

ים

גליונות החבל הימי לישראל



אחת
להדש

חוברת ו' ז' (מ"ב-מ"ג)
שנה רביעית
חשון-כסלו תש"ט/נובמ-דצמ. 1948
כתובת המערכת
חבל ימי לישראל, תל-אביב
מל. 2437 ת. ד. 1917

נשיא מועצת המדינה, פרופ. ח. ויצמן - נשיא הכבוד של החבל הימי לישראל

בעשרים לחודש מרחשון ש. ז. (22 לנובמבר 1948)
קבל נשיא מועצת המדינה, הפרופ. ח. ויצמן, לראיון
משלחת מטעם נשיאות החבל הימי לישראל, שהביאה
לפניו את בקשת החי"ל, כי יהיה לו נשיא כבוד.
הנשיא נענה ברצון לבקשה זו.

בקורות התפתחותו של החי"ל יחשב מאורע זה
כמאורע רב-חשיבות, הנושא בחובו תוצאות נכבדות
להתפתחותה של התנועה הימית בבאות.

החבל הימי לישראל, שזו השנה השתים עשרה לקיומו
ולפעולתו, הוא המוסד הצבורי המרכזי לפתוח
מפעלי הים בישראל. מאז ראשיתו היה החי"ל קשור
עם מוסדותיה העליונים של התנועה הציונית ועם
מוסדות הישוב ונתון למרותם. בכל שנות פעולתו שקד
הוא על קידומו של המפעל הימי העברי ועל אף הקשיים
שבדרכו עלה בידו, תוך שיתוף עם גורמים אחרים,
ליצור נכסים, המהווים אבני יסוד לימאות העברית
המתחדשת.

מקומץ של קנאים נלהבים הפך החי"ל במשך
שנים מעטות, למחנה של רבבות, בארץ ובתפוצות,
הנותנים ידן לכל משימה חדשה בנמלנות, בספנות,
בדיג ובהדרכת הנוער. המאמצים שהושקעו נתנו פרי
רב ואף כי ההתחלה היתה מצערה, זכינו — בכוחה של
אותה התעוררות צבורית, שהחי"ל טפחה בלי הרף
ובשקידה, למפעלים רבים בים ובחוף. תודות למאמצים
אלה גדל לנו גם מחנה ימאים מגשימים, שבימי שלום
כבסערת מלחמה הוכיח את יכלתו כי רבה — בצי
הסוחר ובחיל הים הישראלי, בנמלינו ובישובי הדיג
שלאורך חופינו.

עם כינונה של מדינת ישראל, אשר לחוף ימים
תשכון, נטל גם החי"ל על עצמו תפקידים חדשים והוא
שוקד עתה על הרחבת פעולותיו. מעתה הוא קשור
עם ממשלת ישראל ועם מוסדותיה העליונים של התנועה
הציונית, ואתם ובעזרתם יוסיף הוא לטפח ולפתח את
המפעל הימי.

היענותו של הפרופ. ויצמן להיות נשיא כבוד לתנועת
החי"ל מסמלת את הניקה הבלתי אמצעית של החי"ל,
לתנועה צבורית, עם ממשלת ישראל. יש בזה, בלא

נשיא מועצת המדינה, הפרופ' ח. ויצמן, קבל
ב־22 לנובמבר ש. ז. לראיון משלחת מטעם נשיא
אות החי"ל — שהיתה מורכבת מה"ה ש.
טולקובסקי, יו"ר החי"ל, ד"ר ב. מ. בלז, מ.
זליסט, מ. פומרוק וי. שריר.

מר ש. טולקובסקי סקר את פעולות החי"ל
בעבר ואת תכניותיו לעתיד הקרוב ובקש מאת
נשיא מועצת המדינה לקבל עליו את נשיאות
הכבוד של החבל הימי לישראל.

פרופ. ויצמן גלה התענינות עמוקה בבעיות
הים במדינת ישראל והדגיש במיוחד את ערכה
של ההדרכה הימית בקרב הנוער. הוא הביע
את תקוותו שחבל ימי לישראל ימשיך ויגביר את
עבודתו הפוריה לקידום הימאות העברית.

הנשיא נענה ברצון לבקשת המשלחת והסכים
לקבל על עצמו את נשיאות הכבוד של החי"ל.

ספק, מן ההערכה לחי"ל על שירותיו והישגיו בעבר,
אך עוד יותר מזה — מן התביעה לעתיד.

כי החבל הימי לישראל, ככל שאר המוסדות
הלאומיים-הצבוריים שפעלו ופועלים בתוכנו זה משנים,
גדרש דוקא עתה להרחיב את יריעותיו. הצבור המאורגן
— אזרחי המדינה — לא זה בלבד שלא השתחרר בקום
המדינה, מחובות והתחייבויות, כי אם העמיס הוא על
עצמו עול נוסף של מצוות ומעשים. התנדבותו — היא
המקור העיקרי לפעולת השלטונות.

גם אומות העולם, הגדולות מאתנו בכוח, בנכסים
ובאפשרויות, יונקות ממקור לא אכזב זה. בתחום
הימאות, כבכל שאר שטחי החיים, מקיימות הן מוסדות
מיוחדים, הנישאים על כתפי הצבור, כשהם נעורים
בפעולותיהם ע"י השלטונות וראשי המדינה.

אשרי שזכינו גם אנו לכך, שנשיא מועצת המדינה
נתן לנו את חסותו. ידענו את כל כובד האחריות,
אשר נטלנו על עצמנו ואת המעשים אשר נכוננו לנו.
בעצתו הברוכה ובהדרכתו של הפרופ' ויצמן ימשיך
החבל הימי לישראל בפעולותיו ואף יגדיל עשות לתח-
ייתה של הימאות הישראלית.

הנשיא סוקר את הצי

בט' במרחשון ש. ז. ערך נשיא מועצת המדינה, הפרופ. חיים ויצמן, את בקורו הרשמי הראשון אצל הצי הישראלי בחיפה.

הנמל לבש חג. כל כלי השיט העלו על תרניהן מאות דגלים ימיים, שהבריקו בסגנוניות צבעיהן לאור השמש הלוהטת. גם האניות הזרות, שעגנו אותה שעה בנמל, הופיעו ב"לבוש מלא" של עטרת דגלי פאר והדר — לחלוק כבוד לנשיא הראשון של מועצת מדינת ישראל.

תרועת הצוצרה ארוכה בישרה את בוא הנשיא. על התורן הגבוה שמעל בנין מנהלת הנמל הועלה דגלו הימי המיוחד של נשיא מדינת ישראל — דגל הצי, בתוספת עוגן זהב ושני פסי זהב מאונכים. תותחי הצי רעמו ביריות לכבוד הנשיא.

בספינה של משמר החופים סייר הנשיא במעגן הנמל. הוא עבר על פני עשרות ספינות-המעפילים והתעכב במיוחד ליד "יציאת אירופה". בשעת הסיור שמע הסברים מפי אנשי חיל הים ומפי מנהלי נמל חיפה.

לקול תשואות ומחיאות כפיים סוערות של מאות פועלי הנמל יצא הנשיא מספינת המשמר ועלה על סיפון אניה גדולה — אנית מלחמה. שם סעד גם עם ראשי הצי הישראלי.

בברכתו לחיל הים הישראלי אמר הנשיא בין השאר:

"איני ימאי ואיני בקי בעניני ספינות, אך מאמין אנכי, כי אתם תצליחו להיות כח גדול. בדבר אחד עולים אנו על אומות העולם העשירות ובעלות הרכוש והמסורת — באמונה ובצורך הנפשי-החיוני להתגבר על הקשיים, ונוסף על כך — בשכל היהודי. הריני מאחל לכם הצלחה בכל אשר תפנו".



למעלה: פרופ. ח. ויצמן, בלוית ג. זק, ראש שירותי חיל הים, סוקר את הצי. למטה: משלחת החבל הימי לישראל בביקורה אצל נשיא מועצת המדינה. מימין לשמאל: ש. טולקובסקי, שליחו של הנשיא — רב-הסרן דוד ארנון, פרופ. ח' ויצמן, מ. פומרנק, י. שריר, ד"ר ב. מ. בלוד, מ. זיליסט.





„נגבה“, אנית־נוסעים ומשא
של חברת השיט הארצישראלית
„צ׳ים“ בע״מ. 5544 טון ברוטו.

„נגבה“ ו„גלילה“ נכנסו לשירות

שתי האניות החדשות „נגבה“ ו„גלילה“ שנרכשו לא
מומן ע״י חב' „צ׳ים“, נכנסו בחודש שעבר לשירות קבוע.
בי״ה בתשרי תש״ט נחנכה „נגבה“ רשמית בנמלה של
חיפה ובכ״ו בחשוון ש. ז. הוחלף דגלה של פנמה, שהיה
מונף עד כה על תרנה של „גלילה“, בדגל הצי הישראלי.
בחנוכת האניות נוכחו ב״כ הממשלה, הסוכנות, החי״ל
ומוסדות אחרים ומוזמנים רבים. במסיבה הראשונה —
מסיבת עתונאים — השמיעו את דבריהם לכבוד המאורע:
שר התחבורה דוד רמז, א. דובקין, חבר הנהלת
הסוכנות, י. ורפל, מנהל מחלקת העליה של הסוכנות,
ד״ר נ. וידרא, מנהל „צ׳ים“, ש. טולקובסקי, יו״ר
החי״ל, ד. הכהן, חבר הנהלת „צ׳ים“, י. ברגינסקי,
„המוסד לעליה“, ג. רכב־שטרומף, „נחשון“, ור״ר
החובל קומ. ס. מילר, בשניה נאמו: זאב שינד,
„שירות המעלה“ — „המוסד לעליה“ ו„צ׳ים“, ש.
טולקובסקי, יו״ר החי״ל, ושר התחבורה ד. רמז.
שתי המסיבות שימשו הזדמנות נאה לשיחה על
אפשרויותיו ועל צרכיו של צי הסוחר הישראלי.

על האניות

„נגבה“, בת 5544 טון ברוטו, נרכשה בהולנד,
במאמץ מתואם של משרד התחבורה, האוצר ו„צ׳ים“
ובעזרתו הנאמנה של הגוינט. נבנתה בשנת 1915 בפלשינג,
הולנד. היתה בבעלות אמריקאית ובמלחמת העולם השניה
שימשה להובלת צבא.
אניה נאה ומסודרת. יכולה להוביל עד 1350 איש

וכאלפיים טון סחורות. יש בה סידורים מודרניים, ובכלל
זה — סידורים להצלה ל־1500 איש, ואפשרויות קיבול
גדולות. יכולה היא להצטייד בדלק ובאספקה למהלך 40
יום בים. מהירותה — 12.5 קשר. את דרכה ממרסיל לחיפה
היא עושה ב־5 ימים ודרך קפריסין — ב־6 ימים.

דגל ישראל הונף עליה באמסטרדם לפני שבועות מספר,
בטקס חגיגי, לפי רשיון זמני שניתן ע״י הקונסול של
מדינת ישראל בפריז.

בהפלגתה הראשונה הביאה 646 בני נוער מהולנד
ומטען רב.

„גלילה“, בת 3899 טון ברוטו, נבנתה בשנת 1911.
היתה מהלכת בנהר הודסון בארה״ב. בשנת 1942 עברה
לידי הצבא האמריקאי, שהכניס בה תיקונים ושיפורים
רבים, ובעיקר — במכונות ובאינסטלציה החשמלית.
האניה עושה את דרכה ממרסיל לחיפה ב־6 ימים. היא
יכולה להוביל למעלה מ־1300 נוסעים. הצוות שלה — מאה
איש, כולן יהודי. קברניטה הוא רב־החובל אל. חודורוב.

הים פתוח לזדמנותו ולגילויו כשרוננו.

שר התחבורה דוד רמז אמר במסיבת העתונאים:

„נגבה“ זו באה אלינו בימי הנגב. כאילו נבואה נזרקה
בשעת מתן השם לאניה, שהנגב יהיה המערכה שלנו.
„נגבה“ היא אניה עלייה. בשנות המלחמה היתה משמשת
להולכת צבא בשירות השלטונות האמריקאיים. הצבא
שלנו הוא העליה. „נגבה“ הותקנה ושוכללה והותאמה
לצורך הצבא הזה, לצרכי העליה.

רב־ממדים לפעולה זו, בשיתוף עם הממשלה והסוכנות
ובעזרת ההון הפרטי.

שלב חדש בדרך העלייה

„נגבה“ ו„גלילה“ הן אניות עולים בעיקר. דבר זה הודגש
במיוחד בדברי הנואמים במעמד חנוכת האניות בנמל חיפה. בחנוכת
„נגבה“ אמר א. דובקין, חבר הנהלת הסוכנות היהודית, בין
השאר:

„נגבה“ קשרה ברית עם עליה רבתי. בשנת תש״ח
הגיעו לחופינו 70 אלף עולים, בתש״ט יבואו — 150 אלף
איש. המחסור באמצעי הובלה הוא מעצור רציני בדרך
העליה. הצלחנו להתגבר עליו במידת־מה, תודות לאניות
שרכשנו וכלי השיט של „המוסד לעליה“.

„נגבה“ מסמנת שלב חדש בדרך העליה, שאליה
התגעגענו מכבר. רצינו כי עולינו יבואו ארצה בקומה
זקופה ובתנאי אנוש. רוב עולינו באים אלינו עד היום
בתנאים בלתי מתאימים. מבחינה זאת משמשת „נגבה“
שלב חדש וצעד חשוב קדימה.

„נגבה“ באה אלינו ביום שפרצנו לנגב. תסמן היא גם
את הפריצה שלנו לים, שאנו מעמידים בו את צעדינו
הראשונים.

ובחנוכת „גלילה“ אמר זאב שינד, ראש „המוסד לעליה“:
„גם „נגבה“, כאחיותיה בצי העליה הישראלי, מיועדת
להוביל יהודים מרודים החוזרים ארצה קוממיות.

אין חשבונות מסחריים של רנטביליות בעליה כשם
שאין חשבונות מסחריים במלחמה. וכשם ששום צבא זר
לא יכבוש בעבורנו את מולדתנו, כן לא יוביל כל צי זר
ארצה את העליה הגדולה. מעלתה הגדולה של אניה זו
שהיא עברית. נהיה עצמאיים בעלייתנו כמו במלחמתנו“.

יש קשר בין העליה ובין הנגב. אין אנו להוטים אחר
הנגב בגלל הנפט, שיש בו או שאין בו, או בגלל בסיסים.
זהו בשבילנו שטח להתישבות ועלינו להפריחו ולישבו.
המונים יבואו לנגב. זהו גם הקשר בין „נגבה“ והעליה.

הייתי רוצה שתהיינה לנו כבר אניות נוספות. אין כל
סיבה שלא נהיה אנחנו לעם ימי ולאחת המדינות הימיות.

כוחו הכובש של הנוער שלנו, יכולתו לעמוד בכל
מערכה קשה, כצבאית ככלכלית, וכוח הסתגלותו, אינם
נופלים מכוח העמים האחרים. ויש לנו גם יתרון לעומת
עמים רבים — זה הקו האחרון של הים, ים התיכון. מכאן
אפשר לשלוח אניות למרחבי תבל, לארבע רוחות השמים.

אנו עומדים בתקופת בנין מדינתנו. הלבנים לבנין
זה — מכוונות, חמרי בנין, מיצרכים — מובאים במידה
ניכרת בדרך הים, וגם בבאות יובאו אלינו בדרך זו. ועולים
רבים יבואו ותוצר תנועה תמידית וקשר תמידי בין עם
ישראל ומדינת ישראל, כי יהודים מכל קצות העולם ירצו
לראות את מדינת ישראל.

זוהי הליכה ושיבה. ואין כל סיבה, שהכסף הרב והעצום
הכרוך בתנועה זו לא יכנס למעגל שלנו.

צי מסחרי שלנו — פירושו: הכפלת שטח המדינה
שלנו. אזור פתוח הוא וחפשי — ליזמה, לכשרון, לעשייה
שלנו, ואין מפריע לנו בתחום זה, מלבד החולשה שלנו.

שותפים אחדים היו ל„צים“: הנהלת הסוכנות היהודית,
הסתדרות העובדים והחבל הימי לישראל. העזנו והתגברנו
על מכשולים רבים. בכוחה של „קדמה“ באה עתה „נגבה“
וגם נוספות תבואנה. אין כל סיבה לכך, שלא יהיה המשך



במסבת העתונאים, על סיפונה של „נגבה“.
מימין לשמאל: ש. טולקובסקי (נואם), א. דובקין, ד. רמז, ד״ר נ. וידרא, קומ. ס. מילר ודוד הכהן.

אניה בת 400 טון, שיכלה להוביל, בהתאם לתקנות הבין לאומיות גם 12 נוסעים.

„חץ“ ו„כרמל“ נועדו להובלת משאות בין מצרים, א"י, סוריה וקפריסין. שני הנסיונות נכשלו מאחר שהמצב בהובלה היה קשה מאד ואי-אפשר היה לעמוד בהתחרות בפני ספינות-המפרש המצריות, הסוריות והאחרות, שפעלו באותם הקווים.

תפקידים שונים מילא א. חודורוב באניות שונות במשך השנים עד ל-1938, כאשר נקרא להיות רב-החובל באניה ספרדית-רפובליקנית.

בשמחה רבה נתקבל א. חודורוב בתפקיד קצין, בבואו בשנת 1939 באניה הארץ-ישראלית „חיפה טריידר“ לעיר הנמל הפולנית גדיניה, שתושביה היהודים ערכו לו קבלת-פנים חמה. ימים ספורים לפני פרוץ המלחמה העולמית הצליח לצאת מגדיניה והגיע בלי כל ליווי ארצה, בעברו את נתיב המים המסוכן בימי המלחמה.

מאמץ מלחמתי במערכה נגד הנאצים

תפקידים שונים נכונו לו לחודורוב למען המאמץ המלחמתי. בדרגת קצין ראשון שירת חודורוב בשנת 40—1939 באניות זרות ועד לשנת 1942 שירת כקצין באניות „אנגלרסאפטון פטרוליאום קומפאני“, — חברה להובלת דלק — בים סוף, בים התיכון ובאוקיינוס ההודי. ו„בין אניה לאניה“ היה נותן מכתו ומיכלתו הגדולה להדרכת חבריו ב„הפועל“.

בתחלת 1942 מונה כרב-חובל באניה נושאת-תחמושת ובסיומה של אותה שנה — באניה גרמנית לשעבר, שהא-מריקנים משהו במאסאה שבים סוף. חבר העובדים שהעמד לרשותו באניה זו היה קטן ודל, אך הוא הצליח להוביל את האניה לחיפה בלי כל מכשירי נאביגאציה ובלי קציני-סיפון. האניה תוקנה בחיפה ע"י פועלים יהודים וכשהובאה לאנגליה, זכה רב-החובל חודורוב לקבל אות-הכרה בכתב מהמיינסטרוין להובלה מלחמתית על העבודה שמילא בתבונה ובמסירות.

לשירות העליה

והנה הציעו השלטונות הבריטיים לחודורוב בעל-הנסיון משרת נווט (פילוט) בחיפה, משרה שעד כה לא יכול היה יהודי לכהן בה, או משרת מנהל הנמל במאסאה. ואולם חודורוב סירב להישאר ב„אגם המים השקטים“; לבו משכו אלי מים רבים.

בשנים 1944—1948 עבד חודורוב בחברה „אלכסנדריה נאביגיישון קומפאני“ כרב-חובל באניות „סטאר אוף מקס“ ו„לי סאנג“ ובינואר 1948, לאחר שפרצו המאורעות בארץ חזר הביתה. ב-16 במאי, לאחר שקמה מדינת ישראל,



בן 44 הוא כיום אליעזר חודורוב ועשרים שנות ימאות מאחוריו. בנסיונות לא-מעטים נתנסה, במים רבים עשה את דרכו, עד כי זכה, לאחר שירות רב-שנים תחת דגל זר, לפקד על אניה ישראלית, המביאה עולים למדינת ישראל המשוחזרת.

נולד בשנת 1904, בקובל שבפולין. בשנים 22—1921 למד בפוליטכניקום בפרג שבצ'כוסלובאקיה. לפני עלותו ארצה היה מורה בבתי-ספר עבריים. הניח תנועת העבודה, שמש מדריך-נוער בתוך-לארץ; בבואו ארצה (בשנת 1925) עבד בשמירה והיה חבר ועד הפועלים בהר הכרמל.

אחר שתי שנות „עבודה ביבשה“ אושר אליעזר חודורוב ע"י ה„הגנה“ בחיפה, — והוא אז אחד מחבריה הפעילים, — להשתלמות בימאות. הוא נסע לצרפת, למד שם שנתיים וסיים את חוק למודיו בבית-הספר לימאות מסחרית וצבאית בפריז.

גיטושים ונסיונות

את עבודתו בימאות החל א. חודורוב בשנת 1931, בהיותו בן 27, כרב-חובל בספינת-המנוע העברית הראשונה — „חץ“, בת 130 טונות, שנרשמה ביפו והניפה דגל ארץ-ישראלית. הספינה נועדה להובלת משאות. הצוות אורגן ע"י רב-החובל כקואופרטיב.

בשנת 1932 ייסד חודורוב חברה, שבה השתתפו כמה יהודים ארץ-ישראליים, שרכשה את אנית-הקיסור „כרמל“ להובלת משאות (אנית-קיסור עברית ראשונה). היתה זו

מונה ע"י שר הבטחון וראש שירותי חיל הים כמפקד אנית הקרב „אילת“. משם עבר לצי הסוחר הישראלי, כרבי-חובלה של „גלילה“.

ללמוד וללמוד!

— ככל שאתה שוהה יותר בים, כן אתה נוכח לדעת יותר ויותר, כי הנך מכיר אותו אך מעט — אמר לי רב־החובל אליעזר חודורוב בשיחתי אתו. בתרבות ובטכניקה התקדמנו הרבה, אולם לטבע לא חדרנו למדי. המלחמה באיתני-הטבע נמשכת כל ימי עבודתך בים: סערות, זרמים, סכנות — מבלי לדבר על סכנות „מידי אדם“, כגון מוקשים, צוללות ואווירונים.

— אניה לימאי — אין זה גוף מת, אלא נפש חיה. האניה תיענה לו לרב־החובל במדת יכולתה, אם הוא מצדו מכיר אותה ודואג לה. יש לדעת לכוונה ובכוח זה אפשר להתגבר על כל סכנה.

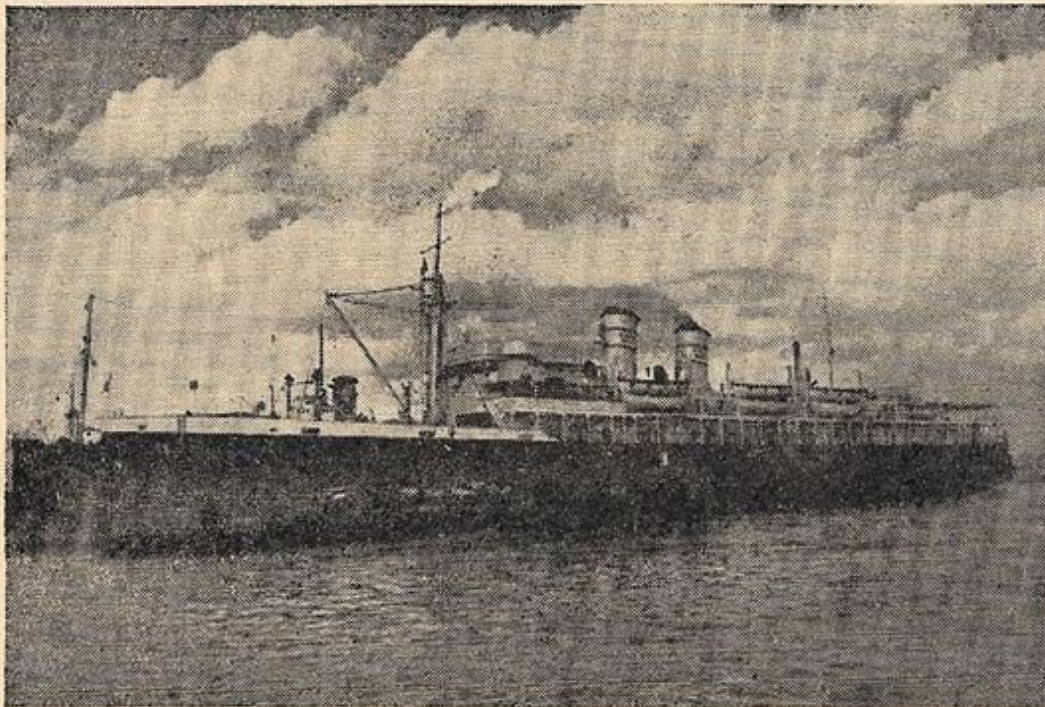
— כלי־שיט אפשר לרכוש במהירות, — אומר רב־החובל בעל־הנסיון, אולם הכשרת ימאים — זוהי עבודה לשנים. יש לקבוע שיטה לכך. אם יש ברצוננו להיות מיוצגים בכל הימים בכבוד, צריכים ימאינו להתאמן כראוי. יש ללמוד וללמוד!

צי העליה הישראלי מעביר כבר עתה שני שלישים מכל העולים. זה חוסך למשקנו למעלה מ־ $\frac{1}{2}$ מיליון דולר לחודש מדמי העליה בלבד. ויש להוסיף לכך את דמי החובלה של המטען.

במשך דורות היינו אנחנו היהודים המסייעים בידי מלכויות זרות בהקמת צייהן. כך, למשל, הונח היסוד — לפני 400-500 שנה — לצייה המהולל של מלכות פורטוגל, בכספי ה„מס היהודי“, שמלך פורטוגל הטיל על נתיניו היהודים. כספם של היהודים עמד לו בשעת הצורך וכן גם תגליותיהם המדעיות ומרצם הרב.

ספק, אם תוכל ממשלתנו להטיל מס חובה על אזרחי המדינה לרכישת אניות, אך — עובדת קיומן של אניותינו הראשונות תעורר את העם ללא ספק להתנדבות של רצון להגדלת ציינו ולהאדרתו.

(מדברי ש. טולקובסקי, יו"ר החבל הימי לישראל, בחנוכת „נגבה“).



„גלילה“ (3899 טון ברוטו), אניית נוסעים ומשא של חברת השיט הארצישראלית „צים“ בע"מ. מהלכת בקו חיפה-מרסיל.

מחסנים, מרפאה וחדרי שירות. הוקמה בה גם מאפיה ועל סיפונה נבנו חדרי-מגורים לעובדי הספינה, שרבים מהם קיבלו את הכשרתם בארץ — בבית-הספר הימי בחיפה, וחלקם רכשו את נסיונם הימי בחורל.

נציגי הציבור ומוזמנים רבים נתאספו על סיפונה של „גאולה“ לטקס החגיגי, וכיניהם — אנשי המחלקות הממלכתיות הנוגעות בדבר ובראש-וראשונה אנשי „המוסד לעליה“, אשר משך שלש שנים עשו את עבודתם במחתרת.

„צי-מלחמה מיוחד במינו“

בפתחו את המסיבה על סיפון „גאולה“, אמר זאב שינד, איש „המוסד לעליה“:

האניות הללו נשאו על תרניהן את דגלו של ישראל, מאז אותו רגע בו דרכה בהן רגלו של הפליט היהודי. הן נשאוו ברמה, בגאון ובכבוד, — על פני גלים סוערים ובכל הימים אשר לחופיהם נהרה שארית הפליטה, להציל את חיי הניצולים ואת תקוות העם כולו. צי המעפילים — הדל, החלוש והאפור, הנטול כל הוד וברק של דגלים וצבעים — היה צי מלחמה מיוחד במינו, אשר לא היה דוגמתו בתולדות ציי העולם.

מפרישי-צי זה נדחפו בכוח הסבל, הגעגועים ואומץ-הלב של שארית העם, הנכסף לציון. בהגה של הספינות הללו אחזו ונהגו בנים חלוצים, שהתפרצו להצלת אחים מגלויות שונות, ואף גם רבים מבין המעפילים עצמם שעשו את מלאכתם בחרדת-קודש ובמסירות-נפש.

לא תמה עדיין המלחמה על המדינה, ואף לא נסתיימה מלאכתנו בעליה. אויבינו מתנכלים לשים מצור על הארץ מהיבשה ומהים. לא עלה בידם לסתום את עורקי חיינו ביבשה, ולא יעלה בידם לסתום אותם בימים. צי המעפילים מתנער עתה ומתחדש. הוא מסתגל לתנאי השלום, וישרת אותנו בבאות כשם ששירת אותנו בעבר.

בעזרת הנסיון הימי שנצטבר

כ-44 אלף יהודים הגיעו למדינת ישראל בדרך הים, מיום הכרזת המדינה ועד ל-1 באוקטובר ש"ז — אמר ז. שינד. 31.000 מאלה באו בצי המעפילים, 3500 באניה העברית „קדמה“ וכעשרת אלפים באניות זרות, שנשכרו להסעת עולים ע"י „המוסד לעליה“. הוא אומר, כי 80% בערך מהיהודים, שהגיעו למדינת ישראל, באו באניות ישראליות. עתה נרכשו ע"י „צים“, שתי אניות-נוסעים נוספות: „נגבה“ ו„גלילה“, לשירות העליה.

