

# ים

## גליונות החבל הימי לישראל



### אניות עבריות לנמל עברי



כג באייר  
24 במאי

### אחת לחדש

# יום הים

חוברת י"א-י"ב

ניסן-אייר תש"ו - אפריל-מאי 1946

כחובת הסערכת

חבל ימי לישראל, תל-אביב

מל. 2437 ת. ד. 1917

מלאה שנה להופעתו של "ים" — כלי-המבטא לימאות העברית, למחנה שוחריה ומגשימיה. קשיים רבים ומיוחדים, הטבועים בעצם העבודה, ליוו ומלווים את הופעתו של כתב-העת שלנו. עתים משולה מלאכתנו ליצירת יש מאין. לא זה בלבד, שאין לנו עדיין מחנה של כתבים, סופרים ומשוררים בעניני הים, אלא גם היניקה ממקורות חוץ, מנסיונם וספרותם של העמים, סיגולה והתאמתה לצרכינו, לרוחנו וללשונו, אף היא בחזקת יצירה מחדש.

זו ועוד, אומות העולם המצויינות בותק ימי מקיימות במות רבות ונפרדות לימאות לענפיה. כן אנו מוצאים כתבי-עת שנועדו לימאות בכללה, לצי הסוחר, לבנין אניות, לדיג, לאיגוד המקצועי, לתלמידים-הקדטים ועוד ועוד, — מלבד, כמובן, זרם בלתי פוסק של ספרות-ים, בפרוזה, שירה, דרמה ואגדה, באנטולוגיות ובמחקרים. יתר על כן, ארצות העומדות עתה בפני תפקידים גדולים לחידוש הציים שלהן והרחבתם והחדרת רוח-הים בשכבות העם והנוער — חוזרות וחושפות מחדש לדור הזה את מיטב היצירה הימית הקלסית, ואילו אנו, הוטל עלינו בגזירת התנאים ליתן גיב בכתב-העת האחד שלנו לצרכים וענינים שונים, מכאן המאבק במבחר החומר, במידותיו, באיזון הפנימי.

אפס, על אף כל אלה, אין ספק כי הישג נכבד ויקר הוא "ים", הישג הטעון טפוח והרחבה ושכלול. שתיים עשרה החוברות שיצאו לאור — יסודות הגישוש שבהן נאבקים ביסודות הודאות, הארעי במתגבש והן עצמן, כשלעצמן, מהוות נכס מסויים לימאות העברית ולדור בונה ומגשימיה. הן שרתו נאמנה את התנועה הימית העברית ונשאו ברמה את דברה. כי "ים" הוא יותר מכלי-מבטא — הוא מכשיר לוחם ומחנך לערכים ולנכסים חדשים בעמנו.

עתידו של "ים", מידת נאמנותו לשליחותו בחיינו, מותנים בהתמדתו ובחתיירתו הקבועה לגיבוש פנימי, במזיגה בין שימוש נכון של צרכי היצירה הימית הארץ-ישראלית עם מעיינות היצירה הימית בעולם, בקידום בלתי-פוסק, ואחרון אחרון — בשיתוף רב ככל האפשר של נושאי לימאות העברית, העסקנים והימאים, הדייגים ואנשי-הספורט הימי.

תוך הערכה כנה של קשייו, הישגיו ולקוייו; תוך אמונה ביעודו ובשליחותו — נכנס "ים" לשנת קיומו השניה.

### אניות עבריות לנמל עברי

סיסמת "יום הים" לשנת תש"ו מבטאת את תמצית מגמתנו לזמן הקרוב. יותר מבכל תקופה אחרת אנו נתבעים עתה למאמץ דחוף ומוגבר לבסוס מעמדנו בספנות ולהרחבת עבודתנו בנמלים.

לא מקרה הוא ש"יום הים" נקבע לתאריך פתיחת הנמל בתל-אביב. פתח צר זה בחופה של תל-אביב, שנפתח לפני 10 שנים, הוא סמל לרצוננו ולהחלטתנו לכבוש נתיבה בימים. נמל תל-אביב, שעבודתו הואטה במאוד בשנות המלחמה, חידש פעולתו, הסקירות המחפרסמות בחוברת זו בעניני נמל תל-אביב — מסקנתן אחת: התנדבות מחודשת ורכוז אמצעים מרובים לביצורו ולהרחבתו.

והוא הדין בתביעתנו בענין הספנות. תוך צפיה דרוכה אנו מחכים לסיום המו"מ המתנהל עם גורמים שונים בענין רכישת אניות חדשות לצי העברי. אניות עבריות — זהו צו השעה, אחת האפשרויות להצלת אחים, אמצעי ומכשיר לבסוס משקנו ומקום-קליטה לימאים צעירים, המתדפקים על שערי הים.

ב"יום הים" נתבע שוב מעצמנו את הגשמתה הדחופה של תביעה כפולה זו — לאניות עבריות ולנמלים עבריים.

החבל הימי לישראל התקדם בשנים האחרונות בפעולתו במידה ניכרת. אולם גם הצרכים גדלו ואף גם אפשרויות חדשות נפתחו. קידומם של מפעלי הים קשור בהתקדמותו הוא. במידת הסעד הראוי שניתן לתנועה הצבורית הימית שלנו, תגדל גם האפשרות להרחבתם ולבסוסם של מפעלי הים.

על כן תובע החבל הימי לישראל ב"יום הים" את עזרתו המלאה והמוגברת של הישוב ושל העם בתפוצות.

” יו ם ה י ם ”

על דעת המוסדות הלאומיים קבע החבל הימי לישראל את "יום הים" (כ"ג באייר) כיום מועד לאומי לעדוד מסעלי הים ולתרבותם. ביום זה, לפני עשר שנים, נמסרה לסוכנות היהודית הודעת הממשלה על הרשיון לסריקת סחורות בחוף תל-אביב. אז הגח היסוד לנמל העברי הראשון.

במלאת העשור הראשון לקיומו נקתימה תקופת הקפאון, בה היה נתון נמל תל-אביב מחמת תנאי המלחמה - לקראת חודש יקלתו המשקית, הרחבת שעריה וקליטת עובדיה, החוזרים משרותם בצבא. הישוב רואה בספוק את הרחבת סמכותיו של הנמל, אשר הממשלה העניקה אותו בזמן האחרון ל"אוצר מסעלי הים". אולם כמו בעבר כן גם בעתיד יחייב המפעל את מלוא סעדו של הישוב, לנגדלת בשר עבודתו ולבסוסו. חוגי הסוחרים והאמפוטריים הם בין הראשונים הנחבצים לבסוסו של הנמל וצליהם החובה להקפיד על העברת סחורות הקיעדות לדרום הארץ דרך נמל תל-אביב.

נחד עם זה נחבצים אנו לבסוס עמדותינו בנמל חיפה ולתוספת עובדים יהודים בשרותיו.

תוף צפיה דרוכה עוקב הישוב אחר המאמצים להרחבת פעילותיה של הספנות העברית. המעט ששנה לנו לפני המלחמה אבד בתלכו הנכרי. רק שארית הפלטה מדלי-השיט המעטים תחזר אלינו ואין בה כדי לספק את צרכינו. "צים", התכרה הלאומית לספנות, שנוסדה בקומת החבל הימי לישראל, וכן גם התברות הפרטיות, שפעלו בספנות העברית - תקנות בלנו היא, כי יצליחו בהקדם לשלם את אגיותיהם למרחב, הימים, להביא עולים ולשרת את המשק הארצי-ישראלי. הישוב והעם בתפוצות יענו בלי ספק להביעותיהם של הספנות העברית שלנו ולצרכיה וירכו את האמצעים הדרושים לתכלית זו.

רבים ממגזינינו בצי המלכותי, החוזרים עתה למולדת, לאחר שמלאו בקבוד את תפקידם בימי המלחמה; המלחים והקצינים היהודים, המשרתים בצי המסחרי תחת דגל זר באין אגיות עבריות; רבים מבני הנער המארגן המכשירים עצמם לימאות - כל אלה מצפים להרחבת המשק הימי לכל אנשיו - בנמלנות, ספנות, בנית ספינות וסירות ויג.

שנות המלחמה היו שנות עליה וגאות לצי העברי. הירידה הקוניוקטורלית של השנה האחרונה מחיבת מאמצ רב לקראת תנופה חדשה בענף ולבסוסם של ישובי הציגים. סעד רב ימצא צנף הציג בתחנה המדעית לחקר הציג הימי, שנוסדה לפני חרשים מעטים על ידי מחלקת הים של הסוכנות היהודית והחבל הימי לישראל.

לא היתה בפעם הזאת להבליטת ערכו של הים לקיומנו בארץ. תקותם היחידה של אחים בגולה - "קריעת הים", התבצרותנו המשקית והנגדלת לם הקליטה שלנו - הים ישמש גם להם מקור רבי-ערך. לא יקומו לנו מסעלים נוספים בים, בלתי אם ירחב הנסיס הצבורי, שהם וקוקים לו. החבל הימי לישראל, אשר על אף שנות קיומו המעטות, וקיות רבות לו בשדה זה, עמד עתה בפני מסעלים חדשים וגדולים. ב"יום הים" נשא עלינו את קריאתנו לישוב ולעם:

תנו ידכם עם החבל הימי לישראל

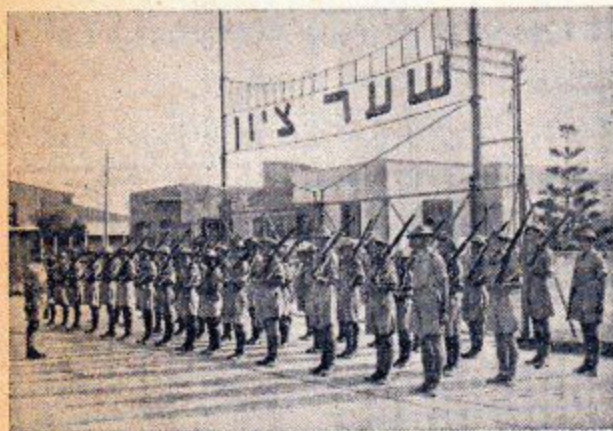
נשיאות החבל הימי לישראל

## ה. צוקרמן / ממלחמה לשלום

כאשר הוקם נמל תל-אביב, על ברכי יזמתו וסעדו של הציבור העברי בארץ, מעט היה העידוד שניתן לו מחוגי השלטונות. אף על פי כן הוכיח הנמל הצעיר עד מהרה את תועלתו ויעילותו, כמוצא אל הים — בשביל המרכז העיקרי של התעשייה, המסחר ומשקי-המטעים של הארץ. בפרוץ המלחמה הוכחה לעין-כל חשיבותו גם כנכס נכבד במאמץ המלחמה של הארץ. באחת ההזדמנויות הכריז יועץ הכתר: "מאמץ המלחמה של נמל תל-אביב אינו מוטל בספק. תרומתו של אוצר מפעלי הים היתה מהותית והממשלה רוצה בזה להביע לו את הערכתה. ה"אוצר" שהטיל על עצמו את המשימה להקים נמל על קטע חוף, שסיכוייו אינם מעודדים, עשה מלאכה נאה מאד". ורבים הם בטוויי-ההערכה מאת השלטונות הצבאיים והאזרחיים על תרומתו של נמל תל-אביב למאמץ המלחמה.

בשנות המלחמה

אם כי אניות לא נזקקו לנמל תל-אביב בשנות המלחמה, בתוקף האיסור לעגון בים הפתוח, נטול המחסה, הרי שרבים הם כלי השיט החופיים, שעסקו בהובלת מטען



עובדי הנמל — חברי הפלוגה הצבאית

לשלטונות הצבאיים ולממשלה, אשר נעזרו בו. הנמל תרם תרומה ישירה ב"מלחמת האספקה", על ידי סירות הנוסעים, הסוחבות והדוברות שלו, אשר השלטונות מצאו בהן עזרה מרובה בהפעלת הנמלים הקרובים לחו"ל. והוא הדין במחסנים הנרחבים לאיחסון אספקה, לבתי מלאכה לתיקון נים ועוד. תעשיית הסירות, שפותחה בתל-אביב, סיפקה כלי-שיט לפלישה ושולות-מוקשים. אפשר ותרומתו הנכבדה ביותר של נמל תל-אביב היא ביצירת הפלוגה הצבאית של עובדי הנמלים; אימונה של יחידה זו והרוח הימית שיחידה זו הפיחה — סללו את הדרך לגיוסם של אלף ימאים יהודים לצי המלכותי. עד עתה נתפרסמו

## ד. רמז / נמל עמל \*

יש קליפה לנמל ויש לו תוכן. מצד קליפתו דומה הנמל — כל נמל — לקפוד. שכן כל נמל הוא בבחינת גבול — וכל גבול מהלך אימים. חיצוניותו של הגבול היא מטבעה דוקרנית ומסומרת: כולה סייגים, בלמים, איסורים. "בקורת תעודות", "בדיקת חפצים", "שחרור ממכס" — כל אלה יצורים מפליצים, שאינם מושכים את הלב. נפש האדם, המפליגה ברצון למרחקים וכל אופק חדש יקסום לה — רותעת וסולדת לציור מעברות-מכס. רק הנמל שלעתיד לבוא, אשר יגשור בין עמים-אחים, הוא אשר יקבל בסבר פנים יפות את כל הבא אליו. אז תקום בלב איש דמות אחרת לנמל, אשר תחשוף מבעד לקלפתו את תוכנו האמתי ותקרב את התוכן הזה ללב.

ומהו תוכנו של נמל? הנמל הוא עולם מלא יגיעה, יגיעה שתכליתה תנועה, סלטול, תיקון ובנין יבשתי וימי. שירה כבירה לעמל רב-פנים על גבול שני האית-ים, לשם קישורם וחיבורם ושליטה בשניהם.

ותוסיף על אלה את הדיג למינהו!

הריחוק הנפשי מעצם התוכן של נמל היה אולי הקו החרוץ ביותר ביחסו של הישוב העברי לימו. לא מרצון — מאונס. חציצה של מהומה נכרית, מפורזלת חומרות כסל ורשע. קיר אטום, שאין לו מזיזין. גם אילו ניתן לנו חלק ראוי — ולנו לא ניתנה דריסת רגל! — בנמל הנכרי, לא היה בכוחו להביא לנו הרגשה נמלית ביתית. רק עם פתיחת השער העברי הימי באה רוחה נפשית.

בכל אשר תעמול היד העברית בארץ הזאת שם צפונה הברכה לנו. כן! ידי הנערים הללו, ילדי עם עתיק, המעלות יבלות חדשות בשדה וביס, הן הן הרוק-מות רקמת יצירה ושירה על-פני הארץ כולה ונוטעות בה פנות חן וחסד לנו. וכאחת הפנות הללו, כמרגלית אחת בטורי המרגליות, וכמיוחדת במהותה בתוך אחיר-תיה — גם פינה זו בצפון תל-אביב.

ישוב! ישוב! מה יקר הנכס הנוסף לנו!

(\* נתפרסם ב"דבר" ביום פתיחת הנמל לנוסעים (ככ"ב באדר א' תרצ"ח).

