

# ים

## גליונות החבל הימי לישראל



אחת  
להדש

חוברת א"י (ליז"ח)  
שנה רביעית  
סיון תמוז תש"ח - יוניולי 1948  
כתובת המערכת  
חבל ימי לישראל, תל אביב  
פ.ל. 2437 ת.ד. 1917

**תכן הענינים:**

בשער.

דגל ישראל מתנוסס בנמלה של חיפה —  
ד. שובל, ע. אילון  
לפני 15 שנה — מאמרים מאת  
הד"ר מ. גליקסון, המהנדס  
ש. אטינגן וד. הכהן  
פיקוח על אניות (תקנות שעת חירום)  
לקראת הים — א. ליבנשטיין  
חשבוננו עם עצמנו — י. פרישמן  
מפעולותיה של התחנה לחקר הדיג הימי  
בחיפה — ד"ר ה. ליסנר.  
יד לנופלים.  
הצי המצרי — ד"ר אב. נ. פולאק  
מומדי לים (שיר) — לורד בירון  
בנמל (קטע מסיפור) — א. מגד  
כבוש מצולות הים — ד"ר ד. קימלפלד  
צור וישראל בימים — נ. סלושץ  
כרוניקה.

**" Y A M "**

MONTHLY JOURNAL OF THE  
PALESTINE MARITIME LEAGUE  
Vol. IV. № 1-2  
June-July, 1948

**Contents:**

On the Cover  
Israeli Flag over Haifa Harbour  
By D. Shouval and A. Alon  
Fifteen Years Ago—Articles by  
Dr. M. Glickson, Engineer  
S. Etingen and D. Hachoen  
Control of Shipping  
(Emergency Ordinance)  
To the Sea — By E. Libenstein  
A Self-inventory—By I. Frishman  
The Haifa Sea Fisheries Research  
Station and its Activities  
By Dr. H. Lissner  
In Memoriam  
The Egyptian Fleet  
By Dr Ab. N. Pollack  
Song of the Sea (A Poem)  
By Lord Byron  
In the Port (Fragment from  
a story) By A. Meged  
Down to the Depths of the Sea  
By Dr. D. Kimelfeld  
Tyre and Israel on the Seas  
By Prof. N. Slouschz  
The Month's Events  
Address:  
Tel-Aviv, P.O.B. 1917

**כף גימל בסיון התש"ח**

יום זה, הכ"ג בסיון התש"ח (30 ביוני 1948), ירשם בקורות מפעלנו הימי כתאריך היסטורי רב-חשיבות, המציין שלב מכריע בשליטתנו בים ובחוף. ביום זה עבר נמלה של חיפה לידיים עבריות, ודגלנו — דגל ישראל ודגלו של הצי הישראלי — הונפו על בנינו.

נמלה של חיפה שלנו הוא. זוהי עובדה קובעת במעמדנו הכללי בימאות. ואין בזה משום תוספת נכס בלבד לנכסינו הימיים הקיימים. מעתה אנו חולשים על אחד מעמודי התווך של מפעלנו — לביסוס מעמדנו המדיני והכלכלי כאחד.

נמלה של חיפה הוא עמדת-מפתח למדינתנו, גם בשל ערכו העצמי, כנמל מודרני גדול (היחידי בין נמלי החוף המזרחי של הים התיכון) וגם בשל אפיו ומעמדו הבינלאומי. בכל חופה הארוך של ארצנו אין לנו אלא מקום טבעי יחיד זה לנמל עמוק-מים, שעוד אפשר להרחיבו ולהגדילו גם בלא מיתקנים מלאכותיים. לפני חמש עשרה שנה לא היה שם אלא מעגן פתוח, שרק אניות מעטות יכלו לעגן בו. התפתחותו המהירה במשך השנים האחרונות ייחדה לו מקום ראשון בתנועת הסחורות והנוסעים הא"יית ובנתיבי הים; למעלה מ-60% מהיבוא והיצוא הארצי-ישראלי עוברים בו. ויש עוד להוסיף לכך את מחזור הנפט ומוצרי בתי הזיקוק. התנועה הכללית של הנמל היתה מושתתת, במשך כל שנות קיומו, על הגורם היהודי בעיקרו. על חשבוננו יוקפו לא פחות מ-80% בתנועת הסחורות והחלק הארי בתנועת הנוסעים (עולים ותיירים). אין כל ספק, כי תנועה זו תגדל במדה נכרת במרוצת הימים: שערי הארץ יפתחו לעליה נרחבת והוא שעתיד לשרת אותה; ואף תנועת המשאות תעמוד בפני גידול, אם להספקת צרכי מזון לאוכלוסיה שתגדל ואם לצידודה של התעשייה העברית ולצרכי היצוא (הדרים, מוצרי אשלג ועוד).

בימי שלטון המנדט היה נמלה של חיפה נדון לצמצום ולהגבלות ואנחנו היינו המקופחים בו. מתוך חשבונות פוליטיים-אדמיניסטרטיביים לא בוצעו בו השפורים ההכרחיים ביותר, דבר שהיה מורגש במיוחד בעונת הדרים, וההצעות שעמדו ע"י הועדות הממשלתיות-הבריטיות השונות נדונו לרוב לגניזה.

שחרורה של חיפה ושל נמלה ישמש נקודת מפנה בהתפתחותנו. תכניותיו וצידודו יותאמו לצרכיה הגדלים והולכים של מדינתנו, שאותה הוא עתיד לשרת שירות מלא. אין גורם בארץ מבלעדינו שיהיה מעונין באופן חיוני בפיתוחו. אנו נשאנו אותו על שכמנו בשנים הקודמות; בכחו של הישוב היהודי הוא גדל — בכחה של העלייה היהודית ושל העם שהתבסס והתערה בארצו. עתה יהיה זה מדאגתנו להמשיך ולפתחו. למענו — למעננו.

בכ"ג בסיון התש"ח עבר הנמל החיפאי לידי הנאמנות של השלטון היהודי. בדאגתו ובטפולו הוא יגדל וירחב.

בשער: הנפת הדגל הלאומי ודגל הצי על משרדי הנהלת הנמל. הצילום: פוטו ברנר, חיפה

דב שובל / שעה גדולה

חוויה בלתי-שכיחה היתה לחיפה ושעה גדולה עברה על מדינת ישראל ועל הימאות העברית ביום ד', 30 ביוני, שעה 6 אחה"צ, עת הונפו דגלי המדינה והצי העברי מעל בית הנחלת נמל חיפה. בואו של ראש-הממשלה דוד בן-גוריון וכן גם הופעת אניות-המלחמה העבריות בנמל שיוו לו לטקס חגיגות מיוחדת.

אותו יום היה יום סיום הפינוי הבריטי מנמל חיפה. לפנות בוקר החלו החיילים הבריטיים האחרונים לצעוד מהמחנות בחיפה, שעוד היו תפוסים על-ידם. פניהם לנמל. תושבי חיפה שפשפו את עיניהם למראה השינויים המפתיעים: מקומות החנייה של הצבא הבריטי, האיזור המבוזר, החסום והגדור שבין הרחובות המלכים—יפו, פונו משרידי החיילים הבריטיים ובמקומם באו משמרות עבריים.

רגשות מיוחדים אפפו את הקהל, שנכח בנמל בשעת המסדר להנפת הדגלים. רחב הלב למראה פלוגות חיל-הים על תלבתן הלבנה, חיל-השדה בקובעי-פלדה ומשטרת הנמל העברית.

אחר נאומו של מפקד העיר יעקב לובליני הגיע לנמל, באורח בלתי-צפוי, ראש-הממשלה דוד בן-גוריון, אשר נתקבל בתשואות ובכבוד צבאי, עם פקודת "דגל נשק". בן גוריון הביא את ברכתו לחיפה המשוחררת ובין השאר אמר:

"שעה זו, שעת שחרורה הסופי של חיפה, תהיה לגאון לתושביה וללוחמיה. עתיד גדול נפתח לעמנו. לא רק באדמתה של הארץ אנו מתערים. נשלח גם מאות ואלפי יורדי ים באניותינו, שתעבורנה על פני כל הימים בעולם. כי כשם שהתבססנו, בתקופה הראשונה, בחקלאות, כן נכוננו לנו מעתה כבושים גדולים ביס, שבהם תלוי עתידנו הלאומי והפוליטי".

ועוד הפתעה נגרמה לקהל הצופים: לנגד עיניהם, ליד הרציף, הופיעו אניות-מלחמה עבריות.

אניות אלו הביאו בשעתן מעפילים מחופי אירופה לארץ ישראל. האניות תוקנו והוכשרו להיות אניות-מלחמה — גרעין לצי המלחמתי העברי. כיום הן שומרות על חופי מדינת ישראל ומגינות על באי-מולדת.

ביקרתי באחת האניות הללו. יחד עם כתבו הצבאי של "קול ישראל" היינו שני העתונאים הראשונים, שביקרו באנית-מלחמה עברית.

האניות היו כבר בקרבות עם אניות מצריות. חבר עובדיהן אינו פנים חדשות בפעולה. רובם אומנו כאנשי פלמ"ח ועסקו בחלקם בהעלאת מעפילים לא"י. "יחסים טובים, מיוחדים במינם, רווחים כאן בין הקצינים והמלחים" — מבטיח לנו המפקד.

לא פתחתי בשיחה עם המלחים, כי-על-כן באנית-מלחמה

הייתי. אולם אחד המלחים רמו לי משהו בדבר תנאי-העבודה. הוא ביקש, שאספר ברבים כי טובים הם וכי כל העובדים מרוצים מאד מעבודתם. וכדי לסלק כל ספק מלבי, מסר לי את שמו.

סירנו באניה היה קצר. ראינו את המתקנים המלחמתיים, את חדר-האוכל, חדר התרבות, חדרי מגוריהם של המלחים, חדר המכונות, חדר קציני-האלחוט וכו'. בהרגשת בטחון, כי יש על מי לסמוך חזרנו אל החוף.

נמל חיפה הוא נמל צעיר בארצנו ארוכת-החוף. אולם זה הנמל הצעיר הנהו גדול-הנמלים בארץ. מימיו העמוקים הם המכשירים אותו להיות הנמל הטוב בארץ ואחד הטובים ביותר ביס התיכון.

מעגן פתוח היה נמל חיפה עוד לפני שנים מעטות. במשך שלש שנים הפך נמל מודרני. יובש אזור נרחב שלידו, בשטח של 340 דונם ונבנו שוברי-גלים, רציפים, מחסנים, משרדים וכו'. באוגוסט 1933 עגנה ליד הרציף שלו האניה הראשונה ונוסעים וסחורות הועלו אל התוף ישר מן האניה.

פיתוח הארץ ע"י ההתיישבות היהודית הוא שזירז את התפתחות הנמל. מכאן יוצאים לחו"ל: נפט מזוקק ונפט גלמי, תוצרי תעשייה וחמרים כימיים. הנה מובאים מארצות-חוץ סחורות שונות וחמרי גלם לצרכי הארץ ואף סחורות טראנזיט לצרכי מדינות שכנות.

הנמל סובל מצפיפות, חוסר מתקנים מספיקים וחוסר נוחות לנוסעים ולמבקרים. השלטונות הבריטיים לא גילו דאגה רבה לכגון אלה. נמל חיפה עבר זה עכשיו לידיים נאמנות ונקווה, כי כאשר יונח לארץ, תתחיל העבודה להגשמת התכניות להרחבתו.

עמוס אילון / הצי הישראלי עולה מן המחותרת כתב צבאי

שש שעות אחרי העלם ספינת הפינוי הבריטית האחרונה מנמלה הגדול של חיפה נכנס באורח חגיגי צי המלחמה הישראלי אל הנמל. נמל חיפה — נמלה הגדול ביותר של מדינת ישראל — הפך בו ביום לבסיס ראשי של ציינו המלחמתי והמסחרי.

בו ברגע שעל תורנו הגבוה של הנמל הועלה דגל הצי המלחמתי הגיעו אל המזח שלש האניות הראשונות של צי-המלחמה. הן היו מקושטות דגלים ועל ראשי התרנים התנופף דגל הצי המלחמתי — דגל כחול כהה עם משולש לבן בקצהו הימני ובו מגן דוד. עתה נפל הלוט גם מציו המלחמתי של ישראל. זהות האניות, למרות שהשתתפו בקרבות ימיים עם צי-מצרים, נשמרו עד כה בסוד ואנשים מן החוץ לא הורשו לעלות עליהן. הייתי הכתב הראשון

„ראש־הממשלה הגיע לנמל!“

קול תשואות והמולה רבה נשמעו מן החוף. וכאן על סיפון אנית מלחמה ישראלית, הראשונה שנכנסה לנמלה של חיפה, עמדו דום המלחים והקצינים וברכו את ראש־ממשלתם. ממכוניתו יצא מר דוד בן־גוריון ובכת אחת החלו שלש אניות המלחמה להשמיע את צופריהן לכבודו. על יד התותחים ויתר כלי הנשק, על הגשרים והסיפונים עמדו המלחים בתלבושתם הרשמית החדשה, הלבנה כשלג. על כובעיהם הלבנים התבלט הסמל החדש של צי המלחמה: עוגן זהב על רקע כחול.

אנית מלחמה אמריקאית, מאניות האו"מ, החלה לצאת את הנמל ובעברה על יד ספינת־הדגל עמדו קציניה על הסיפון הראשי וכנהוג בין אניות מלחמה בעלי לאומיות שונה — הצדיעו האמריקאים לכבוד אנית המלחמה הישרא־אלית. הקצינים הישראליים השיבו בהצדעה.

מאחורי הגה האניה נצנץ שלט לבן ועליו כתוב באותיות שחורות: „חוק ואמץ כי אתה מביא את עמי בית ישראל אל הארץ אשר נשבעתי להם“.

„זה למעשה תפקידנו העיקרי“ אמר הקברניט והצביע על השלט. בו ברגע נקרא לתפקידו והוא נפרד ממני בלחיצת יד באמרו:

„תוכל להגיד לכולם שאפשר לסמוך עלינו ועל התותחים האלה“.

על סיפון אנית מלחמה ישראלית, חיפה יום ה' 1 ביולי 1948.

שנתנה לו הזכות לסייר באניות אלה. כאשר הריעו ההמונים על החוף לכבוד הנפת הדגלים החגיגית עליתי על ספונה של אחת מאניות־המלחמה. משה רבינו ביק, מפקד האניה וקברניטה, עמד על גשר הפיקוד בתלבושתו הלבנה. המלחים והקצינים ניצבו לאורך הספונים בצד הפונה לעבר המזח. עליתי על גשר הפיקוד וקברניט האניה סיפר לי כי מרבית המלחים ואף הוא נמנים על אנשי הפלמ"ח הימית־לשעבר. על ידו עמדו ארבעת הקצינים הראשיים של אנית־המלחמה, אף הם צעירים מתל־אביב ומקבוצים שונים בארץ.

בעוד הקברניט מפקח על תנועת האניה הצביע על קציניו ואמר: „רובם ככולם אינם חדשים בצי... רובם עבדו שנים בהעברת מעפילים לארץ־ישראל ורכשו לעצמם נסיון רב בעבודת הימאית“.

בתא הסמוך ישב כפוף על מפותיו קצין הנויגציה של האניה. לפניו היתה מונחת מפת נמל חיפה והוא אמר: „זו הפעם הראשונה שאני משתמש במפה זו. זו הפעם הראשונה שצי המלחמה הישראלי נכנס לנמל־חיפה“.

בתא השני נשמע רשרושו של מקלט־אלחוט.

„זהו חדרו של קצין־האלחוט“ אמר הקברניט. באותו רגע נתקבל מברק דחוף מן החוף. הקצין התורני רשמו על טופס מיוחד ומסרו לקברניט. האחרון קרא את תוכנו. הוא יצא אל הגשר החיצוני ופנה באמצעות רמקול אל מלחיו אשר עמדו על הסיפונים:



הצילום: פוטו ברנר, חיפה

סירות המנוע של הנמל יוצאות לקראת אניות המלחמה (כ"ג בסיון התש"ח).

ב־31 לאוקטובר 1933 (י"א בחשוון תרצ"ד) נפתח רשמית

נמלה החדש של חיפה.

להלן ניתנים קטעי מאמרים ורשימות שנתפרסמו ביום זה

בעתוני הארץ.

### חגה של חיפה

התאריך הזה, השלשים ואחד באוקטובר שנת 1933, יכתב לזכרון בדברי ימיה של חיפה ושל הארץ כולה, כפרשת דרכים ותקופות בחייה הכלכליים והתרבותיים. היום נפתחת תקופה חדשה בהיסטוריה של ארץ-ישראל; היום נכנסת חיפה, עיר הנמל, ונכנסת הארץ כולה למשפחת ארצות הציביליזציה המודרנית ונעשית חוליה חשובה בשרשרתן. ארץ-ישראל נפתחת לפני המסחר העולמי, נעשית „רוכלת עמים“, צומת הגידין במשא ומתן שבין אירופה ובין המזרח הקרוב והתיכוני, מרכז „הינטרלנד“ גדול ועצום שהרף לך נפתח יותר ויותר למסחר העולמי. עתיד נמלה של חיפה לפתוח מקורות חדשים לפריחה, להתפתחות ולרווחה כלכלית, וממילא גם להתקדמות תרבותית, לארץ הזאת.

הישוב העברי בארץ יש לו יחס של קורבה נפשית מיוחדת לחג זה של התקדמות כלכלית ותרבותית. ולא רק מפני שאזרחים אנו בארץ הזאת, ושום ענין אזרחי אינו זר לנו, לא רק מפני שלבנו לעבודת ישוב ותרבות, לבנין ולהתקדמות, אלא גם מפני שחלקנו גדול ביחוד ביצירה הזאת. בנין הנמל בחיפה לא היה אפשרי אלמלא העליה היהודית והמפעל היהודי בארץ הזאת, אלמלא השפע והברכה שהביא הישוב העברי לארץ בכלל ולאוצר הממשלה בפרט. ארצות גדולות ועשירות מארץ-ישראל אינן יכולות להרשות לעצמן בצוק העתים האלה השקעות כאלה, ולוא יהא לצרכים פרודוקטיביים, שפירותיהם בטוחים להם לעתיד, המפעל היהודי בארץ — הוא היסוד והעילה לפריחתה הכלכלית, הוא „בסיס האש“ ראוי שלה, שיצר את האפשרות לבנין הנמל ולכמה מפעלים חשובים אחרים.

ולא זו בלבד. אף הפועל העברי חלקו גדול וחשוב ביצירה זו, בבצוע המפעל בעטלית ובחיפה. מבחן חמור הטילה על הפועל העברי התקדמות בנינה של הארץ — ועמד בה.

לא תמיד מצאו מאמציו הגדולים והנאמנים של הפועל העברי את היחס ההגון. ממשלת הארץ לא עודדה מאמציים אלה ולא סייעה להם ויש אשר זכותו של הפועל העברי קופחה במדה ניכרת בכמה מענפי העבודה. בכמה מקצועות העבודה הקבועות בנמל: בספנות, בפריקה וטעינה, בסבלות — מעט מאד מספר היהודים, שלא לפי חלקם וערכם בסחר הנמל. בתנועת האכספורט והאימפורט. פרשה תמוהה בפני עצמה קובע ענין הפקידים היהודים בנמל ובבית המכס. גרמו לכך לא רק סיבות אובייקטיביות, שבטולן ארץ לי אינו בידי הממשלה, אלא גם יחס בלתי ידידותי ביותר, העדר רצון ומאמצים ליתן ליהודים את העולה בחלקם. אבל דבר זה אינו אלא פרט ואי-לוסטריציה לכלל, חוליא אחת מן השרשרת הכללית של הפרקטיקה האדמיניסטרטיבית בארץ הזאת ביחס לישוב העברי ואינו ענין דוקא לשעה זו. אבל יהיה מה שיהיה יחס זה — את חלקנו בחגה של חיפה אין לקפח. החג הזה הוא קודם כל חגנו אנו, חג הישוב העברי, שהוא השאור והכח הדינאמי בהתקדמותה ובהתפתחותה של הארץ.

ונראים הדברים, שמחוללי תכנית הנמל לא ידעו להעריך די הצורך התקדמות זו ואפשרויותיה שבכח. קובלים, שהרציף שנבנה בנמל חיפה ושנותן מקום רק לארבע אניות לעגון בנמל בבת אחת — קטן כבר כיום ממדת צרכיו ואפשרויותיו של הנמל. ואף עובדא זו, המעידה על הכח הדינאמי העצום, הפועל בהתפתחותה של הארץ הזאת, ודאי לא היתה אפשרית אלמלא המפעל היהודי, המשוה אופי וטימפו מיוחד לחייה הכלכליים של הארץ. והכח הדינאמי הזה, ששמו: העליה היהודית, ידע להתגבר בתוקף של הכרח טבעי על כל המעצורים המלאכותיים שמתנגדו טורחים להעמיד על דרכו.

(מתוך מאמרו של הד"ר מ. גליקסון ז"ל ב„הארץ“, מיום ה'31 לאוקטובר 1933).

השאלה על הקמת נמל מודרני באחת מערי החוף בא"י נתעוררה בכל חריפותה אחרי המלחמה, משנכנסה א"י לסטאטוס מדיני חדש ונעשתה ארץ הגירה ניכרת. האימפורט לארץ, שהגיע בשנת 1926 לסך 6,500,000 לא"י, עלה בשנת 1932 עד לסך 7,700,000 לא"י ובמחצית הראשונה של שנת 1933 — 4,900,000 לא"י. והמחזור הכללי (של האימפורט והאקספורט ביחד) יגיע במשך שנת 1933 לסך 13 — 14 מיליון לא"י. מספר אניות הקיטור שעגנו בערי החוף של א"י היה בשנת 1932 — 441 בחיפה, וביפו — 532, ובית קבולן — 903,735 טונות בחיפה, 1,098,476 ביפו.

סחר חוץ זה התרכז בעיקר בשתי ערי החוף — יפו וחיפה, ובזמן שנגשו לדון בשאלת המקום המתאים ביותר לנמל היה הכרח לבחור באחד משני אלה. כבר בשנת 1922 הוזמנה ממשלת א"י את המהנדס המפורסם פרדריק פאלמר מאנגליה, כדי לקבוע את מקום הבנין. לאחר דיון ממושך וחקירה מיוחדת במשך שנים מספר הוכרעה הכף לטובת חיפה.

הרבה נימוקים השפיעו לטובת החיפה לטה זו, אף כי חלקה של יפו בסחר חוץ היה גדול יותר (בשנת 1925 עגנו בנימל חיפה רק 250 אניות ובית קבולן 688,134 ט. לעומת 504 אניות ובית קבולן 1,143,485 בנמל יפו). העיקריים שבהם היו: א) חיפה היא בתוך נמל טבעי, הוא מפרץ חיפה הידוע, הנמשך לאורך החוף במרחק 15 ק"מ מחיפה עד עכו; מצב זה מקטין את הוצאות הבנין ונותן אפשרות להרחבה בלתי מוגבלת בעתיד. ב) חיפה משמשת כבר עכשיו מרכז עיקרי למסלת הברזל של א"י; עכשיו נפגשות בה המסלה קאנר טרה — חיפה והמסלה החיג'אזית; תפקידה זה יגדל יותר לאחר שתבנה המסלה חיפה — בגדאד, שתהפוך את חיפה לצומת התחבורה בחלקו המזרחי של הים התיכון; ג) הזרמת הנפט ממוסול עתידה לעשות את חיפה מרכז חשוב לנפט. כל זה השפיע על בחירת חיפה למקום הנמל.

