

# ים

## גליונות החבל הימי לישראל



אחת  
להדש

חוברת ט"י (ל"ג-ל"ד)  
שנה שלישית  
שבט אדר תש"ח-פבר. מרץ 1948  
כתובת המערכת  
חבל ימי לישראל, תל-אביב  
סל. 2437 ת. ד. 1917

**כלפי פנים**

בתחום הבעיות העומדות לדיון לקראת כינונה של המדינה העברית תיחד לעצמה הבעיה הימית פנה משלה. מפעלים אלה שטפחנו ורבינו בעשר השנים האחרונות — בנמלנות, בספנות, בדיג, בהדרכה ימית ובטיפוח רעיון תחיתנו בימים בארץ ובתפוצות — אינם אלא שלב ראשון, מסד לבאות.

וטוב כי זכינו בעוד מועד ליצור ולהפעיל את אותו המוסד הצבורי לעניני הימאות העברית — את החבל הימי לישראל. כי המשכו של המפעל הימי קשור בהתנדבותו והתענינותו של הצבור — לכל שדרותיו וחוגיו, בארץ ומחוצה לה — כשלהבת בגחלת. אך דבר זה מחייב, שומה על החבל הימי לישראל לכוון מעתה גם את מעשיו יום יום לאור סכויי העתיד וצרכי האומה במדינה החפשית, העצמאית.

במוסדות החבל הימי עומד עתה לדיון תקציבו לשנת 1948. יהיו אפוא נגד עינינו מגמותינו לקראת הבאות. גם התקציב השוטף צריך להיות מושפע מהן.

על החבל הימי לישראל להיות שותף, בין הראשונים במעלה, בהקמת המפעלים השונים בימאות: בנמל תל-אביב, הפותח לרווחה את שעריו, ובנמלה של חיפה; בספנות, החותרת לפתיחת קוים חדשים בים התיכון ובין ארץ ישראל לאמריקה; בדיג, המתחבט עוד בחבלי גידולו והכובש לעצמו, על אף הכל, כבושים שונים. על החי"ל, כעל מוסד צבורי, מוטלת הדאגה — לגלות יזמה, לתכן תכניות, להניע גורמים כלכליים שונים לפעולה, לסייע בגיוס האמצעים הדרושים. ואין אנו בני-חורין, כמובן, מלהעמיס על עצמנו משימות שהזמן גרמן ולשתף את עצמנו במדת הצורך ולמעלה ממדת היכולת בבצוען.

ובשטח ההדרכה הימית, שרב חלקו בה בשנים שעברו, חייב החבל הימי להרחיב פי כמה את המסגרת הקיימת: להגדיל את מספר המתאמנים, לדאוג לתוספת ציוד בשביל אלה האוחזים במשוט ובהגה, לגבש ולהעמיק את תכנון של החנוך הימי. ובכלל הפעולה הזאת: הדרכה ראשונית יסודית לצעירים ביותר, שהם הם העתידים להתיצב במרוצת הזמן למערכת הכבושים בים.

תפקיד מיוחד לו לחי"ל בטיפוח רעיון הימאות בקרב הצבור. עובדת הקמתה של המדינה העברית, שלחוף ימים תשכון ומוצא כפול לה למרחבי הימים, מבליטה ביתר שאת את הצורך להחדיר בלב המוני בית ישראל, כי „זה הים הגדול“ הוא חלק אורגאני של מולדתנו. יש להרחיב על כן ולהאדיר את פעולתנו הארגונית וההסברתית: להמשיך ולטפח את תאינו בחוף-לארץ ולענין ולהפעיל את בני הישוב.

רכוש לא מעט צברנו. בכחו אנו צועדים לקראת הבאות.

**" י ם "**  
**גליונות החבל הימי לישראל**

**תכן הענינים:**

נמל חיפה — לשירות המדינה העברית — ד"ר י. ז. ז. החלטות אר"מ בעניני ספנות, נמלים ומכס בא"י המחקר הימי הארצישראלי ועתידו — ש. טולקובסקי לזכרו של היינץ הירש — ה. ליסנר הימאות הערבית — ד"ר א.ב. נ. פולאק בין ארץ-ישראל וקפריסין — א. ליפשיץ הסירה הפתוחה (סיפור) — ס. קריין טיסת שחרית: ים-סוף (שיר) — נ. שטרן הוי הדייגים העברים על הכנרת בימי קדם — מ. ניישטאט חלקי האניה (מונחי ספנות קדומים) — נ. סלושץ במפרשי ספר. כרוניקה.

**" Y A M "**  
**MONTHLY JOURNAL OF THE**  
**PALESTINE MARITIME LEAGUE**  
Vol. III. No. 9—10  
February-March, 1948

**Contents:**

Haifa Port in the Service of the Jewish State  
By Dr. J. Seba

The U. N. Decision on Shipping, Ports and Customs in Palestine  
Palestine Nautical Research Present and Future  
By S. Tolkowsky

Tribute to Heinz Hirsch  
By H. Lissner

Arab Seamanship  
By Dr. Ab. N. Pollack

The Open Boat (A story)  
By S. Krein

Dawn Flight: The Read Sea (A poem)  
By N. Stern

Jewish Fishermen on the Sea of Galilee in Ancient Times  
By M. Neistadt

Parts of the Vessel (Ancient Shipping Terms)  
By Prof. N. Slouschz

From Palestine to Cyprus on board "Kedmah"  
By A. Lifshitz

In the World of Books  
The Month's Events  
Address:  
Tel-Aviv, P.O.B. 1917

החלטת האומות המאוחדות  
בעניני ספנות, נמלים ומכס בארץ ישראל

החלטת האומות המאוחדות על ארץ ישראל דנה, בין השאר, על האחד הכלכלי בין המדינה העברית והערבית. מתפקידה של המועצה הכלכלית המשותפת לשתי המדינות יהיה ל"ארגן ולנהל, באופן ישיר או ע"י באי כחה, את עניני האחד הכלכלי". הכוללים פרטים גם על הספנות, הנמלים והמכס.

הספנות:

עניני הספנות אינם נכללים בתפקידי המועצה הכלכלית המשותפת. חוקי הספנות, הבחינות למלחים ולקצינים באניות, חוקי הזהירות, חוקי הבעלות והמשכנתאות ורשום האניות יהיו, איפוא, מענינין של המדינות העצמאיות. כיום נתון הטפול בחוקים ובתקנות אלה בידי שלטונות הנמלים, המהווים חלק מהנהלת הרכבות.

ואעפ"י שהפקוח על התחבורה הפנימית היבשתית ועל התחבורה הימית יהיה בידי כל אחת משתי המדינות, תחולנה עליהן מבחינה אחת ההוראות של המועצה הכלכלית המשותפת, וזאת — במדה ששתי המדינות תטפלנה בחוזים והסכמים בין-לאומיים הנוגעים לתחבורה ולענינים מסחריים בכלל. תקנה זו אין בה כדי להשפיע בהרבה על התחבורה היבשתית, אולם יש לה חשיבות רבה לגבי הסדרים הנוגעים לתחבורה בים ובאוויר, אשר בארץ ישראל יש להם בעיקר אופי בין-לאומי. אך דבר זה ישפיע רק על המדיניות הכללית ולא יפריע להנהלת שני השירותים האלה ע"י הממשלות.

הנמלים:

בהתאם להחלטת אר"מ יהיו הנמלים: חיפה יפו ות"א.

המכס:

נתונים לפקוחה והנהלתה של המועצה המשותפת. חשוב לציין, כי תקנה זו אינה חלה על כל הנמלים של הארץ. כך, למשל, יהיו נמלי עכו ועזה נתונים לפיקוחה של המדינה הערבית. השאלה, אם נמלי יפו, ת"א וחיפה יהיו גם בעתיד חלק מהנהלת הרכבות, תלויה בזה, אם המועצה הכלכלית המשותפת תחליט לנהל את הנמלים האלה באופן ישיר או ע"י מיופה-הכח שלה. הרכבות תנוהלנה באופן ישיר, מכיון שעוברות הן בשתי המדינות. הנמלים משמשים את שתי המדינות, אולם כל אחד מהם נמצא במדינה מסוימת ומסירת הנהלת עניני הנמל ביפו למדינה הערבית ועניני נמלי ת"א וחיפה למדינה היהודית, יהווה פתרון מעשי ומתקבל על הדעת. במקרה זה קל יהיה לקיים את הסדורים הקיימים, שלפיהם יתנהלו כל עניני הספנות — עניני התחוקה הימית, התקנות וזכויות הבעלות, ע"י שלטונות הנמל, מכיון שהנהלת הנמלים תהיה חלק של אדמיניסטרציה ממשלתית נפרדת. אחרת יהיה צורך ללכת בדרך לא מקובלת ולהנהיג אדמיניסטרציה מיוחדת לעניני ספנות, פתרון שאינו רצוי.

צריך שיהיה ברור, כי הנהלת הנמלים, בין אם היא תהיה נפרדת ובין אם היא תהיה בידי מיופה-הכח לא תפריע למועצה המשותפת לנהל את עניני המכס. היות ותחנות מכס תהיינה בשתי המדינות, יצטרכו פקידי ושוטרי המכס להיות נתונים לפקוח המועצה המשותפת. שלטונות המכס יפעלו בנמלי הים והאוויר השונים, כמ"כ בתחנות הגבול היבשתיות, מבלי שהפקוח על פעולת התחבורה והטרנויט יהיה נתון בידיהם. שיטה זו נהוגה כבר עתה בהצלחה, במדה שהמכס ושלטונות הנמל מהווים מחלקות שונות, שהאחת אינה מתערבת בפעולותיה של השניה.

ד"ר י. זבה / נמל חיפה — לשירות המדינה העברית

שאפשר להשיג בארץ. תוסיף לזה, כי ארצות אלה — נמלים להן משלהן.

אך לעומת כל זה ישנם כמה גורמים חיוביים עיקריים, ההופכים את ארצנו לארץ בעלת היקף מסחרי גדול לאין שיעור, בהשוואה לשטחה הקטן. ארץ ישראל היא עוד בעצם בנינה. וארץ בבנייתה, האפייני שבה הוא — עודף היבוא על היצוא, עובדה הבאה על בטויה בראש וראשונה במאזן המסחרי שלה. חומר הבנין, המכונות, העצים וכל שאר החמרים ומוצרי התעשייה מובאים עוד בכמות ניכרת מאד מחו"ל. דבר זה מחייב תחבורת אניות אל מעבר לים. גם היצוא שלנו תלוי בדרך כלל בתחבורה הימית. ותוסיף עוד לזה את העליה, המכניסה מדי שנה בשנה אנשים רבים (פעם יותר ופעם פחות) אך ורק כמעט בדרך הים. גם

תחבורתה הכללית של ארץ זו או אחרת נקבעת בראש וראשונה ע"י מצבה הגיאוגרפית. ארץ ישראל אינה אלא נוה מעבר בין המדבר הסורי הנרחב ובין ים התיכון. חופה אינו נוה בדרך כלל לצרכי תחבורה, כי חסרים לו התנאים ההכרחיים המעודדים תנועת אניות. המפרץ הטבעי היחידי המניח את האפשרות להקים נמל הוא מפרץ חיפה. בכל שאר הזקודות שבהן אפשר להקים נמלים אך ורק ע"י בניית מיתקנים מלאכותיים. התחבורה היבשתית בין הארץ והארצות השכנות פרימיטיבית היא ביותר בחלקה עד היום הזה והשימוש בה — מועט הוא באופן יחסי. והסבה לכך היא לא רק בזה, שהארצות הסמוכות, אלה השוכנות לחוף ים, משתמשות בעיקר בתחבורת אניות, כי אם גם משום שמוצרי היצוא שלהן אינם שונים במשהו יסודי מאלה

השלטונות ומפעלים וגורמים צבוריים שונים נזקקים לדרך  
הים — מהארץ ואליה.

ואין להסיח גם את הדעת מזה, שרמת החיים של  
הישוב העברי בארץ גבוהה בהרבה מרמת חייה של כל  
אחת מהארצות השכנות; מתוך כך גדול באופן יחסי  
היבוא לגולגולת. והנה עוד גורם אחד שחשיבות מרובה  
נודעת לו לתחבורה: במרוצת הימים יוטל על ארצנו  
לספק „הינטרלאנד“ נרחב ביותר, אף כי לפי שעה אין  
עוד להביא בחשבון את המדינות שבעורף — את עבר  
הירדן ועיראק. מכל מקום יש לקבוע, כי 80% מסחר החוץ  
הארצישראלי מובלים בדרך הים ו־20% בלבד — בדרך  
היבשה. לתחבורה ימית נרחבת זאת יש לקחת בחשבון  
בראש וראשונה את נמלה של חיפה.

הנמל החיפאי הוקם בשנת 1933. עד לשנת 1945  
היה הנמל נתון לפיקוחם של שלטונות המכס, ומאז —  
למנהל הרכבות\*.

אם להעריך את פעולתו של נמל חיפה לפי שירותיו  
למסחר, נוכל לציין כתופעות אפייניות את: היבוא הניכר  
העולה בהרבה על היצוא; יצוא ההדרים כמיצרך ראשי  
בעונות מסוימות; תנועת טאנקראס גדולה ליצוא הנפט  
ותנועת נוסעים גדולה, שמקורה בעליה היהודית.  
היבוא יצוין לפי ערכו (בלא"י), עפ"י הפרטים הסטאט־  
טיסטיים הבאים. המספרים לקוחים מהשנה 1939. הבאנו  
בחשבון רק את המוצרים האלה שערכם השנתי עולה על  
200 אלף לא"י.

ארז	249.000	לא"י
תבואה	788.000	"
חמאה	214.000	"
סוכר	333.000	"
עצים	297.000	"
צנורות ברזל	367.000	"
מכונות	463.000	"
עצי־חיבות להדרים	567.000	"

לא כללנו בטבלא זו את מחזור הנפט ומוצרי בתי  
הזקוק, כי נמל חיפה משמש בעיקר להספקת צרכי אוכל  
לאוכלוסיה (מיצרכים, שאין להשיגם בארץ) ולציוד  
התעשייה במכונות וחמרי גלם. כן גם משמש הוא נקודת  
אחיזה בתעבורת־הטראַנזיט לארצות העורף, ובעיקר —  
לעבר הירדן ולעיראק, שאין כיום לקבוע את ממדיה  
לעתיד, עקב המצב הבלתי ברור במזרח התיכון. לפני  
המלחמה היו כבר התחלות מבטיחות הרבה בכיוון זה  
וחיפה צוינה אז, על פי הסכם בינלאומי, כנמל חפשי  
לעיראק. בחוזה זה היו גנוזות אפשרויות־פיתוח מרובות,  
אך הפעלתו נתעכבה בגלל המלחמה.

\* על הנמל עצמו — על תכנית בנינו וציודו, ימצא הקורא  
פרטים במאמרי ב"יס" י"ט — כ', כסלו־טבת תש"ז.

ובהערכת היצוא של נמל חיפה עלינו לקבוע, כי —  
בשנת 1939 — היו רק שני מיצרכים שערכה השנתי  
עלה על 200 אלף לא"י, והם:

הדרים	3.810.000	לא"י
מוצרי אשלג	381.000	"

אין אנו כוללים גם כאן את הנפט ואת מוצרי הנפט.  
ואם להוסיף על הנ"ל את הפרטים הבאים על הארצות,  
שאתן אנו עומדים בקשרי יבוא, נמצא כמה הנחות־יסוד  
להערכת מבנהו של הסחר הימי הארצישראלי לפני  
המלחמה (1939):

הארץ	יצוא	יבוא
	במיליון לא"י	
הממלכה המאוחדת	2,440	2,391
בלגיה	—,414	—,361
צרפת	—,166	—,296
הולנד	—,452	—,287
שבדיה	—,178	—,140
סוריה	—,389	—,355
ארה"ב של אמריקה	—,146	1,953
צ'כוסלובקיה	—,031	—,281
איטליה	—,074	—,316
פולין	—,135	—,599
רומניה	—,132	—,200
מצרים	—,097	—,800
הודו ההולנדית	—	—,319
יפאן	—,061	—,344
איראן	—	—,233

יש רק להעיר, כי חלק ניכר של מחזור הסחר עם  
מצרים וסוריה בוצע בדרך היבשה.

תמורות־היסוד בתנאים הפוליטיים והכלכליים בעולם  
כולו (למשל: הקמת המדינה היהודית, הקמתה והתפר־  
רותה של הליגה הערבית, יצירת הגוש המזרחי בהנהלת  
רוסיה, הירידה בכח היצור של הארצות האירופאיות,  
האינטרסים של ארצות־הברית במזרח התיכון) יביאו אתן  
שנויים נכרים במספרים הנ"ל; גם לשאלת ערך הכסף  
תהיה כאן חשיבות מכרעת.

היבוא הכולל של א"י הגיע בשנת 1939 ל־14.6 מיליון  
לא"י, והיצוא — ל־5.1 מיליון לא"י. כ־61% מזה עברו  
דרך נמל חיפה.