דינים וחשבונות חלקיים בלבד ממבצעה של יחידה זו, אולם גם מתוכם מתברר מה רב שירותם ביון, טוברוק, טריפולי וכו'. חלקם רב בחידוש פעולתם של נמלי החזית בעצם ימי המלחמה — אחד הדברים, בו היה מותנה הנצחון במדבר לוב. אנשיה של יחידה זו זכו לאותות הצטיינות שונים וזכרו בפקודות היום, גם צ'רצ'יל בשעתו שיבחם. מובן שסבלו אבדות בנפש ובשבוים. גם הפלוגה השנייה קיבלה את עיקר הכשרתה בנמל תל-אביב.



חברי הפלוגה מכיירים את עצמם לשירות

כלי השיט, שנבנו ב-1942 בתל-אביב, שימשו לפלישה לצפון אפריקה. שולות-המוקשים העשויות עץ, שהורדו בנמל תל-אביב ב-1944, נמנות על כלי השיט הגדולים ביותר שנבנו בארץ. שלטונות הצי קבלו לרשותם מנמל תל-אביב 40 סירות-משא וכל סירות הנוסעים, רוב הסחובות והדוברות. שלטונות הצבא קבלו לרשותם את מיתקני הטעינה, הציוד המיכני, קרונות וכו'. תופעה רבת-ענין בהתפתחות של שנות המלחמה — מחלקת המשייה (salvage), שבאחת מפעולותיה הצילה מקרקע הים 80 תיבות עם ציוד חקלאי, 22 מכוניות ומספר גדול של צמיגים, שהיו במים משהה עד עשרים חודש, בזמנים של מחסור רב בכל אלה. התפתחותה של מחלקה זו ואימון אנשיה לא נפסקו עד היום.

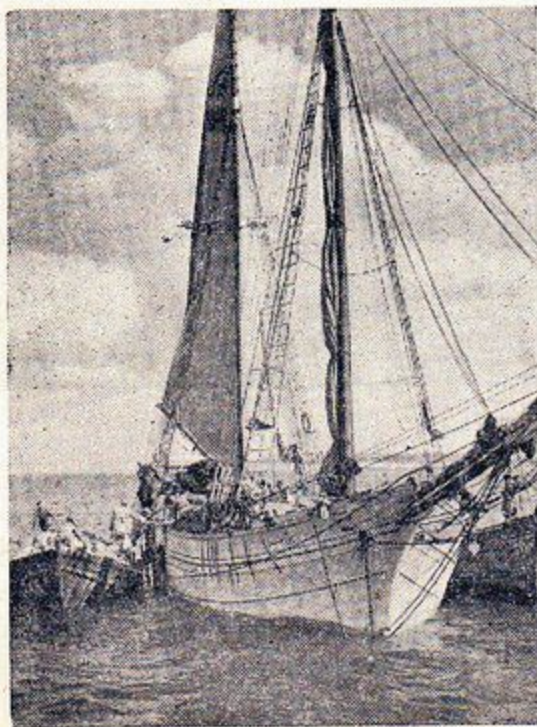
נמל תל-אביב הוא גם הבסיס הראשי לדיג במים עמוקים — ענף חדש שקם בשנות המלחמה. עד המלחמה היה ענף זה כולו נחלת-יחיד לדייגים האיטלקים. אחת הספינות הראשונות לדיג במים עמוקים הורדה ב-1940 בתל-אביב. רובו של צי הדיג העברי — 20 ספינות דיג וכלי-שיט עזר אחרים — נמל תל-אביב הוא ביתם. כל אלה נבנו בנמל תל-אביב או במספנה שעל הירקון. עם היסול ההגבלות והאפשרות לרכוש מנועים וכו' — צפויה לענף זה התפתחות נוספת. אולם חידוש פעולתו התקינה של הנמל יחייב מציאת בסיס-עגינה חדש לצי הדיג, כי הבריכה האחת לא תהיה אז מספקת.

נמל העט

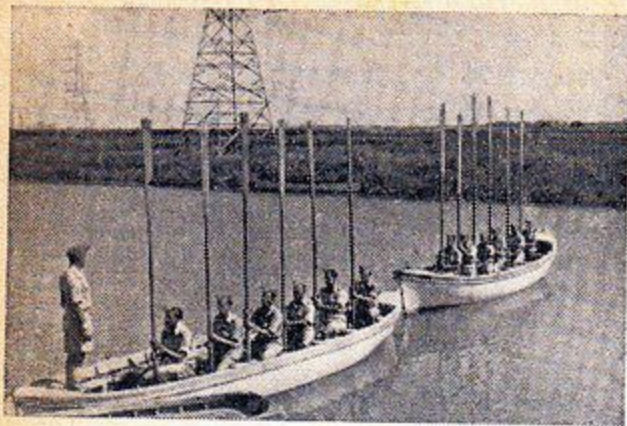
שלא כשאר נמלי הארץ הנתונים לרשות הממשלה והיא מממנת אותם, נמל תל-אביב הוא מפעל צבורי-עממי, שקם על גלי ההתנדבות וההתלהבות על-ידי אוכלוסית תל-אביב, בימי מאורעות הדמים כאשר הושבת נמל יפו. טפוס זה של נמל, שאינו קנין המדינה, תופעה נפוצה הוא. כאלה הם כל נמלי-הסוחר בבריטניה ו-70 מהם הם קנין חברות מסלת-הברזל. אולם נמל תל-אביב משול בענין זה לנמל מנצ'סטר, המתנהל על ידי חברת תעלת מנצ'סטר, שנוסדה — כתוצאה מהתעוררותם הציבורית של תושבי העיר — לפני 50 שנה והם שסיפקו את הון-היסוד. הון היסוד לנמל תל-אביב גויס במשך 4 שנים וכעבור זמן קצר הגיע מספר בעלי המניות ל-30 אלף — עדות נאמנה לאפיו העממי של המפעל.

נמל מים עמוקים

לא נעמוד בזה על תביעותיו של נמל תל-אביב מהשלטונות, אשר, לצערנו, לא גילו הבנה מספקת לצרכיו החיוניים מראשית הקמתו. אולם עיקר התביעה לעתיד הוא — ביטול האיסור לבניית נמל מים עמוקים, שהוא צורך דחוף לכל התפתחותו. נמל ללא אפשרויות לעגינת-חסות בטוחה אין פעילותו יעילה; סערות החורף גורמות להפסקת העבודה על כל הכרוך בזה לעובדים ולמשלוחים (פרי הדר), ואין צידוק כלכלי או אחר למנוע דבר זה. מה מצער הדבר, שבעיר חוף תל-אביב עובדים עד היום בשיטות פרימיטיביות של העברת משא בסירות מאניות.



פריקת מטען מספינת-מפרשים



מתנדבי הנמל באמוניהם

משקית-איסטרטגית ראשונה במעלה זו טעונה סעד, כי עליה, בתור מפעל חלוצי, להאבק בקשיים שונים, קשיי טבע ומימון וציוד. אין להסיח את הדעת גם מההתחרות של הערבים. קשה לנמל תל-אביב לקבוע תעריפים העולים בהרבה על אלה של נמל יפו, כי הסוחר היהודי לא יוכל לעמוד בהם; ושכר העבודה של ערביי יפו, שהם דורי דורות במקצועותיהם, נמוך משכר עבודתו של הפועל היהודי. גם אלכסנדריה ובירות מתחרים זולים המה, ועלינו יהיה להתגבר גם על כך ולעמוד במבחן על-ידי העלאת התפוקה, התקדמות מקצועית ושיכלול הציוד. וכאן, אגב, ראוי לציין, שהטיפול בנמל תל-אביב טוב יותר מאשר בשאר נמלי המזרח ומידת הנזקים בו קטנה בהרבה. בלי נמל אוטונומי עצמאי משלנו לא תתכן מדינה יהודית וגם ספנות עברית, אשר קום תקום, לא תתכן ללא בית ובסיס עצמאי. ולמותר להרבות הדיבור על משקלו הכלכלי העצום של המפעל — כבסיס ראשון לכל רשת התחבורה בארץ, כמרכז למערכת של פעילות משקית סביבו ומעיין של עבודה ופרנסה.

הציבור העברי בארץ, חלוץ עם ישראל במאבק על תחיתו ותקומתו, והאוכלוסיה היהודית בתל-אביב בשורה ראשונה, בדין שירימו מחדש את נס התביעה הלאומית הגדולה לקידומו ולבסוסו של נמל תל-אביב, שעתידות נכבדים צפויים לו, כי בנפש הישוב הוא.



סמל הנמל, מעשה ידי האמן א. רוטוטה, שזכה בפרס של "אוצר מפעלי הים"

עם תום המלחמה בוטלה רשמית ההגבלה על עגינת אניות-קיטור בנמל תל-אביב, אולם, למעשה, טרם חוסלו כל הגבלות שנות-המלחמה. נעשית השתדלות לחידוש הקשרים בין קוי האניות והנמל. לא מעט תלוי הדבר בציודו החדש של הנמל, יש לקוות, שהשלטונות יחזירו את הציוד והמיתקנים שנטלו לידם בשנות המלחמה. אוצר מפעלי הים אף הוא הזמין מכונות. מבצעים עבודות תיקונים של סירות-המשא והדוברות, שיש בידן להניח אפשרות — בעבודה מלאה ויעילה — להטעין ולפרוק 1000 טון משא ליום. נעשים מאמצים להזמנת כלי-שיט חדשים, מותאמים יותר, לאור נסיון העבודה בנמל. המגמה היא: להעלות את כושר הנמל מעל לרמתו מלפני המלחמה — 30 אלף טון משא ו-4500 נוסעים לחדש. אפס, עתידו של הנמל חורג ממסגרת התיקונים המנויים לעיל והשיפורים בבריכה הקיימת; בבניית נמל מים עמוקים — הפתרון.

לקראת תנופה חדשה

ביום ה-13 בנובמבר 1945, הוא היום בו ניתנה הצהרת בוויין, חודשה העבודה בנמל תל-אביב, כבר נקלט גם חלק מעובדיו, שהתנדבו בשעתו לצבא. אין אנו רוצים להעסיקם בעבודה מקרית, שאינה מפרנסת את בעליה והיא, אגב, בעיה המעסיקה את כל עולם הנמלות. הנמל הומה כבר כיום מרוב עבודה. קוי אניות מודיעים על נכונותם לעגון בו. הארץ מהווה קונה רציני והדבר משתקף בנמל תל-



אניה בנמל

אביב, שהוא כיום מוצף חמרי בנין, מלט, ברזל, עצים וגם מיצרכים אחרים, שבמשך שנים לא הגיעו אלינו. יש לצפות שלקראת עונת הקיץ יגדל היבוא עוד יותר. והנמל כבר נתנסה גם בכך, שמחוסר ציוד לא היה בידו לקלט יותר. זה מקרוב התקיימה השביתה הכללית של עובדי הממשלה. נוכחנו לדעת, גם במקרה זה, מה חשיבותו הלא-מית של נמל עברי עצמאי לחלוטין. גם בימי השביתה פעל הנמל ללא הפסקה, לרבות המחסנאים בו, שאינם נחשבים פקידי ממשלה כמו בנמל חיפה. אפס, ועמדה לאומית

ש. פראי / חצי שנה לחידוש העבודה בנמל

התכנית הכספית לצידוד מלא של המעגן הקיים. עם תוספת סירות פלדה, סוחבות, מנופים, תקון המחסנים, רכישת עגלות נעות וטרקטורים והקמת קיר מגן של בערך 60-70 מטר לפני הכניסה לבריכה, תחייב השקעה מינימלית ומידית של 150.000 לא"י. כתוצאה מהשקעה זו תוגדל התפוקה היומית בנמל עד 2000-2500 טון ליום, במיוחד — לאחר החלפת סירות העץ שלנו בנות 15 עד 20 טון לדוברות-פלדה בנות 60-70 טון. דבר זה אפשרי הוא, מפני שעומק הכניסה לבריכה מגיע היום ל-2.50 מטר. אבל הגדלת הצידוד אינה שאלה כספית בלבד. ישנם גורמי מים מדיניים רבי-השפעה בארץ, שאינם רואים בעין יפה את הגדלת כושר-הפעולה של הנמל ושל צידודו הצף במיוחד.

כושר הקבול של הנמל במספרים

שטח הבריכה	10.500	מ"ר
האורך הכללי של הצריפים	350	מטר
עומק הבריכה	2.50	מטר
מספר מחסנים	5	
שטח המחסנים	7.400	מ"ר
שטח ההחסנה פתוחה	11.000	מ"ר
תחנת הנוסעים: שטח אולם המכס	720	מ"ר
מנופים, מ"1-25 טון כח הרמה	8	
ישוב יהודי באיזור של 25 מילין	300.000	איש
סירות	23	
סירות משיכה ומנוע	7	
קיבול הסירה	750	טון
מהירות הפריקה: 1000 טון נפרקו ב-10 שעות מאניה אחת לפני המלחמה. עם חידוש העבודה — 1000 טון פריקה ליום.		

ב-13 בנובמבר 1945 עגנה בנמל תל-אביב האניה "סיטי אוף אגרא" והיא שהפסיקה את תקופת התר-דמה, שנמשכה חמש שנים. הנמל חידש את קיומו ובוה גם עלו שוב על הפרק בעיות התפתחות. עם החזרת המסחר הימי הא"י למסלולו הנורמלי התחילו, אחרי פעולה צב-רית ענפה, להגיע אניות וטונג'ה, בעונה זו שלחנו כ-400.000 ארגוני פרי הדר דרך נמלנו. גם האימפורט גדל מ-400 טון ל-8000 טון לחודש. הסכויים לחדשים הקרובים הם טובים, ואין ספק שהיינו יכולים, אחרי פעולה מסויימת, להגיע עוד השנה ל-25.000 טון תנועת סחורות לחו-דש. אבל כוח-הקבול הנוכחי של צידודנו ובמיוחד של הצידוד הצף, כובל את הנמל בהתפתחותו ומגבילו במידות סדום של 10 עד 12 אלף טון לחודש בלבד.

בעית ההצטידות היא, איפוא, דחופה מאד ומן ההכרח לפתור אותה בשבועות הקרובים ביותר. בתקופת המלחמה נתדלדל הנמל בצידודו, ובכלים הקיימים אין אפשרות לבצע פריקה וטעינה העולה על אלף טון ליום ובממוצע רק 550 טון למשמרת. לרשותנו כעת — 21 סירות ושתי דוברות בלבד. ברור, שלא נוכל, בצידוד זה, להמשיך בשירות יעיל לתנועת האניות הגוברת והולכת. אנו חייבים להגדיל באופן ניכר את האיננוטר, במיוחד את משק הסירות. אין בידי ה"אוצר" לממן השקעות נוספות אלה בדרך של אשראי רגיל אפילו לא לזמן ארוך, ואין דרך אלא להגדיל את ההון העצמי של החברה. דרכי הגדלת ההון העצמי טרם התגבשו, אבל דומה שיתאימו את הפעולה הכספית למציאות הצבורית בארץ, כלומר יפיצו את המניות במ-רוכו באמצעות הגופים הכלכליים השונים בישוב.

