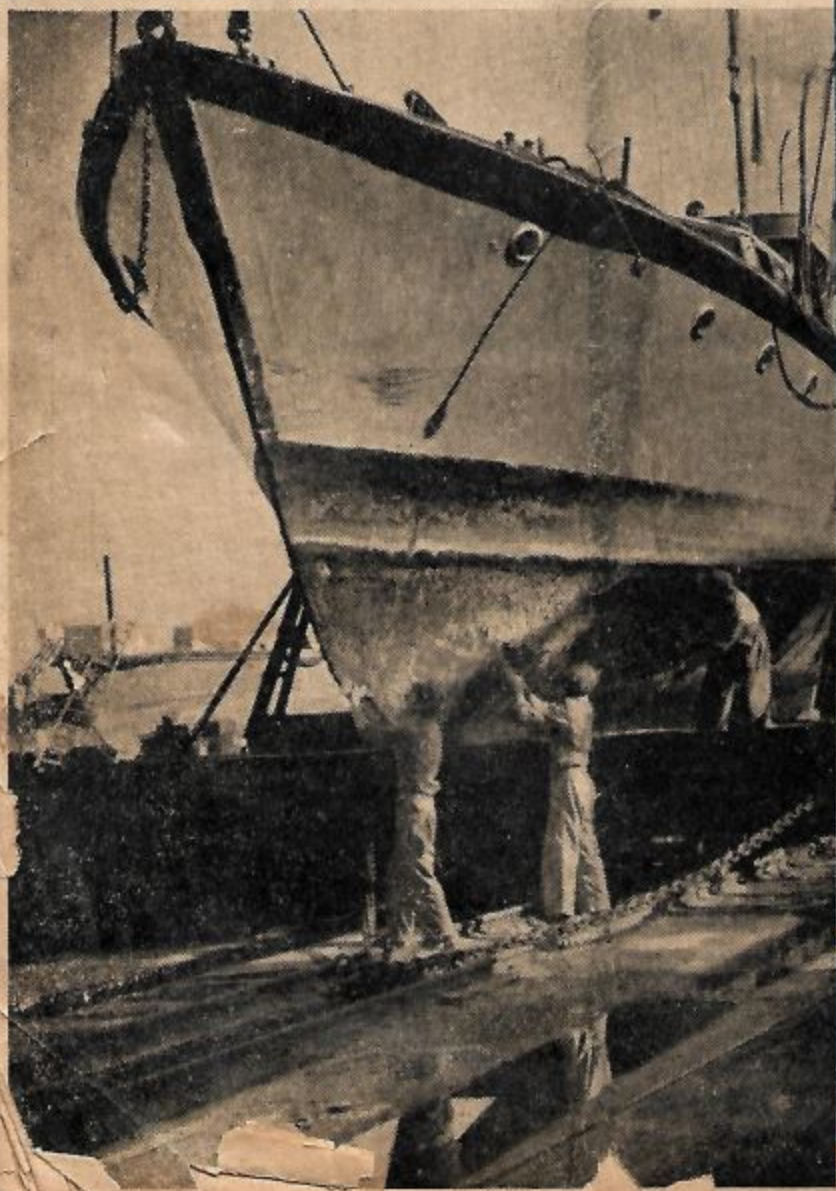


ים

גליונות החבל הימי לישראל



אחת
לחדש

חוברת ה' (מ"ד)

שנה רביעית

מכת תש"ס / ינואר 1949

כחובת הספריכה

חבל ימי לישראל. תל אביב

סל. 2437, ת. ד. 1917

שמיר

וזאת לעדות



תצלום מהתעודה שנמסרה לפרופ. ח. ויצמן. נשיא הכבוד של החבל הימי לישראל. נוסח התעודה מובא להלן.

וזאת לעדות.

כי ביום העשרים לחודש מרחשון, שנת המשת אלפים שבע מאות ותשע לבריאת העולם, היא השנה השנייה למדינת ישראל העצמאית — הואלת אתה, פרופ. ח. ויצמן הנערץ, בחיר האומה, נשיא מועצת המדינה, לקבל תחת חסותך את החבל הימי לישראל — המוסד הצבורי העליון לעניני הימאות העברית.

זו השנה השתים עשרה, שאנו שוקדים על קידומו של המפעל הימי העברי. מקומץ של קנאים נלהבים גדלנו לסחנה של רבבות, בארץ ובתפוצות, הנותנים יד לכל משימה חדשה בימאות. זכינו לרשת מסופפת של מפעלים בים ובחוף וגדל לנו סחנה ימאים מגשימים, שגם בימי שלום וגם בסערת המלחמה הוכיח את יכלתו כי רבה — בצי הסוחר ובהילי הים הישראלי. בנמלינו ובישובי הדיג שלאורך חופינו.

ידענו את כל כובד האחריות, אשר נטלנו על עצמנו, ואת המעשים אשר נכוננו לנו במדינתנו הצעירה, אשר לחוף ימים תשכן. ברוב שמחה ותודה קבלנו על כן את הסמכתך לכהן כנשיא כבוד לתנועתנו. בדרך הטובה, בעצתך הברוכה ובנסיגונך העשיר נתחנו מעתה בדרך מפעלנו ואנו, תלמידך ומעריצין, נגביר בהם חילים, לתועלת ולתפארת לעמנו ולמדינתנו.

ותפלה נשא בלב, כי רבות בשנים תהיה לנו למנהיג ולמויחההדרך.

ד"ר י. סבא / נמל חיפה בימינו



האניה "גלילה" מביאה את משוחררי קפריסין לנמל חיפה. צילום: ר. יונס, חיפה

האניות ואת מידת כושר היעילות הימית שלהן. כל הנקר דות הסנויות לעיל הלא הן תנאים מוקדמים לפיתוח מנגנון הנהלה לספנות.

פיתוח הנמל המסחרי

בשעה זו מוגבל הנמל מצד צפון על-ידי שובר הגלים העיקרי, שארכו 3250 מטר, ועל-ידי שובר-הגלים הקטן בצד מורת, שארכו 750 מטר. שובר-הגלים הקטן הוא גם תחומה של בריכת הנפט, הקשורה בחמשה מצברים (טנ"קים) לנפט. אחריו בא מנהיטעינה של מוצרי חברת האש"ג הארץ-ישראלית, העומד גם לרשות אניות אחרות. ברציף-החוף העיקרי, שארכו 600 מטר, יש מקום לטעינה ולפריקה של 6-3 אניות (בהתאם לגודלן) נוסעים ומשא. אחריו בא סכר-האבנים שארכו למעלה מ-1000 מטר, אשר בנינו טרם נגמר והבא בחשבון רק לעגינת אניות קטנות וסירות. מצויים מספר של מנופים (עד ל-15 טון) וכלי-שיט ואמודאות, חסיבה וכיבוי-אש. גם פסירכתב מצויים בהיקף הדרוש, אולם מספר הבלמים שלהם אינו מספיק. ואין לחלוטין מנופים להסעת משאות ישר מן האניה אל צריפה-ההסנה. הואיל וארכו של רציף-החוף העיקרי אינו מספיק תמיד, הכרח הוא להעביר לא אחת אניות אל שובר-הגלים העיקרי, ההעברה הנוספת של סחורות הנגרמת בדרך זו, גוררת אחר ריה העלאה ניכרת בהוצאות ההובלה.

נמל חיפה הוא מדרשת יקרת-ערך של משטר אמנדט למדינת ישראל. לאין ערוך היא חשיבותו של ספינות-זכות זה במאון המשק המדיניות שלנו. העובדה, כי הנמל הימי הגדול והחדש האחד לחופי המזרחי של הים התיכון הוא בידינו, פותחת בפנינו אפשרויות בכל שדות התחבורה; מעתה בידינו הדבר, לעשות שימוש יעיל באפשרויות הללו לטובת ספנותנו הלאומית והספנות הבינלאומית. לרשותנו עבר גוף משוכלל בהרכבו, שהמשך קיומו במסגרת הנוכחית לא היה עד עתה אלא בעיית חבר האנשים המתאימים; אולם הצלחנו למצא ולהפעיל במידה גדולה — ויותר מאשר גיערנו תחילה — מספר ניכר של כוחות מנוסים ומאומנים בכל ענפי הספנות וההנהלה. קבלנו לידנו את הסידורים ואת החוקים הקיימים ואנו ממשיכים בפיתוחם על בסיס זה, תוך הנחה ברורה, שבהמשך הזמן יהיה עלינו לסלל דרכים חדשות, בהתחשב בשינוי התנאים של הסחר והתחבורה שלנו. בחשבון זה לא נוכל, כמובן, בדומה לזמנים תקינים, להתבסס על הסטטיסטיקה מימים עברו בנוגע לנמלים ולספנות, מאחר שזה עשר שנים ומעלה ומידת-השימוש בנמל כתוצאה מהמאורעות, המלחמה והסיבוכים הפוליטיים הושפעה במידה כזאת, שעשתה את הסטטיסטיקה מיושנת ונטלה הימנה את ערכה המכוון. לפיכך חייבים אנו לעקוב בזיהרות מיוחדת ובתשומת-לב אחר הגורמים הקובעים בחשבון סופי את משק הנמל.

אירגון

הנמל כפוף למשרד התחבורה, המקיים מחלקת מיוחדת לנמלים, ספנות ותחבורה באויר. הנהלת הנמל עצמה נתונה בידי ועדה בת ג' חברים, אולם חלקים מסויימים של פעולה הנהלה הופקעו, הוענקה להם עצמאות והועמדו במישרון לרשות משרד-התחבורה. רישום האניות בכל הארץ נמסר לרשם הספנות בחיפה, וביצועו של ריכוז זה יחייב זמן ניכר. במוסד זה יבוצע, לאחר מבחן יסודי, רישום כל האניות המצויות במדינת ישראל, ובזאת תוענק להן הזכות להניף את דגל צי הסוחר הישראלי שאושר בחוק מיוחד. כן הוקם מוסד לרישום, למיון ולבחינת יורדריים, המטפלה גם בתנאי התעסוקה של הימאים באניות ישראליות. הממשלה ייחסה שימת-לב מיוחדת לשאלת טיפוחו וגידולו של חבר ימאים מאומן ומעולה. ביחד דוחק דבר מתן תעודות-מינוי לקברניטים, קצינים ומהנדסים, מאחר שממ"שלת המנדט הקימה אמנם את המנגנון הדרוש לעריכת הבחינות, אולם מעולם לא השתמשה בו הלכה למעשה. עתה מקיימים כבר קורסים להשתלמות, ובקרוב תיערכנה גם הבחינות. ואחרון אחרון — הממשלה מינתה סוף סוף מבין הקברניטים המשמשים מדריכי אניות והמהנדסים בנמל את המומחים, שעליהם לבחון בחינה טכנית את

פיתוחו של הנמל אינו מושלם עדיין, וכבר בימי ממשלת המנדט עובדו תכנית להרחבתו. גם ממשלתנו הנוכחית כבר ניגשה, בסיועם של מומחים מחוץ לארץ, לפעולת התיכונן. קיימת אפשרות לבנות אגני-נמל חדשים בכון מזרח. כן מדובר על בניית מחסני-תבואות ומעגן מיוחד להסעת הדרים. יהיה גם צורך, בהתאם להתפתחות המדינה, להביא במנין את הקמתו של אגן נמל חפשי למדינות הבינים. לאור נסיונם של נמלים אחרים ראוי לעבד תכנית מכסימום, אשר תבוצע בהדרגה, בהתאם להתפתחות מאזן הטובניה, נפח האניות, תחבורת-הטראנויט ושאר התנאים הקבועים במשק הנמל.

חשיבות מרובה נודעת לרכישתה של מספנה, בה אפשר יהיה לבחון ולתקן אניות גדולות. קביעת סוגה וגדלה אינו אלא ענין טכני בלבד. מחובתנו ליתן דעתנו לשאלת תקון ובנין אניות, אם אמנם שואפים אנו לכך, שנמל חיפה ימלא תפקידו בספנות הבינלאומית.

תנועת נוסעים

מאז קיומו הצטיין נמל חיפה בתנועת נוסעים גדולה שלא כמצוי. לפני 1939 היו מגיעים עולים ותיירים, עד ל-1948 — עולים ומעפילים, וכיום עולים בלבד, ובהמוניהם; ומכאן הם מועברים מהאניות, בארגון למופת, למקומותיהם השונים בארץ. בהסעת הנוסעים עוסקות שלש אניות-נוסע עם גדולות בנות 5500—3500 טון (קדמה, גבבה וגלילה); שתי אניות-משא גדולות בנות 4500 טון, שהותאמו לשימוש כאניות-נוסעים וכן אחדות מאניות-המעפילים לשעבר, המסיעות — בעיקר בתקופת הקיץ — מספר ניכר של עולים. מלבד זה משתמשים באניות שכורות אחדות המניי פות בעיקר דגלי פנמה או איטליה.

כאן נעמד בקיצור על בעיית השימוש באניות המעפילים הישנות, שמספרן מגיע לחמשים בקירוב. חלק מהן אינו מתאים לחלוטין לשימוש להפלגות רחוקות, חלק עבר לרשות ציר-המלחמה שלנו ויתרן נמכר לחברה מיוחדת, אשר תשתמש באניות לפי הצורך, אם להסעת נוסעים או להובלת משאות בחופים ברשות פרטית. האניות הללו, ששכבו במשך שנים למעצבה בנמל, תרשמנה ותורשינה לעסק בספנות, לאחר תקן ובחינת כושר יעילותן הימית. תפקיד חדש תנהלת הנמל — חיסולם של שברי האניות, אשר בנמל או בקרבנה, ובמיוחד של „פאטריא“, ואחדות מאניות המעפילים הטבועות בחלקו המערבי של הנמל.

חיפה — נמל נפט

בתקופת המנדט הגיע מחזור הנפט (יבוא ויצוא) בנמל חיפה כדי 4 מיליון טון. לא אחת כבר העירו על כך, שכמור יות נפט אלו תלפו עברו על פני משק הארץ מבלי שיפיק מהן יתרון-של-ממש. המצב הנוכחי אינו מניח מקום לשום הנחות על התפתחות מחזור-הנפט של הנמל בעתיד. עוד פתוחה ועומדת השאלה, אם חיפה תשמש נקודת-מוצא לאחד או יותר צבורות ומיתקני-נפט מפנים הארץ, אולם

מצבה הנוח ביותר של חיפה וקיומם של בתי-זקוק גדולים אפשר ויגרמו לכך, שנשתלב בתהליך הובלת הנפט בים. עם החשיבות המרובה אשר לשדות הנפט בקדמת אסיה, אשר מידת ניצולם עומדת לגדול, יש להניח, כי ערכה של חיפה יעלה מאד, אם הגורמים המדיניים יעוצבו לטובתנו. המדובר הוא בנידון זה במספרים דמיוניים, שסופם לגרום לכך, כי חיפה תהא אחד מממלכי-הנפט הגדולים ביותר בעולם, אם לא הגדול שבהם. אם התפתחותה של מדינות הנפט הבינלאומית תהא נוחה לגבנה, הרי הגיעה השעה לשיתופנו בהובלת הנפט עליידי קביעת אניות-נפט ובדרך זה — בספנות הנפט המאורגנת באורח בינלאומי. כאחת עם זאת אפשר שיהיה בידינו כבר בזמן הקרוב, לקיים את תובלת הנפט לנמלי הלבנט ואיי באניות-נפט חופיות עד לנפח של 1000 טון — ובזאת לפתח ענף חדש לספנותו הלאומית, היוזמה בתחום זה תעבור לידינו, לאחר שהמעצמות הקובעות ינקטו מדיניות ברורה כלפינו. לפיכך אין לדבר על סיכויים אלא על תקוות, אשר בהתגשמותן חשיבות עצומה תהא נודעת להן לחיפה ולארץ כולה.

חיפה — נמל צבאי

צי המלחמה הצעיר שלנו מרוכז, כמובן, בעיקר בנמל חיפה.

