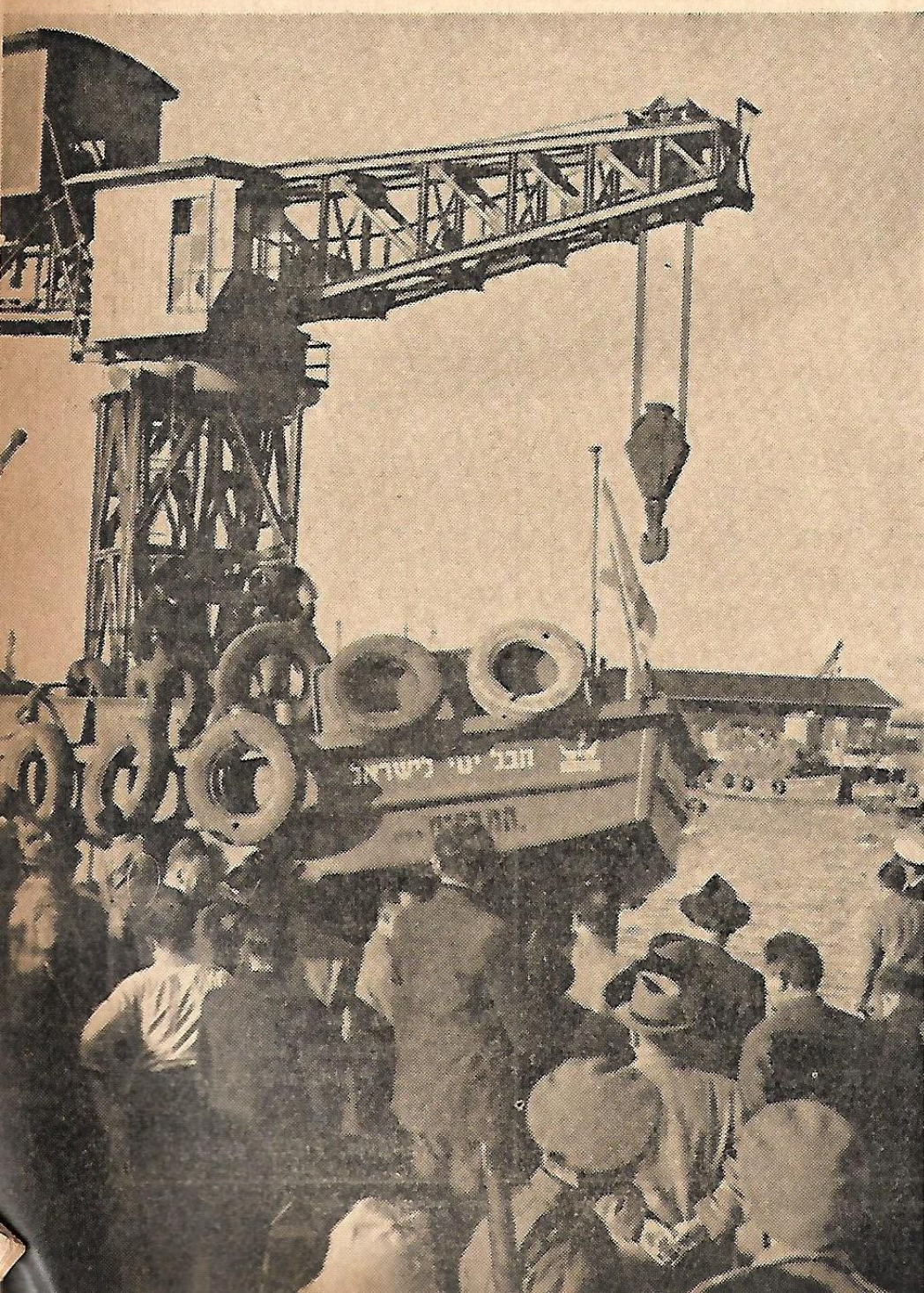


# יִם

## גליונות החבל הימי לישראל



אחת  
להדש

חוברת י"א (ל"ה)

שנה שלישיח

ניסן תש"ח - אפריל 1948

כתובת המערכת

חבל ימי לישראל, תל-אביב

סל. 2437 ת. ד. 1917

נלמד לקח

הסערה גם היא קוראת לנו: „ההינר“!  
(ח. נ. ביאליק — מתי מדבר)

ימי המאבק והמערכה על חיינו ועל עצמאותנו הצמיחו לא רק גלויי נכונות, נאמנות ומסירות, כי אם גם כבושים חדשים, אמצאות תכניות ואפשרויות לפעולה, שלא ידענון קודם לכן. כי דוקא הסערה היא האומרת לנו: „ההינר“!

מהו סוד עמידתנו האיתנה מול כוחות עדיפים, מבחינת המספר, ומול העזרה הניתנת להן מהחוץ? כיצד הצלחנו לשמור על עמדותינו ולא נטשנו אף אחת מהן ולא פנינו אף אחד מישובינו? הוה אומר: זהו כח רצונו העז של העם להקים את ביתו, זה כוחם של השרשים העמוקים שהכינו עד כה באדמת המולדת.

נלמד מזה לקח גם ביחס לעמידתנו בחוף ובים. הנכסים שרכשנו עד כה בתחום פעולתנו הימית, אלה הם השרשים הראשונים שלנו להתערות בים. אותו פתח עברי צר, שנפתח לנו בשעתו בחוף תל-אביב, היש מי שלא ידע להעריך כיום את גודל חשיבותו? הוא הדבר ביחס לנקודות החוף המעטות — ישובי הדייגים שלנו — המשמשות לנו קו קדמי מצד הים. וזה הצי הקטן, הקטנטן — של אניות-סוחר ושל אניות-נוסעים עברית אחת בלבד — היש מי שלא יבין מה רב ערכו כיום בהספקת מזונות, צרכי רפואה וכיו"ב ובהעלאת האלפים המעטים שניתן לנו להעלותם לפי חוקי סדום הקיימים? וכמה חייבים אנו לאותו נוער שקבל אימונים בים במשך שנים והוא משרת כיום את עניינינו נאמנה!

ודוקא משום כך חייבים אנו לדאוג בעוד מועד לנכסים גדולים יותר בתחום פעולתנו הימית. כי גם בכך תלויים אנו בימי מאבק אלה. וכיום הוה מתגלים צרכים אלה ביתר שאת. במסכת המזימות הנרקמות סביבנו נכר חלקימה גם מנסיון ההשתלטות על החוף והים העברי. אותה השותפות האנגלו-ערבית, הזוממת — לפי מקורות שונים ושמועות שונות — לתת אחיזה לעבדאללה בחוף ארצנו (הקמת נמלים? מסירת נמל חיפה לעבר-הירדן?) — אומרת לנו לבחון בעין צופיה את המתרחש סביבנו.

זאת ועוד. המערכה הנטושה על התחבורה העברית היא חלק בלתי נפרד מכל הפעולות. מה היא הדאגה לדרכים רזרביות עבריות לאורך החוף — בים? הערבים הקימו שירות חוף חיפה-עכו. מתכוננים הם, לפי השמועה, להקים קו נוסף לדרומה של הארץ, לעזה. ואנו?

הן נלמד לקח ממאורעות הימים. ואף כי קשים הם, ואף כי עלינו לבנות בעצם המלחמה — לבנות ולהגן כאחד — מצווה עלינו להחיש צעד גם בתחום פעולתנו הימית. התנועה הימית חייבת לתת עתה את תרומתה הגדולה. גם בזאת תבחן.

תכן הענינים:

בשער.  
נמל תל-אביב, סכומים ותכניות.  
מאמרים ורשימות מאת  
ב. הרורה, י. בן-אביגדור  
ב. נון, פ. עזאי.  
תלמידי בתיה"ס מתאמנים בשיט ובמפרשים  
התפתחות הדיג בא"י — ד"ר נ. וידרא  
תרומת ההון הזר לימאות הערבית —  
ד"ר אב. נ. פולאק  
דייגי באלאקלאבה (ספור) — א. קופרין  
לדרך ים (שיר) — ש. מנדלקרן  
במפרשי ספר.  
כרוניקה.  
תוספת מיוחדת  
על החבל הימי לישראל ופעולותיו.

"YAM"  
MONTHLY JOURNAL OF THE  
PALESTINE MARITIME LEAGUE  
Vol. III. № 11  
April, 1948

Contents:

- On the Cover
- The Port of Tel-Aviv  
Achievements and Plans  
Articles by B. Har-Vered,  
I. Ben-Avigdor, B. Nun, P. Azai
- Rowing and Sailing Exercises for  
Schoolchildren
- The Development of Fishing in  
Palestine  
By Dr. N. Wydra
- The Contribution of Foreign Capital  
to Arab Seafaring  
By Dr. Ab. N. Pollack
- The Fishermen of Balaklava  
(A Story)  
By A. Kuprin
- Down to the Sea (A poem)  
By A. Mandelkern
- In the World of Books
- The Month's Events
- Special Supplement to the  
P.M.L. and its Activities
- Address:  
Tel-Aviv, P.O.B. 1917

בשולי הדו"ח השנתי של נמל תל-אביב.

### א. נתוח המספרים

זה מקרוב נתפרסמו סכומי הטעינה והפריקה בנמל תל-אביב לשנת 1947 ומספרים אלה מניחים את האפשרות לתהות על תהליך התפתחותו של המפעל ולעמוד על האפשרויות הכמוסות בו. ואין אנו מתכוונים לאפשרויות לתעסוקה רחבה בלבד, כי אם גם ובעיקר לאלה העתידים לסייע לפתרון בעית התחבורה, שבמדה שהננו מתרחבים מבחינה כלכלית ובמדה שהננו הופכים למדינה עצמאית, הופכת היא לבעיה כלכלית בעלת חשיבות ראשונה במעלה שפתרונה חיוני למספר רב של בעיות כלכליות נוספות.

מתוך השוואת המספרים לשנים 1947/46 יכולים אנו לעמוד על העליה היחסית בתנועה הכללית של הנמל.

%	1947	1946	
71	טון 135.043	טון 76.938	א. פריקה (יבוא)
50	" 45.821	" 30.910	ב. טעינה (יצוא)
44	טיבות 864.905	טיבות 600.506	ג. " (הדרים)
67	טון 180.864	טון 107.848	מטען כללי (א.ב.ג.)
79	446	198	מספר העגינות

ברם, מספרים אבסולוטיים ויחסיים אלה, אף כי מראים הם את העליה הכללית בהיקף עבודתו של הנמל, אין הם מבליטים את הפרוגרסיה המתמדת, הבולטת מתוך פירוט המספרים לפי שנים-עשר חדשי השנה:

הדרים	בס"ה	מעונה	פריקה	
93.281	9.988	4.670	5.318	ינואר
108.929	16.492	5.516	10.976	פברואר
60.700	11.228	3.573	7.655	מרץ
77.670	12.644	4.184	8.460	אפריל
16.325	11.740	1.410	10.333	מאי
—	9.987	328	9.659	יוני
—	15.860	360	15.500	יולי
—	14.600	280	14.320	אוגוסט
—	10.330	115	10.215	ספטמבר
100.000	18.830	4.560	14.270	אוקטובר
185.000	22.765	9.425	13.340	נובמבר
223.000	26.400	11.400	15.000	דצמבר
864.905	180.864	45.821	135.043	סה"כ

העליה הנפרת ביותר היא בחדשי יצוא ההדרים. נמל תל-אביב מקדיש את מרבית מאמציו למען אכספורט ההדרים, המשמש גם מקור להשגת הלוואות, לתוספת ציוד לנמל. נראה ששום גורם כלכלי לא תפס את חשיבותו של נמל תל-אביב כמו אנשי ההדרים. יש להניח שבעונה זו יגיעו לשיא בהעברת מטען ההדרים, שכן כבר בשלשת החדשים של עונה זו הטעינו 508 אלף טיבות לעומת 289 אלף טיבות אשתקד. והשנה גם תארך עונת ההדרים בחדשים ימים לעומת השנה הקודמת, כי עוד באוקטובר חלה ראשית טעינתם.

ואשר לפריקה: יש לציין את העליה הנפרת בחודש דצמבר 1947 כשפרקו 15 אלף טון, לעומת 4861 שבאותו חודש אשתקד. במשך חדשים אחדים של שנת הסיכום סבל נמל תל-אביב מהעדר מטען, שכן מיד לאחר המצב הצבאי החלו בסיטונות להשתמש בנמל יפו. נמל תל-אביב הוכה אז קשה, כי בתנאי הזמן המיוחדים חודשה העבודה בנמל השכן בהסכמת היהודים עצמם. מאז החודש אוקטובר נשתנו פני הדברים ועם הכרזת העצמאות ופרוץ המאורעות האחרונים החלה מחדש עליית המטענים בנמל ת"א בממדים בלתי צפויים מראש; המספרים מינואר 1948 יוכיחו זאת באופן הבולט ביותר.

מספר העגינות בנמל אינו הוכחה ישירה לגידולו או להיקף עבודתו, אולם יש בו כדי להוכיח על הידוק הקשר בין הנמל לבין סחר החוץ הכללי. וכך, איפוא, אפשר להסיק מעליית מספר האניות שעגנו בנמל ת"א — והאניות נתרבו לא רק במספרן, כי אם גם בסוגי החברות שלהן ובארצות מוצאן — כי השפעתו של הנמל כגורם בתחבורה של סחר החוץ שלנו עלתה וגברה. יתר על כן, עלינו לציין שבעוד שב-1946 עגנו בנמל 93 סירות-מפרש נתחסלה השנה עגינתן לחלוטין, דבר המוכיח על נכונותו של הנמל לשרת כלי-שייט גדולים ועל הפסקת סחר החוץ בין ארץ-ישראל לבין הארצות השכנות, אשר עיקר מטענן, במדה שהובלתו לא בוצעה בדרך היבשה, היה מועבר במפרשיות.

### ב. מעמדו של נמל תל-אביב בהשואה ליתר נמלי א"י

את מעמדו הקיים של נמל תל-אביב בין יתר נמלי א"י — חיפה ויפו — נוכל להגדיר רק לאחר שנשווה את המספרים מהשנים 1939 ו-1946, המציינים סיום לתקופה האחת וראשית לתקופה חדשה; השנים שבין 1940—1945 היו שנות שתוק יחסי בשביל שני הנמלים השכנים, שכן אסור היה להשתמש בהם בהיותם „נמלים" בים פתוח.

1946	1939	1946	1939
פריקה (בטונות)		טעינה (בטונות)	

2,932.094	929.541	2,940.342	545.384	כל נמלי הארץ
2,687.409	653.171	2,849.940	343.161	נמל חיפה
167.189	112.711	61.136	153.856	נמל יפו
77.492	161.826	29.131	48.192	נמל ת"א

הקרובים. שטח ההחסנה יוגדל ע"י כך שהצבא המחזיק במחסנים ובשטחים שליד גבולות הנמל יפנה את המקום והנהלת הנמל תקבל חזרה לרשותה מספר מחסנים שהיו בידיה ב-1939. יש גם לשער שהנהלת הנמל תקבל מספר מחסנים מאלה שיוחזרו לחברה לפיתוח ת"א והגובלים עם השטח הנוכחי של הנמל. ונוסף על כך, — ואפשר להסיק זאת מתוך ההכרזה לקבלנים שנתפרסמה ברבים, — תוכל כמות המטען, בפריקה ובטעינה, לעלות במדה רצינית למדי לאחר שיארך הרציף ויועמדו עליו מנופים חדשים.

אם כך או אחרת, ואף אם ינוצלו כל השטחים וכלי השייט ויורחב הרציף, ישנה עוד אפשרות נוספת של הגדלת הכמויות ע"י הגדלת פריון העבודה והארכת שעות עבודתו של הנמל. האמת ניתנת להאמר, כי פריון העבודה של ענפי עבודה מסוימים בנמל ירד. יש המסבירים את התופעה הזאת בהתנדפות הרוח החלוצית אצל העובדים ובגישה המטריאליסטית יותר שהשתלטה ביניהם ביחס לנמל.

ויש לומר, כי נמל תל-אביב עודנו זקוק לקרבנות, גם מצד העובדים וגם מצד הצרכנים. הצרכן נתן את קרבנו הוא בהשלימו עם התעריף הגבוה של שירותים מסוימים, ואילו העובדים לא היו מוכנים לכל קרבן מצדם. הנהלת הנמל נקטה אף היא בקו מטריאליסטי והיא מנעה את עצמה באופן מוחלט מכל פעולה הכרוכה באיזה הפסד שהוא. ואם כי מצדיקים אנו שיטה מחושבת ומתוכנת, הרואה לפנייה את מאזן המפעל בכל אחת מפעולותיו, סבורים אנו, שבמדה שדבר זה נוגע לעבודה לאחר שמונה שעות העבודה הרגילות, אפשר היה לבוא לידי הסכם ולא להפוך את בעית שכר העבודה בשעות הנוספות לבלתי נפתרת במשך מספר חדשים.

והוא הדבר בשאלת העבודה בשבת. לאחר שהותרה עתה העבודה בשבת למקרים מסוימים, עקב התנאים המיוחדים של שעת חירום ומתוך נמוקים של פקוח נפש, אפשר היה לבוא לידי הסכם בנוגע לשכר העבודה מבלי להעביר את הפריקה לנמל חיפה, שבו העמד ממונו של ישראל, סחורתו, מזונו וצרכי הרפואה שלו לשליטת השטן והרוח. בעית פריון העבודה, שעות העבודה הנוספות והעבודה בשבת, מן הראוי שתבאנה על פתרון המוסכם והסופי, ללא רתיעה וללא דחיה. רק לאחר שישופר הצידוד הטכני, יורחבו הרציפים ושטחי ההחסנה, יוסדרו יחסי העבודה ותבוא התעוררות חלוצית מחודשת, אפשר יהיה להיזקק מה רב כחו הכמוס של נמל ת"א בשטח התעסוקה ומהו ערכו הממשי בפתרונה החלקי של בעית התחבורה הימית והאספקה מן החוץ.

