

ים

גליונות החבל הימי לישראל



אחת
לחדש

חוברת וי-ז' (ני"ח-נ"ט)

שנה חמישית
אדר' ניסן תשי"ז / מרץ-אפריל 1950

כתובת המערכת

חבל ימי לישראל, תל-אביב

מ.ל. 2437 ת.ד. 1917

שמיר



פלתורס

ללויד ארץ ישראלי ומצרי בע"מ

תל-אביב: בנין פלטיין, טלפון 43859
חיפה: רחוב המלכים, טלפון 45613
מלון ציון, הדר הכרמל
ירושלים: רחוב הנסיכה מרי, טלפון 43134
רחובות: רחוב הרצל, טלפון 225

נ
ס
י
ע
ו
ת
ח
י
פ
ת
מ
ט
ע
ו
ב
ט
ו
ח



בנין

הברה א"י אפריקה
לבטוח בע"מ

כל סוגי בטוח

אהוזת בית 3

ת.ד. 194

טלפון 3932

תל-אביב

מפעלי חיפה להנדסה

בתי מלאכה ויציקה

קבלנים לעבודות הצי והממשלה

כל סוגי תקון אניות

בנית סירות וספינות מפלדה

בהנהלת המהנדסים:

י. קירשטיין וה. גרינשפון

מפרץ חיפה

אזור התעשייה

מ. דיזנגוף ושות'

(ספנות) בע"מ

א/ק "מאיר דיזנגוף"

א/ס "הנריטה סאלד"

אניות של מדינת ישראל

שרות ישיר ארצות הברית - ישראל
תשלום דמי הובלה בלירות ישראליות



הסוכנות בארה"ב:

Isthmian S.S. Co., New-York

תל-אביב ניו יורק חיפה

ת.ד. 1693 39 ברודוואי ת.ד. 300

טל. 4565/6 טל. 2138, 4809

ל"יום הים", תש"י

"יום הים" המסורתי כ"ג באייר, יבליט גם השנה לעין כל את חשיבותן וערכו של הים למען בטחונה, עצמאותה וכלכלתה של מדינתנו.

בשנה האחרונה נוספו לנו נכסים רבים בספנות, בממלים ובדיג. בתקופת זמן זו גדל ורחב הצי שלנו ואניותינו הישראליות, הנושאות על תרניהן בגאון את דגלה של ישראל, חוצות ימים ואוקיינוסים בקוי המים המוליכים לאירופה וליבשת אמריקה.

בתקופת זמן זו גדל והתבצר נמלה של חיפה, המשמש לנו פתח נרחב לעולם והמהווה מקור פרנסה ועבודה לאלפי משפחות. נמל תל-אביב התבסס ואף מעגנו הדרומי — מעגן יפו — התמוג אתו, לערת אותנו בדרומה של הארץ, עד כי יקום הנמל העמוק בתל-אביב—יפו.

הישגים נכבדים לנו גם בדיג. נוספו לנו ספינות ונקודות חדשות קמו, שהדיג והחקלאות משמשים להן יסוד. ואף כי אין אנו מספקים לפי שעה אלא חלק לא גדול מתצרוכת הדיג המקומית, עלינו להתברך בהישגים.

גדולו המהיר של המפעל הימי הישראלי, אינו אלא אות וסמן לצרכינו, לרצוננו וליכולתנו. עלינו להבטיח לו הרחבה וביסוס ולעודד כל התחלה רצינית וכל נכס קיים. ועלינו לדאוג במיוחד לכח האדם בשביל המפעל הימי, כי בלי העובד הישראלי לא יהא ביכולתנו לקיימו.

החבל הימי לישראל על עשרות אלפי חבריו, בישראל ובתפוצות, אשר נתן במשך שנות קיומו את חלקו להנחת היסודות של המשק הימי בארץ, יוסיף וישקוד על קדומו המהיר.

וב"יום הים" פונה החבל הימי לישראל אל כל אורחי ישראל ואל יהודי הגולה בקריאה, כי ישתפו את עצמם ויפעלו לקידומו של המפעל הימי הישראלי, יתלכדו סביבו ויגנו עליו בפני כל חתירה מבחוץ וידאגו לכך בהתמדה ובקפדנות שאניותינו תפלגנה מנמלי ארצנו ותחזורנה אליהם מלאות נוסעים ומשאות — לשמש מקור לא אכזב של עבודה ופרנסה לאלפים של יורדיים עבריים.

ביורדיים עבריים ובאניות ישראליות נכבש לנו את הים!

חבל ימי לישראל

הישגיה ובעיותיה של הספנות הישראלית

קוי הספנות הישראלית

הספנות הישראלית עובדת היום ב־7 קוים. חברת צים עובדת בכל 7 הקוים האלה באופן עצמאי, וחב' דיונגוף — בקו ישראל—אמריקה.

הקוים של הספנות הישראלית הם:

1. קו נוסעים וסחורות שבועי קבוע — באניות „קדמה” ו„נגבה”, בין ישראל, איטליה ומרסיי.
2. קו נוסעים ועולים ביים האדריאטי וצפון אפ־ריקה — באניות „גלילה”, „קומסיות” ו„עצמות”, לנמלי ונציה, בארי ומריפולי.
3. קו משאות דר־שבועי מארצות הברית לישראל: באניות „חיפה”, „חל־אביב”, „יפו” ו„עכו” של קו ישראל אמריקה ובאניות „מאיר דיונגוף” ו„הנריטה סולד” של מ. דיונגוף ושות' (ספנות) בע״מ.
4. קו משאות, אחת לחודש, ביים הבאלטי, בעיקר בארצות פינלנד, פולניה וגרמניה — באניות „צפון־נית”, „ודרומית”.
5. קו משאות דר־שבועי, מנמלי אנגליה הולנד ובגליה — באניות „הדר” ו„אחרונג”. לקו זה תכנסנה שתי האניות הנובנות כעת בהולנד.
6. קו משאות מריאסט—חיפה, באניה, נחשון.
7. קו חופי למשאות בין סורקיה קפריסין וישרא־ל, בספינות מנוע.

ניתנת בזאת תמצית הדברים, שהושמעו במעדונים של החבל הימי לישראל בחיפה ובתל־אביב, בחדשים מרץ ואפריל ע. ז. — בעניני הספנות הישראלית, הקורא ימצא בתם אינפורמציה מקיפה על מעמדנו במפעל הימי ודברי הסבר לבעיות האקטואליות שלו.

סיכומי הדברים בעניני הנמלים יפורסמו בחוברת הקרובה.

עלינו להבטיח לעצמנו שליטה על ההובלה בימים

מדברי I. שׁינדל, יו״ר הנהלת „צים”

יש לנו כיום 21 אניות־נוסעים ומשא ועוד שתיים עומדות בכנין: 13 מתן שייכות ל„צים”, 1—ל„קדמה”, 1—ל„נחשון”, 4—לקו ישראל אמריקה ו2 לחברת דיונגוף. אניות אלה מובילות את רוב העולים שלנו וחלק ניכר של היבוא שלנו מאמריקה, אירופה ואזור הים התיכון.

אנו משתחררים בהדרגה מהאניות הישנות שברשותנו, כי דאגתנו היא להבטיח איכות מעולה לצינו. באניות שלנו (פרט לאלה של חב' דיונגוף) השקענו עד עתה סך 3,125,000 ל״י. 90% מסכום זה השקענו לא ע״י הוצאת כסף, אלא ע״י רכזו הון פרטי וע״י עבודה. ההון העצמי של „צים” הוא 350,000 ל״י. בקו ישראל—אמריקה יש 2/3 הון פרטי וזהו למעשה ההשקעה הראשונה של ההון הפרטי בספנות בשנתיים האחרונות. עתה נכנסה גם חב' דיונגוף למעגל הספנות הישראלית ותבורך על כך; כל השקעה נוספת של הון פרטי תתקבל ברצון.

בלי קרדיט ארוך לא תוכל הספנות העברית להתקיים, אך עם גידולה היא תיצור לעצמה קרדיט. 2 האניות העומדות בנייתן גרעו ע״י מלוח שניתן ל„צים” לזמן ארוך. במרוצת הזמן נמצא קרדיטים נוספים.

ההיקף הכספי של הספנות הישראלית כעת מגיע ל־4.5 מיליון ל״י לשנה. סכום זה נגבה מהובלת משא, נוסעים ותיירים. את הדוויזים שנחשון, עלינו לנצל להשקעה נר־ספת. הספנות הישראלית צריכה להבנות מרווחיה היא ומכסף זה שיושקע בה, ולא לדרוש אמצאים מאוצר המדינה.

יש להשיג 10 מיליון דולר להשקעה נוספת בספנות. הספנות שלנו צריכה קודם כל להתבסס על הנתונים שבארץ, והם שנים: הובלת פרי הדר ותיירות. עלינו להגיע במשך הזמן ל־50% בהובלת פרי הדר, ואשר לתיירות — בלי בתי מלון טובים ובלי אניות־נוסעים גדולה וחדשה לא נוכל לקשור קשר עם יהדות אמריקה ולמשוך תיירים לארצנו. עלינו לדאוג גם להלקנו בהובלת הדלק.

הסכנות האורבות לספנות הישראלית עצומות. בהיותי באמריקה, זו העשירה והגדולה, התפעלתי כיצד היא שוקדת,

למשל, על כך שישראל לא תוביל אפילו קילו אחד יותר משמגיע לה. אנו, אין אנו שמים לב לכך, אצלנו רחבות לב. מערכה קשה לנו עם 2 סוגי מדינות: המדינות העשירות ובעלות הספנות המפותחות (אמריקה, אנגליה ועוד) מחד ומאידך — יוונים, טורקים, בולגרים, וכי, המובילים במחיר רים נמוכים מאד. עלינו לנהוג כדוגמת אמריקה. לשמור על כל טונה לספנותנו. עלינו לכבוש את השליטה על ההובלה, שתהיה בזכות ולא בחסד. יש מקום מספיק גם לספנות זרה וגם לצי שלנו. עלינו להגיע לידי הסכם עם כל המדינות, כשם שהגענו להסכמים עם אמריקה, פולין והולנד. על הקהל לתמוך באניות העבריות והספנות הישראלית תתפתח עפ״י התנאים הטבעיים של צרכי היבוא והיצוא.

הל־אביב, 10.4.50.

הספנות הפרטית תובעת עזרה מהממשלה

(מדברי הגב' לוסי בורכרד, נשיאת החברה לשירות ימי
"עתיד" בע"מ)

בשנת 1933, כאשר הנאצים עלו לגדולה, רכשה החברה בחיפה את האניה "עתיד" ואחר כך גם את "עמל" ו"עליוה". סניף החברה בהמבורג אימן בינתיים צעירים יהודים בעבור דות הימאות ושלה 120 מהם לא". אחר כך נוסדה חברת הספנות של משפחת בורכרד גם באנגליה.

בא"י היה מצבה של החברה קשה. לא ניתנה לה עזרה מצד הממשלה ולא מצד המוסדות היהודיים. היו אז בארץ עוד מפעלי-ספנות יהודיים אחרים, כגון "קארולה", "דורה", "תל-אביב", אולם כל אלה לא התחילו מעמד מאחר שהאוכי-לוסיה היהודית לא באה לעזרתם.

בהחלטות, שנתקבלו ע"י הקונגרסים הציוניים, הובטחה תמיכה מלאה לפיתוח הספנות העברית בכלל ול"עתיד" בפרט, אך הבטחות אלו לא קוימו.

בימי מלחמת העולם השנייה העסיקה "עתיד" 6 אניות בשירות א"י; 3 מהן טובעו ע"י האי.ב. בימי מלחמת העצמאות היו אניות "עתיד" והאניות הבריטיות של החברה, במשך כמה חדשים, כלי-השיט היחידים, שהובילו סחורות לישראל, בעוד שאניות ה"קונפרנס" פיזרו את המטענים לישראל בנמלים אחרים בים התיכון. באותו זמן פנה אלינו מר ד. רמז בבקשה לארגן, יחד עם "צים", ו"נחשו" את איחוד האניות. עשינו את אשר היה ביכולתנו לעשות, בעזרת ארגונו בחיפה, לונדון, גנואה ועוד.

עזרת הממשלה נחוצה ל"עתיד" כמו ל"צים", אולם רק "צים" זוכה לעזרה זו. קשה היא ההיאבקות בחברות זרות הנתמכות ע"י ממשלותיהן, אך קשה שבעתיים לעמוד בפני חברה המקבלת את מלוא התמיכה מצד ממשלת ישראל. עד סוף השנה שעברה העסיקה "עתיד" אניות ישראליות בים התיכון ואניות זרות התחרו בהן, ואילו "צים" מעסיקה עוד גם כיום אניות שכורות, המניפות דגל איטלקי*. בתנאים אלה לא יכלה "עתיד" לעמוד והיא מכרה 2 מאניותיה הישראליות. פעמיים במשך השנה עמדה החברה לקנות אניות, אולם הדבר לא יצא לפועל בגלל עמדת הממשלה, המפלה לרעה את הספנות הפרטית. יש להגיע לשנוי יסודי ביחס זה.

חיפה, 14.4.50

* מוחוגי "צים" מסבירים: אין כמעט בעולם קו ספנות קבוע, שאינו נזקק מפעם לפעם לאניות שכורות. אצל אומות העו"לם אין הצבור מרגיש בכך, כי החברות שוכרות אניות אחת מהר שניה. אין אנו יכולים להשען על אניות עבריות פנויות ועלינו להתמש באניות בדגל זה.

זאת ועוד: לולא היינו לוקחים אניות בחכירה, היינו נוטלים מעצמנו את האפשרות להגדלת ציינו והכנסת אניות ישראליות לקוים חדשים. יש לראות בחכירת אניות זרות בקוים שלנו פעולת-מעבר הופעה הפוחתת והולכת.

טבעה "מסדה"

שלום קליין, שרגא בורובסקי, יוסף פלרשטיין ועדרים

הספינה הישראלית "מסדה" 6 מאנשי הצוות שלה — שלשה מהם ישראלים — טבעה ב-29 למרס 1950, ליד קאפו, דרומית לניאפולי. עשרת הנוחרים נמשו ע"י ספינת-גור איטלקית. 3 הנעדרים הישראלים הם: שלום קליין, שרגא בורובסקי ויוסף פלרשטיין.

"מסדה" ("מרקור") שהפליגה בדרכה מווינו ואלאנטיה לסאלרנו, נחבטה ע"י נחשול פתע, בחפשה מקלט בנמל אמנטאא. הספינה התהפכה על פיה וטבעה.

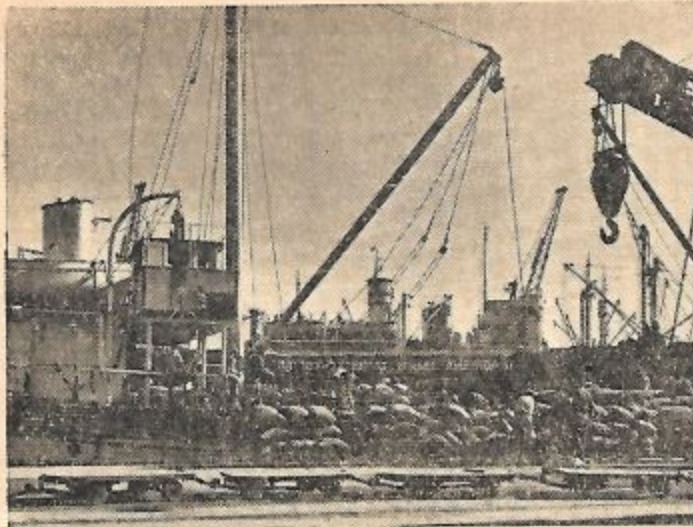
שר התחבורה מינה ועדת חקירה, לקביעת סבות האסון. רב החובל זאב היס, מנהל הלשכה לרשום הימאים בחיפה, יצא לאיטליה כדי לחקור את פרטי המאורע הטראגי.

התפקיד: רבע מיליון טון

מדברי ד"ר נ. ויזל, מנהל "שהם"

ספנות, המתבססת על הובלה בקוים ארוכים, דורשת הון גדול באופן יחסי, ואפשר לגייסו רק על ידי צירוף גור-מים שונים למסגרת אחת. כדי ליצור יסוד בריא וחזק לספנות הישראלית היה צורך לאחד מוסדות חשובים, כמו הסוכנות היהודית, ההסתדרות הכללית והחבל הימי לישראל וכן חברות ומוסדות מחוץ לארץ, עם חברות משקיעים והון של באגקים מהארץ ומחוזה לה.

ההון המרוכז כיום בידי חברות הספנות הישראלית אינו מספיק לפתוח רחב, בהתאם לצרכי המשק. עלינו לחתור לספנות ישראלית גדולה, כי היס הוא קו החיים שלנו. בדיוק כמו הספנות הבריטית שבביל אנגליה. כמעט מאפט הצלחנו להגיע לצי של למעלה מ-800 טון ועלינו לשאוף לצי של 1/2 מיליון טון לפחות בזמן הקרוב, ועם גידול הישוב לחצי מיליון טון. ההון הנוסף הדרוש כדי להגיע לרבע מיליון טון ספנות מעורבת, הוא 10—15 מיליון לירות בערך. אחד התפקידים של המוסדות והחברות המטפלים בהגדלת הצי שלנו יהיה לרכוש בשנים הקרובות את ההון הזה ובטוחני שנוכל לגייסו. חברת "צים", למשל, קבלה בזמן האחרון הלוואה בסך של 350.000 לירות מבנקים הולנדיים לתקופה של 10 שנים, בתנאים נוחים ביותר ובלי ערבויות נוספות, מחוץ למשכון האניות שלצרכי בנייתן נתקבלה ההלוואה. התחלה זו נותנת תקווה שחוסר הון לא יעכב את הגדלת ספנותנו.



„19“ — אניית-משא בקו ישראל-אמריקה.

