצמם סיכונים; ובהיותם מוכנים לעשות זאת באותה מידה, הצליחו האמריקאים לכבשה מידתם".

על־סמך דעתו זו של דה־בלו, שחייבת להיות מקובלת עלינו, ובהתחשב בדוגמאות הרבות שהוא

מביא, ניתן ודאי לומר שעצם הנחיתות האיכותית והמספרית באמצעי-לחימה בים אינה יכולה, כש- היא לעצמה, להיות גורם שיש בו כדי להכתיב מראש תוצאות הקרב.

אולם, גם אם לא התחוללו בים-התיכון קרבות- צי אדירים, לא היתה המלחמה בו אכזרית פחות. עד כניעת האיטלקים, ב-8 בספטמבר 1943, הגיעו אבידות האיטלקים בים ל-193 אניות, בהן 12 סיירות, 75 משחתות וספינות-ליווי, 65 צוללות ו-41 סיירות-מנוע M.A.S. מתוך 220,000 האיש שמנה הצי האיטלקי נהרגו 1,364 קצינים ו-23,476 חוגרים, ונפצעו 607 קצינים ו-5,369 חוגרים. ללא-ספק, יחס ההרוגים והפצועים בים שונה מאוד מזה שביבשה. באותה תקופה אבדו לברי- טים בים-התיכון 191 אניות, בהן אנית-מערכה אחת, 2 גושאות-מטוסים, 14 סיירות ו-89 מש- חתות וספינות-ליווי, 50 צוללות, 35 סיירות-טור- פדו מנועיות. מתוך כלל האבידות האלו לברי- טים נגרמו 42% במישרין ע"י הצי האיטלקי, 13% ע"י חיל-האוויר האיטלקי, 8% ע"י הצי הגרמני ו-20% ע"י חיל-האוויר הגרמני.

לנוכח כל מה שנאמר ונכתב על הצי האיטלקי, מענינת מאוד הערכתו לצי האיטלקי של האדמירל הגרמני וייכהולד, מפקד כוחות-הצי הגרמניים בים-התיכון: "הצותים הוכיחו שהזהירות שנת- גלתה בדרגים הגבוהים לא נגרמה ע"י היעדר אומץ בקרב אנשי-הצי. כפי שהוכח ע"י אנשי המשחתות וספינות-הסער, שעה שתקפו — מילאו כולם, קצינים וחוגרים כאחד, את חובתם והיו לכבוד לארצם".

השואת ההישגים בתקופה הנדונה — אף היא מאלפת. בתקופה זו העבירו הבריטים 20 סיירות במיצר סיציליה. לשיירות אלו נודע ערך מכריע. גם אם מתוך 10 ספינות-משא שבשיירה כזו הגיעו למלטה, רק שלוש או ארבע, היה בכך הישג ברי- טי חשוב. שיטת המעבר במיצר היתה כזו: כוח- הצי הבריטי המכונה "כוח H" שבסיסו היה בגיב- רלטר, היה מלווה את השיירות עד מיצר-סיציי- ליה. במיצר עצמו היו השיירות מלוות רק ע"י סיירות קלות ומשחתות, כי הבריטים חששו להכ- ניס לתוכו כוחות כבדים-יותר. בפתח המיצר, במזרח, חיכו לשיירות כוחות הצי הבריטי של

המזרח-התיכון, וליוו אותן אל יעדיהן. אולם פרט למקרים מעטים ביותר לא שלח הצי האיטלקי את כוחותיו העיקריים נגד השיירות הבריטיות, ואניות-המערכה האיטלקיות לא הטביעו מעולם ספינות-משא או אניות-ליווי בריטיות. עם זאת אין להתעלם מהעובדה שבמשך תקופה ארוכה וקריטית לא העבירו הבריטים יותר מ-20 שי- רות בנתיב שהעריכוהו כחינוי ביותר — ואילו עיקר אספתקם וכוחותיהם הועברו בנתיב כף- התקוה-הטובה, ובנתיב-האירי שעבר דרך טאקו- ראדי.

