

ים

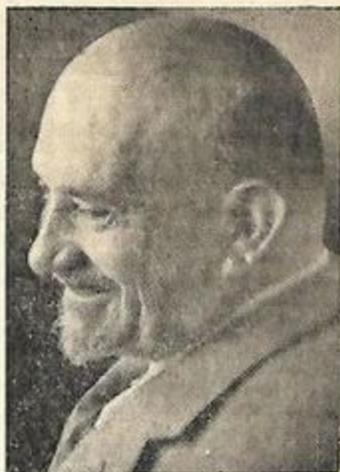
גליונות החבל הימי לישראל



אחת
להדש

חוברת מ-י (מ"ה-מ"ו)
שנה רביעית
שכס-אדר תשי"ט/פבר'סרקי' 1949
כחובת הסערכת
חבל ימי לישראל, תליאביב
סל. 2437 ת. ד. 1917

פרופ. ח ויצמן / אפשרויות קוסמות גנוזות בחוף אילת
נשיא המדינה



בשעות הבוקר של יום רביעי, 19 בנובמבר, נתקבלתי בלבביות עמוקה על ידי הנשיא. תחילה עמדתי על הנגב בכללו, שנועד, לדעתי, להוות חלק נכבד במדינה היהודית. חלקו הצפוני, מעזה לעסלוג' או לבאר שבע, ארץ תפארת הוא. ודאי, היא זקוקה למים, שאפשר להביאם — או מן הצפון, כמוצע בתכנית לאודרמילק, או להשיגם במקום ע"י הוצאת המלח מהמים המלוחים המצויים שם בשפע. ואכן, בתחנת הנסיונות ברהובות, אנו שק עים בקדחתנות בנסיונות למימשה של הדרך השנייה וגם הצלחנו להגיע למי-שתיה במחיר נוח; השאלה בדבר כמויות ניכרות יותר של מים לצרכי השקאה עודה טעונה חקירה. המשקים שזכו כבר במים באמצעות צנור התקדמו במידה רבה. מר הנרי א. וואלאס, שחזר זה מקרוב מבקור בנגב, הופתע למראה חלקה גדולה זרועה גזר; ואותה אדמה הניבה קודם לכן יבול עשיר של תפוחי אדמה, — ובסמוך השתרע מטע של בננות. כל הדברים האלה נראים כדמיוניים בהתחשב עם העובדה, שבמשך אלפים בשנים לא היתה בחלק עולם זה חתימת עשב. אולם הדבר עולה בקנה אחד — כן הסברתי לנשיא, עם כל אשר נעשה בידי היהודים בשאר חלקי הארץ.

חזוקה ניצבת

אז נגעתני בבעיית עקבה. אם עתידה להיות חלוקה של הנגב, בדין שתהיה ניצבת ולא אפקית, ויהא זה הוגן לחלוק טין, אם שני הצדדים יזכו בחלק מהאדמה הפוריה ובחלק מהשוממה. אולם ענין חיוני לנו, שבחלוקה זו תפול עקבה בחלקנו. עקבה היא בשעה זו מפרץ חסרת-תועלת; הוא טעון העמקה והתאמה, כדי היותו מטיילת מים שאניות בעלות נפח ניכר עשויות להלך בה. אם עקבה תוצא מידינו סופה להשאר מדבר לעד, או מכל מקום, לתקופה ממושכת למדי בעתיד. ואילו כחלק במדינה היהודית תהא עקבה עד מהרה אוביקט להתפתחות ותביא את תרומתה לתעשייה ולמסחר על ידי פתיחתה של דרך התחבורה חדשה. קל לחזות מראש, כי ביום מן הימים תיחפר תעלה מאחד המקומות לחוף הים התיכון המזרחי לעקבה; אין זו משימה קלה, אולם היא שורטטה בקיום כלליים על ידי מהנדסים מאמריקה ומש-בדיה — והיא תהווה מטיילה מקבילה לתעלת סואץ ותקצר את הדרך מאירופה להודו ביום או יותר.

נעידת התחבורה דרך סואץ

להלן הטעמתי לנשיא, שאם מצרים תנקוט ביחס איבה למדינת ישראל, אשר, לפי שאני מקווה, לא יקרה, הרי בידה לנעול את השער בפני התחבורה הימית אלינו דרך תעלת סואץ לאחר שזו תהיה קנינה בעוד שנים מספר. אף עיראק

באבטוביוגרפיה של הנשיא, שנתפרסמה לא מזמן באנגלית, מובאים פרטים מעניינים וחשובים אלה בשאלות עקבה, מתקופת הדיונים על גבולות מדינת ישראל.

רגעית-תיחות מרובים קדמו להכרעה הסופית מן הכ"ט בנובמבר, והללו לא היו קשורים דוקא בהצבעתם הצפויה של הצירים.

הרי, דרך דוגמה, עצם החלוקה הטריטוריאלית. משתגיר ענה שאלה זו לדיון סברו אחדים מצירי אמריקה, כי בחלקם של היהודים נפל נתח גדול מדי של ארץ ישראל וכי הערבים רשאים, באורח לגיטימי, להתנגד לכך. ושעל כן הוצע להפ-קיע מתחומי המדינה המוצעת חלק ניכר מהנגב וליטול מאתנו את עקבה. מאז ימות הצהרת בלפור ייחסתי חשיבות מרובה לעקבה ולאיוור סביבה. עוד ב"ה 1918 הפלגתי במימי המפרץ, בדרכי לפגישה עם האמיר פייזל, וקניתי לעצמי מושג על אפיו של האיזור. עתה — פניו כפני ישימון תומ, ואילו מראה השממה כמכסה רוב ערכו. אולם בכוחו של דמיון מועט מתברר לחלוטין, כי עקבה היא השער לארץ קיננס היהודי, והיא מהווה דרך קצרה הרבה יותר מארץ ישראל למזרח הרחוק מאשר דרך פורט סעיד ותעלת סואץ.

חרדה וסכנותיה

חרדת-מה אחזתני בשבוע השני לנובמבר בהוודע לי, כי משלחת ארצות הברית המליצה, במאמציה להגיע לפשרה שתתקבל יותר על דעת הערבים, הפקעתו של דרום הנגב, כולל עקבה, ממדינתנו. לאחר שנועצתי בחברי הנהלת הסוכ-נות היהודית, החלטתי לצאת לוישינגטון לפגישה עם הנשיא טרומן ולהביא בפניו את הענין כולו.

משה שרתוק, על מנת להודיעו את ההחלטה על הנגב, אשר לפי כל הסימנים עמדה להפקיע את עקבה מתחומי המדינה היהודית. זמן מועט לאחר שבא שרתוק, אולם עוד לפני שהענין עלה על סדר היום, נקראו צירי ארצות הברית לטלפון. היה זה נשיא ארצות הברית, אשר מסר להם, כי ההצעה לכלול את עקבה בתחומי המדינה היהודית מתקבלת על הדעת. ושעל כן עליהם לדאוג להוצאתה אל הפועל.

בתום שיתתם, שנמשכה מחצית השעה, חזרו ג'ונסון והגנרל הילדרינג אל שרתוק, שחיכה להם כולו דריכות וחרדה. "הה, מר שרתוק, אין בפנינו דבר בעל חשיבות לומר לך" — פרט להערה זו לא השמיעו דבר. אין ספק, שהנשיא טרומן קיים הבטחתו. שכן שעות מועטות לאחר פגישתי עמו נתן את ההוראות הדרושות למשלחת ארצות הברית.

עלולה להקשות עלינו את המעבר דרך המפרץ הפרסי. בדרך זו עלולים אנו להנתק כליל מן המזרח. בידינו להכין לקראת אפשרות כזאת על ידי שנבנה תעלה משלנו מחיפה או תל-אביב, לעקבה. הצעה זו — אפשרויות קוסמות רבות כרוכות בה; עצם העובדה, שדבר זה הוא בגדר ביצוע, ישמש כנראה עיכוב לסגירת הדרך בפנינו להודו. מאושר הייתי משנוכחתי, שהנשיא גילה עד מהרה בקיאות נהירה במפת. ואכן, הוא הבטיחני לבוא בדברים — ולאלתר — עם משלחת ארצות הברית בלייק סאכס.

טרומן עומד דימינו

אותו יום, סמוך לשעה שלוש אחרי הצהרונים, הזמין הציר הרשל ג'ונסון, ראש משלחת ארצות הברית, את

ד. בן-גוריון / אילת תמלא תפקיד מדיני וכלכלי גדול מזה שבתקופת התנ"ך

ראש הממשלה



ממערב — מצרים (דרומית), ארץ-ישראל (צפונית). הממשלה הבריטית התחילה בזמן האחרון לשים לב רב לעקבה. לפני כמה שנים הוציאה את עקבה מתגיא ומסרה אותה להלכה לעבדאללה בעבר הירדן, ועל ידי כך העבירה אותה למעשה לידי האנגלים.

בחבורת האחרונה של "קורנט היסטורי" (יוני, 1935), במאמר "הבריטים בעקבה", כתוב לאמור:

"בראשית אפריל נעשה חוזה בין האמיר עבדאללה מעבר הירדן, הגנרל ארציבאלד מונטגומרי—מסימברג, ראש המטה הראשי של האימפריה הבריטית, והשלטונות האזוריים והצבאיים של ארץ-ישראל ועבר-הירדן, שלפיו הצבא הבריטי אחראי להגנתה של עקבה, כפרחוף קטן בראש מפרץ אילת, לשון ים-סוף, ממזרח לחצי אי סיני. במלחמת העולם (הראשונה) שימשה עקבה בסיס, שממנו פשטו קולונל לורנס והנסך פיצל על האגף המזרחי של הצבא

עתידינו בארץ-ישראל זיקתו לים. כשם שאנו צריכים ליעשות בארץ-ישראל עם עובד אדמה, כך אנו צריכים ליעשות עם יורד-עם. הים מילא תמיד תפקיד חשוב בחיי ארץ-ישראל (בימי צור וצידון — גם תפקיד היסטורי עולמי). הים, על ידי דיג ויתר על כן על ידי ספנות, הריחו מפרנס עכשיו אלפי משפחות בארץ-ישראל. חשיבותו הכלכלית הולכת וגדלה במהירות. עליית תיירים לעתיד, העברת מאות אלפים עולים והיבוא והיצוא החולכים וגדלים עושים את משק-הים גורם כלכלי ממדרגה ראשונה.

ארץ-ישראל נתברכה בשני ימים, הים התיכון המחבר את ארץ-ישראל לאירופה ולאפריקה, וים-סוף, המקשר אותנו ליבשת הגדולה של אסיה. ארץ-ישראל, שתעודתה ליעשות מרכז התעשייה במזרח הקרוב, תהא צריכה ביחוד ליצור יחסי מסחר עם העורף האסיאתי. כאן חשיבותו המרובה של מפרץ אילת.

המפרץ מילא תפקיד חשוב בשכבר הימים, בתקופת התנ"ך, בחיי היהודים. "ואני עשה המלך שלמה בעציון-גבר אשר את אלות על שפת ים-סוף בארץ אדום" (מלכים א', ט', כ"ו). בעתיד הקרוב תמלא אילת תפקיד מדיני וכלכלי גדול מזה שבתקופת התנ"ך. תעלת סואץ, ששימשה לאי-פריה הבריטית עורק מרכזי, עלולה להפסיד חשיבותה בקלות. אנגליה עומדת במקום או במאוחר, לצאת ממצרים. תעלת סואץ צרה לספינות מודרניות גדולות, ובשעת מלחמה קל לחסום אותה. די לטבע ספינה אחת כדי לשבש דרך התעלה. דרך אחרת להודו אינה אלא דרך ים-סוף, מחיפה דרך אילת. שתי נקודות אלו מקבלות מפני כן עכשיו חשיבות מרובה.

מסיבב למפרץ אילת יש עכשיו ארבע ממשלות: ממזרח — איבן סעוד (דרומית), והאמיר עבדאללה (צפונית),

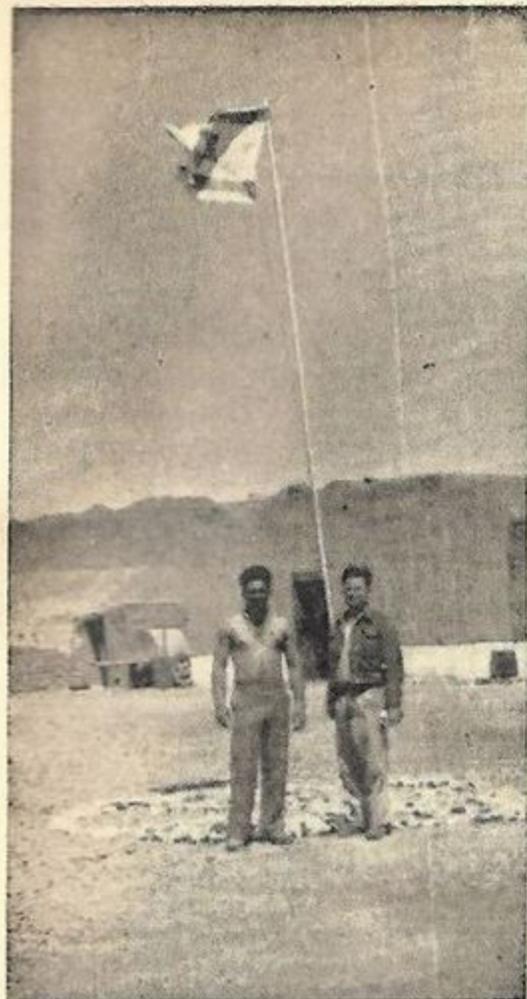
אתורכי. מבחינה אסטטגית הריהי הנקודה החשובה ביותר במזרח הקרוב.

בשבילנו כפר עקבה אין לו שום ערך, שכן הריהו בתחום עבר הירדן, הסגור עדיין לפנינו. אולם חלק ממפרץ אילת והעורף הם ברשות ארץ-ישראל המערבית. לא רחוק מעקבה, מערבית, באוס-רשרש, יש תחנת משטרה, ששלטה הם בשלוש הלשונות של ארץ-ישראל: עברית, ערבית ואנגלית. היא בתחום הבית הלאומי. העורף של אילת (עמק ערבה), הנמשך מן המפרץ עד ים המלח, רובו בארץ-ישראל המערבית. זהו שטח של חצי מיליון דונאם, משופע במים (כאן נמצאו מים בעומק מטר אחד, פעמים הצי מטר). החלק הצפוני של אילת, סמוך לים המלח, אדמתו מלחה ותועלתה מועטת לחקלאות. ואילו החלק הדרומי, סמוך למפרץ, כרבע מיליון דונאם, אדמתו פורייה. תחנת הנסיונות של הסוכנות היהודית בודקה כאן את הקרקע ואת המים ומצאה את המקום מוכשר לחקלאות. האדמה מסביב למפרץ פורייה מאד ומטעים מכל הסוגים, אף ירקות ותבואה, מצליחים.

חשיבות כלכלית ומדינית גדולה שבגדולות היא לייסד ישוב יהודי כאן תיכף ומיד, כדי ליצור עובדי קיימת. הממשלה מתכנת עכשיו כביש אסטטגי גדול מעזה דרך באר שבע עד אילת. כביש שני, ואולי גם מסילת-ברזל, ייבנו מאילת דרך הערבה עד ים המלח. בקצה האחד של הערבה יש לנו כבר ישוב יהודי. זהו מפעל האשלג דרומית מים המלח. ועלינו, מבעוד זמן, להתישב גם בקצה השני, החשוב יותר וסמוך למפרץ אילת. מי המפרץ משופעים בדגים ועלול הוא ליעשות מרכז דיג לארץ-ישראל.

צפונות-מערבית מאילת (בתחום הבית הלאומי). עלינו ליישב תיכף ומיד קבוצה של 50-100 חלוצים, בתורת החלוץ של צבא הכיבוש להתישבות יהודית בנגב. הקבוצה תעסוק מקצתה בדיג ומקצתה בחקלאות. לשם כך עלינו לרכוש בערבה שטח מספיק למטרה זו. התחבורה עם ארץ ישראל תהא באיירונים, כדי ליצור קשר מהיר עם המרכזים. ישוב זה תהא לו במשך הזמן אותה החשיבות של חיפה, שכן חיפה ואילת הן החוליות המתברות את אירופה ואסיה.

ההתישבות באילת מצריכה 20 אלף ל"י (100,000 דולאר) לשיכון, מכשירי דיג, קרקע ושנים-שלושה איירונים. ההשקעה תהא בחינת קרן אבודה, שכן יש לנו להניח, שבתקופה הראשונה, עד שיתפתח המקום, הישוב לא יביא



דגל ישראל באוס-רשרש.

רווחים. אלא כדאים הם הדמים, כדי לפתוח את הנגב ודרך הים להודו לעבודה וליזמה של יהודים.

עתידינו קשור בהתישבות חקלאית גדולה בנגב ובפתיחת פתח לעבודה ויזמה של יהודים על פני הים. ויפה שעה אחת קודם. במידה שנקדים לעשות את הדבר, נבטיח עמדתנו בשטח רב-סיכויים זה. בין ביבשה ובין בים.

ניירורק, 4 ביוני 1935.

מתוך תזכיר שהוגש לשופט ברנדייס.

נטתנו על אילת וים סוף והמרחבים הגדולים אשר לפנינו. למפעל ימי גדול דרושה אחיזה רבה בקרקע — והים הדרומי יש לו "הינטרלנדי" עשיר, רחבי-ידיים ופנוי, למעלה מחצייתה של ארץ-ישראל המערבית. שפע האוצרות המינרליים בים המלח, סעודות הנפט הגנויים בדרום, מרחבי הנגב הפנויים והשוממים, המוצא לים ההודי דרך ים-סוף — אלה מבשרים עתידות גדולות לחבל המזרח והעזוב של ארצנו. הדיג היהודי באילת עלול לפתוח לנו מחדש את הערבה הגדולה והרחבה.

ד. בן-גוריון. מתוך דברים בע"פ, בכנסו הדייגים הארצי, חיפה, דצמבר 1943.

שייך למדינת ישראל לפי החלוקה. הלכי
יון הערבי ניסה להעמיד פנים שהוא מצוי
בשטח שלר' וסחוף, ונוסף לנקודות אחיזה
אחרות, ערך סיווריסטרול בחלקים היש
ראליים כדי להוכיח בזה את מציאותו בא
זר זה.

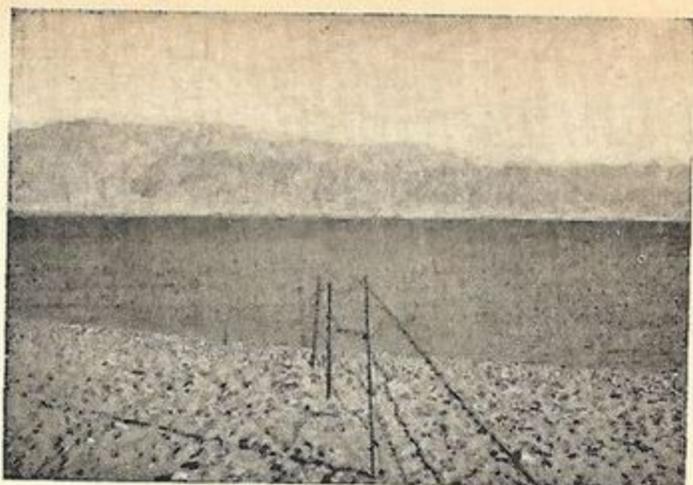
התנועות האחרונות שבהן השתלט צבא
ישראל על אילת, בוצעו כולן, בתוך גבור
לוח ישראל ובשום מקום לא הרגו חיילי
ישראל מגבולות המדינה.

לאחר תנועה וריוה, מהירה קשת-דר
כי, שבתן נבחן כושרו המנהלתי, כוח
הניידות, ידיעת מלחמת המדבר והסדר
של צבאנו, הגיעו כוחותינו אל שפת ים
סוף, היחידות הישראליות ביצעו את המ
עולה ארוכת-הטווח ביותר של המלחמה.

אנית משחית בריטית עוגנת ליד עקבה
החיילים הבריטיים, החונים בכפר עקבה
ובסביבתו ושאת מתנותיהם ראיתי מאוס
רשרש, לא התערבו כלל, בכל האזור אין
לראות כל תנועה ואנית-המשחית הבריטית
עוגנת דומם ליד עקבה.

באום-רשרש

הכפר עקבה, דקליו והעצים בסביבה —
המהווים גוש כהה יחיד בתוך השממה
הלבנה של הערבה נראים יפה מאוס-רש
רש, תחנת משטרה שעל החוף, המשטרה
מורכבת משודת בקתות הימר נמוכות,
הבנויות בצורת "חית", ובאמצעותן תורן.
הגעתו לאום רשרש בלילה, לנתי באחת
הבקתות וכשהקיצותי פקחתי עיני מול תק
רת-דקלים, העץ האפייני למפרץ, בין שתי
בקתות יש בוד מים מתוקים וקרים, פרט
ל"חית" זו יש בקרבת מקום עוד כמה סר
כות, זוהי כל אוס-רשרש. כל זה מצוי
מטרים מעטים מן הים. בדיוק ממול, מעב
רו השני של המפרץ, יושבת עקבה העבר-



גדר-החיל המסמנת את הגבול בין ישראל ומצרים — על חוף אילת.

ש. טנאי / עם חיילי ישראל בחוף אילת

הזינוק לאילת — פרי פעולות קודמות

מלחמתם של כל לוחמי הנגב, חיילי
חזית הדרום, על כל שלביה, וביחוד של
בה האחרון, הביאו לחישים צבאיים, שה
עובדה האחרונה בנגב, היא פריים הצבאי
והמדני, מבצע עשר המכות לפריצת הדרך
לנגב, שיחרר את הנגב, אך לא הבטיח את
השליטה על כל חלקיו, עם מבצע "עין"
הושלמה ההשתלטות על האגמים המבטיחים
את השליטה על הנגב הדרומי, בקן כללי
מבאר-שבע דרומה, עד מפרץ עקבה.

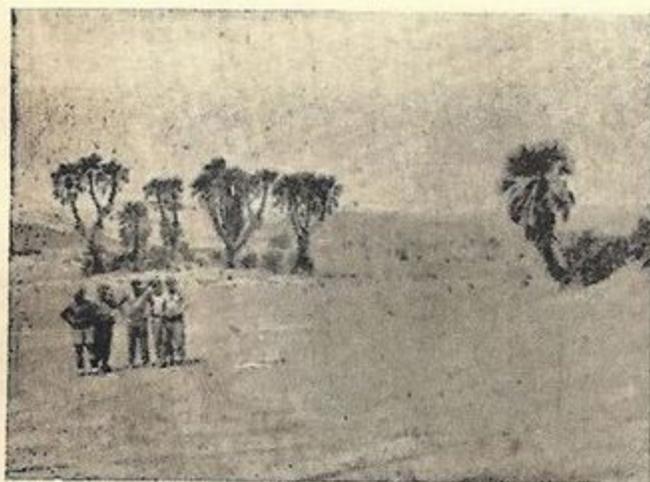
התסכם עם מצרים הגביל את אפשרות
התנועה הישראלית בנגב לחלקו המזרחי,
חלק שהוא כולו שטח מדברי, הן בערבה
והן בהר, שאין בו שום ישוב, אף שהיה

צבא ישראל הגיש למדינת ישראל,
כשיא-מבצעים בנגב, את אילת, הרצור
עה העברית שבמפרץ עקבה. ביום ה,
ט' באדר התש"ט בשעה ארבע אחר
הצהרים, טיפס מפקד פלוגה ישראלית
על התורן הנעזב של תחנת המשטרה
אוס-רשרש, והניף עליו את דגל ישראל
— לאחר ימ-רמסע קשים בערבות
המדבר.

ללא כל מגע קרבי עם האויב, וללא כל
אבידות הגיעו היחידות הישראליות למפ
רץ, בקפיצת-דרך רבתי, שבה מילאו האפ
תעה ותמהירות תפקיד ראשי, ירדו למפרץ
הנכסף ב"ארץ אשר אבניה ברזל ומהרריה
תחצוב נחושת", ככתוב בתנ"ך.

מגודלי זקן, פרועי שיער, מכוסי אבק
כבד כשבנעליהם העפר הנוצץ, נשמו חיילי
ישראל את רוח הים השני של ישראל,
כשממול להם, ליד הכפר עקבה הערבי,
שבתחום עבר-הירדן עוגנת אנית משחית
בריטית ודממה כבדה, דטמת-מדבר, שור
רת סביב בעקבה ועל הצוקים.

24 שעות לאחד שנתמסה אוס-רשרש
שהיתה ריקה מאדם לאחר שעזבוה חיילי
הלגיון, נערך על חוף אילת מפקד יום הגבור
רת, ולאחר מפקד-הלפידים הציג הציד
בטרון, הלהקה הצבאית שמוצאה מן הפל
מ"ח, את תכניתו, כשהיילי חיל-המצב של
אילת מסובבים מדורה, במרחק כמה מטרים
מן הים, ומשתתפים בשירה יחד עם חברי
הלהקה.



נוף אילת.

מגלושות "דבר השבע".

ירדנית. נסענו מרחק לא רב לאורך החוף דרומה מאיס-רשרש והגענו עד לגבול המצ" רי. המסומן בעמוד בטון על אחד הצוקים, הקרובים לחוף. מרחוק נראית רצועת החוף השייכת לסודיה. פרט לאיס-רשרש ולעקבה אין תחנות אחרות בשטח העבר הירדני או הישראלי של המפרץ. דרך הע" פ, העוברת ממצרים לעבר-הירדן, עוברת ממש ליד תחנת אויס-רשרש. בין המשטרה לבין חוף הים.

מפקד - יום הגבורה באילת

ובתוך ה"חית", בין הבקתות הנמוכות, נערך 24 שעות לאחר תפיסת החוף, מפקד ליום ההגנה, י"א אדר, שקיבל כאן מש" מנות חדשה. עיפיים אך מאושרים הסתד" רו חיילי היחידות הישראליות ב"חית" בתוך חצר התחנה. חלק מהם היה רכוב על כלי הרכב שלהם; וחלק אחר הסתדר בשו" רות רגילות. סביב התורן, שבינתים הות" קו ל" חבל, נקבעו לפי-דירקטקע, עשויים קופסות קונסרבטים ריקות, שהועלו עם התחלת המפקד. לפקודת המפקד ערכו מפקדי היחידות את יחידותיהם למסדר, שנתקבל על ידי קצינים גבוהים של צבא ההגנה שביקרו במקום.

אחד הקצינים האלה נשא דברים מענין היום. הוא אמר, בין השאר: "היום, יום י"א באדר, מסמל את הקמת ההגנה במח" תרת וצבא ישראל שבא כהמשך טבעי לה, ובוה הוא מסמל את הקשר בין העבר, ההווה והעתיד. אינני מתאר לעצמי יחידות המסמלות יותר מאלו הניצבות כאן את המעבר מהתנגדה לצבא. אם יכולה להיות ביום כזה משאלה לגבי הצבא. הרי היא: ישמור הצבא אמונים לערכים ולרוח שה" רישה ההגנה.

ולצבא חיילי חזית הדרום ייזכר יום זה כיום של שיא במבצעים. ללא אבידות, כפרי למבצעים קודמים — ניצבים חי" לי חזית הדרום לחוף מפרץ אילת. אנו במפרץ אילת — אין להוסיף מלים."

הונף הדגל

קדטה לדברים הנפת הדגל. לקול החצו" צרה. כשליד התורן ניצבים שני חיילים בחגור מלא, כשאר החיילים שששתתפו במפקד, הורעלה הדגל הכחול-לבן, שלידתו בעצם ימי הטסע. הדגל שהיה צריך להי" לקח למסע והישאר בעורף ומפאת המרח" קים הגדולים ומחירות ההתקדמות אי אפ" טר היה להביא דגל אחר. חיילים נטלו בד לבן כגידל הדגל. נטלו מסמל של חיל התעופה את המגן לודי הכחול המלא, וצב" עו את שני הפסים בדיו. דגל אילת הונף והותקן על ידי חיילי אילת. המפקד שהחל אחרי השעה. תשע היה

פרופסור מפורז



הוא שכח את המטריה — אבל לעולם לא ישכח את היגרינות



אחים בזרנו בע"מ

סימון ארצות

לאור השמש החמה. במזג אויר, שזוא יותר קיץ מאשר אביב, ושלעומתו נראית באר"שבע כאזור צפוני "קר", בסכנסיים קצרים וחולצות קלות. בילו האנשים על החוף. ראיתי חיילים ישראליים משחקים כדורגל. ההתאקלמות של חיילי ישראל במפרץ, בערבה — מזירה כדרך בואם שמה.