אולם גם אם תנוצלנה כל האפשרויות המקסימליות של הנמל הקיים, לא נגיע להישג מכריע בפתרון בעית התחבורה הימית והאספקה מן החוץ. הפתרון הסופי יוכל לבוא רק אז אם יוקם בתל-אביב נמל-עמוק-המים.

העובדה השלילית הראשונה הבולטת ממספרים אלה, היא הירידה בכמות הפריקה. ב-1939 תפס הנמל את המקום השני בפריקה בין נמלי הארץ, ואילו בשנת 1946 ירד הוא באופן ניכר, למקום השלישי (האחרון); ב-1939 הוותה בו כמות הפריקה — 17% מכל המטען שפורק בארץ, וב-1946 ירד האחוז ל-2.6% בלבד. מספרים אלה מוכיחים, שהצידוד של נמל ת"א יצא מכלל שימוש במשך שנות המלחמה וההנהלה המשקית לא התכוננה לקראת חודש עבודתו של הנמל בבוא השלום. הוא הדבר בהשוואת מספרי הטעינה: ב-1939 היתה כמות הטעינה 8.8% מכל הטעינה בנמלי הארץ, ואילו ב-1946 לא הגיעה כמות הטעינה אפילו ל-1%.

גם בשנת 1947 לא השתנה הדבר לטובה במדה ניכרת. נמל תל-אביב טרם השיג את נמל יפו וטרם עלה עד כה אחוז הפריקה והטעינה שבו למכסתו לפני פרוץ המלחמה. אמנם כן, אם אנו מנתחים את מספרי הפריקה והטעינה לפי החדשים, ניכרת בהם עליה. ואם יעלו כמויות הפריקה והטעינה בנמל תל-אביב בפרוגרסיה חדשית, כמו בשלשת החדשים האחרונים, למשל (ובחודש וחצי האחרון במיוחד), יתקרב גם האחוז עצמו למכסה הטרם-מלחמתית ואף נתפוס את המקום השני לאחר נמל חיפה. התקדמות הדברים בכיוון זה נראית כבר לעין.

## ג. התנאים ההכרחיים

### להרחבת היקף העבודה בנמל תל-אביב

יש להבדיל בין הרחבת היקף-העבודה בנמל תל-אביב כפי שהנו כיום, על צידודו המצומצם ובריכתו הקטנה, לבין האפשרויות להיקף עבודה נרחב יותר בנמל מוגדל. תכניתה הקרובה של הנהלת הנמל היא להגיע לניצול מקסימלי של הנמל בתנאים הקיימים. היינו בבריכה האחת. ויש להדגיש כי ע"י הגדלת מספר כלי השיט (דוברות ברזל), תוספת מנופים והרחבת השטח הפנוי להחסנה גלויה, הגיעה הנהלת הנמל לניצול האפשרויות המקסימלי. הבריכה הקיימת אין ביכלתה להכיל יותר כלי-שייט, וכלי שייט גדולים ומחוסנים במיוחד, מאלה שהיו השנה. יתר על כן, שטח ההחסנה שנוצל הוא כל השטח המצוי בגבולות הנוכחיים של הנמל, והמנופים, אף אם נקח בחשבון את המנופים שנתוספו השנה, יכולתם הנוספת לפרוק מצומצמת מאד. ואף על פי כן יש להניח, כי כמויות הפריקה והטעינה יוסיפו לעלות בהדשים

ציינו כבר לעיל, כי הציוד המצוי מנוצל עד למקסימום; כל 40 הסירות מנוצלות לעבודה מלאה, שטח הרציפים ופני מיהבריכה מכוסים לחלוטין. יש, איפוא, להרחיב את כל חלקי הנמל — על שטחו, בריכתו, רציפיו וכלי השייט שלו. דרושה לשם כך תוספת ציוד מיידית, לפי הפירוט הבא:

הרחבת הרציף הקיים	25.000	לא"י
דוברות	28.000	"
סוחבות	12.000	"
יישור שטח של 10.000 מ'	17.000	"
סירות-נוסעים	10.000	"
מנופים	8.000	"
טרקטורים	2.000	"
התקנת מחסנים	10.000	"
שונות	8.000	"

סה"כ 120.000 לא"י

אין ספק, שמפעל כלכלי כנמל אינו צריך להתבסס על מגביות כלליות בצבור. הוא יכול לרכו את הכספים הדרושים לו על בסיס משק, ע"י מכירת מניות, שכן כבר השנה הרויח הנמל סכומים נאותים. תוספת כל טונה, זה רווח נוסף לנמל, והרי נמצאים אנו בתחום זה בקו עליה. להשגת הסכומים הצייע כותב הטורים הללו שתי הצעות, שראשונה מהן הופעלה כבר, והן:

(1) קבלת מלוה מהיבואנים והאקספורטרים עפ"י כמות המטען העוברת דרך הנמל. הסכומים הללו יוחזרו בצורת מניות או תשלום, בהתאם למבנה הנמל בעתיד (אם יתקיים כחברת מניות או כמפעל ממלכתי).

(2) הקנית זכיון לשטח הקרקע הגובל עם הנמל מצד דרום והכשרתו לאחסון מטען כבד, כגון: עצים, ברזל וכו'. כחו של זכיון זה יהא יפה לתקופת זמן מסוימת, בהתאם לצרכי הנמל. יש ללמוד כאן הרבה מההסדר המקובל בנמל לונדון.

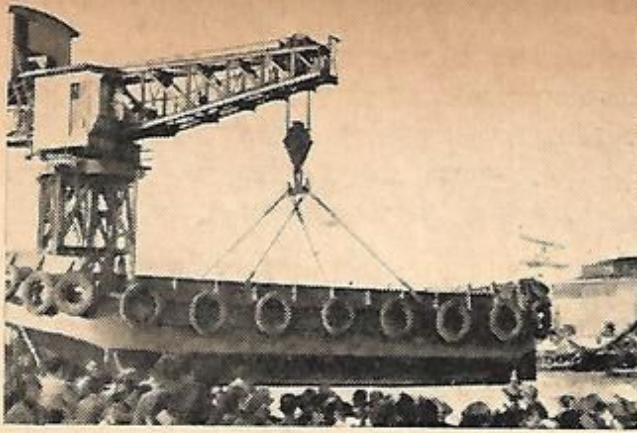
ההצעה הראשונה הופעלה כבר, כאמור, ויש להניח שגם תורה של ההצעה השניה יגיע בקרוב. ובדיונים המעשיים לקראת ביצוע תכנית ההרחבה אפשר יהיה לעמוד על אפשרויות נוספות לגיוס האמצעים הדרושים.

הודות להשתתפותה של מגבית ההתגייסות, בסך של 25 אלף לא"י, במפעל הנמל, נגשו כבר לבצוע העבודות הראשונות, ויש לקוות כי במשך זמן קצר אפשר יהיה להגדיל במדה ניכרת את המטען העובר דרך נמלנו.

סכום זה דרוש מיד. זו היא בעיה דחופה, כי גדולה ודוחקת היא הדרישה לקליטה נוספת של מטענים ונוסעים כאחד. דאגת כולנו היא שהנהלת הנמל תוכל לבצע את העבודות ועלינו שומה לאפשר את השגת הסכום הדרוש, כולו או מקצתו, ממקורות כספיים שונים.



בחוף תל-אביב: אניות רבות מחכות בתור לפריקה.



דוברת-הברזל — שי החבל הימי לישראל לנמל תל-אביב.  
ארכה — 15½ מ', רחבה — 5 מ',  
משקלה — 22 טון וכח קיבולה — 50 טון.



דוברות הנמל משמשות לא רק להעברת מטענים. בים הסוער העברו בהן, בזמן האחרון, עולי קפריסין שהגיעו לחוף תל-אביב. בתמונה: אחת הקבוצות האחרונות — נוער וילדים מקפריסין — בדרכה מהאניה העוגנת בים הפתוח אל הרציף שבנמל.

— היש לטפול אשמה על הנהלת הנמל ועל סידור העבודה שבו? — מספרים יגידו: מ־17 אלף טון של פריקה בחדשים ינואר-מרץ 1946 הגיע הנמל ל־37 אלף טון באותם החדשים של השנה 1947, ול־82 אלף טון — ב־1948. ובעשרת הימים הראשונים של החודש אפריל פרקו כבר 15,000 טון. וכל הסירות וכל הדוברות וכל הצידו הטכני — הכל נמצא בתנועה מתמדת ואין אתה יכול להעי' לות אפילו על דעתך, כי לא נוצל כראוי.

הוה אומר: הישגים נכבדים ומאמץ נושא ברכה, אך — אין זה מספיק. אניות רבות עומדות בלב ים ומצפות לפריקה. ואל לנו לשכוח גם, כי בחדשים פברואר-מרץ, למשל, האחרונים היו כ־20 ימי סערה, שהשביתו את העבודה בנמל וצמצמו את אפשרויות הפריקה. ודבר זה חוזר ונשנה בחדשי השנה השונים.

אין אתה עומד על צרכי הנמל הדחופים ועל מגמותיו ההכרחיות האקטואליות אלא מתוך הערכת הקיים. כי רק בדיעת המתהווה בו כיום, אשנב ופתח להבנת הבאות ולבחירת תכניותיו לעתיד.

והמצב כיום מהו? — נצדק אם נגיד, כי הנמל גדל ב„קפיצת דרך“ וכי העומס שהוטל עליו — עקב תנאי הזמן המיוחדים בעיקר — אלץ אותו, את הנהלתו ואת עובדיו ואת כל הגורמים הכלכליים המעונינים בו, לחיות ולפעול לפי מדת הצרכים ולא לפי יכולתו האוביקטיבית.

כי בשנות קיומו הראשונות חי נמל תל-אביב את חייו כנמל-עזר בלבד ולא כנמל ראשי, כשהוא צופה וחותר ליהפך במרוצת הימים לנמל עמוק-מים. בלחץ מסבות הזמן החל הוא לשרת לא את ת"א וסביבותיה בלבד, כפי שזה היה במחשבת יוזמיו ומתכניו, כי אם גם את איזורי הארץ האחרים. ודוקא בעונת ההדרים הוטל עליו לשאת בעול הטעינה המוגברת ובו בזמן ממש לשרת את אותן האניות המרובות העוגנות בו (כעשרים אניות ולמעלה מזה יום יום) — בפריקה.

משימה לא קלה היא. יש בה מן היתרון ומן הברכה לעתידו של הנמל ויש בה מן הדאגה והקושי והנטל הכבד — ל„חיי השעה“. הנמל עמד במבחן והוכיח את יכולתו, אך מכיון שהגיע לשיאו — תוך שכלולים ושפורים אפשריים מקסימליים — מכביד הוא לא במעט על בעלי האניות וסוכניהן ועל היבואנים.

במצב דברים זה כרוכה אי-שביעות רצון מרובה מצד כל הגורמים המעונינים, שהיא גם טבעית וגם מובנת. האניות שבנמל מחכות ימים רבים לתור פריקתן; אנשי התעשייה תובעים את המוצרים או את החומר הגלמי שהובא בשבילם והיבואנים האחרים מאיצים — ולא רק משום כך שהמייצרכים והסחורות שהביאו נדרשים לשוק, כי אם גם מחשש של קלקול שבהשהיית פריקתם. אותו יבואן, למשל, שהביא תפוחי-עץ מחו"ל, או כל מצרך אחר העלול להת-קלקל, והשקיע בזה חלק הגון מהונו, חרד לסחורתו ולהפסידים האפשריים הצפויים לו.

אך תרופה לכך אין. המטענים החיוניים ביותר מן הדין הוא שיפרקו ראשונה. כל אחד מהיבואנים רואה את הטונות שלו, אך הנהלת הנמל מוכרחה לשקול את עניני הפריקה מבחינות שונות ולקבוע את תורה מתוך חישובים וחשבונות כלליים.

ויכול אתה כמובן להבין יפה יפה לרוחו ולדאגותיו של מוסד זה או אחר וליבואן זה או אחר, אך להועיל — רק במעט. ברור, שאין כל הסברה וכל טענה שכנגד, ולו גם הצודקת ביותר, יכולה להתקבל על דעתו של הסובל.

## יש להעדיף אניות עבריות לצרכי היבוא

החברה לשירות ימי „עתיד“ בע"מ פרסמה את המכתב הבא, כמכתב למערכת, בגליון פברואר-מרץ 1948 של "The Palestine Economist" היבואנים הארצישראלים וחוגי הספנות העברית ימצאו בו ענין רב.

הצפיפות הבלתי רגילה בנמל חיפה, סגירת נמל יפו בפני סחורות יבוא המיועדות למזמינים יהודים, וההפסקה הזמנית שחלה, מסכות עונתיות, בפעולות הפריקה בנמל תל-אביב — גרמו קשיים חמורים ליבואנים היהודים. אניות רבות פורקות את הסחורות המיועדות לארץ-ישראל בנמלי הארצות השכנות, כגון: בירות, פורט-סעיד, אלכסנדריה, לרנקה, ואפילו בנמלים מחוץ לים התיכון. וכך נערמות סחורות, ששוויין עולה לעשרות אלפי לירות, בנמלים זרים, מקום שם אין באפשרותם של המזמינים לפקח על פריקתן והחסנתן הבטוחה. יתר על כן, מצרים אינה משחררת את הסחורות הללו לבעליהן החוקיים, וע"י כך נגרמים נזקים לא ישוערו למשק היהודי, שהקטן שבהם הוא עליית המחירים של החומר הגלמי, של מצרכי המזון ומצרכים חיוניים אחרים, עקב ההוצאות הנוספות לתשלום ההעברה וההח"סנה של הסחורות. סוכני האניות בארץ ישראל אין ביכולתם על פי רוב להתערב, בשם המזמינים הארץ-ישראלים, היות ותלויים הם בהחלטת בעלי האניות הזרים.

לצערנו מועט עדיין במאד מספרן של אניות-המשא הנמצאות בבעלות ארץ-ישראלית. אך אפשר היה בכל זאת להמנע מהרבה אחורים, אי-נחיות ונזקים אילו היו היבואנים הארץ-ישראלים מנצלים נצול מלא את ההזדמנויות הניתנות להם על ידי הצי שלנו, השט תחת הדגל הארץ-ישראלי, שהוא קטן אמנם, אולם חשוב לאין ערוך בתנאים הקיימים.

החברה לשירות ימי „עתיד“ בע"מ מקיימת שירות אניות משא קבוע, של 4 אניות, ממרסיל וגינואה לים התיכון המזרחי. אניותיה עוגנות בדרך — במלטה ובנמלי אפריקה הצפונה. קו חדש עומד לקום עכשיו בין טריאסט ופיומה לבין א"י. האניות הללו פורקות את הסחורות המיועדות לא"י אך ורק בנמלים ארץ-ישראלים. היבואנים יכולים להבטיח את העברת סחורתן לארץ ישראל, בין אם היא באה מדרום אפריקה או מאירופה המערבית, אם יתנו הוראות לספקיהם לשלוח דרך מרסיל או גינואה, להעברתה לאניות „עתיד“. כן מקיימת החברה שירות חופי בין מצרים, סוריה, קפריסין לארץ-ישראל, ובין חיפה לתל-אביב. השירות שלה למשק הארץ-ישראלי הוא מתוך כך רב-ערך. הוא מוכיח לסוחרים הארצישראלים את חשיבותן של האניות השטות בדגל יהודי. אניות אלה יש להן חשיבות משנה ביחוד עכשיו, כאשר ארץ ישראל הוצאה מגוש הסטרלינג, שכן משאירות הן בתחום הכלכלה הארץ-ישראלית סכומים גדולים המוצאים כיום כדמי הובלת-סחורות לספנות הזרה.

וכך אנו נקלעים, בדלית ברירה, לתוך התנגשות מעציבה זו של צרך ויכולת, שאולי רק לאחר תקופת זמן ממושכת ימצא לה הפתרון הסופי.

ולעתיד מה יעשה? אין ספק, כי התשובה הקובעת גלומה באותו נמל עמוק-המים, אשר יקום לחופה הפתוח של תל-אביב. אך לעתיד הקרוב פתרונים חלקיים, שיש בהם כדי להעלות את התנועה בנמל לממדים נכרים ביותר. התשובה הקרובה ביותר: עוד תריסר דוברות ברזל, נוסף על אלה ה-24 המצויות כיום בבריכת המעגן. התשובה הרחוקה יותר — זה המעגן השני, שכרייתו תבוצע — לפי התכנית הקיימת — עד לסוף השנה 1948.

הנהלת הנמל, וכן גם מועצת העיריה, אשרו כבר, כידוע, את התכנית של המעגן השני והיא — לחבר את המעגן הקיים, ע"י תעלה עם האיזטדיון התל-אביבי, שיהפך לבריכה שניה. חפירת הבריכה תתחיל, כפי הנראה, עוד בסוף חודש זה וכעבור חדשים מספר אפשר יהיה כבר לעבוד בה. יתכן שאין זאת התשובה הטובה ביותר לבעית הנמל, אך זוהי התשובה המעשית ביותר. במשך זמן קצר באופן יחסי אפשר יהיה על ידי כך להכפיל את כח קבולו של הנמל, והזמן — הוא הקובע.