למעצמות ה"ציר" היה הנתיב שבין איטליה ללוב נתיבן היחידי. עד ה-1 בנוב. 1942 עברו בו 883 סיירות, שנשא 2,106,815 טון אספקה ו-54,282 כלי-רכב. אבידות מעצמות ה"ציר" הגיעו ל-15.7% בלבד. שיירה איטלקית מנתה לפיכך כ-2 אניות בממוצע. מחירו של הישג זה של הצי האיטלקי מוצא ביטוי במברק ששיגר מוסוליני לאחר חציית הים, בדצמבר 1941, ע"י שיירה בת 4 ספינות-הובלה: — "השיירה האח- רונה, בת 4 ספינות-סוחר, עברה בשלום. אבל כדי להגן על 20 אלף טון של ספינות-סוחר היה צורך להפעיל 100 אלף טון של אניות- מלחמה". 4 ספינות-הסוחר לוו ע"י אנית-מערכה, שלוש סיירות ו-10 משחתות; והיפו עליהן שלוש אניות-מערכה, שתי סיירות ו-10 משחתות.

טיפוסית מאוד לאופי הלחימה בתחום זה הן תולדותיה של שיירה איטלקית זאת, שנתקלה בדרכה בשיירה בריטית אשר נעה מאלכסנדריה למלטה. השיירה הברי- טית מנתה ספינת-סוחר אחת, המלווה ע"י כוחות בריטיים שהיו נחותים בעצמתם מהאיטלקיים — ולכן גם נמנעו מקרב- הכרעה. הכוחות האיטלקיים, נאמנים להנ- חיות הפיקוד-העליון, נמנעו אף הן מקרב- הכרעה, על אף עדיפותם המכרעת. לאחר מספר תמרונים ללא-תוצאות הגיעו שתי השיירות ליעדיהן ללא אבידות. היתקלות נטולת-תוצאות זו כונתה "קרב-סירטה ה- ראשון" — דבר המעיד על החשיבות ששני הצדדים ייחסו להישג של העברת 4 אניות- אספקה, מזה, ואנית-אספקה אחת, מזה.

37 ע"י צוללות, 23 ע"י אוניות-שטח, 38 ע"י מוקשים ו-63 ע"י גורמים שונים.

בסוף נובמבר 1942 העריכו הגרמנים את תפיסת תוניסיה בידי כוחות ה"ציר" כשקולה כנגד נחיתת צבאות-הברית בצפון-אפריקה. הערכתם היתה כי עם תפיסת תוניסיה קוצרו קווי-התחבורה בין איטליה לצפון-אפריקה, בעוד שקוי בעלות-הברית היו ארוכים ביותר; היס-התיכון נותק למעשה לשנים, והכוחות הבריטיים שבמע-רבו ובמזרחו הופרדו לחלוטין; כל עוד תוניסיה בידי ה"ציר" לא תתכנה פלישות של צבאות-הברית לאיטליה או לבלקנים. לדעת הגרמנים, היתרון היחידי שהשיגו צבאות הברית היה בקי-רוב בסיסי-האספקה אל מרכז היס-התיכון. הע-רכה זו ודאי שהיתה נכונה; אלא שהיא היתה נכונה גם לפני שה"ציר" נכנס לתוניסיה. גם אז היו ציי מזרח היס-התיכון ומערבו מנותקים, קוי-התחבורה בין איטליה לצפון-אפריקה היו קצ-רים; ולא היה, במצב ההוא, כל חשש לפלישה לאיטליה או לבלקנים, כל זמן שהים האגאי וצפון-אפריקה היו בשליטת ה"ציר".