להגנתה של הספנות הישראלית

לפי הזמנתו של החבל הימי לישראל והתכנסו העורכים הכלכליים של העתונות היומית, ב־7 לאפריל ש.ג., על ספון האניה „הדר“, לביור הבעיות האקטואליות של הספנות הישראלית.

את דבריהם במסיבה זו השמיעו ה"ה א. חושי, ד"ר נ. ויזר, ז. שינד ומ. זיליסט.

„לספנות העברית הצעירה נשקפות סכנות גדולות מב" חוץ ומבפנים, ומתנהל נגדה מסע דיפלומאטי — הצהיר מר אבא חושי, יושב ראש החבל הימי לישראל, ואנו נת" בעים להגנתה.

פתוחות לפנינו אפשרויות בלתי מוגבלות, הן בספנות הלאומית והן בפרטית: רק כ־10% מיבוא הארץ מובל על ידי אניות „צים“, ולגבי היצוא — קטן אחוז זה עוד יותר. גם מספר הנוסעים, הנזקקים לאניות נוסעים יהודיות, יורד והולך בזמן האחרון.

היקף היבוא לישראל בחדשים נובמבר, דצמבר וינואר הגיע ל־316.629 טונות, ורק 525.30 טונות מהן הובלו בא"ניות המשא של חברת הספנות הלאומית „צים“. מ־4.5 מ"ליון תיבות בערך של פרי-הדר, שנוכל לשלחן בעונה זו לחוץ-לארץ, יובלו רק כ־120.000 על ידי שתי אניות המשא להדרים של „צים“. יבואני ההדרים הבריטיים קנו את הפרי פ. א. ב. וקבעו בחוזה הקניה סעיף שלפיו יובל פרי החדר מישראל רק באניות הקונפרנס הבריטי. אם גם בשנים הבאות ייקבע סעיף דומה בחוזים, תהיה זו מכה קשה לספנות הישראלית.

אחת הבעיות העקרויות של ספנותנו מה" וזה יוקר החיים המיוחד בארצנו. ספנות בינלאומית נחשבת בכל המדינות כאקטי פורט, אם זוא מכניסה על ידי שירותיה מטבע זר או אם היא מקצת מטבע זר, על ידי מתן אפשרויות למשק הלאומי לשלם במטבע המקומי. אין אנו שואפים לעלות מעל לגבול של 50 אחוז של סחרנו הימי הכללי, אך למעשה אנו מובילים היום הרבה פחות סחורות מהאחוז הנ"ל, ואם ספנות המשאות שלנו תתפתח אפילו בממ"דים גדולים לא נוביל בשנה זו, באניות עבריות, יותר מ־25 אחוז מהיבוא והרבה פחות מהיצוא של ארצנו. וכאן אנו נתק"לים בבעיית יוקר החיים בכל הריפותה. החזקת אניה עברית עולה כיום ב־33—25 אחוז יותר מאשר החזקת אניה בדגל אנגלי או סקאנדינאבי. בעיה זו של יוקר החיים איננה, כמובן, בעיה מיוחדת של הספנות.

למרות הקושי הזה הצלתנו עד כה להחזיק מעמד במחירים המקובלים של חברות הקונפרנס.

התחרות עם קיום זרים

אנו רוצים לקבל את המקום הראוי והמגיע לנו בסחרנו הימי מבלי להוציא ספנות זרה מישראל. עם גדול הארץ מתרחבת והולכת הספנות הזרה. בתבענו את חלקנו, אנו תובעים למעשה רק את התוספת, או חלק מהתוספת, שהישוב הזה יצר במשך עשרות השנים האחרונות. אולם, המתחרים מחוץ לארץ חזקים ונתמכים ע"י הצבור והממשלות שלהם. הם מנסים לעתים קרובות לשים אבני נגף בדרכנו וקשה להגיע להסכמים שיאפשרו קיום לספנותנו ולספנותם. נגיע לכך רק אם יראו שאנו כוח, שאי אפשר לבטלו, ושהעם כולו עומד מאחוריה. רצה הגורל שיעקר מפעל הספנות היום מרוכז בסקטור הצבורי, אך גם הוא כולל הון פרטי רב. גם הספ"נות, הקשורה עם חברת „צים“, היא פרטית בחלקה; בחב"רות הבת שלה מושקעות למעלה מ־400.000 לירות הון פרטי, יותר מבכל הספנות הפרטיות האחרות. העם, המדינה והמשק זקוקים לספנות הישראלית כמו שהם זקוקים לתעשייה ולחק"לאות ישראלית, בלי שים לב לאיזה סקטור הם שייכים. יש לבקש מאת הצבור הישראלי כי יתן לה את תמיכתו המלאה. ויש לתבוע שישתמשו בשרותים ובאניות ישראליות עד כמה שהדבר אפשרי.

ספנותנו תכבוש לעצמה את המקום הראוי לה רק בתמ"כתו המלאה של העם כולו.

שתי אניות חדשות לקו ישראל—אמריקה

נרכשו ע"י חברת הספנות מ. דיונגוף ושות' (ספנות) בע"מ

ב־6 לפברואר הפליגה האניה לישראל ופתחה ע"י כך שרות חדש אמריקה—ישראל.

ב־24 לפברואר 1950 הונף בנמל באלטימור דגל ישראל על האניה „הנריטה סולד“ ע"י הגב' ברטה סולד-לוי, אחותה של המנוחה הנריטה סולד. אף אניה זו היא בת 9500 טון ומדותיה האחרות דומות לאלה של „מאיר דיונגוף“. שמה הקודם היה „מונטגומרי סיטי“. נבנתה ב־1922.

חונכת האניה „מאיר דיונגוף“ בחיפה

ב־6 למרס עגנה האניה „מאיר דיונגוף“ בנמל תל-אביב ומשם המשיכה דרכה לחיפה, במטען סחורות שונות. ב־21 למארס נערכה חגיגה על ספונה לרגל מסע הבכורה שלה. מנהל החברה מר ת. ר. גרץ, קידם בכרכה את האורח חים שהוזמנו לחגיגה.

שתי אניות משא נרכשו בארצות הברית ע"י חברת הספנות הישראלית מ. דיונגוף ושות' (ספנות) בע"מ. האחת היא „מאיר דיונגוף“ והשנייה — „הנריטה סולד“. בט"ו בשבט ש.ז. הונף בנמל ניו-יורק דגל ישראל על האניה „מאיר דיונגוף“. בטקס נוכח נציגי חברות הספנות והתעשייה של ישראל ושל ארצות הברית. האניה נתמכה ע"י הרב ד"ר פרינץ מניו-יורק.

משקל האניה 9500 טון, נפחה 12,000 טון והיא מצוידת בטורבינה. ארכה 140 מ' ומחירותה — 11.2 קשר. שמה הקודם היה „אטלנטה סיטי“ והיא נבנתה ב־1921 במספנת צ'יק' שאו באלבאמה. צוות האניה מונה 38 איש. 32 מהם הם אזרחים ישראלים. רב החובל אף הוא יהודי מהולנד, קפיטן האגנס.

כמו למשל בקו חיפה—קפריסין, ששם גבוהים עכשיו המחיר רים שלנו ב־12% יותר.

הספנות שלנו שומרת בדרך כלל על המחירים הבין לאומיים, אבל ספקי חוץ לארץ לוחצים על הקונים שלנו שיקנו את סחורותיהם בתנאים של צ"פ, דבר המאפשר להם למסור את ההובלה לחברות ספנות שלהן. לשם התגוננות צריכים היבואנים שלנו להיות מוכנים לקנות תמיד בתנאי פ. או. ב. ולמסור את ההובלה לחברותינו אנו. גורם אחר בהתחרות בספנותנו יש לראות ב„תעריפי הובלה של שוודיה יס“, שהם נמוכים בהרבה מן התעריפים הרשמיים הבין לאומיים. יבואנים רבים, ואף חברות ציבוריות למחצה, משׁ תמשים לצערנו באפשרויות הובלה אלה.

תכניות חברת „צים“

מר ז. שינד הכריז, שב־20 החדשים האחרונים השקיעה „צים“ באניותיה כ־10 מיליון דולר במטבע זר. המדובר — באניות שכבר הוכנסו לשרות ובאלה שהוזמנו. מלבד האניה „הדר“ להובלת הדרים, תוכננס בזמן הקרוב ביותר לשירות אניה שנייה מסוג זה — „אתרוג“, וכן הוזמנו שתי אניות משא נוספות, שישמשו בקוים האירופיים של החברה. בימים האחרונים נרכשה אנית משא חדשה בשביל הקו האמריקאי.

אנית הנוסעים „ארצה“ מותאמת עכשיו לשימוש כאנית תיירים. במשך הקיץ יערכו בה סיוורינופש והבראה לגא' נואה, מארסיל ונאפולי, וכן לקושטא ולפיראוס. נגבתה תפסיק את נסיעותיה זמנית באמצע מאי, ויכניסו בה שי' נויים יסודיים, כדי שתהיה מתאימה יותר לשרות הנוסעים לאירופה. כן דנים עכשיו, אם לא כדאי יהיה להתאים גם אניות עולים אחרות לשרות הנוסעים הרגיל.

במשך השנה השוטפת נצטרך להוציא כ־16.5 מיליון ל"י במטבע זר להובלת סחורות והסעת נוסעים ועולים. אבל דוקא מספר זה מוכיח את אפשרויותיה הבלתי מוגבלות של הספנות העברית.

בשנה האחרונה חסכה ספנות זו לקופת המטבע הזר שלנו, או הכניסה לתוכה, 1.5 מיליון ל"י — הצהיר הנואם השני במסיבה, ד"ר ג. וידרא.

מחו צי לאומי

גם מר אבא חושי וגם ד"ר ג. וידרא הכריזו שיש לראות כאנית צי המסחר הלאומי כל אניה, השטה תחת דגל ישראל, שהיא רכוש חברת ספנות ישראלית בעלת הון ישראלי, והמקבלת על עצמה מרות המדינה ואת עקרונות השימוש בתוצרת הארץ. במובן זה יש לנו כיום רק שתי חברות ספנות ישראליות, הצהירו הנואמים — „צים“ וחברת מ. דיונגוף, שהכניסה אניות בקו ארצות הברית—ישראל, „במידה שקיימת יזמה רצינית, יש לעודד כל חברה פרטית לספנות ואין להפריע לה“ — אמר מר אבא חושי, וד"ר ג. וידרא הוסיף לכך: „יש לעודד כל ספנות, בתנאי שהיא עברית“.

קשיי הספנות העברית

קשיי ההתחרות נתגלו אז כש„צים“, ועכשיו גם חברת דיונגוף, התחילו לקבל תשלום בלירות ישראליות. צעד זה עורר סערה אצל חברות הספנות הזרות, והן פתחו נגדנו במלחמה. כמה חברות זרות עמדו לקבל אף הן לירות ישראליות כתשלום. במקרים מסוימים הורידו גם את המחירים.

„כולנו זוכרים איך בא לעולם הנמל הזה — המשיך מר שרת — הוא נוצר יש מאין, בתגובה להתקפה שמטרתה היתה להרעيب ולהחניק את הישוב. עם הקמת הנמל השתדד ררנו מתלות בכוחות זרים ויצאנו עצמאיים למרחבי הים. גם כאשר נעשה הנסיון בתחילת מלחמת־שחרורנו למנוע מאתנו קשר אוירי עם העולם, נתן הדבר דחיפה ליצירת חברת „אל על“, וכן דחפה אותנו מזימת החסגר הימי להתורצצמאות בספנות, על ידי הגדלה בלתי פוסקת של הצמסחרי שלנו. יש לתמוה על השטחיות וקוצר הראות של הגורמים האיביים לנו, כשהם סבורים, כי על ידי איומים והתנקשויות כאלה יש לאל ידם להפחיד ולהכניע את מדינת ישראל.

הם ישיגו את החיפך מזה ורק ישייעו להתקדמותה. אני בטוח, כי האניה הזאת תשמש מכשיר נאמן להגנת משקנו הלאומי ולחיוק עצמאותנו.

בשעת המסיבה נמסר ספר תורה לנציגי „עלית הנורע״ — תשורת „הדסה״ בארצות הברית למוסד הנורע״ רמת הדסה״ בארץ.

את החברה מ. דיונגוף ושות׳ (ספנות) בע״מ, שהיא בעלת שתי האניות הנל, הקימה החברה מ. דיונגוף ושות׳. בתודש האחרון הוסכם, עם בעלי הון מישראל, על הקמת חברה חדשה שלידייה תועברנה שתי האניות. התנהלה המעשית תשאר בידי חברת דיונגוף ואילו חברת „איסטמיאן“, שממנה נרכשו האניות, תשמש סוכן כללי לחברה החדשה בארצות הברית.

אגודת הימאים בחיפה התמה על חוזה־עבודה עם חברת הספנות מ. דיונגוף. התנאים דומים בכל לחוזה עם חברת „שהט“.

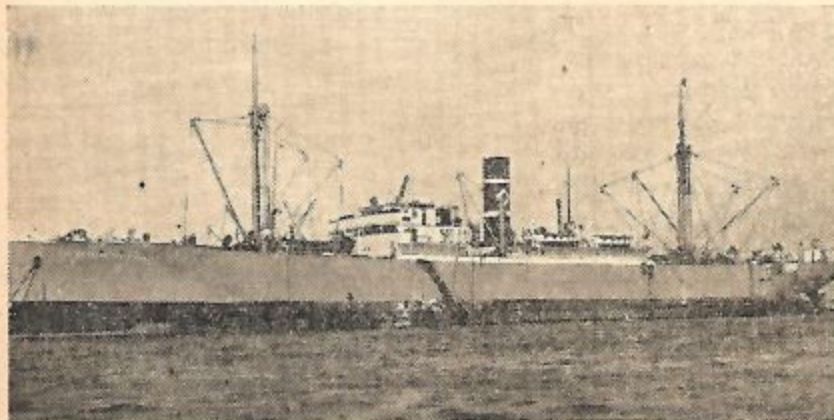
דברו על מדיניות הממשלה לגבי היוזמה הפרטית ציי את ההודעה של שגרירות ישראל בארצות הברית, שנשלחה אליו, האומרת, כי ממשלת ישראל תתן לחברה החדשה אי מלוא העזרה במדה שהיא עושה זאת לגבי כל חברה אחרת של אניות הנושאות את דגל ישראל. תמיכת הממשלה גוברה פרטית תעורר אהדה בארצות הברית ותשמש גורם של עידוד גם בארץ. מר גרץ צייק, כי רכישת שתי האניות אופשרה ע״י עזרה כספית ומוסרית של חברת הספנות האמריקאית „איסטמיאן“. הן נרכשו ללא הוצאת מטבע זה.

באיתו מעמד השמייעו דברי ברכה: ראש העיר, מר טבתאי לוי, מר מ. הינדס בשם החבל הימי לישראל ומר נ. מרשל, בשם לשכת הספנות, לבסוף סייר קהל המזומנים באניה על כל מחלקותיה.

האניה, הנריטה סולד״ עוגנת בנמל חיפה

האניה השניה של החברה, „הנריטה סולד״ הגיעה לתל־אביב בסוף מארס. ב־10 לאפריל נערך בנמל טכס חגיגי לרגסיעת הבכורה שלה מארצות הברית לישראל, בהשתתפות שר החוץ, מר משה שרת, שגריר ארצות הברית מר ג. מקדונלד, אנשי ספנות ומסחר ובכ מוסדות ממשלתיים יצבוריים.

בעלי האניה רדאי לא כיוונו את תאריך תנוכתה ליום פרסום ההלטות הליגה הערבית על החמרת החסגר הימי ג׳דנו. אבל טוב שההגיגה נערכת היום, כי בה התשובה יוציחית להתגרות הליגה — אמר שר החוץ בתנוכת האניה. נסיונו הוכיח תמיד, כי ההתקפות נגדנו רק מחזקות ומבצרות אתנו הן מעוררות אותנו להתגוננות ומגייסות בתוכנו כחות חדשים.



מאיר דיונגוף, אנית משא של חברת מ. דיונגוף ושות׳ (ספנות) בע״מ, בקו ישראל—אחריקה.

תולדות הספנות מענף ההדרים

מאז החל התפוז היפואי להיות סחורה ליצוא — לפני למע"ל 70 שנה — נודע לו ערך רב בספנות. באופן יחסי, כמובן, לממדים של אותה תקופה.

בעונת 1887/88 עבר היצוא בפעם הראשונה את מאז"ח האלף הראשונה, שנשלחה, רובה ככולה, לנמל ליברפול אשר באנגליה. הכמות גדלה והלכה עד אשר הגיעה בעונת 1938/39 לשיא של 15,000,000 תבות. בעונת-שיא זו הגיע מספר ההפלגות ל־440, ל־45 נמלים שונים.

עונת 1939/40 — הראשונה בתקופת המלחמה — זכתה עוד למשלוח של 7½ מיליון ב־207 הפלגות ל־35 נמלים. מאז ועד עונת 1944/45 שותק המשלוח אל מעבר לים משך ארבע עונות רצופות ונתחדש שוב, באופן חלקי, רק בעונת 1944-55, עדי הגיעו לשיא תקופתי (לתקופה שלאחר המלחמה) בעונת 1947-48, עת נשלחו 9,918,000 תבות ל־30 נמ"ל ב־206 הפלגות.

מלחמת השחרור, בריחת הערבים והזנחת פרדסיהם בעקבותיה, וכן הזנחת פרדסים רבים ע"י בעליהם היהודיים, כתוצאה מן המלחמה העולמית, ממלחמת השחרור ומחוסר רגטיביליות של רוב הפרדסים (וגם מחמת תנאים אקלימיים קשים בעונות האחרונות), כל אלה ביחד גרמו לירידת היבול השנתי עד לכדי 4 מיליון תיבות בעונה החולפת ו־4¼ מיליון תבות, בערך, בעונה המסתיימת והולכת עתה.