והרי טבלה — אספקריה מאלפת של תנועת הסחורות בנמל תל-אביב:

אימפורט ואכספורט בנמל תל-אביב

1.11.45 עד 30.4.46

חודש	מס. אניות	מס. סירות מפרש	אימפורט טון	אכספורט טון	חפויים ארנוים	ס"ה טון	ימי עבודה בים	ימי סערה	ימי חסר אניות	שבת וחג	חוצרת מוכס. ליום לטון	חוצרת ממוצע ליום לטון
נובמבר 1945	4	—	4.929	1.950	38.992	6.879	13				825	529
דצמבר	6	2	412	3.502	70.199	3.914	10				600	391
ינואר 1946	7	1	426	4.200	83.045	4.626	13	1	4		700	356
פברואר	7	—	1.664	5.100	104.400	6.864	12	1	4		927	572
מרץ	8	—	2.880	2.400	48.453	5.285	11	1	5		789	480
אפריל	13	26	6.364	2.424	47.204	9.089	23	—	5		830	403
ס"ה	45	29	16.675	19.676	392.293	36.657						

## בנין שולות מוקשים בנמל תל-אביב

רשימה זו, כן גם הרשימה הבאה אחריה, לוקחו מתוך ספר, שיופיע בקרוב בהוצאת אוצר מפעלי הים בע"מ. בסוף 1942, כאשר המחסור באניות לפעולות הצי הבריטי החמיר מאד, בקרה משלחת הצי במזרח התיכון, כדי למצא מספנות שאפשר יהיה למסור לידן בנין אניות קטנות ובעיקר שולות-מוקשים. אחרי עיון ובדיקת מידת הנסיון בבנין ספינות קבעו את מספנת נמל תל-אביב לאחד המקומות הראשונים למטרה זו. אף על פי שאין להשוות את גודל האניות, שהיו דרושות לצי, לסירות הקטנות לצרכי הנמל, נמסרה בראשית 1943 — ל"אוצר מפעלי ים" את זמנן כהן — הומנה לבנות שתי שולות-מוקשים. בשעת קבלת העבודה היה ברור, כי בבצועה נעמוד בפני קשיים רבים ובעיקר: בהשגת החומר; בפועלים מאומנים; בהורדת הספינות המוכנות המימה. אנשי הצי הרגישו, שאחת הסיבות למסירת בניית האניות למזרח התיכון ומחומר מוקמי דוקא, הוא המחסור בחמרים באנגליה והקשי העצום בהובלתם למספנות שם.

שאלת החומר לשלדים נפתרה בעיקרה ע"י ההחלטה להשתמש בעץ אקליפטוס יבש. שאלת הפועלים היתה חמורה יותר, אולם במהלך העבודה, — שהניח לגרעין הקטן של פועלי הנמל המנוסים בבנין סירות את האפשרות לאמן תחילה עובדים מעטים ואחר כך קבוצות שלמות, — באה גם היא על פתרונה. מהגרעין של 8 עובדי המספנה קם מנגנון של 100 פועלים מאומנים.

תחילת 1943 הונחה השדרית לשתי שולות המוקשים. המשכנו בעבודה, אף-על-פי שהתכניות של הצי היו בלתי-מושלמות והיה ברור מראש, שיהיה צורך להכין במקום את רוב השרטוטים. ואם-כי הוסכם תחילה להשתמש בחמרים מקומיים ככל המרובה, היה הכרח להזקק גם לחמרים מסוימים מאנגליה ועובדה זו גרמה לעיכובים והפרעות. בכל זאת התקדמה העבודה בקצב מהיר ובסוף 1943 היה החלק העיקרי של המבנה גמור.

אז פנה הצי אלינו בשאלה, אם נוכל לקבל עלינו את הרכבת המכונות בספינות ואת סדור האינסטלציה החשמלית המסובכת, שבה מותנית עבודת פנוי מוקשים ע"י ספינות. על אף חוסר מומחים מנוסים בהרכבת מתקנים חשמליים בספינות ושולות מוקשים במיוחד,

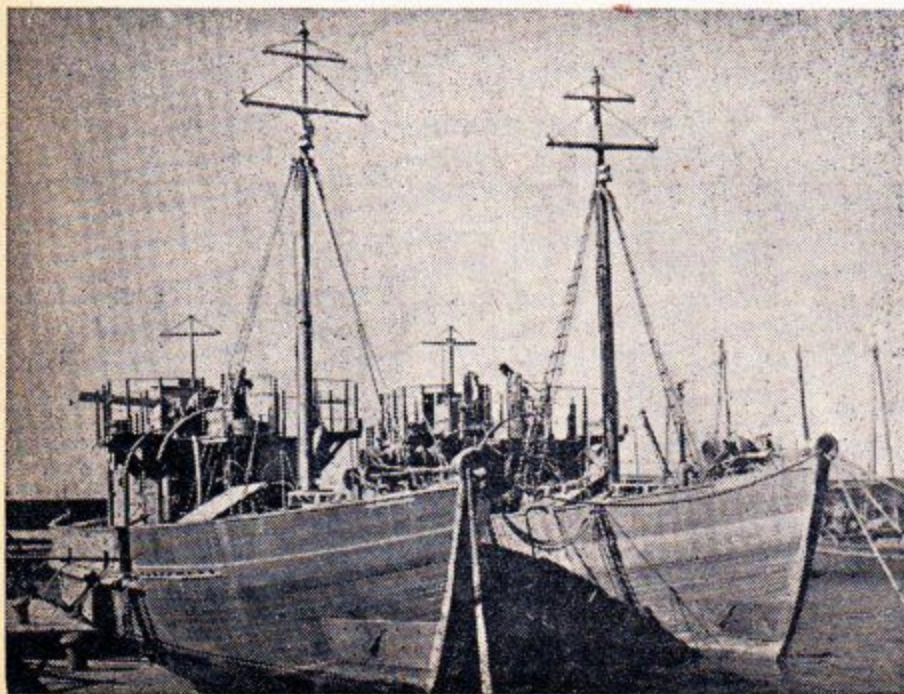
קבלנו על עצמנו גם את העבודה הזו. היה ברור גם כאן, שהתקנת המכונות לא תנתן לבצוע לפי התכניות שהוגשו ע"י הצי, אלא על סמך תכניות שיתוכנו במקום. הוסכם, שהמכונות תובאנה מאנגליה ומארצות הברית, וכל יתר חלקי המתקנים, כגון צנורות, ברזים וכו' ייצרו במקום. עבודת ההרכבה המסובכת נעשתה במקום, בעזרת בעלי מקצוע, שטרם עסקו בעבודה דומה לזו. מומחי הצי הבריטי הביעו את התפעלותם על כך בגמר העבודה.

ואשר להורדת הספינות המימה — במקום שאין מחלק-סירות למטרה זו, הרי לאחר שיקול רב הוחלט להורידן לרחבן. קורות מקבילות, הכוללות מעבר לרציה, יצרו מעין מחלק-סירות ארעי, השוקע תחת משקל הסירה היוורת.

שולות המוקשים בנויות עץ: השלד — עץ אקליפטוס והצפוי — עץ אורן. אורך הספינה כ-40 מטר ורחבה כ-6 מטר. בציודה המלא היא מעמיקה במים עד 2½ מטר. גופה מחולק ל-5 חלקים בקירות בלתי חדירים למים. בחלקה האמצעי, שהוא הארוך ביותר, — חדר המכונות. בצד החרטום — תאי השינה למלחים-מכונאים, ובירכתיים — חדר הסוללות והמחסנים. בקצה החרטום — המחסן לציווד ימי. חדרי-הקצינים וחדרי-ההגה נמצאים בתוך מבנה מיוחד מעל הספון והגג משמש כמצפה לרב החובל. הספינה מצוידת במנוע דיזל ראשי בן 500 כ"ס, תוצרת אמריקה, במנוע עזר ובשני גנרטורים מטיפוס "ג'רדנר" למלוי הסוללות. הסוללות מספקות את הורם לכבל העבה והארוך הנמשך אחרי הספינה בזמן פעולות הפנוי ממוקשים.

בנין הספינות נסתיים בסוף 1944. הן נמסרו לצי ונכנסו לשרות בחדשים הראשונים של שנת 1945. עיריית תל-אביב אימצה את שולות המוקשים, ובחדר של כל ספינה נקבע סמל עיריית תל-אביב ומתחת לו שלט, בו רשומים פרטי בנייתן בנמל תל-אביב ובו צויין, שאלו הן שתי הספינות הראשונות של הצי הבריטי, שחונכו בשפה העברית — בברכה: "שוטי בהצלחה!"

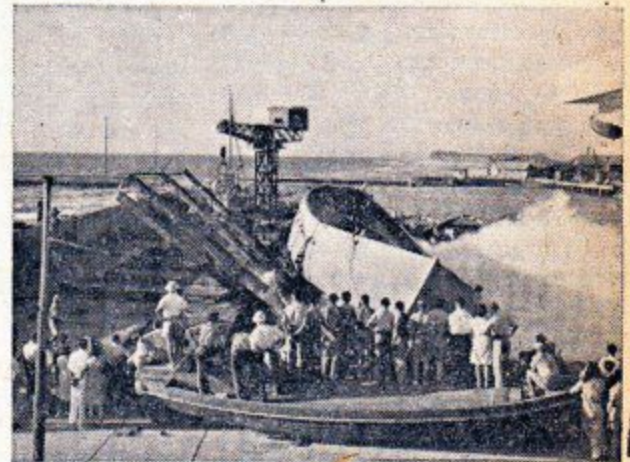
ערך הנסיון, שנרכש עלידי בנין שתי הספינות הללו וציוודן, היה רב. הוכח, שתוצרת מספנת תל-אביב אינה נופלת באיכותה מתוצרת מספנות ותיקות. קציני הצי שראו את הספינות חייו דעתם, כי טיב עבודתנו עולה על זו של מתחרינו בבירות ובמקומות אחרים. המכתב שקבלנו מאת הקפטן גאי לידקר, מי שהיה הקצין



שולות המוקשים. שנבנו במספנת הנמל בתל-אביב



- הממונה על נמלי הלבנט, הוא העודת הוקרה יקרה לנו. תאריך המכתב הוא 19 למאי 1945, וזה לשונו :
- „עם סיום תפקידי כקצין הצי הממונה על נמלי הלבנט, ברצוני לברככם על העבודה הנאה שהוצאתם לפועל בבנין שתי שולות המוקשים בתל-אביב.
2. הרי הן שתי הספינות הראשונות שנבנו בארץ ישראל בשביל הצי הבריטי ; הצלחתם, הודות למאמצים וכושרכם המקצועי, לבנות ספינות איתנות הראויות לתפוס את המקום המגיע להן בין בנות מינן.
3. אני תקוה, שהספינות תצלחנה בתעודתן וכי תמשיכו בבנין ספינות בעלות איכות כה מעולה.
4. אני מאחל לכם הצלחה וברכה בעתיד“.



מורידים את הספינה למים

את הצלחתנו יש לזקוף לזכות העובדים והתכנאים שהשתתפו בבנין הספינות, ציודן והורדתן המימה, עזרתם ושותף פעולתם של קציני הצי ומפקחיהם.

כשנה לאחר הורדת הספינות, בקרה האחת מהן מס. 311 בקורנימוס בתל-אביב לאחר שהיתה בפעולה בים התיכון ועברה מרחק של 9000 מילין.

## שרות המשייה

אחד החידושים שהנהיג אוצר מפעלי ים בע"מ בראשית המלחמה הוא ייסוד מחלקה מיוחדת למשיית סחורות מתוך אניות שטובעו, או סחורות שנפלו לים והגשת עזרה לספינות קטנות הנתונות במצוקה.

לפני המלחמה לא היה קיים אצלנו שרות כזה ולא נעשה נסיון ממשי בכיוון זה גם ביתר הנמלים, אם כי השתמשו בצוללים מקומיים ובסדורים פרימיטיביים להשבת סחורות, שנפלו מספוני אניות, או לשם פרוק שברי אניות.

התחלנו בהעסקת צולל במים עמוקים עוד לפני המלחמה לרגל עבודות הבנין בנמל והיה מקרה, ששלחנו את סוחבת הברזל שלנו להצלת עובדים מספינת-מפרש מצרית שהיתה במצוקה ; כרבע שעה לאחר שהעובדים עזבוה נתרסקה הספינה לרסיסים.

להלן מכתבו של גובה המכס, אשר נתן לנו את הדחיפה לארגון המחלקה המיוחדת הזו :

„הבקר השגחתי בהצלת קבוצה בת ששה אנשים מספינת המנוע המצרית „סזי“, שהיתה במצוקה בקרבת חוף תל-אביב, ע"י חבר העובדים של סוחבת „אוצר מפעלי ים“. אכן היתה זו מלאכה נאה מאד ואשמח, אם תמסרו לחבר עובדי הסוחבת את הוקרתי על אמיצותם וזריזותם בצאתם לעזרת הספינה“.

באוגוסט 1939 הגיעו שתי האניות „פריטה“ ו„טייגר היל“ עם עולים לא"י ועלו על שרטון בחוף תל-אביב. שברי האניות נמשו ופרוק החלקים, שהקונה היה מעונין בהם במיוחד — נמסר לנו. לאחר כניסת איטליה למלחמה הכירו השלטונות בצורך לפרק כליל את שברי האניות, למען לא ישמשו סימן לאוירוני האויב. התפקיד הוטל על פלוגת מהנדסים אוסטרלים, שנעזרה באנשינו ובציודם. ביצועו של תפקיד זה הוכיח לנו את הנחיצות בהקמת מחלקה כזו, ומיד נגשנו להקמתה. ואמנם במהרה נתגלתה דחיפותה. המלחמה הגיעה לשיא חריפותה במזרח התיכון. הצבאות נלחמו באל-אלמיין ואוירוני האויב עשו שמות גם בכלי השיט הקטנים לאורך החוף הארצישראלי. באותו פרק זמן טובעה האניה „איירקרסט“ בטורפו אוירי ואנו נתבקשנו ע"י שרות ההגנה של הצי המסחרי למשות את תחמושת האניה, שנמצאה בעמק 20 מטרים ובמרחק 2 מילין מחופה של עזה. שלחנו את פלוגת ההצלה שלנו, שהורכבה מגרעין עובדי הים שלנו, והצלחנו למשות את התותח "4.5 נגד צוללות ואת התותחים האנטי-אויריים.

והרי קטע ממכתב המפקדה הראשית של שרות ההגנה לצי המסחרי :

„באשר חשבון דמי ההצלה מאניה „איירקרסט“ ברצוננו להביע לכם את תודתנו על שרותכם ולציין את כשרונם וחריצותם של העובדים בהנהלתו של הקפטן ל. ב. ר. מ.ן. המפקדה הראשית רואה במשיית תותח "4.5 מאמץ נאה עד מאד. ברצוננו להוסיף, כי רק אימונם הימי ועמל אנשיכם הוא שאיפשר את הדבר“.