נוף נהדר

הם מסתובבים מלאי התפעלות מן הנוף החדש, המופלא בנופי תארץ. בטקסות אלה היו מפורזים בימי קדם וישובים של מכרות נחושת, שהחשוב בהם היה עציון-גבר, שעל חוף אילת ממש. אין סוף להפתעותיהם של הררי הנגב. צד קים צבעוניים, אדום, סגול, צהוב ואפור, גבעות "סנדוויץ" שרצוניהן אדומות ושהורות הליפות, מעברים צרים בין הר מות צוקים גבוהות.

כל אלה היו כבר חומר לשירים אהדים שחוברו בדרך על ידי חיילים-משוררים ושהתאמו למנגינות ידועות. שירים חדשים אלה על הדרך לאילת הישרו כבר על ידי הציובטרון על החוף, אילת היתה לגנסי צאן ברזל במציאות הישראלית. כ" חיילי ישראל חולשים על כל גבולותיו של הנגב. הנגב נתון כולו, מבוצר ומוגן, בידי חיילי ישראל.

קצר מאד ונערך על הרקע המפתיע ביותר שבו נערך עד כה מפקד צבאי ישראלי, אור הורה האיר את המפרץ, את תחנת אויס-רשרש, וכשעמדתי מאחורי המתפקד דים ראיתי את השורות, את התורן, את כלי-הרכב על רקע של אנית המשחית הבריטית, המוארת באורות רבים, ומשני עבריה אורותיהם של המחנות הבריטיים. על אותו רקע עצמו כשאורות המחנות הבריטיים דועכים והולכים, אך אורות המשחית מלאים כשהיו, הועלתה על שפת הים ממש, במרחק מה מהתחנה, מדורה קבוצה גדולה של חיילים נתכנסה סביב המדורה ופתחה בשירה, שהציובטרון פרץ לתוכה בכמה חלקים מתכניתו.

חיילים מתרחצים

למחרת היום הפך חוף אילת הישראלי, שבאביב ניתן להשוותו לריביירה, מקום ביקורים. חיילים התרחצו במוטי המפרץ, שדגיו מרובים (אך יש בו כרישים!) וכפי שימרו לי גידרו האנגלים ברשת עמוקה במים ירדנית חלק מן החוף ברשת עמוקה במים כדי להבטיח את המתרחצים. הרבה מטנס הקדישו החיילים, וביניהם גם נערו, באי" סוף הקונכייות הנפלאות, המצויות לרוב על שפת הים. כן יש על החוף אלמוגים ושורצים בו שרצים ים שונים, שאין לראותם על חוף הים התיכון.

ד"ר מ. לבני / מה יכול להיות ערכה של אילת

בשעת קביעת הגבולות הבינלאומיים של שטח המנדט "פלשתינה" עלידי חברי-הלאומים בשנת 1923 ניתנו לה 8 ק"מ מן החוף במפרץ-עקבה. יודגש במיוחד, שהדבר נעשה בהסכמתה המלאה של בריטניה וקרוב לוודאי אף לפי הצעתה, כי בריטניה נועדה להיות לבעלת המנדט. כבר אז נתעורר ויכוח, אם לרצועת-חוף צרה זו יהיה או לא יהיה ערך מבחינת התחבורה. רצועת-חוף זו ניתנה אז לארצנו תוך הדגשה מפורשת, ששטח-המנדט "פלשתינה" זקוק לגישה חפשית לים האדום. עבר הירדן קבלה את שאר-החוף — כ־4 ק"מ — עד לגבול הסעודי עם כפר הדייגים עקבה, שאותו דורש עד היום הזה איבן-סעיד.

לשם פיתוח המוצא הנה לים האדום, ועל ידי כך לים ההודי והים השקט, לא עשתה בריטניה שום צעד ממשי. מעולם לא נערכה עלידה תכנית רצינית לסלילת כביש שיחבר את צפון הארץ עם דרומה. עקבה זכתה במשך מלחמת העולם באופן זמני לערך-צבאי-מה וסיפקה באמצעות פירמה בריטית דגים לארץ-ישראל. זו הייתה כל הפעולה, שנעשתה בזמן ממשלת המנדט הבריטית למען מוצאנו לים האדום.

ההוצאות להובלה ימית ויבשתית משולבת

האם יוכל להיות לחוף אילת, שניתן לנו עלידי ההחלטת החלוקה של או"ם מה־29 לנובמבר 1947, ערך כלכלי בשביל ארצנו? יש להניח, שיתמלאו תנאים רבים, לפני שאפשר יהיה לבוא בשאלה זו מבחינה מעשית ולהשיב עליה מבחינה מעשית. רצועת החוף שלנו במפרץ עקבה רחוקה מתל-אביב כ־300 ק"מ, לפי מצבה של הטכניקה התחבורתית כיום עדיין לא באה בחשבון בשביל סחורות המוניות, המצריכות נפח רב, הובלה למרחקים גדולים במכונית-משא ומכל שכן לא באוירון, אלא רק ההובלה ברכבת. אם התחבורה בקו באר-שבע-אילת, שארכו יהיה, לפי המשוער, כ־210 ק"מ, תספיק לאמורטיזציה של ההוצאות לסלילת מסילת-הברזל — דבר זה יהיה תלוי במידת היישוב של הנגב הדרומי ובאוצרות הטבע שיתגלו ויופסקו ויועבדו שם. כל אלה הם גורמים, שעדיין אי אפשר להעריכם.

אך נניח, שמסילת הברזל למפרץ עקבה תסולל מטעמים כלכליים ואחרים. אז יונח כיסוד להובלה הימית והיבשתית המשולבת דרך אילת החישוב הבא בהשוואה להובלה הימית הטהורה, כפי שהיתה נהוגה עד עתה. ההשוואה מתייחסת להובלה מנקודה סמוכה לראס-מוחמד, הנקודה הדרומית ביותר בחצי-האי-סיני לתל-אביב. בקרבת ראס-מוחמד עוברות האניות לכל מקרה, גם אם הן שטות מאילת או לאילת, וגם אם הן עוברות את תעלת-סואץ.

המרחקים ראס-מוחמד-תל-אביב (בק"מ)

באניות	ברכבת	דרך פורט-סעיד
800	—	דרך אילת
210	כ־300	ההפרש בין שתי הדרכים
—590	+300	

את הבעיה התחבורתית, שבפניה אנחנו עומדים, נוכל איפוא לנסח כך: האם יספיק החסכון ב־590 ק"מ הובלה ימית כדי להשוות את ההוצאות ל־300 ק"מ הובלה ברכבת? במתן התשובה לשאלה זו יש להביא בחשבון, שנחסוך את ההוצאות לרמיה-הטעבר, שמשלמים לחברת תעלת-סואץ. במידה שנוכל לבצע את ההובלה הימית לאילת ומאילת באניות ישראליות או זרות, שיהלכו במישרין לשם, נחסוך גם את ההוצאות בעבור העברת הסחורות לאניה אחרת בנמל מצרי, בעוד שעד עתה, בזמנים כתיקונם, היה צורך בה. העברה זו הטילה הוצאות נוספות על סחורות היבוא והיצוא שלנו, וכן גם סיכון נוסף. אך במקרה, שהובלה במישרין באניות מן האוקיינוסים לאילת לא תהיה אפשרית בדרך כלל בתחילה, יצטרכו אז להוביל את הסחורות לעדן או לנמל בים האדום ולהטעין אותן שם באניותינו או לפרוק אותן. במקרה זה לא תחסוך ההובלה לאילת את ההוצאות הפריקה והטעינה מאניה ולאניה. אולם, כפי שיתברר מן הניתוח המפורט להלן, יש לכל הפחות בשביל קו-המזרח התיכון מבצרה (עיראק) — באנדאר-שאחפור (איראן) — עדן — דויבוטי (סומאלי הצרפתי) — מאמאור (אדיבת-ריאה) — פורט-סודאן — אילת בכיוון למדינת ישראל — מטענים מספיקים. אם נצליח לקבל מטענים בכיוון ההפוך, למפרץ הפרסי — דבר זה יהיה תלוי ביחסינו המדיניים לארצות השכנות הערביות.

הרבה יותר קטנים כעת הסיכויים לקו ישר לאפריקה ולאוסטרליה, ומאד נצטמצמו מאז התחלת מלחמת-העולם קשרי המסחר שלנו עם המזרח הרחוק, ומשנת 1947 — אף עם הודו. הטבלה להלן משקפת את ההתפתחות בשלשת הקוים האלה.

היבוא של ארץ-ישראל מן המזרח ומדרום המזרח (בטונות)

הקו	1938	1946	1947
המזרח התיכון (דרך תעלת סואץ)	8,370	47,105	48,468
המזרח הרחוק	52,577	34,322	10,677
אפריקה, אוסטרליה	13,103	12,970	22,991
בסך-הכל	74,050	94,397	82,136

בטבלה זו ובטבלאות להלן יש להביא בחשבון, שלא נכללו הובלות של נפט-גלמי ונפט מזוקק ומצריו, מפני שהנפט יובל גם בעתיד לחיפה באניות ומיכלים או יוזרם

לחברינו היקרים

אברהם זואב ארגמן

בחיפה

כפעולתכם הרבה למען מפעל הים בישראל
תנחמו כאבלכם, כמות עליכם **אביכם ז"ל**
בית החבל הימי לישראל

לחברנו וידינו

יצחק זיו-אב

ראש האגף ליחסי צבור במשרד הבטחון

השתתפותו העמוקה

כמות **אמר ז"ל**

החבל הימי לישראל

דרך צינורות-נפט. כמרכן הובאו בחשבון רק סחורות, שמהן קנתה ארץ-ישראל במשך שנה למעלה מ-100 טונות מארץ מסוימת. משום כך לא נכללו בסטטיסטיקה סחורות, שאינן נמנות עם הסחורות ההמוניות, אך דווקא בגלל ערכן הגבוה מאפשרות הן אולי הובלה יקרה. אך סחורות כאלה, כגון, מכוניות, מכונות וכר אינן באות בחשבון, לכל הפחות לפי שעה, לגבי יבוא מן הים ההודי או השקט. לעומת זה הבאנו תמיד מאותו איזור שבעולם חלק ניכר מאד של צרכינו בסחורות אלו: תבואות, אורז, קופרה, אגוזי אדמה וחמרי שמן אחרים, כמרכן סוכר, קפה, תה, פולי-קאקאו, בקר חי, שימורי-דגים, מספוא, גם כותנה, צמר, יוטה (ובכלל זה שקים) שלחים, גומי ומן המתכות — בדיל בעיקר. הובלת הסחורות הללו תשמש גם-בעתיד, בנוגע ליבוא שלנו מן המזרח התיכון והרחוק, מאפריקה המזרחית והדרומית, מאוסטרליה ומניו-זילאנד, יסוד לכל קאלקולציה לגבי קויר הובלה.

התחבורה עם המזרח התיכון

כפי שצויין כבר לעיל, ישנם סיכויים טובים ביותר לתחבורה עם אילת לקו שיחבר נמל זה עם המזרח התיכון. הטבלה להלן משקפת את הפרטים ביחס למדינות השונות. (ממשלת המנדט לשעבר פרסמה רק את המספרים ל-9 החדשים הראשונים של שנת 1947. ממשלת מדינת ישראל לא פרסמה מספרים, בגלל המלחמה עם המדינות השכנות).

היבוא של ארץ-ישראל מן המזרח-התיכון (בטונות)

ארץ-הייצור	1947	1946	1938
סודאן	7,424	2,837	—
ערב	2,939	1,778	132
עזן	210	178	—
איראן	759	352	—
עיראק	37,136	41,910	8,238
סך-הכל	48,468	47,105	8,370

סודאן נעשתה בשנים האחרונות לספק חשוב של מספוא, וכמרכן קנינו משם בשיעורים קטנים יותר — פולים, שלחים וכותנה. ערב סיפקה לנו בזמנים כתיקונם זרעי-שומשומין ודגים משומרים. מאיראן קיבלנו בעיקר זרעי-שמן. סחורות-היבוא החשובה מעירק היתה עזן טהור שנת 1947 שעורה. סחורה זו, אם נקנה אותה גם בעתיד מארץ זו, תשמש יסוד לכל ההובלה בקו בצרה-אילת. בשנת 1946 הובאו מעיראק לארצנו 36,000 טונות שעורה, וב-9 החדשים הראשונים של שנת 1947 — 31,000 טונות. ויש עוד חשיבות ליבוא של תמרים (ב-9 החדשים הראשונים של 1947 — 4,465 טונות), של בקר וצאן; השאר היה תמיד בכמויות קטנות יותר — דגים משומרים, שהובאו ארצה בדרך היבשה, וכמרכן פולים, חטים וזרעי-שמן.

נמלים חשובים מאד בשביל תחבורתנו עם המזרח התיכון הם עדן, מאסאווה ודו-יבוס. שם נאספות סחורות מתימן, מאריתריאה ומחבש, שהן בחלקן בעלות חשיבות רבה בשביל ארצנו. הואיל והסטטיסטיקה של ממשלת המנדט, המונחת כיסוד למחקרנו, נערכה על-פי ארצות-המוצא של הסחורות, אין היא משקפת את ערכם של הנמלים הללו בשביל תחבורת-היבוא שלנו, ערך הגבוה בהרבה מן הנראה מסטטיסטיקה זו.

התחבורה עם המזרח הרחוק

כפי שצויין כבר לעיל, פחת מסחרנו עם המזרח הרחוק במשך השנים האחרונות. הטבלה להלן משקפת ירידה זו באופן ברור:

ארץ-הייצור	1947	1946	1938
הודו	3,362	24,202	16,668
צ'יילון	324	1,782	171
אינדונזיה	6,991	8,338	3,908
סין	—	—	27,859
יאפאן	—	—	1,180
בורמה, פיליפינים, מאלאיה ושאר אסיה	—	—	2,791
סך-הכל	10,677	34,322	52,577

הודו היתה תמיד ספק חשוב של חמרי-גלם לתעשיית השמן בארצנו. בשנת 1946 קנינו משם 21,000 טונות אגוזי אדמה וזרעי-שמן אחרים. אולם המחסור הרב במוזונות הביא לצמצום הגידול של סחורות-יצוא רבות. או שההודים השתמשו בהן לתזנת האוכלוסיה בארצם. רק בשנה זו מתחילה הודו שוב לשלוח לתורל חמרי שמן, אך היא מעדיפה לעצור את השמן בעצמה ולשלוח אותו לתורל. בשביל משקנו יש חשיבות גם ליבוא של יוטה הודית, במקום השקים

המזרחית ניתן לפיתוח. כבר בשנים הקודמות קנינו משם חטים, פולים, קפה, שלחים וקצת זרעים. אך הכמויות של יבוא זה רחוקות עדיין מלשמש גורם ניכר לקן כזה, כי גם מאפריקה הדרומית הבאנו עד עתה בדרך הים רק קצת צמר בעיקר. נשארים איפוא ליבוא חטים מאוסטרליה (ב־9 החדשים הראשונים של שנת 1947: 16,240 טונות קמה) והמזונות הרבים האחרים, שיבשת זו תוכל לספק לנו, והצמר הגלמי לתעשייתנו. מן הראוי לציין גם זה, שבשנת 1946 קנינו 2,000 טונות צינורות-ברזל ופחים מאוסטרליה.

הסיכויים לעתיד

כל מחקר כלכלי, שמתפקידו לעמוד על הסיכויים לעתיד, סובל מן הקושי העיקרי, שעליו להתחשב בתנאי העבר וההווה. אך עלינו לצפות לתמורות תמידיות במשקי ספקינו ולקוחותינו; בחקלאותנו ובתעשייתנו יחולו שנויים מעמיקים וגדולים, גם ביחס להיקף שלהן וגם ביחס לממדיהן. עד שנת 1948, למשל, יכול היה משקנו לשלוח לחו"ל, מהסחורות התופסות נפת-אניות רב, רק הדריס ואשלג. אך יש להניח, שאליהן יתווספו בשנים הקרובות עוד כמה סחורות חשובות, שיספקו לאניותינו את המיט-ענים הדרושים.

דבר אחד אפשר לומר כבר כיום: המסחר של מדינת ישראל עם ארצות הים התיכון והשקט יגדל בשנים הקרובות בשני הכיוונים במידה ניכרת. אם אפשר יהיה להעביר את היבוא ואת היצוא דרך אילת, — וזהו בעיה מדינית וכלכלית, שפתרונה יהיה תלוי בגורמים רבים, שלפי שעה אין להעריכם. על כל פנים, ארצנו תוכל להשתלב בהצלחה בפיתוח המזרח.

שקנינו עד עתה משני הדומיניונים הבריטיים. במידה מצומצמת נמשיך גם להביא משם כותנה גלמית, אך ההגנה על עניני משקנו לא תרשה עוד קניית אריגי-כותנה. אך בין הסחורות הרבות, שהודו ופאקיסטאן יכולות לספק לחו"ל, יהיו בוודאי גם מיצרכים, שנוכל לקנות משם לטובתנו, — בתנאי, כמובן, שממשלות הדומיניונים הללו יעחדו גם את היבוא של תוצרתנו. ציילון באה בחשבון גם בעתיד כספק של קופרה, פולי-קאקאו ותה. מסחרנו עם סין ועם יפאן, שכבר לפני המלחמה לא היה גדול, נפסק בינתיים כמעט לגמרי. לעומת זה קונים אנו אורז מבורמה וקופרה מן הפיליפינים. אינדונזיה היתה לפני מלחמת-העולם ספק חשוב של סוכר ושל נפט. כשהשלוט יחזור גם לאיזור זה, אפשר יהיה שוב לקנות משם סחורות טרופיות מכל המינים.

היבוא של ארץ-ישראל מאפריקה ומאוסטרליה (בטונות)

ארץ-הייצור	1946	1938	1947 (9 חדשים)
חבש	2,170	151	4,064
אפריקה המזרחית	140	—	—
אפריקה הדרומית	565	—	—
אוסטרליה וניו-זילאנד	10,095	12,952	18,927
סך-הכל	12,970	13,103	22,991

אולי יש סיכויים לפיתוח קרית-חבורה זה, אך נוכח המרחק הגדול עד לנמלי אוסטרליה, הרי בכלל אפשר יהיה להפ-עילו רק בעונת יבוא החטים מאוסטרליה. הטעינות והפרי-קות בדרך הן — עד כמה שהן נוגעות לסחורות המיועדות למדינת-ישראל — כעת לפחות קטנות כל-כך, שאינן מבטיחות את הרנטאביליות של קראניות ליבשת מרוחקת כל-כך. אמנם גם מסחרנו עם חבש ועם אפריקה

בנק אנגלו-פלשתינה בע"מ

גם לאחר שקבל עליו תפקידים מיוחדים לטובת המדינה, כגון הוצאת המטבע הישראלית, ממשיך הבנק בעבודתו הרגילה. הוא עוקב במקודם אחר כל התפתחות משקית בארצנו.



פאול קרטיש ז"ל

(בשלושים למותו)

הוא היה אחד מחברינו הוותיקים. הכרנו אותו עוד בשנת 1934 באניה „תל-אביב“ והוא כבר אז ימאי מנוסה. קרטיש עבד בחברות ספנות גדולות בגרמניה, מקום שם רכש לעצמו ידיעות מקצועיות נרחבות. הוא יכול היה לשמש דוגמה של מלצר מובזק ומנוסה באניה, ומלצר טוב באניה — והיה אמדנות ממש. בכל מקום ובכל עת ידע כיצד להתנהג. בתקופת המאורעות 1936-39 עבד כמנהל המשק של הרכבת מצרים-א"י, כיהודי יחידי שהחזיק מעמד בעבודה זו רבת-הסכנות. פעמים אחדות ניצל בנס ממוות בטוח.

אחרי המלחמה, עם חידוש הספנות העברית, התחיל שוב לעבוד בצ"ח תחלה — ב„קדמה“ ואחרי זמן מה ב„נגבה“. ככל ימאי לא יכל היה אף הוא לשבת ביבשה ובכל הזדמנות היה חוזר לים. מחלה קשה תקפה אותו בים ובמלוא תפקידו מת ללא עת.

הלך מאתנו חבר וידיד. אנו, בהפלת-גותינו באניות, נזכור אותו תמיד. דן גלעד



רפאל (ריכרד) ויסברג

ביום הששי, 25 למרץ ש.ז. הובא למנוחת עולמים רפאל ויסברג, מנהל עבודה בנמל ת"א, שנשפה בתאור נת עבודה. קהל של מאות עובדי הנמל ליווה אותו בדרכו האחרונה. זרים מטעם עובדי הנמל ומטעם הפועלים הערביים נמנל יפו נישאו לפני הארון. שוטרי נמל ושוטרי הנמל וכן כחת חי"ל עם מ.ל. על נשקה צעדו בסך. ליד בית הועד הפועל של הסתדרות העובדים הכללית התעכבה הליויה וה' א. ש כ ט ר הספיד את המנוח מטעם מ.פ.ת.א. בבית הקברות נישאו דברי הספד ע"י א. לוי, מזכיר עובדי הנמל, א. זיפ שטיין — מנהל הנמל, חבריו לעבודה אברמוביץ וסכר ונציג ה„מכבי“.

נולד בורשה בשנת 1912. עבר ללודו ושם סיים את חוק למודיו בגימנסיה העברית. אח"כ למד משפטים באוניברסיטה בוולנה.

ב-1934 עלה ארצה. עבד בעבודות כבוש בטקומות שונים בארץ. היה חבר ה„מכבי“, ב-1938 זכה בתואר אליפות א"י במשקל כבד.

היה מראשוני הפועלים בנמל ת"א ושימש במשך שנים חבר בוועד העובדים. היה לוחם תקיף לשיפור תנאי העבודה. בפקחותו והגיגונו הכריא שיכ"נע תמיד את מתנגדיו. עבודתו ומסירותו למפעל ולעניני הפועלים היו תמיד למופת. כשהנמל היה מטרה להפצצות

לפי המקורות ההיסטוריים, וכן גם לפי המסורת החיה, ישנו כאן „בני ישראל“ מימי קדם. ועוד בימי הכיבוש המוסלמי שכנו באילת הקדומה יהודים ועסקו בדיג ובספנות. מקומה של העיר הקדומה — בחרבות בני ישראל ועל ידה מערבה — העיר המוסלמית. לפי המסורת, אסר האלרי הים על בני ישראל את ציד הדגים בשבת. מה עשו? הערימו על מצוות אלוהים ויבנו להם סכר מלאכותי ללכוד בו את הדגה להוציאה משם ביום השבת. ויקצוף האלרי הים והיפוך את העיר ויחריב אותה ואת תושביה הפך לקופים ולחזירים. ויהי ביום השלישי, ויראו תושבי אילת המוסלמית, שאין יהודים נראים, ויצאו לראות — והנה הרבה העיר היהודית ולא נשאר בה אף אחת, כך מוסר השיך את האגדה הידועה המסופרת בקוראן. שאלתיו: איפוא הוא מקום הסכר? והוא השיב, כי הסכר עודנו קיים. השתוקקתי לראותו. ביום המחרת עשינו טיול בסירת מפרש על פני מפרץ אילת. ביקשתי להורידני על חוף סמוך לחרבות. כאן טיילתי בליות בהוד ערבי והסתכלתי בסביבה. עד שהביאוני רגלי אל מקום הסכר הישראלי.

הסכר הזה מבוסה כולו מימ, אולם לאור השמש הוא נראה יפה ומקומו כ-250 מטר מזרחה לנמל הצרפתי, הידוע היטב באילת. והיו חומה, במרחק 15 מטר מן החוף, עביה כ-2 מטרים, והיא מורכבת מ-3-4 אבנים גדולות, וארכת 4 — 5 מטרים וצורתה כעין דלתית הפוכה. המסורה העתיקה המייחסת אותו לבני ישראל, תושבי התללים הסמוכים, ראויה לתשומת לב. שמעתי את הסיפור הזה לא רק מהשיך אלא גם ממספר ערבים אשר פגשתי על חוף הים, יושבים וקילעים סלים ומחצלות, וכל אחד מהם מסר את הסיפור בסגנונו ומצאתי את דבריהם מכוונים ומתאימים זה לזה. אם הדבר יתאמת מצד הבדיקה הארכיאולוגית, הרי כאן לפנינו שריד חשוב מהישוב הישראלי באילת בתקופת המכוסה בערפל עד היום. זמן רב עמדתי והסתכלתי בשריד נפלא זה, זכר לישוב היהודי הימי בעיר הנגב הקיצונית. מה נפלאו דרכי ההיסטוריה כאן. במקום זה שנוסד על ידי שלמה המלך לפני שלוש אלפים שנה, נתקיימה שארית ישראל גם לפני אלף שנים. ושארית זו שמרה על המסורת הימית של אבות אבותיהם. האין מעשי אבות אלה סימן לבנים. זו לדורותי האין בזה הכנייה לדורנו, אשר עליו הוטל מטעם ההשגחה העליונה לקיים את יעוד הדורות במקום הזה?

ירושלים, 1936.

מיות", "אילת" — הם יהודים; באניות "כרמל", ו"תיאר" דור הרצל" — לא־יהודים. גם בשתי אניות המשא רבי החובל הנם יהודים.

נעשית פעולה להכשרת עובדיים מקצועיים יהודים נר ספים ע"י השתלמות והכשרה באניות. הנהלת האניות.

המשק של כל 15 האניות הנ"ל, של חברות־הבנות השר נזות של "צים", מתנהל ע"י הנהלה טאוחדת שהוקמה לשם כך והנקראת "שוהם". היא מטפלת באדמיניסטרציה של כל האניות. החברה הצליחה לרכוש את קניית האספקה, שהיא עתה עצמאית ב־90% מטפלים בהתקנת מספנה בחיפה לתיקון האניות. מנהלי "שוהם" הם: ה"ה ד"ר נ. וידרא וצבי יחיאל; בסניף ניריורק נמצאים שני מנהלים: ה"ה ריקנטי ושל"ט.

המחזור החדשי של "שוהם" מגיע ל־1.200.000 דולאר.

תיירות.

הוחלט להתקין את האניה "קדמה" ובמידת־מה גם את "גלילה" לצרכי התיירות.

אניות־משא ישראליות בקו חיפה־ניירורק

אנית־משא גדולה "חיפה", כח 10.500 טון, נרכשה בארה"ב ע"י חברת "שוהם" (מיסודם של המוסד לעליה וחברת "צים"). זו היא הגדולה שבאניות העבריות והיא תפליג בקו חיפה — ניירורק.

ב־14 למרץ ש. ז. הוחלף בניירורק דגלה הקנדי של האניה בדגל ישראל, בנוכחות קהל של כ־1200 איש. נאמו באותו מעמד ה"ה: ברטלי קראם, קומ. י. גולדברג, ביכ המיניסטריון הקנדי למסחר, הנספח המסחרי הישראלי בארה"ב, ה" שטראוס, נ. קפלן, י. יעבץ, י. יעקובסון, מ. פומרוק (בשם החבל הימי לישראל), יוליוס סימון וא. דיקנשטין. אברהם דיקנשטין, מנהל "אמפל", ספר פרטים על פעולות החברה, אשר מיום הווסדה הכרה 24 אניות ושליחה לישר אל למעלה מ־90 אלף טון סחורות שונות. האניה "חיפה" — אמר הנואם — לא תהיה יחידה בבעלות החברה. היא רק ראשונה, ואם כי כולה נועדה להובלת משאות (יש בה מקום רק ל־12 נוסעים), הרי היא תביא אתה מחוץ לחוף גם רצון טוב, ידידות והבנה הדדית.