עוד שנים לא מעטות יהיה עלינו לעסוק בהובלת עולים בממדים כאלה, אשר מעטים חזו אותם. ראויה „יצאת מצרים“ זו, שישרת אותה צי עליה עברי גדול, אשר העברת גולים היא תפקידו וחזונו. בציר-עליה זה יקובץ וירוכז כל כלי-שייט עברי, כל נסיון ימי שנצטבר, כל הלהט החלוצי ומסירות-הנפש, הדרושים להרחבתו ולקידומו.

בי"א בתשרי ש. ז. (14 באוקטובר 1948) הונף דגלו של הצי הישראלי על אניית המעפילים לשעבר „גאולה“, שנכנסה עתה לשירות העליה החפשיית.

במעמד החגיגי, במלה של חיפה, השתתפו ב"כ המוסדות ומוזמנים רבים. הדגל המקורי של „יצאת אירופה, תש"ז, שהובא לאניה זו, היה תלוי מעל לראשי המסובים. נאמו: זאב שינד, מ.המוסד לעליה, י. ורפל, הנהלת הסוכנות היהודית, אבא חושי, דוד הכהן ואיש הים הותיק, רב החובל אל. חודורוב.

ברשימת האניות, המביאות עולים למדינת ישראל, אנו נתקלים בשמות הידועים לנו מתולדות ההעפלה. אכן, אלו הן אותן ספינות-המעפילים, שראינון בנמל חיפה גדרות וצפופות שבי-מולדת, שחתרו והגיעו בין גלילים זועפים ובין גלי-משטמה ולא נרתעו מפני משמרות-הציד של הצי הבריטי.

ספינות שחיכו לגואלן

חדשים על חדשים התוודדו הספינות במעגן בנמל חיפה. מכונותיהן קולקלו — אם ע"י המעפילים, בתכסיסי היאב-קותם הנואשת, ואם ע"י הבריטים מתוך צרות-עין. הממשלה הבריטית עצרה אותן ולפני מועד הפינוי אף הזדרזה וערכה משפטים להתרמתן. גם רב-החובל והצוות הובאו לפעמים לדין, כמסייעים ל„עליה בלתי-חוקית“. הממשלה הבריטית לטשה עין לכל כלי השיט שהגיעו ועל הספינות, שלא נודע מי הם בעליהן, הודבקו פתקים: הזמנות למשפט... אך בסופו של דבר לא נמצאו קונים במכירה הפומבית, לספינות אלו, שהושקע בהן הון יהודי, מרץ יהודי, מסירות נפש ומהן גם אשר קודשו בדמיהם של מעפילים פצועים והרוגים.

והנה הגיעה שעתן של הספינות להגאל ולהשתחרר. הן תוקנו ושוכללו והפכו שוב לכלי-שייט ראויים לשימוש. 13 מבין 60 האניות, ששימשו כאניות-מעפילים, שטות כבר שוב על-פני מים רבים, — ואחדות מהן בשירות הצי המלחמתי. עוד ספינות אחדות תתוקנה. אלה שאינן ראויות לתיקון, משמשות כמחסן-חמרים ומהן מוצאים חלקים שונים, להשלמת החסר בספינות אחרות.

רוח חדשה קמה בצי הרדום. הוא התנער ויצא מקפאונו.

הנפת-דגל סמלית

האניה „גאולה“ היא היא שעליה הונף דגלו של הצי הסוחר הישראלי בטקס חגיגי, והיתה זאת מעין הנפת-דגל סמלית על כל אניות המעפילים.

זוהי אניה איטלקית, בת 700 טון. שמה הקודם היה „פאדוקה“. מאחד הנמלים שבים השחור היא יצאה לדרכה ומשנתפסה ע"י הצי הבריטי הביאה ב-2 באוקטובר 1947 לנמל חיפה, כשעל סיפונה נמצאים 1520 מעפילים. הם הובאו לחיפה וגורשו לקפריסין. לאחר שהאניה תוקנה ושופצה הותקנו בה, בין השאר, מקרר חשמלי לצרכי-אוכל,

— ואני תפילה, — סיים זאב שינד את דבריו — שכשם שלא בייש אותנו צי המעפילים בימים המרים והקשים של המאבק, כן לא יבייש אותנו צי העליה, החפשי והעצמאי, בימי מלחמה כבימי שלום.

זכרונות מעבר קרוב

במסיבת „גאולה“ הוסר במעט הלוט מעל פרשת „עליה ב“ המפוארת, שהיתה אפופה עד כה מסתורין. ארגון, הברחת גבולות, נהירה אל חוף והפלגה — כל אלה מצטרפים לשלמות רבת-הוד. הועלו במסבה פרטים מימי המחותרת ונתגלתה אותה רוח חלוצית, שפיעמה את לב סוללי הדרך לעלית יהודים כמהי-מולדת.

והזוכר, בין השאר, חדר סודי אחד בבית „סולל-בונה“, אשר שימש מרכז למארגני ההעפלה. מכאן נמתחו חוטים למרכזיו השונים בחר"ל של הארגון הבלתי-חוקי, אשר העלה ארצה שמונה רבבות מעפילים יהודים. הוזכרו גם ימאים לא-יהודים — יוונים, איטלקים וספרדים — שנחלצו לעזרת ההעפלה.

*

„עלינו לדאוג לחנוך מלחים, קצינים ומכונאים. בית הספר הימי הקיים בחיפה קטן מדי ואינו עונה עוד לצרכי התקופה. צריך לחזק את ביה"ס הזה, להרחיב את היקפו, לשנות באופן יסודי את שיטת הלמוד ואת דרכי החנוך בו. נחוצים לנו מלחים, מסיקים, מכונאים וגם קצינים ורבי-חובלים רבים — אנשי עבודה, בעלי מקצוע טובים ויחד עם זה אנשי ארץ-ישראל, פטריוטים נאמנים — דוברי עברית טובה; קנאים לבנין המפעל הימי, מגובשים במובן החברתי ומושרשים בקרקע המולדת. כאן נפתחים בפני הנוער אפקים רחבים כמרחבי הים. כאן שדה פעולה רב-ברכה ותוחלת לתנועות הנוער.“

מדברי אבא חושי
במסבת החבל הימי לישראל,
על סיפונה של „נגבה“.

היאבקות-דמים היתה נטושה ימים רבים בין הצי הבריטי ורבי-הנסיון ורבי-היכולת לבין הדל בציי העולם, שעשה את דרכו בנתיב המחותרת. היאבקות-דמים זו לא היתה לשוא. אניות-ההעפלה מהוות עתה גרעין בריא לצי היהודי החפשי.

מעמד חוקי ליורדי הים הישראליים

בקום המדינה נגש משרד התחבורה להסדיר גם את ענין יורדי הים הישראליים ולמטרה זו הוקמה, כצעד ראשון, לשכת רישום לימאים. אכן, גם בימי המנדט היה פקיד ממשלתי בנמלה של חיפה מטפל בעניני הימאים, אך פעולתו היתה מוגבלת להטבעת חותם רשמי על תנאי השכירות באניה ועל תעודות הפטורין של עובדי הים. בחוגי הימאים הורגש אז היטב חוסר הענין והדאגה מצד השלטונות למעמדם החוקי, שהופלה לרעה לגבי המקובל במדינות הים בשטח זה. בעצם חסר היה אפילו חומר מרוכז על הימאים ולא היו גם רשימות של יורדי-הים בפועל.

משרד התחבורה, בהקימו את לשכת הרישום התכוון לתקן את המעוות ולהסדיר את מעמדם החוקי של יורדי הים הישראליים, בהתאם למקובל במדינות הים בעולם; פעולתו הראשונה בכיוון זה היתה: לצייד כל יורדי-ים בפנקס ימאי רשמי ולסדר לכרטיסיה מלאה של כל יורדי הים הישראליים באניות ובספינות-סוחר.

כל אותם הפרטים המצויים בפנקסו האישי של הימאי ירשמו גם בכרטיסיה הכללית השמורה בלשכת הרישום, ובה ישמר גם העתק מתנאי השכירות של כל אדם העולה לעבוד באניה. וכך תשמש לשכת הרישום מרכז לידיעות על הימאים. מקום מושבה של הלשכה הוא בחיפה ומוכירה הוא רב החובל זאב הים, הממונה על הוצאת הפנקסים לימאים והחותם עליהם.

פנקס הימאי עובד לפי דוגמאות שונות ולאחר חתימות

עם מומחים, אך מתוך התחשבות בצרכינו המיוחדים. הוא מכיל 26 עמודים, המכורכים בכריכת בד כחולה עם שוליים מתקפלים, לשם שמירה מרטיבות. הפנקס מכיל שאלון לזהויו האישי של הימאי ופרטים על דרגתו המקצועית. 12 עמודים, הנקראים בשם „תעודת השירות“, מכילים פרטים על האניה בה מפליג הימאי (שם האניה, נמל רישומה, קיבולה וכחות-הסוס של מכוונתיה) וכן גם תאריך השכירות והפטורין ומקומם, הדרגה ותאור הנסיעה. 10 עמודים נוספים משמשים לאשרת (ויזות) הערות. על כל אחד מדפי הפנקס נמצא מספר הפנקס.

פנקס זה שהוצא עתה ע"י משרד התחבורה, חובה הוא על כל יורדי-ים ישראלי והוא משמש לו תעודה יחידה בת-תוקף. רשאי לקבלו כל יורדי-ים באנית-סוחר ישראלית ללא הבדל דרגה, וכן גם בעלי דרגת קצין, אף אם אינם, מסבות מיוחדות, באניה.

בעלות העובד לאניה מופקד פנקסו — לכל זמן שירותו באניה — בידי רבי-החובל. למקרה מחלה או פטורין בחר"ל הוא מקבל חזרה את הפנקס, המשמש לו גם דרכון אישי. בתפקידו כימאי אין הוא זקוק לשום תעודה אישית אחרת. פנקסו מוכר ע"י משרדי העליה וע"י השירות הקונסולארי של מדינת ישראל. עם פנקס זה ביד יכול הוא לעלות לאניה בנמל, לצרכי עבודתו, ולהפליג לארצות חוץ. אם פוטר בחר"ל באשור הקונסול, יכול הוא בתעודה זו לחזור בלא עכוב ארצה, לפי אשרת (ויזה) הניתנת בפנקסו.

אם הימאי יצא לדרכו לא באניתו הוא או שיצא באוירון, רכבת וכו'. כדי להביא, למשל, לחופי הארץ אניה שנרכשה באחת מארצות חוץ — רשאי הוא להשתמש בתעודה זו. לא כן לצרכיו הפרטיים.

בתקופת שירותו באניה ממלא רב-החובל את כל הפרטים הנוגעים לימאי במקום המיועד לכך. אם פוטר, מוסיף רב-החובל את תאריך הפטורין ומאשר בחתימת ידו את נכונות הפרטים. גם קצין הרישום, הוא רב החובל של כל נמל, המופיע בשמה של לשכת הרישום, חותם על הפטורין.

נוסף על רישום הפטורין בפנקס תיכנס לשמוש תעודת פטורין לכל מקרה ומקרה, ב-4 העתקים: (1) בשביל האניה (או החברה של האניה) (2) בשביל הימאי המפוטר, (3) בשביל לשכת הרישום בחיפה, (רבי-החובל בנמלים מצר) וים על העברתה לשם בדרך המהירה ביותר), (4) בשביל רב-החובל הנמל, שבו נתנו הפטורין.

כדי למנוע בעד קיומם של יורדיים, שאינם משרתים בפועל במקצועם, וכדי למנוע שמוש לרעה בפנקסים, החליט משרד התחבורה שהפנקס ימסר לידיו של הימאי רק לאחר שירות של חצי שנה באניות. פנקסו של ימאי מתחיל, תוך מחצית השנה, וגם בפרקי-הזמן של פטורין, יהיה מופקד בידי לשכת הרישום לימאים.

*

פעולתה של לשכת הרישום מכוונת, בין השאר, לשמירה על רמת הדרגות של יורדי הים הישראליים. גם הכרטיסיה שבלשכה תסייע בכוון זה ולא יוכל אדם להתקבל לעבודה לדרגה שהיא למעלה משמגיע לו.

גם המועצה הממשלתית הבוחנת, שנתמנתה לא מזמן ע"י משרד התחבורה מכוונת את פעולתה במגמה זו.



עמוד שלישי מפנקסו של הימאי. נראית בו החותמת של לשכת הרישום לימאים שבמשרד התחבורה וחתימתו של קצין הרישום רב החובל ז א ב הי.ס.

נמל הוא משכן-קסמים לנפש היגעה ממלחמת החיים. רחבי השמים, מגדלי העננים הנעים ונדים, הים על חליפות צבעיו, הבהוב המגדורים, כל זאת היא מנסרה העשויה מאין כמוה לשעשע את העיניים בלי להלאותן כל-עיקר. דמויותיהן הזקופות של הספינות, על מערכות חבליהן המסובכות, שהגלים מעניקים להן טילטול הרמוני, יש בהן כדי לקיים בנפש את טעם הקצב והיופי. ומי שניטלה ממנו הסקרנות ותאות הכבוד, ייחנה הנאה מסתורית של יחידים-סגולה בשכבו במגדל הצופים או בסמכו מרפקו על שובר הגלים תוך התבוננות בתנועת האנשים היוצאים וחוזרים, האנשים שיש בהם עוד הכוח לרצות, לשאוף למרחקים או לעושר.

(מחוך „פואמות קטנות בפרוזה“ לש. בודלר
הוצאת ספרית הפועלים, „דורון“, 1948)

העדיפות של המשכנתות יהיה לפי תאריכי רישומן ולא לפי תאריכי החתימה על השטרות.

5. העברת משכנתה

(א) בעל משכנתה רשאי להעביר את זכויותיו בה, כולן או מקצתן, על ידי עריכת שטר העברת משכנתה ורישומה.

(ב) הוראות הסעיפים 2, 3, 4 וחולנה, בשינויים לפי הענין, גם על שטר העברת משכנתה ורישומה.

6. תסובת משכנתה

(א) משכנתה שנסבה לאחר (שלא בדרך העברה) כתוצאה ממוות, מפשיטת רגל, מפירוק או מכל סיבה אחרת, תירשם התסובה בפנקס הרישום על פי בקשת המעונין ברישומה.

(ב) המבקש חייב לשלם דמי רישום ולהגיש לרושם הצהרה המאמתת את העובדות שביסוד התסובה ותעודה המתקבלת בבתי המשפט כהוכחה על זכותו במשכנתה.

(ג) הרושם ירשום את התסובה וימציא למבקש אישור על כך.

7. תסובת משכנתה

(א) פדיון משכנתה, כולה או חלקה, יירשם בפנקס הרישום על פי בקשת המעונין ברישומה.

(ב) המבקש חייב לשלם דמי רישום ולהגיש לרושם קבלה על סילוק החוב או כתב ויתור מאת בעל המשכנתה, חתומים בהתאם לסעיף 2 (ב).

(ג) הרושם ירשום את פדיון המשכנתה וימציא למבקש אישור על כך.

8. הוצאה לפועל של משכנתה

משכנתה שנרשמה לפי הוראות פקודה זו ולא נפרעה בהגיע מועד פרעונה, תוצא לפועל בהתאם להוראות בדבר ההוצאה לפועל של משכנתות, על מקרקעים בשינויים לפי הענין. הסמכויות הניתנות לנשיא בית המשפט המחוזי בהוצאה לפועל של משכנתאות על מקרקעים, תהיינה נתונות לנשיא בית המשפט המחוזי בחיפה.

9. עיון בפנקס הרישום

פנקס הרישום יהיה פתוח לכל דורש.

10. הוראות המגילה וכר

הוראות המגילה על משכון מטלטלים והוראות החוק העותומני בדבר סחריים מ"6 רבי. א' 1280 (תרכ"ג—1863) לא תחולנה על משכון אניות, העברת משכנתות, תסובתן, פדיונן והוצאתן לפועל לפי פקודה זו.

11. ביצוע ותקנות

שר התחבורה ממונה על ביצוע פקודה זו, והוא רשאי להתקין תקנות בכל הנוגע —

בעתון הרשמי מס' 33 (תוספת א'), מיום י"ז בחשוון ש. ז., נתפרסמו תקנות מספר בעניני הסכנות. להלן מובאת במילואה פקודת המשכנתאות על אניות, שנתפרסמה בעתון הנ"ל, וכן גם פקודת האניות (הגבלת העברתן ומשכונן).

התיקון לפקודת הנמלים, שנתפרסם אף הוא באותו עתון, משנה כמה הגדרות בחוק הישן וקובע את התפקיד של רושם האניות.

פקודת המשכנתאות על אניות

מס' 8 לשנת תש"ט—1948

1. משכנתה על אניה

מותר למשכן במשכנתה אניה רשומה במדינת ישראל או כל חלק באניה כזו, כערובה להתחייבות קיימת, עתידה או תלויה בתנאי, על ידי עריכת שטר משכנתה ורישומה בהתאם להוראות פקודה זו.

2. שטר משכנתה

(א) שטר משכנתה יהיה בנוסח שייקבע על ידי שר התחבורה או בנוסח דומה ככל אשר תרשינה הנסיבות.

(ב) שטר משכנתה יחתם על ידי הצדדים —

(1) במדינת ישראל — בפני נוטריון צבורי כמשמעותו בחוק העותומני בדבר נוטריונים צבוריים מיום 27 זי'על-קעדה 1331 (תרע"ד — 1913);

(2) בחוץ לארץ — בפני נציג דיפלומטי או קונסולרי של מדינת ישראל, או אדם אחר שימונה על ידי מדינת ישראל לאימות מסמכים, ויאושר בחתימת ידו ובחותמתו הרשמית של האדם שבפניו נחתם.

3. רישום משכנתה

(א) משכנתה תירשם, לפי בקשת בעל האניה או בעל המשכנתה, בפנקס הרישום שיתנהל במשרד רושם האניות.

(ב) המבקש חייב לשלם דמי רישום ולהגיש לרושם —

(1) את שטר המשכנתה בשני טפסים ערוכים בהתאם לסעיף 2;

(2) רשימת פרטי המשכנתה הטעונים רישום, חתומה על ידי המבקש.

(ג) משקיבל הרושם את המסמכים האלה ושולמו דמי הרישום, ירשום בפנקס הרישום את פרטי המשכנתה, יאשר את הרישום ואת יומו ושעתו על טפסי שטר המשכנתה, ויחזיר אחד מהם למבקש.

4. זכות עדיפות

נרשמו יותר ממשכנתה אחת על אותה אניה, תור

- (א) לרישום משכנתות, העברתן, תסובתן ופדיונן, לרבות הטפסים שימשו למטרות אלה;
- (ב) להנהלת פנקס הרישום, לקביעת פרטי הרישום, למתן העתקים ולעיון בפנקס;
- (ג) לתשלומים שייגבו בעד הרישום ובעד שאר שירותים;
- (ד) לכל דבר אחר הקשור בביצוע פקודה זו.

12. שם

פקודה זו תיקרא בשם „פקודת המשכנתות על אניות, תש״ט—1948“.

דוד בן-גוריון
ראש הממשלה

פליכס רוזנבליט דוד רמז
שר המשפטים שר התחבורה

ט״ז בחשוון תש״ט (18 בנובמבר 1948)

פקודת האניות (הגבלת העברתן ומשכונן)

חט״ 9 לשנת תש״ט — 1948

מועצת המדינה הזמנית מחוקקת בזו לאמור:

1. פעולות הטעונות היתר.
 - (א) אנייה רשומה במדינת ישראל, או כל חלק באניה כזו, לא תיעשה בה כל פעולה מן הפעולות הבאות, אלא על פי היתר בכתב מאת שר התחבורה. ואלו הפעולות:
 - (א) מכירה או העברה לבעלים אחרים;
 - (ב) יצירת משכון או שעבוד, או העברתם;
 - (ג) העברה מדגל ישראל לדגל אחר;
 - (ד) ביטול רישומה של האניה.
2. פעולה חסרת תוקף
 - 1 פעולה שתיעשה בניגוד להוראות סעיף 1 תהיה בלתי חוקית וחסרת תוקף.
3. ענשים
 - (א) כל אדם העובר, בעצמו או על ידי שליחו, על הוראה מהוראות פקודה זו, ייאשם בעבירה,

ובצאתו חייב בדין, יהיה צפוי למאסר עד ששה חדשים או לקנס עד אלף לירות או לשני הענשים כאחד.

(ב) אם העבירה נעשתה על ידי גוף מאוגד, ייאשם בה כל אדם שהיה בשעת עשיית העבירה מנהל או פקיד אחראי של אותו גוף, אם לא יוכיח שהעבירה נעשתה בלי ידיעתו או שהוא נקט בכל האמצעים המתאימים למניעתה.

(ג) סעיף זה חל גם על עבירות הנעשות בחוץ לארץ. 4. ביצוע ותקנות

שר התחבורה ממונה על ביצוע פקודה זו, והוא רשאי להתקין בכל הענינים הנוגעים למתן היתר על פיה, לרבות קביעת דמי בקשה ודמי היתר.

5. העברת סמכויות

שר התחבורה רשאי להעביר את סמכויותיו לפי פקודה זו לכל אדם אחר.

6. פקיעת תוקף ע״ר מס׳ 921 מיום 3.9.39 הוראות חוק האניות והאווירונים (הגבלת ההעברה) 1939 — יפקע תקפן.

7. תוקף הפקודה

תקפה של פקודה זו יפקע ביום שתפורסם הכרזה של מועצת המדינה הזמנית בהתאם לסעיף 9 (ד) לפקודת סדרי השלטון והמשפט, תש״ח—1948, כי חדל מצב החרום להתקיים.

8. שם

פקודה זו תיקרא בשם „פקודת האניות (הגבלת העברתן ומשכונן), תש״ט — 1948“.

דוד בן-גוריון
ראש הממשלה

פליכס רוזנבליט דוד רמז
שר המשפטים שר התחבורה

ט״ז בחשוון תש״ט (18 בנובמבר 1948)

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

בנק אנגלו-פלשתינה בע״מ

מיד לאחר ההכרזה על הקמת מדינת ישראל הדלו אניות זרות לבקר בנמלי ארצנו. גרמו לכך, בין השאר, אזהרותיה של ממשלת בריטניה וכן גם החשש ליפול קרבן ל„בלוקדה“, שהוכרזה עלינו מצד מצרים וסוריה.

מתוך ההכרה להסדיר את עניני התחבורה הימית ולהבטיח את הבאת הסחורות שהזמנו על ידנו בחוץ לארץ, נקט משרד התחבורה בפעולות שונות. המפקח על הספנות, מטעם משרד התחבורה, יצא לאירופה, לטפל שם בעניני ההובלה הימית, ובארץ הוקם ה„איחוד“ של שלש החברות: „עתיד“, „צים“ ו„נחשון“ — „איחוד חברות האניות הא“י בע“מ“, שנעזר על ידי השלטונות בקבלת מטענים למשלוח, המועברים לנמלינו באניות השכורות על ידו. ובאותה תקופה בערך נוסדה בניו-יורק „החברה האמריקאית-ישראלית להובלה ימית בע“מ“, המשתפת פעולה עם ה„איחוד“ הישראלי.

הקמת ה„איחוד“ נתקבלה בהערכה שונה בחוגי הספנות בארץ ובחו“ל. יש המיחסים לו חשיבות רבה, ולימי הירום במיוחד, ורואים בו מכשיר יעיל ביותר להבטחת היבוא; ויש לעומתם — ואלה הם בעיקר סוכני האניות הזרות — הטוענים כנגדו ורואים בו מונופולין ממשלתי למעשה, הנהנה מאינפורמציה והסדרים מיוחדים בקבלת מטענים, שאינם עומדים לרשותן של החברות האחרות, המקיימות שירותים באותם הקוים. בויכוח זה העלו גם בעיות אחרות של ההובלה הימית הישראלית.

להלן ניתן: מאמר על נושא זה, שנתפרסם לפני זמן מה מעל דפי ה„פלאש טיין פוסט“; המכתב למערכת של מר י. בור — כרד, יו“ר איחוד חברות האניות בע“מ, ממנהלי חב“ „עתיד“, שנתפרסם ב„הבוקר“; וכן גם דברים שהומצאו לנו לפרסום ע“י מר א. ל. לוינסון, מהנהלת „לשכת הספנות, חיפה“.

אניות שכורות שהפכו לצי סוחר

כשהבריטים עזבו את א“י, ב־15 למאי, והערבים החלו בהתקפותיהם הרציניות על ישראל, הורגשו תוצאותיהן הראשונות לא ביבשה כי אם על הים. הספנות הזרה מצאה לנכון לעקוף נמלים כת“א וחיפה — ולפחות באופן זמני — כשהיו נתונים להתקפות מהאוויר.

לילה אחד עזבו כתריסר אניות את מימי תל-אביב והאניות הזרות שבחיפה הלכו בעקבות השיירה הבריטית האחרונה. האניות שהיו בדרךן לישראל קבלו הוראה מבעליהן לפרוק את המשא המיועד לחיפה או לתל-אביב בנמלים הקרובים שבים התיכון, וכתוצאה מזה פוזרו מיצרכים חיוניים שנועדו בשבילנו במחסני הנמלים הגדולים והקטנים ממרסיל ועד ללארנקה.

ובאותו זמן הוטל איסור על תשלומי הביטוח לסיכון מלחמתי ולמשך זמן קצר נפסק כליל הביטוח הימי לנמלי ישראל.

שכירת אניות

וכמו בשטחים רבים אחרים הועמדה המדינה הצעירה גם בתחום-פעולה זה מול מצב כזה, שהיה עליה להישען על מקורותיה היא בלבד. היה זה מצב-חירום שתבע פעולה מהירה והחלטית. לא יכלה ישראל בלי מספר של מיצרכים חיוניים המובאים מאירופה ומאמריקה. אך אירופה

ואמריקה, שהיה להם בעצם הרצון למכור לנו את תוצרתם, מאנו לסכן את משלוח אניותיהן לנמלינו.

סיסמא מפורסמת מתקופת המלחמה השניה, מלפני הזמן של „החכר והשאל“, נעשתה שוב אקטואלית. היתה זאת הסיסמא: „שלם וקח“ ביחס לכל יבואן ישראלי, אשר רצה לקנות מיצרכים בחו“ל. אך בעיית „הלקיחה“ (ההעברה) היתה קשה ביותר.

והיה זה מתפקידו של המפקח על הספנות מטעם המשרד לתחבורה למצוא פתרון לבעיה זו והיתה זו דאגתו הראשונה — לנצל, באופן היעיל ביותר, את הספינות שברשותנו. היו אלה ספינות קטנות ומעטות ושטח קבולן הכולל לא יכול היה להעביר אלא חלק קטן מהמיצרכים החשובים ביותר, שהיה הכרח להביאם לחופינו אפילו במשטר צנע קפדני ביותר. המפקח היה צריך לקנות או לשכור אניות והיה זה מן החכמה שאמנם החליט לשכור.

בלי מונופולין.

ענין שכירת האניות הוא דבר מסובך ביותר ומי שאינו מצוי אצל בעיות אלה, עלול על נקלה להכשל. הממשלה הגיעה לידי מסקנא, שלצורך פעולה זו דרוש סוכן מומחה לשכירת אניות, ורק אחד בלבד. ומשתי סבות. בתנאים הקיימים הפכה הממשלה להיות היבואן הגדול ביותר, ומתוך כך גם הקונה הגדול ביותר של שטח הקבול שבאניות. אלו היה זה מפוצל בין סוכנים אחדים, היו האינטרסים שלהם מקבלים צורת התחרות ובעקבותיה היו המחירים עולים.

והסבה השניה היא ממין ה„פוליטיקה לזמנים ארוכים“. הממשלה באה לידי מסקנא, כי גם האניות השכורות, המשמשות בעיקר לפתרון השאלות הדחופות של שעת החרום, תשמשנה גרעין ליצירת צי-סוחר בעתיד. על כן גם היתה נכונה החלטתה להשאיר את האניות השכורות בפיקוחה המלא והיחיד, במדה שזה נגע ליבוא שלה, ולמנות כסוכן שלה את אחד בעלי החברות, שאפשר היה לסמוך עליהם, שהאינטרסים הפרטיים שלהם והאינטרסים הלאומיים של המדינה יעלו בקנה אחד.

ומאידך, לא היה בכוננת הממשלה ליסד מונופולין של שכירות. יבואן פרטי חפשי לעשות את עסקיו כרצונו, בתנאי שיקבל הסכמה גם ביחס לסוג המיצרכים שברצונו להביא וגם ביחס לדמי-השכירות שהוא רוצה לשלם. אך עקרון זה של חופש השכירות, החשוב מאד, אינו אלא תיאורטי בלבד בתנאים הקיימים. ענין השכירות הוא כיום, מבחינה מעשית, עסק ממשלתי, המבוצע על-ידי „אחד בעלי האניות“, כסוכן הממשלה.

ה„אחוד“ ו„חברת האניות האמריקאית-ישראלית“.