אחרי מר"מ עם באי"ח מיניסטריון התובלה המלחמתית בחיפה, נמסרה לנו עבודת המשייה של מטען חשוב. ואמנם הצלחנו למשות 22 שלדות מכוניות-משא, חלקי החלפה, צמיגים, מכוונות חקלאיות ומטען אחר, שערכו היה רב מאד באותו הזמן של מחסור חמור בשוק. בעבודות אלה אומנו עוד רבים מעובדינו בעבודות הצלה, כצוללים יהודים, עובדי טלפון וכ"ו.

באותו זמן אירע, שספינת מפרש מצרית, עם מטען מיועד לסוריה, עברה ליד חוף תל-אביב. על אף הסערה יצאה סוחבת שלנו לעזרתה, והביאה את הספינה עם מטענה לחוף מבטחים. לציוד הקבוצה הרכב מנוף מיוחד בן 12 טון על אחת מדוברות-העץ והוזמן מכשיר-ציליה מאנגליה מטיפוס חדיש ביותר שהוכנס כבר לשמוש. כן הגיע מכשיר-חתוך מתחת לפני המים.

לשם הרחבת ידיעותיו בשדה המשייה ממעמקים, יצא בשנה שעברה קפטן ב. ל. ב. ר. מ.ן, ראש פלוגת ההצלה שלנו, להשתלמות באנגליה. תודות לעזרת המחלקה המיוחדת למשייה שליך נמל לונדון ומסודות אחרים, עלה בידו לרכש נסיון מעשי בעבודה זו. בנינו גם סוחבת גדולה עם מנוע דיזל בן 125 כ"ס, להגשת עזרה לספינות הנמצאות במצוקה, או לשימוש בפעולות סחיבה מיוחדות.

לפני כשנה הצלחנו במשיית מנוע וציוד סירת מנוע של המשטרה, שטובעה בשנת 1939 בקרבת חוף נתניה. כן הגשנו מזמן לזמן עזרה לספינות-דיג שהיו במצוקה. ספינות-דיג שטבעו או עלו על השרטון. עסקנו במשיית ציוד וחמרים משברי אניות גם בקרבת יפו.

בגלל הצלחתנו הגיעו אלינו פניות לא רק מהארץ, כי אם גם מסוריה, קפריסין וצפון אפריקה.

את ההזמנה למשות את חלקי האניה „פטרירה“ בנמל חיפה דחינו, משום שראינו חובה לעצמנו להחזיק את ציודנו ואנשינו בקרבת מקום ולא לוותר עליהם לתקופה ממושכת.

מחלקת המשייה שלנו עדיין בראשיתה היא. הישגינו ממריצים אותנו לחתור למחלקה יעילה ומצוידת יפה, שתיענה לכל קריאה לעזרה ותמשה כל מטען בעל ערך.

מתוך רשימות, שנחפרסמו ב"הבוקר" וב"דבר", במלאת שנה אחת לקיום הנמל.

א. גולדברג / ימי מתן נמלנו...

א. ויהי ערב ויהי בוקר יום אחד ובכן, "זכורני" שבשבתי במשרדי, באחד המקומות הסמוכים לרח' אלנבי, בדיוק, לפני שנה לפנות ערב" הגיע לאוני קול ענות גבורה וקול מצהלות גוברין יהודאין, מלווה קריאות "הידד" ו"יהי נמל תל-אביב", ובתצויו דרך החלון לעבר הרחוב ראו עיני מהזה, אשר לא ראתה שפחה על הים.

משני צדי הרחוב, מתזה מול מחזה, נצבו "כמו נד" גלי יהודים נרגשים ומור" תחים, וביניהם "בהרבה" עברו מכונניות משא עמוסות שקי מלט, מבכורי הפריקה התל-אביבית, ו"סלוניקאים" נחרי-גרונן מנצחים בעמידה על סיסמאות התעמולה: "יהי הנמל העברי הראשון! — הידד! אל יבנה הנמל! — הידד! תחי העליה החפשית! הידד!

יהודי זקן וגוץ, בעל פאות-שיבה מדובללות ופנים חרוש-קסמים מתחת לזקנו הדליל, מצנפת בלה לראשו וקפטה דהתימוריקה מתבדרת לצדי גופו התשוש, — עונה אף הוא לעומתם בדבוקות ותהלה בות עצומה: ימינך ה' נאדרי בכח!

אז ידעתי, כי יום הרת עולם הוא היום לתל-אביב, ובעברי לאחר שעה קלה, כשוך סערת התלהבות, ליד בית הכנסת הגדול קלטה אוני שיחת שני יהודים, שהשתעו יחדיו על הרחבה שלצד רח' אלנבי, בסמוך לגדר: — יודע אתה שבן לילה הוקם גשר של עץ, על הים?

— חייך, שעוד נזכה לראות בנחמה; חקנה, שננעץ הלילה בים, יעלה שרטון ועליו יבנה, "כרך גדול של תל-אביב"... "אי לך טירון שבעולם", — הרהרתי בלבי מתוך יוהרא שבבקיות — "הטרם ידעת, כי שרטון אינו סגולה יפה לנמל?" ולמחרת היום נסעתי לראות במו עיני את מוז העץ, אך — אהה! — קרשיו לוקקו במשך הלילה אחד אחד על ידי הגלים ולא נשאר ממנו אלא קנים אחדים בים.

מילא — נחמתי את עצמי, — אם אין ראייה לנמל, זכר לנמל יש. והעיקר שזרי יום הספיקו לצלמו בעזרו שלם...

ב. העבודה בעצם תקפה האניה "ציטביוורטי" — זו הסנונית של האימפוטס בנמל העברי — מעסיקה את נמל תל-אביב זה השבוע השלישי.

לא מרוב מטען, אלא מקטנו של הנמל, המלאכה מרובה והפועלים אינם עצילים; העבודה מתנהלת לפי כל דרישות הטכניקה. "החדישה ביותר": שני תריסרים סלוניקאים חוצים את הים עד צואר, עד הגיעם לסירה העומדת במרחק מה מהחוף; שם נעמסת הסחורה על כתף ונסחבת בין משברי ים ל"מחסן", כלומר, לחולות שעל יד "צריף המכס", המסתתר בענות-חן בשו" לי התערוכה. לפי השבון העומק אין הסחורה עלולה להרטב יותר מכדי שלישי...

התחום הטבעי של הנמל, שנהפך כך לילה לנכס לאומי, הוא גבולה הצפוני של התערוכה, ולארכו של זה נערמו שקי חול המשמשים מעין "סגולה" או תריס בפני המזיקים שמעבר לירקון. פטיש הפלדה חורק ועולה, מרתית ויורד על פסי הברזל המאונכים בקול מחץ גדול והפסים שוקעים וננעצים עמוק עמוק בקרקע ימה של תל-אביב, מוזח הברזל!

לך אחד פונה אל חברו בשאלה אפ"י קורסית-עוקצנית:

— דומני דכתיב, שהיהודים עתידים לבוא לארץ-ישראל על פני גשר של נייר, ואם כן גשר ברזל למה?

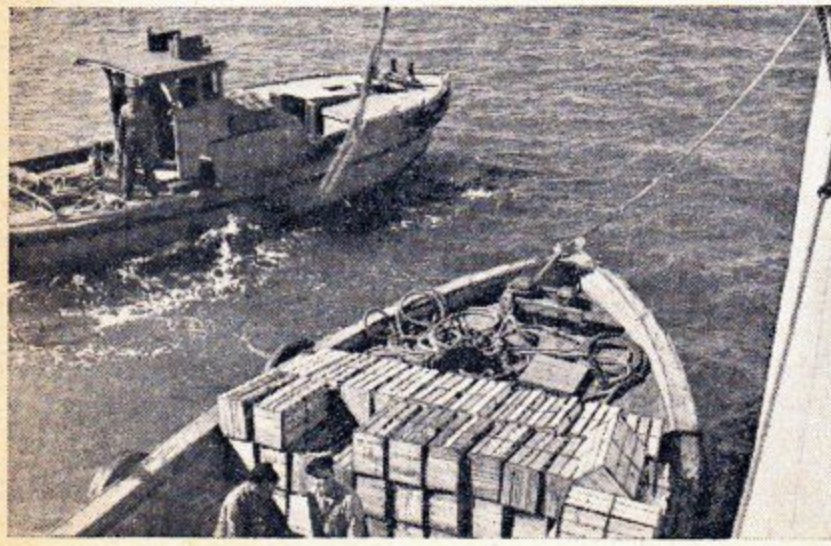
— שוטה שכמותך, — גשר הנייר שב- מדרש פירושו: סרטיפיקט, ובסרטיפיקט אי אתה מגיע אלא עד גשר הברזל שבתל-אביב; מכאן ואילך אך ורק ברזל... בשלתי דקייטא תם ונשלם המוז. מנר פים אוטומטיים עובדים, שכסם אחד" עם

חלוצי הסבלות העברית; כמות הפריקה והטעינה עולה בד בבד עם השכלולים הטכניים; הגשר מתחיל ל"שחק" במאות טונות ליום והלב מתמלא גאווה ועליצות. ג. קדימה ללא-ליאות!

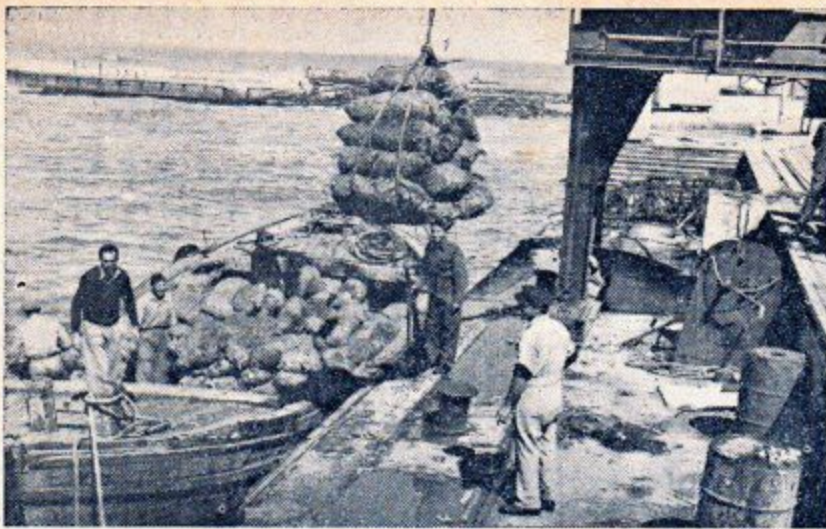
מי שלא ראה את עבודת בריכת המעגן בלילה לאור פנסי החשמל וצבא השמים ממעל, מי שלא חי "בימים ההם" את ריתמוס היצירה ברצועת אדמה מסולעת זו שבין הים ושטח התערוכה, מי שלא האזין להלמות לבם של העמלים, המנצחים על העבודה וגם סתם-יהודים מן הרחוב שבאו "קצת לראות ולהפריע", — עתיד ליתן את הדין על שמנע מעצמו שעה אחת של קורת רוח והנאה עילאית.

יום יום, — תוספת נדבך; שבוע שבוע, — הישג חדש. הנה שופכים את תל החול מעבר מזה של הבריכה והנה כבר צץ עליי. כבמטה-קסמים, המחסן הגדול לפני הדור; אך עיקר העבודה הקשה והמפרכת היא עבודת תעלת הכניסה, כי כאן יש לפוצץ ולעקור מתחת למים סלעים, — סלעי בראשית; מכשולים וקשיים טכניים מתגלים חדשים לבקרים, ברם, "יודעי חן" כבר ממשיכים את הנמל בידים.

...היום מבקרים הירושלמיים בנמל, על הרציף המעוגל שלידי לכדהגלים, סמוך למדרגות, עומד מר גרינבלט, מחולל התכנית הידועה. יהודי ירושלמי מצויץ, בעל זקן צהוב מסולסל ופאות מופשלות לו מאחורי אוזניו, נגש אליו בנחת ובצעד דים מעודנים, כשידיו לופתות את מתניו מתחת לקפוטרו, ופותח אתו בשחית.



משלוח ההדרים



בעבודת הפריקה

ביל המכונות שלנו, שתוכלנה לגשת אל החוף, במשך לילה הקימו צריפים עבור הנהלת הנמל והמכס. לפנות בוקר הפסקנו לרגעים, כדי ללוות את קרבנותינו החדשים, ושוב חזרנו לעבודת הקודש. לזמן הקבוע — הכל מוכן, מחכים לאניה הראשונה, והנה היא מתקרבת לחוף תל-אביב ועוברת ושטה לנמל יפו. עוד ההרשמה הממשלתית שם. מרחוק ראיתי סירות יוצאות בנמל יפו לקראת האניה, קשה לתאר את הרגעים האלה, חששות מחששות שר נות נקרו או במרחקו, אולי הפסיקו הספנים דוקא עכשיו את שביתתם, והממשלה תבטל את הרשיון, וכל עמלנו ותקותנו לשוא, עד מהרה נוכחנו שספני יפו עוד עומדים במרד. הם יצאו רק להזיק לסירה שהיתה קשורה לאניה, זו הסירה שבאה לעזרת סירות-השיט של אגודות הספורט שלנו שהתכוננו לפרוק את המטען מהאניה, בהרדה פגשנו את האניה שחזרה מיפו והורידה בפעם הראשונה את העוגן בימה של תל-אביב. מי יודע, הנוכל? הלא בתורינו למדו רק לשחק בים ולא לעבוד בו, בכל זאת התגברו בחורינו על הגלים, הנה הם מביאים את מטען המלט בסירות, הסבלים קפצו המימה, חוצים עד ברכים, כל אחד רוצה לתפוס הראשון את שק המלט ולברך שהחיינו, את השק הראשון שמו על גג המכונות, שקישטה בשלטים "קאופרטיב" "הנמל", "תל-אביב" ו"יחי הנמל בת"א", שהורפסו במיוחד ליום זה, דגלנו הלאומי הונף על המכונות הראשונות, בשירים עברנו את כל העיר עד שהגענו למויאון ומסרנו את השק הראשון לזכרון.

שנה אחת עברה מאז והנה אפשר להגיד שעשינו גדולות, אם כי מעט הוא לעומת מה שצריך עוד להיעשות.

רות, באחד מהם תפסה הנהלת המכס מקום למשרדה, מים לשתות לא היו, היינו מחכים עד שהובאו בנאד, בית כסא? למי היו נחוצים, "מותרות" כאלו? מאז העליה השלישית, והיהודים מרבים להביא סחורות, רואה הנהלת הנמל את עצמה נאלצת להכין מקום להחסנת הסחורות, הוסיפו פקידים ושוטרים וביניהם יהודים אהדים, ממילא גם ספנים וסבלים מתווספים ויהודים — בל תדרך כף רגלם, הספנים הצליחו להתעשר מהעליה היהודית עד שהתחילו לבעוט בה, נמלם הפרטי הוא ובידם לעשות בו מה שהם רוצים, ברצותם עובדים וברצותם שובתים, וכך אירע גם בפרוץ המאורעות של שנת 1936, כשניתן צו לשבות לא פקפקו הספנים כלל וכלל והצטרפו לשביתה של "העם האציל" עד הנצחון, בטוחים היו שאחרי השבירה יחזרו היהודים ליפו והכל יבוא על מקומו בשלום, אכן, טעו הפעם.

