

מערכות ים

בטאון חיל-הים

כז

» 33 האט אל
האט > 7



צבא הגנה לישראל

הוצאת מערכות



תוכן העניינים:

3	ד"ר חיים ה. כוהן	מערכת יוטלנד
16	יהודה לייש	4 יממות בקורס 270 — יומן רטוב של אנשי נח"ל
22	סגן-אלוף גדעון בן-אהרון	הלוגיסטיקה
30	אריה אליאב	בדרך המחתרת מארץ-ישראל לאיטליה הידוש במערכת השיפוט החילונית:
42	רב-סרן יהודה הופרט	בית-דין צבאי-ימי
46		הדשות החיל
52	דוד גרינשפון	אצות חיל-הים מבקרת ברודום
54	אורי פורת	הנד השני של האמת אספקלריה:
56		בי הסוחר הרומי גדל!
58		גדנ"ע-ים
59		ספורט
60		הדשות המוזיאון הימי
61		בצוי העולם
67		בצוי המסחר והדיג
70		בקמיק-הדיארי
71		פינת-הספר
72		תשפן

מערכות יום

בטאון חיל-הים

כתובת המערכת: שדרות ירושלים 94, י"א

קצין-עריכה: רב-סרן פנחס פיק.

הודפס בדפוס שלומי — תל-אביב

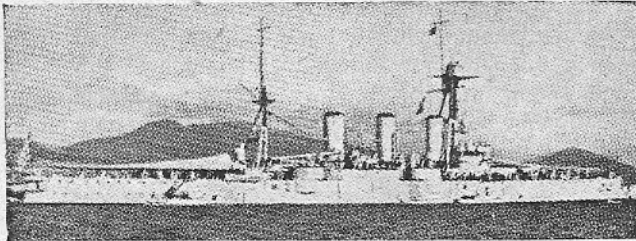
מערכות ים

יואל פייסטיץ
התאגיד, רח' בארי 44
טלגון 253842

בטאון חיל-הים

חוברת כ"ו — מבית תשמ"ז, ינואר 1956

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



תרומה למופת

סירת השריון היונית "גיאור" גיוס אַברוף, בת 9.500 טון, אשר נקנתה בכספי הנדבן אשר את שמו היא מנציחה. היא שר-פיעה רבנת על גורל ארצה ב- מספר מלחמות, ואפשרה את סיפוח האי כרתים ליוון.

הצורך של עם ישראל כיום — רב פי כמה מן הצורך של יו"א. קרן-המגן — הביטוי לכך.

מה באופק...?

מסיבות מובנות, מקציב "מעריכותיים" מקום נרחב לתיאור מבצעי-הם של כוחות זעירים או קלים — והדבר הפך כבר למעין מסורת. ברם, החוברת הנוכחית של בטאון החיל, סוטה מהנהוג המקובל, ומקדישה הפנים עמודים רבים לתיאור התנגשות-ענק בין שני ציים אדירים, אשר אירעה לפני כארבעים שנה, בין מלחמת-העולם הראשונה, והיא "מערכת יוטלנד". ונשאלת השאלה, מה לקורא הישראלי, כחיל הסברה, להתמודדות-האיתנים הרחוקה מאתנו, ומבעיותינו המיוחדות, מרחק של שני דורות?

ולשאלה תשובות מספר: א. — אל-לו, גם לכוה ימי קטן יחסית, להסיג תגור בתוך ד' אמותיהן של הבעיות הספציפיות והמוגבלות העומדות ב-פניו. דוקא צי קטן, אשר פניו להתי-רחבות ולהתפתחות, שומא עליו לל-מוד מלקחם של אחרים, ולהתאימו

ימי, כל עוד יתנהלו קרבות על פני-המים, ועדיפותו של הצד השני בא-ויר (או בקליעים מרחיקי-טווח) לא תמנע לחימה-מקרוב.

ג. — מסקנות חשובות נובעות גם מהשוואת שני הכוחות היריבים אשר השתתפו באותם הקרבות האכזריים שהתפתחו באותו יום-קיצו של שנת 1916. מצד אחד עמד הצי הבריטי, שבעה-נצחונות, בעל המסורת הציית המזהירה בת מאות בשנים; לעומתו ניצב הצי הגרמני, חסר-המסורת וה-נסיון המעשי, אשר בהקמתו הוחל למעשה רק בשנת 1898 — שמונה-עשרה שנה לפני יוטלנד. ברם, על-אף רקעם השונה של הצדדים, הדי-גימו תוצאות המערכה בעליל עד כמה ניתן לכוה ימי "מלאכותי" לכ-אירא, לאון — ע"י אימון ותרגיל בלתי-פוסקים ועקביים, ופיתוח שי-טחי של כליו — את עדיפותו של כוח ימי גדול ממנו, הנעזר במשא-בים בלתי-מוגבלים לכאורה. מסקנות המערכת הנן, איפוא, בעלות ענין רב-

לצרכיו. לקחה העיקרי של "מערכת יוטלנד" היא, כי "אין דבר רע יותר במלחמה הימית מאשר מפקד זהיר", ואכן, זהו לקח אשר מן הראוי כי כל מפקד ימי, או כללי ימאי, ותהיה דרגתו אשר תהיה, יחדרנה על לוח-לב.

ב. — בימונה ימי המטוס, כלי-הנשק המשוכללים, ומכשירי-הנעור האלקטרוניים, אמנם לא ישנו שוב המצבים הטקטיים של יוטלנד, בהם ינסו גופים גדולים של אניות-מלחמה כבדות להשיג הכרעה הן ע"י הנחתת מהלומות פנים-אל-פנים, מטיח קצר יחסית, והן ע"י נסיונות לכתר את האויב הנחתת במספרו. אך, יתכן גם יתכן כי יתפתחו מצבים טקטיים הדומים לאלה שביוטלנד בהתנגשו-יות עתידות בין כוחות-שטה ימיים קלים ומהירים. מכאן לקח נוסף של "מערכת יוטלנד", אשר כוחו יפה במיוחד לגבי ציים אשר עיקר כוחם באניות קלות. "כיתור האויב", הוא תמרון אשר בו ינסה לנקוט כל כוח

ייני חיליהם קרובים לכו, שכן מסקנתם היא כבוד-משקל. התכונן המבצעי הטוב ביותר אין בו כדי להבטיח את ההצלחה, אם אינו נתמך ע"י ארגון לוגיסטי המתאים לתפקידיה, הן מבחינת הזמן, והן מבחינת האמצעים העומדים לרשותו.

— * —

אחת משימותיו הנכבדות ביותר של בטאון חיליהם היא לרשום את תולדות ציההעפלה אשר פעל בתקופת המאבק אשר קדמה להקמת המדינה. אניותיו של ציההעפלה סיפקו את כליהשיט הראשונים של חיליהם, ואנשי צי זה, המפקדים והעוזרים לידם, מילאו תפקידים מרכזיים בהקמת החיל ובפיתוחו מאז, אכן, מן הראוי לחזור ולהצביע על העובדה כי חיליהם הישראלי הצעיר, הגו ככר בעל מסורת מפוארת, רבת-הערצה, קרבנות, והשגים. ואם תקופת ה"טרומב-בראשית" של החיל טרם מצאה לה את פרסומה המגיע לה, הרי יש לדבר לפחות שתי סיבות טובות. ראשית — רבים מאנשי "דורההעפלה" עדיין משרתים את המדינה בתפקידים רבים וחשובים, בטחוניים ואחרים, ואין ידם משגת להעלות את זכרונותיהם בכתב; ור שנית — רבות מאוני הן ההופתקאיות אשר גם כיום מוקדם עדיין לפרט את פרטיהן. ברם, מומן לזמן ניתן לגלות טפה ממה שהתרחש בנתיבי היס-התיכון בימים הטרופים ההם.

(209 בעמוד 73)

כך נודע ענין מיוחד ל"יומן הר טוב" של יהודה לייש ואלכס גוטי ליב, חברי מערכת "במחנה נחיל", אשר התאורו עזו והפליגו ארבע יממות על אנית חיליהם. תוצאות נסיונם הימי סוכם בכתבה מלכת, שהופיעה לפני זמן-מה בבטאון ה"נחיל", והועתקה משם, ברשותה האדיבה של המערכת, אל טורי בטאון חיליהם. אין ספק כי אנשי החיל ישתוקקו לדעת כיצד הם, וחייהם, נראים בעיני "זרים".

— * —

השובה לאין-ערוך היא רוחם הרמה של הצוותים המשרתים באניות המלחמה, אך בתנאי-המלחמה בת זמנינו אין ההתלהבות למשימה מספקת כדי להשיג את הנצחון. אין הכוחות הימיים בדורנו, גדולים כי קטנים, מוכשרים לפעול כהלכה ללא אספקה סדירה של אנשים, תחמושת, דלק, וכל יתר אלפי, ועשרות אלפי, הפריטים הדרושים לגיהול פעולות צייות. ציי העולם, כולם בלי יוצא דופן, זקוקים כיום לארגון לוגיסטי מסועף ומסובך אשר בלעדיו תהייה גם היחידות הקרביות המאומנות ביותר בבחינת "אבן שאין לה הופכי כין".

מכלול הבעיות המורכב אשר שמו "הלוגיסטיקה" מתואר בחוברת הנ"ל כחית ע"י סגן-אלוף גדעון בן-אריה, רון, במאמר מקיף ומעמיק. וראוי יים דבריו של המחבר — אם כי אינם דוקא בבחינת חומר-קריאה קל — לעיון מדוקדק מצד כל מי שעני-

מאוד לכל עם, אשר תולדותיו אינן ימיות דוקא, ואשר המסיבות גזרו עליו "לשוט או למות".

ד. — ואחרונה. שלביהההנחנות השונים ביוטלנד העמידו לעתים את רוחם הקרבית של הצוותים, משני הצדדים גם יחד, במבחן עליון. לי דוגמא: שתיים מתוך ששת סירות המערכה הבריטיות אבדו על כל אנשיהן תוך רגעים ספורים; סירות המערכה הגרמניות, המשותקות למעשה, הוטלו לתוך התקפתהתאבדות במגמה להציל את הגוף העיקרי. על-אף-כך זאת, לא נפגמה רוח הצוותים גם בסערותהאש הקשה ביותר, ועשתונותיו של הפיקוד, הן הבריטי והן הגרמני, לא אבדו. ומכאן לקח נוסף של "מערכת יוטלנד", אשר חשיבותו מכריעה לא לגבי ציים גזרי לים בלבד: "כושרה הקרבי של האניה שוה לרוחו הרמה של הצוות". ואמנם מצא עקרון זה את אישורו כשנתיים אחרי המערכה, שעה שבנובמבר 1918 הקיץ הקיץ על הצי הגרמני הקיסרי אשר נלחם ביוטלנד. הוא נשבר — לא בסערותהקרב בים הפתוח, אלא שותק בבסיסו, בעטייה של מרידת הצוותים.

תיאור המערכה נכתב ע"י ד"ר חיים ה. כוהן, איש-המחקר ואיש-הצי באשר נהנה בשעת כתיבת מחקרו מיתרון נדיר לגבי היסטוריון ציי, והוא — נסיון ממש בשטח הימאות.

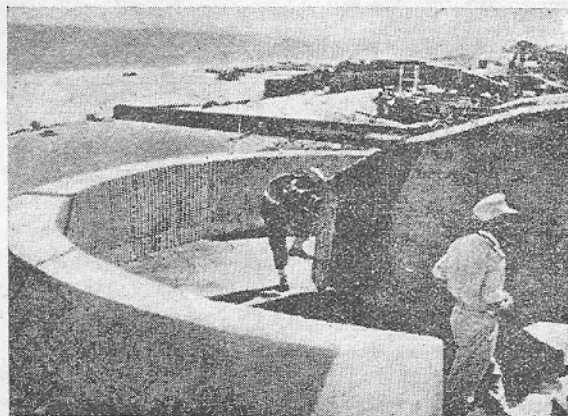
— * —

לא תמיד רואים אנתנו את עצמנו כפי שרואים אותנו אחרים. משום

זהו האיבו

תורת-החוף מצרי ברצועת עזה

תותחנים מעין אלו חוסמים את דרך אניותינו במבואות אילת, כשם שנחסמה ע"י שלטון המצרים בתעלת-סואץ דרך המעבר ל"בת-גלים".



המענה של העם בישראל — קרן-המגן.



„אין זכר נורא יותר במלחמה הימית מאשר מפקד זהיר“.
אדמירל־הצי לורד פישר.

הרקע

המערכה הימית הגדולה ביותר בתולדות מלחמת העולם הראשונה, התפתחה בים הצפוני ב־31 לחודש מאי 1916; היא ידועה באנגליה בשם „מערכת יוטלנד“ (*), ע"ש הצי־האי הדני שבקרבת חופו המערבי היא אירעה, ובגרמניה היא נקראת „מערכת סקאגר־רק“ (**), ע"ש שלוח־תו המזרחית של הים הצפוני, המפרידה בין נורווגיה לדנמרק, ומתחברת עם הים הבלטי. המערכה הייתה בבחינת הפתעה לצי הבריטי, שהיה עסוק באותו יום באחד מסירותיו השגורות בים הצפוני, ממדיה של ההתנגשות היו בלתי־צפויים גם לגבי הצי הגרמני הקיסרי, אם כי היא באה בעטייה של פעולה יזומה של מפקדו הראשי של הצי, אדמירל־משנה שאר (***) .

במשך כמעט שנתיים מאז פרוץ המלחמה העולמית הראשונה באוגוסט 1914, היתה מגמת קבוצה אחת מאנשי־הצמרת בגרמניה הקיסרית, לרבות הקיסר וילהלם השני בעצמו, לא לסכן יתר־על־המידה את הצי הקיסרי המפואר שהוקם בעמל רב. כונת הקיסר היתה להשתמש בצי כקלף מדיני מכריע נגד בריטניה הגדולה — לאחר שצבאותיו ישיגו הכרעה חיובית ביבשת אירופה עצמה. נגד הקיסר ותומכיו, קמה אסכולה שניה, ובראשה אדמירל־הצי פֿון טירפויץ (****) .

Battle of Jutland — (*
Skager-Rak — (**)

(***) אח"כ אדמירל ריינהארד שאר (1863—1928).
(****) אדמירל־הצי אלפרד פֿון־טירפויץ (1849—1930).
„אבי“ הצי הגרמני הקיסרי.

האיש אשר הקים את הצי הגרמני למעשה, ודרר שה פעולות תוקפניות בים נגד אנגליה, תוך שימוש מלא בצי על כל סוגי אניותיו, טירפויץ התפטר לבסוף ממשרתו כמיניסטר־הצי הגרמני, היות ולא מצא אוזניים קשובות לדעותיו, ביחוד באשר להפעלתן הבלתי־מוגבלת של הצוללות. ברם, עם מינויו של האדמירל שאר כמפקד הצי הגרמני, בתחילת שנת 1916, החלה מנשבת רוח תוקפנית יותר במטה הצי הגרמני. העם הגרמני רצה להיכוח בכוח־המחץ של צי־המערכה, אשר להקמתו תרם כ"כ הרבה בעתות שלום. כמו־כן, תגובתה החזקה של ארצות־הברית למלחמת־הצור ללות הגרמנית, שבעטיה קופחו חייהם של אור־חיים אמריקאים, הכריחה את מטה הצי הגרמני לצמצם את פעולות צוללותיו — לפחות זמנית. נוסף לכך, המצב בחזית־המערב לא היה משביע־רצון היות וההתקפה־רבתי על מבצר וארדן הצרי פתי, שנפתחה בפברואר 1916, הלכה־ושקעה בים של דם. בלחץ העובדות האלו החליט הקיסר להרשות לאדמירל שאר להוציא את כוחותיו למערכה, לכשתינתן שעת־כושר.

בסוף אפריל 1916 הרעישו סירות־מערכה גרמניות את ערי־החוף לואסטופט ויארמות בחוף המזרחי של אנגליה — ונמלטו מבלי לסבול נזק. לאחר פעולה מוצלחת זו תיכנן האדמירל שאר הרעשה על עיר־הנמל החשובה סאנדרלנד בחופה המזרחי של צפון־אנגליה, המשימה היתה צריכה להתבצע תוך שיתוף־פעולה עם הצוללות הגרמניות, אשר עליהן היה לארוב ולפגוע בכוחות הבריטיים אשר, לפי ההשערה, יצאו מבסיסם

הבריטי היתה נעוצה במידה רבה בטבעו של המפקד-הראשי של צי-המערכה כולו, האדמירל סיר ג'ון גליקו (*). — „האיש היחיד, בשני הצדדים היריבים גם יחד“, כפי שכתב בשעתו וינסטון צ'רצ'יל, „אשר יוכל להפסיד את כל המלחמה כולה במשך אחרי-הצהריים אחד“. כונתו של האדמירל גליקו היתה להשמיד את „הצי הקיסרי“ הנחות ממנו, לכשיפגש בו, אך כל תנועותיו הוכתבו ע"י האחריות העצומה שרבעה עליו, ועל-ידי החשש כי יפול לתוך מלכודת גרמנית, ויפסיד את עליונותו ע"י מוקשים או צוללות אויבות קודם שיוכל למחוץ בגרמנים בכוחות עדיפים.

ברם, האדמירליות החליטה בסוף חודש מאי על פשיטת הצי המלכותי לעבר פתחו של מיצר הסקאגר-רק, אולי במגמה להקל על הקשר דרך הים הבלטי עם רוסיה הנאבקת נואשות, וכנראה גם בעקבות הידיעות שנמסרו ע"י שירות-האזרנה הבריטי אשר גילה תנועה אלחוטית חזקה בין יחידות הצי הגרמני — תנועה אשר משמעותה היתה גיחה אפשרית של כוחות האדמירל שאר.

כך קרה הדבר כי בחצות ליל ה-31—30 במאי 1916, ברגע שבו הפליגו הכוחות הגרמנים מבסיסם בוילהלמסהאפן, כבר שט הצי הבריטי

(* אח"כ לורד גליקו (1859—1935).

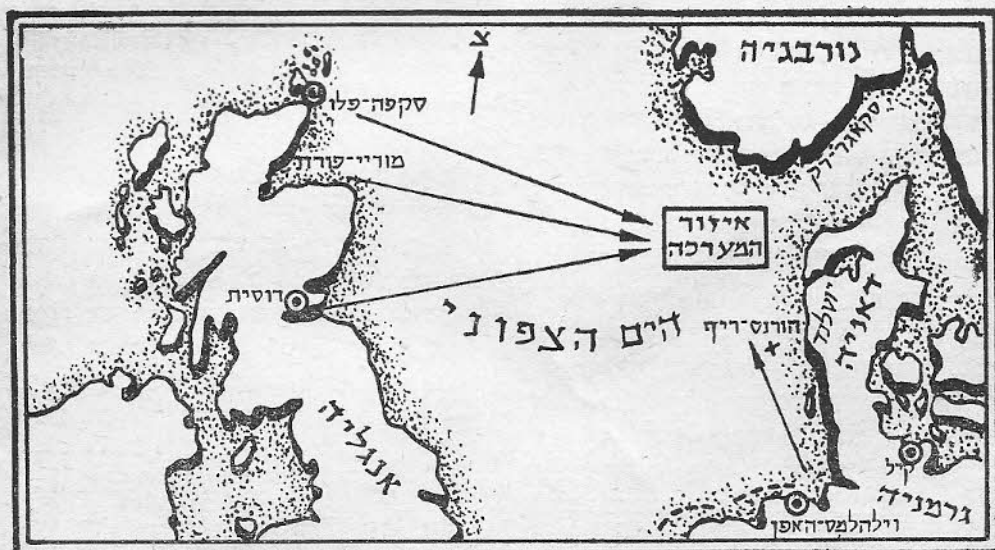
ברוסית*) לרדוף אחרי הגרמנים הנסוגים. לא היתה כל כינה מצדו של שאר להסתבך בקרב עם צי-המערכה הבריטי כולו, שהיה עולה בכוחותיו בהרבה על צי-המערכה הגרמני. הכונה היתה לתקוף, במידת האפשר, חלק מהצי הבריטי בכוחות עדיפים גרמניים, ובתנאים נוחים.

ברם, ברגע האחרון, בגלל פיגורים בתיקון האניות, ותנאי-ראות לקויים אשר מנעו את השימוש בצפלינים**) (לצרכי-סיור, ההליט שאר לבד טל את הפשיטה על סאנדרלנד. במקום זה החליט על פשיטה, בקנה-מידה קטן-יותר, לעבר מיצר הסקאגר-רק, דרך מיצר זה עברה תנועת-האניות הנויטרליות מארצות סקנדינביה (שבדיה במיוחד) לאנגליה, והיה ברור כי הפרעת תנועה זו עלולה להוציא את הצי הבריטי מבסיסו.

* * *

בערך באותו הזמן בו תיכננו הגרמנים את תכניתיהם, החליטה גם האדמירליות הבריטית על פעולה בים הצפוני. גם בבריטניה שררה אי-שביעת-רצון בגלל חוסר-הפעילות שגילה הצי, ובעיקר רב היה הכעס על שהכוחות הימיים לא הצליחו למנוע בעד פשיטת הגרמנים על חופי אנגליה. הסיבה לזהירותו הגדולה של הצי

(* Rosyth — הבסיס הצי הבריטי הגדול בשפך הנהר פורת, בסקוטלנד.
**) Zeppelins — ספינות-האוויר הגדולות שהופעלו ע"י הגרמנים להפצצות וסיור.



צורת מערכת יוסלנד: הים הצפוני.

בפיקודו של סגן-אדמירל הוד. בערך באותה שעה הפליגו משפך הנהר פורת (פירת-אוף-פורת) כוחות-הסיוור הכבדים של אדמירל-משנה סיר דוד ביטי (***) שכללו 6 סיירות-מערה כה ונוסף להן 4 אניות-מערכה מהירות, בנות 25 קשר מדגם ה"קוין אליזבת", בפיקודו של סגן-אדמירל אבנ'תומאס. לאניות הכבדות הנ"ל נלוו מספר ניכר של סיירות-שריון, סיירות קלות, משחתות, ואפילו אניה-נושאת-מטוסיים, אשר השפעתה על התפתחות המערכה אמנם לא הייתה ניכרת.

הצי הגרמני, שיצא לדרכו כ-14 שעות לאחר שהפליג ג'ליקו מבסיסיו, כלל: את החלון — חמש סיירות-מערכה בפיקוד האחראי על כוחות-הסיוור הכבדים, אדמירל-משנה פראנץ היפר, ואת עיקר-הכוח בפיקודו של שאר — 16 אניות-מערכה חדישות מטיפוס "דרידנוט", ו-6 אניות-מערכה ישנות יותר, כולן מלוות ע"י סיירות קלות ומשחתות. לגרמנים לא היו סיירות-שריון. היחס בין שני הכוחות היריבים יסתבר מתוך הטבלה דלהלן:

בכיוון לפתחו של מיצר סקאגר-רק וחופו של הצי-האי יוטלנד. אף אחד משני הצדדים לא ידע בבטחה על צאתם לים של הכוחות-העיקריים האויבים. שאר קיבל רק דוחות בלתי-מדויקים בדבר הפלגת כוחותיו של ג'ליקו מאת צוללותיו שהציבם בקרבת החוף הבריטי; והודות לטכניסייה-הטעיה אלחוטיים* של הגרמנים לא ידע ג'ליקו בבטחה אם עזב שאר את נמליו.

ההערות

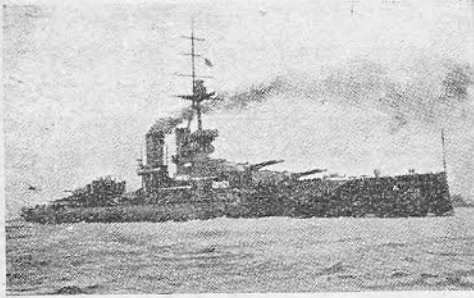
בשעות-הבוקר של ה-30 במאי הפליגו אניותיו של ג'ליקו בדרכן מזרחה, חלקן מבסיס סקפה-פלו (**), וחלקן ממפרץ מארייפירת (**). בס"ה היו לו 24 אניות-מערכה, ועוד 3 סיירות-מערכה

* כתוצאה מנסיונות קודמים צויה שאר על אנית-הדגל שלו להשתמש באותות-הניהוי ובאורכי-הגלים של תחנת-תלחוט קבועה בוילהלמסלאפן — ולהפך. (***) הבסיס הצי הנודע באיי אורקני. (***) בחוף המזרחי של סקוטלנד, בערך בנוצי הדרך בין סקפה-פלו לפירת-אוף-פירת. (***) אח"כ לורד ביטי (1871—1936).

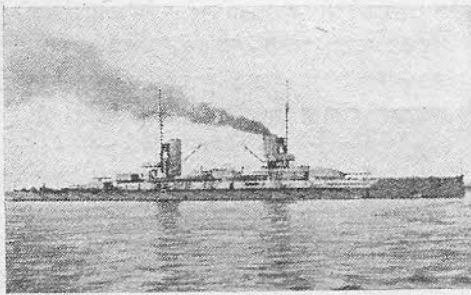
יחסי-הכוחות בין הציים היריבים במערכת יוטלנד

99	150	מספר האניות המשתתפות
987	1,030	קיבול כולל (באלפי טון)
45 ^כ	60 ^כ	מספר הצוותות (באלפים)
1,200 ^כ	1,850 ^כ	מספר התותחים הכולל
244	344	מספר התותחים הכבדים (מ"מ 150 ומעלה)
213	713	משקל מטחי-מלוא-הצד (באלפי ליטראות)
305	381	קליבר התותחים הכבדים ביותר (במ"מ)
390	885	משקל הפגז הכבד ביותר (בק"ג)
		שריון האניות בקר-המים (מכסימום, במ"מ):
350	343	אניות-מערכה
280	229	סיירות-מערכה
		מהירות-מכסימום (בקשרים):
23.5	25	אניות-מערכה
23.4	28.5	סיירות-מערכה
		מספר הפגזים הכבדים שנורו
3,597	4,598	(381—280 מ"מ)

מבחינת הקיבול היה יחסי-הכוחות 4:7 לטובת הבריטים. מבחינת משקל המטחים עלו הבריטים על הגרמנים ביחס של 1:3. עדיפות הבריטים מבחינת מהירותם הממוצעת הייתה גדולה בהרבה מהמטאקף במספרים הנ"ל. הטבלה דלעיל מבוססת על מספר מקורות, גרמנים, בריטים ואמריקאים. שאינם זהים תמיד בפרטי-פרטיהם.



אנית־הדגל של אדמירל גליקו;
אנית־המערכה „אירון דיוק“.



אנית־הדגל של אדמירל שאר;
אנית־המערכה „פרידריך דר גרוסה“.

מהטבלה הנ"ל מתברר כי ה„ציה־ראשי“* הב-
ריטי עלה מבחינת כוחו במידה מכריעה על
ציהים־הפתוח** הגרמני. עדיפות הבריטים
תומחש עוד יותר ע"י עיון במספרים לדלהלן:

אניות־כבדות טיפוסיות במערכת יוטלנד:

גרמניות:	בריטיות:
טיירת־המערכה „ליצו“, אנית־ הדגל של היפר	טיירת־המערכה „לייאון“, אנית־הדגל של ביטי
26,180	26,350
8 × 305	8 × 343
12 × 150	16 × 102
300	229
28	28.3
1,125	990
אנית־המערכה „פרידריך דר גרוסה“	אנית־המערכה „אירון דיוק“, אנית־הדגל של גליקו
24,700	25,400
10 × 305	10 × 343
14 × 150	12 × 152
350	305
20.5	22
1,088	950

הרכב הציים היריבים במערכת יוטלנד

מספר האניות :	טיפוס־האניות ;
בריטיות, גרמניות:	בחלוץ
4	אניות־מערכה מהירות (טיי- פוס „קוין אליזבת“)
6	טיירות־מערכה
15(*)	טיירות־קלות
27	משחתות
52	ס"ה אניות בחלוץ :
מספר האניות :	טיפוס־האניות :
בריטיות, גרמניות:	בגוף העיקרי
24	אניות־מערכה (טיפוס „דרי- דנטו“)
0	אניות־מערכה („טרנס־דרי- דנטו“)
3	טיירות־מערכה
8	טיירות־שריון
12	טיירות־קלות
51	משחתות
98	ס"ה אניות הגוף העיקרי ;
	ס"ה שני הציים באניות מכל הסוגים :
150	(* כולל נושאת־מטוסיים אחת
99	

להלכה היו לגרמנים, בתחילת המערכה, שני
יתרונות בלבד : אנית־המערכה החדשה הגרמ-
נית היתה במוצק בעלת שריון נרחב יותר
ועבה יותר מזה של יריבתה הבריטית ; וציווד
הגרמנים לקראת קרבות־לילה — זרקורים —
היה טוב יותר. לעומת זה היו בדרך־כלל היחידות
הבריטיות מכל הסוגים מהירות יותר מהיחידות
הגרמניות — והעיקר, מאחרי הצי המלכותי
השתרעה מסורת מזהירה של נצחונות־בים בת
מאות בשנים, שעה שהצי הקיסרי הגרמני, שב-
הקמתו החלו רק ב־1898, היה פחות מבן 20
שנה, שעה שהתחוללה המערכה, ולמרות כמה
הצלחות מאז 1914 — לא היתה לו מסורת
ציית כלל. הרוח הקרבית בשני הציים גם יחד
היתה גבוהה מאד, וביחוד מפקדי כוחות־הסיוור
הכבדים, ביטי והיפר***), שכבר התמודדו במע-

(* Grand Fleet כינויו של הצי בפיקודו של גליקו.
(** Hochsee-Flotte, כינויו של הצי הגרמני דאז,
להבדילו מ„ציר־מסר־חופים“.
(*** מי שהצטין כבר בשעת מערכת דוגריבנק, שהת-
נהלה בין טיירות־מערכה גרמניות ובריטיות (בפיקוד
האדמירל ביטי), בינואר 1915. חי 1863—1928.



המפקד הבריטי:
אדמירל סיר ג'ון ר. ג'ליקו

על האדמירל הוד, שנלווה על הגוף העיקרי עם שלושת סיירות-המערכה שבפיקודו, לחסום את דרך הגרמנים למקרה שירצו לסגת דרך מיצר הסקאגר-רק לתוך הים הבלטי. גם שאר, שקיבל ידיעותיו מהיפר, הגביר את מהירות אניותיו כדי להתקרב לאויב. הכוחות הקלים של שני הצדדים פתחו באש בשעה 1430, והמשיכו בכיוון צפון כשהם יורים והולכים, ומתרחקים מסיירות-המערכה. בינתיים שט ביטי בכיוון דרום-מזרח, במהירות 19.5 קשר, בכונה לחסום את נסיגת הגרמנים לעבר הורנס-ריף (*), במקרה ויפנו דרומה.

בשעה 1525 גילו הבריטים את החלוץ הגרמני מזרחה מהם, במרחק 15 מיל. ביטי הגביר את מהירות ששת סיירות-המערכה שאתו — ארבעת אניות-המערכה המהירות מדגם ה"קוין אליזבת", בעלות מהירות 25 קשר, עוד היו מרחק-מה מאחוריו — עד ל-25 קשר והתקיף. היפר מצדו על חמשת אניותיו הכבדות, פנה פניה מלאה על עקבותיו ופתח באש בשעה 1548 ממרחק 8 מיל. שני הכוחות שטו איפוא, עתה בכיוונים מקבילים כשהיפר משתדל "למשוך" את יריבו לעבר הגוף העיקרי הגרמני. האש הגרמנית היתה מהירה ומדויקת מאוד, כשמטחיה מונחתים —

(* Horns Reef — שרטון-חול בחופו המערבי של הציאי יוטלנד, דרומית-מזרחית למקום ההתקלות.

רכת דוגר-בנק, היו בעלי מרץ ותנופה. ביטי היה ידוע כבעל אומץ שגבל בפזיזות.

שלב-המערכה הראשון: הקרב בין כוחות-הסיור הכבדים. שעה: 1400—1645.

בשעה 1400, ביום ה-31 במאי 1916, נמצא הגוף העיקרי של צי-המערכה הגרמני בפיקודו של שאר במרחק של כ-50 מיל מחופו המערבי של הצי-האי יוטלנד, כשהוא שט בכיוון צפון-צפון-מערב. הראות היתה בינונית, ורוח קלה נשבה מכיוון דרום-מזרח. החלוץ הגרמני, בפיקודו של היפר התקדם לו במרחק של כחמישים מיל צפונית ולפני הגוף העיקרי. שתיים מהמשחתות של היפר באגפו השמאלי הקיצוני, גילו אותה שעה אנית-משא דנית קטנה, "אויפירד", כשהיא מפליגה מערבה, ועצרה לשם בדיקה.

אותה שעה נמצא החלוץ הבריטי בפיקודו של ביטי, במרחק כ-20 מיל מכוחותיו של היפר. הבריטים הפליגו בכיוון מזרח, כששבעים מיל מאחוריהם נמצא הגוף העיקרי בפיקודו של ג'ליקו. הסיירת הבריטית הקלה "גאלאטיאה", שהפליגה באגפו השמאלי ביותר של החלוץ הבריטי, גילתה בשעה 1420 את שתי המשחתות הגרמניות. מספר רגעים לאחר-מכן ידעו כבר ביטי והיפר, וגם ג'ליקו, באמצעות האלוט, על נוכחותן של אניות-האויב, אך לא ידעו את מספרן. ג'ליקו הגביר מיד את מהירות אניותיו וציווה



המפקד הגרמני:
אדמירל-משנה ריינרד שאר

למחסני-התחמושת. הלה התפוצצית עצומה והא-
 ניה שקעה בעוד מדהפיה מסתובבים באויר. אתה
 טבעו 1,266 איש*). ברם, לאור התגבורת הב-
 ריטית, נאלץ היפר להגדיל את הטוח ופנה הצדה.
 בינתיים פקדו שני הצדדים על התקפת-משחתות.
 הבריטים שלחו 12 יחידות, מהן אבדו שתיים,
 לאחר שהשיגו פגיעות-טורפדו ב"סיידליץ" הגר-
 מנית, אליה התקרבו בהתקפה אמיצה לטוח
 7,000 יארד. הגרמנים — 15 יחידות — שלחו
 את הטורפדות מטוח 8,000—10,000 יארד, ואבדו
 שתי משחתות בשעת-מעשה. שיא קרב-הטורפדות
 היה בשעה 1630—1645. שני הצדדים פנו הצידה
 דוקא ברגע בו הופיע גופו העיקרי של הצי
 הגרמני, בפיקודו של שאר, במקום.

ביטי הבחין בהתקרבותו של שאר בשעה
 1642, וחזר על עקבותיו, בפנותו צפונה, בנסותו
 מצדו, "למשוך" את כל הצי הגרמני לעבר ג'ליקו
 המתקרב. בעקבותיו של ביטי פנו צפונה גם
 ארבעת אניות-המערכה של אבן-תומאס, ששימשו
 עתה כמאסף. צלילותיהם של הבריטים התבלטו
 עתה ברורות מול השמש והראות היתה לטובת
 הגרמנים. הם פתחו באש מטוח 15,500 יארד.

(* איתה שעה העיר ביטי לראש המטה שלו: "כנראה
 שמשחו לא בסדר היום באניות הארוכות שלנו")



מפקד כוחות-הסיוור הגרמנים הכבדים:
 אדמירל-משנה פראנץ היפר.



מפקד כוחות-הסיוור הבריטים הכבדים:
 אדמירל-משנה סיר דוד ביטי.

ארבעה קנים בבת אחת — אחת ל-20 שניות,
 כשהארטילריה הבינונית יורה בהפסקות בין המ-
 טחים. האש הבריטית לא היתה מדויקת כ"כ,
 באשמתם של מכשירים אופטיים נחותי-איכות,
 וגם חלוקתה לא היתה יעילה — כך שאחת
 מהאניות הגרמניות לא הותקפה כלל במשך זמן-
 מה. כמה מהאניות הבריטיות נפגעו קשות, וא-
 נית-הדגל "ליאון" ניצלה בנס הודות להקרבתו
 העצמית של קצין אשר הציף ברגעיו האחרונים
 את מחסני-התחמושת של צריחי-תותחיים שהתפור-
 צץ. גם ב"סיידליץ" הגרמנית התפוצץ צריח
 בעקבות פגיעה, וכל צותו נהרג. בשעה 1604
 נפגעה סירת-המערכה הבריטית "אינדאפטגיבל"
 (18,800 טון) בזה-אחר-זה ע"י ששה פגזים. מחס-
 ניה התפוצצו, והיא שקעה בין-רגע בקתה אתה
 את כל צותה — 1015 איש. ביטי פנה איפוא
 קצת דרומה כדי להגדיל את הטוח, ולחכות לתג-
 בורת — לארבעת האניות מסוג ה"קוין אליזבת",
 בפיקודו של סגן-אדמירל אבן-תומאס, שבאו ב-
 עקבותיו במהירות 25 קשר. אלה פתחו באש בש-
 עה 1616, ממרחק 19,000 יארד, בתותחיהן בני
 ה-381 מ"מ — הכבדים ביותר בצי הבריטי.
 איתה שעה שוב פנה ביטי לעבר הגרמנים.

בשעה 1625 נפגעה "קוין מיירי" — בת
 26,350 טון — ע"י חמישה פגזים שחדרו גם הם

שלב המערכה השני: ההתנגשות בין שני הציים: שנה 1645—1855.

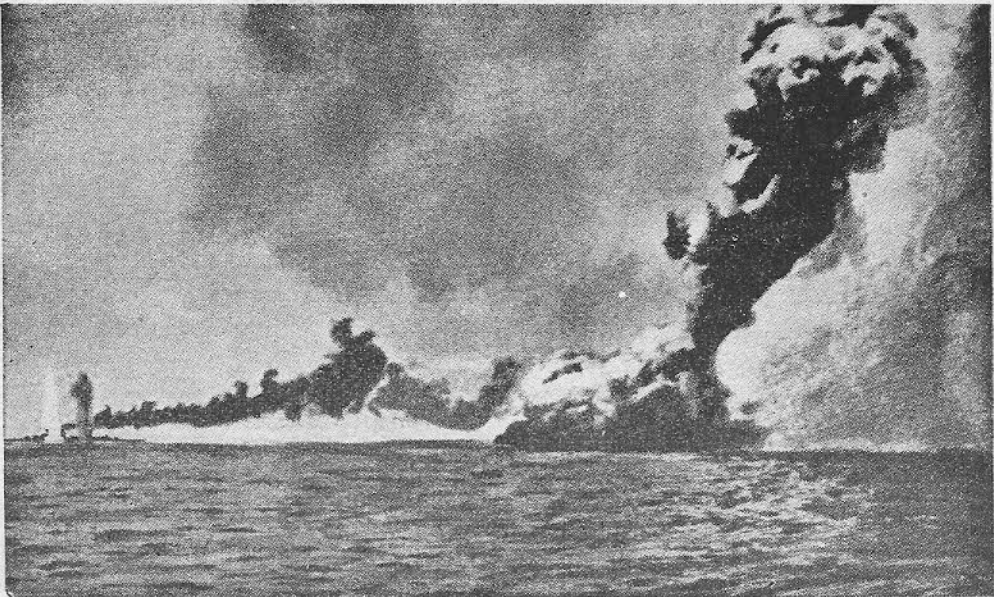
התקרבותו של הצי הגרמני המאוחד הטילה על ביטי שני תפקידים: א) לשמור על המגע עם האויב, ו-ב) למסור למפקד הראשי, ג'ליקו, ידיעות מדויקות עד כמה שאפשר על האויב, הרכבה מהירותו, וכיוונו. ואמנם קיבל ג'ליקו כבר בשנה 1430 ידיעות על הופעת הגרמנים ובשנה 1530 הועברו אליו פרטים מדויקים באשר לכוחות של היפר. לעומת זאת לא הצליח ביטי להעביר למפקדו עד לשנה 1814 ידיעות מוסמכות על מקום המצאותו של הגוף העיקרי הגרמני, ובעטין של גיאאות בחישוב הקורסים של שני הצדדים נפגש ג'ליקו באניות העולות מהדרום בנקודה 12 מיל מערבית לאותו מקום בו תכנן לפגוש.

בשנה 1600 נתן ג'ליקו לסגן-אדמירל הוד, ולשלושת סירותיו הכבדות, שנשלחו לראשונה לעבר מיצר הסקאגר-רק, פקודה לחזק את כוחו תיו של ביטי. המפקד הראשי עצמו הגביר מהירותו לכדי 20 קשר כששמע על התקרבות הגרמנים, והיות וביטי נע לקראתו במהירות של 25 קשר, התקרבו שני הגופים הבריטים אחד לשני במהירות 45 קשר לשעה.

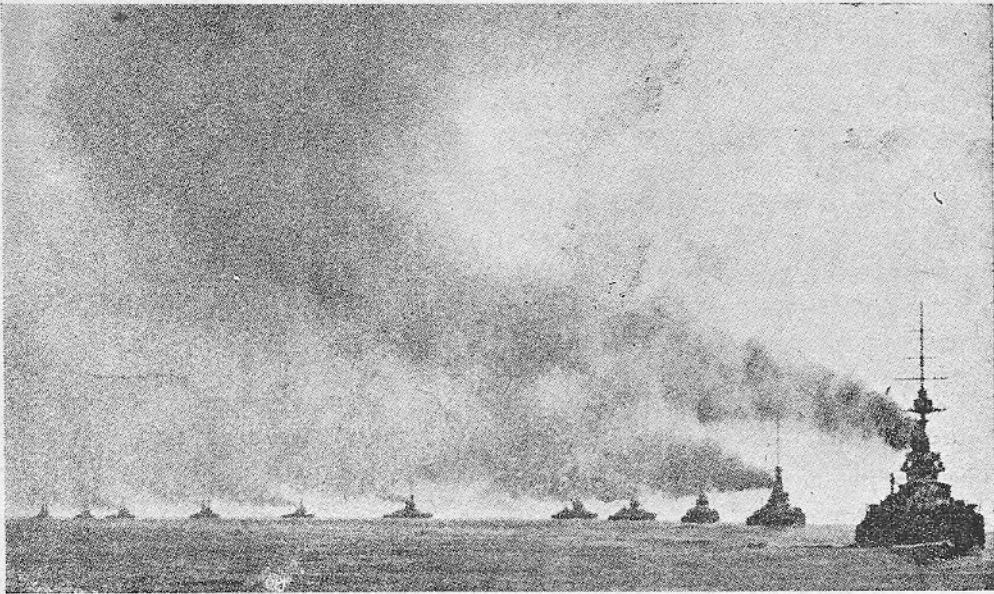
בשנה 1755 נתקל הוד, כשהוא מופיע מתוך תמרות-העשן שכיסו את שטח-המערכה, בכוחות קלים של היפר, ובהתנגשות שהתפתחה, טובעה משחתת אנגלית, והסיירת הגרמנית הקלה „ויסבאדן“ (5.400 טון) נפגעה קשות ועמדה במקומה. מכאן ואילך נשארה אניה זו תקועה בין שני הציים, ושימשה מטרה לתותחים הכבדים של מרבית הצי הבריטי. ברם, היא לא טבעה עד לבוקרו של יום-המחרת, ומכל צותה של כ-400 איש ניצל אחד בלבד *). שעה שהוד נע מורחה הופיעו מערבית לו שתיים מסיירות-השריון של ג'ליקו, במגמה לחסל את „ויסבאדן“. הן נתקלו במלוא-כוחן של האניות המאוחדות של שאר והיפר, וה„דפנס“, בת 14.800 טון התפוצצה על כל צותה בן ה-850 איש; אחותה „ווריור“, בת 13.750 טון ניזוקה כה קשות שהיה הכרח להטביעה ביום שלאחר-מכן.

אחת התוצאות הרציניות של הופעת הוד במי-קום היתה, כי נוצר הרושם אצל שאר כי הוא עומד מול הגוף העיקרי של הצי הבריטי, שלמעשה נמצא צפונה ומערבה ממנו. הוא האיט

*) באניה זו, בה שירת כמלה, טבע גדול המשוררים הימיים הגרמנים, גורן פוק.



סופה של סירת-המערכה הבריטית „קוין מיירי“, בשעת ההתנגשות בין כוחות-הסיור הכבדים, משמאל נראית סירת-המערכה „טייגר“, אשר כמעט נכנסה לתוך שברי אחותה.



אניות ה"צי הראשי" הבריטי מחזקטות לקראת האויב, כשהן שטות ב"קויהמערכה".