דה-בלו אינו חדל מלהדגיש בספרו כי הגרמנים אף פעם לא נתפנו לעשות הערכת-מצב כוללת ביחס למקומו של היס-התיכון במלחמה; ולפיכך כל מה שנעשה בזירה זו זכה לתשומת-לב שטחית בלבד. בסוף 1941 אמנם מינה היטלר את קסלרינג — לאחר הצלחת המתקפה הבריטית השניה בלוב — כמפקד ראשי לכוחות-האוויר בירת היס-התיכון; אך בקיץ אותה שנה עדיין התנגד רב-אדמירל ראדרר, הממונה על כוחות הצי הגר-מניים לשליחת צוללות ליס-התיכון; ובשנת 1942 המליץ רומל לדחות את כיבושה של מלטה, כדי שלא יפסיד בינתיים את הסיוע האווירי במאמצו האחרון לכבוש את מצרים — והמלצתו נתקבלה! הוכחה נוספת להיעדר הבנה מצד הגרמנים לב-עיות המלחמה ביס-התיכון ניתן לראות, לדעת דה-בלו, בחילוקי-הדעות שבין מוסוליני והיטלר כפי שנתגלו באפריל 1943. מוסוליני הרגיש כבר אז כי שואה גדולה מתרגשת ובאה ביס-התיכון וביקש מהיטלר לחזק את כוחותיו האוויריים בזירה זו. הוא אף הרחיק לכת והציע כריתת חוזה שביתת-נשק עם רוסיה לצורך זה. כן הציע לנקוט

על חלקו של צי-הסוחר במלחמה על נתיבי הים ניתן ללמוד מהיקף אבידותיו של צי-הסוחר האי-טלקי. עם פרוץ המלחמה היו בידי האיטלקים 770 ספינות-סוחר, בנפח כולל של 3,310,584 טון. עד ה-8 בספטמבר 1943 (יום כניעת איטליה) הם אבדו 395 ספינות, בנפח כולל של 1,594,112 טון. נעשה, אמנם מאמץ לבנות ספינות חדשות במהלך המלחמה, אולם כנגד כל ספינה חדשה שנבנתה טובעו 6 או 7 ספינות. דומה שהממשלה האיטלקית לא העריכה מראש תוצאות חמורות אלה; שכן עם פרוץ המלחמה נשארו 218 ספינות-סוחר איטלקיות, בנפח כולל של 1,200,000 טון, בנמ-לים ניטרליים — ולא נטלו חלק במאמץ-המלחמה העצום.

הנטל הכבד שנשא הצי האיטלקי לא היה בעי-קרו אלא תוצאה של הצורך לקשר על פני 200 מיל של ים, שבין סיציליה ללוב. אך כה כבד היה נטל זה שהאיטלקים החלו לתבוע בבמפגיע מה-גרמנים את כיבושה של תוניסיה, כדי ליהנות מהנתיב הימי הקצר יותר שבין סיציליה לכיף-בון, אשר אורכו 80 מיל בלבד. קשה שלא להש-תומם על כי יוחס ערך כה מכריע, על-ידי מעצמה ימית אדירה, להבדל הקטן-יחסית שבין 200 ל-80 מיל במלחמה. מדרישה זו חזר בו מוסוליני כעבור זמן-מה בגלל שיקולים מדיניים; אולם ככל שכבד שוב נטל המלחמה, חזר הוא על תביעתו זו לתוניסיה. במברק ששלח לאתר קרב-סירטה הראשון (חלקו נזכר לעיל), הדגיש כי "את השני-מוש החופשי בבסיסי תוניסיה אפשר להשיג בשתי דרכים: תוך הסכמה או בכוח" — הנני מודיעך, פיזור, שהייתי מעדיף לקחת את דיביזיות-השריון שלי לתוך תוניסיה, מאשר לראותן נעלמות במ-צולות הים בדרך-לטרפולי...". אולם סיכום אבידות האיטלקים בים בתקופת הקרבות על תוניסיה מעיד, כפי הנראה, שאת אשר לא ניתן לבצע על-פני נתיב בן 200 מיל — לא ניתן לבצע גם על פני נתיב בן 80 מיל. מיום נחיתת בעלות-הברית בצפון-אפריקה (8 בנוב. 1942) ועד כניעת איטליה (8 בספט. 1943) איבדו האיטלקים 243 אניות שטבעו, ו-242 ספינות שניזוקו (נפח כולל — 33,500 טון אניות-מלחמה ו-325,000 טון ספינות-סוחר). מתוך הסה"כ של 485 ספינות שטבעו או ניזוקו, נפגעו 324 (67%) ע"י מטוסים,