ויכוחים התעוררו גם מסביב למקום הבנין בתוך המפרץ עצמו. התכנית שהוצאה לפועל נקבעה, אחרי עיון רב, בחלקו המערבי של המפרץ. הקמת הנמל במקום זה היתה צריכה לדעת מסדרי התכנית, להיות גם זולה יותר. מלבד זה מגין הר הכרמל בחלק זה,

ייתר מאמר בכל חלק אחר. על הספר  
ספני הרוחות הדורשים גם התנאים  
הספוגרפיים של חוף הים במקום זה  
נמצאו מתאימים יותר לבנין הנמל.

בנין הנמל נתאפשר על ידי המלוה  
ה"א", שהוצא בשנת 1926; ממנו הוקר  
צבו למטרה זו מיליון ורבע לא"י.  
בסדור העבודה הוחל באפריל 1929,  
אולם למעשה יש לקבוע את התחלת  
העבודה באוקטובר 1929, כלומר מומן  
שהתחילו להוביל לצרכי בנין שובר  
הגלים הראשי את האבנים שנחצבו  
במחצבת עתלית. העבודה הוצאה לפי  
על ע"י משרד מיוחד בהנהלתה של  
החברה האנגלית "רנדל, פאלמר  
וטריטון".

הנמל מוגבל על ידי שני שוברי  
גלים; מהם המערבי הוא הראשי, 2210  
מטר ארכו, והמזרחי — 765 מטר;  
הפתח לנמל מצד צפונית מזרחית —  
רחבו 250 מטר. ע"י שני שוברי גלים  
אלו נוצר שטח מים סגור של 15 הק"ר  
טאר (1557 דונאמים מטריים) ובנכוי  
שטח הים לאורך החוף שנסתם בעפר  
(1227 ד. מ.).

עומק המים לאורך החוף של חיפה  
משתנה באטיות רבה. לעומק של 9  
מטרים — הוא העומק המינימלי הר  
רוש לאניות גדולות — מגיעים המים  
רק במרחק 700 מטר בממוצע מקו  
החוף של עכשיו. לכן היה הכרח להע  
מיק את קרקע הים בשטחים הגונים.  
שטח המים הסגור על ידי שני  
שוברי הגלים הועמק רק בחלקו (62½  
הקטר מתוך 113); מזה 25 הקטר וחצי  
(בעיקר בחלקו המזרחי של הנמל) הור  
עמקו עד 9.4 מטרים מתחת לפני המים,  
הוא העומק המאפשר כניסת אניות  
משא גדולות ואניות נוסעים רגילות,

## הפועל העברי בנמל חיפה

עם גמר בנין הנמל והתגברות  
המסחר בעיר הולכת וצפה מחדש שא  
לת הפועל העברי בנמל. גלוי וידוע,  
כי חלק היהודים בסחרו של נמל חיפה  
מגיע לששים אחוז. הנמל הולך ומת  
עשר גם ע"י העליה העברית — ע"י  
המס לגולגולת. לעומת זה שורר בנמל  
משטר ערבי וקיפוח העבודה העברית.  
בבנין הנמל היתה אמתלא של שכר  
עבודה וכו' — בעבודת הנמל אין  
מקום לטענה זו. עובדים בקבלנות,  
יהודים ולא יהודים כאחד. והנהלת  
הנמל צריכה פעם להכיר במציאותו  
של הישוב היהודי ושל הפועל היהודי.  
לאמתו של דבר עסוקים כיום בנמל  
בס"ה 47 פועלים יהודים; מהם 13 בק  
ביעות — קבוצת הסבלים הקיימת זה  
13—14 שנה והעסוקה אך ורק בעבר  
דת הסוחרים היהודים; 8 סטיבידורים  
(פועלים בפריקת אניות והטענתן במ  
נופים) העסוקים ע"י קבלנים ערביים;  
20 פועלים זמניים מתחלפים; 3 פקר  
דים בהנהלת המכס ו-3 שוטרים;  
לעומת זה עובדים בנמל 550 — 600  
פועלים ופקידים לא יהודים. מהם  
60 — 80 סבלים קבועים בעבודת  
המכס; 80 — 100 סטיבידורים, 40—60

הפוקדות כעת את חופי א"י (כגון  
ללויד טריאסטינו ועוד) והשאר, בעי  
קר בחלק הצפוני-מערבי, הועמקו עד  
11.3 מטר מתחת לפני המים, הוא  
העומק שיאפשר כניסת אניות התיי  
רים הגדולות ביותר, הבאות לחופי ים  
התיכון.

(מתוך מאמרו של המהנדס ש. אטינגן,  
שנתפרסם ב"הארץ", מיום ה-31.10.1933).

ספנים, 20 — 30 פועלים בשירות  
הנמל, 40 — 50 שוטרים, 40 פקידים  
250 — 300 פועלים זמניים.

הפועל העברי דורש לעצמו את  
הזכות לעבוד בנמל לא רק מטעם הסו  
חר היהודי המעסיק אותו, אלא ישר  
מאת הנהלת המכס. והפקיד היהודי  
ודאי שזכאי הוא לעבוד כאן במקום  
שהעליה הבאה לארץ היא רובה ככולה  
יהודית והכרחי שהעולה ייפגש בנמל  
בפקידים המכירים בלשונו וקרובים  
לרוחו.

גם הספן היהודי תובע לו עבודה.  
כארבעים ספנים יהודים עבדו בבנין  
הנמל — רבים מהם קיבלו גם הכנה  
תיאורטית ע"י הקורסים המיוחדים  
שסודרו ע"י התכניון. אלה הם הספ  
נים היחידים בארץ הזאת שיש להם  
השכלה מקצועית מתאימה. חובת הנ  
הלת המכס להעסיקם.

יש בארץ מספר גדול של ספנים  
ופועלי נמל שהגיעו הנה עם העליה.  
ביניהם מצטיינים ביהוד עולי סלוניקי  
שחונכו מנעוריהם לעבודת הנמל. והכ  
רחי הוא לאפשר להם להמשיך כאן  
בארץ את עבודתם במקצועם, לתועל  
תם ולתועלת הנמל. ועוד רבים המת  
חנכים לחיי הים באגודות הספורטי  
ביות הימיות ובחברות שאורגנו ומת  
ארגנות לשם כך. השלטונות חייבים  
להעריך את טיב החומר האנושי ואת  
תביעותיו, ואת רוב העושר שהעליה  
והישוב משפיעים על הנמל ואשר  
בכוחו ניתנה האפשרות לסיים את  
בנינו ולהרחיבו בעתיד.

(מתוך מאמרו של ד. כהן — "חשבונות  
של מפעל", שנתפרסם ב"דבר" מיום  
ה-31 לאוקטובר 1933).



המזח הראשון בחיפה. נבנה בשנת 1898, לכבוד בקורו של  
הקיסר וילהלם בא"י.

כך נראה חוף חיפה לפני שהוקם הנמל.  
הצילום: 1900 ברנר, חיפה

## שלטון עברי בנמל־החיפאי

ליום שחרורו — כ"ג בסיון התש"ח



חיל הכיבוש בנמל.



מתהלכות חיל-הים הישראלי



ראש הממשלה מר דוד בן גוריון בא לנמל.  
צילומים: 19טו ברנר, חיפה

## נמלה של חיפה בשנת תרמ"ה

(נדפס ב"חבצלת", שנת החמש-  
עשרה, נומר 29, ירושלים,  
כ"ב אייר תרמ"ה).

זה לי שלש שנים מאז בואי מירושלים עיר מולדתי עירה חיפה, אשר לא אדע אם ראויה היתה בעת ההיא לשם "עיר", בחוצותיה שלט שלות השקט, ואיש לא הפריע את הדומיה — דומית השממון — מרחובותיה, רעש העובדים במלאכה ומשק הרצים למסחרם לא נשמע לאזני ההולך בשוקיה, גם על שפת הים אם לא רעשו ויהמו גלי הים כי עתה לא נשמע קול אחר המפריע דומית השממה אשר שלטה שם שלטת, ורק בבוא לימים רחוקים — עפ"י רוב לשובעים — אניה ותשלח עוגנה לחוף הים התערודו התושבים מעט קט ורות חיים נשכ ברחובות קריה, וקולות נושאי סבל ההולכים ובאים לשפת הים רעשו כהמות ים לגליו, ויהי אך עזבה האניה את מקר מה ותפרוש נס לשום בים דרכה, שבה המנוחה אל מקומה, יושבי אהלי המסחר נמו שנתם באין מפריע...

עברו שלש שנים — שלש שנים מה המה בשמים ממעל אך נטף מן הים, אך גרגיר מחול הים, אכן שלש שנים בימי השמים על הארץ רבים המה, ובספר התולדה יקחו למו עלים רבים מקומם, במשך שלשת השנים נשתנה העיר חיפה מקצה לקצה, דומית המות והשממון חלפו ועברו למה, רוח חיים יסער בעוזו תקפו ברוח בותיה, והעיר חיפה היא עתה אחת מערי החוף הגדולים בפאלעשטינא.

רוח אירופי שפוך על מראה העיר בכלל, חוצותיה בנויים, במשטר נכון, מספר חושביה יעלה לערך שלשת אלפים, המסחר פרץ בה במדה גדושה דגל העונות... המסחר היותר גדול הוא דבר שלוח, שער רים, פולים, עדשים, שומשומין, שמן זית, עורות לארצות אירופה, גם המסחר מצמר גפן פרץ בימים האחרונים פרץ רב, כמשק גבים ישוקקו רחור בות העיר, ואזני ההלך תחרשנה לשמוע קול ההולכים ובאים לחוף הים, איש את אחיו ידהקון להביא את הסחורה אל החוף ולהעמיס על האניות הרבות הבאות רק למטרה הזאת, ויש אשר להם אניות מיוחדות למענם להוביל סחורתם לארצות אירופה...

עירנו היא מקום המסחר והפרנסה בימים האלה ובזמן הזה, ואם יבואו אנשים בעלי הון להאחו בעירנו ימצאו את פרנסתם בריחה ובכבוד.

שלמה ליב גולמן  
מילידי ירושלים וכעת בחיפה

נמסר לדפוס ע"י ז. פבזנר, בית הלבנון, ת"א

פקודת סדרי השלטון והמשפט, תש"ח — 1948  
תקנות שעת חירום שהתקין שר התחבורה לפי סעיף 9 (א).  
בתוקף סמכותי לפי סעיף 9 (א) לפקודת סדרי השלטון  
והמשפט, תש"ח — 1948, אני, דוד רמז, שר התחבורה,  
מתקין בזה את תקנות שעת חירום דלקמן:

1. שם.  
התקנות האלה תקראנה בשם „תקנות שעת חירום (פיקוח על אניות) תש"ח — 1948“.
2. פירוש.  
בתקנות האלה:  
„מפקח“ פירושו האדם אשר מונה על ידי השר להיות המפקח על התחבורה הימית;  
„שר“ פירושו שר התחבורה;  
„תושב ישראל“ פירושו כל אדם היושב במדינת ישראל או שיש לו מקום עסק בה, לרבות כל חברה, אגודה או התאגדות אחרת המאוגדת במדינת ישראל או הרשומה בה, וכן כל חבר אנשים בלתי מאוגד שיש לו מקום עסק במדינת ישראל.
3. סמכות ליתן הוראות לגבי אניות מסוימות.  
השר רשאי ליתן הוראות לבעליה או לרב החובל של כל אניה השייכת לתושב ישראל, השכורה לו או המשעבדת לו —  
(א) הדורשות מבעליה או מרב החובל להסיע אותה אניה אל כל נמל או מקום אחר שיצוין בהוראות (בין שאותו נמל או מקום אחר נמצא בתחומי מדינת ישראל ישראל ובין שהוא נמצא מחוצה לה) בתוך אותה תקופה ובאותה דרך שתיקבענה בהוראות;  
(ב) הדורשות מבעליה או מרב החובל להטעין על אותה אניה או לפרוק מעליה אותן הסחורות שתפורטנה בהוראות או להעלות על אותה אניה או להוריד מעליה אותם הנוסעים או אותו סוג של נוסעים שיפורטו בהוראות, בתוך אותה תקופה ובאותו נמל או מקום אחר (בין שאותו נמל או מקום אחר נמצא בתחומי מדינת ישראל ובין שהוא נמצא מחוצה לה) שיצוינו בהוראות;  
(ג) הקובעות את תנאי ההובלה (לרבות מחירי ההובלה המקסימליים ושאר התשלומים הקשורים בה או הנובעים ממנה) של מטענים או נוסעים באותה אניה, בין בדרך כלל ובין במקרה מיוחד או סוג מיוחד של מקרים;  
(ד) הקובעות את סוגי המטענים או הנוסעים שמותר להובילם באותה אניה, בין בדרך כלל ובין במקרה מיוחד או סוג מיוחד של מקרים;  
(ה) הקובעות את תנאי השכירות של אותה אניה, בין בדרך כלל ובין במקרה מיוחד או סוג מיוחד של מקרים.
4. אופן נתינת ההוראות.  
(א) כל הוראה לפי התקנות האלה מותר לתתה באופן אופן אשר ייראה לשר או לאדם אחר הנותן את ההוראה, לרבות פרסום בעתון הרשמי, ומשניתנה ההוראה באותו אופן, הרי כל אדם שההוראה נוגעת לו דינו כדין מי

שידע את תכנה ובהתאם לכך עליו למלא אחריה.  
(ב) מבלי לפגוע בכללותו של האמור בתקנת משנה (א) מצהירים בזה כי כל הוראה לפי התקנות האלה, לגבי כל אניה הנזכרת בתקנה 3, תהא נתינתה נתינה כדין — וכי בהתאם לכך על כל אדם שהיא נוגעת לו למלא אחריה — אם היא —

- (1) נמסרה לבעליה או לרב החובל של אותה אניה, או לכל אדם העובד אצל אותם בעלים או רב חובל או המועסק על ידה או
- (2) נמסרה במקום מגוריו או במקום עסקו הרגיל או הידוע לאחרונה של אותם בעלים או רב החובל; או
- (3) נשלחה בדואר במכתב רשום הערוך אל אותם בעלים או רב חובל לפי כתובת מקום מגוריו או מקום עסקו הרגיל או הידוע לאחרונה; או
- (4) הוצגה או הודבקה במקום בולט על ספון אותה אניה.

(ג) כל הוראה לפי התקנות האלה, לגבי כל אניה הנזכרת בתקנה 3, די לציין בה את הכתובת „בעליה“ או „רב חובל“ של אותה אניה, ולא יהא צורך לציין בה, כל שם, כינוי או תיאור נוסף.

5. סמכויות מיוחדות להבטחת קיום ההוראות.  
כל חייל, שוטר, או אדם מורשה לכך על ידי השר, רשאי, לגבי כל אניה הנזכרת בתקנה 3, לנקוט את כל אותם האמצעים ולהשתמש באותה מידה של כוח אשר ייראו לו דרושים לשם הבטחת קיומה של כל הוראה הניתנת לפי התקנות האלה.

6. הפרעת חיילים וכר במילוי תפקידהם.  
שום אדם לא ימנע, יעקב או יפריע בעד כל חייל, שוטר, או אדם מורשה כדלעיל, מלמלא את תפקידו או מלהשתמש בסמכויותיו לפי התקנות האלה.

7. העברת סמכויות השר.

השר רשאי להעביר בכתב את סמכויותיו לפי התקנות האלה, כולן או מקצתן, למפקח או לאדם אחר.

8. עונשין.

כל המפר, בין בעצמו ובין על ידי סוכנו, פקידו או שליחו, כל תקנה מהתקנות האלה, או כל הוראה הניתנת על פיהן, ייאשם בעבירה והוא צפוי, בצאתו חייב בדין, למאסר של שנת אחת או לקנס של אלף לירות, או לשני העונשין גם יחד.

9. עבירות על ידי גוף מאוגד.

כל אימת שהנאשם בעבירה על כל תקנה מהתקנות האלה או על כל הוראה הניתנת על פיהן הוא גוף מאוגד, ייאשם באותה עבירה גם כל אדם שהיה בעת עשיית העבירה מנהל או פקיד אחראי אחר של אותו גוף;

בתנאי כי בכל משפט שיוגש, בתוקף תקנה זו, נגד אדם כזה, יזוכה אותו אדם בדין, אם יוכיח כי העבירה נעשתה שלא בידיעתו וכי הוא נקט את כל האמצעים המתאימים כדי להבטיח את קיום התקנה או ההוראה.

ד' סיון תש"ח (11 ביוני 1948) דוד רמז שר התחבורה



מבחינה חמרית, צבאית ומקצועית אלא גם עורער יסוד מיסודות עצמאותו הלאומית. הרומאים שהיו בעלי אינ-סטינקט מדיני מעמיק הבינו ענין זה לאשורו, ולא לחינם סימלו את חורבן יהודה — בשבי המנורה ובכניעת „יהודה הימית“ כאחד.

כשהיו ישראל עצמאיים ומושרשים בארצם — חתרו בלי הפסק לים. בין שהחוף היה בגבולה של המדינה העברית ובין שהיה בידי יידיים או כובשים זרים. רק עם כבושה של ארץ-ישראל בידי אימפריות מזרחיות גדולות — שלרוב חששו מהים יותר משמחו לקראתו — נפסק המגע. כך אירע בימי אשור ובבל, וכך אירע שוב בימי הכיבוש הערבי. אכן, הפולשים הערבים התכחשו לאופיה הרוחני והגשמי של הארץ יותר מאשר כל פולשים אחרים. דבר זה התבטא בכל אתר-ואתר, ובמיוחד ביחסי הארץ והים.

ג.

יש עמים שהתכונות הפיזיות של ארצם — השוכנת לחוף נמלים, מפרצים ואיים — טובעות בהם חותם של אומה ימית. כאלה היונים, מימי הומירוס ועד היום הזה. יש עמים שבתוקף צווי רוחני והתפתחות היסטורית כללו את הים לתוך אופיים וטבעם הלאומי, והוא הפך בשר מברשר וחזון מחזונם. כאלה הם ישראל. אך יש גם עמים שהים נשאר בעבורם זר ומיותר; ואפילו נתברכו בהישגים חד-פעמיים בספירה זו, לא עכלו אותם בנפשם ולא הצליחו להעלותם לחוויה רוחנית-מדינית אורגנית. כאלה הם הערבים.

הערבים, ביתר-דיק הבאברים המושלמים, היו להם תקופות-גדולה בים, ביחוד בשטח הפרטיזוני-הצבאי. שודדי הים המושלמים, ה„סארצינים“, עשו שמות בחופי הים התיכון ועד צפון איטליה הגיעו במסעותיהם. ואולם כשם שבשטח המדברי חשוב היה כוחם של הערבים, כל עוד הארגון הממלכתי-המשקי, המדע והמיכון, לא העלו את האומנות הצבאית לדרגא חדשה — כן גם בשטח הימי. אלא שההתפתחות הימית הקדימה את ההתפתחות המדברית בכמה מאות שנים: בשעה שירידת ערכם של צבאות ערב במדבר הפכה עובדה בולטת רק במחצית המאה העשרים, אירעה היעלמותם של ציי „הערבים“ מפני כוחו הימי של המערב עוד בשחר הזמן החדש.

בעצם, הבחינו הערבים את חוסר אונם בימים ואת זרותו ו„איבתו“ של הים עוד מראשית פלישתם לארץ. מיד לאחר כבשם את ארץ-ישראל מידי הביזנטיים הם העבירו את עיר הבירה מקיסריה הימית לעיר היבשתית אר-רמלה (אחת הערים המועטות בארץ שנוסדו ע״י ערבים). ובמאוח ה״ג ו״ד, כאשר ציי המערב החלו להתחזק ואניות-מלחמה של נוצרים נראו בחופי ארץ-ישראל, לא מצאו השליטים הערבים דרך התגוננות נאותה יותר מאשר להחריב את

מעמדה של אומה במזרח התיכון נערך לא רק לפי כוחה וערכה בארצה היא, אלא גם לפי כוחה וערכה בשני אגפי המזרח הזה: הים והמדבר. בתקופה האחרונה עוד הוגדל משקלם של האגפים. המזרח התיכון הפך לעולם כולו — ולמעצמות הגדולות בפרט — דרך-תחבורה עיקרית וגורלית: תחבורה באויר, בים וביבשה; תחבורה לצבאות, למסחר ולחמרי-גלם (נפט). ואין תחבורה כאן אלא בדרכי ימים ומדבריות.

חשיבותה של אומה — ועצמאותה של אומה — יקבעו, איפוא, בחבל-עולם זה לפי מידת יכולתה להטיל קרני-מישוש בימים ובמדבריות, האופפים אותה. הס״ה „אוצרו“ הכמוס של המזרח התיכון והמפתח לאוצרותיו הגלויים.

גבולות הארץ, כפי שנקבעו במסורת אבות, ושימשו יסוד לקיומו הגשמי והרוחני של ישראל, הדגישו את שני היסודות גם יחד: שלא יחדל עם העברים להיות אזרח ובן-בית בדרכי המדבר ושישלח אניותיו על פני ימים רבים. יחידותה של ארץ-ישראל בעולם — דוגמת יחידותו של ישראל בעמים — נקבעה ע״י כך, שעם כל קטנותה הפיזית, היא עולם שלם. אמר ר' שמעון בר-יוחאי: „למה נקרא שמה תבל? שהיא מתובלת בכל, שבכל הארצות יש בזו מה שאין בזו, אבל ארץ-ישראל אינה חסרה כלום“. ומה שנכון לגבי ראשונים, נכון לגבי אחרונים, עד סוף העתים.

מראשית הווסדה של מלכות ישראל ראו גדולי האומה — נביאים ומלכים כאחד — את יסוד עצמאותה בהצמדות לדרכי המדבר מסביב, ובחתימה לתוך ימים רבים למרחק. הדבר הראשון הושג ע״י שמירה על ארצות המדבר וחזרה מתמדת לתוכו — של אנשי צבא ואנשי-רוח, כל אחד עם שליחותו, כל אחד כשהוא משלים, ביודעים או שלא-ביודעים, את שליחות חברו. ואילו הדבר השני בוצע ע״י ברית יציבה עם צור וצידון, עם „ההר הטוב והלבנון“, שתמיד נבדל מישראל באמונתו אך היה בעל-ברית נאמן למדינתו — כל עוד ישראל היה מאוחד. והלבנון עצמאי וחפשי.

ומה שהיה בעבר עשוי עוד לחזור בעתיד.

ב.

כשם שרוחו של ישראל איננה ניתנת להבנה שלמה מבלי החוויה הימית („יורדי ים באניות המה ראו מעשי ה״“), וכשם שהיצירה העברית הפיזית רחוקה משברי מים אדירים החל משירת „משה וישראל“ ופרק ק״ז בתהילים ועד יהודה הלוי — כן קשורה עצמאותה החמרית והמדינית של האומה קשר בלתי-ינותק בימי הארץ. כאשר היה העם העברי חפשי הושטו זרועותיו אל ימים והוא שכן בחופים; כך היה מימי דוד ושלמה ועד יהושפט ואחזיהו, ושוב בימי יהונתן ושמעון החשמונאים עד ה„מרד הגדול“ ובר-כוכבא. ואילו כאשר איבד את המגע עם הים, לא רק נדלדל העם

מרבית ערי הנמל של ארצנו צריכים היו לעבור שוב שלוש-מאות שנים ויותר, כדי שיפו תתחיל לקום מחורבנה, ואף זאת אירע הודות לעולי-הרגל היהודים והנוצרים שתכפו לחונן את עפרה של ציון וירושלים החל מסוף המאה הי"ז וראשית המאה הי"ח.

ד.