שמה הקודם של האניה היה "פורט יוקן". קברניטה יהיה מעתה הקפיטן האמריקאי טאָרָגַס בּוּד.

שר התחבורה, מר ד. רמז, שלח מברק ברכה לחברת קו ישראל — אמריקה בניירורק לרגל הדגלת האניה: "יבורך המאמץ של הוון הלאומי והפרטי לרכישת האנית הגדולה הרא־ שונה לצי המטען, לרגל ישראל".

הושלמו הסידורים לריכוז כל אניות הנוסעים היהודיות במסגרת חברת "צים", שהיא חברה־אם לכמה חברות בנות. ממניותיה: 45 אחוז — לסוכנות היהודית, 45 אחוז — להסתדרות העובדים ו"נחשוק", 10 אחוזים לחבל הימי לישראל. בראש החברה עומדת הנהלה, המורכבת מבא־ כוח הסוכנות, ההסתדרות והחבל הימי לישראל, ומנהלה מצומצמת המורכבת מארבעה חברים בלבד.

רק לפני חצי שנה היתה חברת "צים" בעלת אניות נוסע עים אחת — "קדמה". כיום מסונפות אליה 3 חברות־בנות בעלות שמונה אניות.

צי אניות הנוסעים.

צי אניות הנוסעים, המרוכז עתה בידי חברת "צים", בא מצירוף שלש החברות הבאות: א) חברת "נס", בעלת האניות "גלילה" ו"נגבה" (כל המניות בידי "צים"); ב) חברת "קדם" בשותפות עם הון בריטי, על יסוד פאריטטי, בעלת האניה "קדמה"; ג) חברת "אניות וספינות" (80% לסוכנות היהודית, 20% להסתדרות העובדים הכל־ לית), בעלת האניות: "עצמאות", "קוממיות", "כרמל" ו"תיאודור הרצל", שהוחכרו מצי המפעילים, וכן האניה "אילת".

נחת־הקיבול.

נחת־הקיבול של כל אניות הנוסעים הללו לכל נסיעה הוא: "קדמה" — 400 נוסעים, "גלילה" — 1000, "נג" — 1200, "עצמאות" — 2500, "קוממיות" — 2500, "אילת" — 300, "כרמל" — 1000, "תיאודור הרצל" — 1000.

האניות להובלת משאות.

צי הובלת המשאות כולל: א). "דרורית", אניות משא גדולה, וחמש ספינות קטנות, השייכות לחברת "אניות וספינות"; ב). האניה "חיפה", השייכת לקו ישראל — אמריקה (בעלות משותפת של "צים", חברת אמריקה — א"י ובנק לדיסקונט), שכל אחד מהם חתם על מניות בסכום של 100.000 ל"י ובסה"כ 300.000 ל"י). האניה "חיפה", בעלת נפח של 10.500 טון, היא המפעל הגדול הראשון בשטח ספינות הובלה ומשא.

עובדי האניות.

העובדים באניות היהודיות הנם ברובם המכריע — יהודים. מבין 740 עובדים, 580 הם יהודים, והיתר — אמריקאים ואיטלקים, בעלי־מקצועות בעיקר. רבי החובל שב־ אניות הנוסעים "קדמה", "גלילה", "נגבה", "עצמאות", "קומ"

* הדברים המובאים לעיל נמסרו לידיעת הצבור ע"י מר אליהו דובקין, חבר הנהלת "צים" מטעם הסוכנות היהודית. במסבת עתונאים בירושלים, ביום 15 למרץ ש. ז.



אנית המשא הישראלית "חיפה",
בת 10,500 טון. מולכת בקו
חיפה - ניו-יורק.



החלפת הדגל הקנדי בדגל ישראל.
מטמאל לימין: יעקב יעבץ, ציר
הקונגרס; קברניט האניה טארנס
בונד; מ. ט. סטיוארט, קונסול
קנדה. המקבל את הדגל הקנדי: קצין
הים הישראלי ל. בליכר, המניף
את דגל ישראל.

מגלופות, דבר השבוע

מהנדס ימי, שעבד והשתלם בהמבורג כענף תיקון ובניית כלי-שיט.

אותה שנה הוקמו „מפעלי חיפה להנדסה“. מטרת היוזמים היתה: לתקן את הציוד המיכני הציוד השט של נמל חיפה ולהחזיר עובדים יהודים לענף-עבודה זה, שעד אותו זמן עסקו בו בעיקר מומחים גרמנים מבת-המלאכה של „האמאורק“ בחיפה והאגנר בייפ.

המפעל מונה כיום 120 — 130 פועלים טכניים. כ-50 מהם עסוקים בעבודות שונות בנמל חיפה והסאר עובדים בשטח המפעל. חלקי מכוונות ומתקני-אניות הנת"קלקלו מובאים הנה, לשטח המפעל, לתקן. וכן גם מייצרים שם ויוצקים חלקים חדשים במקום השבורים. כאן אפשר לראות, למשל, מדחף לסירת-גרר מברזל-יזיקה, שמסלקו כ-3 טונות, שנוצק במפעל. עלידו מוטל המדחף הישן, שבור הכנף —

רבים ושונים הם ענפי העבודה של הפועלים שב-מפעלי חיפה להנדסה. תמצא שם, לכאורה, — אנשי מקצוע „יבשתיים“: חרטים, מסגרים, רתכים, מכונאים, נפחים, יוצקים, דוודים ומלבד בעלי מקצועות-מתכת אלה — גם נגרים, חשמלאים ומהנדסים. אך, למעשה, משרתים כל אלה את מפעלנו הימי.

מבין הפועלים יש שעבדו במקצועם בחוץ-לארץ. האולם גדל כבר גם דור צעיר, פועלים שהתמחו בעבודה כאן, במפרץ חיפה. יש מהם ותיקים וביניהם — העובדים במס"על מראשיתו. מורגשת קביעות התערות. למפעל נגרכו קשיים לרגל גיוס מספר פועלים גדול לצבא. לפיכך שוחררו בזמן האחרון אחרים בגלל העבודות החיוניות המוצאות בו לפועל, ואולם הכל כתיקונו נמשך. — הפועלים העולים החדשים שנקלטו מסתגלים יפה לעבודה — מצדן בקורת-רוח מזכיר המפעל.

בחסותו של החבל הימי לישראל נערך כ-1 במרץ ש"ז סיור עיתונאים ב„מפעלי חיפה להנדסה“ שבאיזור התעשייה במפרץ חיפה. מפעל לתיקון אניות ולבנית כלי-שיט. במלאת 15 שנה לקיומו. מלבד נציגי העתונות היומית השתתפו בסיור גם חברים מועד החייל בחיפה ובאייכות המוסדות: משרד המסחר והתעשייה, התאחדות בעלי התעשייה, חב" „שהם“ ולשכת-העתונות והמודיעין הממשלתית.

האורחים סיירו במחלקות השונות שבמפעל (הידוע בשם בעליו: קירשטיין-גרינשפון) ובשעת המסב שנערכה לכבודם סמכו פרטים על המפעל, הישגיו ומגמותיו. בייחוד עניינה אותם המגמה להרחבת המפעל — להקמת מספנה על חוף הים.

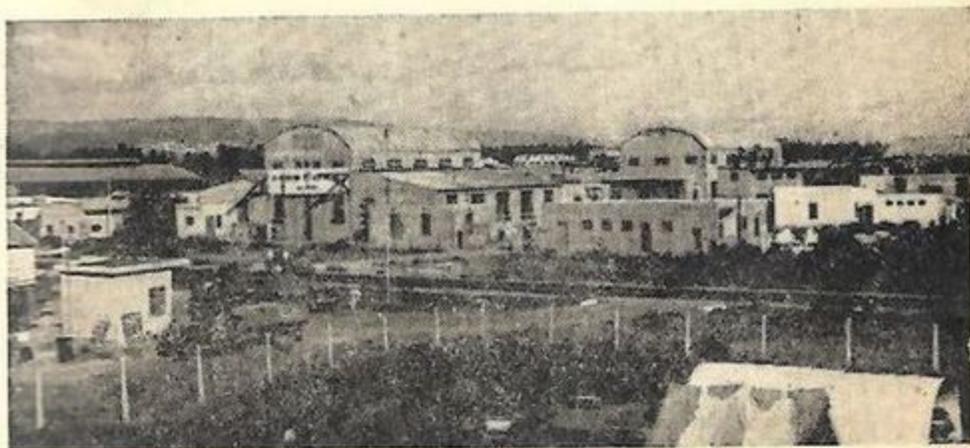
— הפתעה נעימה נגרמה לנו עם ביקורנו במפעל — אמר עו"ד ז. אר ג מן, שפתח את המסיבה בשם החבל הימי לישראל. „אנו מברכים על היוזמה החלוצית שהצמיחה מפעל נאה זה. כאן אנו רואים בעליל את אחד המקורות העשירים והחשובים לכלכלת הארץ ולפיתוחה וכאן אנו למדים לדעת מה נותן לנו הים. כל הגורמים הנזכרים בדבר חייבים לתת יד לפיתוחו המהיר של מפעל זה והדומים לו.“

בכביש הראשי חיפה-עכנ, בקרבת פרשת-הדרכים לכפר-אתא, נתקל העובר בכתובת: „מפעלי חיפה להנדסה“.

אולם אך מעטים מן העוברים-לתומם יודעים, כי מאחורי שם סתמי זה — שמו של אחד מ-140 המפעלים באיזור התעשייה שבמפרץ חיפה — נמצא בית-הרושת לתיקון אניות ולבניית כלי-שיט מברזל, בית-הרושת הגדול והראוי לשמו, שכבר הוכיח את יכלתו הרבה והחותר להתפתחות ולהתרחבות.

מוח הוגה ויד עובדת

זמן קצר אחר שנבנה נמל חיפה הוקמו „מפעלי חיפה להנדסה“. עוד בשנת 1922 הקים נחום גרינשפון ז"ל, חלוץ יציקת המתכת בארץ, בית-יציקה ומסגריה מיכנית קטנה. אליו הצטרפו, בשנת 1934: בנו הרצל גרינשפון, מהנדס מכוונות, וישראל קירשטיין,



מראה כללי של מפעלי חיפה להנדסה, מצד הכביש חיפה-עכנ.

גולת הכותרת של המפעל הוא האגף לבניית כלי־שיט חדשים, הקיים רק זה כשנתיים.

כאן, בעזרת מהנדס מיוחד לבניית כלי־שיט, הוכנו 22 תכניות משלמות לבניית ספינות־דיג, ספינות־חופים, דוב־רות להובלת המרי־דלק (לאורך החוף). עד כה נבנו בבית־החרושת 13 יחידות, עפ"י 10 תכניות. הגדולה שבהן — סירת־גרר, שמשקלה העצמי הוא 60 טונות. זהו הגוף הגדול ביותר, שאפשר להובילו בכביש ולהורידו למים בעזרת מנופים. בנייתו בזמן רצוף צריכה להימשך 3 חודשים.

מבין כלי־השיט שנבנו כאן יש לציין: סירת־גרר באורך 16 מ', העשויה פלדה; דוברת פלדה שקיבולה 200 טונות; דוברת למחפר צף — להעמקת המים בנמלים. בית־החרושת טיפק כלי־שיט לנמלי חיפה ותל־אביב. עומדת בבנייה כעת סירת־משמר בשביל אגם החולה (מחושבת לשקיעה מינימלית). לעומת הגוף הגדול בבנייתו נראה הפועל, העובד לידו, כננס ממש.

את כלי־השיט המוכן מטענים על קרוניות, שנבנו במיר־חד במטרה להסיע את הכלי על־פני הכביש, בעוד שהכלי הוא לעתים רחב יותר מהכביש עצמו והוא מזדקק לצדדים מעבר לרוחב הקרונית. יש צורך, איפוא, לפעמים לחסום את התנועה בכביש, כדי לאפשר לכלי־השיט „לנסוע ביבשה“.

סוף מסרה בתכנון תחילה

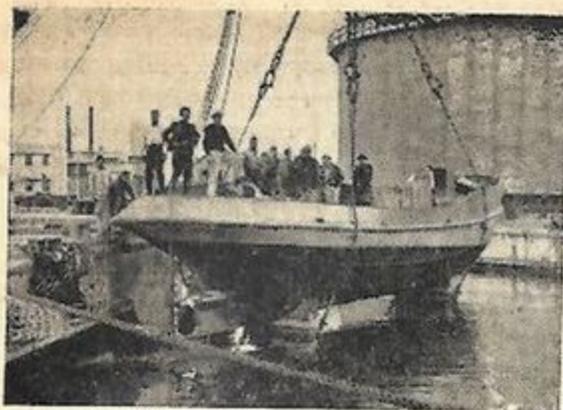
שטחו של בית־החרושת במפרץ חיפה הוא 15 דונם, מזה — 8 דונמים בנויים. הציוד הוא חדש ומתאם במיוחד לצרכי עיסוק באניות וכלי־שיט עשויים ברזל.

כאן אפשר למצוא מכונות מיוחדות, כגון: מכשש הידראולי, מכונה באורך של 3 מ' לכפיסה ולחיתוך פחים. בין המכשירים — מכשירי צלילה ומכשירים לחיתוך ולרי־תוך מתחת לפני המים (בין השאר — פטיש תת־מימי לסמור). ויש לו למפעל בעלי־מקצוע המאומנים לעבודה בכל המכונות והמכשירים הנ"ל.

הציוד המלא מאפשר להוציא־לפעל כל תיקוני אניות פרט לאותם תיקונים, הדורשים את העלאת גוף־האניה כולו ליבשה. מחסן־חמרים גדול משמש את צרכי בית־החרושת. שום עבודה אינה נמסרת מהמפעל החוצה. הכל נעשה ע"י המפעל עצמו. כך דורשת המהירות בביצוע ההזמנות. העזתם וכושר־ביצועם של הבעלים, קירשטיין וגרינ־שפון, אנשי היוזמה; הציוד המתאים; התכנון מיוחד לצרכי תיקון ובניית כלי־שיט; מוסמכותם של הפועלים והתמ־דתם — כל אלה מעלים את המפעל לדרגה, שבה הוא מסוגל למלא כראוי את תפקידו והוא חותר להתפתחות ולהתרחבות.

ברעש מכונות

טורי מכונות — ובעיקר מחרטות — ערוכים באגף העיבוד. כאן באים על תיקונם חלקי־מכונות שונים. בתי־



סירת־גרר, 16 מ' ארכה, מורדת למים. נבנתה במפעלי חיפה להנדסה.

היציקה במפעל הם שניים: אחד למתכות בלתי־מחלדות (כגון ברונזה, אלומיניום) ושני — לברזל־יציקה. כאן אפשר לצקת 5 טונות בגוש אחד. 3 תנורים נמצאים לצרכי יציקת הברזל ומנוף חשמלי משרת אותם. יש גם סידורים מיוחדים, המאפשרים דיפוזיה של היציקה — יציקת המתכת באופן שתתחבר אל הגוף השבור הקיים.

שאר המחלקות במפעל הן: אגף לריתוך חשמלי, אגף לריתוך אוטוגני וריתוך ברזל־יציקה, אגף לבניית כלי־שיט. מחלקה לתיקונים חשמליים וליפוף מנועים, מחסן חמרים. במחלקה למיכניקה עדינה מתקנים מכשירי אניות, כגון: מצפנים, מאנומטרים, מכשירי נאביגציה, מכשירי אלחוט, מכשירי גישוש לצוללות וכו'. הנגריה מספקת תבניות־עץ לצרכי בית־היציקה וכן גם מבצעת היא עבודות־נגרות אחרות: בניית תא־מגורים, ריהוט האניות ומתקני־עץ, כגון: סולמות, מיטות, מעקות.

כאן בטרטור המכונות וברעש מכשירי הריתוך, מתחש־ליש קרביהם של כלי־השיט, העתידים לעשות דרכם על־פני מים רבים.

לשירות המאמץ המלחמתי

„מפעלי חיפה להנדסה“ היו בתקופת מלחמת־העולם השנייה קבלנים יחידים באיזור זה לתיקון אניות הצי המל־כותי ולכאן כווגו אניות רבות מהים התיכון.

במשך 5 שנים נעשו כאן תיקונים שונים במאות כלי־שיט מלחמתיים: אניות משחית, סיירות, שולות־מוקשים, צוללות, סיירות־מנוע. בשטח הנטל היתה גם מספנה צפה של הצי המלכותי בהנהלת קירשטיין־גרינשפון. אותו זמן בוצעו ע"י המפעל תיקונים ב־800 ומעלה אניות מובילות נפט וב־2500 ומעלה אניות־סוחר.

מכתב־הוקרה, שנתקבלו באותה תקופה מאת הקפיטן לידקר, הקצין האחראי לנמלי הליבאנט, מעידים על תרומת המפעל למאמץ מלחמתי של האומות המאוחדות.

ומתעוררת השאלה: — כלום לא הגיע הזמן לחשוב על השקעת מאמצים תכליתיים לפיתוח הענף בארץ במלוא היכולת?

בית־החרושת מבליט את המגמה להחזיר את תוצרתה. הוא משכלל את כליו, מזמין חומר־גלם ישר מהמקורות (מאמריקה), לאחר שבקופת המלחמה אי־אפשר היה להשיג גז. המפעל דורש מהממשלה שחרור חומר־גלם ממכס, לביטוס תוצרת הארץ היה גם מן הראוי להטיל מכס על סחורה מוכנה, המובאת מחוץ־לארץ.

יצויין, כי מיום הקמת מדינת ישראל תוקנו ע"י המפעל 50 אניות־סוחר זרות, שעגנו בנמל חיפה.

המפעל חותר אל חוף הים

ראש מאווייו של המפעל הוא — להגיע אל חוף הים ולהקים שם, מספנת, שתוכל לבנות כל־ישיט גדולים יותר ולהעלות אל החוף אניות לשם תיקונים. מהמספנה יקל להוריד הימיה את כל־ישיט החדשים — ובטקס הנוכחים לשבור עליהם, בהתאם למקובל, בקבוק יין־שמפניה...

לכך נחוץ שטח קרקע על חוף הים ושיון מהממשלה להתחיל בהקמת המספנה.

אכן, יש למפעל שטח על חוף ימה של חיפה ובזמנו אף נתקבל מממשלת המנדט רשיון להקמת המספנה. בגלל התהורבוהו ששר או בארץ וכן גם מחמת מצב הבטחון הרעוע נדחה ביצוע התכנית. לאחר הקמת המדינה הודס הדיון בעניין עם הממשלה. נעשות הכנות קדחתניות ליצור את המפעל לחוף ולהקמת הממשה (Slipway), הנמצא ברשות המפעל — מכשיר להרמת כל־ישיט, שמשקלם עצמי אינו עולה על אלף טונות.

בצאתו למרחב יוכל המפעל להעסיק בהמשך התפתחותו עד לאלף פועל. בראותך את היומה והתנועה, היכולת הדי־ביצוע, הנך מאמין, כי עתיד גדול במשק הארץ צפוי ל"מפעלי חיפה להנדסה".



דוברת־פלדה, שקבולה 200 טון, מורדת למימי חיפה בעזרת כנף צי.

מאז הקמת המדינה, ועוד זמן קצר לפני־כן, תורם המפעל על תרומה ניכרת למאמץ המלחמתי של מדינת ישראל. רוב אניות הצי המלחמתי תוקנו והוכשרו לשירות חיל הים ע"י "מפעלי חיפה להנדסה". כן ממשיך המפעל להכשיר ולתקן אניות של "המוסד לעלייה" וטרם הגיעה השעה לעמוד על עניין המאמץ המלחמתי לפרטיו.

כשרון וזריזות בצירות מזג־רוח טוב

הורי כמה קטעים ממכתבו של הקסיטן לידקר, מה־29 במאי 1945, אל "מפעלי חיפה להנדסה":

"בהשתחררי מן התפקיד כקצין ימי ראשי לאיזור הליבאנט, יש ברצוני ליצין את הוקרתי לעבודתכם הטובה במשך 5 שנות המלחמה בתיקון אניות ה. מ. ואניות־הסוחר בחיפה.

"התיקונים שהוצאר־לפועל הצריכו ידיעה מקצועית יוצאת־מך־הכלל, כשרון וזריזות, בעוד שאת החמרים הדרושים היה קשה להשיג ואף־על־פירכן כאילו לא הור־גש המחסור אצלכם כלל.

"בתקופת הגיאות בעבודה נדרשו שעות־עבודה רבות ותמיד נעשה הכל במזג־רוח טוב. בימי משבר עודדה אותי ביותר עזרתכם, שהייתה נתונה תמיד".

בתקופת "ממשלת וישי" נפגעה ליד חופי בירות אנית־המשחית הבריטית "אייזיס", האניה הובאה לחיפה ומאחר שהוכרה כבלתי־ראויה לשימוש, עמדה המפקדה לטבעה. "מפעלי חיפה להנדסה" הציעו את עזרתם והצילו את הא־ניה, שערכה היה באותו זמן רבע מיליון לא"י.

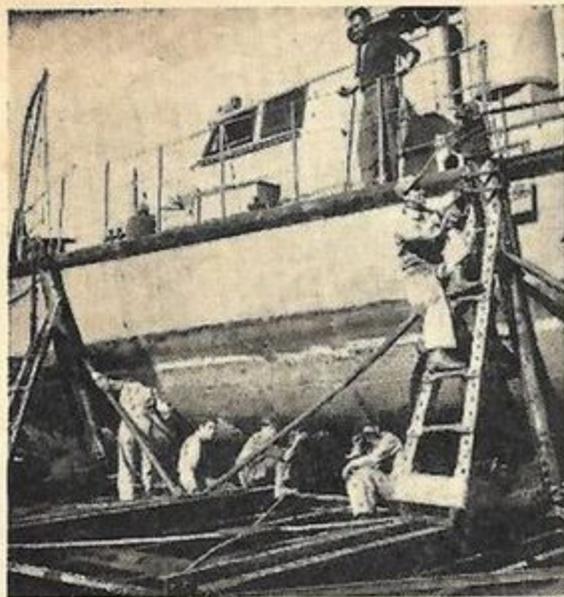
ומעשה באניה אחרת, שנבדקה ע"י עובדי התברה: לאחר שנקבעה ה"דיאגנוזה" תוקנה האניה תוך רגעים מספר והחברה ויתרה על כל תשלום.

המפקדה ידעה להעריך את היחס הנאה הזה.

בחיפה או באיטליה והולנד?

בשיחות עם אנשי המפעל על מצב העבודה וההזמנות אתה שומע את הטענה, כי המנהלים את עניני המוסדות והמפעלים הימיים בארץ משלים את עצמם להאמין, כי תיקונים באניות נעשים בחו"ל במחירים זולים יותר ושכל־ישיט מהוסג הנבנה ע"י המפעל אפשר לקנות בחו"ל במחיר קטן יותר.

אכן, זו אשליה. לאמת־של־דבר מוצאת מהארץ מטבע קשה ע"י ההזמנות ומסירת העבודה לחוץ־לארץ: יש צורך לשלוח לחו"ל אנשים לפיקוח; יש לכלכל את הצוות, המ־זכה שם לתיקונים וזמנו־מתבזבז באפס־מעשה. כל־ישיט, הנקנה בחו"ל, אינו מותאם לתנאי ארצנו, או כשמזמינים שם כל־ישיט, אין מביאים בחשבון בשעת בנייתו את התנאים המיוחדים בארץ, שאותה הוא עתיד לשרת. כלומר, אין מדקדקים בשעת קנייה בחו"ל ואילו לגבי העבודה הנעשית בארץ יש הקפדה יתרה. כאן דורשים איכות מער־לה ומחיר זול.



במספנת „עוגן“, חיפה: בתקן אניה.

מספנת „עוגן“ כוללת: שירות סירות-מנוע, מסגריה, נגריה מיכנית ומחלקת אמודאים והיא עוסקת בבנין ותקון סירות מכל הסוגים.

בתחילת המלחמה העולמית בנתה „עוגן“ סירות-פלישה רבות. לפי הזמנת הצי הבריטי. כן גם הוציאה לפועל — תיקוני ספינות-טורפדו מהירות וסירות איטלקיות שנתפסו ע"י האנגלים בשעת הפלישה לאיטליה. לפני למעלה מחצי שנה החלה בתיקון אניות וספינות ישראליות („קדמה“, „ברכה פולד“, „חנה סנש“), ובבניית אסדות-פלישה של חיל הים.

מרבית סירות העץ השטות בחופי הארץ, הנמצאות בבעלות יהודית. נעשו ע"י „עוגן“. הסירות הקטנות המשמשות לשירות פנימי בממל חיפה כולן עשויות ע"י מספנת „עוגן“ ולפי תכניתה.

תיקוני כליהשיט בים המלח וגם בנית כלישיט החד-שים המותאמים לתנאי ים-המלח בוצעו ע"י נגריית „עוגן“. הטיפול והתיקון של רוב כליהשיט בים-כנרת (שייטת עי"גב), נעשו ע"י מספנת „עוגן“ ובה נבנו גם ספינות הדיג של „נחשון“.

המסגריה עוסקת בעבודות תיקון של מכונות-קיטור, מנועי-דיזל, גינירטורים, וכן גם בתיקונים של האינסטלציה הפנימית באניות לסוגיהן השונים. היא גם הוציאה לפועל תיקון טורבינה של אניה בת 3000 כוח-סוס. המסגריה בונה גם מכונות חדשות לצרכי הרמה באנ-

יות — מדלים, ועוסקת בכל סוגי עבודת הפרוול והקישוט מנחושת בשביל האניות.

הנגריה בראשיתה היתה פרימיטיבית מאד. האנשיב התחילו לעבוד לפי שיטות העבודה של הערבים. במרוצת הזמן התפתחה העבודה בנגריה ועתה היא עומדת על רמה מקצועית גבוהה. הצוות המאומן שלה — יש בידו וביכלתו להוציא לפועל עבודה מקצועית משוכללת, על הצד הטוב ביותר.

הנגריה מוציאה גם לפועל את כל סידור-הפנים מעץ בתוך האניות. כגון: בנין תאים וריהוטם המיוחד, המתאם לתנאי הדרשות הימיות ולתנאי האקלים, ועושה אותם גם מעץ נדיר. לעבודות אלו משמש עץ האקליפטוס הא"י. לה-כנת הלווחות מצוידת הנגריה במשורר-נסירה, שקוטר העץ המנוסר בו יכול להגיע ל-100 מטר. הנגריה בונה סירות-טיול וספורט, ועתה נמצאת בעבודה סירת-טיול ל-100 איש.

מחלקת האמודאות עוסקת בהצלת סירות ואניות מכל הסוגים. היא מצוידת במיטב המכשירים לעבודה זו ויש ביכלתה להוציא חלקי-ברזל ומכונות מתוך אניות שטבעו בים.

מחלקה זו, מן הוותיקות ב„עוגן“, רכשה כבר לעצמה נסיון רב בעבודתה. לזכותה יש לזקוף היצאת הספינות „בת-גלים“, „עגור“, ו„מרים“. היא מצוידת במכשיר של חיתוך אוטוגני בתוך המים לעבודות תיקון. מפאת התוסר ב„דוק“ יבש מוטל על המחלקה הזאת לנקות את חלקי האניה הנמצאים בתוך המים, בתוך תנאי ים. נעשו גם נסיונות של צביעת חלקי האניות בתוך המים והתחלה



במחלקת האמודאות של „עוגן“. האמודאי מוכן לצלול.

הוכתרה בהצלחה. הצלת הסחורות הנפולות בשעת הפריקה או הטעינה לתוך הים ושלייתם ממעמקים מבוזעת ע"י מחלקה זו.

בעזרת כל המחלקות הללו השתלטה מספנת „עוגן“ על כל העבודות בנמל חיפה בתקופת בין הזמנים, בתקופת המעבר מן השלטון המנדטורי לשלטון ישראל, והפכה גורם עיקרי לעזרת שלטונות הנמל וחיל הים בביצוע המשימות הצבאיות.