„אחוד בעלי האניות הישראליות בע“מ“ הוקם ע“י שלש, מתוך ארבע, חברות, שהן בעלי אניות: החברה לשירות ימי „עתיד“ בע“מ, חברת השיט הא“י „צים“ בע“מ וחברת



הג נצחון המכנים ולחג תחית ארצנו ברכתנו לעמנו

דובק בנימ

לשכור אניות פחת והלך המטען שהובל באניות הזרות. סוכני האניות נפעמו ממצב דברים זה ונתנו בטוי לתלונתם המדה בהחלטת לשכת הספנות בחיפה, באספתה השנתית האחרונה, כי ה"אחוד" מתנקש בגורמים המבוססים מכבר. הם דרשו מהמשלה כי תקבע תור בין הסוכנים בשכירת האניות. עצבנותם של סוכני האניות מובנת היא לכשעצמה, בשים לב לכך שפעולות המשלה מגבילות את עסקיהם. ממשלת ישראל מעוניינת ללא ספק שאניות זרות תבואנה בקביעות לחופינו ושהסוכנים המקומיים ישרתו אותם. אך עם זאת אין לשכוח, כי ה"אחוד" וחברת האניות האמריקאית-ישראלית, החלו בשכירת אניות, מאחר שהחברות הזרות השאירו אותנו לנפשנו בימי חירום והפסיקו את הפלגותיהן לישראל לרגל המלחמה. אנחנו בודאי שלא מנענו מהן מלבוא לחופינו, אולם כשהן החליטו להפסיק את הפלגותיהן, מסבות הידועות להן היטב, וגרמו לנו בשל כך אי-נעימות רבה, היה עלינו לסמוך על כחותינו אנו ולמצא בשבילנו את הסידור הטוב האפשרי. כמכשיר לכך שמש לנו ה"אחוד" וחברת האניות האמריקאית-ישראלית.

כל עוד נשקפת סכנה שעם חידוש הקרבות שוב תפסקנה החברות הזרות את הפלגות אניותיהן לחופי ישראל, אין לוותר על המכשיר הזה. אדרבא, יש לנצלו בצול מלא. יהיה זה בלתי הגיוני לדרוש, מה"אחוד" ומחברת האניות האמריקאית-ישראלית, כי יפסיקו את פעולתם כשאינן עוד שביתת נשק בארץ, ולבקש מהם לחדשה כשהפלגת האניות לישראל תיראה כמסוכנת בעיני החברות הזרות. וביחס לדרישתם של הסוכנים להשתתף ב"אחוד",

נחשוק" בע"מ. ("עתיד" היא בעלת ספינות-משא אחדות "צים" בעלת "קדמה"; "נחשוק" — לפני המלחמה היו לה כמה ספינות דיג. החברה הרביעית — ה"ללויד ימי ארצישראלית" — לא הצטרפה ל"אחוד").

פעולתו של ה"אחוד" בשכירת אניות מוגבלת לאירופה בלבד, אבל ה"אחוד" מקיים שיתוף פעולה מלא עם "חברת האניות האמריקאית-ישראלית" בניו-יורק, אשר משכירה אניות בצפונה ובדרומה של אמריקה. חברה זו נוסדה ע"י ה"חברה הכלכלית הארצישראלית" וע"י "אמפל" של הסתדרות העובדים, כשותפות של הון פרטי וצבורי, ממש כ"אחוד", ש"עתיד" שהיא חברה פרטית, משתפת בו פעולה עם "צים" ו"נחשוק" שבהן יש להסתדרות מעמד מכריע. באניותיה השכורות של החברה האמריקאית-ישראלית מטפל ה"אחוד" בנמלי ישראל. האניה השכורה הראשונה מאמריקה (ackstar) הגיעה למימי ישראל, עם מטען של 7500 טון קמח, בימי הקרבות ועמדה בנסיון ההתקפות מהאוויר בת"א ובחיפה. בינתים החלו הספינות הקטנות והאמיצות של "עתיד" לאסוף מידי החברות הזרות את המטען שנרעד בשבילנו ושנשאר במספר נמלים בים התיכון. הן מלאו את תפקידן זה על הצד הטוב ביותר ובמהירות האפשרית. מאז החלו האניות של ה"אחוד" ושל חברת האניות האמריקאית-ישראלית לפקוד את נמלינו בקביעות ומספרן הלך וגדל יותר ויותר. על סיפונן היה גם "מטען" נוסף של שליחים, ב"כ ארגונים שונים בישראל, שחזרו ארצה. הודות למאמץ המשותף של ה"אחוד" והחברה האמריקאית-ישראלית הובטחה אספקת המיצרים החיוניים לכלכלתנו גם למקרה של חידוש הקרבות.

בינתים התחילו גם האניות הזרות לפקוד מחדש את נמלינו. עובדת קיומם של ה"אחוד" והחברה האמריקאית-ישראלית השפיעה ללא ספק על החלטתם של בעלי האניות לחזור אלינו. וכך, למשל, כשמטען של זבל היה מוכן באנגליה להעברה, וה"אחוד" חפש אניות להובלתו, היתה זאת אניה בריטית שהציעה את שירותה ונשכרה. יש להניח, שפעולות החברה האמריקאית-ישראלית השפיעו גם על החלטתה של חברת היצוא האמריקאית לחדש את הפלגת אניותיה לישראל.

התנגדותם של סוכני האניות.

מדינת ישראל, אי אפשר היה להקימה, מבלי לדחוק את רגליהם של כמה וכמה גורמים, שהכו שרשים לפני כן בחייה הכלכליים של הארץ. בין אלה שנפגעו בתנאי החיים החדשים, בהכרח המצב שנוצר, היו סוכני האניות הזרות. חישובי היבוא, שלא היו מותנים עוד באינטרסים ובקפריזות של ממשלת המנדט, כי אם מבוססים היו על צרכיה של המדינה הצעירה — לחסוך את מקורותיה הפיננסיים ולהגביל את היבוא עד למינימום ההכרחי, פירושו: הגבלת עסקיהם של בעלי-האניות הזרים וסוכניהם. כשה"אחוד" וה"חברה האמריקאית-ישראלית" החלו

א. ל. לויןסון / אין הצדקה לזכויות-היתר שניתנו ל"איחוד".

לשלוש החברות שב"איחוד" לא היו לכתחילה כל אינ-טרסים משותפים. חב' "עתיד" מקיימת, זה 14 שנה, שירות של אניות-משא קטנות; "צים" נוסדה בשנת 1946, ע"י הסוכנות היהודית בשיתוף עם ה"הסתדרות", במטרה — לרכוש אניות-נוסעים להבאת עולים; "נחשון" — חברת-דיג קואופרטיבית של ה"הסתדרות", לא עסקה מעולם בעסקי ספנות (פרט לנסיון "רחף", האחד והבלתי-מוצלח, מלפני שנים רבות).

משרד התחבורה הוא שסיפק לחברות הנ"ל את האינטרס המשותף. זו ההבטחה, שנתנה להן ע"י משרד התחבורה, כי כל ההובלה הימית תהיה נתונה לפיקוחה של הממשלה, הכריחתן להתאחד. לכל איש אוביקטיבי ברור, כי הגורמים לאיחוד היו פוליטיים וחברת "עתיד" צורפה ל"איחוד", מכיון שהיא היא היחידה, שנסיון לה בספנות. בהתאם להבטחותיו הושיט משרד התחבורה — והוא מוסיף לעשות כן — כל עזרה אפשרית ל"איחוד". כל מטען ממשלתי מועבר באמצעות ה"איחוד"; היבואנים מקבלים הוראות להשתמש ב"איחוד"; גם יתר החברות, שה"הסתדרות" מעוניינת בהן, קבלו הוראות דומות. וכך נוצר למעשה מעין מונופולין.

אין אנו מתערבים בפוליטיקה, אבל דבר אחד ברור: ענף חיוני כזה כמו ההובלה הימית, אין לנהלו על בסיס פוליטי. אם ישנם מטענים, שנועדו בשבילנו, יש למסור את הובלתם לאותן הפירמות, המציעות את האניות המתאימות ביותר ובמחיר הנמוך ביותר. וישנן בארץ כמה חברות-אניות, שברצונן לעמוד בהתחרות זו. למה, איפוא, לא לתת להן את האפשרות לכך?

ה"איחוד" טוען, שהוא רשאי ליהנות מעזרתה המלאה של הממשלה, מאחר שהוא מייצג את בעלי האניות הישר-אליים. המציאות אינה מצדיקה את דרישתו זו. "עתיד" מעסיקה את אניותיה גם מחוץ למסגרת ה"איחוד"; ל"צים" ישנן כעת שתי-אניות נוסעים* שמטרתן העיקרית להביא עולים; ל"נחשון" אין אניות כלל. המטענים הנמסרים ל"איחוד" מובאים, ראשית כל, באניות המניפות דגל זר, הנשכרות במיוחד למטרה זו.

אלה שיזמו את ה"איחוד" ומעוניינים בקיומו טוענים, שיש לזקוף לזכותו את העובדה, שהוסר המצור הימי על ישראל. תאור דברים כזה אינו הולם את המציאות; יודעים זאת יפה כל אלה הקשורים בעסקי ספנות. מה איפוא ההצדקה לזכויות-היתר שניתנו ל"איחוד"?

בצורה זו או אחרת: אין זה מוצדק, לא מתוך האינטרסים של המדינה ולא מתוך האינטרסים של מעבידיהם ולקוחותיהם הם כאחד. ראשית כל: על שום מה עלינו להתחלק, אם ברווחים ואם בגרעונות של ה"איחוד", עם באי-כח גורמים זרים בספנות, ולתת להם על ידי כך אפשרות של השפעה בעניינינו? ושנית: איך יכולים הסוכנים, שמחובתם לשרת את בעלי האניות הזרות, להשתתף בעסק העומד בהתחרות עם הקיום שהם מייצגים אותם?

צי הסוחר לעתיד.

אין פירושו של דבר, כי זכויותיהם החוקיות של סוכני האניות, שעליהן הם רוצים לשמור, משוללות יסוד. זכויותיהם הם עולות, לאשרנו, בקנה אחד עם צרכי כלכלתנו. אם באספת לשכת הספנות בחיפה נשאלה השאלה הריטורית: "אם יש עוד כאן מקום לבעלי אניות זרות?", התשובה היא ללא ספק חיובית. אנו מעוניינים שאניות זרות תפקודנה את חופינו. אנו מעוניינים בכך שהחברות הזרות וסוכניהם בארץ יעשו עסקים טובים. אנו סבורים שיש כאן מקום גם בשבילם וגם בשביל צי הסוחר העצמאי העתיד לקום לישראל; האניות הישראליות המעטות והאניות השכורות הרבות מהוות את הגרעין לצי הסוחר שלנו.

ואם אמנם ישנם כאן אינטרסים לחברות הזרות, מה הנורא שאנחנו התחלנו להסדיר את ההובלה הימית שלנו וכשהרשינו לאניות שלנו או לאניות השכורות על ידינו להתחרות בחברות הזרות, כפי שעושים זאת כל עמי הספנות? החברות הזרות יכולות לדרוש מאתנו אולי רק זאת, שההתחרות שלנו תהיה הוגנת, בהתאם למקובל בעולם.

המקובל הוא, שכל ממשלה יכולה להשתמש באופן חוקי בכל מיני אמצעים, כדי להגן על צי הסוחר שלה, מחוזים להובלת דאר החל ועד למתן הלוואות לרכישת אניות, ממונופולין לספנות-חוף ועד לתמיכה ישירה בה. ממשלת ישראל תנצל, ללא ספק, את כל האפשר על מנת לקדם את צי הסוחר שלנו. גם הממשלה וגם הצבור הרחב צריכים להתרגל למחשבה שיש להקדיש לספנות את אותה תשומת הלב ממש כלחקלאות ולתעשייה, מאחר שאין היא נופלת בערכה ויעילותה מחברותיה.

הדרך לצי סוחר ישראלי נסללה כבר ע"י העבודה החלוצית שבוצעה ב-15 השנים האחרונות, ע"י מפעלים פרטיים וצבוריים. מתפקידה של הממשלה לעשות ככל אשר ביכולתה, כדי לעודד את ההון הפרטי והצבורי להשקעה באניות ובתעשיות-הלואי של הספנות ולהקים צי סוחר ישראלי, שיהא הולם את צרכי האומה. את האניות השכורות של ה"איחוד" יש להחליף בהקדם האפשרי באניות ישראליות, אשר תפלגנה תחת דגל ישראל.

* בינתיים נכנסה לשירות אנית-הנוסעים השלישית של "צים" — "גלילה".

(נתפרסם ב"פלשתין פוסט")

לרכשו בעבר, היות והיו באים בסתירה לענייניהן של חברות רות אשר בעבורן עבדו, אילו הפעילו אניות שכורות הע" לולת להתחרות עם הקוים שהם מייצגים.

למרות העמדה העוינת שנקטו כלפינו רבות מחברות האניות הזרות, יכלה אמנם ממשלתנו לפנות אליהן ישר. אבל, זה היה מצריך מו"מ ממושך, וכל דחיה עלולה היתה לגרום לתוצאות הרות-הרס נוסף על העובדה, כי סיכויי הצלחת צעד כזה היו קלושים. היה מחובתנו להראות לחו"ל בשטחי פעולה רבים, כי אכן נוכל לעמוד על רגלינו אנו, וכן היה בענף הספנות.

בשתי מלחמות-עולם, תחת ממשל של שני קבינטים שמרניים, הבטיחה בריטניה הגדולה לעצמה נפח אניות באמצעות מחלקות ממשלתיות בלבד. גם ממשלתנו יכלה ללכת בעקבותיה ולארגן מחלקה מיוחדת למטרה זו. אני מסופק אם החלטה כזו היתה נעימה יותר לחיכם של החוגים המקטרגים כיום על הממשלה, כי היא נסתה להוציא את "היוזמה הפרטית" מענף הספנות.

במצב חירום זה, כפי שהוא תואר לאמיתו במאמרכם, הסכימה הממשלה לשתף פעולה עם אותן חברות הספנות הישראליות המעטות, אשר יכלו להציע לה נפח אניות משלהן, ואשר — (כפי שהוכח על ידי התפתחות-העניינים אח"כ) היה בידן להבטיח יבוא סדיר של מצרכים חיוניים — ללא תקלות גדולות ולפי תעריפי-הובלה נמוכים בהרבה מאלה שנהגו לגבותם על סחורות המיועדות לא"י, בשלבים האחרונים של מלחמת העולם השנייה.

2. באניות של האיחוד הובאו, כמוכר, גם סחורות אלה, אשר בזמנים תקינים היו מובאות באניות של חברות זרות המיוצגות בארץ ע"י חברי לשכות הספנות. אולם הזמנים לא היו תקינים. אלמלי היה האיחוד נכנס לפרצה, לא היו אותם הקוים הזרים מחדשים את הפלגותיהם אף יום אחד קודם. להיפך — האיחוד הוא הוא שפלט את הדרך לחידוש השרותים של הקוים הזרים. בין כה וכה, — אין חברי האיחוד טוענים, כי אף אחד זולתם לא היה מסוגל לספק את השרותים שהם ספקו. מי שהוא היה צריך לעשות את העבודה הזו. אחרת אולי לא היו נשארים בכלל נמלים בידי ישראל, אשר אליהם הקוים הסדירים הזרים יכלו לשלוח את אניותיהם לאחר המלחמה.

3. התלונה המרחיקה לכת נגד הממשלה היא: כי נתנה לאיחוד, מונופול על ההובלה הימית ודוקא בנידון זה גרם המשחק במלה אחת — ובמתכוון — במדה רבה להאפלת הבעיה. קשה להגיד מה הוא למעשה מונופול, ולעומת זאת אפשר בנקל ליחס כוונות הרות-רעות, לאלה אשר חושדים בהן בנטיית מונופוליסטיות. יצרן או סוחר המשווק סחורה ידועה, אשר אף אחד זולתו אינו יכול למכור אותה, נהנה, בלי ספק, מעמדה מונופוליסטית ידועה, בדיוק כמו קואופרטיב אוטובוסים, אשר השיג רשיון על קו ידוע. ל"איחוד"

המלחמה המתנהלת נגד משרד התחבורה ואיחוד חברות האניות הא"י גרמה להצטברות של אירצון ואי-הבנות רבות, אשר אף מצאו הו' במאמרכם מיום 16 דנא תחת הכותרת "מונופול בספנות במקום עידוד הספנות".

מדיניות ספנות איננה דבר פשוט, וקל, לערבב את היוצרות ע"י נימוקים מטעים. מתנגדי האיחוד המאורגנים בלשכת הספנות החיפאית ניצלו את האפשרות הזאת ביד נדיבה.

למראית עין כוונו הכרוזתיהם נגד התקפות, אשר, בדברי האיחוד התקיפו בהן כביכול את "סוכני האניות", למעשה — מעולם לא היו "התקפות" כאלה וכל הויכוח היה עד כה מסע חד-צדדי. מחובתנו — חברי האיחוד — היה להקדיש מכל זמננו לעבודה אשר קבלנו על עצמנו, דהיינו: להבטיח למדינה אמצעי-הובלה ימיים מספיקים, ועל כן לא יכולנו להתפנות לויכוח בלתי פורה.

אולם כעת, הגיע הזמן, לפי הרגשתי, לנסות להבהיר את המצב. לצערנו אין אפשרות לבצע את הדבר מבלי לטפל באריכות ידועה בכל הבעיות הכרוכות בו.

1. מצב התחבורה הימית של ישראל בפרוץ המלחמה עם ארצות ערב תואר במאמרכם דלקמן: —

"הכרזת המלחמה על ארצות-ערב נגד מדינתנו הביאה את התחבורה הימית שלנו לידי שיתוק. חברות אניות באר-צות שונות אסרו בוו אחר זו את הפלגת אניותיהן לישראל ואלה שהמשיכו בהפלגותיהן היו מוכרחות לנסוע דרך הכף (אפריקה הדרומית) כדי לפסוח על סואץ בגלל סכנת התחרמה על ידי הממשלה המצרית. אולם דרך זו לא רק שהאמירה את דמי ההובלה, אלא גרמה גם לכך שהמשלוחים הגיעו באיחור רב. אחרי הפצת הנמל בתל-אביב מצאו ארצות העומדות תחת השפעת אנגליה את האמתלא להפסיק את ההפלגות ארצה מסיבת הסכנות הצפויות לאניות. האניות שעגנו בנמל תל-אביב ברחו ומצאו מחסה בנמלים אחרים והיו כאלה שנמצאו בלב ים בדרכן לישראל וחזרו לארצן בגלל איומי ההפצצה שהגיעו אליהם ממצרים".

להלן הסברתם לקוראיכם את ההפסדים העצומים שנגרמו לכלכלתנו ע"י הפריקה המבוהלת של המטענים המיועדים לישראל בנמלי חו"ל והנכם גם מוסיפים, כי "היה מקום לפעולה ממשלתית לשם הבטחת קשרי ספנות בכל התנאים". אולם אינכם מגלים באיזה צעדים היה על ממשלתנו, לפי דעתכם, לנקוט ולמי היה עליה לפנות במצב שהתהווה.

ברור, כי הממשלה לא יכלה לבקש את עזרתם מסוכני האניות בחיפה ותל-אביב, באשר הם הנם הנציגים המקומיים של אותן חברות-האניות אשר הפקירונו במבוכה. יתר על כן: לשכת הספנות החיפאית באחת מהצהרותיה הדגישה, כי שכירת אניות (צ'רטריןג) הוא עסק מסובך מאד, המצריך ידיעה מקצועית מיוחדת ונסיון מתאים. לסוכנים המקומיים של חברות האניות הזרות לא היה נסיון כזה. יכול לא יכלו

* נתפרסם ב"הבוקר", מיום ה-20 לדצמבר 1948, בצורת מכתב למערכת.

לא היה אף פעם מוגנופול במובן הזה של המלה; אף מחלקה ממשלתית אחת ואף יבואן אחד לא נתחייבו אף פעם להשתמש באניות אשר האחד הציען. מה שהממשלה עשתה בפועל היה, שהמליצה בפני אי-אלה ממחלקותיה להשיג באמצעות האיחוד נפח אניות עבור מטענים מיוחדים בנמל לים ידועים. לפעולות כאלה היתה הממשלה זקוקה למכשיר או סוכן מתאים — ורק לסוכן אחד. אילו היתה מיוצגת בשוק שכירת האניות ("צ'רטרינג") ע"י מספר סוכנים, היו הצעותיהם מתחרות זו בזו וזה היה גורר אחריו עליה גדולה בדמי ההובלה לישראל. אם זה יחשב למונופול, הרי לכל הסוכנים העוסקים בקניה או בשווק — יש מוגנופול, היות ושולחיהם מעונינים למנוע התחרות בתוך המסגרת הארגונית שלהם. אעפ"י כן אף אחד איננו מערער על כך, ש"חברת פורד", למשל, ממנה "נציג יחיד" למחוז ידוע.

4. לפי טענת סוכני האניות הביא "האיחוד" בעקבותיו תיו האמרה ניכרת של דמי ההובלה. בהזדמנויות אחרות שוב טענו, כי האיחוד נהג בטכסיסי התחרות בלתי הוגנת ע"י הצעות מתחת לדמי ההובלה הנהוגים בשוק. אין להתחשב ברצינות בהטחת דברים הסותרים זה את זה במדה כה רבה. לאמתו של הדבר הנהיגו כבר בחורף שעבר חברות אניות זרות תוספת של 50%-25% מעל לתעריפיהן. בו בזמן שהאיחוד נהג לפי התעריפים האלה — ולפעמים אף בדמי הובלה פחותים — ללא תוספת. כאשר האיחוד הנהיג את דמי ההובלה האלה לא היו בנמצא שרותי הקיום הזרים. ע"כ לא היה מקום לקטרוג על התחרות בלתי הוגנת. אילולי הוריד האיחוד את דמי ההובלה — ובזמן הקשה ביותר של המלחמה בין היהודים והערבים — אין להטיל ספק בכך, כי החברות הזרות, אשר חדשו את הפלגותיהן כעבור הזעם היו מקיימות את התוספת הנ"ל.

5. בו בזמן שאף היריבים הקיצוניים ביותר של האיחוד לא טענו אף פעם, כי הנהלת האיחוד עשתה שגיאות טכניות או אדמיניסטרטיביות גסות, הם מבקרים בחריפות את הרכב ההנהלה, ואף מרחיקים לכת עד כדי דרישה למנות ועדת חקירה — לבחון, אם חברי האיחוד היו די מוסמכים לבצע את העבודה אשר הוטלה עליהם ואם היו "דיליטנטים" ביניהם.

אפשר היה להבין דרישות כאלה, אילו הכזיב האיחוד בפעולותיו. אולם אין כל טעם לחקור את המסיבות, למה בכל זאת הצליחו אנשים אשר כביכול לא היו מתאימים לקחת לידיהם עבודה ידועה, למלא אותה.

בנקודה זו חושבני, כי הערה גלוית לב תהיה במקומה: לאלה המתנגדים להרכב, יש לרוב חשבונות פוליטיים. הם חוששים, כי באיחוד שולטות חברות המשתייכות למה שנוהגים לקרוא "הסקטור הציבורי של כלכלתנו". למעשה נמצאים בו כיום שתי חברות מהסקטור שהוא לעומת חברות פרטיות אחת. אולם כאשר האיחוד פנה לראשונה אל הממשלה היו בו שתי חברות פרטיות ושתי חברות ציבוריות עם יו"ר בעל דעה מכרעת. היו"ר הוא המנהל בפועל של

אחת משתי החברות הפרטיות. מה שלא תהיינה מגרעותיו של היו"ר, דבר אחד אפשר לקבוע בודאות, כי אין לו כל קרבה למפלגות "השמאל". לפיכך אין הצדקה בטענה, כי בהיוסד האיחוד לא היתה נציגות מספקת ליוזמה הפרטית. האמת היא, כי אחת החברות הפרטיות יצאה מהאיחוד עוד טרם התחילה בפעולות ספנות בפועל, מסיבות מיוחדות לחברה ההיא. ע"כ אין מהעובדה הזו לעשות קרניים לנגיחת חברי "השמאל" בתוך האיחוד.

חושב אני לחובתי להצהיר — מתוך יחס הוגן לחברי בעבודה — כי חילוקי דעות פוליטיים לא הפריעו במאומה בעבודתנו היומיומית. קיים בינינו שיתוף פעולה הרמוני ואף פעם לא נעשה נסיון מצד "הרוב" ללחוץ בצורה בלתי הוגנת על "המיעוט".

6. אף ארגון אינו יכול להיות "מושלם", ביחוד ארגון כמו ה"איחוד", אשר נוצר לשעת הצורך ללא שהות להכנה, ואשר נאלץ לעבוד בתנאי מלחמה. טרם הגיע הזמן לפרסם את הספור המלא על המכשולים אשר עליהם היה לנו להתגבר, כמו כן אין לנו סיבה שלא להודות בכך, כי אי אלה ממטרותינו לא הושגו במלואן, וכי היו לנו מצבים "רופפים" מסוכנים ובמקרים ידועים, קרבנות גדולים שסייעו לנו להמנע מהרס.

אחד הגורמים אשר פגעו פגיעה רצינית בכל פעולותינו, היה חוסר ההבנה מצד שלטונות הגיוס. בדיוק כמו לבעלי סוכנויות האניות, כן למנגנוניהם, הגדולים בהשואה, של פקידי הספנות, היה נסיון רב בעבודה שיגרתית רגילה של סוכנות אניות, אבל לא רכשו לעצמם את הידיעה של "ניהול" אניות ושכירתן (צ'רטרינג). מאידך, במשרדיהם של בעלי האניות המעטים בישראל היו אולי פחות מתריסר אנשים, אשר נהנו מהאפשרות ללמוד בפועל את העסק של בעלי האניות.

מצד אחד היה הצבא מעונין באופן חיוני בקיום קשרי התחבורה הימיים, — מסיבות המובנות מאליהן, — ומצד שני לא הבחינו מוסדות הגיוס המקומיים את ההבדל היסודי בין סוכנויות אניות לבעלי אניות; הם גייסו לשרות פעיל, שלם או חלקי, דוקא את כל אותם העובדים, אשר יכלו לתת יד וסעד חשובים לניהול "האיחוד". לשכות הגיוס הראו מתינות יותר גדולה כלפי פקידי סוכנויות אניות, והעבודה בנמל" הוכרזה בתור "חיונית", בו בזמן שעבודת ספנות (של בעלי אניות) עדיין לא נתאשרה בתור חיונית. לאחד מפלאי הזמן אשר הצילו את מדינת ישראל הצעירה תחשב העובדה, כי רובם מאלה האחראים לעבודת האיחוד הצליחו למלא את עבודתם החשובה במשך השעות המעטות אשר נשארו לרשותם אחרי שירות, כגון — לילות נהיגת מכוניות ליחידות הצבאיות, ואחרי איבוד שעות יקרות ביום למלחמה בלתי פוריה עם לשכות הגיוס לשם שחרורם הם או שחרור אותם מחבריהם לעבודה, אשר אעפ"י שלא השתייכו ליחידות קרביות גויסו לצבא לעבודות אדמיניסטרטיביות פחות חיוניות.

7. נכון הדבר כי האיחוד אינו מרכז את כל החברות בישראל שהיו להן פעם אניות או חלק באניות. זולת החברה, אשר כאמור, הצטרפה בהתחלה לאיחוד ואח"כ יצאה ממנו, קיימות שתיים אחרות, אשר מנהליהן היו בזמן מהזמנים בעלי אניות בארץ-ישראל או בחו"ל. לעומת זאת היו שלש החברות, המהוות את האיחוד, בין אלה אשר מראשית פעולותיהן אמצו את העקרונות של עבודה עברית, הון עברי, תוצרת עברית ודגל א"י.

בו בזמן שממשלת המנדט עשתה לפי מיטב יכולתה למען החניק את התפתחות ספנותנו, היו בעלי אניות שלנו זכאים לצפות, כי ממשלתנו אנו תהיה מוכנה לעודד פיתוח צי מסחרי עברי איתן.

המספר המועט של אניות משא שלנו היה בו כדי לשרת את קוי החופים ושל הים התיכון. מלבד הרהבת הצי שלנו מן ההכרח היה כי תלך בד בבד עם התקנת קוי ספנות חדשים. בעזרו להבטיח למדינה נפח אניות לצרכיה החיוניים ירה האיחוד את אבן הפינה לשרותי ספנות תחת דגל ישראלי גם לעתיד.

אין אנו אומרים, כי הסעד אשר הממשלה נתנה לאיחוד נבע בזמן ההוא משיקולים בלבד, כי בעקבותיו תתחזק בכלל עמדתן של חברות הספנות הישראליות.

בשורה הראשונה נקבע קו מדיניות ספנית של הממשלה במגמה, להשיג את הסחורה. למזלנו, הדרך להשגת המטרה הזו סייעה דרך אגב לקידום ענייניה של ספנותנו.

8. יריבינו מוכנים לשבח בפה מלא את "המפעל החלרי" צי" של החברות העבריות. הם טוענים, כי יש לתמוך בנו כל עוד אנו מפעילים את אניותינו, ובלבד שנמנע משכירת אניות זרות.

גם בנקודה זו השתמשו בנימוקים מתנגדים זה לזה. מצד אחד טוענים סוכני האניות כי לפעולות האיחוד עלולות להיות תוצאות פוליטיות שליליות, היות והן מזיקות לענייני ספנות חו"ל. מצד שני מוכיחים אותנו על השימוש בטונז' חו"ל. ברור כי סוכני האניות אינם יכולים לטעון את שני הדברים יחד.

למעשה יש להודות כי סחר החוץ שלנו יהיה תמיד תלוי במידה ידועה בספנות חו"ל. הכרח הוא לנו כי תתוספנה אניות עבריות מרובות ומשובחות — וברור כי כל טון מטען המובל באניה עברית אבוד הוא לספנות חו"ל. הספנות העברית תצטרך לשאת חלק ניכר של מטען סחר החוץ שלנו — אבל אין בזה כלל ועיקר כל מגמה להגלות מנמלינו את דגלי אניות חו"ל.

חוגי ספנות חו"ל מטייבים להביק את המצב הזה ואף מוכנים לשיתוף פעולה אתנו. ואם סוכני אניות חו"ל בארץ צנו אינם מוכנים לשותף פעולה — בעלי אניותיהם יעשו זאת במקומם.

על ההאשמה, כי שכרנו אניות זרות במקום להשתמש באניות שלנו, עלי לענות: — לא בנו האשמה כי לא היה בידינו נפח מספיק לצרכי הארץ. זה היה נעוץ ביחסה

השלילי של הממשלה הקודמת וחוסר התבונה לענייני הימאות מצד הציבוריות העברית בארץ ובחו"ל. לספנות נחוץ הון רב, ולא עלה בידי "החלוצים" לגייסו; לדאבוננו לא היו בעלי הון פרטיים המוכנים להשקיע מהונם באניות.

אין אנו "מאשימים" את סוכני האניות על שלא רכשו אניות. הננו מציינים רק את העובדה, כי לא השתמשו ברווחיהם ומספנות חו"ל בכדי לרכוש אניות משלהם, מה שהיה יכול ליהפך למפעל קונסטרוקטיבי מאד. שום פרסומת בעתונות לא תוכל להפוך את סוכני האניות "לחלוצים" לאחר המעשה. ואילו היה לנו אפילו ההון הדרוש לא היה בזה ממדיניות מחוכמת לרכוש צי אניות רב תיכף לאחר עריקתן של חברות האניות הזרות מחופינו. קיים בעולם מחסור באניות חדישות מתאימות. חברות אניות רבות, מהמפורסמות והחשובות ביותר בשוק הבינלאומי, מבכרות כיום לעבוד באניות שכורות במקום לקנות אניות ישנות בעלות ערך מפוקפק. ובנין אניה מצריך שתיים-שלוש שנים. בניה חדשה כזו צריכה להעשות בשיטה אשר תספק את תצרכתנו לגפח אניות בכל המובנים. אולם כלכלתנו עדיין במערבולת ואין לדעת כיום, מה תהיינה דרישותינו הסופיות. בינתיים מנסים אנו את האניות הזרות בכדי לקבוע מה הם הגורל והטיפוס היעילים והחסכוניים.

9. אי אלה פרשנים סבורים, כי כבר חלפה "שעת החירום" אשר הולידה את האיחוד וע"כ יש לחסלו. הם חוששים, כי לא יהיה מקום ל"יזמה פרטית" בספנות הישראלי, אם האיחוד יוסיף לפעול. דעה זו מוטעית בהחלט. בדיוק באותה המידה, כמו שממשלתנו או האיחוד אינם מונעים מאניות חו"ל לבוא לנמלינו, כך אף אחד איננו מונע מאלה הרוצים להיות לבעלי אניות לרכוש אניות ולהניף עליהן את דגל ישראל.

נכון אמנם, כי לאחר המלחמה לא יהיו לאיחוד אותם התפקידים כמו לפני כן. אז יהיה זה מתפקידו לפעול כעין "שסתום" לדמי ההובלה ולמנוע — לטובת התעשייה והכלכלה שלנו — שלא יסתכנו חברות ספנות ישראליות בהתחרות הרסנית.

לאחר המלחמה, בדיוק כמו כעת, — יהיה עלינו לדאוג לכך, כי כל אמצעינו יוקדשו למטרות החיוניות ביותר. אמצעינו הטבעיים יהיו מוגבלים וגם נסבול עוד זמן רב ממחסור במטבע זר. יחד עם זה יהיה עלינו ליישב מספר רב של עולים חדשים, אשר רובם יבואו לארץ בלי ידיעת מקצוע ובלי הון. כל זה מחייב "תיכנון".

אנחנו זקוקים לארגון ותיאום רציונלי — וזה אין פירושו "הלאמה". בענף הספנות מחובתנו למנוע בזבוז הון עברי על דמי הובלה מופרזים ועל קניית אניות בלתי יעילות. על חברות האניות שלנו להגיע לשם כך לידי תיאום פעולותיהן. בדיוק כמו פרדסנינו ותעשייתנינו, גם בעלי האניות שלנו יצטרכו להופיע כגוף מאוחד. אף אחד איננו רשאי לשלול מהם את הזכות לרכוש את כוחותיהם; רק בדרך זו תוכל ספנותנו למלא את התפקיד היאה לה בכלכלתנו.

כי מפרץ אילת בידי ישראל משמעות נוספת לו: שילובנו עם ובתוך עולם המזרח הרחוק וקליטת אוצרות מרץ וחיות לאומיים בדרך של יצירה ופיתוח. מפרץ אילת בידי ישראל הוא קנין הקנינים שלנו, השקול — מבחינות הרבה — לעומת מפרץ סואץ (ב־1868 יסתיים מועד הזכיון של חברת תעלת סואץ) בחשבון האימפריאלי הבריטי; שכן הוא לא נועד לנו כקשר איסטרטגי ל"אימפריה", אלא כעורק־חיים ממש, המעמיק את אחיזתנו בכל אדמת המולדת ומחברה עם המזרח, אשר אל חיקו אנו שבים, בכורח וברצון, מכל ארצות נוד וגרודם, והמשלב את עצמאותנו במשפחת עמי המזרח הנתונים בתהליך התעצמותם הם.

*

"עם הכללת הנגב עד מפרץ אילת בתחומי המדינה היהודית — כותב י. ברסלבסקי במלואים למהדורה ב' של מחברתו החשובה "עקבה" (הוצאת מרכז החבל הימי לישראל, טבת תש"ח) — נוכחנו לדעת מה מרחיקה ראות היתה הסתערותנו הנועזה על שממות הארץ בקצה הדרום הרחוק, כי רק בכוח הסתערות זו קנינו את הזכות המוסרית־המדינית על המוצא אל ים סוף". והוא מוסיף ומסביר ומטעים:

"בלעדי המוצא אל ים סוף, היה הנגב היהודי נכלא בין מצרי מדבר נרחבים והמדינה היהודית היתה מנותקת מארצות אפריקה והאוקיינוס ההודי מבחינה מסחרית ותחבורתית; ולהיפך, בלעדי הנגב היהודי לא היה למוצא אל ים סוף, אשר מרחבי מדבר מפרידים בינו לבין מרכזי הישוב העברי בארץ, אותו ערך חיוני עצום שאנו מייחסים לו. עיר נמל עברית במפרץ אילת ודרכים כבושות מחופי המדינה היהודית בים התיכון (ואולי גם תעלות מים עם נמלי עזה וחיפה, — תכניות שכבר הגו בהן רבים, אף לפני הרצל / א. ש.) — יחישו את תחייתו של הישוב החקלאי בנגב ובערבה, יעודדו את ניצול אוצרות הטבע בשכבותיהם הגיאולוגיות, יהפכו את מפרץ אילת למקור של אספקת דגים ומוצרי דגים לכל ארץ ישראל ויפתחו לפנינו אפקי־יצוא חדשים לתוצרת ולתעשייה הארצישראלית. מאידך גיסא, יש בתחיית ישוב חקלאי ותעשייתי בנגב ובערבה כדי לעודד את התפתחותה של עיר הנמל ואת ישובה". והוא מסיים:

"אל מפרץ אילת נשאנו את עינינו שנים רבות. עתה מתחדשות התקוות שתלינו בו ביתר שאת. לבנו מנבא לנו, כי עתיד מדיני וכלכלי נכבד צפוי לו, ועלינו לכבוש בו מקום של כבוד בהקדם".
כי רק צמאון תקומתנו, כי רק המנוע הכביר של החלוציות העברית, המפרה והגואלת, עשויים להעיר את השממה

במאמר מאת כותב הטורים האלה, שענינו בכותרתו: "הנגב — שער עתידנו" ("דבר", דצמבר 1947), נאמר: "ארץ הנגב מהווה למעלה ממחצית שטחה של המדינה היהודית, אך היא עיקר בסיסה הקרקעי ומקור־קליטה והתערות להמוני ישראל. היא המניחה למדינה היהודית מרחב ויציבות. שעל כן אין תימה, אם עיקר תכניהם של הכוחות הזוממים להצר צעדנו ולחבל בתקומתנו מופנה לאיזור זה, הצעיר באיזורי היאחותנו החלוצית."

אפס, דומה כי ההגדרה המובאת לעיל, טעונה השלמה והעמקה בשתי הוראות: ארץ הנגב, הנקנית לנו בסמכות האומות המאוחדות והחתומה בעמלם ובדמם של מיטב חלוצינו ולוחמינו, היא גם הצעירה מבחינת היתרות חשי־בותה הראשונה במעלה בהכרתם של ישראל (ההכרה המפ־גרת אחר ההוויה). חבל זה שהיה בחזקת terra incognita במשך שנים רבות בתשומת לבנו, במאמצינו ההתיישבותיים ובמחשבתנו המדינית־ממלכתית הוא עתה — ובדין — אבן־שתייה, עליה יכון עתידנו כעם וכמדינה. את אשר חזו ראשונים בחושי־אינטואיציה, מתגבש והולך בהכרה הכללית והופך סלע המחלוקת בין ישראל ליריביו ומשנאיו. וכבר במעמד הכ"ט בנובמבר היינו עדים למערכה הנואשת מצד גורמים מדיניים שונים סביב איזור זה — איזור הערבה ומפרץ אילת — אם לכללו בתחומי ישראל, או להניחו בידי השולטים עליו בעקיפין ובמישרין. ואין המדובר, כמובן, בשינוי בעלות בלבד, כי אם בשינוי גורל; כי מפרץ אילת בידי ישראל פירושו, בין היתר, גשר בינה לבין יבשות־הענק של אסיה, אפריקה ואוסטרליה ושילובה עם עמי־הענק, עמי הקדם, המתעוררים לתחייה, ברוב יסורין ועינויים, מתרדמת דורות ומכבלי ה"מערב".

*

יפה אמר מי שאמר, שתמציתה של המלחמה בארץ־ישראל היא בכך, בידי מי תהא השליטה על עקבה־אילת, כלומר על המפרץ בשם זה, הלופת את חצי האי סיני (הזרוע השניה — מפרץ סואץ) והמשתפך אל תוך ים סוף. לא המחצבים ואוצרות הדיג, לא התעשייה (ובכלל זה המוצא למוצרי האשלג בים המלח) והחקלאות ועוד — אף כי ערכם לא יסולא בפז מבחינת התערותו של עמנו, קליטת המוני ויציבות מדינתו — אלא הקשר הימי, הוא הוא הקובע את ערכה, סגולתה ומשקלה של השליטה על הפס הצר של מימי המפרץ הזה, מפרץ אילת, המחבר בתודעתנו הלאומית את קצה החוט של פאר עבר ישראל בימי מלכיו עם סבר עתידו ותקומתו. קשר זה הוא כפותח אפקים ואפקי־מוצא חדשים ובלתי־משוערים למדינתנו, הוא קו־מגן ועורק־חיים אמת, שבכחו לקלוט עודפי יצירה ומרץ לאומיים, העשויים להחנק ולהתנוון ולהסתאב בדמות של גילויי איר־דנטה ומתיחות צבאית מתמדת. נמצא, איפוא,

הרדומה של ערבות הנגב ואת שפונות אילת ומפרצה — הוא מן המוסכמות שאינן צריכות ראייה. אך במציאותנו הגיאוגרפית והפוליטית-מלחמתית הנוכחית — משמעות נכבדה נוספת לכיבוש הנגב הדרומי והמפרץ, להכללתם בידי ישראל ולהחייאתם בכוח העבודה, המדע, ההון והחזון ישראליים.

*

דיה הצצה חטופה במפה בכדי להוכיח, כי שליטתנו על מפרץ אילת מקרבתנו — קרבה של ממש ובנקודות חיוניות — עם עבר הירדן, סעודיה ומצרים, ומסכלת מראש אפשרויות ופיתויים של התנכלות צבאית, בידוד כללי, ניתוק ויצירת חזית גיאוגרפית רצופה של עוינים ומשנאים בכוח או בפועל.

אך כשם שכל כוחנו הצבאי אינו אלא פונקציה של כוחנו בהתיישבות ובמשק, הוא הדין בנגב, בערבה ובמפרץ. מפקדו של צבא ההגנה לישראל שפקד על מערכות הגבורה האחרונות בנגב צדק לחלוטין בהטעימו, כי כיבושינו המפוראים בנגב (ואחיזתנו בו בכלל, מני באר שבע, עיר אברהם, ועד לאילת, נמל המלך שלמה) לא תהיה להם אחיזה וסיכוי אלא בכוחו של צבא אחר, העולה מבחינות הרבה על כוחו של צבא סדיר, הלא הוא צבא העבודה וההתיישבות הכיבירית. מכאן השילוב העליון בין החשיבות המשקית-התיישבותית והצבאית-איסטרטגית של היאחזותנו בחופי המפרץ, יישובם ופיתוחם — והיא תעודה, אשר כל גורם צבורי חינוכי בישראל, וראש לכל החבל הימי לישראל — מתובתם להחדירה בהכרתם של המוני בית ישראל. כל אניה ישראלית בים סוף, כל כפר דייגים לחופי המפרץ — מבצר צבאי הם לנו.

שעל כן לא יפלא, כי ראש ממשלת ישראל והוא גם איש חזון הים — ובלעדי הים אין מולדת ואין עצמאות ואין קוממיות ואין בטחון ואין חיי-אומה תקינים — הטעים וחזר והטעים, ולא במקרה, את הערך הנעלה והמכריע אשר לשליטתנו על אילת ואת העתידות הגנוזים בו לעתידנו כעם וכמדינה. ואחד מחשובי קציני ההסברה בצבא ההגנה לישראל אמר בפרק זה את הדברים הבאים:

...הנה זכיתי להתקרב עם החטיבה של צבא ישראל לגבול הלבנון על כל הוד קסמיו. וכאן, דוקא כאן, נתבהרה לי האמת. הקרב המכריע הוא על הנקודה המרוחקת מכאן: אילת. אני יודע, אין אדם נלחם על חזיון ערטילאי. אדם מוסר את נפשו על תמצית הממשות, על מקור החיות לעצמו ולאומה. אולם כמה מאחינו ראו בעיני-בשר ובעיני-רוח את הערבה, את ארץ אדום, את חמדת סיני הכחולה, את אילת, המכונה עקבה? ...ביסודו של

דבר רואה אני את כוונותנו להלחם על הנגב כבעית-יסוד של עתיד האומה, כמקור-פרנסה למיליוני מת-ישרים, כמפתח לגוי גדול, אשר כה התמעט בדור הכלית. הנס אשר קרה לנו במלחמה לגבולות ארצנו בכ"ט בנובמבר הוא נס אילת. נס גדול היה שם. אני צמא לשכנות יוצרת עם המדבר ועם הים. מימין ומשמאל ומאחור... ואילת היא מטרת מלחמה קשה כקריעת ים סוף. בנקודה רגישה זו קיים ריכוז כוחות עולמיים נגדנו. ואנגליה, היודעת היטב כל כך להפסיד בקרבות, אך לא את הקרב האחרון, סבורה גם הפעם, כי לא תפסיד בקרב על עקבה. בקרב על אילת מקופלת רצינות המלחמה שלנו. זו עלולה להיות ארוכה מאד —

לעינינו מתחולל אפס-יצירה וגבורה, שראשיתו הקדום בבאר המריבה שנחפרה במדבר באר שבע ואחריתו נרמזה בפסוקי המופלאים של ספר התהלים:

„ישם מְדַבֵּר לְאַגְס־מַיִם, וְאַרְץ צִיָּה לְמַצְאֵי מַיִם“;
„וַיֵּשֶׁב שָׁם רְעֵבִים וַיְכַנְּנוּ עֵיר מוֹשָׁב“;
„וַיִּזְנוּ עוֹשֵׂי שְׂדוֹת וַיִּטְעוּ כְרָמִים וַיַּעֲשׂוּ פְרֵי תְבוּעָה“;
„וַיִּכְרְכְּם וַיִּרְבוּ מְאֹד וּבְהֶקְמָתָם לֹא יִמְעִיט“.

(ק"ז, ל"ד-ל"ח)

רק ב-1943 נתקעו יתדות ראשונים להתנחלותנו דרומית לבאר טוביה. עתה נפתחה לפנינו ערבת הנגב — שקצותיה סמוכים אל ים המלח וים התיכון וראשה במפרץ אילת על חוף ים סוף — ותהי מסד המדינה היהודית ונקודת המפתח לעתידה ולכושר קיומה במלוא הוראותיהם של מושגים אלה. עוד המערכה (המדינית ואפשר גם הצבאית) על בסוס מעמדנו בנגב במלוא תקפה, — אך אין כל ספק, כי בחופיו של מפרץ המים אשר בין מדבריות סיני וערב טמונה המשמעות הלאומית העליונה, המשקית-ההתיישבותית והאיסטרטגית-צבאית, אשר בהתגשמותה של הציונות.

הבחינה השלילית, לאידך, מלמדתנו, כי הפקעתם של הערבה ומפרצה מתחומי ישראל פירושה לא רק קיפוחה של מדינת ישראל, אלא גם הווי סיכון מתמיד לקיומה ולבטחונה, התרקמותו של קרמזימות ומרצחים, סכנת החנקתנו בנקודה רבת הסכויים ביותר להתפתחותנו ולעצמאותנו. הקרב על אילת — הוא הוא הקרב על עתידה של מדינת ישראל, על בטחונה ועצמאותה. בו נתגלם מלוא החיוניות אשר במערכותינו. אילת — הדרומית בנקודות מדינתנו, היא כנקודת-המסעד הקטנה למנוף-התחייה הגדול והמהפכני של מדינת ישראל.



מפרץ עקבה מהווה את שער המוצא של ישראל אל ימי הדרום. זוהי עמדה רבת-סיכויים לעתיד מסחרה של ישראל ומפעליה בשטח הימאות. (מדברי שר החוץ מ. שרתוק בועדה המדינית של א״מ, ב' 15/11/1948)

בתוקף החלטת א"מ

מפרץ עקבה חולק בין ארבע מדינות: סעודיה, עבר-הירדן, מצרים וישראל. העיירה עקבה עצמה נמצאת בשטח עבר הירדן, כ-3 מילין מזרחה לגבול ישראל. החלק הישראלי של המפרץ משתרע מגבול עבר הירדן בוואדי ערבה לאורך 5 מילין עד לגבול המצרי. שטח ישראלי זה נקרא חוף אילת. הבנין היחידי בעל ערך כלשהו בחוף אילת הוא בנין תחנת המשטרה. חוף זה נכלל בתוך איזור הנגב, שנמסר למדינת ישראל בתוקף החלטת עצרת א"מ מסוף נובמבר 1947.

אין ספק, שצדק אותו דובר בריטי ממשד-החוף בלונדון, שניסה לתחום תחומים בין הנמל עקבה ובין החוף שעל המפרץ, שגם הוא בשם זה ייקרא. ואם כי ברוב תמימות לא ידע אותו דובר להשיב, לאיזה משנים אלה מכוונות שאיפותיה של מדינת ישראל, הרי ידע להגדיר כהלכה, מהו תחום שאיפותיה של בריטניה ושל המלכות העבר-ירדנית שבאותו איזור.

אכן, יקרה שלפעמים יערבבו — כאן וגם בחוף-לארץ, במתכוון או בשגגה — את עקבה הנמל עם עקבה המפרץ. ההבדל אינו רק בבחינה הגיאוגרפית הברורה לעין, אלא יותר מזה בבחינה הפוליטית ובהתעצמות המדינית מסביב לנמל ולמפרץ מאז תום מלחמת-העולם הראשונה.

העיירה הקטנה והנמל

עקבה הנמל אינו אלא עיירה קטנה ודלה, בת אוכלוסיה של 400 נפש, עיירה השוכנת בנווה-מדבר בלב הישימון. העיירה מוסתרת בין המפרץ מצד אחד ובין מדרונותיו התלולים של ההר אס-נצילה מצד שני. מפעם לפעם יפקדו את העיירה שטפונות מן ההרים ולשם זה הוקמו בקרבתה — לאורך ויאדייתים — שני סכרים, השומרים עליה ועל הדרך אליה מזעמם של מים עזים. אבל אין זה משנה את מצבו הגיאוגרפי והכללי של הנמל. סגולותיה של עקבה צפונות בעיקר: (א) במימית-התחום המתוקים, הנמצאים בה בשפע, (ב) בשדות הירק והגנים, המשתרעים בקרבתה. כמו דיר-אל-בלח, השוכנת לחוף הים התיכון, מצטיינת גם עקבה בדקליה המרובים והנאים. תושביה עוסקים בגידול תמרים, עצירת-אנה ופרייהדר ופרנסתם על החקלאות והגננות. בשנים האחרונות התחילו לשלוח את ידיהם גם בדיג.

ייחודו של נמל עקבה אינו, איפוא, בעיקר בסגולותיו כנמל, אלא במימיו ובסביבתו החקלאית. ואין לזלזל בערכם של אלו בסביבה זו. עד עכשיו עדיין לא נמצאו ממערב לתל-א-חליפה (עציון-גבר המקראית) מי-תחום מתוקים, ואף השוטרים של תחנת מראש-ראש, תחנת-הגבול הארצי-ישראלי לפנים — היו מביאים את מימיהם מעקבה הרחוקה כ-7 ק"מ. אולם אין להתיאש מכך, כי ייתכן ויימצאו מים בשכבות עמוקות יותר, או שיבואו בבוא העת, מים מלב הערבה לחוף המפרץ. לכשיתגברו על שאלת המים, יעלה, בלי ספק, החוף הארצי-ישראלי בסגולותיו, כמקום לנמל. על עקבה העבר-ירדנית. הצצה חטופה על המפה דיה להוכיח זאת. כאן נקודת-הקשר עם הים התיכון — עם עזה, תל-אביב וחיפה, עם ים-המלח ועם ירושלים ובשעת רצון גם עם סיני ומצרים, וכאן קשר עם מעון ועם... המדבר.

לקח ההיסטוריה

ולא רק הגיאוגרפיה. גם תולדות הארץ יש בהם כדי ללמדנו לקח זה. הרי כאן דוקא, בתל-א-חליפה, נבנתה

עציון-גבר המקראית, אותו נמל ידוע של ימי שלמה ויהושפט ואותו מוצא למצרים, לשבא ולאופיר. בימינו נגלה במקום זה בית-משרפות, שלא נודע כמוהו לשכלול ולארגון בכל המזרח כולו. כאן נוסדה מושבה של יוצקי נחושת וברזל, ומכאן הסיעו הספנים את אניותיהם לכל רחבי המזרח. וכל זה קם והיה על אף חוסר המים ולמרות רוחות-ההתף הנושבות במקום.

אין ספק בדבר, שכשהמדובר בעקבה, הכוונה היא למפרץ עקבה. מפרץ זה הוא למעשה לשוניים ארוכה, הנמשכת כ-175 ק"מ מחוף עקבה ועד האי תיראן בדרום. המפרץ עשוי לקשר את ארץ-ישראל בקשרי מסחר עם אסיה ואפריקה ולא נפריו כלל אם נאמר, שכאן המפתח להחייאת המסחר בין המזרח והמערב דרך ארץ ישראל, כבימים מקדם. כי לא רק דלת אחורית ישמש מפרץ ים-סוף את ארצנו בקשרינו עם העולם. היו זמנים, וזו היתה הדרך העיקרית, היחידה עם המערב והמזרח כאחד. כבר נזכרה לעיל תקופת המלוכה. אולם גם בימי הנבטים והרומאים ידוע היה מפרץ-אילת כמרכז-מסחר ראשון-במעלה. העיר אילת שכנה אז בתרבות איילה של ימינו, כקילומטר מצפון לעקבה. לדרך אילת—עזה יצאו מוניטין בכל העולם העתיק; המסחר בין הודו, ערב, יוון ואיטליה נמשך לאורך הדרך הזאת. יתר על כן: אותו המסחר לאורך דרכי הנגב הביא בעקבותיו פריחה ושגשוג לערי הנגב, מבצרי ומגדליו. אדרבה, הערים נבנו לכתחילה לאורך דרכי הנגב, וכל עיקר חיוניותם באה להן מהמסחר הבינלאומי. ורק לאחר זמן החלה ההתיישבות החקלאית. זאת ועוד: כל אימת שאילת עמדה בגדולתה כמרכז אדמיניסטרטיבי, מסחרי וצבאי, עמדו גם שאר ערי הנגב בשגשוגן. ויש סבורים (למשל אבי-יונה), שהיו ימים והיא היתה אפילו בירת המחוז כולו.

את הנגב אין לקצץ

האם יש משמעות כלשהי לעובדות אלה גם בימינו? טול מפה ותראה, כי אין שינויים בגיאוגרפיה של ארצנו מני קדם ועד ימינו. כאז כן עתה ישמש חוף-ים אילת

איזור זה בין איבן-סעוד ועבדאללה איבן חוסיין. לא פעם כבר הופיעו אגיות-מלחמה בריטיות בחוף המפרץ, אם זה ב-1906 או ב-1925 ו"יצרו" עובדות מדיניות, ואחת מהן — ספוחו של כל השטח (30.000 קמ"ר עד מעון) לעבר-הירדן.

ומה הלאה?

אבל בינתיים נשתנו הזמנים. הרי רק זה כבר דובר על חיפה כעל עורק חיוני של האימפריה הבריטית, ובכל זאת... נוטש הנמל בבוא הזמן. האם עקבה חשובה מה חיפה? ועכשיו, לאחר שבריטניה יצאה מהודו, מבורמה ומארץ ישראל, כלום מוכנה בריטניה להתעצם בכל מלוא כוחה המדיני והצבאי על אותו החוף, שעל כל פנים מבחינה גיאופוליטית, אין בו משום אינטרס חיוני לקיסרות? נדמה, שעל אף הכרזותיהם של דוברים בריטיים רשמיים, אין לנו להבהל יתר על המידה. ברור הוא מכל מקום, שבריטניה לא תילחם בגלוי על חופו הארצי-ישראלי של המפרץ. עמידה תקיפה מצדנו יש בה כדי להורות לה, שבשבילנו עקבה היא — קורחיים, ובצדק אמר מי שאמר, כי כל עוד לא תדרוך רגלנו על חוף עקבה עדיין השלום מאתנו והלאה.

(נתפרסם ב"הדור", מיום ה'10 לדצמבר 1948)

כנקודת-מוצא לדרך מעון לעבר הירדן, דרך הערבה — לסדום, דרך הערבה — לבאר-שבע או לעזה, דרך כונתילה — לעוג'ה-אל-חפיר ולבאר-שבע, הדרך לסיני ולמצרים, כלומר: לכל דרכי הנגב.

יתירה מזו. אין ערך לדרכי הנגב בלי אילת-עקבה. וכל מי שעין בוחנת לו יבין על נקלה, כי לשוא הם כל הדיבורים על ניתוק הנגב הדרומי מישראל. הרי עיקר חשיבותו של הנגב הוא בדרכי-התחבורה שלו בין עמים, ארצות וימים; ואם אומרים לנתק את דרכיו, נוטלים ממנו את חשיבותו. את הנגב אין לקצץ, וכל שכן שאין לקצץ בנגב הדרומי. עקבה אינה סופו של הנגב, היא — ראשיתו ונקודת-המוצא שלו. זאת היא המציאות הגיאוגרפית, וזהו הלקח של דברי-הימים.

אכן, תוכלו למצוא הרבה דברים בעתונות הבריטית מהשנים האחרונות על חשיבותה של עקבה לקיסרות, על עקבה כהשלמה לתעלת-סואץ, על תעלות דמיוניות בין עקבה לחיפה, או לכל הפחות בין עקבה לעזה, על נמל ובסיסים אסטרטגיים בריטיים לאורך המפרץ. אפשר להביא גם הוכחות מפעילות של בריטניה בשטח זה, לאחר מלחמת-העולם הראשונה, בימי לוראנס ולאחריו, בימי הסכסוך על

„מבצע עשר המכות“

ב"מערכת שבעת הימים" לפריצת הדרכים לנגב בצע היל הים הישראלי פעולות ומבצעים מוצלחים בחופי האויב ובמימיו. ראש המטה הכללי יעקב דורי פרסם דברי-הערכה למשתתפים במערכה זו ובהם נאמר בין השאר:

„לשבח והלל מיוחדים ראויים החיילים והקצינים מבצעי „מבצע יונה“. מבצע זה, הישגיו ותוצאותיו, אין לשער השפעתם המכרעת על התעצמות שליטתנו על חופי ארצנו, גבורתם של החיילים המבצעים תחרת לזכרון עולם בדברי ימי העלילה של צי ישראל הצעיר“

ובחוברת „חיל הים" ה', מתפרסמים על נושא זה הדברים הבאים:

„בראשית המלחמה הכריזו המצרים על הטלת „הסגר ימי“ על ישראל — הכרזה שלא היתה אלא מלה נבובה, כפי שיוכיחו רבבות העולים, כפי שיוכיח מצב ההספקה ההולך וטוב. אנו לא הכרזנו על הטלת מצור על חופי מצרים; אולם אנו הטלנו מצור למעשה על נמלי האספקה של מצרים בדרומה של ארצנו. בשיתוף פעולה עם חיל-האוויר חסמנו את כל דרכי-הים שהאויב היה זקוק להן כל כך. אנו מניחים כי חסימת דרכי הים היתה גורם חשוב עד מאוד בין הגורמים שהביאו להתמוטטותם של המצרים בנגב. לאחר שצבא היבשה הסם את דרכי המדבר ולאחר שחיל-הים חסם את דרכי הים להבאת תגבורת והוצאת פצועים, נותק הצבא המצרי מבסיסיו ואיבד את כושר פעולתו.