ויש לציין, שמהמחזור הכללי של הנמל יזקפו על  
חשבון היהודים לא פחות מ־80% ורק 20% על הערבים.  
כאן באה על בטויה הנמרץ רמת החיים השונה של שתי  
העדות.

לציון מיוחד ראוי ענין הדלק. חיפה היא נקודת הסיום  
של צנור הנפט מכרכוך ובה מצויים בתי הזיקוק הגדולים.  
על אף כל זה מרובה הוא יבוא הנפט. כי בה בשעה שצנור



„גואליטה“ מצוידת לציד חמורי הים בימי הצפון.  
מתוך „ספר הים“ לפרופ. נחום סלושץ,  
שיופיע החדש, בהוצאת החבל הימי לישראל

ספינות עץ, טראולארים, וכר. ובית החרושת „וולקאן“ בחיפה בנה גם ספינת ברזל (טראולאר בשביל „נחשון“). גם תקוני האניות למיניהם וכן גם עבודות אמודאים ונקוי דודים אפשר לבצע בנמל חיפה. ובנמל עצמו מפותחת בעיקר תנועת הסירות, הנמצאת בידי חברות שונות, ערביות ויהודיות. הזכרנו כבר, שבנייתו של הנמל טרם הושלמה וטרם הותאם הכל במלואו לצרכי התעבורה, דבר המורגש בעיקר בעונת ההדרים. על כן גם נאלצות אניות רבות לעגון לפרקים ליד שובר הגלים הראשי והטעינה והפריקה מבוצעות בעזרת סירות. בשטח זה פועלות החברות היהודיות בהצלחה רבה ושירותן אינו נופל כלל מזה שבנמלי חוץ המתוקנים.

והסכויים לעתיד מה הם?

מובן מאליו, כי אותן התמורות שחלו עקב המלחמה בתעבורה הימית הכללית, השפיעו גם על הנמל החיפאי. קשה עוד כיום הזה להתנבא מה יהיו פני הנמל בעתיד, כי מעורפל לפי שעה המצב של המסחר העולמי ושל התעבורה העולמית, אך אפשר לציין כבר כמה קוים לעתיד. אין כל ספק, כי במדינה היהודית העצמאית תגדל במדה נכרת תנועת העולים. ולאחר שאיטליה וצרפת נדחקו בהרבה מהספנות, נפתחו אפשרויות רבות לתנועת הנוסעים היהודית. אך גם תנועת המשאות תעמוד ללא ספק בפני

הנפט מספק כ־2 מיליון טון נפט בשנה, עולה כח קבולם של בתי הזוקק ל־4 מיליון; הוא אומר: את 2 מיליון הטון הנוספות מביאים מן החוץ. ומכיון שצנור הנפט מגיע לים בקרבת חיפה ממש, יכולים הטאנקרס לטעון ולפרוק מבלי להכנס לתוך הנמל פנימה. ויש להדגיש, שמחזור הנפט הכללי אינו נותן לארצנו אלא תועלת מועטה בלבד. כי הפקת הנפט והעברתו לחיפה ואל מחוצה לה נתונים בידי קונצארנים בינלאומיים גדולים, ורק רווחים צדדיים ואפשרויות לעבודה באים בחשבון לתועלת הארץ.

ציינו כבר, כי תנועת העולים מהווה גורם נכבד בתעבורה הימית של הארץ. העליה כולה התנהלה תחלה דרך חיפה ויפו, אך מאז 1938 ירשה תל־אביב את מקומה של יפו, בקבלה את הרשיון להעלאת נוסעים. התפתחות מענינת זאת באה על בטויה במספרים הסטאטיסטיים הבאים (באחוזים):

השנה	חיפה	יפו	תל־אביב
1935	63	27	—
1936	90	10	—
1937	100	—	—
1938	60	—	40
1939	50	—	50

לכשתקום המדינה היהודית ותנתן לה הסמכות לקביעת היקף העליה לפי ראות עיניה, נעמוד בפני גידול עצום של תנועת הנוסעים. ויהיה זה מתפקידם הדחוף של השלטונות שלנו — לא זה בלבד להתקין את נמל חיפה, מבחינת השטח, לעגינתן של אניות גדולות ומרובות, כי אם גם לדאוג לכל אותם הסדורים והבנינים ההכרחיים ולקבוע את הרשויות המבצעות, לקליטתם של המוני העולים.

ומלבד העליה היתה לנו לפני המלחמה תנועת תיירים נכרת, שהשתמשה במדה נכרת באניות־העליה. אך גם אניות תיירים גדולות היו מגיעות לחיפה (פאר גינט, קונטה די סאבויה, רומא, מילבוקי וכיו"ב), שהיו מיועדות לתיירים הבאים בלבד. אפשר לקחת בחשבון עליה גדולה גם בתנועת התיירים לארצנו כשתחול סטאביליזציה מסוימת במצב הפוליטי של המזרח התיכון. וגם לזאת עלינו להתכונן.

גם הדיג נעזר בנמלה של חיפה. טראולארים רבים יוצאים מכאן לעבודתם. בשטחו של הנמל נמצאת גם התחנה לחקר הדיג הימי, מיסודם של הסוכנות היהודית והחבל הימי לישראל, שלרשותה עומדת גם ספינה מיוחדת לנסיונות. ואף כי רוב ספינות הדיג העבריות עברו בזמן האחרון לתל־אביב, הקרובה יותר לשדות הדיג העשירים שבדרום, עתיד גם נמל חיפה לשמש להן בסיס חשוב.

ואין זה אלא טבעי, שבנמלה המפותח של חיפה קבעו את מקומם הפעילי־עוד שונים, המשרתים בעקיפין את הספנות ושעליה הם מתבססים. מספנת „עוגן“ התפתחה כאן בצורה המשביעה רצון והיא עוסקת בבנין סירות,

גידול נכר, לא רק בתקופת המעבר, שבה צריך יהיה למלא את המחסנים הריקים של הסוחרים, כי אם גם אחר כך כשתגדל האוכלוסייה בארץ ואתה יגדל, מטבע הדברים, מספר הצרכנים. יש לצפות גם לגידול ביצוא ההדרים ומוצרי האשלג. אך בראש וראשונה נבסס את סיכויינו על גידולה והתרחבותה של התעשייה, שתרחיב גם את היצוא של ארצנו. כאשר יותאמו ממדי התוצרת, וכן גם איכותה ומחיריה, לתנאי השוק העולמי, אפשר יהיה לקחת בחשבון עליה ביצוא ובתעבורה הימית. ובה בשעה — יגדל גם היבוא של חמרי הגלם, שנוקק להם לתוצרתנו.

את בעיית הפיתוח של ארצות העורף (עבר הירדן ועיראק) כבר הזכרנו. אין לדעת כיום כיצד יתפתחו הדברים מבחינה פוליטית, אך במדה שנתקדם בשטח זה, יטול גם נמל חיפה את חלקו. דבר זה מוסב בעיקר על עבר הירדן, שהגיעה למעמד מיוחד של מדינה העומדת ברשות עצמה. ואשר לעיראק, שתנועתה בים אפשרית גם מצד המפרץ הפרסי — כאן נעמוד בפני התחרות מסוימת בין חיפה לבצרה, שגורלה יחרץ לבסוף ע"י גובה תעריפי

הטראנספורט. התחבורה הימית עם בצרה זולה כיום מהתעבורה דרך נמל חיפה, הכרוכה בהוצאות נוספות של הובלה באוטו משא. אך למוצרים יקרים ולמשלוחים דחופים — זכות קדימה לחיפה, כי ההובלה דרכה מהירה יותר; מבחינה זו יכולה היא כבר עתה לעמוד בהתחרות.

ההתקדמות בתעבורת הנפט במזרח התיכון נראית בעין. צנור הנפט מכרכוך לחיפה יוכל לפחות בקיבולו, וכח קיבולם של בתי הזיקוק בחיפה יגדל פי שנים או שלשה. וכך תיהפך חיפה לנמל־נפט ראשון במעלה.

קשה לחזות מראש, אם אמנם יתגשמו כל אותם הסכויים לעתיד. מכל מקום, צריך יהיה להתאים את תכניותיו של הנמל ואת ציודו לצרכיו הגדלים והולכים.

ויצוין לבסוף, כי נמל חיפה הוא אחד המעטים שבנמלים, שאינו נזקק לתמיכה ממשלתית. יכול הוא לקיים את עצמו ואף להגיע לרווחים, דבר המוכיח, כי מושתת הוא על יסודות כלכליים איתנים. קידומו ופיתוחו של הנמל החיפאי יהיה נתון בידי השלטונות של מדינתנו העברית שתקום.

## ש. טולקובסקי / המחקר הימי הארצישראלי ועתידו

הימאות העברית הצעירה, ובכללה דיג הים, לא הוגיחו גם את שדה המחקר ואף יצרו את הכלים הדרושים לכך: באביב 1946 נפתחה בחיפה, מיסודם של הסוכנות היהודית והחבל הימי לישראל, התחנה לחקר הדיג הימי. המוסד נגש מיד לפעולה תכניתית, בגבולות אמצעיו וציודו, וכבר עתה יש ביכלתו לסייע לפתוח הדיג הארצישראלי, במתן עצה מועילה ובהדרכה מעשית. במאמרנו זה נעמוד על מטרותיו ועל שיטותיו של חקר הים בכלל ושל התחנה שלנו במיוחד. ובעוד אנו עושים את צעדינו הראשונים בשטח זה, נזכור כי עמי העולם יצרו שיטה ענפה של מחקר ימי, שמאז חוריה מסורת רבת שנים. עמי התרבות השוכנים לחוף ימים התענינו מאז ומקדם בהרכבם של מימי הים, ברישום זרמיו ובחקר החי והצומח שבו. ההתפתחות המהירה של המדע בכללו, במאות ה"ח ו"ט, יצרה את האפשרות של חקר שיטתי, ובמאת השנים האחרונות התפתח והתגבש ענף מדע נפרד — האוקיאוגרפיה. לכך נדרשה תחילה חקירת המבנה וההרכב של אגני האוקינוסים; אחרי כן, חקירה פיסית וכימית של מי הים ותנועותיהם, ושל ההשפעה ההדדית שבין האטמוספירה והאוקינוסים; ולבסוף, חקר מדוקדק של הצומח והחי שבמים העמוקים.

האוקיאוגרפיה, קשר אמיץ בינה ובין המטיאורולוגיה. הזרמים, מידת החום והמלחות של מי האוקינוס יוצרים שווי משקל בין השפעות ההקרנה, ההתאדות והגשמים, וחלק רב מהאנרגיה המקיימת את תנועת האויר, מקורו בפעולת גומלין זו. מחקר ההידרודינאמיקה של הים דומה מאד למחקר הבעיות של התנועות האטמוספיריות.

מדע הביאולוגיה הימית עוסק עתה פחות באיסוף אכזמפולרים בודדים של בעלי חיים נדירים מאזורים בלתי נחקרים, ויותר — בחקר שיטתי של "אוכלוסיות" שלמות, בתוך התנאים הפיסיים והכימיים המיוחדים של הסביבה. מימי הים הם הרקע והאמצעי האידיאלי לקיום החיים: המינרלים והגאזים הדרושים להם מצויים שם בצורת תמיסה; הדמיון שבין המשקל הספציפי של מי הים לבין נוזלי הגוף חוסך מהאנרגיה הדרושה לקיום שווי המשקל, וכתוצאה מזה אין החי הצף במים זקוק למשענת של שלד נוקשה. גם הבעיות של הרבוי הטבעי פשוטות בים יותר מאשר ביבשה, כיוון שהזרע והביצים צפים על פני המים, ותנועת המים מביאה את המזון לקרבת החיה או את החיה לקרבת המזון. גורמים אלה מסבירים — בין השאר — את העובדה, שהים מכלכל חיות גדולות מאלה המצויות עלי היבשת.

החיים שבים אינם בעיקר יצורים פעילים (כמו דגים, למשל), אלא צמחים מיקרוסקופיים ויצורים חיים זעירים שונים, הנישאים עם המים. שמם הקבוצי — פלאנקטון (מהמלה היוונית פלאנוס — הנודד), והם מתחלקים לפלאנקטון הצומח או הפיטופלאנקטון ופלאנקטון החי או הזואופלאנקטון. על ריבוי של הפלאנקטון תעיד העובדה, שהיבול העולמי השנתי של דגי האכילה הוא כ־10 מיליון טון; והרי כל בעלי החיים השוחים בכוח עצמם אינם אלא חלק זעיר בהיי האוקינוס.

האוקיאוגרפיה החדשה אינה מסתפקת עוד בתיאור רים: במדידת העומק, חקירת מידות החום, הסמיכות

והזרמים, ובאוסף דוגמאות של הצומח והחי. שלב ההמשך בחקירותיה הוא נתוח התוצאות והמאמצים לקביעת הנחות ויסודות כלליים-פיסיים, כימיים וביולוגיים, מתוך מגמה של ניצול תוצאות החקירות לפתרון שאלות כלכליות. עבודה זו החלה באירופה הצפונית-מערבית, מקום שם עוררה ההתפתחות העצומה של הדיג את החשש של דלדול מקורות הדגה. מכאן גם הצורך במחקר להשגת ידיעות מהימנות, שעליהן אפשר לבסס את החוקים לפיקוח על הדיג, ומכיון שבעיה זו משותפת היא לעמים רבים, בשל הצורך ליסוד המועצה הבינלאומית לחקר הים (International Council for the Exploration of the Sea) שמרכזה בקופנהאגן, בירת דנמרק, מטפלת בחקר האוקינוס האטלנטי, ושל הוועדה הבינלאומית לחקר המדעי של ים התיכון (International Commission for the Scientific Exploration of the Mediterranean Sea) ממשלת א"י מיוצגת גם היא בוועדה לחקר ים התיכון ואין ספק שגם ממשלת המדינה העברית תהיה מיוצגת בה.

מטרת התחנה שלנו היא: להניח את היסודות המדעיים לפיתוח הדיג הימי במימי ארץ ישראל. אין היא מסתפקת בחקר הביאולוגיה של הדגים החשובים מבחינה מסחרית, של הפלאנקטון, של קרקע הים וצמחייתה ושל התנאים ההידרוגרפיים של ימנו. היא מטפלת גם בחקירות תכניות של שיטות הדיג, קביעת טפוס הספינות המתאימות לדיג שלנו, בחינת השיטות של שמירת טריות הדגים בעודם בספינה, ובחיפוש אחר שדות-דיג חדשים. מחקר תכני זה חשוב הוא לנו ודחוף, כי עוד אנו נמצאים בדרגת ההתפתחות הראשונה בדיג הארצישראלי. אפשר לומר, כי ענף זה של הדיג הימי הוא יליד מלחמת העולם האחרונה, פרי הצורך הדחוף של הספקת מזון חנקני בימי מחסורו. בתנאים של מחסור בסירות ובמנועים נאלצו דייגינו להסתפק בציד המצוי, ועתה ההכרח הוא לשכללו. בראשית מפעלנו בדיג, לפני 10 שנים בלבד, חיקו דייגינו, מחוסרי הנסיון, את שיטות הדיג של האיטלקים, שהיו פוקדים לעתים קבועות את חופינו — ועתה החלו באים שוב לארץ-ישראל — ואף השתמשו בסירות ובמכמרות של הדייגים הזרים. אין ספק, כי בשיטות אלו אפשר להגיע ליבול המניח את הדעת, אך אם לרכוש סירות חדשות וציוד חדש, הרי מוטב לבנותן לפי שיטות מתקדמות יותר ולהשתמש ברשת יותר משוכלת, המתאימה יותר לתנאים המיוחדים של ימנו ושל אנשינו.

התחנה שלנו משלבת איפוא את שני ענפי הפעולה — המדעי והתכני, — כדי להבטיח לדיג הימי הארצישראלי את השירות הטוב ביותר, שנוכל להפיק ממנו תועלת לאל-תר, מבלי לחכות שנים רבות לתוצאות של המחקר המדעי. מגמת התחנה היא לעבוד למען הדייגים ואתם, והיא מקיימת מתוך כך מגע הדוק ומתמיד עם אנשי המקצוע. התיקים המדעיים של התחנה מהולקים לחמשה ראשים: סטאטיסטיקה, ביאולוגיה של הדגה, פלאנקטון, חקירות קר-

קע הים ומחקר הידרוגרפאי. העבודה מתנהלת בשיטות הנהוגות בארצות המסונפות למועצה הבינלאומית לחקר הים, שמרכזה בקופנהאגן. התחנה משתדלת, במדת אפשרות יותיה, לשתף פעולה עם מוסד זה והיא גם קשרה קשרים עם חוקרי הדיג הימי בארצות שונות.