בראשית המלחמה קיימה „עוגן“ קשר תמידי בין חיפה והגליל המערבי (חיפה — נהריה) ובין חיפה ועמק חפר (חיפה — קיסריה — נתניה).

כל הפעולות הללו בוצעו תוך ידיעה מקצועית, בקיאות ומסירות נפש של כל העובדים, שראו בעבודה זו מלוי משימה לאומית חשובה של שמירת הקשר בין כל חלקי הארץ. „עוגן“ רואה את עצמה כחלוץ בעבודות-ים; נסיונה בעבר ויכולת הביצוע נותנים לה את הזכות לשמש גורם חשוב בפיתוחו של נמל חיפה, העתיד לשמש פתח רחב

לחברינו היקרים דינה ושלמה נמיר אתכם בשמחה

בשוב בנכם זאב מן השבי
החבל הימי לישראל

לקשרי ישראל עם העולם הרחב. ואכן, תכניות פיתוחה של „עוגן“ קשורות עם התפקידים הגדולים העומדים בפני נמל זה.

מגמות „עוגן“ הן: הרחבת כל המחלקות הקיימות; הרחבת המחלקות הדרושות לביצועם המלא של כל התיקונים שידרשו למקרה קלוקל כלשהו באניה העוגנת בחיפה, ויהיה דגלה אשר יהיה; בניית אסדות להעברת סחורות ומשאות בין חופי הארץ והארצות הקרובות; בניית סירות-דיג מות-אמות לחופי הארץ ולימיה הפנימיים. המצוידות במכשירים מיוחדים לטיפול בדגה ומכשירי קירור. מספר העובדים במפעלי „עוגן“ מגיע כיום ל-150.

סערה בלתי מצויה בים כנרת

(מאת כתבנו המיוחד)

סערה בלתי מצויה, שפקדה את הכנרת במוצאי יום שורים זה ושנמשכה בהפקות קצרות שתי יסמות וחצי, גרמה לנזקים חמורים רציניים לכל אורך החוף המזרחי של הים, ובמיוחד בטבריה, אך לא הסבה, לשמחתנו, שום אבידות בנפש. מד"הרוח האוטומטי שב-בית גורדון בדגניה ציין הפעם את הרוח החזקה ביותר מיום קיומו ואף אחד מנושבי הכנרת הותיקים אינו יכול להעלות בזכרונו סערה מעין זו, שעק"ב בתיה ההרסניים נראים עד היום לעין כל. ידוע, אך לא לרבים, שהכנרת היא למוצאי סערות וסופות-הטף פיקדה אותה לעתים תכופות, אך סערה זאת היתה יוצאת מגדר הרגיל אמילו בכנרת. היתה זו רוח צפונית מזרחית שפרצה לפנות ערב — שעת הלילה הירגילה לרוחות ממין זה. הים כולו הלבין מקצף המשכרים הנבוחים שהגיעו בגבהם ל-3 מטרים. מים רבים הועפו בא"וויר ולנוסעים באותה שעה בים נדמה היה כאילו גשם כבד יורד על ראשם. ביחוד עלו בגדלם ובכוחם גלי החוף בצד המערבי.

בגלל רבוי המים בכנרת, המלאה אחרי הגשמים המרובים, על גדותיה, עלו נחשו"ר לי החוף ועברו את קיר המגן הגבוה שב"נה במיוחד, ע"י חברת החשמל, להגנת העיר מפני הים.

מים רבים, בגובה של שני מטרים, שט"פו את הרוחות הסמוכים לים והגיעו עד למרחק 50 מ' מהחוף, ערפו ערישות זיפ"זיף שהועלה מקרקע הים והציפו את מר"

תפי הבתים. מכות המים השוטפים נהרסו הכבישים הסמוכים לים ונחפרו בהם ב"רות והעלות.

הטיילת הידועה שבין בת-יהקפה המזרחיים והים אינה ראויה עוד לתנועת כלי רכב וקשה אפילו להולכי רגל לעבור בה. במלון „גלי כנרת“ נהרס כליל ונעלם קיר המוח ממול לבניק-הראשי והדשא שמא"חוריו נשטף כולו. ערימות חלוקי אבנים וסחף כיסו לגמרי את פסי ה„סליפ“ של המספנת. סירה שעמדה על היבשה במרתק"מז מהחוף, נסתבת הימה התנפצה. נזק המלון נאמד ב"4 אלפים לירות.

ערימת עצים שהיתה מיועדת למספנת עין-גב ושהיתה מסודרת על יד בית עין-גב בטבריה נשטפה הימה ופזורה לאורך החוף המערבי. עצים עתיקי יומין נעקרו על שרשיהם ונפלו הימה. קירות הנמל של קפה „לידו“, שעמד בסערות הכנרת במשך כמה עשרות שנים, ניזוק לראשונה והתמוטט ונסדק בכמה מקומות. סירות רבות התנפצו לגזוים או נזיזו קשה. כשהתחרי לה לפתע הסערה לא הספיקו בעליהן הדי"דשים והבלתי מנוסים להוציא מן הים למקום מבטחים. הגלים הקשים הפריעו ומנעו כל עבודה הצלה.

מקרה „מזור“ קרה לבעל בית-יהקפה שבקרבת הים. כשהתחילה הסערה סגרו הלו את דלתות ביתו על מסגרי ובריה והלך לתומו לביתו. אך בחזרו, כשחך הסערה, מצא שהגלים פרצו את דלתות החנות והציפו את רצפתה הנמצאת מתחת לפני הדי"ד חוב בגובה של חצי מטר מים וכל הכסאות, השולחנות והאריזות צפים בערבוביה... בעין-גב נזוקה קל סירת-מנעו אחת.

כשלא הספיקו בזמן להעביר את כל צי הספינות מן הצד הצפוני של המזח לצדו הדרומי, שהיה, עקב כוון הרוח, מוגן יותר. סירת-דיג אחת ברחה על עננת לצד המעי רבי של הים, ואחר מכן טבעה. למרות כל זאת לא נפסק במשך כל הסערה הקשר בין עין-גב והעולם החיצוני. שהוא כיום, כידוע, רק בדרך הים.

משרד הבטחון / האגף ליחסי צבאו מה זה סוד צבאי?

פרטים על מיתקנים צבאיים, על נמלים וישרות תעופה, פרטים על סוגי נשק ותחמושת, על ציוד ואמונים, פרטים על המטות ומקומם, וכן פרטים על כל אחד מהמפקדים, כל ידיעה על מפעלים וחרושת, הקשורים למאמץ המלחמתי, ועל אפשרויות יצור מלחמתי, כל ידיעה על תפקיד דלק ומקום ריכוזו, ועל מקומות מים חדשים, עורקי תנועה ומקומות הגנה, וכל ידיעה על היחידה צבאית, לרבות מועדי חופשות החיילים, כל ידיעה על המצאות ונסוויים, על מגמות ותכניות.

אלה הם כללי השתיקה הנבונה



שמור סודך

יתורנא הכללים האלה לנגדך בכל שיה ושיג עם זולתך, בשעת עבר"דה ובשעת מרגוע, בימי מלחמה ובימי שלום.

בית הימאים ע"ש דוד פלורנטין ז"ל בתל-אביב



בית הימאים ע"ש דוד פלורנטין ז"ל — בקרבת נמל תל-אביב.

מחברינו, הפועלים והקשורים במפעלי הים. ידענו, כי עובדי נמלנו ואלה יורדי הים שלנו באניות, המזדמנים לחופנו, זקוקים לו ביותר; כי הנוער המכשיר את עצמו לים בארגוני ההדרכה השונים ישמח למצוא בו בסיס ומשענת בפעולותיו; ידענו גם, כי בית זה יוכל לשמש מכשיר נכבד בפעולתנו ההסברתית והתעמולתית להחדרת רעיון הים בקרב צבורנו.

על כן גם שקדנו על הקמתו; על כן — עשינו מאמצים רבים, כדי לשוות לו צורה חיצונית נאה ולקיים בו את השירותים הדרושים ביותר. רוצים אנו לקוות, כי נצליח גם למלא אותו תוכן ופעולות.

הבית מכיל: אולם להרצאות ולקריאה, ספריה, חדרי תערוכה וחדרים לפגישות ושיחות. יש ברצוננו לקיים כאן פעולות נרחבות ככל האפשר: קורסים מקצועיים והרצאות כלליות וכנסים, וכן גם — להבטיח לכל אחד מהמבקרים בו מועדון נאה לבלוי זמן ולנופש בשעות הפנויות מעבודה.

על הבית הזה קראנו את שמו של רבי דוד פלורנטין ז"ל, איש סלוניקי, מוותיקי התנועה הציונית ביוון ומנאמני הימאות העברית המתחדשת. דוד פלורנטין היה עם מניחיו היסוד של החבל הימי לישראל ומראשוני פעיליו ומפעיליו. תנועתנו זוכרת לטובה את מסירותו ואהבתו לעניינינו ומציבה לו יד בבית הזה.

ועל הספריה קראנו את שמו של אחד מצעירי חברינו אורי פדגולדשמידט ז"ל, מעובדיו המסורים של החבל הימי לישראל, שנפל במלחמת השחרור ליד תרשיחה.

נשא תפלה בלב, כי ישרת הבית הזה נאמנה את כל אלה הקשורים במפעל הימי הישראלי, מבחינה צבורית או מקצועית. מאות רבות מבחורינו, ואולי גם אלפים, ימצאו כאן את ביתם.

הבית פתוח מעתה. יבואו בו כל אלה שלמענם הוקם.

בית הימאים בתל-אביב, על שמו של דוד פלורנטין ז"ל, נחנך במעמד חגיגי ב-9 למרץ ש. ז. הבית שבקרבת הנמל מכיל אולם להרצאות ולקריאה, ספריה, חדרי תערוכה וחדרים לפגישות ושיחות.

את טכס חנוכת הבית פתח יו"ר ההנהלה, מר מ. פלאי. ברכות בכתב נתקבלו מאת נשיא המדינה פרופ. היים וייצמן («פעולות החבל הימי לישראל בעבר, בהדרכת הנוער העברי לכבוש הים, ראויות לציון מיוחד. בפתיחת בית הימאים העברים אני רואה התקדמות נוספת בדרך אל היים»), שר התחבורה מר דוד רמז, מר בר-כוכבא מאירוביץ, מנהל אגף הנמלים, הים והאוויר במשרד התחבורה וראש עיריית תל-אביב מר ישראל רוקח. את ברכתם בע"פ הביאו ה"ה: יצחק זיו"א, ראש האגף ליחסי צבור של משרד הבטחון, מר ש. טולקובסקי, יו"ר החבל הימי לישראל, גב' פ. גרוס, מפעילי סניף החבל הימי לישראל בקיפסאון (אפריקה הדרומית), רב החובל ב. ליברמן, בשם אוצר מפעלי ים, א. ש. כטר בשם מועצת פועלי תל-אביב, א. לויין בשם עובדי נמל תל-אביב וי. פרישמן. מר יוסף עוזיאל, מידידיו של דוד פלורנטין ז"ל, הקדיש דברי הערכה למנות, שהשקיע הרבה עמל ומרץ לטיפוח הרעיון של כיבוש הים. «לולא אמונתו הלוהטת — אמר — קשה היה להניע את יורדי הים היהודים בסלוניקי, כי יעלו ויתערו בקרקע המולדת ובימה».



טכס הפתיחה של בית הימאים בתל-אביב. מר מ. פלאי, יו"ר ההנהלה הבית, אומר דברי פתיחה.

ברכבי הפתיחה אמר מר מ. פלאי בין השאר: «רעיון אשר הגינו במשך שנים רבות בא על בצערו ונכס יקר נוסף לנו — לנו, לחבל הימי לישראל, ועל ידנו — לכל אלה העושים במלאכת הים. נברך את עצמנו על המוגמר ונתברך במפעל החדש שהקימונו. היתה זאת, זה משנים, אחת ממגמותינו הרציניות ביותר — להקים, כאן בעירנו, בתל-אביב, בית לכל אלה

(מדברי הכרעה של מר י. זיו"א ב. ראש האגף ליהי צבור במשרד הבטחון, במסגרת הפתיחה של "בית היטאים" בתל-אביב).

„אל נשלה את עצמנו כאילו המלחמה כבר טאהורינו. עוד ארוכה הדרך לשביתת נשק, וארוכה ממנה הדרך עד לשלום. וכבר עכשיו עלינו להתרגל לרעיון, כי גם השלום שיקום — אם יקום ובשעה שיקום — יהיה רעוע, שלום מזויין. העם יוכרח, שלא מרצונו, לחיות חי עם לחם טוטאלי. את כל אשר לו יוכרח העם להשקיע בבטחון המדינה. וכך — יצירה וכוננות מלחמתית תהיינה שלובות זו בזו בחיינו.

„העם — עם עמלים, המשתוקק לעבודה — יצטרך להחזיק צבא, שהוא למעלה מן המקובל בארצות שגודלן כגודל ארצנו. זו תהיה מעמסה כבדה, אבל נצטרך לשאתה, כלנו כאחד, העם, ארגוניו הצבוריים, כל בית אב, שהוא התא הממלכתי היסודי של המדינה, וכל אדם בקרבנו. כדי להקל על המדינה ובשביל לקצר ככל האפשר את שנות השירות בצבא נצטרך לשלב את ההכנה הצבאית האלמנטרית לתוך בית הספר ולתוך ארגוני הספורט והארגונים הצבוריים הקשורים בנוער.

„רעיון זה לא ישיג את החבל הימי לישראל במפתיע. אתם עסקתם בזה עוד בטרם קמה המדינה. עוד יבוא יום, ובשלווה יחסית, נוכל לספר את אשר הכינה לקראת המדינה ההתנדבות הצבורית — זו שלא תמיד הובנה ולא תמיד נעזרה. את ה„פרימוסים“ הראשונים שהביאו עזרה לגוש עציון נתנו לנו ארגונים צבוריים. הם הניחו גם את היסודות הראשונים לימאות. תפקידם לא נסתיים עם בוא המדינה. נהפוך הוא. אני בטוח כי תפקידם מרצף והולך והיקף פעולתם מתרחב והולך, מפני שהמדינה תהיה בנויה על התלהבות צבורית לרעיון ולמעשה. הקימונו מדינה, אך אל נשכח כי להקימה היה קל יותר מאשר לקיים אותה. הקמתה דרשה מאתנו מאמץ חד-פעמי, קיומה דורש התאמת צוות בלתי פוסקת. ובשטח זה בא השילוב ההכרחי של התנדבות צבורית ושל מוסדות ממלכתיים. מובטחני כי יתחמו התחומים ותקבענה הסמכויות, וכל אשר היה מטושטש טש ובלתי ברור בסערת המלחמה יכנס למסגרת של קביעות ובהירות.

„תהיו ברוכים בפעלכם במדינה ויהיה ברוך המעשה שצשייתם ותעשו למען הימאות של ישראל.“

את הפרשיות המפורטות בשנות חייו האחרונות היא עבדה בתנועת היקיצה הימית לכל גילויה ובעיקר — ייסוד גמל תל-אביב והקמת החבל הימי לישראל. היה חבר במרכז החבל הימי לישראל ואחד מעובדיו הנאמנים והפעילים. כאן מצא לפניו שדה פעולה רחב וגילה מרץ רב. ורב היה חלקו בסגול מחנה גדול של פועלים עבריים לעבודות הנמל בהיפא ובתל-אביב. נשיאות החבל הימי לישראל החליטה לקרוא את בית היטאים בתל-אביב ע"ש המנוח הדגול.



יליד סלונקי. את חנוכו קבל בתלמוד תורה ובישיבות ובמאמצים עצמיים קנה מתרבות אירופה.

ייסד את השבועון „איל אואניר“ שבמת לאדינו (ספרדית) המדוברת בפי יהודי סלונקי, שהפך לשופר מעורר את יהודי סלונקי לאחווה, לגאווה לאומית, להשכלה, לתרבות עברית ול-ציונות. הציונות היתה אסורה אז בתורכיה הסולטאנית ופלורנטין והבריו הקדישו את עתונם להפצת דעותיו של הרצל מבלי לפרש בשם הציונות. כשנה אחרי העתון ייסד דוד פלורנטין את הקלוב „קדיטה“.

ב-1908, עם המהפכה המדינית בתורכיה, הגישו דוד פלורנטין והבריו בגלוי את הדגל הציוני. אגודתם הציונית נקראה „בני ציון“. מאז נראה דוד פלורנטין כמעט בכל הקונגרסים הציוניים. הוא היה ראש ההסתדרות הציונית בסלונקי, סגן יו"ר הפדרציה הציונית ביוון, חבר ועד הקהלה, מיסדס והברם של ועדים צבוריים שונים לעזרת והמונים במצווי חסד. בטפוח השכלה וכד. הוא גם היה שליחה של יהדות סלונקי למסודות יהודיים כלליים ולועד הפועל הציוני הגדול. ב-1918 הוזמן ללונדון להשתתף במחלקת הארגון של ההסתדרות הציונית באגף היהודים הספרדים. בתפקיד זה שמש שנים אחדות.

לארץ ישראל עלה ב-1933 ומיום בואו המשיך בעבודתו הצבורית והציונית. כיו"ר התאחדות עולי סלונקי הטיף בין אהיו לעליה, לעבודה, לחקלאות, לנאמנות לאומית. את הנוער הפנה לכפר ובכל כוחו השתתף בייסוד הישוב החקלאי של עולי יון — מושב העובדים „צור משה“ שבשרון הצפוני.

תפוצות הגולה צריכים להתאחד למאמץ גדול וארוך לשם הצלחת העבודה הזאת. אי אפשר לנו להכשל במפעל הים. מבלי לסכן את כל עמדותינו בארץ. ישנם בעמנו ובורנו בעלי הון ובעלי מקצוע, מדריכים ועובדים, בעלי יומה ובעלי נסיון, המחכים לתוצאות ממשיות ראשונות, כדי להשתתף במדה רחבה בכל ענפי עבודת הים. עלינו לנצל את כל ההודמנויות ולמשוך את כל הכוחות לעבודת היצירה החדשה — עבודת הספנות והדייגות, היכולה לקלוט לכל הפחות כ־10,000 עובדים — כ־40,000 נפש.

קיימים תאים לעבודות ים בחיפה ובתל-אביב, המקיפים כ־1,200 פועלים קבועים. נעזור להברי התאים להשתרש במקום עבודתם על ידי רכישת דירה מתאימה לצרכיהם בשכונות מיוחדות, שתמלאנה את דרישותיהן הצודקות, ועם זאת תהיינה לכבוד להתישבותנו הימית.

*

אחת מדרישותינו העיקריות, כתוצאה טבעית מהתפתחות העבודה הימית שהתחלנו בה במדה מוגבלת לפני כעשר שנים בחיפה ובמדה יותר רחבה לפני שנה בתל-אביב, צריכה להיות יצירת שכונות עובדי-ים בכל ערי החוף, שבהן מורגש ויורגש צורך זה. אם בשאלות אחרות אנו נוהגים לחכות ללחץ המעוניינים, כדי לטפל ברצינות בהספקת צרכיהם החיוניים, הרי בשאלה זו של שכון חלוצי-ים המעטים שכבר התישבו בארץ, עלינו לקדם את פניהם ולטלאות את בקשותיהם בטרם יצעקו ויתלוננו, ויפשה שעה אחת קודם.

אם רוצים אנו באמת ובתמים להחיש התישבותם של אלפי ספנים ודייגים יהודים בארץ, אנו מוכרחים לדאוג בלי שום איחור לשיכונם של הנחשונים שבהם. הגיעה כבר השעה להתקין שכונות מיוחדות בשביל החלוצים הראשונים בעבודות הים, וביחוד — לבעלי המשפחה שביניהם. נעמיד על סדר היום את שאלת שכון הספנים והדייגים ועם זאת — נתמוך באוצר מפעלי הים, נשתתף בליגה הימית, (שמו הראשון של החבל הימי לישראל — המע), נעזור בכל האמצעים לכל מיני פעולות של הכשרה ימית, ללא הבדל מפלגה ונטיה. וסוף הנצחון לבוא.

*

תפקיד מיוחד מוטל על חליגה הימית להכשרת הלבבות, להתחלת פעולות שונות וליצירת התנאים הדרושים לקליטת עליה גדולה של עובדי-ים. תקופה חדשה מתחילה לענינו. חליגה הימית רוצה וצריכה להנך מאות ואלפים מצעירינו בספנות ובדייגות, ועלינו לעמוד לימינה. היא, רק היא תוכל לגייס כחות הנוער, שבלעדיהם אי אפשר יהיה להתקדם בטמפו מהיר. מה שחקרן הקיימת עושה לגאולת הקרקע, מה שקרן היסוד מספיקה לעשות לבנין הארץ, תעשה חליגה לכבוש הים.

נתפרסם ב"הארץ", 19 במאי 1937.

עד לפני עשרים שנה התקיימה בסלוניקי, בשטח חוף הים, שכונה יהודית גדולה מיוחדת לספנים, דייגים וסבלי הנמל, שמספרם הכללי עלה לאלף עובדים. היינו ליותר מ־4000 נפש עם בני ביתם. שם השכונה הזאת היה "פיש קאדיריאה", כלומר הדייגים. היתה זאת מעין עיירה קטנה של עובדי-ים יהודים. לפעמים תכופות, ובערב שבת במיוחד, היו נראים שם דייגים צעירים ודייגים באים-בימים פושטים את רשתותיהם ברחובות שכונתם לעין השמש. נשותיהם ובנותיהם היו מטפלות, מול פתחי בתיהם, בטוית רשתות חדשות או בתקן רשתות ישנות. המראה הזה היה לו יופי מיוחד בפשטות.

מאות ספנים וסבלים היו עובדים בנמל, ורק בימות החול, בפריקת הסחורות וטעינתן. עשרות בעלי סירות נוסעים וסוול היו עובדים בלי החף. בימים ההם היו כל עבודות הים בסלוניקי מרוכזות בידי יהודים, מני אז נשתנה המצב לגמרי לרעה. יוונים כבשו את כל עמדות היהודים. שריפה נוראה החריבה בשנת תרע"ז את השכונה "פישקא דיריאה", יחד עם שכונות היהודים שבתוך העיר, ועמדת עובדי-הים היהודים התרופפה, ובעיקר — לרגל פיזורם בפרוורים רחוקים מחוף הים.

במשך עשרים השנים האחרונות באו כ־400 עובדי ים יהודים מסלוניקי והתישבו עם בני ביתם בארץ; כ־300 מהם — בחיפה וכ־100 — בתל-אביב. כ־400 משפחות אהריות של סבלים, ספנים ודייגים מסלוניקי התפזרו לכל הררי חוף והן עוסקות בעבודות אחרות. כ־200 עובדי-ים יהודים נשארו עד היום בסלוניקי, אבל מצבם איננו איתן על פי רוב וגם תשוקתם הם גדולה לעלות ולהתישב בארץ. כדאי להעיר, שהספנים והדייגים הסלוניקאים הם בעלי נסיון רב ומסורת ארוכה. רובם הם מבני בניהם של יהודי סיציליה, שעסקו תמיד עוד מימי הביניים, בספנות ובדייגות, והת-ישבו בסלוניקי אחרי גירוש ספרד. אין בכל העולם היהודי חומר אנושי מקצועי-ימי ממין זה. כשאנו באים להחיות את התעשייה הימית בארצנו, עלינו להעזר בעיקר במומחים הסלוניקאים שאפשר לסמוך עליהם, לפי כל הדעות וכל העדויות.

בהתחשב עם צורך השעה, התחיל המשרד הארץ-ישראלי בסלוניקי, בהסכמת כל הארגונים הציוניים ביוון, לטפל בשנה זו בהכשרה חלוצית-ימית. אנו עומדים לפני התחלת מפעל חשוב להשתתפות יהודי יון בעבודות השונות של כבוש הים. עלינו לתמוך בכל האמצעים, כבכל יתר עובדי ים, גם בדייגים ובספנים הסלוניקאים היושבים כבר בארץ, כחלוצי הים הצעירים המחכים לרשימות ולאפשרות עבודה בימה של ארץ-ישראל.

העבודה הכבירה של כבוש הים דורשת ותדרוש כוחות עצומים וזמן רב. לא בסכומים קטנים ולא בשנים אחדות יעלה בידנו להוציא לפועל את תכניותינו. כל הישוב וכל

לזכרו של ר' דוד פלורנטין ז"ל

סלוניק, זאת הקהלה הגדולה שעל חוף הים האיגיא, נתנה לארץ ישראל, בטרם תבוא עליה השואה הנאצית, 12 אלף עולים, שמונה עשר אחוז מתושביה, פרופורציה אשר ספק אם הגיעה אליה עיר אחרת בגולה. עולים אלה באו ארצה מתוך התעוררות עצמית ונקלטו יפה בישוב. מהם — עוסקים במסחר, בתעשייה ובעסקי בנק, מהם — שהסתדרו כפועלים, פקידים וגם כבעלי מקצועות חפשיים; מהם — שהלכו לעבודת-השדה וייסדו כפרים (צור-משה וקרית שאול). ויש גם שכונות חדשות שנבנו ביזמתם או אוכלסו לרוב על ידם.

בתחום פעולה זה אין העליה הסלוניקאית שונה בעצם ממצב יתר העלויות. ואולם, בענף אחד של בנין הארץ אפשר ליחס, בלי כל ספק, זכות חלוצית ואקסקלוזיבית ליוצאי סלוניק. לכשהוחל לדבר על דיג עברי ועל ימאות עברית, לכשנפתחו לנו השערים לסחר חוץ בדרך הים, לכשנבנו נמלי תל-אביב וחיפה, — טבעי היה הדבר ש"מכסת" עובדי-הים הראשונה תבוא מאותה עיר החוף, היחידה בעולם, אשר היהודים היו השולטים על מבוואיה ומצואיה, ובה גדלו דורות של עובדי-ים מומחים ואמיצים. וכך היה. וזו זכותה המיוחדת במינה והגדולה בערכה של עליית סלוניק בבנין הארץ. ואולם לא ביום אחד קם והיה הדבר. קדמו לו מאמצים ונסיונות במשך שנים, ומן הראוי לצייןם.

לאתר זאת נעשה נסיון לישב משפחות מספר מיון, תורקיה וקוקו בקיסריה — לפיתוח הדיג. עסקנים אחדים מעולי יון ותורקיה תמכו בכספם במשפחות אלו, אבל — בהעדר עזרה מהמוסדות נכשל גם הנסיון הזה.

הפעולה השלישית היתה מכוונת לארגון קבוצת דייגים סלוניקאים בעכו וזו בוצעה במאמציהם המשותפים של הפדרציה הציונית היונית, עסקנים מעולי יון, ובניהם ה"ה ונזיה וקרסו, וההסתדרות הציונית. בתחלה נראה כאלו האירה ההצלחה פנים לקבוצה זו. סירה גדולה ורשתות הועמדו לרשותה וגם עזרה כספית ניתנה לה. אלא שגם פה באה התסיסה הערבית והמאורעות שבאו בעקבותיה והאנשים לא יכלו לעמוד בנסיון. חלק מהם עבר לחיפה לעבוד בבנין הנמל החדש.

אך הגיעה סוף סוף שעת רצון להתחלה מעשית של כבוש הים ע"י יהודים. היה זה כשהוחל בבנין נמל חיפה. מר ברוך עזיאל, יליד סלוניק, שהיה אז בחיפה, התעורר הראשון נוכח המפעל הכביר והאפשריות הגנוזות בו. במכתבים ותזכירים עורר את העסקנים מכל החוגים — לחביא עובדי-ים סלוניקאים לנמל חיפה. נוצר "ועד הים", שמר עזיאל היה מזכירו שלעמל"פ והרוח החיה בו, ובו השתתפו אנשי כלכלה ופעילי הסתדרות העובדים הכללית ואשר בא בדברים עם הפדרציה הציונית היונית, ובראשה מנהיגה ר' דוד פלורנטין ז"ל, לשם הבאת פועלי נמל, סוורים, סבלים, מאונאגיס (נהגי סירות המטען הגדולות) מסלוניק. בין העסקנים שפעלו בענין כבוש העבודה בנמל חיפה ע"י עובדי-הים מסלוניק, מן הראוי לציין את היה אבא חושי, יצחק אלבו ומוריץ רפאל.