שיבתנו לארץ היא — מטבע ברייתה ההיסטורית — שיבה שלמה וכוללת. ורק עם שיבתנו הופכת ארץ ישראל שוב לארץ ממש וחזרת לאיתנה הטבעי. כל מה שאירע כאן מימי גלות היהודים מהקרקע במאה השביעית ועד לשיבת ציון במאה התשיעית לספירתם אינו אלא חלום-בלהות ארוך, שנת-כספים ממושכת: הארץ נעלמה מעיני האדם המתגורר על פניה ומקורותיה נסתמו מחוסיו. ארץ ישראל התכסתה בשממה, סלעים קודרים ודרדר דוקר, כדי לשמור על עצמה בשביל בניה. ואילו הכובשים-המהגרים שזרמו דרכה ואף השתכנו בתוכה קיבלו את הכסות החיצונית — קליפת-מגן זו — כעצם טבעה ומהותה. כך אישרו, קבל עולם, את זרותם-הם לגביה ואת זרותה-היא לגביהם.

וכשם שלא התקיימה ארץ-ישראל כל מאות השנים הללו כיחידה מדינית, כן לא התקיימה כיחידה משקית ותרבותית. המדבר פרץ לתוכה וחיבל במכמניה, אך לא יכול לה, ונשאר שליט לא-שליט מתעמר וחסר-אונים כלפיה, עד שבא החלוץ העברי והעיר אותה משנתה, גילה את טבעה ו"סודה", והמשיך את חוט החן והברכה שנעלם מעין רואים מאות בשנים.

ארץ-ישראל היא שלמות גיאוגרפית, טבעית, רוחנית — היא כפי שניתנה לנו — לעולמים. אין זו מסגרת טריטורית אלית-חיצונית בלבד, אלא ארשת חיה ויוצרת, מלאה משמעות רוחנית וקוסמית עמוקה בכל גליל מגלילותיה ובכל נוף מנופיה. רק בשלמותם והצטרפותם הם הופכים ארץ-ישראל. ואין ארץ-ישראל קיימת בלי ימותיה. בלעדיהם אינה מתמוגת עדיין לביתו של ישראל, לא במובן המדיני והחמרי ואף לא במובן הרוחני והנפשי. וכל אשר נמצא בים חייבים אנו להידבק בו: נתיבי הים הסוערים וקרקע הים הנעלמה, הדגה בתהומותיו והצמחיה שבחופיו, הספנות לצרכי מסע ומסחר וצי לצרכי הגנה ובטחון. אין חלוציותנו שלמה כל עוד לא השתלטה על הים, אין כלכלתנו מאוזנת כל עוד אינה יונקת ממקוריו, ואין בטחוננו קרוי בטחון כל עוד איננו מצויים בנתיבי הים, כפי שמצויים אנו על פני הארץ ובמרחבי המדבר: לעמוד בפני מתקש, להושיט יד לשכן וידיד ולקרוע חלונות לעולם.

ככל שהיה הים חשוב ויקר לאבות-אבותינו — לנו הוא חשוב ויקר פי כמה. הם חזרו לארץ היעודה בדרכי המדבר, בראשונה מדרום ובשניה ממזרח; ואילו אנחנו חוזרים רובנו בדרך הים, מהמערב. זו הדרך לעבור גולים וזה העורק המקשר עם שרידי התפוצות. לא תחום מפריד אלא דבק מחבר הוא הים לשיבת-ציון השלישית, הקרויה ציונות. העלייה-ההעפלה היא נשמת חיינו. אך אין עליה אלא הפכו לנו דרכי הים הרגל חיים. כדי שיוכל ישראל לשכון חפשי במולדתו ולמצוא בה חוף-מבטחים, חייב הים להעשות מקור-של-בטחון, וסערותיו — מולדת. (נחפרסם ב"בטרם" מיום ח' בסיון התש"ח).

## בנמלה של חיפה — כיום



מימין: המראה הכללי של הנמל.  
מלמעלה: בעבודות פריקה וטעינה.

הצילומים: 1950 ברנר, חיפה

שעה זו מחייבת, יותר מכל שעה אחרת, סיכום גלוי וישר של הישגיה העבר וקווי-תכנית ברורים לעתיד בכל שטחי עבודתנו הישובית והציונית. כי אותו מעבר היסטורי-גורלי, ממשטר וולונטרי בעצם למסגרת ממשלתית מחייבת, שהמרות שלה חופפת על הכלל כולו ועל כל פרט שבו, הוא כה יסודי וכה מכריע במציאותנו, עד כי חובה עלינו לבחון לאורו גם את תכנית פעולותינו וגם את הכלים העומדים לרשותנו.

אף אנו, החבל הימי לישראל, אין אנו פטורים מלהעלות בעוד מועד את בעיותינו לדיון מעמיק ונרחב, כי עתידנו וכושר פעולתנו תלויים בכך. ובעיותיו של החבל הימי לישראל — פירושן: כל אותו סבך הענינים שבימאות העברית הצעירה, שראשיתו בהנוך ימי אלמנטרי ובהסבר הפשוט ביותר של עניני הים בצבור, וסיומו — צי עברי גדול ברחבי הימים.

נסיון-מה להבהרת כמה מהבעיות האקטואליות שלנו יעשה בדברים שיבואו.

— מה הונח בעצם ביסוד פעולתו של החבל הימי לישראל? — הגדרנו זאת פעם באימרה קצרה וקולעת, מעין נוסחה תמציתית שאליה אנו מכוונים את כל מעשינו ומאמצינו: „להחיות את הימאות העברית ולעודד משק ימי עברי“. ובצד המטרה גם הגדרה סכימאטית מנוסחת של האמצעים, שאם להעמידה על קיצורה של לשון נאמר: חנוך לים, הכשרת אנשי מקצוע, עזרה למפעלים כלכליים בימאות (דיג, נמלים, ספנות), הסברה ותעמולה. וכל המוסף גורע.

באותם הימים הקרובים-הרחוקים, שבהם נסחנו את מגמותינו היינו עדיין דלים ממש, ללא כל מטען של ממש מאחורינו, צופים ומקווים לבאות. הכל עוד היה כה מועט ועלוב, משימותינו כה צנועות ופשוטות, עד כי נראה לך שלפני הרבה הרבה שנים אירע כל זה. פעולתנו בהכשרת הנוער לים היתה אפסית כמעט. עוד בשנת תרצ"ט העלינו על נס, כי הצלחנו להכניס שני (!) מתלמידים יהודים לאחת האניות הבריטיות. ולצרכי הסברה ותעמולה מה עשינו? יזמנו ספינת למוד, שתבקר בחופי מרכזי ישראל (מסבות שונות לא באה יזמה זו על ביצועה); התחלנו בסדור מוזיאון וספרייה ימית בת"א; ועלון חדשי קטן היינו מוציאים לאור; וחברות מעטות היו מופיעות בהוצאתנו לעתים מזומנות.

ואין צריך להגיד, כי עזרתנו הממשית למפעלי הספנות והדיג היתה דלה ביותר: ציוד-מק לקבוצת „גורדוניה מפעילים“ (עתה „נוהים“) בעתלית, ע"י סניפנו בפולין, ותעמולה (לא יותר מתעמולה!) בקרב הנוסעים ומשלחי הפרי להעדפת האניות העבריות — לביצור ההתחלות של הספנות העברית.

אולם נכס אחד גדול היה לנו כבר אז: אנשים לא מעטים שהתלהבו לרעיון הימי, כשהם מוכנים להקים ולקיים את המוסד הצבור הימי, שיטול על עצמו את עול הדאגה למפעלים, בכדי שיוקמו ולכשיוקמו. עוד לא היו לנו רבבות בשורותינו, אך הראשונים המעטים מוכנים היו לסלול את הדרך לאלה שיבואו בעקבותיהם. על כן העזנו והנחנו את היסוד לבית הספר הימי בחיפה; על כן גם באנו בקשרים עם יהודי התפוצות לעוררם לפעולה ולדאגה משותפת; ונסינו אפילו לערוך מפקד ראשון של ימאים עברים ברחבי תבל למען עתידה של הספנות העברית.

כזו היתה ההתחלה. לא אחרת מבמפעלים אחרים, בטיבה ובהיקפה: התלהבות ותכניות מכאן ומעשים מעטים ויכולת מוגבלת מכאן. והתקציב שעמד לרשות הפעולה — כאלף ומאתיים לא"י בסך הכל לשנה.

אלו באנו להשוות את נכסינו. האקטואליים לרכושנו מלפני עשר שנים, היינו יכולים בגאווה להצביע על הישגים נכבדים ביותר. למנות היום את פעולותינו — פירושו של דבר: להצביע על פרטים רבים, המצטרפים לחשבון לא קטן, בשטחי הים השונים, ולעמוד על התענינותנו הקרובה בכל תחומי העבודה הימית הקיימים. יספיק להזכיר, כי חלק לנו כיום ב„צים“ וכי עשינו גם למען נמלה של תל-אביב; כי שותפים אנו לתחנה לחקר הדיג הימי בחיפה; כי הקימונו שירותים לימאים; כי יצרנו מסגרת נרחבת להדרכה ימית (בית הספר הימי, ציוד לאגודות, מחנות למדריכים, פעולה בין ילדים); כי טפחנו בהתמדה את פעולתנו ההסברית-התעמולתית; וכי הקימונו ארגון גדול, האוצר אפשרויות ויכולת מרובה.

לא חל בעצם כל שנוי במגמתנו ואף לא באמצעי הפעולה. השנוי שחל הוא רק בהיקף. כאז, לפני עשר שנים, כן גם עתה מתכוונים אנו „לעודד המשק הימי העברי“, כתנאי ראשון לתחייתה של הימאות העברית; כאז כן גם עתה פועלים אנו באותם האמצעים ממש, אלא — בקנה מדה אחר, בהיקף נרחב יותר, בפעולות מרובות. כאז כן עתה קיימים ועומדים שני עמודי-יסוד לעבודתנו: מפעלים כל-כליים וחנוך הנוער לים. כל השאר אינו אלא תוספת לעיקר. פעולת ההסברה והתעמולה בצבור, בע"פ ובכתב, — לא לשמה היא באה. אין זו אלא מכשיר להחדרת הרעיון הימי בקרב המוני בית ישראל: כי יבין כל אחד ואחד את המוטל עליו בתחום זה; כי תיעקר מלב האמהות והאבות זו הרגשת הפחד, שהכתה שרשים בנפשנו במשך דורות, ש„הים נוטל בשפע“ ואת מקומה תירש ההכרה והאמונה, שהוא גם „נותן בשפע“; כי תגבר ההיענות להגשמה ימית בקרב צעירי העם. והוא הדין ביחס לארגון: לא לשמו הוא בא, אלא לצרכי הפעולה — לשמש מנוף ומניע. אין לנו כל יסוד שלא להיות מרוצים מעבודתנו עד

כה, אך טוב נעשה, אם ננסה לראות את פעולתנו היום בעינו של אדם בישראל כתום העשרת השניה לקיומו של החבל הימי לישראל. אם כך נעשה, לא נמצא אלא סיפוק מועט בפעולתנו כיום. הישגינו הימיים במדינת ישראל, בשנת קיומה הראשונה: אלפי טונות מעטים של אניות: כפרי דייגים ספורים המתלבטים קשה על קיומם; דיג מועט, חסר ציוד וחסר אנשי מקצוע; הדרכה ימית בלתי מתוכננת ומוגבלת במספר אנשיה, המתבססת עוד בעיקר על התנדבות; פעולה מקרית בנוער.

האם לזאת התכוונו? והרי אנו החבל הימי לישראל, ראינו את עצמנו מכשיר ראשון-במעלה לתחייתה של הימאות העברית. האם כך נוסף לפעול בתור „מוסד צבורי עליון לענייני הימאות לעברית“, כהגדרתו של הקונגרס הציוני ה"ב"?

אין לנו כל יסוד, שלא להיות מרוצים ממה שעשינו בעבר, אך כלפי העתיד הכרחי מפנה רדיקאלי. ובשלושה נבחן: ביכלתנו לשמש מכשיר כספי למפעלי הים; במפעלי תנופה בהדרכה הימית; בכשרנו הארגוני.

אין זו קפיצת דרך קטנה לעלות מתקציב שנתי של כאלף ומאתיים לא"י בשנת 1938 לשבעים אלף בערך בשנת 1948. ומשנה השיבות לדבר, שבעצם ידינו עשינו את כל החיל הזה. בכוחות עצמנו אספנו את האמצעים הדרושים לנו, בארץ ובחור"ל, בלא תמיכה כמעט מצד המוסדות הציוניים הרשמיים, ולעתים — גם בהתנגדות מצדם. התבססנו על מס חבר ועל תרומות, שהרים הצבור בנפש חפצה למפעלנו ועל כך „התפרנסנו“.

אבל גם האמצעים המצויים כיום בידינו יכולים אך בקושי למלא אפילו את צרכינו השוטפים. אין זה כורח המציאות, כי נוסף לפעול כפי שפעלנו עד כה בגיוס כספים. למדנו לדעת כי הנתבע תורם וכי לבו של כל יהודי ויהודי פתוח לענייני הים. מן ההכרח איפוא שיפתח בשבילנו עתה הפתח הנרחב לאיסוף כספים למען מפעלי הים.

עלינו לכונן את קרן הים, על דעת מוסדותינו בתנועה הציונית ועל דעת ממשלתנו. ולא השם הוא העיקר. יהיו ודאי מתנגדים רבים ליצירת „הקרן“. נותר על השם המפורש שלה. העיקר הוא, שתנתן לנו האפשרות לאסוף ביד רחבה את האמצעים הדרושים למפעלי הים. את המנדט שקבלנו מהקונגרס האחרון („מוסד צבורי עליון לענייני הימאות“) ונטלנו על עצמנו באהבה, עתה הזמן להביאו לגבינהא.

טרם נקבעו סופית תחומי הפעולה של ההסתדרות הציונית ושל ממשלת ישראל, אך זאת ברור כבר עתה, כי שטחי פעולה שונים — ובעיקר אלה הקשורים בהרחבת

ההתיישבות, בעליה ובמפעלי החנוך בגולה — ישארו בידי התנועה הציונית.

מבחינה זו יש להניח, שהח"ל יהא קשור — בעתיד כבעבר — עם התנועה הציונית, בתחום התיכונן ובצוע התכניות החדשות, ועם הממשלה — בטפוח המפעלים הקיימים. ענין לעצמו קובע מפעל החנוך בגולה — חנוך במובנו הרחב של מושג זה: חנוך לילדים ולנוער והסברה ותעמולה בין מבוגרים; זהו שטח נרחב גם לפעולתנו בעתיד, ומה גם שיצרנו כבר את הכלים לכך — את סניפינו הארציים בחור"ל.

תקציבה של הממשלה יהא מוקדש בחלקו למפעלי הים; יהא זה מתפקידה של התנועה הצבורית הימית לעמוד על כך שחלק זה יהיה גדול ככל האפשר. אך בזאת לא סגי. האמצעים הנדרשים למפעלים חדשים — אותם יש לגייס גם להבא בקרב הצבור, ובעיקר בתפוצות. במגמה זו תפעלנה גם להבא הקרנות הלאומיות ובמגמה זו חייב לפעול גם הח"ל. ובמדה שתנתן לנו רשמית האפשרות לפעול בכוון זה תגדל גם יכלתנו ותורחב השתתפותנו בתיכונן ובבצוע מפעלי הים.

זהו היסוד לפעולותינו: ליהפך לאלתר למכשיר הכספי למפעלי הים. דבר זה הכרחי לחי"ל ולמפעלי הים כאחד.

פרק לעצמו, והוא אחד הפרקים הנכבדים ביותר בעבור דתנו, הוא ענין ההדרכה הימית של הנוער בארץ.

אין עוד איש בתוכנו, שיהא בלבו ספק קל שבקלים ביחס להכרח ולברכה שבפעולתנו בהדרכת הנוער. ועדים לכך אלה הצעירים הרבים, שיצאו משורות הנוער המאורגן, כשותפים ראשונים במפעלים החלוציים בימאות וכנחשונים לכל משימה ומעש, כי המאמץ אשר הושקע בהדרכת הנוער הביא פרי נאה. יהיה זה כמעט באנאל'י, אך גם אמת באנאלית אמת היא, אם נחזור ונאמר, שמפעלינו בספנות ובדיג ובנמלנות לא יתכנו ולא יהיו עבריים-עצמיים, מפעלים משלנו, מבלי שיהיה בהם הנושא-המגשים שגדל בתוכנו והכשיר את עצמו לתפקידו.

ודאי שאפשר להצביע על הישגים ומפעלים קונקרטיים בשדה פעולה זה, בין אם בהדרכה אלמנטרית לילדים ולנוער בגיל הצעיר (בשחיה, בחתירה ובמפרשים) ובין אם בהדרכה טכום-מקצועית ומקצועית לנוער המבוגר — במסגרת האגודות הימיות ובתוך כתלי בית-הספר הימי בחיפה.

אך בשניהם גם יחד — ובכל המשימות כמעט שבצענו בתחום זה — מתנהלת העבודה בלא תכנית, בחוסר תיאום ובהיקף מצומצם ביותר. מפעלינו גדלים והולכים. האמנם יספיקו לנו המאות המעטות של הבחורים באימונים? והלא גם אלה אינם עושים את מלאכתם כראוי, בשל חוסר ציוד

ואל לנו להסיח את דעתנו גם מהדרכת ימאים עברים בתפוצות הגולה. גם הם עתידים לתרום את תרומתם למפ" עלי הים בארץ. ולא זה בלבד, אלא שעתידים אלה להיות את הגרעין החי והמתסיס בצבור היהודי בגולה לעדוד מפעלי הים. התנועה הימית העברית בגולה תקבל על עצמה מעמסה זו ברצון.

ועתידים אנו להבחין גם בכשרנו הארגוני. מעטים היינו וגדלנו למחנה רב-מספר. גם בארץ וגם בחו"ל רכשנו לנו חברים וידידים רבים. קרענו חלונות-אל מלוא תבל ולפינות רבות ושונות חדרנו. כיום הזה אנו מונים שלש רבבות ומעלה בארץ בלבד.

אך המסגרת הארגונית שיצרנו אינה מטרה בפני עצמה. זהו אך אמצעי לפעולתנו. וכחו של אמצעי זה יפה רק אז, אם מחנה זה שהקימונו וארגונו מעונין באופן חיוני בפעולתנו, ער לבעיותינו, חי את חיי תנועתנו.

אין זה מספיק לציין, כי כך וכך סניפים לנו בארץ ובחו"ל, וכך וכך חברים. המספרים הסטאטיסטיים אינם אלא מסגרת בלי תוכן. העיקר חסר בה.

מבנה ארגוני יעיל לתנועתנו — בטיפולה של מחלקת-ארגון היודעת את אשר לפניה והמטפחת את התאים הבודדים שלנו, כקטנים כגדולים — ישמש גם כח-חיים לסניפינו באשר הם שם, שיטלו על עצמם תפקידים קונ-קרטיים ועול מצוות ומעשים וישמחו לחזות בפרי מאמ-ציהם. פעולה זו תהא מלווה, כמובן, הסברה ותעמולה מקיפה ומגוונת, שתורחב בהתמדה ובשיטתיות ותיצור לעצמה את הכלים הדרושים.

מן הרצוי הוא, כי נשקוד על כך ללא דחוי ובקנה מדה ההולם את הענין.

ומחסור במדריכים ובספרות מקצועית. האמנם נחשוב זאת לפעולה שיטתית, מתוכננת, אם אי פעם מופיעה חוברת מקצועית להדרכתם, אם אי פעם ואי שם זוכה ארגון זה או אחר בתוספת ציוד? האמנם נעלים עין מכך שאף הציוד המצוי מאבד מערכו ומיעילותו כשהוא נתון, באין בית לו, לשיני הרוח והשמש? ואל נא נשעשע את עצמנו במספרים — כך וכך לארגון זה וכך וכך לארגון אחר, כשהממש שבהם הוא ככלות הכל מועט. הרי זה מופלא כמעט, כיצד נתנו לנו האגודות הימיות את אלה המגשימים שנתנו, לאחר שלהם נתנה עזרה מועטה בלבד.

תקון החסר והמעוות בתחום זה — וחטאנו בזה ביודעים ובלא יודעים — בידינו הוא. אין למעשה כיום כל דואג לפעולה זו. אין אפילו מרכז אחד לענין ההדרכה שישא באחריותו. אמנם כן, יש לענין זה בעלים הרבה וזוהי רעה חולה. כתובות רבות, פיצול כוחות וכפילות בבצוע.

בידינו לתקן את הטעון תיקון בתחום זה, ולנו הסמכות לכך. אם יש שטח פעולה שנקראנו לעשות בו, הרי זה שטח החנוך וההדרכה הימית.

אך תנאי הכרחי מוקדם לכך: מחלקה מיוחדת, העובדת, לפי תכנית קבועה מראש ובתקציב הדרוש, בעלת סמכות קובעת ויכולת ביצוע. ליד החבל הימי לישראל חייב לקום המוסד המרכזי להדרכה ימית, שיקיף פעולה זו בכל היקפה:

לכל הגילים — למן ילדי הגן ותלמידי בתי-ה"ס העממיים ועד לגומרי בית-הספר הימי, היוצאים לתפקידיהם ולע-בודתם, ובכל ענפי ההדרכה — שחיה, חתירה, מפרשים, הכשרה מקצועית, ובצד הפעולה המעשית תבוצע גם הפעולה העיונית, בחוגי הנוער הלומד והעובד הלא-ימי, לקרב חוגים אלה לבעיות הימיות.

את הדאגה הזאת עלינו להעלות על ראש דאגותינו, כי זהו עצם קיומנו, זוהי נשמת התנועה אשר טפחנו ורבינו.

מעבר לים באות אניות טעונות סחורה, המביאות חמרי-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**

לפני כשנתיים ימים נוסדה התחנה לחקר הדיג הימי בחיפה, כמוסד משותף לסוכנות היהודית ולחבל הימי לישראל, כדי „להניח את היסודות המדעיים לפיתוח הדיג הימי בארץ-ישראל“. ע"י כך צעדנו גם אנו כאן את הצעד הראשון בענף-מחקר, שהביא אתו ברכה רבה לדיג בארצות הצפון, מקום שם תופס הוא מאז ומתמיד מקום נכבד בחיי הכלכלה. מייסדי תחנתנו גמרו אומר, להבטיח גם לדיג הימי שלנו את אותם התנאים והכלים ואת אותו הבסיס המדעי האיתן, הניתן לענף זה בארצות אחרות, הגדולות והעשירות מארצנו, למען פיתוחו ושגשוגו. דבר המובן מאליה, כי מחקר מעין זה אין לנהוג בו חפזון ודרושים זמן ואורך-רוח בטרם תושגנה תוצאות ממשיות.

בעיות הדיג הימי שלנו, ממש כבארצות אחרות, נחלקות לשני סוגים: שאלות טכניות ושאלות ביאולוגיות.