חיל-הים לא הסתפק במצור הימי, הוא הפגיו את בסיסי-הכוח העיקריים של המצרים בעזה, מגדל ונקודות אחרות

בחוף הים. כיום יודעים אנו שהרעשות אלו היו יעילות ביותר. מתקנים חשובים של האויב נפגעו באש תותחינו. בהלה עצומה הוטלה בקרב הצבא המצרי ובקרב האוכלוסיה האזרחית.

לאניותינו יש גם חלק מסוים בנצחון האירי על האויב: הן ריתקו חלק ממטוסי המצרים אליהן ותותחי ההגנה שלנו אף הפילו מטוסים מצריים.

אך לשיא הגיע חיל-הים כשנפגש פעמיים במשך שבוע הקרבות באניות המלחמה של האויב. מתוך עבודה משותפת וגלויים של אומץ-לב נפלא של מפקדי האניות, קציניהן ומלחיהן, השגנו את הנצחונות הימיים הראשונים שלנו. כל אגיות-מלחמה מצרית שהופיעה במימי הדרום טובעה או גיזוקה קשה. ויש להדגיש: המדובר הוא באניות, במספר רבים, ולא רק באנית הדגל של הצי המצרי „האמיר פארוק“ שהנה רק אחת מן האניות שטובעו.

אגב הנצחונות הללו השמדנו תגבורת באנשים ובתחמושת שנשלחה לצבא המצרי המכותר.

מהלומה קשה הנחתנו על היריב הרציני ביותר שהיה לנו בים — והמצרים לא ישכחו את הדבר במהרה. לצי המצרי חסרות עתה יחידות-קרב, שאומנו במשך שנים רבות. חסרים לו קצינים ומלחים שאומנו בבתי-ספר ימיים באנגליה. חסרים לו הרבה טכנאים, שמספרם כה קטן במצרים בכלל. הפגיעות שנפגע הצי המצרי בחופי הארץ, הפכו בשבילו לאסון אמיתי“.

אורי הלך ואיננו...

פתאום נעקר מתוכנו. הלך ואיננו עוד. במערכת העם, בהרי הגליל המשוחררים, כרע נפל.

לפני כשנתיים ימים בא אלינו לראשונה. לאחר שירות ממושך בבריגדה חזר לביתו ולחיים אזרחיים סדירים ואת מקום עבודתו מצא במשרדי החבל הימי לישראל.

כניסתו לחי"ל לא היתה מלווה כל חבלי קליטה ובימים הראשונים ממש הרגיש את עצמו בתוכנו כאחד משלנו, כבן בית. גם נועם הליכותיו ויחסו הלבבי והקרוב לזולת, קרבוהו מיד לחבורתנו. ומהרגע הראשון נתן אורי יד לכל מפעל ומפעל, שיכול היה להועיל בו. לא היה בררן. רצה להדור לכל פינה בחיינו ובעבודתנו, על כן — למד את בעיותינו, למד ועבד. זריו היה וער ועינו פקוחה אל כל אשר מסביב לו. ורצון כביר היה לו — ללמוד ולדעת ולהתקדם, ונכונות ללא מצרים לעשות למען הענין שנקשר אליו.

התחיל ב„קטנות“: בעבודה משרדית יומיומית של כתיבת מכתבים, כרטיסים, משלוחים. הוא לא בז ל„קטנות“ אלה ובמלוא מרץ-הנעורים שבו ובכל אותה אשה-התלהבות, שהיה מצטיין בה, היה עושה בהם. תוך זמן קצר העברנו אותו לתפקידים אחראיים יותר: קשר עם הנוער המאורגן, עבודה במחלקת חו"ל ובכלל זה — טיפול באורחים מהתפוצות. ועמדו לו לאורי בעבודה זו — זה מאור הפנים ובתה-הצחוק המלבבת שהיתה נשקפת תמיד מעיניו וזו ידיעת השפות הזרות. ואחרון אחרון — „י.ק.“ זה ירחוננו, שהוא ראה את עצמו, ובצדק, שותף נאמן בביסוסו. נדמה היה לך לפרקים, כי בפעולות אלו מצא את עצמו, והודות לכך בעיקר, שהם פתחו לפניו אפשרויות נרחבות לבאות. ב„י.ק.“ השקיע מאמצים רבים: צבר ולקט וביירר למענו קטעי אינפורמציה וחומר ספרותי לועזי. מעל דפי ירחוננו אף נתפרסמו תרגומיו מאנגלית (מיצירותיהם של דו"ק לונדון, ר. קיפלינג, מורלי רר-ברטס, ג'מס הנליי ואחרים). ואף לענינים סידוריים וארגוניים שונים של ירחוננו דאג.

ראינו את הליכתו מאתנו לשורות הצבא כחופשה, שבסיומה יהזור אלינו במלוא כוח יכלתו, למקומו הקבוע במשרד. וכי יוכלנו להעלות על דעתנו כי הוא אורי, ילך מאתנו ולא יהזור? וכי יוכלנו לתאר עצמנו את שמו של אורי במסגרת



שחורה? הן היה הוא כסמל ממש לחיים ולתסיסת נעורים — — — אך הוא הלך ואיננו. נשרף כולו.

מחייו

יליד הארץ היה מתושבי בת גלים בחיפה, בן צ. ו. גולדשמידט, לבית וייט. את חוק לימודיו סיים בבית-הספר הריאלי בחיפה ואח"כ עמד בבחינת הבגרות האנג'לית ונכנס לאוניברסיטה העברית, שבה השתלם במשך שנה במדעי הרוח. עם גמר השנה עבר לבית-הספר למשפטים של הממשלה, ובתקופת לימודיו התמסר לעניני השעה. הוא נכנס לפלמ"ח שנוצר אז ואף נתפס ב„עוון“ זה, ובקושי עלה לשהררו. משוחררו, מטעם המוסדות הלאומיים, על גיוס לצבא, היה בין הראשונים למילוי הצו. הוא נתמנה לסרג'נט, והשתלם והתמחה בתותחנות ובטנקים.

בין כך וכך נוסדה הבריגדה העברית והוא יצא אתה לאיטליה. שם השתתף בקרבות על יד „הסניו“ וקיבל את אות ההצטיינות הגבוה ביותר מאת המלך האנגלי על אומץ לבו ועוז רוחו.

משנגמרה המלחמה העולמית התמסר אורי לעבודה בין שארית הפליטה במחנות וסיכן לא פעם את עצמו, בכדי להעביר עולים ולהעלותם ארצה. למטרה זו עבר את כל אירופה המערבית והמרכזית. עשרות עולים, שאורי העלה ארצה, ראו בו אה גדול לעצה ודבריה, בהרבה ענינים חשובים, נשמעו על ידם כמכריעים.

בשובו לפני שנתיים וחצי ארצה הוא נכנס, אחרי חדשים אחדים, לנשואין עם בח"ל, שולמית לבית גוריאריה, והסתדר

בעבודה בחבל הימי לישראל. עם זאת המשיך את לימודיו במשפטים ועמד בבחינות.

והנה ראשית תש"ח. הישוב עומד במאבק קשה עם ממשלת המנדט ונלחם לחירותו ולעצמאותו. אורי בודק את רגשותיו ואת תכניותיו לאור המערכה שהישוב עומד בה ומתחיל להשתתף בה בצורות שונות.

בראשית דצמבר 1947 התגייס גיוס מלא, אעפ"י שצו הגיוס לא חל עליו. תפקידים אחראיים שונים הוא מילא בצ"ב: בארגון הספריה הצבאית ובאגף הסרטים הצבאיים, בארגון ובהדרכה בקורסיים לקצינים. כל פעולה שהוא נקרא אליה מילא בכל לבבו ובכל נפשו. כך עברו עליו החדשים עד ל-15 לאוקטובר 1948. כשהוכרז על הפעולה בנגב התגנב מביתו — התגנב ממש — מבלי להודיע על כך דבר, ובגמר פעולה זו, לאחר הנצחון המלא, עבר תיכף לצפון ועמד שם בראש פעולה ליד תרשיחה, במקום שם נפל חלל על מזבח המולדת.

לדמותו

הלך מאתנו אחד מטובי בנינו, שהקדיש את מיטב שנותיו הצעירות והרעננות לעם ולארץ. זיו פניו המסבירות ותן עיניו הרכות והנוצצות העידו כמאה עדים על טוב לבו ועל טוהר נפשו. אכן, יקר-רוח ואציל-נפש היה. ילדים נמשכו אחריו ונתקשרו אליו בתום הדיגשתם וגדולים מכל הסוגים ומכל הגילים חבבוהו ואהבוהו.

חוט של חן וחסד היה לחיוכו שהיה מרחף תמיד על פניו המאירות של אורי. עניו וצנוע היה בדבורו ובמעשיו. מעולם לא הבליט את עצמו ואת פעולותיו, אעפ"י שהיו מרובות וחשובות ולעתים הגיעו עד כדי הקרבה עצמית. הוא ראה בהן דברים רגילים שלא כדאי לעמוד עליהן, פעולות שכל אחד דש בהן בעקבותיו.

עוד-נפש ורוך-ילדות היו טבועים בו ודרים בעמקי לבו. בכפיפה אחת, עקשן וקשה-עורף היה לדבר עמו וארצו ועם זאת רך כקנה נוח לרצות לבריות. אופי זה ודרך חיים זו הביאו אותו לא פעם לידי סבוכים, לידי סתירות, לידי ערבות-חומים מתוך קרבת התחומים שבין עניני הפרט והכלל. יש, איפוא, שהיו רואים בדבריו, או יותר נכון במעשיו, אי בהירות וערפלויות, שנבעו מתוך פולמוס ומלחמה פנימיים בבחינת הכתוב: „וחד בחד כי סביך ועביד קריבותא“, אבל

מאז ראשיתו טפח החבל הימי לישראל בהתמדה את הספרות והעתונות הימית. יש לזקוף לזכותו לא מעט בתחום זה; עדים לכך — כל אותם החוברות והספרים, שהר צאנו עד כה לאור, וכן גם — ההוצאות הפריודיות, ו"ים" בכלל אלה, בעברית ובשפות אחרות.

עמדה לו לחבל הימי לישראל זכות ראשונים בשדה פעולה זה. אלה דברי הפרסומת על המפעל הימי העברי, שראו אור עולם לפני יסודו של החי"ל — נער יספרם. לא יכול היה, כמובן, להיות אחרת. רק המפעל בהתפתחותו ובהתקדמותו מוצא לעצמו גיב ובטוי, ואנו — לפני 10—15 שנה — עניים ודלים ממעש היינו בימאות. ופרט למעטים ובודדים, לא היה גם מי שיתריע על החסר ויעלה על הכתב את התביעה המנומקת והמסבירה לפיתוח מפעלים ימיים בארץ השוכנת לחוף ימים.

באלפי אכזמפלים מופצות עתה ההוצאות הספרותיות שלנו. לא כן היה בראשית פעולתנו, כשהיה עלינו להסתפק במורעט. וכדבר המובן מאליו, שהיריעה שהתרחבה במשך השנים, הניחה לנו את האפשרות להכליל בהוצאותינו נושאים מנושאים אים שונים.

יש לברך על מה שנעשה עד כה, אך — קשה להשתחרר מההרגשה, כי פל זה היה חסר תיכונן והיקף וארגון.

אנסה להעלות על הכתב אי אלה מחשבות על הפעולה הזאת לבאות. מן הראוי שנפנה לכך תשומת לב וניצור את הכלים הדרושים והרצויים ביותר לבצועה.

ארבעה הם סוגי ההוצאות הספרותיות שאנו חייבים לטפחם: ספרות-ים יפה, ספרות מקצועית, עתונות וספרות תעמולה.

בהמשך הזמן והפעולה היה מתברר שהכל הוא לשם שמים ולא ח"ו מתוך סלוף דברים או לשם טובת הנאה לעצמו.

נוטה למסורת היה אורי ז"ל וקשור למנהגי ישראל בכל נימי נפשו ולעתים אף שומר מצוות קלות כבהמורות.

שכנה בתוכו נפש פיוטית. אהב אורי לשיר בקולו הנעים וידע בע"פ אופירות שלמות. הוא ידע פרק באמנות. בהיותו בבריגדה העברית באיטליה שקד על האמנות האיטלקית, ביקר בכל הכנסיות והמוזיאונים, הושפע מהם השפעה רבה והתלהב מאוד מהם במכתביו הביתה. אהב ספר ושואף דעת היה אורי. מלבד למודיו במשפטים, שהתכונן ושקד עליהם לשם בחינות, אף בהיותו בבריגדה ובצבא ישראלי, אהב אורי להתיחד עם ספר בכל עת

הרי זה מן המפורסמות, שאינן צריכות עוד ראייה, כי הספור הימי הטוב וכן גם השיר — כוחם יפה, כמכשיר הסברתי ותעמולתי, לא פחות, ואולי עוד יותר, ממאמר פובליציסטי ומחברת תעמולה. וברכה מיוחדת בשירים אלה שמנגינת להם והם חודרים אל בין הקהל ומתאזרחים בצבור על נקלה. אנו עוד בראשית הדרך בפעולה זו. הספרות ה"מאריניסטית" שלנו עודנה באבה: שירי-הים שלנו מעטים ומספר ספורי-הים העבריים פחות מאלה.

אין אנו יכולים להסתפק בתרגומים. יש אמנם השיבות גם לאלה, אך אנו זקוקים ליצירות משלנו, מהווי חיינו הימיים המתחדשים ומזו המציאות המתקמת לעינינו — באניותינו, במליונו ובכפרי הדייגים שלנו לאורך החוף.

האם יש אפשרות ליצור ספרות-ים עברית מקורית, בדרך מלאכותית, על פי החלטות של מוסדות? — במדת-מה, כן. צריך רק לקרב, בדרכים שונות, את סופרינו ומשוררינו, למעין היצירה הימית: להראות להם את המפעלים ולפקוח את עיניהם לכל מה שמתרחש במקום פעולתם של "עושי המלאכה במים רבים".

אינני סבור, כי צריך להרחיב את הדיבור על הצורך בספרות מקצועית-ימית בעברית. במשך שנים רבות היו יורדי-הים שלנו ניוונים ממקורות זרים, האם היה בזה מן התועלת? — ללא ספק, אך התועלת לא היתה שלמה. הספרות הלוזנית — לא תמיד מתאימה לנו, כי תנאי העבודה בחופינו וטפוסי כלי השיט, שאנו משתמשים בהם שונים לעתים מאלה שבחופי-החוף. על כן גם נחוצה לנו ספרות ימית עברית, — ובעברית. זאת ועוד.

מצוא. בבואו הביתה מעבודתו בצבא היה שם לילות כימים להתכונן להרצאותיו בפני הקצינים בקורס לתותחנים, שהיה מדריך בו. בחישים האחרונים השתלם במקצועות הצבאיים והקיף את עצמו בספרים בשלוש השפות — אנגלית, צרפתית וגרמנית — שהיו שגורות בפיו. הוא גם תרגם מאנגלית לעברית קטעי אינפורמציה ודברי ספרות בשביל ה"ים". תוסס וסוער, זריז ופעיל, עליו ושמה, קל במגע עם אנשים ומעורב עם הבריות היה אורי אף באותן השעות שהחיים העיבו והקדירו את פניהם אליו.

ביום המר והנמהר, בשבת, כ"ח תשרי תש"ט, 31. 10. 1948, נקטף פתיל חייו במלחמת על חרות העם והארץ והוא רק בן עשרים ושש שנה.

הימאים שלנו, ו"גידולי הארץ" שבהם במיוחד, — לא תמיד פתוחים בפניהם מקורות הספרות הלוזנית, כי רבים מהם אינם יודעים שפת זרים. מן ההכרח אפוא, שנפרסם בהלכה זו דברי מקור ותרגום, בשיטה ובכמות מספיקה.

הספרות המקצועית בעברית שנתפרסמה עד כה — מעטה מאד. אף החבל הימי לישראל לא הרבה לעשות בפרק זה ויש לתקן את המעוות בעוד מועד.

היתה תזווה-מה בהוצאות הפריודיות של החי"ל בשנים האחרונות. ירחוננו "ים" מופיע בקביעות זו השנה הרביעית והוא משמש כיום במה יחידה לבעיות ספנות-הסוחר שלנו, לענייני הנמלים, הדיג וההדרכה הימית בישראל. מפעם כפעם מוציא החי"ל לאור דברי פרסומת גם בשפות אחרות, אם בארץ (ביולטין באנגלית) ואם בחו"ל ("הים" באפריקה הדרומית ועוד). אך גם פעולה זו אינה מספיקה. לא זה בלבד, שיש מקום לשיפורים ושכלולים בלתי-פוסקים בעתונות (מבחינת התוכן והצורה כאחד), אלא — שגם הכמות של הפרסומת שלנו מוכרחה לגדול במדה ניכרת, עד לרובות אכזמפלים. והוא הדבר ביחס לספרות התעמולה שלנו.

האמנם לא ידענו כל זאת עד כה? איני נני סבור, כי המוסדות המנהלים של החבל הימי לישראל, רחוקים מלהבין את ההכרח שבפעולה זו. אך לא די בהבנת הצורך או ההכרח שבה. יש לעבד תכנית מפורטת לפרישה זו וליצור את הכלים להגשמתה. יש להקים מחלקה מסודרת, שרק אחד ויחיד יהא תפקידה: לטפח בהתמדה ובקביעות את ספרות-הים העברית ואת העתונות הימית. זוהי השקעה חוזרת, אשר עתידה לתת במרוצת הימים פרי ישווה לה.

"אורי היה מבחירי קציני הצבא הישראלי, בהתנהגותו המופתית כלפי חבריו ופקודיו. למרות גילו הצעיר הספיק לעשות הרבה. בגלל כושרו הצבאי והבנתו הרבה מסרנו לפקודו את הקורס הראשון לקצינים בגודדונו וגם בזה הראה את כושרו הרב בשטח הארגון והמשמעת. בשדה הקרב ראינוהו באומץ לבו ובעוז רוחו.

תנחמו בזה, שהגליל, למענו נפל אורי — שחרר, ואנו, חבריו, נמשיך במלחמת השחרור עד תומה. זכרו של אורי לא ימוש מאתנו לעולמים ותהילת נצח — תהילתו."

(מתוך מכתבו של מפקד הצבא למשפחה)

הוקם המוסד המרכזי להדרכה ימית

הראשונים בימאות ושמשו גרעין גם לחיל הים הישראלי. המשכה של פעולה זו, במסגרת נרחבת ובהיקף רצוי, תבטיח את כוחות המילואים ואת הנחשונים למפעלים שיוקמו.

גדולה והרת-אחריות היא המשימה שאנו נוטלים על עצמנו. יש ברצוננו לטפח את הפעולה בארגוני ההדרכה הימית ולהמשיך ולפתח את ההכשרה הראשונה לנורע הלומד והעובד. יש בדעתנו להקיף גם את מפעל ההשתלמות של הימאים בפועל, המשרתים כבר בחוף ובים. ידענו: משימה נכבדה היא, המחייבת דאגה מתמדת, טפול אחראי ושיטתי ומאמץ רב.

סביב המוסד להדרכה מלוכדות כל האגודות הימיות הקיימות: אליצור, הפועל, זבולון וצופי הים. הן קדמו בברכה ובסיפוק את דבר הקמתו והביעו את נכונותן לתת כתף למפעל המשותף. ליכוד זה ונכונות זו מבטיחים טובות. משמשים הם מקור-תקוה להצלחה וערובה לפעולה שתיעשה.

מפעל ההדרכה הוא צפור נפשה של התנועה הימית ועיקר העיקרים בפעולותיה. בהרגשת האחריות הכבדה הרובצת עלינו ומתוך הכנה וכוננות, אנו פותחים בפעולה.

י. פרישמן

מנהל המוסד המרכזי להדרכה ימית

בראשית השנה האזרחית 1949 יתחיל בפעולתו המוסד המרכזי להדרכה ימית של החבל הימי לישראל. המוסד החדש אינו אלא שלב נוסף במפעלינו בהכשרה הימית, שטפחנו ורבינו בעבר. לא מעט נעשה עד כה בתחום זה; לא מעטים הם המאמצים שהושקעו בהדרכה הימית, ע"י המוסדות הלאומיים והצבוריים העליונים וע"י האגודות הימיות, שהתמידו בה ברוב מסירות ונאמנות. אך במציאות חיינו החדשה, במסגרת המדינה, אין ה"יש" הקיים מספיק עוד.

אין אנו אלא כממשיכים, אך הנסיון החדש תוכנן על ידנו כנסיון רציני — להרחבת מפעל ההדרכה. לקידומו ולפיתוחו, בקנה מדה ההולם את צרכינו הגדלים והולכים.

הימאות הישראלית המתחדשת הגיעה, עם הקמת המדינה, לנקודת-מפנה. סימניה הראשונים נראים כבר בעין: בהתבססותנו בחוף ובנמלי-החוף ובהפלגת אניו-תינו הישראליות למרחבי הים. גדלנו בשנה האחרונה ונכסים מרובים נוספו לנו. עובדה זו מחייבת ותובעת. התקדמותנו בימאות לא תתכן בלי ימאים-מגשימים רבים, מאומנים ובקיאיים במלאכת-הים, חדורי-הכרה בשליחותם הגדולה — לשרת את המדינה באחד מתחומי חייה החיוניים ביותר.

חלוצי האגודות הימיות הניחו את היסוד למפעלים

ע. טובים / הדרכה ימית או ספורט ימי?

אנו פותחים בואת בסדרת מאמרים בעניני ההדרכה הימית. המאמר הראשון בסדרה זו, מפרי עטו של ע. טובים, המפקד הראשי של "זבולון", דן בהבדלי המושגים: "ספורט ימי" ו"הדרכה ימית". מדריכי האגודות הימיות מתבקשים להמציא למדורנו זה מרשימותיהם.

קפיצות. אם יאלץ הוא, בדלית ברירה, לאמן את חניכיו על חוף הים הפתוח, יחשוב שוב והוא את גלי הים לגורם מפריע.

אך מהו ערכה של השחייה בפעולת ההדרכה הימית?

אין השחייה בשבילנו אחד מענפי תורת-הגוף, שמן הראוי והמועיל לטפחה. השחייה בשבילנו היא הכרה שבמקצוע, כי בלי ידיעת השחייה אין להעלות חניך על הסירה. האימונים בשחייה צריכים להרגיל את חניכינו, בראש ובראשונה, לים הפתוח ולגלי החוף, וחלילה לנו לבזבז את זמננו בהדרכת-שחייה לשם השגת שיאים ספורטיביים (שחיית-גב, חזה, וכד'). עלינו לאמן את החניכים בשחייה למרחק, בפשיטת הבגדים במים, בהצללת טובע וכד'. גם אנו חייבים כמובן בעריכת תחזויות בשחייה, אך לא כמטרה כי אם כאמצעי חנוך

שביניהם אינו, כמובן, בשמות בלבד, כי אם בעצם הגישה מצד אלה שמטפלים בפעולה הימית בין הנוער, לפעולתם. אש-תדל לדבחר את דברי ע"י כמה דוגמאות.

השחייה. ספורט השחייה הוא נכס יקר לנו. יש לטפחו ולפתחו בקנה מדה נרחב ככל האפשר. ומכיון שדבר זה מן המפורסמות הוא אין כלל צורך לפרט את הטעמים לכך.

למה בעצם שואף כל מדריך-שחייה, הרוצה, ובצדק, לאמן את חניכיו לפי כל חוקי המקצוע ולהביאם לידי שיאים בתחרויות? האידיאל של המדריך הזה הוא: בריכת-מים מתוקים משוכללת עם מגדל

יש להצטרף שעדיין משתמשים אצלנו לפעמים במונח "ארגוני הספורט הימי" במקום המונח הנכון והקולע "ארגוני ההדרכה הימית".

הוקו אני מלולול בספורט בכלל ובספורט הימי בפרט. אני עצמי בצעתי את רוב הפלגותי על פני הימים — הבאלטי, השחור והתיכון — כספורטאי. בת"א עזרתי להקים את מועדון השייטים (ארגון ספורטיבי מובהק) וגם עתה אני מתיחס בהערצה מלאה לספורט הימי, לכל צורר-תיו והופעותיו. אולם דוקא משום כך אני מגדיר ומציין: המושג ספורט ימי אינו מודהה עם המושג הדרכה ימית. ההבדל

כי את התחרויות נערוך בשטחים המעניינים אותנו מבחינה מקצועית.

החתימה ועוד יותר מבשחייה שונות דרכי הספורטאי בחתירה מדרכי איש המקצוע. החתירה הספורטיבית היא בלא ספק ענף חשוב מאד בהתפתחות הגוף, אולם בין החתירה הספורטיבית והמקצועית אין כל קשר ואף לא גשר.

בדברי אלה אני מסתמך על דעתו ההחלטית של המנוח ד"ר מ. הניג, אשר הניח כידוע, את היסוד לחתירה הספורטיבית בארצנו, ואף בגרמניה נחשב כאחד המומחים בענף זה. הוא היה דורש במפגיע מהחניכיו שלא יגעו בשום פנים ואופן במשוט של סירת-ים, ומאת אלה שידעו להתור בסירה ימית דרש לשכוח את כל אשר למדו בהלכה זו.

יודע אנכי גם מתוך נסיוני אני, כי מחוגי החותרים הספורטאים אין אנו זוכים לימאים מקצועיים.

עלינו לזכור, כי מטרת ההדרכה הימית המקצועית שלנו היא להכשיר ימאים. נעזוב אפוא את אנשי ספורט החתירה לנפשם ונתרכז בדרישות המקצוע הימי. נרגיל את אנשינו לחתור בתנאים בלתי-שכיחים, בסירות כבודות-תנועה, אם לפי השיטה הערבית (יתדות) ואם לפי השיטה האירופאית (מלגזים), אם בחתירה בשמיניות מהירכתיים ואם בעמידה כשהפנים מופנים כלפי החרטום. עלינו להקדיש הרבה זמן והתמסרות ללמוד החתירה בגלי חוף וכד'. ואף גם כאן נערוך תחרויות מסוימות, תחרויות בקבוצות שונות, אולם, כבשחייה — רק כאמצעי הדרכתו ולא כמטרה לעצמה.

ההפלגה במפרשיים גם בשטח זה שונה גישתו של ארגון להדרכה ימית מזו של ארגון ספורטיבי.

עצם קיומו של מועדון-שיט, Jacht Club בלע"ז, הוא: לתת לחברים תענוג של הפלגה, הנהלה מוכשרת של מועדון-שיט, שוקדת, בראש וראשונה על כך.

וברוב המקרים מפתח מועדון-שיט את ענף התחרויות: תחרויות פנימיות בין חברי מועדון שני. ממילא יסתפק, בשל כך, המועדון בסוג אחד של סירות-ספורט המתאימות ביותר לסביבה שבה פועל המועדון. סוג זה של סירות הוא פשוט מנקודת ההשקפה של טיפול בסירה. המועדון ישתדל לעשות סדורים שישתרו במידה מקסימלית את החברים מהדאגה לסירות והטיפול בהן.

בהו"ל קימים אמנם מספר מועדוני-שיט המפתחים באופן מיוחד את ענף ההפלגות למרחקים בים הפתוח. חברי מועדונים אלה

מגיעים לדרגה גבוהה מאד של ימאות מעשית. אולם מועדונים אלה שייכים לסוג "היוצאים מן הכלל", ואין כל סכויים שנגיע במהרה בארצנו למועדון מסוג זה.

בארגוני ההדרכה שלנו, אנו רואים את למוד מקצוע המפרשים כדרך המצויינת ביותר לספק לחניכים את ההזדמנות: להכיר את הים ואת מזג האוויר, להשריש בן נכונות ויכולת להגבה מידית, בהתאם לדרישת המצב. מערכת המפרשים דורשת מאת החניך הרגלים בטפול בחבלים ובבדים. סירת-מפרש, ואף אם היא לא גדולה ביותר, מאפשרת לנו להביא את החניכים למרחקים נכרים ולגמלים זרים. קיצורו של דבר: ליצור בחניך אותה קרבה נפשית בינו, בין הסירה ובין הטבע, שמבלי עדה לא יקום כלל ימאי אמיתי. בהדרכה שלנו לא נחמיץ אף הזדמנות, כדי לספר לחניכים על חיי האניה ועל התפקידים של נושאי הדרגות השונות. נלמד אותם לטפל באופן אישי בסירה, לצבוע אותה ובמקרה של צורך אף לתקנה. נרגיל אותם להשתמש ביעילות במחס ובאצבעון ימיים לתקון המפרשים. נעזור להם בידיעת יסודות הבשול בכלל ובסירה המטלטלת בפרט.