מר פלורנטין התמסר לפעולת שכנוע וארגון עליית עובדי-הים, בלהט האופיני לו, וכשעלה ארצה עם בוא ראשוני פועלים אלה, הקדיש את רוב זמנו וכל מרצו לטובתם ולטובת אלה שעלו אחריהם. בעזרת ידידיו הנמצאים בארץ, יסד את הקרן שנקראה "קרן חיפה", אשר אספה בין עולי סלוניק סכומים ניכרים ששמשו לסדור ראשון לעובדי הים, לדירה ולעזרת זמנית, עד שהסתדרו בעבודה ויכלו להרויח לחמם ברווחה.



על המסרסמות אין סתעוץ;
כל אשר בחברת צי"ז יבשה -
על אשיות-בנין בושח.

ציון חברה לבטוח בע"מ

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

ב־22 לפברואר ש. ז. התקיימה במשרדי החבל הימי לישראל בת"א. פגישת מוזמנים נרחבת לבירור דרכי פעולתו של המוסד להדרכה. נוכחו: חברי ההנהלה של המוסד, חברי הוועדה המקצועית ומוזמנים.

מסביב להרצאות הפתיחה של ה"ה י. פרישמן וזאב פריד התנהלה שיחה מעמיקה ורב-תעניין, בהשתתפות: א. בר-אוריין, ש. נמיר, י. פודולי, א. ארגמן, י. ליברך, י. אליאש, י. ליפשיץ, מיכאל נחמה, ב. ליברמן, י. טרס, איזיק לויין וקסטן אקדיש.

הרשימה הבאה דנה בבעיות מספר מאלה שהתעוררו בשיחה.

לקראת ההגשמה

עלינו לחזור ולשנן לעצמנו, כי בעיית הבעיות במפעלנו החנוכי היא — ה"ג" ש.מ.ה. דאגתנו הדחופה היא: להגדיל, להכפיל ולשלוש, את מספר החניכים מה"ה גודות הימיות היוצאים להגשמה.

פעולתנו באגודות אינה מתכוונת בשום פנים ואופן למתן אפשרות לאימון ספורטיבי בלבד ולבלוי זמן. אכן, גם זו ניתנת בעקיפין ויפה הוא המשלב את ההכשרה המכוונת, התכליתית, עם פעולות ספורטיביות המושכות את לב הצעיר. אך לא זאת המגמה.

מתפקידנו: להכשיר ימאים לצי — לצי הסוחר והלוחם גם יחד, למסלים, לדיג ולהתישבות ימית. מגמתנו: להבטיח עבר דה עברית מלאה באניותינו, לכבוש בידים עבריות את כל ענפי העבודה במסלים,

להכשיר דייגים ולישב את חוסינו. גם ה"ה זרבה והזכרחית לחיל הים הישראלי — אף זו תבוא בעיקר (ויתכן כי זה יהיה חיל" המילואים הטוב ביותר) מחוגי הנוער הימי המאורגן.

היש מקור אחר למילואים אלה מלבד האגודות? נסיוננו כעבר אינו מניח תשר"ב אלוטנטיבית. כל אותה הנפש שעשינו עד כה, לא עשינו אותה אלא בכוח והתמ"ד, המסירות וההתנדבות של הנוער המ"א אורגן. כי עיקר כוחו של הנוער הזה הוא במניעים הרעיוניים, שהביאוהו מן היבשה אל הים ומן הספורט והשעשוע הימי לנכר נות להגשמה. לאור דרעיון והאידיאה מת" נהלת הפעולה החנוכית וההכשרתית בא" גודה.

ולא שאפנו מעולם לגלייכשאלטונג" רעיוני. יצרנו מסגרת אחת, משותפת לכל האגודות: טפחנו שתוף פעולה בין האר"

גונים השונים, אך כל זאת לא בא, אלא כדי לתאריך את המפעל כולו. והוא אומר: איש איש על דגלו ואיש על מתנתו — למאמץ משותף.

עלינו להמשיך ולטפח את הפעולה בא" גודות, כי בה פנה ויתד להכשרתנו המקצר עית.

בעיית המדריכים מהי?

שאלה תמוהה, לכאורה, וכי אין מא" חורינו נסיון של שנים בהדרכה? וכי אין לפנינו דרך סלולה בהכשרת מדריכים — בשערי השתלמות, בקורסים, במחנות, בהפלגות? ואף על פי כן — חייבית, אנו להפוך ולהפוך בבעיית זו, כי מצויים אנו בה על ריוזיה יסודית, ולא במצויים בלבד, כי אם גם במושגים, בעצם גישתנו לענין.

ישנם גורמים אחדים הקובעים את דמו"תה ואת רמתה של הפעולה באגודות. ה"ה שוב שבהם הוא, בלא ספק, המדריך, המ" כוון את הפעולה כולה, נותן לה את האפיק הרצוי ומצריך פרטים — פרט אלי פרט, לשלמות אחת, בחינת "סוף מעשה במחשבה תחלה".

ודוקא בענין זה נמצאנו עד כה הסרים את העיקר: צוות מדריכים קבוע. הייתי אומר — אנשי מקצוע להדרכה, שמלאכתם בכך ואין להם כל תפקיד אחר פרט לזה.

אשר שמו קץ למצור, וכך נפתח דף חדש ומפואר בתול" דותינו עם הקמת הנמל העברי.

כיום עובדים בנמל תל-אביב אלפי יהודים מכל קבוצי העולים, אך ביניהם מתבלטים גם עתה 300 עובדי הים מעולי סלוניק, בני בניהם של הספנים האמציים ששלטו פעם בעיר תורקית-יוונית זו והשליטו עליה בגאון את יום מנוחתם, השבת.

ואם, לדאבון לבנו, הושמדה אותה הקהלה המפוארה כליל ובעיר הנמל הסלוניקאית, אשר היתה עיר ואם בישראל אין אפילו עובד ים אחד מבני ישראל, הרי שרידי הקהלה ההיא התערו בארץ ישראל, זכו לראות בהקמת מדינת היהודים, והם חיים חיי דרור בתוך אחיהם מקבוצי הגלויות, וביניהם מאות משפחות מעובדי הים.

ודוקא בתקופה מפלאה זו בה אנו חיים, עת ישראל שוב שולט על חופי ים התכלת שלו, ודגלו מפליג על אניותיו ומביא למרחקים בשורת הקמת מלכותו, מן הראוי לזכור ולהזכיר את הקהלה היהודית רבת ההוד והסבל, אשר לה זכות מיוחדת במפעל כבוש הים בשביל הישוב העם.

אלמנט עובד זה, אשר בכחו הגופני ובבקיאותו בעבודה, עורר התפעלות ממש בין יהודים ולא-יהודים (פקידי ממשלת המנדט הביעו שביעת רצונם הגדולה מכושר עבודתם ואף הערבים עמדו פעוריים לנוכח שיאיהם בפריקה וטעינה) השתרש חיש מהר וכבש את רוב העבודות בנמל חיפה וגם שמש מורה-דרך למאות פועלים אחרים. כיום חיים ארבע מאות משפחות עובדי ים סלוניקאים בחיפה, ולידם הסתדרו בעיר זו עוד מאות משפחות מעולי יון.

וכשבמאורעות 1936 נמצאה תל-אביב במצור ובמצוק, מפאת שבינת הערבים בנמל יפו, שהתכוונה להמית במחסור את העיר הגדולה, ונעשה המעשה הנועז של הקמת נמל קטן אימפרוביזציוני בתל-אביב, הלא פלא זה אשר הלהיב ועורר את הישוב אופשר בעיקר הודות למציאות עובדי ים סלוניקאים, אשר הוו חיל-חלוץ בכבוש הים ובפתיחת שער אל העולם הרחב. בלא לדרוש שכר, התנדבו אנשים אלה לעבודה הקשה והמסוכנה, עוד בטרם הוקם אפילו המזח העלוב הראשון, ובחופו הסוער של תל-אביב הפתוח לכל הרוחות, נכנסו למים עד צוואר לשם פריקת אניות המזון,



בהג'הרות עשנו כנהוג תוצרת **דוֹבֵק**

כל מה שחיה לנו עד כה לא היה אלא מקרי, ארעי. חבר באגודה שסיים את השתלמותו בשלש הדרגות (ואין זה סוד כלל שלעתים קרובות גייסו להדרכה גם כאלה שלא סיימו את השתלמותם) ונמצא דאוי להורכה (ומי מצא אותו לראוי?) נטל על עצמו תפקיד נכבד זה של מדריך. ואין צורך להוסיף, שמדריך כזה לא ראה כלל את עצמו כמי שחייב להתמיד בעבודה זו, להשתלם ולהתמחות ולהגיע לשלמות יודע בהקצונו.

ולא זה הדרך לבאות. התביעה לצוות מדריכים קבוע — משמעות כפולה לה: (א) מדריכים קבועים, ולא מקריים כפי שזה נהוג עד כה, (ב) מדריכים שישתלמו במיוחד לתפקיד זה והם יוסיפו להשתלם במקצועם, מתוך מגמות ברורות ופעולות מכוונות, ופירושה המעשי של תביעה זו הוא, שברשותו של המוסד המרכזי להדרכה יהיו המדריכים לכל האגודות, מדריכים בשכר, שיראו את עבודתם כשליחות וכ"מקצוע גם יחד. ועם צוות מדריכים קבוע אפשר יהיה לקיים פעולת השתלמות שי"ת תיה ומתמדת ומכוונת, שהיא הכרחית מכל הבחינות.

ויש להכניס עוד שגוי אחד בתחום זה: המדריכים צריכים לבוא מהיום ולהשתלם ביום. מן ההכרח הוא, שהמדריכים באגודות יהיו ימאים אנשי מקצוע שמלאכתם בים ומאגניה לוקחה לצרכי ההדרכה. הם יודעים מקרוב את צרכינו בספנות והם יכוונו את הפעולות באגודות בכון הרצוי.

וכלים רבים דרושים לנו

למעלה מ-60 סירות-אימונים נמצאות כיום בידי האגודות ו-3 ספינות לא גדולות להפלגות ארוכות יותר. רק כ-40 מהן "מוכשרות" לפעולה, יתרון — טעונות תיקונים יסודיים.

מספר החברים באגודות מגיע כיום ל-1500 בערך, ויש מן הצורך ויש אפשרות לקלוט באגודות חברים רבים נוספים. אין להעלות כלל על הדעת, כי ב"כלים" העומים דים כיום לרשותנו אפשר להרחיב את המסגרת.

אין זאת משימה פשוטה — להגדיל את הרכוש, ויתכן שעוד זמן רב נזכרה להסתפק במצוי. אך יהיה כזה מן החוש"ל, אם נבהיר לעצמנו מה דרוש לנו לפעולת ההדרכה.

בשנה האחרונה נוספו לאגודות חברים רבים בגיל צעיר ביותר, לפני שנים לא היו אלה אלא מועט שבמערט. החברים המ"בוגרים" בני 17-18, שהיו עם ראשוני התנחלים באגודות, התאמנו בסירות מותאמות להם. סירות אלו — סירות מגושמות וכבדות — אינן מתאימות לילדים המתאמנים בהן כיום. כשרם הגופני לא יעמד

להם בהתקנת הסירות להפלגה וביציאתם לים.

טרם נקבע טפוס הסירה הרצוי להם. השליחה ברורה, החיוב — לא בא עד כה אפילו לדיון, ויש לעשות זאת.

זוהי דאגה קונקרטית אחת, והשניה לה — ספינות גדולות להפלגות ארוכות.

עבדנו בשנים האחרונות בתנאים בלתי נורמליים ובלתי רצויים, ברעם התותחיים — ונכלול במושק זה גם את ימי מלחמת העולם, כשהים היה סגור בפני תנועה חפ"שית, וגם את מלחמת ישראל לעצמאות — אי אפשר היה לחשוב על הפלגות-אימון רגילות למרחקים.

עתה נשתנה המצב. הים פתוח. חופים קרובים ורחוקים קוסמים לבחורינו ואנו מעונינים, לשלחם על פני ימים רבים, ולא

לשם הרפתקא, כי אם — למען השתלמות במקצוע. הספינות "ארלוזורוב", "רחב" ו"אוריאל" — אלה אינן מספיקות לכך. הן קטנות ומיושנות. יש לדאוג לספינות גדולות וטובות. מצוידות כהלכה. אגב: יש לבוא לחסדר עם הנהלת ביה"ס הימי ולהעמיד למטרה זו גם את ספינת האימונים "ולד"ר".

ההסברה הימית באגודות

שטח פעולה זה הונח לפני. כל מה שנעשה עד כה בהסברה ימית כללית אינו עומד בפרופורציה מתאימה לרצוי.

ויש להתחיל במדריכים. המדריך אינו יכול להיות איש מקצוע בלבד, הוידע את שעורו, עליו להיות מ"ח נ"ך, ולצורך זה עליו לקבל השתלמות ימית כללית ולדעת

ביות יסוד: ועיי האגודות המוסיקות לכל פעולה ופעולה נזון משלתן, גזון אידיאון לוגי ורקע הנרכי מיוחד.

לא נעשתה פעולה זו עד כה ויש להשיג לים — ובחקדם — את החסר.

אין לך קפיצות דרך במעבר מהרעיון שאתה הוגה ועד לביצוע. החנוך הוא החוליה המקשרת ביניהם. חוט משולש הוא אשר לא ינתק: הרעיון — החנוך — התגשמה, ואין אתה יכול להבטיח הסדר עניינים יעיל ומועיל בלעדי פעולה חנוכית הכליתית. שומה גם עלינו לטפח את הפעולה החנוכית באגודות, בהתמדה ובשיטתיות.

קיר, מסיבה והצגה ושיר ועמל-כפיים, וכל אחת מהפעולות האלה מתפצלת לפעולות נוספות ורבות, שכל אחד מהן צריכה למוד. כי העבודה החנוכית היא בעצם צירוף של עובדות קטנות רבות, של גירויים ותגובות ופעולות המחייבות הכשרה יסודית. ושגנה היא הפעולה בסניף המקומי של האגודה מוז שבמחנה, ואינן דומות הפגיונות השוטפות, המקומיות, לכנוסים הכלליים וליומי העיון וההשתלמות המרוכזים. ופעולה הסברתית זו, מטבע הדברים, שתיעשה ע"י שני גורמים גם יחד: על ידי המוסד המרכזי להדרכה, במדה שזה נוגע להסברה ימית כללית, לאינפורמציה לתכ-

את בעיותינו החינוכיות לכל עמקן. ולא זה בלבד, אלא שעליו להשתלם גם בתורת החנוך הכללית, על מנה לדעת: כיצד להדריך את החניכים, איך להסביר להם כראוי את התובע בירור, מה להשיב לשאלותיהם הם וכיצד להפעילם. ובה במדה, שגדל והולך מספר החניכים הצעירים באגודות, על המדריך ללמוד לא מעט גם בשאלות המיתודות. כי לעתים קרובות לא החומר הנלמד והמוסבר הוא העיקר אלא אופן ההסבר ודרך הלמוד, לא ה"מה" כי אם ה"איך".

ויש פנים רבות לכך: שיחה וספור, הרצאה ושירת, סיור מכון, עתון ועלון

קציני-סיפון ומכונה מקבלים סמיכות ממועצת הברונים הישראלית

(מאת סופרנו בויסה)

החובל מ. אברמסקי, אינג' א. הולצר, רבי-החובל פ. וייל, אינג' ע. טובים, ד"ר ג. לוי, אינג' ס. קאלוש, אינג' א. רוזנטל, מוכיר המועצה הוא רבי החובל זאב הים.

הגורם החונך

צרכי ישראל דוחקים. הספנות הישראלית מחייבת פיתוח מהיר, פיתוח בממדים שלא ידענום עד כה. ייסוד הקורס להשלמת ידיעותיהם של הימאים והקמת מועצת הברונים — שני אלה הם בבחינת אמצעים מזרזים לסיפוק הצרכים.

הקורס נמשך שלושה חדשים. האפשרות להשתתף בו ניתנה למלה, שהיו לו 4 שנות נסיעה בים, כבסיס ללימודים נתקבלה השיטה הבריטית.

עד כה היה צורך לנסוע לאנגליה, כדי

ואלה שמות חמשת הימאים, שעמדו בבחינת בתוצאות טובות בכל המקצועות: צבי אדלשטיין, ארית בלייכר, עמנואל קלמפרה, הרצל שכנאי, ארית שפיגלמן.

לפי הרמה האנגלית הרי אלה חוצות טובות — ציין במסיבה רבי-החובל זאב הים. באנגליה ניגשים הנבחנים לבהינות, על פי רוב, פעמיים ושלוש.

אכן, הבהינות היו קשות לתלמידים. כל תלמיד נבחן במשך 28 שעות, תוך 6 ימים. ויש לומר, כי הבהינות היו לא קלות גם לבחנים, מאחר שלא נתנסו כאן עד כה ב"מלאכה" זו.

במועצת הברונים, שמונתה ע"י משרד התחבורה, משתתפים טובי הכוחות המקצועיים: קומ. ר. ס. מילר (יו"ר), רב-

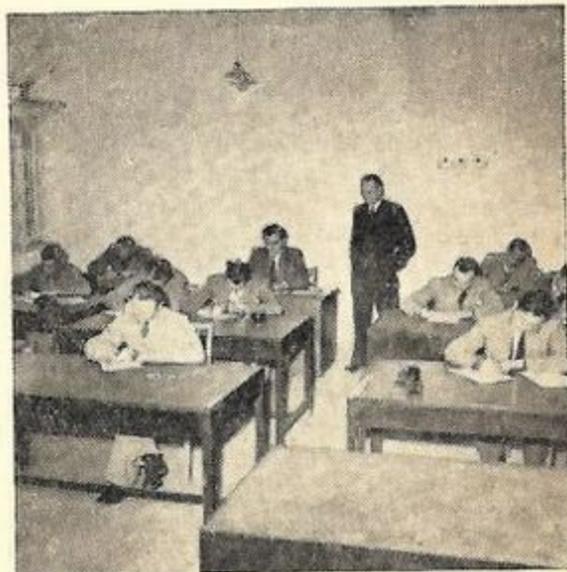
היתה זו חגיגה צנועה ולא גדול היה מספר הקצינים הדרג ב', מקבלי הסמיכות. באותו ערב בסוף פברואר ש"ז במעון "כרמליה" בחיפה, ואולם רווחה התרגשה, כי הוגנה יסוד לדבר חדש, שראשיתו מצער והמשכו רבתוצאות.

החידוש, שבא לידי גילוי באותו ערב, הוא כפול: א) מתן אפשרות לימאי מהצי המסחרי, שנתנסה בעבודה מעשית, להשיג לים את ידיעותיו על ספסל הלימודים ולעלות לדרגת קצין שני באניה; ב) מתן אפשרות להיבחן בארץ ולקבל "תעודת המיכות של קצין שני להפלגות ארוכות".

נוי ונוי

עמדו למבחן 11 משתתפי הקורס המירי חד לקציני-סיפון דרג ב', אחד נכשל. 5 נתחייבו בבחינות-משנה חלקיות.

מימין: הבהינות בכתב, בפקוחו של רב החובל זאב הים, משמאל: קבוצת הנבחנים בקורסים לקציני ספון עם מורייה ומדריכיהם. (צלום ר. יונס, חיפה)



מן ההכרה שיקומו לנו במהרה בתיספור ימיים (במספר רבים), במדינתנו, כי אין פנאי.

הנאום הציני, שלכל אגיה יועלו 10-5 חניכים, שילכשו נסיון בים ואחר-כך, כש מאחוריהם תהיינה 3-4 שנות נסיעה, יחזרו אל הנוף להשתלם במקצוע. — מלחי הצי העברי — מן הראוי שיהיו טובים מאהרים: לידיותם נמסר דגל מדינת ישראל והם עתידים לייצגנו בח"ל, בימים ובהופים.

בשם אגודת הימאים בירך המזכיר משה גולאנדסקי, שתביע דברי תודה לגורמים השונים, שהושיטו עזרה, הוא הזכיר גם את סניף „מגן-דוד אדום“, שסייע לנבחנים בקורס לעזרה ראשונה. בשם הימאים הצעירים, שהתייצבו לבחינה, הודה הלל בוקובסקי.

*

תלמידי הקורס השני — קורס לקציני מכונה דריגה ב' — סיימו את לימודיהם וניגשו לבחינה ב"ב במרץ.

עמדו בבחינות: שמעון טוביאס, יוחנן זכס, גדעון הירש, אלי-עזר דיטרסדורף וצבי לוס-טיג.

שני הקורסים האלה לא היו אלא התחלה. בית-הספר הימי מתכונן להמשיך בקורסים קבועים לבוגרים. בפעולה הבשרת כוון החל בית-הספר הימי בתקופת עליה ב' הוא אמר לקיים מסורת זו גם להבא.



מחזורי

אין פנאי.

בקריאה להחיש הכשרת ימאים יצא אבא חושי, שהיה שותף-ליזמה למפעל הנידון. — אנו זקוקים למאות ובעתיד — לאלפי ימאים: מלחים, מכונאים, מסיקים, קצינים, רבי-חובל והם אינם אתנו — אמר.

לעמוד בבחינה לקבלת תעודת-סימכות. כעת הונחו היסודות — יסוד חוקי, ארגוני וכס' — לקבלת תעודה מתוצרת מקומית.

והיה צורך לא רק ברעדה בוחנת רש' מית, אלא גם בהקמת המסגרת להשתלמות ובהקצבת האמצעים, שבלעדיותם אין קיום למפעל.

כמה וכמה גורמים חברו יחדיו והשיגו את מטרתם. משרד התחבורה השתתף בתוצאות הקורס. החבל הימי לישראל תמך בימאים הנבחנים במשך שלושת חדשי הלימוד, שבהם הפסיקו את עבודתם. בית-הספר הימי אכסן את הקורס, העמיד את ספרייתו לרשות התלמידים וסיפק חלק מהמורים. שאר המורים היו נוסעים ממלחמה. אגודת הימאים, שיוזמה את הפעולה, בחרה את המועמדים, וכן קם הדבר.

מ.מ.שגן ניאוגרפי — לגורם כלכלי

— הים היה לנו, במשך דורות רבים, מושג גיאוגרפי בלבד, רק לפני שנים מעטות גילינו אותו כגורם לבניין המולדת — אמר הנד"ר מ. הינדס בפתיחת המסיבה, עם גמר הקורס המיוחד לימאים. — בחיפה נעשו ההתחלות בימאות, אולם לפני שהספיקו לקבוע את תכניתנו קמה המדינה והחשישים הצבאיים המדיניים המזוהים דחפו אותנו למעשים מתונים.

עשרות, ואולי מאות צעירים, החליטו לקשור את עתידם עם הים, צריך היה על כן ליצור מסגרת ארגונית, כדי לקדם את ההשתלמות.

מפעולותיו של המוסד להדרכה

מדריכי האגודות הימיות לומדים את בעיות הצי

למעלה מששים מדריכים מהאגודות הימיות, מילידי 1931 ומעלה, השתתפו ב"28 לפברואר ש. ז. ביום העיון הארצי בחיפה, מטעם המוסד המרכזי להדרכה ימית של החבל הימי לישראל, שזוקקש לעניני צי הסוחר וחיל הים הישראלי.

בשעות הבקר בקרו המדריכים באניה שבדית גדולה שעגנה אותה שעה בנמל ובשתיים מאניות חיל הים. מפי קציני האניות שמעו דברי הסברה מקצועיים, בשעות אחר-צ ששמעו הרצאות מפי צבי יחיאלי, רב החובל ש. יעקבסון ומנהל המוסד להדרכה י. פרישמן — על הישגו ובעיותיו של צי הסוחר הישראלי ועל כוח האדם בחיל הים, החובל זאב פריד רכז את פעולות היום.

בין תלמידי בתי הספר העממיים

— 235 נער ונערה מתלמידי בתי-הספר העממיים בח"א, המתאמנים בחתירה ובמפרשים, התפקדו ביום א' 13 למרץ ש. ז. על הנוף הירקון, היתה אתם גם קבוצה של 60 תלמיד מביה"ס בכפר ויתקין ומספר הנוער ב"ד-שמן.

קבוצות נבחרות מבתי-הספר בח"א התחרו בשיט. התוצאות היו: בית-הספר ע"ש אהר"ע ניצח את בית החנוך „במרכו“, בית החנוך „בצפון“ — את בית הספר „מזרחי“ שברח' בול, בית הספר לדוגמא את בית הספר „הצפון“.

על המפקד ועל התחרויות ניצח היים ווייס. את ברכו חתם לתלמידים הביאו: מר יהושע אלוף, בשם מחלקת החנוך וי. פרישמן. בשם המוסד להדרכה של החבל הימי לישראל.

הפעולה בחתירה ובמפרשים מקיפה כיום למעלה מ-500 תלמיד: בח"א ויפו, בחיפה ובסביבתה, בכפר ויתקין ובסביבתה, בקרוב תורחב הפעולה על נקודות חוף נוספות. ועדה משותפת של מח"ת-החנוך והחבל הימי לישראל מספקת על פעולה זו.

— המדריכים העובדים עם תלמידי בתי-הספר העממיים נודמו, ב"8 למרץ ש. ז., לפגישת בירור מקיפה בשאלות ההדרכה, עם הי"ה י. אלוף, ח. ויין, ד"ר ע. סימון, ר. פנון וי. פרישמן. העלו לדיון בעיות ארגון ההדרכה, שאלות פדגוגיות כלליות (שאלת המשמעת, יחס המדריך לחברים ועוד) ושאלות מיתודיות.

צבי נשרי / בימה של תל-אביב

בראשית ימיה של ת"א, כשברחוב אלנ"ב היו שלשה בתים בלבד על יד פסי הרכבת ורח' נחלת בנימין נגמר ברח' גרוזנברג של עכשיו, היתה ההליכה לים, לשם רחיי צה ושחייה, משימה שהיה צריך לאזור כוח כדי לבצע. יחידים וקבוצות היו בוסיים בחול במשך כחצי שעה עד הגיעם לחוף הים ורבים מפסיקים הליכתם באמצע הדרך, כדי לפוש קמעה, לרגלי אחת מגבעות החול המרובות. הגמנסיה "הרצליה" היתה מקיימת למחלקותיה הליכה מאורגנת לים: 200-300 ילד וילדה היו יוצאים בלוויית מורים, בצוותא. היתה שמירה קפדנית לכל יתרחקו התלמידים מהחוף עמוק לתוך הים: היו נכנסים למים ויוצאים מהם לפי פקודה. בגדי המתרחצים היו מסודרים שר"ת שורות, ואם לא היו משתבשים ע"י שיירות שיירות הגמלים של בני דודנו, שהיו עוברים עמוסי זיפוף ומטען אחר מצפון לדרום וחזרה, או ע"י ערבי שחשקה נפשו להראות פלאירכיבה דוקא במקום הזה. היו התלמידים הוורים אחרי הרחיצה וההתעמלות, איש איש אל בגדיו, מתלב"ץ שים ושבים בסדר הביתה. מספק היה נערך בצאת התלמידים לים ולפני שובם, לא פעם קרה שנעדר אחד או אחדים, ועד שהיה מתברר, שעזבו את חוף הים ברשות או בידיעת מישהו, היתה חרדה תוקפת את האחראים לשלום הילדים וגורמת התרג"זות כללית לכל קהל המתרחצים.

פעם, ביום ששי אחד אחת"צ, הרגישו המתרחצים ששנים מתלמידי הגמנסיה התחזקו במידה ניכרת מהחוף. מיד התפקדו

התלמידים ואמנם נמצא ששנים נעדרים. היה זה לפנות ערב. הים היה נסער. לא נמצאו שחינים בחוכנו, שיוכלו לעבור את הגלים ולהפיש את הטובעים. מיד נשלחו רצים לנמל יפו, להבהיל סירה עם ספנים לחוף ת"א. בספנים מתחזקו השתדלנו להר"י אות לספנים את המקום, בו נראו התלמידים דים באחרונה, אולם הספנים העלו חרס בחפשיהם והורו כלעומת שבאו. רצתי אז אל נמל יפו, כדי לעלות על סירה ולהחזיר לאותו מקום על מנת להמשיך בחפשיהם. פתאום, בחצי הדרך, באו לקראתי שני הב"חורים, "האבודים", בלוית ספן. סירת די"י גים אספה אותם והדייג הוליכם לת"א על מנת לקבל שכרו.