הנסיון מלמד, כי ציר-המלחמה מחייבים ששנמל גדול באיפן יחסי, מאחר שהן עוגנות זמן רב, לא תמיד אפשר להשתמש בהן ולעתים קרובות הן טעונות תקונים. דבר המובן מאליו, כי בה במידה שתגדל תנועת ספנות-המסחר בנמל, כן תחריף הבעיה, אם היתכן יש לקבע מקום מתאים לכלי-שיט המלחמה שלנו. עוד מוקדם לדון עתה בשאלת הקמתו של אגני-נמל מיוחד, מאחר שגם שאלת התפתחות נפחי האניות ממלאה כאן תפקיד, אולם בבוא הזמן אי אפשר יהיה להמנע מהקמת מיתקנים מיוחדים לפי שמחייב ציר-המלחמה (מקומות עגינה מוגדרים, מספנות מיוחדות, מיתקני-החסנה לנפט ופחמים, מחסני ציוד וכו').

סיכום

המשך הפיתוח על יסוד הקיים פירושו — לעקוב בהתאמה אחר הגורמים המשתנים, הקובעים באורח ההתפתחות, בהיקפה ובקצבה. קודם לכל באים במנין גורמים מדיניים — יחסנו אל המעצמות הגדולות ואל מדינות ערב. התפתחותו של העורף ובעיות המטבע, כלומר של יחסי-המסחר שלנו. במידה שיעלה בידינו לכרות חוזי-מסחר, יתפתח המסחר שמעבר לימים שלנו. לכך יש להוסיף את הגורמים המשקיים וראש לכל — התפתחותה של תעשייתנו, גידול הצרוכה בתמריגלם והאפשרויות המוגדלות של יצוא מעבר לים. וכן את תגבורת עבודת הבנין, פיתוחם של אוצרות הטבע, התיירות והאפשרויות אחרות. בידינו עתה לעשות שימוש בכל הגורמים המנויים לעיל, על מנת לסייע לכך, שהיפה תזכה במעמד שהיא ראוייה לו. הזינה לגדול נמליו של מזרח הים התיכון.

בנמל ובצי-הסוחר הישראלי

בנמל חיפה

של צי הסוחר הישראלי. המונה כיום 17 אניות נוסעים ומשא, בנפח כולל של 20,000 טונות ומעלה. מזה — 12 אניות-נוסעים, בנפח של 15 אלף טון, שהודות להן מתקיים זרם עליה בהתאם לצרכי המדינה והגולה.

צי אניות-המשא עודנו קטן: 5 אניות-משא, בנפח כולל של 5000 טונות. ביוזמת משרד החבורה ובעידודו נעשים הצעדים לפתח ענף ספנות זה. החברות הישראליות לספנות: "עתיד", "צים", "נס", "שהם", אניות וספינות, יקו ישראל-אמריקה" — ידן נטויה, בתמיכת הממשלה, לכבוש גם את ענף המשאות לדגל הישראלי.

כל אניה ישראלית נושאת את דגלנו ודברנו לארצות-חוץ והכרה הוא לשמור על רמתה המקצועית של ספנותנו. מתוך הרגשת צורך זה מינה משרד החבורה רשם אניות, ד"ר י. סבא, הממונה על מתן תעודות רישום ישראליות לאניות הראויות לכך. מבין בעלי הנסיון הותק נקבע חבר בודקים לאניות, המטפל בבדיקתן, מדידתן, צידן במכשירי הצלה וכו'.

כח האדם באניווינו.

צי הסוחר הישראלי הקיים מעסיק באניותיו כ־300 ימאים עבריים והוא זקוק לתוספת עובדים עבריים. דרישה זו לא תתמלא אלא ע"י הרמת מעמדם החוקי של יורדי הים העבריים והעלאתו לדרגה המקובלת במדינות הים. בשאלה זו לא גילו שלטונות המנדט, כידוע, כל ענין וכל פעולתם נצטמצמה במתן גושפנקה רשמית לתנאי שכירות ותעודות פטורין של עובדי הים.

לתיקון המצב הקים משרד החבורה את לשכת הרישום לימאים, העוסקת במתן פנקסי ימאים ליורדי הים הישראליים, ובסידור כרטיסיה מושלמת של כל הימאים הישראליים. בכרטיסיה זו יירשמו כל הפרטים הנוגעים לעבודתו של כל ימאי ובלשכה ימצאו גם העתקים מתנאי השכירות של העובדים באניות; ע"י כך תוכל לשכת הרישום לשמש מרכז לידועות על הימאים. הלשכה נמצאת בחיפה ומזכירה הוא רב החובל זאב-הים, הממונה על הוצאת הפנקסים לימאים (*).

עם התפתחותה של הספנות הישראלית הורגש במיוחד המחסור בימאים עבריים מקצועיים. יש גם מספר אנשים, בעלי נסיון בעבודות שונות, אך מחסורי הכשרה מקצועית ותעודות מתאימות. נתגלה אישוא הצורך להקים מועצה ברתנת שתבחן את כשרם של המועמדים לתפקידי הימאות השונים ותוציא תעודות-סמיכות לראויים לכך. נרשמו כבר למעלה מ־50 איש, כמועמדים לבחינות כאלה.

וכדי לסייע לאלה הרוצים להתכונן ולהשתלם לקראת הבחינות כקצינים ומהנדסים ימיים, אורגנו קורסים לנווטות, ימאות ומקצועות ימיים אחרים, ואין זו אלא פעולה ראשונה להשתלמותם של אנשי המקצוע.

(* פרטים מלאים על לשכת הרישום נתפרסמו ב"יס" מ"ב"פ"ג.

בחדשים האחרונים שלפני חיסול ממשלת המנדט השתרר מצב פרוץ בנמל חיפה. תפוקת העבודה הלכה ויורדה ומעשי הגניבות והשוד הלכו ורבו ואף בוצעו לאור היום. החזקת מתקני הנמל הונחה; הפועלים הערבים, שהיוו את עיקר כוח העבודה בנמל, עזבו את המקום עם בריחת הערבים מחיפה, ושאלת העבודה החמירה. רק הודות לפעולותיה של ועדת המצב, שראתה את הגולה, הקינה מנגנון וכלים לשמירה על הנמל והפעלתו ע"י סידורים נאותים, נשאר הנמל על מתקניו וצוידו שלם וראוי לעבודה. מנהלת הנמל, שמונתה ע"י ועדת המצב ואושרה ע"י משרד החבורה, החלה להשתלט על המצב. במקום הפועלים הערבים שעזבו את העבודה אימנו פועלים עבריים לכל השירותים וכיום מגיע מספרם ליותר מ־1000 איש. בכל טיח הנמל הורגשה יד מארגנת ומרכזת. פסקו הגניבות והשוד והנמל החל רוכש שוב את אמונם של המשלחים, חברות הביטוח וחברות הספנות.

תנועת האניות בנמל, גם בתקופת המצור הימי אך ביחוד לאחרית, גדלה והלכה, ויש משום הישג בעבודה, כי מאז הקמת המדינה ועד לסוף דצמבר 1948, היינו ב־7 חדשים, בהם גם חדשים של מצור ימי ותנועה חלשה, פקדו את נמל חיפה כ־650 אניות, בטונות נטו כולל של כ־900,000 טונות. בתקופה זו עברו דרך הנמל כ־237,000 טונות יבוא וכ־18,000 טונות יצוא. הממוצע ליום הגיע בסוף תקופה זו ל־2500 טונות לעומת 500 טונות בשבועות הראשונים לקיום המדינה. בדצמבר 1948 פורקו הוטענו בנמל 60,000 טון, לעומת 20,000 בחדש יולי של אותה שנה. נמל חיפה היה למפעל רב סיכויים להתפתחות. כבר כיום מתקיימות עליו כ־6000 משפחות. רבים הגורמים שידם בהישג זה ובראש וראשונה זהו הישגו של ארגון העובד העברי, אשר גילה כוח-הסתגלות רב לתפקידים החדשים.

חלק לא קטן בהישג זה לפיקוח שקויים ע"י משרד החבורה על החבורה הימית. פיקוח זה סייע בתקופת המצור ולאחרית בהסדרת התנועה בנמלים ע"י קביעת נמלי הפריקה לאניות, בהתאם ליעדן של סחורות היבוא ואפשרויות הפריקה בנמלים. תקופת-השהותן של האניות בנמל חיפה הגיעה לשעור המקובל בנמלים מסודרים במדינות הים. והיה תוקף לדרישתנו מחברות האניות הזרות להוריד את המס המיוחד שהוטל על משלוחי אניות ישראל. בתורת דמירהמתנה לתור הפריקה.

ספנות ישראלית.

ומכלל העניינים בנמלה של חיפה אתה למד על הספנות הישראלית. אחוז האניות הישראליות שפקדו את נמל חיפה בחדשים האחרונים הגיע ל־80% לעומת 0.5% בשנת 1947. במספרים אלה בא לידי גידולו

עוד ב־30 לנובמבר 1947 נידונה בעיית "קדמה" בישיבת המליאה של מרכז החבל הימי לישראל. בסכום הדינרים סביב שאלה זו הוחלט: "לפנות להנהלת הסוכנות היהודית בדרישה למנות ועדה צבורית לבירור עניני "קדמה". מסקנות הועדה שמינתה נתפרסמו עתה ברבים. ע"י לשכת העתונות של הסוכנות היהודית.

בגלל הביקורת שנשמעה בציבור על אדות האגיה "קדמה", מינתה הנהלת הסוכנות היהודית בעשרה במאוס 1948 ועדת־חקירה מיוחדת.

על הוועדה הוטל לבדוק את פרטי הקמת השותפות של חברת "קדם", רכישת האגיה "קדמה" והתקנתה לשימוש, הסיבות שגרמו תקלות בעבודתה וכל הכרוך בענינים הנ"ל מבחינה כספית, טכנית ועיסקית.

חברי הוועדה היו: מנהל חברת "אתא" מר אריץ מולר, חבר הנהלה של חברת הספנות "עתידי" וחבר עיריית חיפה מר פ. מרגולין והמהנדס שלמה קפלנסקי מן הטכניון העברי בחיפה.

ועדת־החקירה סיימה את עבודתה ב־11 באוקטובר 1948 ולהלן ניתנות המסקנות בשלמותן, פרט לשני סעיפים שתכנם קשור עם חברות זרות ושיבחס אליהם הוסכם בין הוועדה והסוכנות היהודית, כי פירסומם עלול להזיק לאינ־טרסים לאומיים ומסחריים.

המסקנות

לאור העובדות שבדקנו, העדויות ששמענו והמסמכים שהובאו לפנינו הגענו לידי המסקנות הבאות:

(א) אין זה מסמכותנו לדון בהאשמות, שחברת "צים", אשר נוסדה ע"י הסוכנות היהודית והסתדרות העובדים הכללית, פעלה בעיקר לטובת המפעלים ההסתדרותיים המטפלים בימאות, היות וכתב המינור שלנו מגביל אותנו בחקירת פרשת "קדמה", החל מהרכב שותפות "קדם".

(ב) אין אנו מוצאים דופי בזה שהחברה "צים" חיפשה שותפים בין החברות האנגליות בשביל סידור קו נוסעים קבוע בין אירופה וארץ־ישראל; לדעתנו, לא היה באותו זמן בארץ נסיון מספיק בענף זה של הספנות.

(ג) האינפורמציה שהיתה בידי "צים" ביחס להרריס ודיקסון הצדיקה במדה מספקת את הרצון ואת ההחלטה להתקשר עם הרריס ודיקסון וגם להשאיר בידי החברה הזאת את ההנהלה הממשית של חברת "קדם", ביחוד אחרי שבהחזה עצמו הוכטחו האינטרסים הלאומיים היהודיים במידה מספקת.

(ד) לעומת זה לא היה נכון שלשם גיהול מר"מ וקביעת היחסים המעשיים בעסק כה מסובך כקניית אגיה והתקנת קו־נוסעים קבוע נשלחו מצד "צים" אנשים בלי נסיון בענף זה של ספנות; ברור לנו מעדויות, שבאותו הזמן — אמצע 1946 — היתה התלהבות גדולה ונכונות רבה מצד כל החוגים המטפלים בימאות בארץ, הן חברות פרטיות

הן יורדיים, לעזור בעצותיהם ובדיעותיהם להקמת מפעל ימאי יהודי. אחרים הביעו אפילו נכונותם לנסוע לכמה חדשים למטרה זו לחר"ל בלי תשלום. היה זה משגה מצד החברה לא לנצל את הסיוע שהוצע לה.

(ה) הקנייה של האגיה "קדמה" לא נעשתה בזהירות הדרושה ועל יסוד הבדיקות הנהוגות במקרים כאלה ע"י מומחים למקצוע; חברת "צים" שיחפה אמנם שני רב־חובלים בבדיקה השניה, אבל לא הזמן מהנדס־מכונאי לשם חוות דעת על מצב המכונות. כנראה, שהחברה סמכה במקרה זה יותר מדי על מומחי החברה הרריס ודיקסון.

כדאי להזכיר שהאגיה נקנתה מבלי שהמכונות נבדקו וזה למרות שהאגיה נמכרה אחרי שסבלה משריפה, וגם מהדין־חשבון של מהנדסי הפירמה פרנק במפרר אשפר להבין שדעתם לא היתה נוחה ממצב המכונות. לו שיתפו מומחים למכונאות בעלי־נסיון בארץ בשלב הראשון של בחירת האגיה וקנייתה, היו הם מעוררים את תשומת־לב החברה לשאלות התלויות בתנאים המיוחדים של הארץ: —

1. שמכונות "קדמה" הן טורביניות. ז.א. מכונות מסובכות ורגישות שקשה לתקן אותן בארץ.
2. שחדורים המתוקנים ב"קדמה" הם רגישים לא־כוח המים ושמי חיפה זקוקים במקרים כאלה לטיפול מיוחד.

3. שהעבודה במערכת מכונות מסובכת כזו דורשת צוות בעל הכשרה ונסיון שלא היה בנמצא אז בארץ. (1) הגדלת הטונאז' של האגיה מ־3500 טון והגדלת מספר הנוסעים מ־254 ל־400 נעשה, כנראה, בלי התאמת מיכלי המים והדלק לתצרוכת המוגברת הכרוכה בכך, ומבלי להתחשב בדרישות הנוסעים בקו זה לנוחיות ותנאי שיכון ואישפו מרווחים ונוחים המקובלים בים־התיכון.

(2) בחירת "עוגן" לתיקן האגיה בחיפה לא היתה מוצדקת מבחינה מקצועית.

(ח) התקלות במערכת המכונות של האגיה לא באו לפי דעתנו לסופן ועד היום הנה טרם נקבעה הסיבה הברורה של התקלות האלו. ייתכן שמקורן בכך, שהתיקונים באנט־ורפן לא נעשו כהלכה.

(ט) לנו חומר מספיק לבוא לידי מסקנות ברורות ביחס להנהלה המסחרית של עניני "קדם", ביחוד אחרי שאף אחד מבעלי המקצוע, בחלק המסחרי של הספנות בארץ לא הופיע כדי לתת את עדותו. יחד עם זה אין לנו ספק שהנהלה מסחרית של קו אניות־נוסעים זהו מקצוע הרוש נסיון ומומחיות גדולה. ואין זה מניח את הדעת, שבהנהלה החברה הזאת לא משתתפים באופן קבוע מומחים מסוג זה. אין אנו יכולים להסכים לדעתו של אחד מראשי המנהלים, שדרכו של "צים" בספנות צריכה להיות כדרך היהודים בחקלאות, בהתחלת יישובה של הארץ, דהיינו, להתחיל הכל מחדש וללמוד הכל למעשה.