עתה, צורת קשת, את הדרך בפני האניות הגרמניות שהגיעו וקרבו מבעד לאדים ולעשן, המתאבק בדרום, בטוח של 12.000 יארד. סופת-האש הגיעה לעצמתה הגדולה ביותר בשעה 1830—1840 עת המטירו האניות הבריטיות 42 מטחים על אניותיו המובילות של היפר והשיגו 12 פגיונות בסירות-המערכה הגרמניות. החדישה מבין אלו, "ליצו", אנית-הדגל של היפר (26.000 טון), נפגעה במשך המערכה ע"י 20 פגזים בס"ה, חרטומה הלך ושקע, ומהירותה ירדה ל-15 קשר. בשעה 1837 היא יצאה מהקו, והאדמירל העביר את דגלו לאניה אחרת. "ליצו" עצמה החזיקה מעמד עד לבוקרו של יום-המחרת, שעה שטובעה ע"י הגרמנים עצמם בהעדר אפשרות לגררה. ברם, לפני שהפסיקה את מאבקה הצליחה אניה זו לפגוע באנית-הדגל של האדמירל הוד, "אינג' בינסביבל", ששטה בראש המערך הבריטי והיתה שנואה על הגרמנים בגלל נצחונה על השייטת של האדמירל שפיי במערכת אייפלקלנד (1914). סירות-המערכה הבריטיות (17.600 טון) התפוצצה

* לאחר יוטלנד הודיעו הגרמנים בתרועות על אכזבה של "ורספייט", למעשה נכונה לה עיד אחת הקארירות המפוראות ביותר בצי הבריטי, לאחר נצחונות מזהירים במערכות נארוויק ומאטאפן, היא פורקה בשיבה טובה רק לאחר מלחמת-העולם השנייה.

איפוא את קצב התקדמותו, ופנה ימינה. בינתיים, בשעה 1800, הבחין ביטי באנית-הדגל של ג'ליקו, "אירון-דיוק", במרחק המישה מיל ממנו בכיוון צפון-מזרח. המפקד-הראשי, לא-חר שקיבל סוף-סוף פרטים מלאים על מקום-המצאותו של הצי הגרמני, פקד בשעה 1816 על שינוי-מערך-ההפלגה של אניותיו ששטו עד אז בשישה פלגים מקבילים — ארבע אניות-מערכה בכל פלג — וערכם ב"קו-מערכה" ארוך אחד, כשכל אניה, אחת אחרי השניה, מבצעת פניה שמאלה, משהגיעה לאותו מקום בו פנתה שמאלה רבת-הפלג ששטה בראש. שעה שבוצע שינוי-מערך זה, עברו סירות-המערכה על-פני הגוף העיקרי, כך שקויהמערכה כולו נפתח על-ידי החלוץ — אניותיו של הוד — אחריו ביטי, אחריו כל אניות-המערכה, ו-בסוף אניות-המערכה המהירות של אבן-תומאס שהגיעו לאחורונה. שעה שאלו האחרונות נצטרפו למערך, "נחסם" ההגה של "וורספייט" (28.500 טון) וזו ביצעה שני סיבובים של-מים במקום, כשכל המתו של הצי הגרמני נתכת עליה. ברם, למרות שנפגעה בס"ה ע"י 13 פגזים, הצליחה להתלץ ולוחל לבסיסה.*

עם גמר הערכות הבריטיות התקרבה המערכה לשיאה. קויהמערכה העצים של ג'ליקו חסם

בשעה 1831 ונשברה לשניים, כשהרטומה וירכי תיה התקועים בקרקעיהם הרדודי, ובולטים על פני-המים, משמשים ציון לזועה שהתחוללה. אתה טבעו האדמירל עצמו וכ-800 איש. ששה מאנשי הצות נצלו.

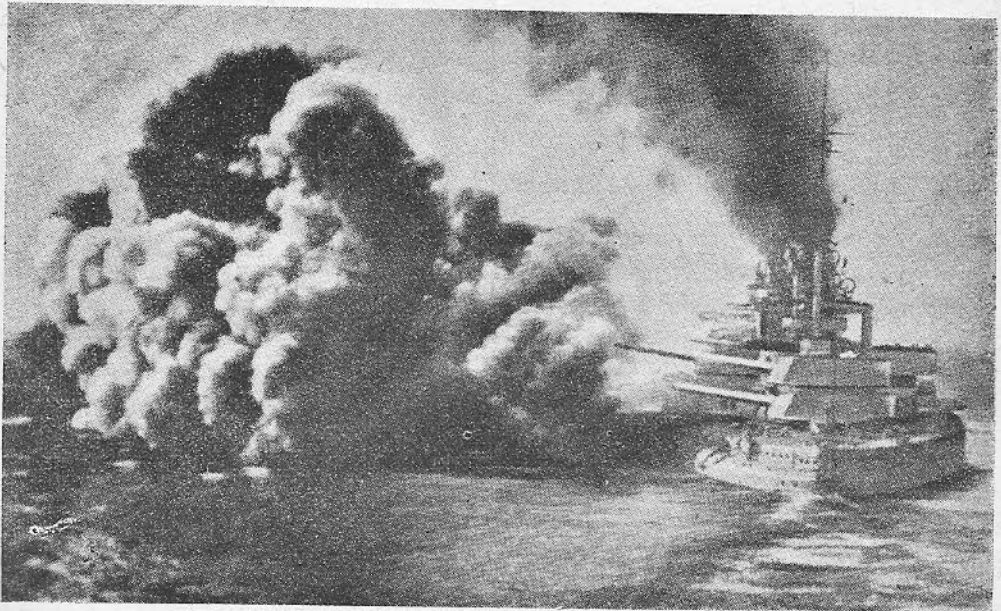
שָׁר מצא עצמו עתה במצב מסוכן. אניותיו שטו. עתה ישר בכיוון למערך הבריטי כשאש קטלנית ניתכת על אניותיו המובילות. הקו הב-ריטי הארוך, ששט בניצב לכיוון התקדמות הגר-מנים, איים לכתר את הצי שבפיקודו. בפני ג'ליקו היתה עתה האפשרות לבצע את התמרון הקלאסי הנקרא "Crossing the T", נוסף לכך חשש שאר שכוחות אויבים חזקים נמצאו ממזרח לו. כן הוחמר מצב הגרמנים ע"י העובדה, כי הם התבלטו נגד השמש השוקעת, שעה שהברי-טים לא נראו היטב על רקע האופק המזרחי המחשיך והמלא תמרות-עשן. מקומם נתגלה רק ע"י רשף תותחיהם. בהתחשב בכל אלה החליט שאר על צעדו המפורסם — היא "הפניה-אחורה" בשעת-הקרב"*. אחד התרגילים הקשים שהיו שגורים בצי הקיסרי, וכל אניותיו, החל במאסך וגמור בחלוקי, הפכו בשעה 1635, בעת-ובעונה- אחת את פניהן אחורה, והחלו לשוט — במקום

Gefechts-Ke'rtwendung (*)

צפונה-מזרחה — בקורס חדש לכיוון דרום-מערב. בשעת התמרון העלו כוחות גרמנים קלים מסך-עשן בין שני הציים, והמשחתות הגרמניות שלחו טורפדו באנית-המערכה הבריטית החדשה "מארלבורו". טכסיסו של שאר הפתיעו את ג'ליקו, שלא הרגיש בהם בתחילה, והאש נפסקה. הבריטים פנו עתה לכיוון דרום-מזרח, ובשעה 1855 עברו לקורס דרומי, כשאניותיהם נעות בפלגים מדורגים, יתכן כי פחדו לבוא בעקבות הגרמנים מפחד מוקשים אשר אניות-המערכה הנסוגות עלולות היו להטיל (פחד שלא היה לו שחר). בינתיים נעו הגרמנים בכיוון מערב.

שלב-המערכה השלישי: העדר הכרעה. שעה 1855—2030.

מצבו של שאר עדיין לא היה נוח. האויב עוד חסם בינו לבין נמליו, ומפאת עדיפותו המספרית הגדולה עדיין עלול היה לפתוח שוב בתמרון-כיתור ולהכתיב את תנאי הקרב. היות וכך, החליט שאר לפנות שוב בהתקפה — כדי "לנגח" את מרכז האויב ולפרוץ דרכו. בשעה 1855 — בזמן שצי-המערכה של ג'ליקו שינה את מערכו, ובמקום ב"קו" הפליג בפלגים מדור-רגים בכיוון דרום — הפך הצי הגרמני שוב את כיוונו ופנה מזרחה. ב-1905 חודש המגע



תחילת-המלוא-הצד של אניות-מערכה גרמניות.

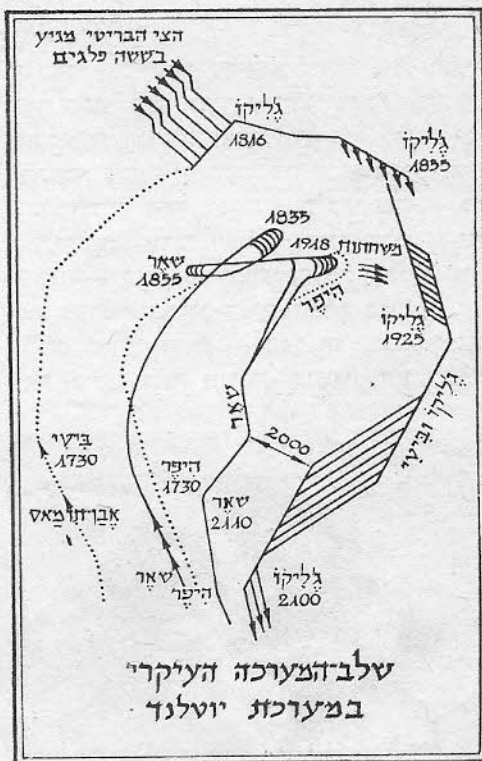
14 פגזים, ואילו «פון-דר-טאן» לא יכלה להש-
תמש אפילו בתותח אחד מחימושה העיקרי. ברם,
ב-1920, הורשה לאניות, ההרוסות למעשה, לסגת,
ובמקומן התקיפו המשחתות הגרמניות — 14
יחידות — את המערך הבריטי. בין 1922 ל-
1930 שוגרו על ידן טורפדות, אשר אמנם לא
פגעו, אבל הכריחו את 24 אניות-המערכה הב-
ריטיות שממול לבצע פניה מידית לדרום-מזרח,
במגמה לתת לטורפדות לחלוף ולעבור בין הא-
ניות ובמקביל להן. טכסיס זה אמנם הצליח,
אך הגדיל את הטוח בין היריבים. התקפת המש-
חתות עלתה לגרמנים במחיר יחידה אחת, אולם
בחיפוייה ביצע הצי הגרמני בזו השלישית פניה-
אחורה ונסוג לכיוון דרום-מערב בשעה 1917.
זה היה למעשה סוף המערכה היומית, והגרמנים
נעלמו בערפילי-הערב.

במשך השעה שנותרה לפני שקיעת השמש
שטו שני הציים, הבריטי והגרמני, בקורס מקביל,
בכיוון דרום-מערב, ובשעה 2000—2030 חודש
המגע קצרות בין סירת-המערכה בטוח 9.500.
יארד ויותר, אולם נפסק משפנו הגרמנים הצדה.
גם אנית-הדגל הבריטית הבחינה בגרמנים בטוח
18.000 יארד בשעה 2028, אך לא נקטה בכל
יזמה. בשעה 2100 פנה ג'ליקו דרומה במערך
של שלושה טורים מקבילים — כל אחד בן 8
אניות-מערכה — בעוד סירות-המערכה מחפות
על אגף הצי מהמערב, והמשחתות שטות במאסף.
בשעה 2110 עברו גם שאר אניותיו לקורס דרומי.
שלב המערכה הרביעי: הקרבות הליליים.
שעה 2230—0030.

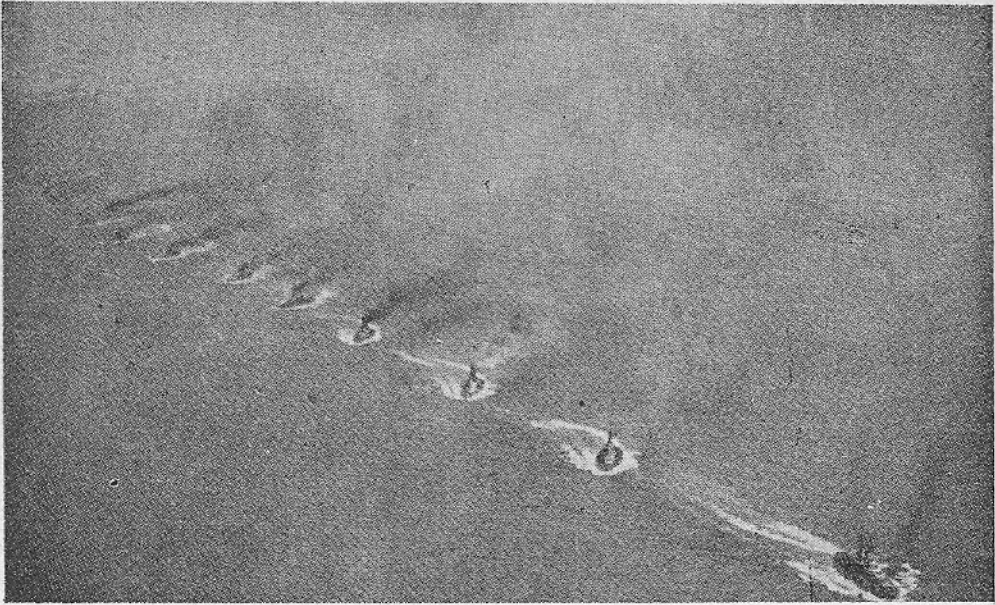
שעות-החשיכה בים הצפוני נמשכות באמצע
הקיץ חמש שעות בלבד, בין 2100 ל-0200. על
שני המפקדים הראשיים היה להחליט מה לעשות
בשעות אלו. ג'ליקו החליט שלא הסתבך בקרבות
ליליים בגלל הקושי להבדיל בין אניותיו הרבות
שלו ואניות האויב, וגם מפני שידע שצידו ותרי-
גול הגרמנים לקראת התנגשויות ליליות היה
טוב משלו. הוא התקדם איפוא דרומה, בתקוה
לחדש את המגע, אם תהיה הזדמנות לכך, בשעות
הבוקר.

שאר נמצא במצב קשה יותר, הוא נדחף מערבה
ע"י ההתנגשויות האחרונות במערכה היומית,
בשעה 2000 ולאחריה, ואניותיו נמצאו מאחרי

בטוח של 15.000 יארד לגבי החלוץ הבריטי,
ו-8.500 יארד לגבי המאסף. שוב חזר המצב לה-
יות כפי שהיה חצי-שעה לפני-כן (ב-1835),
כשכל האניות מרכזות את אשן על האניות הגר-
מניות המובילות, המצטיירות בהירות על רקע
השמיים המערביים. במשך רבע שעה, עד ל-1920,
ירו הבריטים 125 מטחים והשיגו כ-20 פגיעות.
שעה שאצלם עצמם, נפגעה אנית-המערכה «קולור-
סוס» בלבד, ונפצעו שני אנשים. מן הראוי
לציין כי זו היתה הפגיעה היחידה ב-24 אניות-
המערכה של ג'ליקו (להבדיל מסיירות-המערכה
ואניותיו של ביטי) במשך כל המערכה כולה.



מצב הגרמנים הפך שוב קריטי, והם ניסו
להחליץ ממנו בשלושה דרכים: (א) התקפת-מחץ
של סירות-המערכה, (2) התקפת משחתות, ו-3)
פניה-אחורנית נוספת. בשעה 1912 פקד שאר
על ארבעת סירות-המערכה שלו הנותרות, לפ-
תוח בהתקפתן. מאלו היתה רק אחת, «מולטקה»,
במצב תקין, ואילו «דרפלינגר» נפגעה במשך הק-
רבות ע"י 9 פגזים, «סיידלינג» ע"י טורפדו אחד



אניות-מערכה של "ציי-היס-הסתוח" הגרמני מבצעות "פניה ימינה"; זה היה התמרון המפורסם אשר נקטו בו שלוש פעמים בעת מערכת יוטלנד.

בשעה 0300 לערך, ביום ה-1 ביוני 1916, עבר הצי הגרמני את הורנס-ריף, ונכנס למימי-הוא הבטוחים. אותה שעה כבר היה כל הצי הבריטי בדרכו צפונה, לעבר אזור-המערכה של אתמול, לאהר שג'ליקו החליט קרוב לשעה 0200 לא להתקדם יותר, בכדי לא לסכן את אניותיו ע"י שיחשפו לפגיעות מוקשים וצוללות. בבוקרו של ה-2 ביוני חזרו הבריטים לבסיסיהם.

סיכום.

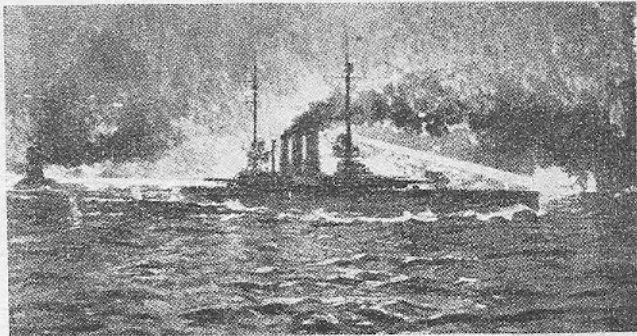
מאז שנשתתקו התותחים שהרעימו במערכת יוטלנד לא חדל הפולמוס, באנגליה, בגרמניה, וגם בארצות אחרות, באשר לשאלה מי בעצם ניצח בהתמודדות זו. מבחינה סטטיסטית היו תוצאות המערכה כדלהלן:

אבידות שני הצדדים במערכת יוטלנד

בריטים :	גרמנים :	
3	1	סיירות-מערכה
0	1	אניות-מערכה ישנה
3	0	סיירות-שריון
0	4	סיירות-קלות
8	5	משחתות
		ס"ה האבידות
111.980	61.180	בקיבול (טון)
		ס"ה האבידות באדם
6.995	2.921	(הרוגים ופצועים)

גופו העיקרי של הצי הבריטי שהקדימן במסעו דרומה. הוא החליט לפנות דרומית-מזרחית במ-שך שעות-הלילה, כדי להגיע לסביבת הורנס-ריף, אותו שרטון-חול בחוף יוטלנד, שבקרבתו נפתח המעבר דרך שדות-המוקשים שהגנו על החוף הגרמני. משימצא הצי בתוך המעבר דרך שדות-המוקשים, יוכל להמשיך בשלוה לבסיסיו. החלטתו של שאר גרמה לכך כי על הצי הגרמני הנסוג לדרום-מזרח הוטל לחצות את נתיב-הפלג-תו של הצי הבריטי השט דרומה. כתוצאה מכך נתקלו הגרמנים, החל מהשעה 2230, בכוחות ק-לים של המאסף הבריטי, והתפתחו בחשיכה קר-בות ליליים אכזריים, בטוחים של כמה מאות מטרים בלבד. בקרבות אלה אבדו לב-ריטים 5 משחתות, אחת מהן בהתנגשות עם אחת מאחיותיה, וסיירת-השריון "בלק-פרינס", בת 13.750 טון, שאיבדה את המגע עם צדה, וחוסלה ע"י אניות-המערכה הגרמניות שנתקלה בהן, תוך שניות-מספר על 700 אנשים. אבידות הגרמנים היו קשות יותר: אניות-המערכה הישנה "פומרן" (13.200 טון) נפג-עה ע"י טורפדו והתפוצצה על כל ציתה — 840 איש, ושלוש סיירות קלות, אשר שתיים מהן נפגעו בטורפדות, ואחת מהן אבדה כתוצאה מהתנגשות עם אניות-מערכה גרמנית.

בעצמתו. אין ספק כי אניות הגרמנים היו טובות יותר הן מבחינת בנייתן וציווון, והן מבחינת הפעלתן. למרות זאת — עדיפות הבריטים היתה כה גדולה, לפחות מבחינה מספרית. עד כי היו להם כל הסיכויים להשיג נצחון מכריע, ואמנם למחרת המערכה ציפו באנגליה להתבשר על "ראשון ביוני מ" פואר" חדש*.) האכזבה היתה



מערכת יוטלנד: הקרב הלילי

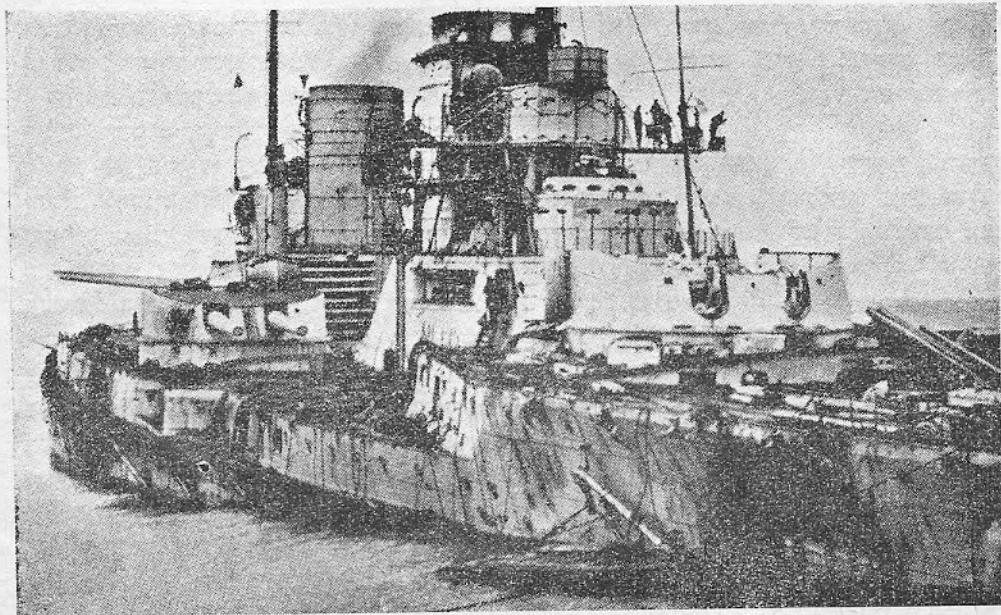
מרה. ביחוד לאור העובדה כי מבחינת רוחו הקרבית לא נפל הצי המלכותי כלל ועיקר מיריבו הגרמני.

את העובדה כי מערכת יוטלנד נגמרה, לכל היותר, בתיקו, יש לזקוף כמעט לכל הדיעות, על חשבון זהירותו המופרזת של המפקד הראשי הבריטי. הפיקוד הגרמני גילה יזמה ותוקפנות במשך כל המערכה, גם במצבים הקשים ביותר, וכך הצליח לחשוך באויב ולהחליץ מכיתור. מצד

מבחינה חומרית היתה המערכה, איפוא, נצחון גרמני בולט. לעומת זאת טוענים הבריטים כי הם הם שהחזיקו בשדה-הקרב וכי הצי הגרמני נסוג בפניהם כל-עוד נפשו-בו, ואם זוקפים הגרמנים על חשבונם הישג מכריע בשטח הטקטי, הרי מאידך גיסא, לדעת הבריטים, נטתה ההכרעה האסטרטגית לצדם, שהרי על מלחמת-העולם הראשונה בכללה לא השפיעה מערכת-יוטלנד כמעט ולא-כלום.

* הכונה למערכת "הראשון ביוני המפואר", שבה ניצח הלורד הו את הצרפתים לאחר מאבק של חמישה ימים, ב-1 ביוני 1794. מערכת יוטלנד נגמרה, כפי שתואר לעיל, בשעות הבוקר המוקדמות של ה-1 ביוני 1916.

אין ספק כי זכותם של הגרמנים היא להתפאר בהשגיהם, שכן עמדו בהצלחה נגד הצי האדיר ביותר בעולם באותה שעה, שעלה עליהם בהרבה



סירת-המערכה הגרמנית "סיידליץ" לאחר חזרה לבסיס. חרטומה היה שקוע כמעט, והיא נוהלה כשירכיתה קדימה.

ג) בשעת המגע היומי האחרון, בשעה 20.00, לא הפעיל המפקד הבריטי הראשי את 24 אניות-המערכה שלו, שלא נפגעו כלל, נגד הגרמנים היגיעים.

ד) לא נעשה כל נסיון רציני לחסום את נסיגת הגרמנים לעבר הורנס-רירף.

ה) לא נעשה כל נסיון לחדש את המגע עם הגרמנים הרצוצים במשך שעות-הלילה, מפחד אבידות אפשריות, ולא נשלחו כל אניות לחפש אחרי יחידות גרמניות נחשלות.

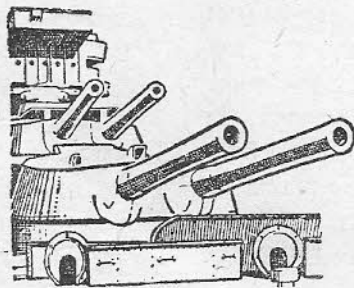
ברור כי קל לבקר את מנהיגותו של ג'ליקו, אשר עליו רבצה אחריות כבדה יותר מאשר על כל מפקד אחר במחנה ארצות-ההסכמה. הוא מילא את תפקידו במסירות, שמר על אניותיו, גרם נזק לאויב, ובעיקר — הוא נשאר השליט באזור-המערכה. זמן קצר לאחר יוטלנד נתמנה ג'ליקו לתפקיד הגבוה ביותר בצי הבריטי — למשרת הלורד הראשון של האדמירליות, וראש מטה-הצי. במקומו כמפקד הצי נתמנה ביטי. לאחר הצלאתו הוענק לג'ליקו התואר „לורד“. אולם אין דברים אלה משנים מהעובדה כי רוחו של נלסון לא שררה בפיקוד הצי הבריטי במשך מערכת יוטלנד. אין ספק כי צדק הלורד פישר, האיש אשר הכין את הצי המלכותי לקראת מלחמת-העולם הראשונה, באמרו: „אין דבר נורא יותר במערכה ימית מאשר מפקד זהיר!“

הבריטים גילהו סיר דוד ביטי את עוז-רוחו, שהתפרסם בגללו כבר לפני-כן, ולא איבד את אשת-תונותיו גם כשהפסיד שליש מסירותיו הכבדות תוך עשרים רגע בשלב-המערכה הראשון. אולם עובדה היא כי זהירותו של סיר ג'ון ג'ליקו היא היא שמנעה מאת הצי הבריטי מלהפעיל את עדיפותו המוחצת, ולו גם במחיר אבידות קשות, נגד האויב הנחות.

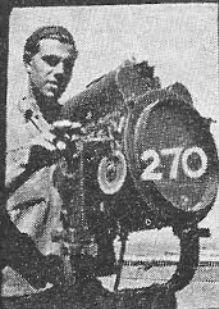
ההודמנויות להשמיד את הצי הקיסרי, או לפחות לחבל בו במידה מכרעת, היו רבות, וכדאי לציון כמה מהן.

א) שעה שאדמירל שאר ביצע את פנייתו הראשונה אחורה, בשעה 1835, כדי למנוע כיתור, ושט מערבה, יכול היה ג'ליקו לבוא בעקבותיו כדי להשלים את הכיתור. הוא לא עשה כן (מפחד מוקשים?) ופנה דרומה. בקורס שהרחיק אותו מהאויב.

ב) שעה ששאר ביצע את פניתו השנייה, בשעה 1918, בחסות התקפת המשחתות, הפנו כל אניות-המערכה הבריטיות את ירכתיהן כלפי האויב (כדי לתת לטורפדות לעבור ביניהן), והתרחקו ממנו במקום להפנות אל האויב את הרטומיהן ולצאת בעקבותיו על מנת לכתרו, או לפחות לזנב את סיירות-המערכה הגרמניות, שרובן כבר לא היו כשירות לקרב. זה היה תמרון מוטעה של ג'ליקו.



יומן רטוב של אנשי־נח"ל



4 ימאות בקורס

כתב: יהודה לייש

צילם: אלכס גומליב

יום ראשון כשבוע

שבו אמרו חברי המערכת לשוב על עקבותיהם הגענו ל"מזנק" בשעות אחר-הצהריים. לרוע מזלנו התקלקלה מערכת החשמל באניה ומתקני האורור לא פעלו. ירדנו לבטן האניה וחיש טבענו במחנק. פלגי זיעה נגרו על גופנו כציורי הוודיות במפת הארץ. חלושים ורפיי-כוח החלפנו מבטים רחוקים מעליזות וסחבנו את מזודותינו כשאנו עומדים לכרוע תחתינו... לסוף הגיע גם האורור. אולם לא היה בו כדי להפיג את האכזבה הרא- שונה שתקפתנו. כל אחד מאתנו הרחר במסעות הגדודיים שעבר בנח"ל בשנה האחרונה. וראם בדמינו כגן-עדן לעומת מה שזומן לנו ב"מז- בק"... לא הועילה גם הערתו המעודדת של הר. ס. ר. מוטקה "כשמפליגים קצת יותר טוב... קריר יותר". את הערב בילינו ביחפה כשאנו שותקים רוב הזמן.

חורנו לאניה לפני חצות ולאחר גלגולים מגל- גולים שונים וכשאנו נתקלים בערימות חבלים ובמבנים ממבנים שונים ועושים להטוטי קרקס ממש בטיפוס על הסולמות הרביים. מצאנו סוף סוף את תאנו. ניסיתי לישון אולם החום הפריע. ובמה מהרהרים כל אותם ששנתם נודדת...? (הרי יודעים אתם בלאי הכי). עם עלות השחר, בשעה הרביעית, עטפה אותי תנומה קלה...

יום שני כשבוע

שבו נפגשו רק בזכרים...

אחר ארוחת-הבוקר הצטיידנו בחגורות הצלה ובכובע פלדה. העניינים לבשו ארשת רצינית

יותר. כבש האניה הורם. "הרם עוגן", השמיע מפקד האניה אל תוך צינור הדיבור המוביל לחר- טום.

"כל המכונות מלא קדימה!...", אנו מפליגים. רוח בוקר קרירה טופחת על פנינו. חיוך קל פורח על פינו. כל צות האניה ניצב במסדר על החר- טום. על הסיפון ועל הירכתיים. הבתים וצי האניות העוגן בנמל החלו לשנות את צורתם. אט אט קיבל החוף צורה של גוש אפור, עשן ומהביל.

לא עברה שעה קלה והיינו מוקפים מים... בחדר המכונות שבבטן האניה עמד יהודה בעל ממדי הגוף הרציניים וניצח בהקפדה על עבודת הדודים. במסדרון המרכזי המשיכו המלחים בצ- ביעת האניה. האניה עשתה דרכה בהחליקה על פני מים במהירות של 11 קשר. הים שקט...

פתע נשמע קול צפצוף צורם ברמקול האניה וקולו של קצין-המשמרת הכריז על תפיסת עמדות קרב. ברצינות ובמהירות מפליאה נטשו מלחי "מזנק" — כמוסכם מראש — את מקומותיהם, רצו לחדריהם, לבשו חגורות הצלה וכובעי פלדה ומיהרו לעמדותיהם כשהם מדלגים בוריי- זות חתולית על פני תריסרי המדרגות הלוליניות של האניה. לנו הוקצתה כעמדה חלקה בסיפון הדגלים. משקיבלנו אישור עלינו לגשר לצפות על הנעשה באניה בייעילות יתר. הכל תפסו עמ- דותיהם. מפקד האניה חילק פקודות למחלקות השונות ואנו צפינו בביצוען. מעלינו היתה עמדתו של הצופה. הלן, מרוב בהילות, שכה

לחזק את כובע הפלדה לראשו עד כי נפל ופגע ממש פגיעת "בול" בקדקדו המקריחה של אלכס. אני הושטתי זרועותי על-מנת לאסוף את אלכס הנפגע, אולם אלכס, שהיה חבוש כובע פלדה ניצל בנס...

בינתיים העפתי מבט ראשון על הגשר, שהוא מרכז העצבים של האניה. כל כלי הקשר, החל באלחוט וברמקול וכלה בצינורות הדיבור עושים את דרכם מהגשר לכל מקום. דוכן-מפות לכיוון הדרך, כנים לקביעת ה"קורס" ומשקפות עצומות, כל אלו נמצאים על הגשר. הפעם נמצא אתנו על האניה מפקד השייטת והנפנו על התורן את הדגל המיוחד שלו. על פי סימני דגלים ואיתות-אור, שינתה האניה-האחות את מהלכה ואנו עשינו את דרכנו ביום הראשון בשינויי מסדרים, כשהאניה נודדת חליפות, פעם מאחורינו, פעם מצידנו ופעם מלפנינו. כל שעות אחר-הצהריים תרגלה האניה את המסדרים. יתר המחלקות באניה (שעצם הפלגת האניה משמשת להם תרגול אימונים) עשו עבודה אפורה.

לדידי היו חמש השעות הראשונות גהינים-זוטא. כל מה שאכלתי ביממה האחרונה ריקד וקיפץ בבטני. רגש בחילה איום תקף אותי וטל-טולי האניה ממש החליאוני. משהגיעה שעת ארוחת-הצהריים לא יכולתי לפתוח פה. כאן נזעקו כל ידידי המעטים והסבירו לי כלל ראשון של מפליג באניה. אכול, אכול, אכול! ככל שתרבה לאכול יטב לך. בקושי רב עיכלתי מעט מהאוכל

שהוגש לי ועליתי מיד אל הסי-פון המוצף אור לשאוף אויר-ים צח. עברה שעה קלה והפכתי אדם אחר, רגש הבחילה חלף והתחלתי להרגיש נפלאותיה של רוח הים הצוננת. הכל נראה לי נאה שבעתיים. המים הצלולים, האניה השניה ברקע ו-אפילו להטה של החמה בלב ים היתה נאה בעיני...

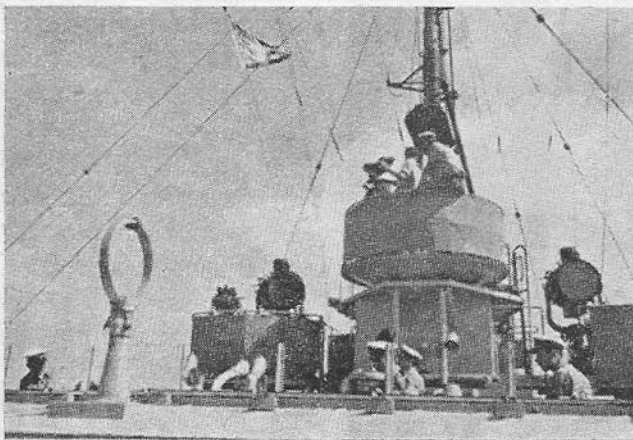
אט אט יורד הערב. הנך מרגיש בכל שלב של חילופי-המ-אורות. אין הערב בא עליך ב-מפתיע, כאילו ידע שאין דבר העשוי להפתיעך בלב ים

אפילו לא ירח מלא... ואין שעה יפה מזו של שעת ערביים על סיפונה של "מוזק" בלב ים. זה עתה יצאת מהמקלחת, סימת את ארוחת הערב ואתה מתפרקד רגוע ושלו על חרטום האניה. מעליך השמים ומתחתך — המים והנך נזכר... "יהי רקיע בתוך המים ויהי מבדיל בין מים למים... ויקרא אלוהים לרקיע שמים, ויהי ערב ויהי בוקר יום שני".

חיייהם האפורים של מלחי האניה אינם משאיר-רים מקום רב להוי ולשירה. מי שאינו עובד מ-תכונן לעבוד במשמרת הקרובה, והאחר ישן לאחר שסים משמרתו. אי פה, אי שם, תמצא מאן-הו מעין בספר. האחרים משחקים בשח או בדומינו בחדר התרבות. מישהו מדליק את הרדיו ומנסה לתפוס בלביים את "קול ישראל", אולם ההפרעות והמרחק מקשים על המאמצים.

לילה, האניה מואפלת. הצוהרים, האשנבים והחלונות אטומים. אין קרן אור בוקעת החוצה. עלינו על משכבינו. האניה מטלטלת וחובטת אותך על מטתך מצד אל צד. בתחילה אתה רוגז במקצת על פלישה מזורה זו של הים לרשות היחיד שלך, אולם אט אט אתה מתרגל לכך.

נשמע שוב צפצוף ברמקול: "תפוס עמדות קרב" מכריז מפקד האניה. מלאי-שינה, המומים מעט, אולם מהירים ופזיזים כדרכם תמיד עושים אנשי האניה את דרכם לעמדותיהם. הכלים נטע-נים והמלחים כולם דרוכים, "גמר עמדות הקרב", מכריז המפקד. הכל עושים דרכם למיטותיהם לנצל את שיירי הלילה לתנומה קלה...



על גשר-הפיקוד...

האימון היא להחדיר לתודעתו של המלח מכסימום של תפקידים על-מנת להגיע למכסימום של יעילות בשעות-הי-רום. המלחים עוברים גם אימון בתותחנות ימית. שהיא מורכבת יותר מתותחנות-שדה.

במקביל לאימון בכיתה יש בחיל-הים מה שקוראים אי-מון הצרות. באימון זה לומד המלח את תפעול הדברים של-מד באימון הפרט — במסגרת הצות. הוא מתרגל אימון צות תותחני-שטח ותותחי נ"מ וצות המכונה. כמו-כן מכירים המלחים את עבודות הגשר.

במקביל לאימון המחלקה בהי"ד אפשר לראות את אימון המערכת. כאן לומדים המלחים את מערכות התותחים — בקרת האש, מערכת איתות, ומערכת מכונה.

במסגרת האימונים המתקדמים עוברים המלחים תרגילים של שילוב מערכות, שהוא כעין תרגיל קרב פנימי של האניה. מפקד האניה מכתוב מצבים תיאורטיים והמערכות השונות צריכות להגיב על כך. כל יחידה באניה קשורה בחברתה ועל כל חלק לעבוד ולפעול במכסימום היעילות כדי להביא לידי הצלחת הפעולה הכללית.

בתרגיל השיא מבצעת האניה אימונים במסגרת



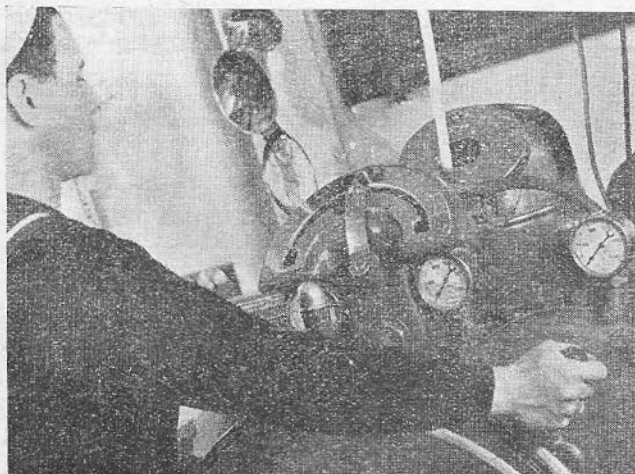
בקורס ...270

יום שלישי.

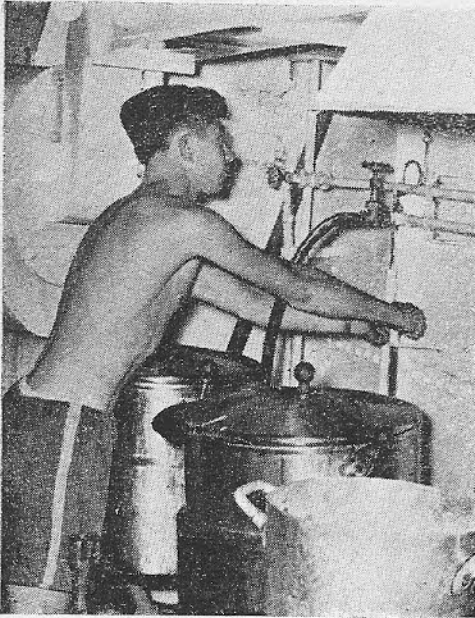
בו למדנו כיצד מצילים אדם ואנוכי למדתי פרק בהלכות מלחים "מה ההבדל, לדעתך, בין תנועת האניה לבין תנועתו של כלי רכב אחר", שאלה זו שאל אתי מפקד השייטת כשנוכח לדעת שאני מתעניין בתר-גיל "גישה לאדם", שתירגלה האניה. "האניה קשורה בגורמים נוספים רבים, שאינם תלויים בה, כגון הרוח או תנועת הגלים, בו בזמן תלויים כלי הרכב כמעט בעצמם בלבד", השבתי תשובת תלמיד חכם. ואכן יש הרבה מן האמת בתשובה זו. ראיתי זאת בעליל בתרגיל הגישה. הרפסודה, שבאה במקום אדם נעה על פני הגלים

והעמידה את מפקד האניה ב-מצבים חמורים והיה עליו לנ-חש את תנועת הרפסודה על פני הגלים ולפיה היה עליו לכוון את מהלכה של האניה.

במשך התרגיל סיפר לי מפקד השייטת את שלבי האימונים השונים של המלח ואני הגעתי למסקנה שסדנא דצבא חד הוא. מקביל לאימון הפרט שמקבל הנחלאי בבסיס-הטירונים, מק-בל המלח בכואו לחיל-הים אי-מון-פרט ימי. באימון זה לומד המלח את עבודת החיבל בא-ניה, להחזיק בהגה, תצפית, מכשירים והכרת האניה. כונת



האוחז בהגה...



אין האניה מפליגה על המים אלא גם על הקפה והמרק...

על האניה כאילו היינו צאצאיו של "פופי המלח".
למדנו את תורת ההליכה על פני הסיפון כשהוא
מתגדגד מצד אל צד.

אני המשכתי בקבלת שיעור בתורת הימאות.
חלק מן התלמוד אני מעביר לכם בזאת.

מתוך המחלקות השונות באניה נספה לכם
על אחדות מהן. למשל על תפקידיה של מחלקת
סיפון-תחתונה, שמוטל עליה להפעיל ולהחזיק

את כל מערכת התותחים, ה-
תחמושת, בקרת-האש, הסיפון
וכל הנעשה עליו, הצביעה, ה-

חבלים, ציוד הגרירה והסירות.

מחלקת המכונות, אף אותה

אפשר לחלק לשניים. החלק ה-

ראשון — הטכני — מרכיב ב-

עיקר בהפעלת המכונות והגד-

נראטורים. והחלק השני —

שעיקר תפקידו בא לידי ביטוי

בזמן מלחמה — מערכת בקרת

נוקים בזמן הקרב, שתפקידה

לספק ידיעות על גודל הנוקים

והמקרים העלולים לקרות ל-

אניה.

משגמרת את תלמודי הימי

השייטת. כאן מושם הדגש על עבודת הפיקוד
הגבוה יותר. על הקצינים לפתור בעיות של
לוחות תמרון.

אחרי-הצהרים גילינו מרחוק חוף. התרגשות

אחזה את כל האניה, הכל יצאו לראות את החוף.

זה היה החוף התורכי שהתגלה לנו במפרץ העמוק

של איסקנדרון. יש במראה היבשה, אחרי 36

שעות שלא ראיתי חוף, משהו מלבב מאוד. אם

כי לא התקרבונו לחוף במידה כזו שנוכל לחזות

בו היטב, הרי עצם הרגשת היבשת, היה בה כדי

לעודד ולהשיב נפש. מרחוק נראו הריה של

תורכיה כתפאורת-רקע. בתיאטרון, מעין ציור

רקע לאגדת ילדים. הראות היתה בהירה וראינו

את רכסי ההרים ומדרונותיהם בבידור.

הלילה ירד. צינה קלה תקפה אותנו ונזכרנו

אותה שעה באחינו הנחלאים ובפלגי הזיעה

שהם מזיעים אישם בעמק הירדן או באחת

הסדרות בנגב...

עיתון יומי בלב ים...

שם העתון היומי שקראנו בלבים היה חדש
לגבינו. מדי ערב קיבלנו ידיעות חדשות על הנעשה
בעולם ובארץ מעל דפי "מזנק", עיתון-הקיר ה-
של האניה. בעיתון מקום גם לסיפור בהמשכים, ול-
רשימות הוי מהנעשה על האניה.
אחת החדשות על דפי "מזנק" סיפרה על הצטר-
פותו של כתב צ"אי להפלגה...

יום רביעי.

שבו העברנו רופא וקילו שמרים מעל תהומות הים
ואני ניסיתי ללמוד ששיבש...

...שוב בוקר. הכל כרגיל. התרגלנו לנעשה



המטרה-הצפה מותקנת לקראת הירי...