על התקופה הארוכה של 70 שנות התפתחות יצוא פרי ההדר מארצנו נכתבו — ובלי ספק עוד יכתבו — פרקים מעניינים, מהם חשובים ומאלפים ומהם רומנטיים ומרתקים, הנוגעים לחלקה של הספנות בפעולות אלה. והרי כמה דוג"מאות:

(א) היונים — שהיו ראשונים בעסקי יצוא התפוז היפואי — בחששם להתחרות סוחריו המקום, שלחו את הפרי המיועד לליברפול, דרך סמירנה. משם הפליגו האניות עם מטעני צמוקים, סולטנה ודבלי-תאנים. המסע הכולל ארך כחודש ימים.

(ב) בתקופה יותר מאוחרת נשלח רוב הפרי לאירופה דרך אלכסנדריה, באניות-קיסוד ועירות, אשר כזה-הקבול של כל אחת מהן הגיע ל־5000 תבות בערך. אניות אלו היו שייכות לחברה בשם "The Asia Minor s/s Co.", בנמ"ל אלכסנדריה היו התבות מועברות לאניות "הגדולות" וה"טהורות" אשר הובילו את הכותנה וסחורות אחרות ממצרים לבריטניה. בדרך זו קיצרו את המסע ל־25 ימים בערך. רק בעונה ה"בווערת" הפליגו אניות במישרין מיפו לליברפול למסע שנמשך רק 20 יום. מטען כל אניה היה בגבולות 15 עד 25 אלף תבות.

* מתוך הרצאה במועדון הימי של החייל בחיפה.

(ג) הערבים, סוכני האניות, היו גם היצואנים. מובן איפוא כי לא ראו בעין יפה את חדירת היהודים לתחומי מקצועם. התעללותם ב"פרדס" נמשכה עד שאגודה זו התקשרה עם חברת אניות חדשה, אשר שלחה את אניותיה היא לקבל את המטענים של "פרדס" ושל ידידיה מבין הערבים. כדי לתת הודעה על האניה הראשונה בשם "Avon", התפללו תפלת מבע ובטוי לשמחתם, עלו מנהלי "פרדס", פקידיה וחברי מנחה גדולה במנין והשי"ך ר' יהושע שטמפפר עובר לפני התיבה ומברך בהתרגשות יוצאת מן הכלל ברכת "שהחיינו". "פרדס" ויוצאי הלציה — האגודות וחברות הפרי — קבלו כאילו בירושה ממיסדיהן, את אותה האהבה, הדבקות והמסירות לספנות. רבות נלחמו ונאבקו להגשמת רעיונם וגם השיגו לא מעט אחרי קרבנות גדולים.

(ד) דברי הימים של חדירת חברות האניות השונות למקצוע זה בארצנו דומים לספורי-אגדה ותאור המעשה — ל"הדרגדיא". חברות רבות נכשלו. החברות היותר חזקות, נכנסו ל"קונפרנס" אחרי מאבקי-התחרות קשים וממושכים ומיד לכניסתן הצטרפו למלחמת תגופה נגד כל נסיון של חברה אחרת השואפת אף היא לחדור ל"עסק".

בתוך ספורי-המעשה והאגדות, שהיו להם מהלכים בהוגי משלחי הפרי היפואי, סופר בזמנו, כי חברה בריטית אחת הורידה את שכר ההובלה עד 6 פנס לתיבה (מ"6/1). ומה עשה ה"קונפרנס" של הימים ההם? הוא קנה את כל הפחמים שנמצאו במלטה, אלג'יר וג'יברלטר! האניה של החברה המתהרה הפסידה שבע שלים בחפשיים אחרי פחמים ותוך כדי חפשיים אחרה את שוק חג המולד באנגליה. תומכי החברה המתחרה עזבוה לאנחות ונשבעו אמונים ל"קונפרנס" המנצח.

יכולתי להאריך ולהפליג למרחקי העבר, אך אין בדעתי לסקור עתה את כל תולדותיה של הספנות בתקופת 70 השנים והגני חוזר לכן לתקופתנו ולהערכת הספנות במקצוע ההדרים בשעה זו ובעתיד הקרוב.

היקף ההובלה הימית לצרכי ההדרים

אמרנו כי בשנתיים האחרונות הגיע היצוא ל־4½ מיליון ליון תבות. נשאלת השאלה: האם יש מקום לקוות שכמות זו תגדל באופן מוחשי בשנים הבאות? אני מצטער להשיב כי לדעתי לא יעלה היצוא — במשך השנים הבאות — על ממוצע של 5 עד המשה והצי מיליון תיבות לעונה. ההתנוררות והתמותה הטבעית של עצים, העקירה לשם חלוקת הקרקע למגרשים, בפרברי הערים והמושבות הגדולות, אי-הרגיטביליות של פרדסים רבים אשר בעליהם עיפו משאת בעול, כל אלה עלולים להפחית את היבול בקצב יותר גדול מאשר תעלתו השבחת העיבוד במספר מסוים של פרדסים, שהרגיטביליות בהם תשתפר כתוצאה מן המכון ומן הפרמיות שתוענקה ליצוא.

הדרישה. הסיבה לכך היא שבעלי האניות ביטסו את חשונם ביניהם על הערכותינו הידועות בדבר סיכויי היבול, היינו: יבול של למעלה מ-20 מיליון תבות מתוך השטח של 300,000 שהיה נטוע פרדסים. אכזבתם היתה כאכזבת הפרדסנים עצמם, כי להשתמש באניות המיועדות להובלת פרי (ואשר כל אחת מהן עולה מ-300 עד 400 אלף לירות) לצרכי הובלת חמרי בנין וכד' אינו יכול להחשב לעסק טוב. הודות לשיפורים באיכות האניות ומהירותן—נוסף על אמצעי חיטוי הפרי שהפרדסנים נקטו בהם—התחילו פירור תינו מגיעים לשווקים במצב שהוא טוב לאין-ערוך מאשר בעבר.

היה זמן בו חלמנו על אניות קרור, על אף שכרה-ההובלה הגבוהה. כיום ברור לנו, כי אין צורך באניות קרור להובלת פירותינו. בכל פעם שבעלי האניות מעמידים לרשותנו אניות קרור—והודמנויות כאלה באות פעמים מספר בכל עונה—אין משלמים להם כל תוספת בשכר-ההובלה.

שכר ההובלה חיום — ומחר

לפני מלחמת העולם הראשונה היה שכר-ההובלה לאנ"גליה, לתיבה שמשקלה 36—37 ק"ג, $\frac{1}{6}$ שילינג בממוצע. אבל לרוב היה מופיע מתחרה ושכר-ההובלה היה יורד עד כדי $\frac{1}{3}$ —1 ולפעמים אפילו עד $\frac{0}{6}$ לתיבה.

בשנים האחרונות לפני המלחמה העולמית השניה היה שכר ההובלה לאנגליה מ- $\frac{1}{6}$ עד $\frac{1}{9}$, ולהולנד ולבלגיה מ- $\frac{1}{6}$ עד $\frac{2}{2}$ בערך לתיבה.

לאחר תום המלחמה השניה נקבעו דמי-ההובלה לתיבה בת 50 ק"ג בערך, בשעור של $\frac{6}{1}$ ואילו בעונה האחרונה (1949/50) ירד שכר-ההובלה ל- $\frac{5}{1}$ לאנגליה ול- $\frac{4}{2}$ לבלגיה ולהולנד.

בממוצע שוה שכר-ההובלה הנ"ל לערך ל- $\frac{100}{1}$ טונה משקל (Ton-Weight) ול- $\frac{42}{1}$ טונה נפח (Ton Measurement). בהתחשב עם הנפח הגדול באופן יחסי למשקל (טונה משקל = 23 תיבות, טונה נפח = $\frac{9}{2}$ תיבות), אין הפרי משלם שכר-ההובלה יותר משמשלמות סחורות-יבוא מאנגליה, ובהשוואה למקרים רבים—גם פחות.

אעפ"כ יש להניח כי בעתיד ירד שכר-ההובלה מסיבות שונות, והעיקרית בהן היא, שאין הפרדסן יכול לשלם שכר-הובלה זה, כאשר הממשלה היתה הקונה, התווכחו בעלי האניות על בסיס פנקסייהם הם, עם השינוי שחל באופן המכירה, אין לפרדסן חשבונו לשלוח פרי אלא בהפחתה גדולה של ההוצאות ובתוכן—שכר ההובלה. יש לשער שתבוא דרישה מצד הפרדסנים להפחתה נוספת של שכר ההובלה לאשכוליות, כדי להקל על מכירת הזן הזה, שמכירתו כיום קשה מאד באנגליה ובאירופה.

בכדי לאפשר לבעלי האניות להוריד את שכר-ההובלה לפרי הדר רצוי לתת להם זכות בכורה בפריקת סחורותיהם

המצב ישתנה לטובה רק עם ראשית התנובה של הפרדסים החדשים שמתכוונים לנטוע. אולם גם אם יתחילו בנטיעות חדשות בשנה הבאה, תורגש ראשית העליה ביצוא רק כעבור שמונה שנים. חלק מתוספת היבול יכסה את הירידה ביבול הפרדסים הוותיקים. לפיכך אין לדבר לפי שעה אלא על יצוא של 5 עד חמשה וחצי מיליון תיבות בלבד. הסטטיסטיקה המפורטת שבידינו מראה, כי לצורך אריות יבול אשתקד, או יבול העונה המסתיימת עתה, נזקקים ליבוא של חמרי-אריזה שונים—עצים, חשוקים, גיר ומסמרים במשקל של 40,000, טון משקל" בערך. דמי ההובלה בעבור מטענים אלה עלו 145,000 לירות.

כן מלמדת אותנו הסטטיסטיקה, כי הובלת יבולנו לחוץ לארץ אשתקד, (כ"4 מיליון תיבות, שמשקלן כ"200,000 טון), עלתה בשכר-ההובלה של 1,170,000 לירות וכי הובלת היבול של $\frac{4}{2}$ מיליון תבות מהעונה הנוכחית—כ"220,000 טון משקל"—עולה לנו כ"1,100,000 לירות. ירידת הסכום הכולל של ההובלה השנה, למרות התוספת של כ"1 מיליון תיבות, נובעת מן התחלה בשכר-ההובלה לגבי אשתקד.

אם נוסיף את שכר ההובלה של כ"4000 טון מיצי פרי הדר, הנעדר כ"22,000 לירות, נמצא כי סה"כ ההובלה הימית של יצוא פרי-ההדר ותוצרתו, ביחד עם יבוא חמרי האריזה הדרושים לו מגיע ל"264,000 טון משקל בערך ולסכום של כ"1,320,000 לירות בשכר ההובלה.

היות וסך הכל היבוא והיצוא לארצנו בשנה האחרונה עלה בערך ל"1,300,000 טון משקל, ובעבורם שולם בשכר הובלה כ"6,500,000 לירות, יוצא שההדרים מהווים 20% מהמשקל ומשכר ההובלה הארציים.

אם מצרפים גם את הדלק המובא ארצה—כ"500,000 טון משקל בשכר הובלה של בערך 1,000,000 לירות—מהה יחס הספנות של פרי ההדר לספנות הכללית 13% ממספר הספנות ו"17% משכר ההובלה.

איכות האניות להובלת הפרי

לפנים נחשבה אניה בעלת תקרות-ביניים (באנגלית: טווינד דקס), שמהירותה מגיעה ל"11—10 קשרים, כאניה טובה. באמצע העונה ובסופה היה הפרי מגיע רקוב, או רקוב למחצה, לשליש ולרביע. דרישות משלחי-הפרי הלכו והחריפו יותר ויותר ובעלי האניות בנו אניות מהירות יותר וטובות יותר, עזרו לכך שתי המלחמות, ומשני טעמים: האחד—בתקופת המלחמות התעשרו החברות, השני—רוב אניותיהן טיבכו וכשבנו אניות חדשות, בנו אותן מצוינות בטיבן (המתבטא בעיקר באורור הטוב) ומהירותן. רק אניות מע"טות, שמהירותן הגיעה ל"12½—12 קשר בלבד, נשארו כיום בשירות הובלת הפרי, ורובן בעלות מהירות שבין 13—14 קשר.

מספר האניות הטובות להובלת יבולנו, אשר בידי החברות הקשורות לענף ההדרים, גדול כיום כמעט פי שלושה מן

קרובים יותר לתל-אביב-יפו, ויש להניח שגם ההתפתחות בעתיד תהיה קרובה ליהם זה.

כיום אין בכוחם של תל-אביב-יפו לטפל, בחורף „גורמלי“, בחלק היחסי האמור, אבל נמל עמוק-מים בתל-אביב עשוי לחסוך כיום בהוצאות הובלה מיותרות כ-100.000 לירות לשנה — ועוד יותר בעתיד — וזה מחוץ למגיעת הטלטולים בים הפתוח, אשר אין להעריך את נזקם.

וכאן ראוי לציין כי הרכבת נתנה לענף ההדרים שרות משביע-רצון וכן עבר קצב-הטעינה בחיפה על המשוער.

הובלה באניות עבריות

ואחרון אחרון הביב: מה על חלקה של הספנות העברית בהובלה של פרי הדר?

הפרדסנות — אשר הוכיחה את מסירותה לעניני הישוב והמדינה ע"י עצם מאבקה הקשה במשך רוב שנות קיומה וביחוד בעשר שנות צרותיה האחרונות — תעמוד לימין הספנות העברית בחבלי היצירה שלה. עונה זו שאנו עומדים בסיומה, ראתה את הנסיון הראשון ליצירת אפשרות הובלה באניות עבריות. כל הטענות על קיפוחים שהופיעו בעתונות היו מופרכות מיסודן, ולא היה להן במה להאחז.

אין אני רואה שיש בכוחנו לבנות אניות מתאימות להר בלת פרי הדר יותר משברצונם של ארגוני הפרדסנים לשלוח בהן פרי הדר. אולם יש ליצור תנאים נוחים לשיתוף פעולה בין בעלי האניות ובעלי הפרי ולא לנסות דרכים של כפייה. תמציתם של התנאים הללו היא, לדעתי:

(א) כי כל אניה עברית מאיכות משובחת, תחת הדגל הישראלי, יהיה לה חלק בהובלת פרי הדר שלנו.

(ב) צריך למצוא הסדר של שלום עם החברות הזרות לאניות, אשר יאפשר לאניות הישראליות להשתתף בטעינת פרי לכל אחד משווקינה, לפי יחס המשלוחים לכל שוק ושוק. יש להניח, כי כל החברות הסכמנה לסידור זה, החברה שתתנגד לכך תיאלץ לעשות זאת.

(ג) הופעה משותפת של החברות הישראליות לספנות בעלות אניות להובלת פרי.

(ד) יש למנוע קיפוח סוכני האניות העבריים הקיימים. השנים הקרובות, עם יבול ההדרים המוקטן, צריכות לשמש תקופת ארגון והתמחות לספנות הצעירה שלנו במקצוע הדר בלת פרי ותקופת הכנה להעברת היבולים הגדולים אשר אנו מצפים להם כעבור 8-10 שנים, ע"י הוספת יבולי הפרדסים החדשים אשר אנו מתכוננים לנטוע.

הבה נקווה שזוכה לחזור ליצוא השיא שלנו ב-1938/39 וגם לעבור אותו, כשחלק הגון והגון היטנו מוטען באניות עבריות, וכשהיבול הגדול הזה מפרנס את בעליו בכבוד.

בממלינו, כי אחרת נאלצות החברות לשלוח חזרה וחלק מאניותיהן לפחות — ריקות. סידורים טכניים אשר יאפשרו את הטעינה של פרי הדר בחיפה גם בימות גשם רצויים מאד.

ס. י. פ. או פ. ו. ב.

מאז נתחדשו המשלוחים אחרי מלחמת העולם השנייה, קנו מאתנו כמעט כל המדינות את הפרי על בסיס פ.ו.ב., היינו: שהקונה היה דואג לאניות ושולחן אלינו לטעינה. אנו הורשינו לסרב לטעון פרי באניה אשר לפי תאורה, או לפי נסיונו אנו אתה, לא היתה נראית לנו כמסוגלת להביא את הפרי לתעודתו במצב טוב. שאלת שכר-ההובלה לא עניינה אותנו, לפחות להלכה.

יש להניח כי בעתיד יתול שינוי בשיטת המכירה במדינות מסוימות, וכבר מהעונה הבאה החל, בעונה שעברה סודרו עניני האניות על ידינו רק לצורך משלוחינו לבלגיה, שוויץ וצ'כוסלובקיה. שלשם שלחנו את פירותינו בקונטיג'ר צניה, בסה"כ כ-30.000 תיבות, מתוך כ-4 1/2 מיליון תיבות. בעוד שלבבי משלוחים בקונטיג'רציה אנו המסדרים את המשלוח באניות, הרי במכירה קבועה מראש קיימות שתי אפשרויות: מכירה על בסיס פ.ו.ב. או על בסיס ס.י.פ.

במצב החדש, בו נמצא, כנראה, בשוק של הקונה (Buyer's Market) במשך השנים הקרובות, הבחירה היא לרוב בידי הקונה. הקונה יוותר על זכותו זאת, במקרים שתנאינו ס.י.פ. יהיו יותר נוחים לנו מתנאינו פ.ו.ב., או במלים אחרות — אם שכר-ההובלה שאנו יכולים להשיג באניות מאותו הסוג יהיה נמוך מזה שהוא יכול להשיג.

אולם יש גם מקרים שהמשלוח מכתובות — רשמית או בלתי רשמית — את השמוש באניות המדינה, בשלמות או באופן חלקי, ואז עומד הקונה על בסיס פ.ו.ב., מתוך חשש שמא ישלח המוכר את הפרי תחת דגל אחר.

יש גם סיבות סמויות מן העין המשפיעות על הקונה לעמוד על קניה פ.ו.ב. ולא ס.י.פ., למרות שלכאורה שכר-ההובלה של המוכר יותר זול.