י) יש להצטרף על כך שמחמת העובדות שקבענו לעיל, בוזבו הרבה מהאימוץ, ההתלהבות והרצון הטוב, לתמוך בספנות העברית שהראה הציבור היהודי בכללו בזמן שהתחילו לפעול בדבר. אנו קובעים שפעולות „צים” ורכישת האניה „קדמה” נפגשו לכתחילה בחיבה וברצון, ורק מה שקרה אחר-כך גרם לשינוי היחס וריבוי הביקורת. גרמו לזה גם התעמולה והפירסום המופרז שאחזה בהם הנהלת „קדמה”.

יא) לפי הדו"ח שקבלנו, המסתיים בסוף מרץ 1948, הושקע ב„קדמה”, אם לקחת בחשבון את ההפסדים שנגרמו עלידי התיקונים והבטלה בשמונה חודשי הפלגתה, יותר מחצי מיליון ל"י; אין אנו רוצים לומר בזה שהסכף או חלק ממנו הלך לאיבוד, אבל אין ספק שהשקעה זו עולה בהרבה על התקציבים והחישובים שבהם התחילו בעניין. עלינו לציין בכלל שהחישובים המסחריים של הנהלת „קדמה” ביחס לרגטאביליות של השירות לא ניתנים לבר קורת מפני שהם מבוססים על בטחון בקיום המצב המזוהר ליסטי בהסעת עולים ועל המחירים המופרזים ששילמו עבור הסעת עולים — 25—30 ל"י עבור נסיעה ממאוסיל לחיפה — עד לזמן האחרון. חברות פרטיות שטיפלו בהסעת עולים בעבר ניצלו — בלי ספק — את העליה היהודית להפקת רווחים מופרזים ואין חברה ציבורית יכולה ללכת בדרך זו.

הערות „צים” למסקנות הוועדה.

הנהלת הסוכנות היהודית העבירה את הדיווח שבין לחברת „קדם” ולהלן נסמרות הערותיה של החברה.

בקשר עם מסקנותיו של הדיווח שבין מטעם ועדת החקירה בענין „קדמה” מרשים אנו לעצמנו להעיר את ההערות דלהלן.

1. מטרת החקירה היתה לקבוע עובדות מסוימות בקשר לפרשת „קדמה”. הצדק האלמנטארי חייב, כי בירור כזה ייעשה בנוכחות אנשי הנהלת „קדם”, וכי הם יורשו לדעת מה הן העדויות המובאות בחקירה זו, להביא ראיות ועדויות, בהתחשב בטענות שהובאו בפני הוועדה. עלינו לציין בצער רב, כי במקרה זה התנהלה כל החקירה בדל-תיים סגורות ולא הוזמנו להיות נוכחים בעת מתן העדויות והשמעת הטענות.

אנו סמוכים ובטוחים, כי אילו היתה ניתנת לנו הזדמנות להיות נוכחים ולספור את הטענות והעדויות, היתה הוועדה מגיעה למסקנות אחרות. הוא הדבר גם ביחס לחברה הרריס ודיקסון וגם ביחס לחברת „עוגן”, אשר כל עדויות מצדם ומצד באי-כוחם לא נגבו ואשר טענותיהם לא הושמעו.

2. בחברת „קדם” בעלת האניה „קדמה” הושקעו עד היום 450,000 ל"י. 200,000 ל"י מסכים זה השקיע השותף הבריטי הרריס את דיקסון ור 200 אלף ל"י הושקעו על-ידינו

(השתתפות הסוכנות בכסות זה היתה 100,000 ל"י של „נחשון” — 90,000 ל"י ושל החבל הימי לישראל 10,000 ל"י). עלינו לציין, כי אף חברת ספנות יהודית לא הצליחה לגייס הון יהודי פרטי לשותפות בענף חדש זה של ספנות והחברה האנגלית הלא-יהודית חסכמה להשתתף בהון ניכר בענף זה, אגב שמירת האינטרסים הלאומיים שלנו. 3. הוועדה עצמה, בשתי מסקנותיה, מצדיקה את הקמת השותפות הזו בין חברתנו לבין החברה האנגלית ואת מסירת ההנהלה המעשית של חברת „קדם” לחברה האנגלית, בציינה במיוחד שלא היה נסיון מספיק בארץ בענף זה של ספנות, שבחווה נשמרו האינטרסים הלאומיים היהודיים.

בהתחשב בשתי המסקנות הנ"ל של הוועדה ובחלקה של החברה הרריס ודיקסון בעסק המשותף, היה מקום לסמוך על חברת הרריס ודיקסון ברכישת האניה ובתיקור ניהול, אך למרות זאת השתתף באי-כוחנו, רב החובל מילר, אשר הוועדה משבחת אותו על ידיעותיו ונסיונו, בבדיקת האניה בעת רכישתה.

4. בקשר לרכישה עצמה, נכון כי תנאי המכירה היה לא לפתוח את המכונות, אולם המחיר של 75,000 ל"י ששור לא בעד האניה היה מחושב בעד הגוף בלבד, בלי להתחשב כלל בערך המכונות.

5. ביחס למסקנות הוועדה בדבר מסירת התיקונים למספנת „עוגן” (מסקנות אשר ניתנו ללא כל בסיס עובדי דתי ובלי מתן נימוקים כלשהם), יש לציין, כי נוסף על העובדה שהוועדה לא חקרה ולא שמעה עדויות מאת מומחי „עוגן” אשר השתמשו לתיקון האניה בכוח המקצועי ובמנגנון המכונות הרב של בתי-המלאכה של „סולל-בונה”, „חלקף” ו„נשר” ונעזרו גם במנגנון הטכני של חברת-החשמל, הבקיא במיוחד בטיפול בטורבינות.

6. הוועדה מסתייגת — ובצדק — מלקבוע „שהסכף או חלק גדול ממנו הושקע באניה „קדמה” הלך לאיבוד”. עלינו לציין, כי עד היום הוזה הושקעו באניה „קדמה” — 425,000 ל"י על-ידי שני השותפים וכי השקעה זו היא רנטבילית במחירי ההתחרות השוררים בישראל.

7. עלינו לציין, כי למרות התקלות בהם נפגשו בהתחלה מפעלנו, הנתנו יסוד להתקדמות רצינית בענף הספינות. אנשינו „קדמה” היתה לבסיס לרכישת האניות „נגבה” ו„גלילה”. שלשתן ביחד, המהוות טונות של 12,800 טונות, יצרו נכס לאומי חשוב ומקורות עבודה והכשרה ל-300 ימאים עברים, לעומת המצב שהיה קיים לפני שנתיים, אשר 100 ימאים עברים זיזו היו מחוסרי פרנסה.

8. הסכף הציבורי שהושקע בעניין זה (השקעות הסוכנות והחבל-הימי לישראל) בסך 110,000 ל"י לא אבד כטענת מבקרינו. על יסוד הערכה זהירה של מאזנו והצדעות הנמצאות בידינו, יוכלו הסוכנות והחבל-הימי לישראל, אם ירצו בכך, למכור את חלקם ולקבל חזרה את השקעו תיהם במלואן.

לספה"נ: ספינה בים המלח ודגי הירדן, מעיד כי גם ב"ים המות" פעלו יורדניים באניות. והספינה העברית, המודגלת ב"מגן-דוד" — חרוטת מבית-הקברות בבית-שערים מהמאה השלישית לספה"נ — מסמלת אף היא פרק נכבד בקורות מפעלנו הימי.

כיבושי הימאות הישראלית — של השירותים האזרחיים של חיל הים כאחד — הופגנו בצורה נאה בתערוכה "הים", שהוצגה לראשונה ב"בית המלח" — מועדון חיל הים בחי"פה. פעולות, הישגים, הווי וסימיוס לעתיד — בבואה מכל אלה גלוסה במוצגי התערוכה.

שלושה מדורים עיקריים בתערוכה: מדור היסטורי ספ"נות, נמלים, דיג והדרכה ימית (כולל את פעולותיו של החבל הימי לישראל); וחיל הים, ושלושה שותפים להכנתה: שירות התרבות של צבא ההגנה לישראל, מחלקת התרבות של חיל הים והחבל הימי לישראל.

מועט המחזיק את המרובה

לוחות אחדים בלבד של תמונות וכתבות ומספרים הרי לפגין שלל עובדות מהרכוש שצברנו בימאות בשנים האחרונות. יכול אתה לספר על פיהם פרשיות שלמות מהתקדמותנו בתחום זה. תמונות מאלפות תמצא שם מנמל חיפה, "מלפני היות הנמל" ועד לאותו יום גדול, כ"ג בסיון התש"ט, בו הונף דגל ישראל ודגלו של הצי הישראלי על בנינה של מנהלת הנמל. מספרים סטטיסטיים "יבשים" מעידים על קידומו של נמל תל-אביב, שלא היה בראשיתו אלא פתח רורכי צר בתופנו ובשנים מעטות מאד הגיע לת"נועה רבתי בפריקה ובטעינה.

לוח "הספנות העברית" מראה לנו את השנויים בטונד אניות-הסחר הישראליות, המספקות כיום, במידה ניכרת, את צרכינו בתנועת המסחר והמשמשות לנו צי עליה, צרף לזה את הלוח על פעולת ההדרכה המסועפת, המבוצעת ע"י החבל הימי לישראל — בביה"ס הימי בחיפה, בארגוני ההדרכה ובחוגי הנוער הלומד — הבאה לספק ימאים לאניותינו. והרי תוך תקופה קצרה, הישגים הראויים לשמם — ובדיג? — מכמורת, קיסריה, נוה-ים, עין-גב, חולתא ועוד. מקומות-התישבות לאורך חופיהם של ים התיכון, הכנרת והחולה, המתפרנסות על הדיג ועל מפעלי-עזר שונים בימאות. מתוך הלוחות, המוקדשים לנושא זה, אתה למד על הדיג העברי הארצישראלי לסוגיו השונים, לרבות — גידול הקרפיונים בכריכות המלאכותיות. לא מעטים הם ההקשגים ומן הראוי לתת להם פרסום רב יותר בציבורנו, שלא הספיק עדיין ללמד עליהם ולהכירם.

"יהודה הימית" הקדומה.

היה היתה ימאות עברית בימי קדם ואנו — אין אנו אלא ממשיכי מסורת שנפסקה. מפת נמלי א"י, בסוף ימי הבית השני מסתבר, כי 15 נמלים היו אז בחופה המערבי של הארץ, למן עכו בצפון ועד לרפיח בדרום, ר2 בחופה הדרומי (אילת ועציון-גבר). וגם כפרי דייגים היו לנו, ובעיקר — לחוף הכנרת. קטע ממפת-הספיס של מידבא, מהמאה החמישית



אחד הלוחות בתערוכה "הים", המיועדת לצבא ההגנה לישראל.

הטבלה "מלחמות-ים בקורותינו" מאלפת ביותר. יוספר בה — בכתובות ובמפות — על מלחמות האדומים וישראל על אילת; על כיבושי הים של החשמונאים ועל מלחמת הגבורה של היהודים ברומאים — בטריכיאה ובים יפו. וזה המטבע הרומי, שעליו הכתובת: Judaea Navalis (יהודה הימית), מעיד, כי רומא יחסה ערך רב לנצחונה של הצי העברי ביפו.

במדור "יהודה הימית" מוצגים גם מונחיים עתיקים, המלווים ציורים מקוריים מדויקים ומראי-מקומות. בימינו הופחה שוב רוח-חיים בכמה וכמה מונחים עתיקים, שהיו נראים — עוד לפני זמן קצר — כדבריי-מליצה סתמיים.



אל ראש התורן.

ימינו: אניות המלחמה הישראליות המזוינות שומרות על החף.

כתובת הטבלה מבשרת, כי צי ישראל יגדל ויהיה לכוח אדיר, שומר חופי הארץ, גואל נתיבות בים, מקים גשר עם פזורי ישראל, כדי להביא גאולים.

והרי גם המלים הידועות:

„כי פתוחים השערים,

כבר מזמן נפתחו, חי שמים,

ופתחה אותם זו חבורת הנערים,

שעמדה אותו לילה במים.”

אותם הכתורים, אלא שבינתיים, כמוכן, גדל מספרם, ושפר ציודם ורבו ידיעותיהם.

הטברה לרבים

תערוכת הים אינה אלא אחד מאמצעי-ההסברה על המפעל הימי, מדברת היא בלשון כתובות, דיאגרמות וצילומים. בלוחות עצמם כלולים דברי-הסברה: „ארצנו רובה ים; חוף הארץ אינו גבול אלא גשר למרחבי ימים במערב ובדרום; הים הוא החלק הפנוי והגדול ביותר של מולדתנו. היש כמלים תמצתיות אלו, אפשר-הסברה משכנע ומדרבן, לפעולות כיבוש בימאות?”

מוצגי התערוכה הם לוחות לא גדולים שאפשר להכניסם לארגו אחד ולטלטלם ממקום למקום. ההצגות מיועדת לצבא והיא תגיע למקומות רבים — לבסיסים ולמשלטים; חיילינו יוכלו ללמוד ממנה הרבה וליהנות.

פרטי מבצעי של חיל-הים — „הזרוע הצעירה בכוחות המגן” — יש מהם שהשתיקה יפה להם עדיין. על כן מרעט הוא הפירוט בהדגמות.

המבצעים, כפי שנראים מאחת הטבלות, הם: מבצע צור, מבצע טירה, קרבות בחוף תל-אביב, הגנה על חופי הארץ, אסגר על חוף האיביב, טיבוע אניות אספקה של האיביב, „מבצע עשר המכות” (שבו ירדו תדומה 2 האניות המצריות). בין המבצעים — גם: ליווי לאניות אספקה ולאניות עולים.

טבלה אחרת מראה את מבנהו הארגוני של חיל הים. מראש השירות וראש המטה מסונפות המחלקות: מבצעים, כוח האדם, אפסנאות וכספים, הדרכה, הנדסה, נחיתה.

„מעשה התחצפות”

„ככל נצחונות הדור הזה — נצחון הכוח הנפשי הגדול להתפרץ ולעשות כל מלאכה שנדרשת, גם אם לא למדו אותה עדיין — היה מעשה ההתחצפות של נערים כלפי הים הגדול, הוועף” — בדברים אלה פתח את התערוכה ראש שירותי חיל הים.

„המעפל היהודי סלל מסילה חדשה בלב ימים בחרתו למולדת בכוחות-נפש עצומים” — אמר. „מסערת החתירה התעלתה ובאה גבורת ישראל על הים. הצעירים קיבלו את השראתם מאדמת המולדת ומזכרון הדורות, התבו בנבכי נשמתה של האומה.

אנית הצי הישראלי הלמה באויב הצילת. היהודי העולה מצנע כעת ארצה, כשסביבו משוטטות בבטחון אניות הצי הישראלי.

בניצורת הכוח היהודי על הים עומדים אנו כיום הרחק יותר מאתמול מהים שאלינו קיוונו לתגיע בחדשים מעטים אלה. הרחק הרבה יותר משהאמין האופטימיסט הגדול ביותר בתוכניתנו-האנשים גזרת וזכחנו עולה במהירות.

המעשה שעשינו לא היה בו משום חידוש. הוא המשך טבעו למהות העשייה באי-עשינו זאת בלא הכרות. עשינו זאת יחד: האיש ליד התותח האיש ליד ההגה. על הסיפון ובחדר-המסירות, במספנות, במחסן המזונות ובמחנה האליחוסאית והנאביגאטור, ראש אגף במטה ועוזריו, עשינו זאת רק משום שנתלכדנו יחד לעשות.”

„אנחנו מצהים מלפנינו את החתירה, את המבין הטבלות בתערוכה, בלחץ הטבלה: „מצי התעסקה לצג ישראל לחם, ובה נאמר, כי אנית הצי הישראלית עתה ליד בידך אתם ויהודי-הים, שנהגו בעבר את סנינות העפלה.”