המשכתי לצפות על מהלכה של האניה ועל עבודתם האפורה והמפרכת של חייליה. אחר-הצהרים נערך תרגיל שגרם שעשוע-מה לאנשי האניה. התרגיל הנו תרגיל העברת אדם מאניה לאניה. על האניות להתקרב האחת אל רעותה ובעזרת חבל וכסא גלגלים נע מעבירים דברים שונים לרוב, רופא, חולה או מצרכים שונים. התרגיל מלווה במסורת זריקת חבלים מאניה לאניה. "heaving lines", מעין אימון מקביל לזריקת רימון בחי"ר. הפעם הצליח הר.ס.ר. בזריקתו... מעל לתהומות הועבר רופא השייטת לשם תירגול בלבד. פניו החיורים של הדוקטור הוכיחו כי הוא בטוח יותר על סיפון האניה האחת מאשר בין שתי אניות. קילו השמרים שנדרש על ידי טבחי האניה לאפית עוגות לארוחת הלילה לא הגיע משום מה... הצעתו האדיבה של מפקד השייטת לאלכס ולי להתנדב, לעבור הלוך ושוב על גשר החבלים מאניה לאניה, נדחתה על ידנו בחיך וברוב נימוס...

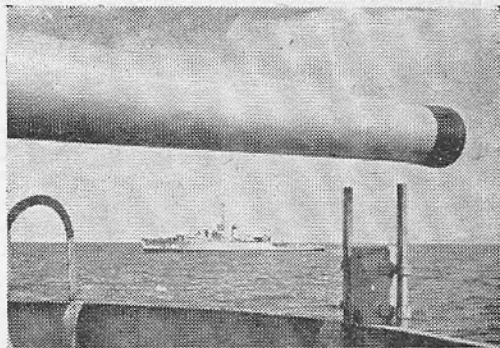
מדי ערב הביאו אותי מלחי האניה לידי קנאה בהפליאם לשחק את משחק ה"ש-ש-בש". את משחק ה"ש-ש-בש" הביאו מלחי האניה מביקורם בתורכיה שם התקבלו על ידי הקהילות היהודיות. משחק ה"ש-ש-בש" הפך ממש מסורת על האניה ומדי ערב תשמע את שקשוק הקוביות בחדר האוכל ובחדר-התרבות. באניה מתקימת אפילו ליגה שבראשה עומדים הר.ס.ר. מוטקה, סגן אדם וחובש האניה. כל הזמן צפיתי במשחק הפלאים ולא יכולתי לקלוט אותו. לסוף, לאור כמה הסברים בעל פה למדתי פרק בהלכות "ש-ש-בש" באנית "מונק"...

"תענוג" יתר מתענגים אנשי הצות בשעת סערה שעה שכלי המשחק מרקדים מקצה שולחן אחד לשני. כמוכן שהענין מרגיז יותר בשעת האוכל...

יום חמישי

שבו ראינו כיצד מפליאים המלחים לקלוע אל מטרה צפה וחרונו ב"טכסי" אל חופי הארץ

ביום החמישי בשעות הבוקר נערך מטוח תותחים. אל הים הורדה מטרה צפה צבועה אדום וצהוב, שהם 2 הצבעים הנראים בבירור על גבי המים. לפני שהורדו המטרות לים עוד הספקנו להבחין בהן שני שניות בצד ציור גולגולת



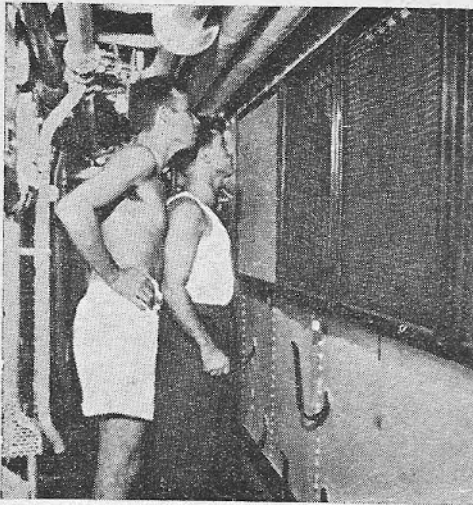
לא תמיד בודדת היא האניה...



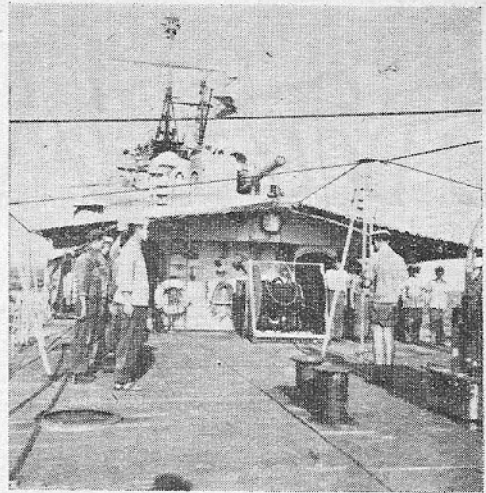
הורדת סירה...



ליד התותח...



אחד ממרכזי האניה : לוח התורניות



מסדר בסיפון הירכתיים...

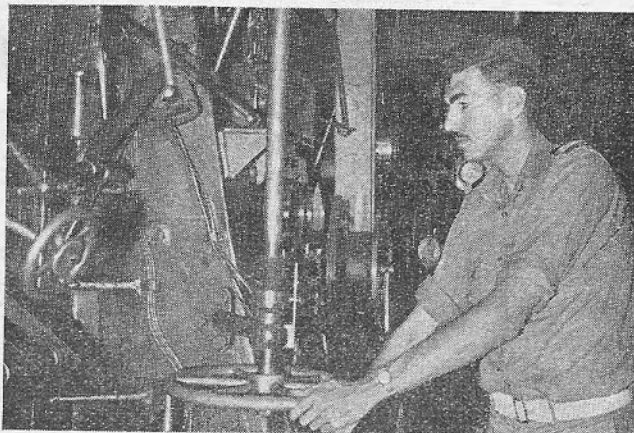
ובעבור כמה קצינים נשלחה סירת מוטור, "לנץ". הנקראת בלשון הימאים "טכסי". ואכן מצאנו בה כתובת באנגלית: "Water Taxi". הסירה עשתה דרכה תוך קצף והתרחקה מעל "מזנק" במהירות. הגענו לרציף. דרכנו לראשונה על יבשה לאחר חמישה ימים...

כדי שלא להגביר את קנאתכם לא סיפרנו לכם על קפריסין, האי השכן, על עוד כמה דברים ואפילו כיצד נראת הארץ לאחר חמישה ימים בלב-ים...

על החוף הרגשתי עדיין את טלטולי האניה ולא אחת נדמה לי כי הבתים ממילי מתנועעים קמעה למשב רוח הים ותנועת הגלים.

ושתי עצמות: השמות "מויאל" ו"סגל" הנם בודאי דמויות-הוי מסורתיות על האניה... משנכנסה המטרה לטוח מסוים החלו התותחים להפגין ודיקו בקליעות לעברה. הטוח והכיוון נמסרו לצות התותח ע"י קצין בקרת האש... את המידה הסופית קובעים בצות. בשעת קרב והפגזת אנית האויב נכנסת לפעולה מחלקת בקרת האש. היא פועלת לפי הנתונים, שהיא מקבלת מקצין בקרת האש. על פי הנתונים האלה היא מחשיבה את דיוק הקליעה.

לאחר ארוחת-הצהרים נפסקו האימונים. ההפ"ל גה נסתימה. סדרת אימונים נוספת חלפה. מול חופי הארץ הטילה "מזנק" את עוגנה: בעבורנו



האיש מאחרי המכונות

הלוגיסטיקה

מאח סגן-אלוף גדעון בן-אהרון

הקדמה.

הלוגיסטיקה — המוגדרת לעיתים כאמנות ולעיתים כמדע, והדעה האחרונה מקובלת יותר — היא תורת התכנון והביצוע של פעולות אספקה ותובלה צבאיות, בתמיכה למבצעים יבשתיים, ימיים, או אוויריים. תחומי הלוגיסטיקה הנם נרחבים ביותר, וכוללים את הכנתם, אספקתם, והקמתם, של כוח-אדם, חימוש, ציוד, דלק, מתקנים וכו', בכל שלביהם השונים. במילים אחרות: על הלוגיסטיקה מוטל לספק לצורך מבצעים צבאיים את כל מה שנחוק, בזמן המתאים, ובמקום הדרוש. יש ואימרים שבלוגיסטיקה משתמשים זה זמן רב, והחידוש הוא רק במונח עצמו. ברם, נכון יותר לומר כי החידוש הוא בהיקפן הגדול-ההולך של הבעיות בהן מטפלת הלוגיסטיקה, מהותן החיונית, והשפעתן הקובעת על המבצעים הצבאיים בדורנו.

חשיבותו המכרעת של מכלול-הבעיות ששמו "לוגיסטיקה" השפיעה מאוד מאוד על הלכיי הרוח בחוגים הצבאיים בקרב מעצמות רבות, קטנות וגדולות, וניתן לעקוב אחרי התפתחות הדוקטרינה הלוגיסטית והארגון הלוגיסטי, בקרב כוחותיהן המזוינים. בעיות לוגיסטיות השפיעו השפעה מכרעת במשך מלחמת-העולם השנייה, וחשיבותן תעלה עוד יותר במלחמות-העתיד. ידיעה בשטח הלוגיסטיקה היא בגדר הכרחיות ובלעדיה שוב אין להשיג כוונות מלאה למלחמה בתנאי ימינו.

חלקו הראשון של המאמר דלהלן יהיה מוקדש בעיקר לתיאור בחינותיה הכלליות של תורת הלוגיסטיקה. יתרת המאמר תוקדש במיוחד ללוגיסטיקה הציית, ובעיותיה.

הלוגיסטיקה בהתפתחותה.

את ראשית הלוגיסטיקה מוצאים במלחמות שהתנהלו עוד לפני תקופת הספירה הנוצרית. אין עובדה זו צריכה להפליא היות ומתפקידיה של הלוגיסטיקה, גם בימים ההם, היה לפתור את הבעיות שעמדו בפני מפקדי הצבאות והציים. בעיות אלו היו: החוקת כוח-האדם העומד לרשותם, וציודו, במצב כזה שיוכלו להלחם. ברם, הפתרונות שניתנו לבעיות אלה לא היו תמיד "לוגיסטיים" ואחרי תקופת הלגינות הרומאים התקיימו הצבאות במשך דורות רבים על האמצעים שנמצאו עליהם בשטחים הכבושים.

בתקופת ימי-הביניים לא היה גם צורך להחזיק רשת של בסיסי תמיכה ושירותים, היות ומספר הלוחמים היה מועט, וכמעט מחוסר-ציוד, והמלחמות היו קצרות. אבל ברגע שהיחידות לא יכלו לסמוך על כך שתמצאנה את הדרוש להם בסביבתן הקרובה, התגלה הצורך בקבלת הציטידות מבסיסי תמיכה עורפיים, באמצעות שירותים מנהלתיים, הדוחפים קדימה את הדרוש ליחידות והמאפשרים ליחידות להתקיים ולהלחם.

מכאן, על-מנת שתהיה "לוגיסטיקה" צריכים להתמלא שני תנאים, והם:

— ארגון שיטתי.

— פעולה של תובלה.

רק החל מהמאה ה-17 החלו הממשלות להפוך לגופים הדואגים והאחראיים להספקת המזון והציוד לצבאות, היות ונקבעה התלבושת הצבאית האחידה ושוב לא ניתן לסמוך על מציאת מצרכי-המזון הדרושים כולם, באזורי-הפעולות.

כתוצאה מכך התפתחו ארגונים לוגיסטיים בארצות שונות.

בסוף המאה ה-18 והתחלת המאה ה-19, בת-קופה בה אורגנו צבאות לאומיים רבי-ממדים, הוכיח הנסיון שאין הכשרון התמרוני, והעליונות בכוח-אדם, מספיקים להשגת הצלחה במלחמות. באם השירותים התומכים אינם מפותחים ומאורגנים כראוי, ונסיגת נפוליון ממוסקבה תוכיח. ארגון לוגיסטי יעיל הפך עוד יותר הכרחי במחצית השנייה של המאה ה-19 היות ולמספר הגדול של הלוחמים התוסף ציוד צבאי מורכב יותר-ויותר.

במלחמת-העולם הראשונה הוקם כמתוך זמ-קשר, בין החזיתות מצד אחד, ובין מפעלי-התעשייה ומקורות-החקלאות ונמלי-היבוא מצד שני, מנגנון עצום, שפעולתו הבלתי-פוסקת סיפקה ללוחמים תגבורת בכוח-אדם וציוד, ולקחה מהחזית את הפצועים והציוד שיצא מכלל-שיי-מוש, או ציוד עודף. עוד יותר מאשר מלחמת-עולם הראשונה היתה מלחמת-עולם השנייה "מל-חמה לוגיסטית". רק ארגון מושלם הרשה לבנות-הברית ליצר אספקה בכמויות הדרושות, להור-בילה למרחקים של אלפי קילומטרים, בדרך-כלל בדרך הים, כדי שתגיע למקום הדרוש יחד עם הלוחמים שישתמשו בה.

הבעיה הנושנה של הגשת תמיכה ע"י השי-רותים הצבאיים בממדים העולמיים של זמננו מצריכה פתרונות הנשענים על מחקר רב ומ-סובך, ולתורה זו ניתן השם "לוגיסטיקה".

אסטרטגיה ולוגיסטיקה.

באם נקבל את ההגדרה שהאסטרטגיה היא "אמנות הפעלת האמצעים הצבאיים באופן מכריע ובתנאים הטובים ביותר", הרי יס-תבר כי הלוגיסטיקה היא חלק בל-תי-נפרד של האסטרטגיה.

התמרון של השירותים התומכים מתבצע באופן מקביל לתמרון הי-חידות הלוחמות. אלה הן שתי פ-עולות שאין להפרידן, והן נקבעות ע"י האסטרטגיה. היות ומתפקד-דה של הלוגיסטיקה לתמוך באס-טרטגיה, הרי על הארגון הלוגיסטי להיות מותאם לצרכים המבצעיים. ברם, האפשרויות הלוגיסטיות אינן בלתי-מוגבלות, ולכן, בהתאם לאפשרויות הקיימות, ישנו לפעמים

הכרח לשנות את תכנית הפעולות המבצעיות. או אפילו לבטלם בכלל.

במקרים ידועים אפשר גם להוכיח כי פעולה אסטרטגית ידועה, מטרתה — לוגיסטית בלבד. ניתן לראות זאת במערכה על השלטון בימים. מערכה זו, אין מטרתה העיקרית השמדת כוחות האויב או אמצעי-הייצור שלו, אלא השגת חופש פעולה ובטחון בתזבלת כוח-האדם, הציוד, והי-חומרים הדרושים למדינה מסוימת, או לבנות-בריתה.

עקרונות "האסטרטגיה הלוגיסטית" השפיעו במשך מאות בשנים על מדיניותה של אנגליה. כן ניתן בנקל להבחין בהשפעתם על פעולות-המלחמה של ארצות-הברית באוקיינוס השקט בשנים 45—1942.

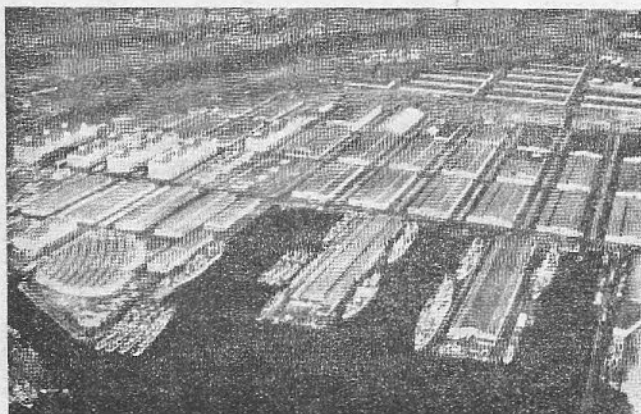
עד כאן דובר על פעולות מבצעיות הדרושות ריכוז האמצעים הלוגיסטיים והתאמה מדויקת של תמרון השירותים התומכים לתמרון הכוחות הפעילים. ברם, יש גם לקחת בחשבון את פעולות ההספקה התמידיות שיש לבצע גם בעבור כו-חות צבאיים שאינם לוחמים ברגע מסוים. מסיבה זו אי-אפשר לתאר את הלוגיסטיקה כחלק של האסטרטגיה בלבד היות ותפקידיה הם:

1. תפקיד אסטרטגי, שאינו תמידי, והמבוצע ע"י השירותים בומן שמתנהלות פעולות קרבות-ממש, תחת ביקורת הפיקוד המבצעי, בהתאם לתכנית הכללית של הגשת תמיכה לוגיסטית.

פרט לתפקיד האסטרטגי ממלאת הלוגיסטיקה

גם —

2. תפקיד החזקה, שהוא תמידי, ומבוצע ע"י



הלוגיסטיקה בהתגלמותה: בסיס אספקה של ציירות-הברית

2. אינה כוללת את פעולות ההחזקה בציד ובחומרים, ואת הטיפול בכוח-האדם.

3. נותנת, בשטח הרפואה, את הציוד והרפואות, אבל אינה כוללת את הטיפול הרפואי או המונע.

וכן מפני שהמושג „לוגיסטיקה“ כולל פעולות-הובלה המתחילות לעיתים בשטחים הנמצאים הרחק מאחורי קו-החזית, בו בזמן שיכולה להתבצע פעולת-הספקה גם בלי רשת תובלה מאורגנת, למשל כפי שזה נעשה לפעמים בעת שלום, או במקרה שהיחידה מוצאת את הדרוש לה בשטח חנייתה.

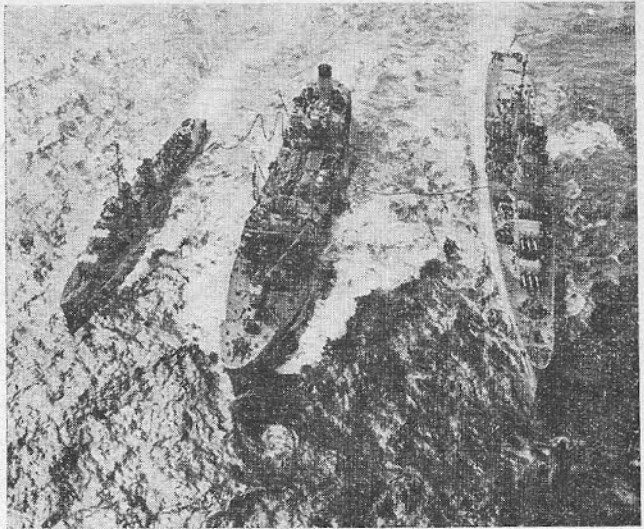
מהסיבות הנ"ל יש להגיע לידי המסקנה שההספקה היא רק אחת מבחינותיה של הלוגיסטיקה.

לוגיסטיקה ומנהלה.

חשוב מאוד להבחין בהבדל הגדול שבין הלוגיסטיקה והמנהלה. הלוגיסטיקה היא הצד הדינמי של הפעולה המנהלתית, ובו בזמן כשהמדובר הוא במנהלה אי אנו מוצאים פעילות סטטית, ז"א בלי השתתפות והשתלבות בזרם המשלוחים. בשטח המנהלה, הרי המפקדים של שלבי הפיקוד השונים מטפלים רק בהכוננת ותיאום הפעולות, שעה שהפעילות הלוגיסטית היא דינמית, וכרוכה בהשתתפות מעשית בזרם המשלוחים הבא וההולך מקו-החזית. בשטח הפעילות הלוגיסטית שולטים המפקדים בשלבי-הפיקוד השונים על פעולות השירותים ועל תמרונם, היות ושירותים אלה משמשים בידי המפקדים המכשירים לביצוע המשימות המבצעיות.

לוגיסטיקה וכלכלה מלחמתית.

אחד הקיום האופייניים של המלחמות בנות-זמנינו הוא משלוח מתמיד של כמויות גדולות של תוצרת תעשייתית מבתי-החרושת לזירות-הקרב של שלושת השירותים-המוזיינים. המטרה העיקרית של כלכלת מדינה הנמצאת בימינו במצב מלחמה היא לספק את כל הדרוש לביצוע פעולות-האיבה ע"י השגת ייצור ותפוקה מכ"סימלים.



אחת מבחינותיה החשובות ביותר של הלוגיסטיקה: אספקת דלק

השירותים תחת ביקורת השלבים הפיקודיים המתאימים.

לוגיסטיקה, תובלה, והספקה.

תפקיד התובלה הוא כלי-כך חשוב בלוגיסטיקה עד כי מספר מומחים הגיעו לכלל מסקנה שהלוגיסטיקה היא „מדע של הובלות“ שיש לבצעם בקשר לפעולות צבאיות בעלות היקף גדול. ברם, הסבר זה של המלה לוגיסטיקה, אם-כי נכון הוא ביסודו, איננו הסבר שלם, היות ומלבד „ההובלות“ יש לפתור מספר בעיות נוספות והן: — בעיות איסוף האמצעים הקיימים והחסנתם. — בעיות פעולות „מעבר“*, שהוא סיכום הפעולות המנהלתיות והטכניות הכרוכות בתובלה היעילה בעצמה. (ע"כ אין להחליף את המושג „תובלה“ ב„מעבר“.)

— בעיות שיטת מסירת הציוד (**).

אין גם לקבל את העת המומחים שניסו להסביר כי הלוגיסטיקה היא מלה שהחליפה מלה שנתישנה, והיא „הספקה“***. וזאת מסיבה שה„הספקה“:

1. מתיחסת לציוד, מזון וחומרים, ואינה מתייחסת לכוח-האדם.

(*) — Transit ; (** — באנגלית: Delivery בצרפתית: Livraison ; (***) — Ravitaillement-supply.

כך מוצאים במסגרת הלוגיסטיקה את שני השלבים הקלסיים של הכלכלה המדינית והם: א. ייצור — שהוא יצירת האמצעים הדרושים בהתאם לתכניות המדינה.

ב. משלוח וחלוקה — שהיא העברת התוצרת בדרכי-התחבורה השונים עד אל הצרכן — שהוא הלוחם. פעולות אלה נעשות בהתאם להחלטות המפקדים הקיבועים את אופן ניהול הפעילות המבצעיות. באם בשלב הראשון פועלים גורמים מדיניים וממשלתיים, גורמים אורחיים (מנהל-תיים, מדעיים, וטכניים, המטפלים בייצור עצמו) נוסף לגורמים הצבאיים (היות והייצור הוא למטרות צבאיות ובהתאם לספציפיקציות צבאיות), הרי בשלב השני פועל הגורם הצבאי בלבד.

היות ושני שלבים אלה קשורים אחד בשני, ואין אפשרות להפריד ביניהם, קימת בארצות רבות ההערה כי הלוגיסטיקה היא נושא אחד בעל שני פנים:

— הלוגיסטיקה הכלכלית — שהיא שלב הייצור.
— הלוגיסטיקה המבצעית — שהיא שלב המשלוח והחלוקה.

הלוגיסטיקה כוללת, איפוא, בתוכה את כל שלבי הפעולה השונים העוברים החל מהרגע שהוחלט על ייצור סוג ציוד ידוע, ועד הרגע שבו נמסר ציוד זה ללוחם.

הגדרת הלוגיסטיקה: ההגדרה האמריקאית.

ההגדרה האמריקאית של הלוגיסטיקה מושפעת מהעובדה שתע"שית ארה"ב מפותחת מאוד, ולכן האמריקאים הם בדעה שבמלחמה, ההתחרות בין התעשיות של הארץ צות הנלחמות היא הקובעת. לדעתי תם תנצח אותה ארץ אשר תארגן באופן התכליתי ביותר את תע"שיתה. תפיק את התוצרת הגדולה ביותר, תעבור באופן היעיל ביותר מהייצור של זמן-מלחמה, ותהפוך במהירות וביסודיות את אורחיה ללוחמים. לכן נראית הלוגיסטיקה, לפי הגדרת ארצות-הברית, כארגון הלוקח מהפוטנציאל הלאומי את הציוד המלחמתי, ואת כוח-האדם

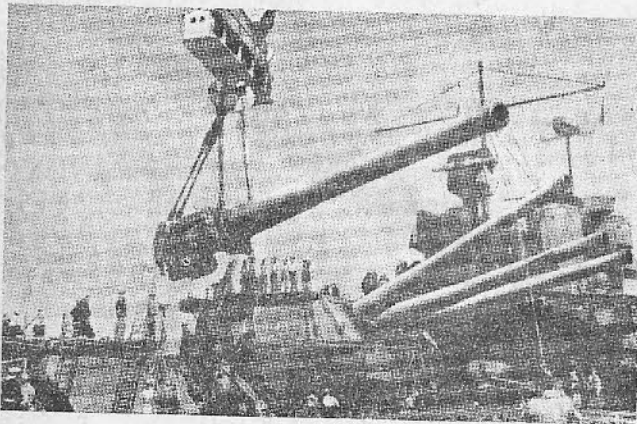
הדרוש להפעלתו ומביא אותם ליצירת-הקרב. באם נתת הגדרה זו נראה: א) הלוגיסטיקה נותנת את הציוד, ז"א:

1. קובעת את הצרכים ומתכננת את תכניות הייצור בהתאם.
2. מיצרת את הציוד בכמות ובאיכות הדרושה.
3. מעבירה אותו לשירותי הצבא, שמאחסנים אותו ומחלקים אותו ליצירות-הקרב השונות בהתאם להנחיות הפיקוד.
4. מחלקת אותו ללוחמים בכמויות הדרושות במקום הנכון, ובזמן הנכון.
5. מתקנת את הציוד.
6. מפנה את הציוד.

ב) הלוגיסטיקה נותנת את כוח-האדם, ז"א מטפלת ב:

1. גיוסו.
2. אימונו.
3. החזקתו, ע"י נתינת הציוד, המזון, האכסון וכו', הדרושים.
4. צרכיו הרפואיים והרוחניים.
5. הובלתו ופינויו.

ברור מאליו שהיקף גדול זה של הלוגיסטיקה הופכה לגורם היוזם בהנהלת פעולות-המלחמה. חשיבותה של הלוגיסטיקה מודגשת עוד ע"י הדבר שהמלחמות בהן השתתפו ארצות-הברית התנהלו בזירות-מלחמה רחוקות, עובדה שהייתה הפעלת אמצעי-תמיכה עצומים.



מפעולות הלוגיסטיקה בשטח החימוש:
החלפת קנה-תותח כבד באנית-מערכה

טיקה כארגון המיצר וגותן לכוחות המזויינים את האמצעים הדרושים להם לשמירת עצמתם וניידותם האסטרטגית.

יתכן מאוד שבמלחמות העתידות-לבוא לא תהיה ההגדרה המוצעת הזו מספקת, היות ותתעורר גם בעית האוכלוסיה האזרחית. כבר בזמן מלחמות-עולם הראשונה והשניה היו שירותי הצבא מוכרחים לספק את אמצעי-הקיום לאוכלוסיה האזרחית ממקומות רבים. לכן יתכן מאוד שעל מפקדי הכוחות המזויינים במלחמות-העתיד תיד תיפול האחריות להספקת הדרוש לאוכלוסיה האזרחית במידה רבה עוד יותר.

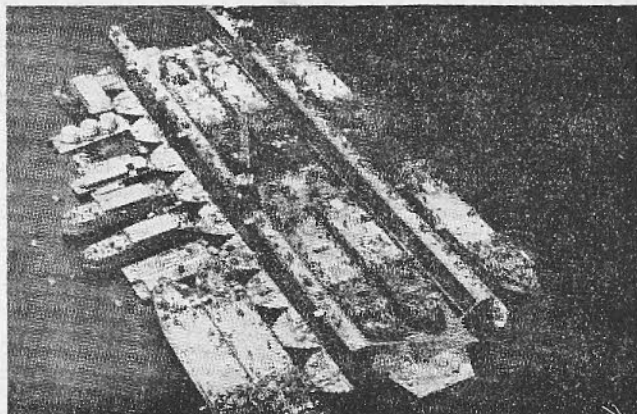
עקרונות הלוגיסטיקה.

א. בהתאם לעקרונות של „אחידות הפיקוד“ חייבים כל האמצעים הלוגיסטיים להיות כפופים לרשות אחת ויחידה — והיא המפקד של השלב הפיקודי המתאים.

דבר זה צריך להיות מובן מאליו היות והשירותים הרבים הפועלים לקראת אותה המטרה, צריכים להיות מתואמים היטב ומאמצייהם מרוכזים. רק המפקד יכול לקבוע את סוגי, וכמויות הציוד הדרושים, הפעלתם לפי לוח-זמנים מתאים ובמקומות הדרושים, החסנתם במקומות שנקבעו מראש, ורק הוא יכול להורות על ארגון ותמרון המערך הלוגיסטי.

הרשות הפיקודית בלבד אחראית לניהול הפעולות המבצעיות, ולכן הכרחי הוא שיהיו כפופים לה כל הגופים השונים שפעולתם המשולבת צריכה להביא לידי הצלחה.

התפעול של הגופים הלוגיסטיים נעשה ע"י ההוראות הניתנות ע"י הרשות-המפקדת. ההוראות ניתנות לאחר התייעצות עם השירותים השונים על האמצעים שברשותם, אפשרויות הפעלתם, והשפעת התכנית המבצעית על פעולת שירותיהם. גם באם לגופים הלוגיסטיים ישנה עצמאות טכנית, חייבים הם להיות מבוקרים ע"י הרשות



בסיס-שירותים לוגיסטי קיומי : מבדוקצף, טורכיה 1910
הזקים שונים, אשר שימש לחיפוף אניות הצי האמריקאי במלחמת-העולם השניה.

הגדרת הלוגיסטיקה : ההגדרה הצרפתית.

בצרפת מיחסים חשיבות פחות מקיפה ללוגיסטיקה מאשר בארצות-הברית, והסיבה לכך נעוצה אולי במצבה הגיאוגרפי של ארץ זו. צרפת, כמדינה בעלת משימות אסטרטגיות מוגבלות, וגם בעלת אמצעים קטנים יחסית, מאלה של ארצות-הברית, חיבת לנהל את מלחמותיה ברחקים קטנים במימיה הקרובים הנמצאים בשטח המדינה ובאפריקה הצפונית.

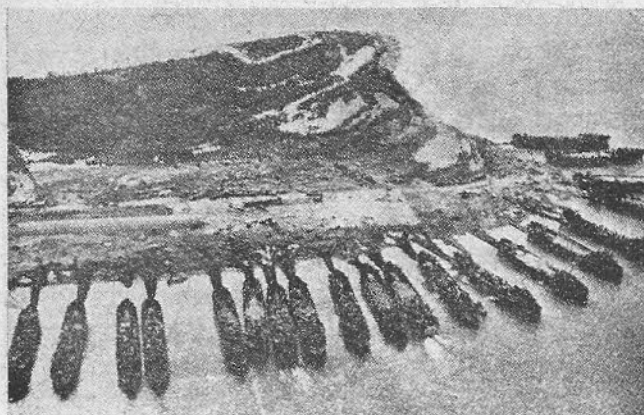
באם מסתמכים על ההנחיות שהוצאו בנידון בשנת 1938, הרי ההגדרה הניתנת ללוגיסטיקה בצרפת היא כדלקמן: הלוגיסטיקה היא אמנות תמרון הכוחות וסיפוק צרכיהם של הכוחות הפועלים בזירת-קרב.

לפי הגדרה זו אין הלוגיסטיקה כוללת את הייצור של האמצעים השונים הדרושים לניהול המלחמה וגם לא את הכנת כוח-האדם הדרוש לכוחות המזויינים. כמו-כן, אין הלוגיסטיקה מונח כלכלי אלא מושג צבאי בלבד. היא מתייחסת לניהול הפעולות הצבאיות ללא ניהול המלחמה בכללה.

ברם, בשלב הנוכחי של ארגון כוחות-ההגנה הצרפתים, אפשר כבר לראות שעל סמך הנסיון של מלחמת-העולם השניה מתקרבת הדוקטרינה הצרפתית יותר ויותר לדוקטרינה האמריקאית. הגדרה מוצעת.

היות והפוטנציאל של כוחות מזויינים נמדד ע"י עצמה וניידות (*), מותר לראות את הלוגיסטי-

(*) באנגלית — Striking-Power and Mobility
בצרפתית — Puissance et mobilité



אין לוגיסטיקה בלי פעולות תובלה :
נחתות מובילות אספקה לראש-חוף, במלחמת העולם האחרונה

ג. העקרון הלוגיסטי השלישי שיש להזכירו, הוא „הצמדת המערך הלוגיסטי למערך הכוחות“. אספקת כל הדרוש לכוחות המזוינים, בזמן ובמקום הנכון, זוהי מטרת הפעולה הלוגיסטית. הצלחת הפעולות המבצעיות תלויה ביעילות בה מוגשת התמיכה ובמידה שבה התמיכה מוצמדת לתמרון הכללי.

אפשר להגיד שמערך-התמיכה הוא „צמוד“ באם הוא :
— מבצע את פעולות-ההחזקה באופן משיביע רצון.

— תומך בפעולות בהתאם לתכנון.

— ניתן להפעלה ביעילות בכל המצבים.

אם כי קל היה להגיע להצמדת המאמץ הלוגיסטי בתקופת מלחמת-העולם הראשונה — בזמן שקר-החזית היה כמעט סטטי, הרי הבעיה היא קשה יותר לפתור בזמננו-אנו, עת שטחי זירות-הקרב הם רחבים מאוד, שעה שלא קיים קר-חזית רצוף, כשזירות-הקרב נמצאות רחוק מבסיסי-ההצטידות, הכוחות המתמודדים הם בעלי ניידות גדולה, ואין כל בטחון בעורף קו החזית. על-ימנת להגיע להצמדה יש, איפוא, למצוא :

1) שיטות-הנהלה לוגיסטית גמישות שתאפיי-
שרנה :

— לפגי הפעולה: התאמת האמצעים לצרכים.

— בזמן הפעולה: שליטה מלאה ותמי-
דית בתמרון הלוגיסטי.

המפקדת. (בבסיסי הצי הצרפתי למשל, אחראי ה„מיורגנרל“*) כנציג המפקד המבצעי, לביקורת מצב המלאי, איכותו, ניהול פער-לות (ההספקה וההחזקה).

ב. העקרון השני של הלוגיסטיקה, שהוא עקרון „חלוקת-העבודה“, הני-הכרחי בגלל ההתקדמות הרבה ש-חלה באמצעים הטכניים העומדים לרשות הכוחות המזוינים, ועקב הקשיים בהפעלתם. כיוצא, קיימים שירותים שונים, שכל אחד מהם בעל התמחות מקצועית מתאימה בשטח פעולתו. שיטה זו של

התמחות טכנית גבוהה היא תנאי להשגת יעילות ופריון בביצוע התפקידים השונים. ברם, הנחיצות בהתמחות טכנית אינה מפרטי-עה לכך שיבוצע גם ריכוז, כך למשל שירות-ההספקה של הצי האמריקאי מספק את מרבית הציוד הימי, מלבד תחמושת, ציוד רפואי, וסוגי-ציוד מיוחדים במינם.

אמנם, עקב הבעיות הרבות, והשטחים הנרחבים של הלוגיסטיקה, אין איש יכול להקיף ולהתמ-חות בכלום. דבר זה גרם לכך שאנשי-הלוגיסטי-קה מתמחים בשני שטחי-פעולה שונים, ואפשר לחלקם :

— ללוגיסטים של מטה.

— ללוגיסטים של השירותים.

ברור מאליו שקצין לוגיסטי, שהוא טכנאי במקצועו, יכול לעבוד במפקדה בשטח מומחיותו, וזהו תפקידם של כל המומחים המסופחים לאגפי-ההספקה של מטות, למדורים לוגיסטיים ולמטות מיוחדים. ברם, החלק הגדול של הפעילות הטכ-נית שיש לבצעה מזדהה עם הפעילות של זמן-שלום בשטחים כלכליים שונים.

ולכן, יכולים גם מומחים אורחיים למלא תפ-קידים בשירותים הלוגיסטיים בהם חשובה המומחיות. לעומת זאת בתפקידים בהם יש לתכ-נן ולבצע את התמרון הלוגיסטי יש לשים קצינים אשר להם שפה משותפת גם המטה המב-צעי.

(*) ה Major-General הצרפתי הוא מפקד בסיס ימי, ותואר זה מעיד על תפקיד ולא על דרגה.

(II) גופי-ביצוע לוגיסטיים נייחים, פשוטים מבחינת ארגון, מוגנים כהלכה.

(I) את האמצעים אפשר להתאים לצרכים על-ידי:

1. הכרת המשימה.

2. חישוב האמצעים הדרושים.

3. ארגון רשת-ההספקה ותמרונה.

1. הכרת המשימה: זו דורשת קשר הדוק בין המטה והשירותים. על השירותים לקבל את כל הודיעות הדרושות על המצב הקיים. תכניות המטה ואפשרויות התפתחות המצב, כך למשל השירות האחראי להספקת ציוד וחומרי-גלם למספנות-התיקונים בסיסים שהוק"ו מו בזירות-קרב רחוקות, חייב להכיר היטב את התנאים בהם תפעלנה השיטות, והיקף הפעולות, כדי שיוכל לדאוג להספקת ציוד מתאים, בכמויות הדרושות לביצוע פעולות-התיקונים וההחזקה.

2. חישוב האמצעים הדרושים מתבטא לא רק בדאגה לכך שהאמצעים יהיו מוכנים במקום הדרוש בזמן הנכון, אלא גם בכך שיהיו באיכות המתאימה, במבחר, ובכמויות הדרושות.

3. לאחר ההתייעצות עם השירותים הנוג"עים בדבר קובע הפיקוד "בפקודות לוגיסטיות" באיזה צורה תאורגן רשת-ההספקה, ואיך היא תתמרן. בהסתמך על הפקודות הלוגיסטיות הקובעות את קו"י "הצינורות הלוגיסטיים" ותנאי-הפעולם, מוציאים ה"שירותים הוראות טכניות לגופים הכפופים להם. הוראות טכניות אלה, המטפלות בתפ"עול הטכני של הגופים הנ"ל, קובעות את ארגונה הפנימי, שיטות-ההחסנה, שיטת-ההספקה, צינורות-הקשר בתוך השירות, ה"ראות הנכנסות לפועל בעת הכנסת שינויים בתכנית המקורית, קצב-ההספקה, השלמת-המלאי וכ"י.

כשהפעולה הלוגיסטית החלה, בהתאם לפקודות הלוגיסטיות וההוראות הטכניות, חייב המ"טח ומפקדי השירותים, לשלוט באופן קבוע על פעולה זו כדי שיוכלו לכוון את זרם ההספקה בהתאם למצב. אין שליטה זו דבר פשוט. בתנאי-מלחמה, תחת לחץ כוחות האויב, אבל הכונת זרם "הצינורות הלוגיסטיים" היא תפקיד רא"שוני במעלה שיש לבצעו בכל מחיר.

(II) בדיוק כפי שהתכנית האסטרטגית הטור-בה-ביותר אינה בת-ביצוע באם אין למפקד-יחידות מאומנות-היטב, כך גם תכנית לוגיסטית דורשת יחידות וגופי-ביצוע מתאימים.

כדי להשאר "צמודות" לעוצבות בהן יש לת"מוך, חייבות יחידות-השירותים להיות ניידות, מאורגנות בפשטות, ומוגנות כדבעי.

1. ניידות.

יחידה לוגיסטית חייבת ללוות-מקרב את היחידות הנתמכות, כדי להרשות להם להלחם בלי דאגה לקבלת הספקה. דבר זה מחייב שהיחידות התומכות תהיינה ניידות באותה המידה כמו היחידות הנתמכות.

הניידות הזו חייבת לגדול עוד-יותר בשלבי-הפיקוד הקרובים-יותר לקו-החזית, או זירות-הפעולות, וכך מבדילים, במלחמה הציית למ"של, ב:

— בסיסים קבועים.

— בסיסים זמניים — ניידים למחצה.

— בסיסים, או גופי-תמיכה, צפים.

גורמי הניידות הם:

— עצמת וגמישות אמצעי-התובלה והקשר.

— מקום היחידות הלוגיסטיות בקרבת קו-התח-בורה הראשיים.

— החזקת מלאי המוכן למשלוח (מכוניות עמו-סות, אניות טעונות המוכנות להפלגה מידית).

2. פשטות.

כדי לאפשר את קלות-התמרון של יחידות-השירותים יש לחפש פשטות:

— בפעולות-ההספקה.

— במבנה יחידות השירותים.

פשטות בפעולות-ההספקה אפשר להשיג על ידי שימוש באריוות מתאימות וטיפול מיוחד במשאות (שימוש ב"פאלטים") ומנופי-מזלג, א"ריוות סטנדרטיות וכ"י). כך למשל השתמשו באר"צות-הברית בשיטת-היחידה (**). דהינו הטענת אניות במשלוח-סטנדרט המספיקים למספר ידוע של יחידות לתקופת-זמן קבועה.

כדי להמנע מתפעול יחידות-שירותים שונות קיבלו האנגלים את העקרון שלפיו "חיל השי-

(* Pallets, דוכן קטן — "פאלט" — עליו ארוזה כמות מסוימת וקבועה של מטען, המוכן לשלטול והטענה ע"י מנופי-מזלג. הדוכן צמוד למטען ושלה יחד אתו לדרכו. Unit system (**)

נפרדים מסויימים של יחידות אלה באופן עצמאי בעת הצורך.

3. הגנה.

היחידות הלוגיסטיות חייבות להיות מוגנות בפני האויב, שינסה לחבל ברשת ההספקה. לכן צריכות יחידות אלה להיות כלולות במערך-ההגנה הכללי, ולהיות מצוידות באמצעי-הגנה תכליתיים משלהן.

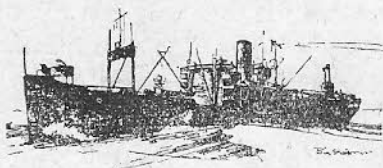
(המשך יבוא)

רותים" 1*) הוא השירות המספק והמוביל היחיד הפועל בשלבי-ההחזקה מרמת הארמיה ומטה.

אבל גם אם מופעלות יחידות של שירותים שונים, ישנו ענין רב בכך שבתוך שירות ידוע עצמו תהיינה היחידות שוות בפוטנציאל שלהן, דבר שיאפשר בקלות את ההלפתן בתוך השירות עצמו.

יש גם לחפש מבנה שיאפשר הפעלת חלקים

(*) — Royal Army Service Corps (R.A.S.C.)



ציי היס-התיכון

צי היס-התיכון — הרכבם, אניותיהם, דגליהם, ושאר הפרטים הכרוכים בהם — מהווים נושא המעניין את מרבית קוראי „מערכות-ים“. מערכת בטאון חיל-הים היתה מפרסמת בתפילב חוברת מיוחדת המוקדשת לציים אלה בלבד — אלא שהדבר נמנע מהמת כמה סיבות כבדות-משקל.

בהתחשב בעובדה זו הוקצב ב„מערכות-ים“ מקום למדור מיוחד בו נסקר מדי-פעם אחד מצי היס-התיכון לחוד. עד עתה הופיעו בטורי בטאון חיל-הים הציים דלהלן :

1. הצי התורכי	—	חוברת ט"ז
2. הצי היווני	—	חוברת י"ז
3. הצי המצרי	—	חוברת י"ח
4. הצי האיטלקי	—	חוברת י"ט
5. הצי היוגוסלבי	—	חוברת כ"א
6. הצי הסורי	—	חוברת כ"ב
7. הצי הבריטי	—	חוברת כ"ג
8. הצי הספרדי	—	חוברת כ"ד

בשתי החוברות הקרובות של „מערכות-ים“ יסקרו הצי הצרפתי והצי האמריקאי (הששי), ובזה תושלם

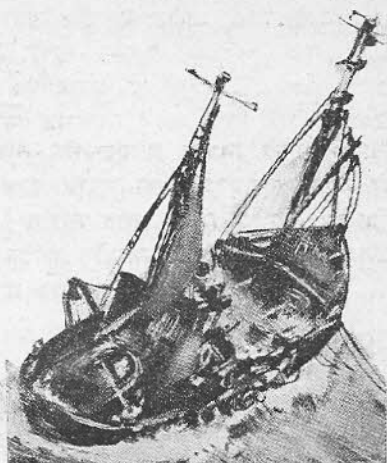
הסדרה.

רצוי אפוא, כי אלה מקוראינו הרוצים לשמור לעצמם את כל הסדרה כולה — וכמה מהחבורות עדיין חסרות להם — יפנו בעוד מועד אל מחלקת-ההפצה של „מערכות“ אשר בידה נמצא עדיין מספר מוגבל מהחבורות המפורסות לעיל.

מחלקת-ההפצה של „מערכות“ נמצאת ברחיב נחלת-בנימין 57, ת"א ; ת. ד. 168, ת"א.

בדרך המחרת מארץ ישראל לאיטליה

פאן אריה אריאב



ב"ש, ששכן באחד החדרים הקטנים והסודיים שעל גג בנין ליד מערכת "דבר", ברח' אלנבי בתל-אביב. אחת התוצאות מהנסיון למצוא פתרון לבעיות אלה היתה פרשת הנסיעה לאיטליה שאותה אספר.