המחקר הסטאטיסטי הוא המאפשר לקבוע, אילו הם מיני הדגים החשובים ביותר בדיג המסחרי שלנו ושלהקיר-רתם יש לתת דין קדימה בתכנית המוסד. הסטאטיסטיקה מלמדת אותנו כמו כן על תנודות הידוג והיא המספקת ידיעות על הערך המסחרי של הדיג לעומת ענפי היצור האחרים, על יבוא הדגים ותוצרתם מחו"ל, על השוק המקומי וכו'. מתוך הפרטים הסטאטיסטיים המצויים כבר בידינו, אנו למדים כי החשובים במיני הדגים שבימינו הם: *Mullus barbatus* L. והקרוב לו ביותר *Mulloid* , *Merluccius merluccius* L. ; ה- *suriflemma* המהגר מים סוף, וכן הסרדינה הים תיכונית *Sardinella aurita* L.

התחנה התרכזה בחקירת ארבעת המינים האלה ועבודתה כוללת מדידת האורך של הדגים, קביעת גילם, הסוג שאליו הם שייכים ובגרותם המינית, בדיקת הקיבות והמעינים לקביעת מזונם, וכו'. הודות לפרטים אלה מתקבלות ידיעות על הרכב מלאי הדגים, על כמות הדגים הניתנת לניצול, על העונות של הטלת הביצים ועל נדידת הדגים.

הפלאנקטון הוא מזונם של מיני הדגים החשובים ביותר, ושיעור הגידול וכמות הדגים האלה תלויים בכמות המזון הפלאנקטוני העומד לרשותם. כן מניחים, כי נדידת הדגים האלה כרוכה בריכוזי הפלאנקטון על קרקע הים באזורים מסויימים. התחנה התחילה בחקירות החי של קרקע הים והיא מקוה לפרסם בבוא השעה את התוצאות.

גם החקר ההידרוגרפאי חשיבותו גדולה. יש לבדוק את הרכב המים, מידת מלחותם וחומם ולקבוע את תנאי "האקלים" שבהם חיים הדגים והאורגניזמים הימיים האחרים. גורמים אלה חשובים ביותר, כיוון שהם המשפיעים על הזמן והמקום של הטלת הביצים, על תקופת ההתבקעות, ההתפתחות ובמידת מה גם על נדידת הדגים. אך רבה מזה השפעתם על הפלאנקטון ותנועותיו.

יש לה לתחנה ספינה משלה, הבנויה במיוחד לצרכי מחקר ודיג נסיוני; שם הספינה "נסיון". היא ערכה כבר מספר מסעות מדעיים ונחקרו על ידה סביבות נהריה, קיס-ריה, הרצליה, נחל רובין, אשקלון וכן גם האזור שמדרום לעזה.

החקירות מוכיחות במידה הגדלה והולכת, כי השטחים הפרודוקטיביים שבמימינו הם בעלי עומק בינוני. המים הרדודים ליד החוף הם, מבחינה זו, למטה מהממוצע בצפון, אך עשירים בדרום. להמשכת פעולותיה ולהרחבתן זקוקה התחנה לספינת נסיונות גדולה ומשוכללת. שאפשר יהיה לפעול בה בקנה המדה הרצוי.

התחנה מפתחת גם ענף מחקר אחר, החשוב מבחינה כלכלית, בשותף עם תחנת הנסיונות לגידול דגים אשר בשדה-נחום. במימי החוף שלנו מרובים הדגים מהמין המכונה כאן "בורי" (Mugil). ידוע, כי דג זה נכנס למים המתוקים כדי למצוא בהם מזונותיו, ועם התקרב תקופת בגרותו המינית חוזר הוא לים כדי להטיל ביצים. נעשים נסיונות כדי להוכיח, אם גידול שיטתי של "הבורי" בבריכות המלאכותיות מבטיח הישגים.

\* \* \*

רק כשנתיים ימים פועלת התחנה שלנו בחיפה ועל אף הקשיים המרובים שנתקלה בהם בדרכה, לא מעטים הם הישגיה. מן הראוי שיקבע בעוד מועד עתידה של התחנה במסגרת הכללית של המפעל הימי במדינה שתקום. חושבני, כי לא יהיה זה טבעי ומועיל, אם תמשיך התחנה גם להבא לפעול בתחום הנמל החיפאי; נמל מסחרי אינו המקום הרצוי לפעולת מוסד שהמחקר המדעי הוא

היסוד והעיקר שבו. מקומה הטבעי של התחנה הוא בנמל דיג ויש להביא על כן בחשבון בשבילה אחד מישובי היישובים; נראה שהתנאים האובייקטיביים המתאימים ביותר לתכלית זו אפשר למצוא בעתלית או בקיסריה.

והבעלים על התחנה מי יהיו במדינה העברית? שנים הם שותפיה כיום: מחלקת הים של הסוכנות היהודית והחבל הימי לישראל. אין עוד לדעת, מי יהיה יורשה של מחלקת הים במנגנון הממשלתי שיקום במדינתנו. הנהוג ברוב הארצות הוא, שמפעל הדיג כולו, לרבות גידול הדגים בבריכות, הוא בידי מחלקה ממשלתית לחקלאות ולדיג. מחקרו של הדיג הימי קשור באופן אורגאני בדיג באגמים ובגידול הדגים בבריכות, ומן הראוי הוא שגם התחנה שלנו תמצא ותפעל בתחום מחלקה כזו. אגב, החקלאות כדיג נעזרות בשיטות מדע שלא מועט הוא המשותף שבהן. אנשי המדע שיפעלו במחלקה האחת לחקלאות ולדיג יוכלו לטפח את שלושת הענפים גם יחד, שרבה במאד הברכה הצפונה בהם לעתידנו.

## זכר היינץ הירש

(ביום השלושים להרצחו)



מעובדיה. הוא הצטיין במגו הנוח, בחריצותו ובהתלהבותו בעבודה ובאינטליגנציה, שאפשרה לו לתפוס היטב ולהבין את תפקידה המיוחד במינו של הספינה. לאחר שקברניטה הראשון של "נסיון", צבי פריד, נאלץ לעזובנו ולחזור לקיבוצו ולאחר שמושיקו זיסקינד, שבא במקומו, יכול היה להתמסר לתפקיד זה רק זמן קצר, החליטתי להפקיד את הסירה בידי היינץ הירש, ומעולם לא היתה לי כל סיבה להצטער על החלטתי זו.

אין זה דבר קל להיות קברניטה של "נסיון" מאחר שתפקיד הספינה הוא משר' לש: עליה לא רק לעסוק בעבודת-מחקר בשביל התחנה, אלא גם לעשות נסיונות בצידוד-דיג חדש, וכן גם לעסוק בדיג מסחרי, לכיסוי חלקי של הוצאות החזקתה. התפקיד המשולש קשה במיוחד בגלל ממדי הספינה.

היינץ הירש מיוזג בתוכו את כל הסגרת לוח הדרושות למילוי תפקיד מסובך זה. עד מהרה הבין, מה דרוש בעיקר בהפלגות המדעיות של הספינה. היה שיתוף מלא בינו ובין חבר העובדים המדעיים של התחנה ודאגה מרובה היתה לו, שההפלגות תוכתרנה בהצלחה מלאה. ידע הירש כיצד לנהוג בספינה, כדי להקל על הטלת הנכונה של רשתות-הפלאגטון ולהבטיח את פעולתם הטובה של המכשירים ההידרוגרפיים העדינים. הוא גילה התענינות מיוחדת בחקירותינו את קרקע הים, ולא ארכו הימים והוא עצמו לקח חלק פעיל בחקירות אלו.

אולם הצלחתו היתה בולטת ביותר בניסויים של צידוד-דיג החדש ובסוגי הרשתות החדשים. הוא עמד על מלוא חשיבותה של עבודה זו, ושכלו הער והמפורח — שכל פתוח וחפשי מדעות קדומות — וסבלנותו והתלהבותו עשוהו למשתתף בעל ערך רב בעבודת התחנה. הודות לכשרון ההסתכלות שגילה יכול היה לתת הרבה לפיתוח טיפוסיהרשתות המשוכללים והיעילים. הוא היה למומחה בשרטוט רשתות חדשות ובהישובן. בקטע זה של פעור לותינו נרגיש מאד בחסרונו.

ולא זה בלבד שהיה היינץ הירש למומחה בהתקנת רשתות חדשות, אלא שידיעתו אותן איפשרה לו אף להשתמש בהן ביעילות. במשך הזמן היה הוא לדיג מצור יין ואם נביא בחשבון את הזמן שבו היתה "נסיון" עסוקה בפעולות מדעיות ובנסיונות טכניים ובשים לב לתקנותיה המיכניות, הרי תוצאות הדיג שלו היו טובות מאוד. ולא עוד, אלא שמתוך הכרתנו את ישרו המוהר לט ואת מהימנותו היינו תמיד בטוחים כי עשה כמיטב יכולתו, אף בתנאים הקשים ביותר, ובשעת הצורך גם הקריב את שבתותיו ואת מנוחתו.

אבד לנו אוצר של מסירות ונסיון. אבידה זו קשה לנו ביותר, כי היה האיש חלוץ אמתי, במובן הטוב ביותר של מלה זו, בשאיפתו לעתיד טוב יותר של הדיג שלנו. אנו שזכינו לעבוד אתו מתוך מגע יום-יום, נרגיש במאד בהעדרו, וזכרו לא ימוש מקרבנו.

ה. ליסנר

ביום ה', 15 בינואר 1948, בשעה 8 בבוקר, בדרכו לעבודתו, נפצע פצע-ממות מכדור ערבי. כעבור שעתיים מת בבית החולים, בלי יסורים ומבלי שידע, כי פצעו פצע-ממות. ביום ה' ליווהו חבריו לשדות-ים, שם הובא למנוחת עולמים. הגיה אשה ושני ילדים רכים.

בבואנו להעריך הערכת-אמת ידע שנלקח מאתנו לפתע, אין לנו אלא להודות, מה היה האיש לנו ולעבודתנו. כאשר רכשה התחנה לחקר הדיג הימי את ספינת-המחקר שלה "נסיון", בתחילת הקיץ 1946, היה היינץ הירש אחד



א. בית עברי על שפת הים



עשוי מטבק מובחר

משהפלגנו בערב מנמל חיפה בדרכנו להעלות ילדים ובני נוער מגירוש קפריסין, הרגשנו היטב מה משמעותה של אנית נוסעים עברית. הרי זו כעין ממלכה זעירה על דגלה הלאומי, על קציניה, מלחיה, מכונאים ואלחוטאים, עובדי הרפואה, המשרד, השירות וכל אשר בה — אתחלתא לנכסי מדינה ימית. רק התרחקנו מן השער של מיהמנוחות, מעבר לשוברהגלים, וכבר עלה דופקהחיים של הבית הגדול הזה השט בינות לגלי הים התיכון. תחושה בלתי רגילה היא: לאן שתפנה, בתוך שלך אתה מצוי, בין אנשיים מבני עמך, דוברי שפתך; מרחבי הים אף הם נעשים קרובים לך, מחוברים לארץ ישראל על ידי "קדמה" המגשרת ביניהם.

"קדמה" מפליגה וחותרת ימה, רבבות אורות מהבהבים מצד העיר, מעל לכרמל, מן הקריות והישובים שבמפרץ ועד עכו, מהבהבים כאות-פרידה ומתמזגים בנצנוצת של כוכבי שמים רמים. קול פיקוד ודברי הוראה בעברית הוצים שאון גלים, המתנפצים ומרססים מתחת לסיפונים. בהד הקולות אתה מדמה לשמוע משהו רחוק ורב מזה: קולו של דור ספנים ויורדיים לסוגיהם, העתיד לצמוח ולהיות לארץ ישראל כמדינה עברית השוכנת לחוף ימים. הים סוער והולך. הנוסעים פורשים לתאיהם הנאים המסודרים למופת. אישם עולה שירו העברי של מלח ונבוק באותה מתכונת הצלילים של האניה, מתערב בשאון גלי הים.

"קדמה" מפליגה להביא עולים יהודים מגירוש קפריסין.

ב. קבלת פני ילדים בנשיקה

עם בוקר הגיעה "קדמה" למפרץ פאמא-גוסטה. ברציף הנמל הקטן אין מקום אלא לאניות מספר, ואנניתנו נאלצת לעגון הרחק ממנו. הנוסעים לא יוכלו לרדת אל האי אלא בספינת-המנוע השטוחה, אשר תביא תחילה את טראנספורט העולים מן החוף — היא עליית הורים וילדיהם. סערת הים גוברת, והבאת העולים נדחית משעה לשעה. אך בשעות אחר צהריים נרגע הים במעט, וכבר מתקרבת ספינת-הפלישה הצ'י-ים קפריסאיים ואנגליים וכשש מאות נפש מאחינו היוצאים משיעבוד הגירוש לגאולה בארץ-ישראל. הספינה עולה ויורדת והג' לים מתזוים ריסוס-גשם של מים מלווה על האנשים וחפציהם הדלים. אשה הוסה בגבו של בעלה ואמהות מעטפות את ילדיהן בכל כסות הבא לידן. העולים מעלים

הבאים. — בבקשה, הנה מכאן, ימינה. קחי נא כרטיס, קח נא מספר — מקום לחא, מקום לתא, בואו בבקשה, לאט-לאט; הכל יהא בסדר.

משעולים הגברים, ביחוד הצעירים שבהם, עומדים אנשי "קדמה" וטופחים להם על שכמם:

— טוב, טוב מאד. נא להיכנס. כולנו לארץ-ישראל!

המעפילים — הדיבור ניטל מפיהם. גופם רועד מציגת הים ונפשם נרעדת מקבלת הפנים באוירה היהודית החפשית הזאת. עיניהם עונות בהם, שכבר הם לאחר הדכדוך של גולה וגירוש, על סף חיים חדשים, במבוא לחוף מבטחים.

עתה אנו על משטח הספינה למטה ומביטים כלפי מעלה אל המעפילים המ' נופפים אלינו. הם לארץ-ישראל ואנחנו אל האי, להמשיך במעשה העלייה.

(נתפרסם ב"דבר")

מבט מלמטה ל"קדמה" הרובצת בטוחות במים אדירים, רואים אניה הבנויה תחתיים שניים שלישיים ורביעיים, שדגל עברי לה וכתבות עבריות ומלחים עברים המנופפים לקראתם מן הסיפונים — ועיניהם מת' מלאות דמעות ופיהם פותח בשירת "התק' זה".

העליה לאניה מתחילה. רבים מעובדי "קדמה" (ביניהם איש רמת-יוחנן) חשים במאור-פנים למעקה-הסיפון, יורדים בכ" בש'האניה, מוכנים לסייע בכל דבר. על הכבש למטה מביעים טוב-לב, ולמעלה אנ' שי "קדמה"; הכל פושטים ידיהם ומעבירים את הילדים הרכים מן האחד אל השני. התינוקות — מהם ישנים או בוכים, ומהם פוקחים עינים בתמיהה. הם נתונים בגי' גיות של פח, בסלים של קש, בתיבות של עץ, תחובים במעילים, בשמיכות מעוכות — ואחריהן מטפסות האמהות וממהרות להגיע אל ילדיהן.

— שלום, שלום! — מקדמים את פני

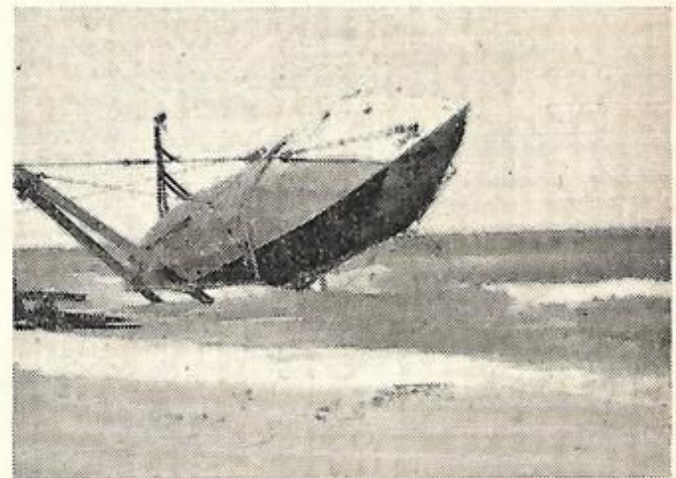
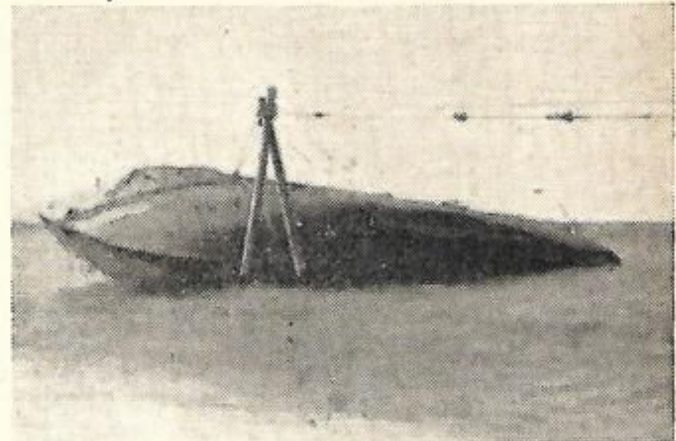
ספינת מעפילים שהוכשרה להובלת משאות בים התיכון.

## ד"ר אב. נ. פולק / הימאות הערבית

הן בעבר והן בהווה מוצאים אנו ניגוד חריף בין מעמד דה של הספנות הערבית בים התיכון ובין מעמדה במערב האוקיינוס ההודי ובמפרציו (המפרץ הפרסי וים-סוף). בים התיכון לא מילאו הערבים מעולם תפקיד חשוב בספנות המסחרית. גם בתקופה שבה עלה כוח הצי הצבאי שלהם שם (המאות ה'ח' וה'ט'), לא הרבו לטפל בתעבורה המסחרית; היהודים הם שהפכו אז לספנים, המתווכים בין החופים המוסלמיים של הים התיכון לבין חופיו הנוצריים. מסעי הצלב איפשרו לספנות האירופית (ובעיקר האיטלקית) להשתלט על התעבורה בים הזה, ולא אבד לה תפקיד זה גם לאחר נפילת מדינות הצלבנים. עליית כוחו של הצי הצבאי העותומאני במאות ה'ט' וה'י' הדפה את האיטלקים מעמדוֹ תיהם, אולם בשטח הספנות המסחרית לא התורכים ולא הערבים ירשו את המקום שנתפנה, אלא נתיניהם הנוצרים של העותומאנים, בני איי יוון. אגב, גם אנשי הצי הצבאי העותומאני התגייסו במידה רבה מהנוצרים בני האיים הללו שניאותו להתאסלם.

במאות ה'י' וה'י"ח עלה שוב חלקם של בני אירופה המערבית (האיטלקים, הצרפתים, האנגלים) בתעבורה הימית במזרחו של הים התיכון. הצי הצבאי העותומאני ירד בכוחו ושוב לא יכול היה להעמיד מכשולים בפניהם כמקור דם. הסכמי הקאפיטולאציות עם הממשלה העותומאנית איפשרו לסוחרים המערביים עמדת עדיפות בנמלים, והונם המרובה יותר של בעלי-הספינות המערביים הניח להם לקנות ספינות בעלות קיבול רב יותר ומתאימות להפלגות ארוכות יותר. עם זאת שמרה הספנות היוונית במידה רבה על עמדתה, בייחוד לגבי ספינות בינוניות וקטנות, עד המאה ה'י"ט. אז אבדה לה עמדה זו בגלל כמה וכמה גורמים: הטבעת ספינות רבות בעת מלחמת-השחרור היוונית, כשה ספנים סייעו להעברת גדודי המורדים ומטעני הנשק; המעבר מספנות-מיפרשים לספנות-הקיטור, שהיה קשה יותר ליוונים מאשר לבעלי-הספינות המערביים בשל ההון הקטן יותר שברשותם, ושהגדיל מאד את קיבולן של הספינות המערביות ואת מהירות בואן למזרחו של הים התיכון (וממילא גם את תכיפות ביקוריהן שם); ופתיחתה של תעלת-סואץ ב-1869, שהפכה את האיזור הימי הסמוך לתעלה לשטח-מעבר לספינות המערביות המפליגות לאוקיינוסים ההודי והשקט או החוזרות משם. בריטניה היא שנהגתה ביותר לראשונה מהפיכה זו. מתוך 6151 האניות (קיבולן הכללי — 8,653 טונות), שעברו דרך התעלה בשש השנים הראשונות לקיומה (1870—1875), היו 4,347 אניות (6,276 טונות) — בריטיות.

חוסר מסורת ימית הראויה לשמה אצל הערבים של הים התיכון בא לידי ביטוי גם בשפתם ובפולקלור שלהם. עיר-חוף על הים הזה, בין שהיא יפו או אלכסנדריה או קריה אחרת, היא גם היום בשפת העתון הערבי ת'גר, "עיר גבול":



ספינת המעפילים „חנה שנש" בחוף נהריה. דצמבר 1945. (פוטו ויס, נהריה)



הספינה עוגנת בנמלה של חיפה, לאחר שנעשו בה התיקונים הדרושים, תפליג לכרתים ואף לאיטליה.

ביטוי למסורת שהים שייך לאחרים. אגדות „אלף לילה ולילה“ התגבשו בקאהיר, שאינה רחוקה מחוף הים התיכון; אך כל ספן־הרפתקן המופיע בהן, לא הים הזה אלא האוקיינוס ההודי הוא שדה פעולתו, ואף שמו אינו ערבי אלא פרסי (סינדבאד). כל מי שיעיין בשירת־העם הערבית מחופי הים התיכון, שכונסה ע"י חוקריה המערביים, יוכח לדעת, שהים לא עורר כל נימה פיוטית בלבו של הערבי, משום שזר היה לו. מדינות דוברות־ערבית באפריקה הצפונית (אלג'יריה ותוניסיה) קיימו במאות ה"ה"־ה"ט" ציים צבאיים גדולים למדי, שהפכו את השטח הימי הסמוך לאיזור מפורסם של שוד־הים (בייחוד במידה שהספנות המערבית נגעה בדבר). אולם שודדי־הים הללו היו נטע זר, ענף הצי הערבי־תומאני הימי, ובני־אירופה המומרים מילאו בהם תפקיד רב. הם לא הפכו את הספנות המסחרית המקומית לגורם חשוב, ועם היעלמם (עקב פעולות־עונשים אירופיות וירידת ערכן של ספינות־המפרש) לא הורישו לעם הארץ מסורת ימית ממשית. גם נסיונו של מוחמד עלי, מיסד השושלת המצרית הנוכחית, להקים צי צבאי גדול, לא נשען על רוחו הימית של העם ולא על פיתוח מקביל של ספנות מסחרית. משנשימד הצי הצי הזה בקרב נאוארינו (20 באוקטובר 1827) בידי צייהן של צרפת, רוסיה ובריטניה, עקב פעולותיו נגד המורדים היוונים, אבדה מצרים לאלתר וכליל את עמדתה הימית קצרת־הימים.

כאמור, שונה המצב באוקיינוס ההודי ומפרציו. כאן היתה הספנות הערבית המסחרית הגורם העיקרי בשלהי ימי־הביניים, בכל האיזור שבין החוף המערבי של הודו (לרבות ציילון) ובין החוף המזרחי של אפריקה (לרבות האחוות הפורטוגזיות שבימינו). הפורטוגזים, אחר גלותם את דרך־הים אל הודו מסביב לאפריקה (1498), נאבקו קשות עם הערבים על השימוש בדרך זו. כל כמה שהדבר נראה למוזר, נצחונם של הפורטוגזים במאבק זה (שאת פירותיו אכלו גם הגורמים האירופיים שבאו להשתמש בדרך הזאת לאחר־מכן, הלא הם ההולאנדים, הצרפתים והבריטים), לא גרם כלל לשקיעתה של הספנות הערבית שם ולא קיצץ את כנפיה מבחינה גיאוגראפית. אדרבא, ספנות זו הגבירה אז חיילים, גברה הדירתה מזרחה, אל מאלאיה ואינדונזיה, שהפכו אגב־כך לשטח התישבותם של בני ערב הדרומית המבקשים לצבור רכוש בכרך (ותכופות) — על מנת לחזור עם הונם למולדת), וכך הן עד היום הזה. גברה גם פעילותה בחופי אפריקה המזרחית, וזו גרמה במאה ה"ט" לצמיחת המדינה הערבית האדירה זאנזיבאר, שכללה את קניה, טאנגאנייקה, סומאלי, מזרחה של קונגו הבלגית שבימינו, ואף חלקי גיאסאלנד ורודזיה הבריטיות של עכשיו. חלוקת אפריקה לאיזורי השפעה של המעצמות האירופיות בשנות השמונים והתשעים גרמה לכך שלא נשאר עתה ממדינה זו אלא מעט: שני איים בסמוך לחוף טאנגאנייקה ורצועת־החופים של קניה (זו מוחכרת לבריטניה), אולם בשיט־החופים נשארו הערבים גורם חשוב בכל אפריקה המזרחית.

מה שנראה למוזר, אינו מוזר למעשה כל־עיקר. אניות־המפרש האירופיות הגדולות, שהיו מבקרות באוקיינוס ההודי ומפרציו עד המאה ה"ט", לא יכלו כלל למלא את כל צרכי התעבורה שם. הן באו לנמלים הגדולים ביותר וקשרו אותם זה עם זה ועם המערב. ביקוריהן לא היו תכופים ביותר, עקב הריחוק מארצות המטרופולין, ושיט־החופים נשאר בידי אדוניו הקודמים, בייחוד מבחינת הקשר בין הנמלים הגדולים ובין המעגנים הקטנים הפזורים לאורך החוף. היקף הסחרות המועברות ע"י שיט זה גדל, כי עלה סחר־הטראנס־זיט דרך הנמלים הגדולים (בזכות היצוא לאירופה והיבוא ממנה); אגב־כך נוצרו גם תנאים נוחים להתפשטותו הגיאוגראפית של השיט הזה, להקמת מעגנים חדשים. נוצרה סימביוזה רבת־ענין בין הספנות האירופית והערבית, והיא ממשיכה להתקיים גם לאחר שהספנות האירופית הפכה מספנות־מפרשים לספנות קיטור ומנועי דיזל. במידה רבה גרמה לכך העובדה, כי אותן הפירמות הימיות והמסחריות הגדולות שקשרו קשרים עם המזרח עוד בשלהי התקופה הישנה והיו רגילות כבר לסמוך על הפירמות הערביות כעל סוכניהן ומתווכיהן, הן שהמשיכו לפעול גם בתקופה החדשה, במישרין או בצורה מוסווית ע"י הסתעפויות וצירופים שונים.

אופייני לגבי הסימביוזה הזאת הוא המצב הקיים בנמל גדול כעדן, הנמצא על דרך המלך מאירופה למזרח. ספינות־המפרש הערביות מובילות אליו במיוחד את הלבונה, שהיא שרף שית־הלבונה (הגדל בעיקר בגבעות מחוז ז'ופאר, בחוף האוקיינוס ההודי מזרחה לחצרמות), ושימושה בימינו הוא להקטרה במקדשים הבוקהאיים שבמזרח הרחוק; את הקפה; ומוצרים אפריקניים שונים (שנהב, נוצות בת־היענה וכו'). במידה שמשלוחם בדרך זו כדאי יותר מאשר באניות האירופיות, עקב ההפרש בדמי הובלה. הספינות חוזרות למעגנים הקטנים, כשהן טעונות מוצרי־יבוא, הדרושים לאוכלוסי ערב הדרומית, ובמיוחד — נפט. מועדי ההפלגות אל עדן וממנה מותנים בעתות אסיף הלבונה והקפה (המוב־אים גם מן החוף האפריקני הסמוך, בתוספת מוצרים אפריקניים אחרים). ברוב חדשי השנה פנויות, איפוא, הספינות לדיג ולהפלגות בכיוונים אחרים. הברחת העבדים השחורים נעשית במישרין ממעגנים אפריקניים קטנים למעגנים הקטנים של ערב הדרומית. היא גוברת במיוחד שעה שנחלש הפיקוח מצד הספינות האירופיות הצבאיות, המשוטטות למטרה זו במיצר באב אל־מנדב (החוצץ בין שני החופים) וסביבותיו. מלחמת־העולם השניה היתה תקופת ברכה לענף הזה, אך גם בזמנים כתיקונם סדירה היא למדי, כי בפנים ערב הדרומית מתנהל סחר־העבדים בגלוי, למרות החסות הבריטית הפרושה על האיזור הזה (פרט למלכות תימן).

הספנים הערביים שבאוקיינוס ההודי ובמפרציו, מוצאים מעומאן שבדרום־מזרחו של חצי־האי (הללו פועלים במיוחד לאורך החוף המזרחי של אפריקה, וזאנזיבאר היא מושבתם), מחצרמות שמזרחה לתימן (מולדתם של הערבים

## הרימו תרומתכם

### למחנות ההדרכה הימית!

פולשים מוסלמים שראו בספנים הערבים בני-ברית וסייעו בידיהם. בתקופתנו שקעה הספנות הערבית בצפוננו של ים-סוף, משום שתעלת-סואץ הפכה את פס-המים הצר הזה לשטח-מעבר לספינות מערביות רבות. ואם לא היתה השקיעה שלמה, הרי זה בזכות אותם עולי-הרגל המצריים המפליגים חג'אזה בספינות-מפרשים ממעגנים מצריים קטנים בים-סוף, כי שוכנים הם בקירבת-מעגנים אלה, ובזכות דמיה-ההובלה הירודים. ספינות אלה מוצאות מקור-הכנסה נוסף לעצמן בדיג, החשוב במיוחד למפרץ אילת.

תוצאה רבת-עניין מחשיבותה של הספנות הערבית באוקיינוס ההודי ובמפרציו היא, כי בריטניה — בהקימה את הליגה הערבית — השאירה חוצה ממנה את כל ארצות הספנים הללו: את כל החוף הדרומי והדרומי-מזרחי של ערב ואת זאנזיבאר, נסיכי איזור-הספנים הזה נשארו קשורים לבריטניה בלבד, מהם בחוץ-חסות ומהם בחוץ-ידידות. וכבר בימי מלחמת-העולם הראשונה, כשהתנהל משא-ומתן בין בריטניה ובין השריף (לאחר-מכן מלך) חוסין על גבולות השטח העצמאי הערבי לעתיד, אחת המחלוקות העיקריות היתה בשל רצונה של בריטניה לשמור בידיה את הפיקוח על חופי-הספנים הללו של ערב. אם כך ואם כך, העובדה שספנות זו נשארה מחוץ לליגה הערבית והתנועה האנטי-ציונית; ביקורי אחדים ממנהיגי (נסיכי עומאן וחצרמות) בארץ-ישראל בשנים האחרונות והתענינותם הרבה בתעשייה העברית; והמקום החשוב שמילא המסחר עם ארץ-ישראל לגבי זאנזיבאר מאז מלחמת-העולם השנייה, — אלה הם דברים הראויים להיזכר שעה שמכניסה הימאות העברית את האוקיינוס ההודי (בחלקו הקרוב אלינו) ואת מפרציו לתחום האינטרסים שלה.

מצב שונה לחלוטין קיים לגבי משק הנמלים. דוקא שליטתה של הספנות האירופית על התעבורה במזרחו של הים התיכון, עוררה את ההון האירופי להשקיע סכומים גדולים בהקמת נמלים מודרניים (אלכסנדריה, פורט-סעיד, בירות). בעוד שכל חצי-האי הערבי אין לו נמלים משוכללים פרט לעדן. במצרים הקים ההון האירופי גם חברות-ספנות הרשומות שם והמשתמשות בדגל מצרי. ותוך כך נוצרה עתה האפשרות להקמת ימאות "לאומית" בדרך של השתלטות על הישגי ההון הזר. תהליך זה ראוי שניחד לו את הדיבור.

ההולכים לאינדונזיה ומאלאיה), וממחוז שיחר הסמוך לחצר-מות (מכאן — הספנים הפועלים באיזור עדן. משתפים הם פעולה עם בני הסוגים הקודמים). מיעוטם של עצי בנין בחופי ערב גורם, כי הספינות נבנות במידה רבה בחופי אפריקה (זאנזיבאר) והודו. אולם גם בחוף הערבי של המפרץ הפרסי מצויות כמה ערים הנודעות בבניית ספינות, כגון צור (בעומאן) או כוית. אלה הן ספינות מפרשים, הידועות בפי האירופיים בשם הכללי ד'ו (dhow), אף כי למעשה מצוין שם זה סוג אחד בלבד. הספינות והסירות שונות זו מזו בגודלן (כלי-השיט הקטנים הם הרוב) ובפרטי בנייתן. בנייה זו אינה משוכללת כלל. בולטת ביחוד העובדה שהקרשים אינם מחוברים במסמרי ברזל אלא "תפורים" הם בחבלים. אין זה מונע בעד הספינה מלהפליג למרחקים: ספינות זאנזיבאריות, למשל, שטות במפרץ הפרסי, בנהרות אגנו (שט אל-ערב, פארון וכו') ועד להודו. זוהי תוצאת המונסונים, רוחות-העונה, שכיוונם הקבוע וסדירותם מקילים על שיט-החופים. מסורת "תפירת הקרשים" מוצאה כנראה מימי קדם, כי שכמותה מצויה עדיין באי ארוד, מרכז בנייתן של סירות-המפרשים בחוף הסורי של הים התיכון. מרובה השימוש בעובדים שחורים, לעבודות בלתי-מקצועיות בעיקר, ולא רק בספינות זאנזיבאריות. ומאידך, הצי המסחרי הבריטי שבאוקיינוס ההודי קלט אלפים רבים של ימאים ערבים שקבלו את הכשרתם בספינות-המפרשים, אלא שבצי הבריטי הפכו הם ל"עובדים שחורים" (רשומים הם כבני שטח-החסות הבריטי של עדן, אף שלא תמיד הרישום מדויק). ואף כי התמחותם היא פרימיטיבית, הריהי מגוונת למדי: המלח הוא גם דייג (ספינות הצדות בקירבת חופי עומאן את תניני-הים, שחלקי גופם נחשבים למעדנים במזרח הרחוק, הן גם המובילות חלקים אלה עד הודו), ובמפרץ הפרסי הוא גם אמודאי הדולה פנינים מקרקע הים.

ההבדל העצום שבין הים התיכון ובין האוקיינוס ההודי ומפרציו, אין מקורו בהבדלי תכניקה ימית. יש גורמים גיאוגרפיים שעודדו את פיתוח הספנות הערבית באוקיינוס ההודי: המונסונים, המדבריות המבודדים את עומאן, חצר-מות ושיחר מצד היבשה. ברם, נוכח התפקיד שמילאה הספנות הפיניקית בימי קדם, אין לראות גורמים אלה כאחראיים להבדל העצום הנ"ל. מקורו בכך, שבאוקיינוס ההודי לא מצאו הערבים מתחרים כה קשים כבים התיכון. השבטים השחורים שבאפריקה היו פרימיטיביים, והודו הוכנעה ע"י

"הטבח" — העיר הקברניט, "נדמה, שאין כל סימני חיים מסביב לבית-המחסה שלך".  
 "לא" — ענה הטבח. "משונה הדבר שאין הם רואים אותנו".

שטח רחב של חוף נמוך השתרע לעיני האנשים. היה זה חוף של גבעות-חול, שבראשיהן — כעין ירק כהה. רעם-המשברים נשמע ברור ולעתים יכלו לראות גם את קצהו הלבן של הגל, בהתגלגלו אל החוף. בית קטן בלט ככתם שחור על פני הרקיע. דרומה משם נראה המגדלור הגבוה, האפרור.

הגאות, הרוח והגלים הניעו את הסירה צפונה. המיית המשברים היתה כאן עמומה במקצת, אך בכל זאת היה קולם כעין רעם כביר. כשהסירה שטה מעל לגלים הגדולים, ישבו האנשים והקשיבו להמיית הזאת. "בודאי נישטף" — אמרו בלבם.

ראוי לציין שלא היתה כל תחנת-הצלה במרחק של שלושים קילומטר בשני הכיוונים, אבל האנשים לא ידעו על כך, לכן העירו הערות מעליבות על חשבון ראייתם הפגומה של המצילים.

"משונה הדבר שאין הם רואים אותנו" — אמרו האנשים.

העליצות הקודמת פגה כבר לחלוטין.  
 "מילא" — אמר לבסוף הקברניט. "נצטרך כנראה לנסות את מזלנו בעצמנו. אם נישאר ונחכה כאן יותר מדי זמן, לא יהיה לאף אחד מאתנו כוח לשחות, אחרי שהסירה תישטף".

השמן שישב ליד המשוטים, הפנה את הסירה ישר לחוף.

"אם לא נגיע כולנו אל החוף" — אמר הקברניט. "אם לא נגיע כולנו אל החוף, מתאר אני לעצמי שאתם, חברים, תדעו לאן להודיע על סופי?"

החליפו ביניהם במהירות כתבות ואזהרות.  
 "אם אני הולך לטבוע — אם אני הולך לטבוע — אם אני הולך לטבוע" — נקרו בודאי מחשבות בראש כל אחד מהחותרים, "מדוע בשם שבעת האלים המטורפים של הים, הורשיתי להגיע עד הלום להסתכל בחולות ובעצים?"  
 המשברים שבאו עכשיו היו יותר איומים. נראה היה — עוד רגע והם ישברו וישטפו את הסירה הקטנה במערבולת של קצף. דיבורם היה ריטון ארוך וזועם. החוף היה עדיין רחוק למדי. השמן היה שייט-משברים ערמומי.

"בחורים" — אמר בחפזון. "היא לא תחזיק מעמד יותר

\* ראה, "ים" ח' (ל"ב), טבת תש"ח.

נח שטרו / מיסת שחרית: גם-סוף

השטף יוצא לטיסת שחרית.  
 צדפים הגונים. נרדמה הקרית.

תוף אד פתלמל, על אדנה קל-קלה,  
 גופתו השלגית חותקה-מתעלה.

רגלים צמודות אל סליל-גוף; אכרות —  
 משוטיו-מפךשויו — בנחת חותרות.

אין ער מלבדו; בכואה יחידה  
 בתכלת-הים מחוירה-מרעידה.

דם אֶתְיוּ חֲרוּזִים — טפות-אור — על חבל;  
 ישנים דגי-סוף; רדומה תבל.

חג, סוקר חוג-הרים, ונושם שלנת-ים.  
 וטועם בקעיף גבה שחק הקים.

יורד ועולה ומפליג בקרבות;  
 זכות ראשון לו — שותה לרננה את הנכות.

ובלב שחק, בן-רגע, קופא ונתלה,  
 מקדם תוף הוף זהר שמש עולה.

על חוף ים-סוף

משלש דקות נוספות, ואנו יותר מדי רחוקים משנוכל לשחות עד החוף. האחזיר אותה למרחב הים, קברניט?  
 "כן! עשה כדברך!" — אמר הקברניט.

השמן סיבב את הסירה והחזירה למקום בטוח בים.  
 "עכשיו ודאי כבר ראו אותנו מהחוף" — העיר מישהו מתוך קדרות.

השחפים עלו ביעף אלכסוני עם הרוח לעבר המזרח האפור והשומם. העננים המרופשים והעננים האדומים, אשר הופיעו מצד דרום-מזרח, כעשן העולה מבנין בוער, העידו על הסערה המתקרבת.

"מה אתה חושב על אנשי ההצלה הללו? האין הם נח-מדים?"

"משונה הדבר שהם לא ראו אותנו".  
 "ואולי הם חושבים שאנו נמצאים כאן לשם ספורט!  
 אולי הם חושבים שאנו דייגים, שאנו... הדיוטים גמורים".

היתה זאת שעת-צהריים. הגיאות ניסתה להפנותם דרום-מזרח, אבל הרוח והגלים סתפום צפונה. רחוק ממולם, במקום

שקו החוף, הים והשמים יצרו את זויתם הכבירה, נראו נקודות קטנות אשר דמו לעיר על החוף.

„סט. אוגוסטין“

הקברניט הניע בראשו.

„קרוב מדי ל„מפרץ היתוש“.

השמן חתר, אחר כך חתר העתונאי, ושוב — השמן.

היה זה ענין מייגע עד מוות.

„האם אהבת פעם לחתור, בילי?“ — שאל העתונאי.

„לא“ — אמר השמן. „ילך כל זה לעזאזל!“

כאשר החליף האחד את מושב החתירה למקום בתח-

תית הסירה מצא את עצמו במים הקרים שהשתכשכו שם...

ראשו, שנשען על מושב המשוטן, נמצא אז במרחק של זרת

בלבד מכרבות הגל. ולעתים קפץ גל רעשני ביותר, נכנס

פנימה ושוב הרטיב את האיש.

„הבט!“ הנה שם... איש על החוף!“

„היכן?“

„שם, התראהו? התראהו?“...

„כן, בודאי! הוא מתהלך שם.“

„הוא עומד עכשיו, הבט! הוא עומד מולנו!“

„הוא מנפנף אלינו!“

„הוא עושה זאת באמת! חי הרעם!“

„אה, עכשיו אנו בסדר! עכשיו אנו בסדר! תוך חצי שעה

תהיה כאן סירה לקחתנו.“

„הוא ממשיך ללכת, הוא רץ, הוא עולה לבית ההוא,

שמה.“

החוף הרחוק נראה נמוך יותר מהים והיה צורך במבט

חודר במיוחד כדי להבחין בגוף הקטן והשחור. הקברניט

ראה מקל שט והם חתרו אליו. לקחו מגבת רחצה שנמצאה

במקרה בסירה, קשרו אותה למקל והקברניט נפנף בה.

החותר במשוט לא העז להפנות את ראשו.

„ומה הוא עושה עכשיו?“

„הוא עומד, הוא מסתכל, אני חושב... הנה הוא שוב

הולך, אל הבית... ועכשיו נעמד שוב.“

„האם הוא מנפנף אלינו?“

„לא, עכשיו לא! קודם עשה זאת.“

„הבט! הנה בא איש שני!“

„הוא רץ.“

„הנה, הוא על אופניים, עכשו פגש את האיש השני, הם

שניהם מנפנפים אלינו, הבט!“

„הנה משהו מתקדם לאורך החוף.“

„לעזאזל, מהו הדבר הזה?“

„הלא זה דומה לסירה.“

„בודאי, בהחלט סירה.“

„לא, זה על גלגלים.“

„כן, זה באמת ככה, ובכן, זו בודאי סירת-ההצלה.

כרגיל סוחבים אותה לאורך החוף על עגלה.“

„לא! זהו אוטובוס, אני יכול לראות ברור.“

„התראה? אחד מאלה האוטובוסים הגדולים של בתי-

„חי-הרעם שצדקת, זהו אוטובוס, בטוח כגורל, ומה הם

עושים שם עם האוטובוס? יכול להיות שהם עוברים בסבי-

בה לאסוף את חבר עובדי-ההצלה, היי?“

„זהו, יכול להיות, הבט! הנה שם בחור מנפנף בדגל

שחור קטן, הוא עומד על מדרגות האוטובוס, הנה באים

שני הבחורים האחרים, עכשיו הם משוחחים ביניהם, הבט

על הברנש עם הדגל.“

„זה לא דגל, זה מעילו.“

„זה באמת כך, זהו מעילו, הוא הסיר אותו ומנפנף בו

מעל לראשו, אבל הבט נא אליו כיצד הוא מניעו.“

„ואין שם תחנת הצלה כלל, זהו פשוט אוטובוס של

מלון מנאות-החוף, שהביא כמה מהדיירים להסתכל כיצד

אנו טובעים...“

„מה הוא חושב לו ההדיוט הזה עם המעיל? על כל

פנים, מהו מאותת?“

„כאילו הוא מנסה להגיד לנו ללכת צפונה, כנראה ששם

בצפון נמצאת תחנת-הצלה.“

„לא! הוא חושב שאנו דייגים, רק ממריץ אותנו, התר-

אה? הנה, ויילי!“

„הייתי רוצה לדעת מה הם האותות האלה, למה הוא

מתכוון בעצם?“

„הוא אינו מתכוון למאומה, הוא סתם משתעשע.“

„לו לפחות היה מאותת לנו לנסות שוב את המשברים,

או לצאת למרחב הים ולחכות, או ללכת צפונה או ללכת

דרומה, או ללכת לאבדון — היה לפחות איזה הגיון בכל זה,

אבל הבט אליו, הוא סתם עומד שם וממשיך לסובב את

מעילו כגלגל, החמור!“

„הנה באים עוד אנשים.“

„שם התאסף ממש המון, הבט! האין זאת סירה?“

„איפה? אה, אני רואה מה שאתה חושב, לא, זאת איננה

סירה.“

„הברנש ההוא עדיין מנפנף במעילו.“

„הוא חושב בודאי שאנו נהנים מזה, מדוע אין הוא

מפסיק זאת? אין כל שחר בכך, אני חושב בכל זאת שהוא

משתדל להודיענו שנלך צפונה, בודאי ישנה תחנת-הצלה

באיזה מקום בכיוון ההוא.“

„אבל מדוע אינם מביאים אנשים כדי להוריד סירה?

סירת-דיג היתה יכולה בקלות לצאת הנה, מדוע אין הם

עושים דבר?“

גוון צהבהב חלש הופיע ברקיע מעל ליבשת הנמוכה,

הצללים על הים כבדו אט אט, הרוח הביאה בכנפיה קור

והאנשים החלו לרעוד.

החוף החשיך והלך, בהדרגה נבלע בחשכה גם אותו

האיש שבחוף שנפנף במעילו, וגם האוטובוס נבלע בה וכל

אותה קבוצת האנשים.

„הייתי רוצה לתפוש ברנש זה שנפנף במעילו, יש לי

חשק לתקוע לו אחד — רק למזל טוב.“

”אה, לא כלום, אבל הוא נראה לי עליו כל כך.”

וכל אותו הזמן חתר השמן והעתונאי חתר. בפנים אפורים ובראש מורד המשיכו למשוך, לסירוגין ובמיכניות, במשוטים הכבדים. צורת המגדלור נעלמה מהאופק הדרומי. לבסוף הופיע כוכב חור, כעולה מתוך הים. הכרכום העקוד שבמערב נעלם בחשכה הבולעת הכל, והים מצד מזרח הפך שחור. האדמה נעלמה ורק הרעם העמום והנוגה של משברי החוף העיד על מציאותה.

הקברניט הסבלן, הנטוי מעל לכד המים, מוכרח היה לעתים לדבר אל החותרים.

”החזק את חרטומה למעלה! החזק את חרטומה למעלה! לה! החזק את חרטומה למעלה, אדוני.”

הקולות היו עיפים ונמוכים, והערב — שקט. הטבח נשען בראשו אל מושב המשוטן והביט בלי כל ענין אל המים שמתחת לאפו. הוא היה שרוי במחוזות אחרים. לבסוף אמר:

”בילי” — מלמל כבחלום. ”ואיזו עוגה אתה אוהב ביותר?”

5.

”עוגה?” — רגזו השמן והעתונאי. ”אל תדבר על דברים כאלה. תחול מארה על ראשך!”

”מילא” — אמר הטבח. ”אנכי רק חשבתי על כריכי בשר-חזיר!”

הלילה על הים ובסירה פתוחה הוא לילה ארוך. כאשר השתרר החושך השתנה ברק-האור, שעלה מהמים מצד דרום, לזהוב. באופק הצפוני הופיע אור חדש, ברק קטן וכחלחל על שפת המים ומלבד הגלים לא היה דבר.

שני אנשים שכבו מכווצים בירכתים והחותר יכול היה לחמם את רגליו למחצה, בדחפו אותן מתחת לגוף חב-ריו. רגליהם היו מתוחות מתחת למושבי החותרים עד כי נגעו ברגלי הקברניט שישב בחרטום. לפעמים, למרות מאמצייהם של החותרים העייפים, היה גל אחד ושני נשפך לתוך הסירה, גלים ליליים קרים כקרח, והמים הקרים הרטיבו מחדש. הם היו מכווצים את גופיהם לרגע, נאנחים וממשיכים לישון, כשהמים בסירה משתכשכים מסביבם עם כל תנודה של הסירה.

זעפו של הים נפסק. הגלים באו מבלי לרטון. מתפקידו של החותר במשוטים היה לכוון את הסירה כך שנטיות הגלים לא תהפכנה על פיה, ולשמור עליה שלא תתמלא מים מהכרובולות העוברות בקרבתה. הגלים השחורים היו שקטים

וקשה היה לראותם בחושך. לפעמים היה אחד מהם שוטף כמעט את הסירה לפני שהחותר הרגיש בו.

העתונאי פנה לקברניט בקול נמוך. לא היה בטוח אם ער הוא, אף על פי שאיש ברזל זה — כך נראה היה — הוא תמיד ער.

”הקברניט, האם עלי לכוון אותה אל האור ההוא בצפון?”

”כן, החזק אותה בכיוון של שתי נקודות בערך משמאל החרטום” — נשמע אותו הקול הבטוח.

הטבח קשר לגופו חגורת-הצללה, כדי ליהנות מהחום הנודף ממכשיר-הפקק המסורבל הזה, שדמה לתנור-מעט, והחותר, שזה עתה גמר את מלאכתו, שכב על ידו לישון, כששניו נוקשות זו לזו.

העתונאי שחתר אותו זמן, הסתכל למטה אל שני האנשים הישנים למרגלותיו, זרועו של הטבח היתה כרוכה על שכמו של השמן, ובבגדיהם הקרועים ובפניהם הכחושים דמו שניהם לתינוקות של ים, מהדורה מוזרה של אותה אגדה על התינוקות שביער.

לאחר זמן מה החל גם הקברניט לנמנם, והעתונאי חשב שהוא האיש היחידי הצף על פני האוקיינוס.

פתע נשמע שכשוך ארוך ורם מאחורי הסירה, ושביל מבריק של זרחן, כאש כחולה, חרש את המים השחורים. כאילו סכין ענקית הבהיקה באפלה.

ושקט גמור השתרר בעקבות האור. העתונאי נשם לרווחה, כשפיו פתוח ועיניו נטויות אל הים.

נשמע שכשוך שני והבריק ברק ארוך שני של אור כחלחל. הפעם ליד הסירה ממש וכמעט שאפשר היה לנגוע בו במשוט.

העתונאי הבחין בסנפיר ענקי העובר כצל במים, מתיו רסיסי בדולח ומשאיר אחריו את השביל הארוך והמבריק. מה הוא זה?

והדבר המסתורי לא עזב את קרבת הסירה. פעם מלפנים ופעם מאחור, מצד זה או אחר, בהפסקות ארוכות או קצרות. הרצועה הארוכה והמבריקה אצה רצה, ולאחריה נשמע זמזומו של הסנפיר הכהה. מהירותו וכוחו של הנסתר הלז היו מפליאים. הוא חתך את המים כמו חץ ענקי וחד. נוכחותו של הנסתר לא גרמה לו פחד ואף על פי כן לא רצה להיות בודד. לו יתעורר אחד מחבריו הישנים ויארז לחברתו. אבל הקברניט נשען ללא נוע מעל לכד המים, והשמן והטבח שבתחתית הסירה היו שקועים בתרדמה עמוקה וכבדה.

הנסתר הפלאי עמד כנראה בדרכו. לא נשמע עוד

<b>במכוניות ובשרות</b>		<b>פורד בראש</b>
------------------------	---	------------------

השמן תפש במשוחים. מעל לכתפיו הסתכל ובחן את המשברים.

„הקברניט“ — אמר, „חושב אני שיותר טוב אעשה אם אפנה פניה לאחור, ואחזיק אותה כשחרטומה אל הגלים ואשיט אותה אחורנית.“

„טוב, בילי“ — אמר הקברניט. „השט אותה אחורנית.“

השמן הפנה את הסירה לאחור כך, שהטבח והעתונאי שישבו בירכתים הוכרחו להסתכל מעל לשכמיהם כדי להתבונן בחוף האדיש.

גליי-החוף האיומים הרימו את הסירה לגובה רב, עד כי יכלו האנשים לראות שוב את לוחות המים הלבנים המת-נפצים אל החוף המשופע.

„לא נגיע קרוב מאוד לחוף“ — אמר הקברניט. כל אחד הפנה את מבטו לעבר החוף, ובשעת הסתכלות זו היתה בעינים הבעה מיוחדת במינה.

„ועכשיו, זכרו שעליכם להתרחק עד כמה שאפשר מה-סירה בשעת הקפיצה“ — אמר הקברניט.

מצד הים הגיח גל וכרבותו נפלה פתאום בנפץ מרעים ובנהימה על הסירה.

„ועתה, זהירות“ — אמר הקברניט.

האנשים שתקו. הם הפנו את עיניהם מהחוף וחנו. הסי-רה החליקה ועלתה בשיפוע, קפצה אל הראש הזועף, זנקה מעליו, וגלשה על הגב הארוך של הגל. הטבח דלה את המים שחדרו לסירה.

אבל גם הכרבות הבאה התנפצה. המים הלבנים הרבים תפשו את הסירה וסיבבו אותה עד למצב מאונך כמעט. המים רחשו פנימה מכל הצדדים. העתונאי החזיק את ידיו על דפני הסירה, וכשהמים נכנסו מצד זה, אסף במהירות את אצבעותיו, כאילו רצה להמנע מהרטיבן.

הסירה הקטנה, שכורה מכובד המים האלה, התמוטטה ונלחצה יותר עמוק אל תוך הים.

„דלה מהר, טבח! דלה מהר“ — אמר הקברניט.

„טוב, קברניט“ — אמר הטבח.

„ועכשיו, חבריה, הגל הבא יסדר אותנו לבטח“ — אמר השמן. „שימו לב וקפצו רחוק מהסירה.“

הגל השלישי זו קדימה, ענקי, זועם וקשה לרצות. כמעט שבלע את הסירה. בבת אחת נפלו האנשים הימה. חתיכה מחגורת-ההצלה היתה מונחה בתחתית הסירה, וכש-העתונאי נפל המימה לחץ אותה אל חזהו בידו השמאלית. בעלותו בחזרה אל פני המים, לא הרגיש מאומה מחוץ למים הרועשים. אחר כך ראה בים את חבריו. השמן היה הראשון בהתחרות. הוא שחה במרץ ובמהירות. לשמאלו של העתונאי הודקר מתוך המים גופו הגדול והלבן וחגורת-הפקק של הטבח, ומאחור היה הקברניט כשהוא תלוי בידו האחת השלמה בקוער של הסירה ההפוכה.

הוא נראה גם מקסים מאוד, אבל העתונאי ידע שהדרך

הרשרוש החותך את המים ולא נראתה עוד הלהבה של השביל הארוך. האור בצפון הזהיר עדיין, אבל כנראה שלא התקרב לסירה, אף במעט. לפעמים הבחין העתונאי ברעם המשברים, מיהר להטות את הסירה הימה וחתר בכל כוחו. בצד דרום, הדליק מי שהוא כפי הנראה מדורת-מצפה על החוף. היה זה רחוק מדי ונמוך מדי מלראותה, אבל היא זרקה בבואה מהבהבת ואדמדמת על שן-הסלע שמאחוריה, ואפשר היה להבחין בה מהסירה. הרוח גברה, ולעתים הת-פרץ גל כחתול-הרים, ואפשר היה לראות את הברק והרי-סוס של כרבות שבורה. בירכתיים נע הקברניט מעל לכד-המים שלו והתיישר.

„לילה ארוך למדי“ — העיר לעתונאי.

הוא הסתכל אל החוף.

„לאנשי-ההצלה הללו יש כנראה הרבה זמן.“

„הראית את הכריש שהשתעשע כאן?“

„כן, ראיתיו. בחור די גדול.“

„חבל שלא ידעתי שהיית ער.“

יותר מאוחר בלילה הסיעו את הסירה לפנים הים, הקברניט הורה לטבח לקחת משוט אחד בירכתים ולהחזיק את הסירה בכיוון מול הגלים. הוא יקרא בקול ברגע שישמע את רעם-המשברים. תכנית זו הניחה אפשרות לעתונאי ולשמן לנוח ביחד.

„ניתן לבחורים האלה הודמנות לחזור לכוחותיהם“ —

אמר הקברניט. הם התכווצו בתחתית הסירה ואחרי נקישות שניים ורעידות גוף חזקות שקעו שוב בשינה עמוקה. הם לא ידעו כלל, כי הורישו לטבח את חברתו של כריש אחד...

כשהעתונאי פתח שוב את עיניו היו הים והשמים מצבע אפור אחד של עלות השחר. בשעה מאוחרת יותר צובעו המים באודם וזהב. לבסוף הופיע הבוקר בכל הדרו, עם שמים בצבע כחול זך, ואור השמש שילהב את ראשי הגלים.

על החולות הרחוקים עמדו הרבה בתים שחורים וקט-נים, וטחנת-רוח גבוהה ולבנה הודקרה מעליהם. חוץ מזה לא נראה דבר על החוף.

הנוסעים בחנו את החוף. בסירה התקיימה התיעצות.

„ובכן“ — אמר הקברניט, „אם אין העזרה באה, מוטב שננסה עכשיו לחתור דרך המשברים. אם אנו נישאר כאן עוד זמן רב, נהיה חלשים מדי מלעשות משהו בשביל עצמנו.“

כולם הסכימו בשתיקה להסברתו ההגיונית. הסירה הופנתה לכיוון החוף. העתונאי השתומם שאיש אינו עולה אף פעם על ראש מגדל-הרוח הגבוה, ואף פעם אינו מסתכל לעבר הים.

„עכשיו, חבריה“ — אמר הקברניט, „היא תישטף ודאי“

מיד. כל מה שאנו יכולים לעשות הוא — לקרב אותה לחוף עד כמה שאפשר, וכשהיא מתמלאת מים, לקפוץ המימה ולשחות לחוף. אל תתרגשו עכשיו, ואל תקפצו לפני שהיא תתמלא מים על גדותיה.“



לפניו עוד ארוכה, והוא חתר בעצלתים. החתיכה של חגורת-ההצלה היתה מתחתיו.

לבסוף הגיע העתונאי למקום כזה בים, שהשחיה בו היתה קשה. חדל לרדע לשחות, כדי לברר מהו הזרם שתפש אותו, אבל התקדמותו נפסקה. החוף ניצב לפניו כחלק מתפאורה על במה, הוא הסתכל בו ובעיניו למד כל פרט ופרט שבו. כשהטבח עבר משמאלו, קרא אליו הקברניט.

„הטבח! התהפך על גבך, התהפך על גבך והשתמש במשוט“.

הטבח התהפך על גבו, ובחתרו במשוט, התקדם במהירות כאילו היה סירה גם הוא.

זמן מה אחר כך, עבר גם הקברניט לשמאלו של העתונאי, כשהוא מחזיק בידו האחת בקוער הסירה. לולא ההתעמלות המשונה של הסירה, היה נראה כאיש המרים את עצמו כדי להציץ מעבר לגדר של קרשים. העתונאי התפלא שהקברניט יכול עוד להחזיק בסירה.

הם עברו הלאה, יותר קרוב לחוף — השמן, הטבח, הקברניט — ואחריהם צף כד-המים, בהתגלגלו בעליצות מעל לגלים.

העתונאי נשאר תקוע בידי האויב החדש והמשונה הזה — הזרם. החוף, עם שפוע-החול הלבן שלו והסלע הירוק, שבראשו עמדו בתים קטנים ושקטים, היה פרוש לפניו כמו תמונה. הוא היה קרוב מאוד אליו, אבל להגיע אליה לא יכול. רעיון חלף במוחו היגע: הארד מצולות? האם זה אפשרי? אבל גל חדש שבא, שיחררו מהזרם הקטן והמסור-כן. הוברר לו ששוב יכול הוא להתקדם אל עבר החוף. יותר מאוחר ראה שהקברניט, המחזיק בידו האחת בקוער הסירה, הפנה את פניו מהחוף אליו וקרא בשמו... „בוא אל הסירה! בוא אל הסירה!“

במאבקו להגיע אל הקברניט והסירה חשב, שכאשר אדם מתעייף כהלכה נראית הטביעה להיות הסידור הנוה, להפסקת פעולות האיבה. הוא שמח על כך, מפני שהדבר העיקרי שהעסיק את מחשבתו במשך זמן מה, היה הפחד

מפני חבלי המות הזמניים. הוא לא רצה שיכאיבו לו. ברגע זה ראה איש רץ לאורך החוף. הוא התפשט במהירות מפליאה. מעיל, מכנסים, כתונת. הכול נשר ממנו כמו בקסם.

„בוא אל הסירה“ — קרא הקברניט.

ובעת שהעתונאי שחה אליו, ראה שהקברניט יורד למטה ועוזב את הסירה. אז ביצע העתונאי את הפלא הקטן היחידי שלו במשך כל הנסיעה. גל גדול תפש אותו וזרק אותו בקלות ובמהירות מעל לסירה והרבה יותר רחוק ממנה. הדבר נראה לו אז כמאורע בתורת ההתעמלות ונס אמיתי של הים. סירה הפוכה בין המשברים אינה צעצוע לאיש שוחה.

העתונאי הגיע למים עד למתניו, אבל כוחותיו לא אפשרו לו לעמוד על רגליו יותר מרגע קטן. כל גל דחף אותו והפילו. והזרם התחתי משך אותו.

אז ראה את האיש שהיה רץ ומתפשט, מתפשט ורץ, קופץ לתוך המים. הוא משך לחוף את הטבח וחצה במים לעבר הקברניט, אבל הקברניט אותה לו שילך אל העתונאי. הוא היה ערום, ערום כמו עץ בחורף, אבל עטרת זוהר הקיפה את ראשו, והוא הזהיר כקדוש. הוא משך משיכה חזקה וארוכה בידו של העתונאי והרימו מהמים. העתונאי שהודרך בנמוסין אמר: „תודה, ידידי“. אבל פתאום צעק האיש: „מה זה? הוא הצביע באצבע מהירה. העתונאי אמר: „לך“. במים הרדודים שכב השמן כשפניו כלפי מטה. מצחו נגע בחול שהיה חשוף מזמן לזמן מהמים.

העתונאי לא ידע מה קרה אחר כך. כשהגיע לקרקע בטוחה, נפל וחבט בחול. היה זה כאילו נפל מגג, אבל החבטה נעמה לו מאוד.

כהרף עין, התמלא החוף אנשים עם שמיכות, בגדים ובקבוקים, ונשים עם קומקומים. קבלת הפנים היתה חמה, אבל גופה אחת הועלתה לאט לאט דוממה ורטובה אל החוף. דוממה עדי עד — —

מאנגלית: ת. אהרונזון

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

## בנק אנגלו-פלשתינה בע"מ

אותו לאמר מורנו הכי לא תחוש לנו כי אובדים אנחנו: ויעור ויגער ברוח ויאמר אל הים דום והרגע, וישתק הרוח ותהי דממה גדולה. כל פרטי התאור: „שרקיה“ פתאומית, סירה המתמלאת מים מהגלים הנשברים והנשאים ברוח, והדממה המפתיעה — כל אלה ידועים היטב לכל איש הכנרת, אלא שאין קוראים לזה „נס“. זהו מקרה רגיל וטבעי.

כמה סירות היו בים?

כל חוקרי הארץ המתארים את עברה של הכנרת מסתמכים על דבריו של יוסף פלביוס. ומספרים לנו שבים שטו לפני החורבן 230 סירות. המספר הזה, שאיש לא הטיל בו ספק, משמש לכולם סימן לפריחה הכלכלית של הים בימים ההם. אך אם נבדוק את המספר ונשווה אותו למספרים של היום נראה שיש לתמוה עליו לא מעט.

כיום נמצאות על הכנרת 60 סירות-דיג (ובכלל זה 6 עם מוטורים). כ־40 סירות טיול וספורט, כ־20 סירות הובל לה גדולות ו־12 סירות-מנוע, כלומר — למעלה מ־130 כלי-שיט שונים (עם רשיונות). ומה היה אז? ידוע לנו ממקורות היסטוריים נאמנים שעל פני הים עבר אז שביל מסחרי חשוב מהמזרח למערב, שהעסיק ספינות הובלה רבות. מסביב לים ישבה אוכלוסיה שעלתה במספרה פי כמה על זו של ימינו. גם מספר הדייגים היה גדול יותר, כי דגתם ספקה את צרכי הסביבה הצפופה וגם הוצאה לשווקים רחוקים. היתכן שבתקופת הזהר היא לא היו אלא 230 סירות? בכדי לבדוק את אמתות הדברים ננתח את הקטע כולו (שבו נמסר המספר הנ"ל) לפרטיו. הקטע נמצא בספר מלחמות II, כ"א ח' ט', ובו מספר יוסף פלביוס על הסכסוך שפרץ בינו לבין העיר טבריה. הסופר עסק אז בארגון הגליל והכנתו למלחמה, ופתאום בגדה בו טבריה שהחליטה לקרוא לאגריפס המלך היהודי שמלך בחסד הרומאים בגולה ובבשן:

„אמנם המלך לא הספיק לבוא למועד הקבוע, ורק רוכבים רומאים מתי מספר באו אל העיר ביום ההוא, ולדבר הזה הודיעו יושבי טבריה, כי הפרו את בריתם עם יוסף. והשמועה על דבר המרד הוזה הגיעה לאזני יוסף בטריכי (כעת מגדל), כאשר שלח את אנשי צבאו לאסוף צידה, ולא יכול לעלות לבדו על המורדים וגם לא רצה להשאר על עמדו, בפחדו פן ימהרו אנשי המלך לבוא בשערי העיר בעוד הוא מתמהמה, וגם לא יכול לדחות את מעשהו ליום המחרת, כי היה יום השבת. ועל כן גמר בנפשו ללכד את הקושרים בערמה. הוא ציוה לסגור את שערי טריכי פן ייגלה שמץ מדבר עצתו לאנשים הקמים עליו, ולאסוף את כל הסירות השטות בים כנרת — כי נמצאו אז שם 230 סירות ובכל אחת היו 4 מלחים ולא יותר. ובסירות האלה מהר יוסף להפליג אל טבריה, וציוה על הסירות להעצר במרחק גדול מן העיר, עד אשר לא היה קל משם לראות, כי הן ריקות מאדם, והוא עם שבעת שומרי ראשו,

הכנרת עצמה לא השתנתה אלא במעט בצורתה וגבורותיה במשך שלשת אלפי השנים האחרונות. הרוחות הצפוניות והצפון-מערביות זורם הירדן היוצא הורסים את החוף הדרומי ומחדדים את צורת הים. לעומת זה מתישר החוף הצפוני ע"י אדמת הסחף המושקעת על ידי הירדן והפלגים הנכנסים לים מן הצפון. זוהי גם הסבה לצורה האפיינית של הכנרת הדומה לאגם או לכנור עתיק. אך שנויים אלה הם אטיים מאד ועל זה יעידו שרידי הערים העתיקות שלא שנו בהרבה את מקומן ביחס לים. חוקרי כדור הארץ סבורים שעוד לפני 15 אלף שנה היתה לכנרת צורה מעוגלת. מאותו תאריך ועד לתקופה הנדונה התארכה הכנרת בשני קילומטרים, ע"י הרס החוף הדרומי.

עד כמה לא השתנה הים ומימיו מעיד תאורו של יוסף פלביוס מלפני 1900 שנה: „ומימיו מתוקים וטובים לשתות, כי הם דקים (צלולים) ממי האגמים הגסים (העכורים) וגם טהורים (זכים) כי מכל עבריו מוקף היאור חוף יבש וחול, ומוג המים השאובים הוא טוב, כי הם נוחים (חמים) ממי מעינות וממי נהרות ועם זה הם קרים תמיד ממי יאורות רחבי ידים כיאור זה. והמים הנשארים מגולים בחוף קרים כמי שלג, וככה עושים יושבי הארץ בשאבם את המים בלילות הקיץ“ (מלחמות III 10-11).

צורה אחרת לגמרי היתה לחוף הים שהיה מוקף כפרים, עיירות וערים מרובות. רבבות התושבים נצלו ועבדו כל שעל אדמה. לא היה אז הנוף העגום של מדרונות ההרים הקרחים שבימינו. ההרים היו מיוערים והוסיפו נוי על היופי הטבעי הלא קטן של סביבה זו. יערות אלה נשמרו עוד מאות שנים אחרי החורבן. הבישוף הצרפתי ארקולפוס שסייר את הארץ בשנת 670 לספירה עוד מצא ש"ים הגליל מוקף כולו יערות גדולים“.

לעומת זה לא השתנו בכלום רוחות הכנרת. הסופות הפתאומיות הסעירו גם אז את הים וסכנו את חיי האנשים המפליגים בסירות. בברית החדשה מוצאים אנו כמה תאורים של הרפתקאות דייגים בים ההפכףך. במרקוס ד' 35 מוצאים אנו תאור מקרה שאירע לדייגים בדרכם ממערב הים לקורסי. הם הפליגו לפנות ערב, שהיא שעת הלידה לרוחות מזרחיות, ובקרבת החוף המזרחי קבלה את פניהם שרקיה גדולה שמטבעה לרדת כחתף וגם להיעלם פתאום כלעומת שבאה.

„ביום ההוא לעת ערב אמר אליהם נעברה נא אל עבר הים. וישלחו את המון העם ויעבירו אותו באניה ההיא אשר ישב בה מאז (ישו היה יושב בסירה מיוחדת ומטיף לעם המתקבץ על החוף) ואניות אחרות סביב לו: ותקם סופה וסערה גדולה בים והגלים שטפו אל האניה עד למלאותה: והוא נרדם בירכתי האניה והכסתות מראשותיו. ויעירו

\* ראה, „ים“, כ"ה ל"א.

במקום אחד בתלמוד (קדושין כ"ב, ב') מוצאים אנו ויכוח בנוגע למוסריותם של הספנים, פותח אבא גורין ואומר בשמו של אבא גוריא: "לא ילמד אדם את בנו חמר, גמל, קדר, ספן, רועה, חנוני, שאומנות ליסטיין" (שודד, גזלן), משום שכל אלה אינם יושבים בביתם, לנים בדרכים, נכנסים לכרמים ושדות של זרים, אינם מקפידים על רכוש לא להם ומעבירים על תנאים שהתנו אתם. לעור מתו עונה רבי יהודה ואף הוא משמו של אבא גוריא ומתקן את דברי קודמו ואומר: "רוב החמרים אמנם רשעים, אבל רוב הגמלים כשרים משום שמפליגים למדבריות, למקום גדודי חיות ושודדים ומתוך פחד לנפשם מקרבין הם את לבם לאלהים ורוב הספנים חסידים (מתנהגים בצדק ויושר), משום הסכנות שהם נתונים בהן, גדולות אפילו משל הגמלים". הסיכון שבמקצועם הכריחם לחשוב תדיר על יום הדין ועזר להם לתקן את דרכיהם, כדי להיות כשרים בעיני ד'. ובנדה י"ד, א', נאמר אפילו "הספנים כולם צדיקים", ובגלל אותה הסיבה.

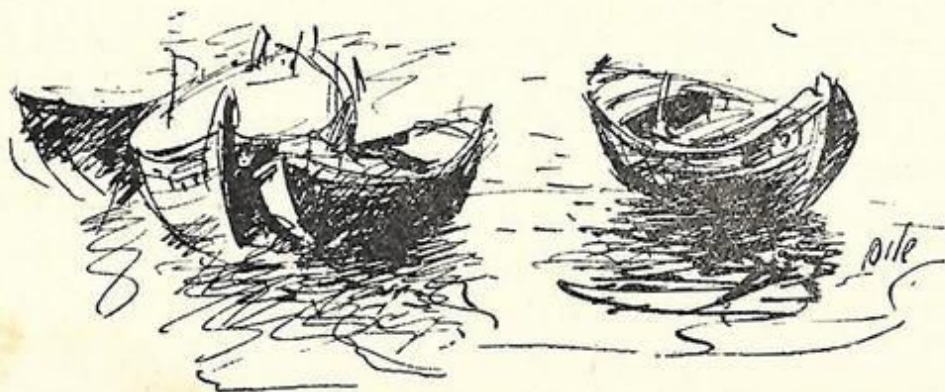
אין אנו מוצאים בתלמוד דיון דומה לזה על הדייגים, ולכן נצטרך להעזר במקורות אחרים. הדייגים היו ברובם עניים מרודים. כשישו פונה אליהם בשאלה: "בני, היש לכם דבר לאכול?" נתנת לו תשובה שלילית ברורה (יוחנן כ"א, ה'). אך למרות מצבם זה מצאנו, כי הדייגים היו מחמירים על עצמם ואינם יוצאים לים בחולו של מועד וגם אינם נהנים הנאה כלשהי מהדגים הטמאים שתפסו. וכשישו מחפש תלמידים לרעיונותיו הסוציאליים המהפכניים אין הוא מוצאם אלא בין דייגי הכנרת. הוא פונה לשני זוגות האחים, שמעון המכונה פטרוס ואנדריי אחיו, ולשני בני זבדי יעקב ויוחנן וקורא להם לעזוב את ציד הדגים וליהפך "לדייגי אנשים" ולצוד נפשות לרעיונותיו החדשים. לולא היו הדייגים ישרים בדרכיהם לא היתה באה אליהם קריאה זו. למרות העבודה הקשה והתנאים המעיקים מצאו להם הדייגים גם עתים לתורה. הם חלקו את זמנם בין החרם והתורה ומביניהם קמו אנשי־שם, כגון התנאי רבי יוסי החורם (מלאכות ל"ז, א'), ואדא ציידא (הדייג) שהיה מומחה גדול לעניני דגים ורב היה נזקק להסברותיו בשטח זה (מ"ק, י"ב, א').

אשר לא היו חגורי נשק, קרב אל העיר, עד אשר נראה לעיני יושביה. וכאשר ראו אותו מראש החומה אנשי ריבו, אשר זה עתה המטירו עליו חרבות, נבהלו מאד בחשבם כי כל הסירות מלאות אנשי צבא מזוינים. הם השליכו את כלי נשקם והניפו ענפי זית, להתחנן אליו, כי יחמל על העיר". יוסף שהחליט להעניש את הבוגדים "מצא לו טענות חדשות והוסיף לקרוא אליו אנשים, למען יכרת אתם ברית. ואת החובלים (הקברניטים) פקד לתפס את האנשים ולנסוע אתם בחפזון לטריכי ולאסור אותם בבית הכלא. וככה אסף אליו את כל יועצי העיר 600 איש וכאלפיים מטובי העם וציוה להוליכם בסירות אל טריכי".

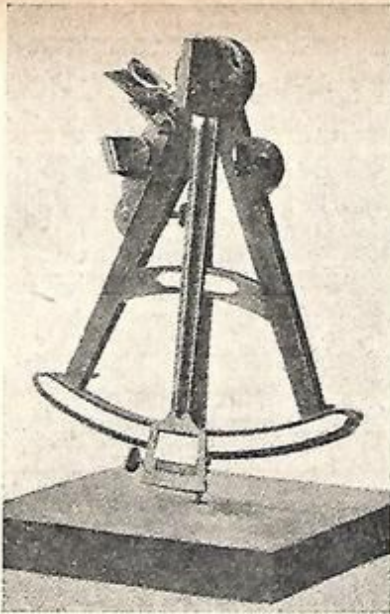
איזה סירות היו אלה? מכל הפרטים ברור לגמרי שלא היו אלה סירות דייגים רגילות. בסירת־דיג אין מלחים וקברניט. כשיושבים בה 4 אנשים היא נראית מקרוב מלאה, ואין היא יכולה להכיל אנשים הרבה. אלה היו סירות־משא שאת כל אחת מהן שמשו 4 ספנים ואפשר היה להכניס לתוכן מספר ניכר של נוסעים. אמנם אסף יוסף את כל הסירות שבכנרת, אבל לא את כל כלי השיט שבכנרת אלא את כל סירות ההובלה (עד כמה שניתן דבר כזה לבצוע בזמן קצר). סירות־הדיג והטיול לא השתתפו בפעולה זו. היוצא מדבריינו, שמספר כלי השיט בכנרת היה גדול בהרבה מן המספר 230.

#### מספנות

ידוע לנו מהנסיון, כי מספר כה רב של סירות דורש מספנות מפותחות, בעלי מלאכה רבים וטובים וחמרים מרו־בים. ואמנם נשארה לנו הוכחה נאמנה שדברים אלה לא חסרו בסביבת הכנרת. אחרי שטיטוס כבש את קן ההתנגדות החזקה — את טריכי, ברחו הספנים והדייגים בסירות־תיהם והתכוננו למערכה הימית. על מנת לתפסם ולהכניעם החליט טיטוס לבנות צי של ספינות, הגדולות משל הבור־חים, בכדי להושיב בהן את חייליו כבדי הנשק. לא היה כל עיכוב לביצועה המהיר של התכנית, כפי שנאמר במלחמות III י"ו: "וביום השני ירד אל היאור וציוה לבנות סירות־שיט להלחם מהן עם הבורחים, והספינות נבנו במהרה כי היו שמה עצים רבים והמון אנשי מלאכה". בעלי המקצוע היו גם הם יהודים כי לא כל הגליל נלחם ברומאים. טבריה, למשל, הסגירה את עצמה בפני אספסינוס ולא נלחמה. על כל אלה עוד יורחב הדבור בפרקים הבאים.



## ג. סלושץ / חלקי האניה \*



מדויות (סכסטאנט) מהמאה הי"ח.

גוף האניה או הספינה אינו השלד בלבד, אלא כל החומר הגלמי של כלי השיט, יחד עם צפויה, כשהוא מחובר לגוש אחד.

שלד — חלקי האניה היסודיים יחד, בלי החלקים והאיברים המצפים אותה ומהדקים אותה לגוש.

שדרה או קוער — המסד של האניה הנוסד ביחוד על הקורה המרכזית המבריחה את קציה, יחד עם העובים או הצלעות היוצאות ממנה ויש לקרוא לו: קוער האניה. העקל — בראשונה היה העקל אבן כבדה, ואחר כך גוש מתכת כבד המציב את מרכז האניה ומעיק עליה, כדי שלא תהיה רוקדת לצדדים. העקל — המעקל ומכריע את האניה — היה מונח על מעין בור, והיו המים חודרים מסביב לו והיה צורך להריקם בעזרת נטלא או אנטלי — כלי ששור אבים בו מים.

ספון — מכסה עשוי קרשים מצופים או לא מצופים מעל לקומה התחתונה של האניה — שנעשית יותר כבדה ויציבה. בכתבי יב נקרא גם רקע. מכאן השם ספינה.

תורן — לדעת רש"י אסקריא או מכותא ובארמית דקלא. בצוואת נפתלי נאמר, כי שם האניה היה חרות על התורן. התורן של האניות היה יוצא מתוך חור בקרקעית הספינה ועולה דרך חור בספון, כמו שאנו למדים מצוירי האניות בבית גוברין ושערים.

מפרש — יריעה שפורשים אותה למעלה, כדי שתצור את הרוח בכנפיה.

נס — בד או שני בדים שקשרו אותם אל התורן לשאת את המפרש התלוי בהם. יש מערבבים את הנס במפרש. ובתלמוד יש גם השם אדרא בארמית.

קלע — מפרש מקופל, ונעשה מאריג חזק וסמיך. אסכלה — Scala בלע"ז. סולם שעולים בו מן החוף אל הספון. ויש גם: כבש פשוט שעולים בו אל האניה.

הגה — המכשיר המרשה להנהיג את האניה ונקרא גם מרדה, בשביל שהוא רודה ומנהיג, והוא בכלל מנהיגי הספינה.

משוט, משוטים — נקראים בתלמוד גם מנהיגים, ונזכרו שם בצורת משוטא, וכן משוטות ברבים (בארמית).

עוגן — בתחילה היה העוגן אבן נטל כבדה המעגנת ועוצרת את האניה מלכת. ונתחדש המונח בתקופת צור בצורה העברית עוגן (מלשון: הלהן תעגנה), והיה עשוי ברזל, ולו רגלים נתחכות ומעכבות בעד ההליכה. זיו או נסר — קרש בולט ויוצא מדופן האניה, שעליו עמד המלח לשאוב מים מן הים.

\* מתוך "ספר הים" לפרופ' ג. סלושץ, שיופיע בקרוב בהוצ' החבל הימי לישראל, הפרק ניתן כאן בהשמטות.

בור המים — מים מתוקים לשתייה ששמו בכלי של עץ, ופעמים היו בו יותר מארבעים סאה ונקרא גם בית המים. ויש בור ספינה אלכסנדריה.

יצייעין או יצועין — מעין וילונות או יריעות לכסות על הספון, או בפירוש רש"י: "מחצלות העשויות לספינות לכסות פרקמטיא שבתוכן". ונקרא גם זוזי ספינות — יריעות לכסות את הסחורות.

משאבה שנקראה אנטליא, כגון: המים העולים באנטליא ויש "דליים" עם גלגל אנטליה (נוריה בארצות ערב).

מרצופין — שקים לשמירת הסחורות. לוחות ים, לווחין, לווחין שבספינה. — לוחות לכסות הפירות והכלים. ראה יחזקאל כ"ו.

עובין — קורות חזקות המשמשות צלעות. ויש עובין במובן מוטות, או לדחוף בהן את האניה.

איסטרידא — טבעת קשורה לראש התורן ובה מתרכזים חבלי החבל יחד. הקשר שבו קשרו את החבלים אל הטבעות היו לו שמות עברים כגון קשר הספנים וכן ושת או פי וישט. החבל עצמו בקצהו נקרא פיטורי או צפורי.

חבלים — החבלים היו מרובים. ונזכרה ספינה הבאה מאכרמניא (כרמניא על חופי פרס) שהיו בה 365 חבלים, כמנין ימות החמה, וכן ספינה הבאה מאלכסנדריה היו בה 345 חבלים כמנין ימות הלבנה.

קרקעית — תחתית האניה בתלמוד. חודה של ספינה — קצה האניה ההולך וחדקמרון.

מרשות — הקורות היוצאות מחוט השדרה (מן הקוער) משני הצדדים ועד הדפנים.

ירכתי האניה — שני צדי החלל שבין הספון והקרקעית, ששם היו שוכבים חולי הים בין שורות הנוטים שהיו באמצע.

ראש הספינה — קדמת האניה.

אחורי הספינה, אחוריים.

חרטום האניה — הקרן המחוודת העולה מקדמת האניה.

משוט ההגה — הוא המנהיג העיקרי של הספינה והקברניט מושך את החבל שהוא קשור בו.

מפרש קטן — שהיו פורשים אותו בשעת סערה חזקה או רוח פרצים.

אנך — מכשיר עשוי מחבל או חוט עופרת למדוד בו את עומק המים. ובסופו היה בימי קדם מעין כף או ספל שהעלה טיט מן הים, ועל פיו הכירו הספנים אם היו קרובים לשפך נהר ביבשה.

אנתקי — כן נקרא מטען הסחורות היקרות שהובילו באניה בארגז או בתיבה מיוחדת לזה.

סכסטנט — יש לתרגם: מדויות.

תורניתא — עץ סרק גבוה שממנו עושים תרנות לאניות (גטין נ"ז ע"א). י. גור במלוננו מביא גם תורנית ולי נראה כי תרנית הוא שם יפה לאנית תורן בכלל.

## במפרשי ספר

י. אברמוביץ, מ. בניהו, ע. גליקמן, ר. פנון / חזק!  
ספר הבריאות ותרבות הגוף. הוצ' "עם עובד" תש"ח.

במאד גם אותו הפרק בענין העזרה הראשונה לטובע, המכיל כללים יסודיים לעזרה זו ולהנשמה.

אך הפרק האינפורמטיבי לוקה בחסר. כיצד פסחו, למשל, מחברי הספר על אותה פעולה מסועפת ומבורכת של הקניית השחיה לתלמידי בתי"ס בארץ, המתנהלת זה משנים בקנה מדה נרחב ע"י מחלקת החנוך לכנסת ישראל והחבל הימי לישראל? האין זה סעיף נכבד מאד בפעולתנו הכללית לפיתוח תרבות הגוף? גם האינפורמציה על הארגונים לקויה. מן הראוי לתת לכל ארגון ולכל מוסד הפועל בשדה זה את המקום הראוי לו. הן צריך הספר — בתפיסתם של המחברים — להיות "גם מעין מדריך שמושי בידי הקורא".

ספר רבי־ערך, גדול בהיקפו, עשיר בתכנון ונאה בצורתו. בספרות האסרפורט בעברית לא היה עד כה דוגמתו. ב־15 הפרקים שבספר ועל פני 482 העמודים שבו תמצא סקירות ממצות ומסבירות לענפי האספורט העיקריים ועל תרבות הגוף בכלל. זוהי אינפורמציה נרחבת והסברה מאלפת לכל מי שמתענין בבעיות התרבות הגופנית שלנו.

ואין אנו מתעכבים הפעם אלא על אותו פרק הדן בספורט המים וביהדרכה הימית — זה המכונה "על פני גלים" — המקיף את עניני השחיה ואת השיט.

תמצא כאן צירוף נאה של הסברות מקצועיות, פרקי היסטוריה ופרטים שונים (בלשון המחברים: סקירה תמציתית) על המתהווה בתוכנו ועל הארגונים האספורטיביים הקיימים.

בפרק על השחיה: הרצאת דברים מפורטת על סגנוני השחיה השונים, בצירוף צלומים רבים להדגמתם; הוראות מעשיות ללמוד השחיה, ובצד אלה — משחקי מים למיניהם. פרק שימושי רבי־ערך הוא זה הדן בענין הצלת טובעים, על פי הכלל, ש"חייב אדם לדעת לשחות כדי שיוכל להציל את עצמו, וחייב השחיין ללמוד הצלה, כדי שיוכל להציל את זולתו", וחשוב

ואשר לפרק על החתירה והשיט: יש בו רב ועלינו לציין זאת בסיפוק. מענינים הם הפרטים על כלי השיט למיניהם בתקופות השונות; חשובה במאד זו ההסברה המקצועית בפרשת המשוט והמפרש. גם הקוריוזים השורנים, מהתחרויות הבין־לאומיות לשיט, מושכים את הלב.

אך השיט שלנו אינו ענף אספורטיבי בלבד. זוהי פעולה רצינית בהדרגה רכה ימית, המתכוונת לתת לנוער הארצישראלי את השליטה על המשוט ואת ההתמצאות האפשרית ב"מים אדירים". דוקא ספר זה, הנושם מע"שיות, חייב להבליט עובדה זו. אין לך הרושם, עם קריאת הספר, כי המחברים הפנו לפרשה זו את תשומת הלב הראויה לה.

טוב יעשו המחברים, אם יבחנו וישלימו את הפרק "על פני גלים" שבספרם החשוב, בהוצאתו השניה.

## סיגריות



## במושב הראשון למליאת המרכז

ב-25 לפברואר ש.ז. התכנס מרכז החי"ל למושב הראשון בשנת 1948 — לקביעת התקציב השוטף ולבירור תכנית הפעולה הקרובה של החבל הימי לישראל.

מר ש. טולקובסקי ציין, בדברי הפתיחה, את חומרת השעה, "דוקא בימים אלה" — אמר, "מצווים אנו למאמץ מוגבר בכל שטחי חיינו ופעולתנו. גם בפעולה הימית נתבעים אנו למעשים גדולים".

מר מ. ריבלין, מזכירו הכללי של החי"ל, מסר דברי הסבר להצעת התקציב ועמד על פרטי הפעולה הקרובה — בהרחבת המפעלים הקיימים ובהקמת מפעלים חדשים. חלק מדבריו הוקדש לבעיות הארגוניות של תנועת החי"ל, תוך ציון הישגי הזמן האחרון, שבו הוקמו סניפים חדשים בחו"ל — בארה"ב של אמריקה ובארצות אחרות של אמריקה הדרומית (ארגנטינה, צ'ילה, ועוד).

בוכוח השתתפו ה"ה: העו"ד א. ארגמן, ד"ר י. טובול, ז. ארגמן, ל. טרויאנסקי, מ. גולדבורט, י. הורביץ, העו"ד צ. קלמן טינובסקי ומ. זיליסט.

המשך הישיבה נקבע למחצית החודש מרץ.

## בסניפי החי"ל בחוץ לארץ

### ארגנטינה

הסניף הצעיר בארגנטינה מגלה פעילות נכרת. הוכרו על רכישת 10,000 חברים-תורמים. עומדת לצאת לאור חוברת תעמולה על החי"ל ופעולותיו — באישפאניולית. ועד הסניף החליט להקציב 12 סטיפנדיות לביה"ס הימי בחיפה.

### צ'ילה

סניף ארצי חדש של החבל הימי לישראל הוקם בצ'ילה. בראשותו של הד"ר גלזר, יו"ר ההסתדרות הציונית במקום. באספת היסוד השתתף הד"ר יוסף לרנר, מעסקני החי"ל בירושלים, העושה עתה בארצות אמריקה הדרומית.

### רומניה

הסניף, שהוקם בדצמבר 1946, מתקדם בפעולתו. הועד הארצי מורכב מה"ה: העו"ד ע. אורנשטיין — יו"ר, א. פלר, מ. הימוביצי העו"ד מ. ה. באדי — סגנים, ד"ר ה. שטרצל וד"ר ז. נויברגר — מזכירים.

הוקמו סניפים מקומיים ברחבי המדינה. הועד בבוקארשט פנה בקריאה לנוער היהודי ברומניה להשתלם בימאות בבתי הספר הימיים שבמדינה, והקציב למטרה זו 20 סטיפנדיות.

### הונגריה

הנהלת ההסתדרות הציונית בהונגריה קבלה על עצמה את היוזמה להקים שם סניף ארצי לחבל הימי לישראל.

## מפקד ימאים עברים בתפוצות

מרכז החי"ל בארץ פנה לסניפיו בחוץ לארץ לערוך מפקד של ימאים עברים, ששירתו פעם או נמצאים עתה בשירות פעיל בצי הסוחר.

## מתנה לבית הספר הימי בחיפה

האדמירל דרבי, מנהלה של האקדמיה הימית, קוטס גוארד" בניו-ילונדון, מסר לידי מר מ. פומרוק, השוהה עתה באמריקה בשליחות החי"ל, מספר תמונות מחיי המוסד — מתנה לבית הספר הימי בחיפה.

## קו עברי חדש מריאסט — ארץ ישראל

חב' "עתיד" תפתח בקרוב קו חדש מריאסט לארץ ישראל, גוסף על שירותה התקין בין מרסייל, גנואה ונמלי ים התיכון המזרחי. האימפורטרים הארצישראלים יוכלו לתבוע מאת ספקיהם בדרום אפריקה או מערב אירופה שסחורותיהם יישלחו בשירות זה.

## "קדמה" בשירות העליה

בחודש פברואר עשתה "קדמה", לפי הזמנת הסוכנות היהודית, הפלגות מספר לקפריסין ומשם הביאה עולים לחיפה. בתוכניתה של החברה להחזיר את האניה, בחדש מרץ, לקו הקבוע שלה: מרסייל — גנואה — חיפה.

## לבירור פרשת "קדמה"

ועדה, מטעם הנהלת הסוכנות היהודית, לבירור הענינים הקשורים ברכישתה של "קדמה" ובקיום שירותיה, תתחיל לפעול בחיפה בימים הקרובים. כחברי ועדת הבירור נתמנו ה"ה א. מזור, עוה"ד פ. מרגולין והמהנדס ש. קפלונסקי.

מסמכותה של הועדה לברר את כל השאלות הקשורות ברכישת "קדמה" והתקנתה לשירות, הסיבות שגרמו לתקלות בהפלגותיה ואת כל הכרוך בהנהלתה מבחינה כספית, תכנית ועיסקית. הועדה תמסור את הצעותיה ומסקנותיה להנהלת הסוכנות היהודית.

## הספינה "חנה סנש" הורדה למים

ביום ו', 20 לפברואר ש.ז. הורדה למים, בנמלה של חיפה ספינת המפעילים "חנה סנש", לאחר שנעשו בה התקונים הדרושים במספנת "עוגן".

"חנה סנש" עלתה, כזכור, על שרטון בדצמבר 1945 בחוף נהריה, עם כמה מאות מפעילים. "עוגן" רכשה את הספינה והכשירה אותה להפלגה.

בגלגולה החדש תהיה "חנה סנש" ספינת-משא בת 300 טון, מצוידת במנוע איטלקי "אנסולדור", בן 160 כ"ס. היא תירשם בנמל חיפה ותניף את הדגל הא"י. תפליג לכרתים ואף לאיטליה. תיקונה של "חנה סנש" ב"עוגן" מעיד על כושר עבודה רב של המספנה.

## הצפיפות בנמל חיפה

התנועה הכללית בנמל חיפה פחתה בחודש האחרון במדה נכרת. היצוא פחת מ-83 אלף טון בינואר ל-45,000 בפברואר, והיבוא — מ-44 אלף ל-33 אלף טון.

נוכח עובדה זו שואלים בחוגי המעוניינים: על שום מה רבה עוד גם עתה הצפיפות בנמל ומאי הסבה לתור האניות המגיעות אליו? בנמל חיפה יכולים לפרוק ולטעון כמאה אלף טון בחודש (בינואר הגיעה כמות הפריקה והטעינה ל-127 אלף טון!). מדוע אפוא עוזבות עתה אניות רבות את הנמל על מטעניהן ופורקות את הסחורות בנמלים זרים?

## ביקורי אורחים

ב-8 לפברואר ש.ז. נפגשו חברי הנשיאות של החבל הימי לישראל עם ה"ה א. קובארסקי, מראשי ה"אורט" בצרפת ומחברי הועד הארצי של החבל הימי שם, ועם פרופ. ה. זונאבנד מהאוניברסיטה ביוהנסבורג, המשמש בתפקיד של סגן יו"ר בוועד שליחי הקהילות באפריקה הדרומית והפעיל שם כעסקן במוסדות ציבוריים רבים. בשיחה עם האורחים נמסרו פרטים על פעולותיו ותוכניותיו של החי"ל וצוינה הברכה המרובה בהידוק הקשרים שבין החי"ל בארץ לבין מרכזי הגולה.

**שירות ימו ערבי בקו חיפה-עכו**

ברשות השלטונות פתחו הערבים שירות ימי בסירות, בקו חיפה-עכו. מעגן הסירות נקבע בקרבת בית-החרושת „שמן“ שבמפרץ חיפה. הזמן הדרוש להפלגה זו הוא החצי מזה שבאר טובוס.

נעשות הכנות להנהיג שירות דומה לזה בין יפו ועזה. **עקבה ומעון למי?**

אחד השבועונים המצריים מודיע: במר"מ שהתנהל בין אנגליה ועבר הירדן הוצע לממשלת עבר הירדן לוותר על המחוזות עקבה ומעון לטובת סעודיה, תמורת סיפוח חלק מארץ ישראל למדינתה.

**סוריה מכריזה חרם על הנמל הלבנוני טריפולי**

ממשלת סוריה לוחצת על הסוחרים שישלחו את סחורותיהם מלאטאקיה — נמלה הצפוני של סוריה, ולא מהנמל הלבנוני טריפולי, הקרוב יותר למרכזים המסחריים שבמדינה.

נסיון זה — להכריז חרם על הנמל הלבנוני — מקורו בהחלטה שנתקבלה ע"י ממשלת הלבנון לשמור על הקשר בין המטבע שלה

לבין הפראנק הצרפתי. דמשק אינה רואה החלטה זו בעין יפה ואין הסדר זה רצוי לה לא מבחינה מדינית ולא מבחינה כלכלית. **בית ספר לקציני צי מצריים.**

באלכסנדריה יפתח בקרוב בית ספר לקציני צי. תלמידים בגיל 13 יתקבלו למוסד וילמדו בו 7 שנים, לפני קבלם תואר קצין. תכנית הלימודים דומה לזו שבבתי הספר לקצינים באנגליה. **בנק ימו בתורכיה**

ממשלת תורכיה החליטה להקים „בנק ימי“ מיוחד, כדי לסייע לבעלים תורכיים ברכישת כלי שיט. הוננו של הבנק החדש יהיה 10 מיליון לירות תורכיות (1.2 מיליון ל"ש).

**קוי ספנות חדשים לים התיכון**

בזמן האחרון אורגנו שלשה שירותים ימיים חדשים לא"י: של „הארלופסון ליין“ הנורבגית — לנמלי עיראק והמפרץ הפרסי; של חב' „קונקורדיה“ האמריקאית — מנמל ניו-יורק לנמלי הים התיכון המערבי; ושל „לא פורטונה“ האיטלקית, העומדת לקיים שירות קבוע מנמלי איטליה לת"א, לחיפה ולהודו. הספינות של „הארלופסון ליין“ ושל „קונקורדיה“ הן בנות 10.000 טונות כ"א.

העורך: י. פרישמן, חברי המערכת — ד"ר נ. וידרא, מ. פומרוק, מ. ריבלין, א. ש. שטיין.



**האנציקלופדיה העברית**

נשיא הכבוד: פרופ. חיים ווייצמן

האנציקלופדיה העברית שהיא כללית, יהודית וארצ-ישראלית, תופיע ב-16 כרכים בני 1000 עמודות כל אחד, 40000 מאמרים, 100.000 ערכים בלוי תמונות ומפות רבות צבעוניות.

שני הכרכים הראשונים יופיעו השנה ויתרם במשך 5-6 שנים בזה אחר זה.

מחיר 16 הכרכים במהדורה רגילה 72 לא"י, במהדורה לוקס 125 לא"י.

חתום על האנציקלופדיה העברית ותהא מכניס ספריה רבת ערך לביתך

לפנות למסדה: תל-אביב, ירושלים, חיפה, ראשון-לציון, חדרה.

**למגויסים**

מע"ל בט"ל 2.750 לא"י  
מכנסי צמר רק 1.950 לא"י

תוצרת „אתא“ מכנסים וחולצות גם לפי מידה

אצל **פ ר ס ל ר** תל-אביב, רח' א. בן-יהודה 20

**המשביר המרכזי**

תל-אביב  
ירושלים  
חיפה

**הספק הראשי של המשקה הקואופרטיבי בעיר ובכפר**

**החסנה** במחסננו החדש בשטח התערוכה עם בטוח נגד מהומות, אש וגנבה **שחרור ממכס**

בתל-אביב ובחיפה **משלוחים קולקטיביים** ואריזה בתנאים נוחים

**פ.י.ת. חברה למחסני ערובה וספנות** תל-אביב, רח' אלנבי 69 - טלפון 4420

**קבוצת אחים כ"ע"מ**

תל-אביב, רח' פינסקר 27 - טלפון 2456 **מוציאים לפועל:**

כל עבודות אספלט על גגות, מדרכות, כבישים, בריכות ומיכלים **כל תקוני גגות** באספלט. כ"כ נמצאת אצלנו למכירה מ ש ח ת א ס פ ל ט לתקונים, **בלי צורך בחמום.**



# הסנה

חברת הביטוח הגדולה בארץ

גמרה את שנת 1947

בהון וקרנות

בסך הכל

**850.000.-** לא"י

## "פרדס"

אגודה קואופרטיבית של פרדסנים בע"מ  
(נוסדה בשנת תר"מ)

תל-אביב, ת.ד. 461

הותיקה והגדולה באגודות "פרי-הדר"

משווקת את פרי חבריה ע"י  
אגודת פרדס-סינדיקט בע"מ

## יעקב כספי

סוכן אניות והובלה

טלפון 3026

ת.ד. 27

רחוב המלכים 76  
פנת רחוב המערב מס' 1

מרכז מסחרי - חיפה

## "ספרות" ל. פישבוים

בימ"ס לניר וצרכי משרד

חיפה

טלפון 3064

שער פלמר 3

## עתיד

חברה לשרות ימי בע"מ  
החברה הלאומית לספנות



## אהרן רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי בכל עניני הובלה ימית

חיפה

טלפון 4241/2

ת.ד. 74

## גלגל

חברה כללית להובלה

עמילי מכס מוסמכים

הובלה בים וביבשה, החסנה, בטוח, קבלנים  
לטרנספורט בדרכים, בארץ ובחוץ-לארץ.  
שרות משא תקין ברכבת ובכביש לכל ארצות  
המזרח התיכון, קורספונדנטים בכל העולם.

תל-אביב	בירות	חיפה
שדרות רוטשילד 19	רח' דה לה מרסליה	חבת דאר 762
טלפון: 4584	7137 : 11970	בנין פרדס
אחרי-שעה 19, 6115		2623 : 11970

## המלחים בע"מ

בית חרושת לעבודות ברזל ורתוך

בית-יציקה

מיצרים:

דודי קיטור, ארמטורות לדודי  
קיטור, משאבות ואינזיקטורים.  
טנקים להובלת והחסנת חמרי דלק,  
ברכות לשמן ולמים וכו'.  
קונסטרוקציות ברזל מכל גודל  
וסוג. דוברות ברזל, גשרים,  
מנופים וכו'. מכונות לתעשית  
טקסטיל ואפרטים לתעשייה כימית.

תל-אביב,

כביש פתח תקוה, ליד בית התעשייה  
ת.ד. 1275 טלפ. 3080