לנו — בתור משלחי פרי — יש יתרונות וחסרונות בכל אחת משתי השיטות. בשנים האחרונות, שבהן היו כידוע המכירות — רובן ככולן — על בסיס פ.ו.ב., עלו היתרונות על החסרונות. בעתיד נצטרך לשקול כל עסק ועסק על מנת להוכיח מה עדיף לפרדסנות.

חיפה או תל-אביב

חלוקת המשלוחים כיום בין שני הנמלים, חיפה מצד אחד ותל-אביב-יפו מצד שני, אינה בהתאם לאינטרסים של הפרדסנות. לפי אזורי הפרדסים מתחלקים השטחים כך, שרק 25% נמצאים יותר קרובים לחיפה ואילו 75% מהשטחים

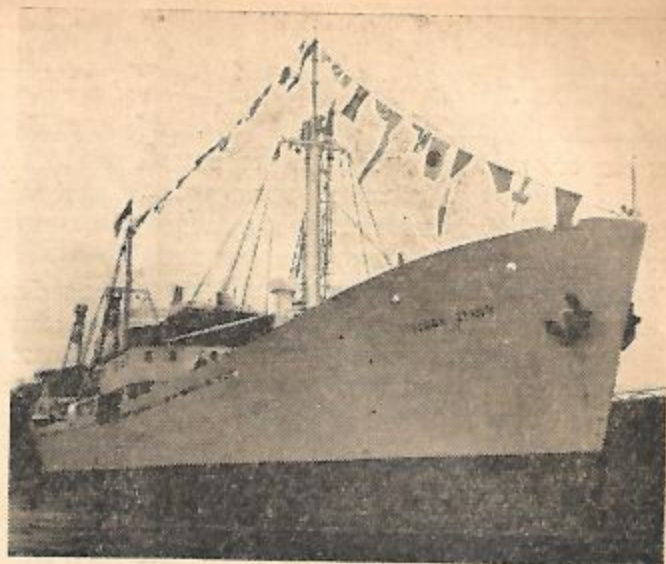
ישראליות. עוד שתי אניות פרי חד"י שות נבנות עתה במספנות הולנדיות והן תהיינה מוכנות לתעודתן במשך השנה. שייטת שלמה של אניות נושאות פרי ישראליות תעמוד לשירות משלוח פרי ההדר מחופי הארץ — ממגלי חיפה. תל-אביב ויפו, לארצות יבשת אירופה ואנגליה ואולי אף אל מעבר לאוקיינוס סים. כתצי מיליון תיבות פרי הדר יסיעו בעונות הפרי הבאות — חלק מיצער מטיליוני התבות הנשלחות מכאן לרחבי העולם כולו, רמו לאש"ר ריזות העצומות הגלומות בפיתוח הצי המסחרי המיוחד הנה בישראל.

הספינה ההדרישה

האנשים אשר טפלו בקניית אניית פרי זו נצמדו אל החידושים הטכניים המיוחדים שבהם צויידה „אתרוג" מרא" שית ברייתה. אי שם במספנה בשטוק הולם הושלמה והלכה אנייה מותאמת להובלת פרי. אנייה זו, שנבנתה מקשה, שדפנותיה אינם מוכרנים אחד לשני אלא מרותכים זה לזה, כדי למנוע שהי קה מיותרת בשעת טלטול ונזילה. הות קנה לתפקידה בדייקנות וידענות מיו חדת.

המיוחד שבה, המכשירה להובלת פרי, הרי הוא האורזר האוטומאטי שבו צויידו המחנסים שבבטן האנייה. לא קירור הוא הנותן את ההכשר לאניית פרי, אלא האפשרות לצידד את המחס"נים באוויר רענן ובריא. החום, המתנק העובש, הם הם שונאי הפרי העדין המובל מן הארץ לארצות אירופה. האורזר האוטומאטי משרה אוויר צח ומזוקק אי שם למטה, במקום שם נער"מות החביות לאלפיתן בצאתן לדרך הרחוקה.

סגולה נוספת ל„אתרוג" — המהי רות. „אתרוג" היא ספינת-מנוע. היא צויידה בשני מנועי-דיזל עדיני-מג"נן. הצוהלים בשעת עבודתן כסוסי מי"רוץ גזעיים משובחים. כל מנוע הוא בעל 1500 כחות סוס ובעל כושר יכולת לפעול בשעת הצורך בעצמו ללא עזרת המנוע השני. הוא יכול למלא את כל התפקידים הדרושים בשעת הי"לוך האנייה. והרי זו סגולה מיוחדת במינה בשעת סכנה בלב ים, בשעת סופה, כשמנוע אחד חל בו לקלוק כל שהוא. מנועי-דיזל אלה יוצרים מהי"רות של 16 קשר, והדרך מחופי הארץ לאנגליה אינה נמשכת אלא כעשרה ימים בסך הכל. ואין צורך להוסיף, שהמהירות הזאת מונעת אפשרות של רקבון הפרי מרוב טלטול בדרך ארוכה.



„אתרוג", אניה להובלת פרי הדר של חברת „צים".

פ. עזאי / „אתרוג" עוגנת בנמל תל-אביב

איוה שם נאה לאנייה זו. „אתרוג". כל השומע מלה זו ויעלו לפני עיניו מראות פרדסי ההדרים שלנו בימי אביב. עת פריחה להם ועת בושמם פרי קד כל הדי בישראל הוא פורש למרח"קים עד לב ים. ויעלו לפניו פרדסי הדר"רים אלה בימי סתיו וחורף בהיות צבע הזהב שולם על פני העצים ברוכי-הפרי המוכנים לקטיף ומכונניות-משא וקר"נות רכבת עמוסי זהב הארץ הזאת ימה"רו אל נמלים, אל אניות-סוחר להביא את הפרי הברוך אל ארצות ועמים אשר לא ידעו כמורה.

אניות-סוחר אלה היו תמיד אניות נכריות שבאו אלינו, על הצוות הנכ"רי שלהן, לקחת מעושר הארץ למרח"קים. רק לעתים רחוקות ראינו בחלומנו והנה אניות עבריות, הנושאות על תר"נן את דגל הים הישראלי, הן העושות מלאכה זו. חלום זה, ככל שאר החלום"מות שתלמנו בימים הטרום-ישראלים, מצא לפתע את תיקונו הממשי. המצי"אותי בקום מדינת ישראל.

„אתרוג" היא האנייה השניה מאניות נושאות הפרי הנמצאות ברשותנו, כא"חותה, שקדמה לה. אף היא נרכשת על ידי חברת „צים", החלוצה בהקמת הצי המסחרי שלנו, עוד מן הימים שלפני קום המדינה. ויש בטחון כי לא תהיה האחרונה בשורת ספינות נושאות פרי

החידוש עומד עדיין באנייה זו — „אתרוג". עדיין לא חרשו רוחות סופה ונחשולים עוים את תלמיהם בדפנות האנייה ובמתקניה. הירכתים טריי-צבע וכוחות התאים המשיקפות אל פני הים לא עומעמו. התרנים הגבוהים דוקרים את כחול השמים ולא נכופו מטלטולי מעלה-מטה. גשר הנווט שומר על ריח הצבע, שצובע אי שם במספנה בשטוקהולם, וגלגל ההגה האוטומאטי לא שופשף ממגע ידיים של התנאי בלי"ל לות-זעם וקדרות שמים. הסיפנים בהיריי-שמש והטרקלין לבאי הספינה עושה רושם של אולם אורחים קטן ונעים בבית מגורים על היבשה. רב"ה השובלים — פניו שוחקות וקציני הדי"ספינה — מסבירים פנים, כאילו גם הם, ואביי"ם אלה שטעמו טעם של לחם, אשר נאפה בהרבה ספינות שונות ומשונות וראו מתלאה והרפתקה בציד"הגללים העברי בימי מהתרה, כאילו גם הם זה עתה לבשו את המדים הכתור"לים על עיטורי הזהב שלהם. והמלחים, העושים אי שם בבטן האנייה מעשי מלחים רגילים, — דומה, שזה עתה למדו להלך הליכה אלכסונית במקצת, כדרכם של מלחים-טירונים. כי החי"דוש, הנזי והצחצוח, השליטים בכל על פני אניית-הדרים זו, הם הם הקובעים את אופיה של „אתרוג".

ראיתי את „אתרוג“ לאחר הפלגת הבכורה שלה ממספנת אקנברג בשטוקהולם, בעגנה בנמל תל־אביב. כחודש ימים נמשכה הדרך משם אלינו. היא לא הלכה ריקה. היא ביקרה בכמה נמלים בים הבאלטי: בנטבורג שבשוודיה, בגדאסק ובגזיניה שבפולין ומשם הפליגה לאנגליה. היא טענה את מטען ניה הראשונים בנמלי פולין ואנגליה, „טען כללי“, כפי שמכונה הדבר בפי יורדיים, והביאה אותם לארץ. מתוך מחסני האנייה העמוקים נצטפו לעיני המביט מן הסיפון העליון למטה, ערמות לוחים לייצור תיבות לפרי הדג, ארגוני בשר שימורים בקופסאות, לתת וכישות ושאר מצרכים חשויכותם בצידם.

וקיבלו לירידה את „אתרוג“ מלחים מישראל. כי רוב צוות המלחים באנייה, שמספרו 36 איש, הם מלחים יהודיים מישראל. 24 אנשים הם יהודים והשאר מלחים איטלקים וגם 2 שוודים. ואף רבי־החובל הוא יהודי, יליד איטליה, ושמו אנריקו לוי. צעיר לימים, כבן 36, אך מאחוריו תקופה ימאית ממושכת, ובתוך זה גם כמה שנות עבודה בצי המעפילים שלנו. כיצד הגיע לכך? מי יודע דרך צעיר יהודי, ואפילו צעיר יהודי מאיטליה הרחוק מכל דבר יהודי, אל ציונות ואל ארץ־ישראל? מלח בא־נאות איטלקיות הנוסעות בקו טרייסטי־חיפה, בימים שלפני המלחמה העולמית השנייה, הוא נמלט מארצו עם פרוץ המלחמה ומצטרף לצי הבריטי. עם תום המלחמה, משנתפתח מערכת עליה ב/ה, הרי הוא בא ומציע את עצמו לעבור דת ההעפלה. ובר מזל הוא. ספינת־המעפילים „דלין“, שהיה קברניטה, הצליחה להבקיע את הישוק המצור של צי המלחמה הבריטי ולהעלות את אנשיה על החוף. הוא חזר והצליח לעבור בלי תקלה לחופי הארץ גם באנית מעפילים שנייה. ואחריה באו אניות נוספות. עם קניית אניית הנוסעים „קדמה“, הריהו משמש עליה כאחד הקצינים, וב„אתרוג“ — הרי הוא רבי־החובל.

המלחים היהודים והאיטלקים הוטסו לשטוקהולם לקבל את האנייה לירידה. גם שני מהנדסי מכונות שוודיים צור־פו, לשמש מורים למהנדסי המכונות היהודיים. ובשעת טכס מסירת האנייה לידי הצוות הישראלי לא חסרו מתוות התרגשות במקום. סיפור אחד מקציני

האנייה, כיצד חובא הרב הראשי הירש שיש ד"ר מרדכי אהרנפרייז, ממ' לווי המסורים של הרצל בראשית דרכו הציונית, לראות בעיניו את המחזה. „זקן האיש ועיניו כהו“ — ספר הקצין. הוא הועלה בידיים לסיפון — להניף את הדגל הישראלי על התורן. ידיו רטטו מהתרגשות ומחולשת־פתאום שבאה עליו והחזקתי בו כל אותה שעה“.

המסע הראשון החל. המלח שניסה לתאר לפני בקצרה הפלגת־בכורה של אנייה הצליח לבסא את הרגש הכללי באמרו בקיצור: „הה, נסיעה ראשונה של אנייה היא תמיד מעניינת מאד, אך גם מסוכנת“. והוא הסביר זאת. האנייה צריכה להתרגל אל עצמת. חלקי הא־

נייה חייבים להתחיות יחד. המכונות — הכרה כי יכירו את מבנה האנייה וידהרו יחד, בקצב אחד מושלם. ואם כל הדרך כמעט היה הים נוח לשיט וצוות המלחים עשה את שלו, כרגיל וכמקובל, הנה בדרך מאנגליה לים התיכון באה הסערה הראשונה. סערה בים פירושה אחד — טלטול ונענוע, הטחת נחשולים לרפנות הספינה, הצפת סיפון נים. גם זה אינו דבר מיוחד במינו, אם כי החרדה המקנת אי שם עמוק בלב אינה פוסקת. ומה גם הפעם, באנייה חדשה. כיצד היא תעמוד בכך? והיא עמדה. והא־ראייה, היא כאן, בנמל תל־אביב, מרימה הרניה בגאוה ודגלה הירמי הישראלי מתנשב עליוות ברוח הא־ביבות הקלה.



באניותינו הספליגות ברחבי הימים משרתים 850 ימאים ישראלים ועשרות צעירים המכשירים עצמם לעבודה בצי המסחרי. עם גידולה של הספנות הישראלית ידרשו ימאים רבים נוספים. החלצו לשירות בצי!

ציים

חנות השיט הישראלית בע"מ

סוכנים כלליים: שהם שרותי הים בע"מ

מפעל הדיג הישראלי בגידולו

הדייגים בוועידתם

הועידה הראשונה של הדייגים התכנסה ב-30—28 לאפריל ש.ג. במעון "כרמליה" בחיפה. מאות דייגים, וביניהם כסגן ערבים, השתתפו בה.

במרכז דיוני הועידה עמדו בעיות פתוח הדיג הישראלי, על כל ענפיו, ושיווקו.

מר י. ר. ת.ס. מנהל מחלקת הדיג הממשלתית, הרצה על הכניית הפיתוח לדיג הישראלי.

צריכת הדיגים בארץ — אמר בין השאר — גדלה והולכת והי דיג הישראלי מספק רק 21% מהתוצרת הכללית. הממשלה הקציבה — 200,000 ל"י לפיתוח הדיג לשנת הכספים 1950/51 — 50,000 ל"י מזה אישרו כבר לרכישת ספינות חדשות.

בהמשך הריצאתו אמר מר רותם, כי נערכות עתה, ע"י אנשי עסק יהודים, תכניות גדולות לחקמת מפעלי דיג בארץ אך "העורר בה לפיתוחם היא שותפות בעלי המפעלים עם העובדים וההסתדרות".

מר רותם סיפר, בין השאר, על סיכוי הדיג במפרץ אילת וים סוף. המומחים שנשלחו לשם הגיעו לרדי מסקנה, כי עם ייצוב התנאים הפוליטיים עתידה אוכלוסית הנגב הדרומי להתבסס על הדיג.

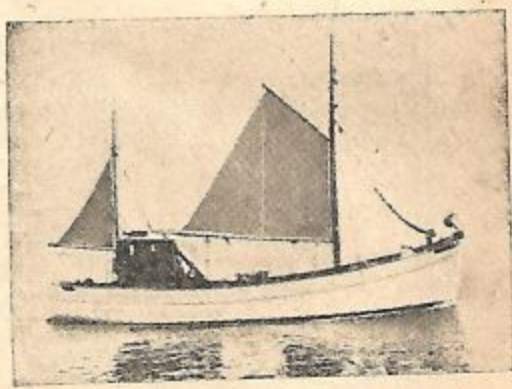
מר זיסקינד הרצה על שיטות הדיג השונות וזמר א. וירשובסקי, מהתחנה לחקר הדיג הימי, — על המדע בשיטות הדיג. מר צ. ליטוביץקי ייחד את הדיבור לבעיות השירוק והמחיימים והי. ר. רופין — לעניני קרו העזרה ההדדית של אנד הדייגים.

ספינת הנסיונות "הצבי"

בראשית השנה האזרחית השוטפת הורחב במדה ניכרת מחקר הדיג הימי, עם כניסתה לעבודה של ספינת הנסיונות "הצבי". ע"י כך נפתחו אפשרויות חדשות לענף הדיג, לכל שלוחותיו, שקידומו וגידולו מותנים, בין השאר, בגלוי שדות דיג נוספים במימי ארצנו ובשפור שיטות העבודה.

הדיג החופי והמסמורת (טראול), שקנו לעצמם עד כה אחיזה בארצנו, אינם מנצלים ניצול מלא את כל האפשרויות הגנוזות בתחום זה. המסמורת, השולה את דגי הקרקע, קטורה בעבודתה לאזורים הנקיים מסלעים ואין היא יכולה לנצל את כל שטחי קרקע הים לאורך חופנו. אך בין שורות הסלעים, לארך החוף בין חיפה לתל-אביב, ישנם שטחים נרחבים לא מעטים שאפשר לפעול בהם בשיטה זו ויש למי צוא את הדרכים כדי להגיע אליהם.

גם הדיג החופי, המשתמש עוד גם כיום בשיטות ערביות, רחוק מלתרום את מלא תרומתו להרחבתו של הענף. דגי המים העליונים נצודו עד כה בארץ בשטות איטלקיות וערי ביות, ותוצאותיהן אינן מצדיקות את המשך פיתוחן. אך דגים אלה מרובים בחופינו ובספינות המצוידות במודדי ערסק חשמליים אפשר לגלות לא אחת לחקות גדולות מהם בעמקים שונים.



"הצבי", הספינה החדשה למחקר הדיג הימי.

כל אלה מאפשרים לה הפלגות למרחקים — לתור אחרי שדות דיג חדשים, וחדר למעבדה בה, לשמוש בהפלגות-מחקר, ותאי מגורים מתאימים, לעת הצורך, למספר מוגדל של עובדים. ויש בה מטבח וחדר אוכל, ורונות ומזוים ועוד.

הספינה נושאת את שמו של היינץ הצבי, חבר "שדות ים", מחלוצי הדיג העברי, רב חובלה הראשון של ספינת המחקר "נסיון", שנפל במלחמת השחרור. היא נבנתה בדניה ועתה היא בבעלותה של המחלקה לדיג שבמשרד החקלאות.