אגב: גם המומחים האמריקאיים, המהנדס נאפן ועוזרו, היועצים של נמל ניו-יורק, שבקרו בחודש האחרון בת"א עפ"י הזמנת ה„אוצר“ סמכו את ידם על תכנית זו.

תכנית המעגן השני והציוד הדרוש בשבילו מצריכים סכום של 750.000 לא"י יש כיום נכונות להשקעות בנמל וחלק מהכספים אפשר יהיה לגייס בארץ. ומנקודת הראות של הכלכלה הישובית — הרי זוהי הוצאה חוזרת. כיום דמי השהיה (demmerage), באין יכולת לפרוק את המטענים מיד. עם הגברת יכולת הפריקה ישארו כספים אלה במחזור הכספים של הישוב העברי בארץ.

נמל תל-אביב מהווה כיום עורק חיוני ביותר במערכת חיינו הכלכליים. כל מאמץ נוסף וכל פעולה חדשה לשכלולו ולהגברת יכולתו — יבורכו.



לפועל מתחיל, ועד ל־2 לא"י, לפועל מנוסה. דירוג הבינים הוא: 1.350 לא"י לפועל מתחיל, כעבור 20 ימי עבודה אפקטיביים — 1.500 לא"י, עם תום 45 ימי עבודה — 1.650 לא"י. פועל מאומן (דייג, מלח או כל עובד ימי מוסמך אחר) מתחיל ב־1.500 לא"י ליום עבודה.

אנשי הציוד המיכני מגיעים לשכר יומי של 1.850 לא"י; העובדים בבתי המלאכה — בדירוג מקצועי, לפי המוסכם עם האגודות המקצועיות.

יום העבודה הוא בן 8 שעות. בערבי שבת וחג — 7 שעות למשמרת הראשונה ו־6½ שעות — לשניה. בעבור שעות נוספות מקבלים עובדי מחלקת הים תוספת של 25% (בבתי המלאכה — 15%); לעובדים בשבת ניתנת תוספת של 50%. הסדר מיוחד נהוג בקשר לענין המשמרות. המשמרת המתחילה לעבוד בין השעות 12.00—16.00 — שעות העבודה שלה הן שבע. כל אחד מאנשי המשמרת הממשיך לעבוד אחר השעה אחת בלילה מקבל 50% בעבור כל שעה נוספת. חופשתם של העובדים היא מ־6 ועד ל־16 יום בשנה.

רק חלק קטן מעובדי מחלקת הים מובטח בעבודת יום יום. כ־120 איש מובטחים ב־23 ימי עבודה לחודש, כ־50 איש — ב־16 יום, ואילו הרוב אינו מובטח כלל. אלה האחרונים עובדים רק לפי הצורך והאפשרויות. בבתי המלאכה עובדים כמעט יום יום.

הנהלת הנמל משלמת 3% מס מקביל לקופת החולים ונוסף על כך 2% לקרן הביטוח. בימי מחלתו מקבל הפועל 70% ממשכורתו הריאלית בחודש שלפני המחלה — ב־20 ימי המחלה הראשונים, ואחרי זה (ועד ל־4 חדשים) — 80%. הפצויים, למקרה תאונה, מגיעים ל־7.500 לא"י לשבוע, והם כ־70% ממשכורתו הממוצעת של הפועל. קופת התגמולים של פועלי הנמל הוקמה רק במאי 1947, עם חתימת הסכם העבודה האחרון.

#### הסבלות בנמל

סבלי הנמל מאורגנים בקבוצה אחת של פועלים קבועים, שמספרם מגיע ל־100. מפעם כפעם נקלטים בה פועלים נוספים. שכרם נקבע לפי מספר הטונות, והמחיר בעבור כל טונה וטונה הוא בהתאם למקובל בנמלי הארץ, בכנוי אחוז מסוים ל"אוצר" — שכר שימוש בציוד המיכני.

כל אחד מחברי הקבוצה מקבל 2 לא"י ליום עבודה בן שמונה שעות. הקבוצה כולה נושאת בכל הצרכים הסוציאליים של חבריה. ויצוין, שחברי הקבוצה עושים כמיטב יכולתם כדי להגדיל את התפוקה.

#### ארגון הפנימי של הפועלים

כל מחלקה ומחלקה מתנהלת ע"י הוועד שלה. הפועלים כולם מיוצגים ע"י מזכיר כללי אחד לכל המחלקות. בשל התנאים הספציפיים של הנמל טרם באה על פתרונה שאלת הנציגות האחת, הכללית, לכל העובדים. לעתים מזדמנים אמנם ועדי המחלקות לציון משותף בעניני

נמל תל-אביב הפך במשך שנים מעטות מקום עבודה גדול. מעסיק הוא כיום, במישורו, כ־900 איש. לאחר שנות השיתוק של ימי המלחמה חזר הוא למלוא כח יכולתו בעבודה. גם תנאי הזמן המיוחדים — העבודה שהוא משמש עתה פתח יהודי נרחב ביותר אל הים, פתח יחידי כמעט — גרמו לכך, שחיי עובדים תוססים נכרים בו ברוב שעות היממה.

ומטבע הדברים הוא, שחיייו של צבור זה — כחיי כל צבור עובדים — מלווים בעיות חברה ומקצוע מרובות ושונות, והמיוחד שבחייהם של עובדיים ונמל מוסיף עליהן כהנה וכהנה.

#### עובדי הנמל לסוגיהם

ארבעה הם סוגי העובדים בנמל: א) הספנים והסוארים ואתם — חבריהם, אנשי הציוד המיכני: המנופאים והטראקטוריסטים, עובדי הסוככות והמכונאים. 425 איש בערך בסך הכל. כל אלה מכונים בשם הכולל של עובדי מחלקת הים; ב) הסבלים — 250 איש בערך; ג) כ־100 פקידים ושומרים (וד) כ־50 איש — בבתי המלאכה (המספנה, המסגריה).

ושני שירותים נוספים בנמל, שאין עובדיהם נכללים בכלל עובדיו. אלה הם עובדי "קבוצת האימון" — המשחררים ומוסרים את הסחורות (20 איש) ואנשי שירות התחבורה "שלב".

לא כל העובדים בנמל הם מעור אחד. מזרח ומערב כאן נפגשו, ותיקים בעבודה וצעירים, אנשי מקצוע מנוסים וטירונים מתלמדים. ולפי ארצות מוצאם יפרדו וברמתם התרבותית שונים הם אלה מאלה: יוצאי אירופה המזרחית והמערבית, בני יון ובלגריה, ולידים — "צברים", ילידי הארץ.

בין הותיקים שבנמל תמצא את אלה, ששירתו בו עוד לפני המלחמה, התגייסו לצבא והיו בחזית ובשבי-האויב. עובדים בו כיום גם אלה הפועלים הותיקים שלא היו בשירות צבאי, שהפסיקו את עבודתם בנמל לימי המלחמה וחזרו. ולצד אלה — פועלים שנקלטו בעבודה בשנים האחרונות,

#### תנאי העבודה

עובדי מחלקת הים, הפקידים והשומרים, וכן גם העובדים בבתי המלאכה נחשבים כעובדי הנמל במלוא מובנו של מושג זה. לא כן הסבלים ואנשי השירותים הנוספים.

הפקידים והשומרים מקבלים משכורת חדשית. דרגותיהם קבועות מראש. הוסכם עליהן עם הנהלת ה"אוצר" ועם הסתדרות הפקידים, על פי חוקת העבודה של עיריית תל-אביב ושל המוסדות הלאומיים העליונים.

פועלי הנמל עובדים לפי שכר קבוע מראש, בהתאם להסכם העבודה, שכחו יפה מה־1 במאי 1947 ועד לחודש מאי 1948.

שכר העבודה היומי במחלקת הים הוא מ־1.350 לא"י.



אספקה, פעולה תרבותית וכד' אך אין דבר זה יכול לשמש תחליף לנציגות מוסמכת אחת שתרכז בידיה את עניניו של כלל עובדי הנמל. בעיה זו צפה מפעם כפעם על שלחן הדיונים; מעסיקה היא את נצגי הפועלים — והכרח הוא למצוא לה פתרון בהקדם.

בעיות מקצועיות וכלליות התובעות פתרון

ליכודו של צבור עובדי הנמל ושיפור תנאי עבודתו נושאים בחובם תועלת מרובה לעובד ולמפעל גם יחד. תנאי עבודתם של עובדי הנמל, ושל אלה במיוחד העובדים בים הפתוח, קשים במאד. מתוך דאגה מחושבת ופעולה מכוונת של הפועלים ושל המוסדות ניתן לתקן לא מעט. ויפה לעשות זאת שעה אחת קודם.

אחד הצרכים החיוניים והרחופים הוא — מועדון מסודר בשטח הנמל. המועדון לפועלים יבטיח להם אפשרות של מנוחה, ארוחה חמה ופעולה תרבותית מינימלית. להדגמת הצורך הזה נזכיר רק עובדות מספר. הסוארים, העובדים בבטן האניה (ב„אמברים“), במשך שעות מרובות, ניוונים על אוכל יבש בלבד. אוכל חם אינו בא אל פיהם במשך כל יום העבודה, ודבר זה הורס קמעא קמעא את בריאותם ומפחית — במרוצת הזמן — את כושר עבודתם. הספנים, הנמצאים בכל שעות עבודתם על פני המים, מול רוח ושמם, אינם מוצאים לעצמם פנה שקטה, שבה יוכלו להחליף כח בין יציאה ליציאה לים. העובדים כלם סועדים את לבם — באין מטבח בשטח הנמל ומסעדה — כשהם יושבים על גבי השקים והחבילות שברציף.

ומן הראוי להזכיר גם זאת, שכיום אין גם לעובדים, החוזרים מעבודתם עייפים, מיוזעים ומלוכלכים, מקלחת חמה, טרם יחליפו את בגדיהם.

והרי זה דבר המובן מאליה, שבתנאי הנמל המיוחדים קשה גם לנהל פעולה תרבותית כלשהי, אם בהקניית העברית — לאלה שטרם למדו את השפה, ואם בהשתלמות כללית ומקצועית. מוסדות המקום וה„הסתדרות“ מתלבטים בשאלה זו ופתרון טרם נמצא לה. כי לאותן השעות המעטות

והבלתי קבועות (התחלת העבודה וסיומה תלויים בסידור העבודה) שבהן פנוי העובד מעבודתו, אין אתה יכול אלא לספק לו עתון או ספר קל לעיון, ורק במקרים נדירים — הרצאה ודברים בע"פ. אך התנאי ההכרחי לכך — מועדון, מקום קבוע ומסודר, שיד מרכזת דואגת לו.

ואחת הבעיות הדחופות היא בעית השיכון לפועלי הנמל. משהו נעשה כבר בשטח זה, אך הסידור כולו מתנהל עוד לפי שעה בעצלתיים.

כיום הזה מפוזרים עובדי הנמל בכל פנות העיר ומחוצה לה. ותנאי השיכון שלהם היום — איומים: משפחה בת 7-6 נפשות מתגוררת בחדר אחד.

לותיקים מביך פועלי הנמל, לאלה שחזרו משירות בצבא, הובטח כבר שיכון וגם קרקע נמצאת כבר בשבילם, אך כל שאר העובדים — אין עוד בשבילם כל סידור.

שכונה מיוחדת של עובדי הנמל — לכל עובדי הנמל — תהיה לברכה לעובדים. היא גם תניח, אגב, אפשרות לפעולה תרבותית וחברתית תקינה, שתשפיע לא במעט על לכודו של צבור זה. והנמל עצמו, אף הוא יפיק מזה תועלת נכרת.

\*\*\*

כאלה וכאלה הן הדאגות הדחופות של צבור פועלי הנמל. עם גידולו של הנמל וקידום העבודה בו תרבינה גם הדאגות. אחת הרציניות שבהן תהיה דאגת הרזרבה של „כחות אדם“, שפירושה — אימונים דחופים וסדירים למתלמדים, שיקלטו בעבודה במשך הזמן, אם כתוספת לצבור הקיים ואם כמחליפים לאלה שיצאו מהעבודה או יעברו מענף אחד למשנהו, מהים לרציף בעיקר.

הנמל הגיע כיום לשיא יכלתו בעבודה. הפועלים משרתים אותו בנאמנות ובמסירות חלוצית מרובה, תוך יחסים הוגנים ביותר עם ההנהלה ובמלוא האמון למנהל המפעל. אך המפעל נמצא עתה בעצם התפתחותו ועומד הוא בפני הרחבה, בחדשים הקרובים ביותר. מן הראוי הוא, שתופנה בעוד מועד תשומת הלב הראויה לכל אותן הבעיות המחכות לפתרונו, כי תועלת בהן לעובד ולנמל כאחד.

מעבר לים באות אניות טעונות סחורה, המביאות חמר-גלם בשביל תעשיית 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**

— הזהר! אתה שם, הזהר! אני מרים ראשי כלפי מעלה. כנראה שהדברים כווננו אלי. אני נדחק ועובר במעבר צר שבין טרקטור הסוהב אחריו טור של עגלות לבין המדלה הגדול הטרוד עכשיו בהעלאת גושי שיש. באשנב הקטן, שבראש המדלה מלמעלה, מציץ נגדי פרצופו של המנופאי, שעניו מלוכסנות כלפי מטה. — שמע! — נפתח הפרצוף במקום הפה, אם אינך רוצה להמעך לדיסה מוטב לך להסתלק.

— טוב, טוב! — אני ממלמל משהו כלפי מעלה, ספק מצטדק ספק יוצא ידי חובה.

— אל תתפלסף יותר מדי, הסתלק! ואני אחוז בראשי ומסתלק באמת. הגה יורד במהירות כלפי מכונית-המשא גוש שיש גדול, שאילו לטף אותי במקצת באחת מקצוותיו הייתי נהפך מיד לאומצה של בשר נוטפת דם.

מהרתי לדרכי, לסירת-המנוע שפלטה אותו רגע קפריסאים, כלומר נוער וילדים שהגיעו מקפריסין. השירה שלהם התגברה על כל שאונו של נמל. הם נראו כה זרים ומוזרים והגיגיים אותו רגע פה, בעולם המעשה והגשמיות הנמלית היומיומית. „אנו באנו ארצה!“ כמה זמן כבר לא שמעתי, כבר לא שמע נמל תל-אביב, את השיר הזה? רק „אנו באנו ארצה!“ בלי התוספת הבאה אחר כך. ונראו הפנים הצעירים האלה, שתהיה ותמיהה חרותים בהם כצי ציט רכים על פני אינן רחב ענפים ועבה גזע. הם לא שבעו מלראות את הנעשה כאן. דבריהם היו קטועים ומעורבים עב רית ואידיש ורומנית ואונגרית ועוד לשונות אחרות, שספגו בדרכם עד ארץ-ישראל. הם נדבקו לספן אחד, שזקן עוטר פניו השזופים

מה לנמל. איני יודע מה: אך רוח של הירות באתני בפלסי לי דרך עתה בין מכוניות-המשא העמוסות, הנכנסות ויוצאות בלי הרף, בתוך מערבולת של אדם ומכונה, שקולות קריאה ותרועות צופרים וצפירות אניות ושריקת קרונות ושכשוך מים מהווים את דכיה המיוחד במינו, המיוחדים לכל הנמלים בעולם ואף לנמל ת"א. זו נפש הנמל. והיא מורכבת מאד הנפש הזאת. אין אתה יודע מה לצרף אליה ומה להוציא ממנה. האם את הילוכו של הספן, הילוך גריר במקצת וכבד ובלתי בטוח על היבשה; או את תנופת המדלה המסור בב את צווארו העגורי הדק במרומי מרר מים; או את שיחתם של סבלים וכתפים בצל המחסן הגדול שבין פריקה או בין טעינה של משאות; או את נפנוף המפרש הצהרחור המרמז לך חג ממרחבי הים; או את הצפירה הממושכת המלאה כליון-נפש של אניה אשר הרימה זה עתה עגנה ומפליגה למרחקים; או את צהלת הנוער הזה, שזה עתה הגיע מקפריסין וחוגג את צעדיו הראשונים על אדמת ארץ-ישראל?

כן. כל אלה הם נפש הנמל, וביחוד נפש נמלה של תל-אביב. כי תקוה בה ותוחלת בה וחזון בה וראיית הנולד ומעשיות והרמר ותיכנון עתיד. וכל האנשים האלה, הסירות, סירות-הגרר והמנוע והאניות העוגנות במים במרחק מה ממוצא בריכת-המעגן וספינות הדיג העומדות בטלות עתה ליד רציף הבריכה והריח הנפרש מארגוני פרייההדר הגולשים אל הסירות וטעינת הצרורות והארגזים והתיבות המסורבלות וצעקת הזירון וקריאת התמהון סתם מגרר נות בני-אדם, שנתרגלו למרחקים גדולים, כל אלה הם הנפש והגוף של הנמל.