ואחרון אחרון — נחזיר בהם מושגי משמעות, אשר מבלעדיה אין לתאר ימאי מקצועי.

יודע אני כי חלק ממשאלות אלה הוא בגדר שאיפה בלבד, אך התנאי הראשון לתיקון המצב ולקידום ההדרכה הימית בארגוננו והבאתה לדרגה לשמה, הוא: ההכרה ביסודות אלה של כל הנוגעים בדבר. אם נכיר ביסודות אלה נמצא גם את הדרכים להגשמתם בחיים.

אחד התנאים ההכרחיים לשיפור ההדרכה שלנו הוא שיתופם של אנשי המקצוע הימי בפעולות: רק אנשים שהפליגו באניות יכולים למסור לחניכים את כל אותן הידיעות המעשיות שימאי מקצועי צריך לדעתן.

לא רחוקים הם מאתנו הימים כשקשה היה להשיג אנשים מסוג זה. לא כן כיום. ובגמר המלחמה יתגלו אצלנו בלי כל ספק כוחות מקצועיים רבים מסוג זה. מחובתם של ארגוני ההדרכה השונים לקרוב אליהם, נהדל אפוא להשתמש במונח "ספורט" באותם המקרים שכוונתנו היא להדרכה ימית מקצועית. רק המונח "הדרכה" הולם את עבודתנו בארגוני ההדרכה.

עלינו ליישב את הים וחופיו.

המפעל ההתישבותי הגדול, אשר אנו חייבים לבצע בתקופה הקרובה, לא יפסח — אסור שיפסח — על הים וחופיו. אפשרויות עצומות גנוזות בסקטור זה של מדינתנו. סכנות המורות אורבות לנו, אם לא נדע, ליישב את הים וחופיו. טבעי הדבר שאנשי חיל הים יהיו הראשונים אשר ירכזו את מחשבתם בכיוון זה, ויהיו, ברבות הימים, הנושא המרכזי וראש הגשר לפיתוח משק הים. עלינו להעלות כבר עתה בפני צבורנו תכניות ליסוד כפרים על חופי הארץ, אשר פרנסתם על החקלאות ועל הדיג כאחד. עלינו לפתח תכניות של הקמת ישובים, אשר החרושת והמלאכה בהם יהיו מכוונים לניצול האפשרויות הגנוזות בים ועל רשת של מפעלי שרות לאניות וכו'. עלינו לטפח בקרב אנשינו את הרעיון של שרות באניות הקרב שלנו ובצי המסחרי, כמשלוח יד של קבע.

אולם, ראשית דבר עלינו לכוון את הפעולה ההסברתית והחנוכית במגמה לגבוש אנשי החיל בגרעינים חברתיים אשר יחד יהגו בעתידם, יחד ילבנו את הבעיות של הקמת מסגרת חברתית מתאימה, וילכו לבסוף יחד לבצע את המשימה אשר תפתור את בעיותיהם האישיות ובאותה שעה עצמה תשמש גורם חלוצי רב ערך בכיבוש וישוב שפתי-הים וחופיו, כחלק ממפעל ההתישבות הגדול של התקופה.

(מתוך מאמרו של א. מירקין, ב"חיל הים", חוב' ה').

את משקה פגשתי לראשונה בחדר האוכל, בערב סתוי אפל, קר ורטוב. נמלטתי אל האור והרעות המקווה של חדר האוכל, אל העתון ומקלט הרדיו. מטר עז תפף על פחי הגג של מעוני. עמד לפטי בקצה שורת האשלים, וביננו לבין השאגה המתקצפת של נחשולי הים נצבו רק צורים שהוקיצלעות והרוח הנאנחת. נמלטתי, כי ברור היה לי שלפתע ימוט הליפט בתוך הסופה ואותר יחידי על הסלעים.

זכור לי היטב הערב ההוא. עם כניסתי לחדר האוכל פרץ המטר בחזקה. על החלונות זרמו שבילים של טפות־גשם כבדות ורחבות. היתה בכניסתי הרגשת בטחה, כיון שהספינה הגיעה מבעוד זמן אל מעגנה בנמל, וכעת מרוחקת היא כהלכה בעבותות אל הרציף. אפשר ומותר לשבת במנוחה בחדר האוכל.

אך הבטחה לא היתה שלמה. הן הסערה פרצה פתאום. ודאי ספינות־דייג רבות ומפרשיות לא מעטות נותרו עוד בים. לאורך חופיו הארוכים. שאלתי את עצמי: ומה מאחורי החלון הזה, מאחורי גלי החוף המלבינים? ההרדה על החוף — כמה כדאגה בים.

טוב היה לי לברוח בשעה זו לחדר האוכל המואר. הפצתי להביט בפני בני־אדם, לאחר שהייתי ימים שבעה במחיצת המשה בחורים בלבד, שחורים מזוהמים ומגדפים כמוני. אחרי שבוע כגון זה מצאתי את הליפט בבדידותו, את מטתי הבלתי מסודרת, את שלוליות מיהגשם שנקו לאורך הקירות. ברגע ההוא הכרתי היה לי לדבר עם אנשים, המקיצים עם בוקר ושוכבים לישון עם לילה, אשר ילדים להם וחדר וסידור־עבודה. בערב ההוא בהלתי בליפט זה שלי.

ליד השלחן האחרון, אשר לא נערכו עליו כלי־אכל והפשי היה לעתונים ושבונונים, ישב אדם, אשר טרם ראיתיו בקבוצה. גילו ומלבושו לא התאימו לכאן. אמת, עלי להודות: לא שמתי לב אליו באופן מיוחד. אדישות או מי יודע מה. סברתי כי הוא אחד מפועלי סולל בונה, אשר באו לכרות מעגן בסלעי החוף שלנו.

ישבתי ליד הרדיו ועיינתי בעתון, ובלבי ערבוב של נועם ודאגה.

לפתע הפליט הוא, מבלי להסב את ראשו אלי: „הם מסדרים אותנו“.

מיותר היה לשאול בסתיו ההוא, מי הם „המסדרים“ אותנו; הרי זה ידוע וברור לכל.

„כלבים הם. אני כבר מכיר אותם עשרים ושתים שנה ומה שהם עושים לנו כאן“.

ואף שהיה לי לא מעט לטעון כנגדו, ודוקא דברים שבהגיון וכובד־ראש, לא יכולתי לעמוד בפני הנימוק של עשרים ושתים שנה לפני ישב אדם גדוש־בשר, מכנסיו־מכנסיו־בד אפורים מעוגלים כשק, הגורחת ירדה מעל לכרסו באלכסון. צוארון מעילו החום הוזקק ולפף את עורפו. שמא קר היה לו באמת, ואולי רק התרשל להורידו בכניסתו לחדר האוכל. וכובעו — ברט הום. אולי בגלל הכובע הזה סברתי תחילה שהוא צעיר משהיה באמת. עיניו הומות היו. כבר בערב זה שמתי לב אליהן. עיניו נשארות יציבות בהביטו בפני איש שיחו, אך היה בהן איוה אי־שקט תדיר, משוה מתחלף עם כל מלה ובטוי. גבות עיניו לא היו בנמצא כלל ולכן נדמה היה שמצחו גבוה ביותר. פניו רחבים היו וקצות השפתיים מוכנים היו להתכווץ לחיוך מהיר וקצר, אך לבבי ביותר.

איני יודע, מה היה לי בעצם באותו ערב. אולי ערגתי

למשהו, או שמא גודש היה לי בעצם העובדה ששרוי אני באור ובחום. מכל מקום לא התיחסתי לדבריו באותו כובד ראש, הראוי להם. כה רבים היו אז האנשים הנורים בקבוצה, — לך והכר את כולם ומה בפניהם, כרה שוחה ללבותיהם! רק זאת עוד זכרתי בערב זה, שלאיש זה מבט רך, לטפני, משהו מתנגן ומזמר ברכות סלאבית; אך יחד עם זאת, היה דבורו מקוטע, פורץ במפתיע מבלי שציפית לכך, והנה אתה עומד בפני משפט מוחלט ובטוח, עם ניתוח ופירוש ומסקנה.

כיון שחדר־האוכל נתמלא סועדים, נבלע משקה ביניהם. ישבתי ליד השולחן, וכעבור דקות נסחבתי בזרם היוכוח — על הסידורים הדרושים בספינה.

למחרת היום נתגלתה בין ערפילי הצוקים, במרחק כמה מאות מטרים מהגבעה, ספינת־מפרש לבנונית מוטלת על החוף. שמא בשעה זו שישבתי ליד החלון בחדר האוכל, התנפצה היא על הכף. שמא בשעה זו, שאנו, עובדי־הספינה, התווכחנו על הסידורים ליד השולחן המואר — נשבר תורנה וניזוק עקלה של המפרשה. אולי אז עברה הספינה, נטולת ההגה וכוח־החיים, ליד החלונות המוארים של הקבוצה, ואולי גם בשאגת הרוח היה משהו משאגת אנשיה; יעוד של טלטול נצחי בין שליטה על הגלים לבין מועקת של חסר־אונים.

ובבוקר באו לחדר־האוכל תשעה לבנוניים חלכאים ורטובים. בעיניהם נראו עוד בעותי הלילה ופלא המצאם שלמים כאן. הסער גרפם מחופי אשקלון, ותוך שעות ספורות נופצו כאן, על אחד הצוקים בצפון הארץ. בלילה ההוא נפלטו על החוף, בין עזה לצור, ארבע־עשרה ספינות־מפרש.

*

מאז אותו ערב לא פגשתי את משקה מספר ימים. אותו זמן עבדתי, שלא כרגיל, במחסן הדייג החופי. אחד המקומות המיסתוריים, אפופי אבק רבי־מסורת, היה המחסן הזה. רשתות עמידה, אַמבטן, מלטו ובשלולי היו שם מעורבות באי־סדר פטורסקי זו בזו. אפלה רבצה על פנסי הלוקס הגדולים, על החבלים שזורה־עופרת ועל החכות. המנעול נחלד מוזקן ואת הדלת הכרה היה לפתוח במעשי לחטים ממש. זאת ועוד: היתה בו, במחסן זה, זו הדמות המקורית של „ראש־הדייגים — גבורה, צנום ושתקן, פנים לא מגולחים. שקט ושלו, שלם בעבודתו ובהגיוני נפשו, ולא תוציא אותו אף פעם מהשקט שלו. נעים מאד להיות במחיצתו ואף אם אין אתה משיח אתו. רק לשבת ולתקן את הרשת, עין אחרי עין, לשזור עופרת ועוד. עבודה לפילוסופים. כי גם בעת תיקון הרשת — ים לפניך, ים בלחי מוגבל של מחשבותיך והרהוריך, שאין בעבודה אחרת דוגמתו.

עבים כבדים, אך מוגדרים בגבולותיהם היציבים. התגלגלו מהים אל ההרים. תכופות ניתז גשם. בהפסקות בין מטר למטר נשמעה המיית גלי החוף.

נכנס משקה. כובע ברט, הצוארון לופף את עורפו, ידיו — בכיסי מעילו החום. אתו נכנס מש־ברוח קר, והצהיב החול הרטוב על שפת הים. הוא שכב על אחת הרשתות בפינת המחסן, הוציא את ידיו מהכיסים וחכך אותן זו בזו זמן ממושך. בן־בית הוא, כנראה, במחסן זה. כי „ראש־הדייגים לא הגיב כלל על כניסתו.

„קור שכזה, את, זהו קור? ! ברוסיה כעת קופא הים? !“

המשכנו בעבודה. ואולי אחד המבטים שלי עודדה, להמשיך.

„זה בשלולי, שאתה מרכיב בו את המשקלות? !“ שאלני.

„ודאי“, השיבותי, „איך הכרת? !“

השבתי עדיין, כי הוא אחד מפועלי „סולל בונה“. באמת,

התפלאתי שלא נסע העירה, ככל שאר הפועלים, מאחר שהעבודה במעגן נפסקה בשעת הסערה.
חיך פתאומי ורחב נראה בקצות שפתיו. בצניעותמה אמר: „אני קצת עוסק בדיג. שמעת פעם על הנסיונות על הירקון? גם בחכות עבדתי בנמל רוטנברג. יש לי רשת משלי. לא כמו שלכם“.

הדברים עוררו בי ענין. בינתיים נגש משקה לרשתי, הסתכל במרחקים שהשארתי בין עופרת לעופרת בשורי אותן על החבל, ושאל: „למה אתה לוקח כל שלש עינים? זה לעומק, כן?“
התפלאתי. סברתו היתה נכונה. כדי להחזיק את קצה הרשת הגבוה על קרקע הים, יש הכרח לצמצם את המרחק בין משקולת אחת לשנייה. סקרנותי אל אדם זה גברה והלכה. ראה בה מהזולול הטבוע באפיו של „בעל מקצוע“, עם יראת כבוד בפני מישהו העלול להתגלות כמומחה גדול ממך.

„כמה אתה חושב לדוג בה? כמה „רוטלים“ בזריקה אחת?“
צחקתי. „או לא כלום — או הרבה. או יותר מכלום“.
„אבל תשקול ב„רוטלים“?“
„ודאי. הלאי“.

„אתה רואה? ברשת שלי — מאות קילוגרם בכל פעם. אינני מבזים. זאת מין רשת כזאת. מה אני אומר: מאות? אלפים!“
ומיד הציע לי לגשת ולראות את הרשת.
הלכתי עמו. חברי הפילוסוף חיך, אך לא אמר דבר. יתכן, כי יודע הוא יותר על ברנש זה, על משקה, כיון שנמצא הוא כל הימים בבית.

יודנו לשפת הים. בדרך החל לספר לי: „הרשת שלי — לא כמו פה. אתם עובדים כמו הערבים, או כמו האיטלקים. הרשת שלי — עוד בבאטום ראיתי כמות. הים השחור — יש בו דגים! אלפי קילוגרם! ואתה חושב שכאן אין דגים? איזה ספרמות ישנן כאן — כל אחת מטר! יש ויש. אבל איך לדוג אותן? ברשת שלי — אפשר“.

ואחרי-כן: „האצבעות קופאות. איני יכול לעבוד היום“.
על שפת הים הציב משקה שני תרנים, שמקורם, כך נדמה לי, בסירות שלנו. עליהם תלה מין רשת-מלכודת, שק מרובע התולך וצר מן הפתח אל הקצה. לא היה כל דבר מיוחד בצורת הרשת. מיד התעוררו בלבי ספקות „מקצועיים“, אך הבלגתי על קוצר רוחי. משקה החל להסביר.

„רשתות כאלה ישנן בבאטום למאות. בכל מפרץ, בכל פינה. מחשבים את הזרם, את הגיאיות, את תקופת נדידת הדגים — ומוציאים מאות קילוגרמים דגים“.
התבוננתי בפרטי העבודה. אמת, הקשרים לא היו משובחים. במקום קשרימוט — רק שני סיבובים פרטציים. וקשר אורגים הגון לא מצאתי בכל הרשת. אבל מי יודע, שמא כך ראה בבאטום, ואולי אין הכרח כלל בעבודה נקיה.
„מדוע אינך מנסה את הרשת?“

„זהו רק מודל“. „ה„דלת“ שלו היתה כה רכה, שסלחתי את העדר הקשרים ולא יכולתי להעלות על הדעת ספק כל שהוא בנוגע לרשת ולמשקה. הוא דבר בבטחון של איש מנוסה. היודע את שיטתו. כיון שלא שמעתי על רשת כזאת ולא קראתי על אודותיה — וטענותי היו בגדר ספקות בלבד — נצטויתי לשחוק. „אחר שאנסה את המודל, אתחיל בבנין הרשת עצמה. תהיה גדולה פי שלשה מהמודל“.

ובחיוך נוגה:
„זה שנים אני חושב על הרשת. השנה החלטתי להרכיב אותה. רק באתי ארצה — רציתי לעבוד בדיג. אהבתי את הדייגים בבאטום. אבל מי רצה אז בדיג? כבישים, ביצות — וכדי לבדוק את הרשת, צריך ים שקט, שקט מאד, ואז יודעים מה ואיך“.
וכאשר התבוננתי ברשת ותעלתי את ספקותי בנוגע לפתח

הרחב וחוסר כל מניעה ליציאת הדגים — טען:

„זהו. אף אחד מכם אינו מאמין שאפשר לתפוס הרבה דגים. אתם חושבים — דייג זה עני ואביון, רק לעבוד, ולא להרויח. ולי יש פטנט. יהיו המון דגים. המון כסף. בעיניו ניצת או ברק של כסף, ובפיו צלצלו המלים כמטבעות-כסף המרקדות על קרקע מאובנת.“

*

עם עבודתי בבית, ראיתי את משקה מדי יום ביומו והכרתי היטב את הליכותיו. בבוקר, דקות מספר לפני הצלצול לארוחת הבוקר, היה מופיע במחסן שלנו; מחכך את ידי, צוארון מעילו מורם למעלה. תמיד היה לו קר. הרבה לשבת ליד כוס קפה או קקאו וממתיקו בתאנים. יבשות. יחד אתנו עלה לאכול. אחרי-כן תלה את הרשת שלו על העמודים והחל לעבוד. מדד, השווה, הוסיף חתיכת רשת. מדי פעם בא אלינו להשיג חוט או מחט או פקקים. היה מקדיש הרבה מזמנו להסברת הרשת שלו. היה מספר על הדיג בירקון והיה מומחה ב„פוליטיקה“.

הוא הגיע לגבעה לפני כמה שבועות. ישר נגש אל מרקו המחסנאי של הדיג החופי, בקש לאכסנו בקבוצה לימות הסתיו ולאפשר לו לבנות את הרשת שלו. הוא היה מוכן להסתפק בשיכון כלשהו. ובאמת, שכן באהל קרוע למחצה במשך כל ימי הסתיו. בעד הכלכלה שלם, בפרוטות. היה מאד „חברותי“, כביכול; צחק עם כולם, שחק עם הפעוטות, והיה מה„יושבים“ הקבועים בחדר האוכל, אפילו בשעת השיחות.

כיון שגם לי ארכו הערבים בסתיו ההוא, היינו נפגשים כמעט מדי ערב בחדר האוכל. היינו מקדימים שבת ומאחרים קום, והשקיפו את לבנו בקקאו ממותק בתאנים. אודה, עלה עלי גם בכמות העיון וגם בכמות הקקאו הנשטה.

ואולי לעגו לכך עיני חברי, אך אנכי מאד אהבתי לשוחח אתו. דמיון הבהורים לא שבת, והיה מי שראה בשנינו תחילה וסוף של תהליך אחד — הדיג... היינו משוחחים בלבביות לא מעושה, כי הרגשתי, לאחר שהתגברתי על מעצורים נפשיים מסוימים, שאדם זה מדבר אמת. בכל אופן, אמת שהוא מאמין בה. הוא האמין בכך שיחדש וישכלל דבר-מה בדיג. עם כל זה — לא יכולתי להשתחרר מהצלצול הזר והמוזר של המלה „כסף“, מדי יצאה מפיו, כשהיה פורש את ידיו מעל לשלחן על מנת לציין את ערמות הדגים אשר ידוג.

„ספר — אבל אמת, כי הים אוהב אמת. המרוצים אתם מרשת-הגריפה של הספינה?“

מאד מצאה חן בעיני אמרתו: „הים אוהב אמת“. וספרתי לו את האמת. לא הכל הוא כמו שרוצים. לפעמים הרשת „לא עובדת“. היא נתקלת ונקרעת על הסלעים. חלקי-רשת חדשים עולים הון תועפות. אין מרוצים ביותר.

„אתה רואה — והם בכל זאת אינם מאמינים לרשת שלי“.
(לא אמר „צוחקים“ — רק „אינם מאמינים“). „יוכחו, אין דבר. עוד קצת זמן. יש זמן. אתה יודע“, הוסיף. זה לא הכל. אני אעשה רשת יותר גדולה. הים אוהב גדול. אבל ראשית כל אעשה רשת קטנה. וכאשר אוכיה שהרשת טובה — כולם יבואו אלי, ומהמוסד ההוא יגידו לי, ש„חבל מאד שלא ידעו את זה קודם“. יתנו לי כסף וארכיב רשתות — לעשרות, למאות, כאן, בקיסריה, במכמורת, בנחל רובין. יעבדו מאות בחורים, במאות רשתות!“

„לך, משקה, מה אתה מספר! מי יאמין לך?“

מרקו בא והתישב לידינו וצחק לדברי משקה. משקה נדם וכלה את הקקאו שלו. הרגשתי שאטור לפצוע כך אדם ואמרתי: „אולי בכל זאת יצליח; גם בבאטום עובדים כך: אי אפשר לדעת“.

אך משקה קם כבר ממקומו והלך אל הרדיו. בדרכו הפנה

את ראשו, הייך וקרא מרחוק, ובלא טינא כלשהי: „מרקו, אתה בחור טוב. אבל אינך מבין“.

מרקו ישב לידי וצחק קל ומלגלג רחף על פניו. ברגע זה התברר לי שאפשר לפצוע בצחוק יותר מאשר בדבר־שפתיים. „משוגע הזקן. בן המשים וחמש הוא ועוד דברים בטלים במוחו. אין הוא יודע, מה זה רשת. מי צריך פה את הפטנט שלו — יש בשלולי, אחרי סערה הגונה יהיו דגים“:

הרהרתי קצת ב„משוגע“ של מרקו. אולי הוא באמת משוגע. ואולי רק אדם המאמין, כי מסוגל הוא לשנות משהו. לא כמונו כאן, המוגבלים בדמיון ובמעוף?!

הנה מרקו. בחור חביב, לדעת הכל. מחסנאי בסככת הדיג. רגיל, נורמלי, לא משוגע. אך מעולם לא הכניס שכלול כלשהו ברשת; מעולם לא הוסיף דבר־מה מיוחד למחסן. עולמו של משקה אחר הוא, ללא ספק, מעולמו של מרקו ומעולמו. שאיפות, סגולה לצחוק עם הסביבה הצוחקת לו. כן, שכחתי לספר. את משקה „השליכו“. מכל המוסדות בהם הציע את הפטנט שלו. ודוקא בימים האחרונים נזדמן לי לקרא בעתון דיג קאנאדי על רשתות־מלכודת במפרציה השקטים של קנדה ואלאסקה. אולי? אמת, הרי אין לפסול אדם השונה ממך, אין להגיע תיכף לזלזול כזה, ליחס של „אני ואפסי עוד“. לא. בשום אופן לא יכולתי להצטרף אל צחוקו המרגיז של מרקו.

*

הפרידה הראשונה ממשקה חלה ביום־האביב הראשון בשנה התיא. אין אתה יודע מראש מתי יחול יום זה. לפתע הוא מגיע וישנו.

בלילה הקודם שבתי מאוחר מהנמל. בנוסעי דרך המושבה הרגשתי משהו חדש באויר: נדפים של עץ הלימון הגלמוד באחד הגנים ואנקת־חיל של הניצים הנפתחים לראשונה. למחרת היום היה לי יום מנוחה. הוספתי נום במטתי בליפט, ובטרם הקיצותי שמעתי קולו של פשוט, המצפצף ליד חלונני. ידעתי שבפקחי את עיני אראה בני־עננים צחורים מתעגלים על הרקיע הרחוף בתכלתו, ארגיש את החמה המחדשת את אונה, הנצמדת אל קירות הליפט. וכשפקחתי את עיני היה הכל כך ועוד היתה למראשותי צנצנת כחולה חדשה. ידה של אלמונית גדשה אותה בפרחי אביב ונועם, עת ישנתי את שנתי; וברור היה לי בזה הרגע, שאכן, זהו יום־האביב הראשון בשנה התיא.

וכאשר יצאתי החוצה מהליפט והבטתי אל הים הרועג והמפתה, ראיתי את משקה, הממחר, כדרכו. בשבילו, הסתו טרם חלף, כנראה. צוארונו מורם גם עתה וידיו בכיסים. כאשר הרגיש בי, נחפו ובא לקראתי.

„טוב שפגשתיך. אני נוסע היום“.

זה ימים אחדים לא ראיתיו ולא הבינתי פשר הדבר.

„מה? האם השלמת את הרשת?“

לא, יש עוד הרבה לעשות. אבל הפטנט הוא טוב. אין לי כבר כסף לשלם בעד הכלכלה. אני אשוב בסתיו. אז אבוא ואגמור את הרשת“.

חבל היה לי על האיש הזה, אשר אינו חש בתמורות שבאויר, באביב החדש. או שמא גם אותו הוציא האביב החדש?!

„ומה תעשה בעיר?“

„אעבוד. אני טיח. אני עובד טוב. קל ומהר, אינני מתעייף, צריך לדעת. אני אעבוד בקיץ בעיר ואבא אליכם בסתיו“.

„שלום משקה“.

„שלום. ר־שיהיו הרבה דגים!“

לא האמנתי כי ישוב בסתיו הבא.

אך יום־האביב הראשון היה בו די קסם בשבילי, כדי להשכיח מלבי את התוגה למראה אדם, אשר לא סיים את הרשת שלו.

*

חלף האביב, פרץ ובא הקיץ.

באחד הערבים עגנה הספינה בנמל. כיון שחשקה נפשי לשוטט בין ארני הכרמל ולהשיב לקרבי אגדת נעורים אחת, הנשכחת והולכת, לא נסעתי לגבעה ונשארתי בעיר.

כוכבי העקרב עברו כמחצית ממסלולם הקבוע, כאשר ירדתי מההר ושמתי את פעמי הנמלה. הרחובות היו ריקים מאדם וצעדי הדהדו בהד כפול ומשולש בין הבתים השותקים. האור שברחובות — ספק אור־פנסים, ספק אור הלבנה הפגומה אשר הפליגה זה עתה מעל למפרץ. דרכי הובילה ליד גן צבורי, או שמא היתה זאת רק שדרה עלובה ובה מספר אילנות כמספר הספסלים שבה. מתוך הרהורים קלים, מתוך מחשבה על הימים שיבואו והרגשת חמלה מעטה על השומר בספינה שעלי להקיצו משנתו — עברתי ליד השדרה.

פתאום עמדתי מלכת. על הספסל ממלי גחנה דמות בודדה. כובע ברט על הראש, צוארון המעיל מורם עד לאזניים, מכונס כולו לתוך עצמו — משקה! לא הייתי מוכן לפגשו לעת כזאת ובמקום זה.

„משקה! קראתי ונגשתי אל הספסל“.

הוא זקף את ראשו לאט וכאילו מתוך עיפות, והסב אותו בכיוון ממנו בקע קולי. הכירני מיד ועיניו נדלקו בברק־שמחה. ישבנו, מבודדים בתוך הלילה הזה, וצללי האילנות זעו על פנינו ומלבושנו.

„...ומה חדש בגבעה?“ קולו לא נשתנה מאז נפרדנו. ספק היה לי, אם בכלל נפרדנו אי־פעם, והמשכנו לשוחח כאלו זה עתה יצאנו ממחסן הדיג.

שאלותיו הראשונות — על הילדים, אכן, מאד היה קשור לילדי הגבעה. צחק ממש בדמעות, כאשר נזכרנו במעשי הלהטוטים שלו עם הטף.

ואחרי־כן — על המקצוע. „התופסים כעת בקיץ ספרמות?“ הכחשתי. ומשקה ספר לי שברשת שלו אפשר לדוג גם ספרמות, ואולי דוקא ספרמות. ספר לי מעשה בספרמות בנות מטר. מענין, לא גרע ולא הוסיף למעשיה זו, ששמעתי מפיו לפני חדשים, ולא כלום. שמא אמת היתה.

„מה מעשיך, משקה?“

„עובד. עובד בבנין. טיח. עבודה יש, המון. גם כסף טוב משלמים לי. אבל, לא זה הוא החשוב. אני אחזור ואסיים את הרשת“.

ועוד היו דברים. ולפתע נזכרתי בעצם המקריות של הפגישה הזאת ושאלתי: „ומדוע הנך יושב כאן בשעה זאת?“

„פה טוב. לא חם. יש רוח. בחדרי חם מאד — (וקולו) — אותו הקול של הערבים ליד הקקאו והתאנים). יש לי חדר לא טוב, קומת קרקע, וכלב גדול רובץ לפני החלון. המראה מהחלון — שלשה קירות וכלב. וזוהמה. ואין שמים. אתה יודע, אינני אוהב את החדר שלי. מוזר, לא? כל אדם אוהב את החדר שלו, רק אני לא...“ והצללים המשיכו את משפטו אשר לא נסתיים.

ולא היה הכרח לבקשו שימשיך בדבריו. עיניו הביטו אל איוו נקודה אשר ברוכסי הכרמל. וכאילו לא חש במציאות, השיח את שיחו.

„החדר הזה היה פעם החדר השלישי של הדירה שלנו. כשנפרדתי מאשתי, מסרתי את שני החדרים למשפחה אחת. לי לא יהיו נחוצים עוד. נשארתי בחדר הקטן. אשתי נישאה שנית וכעת היא גרה במפרץ. יש לה בית מסודר וילדים. אבל אלו הייתי בא כעת אליה — אגיד לך, היא עוד אוהבת אותי. בחיי. לא שכחה אותי. אבל — מי יהיה עם אדם, אשר במקום לעבוד מדבר על איוו רשת; מתחסד בפני מוסדות — במקום לעבוד במקצוע, כמו כל תבועלים?! רצייתי לתת לה את הכל,

דירה וכסף והכל — ולא נתתי לה אפילו שמלה הגונה. הלכה לה. חבל.