להבנת בעיותינו הטכניות, הבה ונעיף רגע עין אחורנית. כשבאתי לראשונה לארץ, בשנת 1933, לא היה, למעשה, בנמצא דיג ימי יהודי, אף כי הראו לי בנמלה של חיפה ספינת-מנוע קטנה, שהוצעה למכירה, ושסופר עליה, כי כבר השתמשו בה לעבודה בדיג. בשנים שלאחר כך נעשו ונשגו נסיונות של דיג בים, ובשנת 1936 אף הגיעה לחופינו ספינה טובה, שנבנתה בחוץ לארץ במיוחד לדיג בים, והיא פועלת עד היום הזה. אולם כל דבר של קבע לא הושג באותן השנים. המצב נשתנה לחלוטין רק עם פרוץ המלחמה. ההכרח לייצר בארץ מזון, שהבאתו מחוץ להופסקה או הוגבלה, שימש דחיפה חשובה לדייגים שלנו, והם הגיעו להישגים שאין לזלזל בהם, ובעיקר — בהכשרת דייגים. אולם באליה זו של ההתפתחות המזורזת נמצא גם קוץ. שיטת הדיג היהודי היא שיטת הטרואל, ודייגינו, מחוסר נסיון עצמי, חקו את הרשתות ודרכי שימושן לפי הדוגמא היחידה שהיתה לנגד עיניהם — של דייגי איטליה הדרור מית, שהיו פוקדים לפני המלחמה את חופינו ועתה חזרו וחדשו את ביקוריהם. ציודם נראה בעיני לא נוח וכבד ללא צורך, ומצרין הרבה עבודה מיותרת, מאחר שיש להתאימו ולתקנו בלי הרף. לפיכך ראיתי כתפקידה הראשון של תחנתנו לנסות את מיני הטרואל מהסוג הצפון-אירופי, ולאחר שהתגברנו על קשיים ניכרים, בגלל הטיק הדק מאד שבקרקע הים לאורך חופינו, עלה לבסוף בידי לבנות טראולים פשוטים בהרבה מאלה של האיטלקים, וקלים ונוחים לשימוש יותר מהציוד הישן. אין הם מחייבים התקנה מחדש אחר כל הפלגה ומאפשרים הם לספינת הנסיון הקטנה שלנו, בעלת המנוע של 67 כ"ס, להביא יבול לא פחות — ולעתים תכופות אף יותר — משל ספינות-הטרואל המסחר ריות שלנו, בעלות המנועים של 120 כ"ס. כמה ספינות רכשו כבר לעצמן את הטרואל המשוכלל שלנו. העובדה שהדוגמא היחידה לחיקוי היתה זו של דייגי איטליה הדרומית גרמה

גם כאן לעיכוב ניכר בהתפתחותו הנכונה של הדיג שלנו. האיטלקים מטילים את הטרואל מהחלק האחורי של הספינה; השיטה היא פשוטה מאד ודייגינו (שהיו אז מחוסרי כל נסיון) למדו אותה על נקלה. אולם לפי שיטה זו, שטח העבודה הוא בחלק האחורי של הסיפון, וזה גורר אחריו סידור בלתי נוח ביותר של תאי הספינה אשר מתחת לסיפון, ומשום כך יש להזיז את המנוע ואת מיכלי הדלק הרחק ככל האפשר לחלק הקדמי של הספינה; מכאן — שיווי משקל מפוקפק ומיתקן ארוך מאד של מדהף, העובר בתוך מחסן הדגים. הטרואל החדש, לפי המתכונת הצפון-אירופית, מתאים ביותר להטלה בצדה של הספינה. אז עובדים בחלק הקדמי של הסיפון והספינה מיטיבה לשוב, כשהמדהף וההגה נמצאים עמוק במים, ותא הדגים מבודד לחלוטין. במשך הזמן יהיה על דייגינו לסגל לעצמם שיטה משוכללת זו. ויהא זה מתפקידה של תחנתנו לעשות את הנסיונות הכרוכים בשינוי הטכניקה. ואז תתעורר בעיה חדשה, קשה למדי: ספינות דיג חדישות, בעלות האורך המתאים ביותר לתנאינו, ישיבתן במים היא כשמונה או תשעה רגל, ואין הן יכולות להכנס לנמל תל-אביב. אולם דבר זה חורג ממסגרת דאגותיה של התחנה.

וגם שאלות טכניות אחרות תובעות את פתרונו בעתיד. ציינתי כבר, כי הטרואל הוא שיטת דייגינו. אך כמה מומחים טובים סבורים כי ה"seine" הדני, אשר שינויים ושכלולים רבים נעשו בו בעשר השנים האחרונות, הוא הכלי האידיאלי למימי ארצנו. כדי להיווכח אם באמת כך הדבר, יהא צורך בנסיונות ובהוצאות שאין דייגינו יכולים לשאת בהם. יהא זה, איפוא, מתפקידה של התחנה לבצע את הנסיונות, מתוך תקווה להביא על ידי כך תועלת בת-קימא לדיג שלנו. שאלה אחרת, שהיא טכנית בחלקה, היא שאלת הדיג של דגים פאָלאַגיים, כגון: סרדינים, אנטשובי ומקרלים. רק הערבים היו צדים עד כה דגים אלו בעזרת „לאַמפּאָרות“ פרימיטיביות; רצוי מאד שגם הדייגים שלנו ישתתפו בדיג מינים אלה, המתאימים ביותר לשימורים. לפני בואי לחיפה עשתה התחנה נסיונות ב"purse seine אך לדעתי כלי זה יקר מדי והוא טוב רק בידי דייגים מומי חים. סבורני כי יכולים אנו לפתח שיטות טובות וזולות יותר, ואכן כבר התקנתי רשתות למטרה זו. לצערי, סיבות טכניות בשנת 1946 וסיבות פוליטיות ב-1947 הפריעו את מאמצינו בכיוון זה, אך אנו נחדשם בקרוב.

פתרון בעיות ביאולוגיות של הדיג שלנו הוא שטח פעולתה העיקרי של התחנה, והוא מחייב זמן ממושך ואורך-רוח. מה הן הבעיות האלה? לשאלה זו נשיב בנקל אם נזכור, כי הדייג, כסוחר וכיצרן, שואף לקיום הייצור ולהרר חבתו במידת האפשר. לחקור ולקבוע באיזו מידה דבר זה אפשרי — זהו תפקידו של המחקר. אל לנו לשכוח כי הדייג

קוצר מבלי שיזרע. הוא לוקח מהדגה החיה והפרה ורבה בים, ורווחתו תלויה במציאת הפרופורציה הנאותה בין השלל שהוא אוסף לבין מספר הדגים הנולדים מדי שנה בשנה. אם הוא יקח יתר על המדה ידלדל המלאי ותעמד בסכנה עבודתו לעתיד; ואילו אם ידוג פחות מדי, יהא ריבוי הדגים גדול מדי, ולא יספיק להם המזון לגידולם.

תיאור קצר זה מקיף בעצם את כלל הבעיות שעלינו לטפל בהן. מרובים הם מיני הדגים בים, ובחפושנו אחר הפתרון לבעיותינו ויעילות בעבודתנו יהא עלינו להשיג תחילה מספרים סטטיסטיים, כדי להחליט על אילו מינים יש להתרכז. התחנה שלנו הגיעה לכלל מסקנה, כי הדגים החשובים ביותר במימינו, מבחינה מסחרית, הן בגלל כמותם והן לפי מחירם, הם: המוליטה האדומה (סולטן איברהים, בורבוגיה), הבאקאלה וכן—מתוך תקוותינו לעתיד הקרוב—הסרדינים. התחנה ניגשה לחקר התולדות של שלושת מינים אלה, והנני שמח לומר כי כבר השגנו תוצאות טובות. התוצאה הראשונה היא, שעתה ניתן לנו לומר בביטחה, כי הבעיה של ניצול יתר אינה קיימת אצלנו כלל, כלומר—אין דייגינו מוציאים יותר מדי דגים מן הים. להיפך, דעתנו היא כי יש צורך להרחיב את הדיג במידה ניכרת: החקירות שלנו, של גיל הדגים ביחס לאורכם, מוכיחות כי דגים קטנים באופן יחסי הגיעו לגיל גבוה, דבר המעיד על גידול אטי של הדגים במימינו. דילדול המלאי יביא, קרוב לוודאי, להטבת הגידול של הדגים הנותרים. אולם כיצד לדוג יותר דגים ממינים מסויימים? לשאלה זו וכן לאחרות אפשר להשיב בעזרת מחקר ביאולוגי. הנה לדוגמא: חקרנו במשך השנה שעברה במיוחד את תולדות חייה של המוליטה האדומה. קבענו כי „המוליטה האדומה“, כפי שהיא נזכרת בפי הדייגים ובסטטיסטיקה של ממשלת המנדט, מכילה בעצם שני מינים שונים: האחד—הוא המין המקורי שהיה ידוע כבר ליוונים ולרומאים העתיקים כמזון טעים, והאחר—מהגר מים סוף, מאז פתיחת תעלת סואץ לפני שלושים שנה, שהסתגל ל„אקלים“ של הים התיכון. עתה כבר ידוע לנו, כי הראשון מטיל ביציו באביב והוא נעלם אחר כך (אין יודעים, לפי שעה, לאן) וחוזר ומופיע בעונה מאוחרת יותר. לעומת זאת, מטיל „הפולש“ הזר את ביציו בקיץ ונעלם בחרף לחלוטין; נראה כי המים שלנו נעשים קרים מדי בשבילו, והוא חוזר אלינו רק באביב. פירושו של דבר ששני המינים נוהגים נדידות, המשפיעות על העונה, המקום והכמות של הדיג. נוסף על נדידות אלה, שסיבתן בהטלת ביצים וב„אקלים“, יש גם נדידות אחרות, עקב החיפוש אחרי מזון. המוליטות נוזנות מיצורים חיים שעל קרקע הים ובתוכו, וכל הסימנים נותנים מקום להנחה, כי יכול עשיר ביותר של מוליטות אפשר למצוא במקום שהן ניזונות מ„שולחן“ עשיר הערוך להם במעמקי הים. מכאן בדיקת קיבות הדגים, כדי להוכיח מה המזון האהוב עליהם. את הבדיקות האלו משלימה חקירה ישירה, בעזרת מכשירים מיוחדים, של קרקע הים וצמחיתו, המאפשרת לנו להפנות את הדייגים לשטחים שבהם מוצאת המר-

ליטה מקורות מזון עשירים, דגים אחרים, כגון הסרדינים והמקרלים, חיים על הפלנקטון, כלומר היצורים הזעירים, כמו קרוסטאצינה, תולעים ושבוללים, הנישאים על פני המים. כאן קשורות בדיקות הקיבה בחקירת הפלאנקטון, שצדים אותו ברשתות עשויות משי דק ביותר, דומות לאלה שבהן מנפים הטוחנים את הקמח. כאמור, התקדמנו כבר במידת מה בתקופה הקצרה של עבודתנו, וכבר ידוע לנו משהו ממהלך החיים של המוליטה האדומה; כן מתחילים אנו להבין את מנהגייה של המוליטה האדומה הבאה מיסוסוף ושל החשובים במיני הסרדינים אשר לאורך חופינו, ואף הגענו לקצת תוצאות מעניינות בחקירות הקרקע.

כפי שצינתי, ניזונים מרבית הדגים מהפלאנקטון והאורגניזמים שעל קרקע הים. ועל מה חיים אלה? ראוי לציין, כי ישנו בים מעגל חיים מסובך, אשר מקורו העיקרי הוא—כמו ביבשה—הצמח, אשר ביכלתו, בעזרת האור, ליצור גוף אורגני מיסודות אנורגאניים פשוטים. אולם הצמחים שבים הם לרוב זעירים, מיקרוסקופיים, והחמרים המזינים הנמסים במי הים מעטים ביותר. כמותם נמדדת בשיטות מסובכות ובמכשירים עדינים. מדע שלם, המכונה הידרורגראפיה, התפתח ועוסק במחקר זה, הנותן לנו מושג על מידת פוריותו של הים. מדע זה עוסק גם בחקירת „אקלים הים“, כלומר—מידת החום, המליחות, כמות החמצן, הזרמים ותכונות אחרות של המים. המומחה לתפקיד זה שבתחנתנו גילה עובדות חדשות למכביר, אשר עשויות לשנות בהרבה את דעותינו על המים הסוב-טרופיים.

פעמים מספר ציינתי לעיל, כי חקירותינו מצריכות מכשירים רבים, מהם יקרים מאד, מלבד אלה המצויים בכל מעבדה בעלת ציוד טוב; כן דרושה לנו ספריה טובה. אני רואה זאת כהישג חשוב, שבצד עבודתנו הממשית במעבדה ובים, הצלחנו להשיג בשנתיים אלו את מרבית המכשירים הדרושים וכן ספריה של פרסומים על נושאים מיוחדים, שהיא כבר כעת המצויינת בארצנו, וכל זה על אף המחסור בציוד זה בכל חלקי העולם ועל אף הקשיים הפוליטיים הידועים שאנו נתקלים בהם.

ואסיים בשאלה מעשית שאותה הצלחנו, כפי שאני סבור, לפתור. שטחי הדיג מול חופינו מצומצמים, כ־900 מיליירים מרובעים בלבד. דבר זה עלול במשך הזמן לשמש עיכוב לפיתוח הדיג שלנו. אכן, כבר עלה בידינו לחקור שטח מול החוף הדרומי של אנטוליה, וכן במפרץ אלכסנדרייטה, ונראה כי הדיג שלנו יוכל לנצל עוד כ־1200 מיליירים מרובעים של שדות-דיג טובים, אם רק תהיינה לרשותן ספינות טובות. כן אספנו ידיעות ראשונות על שטח נוסף של כמה אלפים מטרים מול שפך הגילוס, ואנו תקוה, כי באחד הימים יהא זה שטח נוסף לרשות הדיג שלנו.

לא הכזיבה התחנה בתקופת קיומה הקצרה את תקוו מייסדיה. זכינו כבר לכמה תוצאות שדייגינו יפיקו מה הנאה ושתעודדנה אותנו להמשיך הפעולה. הבה נקוה, ונתן לנו בעתיד האפשרות לעבוד בלי מכשולים.

## איזי (ישראל) בדולח ז"ל



מתלמידי המחזור הראשון של בית הספר הימי בהיפה. שירת בצי הבריטי ונכווה קשה בהתפוצצות שאירעה באניתו. היה מיוזמי חיליהם וזמן רב לפני שנקרא לשירות עזב את עבודתו ואת ליי מודיו (הנדסה אוירית) באוניברסיטה "קרנגי" ויצא. נקרא לפתיחת הדרך לירי שלים. השתתף עם גדודו — "גדוד הפורי צים", ברוב הקרבות על ירושלים והיה מאושר להיות בין כובשי הר ציון.

במכתבו האחרון לתוריו כתב: "בימים האחרונים עבר עלי מאורע שיחסק בזכרוני לעד. אולי יכעס עלי הצנזור הנכבד על ספרי זאת לכם, אך איני יכול להתאפק. אני הושב שהכבוד הגדול ביותר שנפל בחלקו של יהודי לוחם, לאחר 1800 שנה. הוא להשתתף בכבוש הר ציון, לפרוץ את חומת העיר העתיקה ולהתחבר עם יהודיה". במערכת העם נפל. יהא זכרו ברוך.

## יצחק שניידמסר ז"ל

ארוכה השורה, שורת הנופלים במל"חמה, מבין תלמידי. כדי כחה כמעט. אחד אחד נפלו — בגליל ובעמק, במרחקי הנגב ובקרבתנו, סמוך לנו. נפלו בטרם יטעמו טעם חטא וצדקה, מלבד חטאי תלמידים וצדקותיהם. פרשת חייהם מתחיי לה בכניסה לבית הספר ומסתיימת ביציאה ממנו לחזית. אלה תולדות חייהם, זה עברם. לא היה להם אלא עתידם בלבד, ואותו נתנו לאחרים — לכלל, אשר אך זה החלו לקרוא בשמו. יצחק שניידמסר, בוגר בית ספרנו,

בית הספר הימי, הוא אחד מהם, אחד מבני דור המגינים והכובשים — והנופלים.

הביאוגרפיה של יצחק קצרה איפוא: נולד בתר"צ בטבריה, לאביו מרדכי, מסגר לפי מקצועו — פועל מאורגן, מוש"ר בארץ ומעורה בעבודה וחוסך מפיו למען תנוך שלושת ילדיו לתורה ולעבודה, לחלוציות ולנאמנות. לאחר שסיים את למודיו בבית הספר העממי בקרית חיים, קרית מגוריו, בחר יצחק להיות יורד ים. העובדה שאחיו הגדול ממנו סיים את למודיו בבית הספר הימי שנה לפני כן — כבוגר המחזור הראשון, מגדילה את משקל בחירתו זו, באשר ידע — עולו של חניך בית הספר מהו והייו של יורד ים מהם. לאחר ארבע שנות למוד רצופות סיים בכבוד את חוק למודיו וזכה לשרת זמן מה באניה העברית "קדמה". אפשר והעבודה באניה קשתה על צעיר לימים שכמותו ואפשר ונפשו נשאתו לשדה הקרב — יצחק התנדב לצבא ההגנה, אף שהיה פטור מגיוס כיוור ים.

בקרב משמר העמק נפל חלל. עינים חיכניות היו לו ליצחק, עינים אלה — שובבות וצנועות, פקחות ותמימות, קלות ורצינות התרוצצו בהן. יצחק ניצב לעיני רוחי — ועינו מחייכות.

אפשר משום שנכון הדבר שחללי מלחמה אינם מתים, אלא נופלים — וקמים, מוסיפות עינו של יצחק לחייך. י שקד

חיפה.

## יוסף גידאלי ז"ל

קבר רענן נתוסף בבית העלמין ההיסטורי אשר על שפת ים כנרת — ובו ינוח מנוחת עולמים קרבן נוסף של מפעל כיר בוש היס. כי מלבד אויב וצר, יתנכלו ויתאכזרו לנו לעתים גם כוחות הטבע, ותמורת כל מפעל שניצור וכל כיבוש שנשיג, ישולם מחיר יקר במאמצים, בסבל ולפעמים גם בחיי אדם.

בעודו נער בעיר פגוש אשר בטרנסילי וואניה הצטרף יוסף לתנועת הנוער החלוצית "הבונים" וללא היסוסים ולבטים מרובים עלה על דרך ההגשמה העצמית. מקיבוץ הכשרה בגולה הובילתהו דרך זו אל נתיבות ההעפלה לחופי ארץ ישראל באניה "דוריאן". שנה וחצי התענה עם חבריו במהנות מעצר של השלטון הבריטי בארץ ישראל עד כי הצטרף לקיבוץ "מעגן" היושב בחצר כנרת.

איש העבודה ואיש השיתוף היה יוסף. למיזוג שלם דבק הרעיון במעשה. ראשית חכמה — העבודה. כך הורה לחבריו וכך הגשים את המעשה יום-יום, במסירות, בהתמדה וממש בעקשנות, בכל מקום עבדו, דה, כאשר נדרש.

וכמעטו כן הליכותיו בהיי הקיבוץ. מסירות, התמדה, לעתים עקשנות ביחסיו לחברים, בדאגתו והרדתו לעניני הקיבוץ, לגידולו ולשגשוגו. כגופו המוצק וכקומתו הזקופה וכפניו הבריאים שזופי-השמש וכבת-הצחוק המרצדת על שפתיו — כן דעותיו על בעיות המשק והחברה שנהג לחוותן במלים קצובות. היה ממעט בדיבור בפומבי והעדיף שיחת חברים גלויה על דיונים מסובכים וזכחים סוערים באספה. באמת ובתמים, בכנות וביושר התהלך עם חבריו.

לאלון תמיר, שלם ומוצק, דימינוהו, אשר סערת-רוחות לא תוכל לו. ולא שערנו כי גלים זדוניים ילפתוהו ויהנקו בו את רוח החיים. לעבודתו הרגילה יצא. לדיג בים כנרת, ביום סערה, ומשבריי הים הזועף — אך את גופתו נטולת-החיים החזירו לנו...

מעגן.

מ. ד.

## חברי עין-אגב

יעקב צוקרמן

חנה טוכמן

נחמיה הירשברג

אליהו אולדברג

יוסף קלימן

זכרונם לברכה

## נפלו בקרב.

עם הקבוצה הדוויה

העומדת בגבורה

מול אויב מסתער

מתאבל

החבל הימי לישראל



הנמלים. לרגל המלחמה בישראל מבקשת מצרים ללא־ספק להחיש את ביצוע ההזמנות שמסרה בקשר לתכנית זו, אך לא ברור באיזו מידה ניתן הדבר בידיה. בפעולתה הימית נגד ישראל מניחה מצרים, כי כאן אין המשימה חורגת מיכולתו של משמר החוף: מלחמה ב"מבריחים" (של אספקה ועולים) ובעוזריהם שעל החופים. הנחה זו תוכשל עם גידולו של הכוח הימי הישראלי.

האם עלולה מצרים ליהפך בעתיד לכוח חזק ועצמאי בים? הסיכויים לכך אינם רבים. מבחינה רשמית הפכה מצרים מדינה עצמאית ב־1936, משניאותה בריטניה לחתום אתה חוזה־ברית המכיר בעצמאות זו. חוזה זה, שכחו יפה לכ"ה שנים, התיר לבריטניה להחזיק את כוחותיה הימיים והיבשתיים באלכסנדריה (במשך שמונה שנים) ובאיזוח־תעלת־סואץ (במשך עשרים שנה. המשמר היבשתי שם הועמד על 10,000 חיילים ו־400 טייסים). מצרים חויבה בעזרה לכוחות הבריטיים ובשיתוף־פעולה אתם, אך לא בהשתתפות ישירה במלחמה לצדם. תפקידם של כוחות־ההגנה המצריים הועמד איפוא מראש רק על שמירה משטר־תית מסביב למקומות ריכוזם של הכוחות הבריטיים ולא יכלה עוד מצרים לטעון להגדלת כוחות־המגן שלה עד כי יוכלו להשתתף במלחמה. למעשה נשארו הכוחות הבריטיים עד ל־1939, גם בנקודות אחרות של אדמת מצרים וחופיה, מתוך נימוק של מצב בינלאומי מתוח, ובשנות המלחמה הוגדלו הכוחות הללו בהרבה. מצרים לא התנגדה להגדלה זו (בניגוד לעיראק של 1941), אולם ממשלתה הרבתה להדגיש את רצונה "להרחיק את הארץ מפגעי המלחמה"; נוסחה זו באה לספק את אוהדי־"הציר" המרובים שבחוגי השלטון.

תוך כך: מצרים נמנעה מלהגדיל את כוחות־המגן שלה בימי המלחמה במידה ניכרת, שמא תעורר הגדלה זו את בריטניה להזמין בכל זאת כוחות אלה ליטול חלק במלחמה, במקרה של מצב חמור במיוחד. ומי שיעיין בתקציבה של מצרים לשנה חמורה כ־1942/3, ימצא, שמתוך 53,526,000 ל"מ לא הוקצו למיניסטריון להגנה לאומית אלא 6,637,700 ל"מ, ומזה — ל"משמר החופים" (כך נקרא הכוח הימי של מצרים, לא "הצי"! 287,000 ל"מ בלבד! הקפאה מכוונת זו של הכוח הימי איבדה את טעמה ב־1945: אז, ערב הנצחון, הצטרפה מצרים לאומות המאוחדות, כדי שתהיה זכאית להשתתף. בועידת השלום, ולאחר הנצחון החלה לתבוע מבריטניה את ביטול הברית הצבאית ופינוי האיזור של תעלת־סואץ (יתר חלקי הארץ פונו סוף־סוף, בהתאם לחוזה 1936). תביעתה של מצרים כיום, המתבססת על הסכם בינלאומי מ־1888, היא לפתוח את התעלה בפני ספינות כל המדינות, הן בזמן השלום והן בזמן המלחמה (כלומר לעשותה גייראלית) ולהטיל על מצרים תפקיד שמירתה

ארגונה הצבאי של מצרים טבוע עדיין בחותם התלות בבריטניה; כן גם כוחה הימי. מעצמה ימית אדירה שתאימה את הצי המלחמתי שלה לצרכי התמודדות עם ציים זרים בלב הים והיא מרבה לבנות אניות־קרב, סיירות ונושאות־אווירונים. מדינה ימית קטנה — עיקר דאגתה היא להקשות על הציים הזרים מגשת לחופיה. לשם כך בונה היא (או רוכשת) צוללות בעיקר, אניות משחית ונושאות־מוקשים. ואילו מדינה בלתי־עצמאית מניחה את שתי הדאגות גם יחד למגינתה האדירה, והיא מכוננת את כוחה הימי שלה ככוח־עזר בלבד לצי של מגינה זו. הכוח הזה אינו מותאם לפעולות עצמאיות; מתפקידו — שמירה על החופים מחוץ למקומות חנייתם של כוחות בעלת־הברית האדירה, על מנת למנוע הטלת מוקשים במי־החופים הללו טצד האויב, הברחת חבלנים וסוכני האויב וכד', כלומר: תפקיד משטרתי בעיקר, שספינות־משמר קלות, אסדות־הובלה ושולות־מוקשים, הן הן שהולמות אותו ביותר. בימים כתיקונם פועלות אותן הספינות נגד המבריחים.