מתחת לרגלי עליה דכיו של הים. לילה היה. מיפו הגיעו קולות יריה ונפוצו עמ' עומי נפץ של פגזי מרגמות. ומרחוק, מצד נמל תל-אביב, נראו אורות רבים, רחוב שלם של אורות נמתח אל לב הים. שדרות של אניות עגנו שם בתוך האפלה והדליקו את פנסי החשמל שלהם, שנצנצו בשלווה גדולה בתוך הלילה. מראה של הוד מיוחד במינו שתאציל על הסביבה אצילות וברכה. לא רבים, אולי, עמדו אותה שעה כמוני והסתכלו במחזה הזה. רבים אחרים היו אותו זמן טרודים בכלי-נשק שלהם בעמ' דות-המגן שבשכונות הספר וכל מעיניהם נתונים אל האויב היוצא להתקפת. הם שכחו עולם ומלואו ולא זכרו ים ונמל ואניות עוגנות בו ושולחות אורן. אני נוכרתי בהם אותה שעה. דווקא כשעיני רוו מן האורות נפתח בלבי פתח רחוק ואני צופה את הנעשה עתה גם שם, במחשכים, עת המוות מרהף על ענני התווה שלו מעל לשטח התפקד שבין שני המחנות, מחנה ישראל ומחנה ערב. כי ידעתי, למען אוכל אני ורבים אחרים להסתכל מתוך שלוה על פני הים והלילה הזורע כוכביו במים העמוקים של הים והאניות המביאות כל טוב והכרך החי את חיי יומו ולילו, עומדים הם שם על המשמר וזורעים מוות וסופגים מוות.

ובנמל יומם

ולמחרת עמדו רגלי בשערי נמל תל-אביב. אותו שער ואותו מחזה ידוע משכבר הימים, אלא שבכל זאת שינוי עיקרי. נע' לם כובעו של השוטר הזר, שהיה מנצנץ לי מבין כל מאות האנשים, שומרי-השער ושוטרי המכס ושוטרי תל-אביב, בכהיונו החכלחל, ומפול בעינו כלפי כל הנכנס פני



בעבודות פריקה.

ושפם עבות מהדר את שפתו העליונה. והוא הסביר להם עתה את דרכם מן הנמל : — מפה, מפה תסעו, חבריה, לשרון הצ' פוני. לנתניה, למחנה. והנערים והנערות הרכים קולטים את הבשורה כמפי הגבורה. — לנתניה! זה רחוק? — לא כל כך. תגיעו עוד היום!

ובעוד הרציף שליד בריכת המעגן ממע' רב חוגג את חג העולים הצעירים, חופזת ברציף שמנגד, מצד מזרח, העבודה בטעי' נת ארגזי-הפרי. לועי המחסן הגדול פול' טים כל רגע מוביל-מריצות הטעונות תי' בות-פרי, שצוהרן מבהיק באפולולית המחסן. מובילי המריצות עוברים זה על זה וכשהם מגיעים למגלש-הקרשים הנטוי מן הרציף אל סירת-המשא חוטפים סבלים את התי' בות חטיפה של בהלה. יש לגמור את האי' ניה היום ויהיה מה. הגת היא שם, האניה הזאת. היא מחכה כבר יומים. עד מתי? ויודעים הסבלים את החובה שלהם ויוד' עים המטענים את חובתם הם. והעבודה בוערת. אין פנאי.

ומרחוק, בלוע בריכת המעגן המקשר את הבריכה אל הים, אני רואה שייטת של סירות הבאה מעבר הים. בראש השיי' טת מטלטלת הנה והנה סירת-המנוע הכב' דה. איך היא חוגרת און, איך היא מתאמ' צת. משא כבוד לעיפה והים סוער במקצת וגליו מלחכים את הירכתים. הספן שליד ההנה כולו נתלקק בלשונות גלי הים והוא רטוב. הנה עתה קפץ עליו נחשול והגיע עד פניו. בשרוול חולצתו מזה את הרטי' בות המלהית הזאת ובשניה סובב את ההגה לבל יתנפץ אל קיר הבריכה המזדקר מימי' נו. הוא עבר בשלום ונכנס למים השקטים יותר של בריכת המעגן. הסירה חותרת בראש ואחריה סירות-משא עמוסות. שקים, המון שקים בסירות. אני קורא את הכתוב על השקים האלה בלשון לועז' "מאניטובה, קיטת מאניטובה". וכהרף עין ואני הש באפי ריח של לחם טרי, שנרדה זה עתה מן התנור. תל-אביב וכתה במטען של חיטים ולא תרעב. ומה חשוב עתה הדבר. והסירות אינן פוסקות מלהגיע. יוצאות ריקות ומגיעות עמוסות עד למעלה משור' ליהן. הנה איבוכן של עשן מעבר הים. אניה חדשה הגיעה זה עתה ממרחקים והצ' טרפה אל עשרות האניות המחכות מקודם. כמעט ואין שם לב אליה. כי מי ישים לב אם כל הידים עסוקות. כל הידים עוב' דות במרץ ובלי הרף. אין פנאי. אילו נתמתח היום ושעותיו כפולות ולא הספיק לפרוק את הניתן לפריקה.

**קרוב לאלפים טון**

כי לא נמל פעוט ונשכה הוא נמל תל-אביב עתה ביס-התיכון המזרחי. נמל גדול הוא. ואילו היו מתקניו עשויים כמתכונת



**האיכות הניס...**

- "ניס" לכלים ורצפת הסלון,
- "ניס" למכונית וזגוגית החלון,
- "ניס" לכביסה, "ניס" לקרן,
- בקצור - מהיום "ניס" אך ורק

**איכות ניס' se יצהר**

שמגיעים אליו מלא סחורות שונות, שאילו באתי למנותן לא היה הנייר מספיק. הכל יש שם, צרכי מזון וחמרי גלם ושיש וחר' סינה וברזל ומכונות ומכוניות-משא ונוס' עים. ושמות הארצות הרשומים על גבי המטענים השונים מספרם לעשרות. ובעברי לצד הצפוני של הנמל ראיתי עבודה חדשה להרחבת התפוקה של ברי' כתי-המעגן נעשית והולכת. עושי-ביטון יוצקים רציף, פועלים מחזקים קירות ומ' אוששים אותם. מחפשים דרך להרחבת שטח העבודה, מעין משק אינטנסיבי הרוצה לנצל כל שטח קטן לתועלתו. כך גם בני' מל תל-אביב. ואשר לתכנית שצפה מקרוב, כריית בריכת-מעגן חדשה, מי אני כי אדע? וודאי כבר מכינים את פרטי-פרטיה. ושוב אני פולס לי דרך כלפי המוצא מן הנמל. המהומה לא רפתה במאומה. אני הולך לעבר שער היציאה ומחכה שעה ארוכה עד שאני מוצא שביל בטוח להת' פתל ולעבור בו. דמדומי יום קרבו מצד מזרח, אך מצד מערב להטו קירות המחס' ניס ופני האדם שנפנו רגע לעברו להטו אף הם.

המתקנים שבנמלים המודרניים או כמתכונ' נת חיפה והיתה תפוקתו גדלה והולכת בלי הרף. כאלף עובדים משרתים היום את הנמל, סוארים וספנים וסבלים ומובילי סירות ופקידים ומנהלי עבודה, ימאים מוב' הקים שלמדו את העבודה כאילו היו אבות אבותיהם יורדיים. הסלוניקאים מתבלטים ביניהם בלבושם ובחילוכם ובלשונם. אין הם ממהרים יתר על המידה ועבודתם בכל זאת נעשית במהירות. "עשייתם עשייה", כדברי אחד מכר שמצאני תועה בדרכי בתוך המערבולת הזאת של הנמל. — לא היית מעלה על הדעת עד כמה נשתפרה העבודה עכשיו בנמל. שוב אין כל אותם דברים פעוטים הממררים את החיים שהיו קודם בנמל תל-אביב. תועלתיות, מעשיות בסידור העבודה כנהוג בכל מקום. הלוואי והיה לנו מקום מספיק לפריקה ולטעינה. וכמובן שאיני מדבר על נמל למים עמוקים, שאנו אולי חולמים עליו אך אין יודע מתי תגיע שעת ההגשמה.

ובאמת, צר הנמל, צר מאד. אמנם שטחו הורחב בכמה אלפי מטרים מרובעים. נוספו לו צריפי מחסנים ושטחי פריקה. כל מקום

## תלמידי בתי הספר העממיים מתאמנים בשיט ובמפרשים

בטפולה ובפקוחה של הועדה המשותפת שע"י מחלקת החנוך לכנסת ישראל והחבל הימי לישראל, מתנהלת זה כמה שנים פעולה שיטתית בהדרכה ימית בקרב תלמידי בתיה"ס העממיים בנקודות החוף. עקב תנאי הזמן המיוחדים מרוכות עתה הפעולה בעיקר בתל-אביב. כ-200 תלמידים מבתיה"ס העירוניים מתאמנים בקביעות בשיט ובמפרשים במימי הירקון, בהדרכתם של זאב פריד ואליהו לוי.

התלמידים המתאמנים מחולקים קבוצות קבוצות, שכל אחת מהן נמצאת בפעולה שעתיים בשבוע לפחות. בימי חופש הפסח בבתיה"ס התקיימו, במסגרת פעולה זו, שני ימי אימון מרוכזים. כפתיחה להם שמש מפקד כללי של כל המתאמנים ובקור קולקטיבי בנמל תל-אביב. בתמונות: אחת הקבוצות המתאמנות. מתוארת כאן הפעולה כולה לפי שלביה.



מצב יבש. המשוטים מעל למים. מוכנים לחתירה.



לפני החתירה. הידים והגוף לפני, המשוטים מעל פני המים.



מצב עצור. המשוטים עוצרים את הסירה.



מצב החתירה. משיכת הגוף והידיים. המשוטים חותרים במים.



# החבל הימי לישראל

לעזרת נמל תל-אביב

כדי להקל על נמל תל-אביב במא-  
מציו להתגבר על קשיי הפריקה, שנגר-  
רמו עקב מחסור בכלים, בנה החבל  
הימי לישראל דוברת פריקה עשויה  
ברזל והגישה שי להנהלת „אוצר מפעל-  
לי היים“. כוח קבולה של הדוברת הוא  
50 טון.

## ההדרכה הימית

בדרכים שונות נעשית הפעולה  
בהדרכה ימית.

1. בנקודות החוף מתנהלת הפעולה  
בין תלמידי הכתות הגבוהות שבבתי  
הספר העממיים, תוך שיתוף עם מחל-  
קת החנוך לכנסת ישראל.

2. לסקציות הימיות של ארגוני  
הנוער ולאגודות האספורט מקציב הח-  
בל הימי לישראל סכומים ניכרים לרכי-  
שת סירות וציוד ולהוצאות ההדרכה  
בשיט ובשחיה. מהקצבותיו נהנו:  
„צופי היים“, „הפועל“, „אליצור“, „מכ-  
בי“, מועדון השייטים „כרמל“ ואחרים.  
יותר מעשרים סירות אמונים נמסרו  
על ידי החבל לארגוני ההדרכה הימית.

3. מחנה ימי מרכזי למדריכי אגו-  
דות הנוער הימיות קיים שנה שנה,  
מטעם החבל הימי לישראל, באחת מנ-  
קודות הדיג.

הקמת בנין למחנה ימי קבוע, לכל  
חדשי השנה, היא מתכנייתו של  
החבל לתקופה הקרובה.

## השחיה — למוד חובה בבתי-הספר

ביזמתו של החבל הימי לישראל  
נהיגה מחלקת החנוך של כנסת ישר-  
אל את למוד השחיה כלמוד חובה בבתי  
הספר העממיים. בעונת הקיץ תש"ז  
למדו לשחות למעלה מ-15,000 תלמיד.

## הפעולה בבתי-הספר ובארגוני הנוער

מחלקת הנוער של החבל הימי  
לישראל מנהלת פעולה שיטתית להחד-  
רת רעיון הימאות העברית בבתי-הס-  
פ וארגוני הנוער. הפעולה ההסברתית-  
החנכית כוללת הרצאות, טיולים,  
פנות-ים, תערוכות ועוד. ימי עיון  
למדריכי הנוער הוקדשו לבירור בעיות  
הימאות העברית והחבל הימי לישראל.  
בבתי-הספר שונים הונהגה גם הוראת בנין  
סירות-תבניות.

הפעולה בארגוני הנוער מכוונת  
להכשרת מלואים להתישבות הימית  
ולמפעלי היים.

רית — ורואה כתפקיד השעה מתן  
עודד ועזרה מצד ההסתדרויות הציר-  
ניות הארציות להקמת סניפי החבל  
הימי לישראל בכל הארצות.

הקונגרס הציוני הכ"ב מציין בסי-  
פוק את עבודתן המסורה של הסקציות  
הימיות של „הפועל“, „צופי היים“,  
„אליצור“, „מכבי“ ושל האגודה הותי-  
קה „זבולון“ להכשרת ימאים עברים.

## מרכז החבל הימי לישראל

נמצא בתל-אביב. החבל מונה  
למעלה מ-30,000 חברים, ב-250 סני-  
פים לערך — בערים, במושבות ובמש-  
קים. בחוץ לארץ קיימים סניפי החבל  
— באפריקה הדרומית, אנגליה, ארצות-  
הברית, צרפת, רומניה, קנדה, ארגנ-  
טינה, אורוגווי, צ'ילה, פארו ונאמני  
החבל פעילים בארצות רבות אחרות.

## מפעולותיו של החבל הימי לישראל

### התחנה לחקר הדיג הימי

בשיתוף עם מחלקת היים של הסוכ-  
נות מקיים החבל הימי לישראל את  
התחנה לחקר הדיג בחיפה. מתפקידה:  
נסיונות טכנולוגיים וביאולוגיים וכן גם  
בדיקת טיב הקרקע של היים, בדיקת  
הטמפרטורה, זרמי היים וכו'.

מקום התחנה — בנמל חיפה. לר-  
שוחה — ספינת „נסיון“, המצוידת  
במכשירי מדידה ומחקר, ומעבדה בי-  
אולוגית — לבדיקות ולאוסף חומר  
מהים.

### חברת הספנות הלאומית „צים“

ביזמתו של החבל הימי לישראל  
הוקמה בשנת 1945 החברה הא"י לשיט  
„צים“ בע"מ. החבל הימי לישראל מיו-  
צג בהנהלתה.

„קדם“ — חברה-בת של „צים“ רכי-  
שה את אנית הנוסעים „קדמה“ המהל-  
כת בקו חיפה-מרסיל. קרוב למאה  
עובדי ים יהודים, ביניהם בוגרי בית  
הספר הימי בחיפה ותלמידיו, עובדים  
באניה זו.

נוסד בכ"ט בסיון תרצ"ז (1937).  
הכנוס הימי הראשון, שהתקיים בימים  
כ"ט סיון — א' תמוז תרצ"ז על סיפון  
נה של האניה „הרציון“, הניח את הי-  
סודות לפעולות החבל והתווה את דרכו.  
החבל הימי לישראל הוא מוסד לאומי  
לפתוח הימאות העברית, הנתון למרות  
המוסדות הלאומיים של התנועה הציר-  
נית והישוב — הסוכנות היהודית וה-  
ועד הלאומי.

## החלטת הקונגרס הציוני הכ"ב על החבל הימי לישראל

„נוכח התפקידים הרבים והנכבדים  
לפיתוח המשק הימי העברי לענפיו  
ולהכשרת הנוער היהודי לקראת שלי-  
חותו לכבוש היים, מציין הקונגרס הצ-  
יוני הכ"ב בהערכה רבה את פעולות  
תיו של החבל הימי לישראל — המוסד  
הצבורי העליון לעניני הימאות העב-“

### בית הספר הימי

#### ליד התכנון העברי בחיפה

נוסד בשנת 1938 על ידי הסוכנות  
היהודית, החבל הימי לישראל והתכ-  
נון העברי.  
במשך עשר שנות קיומו הוציא בית  
הספר הימי 6 מחזורי בוגרים. בסך הכל  
נגשו לבחינות הגמר בתקופה זו 84  
תלמידים.

ביולי 1946 רכש החבל הימי לישר-  
אל ספינת-אמונים גדולה „ולדורה“ בת  
106 טון, המשמשת מכשיר רב ערך  
באמוניהם של התלמידים במקצוע  
השיט.

### בית יורדי היים בחיפה

נוסד על ידי החבל הימי לישראל,  
בדצמבר 1942. הבית פתוח לימאים  
באניות המסחר, לעובדי הנמל ולדיי-  
גים והוא עומד בקשר קבוע עם הימאים  
העברים בפזוריהם. עם פרוץ המאור-  
עות האחרונים היה הכרח להעתיק את  
בית יורדי היים מאזור הנמל להדר  
הכרמל.

הקמת בנינים מיוחדים לבתי יורדי  
היים בחיפה ובתל-אביב היא מהתכניות  
הדחופות של החבל הימי לישראל.



„גלדורה“, ספינת האמונים של בית הספר הימי



תלמידי בית הספר הימי מתאמנים בקשירת קשרים



סירות אמונים, שנמסרו ע"י החבל הימי לישראל לארגונים הימיים בתל-אביב.

תשומת לב רבה מקדיש החבל הימי לישראל לעדודה של הספרות הימית, אשר תקרב את הישוב לשאלות הימיות מבחינה מקצועית וצבורית. בספינת ריית החי"ל הופיעו עד עתה 18 חוברות, שנפוצו ברבבות אכסמפלרים. כן יצאו לאור חוברות „למורה ולמדריך“ — להסברת עניני הים בבתי-הספר ובארגוני הנוער.

מאז יוני 1945 מוציא החי"ל לאור ירחון קבוע של התנועה הימית — „ים“, המוקדש לעניני הימאות בכלל ולמפעלי הים העבריים בפרט.

בשביל יהודי התפוצות מוציא החבל הימי לישראל לאור „עלון ידיעות“ בשפה האנגלית. העלון נשלח במאות ספירות לעתונות היהודיות, להסתדרויות הציוניות ולבודדים ברחבי תבל.

סניף החי"ל באפריקה הדרומית מוציא לאור רבעון „הים“, המשמש מכשיר רב-ערך להפצת רעיון הימאות העברית בארצות הדרוברות אנגלית.