היתה דו"דה, בחיי. אם אראה אותה היום — נו, אשה כמו היתר. אבל כשבאנו... ודאי לא שמעת על קרימצ'אקים, ה? היה זה פעם, כשעוד לא היה כלום וצריך היה להיות הרבה. גם אני גם היא. אתה נוסע לפעמים בעמק? יש שם גשר אחד ליד הגבעה. היא עבדה ביציקתו. ולא רק זה — גם מורחה משם. עבדתי גם כן בביטון. אז היתה עוד צעירה. כל ערביי הסביבה, שראוה בעבודה, קראו לה דו"דה. אתה יודע — אוקראינית, שחורת-שער וצורת-פנים, בריאה, לא מגושמת, אך גם לא דקה להשבר. איזה נעורים היו בה! עוד מעבר לים היינו זוג. גם שם יש ים. היינו משוטטים על שפתו. פעם, אני זוכר, הרוח נשענה בשמלתה רחבת-השוליים, והיית הייתי לחבק את מתניה חזק-חזק, כדי ששמלתה לא תתעופף.

דוקא את הערב התוא דלה ממעמקי נפשו. אף היה בפניו חיוך, אך קצות שפתיו רעדו. וחיוכו היה למשחק עצבים הנמתחים ונרפים.

...יום אחד באה אלי ואמרה לי: משקה, די! עוד מעט ולא יהיה כוח ללדת. הלכנו העירה. תחילה היה הכל טוב. עבודה, פרנסה. עבדתי כמו סוס, בחיי! אך העבודה בבנין פסקה והיה משבר או כדומה לזה. התחלתי להזכר בדייגי באטום. למה לא אהיה גם אני דייג? אז התחלתי לחשוב על הרשת, וזה שנים, שאינני חדל מלחשוב עליה. שמע, זה הבל הבלים, שאשה רגישה מהגבר. אשה, כדי שתאמין למשהו, מוכרחה לראות זאת. אשה איננה יכולה לחיות על הבטחות. אתה מדבר על אלפי קילוגרם דגים — ובינתיים על הצלחת אין אפילו זנב של דג.

ובצחוק מר: „איזו אשה תשב עם אדם כזה? הלכה לה. חבל“.

נשתתק. ולפתע אפפני עצבות גדולה — על שהירה בורח מעבר לכרמל ואין לעצרו בדרכו; על אשתו הדו"דה של משקה ועל משקה עצמו; על הרשת בה נסתבך; על ים-גלים מזה וים-כסף מזה, שביניהם מטלטלת דרכו של אדם, אולי של כל אדם. בלב אדם חבוי, כנראה, שדה-קברות של חוויות שחלפו וצרגונות אשר לא ירוו לעולם. אין לברוח מהם. והקברן מנסה לכסותם בעפר יום-יומי וביגע של שנים. שדות-קברות של משואות אשר דעכו והפכו לאפר, של זריחות אשר לא נתבקעו.

ומשקה המשיך, עיניו פקוחות ביותר, והביט אל הליל. „אך אם אפילו כעת אבוא אליה ואציע לה לחזור — היא תלך אתי. לא! אחכה עד שאסיים את הרשת. אז אעז להופיע בפניה, ואגיד לה: לא הולכתך שולל. צדקתי. רק הם לא האמינו“.

ישוב היה לי צר, כה צר על התוחלת הצומחת ללא שמש, בתוך שדה-קברות של הנפש. ואולי, שתילת התקוות הללו מקיימת את נשמתו של הקברן!?

אתה יודע, כאשר אשלים את הרשת הזאת — אעשה אחרת. אז כבר יאמינו לי ויתמכו בי. אז אבנה שני מגדלים. ובין המגדלים יהיה גשר של חבלים ורשתות מוכנות מכל צד. ואפשר יהיה לפרוש רשת על הסלעים, כן, על הסלעים, והיא לא תקרע. שיטה שלי. תנו רק זמן, תנו!“

ישבנו עוד על הספסל ולא הוספנו דבר. מהורהר הייתי בדבריו, ואפס כוחי מלעזור לו. הייתי דרוך להקשיב עוד, והסתדלתי לפענה אחד מרזי הנפש, אשר שוב הועמדתי מחדש בברי.

כשנפרדנו — הלך משקה מורחה, אל החדר הקטן שלו השנאי עדי. כאשר שנואה היתה עליו עבודתו בבנין, עד כדי בריחה

מפניהם אל הספסל הזה, ואני — פניתי למטה, אל הנמל, אל תא-השינה של ספינת הדיג, על מנת לצאת מחר מחדש אלי ים, לקראת האפקים הנפתחים, לפי תום אמונתי, בפני ימות חיי.

*

היה שוב ערב סתיו. אין הימים חוזרים מעולם על עצמם, אך גם אלה היו ימי רוחות וסופה, מטר וקדרות. חזרו הנשפים הארוכים אשר יגורתי בפניהם. לבי וליפטי שוממים היו כבסתיו שעבר.

ערב אחד, בשווי מהנמל, העיקו עלי קירות הליפט הערומים והלכתי לחדר האוכל המואר. ליד השלחן, ליד העתונים והשבועונים — גחון על העתון במעילו החום, כובע ברט על ראשו, עמד משקה!

כן, משקה שב, והוא מלא תכניות.

„הבאתי הוטים חדשים, מפשתן איטלקי, וחבל טוב, מנילה. תהיה רשת חזקה, כל שעשיתי עד כה — זו היתה רק הכנה. עוד שבועיים ואסיים את הרשת כליל“.

מרקו אמר לי אחרי-כן: „זה? לעולם לא יגמור את הרשת. אין לו מה לאכול בעיר ולכן הוא בא אלינו“.

אולי צדק מרקו בסברתו הפשטנית. אך לי קשה היה, אחרי וידויו על הספסל, לקבל את הדברים בפשטנות כזו.

„אינני יודע אם הוא יסיים אותה או לא“ אמרתי אני. „אך אין הוא בא לכאן, כיון שאין לו מה לאכול. הוא חייב לעסוק במשהו. ודוקא ברשת. אתה מבין? מין מחשבה כזאת שאין לעקור אותה מלבו“.

אינני יודע, אם עברו שבועיים או שלשה או חדשיים, אך משקה עדיין עבד ברשת. הפעם הציב ארבעה תרנים. מלכודתו מלפני שנה תלויה היתה כל הימים, ונזוחה, מבלי שנגע בה באצבע. מדי פעם היה בא עם משהו חדש.

„אתה יודע, צריך לעשות אחרת. חשבתי וחשבתי, שצריך להתקין גלגלים לרשת. אז אפשר יהיה לעבוד על הסלעים. שם יש דגים! רק עוד קצת זמן“ ושוב התחיל לספר לי על הספרמות בנות המטר.

השבועיים לסיום הרשת הועתקו מפעם לפעם, נתמשכו והלכו כל הסתיו. אולי הייתי האדם היחיד אשר דבר אתו ברצינות. הוא מצא אצלי מקלט בפני לעגו של מרקו, שהיה הפעם גלוי לחלוטין. אבל הקבוצה הסתגלה להליכותיו, והוא נכנס לבין ה„חבריא“. בנשפים היה מנצח על ה„רונדו“, היה פעיל מאד ב„קומיזים“ מיסודו של מרקו ואחרים, עד כי אפשר היה להאמין כי צדק מרקו בדבריו.

היה לי ברור עוד מקודם, כי לא ישלים את הרשת. לא בשנה הזאת, ולא בשנה הבאה. הוא לא יוכל לחיות בלי האשליה בפנטט שלו. מוכרח לבוא היום בו ידוג מאות, או אלפי קילוגרם דגה. הרבה. כי הים אוהב גדול, כי יש לו פנטט לרשת כזאת. והפנטט הוא שלו בלבד. וכשידוג המון דגים, תשוב גם גרושתו אליו. וכאשר יום אחד בשרו לי שמשקה נסע, לא התפלאתי. בטוח הייתי כי ישוב בסתיו הבא.

מרקו חשב אחרת. „הוא לא יעז עוד לבוא לכאן. כל אחד צוחק לו“.

„הוא ישוב. אם לא ישוב אלינו, — יבוא לקבוצת דיג אחרת. הוא מוכרח להיות בין דייגים, כמו בבאטום. הוא ישוב — אל הרשת שלו. כי כל עוד רוח חיים בו, יחלום ויעבוד על הרשת שלו“.

ה נ מ ל

הים בלז נוהר לקרת:

נמלה- קודר מעמס של זלבים:

בלזנסות, שפתרנים משלבים.

נמלה- גשום כפיים תוף הערפלים,

שם שמש- עזו אדמה גדולה דומעת.

נמלה שחק מצים שחורים, עשו מגלגלים,

וניהמו בערב, שאותם באפל יעט.

נמלה רוחש מהמוני שרירי ורועות,

אובדות בסבך ערמות הנבל.

נמלה ירעם בקשקושים ונקטות,

וארנסים מהמהמים אור בשיר הנבל.

גלים אשר כמו רוחות נוסעים,

גלים קלים, גלים חמים,

על גב הענניות את העולם זביאו אל הקרת,

למען תספגו ובו תשם העיר, באור זוהרת.

קצות קדם וקצות נגב ינהרו אליה,

וירכתו צפון לבנות, וכל שגעון תבל-

אלי גבוליה'

וכל המנגנים, סכומם יהנה החשק במחשבת

וכל אשר נפשו של האדם שואבת

ממסתרי מוחו הוולקני, אדיר-הכשר-

הכל נוהר אליה, שט אליה למלחמת:

הז היא העיר של תועפות אוצרות העשר

וספנים תמימים את סמליהם שפים

בעור של גופיהם המחטטים-שחופים,

בעת שיאפף ערבי-אקניוס חשף.

הים בלז נוהר לקרת:

הז זו בבל, אשר סוף-סוף הוקמה:
זה ערב-רב של עממים-אחד הנרף,
ובקיל שפות-אחת לשון מדברת;
העיר- כמו כה-יד, האצבעות מפשקת,
תפתח,

ועל תבל נסקרת.

הנה המספנות המתנשאות אל על:

ההר והמדבר והיערות,

מאות שנות חיהם, הנלכדים בכמקמרות.

הנה גושי נצחם: השיש והעז,

אשר קונים, אשר מאכרים על פי משקל

ושוב כל הממים, כל הממים איו-קז

אשר תצרוף למעו תבצט ותוכלו

הים בלז נוהר לקרת:

הים חפשי, נמרץ ועז,

אשר הארץ בשווי-משקל יאסז,

הים, מקום ישלט בו חק-ההמונים,

הים, בו הזרמים ישרטו קוים נכונים,

הים עם הגלים, הנקללים בנסד,

בחשק רב-היזרים המטרפים,

אשר הופכים סלעים, עמדו שנות אלפים,

והם גופלים, מפזרים, משני-גורל, לשחת:

הים, אשר כל גל ירשם עדנה, או ועם

יצפן, הים כי נח או כי נרנז הנהו,

הים, אשר ירעיש, יחריד בנהם

ויבשרון מראהו-

הים בלז נוהר לקרת:

נמלה- רב-משואות וסעור-אשים,

המגיהים מעל את המנופים המחרישים;

נמלה- גבוב הוא מגדלים, שקירותם נהמו

מרעש מים סחחיים, בהם ישקו וירמו.

נמלה- הוא כבד-אכני גזית, בהן את נשית-

האפעים פולחות גורגונות בהצי הנקשת.

נמלה שופע אלילות באבו מפסלת,

מנגד לספינות, שתרגיהן בפו יוקרו.

נמלה- הוא תגיגי, על פי סופות סגרו

במקלטי השיש, הארד והפזלת.

אמיל ורהארן - משורר בלגי (1855-1916), דאגטה של תקופתנו, כפי שכנהו אחד המבקרים, קיפל בשירתו את כל תהפוכות החברה החדשה ואת כל הדמויות של חיי התקופה. הפואימה "הנמל" נכתבה ע"י המשורר בהיותו בלונדון. בה הוא מתאר את "בבל" המודרנית, העיר של תועפות אוצרות העושר, שאל נמלה הרועש והרוחש מהמוני שרירי ורועות מביא הים את העולם, את "ההר והמדבר והיערות" וכל "אשר נפשו של האדם שואבת ממסתרי מוחו הוולקני, אדיר-הכושר".

תנאי החיים במצולות הים

בימי המלחמה האחרונה בוצעו באנגליה עבודות מחקר שיטתיות לבירור מהותן של הסכנות הפיסיולוגיות בשהייה ממושכת במצולות הים ולשם מציאת האמצעים והדרכים למניעת הסכנות הללו.

כיון שהסכנות הצפויות לאדם במצולות הים נובעות בעיקר מהלחץ הגבוה השורר שם, אין הכרח לשם ביצוע עבודות כאלה בתוך תאים אימים שבמעבדות-מחקר עבודות כאלה בתוך תאים אטימים שבמעבדות-מחקר ולעורר בהם, עקב שינויים מתאימים בלחץ האויר שבתוכם, ממש אותן התופעות הפיסיולוגיות המתגלות במעמקי הים. הביולוג ג'. ב. ס. האלדאן (בנו של ג'. ס. האלדאן שהוזכר במאמר הקודם), שעמד בראש אחת מקבוצות המחקר הללו, פירסם לפני זמן מה תיאור מאלף של כמה מהניסויים שנתנסו בהם הוא וחבריו. הניסויים הללו העשירו והעמיקו את ידיעותינו בשטח זה, וחשיבות מיוחדת נודעת לתיאור זה משום שהחוקר מוסר בו לא רק את הפרטים הטכניים של הניסיונות ושל התוצאות, אלא גם את חוויותיו האישיות.

האלדאן מגדיר את הרגשתו של האדם השרוי בלחץ של עשר אטמוספירות כבלתי-נורמלית לחלוטין. דומה היא להרגשה הנגרמת על ידי הרעלה במשקאות כוהליים או על ידי הרעלה קלה באדי בנוזן או בתת-חמושת החנקן. האדם מאבד כמעט לחלוטין את כושר השליטה במחשבותיו ותודעתו מוצפת זכרונות מימי הילדות ומלים חסרות-משמעות, הנראות או בעיניו כחשובות מאוד. מעניינים מאוד השינויים המתחוללים במצב הרוח, בהשקפת העולם ובכוח האינטלקטואלי של החוקרים שנתנסו בלחץ אויר גבוה. לכמה מהחוקרים היתה ההרגשה שהם נוטים למות ואילו אחרים היו שרויים אז במצב רוח מרומם. אשה אחת הדוגלת בתנאים תקינים בהשקפת עולם מטריאליסטית, הביעה, בהיותה שרויה בלחץ של 10 אטמוספירות, את אמונתה בתסוד האלוהי. מביין עשרה תרגילי כפל פשוטים, שניתנו להאלדאן בשעת הניסיון, לא פתר אלא שלושה בלבד. מלומד מפורסם אחר הספיק לגמור במשך חמש דקות שני תרגילי כפל בלבד, ואחת משתי התוצאות שהשיג לא היתה נכונה! והוא התאונן על שניתנה לו בחינה קשה כל כך.

הקצין האמריקאי באַנקאָ הראה שאפשר להימנע מהתופעות הללו אם ממירים את החנקן שבאויר בהליום, כלומר אם נושמים תערובת המורכבת מנפח אחד חמצן וארבעה נפחים הליום. האלדאן וקייס הראו אחר כך, כי אפשר להשתמש למטרה זו גם במימן (יתרונו לגבי ההליום הוא מחירו הנמוך). הם השתמשו בתערובת המכילה נפח

* ראה "ים" ל"ו-מ"א.

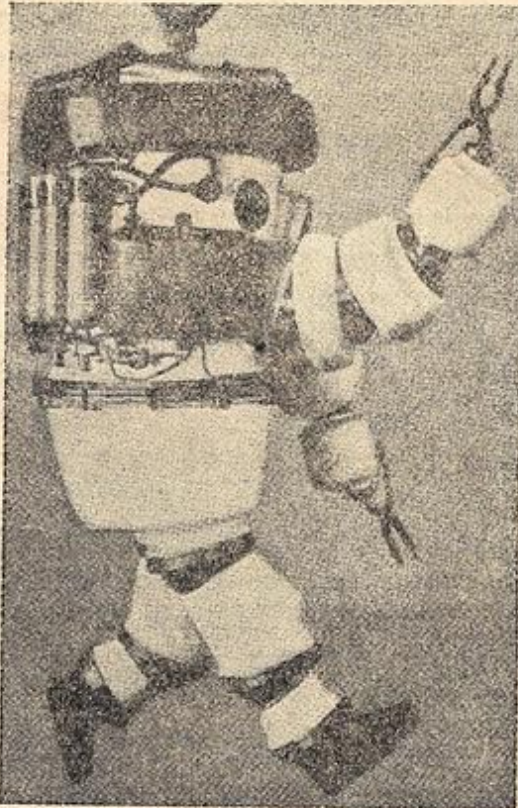
אחד אויר ותשעה נפחים מימן. בתערובת זו אין החמצן מהווה אלא שני אחוזים בלבד. אבל בלחץ של עשר אטמוספירות מכילה יחידת נפח של התערובת אותה כמות חמצן שמכילה אותה יחידת נפח של אויר בלחץ רגיל. הדם מספק, איפוא, לגוף בתנאים אלה את כל כמות החמצן הדרושה לו. מאידך, נמוך אחוז החמצן בתערובת מכדי להוות עם המימן תערובת-נפץ. הודות לכך אפשר להחזיקה ללא חשש במצב דחוס בגלילי פלדה. לו היה אחוז החמצן בתערובת גבוה יותר, היתה צפויה סכנת התפוצצות עקב החיכוך הכרוך בפליטת התערובת מתוך המיכל. האלדאן מספר שכל פעם שהאויר הומר בתערובת הליום-חמצן או מימן-אויר, חל, תוך שניות מועטות, שינוי לטובה בהרגשתם של החוקרים הללו, שערכו את ניסויהם בגופיהם, ותוך דקה או דקותיים היה בכוחם לפתור את תרגילי החשבון שלא יכלו לפתורם לפני כן.

במאמר הקודם ("ים" מ"מ"א) צוין שבעומק גדול מ-20 מטר אסור לחלוטין לנשום חמצן טהור. שני מיני תופעות נגרמות על ידי נשימת חמצן טהור. בלחץ גבוה פועל החמצן בעיקר על העצבים וגורם איבוד ההכרה ועוית הדומה באפיה לזו שבמחלת הנפילה (אפילפסיה), אלא שהתכווצויות השרירים הן עזות כל כך במקרה זה שהן עלולות לגרום שבירת עצמות. ויש ששרירי הפנים מתאבנים ומפרפרים. שהייה ממושכת בלחץ בינוני (למטה משלוש אטמוספירות) עלולה לגרום לאנשים רגישים דלקת ריאות. אך אנשים רבים יכולים לנשום ללא כל תקלה שעות רצופות חמצן טהור בלחץ של 2-3 אטמוספירות. האלדאן נשם 3 וחצי שעות רצופות חמצן טהור בלחץ של 2 וחצי אטמוספירות בלי להרגיש כל הרגשה בלתי-נעימה.

התקלה היחידה לאחר 4 וחצי שעות היתה כאב בחזה שהרגישו במשך יום או יומים. פעולתו המרעילה של החמצן על מערכת העצבים המרכזית שונה לגבי אנשים שונים, ואף רגישותו של אותו אדם משתנה מיום ליום. גבי האלדאן יכלה ביום אחד לנשום חמצן טהור במשך 88 דקות רצופות ואילו ביום אחר הופיעו תופעות הרעלה לאחר 13 דקות. האלדאן עצמו, שגילה תחילה כוח התנגדות רב לפעולתו המרעילה של החמצן, נעשה לאחר כמאה ניסויים כה רגיש שהיה מתחיל לפרפר לאחר נשמו במשך חמש דקות חמצן בלחץ אטמוספרי.

את כושר התנגדותו של האדם לפעולת החמצן אין לקבוע אלא בדרך הניסוי. אין כל יכולת להעריך סגולה זו על סמך תכונות אישיות, כגון: כוח גופני, מצב בריאות טוב, כוח גופני רב, עצבים בריאים, אומץ לב וכו'. אנשים שהצטיינו בפעולות קומאנדו, בטיפול במוקשים תת-מימיים או בפעולות נועזות אחרות, גילו חולשה מפתיעה לגבי פעולת החמצן, בעוד שאנשים חלשים וקשישים ואף אנשים בעלי נטיות היסטריות הרגישו את עצמם בטוב.

בתלבושת הגמישה שתוארה במאמר הקודם ("ים" מ"א) יכול אמודאי הנושם אויר לצלול עד לעומק של 90 מ'. זמן רב היו סבורים שעומק זה הוא הגבול שאליו יכול להגיע אמודאי מצויד בתלבושת גמישה. אבל המרת החנקן שבאוויר בהליום, הגיעו לעומק של 100 מ' ויותר, פעולתו של האמודאי. אמודאים אמריקניים, שהמירו את החנקן שבאוויר בהליום, הגיעו לעומק של 100 מ' ויותר, והמהנדס השוודאי צ'אטארסטרם, שהשתמש בתערובת שהכילה 4 אחוזים חמצן, 24 אחוז חנקן ו-72 אחוז מימן, הצליח להגיע עד לעומק של 135 מטר.



האמודאי המשורין.

אבל, על אף כל ההישגים שהושגו בשיכלול התלבושת הגמישה ומכשירי הנשימה, לא סולק מקור הסכנה העיקרי, הכרוך בשימוש בתלבושת ממין זה — ההכרח לנשום גזים בלחץ גבוה.

כדי להימנע מתקלה רצינית זו, היה צורך להמיר את התלבושת הגמישה בתלבושת צפידה, כלומר בשריון שיגן על הגוף בפני לחץ המים וירשה לאמודאי לנשום אויר בלחץ אטמוספרי. מאז 1924 משתמשים אמודאים לצלילה לעומק רב גם בשריונים. שריון האמודאי מורכב מטבעות פלדה או מגלילי פלדה, המהודקים זה לזה באופן שאין המים יכולים לחדור דרכם. השריון מכסה את הגוף בשלמות. את עבודתו מבצע האמודאי במלקחיים שהידים החבויות בתוך השריון מפעילות אותם. חטיבת הראש של

האלדאן גילה לתמהונו שהדעה המקובלת כי החמצן הוא מחוסר טעם אינה נכונה כלל וכלל. הוא מצא שטעמו של חמצן טהור בלחץ של שש אטמוספירות הוא מתוק וחמוץ כאחד, "כטעמה של דיו דלילה המכילה קצת סוכר". ואין להתפלא על כך שדבר זה נעלם עד עכשו מאתנו; הלא ריכוזו של חמצן טהור בלחץ של שש אטמוספירות גדול פי 30 מריכוזו באויר בלחץ אטמוספרי. משל למה הדבר דומה: לתמיסת סוכר שטעמה מתוק למדי בריכוז מסוים והיא מחוסרת טעם בריכוז קטן פי 30 מזה.

קבוצת המחקר של פרופ' האלדאן היתה צריכה לברר מהי מידת הארסיות של דורת חמוצת הפחמן בלחץ גבוה. בשאלה זו מעונינים אנשי הצוללות. כשצוללת מוטלת על קרקע הים בלי יכולת לעלות משם, חייבים אנשיה להגביר את לחץ האויר בתאי ההצלה של הצוללת עד לשיעור הלחץ של המים מבחוץ, שאם לא כן לא יוכלו לפתוח את אשנבי היציאה. אם הצוללת נמצאת, למשל, בעומק של 90 מ', עליהם להגביר את לחץ האויר בתאי ההצלה עד כדי 10 אטמוספירות. אף אם המכשיר לטיהור האויר פועל כהלכה, מכיל האויר בצוללת תמיד כמות מסוימת של דורת חמוצת הפחמן, ובלחץ של 10 אטמוספירות מכילה יחידת נפח של האויר כמות גדולה פי 10 של גז זה מאשר בלחץ אטמוספרי. מסתבר שאחוז מסוים של דור חמוצת הפחמן, שאינו מסוכן כלל בלחץ רגיל, עלול להיות מסוכן מאוד בלחץ של 10 אטמוספירות. הניסויים הראו כי בלחץ של 10 אטמוספירות מאבד האדם הממוצע את הכרתו תוך 5 דקות, אם האויר שהוא נושם מכיל שלשת רבעי אחוז דורת חמוצת הפחמן.

האדמירלות הבריטית היתה מעונינת בניסויים שיבהירו את מהות פעולתם של מים קרים מאוד על גוף האדם, ואת תגובתו של גוף האדם השרוי במים קרים לגזים השונים שבאוויר וללחץ גבוה.

לשם כך היו שוכבים האלדאן וקייס, בהיותם לבושים כותונת ומכנסים, באמבטיה שהכילה תערובת של מים וקרח עד שלא יכלו עוד להשתלט על רעידתם. קייס היה מחזיק מעמד 15 דקות והאלדאן — 20 דקות. תוך כדי שכיבתם באמבטיה הקרה, הוגבר לחץ האויר שמעליהם והוכנסו לתוכם גזים שונים. בניגוד לדעה המקובלת, מגלה האלדאן שניסויים אלה אינם גורמים כלל יסורים קשים מנשוא. האדם השוכב באמבטיה של מי קרח באוירה דחוסה מאוד אינו מרגיש אלא כאב עז מסביב לצווארו, בשטח הגבול שבין המים והאויר. בשאר חלקי הגוף מאבד העור מהר את רגישותו. כושר ההתנגדות של הגוף לגזים בעלי לחץ גבוה אינו נפגם עקב פעולתם של המים הקרים אלא במידה מועטת בלבד.

מתוך ניסונו האישי מגיע האלדאן למסקנה שהמשורר האיטלקי הגדול דאנטה תיאר את יסורי הרשעים בגיהנום, השרויים בקרח נצחי, בהגזמה רבה. אין היסורים הללו נוראים כל כך...

השריון מצוידת באשנב קדמי ובשני אשנבים צדדיים, העשויים זכוכית שעביה כ־7 ס"מ.

בתוך השריון נמצא חלל הניתן להימלא, לפי הצורך, מים או אויר. כשהוא מתמלא מים, צולל האמודאי לעומק רב יותר, וכשהאמודאי מכניס לתוכו אויר דחוס, נדחקים משם המים והוא עולה. דבר הלמד מענינו הוא כי גם האמודאי המשוריין מצויד בכל אותם האמצעים והמכשירים הדרושים במצולות הים, כגון: גליל פלדה ממולא אויר דחוס, חמרים חימיים לטיהור האויר, מצפן, מנומטר, טרמומטר, טלפון, פנס וכו'.

היות והאמודאי המשוריין נושם אויר בלחץ אטמוספרי, אין כל סכנה נשקפת לו בעליה מהירה ממצולות הים. אבל הוא כבד-תנועה מאוד, בשל משקל השריון (300 — 400 ק"ג) ובשל אי-גמישות הפרקים. אף על פי כן הגיעו אמודאים לבושי שריון עד לעומק של 160 מ' והם עבדו בעומק זה עבודה קשה במשך שעות רצופות. כשיש צורך לעבור מרחקים גדולים על קרקע הים בעומק רב, משתמשים במזחלות הנמשכות באמצעות כבלים על ידי סירה השטה על פני המים. האמודאי יושב בתוך המזחלת וקרעקע הים מואר בזרקור, הניזון בחשמל מתוך הסירה.

כרוניקה

מליאת מרכז החבל הימי לישראל

נתכנסה לישיבה, ב־26 לדצמבר ש. ז., בנשיאותו של מר ש. סולקובסקי. מר י. פרישמן סקר את פעולת החבל הימי לישראל בשנת 1948 והביא למליאה הצעות לשנה הקרובה. מר ש. ריר הרצה על תקציב החי"ל לשנת 1949.

בוכוח השתתפו: צ. ליברמן, רבי-החובל זאב הים, א. ארגמן, י. גולדבורט, י. פודולי, ערד ז. ארגמן וש. נמיר. עמדו לבירור בעיות כלליות של הפעולה הימית במדינת ישראל וכן גם — פרטי הפעולה הארגונית והסברתית של החי"ל, בארץ ובתפוצות (ובמיוחד בארה"ב).

נידונו, בין השאר: קליטתם של אנשי חיל הים, לאחר השחרור, במפעלי ספנות ודיג; הדוק הקשרים עם ספנות-הסוחר ורישום היסאים העבריים; הקמת תחנת-הצלה באחת מנקודות החוף; הפעולה בהדרכה הימית; תכניות להרחבתו ולבסוסו של בית הספר הימי. כן הובעה המשאלה — לתכנן ולבצע פעולה הסברתית-ספרותית מקיפה.

התקציב לשנת 1949 יובא לדיון נוסף ולאישור לישיבת המרכז הקרובה.

מנהל דרורי — מזכירו הכללי של החבל הימי לישראל

מר מ. ריבלין, שכהן ב־11 השנים האחרונות בתפקיד של מזכיר כללי לחבל הימי לישראל, עבר לתפקיד מרכזי במשרד החוץ. הוא יוסיף לשרת גם להבא את ענינינו כחבר הנשיאות של החבל הימי לישראל.