כפי שהתברר אח"כ, החליטו הבהורים, שהיו שחינים טובים, להגיע לאניה, שע"ג נהג מול נמל יפו וכשהחל להחשיך והם ראו שלא יוכלו לבצע את זממם, בקשו מה"ד ייגים, שגודמנו להם בדרכם, להביאם לחוף הבטיחו להם תשלום, לשם קבלת השכר ה"ך אחד הדייגים אתם. לא רציתי שיבוא לת"א, פן יודע לו שהוכרו על פרס של 10 ל"י לכל מי שיגלה את הנעדרים, לכן בקשתי ממכרי, שפגשתי בדרך, מס"פר בישליקים ופטרתי בהם את המציל.

אמצעי הצלה לא היו לנו, הו"ך מתגוררת שחייה אחדות. במשך הזמן רכשנו לנו גם גלגל הצלה והיינו מתאמנים בוריקתו לים, ורק הודות לזהירות הרבה שנקטנו, נמנעו אסונות טביעה מרובים.

אולם, אסון אחד, שזעזע את כל העיר, התרחש באחד הימים, בשעת רחיצה בים שקט באופן יחסי. תלמידת הגמנסיה עמליה ברוסקי, בת תושב ת"א, ידע ומקובל על כל באי העיר, הלכה להת"י



רחץ בים בלוויית מכרה; נתפסה כמעבר"ת לת והתחילה טובעת. בעמל רב הוציאה מהים כשסמני חיים עדיין ניכרים בה. לי נודע הדבר בחייתי בדרך לים ברח' נחלת בנימין. מיד יצאו חברים אחדים מהמסכני להבהיל את הדי"ר היסין ז"ל לים. בע"גלה אי אפשר היה לנסוע, לכן הובילו אותו במהירות, כששנים תומכים בו משני הצדדים מתחת לזרועות והם מתחלפים עם שנים אחרים אחרי עברם מרהק מסוים. כן סודרה גם שרשרת מכבים מהחוף לעיר להביא צרכי רפואה, שמיכות חמות וכו', לפי הוראות הרופא. אולם כל עמל הר"י פא, שהיה אגב ידיד המשפחה האומללה, לא הועיל והילדה נפחה נשמתה.

אחרי שעברו ימי האבל הציעו הצופים, שהמנוחה היתה חברה לארגונם, לאב הש"ך כול להנציח את שמה ע"י בנין סירת הצלה על שמה. הסירה נבנתה ע"י נגרים יהודים, שהתמחו בבנין סירות, בהדרכת ערבים. בדרומו של נמל יפו, והורדה לים ת"א בגוכחות משפחת המנוחה, תלמיד הגמנסיה ומוריה וידידי המשפחה, הסירה היתה מזהרה כל יום לנמל יפו, כי לא היה מקום מתאים לשמרה בימה של ת"א. והיה זה קשה מאד — לתוציאה יום יום לחוף ולהחזירה למים.

במאורעות תרפ"א שרפו הערבים את הסירה "עמליה" — תראטונה לציהסירוח העברי החדש...



עמליה, הראשונה לציי הסירות בתל-אביב.

האקוריום המופלא

בשמונה שעות בדיוק, עמדו רגלינו במגרש האקוריום. בין עצים רמים ונטיעות שונות, ראיתי מזרקה, אשר לא יכולתי לגרוע עיני ממנה: בריכה גדולה עשויה סלעים טבעיים פראים. בתוך הבריכה רובץ תנין; ראשו וגבו בולטים מעל פני המים. מפיו הענקי, אשר זה עתה הקיא את יוגה, קולח זרם מים. יוגה הנביא כורע על אבני הבריכה, מודה ומשבח את אדני, על הנס שעשה לו, אשר הקיאו הדג אל חוף יפו... תמונה כה פיוטית, ועם זה כה ריאליטתיה לא ראיתי מימי במלאכת הפסול! ברונות הדג הלחה, אשר מראה כחול-ירוק לה, נוצצת בשמש כעורה של חיתיים. השיש השחום של קומת הנביא נראה מבין הסלעים העתיקים האפורים-הכהים — כגוויה שזופת שמש. עמוד המים המזנק טפי הדג אל על, נתך ארצה כמראה-הקשת ורטיסיו נתפורו ברוח כיהלומים מזהירים.

— רב לך, אדוני בן פלא, עלינו למהר. הנני חפץ להראותך לפני ההצגה את תערוכת הדוגמאות ואת האקוריום עצמו. על כרחי עזבתי את המזרקה ואלך עם בן-אוריה המהכה לי.

בנין האקוריום לא היה בנין כמשמעו. על קבוצת סלעים אפורים נושנים עמדה אניה אפורה-כהה. על הספון בנויים אפרנים כאהלים צבעוניים וכתבות גדולות עליהם. בן-אוריה ספר לי, כי לפני מאה שנים משו מים יפו אנית-מלחמה גדולה. ויען, אשר מאז חדלו להשתמש באניות מלחמה ולהסכה לאניות-מסחר לא היה כדאי, נתנה מתנה לעיר יפו. יותר משבעים שנה עמדה האניה בנמל יפו בתור קוריות. לפני כעשרים שנה, כשסדרנו בתל-אביב תערוכה של תע-שיית דגים עלה ברעיונו של האדריכל הגאוני שלנו, רבי אביה, להפיק תועלת מהאניה. מיד תראה את אשר בה. מהתערוכה ההיא נשארו לנו האקוריום המהולל שלנו, אשר

(*) זהו פרק מספרו של הפרופ' ב. שץ — "ירושלים הבנויה", שיצא לאור בוצצאת "בצלאל", ירושלים תרפ"ד. הספר כולו, שנכתב בימי סערות-הקרב של שנת הרע"ה, הוא חזון לעתיד — על "ירושלים שלאחריו מאה שנה".

בדברי ההקדמה לספר כותב הפרופ. שץ בין השאר:

עכשו כל כעבור שש שנים מאז (הכוונה לימי מלחמת העולם הראשונה — המלכה'ד) אחרי כתיבי את הספר, בעל-עלי, בכתב היד הישן, מצאתי לתמונתי, כי הרבה מהוויגותי ואידיאותי... התחילו כבר להתגשם. ואם ככה, מי לידי יתקע, אם כזה לא יהיה גורלם של אהדים מחלומותי שפסרתי בספרי זה? חזון תחיתנו בימים וזה אחד התוויגות הנעלים ביותר של הפרופ. שץ ואף הוא מתחיל כבר להתגשם.

בחרנו הפעם בקטעים המספרים על האקוריום המופלא שבימה של תל-אביב, על ההצגה הימית הדמיונית המקסימה ועל תנועת אניות החשמל, המהלכות בקביעות בחוף הארץ.

מתחת לסלעים ומזרקה-יוגה. עמרם, מי עשה את המזרקה? הן עליך לדעת זאת, שהרי אומנותך היא.

— האמנם שכחת, אבא, כי זאת היא יצירתך של גאוננו רבי מנשה בן יהושפט? מי זולתו יוכל ליצור יצירה נפלאה כזאת?

במדרגות לוליניות הצובות בסלע עלינו למעלה. על פני דקה חלקה עמדה האניה קבועה עמוק בתגוי הסלע. עלינו בכבש התלוי על ספון האניה. בכל האפדנים אשר למעלה, ואשר בפנים האניה, היו מוצגות דוגמאות של דגים משוטרים שונים. על הקירות היו מצוירות תמונות מחיי הדייגים והכשרתם בבתי החרושת שלהם, וכמו כן תמונות הנמלים השונים בארץ ישראל. על הקירות היו כתובים תאורים שונים ומספרים סטטיסטיים. ראיתי כי תעשית הדגים מפותחתה כאן מאד מאד. מלבד הדגים בים התיכון, ים כנרת, מימרום, הירדן ושאר הנהרים, ישנן אצלם בריכות עשויות לגדול דגים. שאר שלוש הדיוטות של האניה היו בית-נכאת לידיעת טבעיהם. פה הוצג כל הנמצא בים: דגים שונים, חיות קטנות עם גדולות עד החי המיקרוסקופי, צדפים, חלזונות, צמחים וכל מיני מינרלים. ירדנו אל תחתית האניה המוארה באור חשמלי אדם-כהה. צד אחד היה כאילו נבקע על ידי פצצות. משם נשמע שאך המים. לבי נודעו. חשבת, כי בעוד רגע ושבלת מים תשטפני. בן אוריה שחה ועבר דרך הפרצה. משם נשמע קול חנוק:

— בואו! למה זה נשאתם עומדים שם? אל תיראו. הלא פה האקוריום.

אחד אחד נכנסנו דרך הפרצה.

הדברים אשר ראו עיני, לא שערתיים מעולם. אני נזכר רק במבוא הראשון ועצמותי תרחפנה. נדחקתי הראשון דרך הפרצה. והנה לעיני עומדות אבנים גדולות. מימיני בקע קו אור דרך נקרת אחת האבנים. נדחקתי ואכנס אל תהום רבה... מגרש רחב ידיים, יעריים של עצי אלמוגים שונים. מסביב לי שטו דגים חיות שונות בין העצים והאבנים ומלמעלה בקע אור ירוק בעד המים. ראיתי צללי דגים תנינים נוראים, כוכביים ופוליפוסים. ממש באמצע המגרש נוכח עיני עמדה אניה שבורה, תחתיתה תקועה בתול עמוק חלקה העליון מוקף מים. הלחלה אחותני כשראיתי דרך הבקעים את הנמצא בתוך האניה: מכוונות ותותחים שבורים שהעלו חלודה, בגדים, ספרים, חביות מפוררות. מתוך החביות השבורות נשפכות מטבעות זהב, וביניהן — עצמות אדם שם שלד שלם. חציו יושב: הוא הביט בי מתוך תורי עיני החלולים והנוראים ויצחק צחוק איום בשניו הלבנון והבריאות. ושן אחת היתה זהב. עמדתי כנציב אבן. יד ורגלי יבשו. השתי, כי הכל מתנווד מסביב לי. הארץ התחל מתמוטטת וכאילו צעיף גדול נפרש על הכל...

כל המקומות כבר היו תפוסים. אנחנו היינו האחרונים, ונעמד על רגלינו. אחד הציע למרים את מקום מרשבו. היא השיבה תודה, אבל לא קבלה, ותעמד לידי ותחוק בזרועי. פה היה האור כהה מאד, כי התקרה היתה כעין גחל עם סטאלאקטיטים וינשופים תלויים. כל האור בא מהכתלים המזכוכיתיים. מסגרותיהן דמו לצמחיים, לסלעים פראים עם משקעות מאירות. הבמה, או הקיר העליון, היה כולו זכוכית אחת, והמים אשר עליו היו עמוקים כשלשה מטרים. מעל למים, בין צוקי-סלעים, נראתה פרספקטיבה עמוקה של ים, משמאל — קברות אבנים, כחורבה עתיקה. על האופק נראתה צלילת-עיר יפה.

במעמקי המים שעל הבמה נפל אור. דגים שונים התנרעו ברגזה. למטה בחול, אצל הסלעים המכוסים צמחיים, זחלו רמשים גוראים. מתחת לגחל המים יצאה אשת-ים קלה כדג ותקרב בשחיה אל המזכוכית. הביטה עלינו בעינים גדולות בתמהון, כנבהלה. אחר התהפכה ותך בחזקה בונב הדג שלה על החול ותעל חיש כבדק על פני המים... בראשה זר-פרחיים, בשערה הארוך והמפורז צמחיים, ואזור פרחים במתניה. זאת היתה מזיגה הרמונית נפלאה של שני יצורים: ממתניה ומעלה לילית-אנוש, גווית בהט לה, וממתניה ולמטה — דג הים, ולו צבעי הקשת בצדף.

על האופק הורגשה זריחת השמש. על הסלעים ישבו שלש נשריים ותשרנת בקול נעים. בלחית הנבלים אשר בדיהן.

כקול עוגב נשא ברוח צלצלו קולותיהם. זאת היתה שירת-לחש, אבל כל מלה נשמעה מפורש באולם אשר מתחת למי הים. עם הצליל האחרון התנפלו לתוך המים. גם אשת-הים הכתה בונב על פני המים, צללה ותעלם בתוך גחל-המים.

האופק הלך ותתבהר. נראתה מרחוק סירה קטנה ושני גברים בתוכה. האחד פשט את מעילו הלבן, הסיר את הצניף מעל ראשו, לבש בגדי אמודאים, צעד צעדים כבדים וירד בכבש לתוך המים. עברו דקים אחדים, והנהו נראה על הבמה עמוק מתחת למים. בצאתו מהגחל תחזיק בידו האחת תבת-עשבייה ומכונת צלום. על זוהו היתה תלויה מנורת חשמל ואל אזורו הרחב היה קשור חבל. מראשו נמשכו שתי שפופרות ארוכות כצמחי הים. שתי עיני זכוכית גדולות התבלטו מתוך מסכת ראשו העגולה ומתוך כך היתה דמותו כדמות חיתיים משונה. הוא צעד לאט לאט בבגדיו הכבדים ובסוליות-העופרת אשר בנעליו ויצלם, אף אסף צמחים וקונכייות וישימם בחיבתו. פתאם נגלתה אשת הים בגחל. האישי עמד משתומם, האיר אותה במנורת חשמל, ויכונן את המצלמה למולה. היא פרשה את זרועותיה ותתנפל עליו. המצלמה והעשבייה נשמטו מידיה. הוא התחלחל, קרס וירתע לאחוריו בפחד, וינע בחזקה את החבל אשר באזורו. אשת-הים שחתה בחפזו מסביב לה, עלתה תדיר על פני

— בן פלא! בן פלא! איך? בוא הנה! — שמעתי קול חנוק כקול היוצא מתוך קבר.

לא יכולתי למרש ממקומי. ביד רועדת אחזתי בדופן הספינה להשען לבל אפול. תמונת אשה ירקרקת נגלתה מאחורי האניה. פניה כחושים, עור ועצמות, עיניה גדולות שחורות דהות. היא התבוננה בי בתמהון, עותה את פניה ותצחק צחוק איום. האדמה נתקה מתחת. צעיף גמתח על עיני. התחלתי שוחה וקל לי, ונעים לי, ופתאם נתו עלי זרם מים קרים. פקחתי את עיני בבהלה ואמהר ואשב.

בני ביתו של בן אוריה נצבו עלי. מרים זרקה עלי מירבשמים. כולם שאלו בבת אחת לשלומי. בשבתי על הקרקע, הכרתי שהכתלים היו של זכוכית. הכרתי, כי באקוריום אני, כי פחדי היה פחד שוא. ואצחק בקול גדול ואקום על רגלי. הכל צחקו אתי יחד. מרים, שחרדה לשלומי, אחזתני בזרועי ולא נתנתני להתהלך בודד, כל הזמן ששהינו באקוריום. ותאמר אלי בלחש:

— היודע אתה, מר בן פלא, כי פחדך זה, מעיד על כשרונו הגדול של האדריכל. להוליך שולל את האמן — אטו מילתא וזטרתא היא! אם אתה האמן נפתית להאמין, כי הנך במים, הלא זה לכבוד גדול לאמנות שלנו. אף על פי כן, לא פללתי לראותך במצב כזה! אנכי חשבתי שאתה איש מטפוסו של אלי שלי, ולבסוף, אדם חלש אתה כאחת הנשים.

— לא, גברתי, איני מהחלשים. אולם בזמן האחרון עברו עלי צרות רבות. עיף אני ויגע. עשבי מתוחים יותר מדי. ביחוד החרידיני מראה האניה שצללה במים, והשלד הנורא. הלא זהו סמל אמתי של המלחמה העולמית. המראה הזה, הזכירני פתאום את מלחמת העולם הנוראה, עם כל אימותיה שהציקוני ומררו את חיי.

— בודאי קראת הרבה בספרים על דבר מלחמת הער-לם. — לא טוב הדבר. האנושיות צריכה לשכוח זאת. מוטב לך לחשוב על הטובה שהביאה המלחמה הזאת. לולא המלחמה הזאת, לא היו עמים חיים בשלום-אחוזה השורר בימינו, וביחוד אנחנו היהודים, היינו רחוקים עתה מגן העדן, אשר כוננו לנו בארצנו.

יראתי לדבר אתה עוד על נושא זה. הראיתי לה על אישה, שעמד על יד מזכוכית, אשר בה הרצנו סוסוני-ים, ובאר דבר-מה לאביו ולאחיו.

— ראי נא, גברתי: פני רבי אלישיב, כפני אדם שטבע במים. זאת באה לו מפני האור הבוקע מלמעלה, שמראהו ירוק-ענ. האור הזה הרגיו את עשבי. ביחוד פעם עלי המעבר מאור אדום-כהה לאור ירוק-ענ. הצבעים פועלים פעולה חזקה על האדם, כמו צלילי קולות.

הגיע לאוני קול חנוק של שופר, אשר יצא כאילו מתחת לאדמה, ומבלי משים, החזיקני רטט.

— הרגע נא. אין זאת אלא את של תיאטרון האקוריום. מיד יחל המחזה. בוא! — ותוליכני דרך נהר ארוך וצר.

ותביאני אל אולם רחבידיים.

המים ופניה קרנו משמחה פראית. הוא לא גרע ממנה את עיניו, עיני הזוכית הבולטות, ויפסע בכבודות אחרונות אל הגחור. פתאם משך אותו החבל לגחור ויעלם שם. היא עמדה רגע כנואשה, אחר נתנה קול פחדים, ותמהר אל תוך הגחור. מרחוק על פני המים נראה האיש, כשהוא מתנפל לתוך הסירה.

כל הקיר הקדמי של הבמה חשך. באולם שררה דטמנת מות. איש לא מחא כף כאילו לא מעשה משחקים, אלא תמונה, חית אמתית ונפלאה, היתה נוכח עיני הקהל. איש לא זו ממקומו, כאילו התירא פן יחסיר או יאחר דבר־מה מהחזיון.

שוב הוארה הבמה.

לבוש בגדי צלילה, ישב החוקר עצוב, על אבן בתוך המים. מסביביו שחו להם במנוחה דגים שונים. סרטנים ענקיים טפסו, וחלו לאט לאט על מכונת הצלום שהתגוללה על חול הים. אף נאחו בו במלקחים הארוכות. והחוקר, כאילו לא שם לבו לזאת. הוא הוריד את ראשו הכבד, ראש הברזל, ויתמכהו בידיו השחורות העטופות גומי. אחר כך קם לאט לאט. ויקח בידו את מגורת החשמל ויחל להפש בכל חגוי הסלעים. הגחור אשר בתוך המים הואר, וימהר האיש ויפן שמה. אשת־הים הגיחה משם בצהלת שמחה. היא פרשה את זרועותיה הלבנות ותפול על צואריו ותחבקנה. רגע אחד נראו מעל פני המים קומתו השחורה, ראש ברזלו המאויס ועיני זוכיותו הבולטות, בזרועות אשה לבנה כבהט, אשר סמטניה ומטה נוצץ זנב דג. אחר כך צללו במים ויחמקו ויעלמו בתוך הגחור. ושוב היה חושך על הבמה. השמים אשר על פני המים החלו מתבהרים לאט לאט. הירח החל עולה. נראה נתיב־כסף נוצץ. הסלעים והחורבה העתיקה הסתמנו היטב על הים המואר. מרחוק נראתה סירה, ועל האופק הבהיקו נגהות־אור של העיר המוארה. אשת־הים והחוקר נראו ליד החורבה. גוויתה הזכה כבהט, הבהיקה באור ירוק־כחלחל מנוגה הלבנה, ונימיה־זהבה של נבלה העשוי משריון־הצב הבריקו. הוא לבוש לבנים, שוכב חצוי, ראשו נתמך בשתי ידיו, מביט אל האופק המבהיק, והרוח מנענעת את שערו הארוך.

אשת הים גחנה אליו, פרטה באצבעותיה על הנבל, ותשר

בקול ערב:

בַּקְצוֹלֹתַיִם,

בַּצֵּנַת תְּהוֹס,

לִיד הַגָּמֵר

הַרְשֵׁת אֶלְמוֹג.

שֵׁם לֹא יִלְהֵט

שֵׁשׁ בּוֹעֵר,

שׁוֹתְקִים כּוֹכְבִים

סֵהר לֹא יִנְרֵה.

בְּקִיפֹם סַרְשָׁנֵי־חַמִּים יִזְקִלוּ

וּמְדוּזוֹת שׁוֹחֹת בְּנִחַת:

סָנָה שֵׁם בְּעֶדְף הַקִּינּוֹתַי,

סָנָה שְׁלֹנָה, תִּרְנֶה בָּה נִחַח.

תִּקְצָא לָךְ שֵׁם מְנוּקָה שְׁלֵפָה,

יִשְׁקֵט הָרֹאשׁ, יִשְׁבֵּת הַפֶּתַח,

לִקֵּץ יָנּוּם שֶׁשֶׁט, שְׁלוּ,

דָּקֵף הַחֵם יִחְצֵל לָחַט.

שֵׁם אֲחַבְקֵךְ

בְּרוּעוֹת שְׁשׁ,

שֵׁם אֲעַנְךָ

קִאֲמֵם סִי.

וּבִין שְׁדֵי הַקְרִירוֹת

תִּנְיָם פִּטַח עֵת רֹאשֶׁךְ,

גִּוֶךְ אֲעִטֶכָּה שְׁעַר שְׁחֹר,

עֲרָפִים אֲשִׁיפָה עַל עֵינֶיךָ...

היא השליכה מידה את הנבל ותפול על צואריו ותחבקנה ותנשקה ותמשכהו אחריה לתוך המצולה. הוא לחץ אותה אל לבו, לטף אותה, שחק במחלפותיה הארוכות, עד שנרדמה במנוחה על ברכיו.

ויהי חשך. הירח לא יגיה אורו. השמים חוררו, כל האויר מלא חוורון שקוף, לטטה בוויית הרקיע נראתה אדמומית. הסירה שטה חרש ונגשה אל הסלע. הוא נעתק מאתה בחשאי, קם לאט לאט, ויודקר בקפיצה אחת לתוך הסירה.

וחשך היה על הבמה.

מרחוק נשמעה המיית גלי הים. רעש הרוח המנשבת הלך הלוך וקרב, הלוך וחזק. הים התגעש וירתה, ורוחות רעות יללו, שרקו פראית. מתוך העלטה ראו עינינו על פני הים הסוער והקודר גלי קצף לבן אצים רצים זה אחר זה כעדר כבשים חצורים. פרץ רעם ויתגלגל למרחקים, הבריק ברק בזיגזגנים חדים על פני השמים ויאר לרגע אחד את הסלע ואת החרבה. שם עמד איש עטוף מעיל, במים מלאי התנועה התנודדה סירה, ועוד הפעם סנוורו עינינו. החשך גבר. לאט לאט שקט הים מזעפר, והיה אור. או הובלט לעינינו הסלע והאדם העטוף נשען על החרבה. וכאשר גדל האור נראתה אשת־הים ליד הסלע והיא עומדת כנציב־אבן דמיוני על זנב הדג אשר לה, ופורשת את זרועותיה אליו בערגה. האיש רעד כאחוז צנה, הוציא טלית לבנה בעלת פטירת־כלת מתחת מעילו ויזרקנה עליו. מיד צנחו ידיה מטה, ראשה שח וכאשר נשתלשלה הטלית ונפלה לרגליה, ראינו אשה יפה ערומה עומדת מבוישת, עיניה מושפלות ארצה וידיה מושולבות על לבה. רגע עמד האיש כמאובן, עיניו פעורות לרווחה, מביטות אליה בהתפעלות. הוא נפל לרגל ליה, עטף אותה במעילו הרחב ויקחנה על זרועותיו כילדה קטנה וימהר להבחינה אל הסירה.

אט אט השתרר חושך על הבמה. ובאותה שעה התחיל הירח זורת שלל־צבעים בעמק בין הסלעים, ככתאורת שמחה חולכים ומתווספים־אורים קטנים, אשר להם כל הקשת. זאח היתה חגיגה נהדרה, במצולת הים. דגים שונים מואריב בצבעי הקשת שטו בחרדה אנה ואנה. כאילו נחפזו להכין הכל לאורחים החביבים, אשר לכבודם נערך החג הזה. ותופנ נהרה מהנהר, אשר מתחת למים: שני צלמי אדם, גדול וקטן לבושים בגדי צלילה נראו באור הבהיר, חבוקי ידיים כחת וכלה התהלכו והתהום זרחה באלפי אוריה הצבעוניים כתזמרת נהדרה.

עמדתי כמכושף מהתמונות הנפלאות וצבעי הקסם אשו להן.

— מפליא! הן האניות באות ממדינות שונות, ודגליהן שונים, ומפני מה כולן משוחות בצבע לבן? שאלתי את בן־אוריה.

— הצבע הלבן מתאים יותר למראה הים, והעיקר, כדי שתראינה היטב מרחוק. לפנים כשהיו עוד מלחמות בארץ, היו מושחים את האניות, וביחוד אניות־המלחמה, בצבע אפור, בכדי שלא ירגישו בהן בימים מעוננים, והמלחים יוכלו להתגנב כנגבים, לבצע את מזמרת הרצח שלהם. עכשיו, ברוך השם, הננו רחוקים מכל אלה. כבנות־שחף לבנות, חפשיות, שטות האניות של כל האומות על כל הימים באין מפריע. כל הימים נעשו רשות הרבים למסע האניות, כאוויר למעופפים.

מרחוק נראתה אניה לבנה נמוכה. על המכסה עמד קהל רב, רובו לבוש לבנים. נשמעה תקיעה מיוחדת במינה. בן־אוריה קם מעל מושבו, ויאמר:

— קום, מר בן־פלא! עלינו למהר. הננו נוסעים באניה זו. היא מתעכבת פה רק חמשה עשר דק. מהרנו לצאת. בגשתנו אל החוף, כבר עמדה משפחת בן־אוריה על מכסה האניה. מרים נוספה אלינו במטפחתה. מהרנו ונרד באניה.

— אדני בן־אוריה, הלא שכחנו לקנות כרטיסים? — אמרתי אליו בבהלה.

— באניות־פנים, כמו ברכבות, נוסעים בלי כרטיסים. יכול אתה לשבת בטח.

בדרך תאר לי בן־אוריה, את מהלך האניה.

— יום יום נוסעת האניה מסוכות עד צידון, וזהו כל ארכה של ארץ ישראל. האניה נותנת את שירותה לכל החוף. יש לנו שבעה עשר נמלים: סוכות, עזה, אשקלון, יבנה, תל־אביב־יפו, אפולוניה, קדימה, קסריה, עטלית, חיפה, עכו, עכו־ב, בנימינה, צור, הרצליה, צרפת וצידון האחרונה. בכל נמל עומדת האניה דקים אחדים. רק בתל־אביב־יפו, בחיפה ובנימינה, תעמוד חמשה עשר דק בכל אחד מהם. כל הנסיעה תארך עשר שעות. תאים אין באניה, יען כי היא הולכת רק ביום. למטה נמצא אולם־האכילה. אינך רואה פה לא עשן ולא מעשנות. האניה הולכת בכח החשמל, שהיא מקבלת בתחנות אחדות. היא אינה מוליכה אלא נוסעים ודואר בשביל ערי החוף. הדואר הפנימי משתמש באווירונים. באניות וברכבות ישנה אך מחלקה אחת. כפי שעניך ראות, נמצא המבשל על המכסה. זה יותר נוח גם לפרסונל וגם לנוסעים. אין מרגישים כל ריח רע. מדי יום ביומו, יוצאת בשעה אחת אניה מצידון ואניה מסוכות, וכשיש צורך בדבר יוצאות רבות.