שתיים היו הבעיות שעמדו בפני ה"מוסד": הראשונה — בעית החזרת המלחים האיטלקיים של אניות-המעפילים הראשונות ש"הצטברו" בארץ. הנוהג היה כי, בשעה שהבריטים עלו על האניות ותפסו, התערבו המלחים הגויים בין המעפילים ושחררו יחד אתם ממחנה-ההסגר בתלתית. ולאחר-מכן הוסתרו המלחים בישובים השונים. בין היתר ישבו אז תשעת מלחי אניות-המעפילים "אנצו סירני" בקיבוץ יגור, וששת מלחי אניות-המעפילים "וינגייט" בבית-העולים בבני-ימינה. אנשי שני הצוות האלו החלו מראים סימנים בולטים של אי-סבלנות. הם ישבו כבר שבועות רבים בארץ, ולמרות היחס היפה שהרי או להם, הרי טבעי ומוכן כי לאחר זמן-מה נמאסה עליהם "הציונות היבשתית", והם רצו לחזור לעבודתם בים ול"סניורות", או ה"סניורי ריטות" שלהם. גם אנשי "הסניף"*** דרשו את החזרתם המהירה של המלחים למען יוכלו להעלותם מחדש על אניות-מעפילים. הב-עיה השניה היתה כיצד להעביר באופן רצוף ימ-

הימים ימי אביב תש"ו, ימי האכזבה המרה ממדיניות ממשלת בריטניה. הישוב החל עומד אז בפני המציאות הקשה של התנגשות גלויה עם הבריטים בכל השטחים — ובראש וראשונה בשטח העליה.

בשבילנו אנשי "המוסד" (הפלי"ם**), היו ימים אלה מעין ימי-הבחירות של מלחמתנו, מלחמת-ההעפלה. באותם הימים הגיעו הספינות הקטנות הראשונות לחופי הארץ, פירקו מטעניהן וחזרו בשלום. אחריהן החלו להגיע "ספינות-הענק", בממדי אותם הזמנים, ספינות שהביאו כ-750 ואפילו 1000 מעפילים, ורובן ככולן נתפסו ע"י הצי הבריטי. או באו פיצוצי משטרת-החוף ותחנות-הראדר, ואחריהם ימי גבעת-חיים, וליל וינגייט.

היו אלה ימים, שעם מוראותיהם, היו יפים ונוראיים-הוד. ימי חידוש נעורים לתנועת-ההעפלה, שהחלה קמה על רגליה מחדש, וצועדת צעדים ראשונים, אמנם בלתי-מאושישים, ולפעמים מגוחכים כהליכת תינוק, אך צעדים שהש-אירו עקבות, ותקוה כי הדרך הנסללת והולכת מאז גמר המלחמה, בשבילי-אירופה ובנתיבות הים-התיכון תגדל ותהווה את דרך-המלך לגאולים. בערך באותו פרק-זמן נידונו כמה בעיות ה-נוגעות לענייני העפלה במרכז "המוסד לעליה

*** "סניף" היה שמש של כל אחד המרכזים הארציים באירופה שעסקו בעבודת ההעפלה. במשך שנות קיומו היו למוסד סניפים בתורכיה, יוון, איטליה, יר-גוסלביה, רומניה, צרפת, בולגריה, בלגיה, שבדיה, צפון-אפריקה ואר"ב.

(*) "המוסד לעליה ב" היה הורוע של המוסדות הלאומיים לביצוע העליה הבלתי-חוקית" לכל סוגיה ומיניה.

(**) הפלי"ם — הפלוגה הימית של ז"פ"מ, שמונתה גיס "המוסד", ימאים ומלוים לאניות המעפילים.

אים, אלוטאים, ואנשי-מוסד" אחרים. לאיט-
 ליה, וממנה לסניפים אחרים באירופה. אמנם גם
 קודם לכן הגיעו אנשינו לאיטליה, רבים מהם במר-
 די חיילים של אחרוני היחידות העבריות שנשא-
 רו עדיין באיטליה לאחר המלחמה, ואחרים בתעו-
 דות מזויפות, או בלי תעודות כלל, באניות-סוחר.
 התגבשה דעה במוסד כי כדאי לארגן תנועה,
 פחות-ארויטר סדירה, של עובדי עליה ב' מכל
 המינים לאיטליה, ולשם כך נראה הצורך לגייס
 ספינה מיוחדת שתהא מעין "מונית" למטרה זו.
 לאחר שיקולים רבים החליטו לחפש ספינה קט-
 נה ומהירה, ולשכרה. לנסיון, בעבור הובלה כזו
 של "מטען מעורב" איטלקי-ארצישראלי, ביי-
 חוד קסם רעיון זה משנודמנה לידי אנשינו בחיפה
 ספינה ממין כזה, ושמה "עדה". זו היתה ספינה
 קטנטונת, כבת 50 טון, בעלת מנוע ומפרש-עזר,
 שהלכה בין חופי סוריה, קפריסין, מצרים וא",
 ושעסקה בכל מיני עסקים, לא כולם כשרים.
 לספינות זו היה רבי-חובל יהודי ארץ-ישראלי,
 שמוכן היה, תמורת תשלום הגון, להפוך את
 ספינתו מעין "מונית-שירות" בין א"י ואיטליה.
 לפתע, כמעט בפרוש הפסח כשאך נכנסנו ל-
 מו"מ עם רבי-החובל, הגיעו הידיעות הראשונות
 על פרשת לה-ספציה*. הדאגה והחרדה לגורל ה-
 סניף האיטלקי מילאו את לב אנשי המוסד בארץ.
 הידיעות שהגיעו מאיטליה לא היו ברורות ביי-
 תר. קשה היה בימים הראשונים לדעת מי וכמה,
 מאנשי הסניף נעצרו ומהי מידת הפגיעה שנפגע
 המנגנון. לרגלי מקרה-לה-ספציה, והרצון לה-
 חיש תגבורת לסניף האיטלקי, זורו המו"מ עם
 בעלה של "עדה", והוחלט כי הספינה תצא
 במהירות האפשרית ותיקה אתה 15 מלחים אי-
 טלקים (9 אנשי "אנצו" ו-6 אנשי "וינגייט"),
 3 ימאים מאנשי הפלי"ם, 2 אלוטאים, ואותי,
 הוחלט, שאני, כאיש-המוסד, אהיה האחראי לא-
 ניה ואנשיה.

בערב פסח, ביום הראשון בבוקר, כשהישוב
 מכין עצמו לצום-מחאה בקשר עם פרשת לה-

* לה-ספציה היא עיר נמל בצפון-איטליה, בחוף
 הים-התיכון. הנמל נמצא כ-100 ק"מ דרומה לג'נובה,
 ומשמש נמל צבאי חשוב לצי-המלחמה האיטלקי. באביב
 1946 נתפסו ע"י המשטרה האיטלקית והאנגלית שיירות
 של מעפילים, שהיו בדרךן לשתי אניות המעפילים
 "אליהו גולומב" ו"דוב הוז" שעגנו ליד לה-ספציה.
 עיכוב שתי האניות הביאה לתגובה חריפה מאיד מצד
 הישוב.

ספציה, יצאנו שלושה: אורי, חיים, ואנוכי, מר-
 תל-אביב לחיפה לקראת ההפלגה. אורי וחיים
 היו שני אלוטאים צעירים. אורי* כבן עשרים,
 גבוה ורזה. בן-איכר ויליד אחת ממושבות-הד-
 רום הותיקות, שעשה את האלוט למקצועו בעת
 שירותו בנטרות ובחי"ש, ושעבר לשרת ברשת
 האלוט בין הארץ וסניפי המוסד באירופה. לא-
 חר שירות של חודשים-מספר הוחלט לשגרנו
 עמנו לאיטליה. חיים, גם הוא היה כבן עשרים,
 יליד תל-אביב שהלך לפלמ"ח**. זמן קצר לפני-
 כן הועבר חיים לשירות האלוט של "מוסד", וציי-
 פה לנסיעה לאירופה כשכולו מתוח ומתכוונן
 להרפתקה, לבוש כטרון, וזנב של שפם בלונדיני
 מקשט את פניו החביבים. בהגיענו לחיפה החילונו,
 ביחד עם אנשי המוסד במקום, לקבוע סידורים
 ראשוניים. ראשית, נסענו לקיבוץ "מעפילים",
 הנמצא דרומה מעתלית, שנקבע כמקום לעליה
 על סיפון "עדה".

יחד אתנו בא לקיבוץ גם רבי-החובל של הספי-
 נה, שאקרא לו מכאן ואילך "נון". ובפגישה הרא-
 שונה השרה האיש רושם נעים, אך רושם זה הת-
 נדף כפי שנראה להלן. האיש היה כבן 45, שזוף
 ורוחותיים ושמש. לאחר שקבענו יחד עם "נון"
 את זמן הביצוע, מקום העגינה, וצורת העלאת ה-
 אנשים מהמעגן לספינה, חזרנו לחיפה ושם פגש-
 תי במנחם, הקרוי "צ'רצ'יל", והוא הראשון בין
 שלושת ימאי הפלי"ם שעתידים היו להצטרף
 אליי***. היות והנסיעה נקבעה למחרת, וזמננו ה-
 יה מוגבל, לקחתי את מנחם אתי במכונית, ונסע-
 נו במהירות רבה לקבוצת "הזורעים", בגוש חרוד,
 כדי להוציא משם את הימאי השני, פבי ש-
 מו****. פבי אמנם ידע שעתיד הוא לצאת אי-
 פעם, אך אנו באנו אליו כרעם ביום בהיר, ונתנו
 לו רק רגעים ספורים לארוז את הפציו ולומר ש-
 לום לחברים-מספר בקבוצה. קודם צאתו לקראת
 הבלתי-נדע. משם דהרנו במכונית דרך ואדי-ע-
 רה לבית-העולים בבנימינה ואספנו כמה מהמל-
 חים האיטלקים, לאחר שארזו את הפציהם המע-
 טים בתכונה שקטה. אחד האיטלקים הכרתי עוד
 קודם-לכן מפגישה במוסד. איטלקי זה היה רבי-

* רביסון אורי גורן.
 ** חיים גולדיס נפל ב'1948 בשעת פתיחת הדרך
 לירושלים.
 *** כיום סגן-אלוף מנחם כהן.
 **** פבי גבר, אח"כ מפקד "ארבע חרות".

ערבי-רב של מלחים איטלקים, את כל הארצישראלים היוצאים לדרך, ומספר דיי-הגון של פר-חי ימאים ומפקדי-פלמ"ח ממינים שונים, שעתידים היו לעזור לנו בעליה לספינה.

לארוחת-הערב הלכנו בצותא לחדר-האוכל של הקיבוץ הר-צעיר. מובטחני שזמן רב לא ראה הקיבוץ "קרס" מעין זה. האיטלקים קיבלו גם קצת מד-שקה ופתחו את פיהם בשירת-מלחים, ורק בקושי רב נתקנו



"לבסוף ראינו כשהיא מתקדמת אל המעגן..."

אותם מחדר-האוכל, כי עמדה לפנינו עבודת-לילה.

התחלקנו לקבוצות, ועסקנו בסחיבת המטל-טלין שלנו, צרכי-המזון, הדלק, השמיכות, וכו' לעבר מעגן הסירות. העמסנו את הכל לתוך סיר-רות-הדיג של הקיבוץ וכיסינו את הכבודה בבר-רונטים. בגמרנו את העבודה חזרנו לבית-ההבראה ואספנו את האיטלקים לאחד החדרים. אחד מאר-נשינו המרכזיים, שהגיע במיוחד, דיבר בפניהם והציג אותי באופן רשמי. הוא הבטיח להם שהנה בעוד 6-7 ימים יהיו בבתיהם, ושהכל יהיה "בסדר". הוא הסביר להם גם שבמשך הנסיעה אהיה אני אחראי, ואיחל להם נסיעה צלחה. לאחר שאספתי מהאיטלקים את תעודות-המלחים ושאר התעודות, המכתבים, והכספים, שהיו בר-שותם, החילונו ל"יהדם", הוה אומר, נתנו לכל אחד שם יהודי, כגון יהודה בן-יעקב, יוסף עזרא, אברהם לוי, וכו', בעיקר שמות "ספרדיים". שיננו להם את התורה הזו, כי החלטנו שבמקרה ונתפס — נופיע כולנו כקבוצת מעפילים ניצולי ספינה שטבעה, ש"עדה" אספתם בים.

עם בוא הלילה סידרתי את סידורי הסופיים. ראשית, קיבלתי קצת מזומנים לכל צרה שלא בוא — והצרות, כפי שיתברר לעיל, באו גם באו. הכסף כלל 45 "סוברנים" אנגליים בצורת מטבעות-זהב כבדות ומצלצלות, שכן ידענו מן-נסיון כי אין טוב ממטבעות אלה לצורך הברחה, שוחד, ושאר עסקים "כשרים" דומים. נוסף למט-בעות אלה לקחתי כמה עשרות דולרים, כמה עשרות לירות-סטרילינג, וכמה מאות-אלפי "ליר-

החובל של "וינגייט", ושמו מריו קנדה. אנשי-המוסד שהכירוהו המליצו עליו שישמש כממון-נה על כל האיטלקים ואחראי עליהם. וזאת מס-בה כפולה: ראשית, היו מאוד מרוצים ממנו בש-עת נהיגת הספינה ארצה, ושנית, מפני שלמלחי "אנצי סירני" לא היה "אבא", היות ורבי-החובל שלהם נתפס בספינה, וישב אותה שעה בכלא עכו. התברר לי, שמריו דובר מעט גרמנית ואנג-לית, ואני, שלא ידעתי אז איטלקית במידה מספ-קת, עתיד הייתי להעזר בו גם כמתורגמן. מבנימינה נסענו לעתלית. הורדתי את הנוס-עים וחפציהם במקום הריכוז, שנקבע בקבוצת בתים ששימשו בית-הבראה בחודשי-הקיץ, וש-עמדו אז ריקים.

מיד לאחר זאת חורתי לחיפה כדי להסיע "פסג'ירים" נוספים לעתלית. שם פגשתי את בצלאל*, הוא הימאי השלישי, ויחדיו עלינו לה-דר-הכרמל על-מנת לקנות כמה דברים ש"אדם מהישוב" זקוק להם באירופה, כגון כובעים. עני-בות וכו'. כאן המקום להזכיר כי החברים הספיקו לקנות לעצמם בחיפה שעונים מיוחדים במינם, בעלי מחוגים, בני-מחוגים, סטופרים, מצפנים, ושאר מיני המצאות. לא ידענו כי שעונים אלה יהיו לנו בעתיד לעזר רב — ולא-דוקא מבחינה נביגציונית. זמן קצר לפני העוצר** הגענו שוב לקיבוץ ושם מצאנו כבר את כל הכבודה החומרית והאנושית שהגיעה לעתלית בשעות אחר-הצהריים ושכללה, בין היתר, מזון ושאר צרכי אפסנאות.

* בצלאל דרורי, אח"כ מפקד "הגנה".
** באותם הימים הטילו הבריטים עוצר-לילה בכל כבישי הארץ, מחשש פעולות המרי של הישוב.

לקרב את הסירה לספינה, בגלל גלי-החוף החזקיים. פעם ופעמיים ניסו להתגבר על הגלים, ונהדפו אחורה, עד שהוכרחו לותר ולחזור. את מקומם תפסו כמה מדייגי הקיבוץ, ובכוח נסיונם העבירו את הסירה בשלום. בסירה זו היו מצורכי המזון וכמה מן הארצישראלים. בהפלגתה השנייה הביאה הסירה מספר איטלקים וציוד נוסף. בינתיים הבחנו במטוס שהג נמוך מעל הספינה ומעלינו. לא ידענו מה טיבו של זה ומטרתו. אך נוכחותו לא הוסיפה למצב-הרוח. בפעם השלישית והאחרונה כשחזרה הסירה, העמסנו עליה את שארית המצרכים, את האיטלקים ואותי. כעבור רגעים-מספר הגענו לספינה שטולטלה קליפת-אגוז. קפצתי על סיפונה, ועליתי ל"גשר" הקטן בירכתיים, "נון" עמד ופקד על חברי-עובדיו, שמ"נה שלושה ערבים, להרים את העוגן, אך העוגן התעקש ונתקע בין הסלעים. אחרי שראינו כי עמלם של הערבים עולה בתוהו נצטרפו אליהם גם הימאים שלנו, וכמה איטלקים, אך הכל היה לשוא. מהחוף איתנו לנו להסתלק מהמקום מיד, וגם לנו ידענו כי בעוד זמן קצר תעבור במקום אחת מהמשחתות הבריטיות העוסקות בציד מעפילים. לאחר נסיונות נואשים אחרונים מלווים בקללות ובגידופים מפי "נון", החלטנו כי אין עצה אלא לנטוש את העוגן ולהסתלק. שיחררנו את השרשרת והשלכנוה הימה אחרי העוגן, וכך החלה הנסיעה ב"סימן טוב" ראשון — נשארנו רק עם עוגן אחד, בלי כל עוגן רורבי, הנחוץ לכל מסע בים.

כנזכר לעיל, החל הים גועש והספינה התנדנדה כשיכורה. האנשים הסתדרו איך-שהוא במחסן-המטען היחידי שנמצא בספינה. שם מצאו להם מחסה גם כמה עשרות חביות-דלק, וכל מצרכי המזון. שני האלחוטאים הצעירים, שזאת היתה להם הפלגתם הראשונה בים, הרגישו מיד — כפי שהתבטאו, "כי הקיבה עולה להם לראש" — והחלו להקיא בלי הפסק עד הגיענו לקפריסין. גם הימאים ואני לא הרגשנו יותר מדי טוב. פרט למחסן היה ל"נון" תא קטן בירכתי הספינה, ובו שני דרגשים מוזהמים. שעל אחד מהם רבץ לו להנאתו חתול בעל צבע מפוקפק. בין שאר "המכשירים" הימיים בתא היתה המפה של הים-התיכון, מקומת ומטושטשת, שהוצעה ע"י האד-

טות איטלקיות. את כל "האוצר" הזה תחבתי לתוך חגורת-עור עבה, בעלת כפתורי-סגירה פנימיים, שנתפרה במיוחד למטרות כאלה. מאז חגרת הוגורה זו לגופי לא פשטתיה במשך כל הזמן. קרוב לחצות התישבנו, הארצישראלים היוצאים לדרך, להדבר בינינו, ולהכיר זה את זה מקרוב. מנחם, היה יליד-הארץ, רחב-כתפים ובעל קומה בינונית, כולו שרירי ופניו כשל "גוי" טיפוס, אפו סולד ושערותיו בלונדיניות ומתולתלות. פניו היה הגדול-בשנים בין הימאים, כבן 24 — לערך בן-גילי או — הוא עצמו מעפיל מלפני המלחמה, וחבר קיבוץ. בצלאל — בוגר-תיכון תל-אביב, בן צעיר וגבה-קומה, חבר קיבוץ-הדייגים "חור לתא" ואיש הפלי"ם, את אורי וחיים, שני החברים הנותרים, כבר הזכרתי.

באותו לילה שיננו גם אנו לעצמנו את שמור-תינו הבדויים, ומסרנו את כל תעודות-הזהות שלנו לאנשי המוסד. אז גם קיבלתי את הוראות הנסיעה הסופיות: לפי הוראות אלה היה עלינו להגיע בערך כעבור 10—6 ימים לאיטליה. היה עלינו לנסוע בדרך הקצרה ביותר, ו"א בקו ישר דרומה לאי כרתים, ולהגיע לנמל טרמולי שבחוף המערבי של הים האדריאטי (*). בטרמולי ימתין לנו אחד מאנשי-ה"מוסד", וכפי שנמסר לי, יהיה הנמל שם "שלנו". קיבלתי, ולמדתי בע"פ, גם רשימה של כתובות ושמות אנשינו באיטליה, לרגלי החטיפות, והעדר הזמן לסידורים, לא קיבלנו ציוד אלחוטי כל-שהוא. אחרי שהרימונו כיס-ברכה לדרך, שכבנו לפנות-בוקר לישון, עיינו פים ומלאי-ציפיה למחרת.

בשעות-הבוקר המוקדמות חיכינו כבר כולנו בחוף, בחוסר-סבלנות גדולה-הולך לספינה שצריכה היתה להגיע בערך בשעה שמונה מכי-וון חיפה. הימאים היו מודאגים, היות וגלי-החוף החלו מתגברים-והולכים, לבסוף ראינוה שהיא מתקרבת אל המעגן מצפון. במרחק של כ-100 מטר מהחוף הטילה "עדה" עוגן. אנחנו היינו חבויים בין הסלעים וברגע שהגיעה הספינה, יצאו פרחי-הימאים עם הסירה הראשונה לקראתה. הימאים הצעירים נתקלו בקושי רב בנסותם

(* Termoli — עיר-נמל קטנה, בת 9.000 תושבים, בחוף הים האדריאטי, מורחית מרומא, בחצי הדרך בין ברינדיו לאנקונה.

מירליות הגרמנית ושאודותיה סיפר לנו אחר-כך "נון" סיפורי-מעשיות וכזבים. בתארו לפנינו באיזה גבורות ומאמצים השיג "מציאה" זו. היה שם גם ארון-בגדים ובו מדי-שרד מקושטים בלוי-לאות-זהב ומדליות ש"נון" התגאה בהם מאוד. בתא-ההגה עמד אותה שעה על המשמר עבדאללה. זה היה זקן-המלחים בספינה זו. עבדאללה נראה כבן 70—60, ואחר-כך נודע לנו כי הוא נע ונד ביס-התיכון המזרחי למעלה מיובל שנים, ואט כי אינו יודע קרוא וכתוב ואינו מבין במפה, הריחו מכיר כל צוק וכל בן-מפרץ, ומדבר בכל השפות והניבים המהלכים בחלק עולם זה. משני החברים האחרים של "צות המלחים" בספינה (שנקראה, דרך אגב, בתיקים הפנימיים ב"מוסד" בשם-הקוד האירוני "גורמנדי") נכיר את יעקוב, ערבי לבנוני כבן עשרים, שהחשיב עצמו ל"אינ-טליגנט" גמור, היות ושימש כמכונאי והבין ב"מ-כניקה המסובכת" של המנוע. אחרון-אחרון חביב היה עבד, ה"בוני" של הספינה. ילד ערבי כבן 13, שחור-תלתלים חמוד וזריז.

משגמר "נון" את תפקידו על הסיפון, ומסר ה"פיקוד" לעבדאללה. נכנס לתאו, התפרקד על הדרגש והחל לשוחח אתי על דה ועל הא. ראשית סיפר לי את קורותיו:

ילד אחת ממושבות-הברון שהלך בצעירותו לים, והראה גבורות שלעומתן יחירו סיפוריהם של ג'ק לונדון וג'וזף קונרד. לאחר שהוריק אמת-חת סיפורי-עוזו וגבורתו בימי המלחמה, והראה לי כל מיני מדליות מפוקפקות, התחיל לספר כמה הוא מקריב למען הציונות ועליה ב', ובאיזה סיכון הוא מעמיד את עצמו ואת הספינה. "אך למענכם ילדים יקרים" — הוסיף בפאתוס — "אע" שהכל". ("כל" הזה כלל כמובן סכום הגון במזון מנים, ש"נון" קיבל לפני הנסיעה). שאלתי אותו על הכיוון שהוא נוסע, והוא הסביר שעל-מנת לא לעורר את חשדן של המשחתות הבריטיות המסתובבות בשטח, הוא נוסע לכיוון הנמל הרשום במאניפסט (תעודת-נסיעה של הספינה). דחינו לכיוון נמל פאפוס, בקצה הדרומי-מערבי של קפריסין, מצדי-אני, בירתה אתו ברר-היטב את יחסי הסמכויות שבספינה, הוא אחראי בפני על מהלך הספינה. אני מצדי מתעץ במריו ובשלושת הימאים שלנו, שיהוו מעין "מועצה

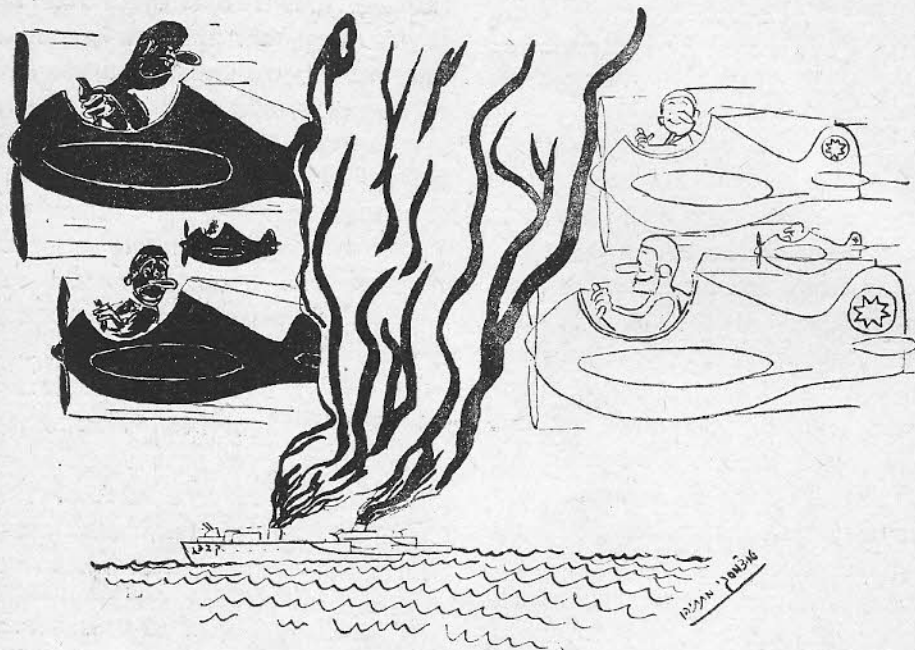
מיעצת". ההחלטה הסופית תהא בידינו. בינתיים הגיעה שעת-הצהרים, אך מספר האוכ"לים היה מצומצם מאוד. גם לארוחת-ערב היו מרבית ה"פסג'ירים" שרועים איש-איש על מצעו, ולא זזו ממקומם. במשך הלילה לא רגע הים, להיפך, הוא הלך הלך-וסעור. למחרת בבוקר הציע "נון" שנעגון באחד מהמפרצים השוממים בקפריסין, מזרחה ללימסול, כדי לחכות עד ש-תשקוט הסערה. מריו, שאתו התייעצתי לראשונה, הסכים גם הוא לכך. הוא טען שהספינה, פרט להיותה קטנה, הרי יציבותה אינה כשורה, כי איש לא דאג לשים בה בלסט^(*). היות וגם הי-מאים הארצישראלים היו באותה דעה, החלטנו ל-החבא באחד המפרצים שהיו מוכרים היטב ל"נון" ולעבדאללה מתוך "עסקיהם". לפנות ערב נכנסנו למפרץ קטן ושומם ובו הטלנו עוגן.

נעים היה לעגון במפרץ השקט לאחר הסערה. מצב-רוחם של האנשים שופר וגם התיאבון גבר, כרגיל אחרי מחלת-ים. האנשים החלו לקשור קשרי-הכרות, בין האיטלקים לבין עצמם, ובי-נינו הארצישראלים לבין עצמנו; וכ"דבך מקשר" היה לנו מריו. מריו זה, כפי שכבר סופר, היה רב-החובל של "וינגייט". הוא היה בעל קומה בינונית, כבן 30, אך נראה בגלל לחיי הורודות ופניו העגלגלים, כבן 25 או פחות. מריו היה מר-בה בדיבור, אך לא היה "גודניק", וידע היטב את עבודתו. בזמן המלחמה היה קצין בצוללת איטל-קית, ומתוך כך בא במגע עם קצינים גרמנים ולמד את שפתם. מריו התחבב על כולנו מיד, וברבות הימים עזר לנו רבות באיטליה. באחת ההזדמנויות סיפר לי מריו כיצד התגלגל לעבו-דה בעליה ב' וכדאי שסיפור זה ירשם:

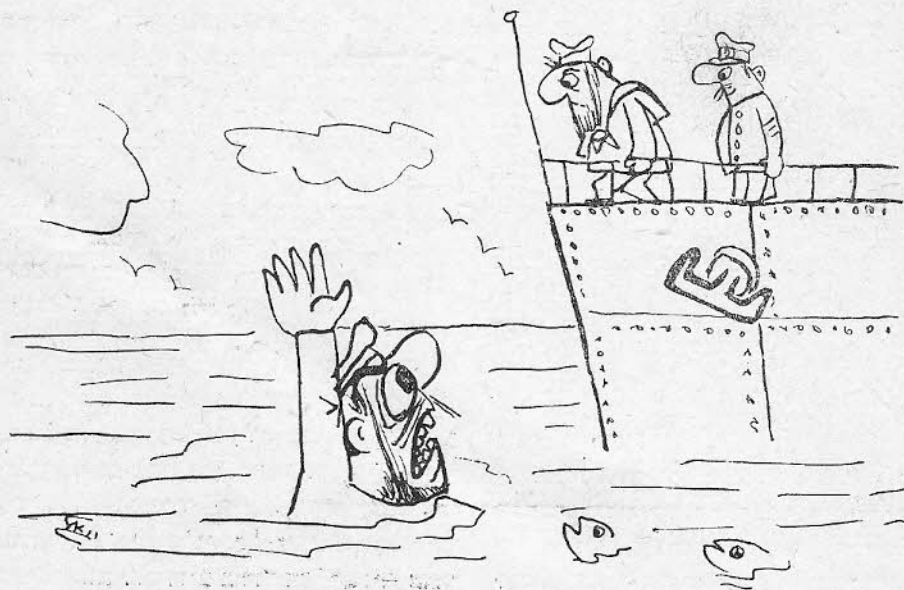
באחד הימים קרא מריו, שהיה מחוסר-עבודה, בעתונות האיטלקית, על מאסר מלחים איטלקיים ליד חופי ארץ-ישראל על עוון הברחת יהודים. הענין נראה לו, הן מבחינת התעסוקה, ובעיקר מבחינת ההרפתקאות. אבל כיצד מצטרפים לעסק זה? לאחר מחשבות רבות הגיע מריו למסקנה שכנראה ארצישראלים מארגנים את הענין. ומי הם הישראלים באיטליה אם לא חיילים ארצישראליים ביחידות הבריטיות של צבא-הכיבוש?

(*) Ballast — משקלות (מים, חול, אבנים וכו') ששמים אותם בתחתית של אניה ריקה, על-מנת ליצב אותה בפני טלטולים בלבים.

זוטות מהוי-החיל...



"המעולות נערכו בשיתוף עם חיל-האוויר..."



"מה אתה חושב. אני שומר תנועה?"

ימאים וקנים, האחד רזה בעל חוטם ארוך וכולו נראה כתרנגול ישיש, והשני זקן כבן 70, בעל פנים מרובעות ומחוסרות-הבעה ודומה לבוריס קרלוף. המכונאי של "אנצו סירני", פסקטי, היה גם הוא מכונאי רציני וטוב. "ראש-המלחים" של "אנצו" — ג'יג'ינו — העמיד בתחילת הנסיעה פנים של בעלב, על שמריו שולט בכל המלחים, אך היות ולא היה חכם ביותר הערים עליו מריו, ובלשוון-הלקות שיפר את מצב-רוחו. ברם, נחזור עתה למפרץ הקטן במזרחה של קפריסין. לאחר לילה שקט במפרץ התעוררנו בבוקר ונדמה היה לנו כי הים רגע במקצת. היות ולפי לוח-הזמנים "ארץ-ישראל" — איטליה בשעה ימים", כבר פיגרונו ביום שלם, האצתי ב"נון" להפליג. הרימונו עוגן בחמש לפנות-בוקר ונסענו לעבר הים הפתוח. לאחר נסיעה של כחצי-שעה בים הסוער הוחלט ב"מועצה הימית" שלנו כי לרגלי מגז-האוויר יש לחזור על עקבותינו ול-החבא שוב באחד המפרצים. הפעם בחרנו במפרץ שכן לזה שעגנו בו קודם. נכנסנו למפרץ בערך בשמונה בבוקר, ובמרחק קטן מאתנו מצאנו עוגן ספינת-מפרש שברחה גם היא מהסערה. משר-אינו כי מהספינה נשלחה אלינו סירה קטנה, הורדנו את אנשינו למחסן. בסירה ישב ה"ראיס" של הספינה, סורי שמן וזקן, ואתו נערו. הסורי בא לערוך ביקור-ידידות ולפטפט. דבר ש"נון" ידעו יפה-יפה. לאחר שיהה של כשעה על כוס קפה תורכי חזר הסורי לספינתו.

עם רדת הערב יצאו האנשים לסיפון, ושוב התענגנו על לילה שקט במפרץ, אך העיקה עלינו המחשבה כי בזבזנו כבר שני ימים יקרים. לאחר בדיקה נוספת של "עדה" ע"י ימאינו ומריו, החלטנו כי בגלל אי-יציבות הספינה אין כל תקווה להבסוע לאיטליה ישירות, ז"א לעבור דרומית לכרתים. סיכמנו כי נאלץ לנסוע עד-כמה-שאפשר קרוב לחופים, כדי שנוכל תמיד למצוא מקלט מהיר מסערות. ידענו איפוא כי לוח-הזמנים שלנו משתבש-והולך.

למחרת-היום רגע הים. הרימונו עוגן והפלגנו צפונה-מערבה. בשעה 10 בבוקר, כשאנו יושבים ליד חרטום הספינה ומשיחים בנחת על עולם ומלואו, החלה הספינה להעצר לאט-לאט, והגלים ליד החרטום שחתך את הים, הלכו-ונעלמו מרגע לרגע, עד שסעבור רגעים-מספר נשארה "עדה"

הוא בדק את הדבר ומצא שלחילים אלה קלוב משלהם במילני. מה עשה מריו ידידנו? הוא ניגש לקלוב — שבדרך מקרה באמת שימש ומרכז לאנשינו העוסקים בהעפלה — ושאל את התורני איפוא אפשר לקבל ידיעות על המלחים האסורים של האניה האיטלקית. שאלו התורני: "וכי מה זה עסקך"? ענה לו מריו כי הוא קרוב לאחד מהם, ורוצה לדעת מה שלומו. בדרך זו חשב מריו להגיע ל"בית-התבשיל" של העסק. החייל התורני הודיע מיד לכמה מאנשינו על "הפרצוף החשוד" וקיבל הוראה לענות למריו שיגש לרב היהודי בקהילת מילנו וכי בקלוב אין לו מה לחפש. הלך מריו אל הרב ובעקבותיו שניים מבחורינו שהלכו לבלוש ולחקון מה טיבו של ברנש זה. אצל הרב הנדהם ערך מריו "יודוי" וסיפר על כונותיו האמיתיות ועל רצונו העז להצטרף לעוסקים בהברחת יהודים. הרב השיב את פניו ריקם, וסיפר אח"כ את כל הדבר לאנשינו שחשדם התגבר-והולך וכמעט היו בטוחים שהוא שליח האנגלים המתחקים אחרינו. החליטו איפוא "לסדר" אותו, ולבוא אתו במשא-ומתן מדומה כדי "לגמור" אתו אח"כ אחת ולתמיד. במשך המו"מ התברר לאנשינו כי רצונו הוא כנה ואמיתי וידיעותיו בעניינים רבות. לאט-לאט החלו לרכוש אליו אמון עד שנעשה רב-חובל ב"ויני" גייט. לאחר שחזר אתנו לאיטליה הפכו הוא, והצוות שלו, לעובדים "הגויים" הטובים ביותר שלנו.

בין יתר האיטלקים בלט ריקרדו, סגנו של מריו, בחור כבן 30, גבה-קומה ורחב-כתפים, שערו שחור כפחם, ושפם יפה מקשט את פניו. הוא נראה כאילו יצא מסרט או איפורה איטלקית. בדרך נתברר לנו שאם כי הוא שתקן לעומת מריו, ובכלל בהשוואה לכל איטלקי, הריהו בחור שאפשר לסמוך עליו, וגם ימאי בעל-רמה. גם המכונאי של "וינגייט", דמיני בלט בידיעותיו המקצועיות ובידיעת תפקידו. מבין אנשי "ויני" גייט" האחרים כדאי היה להכיר את ג'ינו. בחור צעיר כבן 19, יליד פיומה. והוא עצמו חצי איטלקי וחצי יוגוסלבי. כל עניינינו ומלחמתנו מצאו מסילות ללבו, וגם בחורי הפלי"ם וחי ההר-פתקאות קסמו לו. הוא התיידד עמנו מיד ודבק בנו. מבין מלחי "אנצו סירני" בלטו לעין שני

מרים. החלטנו כי, משיעלו אנשי-המכס על הסי-
פון, יאמר להם כי מחסן-המטענים מכוסה. הנחנו
כי הם יתעצלו לפתוח את המחסן, ובגלל זה
אולי נצא בשלום. בינתיים הכינונו למטה סידור
רים "לשעת-חרום". נקבנו פתח בין קיר המחסן
וקיר ה"פוקסל" (תא-המלחים) אשר בהרטום.
זאת עשינו על-מנת שיהיה לנו קשר עם צות
הספינה. כן הכינונו גם מנות-ברזל, מים, ו"אחר-
נים-חביבים" — סירי-שיפכין.

"עדה" נכנסה לפנות-ערב לנמל והטילה עוגן.
כדי "לעודדנו" ירד "נון" בערב ל"פוקסל" ולחש
לנו בנימה עצבנית מאוד כי ממש לידינו עוגנת
ספינת-משטרה בריטית. הלילה עבר עלינו בשי-
נה טרופה, האויר היה דחוס, והאיטלקים הזקנים
עשו את צרכיהם בכל שעה. בבוקר ירד "נון"
העירה עם החלק השבור והבטיח שבצהרים יחזור.
אמרתי לו לא לקמץ בכסף, ולתקן את החלק מבלי
להתחשב במחיר. שעות-הבוקר וחלו לאיטן. התי-
אבון, שהיה לקוי כבר בלילה, הלך-וירד בפוג-
קציה הפיכה לסרחון. יחד עם התיאבון נעלם גם
מצב-הרוח. במשך היים התעסקה קבוצה אחת של
איטלקים במשחק-קלפים, לאור העמום של קרני-
שמש בודדות שהתגנבו דרך הסדקים במכסה.
קבוצה זו מצאה לה לפחות ענין לעסוק בו, אם
כי אנשיה היו צועקים מדי-פעם יתר-על-המידה,
והיה צורך להשקיטם. גרועים יותר היו האיטלקים
האחרים, ביניהם שני הזקנים שלא חדלו מלגנוח
ולהאנה. בשעות אחר-הצהרים התחילו אלה לרטון
ולהתאונן מרה: "מדוע עליהם לרבוץ פה ולהח-
נק חיים?" הזקן בעל הפנים המרובעות שכב
מתעלה-למחצה, או מנמנם-למחצה. לעומתו רקק
הזקן בעל האף האדום, וגנה בלי-הרף, גם כמה
מהאיטלקים האחרים התחילו כנראה להסית למ-
רד, ורק מריו הצליח להשתיקם. הגיעו שעות-
הערב, ו"נון", שהבטיח להתקשר אתנו בצהרים
איננו! בינתיים הלכו האיטלקים ונעשו נרגזים
יותר-יותר ויותר, וגם מריו הותקף במרה שחורה
ושכב כאבן שאין לה הופכין. בתורת הקשר היחי-
די עם העולם החיצוני שימש לנו עבד, כי רק
הוא נשאר על הספינה. יעקוב ועבדאללה ירדו
לבתי-הזונות בנמל, בניגוד גמור להוראות שנתתי
ל"נון". משנפלה החשיכה, ואנו מנותקים מכל
קשר, החלטנו שאם "נון" לא יחזור תוך חצי-

מתנדנדת בשקט ואינה זזה ממקומה. צעקתי לע-
בר "נון", שהתעורר משנתו, "מה העניינים?".
לאחר שהייה קצרה ענה: "הכל בסדר, קלקול
קטן במוטור". לאחר כחצי-שעה עלה מתוך חדר-
המכונות יעקוב, המכונאי, שירד לתקן את הקל-
קיל "הקטן", והודיע שאינו יודע מה קרה. קילל
אותו "נון" והטריח עצמו לרדת לתא-המכונות.
כעבור זמן מה חזר ועלה "נון" והודיע שגם
לו קשה להבין מה הקלקול. ביקשתי את מריו
שיוריד את המכונאים האיטלקים פסקטי ודמיני.
בינתיים גדלה העצבנות בין קהל-הנוסעים,
ול"השלמת" מצב-הרוח עלו לאחר חצי-שעה שני
המכונאים כשהם גוררים אחריהם חלק-מתכת
שחיבר את המנוע לציר-המדחף. לאחר שפירקו
את החלק על הסיפון. כשכולנו מצטופפים סביבם,
חרצו את פסקי-דינם: "חלק מהציר שבור, ואין
להמשיך". הידיעה הזאת הממתנה, ורגעים-מספר
עברו עד ש"עיקלנו" אותה כראוי. קראתי "למוע-
צת-מלחמה". "נון" היה אובד עצות, רוגז ומקלל
את עצמו, את הספינה, ואת היום שהתקשר
אתנו. ברור היה לנו שבלי תיקון בבית-מלאכה
לא יתכן השימוש ב"עדה" כבספינת-מנוע. גכון,
יש לנו מפרש-עזר, אך בעזרתו נגיע לאיטליה
לא כעבור ששה, ואולי אף לא כעבור 60 יום!
ידענו כי ל"נון" תעודות-מסע רשמיות וחוקיות
לנסיעה אל נמל פאפוס, שהיה צפונה מאתנו.
ידענו גם כי הנמל הקרוב ביותר שיש בו בתי-
מלאכה הוא נמל לימסול. אילו היה "פנצ'ר" מעין
זה קורה ל"עדה" בלי שאנו נהיה עליה. היה
"נון", באופן טבעי, נכנס ללימסול ומתקן את
החלק. שקלנו את המצב והחלטנו בלב לא-קל
לחזור על עקבותינו ולהכנס ללימסול לתיקונים.
לא קל היה להחליט, אך עוד יותר קשה היה
לשכנע את הגברת "עדה" לחזור ללימסול בעזרת
מפרש-העזר. הטינו אותה לכאן ולכאן, לימין ולש-
מאל, עד ש"תפשה קצת רוח" והתחילה מודחלת
לעבר לימסול. לאחר כחצי-יום של נסיעה במהי-
רות של כ-2 מיל לשעה הגענו קרוב ללימסול.
במרחק של כמה קילומטרים מהנמל נכנסנו כור-
לנו, מלבד "נון" וצוותו, למחסן בבטן הספינה.
עבדאללה ועבד כיסו את הפתח בקרשים כסה-
היטב, והדקו את הקרשים במסמרים לסיפון. על
הקרשים הניחו ברונטים, וגם אותם דפקו במס-

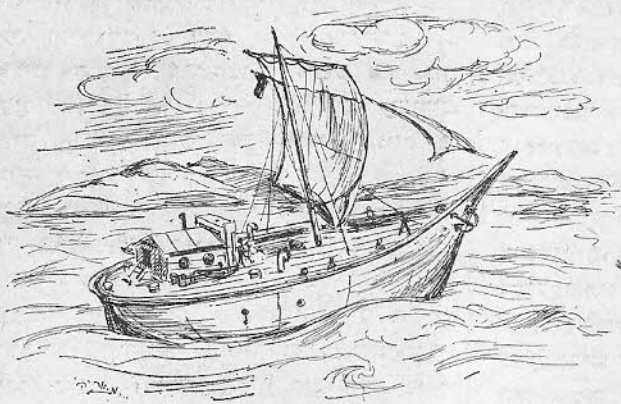
שעה — אקח את בגדי־השרד שלי, אארום כבד בלתי־חדיר למים, ואשחה בלילה אל החוף. שם אלבש את בגדי רב־החובל ואחפש את „גון“ בעיר, או אמצא איזה קשר עם יהודים. בעוד אנו מטכסים עצה הופיע „גון“ ב־סירה קטנה נהוגה בידי עבדאללה. לש־אלתנו מדוע לא התקשר אתנו במשך כל היום ענה ש־„שערותיו מלבינות והולכות“ מכל הצרות שיש לו מאתנו, והוא הופך. לדבריו, „פקעת־עצבים“. בענין החלק מן המנוע, הודיע שהלילה יגמר התיקון. הודעה זו היתה בכל אופן מעודדת, ומריו תרגמה לאיטלקים הנרגזים. ב־10 בלילה חזר „גון“ לבית־המלאכה שבחוף, וכעבור עוד כשעתיים של ציפיה חזר, כשבידו החלק המתוקן והמולחם. העלנו את שני המכונאים ה־איטלקים לסיפון כדי להרכיב את החלק, ובערך באחת לאחר הצות הניעו המכונאים את המנוע והחליטו שאפשר לצאת לים. הרימונו עוגן וברח־נו באישון־לילה מהנמל. האנשים יצאו למרחב לנשום אויר צה, ולמרות שהלילה היה קריר השתררה הרגשה נעימה של יציאה לחופש. האי־טלקים נתנו קולם בשיר. הלילה היה בהיר וה־רקיע זרוע כוכבים. הלב רחב ושמה על שיצאנו מהמיצר. הספינה, כך נדמה לנו, טסה כעל כנפי־נשרים.