את מקומו של מר ריבלין במשרדי החי"ל ימלא מר פנחס דרורי, מי שהיה מזכירה הכללי של הפדרציה הציונית בצרפת. הוא נכנס לתפקידו החדש ב־1 בנובמבר ש. ז.



בסניפי החי"ל בחוף לארץ.

צרפת

— בבנין הקונסוליה הישראלית בפריז התקיימה פגישת עסקני החי"ל בצרפת, בראשותו של הקונסול א. גולדברג, לבירור תכנית פעולתו הקרובה של החבל הימי לישראל שם. גידונה בה, בין השאר, שאלת הידוק הקשרים עם חברות האניות וסוכניהן. — סניפים מקומיים לחי"ל הוקמו במרסיל ובניצה.

הסניף במרסיל מטפל עתה בהקמת בית לימאים המזדמנים למקום וכן גם בארגון לשכת מודיעין.

— ערב עלייתו לארץ ביקר מר פ. דרורי עם ה'י. זומל-מן, מזכיר ההסתדרות הציונית בניצה, במוזיאון האוקיאנוגרפי הנודע במונאקו. הנהלת המוזיאון הביעה את נכונותה לעמוד בקשרי אינפורמציה עם החי"ל בארץ.

ברזיל

הוחל בארגון סניף ארצי לחי"ל. מר ש. פרידמן נתמנה מטעם הנהלת ההסתדרות הציונית האחדה בברזיל, לטפול בעניני החבל הימי לישראל.

מהחוצאות הספרותיות של החי"ל בתפוצות

— סניף החי"ל בארגנטינה הוציא לאור אלבום נאה של צילומים מהמפעלים הימיים בישראל. הטקסט המלווה את הצילומים ניתן בידיש ובאיטלקית. כן גם החל הסניף להוציא לאור ביולטין קבוע באיטלקית, המכיל חומר אינפורמטיבי על החי"ל והמפעל הימי בארץ.

— יצאה לאור חוברת "הים" לחדשים אוקטובר-דצמבר, בהוצאת סניף החי"ל באפריקה הדרומית. החוברת מכילה, בין השאר, מאמרים מאת הפרופ. רבי אברהם מס (הים ועתידה של ישראל), ד"ר א. שפירא (הספנות העברית), ר. אגרט (על הדג והדיג, במשך הדורות) וכן גם פרקי ספרות וכרוניקה מפעולות החי"ל בארץ ובחו"ל.



מ. פומרוק נפרד משר התחבורה מר
דוד רמז טרם צאתו לארה"ב. בשליחות
החבל הימי לישראל.
בתמונה (מימין לשמאל): ד. רמז, מ.
פומרוק, ש. טולקובסקי, ב"כ
מאירוביץ, פ. דרורי.

בחופי ישראל) ולהרחבת המפעלים בדיג (קרון אשראי לספינות
דיג, ביי"ס לדיג), והוטעם במיוחד דבר הפעולה בהדרכה הימית,
שיש לשוות לה ממדים ממלכתיים נרחבים.
שר התחבורה אמר דברי הוקרה לתנועת החי"ל על מאמציה
והשיגיה בעבר והביע את תקוותו, כי במסגרת המדינה ימשיך
החי"ל ויגביר ביתר שאת את פעולתו הפוריה.

מעל דפי העתונות האמריקאית
יובא דבר החי"ל ליהודי ארה"ב.

לרגל בקורו הקרוב של מר פומרוק בארה"ב נודמנו חברי
הנשיאות של החי"ל וחברי הוועד המקומי של החי"ל בת"א — ביי"ט
בחשון ש. ז. — לפגישה עם כתבי העתונות האמריקאית בישראל.
מר ש. טולקובסקי, יו"ר החי"ל, וה"ה: י. שריה,
מ. זיליסט, מ. פומרוק ועו"ד צ. קלמנטינובסקי,
מסרו פרטים על פעולותיו של החי"ל בעבר ועל תכניותיו לעתיד
הקרוב ועמדו במיוחד על הפעולה העתידה בארה"ב.
העתונאים גילו נכונות רבה לפרסם, מעל דפי העתונות
האמריקאית, על פעולותיו והשיגיו של החי"ל ולהכשיר ע"י כך
את הקרקע לפעולות ביסוס והרחבה של הסניף הארצי בארה"ב.
מסבת-פרידה על סיפונה של „גלילה“.

בכ"ו בחשון ש. ז. התקיימה, על סיפונה של „גלילה“, מסבת-
פרידה למר מ. פומרוק, עם צאתו בשליחות החי"ל לארה"ב.
דברי פרידה נאמרו ע"י ה"ה: אבא הושי, ד"ר מ. הינדס,
מ. זיליסט, המהנדס ע. טובים, ש. טולקובסקי
וי. כספי (מהנהלת נמל חיפה). מר מ. פומרוק הביע את
תקוותו, כי החי"ל ירחיב השנה את פעולתו בארה"ב במדה ניכרת,
מאחר שאשתדל הונחו שם היסודות לסניף הארצי, תוך שתוף
עם גורמים צבוריים שונים.
הד"ר מ. הינדס ישב ראש במסבה.

בקורי אורחים

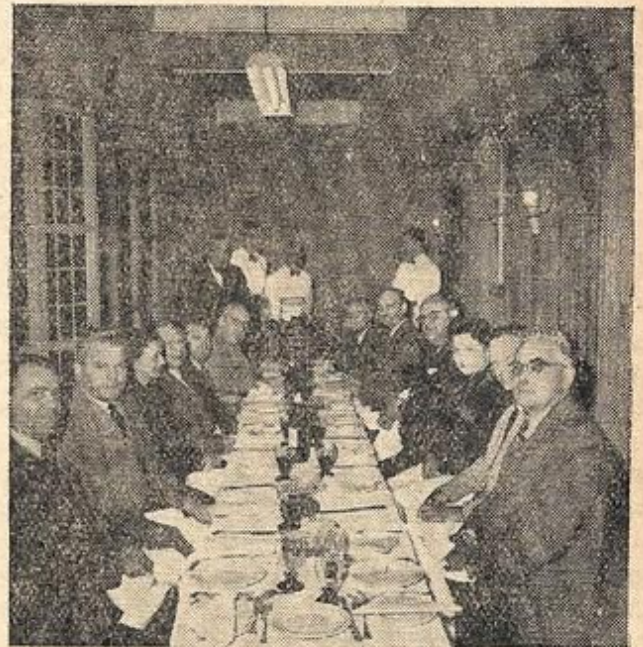
— הגב' ברטה סלומון, חברת הפרלמנט הדרום אפריקאי
ובתה; ה' מיסיס, קונסול הכבוד של ישראל ביון ורעיתו;
הגב' גילברט (מלבורן, אוסטרליה); ה' מגי, חבר לשכת
המסחר א"י-צרפת וה' ויניקוב (פריז) — היו לאחרונה אורחיו
של החבל הימי לישראל. בלוויית הגב' וה' טולקובסקי
וה"ה מ. זיליסט וי. שריה בקרו הם, בכ"ו בחשון ש. ז.
במפעלי החי"ל בחיפה. הם נוכחו גם בטקס הנפת הדגל הישראלי
על תרנה של „גלילה“. דברי הסבר על הנמל נמסרו להם ע"י
מרי כספי, מהנהלת נמל חיפה.

מ. פומרוק — בשליחות החי"ל לארצות הברית

מר מ. פומרוק, חבר נשיאות החי"ל, יצא בימים אלה
בשנית בשליחות התנועה הימית לארצות הברית. בבקורו
הראשון אשתדל, הניח מר פומרוק את היסוד לסניף הארצי של
החי"ל בארה"ב, תוך שיתוף עם „הקרון האמריקאית למוסדות
ארצישראלים“. עתה קבל הוא על עצמו לעשות שם לביסוסו
ולהרחבת פעולתו.

ד. רמז: במסגרת המדינה ימשיך החי"ל
ויגביר ביתר שאת את פעולתו הפוריה.

טרם צאתו מהארץ בקר מר פומרוק בקור של פרידה במשרדו
של שר התחבורה מר דוד רמז. בפגישה זו השתתפו גם
ה"ה: ש. טולקובסקי, יו"ר החי"ל, פ. דרורי, מזכירו
הכללי של החי"ל וראשי משרד התחבורה ה"ה ב"כ מאירוביץ
וה"ה ל. ליפשיץ. צוינו שטחי פעולתו הקרובה של החי"ל —
לעידוד הספנות העברית (כולל את הדאגה להקמת בתי הימאים



על סיפונה של „גלילה“ — במסבת-הפרידה למ. פומרוק,
ערב צאתו לארה"ב בשליחות החבל הימי לישראל.

— ב'19 לדצמבר ש. ז. סירה קבוצת עתונאים מארגנטונה —
הגב' א. פולדוסקי וה"ה מנדלסון וד"ר ליסין, —
וכן גם הגב' גילברט מאוסטרליה והעתונאית הגב' שיר-
צ'יק-וולמן, בלוית הד"ר צ. ברנדר, במוסדות החי"ל
בחיפה ובקבוצת "שדות-ים", קיסריה.

קורס ארצי למדריכים ימיים

מטעם המוסד המרכזי להדרכה של החבל הימי לישראל,
התקיים בימי החנוכה בת"א. כ-70 חברים מכל האגודות הימיות —
אליצור, הפועל, זבולון וצופי הים — השתתפו בקורס. בתכנית:
אימונים בחתירה על הירקון, קשרים, הרצאות מקצועיות וכלליות.
משתתפי הקורס שוכנו בבית פעילי ההסתדרות (בקרית מאיר)
ושם גם התקיימו כל הפעולות העיוניות. פרטים יבואו.
בפתיחת הקורס התקיימה עצרת כללית לנוער הימי באולם
"אהל" בת"א, בהשתתפות: שר התחבורה, דוד רמז, יו"ר
החי"ל ש. טולקובסקי ומנהל המוסד להדרכה י. פרישמן.
בחלק האמנותי: "בספינה בלב ים" — מסכת מיצירות נ. אלתרמן,
בבצוע תלמידי בתי"ס התיכוניים העירוניים הדתיים; שיריים,
מפי שרה יערי; פרקי מקרא — אליהו גולדנברג;
סרט ימי. קהל רב מאד נוכח בעצרת.

קורס מכין לקציני-טיפוח

ועדת הבחינות הממשלתית לקציניים עוסקת עתה בעיבוד
תקנון הבחינות לקציני טיפוח ומהנדסים. כיסוד לכך משמשת
החוקה הבריטית.

המועמד הראשון לקבלת תואר רב-חובל הוא מר יוסף
גולדנבסקי, שעמד בשעתו בבחינות לקצין שני וראשון
באנגליה.

בינתיים נפתח בביה"ס הימי בחיפה הקורס המכין למועמדים
לתואר קצין שני, תוך שיתוף החבל הימי לישראל ואגודת רב-
החובל, הקצינים והמלחים העבריים. המורים הראשיים בקורס
הם רבייה-חובל: מ. אקדיש, פ. פוער וס. שינמן.
בקורס יפתח קורס מכין גם למכונאים בעלי דרגא ב'.

לפעולה מושותפת בהדרכה ימית עם ה"אורט"

בפגישת היכרות עם חברי הנשיאות של החבל הימי לישראל
שהתקיימה ב'16 לחז. מסר הד"ר א. סינגלובסקי, נשיא
ה"אורט" העולמי, פרטים על תכניות "אורט" בארץ. הד"ר
סינגלובסקי ציין, אגב, את התענינותו של "אורט" בפעולה הימית
וספר, בין השאר, על המוסדות להכשרה ימית באיטליה (פאנא)
ובברשת (מרסיל). "אורט" יהיה מוכן לשתף פעולה עם החי"ל
בפעולת ההכשרה בארץ, ובעיקר — בהכשרת דייגים (בית ספר
לדיג).

הד"ר סינגלובסקי ובני ביתו יצאו בימים אלה לבקור במפעלי
החי"ל בארץ, בנמלים ובמשקי הדיג. לאחר הביקור תקום פגישה
נוספת עם נשיאות החי"ל לבירור פרטי הפעולה המשותפת
עם "אורט".

כנוס מדריכים של ימאי "הפועל"

בימים א' וב' בכסלו ש. ז. התקיים בת"א יום עיון ארצי
למדריכי הפלוגות הימיות של "הפועל", בריכוזו של הח' זאב
פריד. השתתפו בו 54 חברים מכל הסניפים.

ש. טנקוס הרצה על דרכי ההדרכה הימית בעבר ועל
הסניפים שיחולו בה בתנאי חיינו החדשים, בהתאם לצרכי הצי
המסחרי והנמלים, מפעלי הדיג וההתישבות הימית שלנו לעתיד.
בניל הרצה על האימון הגופני המיוחד, שיש להקנות לימאי
הסוב וד. פנון — על בעיות מיתודיות שונות. דוד בן
הוררין, קצין חיל הים, ייחד את הדיבור על בעיות חיל הים
הישראלי.

במסגרת יום העיון התקיימה גם שיחת חברים על פעולותיה
של הימיה ועל תכניותיה לעתיד הקרוב, בהשתתפות: א.
ארגמן, מ. זיליסט וש. נמיר, כן גם נשמעה בו הרצאה
מקיפה על ה"הסתדרות" ומפעליה מפי ד. קריזמן.

בית הימאים בתל-אביב יפתח בקרוב

בסוף ינואר יפתח בתל-אביב, ליד שער הנמל, בית לימאים
מיסודו של החבל הימי לישראל.

הבית ישמש מרכז לפעולה תרבותית, חברתית וארגונית לעובדי
הנמל והצי המסחרי וכן גם לארגוני הנוער הימיים. הוא יכיל:
אולם להרצאות, חדרי קריאה ושעשועים, ספרייה, תערוכות-תמיד
וחדר ישיבות. באחד החדרים תרוכז פעולתו של המוסד המרכזי
להדרכת ימית. בקומה התחתונה של הבית תפתח מסעדה, בהנהלת
וויצ'ו.

הנהלת הבית מורכבת מה"ה: מ. פלאי (יו"ר), עו"ד מ.
בדולת, י. גולדבורט, ל. לויין, ש. נמירובסקי,
י. פרישמן, פ. פוגלמן, ב. פלדנקריה, וא.
שורצברך.

מורי חיפה לומדים את בעיות הימאות

— סדרת הרצאות למורים, מטעם חוג המורים להכרת חיפה
והסניף המקומי של החי"ל, נפתחה בכ"ו בחשוון ש. ז. בהרצאתו
של המהנדס הימן — על הנמל ובעיותיו. ההרצאות הבאות
תוקדשנה לעניני הספנות והדיג וכן גם לפעולותיו של החבל
הימי לישראל.

ההרצאות מלוות תמונות-אור, מתקיימות הן בבית פבנר,
— כ"120 ממורי חיפה סירו, ב"12 לדצמבר ש. ז. בנמל.
דברי הסברה ניתנו להם מפי מר משה כספי.

— תלמידי ביה"ס "יבנה" בכפר אתא ומוריהם בקרו בנמל.

גדלו ההכנסות מתלוש-הסוחר בחיפה

לאחר בירורים עם ועד עמילי המכס וב"כ לשכת המסחר
בחיפה, הובטחה הדבקת תלוש הסוחר על כל הקונסומנטים
שבנמל, שהכנסתו קודש למפעלי החבל הימי לישראל. ב"כ החי"ל
המטפל בעניני התלוש, נמצא בקביעות במשרד המכס. ההכנסות
מתלוש הסוחר גדלו במדה נכרת בחודש האחרון.

תערוכת "הים" לצבא

בכ' בכסלו ש. ז. נפתחה ב"בית המלח" בחיפה, תערוכת
"הים", שהוכנה ע"י מחלקת התרבות של צבא ההגנה לישראל,
החבל הימי לישראל והמחלקה לתרבות של חיל-הים הישראלי.
זוהי תערוכה נודדת שתוצג במחנות הצבא, עם הסברה מקיפה
על המפעל הימי של הישוב ועל חיל-הים הישראלי.

התערוכה מכילה 24 לוחות ובהם: תמונות, ציורים, דיאגרמות,
כתבות וכו'. הלוחות מכילים, בין השאר, חומר על: יהודה הימית
הקדומה, קרבות ים בקורותנו, הנמלים בחיפה ובתל-אביב, הספנות
העברית, הדיג בארץ, חיל-הים הישראלי, החבל הימי לישראל
ומוסדותיו, אחד הלוחות מוקדש לימאות הערבית בארץ ובארצות
השכנות, כחומר להשוואה עם הימאות העברית. בתערוכה נמצאים
גם מוצגים רבים מהמוזיאון הימי של החבל הימי לישראל.

בפתיחת התערוכה נוכח קהל רב. דברי פתיחה נאמרו ע"י
ראש שרותי חיל-הים ג. זק, ד"ר מ. הינדס יו"ר מועצת
החי"ל בחיפה וקצין התשכלה הארצי במחת"ר, סגן ראשון, מ.
זינגר. דברי הסברה נאמרו ע"י הסגן ברוך ספיר, קצין
ידיעת הארץ במחת"ר.

באגודת רבי-החובל, הקצינים והמלחים העבריים

הח' ארקין עבר למשרד הצוות של ה"שהם" ("צים")
ו"המוסד לעליה" והח' משה גולנדסקי נבחר במקומו
כמזכיר האגודה.

הנהלה חדשה לחברת השיט "צים" בע"מ

באספה הכללית היוצאת מן הכלל של חברת השיט הארצי-ישראלית "צים" בע"מ, שהתקיימה ב-24 לנובמבר ש.ז. בחיפה, נבחרה הנהלה חדשה לחברה בהרכב דלהלן:

- ד. בהרל, י. ברפל, י. ברגינסקי, א. גורר-ביץ, מ. גרוסמן, אליהו דובקין, הלל דן, דוד הכהן, צ. הרמן, ש. טולקובסקי, דב יוסף, ג. רכב (שטרומף), י. רפאל (ורפל), ברל רפפורט וזאב שינד.

כממלאי מקום למנהלים נבחרו ה"ה: ד"ר נ. וידרא, י. חורין וצ. יחיאלי. עוד מ"מ אחד יתמנה ע"י הנהלת הסוכנות היהודית לא"י.

באספה הוחלט כ"כ לבקש מאת שר התחבורה לשלוח את נציג משרד התחבורה להנהלת החברה, בזכות דעה מיעוט.

הסכם-עבודה קולקטיבי לעובדי האניות

הוקם שירות "המעלה" — איחוד אניות הנוסעים הישראליות בין "המוסד לעליה", שקנה לו זכות בהעלאת רכבות מעפילים בדרכי המחלת, והוא ממשיך בפעולתו בקנה מידה רחב ביותר, ובין חברת "צים", הוקם איחוד בשם "שירות המעלה" (בר"ת: שה"ם). לרשותו של "שהם" עומדות כבר כיום עשר אניות, שונות בגדלן ובטיבן, אבל מאוחדות בתפקידן — להסיע עולים לישראל. שלוש אניות הנוסעים "קדמה", "נגבה" ו"גלילה" שייכות ל"שהם". ב"שהם" עסוקים יורדיים מכל הסוגים — עובדי-סיפון, עובדי מכונות ועובדי משק ומכל הדרגות — למן רבייה-חובל והקצינים והמהנדסים ועד למלחים ושוליות. חלק ניכר מהם, ועובדי צי"ה הע"פלה במיוחד, עבד בתנאי-מחלת מתוך מסירות והתנדבות למופת. אולם מאז יצא "המוסד לעליה" מן המחלת הוסכם, כי עובדיו יעשו את מלאכתם לפי התנאים המקובלים בעולם הספנות. "שהם", שהיא חברה ציבורית-לאומית, הכירה בצורך לקבוע הסכם-עבודה עם אגודת יורדי הים, וההסכם הושג ונחתם. ההסכם מקיף את כל העובדים. כבסיס שימשו התנאים המקובלים בספנות העולמית, אגב תיקונים חשובים לפי תנאי הארץ. הטייטה של ההסכם היתה ערוכה, בעיקרה, על-פי חוזה

העבודה של האניה "קדמה", שהיה מן המתקדמים ביותר בספנות בכלל, וקבע תנאי-עבודה לפי ההישגים של אגודות הספנים הבריטיות. נוסף לכך נקבעו בהסכם תשלומים לקופת-התגמולין (5%), ועוד תשלום נוסף לקרן-העזרה לספנים. הוגדרו תנאי-התשלום בעד שעות נוספות, חופשה שנתית, תוספות ותק, תשלום למשפחות-העובדים, חופש-מחלה וכו'. האחד במאי נקבע כיום-חופש מוכר על פי החוזה. תוספת-היוקר למשפחת העובד הועלתה בחוזה הקולקטיבי עד ל-6.5 ל"י לכל נפש במשפחה (לפי חוזה "קדמה" — 3.8 ל"י לכל נפש).

דיוגים איטלקים וישראלים עובדים במשותף

במימי ארצנו

בשבועות האחרונים החלו לעבוד במימי ארצנו שתי ספינות-דיג איטלקיות, על סמך רשיון מיוחד של מחלקת הדיג הממשלתית ובהסכם עם אגוד הדייגים. הספינה "רוקו" התקשרה עם קבוצת הצופים בצורה כזאת, שרב החובל שלה מדריך ומכוון גם את הפעולה המקצועית של ספינתם "צופיה". על הספינה "אירמה" עובדים במשותף דייגים איטלקים וישראלים. בהדרכת רב החובל צ'זארה, שני המדריכים האיטלקים הם בעלי ותק-עבודה ביים שלנו והסידור הנ"ל נתן את אותותיו בהגדלה הניכרת של התפוקה, שהורגשה גם בשוק. כל הדגה משווקת ע"י "תנובה".

נמל ישראלי קדום ליד שפך הירקון

זה שבועות אחדים עוסק הד"ר ב. מייזלר, מטעם החברה העברית לחקירת א"י ועתיקותיה ומוזיאון ת"א, בחפירות ארכי-אולוגיות בתל עתיק שבשטחה של ת"א המורחבת, מעבר לירקון. משערים, כי על גבי תל זה, הקרוב למקום שפך הירקון לים והסמוך לאחת הדרכים העתיקות שעברו מדרום הארץ לצפונה, היה לפני שנים מקום-יישוב ועיר נמל ישראלית פנימית. לפני שנים מספר נערכו באותו מקום חפירות ארכיאולוגיות מטעם האוניברסיטה העברית בירושלים. נתגלו אז שם שרידי מצודה, אשר סוג בנייתה העיד, כי הוקמה בתקופת מלכי ישראל. החוקרים סבורים, כי מצודה זו שמרה על הכניסה לירקון מצד הים ושמשה נקודת-משמר לנמל הישראלי הפנימי שהיה קיים על אחת מגדות הירקון.

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



היסנה חברה ארצישראלית לאחריות בע"מ
חברת הביטוח הגדולה בארץ

- מכום הביטוח נתיים - 4.800.000 ל"י
- הכנסה שנתית ב 1947 - 620.000 ל"י
- הון וקרנות - 850.000 ל"י

המרכז: תל-אביב, רח' לילינבלום 44

ת. ד. 305 טלפון 4431/2

בנק זרובל

אגודה שתופית מרכזית בע"מ

מוסד כספי מרכזי של הקואופרציה האשראית בארץ-ישראל

תל-אביב, רח' לילינבלום 32

טלפון 5365



בנק הפועלים בע"מ

תל-אביב

ההון הנפרע ורזרבות

525.000 ₪

מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם

מ. ליזרוביץ

חיפה — קרית אליהו

קונדיטוריה ומאפייה

מקבל הזמנות לחתונות
ולכל מיני מסיבות

שירות אחראי.

תוצרת "אתא" מכנסים
וחולצות גם לפי מידה

אצל

פרסלר

תל-אביב, רח' א. בן-יהודה 20

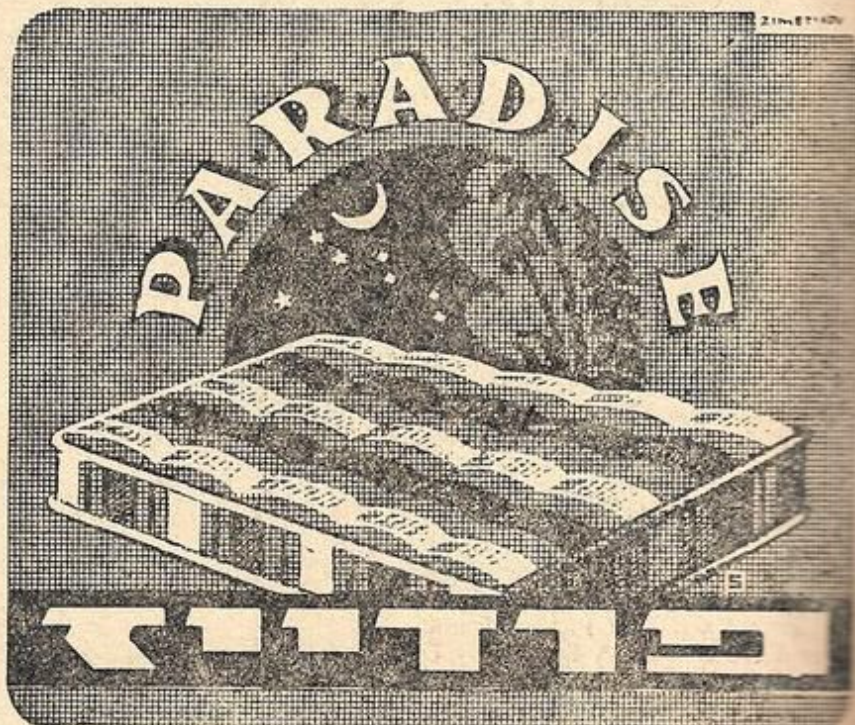


מאגדת 250 ישובים חקלאיים ומאות רבות של משקים
כודים בכל אזורי הארץ לשם תעשית התוצרת
החקלאית ושיווקה.
משוקת כ-70% מכל תוצרת המשק המערב
של החקלאות העברית בארץ-ישראל.

תנובה

תנובה

סמל תנובה ערובה לטיב תוצרתה



כרדיניא חברה למזרונים וספוח בע"מ. נחלת-יצחק.

” י ם ”

גליונות החבל הימי לישראל

חשון-כסלו תש”ם / נובמ. - דצמבר 1948

תכנ הענינים

פרופ' ח. ויצמן — נשיא הכבוד של החבל הימי לישראל

„נגבה“ ו„גלילה“ נכנסו לשירות.

אליעזר חודורוב, הותיק ברבייהחובל

הישראליים — ד. אבי-אבירם.

צי המעפילים מפליג שוב בים — דב שובל.

עם הויכוח על ה„אחור“

על בעיית הספנות שלנו — י. בורכרד

תקנות ממשלתיות לביטוס הספנות

מעמד חוקי ליורדי הים הישראליים

הקרב על אילת — א. ש. שטיין

עקבה, צומת דרכים לישראל — ש. אברמסקי

מבצע „עשר המכות“

הוקם המוסד המרכזי להדרכה ימית — י. פרישמן

הדרכה או ספורט ימי? — ע. טובים

לזכרו של אוריאל פז-גולדשמידט

הרשת הנצחית (ספור) — דב ניר.

הנמל (שיר) — א. ורהארן

כבוש מצולות הים — ד”ר ד. קימפלד

כרוניקה.

” Y A M ”

MONTHLY JOURNAL OF THE
ISRAEL MARITIME LEAGUE

Vol. IV. № 6-7

Nov.-December, 1948

Contents:

Prof. Ch. Weizmann, President of the
Israel Maritime League.

S.S. „Negba“ and S.S. „Galila“: an Addition
to the Israeli Merchant Fleet.

Eliezer Chodorov, Israeli Veteran Sea
Captain — By D. Avi-Aviram.

Immigrant Ships again at Sea —
By Dov Shouval.

Apropos of the Dispute about the
Shipowners' Pool.

On Our Shipping Problem—By J. Borhardt.

Government Regulations for the Promotion
of Shipping.

Legal Status for Israeli Seamen.

The Battle for Akaba — By A. S. Stein.

„Akaba“, Road Junction to Israel —
By S. Abramsky.

Operation „Ten Plagues“.

Inauguration of the Naval Training Centre,
— By I. Frishman

Nautical Training or Nautical Sports?—
By E. Tuvim.

In Memoriam Uriel Paz-Goldsmidt.

The Eternal Net (A Story)—By Dov Nir.

The Port (A Poem) — By A. Verhazen.

Deep Sea Exploration—By Dr. D. Kimmelfeld.

The Month's Events.
Address:

Tel-Aviv, P.O.B. 1917



עתיד

חברה לשרות ימי בע"מ

אניות עבריות

מלחים עבריים

הסוכנים המנהלים:

אחים ברנמ את בורכרד

בע"מ



אניות עתיד לשרותך תמיד.

יעקב כספי

סוכן אניות והובלה

ת. ד. 27 טלפון 3026

רחוב המלכים 76

פנת רח' המערב מס' 1

מרכז מסחרי - חיפה

אהרן רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי
בכל עניני הובלה ימית

חיפה

טלפון 4241/2

ת. ד. 74

„ עצמון ”

מחסני ערובה בע"מ

המשרד: תל-אביב

רח' לילינבלום 11

טלפון 2485