דגלה הימית־המלחמתי של מצרים התנוסס ערב מלחמת־העולם השניה ובימיה על כלי־השיט דלקמן: ספינת המשמר והליווי "הנסיד (אל־אמיר) פארוק; ספינת ההובלה "הנסיכה (אל־אמירה) פוזה"; ארבע יחידות משמר קלות בעלות־מנוע (כל אלה ברשות המיניסטריון להגנה); הספינה "מחקרים (מבאחת)", שנועדה בעיקר לחקר הדיג אך משמשת היא גם למשמר החופים; אנית ההובלה "סולום" (לשעבר אניה בריטית "סירינגה") ומספר כלי־שיט קטנים, ברשות מחלקת הנמלים והמגדלורים של מיניסטריון התחבורה; ספינת השיט המלכותית "מוגנת בידי אלהים" (מחרוסה), ברשות שלטונות החצר. ואם כי מצרים לא הסתתפה בפועל במלחמה, נפלו חלק מכלי־שיט אלה קרבן־תאונה למוקשי הים והפצצות הבסיסים הבריטיים. מצרים קיבלה אחר המלחמה תמורתם משלל האויב. כן נוספו לה ספינת ההובלה לצרכי מגדלורים, "עאידה" וספינת השיט המלכותית על הנילוס, "שליח המזל" (קאצד אל כיר).

הסך־הכל אינו בעל ערך צבאי ממשי, אפילו יבקנה הציודה של מדינה בלתי־עצמאית. ולא לחינם פוטר האלמאנאך הבריטי "ויטקר" (Whitaker). את ימאותה הסלחמתית של מצרים במשפט קצר: "אין כל צי, פרט לכמה כלי שיט למשמר החוף ולהגנת הדיג". אמנם, באוקטובר 1938 החליטה מועצת־ההגנה המצרית לחזק את הכוח הימי על ידי סיירת, ארבע שולות־מוקשים ושש סיירות־טורפדו בעלות־מנוע, אך התכנית הזאת, שהיתה צריכה לעלות ב־3½ מיליונים לירות, לא הוגשמה לרגל המלחמה. בסנת 1946 סוכמה תכנית אחרת לשלוש שנים, שהיקפה סובל יותר: לא סיירת אלא שולות־מוקשים בלבד, קרביטור, סיירות טורפדו בעלות־מנוע, וכן חיזוק ביצורי

למעלה משני מיליון לא"י, לפי אומדן רשמי. הם סכומי הפרמיה השנתית, הנפרעים לחברות העוסקות במזרח ימי בא"י. עובדה זו, כשלעצמה, היא סיבה מספקת לקיום ענפי הביטוח הימי כמקור פרנסה חשוב בכלכלה הארצישראלית.

ואף על פי כן לא נתעוררה כל יומה בכוח זה אלא בימי חירום אלה, לאחר שה"בורסה הלונדונית" ("לוידיס") הנהיגה הגבלות שונות בפעולותיה בארץ-ישראל. כל סידור של ביטוח ימי כרוך עתה בקשיים, הומרות וסייגים, המכבידים, לאין נשוא, על היבוא והיצוא הא"י. בנסיבות אלו הפך ענין האירגון של ביטוח ימי בא"י צורך חיוני דחוף, בפרט אם נביא בחשבון שהבאת מזונות, מכוונות וכד' הם צרכים חיוניים מאד לישוב, שיבואם לא ייתכן בלא חסות של ביטוח מתאים.

מצב זה עורר קבוצת אנשים מחוגי חברות הביטוח הארצי-ישראלית ליוזם התאגדות ארצישראלית לביטוח ימי.

בתכנית היוזמים ליסד את ההתאגדות על בסיס של חותמים, כדוגמת ה"לוידיס" האנגלי, כלומר, בצורת בורסה של חותמים וע"פ עקרונן של פיצול הסיכון ואיזונו.

לפי עקרון זה, תקיף ההתאגדות אנשים המוכנים לקבל על עצמם ביטוח ימי של אניות וסחורות בין שנועדו ליבוא ובין — ליצוא. ההתאגדות עצמה לא תנהל את עסקי הביטוח, כי אם הסינדיקאטים שיאורגו במסגרתה. כל סינדיקאט יורכב מקבוצת חברים שיפעלו באמצעות סוכנים-חותמים, בעלי נסיון בענף זה, שיוותן להם יפוי כוח מטעם חברי הסינדיקאט לקבל ביטוחים ימיים. סינדיקאטים אלה לא יפעלו כשותפיות. כל חבר הסינדיקאט יקבל מכל פרמיה, כפי חלקו בביטוח ואף ישא באחריות לכל ביטוח רק בחלקו, אולם אחריותו תהא בלתי מוגבלת (שלא כבחברת אחריות רגילה שכל חבר הנמנה בין שורותיה אחריותו מוגבלת בהתאם לסכום מנייתו). כל סינדיקאט יפקיד בידי ועד ההתאגדות, שישימש בבחינת נאמן, פקדון בסכום מינימלי של 5000 לא"י, בתנאי שכל חותם יפקיד 500 לא"י מינימום. ועד ההתאגדות יפקיד עם זאת שהסינדיקאט לא יתחייב אלא על סכום העולה פי חמישה על סכום הפקדון שהפקיד הסינדיקאט, בצירוף ידמי הפרמיה הרשומים לזכותו. לשם בטחון נוסף תקום קרן מרכזית ליד ועד ההתאגדות, שהונה יצבר מסכומי ההפרשות של הפוליסות והיא תשמש קרן ערובה להבטחת הסכומים שלא יהיה ביכלתו של החותם לסלקם.

חבר היוזמים עוסק עתה ביסוד עשרת הסינדיקאטים הראשונים ולאחר הקמתם יוכרו רשמית על יסוד ההתאגדות. היוזמים סבורים שאם יצליחו לארגן 200 — 250 חותמים בסינדיקאטים, לא יכבד עליהם לבטח את כל היבוא לא"י. בהתאם לתכנית לא תצטמצם ההתאגדות בתחומי א"י בלבד, כי אם תטפח קשרי ביטוח עם מדינות שכנות ואף רחוקות.

בתנאים אלה — תפקיד משטרתי נייטראלי, שאינו מחייב השתתפות במלחמה. גם תביעה זו אינה מצריכה הגדלה יתרה של הכוח הימי המצרי.

מועצת-הבטחון של או"מ, שהצדדים נזקקו לבוררותה ב-1947, לא יכלה להגיע לכלל החלטה מוסכמת בענין התעלה: בריטניה רואה את חוזה 1936 כעומד בתקפו, והיא מקיימת באיזור התעלה את הכוחות שהקציב לה החוזה ההוא, ואילו מצרים, הגם שטענה בפני מועצת-הבטחון כי החוזה נטול-תוקף מבחינה משפטית (עקב סתירה בינו למגילת או"מ), לא זו בלבד שאינה מבקשת להרחיק את חילות-המצב הבריטיים באמצעי לחץ (צבאיים או של התנגדות פאסיבית), אלא גם מוכנה לתבוע בכל שעת צורך את כל מידת ההגנה המגיעה לה לפי החוזה. בקשר לפעולות נגד ישראל, עוררו צירים אחדים בפרלמנט המצרי תביעת עזרה צבאית מבעלת-הברית, וראש-הממשלה הסביר כי לא נדרשה עזרה זו רשמית אלא משום שמצרים רואה פעולות אלה לא כמלחמה אלא כפעולת-עונשים "נגד פושעים". למעשה מבוססות גם עתה הפעולות הללו על הברית עם בריטניה, ובחלקן הימי — על כך, שבריטניה מגינה על המיתקנים והבסיסים הימיים הקרובים ביותר לישראל: נוחים הם ביותר לפגיעה וחשובים לצרכי ריכוזם של הכוחות הימיים המצריים (מים-התיכון וים-סוף). ונוסף לזה: בריטניה אחראית, לפי החוזה, לכך שלא יפלוש אל מצרים גורם שלישי. אפשר יהיה לפיכך לתבוע ממנה עזרה גם במקרה של פגיעות ישראל באותם בסיסים ימיים שאין הכוחות הבריטיים חונים שם.

המחלוקת שבין מצרים לבריטניה היא למעשה מחלוקת-ידידים בנוגע לטיב הברית ביניהם: אם זוהי ברית הדדית, העלולה לסבך פעם את מצרים ב"מוראות המלחמה", או שאפשר לשנותה בצורה שתטיל רק על בריטניה, כעל המעצמה הימית העיקרית באיזור ים-התיכון וים-סוף, חובת העזרה למצרים (כשוטרת התעלה מטעם או"מ), ולא להיפך. בשני המקרים, אין לחוגים השליטים במצרים אמביציה להקים צי חזק (ואף לא כוח צבאי חזק, למרות דיבורי הסיעות "מצרים הצעירה" ו"האחים המוסלמים" על מנהיגותה הצבאית בקרב הליגה הערבית); יודעים הם את הסכנה שבמלחמה קשה וממושכת לגבי ארץ בעלת מבנה כלכלי וסוציאלי כשל מצרים, וביחוד את הסכנה שבמלחמה הימית, העלולה להפריע ליבוא-המזונות הימי שמצרים תלויה בו. אפיינית העובדה, כי מצרים כוננה מזמן בתי-ספר לקציני הצבא והמשטרה, אך לא לקציני הצי: ביי"ס כזה עומד לקום רק השנה. אין לה, אגב, גם אקדמיה ימית-מסחרית מיוחדת, אלא שפקולטאות להנדסה ולמסחר שבאוניברסיטאות הכלליות כוללות לימודים ימיים מסוימים. מדינה חסרת-אמביציות בשטח ימאות צבאית, קל לה להשלים עם עובדת ההשתלמות של קציני-הים שלה במוסדות זרים עד לשנת 1955, היא השנה שבה יוציא בית-ספרה את בוגריו הראשונים.

**מןמור לים**

מאת פרד פירון

אשור, קרמנה, רומי ונן -  
 שבו פני ממשלות-חופיה, ים,  
 אך לא אמה! גלף עוזו שטפו  
 גם בתקופות-דרורו, על כל לב רם;  
 יש זר ופרא בן משלו, אולם  
 הפכו שמה ומק. ובה סימן -  
 תמונה איו, בלתי שחוק-גל בעים,  
 על תכלת מצחה אין קמט-נמו!  
 פראות אותה עיני בראשית הנף, ים נו!

ראי-ההוד בו יסו אלהים  
 דמותו בחרון-סופה; כל ליל יום,  
 בשלו, סער, דמי או נחשולים,  
 בקפאון-ציר או אם בארץ-חם,  
 קודר, גאה, בלי קץ, בלי סוף,  
 עד תם -  
 דמות נצחים - כס אל בערץ. טמיר!  
 הו מבצר עולים ענקי התהום;  
 צוף על כל אזור! אמה, כביר,  
 יחיד תפסע בצעד-און, שיר-עד תשיר!

נאני מה אהבתיך, הוד הים!  
 כמהמי מילדות: אותי תרים,  
 כבועותיך, על-לבך, אי-שם.  
 עידי-נער אל המשקרים  
 בגיל פנצתי; אף אם סגורים  
 ארבו גם - אך ערבת לי האמה.  
 דומה: אני ולך ולמישרים  
 האמנתי בגליך, בני רמה,  
 וכעמה בן אז תפשמתי, ברעמה!  
 תרגם מאנגלית: ראובן גרוסקו

גאו, עמקי התכלת! ים, גלה!  
 שוא יעבר עליך צבא-ציים;  
 אות-הרס בן-אדם יתנה עלי  
 הקרץ, אך שפתך גבולות תשים  
 לאל-ידו. אין בלמה ירים  
 ידו על מישורך, וכו-אדם  
 כאינו, עת כנטר-רביבים  
 תהומך נופל הוא ומבעבע שם -  
 ללא ארון וקבר ופעמון נעלים!

שבליך לא למצעדי אנוש;  
 לא לו הו שדמותיך למרקס.  
 מקום תנצרו, אזי יבוש,  
 עת יד ישא שים ארצות למס.  
 אל רום אותו תקיא עת בו תמאס,  
 ותרססו אל מול פני אלקיו: -  
 בעת שועו אליו, כי בו ינס  
 לשים דל-מבטחו, אל חוף יקו,  
 אזי שוב ארצה תשליכו מרום-העב.

תזתחי ציים מקרקרים באון  
 אשיות קיר-סלע, חיל יאחו יושביו  
 עם כס-מושלים; ולן-תואלוו  
 צלעיו-אימים תאמרנה שבח רב  
 לקטו-עושו, לעשותו איש-קרב  
 חולש על הגלים הפבירים.  
 אך המה לה משחק, שעשועי-שוא,  
 בתוף שמרי-גלים המגירים  
 צי הארמדה, בן טרפלצר-אדירים.

1. הכונה לאניה העשויה עץ אלון והמשולה ללויתן ביים. 2. הצי שספרד שלחה נגד אנגליה בשנת 1588, שפוזר, נוצח בחלקו ונחרס לבסוף בסערת-הים. 3. נקודה אחת בדרום-מערב ספרד; שם נחל נלסון, הארמיראל האנגלי הידוע, את נצחונותיו על ציי צרפת וספרד בשנת 1805.

עוד היו עננים של נשף מכסים פניו של מזרח והעולם היה דמום ועכור, כלא יודע אם להבקיע אור ואם לאו. בחללו של רציף היו עומדים ותלויים ריחות של עטרן-אניות, של זפת ושל כל מיני זוהמה שמפליטות אניות בימו של נמל, שהן עושות אותו תמיד בית-כבוד להפרשת צואתן ולפליטת כיון וריחן. המחסנים שקועים בשינה של שהרית. כבושים בתוך עצמם, ושעריהם עודם סגורים ונעולים ואין יודע מה שבתוכם. שומרם עומד וממתין לשעת הפתיחה ומדקדק שלא להקדים דק אחד.

שיריים של פריקת אתמול עוד פזורים על שפת הרציף ותמהים שאין מגבבים אותם לערימות ומכניסים למחסנים כדי שלא יתבזבזו אפילו מועט שבמועט. בטנים מקולפים וגרוטאות של ברזל ושברי-לוחות עץ מונחים ומעורבים אלה באלה.

והיין ומשכימין התחילו נכנסים ובאים אחד אחד. מתחילה — ראשי גייסות של סווארים: פאָאָט, שהוא הארי שבחבורה והנערץ שבכולם, בכוחו לעקור הרים ולטחנם זה בזה, ליטול אניה, לטבלה ולמשתה כבדו בגיגית של מים, וכשהוא נכנס לתחומו של נמל הרי זו כניסה שמשארת רושם, כאילו נכנסה ספינה של כמה אלפים טונות, וכולם מתייראים מפניו, נרתעים קמעה אחורנית וסטים לצדדים כדי להפנות לו מקום, כאילו אין רחבו של רציף מספיק בשביל ליתן זה, ומחסנים משתחווים ביראה מפניו, וכל הנמל כאילו חל ומשטיח רחמים על עצמו; ולא-כִּלְשָׁכֵן פרחי-סווארים שהם מצטמקים ומתכווצים ומתעצמים כמה שאפשר לצמצם ישותם עד כדי שלא יהיו מצויים כלל. ואחריו — שניים במעלה: אברזיד, עבדאללה חמיד, אברזאלאח וחבריהם, שבהם מעיזים להציץ מן הצד ולברכם בשלום של בוקר מתוך ענוותנות והכנעה. ואחריהם באים שאר סווארים, כל אחד ומעלתו שלו. כולם רעננים, כולם מובהקים, כולם נאורים בגבורה לקראת יום הולך ובא. ואם אמנם אין עוד שום אניה עוגנת בנמל ושום ספינה ממתנה לפרקה, אָבֵל יש בהליכתם ובתנועותיהם כאילו כבר עושים דברים של ממש וכבר עושים בעבודה. זה אץ דרכו לקרן-הסירות וזה למעגן-הדבורות, זה כאילו עומד לעקור יתד מקרקעה וזה להסיה מחסן ממקומו, וכל אחד עושה עסק גדול. ולא מפני דברים מגונות של התרברבות שמוחזקות עליהם, אלא מתוך שרוצים להכניס ראשם ורובם לתוך עסקה של עבודה מבעוד בוקר. להודיעך שאיזהו סואך ראוי לשמו, זה שאינו מניח ידיו ורגליו אפילו לשעה קלה וכולו עוסק ומתעסק, בהול ודחוף, אץ ורץ, מזודו ונחפו, מזיח זה לכאן ומסיט זה לשם, קושר ומתיר, כורך ומרפה, ומגלגל בכל מיני עבודה ולא תנוח דעתו ואין שעתו פנויה מרגע כניסתו לתחום נמל ועד יציאתו משם. אחריהם באים סלוניקים, כבדי-צעד, מתונים שבמתונים, הולכים וזעפים ופניהם קודרות וזעמויות, וכל כניסתם לנמל אינה אלא הפגנה של רוגז ומרירות-לב. משפילים עיניהם לארץ ואין מיישירים אל זה המאוס עליהם, שהמיט עליהם פורענות. כל עצמם כאילו נכנסו לרשותו של אדם שאין הם מדברים אתו מטוב ועד רע אלא שעל-פי איזה ציווי הם אנוסים לבוא אל

ד' אמותיו. אלה גזע חסונים, פניהם גרומים וקמוטים ולכל אחד גב שיכול לשמש טבלה לערם עליה ערימה של שקים, לכל אחד עורף שאינו נכפף ואינו מתעקם לעולם ורגלים שיכולות לעמוד במשא של שתיים או שלוש מאות. נכנסים כולם בכנופיה אחת, כובשים לעצמם יסודו של אחד ממחסני הרציף ויושבים כשפניהם נוכח הים.

אחרוני סווארים נכנסים חברי-קיבוצים. בפיהוק, בתמיהה, בסימן שאלה. עמידתם אינה עמידה והליכתם הליכה של פיגור. כאילו מפקפקים בכוחם של עצמם. כאילו נפחדים ממה שעתיד להתרחש, כאילו מתמעטים מפני דמותם של ערבים וסלוניקים; נפשם נרעשת מעט ודעתם אינה נוחה מעט והם מצפים לנס שייראע ומיחלים לחסדי שמים. מהם טירונים שבטירונים שעצם הווייתו של נמל אינה מוסברת להם עדיין וכל סירה נכנסת ויוצאת וכל מנוף עולה ויורד מעוררים הרבה קושיות בלבם, אלא שאין להם העוז לשאול שמא תיגלה כלימתם ברבים; ויש מהם שכבר כבשו חזקה בנמל ועומדים בו בפישוק-רגלים ובצוואר נטוי, מעשה בעלי-בית מנוסים ובקיאים ושום במעלה לשאר סווארים, ערבים וסלוניקים. אלא שלאמיתו של דבר גם הם אין בטוחים בעצמם ורק התחילו לצמח שרשים. אלה פורשים מחבורתם והולכים אצל סווארים ערבים להחליף דברי ידידות ממין שאלות ותשובות בעניני דיומא. מדברים במכוון רמזים וחצאי-רמזים שמובנים רק למי שבא בסוד-סווארים וותיקים ויודע שפתם וסימניהם ובנעימה שאינה משתמעת לאחרים. ואחר נפטרים ושבים לחבורתם וטירונים מתקנאים בהם שיכולים הם ליטול שיחה עם גדולים וחשובים.

בינתיים מפציעה שמש צהובה וחלמונית פרגוד של מזרח ויוצאת למלחמה עם עננים ובני-עננים. וכל עוד נטוש קרב זה למעלה ולא גבר השמש — דלוה אוירו של נמל למטה ועכור. ארובות של אניות הנפט מפיחות עשן וקיטור, צחנה עולה ופושטת ממנועי המנופים הגדולים, חריקות שיניים חלודות שבאות מספינה רעועה הנשענת אל שוברי-הגלים — מנסרות בחלל, והכל יש בו כדי להבחיל. ויותר מכל — עמידה זו של סווארים שאינה עבודה ואינה בטלה ברורה אלא צפיה לספינה שזה שלושה ימים שהיא מתמהמהת ובוששת לבוא.

בין כה ובין כה מתקהלים ובאים הערבריר של נמל. אלה החורנים, ארחי-פרחי, בבחינת עפר גרמס ואסקופה נדרסת. אספסוף ועדר שלא חלק להם ולא נהלה בנמל, אלא עוברים והולפים, היום כאן ומחר שם, נקלים ובוזיים, שכיריים עלובים שכל אחד עושה אותם מטרה להצי לעגו ושעיר לרגזו והם הפקר ורשות הרבים, שיש רשות לכל אחד לקלל אותם ולחרפם, לבוז להם ולעשותם לצחוק ואין מפגיע ואין מחזיר דבר. כך נאה להם וכך יאה: אין הם סווארים ואין הם מנופאים ואין הם מוֹנִים ואין הם שוטרים ואין הם פילטים, ואין הם סבלי-מכס קבועים ואין הם נהגים ואין הם מכניסי-משאות ומוציאיי-משאות, הכלל: אין הם נכנסים כל עיקר במנין צבורו של נמל, אלא בבחינת

מופרשים ומוקצים; ואפילו טירונים שבטירונים שבין חברי קיבוצים מלעיגים עליהם ומביטים בהם כמאיגרא רמא לבירא עמיקתא. והם עצמם — יודעים הם מיעוט ערכם, שמלאכתם בזויה ושכרם פרוטה, ואין הם תובעים לעצמם יותר משמגיע. חגורים הם שק, מכשכשים בשלמותיהם, מתלבטים בין רגלי גדולים מהם ואין נוהגים כבוד בעצמם. מתירים הם לעצמם את שלא יתיר לעצמו סואר בשום פנים שבעולם: לשיר בקול ובצוותא, לרקוד לראוה, לעשות במקוה ובממכר של כל מיני פרקמטיא מפוקפקת, לרוץ ריצה של קלות-רגל, להכות ולהתכתש זה עם זה ולעשות כל מיני מעשים של שטות הבאי לעיך-כל.

משנכנסים אלה למניניהם חבילות-חבילות מיד מתמלא הנמל קול רעש והמולה, שאון וצווחה והסוארים למעלותיהם השונות פורשים וסרים משום כבודם לקצהו של הרציף שאין החורגים מצויים שם.