עם עלות השחר נרדמנו עייפים אך שקטים. התעוררתי לערך בתשע בבוקר. רוב האנשים ישנו עדיין שינה רוגעת על הסיפון. ונראה כא־ילו הם נושמים את האויר הצח בהנאה יתרה. לאחר שהתעוררנו זלזנו ארוחת־בוקר הגונה, ואנו האר־ציונים ישראליים ישבנו שוב לד־החרטום לשוחח ולפ־ט־פ־ט. הקלפנים שבין האיטלקים שוב שיחקו בקל־פים, והשאר התעסקו כל־אחד בשלו. השעה היתה עשר, הכל הלך למישרין. עד... ששוב חזר המחזה הקודם אלא בתוספת חריפות ועצבנות. הספינה נעמדה ולא זזה. משרק נעמדה קצו וירדו שני המכונאים האיטלקים ו„גון“ לחדר־המכונות. כשכולנו מצטופפים בחדרה מסביב לפתחו ומצפים באי־סבלנות לדעת מה קרה הפ־עם. פסק־הדין שניתן היה קצר ומוחלט — הציר נשבר שוב והפעם בשני מקומות. ושוב מוטלת היתה חתיכת־המתכת השבורה על הסיפון, וסבי־בה עומדים כשני מניינים בני־אדם שחתיכה זו קבעה את גורלם.

כשם שידענו הפעם מיד את השבר, כן מיהר־נו לחפש מוצא מהבוץ שנתקענו לתוכו. „גון“ היה עצבני עד מאוד, נרגז ומקלל את יום־הולדו. אחרי שנרגע במקצת ניסינו יחד עם מריו והאר־ציונים ישראליים להתוות כמה דרכי־פעולה אפשריים. ראשית, חשבנו על חזרה ללימסול לתיקון נוסף. כמעט כולנו הסכמנו שהדבר בלתי־אפשרי, מפני שהתיקון, אם בכלל יתכן, יגזול הפעם ימים־מספר, ואין בכוחנו להטיל את האנשים שוב למחסן הסגור לזמן ממושך, וגם קיימים כל הסי־כויים שאם הספינה תעגון שנית בלימסול — יגלונו ונאסר. אפשרות שניה שעלתה במחשבתנו היתה לחזור לארץ בכוח המפרש, לנסות להסתגן בין המשחתות השומרות ולהגיע לחוף, ולהת־חיל הכל מחדש. כשההרנו בתכנית זו ראינו גם בה כמה פגמים. בעיקר, מפני שקרוב לוודאי שית־פסונו לפני שנגיע לחוף ומלבד זאת גברה בלב כולנו ההחלטה שמוטב להסתכן ולצאת לדרך הבלתי־נדועת מאשר לחזור. מאכן באנו למסקנה, שנתקבלה כמעט על דעת כולם, והיא, שעלינו לצאת בעזרת המפרשים צפונה. (היינו אז בחוף הדרומי־מערבי של קפריסין, בין לימסול ופאפוס) להסתלק מקפריסין ולנסות להגיע לתורכיה. תור־כיה זאת היתה איפוא המטרה הנכספת. ראשית, עלינו לצאת מתחום האנגלים, ואם כבר להאסר — הרי מוטב בתורכיה, ולא ע״י ידידינו, צידי־בויין.

כונתנו היתה לעגון בנמל תורכי כלשהו ושם נודיע כי אנו ניצולי ספינת־מעפילים שטבעה בסערה, ושנאספנו ע״י „עדה“ — שהתקלקלה, כמובן, גם היא באותה סערה. נדרוש עזרה מה־שלטונות התורכיים, ואולי נצליח להתקשר עם הארץ ועם אנשי „הסניף“ שלנו בתורכיה. ההחל־טה ה„תורכית“ נמסרה לידיעת כולם, והוסבר לאיטלקים שזוהי הדרך רבת־הסיכויים ביותר לה־גיע לביתם ביום מן הימים. לאחר זאת העלנו את המפרש, ואת מפרשון־העזר, וחיכינו לרוח, שכמובן, בדיוק באותה שעה, נשבה מתוננת ביו־תר. לאט־לאט וללא־חפזון החליקה „עדה“ ועברה במשך יום את המילין המועטים עד אל כף א־רנאוטי (*). וחופי קפריסין התרחקו והלכו מאתנו. לאחר יום נוסף החילונו להתקרב לעבר

(* בפינה הצפונית־מערבית של קפריסין.



„הרימינו עוגן והפלגנו...“

תורכיה. ידענו כי משגיע לחוף התורכי, יקבע כיוון נסיעתנו ע"י כיוון הרוח והרגשנו את עצמנו כאותם ספנים קדומים, אשר הפלג-תם אל הבלתי-נדע נקבעה ע"י איתני הטבע. אם תבוא רוח מזרחית נווט מערבה, וכנס למפרץ אדאליה, ונש-תדל לעגון בנמל אדאליה*.)
אם תעלה רוח מערבית — נסע לכיוון מרסינה ושם נע-גון. למחרת בבוקר ראינו את ההרים הנישאים של החוף

התורכי והגענו לסביבות כף אנאמור**.) בסבי-בות הכף נשבה רוח מערבית ואנו החילוננו איפוא להסחף מזרחה. שטנו לאיטנו לאורך החוף ההררי והיפה של תורכיה. מולנו ניצבו הרים ירוקים ופראים, היורדים במדרון תלול לים ומשאירים רק רצועת-חוף צרה ביותר. לפעמים עברנו מר-חקים ארוכים, מבלי להבחין אפילו ברצועת-חוף זו, ורק צוקי-סלעים נראו, כשהגלים משתברים אליהם בכוח רב. רק פה ושם, בפיוזר רב, נתגלו לפעמים כפרים או ישובים קטנים, שבכלל לא הופיעו על המפה „המפוארת“ שלנו, ושעבדאללה סיפר לנו עליהם, כי לא היה צוק וכפר שלא הכירו ממסעותיו בים במשך עשרות שנים. ביום הרביעי נסיעה זו מזרחה התחלפה „למזלנו“, הרוח, וכאילו לזרות מלח על פצעינו החלה נושבת רוח מזרחית. כשקמנו בבוקר מצאנו את עצמנו מערבה מהמקום שנמצאנו בו אתמול. מלאי-המזונות וגם מלאי-הסבלנות שלנו, לא היו בלתי-מוגבלים. החלטנו לעגון, ויהי מה, בנמל הנמצא מערבה ממרסינה. לאחר חיפושים במפה, ולאחר שעבדאללה ו„נון“ חיטטו בזכרונם, גילינו עוד עיר-נמל קטנה בחוף התורכי, מערבה ממרסינה, ושמה סיליפקה***.) עבר עוד יום, והתקרבו עד כדי 20 וכמה מילין מסיליפקה-אך הרוח לא היתה לצדנו, ובבוקר שלאחרי אותו יום שוב עמדנו במקום אחד מבלי לזוז.

אותו בוקר היה בהיר והים היה שקט לגמרי. כשקמתי מ„מיטתי“ הצביע אחד הישראלים על נקודה זעירה במרחק מזרחה מאתנו. במשקפת שבידינו ראינו שזאת היא ספינת-מפרשים קטנה, המניפה דגל תורכי, ולא עבר זמן רב ושמענו מרחוק את הטרטור העליו של מנוע-העזר שלה. הספינה נסעה בנתיב מקביל לשלנו, במרחק של כמה מאות מטרים. לבי ניבא לי כי אולי נעזר בספינה זו, ביקשתי איפוא להעלות דגל תורכי לתורן שלנו, וגם דגל מדגלי-הקוד הבין-לאומי האומר „ספינה בצרה“ (רק אח"כ התברר לנו ש-הברנשים שממולינו לא הבינו את הקוד הבין-לאומי לגמרי). נפנוף-דגלים, איתות בידיים, ורפ-לקסים של אורי-השמש שלכדנו בראי-גילוח הסבו את תשומת-לבו של צות הספינה המתקרבת, והם הטו את אניתם בזוית ישרה לקראתנו. אנשינו נכנסו שוב למחסן, שכוסה לפי המסורת שנשתר-שה כבר, בברזנט. על הסיפון נשארו עבדאללה שנועד לתרגם לתורכית, „נון“, ואני. מחשבתנו הראשונה היתה לבקש את התורכי שיגרור אותנו לסיליפקה תמורת תשלום, כדי שלא נטלטל בים ללא-מטרה עוד ימים-מספר. הספינה התורכית, בעלת חרטום מעוטר ומגולף, התקרבה אלינו, ותורכי גבה-קומה ובעל מצנפת סרוגה, שעמד ל-יד חרטומה, שאל בקול צעקה מה ברצוננו. עב-דאללה אמר לו שהמנוע שלנו מקולקל, ואנו מ-בקשים שיגרור אותנו לסיליפקה. על זה ענה ה-תורכי ושאל כמה, ובאיזה כסף, אנו מוכנים לשלם. היו לי, כאמור, כמה-זוכמה מיני כספים, אך ביו-דענו כי אין ערך רב לכסף-גייר בעיני ספן ובעיקר

* Adalia או Antalia
** בחוף האנטולי, בחצי הדרך בין מרסינה ואד-ליה (אנטליה).
*** Silifke — בשפך הנהר גוק, בחצי הדרך בין מרסינה לכף אנאמור.

עירית חיפה למען קרן-המגן!



תורכי, אמרתי לעבדאללה שיציע לו מטבעות-זהב, התשובה היתה: „50 מטבעות“. אמרנו לו שיוכל להמשיך בדרכו, מעין „מושלום“ (*). התור-כי סובב את ספינתנו והסתלק.

משנשארנו לברנו, החלה החרטה אוכלת את לבנו, על שלא ניסינו לעמוד אתו על המקח ואולי היינו מקמצים זמן יקר. והנה אימר לי אחד האר-צישראלים, שהסתכל במשקפת, כי התורכי חוזר על עקבותיו ומתקרב שוב אלינו. הבינונו שהלו הריח שאפשר לעשות כאן „ביזנס“, החלטנו בו-ברגע להציע לו הצעה מרחיקת-לכת ביותר. הוא אמר, שיגרור אותנו לא לסיליפקה אלא מערבה לאורך החוף התורכי. חשבנו גם שאין טעם להסתיר ממנו מציאות אנשים בספינה, אלא להיפך, חשבנו לספר לו כי יש בספינתנו מלחים שאניתם נטרפה. בינתים עצר התורכי במרחק של כ-50 מטר מאתנו, הוריד סירה קטנה ויצא בדרכו אלינו. משהגיעה הסירה אלינו, שלשלנו לו סולם-חבלים והכנסנוהו לתאו של „גוף“. ראשית הביאו לו קפה תורכי מהביל, ואח"כ נכנסנו אתו לשיחת-רעים. „בישיבה“ זו השתתף גם מריו. אחרי כמה משפטים התברר שהתורכי מדבר איטלקית רצוצה. כי יליד אנטור-ליה, הקרובה לרודוס הוא, ועוד בילדותו היה ברודוס (שהיתה אז כפופה לשלטון איטלקי) ולמד איטלקית. משהתברר לנו דבר זה, סיפר לו מריו כי בספינה כ-20 מלחים איטלקים וכמה מלחים אוסטרים (כדי להסביר לו את נוכחותם של הישראלים), שהיוו את צוות-המלחים של אנית-סוחר איטלקית המהלכת בין איטליה ומצרים. ספינתם — ששמה „דורי“ לפי דברי מריו, — טבעה לפני ימים-מספר בסערה, והם נאספו ע"י „עדה“ שמנועה נשבר גם הוא באותה סערה, כמובן, הוסיף מריו, עז רצונם של כל הניצולים לחזור לביתם. הוצאנו את התורכי לסי-פון כדי שיסתכל לתוך המחסן ויראה במורעיניו את המלחים המסכנים. לאחר הפתיחה הזאת שאל-נו את התורכי לאן פניו מועדות, והסתבר לנו שנמל-הבית שלו היא העיר בודרום שבאנטול-יה (**), כמורכן סיפר לנו כי בדרך כלל הוא „עו-בד“ על הקו שבין אנטוליה ואלכסנדרטה, וכי עתה הביא מטען לסיליפקה והריהו חוזר ריק

(* מימרה ערבית: „לא צריך“.

(** בחוף המערבי של אנטוליה, מול האי היוני קוס.

מודעות עירית חיפה הקוראות לאורחי העיר לתרום את תרומתם לרכישת כל-ישיט בעבור החיל שאימץ עלידם.

על הספינה התורכית רוח ליל, כי נוכחתי, שיקרה
 אשר-יקרה, אנו הרוב, והספינה התורכית היא
 ספינתנו. בינתיים חזר התורכי ל"עדה" ודרש
 מ"נון" תעידה המאשרת לו את כל סיפור-המעשה
 על "טביעת אניתנו". נכנסתי לתאו של "נון" ו-
 כתבתי תעודה באנגלית (התורכי לא ידע לקרוא
 כלל, פרט לקצת תורכית בכתב ערבי) המספרת
 סיפור-מעשה מצוץ מן האצבע, וחתמתי באור
 תיות גדולות באנגלית "קפיטן אברהם אבינו".
 יצאתי לסיפון, ובשמו של "נון" מסרתי לתורכי
 את התעודה רבת-הרושם. הוא נהנה ממנה הנאה
 מרובה וטמנה בכיסו. במשך כרבע שעה נגמרה
 ההעברה ל"בודרום" — זה היה שמה של הספינה
 התורכית — וכולנו עלינו עליה. לפני שנפרדנו
 ביקשתי מ"נון" כי בהגיעו לנמל התורכי הראשון
 יודיע ארצה מה קרה לנו. התורכי הניע את
 המנוע, ובוה נגמרה פרשת "עדה" — אך נסיעתנו
 רק החלה. עומדים היינו על סיפון ה"בודרום",
 כשכולנו עדיין מופתעים מהגס שקרה לנו. גם
 התורכים נראו תוהים על קהל-הנוסעים הרב.
 אך הספינה הפליגה בינתיים מערבה, והרוחה
 בלבנו גדלה. (המשך יבוא).

לביתו. כאן קפצנו כמה שלבים במו"מ, והצענו
 לו מיד שבמקום לגרור אותנו לבודרום — יעביר
 אותנו לספינתו ויוריד אותנו באי היוני קוס.
 הנמצא רק במרחק קטן מאוד מבודרום, יהדבר לא
 יעלה לו בשום מאמץ. ההצעה היתה נועזת. אך
 הוא הסכים לה, ושאל כמה נשלם. התחלנו
 עומדים על המקח, ובסיף, אחרי יגיעות רבות,
 הסכמנו שהמחיר יהיה 30 מטבעות-זהב. באמצע
 המיקוח הוצאתי מכיסי כעשר מטבעות-זהב כבי-
 דות ונוצצות, ושיחקתי בהן בחופף-ידי. עיני
 התורכי כמעט ויצאו מחוריהן, וכשהבטחתי שא-
 תן לו עשר מטבעות כדמי-קדימה מיד לכשנעבור
 לספינתו — הסכים בלי ויכוחים נוספים.

על השינוי הפתאומי לטובה במצבנו הודענו
 מיד לאנשים שבבטן האניה. ובעוד התורכי חוזר
 לספינתו עלי-מנת לקרבה אלינו, התחלנו לארוז
 במהירות את חפצינו ולגלגל לסיפון את הביות-
 הדלק והמים, הבילות-המוזן, והכלים מכל המינים
 שהיו ברשותנו, עלי-מנת להעבירם לספינה התור-
 כית. לשמחתו של "נון", על שהוא עימד להפטר
 מאתנו, לא היה גבול. כעבור רגעים-מספר ניג-
 שה הספינה התורכית לצדנו, ואנשינו התחילו
 לקפוץ ולעבור אליה. ברגע שרוב אנשינו היו





בית-דין צבאי-ימי

סאח רב-סרן יהודה הופרט

הערות מוקדמות

חוק השיפוט הצבאי תשט"ו-1955, אשר נכנס לתוקפו ב-1.1.56, קובע חידושים ושינויים מרובים באשר למערכת השיפוט הצבאית. אחד החידושים היא הסמכות להרכיב «בית-דין צבאי-ימי». מוסד משפטי זה לא היה ידוע בחוקת-השיפוט תש"ח ולפי סעיף 183 מחוק השיפוט הצבאי, נמנה הוא בין המוסדות המשפטיים ונחשב לבית-דין של ערכאה ראשונה.

בית-הדין הצבאי-ימי אינו מוסד קבוע, כגון בית-דין מחוזי, אלא יורכב מזמן-לזמן, בהתאם למסיבות, ולפי הצורך. כשיתמלאו התנאים החוקיים להקמתו, מטרתו לחזק את, ולשמור על, המשמעת באניה כשהיא מרוחקת מחופי המדינה. מוסד זה יהיה בידי המפקד אמצעי יעיל להשתלט על פורק, או פורקי עול, המנצלים את עובדת התרחקות האניה ממרכזי השיפוט הקבועים.

בידי מפקד כלי-שיט ניתנות סמכויות משפטיות מרובות בנידון, ועליו יהיה לשקול היטב באם להשתמש בהן. מפקד כלי-שיט מוסמך הן להרכיב את בית-הדין, הן לזמנו, למנות תובע, וגם סניגור במסיבות מסוימות. בידי מתרכזות סמכויותיו של ראש הרשות המשפטית, נשיא בית-הדין המחוזי, וגם אלה של הפרקליט החילוני.

תנאים להרכבת בית-דין צבאי-ימי

התנאים המרשים הקמת בית-דין צבאי-ימי על סיפון אניה חילונית הם כדלקמן:

1. כלי-השיט נמצא מחוץ למימי חופיה של ישראל.
2. מפקד כלי-השיט משוכנע כי כלי-השיט שבפיקודו לא ישוב למימי חופיה של ישראל לפני תום תקופה של 21 יום.
3. הנאשם, אחד מפקודיו של מפקד כלי-

השיט, נאשם בעבירה שהיא בסמכות בית-דין צבאי.

4. מפקד כלי-השיט סבור כי דחית המשפט עלולה לגרום נזק חמור למשמעת בכלי-השיט שבפיקודו.

הקמת בית-דין צבאי-ימי אינה בבחינת חובה המוטלת על מפקד כלי-השיט אפילו נתמלאו כל התנאים הנ"ל. הקמתו היא בבחינת רשות, ומפקד-האניה ישקול, לפי הנתונים והמציאות, במידה ומספר כלי-שיט צבאיים ימצאו מחוץ למימי חופיה של ישראל, והם כפופים לפיקודו של מפקד אחד המניף דגל באחד מכלי-השיט, הסמכות להרכיב ולזמן את בית-הדין הצבאי-ימי לגבי כל אחד מאותם כלי-השיט — תהיה בידי אותו מפקד בלבד (סעיפים 206, 207).

אין הוראה ברורה איך מרכיבים ומזמנים את בית-הדין הצבאי-ימי, אך אפשר להסיק מס' 417 כי על הרכבתו וזימונו שומא על מפקד כלי-השיט להחליט בכתב, ולצרף את החלטתו לתיק. הסעיף הנ"ל דן בערעור על ההחלטה להרכיב בית-דין צבאי-ימי.

על ההחלטה להרכיב בית-דין צבאי-ימי מותר לערער, יחד עם הערעור על פסק-הדין של אותו בית-הדין; אך החוק מגביל את סמכויותיו של בית-הדין-לערעורים: הוא אינו רשאי לבטל את פסק-הדין עקב הנימוק שלא נתקיימו התנאים הקבועים בחוק להרכבתו. אם בית-הדין לערעור רים היה סבור שאף אילו נתמלאו התנאים היה הנאשם יוצא חייב בדינו באותה העבירה, ומקבל עונש שאיננו קל מהעונש שהוטל עליו.

מכאן למדים, כי רק במקרה ונגרם עיוות-דין ע"י הרכבת בית-דין צבאי-ימי, יבוטל פסק-דינו, וביתר המקרים לא יתערב בית-הדין-לערעורים בתנאי הרכבתו ובשיקוליו של מפקד-האניה שהניעוהו להרכיבו.

המפקד המרכיב את מותב בית-דין חייב למ-
נות גם את התובע מבין החיילים הנתונים לפי-
קודו.

על התובע להגיש את כתב-האישום לאבי-
בית-הדין ואין כל הוראה המחייבת למנות דו-
קא קצין לתפקיד זה. לעומת זה בבית-דין
מחוזי רק קצין יכול לשמש כתובע. מקום וזמן
המשפט יקבעו על ידי המפקד-המזמן, לאחר
שימסר צו-הזימון יחד עם כתב-האישום לנאשם.
אסור שהמשפט יתקיים לפני תום 24 שעות
מעת מסירת צו-הזימון וכתב-האישום לנאשם,
אלא אם-כן הוא עצמו הסכים לעריכת המשפט
במועד מוקדם יותר.

הנאשם רשאי לבחור לעצמו סניגור מתוך
החיילים והקצינים הנמצאים בכלי-השיט או כל
סניגור אחר אשר יוכל להתייצב לפני בית-הדין
ללא דחית המשפט. במידה והנאשם לא יבחר ל-
עצמו סניגור, חייב המפקד המרכיב את מותב
בית-הדין הצבאי-ימי, למנות מבין החיילים סני-
גור לנאשם.

סמכות-השפיטה של בית-הדין הצבאי-ימי
היא אותה הסמכות הנתונה לבית-דין צבאי-
מחוזי, דהיינו בית-הדין הצבאי-ימי מוסמך לש-
פוט כל חייל שאינו קצין בדרגת סגן-אלוף.

עובדה זו מוכיחה מה רב הערך אשר מיחס
המחוקק למוסד שיפוטי הנ"ל ועד כמה על
מפקד-האניה לשקול קודם הפעלתו. הרכבת מו-
תב (מושב) בית-דין היא סמכות אשר ניתנת
ע"י החוק בידי נשיא בית-הדין הצבאי, וזימונו
ניתן בסמכותו של ראש הרשות המשפטית. שתי
סמכויות כבודות-משקל אלו מתרכזות בידי מפ-
קד-אניה, בתנאים שנוכרו לעיל. נוסף לכך גי-
תנת הסמכות למפקד-אניה להחליט על הגשת
כתב-אישום בלי שתערך בדיקה, שהיא בדרך-
כלל, תנאי להעמדת אדם לדין בפני בית-דין
צבאי. גם הפרקליט הצבאי רשאי להחליט על
הגשת כתב-אישום ללא בדיקה — בלביים גי-
תנת גם סמכות זו למפקד האניה.

הרכב בית-הדין וסמכותו

בית-הדין הצבאי-ימי יהיה מורכב משלושה
חיילים. שלפחות אחד מהם בדרגת קצין. כאן
בולט ההבדל בין בית-דין זה, לבית-דין צבאי-
מחוזי, אשר רוב חבריו חייבים להיות קצינים,
ואב-בית-הדין חייב להיות שופט-משפטי.
לגבי בית-הדין הצבאי-ימי די שאחד מחבריו
יהיה קצין והוא גם יכהן כאב-בית-דין ואין
כאן חובה לצרף שופט-משפטי.

בית-דין של חיילים בעבודתו



ציילוס: מרמלשטיין

סל. או לרחות את הטענה. משנזחחה טענת הפסול, רשאי הנאשם לערער תוך 30 יום על החלטת בית-הדין בפני בית-הדין-לערעורים, אך הערעור אינו מחייב את בית-הדין הצבאי-ימי להפסיק בדיוניו.

לאחר גמר פרשת הרכב מותב בית-הדין יקר ריא אבי-בית-הדין את כתב-האישום, יסבירו לנאשם, וישאלו אם ברצונו לטעון טענות טרו-מיות המתייחסות לסמכות בית-הדין, לזיכוי או חיוב קודמים, התישנות, שכתב-האישום אינו מגלה עבירה, או שהוא פגום או פסול. רק לאחר שנטענו טענות אלו ישאל אבה"ד את הנאשם אם הוא מודה או כופר באשמה. קימת האפשרות לכפור באשמה או להודות בעובדות או בחלק מהן.

בסיום פרשת התביעה והסניגוריה, יכריע בית-הדין בהכרעת-דין מנומקת באם הוכחו יסודות העבירה, ולאחר הבאת הוכחות נוספות, המתייחדות לנסיבות מהמירות ומקילות, יחליט בית-הדין על העונש בגזר-דינו. הכרעת-הדין וגזר-הדין יחדיו יהיו את פסק-הדין אשר יוקרא לנאשם. זכותו של הנאשם היא לערער על פסק-הדין תוך 15 יום מתאריך הקראתו.

ביצוע פסק-הדין מותנה בדרך-כלל באישורו ע"י ראש הרשות המשפטית. לאישור הרשות יובא רק פסק-דין מוחלט (ז"א שאין כבר אפשר



משומרי-החוק באניה: ה"סגן" (אגב, הוא כבר קיבל בינתיים את חוק-השיפוט, תשט"ז)

והנאשם בעבירה שבית-דין צבאי מוסמך לדון בה לפי חוק השיפוט הצבאי תשט"ו-1955, ושלא צפוי לה עונש-מוות (סעיפים 205, 196).

כללי-הדין ותהליכים מיוחדים

בבית-דין צבאי-ימי יחיבו כללי הדין המחייב בים בבחי"ד הצבאי-המחוזי, כולל דיני-ראיות. כל עוד אין הוראה אחרת בחוק, הפוטרת את בית-הדין מכפיפות להוראות חוק אלה, הן מחייבות גם אותו, ובית-הדין חייב לנהוג לפי כל כללי הדין המחייבים בבית-דין מחוזי. התהליכים המיוחדים שהוזכרו בחוק, בסעיפים 406-409, הוזכרו כבר לעיל, ומתייחסים למינוי תובע וסניגור, להגשת כתב-האישום ללא בדיקה, ולקביעת זמן המשפט. לאור חוסר הוראות מיוחדות, המשפט בבית-דין צבאי ימי, כדוגמת המשפט בבית-דין מחוזי, יתחיל בזוהיו של הנאשם, וב-הקראת כתב-ההרכב של מותב בית-הדין. לתובע וכן לנאשם הזכות להתנגד בין לכל הרכב בית-הדין, בין לאחד השופטים במיוחד, מטעמים שהוזכרו בסעיפים 312 ו-313.

טענת פסול שופט אחד, או כל הרכב בית-הדין, תידון בבית-הדין, והוא רשאי לקבלה ולפנות לרשות המרכיבה, למנות שופט אחר במקום הנפ-



עוד אחד משומרי-החוק: הס"ר-השמעת !!!

החלטת האישור בחות-דעתו של הפרקליט הצר-
באי.

מכל הנאמר לעיל יש להסיק שאם כי הדיון
בבית-דין צבאי-ימי יתנהל ללא פיקוח מקצועי,
הרי יובא התיק ראשית לחות-דעתו של הפרק-
ליט אשר יבדקנו מבחינת כשירותו המקצועית,
ובאם ימצא פגם בהילוכי-הדיון לא יגרום הדבר
לעיוות-דין בולט. נוסף לכך — בית-הדין-לער-
עורים יקבל את התיק במסגרת הערעור הרגילה,
וגם כאן יבדוק באם פגיעה בכללי-הדיון ובתנאי
הרכבת המותב, לא גרמה לעיוות-דין.

קצין ימי חייב לדעת ולהבין את כללי-הדיון
המפורטים לעיל, לבל תגרום אי-ידיעת ההור-
אות העקרוניות והכללים היסודיים של השיפוט,
לעיוות-דין במקרה ויכהן כאב-בית-דין,
או כשופט. בבית-דין צבאי-ימי, רגש הצדק
בלבד, ויהיה המפותח ביותר, אין בו כדי לספק
את דרישות החוק למניעת עיוות-דין, וקימת
הסכנה כי עקב אי-ידיעת עקרונות-השיפוט עלול
קצין, למרות רצונו הטוב-ביותר, לגרום לעיוות-
דין בולט, ולפגוע ע"י כך בעיקרי הצדק אשר
עליהם מושתתת מדינתנו.

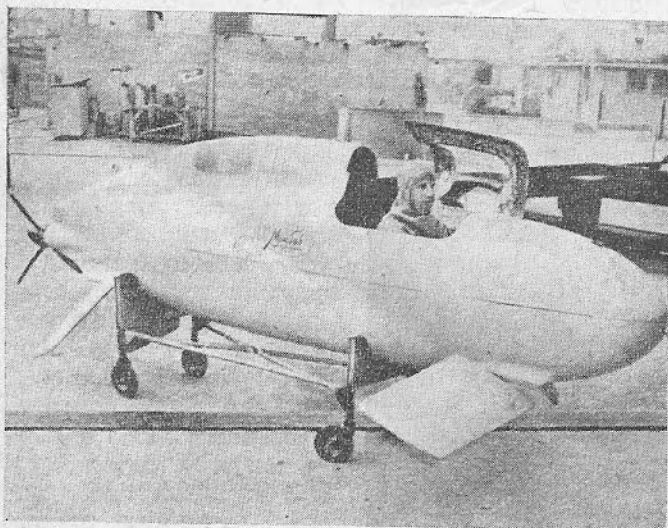
רות לערער עליו; אך במידה ונפסק עונש מאסר,
מחבוש או ריתוק לאניה, יבוצע העונש מיד עם
הקראתו.

ביצוע פסק-הדין הוא מידי, ללא צורך להח-
ליט על-ידיך באופן מיוחד, והוא יבוצע במקור-
מות שנקבעו לכך בחוק. במידה ואי-אפשר לבצע
את פסק-הדין במקום כזה, יקבע המפקד שהרכיב
את בית-הדין מקום לביצוע העונש.

פסק-דין של בית-הדין הצבאי-ימי טעון אי-
שורו של ראש המחוז השיפוטי שלפיקודו נתון
מי שהרכיב את בית-הדין. במסגרת של חיל-
הים נתונה הסמכות הזו בידי מפקד החיל, אשר
בסמכותו לאשר את גזר-הדין כמות שניתן או
להקל בעונש. למעשה יובא פסק-הדין פעמיים
בפני הרשות המאשרת, לראשונה על-מנת להח-
ליט באם ברצונה לערער, ושנית ולאחר שיוחלט
בענין מידת-העונש בלבד.

אין בסמכותו של המפקד-המאשר להחליף עור-
גש שהוטל לעונש-על-תנאי, ובהתאם להוראות
סעיף 443, חיבת הרשות המאשרת לעיין לפני

מפלאי העולם החת-ימי...



ציללת-כיס אמריקאית המותנעת
על-ידי שני כוחות-אדם. כלי-
שיט מקורי זה, שנבנה בקלי-
פורניה, הוא דרימושב, ומגיע
למהירות-מכסימום של 6-7
מיל לשעה.

חדשות החיל



הציר האיטלקי פתח את הט-
כס בנאום קצר בו ציין לשבת
את שירותיו של ס/אלוף קינן
להידוק היחסים בין ישראל ו-
איטליה בעת שהותו ברומא.
לאחר ענידת אות-ההצטינות,
והקראת מגילת-ההענקה ע"י
הנספח הצבאי האיטלקי, הקור-
לונג די-קאזולה, הודה ס/אלוף
קינן בדברים קצרים לממשלת
איטליה על הכבוד שניתן לו.
הוא הוסיף כי אין הוא רואה
בהענקת אות-הכבוד ענין אי-
שי, אלא בראש ובראשונה העי-
רכה שהובעה לצה"ל, ולמד-
דינת-ישראל כולה. כן הזכיר
ס/אלוף קינן את מאמציהם של
כל האנשים בעלי-רצון-טוב,
בשני העמים, המקדמים את
הידידות בין ישראל לאיטליה.
בטכס השתתפו סגל הצירות
האיטלקיות, הרמטכ"ל, רב-אלוף
משה דיין, מפקד חיל-הים

מפקד החיל מניש שי לנשיא

כפי שצויין במקום אחר בחוברת, ביקרה לא-מכבר אנית
חיל-הים הישראלית באי היוני רודוס. מקהילת האי המפור-
סמת נותרו כיום שש נפשות בלבד. מר א. צוריאנו, יו"ר ועד-
הקהילה לשעבר, מסר למפקד האניה חנוכית-כסף, וביקשו להעבי-
רה לנשיא מדינת-ישראל, כנס-פליטה מקהילת רודוס.
ביום ד', 30.11.1955, בשעה 11.00, קיבלו הנשיא, מר יצחק בן-
צבי, ורעייתו, הגב' רחל ינאית-בן-צבי, את מפקד חיל-הים, אלוף/
משנה שמואל טנקוס בלוית שלישתו, את מפקד אנית חיל-הים,
ואת ראש מדור משטר ומשמעת בחיל-הים, לטכס מסירת
החנוכיה. כן היו נוכחים ראש הטכס במשרד החוץ ד"ר מ. סימון,
שהוא סרן במילואי חיל-הים, ושלישו הצבאי של הנשיא סגן/
אלוף י. כרמל.

בהגישו את החנוכיה לנשיא, אמר מפקד חיל-הים: "אדוני
הנשיא, לכבוד ועונג לי למסור לידך חנוכיה זו, שנשלחה בעבורך
באמצעות אנית-מלחמה של חיל-הים".
לאחר זאת מסר מפקד האניה לנשיא את סמל האניה.
בתשובתו ציין הנשיא את חשיבותו של הקשר החי שמלחי
חיל-הים יוצרים בין יהדות-התפוצות ומדינת-ישראל. כן הזכיר
שברודוס ישבה קהילה יהודית מהותיות בעולם.
בתום הטכס הלבבי הסבו המשתתפים עם הנשיא ורעייתו
לכיבוד קל, ובשיחה שהתפתחה העלה הנשיא זכרונות ממסעותיו
וביקוריו בקהילות היהודיות לאורך חופי הים-התיכון.

עיטורי איטלקי

לסגן-אלוף צ. קינן

בטכס חגיגי שהתקיים ביום
31.10.1955 בביתו של ציר אי-
טליה בישראל, המרקה קאפ-
וצה די קאמפולטארו, הוענק
אות-הצטינות איטלקי לאחד
מקציניו הבכירים של חיל-הים,
סגן-אלוף צבי קינן, שהיה עד
לפני חודשים-מספר נספח צב-
אימי, ואירי של ישראל בר-
מה. אות-הכבוד שהוענק לו
ע"י נשיא איטליה מר ג. גרונ-
קי, ע"פ המלצת שלטונות-הצי
האיטלקי, מקנה לו את התואר
"אביר מסדר הזכויות של הר-
פובליקה האיטלקית".

(Cavaliere del "Ordine al Merito" della Repubblica Italiana.)



מפקד חיל-הים, אלוף-משנה שמואל טנקוס, מניש לנשיא המדינה,
ורעייתו, שי מאת קהילת רודוס — חנוכית-כסף. צלום: מרמלשטיין.

משעלו בכבש האניה שהיתה מבריקה ללא־רוב. לא לחינם נקראות ספינות חיל־הים „שג־ריריה הטובים ביותר של יש־ראל” — והחוויה הכרוכה בעליה על אנית־מלחמה ישראלית — ביחוד לגבי יהודי בן־חול — לא הכזיבה גם הפעם. האורחים האמריקאים, אם כי נראה היה כי גיל התלהבות־הנעורים היה מאחריהם והלאה, הושפעו עמו־קות ממראה האניה, המצוחצחת להפליא, מהחוגרים החסונים, ומהקצינים המקבלים פניהם בסבר־פנים.

משעלו האורחים על האניה, תפסו המלחים את עמדותיהם, פקודות נשמעו ברמקול, ו־„משגב” יצאה למסע קצר. הים היה רוגע, ורוח מערבית קרי־רה הוסיפה למצב־הרוח החם והמלבב. משהרחיקה האניה מ־הנמל התגלה יופים של חיפה והכרמל בכל הדרו. האורחים אינם נלאים להביע את התרש־מותם. הם מסתובבים על הא־ניה, חודרים לסיפונים השונים, ובמהרה מתפתחות שיחות ערות בינם לבין הקצינים המלוים. הנושאים: בעיות בטחונית, חיל־הים, חיפה העיר, הנמל, וכו'.

כעבור חצי־שעה התאספו ה־מבקרים בירכת־האניה, שם



סגן־אלוף צבי קינן, לשעבר נספח צה"ל באיטליה, נפרד מאת ראש מטה הצי האיטלקי, האדמירל אמיליו פארצ'רי, בתמונה נראים גם ציר ישראל ברומה, מר אליהו ששון, ורעייתו.

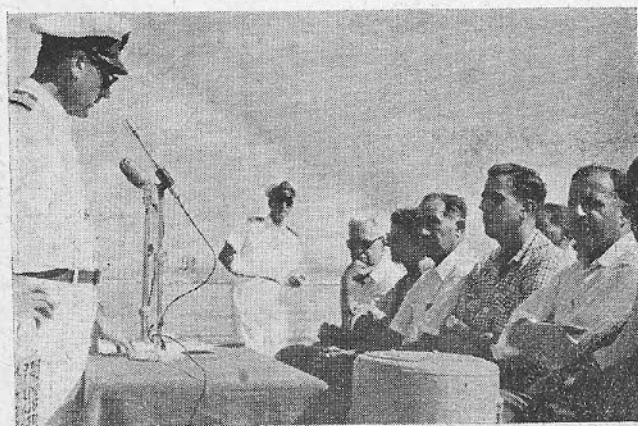
„נגבה”. אנית החיל עגנה ליד רציף־הנוסעים, כדי להקל על עלית האורחים. ואלו הגיעו ב־דיוק לפי התכנית, בשעה 1100 בבוקר, ונתקבלו ע״י מפקד החיל, אלוף־משנה שמואל טנ־קוס, ושמונה מבין קציני המפ־קדה אשר הוטל עליהם להל־וות על המבקרים ולהדריכם. האורחים היו רובם אנשים בגיל־העמידה, מלאי חביבות ו־אדיבות. רבה היתה התפלאותם

אלוף־משנה שמואל טנ־קוס, קצינים בכירים של צה"ל ו־חיל־הים. ראש עיריית רמת־גן, בה מתגורר הציר האיטלקי, ונציגי יהדות איטליה בארץ.

ביקור אנשי „המגבית המאוחדת” בחיל־הים.

א.ח.י. „משגב”, אשר הפל־ג תה המוצלחת לדרום־אפריקה בתחילת השנה זכורה עדיין ל־כל, ואשר זכתה, כפי שמתואר בטור אחר בחוברת זו, לקבל את דגל־ההיגיינה של צה"ל, ממשיכה למלא תפקידים חשובים במסגרת החיל, נוסף למ־שימותיה המבצעיות השגרת־יות.

לאחר שביקר באניה לפני שבועות מועטים, הנספח הימי הבריטי לישראל, הקפיטן נ. סינקלר, וכן נתכבדה בביקורו של סגן־הרמטכ"ל, האלוף חיים לסקוב, שימשה האניה לא־מ־כ־בר כמארחת של משלחת „המג־בית היהודית המאוחדת” מאר־ה"ב, בשעת ביקורה בחיל־הים. נציגי היהדות האמריקאית, שסיירו בארץ, עלו על סיפון „משגב” לאחר שנוכחו בהורד־תם לחוף של עולים מצפון־אפ־ריקה שהגיעו באנית־„צים”



מפקד החיל, אלוף־משנה שמואל טנ־קוס, מרצה בפני חברי משלחת „המגבית המאוחדת” האמריקאית, בשעת ביקורם בחיל. צלום: מרמלשטיין.

סיפון א.ח.י. "משגב" טכס מסי-
רת דגל-ההיגיינה של צה"ל
מאחת השייטות של חיל-הים,
שהחזיקה בדגל עד כה, לר-
שותה של "משגב". מאחר וה-
ועדה המרכזית לתחרות ההיג-
יינה בצה"ל החליטה להשאיר
את הדגל, זו השנה השנייה בר-
שות חיל-הים.

האניה, "כלת-השמחה", הי-
תה מקושטת כולה בדגלים,
שעה שהחלו להגיע אליה האור-
חים המוזמנים. אורחים, וקצי-
ני צבא בכירים, שנתקבלו ב-
שריקתה העזה של משרוקית
רבי-המלחים, משעלו בכבש.

בדיוק בשעה 1000 הגיע מפ-
קד החיל, אלוף-משנה שמואל
טנקוס, בלוית אלוף-משנה ע.
עצמון, קצין רפואה ראשי,
ואתם ראשי-העיר-בפועל של
חיפה, מר א. שוב. חר-
ליות הדגלנים עמדו הד
כן על סיפון-הירכתיים. וקהל
המוזמנים התישב מאחריהם
על הספסלים המוכנים.

יו"ר הועדה לתחרות ההיג-
יינה צין בדברי הפתיחה כי
במשך החודשים האחרונים נ-
ערכו 189 ביקורות-היגיינה
ביחידות שונות, וחיל-הים השיג
271 נקודות מתוך ה-300 שני-
תן לצברן. הוחלט איפוא להש-

רו בה, החל מהגשר, וכלה
בסיפון התחתון ביותר. ככלות
פרשה זו הוזמנו האורחים לס-
עוד את לבם, ובשעת הארוחה
שוב התפתחו שיחות ערות
ביותר בין האורחים למארחים.
בעת שחזרה "משגב" ממסעה
לנמל, שמעו האורחים הרצאת
הסברה קצרה של אלוף-משנה
יהושפט הרכבי, ראש אגף המו-
דיעין, שפירט את מבנהו של
צה"ל, ונגע בבעיות הצבאיות
והמדיניות המכבידות על יש-

ואל בזמן האחרון.
את רחשי-לבם של המבקרים
גילה במידת-מה הרבי הרברט
פרידמן. סגן-יו"ר המגבית, איש
גבה-קומה ושופע-מרץ. הוא
הושפע במיוחד מסידורי האניה
המופתים ומהופעתו הגאה וה-
הדורה של הצות. מילא אחריו
מר סמואל דארוף, "ראש הק"
בינט" של המגבית היהודית
המאוחדת, אשר התפעל מהת-
פתחותו של ציי-ישראל ב-
שנים כה מועטות. לדעתו מס-
מל חיל-הים במידה מפליאה
את רוח הבנין והיצירה הדינ-
מית השוררת במדינה.

דגל-ההיגיינה של צה"ל שוב
בידי חיל-הים!

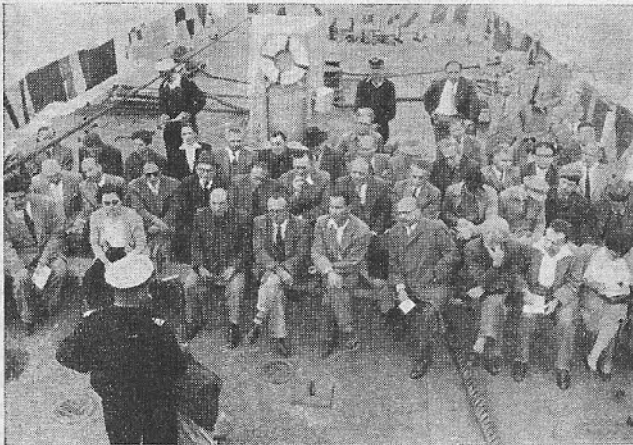
ביום ב', 20.11.55, התקיים על

הותקנו מקומות-ישיבה, כדי
להועד עם-מפקד החיל. בדבי-
רים פשוטים, וללא מליצות,
סקר מפקד החיל בפני האור-
חים את תולדות החיל. הוא
הזכיר את תקופת העליה, "הבל-
תי-ליגלית" בימי המנדט הב-
ריטי, את תקופת הפלי"ם ואת
פעולות החיל בימי מלחמת-
השחרור. לאחר-מכן תיאר
אלוף-משנה טנקוס את החיל ש-
הוא כיום, ומגמותיו לעתיד.
הוא הזכיר את שתי המשחתות
העומדות להצטרף לחיל בק-
רוב, את הצבתם של קצינים
לבתי-ספר מקצועיים בארצות-
חוץ ואת עבודתם של אלו בהג-
נית הידיעות שנרכשו בחו"ל
לאנשי-החיל כולם. כן הקדיש
מפקד החיל כמה מילים לכוח-
האדם המגוון, המורכב מיוצ-
אי עשרות ארצות שונות, המ-
איש את אניות החיל, ואת
משימתו הגדולה של החיל, ה-
מתמלאת בהצלחה, בגיבוש צו-
תותיו ליחידות לוחמות יעילות,
המשמשות ערובה נאמנה להג-
נת גבולות הארץ מצד הים.