בהוצאת החבל הימי לישראל יצא לאור „ספר הים“ מאת הפרופ' נחום שלושיץ. „ספר הים“ הוא פרי מחקר של עשרות בשנים בתולדותיה של הספרות העברית הקדומה.

רבים ומגוונים הם התפקידים אשר הוטלו על החבל הימי לישראל והפעור לות אשר בצע במשך שנות קיומו. כל אשר הצליח לעשות — עשה רק בכוח עשרות אלפי חבריו בארץ ובחוץ לארץ, אשר הצטרפו אל מחנה החי"ל והם מרימים חודש חודש את מסייהם ותרומותיהם. מסיים ותרומות אלה הם המקור היחיד להכנסותיו של החבל הימי לישראל.

תכניות ומפעלים הכרחיים ודחופים, המשולבים בצרכי הזמן, מצפים להגדלת שמתם. בעזרתה המוסרית ובתמיכתה החמרית המוגברת של התנועה הימית בעולם כולו יוסיף החבל הימי לישראל לתת את חלקו בהקמת המשק הימי העברי בארץ ישראל, העתיד לשמש גבך-יסוד למדינה עברית.

ת"א, אפריל 1948.  
ניסן תש"ח.



ליד הכניסה לבית יורדי הים בחיפה



במחנה למדריכים ימיים של החבל הימי לישראל



ספינת המחקר "נסיון" בעבודתה.



התחנת לחקר הדיג הימי בחיפה. במעבדה הביאולוגית.



פרופ. חיים ויצמן סוקר את תלמידי ביה"ס הימי בחיפה (1945)



דוד בן גוריון נואם במפקד "יום הים" בחיפה (1944).



הדיג הארצישראלי, והיהודי במיוחד, נתחזק בשנתיים האחרונות על ידי החקירות המקיפות ועל ידי השכלולים שהונהגו באמצעות התחנה לחקר הדיג הימי של מחלקת הים לסוכנות היהודית והחבל הימי לישראל. יש להנחית, שעם הכנסת 20—30 ספינות מתאימות נוספות לדיג זה ועם הכשרה נוספת של 250 דייגים, אפשר יהיה להגדיל את כמות השלל המקומי באלפיים טונות נוספות לשנה.

כבדיג המכמורת כן גם בגידול דגים, פתח הדיג היהודי אפקים חדשים לייצור המקומי. מ־21 טון בשנת 1940 עלה גידול הדגים בא"י ל־1,500 טונות בשנת 1947. מספר המשקים מגדלי הדגים מגיע כיום ל־52, מדפנה ודן בצפון ועד לבית הערבה בדרום. רק משק ערבי אחד עוסק בגידול דגים. אבל בריכותיו אינן משובחות ואין הוא מוציא תוצרת גדולה. שטחי ביצות, שטחים מלוחים, אדמה סידית, מים מלוחים — אפשר לנצל לבריכות לגידול דגים, ורוב הבריכות בארץ הוקמו בשטחים כאלה.

הדג הגדול העיקרי בארץ הוא הקרפיון. לפני כשנתיים הנהיגה מחלקת הים של הסוכנות היהודית במשקי הצפון (במים הקרים של תל אל קאדי) את דג הטרופטה (Forelle) ביצי הדגים שהובאו מאמריקה, והשנה גם משווייץ. ההפתח יפה, ויש להנחית שהחל משנת 1948 תהיה הספקה קבועה, אם גם לעת עתה מצומצמת, של טרוטות לשוק המקומי. בימים אלה הובאו על ידי מחלקת הים דגי אמהות של מין ה־Schleie. דג זה יוכל להתפתח בכל בריכות הקרי פיונים וגם בים החולה, ובוודאי יגדיל בהרבה את תנובת הדגים מהבריכות. אין ספק שגם בגידול הדגים אפשרית הרחבה ניכרת. עוד אלפיים טונות דגים לפחות אפשר לגדל על ידי ניצול שטחים מתאימים, בעיקר עם יבוש מי מרום, שסביבתו היא שטח אידיאלי לגדול דגים אינטנסיבי.

אפשרות נוספת לגידול הידוג הא"י טמונה במפרץ עקבה העשיר בדגים. ממשלת א"י השקיעה למעלה ממאה אלף לא"י בנסיון לפיתוח דיג בעקבה. הנסיון הזה נכשל, והמיתקנים לקרור ואכסון הדגים נמכרו לערבים מעבר הירדן. אין ספק שיש כמויות גדולות של דגים בסביבת מפרץ עקבה, אבל פיתוחו הנרחב מחייב נסיונות מקיפים מוקדמים, כדי למצוא את השיטות היעילות ביותר לדיג במקום זה.

#### היבוא

מענין לציין שגידול הדיג המקומי לא הביא לירידה ביבוא דגים מחוץ לארץ. יבוא זה הגיע לפני המלחמה לכמות של 5,000 טונות בשנה ועכשיו עלה ל־9,000 טונות, ובכלל זה 2,500 טונות דגים מיובשים שהובאו לתעשית קמח־דגים החדשה בארץ. יבוא הדגים לצרכי אוכל הגיע איפוא אשתקד ל־6,500 טונות. מתברר איפוא שהארץ צרכה בשנה האחרונה 10,500 טונות דגים, לעומת 7,000 טונות

הידוג הא"י הגיע לפני המלחמה לכמות שנתית ממוצעת של 1,500—2,000 טונות. החל משנת 1942 עלה הידוג באופן ניכר ובסוף המלחמה עבר על כמות של 400 טונות בשנה. הישג זה נשמר, אם לא לקחת בחשבון תנודות קטנות, במשך שלש השנים האחרונות.

ההתפתחות הזאת באה בעיקר על ידי פיתוח הדיג היהודי, שפנה לשיטות חדשות של דיוג ושל גידול הדגים. דיג האגמים, בו השפעת השיטות החדשות קטנה ביותר, נשאר בעיקרו סטאבילי במשך השנים האחרונות, ושללו מגיע לכמות של 450—600 טונות בשנה.

בשיטות המקובלות של הדיג הערבי בים — רשת הגריפה החופית, הרשת בעלת 3 הקירות, החכות ורשת העמידה — גם כן אין לראות תזווה חשובה. ההתקדמות העיקרית בדיג הימי באה על ידי השימוש בספינות מכמורת. בדיג זה עבדו לפני המלחמה ספינות איטלקיות בעיקר.

עוד לפני המלחמה התחילו דייגים יהודים, בעזרת מחלקת הים של הסוכנות היהודית לא"י וחברת „גחשון“, לעבוד על שתי ספינות מכמורת קטנות. בתקופת המלחמה, כאשר מחירי הדגים עלו, עלה מספר המכמורתנים היהודים עד למעלה מ־20. גם ערביי יפו התחילו ביתר מרץ לעסוק בשיטת דיג זו. כאשר נסגר נמל יפו מצאו חלק מספניו וסירות המנוע שלו שדה פעולה מכניס בדיג זה. בהתחלת המלחמה דגו המכמורתנים המקומיים פחות מ־100 טונות דגים בשנה, בשנת 1943 הגיעה תפוקתם ל־600 טונות, היא עלתה מעל ל־900 טונות בשנת 1945 וירדה שוב ל־775 טונות בשנת 1946. מענין, שלמרות שבהתחלת המלחמה ועד ל־1944 עלה ידוג המכמורת היהודי על זה של הערבים, התרכזו האחרונים החל משנת 1945 יותר בדיג זה ושללם בשנת 1946 הגיע ל־473 טונות, לעומת 302 טונות של דיג המכמורת היהודי. אין ספק שלדיג המכמורת היהודי צפוי עתיד גדול בארץ־ישראל. דיג זה אינו מנצל את השטחים החופיים הצרים, כי אם את כל שטחי קרקע הים עד לעומק של 100—150 מטרים. לפי החוק הבין לאומי הפשיים כל שטחי הים, מחוץ לשלושה מילין מהחוף, לספינות כל האומות; לכן תוכלנה ספינות המכמורת הא"יות לדוג גם מול חופי מצרים, קפריסין, סוריה ותורכיה ולהביא את שללן לנמלי הארץ. הגדלת השלל תלויה בעיקר בספינות מתאימות ובדייגים מומחים.

הסיבה לירידת דיג המכמורת היהודי בשנתיים האחרונות היא בחוסר ספינות מתאימות. בעת המלחמה נבנו ספינות לא מתאימות ביותר והן צוידו במנועים חלשים וישנים בחלקם. כאשר מחירי הדגים היו גבוהים מאד אפשר היה למצוא פרנסה גם בספינות אלו. לא כן כאשר חזרו תנאי התחרות נורמליים.

(\*) נתפרסם ב„התעשייה“ מס' 10, מרץ 1948

לפני המלחמה. את הסיבה לכך יש לראות לא רק בגידול האוכלוסייה, כי אם גם וביחוד בעובדה שבגלל המצב הכלכלי המשופר יותר מגיע הדג לשכבות יותר רחבות של האוכלוסייה העברית והערבית כאחד. אין לחשוש לחוסר שוק לתוצרת גדולה בהרבה מהנוכחית, ואף אם לא נקח בחשבון את הגדלת האוכלוסייה שתבוא עם העלייה ההמונית.

### הדיג והתעשייה

הדיג מהווה בכל הארצות יסוד לתעשיות רבות. בנין ספינות ותקונן, קליעת רשתות, ייצור ציוד שונה לדיג, ולדיג הממוכן במיוחד, — הנם מקורות פרנסה חשובים בארצות הדיג המפותחות. אך עיקר התעשיות הקשורות בדיג הוא — עיבוד הדגים. בארץ ישנם 15 בתי-חרושת ובתי מלאכה לעשון ושימור דגים. לעת עתה מעבדים בתי-חר' אלה דגי יבוא בעיקר, ורק בחלק קטן דגים מקומיים. נוסף לטריטות (סרדינים), שהם בכל העולם דגי היסוד של תעשיית השימורים, מעבדים בארץ את דגי הלבנון מים כנרת, ובזמן האחרון גם את הקרפיונים הקטנים

מבריכות הגידול. קרפיונים אלה אפשר לגדל במהירות — במשך חדשים ימים — בבריכות, בצפיפות גדולה ובהוצאות קטנות, והם מתאימים במיוחד לעיבוד לשימורים. הדגים האלה נקלטו בקלות בשוק הא"י, ואין ספק שיוכלו למצוא שוק נרחב גם בחוץ-לארץ.

### סכויים

למקצועות הימיים, ולדיג בכלל אלה, תהא חשיבות מיוחדת במדינה העברית. כמעט כל שטח בריכות הדגים נמצא במדינה היהודית, וכן גם ים הכנרת ומי מרום. הוצא אמנם מרשותנו החוף הדרומי של הארץ העשיר בדגים, אבל בספינות מכמורת נוכל להגיע אליו מנמלי חיפה ותל-אביב, ואולי מנמל דיג מיוחד שיקום בחוף המדינה העברית בין חיפה ותל-אביב, באחד המפרצים הטבעיים.

חשיבות מיוחדת לפיתוח הדיג במדינתנו נועדת למפרץ עקבה שחלק משטחו כלול במדינתנו. הקמתה של עיר-דיגים במקום זה תביא תועלת רבה למדינתנו. גם תעשיות השימורים, קמח-דגים ושמן דגים תוכלנה למצוא שם את מקומן, בהתבססן על עושר דגי הכרישים המצויים במפרץ.

## ד"ר אב. נ. פולאק / תרומת ההון הזר לימאות הערבית

המשק הימי המודרני בארצות הערביות הוקם בידי ההון הזר. השקעותיו הראשונות מכוונות להקמת נמלים, כמקומות עגינה לספינותיו, ולא דוקא לשם מסחר עם הארצות הערביות גופן (סחר-החוף העצמי שלהן לא היה בו כדי להצדיק הקמת מפעלים כה יקרים), אלא לצרכי תעבורת המטענים מאירופה אל אגן האוקיינוס ההודי. יום ה-25 באפריל 1859, יום בו החלו בעבודות החפירה של תעלת סואץ, הפך ממילא לתאריך-ראשית בהקמת הנמל פורט-סעיד. חפירתה של התעלה בוצעה לא בזכותו של המשק המצרי או לטובתו, אולם נמלי פורט-סעיד וסואץ שהוקמו אגב-כך הפכו ממילא למקומות-עבודה למצרים רבים וגיוונו את משק ארצם.

בשנת 1872, שלוש שנים אחר פתיחתה החגיגית של התעלה (17 בנובמבר 1869), החלה זו להכניס רווחים. הדבר עורר מיד את התכנית: לקשור את אגני הים התיכון והאוקיינוס ההודי גם בקוררכבות, עם נמלים מודרניים בשני קצותיו, תכנית הדומה לזו של „מסילת-הברזל הבגדאדית“ שהועלתה לאחר-מכן, אלא שבתור נקודת-המוצא המערבית הוצעה לרוב לא קושטא אלא אחד הנמלים בחוף הסורי. המהנדס הגרמני וילהלם פראסל, שהממשלה העותומאנית הטילה עליו או לערוך תכנית מקיפה לסלילת מסילות-הברזל בארצה, המליץ ב-1874 על הכפר סוידיה (סיליוקיה הקדומה), בסמוך לשפך הנהר אורונטס, כעל המקום המתאים לנמל זה. חקירות המהנדסים הוכיחו, שאין אלכסנדריה מתאימה לתפקיד זה בגלל ההר קאר-אדאג שמאחריה (המחייב מנהרה של עשרות ק"מ), והמעגנים שלדרום שפך האורונטס אינם מתאימים אף הם לכך

בגלל ריחוקם מעמק נהריים. הועדה הפרלמנטרית הבריטית, בראשותו של סיר סטפורד נורתקוט, ערכה כבר ב-1879 הצעה פחות מדוקדקת, שהמליצה על סוידיה או אלכסנדריה או טריפולי כעל הנמל היס-התיכוני ועל בצרה או כווית או קורנה (מקום פגישתם של הפרת והחידקל) כעל הנמל של המפרץ הפרסי. תחרות המעצמות גרמה להשהיות ולדחיות החוזרות ונשנות ותכנית „מסילת הברזל הבגדאדית“ לא באה על מימושה באופן סופי אלא בימי מלחמת-העולם השניה. בצרה משמשת לה עתה מוצא למפרץ הפרסי וקושטא היא נקודת-מוצאה המערבית, אך הקו הקצר המחבר את אלכסנדריה עם המסילה העיקרית שלצפונה מאפשר גם לה למלא תפקיד בתחבורה זו. ברם, עלול שמה של סוידיה לצוף שוב, בתורת הצעה לנמל גדול, באם תתממש פעם תקותה של סוריה לשוב ולזכות במחוז אלכסנדריה: הקו העיקרי של המסילה עובר בתורכיה לצפונה של המחוז הזה, ורק בניית גיזרה מקבילה שתסתיים בסוידיה תאפשר תחבורת-רכבות קצרה כזו בין עמק נהריים לים התיכון, שתהיה בשלמותה בידיים ערביות (עיראק וסוריה). גם הארכת הקצה העיראקי של המסילה עד כווית היא תכנית שעדיין לא ירדה מן הפרק, מה שאין כן הקמת נמל גדול בקורנה, המתאימה פחות מבצרה לעגינת ספינות גדולות (מי הנהר רדודים שם יותר) ולא הוצעה אלא במקרה שלא תגיע המסילה עד בצרה.

העיכוב שבביצוע התכנית הגדולה היה לטובת הארצות הערביות, מבחינת פיתוח המשק הימי שלהן. המדינות המערביות, ששאפו להבטיח את שליטתן על המפעל הגדול לכשיוגשם (או לפחות את חלקה-השותפות בו), ביקשו

לציון בינתיים את זכותן לכך ע"י הקמת מפעלי נמל ורכבת קטנים ביותר בסביבתו, כדי שיקשה בבוא היום, להתעלם מתביעותיהן. מפעלים אלה, שצידוקם הכלכלי לא היה מספיק כלל כדי להקים, בוצעו בכל זאת בשל החישוב המדיני הזה, בכוח התמיכה שקיבל בעל-הזכיון הזר ממדינתו. בולטת העובדה שהקמת נמל בירות קדמה לשל מסילת-הברזל המקשרת את הנמל הזה עם פנים הארץ (דמשק): 1893 לעומת 1895. ואף תאריכי מתן הזכיון כך: 1887 לעומת 1891. ההון הצרפתי מיהר להבליט את זכויותיו על הלבנון וסוריה וקבלת הזכיון על עיר אחת בלבד היתה קלה יותר, בגלל תחרות המדינות, מהשגת זכיון על טריטוריה נרחבת. וכיוצא בזה: למרות עדיפות-הזכויות שהבטיח משטר-הקאפיטולאציות למוסדות הזרים, היה בכל זאת כדאי לעתים לרשום חברה כלכלית (וחברה ימאית בכלל), שנוסדה בידי ההון הזר, בתור חברה מקומית דוקא. רישום כזה היה מניח את האפשרות שלא להסתבך בסכסוך הדיפלומאטי המתמיד שהיה קיים בין המדינות הזרות ביחס לתחומי-האינטרסים הכלכליים שלהן במזרח, ועם זאת השאיר בידי הקונסול את האפשרות להתערב בשעת הכרח, אם לא לטובת החברה כשלעצמה ובשמה, הרי בשם בעלי מניותיה. הדבר קרה בייחוד במצרים, שבה (בזכות הכיבוש הבריטי מאז 1882) היה להון הזר בטחון מרובה יותר ביציבות סדריה המדיניים מאשר בקיסרות העותומאנית גופא, שראוה תמיד כעומדת על סף ההתפוררות. אין אמנם להגזים בממדי התופעה הזאת — ערב מלחמת-העולם השניה לא היו למצרים אלא 52 ספינות שקיבולן הכללי 55,887 טונות, — אך אילמלא כך לא היתה זו מגיעה אפילו לטונז' זה. אין גם להעמיד את מפעלי הימאות על רכישת אניות בלבד. אפילו במסגרת מצומצמת זו, הוציאה חברת „הדואר הכדורי“ (Khedival Mail) מוניטין לדרגל המצרי על פני הים התיכון וים-סוף כאחד. חברה זו, שנוסדה ב-1898 לצרכי הובלת הדואר אל מצרים וממנה (ומכאן שמה), קיימה ברשותה את החלק הארי של הצי המסחרי הרשום במצרים: 7 אניות, שקיבולן הכללי הוא למעלה מ-22,600 טונות. נוסף על כך הקים ההון הזר במצרים שורה של חברות להובלת נוסעים ומטענים על פני הנילוס. ואף שכלי-השיט המפליגים כאן זעירים הם ביחס, מכל מקום הנהיג כאן ההון הזר את השימוש במנוע, ותוך-כך חינוך ספנים המוכשרים יותר לעבוד בשעת-הצורך גם בספינות המפליגות בים. סירת-המפרשים העשויה עץ נשארה כלי-השיט הראשי על פני הנילוס ויובליו, אך אין היא עוד הכלי היחיד שם.