האניה שטה במנוחה ובלי כל רעש, אבל במהירות מספיקה. כל הזמן ראינו את החוף. מראות הנוף נתחלפו תמיד: זה יפה מזה. בתחנות עלו וירדו רבים. רוחים קרירות היתה מנשבת כל הזמן. לאחר כשלוש שעות, הגענו לחיפה.

אל הנמל באנו בשלש שעות וחצי אחר הצהריים, והאניה מפליגה מחוף תל־אביב בארבע שעות בדיוק. חפצתי לראות בחצי השעה הפנויה את הנמל הגדול. בן־אוריה הציע לפני בחביבות ללוותני. שאר בני לויטנו נשארו בתחנה והמתינו לנו. הוא הביאני אל חוף השחם הגבוה, ויעבירני את גשר הכרזל הארוך הצר, ונבוא אל אפדן ברזל־לבן, אשר עמד על עמודי ברזל גבוהים מעל פני המים. בן־אוריה צוה להגיש לנו שתי קובעות בירה קרה. ישבנו בסנה והדלקנו סיגרות ונעשן. כל חלונות האפדן היו פתוחים ומן הים נשבה רוח צוננת. מקום יותר נוח, בשעת חום גדול כזה, מאשר המקום הזה, לא היה נחוק. בן־אוריה גמע גמיעה אחת מקובעתו, ויאמר:

— כשאתה רואה את הנמל היפה הזה עם כל האניות השונות, שבאו ממדינות שונות, את המשרדים הרבים עם מאות המחסנים הגדולים, המלאים כל מיני סחורות, את המחסנים הענקיים של "פרדס", "כרמל", "השקד", של בתי החרושת ל"משומרים", את החוף המלא אנשים בני אומות שונות — קשה לך להאמין, כי אך לפני מאה שנים עמדה לא רחוק מפה על־ההר עיירה ערבית מוזחמת. גשר קטן רעוע — זה היה הנמל שלהם, אשר רק בדרך נס היה אפשר לגשת אליו דרך הצורים העזובים בסירות מגושמות של הערבים הפראים. הפנה הנקיה היחידה בעיירה זו היתה באותו המקום, שהיום בנוי שם המלון "יפה־נוף". שם בנו ה"נחשונים" שלנו שכונה קטנה על החול ויקראו לה בשם "תל־אביב". זאת היתה פנת "אירופה" קטנה יחידה בעיר יפו האסיתית המלאה חלאה. שם היו רחובות רחבים ומדרכות בצדיהם. שם התנוסס הבנין היפה של הגמנסיה העברית, שם נטע "גן־בנימין" הראשון. קטן היה הגן, אבל עליו כתוב באותיות עבריות גדולות: "שדרות־בנימין". וכל אלה היו רשומים על שם איש פרטי, נתין חוף לארץ. לולא זאת לא היה בטחון לבעלים בקנייתם. ברוך משנה העתים! ראה נא את תל־אביב־יפו, עיר המסחר היפה בומנו! שים נא עין בנמל השקט רחב־הידיים! ומה יפה עתה כל ארץ ישראל שלנו! לא רק אנתנו קנינו לנו שוב ארץ מולדת, אלא כל העולם הנאור רכש לו פנה יפה חדשה בארץ, ועם זה, גם עם מצוין בכשרונותיו — עם ישראל.

הבטתי סביבי, ועיני לא שבעו מראות את המראה היפה שנגלה לפני. כל הנמל הגדול היה מלא שורות של אניות, שעליהם התנפנו דגלים שונים, מברדלות מהים על ידי סכראבנים ארוך. ממולי נראה מרחוק כל ההר ועליו בניינים בניינים נאים, כפות ומגדלים בין ברושים רמים וצריחים. הבניינים הגדולים אשר לרגלי ההר, עמדו בתוך המים ומקירותיהם בלטו לגלגלי תנופה, שבהם הורידו ושלשלו חבילות גדולות לתוך ספינות. משמאל עד מלוא העין, התנוססה עיר יפה טובלת כולה בירק. לאורך החוף נמשכה שדרה ארוכה נטועת עצים. למעלה, על גבי קשתות נאות, התגלגלה מדרכה־מסיטה כמו בירושלים, ולמטה

מגדל נוו (ניישטט) / המערכה על הכנרת.

שני התחומים, פרעו בהם פרעות ושרפו את שדותיהם וכי פריהם. כתגמול לכך כמו הנכרים שבכרים סוסיתה וגדר והרגו את שכניהם היהודים ואת החלשים שמו במעצר. היוצא מדברינו, שכל הצד המזרחי של הכנרת היה, מלכת חילה, בבחינת „שטח אויב“ בשביל המורדים, אך למרות היחס העוין של שלטונות מזרח הכנרת למרד, הצטרפו אלפים רבים מתושבי הארצות שמעבר זה אל הלוחמים. עובדה זו נודעת לנו מתוך רשימת ארצות המוצא של השׁ בוים שנתפסו אחרי נפילת העיר מגדל.

אך השפעתו של אגריפס לא הצטמצמה רק בעבר המוד רחי של הים. שנים מועטות לפני פרוץ המרד ספח גירון קיסר גם את הערים טבריה ומגדל (היא המושבה מגדל של ימינו) למדינת המלך — עבר הרומאים. השפעתו ושל־ טונו של אגריפס בשתי ערים אלו היו חלשים ורבים מיושׁ ביהן נטו אחרי הקנאים, שדרשו את פריקת עולם של הרר מאים ואגריפס איש שלומם. אחת הסיבות לכך נעוצה בעובדה, שבשתי הערים הנׁל ישבו הרבה ספנים ודייגים, שהוּו את היסוד הקנאי והמסור ביותר לערכי העם וחרותו. יורדי ים הכנרת היו החומר התוסס והמתסיס של המרד באזור שמסביב לים, (והדבר עוד יוכח להלן). אחרי פרוץ המרד בירושלים התחיל יוסף לגייס ולאמן, באופן חפשי, את צבא הגנת הגליל. הוא ביצר את מגדל וטבריה, כי לפי דרכי המלחמה בימים החם היה ערך צבאי גדול רק לערים בצורות היטב. מסביב לשתיים אלו התנהלה המערכה על הכנרת. לשם בהירות התמונה נוסף ונזכיר גם כמה פרטים על שתי הערים.

במגדל ישבו 40,000 תושבים. שמה המלא היה מגדל נוניה — כלומר מגדל הדייגים. ביונית נקרא שמה טריכי (טריכיאה), שפירושו מקום המלחת הדגים וחבישתם. שני השמות של העיר מעידים על תעסוקת חלק גדול של תושׁ ביה. לא ידוע לנו על השפעת הנכרים בעיר זו, ומכאן גם מוכנת העובדה, שזו היתה נאמנה למרד יותר מאשר אחותה טבריה המעורבת.

טבריה נוסדה בשנת 26 לפני הספירה עׁי הורדוס אנטיפס ככוונה תחילה שתהיה עיר יוונית, אך במשך הזמן גבר בה היסוד העברי. חוקתה של העיר היתה הלניסטית גמורה. היא היתה עצמאית ותחומה השתרע על כל העמקים שבחוף המערבי. לפני היותה לעיר גדולה היה בדרום הכנרת תחום העיר הנכרית בית־ירח, שנקראה בשם פילור טריה, אך במרוצת הימים בלע תחום טבריה את כל החוף המערבי. מיום הוסדה ועד יום סיפוחה לשלטון אגריפס היתה טבריה בירת הגליל, ומספר תושביה היה גדול בהרבה מאשר במגדל. היתה בה מועצה של 600 מאות חבר, ועד בן 10 וראש עיר, שנבחרו עׁי האזרחים. הנכרים הרבים הטביעו את חותמם בעיר ונמצאו בה כל הבנינים האופייניים לעיר יוונית: אצטדיון, מקדשים לאלים וכדׁ. בעיר

בשנת 66 לספירה קמה בירושלים ממשלת החירות, שהתחילה לארגן את המרד ולהתכונן למלחמה הגדולה ברומאים. מטעם הממשלה הזמנית נשלח יוסף בן־מתתיוו לארגן את הגנת הגליל ולהכינו לקראת ההתמודדות. ההפוגה נמשכה כמחצית השנה וגירון קיסר שלח את שר צבאו אספסינוס בראש חיל של 60,000 איש לדכא את מרידת היהודים. ראשית פעולתו היתה בגליל. כשהגיעו הגייסות לאזור הכנרת התפשטה המערכה ועברה גם על פני הים, והכנרת היתה גיא מלחמה. אך בכדי שנוכל להבין את השתלשלות המאורעות כפי שתוארו בספריו של מפקד הגליל והסופר יוסף בן מתתיוו: „מלחמת היהודים ברר מאים“ ו„חיי יוסף“ — נעלה בקיצור את המצב המדיני על חופי הכנרת בימים החם.

הכנרת לא נכללה אז בתוך מדינה אחת ועל חופיה נפגשו כמה גבולות — כדוגמת המצב בימינו. כידוע שייכת הפינה הצפונית־מזרחית של הים למדינת סוריה, אחרי ה־15 במאי עוד הוסיפו הסורים וכבשו גם את הכפר הערבי סמרה שבפינה הדרומית מזרחית שבכנרת. עיך־גב נשארה הנקודה העברית היחידה על התוף המזרחי של הים, כשהיא נצורה מצד היבשה ודרך הגישה אליה הוא מצד הים.

בימים החם התחלק חוף הכנרת בין ארבע רשויות. פינת הכנרת, השייכת לפי גבולות המנדט לסוריה, נמצאה אז ב:בול הנסיכות של המלך היהודי אגריפס, שמדינתו השׁ תרעה על החלק הצפוני של עבר הירדן. מארצו דרומה עד הירדן נמצא כל חף הים בתחום שתי הערים היווניות העצמאיות סוסיתא וגדר, שהשתייכו לברית עשר הערים היווניות של עבר הירדן — הדקפוליס. ערים אלו נכללו בנציבות הרומאית של סוריה. כדאי להוסיף שהגבול בין סוסיתא ומדינת אגריפס. עבר דרך ודי סמך, המישה קׁמ צפונית מהגבול של היום. הצד המערבי של הים נכלל בגבול הנציבות הרומאית של יהודה.

מסביב לים היתה שרשרת רצועה של ישובים, רובם עבריים. שעסקו בחקלאות ודיג. אך לא כל היהודים יכלו לבטא בגלוי את יחסם למרד עׁי השתתפות פעילה או הגשת עזרה. המלך אגריפס היה עבדם הנאמן של הרומאים והשנא הגדול של המרד הלאומי. הוא עזר לרומאים בדכוי המרד ונלחם בעצמו בגליליים. ולא זה בלבד, אלא שגם מנע מנתניו מלהצטרף למרד, אסר עליהם בשעת המלחמה לצאת את גבולות ארצו וגם שם משמרות למען מנוע מהגׁ ל ליים להעביר תגבורת ממקום למקום. מצב דומה לזה היה כנראה גם בתחומי סוסיתא וגדר, שבהן היה ישוב כפרי יהודי גדול, אך בערים הראשיות ובעיירות ישבו בעיקר יוונים וסורים שהתיוונו, והשלטון היה בידיהם. על היחסים שבין הנכרים והיהודים תעיד העובדה הבאה: בשעת המׁ הומות שקדמו למרד התנפלו קנאי טבריה על הנכרים שׁ

היה ארגון מקצועי גדול וחזק של ספנים דייגים. כוחם היה כה רב עד שבחרו את מנהיגם, הספן יהושע בן שפט לראש העיר, ובתפקיד זה הוא כיהן בימי המלחמה. ארגון זה הזדהה במלואו עם מפלגת הקנאים, מסביב ליורדי הים התלכדו כל אלו שחירות העם היתה יקרה להם. עוד בראשית המרד יוצא יהושע עם אנשיו להרוס, לפי פקודת הסנהדרין שבירושלים, את ארמונו של הורדוס בטבריה שהיה מקושט בפסילי חיות, שהוא נגד חוקי התורה. היה לפי עולה זו גם ערך סמלי מדיני — בטוי של יחס העם למלך היהודי המתבולל והבוגד. יהושע היה גם המפקד הצבאי של לוחמי העיר וניהל במיוחד, עקב היותו ספן, את הפעולות הצבאיות הימיות. דוגמת יתר מנהיגי הקנאים בגליל ששטמו את מפקד הגליל, משום שלא סמכו על נאמנותו למרד, היו גם היחסים בין השנים מלאי איבה. בגלל היסוד הור שבעיר לא היה יחסה של טבריה כלפי המרד יציב. התרוצצות מתמדת היתה בין מפלגת הנכבדים רודפי השלום, לבין הקנאים. בסופו של דבר פתחה טבריה את שעריה בפני הרומאים, והדבר קרה כך.

אספסינוס בא בראש שלושה לגיונות מבית שאן והקים את מחנהו בסביבת המושבה כנרת. שם לא נתקל בשום התנגדות ויכול היה לשבת לבטח. במקום זה נמצאו שתי ערים צנבריות ובית ירת. בתלמוד ירושלמי נאמר שהיו אלו שתי „אבטוניות“, כלומר כרכים הלניסטיים אבטונומיים. מכאן שלח אספסינוס קבוצת רוכבים „לדבר שלום עם יושבי העיר ולהטות את לבם לבא עמו בברית“. כשנדע הדבר ליהושע יצא בראש אנשיו „לפוצץ“ את שיחות השלום. הוא הבריח את הרומאים ולקח שלל את סוסיהם. מקרה זה הביא להתרגשות גדולה בעיר. קרבת הרומאים העלתה שוב, ביתר חריפות, את הויכוח: לכניעה או למלחמה. זקני העיר והנכבדים, שנבהלו מאד, ברחו אל מחנה הרומאים והלכו יחד עם מלכם אגריפס להתחנן על נפשם ועירם. אספסינוס קבל את הכניעה. „אחרי אשר כרתו הזקנים האלה ברית שלום בין יושבי העיר והרומאים, הבינו יהושע ואנשיו כי לא יוכלו עוד לשבת במנוחה בטבריה“, הם נסוגו בדרך הים והיבשה, צפונה אל העיר מגדל. וטבריה, שנצלה מאימי המלחמה, חזרה בשלום אל חיק מלכה אגריפס.

כבוש מגדל והקרבת הימי.

המערכה על שפת הכנרת ועליה נמשך כחודש ימים. בחודש אב שנת 67 לספירה עלה אספסינוס ובי"ח לחודש אלול נסתיימו כל פעולות האיבה. כל הלוחמים של אזור הכנרת התכוננו לקרב המכויי. על גודל כוחם תעיד העובדה שאחרי גפילת מגדל נלקחו כ-40,000 שבויים ובמספר זה לא נכללו השבויים ילידי ארץ אגריפס. המלחמה עם העיר הזאת נחשבה בעיני אספסינוס לדבר רציני ואת ההזדמנות לכיבושה עשה בכובד ראש. הוא ידע שיצטרך לשהות במקום זמן ממושך ולכן התחיל להקיף את מחנהו במצודה חזקה. יהושע ניסה להפריע לאויב להעריך למערכה ע"י

פעולות פשיטה ביבשה ומצד הים. אך כל אלה לא סכלו את תכניות הרומאים. אין תיאור טוב יותר לפעולות אלה, מאשר דברי יוסף עצמו בספרו מלח' ג"רא.

„ואחרי הדברים האלה יצא אספסינוס את פני העיר ותנה בינה ובין טריכי בתוך. הוא צוה להקיף את מחנהו במצודה חזקה, בחשבו מראש, כי יתמהמה במקום הזה לרגלי המלחמה. כי אל עיר טריכי התאספו כל המורדים, בבטחם במשגב העיר הכצורה הזאת וביאור הנמצא בקרב תה, הנקרא בפי יושבי המקום בשם ים גנוסר (ים כנרת). בטבריה, ככה גם העיר הזאת בנויה לרגלי הר וגם עליה סוכך היאור, ומכל עברים בצד יוסף את חומותיה, ורק טבריה היתה חזקה ממנה, יען כי את המצודה הסוגרת על טבריה הקים יוסף בראשית המרד כאשר היה לו עוד כסף וחיל למכביר, אולם טריכי קבלה רק את שיירי נדבת לבו. ולבני העיר היו סירות (ספינות) רבות ביאור למצא שם מנוס כאשר ינגפו במלחמתם ביבשה וגם היו מוכנות למלחמת-הים לעת מצא. וכאשר בצרו הרומאים את מתנם לא נבהלו אנשי יהושע מפני המון האויבים הרב ולא מפני טכסיסיהם הטובים ומהרו להלחם בהם, ובעלותם עליהם פתאום הפיצו את עושי המלאכה והשחיתו חלק ממעשה ידיהם; וכאשר ראו, כי אנשי-הצבא המורדים (כבדיה-הנשק) מתאספים לצאת לקראתם, פחדו פן תמצאם רעה ומהרו לברוח אל אחיהם, והרומאים רדפו אחריהם ולחצו אותם אל הספינות. והם הפליגו אל מקום, אשר יכלו להשיג משם את הרומאים בקלעיהם ושם הטילו את עגני ספינותיהם וסדרו אותן במערכה, להלחם מהן בשונאים העומדים על היבשה. וכשמרע אספסינוס, כי נאספו המורדים בהמון גדול במישור אשר לפני העיר, שלח שמה את (טיטוס) בנו עם שש מאות מבחירי רוכביו.“

איך כבשו הרומאים את העיר אין אנו יודעים בדיוק. יוסף מספר שהיא נפלה רק הודות לגבורתו הנועות של טיטוס בן אספסינוס שירד בראש 1000 רוכבים לתוך הים, הקיף את קצי החומה שבמים והתפרץ באופן מפתיע מהצד הבלתי מבוצר. פעולה זו בוצעה בשעה שפרצה מרידה קשה בתוך העיר בין רודפי השלום, ושואפי המלחמה. קשה להאמין לסיפור זה, כי התפרצות של 1000 איש לתוך עיר של עשרות אלפים כמה כהתאבדות. אין זאת שהסופר העלים כמה פרטים של ההתקפה המשולבת, וכל זה בכדי לפאר את גבורתו של טיטוס. פריצת האויב הדהימה את המגינים ואיש לא עצר כוח לעמוד בפני הפורצים... „ואנשי יהושע עזבו את משמרותיהם, אלה ברחו דרך היבשה ואלה רצו אל היאור לקראת אויביהם ונפלו בתרב; אלה נהרגו בעלותם על הספינות ואלה בנסותם לשחות ולהזדבקן אחרי הפליגן ביאור... וטבח גדול היה בקרב העיר... והבורח חים אל היאור שמעה, כי נלכדה העיר, והפליגו במים רחוק מן השונאים מאד.“

העיר נפלה. אך על הים התרכזו, עוד כוח גדול המוכן להמשיך בעוז במלחמה. וכנראה מספר הסירות התאנשים

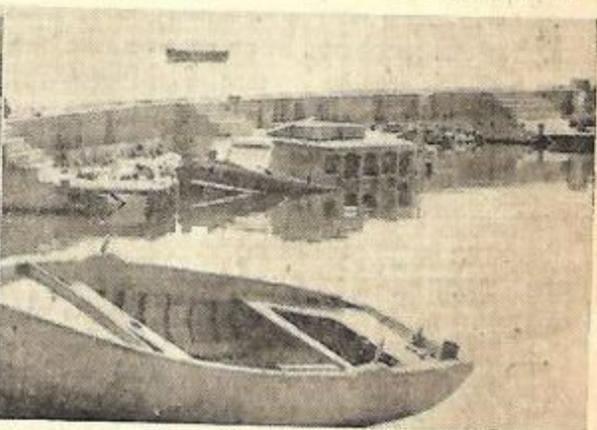
שבו ה'ה רב, כי אספסיוס האמין שכבר ביצע רק חלק גדול של המלחמה, אך הנצחון עוד לא לגמרי בידיהו. הוא ידע כי כל עוד קיים גרעין המורדים לא תשקוט הארץ. הוא צוה להקיף את העיר לכל ימלט איש, ובינתיים התכונן למערכה ימית. אך מנין יקח סירות, כשצי הספנים והדיגים בידי המורדים, לכן צוה לבנות ספינות שיט חדשות ולגודל תמונהו התמלאה פקודה זו חיש מהר. כי היו שמה עצים רבים והמון אנשי מלאכה. ומי היו עובדי המספנות? הנמרים בלבד? כידוע לא הקיף אז המורד את כל קצות העם.

ובינתיים ישב הצי המנותק וזכה לגורלו שכבר נחרץ. לחתור ליבשה ולהמלט אי אפשר, כי כל החוף כבר בידי האויב שהעמד משמרות סביב סביב. אך אין הם נכנעים ויוצאים בסירות דיג והובלה נגד צי מלחמה גדול, כבד ומזין. הבה ונקשים לתאור של יוסף המזעזע בפשטותו והוד גבורת הנלחמים. (מל' ג'ר'ט)

ואחרי אשר הוכנו כל ספינות המלחמה הושיב בהן אספסיוס מספר אנשי יצבא, אשר תמצא ידו להכות את הבורחים אשר על היאור. והיהודים אשר נדחפו אל הסירות לא יכלו לחתור אל היבשה, למען המלט על נפשם, כי שם ארבו להם צריחה בכל מקום, וגם לא להלחם עם שונאיהם פנים בפנים, כי סירותיהם היו קטנות כדרך סירות השודדים ולא היה בהן כח לעמוד בפני ספינות האויבים, וגם האנשים מתיימסר אשר בכל אתת הסירות פחדו לגשת אל הרומאים הרבים, אשר עמדו ציפיים יחד. הם סבבו מרחוק את הט' פנות, ויש אשר קרבו אליהן מעט והשליכו אבנים ברומאים ממרחק או עברו עליהם, למען היותם מקרוב. אולם גם בזה וגם בזה הרבו לעשות רעה לעצמם. כי בהשליכם אבנים לא השיגו דבר, בלבד אשר צללו כלי נשק שונאיהם כל פעם אשר פגעה בהם האבן, — ולעומת זאת שמו עצמם למטרה לקלעי הרומאים, ואלה אשר נועזו לגשת אל הרור מאים נפגעו בטרם עשו רעה לרומאים וטבעו עם סירותיהם יחד במצולה, וכאשר נסו היהודים לבקוע להם דרך בין

אויבים נדקרו רבים ברמחהם, ויש אשר קפצו הרומאים בחרב שלופה אל סירותיהם, וגם הקיפו סירות אחדות ולקחו אותן בשבי על האנשים היושבים בהן. והטובעים הצפים על־פניהמים נהרגו בחצי האויבים או נחנקו תחת כובד ספינותיהם. וכאשר אחז איש אובד־עצה בקיר ספינת האויב, קפצו הרומאים את ידו או כרתו את ראשו. ורבים היו חללי זו הודים אשר ספו בכל מיני מיתה, והנשארים נלחצו בדרך מנוסתם אל היבשה בידי הרומאים, אשר כרתו את סירותיהם וסגרו עליהם את הדרך ודקרו רבים מהם בעודם בתוך היר אור, ורבים הספיקו לעלות על היבשה והרומאים התנפלו עליהם והמיתום שם. וצבע היאור היה אדום מדם וכולו היה מלא חללים, כי לא נמלט איש. ובימים הבאים עלתה צהנה נוראה בכל הארץ מטביב, ואיום היה המראה לעינים. כי החוף היה מלא שברי ספינות מנופצות וגם פגרי אדם נפוחים, אשר נשחתו מלהט השמש ונרקבו והשחיתו את האוויר, עד אשר לא היתה הצרה הזאת לאבל ליהודים בלי בד, כיראם גם לזרא לרומאים. זה היה קץ מלחמת המים. ומספר חללי היהודים יחד עם הנופלים בעיר לראשונה היה ששת אלפים וחמש מאות.

אחרי הנצחון המלא נכנס אספסיוס למגדל לעשות שפטים באלפי השבויים. מתוך פחד שמא יעוררו מעשי האכזריות שלו התקוממות חדשה בעיר, הבטיח ל שבויים לתת חנינה ואמר להם ללכת בדרך העולה לטבריה. אך אחרי שהתרכזו באיצטדיון טבריה כ־40,000 שבויים, גלה העריץ את מזימתו. 1200 זקנים וחלשים ציווה להמית מיד, 5000 צעירים נשלחו למאכל לחיות רעות ולמשחקי הגל־דיטורים ויתר העם נמכרו לעבדים. ואז עשה צעד ידירותו כלפי אגריפס; את השבויים ילידי ארצו לא מכר, אלא מסרם לידי מלכם. והמלך היהודי במקום לפחותם, כמנהג ישראל, נהג לפי מסורת הורדוס זקנו העריץ, ואף הוא שלח את נתניו לעבדות. על דבר סופו של המנהיג וראש הספנים יהושוע, לא הודיענו המחבר דבר. בין השבויים נזכרים בני סוסיתה. מגדל חזרה אף היא אל חיק מלכה.



חזרו ימי השלום והעבודה ליד המזח — שוב במלוא הקצב. (צלום נפתלי עיניגב)

המזח בעיניגב אחר הרעשה האויב. אחת מסירות המנוע טבעה.



עֵינָגֶב בַּמְצוּר. הוצרת המשק נשלחה בדרך האחת — דרך הים. (צלום נפתלי, עין גב)

הגיעו לעֵינָגֶב, עֵי סִמְנֵי אורות, קריאות לעזרה. הדרך היחידה דרך הים, נשארה אמנם פתוחה, אך בשני קצות העיר העתיקה, בתוך מגדלי החומה העומדים בתוך המים, ובתוך בתי החוף נמצאו עמדות הערבים ששמרו על דרך הגישה.

באחד הלילות נצטוו דייגי עֵינָגֶב הוותיקים לרדת לים-רותיהם. אל שיירת סירות עֵינָגֶב הצטרפה גם סירת דייגים צעירים, מקיבוץ מעגן, שקבלו את הכשרתם אצל וותיקי הכנרת. אחרי שהסירות הועמסו מזון, תחמושת ותגבורת, הפליגה שיירת חותרי המשוטים לטבריה. המשימה בוצעה במלואה וללא אבידות. תחת מטר יריות נגשו הסירות ללב שטח האויב, מסרו את מטענן למגינים שפרצו אל החוף, וחזרו בשלום. הנצורים מבפנים הצטרפו אל מתקיפי עמדות מבחוץ. הערבים שניכחו לדעת שגם הים לא להם הוא והד מלחמה היתה להם מלפנים ומאחור, נשברה רוחם, וכעבור כמה ימים שוחררה וטוהרה טבריה. שכנינו, ערביי עֵינָגֶב, סיפרו אחר-כך שטבריה נפלה משום שעֵינָגֶב העבירה בסירותיה לעיר העתיקה 2000 לוחמים...

וכך נשתנו פני הדברים: מהירדן שעל יד בית-ירח הנכרית בימים ההם יצאו שיירות לגליל אל קיבוץ גֵינוֹסֶר היושב בקרבת מגדל העתיקה, וטבריה, שאו הסגירה את עצמה, זכתה בימינו להיות העיר העברית הטהורה והמ" שוחררת הראשונה במולדת.

סוסיטה! היא עֵינָגֶב בימינו, שהיתה בימים ההם צרתה של טבריה, הפכה מאויב לידיד משהרר.

על החוף המזרחי של הכנרת, שהיה אז כולו תחת שלטון הנכרים, נמצאת כיום נקודה עברית בודדה ומנותקת: אי קטן שממערבו ים המים ומזרחו חומת הרים וים ערבים. לפי כל חוקי צבאות העולם צריך היה אי זה להשטף או לשקוע. אך עמד ועומד הוא איתן ומבטיח שגורל הכנרת בימינו יהיה טוב יותר מאשר בימים ההם.

מאז מלחמת היאוש על הכנרת ועד ראשית מלחמת החירות והגאולה שבימינו חלפו 1881 שנה. מי ירדן רבים זרמו ועברו את הכנרת. תקופה רדפה תקופה עד שהגענו לימינו. ומה שונים תנאי ימינו ומאורעותיהם מאלו שבימים ההם, והעיקר — מה שונות לשמחתנו התוצאות.