עם הספינה הובאו לישראל גם סוגים חדשים של רשי תות לציד דגים. אחת מהן, שהומצאה ופותחה בדניה ואשר אינה מחייבת שטחים גדולים כמו המסמורת, הובאה לציד דגי הקרקע: כבר התחילו בה בנסיונות, כדי להתאימה לתנאי הארץ ולמצוא שטחים מתאימים לעבודתה. נמצאת בידינו גם רשת אחרת, אף היא מדניה, המכונה על הצלחתה הרבה, בשם "מסמורת אטום". רשת זו אפשר לכוון לדיג בכל עומק רצוי ועובדים בה בצירוף מורד העומק הקדמי, המגלה את להקות הדגים ואת העומק בו הם נמצאים. יש לצפות ששללה יעלה בהרבה על זה שבשטות הדיג האחרות ואפשר גם שמינים חדשים של דגים, שעד כה לא נודגו אצל לנו בכלל או במדה זעומה מאד, יועלו בה ובכמויות נכבדות. בנסיונות מעין אלה וכי"ב תעסוק "הצבי" ודומה, שאין כמוה מתאימה לחפקי.

ספינת הנסיונות החדשה מצוידת צעד ניכר במגמה זו. הספינה גדולה ונוחה. ארכה 600 רגל, רחבה — 16'6" רגל, עמקה — 8'6" רגל. קבולה — 50 טונה בערך.

מצוידת היא במנוע "הונדסטר סמידזל" בן 120/140 כ"ס ועל ספונה כל המתקנים הדרושים לעבודה לשיטות הדיג השונות. מלבד במודד העומק החשמלי, המתאר בתאור גרפי את פני קרקע הים, מצוידת היא גם במכשירי נביגציה מודרניים, משדר רדיו וכן רדיו (Radio Direction Finder).



כפר הדייגים
"שדות ים",
קיסריה

מהנדס א. לוין / נמל קיסריה

קפו הנוכחי למלא את תפקידו כנמל כללי ואין בו גם כל סדורים מתאימים לנמל דיג.

גם נמל תל-אביב לא יוכל לשמש כנמל-דיג. בגלל: (א) הצפיפות הרבה השוררת בו; (ב) ספינות הדיג החדרי שות, שמספרן בציי הדיג שלנו גדול והולך, לא תוכלנה להכניס אליו בשל פתחו הרדוד ועמקו המועט (פתות מ"ב מ'). נמל תל-אביב נבנה, בזמנו, בתנאים מיוחדים שהזמן גרמם. הוא נחפר בכוון ליבשה ומבנה פתחו לא כוון כראוי. הכניסה לתוכו מסוכנת מאד, כשהים אינו שקט לחלוטין, ואף לספינות קטנות, שאינן מעמיקות לשבת במים. קרה לא אחת שספינה, אשר שהתה מחוץ לנמל לפני פרוץ סערה, שוב לא יכלה לחזור אליו ונאלצה להפליג לנמל חיפה הרחוק, כשהסערה הלכה וגדלה.

הנמל בקיסריה

קיסריה נבחרה כמקום מתאים להקמת נמל-דיג גדול ומרכזי מבחינות רבות: (א) נמל קיסריה סמוך למרכז-הדיג; (ב) הוא קרוב לצמתי-התחבורה — כביש חיפה תל-אביב וכבישי ואדי-מילך וואדי-ערא; (ג) סביבתו הקרובה נקיה מטלעים תתי-מיים; (ד) תנועת החול בו ובקרבתו היא אפסית. מקום זה שימש כבר כנמל בתקופות היסטוריות שונות. הורדוס בזמנו ראה את המפרצים בקיסריה כמתאימים ביותר למעגן גדול ורציני. הוא בנה אותו על שטח של 500 דונם בערך. נמל זה היה מתולק מפרצים מפרצים, שהיו

נמל דיג הראוי לשמו חייב להכביח: (א) מקום-מעגן ומקלט לספינות-דיג; (ב) סדורים מתאימים לפריקת הדרגה, להחזקתה ולהובלתה למרכזי השוק; (ג) סדורים מתאימים לציד הספינות וכל הדרוש לעבודתן התקינה; (ד) מספנה היכולה לבצע כל תקון הנדרש לספינה.

את הנמל יש לבנות על כן במקום מתאים מבחינת הים (מפרץ טבעי, הנאי קרקע טבעיים וכו') ועליו להיות קשור למרכזי הישוב בדרכים טובות וקרוב לשדות הדיג. הדבר חשוב במיוחד לגבי ספינות קטנות, מעין אלה המצויות בדיגנו.

בעיית מקום בנייתם של נמלי הדיג קשה במיוחד בארץ צנה בגלל חופה "החלק". חופיהן של ארצות אירופה, למשל, מפורצים והמפרצים הסמוכים זה לזה משמשים מעגנים טובים. הם חוסכים מהדייגים נסיעה ארוכה משדות הדיג לנמל המרכזי ואין גם צורך בהשקעות מרובות כדי להפכם לנמלי-דיג קטנים.

הנמלים בארץ

קו החוף של ארצנו הוא, כאמור, ישר ומחוץ למפרץ חיפה הגדול אין בו כמעט מפרצים טבעיים. נמל חיפה לא יוכל למלא תפקיד של נמל-דיג משתי סבות: (א) שדות-הדיג שלנו משתרעים במרחק נכר דרומה ממנו ועל הספינות לבדו בו זמן רב לנסיעה מיוחדת; (ב) נמל חיפה אינו מספיק בהי

ולתגן על הרציף, כן יצטוו שכבת בטון דקה על חלק מהשטח, כדי לתגן עליו מרסיסי הגלים.

הוכח, שהדרך הרציף עמדו השנה במבחן הסערות החורף ביותר. בסך הכל השתמשנו ב־6500 ממע"ק אבן.

ככל העבודות ההכנה, בכלים ובבנין, הושקעו בסך הכל כ־10.000 ל"י.

שלב ב'. אנו מתכוונים לבנות שובר גלים, אשר יתחיל מ־סלע בן־גוריון" וימשך צפונה מערבה לאורך של 110 מטר. גבהו של שובר הגלים יהיה 6 מ' מתחת לפני המים 4 מ' מעליהם. ע"י כך יהיה כל שטח המעגן — 30 דונם (שטח מים) סגור ומתאים לעגינה גם בשעת הסערות הגדולות. הכניסה תהיה ברוחב של 40 מ' מצד צפון־מערב ובעומק של 6 מ'. באותו שלב נצטרך לבנות גם את חוית הרציף, מקום עגינת הספינות בשעת הפריקה.

ברגע זה עוסקים בקדוחים כדי לקבוע מה יהיה היסוד של שובר הגלים. לבנין שוברי גלים ישנן הרבה שיטות. השיטות הבאות בחשבון אצלנו הן: א) בלוקים של אבנים בנות עשרות טון, המונחות בשפוע מסוים ובגובה מספיק. ב) יציקת קיר בטון. שיטה זאת מחייבת יסוד יציב מסלעים. בשלב זה יש להוציא את שברי הנמל העתיק מן המעגן ולהעמיקו במקומות מסוימים עד ל־4 מ'. כן יש ליצוק את רצפת הבטון או אספלט.

שלב ג'. שלב זה יכול את בניית מתקני הנמל, כגון: מחסנים, מחסני קירור, בנין מספנה וכו' וכן גם את הקמת הקיר הצפוני ורציפים נוספים בצפון־מזרח ובדרום.

תכניות לעתיד

כשיגמר בנין המעגן בקיסריה, תכל על ידו במדה רבה עבודת הדיג שלנו. אולם, כבר עכשיו יש לקחת בחשבון, כי נמל קיסריה, ואף אם יהיה גדול ומפותח, לא יהיה בו כדי לפתור את כל שאלת נמלי־הדיג בארץ. הדיג חייב להיות אצלנו אחד מענפי הכלכלה ההיווניים ביותר. יש על כן לבנות בתחופנו נמלי־דיג נוספים, כדי לספק מקומות עגינה ובסיסים לצי הדיג הגדול והולך. ובמיוחד יש לחשוב על הקמת מעגן נוסף בדרום הארץ.

מוגנים ע"י שובר גלים אחד, הצלבנים חזרו והתקינו לשמש את המפרץ הגדול ביותר. הם השתמשו בחמרי בנין שנטלו מהריסות הנמל העתיק, גם בתקופת הערבים שמש המקום כנמל.

עוד לפני עשר שנים, עם ראשית התפתחותה של הימאות העברית ושל הדיג העברי, משך מקום זה את תשומת לבם של הדייגים — להתישבות ימית והתנאים הקואופרטיביים, אף מבלי כל שיפור והשקעה. אפשרו נסיונות רבים של עבודה בדיג בשיטות שונות. עם פנוי הכפר מתושביו הערבים, ברא"שית המלחמה, נפתחו סכויים מלאים לנצול האפשרויות להיקמת המעגן המרכזי. מעגן זה יוכל לשמש את כל הישובים החקלאיים שקמו ויקמו באזור החקלאי הגדול המשתרע צפונה ודרומה. ישובים אלה יוכלו לעסוק בדיג ולהשתמש במעגן זה, אשר יהיה מתאים ונוח מאד.

המעגן עצמו, הנמצא במקום המעגן הצלבני, סגור מצד דרום ע"י שרידי הנמל העתיק הנמשך כ־150 מטר לעומק הים. מצד צפון, במרחק של 200 מטר, נמצאים שרידי רציף אותו נמל עתיק. רק מצד מערב הים פתוח. עמקו הכללי של המפרץ כיום הוא ארבעה מטרים והוא פוחת והולך ככוון להוף.

מחלקת הדיג הממשלתית מכירה בערכו הגדול של מעגן זה ומשקיעה הרבה מרץ בהקמתו.

השלימים מביצוע העבודה

שלב א'. כדי להתחיל בבנין המעגן היה צורך לסול דרך אליו. הדרך הקיימת הגיעה עד לבנין העתיק העומד במרכזו של הצי האי. סללנו אותו בתוך קירות המבצר הצלבני. ע"י סלוק 600 ממע"ק אבן הצלחנו להבקיע את המחסום הזה. אורך הדרך — 120 מטר ורוחבה 7 מ'. בטופה של הדרך הגענו לאזור הסלעים הטבעיים, הנמצאים עד ל־2 מ' מתחת למים. את כל השטח עד ל־סלע בן־גוריון מלאנו באבני סקול מוגנות ע"י סלעים גדולים שהוצאנו מהמים. ע"י כך הושג שטח, שארכו 70 מטר (ממזרח למערב) ורוחבו 25 מטר. בשעת הסערות הגדולות היה עלינו לחזק את מוזת הרציף בבטון ולהגביה את הקיר בגובה של 2/70 מטר מעל פני הים, כדי לשבור את הגלים החזקים מדרום וממערב

<p>כל כתבי מאפו בכרך אחד לוכס 2.500 ל"י</p>	<p>תולדות האמונה הישראלית א-ז מאת ד"ר י. קויפמן 6.700 ל"י</p>	<p>תורה נביאים וכתובים לכל משכיל בישראל ערכים ומפורשים ע"י פרופ. צ. סגל ב-14 כריכות. ת. בד 8.500 ל"י 6-7.500</p>	<p>מאת ה מתוך ספרי "דביר"</p>
<p>כל כתבי אחד העם בכרך אחד לוכס 3.300 ל"י</p>	<p>ספר האגדה בכרך אחד לוכס 4.200 ל"י</p>		

הארבעה ישבו סמוך לחומת העיר העתיקה וסעדו לבם. בשמעם קול צעדים הולכים על אבני הדרך הרימו עיניהם ותלון בבא. הלך שהתקרב אליהם, כבר נשמ את אורית הקדומים של קיסריה ועל כנפי דמיר נז נישא אל התקופה ההיא... בהסתכלו בהם, והם יושבים על הארץ בעיגול, דימה לראות קברצת-אנשים מני אן שהועתקה אל מסגרת ימינו אלה, היה זה כמו בעיור עתיק, לוקח לב בפשטותו ובלבביותו. ההלפנו חיזקים וברכות ועד מהרה חוקם הגשר בנינו. כאילו מכרים וחוקים היינו. ההמנתי לסעודה הזלה: דג מעושן, לחם כהה, ריבה ועוד.

הארבעה סיימו את סעודתם וקינחו במים זכים מדלי שעמד לידם. אחר קמו, הלצו עצמותיהם וגנחו מתוך הרגשת סיפוק. — היום גמרנו את הקידוח — אמר הקשיש שביניהם, השאר חיכו והסתכלו בו במבט של ריעות והיבה גם יחד. הזכיר היה כבל קומה למעלה מבינונית. לבושו היה לבש"רו היה זוג מכנסיר-הצהה. מיבנה הגוף מוצק וגמיש. שערותיו — שיבה, אך פניו בריריים ואדומים ושיניו צחורות ומבהיקות. ועיניו — סמל המרץ והעירנות. מדדתו אר"תו במבטיו והוא כאלו הבין למתשבתיו ואמר: אתה ודאי מעוניין לראות בעבודות הקמת הנמל לדיג. נענעתו ראשי לתן והוא השיב: טוב, נלך!

ירדנו במסילה לפני הים, חומות, אבנים עתיקות, שברי עמרדי שיש וגרעניות, כות"רות-פיתוח נאות והרבות-אבן, אלפי שנים מציצות בך סמל רובד אבני-גזית. היכלו של מי תמך עמוד-השיש הנאה, המוטל במים שבור? כמה ידים של עבדי הורדוס עמלו להבאת הכותר של האבן החומת העצומה הזו?

— אנו מהלכים על הרבות שוברת-הגלים הרומאי — הפסיק ההרהר, העתיקים" בן לויתית, הוא המהנדס המפקח על ביצוע העבודות. "הרחבתו את הרחבה, גילגלו דימה כמה גושי אבן עצומים. בנינו המשך לשובר הגלים, כאן עבד מנף של 10 טון,

אך לא יכול להיות את הגושים הללו, שאחד דים מהם משקלם 18—20 טון. במאמצים גילגלו אותם במקום להניסם. את האבנים נאלצו להזק במריחות-כסוף, כי הגלים התיזקים חתרו והלכו תחתן וחבלו בעבודות. בימי החורף הסוערים עברו הגלים את הקיר והתרוממו לגובה של 8 מטרים."

עלינו על גבי המיליו החדש בשפת הרציף. איש-שיחיו. נתון היה כבר כולו למפעלו. הוא סיפר כמעט בלי שהסתתרו:

— כאן יקום נמל-דיג מציף ומרכזי ליישובי הים שבכל הסביבה. קיסריה קרובה לשדות-הדיג העיקריים בים שלנו. היא במח"צית הדרך שבין היפה תל-אביב. המעגן הטבעי, שיוכשר לפי התכנית, גדול—250 × 200 מטר (כ־50 דונאם). הוא גדול פי 3 ממעגן תל-אביב כיום (200:60 מטר בלבד). עמקו (4—5 מ') מספיק גם לאניות גדולות, בשלב ראשון יוכלו לעגן, ברציף הניבנת עתה, ארבע סירות, בשלב הסופי — עשרות רבות של סירות. שובר-הגלים ייבנה באורך של כ־500 מטר, ובשלב הסופי עד 110 מטר לערך. רוחב הכניסה למעגן מצד הים יהיה 40 מטר, עתה עוסקים בבדיקות כדי לקבוע — מאיזה חומר לבנות את שובר הגלים: מאבנים כסופע מתאים או סבסוף, בינתיים עומדים על הנאי המקום, על כיר"ון זרם הגלים והרוחות. מנקים סלעים בשטח שנועד למעגן ומוסיפים כספסם בפעם קטע של אבנים מהחזקות בסבסוף. גוזלים עוד קטע כחים ועוקבים אחר "תגובת" הגלים הזעפניים...

התכנית הראשונה הוגשה על ידי תברה אמריקאית ידועה לבניית נמלים ומעגנים. אולם, — מדגיש איש-שיחיו — גם תכנית מצויינת חייבת להיות תואמת לתנאי המ"קום. זאת יודע רק אדם הנמצא במקום וערשה את המלאכה יום יום. הוצעו תיקר"ים ושינויים והם נתקבלו ע"י אנשי התברה.

מיליון ו־450 אלף לירות תעלה הקמת נמל-הדיג המרכזי כולו, שבו יהיו מחסני קרור, בית-מכס, מסילת ברזל, בתי מגורים

לעובדים וכו', אך לפי שעה הושקעו ו כמה עשרות אלפי לירות. אם לא תחול הפ"רעה יוכלו כבר בתחשים הקרובים להת"חיל להתחמש במעגן.

לפי שעה אין קצב העבודה הולם את גר"דל התכנית. עם סיום החקירות ועם קביעת המסקנות יגבר ודאי הקצב. אך בינתיים רבה הדממה סביב. רק גלי הים הנפלא לר"חיים בלי הרף את אבני הרציפים העתיקים, את הסלע התת-מימי האדיר שעליו יוקם הרציף החדש. הם נעים ולוחכים ומשוותחים בנייהם בשפת-מים עתיקה, והחומות הע"תיקות והרבות הבנינים — ערב של סכ"גון רומאי וביצניטיני — עומדות דוממות. כשהן עומסות על עצמן נשל כבר של זכ"רונות שנות-אלפים, שיחים צופחים בן הסדקים ורוח מטיילת בין הקמרונים ובר"סימטאות. היסטוריה והיסטוריה,

אך אנו כה רוצים לשמוע הולם-עמל ושתו"י-צירה במקום ההיסטורי הנחרד הזה"כה משתוקקת העין לראות צי של סירות דיג לסיניהן, הבאות ומפליגות, המביאות משלל הים והמודותיו! והנהיריים כה רר"טטות לשאוף אל קרבן את זה הריה הידוע של נמל, של דיגים, של עץ מרקיב במים וצבע שמן, של מלה ונף הריף — של כל זה ביהד!