ואף שבניית הנמלים הקדימה לעתים את הצורך המקומי בהם, הפכו הם עד מהרה לצנורות העיקריים של סחר-החוץ ואספקת הארץ. הגורם לכך לא היה בדרכי התחרות מסחרית נורמאלית בלבד. רבות עשה כאן הדאמפינג השייטתי של הסחורות האירופיות לשווקי המזרח התיכון, בשלהי המאה הי"ט ובראשית המאה הכ', הוא נעזר לא רק בפרסים

שהעניקו המדינות המייצרות לחרושתניהן לשם הגברת היצוא, אלא גם בכך שהמדינות הללו היו מונעות את הממשלה העותומאנית ואת השלטונות המזרחיים האחרים מהנהגת מכסי-המגן. דאמפינג זה הרס את מלאכות-הבית המסורתיות, עיכב את צמיחתה של התעשייה המודרנית וצימצם אף את התפתחותם של ענפים חקלאיים שונים, והעלה ממילא באופן מלאכותי ביקוש לסחורות-החוץ המובאות דרך הנמלים. הדבר לא היה לטובתו של המשק המקומי בכללו, אולם הנמלים נהנו מזה.

והנה כמה מספרים שיש בהם להדגים, באיזו מידה הפך הנמל לצינור המסחרי העיקרי לקשירת המדינה הערבית עם העולם הגדול. המספרים הם מתקופת ערב מלחמת-העולם השניה; לאחר-מכן מושפע סחר-החוץ במדה ניכרת מגורמים חולפים (הסדרתו בידי „מועצת האספקה למזרח התיכון“ בימי המלחמה, תנודות מלחמתיות, גושי-המטבע לאחר המלחמה), מבלי שטושטשה מגמתו לעבור דרך הנמלים.

המסחר היבשתי של מצרים הוא רק עם סודאן ובמידת-מה עם ארץ-ישראל, סוריה, הלבנון, עבר-הירדן, עיראק ולוב. כל הארצות הללו יחד תופסות מקום זעיר למדי בסחר-החוץ המצרי. ב-1938 הכניסה סודאן למצרים סחורה בסך 818 אלפי לי"מ, ארץ-ישראל — 245, סוריה והלבנון — 160, עיראק — 91, ואילו היבוא המצרי בכללו עלה ל-37,772 אלפי לי"מ! סודאן הוציאה או ממצרים סחורה בסך 1,109 אלפי לי"מ, ארץ-ישראל — 369, סוריה והלבנון — 260, עיראק — 71, ואילו היצוא המצרי בכללו עלה ל-34,081 אלפי לי"מ! בשנת 1939/40, כאשר התעבורה בים נפגעה כבר קשות עקב המלחמה ואילו התעבורה הפנימית של הארץ פעלה בחופש גמור, העבירו רכבות מצרים מטענים בסך 6,294,000 טונות; לעומת זאת עלה קיבול האניות שנכנסו לנמלי מצרים ב-1940 ל-11,014,013 טונות, וקיבול האניות שהפליגו מהם עלה ל-10,667,983 טונות. מובן מאליו, כי כשם שהתעבורה ברכבות אינה ממצה את כל התעבורה הפנימית (יש להוסיף עליה בעיקר את התעבורה על פני הנילוס, בכלי-שיט שקיבולם הכללי עלה למיליון טונות בקירוב; התעבורה במכוניות תופסת במצרים מקום קטן בהשוואה לארצנו), כך לא נועד כל קיבולן של האניות המבקרות בנמלי מצרים לשמש את צרכי המסחר עם הארץ הזאת בלבד. אולם המספרים הללו מדגימים יפה את האפשרויות הגדולות של משלוח ימי שבידי יבואן או יצואן מצרי, ואת העובדה שאפשרויות אלה עולות למעשה על כושר התעבורה הפנימית של הארץ (בלי לקחת בחשבון את היצוא היבשתי). רב הוא החלק של קיבול האניות שגם נוצל למעשה למען מצרים. עדות לכך משמשת העובדה שקיבול האניות שביקרו בנמלי מצרים היה שוה כמעט באותה השנה לקיבול האניות שעברו את התעלה (12,712,979 טונות, בלי לכלול אניות עם צבא), אם כי זו נחפרה לא למען מצרים אלא בשביל התחבורה

# "חרות" ב"ט

## תל-אביב ירושלים ח.פ.ה

הים, כמה וכמה גמלים משוכללים, מספר רב יותר של מעגנים, כמה חברות ספנות, מספר רב של בני הארץ שאומנו לעבודות נמל ולספנות (ואם כי, כרגיל, בדרגות נמוכות ובינוניות; את הגבוהות ביותר ביקש ההון הזר לשמור לזרים). התרומה אדירה היא, והשאלה שעמדה בפני המדינות הערביות היתה כיצד ליטול אותה מתורמיה. הדרכים המשמשות לכך הן:

(א) השימוש בהכנסותיה של המדינה, מהשקעות ההון הזר, על מנת לעודד את פעולותיו המקבילות של ההון המקומי. כך נהגה מצרים לאחר מלחמת-העולם הראשונה: ליד בנק "מיסר" (מצר), שהוקם בעזרת הממשלה, כדי להחדיר את ההון המצרי לעמדות שהיו תפוסות עד אז בידי ההון הזר, נוסדו חברות לתחבורה ולספנות (1925), לדיוג בנילוס וביס-סוף (1927), לספנות ימית (1934). שיטה זו, מן ההכרח הוא, שלא יכלה להביא אלא תוצאות מצומצמות: הגברת התחרות המסחרית נגד החברות הזרות עלולה היתה לגרום למשבר במקצוע ולירידת הכנסות המדינה. לפיכך היה זה בעיקר שלב "חינוכי", שמגמתו — להרגיל את ההון המקומי ואנשיו לפעילות במקצוע שהיה זר להם מקודם, לאמן מומחים בעלי דרגות גבוהות. משהושגה מטרה זו, אפשר היה לעבור ל-:

(ב) הפיכת החברות הזרות לערביות בדרך תחיקתית. אופיני הוא החוק המצרי על חברות-המניות מ-1947, המחייב להקצות לבני הארץ 51% של המניות לפחות, 40% של מועצת ההנהלה, 75% מכהונות הפקידים (ר' 65% מכל השכר המשתלם לפקידים), 90% של הפועלים (ר' 80% מכל השכר המשתלם לפועלים). גם לפי תחיקה זו מקיימים הזרים, לפי שעה, בידיהם את התפקידים הראשיים בחברות, דבר המונע בעד התפוררותן בטרם אומנו בני הארץ במידה מספקת לרשת את כל העמדות המתפנות; אך היחס אל הזרים כאל נסבלים בלבד ואל חברותיהם כאל נחיתות-דרגה מפחית את יצר-הפעילות שלהם. ובמצב ענינים זה מעדיפה המדינה להחליפם בפקידיה היא, שפעולתם תהא נתונה לפיקוחה המוחלט, כלומר —

(ג) לא לחדש את הזכויות שעבר זמנו ולהפוך כל מפעל למפעל ממשלתי.

העולמית, ואם כי מהירות הספינות העוברות את התעלה גדלה מאז, עד כי פטרה אותן כליל מהצורך לעגון בנמלים המקומיים אם לא היה הכרח מסחרי בדבר. מצרים היא הארץ הערבית המפותחת ביותר בכלכלתה. תלות לא-קטנה מזו של מצרים, בדרכי הים, אנו מוצאים בארצות הנחשלות ביותר שבחצי האי הערבי. סחר החוץ של מושבת הכתר הבריטית עדן, למשל, הסתכם ב-1939 כדלהלן:

היצוא	היבוא
ביים 3,43,41,168 רופיות	ביים 6,23,12,746 רופיות
" 22,02,986	" 20,35,805

כבר נודמן לנו\* לציין את הסימביוזה הקיימת בנמל עדן בין ספנות-המפרש הערבית (אותה השנה נכנסו לנמל 1,455 ספינות כאלה, וקיבולן הכללי 963,76 טונות) ובין הספינות המערביות. ספנות המפרש הערבית מרכוזת לנמל עדן, ממעגנים קרובים קטנים, את המוצרים המיועדים ליצוא לארצות אחרות, והיא גם מעבירה מנמל זה סחורות אירופיות למעגנים אלה. בזכותה משתרע איזורו הכלכלי של הנמל הזה על פני דרומה ודרום-מערבה של ערב, למרות העדר דרכים יבשתיות טובות שם. והוא המצב בערב המזרחית: אדמותיה הפוריות מצויות בעיקר בקירבת החוף, ולפיכך אין המחסור במסילות-הברזל והכבישים מפריע לתלות המסחר המקומי ביים. חג'אז ניזונה מאז ומתמיד מתנועת עולי-הרגל, שלפנים התנהלה כמעט כולה בשיירות יבשתיות ועתה היא כולה ביים; הכנסותיה של סעודיה תלויות ביצוא הנפט דרך נמל זאהראן שבמפרץ הפרסי; עיראק מקיימת מסחר יבשתי עם סוריה, (והלבנון), עבר-הירדן (וארץ-ישראל), תורכיה ומצרים (לא בשלמותו); סעודיה (כנ"ל), ובייחוד עם איראן (אם כי גם כאן חלק מהתעבורה הוא דרך המפרץ הפרסי). אולם סחר-החוץ מבוסס על הקשרים עם בריטניה, ארצות-הברית והודו (לפני המלחמה גם עם יאפאן), כלומר על הקשרים הימיים. ב-1937 כשהיבוא העיראקי עלה ל-9,566 אלפי דינרים, היה בו חלקה של איראן — 386, של סוריה והלבנון — 167, של מצרים — 154, של תורכיה 31, של ארץ-ישראל ועבר-הירדן — 25. היצוא שלה באותה שנה עלה ל-5,569 אלפי דינרים (ואין המדובר כאן אלא בסחר הימי שלה), ומזה היה חלקה של ארץ-ישראל ועבר-הירדן — 371, סעודיה — 358 (חלקה ביבוא זעום), סוריה והלבנון — 219, איראן — 89, מצרים — 92, תורכיה — 4. בסוריה ובלבנון מילא סחר-החוץ היבשתי תפקיד חשוב יותר ובעיקר בזכות יצוא התוצרת החקלאית לארץ-ישראל. אולם גם כאן היה חלקן של כל הארצות השכנות ביצוא עד כדי 50% וביבוא עד כדי 15%, וחלק הזה כולל גם את אשר הועבר ביים למצרים, תורכיה וארץ-ישראל או מהן.

זו היתה איפוא תרומתו של ההון הזר ליצירתה של הימאות הערבית המודרנית: תלותו של סחר-החוץ בדרכי

\* ראה: מאמרי על הימאות הערבית ב"ים" ל"ג—ל"ד.

**אלכסנדר קופרין / דייגי באלאקלאבה**

1 שקט

בשלהי אוקטובר או בתחילת נובמבר מתחילה באלאקלאבה — פנה מופלאה זו של האימפריה הרוסית המגוונת — חיה חיים מיוחדים. הימים עדיין חמימים ולטופים סתויות, אך בלילות שורה קרה והאדמה מצטלצלת אטומות מתחת מדרך הרגלים. אורחיהקייטנות האחרונים נהרו לסבסטופול עם צרורותיהם, מזודותיהם, קלתותיהם, אר"גזיהם, ילדיהם, חוליהחזירית, והריבות הדיקדנטיות. כזכר לאורחים נשארו רק זגי הענבים, שזרעו החולים, לשם בריאותם היקרה, בכל מקום — על חוף הים וברחובות הצרים — בשפע מעורר גועל־נפש, ואף האשפה, שנצטברה מזנבות סיגריות, קרעי מכתבים ועתונים, כל שנשאר אחרי הקייטנים.

ובבתי־יד נעשה בבאלאקלאבה נוח, מרווח וצח, בדיוק כמו בחדרים אחרי נסיעת אורחים בלתי־רצויים, שמלאום בהמולה, עשן ווהמה. מגיחה החוצה האוכלוסיה היונית הותיקה, שהתחבאה עד היום באי־אלו חגוים או בחדרי־חדרים.

על החוף, לכל ארכו ורחבו, שטוחות מכמרות. על אבני הכביש המפולמות נראות הן עדינות ודקות, כקורי־עכביש, והדייגים זוחלים עליהן על ארבע, כמו עכבישים שחורים גדולים, המאחים תוך טויה את המצודה התלויה שנפרמה. אחרים שוזרים את העבות לדיג הסמרון והפוטית, ובשביל זה הם רצים פנים ואחור, על גבי הכביש, טרודים בעבודתם, כשהעבות מאחרי גבם, והם שוזרים בלי הפסק נגד פניהם את פקעת החוטים.

בעלי האסדות מחדדים את הקרסים לדיג הסמרון — קרסי־נחושת שקהו, ואשר אחריהם, לפי אמונת הדייגים, הדג נמשך ביתר השק מאשר אחרי הקרסים החדישים, האנגליים, של פלדה. מעבר למפרץ מתקנים, מזפתים וצוב־עים דוגיות, הנהפכות בקרקעיתן למעלה.

אצל בארות־האבן, שם המים מקלחים בקילוח דק ומפטפטים, מגלגלות שעות ארוכות על עסקי־ביתם הקטנים נשים יוניות רוזות, שחומות־פנים, בעלות עינים גדולות ואף ארוך, הדומות דמיון כה מופלא ונוגע עד הלב אל דיוקנה של האם הקדושה באיקונין הביזנטיים.

וכל זה נעשה מתוך־מתוך, בטורח ביתי, נוח, ושכנותי, בנריוות רגילה, שנסגלה מדורי־דורות, ובענות־חן, תחת שמש־סתו בלתי מלהט, על שפת המפרץ הכחול, הצוחל, תחת כפת שמי־הסתיו הבהירים, הכפויה במנוחה על פני

שמות הדגים הנזכרים בספור זה הם:

- כופיה — Maquereau (scombre), Mackerel.
- סמרון — Le grand esturgeon, great sturgeon.
- פוטית — Pleuronecte, Pleuronect (Flat-Fish).

ש. מנדלקרו / לדרך ים

זה הים גדול ורחב ימים  
 יומם וליל מימי יחמרו —  
 אף קני־אנוש המון רב־אדם  
 קל מרתקיו קבר צלחו, עָבְרוּ.

חזקי, אחי! סזקי קלעי תרן,  
 ושאו גם קלב סמוך פטוח!  
 זו ספינתנו — בקרץ נארן,  
 תשוט בגבורה, תדאף פרות.

עבים יעיבו שמש, ירם,  
 סער מתחולל מצולה נרתימ,  
 סופה זועפה לב ים תפלם —  
 וקם נתתרה! נעבר, נצלימ!

(\*) זהו אחד משירי הים הראשונים שלנו. נכתב עברית לפני כיובל שנים. ניתן כאן בעיבודו של ש. בן־ציון.

הריסות ההרים החשופים, אשר יכתירו את המפרץ, לקייטנים אין זכר. הם כאלו לא היו. שנים־שלושה גשמים הגונים — ונגרף מעל הרחובות זכרם האחרון. וכל הקיץ חסר־הטעם ורבי־ההמולה הלזה עם המוזיקה מכלי־הנשיפה בערבים ועם האבק שנשא משמלות הגברות ועם האהבהבים העלובים, ועם הויכוחים על נושאים פוליטיים — הכל הופך חלום רחוק ונשכח. כל מעיניו של מושב־דייגים זה נתונים עכשו לדגה.

בבתי־הקפה של איבאן יוריץ' ושל איבאן אדמוביץ, לקול ניקושן של עצמות הדומינו, מתאגדים הדייגים לאגודים. נבחר הראש. השיחה מתנהלת על החלקים בשותפות, על המכמרות, על הקרסים, על הפתיון, על הכופיה, על הפלמוד, על הפוטית, על הסמרון ועל תרנגול־הים. בשעה תשע שוקעת כל העיירה בשינה עמוקה.

בשום מקום שברחבי רוסיה, — ואני הלוא עברתי בה לארכה ולרחבה, — לא שמעתי שקט עמוק, מלא ושלם, כמו בבאלאקלאבה.