עם גמר שיחתו הקצרה, אך
רבת-הרושם, של מפקד החיל,
יצאו האורחים, בקבוצות קט-
נות כדי שלא יפריעו אחד לש-
ני. לסיום מאורגן באניה, ועב-



טכס הענקת דגל
ההיגיינה של צבא
הגנה לישראל לחיל
הים. זוהי כבר הש-
נה השנייה שהחיל
זכה בדגל זה.
צלום: ורד



ביקור נכבדי חיפה באחת מאניות חיל-הים, בקשר לארגון פעולות "קרן-המגן". צלום: זוטמן

מר א. שוב, בשם הועדה הציי-בורית ל"קרן המגן", למפקד החיל, למפקד השייטת, וכן למפקד האגיה, על ההפלגה רבת הרושם והרשמים. "לאור הנשק הרב הזורם למצרים", אמר ראש-העיר-בפועל, "עלינו לסמוך על עצמנו. על צה"ל להפקיד בידי החיל כלי-נשק מלחמתיים למען בטחון וקיום המדינה, ולזאת דרושים סכומים עצומים. אני משוכנע". סים מר שוב, "כי כל תושב חיפה יתרום חלקו למטרה בטחונית חיונית זו".

תרגיל-הקרב הוקלט ע"י "קול-ישראל". בתום ההפלגה חולקו חוברות-הסברה בין האזרחים.

תפסולות ועדת-האימוץ של עיריית חיפה

לפני כשנה, ב-7 בדצמבר 1954, אומץ חיל-הים, בטכס חגיגי, על ידי עיריית חיפה. מאז עושה עיריית חיפה, בהשראת ראש-העיר מר אבא חושי, וסגנו מר א. שוב, ובעזרתם הרבה של חברי המועצה, ללא-ליאות למי עז חיל-הים ואנשיו.

דו"ח מפעולת הועדה העיר-רנית לאימוץ חיל-הים, "הזרוע המבצעית" של עיריית חיפה לגבי פעולות האימוץ, נקבל לא-מכבר במערכת בט

ים בתחילה, התבהרו השמיים בעלות המזמנים על א.ת.י. "מר זנק", אשר שימשה כמארכת. קיבל את האורחים, שהתרכזו על סיפון הירכתיים, מפקד השייטת, אשר, לאחר דבריי-ברכה, ציין את המשימות העומדות בפני חיל-הים הישראלי, והדגיש כי למרות שתוספנה ליחיל בקרוב שתי משחתות. הרי חיונית היא רכישת כלי-שיט קרביים נוספים. בסוף דבריו הסביר מפקד השייטת את תכנית ההפלגה שתיערך ואת פריטי התרגיל הקרבי שיוודגם בלבים בעזרת פלג טרפדות-מנוע. לאחר דברי מפקד השייטת טת ביקרו האורחים, קבוצות קבוצות, בכל חלקי האגיה, בלי ליווי קצינים שמסרו הסברים מתאימים, ולאחר שהוגש כיבוד, יצאה האגיה את הנמל.

אישים בלבים נפגשה "מזנק" עם פלג של טרפדות-מנוע, והתפתח "קרב". אם-כי ללא ירי, שהורה על כושר-תמרון הן של הפריגטה, והן של הטרפדות. עם סיום "המערכה תרגיל" לו הטרפדות תרגולי-קרב שנים מסביב ל"מזנק", אשר עשו רושם גדול על צופיה.

בדרך חזרה לנמל הודה ראש-העיר-בפועל של חיפה (בהעדרו של מר אבא חושי)

איר את גדל-ההיגיינה בחיל, לי שנה נוספת. אלוף-משנה עצמון אמר כי הוא רואה כבוד לעצר מו למסור את הדגל לחיל-הים. שמירה על המזון, על תנאי-המגורים והסניטציה, חשובים לאיך-ערוך בחיל החיל ועליכן יש להחזיר את הבנת חשיבות הנקיון ועקרונות ההיגיינה לכל יחידות צה"ל, להורדת התחלואה. תחרות ההיגיינה מוסיפה רבות להשגת מטרה זו.

קצין-הרפואה החילי הביע את סיפוקו על מסיירת הדגל לחיל, והסביר כי לא קל היה להחליט לאיזו יחידה למסרו, היות וכל ילן הצטיינו בנקיונם. הוא העלה על נס את מאמצי המפקדים בהעלאת וטיפוח רמת הסניטציה וההיגיינה ביחידות הישונות.

לאחר טכס העברת הדגל מנציגי השייטת לא.ת.י. "משגב", דיבר קצרות מפקד החיל. הוא הדגיש כי זו השנה השניה שיחיל-הים זכה בדגל ההיגיינה, עובדה המציגת את רמת ההיגיינה הגבוהה בחיל, שהיא אומנם חלק מחיי החיל, וספוגה בדימוי יעשה הכל, אמר מפקד החיל, כי הדגל ימסר לחיל גם בשנה השלישית — ואז ישאר לצמיתות.

טכס העברת גדל-ההיגיינה נוהל ע"י מפקד א.ת.י. "משגב". עם גמר הטכס הוזמנו האורחים ללמנוח, שהיה ערוך בטוב-טעם. העברת הדגל הוקלטה ע"י "גליצה"ל", והוסרטה ע"י יוניון הקולנוע של חברת "גבע".

נכבדי חיפה מבקרים בחיל-הים באחד מימי אמצע-נובמבר הוזמנו כ-100 מראשי העיר חיפה ומנכבדי ההפלגה באנית חיל-הים. הביקור בחיל נערך במסגרת הועד הציבורי המקורי למען "קרן המגן". לרבים מהמשתתפים היתה זו הפעם הראשונה שהכירו מקרוב את החיל, אשר אומץ בחיבה כ"כ גדולה ע"י העיר ותושביה. אם כי מוגז-האוויר נראה מא-



ביקור אנשי חיל־הים — ובנותיו — במתקני־עשייה במפרץ חיפה. סיוורים רבים מאורגנים במסגרת פעולות האימוץ של עיריית חיפה. צילום: שמיר.

בבית־המלח

השתלמויות וקורסים

מחזור ההשתלמויות בבית־המלח ממשיך להתפתח לשיעית רצונם של כל המעוניינים. החוגים, לאנגלית, מתימטיקה, הנהלת־השבועות, שרטוט טכני, וההשתלמויות בחשמל, מכונאות, כתבנות, וכו', רכשו את אהדתם של אנשי חיל רבים. גם החוגים לפיסול, ציור, ומלאכת־יד מתפתחים יפה. לאחרונה נפתח גם קורס לצילום, הפועל פעם בשבוע.

ביום 3.1.1956, שעה 18.30, תפתחנה כיתות חדשות לבהינות מוקדמות ולבהינות־הבגרות. רבים כבר נרשמו לקידום השכלתם. מעוניינים אחרים עדיין יכולים להצטרף. מחזור זה יכין את עצמו לבהינות המיוחדות לאנשי־צבא, שתתקיימנה בחודש אפריל 1956.

בידור

מדי שבוע מתקיימות בבית־המלח שתי הופעות־בידור, קבועות. בכל יום א' ויום ד' בשבוע. הנסיון הוכיח כי ערבי־בידור אלה זוכים להצלחה רבה אצל אנשי החיל, המבקרים בהצגות בתמידות ובמאורגן.

במסגרת הערבים האלה מופיעים אמנים, זמרים, קריינים, ותזמורות, הנהנים מהערכתם הרבה של המבקרים. לקראת חנוכה תוכננו "ערבים מיוחדים" שהיוו את "מסמרות" העונה. ישנה תבונה לערוך "תכנית מיוחדת", אחת לחודש, דוגמת הערבים ב"תיבת־נוח" בתל־אביב.

המזנון

המזנון בבית־המלח — שהיה סגור במשך זמן רב, וחסרונו הורגש קשות — נפתח עתה מחדש, בהנהלתו של הסמל, בדימוס, דוידוביץ'. מר דוידוביץ' שזה עתה השתחרר, היה ידוע כאחד הטבחים המצויינים שבחיל־הים, ורבים ממעריציו, לרבות אנשי המילואים, ישמחו להזדמנות לטעום ממאכליו המפורסמים, הכור ללים גם מטעמים מזרחיים, גם בעתיד.

אין חיל־הים. מובן שעקב חיר סר־מקום אין לתת את הדו"ח במלואו. אולם אפילו רשימת ראשי־הפרקים שבו בלבד, מע־ידה על פעולתה המסועפת, ור־המוצלחת של הועדה.

מטרת הועדה, לדברי הדו"ח, היא, לתת לאלה השומרים על בטחון חופי־המולדת, הרגשת חמימות ביתית ולבבית בעת שהותם בחוף, בחופשה ובחג". את מטרתיה מגשימה הועדה, הפועלת בראשותו של ז. בנין, באמצעות ועדות־משנה, אשר ביניהן יש למנות כאלה העוס־קות בכספים, אירוח, סעד, תר־בות, אכסון, דת, רפואה, וספור־רט. ועדת־האימוץ גופא מורכ־בת מבאי־כוח העירייה, מוסדות ציבוריים (כגון: "סולל־בונה", חברת "שהם", התאחדות הסור־זרים, וכו'). הועד הארצי, וה־מקומי, למען החייל, ונציגי חיל־הים, ועדת־האימוץ העירונית פועלת במקביל ל"ועדת־אימוץ חילית", המורכבת מקצינים בכירים של חיל־הים. שתי ה־ועדות מתאמות ביניהן את פעו־לות האימוץ, ומגשרות בין הר־צוי והמצוי.

בין המשימות הרבות והשו־נות אשר יזמה, וביצעה אותן ועדת־האימוץ העירונית במשך השנה שעברה — ואשר הוכרו במידת־האפשר גם בטורי המ־דור "חדשות־החיל" של בטאון חיל־הים — יש להזכיר פעו־לות־בידור נרחבות, רבות, ור־מגוונות, למען אנשי־החיל. עז־רה בארגון הופעות ספורטיב־יות, מסיבות־פרידה לאניות ה־מפליגות, קבלות־פנים, הארוחת נשיהם וילדיהם של בני־החיל, הגשת ה"שי לחייל", ארגון סיו־רים וטיולים, משלוח חיילים לנופש, טיפול בבעיותיהם האי־שיות של אנשי־החיל, ואפילו הגשת מנות־נישואין לזוגות צעירים מתחתנים.

פעולותיה הברוכות של וע־דת־האימוץ, כשליחתה של עז־רית חיפה ותושבי העיר, זכו להערכה רבה וכנה בחיל־הים.

לוח ההשתלמויות והקורסים בבית-המלח

בחינות הבגרות והבחינות המוקדמות:

השיעורים מתקיימים בכל יום א' ג', ו'ה/ בשבוע בין השעות 1830—2050.

השתלמויות:

אנגלית:

השיעורים מתקיימים בכל יום ב' ו'ד' בשעות 1830—2000

מתמטיקה:

השיעורים מתקיימים בכל יום ב' ו'ד' בשעות 1830—2000

שרטוט טכני:

השיעורים מתקיימים בכל יום ב' ו'ד' בשעות 1830—2030

חוגים:

חוג דרמטי:

החוג מתקים בכל יום ב' בשעות 1930—2200

פיסול:

החוג מתקים בכל יום ד' בשעות 2100—2300

ציור:

החוג מתקים בכל יום ה' בשעות 1830—2030

מלאכת-יד:

החוג מתקים בימים א' ו'ד' בשעות 1830—2030

צילום:

החוג מתקים בכל יום ד' בשעות 1900—2100

השתלמויות במקצועות עיוניים:

בחודש פברואר 1956 יפתחו קורסים מיוחדים להשתלמות במקצוע-עות דלהלן: מכונאות, חשמלאות, אלחוט, ומכונאות-רכב, כ"כ בכתבות, ריתוך, תפירה, והנהלת-חשבונות.

כל המעוניינים להצטרף לקורסים המתקיימים, או העומדים להפתח בבית-המלח, מתבקשים לפנות למזכירות במקום, בכל יום, פרט ליום ו' ושבת, בשעות 1830—1930.

לועדת-האימוץ העירונית על יזמתה הברוכה.

נופש ב"אוהל".

כ-40 מלחים מאנשי אחת השייטות טות נשלחו לא-מכבר לעשרה ימי נופש ב"אוהל", על גדות ים כנרת. השמחה בין היוצאים היתה רבה. במקום הנופש נפגשו אנשי חיל-הים בחבריהם מחיל-האוויר והנח"ל. ברם, לא שיחק להם מזלם של היוצאים, ולאחר ימים-מספר נאלצו לחזור למקום שירותם — "בגלל המסיבות".

ביקור במפעלי מפרץ חיפה.

בתחילת חודש נובמבר ערכה קבוצת אנשי חיל-הים, בניס ו-בנות, סיור מאורגן בארבעה מפעלי-תעשייה גדולים במפרץ חיפה: "פניציה", "וולקן", "המ-גפר", ו"דשנים וחומרים כימיים".

הקבוצה נתקבלה באדיבות ובחביבות בכל מקום, ומנהלי-העבודה בכל אחד מהמפעלים הסבירו את תהליכי-הייצור. הן מבקרים התרשמו מאוד מהתקדמות המפעלים בשטח פריון העבודה ורמת המוצרים, אשר בחלקם מיועדים ליצוא לחו"ל. הקבוצה המבקרת חיבת להודות למארגני הסיור על טרחתם וגישתם הנאה.

(רט"ל ג' 50)

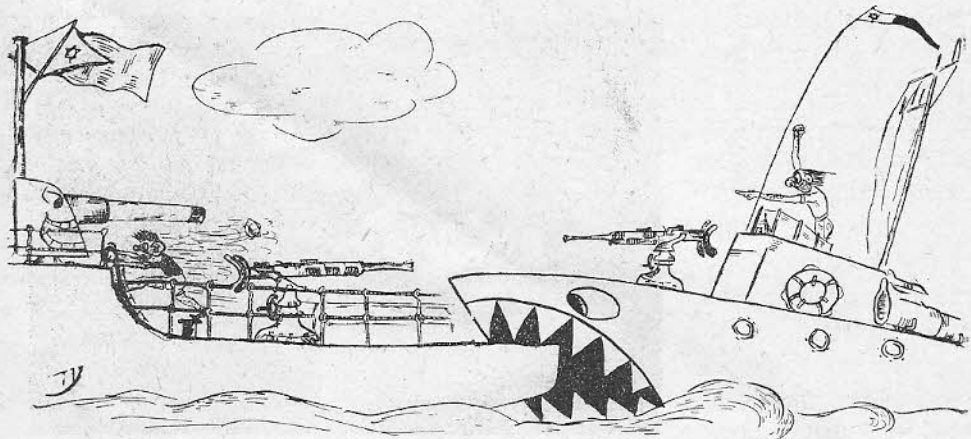
פעולות האימוץ של עיריית חיפה, כ-800 כרטיסי-הזמנה חור-לקו בין יחידות החיל השונות, ו"נחטפו" מיד ע"י החבריה.

בית-הקולנוע היה מלא מפה-אל-פה באנשי החיל בבגדיהם החגיגיים, וביניהם כחורי הגד-נע בתלבושתם המיוחדת. ההצגה הסבה קורת-רוח עצומה ל-מוזמנים, ויש להכיר תודה רבה

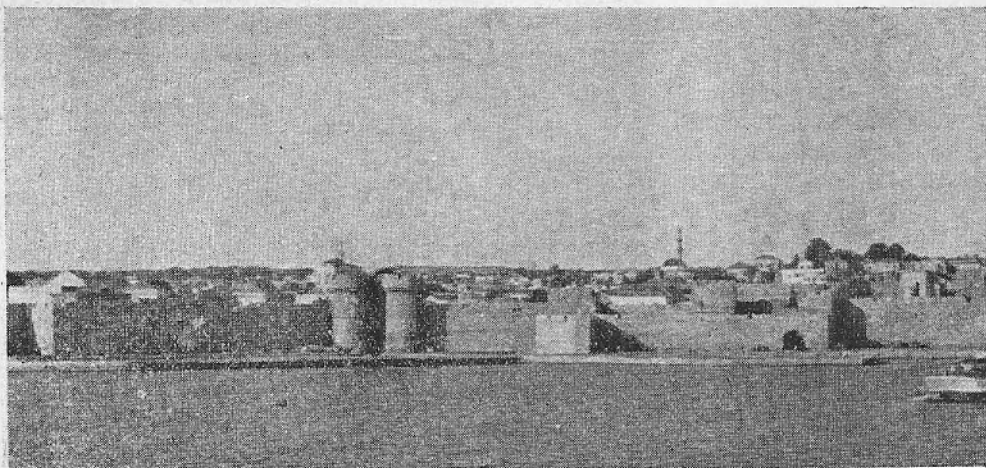
לקראת שנת-פעולתה השניה של הועדה שלווחות לה ברכותיהם הנאמנות של אנשי-החיל, חוגרים כקצינים.

הצגת קולנוע במסגרת פעולות האימוץ.

הצגה מיוחדת של הסרט הידוע "המרד על הקיץ" נערכה בע-בור מלחי חיל-הים במסגרת



ללא מילים...



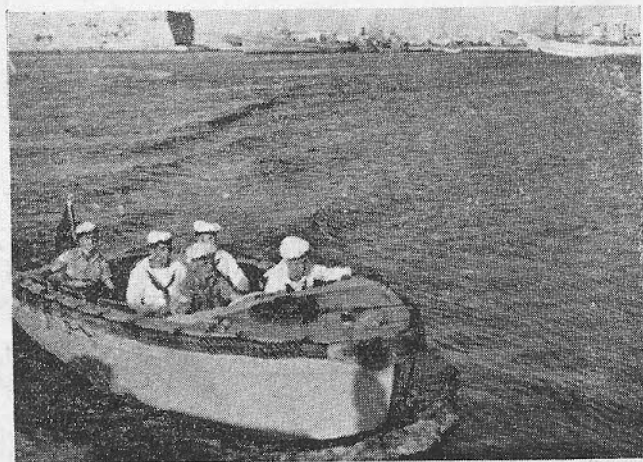
מראה כללי של רודוס וביצוריה

אנית חיליהים מבקרת ברודוס

הופשת-השבת נמשכה הפעם שלא כרגיל. נראה היה כאילו לעולם לא תסתים. כולם ציפו ליום הראשון — היום בו תצא האניה בהפלגתה לאיי הארכיפלגוס היווני. אך בסוף תמה גם השבת, חלפה ועברה, ויום הראשון הגיע. הכל היו נרגשים, וגם קצת עצבנים. האניה הבריקה ונצצה, כולה אומרת הדר. מחוגי השעון הגיעו סוף-סוף לשעה 0800, וקול צפירה עמוקה פילח את חלל הנמל. האניה מפליגה!

לאחר מספר ימים בלביים, בבוקר בהיר וצה, נראו הרי רודוס לפנינו, כשהם עולים מהאופק. כולנו ידענו כי כאן נבקר, וכאן ניהנה. בשעה שמונה בבוקר הורד העוגן בפתח נמל העיר רודוס גופא. כבר היינו לבושים חגיגית ותלינו עינינו בקוצר-רוח בחוף הקוסם. בשעה 1030, לאחר שהולקה קצבתנו במטבע זר, הורדה סירת-המנוע, וה"השירות" בקו האניה — "רודוס" החל לפעול בדייקנות, אחת כל שעה.

משירדנו בחוף היתה הררי-גשתנו מוזהר. שוב לא הורר-גשו טלטולי האניה, וקרקע נוקשה היה מתחת לרגלינו. ממש אדמה — כמו בארץ! ברם, הזמן היה מצומצם, וצריך היה לנצלו במלואו, ועל-כן יצאנו מיד לסיוור בעיר, שהיא מערי-הנמל המפורסמות והעתיקות ביו-תר. את ה"קולוסוס" אמנם לא ראינו, זה פסל-הענק שהיה אחד משבעת פלאי-העולם העתיק, אשר ניצב בשער הנמל, ותחת רגליו

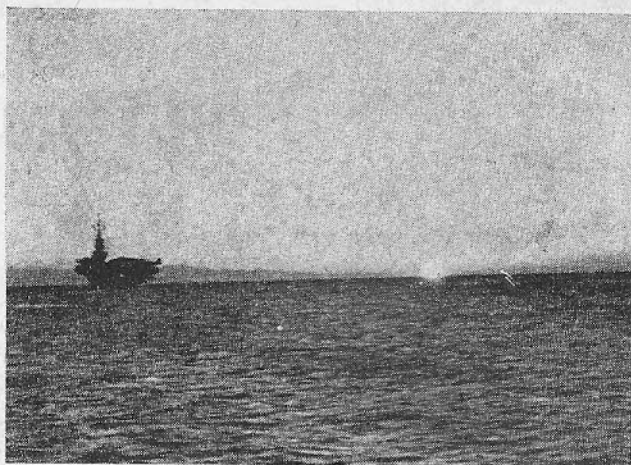


צלומים : גרינשפון

"המונית" בקו "נוגה" — רודוס.

הפשוטות עברו האניות הנכנסות והיוצאות. פסל זה נהרס כבר לפני דורות רבים, אבל מראות העיר היו מעניינים גם בלעדיו.

חלף מספר פרוטות אפשר היה לשכור „אופני-מנוע“, אלה שנקראו ע"י החבריה „טוס-טוס“, ועליהם אפשר היה לסיר בכל העיר ו-פרבריה, ולבקר בחנויות. היחס אלינו היה אדיב ביותר, וכמה מאנשי המקום עוד זכרו את פעילות-ההצלה של חיל-הים הישראלי



שקיעת השמש ברודוס. האניה משמאל: נושאת מטוסים אמריקאית

בשעת רעידת-האדמה באיים היוניים לפני שנתיים. אך לבבית מעל לכל היתה פגישתנו עם שרידי הקהילה היהודית שנתרו במקום.

נכנסנו לחנות להפציי-אמנות ובקושי הסתדרנו מבחינת השפה, אך לפתע ניגש אלינו ברנש בגיל-העמידה, ופתח בעברית צחה, „מה הבעיות בחורים?“. הופתענו לא מעט. הלז הסביר מיד כי הנו יהודי, ושירת בארץ במלחמת-העולם השניה, בשורות הצבא היוני שחנה שם. לדבריו, עמד לעלות לארץ בעוד חודשים-מספר, כמובן ששמחנו מאוד על הפגישה ומטר שאלות ניתך עליו מכל עבר, עליו על משפחתו, ועל יהודי המקום, תולדותיהם וגורלם. הוא ענה לנו בשמחה רבה. משנפרדנו בירך אותנו ב„דרך צלחה, ולהתראות!“.

הפתעתנו השניה היתה הפגישה עם נשיא הקהילה היהודית המקומית — שעה שעוד התקיימה — מר צוריאנו. יהודי זה שמח עד-מאוד לבואנו, וביקש רשות לעלות על אנית-המלחמה הישראלית, משעלה לסיפון — ודרכו רגליו על אדמת-ישראל — בדרך בהתרגשות את ברכת „שהחינו“. קשה לתאר את שמחתו, הוא פשוט יצא מכליו מרוב שמחה וחרדת-קודש. ברדתו מהאניה הזמין את רבי-החובל וסגנו לבקר בבית-הכנסת העתיק, ובשעת ביקורם מסר לידם הנוכחיה. מעשה כסף טהור, ובקשם להעבירה כשי משארית יהדות רודוס לידי נשיא מדינת-ישראל. טכס המסירה מתואר במקום אחר בחוברת.

למהרת בבוקר הרמנו עוגן ונכנסנו לנמל העתיק, והמוקף חומה, כדי להצטייד במים. לפתע ראינו באיפק שלוש אניות-מלחמה הולכות-וקרבות. משנראו בבירור לאחר זמן-מה, נוכחנו שהיו אלו אניות אמריקאיות, מכוחות „נאטו“ — נושאת-מטוסים גדולה, ושתי משחתות שליווה. היתה זו הפתעה לא כל-כך נעימה, שכן ידענו שמעתה יעלו מעלה-מעלה מחירי „המזכרות“ — והכסף חסר בכיסנו! אך בהגיע השעה 1030 ירדה בכל זאת המשמרת השניה לחוף. סירת-המנוע שלנו אמנם היתה זעירה בהשוואה לסירותיהן הגדולות של האניות האמריקאיות, אך ה„מוראל“ שלנו היה בכל-זאת גבוה. ושוב נערכו אותם הסיורים והביקורים. בערב נערכה ע"י ראש-העיר קבלת-פנים, אשר גם מפקד האניה שלנו הזמין אליה, יחד עם המפקדים של „הגליתים“ האמריקאים. יתר „החברה“ טיילו ברחובות, המשיכו לקנות מזכרות, וסעדו את לבם במאכלים המקומיים, שמחירם היה זול ביותר.

חזרנו לאניה עייפים ויגעיים. הפעם היתה לפנינו הדרך הביתה. שוב היינו מלאי-ציפיה, אך ציפיה לארץ, ולנמל-הבית. אמנם שמחנו לבקר בחוף זר, אף מה טוב לראות את חופי-הארץ עולים באופק!

דוד גרינשפון



הצד השני של האמת

מאת אורי פורת

”הכנופיה השחורה”

רצונך במדים יפים? רצונך בהרפתקאות? רצונך בחוויות בלתי-נשכחות? רצונך לראות את העולם? — התגים לצי!

זוהי הדעה המקובלת. כך חושבים חיילי יחידות אחרות בהעיפם מבט רווי-קנאה במלח העובר ברחוב. כך חושב לו האזרח בצאתו מהסרט: ”המרד על הקיין”. כך חושבות הנערות בקראן את הספר: ”היס-האכזר”. כך חושב כל ינוקא בקראו את ”אי-המטמון”. כך כולם חושבים — פרט לאותו מלח העובר ברחוב!

מדיו מנוהצים, זהו מתוח וראשו מורם, כולו אומר גאווה והכרת-ערך עצמית. אולם, זוהי רק האמת בחלקה. מהו החלק השני של האמת המסתתרת מאחורי אמת זו?

בחוס-גהינום, כאויר זחוס, ברעש משקשק וצורם-אזניים, בצחנת-דלק ושמנים, שם תוכל למצוא את אי-ה”כנופיה השחורה”. ”הכנופיה השחורה” היא מחלקת-המכונה באניה, אשר אנשיה זכו לכינוי-”חיבה” זה בשל מדיהם המוכתמים בשחור, וגופם המזוהם בשמן-מכונות. מה היא מנת חלקו של איש כנופיה זו? לא כלי-כך מזהירה! אורח המבקר באניה, מן הסתם, אינו רואה את האניה על קרביה, הוא רואה את איש-

הסיפון, הוא רואה את אי-הגשר, הוא רואה את אשר מראים לו, או, את אשר נוה לו לראות. האם רבים הם המבקרים בקיבתה של האניה, כלומר, בחדרי-הדודים שלה? לא! שם מלוכלך מדי, שם מחניק מדי, לשם לא נוה להכנס — ובכלל, מוטב לקבל הסברה מלמעלה על כל הנעשה מטה. האניה מטלטלת, המשאבות נאנחות באנקת-בכי, הקיטור פורץ בשריקה צרחנית, ברזים רוטטים, ססתומים נלחצים, מחוגי שעוני-הלחץ משתוללים במסלולם, ובתוך קלחת שגעונית זו, בתוך מערבולת צינורות, ברזים, ואי-גהינום, מתרוצץ לו הסרטישע האדם הקטן והאפור (יותר נכון, השחור) כשרגליו מועדות וראשו נחבט עם כל טלטול של האניה. כל החושב כי בחיל-הים ”עושים-חיים”, מוזמן בזה לעשות משמרת בדוד...

הרפתקאות? לא דובים ולא יער! חיי שגרה! לא יום ולא לילה, רק משמרות ארוכות ומתישות-כוח, חדר-גוניות בדרגת השעמום הגבוהה ביותר. בחדרי-הדודים או המכונות אינך יודע את אשר מתרחש בחוץ על הסיפונים. יכולה לבקר על הסיפון המלכה אליזבת ואתה אפילו לא תדע. הנך מבודד ומסודר בתוך עולמך המשונה, אתה שומע רעש תותחים ואינך יודע מי יורה במי, למה, מדוע, אתה יכול רק לנחש. אך גם לניחשים לפעמים אין זמן. יש עבודה! יש אימונים!

גמרת משמרת — אתה הולך לישון. גמרת לישון — אתה הולך למשמרת. אתה שוכח אם היום זה מחר, או יום אתמול היה שלשום — או שמא בשבוע שעבר? חוץ מזה, אתה מלוכלך ואסור לך לעבור במסדרון הלבן והמבריק שמא תזהם את קירותיו, ומשוכית לחופש, רחצת וזהמתך, ויצאת אל העיר — יצביעו עליך באצבע: ”זה עושה חיים...!”

”אגודת הצבעים, בע”מ”

דלי, סמרטוט, מטאטא, מברשת-צבע ופטיש-ציפינג לגירוד חלודה — זוהי מנת היוםמית של איש מחלקת-הסיפון. הדלי, הסמרטוט והמטאטא מהיים את מנתו הראשונה — לפני ארוחת-הבוקר. רק פקה את עיניו עם ההודעה הצורמנית ברמקול, כאשר ערפילי-הבוקר טרם נמוגו בשברירי קרני-השמש הראשונות, וזחל הוא על פני המסדרון, כשהסמרטוט בידו האחת

והדלי בשניה. זוהי מעין התעמלות-בוקר. הפטיש לגירוד החלודה הוא מנתו השניה — אחרי ארוחת-הבוקר, ולפני ארוחת-הצהריים. מברשת-הצבע מהיה את מנתו השלישית — אחרי ארוחת-הצהריים, ולפני ארוחת-הערב, ולקינוח-סעודה — שוב — הדלי והסמרטוט. חויה בלתי-נשכחת? הרפתקאה? להד"ם! חיי שגרה!

הסתכל בידיו של סיפונאי ותדע את אשר הוא עושה. העור בקוע מרוב עשית — מה שנקרא ב"עברית ספרותית" — ספונג'ה. כפות-הידיים מיובלות ביבלות-מזכרת מידיתו של המטאטא או פטיש-הגירוד. פה ושם תמצא גם כתמי-צבע בעלי גון משונה, תערובת של אפור — (דופן) — לבן — (קירות פנימיים) — אדום — (רצפה). חוץ מזה, כדי להזכיר למלח-הסיפון כי הנו גם חייל — הריהו משמש גם תותחן. עבודה לחוד ואימונים לחוד! את אימוני תותחני חיל-הרגלים מקבל גם המלח באניה, בתוספת ים, אשר בהיותו סוער גורם הוא לתוספות אחרות, בלתי-נעימות לגמרי.

משמרות-ים הן פרשה בפני עצמה. אתה צופה על הגשר העליון, הרוח מאימת לזרזק אל מלתעות הגלים הסוערים, הגשם מצליף בפרצופך, שיניך נוקשות מציגה, עד כי דומה כי תסדקנה. (בידיך אתה מחזיק את המשקפת. הגשם חודר לעיניך, מרטיב את עדשות המשקפת, ואתה לא רואה כלום. אבל תפקידך הוא לראות! אתה מנסה לנגב את העדשות, מקנח את פרצופך בשוולו הרטוב של מעיל-הסערה, וכאשר אתה מתחיל סו"ס לראות משהו — מופיע

זהו חלק מצדה השני של האמת. החלק אשר אינו כולל מסעות מפוארים ומכצעי-ראוה. החלק אשר אינו כולל מצעדים חגיגיים בחוצות ערי-נכר, החלק אשר אינו כולל טיולים וסוורים מאורגנים כעתיקות האקרד-פוליס שבאתונה, הקולוסיאום שברומא, או הלובר ב-פריס.

זהו הצד השני של המטבע, שצדה העליון מכריז ונוצץ, וצדה המופנה כלפי מטה — שחוק ומחוספס, ובלתי-נראה-לעין.

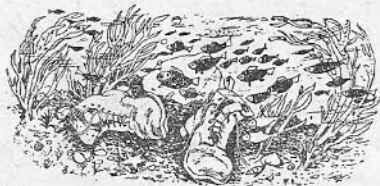
ואם יש מישהו המפקפק באמותות הצד הזה של האמת — ישאל נא "ג'ובניק-עושה-חיים" לבוש מדי חיל-הים, אשר על סרטי-כובעו מודפסות המילים: "א.ח.י. אלמגור".

גל ענקי המתנפץ אל ה-
הרטוב, שוטף את הסיפונים
וזורק את האניה אל עבר גל-
ענק אחר.

ולאחר שרסיסיו גם של זה מי-
תנפצים בפרצופך — הוא מו-
ציאך משיווי-משקלך ומדביקך
אל התורן.

— "הצטרף לצי וראה את ה-
עולם!" כך אומרת האמרה ה-
מפורסמת. איש-הסיפון אומר
אחרת:

— "הצטרף לצי וראה את ה-
ים!"





but promises."
n Islanders, particu
mas, ...
molt ... as ...
e ac ... for example ...
iers suddenly bob up on crowded
end of a long underwater endurance

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



ציי הסוחר הרוסי גדלו!

יחד עם אנית-חרושת להפקת תוצרת-לואי מ- שלל הדגים. אניות-משא סובייטיות נוהגות לה- שתמש במספנות מערב-גרמניות אף לשם בדק כללי וחידוש.

הסקירה דלהלו הופיעה לפני זמן קצר בעתון הירושלמי „ג'רחלט פוסט". מחברה הוא עומר אנדרסון.

עתה, בצמוד למגמתם להרחיב את קשרי- המסחר בין המזרח למערב, מבטיחים הסוביי- טים למסור הזמנות ב„סיטונות" למספנות מער- ביות, שרובן מעוניינות בעסקים — בפרט בצ- רפת, איטליה וארצות-השפלה. באותו זמן, עוב- דות המספנות במזרח-גרמניה ובפולניה עשרים- וארבע שעות ביממה במילוי הזמנות סובייטיות, בשטח הספנות האזרחית.

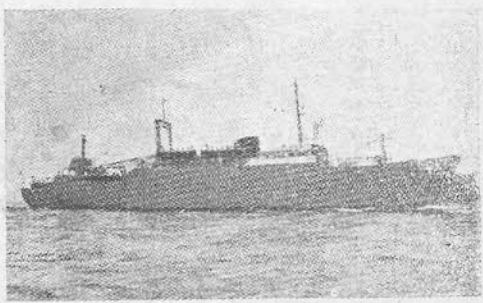
חוגים מערביים מגלים מידה גוברת-ההולכת של סקרנות, ואפילו של דאגה, נוכח המספר הבלתי-רגיל של כלי-שיט, אשר ברית-המועצות מומינה במספנות מערב-אירופיות, החל בסקנדי- נביה וכלה באיטליה. כלי-שיט אלה הם מכל הסוגים, מסירות-דיג ועד מיכליות.

השלטונות הסובייטים הכריזו בשנה החולפת כי מוכנים הם לחתום על חוזים עם מספנות מערביות בדבר בניית 65 אניות-משא בנות קיבול של מ'3,200 עד 10,000 טון, משקל מת, ונוסף לבנית מספר רב של ספינות קטנות-יותר. מס- פנות מזרח-אירופיות, שבפנים היבשת, בפרט בצ'כוסלובקיה, „דהוסות", כפי שנמסר, בהזמ- נות סובייטיות לכלי-שיט נהריים.

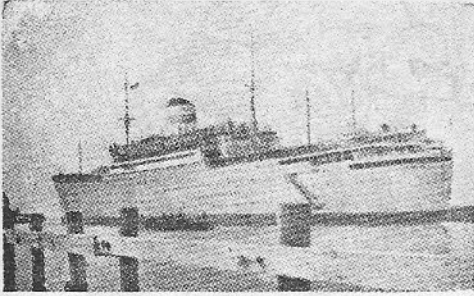
רוסיה החלה להזמין אניות במספנות מערביות ב-1952, אולם נתקלה באמברגו (איסור) המערבי על ייצוא אסטרטגי לרוסים. ברם, הסובייטים התמידו במאמצייהם, והצליחו לבסוף להזמין מס- פר מיכליות גדולות בדניה, ואניות-משא — במ- ספנות הולנדיות ובאיטליה.

ההיקף והקצב של תכנית-הבניה הסובייטית עולים בהרבה על אומדן צרכיהם הנוכחיים של הרוסים, או על כל אומדן מתקבל-על-הדעת של צרכיהם לעתיד — אפילו אם ניתן לצפות להר- חבה רבה בסחר המזרחי-מערבי. מומחים מער- ביים אהדים מאמינים כי מרבית כלי-השיט הנ"ל נבנים בכונה כי ישתמשו בהם בשעת-חירום ככלי-עזר ציים. הם חושדים כי המיכליות וא- ניות-המשא מתוכננות כדי לשמש אניות-אספקה לצוללות הרוסיות בעת מלחמה, וכן כ„פושטות" על נתיבי-התחבורה המערביים, וכי ספינות- הדיג תצוידנה במכשירי מכ"ם ארוכי-טווח ומ- טוסי-סיוור. מקורות מודיעין מערביים מוסרים כי כל המספנות בברית-המועצות עסוקות בב- נית כלי-שיט ציים, וכי מיכליות-נפט הן הטיפוס

ארצות-הברית, שאימה בראשונה להפסיק את הסיוע הניתן על-ידיה לדניה, בעקבות הזמנת המיכליות, נכנעה לבסוף וויתרה. מאז היתה דר- כם של הרוסים פתוחה בפניהם באשר להזמנת אניות-סוחר. גרמניה המערבית, למשל, בונה צי של 22 כמרות חדישות ביותר בשביל הסובייטים,



הכמרת הרוסית החדשה „פושקין", בת 1,230 טון, אחת מעשרות יחידות דומות בעלות טווח ארוך, הנבנות בארצות מערב-אירופה.



אנית-הנוסעים הרוסית "סובייטסקי סויוס", בת 16,000 טון בקירוב. היא אניה גרמנית לשעבר "אלברט באלין", ונשלחה כעת וחוקנה, לאחר שהוסבעה בים הבלטי בשנת 1945.

היחיד של כלי-שיט מסחרי הנבנה עתה ברוסיה. מבול ההזמנות הסובייטיות לבניית אניות בחוץ-לארץ קשור, לדעת חוגים יודעי-דבר, בקיום צי-צוללות רוסי ניכר, הגדל-והולך, הנאמד ביותר מ-350 יחידות, וכן בדגש המושם על ידי הסו-בייטים על בנית סירות מהירות.

מומחים גרמנים לשעבר בשטה לחימת הצו-ללות, שתכנית הבניה הנוכחית של הסובייטים נהירה להם אומרים, כי הרוסים מאמינים שה-גרמנים לא הצליחו לנתק את עורקיה-התחבורה החיוניים של בנות-הברית באוקיינוסים בשעת מלחמת-העולם השניה, עקב חוסר-תכנון תמאים מצדם, ובגלל מחסור בצוללות ובכלי-שיט תומ-כים.

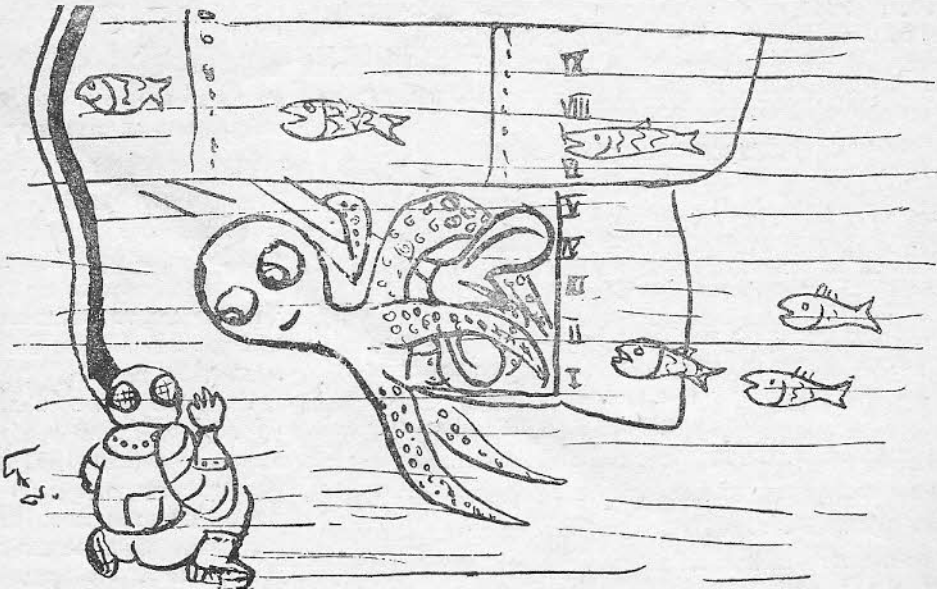
* * *

מומחים גרמנים מצביעים על כך שהיטלר פתח במלחמה כשבידו רק 57 צוללות, ומעולם לא הצליח להגיע לקצב-בניה המקביל אפילו במעט לקצב-הבניה הסובייטי הנוכחי — הנאמד בצוללת אחת לשבוע. אף-על-פי-כן, הטביעו צו-ללותיו של היטלר יותר מ-1,000 אניות ברי-טיות בין 1939 ו-1941.

לא בלבד שחסרו היטלר צוללות, אלא הוא אף לא דאג להקים בסיסים מתאימים לציוד הצוללות בדלק, ולביצוע תיקונים בשטחים ש-

מחוץ לגרמניה. חסרו לו גם סירות מהירות ש-תשמשנה השלמה להתקפות הצוללות ע"י פשי-טות על-ימיות.

מקורות מזרח-גרמניים מוסרים כי הסובייטים מקימים שרשרת בסיסי צוללות באזור הארקטי, ומתכננים להקים בסיסים בדרום-מזרח אסיה ובאזור האנטארקטי; אלה האחרונים יסוו כב-סיסים בעבור צי דייגי-הלויתנים הסובייטי, וה-כונה היא כי יאפשרו לרוסים, במקרה של מל-חמה, להפריע לתנועת הספנות מהאוקיינוס הש-קט לאוקיינוס האטלנטי, או מהאוקיינוס האטלנטי לאוקיינוס ההודי.



"רחמנות! הרפה מהמדחף, יש לי פגישה ליד 'ארמון' בשעה שמונה!"

גדנ"עיים חיפה, יחד עם חניכים מר הטיבות גדנ"ע חיפה, וגדנ"ע יאור. המסדר נערך ליד בנין הציריה. בכל החוגים קוימו מסיבות חנוכה שהצלוחו יפה וריכוזו אח חניכו הו אזורים במועדונייהם לערב שבת מר לא הופעות וריקודים.

כנס מכ"ם

כנס מכ"ם גדנ"ע נתיקס בימי גמר הגיהנוכה. במשך הכנס קיימו המר כ"ים אשר באו מכל הארץ, מסיבה, ושמעו הרצאות על הנעשה בגדנ"ע ומשימות הגדנ"ע לתקופה הקרובה. קוימה נוסף לכך, התרות קרב בין כל החטיבות. גדנ"עיים תפס את המקום השלישי, בגמר התחרויות חולקו פרסים, ונערך טכס סיום בו השתתפו נציגי כל הטיבות הגדנ"ע, גדנ"עיים וגדנ"ע יאור. המכ"ם עזבו את הכנס במצב רוח מרומם מאוד ועברו עוד באותו הערב למועדון גדנ"עיים יפו, ור השתתפו שם במסיבות חנוכה.

סניפי חיפה ות"א יפו

כאן ממשיכים בפעולות הסדירות של שיט, ימאות עיונית, ושדאות. בקרוב תתיקס תחרות על תואר הו מועדון חיפה בגדנ"ע, וחניכו המוער דוניס עובדים בכל המרץ בשיפוץ המתקנים. חניכו ביה"ס לדינ ראוים לציון מיוחד על זה, שנוסף ללימודיהם ועבודתם הסדירה, קיבלו, על עצמם תיקון רשתות ודיג ליל, כשהרר חים נמסרים לקרן המגן.

קורס גדנ"עיים החצי שנתו

כחודש איקטובר נפתח הקורס החצי שנתו של גדנ"עיים מחזור ב. הקורס הצליח בינתיים להתגבש, ולקבל צביון רצוי לצה"ל ולח"י. באו נערים מכל שדרות העם, ותוך אימוניהם הטיירות מצאו שפה משותפת זה עם זה, ויחד עם מרריכיהם.

למרות שמונהאור היה גרוע ביותר, עמדו רוב החניכים במאמץ הדרוש ויצאו מאימוניהם בהרגשת סיפוק שאכן חילים הם. בסיום אימוניהם הטיירות ערכו סדרה דרך הגליל, שנגמרה כעבור שבוע בטויל של יומיים בעמקם, לשם הכרת הארץ.

אחרי הסדרות והאימונים הקשים ערכו החניכים ב-18.12.55 מסיבת חנוכה משולבת עם מסיבת הגמר הטיירות. המסיבה היתה מוצלחת ביותר, והשתתפו בה קציני חי"י, קציני מיקוד הגדנ"ע וקציני מילואים אשר בחלקם הוריקו את הקורס. כעת קיבלו החניכים חופשה ארוכה, אשר מבדילה בין תקופת הטיירות והקורסים המקצועיים למיניהם.



מהנעשה בפרשת ע"י

לאחר המפגש האחרון של חניכו גדנ"עיים מכל הארץ, בכנס הארצי על הריהרמל, לא היתה הזדמנות נוספת להפגיש את האזורים שנית, אך קיים מגע ע"י מפעלים משותפים אחרים.

חוג קליעה

באזור ת"א יפו ובית הכפר לדיג, יש כבר מספר ניכר של חניכים הו מתמסרים למקצוע הקליעה ברובה זעיר. באלופות הקליעה של מיקוד הגדנ"ע, שהתקיימה ב-14.12.55, השו תתפו חניכו גדנ"עיים כבודדים, ור התוצאות היו יפות — בהתחשב בעובדה שרק זמן קצר מתעסקים במקצוע זה. לעת עתה משתתפים חניכו אזור ת"א יפו באימונים הו מתקיימים במטוח בקרבת העיר.

קרן מגן

רבים מהחניכים הביעו את רצונם לצאת לעבודה משותפת בסוף חודש דצמבר, ולתרום את הרווחים בעבור קרן המגן.

מרוצי הלפיד

חוגי גדנ"עיים קיימו השנה במסגרת הכללית של הגדנ"ע, מרוצי לפיד בחג החנוכה. המרוץ התחיל בערב הראשון של החג, עם מרוץ שליחים בין כיתות ביה"ס לדיג על הזכות להוליך את הלפיד הנוהד. כיתה ב' של ביה"ס ניצחה אחרי קרב קשה שהתנהל על הכביש בין כפר ויתקין ומכמורת. לאחר טכס רב רושם, שנערך בחצר בית הכפר, קיימו מסיבת חנוכה מוצלחת. בגמר המסיבה הועבר הלפיד לחוגי פה, ונמסר ע"י שלושה רצים מר ביה"ס לדיג לקורס גדנ"עיים החצי

(8) אימון אנשיההנדה.

(9) משלוח שני מאמני-כדורגל ל-
"קורס גיבוס לצבא".

(10) אימון קבוצת כדורגל, וביתוד
הקמת "נבחרת חיל-הים בכדורגל",
חוק אימונים רציפים בזמנים קר
בועים.

(11) אימון רצוף וקבוע של נבחרת
רות חיל-הים, וקבוצות אחרות בי-
חיל, בכדור-סל, כדור-עף, טניס-שול-
חן, וכד' — במקום אימונם הבלתי-
שיטתי, שבועי-שבועיים לפני האלי-
פויות.

(12) עידוד משחקים קבוצתיים, כי-
גון התחרויות על אליפות הקצינים
בכדור-עף, שנערכו בתחילת, ובאמצע
השנה.

(13) קביעת איש-מילואים מאנשי-
החיל, שיארגן קבוצות אנשי-המילואים
איים של החיל בכל ענפי-הספורט וי-
אמנם.

תחרויות בין נבחרות-המילואים ל-
נבחרות אנשיהחיל הסדירים, תעלינה
את הכושר הספורטיבי, ותהדקנה את
הקשרים בין המילואים לאחיהם כי-
שירות סדיר.

(14) עידוד אליפויות החיל הפנימי
יות.

הצעות אפשר להוסיף עוד למכ-
ביר, אך אלו המפורטות כאן אינן
קשות מבחינת הביצוע, ותדרושנה
רק קצת רצון, מעט זמן, ותקציב
כספי קטן יחסית.

כל אנשי החיל מקוים כי לקראת
העונה החדשה תגדל בהרבה הפי-
עילות הספורטיביות ביחידות, ואם
ההצעות הנ"ל תתמונה לכך — אזי
מה טוב!

אליפות צה"ל בטניס-שולחן

ביום ד', 7 לדצמבר 1955, נערכה
אליפות צה"ל בטניס-שולחן. הנבחרת
רות שהשתתפו בתחרויות חולקו ל-
שני בתים, ומנצחי הבתים עלו ל-
תחרויות-הגמר.

בבית הראשון ניצחה נבחרת חיל-
האוויר, כשאנשי חיל-הים תופסים את
המקום השני, ובבית השני ניצחה נב-
חרת פיקוד-המרכז. לבסוף זכתה נב-
חרת פיקוד-המרכז בתואר "אלופת
צה"ל בטניס-שולחן תשט"ז, וכן
(סוף בעמ' 70).



אליפות החיל בטניס-שולחן

בתחרויות שנערכו בבסיס-הדרכה של
החיל על אליפות חיל-הים בטניס-
שולחן לשנת 1955, ניצחה נבחרת
שייטת א. ביחוד בלט בתחרויות הי-
שחקן המוכשר אכסלרוד, שהוא גם
אלוף-צה"ל בטניס-שולחן.

ברם, יש לציין בצער שהאליפות
לא היתה מאורגנת במידה מספקת,
לא היה תכנון וסדר במשחקים, והי-
משתתפים יצאו מהתחרויות מאוכז-
בים מרות.

גם השייטת המנצחת לא קיבלה כי-
מועדו את הגביע המגיע לה.

אימון-גיפוי בבסיס-הדרכה

יש לציין בסיפוק את העובדה
כי תשומת-לב מרובה מוקדשת כבי-
סיס-הדרכה של א לשיעורי-האימון
הגופני במסגרת הקורסים השונים הי-
מתקיימים שם.

הרמה הספורטיבית היא די גבוהה,
ותענוג הוא לראות את ביצוע חר-
גיליההתעמלות והגידוד, המתנהלים
בכשרון וברוח ספורטיבית. יש לקוות
כי דוגמת בסיס-ההדרכה תשמש מוד-
פת לייחידות אחרות בחיל, בשטח פני-
תוח האימון הגופני.

כדור-סל

באמצע נובמבר התקיים משחק כדור-
סל ידידותי בין קבוצת בסיס-ההד-
רכה א של חיל-הים לבין קבוצה
שהועמדה ע"י עיריית חיפה.

הימאים גברו בקלות על "מאמצי-
הם", והפרש הנקודות היה רב. הי-
משחק עצמו עבר באווירה ידידותית
עד מאוד, והידק את הקשרים בין
הימאים לעיריית חיפה.

המשחק אורגן ביזמת חיל-הים,
בשיתוף עם "ועדת-האימוץ", של
עיריית חיפה.
משחק שני עתיד להערך בקרוב,

ואנשי עיריית חיפה הבטיחו לשגר
קבוצה חזקה יותר.



למען הנבחרת הפעילות הספורטיבית בחיל

מסיבות מסוימות, שאין טורי "מע-
רכות-ים" המקום המתאים לעמוד
עליהן, רפתה בזמן האחרון הפעי-
לות הספורטיביות בחיל.

ברם, יש להציע מספר הצעות מע-
שיות, שקל לבצען, ואשר תסיענה ל-
לא ספק לתיקון הרמה הספורטיבית
בחיל.*

והרי הן ההצעות:—

(1) הנהגת חצייום ספורט בשבוע.
(2) קביעת שלושה ימי ספורט חר-
ליים — שיסכמו את הפעולות הש-
נתיות. בימים אלה תערכנה התחרו-
יות על הגביעים לאלופיות חיל-הים
בסוגי הספורט השונים.

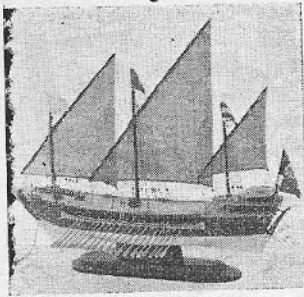
(3) הקמת מגרש כדור-עף על, או
עליה, הרציף... (עמודים ניידים).
(4) מיקום של לפחות סל אחד
(ניד גם הוא) על הרציף... או מגרש
כדור-סל בקרבת הרציף, ובסיס שי-
יית.

(5) הקמת קבוצות כדור-סל וכי-
דור-עף לבנות החיל; כמו-כן הד-
רכת הבנות באתלטיקה קלה ובשי-
חיה, אשר תבוצע ע"י מדריכות-
ספורט.

(6) הקמת מגרש כדור-עף במחנה
המפקדה — המגרש קיים, יש רק
לקבוע עמודים ורשת.

(7) הקמת מגרש כדור-סל במחנה
המפקדה. הסלים נמצאים מזה זמן
רב במקום, המגרש גם הוא מוכן,
ויש רק לסמנו, ולהקים את הסלים
המונחים במקום.

* ההצעות המתפרטות להלן הן,
כמובן, של כותב טור הספורט —
המערכת.



דגם ה"גליאסה" החדש של המוזיאון.

1. שלוש מטבעות ברונזה גדולות, בלתי ידועות עד עתה, שהוטו בעו בסבריה במאה ה-3 לספירה, ועליהן דמות אליהם מחזיק בידו האחת תלת-קילשון, ובידו השניה דג.

שלוש מטבעות מחמת-גדר, וע"י ליהן אניות-מלחמה.

מתנות: —

1. מקפיטן א. רוט חיפה. נתקבל לסלקופ ימי גדול מהמאה ה-19.
2. מהגב' וממר ה. אופיר, חיפה, התקבלה צלחת-קיר מקרמיקה, ועליה תיאור אניה עתיקה ודגים סביבה. הצלחת עשויה מהחול הצבעוני של אילת.

השאלות: —

1. מהגב' רגינה דיטרסדורף, קרית ביאליק, נתקבל מצפן, ושעון שמש אקואטוריאלי, מתחילת המאה ה-19.
2. ממר מאיר רוזנברג ירושלים, נתקבלו 4 מטבעות עתיקות, נדירות ויפות ביותר, עם ספינות מלחמה עליהן. שתיים מהן פיני-קיות, מצור, ושתיים מניקומדיה, באסיה הקטנה.

תערוכות: —

1. "המוזיאון הימי" שיתף פעולה גרחה עם המוזיאון העירוני ב" עכו, בתערוכת "מטבעות ערי-החוף הפניקיות-ישראליות". הוצגו מאוסף המוזיאון הימי, מטבעות שונות ודפוסים עתיקים מערי ונמלי-החוף.
2. בהכנה נמצאת תערוכת מפות ו" דפוסים ימיים עתיקים, שתוצג בשיתוף עם "המוזיאון לאמנות חדישה", חיפה.

דפוסים עתיקים: —

בין הדפוסים העתיקים שנרכשו יש לצין שתי ליטוגראפיות צבעוניות משנת 1803, של הצייר ספלסבורי, שליווה את הצי האנגלי בזמן המל-צור הצרפתי על עכו בתקופת נפול-יאון.

נושאי הליטוגראפיות הם:

1. אפיוודה מענינת מזמן מצור-נפוליאון על עכו (1799) המתאר תת מלח אנגלי שהתנדב בסכנו את חייו, לקבור תחת אש רובים ותותחים גנרל צרפתי שנהרג במצור.
 2. שלוש מטבעות מחמת-גדר, וע"י אניות-מלחמה כבדה, אניות-סוחר, וסירת-מפרשים טיפוסית לחוף הסורי.
- כן נתוספה לאוסף, ליטוגראפיה צב"עיה ביד, של קרל רונט, משנת 1800, המתארת את חורבות אשקלון ונמלה.

אטלטים: —

אוסף האטלטים העתיקים התעשר בשני כרכים מעניינים:

1. "הגיאוגרפיה הקדושה" של טבר-ניאר, משנת 1641, שמפותיו הן נדירות ביותר.
2. "אטלס הגיאוגרפיה העתיקה", משנת 1769, של דאנביל, אחד הקרטוגרפים הצרפתים החשובים ביותר, במאה ה-18, שה"ניח את היסוד לקרטוגרפיה המדעית.

מטבעות: —

בין המטבעות הנושאות סמלים ימיים שנוספו יש לצין:



חברות המוזיאון הימי חיפה

תוספת דגמים: —

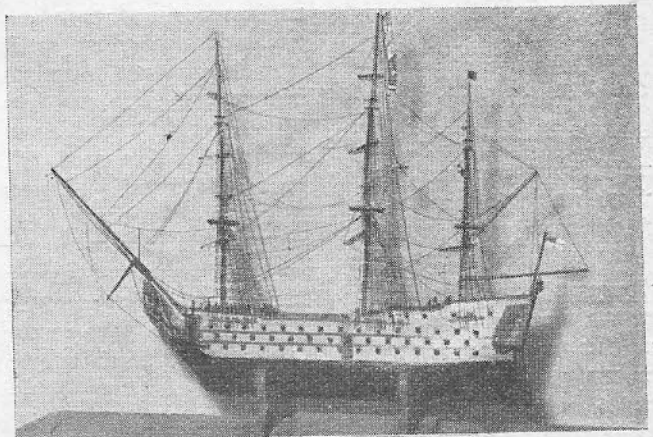
למוזיאון התוספו לאחרונה הדגמים שלהלן:

1. דגם אניות-מלחמה ים-תיכונית כבדה, מהמאה ה-16-17, מטי"פוט "גליאסה", בעלת שלושה תרנים עם מפרשים לטיניים, 38 משוטים ו18 תותחים. נבנה תה ע"י רביסון י. אלמוג חיפה. (ראה תמונה).
2. דגם קונסטרוקטיבי של ספינת אימונים ישראלית טיפוסית. דגם זה הוא הראשון ממין זה, בארץ סף הדגמים של המוזיאון הימי, ובנוי כולו צלעות ודפנות ציפוי, נבנה ע"י מר אברהם כהן, תל-אביב.

מפות: —

בין המפות שנרכשו לאחרונה יש לצין במיוחד שלוש מפות של קל"דיוס פטולימאוס (150-80 לספירה המקובלת), בהוצאת ברנרדוס סיל"ר גוס, ונציה, 1511. בפיהוח עין:

1. מפת ארץ-ישראל והארצות הסמוכות.
2. מפת ערב.
3. מפת העולם.



מדגמי המוזיאון הימי: "ויקטורי" של נלסון. כידוע חל לאימזון יום השנה ה-150 של מערכת טרפלגר.



בעני העולם

האמנה האטלנטית

תמרינים

רשימת התמרינים בהם עסקו ציי האמנה הצפון-אטלנטית במחצית השנייה של שנת 1955, מוכיחה על המאמצים הנמרצים והעקביים של הכוחות הציים, והאוויריים, השונים, לקראת השגת שיתוף-פעולה יעיל. החשוב בין תמריני האמנה היה תרגיל "סילאוס", אשר התנהל בים הצפוני, בסוף ספטמבר, בהשתתפות 5 נושאות-מטוסים, מהן אחת קנדית והיתר בריטיות, וכן אניות ומטוסים ששוגרו ע"י ארה"ב, בריטניה, קנדה, ונורבגיה. התרגיל התנהל בפיקודו של האדמירל האמריקאי ג'ורלד רייט, המפקד העליון באטלנטיק. נושא התרגיל היה: הפעלת כוח משימה של נושאות-מטוסים נגד בסיסי-חוף, צוללות, ופושטות, אויב בות.

תרגיל אחר בעל חשיבות גדולה היה התרגיל "לייף-ליין", תרגיל-מטה, שהתנהל בסוף ספטמבר, ואשר נושאו היה ארגון והפעלתן של שיירות מארה"ב לאירופה בתנאי מלחמה. התרגיל היה, כאמור, "מופ-שט", אך השתמשו לצרכיו בשמור תיהן של אניות הקיימות למעשה. בשעת המעשה נבחנו גם סידורי הקשר של המטות השונים. בשיקולי המשתתפים בלטה במידה רבה היאפשרות כי נמלי-ההפלה ונמלי-היעד יהיו נתונים להתקפות אטר מיות.

עוד לפני שפתחו בשני התרגילים הנ"ל, התנהל בים הצפוני, בחודש יולי, מבצע "לונגסבל", אשר בו השתתפו אניות אמריקאיות, בריטיות, הולנדיות, ונורבגיות. בסיס-התיכון הופעלו, בסוף ספ-

טמבר, כוחות-צי אמריקאים, בריטים, צרפתים, איטלקים, ותורכיים (אך לא יוניים), בתמרון "מדפלכס צי-פיון", אשר בו הובלטו תפקידי הצור ללות.

באזור מפרץ ביסקאיה, ובקרבת חופי ספרד ופורטוגל, תורגלו, ג"כ בסוף ספטמבר, אניות ומטוסים אמריקאים, בריטים, צרפתים ופורטוגלים במסגרת מבצע "סנטר בורד". תרגיל "ריפ טייד", במימיה המערביים של התעלה האנגלית, הפעיל כוחות קלים בריטים וצרפתים במשותף נגד צוללות "אויבות". לבסוף, במסגרת תמרון "הארד טאק", עסקו אניות בריטיות, צרפתיות, בלגיות, והולנדיות, בתחילת אוקטובר, בשליפת מוקשים במבואות הנמל האנגלי החשוב הריין.

איטליה

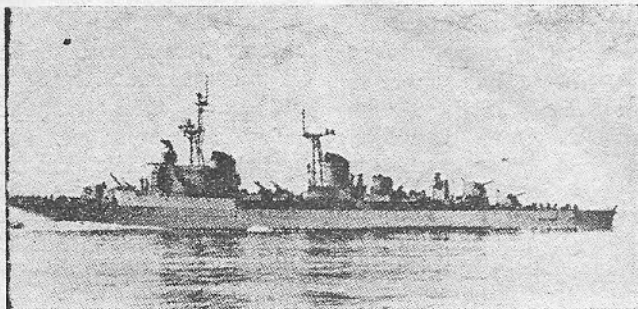
ראש-מטה חדש

כראש-מטה הצי האיטלקי נתמנה אדמירל-משנה קורסו פאקורי ג'יראלדי, במקום האדמירל אמיליו פארארי, אשר ישמש להבא בראש סוכנות ביקורת החימוש של יגודי-מערב באירופה.

אדמירל-משנה ג'יראלדי שימש לאחרונה כראש הפיקוד האדריאטי של הצי האיטלקי. לפני-כן היה סגן ראש-המטה של הצי האיטלקי. בימי מלחמת-העולם היה מפקד אנית-המערכה "וטוריו ונטו". הוא בן 56.

אניות חדשות

לא-מכבר הושקה במספנות "אני סלדו" שבליבורנו אנית-הליויי הכ"דה "אינדומיטו", שבבניתה הוחל ב-1952. היא בת 2,700 טון (3,600 טון בערך בעומס מלא) ומהירותה 34 קשר. חימושה כולל 4 תותחים 127 מ"מ בשני צריחים, 16 תותחים 40 מ"מ נ"מ, מטיל-רקטות נ"צ, וכלים נ"צ. אחרים. אחותה, "אימפטאוונז" עדיין לא הושקה. עוברת עתה את ניסוייה אנית-הליויי הכבדה "סן ג'ורגיו", בת 3,500 טון סטנדרט. היא הושקה כבר בשנת 1941 כאחת מבין תריסר סיי-רות קלות ומהירות מאד — בנות 39 קשר. שמה היה אז "פומפיאו מאניו". היא לא הושלמה מעולם ובניתה חודשה רק לפני שנים אחדות. אחותה, "סן מארקו" (לשעבר "ג'וליו ג'רמאניקו"), גם היא מסיד-



אנית-הליויי האיטלקית "סן ג'ורגיו" בשעת ניסוייה

רת "המפקדים הרומאיים", עדין נמ' צאת במספנה, לאחר שהוטבעה בימי המלחמה לפני שהספיקו להשלימה. ושתי האניות, שהן למעשה חד' שות לכל דבר, חמושות ב־6 תותחים 127 מ"מ נ"מ מדגם אמריקאי, 20 תותחים 40 מ"מ נ"מ, כלי נצ. משוכללים, ומכשירים אלקטרוניים לרוב. אניות אלו הן אתיותיהן של שתי אניות-הליזוי הצרפתיות הגדולות לות מדגם "גישן", שנמטרו לצרפת כשלל-מלחמה, ואשר תמונת אחת מהן הופיעה ב"מערכות-ים" כ"ב, ע' 52.

מלבד היחידות הגדולות הנ"ל עומדת להכנס לשירות סירת-המשמר מס' 490, שנבנתה ע"י "המספנות המאוחדות האדריטיות" במונפלקונה. זוהי אנית-המלחמה הראשונה שנבנתה ע"י המספנה הידועה הזאת מאז סוף מלחמת-עולם השנייה. האניה, ש"ה היא למעשה טרפדת-מנוע גדולה, היא בת 150 טון, מהירותה 38 קשר, וחימושה כולל 2 תותחים 40 מ"מ נ"מ, ושני צ"ט 450 מ"מ.

אקאדור

גידול הצי

שתי הפרינטות (משהות) מד' גם "האנט" שנקנו מבריטניה תי קראנה בשם "פרוידנטה איבארה" (לשעבר "מיניל") ופרוידנטה אלפא רוי. יתכן ואקאדור תקנה עוד כמה אניות מעודפי הצי הבריטי.

כן הזמינה אקאדור כמה סירות משמר בגרמניה המערבית. אלה הן סירות-גידול בנות 45 טון, ומהירות 20 קשר. הן דרומהפיות, ובעלות צות של 9 איש. הסירות נבנות ללא חימוש, אשר יותקן עליהן לפשת-גענה לתעודתן.

הסירות נבנו ע"י מספנת האביג' הורסט, בברמן-בלומנטל, ונחשבות עד למסירתן, ל"אניות-סוחר". הן מ' משמות עדות נוספת למרצה של גרמניה בבנית אניות-מלחמה מוטות, שכן אסורה היתה עליה עד עתה בנית אניות-לוחמות.

ארצות-הברית

סירות-קליעים ראשונה

בתחילת חודש נובמבר 1955 חזרה לשירות הפעיל הסירת הכבדה

לשעבר "בוסטון", בת 14,000 טון לערך, שהושקה בשנת 1942. לאחר שינויים יסודיים שבוצעו בה בשנתיים האחרונות היא הפכה ל"סירת-קליע" עים" הראשונה בתולדות ציי-העולם. חימושה החדש כולל, פרט לשני צרי-חיים משולשים בני 203 מ"מ בסיפון הקדמי, שני מטילי-רקטות אבטומ' טיים-לגמרי בסיפונה האחורי, שבאו במקום הצריח המשולש האחורי. כל אחד ממטילי-הרקטות יורה שתי ר' קטנות-נ"מ, מבקשת-מטרה, מסוג "טאריאר" במטח אחד. את המטילים ניתן להתאים גם לירי קליעי-שטח מדגם "רגולוס", להפעלה נגד אניות אויבות.

קליעי "טאריאר" מבקשי-המטרה מתוכננים לשימוש נגד מטוסים בכל מזג-אוויר שהוא, וסיג'ה-גובה שלהם עולה לאין-ערוך על זה של התותח-חיים-נ"מ, המקובלים. הקליעים מוח' סנים, בשני מחסנים בירכתי-האניה, ועד כמה שידוע, טעינתם היא אבטומ' מטית. הם מודרכים ומופעלים ע"י מכשירי-מכ"ם משוכללים ביותר.

פרט לחימושה העיקרי של ששה תותחים 203 מ"מ, וקליעיה, נושאת "בוסטון" גם עשרה תותחים דו-ת' ליתיים 127 מ"מ, ו־12 תותחים נ"מ אבטומטיים של 76 מ"מ להפעלה נגד מטוסים מנמיכי-רסום. מהירותה עולה ל־32 קשר. מפקד האניה הוא הקפטן צירלס מארטל, בעל שם היסטורי, אשר יתכן ויכבוש גם הוא לעצמו שם בהיסטוריה כמפתח הקליעים המונהגים לשימוש מבצעי. לפני מינויו הנוכחי שימש כמפקד אנית-הניסויים (אנית-המערכה לשעבר) "מיסיסיפי", אשר עסקה בשנים האחרונות בניסויי הקליעים מדגם "טאריאר".

באביב שנת 1956 תצטרף ל"בוס' טון" אחותה, "קאבברה", שתשמש גם היא כסירת-קליעים. שתי אניות אלו פותחות פרק חדש בתולדות הציים, והפעלתן יתכן ומסמלת את התחלת הסוף של תקופת שליטת המטוס הבלעדי בתלל-האוויר מעל לים.

* שארל מארטל, סבו של קאר רולוס הגדול, ניצח את הערבים ב' מערכת טור (732), והציל את אירופה מידי האי שלם.

פיתוח הצוללות האטומיות הצוללת האטומית השנייה, "סי-וולף", בת 3,200 טון בקירוב, שהושקה בחודש יולי 1955, עומדת בקרוב להחל בניסוייה. היא מותנעת ע"י מנוע אטומי השונה במבנהו מזה של אחותה הבכירה, "נאוטילוס".

בד בבד עם פיתוח היחידות האטומיות הגדולות, מהן נמצאות כבר כיום לפחות שתיים נוספות בבניה, נעשים בארה"ב, כפי שנועד לאחור-נה, מאמצים נמרצים לקראת ייצור מנוע אטומי אשר יתאים לצוללות בעלות המימדים שהיו מקובלים עד עתה בצי האמריקאי, והינו ליחידות בנות כ־1,500—1,700 טון. כפי ש' הולך ומסתבר, מהוה קיבוץ הגדול של הצוללות מדגם "הנאוטילוס" מגד רעת המורה, היות והן ניתנות לגילוי בקלות יחסית ע"י כוחות נ. צ.

אניות-קליעים חדשות

תכנית-הבניה לשנת 1956 כוללת את התקנתם של מטילי-קליעים מונהגים על סירות קלה, ואחת המשחתות מאגם "גרינג", בן 2,425 טון, הכולל כמה עשרות יחידות.

המשחתת תצויד כנראה בקליעים מסוג "טאריאר", המהווים גם את חיי-מושן הנ"מ של הסירות הכבדות "בוסטון" ו"קאבברה". לעומת זה תפעיל הסירת הקלה קליעים מדגם "טאלוס", שהוא כבד יותר, ובעל טוח גדול יותר מה"טאריאר".

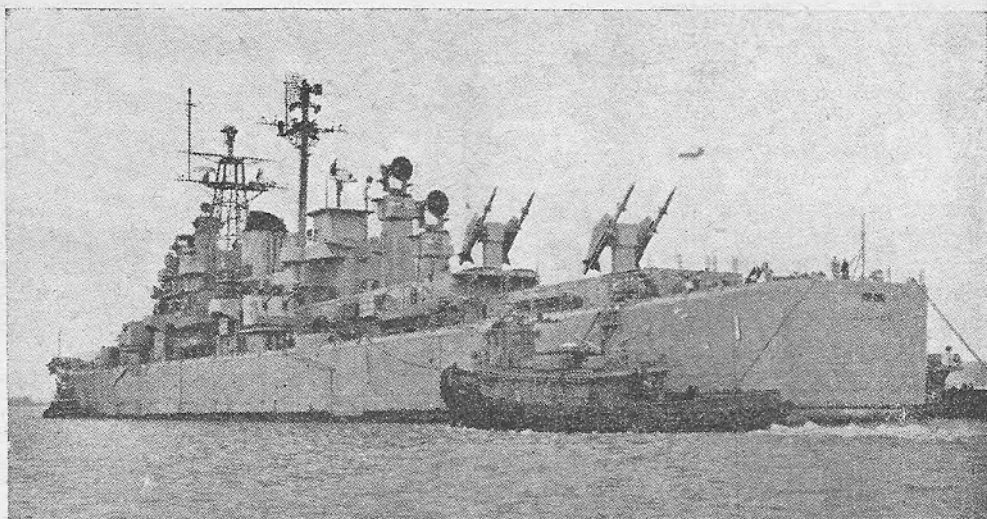
קליעים חדשים

לפי ידיעות שהתפרסמו בעתונות המקצועית הציית, שיכלל, ואולי כ' בר הכנים לשירות, הצי האמריקאי קליע זה, הדומה לטרופדו אירי, קליע מונהג נ. צ. בשם "פטרל". הוא מבקש-מטרה ומופעל ע"י מטוס. משחקליע פוגע במים הוא צולל, וממשיך לבקש את מטרתו מתחת לפני הים.

כלי זה מצטרף לסדרת הקליעים הציים האמריקאים, הכוללים את ה"גורגון", קליע איריים, ו"אוריול" ו"סיידוונדר", שהם קליעי איריאור.

בסיס גלתי-רשמי במפרד

לפי ידיעות שהופיעו בעתונות בור' ססו שלוש אניות-אספקה של הצי האמריקאי הששי בנמל ברצלונה ו' תשארנה במקום בקביעות עד להש' למת הבסיס הצי האמריקאי העצום



בנמל רוטה, בחוף הדרומי-מערבי
(האטלנטי) של ספרד.

חופשות בציריך-ב

אחת מפעולותיו הראשונות של
מפקדו החדש של הצי האמריקאי,
האדמירל ארלי בארק, היתה, להוציא
הוראה כי על קציני הצי הבכירים
לצאת לחופשות, "לטובת השירות"
לעיתים קצובות.

לדעתו של ראש-המבצעים החדש
אין בנמצא קצין בכיר שהוא כ"כ
חשוב שלא יתכן לוותר על שירותיו
במשך 30 יום לשנה. חופשות נופש
יתרמו, לדעת אדמירל בארק, לרענון
תם ומתחם של הקצינים הבכירים.

בריטניה הגדולה

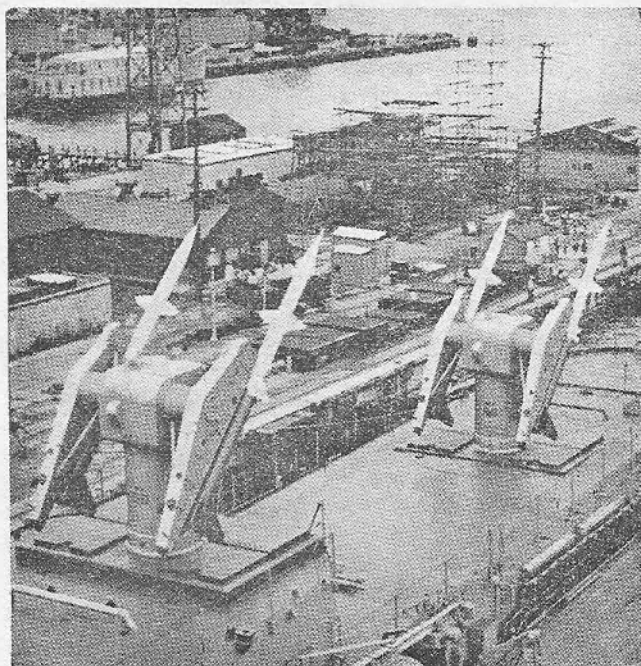
"יום טרפלגר" כאנגליה

ביום 2 באוקטובר 1955 נחוג בלונדון
דון בטקס הגיגי יום-השנה ה-150
למערכת טרפלגר, מערכה אשר סימ-
נה את תחילתה של מה שנקראה
"המאה הבריטית" בתולדות העולם,
תקופה אשר בה שלט הצי הבריטי
ללא-מצרים בימים, והצליח לקים את
שלום העולם עד לתחילת מלחמת-
העולם הראשונה.

טקס-הזכרון התקיים בכיכר טר-
פלגר המפורסם בלונדון, אשר בקר-
בתו שוכנת גם האדמירליות הברי-
טית, ואשר במרכזו עומד "עמודו של
נלסון", המפקד הצי הגדול ביותר

ההקצין הרוף על המוטום ככלי נשק ימי ?

למעלה: מראה כללי של הסירת האמריקאית הכבדה "בוסטון" — האניה
הראשונה בעולם אשר קליעים מונתגים כלולים בחימושה.
למטה: מראה-תקרוב של שני מטיילי-הקליעים המוחקנים על סיפונה
האחורי של "בוסטון". הקליעים הם מדגם "טאריאר" — כליס-נ"מ.
מבקשי נטרה, המוטענים אבטומטית.



אדמירל סיר מיכאל דאני, עוגן בנמל לנינגרד.

האניות הבריטיות, שכללו את נר-שאת-המטוסים „טרייאומף“, המקשת המהירה „אפולו“, 2 אניות מדגם „דיירינג“, ושתי משחתות, נתקבלה בענין רב ע"י הציבור הרוסי, ובמך שך שהותן ביקרו באניות כמה אלפי איש. הביקור נסתים בתקרית-מה, היות והשלטונות הרוסים דרשו כי השייטת הבריטית תצא בדרכה בלי לה, כך שתעבור את ביצורי הבסיס הצי קרונושטט, המגן על הכניסה ל-נמל לנינגרד, בשעות החשיכה. הר בריטים סירבו, בגלל תנאי מזג-האוויר וקשיי-ניווט, והענין נגמר בפשרה שעה שהשיטת הפליגה לדרכה ב-שעות האחר-הצהריים המאוחרות.

צוללות אטומיות

בנאום אשר נשא הלורד הימי הר-ראשון, האדמירל לורד מאונטבטן, במסיבת „יוסטרפלגר“ בלונדון, הכ-ריו כי למרות העובדה שהצי המל-כותי לא מיהר בבניית צוללות אטו-מיות, הרי הן בשלב תכנון, לדבריה כבולה בריטניה ע"י אמצעייה המוג-בלים, אולם אין ספק כי תהינה לה צוללות כאלו כעבור שנים-מספר. ידועה העובדה כי נסיעתו של הלורד מאונטבטן לארה"ב, לפני ש-בועות-מספר, היתה כרוכה גם בה-שגת עזרה טכנית בקשר לבניית צוללות אטומיות, אולם לא ידוע אם מאמציו נשאו פרי.

ברית-המועצות

ביקור באנגליה

באמצע חודש אוקטובר ביקרה בנמל-המלחמה הבריטי פורטסמות שייטת רוסית, בפיקודו של מפקד הצי הבלטי, האדמירל גולובקו. האי-ניות הסובייטיות, שכללו את הסיי-רות „סברדלוב“, אנית-הדגל, ו"סר-בורוב", וכן ארבע משחתות גדולות מסדרת „סקורי", נתקבלו בסבר-פנים יפות. הן האניות והן הצוותות עשו רושם מצויק, וסירורים נרחבים וקבלות-פנים נערכו בעבור האירחים. כמאה קאדטים רוסים ביקרו בבית-הספר המפורסם לפרחי-הקצונה האנ-גלים ברארסמות.

היה זה הביקור הראשון של שיי-טת רוסית באנגליה מאז 1913, עת



כיכר טרפלגר, ועמודו של נלסון בלונדון, בשעת סכסך-האזכרה למערכת טרפלגר.

את-המטוסים „אינדומיטבל“, בת 23.500 טון (סטנדרט) ומהירות 30.5 קשר, שהושקה ב-1940. היא עברה שיפוץ-יסודי למדי לפני חמש שנים, אולם ניווקה בהתפוצצות פנימית בשנת 1954, ולא כדאי היה לתקנה ולהתאימה לצרכי המלחמה הדיים. בין האניות האניות האחרות שני-דונו לכליה יש להזכיר את הסיירת הקלה „ארגונט“, בת 5.770 טון, אשר לפחות חלק ממנה בבחינת „תר-צרת ארה"ב“, היא טורפדה ב-1943, וחרטומה וירכתייה נותקו ממנה, וכ-שליש מגוף האניה נבנה מחדש במס-פנת הצי האמריקאי בפילדלפיה. כן תפורקנה, או תמכרנה, לפחות 11 משחתות, ביניהן שתיים מסדרת „מ“, ו-5 מסדרת „נ“, 5 פריגטות מדגם „האנט“, לפחות 2 פריגטות אחרות, אנית-האם לצוללות „מונטקלייר“ (19.600 טון), ואנית-האספקה „בול-אבאיו“ בת 22.500 טון עימם מלא-גרמיני לשעבר.

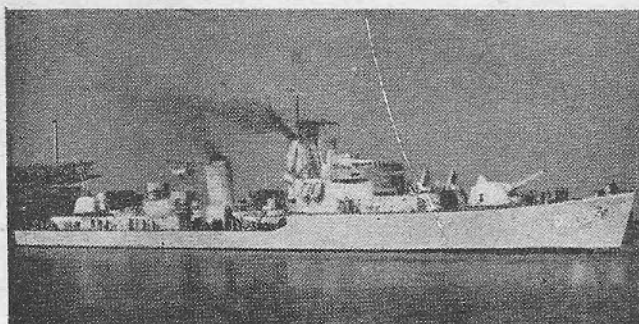
ביקור בריטי בלנינגרד

שעה ששייטת רוסית ביקרה באנג-גליה, באוקטובר ש"ז, הטילו שש-אניות הצי המלכותי, בפיקודו של הר-

בתולדות המלחמה בים, אשר נהרג באותה מערכה גורלית. ה"עמוד" קר שט בדגלי-איות אשר צירופם היה את הוראתו האחרונה של נלסון אל צותותיו לפני המערכה „אנגליה מ-צפה כי כל אחד ימלא את חובתו“. בטכס השתתפו הרוכס מאדינבורג, הלורד הימי הראשון, האדמירל מ-אונטבטן, ובכירי האדמירליות, בסוף האזכרה הוקראה תפילתו הידועה של נלסון: „יהי רצון ויתן האלוהים, אשר אני מעריצו, לארצי, נצחון גדול ומפואר, לטובת אירופה בכללה; מי יתן כי אנשיות תדריך את הצי הג-ריטי לאחר הנצחון. באשר אלי, עצמי, אני מוסר את חיי בידי מי שבראני, ויהי רצון וברכתו תנוח על מאמצי לשרת את ארצי באמונה. בידו אני מפקיד את עצמי ואת הענין הצודק אשר הוטל עלי להגן עליו, אמן“.

מכירת אניות

במסגרת חידוש פני הצי המלכותי הוחלט ע"י האדמירליות לאחרונה להוציא לא פחות מ-24 יחידות מר-שימת האניות-שברובה, על מנת לפרקן, או למכרן. הגדולה בין הא-ניות אשר נגור עליהן כרת היא נוש-



אנית-הליויי ההולנדית החדשה „זיילנד“ בת 2.160 טון. מאחורי הצריח הקדמי נראים שני מטילי-פצצות נ. צ. משולשים.

מערב-גרמני יעבוד בשיתוף-פעולה הדוק עם הצי הדני והצי הנורבגי, לצורך הגנת נתיבי-הגישה לים הבלטי. כן תוטל עליו השמירה בנהר הרינוס. לצי העתיד יהיו בס"ה כ-250 כלי-שיט. העיקריים ביניהם יהיו לפי המשוער כולקמן: 12 משחתות בנות 1.900 טון (לפי מקורות אחדים 20 אניות-ליווי, אשר אחרים מהן תהיינה בנות 3.000 טון); 12 צוללות בנות 350 טון; 18 אניות-ליווי בנות 1.400 טון; 2 מקשות בנות 2.500 טון; 36 סירות-משמר בנות 140 טון; 16 שולות-מוקשים בנות 750 טון; ו-36 של 160 טון; 30 נחתות בנות 350 טון כ"א.

קיבולו של הצי המערב-גרמני, לפי תכנית זו, יעלה כמעט ל-100 אלף טון. בשלב הראשון מתכננים לרכוש אניות מארצות-הברית. שתי שולות-מוקשים הנבנות בצרפת ע"ח אמריקאי יתמסרנה כנראה לגרמניה. האויריה הצינית תכלול, כפי המ' תוכנן, 30 מטוסי-סיוור, ו-24 מטוסים נ. צ.

דגיה

קורבטות חדשות

במשך השנה החולפת נתוספו לי-צי הדני 3 קורבטות (אניות-משמר) אשר נבנו ע"ח האמנה האטלנטית באיטליה. שמותיהן: „בלונה“, „די אנה“ ו„טריטון“. אניה נוספת עוד נמצאת בבניה.

כל היחידות הנ"ל משתייכות לי-סיררה של לפחות שמונה קורבטות מהדגם האחיל אשר פותח ע"י אר-צות נאטו, ואשר אניותיו יתחלקו בין

צונה הטוב. לפי ההגבלות הנ"ל לא תבנה גרמניה המערבית אניות שי-קיבולן עולה על 3.000 טון, או צו-ללות בנות יותר מ-350 טון, ולא תיצר מנועים אטומיים, קליעים מוד-רכים ארוכי-טווח, ומוקשי-השפעה. ברם, בהמלצת המפקד העליון של כוחות האמנה האטלנטית, ובהסכמת הגופים המדיניים המתאימים, תור-שה ליצר, ולהפעיל גם כלים אלה בשעת הצורך.

הצי החדש, העומד תחת פיקוחו של „משרד בלאנק“ (מיניסטריון-ה-הגנה החדש בראשותו של מר בלאנק) ימנה כ-20.000 איש, ובו יוכללו 6.000 האישי ששירתו עד עתה ב„מש" טרה הימית הפדרלית. בטיסו העי-רי יהיה בוילהלמסהאפן, ובסיסי-מש"נה יוקמו בערי-הנמל קיל, פלנסבורג, קאפל, קיכסהאפן, ואמדם. משימת הצי תהיה להגן על חופי המדינה, בים הבלטי, ובים הצפוני, ולצורך זה יוקמו שני פיקודים ימיים שב-ראשם יעמדו אדמירלי-משנה. הצי ה-

שעגנו בבסיס פורטלנד ארבע אניות מערכה ה-6 סירות. הסיירת „סבר" לדוב" לבדה כבר ביקרה באנגליה בשעת מסקרה-ההכרה לפני כשנ-תיים. היא תוארה גם בחוברת כ"ו של „מערכות-ים“, „סובורוב“, אחו-תה של „סברדלוב“, עוררה ענין מיו-תר, היות והיה זה ביקורה הראשון במל זר. היא משמשת הוכחה כי אמנם החלו הרוסים לתת לאניותיהם הגדולות שמות היסטוריים, ולאז דר-קא של מנהיגים קומוניסטיים.

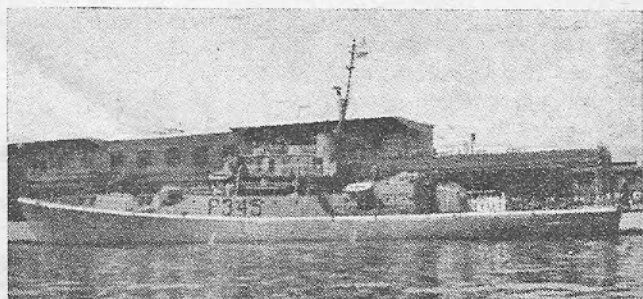
המרשל אלכסנדר סובורוב (1729-1800), שהיה אחד ממפקדיה הגדולים ביותר של רוסיה במאה ה-18, ניצח את התורכים במערכת קינבורן (1787), והשיג כמה הצלחות חשובות נגד הצרפתים בצפון-איטליה (אדה-טרביה, נובי) במלחמת נפוליאון -1799. הוא התפרסם באימרתו „הכ" דור הוא טיפש, רק הכידון הוא חכם“.

הסיירת הרוסית נושאת גם את שמה של אניות-הדגל של האדמרל רודוי-סטבנסקי, במערכת טושימה (1905), אשר היתה מטרה לאשו המרוכות של כל הצי היפני וטבעה לאחר הת-גוננות-גבורה במשך ארבע שעות. כמעט כל צותה של אניה-המערכה הזו, בת 13.600 טון, אבד יחד אתה.

גרמניה המערבית

חידוש ליצי

לאחר שגרמניה המערבית השיגה מחדש את עצמאותה המדינית, בסוף 1954, ובהתחשב במסיבות המדיניות הקיימות, עומדת המדינה הזו להקים מחדש את כוחה הצי, אמנם בהגב-לות מסוימות שהסכימה להן מר-



הקורבטה „בלונה“ מהדגם האחיד של „נאטו“. היא נבנתה באיטליה, ע"ח נאטו (ארה"ב) בעבוד דגיה

המה. מהירותן תהיה 25 קשר, חי
מושן העיקרי יצטרף משלושה תותחים
נ"מ 100 מ"מ, בעלי מהירות ירי
של 60 פגזים לרגע. כן תחומשנה ה-
אניות בתותחים נ"מ 30 מ"מ, צינור
רות טורפדו, וכלים נ.צ., נוסף לה-
ליקופטר.

כן תקבל האויריה הציית הצרפ-
תית 125 מטוסים חדישים, לפח ת, ב-
שנתיים הבאות, כולל יותר מעשרים
הליקופטרים.

שבדיה

יחידות קלות חדשות

בשבדיה הוחל בקיץ ש"ז בבנות
שתי המשחתות הראשונות מסדרת
„אסטרוטלנד“, הכוללת ארבע יחיד-
דות. אניות אלה תהיינה בנות
2.000 טון, ומותאמות לצרכי המל-
חמה האטומית. חימושן יכלול 4
תותחים 120 מ"מ ו-6 צ"ט. מהירו-
תן תגיע ל-35 קשר. יתכן כי נשקן
הנ. צ. יכלול, מלבד תותחים, גם ק-
ליעים מודרכים, ואולי תצוידנה גם
בהליקופטר.

המספנות השבדיות ידועות מאד
באניותיהן המוצלחות, וסיפקו פרט
לשתי פרינטות שנקנו באיטליה ב-
1940, את כל אניותיו של הצי. כרגע
נמצאות בבנייה גם 15 טרפדות-מונע,
ולפחות 6 צוללות, אשר תבואנה ב-
מקום כמה צוללות חופיות אשר תמ-
כרנה בקרוב.



אנית-הליויי הצרפתית החדשה „קאסאר“, בת 2.750 טון. היא אחת מסיידה
של 17 יחידות.

תקציב 1955:

נושאת-מטוסים אחת בת 22.000
טון; אניות-ליווי אחת לשירות במור-
שבות בת 1.750 טון; 3 אניות-ליווי
בנות 1.250 מדגם „לה קורס“; 3-
צוללות-קוטלות, בנות 750 טון.

תקציב 1956:

אנית-ליווי נ.צ. בת 2.000 טון, 6
אניות-ליווי קולוניליות בנות 1.750
טון כ"א; 6 אניות-משמר של 345
טון כ"א; 3 צוללות-קוטלות של 750
טון; צוללת-גנם בת 30 טון; נחתת
בת 1.500 טון; 3- מיכליות קטנות
בנות 1.000 טון.

תכניות הצי הצרפתי כוללות, אי-
פוא, מספר אניות מטיפוסים חדשים.
על אניות-הלווי הגדולה החדשה לא
ירוע דבר זולת כי מהירותה תגיע
ל-34 קשר. אניות-הלווי „הקולוני-
ליות“ תשמשנה לשירות במושבות
בעת שלום, ולליווי שיירות בזמן מל-

דניה, הולנד, ואיטליה עצמה.

הקירבטות הן בנות כ-760 טון,
ומהירותן 20 קשר לערך. הן נוש-
אות 4 תותחים נ"מ, שניים של 76
מ"מ ושניים של 40 מ"מ, נוסף לכ-
לים נ.צ.

צרפת

תכניות-הכנייה

תקציבי הצי הצרפתי לשנים 1955
ו-1956 אושרו, לפני שבועות אחרים,
בישיבה אחת ע"י בית-הנבחרים ה-
צרפתי. עובדה מוזרה זו יש ליחסה
לנוהלים הטכניים בפרלמנט הצרפתי,
והאחרון באישור התקציב לשנה ה-
שוטפת לא הפריע בעבודות הברי-
צוע שנקטו בהן בקשר לאניות שבי-
בניתן הוחל השנה.
הפרטים הסופיים בנוגע לאניות
הנבנות, והעומדות להבנות, הם אי-
פוא כדלהלן:

דובקה 10

הסיגריה עשורת הפרט • DUBEK 10 THE CROWNED WINNER



ישראל

מהנעשה בחברת "צים".

מאז הופעת החוברת האחרונה של בטאון חיליהם הגיעו ארצה שתי אניות חדשות של "צים", והן "שימרון" ו"אשקלון". עד סוף השנה האזרחית תגיע כנראה גם "קדמה", במסעה הבתולין שלה. פרטים על כל אניות אלו נמסרו כבר בחוברות הקודמות. כפי הנמסר תגיע המיכלית "חיספה" לארץ בסוף ינואר, וכחודש אחריה, בפברואר, תבוא בפעם הראשונה "ציון", אחותה של "ישראל".



במסגרת חידוש מצבת האניות אשר ברשות חברת "צים", ואשר בעקבותיו ישתך לחברה צי אניות מהחדשים והיעילים ביותר בעולם, נמכרו לאחרונה שתי אניות-משא ישנות ועודפות.

האחת היא האניה "מאיר דיגן" גוף, בת 9,370 טון, אשר נמכרה לקונים יוניים. היא היתה בת 34 שנה. האניה השניה שסולקה היא "אילת", בת 12,200 טון, אשר נבנתה ב-1928, והיתה עד עתה אניית הסוחר הגדולה ביותר בצי הישראלי. היא נמכרה לקונים יפניים אשר ימכרוה לבית-השימורים. שתי האניות נרכשו בשנים 1950—1951. להבא תהיה המיכלית "חיספה" אניית הגדולה ביותר של ציהמסחר הישראלי.



בהמשך מאמציה של חברת "צים" לשפר את השירותים לנוסעים, בייחוד בארצות-החוף, נחבר לפני שבו עית-מספר רציף מיוחד לאניות ה-

אניות חדשות לחברת "אלים"

לפי הידיעות שהופיעו בעתונות אושרה לחברת "אלים" רכישת שתי אניות נוספות מכספי-השילומים, נוסף לארבע אניות-המשא הגדולות הנמצאות כבר בבניה במספנת "דורי" טשה ורפט" בהמבורג. שתי האניות העליות יחד 7 מיליון דולר. האחת תהיה מיכלית אשר תרכש בשיתוף עם חברת "דלק". השניה תהיה אניית-המשא אשר על בניתה נמסר כבר ב"מערכות-ים" כ"ו.

בריטניה הגדולה

אנית-משא

כ"נושאת-הליקופטרים"

משלחת מיניסטרוון-המושבות הבריטי, אשר תפקידה יהיה למדוד מן האויר 50,000 מילין מרובעים של "ארץ-גרהם", במימי הקוטב הדרומי, תשתמש במשך מסעה באנית-סוחר דנית חופית כבסיס להליקופטר.

חברה בנמל ברוקלין (ניו-יורק). על הרציף נמצא בנין-קומותיים המכיל שטח מכוסה בן יותר מ-11 אלף מטר מרובע. הקומה התחתונה תשמש להחסנת מטענים, שעה שהקומה העליונה תכיל אולם-המתנה, מסעדה, וחוררי-שירות — לנוחות הנוסעים. לקומה זו, אשר בה מקום ליותר מ-2,000 אלף איש, יעלו הנוסעים ומלויהם במעלית, וממנה יעברו על גשר ישר לאניות, מבלי להזדקק לכבש משופע. כן נמצאים בבנין, משרדים, מקום לבידוקים המכסי, ומרפאה.

הרציף החדש של "צים" נמצא מרחק של 20—15 דקות בלבד ממרכז ניו-יורק, ותשתמשנה בו בשנה הבאה האניות "ישראל" ו"ציון", וכן ארבעת אניות-המשא אשר כפי הנראה תשרתנה בקו ישראל-ארה"ב. הפעלת הרציף הקבוע החדש תחסוך לחברה סכומים ניכרים ממתב-חוף.



אנית-המשא הדנית "אולוף סואן", בת 900 טון, אשר על סיפונה הותקן זנבן-המראה להליקופטרים.



הזמנה יונית רבתי בהולנד

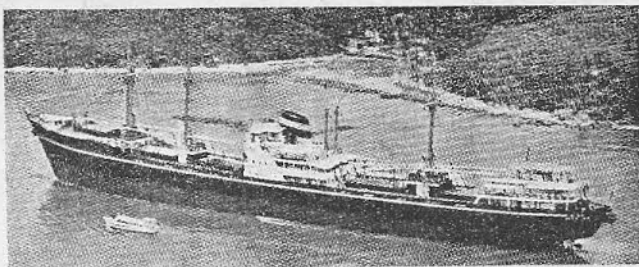
לא-מומן גודע כי שתי חברות ספנות יוניות הזמינו במספנות הר-לנדיות לא פחות מ-21 אניות-משא. שלוש מהן הזמינו ע"י חברת "לי-בנוס", ר"ע 18 ע"י קבוצת "קארס-לוני". עשר מהאניות תיבנינה ע"י מספנת "דה שלדה", בפליסינגן, ש' מונה באמסטרדם, ושלוש בקרימ-פן. אניות אלו תבואנה במסום כלי-השיט מטיפוס "ליברטי", ההולכים ומתישנים, ותימסרנה למזמינים בש' ניס 1957 — 1961. חמישה אחוז ממחיר הבניה שולמו במוזמן, 20 אחוז ישולמו בזמן הבניה, ויתרת ה-75 אחוז תשולם באמצעות הלוואה אשר הממשלה ההולנדית אחראית לה.

האניות החדשות תהיינה בנות 12,000 טון (משקל מת), ומהירותן תגיע ל-16.5 קשר. המנועים יהיו מ-נוערידזל, ומספר הצות יהיה 47. הן תצוידנה ב-14 מנופים הכשירים להרמת משקלות של 5—30 טון. הקיבולת הפנימית תעלה לכדי 780 אלף רגל מעוקב.

פולניה

אניה חדשה

בנייתה של אניית-הטיולים הפולנית "מאזובציה" הושלמה לפני שבועות אחדים. אניה זו מיועדת למס-



"אלאביהאר", בת 7,000 טון, אניית-הסוחר הראשונה שנבנתה אייפנס בהודו.

הזמין אניות-נוסעים בת 40,000 טון, ומהירות של 27 קשר בערך. שתי האניות החדשות תהיינה אניות-הנוסעים הגדולות ביותר שתיבנינה ב' אנגליה מאז השלמת ה"קוין אליז" בת' של חברת "קארנד" בשנת 1940.

הודו

עזרת הממשלה כפיתוח צי-הסוחר

מצד ממשלת הודו נעשים מאמצים נמרצים לחדש ולהרחיב את צי-הסוחר ההודי, אשר כלל, בשנת 1954, 203 אניות בעלות קיבול כולל של 491 אלף טון גרוס. לפי תכנית חומש ראשונה, הנמצאת כעת בע' צם ביצועה, על צי-הסוחר ההודי היה לעלות עד כדי 600 אלף טון, לביצוע תכנית זו הקציבה ממשלת הודו סך 232 מיליון רופיות (4.76 רופיות — דולר אחד).

המדובר הוא באנית-המשא הנית הקטנה "אולוף טואן", בת 900 טון משקל מת (500 טון גרוס), אשר נחכרה בעבור המשלחת. האניה היא מהדגם החופי המקובל כיום (אשר גם "אשקלון" ו"עתלית" הישראליות משתיכות אליו), ומהירותה 12 קשר. היא תשמש כ"אנית-הגל" של ה' משלחת הבריטית, ו"שדה-המראה" קטן הותקן על סיפונה הקידמי. כן תשמש כ"אנית-אם" לשתי סירות טיס אשר תצטרפנה למשלחת.



מצבת-זכרון לחללי מלחמת-העולם השנייה

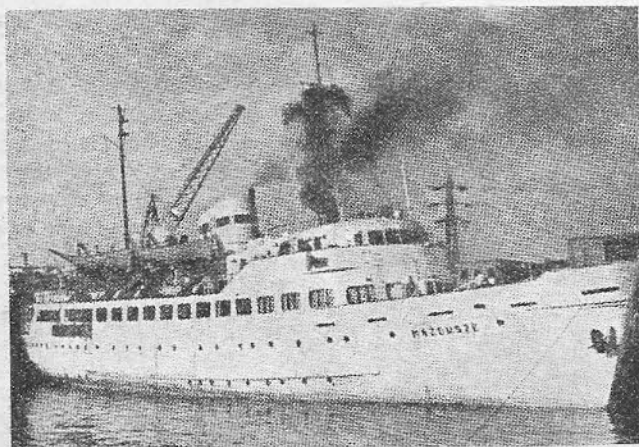
בראשית חודש נובמבר ש"ז נה' נכה ע"י המלכה אליזבת השנייה מצ' בת-זכרון לאנשי צי-הסוחר וצי-הדיג הבריטים אשר נהרגו במלחמת-העולם האחרונה. המצבה נשקפת על פני נמל לונדון, בקרבת ה"טאר-אר" המפורסם, ומשתלבת עם מצבת-הזכרון לחללי מלחמת-העולם הרא-שונה, שנחנכה בשנת 1928.

המצבה מורכבת מלוחות-ברונזה ה ניצבים סביב כיכר-דשא ועליהם הרוטים שמות החללים. על הכניסה מתנוססת הכתובת דלהלן: "1939—1945. עשרים-וארבעת אלף אנשי צי-הסוחר והדיג אשר שמותימה מונצחים בגן זה, מסרו את נפשם למען מולדתם ואין להם קבר מל' בד הים".



אניות-נוסעים חדשות

חברות-הספנות הבריטיות ה' דועות "פי. את. או." ו"קו אר' דיאנט", אשר אניותיהן משרתות בקו אנגליה—אוסטרליה, החליטו כ"א ל'



האניה הפולנית "מאזובציה", אשר נבנתה במספנת הונגרית על הנהר דנובה.

עות-נופש קצרים בים הבלטי, ויש בה מקום לבערך 600 נוסעים. במסע עות ארוכים ביותר תוכל להסיע 140 נוסעים, אשר בשבילם מוכנים האים בעלי שתי מיטות. סידוריה הפנימיים של האניה הם משיכלים למדי, ויש בה באר ואולבר-יקודים. ברם, מענינת ביותר באניה זו היא העובדה כי נבנתה ע"י מספנת "גיאורג'ידיג", (לפנים מספנת "גאנצ" צי") שהתפרסמה בבנית אניות-מלחמה ונהריות, בבודאפסט, והנה האניה הראשונה הכשירה להפלגה בים הפתוח שנבנתה איפעם בהונגריה. ממדיה הם 66x11x3.5 מטר בערך, ומהירותה 14 קשר.



פרס

מיכליות חדשות

בעקבות גידולו העצום של ציי המיכליות העולמי, ויתכן כתוצאה מהעובדה כי מיכלית-הענק "אל" מלוק סטוד אל, אוול", בת 46,500 טון, מפליגה תחת הדגל הסודי, החד

ליטה גם ממשלת פרס לבנות אניות המתאימות להובלה תוצרת בתי הזיקוק המולאמים בעבאדאן. כידוע הוזמנו ע"י פרס שתי מיכליות גדולות, בנות 32,500 טון (משקל מת) במספנת הולנדית. פרטים על מועד השלמת האניות לא נודעו עדיין.

תעלומה ימית

בדצמבר שנת 1872 נתגלתה בדרום האוקיינוס האטלנטי אנית-המפרש האמריקאית "מארי סלסט" כשי היא שטה מערבה, המפרשים על היתרנים, ואין נפש חיה על סיפונה. האניה היתה במצב תקין, סירותיה נמצאו על סיפונה, ארוחה מוכנה עמדה על שולחן חדר-האוכל, וכל צותה בן 10 נפשות, כולל רבי-החובל ואשתו — נעדר. חידת ה"מארי סלסט" לא נפתרה מעולם, וכל שריד של אנשיה, או סיבה להעלמותם הפתאומי, לא נמצא. תעלומה דומה מטרידה כעת את יורדי-הים, והשלטונות, בדרום-מערב האוקיינוס השקט.

באוקטובר 1955 הפליגה ממל אפיאה שבאי סמואה, הספינה "ג'וייטה", אנית-טיול לשעבר, בנויה-פלדה, דו-מדחפית, באורך 25 מטר, על סיפונה נמצאו 25 איש, צות ונוסעים, ופניה היו מועדות לאי טוקלאו, מרחק של 40 שעות-נסיעה. "ג'וייטה" לא הגיעה מעולם למחוז הפצה, ונמצאה רק כעבור כמה שבועות, במרחק כ-600 מיל מנתיבה בקבוע, כשהיא מטלטלת בלב ים, כשכל נפש חיה אין עליה.

שום סיבה נראית-לעין שהביאה לנטישת הספינה לא נמצאה. אסכי מבניה העליונים נמצאו ניוקים, היא היתה עדיין כשירה לשיט. המצפן, ויומן הספינה, לא נמצאו. כן חסרו סירת-המנוע הקטנטנות שלה, ושלוש רפסודות-הצלה.

המומחים עדיין מתדיינים ביניהם מדוע החליט רבי-החובל מילר, ימאי מנוסה, לנטוש את ספינתו בלב ים, יחד עם כל 24 הנפשות שהיו איתו. ובינתיים נתוספה תעלומה חדשה לתולדות הימאות.

הנוער מתכתב עם חיל-הים!

מכתב למופת מתוך שק-הדואר של א. ז. : "מבטח"

לכבוד עובדי אנית חיל-הים "מבטח", קצינים, מלחים, ועובדי-שירות!

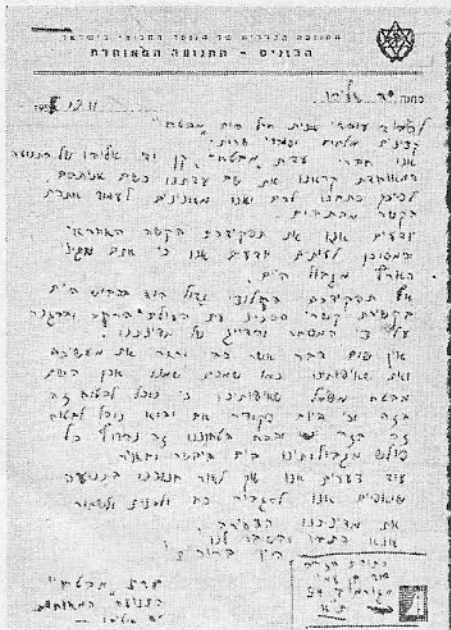
אנו, חברי עדת "מבטח", קו יד-אליהו של התנועה המאוחדת, קראנו את שם עדתנו כשם אניתכם. לפיכך אנו כותבים לכם, ומעוניינים לעמוד אתכם בקשרי מכתבים. יודעים אנו את תפקידכם הקשה האחראי, המסוכן לעתים, יודעים אנו כי אתם מגיני הארץ מגבול הים, אף תפקידכם החלוצי גדול הוא, בכיבוש הים, בקשירת קשרי ספנות עם העולם הרחב, ובהגנה על צייהמסחר והדיג של מדינתנו. אין דבר אשר כה יראה את מעשיכם, ואת שאיפתנו כמו שמכש-שונו, אכן, השם "מבטח" מסמל שאיפותינו, כי נוכל לבטוח זה בזה, וכי ביוש-פקודה, אנו יבוא, נוכל לבטוח זה בזה, ובכוח בטחוננו זה נהרוץ כל פולש מגבולותינו — בים, ביבשה, ובאוויר. עוד צעירים אנו, אך לאור חינוכנו בתנועה שו"אפים אנו להגביר כוח, לבנות ולשמור את מדינתנו הצעירה. אנו כתבו והשיבו לנו!

היו ברוכים!

דוד בן-עמי, מחנה יד אליהו, בשם עדת "מבטח"

הבונים — התנועה המאוחדת

תל אביב.





עורך נכבד!

אני אחד הקוראים הקבועים והמושבבים של "פינת'הספר", המתפרסמת בבטאון החיל. אך רשמית הספרים החדשים המתפרסמות אצלכם גורמת לי צער — ולא קורת רוח. כיצד יוכל אדם להרשות לעצמו קניית ספרים ימיים מקצועיים במחירי השוק הנוכחיים — אפילו אם עלה בידו למצוא חנות ספרים בעלת הקצבת מטבע זר? כוונתי לרכישת ספריימקצוע בודדים בלבד — לא הקמת ספריה ימית, חלילה! אם אינני סוניה נהנים אנשי מקצוע מסויימים בארץ, כגון רופאים, מהרשות לנכות ממשכורתם לצורך חישובי מסי'הכנסה, סכום ניכר בעבור רכישת ספרות מקצועית. מדוע אין נותנים יתרון דומה לאותם אנשי'המקצוע אשר מקצועם הוא הימאות וההגנה על המדינה? אה, האם ישנה אפשרות להוזיל את קניית הספרים (והעתונים) המקצועיים ע"י רכישה קולקטיבית וש"י

טחית באמצעות מוכרי'ספרים אשר יטכיס להפחית מדוחיו באם יתסח לו חוג לקוחות רחב וקבוע. את' מהה!

בכבוד רב,
צה"ל
"קצין".

השובת המערכת:

אנו מצטרפים בכל כוחותינו לזעקת'החמס שלך. אם נקבל תגובה ראויה לשמה למכתבך, מצד קוראים אחדים רים "בעלי'מקצוע", נשתדל לברר את האפשרויות. רק אם יתברר כי מספר "הנפגעים" ממחירי הספרים הימיים הוא גדול, יהיה סיכוי כל' שהו לתיקון המצב. אנחנו מצפים לתגובת קוראינו למכתבך, והלואי שיגיבו!

יחד עם זאת: מחי הספרים בשק"ם תזמין שבשילך ברצון ספרים מקצועיים. הנך יכול לרכוש אום שם בהנחה, ובתשלומים לשיעורין.

*

המוזיאון הימי בחיפה הוא נכס לאומי ממדרגה ראשונה, ויצאתי ממנו לאחר ביקור כשכולי משולחב.

אלא — המוזיאון לא יוכל למלא את תפקידו הנכבד כראוי, כל עוד לא יהיה "יותר פתוח" למבקרים מאשר עתה. כיצד יוכל האדם הפשוט לבקר במוטד שהוא פתוח רק שעתים בכל אחד מימי השבוע (12:10 בבוקר), ופעמיים בשבוע בלבד בשעות אחר'הצהריים. בימי מועד זמג, ובשבת, סגור המוזיאון בכלל.

גם אני ביקרתי במוזיאון רק ב"הזדמנות", ולא ביקור "מתוכנן". אני בטוח כי רבים מאוהדי היס, המעינים בחדשות המוזיאון המרועות בבטאון חיל'הים, רוצים ל' בקר — ואין שעות הפתיחה מרשות להם. רצוי כי הנהלת המוזיאון תדאג לפתוח את המוסד במשך כל היום, וכמו'כן בשבת.

בכבוד רב
שבתאי טוהנר
חיפה.

השובת המערכת: — נעביר את הערותיך לכתובת המתאימה.

ספורט — סוף מעמ' 59

9:0 לטובת שורץ. הקהל היה בטוח בנצחונו של שורץ.

ברם, הימאי שמר על עצביו, והשי' וה את התוצאות 17:17. כאן "נשי' בר" משחקו של שורץ, והימאי אכ' סלרוד ניצח בתוצאות 21:18. התוצאות היו איפוא:

מקום ראשון: אכסלרוד (חיל'הים)
מקום שני: שורץ (שריון).
מקום שלישי: פלירינטין (משטרה).
אכסלרוד הוכרז כ"אלוף צה"ל" ב'טניס-שולחן לבודדים, לשנת תשט"ז, זו השנה השנייה.

קנים המוכשרים אכסלרוד (חיל'הים) ושורץ (שריון). שקט שרר באולם'ההתעמלות שבו נערכו המשחקים, והאוויר היה "רוח'מתח". שורץ ניצח בשני המשחקים הראשונים בתוצאות נאות של 14:21 ו'13:21.

בשני המשחקים הנוספים ניצח אכ' סלרוד את שורץ, במשחק החמישי והאהרון התקיף שורץ נמרצות. הימאי שמר על קור'רוחו, והגן יפה. בכל זאת היה יחס הנקודות בתחילה

קיבלה את הגביע שנתרם ע"י מפקדת חיל'האוויר.

*

לתחרויות בין החילים הבודדים נרשמו 22 איש. התחרות על אליפות צה"ל לבודדים בטניס-שולחן נוהלה בשיטת "נוק'אאוט" (המפסיד יוצא לגמרי מהמשחק).

קרבות יפים, מרתקים, יבעלי מתח גבוה נערכו בין הבודדים. לסיכוב השלישי הגיעו 8 שחקנים, ולחצי הגמר הצליחו להכנס 4 לתחרות'הגמר התיצבו שני השח'י



TELEVISION SETS feature new RAYTHEON MARINE RANGE TELEPHONE—A Control for all-channel VHF dependence link between your boat and g. Raytheon TV Built for shore telephone—and with the last designed for Tomorrow. Buy it! Quality Models 10 to 100 watt

1) BRASSEY'S ANNUAL, 1955; W. Clowes Ltd., London, 1955, appr. 450 p., ill., 63 s.

המהדורה השנתית ה-66 של השנתון הבריטי המפורסם, המוקדש מזה שנים אחדות לא צינים בלבד, אלא לכל שלושת השירותים המזוינים. ברם, השנתון סקר לא רק את הכוחות הבריטים אלא גם מאורעות בין-לאומיים. בין השאר מוקדש גם פרק למורח-התיכון. מספר הנושאים הימיים הנודונים בסקירה זו הוא רב ומגוון, וכולל הדשות מציי העולם, מקום הצי המלכותי בתקופה האטומית, בעיות הגנת צייהסוחר, תמרונים ימיים, וכו' וכו'.

2) CHAPELET, R.: LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE; Ed. Ozanne, Paris, 1955, ill., 240 Frs.

אחת הספרונים הימיים היפים והחוליים המופיעים בהוצאת "אוזאן" הצרפתית. "מציאה" מכל הבחינות, אפילו לקונה אשר הצרפתית השגורה בפיו עומדת על רמה מפורקת.

3) JANE'S ALL THE WORLD'S AIRCRAFT, 1955-56; Editor L. Bridgman, Sampson, Low & Marston, London, 1955, appr. 400 p., Profusely Illustrated 84 s.

מהדורה חדשה, שהופיעה זה עתה, של השנתון האווירי הבריטי הידוע. ספר בעל ענין רב גם לקצין הצי ולתוב-ביתים, כי הרי המטוס הוא כלי-נשק ימי מובהק, ויוסיף לשמש גורם מכריע בלוחמה הציית עד לאותו מועד בו יירש את מקומו הקליע המודרן.

4) JANE'S FIGHTING SHIPS, 1955-56; Editor R.V.B. Blackman, Sampson, Low & Marston, London, 1955, Appr. 500 P., Profusely Illustrated, 84 s.

כרך חוזר, מס' 57, של ה"תנ"ך" הצי הבריטי. ביקורת מפורטת עליו תופיע בקרוב בטורי "מערכות-ים".

5) LABAYLE-COUHAT, J.: LA MARINE FRANÇAISE EN 1956; Ed. Ozanne, Paris, 1955, ILL., 180 Fr..

כל הנאמר על הספרון הנזכר בסעיף 2, לעיל, מתחם גם לקונטרס נחמד זה.

6) LABAYLE-COUHAT, J.: LA MARINE SOVIETIQUE; Ed. Ozanne, Paris, 1955, ill., 180 Frs.

ראה סעיף 5, לעיל. פרס-מיו של מר לאביליקוהא — קונטרסיו על הצי הבריטי, והצי האמריקאי, כבר הוזכרו בספירת-הספר של תוברית קודמות — משמשים לקורא העקבי כמעין "גיינס בתשלומין".

7) NAUTICUS — 1956; Herausgeber Kpt, z. S. D. Schulze-hinrichs, E. S. Mittler Verlag, Darmstadt, 1955, 250 S. Tafeln, Skizzen, Tabellen, DM 15, —.

"נאוטיקוס", המתפרסם השנה במהדורתו ה-30, הוא מתחרהו הגרמני של השנתון "בראסי" הבריטי (עין סעיף 1, לעיל), ונבדל ממנו בכך שהוא מוקדש אך ורק לבעיות צייות. הוא מופיע מאז תחילת המאה הנוכחית — בהפסקות, שנגרמו ע"י מלחמות-העולם ותוצאותיהן — ואין למעלה ממנו מבחינת הרמה והמהימנות.

8) PETER, K.: SCHLACHTKREUZER "SCHARNHORST"; E. S. Mittler Verlag, Darmstadt, 1955, 80 S., Abb. & Skizzen, DM 2.50.

פרשת הטבעה, בחשבת הלילה הקוטבי בדצמבר 1943, של סירת-המערכה הגרמנית "שרנהורסט" (31.300 טון), ע"י קבוצת-אינות בריטיות בפיקודו של מי שהוא כיום אדמירל-הצי לורד פרייזר. האניה הגרמנית נתגלתה ע"י המכ"ם הבריטי היעיל בים הקרח, והושמדה לאחר ש"נתעורה" משנהרס מכשיר-המכ"ם הבודד שהיה לה. רק 36 מתוך צותה בן 1.900 איש ניצלו. תיאיר המערכה מנקודת-מבט גרמנית. אגב, "שרנהורסט" נשאה את שמה של אניתו של האדמירל שפי, שהוטבעה במערכת פלקנה, בדצמבר 1944, ע"י הבריטים.

הספנות הערבית בתקופה הקדומה

HOURLANI, G. F.: Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times; Princeton University Press, 130 p., \$ 3.—.

מחבר הספר, ג'ורג' הורני, יליד ירושלים וכן למשפחה ערבית-נוצרית ידועה, משמש כיום כפרופסור למדעי המזרח-הקדום באוניברסיטת מיצ'יגן, בארה"ב. הספר, לכשעצמו, טוב מאוד, ומכיל שפע עובדות מעניינות, אלא נראה כי המחבר מנסה להעלות את קרנם של הערבים בתורת יורדיים למעלה מן הראוי. הספר הוא קצר, בן 130 עמוד בלבד, אך הוא מקיף את כל התקופה, משנת 2000 לפני הספירה המקובלת, ועד לשנת 1500.

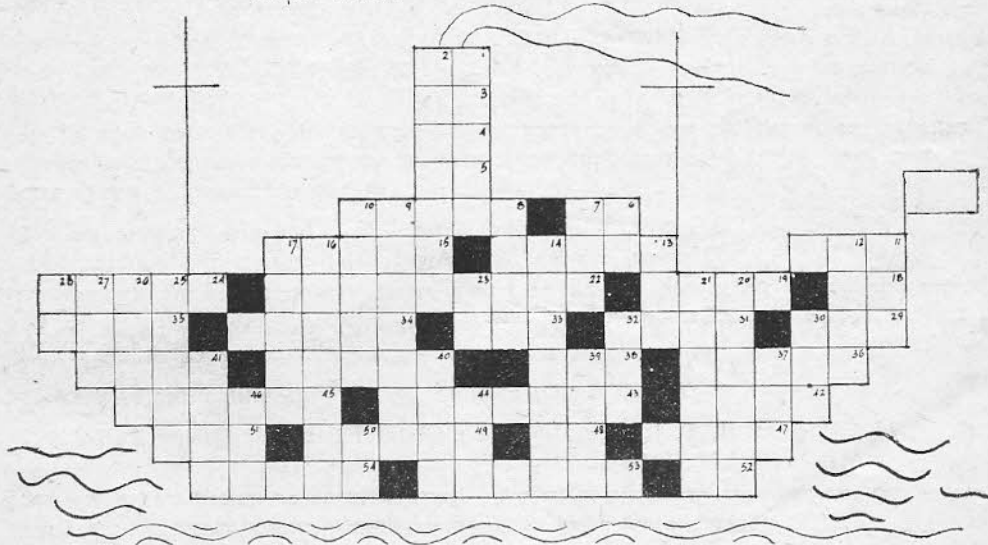
עד כה, כמעט ולא נתפרסמו ספרים שעסקו בנושא המענין שהציב לו הורני. מקורותיו שהשתמש בהם הם ערביים, יוניים, סנייים, הודים, ועברים. בין השאר דן המחבר גם בבקיות גיאוגרפיות ומיטיאורולוגיות, בתורות הניווט ובנית אניות, באוקיינוס ההודי, במפרץ הפרסי, ובים סוף.

הספנות הערבית, במימדים קטנים, היתה קימת עוד לפני ימי אלכסנדר מוקדון והתקופה ההלניסטית. עוד במאה ה-4 לספירה הנוכחית הוקם "קו ימי", הראשון בעולם, אשר קישר בשירות קבוע את המפרץ הפרסי עם סין. הדבר נעשה ביוזמת מושלי בית-סן, מלכי פרס, אשר מלחיהם ברובם היו ערבים.

במאות ה-6 עד ה-10 קיימו הערבים קוים ימיים קבועים בין המפרץ הפרסי וים סוף, ובין הודו, מאלאיה, אינדונזיה, וסין, וגם עם מזרח-אפריקה. ברם, במאה ה-14 החלה תקופת-השפל בספנות הערבית, ושריית השפעתה חוסלה עם בוא אניותיו של ואסקו-די-גאמא בשנת 1498.

תשבץ ים מס. 1

בעריכת: ג. פ. ב.



מאונך:

1. תמים. 3. נופל. 4. נושא. 5. מסמר. 6. כיסוי מלמעלה. 8. מהמכרסמים. 11. מציאות. 13. נביא. 15. ישוב בנגב הרחוק. 18. כה. 19. כלי למויגה. 22. ...לחכם יחשב. 24. הערכה. 29. כתם. 31. יוצא-מן-הכלל. 33. מסלול. 34. מסך. 35. ישן. 36. שונרית. 38. עיר-רוף. 40. איש. 41. מקלט לכל-רשיט. 42. חנורה. 43. שם מטוס בריטי. 45. שיח הורר. 47. אחד הדגנים. 48. מתנה. 49. תיק. 51. חכמה ולימוד. 52. תרגילי-סדר. 53. עוללם. 54. אוכף.

מאונך:

1. סימן-תנועה. 2. איצרות. 6. גה. 7. עמק. 8. תערוכת גוים המקיפה את כדור הארץ. 9. ערבויות. 10. תחלים. 11. מודע. 12. משמש לפלילת כביש. 13. מקום. 14. ארץ במזרח-אסיה. 16. חוט מתכת בעל עוקצים. 17. קדם לארגון ההגנה. 20. אחת האניות הראשונות של חיל-הים. 21. חוברת. 23. לה — בגוף שני. 25. מניד. 26. מעלה. 27. תיק החרב. 28. המה. 30. יצר. 32. פקק. 37. חודש. 39. בן-אפריקה. 40. לפני. 41. שעור, גודל (בנסמך). 44. מצף. 46. טיפה מעין. 50. מקוה-מים.

מה באופן — סוף מעמ' 2.

אתה ההרפתקאות המרתקות ביותר בתולדותיה המגוונות של ההע" פלה היתה, ללא ספק, הפלגתם של קומץ צעירים ארצישראליים, אשר שכרו את סבעת המצור הבריטית על חופי הארץ במפנים, ויצאו בדרך זו מחזרת מארץ ישראל לאיטליה, על-מנת להחיש תגבורת למנגנון ה-עליה "הבלתי-ליגלית" אשר פעל שם. פרשת הפלגה זו מתוארת בחוברת הנוכחית תיאור מלא-היים, ע"י מי שעמד בראשה, אריה אליאב, ואשר היה לאחר-מכן אחראי למסעה הבלתי-נשכח של אגדת המעפילים "חיים ארלוזורוב", מסקנדינביה — ועד לחופה של היפה.

לאחר תקופת-נדודיו, ועם הקמת המדינה, שירת המהמר כקצין בכיר בחיל, ומילא תפקידים מרכזיים ב-עיצוב דמותו. כמה מעוררו הצעיריים בעת הפלגה הנועות לאיטליה, קנו להם לאחר-מכן את עולמם כמיפקדי אניות-מעפילים, ואחדים משר-תים בחיל-הים עד עתה.

כיום מתנוסס לו דגל-ישראל ברמה על אגדתיו הגאות של חיל-הים, וימי המערכה הצמודה בהם נאבקו אנשיה-העפלה עם הצי הבריטי האדיר — ויכלו לו — הם מאתנו

והלאה. בעיות אחרות, אם כי לא פחות קשות, עומדות עתה בפני ימאינו. מי יתן ורוח-הנעורים הנועות אשר פעמה בלב "דורה-העפלה" תור-סיף להדריך את החיל ואנשיו לקראת הבאות.

— ★ —

בהעדר משמעת אין לקיים גוף צבאי המוכשר לבצע את המשימות המוטלות עליו; וללא חוק — אין משמעת. בעית שמירת המשמעת הציבאית על אגדת-מלחמה, המנותקת לעתים מבסיסה לפרקים ארוכים, ואשר שר פעילותה כיתודה קרבית תלויה בשליטתו המלאה של המפקד על כל אחד מאנשיו, היא חמורה במיוחד. חוקת-השיפוט החדשה של צה"ל הכירה בכיעותיו המיוחדות של חיל-הים ע"י שהורתה על הקמתם של בתי-דין צבאיים-ימיים המיוחדים לחיל. הכרת סמכויותיהם, דרכי-הפעולה, ומגבלותיהם, של בתי-הדין הימיים החדשים, היא חשובה לאין-ערוך לכל אנשי חיל-הים, קצינים וחוגרים כאחד. משום כך נודע ענין רב ביותר לסקירתו של רבי-סרן יהודה הופרט, הדנה בנופיה-השיפוט החי-דים הנ"ל, והמופיעה בחוברת זו נוכחית.

— ★ —

בין יתר החומר המתפרסם הפעם

יש להזכיר במיוחד את תיאור הפלגתה הקצרה, אך המעניינת, של אגדת חיל-הים לאי רודוס. הכתבה נכתבה ע"י דוד גרינשפון, אשר דבריו נר-אים מאשרים את המימרה הידועה "הצטרף לצי — וראה את העולם". מאידך גיסא, כל הקורא את סיפורו של אורי פורת, המופיע גם הוא בחוברת זו, בשם "הצד השני של האמת", עלול לחשוב, כי צודק הוא בגרסו, שמוטב לומר "הצטרף לצי, וראה — את היס". ניתן להגות, כי את האמת לאמתה, אפשר למצוא אישם באמצע הדרך בין שתי הגרסאות המנוגדות — אך בידי קוראינו ההכרעה.

— ★ —

את יתר מדוריו הקבועים של בטרון און חיל-הים יש למצוא גם בחוברת הנוכחית. אלה שלא ניתן היה לדחסם לתוכה מפאת חוסר-מקום, יופיעו בחוברות הבאות. המדובר במיוחד במדורים "צי היס-התי" כן, וכן "נמלי היס-התיכון". כן נדחק שוב לקרן-זווית פתרון החידון הימי מחוברת כ"ה, אולם הוא עוד יופיע. במקומו נתוספה הפעם חי-דת-שבת. תמונת-השער של החוברת הנוכחית היא של מרמלשטיין.

„אגד“ (א.ש.ד.)

שרות התחבורה הגדול בארץ

מחבר 990 נקודות ישוב, כפרים, מעברות וערים במשך השנה שעברה עברו מכוניותה 60 מיליון ק"מ בהסיען 320 מיליון נוסעים



המכוניות החדישות שהוכנסו לשרות שיפרו במידה רבה את התחבורה בארץ. עם חברי האגודה נמנים נהגים מנוסים בעלי ותק וחיליים משוחררי מלחמת העצמאות. „אגד“ מהווה מקור קיום לאלפי משפחות. שרות חבילות מעולה עומד לשרות הציבור להעברה לכל חלקי הארץ מבית השולח לבית המקבל.

שרות מיוחד ממלא חיפה ולנמל

מחלקה לנסיעות מיוחדות וטיוולים
ס על ב„אגד“ (א.ש.ד.) ישיר
במהירות ובנוחיות בכל שעה הנוחה לכם



כל הדרכים מיבילות ל„אגד“ • „אגד“ מוביל בכל הדרכים

לחיל הים הישראלי

שא את ברכת

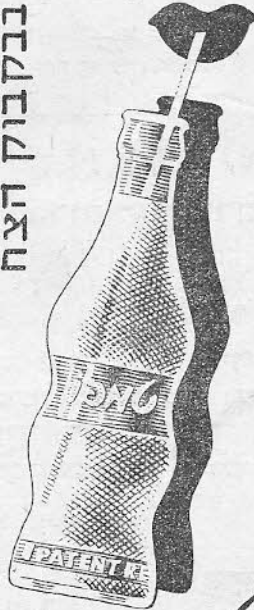
„חוטבר“ ביח"ר למסמרים

לחג המכבים

עלה והצלח!

המשקה הזך

בבקבוק הצח



טאפו

לחיל הים הישראלי

שא את ברכת

בית „סולל-בונה“

לחג גבורת ישראל

עלה והצלח!

לחיל הים הישראלי

שא את ברכת

המשביר המרכזי

בע"מ

חיפה. המחלקה לדייג ולציוד ימי

לחג המכבים

עלה והצלח!



דובקה 10

הסיגריה עשורת הפרס • DUBEK 10 THE CROWNED WINNER

לחיל הים הישראלי

שא את ברכתנו הנאמנה

החברה המרכזית למסחר והשקעות בע"מ

תל-אביב, רחוב לילנבלום 39

לחג החשמונאים
עלה והצלח!

לחיל הים הישראלי

שא את ברכתנו הנאמנה

„לוד” בית חרשת לסיגריות

מיסודם של חיילים משוחררים וותיקי ההגנה

„כנסת” ייצרנים של

לחג המכבים
עלה והצלח!

לחיל הים הישראלי

שא את ברכת

„שילוב“ בע"מ

המוסד המרכזי של המפעלים השתופיים
במושבות הארץ

עלה והצלח!

לחיל הים הישראלי

שא את ברכת

„הימה“ מספנות ישראליות בע"מ

לחג גבורת ישראל

עלה והצלח!

לחיל הים הישראלי

שא את ברכת

מפעלי
מתכת **"ברזלית"**

לחג גבורת ישראל

עלה והצלח!



**תעשיית
אבן וסיד**

תעשיית אבן וסיד

בע"מ

מספקים :

חצץ בכל הגדלים, חצץ מעורבל, אבני בנין, אבני שפה
ודבש לכבישים, סיד רגבים לבנין, סיד לחקלאות,
סיד לבריכות דגים, מימת הסידן, שיש מלוטש,
חזיתות בתים וחדרי מדרגות, אבני מצבות.

מפעלי אבן, מוצרי שיש וזכרון

ת. ד. 22, קרית חיים, טלפון 7171

המשרד הראשי :

חיפה, רח' יבנה בנין סולל בונה

ת. ד. 4854, טלפון 66501

משרדים :

ירושלים, רח' שמאי בנין גזית

טלפון 5283

תל-אביב, רח' אלנבי 111

טלפון 6031

מחלקת השיש : (מפעלי "אבן")

דרך יפו תל-אביב 7

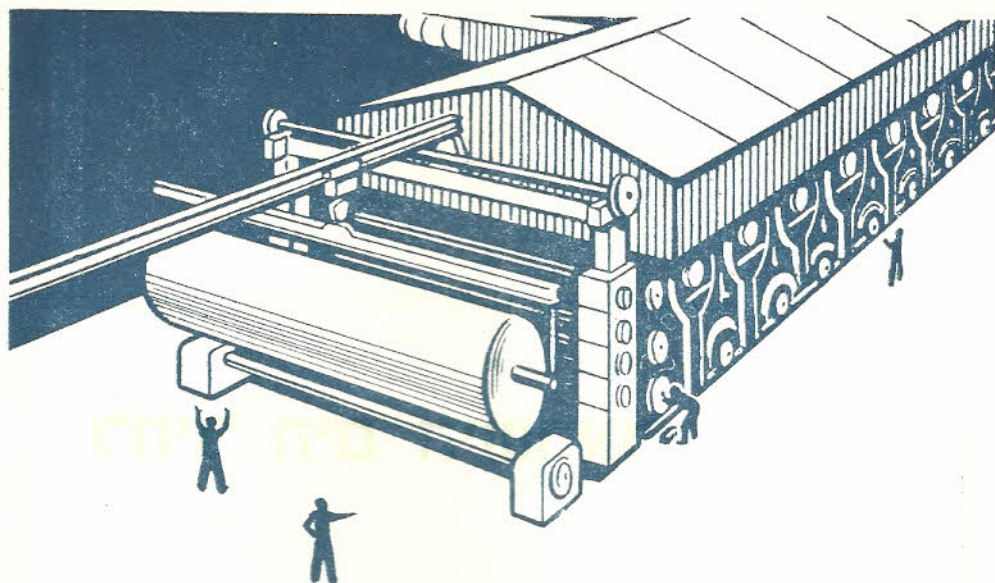
טלפון 67109

באר שבע, טלפון 17

מחצבות אבן ושיש.

משרפות סיד משוכללות וחדישות ביותר במזרח הקרוב.

מנסרות ומלמיות שיש.



ניר הדפסה



ניר אופסט



ניר כתיבה



ניר עתון



ניר לשקים



ניר אריזה

מפעלי ניר

אמריקאיים-ישראלים בע"מ

לכבוד
89242
ליפשיץ יואל
רחי דוד רמז 24
גבעת רמז"ם

לחיל הים הישראלי

שא את ברכת

כרמל  מזרחי

לחג המכבים

עלה והצלח!