הטבלה — מצדה האחד נראית תמונה מעבר לא רחוק: ספינות מעפילים העושות דרכן אל יבשת, החותרים תוך סכנת-נפש אל חוף המולדת, ומצדה השני — תמונה בת-

מי אמר שכלי מסורת ארוכה של עשרות שנים או מאות בשנים אין שירות צבאי ימי יכול לקום? אותה, קפיצת הדרך שעשינו בהקמת המדינה ובכא הנה לישראל עשינו גם בהקמת הצי הלווחם. הנה עלינו לקפל עשרות שנים כדי שלא נפגע כוד שנוכל לעמוד במשימה הדיסטורית — ועמדנו, אכן, לא בלי יסוד מסד נעשה הדבר, כשם שלא בנדלילה ובדרך פלא קם צבא ההגנה לישראל. גם הקמת המדינה לא נעשתה בדרך הכרזה בלבד. קדמה לכך עבודת נמלים מיינעת, אפורה, של צירוף גמנה ללבנה, אריה לאריה. תצי בא ניבנה המחותרת במשך שנים. מתאי ההגנה הפוזרים ככל רחבי הארץ קם הגוף הכביר. וכן — הצי, בלי אותם משוגעים לדבר, כלי אותם בחורי הירקון והים, בלי אותם משימי האסקאות וסירות ללות כק ליסות אגנו על פני המים, לא היה בנמצא היסוד לצי שלנו. אך, אף על פי כן, מפליא ומדהים ההישג בשטח זה. גם הרגילים למעשי יוניסם ופלאות; גם אלה שלבם מתחיל להיות גם בכל ההישגים המפתיעים בשטחי חיים שונים במדינתנו החדשה, לא יוכלו שלא להרהר רגע קט בפלא הזה שקם לגד עינינו — צי ישראל הלווחם, וללחוש ברחשי הודייה ובתמתן הערצה: ברוך שהחינו והגיענו לזמן הזה. —

המבקר בצי המלחמה שלנו והמסתכל בפניהם, בלבושם ובכל תנועותיהם של אנשי הים, — במלה, במפקד, בספן, השר מצ את ההסברות והסיפורים הרבים והשר נים מפי מפקדי שיטות, — צעירים, שהם הגוער לא נמחק עדיין בתיגרת הזמן, אף על פי שהם עברו את נתיבי היסטוריה של ימאי עברי, כודד, מלועג, נאבק עם גלי ימים סוערים, מפלס נתיבות למפעילים, להם עם האדירה שבממלכות הים — והיה לו כאלו שמע אודיסיאה מופלאה ומקורות ישראלית. המכה ליוצר הגדול שניצחנה עלי ספר, רואים ושומעים את דבריו של המפקד, לבוש המדים החלולים, זאבים צעיר, הדרוך לפעולה, ויוצאים בבירור שהנה צעיר זה הוא הוא מפקד שיטה, שלזכותה כן וכך מיבצעים מוצי לחים, ואף על פי כן — דומה כי לגד העיניים ניצב אותו נער תל אביבי, "צבר" הסוד, כורר ועיקש, שתקע למוחו את "שג עון המים"... ים רחב עד אפס מרחקים. תכלת התכלת נושקת ואיסרות קצפה צחר רות לחכות את חול החוף, והנה צעיר, שזוף ותמיר, מפליג אל הים על סירתו

הקלה כנוצת. עינו יוקצות בקדחת המרחב והמרחק ולבבו רוגש כתרנושת הגלים. כמה זמן עבר מיני או? — לא הרבה ביחס. ואותם צעירים, חלולי המים" הספיקו לעבור ארחות ימים, ללמוד מלאכת הספינות שחיודי נגמל ממנה לפני יותר מאלף שנים שנים, רכשו דעת ולמדו את תורת הים. יש מי שלא זכה לשוב למולדת, אך קרבנו לא היה לשוא. חלומם טופח בלב רבים אחרים. אותם, "צברים" חלויים, צי צללים" ארוך ונפתל ובו פליטי גולה וש"ר ירדי שזאח, הם קיבלו אימון קרבי מיוחד במינו. הכשרותם בלחימה בים נגד הצי המלכותי המהולל הביאה פירות בשלב האחר, — המערכת נגד ספינות אויב שתקפו את חופי המדינה הצעירה, בכוא היום התלכדו אנשי הים אל הדגל הימי החדש שלנו. עם זאת הבריטים היו ההכנות להיקמת צי המלחמה ישראלי בכל תקפן. כלי שיט קטנים ודלים שופצו ושופרו והותאמו לתפקידים החדשים שעליהם למלא, אך במרם והשלמו הפעולות נקראו למערכת מסוכנת וקשה. היה עליהם לצאת נגד ספינות אויב מצוידות בכלים מרוחקי קלוע, ולא רק שלא הוכיבו, אלא אף הש" כילו לרשום לזכותם מיבצעים מפליאים בכוסר התימרון, בוזיות הביצוע ובעזר המלומה. הקרב הימי הראשון נגד אניות מצריות נגמר בנצחון הצי הישראלי, שפעל בשיתוף עם חיל האוויר הישראלי. מבילת האש" עלתה יפה. רוח הקרב עלתה בקרב הצוות הימי מעלה מעלה, כלי השיט הקטנים שלנו העיזו להתגרות באויב, להטיל הסגר על חופי ולערוך ציד על אניותיו. היו קרבות עזים יותר מהראשונים בימי המצור האויב. תבוסה מוכרעת נחלה הצי המצרי, ובראשו ספינת הדגל של המ"ל, שטובעה על קצינה ומלחיה. ועוד ספינה מצרית ירדה אחריה תחומה. והגיעו דברים שבמיבצע עיין האחרון נבגב לא הנינו אניות האויב זמן מה להיראות במימי ישראל. וכאשר הנינו וניסו להפגין את חוף תל אביב, תשיגון שייטותינו. האויב יב נמלט מיד על נפשו ואניותינו דלקו אחרי עד למים הטרסטרואליים המצריים. הן הצליחו להשיג שתי פגיעות ישירות, מני או לא נראו עוד אניות מצריות בחבוי הים. "המעצמה" הערבית הימית קיפלה דגלה ורותקה לבטיסות...

צי ישראל שולט עכשיו לאורך כל חוף ארצנו. וכיום, טוב איננו אותו צי דל ועזום כאשר לפני שנה ומחצית השנה, ואף

כי אין להשוותו לצי ממלכות גדולות. בע"לוח מסורת ימית ובעלות עבר קרבי מוכי הק, הרי שצינו שממש עתה זורעיו החובת מאוד במערכת התגנה שלנו. גדל חילהים ועצם הימוש האניות, כושר הק" רב עלה והבטחון איתן. גם בימי הפוגה אין קוטיים על השמרים. נעשים מאמצים נמרצים להשלים את הידיעות הטכניות החדשות עדיין, לשלב את ההכשרה המלחמית תית שנרכשה בימי המאבק, והועפלה והקרבות האחרונים, ביכולת מקצועית רח" בה ומקלפת. הצוות המלוך מכל מיני גד פים ממלכד ומתגבש לגוף בעל כושר פעולה. נוצקים דפוסיס החולמים את ה"י מאי הישראלי, והוא שילוב ההווי הארץ ישראלי עם רמה טכנית מקצועית. נערכים קורסים מזורזים. נקבעים המשטר והנהגה. כיום שלטת בצי רוח קיבוצית מצויינת. יש אהבה התלהבות לים ולמשימה. התכ" נות הכולטות הן אומץ הלב והמסירות לתפקיד ולמלוויו. כל אלה, בצירוף רצון נו, חזונו וכשרונו של אישיהם שלנו, הם מאבני היסוד של חילהים שלנו. אם בש" לבים הראשונים היה ויכוח: מי עדיף על מי? אם ותיקי הצי המסחרי או ותיקי עליה ב", מנוסי המאבק וההפעלה. הרי הוכח שלקראת השלבים הבאים יש לפתח את היכולת המקצועית שתתמוג עם ההכ" שרה המלחמתית.

היוצא מבטן אחת מאניות הקרב של הצי הישראלי אל הסיפן, לאחר ששמע רבות על פרשת בראשית, דומה עליו כמי שיצא מבית קסמים. הוא מעביר ידו על מצחו לראות אם אין זה חלום פלאות מתוק, שיתנפץ ויתנדף למגעה הראשון של המ" ציאות. אך פראת אניות המלחמה הנות העוגנות בציף אניות למראית עין ומת אפקות במרם זינוק, וזקרות קנים של כלים טובים ויעילים — אזהרה לכל צר ואויב, מראה המפקדים, המלחים והתיילים במצ" עדם הגמיש"סתגדנדג כלל יורדיים מנוסים; מראה העיני הגדולה המרדדת בשלל אר רות מעינינו של בטחון ואיתנות; ריח המים החריף המלוה, המתובל בניהוחות נמל מובחקים; שכשוך הגלים הקצוב והמת רפט אל דפנות האניות; המולת העבודה שבקצה השני של הנמל הגדול, המולת הסעירה והמפריקה הנעשית לאור החשמל; כל אותו חוץ של נמל ושל ים שהוא ישראלי — מהסבל, הסודר ועד לאיש הקומנדו הימי שבצי המלחמה. — כל זה מרגן ברי בוא מיתרים עזים וחומים: שלנו! שלנו! מציאות מופלאה היא ואדירה מכל חלום! —

קורס ארצי למדריכים ימיים



ההדרכה היומית, אחד הלוחות בתערוכה הימית.

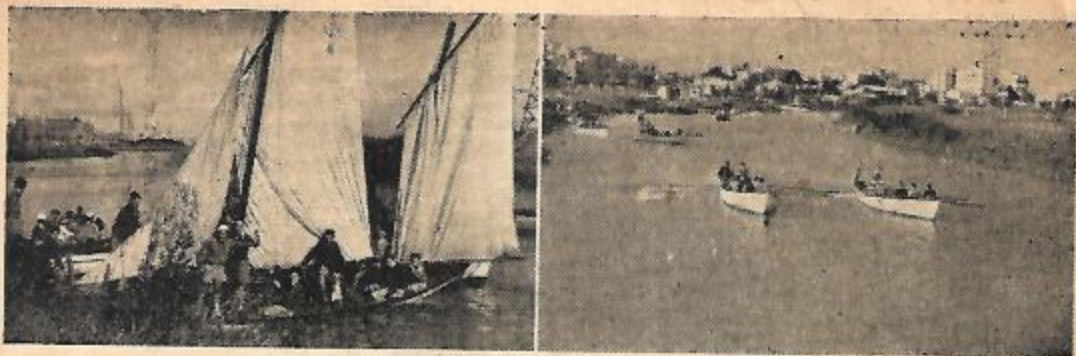
ביום האחרון לקיום הקורס נערכה מסיבת סיום ובה צוין במיוחד הליכוד החברתי של כל משתתפי הקורס על זרמיו השונים. דברי ברכה וסיכום נאמרו ע"י מפקד הקורס ז. פריד. מנהל המוסד להדרכה ימית י. פריש"ט הביא את דבר המוסד והחבל הימי לישראל לחניכי הקורס וציין בדבריו את התפקיד החשוב והרציני העומד בפניהם באגודותיהם. ב"כ האגודות הימיות א. ארגמן (הפועל), מ. נחמה (צופי הים), א. שביון על.

פעולתו הראשונה של המוסד המר"כוי להדרכה ימית של החבל הימי לישראל בוצעה בימי החנוכה. היה זה קורס ארצי למדריכים, משותף לכל האגודות הקיימות, שקויים בתל-אביב, בבית"ס לפעילי ההסתדרות בקרית מאיר.

הקורס נפתח במפקד רשמי, בהשתתפותם של 54 חניכים, 8 מדריכים ומפקד המחנה. השתתפו בו חניכים מסניפים שונים: „הפועל“ תל אביב — 17, חיפה — 6, כפר ויתקין — 3, נתניה — 2, נהריה — 1, בתים — 2; זבולון בתים — 6, ת"א — 7; „צופי הים“ ת"א — 1, חיפה — 10.

לאור הצרכים הדחופים של האגודה הוקדש קורס זה להכשרת מדריכי כים צעירים מילדי 1932/33, להדרכה בדרגא ג'. משתתפי הקורס היו מגוון רי דרגא ב'. בהתחשב עם הזמן הקצר (ימי חופש תנוכה) נקבעה התכנית כדלהלן: 15 שעות חתירה בירקון וב"ים, לאמון המדריך. לכל חניך נקבעה שעה אחת לפיקוד על סירה ולניהולה; 5 שעות הוקדשו לקשרים וכריכות ר"שעות — להרצאות על הנושאים הבאים: ההדרכה ימית, חתירה, תבל ומפ"רשים, חוק חבלים, חלוקת תפקידים באניה, עבודת נמל לפי המקצועות השונים, בנין נמלים ובעיותיהם, מיון אניות וכלי שיט לסוגיהם. 6 שעות הוקדשו להסבר מערכי השעורים לדר"גא ג', שהוגשו לחניכים בדפוס, ור"שעות — להסבר המפעל הימי בארץ ופעולות החבל הימי לישראל. בסך הכל היו 40 שעות אמנונים במשך 4½ ימים.

תוך ימים ספורים אלה קבלו המדריכים הצעירים חומר להדרכה למחצית השנה הקרובה, במסגרת דרגא ג'. מדי ערב התקיימה מועצת מדריכים לסיכום יום האמונים, הערכת החניכים וציון התקדמותם. במועצת המדריכים המסקמת הודגש הצורך בהמשך ההשתלמות וחשיבותו התכליתית של הקורס לפעולתן של האגודות הימיות לעתיד הקרוב ביותר.



בקורס הארצי למדריכים ימים: אמנים בהתירה ובמפרשים, במימי הירקון ובים.

ע. טובים / המשמעת בים

אף כי חושש אנכי, שהקורא יתיחס לרשימה על המשמעת בלא תשומת הלב הראויה — הנושא נדוש מאד וכאלו אין מה לחדש בהלכה זו — אין אני רואה את עצמי בן-הזרין מלהקדיש לה רשימה מיוחדת. כי הצלתנו בהדרכה הישית תלויה בכך בעיקר. לפי מיטב הכרתי, באינו מידה נצליה להשליט את המשמעת בשורות הימאים שלנו.

המושג משמעת מרובה-צדדים הוא קשור תוא בראש וראשונה בכירונו של האדם האחד או של קבוצת אנשים למלא אחר פקודות הבאות מרשות עליונה. הנסיון מלמדנו שדבר זה אינו פשוט כל עיקר, והמשמעת קשורה, כמובן, בנותן הפקודות. אדם זה הרשאי לתת את הפקודות ולצוות צריך להיות מסוגל ומוכי שר לכך, ואין זה מספיק שימונה לתפקיד של מפקד, כשדנותיו הטבעיים לפיקוד וכן גם ההכנה וההכשרה הדרושה — הם שיעמדו לו. כל שיטת הנינוך באנגליה, למשל, ובבתי הספר העממיים והתיכוניים במיוחד, שיאפת להבליט את אותם התלמידים, שלהם הסגולה הטבעית לפקד (Leadership) אין זה חשוב כלל שיעשיתו במקצוע זה או אחר; העיקר — שהם העצמי, שהוא תוא המחזיר בלב חבריהם את האיסון בהם, כי יציתו להם וישמעו בקולם. אין לך אדם בעולם, ותהיה עמדתו מה שתהיה, שיוכל לפעול מבלי להיות כסוף לרשות נבונה ממנו, וחשוב מאד שכל מיט ופרט בחברה יודרך להשמע לפקודות. רק מי שיתרגל למלא פקודות יוכל להיות, במרוצת הימים, מפקד על אחרים.

ומדוע כה חשובה שאלה זאת לאנשי הים? אנה המהלכת על פני מים רבים, בלא הבלד ממת הפלגתה (מסחר, צרכי מלחמה או טיול סתם) היא לא יותר מצע-

צוע בהשוואה עם איתנו הטבע. ההיים והרכוש שבאניה נתונים תמיד בידי עובדיה. כדי להתגבר על הסכנות האורכות לכליהשית בימים, הכרחי הוא שאדם אחד, והוא תמיד ובלי יוצא מן הכלל רב החובל, יהיה בעלי-סמכות להחליט ולצוות, איך ומה לעשות לתועלתה ולבטחונה של האניה. הוא הרשות היחידה והעליונה של כופים כל האנשים הנמצאים באניה, וזו זכותו וזו החובה המוטלת עליו, ואין לו לאותו כל-ישיט שאין רב-החובל שלו מנצל זכות טבעית והגיונית זו או מחסס להשתמש בה במקרה של צורך.