יוצא אתה אל המרפסת — וכולך נבלע בחשכה ובדממה. שמים שחורים, מים שחורים במפרץ, הרים שחורים. המים כל־כך דחוסים, כל־כך כבדים וכל־כך שקטים, שהכוכבים נשקפים משם, בלי זיע וכלי ניע. השקט אינו מפרע אף מקול אחד של משכן אדם. לפעמים רחוקות תבחין אונך כמעט איך יתנפץ גל זערער אל אבן החוף. וקול בודד מילודי זה מעמיק עוד יותר את הדממה, עוד יותר מזקיף אזניה. אתה שומע, איך פועם הדם פעימות שוות באזניך.

חרקה דוגית על חבלה. ושוב שקט. אתה חש איך הלילה והדממה נתמזגו מיוזג שחור אחד.

אני צופה לצד שמאל, למקום שהלשון הצרה של המפרץ נעלמת והולכת, בהדחקה בין שני הרים.

שם שוכן הר משופע, ארוך, המוכתר בהריסות עתיקות. אם תיטיב להתבונן בו, תראהו ברור כלו, משל למפלצת-ענק אגדתית, אשר דבקה בחזה אל המפרץ, ובהשקיעה את חרטומה הכהה עמוק בתוך המים ואזנה קשובה, היא גומעת אותם בצמאון ולא תרווה.

במקום שצריכה להיות קבועה העין אצל המפלצת מנצנץ כנקודה אדומה פנס בית-המכס. אני מכיר את הפנס הזה, מאה פעמים עברתי אצלו, נגעת בו בידי. אבל בדממה המוזרה ובשחור העמוק של ליל סתוי זה אני רואה יותר ויותר ברור הן את גבה והן את חרטומה של המפלצת העתיקה, ואני חש, שעינה הקטנה, הערמומית, הרעה והלוהטת, עוקבת אחרי ברגש של איבה מסותרת.

במוחי מנצנץ חיש חרוז מהומירוס על המפרץ הצר של הים השחור, מקום שם ראה אודיסיאוס את הליסטריגור-נים\*) הצמאים לדם. חושב אני עוד על בני-גנואה העזים, הגמישים, היפים, שהקימו כאן, בראש ההר, את מבצריהם הגדולים. חושב אני גם כן על זה, שפעם בליל-חורף סוער נופץ אל חזה המפלצת העתיקה צי אנגלי שלם ביחד עם הספינה המגונדרת, היהירה, „בלאק פרינס“, אשר תנוח עכשיו בתחתית הים, הנה כאן, סמוך מאוד אלי, עם כל מליוני ככרות-הזהב ומאות החיים.

המפלצת העתיקה ממצמצמת מתוך שנתה בעינה הקטנה החדה והאדומה. היא נראית לי עכשיו כאלוהות עתיקה עתיקה נשכחת, אשר חולמת בדממה השחורה הזאת את חלומותיה של אלפי השנים. והרגשה נטרדה תתקפני.

נשמעות הפסיעות המאוטטות, המרושללות של שומר-הלילה, ואני מבחין לא רק כל נקישת ונקישה של מגפיר הדייגים שלו, הכבדים והמפורזלים, על אבני המדרכה, אלא אשמע גם כן כיצד הוא שף בין צעדים בעקביו. קולות הללו כל-כך ברורים בדממת הלילה, שנדמה לי כאלו הולך אני יחד אתם, אף על פי שהמרחק בינינו — יודע אני אל-נכון — יותר מוויאָרסטה שלמה. אך הנה הוא פנה אי-הצדה, אל אי-סמטה מרוצפת, או אולי ישב לנוח על ספסל: פסיעותיו נדמו. שקט. אפלה.

## II הכופיה

בא הסתיו. המים צוננים. לעת עתה נדוגה הדגה הזעירה ברשתות, באותן הרשתות, המושלכות ישר מהסירה אל תחתית הים. אך הנה יצא הקול, שיוֹרָא פֶּאֶרְאֵטִינוּ צייד את האסדה שלו ושלח אותה למקום שביך אייא ולאַספּי.

(\*) לפי „האודיסיאה“ של הומירוס טלטלה הסערה את אודיסיאוס הרחק מארצו ותביאה אותו לארץ הליסטריגונים, אשר בחופי הים השחור. דייגי באלאקלאבה וכל סביבות הים מזכירים למחבר את הליסטריגונים האגדתיים שב„אודיסיאה“.

שם הקים המערכה לדיוג הכופיה.

יורא פֶּאֶרְאֵטִינוּ אינו אמנם לא אימפרטור גרמני, לא באס מהולל, לא סופר של האפנה, לא זמרת של רומנסים צועניים, אבל כשאני חושב עד כמה היה שמו מוקף הערצה וכבוד בכל אזור הים השחור, — נזכר אני בהנאה ובגאווה בידידות שהיה קושר לי.

יורא פֶּאֶרְאֵטִינוּ הריהו בדמותו ובצביונו: יוני בעל מדה בינונית, חסון, מלוח וזפות, כבן ארבעים. לו צואר של פר, צבע שחום לפנים, שערות חרות מקורזלות, שפם שחור, סנטרו המגולח מרובע, עם עקמומיות בהמית באמצע — סנטר, המעיד על רצון תקיף ונורא ואכזריות רבה, ושפתים דקות, קשות, המשולשלות נמרצות למטה בשתי זוויות. אף איש לא היה בכוחו להתחרות עם יורא בשחיה, ואיש לא ראהו מבוסס. איש לא ישווה ליורא בהצלחה — אפילו פיאודור מאוליאיזה גופא.

בשום איש לא מפותח, כמו אצלו, אותו קור-הרות, המיוחד לדייגי-הים, אל מכות-הגורל הבלתי-צודקות, ואשר העריצו מאוד האנשים המלוחים הללו.

כשמספרים ליורא, שהסערה פרמה את רשתותיו או שהציפו הגלים את אסדתו הגדושה דגה יקרה, והיא ירדה במצללות, מעיר יורא אז דרך אגב:

— תצלול שם, לכל הרוחות! — ותיכף לכן ישכת שכוח את זאת.

על יורא סחים הדייגים לאמור:

— הכופיה אך תחשוב ללכת מקרץ הנה, ויורא כבר יודע איפה להקים את מערכת הדיוג.

המערכה — הריהי מצודה, העשויה רשת באורך של עשרה סאָז'ן וחמשה סאָז'ן ברוחב. בפרטים מעטים יתענינו מספיק רק אם נגיד, שהדגה ההולכת בלילה בהמוניה ליד החוף, נתפשת, הודות לרשת הנטויה, במצודה הזאת, ולהחלץ משם כבר אינה יכולה בלי עזרת הדייגים, אשר מרימים את המערכה מהמים ומנערים את הדגה אל תוך אסדותיהם. נכבד מאוד רק ליתן הדעה על השעה, כאשר המים על פני מערכת הרשתות יתחילו לרתוח, כמו דיסה בקדרה. אם יסוחו הדעת מהמועד הזה, תנתק הדגה את הרשת ותמלט. והנה, כאשר ההרגשה המסתורית גילתה ליורא את כוונות הדגים — כל בַּלְאָקְלָאָבָה חיתה כמה ימים של חרדה ומתיחות מיגעת. הנערים התורנים משגיחים יום ולילה מראשי ההרים על הרשתות, האסדות עומדות מוכנות. מסבסטופול באו סוחרי הדגים. בית-החרושת המקומי לשיי מורי-דגים מפנה מחסנים בשביל הסחורה העצומה.

פעם בהשכמת הבוקר נשמע הקול פה ושם — בבתים, בבת-הקפה, ברחובות, — ובכל מקום נשא כבדק:

— הדגה יצאה, הדגה הולכת! הכופיה נתפשה במצודות של איבאַן יגורוביץ, של קוטי, של כריסטו, של ספירו ושל קפיטנאקי. ופשיטא, ליורא פֶּאֶרְאֵטִינוּ.

כל האגודים של הדייגים יוצאים באסדותיהם אל הים. יתר התושבים, כמעט כולם, נאספו על החוף: זקנים,

נשים, ילדים, ושני הפונדקים הכרסונים ובעל בית־הקפה הסב, איבאן אדמוביץ, והרוקה, אדם עסוק תמיד, שבא בחפזן לרגע קט, והחובש בעל המזג הטוב, יבסיי מרקוביץ, ושני רופאי המקום.

חשובה בעיקר העובדה, שהאסדה הראשונה, החוזרת אל המפרץ, מוכרת את שללה במחיר יקר מאוד — לפיכך יש בשביל העומדים ומחכים לה גם משום ענין וספורט וגם משום אנוכיות וחשבון של רווחים.

לבסוף באותו המקום, שלשון־המפרץ הולכת וצרה מאחרי ההרים, מופיעה הסירה הראשונה, בעקפה במשופע את החוף.

— זה יורא.

— לא קוליא.

— פשיטא, זה גיפאלי.

לדייגים נוהג גנדרני מיוחד. כשהדיג מבורך בשפע, אין נכנסים למפרץ מתון־מתון, אלא באים ישר ביעף על גבי המשוטים, ושלושה שייטים במדה ובקצב אחד, במתחם את שכמם ושרירי ידיהם, בכפפם בעוז את צואריהם, ובהטלטלם כמעט לאחור, מכריחים את הסירה לרוץ במהרה תוך דחיפות קצרות על פני חלקת המפרץ. ראשם, פניו אליהם, חותר בעמידה; הוא מכוון את דרכה של האסדה.

פשיטא, הוא הוא, יורא פאראטינו!

האסדה גדושה עד לירכתיה דגה לבנה, מכסיפה, עד כי רגלי השייטים שטוחות עליה ישר ודוחקות אותה. במרושל, עוד בשעת ההליכה, כשהשייטים עוד לא האיטו את מרוץ הסירה, קופץ יורא על רציף העץ.

מיד מתחיל המקח־וממכר עם הסוחרים.

— שלושים! — אומר יורא וטופח בתנופה על כף ידו הגרומה הארוכה של היווני הגבוה.

זאת אומרת, שרוצה הוא למכור את הדגה במחיר של שלושים רובל בעד כל אלף.

— חמשה־עשר! — צועק היווני, ואף הוא מצדו, בחלצו את ידו מתחת, טופח על כפו של יורא.

— עשרים ושמונה!

— שמונה עשר!

טפח־טפח...

— עשרים וששה!

— עשרים!

— עשרים וחמשה! — אומר יורא בקול נחר. — ואצלי עוד אסדה אחת מגיעה.

אותה שעה נראית מעבר ללשון־הים עוד אסדה אחת, עוד שניה, שלישית, ובבת־אחת — עוד שתיים. הן מתאמצות להקדים אחת את השניה, לפי שהשער על הדגה יורד והולך. לאחר חצי שעה משלמים כבר בעד אלף חמשה־עשר רובל, לאחר שעה — עשרה, לבסוף — חמשה, שלושה רובלים.

עם ערב מסריחה כל באלאקלאבה עד לאין נשוא מדגה. בכל בית נצלית או נכבשת בחומץ הכופיה. הפיות הרחבים

של המאפיות מחוסמים ברעפ־תמר, בהם נצלית הדגה בשומנה שלה. זה נקרא: כופיה צלויה — מאכל־תאוה של גרגרני המקום. וכל בתי־הקפה והפונדקים מלאים עשן וריח של דגה צלויה.

ויורא פאראטינו — הפזון ביותר שבכל באלאקלאבה — נכנס לבית־הקפה, מקום שם הצטופפו בעשן־הטבק ובקיטור הדגה הצלויה כל דייגי באלאקלאבה, ובקול מפקד, המתגבר על ההמולה הכללית, יקרא אל בעל בית־הקפה:

— לכל איש ואיש ספל קפה!

רגע של השתתקות הכל, תמיהה וצהלה.

— עם סוכר או בלי סוכר? — שואל ביראת הכבוד

בעל בית־הקפה, איבאן יוריץ' הכפת, השחום.

משך דקה אחת עומד יורא ושוקל בדעתו: ספל קפה עולה שלוש קופיקות, ואלו עם סוכר הוא עולה חמש. אבל הצייקנות זרה לרוחו. היום הדיג האחרון שעל אסדתו הרויח לא פחות מעשרה רובלים.

הוא מתזיר תוך זלזול:

— עם סוכר. ומוסיקה!...

מופיעה מוסיקה: אבוב ומצלתיים. הם מצלצלים ומאב־בים עד השעה המאוחרת בלילה שירים תתריים מונוטוניים ועגמומיים. על השולחנות עולה יין חדש — יין וורוד, הנותן ריח של ענבים שזה אך דורכו; ממנו תשתכר במהרה עד למאד, ולמחרת יכאב לך הראש.

ועל הרציף פורקים אותה שעה עד מאוחר בלילה את האסדות האחרונות. שפופים בתוך הסירה, שנים או שלושה יוונים, תופשים בזריזות רגילה שני דגים ביד ימין וביד שמאל שלושה, ומשליכים אותם אל תוך הקלת, בנהלם באותה עת חשבון מהיר ומדויק שאינו נפסק אף לרגע. וביום המחרת מוסיפות לבוא אסדות מהים.

דומה, שכל באלאקלאבה מלאה דגים.

חתולים עצלים, ששבעו דגים עד הפח כרסם, מתגוללים לרוחב המדרכה, וכי תבעט בהם ברגל, הם יפקחו ללא־רצון עין אחת ושוב ירדמו. ואזיזים, גם כן מנומנמים, מתנדודים באמצע המפרץ, וממקוריהם בולטים זנבות הדגים שנשתיירו מאין עוד כוח לאכלם.

באוויר עומד ותלוי עוד ימים רבים הריח החריף של דגה טריה והריח המפויח של דגה צלויה. ובקשקשים קלים, דביקים של דגים, מקושטים רציפ־העץ ואבני הכביש וידי עקרות־הבית המאושרות ושמלותיהן, ומי־המפרץ הכחולים, המתנועעים בעצלות תחת שמש־הסתיו.

מרוסית: אליהו מיטוס

אלכסנדר קופרין (1870—1938), מספר רוסי ידוע, בעל כוח תאורי חזק, פקה ופכה ביהסו אל הטבע והאדם. סגנונו חי, פשוט ומוצק, מזכיר את סגנונם של טובי הפרוזה הרוסית. הוא מתאר את האדם, אביר היצרים והחוויות, הנפתל בסביבתו.

הרשימות שלפנינו הן מהסדרה „ליסטריגוניים“, על דייגי באלאקלאבה, ישוב בחצי־האי קרים.

בפתח „ספר הים” נתפרסמו הדברים הבאים מאת מר

דוד רמז:

„העובדה, כי עולמנו נטוע על חוף ים התיכון — השמש הגדול של התרבות האנושית — עובדה גדולה היא. זלקנו, זה המעורב בחלקי עמים אחרים, בקידום הימאות, מאז „זבולון לחוף ימים ישכון” ואָשׁר „על מפרציו, ודן „יגור אניות” — טעון חיקור ולימוד. עמים־ינים מותר להם לעוג לעצמם, בהשכלתם העממית, עוגה צרה: לא כן עמים־אבות, אשר שרשם נוגע עד מעיינות תהום רבה של הפְּרִיהיסטוריה. טיסתו הרחבה של המחבר, אשר חזה רבות במו עיניו בסיורו המדעיים בארצות אפריקה ובחופי הים התיכון ואיי, חזירתו המקורית ולהט רוחו עושים את „ספר הים” כלי חפץ עממי ובן לזויה נעים לכל המטיילים בנתיבות־ימי־קדם, היבשתיים והימיים.”



אור לי בניסן נתכנסו רבים מעסקני החי"ל, סופרים, אנשי מחקר, ועיתונאים, ממעריציו של הפרופ. סלושץ, להסב אתו במסיבת רעים, לרגל הופעת „ספר הים”.

בדברי פתיחתו אמר מר ש. טולקובסקי, שהחבל הימי לישראל רואה זכות גדולה לעצמו להגיש את מחקרו של הפרופ. סלושץ לקורא העברי. „עברנו ההיסטורי הוא המעין החי שממנו אנו שואבים כוח לבנין עתידנו, וחשיבות רבה נודעת לחקר המפעל הימי העברי בעבר גם לפעולותנו כיום.” מר דוד רמז הזכיר בדבריו את הכנוס הימי הראשון על ספונה של „הר ציון”, שבו הובעה המשאלה לפרסום הספר, שעתה זכינו לו. הארודיזיה הנרחבת של החוקר וחום לבו של המלומד חברו יחדיו בכתיבת „ספר הים”, שראוי לברך עליו אפילו בזמן הזה. הד"ר ח. בוגרשוב יחד את הדיבור על תפיסתו האורייגנאלית העברית של הפרופ. סלושץ בהערכת העובדות ההיסטוריות, שיש בה משום „שחרור משעבוד הגלות הרוחנית”. הכל בספר כתוב מתוך שפופרת של עם ישראל בארצו. ורבות יש גם ללמוד מהאוצר הלשוני של הספר. מר י. ברסלבסקי אמר, בין השאר: „הפסיפס הנחרד המתגלה לעינינו עם קריאת הספר: הידיעות הרבות בפריהיסטוריה, בארכיאולוגיה, בפילולוגיה ובספרות, וכן גם הסגנון החי והרענן מצטרפים לתופעה בלתי שכיחה בספרות המדעית שלנו ויוצרים התרשמות עצומה אצל הקורא. ספר כזה לא נכתב על פי הזמנה. זוהי יצירה מונומנטלית, העתידה לשרת שירות נאמן את מפעלנו.” הד"ר יו"ט לוינסקי הביא לפרופ. סלושץ את ברכתה של החברה ל„ידע עם” והסופר נתן גרינבלט — של הברית העברית העולמית. הפרופ. א. קמינקא ומר דוד סמילנסקי העלו זכרונות מתקופת

זה מקרוב יצא לאור, בהוצאת החבל הימי לישראל, ספרו של הפרופ. נ. סלושץ — „ספר הים”.