היו הכל מצפים ל„מנולה“. ספינה זו בת אלף טון ומשהו, כיון שהיא זאטוטה, ישנה וחלודה, רעועה וסדוקה, מדליה חולים ואינם פועלים כהלכה, אמבריה צרים ואפלים ואין בהן אפילו תת-סיפון אחד, חבליה אכולים רקבון, סיפונה וחדריה מזוהמים ומלחיה קרועים ובלואים — נהגו בה הכל בזות וקלות ראש. ומה עוד — שמעולם לא עמדה בדיבורה ותמיד אחרה בשנים או בשלושה ימים מכפי שהודיעה מראש. וכך גרמה לביטול זמנם של סוארים ולא דוקא סוארים. מבעוד בוקר היום הרשום לבואה, כבר היו מתכנסים כל הקרובים והשושבינים וכל שיש להם נגיעה כל-שהיא בענינה: בעלי המטען ולבלרים שלהם, האימפורטר והפקידים הכרוכים אחריו, סרסורי ממכר והשמשים מלוייהם; ונוסף עליהם כל ב"כ הרשות, החל בשוטר הממונה על הבדיקה וגמור במפקה הסניטרי. וכל כך על שום מה? מפני מטענה שהוא חשוב, מטען של שוורים. וכל אלה והסוארים ועוד רבים אחרים חוזרים כלעומת שבאו, מתוך יריקה של בוז וגידוף של כעס, כאילו היו אומרים: „ראו זו שהיא קטנה ומאוסה, נאלחה ובוזיה ויכולה להתעלל במכובדים שכמותנו!“

מפרק לפרק הטו צואר, כיווצו גבות-עיניהם, צמצמו אישוניהם והסתכלו למרחקי האופק לראות אם באה כבר. אך לא נראו לא תורן ולא ארובה. קלים ונרפים שבין חברי הקיבוץ שאין להם נקיפת-לב על ימי עבודה שהולכים לבטלה החלו מהרהרים בשמחה מסותרת על שקריבה שעת חזירתם הביתה ועד כה ועד כה הם תרים לעצמם אצטבאות נוחות למשכב, פורשים מקטרנותיהם עליהן ומיד שוקעים בשינה; סוארים ערבים שאדישים הם מתוך שדעתם מיושבת בענינים אלה ויודעים שכך מנהגו של נמל שיש יום יוצא לבטלה ויש יום שהוא מכופל ומשולש — מפתחים מטפחותיהם וצובטים מן האוכל לשבור רעבונם. וסלוניקים, שהם כדרכם רגוזים תמיד ולעולם מטילים אשם בזולתם, החלו מרטנים בינם לבין עצמם ריטון שהלך וגבר עד כדי רב קצף, קול-קולות ורעש גדול. ראש שבחבורה מרעים קולו ומרעיד את כל הרציף וקולו יורד וניחת כמהלומות על ראשי כולם, כאילו עומד לזעזע העולם כולו, משפטיו ניתכים כעופרת לוחטת וכל נאווו — האשמה גדולה וכבדה. ידיו עולות ונופלות מנפפות ומיטלטלות.

כל פניו מתעוים להעויה מעוקצת ודומה שעוד מעט ויקרום מעצמת מכאובים שחזקו עליו. ובר-פלוגתא שלו מלעלע רב דברים בשצף-קצף ובמהירות גדולה כאילו דולה מתוך בטנו ומגלגל המלים משם ומוציא קולות משונים. אשר לא התכוון, וכל דבריו משל למטר בליסטראות. ואחרים קופצים לתוך דבריהם, זה זורק משפט ואחר תופסו ומשליך כנגדו מלה שהיא שקולה כנגד עשר, זה שואל שאלה שיש בה לפקפק עמידתו של עולם ואחר עונה תשובה שאין אחריה כלום, וכל החבורה נעשית לפקעת אחת של דברים בוטים והמולה רבה.

ומאחר שאין איש מבין לשונם מלבד הם עצמם, אין אנו יודעים גם כן מה הוא שמרעיש כך מוסדות נפשם ואם בכלל ריב הוא ומחלוקת ביניהם או שכולם מטיחים דברים כלפי אחרים זולתם ואין דברי זה באים אלא כדי לתת חיווק לדברי זה.

אחד סלוניקי שעמד על תיבה, ראה ראשון ספינה שהיא קרבה והולכת. מיד הרתיעו כל סוארים שעל רציף לשפתו, שלחו עיניהם לאופק וניסו כוחם בניחוש זהותה. בקיאים ויודעים — שתקו, שלא הם יעמידו כח-סמכא שלהם בניסוי, ורק נמושות לקחו חלק. אך ככל שנתקרבה ונתחווירו שרטוטיה כן הלך ורב מספר הדוברים בה. כשפסק אבר-עלי, זה סואר שדבריו חותכים וגוזרים כל ריב שפתיים מפני מעלתו ומורא כוחו — שהספינה איננה „מנולה“, נתבהר לכולם כי כן הוא. כיון שגדולה היא הימנה כמה מונים והרבה נאה ממנה, ולפחיתות לה ייחשב להשוותה אל אותה יוונית. ובכן מי היא? אין היא משבט אניות „פרינס“ כיון שאלה אפורות הן וזו פס אדום לה לכל היקפה; אין היא ממשפחת „סטאר“ כיון שאלה שש זרועות להן ולה רק ארבע; אין היא מהיאפאניות כיון שאלה ארוכות וצרות וזו רחבה וגבוהה; אין היא מהנורבגיות כיון שארובותיהן קצרות ומלוכסנות ושלה ארוכה ומוצרת; שמא היא „אירווינג“ — והרי אין לה ברבור בירכתייה; שמא היא „גורטון“ והרי תרניה אינם מסתיימים בגולה; שמא היא מהמשפחה שסופי שמותיה — „לאנד“ והרי אין האותיות A. B. חרותות על מצח ארובתה; ובכן איווה?

משנכנסה לשער הנמל ראו בה כולם שחדשה היא בכאן וגם זקנים שבסוארים אינם זוכרים אותה. נכנסה ברעש גדול ובעסק גדול. הניפה כל דגלי-צבעונין, נשימתה ונשיפתה כשל זקן מסורבל, מרזבים לה עשרות וכל פתחי ביבין שלה החלו פולטים קילוחי מים ושופכין, יורקים וגורפים, מפרשיים ומשתיינים מצד פנים ומצד אחר ומכל הנקבים; ארובתה גונחת ויורה נשיפות של עשן וקיסור וצופרת בקול צרוד וניחר צפירות רחבות וקצרות, כאילו נופחת נשמתה, פרופלרין (מדחפים) שלה מגעשים נחשולים של קצף ומהמירים כל בריכתו של נמל; מלחיה עולים ויורדים, אצים וחופזים, מושכים תבלים ומגלגלים שרשרות, משלשלים סולמות ומדיחים הסיפון ורב החובלים שלה עומד על דוכנו רם ונישא ומנצה על המלאכה כולה. ורושם כניסתה כהופעתו של שר גדול בגודו: לכבודה נתכנסו כל סוארים וסבלים שבנמל ועשו שורה אחת ארוכה לאורך שפתו של הרציף ועורכים לה מיסדר כביכול; לכבודה באו כל פקידי המכס והסגנים והשוטרים וחולקים לה תשואות הן-הן כביכול; ואפילו קצינים של הרשות

ובני לוויה שלהם, שכולם אומרים כבוד וגאון, שמדיהם כולם צהור וכובעיהם מתוחרים זהב, — מחלו מכבודם ועמדו גם הם בתוך כל הקהל לחזות בכניסתה.

ולהודיעך שאין בנקלות ובפחותות מקומה, לא נימוסיהן נימוסיה ולא הליכותיהן הליכותיה וכל ארחה וריבעה אחרים — הריהי נוהגת רב כבוד בעצמה: מה אלה כניסתן לנמל כשל אמהות ושפחות, מהירה וחטופה כאילו כדי לחמוק ולא לתת סיפוק בידי הרואים להסתכל, אלא להחבא מיד מתוך צניעות אל צלעו של הרציף, הרי זו, כניסתה כשל מטרוניתה כבודה בעלת־בשר ולבושת שיראין, שהיא נוהגת לאט ובניתוחא, עקב בצד אגודל וכל תנועה שלה משאירה רשמה בחלל; ועוברת שעה ארוכה מעת כניסתה לפתח הנמל ועד קשירתה ליתדות הרציף. ואף מקום שהוקצה לה עלי־יד הרציף, אינו בקר־זווית, לא בצד דרום־מזרח ולא בצד צפון־מערב, לא עלי־יד מזח אניות הפחם ולא ברובע אניות התבואה, אלא באמצעו של הרציף ומול השער ממש, כך שתהיה גלויה ונראית להמונה של עיר.

סוארים הסתכלו בקנקנה והחלו לאמוד טיבה; לשקול תוכה לפי מראית ברה ולשום מה עבודה נכונה להם בזו. זה אמר: ראוי ירכתיה שהם כאחורי פרוצה ויוצאנית — סימן לאמבר רביעי שהוא גדול מכרגיל, זה אמר: ראוי כריסה שהיא כשל אשה מעוברת בחדשה השמיני — סימן לאמברים שני ושלישי שיש להם מסדרונות רחבים, וזה אמר: ראוי צוארה שהוא מושט ונטוי כשל גנדרנית — סימן לאמבר ראשון שהוא צר וארוך. אלה מדברים בגנותה ומחרפים: אש בסיפונה, רקב בדפנותיה, תפה רוחה בטביעה; ואלה מספרים בשבחה: שנקיה היא, שמבריקה היא, שלשכות שלה הודרות, שסיפונה מצוחצח, שזרועות מדליה ארוכות, שמנועיה מהירים; ולא אמרו אלא מקצת שבחה.

עוד לא השיקו דפנות ברציף וכבר קפצו ראשונים וזריזים על המעלות התלויות, כאילו דוחקת להם השעה מאד. עד לא הגיעו אחרוני סוארים לאמברים וכבר נגשו ראשונים לעבודה: אלה אווזים בחבלים ומכוונים הזרועות ומיישירים הגלגלות שיהיו עומדים כלפי הפתחים, אלה מגוללים היריעות ומהפכים הלוחות, אלה קושרים כבלים לחרצובותיהם ואלה אווזים בהגה המדלים. ויותר משעושים בידיים עושים בפה: פוקדים ומצווים, גוערים ומחרפים, צועקים ומלהגים. שיפה הקול לעבודה יפה. ורק פרהייקבוצים עושים מתוך היסוס: נוטלים זה ומניחים, אווזים בזה ומניחים, מנסים בכאן ובכאן ואין עולה בידם, מתעסקים הרבה ותוצאתם מעט ונחפזים כביכול כדי שלא לבייש, כיון שאין יודעים מלאכה זו של פתיחת אמברים על בוריה, וגלויה היא רק לרגילים ומנוסים. אבל מן המפורסמות שיפה פרוצדורה של עבודת הטעינה מעבודה כולה ויש מקלסין שלא נבראה זו אלא כדי שיהיה לה פרוודור כזה, מפני שכיוון המנופים ועריכת הגלגלות, קשירת הנידים וכל הכבלים — נחשבות לאומנות גדולה וכל אחד מגלה בהן חריפותו וזריזותו.

ירדו לעומקו של אמבר ופשוט במלוא רחבו ובלשו כל המסדרונות והיריחו בכל הפינות והמסתורים לראות מה פריקה נועדה להם ואם יפה הוא לטעינה; אם לא רחב הוא יתר על

המדה, אם לא משופע הוא, אם לא כפולש הוא, אם פתחו פעור אל רובו או אל מקצתו, אם מחזיק הוא הרבה או מעט. אמרו מדותיו והעריכו כמה שעות יש לטענו: כמה פעמים פרישה וכמה פעמים בנייה, היכן ישאירו רווחים והיכן יתקינו ארובות, כיצד יישרו, ההידורים ואיך יאזנו קרקעו. זה אומר בכה וזה אומר בכה. זה אומר יש כאן להניח קורה כדי שהמסד יהיה איתן וזה אומר לא כי, יש לשים שתי תיבות זו על גבי זו; זה אומר יש לטעון שש בגובה וזה אומר חמש; זה אומר פעמיים פרישה כל גבהו של אמבר וזה אומר כי יש לדחוק גם לקר־זווית ולמלא החללים וזה טוען כי אין הוא עבד לבעל הבית לעשות רצונו.

בינתיים באו סוארי פריקה אצל סוארי טעינה, שהרי „מנולה“ שלהם טרם הגיעה, לראות מה נפל בחלקם. ירדו לאמבר בזה אחר זה, נצבו על קרקעיתו כשידיהם תחובות בכיסייהם, ואמרו פה אחד: „האי אניה שופרתא! האי אניה שופרתא!“ אמרו עליה הלל והראו סימנים שמתקנאים הם באלה סוארי טעינה, שלהם אניה יפה ונקיה, גדולה המחזיקה מועט, וקל להטעינה. אחר־כך הלכו כולם לראות מה טיב קרביו של אמבר, המעט שיש לפרוק לפני שיטעינוה: הבית זו מה בתוכה, תיבה זו מה יש בה, קופסה זו מה היא מכילה ואריזה זו מה היא מחזקת. זה ממשמש בכה וזה הופך בכה, זה מנקר כאן בו־סוארים שלו וזה מפשפש בצרור שמונח בירכתיים, זה שובר לוח ונובר בחבילה וזה קרע שק וחופר בחליתו. שמא יש משהו ראוי לטעימה ויפה למשיכה. כיון שאין מוצאים שום דבר, והמנוף עוד לא עובד, ויש שהות, מטילים עצמם על חבילות, יושבים ומספרים.

שימקה חלוץ שהוא מוותיקי סוארים, שמלאכה זו כבר חיבלה באבריו לא אחת ולא שתיים ובגללה שולח רזון בכל גופו והוא מצומק כגרוגרת, פתח וסיפר:

„מעשה באיציק־חלבה („חלבה“) — על שום מאכלו החביב עליו שהוא נותן נפשו עליו) שירד לאמברה של „סימנה־בייקה“. זו היוונית המרופשת, והיו שם שקים של שומשין לפריקה, והאמבר מלא וגדוש והשקים אחוזים זה בזה ודבוקים זה בזה. הוא מנסה לעקור שק והשק איננו זע. תוקע בו ו־סוארים — והשק איננו זע. בא בן־זוגו ותוקע אף הוא וזו שלו — והשק במקומו. הולכים אל שק אחר וגם השני כרתוק במסמרות. הם מסתייעים בחרפות וגדופים — והשק אינו חל ואינו מרגיש. וכך שלישי ורביעי. המנצח צועק מלמעלה: סבלים על רציף בטלים בגללכם — ואתם מתמהמים! צועק אליו איציק מלמטה: בוא ונסה כוחך ואל תהיה לנו נוגש! הלה עומד ומצווה מלמעלה והסוארים עונים לעומתו מלמטה. בא גם רבי־סוארים, עומד למעלה מאיץ בהם ומקורום: „מהרו, מהרו, מה לשביתה עושה? טלו קצה מכאן וקצה מכאן — והשק נעקר!“ לא מיניה ולא מקצתיה! הסוארים נעזרים בזרוע ובמרפק, הזיעה ניגרת מעל פניהם ושום שק אינו נעקר ואין להבקיע מחילה כדי שאפשר יהיה להתחיל בעבודה. ירדו זוג שני וזוג שלישי — מנסים כוחם וסוף דבר סחים בכוש־פנים. ירד רבי־סוארים בכבודו ובעצמו, סילק את כולם לצדדין, הפשיל שרווליו, משך בכאן ובכאן — ואוי לאותה בושח.

אלא שאיזיק-חלבה בעל תחבולות הוא, עמד ומצא תקנה לדבר. קם ופקד: "הורד המדלה" ! נטל קרס המדלה, תחבו אל חור של שק נקוב, פקד להעלות המדלה — והשק עלה! עלה כסומת ותלוי! נפח נשמתו ועלה. על דעת מי היתה עולה תחבולה כמו זו?"

נהנו כולם הנאה עצומה מתחבולה זו שעלתה בידי איזיק ושהשפילה קרנו של רבי-הסוארים השנוי. עוד הכל הופכים וסדברים בסיפור-מעשה זה וכבר פתח מורדו סיפור מעשה שלו: "פעם באה "זמלק" המצרית לפרוק מטענה של חביות זפת ירד עם הסוארים גם חיים-שבת (ולמה נתכנה "שבת"? מפני שהיו מגלגלים עליו שעושה רוב ימות החול שבת לעצמו). היה המנצה — דריו הסלוניקי, כשהגיעו לעמקו של תת-סיפון — כבדה הפריקה, ככל שנכנסו לעביו היה עליהם לגלגל החביות כירכתי המסדרונות עד הככר שכנגד הפתח כדי שיטול המדלה כסאונך. נעשו הסוארים רגוזים ורגוזים, נעשה המנצה זעוף וקולני. דריו זה שרגיל וזקן הוא — אין דעתו סובלת שהמלאכה אינה חפזת ובהולה עומד וגוער במנופאים ובסוארים כאחת, מצווה ככרוכיה ויורה גידופיו ממרומי הסיפון אל בירא-עמיקתא, עומד על הפורקים ומזרזם ולא מניח להם לפוש כדי רגע בין עליה ונחיתה של המדלה, בין חבק לחבק, ואף-על-גב שפריקת חביות מלאכה שסכנת-נפשות עמה ויש להקפיד בה שהקרס יצבות יפה את דופן החבית והשלשלאות תהיינה מתוחות כמיתרים וכבל המדלה משולשל במאונך — לא היה דריו שועת לכך אלא נוטל ומרים, משולשל ומנחית ללא הפוגה. עוד לא-מספיק הסואר להרפות מן הקרס — וכבר החבית עולה למעלה; וכפשע בין עליתה ובין הטלת מום ר"ל. כשהגיע תורו של חיים-שבת לקשור החבית — פקד דריו למנופאי להרים עוד טרם ניתן האות מלמטה וכיון שרק שתי-מוסרות היו צובתות את החבית נתהפכה זו וחבטה על רגלו חבטה כבדה. מיד עמדו כל הסוארים על רגליהם, זקרו פניהם כלפי מעלה והחלו רוגמים את דריו בהרפות וגידופים בכל לשון שבעולם, בלשון ערבית ובלשון יהודית ובלשון אשכנזית ובלשון רוסית, וכיון שפתחו היו מקללים והולכים אותו ביצועי-אביו ובערוות-אמו ובערוות אחותו, בבני זנונים ובמדוחי אחיו, במשכבי-זכר ובמשכב בהמה ובכל תועבה, כאילו אמרו לשפוך כל מררתם החוצה ולהטביעו בה, וחיים-שבת עומד ומחרף בראש כולם ומסתייע באצבע ובאגרוף, כאומן לשלח המארה לפני ולפנים גופו ולקבעה שם היטב-היטב. ראה דריו שהדברים הולכים ומתמשכים ואין להם סוף — עקר רגליו, ירד בסולם, הפסו לחיים-שבת בגרונו ועמד להנכו חיים; וכולם נבהלו מעצם זעפו וזוועתו, נדהמו ונרתעו לאחור כאילו ראו ארי יוצא מסוגרו, נשתה אותם כל גבורתם בבת-אחת ועמדו מנגד הדלי-אונים. ומי יודע להיכן היו מגיעים הדברים לולא פאיאט שנקלע למקום ותפס לשניהם במתניהם, צנפם צנפה אחת וטלטלם טלטלת גבר אל קצה האמבר".

בוניה עמד וגלגל הרבה בנפלאותיו של מוישה: "כל פעם שהוא נקלע לאמבר שהמלאכה בו קשה ורוצת הוא ליפטר ממנה, מה הוא עושה? חג סביבו מעגל, כחוני המעגל בשעתו, משביע

כל מיני השבעות, מלחש מיני לחשים ומהגה מלים שאינן מוסברות לאיש — וכל זה סגולה שירדו גשמים. ותמיד עולה בידו. ותמיד הוא מצליח. ודרך נס יורדים באותו יום גשמים, מצוים לסגור את האמבר וזה נפטר ממלאכת קשה".

משום מה קפץ על כולם רוגזו של מישו הסלוניקי ששמע כל הסיפורים נזדקף ונתגבה מעל כולם תוך שהוא מסמיק מרוב כעס; זה סבל-מכס באומנותו, שפניו חרושים קמטים עמוקים ונפתלים שתיוערב ודרך אקראי נקלע לעבוד עם הסוארים, — ודבריו החלו שוטפים כפרץ מים אדירים, כאילו אמר לשים כולם גל של עצמות בהבל-פיו, עם שהוא קוטם כל הברות אחרונות ומטעים הראשונות, מסתייע בהעויות, מגלגל בלשונה, מרדף מלה אחר מלה, הכל כדרך הסלוניקים — וכל כך נשתבשה שפתו עד לא ידע אדם אם לשון שבפיו עברית היא או שפניולית, וכך היה מצעק:

"אתם סוארים, כלום יודעים אתם עבודה מהי? כלום גם זו מתקרית עבודה, שהמדלה עושה הכל בשבילכם ואתם רק נוטלים קרסו ותוחבים בלולאה של חבק? כלום העמסתם פעם קרון של רכבת בשקיי-בטנים הניתכים מן האניה תריסרי-תריסרים, חבילה רודפת חבילה, עד שאין סיפק לסבל לנשום אור מלוא חוזה, עד שזיעתו שוטפת כל פניו וכל אברי-גופו והוא טובע בה; מניחים לו שק על גבו והוא רץ, מניחו על המערך ורץ שוב ליטול שני וחוזר חלילה וחוזר חלילה, שעה, שעתיים, שמונה שעות, עשר, ארבע-עשרה וגם יותר וללא הפסק וללא הפוגה? עד שגופות כולם מרתיחים וכל הקרון מהביל וכבר אין הם יכולים לחשוב כלום וכבר אין הם יודעים אם הם גופם עצמם ואם לאו, ורק הראשים מתלהמים, כאילו פטיש דופק על קורנס בתוכם, והכל נעשה ערבוביה אחת גדולה ואין להבחין בין אדם לשק, שהכל טרוף יחד, והמתזה כולו כמחול של פראים או מרוצת עכברים במלכות — — —

כלום נשאתם על גבותיכם פעם שקים של חטים שמשקלם מאה וששים אל מערך שגבהו עשרה שקים? שיש לצעוד עם השק במעלה לוחצר גבוה של כמה וכמה אמות, עקב בצד אגודל כשהנשימה כבדה ומתקצרת, והרגלים פקות וכושלות, כשהגב נשבר מן המעמסה, כשהעלאת כל שק — נצח ומלואו. שאדם צועד כסוס שתום-עין המסבב אנטייליה על הבאר, כאסיר פרד הרתום למוסרות; שרק מנחיתים לך שק על הגב וכבר דומה לך שאתה נשבר, תצא נשמתך ולא תגיע אל מרומי המערך, כל פסיעה שלך — עקירת הר, קריעת ים-סוף, שסית-נפש, אלא שאתה מכנס שארית כחותיך כל צעד מחדש, משנס מתניך הכאובים, מחזיק גוך השחוח באחרון המאמצים — מתעצם ועולה, עולה — — — ואחר נוטל עוד שק — — — ועוד שק — — — וכל שק — נצח ומלואו?!

כלום עקרתם מימכם שקים של אשלג מערימתם — בצפרנים? בצפרנים ממש, לא דרך-מליצת, אלא ממש, מאחר שווי-סוארים אסור בשימוש מטעם המשגיה ויש להצפינו? כשהשקים — מלחם קרוש ומגובש בתוכם מרוב ימים שהם מונחים בערימה, שכל שק — אבן-מצבה, לכל שק צורה אחרת

משלו, העויה משלו, דפוס שניתן לו לפי מקומו במערך. לזה כאילו ירך בולטת ולזה בטן נפוחה ולזה כאילו מעיים מרוטטות

ולזה — חטוטרט על גבו ולזה — כל אבריו מגודלים שלא כדרך הטבע, וכולם — נציבי מלה, קפואי עוית, מפותלים, מעוקשים ומעוקלים, מגובבים לכאן ולכאן, מוציאים דופן החוצה ומורכבים אברים לימין ולשמאל, פנים ואחור, ומבליטים בליטות לכל הצדדים, ושק דבוק בשק ושק לנפת שק, וכדי לעקרו מש להיצמד באצבעות עד זוב דם ולהפיה הנשמה, וכל שק כשהוא נופל על גבו של סבל מיד מטביע שם חותמו ומשקיע שם דפוס שלו — עד שנעשה הגב חבורות-חבורות, רטיות, כויות ומכות-טריות, ומלה האשלג עוד נזרה עליהן להוסיף מכאוב על מכאוב.