נקות, כי לא רחוק היום... עוד מעט קט ועל שפתיהם של ותיקי קיסריה יעלו המלים הנפלאות של גיחון מייספיליה, בשירו "קדחתים":

עלי לרדת שוב לים, אל הים הבורד והשחק, וכל הצפי: ספינה רמה וכוכב יוליכנה לרחק —

ומלים אלה יתגנו ויתערבו עם הפסוקים הנפלאים של הגה סאנאש, בת קיסריה:

אלו, שלא יגמר לעולם, החול והים, רשרוש של המים, בוק השמים, תפלת האדם, —

<p>דברי ימי עם עולם מאת פרופ' דובנוב 10 ספרים — 12 ל"י בכריכת לוחס 14 ל"י</p>	<p>כתבי ביאליק הוצאת כ"ס 4 כרכים בקומסה נאה — 3.350 ל"י</p>	<p>כל כתבי ש. בן-ציון בכרך אחד לוחס 2.900 ל"י</p>
<p>תולדות הספרות העברית החדשה א-ד מאת פ. לחובר — 3.900 ל"י</p>	<p>כתבי שלום-עליכם עברית י. ד. בדוקוביץ שלושה עשר כרכים יצאו לאור בקרוב</p>	<p>כל כתבי י. ל. פרץ מהדורה שלמה בכפריית 6 ספרים — 5.500 ל"י</p>

עליה בידוע = (+) או ירידה = (-) במשך החדשים ינואר-דצמבר 1949, בהשוואה עם ינואר-דצמבר 1948	ינואר-דצמבר 1948			ינואר-דצמבר 1949			המקור
	לי"י	ק"ג	ימי עבודה	לי"י	ק"ג	ימי עבודה	
181% (+)	37.855	141.041	7756	152.508	396.695	19186	1. ידוע אגמים
605% (+)	10.731	16.414	3490	115.804	252.374	37022	2. ידוע ימי-חופי
	35.828	110.946	3226	194.683	646.276	16363	3. ידוע ממכורות
21% (+)	1.178.873	2.434.746	—	1.365.859	2.938.240	—	4. גדול דגים (מדגה)
57% (+)	1.263.287	2.703.147	—	1.828.134	4.233.585	—	סה"כ

דב שובל / בעיות הדיג נידונות בכינוס מדעי

רבים ושונים הם הגורמים, הפועלים בים והמפעילים על גידול הדגים ועל שלל הדיג: הטמפרטורה, הרוחות והאור, ריח כוח המלווים, הזרמים, עומק המים, הצורה הטופוגרפית של קרקע הים, מזון הדגים בים, כל אלה וכן גם הבעיות הטכנולוגיות של הדיג הועלו לדיון בכינוס לחקר המים המתקיים, היום והדיג, שנערך בימים 2-3 במרץ ש. ז. במועדון שליד משרד החקלאות בחיפה.

14 הרצאות, מפי 12 מרצים, הושמעו בכינוס. הן הקיפו את הבעיות השונות הנ"ל געות למי הים, האגמים והבריכות, לגידול דגים ולדיג.

החברה לזואולוגיה

הכינוס נערך על-ידי החברה לזואולוגיה בישראל (שמרכזה הוא בתל-אביב), בשיתוף עם המחלקה לדיג של משרד החקלאות. השתתפו בו עובדי מוסדות המחקר במחלקה לדיג, עובדי המחלקה לזואולוגיה באוניברסיטה העברית בירושלים, עובדי המכונים הביאולוגיים בחיפה ובתל-אביב, מורים לטבע, דיגים, מגדלי דגים וכו'.

מטרת החברה היא לעודד ולהפיץ את מדע הזואולוגיה. את פעולותיה היא מבצעת באמצעות כינוסים, טיולים וסדורים ובפרסום חומר מדעי. החברה עומדת בקשר רחב עם המכונים הביאולוגיים בישראל והגדולות. אמצעות—מסי חבריים, שקטה וצנועה היא פעולתה של החברה לזואולוגיה, הקיימת זה 15 שנה. הדיג כמעט שלא הגיעו לציבור. היא קיימת עד כה כינוסים מדעיים במספר משתתפים

מעטה, אולם בשנת 1945, שהיתה שנת שיא בדיג, לא הגיע השלל כולו—יחד עם שלל אלפי הדיגים הערבים—אלא לכ" מות פחותה מזו. זהו הישג, אך מבליט הוא גם את החסר: ר"ק רב על!

אנו עומדים בפני תפקידים חדשים באילת ובפני פיתוח שטחים חדשים בדיג ימי (במים העליונים). כן אנו מתחילים לחשוב על הרחבת התחומים: לדוג הרחק מחופי הארץ, לתפקידים הם אקטואליים, וקשורים במצב האספקה ולמחסור בדבינים. בעיות חשובות בפנינו ואי-אפשר לפתור מבלעדי עזרת המדע. החקירה היא בדברים הסמויים מן העין. גם דרכי החקירה במקומות אחרים בעולם הן חדשות וסבוכות. אנף הדיג מוציא, לצרכי מחקר, חלק ניכר מתקציבו—למעלה מהמחצית. יש לגייס אנשי-מדע רבים למחקר זה.

בסוף דבריו ציין הנאום את הצורך לקדם את הענפים ולהחזיר את הבעיות גם לתחום התי-הספר.

הדיגים — עם לוחם

על תולדות הדיג כמגרת הרצה מ. נון (עין-גב), הוא סקר את הווי הדיג בימי קדם ואת מונחי הדיג, שאפשר למצוא בתנ"ך ובתלמוד. בין תשאר ציין, כי בימי בית שני היו דיגים הכמרת מאורגנים במעין קואופרטיבי, שנקרא חבר; היה מחיר קבוע לדגים; כמה יישובים נקראו בשמות המדינות (בימי העיר צידים) בית ראשון, בית ציידא, ציידתא, מגדל נוניא (בימי בית שני). גם השם היווני טריכיאה פירושו: מקום המלחת הדגים. מכאן נשלחו הדגים עד לשוקי רומא. בימי המלחמה ברומאים לא נכנעו הדיגים

מיוצגים—אנשי החברה: בעלי מקצוע ואנשי השכלה, הפעם היה זה כינוס, שמש"תתפיי היו, שלא כרגיל, לא חברים, אלא אורחים ברובם.

— כינוס זה שונה מכל הכינוסים האחרים של החברה—אמר בדבריו הפתיחה ד"ר ה. שטייניץ, יו"ר החברה לזואולוגיה.—יש שתי השקפות שונות על הדיג—אמר הנאום: יש הרואים בו שלל, שתפקידו לפרנסנו, ויש המתחייבים אליו כלא אובייקט למחקר טהור. אך גם אלה וגם אלה רואים רק את הצד האחד של המטבע. חקר הדיגים בא לשרת את הכלכלה, המחקר מתנהל אמנם לפי עקרונות מדעיים, אך תוצאותיו הן שימושיות וחשובות ביותר בשביל אנשי הכלכלה.

העושר הטמון בימים

— הדיג הימי וגידול הדגים באגמים ובנחלים צועד רק את צעדיו הראשונים בארץ. תקופת הגישושים היא אמנם מאחר ריגו, אולם עוד רבה הדרך לפנינו—אמר בכינוס יהודה רותם, מנהל אנף הדיג במשרד החקלאות. הארץ עניה במזון חלי' בוני, האוכלוסייה גדלה והצרכים מרובים. חלק גדול מעשרה של הארץ טמון בים מיט—אמר הנאום, בציינו, כי רוב גבולותיה של ארצנו הם שני ימים, נהרות ואגמים. יש להשוף את העושר הטמון בהם ולעשותו מנוף לגידול המשק.

בכל תחומי הדיג הנענו לכלל הישגים מקצועיים ומשקיים. אנו מספקים בעת כ"כ בע מכל תצרוכת הארץ בדיגים. 20 אלף טון נות דגים צרכה הארץ בשנת 1949 וכ"כ 4.300 טונות מזה סיפק הדיג המקומי. כמות זו היא

גים. הספנים והדייגים שבטבריה עברו בסי-
רותיהם למגדל ומשם הטרידו את הרומאים.
כולם הוכרעו אחר־כך במלחמה לאחר שה-
רומאים בנו להם צי.

גם בימינו, במלחמת העצמאות, ביצעו
הדייגים בסירות־דיג קטנות פעולות קומאנ-
דו, שהשיבות רבה נודעה להן.

כל נסיון עולה אלפי ל"ו

על התכונות ההידרוגרפיות של ימת
כנרת הרצה א. אורן (חיפה), שציין,
כי התכונות שונות מתכונות האגמים באר-
צות האקלים הממוג.

המרצה עמד בדבריו על תקופת הסטא-
גנאציה בקיץ, כשנוצרת שכבת־מים תחתית,
שבה נעלם התמזג, ואת תקופת הצירוף
לאציה בחורף, כאשר מ"העומק עולים
ומפזרים את החמים המזינים (לחיו זרחן
וחנקן), הדרושים להתפתחות הפיטופלאנ-
קטון (אצות). שינוי ריכוז החמצן היעיל-
מותו משכבות־המים העמוקות בימי הקיץ
מביא לידי נידדת הדגים משכבת־מים אחת
לשניה.

על קבוצת הבינות וסביבת הייה הרצה
אברהם וירשובסקי (חיפה), שמסר
פרטים מחקריות התחנה לחקר הדיג הימי,
הבינית, שהיא מקבוצות הדגים הגדולות
בכנרת. מתמעת, משום שהיא מטילה את
ביציה במחלים ואין היא יכולה להזרו מזה
יידון התחנות, שהוא אחד מסקומות־ההטלה
החשובים, בגלל הסכר שבירדן. לפיכך יש
לשמור ולשפר את סקומות־ההטלה האחרים.
ברוך קומארובסקי (חיפה) הרצה
על הפלאנקטון בימת כנרת, הפלאנקטון,
פירושו—האורגניזמים (חי וצומח), המרצה
פיע במים, המרצה ציין את ריבוי המינים
והגורות המצויים בכנרת.

מאיר בר־אילן (טבריה) הרצה על
בעיות הדיג בכנרת, בציין את המערכה
על ערבים סורים או פליטים מא"י, הנאים
לדוג בגנבה בכנרת מאחר שאין להם בה
זכות דיג. בכנרת עובדים כעת בדיג 50
אנשי משקים, 20 חברי קואופרטיבים 60
דייגים פרטיים.

בהרצאתו על בעיות מחקר המדנה עמד
ד"ר ק. רייך (ירושלים) על התכונות
המיוחדות של גידול הדגים בכריכות, שה-
נחו יותר נוח מהדיג. אפשר לקבוע את צפי-
פות הדגים בכריכות, להוסיף מוון, לקבוע
סועד להוצאת הדגים וכו'. ההתקדמות
במדנה אפסרית רק בדרך מדעית—בהקרה
הפיסיוולוגית, בחקר האצות, הבקטריות,
המים המתוקים והקרקע. המרצה מסר פרי-
טים על גידול הקרפיונים והפטרולות שהיו-
באו מחוץ־לארץ. נעשו נסיונות גם בגידול
הדג המקומי אמנון, כל נסיון עולה אלפי
ל"ו.

60 אלף קרפיונים הוכנסו לפני שנת ל"כ
נרת וגידולם רע. לעומת זאת עלה יפה גרי-
דול הקרפיונים, שהוכנסו במאות אל אנם
החולה.

השפעת גומלון בין המטאורולוגיה לדיג

ד"ר נתלי רוזנאו מהשירות המ-
טאורולוגי הרצה על הדיג והמטאורולוגיה.
להתפתחות הפיטופלאנקטון (אצות) דרו-
שים: אור, חום והחמרים הנחוצים לבניית
האורגניזם. כל החמרים המזינים שבים
שואפים לקרקע, וכדי שיהיו לתועלת לאצות,
יש צורך שיימצאו עד לעומק של 80 מ',
יש להעלות את מ"העומק. דבר זה
נעשה בארבע דרכים שונות: עלית מ"י
העומק ליד החופים; תגרות המים מלמטה
למעלה (דיברגנציה); התליך התגודה ל"י
גל הבדלי טמפרטורה; התאדות. בחופי
ארצנו מתקדמים פני המים בסתיו, ודבר
זה גורם לתגודה; התהליך נמשך גם בחורף.
במפרץ אילת גורמות הרוחות התמידיות
מתצפון עלית מ"העומק.

גם גאות הגילוס, הנגרמת על־ידי סני-
עים מטאורולוגיים, משפיע על הדגים בים,
שכן מים עשירים זורמים לארצנו לאורך
החוף. הרוחות הצפוניות, הפועלות כל הקיץ
במצרים, גורמות לזרימת המים מהים התי-
כון לים סוף ובקפיץ—בכיוון המפרץ. באג-
מים—הכנרת והחולה—משפיע הדיג ממי
הגשמים.

תחזיות מזג האויר השובות לקביעת
הקשר בין תרוחות לזרימה ולקביעת תנאי
החיים. אחד החוקרים קבע, כי מספר הימים
הפרויטיביים" לדיג במרכז אירופה הוא
90 ואילו אצלנו—270 בשנה. הדייגים יכר-
לים לעזור לשרות המטאורולוגי במתן
ידיעות.

דגים ולעופות

על דגי החולה הרצה ד"ר ז' טיי-
ניץ, מספר מיני הדגים באגם הוא 17
ועליהם נוסף הקרפיון, 11—10 מינים נית-
נים לגיבול כלכלי. המרצה סקר גם את
התרדות נידדת הדגים בתקופות קודמות.
סיבות הנדירה נעוצות בגורמים אקלימיים,
שהי הרצאות רבת־ענף הושמעו על ער-
פות המים, ישראל ל"פ שיץ (מערה) הרי-
צה על עופות המים המתוקים וד"ר ה.
מנדלסון (תל־אביב)—על עופות הים.
ל. ל"פ שיץ, כחובב־טבע, רואה בעוף את
הצד האסתטי חיפה ומדבריו נתקבל הרי-
שמ, כי בזכות זו הוא אף נוטה להקל בערך
הנוקים, שעופות מסוימים גורמים לברי-
כות, בשלותם מוון דגים, הוא גם אמר, כי
הנוקים אינם מצדיקים מלחמה בעופות;
יש להתאים שיטות־עבודה, שאפשרו להם
לנו להתקיים...

הוקראה מן הכתב הרצאת ד"ר ה. ל"ס
נר: הקיפון כאובייקט חדש בגידול דגים.

לשמור על מולאי הדגים

בהרצאתו על דיג־המסמרות לאור המחקר
אמר א. וירשובסקי, כי מטרת המחקר
קר בבעיות הדיג הוא: לתת בסיס למח-
כת תכנית, שתבטיח את השלל האפשרי
מלי. הידוג האופטימלי איננו השיעור הג-
דול ביותר תוך זמן קצר, אלא מתן הכר-
וון הנכון לדיג שלא יכלה מלאי הדגים,
הוחה, כי אוצרות הים אינם בלתי־נדלים,
בראישת המאה הזאת גדל בעולם צי-
הדיג, במקום ספינות־מפשיש באו ספינות
מנוע בעלות כושר־עבודה גדול. כתוצאה
מזה נעשה הדיג גורם קובע בהתפתחות
מלאי הדגים בים. על־ידי פעולת הדיג הל-
שינוי עצום במרכז מלאי הדגים; פחתו
הדגים הגדולים ורבו הקטנים. המסקנה
היא, כי יש לאפשר לדיגים להגיע לגיל הר-
בית, שאם־לא־כן יוסמד המלאי. בעיה זו
הפכה להיות הכביעה המרכזית במחלקות
הדיג באירופה ובאמריקה. המצב אצלנו
הוא לפי שעה משיביע רצון: הדיג אינו פור-
גע במלאי ומאפשר את הידושו מדי שנה.
מאז קום המדינה חלה התפתחות אינטנסי-
בית בדיג שלנו. ממספר ספינות רעופות,
שנשארו לפליטה מהמלחמה, הגענו ל־20
ספינות ומגמתנו להוסיף ולגדול. לפיכך
עלינו לבדוק באופן מתמיד את השפעת
הדיג על אוכלוסית הדגים.

על הטכנולוגיה של הדיג הרצה מ.
ויסקינד (חיפה), הוא סקר את השי-
טות השונות: דיג חופי בעזרת הכות ורש-
תות־עמידה ולעומתו—דיג־המסמרות
(דיג על קרקע הים), שהוכתר בתוצאות
טובות. דיג־המסמרות הגיע עד לעומק 100
מ' ומקומים, כי בקרוב יגיע ל־400' ואולי
גם 500' מ'.

בהרצאתו על המחקר ההידרוגרפי וערכו
לדיג עמד א. אורן על הגורמים השר-
נים המשפיעים על הווי הדגים. מהמחקר ה-
הידרוגרפי—אמר, שפשר יהיה להסיק מס-
קנות רק על־פי נתונים רבים ולאחר פעולה
ממושכת. כל ציין הנואם את השפעת הכר-
לוס בחמריו המזינים, השפעה זו נחקרה
לפרטים על־ידי התחנה לחקר הדיג הימי.

מן ההרצאות שהושמעו בכינוס, שבסיומן
ניתן למשתתפים להציג שאלות ולקבל תשר-
בות, נסתבר, כי פעולה רצינית ומעמיקה נר-
שית על־ידי מוסדותינו לחקר הדיג, והם
היוצאים בכל האגן המזרחי בים התיכון,
ושבו ניתנה האפשרות לעוסקים במחקר,
מגל במת כנוס זה. להחליף דעות, ויש בזה
מן הכרעה למפעלנו בדיג.

בית הספר הימי בחיפה לשנת הלימודים תשי"א

99 תלמידים לומדים כיום בביה"ס הימי, 68 מהם — במחלקת השיט ר"ר 31 — במחלקה למכונאות ימית.
72 מתלמידי ביה"ס נמצאים בפנימייה — בבית הח' דש שנרכש למטרה זו ע"י החבל הימי לישראל.
ההרשמה לשנת הלימודים תשי"א כבר החלה.
לכתה הראשונה מתקבלים תלמידים למחלקת השיט והמכונאות ימית.
לכתה השנייה — למחלקת השיט בלבד.
תלמידים מוכשרים שיצטיינו בלמודיהם, יוכלו לר' כות בחקלות בשכר הלימוד ובטסיפנדיות.