מובן, שבמידה שמספר אנשי הצוות גדל והולך גדל גם מספר מפקדיהמשנה. באניות-נוסעים כ"קדמה", למשל, שה צוות שלה הוא קרוב ל-100 איש, יתן רב-החובל את פקודותיו לשלושה אנשים: לקצין הראשון — בכל מה שנוגע לגוף האניה ולספוגה, לנביגציה וכדו' לטהנדס הראשי — בעניני מחלקת המכונות; ולמנהל המשק (Purser, Commissaire) בכל דבר הנוגע לנוסעים, מזון וכדו'. וכל אחד מהקצינים האלה יעביר פקודותיו לקצינים או לסגני-הקצינים הנוגעים בדבר.

שיטה זו התפתחה במשך מאות בשנים וכל הנסיונות לסתות ממנה הביאו לידי כשלון מוחלט (בהודמנות אחרת אספר אולי על המצב שהשתרר באניות-הסוחר והמלחמה ברוסיה אחרי המהפכה של 1918 כשהמבנה הנ"ל נתערער ביסודו).

המשמעת אינה נוצרת בן לילה ואין היא פועלת כדבר המובן מאליה. ניכרת היא רק או כשכל חברי הצוות, למגדול ועד קטן, יודעים איך ומתי לתת פקודה וכיצד למלא אחריה. דבר זה דורש חנוך מוקדם, אף אנו המכשירים ימאים, הוטל

עלינו ועל ארגוני ההדרכה שלנו הפקיד אחראי זה.

בהודמנות זאת כדאי לציין, שאין בעיה זו קשורה כלל ועיקר בגודלו של כלוי השיט ובמטרותיה, תכופות שומעים אצלנו, מפי מדריכים וחניכים גם יחד, דברי תרעומת על הוסר משמעת בסירה (האם אנית מלחמה אנתנו ו'... הלא לשם הענוג אנהנו מפליגים). גישה כזו לענינים יש לעקור מיסודה. גם בדוגית הקטנה, השטה במי הירקון השקטים ולשם הענוג בלבד, צריך אחד משני המפליגים להיות המפקד. לא אחת יקרה ששני בהורים ישילו להם לתוסס במימי הירקון, ובחתרם — והנה סירת-מוטור או סירת-מפרש לקראתם. שניהם נבוכים רגע, האחד חותר ימינה ואילו השני מעדיף להתור שמאלה דוקא. סירתם מהווה אז סכנה גם לסירה המת קרבת וגם לחותרים. והלא יקרה גם שיתחילו להתווכח ביניהם ואף גם לריב — ובסערה: המוטוסים יתפכו לנשק בידיהם, הסירה תתהפך ואולי רק האמבטיה הקרה תשקט רוחם הנסערות.

כל חבר המשתתף בפעולה הישית, ואין זה חשוב כלל, אם זה טיול סתם או פעולת הדרכה, צריך בכל עת לדעת מי הוא המפקד שלו ופקודותיו של מי עליו למלא. בסירת-הדרכה רגילה יהיה המפקד בדרגה של רב-החובל והוא ימנה גם את סגנו לכל מקרה, ואנשי הצוות המשתתפים בהפלגה יורגלו להקפיד במלוא הפקודות הניתנות.

וכאן המפקד להגיד מלים מספר על השאלה הכאובה, "למה ומדוע", על פי רוב נשאלות אצלנו השאלות האלה לפני מלוי הפקודת והוא המשנה החמור ביותר. קודם כל יש למלא את הפקודה, ואף אם היא נראית לחיות מחוסרת הגיון, רק לאחר הפעולה יתן המפקד לתניכו את ההסברה הדרושה, על שום מה פעל כך ולא אחרת. אפילו אם אין דחיפות מיוחדת

אפשר לראות את תוצאות עבודת השנים של האגודות הימיות בחיל הים. כמעט כל הקצינים שלנו בים היו באגודות הימיות והנם פרי חנוכה. למי הירקון חלק רציני בהכשרת קצינים לחיל הים".

(מדברי ראש אכ"א בחיל הים. נתפרסמו ב"חיל הים", חובר' ו).

בתוצאת הפקודה לפועל הייב המפקד התקפיד על כך בכל המסיבות שהפקודה תוצא לפועל מיד. חוק הוא ואיש אל יעבור עליו.

ובסיום הדברים אספר על שלושה מקרים. ששנים מהם נמסרו באבדון נפ' שות יקרות כתוצאה מחוסר משמעת.

לפני כ־30 שנה היה הדבר. טוונט צעיר הייתי, חבר נלהב של מועדון־שיט בעיר מולדתי. מעגן־הסירות שלנו היה בנהר. מפקד המועדון היה קצין הימיה המלחמתית. שהקפיד בענייני משמעת בכל הנוגע לסדרי המועדון, לסירות ולהפלגות. פעם, לפנות ערב, ישבנו במועדון ושוחר' נב על דא ועל הא. בין הנוכחים הייתה גם חברתי, שהזמנתיה להפלגת־החמירה על פני הנהר. מכיוון שירד עלינו הערב סירב המפקד להרשות לי לצאת לטיול בסירה. שאלות. למה ומדוע? לא היו מקובלות אצלנו. הסירוב פגע מאד בכבודי ולא רציתי להשלים עם המפקד. משיצא המ' פקד מהחדר נתתי סימן לחברתי ויצאנו בריצה אל הרפסודה. שאליה הייתה קשורה הסירה. נגשתי למחסן לקחת את המשוטים וחברתי התירה בינתיים את הסירה וקפצה לתוכה. הסירה הייתה קטנונת והבחורה דרכה עליה לא כאמצע התחתית, כפי שצריך היה לעשות בסוג סירות זה, כי אם, ובכל כובד משקלה, על דופןה. הסירה שקעה בצד האחד וכשהופעתי על הרפסוד' זה ראיתי כבר במרחק־מה עם הבחורה הטובעת. כששניהם נסחבים עם הורם הדי זק. בסביבה לא היה איש והורשך היה. לא הייתה לי דרך אחרת אלא לקפוץ למים בבגדי חורף. שהיון טוב לא הייתי מעולם והבחורה לא ידעה לשחות כלל. חידה היא

בשבילי עד היום כיצד נצלנו ממות בטוח. הועמדתי כמובן למשפט פנימי של המוד' עזון ונענשתי קשה. המפקד הסביר לי אחר כך למה אסר עלי את הטיול. הוא ידע שהורם בנהר חזק ביותר באותה תקופה; הוא ידע, שאין פנס בסירה ועלולים אנו להתנגש בכלי שיש אחרים העוברים על פני הנהר.

והנה מקרה אחר מאותה תקופה. בספי' נתימפרש, עם תא (קטנה במקצת מסטיגת "רחף") חזרנו מתפלגה לנמל־הבית שלנו. שלושה היינו: מפקד הסירה, חברת המוד' עזון ואנכי. לא יכולנו בחשכה להגיע עד למעגן ותיינו נאלצים לעגון בספרץ במקום בלתי מוגן כמעט. ב־18 השעות האחרונות של ההפלגה הייתה סערה. שבורים היינו ורצועים. היום המשיך לסעור וסירתנו הק' טנה טולטלה באופן איום. לבחורה ניתנה פקודה להכנס לתא ולהשתדל לחמס תה בשבילנו. כי במשך יומיים לא בא כל דבר הם לפינו. המפקד ואנכי עבדנו ליד התור' רן. כדי להוריד את המפרשים. הורשך היה ולא ראינו אפילו את ירכתי הסירה. פתאם הרגיש המפקד, כי משהו קרה. הוא התחיל לקרוא לתוך התא. להברתנו. אולם תשר' בה לא נתקבלה מנגנה. אחרי ימים מספר מצאו את גופתה על הורשך הקרוב. החקירה באה לכלל מסקנה שהאומללה, שנעלבה כפי הנראה מהתפקיד שחוטל עליה, החלי'

טה על דעת עצמה להחזיק במגור בירכתי הסירה ולסנוע טלטוליו, דבר הרגיל בהר' רדת המפרש הראשי. בטלטולים האיומים לא היה זה בכוחו של אדם לעשות. היא נזרקה לים מבלי שהספיקה להוציא הגה מפיה. היים יקרום אבדו בגלל דבר "קטן": אי ציות לפקודה.

והמקרה האחרון — מהירקון שלנו. מלפני 12 שנה, אם אינני טועה, כתת תלי' מידיים, מאחד מבתי ספרינו, יצאה לטיול בסירות. המורה הזהיר את התלמידים, כי ישבו בשקט במקומותיהם, אך כמה מהנע' רים לא השבו לנכון למלא אחרי ההוראות שקבלו. הם קמו ממקומותיהם והתחילו לק' פוץ ולהשתולל. הסירה התנדנדה בחזקה, אחד הנערים נפל לתוך הנהר. בנפילתו קבל, כפי הנראה, מכה בראש וטבע, ולא ניתן עוד להצילו.

נראה לי שאין עוד סן הצורך להוסיף דוגמאות, כדי להוכיח מה עלולות להיות התוצאות של חוסר נכונות לציית לפקודה. הפתגם הנרמני אומר: "מה שלא למד האנס הקטן לא ילמד מעולם האנס המבוגר". המשמעת היא יסוד היסודות של הימאות ויש להתרגל אליה בגיל צעיר, בפעולות ההדרכה שלנו. אם הניכינו יתרגלו למלא כל פקודה בהיותם צעירים, יוכלו הם להיות במובן זה ימאים למופת, בהיותם המקצועיים.



בקורס הארצי למדריכים. מטעם המוסד המרכזי להדרכה ימית: מדריכי האגודות התאמנים בתחרות.

אָהָה זַמִּית

אַהֲבָה זַמִּית שְׁלִי עוֹלַת נְהוּשׁוּל.
רַב־חַוָּבֵל, שְׁלֵמָה שְׁלַחָה אֹפִינָה,
מְקַרְשָׁה קְתוּחַ רֵם וְכַחֲלוּ. — —
שִׁיר לְגַד אֲנֹכִי אֲשִׁירָה.

אַרְזֵי הַקְּנָנוּ לִי מְרִיזֵי אוֹר,

וְלֶךְ שְׁנָאוּ שְׂמִימָה לְתַרְן.

מְרַמְּבִים, אֲשֶׁר הִחְלוּ בְּשִׁיר לְקַעוֹר,

אַתָּה אֲסַפְתָּם אֶל הַגְּרֹן.

וְקָרִי הַיּוֹדָה נָצְבוּ עַל סַפּוּנָה — הוֹד,

וְלִי נָעוּ בְּרַמְמוֹת שְׁלֶקֶבֶחַ.

אַיִךְ גְּלִים נוֹשָׂאֵי עֵינַיִם נוֹהוֹת

הַזְּלִמוֹ אֶהְבֵּה, בְּכַשְׁבֵּט.

וְנִשְׂאוּ בְּחִיקוֹן הַמְּרַמְּבֵי קַעְרוֹת,

גּוֹיִם וְהוֹבִי שְׂמֵשׁ שֶׁל נְקָרוֹת.

וְאִיךְ גָּאוּ בְּכֹכְבֵי עֵינַיִם מְשַׁרְרִים,

מְשׁוֹשֵׁי אֲכִיב וְכֹסֶף נְעָרִים.

וְאִיךְ שְׁאֵגוֹת קָרְבַּן נְקָרוּ עַל סוּסָה

וּמְצוּלוֹת קָטְנוּ נֶפֶשׁ וְשִׁמְסִים.

וְנִרְעוֹת נְהוּשׁוּל הַנִּיפּוּסִים תְּנוּפָה,

עַד כִּי שָׁרְחוּ בְּכִיעֵי דָם עַל הַמַּיִם.

וּמְסֻלּוֹת אֲשֶׁר נְהַרְשׁוּ בְּגֵל,

עֲמָה נְהָרוּ עַד לְקַצְנֵי אֲרָזִי.

וְטוֹב הַמְּרַמְּבֵי בְּשִׁלּוֹם נְגָעַל,

וְטוֹבָה נְהַלְהֵה הוֹבְבָה בְּלֶטֶב הַרְבֵּי.

וּמְאֹז, יֵם נוֹשֵׂא בְּחִירֵינוּ קַעְזוֹ;

מְשִׁיב בְּמַסְפָּרֵי רוּחַ וְלֹא מְרַנֵּיעַ.

וּבְשׁוֹב לַחֹף סִפִּינָה אֲרָאָה רָאָה,

וּבְחֹרֶיךָ, רַב־הוֹבֵל, שִׁירָם עַד קָרִיעַ.

כִּי אֶהְבֵּת זַמִּית אֶת חוֹסֵינוּ חוֹבְבֵת,

וּשְׁעָרָה בְּשׁוֹלֵיךְ נְאֻחָתָה בְּקָדִי.

א. ס. נוביקוב-פריבוי/ ספורו של ראש-המלחים

— כן, אחים, אתם רק מתחילים את השירות. רבות המנות מפת'בג המדינה, אשר יהיה עליכם לבלוע! הן רבות... ואני את סיבובי האחרון שט. בעוד שלושה חדשים לא יקראוני כבר למשמרת: אחיה בביתי. —

ברם, אין דבר, גם אתם — אל נא תעצבו. טוב לשרת באניה וביחוד, אם להתמנות לאחת ההפלגות למדינות הים טוב ומועיל. ונוסף לכך, אין-חיי-המלחים דומים לחיי הרגלנים האומללים כלל ועיקר. קצר שם אמנם השירות, אך מה תועלת יש בו ולמה תגיע שם?

מספרים על ויכוח אחד בין חייל למלח: מי מהם המשכיל? עמד החייל לפקד: ימינה, שמאלה, צעד לפנים, צעד לאחור ושאר מיני הבל ורעות-רוח. המלח מלא אחרי כל הפקודות על הצד היותר טוב. — ועתה, דיסה שכמותך, אפקד אני עליך — אמר לבסוף המלח. עמד החייל, נזדקף, כמי שמקל תקוע לו בבית-הבליעה, ולחיוו נפח. המלח, לא הרבה מחשבות, טפס ועלה לקומה השלישית והשליך על החייל שק מלא חול. — זוהר — צעק לחייל. היה עליו לברות, והוא ממקומו לא יזוז. השק נפל על קרקדו. כמעט שפרחה נשמתו של החיל.

רב המרחק בינם ובין אנשי הצי! והעיקר, מרחבייה אצלנו. ברם, עתים יכבד מאד. משמעת, יש לעמוד על המשמר, מציקות העבודות בצוותא, סערה תפחיד, תפחיד מאד. לא לחינם אמרו: מי שלא הפליג בים, לא ראה צרה מימיו. תחת זאת, אי מקום שלא תהיה שם! והאדם הופך לאחר — אמיץ יותר ונבון. הים — בכוחו לשנות את כל אחד.

אספר לכם, חברי, כיצד הגעתי לנקודת-ההבנה של עכשיו, ואתם התעמקו בדבר. אולי יצלח משוה גם בשביל-כם. אני גופי, בבחרותי, קרה לי, כמותכם עתה, לשבת על הסיפון ולהאזין לאמרי-יהם של מלחים ותיקים.