ואתם, אשכנזים, חציר יבש, קליפת-השום, כלום אתם ראויים ליתקרא פועלים? אתם — שמפני גערת המשגיה אתם נבהלים עד פריחת-הנשמה, שמפני מבטו של פקיד-הרשות אתם הופכים גל של עצמות, שמתיראים אתם מפני כל לבלר לבוש-שרד, מחוים קידה לפני כל שלמת-קצין; אתם שהנכם מפורדים במחנכם ומפוררים בעדתכם, איש-איש לבדו, מתחרים אלה באלה, נהרגים על רגע של מנוחה, מתקוטטים זה עם זה על כל שק שיש לעמוס ועל כל חבית שיש לגלגל, זה אומר שלך היא זה אומר שלך היא וכל אחד ייהרג ולא יוותר, ואפילו תעמוה העבודה בגלל כך, אתם שמתחילת העבודה אתם כבר מצפים לסיימה, שכל מעיניכם, גם בשעות שהנכם עומלים, בספר ובעתון, בפוליטיקה ובפילוסופיה ובשאר חכמות ובכל מה שהשד אינו יודע מה, אתם שהנכם זעים לכל משב רוח קלה ואין רגליכם מוצבות איתן, עמידה שלכם אינה עמידה ועבודה שלכם אינה עבודה, אתם ראויים ליתקרא פועלים? אתם לא פועלים אתם, אתם טליגנטים, טפו!

והיה קצפו מצובר בזויות פיו, עיניו מזרות אימים, והוא יורק וכוחך ושף בגרונו.

ואפילו מלאכת-סוארות שלכם, כלום אתם עושים כדבעי? כלום בקיאים אתם במסכת קשרים ויש לכם יד בתמרונים פריקה, ומנוסים אתם בטכסיסי הטענה, ומומחים אתם בפרשת גלגלות ומנופים, וחרופים אתם בסוגית הניצוח? כלום אינכם יודעים! יורד המדלה וקשורה לו חבילה מיד אתם עושים אסיפה באמבר ומתווכחים ומתנגחים היכן לטענה ואיך להעמידה ובאיזה דרך לגלגלה למקומה. זה נותן עצה בכאן וזה בכאן, זה מקשה קושיה ושני מביא ראיה ממקום אחר, זה מתפלפל בהלכות וזה דורש במנהגים, והעיקר לא מגיעים לידי עמק-השוה אלא מסבכים אותה, הופכים בה והופכים בה, אווזים בה מכל צד — והכל שלא לצורך — וסוף דבר שאין מניחים אותה במקום הנכון! ואם יש לחלוץ גוף גדול, ארגו ארוך או מכונה — מעמקו של מסדרון — אין אתם יודעים אפילו כיצד לגשת ומאיזה צד לתפוס, איך לקשור המוטרות ובאיזו נקודה להשעין — אלא שוב, עומדים ושוקלים וטרים, מחשבים חשבונות בלי קץ, ואין עצה ואבדה תושיה — והמכונה איננה נלחצת! ואם מטעינים אתם אניה בתיבות-הדר, הרי יוצא האמבר הלולים-חלולים, רווחים-רווחים, והתיבות מונחות

וראו אותנו סלוניקאים שאנחנו עשויים אגודה אחת שאינה מתפקדת לעולם, שעומדים אנו כחומה בצורה בפני כל מי שקם עלינו, שאין מורא מלכות עלינו ולא מורא בעל-בית ולא מורא משגיה, אלא כולם מתיראים מפנינו, אנו משיבים מלחמה שירה ואין אנחנו כופפים את הראש, שאנו יורקים בפני כל הפקידים ומעפרים עפר על הקבלנים ואין אנו חוששים לתבוע את המגיע, שאנו מתהלכים בקומה זקופה, שאין לנו דבר מלבד עבודתנו ומזונותינו ונשותינו וילדינו, שאנו פועלים אנו!

אלא שאתם, בני-זוננים, כאן בארץ השחתם מעט גם את קומתנו, בגללכם נשחת גם מאוננו, אתם עם ההסתדרות שלכם ועם מנהיגים שבראשכם, או, לו ראייתם אותנו בסלוניקי... שם כל העיר נשקה על פינו, שם כפינו את ראשו של בעל-הבית שיהא הוא משתחוה אלינו שם היתה הסתדרות שלנו — — —

אלא שכאן ירד המדלה והפסיק קטרוגו של מורדו שנשפך כקיהין של בוז וקילוהין של בלע וניתוהים של ריר, וקולו של המיצח התגלגל מלמעלה פוקד ומצווה קשור חבק ולתלותו על הקרס.





שתי אניות צוריות שנשלחו מס  
לאשור.

מתוך „ספר היס“ מאת הפרופ.  
נ. סלושץ, הוצ' החבל  
הימי לישראל, ת"א, תש"ח.



בשולי „ספר היס“

## נ. סלושץ / צור וישראל בימים

במוטיבה שנערכה לכבודו של הפרופ. נ. סלושץ, עם הופעת  
ספרו — „ספר היס“, בהוצ' החבל הימי לישראל, השמייע המחבר  
— בתשובה למברכיו — מדבריו על חלקם של צור וישראל  
בכיבוש הימים. קטע מדברים אלה מובא להלן.

הגזע העברי, בדורות שקדמו לתורה  
סייגי, כבר היה מצוין בלשון מיוחדת  
אשר התפשטה על פני כל הארץ שבין  
הפרת והנילוס וכן בארצות היים וגמוסים  
סיוהדים לו. מנקודת ראות זו יתכן לאמר,  
כי היתה קיימת ציביליזציה עב-  
רית משותפת לאוכלוסים אשר ישבו בין  
שני הימים, מחוץ לאמונה באחדות ותורת  
המסור שהתפתחה בישראל במשך הדורות.  
אשר ללשון, מוכיחים שמות הערים,  
ההרים והנהלים הקדומים, כי הם עברים  
בכל רחבי טוריה ואפילו לא ארמים.  
הלשון שבה נכתבו כתבי אוגרית בצפון  
טוריה מלפני התבדלותו של ישראל בתור  
עם לבדד, היא ניב עברי קדמון וכן  
ה„גלוסוס“ העברים אשר בכתבי תל אל  
עמרנה. לא רק האומות שנחשבו לזרע  
אכרתי — כגון אדום „אח לישראל“,  
עמון ומואב, מדין וכו', דברו עברית, אלא  
שגם לשונם של יושבי ערי פניקיה מר-  
פיעה כניב עברי.

ומה שמתאים לפניקיה כולה מתברר  
ביחוד ביחס לעיר צור אשר בה הש-  
תחרה הספנות וממנה נתפשטה התרבות  
במערב.

במובן הגיאוגרפי לא נחשבה צור בין  
ערי הצידונים ונמצאה בגבול חלקו של

אלפים תושבים הכילה צור בבנינה כארבי  
עים אלף ויותר, ומהיכן באו רובם?

ונסביר ענין זה עפ"י דוגמא אחת מה-  
יזרות המאוחרים: מעבר לגבול צרפת  
יושבת על רמת הלימאן העיר ג'נבה. בימי  
הבינים נחשבה ג'נבה לאחת מערי הרומני-  
דים הקטנות שדברו בניב צרפתי מיוחד,  
עד שפרצה מלחמת הדת בצרפת ומאות  
משפחות מאציליה ומשכיליה הפרוטסטנ-  
טים, אשר נרדפו בארצם, ובראשם ההגמון  
קלבין, מצאו בה מפלט לעצמם ואף הש-  
ליטו בה את לשונה המופתית ואת תרבו-  
תה של צרפת והפכו אותה לכרך צרפתי.  
פאריס הקתולית וג'נבה הקלבינית נבדלו  
אמנם בהייהם המדיניים ובדתם, אבל מי  
יגיד, כי תרבותה של ג'נבה אינה צרפתית  
וכי אנשי הרוח והספר שבה — להתחיל  
מקלבין עצמו ולהבליט ביחוד את ז'אן  
ז'אק רוסו, אחד מיוצרי החופש הצרפתי  
— אינם צרפתים, אם גם נולדו מחוץ  
לגבול צרפת?

את הקריטריון התרבותי הזה שמתי  
לקו לדעתי גם בספר היס. גדולתה  
של צור, בתור גברת הימים, כלולה בהיס-  
טוריה ביחוד בהשפעת התרבות אשר  
ספניה וסוהריה הביאו עמם לאיי היס, ולא  
דבר ריק הוא, שצילילי הלשון התרבותית  
הראשונים נשמעו בניב שהוא קרוב כל  
כך לשפתנו העבריה, על ידי מכניסי תר-  
בות וישובו של עולם אשר הגיעו עם  
ספני צור אל מדינות היס הרחוקים. עם  
זה איני שולל לגמרי את בעית הניגודים  
הדתיים והחברתיים בין צור וירושלים,  
אשר תנאי חיי הכלכלה והפולחן גררו אח-  
ריהם במרוצת הדורות הקדומים.

שבט אשר. במובן הלשוני התפתחה לשונה  
בד בבד עם התפתחות העברית בישראל  
וההבדלים הם יותר בכתבי הארכאי (כגון  
הוסר אותיות או"י אפילו בשורש) מאשר  
בלשון, שהיא תנ"כית בעיקרה; ואותה  
הלשון משלה בקרתחדשה ובמאות מוש-  
בות צור ברחבי ים התיכון.

ואשר לגזע, יתכן שעוברי הימים שיס-  
דו את ערי הצידונים עלו מימי הדרום  
ונחשבו לבני חם, אבל בשבתם בחבל היס  
היו מוקפים שבטים עברים ומהם קבלו את  
לשונם וגמוסיהם. זמן גדולתה של צור,  
שהיתה קודם סלע בודד בתוך היס, מת-  
אים לתקופת הפריחה של ישראל אשר  
הקיף את העיר מכל עברים. אין להפריד  
בהיסטוריה בין הירם, בונה המלוא של  
צור, אשר הרחיב תחום שטחה, שהוכפל  
על ידו, ובנה את מקדשי צור המפוארים,  
מתולדותיו ופעולותיו של שלמה אשר הר-  
חב ואחד את רמות ירושלים על ידי  
המלוא ובנה את המקדש וההיכלות בעזרת  
החרשים שבאו מצור; ולא עוד, אלא שחכם  
החרשים הירם היה בעצמו בן איש צורי  
אבל מצד אמו מנפתלי. אין זאת אלא  
שצור בגדולתה נבנתה מאוכלסי ישראל,  
אשר חנו עליה כדור, והמהגרים ששלחה  
למדינות היס היו אף הם משבטי הצפון.  
כדאי לציין כי במקום כפר של כששת



שתי אניות גומא  
קשורות בחבלים.

מתוך „ספר היס“ מאת הפרופ.  
נ. סלושץ, הוצ' החבל  
הימי לישראל, ת"א, תש"ח.

## ד-ר ד. קימלפלד / כיבוש מצולות הים

אגדות ומקורות היסטוריים על הצלילה

אגדות רבות מימי קדם מעידות על התענינותם של העמים העתיקים במצולות הים. האגדה היוונית מספרת שגלאוקוס, בונה ספינת האַרגונאוטים<sup>(1)</sup>, ירד פעם בשעת סערה לקרקע הים ושהה שם יום שלם אצל ידידו אוקינוס, אֵל הים. בשפות שונות נשתמרה אגדה על אלפסנדר מוקדון, המספרת כי אחר השלימו את כיבושיו על פני הארץ ירד לקרקע הים כדי לראות את פלאיו וליטול מאוצרותיו. באחת הנוסחאות של אגדה זו ניתנים אפילו פרטי המאורע. מסופר שם כי אלכסנדר הורד הימה בתוך כלי זכוכית שהיה קשור לספינה בשרשרת בת מאתיים אמה. מן הראוי לציין, כי באגדה קדומה זו גלום רעיון שלא נתגשם אלא בימינו אלה, על ידי החוקרים האמריקאים ביבה ובארטון, שבנו את כדור-המצולות וצללו בו עד לעומק של 923 מטר.

הידיעות ההיסטוריות הראשונות של הצלילה מצויות בספרי ההיסטוריונים היווניים מהמאה החמישית. מכתבי הרודוטס אנו למדים כי יורדי הים שבימיו ידעו כיצד למדוד את עומק המים בקרבת החופים ואף לקבוע את טיבו של קרקע הים שבקרבת החופים. ידיעות אלה היו הכרח חיוני לבטחון השיט.

באחד מספריו של תוקידידס אנו מוצאים פרט מענין מימי המלחמה בין אתונה וסיראקוס שבסיציליה (בשנת 414 לפני הספירה): אנשי סיראקוס תקעו יתדות בקרקע הים, כדי לפגוע באניות אתונה לכשתתקרבנה לחוף, אך אמודאי אתונה גילו את המוקשים התת-מימיים הללו וכתותם במשורים.

בכתבי הפילוסוף אריסטו, שחי במאה הרביעית לפני הספירה, אנו מוצאים ידיעות על אמודאים. מהתיאור הניתן שם אנו למדים כי אמודאי הימים ההם היו מצוידים בצינורות להספקת אויר, שקצותיהם היו בולטים מעל פני המים.

אם כי אין ידיעות קדומות יותר על הצלילה אין כל ספק שראשיתה של אמנות זו נעוצה בתקופה קדומה מאד בתולדות האנושות. במקור סיני, המספר על המתנות שהגישו שבטים פראים לקיסר הסיני בשנת 2250 לפני הספירה, נזכרים בין שאר הדברים גם פניני חילון. בחורבות בארם-נהרים מהאלף החמישי נמצאו קישוטים עשויים צדף. אין להשיג פנינים וצדפים בכמות ניכרת אלא על ידי צלילה. מסתבר, איפוא, מהעובדות הנ"ל שאמנות הצלילה היתה ידועה לתושבי סין עוד באלף השלישי ולתושבי ארם-נהרים באלף החמישי לפני הספירה.

אחד הציורים הראשונים בענף הצלילה נמצא בכתב-יד צרפתי מהמאה השלוש-עשרה. נושא הציור היא האגדה

(1) הארגונאוטים — גבורי האגדה היוונית שהפליגו בספינה „ארגו“ לקולכים, שממזרח לים השחור, כדי להביא משם את גיות הזהב.

על צלילתו של אלכסנדר מוקדון לקרקע הים. הציור מראה את אלכסנדר בעמדו על קרקע הים בגיגית זכוכית, הקשורה בחבלים לסירה שעל פני המים. ציור ראשון של תלבושת אמודאי נמצא בספר על עניני צבא שהופיע בשנת 1553. בתלבושת זו צמוד הכובע לגוף האמודאי, והוא מצויד בצינור ארוך שקצהו בולט מעל לפני המים. הצינור מחובר לשלפוחית מלאה אויר, הצפה על פני המים. האמודאי נמצא בעומק של מטר וחצי מתחת לפני המים, שהוא גבול העומק שבו אפשר להשתמש במכשיר ממין זה.



פעמון הצלילה של סמיטן.

ספרים מהמאה השבע-עשרה מכילים ידיעות רבות על נסיונות צלילה ועל אמודאים שהצליחו להציל אוצרות מתוך אניות שטבעו. לפרסום רב הגיע האמודאי האנגלי ויליאם פיליפס, שהעלה בשנת 1667 מאתיים אלף לירה מאניה ספרדית שטבעה. מאמצים רבים ללא תוצאות חשובות נעשו לשם הצלת האוצרות שירדו לתהומות באניות ה„ארמאדה“ הספרדית, שיצאה ב־1588 להכניע את אנגליה.

שיכלול באמצעי הצלילה ניכר מאחת התמונות, בספר על הישגים טכניים, שפירסם הכומר גספר שוט בשנת 1664. האמודאי שבציור זה מצויד בכלי דמוי פעמון גדול, שבו קבועים אשבים קטנים, במקום הכובע המסורתי. בספרות התקופה ההיא מצויות ידיעות רבות על אמצאות במקצוע הצלילה, אך רוב המכשירים הנזכרים שם לא היו ראויים לשימוש. אף על פי כן מילאה ספרות זו תפקיד חיובי בהתפתחות הצלילה, כי הרעיונות שהיו גלומים באחדים מהמכשירים הללו עוררו נסיונות חדשים, שהביאו לבסוף לפיתוח מכשירים מועילים. מבחינה זו חשוב מכשיר הצלילה שהמציא האיטלקי בורלי. מכשיר זה הוא הראשון המכיל צינור מיוחד לפליטת האויר המשומש. שיכלולים חשובים מצויים גם בפעמון הצלילה של התוכן והפיזיקאי אדמונד האלי (Halley; 1656—1742). בחלקו העליון של פעמון זה קבוע אשב גדול. שתי חביות המורדות לסירוגין

מספקות את האויר לנשימה והפעמון מצויד בברז לפליטת האויר המשומש. אך את הצורה המושלמת של פעמון הצלילה יצר ג'ון סמיטון (Smeaton) בשנת 1790. המים חודרים לפעמון מלמטה עד אשר משתווה לחצם ללחץ האויר שבפעמון. בחלל העליון, החפשי ממים, יכולים לעבור.

הגורמים שהניעו את האדם לכבוש את מצולות הים. מהמקורות ההיסטוריים שנזכרו לעיל אנו למדים, כי שלושה הם הגורמים שהניעו את האדם לכבוש את מצולות הים: (א) השאיפה העזה הטבועה בנפש האדם לחקור ולהכיר את מהותו של כל היקום, ואת הנעלם והנסתר מן העין במיוחד; (ב) צרכים כלכליים (בטחון תנועת השיט, שליית פנינים וצדפים, הצלת מטענן של אניות שנטרפו); (ג) צרכים צבאיים.

עם התפתחות הציביליזציה גבר הכוח הדוחף של כל אחד מהגורמים הללו. בפני המחקר המדעי נחשפו במצולות הים גנזי דעת לאין ערוך הזורעים אור חדש על בעיות יסוד שונות ומגלים אפקים חדשים.

ממחקר האוקינוס וקרקעו התעשרו ביחוד הביאולוגיה והגיאולוגיה. כבר המשלחת האוקיאנוגרפית הראשונה, משלחת „לייטנינג“ (4 באוגוסט — 25 בספטמבר 1868), היכיחה שקימים בעלי-חיים במצולות עד לעומק של 1200 מטר לפחות. היא גילתה מינים חדשים של בעלי-חיים, שהמדע לא ידעם לפני כן, ומצאה מינים שעקבותיהם על פני הארץ נעלמו מאז תקופת הטריצ'אר. אחרי פסיעה ראשונה זו נעשה צעד גדול קדימה. משלחת „צ'לנג'ר“ (Challenger), יצאה ב־1872, מטעם הממשלה הבריטית, למסע סיור של שלוש שנים ומחצה מסביב לכדור הארץ. קבוצת אנשי המדע שבמשלחת הזו חקרה את העומק, הטמפרטורה, המלחות (אחוז המלחים), הזרמים, בעלי-החיים והצמחים בחלקים שונים של האוקינוס ואת שכבת המסקעים שעל קרקעו. את תוצאות מחקריה הגישה המשלחת בדין וחשבון הקלאסי שלה, המכיל 50 (חמשים) כרכים בפורמאט „קוארט“.

מהמליחות של מי הים וממבנה קרקע הים יסיק הגיאולוג מסקנות על גיל הארץ ותולדותיה. „סודותיה העיקריים של הגיאולוגיה חבויים במידה רבה מתחת לפני האוקינוס“, כותב פרופ' ר. א. דאלי, אחד מגדולי הגיאולוגים בימינו. גם הפיסיקה (וענף המטיאורולוגיה במיוחד) מוצאת ענין רב בתנאי האור, הטמפרטורה והצפיפות בעמקים שונים של הים, וכן במהירות זרמי הים ובכיווניהם.

וגוברים והולכים האינטרסים הכלכליים הכרוכים במצולות הים וקרקעו. למדידות העומק, ששיעורן והיקפן גדל במידה עצומה כתוצאה מגידול נפח האניות והתפשטות קו השיט על פני כל הארץ, נודעה חשיבות גוספת עם הבנת כבלי הטלגראף והטלפון התתמימי (הפבל הטראנס-אטלנטי הראשון הונח ב־1866). ואפשרויות כלכליות חדשות מתגלות והולכות במצולות הים וקרקעו. במי הים

מצויים כל היסודות הכימיים שעל פני הארץ, וכימאים רבים הוגים בשיכלול שיטות ההפקה ממימי הים של היסודות שנודעת להם חשיבות כלכלית רבה. הכימאי היהודי הגדול פריץ האבר (1868—1934), שהורה את הדרך ליצור דשנים חנקניים סינטטיים, עסק גם בבעיית הפקת הזהב ממימי הים. הוא אסף דוגמאות של מי הים מכל האיזורים, מהקטבים ועד למשוה, ביצע אלפי אנאליות לשם קביעת אחוז הזהב בכל מקום ומקום, והמציא תחבולות לאין מספר לשם שיכלול שיטות ההפקה והזולתן.

ויש מתכות אחרות שבעיית הפקתן מהים חשובה עוד הרבה יותר מזו של הזהב. לפי ידיעות מוסמכות נתדלדלו כבר מאוד המקורות היבשתיים של כמה מהמתכות החשובות, כגון עופרת, אבץ וכרום. בעתיד הקרוב נעמוד, איפוא, בפני ההכרח למצוא דרך להפקת המתכות הללו ממי הים ומקרקעו. ובעיית הנפט אף היא עומדת ללבוש צורה חדשה עם התגלותם של מקורות נפט חדשים על קרקע הים. במקומות רבים עוסקים עכשיו בפיתוח שיטות קידוח חדשות שתאפשרנה להגיע לעומק רב יותר ובפיתוח שיטות הפקה חדשות שתתאמנה לקידוחים הללו.

גם שיכלול שיטות המלחמה גורר התקדמות גוספת בכיבוש מצולות הים. במשך שתי מלחמות העולם חלה התקדמות עצומה בהתפתחות המוקשים הימיים והצוללות וכן באמצעים להשמדת כלי המלחמה הללו. בשלב מאוחר של מלחמת העולם השנייה התפתח כוח לוחם תתמימי חדש — השחינים התת-מימיים, המכונים „אנשי-צפרדע“. ככל שאר הכיבושים מושתת גם כיבוש מצולות הים על פעולת מחקר יסודית. שתי צורות לפעולה זו: המחקר הבלתי-ישיר, המבוסס על השימוש במכשירים (למדידת העומק, לבדיקת מי הים, לבדיקת קרקע הים, לקביעת כיווני הזרמים ומהירותם, למדידת עצמת האור וכר) והמחקר הישיר, המבוסס על הסתכלותם ועבודתם של אמודאים.

### מדידת העומק

המכשיר הפשוט ביותר למדידת העומק הוא האנגר, כלומר משקולת עופרת קשורה לחבל. אך למדידת עומק ניכר לא יצלח מכשיר זה, כי בשל החיפוף הרב שבין המים והחבל קשה מאוד להרגיש במגע המשקולת בקרקע הים. הצרפתי אֵימה שיכלל את מדידת העומק ובעזרת מכשירו ביצע ב־1841, בימה של אלג'יר, מדידות עד לעומק 1600 מטר. אך שיטת עבודתו לא נודעה ברבים. חשיבות עצומה נודעה למדידת העומק שהמציא האמריקאי ברוק ב־1855. מכשיר זה מורכב מכדור חלול ונקוב בקצות קטרו, המחליק על גבי קנה חלול ותלוי בעזרת חוט ושתי טבעות על שני-וויים שמעל לקנה. עם נגיעתו של הקנה בקרקע, יורדות הטבעות מעל הוויים ועל ידי כך ניתק הקשר שבין הכדור והמדד-עומק. ההקלה שחלה במשקל המכשיר עם ניתוק הכדור מבשרת למודד כי קצה הקנה נגע בקרקע. הקנה החלול מתמלא חומר מוצק מקרקע הים; שלל זה

והסוג האחר יוצר קול שמחמת תדירותו<sup>3</sup>) הגבוהה אין אוזן האדם מבחינה בו. אוזן האדם אינה מסוגלת להבחין בקולות שתדירותם עולה על 20.000 תנודות לשניה. קולות כאלה שאין אנו מרגישים בהם מכונים קולות עיליים או לטרא-סונים בלע"ז.

א. מדי-עומק בקולות רגילים  
העקרון המונח ביסודם של מדי-עומק אלה הוא פשוט בתכלית.

מחלק תתמימי של האניה משדרים קול (למשל יריית רובה, מהלומת פטיש וכו'). הקול מגיע לקרקע הים והדו נקלט במיקרופון. אם יודעים את הזמן שעבר מן הרגע בו נוצר הקול עד לרגע בו נקלט הדו ואת מהירות הקול במי הים (כ-1500 מטר לשניה), אפשר לחשב את העומק לפי הנוסחה דלהלן:

$$ע = \frac{ז \cdot 1500}{2} = \frac{ז \cdot מ}{2}$$

ע — העומק, מ — מהירות הקול במי הים, ז — הזמן שעבר מהרגע בו נוצר הקול עד לרגע בו נקלט הדו. אם הזמן הוא למשל, 6 שניות, הרי העומק הוא 4500 מ'.



מדידת העומק בעזרת הקול.

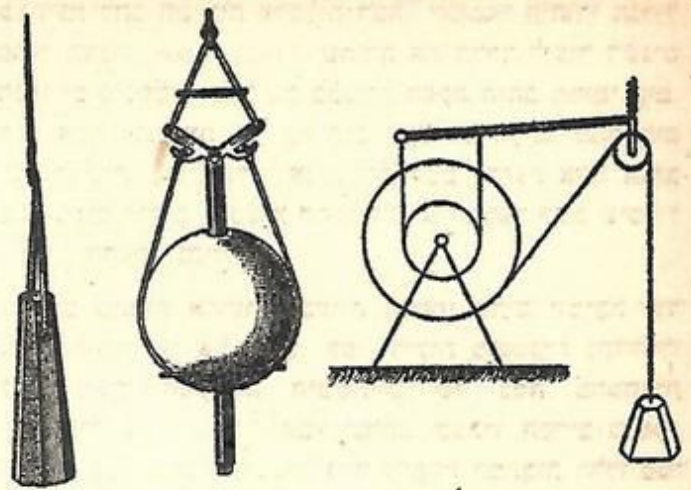
1. המשדר;
2. קרקע הים;
3. המקלט.

קיים קושי מסוים למדוד בדיוק את משך הזמן שבין השידור והקליטה. במכשירים שונים מגיע הדיוק לאלפית השניה. הדיוק המוחלט אינו ניתן להגשמה גם מחמת הקושי בקביעת מהירותו המדויקת של הקול במי הים. מהירות זו אינה שווה בכל עומק. היא גוברת ככל אשר עולה הטמפרטורה, המליחות והלחץ. עם ריבוי העומק פוחתת הטמפרטורה ועולה הלחץ. קיימת, איפוא, קומפנזציה יחסית בין שני הגורמים הללו. טבלות-תיקון, המביאות בחשבון את הגורמים הנ"ל, מאפשרות לצמצם את הטעות עד כדי 50 מ' לעומק של 10.000 מ', כלומר עד כדי 1/2% פתרון בעיה זו אינו בתחום תחנתנו.

ב. מדי-עומק בקולות עיליים (אולטרא-סונים)

יתרון הקולות העיליים על הקולות הרגילים נעוץ בעובדה שאת הקולות מהמין הראשון אפשר להטות לכיוון הרצוי ולמנוע את התפשטותם לכל עבר. לשם יצור קולות

משמש הוכחה נוספת למגע בקרקע הים, ועם זאת — מקור לחקר טיבו של קרקע זה.



משמאל לימין:

אנך העומק; מדי-עומק של ברוק; תרשים של מכונה למדידת העומק.

אך גם מכשיר זה היה מוגבל ביכולתו וכדי למדוד את תהומות הים היה צורך במכונות משוכללות. הומצאו דוגמאות שונות של מכונות לתכלית זו (הדוגמה הראשונה הומצאה על ידי תומסון ב-1888), שנשתכללו והלכו במשך הזמן. כולן מורכבות בעיקר מחלקים אלה: 1. תוף, שעל גביו כרוך חבל המדידה; 2. מערכת גלגלים שעל גביהם נע החבל; 3. בלם לשם ויסות מהירות הירידה של החבל; 4. מונה-סיבובים, המאפשר להעריך את העומק<sup>2</sup>); 5. ידית לסיבוב התוף.

על אף השיכלולים המיכאניים המעולים שבכמה מהמכונות הללו אין להן כיום אלא חשיבות היסטורית בלבד, כי בינתיים הומצאו מכשירי מדידה אחרים, המבוססים על יסודות אחרים לגמרי והמאפשרים, על אף פשטות מבנם, למדוד בלא כל קושי ובדיוק רב כל עומק שהוא. בפרקים הבאים נדון על שני מיני מכשירים: האחד מהם מבוסס על מדידת הזמן העובר בין שידורו של הקול והחזרתו מעל קרקע הים, והשני — על ניצול תכונותיהן-המגנטיות של מתכות מסוימות לשם יצירת התנדדות במי הים ולשם קליטת ההתנדנות המוחזרת מעל קרקע הים.

#### מדידת העומק בעזרת הקול

המכשירים המודדים את העומק לפי הזמן הדרוש לקול כדי להגיע לקרקע הים ולחזור משם, הם משני סוגים. הסוג האחד יוצר קול רגיל, שאוזן האדם מסוגלת לקלוטו,

(2) אורך החוט השקוע בתוך המים אינו מודעה עם העומק, כי החוט מתעקם בהשפעת זרמי הים. הטעות עלולה להגיע לשיעור של 3% מהעומק הנמדד. לשם צימצום שיעור הטעות חוברו טבלות-תיקון, המביאות בחשבון את אורך החבל ואת הזווית שבינו לבין האנך. באופן זה אפשר לצמצם את הטעות עד כדי 0.4%. (3) תדירות — מספר התנודות לשניה המבוצעות ע"י האמצעי המתנדנד.

בחישוב. קיימות שיטות שונות להמחשת התוצאות. שיטה אחת מבוססת על תנועתה של נקודת אור, ושיטה אחרת על רשימתה של צפורן על פני פס ניר.

### מד"עומק המגנטי

מד"עומק זה מבוסס על תכונתן של מתכות מסוימות, וביחוד של הניקל, להתכווץ ולהתפשט בהשפעתו של שדה מגנטי ולעורר זרם חשמלי בעקב התכווצותן והתפשטותן של הגופים המתכתיים.

מד"עומק זה מכיל מערכת דיסקיות ניקל, הערוכות על גבי מוט. בפעול עליה שדה מגנטי מתחלף, מתכווצת ומתפשטת מערכת הדיסקיות, בהתאם לשינויים החלים בכיוון השדה המגנטי. בדומה להפיכותן של התופעות הפיאזואלקטריות קיימת גם כאן הפיכות של התופעות המגנטיות. השינוי במצב המגנטי של מערכת דיסקיות הניקל גורר שנוי בצורתה, המותנה בלחץ הפועל עליה, והוא גורר אחריו שינוי במצבה המגנטי של מערכת הדיסקיות.

התנדנדותה של מערכת דיסקיות הניקל, הנגרמת על ידי שדה מגנטי, מתפשטת בתוך המים, ובעקב החזרתה מעל קרקע המים, היא פועלת על מערכת הדיסקיות, משנה את מצבה המגנטי ומעוררת על ידי כך זרם חשמלי בסליל הסמוך לה.

חלקיו העיקריים של מד"עומק זה הם: 1. משדר; 2. מקלט; 3. מעגל זרם מתנדנד; 4. מכשיר הרושם את העומק הנמדד על פני פס ניר נע. (המשך יבוא)

עיליים מנצלים את התכונות הפיאזואלקטריות של מינרלים מסוימים. למינרלים מסוימים, וביחוד לקווארץ, ישנה תכונה אפינית זו: אם הותכים מגביש של מינרל כזה להיות בתנאים מסויימים (לפי הציר האפטי של הגביש) ולוחצים על שני צדי לוחית זו, מתחשמלים שני הצדדים; הצד האחד נטען במטען חיובי והאחר במטען שלילי. תופעה זו היא הפיכה, כלומר: אם יוצרים בין שני צדי הלוחית הפרש של פוטנציאל, נגרמת על ידי כך התכווצות או התפשטות הלוחית, לפי כיוון הזרם החשמלי. יכולים, אפוא, להפוך התנדנדות חשמלית להתנדנדות אלאסטית (התפוצות והתפשטות) של גביש הקווארץ והתנדנדות אלאסטית של גביש הקווארץ להתנדנדות חשמלית. אם נכסים את לוחית הקווארץ משני עבריה בלוחיות פלדה וסיצרים בין שתי לוחיות הפלדה הפרש פוטנציאליים בשיעור של 2500 וולט יכולים לעורר התנדנדות אלאסטית של הקווארץ בתדירות 40.000 תנדודות לשניה. התנדנדותה של לוחית הקווארץ מתפשטת בתוך המים, וקרקע המים מחזירה לתוך המים. מד"עומק ממין זה מורכב מחלקים עיקריים אלה: 1. משדר של קולות עיליים, הניזון על ידי זרם חשמלי בעל מתח גבוה; 2. מכשיר לקליטת ההדדה המחשתו; 3. מכשיר למדידת הזמן.

במדידות בעומק מועט מצטמצם משך הזמן שבין השידור לקליטה עד כדי 1/100 השניה ואף למטה מזה. במדידות בעומק כזה יש, אפוא, חשיבות משנה לדיקנותו של מד"הזמן.

תוצאות המדידה נראות מיד לעין, ללא כל צורך

## כרוניקה

### קרב ימי ראשון לחיל הצי שלנו

ארבע ספינות מצריות נסו להתקרב לחוף ת"א, ב-6 ליוני ש.ז., כשעות שלאחריהן צ. אחת מהן היתה מטפוס קורביטה, אחת אבית'סוחר מזוינת בנפח של 2500 טון ושתי ספינות-נחיתה מטפוס בריטי. הגנת החופים הישראלית — אניות הצי הישראלי, אירדוני הקרב ותותחי המגן של ת"א — מנעה מספינות האויב להתקרב לחוף והניסה אותן לאחר קרב של שלש שעות. אחת מספינות האויב נפגעה.

### ספינה מצרית הורחקה ממוימיה הטריטוריאליים של ישראל

ב-13 ליוני ש. ז., בימי התפוגה הראשונים, עצרו אניות הצי הישראלי את הספינה המצרית המזוינת „אמירה פאזויה", במימיה הטריטוריאליים של ישראל. המפקד המצרי קבל הוראה להתרחק מסימיו הטריטוריאליים. הוא הבטיח למלא את ההוראה ולכבד את צו הפסקת האש והורשה להמשיך בדרכו.

### אסור לספינות להתקרב לנמל חיפה

הודעת-האזהרה הבאה פורסמה ב-3 ליוני ש. ז. ע"י ממשלת ישראל: כהגרים בזה כי הוטל פיקוח על כל הספינות המתקרבות

לחיפה ואין הספינות רשאיות להתקרב יותר משלושה מילין ממגדלור שובר הגלים הראשי, כיון שהנמל סגור לאחר חשכה ומכבים את אורותיו.

ההודעה התומה ע"י דוד בן-גוריון, ראש הממשלה ושר הבטחון וגרשון זאק, המפקד על שירותי הצי הישראלי.

### אחוד חברות הספנות העבריות

ביזמתה של מחלקת המים של הסוכנות נחתם הסכם בין חברות הספנות העבריות: „עתיד", שירות ימי בע"מ, לליד ימי ארצ"י ישראלי בע"מ ו„צים" בע"מ, לפעולה משותפת בתקופת המלחמה כ„אחוד חברות הספנות".

לפי הסכם זה תרכונה החברות הנ"ל את כל המטען הבא לא"י מעבר לים וכן גם תדאגנה במשותף לאניות העולים. יו"ר ה„איחוד" הוא ד"ר י. בורכרד.

### ועדה מיעצת לענייני החובלה הימית.

מטעם משרד התחבורה הוקמה ועדה מיעצת ליד המפקח על החובלה הימית לשעת חירום. חברי הועדה המיעצת הם ה"ה: ה. ר. גרץ, ד"ר ש. ליפשיץ, ז. נתנון, ד"ר ה. פרדק, א. רבינוביץ וז. שקולניק.

בעתון הרשמי מס' 7, מיום כ"ג בסיון תש"ח, 30.6.48, נתפרסמו המנויים הבאים:

(א) מר זאב שינד מונה כמפקח על התחבורה הימית, החל מיום י' סיון תש"ח (17 ביוני 1948).

(ב) ד"ר יהודה סבא (זבה) מונה כרושם אניות בנמל חיפה החל מיום כ"ג סיון תש"ח (30 ביוני 1948).

**"יום הים" התש"ח**

בארץ:

לרגל תנאי הזמן המיוחדים בוטלו השנה ההופעות הפומביות של "יום הים", התקיימו רק אספות חלקיות מעטות בערים ובמושבות.

"קול ישראל" הקדיש ל"יום הים" את התכניות הבאות: בכ"א באייר — לחברי הגדנ"ע — על מעוז הים; בכ"ג בו — ב"פנת הילד" — "ים, ימי", בעריכתה של בלה ברעם ושיחה על נמל ת"א מפי י. פרישמן. בכ"ב באייר שדר גם "קול ישראל" בחיפה תכנית מיוחדת ל"יום הים". בעתונות היומית והפריודית וכן גם בעתוני הילדים נתפרסם חומר רב על מפעלי הים בארץ ועל מעוז הים. לכל מוסדות ההנוך ולארגוני הנוער נשלח חומר ספרותי מיוחד: פרקי מקרא על הדיג, שיריים ותמונות וכן גם "המפרש הלבן", הוברת מיוחדת לקורא הצעיר.

במרכז הפעולות של "יום הים" עמד השנה מפעל "מעוז הים". בכל רהבי הארץ הופץ בו ביום, ע"י היל הנוער של צבא ההגנה, תלוש החבל הימי לישראל, שהכנסתו קודש להקמת המרכז להדרכה ימית-צבאית. הצבור נענה למפעל זה בנפש חפצה.

בחוץ-לארץ:

צרפת

„זבולון“ בצרפת מצטרף לחבל הימי לישראל

אספת-עם הגיגית נתקיימה ב־8 ליוני ש.ז. ב„פאלעי דה לה שימי“ בפריז.

בדברי הפתיחה מסר מר מ. ירבלוס, יו"ר ההסתדרות הציונית בצרפת, מרשמי מבקרו האחרון בארץ וציין את התפתחותו הנאה של נמל ת"א. „הים נושא ברכה רבה למדינתנו ובכחו של החבל הימי לישראל לקדמנו במפעל כבושׁו“. מר מ. פומרוק עמד בדבריו על האפשרויות הגדולות הגנוזות בים — להרחבת גבולות ארצנו, לקליטת העליה ולבסוס מעמדנו הכלכלי. האדמיראל ל. כהן ייחד את הדבור על קשרי עם ישראל עם הים במשך הדורות.

ד"ר פאדימאן יו"ר הועד האדמיניסטרטיבי של „זבולון“ בצרפת קרא לאחוד הכחות ולהיחלצות מוגברת למפעלי הים בארץ. בדבריו מסר, כי „הועד האדמיניסטרטיבי של „זבולון“ בצרפת החליט פה אחד להצטרף אל החבל הימי לישראל“. באספה הכללית של „זבולון“ תעמוד עוד לדיון ולהכרעה שאלת הרכוש הימי שלו (הבנין במרטיל, הסירות). הודעתו זו של הד"ר י. פאדימאן נתפרסמה גם ב„אונזער ווארט“ הפריזאי מיום ה־16 ליוני 1948.

אחרוני הנאמים באספה היו: מר ל. מייס, יו"ר ועד הקהלות בצרפת והגב' מ. וינברג (וויצ'ו). מר ברזי, משחקני התיאטרון „אודיאון“ והגב' אשכנזי סיימו בפרקי מקרא.

לרגל „יום הים“ נתפרסמו בעתונות הפריזאית מאמרים ותמונות על מפעלי הים בארץ.

אנו מבכים את מותם בלא עת של חברינו

**יצחק בן דור ז"ל**

העתונאי רב-הכישרונות והעסקן המסור  
מטובי החולמים והעושים למען התקומה הימית

**ישראל מהרשק ז"ל**

איש המרכז החקלאי,  
ממטפחיו הנאמנים של הדיג העברי בארץ

**אמציה ברלס ז"ל**

המחנך והמדריך  
מחבריה ועסקניה הנאמנים של התנועה הימית

החבל הימי לישראל

**לעזר מ. בדולח**

מעסקניו המסורים של החי"ל בת"א

בנסול בנו ישראל ז"ל

במערכת העם

נחומי

החבל הימי לישראל

אפריקה הדרומית:

הגיגת „יום הים“ המרכזית נתקיימה בקיפטאון ב־20 ביוני ש.ז. בהשתתפותו של הרב הראשי ישראל אברהמס. גם ביוהנסבורג ובמרכזים אחרים נתקיימו אספות מיוחדות. בבתי הכנסת נאמרו דברים מענייני היום. פעולות למודיות הסברתיות בוצעו בבתי-ס. בעתונות היומית נתפרסמו מאמרים ורשימות על המפעל הימי של הישוב.

רומניה:

הגיגת „יום הים“ המרכזית התקיימה ב־31 במאי ש.ז. באולם הגדול של „בני ברית“ בבוקרשט. השתתפו בה משלחות מכל הארגונים הציוניים וכן גם ב"כ הנהלת ההסתדרות הציונית ברומניה. פתח יו"ר הועד הארצי של החבל הימי לישראל, העז"ד עקיבא אורנשטיין. העז"ד ט. רחנמל ברך בשם ההסתדרות הציונית ברומניה והסופר הנוצרי הנודע, גלא גלקטיאן, ציר הפרלמנט, אהב ישראל ואוהד-גלהב של המפעל הציוני, הביא דברי ברכה ליסוד מדינת ישראל ועמד על הברכה הרבה הטמונה בים ובאוצרותיו. השליח הא"י אבא ייחד את הדיבור על מפעלי הים בארץ ועל האפשרויות לפיתוחם והרחבתם. לסיומה של התכנית ניתנו פרקי נגינה וזמרה בבצוע תזמורת-מיתרים וזמרים ומרות מהאופירה המלכותית.

הגיגות "יום הים" קוימו גם בערים הגדולות האחרות ברומניה. במועדוני הנוער ובבתי הספר העממיים והתיכונים, נערכו הגיגות "שחרית" מיוחדות. בחוות "החלוץ" בקולונטינה הוצג, לכבוד היום, מערכון א"י, בלווי שיריים ורקודים. ראשי החי"ל והחלוץ נסאו במסכה זו את דברם על המפעל הימי בארץ. כן נערכו הגיגות בקורסים המקצועיים, לבוני ספינות ולאלחוטאים, המתנהלים ע"י החי"ל בבוקרשט.

בבתי הכנסת שברחבי המדינה נערכו תפלות מיוחדות לשלום הימאים העברים ותפלות "יזכר" לזכר הימאים שנספו. בעתונות נתפרסמו מאמרים ורשימות רבים על החבל הימי לישראל ועל בעיות הימאות העברית.

### פגישה ארצית עם מפקדי "עלומים"

ב-5 ליולי ש. ז. התקיימה בת"א, מטעם החבל הימי לישראל, פגישה ארצית של מפקדי חיל הנוער "עלומים", מוקדשת למפעלינו כיסאות. פגישה זו שמשה סיום למפעל "מעוז הים", שבוצע בעזרת אנשי "עלומים" ביום הים, והיא גם הראשונה לכירור הבעיות האקטואליות של הימאות העברית בקרב אנשי "עלומים".

לאחר דברי הפתיחה של מר ש. טולקובסקי, יו"ר מרכז החי"ל, סדר ה' י. פרישמן פרטים על מפעלי הים העבריים הקיימים ועל פעולותיו של החבל הימי לישראל בהדרכת הנוער. קצין הנוער הארצי ייחד את הדיבור על התפקידים העומדים בפני הנוער בשטח הימאות. בין שאר הדברים אמר:

שלש הן החטיבות העיקריות, המשתתפות בפעולות הקרב: חיל הרגלים, חיל האויר הישראלי וחיל הים. כל מאמצינו הופנו עד כה לאמונים ולהשתלמות בחטיבה היבשתית — בחיל הרגלים. עתה אין אנו רשאים להתעלם עוד משני השטחים הנוספים

וכל מאמץ שידרש מאתנו בשטח זה, מן התכרח שנוכל להיענות לו.

"עלומים", כחטיבה צבאית, יראה זאת כחובה וכזכות לעצמו לתת את חלקו לחטיבה הימית".

### בחיפה

— ב-24 ליוני ש"ז נתקיימה במלון "לב הכרמל" מסבת חברים לרגל שובו של מר מ. פומרוק, משליחותו — בשם החבל הימי לישראל — בארצות-הברית ובצרפת. דברי ברכה השמיעו ה"ה: עו"ד ז. ארגמן, ד"ר מ. הינדס וא. רזנפלד. מר פומרוק מסר פרטים על פעולתו בארצות הנ"ל ורשמים מחיי היהודים באמריקה.

— מר ש. רזנקה הרצה בכמה ממקומות-העבודה המרוי כיום בחיפה על "ספר הים" מאת הפרופ' ג. סלושץ, שיצא לאור ע"י החבל הימי לישראל.

— ה"מוסף לשבת" מיום 5.6 ש. ז., מטעם הועד ללשון ולתרבות שע"י ועד הקהלה העברית בחיפה, הוקדש לעניני הימאות העברית. הד"ר ג. אהרוני הרצה על מפעלי הים במדינת ישראל ומר ש. רזנקה — על "ספר הים". צבי סופר הדריך בשיריים.

— ב-17 ליולי ש. ז. סיירו תלמידי הגימנסיה "ביאליק" בחיפה בלוית מוריהם, בנמל וב"קדמה". דברי הסברה ניתנו להם ע"י מר ר. גולדברג.

### בהוצאת החבל הימי לישראל הופיעו:

ש. טולקובסקי — היהודים והים (באנגלית, מהדורה שניה).  
ש. טנקוס — שיט מפרשים (מהדורה שניה).

חשור: י. פרישמן, חברי הפערכת — ד"ר ג. וידרא, מ. פומרוק, פ. ריבלין, א. ש. שפיין.



## ביטוח ב "יהודה" - ביטוח איתן

חברת הביטוח הארצישראלית הראשונה

**יהודה**

חברה לאחידות ובסחון בע"מ  
משרד ראשי: תל-אביב, רח' הרצל 12, טל. 5358  
סניפים וסוכנויות בכל ערי הארץ וב מושבות



## "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 המעורב  
של החקלאות העברית  
בארץ-ישראל.

סגל תנובה ערוכה לטיב תוצרתה



# הסנה

חברת הביטוח הגדולה  
בארץ

גמרה את שנת 1947  
בהון וקרנות

בסך הכל

**850.000.-** לא"י



# עתיד

חברה לשרות ימי בע"מ

אניות עבריות  
מלחים עברים

הסוכנים המנהלים:

אחים ברנט את בורכרד  
בע"מ



## אניות עתיד לשרותך תמיד.

### יעקב כספי

סוכן אניות והובלה

רחוב המלכים 76

ת. ד. 27

סנת רח' המערב מס' 1

טלפון 3026

מרכז מסחרי - חיפה

## אהרן רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי בכל עניני הובלה ימית

חיפה

טלפון 4241/2

ת. ד. 74

## בנק הפועלים

בע"מ

תל-אביב

ההון הנפרע ורזרבות

**525.000** לא"י

מנהל עסקי בנק  
לכל ענפיהם



רח' ארלוזורוב 17  
חיפה

תוצרת "אתא"  
מכנסים וחולצות  
גם לפי מידה

אצל

**פרסלר**

תל-אביב

רח' א. בן-יהודה 20