אותו יום מד ונמהר, הוא 19 באפריל, ירדנו לעבודתנו כרגיל מדי יום ביומו, רק התחלנו בעבודה הזעיקה אותנו זעקת — הצילו! הצילו את נפשתיכם! בחוצות יפו נשפך דם יהודי! ה"מאושרים" שבנו הצליחו עיד לברוח מיפו במכונות, ו"רק" אחדים מאתנו נפצעו באבנים, שידו בנו בני "העם האציל", אלה שלא הפסיקו לב"רוח דרך היבשה התאספו במשרד הנמל וקציני הנמל שלחו אותם בסירות דרך הים לחוף תל-אביב, וככה נצלו.

ב' 19 באפריל יצאנו מיפו וב' 19 במאי זכינו להתחיל בעבודה בחוף תל-אביב, ביום שקבלנו את הבשורה ע"ד הרשיון, שניתן לפרוק מלט מהאניה הראשונה, נגשנו לסלול דרך מאדגייעץ בש-

— וזו הקיר שאינו נותן לגלים בשום אופן להכנס? — נכון. — וכאן הברזילים שקושרים אליהם את האניות? — נכון. — והיכן פה הסלעים? — נכון...

היהודי עושה תנועות בטול בידו כלפי בן-שיחתו ומתקרב אלי. — הסלעים הנה הם שם — אומר אני ליהודי ומצביע לעבר התעלה ועל המדלה העומד באמצעיתה ושולה אבנים מן המים, אך דבר זה אינו מעסיק עוד את מוחו; עיניו המהירות מתרוצצות הנה והנה ביקוד עמוס, והוא מקיף אותי בשאלות משאלות שונות. — וכמה אניה נוסעים ומשא תוכלנה לעגון כאן בנמל, הלא צריך גם זה וגם זה, לא כן?

הסתכלתי בבן-שיחתי היקר בתמהון לבב ובאהדה עמוקה גם יחד, יהודי זה — הרהרתי בנפשי, — אשר מוצא בודאי מבין חומות הגיטו הירושלמי; זה עשוק החיים התלוש מהקרע, מהים ומכל יסודות הטבע, אשר גם חוש המדה הטבעי ביחס לאורך ורוחב ועומק נגזל ממנו על ידי סבל הדרות — לא נשאר לו אלא ממד אחד ויחיד: ה צו רך. אך ממד זה הוא גם סוד נצחוננו!

## ב. אפרתי / יום הנמל — יום חרותנו

(הרהורי מי שעבד 16 שנים בנמל יפו)

מצדה לספר ביציאת מצרים, ומצוה לנו, פועלים יהודים שעבדו בנמל יפו, לספר ביציאתנו מנמל יפו. גם כאן עבדים היינו, לפני 16 שנה ירדתי לעבוד בנמל יפו כעגלון וסבל, דמיונותי על הנמל העברי, הקשורים במה שלמדתי על יונה הנביא, גזו מיד, ממגע האוירה הקשה, הנכרית של נמל ערבי במאה אחוה, המנהל, מנהל המכס, הפקידים, השוטרים, הסבלים, הספינים, המובילים — כולם לא יהודים, השפה השולטת — ערבית, לא שבת ולא חג יהודי, רק עמילי מכס מועטים וסחורים יהודים בודדים פגשנו בנמל יפו.

התנאים והסידורים — גרועים עד למאד, הסבלים הולכים עד חצי גופם במים כדי לפרוק משא מהסירות, גם משאות כבדים, כגון פסי ברזל או חביות מלט סחבו הסבלים על כתפיהם, לא פעם כרע הסבל תחת משאו הכבד ונפל המימה, קרשים וקורות עץ היו זורקים מהסירות המימה, ומשם היו מוציאים אותם רטובים, שני מחסנים ישנים שימשו להחסנת סחור

# עם הכנוס הארצי של הדייגים

החומר המובא להלן בשאלות הדיג משקף נאמנה את מצבנו בדיג ובהתישבות הימית בשעה זו, עם המעבר מתנאי המלחמה לימות השלום. שאלות אלו עמדו לבירור בכינוס הדייגים הארצי, שהתקיים בימים ט-י באייר ש. ז. בחיפה.

## ג. וידרא / התפתחות הדיג העברי

יהודית כלל. בשנת 1945 הגיעה תוצרת זאת ל-1937 1700 טון ב-1939 4200 טון ב-1945, או ב-250% כמות דגי הארץ מאפשרת עתה לתושב הא"י 2.8 ק"ג דגים בממוצע בשנה. יבוא הדגים ב-1945 הגיע ל-5000 טון מכל המינים (דגים טריים, משומרים, מלוחים וכו'). יחד עם דגי-היבוא הגיעה תוצרת הדגים הממוצעת של תושב הארץ ל-6 ק"ג בשנת 1945.

הטבלה הבאה מראה את פתוח הדיג היהודי והעברי ב-6 שנים האחרונות וכ"כ את חלקם של הדייגים האיטל-קים, שביקרו לפני המלחמה בקביעות בספינות-מכמורת בחופי ארצנו.

### הידוג הא"י

(הכמות בטון - הערך ב-1000 לא"י)

שנה	ידוג כללי		ידוג איטלקי		ידוג ערבי		% ידוג העברי מהידוג הכללי	
	ערך	טון	ערך	טון	ערך	טון	ערך	כמות
1936	44	1604	9	517	35	987	—	—
1937	59	1699	13	458	46	1235	0.3	0.5
1939	61	1815	8	257	50	1492	5	3
1941	97	1609	—	—	77	1340	21	17
1943	740	3149	—	—	469	2290	37	27
1945	1130	4218	—	—	521	2383	54	83

כגון מחלות דגים, השבחת גזע הקרפיון, נסיונות בחמרי מזון, זבלים שונים וכו', יש בדעת מחלקת הים להקים בהקדם תחנת נסיונות גדולה באדמות התחנה לחקר החקלאות בקוביבה, נעשו גם ההכנות לנסיונות בגדול מיני דגים נוספים כגון הטרוטה (פורלה) במשקי הצפון והקיפון (הבורי) במשקי חוף הים.

דיג אגמים

ידוג האגמים היהודי עלה מ-60—80 טון לשנה, בשנים 1940—1942, ל-95 ב-1943 ו-157 טון ב-1944. ב-1945 הגיעה תוצרתו ל-140 טון. הכפלת תוצרת האגמים בשנים האחרונות אופשרה, הודות לשיטות הדיג המשוכללות של הדייגים היהודים ולרגל בסוס הענף מבחינה מקצועית, ע"י חבר עובדים מנוסים ומת-מידים, בקבוצי חולתא, עין גב וגנוסר. יש לציין במיוחד את המיכון בקצוץ העשבים ובעבודת רשת-הגריפה במי-מרום והצלחת רשתות-הטבעת בים כנרת. באגם החולה, במצבו הנוכחי, אנו מתקרבים בלי ספק לגבול היכולת.

התוצרת היהודית ב-1945 היתה גדולה יותר מהתוצרת הכללית הא"י בשנת 1939 וערכה הכספי היה גדול אפילו מזה של התוצרת הערבית בשנת 1945, כי בעיקר היו בה קרפיונים בעלי ערך כספי גדול.

והנה חלוקת הידוג העברי ב-1945 לסוגיו השונים: 1947 טון קרפיונים, בערך של 508289 לא"י; 140 טון דגי אגמים — 29190 לא"י; 440 טון דיג-מכמורת — 69924 לא"י; 7787 ק"ג דיג חופי — 2074 לא"י.

גדול דגים

ענף גדול הדגים מהווה שני שלישי מכל תוצרת הדיג העברי. עד עתה הוקמו בריכות דגים ב-41 משקים על שטח כללי של 7000 דונם. יש להניח שענף זה ימשיך להתפתח בעתיד בממדים ניכרים, בנצלו בעיקר מים או שטחים לא טובים לגדולים חקלאיים אחרים. תחנות הנסיונות הקטנה לגידול דגים של הסוכנות היהודית, על יד שדה נחום, אינה מספיקה עוד לבירור בעיות הענף.



אם תכניות היבוש תדחינה לעוד זמן-רב, יש לבדוק את האפשרויות להגדלת הידוג ע"י זבול האגם ואולי גם ע"י הכנסת מיני דגים נוספים.

מחלקת הים של הסוכנות עומדת להזמין לארץ עוד השנה את הד"ר צ. גרוס, שהצליח בזיבול מפרצי ים בסקוטלנדיה. הוא יבחון בבקורו בארץ, הקשור בעיקר בפיתוח הדיג הימי, גם את האפשרויות של זבול האגמים וביחוד של אגם החולה, הגדלת תוצרתנו בים כנרת תלויה בעיקר בהסרת ההגבלות, שהונהגו באגם זה ע"י הממשלה. מספר דייגינינו נקבע ל-31 מתוך 181 דייגים. נאסר עלינו להנהיג שיטות חדשות, גם אחרי שהוכחנו שהן לטובת משק הדיג באגם. הממשלה הבטיחה רויזיה כללית של חוקי הדיג בים כנרת בשנת 1947, אבל מעשיה — גם באגם זה — יהיו מושפעים בלא ספק מהתנאים המדיניים בארץ ולא רק מצרכי המקצוע. אין ספק, כי התוצרת הכללית של הכנרת, שהגיעה ל-400 טון בשנת 1945, אינה מבטאה את יכולת הידוג של אגם זה, המשתרע על שטח של 180.000 דונם.

הענף כולו סבל בסוף השנה הקודמת מירידה במחירי הדגים, בשל העונה המאוחרת, בו בזמן שמחירי הציוד היו גבוהים עוד כמו בימי המלחמה. ירידה ניכרת של מחירי הציוד בהתחלת שנה זו החזירה את שווי המשקל בין ההוצאות וההכנסות בענף זה. עם האפשרויות לרכישת ספינות גדולות יותר, מצוידות במנועים חזקים וטובים, יש לקוות עכשיו לפתוח נוסף של דיג המכמורת היהודי.

מחלקת הים של הסוכנות והחבל הימי לישראל הקימו בימים אלה תחנה לחקר הדיג הימי בחיפה. תחנה זו, ששוכנה בבנין הדיג של תנובה בנמל חיפה, מצוידת במעבדה ובספינת-נסיונות. מתפקידה: חקירה מקיפה של תנאי הים שלנו והחיים בו ונסיונות טכנולוגיים בשיטות הדיג הקיימות והחדישות; בדיקת הדגים הנצודים בשיטות המכמורת, תנאי חייהם ותנודותיהם ונסיונות ברשתות-מכמורת חדשות. גלוי שדות-דיג

305 טון מזה או 60% — ידוג יהודי) ל-805 טון בשנת 1944 (468 טון מזה או 58% — ידוג יהודי) ול-900 טון ב-1945. בשנה אחרונה זו עלה הידוג של 22 ספינות מכ-מורת ערביות רק במעט על התוצרת היהודית. את הסיבה לירידה יחסית של דיג-המכמורת היהודי יש למצא בהתפתחותו החקלאית הלא בריאה, כשחברות פרטיות מחוסרות ידיעה מקצועית מספקת נמשכו למקצוע זה. בתקופת רווי-מלחמה גבוהים. עוד בשנת 1944 פעלו 24 ספינות יהודיות; כעת ירד מספרן ל-10. אבל יש לציין שכושר הדיג של 10 ספינות אלה, המצוידות ברובן במנועים טובים, אינו נופל כמעט מזה של 24 הספינות, שעבדו בשנת 1944.

הדיג בים התיכון קרוב ל-2500 טון היה הידוג הא"י הימי הכללי בשנת 1945; קרוב ל-450 טון מזה, או פחות מ-20% היה החלק היהודי. 2500 טון של הידוג הימי מתחלקים ל-900 טון דיג-מכמורת, (440 מזה או 48.5% ידוג יהודי), ל-875 טון ידוג טריטות (2.5 טון מזה או 0.3% ידוג יהודי), 750 טון ידוג חופי אחר (5.3 טון מזה או 0.3% — ידוג יהודי).

ידוג-המכמורת הכללי עלה מ-504 טון בשנת 1943

נוספים תופס מקום נכבד בתכנית התחנה.

התחנה תבחן גם את הדרך של הדיג במים העליונים. נעשו כבר בשטח זה נסיונות ראשונים ברשתות שטות (דריפט) גדולות והוכנה רשת-טבעת לפי דוגמה קליפור-נית. אך להתקדמות רצינית דרושים לנו בעלי מקצוע.

יש לציין בספוק רב, שבמשקי הים התגבש חבר דייגים מוכשר, המתמיד בעבודת הדיג ומשכלל את יכולתו מדי שנה בשנה.

רכישת שטחי קרקע חקלאיים, הקמת מעגני דיג בישובים הקיימים ויסוד נקודות ימיות חדשות — אלה התפקידים התכופים ביותר המוטלים על המוסדות, לקדום ההתישבות והדיג הימי.

הדיג במפרץ עקבה.

המפעל הממשלתי המונופוליסטי לדיג בעקבה עלה למעלה מ-70.000 לא"י ואולי כבר קרוב ל-100.000

## א. / המשבר בענף הדיג עבר את שיאו

על משקי ההתישבות הימית ובפרט על משקי ים התיכון, עברה שנה קשה, בקשר למצבו של משק הדיג.

משק הדיג הימי, שהתפתח בארץ בעיקר בתקופת המלחמה, העמד בפני מבחן רציני בזמן המעבר לתנאי שלום. בתחילת המלחמה, כשמחירי הדגים האמירו ללא התיקרות של הוצאות היצור — באה גיאית לענף, שהגיעה לשיאה בסוף תש"ג. מאז חלה תמורה לרעה. מחירי הדגים החלו יורדים, עקב התחרות של דגי-אימפורט ומחירי האספקה שעלו מאד, מחמת הקשיים לספקה ואירגונה הלקוי. תמורה זו הביאה את הענף בתש"ה עד משבר וגרמה לחיסול הדיג הפרטי והפסקת הדיג ברשות „נחשון“.

ענף הדיג בגופים ההתישבות נבנה מלכתחילה על יסוד של שילוב עבודת-הים במשק חקלאי ומפעלי-מלאכה, שעליהם היה לשמש משען לדיג, שהוא ענף קשה וכיבושי. אך למעשה נתונים משקי ההתישבות הימית, רובם ככולם, בתנאי התישבות קשים ולאחר היאבקות של שנים עדיין לא הגיעו לביסוס כלשהו. אין אף ישוב דייגים אחד, שאפשר לראותו כיציב ומבוסס מבחינה משקית. חוסר קרקע, חוסר אמצעים תקציביים וחוסר עליה מנעו אפשרות פיתוח ענפים וביזוס הקיים. עתה כשעובר משבר על ענף הדיג, המהווה חלק מכריע מהעבודה במשק, הגיע המשקם לדלדול, המעמיד בסכנה את המשך המפעל.

קיימות 3 פלוגות המחכות להתישבות ימית. אף הן עובדות בדיג בתנאים קשים, על שום ריחוקן מהים, ואין ביכולתן להיעזר בענפי משק להחזקת ענפי-הכיבוש. מצב חמור זה של גופי ההתישבות הימית מחייב פעולה מיידית, לשיפור התנאים ההתישבותיים והמשקיים של הישובים הקיימים, והעלאת הפלוגות להתישבות. הטיפול להשגת קרקע ותקציב לעין-הים, „מעפילים“

לא"י, ותוצאות הדיג במשך שלש שנים הגיעו לכמות כללית של 125 טון בלבד. אחת הסיבות העיקריות לכשלון זה יש לראות באיסור להעסקת דייגים יהודים ע"י שלטונות הארץ. הממשלה סרבה בזמנה לקבל הצעות של חברות יהודיות-ערביות משותפות, לפיתוח מקורות הדיג העשירים במפרץ זה. יש לקוות בכ"ז, כי הממשלה תעביר את רכושה בעקבה לחברה כזאת ותאפשר למשק הארצישראלי את פתוחם של שדות דיג חשובים אלה.

...

תוצרת הדיג בא"י דורשת הרחבה וגידול. אין ספק שהארץ, אפילו בממדיה הקיימים, יכולה על נקלה להגדיל את תוצרתה בדגים ב-100%, ז. א. עד ל-18.000 טון במקום 9.000, ש-5.000 טון מהם באים מחו"ל. יכולת הידוג — בים, באגמים ובבריכות — עולה כנראה בהרבה אפילו על 20.000 טון לשנה, כי אפשרויות חדשות מתגלות לנו עם כל מפעל חדש בפיתוח ענפי הדיג השונים.

גורדוניה, קיסריה, גליליים — טעון המרצה. דרושה תשומת-לב למצב הישוב החדש באבו-זבורה, שאליו עלה ארגון החיילים „מכמורת“ ואשר אף הוא יעמוד בפני הבעיות הקשות הנובעות מתנאי המקום.

נתבעת העלאתם של קיבוץ א"י ד', קבוצת „החותרים“ וקבוצת הצופים — להתישבות על שפת הים. קרקעות שמורות לרשות עליות אלו ויש לזרזן — גם מתוך חשיבותן הישובית.

ענפי הדיג דורשים כוחות אדם רבים על היותם קשים להסתגלות ועל הקרבנות שהם תובעים. יש לדאוג לתוספת אנשים לגופים אלה, להגביר את כוחם הכיבושי בים ולחזק את המשען החקלאי, החרשתי ועבודת-חוץ, שיאפשרו לשאת במפעל חלוצי זה בשנות משבר.

עתה ברור, שהמשבר בענף הדיג כבר עבר את שיאו. אם להשוות את המצב לתקופה שלפני המלחמה, הרי יוקר התוצרת הגיע ל-200%—250 לעומת 700% של יוקר ההוצאות. עכשיו מסתמנת ירידה ניכרת בהוצאות ציוד הדיג (בזמן האחרון ב-35%—40). הכנסת מנועים חדישים לספינות, שהחזקתם זולה והם מגדילים את פרוץ הספינה, הביאה אף היא הטבה. מאידך נראה ייצוב במחירי הדגים — ע"י אירגון טוב של השיווק ותפוצה מכסימלית של התוצרת, הקמת בית-החרושת לשימורים בעתלית שיקלוט את העודפים, ותעמולה צבורית להגדלת הביקוש.

אחת השאלות הקשות של הענף היא הירידה בכמות השלל של יום עבודה ממוצע לספינה, שאין לתלותו רק בגורמים עונתיים, אלא בניצול מופחת ובלתי רציונלי של קרקע הים, הסמוכה לחופי הארץ. ע"י ספינות המכמורת, הפתרון לשאלה זו, לפי הנסיון בארצות אחרות, הוא בהרחבת שדות-הדיג והארכתם. פעולה זו מחייבת מחקר,



דייגים

ע"י ספינת נסיונות שתקוים „באמצעים ממלכתיים“ מחלקת הים של הסוכנות והחבל הימי לישראל הכירו בצורך זה וכבר החלו בפעולת-מחקר מעשית ובחקירות מדעיות של גורמי הדיג בארץ, בהקימם — למטרה זו — תחנה מדעית לחקר הדיג הימי. למטרה זו וכן גם לשם קיום המפעלים הקיימים בדיג דרושים סכומים גדולים, אך בלעדי פעולות אלו לא תיתכן בשלב הנוכחי כל התקדמות. לאחר חקירה מתאימה ובנין ספינות חדשות נוספית, מתאימות להפלגות רחוקות יותר, ומשישבו התנאים הכלכליים לתיקונם, אין ספק שענף הדיג יתפוס את מקומו הראוי בין ענפי המשק האי, ויהיה מקור קליטה לרבים. הפסקת עבודת הדיג בספינות ע"י „נחשון“ — הביאה להשכרת הספינות ומסירתן לקיבוצים ולקואופרטיבים להנהלתם העצמית ולאחריותם המשקית, בעוד שעד כה פעלו כעובדי הספינות בלבד בהנהלת האדמיניסטרציה של „נחשון“. בזה באה על סיפוקה תביעתם המתמדת של גופי הדיג למסירת משק הדיג ההסתדרותי להנהלתם המשקית העצמית. ספינות של „נחשון“ נמסרו לישובים אלה: „נקדימון“ — למשמר הים; „ניסן“ ו„גון“ — לגורדוניה מעפילים; „נצחון“ — לעין הים; „נאמן“ — לקיסריה; „מעוז“ — לקבוצת הצופים ו„נשר“ — לקואופרטיב דייגים „השולים“ בתלאביב.

על אף המשבר הנוכחי מסתמנות דרכים של יציאה למרחב לענף הדיג, כשהוא צמוד למפעל התישבותי ומשק מעורב ומקיף, המנוהל ונישא בידי עובדיו.

## יהודה / למבחן דרך

הצבר החלוצי הזה, שהוא בעל זיקה עמוקה לעצמאות משקית, לקראתה חונך ורק באמצעותה הוא מסוגל לחשוף את מלוא יכולתו ומסירותו עד כדי הזדהות אישית עם התפקיד. אולם החברה התעלמה מאי-התאמה זו בין הנושא וצורת ההנהלה וסרבה למסור את הספינות להנהלת העובדים — על אף דרישתם המתמדת של קיבוצי הדיג.

במשך השנים התנהל ויכוח על דרכה של „נחשון“ בתוך „ההסתדרות“, מעל במות צבוריות ובכתב, ודברי „נחשון“ הגנו על דרכה בהסברות שונות. יתר על כן, כל משק ההסתדרותי עצמי שנתפתח נראה בעיני החברה כ„מתחרה“ במשקה ונעשו מאמצים לצרפו אליה.

לרשות ההתישבות והמשק העצמי לא עמדה כל קרן למימון דיג המכמורת. לגופים ההתישבותיים לא היה ציוד ראוי לשמו וספינות זעירות ובעלות מנועים חלשים נמסרו להם. הם היו מחוסרי כל עזרה. והיה מי שמיהר ופסק, כי משק קבוצי יכול אמנם לקיים משק חקלאי וגם תעשייתי, אך משק ימי — שאני.

המשבר העובר על הדיג בארץ, מעורר בנו חרדה לגבי קיומו ועתידו, אך אין כתקופת משבר המעמידה במבחן ערכים ודרכים ומבליטה ליקויים. בהמשך המפעל — מצוה עלינו ללמוד מלקח העבר ולהסיק מסקנות.

רובו המכריע של משק הדיג הימי (בכמות ואיכות) נתרכז בידי חברת „נחשון“, שהשקיעה בשנות המלחמה סכומים ניכרים בבניית ספינות, מהטובות ביותר שברשותנו. נכס זה הוא עיקר ה„יש“ הימי שלנו וזכות גדולה היא לחברה. אך אין עובדה זו פוטרת אותנו מבקורת דרך הנהלת משק הדיג שלא עמדה, לדעתנו, במבחן — בעיקר, מחמת אי-שיתופם של הדייגים בהנהלה ובאחריות המשקית.

עובדי הספינות הם בעיקר חברי קבוצים וקבוצות, שהלכו לעבודה זו מרצונם החפשי והם נושאים את רעיון פיתוח הדיג והימאות במסגרת התישבות ימית. קבוצות הדיג המלוכדות צופנות יכולת חברתית, ארגונית ומשקית. דרך הנהלת משק הדיג של חברת „נחשון“ לא הלמה את

ואנו טענו: קיום אדמיניסטרציה, ברכה בה — בבנין, בעבודות צבוריות ובתעשיות, בהם אין הפועל מהווה נושא חברתי, המוכשר לניהול משק עצמי; אולם כאשר מצוי נושא כזה — כל אדמיניסטרציה מיותרת, כובלת ופוגעת בכשרת היצירה של העובד.

הנחה זו הונחה ביסוד המפעל ההתישבותי בכלל; ואינו בה את הדרך להגשמה ציונית ולבנין עם עובד אחד ממקורות הכוח של מפעלנו. ובדיג, הדורש מהאדם מאמצים בלתי רגילים, השקעת כל מרצו ויכולתו הגופנית והרוחנית, — על אחת כמה וכמה; ומה גם, כשהדיג הוא איש התישבות.

מתוך גישה זו חתרה קבוצת „שדותיים“ לציוד עצמי, ואחרי מאבק ממושך הגיעה לספינה משלה, בעזרת קרן הקבוצה המאוחדת והסוכנות היהודית. ואכן, עבודתה של ספינה זו הוכיחה בפועל, שאין הדיג שונה מהחקלאות ומהחרושת מבחינת יעילות המשק, וגם בו מהווה העצמאות המשקית מכשיר חשוב ביותר.

רק עתה, ובעצם תקופת השפל, חזרה בה „נחשון“ מטעותה. היא עצמה קבעה שצורת ההתקשרות הקודמת לא היתה מתאימה והחליטה למסור את הספינות לישובים. שנוי זה בא על רקע של הפסדים ניכרים למשק החברה. בתקופת הגיאיות יכלה שיטת העבודה המקובלת (באחוזים) להחזיק מעמד, כי השפע כיסה על כל הלקויים. היה קיום לעובדים ועודפים למשק, משנמוג השפע ובאו ימים קשים לענף לא עמדה שיטה זו, לא עמדה הנהלת המשק האדמיניסטרטיבית במבחן היעילות.

הסתירה הפנימית, שהיתה טמונה בדרך זו מראשיתה,

בין אפי הנושא של הענף לבין צורת ארגונו הנהלתו היא, ללא ספק, אחת הסיבות הקרובות במצבו, ואפשר שבהנהלת העובדים וביזמתם עלול היה להיות המצב אחר מבחינה ארגונית, מקצועית ומשקית.

אין לתלות את קולר ההפסדים, שנשא בהם הדיג בשנתיים האחרונות רק בגורמים פנימיים. אין להתעלם גם מהקשיים האובייקטיביים, בהם נתון כיום הענף, אך אין ספק שבשיטה הולמת היינו יכולים למנוע חלק ניכר מההפסדים. לכן אין לראות שנוי זה בצורת הנהלה כמקרי או ארעי. הישובים מקבלים על עצמם את האחריות למשק הספינות בתקופה הקשה ביותר מאז קיומו ונכנסים לסיכון משקי רב. לא על מנת לחלץ את „נחשון“ מהפסדים (אין כוחם הכלכלי גדול מכח כל מוסד הסתדרותי אחר, ואין הפסד של כמה אלפי לירות בשנת-משבר עילה לחסול ענף בהסתדרות, או להטלתו על המשקים הצעירים הנתונים במערכה התישבותית קשה). ויאמר ברור: אנו מקבלים על עצמנו את האחריות לענף, כי בידינו לנהלו ביתר יעילות — ובתוך התישבות מקומו ועתידו. צבור הדייגים רואה את הספינות הנמסרות לו בשכירות כחלק ממשקו — פקדון יקר הנמסר לו על-ידי ההסתדרות — בו נשא ואתו נטפח בימי רווחה ובימי משבר. עובדה זו מטילה על צבור הדייגים אחריות כפולה — אחריות משקית גדולה ואחריות לעתיד הענף, שגורלו והתפתחותו הם מעתה בידינו.

צבור הדייגים המאורגן בקבוצה, בקבוצה, במושב ובקואופרציה — נוטל על עצמו אחריות זו בזמנים קשים, מתוך אמונה בעתיד הדיג בארץ, הצמוד במפעל התישבותי, כחלק ממשק מעורב המנוהל בידי עובדיו.

## י. המבורגר / בדיג המכמורת

תחילת 1945. גראה היה, כי אנו עומדים בפני התפתחות גדולה בדיג-המכמורת העברי. המחסור במנועים, שהיה למכשול בדרך הענף במשך כל תקופת המלחמה, הלך ופג; הספינות הישנות החלו להצטייד במנועים חדישים; היו תכניות לתוספת כלים ותוכנה הקרן לבנין ספינות בסך מאה אלף לא"י. ראינו באופק את תקופת-המעבר ממשק מלחמתי לתנאים תקינים, אך לא תוינו את כל כבדה. בשנת 1945 נערמו קשיים חמורים בדרך התפתחותו של הענף. בכדי לסמן דרך לקידומו מחדש יש לעמוד על גורמי השפל:

(א) ירידת מחירי הדגים: בשנת תש"ה חלה ירידה במחירים, ב-20% לעומת תש"ד, ובשנת תש"ו חלה ירידה נוספת.

(ב) הוצאות הייצור עלו שוב, ובמיוחד מחירי הציוד שהאמירו והגיעו ל-50%—25 מהפדיון; הוצאות העבודה עלו עם יוקר החיים, והגיעו ל-37%—45 מההכנסה;

הוצאות השווק והמשלוח עלו ל-12%—10; ההפחתה והרבית היו גבוהים מפאת יוקר הספינות, שנבנו ברובן בזמן המלחמה, ועל כן עלה גם ערך הבטוח.

(ג) פחת שלל הדגים הממוצע ליום עבודה של ספינה. ניכרת ירידה מודרנת, אך מתמידה משנה לשנה, שאין לזקפה לגורמים עונתיים של בצורת, אלא לצורת הדיג האינטנסיבי בשטחי הדיג הצרים, כלומר תהליך של התדלדלות מקורות הדגה. שיטת המכמורת מנצלת את קרקע הים, אם עובדים באופן בלתי רציונלי בשטחים מוגבלים, מבלי להחליף את מקומות הדיג, והיא תופעה חוזרת בהתפתחות דיג-המכמורת בכל ארץ, כמוכח מתוך ספרות הדיג. דיג-המכמורת שלנו נעשה ברצועת מים צרה ביותר וקרובה לחוף ואין פלא שמלאי הדגים וגדלם פחת והולך משנה לשנה.

הדיוג נעשה בשדות הקרובים הידועים לנו מימי עבודתם של האיטלקים. לא נעשו שום צעדים לשכלול



יסודי בשיטות העבודה. לא נעשתה פעולת מחקר לגילוי מקומות חדשים לדיג, להארכת שדות הדיג והרחבתם. ספינותינו אינן מתאימות להפלגות רחוקות מפאת גודלן: אין הן בטוחות די הצורך להפלגה רחוקה, אין בהן תנאי חיים לעובדים לשהות ממושכת בים, חסרים בהן מיתקני קרור חשמלי לאחסנת הדגים, ימים מספר בקיץ, ואין ספינה להובלת דגים מאזורים רחוקים.

ד) קבוצות הדיג נתדלדלו בכוחות העבודה. חוסר העליה, במשך כל תקופת המלחמה, מנע תוספת כחות מקצועיים, והנושא לענף המכמורת הצטמצם והלך. חוסר המענגים בישובים גורם לעזיבת הענף על ידי חברים רבים, שאינם יכולים להחזיק מעמד במשך שנים בתנאים של ניתוק מהבית. אמנם, בכל ארץ וארץ נמצאים הדייגים זמן

ממושך בים, אך הם חוזרים לנמל-בסיסם ושם מקום מגוריהם. לא כן דייגינו. בשוכם לחוף הם קשורים לחיפה להכנת הספינה להפלגה, לתקונים — במרחק רב מביתם. גורם זה השפיע לרעה במובנים רבים, הן בבזבז זמן וכספים והן בהפחתת כושר עבודת הדייגים והספינות. ה) צורת הנהלת המשק היתה בלתי מתאימה ולא יעילה. בחלקו המכריע התנהל ענף דיג המכמורת בצורת עבודה שכירה או באדמיניסטרציה (ורק בחלקו הקטן בצורת משק עצמאי של העובדים), שהפחיתו יעילותו ועמדו בסתירה לאפיינים החברתי של ישובי הדייגים המאורגנים. הגורמים הללו — משקיים, מקצועיים וחברתיים — הם הקובעים בהתפתחות הענף והם שגרמו להחלשתו. עם תקון המעוות בשטחים אלה — הערובה לקידומו.

## מ. ה. / חדושים בדיג החוף

אחר שנים של עמידה בדיג חופי, ומאחר שבדיג האורות עם צידונו הנוכחי לא הגענו לתוצאות רצויות — נעשים בתקופה האחרונה מאמצים חדשים לסלול דרך לדיג החופי (או ליתר דיוק לדיג במים עליונים) על ידי הכנסת שיטות משוכללות ומיכון. הועדה המקצועית לדיג החופי יחד עם מחלקת הים של הסוכנות היהודית שיקעו מחשבה ויוזמה בשטח זה. נבנתה ספינת-נסיון, שתעסוק בנסיונות בדיג, תפעל בשיטות הדיג במים עליונים הנהוגות בחוף לארץ ותתאים אותן לתנאים שלנו. הספינה יצאה לפני שבועות מספר לים והחלה בעבודתה.

הנסיונות מתנהלים ומחזקים על-ידי מחלקת הים ומשתתפים בהם מטובי דייגינו בחבר עובדים נבחר ומקובץ מכל ישובי הדיג. הספינה מצוידת במנוע קטרפילר 77 כ"ס ותצויד במיתקני-קרור ומדעומק חשמליים — מכשירים שבאמצעותם יגבר כושר המחקר. בקשר לכך נבנתה רשת „הדריפט“ באורך של 1000 מטר (פי 8—10 גדולה מרשת המלטש הערבית). יעילותה רבה יותר, היא מותאמת יותר לדיג הסרדינים ובהשקעה שווה כמעט של ימי עבודה, כושר לפיתתה גדול פי כמה. בנסיון ראשון שנעשה ברשת זו הושגו תוצאות חיוביות מבחינה מקצועית ויש בכך עידוד. בספינת הנסיון ימשיכו בנסיונות אלו בהתמדה. בינתיים שינו כל קבוצות הדיג שלנו את רשתות המלטש לפי המתכונת החדשה (דבר שהגדיל פי שלשה את כמות הרשת שסירה יכולה לשאת), וספינת „משמר הים“ יצאה לים מצוידת ב-400 מטר רשתות דריפט מחדשות. שכלול שיטת דיג הסרדינים ברשתות צפות נעשו בעקבות הספר הרוסי „דיג הסרדינים“ לגובנסקי;

הרשתות החדשות וכן שיטות העבודה הן לפי המוסבר בספר זה מתוך התאמה לתנאי הארץ. הרשת הוכנה על-ידי שנים מחברי קיסריה.

זה עתה נשלמה בעין גב הרכבת רשת טבעות גדולה לדיג ממוכן, שארכה 280 מטר ושטח הקפתה 12 דונם. היא מיועדת לדיג רכוזי דגים של מים עליונים כמו סרדינים או טונה. המגמה היא: להחליף את שיטת האורות בשיטה ממוכנת שכושר תפיסתה גדול ומספר ימי העבודה המושקעים יופחת על-ידי השימוש במנופים. עצם הכנתה של רשת כה מורכבת על-ידי חברינו הוא הישג בפני עצמו, פרי בסיסונו המעשי והעיון בספרות מקצועית, והוא משהרר אותנו מה ללות במומחים מחוץ לארץ. בהכנת הרשתות ובביצוע הנסיונות משקיעה מחלקת הים סכומי כסף גדולים, אך השקעה זו היא הכרחית וחיונית.

גם בשיטות הקיימות של הדיג החופי הוכנסו שמורים. בעקבות הספר הנ"ל הותאמו כל הרשתות בצורת הרכבה קלה יותר ועל ידי כך הוגדלה כמות הרשת הנזרקת מכל סירה. בישובים אחדים הגיעו לכך, שמסירה אחת גזרקים 600 מטר רשת עמידה במקום מאתיים עד כה.

הכנסת מנועים לסירות הדיג החופי תאפשר זריקת כמויות רשת גדולות על-ידי מספר מצומצם של אנשים ובמקומות אחדים, דבר שיבטיח עליה בשלל.

כן הוכנה, על ידי הועדה המקצועית, תכנית לסירת-מנוע מותאמת לדיג חופי עם מנוע דיזל קל — קלה מהירה ובעלת קבול רשתות גדול. הוזמנו על-ידי מחלקת הים 2 מנועי דיזל קלים למטרה זו ועומדים לגשת לבנית הסירה.

היעוד של כיבוש הים בדרך ההתישבות, על ידי הפועל והנוער העברי, נתגלה בפנינו רק בשלב מאוחר בעבודתנו ההתישבותית בארץ.

את הים התיכון ידענו, לא רק מלמוד ומקריאה בספרי גיאוגרפיה. רובו של הישוב העברי הגיע בדרכי הים הזה לארץ, ואף על פי כן גילינו אותו רק בשנים האחרונות, מאז התחילו עובדים ונוער עברי לשלוח ידם במכמורת, במשוט, בתור משלוחי-יד ומקור-קיום.

מפעל התישבות זה, הקשור בקרקע וים — התחלתו בתקופה, בה גברו בישוב העברי בארץ מגמות של עצמאות בכלכלה, מדיניות ובטחון. הוא יליד התקופה בחיי העם העברי והתנועה הציונית, בה גדלה אימת הכליון בגולה וגבר הצורך לגשר על פני הים והחומות הסוגרות את דרכיו.

ברם, לא רק לדיג עברי בלבד, כי אם לכבוש הים ומרחביו נשואות עינינו. סיכומי ההישגים הימיים שלנו, אינם מזדהים עם הישגינו בדיג בארץ כענף משקי, כמקור לאספקת מזון. סיכום הישגינו בדיג הוא מעודד: מ-31 טונות ב-1938 (2.1% מהידוג הכללי) ל-1815 טונות ב-1945 (43.4% מהידוג הכללי). כבשנו את הדיג בחולה, מקום שם 40—30 דייגים עברים בונים ישוב, שעל הים פרנסתו. חדרנו לכנרת, מקום שם 3 ישובים עוסקים בדיג. בנינו ישובים ימיים-חקלאיים קבועים. עלינו בשלל, בפריזן עבודה, בהכנסה.

אולם, שונה הוא הסיכום כאשר אנו מנתחים אותו מנקודת ההשקפה של כבוש הים. בתוך המסכת ההתישבורית שלנו בארץ נתייחדה לכיבוש הים, להתישבות שפניה לים, המגמה המדינית והיא שעיצבה את אפיה ומהותה יותר מאשר בכל מפעל התישבותי אחר. גם בכבוש הדיג הימי — חכינו להישגים. הדייגים העברים עברו את תורת רביהם ומוריהם, המקומיים והאיטלקים, שעבדו ערב המלחמה בקרבת חופי הארץ. הידוג הימי הגיע ב-1945 ל-517 טונות. על אף המשבר של תקופת המעבר, ממשיכים בו ללא צמצום ומקוים להתגבר על הקשיים. נוספו קבוצים ימיים חדשים שהצטרפו לדרך זו, התארגן ארגון להתישבות

קואופרטיבית. יש המשך. אבל, קצב ההתפתחות, כוח המפעלים הקיימים — עומדים בחוסר כל התאמה לצרכים ולאפשרויות. טרם בצרנו גם את הישובים הראשונים: שדות-ים, מפעלים, עין הים.

הרעיון כבש לבבות והכרה בזכות קיומו. אולם רק ישוב ימי אחד חדש נוסף בזמן האחרון, באבו-זבורה; עומדים להוסיף עוד ישוב בזרקה ובעתלית (עין הים), אבל אין זה בשעור מתאים לצרכי התפתחותנו. לא ניצלנו את כל האפשרויות להקמת כפרי דייגים ברצועת החוף מצפון לת"א ובכל האזור הארוך מדרום לת"א. גם מהקרקעות שנרכשו-ליד החוף לא הועמדו שטחים לישובים של כפרי דייגים.

הטוענים, שגם התפתחותנו ביבשה היתה אטית ברא"שיתא — טענת-שוא טוענים. הגענו לים — במאוחר. דרכנו רצופה קשיים מרובים; חוסר קרקע וחוסר מפרצים מתאימים למעגנים בחוף; קשיים ברכישת קרקע בחוף; הים עצמו; אי הידיעה שלנו. צרת ישראל דוחקת מאד והארץ משוועת להתפתחות. יש לכבוש בהס-ת ערות.

נסתיים הויכוח בין חברת "נחשון" ובין קיבוצי הדיג על דבר שיטת הנהלת המשק ואולי, גם מכאן — פתח לחזוק כוחנו. צר, שסיים אותו המשבר בענף הדיג. לו זכינו והמשק של ההסתדרות היה מלמפרע מכוון את קבוצי הדיג בדרך משקית עצמית, יתכן שהיינו מנצלים אחרת את תקופת הגיאואות, נכנסים לתקופת המעבר ומעמדנו חזק יותר. העובדה, שהדיג העברי בארץ נתון עתה, גם מבחינה משקית, בידי קבוצי הדיג בלבד, מחייב אותם לאחריות רבה, אולם — אינה משחררת את הסוכנות ואת ההסתדרות מאחריותם לחזוק הקיים ולפגוח נוסף.

תהיינה ההזנחות כאשר תהיינה, יהיה המרחק בין הדבורים על כבוש הים ובין האמצעים להשגתו כאשר יהיה — הדייגים וישוביהם מצווים להגביר את המאמצים הפנימיים, להעלות את יכולתם המקצועית והחברתית, ובכוח ההישגים שיכבשו יזכו בסופו של דבר גם לעזרת הגורמים האחרים.

...במה מתבטא, איפוא, הגניוס של הצי המלכותי, המעורר את הנעלה שבאדם וקונה את נאמנותו ואהבתו — הגניוס שהתפתח במשך דורות?  
ללא הסוס אומר: ב"מערכת מנהגים", מושתתת על נסיון ממושך ומכוונת לפתרון הצורך המעשי — לאפשר לאנשים לחיות ולעבוד יחד בתנאים המסויגים של חייים, ואפשר להגדירה קצרות: יחס לחבר הימאי, החיים בים קשים הם והם מעמידים אותן בנסיון. מיסב המתנה, שימאי יכול לזכות בו את רעהו היא: אומץ-לב, כושר-סבל וכבוד עצמי; לא ציות לשמו, אלא למען האניה וחבר עובדיה וטובת הכלל.

מתוך "מסורת הצי" לארתור בריאנט

**לקוראי "ים"**

חוברת זו מסיימת את שנת קיומו הראשונה של ירחוננו. כל אלה ששמרו על 12 החברות, שהופיעו עד עתה, מתבקשים למסרן לנו לכריכה. יצורף להן תוכן עניינים מלא.

את החברות יש להמציא לפי תכתובת: מערכת "ים", תל-אביב, ת.ד. 1917, עד ה-15 ביוני ש.ז. המערכת

**ב ח ו ל ת א (מתוך מכתב)**

אחרי קרוב לעשר שנות צפיה זכתה חולתא לבנות ביתה במקומו הקבוע. בלא חגיגות מיוחדת הוחל בבניתו. הנקודה קרובה לאגם (400 מטר מגבול הנקודה) והיא תשמש לנו בית, כאשר קוינו לו כל הזמן — בית למשק קיבוצי גדול המבוסס חלקו על הקרקע וחלקו על האגם. התבדו שחשבו, שעם עלייתנו להתישבות ירד הדיג "מגדולתו". נהפוך הוא. עם עלייתנו להתישבות קלטנו עליה, גדלנו, וקודם כל — התקדמנו בדיג.

במחצית תש"ז דגנו כבר יותר מ-50 טון דגים ואם כי חלה ירידה עונתית רגילה, אנו חושבים לעבור בהרבה את ידוג השנים הקודמות.

השנה השקענו בדיג השקעות רציניות. מיכון רשת הגריפה, מכונת-קציר הקוצרת את כל צמחי המים ועוד שכלולים תכניים הניחו לנו אפשרות לניצול מקומות-דיג, שעד כה לא היתה לנו גישה אליהם. ביחוד הרחבנו ובססנו את שיטת-הגריפה כשיטת עבודה קבועה.

אנו כנסים עכשיו לתקופת מעבר קשה. חדשי הקיץ, שהם בדרך כלל חדשי שפל אצלנו, ונוסף עליהם ירידת מחירי הדגים מחייבים אותנו לארגן את עבודתנו מחדש. יש הכרח להעלות את פירון הדיוג, כדי לשמור על תמורת יום העבודה. יש לעשות זאת בכל הדרכים, כי יום העבודה שלנו הוא יקר מאד.

בכדי לעמוד במבחן התקופה יש הכרח, קודם כל, להמשיך בניסיונות המיכון שהתחלנו בהם; לפתח יותר את שיטות הדיג שהונחנו במידת מה (שיטת המלכדות והחכות), ולהתאים יותר את הציוד וכלי הדיג לתנאינו. בדרך זה נוכל להפחית במספר ימי העבודה מבלי לפגוע בכושר העבודה. בתכניתנו לשנה זו לבנות 2-3 סירות חדשות (סמבוקים) לרכוש סירת-מנוע מתאימה לדיג, להתחיל לעבוד ברשת-גריפה מיוחדת לעומק, להרחיב ולפתח את השיטות הקיימות. ברור, שבכחות עצמנו, בלא עזרת המוסדות, לא נוכל לממן את כל הנסיונות האלה.

אנו מקוים שבסוף השנה נוכל לגשת להקמת המתקנים הקבועים לדיג (מזח-סירות ומתקני-חוף מתאימים). שיניחו לנו אפשרות לפתוח הדיוג בחולה והרחבתו המתמדת.

הדיג הימי בארץ-ישראל היה טאו ומתמיד מלווה קשיים שונים. פרט לשנות הגיאות (1941-1943) לא היה הדיג אף פעם ענף משקי, המפרנס בכבוד את בעלי הספינות ואת העובדים.

סיבות שונות למצב זה. קודם כל — חוסר בעלי מקצוע ואחר כך, בשנות המלחמה, הקשיים בהשגת רשתות וציוד אחר. כן לא הגענו עדיין לסוג המתאים של הספינות. הטיפוס היעיל ביותר לדיג המכמורת בחופי הארץ הוא, לדעתי, ספינה באורך של 20-22 מטר, מונעת במנועי דיזל בני 180-250 כ"ס.

אולם, בכיבוש ענף הדיג אין הפרט יכול לשאת בעומס המאמץ האינדיבידואלי ובהקרבה העצמית הדרושים. הדיג הימי הנא, בהתחשב בתנאים המקומיים, מקצוע קשה ואף מסוכן. שעות העבודה הן למעשה בלתי מוגבלות, 36 או יותר שעות ברציפות. תנאי העבודה והחיים בספינות חמורים. שכרם של דייגים שכירים הוא דל ואין להתקיים עליו בכבוד. הרוב המכריע של העוסקים בדיג בא למקצוע מתוך שקולים חמריים ואין לנו במידה מספקת אנשי חזון ומסירות הנכונים לכל מאמץ לשם הרמתו של הענף החשוב והחיני הזה להתפתחות הארץ, לרמה גבוהה.

בארץ נקטנו בשיטה של מסירת הספינות לרשות קבוצי חים. ספק אם בדרך זה הפתרון לשאלה העיקרית — יעילות העבודה, הקנין השיתופי מפחית מהענין האישי של העובדים בספינה ובעבודה. לדעתי, עלינו לנקוט גם בשיטה המקובלת בכל המדינות הימיות העוסקות זה מאות בשנים בדיג ימי, כגון נורבגיה, הולנד, אנגליה, וגרמניה, שיטה שהיא בחזקת חוק לא יעבור, שעובדי הספינה הם גם בעליה. כל אחד מחבר העובדים הוא שותף לספינה ולשלל; חלקם של העובדים לא תמיד שווה הוא, אבל אין עליהם בעלים מבחץ ומוסדות מפקחים.

יתכן ששיטה זו היא הפתרון האידיאלי בעיקר לגבי ספינת מכמורת, שחבר עובדיה מונה כרגיל 5-6 אנשים ויש בידם להתפרנס בכבוד מעבודתם. 6 או 7 ספינות יכולות להתארגן במסגרת אחת, כדוגמת מושב עובדים. מבוססת על העקרון שהכנסתו של היחיד נקבעת אך ורק על ידי שלל הספינה שלו. עד כה מקבלים העובדים אצל בעלים פרטיים שליש מהשלל עם מינימום מובטח של 30 לא"י לחודש. באין בעלים פרטיים ישמשו שני השלישים הנותרים לכסוי הוצאות הספינה והציוד.

עתה שעת הכושר לעשות נסיון בכוון זה. מספר ניכר של חיילים משוחררים רואים בדיג אפשרות של עבודה וקיום. מאחר שניתנה עתה לקיבוצים האפשרות לשכור ספינות מאת חברת "נחשון" בתשלום סמלי ובתנאים נוחים, על שום מה לא תנתן גם לקבוצות של בודדים ההזדמנות ליהנות מאפשרות זו?

ש. כס

**ברן מלחים**

ברן מלחים  
 על פני מים רבים,  
 הרפנתי ראש אל לבם השר.  
 מציניהם צחקה צולה,  
 וקנועם, צלם נגרי,  
 צל מלנם על פני ערים,  
 על פני תבל כלה.

הם החושפים גבוליי-עמים,  
 הם החותרים אל הקטבים,  
 הם החותרים עקבות-אדם  
 מני ימים ועדי ים;  
 שקיעה זרחה עלי ראשם,  
 לאור הנה און ראיתים:  
 הם ילדים משנת קמים,  
 עוד נסוכי חלום-רנה,  
 הם מבקשים את המדינה  
 אשר ראו בתלומם - - -

בהגרי סוד-מצולות,  
 עם גל וגל יקיא הים,  
 אף גל-שירם ללא-סופים,  
 הוא יתרסק על-גל-חופים  
 הוא יזנק,  
 הוא יאנק,  
 עד יתנק

בינות נפים - - -  
 רק החולות הערירים,  
 גוקעים דוקם את השירים,  
 וקרובים יפאו הרחם  
 הד-קליונס.

גורל אדם הם התרנים,  
 אשר משחק להם - עמל,  
 המתרסקים על הקלל,  
 המתאבקים עם איתנים,  
 הם יתהרו עם קל סופה,  
 על גל וגל במלא תנוקה

הם ירקמו חלום-נדים  
 של קל ארצות המממדים.

על קל קאר נשעו זמאם,  
 מקל אילן נדם תקטף.  
 כוס-חייקם תרנה שלל,  
 הם יזנפו רוחות צנף,  
 תבל קלה רק סף-חלוף,  
 משחק יפה, קל-עוד לא תם...

**א. קרקביסטט / הים (ספור)**

אבי - נשמתו עדן - לא רצה מעולם שאהיה מלח.  
 „רחק מהים בני - אמר - , רחק ממפלצת-רמיה זו, שאינה  
 יודעת רחם. התפלל אליה, כבוד אותה, והיא ממטרחה לא  
 תזון. אל תשעה אל חיוכה המטעה, לרוב הבטחותיה,  
 במוקדם או במאוחר תכרה לך קבר, או שתטילך לחוף  
 ככלי-אין-חפץ-בו. הים והאשה - חד הם!“  
 הדברים הללו הגה פיו של אדם, שבילה כל ימי חייו  
 על אניה, שאביו ואבי-אביו עד דור שלישי שבקו חייהם  
 ליד התורן. ולא בודד היה בדעתו. גם שאר זקנים שבאי,  
 ותיקי האניות, ואף הצעירים אמיצי-הזרועות, כל אימת  
 שנתכנסו בבית-הקפה אפופים עשן הנרגילות היו מהגים  
 באנחה:

„אין להוציא לחם מן הים. כרם ענבים לו היה לנו  
 באדמה עדית, היינו מדירים עצמנו מהים.“  
 אפס, האמו היא, שרבים מהם אמידים היו והיה בידם  
 לרכוש כרם ואף את האי מלו. אף על פי כן הוציאו כל  
 כספם בים והתחרו ביניהם, מי יבנה את כלי-השיט המהודר  
 ביותר ומי יהיה ראשון רב-חובל. אני ששמעתי תכופות  
 דבריהם וראיתי מעשיהם שמנוגדים היו לדבריהם, חלשה  
 דעתי ולא ירדתי לסופו של מסתורין.

אך אותו ייצר דחף גם אותי למסילה זו. מאז ילדותי  
 נקשרה נפשי לאהבה בים. ראשית צעדי עשיתי בו. משחקי  
 הראשון - תיבה וכפיס-עץ ששימש תורן, חוטים כחבלים  
 וגליון נייר כמפרש ודמיוני הושיט סירתי ברוב התרגשות  
 על פני מים רבים. לאחר שנטרפה, המשכתי בבניתה של  
 אחרת. מספנתי השתרעה בנמל סט. ניקולס הקטן. הושטתיה  
 ושחתי אחריה עם הזרם עד לכניסה אל הנמל. לימים הייתי  
 ראשון בשליטה במשוט ובשחייה. רק קשקשי-דג בלבד  
 חסרו לי.

„הייד! קראו לעומתי ימאים ותיקים, שעה שראוני  
 חוצה המים כדולפיין. עתיד עתה להלבין פנינו.“  
 גאה הייתי לשמע הדברים האלה, ובשנה השביעית  
 לבית-הספר הפסקתי תלמודי ולתמיד. כל אשר סביבי  
 רחש ולחש ומשך באלף לשונות: המלחים ופניהם השזופים

כעין הברונזה; הזקנים ושפעת זכרונותיהם; כלי השיט המרובים וספוריהם חסריהניב והעלמות המרנינות. "מה הדור הוא דודי, רטוב בקצף־ים, בגדו צחור כשלג, אוחו ההגה ביד".

חרוז זה שהתנגן באזני מאז ימות ערישתי, נשמע כחימונון שהושר עלידי אי־מולדתי לקסום בו כל דריו לחי־יים. בחלומותי ואני מלת, לבוש בגדי־צחור וההגה בידי... ודאי, הדור אהיה ואמיץ, גאוות כל האי ולב כל עלמה מכור לי.

אכן, אהבתי את הים, מה אהבתי! ראיתי מתמשך למרחוק מהיבשה ומזדווג בתכלת הרקיע, כשטיח ספירים, רך וענוג ורוחש סוד שייחלתי לדעתו. עתים ראיתי בועפר פולט לשונות קצף לבן, גולש ברעש רב מעל לסלעים משל כאילו ביקש לפרוץ אל רחם־האש של האדמה ולכבות להבותיה. אחוז־שכרון הייתי, רצתי אליו להקציפו, שיצודני בזרועותיו ויצפיני בקצפו, לגרותו כחית־פרא רתוקה. ועם כל אניה שהרימה העוגן והפליגה לים הפתוח, למזמור שיר המלחים וברכות הנשים, ליותר אותם נפשי כצפור בודדת. המפרשים המתנפחים ברות, הסמוכים המתמתחים כקוים עדינים אל מול האופק, הגולות שהזהיבו מראשי התרנים בשמי התכלת — משכוני אהריהם והבטיחו ארצות חדשות, אנשים חדשים, אוצרות שמחות, חוויות... יומם ולילה הגיתי בהפלגה בים. אף משהגיעה לאי ידיעה על שבר ספינה וטביעתם של אנשיה; אף בראיתי נשים עוטות שחורים, יתומים, ארושות באבלן — מיצר הייתי על שלא זימן לי הגורל לראות את ארושתי בפרא־הוד־מלכותה, להאבק עמה, להאבק בה עד מוות.

אבא הפליג בסקונר שלו דודי, קליג'יר, עמד להפליג אף הוא לים השחור. הפצאתי בו שיקחני עמו. אף אמי עמדה לימיני. נעתר. "אחקך עמי — אמר — אולם אנוס תהיה לעבור. ספינת־מפרשים טעונה טיפול, שלא כסירת־הדיג שנועדה למזון ושיגה".

מאז ומתמיד פחדתי מדודי זה, שנהג בקשיחות־לב ובקמצנות שלא כמצוי עם מלחי. "מוטב אהיה עבד באלוז'יר ולא עם רב־החובל קליג'יר" — חרוז מורגל בפי יורדי־הים בסביבתנו. מעולם לא פתח פיו, אלא לפקודה, לאלה, לגידוף. מיאשים בלבד התנדבו לעבוד אצלו. ידעתי הצפוי לי, אך קסם הים הפיג כל חשש.

אכן עבדתי. טפוס במרומים, שטיפת הספון, תקון מפרשים, קליעת חבלים, חיזוק המפרשים לתרנים ומתיחתם — מה עבודה ולא שלחתי ידי בה? שכור גיל הייתי, צפור דרוו, ודרי היבשה כנמלים בעיני, כצבים העומסים משא־שריונם לעד.

ופעם — נודעק לידי קולו של רב־החובל, שפקד לחזק כל המפרשים לתרנים ולהרימם, וכל המלחים נחפזים לעמדותיהם: למפרשים, לתרנים — ואני אחריהם.

בחמשה רגעים היתה הסירה שלד של כלונסאות. "מה אירע" — שאלתי? — "סער־פתע — האינך רואה? הנחשול!"

רעדה חלפתני, לא אחת שמעתי על מוראותיו, בורמו הוא סוחף כל שהוא נתקל בו, קורע המפרשים לקרעים, משבר התרנים, מטבע כל המפליג על הים. שלשה או ארבעה נחשולים נתגעשו. שנים גאו בכוון לבטום, יתרם נישאו נכחנו מתוך האפרורית בה התנשקו מים ושמים. לפנינו הקבקו רבוץ כגוש זועם. חופיו זרועים סלעים — שני־טרף, מעל לראשינו יריעות ענני־קדרות ולמטה — הים האפלולי, רועד ורוטט כבעל חי. לראשונה ראיתי את בחירת־לבבי בחרדתה...

הנחשול האחד, גבוה וגבנוני כשן הפיל, תלוי היה מעל למים כמפלצת אפלה־ללא־תנועה. השני, שדמה לעמוד עצום נשבר לפתע באמצעו כתמרות־עשן, חלקו התחתון נתבקע לאלפי חלקים ואילו חלקו העליון נשאר תלוי ויורד מהעננים כלשון־נחשים רבת־קלשונות. הנחש התקדם, השיט צוארו לצדדין חרץ לשונותיו משל כאילו חיפש דבר על פני המים, ושוב הצטנף לאחור בטבעותיו בחשרת העבים. אולם השלישי אפור ומגושם כגזע עץ האדר בן אלף שנה, ניצב היה חסר־תנועה כיונק מהמים, מתעבה ומתנפח — ואז ניתר כחית־טרף וניק מולגו, גוש־אימה נורא־הוד.

"לרדת" — שמעתי קול קורא אלי. כולם ירדו למטה שעה שאני נאחזתי בתורן העילי ועיני נעוצות בפלא המזור, ירדתי. רב־החובל שהחזיק ביד ימינו סכין ניצב ליד התורן העיקרי הקרוב לחרטום נסמך אליו כאל מבצר־עז. מלח שעמד לידו טען במהירות את התותח התורכי המחלד. הנחשול נישא אלינו כעל כנפי־אדירים, יונק מים ופולטם כלפי שמים בערפל אפל ונוהם, דומה, עוד מעט ויגרוף את ספינתנו, או ישאנה כלפי מעלה. ומשהתקרב מרחק של שני פטתום מאתנו — גלילי ומואר, מזהב וירקרק כבדולח, כאילו ביקש לכבות דליקה עצומה שנפלה במרומים — נשמעה פקודת רב־החובל: "עתה!" — וכל שהושם בלוע התותח — מסמרות ישנים, חתיכות עופרת, פקעות כבלים — נורה מתוכו. דומה היה שהנחשול התמוטט, נעצר, אולם שוב התקדם כשהוא ממזג ים ושמים. "החטאנו" — ריטן רב־החובל.

"כן. ועתה שרטט את הפנטגרם וכוון פנימו מעל לראשי" — אמר המלח. רב־החובל עשה את סימן הצלב, חיתך בסכין את הפנטגרם על גבי התורן ונעץ סכיניו באמצעותו ככמעי חיה.

נשמעה התפרצות וגל ענק הרס אל הספון — וגשבר, בו ברגע הזאר כל הקבקו כבאור־ברקים והשיב בהד רועם. והים המוחרד הקציף וסער במרחבי האינסוף. "המפרשים למיניהם — להרים!" — פקד רב־החובל. ועד מהרה הפליגה ספינתנו לדרכה.