בימי הטירונות — הן, מה קשה היה! המדריך ועפן היה הצציק לנו מאד! והאוכל היה גרוע. יוצקים היו לתוך הקערה מרק לא מרק, מין פרישה כזו. נוסף לכך אכלו אותך געועים. בחלומך כל הזמן הכפר נראה. צר היה לי על האב והאם. תשושים הם שניהם והמצוקה — מנת-חלקם. היתה לי גם כלה. נסטיה שמה. את, נערה. עיך אודם לחייה כעין-הפרג. עיניה משעשעות. בחולות, כים הטרופי. הולכת היא הלוך וטפוף. בת-צחוקה תסגור. ולכשתתקשט ואת צמתה הארוכה בסרטים אדומים תפאר — לא תשבענה עיניך מראות. שחקתי אתה לילות תמימים. תתכנס אתה לדיר או לכיוצא בזה מקום ותתעלס משקיעת החמה עד עלות השחר. כן, נצמדת ואש בוורת היתה הבחורה. נהגתי בה ביושר, כי בשבילי היא היתה יקרה מכל יקר בעולם.

כן, מצר הייתי כהלכה. הזמן הלך עבר, ואני כדי לנשות את עמלי, התחלתי בלימודים. איש בער הייתי. שום דבר מלבד כפרי לא ראיתי, אך הלימודים וחיייהם פקחו לי את העינים.

סיימנו את לימוד תרגילי הסדר והמשטור. הושבענו. מיטורונים הפכנו למלחים. האביב בא. חם. החוגות מזמרות. העצים התפתחו נצניהם. העשב מוריק. האויר רענן, ערני. הים מצטחק לשמש, שמת שנחלץ מהכפור. הבריות עליוזים. בנמל הצבאי מהומה. האניות — מהן כבר בהפלגות, מהן מצטיידות. מתחילים גם אנו לציד את אניתנו בת שלשת התרנים. עובדים אנו במלוא הכח. כעבור חודש מוכן הכל: האניה ליד הרציף הגדול עומדת נקיה ומצוחצחה, ועל תרניה יתנוסס הדגל.

חייים החלו. אליבא דאמת — בזמן הראשון התהלכתי על האניה כמטורף: איני מבין ולא כלום. מרובים יותר מדי השמות השונים למפרשים, לחבלים ולקשריהם ולתרנים, וכולם — לא רוסיים. האל-נא בטובך לטמוד ולהכיר את כל אלה! יאם מעט לך זאת, עליך להבין גם במצפנים ואת האותות להכיר ולדעת. עליך לדעת, איך להרים משאות, איך להשיט סירות במשטים ובמפרשים. תורת המפרשים לבדה, מה קשה ומסובכה. המדריך מבאר לך ומסביר, ואתה, ירחמך השם, עומד כגולם בפה פעור. הגעתי לידי יאוש ממש. אמרתי, לעולם לא אגיע להבנת כל תורת האניות וחכמתה. שוכב הנך בלילה בערסל, שונה וחזור: סוגי המפרשים הם: Main sail — מפרש עיקרי, Mizzen sail — מפרש אחרון, Forestay sail — החלוץ, Staysail — התוסף, Top sail — מפרש עלי ועוד, עד שהנך מתחיל להתנמנם. והנה נסטיה לפניך, רעננה, כגרגיר בשמש, מצטחקה, קורצת לך. ופעם נראה לי בתלומי, כאילו היא, חבוקה בידי בחרר אחר, התרחקה ממעגל הרוקדים. מהערסל, משמע, נפלתי. נחבטתי כראוי. הנכס צוחקים. עתה צוחק גם אני עמכם. אבל אז — רחוק מצחוק הייתי. המראות והחזיונות האלה טרפו את לבי כל כך, עד שסבלתי יסורי גיהנום.

פעם נשלחנו העירה לקנות מזון. נתנו לנו סירה בת ארבעה-עשר משטים. הפלגנו עם בקר. מזג-האויר היה טוב. לפנות-ערב, עם שובנו, קמה סערה איומה, ואולי רק לי נדמה היה כך. עד אז, לא רק ים, אלא גם נהר הגון לא ראיתי. הרוח קורעת והומה, הגלים מכים בלי הרף. הים הומה, מתקצף, מתזן נתזים, כאילו דעתו נטרפה עליו. סירתנו נזרקה מגל אל גל כקליפת אגוז. פחד מות נפל עלי. לעלות על הגל — לא כל כך נורא. אך בעופך מטה — כל קרביך ודומה, הנשימה נעצרת. הנה קיר מתגלגל עליוך. כן, תחשוב, פה תהא קבורתך. אך זה עבר בשלום. לא הספקת לשאוף רוח — והנה קיר אחר. משוט יעקר מידך ואולי גם אותך יטול הימה... והאפסנאי שלנו, — פצו כחולים ומכוסים-חטיטים, פיו גדול כשל

צפרדע, העינים ירוקות, פראיות — יושב לו על יד ההגה, כאילו אין הדבר נוגע לו. אנו, המלחים הצעירים, תפילה על שפתינו, והוא משתטה ממש במלים הריפות.

— לחץ היטב! מוגילב אומללים! —
ובפתחו למנות אחד-אחד את כל הקדושים, האלים ובני האלים והכל בכבוד, בטחול ובחוט-השדרה, — יגדל פחדך וירבה... לא תמצא בריגש כמותו לרוע...
עיניכם הרואות, כי איני בעל קומה גבוהה, אך כח לא חשך האל ממני. היקף חזי מגיע לעשרים ושנים ורשוק, נתכעסתי ומשכתי את המשוט בחזקה. הוא נשבר לשנים. האפסנאי כבדני במכת-שינים. כאן נסתרה בינתי לגמרה. נאחו הנני בשתי ידי במקום מושבי, ומסביב שממה נראית לי ועל פניה כאילו עדר סוסים לבנים דוחרים.

הים יורק את רידו, האפסנאי גם הוא אחריו.
— הא, טעם
פתאום יתחיל לאיים באגרופו כלפי שמיא.
ואני יושב ספק חי, ספק מת.
לפתע אשמע:
— אונקל!
ושוב צעקה:
— הרף.

התבוננתי סביבי — האניה שלנו. שבת לאל. אך כל הלילה הוזה חלחלה אחזתני. אוררתי ארוז אז את כל אשר בתבל.

לא הספקתי לפרש מהרפתקה אחת ושניה התארעה. החלו ללמדנו לטפס על התרנים. האניה הלכה לה במלוא הקיטור. התנודה גדולה למדי. אותי שלחו לכבש התורן. הנני מתרומם. המיתרים מתנועעים. ידי ורגלי רועדות. ככל שתגביה לעלות יגדל הפחד. שבתני על עקבותי, וראש המלחים — אשר בשם דג'מלות יכונה בפי המלחים, על שבמשך חמש-עשרה שנות שירותו המליח כלו — כבדני אחת, אחת ושתיים במקל-ג'מטי. כאש בוערת צרבה את גבי. לא הרגשתי בעצמי, איך על הכבש עליתי. הבטת למטה — גבוה. למעלה התנודה גדולה יותר. על כל בשרי נמלים רוחשות... שככתי על הגשר הקטן, נאחזתי בידי במשהו לא חי ולא מת. ראש-המלחים התנפל עלי כחיה טורפת. טפסו ועלו עוד ארבעה אפסנאים. בכה הורידו אותי על מכסה האניה. הייתי לכלימה בעיני כל אנשי האניה.

הייתי בצרה גדולה. לא פעם, מררתי בבכי. הריצותי מכתב הביתה: שלום לכם, יקירי, לא תוסיפו עוד לראות את בנכם. אמר אמרתי להמלט על נפשי. אך מודה אני לבן-כפרי, שעמד על יד ההגה, הוא הרגיעני כל הזמן:
— המתן, תתרגל. אז אחרת תדבר.
— אין כח לסבול עוד, אמרתי.
— סבול ודום — הכל יעבור.

ואמנם, כדבריו כן היה. התרגלתי לחיי האניה. אט-אט גדלה הבנתי לכל דבר. השירות נעשה נוח יותר. נתעוררה

ותו לא מידי. ואני, מה טיבי ככראדם? לכשיצוף רעיון כלשהו בקרדי — לא אדע מנח. קשרתי פעם שיחה עם סגור־ציון אחד בשעות המשמרת ורמזתי לו:
 — הרי הקוף היה הוא ודומה בהרבה לכראדם.
 — ובכן, מה בכך? — שואל הוא.
 — וכזה נכון הוא... כאילו ממשפחת האדם.
 — מה עוד?
 מה תגיד לו איפוא? הוא נעשה רציני, ואני פחד אחזני. אמרתי לו:
 — בכל דבר, כבודך הרם, ניכרים מעשייה נפלאים. הסתכל בי הקצין, הניע בראשו והפליט:
 — מלח שוטה הנך, גרצ'וב...

והרופא יותר לי בכל זאת. עגנו בעיר צרפתית. לקחני אתו למחיאום. ושם פחלצים שונים — המון! וכאן הוא ספר לי הכל. והיוצא מדבריו הוא, שלא רק האדם והקוף קרובים, אלא גם כל בריה חיה, למשל, סוס, נחש, כלב, תולעת — תא אחד מוצאם. בבהירות כזו הסביר, שלא נשאר אצלי כל ספק, פשוט הפך את כל מושגי...

בקרנו עוד בכמה מקומות וכעבור שבעה חדשים בערך שמנו פנינו הביתה, פירוש הדבר — לגמל קרונשטאט. חבר המלחים התיידד בינתיים, התרגל לחייים, סיגל לו את מדע האניות. את המפרשים הניפו במשך שתיים־שלוש דקות. רק הסערות הציקו לנו עד מאד. אך בשום מקום לא סבלנו כל כך, כמו במפרץ בייסקאיה. התנודה היתה כה גדולה, שהשתוממנו על שנשארנו בחיים. אחד ממלחינו נסחף מהספון הימה. טרוף־טורף הבחור. אכזרי הוא מפרץ זה. יקולל שמו לעד! מרובים המלחים שטבעו במימיו.

ומפקדנו מסוכן היה. זהו לו שנה ראשונה להפליג באניתנו. רבה היתה אהבתו לצות! במקרה שהאוכל גרוע — יפור את כל מטבח האניה. אך רחוק יתר על המידה ומראהו איום. הפנים מכוסים שער, בעל גבות גדולות, העינים חודרות, כעיני נשר. חטאת נגדו חטא כלשהו, יאדם כדם, ירעד כלו ויתפרק עליך כסופה.

— המלט על נפשך! הרוג אהרוג!... — יצרה, כמטורף ממש, יחסוף מראש המלח את הכובע ויקרענו לגזרי־גזרים. ובעוד שעה או שעתים תתישב דעתו, קורא את המלח אליו אל תאו.
 — סלה נא, יאמר, שככה הנני... הא לך בעד הכובע. ומספר רובלים יתן.

מתחילה פחדו מאד המלחים, אך במשך הזמן התרגלו וגם התיידדו אתו. מצויים גם בינינו בני־בליעל. בכוננה תחילה יעוללו משהו בפניה, כדי לקבל שני רובלים בעד הכובע, כשמחירו בסך־הכל עשרים קופיקות. הרגיש בכך המפקד — עמד והזויל את הפרס. כשהורידו עד לחצי רובל, פסקה השוכבות.

אמרו עליו, שקרה לו, שבעדינא דריתחא. עשה איזה מעשה לאחד המלחים. הרגו, כאילו, או משהו בדומה לכך. מאז יפחד, שטא יארע עוון חדש. את מקצועו היטיב להבין

מאין כמותו. יעלה על הגשר, יניע בחטמו באויר לצדדין. יביט על הים, לשמים ויגיד מניה וביה, מה יהיה מזג האויר. ואמץ היה האיש. כל הקששים כאין נגדו. בלילות עורר משנתו את החבר ושלחו למעלה לחזק את המפרשים. פעם הקימו אותנו מהמיטות. לפי התכנית היה עלי לעבוד על התורן האמצעי. סערה עזה היתה, חושך־אפלה גשם. קר, הים רועש. הרוח ימפה. ישראל, ונדמה לך, כי נכון הוא לקרוע את הבשר מעל עצמותיך. החזק מעמד! רישול כלשהו — סוף־פסוק. את העצמות לא תאסוף, אם מגובה שכזה תעוף ובספון תחבט. ואם היטה תפל — גם אז אבד זכרך. אך הפחד ממני הלאה. כנטול זכרון הייתי. עובד אני לפי הרגל: בידיים, ברגלים, בשיניים... הצפרנים נעקרות. המפרש או חבליו יצליפו על פניך... ניהא... לא תשים לב לכך. הלב כמו באש יבער... ורק אחרי שירדתי על הסיפון וחושי שבו אלי — הרגשתי מועקה.

את, לא מעט עבר עלי!
 באנו לקרונשטאט. החלו הבחינות. על כל השאלות עניתי ללא דופי. העלוני בדרגה. השירות נעשה קל יותר. לנסטיה יפתי שלחתי מתנות, שהבאתין מתורל, שמחה מאד וכתבה, כי תחכה לשובי בכליון עינים. המסע נגמר. העביר רוני לסקוקטין. את הרופא העבירו מאתנו לאניה אחרת. קשה היה להפחד ממנו. נפרדנו בטוב, ברכת אלהים עליו. כך ארע לי, אחים, לקרוא בספר על חידקים. אלה הם בעלי־חיים קטנים, אולי, פי מאה מאינבא (*). לראותם אפשר רק במיקרוסקופ. כך יכונה מכשיר בעל זכוכית מגדלת. חשקה נפשי להביט במיקרוסקופ כזה במרעני. היה לא אחיה, אמרתי, ואת שלי אשיג. טוב, החילותי לחקור ולדרוש אצל מלחים מבינים, לאן עלי לפנות. אחד מהם אמר לי:

— בקש אצל הסטודנטים.
 — מאין, — שאלתי, — יהיה להם מיקרוסקופ? בכפ־רנו — הגנב בשם סטודנט יכונה, והוא רק מסמרים בכיסו ישא, לשם פתיחת מנעולים.

המלח הסביר לי מה זה סטודנטים ומי הם. את, לעזאזל, הלא אלה הם החכמים מכל אדם. ניהא, השגתי כרטיס נסיעה אצל המפקד וישר לפטרבורג. משיטט אני ברחובות. חורף, הקור יצבט את הלחיים. מרובים העוברים ושבים. זעיר פה, זעיר שם תתקל בסטודנט. שאלתי את האחד בדבר עניני. הוא פרץ בצחוק, והלך לי. ירקתי אחריו. פונה הנני לשני.

— אנה, — אומר, — לומד היסטוריה ודבר אין לי עם המיקרוסקופ. צר לי, ובכל זאת — אני בשלי. פגשתי עוד סטודנט אחד. קטן, גבו, לבושו יעיד עליו, כי בעניים חלקו. נכנסתי אתו בדברים. לא רע — מקשיב ברצינות. שאלני שאלות מספר. אח"כ אמר: — לצערי, אין לי מיקרוסקופ. יען כי משפטים אלמד, אך יש לי חבר, המתכונן להיות פרופיסור. הוא יראה לך.

(* אינבא — ביצת הכינה בשערות.)

שבת לאל. הענין, — אמרתי, — הולך למישרים.
באים אנו לדירת המלומד. הדר צר, ארוך. על כל המדפים
מסודרים כל מיני צנצנות, ספרים. על השולחן, על הכסאות
שוב ספרים. אחדים מהם פתוחים, וכל כך מרובים הם הספ-
רים. שלא תספיק לקראם במשך כל ימי חיך. המלומד
גופו — בן־אדם גבוה, צנום. הרגלים ארוכות, דקות, מפור-
שקות, כמו מחוגה. הראש גדול, השערות מסורקות לאחור,
הרקות קרחות. על האף משקפיים במסגרת קרנית. לבושו
פשוט. ומה שהפליא אותי ביותר — זהו המצח. תלול כזה
וגבהו ארבעה ורשוק בערך. מיד ניכר — בעל־מחשבות
עמוקות!

בראתי את המלומד נבוכותי. נודקפתי הידיים לצדדין.
הסטודנט שלי מציגני בכתר־צחוק על שפתיו:

התודע נא, — טפוס מענין.

וספר לו מה חפצו.

— ובכן, רצונך להביט במיקרוסקופ? — שואל אותי
המלומד.

— אמנם כן, כבוד מעלתך. רוצה אני מאד — ענית.
הוא התאדם, הרצין. מה זה? — חשבתו, — כלום הוא
בדרגת גנרל?

ניגב את המשקפים במטפחת, מצמץ בעיניו והביט עלי
בשימל. אח"כ אמר לי בחביבות:

— שב נא על הכסא. לשוא כה תכנני.

— ואיך אחרת תצוה לקרא לך?

— פשוט, וסילי איבנוביץ.

רואה אני — איש טוב הוא. ידידותי. שוחחנו קצת.
אח"כ שם המלומד על השולחן מכונה קטנה. הוא המיקר-
וסקופ. וכשהכל היה מוכן, הבטתי בו.

הו, חבריאה, מה מענין הדבר! טפת מים קטנה עלתה
וגדלה כתפוח. ובה הידקים כחמישים במספר, חיים, מפור-
פרים. לא תוכלו גם לתאר לכם דבר כזה. והוא, וסילי
איבנוביץ, הכל מבאר לי וסוגים שונים יראני. הוא בעצמו
יגדל את החידקים האלה. פשוט מעשי־כשפים יעשה. ישנם
ביניהם ארסיים. אחד מהם, אם בקרבך יכנס, ישר אליר
קבר יביאך.

גמרנו עם המיקרוסקופ. חצי בקבוק יי"ש שלשתנו
חיסלנו, טעמנו קצת גבינה. נקניק ובפרדנו כידידים.

עתה נדמה לי, כאילו בחלום ראיתי כל זה.

אלו אנשים ישנם בעולם! נקה, למשל, את וסילי איב-
נוביץ. מתכונן לחיות פרופיסור: הסטודנטים בעל־מח
הם והוא ילמדם. כל זה צריך להבין. ואתי התהלך באופן
פשוט כזה, כחבר ממש.

חורף תמים בלינו בעיר. בשעות הפנאי התעמקתי
בספרים. רציתי להשיג הבנה מלאה בחיים. הכל הלך למי-
שרים. ראשי תפח מיום ליום.

בקיץ העיבורני לאניה אחרת. ושוב הפלגנו למדינות
הים. כל הסתו הסתובבה אניתנו בים התיכון, ולחורף
פנתה לים התידי.

עברנו דרך תעלת סואץ. נפלאה היא תעלה זו. ארכה
כמאה קילומטר ומקשרת שני ימים. החוף האפריקאי מכוסה
שיחים וקנה־גמא, ועל החוף האסיאתי — אין ולא כלום.
רק חולות צהובים נראים רחוק, רחוק, עד לקצה האופק.
נכנסנו לימ־סוף. לא אבין כלל, מדוע יש זה בשם הימ־
האדום יכונה. לפי צבעו אינו אדום כלל ועיקר. כי אם תכול,
כצבע השמים. זהו אותו הימ, שדרכנו העביר משה את בני
ישראל בצאתם ממצרים: אמרו לי, כי מצויים בו פרעונים
— ראשם ראש אדם והזנב של דג.

שקר וכזב כל זה.

החום גבר ועלה. וכשנכנסנו לים התידי והתקרבנו לקר
המשה, כשל כבר כח הסבל מהחום. רק גופיות לעורנו.

אך גם זה לא עוזר.

תחת זאת נעים שם בלילות: אוהב אני, אחים, את
הלילות הטרופיים האפלים. שוכב הנך על הגשר האחורי
בלבושו של אדמ־הראשון ומביט על השקיעה. שקט. חם.
האניה שטה לה בשלום, בלי תנועה. החבר ישן. החושך
גובר. הים שחור כזפת. למעלה דולקים כוכבים בהירים,
גדולים. באמצע הרקיע שביל החלב כיאור ממש, זרוי זהב.
רוח חמה מתנועת האניה תלטף בחביבות, כלטף אם את
ילדה.

אל אלהים, מה טוב! — תלחש לך, ודמעות תתגלגלנה
על לחיך, מרוב התפעלות, משמע. והכל באותה שעה חביב
עליך: הכוכבים, האדמה, כל דיג, כל רמש, כל עלה, ועל
כלם — האדם!

וכך תרדם תוך מחשבות טובות, ואם לא יהיה עליך
לעמוד על המשמר — תישן לך עד הבוקר, עד אשר תשמע
הפקודה: — לקום! לקשור את המיטות!

טובים גם לילות ירח. עומד הוא ירח זה מעל לראשך
ממש. הכוכבים הקטנים נבים, נשארים רק הגדולים, הים
שפוף־זוהר ומראהו לכנבן, כאילו מהול בחלב. רואים הרחק,
הרחק מסביב. עומד הנך על המשמר ותשקע במחשבות.
נסטיה תראה בדמיוןך. תלבישנה בגדי משי, תקשטה אבני
יקר. תטייל אתה בגן הטרופי, בו נטעים העצים היפים
בעולם. צפרים שרות. פרחים, פרחים לכל מלוא העין.
שמש. אור. הדגים ביאור ישתעשעו. נסטיה מתרפקת עליך.
דברי אהבה תדבר... והכל, כמו בהקיץ.

אח, לילות טרופיים אלה! מה רבה השפעתם עליך!
עתים תזכר את כפרך ותזיל דמעה מרוב עלבון. ביער
עומד הכפר שלי, מכוסה ערמות שלג. אנשי־בער בו יגורו,
מאוינים להמית הסערה, מפרפרים במצוקתם, ובמצוקה הם
מתים ולעולם לא ידעו, מה גדול כדור הארץ, מי הם הדרים
עליה, אלו ימים ישנם.

ברם, לא כדאי לדבר בזה.

שכחתי, חבריאה, לומר לכם: עם הקצינים צריך לדעת,
איך להתהלך. אחרת תלך לאיבוד על לא דבר. אל נא
יחשב לי הדבר להתפארות מצדו, ידעתי לחיות אתם בש-
לום. הם לעולם לא יבינו אותי, ואני רואה את כל אחד מהם

במפולש. מה אפיו של כל אחד. מי מהם יודע את מקצוע
הים, ומי רק מלל ירבה — שום דבר לא נעלם ממני!
עם הופעת קצין חדש על האניה — מיד מתחיל אני להתבונן
בו ולהתחקות אחריו. שונים הם לפי אפיים. זה אוהב,
בפנותו אליו. שיכבדוהו בדרגה גבוהה יותר, האחר, שיפנו
אליו בכל. קרה גם. שמי שהוא מהם נסה לחקור ולדרוש
אותי, ואני דברים ומעשים כאלה אספר לו. שהשד בעצמו
ישבר את רגליו. ובכל זאת נכשלתי פעם כשלון כזה. שעוד
מעט והלקוני.

באניתנו שרת בתפקיד קצין ראשי הלוטננט קראסנוב,
כזה, גרץ, בעל שפם ארוך, שבלט משני הצדדים, עיניו
מימינית. חשבו אותו לאיש מוזר. את כל מלח ומלח קרא
בשם מיקיטה, והמלחים קראוהו הם בשם זה. לחבר המלחים
התיחס בחומרה יתרה. וכשהיה שתוי כהוגן התהלך לו
באניה וצעק:

— אני קיסר הסינים!

עם כל אחד יתנשק.

— עמכם, — יאמר, — בנייהחיל, ביכולתי את כל
האומות לפוצץ לרסיסים.

פעם ראיתי ליד החרטום קרני-פר מוטלות. קרנים טובות
כאלה, גדולות, אך באניה לא יצלוהו לכל. השלכתי אותן
הימת. נתברר. שראש הקצינים מסון לנגר לעבדן ולשפצן.
נודע לו את אשר עוללתי וירמוז לי באצבעו:

מנדל נון (ניישטאט) / איזור הכנרת בימי קדם.
מוקדש לגבי אלה פולק בהערצה רבה.

תחבורה, נמלים ומספנות על הכנרת.

בתקופה שלפני חורבן הבית השני ולאחריו היה איזור
הכנרת מיושב יישובי רב וצפוף. החקלאות פרחת וכל שעל
אדמה עובד, נוצל הושקה עד גבול האפשרי. מתוך יערות
המטעים חגגים צצו ועלו ישובים רבים ובתוכם שבע
ערים, שכמה מהן נחשבו מן היפות ביותר שבמזרח הקרוב
ההיליניסטי-רומאי. ובתוך הערים פאר החרבות היווניות:
ארמנות, בתי כנסיות, היפודרומים, תיאטרות ומרחצאות.
התעשייה והמסחר שגשגו. ובמקום שכל אלה מצויים,
מפוזרות גם התחבורה. ברור למדי, שהקשר הכול הנח
ביתר בין יישובי החוף היה דרך הים. נוסף לכך ישבה
הכנרת על אם הדרך המסחרית הגדולה שהובילה מארצות
סוריה ועבר הנהר למצרים. שיירות המסחר, בהגיען לחוף
הים, היו מחליפות ברצון את דרך היבשה הארוכה והמיגעית
בתחבורה הימית הנוחה, ועשו את קפיצת הדרך מעבר
לים. לצורכי המסחר המקומי והעובר הוקמו תחנות-מכס
ימיות, כגון זו של כפר נחום, הנזכרת בברית החדשה. לשם
סיפוק צורכי המסחר הפורה ותחבורת הנוסעים הרבים קם
על הכנרת צי ספינות הובלה ונוסעים, נוסף על צי הדייגים
הגדול, וספינות טיול וספורט היו שם של היוונים
וגירוריהם. יוסף בן מתתיהו מספר בספרו מלחמות
היהודים (11, כ"א, ח'—ט'), שפעם העביר ב"230 ספינות

— הן אתה, מיקיטה, גשנא הנה!
נגשתי.

— אתה הוא, שהטלת את הקרנים הימה!

— כדברך, כבודך הרם, יען כי, כחפץ לא יצלה הן.
שסע אותי בקצף:

— איך נועזת? התבין, קרנים אלה לי הן!
ואני הפלטתי בו במקום:

— סליחה, כבודך הרם, חשבתי, כי קרני פרה הן.
לטש עלי שיני זהב, תותבות הן היו לו. מנה הגונה
נפלה בחלקי. והעיקר, הציק לי מאז עד מאד. ותמיד איים:
— למד אלמדך, גרצ'וב!

בסכנה גדולה הייתי, לולא אבד את עצמו לדעת ביריה.
משרתו ספר, שאשתו הלכה אחרי מאהבה העשירי ובגלל
זה שם קץ לחייו.

אחרי ההפלגה השנייה למדינות הים העלוני לדרגת ראש
המלחים. משמע, השירות הוקל עוד יותר. מאז מפליג אני
באניה זו. ארבעה חדשים בקיץ — בים, ואת החורף אני
מבלה בחוף.

השעון מצלצל שתיים-עשרה. ובארבע עלינו להיות
במשמרת. עת לנח, חבריא. עוד תהיה לנו ההזדמנות
להמשיך ולשוחת.

מרוסית: י. יה ל ל (ליברוב)

אלפיים ושש מאות איש אסירים. מטבריה למגדל. ארבעה
מלחים וקברנים שמשו כל ספינה. ולא רק למטרות אורחיות
בלבד השתמשו בתחבורה הימית. בספר „קדמוניות
היהודים“ לאותו הסופר, (י"ח, ב', א') מסופר על משלחת
צבאית שהועברה במאותים ספינות ממגדל לבית צידה
שבחלק הצפוני-מזרחי של הים. איש שקבלנו את דעתם
של הוקרים יודעי דבר, שיש להתיחס למספריו של יוסף
בן מתתיהו בכבוד, הרי לפנינו פעולות ימיות, שלעומת
כוחנו הימי כיום הן מפתיעות אותנו בממדיות הגדולים.

כעת נשאלת השאלה החשובה: הרי הים הסוער
והתפכף לא השתנה לטובה מאז ועד עתה. איך זה אפשר
היה לקיים תחבורה ימית כה מפותחת בלי רשת מסועפת
של נמלים לטעינת משאות ופריקתם ולתנועת נוסעים
ענפה? ידוע לנו מנסיונו המר והקשה, שבאין מגן מפני
גלי הכנרת הזועפים לא ייתכן קיום משק ימי ראוי לשמו.
תשובה על השאלה הנזכרת הזאת מוצאים אנו במסכת
עירובין, פ"ו, א. במקום הנזכר נדונה השאלה, האם מותר
בשבת לשאוב מים דרך חור של גזוזרת בנץ שמעל למים.
בדרך כלל היתה מותרת פעולה זו אך בתנאי, שתהיינה מעין
מחיצות המבדילות את מקום השאיבה מהים, ומה שלא
הותר במקומות אחרים, „התיר חנניה בן עקיבא אלא בימה
של טברה הואיל ויש לה א' ג' ג' ין, עיירות וקרפיות מקיפות

אותה. אבל בשאר מימות לא". ורש"י מפרש: „אוגנין — שפה גבוהה שהוא כמחיצות סביב לה" מכאן למדים אנו, שמסביב לכנרת היו קירות־מזחים של נמלים. הכתים עמדו על הקירות סמוך למים, והתושבים היו חוקקים נקב בנוזוטה של ד' אמות על ד' אמות „פחת את המעוזבה (שובר את המלט) ומשלשל (דלי) וממלא" (שם). ומתוך הויכוח סביב שאלה זאת נודע לנו, שהוף הים היה הומה אנשים עד כדי שהופקע מרשות היחיד, אך לא נחשב גם בתור רשות הרבים, מצב הקרוי ברמ"לית, ומה פלא בדבר: הרי כבר נזכר לעיל, שהחוף היה מוקף עיירות (ערים) וקרפיות — מגרשים מגודרים להחסנת סחורות. גם מספנות, בעלי מלאכה וחומרי בנין לרוב שירתו את התחבורה הימית. הדבר מסופר בספר מלחמות II, י' ד': כשטיטוס רצה להשמיד את הספנים והדייגים שברחו בסירותיהם לתוך הים, אחרי שנפל מבצרם האחרון מגדל, מה עשה? צווה לבנות לו צי ספינות מלחמה כבדות ופקודתו בוצעה חיש מהר בלי עיכובים. אכן היו כל התנאים לקיום ציי דיג, מסחר ומלחמה בים בתקופה ההיליניסטית־רומאית.

איך נקראה עין גב לפנינו?

לפני עלייתנו על הקרקע ישב הכפר הערבי שעכשו מצפון לנו, למרגלות הר סוסיתא. החוקר שומאכר, שביקר בו לפני 65 שנה, מספר, שהיה זה כפר עלוב מאד ובו חמש סוכות ועשרים תושבים מעל לגיל עשר שנים. אחרי שחקר את הבדויים עצמם ואת פקידי השלטון, קיבל תשובה ברורה ששם המקום הוא נעיב ומכאן בא בשם ההמוני הנזכר יותר לביטוי אנעיב. לעומתו קראו חוקרים אחרים למקום בשם איסיב או אן־גב. בדור האחרון נשתבש השם והופיע במפות בצורת נוקיב. כשעלה קיבוץ „בתלים" על הקרקע וחישף לו בפניויות שם עברי, מה עשה? נטל את המלה העברית־ערבית עין (מעין), שאינה מופיעה באף אחד מהאוריאנטים הנזכרים. והוסיף לה את המלה העברית גב (בוך לאגירת מים) הדומה במקצת, רק בצלילה, לשמות הערביים. ניסו גם לתת טעם עברי היסטורי לשם ואמרו, שיתכן ובשמות הערביים מסתתר השם העברי נקבה אך למעשה אין שום אחיזה מדעית להשערה במקורות הידועים לנו עד עתה. אמנם היה על הכנרת בימי יהושע ישוב בשם הנקב (יהושע י"ט, ל"ג), אך בתלמוד ירושלמי (מגילה א' א') השתמרה מסורת ארצישראלית קדומה המזהה את העיר הזאת עם צידתא, ששמה השתמר עד היום על החורבה צידה מול קצהו הדרומי של הים. כנראה ישבו שם בימי קדם צידי־דיגים, וכך זכינו לשם עין גב, שאמנם עברי הוא וחדש, אך מחוסר כל קשר ממשי למקום. ננסה איפוא לגלות את השם העברי הקדום של המקום על ידי בריקת מקורותינו העתיקים.