הצפוני היתה מבחינה אסטרטגית פחות חשובה לגורל המלחמה. עם זאת יש לציין שמסיבות אלו עצמן רוקנו מן התוכן את הגישה שייחסה חשיבות כה רבה לקיצור הנתיב ב-120 מיל. במסגרת נתונה של זמן ומרחב לא אורך הנתיב הוא הקובע. אלא אורך הלחימה. באורח לחימה כשלם, לא היה לאיטלקים סיכוי לשאת בעומס של אבטחת הנתיב אל צפון-אפריקה. מאלפת מבחינה זו העובדה ששעם כניעת איטליה עדיין מנה הצי האיטלקי 7 אניות-מערכה, 8 סיירות, 45 משחתות ו-60 צוללות — צי שללא-ספק יכול היה לשמש גורם בעל השפעה כבירה במלחמה; אלא שצי זה לא פעל לפי שיטה שהיתה עשויה לנצל את מלוא משקלו — אף כי אנשיו חרפו נפשם, סבלו אבירות כבוד, והיו מוכנים, כעדות יודעי דבר, למלא כל תפקיד שיוטל עליהם.

בצעד היחידי שהיה בו משום תגובה הגיונית על נחיתת צבאות-הברית בצפון-אפריקה — כיבוש גיברלטר. קיצורו-של-דבר, בלחץ המסיבות, התגבשה אצל מוסוליני, אמנם באיחור רב, תפיסה כוללת של צרכי המערכה בזירת הים-התיכון, כזירה של הכרעה, אשר להיאבקות בה עשויות להיות תוצאות מרחיקות לכת לגבי גורל ה"ציר". היטלר דחה פניה זו, וציין כי אינו מבין מדוע מתקשים האיטלקים להבטיח נתיב בן 80 מיל — בעוד שהגרמנים הצליחו באותו זמן עצמו להבטיח תנועה סדירה בים-הצפוני, לאורך נתיבים ארוכים-בהרבה.

ההבדל היה, כמובן, בכך שבים-הצפוני לא היה ריכוז כל-כך גדול של בסיסי-פעולה ימיים אוויריים בקרבת הנתיב; וריכוז כזה לא היה מצוי שם גם מטעמים גיאוגרפיים וגם משום שזירת הים-

מה הלקחים הניצבים בפנינו מתוך התיאור של קו-היסוד במלחמת הים-התיכון? דומה כי מותר לציין את הלקחים הבאים:

- אף כי גורל מלחמות אינו מוכרע בים אלא ביבשה, הרי כושרם של כוחות-הים לשמור על תנועת אספקה אל כוחות-היבשה עלול להיות מכריע לגבי תוצאות המלחמה כולה;
- גורלו ואיכותו של כוח ימי אינם מהווים, כשהם לעצמם, ערוכה לנצחון במערכה הימית. ההעזה, ואופן הפעלת הכוחות, עשויים לבטל את היתרונות החמריים הן אלה שבכמות והן אלה שבאיכות;
- ערכו הלוחם של הצי תלוי גם במיב אנשיו שבאניות וגם בנכונותו של הפיקוד-העליון להפעילם תוך העזה, כאשר אחד משני היסודות הללו אינו ראוי לתפקידו, מאבד הכוח הימי את ערכו כגוף-לוחם;
- הצלחתה של תנועת שיירות בים מותנית יותר בשיטת הלחימה וארגון הליווי מאשר בקרבה היחסית של הכוחות העוינים אל נתיב השיירה, או באורך הנתיב כשלעצמו;
- דומה שרבים יותר סיכוייהן של שיירות-אספקה קטנות, המוגנות לפי שיטה נכונה, מאשר של שיירות-אספקה גדולות;
- לצי-הסוחר תפקיד מכריע בלחימה על חופשי התנועה בים; על-כן יש להתמיד במיפוח האיכותי הן של ספינותיו והן של אנשיו הצותים.