גם הפעם השפיעו על תוצאות המלחמה התנאים המדיר גיים מסביב לים, אך לא ככעבר הקיפה המלחמה בימינו את האומה כולה, ועובדה זו שכל העם ונקודות יישובו עמדו בתוך המערכה, הוסיף משקל רב למערכה. לטבריה שבימינו ולמושבות העבריות על חוף הים לא היתה אחיזה בים, אך לעומתם קיימים שלושה קבוצי דייגים על הכנרת: עֵינָגֶב גֵינוֹסֶר ומעגן. עובדת קיומה של נקודה ימית עברית בצד המזרחי של הכנרת הכריעה את גורל הכנרת כולה. לולא עֵינָגֶב היתה, נשטט מידינו כל החוף המזרחי של הים, ובלי ראש גשר על החוף המזרחי לא היו מרחבי הכנרת הסוערת שייכים למדינת ישראל למרות הנקודות העבריות שעל צדה המערבי.

הפעם התחילה המלחמה על הכנרת עוד לפני התלקחות המלחמה הגדולה. הדבר קרה בימי המערכה בתוך העיר טבריה עוד לפני צאת האנגלים את הארץ. בגלל המתיהות נסגר בפני היהודים הכביש הראשי העובר דרך החלק הע" רבי של טבריה, והגליל שנלחם כבר על נפשו, נותק מיתר חלקי הארץ. היה הכרח במציאת דרך חדשה. והנה הובן ערכן של העמדות שכבשו חלוצי הכנרת: הספנים והדייגים. הכביש שנקטע על החוף הורד בין לילה והועבר על פני הים, ולרשות התחבורה הזאת הועמדו הכלים המתאימים והאנשים מלומדי הנסיון, ציוד ותגבורת התחילו לזרום על פני הים. ומי מאנשי עֵינָגֶב לא יזכור אותם ימי האושר, כשהפכנו בין לילה מנקודה נידחת ליישוב היושב על אם הדרך הגדולה לגליל. ובימים ההם עוד היינו כוח מבוסס בתוך הים — רק קומץ קטן של דייגים עברים ומספר סירות, בין המון הדייגים הערביים וסירותיהם הרבות. היו לנו אמנם גם סירות מנוע אחדות, אך כאלה לא חסרו גם לערבים.

הנה למרות כל אלו לא עמדה בהם הרוח לצאת נגדנו במערכה על פני הים ולהפריע לפעולותינו. מאז ועד היום הזה התחבאו סירותיהם הרבות בפניות הים ובנחלים וכל מרחבי הים עברו לשליטתנו. חלק של הצי הערבי נפל אפילו בידינו אחרי כיבוש טבריה. אף פעם לא נצלו הערבים את אנשיהם וסירותיהם בפעולה צבאית נגדנו. ולעומת זה בצעו ספנינו ודייגינו פעולות רבות וחשובות. בתור דוגמה נביא את השתתפות דייגי עֵינָגֶב בשחרור טבריה.

בימי המערכה בעיר נמצא קומץ של בחורים עבריים בתוך העיר העתיקה על חוף הים לשם הגנה על הרכוש היהודי, בתים וחנויות, המרוכזים בכמה רחובות צרים. הק" שר שקיים לראשונה בעזרת משוריינים נפסק לחלוטין. עברו ימים, אזלה התחמושת והתדלדלו הכוחות. ובלילות

הדיג בכנרת

על הדיג בכנרת מתפרנסות עתה 60-70 משפחות — בטבריה, בכנרת, בגנוסר ובעין גב. מספר הדייגים היהודים בכנרת הופל לעומת אשקל, הודות למאמציו של אגף הדיג במשרד החקלאות, שדאג לציוד (רשתות וסירות).

החורף התרכז הדיג במקום אחד מצומצם בלבד; לא היה מתוך כך האפשרות להגדיל את מספר הדייגים במדה נכרת, מבלי להתור תחת קיומם של הדייגים הראשונים.

דייגי טבריה סירבו להתארגן כקבוצה שיתופית. אגף הדיג הצליח להסדיר את היתסים בינם לבין קבוצות הדיג השונות בכנרת והודות לסדרים שהונתגו אין כיום חיכוכים בין הדייגים. אגף הדיג קובע מדי שבוע בשבוע את החור לקבוצות הדיג השונות למקומות הדיג החשובים וכולם עובדים ללא הפרעות.

קואופרטיב של עולים חדשים בטבריה החל בעבודתו לפני שבעות אחדים.

אגף הדיג הממשלתי בפעילותו

200,000 ביציטרופטה (פורלים) הובאו משייך ע"י אגף הדיג והועברו אל מתקני הדגירה במשקים דן ודפנה. הביצים עברו יפה את תלאות הטיסה ויש סכויים טובים להתפתחות הדגה.

50,000 דגיגיקרפיון הוכנסו לים הכנרת ושם יתחקו על התפתחותם וגידולם. פעולה דומה שנעשתה בים החולה הוכתרה בהצלחה רבה.

מפעולותיו האחרות של אגף הדיג יש לציין: הקמת ברכות הטלה לדג "בינית" — דג יקר מאד — על חופי הכנרת; גדול הדג "קיסון" במים מתוקים; ציפוי חולות כדי להפחין לבריכות דגים; הקמת נמלי דייגים בנקודות חוף שונות; ייסוד קרן הדיג לעידוד הענף.

עתיד גדול לענף גידול הדגים

מהאספה השנתית של ארגון מגדלי הדגים

השנה האחרונה היתה שנה קשה ביותר לענף גידול הדגים ועם זאת שנה של התאוששות והרחבה. ב-1947 שיווק ארגון מגדלי הדגים באמצעות "תנובה" 1654 טון (בסך 650 אלף לירות), ואילו בשנת 1948 — 2400 טון (בסך 1½ מיליון לירות). במשך השנתיים האחרונות גדל כמעט כפליים שטח הבריכות לגידול דגים: מ-7000 דונם בסוף 1946 ל-12,600 בסוף 1948. שטח הבריכות הכללי בארץ כיום מגיע ל-14,000 דונם ויותר.

באסיפה הכללית השנתית של ארגון מגדלי דגים, שנתכנסה בחיפה בראשית מרץ ש. ז. השתתפו נציגי עשרות משקים מכל חלקי הארץ. יש עתיד טוב לענף זה — אמר המרצה יש ש כ ר ו ז ט ל, וכמות הדגים בשנה הבאה תהיה כפולה מזו של השנה שעברה. הישגיהם של המטפלים בענף צריכים לשמש בסיס לגידול להבא. במסגרת התכנון החקלאי המורחב, יוסף קרטיגור הציע על עתידו של הענף.

הבית הבריטי ליורדי הים בחיפה עבר לירדני

לאחר מ"מ עם משרד החוץ הבריטי בלונדון הועבר בית יורדי הים הבריטי המפואר בחיפה לירדני.

תכנון בן 4 הקומות, בקרבת הנמל, שרת בשנים האחרונות את המלחים מכל הארצות, שאניותיהם היו מגיעות לנמל חיפה, מעתה ישמש הוא בית ליורדי הים הישראליים ויהיה פתוח גם לימאים זרים.

נעשות בו עתה עבודות השיפוץ הדרושות וב"יום הים" הקרוב (כ"ג באייר) יפתח תגינית.

עליה נכרת היתה בשנה האחרונה בתפוקת נמל תל-אביב, על אף תנאי שעת החירום. בשנת 1948 טפל הנמל ב-287,000 טון סחורות לעומת 180,000 טון בשנת 1947. זוהי עלייה של למעלה מ-41%.

	1948	1947
יבוא	טון 217,000	טון 135,000
יציא	טון 70,000	טון 45,000
סה"כ	טון 287,000	טון 180,000

במחזור השנה 1948 נכללו כ-30,000 טון שנפרקו והוטענו במעגן יפו, אשר הופעל ע"י אוצר מפעלי ים בע"מ ביוני 1948. תוך שמוש בציוד שנשאיר לפליטה במעגן זה, ובעזרת הציוד שהועבר לשם מתל-אביב, במדה שזה היה אפשרי.

תוצאות אלו, בתנאים הקיימים, הושגו הודות למיכון שהונתג בשיטות העבודה, שהגביר את פריינה.

מתחילים בהעמקת נמל תל אביב

שני מהנדסים — מומחים אמריקאיים לנמלים, הגיעו מארצות הברית לתל-אביב, ואתם תכננה מפורטות להפיכת נמל ת"א לנמל עמוקים. בשעתם בקרו שני המומחים בתל-אביב וחקרו כאן את מידת האפשרות לשפור הנמל. התוצאה היתה חיובית ותמהנדסים יצאו לארצות-הברית לעבד תכנית.



טעינת הדרים בנמל חיפה.

אסדת פלדה חדשה הורדה למויזיהיפה

בימי מרץ האחרונים הורדה למויזיהיפה אסדת-פלדה למחפר צף להעמקת המים בנמלים. בניית האסדה הוצאה לפועל במשך חדשים ימים ע"י מפעלי חיפה להנדסה, למי הזמנת מנהלת נמל חיפה.

משקלה 50 טון בערך, ארכה 19 מטר ורוחבה 7.5 מטרים. האסדה הועברה בדרך הכביש לנמל, בשעות הלילה (כדי למנוע את הסימת התנועה). בעיית ההובלה של כלי שיט גדולים בדרך היבשה כרוכה בהרבת הוצאות ועבודה מיותרת. זו היתה מוצאת את פתרונה הקל אילו היו מקימים את המספנה והממשה על חוף הים.



האורחים מאפריקה הדרומית במשרדי שר התחבורה, מר ד. רמז, מימין לשמאל: י. שריר, ס. גרוס, שר התחבורה ד. רמז, גב' דיסקין, גב' פ. גרוס, ד"ר צ. ברנדר, ש. דיסקין.

עם בקורו של מר פ. דרורי, המזכיר הכללי של החי"ל, בצרפת, חודשה פעילותו של סניף החי"ל שם. לועד החדש של הסניף הארצי בצרפת נבחרו ה"ח: מ. ירבלוס — יו"ר, ד"ר י. פודימן — סגן יו"ר, מ. רייניש — מזכיר אדמיניסטרטיבי, כהן, ה' והגב' פנינגר, ה' קוברסקי, והגב' קוגל ולוי בוצי. כן צורפו לועד באי כוח משרדי הנסיעות.

— סניף החי"ל במרסיל משלים הכנותיו להקמת בית הימאים שם. הועד המקומי מורכב מה"ח: ישראל — יו"ר, ברצל ופ. לוי — סגני יו"ר, י. לוי — מזכיר, ד'אוי — גזבר, ע. ברמז — מזכיר אדמיניסטרטיבי, אלאדף, יו"ר הכבוד של ההסתדרות הציונית וד"ר סנדלביץ, יו"ר ההסתדרות הציונית.

קנדה

מר מ. פומרוק בקר בשליחות החבל הימי לישראל בקנדה והקים שם מחדש את הסניף המקומי. נבחר ועד מורחב, בראשותו של מר ד. גודמן ובהשתתפות ד"ר אל. איזנסון — גזבר, וז. ווינטל — מזכיר כבוד.

בקורי אורחים

— עסקניות החי"ל מיוהאנסבורג, הגב' א. גורדון, רעייתו של יו"ר החי"ל במקום, והגב' גינזבורג סיירו במפעלי החי"ל בחיפה בהדרכתו של מר דויד. דברי הסברה על הפעולה הימית בישראל ניתנו להן ע"י ה"ח: ד"ר מ. הינדס ועו"ד ז. ארגמן. — חברי המשלחת של המגבית המאוחדת באפריקה בקרו, בסיועם בחיפה, בבית הספר הימי ונוכחו בשעת התלמידים, מר דויד, המדריך הראשי של ביה"ס, מסר לאורחים פרטים על המוסד.

— הגב' פאני גרוס, עורכת ה"ים", כטאנו של סניף החי"ל באפריקה הדרומית, וחברה פעילה בועד החי"ל בקיפטאון ובעלה ס. ל. גרוס, מעסקני החי"ל שם, בקרו החדש בארץ.

בישיבה מיוחדת עם חברי הנשיאות קבלו האורחים הסברה מלאה על פעולת החי"ל ומגמותיו לקראת העתיד. בשיחה הובהרו גם בעיות החי"ל באפריקה הדרומית.

ב"פ 9.3 השתתפו האורחים בפתיחת בית הימאים בת"א והגב' ס. גרוס השמיעה דברי ברכה בשם סניף החי"ל בקיפטון.

ב"פ 17.3 בקרו משפחות גרוס ודיסקין — מפעילי ואותדי החי"ל בקיפטאון — בלוית הד"ר צ. ברנדר, במפעלי החי"ל בחיפה. האורחים סיירו בביה"ס הימי ובפנימיה, בספינת הלימודים "ולדורה", בתחנה לחקר הדיג הימי, בבית יורדי הים ובמוזיאון. ה"ח ד"ר צ. ברנדר, א. דויד וש. מורביצ'יק מסרו לאורחים הסברה טקופה על המפעלים תשנ"ט.

ב"פ 23.3 נתקבלו משפחות גרוס ודיסקין, בלוית ה"ח י. שריר וד"ר צ. ברנדר, אצל שר התחבורה מר ד. רמז. בשיחה מעניינת ולבבית השמיעו השר דברי הערכה המים לחבל הימי לישראל והרים כמיוחד על נס את פעולותיו החשובות בהכשרת הנוער לכבוש הים.

בו ביום נערכה לאורחים מסיבת פרידה, בביתו של חבר הנשיאות מר י. שריר, בדברים נלבבים נפרד מר ש. טול-קובסקי, יו"ר מרכז החי"ל, מהאורחים ומר ס. ל. גרוס הודה על קבלת המנים הנערכה לכבודם ע"י החי"ל בבקורם בארץ.

בשיחה עם סופרנו מסרו האורחים מרשמי בקורם במפעלי החי"ל:

— מתוך ראיית הדברים מקרוב נוכחנו לדעת, כי אמנם התקדמנו בשנים האחרונות במדה נכרת בפעולתנו המשותפת.

התרשמנו במאד ממפעלי ההדרכה של החבל הימי לישראל, הגיבית ביה"ס הימי עתידים, ללא ספק, להיות גורם חשוב להתפתחותו של המשק הימי בישראל, מדריכיהם עשו עלינו רושם של אנשים רציניים ובעלי כשרון ואם נתתן להם האפשרות לכך יוכלו ודאי להרחיב ולשכלל את פעולתם המבורכת.

בפנישתנו עם שר התחבורה מר דוד רמז שמענו דברים חשובים על מגמת קידומו של המפעל הימי בישראל. יהיה זה חשוב מאד, אם הממשלה תהיה מיועצת רשמית במוסדותיו המנהלים של החבל הימי לישראל. הקשר הזה יגביר בנו את ההכרה, שאנו עושים למען ענין חיוני ביותר לחיי המדינה ויגדיל את אפשרויותינו להחדרת הכרה זו בקרב העם.

וברצוננו להדגיש במיוחד, שיש הכרח בפעולת הסברה שיטתית ונרחבת בחי"ל ובמיוחד בארצות הדרוברות אנגלית.

שאיפתו ופעולתו של החבל הימי לישראל קרובות ביותר ללבנו ויש להקל עלינו את המלאכה שאנו עושים בין יהודי התפוצות. מן ההכרה הוא שתקום בהקדם, במרכז החבל הימי לישראל בארץ, מחלקה מיוחדת לפעולת הסברה בחי"ל, ובקשר עם תנועת התיירות לישראל הגדולה והולכת, יש לצייז את המחלקה הממשלתית לתיירות ולאינפורמציה בפרטים מלאים על פעולותיו הישנו ומגמותיו של החבל הימי לישראל.

— מר יעקב גיטליץ, מראשי הציונות באפריקה הדרומית, יו"ר סניף החי"ל שם לשעבר ועתה נשיא הכבוד שלו — הגיע לבקור קצר ארצה.

בתערוכת הספר העברי

הספרים והחוברות של החבל הימי לישראל מוצגים עתה בתערוכת הספר העברי, שנפתחה בשעתה במוזיאון בתל-אביב והעברה במרוצת הימים לירושלים ולחיפה.

התענינות מרובה אצל מבקרי התערוכה מעוררים: ספרו הגדול של הפרופ. נ. סלושץ — "ספר הים", "השחיה" למ. גלפן, החוברות המרובות שיצאו לאור בהוצאת החי"ל בשנים האחרונות, על נושאים ימיים כלליים ומקצועיים, וגלינות ירחוננו "ים".

תחנה הספריה ע"ש אורי פז-גורדשמיט ז"ל

בִּ20 למרץ ש. ז. נפתחה רשמית הספריה ע"ש אורי פז-גורדשמיט ז"ל בבית הימאים בתל-אביב. בטקס נוכחו בני משפחת המנוח, חבריו לנשק ולעבודה ורבים מפעילי החבל הימי לישראל.

דברי אזכרה לזכרו של המנוח נאמרו ע"י מר ש. טולקוב-סקי, יו"ר החבל הימי לישראל וה"י גור-אריה וי. פרישמן. אמו של המנוח נתכבדה בנוירת הסרט שעל דלת הכניסה לתוך הספריה.

הספריה תהיה פתוחה יום יום והספרים יישאלו לחברים גם הביתה.

בקורים מאורגנים בנמל חיפה

הושג הסכם בין הנהלת נמל חיפה ובין החבל הימי לישראל, סניף חיפה, שכל הבקורים בנמל של בתי הספר בארץ וקבוצות מאורגנות אחרות יערכו ויוזמאו ע"י הסניף המקומי של החייל.

הבקורים של בתי הספר מתקיימים בכל יום אך ורק בין השעות 4-2 אחה"צ. בכל ביקור יכולים להשתתף לא יותר מ־50 איש.

על מנת לאפשר למורים להדריך את תלמידיהם בבקורים בנמל, נערך בו, ב־23 למרץ ש. ז., סיור, לב"כ בתיה"ס בחיפה וסביבתה, בלוויית ה"ש. מורבצ'יק.

רב החובל זאב הים נתן למסיירים הסברה מקיפה על חלוצות הנמל ועל כלי השיט העוגנים בו, לרבות צי המפעילים ואניות "חיל הים". על ספונה של "ולדורה" מסר להם מר י. אגניב פרטים על אימוני התלמידים של ביה"ס הימי ומר מ. שדמי — על ארגון מועצת המורים המקומית למען החבל הימי לישראל.

חוברת עז הימאות באידיש

בוועצת מחלקת "החלוץ" של הסתדרות העובדים הכללית יצאה לאור החוברת באידיש — "דאס יידישע ים-וועזן אין ארץ ישראל" מאת י. פרישמן, 64 ע'.

החוברת מיועדת לסניפי "החלוץ" בתפוצות ולעולים שהגיעו מקרוב ארצה.

רבים מצטרפים לשורות החבל הימי הישראלי

הועד הארצי של ארגון עובדי קופת חולים, ועד מפעלי חברת החשמל בא"י (תל-אביב והאזורים), והנהלת הקואופרטיב "שלב" פנו בקריאה מיוחדת לכל עובדיהם וחברייהם להצטרף לשורות החבל הימי לישראל.

בחזורים שנתפרסמו בענין זה נאמר, בין השאר:

עם כינונה של מדינת ישראל הטילו על החבל הימי לישראל, תפקידים ומשימות נכבדים לפתוח הימאות העברית על ענפיה השונים בספנות, בדיג, במלגות ובהכשרת הנוער לכבוש הים.

ביחוד נדרש החייל לפעולה מאומצת למען הכשרת אלפי ימאים לצי ישראל הגדול והולך.

אנו קוראים בזה לכל חברינו לעמוד לימין החבל הימי לישראל ולהתשיט לו עזרת מלאה."

בשער: באחת מאניות חיל הים הישראלי — לפני ההפלגה.

כאזני העתונאים

במסיבת עיתונאים שנתיקמה בבית הימאים, ב־19 למרץ ש. ז., סקר מר י. פרישמן, מנהל המוסד להדרכה ימית של החבל הימי לישראל, את פעולות החייל בשנים האחרונות בהכר שרת ימאים, המשרתים עתה בציי הסוחר הישראלי ובחיל הים. להרחבת פעולתו בשטח זה הקים החייל את המוסד, המרכזי להדרכה ימית, שמתפקדיו לקיים: שעורי השתלמות לימאים, קורסים למדריכים, מתנות קיץ, שעורי הדרכה לתלמידי הכתות הגבוהות בבתי הספר העממיים, הפלגות וכו', סביב המוסד מרכזות כל האגודות הימיות: המועל, זבולון, צופריים, אליצור וכן גם אגודת רבי החובל, הקצינים והמלחים העברים, החובל זאב פריד, המרכז המקצועי של המוסד להדרכה, נתן הסברה מקיפה על שיטות העבודה של המוסד, מ. זיליסט, חבר הנשיאות של החייל, מסר פרטים על המבנה הארגוני של החייל וקרא לצבור לתמוך בפעולותיו, בסיום המסיבה הוצג סרט קצר מפעולות החייל בהדרכה ימית.

מענה גזי, קול ישראל

— שיחתו של מר י. פרישמן, על מגמותיו ופעולותיו של המוסד להדרכה ימית של החבל הימי לישראל שודרה ב"קול ישראל" ב־13 למרץ ש. ז.
— ב־17 למרץ ש. ז. שודרה ב"קול ישראל" תכנית אמנותית — "לשירות הים", בעריכתו של מיכאל רייך.

המועצה הארצית של מדריכי ימיות, "המועל"

שהתקיימה בחיפה, ב־27 לפברואר ש. ז., דנה בפעולות הסניפים המקומיים ובבעיותיהם המיוחדות, בדברי החברים העלתה בעיקר בעיית המחסור במדריכים, המכבידה כסאד על העבודה התקינה והראגה לציוד נוסף.

בתכניתת הקרובה של היטית — לרכו אלף חברים בשוורחיה.

"זבולון" מתוזה תכנית הפעולותיה הבאות

ב־17 למרץ ש. ז. התקיים בבית הימאים בתל-אביב, כנוס ארצי של מדריכי "זבולון", לסכום הפעולות ולבירור הדרכים להתרבות בבאות.

נוכחו כמה עשרות ממדריכי "זבולון", מהותיקים והצעירים, מהם המשרתים עתה בדרגות שונות בחיל הים ובצי הסוחר הישראלי.

פתח רבי-החובל י. פודולי, שהעלה בדבריו את זכרם של חברי "זבולון" שנפלו על הגנת המולדת.

בהוצאה מקיפה סקר מר פודולי את פעולותיו של "זבולון" בעבר והדגיש במיוחד את המגמה המקצועית (לא הספורטיבית!) שהונחה ביסוד ההדרכה הימית של האגודה, ומעתה תדריך "זבולון" את חניכיה גם למקצועות מיוחדים בימאות (מכר נאות, שירותים באניות ועוד).

מר א. לוי הוציא על הקורטים להדרכה העומדים לביצוע ורב החובל י. פודולי — על שיתופם של חברי "זבולון" במפעלי ההתישבות הימית ובדיג, מר דוד פורטר הביא לכנוס את דבר הנהלת "זבולון".

קהלת יהודית בגרמניה קונה אניה לישראל

קהילת דרוזן החליטה למכור שטח קרקע שהוחזר לה ע"י ממשלת סאכסוניה, ולהקדיש את תרומתו וכן תרומות מקהילות יהודיות אחרות לרכישת אניה בשביל ישראל.

העורך: י. פרישמן, חברי המערכת — ד"ר ג. יודיא, מ. פטרקו, מ. ריבלין, א. ש. שטיין.

פ ר ס ל ר א צ י ע

גברדין בטלדרס 6.500 ל"י
מכנסים גברדין 4.500 ל"י

פ ר ס ל ר תל-אביב, בן-יהודה 20



לויט
מקדד האיכות



הסנה

חברה ארץ-ישראלית לאחריות בע"מ

חברה לביטוח הגדולה בארץ

סכום הביטוח (חיים) - 4.800.000.- ל"י
ההכנסה השנתית ב-1940 990.000.- ל"י
(כוללת ביטוח לשעת חירום)
הון וקרנות - 985.000.- ל"י

ה מ ר כ ז :

תל-אביב

רחוב לילינבלום 44, טלפון 4431/2, ת.ד. 805

אריה דולדוב

בית מסחר לעורות
תל-אביב.

רח' מרכז מסחרי 23

מאהל חג שמח

לישובי הקבוץ המאוחד.

השומר הצעיר

וחבר הקבוצות

צ ב י ש נ י

(ושקרלט)

ס מ ל י מ

ותכשיטים

תל-אביב, רח' אחד העם 23

אהרון רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי
ככל עניני הובלה ימית

ח י פ ה

ת.ד. 74, טלפון 4241/2

יעקב כספי

סוכן אניות והובלה

ת.ד. 27, טלפון 3026

רחוב המלכים 76, פנת רח' המערב מס' 1

מרכז מסחרי - חיפה

ב ב ר כ ת

ח ג ש א ח

האחים קורים

רחוב וולפסון 52

תל-אביב

רחנמורס

משרד לנסיעות

רח' הרצל 12, ברודווי 1196

תל-אביב, ניו-יורק

שרות אמריקאי בישראל

” י ם ”

גליזנות החבל הימי לישראל
שבס'ארד תש"ם / פברואר-מרץ 1949

תכן הענינים

דגל ישראל בחוף אילת — מדברי
הפרופ. ח. ויצמן וה. בן-גוריון
מאמרים ורשימות מאת ש. טנאי,
ד"ר מ. לבני וה. בן-צבי
האניות הישראליות
כלי שיט נבנים במפרץ חיפה — ד. שובל
מספנת עוגן — י. יודנפרוינד
בית הימאים בתל-אביב
על הצורך בשכונות עובדיים בת"א
ובחיפה — ד. פלורנטין ז"ל
חלוצי היים — יוסף עוזיאל
מבעיות ההדרכה הימית —
י. בן אביגדור
כימה של תל-אביב — צבי גשרי
חלום בתקופת (ספור) — פרופ. ב. שץ
המערכה על הכנרת — מ. גון
כרוניקה.

" Y A M "

MONTHLY JOURNAL OF THE
ISRAEL MARITIME LEAGUE
Vol. IV. № 9-10
February-March, 1949

Contents:

Israeli Flag Plutters on the Coast
of Ellath
Statements by Prof. Chaim
Weizmann and D. Ben-Gurion.
Articles by S. Tanai, Dr. M.
Livni and I. Ben-Zvi.
Israeli Ships
Sailing Craft Built in Haifa Bay —
By D. Shouval.
„Ogen” Shipyard —
By I. Yudenfreund.
Tel-Aviv Seamen's Club.
Residential Quarters for Seamen,
in Haifa and Tel-Aviv —
By D. Florentin.
Sea Pioneers — By Joseph Uziel.
Nautical Training —
By I. Ben-Avigdor.
Tel-Aviv-On-Sea — By Z. Nishri.
Daydream (A Story) —
By Prof. B. Shatz.
The Battle of Kinnereth — By M. Nun.
The Month's Events.

Address:

Tel-Aviv, P.O.B. 1917



עתיד

חברה לשרות ימי בע"מ

אניות עבריות
מלחים עברים

הסוכנים המנהלים:

אחים ברנט את בורכרד
בע"מ



אניות עתיד לשרותך תמיד.

” פ ר ד ם ”

אגודה קואופרטיבית של פרדסנים בע"מ
[נוסדה בשנת תר"ם]



”תנובה” מאגדת 250 ישובים חקלאיים ומאות רבות של
משקים בודדים בכל אזורי הארץ לשם תעשיית
התוצרת החקלאית ושיווקה.
”תנובה” משווקת כ-70% מכל תוצרת המשק המעורב
של החקלאות העברית בארץ-ישראל.
ס מ ל ת נ ו ב ה ע ר ו ב ה ל ט י ב ת ו צ ר ת ה

בנק הפועלים בע"מ

תל-אביב

ההון הנפרע ורזרבות
550.000 ל"י

מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם