

ים

גליונות החבל הימי לישראל



אהת
להדש

חברת ג'י-ד'י (כ"ז-כ"ח)

שנה שלישית

אלול תשי"ז - אוגוסט-ספטמבר 1947

כתובת המערכת

חבל ימי לישראל, תל-אביב

סל. 2437 ת. ד. 1917

משימה נכבדה

הקו העברי החדש לנוסעים ולמשאות חיפה-מרסייל, ש"קדמה" משמשת לו פתיחה והתחלה, לא רק על עצמו הוא בא ללמד. יש בו כדי להעמידנו על כמה וכמה בעיות נכבדות ביותר של הספנות העברית ואין הוא אלא ראשית סתרון לסבך של ענינים — משקיים חברתיים ומקצועיים. עם פתיחתו של הקו החדש נתגלתה לנו מחדש, במלוא אכזריותה, עמידתנו הדלה בשדה פעולה זה, על כל כובד משקלה הכלכלי והמדיני ועל תוצאותיה החמורות לעתידה המשקי של הארץ. ההזנחה רבת-השנים בכיבוש עמדות בימאות נותנת בנו את אותותיה ולא במהרה נשלים את החסר.

מאות אניות פוקדות את נמלינו מדי שנה בשנה ועשרות אלפים עובדיים עסוקים בהן. חלקנו אנו, חלקה של הספנות העברית ושל העובד העברי בתנועה רבת היקף. זה זעום ביותר. בתקופה שלפני המלחמה היו אניותינו מובילות 4% בלבד מהיבוא היצוא הארצישראלי ורק 6% מהנוסעים. והלא חלקנו בתחבורה הימית גדול מאד; אומדים אותו ב-75% מהיבוא, 65% מהיצוא ו-80% מתנועת הנוסעים. ל-32 מיליון לא"י בשנה עלו לישוב היהודי הוצאותיו לתחבורה ימית.

האם לא ידענו כל זאת לפני בוא "קדמה"? אכן, ידעו זאת חוגים מסויימים בישוב, אלה הקרובים ביותר לבעיות הכלכלה הארצישראלית ואלה הקשורים במישורין בחייהם ובעבודתם של נמלי הארץ. לא ידע על כך הישוב בהמוניו. "קדמה" משמשת לנו בפרק זה מזכרת עוון.

ועם כניסת "קדמה" לשירות העמדתו גם בפני בעיות מקצועיות וחברתיות רציניות. כמאה עובדים יהודים — ימאים ועובדי שירות — נקלטו ב"קדמה". היה מי שדאג לכך, שאלה יהיו מן המעולים שבאנשינו — ממיטב הרורבה של "כחות האדם" העומדים לרשותנו. והרי זה ידוע לכל, שלא על נקלה עלה בידנו להרכיב צוות זה. עתה נשואות עינינו לספינות ולאניות הבאות. חברת "קדם", בעלת "קדמה", עושה כבר למען הרחבת מפעלה; גם החברות הפרטיות התגברנה סוף סוף על המעצורים שבדרך וירכשו אניות. האם נוכל להעמיד לפעולה זו את מספר העובדים היהודים הדרוש? ואלה שיקלטו באניותינו, הנדע להכשירם כראוי שיהיו עובדיים עבריים? אכן, גם דאגה זו לא נעלמה מעינינו בשנים האחרונות, אך — ידעו עליה רק אלה הקרובים לה ביותר. ביה"ט הימי בחיפה נתן לפעולה זו את עשרות בוגריו, המצויידים במיטב הידיעות המקצועיות, וארגוני ההדרכה הימית לכל גוניהם — את חניכיהם המסורים. והחבל הימי לישראל הגדיל כאן לעשות. אך אין הקומץ משביע את הארי. הישוב טרם הוציא מקרבו את אותם הרבים, שיהיו דרושים לנו. "קדמה" פקחה את עינינו לטפול דחוף בבעיה זו.

עם פתיחתו של הקו החדש נתגלו לנו שוב הפרובלימות הישנות והמסובכות, התובעות את סתרון המהיר, גידולה והרחבתה של הספנות העברית מותנים בתמיכתו של הצבור — של הסוחר ושל הנוסע ושל העסקן הצבורי; בתמיכתו של הישוב ובהתגייסותו של העם לתפוצותיו. וחבל שכבר עתה — עם צעדיה הראשונים של "קדמה" — הופיעו מקטרגים, המפרסמים ברבים, אינפורמציה, שאין בה תועלת לענין, וטוב שחברת "קדם" נתנה לדברים אלה את הבירוים האפשריים והסבירה אי אלה עובדות אוביקטיביות שאין למרוד בהן ואין להתכחש להן. המשימה שנטלנו על כתפינו — דבר הקמתה של ספנות עברית גדולה — היא כה נכבדה וקשה, שאין עוד להכביד על העושים למענה.

" י א מ "

גליונות החבל הימי לישראל

תכן הענינים:

בשער: משימה נכבדה
עם בואה של "קדמה" — מאמרים ורשימות
לבטיה של הספנות העברית —

ב"כ מאירוביץ

באזני המבקרים — ד"ר ג. וידרא
"קדמה" מפליגה למרחקים —

ד"ר הלנה סוקולוב

ענפי הספנות בעולם ובעיותיהם —
ה. יערי

בעית הידוב באגם החולה — א. סלומון
המחנה למדריכים בעתלית

הסיפור — יוסף קונראד
מלחים (שיר) — פנתס לנדר

אלברט באלין — ד"ר י. זבה
תוי הדייגים העברים על הכנרת בימי קדם
מ. ניישטאט

כרוניקה

"YAM"

MONTHLY JOURNAL OF THE
PALESTINE MARITIME LEAGUE

Vol. III. № 3-4.

August-September 1947.

Contents:

- A Heavy Burden
The Arrival of the "Kedmah"
Problems of Jewish Shipping
By B.C. Meerovitch
The "Kedmah" on the High Seas
By Dr. Helene Sokolov
World Shipping and its Problems
By H. Yaari
Fishing in Huleh Lake
By A. Salomon
The Camp for Nautical Instructors
in Athlit
A Story
By Joseph Conrad
Sailors (Poem)
By Pinchas Lander
Albert Balin By Dr. I. Seba
Jewish Fishermen on the Sea of
Galilee in Ancient Times
By M. Neistadt
The Month's Events

Address:

Tel-Aviv, P. O. B. 1917.

בר-כוכב מאירוביץ / לבטיה של הספנות העברית.

בתנאי, שאם יתברר למעשה כי יש בה משום מכשול לגיוס כספים גדולים ממקורות שונים תהיה לה הזכות להתחזר לחברות את כספיהן או לדרוש מהן לוותר על זכויותיהן היתרות. מתוך רצון כנה לשתף את הישוב על כל זרמיו במפעל התנהל מ"מ גם עם גורמים אורחיים אחרים בישוב וגם הפעם — בלי כל תוצאות.

בשלב זה עמדה לפני הנהלת הסוכנות היהודית הבררית: לחלק את 100,000 הלא"י, שהוקצבו על ידה למפעלי ספנות עבריות, בין החברות הקיימות, שכל אחת מהן היתה מקבלת סכום בלתי-מספיק מכדי להוציאה למרחב, או להשקיע את הסכום הזה כהון יסודי ביצירת מכשיר לאומי גדול לספנות, אשר יוכל לשמש מנוף לגיוס הון מבחוץ. מתוך רצון לפעולה נרחבת בחרה הנחלת הסוכנות בדרך השניה, ובשנת 1945 נוסדה חברת "צים", שנועדה לשמש המכשיר הלאומי לפיתוח ספנות עבריות, בהתאם לצרכיה של התחבורה הימית העברית, ולהוות גוף המלכד את המאמצים לתחית הימאות העברית. חברת "צים" נרשמה בהון מניות של חצי מיליון לא"י, ובהן — 300,000 לא"י מניות רגילות ו-200,000 לא"י מניות בכורה. הסוכנות היהודית וחברת "נחשון", מיסודה של ההסתדרות, חתמו כ"א על 100,000 לא"י מניות רגילות, החבל הימי לישראל — על 25,000 לא"י ושאר המניות שמורות להון הפרטי. מניות הבכורה טרם הוצאו למכירה.

הוחלט על יצירת קו נוסעים שיקשר את הארץ עם הארצות שבאירופה הדרומית כעל צעד ראשון לפעולתה של החברה. כוננת החלטה זו היתה — לחדור לקו-אניות שבהם לא פעלו לפני המלחמה החברות העבריות לספנות, שלקוחותיהם באים בעיקר מקרב הישוב היהודי. כבר בצעדים הראשונים נתגלה, כי אין לבצע תכנית זו, בתנאים שלאחרי המלחמה, בלי עזרה ישירה מצד הממשלה הבריטית בארץ ובלונדון. הספנות עודנה נתונה לרשות המדינה ובלי אשורה אי-אפשר היה לרכוש אניות כלל ואניות נוסעים בפרט; חברה עברית ארצישראלית, ודאי שלא יכלה לעשות זאת. במצב זה נראה היה, כי הדרך הבטוחה ביותר היא דרך השיתוף עם חברה בריטית, בעלת שם וקשרים, ואל לנו לשכוח, כי באוירה ששררה בשנים האחרונות באנגליה ביחס למפעלנו בארץ, לא קל היה למצוא חברה שתסכים ל"סכך" את עצמה בקשרים עם חברה יהודית לאומית לספנות. למעלה מחצי שנה נמשך מ"מ עם אחת החברות האנגליות, שהסתלקה לבסוף מתוך חשש שקשריה עם "צים" עלולים להזיק לה ביחסיה עם המדינות הערביות. החברה "הריס את דיקסון", שבראשה עומד הלורד וימבורן, בן למשפחה מוהיקנית ליברלית ותיקה באנגליה, מצאה עוז בנפשה לעשות את השותפות הזאת עם "צים".

עם הפלגתה הראשונה של "קדמה" נפתח, לאחר הפסקה של 10 שנים ומעלה, הפרק השני של הספנות העברית, שתחלתה בעשור השני אחרי מלחמת העולם הראשונה. הצעד הנועז הראשון נעשה ב-1934 ע"י אנשי יזמה פרטית. יהודים מעולי גרמניה ורומניה הקימו קו מסע ומשא מחופי הארץ לגמלי המזרח התיכון, אירופה הדרומית והמזרחית. החברות "עתיד", "החברה הא"י לספנות" והלורד הימי הא"י, שנוסדו בתקופה זו בארץ, לא יתחה דרכן הראשונה סוגה בשושנים. הן התחילו את פעולותיהן באוירה מתנכרת מבפנים ועיגת מבחוץ. הישוב על מוסדותיו לא עמד עוד או על ערכה של הספנות לכלכלה הארצישראלית, והספנות הזרה ראתה בהתחלות אלו סכנה ל"נתח-הבשר" שהישוב העברי מעניק לה ביד רחבה. למעלה משני מיליון לא"י לשנה שלם הישוב בשנים שלפני המלחמה בעד שירותי התחבורה הימית לנוסעים ולמשאות ומאות אניות זרות קימו על ידו, אך בכל אלה נטלו החברות העבריות רק חלק מצער, כ-4% מכלל סחר החוץ הימי ו-6% מכלל תנועת הנוסעים בדרך הים. לא ארך הזמן והאניה "תל-אביב" נפלה קרבן להתחרות בלתי הוגנת מצד חברות זרות. החברות "עתיד", "ללורד ימי", אשר הצליחו להחזיק מעמד, לא עלה בידן להרחיב את היקף פעולתן מחוטר אמצעים כספיים; הקרנות הלאומיות לא היה בכוחן או לבוא לעזרתן במידה מספקת והון פרטי לא נמשך אליהן.

באה מלחמת העולם השניה. האניות העבריות גויסו לשירותי הצי המסחרי הבריטי ובתום המלחמה נשארה חברת ה"ללורד" בלי אניות וחברת "עתיד" — עם מספר אניות מיושנות. לאור מצב זה הועמדה בחריפות, בפני הדואגים לשדה זה של הימאות העברית, בעיית הדרכים והאמצעים לפיתוח ספנות עברית בממדים מתאימים מיד עם גמר המלחמה. הדיינים בבעיה זו התחילו עוד באמצע שנת 1943. מחלקת הים של הסוכנות היהודית והחבל הימי לישראל זמנו לישיבה את ב"כ חברות הספנות העבריות הקיימות והביאו לפניהן תכנית על יצירת חברה לאומית לספנות, אשר תאחד בתוכה את החברות הקיימות ותשמש — בכח ההון הלאומי שבה — מכשיר לגיוס הון פרטי למפעלי ספנות עבריים. אמרנו ליצור חברה בהון של מיליון לא"י שישולם ע"י מיסדיה — הסוכנות היהודית וחברות הספנות הקיימות. המ"מ בשאלת הזכויות והחובות של כל צד נמשך כשנה. החברות הקיימות, שהונן היה מוגבל, לא הסכימו לוותר על רבונות בחברה החדשה ודרשו לעצמן זכויות-יתר, שהיו עלולות להכביד על גיוס כספים ממקורות פרטיים בארץ ובח"ל. בכל זאת הסכימה הסוכנות לעשות נסיון ולקבל את הצעת החברות האלה, אבל



מלאכי אסרת. קצין שלישי ב"קדמה".
מבוגרי ביה"ס הימי בחיפה

אף הוא הוסיף על הדחיות והעכובים. ועל כל אלה יש להביא בחשבון את השפעתם של גורמים עוינים שלא ראו בעין יפה את ההתקדמות בעבודה באניה הנושאת על תרנה את דגל ציון ושיהודי איי נמצאים על סיפונה. וזאת לדעת, שחברת "קדם" היתה — מעצם יעודה — מעונינת באופן חיוני לשנות מהנוהג ולהבטיח דגל עברי וצוות עברי לאניה כבר בהפלגתה הראשונה. לשם כך היה הכרח להביא את הצוות העברי לאנטורפן לפני גמר התקונים באניה. ויצוין לזכותה של "קדם", וביחוד לזכות השותף האנגלי בה, שלנוכח העכובים והדחיות במועד גמר התקונים של האניה לא נרתעו מהקשיים בדרך להגשמת המטרה הזאת של הפעלת האניה ע"י צוות עברי.

אליבא דאמת יצוין, כי עכובים במספנות בעולם אינם מיוחדים לאניה עברית. אלה הם פגיע-נחלה של כל חברות מספנות בעולם. ה"Times, Trade & Engineering, Apr. 1947", למשל, קובל, כי "השלמתם של תקוני האניות במספנות היא אטית בתרבה מכפי שחשבו. האניה "אורכדס" של חברת הספנות האנגלית הגדולה P.&O. אשר גמר בנינה הובטה לפברואר 1946, לא תהיה מוכנה עד למחצית שנת 1947. האניה "סטרטדן" הוכנסה למספנה לתקן כללי ביולי 1946; חשבו שתהיה מוכנה בינואר 1947, אך אין לצפות לגמר תקונה לפני יוני 1947. ועוד דוגמאות כהנה וכהנה. ועתה לעצם עבודת התקונים שבוצעו באנטורפן. נביא כאן את הוות דעתם של מומחי הספנות מחו"ל. בשברעון הנודע לעניני ספנות "פירפלי", מיום 7 באבגוסט ש. ז. מעריכים כי "המספנות באנטורפן הצליחו שוב להשלים תפקיד עדין שנמסר להן, בתקנם בפרק זמן קצר ביותר את אנית הנוסעים הא"ית "קדמה".

אך העכוב בהוצאת האניה מאנטורפן ושהיית חלק מהצוות שם במשך חדשים יצרו אירע של מתיחות ביחסים בין אנשינו, בינם לבין עצמם וביחסיהם עם האנגלים. מטעם זה וכן לאור החשש של השהייה נוספת מחמת הסכנה של שביחה חדשה שעמדה לפרוץ במספנות

פעולה זו בוצעה באותם הימים, כשהסוכנות היהודית הותקפה ע"י הממשלה וחברי הנהלתה ישבו במעצר. בחווה שנחתם בין החברה ובין חברת "צים" על יסוד החברה "קדם" נאמר במפורש, כי "שני השותפים ישתמשו בכל זכויותיהם בחברה למען הבטחת אפיה של החברה בתור קראניות עברי, שיעסיק עובדים עבריים ויפעל בשירות א"י או בשירות האינטרסים הארץ-ישראליים".

חברת "הריס את דיקסון", שהשקיעה סכום שווה להשקעתה של "צים" בהון חברת "קדם" לא דרשה זכויות יתר בהנהלת החברה. למרות שידעה היטב, כי אנו זקוקים לה מאד בהפעלת הספנות העברית. הנהלת חברת "קדם" מרכבת מ"8 חברים: 4 מהם מ"צים" ו"4 מהחברה. הריס את דיקסון". ההנהלה המעשית משותפת. הזכות היחידה שקבלה חברה זו היא להיות סוכן חברת "קדם" באנגליה ותמורתה היא מקבלת עמלה רגילה, שחברת "קדם" היתה משלמת לכל סוכן אחר.

רכישת האניה הראשונה ל"קדם" היתה מלווה קשיים ולבטים רבים. עובדה היא, כי קטן מאד מספר אניות הנוסעים שנותרו לסוף המלחמה ואף אלה נתונות עוד ברובן למרות הממשלות. האפשרות לרכישת אניות-נוסעים מתאימה בלי אישור והסכמה מהשלטונות אינה קיימת כמעט כלל והממשלות אינן מרשות להעביר אניות לדגל זר. ואילו בתכניתה של חברת "קדם" היה לרכוש אניה מתאימה ולהפעילה תחת הדגל הארצישראלי בהקדם האפשרי. היה ענין רב להתחיל בפעולה בטרם תתאוששה חברות האניות הזרות לפעולתן. החפשיים אחר אניות בכל רחבי העולם לא העלו הצעה ממשית מתאימה וכשהוצעה לנו אניה קנדית מתאימה נתברר, שהמיניסטרוך הבריטי לתחבורה העלה את מחירה ורכשה לעצמו.

האניה "קדה", בשמה העברי היום "קדמה", נודמנה במקרה. ורק הודות לעובדה שהחברה "הריס את דיקסון" הופיעה כקונה והודות לקשריה הטובים בחוגי הספנות, עלה בידה להשיג אניה זו למרות הקופצים הרבים שעטו עליה. וכאן התחילה פרשת התקלות. כשהאניה "קדה" נגררה מנמל ברו שבאנגליה הדרומית לאנטורפן לתיקונים, קמה בתעלת למנש סערה בלתי מצויה שנתקה את שרש"ראות ספינת-הגור מ"קדמה" והאניה נעובה לרחמי הגלים הסוערים למשך שעות רבות; כפשע היה בינה ובין סלעי המגור של החוף. בדרך נס נתקע העוגן בתחתית התעלה. "קדמה" נעצרה במרחק אמות מספר מן הסלעים ובנס ניצלה והובאה אח"כ למקום תיקונה באנטורפן.

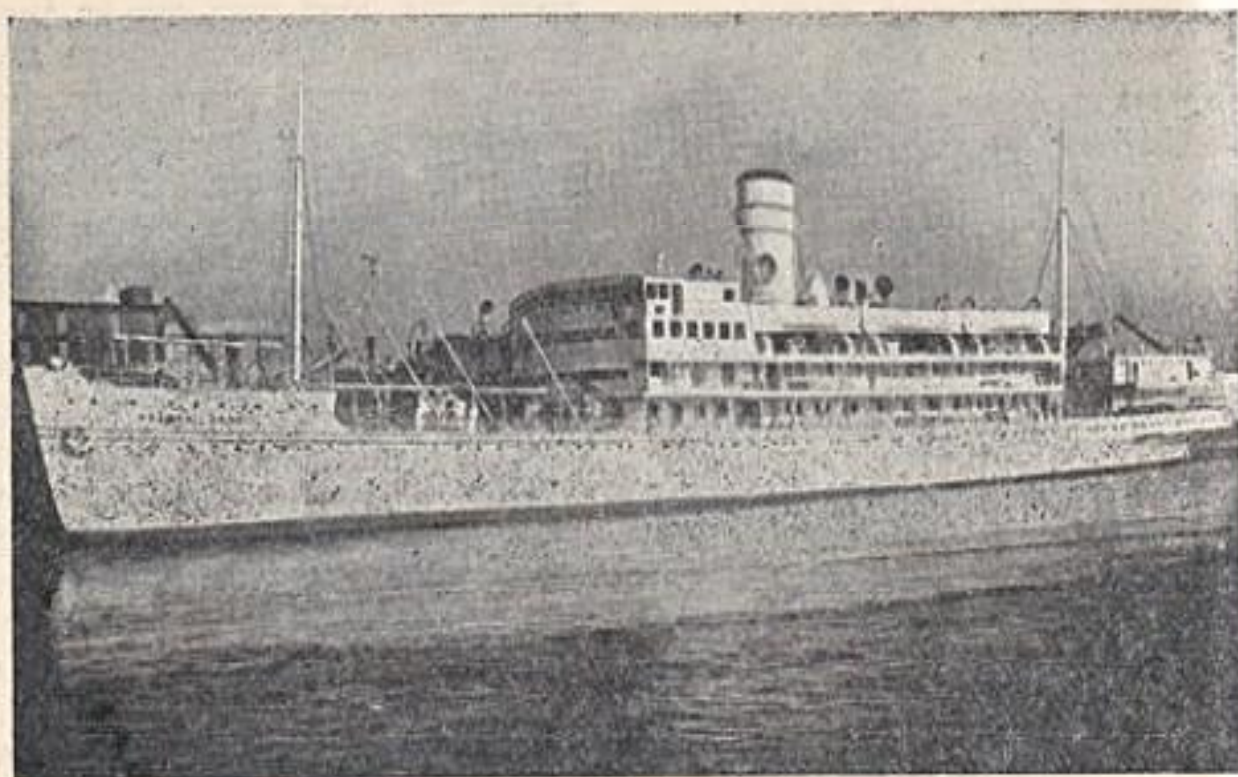
בימים ההם נחשבה אנטורפן למקום אידיאלי למטרה זו, מבחינת תנאי העבודה ששררו באירופה. אולם גם שם נתגלו קשיים מרובים, מקצתם מידי אדם ומקצתם מידי שמים. קצב העבודה היה יותר משהובטח, מחמת השביתות במספנות ובתחבורה בבלגיה ובאנגליה. גם הקור הבלגי הבלתי רגיל ששרר בחורף האחרון באירופה

שבבלגיה, היה ענין רב להוציא את האניה ואם גם בצורה בלתי מושלמת. ולא היה זה בלתי צפוי כלל, שבנסיעותיה הראשונות של „קדמה“ נתגלו בה לקויים טכניים וחברותיים אחדים. במצב זה החליטה הנהלת „קדם“ להעמיד את האניה למשך שבועיים ולעשות בה „בדק־בית“ יסודי. הלקויים תוקנו וחלק מהצוות הוחלף. הידיעות שקבלה הנהלת החברה מהפלגת „קדמה“ אחרי הבדק מוכיחות, כי העבודה נכנסת והולכת למסלול נורמאלי.

ולשאלת המחיר. אכן, „קדמה“ עלתה לחברת „קדם“ יותר מכפי שהעריכו זאת בראשונה. ברם עובדה זו אינה נותנת מקום לידיעה הודונית האומרת, כי האניה עלתה יותר מערכה בשוק. למעשה, היתה לחב״ „צים“ האפשרות, רק לפני חדשים מספר, לוותר על „קדמה“, לפרק את השותפות ולצאת מהעסק בריות. האם היתה דרך זו רצויה יותר לאותם „החוגים הימיים הידועים“? יתכן, שאלו בחרה הנהלת „צים“ בדרך זו. אפשר שערכה היה עולה בעיני אנשי משק, אבל — אין ספק שהיתה על ידי כך פושעת כלפי יעודה, אני שמה, כי שמרנו אמונים למטרתנו. בהפעלת „קדמה“ יצרנו עובדה ובהשתתפות של פחות מ־100,000 לא״י הון לאומי יצרנו מקור־מחיה ליותר ממאה עובדים עברים והקימונו מפעל שיורים חזרה למשק הארץ לפחות כ־150 אלף לא״י בשנה.