שנים רבות הקדיש הפרופ. נ. סלושץ לחקר ים התיכון ותולדותיה של הספנות העברית הקדומה. אגב חקירות אלה ומסעות מרובים בארצות ים התיכון העלה השערות מקוריות ביותר על חלקם של בני ישראל בפעולות הימיות של הפניקיים ושל תושבי קרתגו ובשלטון הימי השמי בים התיכון.

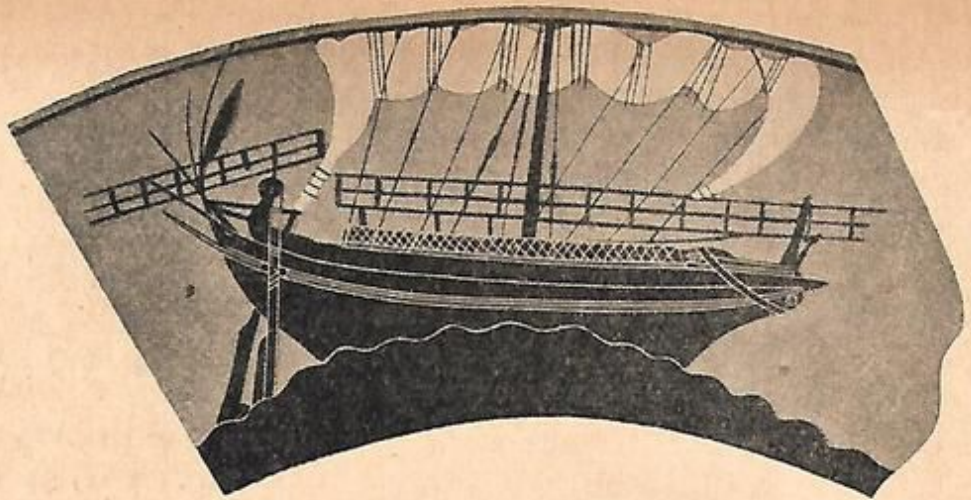
„ספר הים הוא פרי מחקר של עשרות בשנים. מקיף הוא תקופה נרחבת ביותר, למן ימי קדם ועד לימינו, לרבות — פרקים חשובים על סוגי האניות בתקופות השונות ועל מכשירי השיט. זהו ספר ספרות־היסטורי על דברי ימי השיט והספנות. — פרק נכבד בקורות התפתחות תרבות האדם בכלל והתרבות העברית בפרט.

ולאור ההיסטוריה הכוללת ניתן להגיה אור חדש על החלק הרב והמזהיר שהיה לבני עמנו גם בתחום זה.

רבים ואמיצים היו קשרי עמנו עם הים, מקדמת התהוותו על חוף ים מולדתו ועד ימי פיזורו על פני ארצות בתקופות מאוחרות. לא נמצא עד כה החוקר, שיקדיש מנסיונו וכחו לריכוז החומר, לפרשה רבת־חשיבות זו, ולפרסומו.

בכנוס היסוד של החבל הימי לישראל, שהתקיים ביוני 1937, על סיפונה של האניה „הר ציון”, הרצה הפרופ. נ. סלושץ על הימאות העברית הקדומה. במעמד זה הוצע לו לפרסם את פרי חקירותיו, ועתה עלה בידי החי"ל להוציא לאור את ספרו — לברכה ולתועלת לכולנו.





אנית-סוחר במאות הקודמות.  
מתוך „ספר היס“, מאת הפרופ.  
נ. סלושץ, הוצ' החבל הימי  
לישראל, ת"א, תש"ה.

כל המברכים אהלו לפרופ. סלושץ אריכות ימים ובריאות,  
וכי יזכה שגם שני הכרכים הנוספים, מ„ספר היס“ הנמצאים אתו  
בכתובים, יופיעו במהרה.

מר ישראל רוקה, ראש העיריה, שלא יכול היה להשתתף  
במסיבה בשל טרדות השעה, שלח דברי-ברכה בכתב.

הפרופ. סלושץ ענה בדברים נרגשים למברכיו. הוא עמד על  
דרכו במחקר ועל השקפתו בדבר חלקם של ישראל בכבוש הימים.  
הוא הביע את תקוותו שעוד יזכה לראות את יצירותיו כולן  
מוגשות לקורא העברי. (דבריו יבואו).

עבודתם המשותפת עם הפרופ. סלושץ בחו"ל. מר י. פרישמן  
אמר: „אוצר בלום הוא „ספר יס“ זה. הפרופ. סלושץ מעביר  
אותנו על פני תקופה ארוכה של חמשת אלפים שנה ומרכז את  
תשומת לבנו לתחנות תחנות שונות בפרשת הכבושים הימיים —  
למן ימי צור וקרת חדשה ועד לתגליות זמננו. שפע של פרטים  
ועובדות ומקורות, אך גם — וזו הפעם הראשונה במחקר הימי  
בעברית — תמונה כוללת ושלמה לענין כולו. ובתוך ים הפרטים  
ימצא הקורא כמה וכמה תיאורים ספרותיים נאים ביותר. וברכה  
מיוחדת נודעת לטרמינולוגיה הימית העברית הקדומה, העתידה  
להקלט מחדש במציאותנו הימית החדשה“.

## כרוניקה

### במושב השני למליאת המרכז

ב-23 למרץ ש. ז. התכנס מרכז החי"ל למושב השני בשנת  
1948, לדיון סופי בשאלות התקציב. התקציב אושר בכללו לפי  
הצעת הנשיאות; החלט רק להגדיל את ההקצבה להדרכה ימית  
ולהתאים את ההקצבה לביה"ס הימי לפי החלטת ועד הנאמנים.  
ההצעה בענין „מעוז היס“ העברה להחלטה סופית לנשיאות.

בוכוח הכללי בשאלות התקציב ופעולות החי"ל לשנת 1948  
השתתפו ה"ה: י. פרישמן, ב. רוזנברג, י. זילברדיק,  
ש. נמירובסקי, ד"ר נ. וידרא, ד"ר מ. הינדס, ד"ר מ.  
פקר, מ. ריבלין, מ. זיליסט וי. שריה.

בתחלת הישיבה מסרו הח"י: ד"ר מ. הינדס וד"ר נ. וידר  
רא פרטים על ביה"ס הימי בחיפה. מר ש. טולקובסקי ישב  
ראש בישיבה.

### דוברת הברזל — שי החבל הימי לישראל לנמל תל-אביב הורדה המימחה

אורחים רבים — ב"כ אוצר מפעלי היס, נציגי החי"ל, קציני  
נמל ופועלים, עתונאים וצלמים — נוכחו בטקס חנוכת הדוברת,

שנמסרה ע"י החבל הימי לישראל כשי לנמל ת"א, ביום כ"ו באדר  
ב' ש. ז.

הדוברת נבנתה ע"י „המלחים“. ארכה 15½ מ', רחבה — 5 מ',  
משקלה — 22 טון וכח קבולה 50 טון.

העו"ד צ. קלמנטינובסקי ומר ב. רוזנברג אמרו  
דברי הערכה, לרגל המאורע, בשם סניף החי"ל בת"א. מר ש.  
טולקובסקי, יו"ר המרכז, מסר את הדוברת רשמית להנהלת  
הנמל. מר ד. גרוסמן הביא את ברכתם של פועלי הנמל ומר  
אל. זיפשוטיק, מנהל הנמל, הודה לחי"ל בשם אוצר מפעלי היס:  
„הדוברת הגיעה בשעה כשרה. על החי"ל להגביר את פעולתו למען  
הנמל, כי עם הפירת המעגן השני שתחיל בקרוב, ידרשו כלי שיט  
נוספים ורבים. כל דוברת חדשה מגדילה במדה נכרת את אפשרויות  
הפריקה“.

### בסניפי החי"ל בחוץ לארץ

#### ארצות הברית

מר מ. פומרוק, חבר הנשיאות של החי"ל, שעשה חדשים  
מספר בשליחות התנועה הימית בארצות הברית, הניח שם את  
היסוד לסניף ארצי של החבל הימי לישראל. הסניף הוקם תוך

## לקראת עונת השחיה

במחצית השניה להודש מאי תפתח עונת השחיה בין תלמידי בתיה"ס העבריים בארץ. ועדת השחיה המשותפת למחלקת החנוך של כנסת ישראל והחבל הימי לישראל עבדה תכנית פעולה מפורטת לעונה הקרובה. על אף קשיי הזמן תבוצע הפעולה, לפי המשוער, ברוב נקודות הישוב. מרכז הפעולה הוא מר ר. פנון, אחד המפקחים על החנוך הגופני בבתי"ס.

בפרוס העונה יצא לאור, בהוצאת החבל הימי לישראל תוך שיתוף עם המחלקה להכשרה גופנית של הועד הלאומי, ספרו של מר מ. קלפוס על השחיה.

### במושבות ובמשקים

רעננה. הפעולה לרכישת חברים במושבה הושלמה בהצלחה. רוב תושבי המקום הצטרפו לשורות החבל הימי לישראל. המועצה המקומית ונשיאה מר ב. אוסטרובסקי נתנו יד למפעל.

כפר פינס. ב־22 למרץ ש. ה. התקיימה בכפר אספת עם מטעם החבל הימי לישראל. הרצה מר ב"צ ידידיה. הגב' ריקה ורדינה קראה מפרקי הים.

### נמל חיפה לעבדאללה?

העתון הקומוניסטי „דיילי וורק“ הודיע מפי חוגים ערביים מוסמכים בלונדון, כי לחוזה האנגלי עבר הירדני צורף סעיף סודי, שלפיו מסכימה בריטניה להרחבת גבולות ממלכת עבר הירדן ע"י הכללת החלק הערבי של ארץ ישראל וכן חלק מהמדינה היהודית המוצעת. לפי הסכם זה יימסר נמל חיפה לעבדאללה.

### נמלי עבר הירדן

במדור המכתבים לעורך ה־"The Palestine Post" נתפרסמו ביום 21 למרץ ש. ה. הדברים הבאים:

„אחד הסעיפים שבהסכם החדש שבין אנגליה לעבה"י מציין — ש"אניות בריטיות תורשינה לבקר בכל עת בנמלי עבה"י". עובדה היא, כי עקבה היא המוצא היחידי של עבה"י לאיזה ים שהוא או לאוקינוס ובקושי אפשר לכנותה בשם „נמל". מה הם איפוא „הנמלים" (לא אחד בלבד) שאליהם מתכוונת בריטניה או המלך עבדאללה? איפה הם יבנו? וכי יהפכו יפו או אולי חיפה, עזה או אשקלון או קיסריה לנמלים של עבה"י?"

### אניות לפולשים ערביים

„השבועון המצרי „רוו אליוסוף" מודיע, כי „צבא השחרור הפלשתינאי" השתמש בזמן האחרון באניות סוחר ובמפרשיות להעברת אנשי הכנופיות הערביות מהלבנון לחופי הארץ הצפוניים. חברות הספנות המסחריות בטריפולי, בצור ובצידון הסכימו להעמיד את אניותיהם למטרה זו. ועתה, מוסיף השבועון, מציידים את האניות בנשק.

שיתוף עם „הקרן האמריקאית למוסדות ארצישראלים", המגלה ענין רב בפעולות החי"ל בארץ, ועסקני צבור נודעים נתנו יד להקמתו.

הועד הארצי של החי"ל בארה"ב מורכב מה"ה: יוסף גרינגליף — יו"ר, אדוארד א. נורמן — סגן יו"ר, ה. מחותן, קומנדור כהן, קומ. יהושע גולדברג, גרוס וס. גרביס. בראש מועצת הנשים של החי"ל בארה"ב עומדת הגב' ברטה קורטס.

הקרן האמריקאית למוסדות הא"י, שנתנה בשנים האחרונות את חלקה לכסוי תקציבו של ביה"ס הימי בחיפה, תרחיב מעתה — לפי ההסכם שבינה לבין החי"ל, את תמיכתה גם על מפעלים אחרים של החבל הימי בארץ. הועד האמריקאי של החי"ל ירכז את מאמצו לגיוס אמצעים להקמת בנינים למפעלי החי"ל (בית הספר הימי, בתים ליורדי הים בערי החוף וכו'). המפעל יפתח ב"יום הים", שיחול השנה ב־1 ביוני.

פעולותיו של החי"ל ועניני הימאות העברית בכלל עוררו התענינות מרובה בקרב יהודי ארה"ב. גם לא־יהודים מגלים בהם ענין. מספר רב של מאמרים וכתבות נתפרסמו בעתונות היהודית והכללית בארה"ב. „The Jewish Forum", להודש פברואר, הקדיש לבעיות הימאות מקום רב. מר פומרוק קשר גם קשרים עם בעלי הון יהודיים, מתוך מגמה של יצירת קו אניות אמריקה — א"י.

### פארו

ביזמתה של הפדרציה הציונית בפארו, הוקם סניף חדש לחבל הימי לישראל בלימא, בראשותו של מר ל. גורן. מר ז. גרוס מכהן בו בתפקיד של מזכיר כבוד.

### לקראת „יום הים" 1948

„יום הים" — כ"ג באייר, יוחג השנה ב־1 ביוני לפי הלוח הכללי. הוחל כבר בהכנות לקראת פעולות „יום הים", שתשולבנה השנה במאמצו הכללי של הישוב לקראת כינון חירו המדיניים, העצמיים. מרכז החי"ל בארץ פנה לכל סניפיו בחו"ל לחוג עם הישוב את „יום הים" המסורתי. לפי ידיעות שנתקבלו במרכז החי"ל נעשות כבר ההכנות ליום זה באפריקה הדרומית ובאנגליה.

### המוזיאון הימי בחיפה נפתח מחדש

במוזיאון רוכזו מוצגים רבים; מהם המדגימים את התפתחותו לקהל. עקב מסבות הזמן הועבר המוזיאון מבית יורדי הים (רח' המלכים) לרחוב הרצל 2.

במוזיאון רוכזו מוצגים רבים; מהם המדגימים את התפתחותו של המשק הימי לענפיו אצל אומות העולם בעבר ובהווה, ומהם — המבטאים את מאמצי הישוב להחיות ולהקים את הימאות העברית. הסברות למבקרים ניתנות ע"י ד"ר י. זבה, מנהל המוזיאון.

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



ביטוח ב-יהודה - ביטוח איתן

חברת הביטוח הארצישראלית הראשונה

ההפדה חברה לאחריות ובטחון בע"מ  
תל-אביב, רחוב הרצל 12, טלפון 5358

# זלמן ירושלמי

בע"מ

תל - אביב, רחוב אלנבי 129

טל. 3109  
ת.ד. 2039

תעשיה ומסחר בדים  
חבלים, חוטים וסרטים

# אהרון רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי  
בכל עניני הובלה ימית

ח.י.פ.ה

טלפון 4241/2

ת.ד. 74

# המשביר המרכזי

תל-אביב

ירושלים

ח.י.פ.ה

הספק הראשי של המשק  
הקואופרטיבי בעיר ובכפר

# חיים ירושלמי בע"מ

בדים, חבלים,  
חוטים, אוהלים

תל-אביב, רח' אלנבי 138, טלפון 5404

ת.ד. 1385, מברקים: וובקו תל-אביב

# בנק הפועלים בע"מ

תל-אביב

ההון הנפרע ורזרבות

525.000 לא"י

מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם

# ניר בערבון מוגבל

ההון הרשום 1.050.000.- לא"י

ההון הנפרע עם רזרבות בערך 1.051.000.- לא"י

אגרות חוב במחזור 208.530.- לא"י

ת"א, שדרות רוטשילד 26, טל. 4423/4 ת.ד. 1294



על המפרסמות אין מתוכב:  
 קל אשר בהקרת. ציון יבטח -  
 על אשיות-ברזל בטח.

## ציון הברה לבטוח בע"מ

המשרד הראשי: תל-אביב, רחוב אלנבי 120. טלפון 3-4671

## ע ת י ד

חברה לשרות ימי בע"מ  
 החברה הלאומית לספנות



**"תנובה"** מאגדת 250 ישובים  
 חקלאיים ומאות רבות  
 של משקים בודדים בכל  
 אזורי הארץ לשם תעשית  
 התוצרת החקלאית  
 ושיווקה.

**"תנובה"** משווקת כ-70% מכל  
 תוצרת המשק המערב  
 של החקלאות העברית  
 בארץ-ישראל.

**סמל תנובה** ערובה לטיב תוצרתה

## "ביצור" בע"מ

הון המניות 350,000 לא"י  
 ההון המשולם ורזרבות 302,442  
 אגרות חוב במחזור 616,520



תל-אביב, רח' אחד העם 28  
 ת.ד. 1687 טלפון 4577/8

## קרדיט גומלין

אגודה הדדית בע"מ

תל-אביב, רח' הרצל 14 (קומה ב')



חסכונות והלוואות  
 בתנאים נוחים

RADIO  
 AIRMEC



רדיו  
 אירמק

## יעקב כספי

סוכן אניות והובלה  
 ת.ד. 27 טלפון 3026  
 רחוב המלכים 76  
 פנת רחוב המערב מס' 1  
**מרכז מסחרי - חיפה**

## למגויסים

מעיל בטל 2.750 לא"י  
 מכנסי צמר רק 1.950 לא"י  
 תוצרת "אתא"  
 מכנסים וחולצות  
 גם לפי מידה  
**פרסלר**  
 תל-אביב, רח. א.בן-יהודה 20