כבר ראינו בסעיף הקודם שהיתה תחבורה ימית מפותחת בכנרת. לעומת זה ידוע לנו גם שהיו קשרי מסחר הדוקים בין טבריה וסוסיתא וכל נעלי הבית שנמכרו בטבריה

ושהיו קרויים קורדקין, היו אך ורק מסוסיתא. (ירוש' שביעית ח'—ג'). ואם היו נמלים בכנרת בודאי שהיה גם לסוסיתא. ומנהגו של עולם, שנמל מלכד סביבו ישוב שלם שבו גרים הספנים, הדייגים, הסבלים, פקידי המכס, הסוחרים וכו' נמצאים מספנות, קרפיות וכד'. הכביש הרומאי שחיבר את סוסיתא עם הנמל, שרידיו נראים עוד כיום, בואדי גממוסיה. בשעת עבודות חפירה שונות נתקלנו בשטח המשק בשרידי בנינים וקירות עתיקים. בשדות נתקלנו גם באבני הכביש. החוקרים שבקרו במקום הביעו את ההשערה, שאנו יושבים בקירבת הנמל של סוסיתא. ופה כדאי גם להזכיר שבפי הערבים נקרא שטח המחנה בשם אלמינה, שפירושו — הנמל. בודאי יש דברים בנו, ושוב נשאל את שאלתנו: ומה השם שנקרא למקום הזה? אך לפני שנוכל לגשת לבריכת הרמזים הברורים לכך, נעסוק במקצת בואולוגיה. כשנכבשה הארץ מצאו אבותינו בין יתר החיות את שור הבר, שהוא מין בקר ונקרא גם בשם ראם והנזכר מספר פעמים בתנ"ך. אך מסביב לאלף הראשון שלפני הספירה נעלמה חיה זו מארצנו. בתקופת המשנה לא היה כבר כל מושג לחכמינו אודותיו. בתלמוד ובמדרש פוּשַׁט המלה ראם את לבושה היראלי ומקבלת צורה אנדיתית ולפינו בריה ענקית בת מידות מופרות. ובגלל הפרזה זו הגיע הראם לסוסיתא. הנה תשמעו:

נאמר בספר בראשית ו', י"ט, שד' ציזה את נח להכניס לתבה שנים שנים מכל החיות והעופות. אך בגלל הראם התערער ויכוח במדרש (בראשית רבה ל"א): אמר ר' יהודה ראם לא נכנס עמו אבל גוריו נכנסו. ר' נחמיה אמר לא הוא ולא גוריו אלא קשרו נוח בתבה והיה מתלים תלמיות (מעלה גלים גדולים) כמן טבריה לסוסיתא. והיו מודדים כך אורך גל לולא ישבו הישובים על חוף הים? והנה עוד אגדה ואף היא בתיבת נח. נאמר עליה „ותלך על פני המים". בטיי זה עורר את דמיון המדרש ולכן „אמר ר' פנחס משום ר' לוי: כך היתה תיבתו של נוח שטה על פני המים כעל ב' קורות כמן טבריה לסוסיתא" (בראשית רבה ל"ב"ט). רצה להגיד בזה שקרה נס ופלא, שלמד רוח כוכב התיבת וכובד משאה לא שקעה בתוך המים ושטה לאט לאט כאילו היתה עומדת על שתי קורות. ורש"י מוסיף ומסביר: „כמן טבריה לסוסיתא — מקומות שאינן רחוקות זו מזו". והנה שוב לפנינו הויכוח ברורה שהיתה גם סוסיתא על חוף הכנרת ומקומה במקום עין גב כיום.

וכשנשאלת השאלה מה קדום יותר — סוסיתא עילית או תחתית, נלך ונבדוק את אשר קרה לשכנתה בית־צידה, שהיתה לראשונה כפר־דייגים עלוב, והנה כמה שנים לפני הספירה נבנתה במרחק 2 ק"מ ממנה שכונה היליניסטית גדולה חדשה ושני חלקיה נחשבו לעיר אחת. אותו תהליך עבר גם על סוסיתא, לדעתנו. בעיר התחתית ישבו מכבר ספנים, דייגים, חקלאים וכו' יהודיים ובעיר העליונה התישבו הנכרים השליטים. ועל זה עוד ידובר.

(המשך יבוא)

פעולת החייל באמריקה מתרחבת והולכת

מר מ. פומרוק, העושה בשלוחות החבל הימי לישראל בארצות הברית, מטפל עתה, בין השאר, בארגון סניפים מקומיים. ארגוני הנשים וכן גם ארגוני הנוער הציוני השונים הבטיחו את מלוא עזרתם לפעולה זו.

ועד החבל הימי לישראל בארה"ב החל כבר בהכנות לקראת "יום הים", שיוחג גם זו הפעם הראשונה. באותו יום תיערך, בין השאר ארוחת ערב הגיגית, בהשתתפות נציגי הצבור היהודי והלא-יהודי. משלחת מטעם נשיאות החבל הימי לישראל תצא במועד לארה"ב להגיגות "יום הים" ולביקור בסניפי החייל שם. העתונות האמריקאית, הכללית והיהודית, מקדישה מקום נכבד לענייני הימאות הישראלית ולפעולותיו של החבל הימי לישראל. לשימות ומאמרים על נושא זה פורסמו ב"ניוירוק הולד טריביון", "ניוירוק טיימס", "פורוורטס", "טאג" ו"אח".

בקורי אורחים

— מר יצחק גורמן, מנהל הקרן האמריקאית למסדות א"י, עשה בשבועות האחרונים בישראל, חברי הנשיאות של החבל הימי לישראל נפגשו איתו פעמים מספר לכיור פרטי הפעולה הארגונית, הכספית והתעמולתית למען החייל בארצות הברית, בהתאם להסכם שנחתם בין החייל והנהלת ה"קרן".

מפעלי הימאות בישראל יעמדו השנה, לפי המוסכם, במרכז פעולותיה של הקרן האמריקאית.

— כ-50 איש מהמשלחת של המגבית המאוחדת בבריטניה בקרו ב-23 לינואר ש.ז. בביה"ס הימי בחיפה. במסדר החגיגי שנערך לכבודם, בהדרכתו של מר י. אג'יב, נאם הדי"ר מ. הינדס והשופט א. רפאלס ממנצ'סטר השיב בדברי תודה וברכה, בין האורחים חוקר הומר אינפוטמטיבי רב על החבל הימי לישראל ומעלותיו.



— האורחים מאמריקה הדרומית בקרו ב-18 לינואר ש.ז. בביה"ס הימי בחיפה ובפנימיה שלו בבת גלים, בספנות האימונים "לדורה", בתחנה לחקר הדיג הימי ובבית יורדי הים (בית הימאים הבריטי לפנים, שהעבר לרשות החייל). הם בקרו גם באחת מאגות חיל הים הישראלי, בסיועם זה נלוו אליהם היה: ש. טולקובסקי, די"ר מ. הינדס, פ. פוגלמן וי. פרישמן.

— לכבוד האורחים מדרום אמריקה ערכה הנהלת "שהם" קבלת פנים לבבית. היה ש. טולקובסקי ודי"ר נ. וידרא מסרו בה פרטים על הספנות הישראליות, בעזרתיה ותכנותיה. מר י. רבינוביץ ענה בדברי תודה וברכה בשם הקבוצה כולה.

— ב-18 לינואר ש.ז. ערך החבל הימי לישראל מסיבה נאה, בקפה "קולטון" בת"א, לכבוד קבוצת התיורים מארצות אמריקה הדרומית, שביניהם נמצאים מראשי החבל הימי לישראל מארג"ב טינה, אורגודאי וצ'יירי. פתח יורד החייל ש. טולקובסקי, י. פרישמן סקר את תפקידו ומפעליו של החייל, י. אפסייוביץ, ראש הקבוצה, ענה בשם החייל בארגוניה.



שירות אורחים מארצות אמריקה הדרומית השתתפו במסבה שנערכה לכבודם, מטעם החבל הימי לישראל, בהמונה: י. פרישמן, חבר נשיאות החייל, מוסר לאורחים פרטים על הפעולה הימית בישראל.



חברי המשלחת של המגבית המאוחדת כבריטניה בבקורם בבית הספר הימי בחיפה. מימין: מפקד התלמידים, משמאל: ד"ר מ. הינדס, חבר נשיאות ההייל, מוסר לאוהלים פרטים על המוסד.

צילום: ר. יונס, חיפה

בחקירות חברת "עתיד", נעצרה ב־31 לדצמבר 1948 בשעות הצהריות על ידי שתי אניות מלחמה מצריות, כ־20 קילומטר מחוף הארץ. האניה הייתה בדרך מטריאסט לחיפה. רב החובל, שקודם סירב לעצור משום שהאניות לא גילו את לאומיותן, הסכים לעשות זאת לאחר שהמצרים החלו לירות. קבוצת קצינים מצריים עלו על סיפון האניה ובדקו את נשירותיה. רב החובל הגן על האינטרסים של האניה וסחורתה. האניה, הנוסעת תחת דגל בריטי, הועיקה אניות מלחמה בריטיות לעזרתה. לבסוף חרשו לה המצרים לתפוס בנסיעה.

מאול קרמיש

מעובדי האניה "ננבה". חלה בלב ים, הועלה לחוף בניאפולי ושם נותח ומת. מן הותיקים בימאות העברית (עבד עור באניה "תלאביב"), בעל מקצוע מובהק בין עובדי השירותים. יתא זכרו ברוב.

יהודה יהל"ל ליברוב איננו

עם סגירת הגליון נתקבלה הידיעה המרה על מותו הפתאומי של יהודה יהל"ל (ליברוב).

המנוח השתתף בירחוננו בתרגומים מרוסית. ספוריים אחרים. מטייב הספרות הבאריניסטית הרוסית, תורגמו על ידו. וזא נשא את לבו להוצאת קובץ ספוריים רוסיים בלבוש עברי ולא זכה לכך.

מערכת "ים" משתפת את עצמה באבל משפחתו של המנוח וידידיו המרובים. תמצית.

תמונת השער: תיקון אניות במספנת "עוגן", חיפה.

ש. קמפר בשם סניף ההייל בארדוגואי וי. שורץ מטעם ההייל בצ'ילה. את דבריהם השמיעו גם ה"ח: יוסף רבינוביץ, ממוסדו ההייל בארגנטינה וחבר הוע"מ שלו, והמחנך והעתונאי מר יוסף מנדלסון.

משלוחי מס ההכנסה

החבל הימי לישראל נכלל, לפי הודעת נציב מס ההכנסה, בין המוסדות, שסעיף 16 (1) (ג) של פקודת מס ההכנסה חל על התרומות והתשלומים בשבילים.

החזרה הימית בבתי-הספר

עם ראשית שנת הלימודים תש"ט חודשה הפעולה באמונים הימיים לתלמידי בתי הספר העממיים (כתות ח'). עקב תנאי המלחמה המיוחדים צומצם היקפה של פעולה זו בשנה הקודמת; עתה, לאחר סיום הקרבות, החלו שוב קבוצות התלמידים באמון תקין.

כיום מתאמנים כ־400 ילד, מ־11 בתי ספר, בתלאביב, חיפה וכפר ויתקין. הפעולות מבוצעות בסירות החבל הימי לישראל ושל האגודות הימיות והמדריכים הם מבוגרי האגודות הימיות. המדריכים הם: גדעון בלומנטל, נהום בולוגלור, בסקי, יוסף גרינברג, חיים וייס וחיים נהוראי.

הפעולה בין תלמידי בתי הספר תורחב בקרוב עד ל־1000 ילד בקירוב בנקודות השונות שבחבל. בימי המורים ש. נ. יתקיימו גם כנסים איזוריים ותחרויות בת"א ובחיפה.

מעוררות המלחמה

אנית "עתיד" נעצרה ע"י אניות מלחמה מצריות. האניה "ריכארד בורכארד" (בת 3.200 טון), השייכת לחברה הבריטית "בורכארד", (ממלכה מאוחדת בע"מ), לונדון, הנוסעת

המלחים בע"מ

בית חרושת
לעבודות ברזל ורתוך

בית-יציקה

מִיצְרִים:

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

תל-אביב

כביש פתח-תקוה, ליד בית התעשייה

ח.ד. 1275 מ.ל.פ. 3080

לר"ד צ. ברנרד
היקר

משחתפים בצערך

במות האם

החבל הימי לישראל

לחברנו היקר

מנחם ריבלין

במות עליך

אביך ז"ל

נחומי

בית

החבל הימי לישראל

המשביד המרכזי

תל-אביב

ירושלים

חיפה

הספק הראשי של המשק

הקואופרטיבי בעיר ובכפר

בנק הפועלים בע"מ

תל-אביב

ההון הנפרע ורזרבות

550.000 ל"י

מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם

"באגוד" בטאון אלי-צור

האגוד הספורטיבי הדתי

מופיע אחת לחודש, בפורמט מוגדל ובתמונות

דמי החתימה: 500 מיל לשנה

הכתובת להזמנות:

אלי-צור, תל-אביב, שדרות רוטשילד 62



"תנובה" מאגדת 250 ישובים חקלאיים ומאות רבות של משקים בודדים ככל אזורי הארץ לשם תעשיית התוצרת החקלאות ושיווקה.

"תנובה" משוקת כ-70% מכל תוצרת המשק המעורב של החקלאות העברית בארץ-ישראל.

סגל תנובה ערוכה לטיב תוצרתה

" י ם "

גליונות החבל הימי לישראל
סבת תש"ס / ינואר 1949

תכנ הענינים

וזאת לעדות

נמל חיפה בימינו — ד"ר י. סבא

בנמל ובצי הסוחר הישראלי

פורסם דו"ח הוועדה שתקרה פרשת "קדמה"
המפעל הימי הישראלי

בראי התערוכה — ד. שובל

מסירת היורקון לאגנית קרב — א. תלמי

קורס ארצי למדריכים ימיים

המסמעת בים — ע. טובים

אהבה ימית (שיר) — פ. לנדר

ספרו של ראש המלחים (ספור) —

א. ס. נוביקוב-פריבוי

איזור הכנרת בימי קדם — מ. נון

כרוניקה.

" Y A M "
MONTHLY JOURNAL OF THE
ISRAEL MARITIME LEAGUE
Vol. IV, № 8
January, 1949

Contents:

Address to President Chaim Weizmann-Haifa Port at Present —
By Dr. J. Seba.

In The Ports and in the Israeli Merchant Marine-The Report of the Enquiry Committee in Connection with the T/S "Kedma". Israeli Maritime Enterprise as Reflected in the Marine Exhibition —
By D. Shouval.

From Boat on the Yarkon River to Warship — By E. Talmi.

Course for Nautical Instructors. Discipline at Sea — By E. Tuvim.

Sea Love (A Poem) — By P. Lander.

The Bo' sun's Story —
By A. S. Novikov-Phribov

The Region of Lake Kinnereth in Ancient Times — By M. Nun.

The Month's Events.

Address:

Tel-Aviv, P.O.B. 1917



ע ת י ד

חברה לשרות ימי בע"מ

אניות עבריות
מלחים עברים

הסוכנים המנהלים:
אחים ברנט את בורכרד
בע"מ



אניות עתיד לשרותך תמיד.

יעקב כספי

סוכן אניות והובלה
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

ח י פ ה
ת. ד. 74 טלפון 4241/2



ביטוח ב-יהודה - ביטוח איתך

חברת הביטוח הארצי ישראלית הראשונה

החברה לביטוח חברה לאחריות ובטחון בע"מ
תל-אביב, רחוב הירצ' 12. טלפון 5358