בעת ההרשמה יש להמציא:

- א. תעודת לידה;
 - ב. תעודת בית ספר (הנרשמים לכתה א' ימציאו תעודת דת השליש השני של כתה ה' של ביי"ס עממי, או של כתה ד' של ביי"ס תיכון). לכתה ב' — תעודת כתה ה' של ביי"ס תיכון. לקורס ההד"שנתי תעודת כתה ו' של ביי"ס תיכון);
 - ג. 4 צילומים;
 - ד. תעודות רופא כללי המאשרת מצב בריאות המועד מד וכושר עבודה.
- ההרשמה במשרד בית הספר הימי בחיפה, ברחוב בלפור, בימים א' ב' ה' בשעות 9.00—13.00.

מימין —

בפנימית בית הספר הימי: בשעת הארוחה ובשעות הפנאי.

הצפון לזקחת חלק: בריטיניה הגדולה, הולנד ושודיה בעיקר. עם כניסתן של הספינות הגרמניות לשירות זה נעשתה ההתחרות בהר" בלה לבלי נשוא. רובו הגדול של הצוות בספינות הגרמניות הוא בלתי מאורגן והמשכורת מגיעה לשליש ממשכורתו של ימאי שוודי. גם ספינות רוסיות ופולניות מהות מבחינה זו סכנה נכרת. המגמת היתה: להגיע למשכורת אחידה, פחות או יותר. ארגון הימאים נלחם גם להשוואת התנאים בספינות הגרמניות; בענין זה מוכנה האגודה השוודית להטות שכם, מאחר שבמצב הקיים נחלשת מאד עמדתה היא כלפי בעלי אניות השוודיות.

גם אנו עלולים לעמוד לפני בעיה כזו בעתיד הקרוב. בשרות חופי ארצנו לזקחת חבל הספינות הקטנות של הארצות השכנות, כגון: מצרים, לבנון, קפריסין וטורקיה, אנו, הארץ היחידה במזרח הקרוב, שתנאי הימאי בה הם לפי סטנדרד גבוה ואין לנו כל אפי שירות להתחרות בשכנינו. באמסטרדם נבחרה ועדה אשר תחפש פתרון לבעיה זו.

הועידה התנהלה כרגיל באוירה ידידותית מאד והצטיינה במעשיותה. האגף הימי של הפרדציה מצטיין בליכוד הארגוני. ישנה דאגה גדולה להסבת תנאי החיים של הימאים, כדי לפצות אותם בעבור השנים עד מלחמת העולם השנייה. בהן עבדו בתנאים ירודים. ארצות שונות, הסקנדינביות למשל, הציעו בראש בהש" גת תנאים סוציאליים טובים ורמה גבוהה של תנאי עבודה, מער" גניות במיוחד בשפור כללי של תנאי העבודה. ההתקדמות בברי" גטניה הגדולה אטית אבל מתמידה. בצרפת ובאיטליה — הסעב מיוחד במינו. שם קיימות שתי אגודות ימאים, דבר המכביד מאד. כל פעולה המבוצעת ע"י האגודה האחת, המסונפת לפדרציה, מוכ" רחה לקחת בחשבון את התגובה הפוליטית של האגודה היריבה.

מעמדנו במשפחה זו של איירי הימאות מענין ביותר. אהנו האגודה הקטנה ביותר ואם כי מוסף אנו משתייכים לפדרציה היתה זו הופעתנו היאשונה כנציגי מדינת ישראל. נתקבלנו באופן ידי דותי מאד. אין לנו, כמובן, השפעה מכרעת על מהלך הענינים בימאות בעולם, אך יכולנו להביע את דעתנו באופן חפשי כשיונים בין שוים. כל המשלחות התענינו במפעלנו הימי בארץ ובאגוד המקצועי שלנו במיוחד. ולא היה לנו במה להתבייש. התנאים אשר השגנו בארץ יכולים להשתוות עם התנאים בארצות הסקנדינביות ובאנגליה. אינני מתכוון למשכורת: משכורת היסוד שלנו היא כ" 20% גבוהה מאשר באנגליה ושם חוספת יוקר, יוצא, שמלח מוספך מקבל בגנליה — 20. ל"י בחודש ואצלנו עם חוספת היר קר — 37. ל"י. אבל באופן אבסולוטי הערך של שכר המלח האנ" גלי הוא גדול משלנו. בארצות, בהן יוקר החיים רב, מגיע שכר הימאים לשכר שלנו ואף עולה עליו. אך יכולים אנו להתפאר בתר ספת היוקר המשפטתית ובקפת הגמולין. הדבר הראשון קיים רק בארצנו והדבר השני רק בארצות מועטות. רמת תנאי עבודה שלנו מתכוונת לביסוס הצד הסוציאלי, שהשיבות מרובה נודעת לה בהש" בון הסופי. בשיחות עם הסקנדינבים התעכבנו במיוחד בנקודה זו ומצאנו הבנת מלאה מצדם.

היו לנו שיחות אחדות עם המשלחות מצרפת ואיטליה. ישנו רצון לקשור אתנו קשרים יותר אמיצים ולארגן ועד של ארצות ים התיכון, שאפשר יהיה לדון בו על בעיות ספציפיות של חלק עולם זה.

ב" 20—17 אפריל ש. ז. התקיימה באמסטרדם הועידה של האגף הימי של הפרדציה הבינלאומית לפועלי הובלה (I.T.F.) בוועידה היו מיוזגות אגודות הימאים מ" 12 ארצות, המרכוזת את רוב היר מאים בעולם: אמריקה, אנגליה, סקנדינביה, בלגיקה, צרפת איטליה וישראל.

את אגודת הימאים הישראלית ייצג ה' דן גלעד.

על סדר היום של הועידה עמדו שלש שאלות: (א) האניות תחת דגל פנמה; (ב) אמנות סייטל (תנאי העבודה ביים); (ג) ההתחרות בשרות החופי ביים הצפוני ותבלטי.

(א) שאלת האניות תחת דגל פנמה — בעיה המוכרת היטב בחוגי הימאים — עמדה כבר על הפרק בכמה ועידות של הפרדציה. הועידה באמסטרדם התכוונה לברר הפעם פרשה זו בצורה מקיפה ולהסיק מסקנות. מאחר שמזכירות הפרדציה נזלה זה כמה שנים מ"מ עם מסשלת פנמה ללא כל תוצאות.

הספינות הרשומות תחת דגל פנמה מכילות כ" 4,000,000 ט"ר גות ואין למדינה זו כל פיקוח עליהן. אין בפנמה שום תחיקה ימית המבטיחה את התנאים המינימומליים לעובדים ורוב אניותיה מפלי גות בתנאים גרועים ביותר. המשכת המעב הקיים גוררת אחריה תוצאות בלתי רצויות בארצות אחרות. אחד הקשיים העיקריים להסדר הענינים נובע מהעובדה שקשה למצוא את הבעלים המסי" עים את אניותיהם תחת דגל פנמה. ולא תמיד מתוך מניעים כשרים ביותר.

בוועידה הוחלט לעשות ניסון אחרון לתקון המעב ע"י קביעת סטנדרד מינימום של I. T. F. שבביל אניות פנמה, שיחייב את בעלי האניות, במקרה של סרוב תורחמנה אניות פנמה בכל תדר" כיים העומדות לרשות הימאים. על האגודות הימיות, ההברות בפ" דרציה, הוטל לארגן את הימאים של האניות הזפנמיות בסקציות מיוחדות, בהסות הפרדציה.

בארצנו אין בעיה זו מופיעה למולנו, אם נתקל בה גם אצלנו נעמד על המשמר ונפעל ברוח החלטות הפרדציה.

(ב) אמנות סייטל — בשנת 1946 עובדו בסיטל תקנות הקר" בעות תנאי מינימום לימאים, שתחייבנה את כל הארצות הימאיות. התקנות עובדו ע"י הפרדציה שתחוף עם משרד העבודה הבינלאומי.

הועידה באמסטרדם דנה בדבר אשר התקנות בכל הארצות, לאור המעב הקיים. תהליך אשורן הוא אטי מאד בשל הסדרים התחיר" קתיים השונים בכל ארץ וארץ. הוחלט לתחיש את הספול בענין זה, כדי להגיע בהקדם למינימום אחיד. התנאים אשר הושגו ברוב הארצות הימיות באירופה ובארצות הברית, ע"י חוים קולקטיביים, הם טובים מהאמנות, המכללות רק מינימום לא גבוה ביותר. גם בישראל כללנו בחוים שלנו עם בעלי האניות כמעט את כל האמ" גות וברגע שתחיקה הימית תהיה מוכנה אין ספק שממשלתנו תאשרה.

(ג) ההתחרות בשרות חופי ביים הבלטי הצפוני — ישאלה זו אינה נוגעת לנו באופן ישר, אבל מענינת אותנו מאד, כי גם אצלנו עלולה בעיה זו להיות הריפה ביותר. בשרות חופי

הוסמכו אלוטאי-ים ראשונים

מאת כתבנו בחיפה

הוקמה תחנת-חוף, המסלול את המדינה עם האניות השטות בים, הקשיים היו מרובים בטרם בחר ה-1948 החלה העבודה להקמת תת-זנה בטרם הכרמל וב-26 בספטמבר 1949 נפתחה. הנהלת הדואר מקווה לשררה, להגדילה ולמצוא לה מקום יותר מתאים, הנה מן ציוד נוסף בארצות-הברית, העומד להגיע בקרוב.

אות-הקשר של התחנה הוא: 4 אינס או. (4 x 4). מנהל התחנה הוא צ. דיאק.

שיפור בידיעות, גידול במכונות

— מתן סמיכות לאלוטאי-ים — זהו חוליה בשרשרת הפעולות להשתלמות ימי-אים. שהחלה באוקטובר 1948 באופן רציני וישותי — אמר במסיבה משה גול אנדרסקי, מזכיר אגודת הימאים. הוא הוזכר את הבחינות, שנערכו לקציני ספון ולקציני מכונה (בשני מחזורים), למלצרים וכעת לאלוטאי-ים, — בס"ה למעלה מ-60 מוסמכים, שהוכשרו במשך שנה ורבע. אחוז המצליחים בבחינות הוא 70-80. חבר הימאים בעלי-המקצוע המוסמכים גדל והולך — אמר. האגודה רואה כתפקידה לא רק את הטיפול המקצועי המקובל; היא עושה כמיטב יכולתה גם להעביר לאת רמת ידיעותיהם של הימאים.

בסיפוס ציין, כי האגודה גדלה גם בכימות: מ-200-150 ימאים ל-800. ועוד למעלה מ-100 איש, שעבדו בים, עוסקים כיום בעבודות נמל בחוף. מספר הזרים בני העברי הוקטן מ-300-250 עד ל-130.

אחד הנבחרים הורה למועצת הבוהנים, למורים ולמדריכים ולמוסדות. לא כל הנבחרים נוכחו במסיבה לקבלת התעודות. אחרים מהם נמצאים בעבודה באניות וקרויבים קיבלו בשמם את התעודות.

לשכת הרישום לימאים. הוא הרגיש בדבריו את השיבות של שירות האלוטאי-ים: רבה-החיבל והאלוטאי עוזבים האחרונים את האניה בשעת סכנה.

בשם מועצת הבוהנים נאם פרופ' פ. אולנדורף, ראש המעבדה החשמלית בטכניון העברי, העומד בראש מחקר מדע האלוטאי בארץ. בהעלותו את בעיות התקרה בענף זה, אמר, כי אנו חולמים על הפיכת הרדאר למכשיר יומיומי באניות. גם המכשירים למדידת העומק ולקביעת מקום ספגעים בים (סלעים) ייהפכו למכשירים יומיומיים. בהעריכו את השיעורים, שניתנו לאלוטאי-ים, אמר: — אנו סבורים, כי הצידה שניתנה לכם צריכה להספיק גם למחרתיים.

תחנת-חוף לשירותי אלוטאי סדיר

— בהתאם לדרישות החוף הבינלאומי הפכה גם שאלת האלוטאי לאקטואלית ביותר — אמר במסיבה צבי פרידמן, מנהל הכללי של הדואר. נדרשים אחר-טאים מוסמכים ושירות-ראיו ימי סדיר. שירות זה בארץ — אמר — היה כולו בידים זרות, בידי ערבים וארמנים. לארץ ישראלים לא ניתנה האפשרות בימי המנדט לגשת לבחינות של אלוטאי-ים, אולי משום שלמנהל הכללי של הדואר לא היתה אז הסמכות להוציא תעודות-סמיכות. מדינת ישראל היא כיום חברה שותף-זכויות באיגוד הבינלאומי לשלוקמניקציה והיא רשאית להוציא תעודות כאלו. באמצעכם עומים ניגש משרד התבורה לתפקיד זה ובעזרת הגורמים השונים הוכתרה הפעולה בהצלחה.

שמונה-עשר אלוטאי-ים זכו לקבל תעודת התמחות ברידיוטלגרפיה, מידי המנהל הכללי של הדואר, הטלגרף, הטלפון והרדיו. מאחר שמדינת ישראל נתקבלה כחברה באיגוד הבינלאומי לשלוקמניקציה יש לתעודה זו תוקף בינלאומי (לפי תנאי האמנה הבינלאומית לשלוקמניקציה, אטלנטיק סיטי, 1947).

אלה הם אלוטאי-ים מוסמכים ראשונים במדינתנו. להשלמת ידיעותיהם קויים קורס — בעזרת משרד התבורה, אגודת הימאים, חבל ימי לישראל, בית-הספר הימי, הנהלת הדואר, בו התכוננו לבחינות הבחורים הם לא פנים חדשות במקצוע. אחרים מהם למדו בקורסים מטעם ה"הגנה" בשנים 1944-5; שלושה השתתפו בקורס מיוחד של חברי תנועת הנוער, שנערך בשנת 1946 במארכסייל, להכשרת אלוטאי-ים לאניות-המעפילים; אחד הנבחרים היה האלוטאי באניה, יציאת אירופה תש"ד. לשם עריכת הבחינות הוקמה על-ידי הנהלת הדואר מועצת בוהנים, השונה בהרכבה ממועצת הבוהנים לימאים. במועצת בוהנים זו השתתפו פרופ' פ. אולנדורף (יו"ר), אינג' י. קארפונקל, אינג' משה ברמן, צ'ארלס דיאק, אליעזר זינגר (מזכיר), הקורס החל בספטמבר 1949.

לבחינה ניגשו 28. עמדו בהן 18: 3 — בדרגה א, השאר — בדרגה ב.

צידה לבעלי-המקצוע

עם מסירת התעודות לנבחרים נערכה מסיבה, כ"ב במרץ ש. ז. בבית יודיריים בחיפה. פתח רבי-החובל זאב הי. מנהל

בשחתת הקהל משנת 1903

מזה ארבעים ושבע שנה קשור הבנק קשר אמיץ לישוב העברי על כל שדרותיו. הוא שוקר לסייע בידי ענפי המשק השונים ולתמוך בכל זימה מועילה בארץ.

בנק אנגלו-פלשתינה בע"מ

כאגדה היו חייו הקצרים של גרבנוב ומותו — סוד כחוס, שאין איש יודע פשרו.

פרשת חייו ופעלו קצרה בתכלית, כי הלא רק כ־20 שנה התהלך בינינו ואך שנים מעטות ביותר ניתן לו לרְקוֹם את חלומו המזהיר — חלומו הספנות הישראלית — ולעשות למענו.

דורות יספרו על „בעל החלומות“ הלאה ועל חלומו ועל מעשיו.

והחלום מה פשוט כיום: להקים צי עברי ולהניף את הדגל הכחול־לבן על תרני אניות במרחבי הימים. ואף גם תכניהו האחרת, הנוגעת — פשוטה עתה למדי: לקשור את חופו של ים התיכון עם ים סוף, ע"י תעלה מקבילה לתעלת סואץ.

אך אל נא נשכח: היה זה לפני כ־20 שנה, כשעדיין רחוקים מאד היינו ממושבה על כבוש הים.

ההיסטוריה מתאכזרת כרגיל בבעלי חלומות, שאין עמם מעשים, ובמרוצת הזמן אין זכר להם. גרבנוב לא נשׁ כזה, כי לא היה רק נאה דורש. הוא הטיף והסביר, אך גם עשה. בפני שרים ורזנים התייצב, בפני יהודים ולא יהודים — למצוא את האמצעים הדרושים, לרכוש אניות, להבי טיח לה מעטע, להשיטה על פני ימים, לעיים קו ישראלי קבוע בחופי ים התיכון.

במגמה זו השתלם בימאות וסיים את חוק למדויו באקדמיה הימית הממלכתית באנטורפן, ולמען מסרה זו יצא ברוב אמונה והעזה, בספינתו „עמנואל“ אל הים הרחב. בעקשנות חתר להגשמת שאיפותיו ולא עמד בדרכו.

אך לא ניתן לו אלא להתחיל בסלאכה. בדרכה מחופי לונדון לארץ ישראל טבעה „עמנואל“ והגלים בלעו את גרבנוב ואת חבריו ולא נודע עד כה אף מקום קבורתם.

כאגדה היו חייו ובהעלמו הפכה אגדת חייו פרש של נכורה תלוצית בקורות הימאות הישראלית. גם על אגדה זו יתחנכו צעירינו למפעלי ההגשמה בים, ובעל האגדה — הקצין הצעיר אריה גרבנוב — יהיה לרבים מהם דוגמה ומופת. ועוד גם יבוא הסופר שיכתוב את פרשת חייו ופעלו, למען יקראו בו רבים.