# עקר הכלכלה



על חשיבות הלוחמה הנגד-מוקשית מעיד הרכבו של "כוח-הים" הבלגי: — 6 שולות-מוקש שים אוקיניות, 26 חר-פיות, 17 שולות למים רדודים, ספינה אחת של תובלת-עזר, 2 ספינות

גרר 10 סירות-טורפדו-מנועיות המהוות "שיטת הרהיין".

★

לפי ידיעות-העתונות עומדת ארה"ב להקים בתורכיה בסיס לטילים ל"טוח-ביניים", שניתן להמשיך בראשי-נפץ גרעיניים. טוחם כ-2500 ק"מ, ומבסיסם יוכלו הם להגיע ל"כל חלקיה של רוסיה האירופאית, ולאסיה המרכזית כמעט-כולה" (הגדרה, שדיוקה הגיאוגרפית מוטל בספק). לפי ידיעה אחרת, תוצב שם "שיטת" של טילי-יציטר" — שפותחו ע"י צבא-ארה"ב, והועברו אחר-כך לסמכותו של חיל-האוויר.

★



לפי העתונות, מסתיימת-והולכת המצאת הטילים ל-4 בסיסי "תור" המוקמים בבריטניה — וסבורים כי הללו יהיו מוכנים לתפעול באביב 1960.

★

לפי אדמירל סאָר מ. דני, הנציג הבריטי ב"קבוצת המתמיד" הצבאית של נאט"ו, מנו ב-1959 הכוחות-המוזינים העומדים של "הגוש-המזרחי" באירופה למעלה מ-6 מיליון איש, בתוך זה 4.5 מיליון בכוחות-יבשה, ומהם כ-3 מיליון חיילים סובייטיים. במזרח-גרמניה עמדו, לפיו, 22 דיביזיות סובייטיות. גוסף על 20 אלף המטוסים (ר-800 אלף אנשי חיל-האוויר) הסובייטיים מנו אוויריות המדינות-הנלוות 2500 מטוס. לצי-המלחמה הסובייטי, השני בגודלו בעולם, ייחסו לקראת שנת 1960 כ-700 צוללות.

נראה שהסוואה-צבאית היוגית לא רק בשדה הקרב אן באימונים. חיל-האוויר האמריקאי עורך בין קציניו משאל, לשם מציאת ביטויים "ערבים יותר לאזון", אשר אפשר יהיה להחליף בהם מונחים ידועים שקנו לעצמם בזמן האחרון מהלכים נרחבים בחוגים הצבאיים ומחוצה להם, כגון "מלחמה-מוגבלת", "מלחמה-מונעת" ו"תגמול-מסיבי".

★

אישי-הרגלים של צבא-הצי בתצלום לבוש "מדי-קרב" חדשים המכונים BALC (כינוי, שבגלגולו העברי יכול הוא להיות "שגנ"מ" — הדי



גו, "שריון-גוף, נשיאת-משא": בחומר ממנו עשויים מדים אלה משולב חומר-שריון, ועם זאת הריהו מותקן להתחלקות משא-הקרב של החייל על פני לבושו). המפתיע הוא שלבוש זה, הנותן חיפוי-מה לחייל-הפרט, מכתפיו ועד לירכיו, שוקל 2½ ק"ג פחות מזה הנהוג עד כה (פחות מ-7 ק"ג — לעומת

9 הק"ג שבשריון-הגב, והתרמיל של כיום, בצירופם).

★

90% מ-600 אלף המתיצבים-לנגיס בוצבא המערב-גרמני הוכרו ככשרים-לשירות, ואילו 10% היו "בלתי-כשרים בבאופן זמני".

★

הוחל בהנהגת הטיל-הארטילרי "יוחנן-הישר" (בן 762 מ"מ) בצבא מערב-גרמניה. לשם כך הוקמה סוללת-הלימוד הראשונה שבסיסה נמצא קרוב לאאכן, בסוללה זו מתאמנים תותחנים מכל יחידות-הארטילריה של צבא ה"רפובליקה הפדרלית-הגרמנית".