יש שאינם רואים עובדה זו בעין יפה. הספנות הזרה,

שהחלה מתאוששת לאחר השיתוק של שנות המלחמה והניווטה ממקורות הכנסה יהודיים. אינה רואה בעין טובה את התחלופיה של הספנות העברית. אך הישוב העברי — היחזור הוא על המשגה הגורלי ויוסיף לחטוא כלפי הספנות העברית כפי שעשה זאת בעשרים השנים האחרונות? היעלים דאגתו מקיום ענף כלכלי חשוב זה ומפיתוחו ולא ישקוד על הגדלת חלקו בתחבורה הא״ית הימית המתפתחת? ערכנו תכניות לגרעין של צי מסחרי עברי לאחר המלחמה, ראשית התכנית מתגשמת והולכת ואין היא באה להתחרות בחברות הספנות העבריות הקיימות אלא להשלים את פעולתן, לעזור ולסייע להחיות הימאות העברית. הכרה זו מן הראוי שתיהפך לנחלת כלל הישוב ואז גם תמצא הדרך לפעולה עסקית משותפת בין „צים“ וחברות הספנות העבריות הקיימות. אנו נמצאים עדיין בראשית דרך התגשמה. הצרכים גדולים. תחבורת הנוסעים הימית לא״י וממנה מתאוששת והולכת והובלת מטעני הסחר הא״י בדרך הים הגיעה כבר בשנה האחרונה לממדיה מלפני המלחמה, לאמור, לנפח הובלה העולה על מיליון ורבע המיליון טונות. תקותנו, כי עומדים אנו כבר לפני התחלת תקופה של עליה וכנין. סחר הים יגדל וילך ואניות רבות תדרשנה להסיע עולים מדי שנה בשנה. אל לנו להשהות את התכונה לקראת אלה. רחב שדה הפעולה והמוסדות הלאומיים וכל חוגי הישוב מצויים לתת ידם להגשמת התכנית כלה.



האניה העברית „קדמה“, מחלכת בקביעות בין חיפה לטארסיל

פשוטות בהרבה מהטורבינות המודרניות של "קדמה". גם לשירות משק הנוסעים צריך היה לגייס. נוסף על העובדים המנוסים בים, בעלי מקצוע יבשתיים. קבלנו ל"קדמה" מספר מתלמידים גדול באופן יחסי, על מנת להכשיר בה עובדים לאניות נוספות. ששה מבין המתלמידים הנם מגומרי בית הספר הימי בחיפה והם מקבלים ב"קדמה" הכשרה מיוחדת לקצינות בהנדסה ימית ובמקצוע השיט. בטוחים אנו שחבר העובדים יגלה כח מקצועי וארגוני רב ואחריות גבוהה בעבודה, שיאפשרו לנו לקיים שירות ימי למופת, שישתווה לא רק בשכר העבודה כי אם גם בכשר ובדיקנות הפעולה לשירות הימי של העמים הימיים בעלי המסורת והדרגה המקצועית הגבוהה. אם תנאי זה יתמלא, מקוים אנו, שנוכל לקיים את רמת הסכמ־העבודה הוזה בעתיד ואף לשכללו. בטוח אנכי במסירות וברצון החלוצי של עובדינו, ואף על פי כן ציינתי, כי חברתנו נגשת לחתימת הסכם זה לא רק בשמחה כי אם גם בדאגה. מה הן סיבות הדאגה? חרדים אנו לקיום מפעלנו נוכח האתגרות הבין לאומית החזקה: נוכח הציים המסחריים המתאוששים של ארצות חוץ, וביניהן ארצות אויב לשעבר, שהספנות שלהן נתמכת תמיכה ממשלתית מאורגנת ורמת החיים של העובד נמוכה בהן בהרבה מרמתנו ונוכח ההתחרות מצד חברות הספנות הזרות, שהצליחו כבר בעבר להחניק מפעלי ספנות עבריים. לא היינו מודאגים ביותר לו היינו בטוחים שהצבור היהודי בארץ יבין עכשיו, אחרי כל מה שעבר על עמנו בתקופת המלחמה, שאנו זקוקים לצי מסחרי לא פחות מאשר לחרושת ולחקלאות שלנו להבטחת קיומנו. בדאגה מיוחדת רואים אנו את ההתקפות הבלתי מוצדקות בעתונות העבריים, המתבססות על אי ידיעה או על הליכה שולל אחר שמועות שטפזים אויבי הספנות העברית, כדי להבאיש את ריחה. אני יכול, "לבשר" לאויבים אלה ידיעה משמחת בעבורם, שהשבוע בוטלו כמה הזמנות לכרטיסי נסיעה באניתנו ע"י יהודים, בשל דברי הבקורת בעתונים העבריים על מפעלנו. החברות הזרות זכו. אנו הפסדנו.

אינני רוצה ואינני יכול להסתפק בציון כללי של תנוק שנגרם למפעלנו הצעיר ע"י פרוטמים אלה. מחובתי להבהיר לצבור את העובדות.

מאמר שהופיע ב"27.8 בעתון עברי אחד דורש מאתנו לגלות ברבים את תנאי החווים המסחריים שלנו ואת המחירים ששלמנו בעבור האניה. התקונים וכו'. דרישה זו נראית לנו לבלתי צודקת. היכן זה נחוג שחברה מסחרית מגלה ברבים את פרטי פעולותיה הכספיות והמסוציות? אין חברתנו מוסד צבורי, כי אם חברה מסחרית, ששנים הם שותפיה: חברת "ציס" מצד אחד וחברת בריטית מסחרית. הריס את דיקסון, מצד שני, כ"א ב"50% מחזנה. נכון הוא. שהסוכנות היהודית לארץ ישראל שותפה נכבדת היא לחברת "ציס", אמנם בפחות מ"50%. אבל היכן זה נשמע שבגלל ההשתתפות הקטנה באופן יחסי תבלתי ישירה של מוסד

ככמה מעתוני הארץ נהפרטמו דברי בקורת על "קדמה", על טיבה של האניה ועל הנהלתה. ד"ר נ. וידרא, מנהלה של חב"קדמ", השיב למבקרים במסכת העתונאים בחיפה, ב"4 לספטמבר ש. ז. — בשעת הטכס של חתימת החוזה בין החברה לבין העובדים באניה, אנו ספרטמים את הדברים כמלואם. מתוך דברי התשובה נשמעות גם טענות המבקרים בשמחה ובדאגה גם יחד חותמים אנו היום על חוזה העבודה עם 100 עובדי אניתנו "קדמה". בשמחה — משום שהגענו להסכם המניח את הדעת, המאפשר קיום הוגן לעובדים ולמשפחותיהם ועל כי מקיימים אנו בעבודה ימית. ע"י אניה עברית אחת, 100 משפחות עבריות, פי חמשה ממספר המשפחות העולות בהתחלה לנקודת התישבות חדשה ביבשה. הרי זאת הוכחה, שהים יכול לפרנס ולעזור לקיים ישוב גדול, שגבולותיו ההתישבותיים ביבשה צרים מדי.

כבסיס להסכם העבודה שמשו לנו התנאים שעל פיהם עובדים כיום המלחים הבריטיים. הסכמנו גם לשלוש נקודות מיוחדות שאינן נהוגות כלפי מלחים בריטיים, המותנות בתנאים המיוחדים שלנו, המעמיסות על החברה עול נוסף לא קטן. שלוש הנקודות הן: ביטוח בקופת חולים בהש"תתפות החברה, תוספת יוקר משפחתית הקשורה לאינדקס יוקר החיים בארץ והשתתפות בקופת התגמולין. שלוש הנקודות האלה מגדילות את הוצאות החברה לשכר עבודה ב"25% לעומת הוצאות של בעל אניה בריטי. שכר העבודה שאנו משלמים לעובדינו מגיע ל"300-200 אחוז בערך משכר העבודה המשתלם ע"י בעל אניה איטלקי או יווני, ואין לאמר, בהתחשב עם יוקר החיים בארץ, שאנו משלמים הוצאות עבודה מוגזמות, אם כוונתנו לאפשר קיום הוגן לעובדינו. ההוצאות הממוצעות לעובד האניה, לרבות החופש, ההוצאות הסוציאליות, תוספת היוקר והוצאות הכלכלה, מגיעות ל"500 לא"י לשנה. יש לציין שבין העובדים נמצאים גם בעלי משפחה וגם מומחים בעלי דרגה מקצועית גבוהה ביותר.

ההסכם עם קופת חולים מבטיח לא רק טפול בעת ההפלה באניה, נוסף על הטפול במחלה בחוץ לארץ. הנהוג גם לפי התנאים הבריטיים, כי אם גם טפול בא"י בעובד ובמשפחתו ותשלום דמי כלכלה מינימליים במקרה של מחלה ממושכת יותר. חשיבות מיוחדת יש ליחס לסעיף המבטיח הקמת קופת תגמולין. הוסכמ, כי אחד התנאים היסודיים של קופה זו, שבה משתתפים העובד והחברה ב"5% מהמשכורת כל אחד, הוא סדור ביטוח החיים של העובד הימי. חוסר ביטוח זה גרם בעבר סבל רב למשפחות עובדי הים, שהיו נזקקות לא פעם לעזרה סוציאלית ולקרנות חסד עם פטירתו של מפרנס המשפחה.

לא קל היה לגייס חבר עובדים ימיים של 100 איש לאניתנו. קושי מיוחד התגלה בחפוש אחרי מכונאים מומ"חים, מאחר שרוב עובדי הים היהודים עבדו במכונות

והנה עוד כמה פרטים. על תקן האניה השגית, בשם „קדם“ ולא בשם החברה הבריטית, משגית ימי בריטי, המוכר באנגליה כמשגית ידע ענין במיוחד. לא הספקנו לסיים את התקונים באנטורפן. מהרנו להוציא את האניה מהמספנה בגלל הסכנה של שביתה חדשה באנטורפן. ואכן, ארבעה ימים אחרי הפלגת האניה פרצה שם שביתה נוספת שנמשכה כמה שבועות וטוב עשינו שהבאנו את האניה הנה ועשינו בארץ את המלאכה שאפשר לעשות כאן בציוד הטכני המקומי שלנו.

אך אין גבול לבקורת. שותפנו האנגלי, חברת ספנות המתקיימת זה 170 שנה, נתגלתה לחוגים מוסרי ה-אינפורמציה כחברה של מתווכים, שיש לה 2 אניות בלבד. נסינו לגייס שותפים לספנות עברית, נהלנו מר"מ עם יהודים באנגליה ובאמריקה ולא הצלחנו לשכנע אותם שאפשר לקיים ספנות עברית בארץ-ישראל. והנה נמצאה חברה אנגלית לא יהודית, שהסכימה להשקיע 50% בחברת ספנות עברית, להנהלה משותפת של העסקים ולחנוך עובדי ים יהודים; באים עתה ומוצאים פגם בדבר. והחברה יודעה היא ומבוססת ויש לה — נוסף על אניות, גם חברת ביטוח. בתי זקוק לנפט וגם בתי חרושת. ואולי החליטה חברה זו למכור כמה מאניותיה ולהשקיע כסף זה באניות עבריות נוספות, כי יודעת היא שבאניה עברית אחת אי אפשר לקיים קו קבוע בים התיכון נוכח ההתחרות הבין-לאומית הקשה? החברה האנגלית הזאת השקיעה מכספה במפעל יהודי חלוצי במגמה לפתחו. האם יש לקלסה ולהוריד משום כך את ערכה? אמנם, היא לא עשתה זאת מטעמים לאומיים. כי אם מתוך תקווה לרווחים. אך הלא יש להעריך את הדבר, שדוקא היא נכנסה לסיכון שבעלי הון יהודים סרבו לקבלו בשעה זו.



האלהוטאי ב„קדמה“

לאימי תדרש החברה לגלות את כל סודותיה ברבים? ומי מעונין בזה, אם לא מתחרינו הבין-לאומיים שרוצים לדעת את כוח העמידה שלנו? יתכן מאד שסופר העתון הנ"ל או „חוגים ימיים“, שאין פורשים את שמם, יודעים להעריך את ערך אניתנו „קדמה“ יותר ממומחי חברות הבטוח הבריטיים. שקבעו את ערכה אחרי בדיקה מעולה. ואולי מוסמכים חוגים ימיים אלה יותר, בעניני בדיקת אניות, ממיניסטריין החובלה הימי האנגלי, שנתן לאניה את התעודה הגבוהה ביותר, ושל מומחי הקואופרציה הבריטית. British Cooperation שבדקו אותה ונתנו לה ציון טוב במיוחד. אין אנו נענים לבקשה זו לפרסם את חוינו המסחריים. שהם ענינים שנוגעים לחברתנו ולשותפנו בלבד, אבל מוכן אני להודיעכם שקנינו את האניה במחיר של — 75,000 לא"י, כשקונים מצריים הציגו בעבורה באותו פרק זמן — 100,000 לא"י, אבל לא קבלו רשיון להעברת הדגל. ערך האניה בשוק הלונדוני הוא היום למעלה מ-400,000 לא"י. טרם גמרנו את חשבונותינו עם המתקן הבלגי — וגמר חשבונות כאלה על תקן אניות נמשך לפעמים שנים — אבל יכול אני להשקיט את הדואגים למצבנו הכספי שחשבון הקניה והתקונים ביחד יהיה קטן בהרבה מערך האניה היום. ועלי להתעכב עוד על „אינפורמציה“ אחת שנמסרה על ידי „חוגים ימיים ידועים“. האניה שהתה באנטורפן 10 חדשים. בחדשיים מאלה היו שביתות במספנה 4 חדשים חכינו להספקת חלקים טבית החרושת ויקרס, שאחר בהספקתם בגלל תנאי היצור באנגליה בחורף שעבר. מציע אני לחוגים אלה לקרוא בעתונות המקצועית על המתרחש בספנות העולמית. המחסור בחומר גלמי, השביתות, האפס-קות ביצור, חוסר האפשרות לעבודה בשעות נוספות וכר גורמות לכך שהאניות הטעונות תקן יסודי (או בניה מחדש כמעט) מתעכבות במספנות עד לשנתיים ימים. אין עוד בארץ בית חרושת לבנין טורבינות, ולכן לא יכולנו, על אף רצוננו, לבצע את התקון כאן והיינו נאלצים למסרו למספנה בלגית. ידעי דבר קובעים שבאנגליה היה התקון נמשך לא 10 כי אם 15—20 חודש לפחות.



„קדמה“ הגיעה לחיפה. צובעים אותה מכחוק.

ורוצה אנכי לנגוע בנקודה אחת נוספת של חבוקרת. מאשימים אותנו שפרסמנו הודעת שקר בעתונות, שטונו האניה „קדמה“ הוא 3500 טון והלא היא רשומה בללוידיס ב-2499 טון בלבד. מי יכול להיות מעונין לגלות שקר כזה? הוה אומר, מתחרינו הם מהארצות הזרות, שידועים

את האמונה הטפלה של הקהל שכאילו נוח יותר לנסוע באניה גדולה, אמונה שאינה נכונה כלל, מאחר שלא גדול האניה כי אם היחס של רוחבה, אורכה ועומקה קובעים את הסטביליות שלה, ויחס זה הוא טוב במיוחד באניה „קדמה“. היא נבנתה כך, שתוכל לעמוד בפני המונסונים ההודיים החזקים והיא הוכיחה את כוחה ואת סגולותיה בשירותה. אבל מוכרח אני לאכזב כאן את „החוגים הימיים“. האניה „קדמה“ היא כיום הזו בעלת 3504 טון גרוס ולא 2499. אנו בנינו כמעט מחדש את סדוריה הפנימיים של האניה ועיי כך הוספנו לה למעלה מ־1000 טון נפה, והללויד של השנה הבאה יעיד על שני הטונות הזה, שגרשם בכל תעודות האניה ולבסוף יאמר: אנו חלשים בהרבה ממתחרינו הרבים ולא נוכל לעבור בשתיקה על ההתקפות, המתכוונות לערער את אמונת הציבור במפעלנו. התחלנו במפעל נועז הנותן לפי שעה פרנסה בעבודה ימית ל־100 משפחות עבריות, המהוות חלק קטן בלבד מהעובדים המתפרנסים על הובלה ימית של נוסעים ומשאות לא־י וטא־י. 28,000 מלחים זרים

ד־ר הלנה סוקולוב / „קדמה“ מפליגה למרחקים •

הפלגתה של „קדמה“ — לא הכל התנהל בה כשורה. אין אנו עם ככל העמים וגם אנייתנו, זו הראשונה בתקופה שלאחר המלחמה, שונה משאר האניות. למועד הפלגתה לא היתה „קדמה“ מוכנה. בכל פנה שבה היה חסר משהו. עוד כעשרה ימים היא צריכה שתוכל לצאת לדרך, עד אשר יושלמו בה כל אותם הסדורים, שהם הם משאלתם הצודקת של המפליגים, אך למרות רצונה מוכרחה היתה להפליג בתנאים הבלתי נוחים, לא כאן המקום לעמוד על כך מה היו הסבות לכך ומיהו הנושא באחריות הדבר, מהתוצאות סבלו על כל פנים, לצערנו, נוסעי האניה. היה עליהם לוותר, בעיקר בהתחלה, לא על דבר אחד מאלה המצויים כרגיל בנסיעה כזאת כדברים המובנים מאליהם. כך, למשל, היה מורגש בשני הימים הראשונים מחסור בלתי רגיל במים בכל חדרי השירות, שבהם אנו צריכים להם בכמויות גדולות (בתאי לא היו מים כלל). גם המקרר לא פעל ואי אפשר היה ליהנות כלל מהמשקאות הקרים, אף מכוונת הבישול לא היו בסדר והארוחות לא הוגשו במועד הקבוע. בהעדר חדר קירור לשמירת הפירות, לקחו אתם לנסיעה זאת אך כמויות מעטות מהם, דבר שנחשב לחסרון גדול בתפריט הכללי, שהיה בדרך כלל מצוין. בשל כל אלה השתררו תחלה באותה נסיעה יחסים לא משמחים כלל והלא היתה זאת צריכה להיות, לרוב הנוסעים, הפלגת מנוחה והבראה, מובן מאליו, שבמצב זה נמצאו כאלה שרטנו ומיחו על אי

בעלת המאמר, הד־ר הלנה סוקולוב, כלתו של ר' נחום סוקולוב ז"ל, היא סופרת ועיתונאית נודעת. את מאמרה זה היא כתבה לאחר נסיעתה ב„קדמה“ לחרל.

משרתים באניות הבאות לחופינו, לפי כל הכללים הבין־לאומיים מגיעה לנו מחצית ההובלה הימית שלנו, כלומר — תעסוקה ל־14,000 מלחים. יודעים מתחרינו, שהצליחו כבר להכשיל אותנו כמה פעמים בעבר, שאם נצליח בנסיון זה הפעם, נצעד קדימה ונהיה מסוגלים להקים צי עברי גדול, אין ממשלות נותנות לנו את תמיכתן, אין הוצאות העבודה שלנו קטנות, בוטחים אנו בעזרת הקהל היהודי, הנוסע והסוחר, מתבססים אנו על הכוח המקצועי והארגוני שעובדינו יוכלו לגלות על מנת לשכלל את השירות באניה ולהגדיל את כושר פעולתה. יש לשפוט את צעדינו באוב־יקטיביות וללוות את מפעלנו החלוצי באהדה ובתמיכה.

ול„חוגים הימיים“ הידועים אנו אומרים: „במקום להוציא את המרץ בבקורת הרסנית עשו גם אתם להקמת צי עברי. יש שדה פעולה רחב בשטח הימי וכלנו נשמח לכל אניה עברית נוספת שתקימו ותפעילו.“ לא יתא כל יסוד לפחד ודאגה בפיתוח מפעלנו בספנות, אם הצבור היהודי יתמוך בצי היהודי כתמיכתו בשאר המפעלים.

הסדרים, אם בלחש ואם בפומבי, אף כי היו הם מעטים מאד, הם הושתקו בחריפות עיי אלה, שהם פחות אגואיסטים וגישתם צבורית יותר, שבשבילם היתה „קדמה“ לא אניה סתם, אלא מעל לכל סמל ליישוב המתקדם ביצירתו ובבנינו, על אף כל המכשולים והמעצורים, הרי היא ילד טפוחינו, הזקוק לעזרתנו — דוקא בהפלגת בכורה בלתי מושלמת זו, באותה „מחלת ילדות“ ראשונה, היו גם שנסו להסביר ולהבהיר את הענינים לאלה המעטים, שעמדתם היתה איגור־איסטית ומחוסרת הבנה מספיקה, עד כי — נכנעו לבסוף, אחדים מאלה „החוזרים בתשובה“ היו מודים אחר כך לא פעם בפומבי על משוגתם, וכפי שזה קורה לעתים קרובות מאד, היו הם דוקא אח־כ מחסידיה של „קדמה“ ואי אפשר היה להשמיע בנוכחותם בקורת קלה שבקלות על האניה. כבר ביום השני חלו שניים לטובה והיחסים השתפרו והלכו אח־כ משעה לשעה ממש, אף כי אי אפשר היה למלא את כל החסר במשך נסיעה אחת, לכך נחוץ היה משך זמן רב יותר, אולם הכל נעשה במדת האפשר מצד הממונים באניה בכדי להנעים למפליגים את נסיעתם. בדאגה נוגעת עד הלב טפלו בנוסעים, הם היו קוראים מעיניהם ממש של האורחים את מבוקשם ומלאו אותו בנכונות ובשמחה. כלם, בלא יוצא מן הכלל, עבדו עד שעה מאוחרת בלילה, כדי להשלים את החסר ולפצות את הנוסעים. ה„סטיוארט“ למשל של תאי לא ידע ממש מה לעשות למענו כדי לפצות אותי על המחסור במים בתאי, מדי פעם כפעם בא לקראתי כשראה אותי עוברת חרש לחדר האמבטי, עם המגבת והסבון בידי, והיה מבקש את סליחתי, בוש ונכלם, על דבר שלא הוא היה סוף סוף אשם בו כלל, ומנחמני בימים טובים יותר, בבקרו של היום

הוא בעל צורה יפה, נתון לטיפול קבוע, אסתיתי. מרגיש אתה את עצמך כאן כבבית פרטי מסודר. הרגשה זו גוברת הודות לאוירה הכללית השוררת בין הנוסעים. אין כאן רשמיות ביתסי חברה, אלא התרועעות חפשית בין האנשים. הנוסעים ממחלקת התיירים היו נמצאים במשך היום על סיפונה של המחלקה הראשונה ובשעות הערב היו באים ל"באר" שלה. בקלפים לא שחקו כמעט כלל. הנוסעים היו מבליים את זמנם במשותף, בפשטות ולבביות ונועם. אוירה דימוקרטי אמתית היתה בכל, כיאה לאניה עברית. רק החלוקה למחלקות פוגעת ברוח זו. האניה העברית "קדמה" — מן הראוי שלא יהיו בה הבדלי מחלקות כאלה; טוב שתהיה בה מחלקת-ביניים מסודרת במקום המחלקות הראשונה והטוריסטית. אין אני מבינה דבר בעסקי כספים, אך מפי מומחים למדתי, כי שנוי מעין זה לא היה מביא אלא תועלת גם מבחינה כספית. אין אני דנה על כך מתוך הרגשת קסוח אישית — אנכי הפלגתי במחלקה הראשונה. הנני רק שופר לרוב רובו של קהל הנוסעים במחלקת התיירים. ואין בכוננת הדברים למתח בקורת על הקיים. זוהי רק הצעה הנושאת בחובה כוונות טובות, זוהי משאלה. כי "קדמה" אינה יכולה להיות מפעל פינאנסי בלבד. עליה לשרת גם אידיאה מסוימת, שאם לא כן לא תמלא את תעודתה. האם תובעת אני יותר מדי ממך, "קדמה" הקטנה, החביבה? נדמה לי, שלא, יען כי כה אהבתיך, רוצה הייתי לראותך מושלמת, מושלמת בכל — סמל ואידיאל של אניה. עליך למלא בכל את התפקיד שנטלת על עצמך!

הימים שבלינו על "קדמה" יכלו להיות בשבילנו ימי מנוחה הארמונית מופלגת וימי כל טוב, לולא — — — לולא הידיעות שהגיעו אלינו מהארץ מעל גלי האתר. היה להן הד נרחב לידיעות שנמסרו ברדיו ולא אחד היה מעדיף לחזור. והיתה לנו "קדמה" טפת נחמה מעטה באותו הסבל הנפשי הרב. כי באותה שעה ממש, שבמנצ'סטר העיר נערכו פרעות ובתל-אביב העברית היו חיילים שטופי-חמה יורים בטירוף באוטובוסים. החליקה "קדמה" הקטנה, חפשית ובטוחה, על פני ים התכלת, כשהיא נושאת על סיפונה חבר עובדים עברי ונוסעים עבריים ודגלה הכחול לבן וה"מגן דוד" המאיר למרחוק מבשרים את בשורת הבנין מהמזרח למערב. ישוב עברי קטן שט על פני חמים תוא משמש אות וסמל לרוח העברית היוצרת, למפעל העברי הבונה, נקודה ועירה — אך גדולה כאחת — בדרך למטרה.

"קדמה" הקטנה החביבה! גאה אני עליך. אשמח שלא להפליג עוד באניה אחרת. וכאשר יהיו ילדים לך, ילדים רבים, זו ברכתי לך מעומק לבי וזו תקוותי, יהיו כמותך. כשעזבתי את "קדמה" במרסיל, נדמה היה לי, כי נפרדת אני מעם אח וקרוב. עוד שעה ארוכה עמדתי על הרציף, מסתכלת באחבה ב"קדמה" הקטנה. מיטב איחולי הגשתי לה להפלגתה חזרה. אותה שעה עלו בזכרוני דבריו של הרצל: "כשהעליה לחוף. תהיה בטוחה, רבות תהיינה האניות שתבאנה".

השלישי, כשהתכוננתי לצאת בדרכי הרגילה לאמבטי, דפק על דלת תאי, בקפיצה אחת התקרב לכיור, לחץ מתוך הרגשת נצחון את כפתור הברז — והנה הפלא. זרם חזק של מים חמים התפשט בכיור. וזה הצעיר, בעל העינים האינטליגנטיות, המבינות הכל, עמד לידו, כשפניו קורנים, כאילו זכה באושר הגדול ביותר. — משה קטן ליד הסלע של התא, מחזה מיוחד במינו. שמחתי על כך יותר מאשר על המים שהיו כה חסרים לי.

אותו יום, באחת עשרה בערב, עברתי את הפרוזדור הארוך, כשקבעו בו את השטיחים החדשים. לתמהוני הרב ראיתי שם את המלצר האלגנטי של המחלקה הראשונה — הוא היה מסב ודאי את תשומת לב הנוסעים אף ב"קווין אליזבט" באצילותו ובמראתו החיצוני המהודר — בתלבושת מלוכלכה, פרוע שער, שרוע על הרצפה, כשהפטיש והצבת בידו, כשהבעתי לו את הערכתי ל"שנוי המקצוע" אמר: ב"קדמה" שלנו חייב כל אחד לעשות כל אשר ביכולתו, כדי לקדם את המפעל. כל אחד מאתנו מוכרח להיות מוכן ומזומן לבוא למקום לשם הוא נדרש, ואף לעבודה המלוכלכה ביותר. הרי "קדמה" זאת — זה ילדנו.

בערב האחרון עשיתי הכרה עם הממונה על המטבח. אמרתי לו דברי שבח ותודה על האוכל הטוב — דברים שהיה ראוי להם באמת. כי האוכל היה בעל איכות מצוינת וטעים מאד, תפריטו מגוון, הכמות מרובה וסוגש בצורה אסתיתית. אך הוא לא הסכים לכך וטען, שזה עוד רחוק מאד מכפי שזה צריך להיות. האניה העברית "קדמה" מתכוונת לתת לאורחיה ארוחות טובות מאלה בהרבה וכן תעשה, כשרק יתגברו על הקשיים שבמטבח. שוחחנו עוד אח"כ שעה ארוכה בשאלות הארץ השונות. שמחתי מאד להכירות זו עם הטבח הארצישראלי, שהוא מצוין לא רק במקצועו; הרי הוא תרבותי מאד ומתענין בבעיות רבות. לא על פי מקרה היה לטבח. הוא בחר במקצוע זה מתוך כוונה תחלה ומתוך רצון לשרת כמיטב יכלתו כטבח יהודי באניה עברית. לא מעט עברתי ברחבי תבל, בבתי מלון רבים התאכסנתי ובאניות מעין זו הפלגתי לא פעם — אך בשום מקום לא מצאתי עד כה: הרגשת אחריות כזו אצל העובדים כלפי אורחיהם, יחס כזה במלוי התפקיד המשמש להם כעין אידיאה. — מתוך הכרה וגאון פנימית. הסוליה דריות היהודית הנודעת הפכה מציאות כאן — בזו האניה הארצישראלית הקטנה: העובדים והנוסעים עשו כמיטב יכלתם למען הצי שלנו, לתמיכה בו בצעדיו הראשונים ולקידומו. התייתי יכולה להרגיש זאת ב"קווין אליזבט" ו וחנה מלים מספר על האניה עצמה. אין זו אניה חדשה. אניה ישנה חודשה ותוקנה והבל נעשה. כדי להתקין בה תאי מגורים נוחים ונעימים (דברי מכוונים למחלקה הראשונה). סדורי התאים וכן גם הסידורים בחדרים הכלליים פשוטים, אך נוחים ביותר ובטעם טוב, מתוך חשבון נוחיות ונועם לנוסעים ולא של רפרונטציה. הלבנים, מערכת הכלים, הכוסות וכל אשר נחוץ לשלחנות — מיטב משובח

"קדמה" בחופי הארץ

במימי תל-אביב

הקיבול שלה והלואי שאנייתנו תביא לנו בקרוב עולים רבים מן הגולה ושנוכח לצי ימי עברי גדול.

ד"ר ישראל גולדשטיין, נשיא המגבית היהודית המאוחדת באמריקה, ציין בדבריו, כי הבית הלאומי היהודי זקוק גם לאניות וגם לאוירונים משלו והבטיח עזרה סממית מצד יהדות אמריקה בנידון זה. מר א. הסלין, סמנחלי סגנית ה-הסתדרות באמריקה, הביא את ברכת הפועלים היהודים: "אחינו הפועלים בא-מריקה יושיטו עזרתם לעידוד הימאות העברית. הם גם יבואו בעצמם למלא מקומו של ויליאם ברנשטין ז"ל, שנפל באניה המפעלים, יציאת אירופה תשי"ז."

מר י. שפרינצק ברך בשם הסתדרות העובדים הכללית: "הייתי רוצה שת-התחלה תהיה טובה וגם נאה. הספינה הגיעה בשיבא, יתא בואה טפה אחת בכוס הנחמה. יהי רצון שבואה יסמל התחלה של חידוש עליה גדולה."

מר ס. זיליסט אמר דברי ברכה בשם החבל הימי לישראל: "שותפים אנו ביצירת קו אניות זה. קדמה איננה אלא התחלה. הישוב כולו והעם בתפוצות נת-בעים להמיכה במפעל החדש ולהשתתפות ערה ומתמדת בכל שאר המפעלים של הימאות העברית הצעירה."

מר ב"כ טאירוויץ, סנהל מחלקת הים של הסוכנות, מסר פרטים על לבטי הרכישה של האניה, על גלגוליה המרובים, על 6 החדשים שעובדי האניה ישבו באנט-וורטן וחכו לגמר העבודה ב"קדמה" ועל ראשית הנחמה של יצירת קו נוסעים עברי.

אין לתאר את שמחת הנוסעים הראשו-נים, הם אך דרכו על סיפון האניה במל מארטייל וכבר הרגישו את עצמם כמו בבית.

א. אידישע שיף" — קראו ניצולי המחנות. איך פאהר אויף א אידישע שיף" — קרא הנער צבילה, פניצולי ברגן-בלזן, שהיה עם הפרטיזאנים ביערות."

ובסיימו את דבריו אמר מר מאירוביץ: "אל נפסיד שנים כאשר הפסדנו עד עתה. נגדיל את ציינו במהרה. נבין את אשר חבינו הגויים. שותפים יהודים לא נמצאו באנגליה, אבל חברה אנגלית ותיקה נתנה לנו יד בחקמת קו נוסעים עברי."

סיימו זה עתה את נסיעתנו הראשונה ב"קדמה". היא עמדה בניסיון. בתורה מיוחדת נציין בשעה זו את שירותם המצוין של העובדים."

צחורה ונישאה, עטורה גלירים, כשעשן סמך מיתמר מארובותיה, צפירותיה נשי-מעות ברמה 47 אוירונים עבריים נהוגים בידי חניכי בית הספר לטיסה של חברת "אורון" חגים מעל — הגיעה "קדמה" ב-27 ליולי ש. ז. ליטה של תל-אביב.

האניה הביאה 190 עולים ותיירים ובי-ניהם — משלחת טורים מאנגליה, שהגיעו לכנוס העולמי להגוף עברי בירושלים, ועולים מברגן-בלזן וממחנות אחרים באזורים חבריטי ותאמריקאי.

מאז הבוקר היתה הצפייה מרובה לבואה של "קדמה". בניני נמל ת"א היו מודגלים והמונים נחרו לראות את האניה מקרוב. באיכח המוסדות באו לקבל את פני האניה ואתם — אורחים מאמריקה, עתונאים, צלמים ועוד.

האורחים והעתונאים סיירו בכל מדורי האניה בהדרגת קציניה. לאחר הסיור נישאו נאומים לכבוד המאורע באולם הנאה של המחלקה הראשונה. לרגל סיבאב לא ניתן כיבוד.

המסכה התנהלה בנושאותו של מר יצחק גרינבוים, חבר הנהלת הסוכ-נות היהודית, שהרגיש בדברי הפתיחה את הקשיים המרובים, שבהם היתה מלווה רכישת האניה. התגברנו על כל הקשיים ואנייתנו מתחילה עתה בהפלגותיה הקבו-רות. אנו חוזרים תקוה ובטחון, שבמרוצת הזמן נרכוש אניות נוספות וניהפך לגורם רב כוח וערך בים התיכון. הגואם הזכיר את אניית הנוסעים "תל-אביב", שהיתה מהלכת בקו תל-אביב-טריאסט; אף זו מלטה נתיב לספנות העברית.

על הים אנו לוקים ועל הים עלינו לנצח — אמר מר דוד רמז, יורד הנהלת הועד הלאומי, לא נהיה ציונים כל עוד לא יהיה לנו צי.

הנוער כבש כיבושים גדולים בימאות, אולם דרושים לו כלים מתאימים, אילו הבינונו להעמיד אניות לפני 20 שנה היה מצבנו אחר."

ובסנתו אל האורחים מאמריקה שנוכחו במסכה שאל מר רמז: "מדוע לא תהיה באמריקה קבוצת יהודים, שתתן את ידה להקמת קו של אניות וקו של אוירונים בין ארץ ישראל והארצות שמעבר לים?"

ראש עיריית תל-אביב, מר ישראל רוקח, הביע את תקותו, כי בזמן הקרוב יתוו המים סוצקים מתחת לרגלינו כמו שכבר כיום מוצקה היא עמדתנו על היב-שה, הוא פנה בחביעה לקהל הנוסעים העברי, שישתמשו באניה החדשה במלוא



T.S.S. KEDMAH
חג הסוכות על האניה העברית

קדמה

הפליג מחיפה

ביום חמישי 25.9.47

ביום רביעי 8.10.47

ללימסול, גנוא ומרסיל

חמנת מוקפות ע"י כל משרדי הנסיעות
מסענים מתקבלים

קדמ שרות ימי א"י בע"מ

חיפה, שער ס"ב 4, טלפון 4618
תל אביב, רח' אהר העם 28, בנין
טלפון חדר 318/71, טל. 2167



...בהתקרב עונת הגשמים
תשלח את מעילך בזמן
ל"קשת" לאימפרגנציה!



אימפרגנציה
מנקה וצובעת

מסכת עתונאים

ב'22 ליוני ש. ז. — ימים מספר לפני כוא. קדמה" — התקיימה בח"א מסכת עתונאים. מטעם החבל הימי לישראל, ד"ר ג. וידרא, מנהל חב" קדמ" ומר מ. ריבלין, מזכירו הכללי של החבל הימי לישראל מסרו פרטים על האניה ועל הקו העברי חיפה — מארסייל, מר י. הפ"ס, יו"ר אנודת העתונ"א, שנהל את המסיבה, אחל לחב" קדמ" הצלחה בפעולותיה.

נחתם חסכם עבודה לעובדי קדמה-

הסכם עבודה, החל על 100 יורדיים עבריים, נחתם ב'4/9 ש.ז. בחיפה בין חב"ת קדמ" — בעלת האניה, קדמה", לבין אנודת רבי החובל, הקצינים והמלחים הע"כרים, המייצגת את עובדי האניה. ההס"כס מבוסס בעיקרו על התנאים המקובלים בספנות האנגלית, אך יש בו הידושים העולים על המקובל: תוספת יוקר לפי גר"ל משפחת העובד, קופת תגמולים, בה משתתף כל צד ב'5%; ביטוח העובדים בקופת חולים, לפי ההסכם הובטחה עבר"דה עברית מאורגנת ותנאים סוציאליים מתקדמים ביותר, התשלום בעד שעות עבודה נוספות יהיה 115%. הובטחו ימי חופש תמורת השבתות העוברות על העו"כדים בנוסעיה.

ההסכם חל על כל סוגי העובדים — קצינים, מנואיים, מלחים, מלצרים ונע"רים מתלמדים.

במסיבה שנערכה עם החימת ההסכם נאמו נציגי החברה, העובדים התלקוחות, ד"ר ג. וידרא סקר את לבטי הספנות העברית והשיב על הסענות שנשמעו בזמן האחרון נגד קדמה", א. חושי, דיבר על התפתחות הספנות העברית והתריע על תבזבזו האיום שהישוב העברי נוהג, בתוציאו את כספי תנסיעות והתובלות לח"ברות זרות, 30 ארצות ומעלה. עושות עסקים" ימיים על חשבון הצרכן העברי בארץ ישראל, קרוב ל'4 מיליון לירות בשנה מוציא הישוב על ספנות זרה. אילו היה חלק מן הכסף הזה מופנה לסיתוח ספנותנו, היינו רואים התקדמות רבה ירי"ת, והסכם העבודה של חברת קדמ" לא היה חל על אניה אחת בלבד, דברו עוד מר אוסטין, בא כוח החברה הבריטית, הריט את דיקסון (השותפים האנגלים של חברת קדמ") ומר ז. נתנזון, אשר איהל הצלחה לחברת קדמ" בשם לשנת המסחר העברית, לשכת המסחר פנתה אל הסוחרים בארץ והמליצה בפ"ניהם להעדיף את האניה העברית בהוב"ל שחורותיהם.

בשולי קדמה

חלקה של האשה בחבר העובדים

קדמה" — שם אנית הנוסעים העברית, נישא על כל שפתיים, תינוקות המתרחצים בים תלאביב מצביעים על כל אניה גדולה המופיעה באוסק: "הנה, קדמה" באה", אכן היתה צטיה רבה לה בישוב כולו ובארצות הנולה, הכל הרגישו בכרח שבאנית נוס"עים עברית, בהגשמת הצעדים הראשונים לספנות עברית, ולוואי שתקיים האניה את התקוות הרבות אשר תלו בה, תקוות של אוריה ארצישראלית טובה, אשר תאסוף את הנוסע מאו ירירתו לאניה, יחס נאה מצד העובדים לעולים ולנוסעים וגם בינם לבין עצמם, נקיון מוחלט, מלוי צרכי הנוסע בעין טובה.

במדה שאנו הולכים לפי השגרה המקרי בלת בספנות האנגלית יהיה קשה לנו להתקרב לרצוי לנו, עולם הספנות הוא בדרך כלל עולם קונסרבטיבי, ואם מצטרפת לזאת התכונה האנגלית השמרנית, הרי ימיו דרושים מאמצים כדי להכניס שנויים במקובל.

שני יסודות דרושים להצלחת המפעל במובן הרצוי לנו: קשר מקצועי ונפשי בין חבר העובדים, הם פוכרחים להיות יחידת עבודה אחת, משפחת עובדים טובה, אשר ממנה תקרן האטמוספירה החמה, העברית" הארצישראלית.

וזאת לא תתכן בלי חלק של האשה בחבר העובדים. אנו, שהצ"חנו לחדש בחיי היצירה שלנו כל כך הרבה חידושים — עומדים כאן כאילו בפני קיר אטום, מה הם החששות, מה הפחד? היכן ראינו בחיינו התפתחות נכונה של משפחת עובדים בלי חלקה האקטיבי, לפע"מים המכריע של האשה?

באניה יש שלוש מחלקות עבודה עיק"ריות: מערכת המכונות, מערכת הסיפון ומערכת ההסקה לעובדים ולנוסעים. וראי יעבור עוד זמן עד שנשים תחדורנה לשתי המחלקות הראשונות, המכונה והסיפון, בארצות הסקנדינביות ובברית המועצות אין אף זה כמעט בנדר חידוש, אך במח"לקת ההסקה עלינו לעשות את הצעד הזה סיד, מחלקה זו צריכה, לדעתי, להמסר כולה לאחד תק וציים תיטיים שלנו, וחלק ממספר העובדים שלהם יהיו חברות.

זאת הדרך הנותנת תקווה לאותה אוריה מיוחדת הרצויה לנו ובה בעיקר תלויה גם הצלחה המשקית.

גומטה



משקה התפוזים המועדן



"אמן-תכת"
האחים אלדובי
 תל-אביב, רח' החלוצים 56
 טלפון 2090
מטות וספות פלדה,
רהיטי רפואה
וציוד בתי מלון
בברכת מרינה עברית

מצב הספנות העולמית לאחר המלחמה טבוע בחותם של שווי משקל מופרע ביותר בין ההיצע והבקוש לאמצעי הובלה ימית למיניהם. הביקוש להובלה ימית של צרכים אורחיים לא בא על ספקו בכל שנות המלחמה, מחמת דין הקדימה שניתן או להובלה הצבאית לצרכי המלחמה. עתה ניכר ביקוש מגבר לאמצעי הובלה למטעני סחורות לסוגיהם ולתעבורת אנשים. ספקם של צרכי הובלה אלה יצריך תקופת מעבר נכרת. ההובלה הימית עמוסה בינתים מאד. הרגטביליות של מפעלי הספנות גבוהה והספנות על כל ענפיה נהנית מתקופת גאות יוצאת מן הכלל.

אלם הרווחה המשקית השוררת בענף הספנות רצופה אי בטחון. משקלה של בעית התוצאות הגדולות, התכרת באמורטיזציה מוגדלת ושאלת ההשקעות החדשות מוסיפים לערער את האמון ברגטביליות הענף לאורך ימים. מובן, כי שונה המצב בענפי הספנות הנמרדים על תנאיהם השונים.

הטנקרס. בעית הטנקרס אינה מן הקשות. טבועי-מטענם העולמי גדל על אף אבידות המלחמה מ-16 מיליון טונות ב-1939 ל-23 מיליון טונות ב-1946. ובכל זאת רב בו עדיין המחסור. שמני הדלק, הופכים, כידוע, מקור מכריע של כוח-מניע ואנרגיה תעשיתית בכל העולם במידה הגוברת והולכת ועמם עולה הביקוש לאמצעי הובלה בשביל מצרך ראשוני זה. רובם של הטנקרס שייכים לחברות הנפט, היודעות להעריך יפה את סכוייו וצרכיו של מסחרן, ואין הן חוששות כלל להגדלת צייתן. רק כושר הספקן של המספנות מגביל לפי שעה את היקף ההזמנות לטנקרס חדשים. יש להעריך, שכל הגדלת-יתר בטבועי-המטען של הטנקרס לעתיד במקרה של עודף היצע, עשויה לפגוע בעיקר בספנות של נורבגיה, שבידה חלק ניכר של טראמפ-טנקרס. האפשרות הזאת רחוקה היא עדיין מאתנו; נראה שסכויי התפתחותו של ענף ספנות זה בעתיד הקרוב בטוחים ביותר שהרי נורבגיה מוסיפה לתזמין טנקרס חדשים. הזמנותיה בתקופה שלאחר המלחמה מצטרפות לטבועי של מיליון טונות בקירוב.

קוי-אניות קבועים. שירותי הספנות בקיום קבועים נפסקו כמעט כליל בראשית המלחמה. האניות שהיו מהלכות בקיום אלה נקראו לשמש את צרכי המלחמה. מקצתן חפכו, לאחר שנוי-מבנה והתאמות מסוימות, לאניות מובילי-צבא ולאניות-עזר לצי המלחמתי ומקצתן הופנו להובלת מטעני-מלחמה בפקוח הממשלות והנהגתן. ולא זה בלבד שצי האניות בשירות הקיום פחת ב-50% בהשוואה לתקופה שלפני המלחמה (לא כל האניות, שיצאו שלמות משירותן במלחמה, חזרו לשירותן הרגיל). אלא שחלק-מה הוסיף עדיין להיות מגויס לשירותי הממשלה. חלק ניכר נמצא גם במספנות לצורך תקונים ושנויים לקראת תפקידן הרגיל, וחלק גתישן במידה כזאת, שאין לו תקנה אלא בפירוק.

בענף הנוסעים המחסור הוא חמור ביותר. מעריכים, כי שרות הנוסעים בקיום הקבועים לא יהיה באפשרותו לחסל את רשימות הנוסעים הארוכות המצויות כבר בידי החברות לפני האביב של 1948. מחסור זה נותן אותותיו במצבם המשקי של חברות הספנות. האניות מלאות עד אפס מקום, ואניה מלאה נוסעים היא מקור לרווחים הגונים. אין כל ספק, שבעלי האניות מצליחים יפה הודות לגזול כוח-הקבול של האניה בעיקר. הוצאות הפעולה לאניה גדלו מאז ראשית המלחמה כדי 130%; לעומתם לא הרעלו דמי-הנסיעה אלא בשער של 60%-90. לשון אחרת, על אף העליות המתונות יותר בדמי הנסיעה בהשוואה לעליה בהוצאות, נותן הניצול המלא של כוח-הקבול תוצאות משיביות רצון ביותר ע"י כך שהוא מוריד את היחס בין ההוצאות וההכנסות. לעובדה זו נודעת חשיבות משנה בהערכת יכולתה הרופפת של ספנות הנוסעים לעבור בעתיד בתנאי התחרות.

ענף המשאות, העולה כרגיל מבחינת כוח הכנסתו פי 3 על ענף הנוסעים, אף הוא אינו יכול לספק את הצרכים של נפח המטענים הגדול המצוי בעין להובלה ימית בקיום הקבועים. תעריפי-ההובלה, על אף היותם נתונים במידת-מה לפקוח באמצעות שיטת הרשיונות, עלו בממוצע פי 3 ו-4 בהשוואה לפני המלחמה. אכן, הוצאות הפעולה לאניות-משא גדלו בשעורים גדולים מאד. רבו בטאד העכובים בנמלים, המאריכים יתר על המידה את סבובי מחזוריה של האניה בקווי-מהלכה. ההפרעות בפריקה וטעינה הכפילו כמעט את תקופת שהייתן של האניות בנמלים. אנית משא בריטית, למשל, שעשתה את דרכה הלך מחזור מליברפול לאוסטרליה ב-116 יום בממוצע לפני המלחמה מצריכה עתה 204 ימים. ממנין הימים הדרושים למסע זה בשני הכוונים ארכה הנסיעה בים ממש 95 ימים בממוצע ואילו העגינה בנמלי-התעודה, שהיתה לפני המלחמה 21 ימים עלתה ל-99 יום.

תעריפי ההובלה המנופחים מכריעים מכל מקום במשקלם את ההוצאות הגבוהות יותר. הרווחים של אנית-משא בת 10,000 טונות בנסיעה אחת עולים ל-200 ל"ש ליום בקירוב בהשוואה ל-80 ל"ש ליום בתקופת חגיאות הקצרה של השנה 1937 ולתנודות בגבולות 10 ל"ש הפסד ו-10 ל"ש רוח במרבית התקופה של שנות השלושים.

הצלחתן המשקית של האניות בקיום קבועים לנוסעים ומשא כאחת מקצתה משתקפת בעלית שער הרווחים המתחלקים כיום בין בעלי המניות של חברות האניות בהשוואה לשנת 1938/39. שער הדיבידנדה למניה רגילה בת 1 ל"ש עלה ב-10% חברות חשובות ביותר ב-40% בממוצע על זה ששולם לפני המלחמה ועמד באותן החברות בשנת 1946 בגבולות הקיצוניים של 5% עד 12 או בממוצע ב-75% יותר מההכנסה המתקבלת לפי האינדקס על גירות



במחנה הימי למדריכים של החבל הימי לישראל:
שיירת ה"פרפרים" חוזרת מיפו.

בתנת לנצול אם בצורת כוח יתיר בהוצאות שוות או כוח שווה בהוצאות פחותות. ואם יתרון ההתקדמות הוא בר השיבות רבה, זרי יש בו למעט הרבה את כושר התחרות, אם מבחינת הוצאות פעולתן ואם מבחינת כושר פעולתן או בשתייהן כאחת. כוח התחרות ירוד מבחינת כושר הפעולה תוצאותיו המורות מאד בשביל אניות המשא בקוים הקבועים. בזאת נעוצה הסיבה לעליה המתמדת בכוחן ומהירותן של סוגי אניות אלה. ב־1914 נטבתה אנית משא בקו קבוע בת 14 קשרים על הסוג המהיר ו־12 קשרים נחשבו למהירות תקינה. ואילו ב־1946 אין מהירות תקינה אלא זו של 15—16 קשרים ומהירות של 18—19 קשרים דרושה להעלאת האניה לסוג המהיר.

ההתחרות על ראשונות.

אלה הן הבעיות החשובות ביותר, המכבידות על גרמי ספנות מובהקים לנקוט מדיניות פעולה מיידית. ברם, חוסר האפשרות לטפול מחושב בבעית ההשקעות בטונז' מטען מבחינת הרנטביליות לאורך ימים, אינה מחלישה כלל את עצם ההתחרות על אפשרות השקעה בטונז' חדש. כל המספנות עמוסות הזמנות לתקופה של 2—3 שנים ורכישה מיידית של אניות ראויות לתפקידן כמעט שאינה אפשרית כלל. וההתחרות כיום היא בעיקר על ראשונות ביצירת עובדות קיימות כלפי אחרים. לאמור ראשונות ברכישת אניות מתאימות לשירות. אנגליה היא, כידוע, בעלת אניות־הנוסעים החשובה ביותר בקו האטלנטי הצפוני, ומעמדה זה יתיה שמור לה עוד לזמן רב. הודות לאניות ה"מלכות" וה"מאוריטניה", שחלקן גדול ביותר בתנועת הנוסעים בקו זה. אניה מהירה היא יחידה יקרה מאד ואין

ערך תעשייתיים בכלל. שער הרוחים של אותן חברות הספנות עצמן נמצא בנבולות 10%—25, לאמור שמחצית הרוחים מיועדת ליצירת עתודות (רזרבות).

בעית האמורטיזציה.

הדאגה לצורך החלפתן של האניות הישנות באניות חדשות מעיקה ביותר, לאור העליה בהוצאות הבניה של אניות חדשות כדי 100%—150 על הוצאות בעבר. הדוגמה הבאה יכולה להעמידנו על מידות הבעיה הנידונה. אניה שנקנתה לפני 10 שנים ושער האמורטיזציה שלה חושב ל־20 שנה, מחצית המחיר ששולם בעד האניה השתלם במשך העשור שחלף, אבל אם המחיר של בניית (או רכישת) אניה חדשה במקומה ייאמד ב־100% יותר מהמחיר ששולם בעדה, הרי החלפת אניה זו באניה דומה מבחינת האיכות וכוח המטען בסוף תקופת 10 השנים הבאות תצריך מעתה הפרשות שנתיות כדי פי שלשה על שעורי האמורטיזציה הראשוניים לתקופה זו. עוד יותר חריפה בעית האמורטיזציה לגבי האניות החדשות שנרכשו עתה, אם במקום האניות שנתישנו כבר ואם במקום אלה שאבדו במלחמה. ערכה של האניה בעין איננו נמדד במחיר ששולם בעדה אלא בכושר הכנסותיה. כושר הכנסתה הכספי של אניה חדשה כיום ודאי שהוא נמצא בפרופורציה לעליה בהוצאות, בתנאי שכושר ההכנסה לא ישתנה בתקופת חייה של האניה. אם להמשיך בדוגמה המובאת לעיל, הרי מצבה הכספי של החברה ישאר ללא שנוי לרעה, אם האניה שנקנתה לפני 10 שנים והופחתה בשעורי אמורטיזציה הרגילים תוחלף באניה קטנה יותר כדי מחצית כוח המטען. כי כוח ההכנסה של הטונז' שלה יהא כפול לפי הרוחים הקיימים. ברם, הדאגה היא לעתיד, שאינו נותן יסוד להעריך את סכויי כושר ההכנסה אף לתקופה של שליש מאורך ימיה התקין של האניה. הפרשות האמורטיזציה הגבוהות נעשות איפוא לתכלית יצירת האפשרות לשעת הצורך להפחית את ערך ההשקעה בטונז' החדש.

המהירות. מבחינת עתידן של ההשקעות בטונז' חדש, יש ערך רב לשאלת מבנה האניות ומהירותן, שהיא נקודת המרכז של מעגל ההתחרות בעין ובכוח. כל תוספת מהירות כרוכה בהוצאות יתרות, ואניות מהירות־תנועה אין להן הצדקה כלכלית אלא בקוים קבועים שבהם ישנו זרם סדיר וניכר של משאות ונוסעים בשני הכוונים, המצדיק הפלגות קבועות לפי תכנית ערוכה בקפדנות. ההוצאות היתרות מקבלות סצוי ע"י קיום השירות במספר אניות מוקטן, שהרי כל תוספת מהירות מעלה את כוח המשא השנתי של האניה ומורידה את מספר האניות הדרושות להובלת נפח משאות מסוים. צי הסוחר הבריטי, למשל, היה יציב בין שתי המלחמות האחרונות מבחינת טונז' מטענה, אבל כוח הובלתו עלה ע"י מהירות גדולה יותר. המהירות היא בראש וראשונה שאלת ההתקדמות הטכנית־מדעית בבנית מנועים. כל עליה ביעילות המנועים

ההשקעה בה כדאית מבחינה משקית, אם הכרח התחרות ברור מראש, ראשונותה של אנגליה קובעת את גבולות פעולתם של מתחריה בקו אניות זה. הוא הדין בספנות המשאות, שבהן בולטת כיום שליטתן של אניות הסוחר האמריקאיות, הודות לספינות „הנצחון“ („ויקטוריה“) חזקות המבנה והמהירות (16—17 קשרים). אניות אלה נרכשו ברצון, מידי הממשלה, ע"י חברות הספנות הפרטיות בארה"ב בעוד שלגורמי חוץ מוצעות למכירה אניות מטפוס „החופש“ („ליברטי“) כבדות התנועה. יתרון הראשונות הוא שנתן עמדות בכורה לבריטניה בענף הנוסעים ולארה"ב — בענף המשאות. עצם הראשונות בהעמדת שירות בקו־אניות קבועים, לפני האחרים, נותן יתרונות רבים: החל ביתרון של ניצול הגאות המשקית השוררת עתה בספנות, המאפשרת להפחית במידה רבה את הון ההשקעה ולצבור עתודות (דורבות) לשעת הצורך וגמור ביתרון שביצירת עובדה קיימת, שתעמוד למכשול בפני המועמדים החדשים.

אניות הטראמפ.

לספנות הטראמפ אבד בזמן המלחמה חופש התנועה הטבעי ביסודה. כל אניות המשא, לרבות אניות הטראמפ, הועמדו כידוע לפקוח השלטונות הנהגתם והיו עסוקות בחובלת מטענים לפי הוראות הממשלה. תחומי הפעולה התקינים נשתבשו להלוטין והתכונות המיוחדות של ספנות המשאות לענפיה נטשטשו כליל. אך בעוד שספנות המשאות בקוי אניות קבועים טגלה לאחר המלחמה סמני התאוששות לקראת שיבה למסלולה התקין מלפני המלחמה, הרי ספנות הטראמפ עדיין נתונה בכבלי הגבלות ותנאים, השוללים את עצם אפשרות קיומה. המסחר בסחורות הנפח — תבואות, מחצבים, חמרי גלם תעשייתיים וכדומה, — שהיו מאז ומתמיד את מטעני החובלה של אניות הטראמפ, נתון עדיין בידי הממשלות והמוסדות הבינלאומיים. המשך המדיניות של קניות מרוכזות ע"י הממשלות והעסקת אניות הטראמפ להובלתם של מטענים אלה לפי תעריפים קבועים נוטל מספנות זו את תכונת היסוד של פעולתה התקינה. אניות הטראמפ היתה משמשת תמיד להובלתם של מטעני הסחורה מעבר־לים; בימים כתקונם היו אלה נקנים ונמכרים בדרך ונמל תעודתן נקבע ע"פ חוק החיצע והבקוש באותו מקום בו הסחורות האלה דרושות ביותר. בשירותה זה של ספנות הטראמפ נעוץ למעשה ההבדל העיקרי בבסיס פעולתה לגבי ספנות משאות בקו קבוע, וכל שאר ההבדלים אינם אלא תוצאה של זה. מכאן חוסר הקביעות במועדי ההפלגות של אניות הטראמפ ומקריית כוונת הפלגותיהן; מכאן הערך הירוד באופן יחסי של גורם הזמן לגבי אניות הטראמפ והכרח פעולתן על בסיס של הוצאות ירודות. מהירות התנועה, למשל, אינה יתרון לאנית טראמפ, כי תנועת הסחורות בנמלי הפקודה השונים לרוב, אינה עשויה לפצות את הוצאות המהירות היתרות ברובי שנתי של מספר ההפלגות מכניסות־הרווחים. הדגש

הוא על כן על כל הפלגה מכניסה רווחים, לאמור, הכדאיות שבצפייה להפלגה שתהא מנצלת את כוח מטענה של האניה במלואו. המדיניות שנוקטת ספנות זו מבוססת, איפוא, על תעריפי הובלה זולים, הבנויים על חשבון גורם המהירות. ההגבלות על חופש המסחר בעולם שוללים לפי שעה כאמור את קיומה של ספנות טראמפ ראויה לשמה. האניות במידה שהן משתחררות מחובת הובלה בפקוח המדינה, שתעריפיה קצובים, עוברות — על פני גלי הגאות — לשירות ענף המשאות בקוים הקבועים. בעלי הטראמפ מחכירים את ספינותיהם לחברות ספנות בקוים קבועים לתקופות זמן מוגבלות. שיטת ההחכרה, אם להפלות מסוימות או לתקופות זמן קצובות היא כיום השלטת לגבי האניות בענף זה, כבשאר אניות הסטנדרט שנבנו בזמן המלחמה. תעריפיה של החכירה הם גבוהים ועל יסוד סכויי הרווחים הטובים לאלתר נוצרות והולכות חברות חדשות. אפשרות הרכישה המידית של אניות „חופש“ ואניות סטנדרט אחרות בתנאים נוחים באופן יחסי והסכויים להמשך־מה של מצב הגאות בהובלה הימית, מכריעים את הדאגה הגדולה יותר ביחס לסכויי העתיד של ספנות הטראמפ. בשטח זה פעילות ביחוד חברות בריטיות, יווניות ומשותפות לשתים אלה. ספנות ארה"ב מהססת לפעול בשדה זה, בגלל החיסון של הוצאות הפעולה הגבוהות יותר באניותיה בהשוואה לאניות תחת דגלים אחרים העשוי להשפיע ביותר על הרנטביליות בענף זה, וכן בגלל הסכויים הקלושים לקבלת תמיכה מאוצר המדינה לשירותי ספנות אלה. גם ספנות הטראמפ הבריטית לקחה מאד בכוח התחרותה עם העלמם, וכפי הנראה לתמיד, של מטעני יצוא הפחם. לפני המלחמה היה יצוא הפחם מבריטניה מספק מטענים לטונות ניכר של אניות הטראמפ, אשר בשוּבן לבסיסיהן היו מביאות אתן מטעני יבוא של תבואות, המחסור הגדול בפחם בבריטניה עצמה גורם לכך שרוב אניות הטראמפ מפליגות היום מחופי אנגליה כשהן טעונות זברית (באסט) ומטענים חלקיים. הפלגות אלה כרוכות בהוצאות והן מכבידות על הקלקולציה של תעריפים למטעני החובלה של ההפלגות הבאות. ע"י כך מאבדות אניות הטראמפ הבריטיות את בסיס הפעולה ורבים החששות ליכולתה לשוב ולפעול בתנאי התחרות.

רוב הבעיות כמעט העומדות בפני אניות המשא בקוים הקבועים, כשאלת העליה בהוצאות, אמורטיזציה וכיו"ב, כוחן יפה בשנויים קלים גם לגבי אניות הטראמפ. השנויים נובעים לרוב מן האפשרויות הנחות יותר של רכישת אניות מתאימות לסוג הובלה זה. מרבית האניות שנבנו בזמן המלחמה ראויות, כאמור, לשמש את ספנות הטראמפ, אם גם כוח מטענן הממוצע עולה על כוח המטען הרצוי, מכל מקום, שאלת הבניה החדשה של אניות טראמפ אינה עולה על הדעת כיום. אין ספנות זו סובלת ממחסור בטונות ואין סכויי התפתחותה לעתיד מרשים את הסכון הכרוך בהשקעה בטונות חדש ע"פ המתירים הקיימים.



במחנה הימי למדריכים ב.נוה-ים.

סימון — מפקד חורדת הדגל
משמאל — סירות המחנה הגיעו למפרץ
"סכמורת" — אבוזבורא

המחנה המרכזי למדריכים ב.נוה-ים, עתלית

עלינו יריות. נסיתי להתקשר אתם באתות, אך התשובה היתה — צרורות נוספים של כדורים. התרחקתי עם השיירה כמיל נ"ר סף מהחוף ובמרחק של 4 מילין המשכנו את המסע דרומה, כשמשמרת החוף ממשיכה לירות בנו. לא יצאה כמחצית השעה, וכמה אוירוני "ספיטפייר" התקרבו אלינו. לאחר מספר סבובים המשיכו לטוס מעל לראשינו בגובה נמוך והחליפו אתנו סימנים שונים, במרחק לא רב מסידניעלי שליד הרצליה תהלו להתקרב אלינו סירות הצי מיפו וכך הושלמה הפעולה המשותפת של כחות הצי, היבשה והאוויר. דרשו מאתנו להעצר. השוטרים ערכו זהו אישי ובדיקה קפדנית מאד בסירות ובחפצים. לאחר שהתקשרו באלהוט עם החוף, ניתנו לנו הוראה לכוון את הסירות ליפו.

בשעה 2 אחרי חצות נכנסנו לנמל יפו. שם חכו לנו קציני הבולשה וזיינו אותנו אישית לפי התעודות שבידינו. השוטרים תבעו מאתנו להשאיר את הסירות במעגן וללון באחד המחסנים שבנמל. לאחר מריס הותר לי להשאיר כמה מאנשינו לשמירת הסירות. בזמן החקירה שאלו אותנו אם באנו מאירופה וכמה זמן ארכה הנסיעה; אם לא — כיצד הצלחנו להתרחק מאזור נתניה המוקף. העתונאים הערבים שהגיעו לנמל, גילו בנו התענינות רבה. יחס הקצינים היה אדיב מאד. הם דאגו למים, לסדורי אוכל, לשמיכות ועשו את הכל כדי להקל עלינו. לעומת זה היה יחסם של השוטרים בלתי אדיב בהחלט. הנני רואה לנכון לציין את יחס היפא של חברי הקוראוסטיב "שלב", שדאגו ללשק לנו מזון.

לאחר ששלטונות הנמל התקשרו עם ירושלים שוחררנו אתמול ב־1.30 אחת־צ.

כל ההפלגות עברו בשלום. רק ההפלגה לדרום לא הגיעה לסיימה בשל המקרה שאירע לנו בדרך (פרטים על כך להלן). הנתגנו שנויים ידועים בשיטת ההדריכה. שנים מהם יצוינו במיוחד: (1) תהפלה גות בוצעו לרוב בשיטת "השייטת". ספינת קד המחנה יוצא בסירת הדגל והסירה המאספת שומרת על הסדר. סדר התקשרות רות והסימנים שביניהן נקבעים ע"י דגלי הרמה. סירות החניכים שטות בין שתיים אלה בסדר מסוים והן מוגבלות בסימני התקשרות בודדים. (2) לכל אחד מהמקצועות שבעבודה המעשית הוספנו הרצאת סיכום, בהשתתפות כל חבר המדריכים. הדברים הסתומים נתפרשו לחניכים מתוך שורת סביב הענין הנידון.

בסיימו של המחנה נערכו מבחנים, בנ"ר כחותו של רב החובל זאב הים. 57 מתחניכים נגשו לבחינות. התוצאות היו טובות מאד. הממוצע הגיע ל־80%.

מול כחות הצי, היבשה והאוויר 61 איש היינו. מ.הפועל" ומצופי הים, המשתתפים במחנה הימי של החבל הימי לישראל. ב־6 סירות מפרש גדולות יצאו בויום ג' בבקר השכם. שנינו צפונה. מטרת ההפלגה — להכיר את המפרצים ואת המעגנים בחופי ארצנו. במפרשים קרבנו לחוף ובחתירה היינו נכנסים לכל מפרץ או שקיעת חוף קטנה. מהצפון חזרנו דרך מה עד לקיסריה. אחרי מנוחה קלה עזבנו את קיסריה ולאחר הפלגה של 3 שעות הגענו ל"סכמורת" — למנוחת לילה. עם בקר המשכנו להדרים. כשהגענו בשעה 2.30 אחת־צ סמול לחוף נתניה. כשהמריץ חק בינינו לבין החוף היה 3 מילין בערך, החלו משטרות החוף שבנתניה להמטיד

בימים 28'6 ליוולי. ש. ז. התקיים בעתלית, בקבוצת הדויגים. נוה-ים, המחנה המרכזי למדריכים ימיים, (לדרגא ב') מ"ר סדרו של החבל הימי לישראל. השתתפו בו 58 חניכים מסניפי "הפועל" בת"א, חיפה, נתניה ובתיים ו־20 חברים מהשב"טים של צופי הים בחיפה ובת"א. 8 מדריכים היו במקום במשך כל ימי המחנה, מחסנאי אחד ושני עובדים במטבח. ספינת המחנה היתה "יוסף טרס".

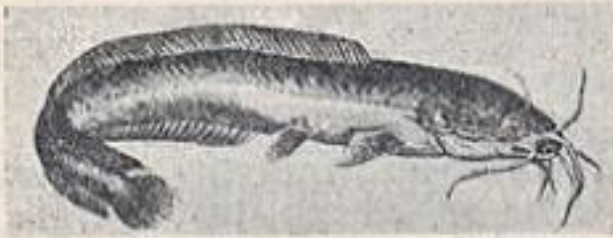
ברשימות הסיכום של מפקד המחנה מוצאים אנו פרטים אלה:

לרשות המחנה העמדו 12 אהלי מגורים, שסודרו על חומה של עתלית בצורת חצי גורן, ואהל המטה במרכז. נוסף על אלה הוקמו: אהל למחסן (בשביל הציוד), חדר האוכל והתרצאות, צריף המטבח והמחסן, ציודו של המחנה כלל 7 סירות.

הפעולות שבמחנה התנהלו לפי התכנית של הועדה להדרכה ולהכשרה ימית שליד הסוכנות; מהן — תיאורטיות: ים, אות, חבול, קשרים, מטיאורולוגיה ומפ"רשים, ומהן — והן העיקריות — מעשיות: מפרשים והחירה במצביהם השונים, התקיימו גם שיחות מספר בשאלות חברה ומטבות אחדות.

במשך ימי המחנה יצאו החניכים להפליגות מספר לאורך חופי הארץ. הם בקרו בקיסריה וב"סכמורת" — אבוזבורא וסיירו במפרצים ובשקעי החוף. מחיפה ועד לנחל רובין. לדעת כיצד ומאיזה כוון לרדת במה וללמוד מקרוב את הסלעים של ים ואת השרטונות, את הורטים וכדומה. הירידה לחוף לוותה דברי הסבר מקיפים. ימי הסערה נוצלו לעבודה בגלי חוף ול"הסברת צמצום המפרשים.

נפשם. בעיה זו העסיקה ימים רבים את אנשי חולתא. במסגרת המקום הצליחו במרוצת הימים לבנות סירה קוצרת ובעזרתה קוצרים את העשב הגואה. על ידי כך נתנה האפשרות לדייגים להשליך את רשתותיהם. גם לספנים היתה הרוחה, כי הסירות יכלו לעבור ללא הפרעה בתוך סבך חורשת העשבים. וכך נקצרו כל שפות האגם ממערב. המקצרה פלסה שבילים גם בתוך חורשות הנופר אשר בצפון האגם ונתנה האפשרות לדייגים לחזור גם אל הירדן ואל שאר הפנות העשירות בדיגים.



השפמנון (ברבוט בערבית)

אך דא עקא! עקב נצול טפרו זה של הידוג, פחת מספרם של הדיגים. בימת החולה עשיר אמנם הפלנקטון באלפי אלפים יצורים זואופלנקטוניים המשמשים מזון משובח לדיגים, אך ישנם גם טורפים גדולים המשמידים את הדיגים הטובים שמספרם פוחת והולך.

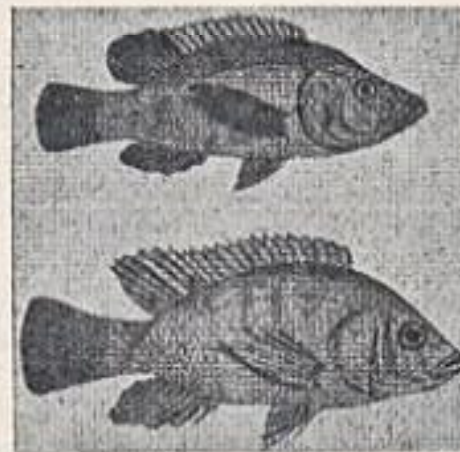
בימות החורף, שעה שמי הים גואים ומתפשטים על פני שדות מוצפים — פדים בערבית — משני עברי האגם, ימהרו הערבים לדוג במים עומדים אלה. לפי תנאי הזכיון אסור להם לדייגים אלה לדוג בים, אך רשאים הם לדוג בפדים והם עושי זאת באינטנסיביות רבה. זאת ועוד: בעונת ההטלה ממהרים הדיגים להכנס אל המלחה או החנדג ושאר הוואדים הנופלים אל הים, להטיל ביציהם. הערבים היודעים את העונה אורבים להם לדיגים ומשמידים בהם בכמויות עצומות. יש והם תופשים את הדיגים בטרם הטילו ביציהן והתוצאה היא הפחתה איטמה ברבוי הדיגים.

קיצורו של דבר: חוסר שטתיות, חוסר הסתכלות רצינית ומעמיקה באורח חייהם של הדיגים. הוא הוא אשר גרם להתמעטותם הנכרת של הדיגים בים זה. דייגי חולתא חייבים איפוא להרהר ברצינות בבעיה זו, בעוד מועד.

אנשי חולתא מטפלים גם בגידול קרפיונים, שרבים מהם התפתחו וגדלו לממדים עצומים. קרה פעם שדייגי המקום העלו בחכתם דג בן 17 ק"ג! מן הראוי לציין, שבני מינם — הקרפיונים בבריכות, גדלם הממוצע אינו עולה על 3 ק"ג. דייגי חולתא מתחבטים עוד בשאלה כיצד ובאיזה מכשירים לדוג קרפיונים גדולים כאלה. ברשתות הרגילות אין אלה נצודים; הם חומקים ועוברים את הרשת.

דייגי חולתא עומדים תמהים בקיץ זה למראה התמורה אשר חלה באגם. עד עתה היתה הדגה בו מרובה ויום היו נשלחות כמויות גדולות של דגים: ביניות, אמנונים, שפמנונים ועוד, לחלקי הארץ השונים. עתה פחתה כמות הדיגים הנצודים. הגיעו הדברים לידי כך, שרק שליש ממספר העובדים הדרוש עסוק כיום בדיג, זה הענף שעליו חשבו חברי חולתא להתבסס.

מה הסיבות לדבר? רבות הן ההשערות בין חברי המקום, שלמדו להכיר יפה את ארחו של זה הים הקטן. רבים סבורים שאין זה אלא בעטיו של האקלים ובגלל מעוט הגשמים בשנה זו. הפסימיסטים לעומתם סבורים, שסבות הדבר הן רציניות ועמוקות יותר. דייגי חולתא למדו בתקופת השנים לנצל את הדיג נצול יסודי. הם שכללו את שיטות הידוג, חדרו אל כל עבר ופנה באגם. עד כי לא הותירו ממש מקום שבו לא דגו ולא העלו שללם. משקלם הממוצע של הדיגים המועלים ברשתות הוקטן על ידי כך ושוב אין הוא עומד על הממוצע הקודם. בכדי לאפשר דיג בקנה מדה רחב, נאלצו הדייגים להתגבר על מכשול אחד רציני — והוא: ענין העשב הרב בקרקע האגם. ים החולה שטחו אינו אלא 12,000 דונם — בקיץ. בימות החורף, שעה שגואים ורבים המים היורדים מן החרמון, מתפשטים המים ותופסים שטח של 15,000 דונם. המים רדודים למדי, העומק המכסימלי שלהם, במרכזו של האגם, אינו אלא 2.5 עד 3.5 מטרים. בצדו המזרחי מרודדים מימיו יותר מבצד המערבי.



אמנון חננס
(„עוקר“ בערבית)

קדשון („כלב“ או
„כליב“ בערבית)

עקב זה התפתחה צמחית מים צפופה בקרקע האגם המטוננת. כאן גדלות לרוב: נהרוניות, צמחי אלף העלה, נופר, נימפות וקרננים לרב. צמחים אלה בהתפתחם יוצרים סבך של ענפים המשתרגים ומתפתלים זה בזה. עקב כך אין כל אפשרות לדייגים להטיל את רשתותיהם במים, כי הרשת נתקלת בהמשכה אל החוף, בעשבים. יש גם שהיא נקרעת או שבהתרוממה. נתנת האפשרות לדיגים להמלט על

חיים ב. מדגרה תחיה" — בפיותיהם של החורים כשראשם פונה כלפי חוץ. לפרקים יוצאים הקטנים מרשות הוריהם. אך בהרגישם בסכנה, מיד הם חוזרים אל "קן המבטחים" שלהם. משום כך קוראים לדגים אלה אמנון, כי הם אומנים את הפעוטות בפיהם. בים החולה מצוי בעיקר האמנון הננס. הזכרים בעונת ההטלה מתקשטים להפליא בצבעים מזהירים. בחדשי אדר-ניסן יעלו הדייגים ברשתם המון אמנונים, שצבע ראשם כחול נוצץ כצבע ספיר השמים. צבע זה נעלם והולך קמעא קמעא עד כי בחדשים אייר-סיון לא יראה עוד. ומענין: נסו לשמור בפורמאלין את דגי העונה אך צבעם נעלם. האמנונים נזונים לרוב מצמחים. ישנו סוג אחד — האמנון הקדוש או הקדשנון שהוא גם טורף. מצוי הוא בים כנרת.

בים נמצאים גם סוגים אחדים של ביניות. הללו צבען לבן בהיר והן ארוכות יותר. בשרן של הביניות טעים וטוב והוא אהוב ביותר על אנשי המערב. אין הביניות ערבות לחכם של הערבים. שולחים אותם בעיקר לשווקים אשר בחיפה, תל-אביב והמושבות. אף השפמנון, זה הדג הטורף, היכול לחיות זמן רב גם לאחר שהוציאו אותו מן המים. נדוג כאן בכמויות לא מעטות. דג זה אסור באכילה על היהודים שכן אין לו קשקשות.

בדרך כלל רבה היא תנובת הדגים בים החולה. אלא שמן ההכרח שתזנהג רציונאליזציה בשיטות הידוג ובעונות הידוג. על תחנת הנסיונות ליתן דעתה לחקר בעיה זו לבל יתמוטט ענף פרנסה זה היכול ליתן מחיה בכבוד למשפחות רבות.

אין ספק, כי לכשתמצא הדרך הנאותה לדיג, ויושמדו הדגים הטורפים בים יוכלו הקרפיונים לשמש מקור ברכה לאנשי חולתא וקבוצת "איל" הסמוכה, אשר רק לפני זמן מה עלתה להתישב בעברו המזרחי של האגם.

בינתיים נעשה נסיון מענין לגדל את הקרפיונים בבריכות מיוחדות, ובעברו המערבי של האגם. גודרו שטחים נרחבים. 2 דונם כל אחד, ברשתות חוטי ברזל גלוניים. הדגיגים המוכנסים לשם מקבלים, נוסף לפלנקטון, מזון רגיל. לפי שעה משתרעות הבריכות על שטח של 75 דונמים בתוך הים. עם השלמת הבריכה הנוספת יגיע השטח לכדי 100 דונם. עוד השנה מקוים אנשי הקבוצה לאסוף דגים מבריכות אלו.

רבים ושונים הם הדגים החיים בחולה. ביניהם מצטינת קבוצת הדגים ממשפחת האמנונים Cichlidae. דגים אלה חיים במים מתוקים ויש מהם שיכולים לחיות גם במים מלוחים בטמפרטורה. הם מצויים במערכת המים הקשורים לירדן, באגמים וגם בנהרות. גופם של דגים אלה פחוס משני הצדדים והם מהווים צורת אליפסה רחבה למדי. הערבים קוראים לדגים אלה בשם "מוישט" — מסרק, על שום סנפיר הגב הרחב והקוצני. הם חביבים ביחוד על אנשי המזרח הוותיקים לטגנס. עקב העצמות הרבות אין אנשי המערב להוטים אחר הדג הזה הואיל ואין הוא נתן על נקלה לטחינה ולבישול. בבוא העונה מחליקה הנקבה של המוישט אל שפת האגם, ושם היא מטילה את ביציה. הזכר מפרה אותן ומיד לאחר זה מכניסים השנים — הנקבה והזכר — את הביצים לתוך פיותיהם עד אשר יצאו מהן הדגים. הקטנים

מעבר לים באות אניות טעונות סחורה, המביאות חמר-גלם כשביל תעשית ארצנו ומוצרים הדרושים בשוק המקומי. חוזרות הן עם תוצרת הארץ היוצאת לשוקי העולם הרחב. כל זה נעשה באמצעותם של הכנסים המסחריים הגדולים, דרכם עוברים הדוקומנטים הימיים המקנים בעלות על סחורות ותעודות-הביטוח נגד סיכוני-הים; באמצעותם נעשה התשלום ונפתחים אשורים דוקומנטריים במקרה הצורך. חוליה חשובה בקשריה המסחריים של ארצנו עם ארצות-חוץ מהוה

בנק אנגלו-פלשתינה בע"מ

יוסף קונרד / הסיפור

מעבר לחלון הנרחב והיחיד היה אור השקיעה הולך וגווע לאטו בריבוע גדול של נוגה נטוליגות, העשוי מסגרת קבועה בצללים הגוברים שבחדר.

היה זה חדר ארוך. הלילה העולה בליחשך חדר עד פינתו הרחוקה, שם נשמע לחש קולו של איש הנפסק בתשוקה ומתחדש בתשוקה, כאילו היה מתחנן אל לחש התשובה העצוב לאין שעור.

לבסוף לא נשמע עוד לחש תשובה. כשקם לאטו מעל ברכיו, מאצל הספה העמוקה ועטופת־אפלה שצל אשה עמום שרוע עליה, נתגלה גבה־קומה מתחת לתקרה הנמוך כה, וכולו אפל, מלבד לניגוד החוק של הצוארון הלבן מתחת לצורת ראשו, ופעמים אף מלבד היבהוב קל של כפתור־נחושת פה ושם במדיו.

רגע עמד עליה, גברי ומלא סוד. בעמדו כך ללא ניע, בטרם ישוב על כסא סמוך לו, גיתן לו לראות רק את הצורה העמומה של פניה המוסבים ממנו ואת ידיה התוררות השרועות על שמלתה השחורה, שרק לפני רגע היו מסורות לנשיקותיו, ועתה היו לאות מלחתנוע.

הוא לא הרהיב עוז להשמיע קול, וגמגע כדרכו של איש מכל הצרכים הפרוזאיים של קיום, וכמו תמיד, היתה זו האשה שעמד בה האומץ. קולה שלה נשמע בראשונה — כמעט מצוות אנשים מלומדה, כשעדיין כולה מפרכסת ברגשות מעורבים.

— ספר לי דבר, — אמרה.

האפלה כסתה את תמיהתו ואחר את חיובו. כלום לא אמר לה זה עתה כל שראוי היה להאמר בעולם, — ואף אין זו הפעם הראשונה!

— מה עלי לספר לך? — שאל בקול של תקיפות נכבדת. הוא התחיל רוחש לה הכרת טובה על אותו משהו מוחלט בנעימתה, שריפה את המתחות.

— מדוע לא תספר לי סיפור?

— סיפור? — הדבר הפתיע אותו באמת.

— כן, מדוע לא?

מלים אלו באו ברוגז קל, רמז לרצון קפריסי של אשה אהובה, שהוא קפריסי רק משום שהוא חושב עצמו לחוק, שפעמים הוא מביא לידי מבוכה ולעולם אי אתה יכול להשתמש מידו.

— מדוע לא? — השיב בנעימה של ליגלוג קל, כאילו נתבקש להגיש לה את הירח, ואולם עתה רגז מעט עלית בשל אותה תנועה נשית פזיזה החומקת מרגש בקלות כזאת, כמו מתוך מלבוש נהדר.

הוא שמע אותה אומרת בהיסוס קל, במין הדגשה נרגשת שהביאה אותו פתאום לחשוב על מעוף פרפר.

פינחס לנדר / מלחים

את הקרנבים אנו אוהבים,

ונקר תחומות ופעל.

נרא לילות זורעים קסני כוכבים

וקרי שקרים יצל.

חוף ונקצה קלבנו נשא

את לטף קלילות הפסר.

דמות קלוקה של נצנה ואשה,

תקלפנו באקטת פער.

נסיר סקרים קמית משקרים

וקסרב שמים אלינו.

הלדו מיתרי קנור אדירים,

נגנו בסיסה, נגנו!

אל סתרי הים, אל שקסם ונדקים,

נקשנו סקדור ומגיע.

סימי אין סוף של הזרם ונונים,

עליהם קפת הקרקיע.

את הים וקלאיו נצבד ונאטב,

צל כן לסקחים סיינו.

קדות פים נבים השלוחים לקרנב,

יבול סיינו יקינו.

כך קלון נשוב, פים אלי חוף,

נצעה ואף נבאעה.

עד כי יופנו אחרון יקרוב,

נרד סקסן קנבה.

יקבה סמקט, שקער ולטט,

אכלים היםים יעגנו.

אך סאקל יקצר: קעוד רגע קט

יבואו אטרים בקמפנו.

— פעם — פעם רגיל היית לספר יפה מאד את — ספוריך הפשוטים והמקצועיים. היו טובים למדי כדי לענין אותי. היתה לך מין — מין אמנות — בימים — בימים שלפני המלחמה.

— האומנם? — שאל קודר ובלא רצון. — ואולם עתה, רואה את, המלחמה הולכת ונמשכת — המשיך בקול מת ושווה־נפש כל־כך עד שהיא חשה צינה מרחפת על כתפיה, ואף על פי כן עמדה על דעתה. משום שאין בעולם דבר עיקש מקפריסה של אשה.

— יוכל להיות סיפור שלא מן העולם הזה. — הסבירה.
— רוצה את סיפור מן העולם האחר, הטוב יותר? —
שאל בהפתעה אמיתית. — בשביל כך צריכה את להשביע
את אלה שכבר הלכו לשם.
— לא, איני חושבת כך. אני חושבת עולם אחר —
איזה עולם אחר בתבל — לא בשמים.

הרהר רגע.

— כרצונך. באותו עולם אחר' היה היה פעם מספק
ואיש'צפתן. שימי לב לכנויים, משום שלא היו להם שמות
אחרים. היה זה עולם של ימים ויבשות ואיים —
— כמו האדמה, — לחשה במרירות.
— כן. וכי מה תרץ מזה יכולת לצפות משליחות
איש עשוי מן העפר הפשוט והמעונה שלנו, היוצא למסע
של גילויים? וכי מה יוכל למצוא מלבד זה? וכי מה
מלבד זה יכולת להבין או למה יכולת לשים לבך, ולו
גם לחוש לפחות בקיומו? קומדיה היתה בזה, וטבת.

— כמו תמיד בעולם. — רסנה.

— כמו תמיד. ומאחר שיכולתי למצוא בתבל רק מה
שטבוע עמוק בנפשי — היתה בה גם אהבה. ואולם בזה
לא נדבר.
— לא, לא נדבר, — אמרה בקול אדיש שהעלים
בתכלית את רוחתה — או את אכזבתה. ואז הוסיפה
אחר הפסקה: — זה היה סיפור מבדח.

— כך — הפסיק אף הוא. — כן. במובן מה. במובן
נורא מאד. זה יהיה סיפור אנושי, וכפי שידוע לך, אין
הקומדיה אלא ענין של זוית הראייה. ולא יהיה זה סיפור
רועש. כל הרובים ארוכי הקנים יהיו שותקים — שותקים
כמו אותם טלסקופים רבים.

— אה, יש איפוא גם רובים בסיפור? והמותר לי
לשאל — היכן?

— על פני המים. זוכרת את שהעולם בו אנו מדברים.
יש לו ימים משלו. מלחמה היתה עוברת עליו. היה זה
עולם מגוחך ואיום באמת. מלחמתו נתמשכה על פני
האדמה, על פני המים, מתחת למים, במעלה האויר,
ואפילו מתחת לפני הקרקע. והגברים הצעירים הרבים
שבמלחמה זו, רובם בחדרי הפקידות שבספינות ובאולמיר
האוכל, רגילים היו לומר איש לרעהו — סליחה על המלה
הלא-סרלמנטרית — רגילים היו לומר, וזהי מלחמה ארורה
רעה, ואולם טובה היא מלא-מלחמה כלל. הדבר נשמע
כקל דעת, לא כן?

מעומקה של הספה שמע גניחה עצבנית וקצרת-רוח.
והוא המשיך את דבריו בלא הפסק.

— ואף-על-פי-כן יש בכך יותר מתפיסת-העין בלבד.
כלומר, יותר תבונה. קלות הדעת. כמו הקומדיה, אינה
אלא ענין של רושם ראשון שבראייה. אותו עולם לא היה
סיקח ביותר. ואולם היתה בו מידה ידועה של ערמה

מעשית פשוטה. אך דבר זה נעשה בעיקר על-ידי אנשים
נויטרליים בדרכים שונות, צבוריות ופרטיות. שצריך היה
לפקח עליהן, לפקח בשכל חריף וגם בעינים חדות מאד.
ואף היה עליהן להיות חדות באמת, האמיני לי.
— יכולה אני לשער לעצמי, — מלחמה, מודה.

— מהו שאין את יכולה לשער לעצמך? — בטא
ביישוב הדעת. — העולם משוקע בקרבך. ואולם הבח
נשוב למפקד שלנו, אשר כמובן פקד על ספינה של סוג
מסוים. סיפורי אף שהם לעתים מקצועיים (כפי שציינת
זה עתה) לא היו מעולם טכניים. על כן אומר לך רק
שהספינה היתה שייכת לפנים לסוגי ספינות מקושטות,
ובה הרבה פאר והדר ומותרות. כן, לפנים! היא היתה כמו
אותה אשה יפה שלבשה פתאום לברש של שק, ותקעה
אקדוחים בתגורתה. ואולם היא היתה שטה בקלות, נעה
ברוך, היא היתה טובה למדי.

— זאת היתה דעתו של המפקד? — אמר הקול מעל
הספה.

— זו היתה דעתו. רגיל היה להישלח בספינתו לאורך
חופים ידועים בשביל שיראה — מה שניתן לו לראות.
רק זה. ולפעמים היו לו אילו ידיעות מוקדמות שיכלו
לסייע בידו. ופעמים לא היו לו. והיה זה היינו הך, באמת.
לא היה בכך מועיל יותר מאשר בידיעות שלפיהן מנסים
להניע ענן ממקומו ומכוונו, או כמו רוח מדוחים הלובש
צורה פה ושם, ואין לתפשו.

היה זה בראשית ימי המלחמה. הדבר האחד שהיה
נהג בתחילה להתמיה את המפקד היו פני המים שאין
בהם שינוי והבעתם רגילה, לא ידידותיים יותר ולא
עוינים יותר. בימים יפים מציתה השמש גיצים על פני
הכחול; פה ושם תלוי במרחקים עמוד עשן רב-שלום,
ואי אפשר להאמין שהאופק הבהיר חגודע נותן גבול
למארב אחד עצום ועגול.

כן, קשה להתאמין, עד שאתה רואה יום אחד ספינה.
לא ספינתך שלך (אין זה עושה רושם רב כל-כך), אלא
איוו ספינת-לוויה, עולה כולה לפתע מעלה וצוללת מטה,
כמעט לפני שתדע מה קרה לה. ואז אתה מתחיל להתאמין.
מאותו יום והלאה אתה יוצא לעבודה לראות — מה
שניתן לך לראות, ואתה מתמיד בה מתוך הכרה עמוקה
שביום מן הימים תמות בשל דבר שלא ראית. מקנאים
את החיילים, המקנחים בערוב היום את הזיעה ואת הדם
מעל פניהם, המונים את התללים שנפלו מידיהם, המביטים
בשדות שהושמה באדמה השסועה הדומה כמתיסרת
ושותתת עמם דם. באמת מקנאים בכל זה. הגסות השלמה
שבכך — טעם התאוה הפרימיטיבית — הפשטות
האכזרית של מכה הניתחת מידו של אדם — הקריאה
המפורשת והתגובה לאלתר, כך, הים אינו נותן לך כלום
מכל זה, והוא מעמיד פנים כאילו דבר לא קרה בעולם.
היא הפסיקה אותו, מתנועת מעט.

— אה, כן. נאמנות — פשטות — תשוקה. — שלש מלים של תורתך. כלום איני יודעת אותן!
— ראי! כלום אין התורה תורתנו — שאנו מאמינים בה גם יחד? — שאל חושש. אך בלא לצפות לתשובה, והמשיך מיד:

אלה היו הרגשותיו של המפקד. וכשרד הלילה וגפרש על פני הים, מכסה על כל שנראה כצביעות של ידיו ותיק — היתה רוחה. הלילה מסמא אותך בפשיטות — ויש נסיבות שבהן אור החמה נעשה שגוא על האדם כמו חכוב עצמו. טוב הוא הלילה.

בלילה יכול היה המפקד לתת להן למחשבותיו לחמוק — איני רוצה לומר לך לאן. אישם למקום שאין בו ברירה אלא בין אמת ומות. אך מזג אור עכור, אף שהיה מסמא עינים, לא היה מביא הקלה כזו. הערפל מלא תרמית, הראיות המתה של הערפל מרגיזה. נדמה שאתה חייב לראות.

יום אחד קודר ועכור שטה לה הספינה נוכח חוף סלעים מסוכן שהיה בולט בשחור עמוק כמו ציור בדיו. הודו על גבי גיר אפור. והנה דבר סגן המפקד אל מנהלו. נדמה היה לו שראה דבר על פני המים, נוטה הימנה, אפשר שבר-ספינה קטן.

ואולם אין כאן מקום לשום שבר ספינה, אדוני, העיר.

לא, אמר המפקד, הספינה שטובעה עליידי צוללת שהודיעו עליה לאחרונה שקעה דרך ארוכה כלפי מערב. ואולם אין אדם יכול לדעת. מאז יכול היה להיות מעשה בספינות אחרות שלא הודיעו עליהן ואף לא ראן כלל. אבדו על כל אנשיהן.

כך התחיל הענין. כיוון הספינה שונה כדי לעבור בסמוך לחפץ. משום שכורח היה להסתכל יפה במה שאפשר היה לראות. בסמוך, אך בלא לגעת בו; משום שלא היה רצוי לבוא במגע עם דברים בעלי איוו צורה שהיא ובכל מה שיצוף במקרה מסביב. בסמוך, אך בלא לעצור, ואפילו בלא להאט את המהלך; משום שבזמנים ההם לא נחשב למידת זהירות להתמתנה במקום מסוים, ולו גם לרגע. אוכל לומר לך בלי שהיות, שהחפץ כשלעצמו לא היה מסוכן. אין טעם לציירו. זה היה יכול להיות דבר לא יותר ראוי לתשומת לב, נאמר, מחבית בעלת צורה וצבע כל-שהם. ואולם החפץ היה בעל חשיבות יתרה.

גל-הקשת הרך הגביה את החפץ כמו בשביל בדיקה יתרה, והספינה שהובאה שוב לכיוון שלה, פנתה לה עורף באדישות, כשעשרים זוגות עינים שעל סיפונה בולשים בכל הכיוונים, מבקשים לראות — מה שניתן להם לראות.

המפקד וסגנו היו מדיינים בחפץ מתוך הסכמה. נדמה להם שיותר משיש כאן מן הערמה, יש כאן הוכחה לפעילותם של גויטרלים ידועים. פעילות זאת לבשה

בראש השנה הנינות וקטבון,
פקה ואמנו וכמה וכוזבון,
מי לקב ישמח ונאיר עינים,
מי קאש ותהקל ומי... פמים!

והשיבו קל משיכי טעם
פי עליזון לטיב
ומקדור לטעם
ונודע בתפוצות
וראשון בציון

יין כרמל מזרחי מיקבי ראשון-לציון וזכרון-יעקב

במקרים רבים צורה של אספקת מלאי לצוללות מסוימות שבים. כך האמינו בדרך כלל, אף שהדבר לא נודע בביטחה. ואולם טבע הדברים באותם ימים ראשונים הורה דרך זאת. החפץ שנדבק מקרוב ושנעזב באדישות גמורה, סיור כל ספק שדבר מעין זה נעשה אי-פה בקרבת מקום.

החפץ כשלעצמו היה בו יותר מחדש. ואולם העובדה שנעזב כעדות, העלה חששות אחרים. ההיתה זו תוצאה מאיוו סבה נעלמה ושטנית? באשר לכך נראו עד מהרה כל החישובים כחישובי-סרק. לבסוף באו שני הקצינים לידי מסקנה שהחפץ נעזב שם קרוב לודאי על פי מקרה, שיכול היה להגרם על-ידי איזה צרכים שאין לראותם מראש; אפשר, כגון הצורך הסתאומי לעזוב במהירות את המקום, או דבר מעין זה.

דיונים נתנהל במשפטים קצרים, רבי חשיבות, מופסק בשתיקות ארוכות רבות-מחשבה. וכל הזמן נעו עיניהם מסביב לאופק במאמץ של זהירות תמידי וכמעט מוכני. הצעיר שביניהם סיכם בזעף:

'כך, זוהי עדות, זהו פירוש הדבר. עדות לדבר שהיינו בטוחים בו די הצורך גם לפני כן, והדבר גם פשוט וגלוי. צטובה מרובה יביא לנר, השיב לו המפקד בשנינה. השיירות רחוקות מעמנו ת"ק פרסה; הצוללת, השד ידע היכן היא, מוכנה לרצוח; ותגויטרלי הנכבד חומק לו מזרחה, מוכן לגכב שקרים!

סגן המפקד צחק מעט מנעימת הדברים. אולם הוא סבר שהנויטרלי לא יהא עליו אפילו לכזב הרבה. בריות כמותו חשים עצמם בטוחים למדי, עד שלא נתפסו בעיצומו של מעשה. יודעים הם לצחוק בסתר לבם. ברנש זה אפשר שהוא מגחך לפני עצמו. יתכן מאד שכבר השתתף מקודם במשחק כזה, ושמץ העדות שהניח אחריו נחשב בעיניו כקליפת השום. זה היה משחק שהנסיון שבו עושה את האדם לעזימצת ואף למצליח.

ושוב צחק צחוק עמום. ואילו המפקד שלו התקומם על השיטות של תחבולות-סתר רצחניות ועל ערלת הלב האכזרית בשותפות לפשע שדמו להשחית את עצם המקור של רגשות אנוש עמוקים ומעשיו הטובים ביותר: להשחית את דמיונם הבונה את שלמות השגתם של החיים והמוות. הוא סבל —

הקול מעל הספה הפסיק את המספר:

— מה מאד אוכל להבין אותו בזה!

הוא כוּטף עצמו לפניו כלשהו.

— כן, אף אני. באהבה ובמלחמה צריך הכל להיות גלוי וידוע. גלוי וידוע כאור היום, מאחר גשתיקן משמשות קריאה של משא-נפש שכל-כך קל, מה קל, לעכרו בשם הנצחון.

הוא הפסיק ושוב המשיך:

איני יודע אם המפקד העמיק באותה שעה לרדת לרגשותיו כל כך. אך הם גרמו לו סבל. — מין עצבות שהועם קסמה. ואף יתכן שהעלה על עצמו חשד של איוולת. האדם הוא ברייה משתנה. ואולם לא היתה לו שהות בשביל חיטוטים יתרים בנפשו, כי חומת ערפל קרבה מדרוס-מערב לקראת הספינה. גלימות אדים גדולות עברו בטיסה, כרכו עצמן בסופה מסביב לתרנים ולאפרכסת, ונראו כחושבות להמס. ואז נעלמו.

הספינה נעצרה. כל רחש פסק והערפל עצמו עמד בלא נייע, הופך דחוס יותר וכמו מוצק בחוסר התנועה שלו, האילם והמתמיה.

האנשים על משמרותיהם לא ראו איש את רעהו. קול הפסיעות נשמע כהליכת סתר; קולות מועטים, סתמיים ונידחים — גורעו בלא הד. דממה לבנה, עיוורת, כבשה את העולם.

ואף נדמה היה שמצב זה יאריך ימים. איני חושב לומר בזה שדחיסות הערפל לא נשתנתה מעט. פעמים שהאד דלל מעט באורח-סוד, חושף לעיני האנשים מראה דמיוני של ספינתם. פעמים אחדות צף לנגד עיניהם כאפלה צל החוף עצמו, מבעד לבהירות העכורה והמטרפרפת של הענן הלבן והגדול, החובק את המים.

כדי לנצל רגעים אלה הוסעה הספינה בזהירות קרוב יותר לחוף. לא היתה כל תועלת להשאר בחוץ בשעת סוג אויר רע כזה. קציני הספינה ידעו כל פינה ובקיע שבחוף, לארכה של דרך הקפתם. הם סברו שנוח לה

לספינה שתשהה באחד המפרצים. לא היה בו מקום מרווח, אך היה בו די הצורך בשביל ספינה שתוכל להתאחו בעגנה. כך תהא שעתה נוחה יותר עד שיתעלה הערפל.

לאטם, בזהירות ובסבלנות אין קץ, זחלו וקרבו יותר ויותר, בראותם את סלע החוף רק כקוביה שחורה מתעלמת והולכת, עם פס צר של קצף זעוף לרגליה. בשעה שהושלך העוגן היה הערפל כה כבד שעל פי מה שניתן לראות, אפשר היה לחשוב כאילו נמצאו מהלך אלף מילים בלב ים. אך אפשר היה לחוש במחסה של היבשה. היה משהו מזור בדממת האויר, דכי הגלים הלוקקים את היבשה שמסביב הגיע לאזניהם עמום מאד, מתעתע מאד, בהפסקות פתאום רבות-סוד.

העוגן הוטל, מדי-העומק נאספו. המפקד ירד לתא שלו. ואולם לא שהה שם שעה ארוכה כשקול מחוץ לדלתו ביקש שיבוא לסיפון. הוא הרהר בלבו: זימה עכשיו? הוא חש מעט קוצר-רוח כשנקרא שוב לצאת החוצה לקראת הערפל הטרוד.

הוא נוכח שהערפל שוב דלל מעט ולבש גון קודר של הסלעים האפלים שאין להם דמות ולא צורה, והם בישרו על קיומם רק. במין מסך של צללים שמסביב לספינה, מלבד מקום בחיר אחד, הוא — הכניסה מן חים הפתוח. קצינים אחדים חביטו בכיוון זה מעל הגשר. סגן המפקד פגשו בלחש נטול-נשימה, הודיעו שבמיפרץ נמצאת ספינה אחרת.

זוגות אחדים של עינים גילוח רק לפני רגעים מספר. היא עגנה סמוך מאד לכניסה — אך כתם עמום על בהירות הערפל. המפקד הבחין בה לבסוף, לוטש עינים לצד שהצביעו עליו ידים להוטות. בלא ספק — כלי שיט מאיוזה שהוא סוג.

שלא שלא התנגשנו בה בכניסתנו העיר סגן המפקד. שלח אליה סירה לפני שהיא נעלמת, אמר המפקד. הוא שיער שזו ספינת חוף, אין להעלות על הדעת דבר אחר, ואולם לפתע עלתה בראשו מחשבה אחרת. שלא הוא, אמר לסגנו, שחזר ונלוח עליו אחר ששלח את הסירה.

אותה שעה נתרשמו שניהם מן העובדה שהספינה שנתגלתה כה לפתע לא הודיעה על נוכחותה בצילצול פעמונה.

אמת שנכנסנו בלא-סוף סיכס הקצין הצעיר. ואולם צריכים היו לשמוע לפחות את מודדי העומק שלנו. לא יתכן שרחקנו ממנה יותר מחמשים יארד. התחום הקטן ביותר שיתכן ואף יכלו להכיר בנו, מאחר שהרגישו בדבר-מה קרב, והמשונה בדבר, שלא שמענו ממנה אפילו רחש קל. תבחורים על הסיפון עצרו בודאי את נשימתם. 'כן', אמר המפקד שקוע במחשבות.

סירת הסיפון חזרה בעתה, הופיעה פתאום בכל ארכה, כמו חותרת דרכה בינות לערפל. הקצין האחראי עלה



אופק

הסיגריה של הישוב

למסור דיין-חשבון, אך המפקד לא נתן לו שהות לפתוח.
הוא קרא ממרחק-מה:

'סמינת חוף, לא כן?'

'לא אדוני, זרה, נויטרלית, היתה התשובה.

'לא יתכן, באמת! כך, ספר לבו הכל! מה היא עושה

כאן?'

או סיפר האיש הצעיר שסופר לו מעשה ארוך ומסובך על צרת המכונות. ואולם הסיפור עשה רושם של אמת מנקודת הראות המקצועית הטהורה, והיו לו הקוים השכיחים: קלוקל, הפלגה מסוכנת לאורך החוף, מזג אויר רע פחות או יותר במשך ימים שלמים. פחד מפני נחשול, ולבסוף החלטה להכנס ולעגון באיזה מקום אצל החוף, וכן הלאה. מתקבל יפה על הדעת.

'המכונות עדיין משותקות?'

'לא, אדוני, יש בהן קיטור.'

המפקד קרא את סגנו לצד. 'באלוהים! אמר, 'צדקת! הם עצרו את נשימתם כשעברנו על פניהם, ודאי עצרו, ואולם סגן המפקד היו לו עתה ספקות משלו.

'ערפל כמו זה מבליע שאן קל, אדוני, העיר, יאחר

הכל, מה יכלה להיות כונתו?'

'להתחמק ללא סימן, השיב המפקד.

'אם כן, מדוע לא עשה כך? הוא יכול היה לעשות זאת, אתה יודע. אפשר לא בלי סימן כלשהו. אינני סבור שיכול היה להשחיל את הכבל שלו בלא שיקים מעט שאן. ובכל זאת, במשך רגע או כדומה יכול היה להעלם מעינינו ולהתחמק מכל וכל בטרם גילינו אותו יפה. ואולם הוא לא עשה כך.'

הם סקרו זה את זה. המפקד נענע בראשו. חשש כמו זה שנכנס בראשו אין להגן עליו בקלות. אפילו לא דיבר עליו בגלוי. הקצין האחראי סיים את הדין-חשבון שלו. המטען שבספינה היה בעל תועלת ולא היה בו כל רע. פני הספינה היו מועדות לנמל אנגלי. תעודות וכדומה מתוקנות בתכלית. אין לגלות בשום מקום כל דבר מעורר חשד.

ואחר עבר לדבר על האנשים ומסר שמספר הספנים שעל הסיפון רגיל. מהנדסים מן הסוג הנודע יפה, נהנים מן ההישגים שלהם בתיקון המכונות. ואף סגן רב-החובל, כמובן, ורב-החובל עצמו, מעין דוגמה נאה של איש-צפון, מנומס די צרכה, ואולם נראה כשתוי, גדמה כמתאושש ממחזור קבוע של לגימה.

אמרתי לו שאין באפשרותי לתת לו רשות להמשיך. הוא אמר שלא מעו להניע את ספינתו במזג אויר כזה אפילו כמחלף ארכה, ברשות או שלא ברשות. בכל זאת, השארתי אדם על הסיפון.

'שוב מאד.'

המפקד, אחר ששקל זמן-מה את חששותיו בלבו, קרא את סגנו הצידה.

ימה אם זו אותם ספינה עצמה שהוינה צוללת שטנים זו או אחרת? אמר בקול לחש.

סגן המפקד נתחלחל. ואז אמר המפקד בהכרה פנימית:

'רוצה אני לבדוק את הדבר בעצמי.'

כפי ששמענו מן הדין-חשבון, חושש אני שלא תוכל להגיע אפילו לידי חשד מבוסס, אדוני.

'אף-על-פי-כן אעלה על הסיפון.'

הוא גמר ואמר בנפשו. הסקרנות היא הכוח המניע הגדול של שנאה ואהבת. מה קיוה למצוא שם? לא היה יכול לומר זאת לשום אדם — ואף לא לעצמו. מה שבאמת קיוה למצוא שם היתה האוירה, האוירה של בגידה חסרת יסוד, ושלפי דעתו לא היתה לה כפרה; משום שסבר שאפילו תאוות עוול לשמו לא יכלה לכפר על הדבר. ואולם היעלה בידו לגלות אותה? להריח אותה? לטעום אותה? היעלה בידו להשיג אלו ידיעות סדיות, שיכלו להפוך את חשדיו, שאינו יכול להתגבר עליהם, לדאות חזקה די צרכה, כדי להביא לידי פעולה על כל סכנותיה?

רב-החובל פגשו בסיפון האחורי, והופיע על פני הערפל בינות לצורות הכמות של ציוד הספינה הרגיל. הוא היה איש צפון אלים, בעל זקן, ובמיטב כוח שנותיו, כומתת-עור עגולה לפתח את ראשו בהידוק. ידיו היו

תקועות לו עמוק בכיסי מעיל העור הקצר. הוא השאירן שם בשעה שהסביר שעל פני הים הוא גר בחדר־המסות. הראה את הדרך לשם, פוסע ברישול. סמוך לפתח שמתחת לגשר התנודד מעט, שוב נתאושש, פתחו לרוחה, ועמד בצד, משעין את שכמו כמו בלי משים כנגד הקיר, גועץ עיניו המטושטשות בחלל רב־הערפל. ואולם מיד הלך אחר המפקד, סגר את הפתח בדחיפה, העלה את אור החשמל ומיחר לדחוק שוב את ידיו לתוך כיסיו, כאילו היה חרד שמא יאחו בהן מי, אם כידיד ואם כאויב.

בחדר היה מתניק והם. יתדות־המסות הרגילות שמעל לראש היו מלאות, והמטה שעל גבי השולחן היתה מוחזקת שטוחה על ידי כוס חיקה שעמדה על קערית מלאה למחצה במין גזול שפרך, כהת. ביסקויט מכורסם מעט מונח היה על גבי תיבת הכרונומטר. שני דרגשים היו שם, ואחד מהם היה מוצע כמיטה עם כר וסדינים אחדים, שהיו עתה מקומטים מאד. איש־הצפון שקע במיטה, ידיו עדיין נתונות בכיסיו.

כך, הריני לפניך, אמר בנעימה משונה של איש המופתע לשמע קול עצמו.

המפקד היה סוקר מן הדרגש השני את הפנים הנאים והאדומים, טפין של ערפל היו תלויות בזקנו ובשפמו של איש־הצפון, גבותיו הכהות יותר נתחברו על מצחו לקמט של מבוכה, ולפתע קפץ ממקומו.

מה שאני חושש הוא, שאיני יודע היכן אני נמצא. באמת איני יודע, פרץ ברצינות גמורה. ילך הכל לעזאזל! כנראה שהסתובבתי במקום אחד, הערפל הולך אחרי זה שבוע ימים, למעלה משבוע ימים, ואחר כך נתקלקלו המכונות שלי. רוצה אני לספר לך כיצד זה היה.

הוא פרץ בלהג רב, לא נמחר מדי, אך תקיף בדעתו. לעומת זה לא היה הלהג רצוף, הוא היה ניתק על ידי הפסקות מוזרות מאד ורבות־הרחורים. כל אחת מהפסקות אלה לא ארכה יותר מדקות מעטות, והיתה לה לכל אחת העמקות של מחשבה רבה, כשהיה שוב פותח, לא גילה שום דבר את החשד הקל ביותר שבאותן הפסקות. היה בו שוב אותו מבט קבוע, ואותה רצינות הקול שלא נשתנה.

המפקד הקשיב לסיפור. הוא עשה עליו רושם כמתקבל על הדעת יותר משרגילה אמת פשוטה להיות. ואולם, אפשר היתה זו דעה קדומה. כל זמן שאיש־הצפון היה מדבר הרגיש המפקד בקול פנימי, באיזה ריטון קודר בתוך תוכו, המספר לו סיפור אחר, כאילו היה בכונתו להחיות בקרבו את רוגזו וכעסו על התועבה שברדיפת הבצע ובעצם הסיכוי המונח עתים ביסודם של רעיונות פשוטים.

זה היה אותו סיפור שכבר סופר לקצין האחראי לפני כשעה. המפקד היה מנענע מעט מזמן לזמן את ראשו לעומת איש־הצפון, וזה האחרון הגיע לסוף הסיפור והסב את עיניו. הוא הוסיף, כאחר שיקול דעת:

כלום לא היה די בכל הצער והיגיעה האלה כדי להוציא איש מדעתו? ועוד זה המסע הראשון שלי לסביבה הזאת, הספינה היא שלי. הקצין שלך ראה את הנירות, אינה שווה הרבה, כפי שאתה יכול לראות מעצמך. סירת משא ישנה בלבד, מחיה בצימצום לבני ביתי.

הוא הגביה זרוע כבדה והראה על שורת תצלומים המצפים את קיר המחיצה. תנועה זו היתה מגושמת כאילו היתה זרועו עשויה עופרת. המפקד אמר בלא משים: 'עוד תעשה לבני ביתך הן בספינה ישנה זאת, כן, אם לא תאבד לי, אמר איש־הצפון, קודר, אני חושב, מן המלחמה הזאת, הוסיף המפקד.

איש־הצפון הסתכל בו במבט משונה, כלא־רואה ובו בזמן מתענין, כמו שיכולות להסתכל רק עינים בעלות גון כתול מיוחד.

'אתה לא היית מתרעם על כך, אמר, לא כן? יותר מדי גינטלמן אתה בשביל כך. אנו לא גרמנו לכם זאת, ונניח שהיינו יושבים אל הארץ ובוכים. מה תועלת היה זה מביא? תן להם לבכות למי שהביא את הצרה, סיים בתוקף. הזמן הוא כסף, אתם אומרים. נכון — זמן זה הוא כסף, אתה, לא כן?'

המפקד טרח להסתיר את הרגשת התעוב העצום. הוא אמר לעצמו שהיא מוגזמת. כך הן הבריות — אוכלי־אדם בעלי מוסר, הנזונים איש מאסון רעה. הוא אמר בקול:

'הסברת תכלית הסבר, כיצד זה קרה שאתה נמצא כאן. יומן הספינה מאשר את דבריך בדיוק נמרץ. כמוכן, יומן־ספינה אפשר גם לבשל, אין קל מזה.'

איש הצפון לא הגיע שרירה, הוא היה מסתכל בפתח; מראהו היה כאילו אינו שומע. הוא הרים ראשו אחר רגע, ואולם אין אתה יכול לחשוד בי כלום, מילמל ברישול.

המפקד חשב: מדוע צריך היה לומר זאת? מיד אחר כך הוסיף האיש שלפניו: 'המיטען שלי נועד בשביל נמל אנגלי.'

קולו הפך אותו רגע ניחר. המפקד שקל בלבו: 'אמת הדבר, לא יתכן כלום. איני יכול לחשוד בו, ובכל זאת, למה שהה בערפל זה בקיטור מלא — ושוב, כששמע אותנו נכנסים, מדוע לא נתן איזה אות חיים? מדוע היוכל להיות כאן דבר אחר מלבד הרגשת אשם? למראה הימאים מודדי העומק יכול היה להכיר שזו היתה אנית־מלחמה.'

כן — מדוע? המפקד המשיך לשקול בלבו. אולי אנסה לחקור אותו ולעקוב את מבע פניו, הוא יגלה את צפונותיו בדרך שהיא, ברור כשמש שאמנם שתה הבחור, כן, הוא שתה; ואף על פי כן יהיה לו שקר מן המוכן. המפקד היה שייך לאותם אנשים שלא נוח להם, מבחינה מוסרית וכמעט אף מבחינה פיסית, אפילו מעצם המחשבה לבלוע דבר שקר. הוא גרתע מן הדבר בבוז ובשאת נפש שאין להתגבר עליהם, יותר מבחינת התחושה מאשר מבחינת המוסר.

משום כך יצא לסיפון, וציוה להזעיק לפניו את חבר המלחים לבקורת. הוא מצא אותם בדיוק כפי שהודיע של קצין הסיפון הגיח לו לשער. ובתשובותיהם לשאלותיו לא יכול לגלות שום סדק בסיפור של יומן-הספינה.

פטר אותם. הרושם שלהם היה לו ברור למדי, לכל אחד מהם הובטח כסף מלוא חפניים. אם הכל יעבור בשלום, כולם היו חרדים מעט. אך לא מבוהלים. אין לחשוב שאפילו אחד מהם יניח את המשחק. אין הם חשים את חייהם בסכנה. יודעים הם יותר מדי את אנגליה ואת דרכיה!

הוא נחרד כשתפס עצמו מהרהר בחשדיו הסתומים ביותר, כאילו הפכו ודאות. משום שבאמת לא היה כל יסוד בשביל מסקנותיו. לא היה שום דבר לגלות.

הוא שב לחדר-המפות. איש-הצפון שהה שם תחתיו, ואיזה שינוי דק בהתנהגותו. יתר עוזת בטבט-עיניו הכחול הזוככי, הביא את המפקד למסקנה, שהברגש קפץ על החודמנות ולגם שוב מלוא הפה מן הבקבוק שבודאי החביא באיזה מקום.

ועוד הרגיש שאיש הצפון, כשפגש את עיניו, לבש הבעה של הפתעה עשויה. לפחות דמתה לו כעשויה. אי אפשר היה לתת אימון בכלום. והאנגלי חש עצמו מתוך הרגשה פנימית משונה. כעומד בפני שקר עצום, מוצק כמו קיר, בלא דרך עיקוף שתגיע לאמת. ונדמה לו שהוא רואה את פני הכזב הרצחניים מציצים בו בניחוח ציני.

'ארשה לי לומר, פתח לפתע. אתה משתומם לחקירותי, אף שאין אני עוצר אותך, לא כן? לא היית מעו לזו בערפל זה?'

'אינני יודע היכן אני נמצא, קרא איש-הצפון ברצינות. פשוט אינני יודע.'

הוא הביט מסביבו כאילו עצם הציוד של חדר-המפות היה זר לו. המפקד שאל אותו, אם לא ראה איזו דברים לא שכיחים צפים על פני המים בשעה שהיה בלב ים.

'דברים? איזו דברים? במשך ימים שלמים היינו מגששים בערפל כסומים.'

'היו לנו כמה הפסקות של בהירות, אמר המפקד. ואספר לך מה ראינו ואת המסקנה שבאתי אליה מראיה זו.'

הוא סיפר לו במלים ספורות. הוא שמע קול נשימה חדה שאוסה דרך שניים מהדקות. איש הצפון, ידו על השולחן, עמד אילם ובלא כל נייע. הוא היה כמוכה רעם. ואז העלה חיוך של טימטום.

או לפחות כך נדמה היה לו למפקד. והיה זה דבר רב-משמעות, או בלא חשיבות כלשהי? הוא לא ידע. הוא לא יכול היה לומר. כל האמת נעלמה מן העולם כאילו הצטמקה. והוא מהרהר במעשה הנבלה המתועבת הזאת, שהאיש הזה היה — או לא היה — אשם בו.

יריה היא דבר טוב מדי בשביל הבריות המבינים את

הניטרליות בדרך יפה זאת. העיר המפקד אחר דממה. 'כן, כן, כן' הודה איש הצפון במהירות — ואז הוסיף לפתע בקול אחז תנומה: 'אולי.'

האם העמיד פנים כשכור, או אולי רק התאמץ להיראות כפיוכה? מבטו היה ישר. אך גונו נראה כשל זכוכית. שפתיו נראו כמוצקות תחת שפמו הצהוב. אך הן נתעוותו לפתע. האם נתעוותו? ומדוע זה כה שחה פתאום קומתו?

'בענין זה אין אולי, ביטא המפקד בקפידה. איש-הצפון זקף עצמו, ולפתע הביט בקפידה אף הוא. 'לא, אך מה בדבר אותם האנשים המביאים לידי הנסיון?

מוטב שתהרוג את אלה הרבים. יש מהם כארבעה, חמשה. ששה מיליונות, אמר בועף, ואולם אחר רגע נתן קולו כמילל. 'ואולם מוטב שאשמור לשוני. יש לך איזה חשדות.' 'לא, אין לי חשדות,' הודיע המפקד.

הוא לא פיקפק. ברגע זה היתה לו הודאות הנמורה. האוירה בחדר המפות היתה ספוגה אשמה ומירמה, מחציפות פנים כנגד תגילוי, בזות לזכות התמימה. להוגנות הפשוטה. לכל הרגשה אנושית, לכל נקיפת מצפון.

איש-הצפון נשם נשימה ארוכה. 'כן, אנו יודעים שאתם האנגלים גינטלמנים אתם. ואולם נאמר נא את האמת. מדוע עלינו לאהוב אתכם כל-כך הרבה? לא עשיתם שום דבר בשביל שיאהבו אתכם. אין אנו אוהבים את העם האחר, כמוכן, אף הם לא עשו כלום בשביל כך. מופיע ברגש לפניך ובידו שק של זהב... לא על הינם עשיתי ברוטרדם בנסיעתי האחרונה.'

'חוכל איפוא לספר דבר-מה מענין לאנשים שלנו כשתגיע לנמל, קרא המפקד.

'הייתי יכול, אך הרי אתם מחזיקים ברוטרדם אנשים מסוימים במשכורת. יספרו הם. אני נויטרלי. האין זאת?...' האם ראית מעודך איש עני מעבר מזה ושק של זהב מעבר מזה? כמובן ששום דבר לא היה משפיע עלי. אין לי האומץ לכך. באמת אין לי. אין זה עסק בשבילי. אני רק מדבר גלויות פעם אחת ולתמיד.'

'כן, ואני מקשיב לדבריך, אמר המפקד בשקט. איש-הצפון כוסף עצמו על השולחן. 'עתה, שאני יודע

כי אין לך חשדות, אני מדבר. אין אתה יודע מה פירושו של איש עני. אני יודע. אני עצמי עני. ספינה ישנה זו, אינה שווה הרבה, והיא גם ממושכנת. מחיה בצימצום, לא יותר. כמובן, לא הייתי מוצא בי את האומץ. ואולם איש שיש לו האומץ! ראה: הסחורה שהוא טומן בספינה דומה לכל משא אחר — חבילות, חביות, כלי-יפה, צנורות נחושת — ומה אין בה? אין הוא רואה כיצד הדבר נעשה. אין זה בשבילו דבר מוחש. אך הוא רואה את הוזהב. זה דבר מוחש, כמובן, שום דבר לא היה יכול לפתות אותי לכך. אני סובל ממחלה פנימית. או שהייתי משתגע מרוב פחד — או — או מתחיל שותה או כדומה. הסיכון גדול מדי. 'חייב מיתה! המפקד קם ממקומו לאחר הכרזה פסקנית זו, שהשני קבלה במבט חמור, המעורב באורח משונה

כיוון זה. הוא הפליג — עלה על הצוק — וירד תחומות.
 אם כן, אמר את האמת. הוא לא ידע היכן הוא נמצא.
 ואולם אין זה מוכיח כלום. לא לכאן ולא לכאן. יתכן שזאת
 היתה האמת היחידה בכל סיפורו כולו. ואף-על-פי-כן...
 נראה שגורש על-ידי מבט של איום — לא יותר.
 המפקד הסתלק מכל התחפשות.

— כן, הוריתי אותו כיוון זה. הדבר נראה לי כמבחן
 שאין למעלה ממנו. אני מאמין — לא, אינני מאמין. אינני
 יודע. אותה שעה הייתי בטוח. כולם ירדו לתחום; ואיני
 יודע אם שלמתי לרשעים כגמולם — או אם רצחתי, אם
 הוספתי על הגוויות המרפדות את מצע. הים הלא-נחקר
 גופות אנשים חפים מכל פשע או גופות רשעים שפלים.
 אינני יודע. לעולם לא אדע.

הוא קם. האשה שעל הספה הודקפה וכרכה את
 זרועותיה על צוואריו. עיניה הטילו שני גצים בצל העמוק
 של החדר. היא ידעה את תשוקתו לאמת, חרדתו מפני
 התרמית, אתבת-האדם שבו.

— אה, מסכן שלי, מסכן —

— לעולם לא אדע. — חזר בתקיפות. התיר עצמו,
 לחץ את ידיה לשפתיו, ויצא.

מאנגלית: ישראל זרחי (ז"ל)

יוסף קונראד (שמו המלא — תיאודור יוסף ק. קמרז'ניובסקי),
 1857 — 1924. מתחשבים שבסופרי הים שבימינו. נולד בסולין,
 כבן 18 היה כשירד לראשונה באנית סוחר שהלמה לאיי הודו
 המערבית. מאז מתחילה בחייו תקופה ארוכה של תלאות
 והרפתקאות כיווד ימים. בן שלשים ואחת היה כשבא ללונדון.
 התקרב לשפת אנגליה ולהרבותה והיה — הוא, בן עם זר —
 לאחד מגדולי הסופרים האנגלים של הזמן החדש. בסופריו תאר
 ארצות רחוקות ואת חיי הספנים בימים.

כיוון של ספק. המפקד חש בחילה עולה בקרבו באיורה
 של סבך הרצח שסבב אותו. דחוסה יותר, לא-מושגת
 הריצה יותר מן הערפל שבחוף.

'אין זה עסק בשבילי, רטן איש הצפון. וניכר שהתנודד.
 כמובן שלא, הסכים המפקד. מתאמץ מאד לשמור קולו
 שיהא שקט ונמוך. הודאות חזקה בקרבו. 'ואולם עומד אני
 סהר מיד את החוף הזה מבריות כמוך, ואפתח כך. עליך
 עזוב את המקום תוך מחצית השעה.'

אוחז זמן היה הקצין מהלך לארכו של הסיפון עם
 איש-הצפון לצדו.

'מה! בערפל זה? קרא האחרון צרוד.

'כן, יתא עליך ללכת בערפל זה.'

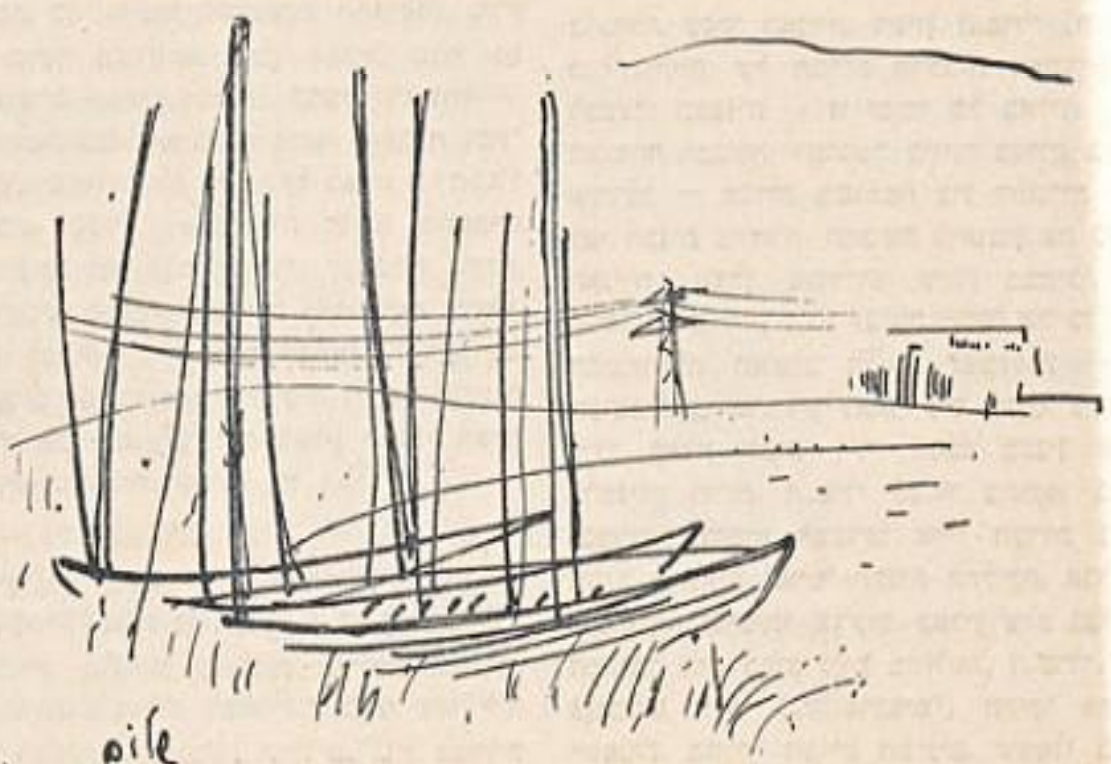
'ואולם איני יודע היכן אני נמצא. באמת איני יודע.'
 המפקד הסב אליו את פניו. מין זעם כבשו. עיני שני
 הנברים נפגשו. עיניו של איש-הצפון הביעו תמיהה עמוקה.
 'אה, אין אתה יודע כיצד לצאת? המפקד דבר בנחת,
 אך לבו היה פועם ברוגז ואימה. 'אני אתן לך את הכיוון
 שלך. הפלג דרומה-לפאת-מזרח, מזרח למחצה, כמהלך
 ארבעה מילים, ואז תוכל לפנות מזרחה בכיוון הנמל שלך.
 צד מעט ומוג האויר יתבהר.'

המפקד עבר לצד השני. איש-הצפון עדיין נשאר
 בתקוע בסיפון. לפני שהשיגה סירת המפקד את ספינתו,
 שמע את ספינת-הקיטור מתחילה להעלות את העוגן. ואז,
 בצל בערפל, הפליגה בכיוון הניתן לה.

'כן, אמר לקצינו, הנחתי לו ללכת.'

המספר כופף עצמו כלפי הספה. ששום תנועה לא גלתה
 עם מציאותה של נפש חיה.

— שמעי, אמר בתוקף — כוון זה יוביל את איש-
 הצפון ישר על צוק סלע שפירושו מות. והמפקד הורה לו





אלברט באלין (1857–1918)

יש אישים, אשר שמם קשור עם מפעל מסוים ולחם הזכות להתפתחותו ולקדומו. הם עולים ונופלים עם מפעלם. בו הם משקיעים ממיטב כשרונותיהם ויוזמתם, את נפשם ואת אישיותם.

אין לדון על חברת הקו „האמבורג-אמריקה“ מבלי ליחד את הדבור על אלברט באלין, שהוא ורק הוא העלה אותה לשיא ההתפתחות, לא בין חברות הספנות הגרמניות בלבד, אלא בין חברות הספנות שבעולם בכלל. לא היתה עלייתו קשורה בהונו הרב או ביחסים הטובים שקשר, לא היה בה משום „מול“ מיוחד או מקרה. כשרונותיו הם הם שהעלוהו, כוח בינתו וידיעותיו המקיפות, מרץ פעולתו, אופיו הישר והגינותו, מובן מאליו, שהיו גם כמה גורמים חיצוניים שפעלו לטובתו, בראש וראשונה — הליברליות ששלטה בגרמניה בסוף המאה שעברה ובתחילת המאה הזאת, שתודות לה לא נתקל באלין היהודי בקשיים בעבודתו, ושנית — גרמניה החלה מתפתחת באותו זמן, במדיניות ובכלכלה גם יחד, למעצמה גדולה, וזקוקה היתה גרמניה לספנות מסחרית ומלחמתית גדולה, הוטל על באלין למצא את הדרכים המתאימות לבסוסה, לסשור את הקשרים הבינלאומיים הדרושים ולבצע נסיונות תכניים וארגוניים מכוונים, וכך היה באלין למנהל ראשי של עסקי הספנות הגרמנית, מקובל על הכל.

פרטים מחייו

אלברט באלין נולד בשנת 1857, בהמבורג שבגרמניה, למשפחה יהודית ותיקה. אביו היה עוסק ב„שלוח מהגרים“, כלומר — בהעברת מהגרים מארצות אירופה השונות, דרך אנגליה ובאניות אנגליות, לאמריקה. ביתו עמד ליד הרציף, אלברט, הצעיר בין שבעת הילדים, גדל באווירת

הנמל וימים רבים היה מבלה במשרדי הפירמה „מוריס ושותפיו“, שאביו היה אחד משותפיה. בבית הספר לא הצטיין אלברט כלל, כבן 17 היה, כשהחל לעבוד במשרדי הפירמה „מוריס ושותפיו“, אחר מות אביו (1874) המשיך לעבוד שם כספקיד ואחר כך היה לאחד השותפים (1879). בשנת 1881 קבלה החברה „מוריס ושותפיו“ את הסוכנות הראשית של חברת האניות „קאר“, אז השיג באלין את הישגיו הראשונים, ע"י העלאת הרנטביליות שלה והגדלת מספר אניותיה, ההתחרות בענף הספנות היתה חריפה מאד, ביחוד בין „האפאג“ (המבורג-אמריקה ליין), „הלויד הגרמני הצפוני“ („נורדוויטשר ללויד“) כברמן ובין החברות הזרות, בהשתתפותו של באלין הושג הסכם בין החברות המתחרות ביחס לדמי ההובלה, הידוע בשם „קאר ליין“, בהודמנות זו בא באלין בקשרים עם „האפאג“ ובמרוצת הימים נבחר למנהל מחלקת הנוסעים שלה, והוא אז בגיל של 29, באלין הצטיין בארגון המחלקה הזאת ובמרוצת עם החברות המתחרות, ב"1888 נתמנה כחבר להנהלה הראשית וכעבור שנים מעטות זכה למשרה החשובה של מנהל ראשי, בעמדה גבוהה זו נשאר באלין עד לאחרית ימיו, מת בשנת 1918.

יצירת ה„פול“

פעולתו של באלין החשובה והמוצלחת ביותר היתה — יצירת ה„פול האטלנטי“ להסעת מהגרים מאירופה לאמריקה, כדי להבין את עצם המפעל הזה ואת הקשיים הקשורים בו, יש לציין, שההתחרות בין החברות האירופיות גרמה להן הפסדים גדולים, בשל התורודה הנכרת של דמי ההובלה, החברות נאלצו מתוך כך למצוא דרכים מתאימות לשתוף בעבודתן, מבלי לצמצם את עצמאותן בהנהלת עסקי האניות, רעיון ה„פול“ (ה„צירוף“) קשור בנסיונותיהן של חברות הרכבות האמריקניות, התאמתו למפעלי הספנות — זו זכותו של באלין, שהיה בלי ספק המומחה המנוסה והמוכשר ביותר בעולם בענף זה, „פול“, פירושו — פעולה משותפת בין החברות וחלוקת רווחים לפי תכנית מיוחדת, המביאה בחשבון את כל פרטי הנהלת האניות: גודלן, מהירותן, צידן מבחינת טיב ההובלה, מספר נסיעותיהן וכו', קביעת חלקה של כל אחת מהחברות המשתתפות וחישוב חלוקת ההכנסות — אלה בעיות מסובכות ביותר, רק לאחר שש שנים, בשנת 1892, עלה בידי באלין לבוא לידי הסכם בענין זה עם חברות גרמניות וזרות, ה„פול“ נשאר בתוקפו במשך 25 שנה ובמרוצת הימים הצטרפו אליו חברות נוספות, נשתנו אמנם התנאים ופרטי תכנית החלוקה, אבל שלד ה„פול“ הוכיח את יציבותו וצדקתו, באלין שלט בכל פרטי הארגון המסובך הזה בסוברניות מוחלטת, ה„פול“, וכן גם חוזים מוגבלים יותר („קונפנצים“) הקיפו את רוב חברות הספנות, בחלקי העולם השונים, שטפלו בהסעת נוסעים.

בעולם. באלין ארגן גם טיולים בים, באניות מיוחדות. שהיו מותאמות במיוחד לדרישות התיירות. הוא היה מש"ד תדל תמיד להעמיד את הישגי התכניקה לשירות הנוסעים ולהנאתם. במסעותיו המרובים היה אוסף פרטים ביחס למצב התאים שבאניות, עניני ההזנה לנוסעים והנהלת האניות הפנימיות, כדי להטיב ולשפר את השירות ולהגדיל את כבוד חברתו בעולם.

עקרונות מסחריים

באלין היה מתנגד חריף למלחמה ולסכסוכים בעניני עסק. פשרות וויתורים — היה אומר — מביאים לידי שווי משקל, שבו יכולים הכל לחיות בשלום. אין לחייב אדם בחוזה, שתנאיו מונעים בעדו, לפי דעתו לחיות ולהתקיים בצורה הנאותה. שיתוף פעולה בצורה כלשהי — זהו האמצעי היחיד נגד התחרות בלתי מרוסנת והורסה בין החברות הגדולות, המהוות את הגרעין העיקרי של הספנות הבינלאומית. יש לשמור על הפרסטיז'ה של החברה כלפי חוץ ועל גמישותה — כלפי פנים, וללמוד מנסיונותיהם גם של מתחרים. באלין ידע יפה, שיש לבסס את רנטביליות החברה על תנועת הסחורות, כי הסעת נוסעים (חוץ מהובלת מהגרים) אינה אלא תוספת תעמור לתית למקור ההכנסות הבטוח בתנהלת אניות משא. קשריו של באלין עם מנהלי החברות הגדולות בעולם היו הדוקים ויציבים, כי ידע הוא להתיחס לאנשים באדיבות, בדיקנות ובפשטות. שונאים לא היו לו, לא בין המתחרים ולא בין סקדי החברה ופועליה. גם זכרונו המפליא עמד לו בעסקיו, ביחוד בטר"מ המסובך בארגון הספנות העולמית ובטרנזי-אקציות הכספיות והמשפטיות השונות.

אלברט באלין המדינאי

מובן מאליו שאיש כבאלין — מנהל ראשי של חברת האניות הגדולה ביותר בגרמניה — עמד בקשרים עם כל אותם המוסדות הממשלתיים, שהיה להם מגע וענין כלשהו לספנות. באלין היה הירועץ הבלתי רשמי למיניסטרוניס בעניני הספנות, שקשר קבוע לה עם הפוליטיקה החיצונית של המדינה. לא היה באלין מתערב במאבק המדיני הפנימי, אבל כל מה שעשה, עשה מתוך האינטרסים של גרמניה, שגם היהודי הגר בה יכול היה בימים ההם להיות לה פאטריוט נאמן. באלין תרם לא מעט לפרסטיז'ה של גרמניה בעולם ולא פעם נצלו השלטונות את קשריו האישיים המצוינים. מאמציו הנמרצים ביותר היו מכוונים למגיעת המלחמה, שהוא ראה את בואה הקרוב, כשגדולו של הצי הגרמני עורר חשד ופחד בחוגים המוסמכים של המדיניות האנגלית. באלין התקשר עם יהודי אנגלי — סיר ארנסט קאסל, ובהתאם להוראות רשמיות (גם של צ'רצ'יל, בין השאר) נסה להביא את שתי המעצמות לידי הסכם על הציוד הימי. לורד האלדן יצא בענין זה במיוחד לברלין (בשנת 1912), אבל המר"מ נכשל מחמת עמדתו הקיצונית של טירפיץ. וכך הוחמצה ההזדמנות

ה"האפאג" התפתחה וגדלה משנה לשנה הודות לפעו"תו וארגונו המזוהר של אלברט באלין. בשנים 1886 — 1913 גדל הצי של ה"האפאג" מ-50,000 טון עד למיליון טון וההון שלה — מ-15 מיליון מארק עד ל-157½ מיליון מארק. הדיוידנדה היתה 7% בממוצע.

המומחיות המבורכת

רק מתוך מומחיות מיוחדת אפשר להגיע לידי הישגים כאלה. באלין היה בעל ידיעות מקיפות בעסקי ספנות. הוא היה היוזם והמחליט בשאלת טיפוס האניות, קני הפלגתן, תנאי בנייתן ורכישתן, מכירתן ופירוקן. הוא הצטיין בהבנה מפתיעה בענינים תכניים, בהרגשה בריאה של צרכי השעה וכן גם בכושר עבודה ובהתמדה. והרי כמה דוגמאות: ההתחרות של ה"לויד הגרמני הצפוני" הניעה את באלין להכניס לשירות אניות מהירות לתנועת נוסעים בלבד. לפי הזמנתו נבנו — תחילה באנגליה ואחר כך בגרמניה — ארבע אניות כאלה, כשנוכח באלין, שאין הן יעילות מבחינה כלכלית, הפסיק מיד את הנהלתו. במלחמת רוסיה היסן מכר כמה מהן וגם אניות נוספות אחרות, במחירים גבוהים, שנתנו לו רווחים נכרים. ולצי הרוסי היה ה"האפאג", בהנהלתו של באלין, מספק את הפחם הדרוש לו ולהפלגתו מרוסיה למזרח הרחוק. היה זה עסק גדול בהיקפו ומוצלח, אך גם מסובך ביותר מבחינה ארגונית. תפיסת דברים נכונה וראייה רחוקה מוצאים את בטייה גם בהחלטתו זו של באלין להשתתף בהסעת נוסעים (לא רק מהגרים) ולהתחרות בחברות הגדולות והנודעות בענף זה. באלין טפה, מאז שנת 1900 בערך, טיפוס חדש של אניה, שמהירותה היתה גדולה אמנם למדי אבל — נטולת הפרוזה (עד 24 קשרים, במקום 28-30 קשרים שבאניות האחרות), קבולה מוגדל, המקום לנוסעים בה רב וציודה נוח ומוחאם. טיפוס זה של אניה משך את לבם של הנוסעים, אשר השלימו מרצון עם הפגור של חצי יום או יום בהפלגתם על חשבון הנוחיות. טיפוס האניה "אלברט באלין" (20,000 טון) נחשב כמוצלח והיעיל באניות ועל פיו נבנו גם אניות ה"אימפארטור" (שלוש אניות, בנפח של 50,000 טון כל אחת) בשנים 1910-1914, שנמנו על האניות היפות והנעימות ביותר



שאול

חיסה רח' הרצל 47

נוסד בשנת 1929

ט ל ס ו ן 2 4 4 3

מציע לך את שרותו לרווחתך

זהירות לפני שתקנו!

קנית זהב, תכשיטים או שעונים. הוא ענין של אמון

האחרונה למניעת „המלחמה הטפשית ביותר“, כדברי באלין. התפוררותה של גרמניה, בנובמבר 1918, הביאה את באלין לידי ההכרה, שגם מפעל חייו נהרס והוא אבד או את עצמו לדעת.

מרבית לדבר על יחסיו של באלין עם הקיסר וילהלם ה־2. נראה, כאלו היה באלין, במשך 25 שנה, אורח נכבד ויועץ מוכר בארמונו של הקיסר, איש ההפכים והנגודים, השמרני והליבראלי כאחד. אך בימי המלחמה היתה השפעתו של באלין בשטח המדיניות הגבוהה מצומצמת בהחלט. בימי שלטון הגנרלים לא היה לה כל סימן עוד.

באלין האדם והיהודי

באלין היה בן נאמן לתקופתו. במחצית השנייה של המאה ה־19 היו ההשכלה והרציונאליזם המושלים בכפף. באלין החשיב את המדע כגורם חשוב להתקדמות הכללית.

מנדל ניישטאט / הוי הדייגים העברים על הכנרת בימי קדם *

העם והדייג

לאחר שהארכתי כל כך בזהו שיטות הדיג ושמותיהן המקוריים ועמדתי על תגובת הקוראים, נוכחתי שוב לדעת עד כמה זר שטח זה לקהל הרחב, לא די שלכל אנשי ה„יבשה“ אין השמות אומרים הרבה, אלא שגם תושבי הנקודות הימיות, שאין להם מגע ישיר עם הדיג עצמו, רחוקים מענייניהם ובעיותיו. האם גם בימים ההם היה העם כל כך רחוק ואדיש למתרחש בים?

הזכרנו כבר את הפסוקים השונים מספרי קהלת, איוב ויחזקאל המוכיחים, שמתבריהם ידעו את שיטות הדיג השונות ונעזרו בשמותיהן במתן בטוי למחשבותיהם. ישנם עוד פסוקים לא מעטים כאלה, כגון בישעיהו י"ט ח', איוב מ', כ"ה ועוד. מלבד כל אלה אזכיר עוד פסוק אחד לשם אישור דברי הקודמים והוא מספר קהלת ז', כ"ו: „ומוצא אני מר ממות את האשה, אשר היא מצודים וחרמים לבה, אסורים ידיה, טוב לפני אלהים ימלט ממנה וחוטא ילכד בה“.

לקהלת, (הוא המלך שלמה, לפי המסורת) היה במשך ימי חייו נסיון רב למדי עם נשים מכל המינים והוא הספיק להכיר היטב את טיבן ותכונותיהן של הנשים הרעות, ברצותו להגדיר את הנשים הללו בדרך משל אין הוא מוצא בשבילן השוואות טובות יותר מהמצודה והחרם, למה?

ידוע לנו כבר, כי המצודה נטמנת במקום הנמוך ביותר על קרקע־הים ורק הדג הנבהל והמתבלבל הצולל למטה יתפס בה. שאר הדגים הממשיכים לבטח את דרכם ואינם מאבדים עשתונותיהם ניצולים מהסכנה. ובנידון זה דומה

קרא הרבה ושאל להשכלה מקיפה. רבים שהשתוממו לסגולותיו — להשתתף בשיחות, בצורה טבעית ומעניינת ביותר, על נושאים רבים מכל שטחי החיים. באלין ידע להסתגל לצורות החברה המקובלות ולסביבתו ועם זאת — אהב הוא חיים נוחים ולוקסוס מובחר.

אין להרבות דברים על יהדותו. כל ימי חייו קשורים לתקופת ההתבוללות. באלין יכול לשמש דוגמא מצוינת לכך, שבמקרים יוצאים מן הכלל הצליחו יהודים מעטים להגיע לשיא, מבלי להמיר את דתם. מעולם לא העלים באלין את יהדותו, אבל זו לא היתה חשובה בשבילו לא מבחינת הדת או ההיסטוריה ולא מבחינת הלאומיות. אין פלא שלא הגיעו לאזניו קולותיה של הציונות הצעירה. ובכל זאת — אישיות כבאלין מוסיפה כבוד ליהדות. יכול עמנו להתגאות באותו יוצר מפורסם בשדה הספרות, שמעטים כמותו בקורותיה.

החרם למצודה. החרם אף הוא גורק בצורת קיר זקוף על קרקע הים, במרחק גדול יותר מתחוף, והוא נגרף בעזרת החבלים ליבשה. לא כל הדגים הנמצאים בין מקום הזריקה והחוף נצודים תמיד. רבים מהם מחפשים ומוצאים לבסוף דרך הצלה; יש הקופצים אפילו ברגע האחרון מעל לחרם כשזה הגיע כבר למים הרדודים ויש המסתננים מתחת לעופרת. האפשר היה למצא השוואה קולעת יותר ללבטוי ולעתידו של האדם המסתכן על ידי קשרים עם אשה שהיא „מר ממות“? הסופר מגלה הבחנה דקה בין שיטות־הדיג ועצם השמוש בטונחים הנ"ל מראה שהם היו נהירים גם לקהל, כי אחרת לא היה משתמש בהם. היוכל סופר בימינו לנהג כמוהו, הימצא קהל המבין לדבריו?

חלוקת זכויות הדיג

מסביב לכנרת ישבו, כזכור לנו, שלשה שבטים: נפתלי במערב, מנשה במזרח וגד בדרום. חלוקה זו מתאימה כיום למקום ישיבתם של שלשת ישובי הדיג העבריים: גינוסר, עין־גב ומעגן. ידוע לנו שמציאותם של גופי דיג נפרדים, אף אם הם בני עם אחד ובני אותה מסגרת התישבותית, מביאה לידי סכסוכים בלתי פוסקים ובלתי נמנעים על הזכויות לדוג במקומות העשירים בדגה. נוכחנו בנאות מנסיוננו המר, שהפך כבר לשמחתנו הרבה אחרי יסוד הקואופרטיב („קואופרטיב דייגי הכנרת“), לנחלת העבר, סכסוכים ממין זה מביאים כרגיל לידי הסכמים והסדרים, שתמיד צפויה להם הסכנה של הפרה מהירה. זוהי כנראה תכונה אופיינית, בת המציאות המיוחדת המלווה את הדייגים מאז ומתמיד.

גם בשטח זה חזרנו על ההסטוריה הקדומה. סכסוכים היו גם אז והם נסתיימו בהסכם הודי. הד קדום להסכם ממין זה מוצאים אנו בתלמוד (ב"ק, פ"א, ב):

* ראה „יס“ א' (כ"ה) וב' (כ"ו), סיון—תמוז תש"ו.

ומחכין בימה של טבריה ובלבד שלא יפרס הקלע ויעמיד את הספינה, אבל צד הוא ברשתות ובמכמרות. תנו רבנן (למדו חכמינו) בראשונה התנו שבטים זה עם זה שלא יפרס קליעה ויעמיד את הספינה אבל צד הוא ברשתות ובמכמרות. תנו רבנן ימה של טבריה בחלקו של נפתלי היה ולא עוד אלא שנטל מלוא חבל חרם בדומה לקים מה שנאמר ים ודרום ירשה.

והתוספתא ב"ק, ע' 363 חזרת ומוסיפה:

„אמרו אין אדם פורס חרמו ומעמיד ספינתו בתוך של חברו אבל צדין בחכין ובמכמרות מכל מקום אין גמבעים בלבד שלא יפרס הקלע ויעמיד את הספינה. אין השבטים צדין דגים מימה של טבריה מפני שהיא חלקו של נפתלי ולא עוד שיותן לו מלוא חבל חרם לדומה של ים שנאמר: ים ודרום ירשה. דברי רבי יוסי הגלילי.
למדים אנו מכאן שהשולט בים ובעל זכויות היתר היה שבת נפתלי. זכויות הדיג חולקו בין השבטים לא לפי העיקריות המכניסות ביותר: חרם וקלע (עדות נוספות ובנחליו העשירים בדגה נמצא בידי קבלן ערבי מנצל ששמו כורי). אלא לפי הרשות לעבוד ברשתות מסוימות. שבת נפתלי השליט נטל לו את הזכות לעבוד ברשתות העיקריות המכניסות ביותר: חרם וקלע (עדות נוספת לחשיבותם); ליתר השבטים מותר היה לעבוד בשיטות האזרות: חכה, רשת ומכמרת. בתוך שבת נפתלי עצמו היתה חלוקה נפרדת וכל חרם קבל את אזורו הקבוע ואסור היה לחרם אחד לעבוד בתוך אזורו של השני („אין אדם פורס חרמו ומעמיד ספינתו בתוך חברו“). לעומת זה היה הים חפשי לכל בני השבטים האחרים לעבוד בו בכל המקומות בשיטות הנותרות („אין גמבעין“).

כבר הוזכרו שהסכמי דייגים אינם נשמרים בקלות. היה לנו הסכם עם גינוסר, לפי החלטת מזכירות הקברץ, אך גם סמכות זו לא הצילה, כי לפי מושגי הדייגים היתה קטנה מדי. אבותינו הדייגים ידעו את הסוד, שאין להסכם תוקף אלא על ידי האבטוריטה הגבוהה ביותר. מה עשו קדשו את ההסכם על ידי כך שיחסו אותו לסמכות הגבוהה ביותר בעניני חלוקת הזכויות בארץ — ליהושע בן נון, שנאמר (ב"ק, ס"ב): „תנו רבנן עשרה תנאים התנה יהושע... וטחכין בימה של טבריה ובלבד שלא יפרס הקלע ויעמיד את הספינה“.

אין לשער שחלוקת זאת נעשתה בימיו של יהושע ממש לפני שהספיקו לחכיר ולהאחו טראי בים. יחוס החסכם ליהושע נעשה כדוגמת יתר התנאים המיוחדים לו, מתוך הרצון והצורך לתת תוקף עליו לחסדר קבוע. האם „להעמיד את הספינה“ פירושו „חרם“ — ג'רף 1 עד כה נתגנו כך כאלו פירושה חידוע המוסכם של הפעולה „להעמיד את הספינה“ הוא „חרם“, אך פירוש זה, המסביר לנו בצורה ברורה ופשוטה את המקומות בהם נזכרות מלים אלה, הוא חידוש העומד בסתירה לדברי מפרשים בעלי סמכא כגון רש"י. יש אפוא צורך להוכיח את צדקת הסברה החדשה.

נוכיר לשם כך במקצת את סדר עבודת החרם. תחלה מסדרים את החרם על ירכתי הסירה ונגשים לחוף שבקרבתו רוצים לצוד. הדייגים שבסירה זורקים את קצה החרם לחבריהם על היבשה והסירה מתרחקת ב"200—300 מ' בכיוון נצב לחוף. לאחרי שהחבל האחרון יורד כבר למים והרשת הקשורה אליו מתחילה ליפול לתוכם משנים את כוון הסירה שיהא מקביל לחוף. כשהרשת כלה ירדה כבר למים פונים שוב לכיוון היבשה. מגיעים לחוף, נוטלים הדייגים שעל היבשה את החבל ושתי הקבוצות מתחילות למשך את הרשת מן המים. הסירה נשארת על החוף בלי תנועה, כשעה שלמה, עד שמוציאים את הרשת החבילים מן המים ועד שאוספים את הדגים וחוזרים ומסדרים את הרשת על ירכתי הסירה. עם תום העבודה נגשים למקום הסמוך והכל חוזר תלילה. מסתבר מכאן שרובו של הזמן עומדת הסירה על החוף, היפלא איפוא, שתארו את החרם על ידי הפעולה „להעמיד את הספינה“? והלא ראינו גם שהקטע מתוך בבא קמא הוא בלי ספק הסכם בין השבטים בנוגע לזכויות העבודה ברשתות השונות. היתכן שבהסכם זה לא יוזכר בכלל החרם, שמציאותו בים וחשיבותו ידועים לנו ממקורות שבהם שמו מוזכר במפורש? הקטע המקביל לב"ק בתוספתא מגלה את הדבר הסתום בכתבו בצורה ברורה „אין אדם פורס חרמו ומעמיד ספינתו“.

רש"י מפרש אחרת את ה„שלא יפרס את הקלע ויעמיד את הספינה“. לפי דבריו בונים הדייגים את הקלע בתוך המים על ידי יתדות וגדרות סוף הנתקעים בתוך קרקע הים והם הם המעכבים את מהלכה של הספינה ומעמידים אותה. הוא ראה זאת אצל דייגי אשכנז הנוהגים ככה. פירושו של רש"י, הרחוק ממצאות הכנרת, תמוה מאד בעיני כל אלה המכירים את הים. קשה לשער שעכוב מהלכה של הספינה במים הרדודים היה מעורר סכסוכים בין השבטים עד כדי כך שצריך היה להתנות על זה תנאים ולפנות לסמכותו של יהושע בן נון. וכל זאת בכדי להשאיר זכויות מפוקפקות אלו בידי שבת נפתלי השליט. ומה היה עושה רש"י לו צריך היה לפרש גם את הקטע שבתוספתא „אין אדם פורס חרמו ומעמיד ספינתו בתוך חברו“?

מנהגם וכוחם של הדייגים

בתלמוד ירושלמי מועד קטן פ"א מוצאים אנו ברייתא אנונימית המספקת לנו ידיעות רב-צדדיות על הדייגים: „קבלו עליהם חרמי טבריה ודשושי עכו וגרוסי צפורין שלא לעשות מלאכתם בחולו של מועד. נחא גרוסי צפורין דשושי עכו. חרמי טבריה ואינן ממעטים בשמחת הרגל. צד הוא בחכת צד הוא במכמרת אפילו כן. אינן ממעטים בשמחת הרגל. רבי אימי מיכל לון (גוער בהם) שהם ממעטים בשמחת הרגל“.

נפרש את הכתוב. כידוע מותר ליהודי לעסוק בחולו של מועד במלאכות הדרושות לאספקת הצרכים, ובכלל זה

סרק מ' מוצאים אנו רמז חשוב בענין זה, בדברי האלהים לאיוב. מפסוק ט"ו ולחלן מתואר כוחו ועוזו של הבהמות (סוס ויאור), הרובץ במימי הירדן. בפסוקים שאחרי כן מתואר כחו של הליוותן שאין לצודו בחכה ואין לשחק בו וגם לא יחכן ש, יקרו עליו ספרים יקצוהו בין קנענים" (פסוק ל'). שם הירדן הנזכר בפסוקים הראשונים של הפרק מעיד על כך שהכותב הוא בן ארץ ישראל, גם התשואות שבפסוקים הבאים שאובות מהו הארץ, ואלה דברי המפרשים: יכרו — ינהלו משא ומתן, חברים — דייגים בני האגוד המקצועי הקרוי בשם חבר, כנענים — סוחרים, כוונת כל הפסוק היא, שלא יתכן, שדייגים יצודו את הליוותן וינהלו מ"מ על מכירת חלקי גופו לסוחרים. מתברר מכאן שהדייגים היו מאורגנים בחבר, אבל מה טיבו של זה? נפנה לעזרת הברית החדשה ונעיין בפרק ה' בלוקס, הידוע לנו כבר, בפסוק 7 כתוב: „ויתנו אות לחבריהם אשר באניה השנית לבא ולעזר להם, ויבואו וימלאו את שתי האניות עד לשקע". במקור נזכרת, במקום לחבריהם, המלה היונית מטאוכוס שפירושה — השותפים לרכוש. יוצא מכאן שבסירה השניה לא היו חברים רעים סתם של דייגי הסירה הראשונה, אלא שותפים לרכוש ולעבודה. מכאן גם יובן לנו למה מופיעות שתי הסירות יחדיו בהתחלת הדייג „המופלא" ומדוע אין הסירה האחת מהססת למסר את התוצרת לשניה. כנראה, שלא רק ארגון מקצועי גרידא היה לדייגים, אלא משהו מעין קואופרטיב-חבר, גם מכירת הדגים היתה מאורגנת. מדי פעם כפעם נקבע בטבריה מחיר קבוע שנקרא בשם „שער הגורן" — ולפי אחת התקנות אסור היה להפקיע את המחירים (ח', ב"מ, ר'). (ה'ש"ד, יבוא)

גם בציד הדגים. אבל חרמי טבריה שהחמירו במצוות הצטרפו אל גורמי הגריסין של צפורין ולבעלי המקצוע הכלתי מובן לי מעכו וקבלו על עצמם שלא יצאו לים בחולו של מועד. אין בעלי שני המקצועות הראשונים מפריעים במנהגם זה את החג. אפשר להכין מראש די גריסין שיספיקו לכל ימי החג. בגלל זה לא התרעמו עליהם החכמים. לא כן הדבר באספקת הדגים, שיש לספקם טריים מדי יום ביומו וחוסר הדגים עלול להשבית את שמחת החג. בקטע המובא שומעים אנו את הוכוח מסביב לשאלה: האם ממעטים חרמי טבריה על ידי מנתגם, את שמחת החג? אלה המצדיקים את התנהגותם טוענים שמלבד חרמי שבט נפתלי מביאים גם דייגי יתר השבטים את דגתם שצדו בחכות ובמכמרות. אבל רב אימי הוא בדעה אחרת והוא גוער בחרמים ומאשימם שממעטים הם שמחת החג.

למדים אנו מכאן שהחרמים הצדיקים ספקו בחרמיהם את רב הדגים לשוק, ולא היו בים תופסי דגים נכרים כלל, אחרת לא היו מתעוררים חלוקי הדעות. עובדה זו מאלפת מאד. היא מגלה לנו, שעוד בתחלת המאה הרביעית לספירה, בתקופתו של ראש ישיבת טבריה רב אימי, היתה כל הכנרת בידים עבריות. ואל לנו לשכח שהיה זה 25 שנה אחרי החרבן וההרג הרב שעשה טיטוס הרשע בדייגי הכנרת. ארגון הדיגים

שאלה זו תענין במיוחד את הדייגים: מה היו היחסים החברתיים-סוציאליים, ששררו בין הדייגים, בינם לבין עצמם? היתה להם אגוד מקצועי, כדוגמת הדייגים המצרים בתקופת הממלכה החדשה או שלא היו מאוגדים כלל כדייגים הערבים בימינו? ושמה היה להם מעין שתוף ברכוש כדוגמת הקואופרטיב של דייגי הכנרת העבריים? באיוב

מחסני מצרים למכונות תל-אביב חיפה

מברכים את כל לקוחותיהם
בשנה טובה



סניפים לחי-ל בקאנדה ובאורוגוואי

— בראשית יולי ש. ז. נתקיימה במונטריאל ישיבה מיוחדת ל סניף החבל הימי לישראל בקאנדה. יושב ראש סניף א ט ט אן, מראשי הציונים במדינה, נבחר ועד פועל, בהשתתפות כמה אנשי ים יהודים, ששירתו בזמן המלחמה בצי המלכותי באדי.

— בתמיכתה של ההסתדרות הציונית המקומית נוסד החודש סניף ארצי לחי"ל באורוגוואי. את הקמתו יזם סניף רנר, מעסקניו הפעילים של החבל הימי לישראל בירושלים. אספה המכוננת נבחר ועד פועל בראשותו של הדי"ר לובין.

בשליחות החי-ל לארצות הברית

מר מ. פומרוק, חבר הנשיאות של החבל הימי לישראל יזר סניף החי"ל בחיפה יצא באויגוסט ש. ז. בשליחות התנועה יפית לארצות הברית.

סגבת פרידה נערכה לכבודו בבית יורדי הים בחיפה. דברי דכנה נאמרו ע"י היה"מ, ריבלין, בשם נשיאות החי"ל והדי"ר ויזרא, בשם מחלקת הים של הסוכנות.

תלמידים ביה"ס הימי עמדו במבחן

בוגרי המחזור תש"ז בביה"ס הימי בחיפה סיימו את חוק נודיהם בהצלחה. בודי"ח של הקפטין קרני, אחד הבוחנים יצעם שלטונות הנמל אל פנהל נמל חיפה, צוין, כי התוצאות של תינות הגמר מעידות על רמה גבוהה בידיעות הנבחנים. מספר נקודות שהנבחנים קבלו עולה הרבה על המינימום הדרוש ימי תקנות המיניסטרוין לתחבורה ימית בבחינות לקצין שני, רוב הבוגרים סודרו כעבודה — באניות חב' עתיד'י, קדמה".

שליחים מהארץ בוועידה העולמית של הדיונים

בימים 7-6 ליוני ש.ז. התקיימה בהאל (אנגליה) הועידה גולמית של הדיונים, שאיגודם מסונף להתאחדות הבינלאומית ובלה. גידונו בה בעיות ארגון ומקצוע, לאור הדרישות נססרו ע"י המשלחות מהארצות השונות. כן הוגשה לדיון דעת צ'ארטר של אגוד הדיונים הבינלאומי בשאלת תנאי ובודה (שכר, שעות העבודה, תוספת משפחתית, חופשה וכו'). יחסים עם בעלי האניות. ההצעה כוללת פרטים גם בשאלות יגון.

בימי הועידה סיירו חברי המשלחות בשוק הדגים הגדול יצל ובספינות הדיג.

סטעם אגוד הדיונים (שליד אמרנו תחלואי) בארץ השתתפו עידה תח"ח: משה זיסקינד (מעובדי ספינת הדיג, נשר), יא) וצבי פריד (גוז ים). הם מסרו פרטים על התחלות יגן העברי בארץ ועל בעיותיו. צירי הועידה התענינו במיוחד ירות הדיג הקואופרטיבי והקבוצי (כשלוש עם משק תחלואי) נקובלת בארץ. שאינה ידעה כמעט כלל בארצות אחרות.

שליחי ה"אגוד" סיירו, אחרי הועידה, בספינות הדיג השונות נמלים, כדי לעמוד מקרוב על כמה וכמה ענינים מקצועיים די ללמוד את השיטות בדיג הנהוגות בחי"ל.

מקורי אורחים

— הגב' ר. ברמן וח' ב. ברמן מאנגליה, עסקנים ציונים נודעים וידידים נאמנים של החבל הימי לישראל, בקרו במפעלי החי"ל בחיפה. בבית יורדי הים נודמנו האורחים לשיחה עם כמה מעובדי "קדמה". בתחנה לחקר הדיג הימי שמעו דברי הסברה על פעולת המחקר מפי הדי"ר ליסנר.

— הגב' וח' ג. לבקוביץ מבלגיה בקרו בישובי הדיונים בקיסריה ובעתלית. בביה"ס הימי קבלו אינפורמציה מקיפה על המוסד מפי הדי"ר ג. אהרונ'י. כמויאוון שבבית יורדי הים הדריכם הדי"ר ה. זכה. בנמל חיפה ראו את אנשי "כריש" מכשירים את ספינתם להפלגה.

מר א. גולדשמידט לווח אותם בסיוורם מטעם החבל הימי לישראל.

למעלה מ-15,000 תלמידים למדו לשחות השנה

10,000 בשנת 1945, 12,000 בשנת 1946 ולמעלה מ-15,000 בשנת 1947 — זה הוא מספר הילדים שקבלו באופן שיטתי שיעורים בשחייה בחדשי מאי-ספטמבר, בטפולה של הועדה המשותפת של מחלקת החנוך והחבל הימי לישראל. מספר הילדים השוחה באופן חפשי והמשיג את מבחן השחיין (300 מטר לשחות ב"15 דקות) גדל והולך ומגיע השנה ל"60%. כסיום לשעולה זו שמשו השנה כנוסי השחייה של בתי הספר בארץ. הכנוסים הגיל נערכים בדרך כלל פעם לשנתיים.

בשביל בתי הספר העממיים נערכו 7 כנוסים מהזיים לפי

הרשימה דלהלן:

- י מחוז הדרום — נבנעת רמב"ם, בברכת המנבי, ביום 7.9.47
- י " השופרון — נפתחיתקות, " הצולח " 8.9.47
- י " עמק הירדן
- י והגליל כבת"גלים, " השחיה " 9.9.47
- י " עמק יזרעאל במרחביה, " " " 10.9.47
- י " חיפה — כאפיקים, " " " 11.9.47
- י " השרון — כרחובות, " הפועל " 11.9.47
- י " תל"אביב — בחדרה, " השחיה " 12.9.47

בתכנית: 50 מ' התירה ושחית הזה לבנים ולבנות עד גיל 15 ומשחה שליחים מעורב 50x3 מטר.

לבתי הספר התיכוניים יערך כנוס ארצי בכריכה "גליגיל" ברמת"גן, מבלי שיקדימו לו תחרויות מחוזיות.

התכנית, המחולקת, לשני גילים 16'15, 18'17 — תקיף את המקצועות דלהלן: 100 מטר התירה, 100 מטר חזה, 50 מטר גב, משחה שליחים מעורב 50x3 מטר, משחה שליחים חפשי 50x4 מטר.

בית הספר שיוכה במקום הראשון יקבל את הגביע הנודד, שתנתו של מר ש. טולקובסקי, יזר החבל הימי לישראל, ושלושת בתי הספר הבאים — תעודות: 3 השחינים הראשונים יקבלו תעודות הצטיינות.

ברכתנו

ת. ש. ח.

עובדי דפוס קואופ' הפועל המזרחי

תל"אביב, רח' הרצל 78

חבורך: י. פרישמן, חברי המערכת — די"ר ג. ויזרא, מ. פומרוק, מ. ריבלין, א. ש. שטיין.