י. שורץ/חייו ותעלומת-מותו של זאב־ים יהודי

אריה גרבנוב, היה מחלוצי הימאות העברית, ממחוללי הרעיון של צי עברי וכיבוש הים. רעיונות אלה הופכים עתה לגורם בעל תנופה ממלכתית, אך לפני 15–20 שנים — רק יחיד סגולה אצלנו ידעו להעריכם. רק בכוח שלהבת פני מית של אמונה ורצון אפשר היה להמס את הקרה והאדישות שמסביב, ולשם כך היה צורך להיאבק ולהלחם. והוא, אריה גרבנוב, נלחם במשך שנים, דיו לא רפו וצל של יאוש לא התגנב ללבו.

הוא נולד באיצי'נה, פלך צ'רניגוב, ברוסיה רבתי. המשיך כה למים היתה כאילו טבועה בנפשו מראשית חייו. בנערותו היה הנהר שבקרבת המקום מרכז התענינותו. במימיו מצא שעשועים ושחוק ועל חופו חלם את חלומות נעוריו. כשהת בגר הביע את רגשותיו, מוגו המפעיל ודמיונו העשיר — ברשימות או בציורים מקסימים, אשר הנהר והים שזורים בהם כחוש השני.

דרך חייו, עד הגיעו לאקדמיה הימית שבאנטורפן, בה גמר את חוק למדויו בהצלחה, היתה מלאה התחיתם והר־פתקאות, ורק יד המקרה השכילה לכוונו לקראת אותה קריי רה ימית שהיתה מטאת נפשו.

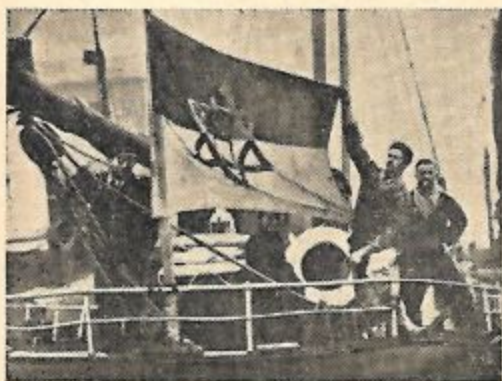
בבקרר בבירות עם קבוצת צופריים שעמד בראשם, עלה על אניה צרפתית לטיול קצר. והנה התכופף אחד המלחים בשעת עבודתו מעל לסיפון האניה, איבד את שווי משקלו ונפל הימה. החבל שנורק קצר היה ולא הגיע לפני המים,

הנה ירד אריה במהירות בחבל, תפס את הטובע והצילו. קצין ימי צרפתי התרשם מאוד מאומץ לבו של הצעיר, שהש־ ליד נפשו מנגד להציל את הזולה, ובשעת הפרידה מסר לו לאריה מכתב המלצה למנהל האקדמיה הימית באנטורפן. אריה התכוון לגסיעה. מפאת גילו הצעיר סרבה הקונסוליה הבלגית לתת לו את הויזה ושוב בא המקרה לעזרתו. בטיילו על שפת ימה של תל־אביב שמע קריאות „הצילו“ ומבלי חשוב הרבה קפץ למים והציל את הטובעים שאחד מהם היה... הקונסול הבלגי. שאלת הויזה מצאה את פתרונה. כאשר הגיע לבסוף לאנטורפן, חיכתה לו אכזבה מרה. אותה שעה יצאה סקודה מאת מיניסטריון הצי לא לקבל זרים. גרבנוב הסביר, כי אין לו אפשרות לחזור, מאחר ששרף אתריו את כל הגשרים, לבסוף נתמלא זעם, סגר ברעש את הדלת ואמר: זהו, איפוא, יחסה של מדינת דמוקראטית

לקריאתו מסורבבורג (דניה) הפליג לקראתו מיפו המכונאי רוזין ונוספו עוד אנשים שעבדו באניות גרמניות — וגם בנימין לוי, שלמד באקדמיה הימית באנטורפן, ביהד — צוות של שבעה.

מאחר שארץ ישראל לא היתה נמנית על הדומיניונים הבריטיים, לא היתה אפשרות להניף על תרן הספינה את הדגל הבריטי וכך הונף ברמה רק הדגל העברי הכחול לבן, ושם ניתן לאניה — „עמנואל“.

בספטמבר 1933 יצאה האניה לדרכה, בשעת אחת הסעירות עלתה על שרטון חול. אניה הולנדית, שנודמנה במקרה למקום, חשה לעזרתה. הקברניט ההולנדי דרש תגמול בהתאם לחוקה הבינלאומית, אך מכיון שהאניה לא היתה מבוטחה, צריך היה גרבנוב, בתורת קברניט, לשלם את התגמול — ובכיסוי אין פרוטה. בעזרתם של ה"ה פולאק ופרדמן הצליח לצאת מן המיצר.



הספינה „עמנואל“ בנמל סאוואמפסון, כשהדגל הכחול-לבן מתנוסס על תרנה.

מספטמבר 1933 עד 30 בינואר 1934 עברה הספינה דרך ארוכה בטעינת סחורה ופריקתה. בכל מקום בואה היתה שמתה בישובי היהודים. בהולנד נתנו היהודים מתנה לאניה דגל עברי רקום משי, מעשה ידי אמן.

בתגיע הספינה לאנגליה קיבלו את פניה הלורדים היהודים והמונים הצטופפו לראותה, לא חסרו בנקטים וקבלות פנים, והעתונות נתנה פרסום רב למאורע. בהיותו בלונדון פנה אריה גרבנוב בהצעה נועזה למיניסטריון הצי, לאפשר לו להקים צי עברי נספח ליד הצי הבריטי המסחרי. בתורת ימאי מוסמך קיבל על עצמו להעמיד למטרה זו מאות צעירי רים עברים מאומנים יפה. הוא הפליג לסאוואמפסון, שבה צריך היה לקבל מטען על מנת להעבירו לחופי ים התיכון. גם כאן היתה התלהבות היהודים עצומה. הרב המקומי הז' מין את גרבנוב ואת חבריו לבית הכנסת וערך למענם תפילה מיוחדת, אך בהעדרם נגנב הדגל הלאומי מעל תרן האניה. יש חשד שבאותו זמן נעשה מעשה סבוטג'ה באניה. מסאות

לורדים! והלך. המנהל, שלא רצה כי מישוה יקבל רושם רע על ארצו ואנשיה, חזר וקראו — וכאן נוכר גרבנוב במכתב ההמלצה השטור אתו. הפעם נפתחו לפניו הדלתות. במהרה הצטיין בלימודיו ועורר את קנאת חבריו הנוצרים.

ביתר עוז וגאווה הבלית אריה את יהדותו והמשיך ללכת בדרך בה בחר. בשנאתו אליו הצטיין אחד הבריונים, תל-מיד גרוד, שהפיל את חיתולו עם יתר חבריו. בארץ היתה אז תקופת המאורעות 1929, והבריון כתב יום אחד על הלוח כתובת זו: „בארץ ישראל רוצחים עכשיו יהודים, סע גם אתה לשם וירצחו גם אותך“. גרבנוב הגיב על מעשה הבריון בצירור על הלוח חזיר גדול, עם שם הבריון בתוכו. וכאשר החל הלוח לגדף את עם ישראל ודתו, הומינו גרבנוב לבוכס. זו לא היתה התאבקות בוכס גרידא. הגוקיאט פתר את השאלה.

המנוצה נגיש אל גרבנוב לחץ את ידו ואמר: מעתה ברור לי כי כל הכתוב בביבליה נכון הוא. עם ישראל היה עם של גבורים. היום אנו כורתים ברית ידידות, שכת את העבר והכור כי תמיד אעמוד לימינך.

לאחר מקרה זה היתה אריה גרבנוב האיש שמפניו פחדו התלמידים.

פעם בא המלך הבלגי לסקור את הקדטים, והנה — בשורה עומד צעיר חסון ושחרח, שאינו דומה בשום פנים לבלגי או פלמנדי. המלך ביקשו לצאת מהשורה ומה הופתע לשמוע, שאריה גרבנוב יהודי הוא... מארץ-ישראל. המלך שמע מפיו על המתרחש בארץ ודבריו עשו עליו רושם עז. מקרה אחר הביאו למגע וקשרים עם יהודים עשירים באנטורפן, באחד החגים בא אריה להתפלל לבית הכנסת המפואר שבאנטורפן, אך לא ניתן לו להיכנס בלי כרטיס. גרבנוב נרגז: היתכן? יהודי מארץ ישראל מבקש להתפלל ואין נתנים לו?! יצאו אליו הגבאים, השקיטוהו והומיניוהו פנימה. הוא עלה לתורה וקריאתו בהברה הספרדית הקסימה את לב השומעים. לאחר התפלה הקיפוהו, לחצו את ידי, ואיש איש מצא לכבוד רב להומינו כאורח לביתו. כך נפ תחו לפניו בתיהם של עשירי היהודים, אשר לא חסרו בימים ההם באנטורפן.

לאחר הפלגות אימון במשך שנים מספר והצטיינות בבחינות קיבל גרבנוב את התואר קצין ימי, הרשאי לנהוג אניות בקווים חופיים. מלא תקוות ותכניות חזר לארץ-ישראל, אך המציאות היתה קשה. התייחסו באדישות לצעיר המלכב ויפה-התואר, המרחף בעולם הדמיון וחולם על אגרות עבריות וצי עברי. ואריה לא נרתע. השכם והערב התריע על המתיר היקר מדי שהישוב והארץ משלמים בעד הונחה זו.

ביקור מוצאים רבים עלה בידו לענין כמה בעלי הון וליסד את התבריה הימית „חופים“, שמטרתה — הובלת סחורות ומשאות בקו אנגליה-ארץ-ישראל. לשם קניית האניה עבר ארצות רבות עד שהגיע לדניה, בה קנה ספינה בת 200 טון.

— אין דבר, סבא. העבר לידי את המוט, ואתה — מוטב שתאחו בהגה, לבל יקשקש... יקל.
הזקן סוקרני שוב באותו מבט ספקני, ואחר כך כמחליט — מעביר את מקטרתו לפינת'פיו השנייה, מוסר את המוט לידי ומתרחק אל אחורי הספינה
אנו מתנהלים בקרשי. רוח קלה. רווית טחב. נושבת בפ' נים. הנה כבר הגשר השלישי, שאנו עוברים מאחורינו, ואנו עומדים להכנס לברכת „קאטינדייק" הגדולה.

האדימו פאתי מערב. האודם מתפשט ומכסה את חצי הרי' קיע, אך לאט לאט הולך ונעלם הצבע האדום, ואת מקומו יורש האפור־בהיר, האפור, האפור־כהה, השחור־כמעט. וצללים כהים יותר בוקעים את המכסה האפור. אלה הם תרני האניות המפורקות, העוגנות לאורך חופי הבריכה. דומה, כי מצבות הן אלה, מצבות לענקי ברזל ופלדה שנקברו כאן לא מזמן.

— דפון (קרב דופן אל דופן!) סטארבורט (אגף ימני), מאחורי האניה השלישית.
התעוררתי ממשבותי.
— לפקודתי, קאפיטאן!

קילו המפקד של הזקן מכריחני לחייך. אני קורס את וו מוטי אל שרשרת העוגן של האניה הסמוכה: ספינתנו עושה חצי סבוב וחובטת בצלעה את קיר הבריכה.
— זחירות! — נשמעה קריאה אי שם מלמעלה.

אני מבחין את הגוש המתנועע עלידי מעקה האניה. ודאי השומר הוא זה.
אני קושר את הספינה, לובש את מעילי ומתכונן ללכת.
— להתראות, סבא!

— חכה! — הזקן בודק את כל הסיפון, בודק את הקשרים שבהם קשרתי את הסחבנית אל החוף, לובש את מעילו, ופונה אלי:
— ספן?
— כן.
— בוא, נלגום לגיטה.

איני מסרב. קריר, לעזאזל, הערפל סמיך מאד. דבר־מה מושך ישנו בבן־שיחי.

הולכים אנו איש בצד רעהו בלי להגיד דבר. אין אנו פוגי שים איש בדרכנו. הציננו את אחד הגשרים. הסביבה ידועה לי: צפון הנמל. אין כאן בתים ולא רחובות. תעלות וגשרים רים ומחסנים. רק בית קטן יחיד בסביבה, פתוח לארבע רורי חות — מסבאה. מחסה לספנים ממוגאזאיר ומצב־רוח רע. ולא יפלא אם נחשתי:

— לאן, סבא? אל „דוב הקרח"?
— כן. ומה? כבר היית שם?
לא. סתם. אני מכיר את הסביבה.

את הערפל בקעו פתאום אורות. נשמעו גם צלילי פסנתר. מעבור רגע — והזקן הדף את דלת המסבאה.

מזר. והרי רק לפני כשנה ובסביבה זו של הנמל הגדול באנטורפן תססו החיים. התעלות והבריכות סערו מברגי האניות, והכבישים והמחסנים שביניהן רטטו ממשק המגור פים, מרעם גלגלי המובילים והריקת קרונות הפריקה והטעי' בה. ועתה — בכל הסביבה הזאת השלך הס. ובטיילך כאן — ודמית, כי בעיר דמיונית אתה מטייל, שנתאבנה וקפאה תוך כדי תנועתה בדבר קוסם.

אכן קוסם נפלא הוא המשבר.
אני נעצר עלידי גשר המחבר את שני עברי התעלה. מתוך אפולולית התעלה מגיחה וקרבה אל הגשר דמות מזורה. תנועה בסביבה מתה זו? אני מתקרב לחזות בפלא. עיני מבחינות סחבנית (ספינת־תעלות) ארוכה, צרה ונמוכה. על סיפונה גבר חסון וגבה־קומה. בפיו מבהבנת מקטורת, בין זורוער תיו מוט ארוך. מדי פעם בפעם הוא שולחו וקורס את הוו שבקצהו לוו או ללואלה שבתומת התעלה, מושך ומתקדם בקרשי.

הנה עוברת הסחבנית על פני, לרגלי. אני מבחין את וו המוט המבקש לו נקודות אחיזה. אני מחברו לטבעת קרובה. אגב כך, אני מסתכל באיש החוגר את שארית כחותיו ומושך במוט. רואה אני את זקנו הסב, המקיף את לסתותיו וסנטרו, את הקמטים החרותים על פניו. זקן הוא, כנראה, זקן מאד. הנה שוחרר הוו מן הטבעת והוא צולל ברעש המימה. הזקן גוררו אחריו, עובר אל חרטום הסחבנית, מניפו בקרשי מעל למים ומטילו שוב אל החומה. משום מה אני מתמלא רחמים על הזקן:

— חכה, סבא! אעזור.

אני נאחו בגשר וקופץ אל סיפון הסחבנית. הזקן סוקרני בעיניו השחומות, המביעות ספק ותמיהה.
— הנה, אסחוב כבר לבדי. עד הקאטינדייק (שם בריכה בנמל). לא רחוק.

המפטון צריך היה להפליג עם מטען לאיטליה, יון, ומשם לארץ־ישראל.

רבים הזהירוהו שלא יפליג בינאר, הגרוע בחדשי השנה להפלגות. על כך ענה בצחוק: כל ימי פעלתי לפי תכנית קבועה מראש ואין כוח בעולם שיויץ אותי מהחלטתי זו.

לאחר בדיקת האניה לפני הפלגתה דרשו שלטונות הנמל לתקנה באופן יסודי ולציידה בכל המכשירים הדרור שים. מחוסר כספים נעשה התיקון באופן שטחי. גרבנוב הפי' ליג בהתאם לתכנית ומאו אבדו עקבותיהם של גרבנוב ויתר אנשי „עמנאל".

ראוי הוא, גרבנוב, שהמדינה תדאג להציב לו יד, כלאחד מחלוצי חימאות העברית, שנספה על משמרתו.

— הויין אונט מאַנען (ערבא טבא, אנשים)!

— הויין אונט, גרוט פא ירוס מיינהיד (ערבא טבא, סבא יוסף אדוני)!

עיני הסתגלו לאור, שהכני לרגע בסגורים, והדבר הראי שון שראיתי היה ראש בלונדיני נפלא, מבהיק בשינים לבנות ומחייך בעיני תכלת גדולות — ראשה של ניטקה בת בעל הקפה, והדבר השני — כרסו העבה, עטוף לבן, של מר פיר, בעל המסבאה עצמו. הבחנתי עוד בכתיסר עינים תכולות ואפורות שהביטו לעברנו.

הסבנו אל אחד השולחנות, נגשה אלינו ניטקה מרקדת וצוהלת. גופה הדק והגמיש, מראה הצוהזול והפורת, הם בנ" גד גמור לסביבה זו של גברים מגושמים וחסונים, רציניים וזועפים ושתקנים, העוטפים בגדי צמר כהים וגסים, נועלים מגפי גומי עד לשוקים, ומעשנים טבק מסריח במקטרות קצרות, ענקיים צפוניים אלה.

— מה תשתה סבא ירוס?

— אה! ניטקה, מה שלומך?

— שלומי? ח'ח'ח, עיניך הרואות! ואתה, סבא, עודך נס' חב עם ה„בארבארה" שלך (שם ספינתו של ידידי החדש)?

ח'ח'ח, והיכן דגת את האורח? — קורצת היא אל עבר פני על פני ידידי חלף סוף־סוף דבר־מה הדומה לחיוך.

— בשבילך הבאתי אותי, הרי את אוהבת כאלה, מן המור

רה, לא כן? — פונה הוא אלי פתאום.

— כן, מארץ ישראל.

— מהיכן?

— מארץ־ישראל, מפלשתינה.

על פני הזקן חלף שוב דבר־מה הדומה לחיוך, אך כעבור רגע הרצינו פניו יותר מבתחילה.

— שני „בוקים" (לוגי שכר), ניטקה.

— בוא־אָה, שחור!... וזרקת בי ניטקה, בהתרחקת

להביא את השכר.

הזקן מחליף את הטבק שבמקטרתו ופונה אלי בשאלה.

— מידישיפמן? כלומר: מן האופיצרים?

— כן, גמרתו כאן את למודי הימיים וגם הפלגתי.

— ועתה?

— משבר, קשה להשיג מקום, יש לחכות.

— הם... כך, ובפלשתינה אין עדיין אניות?

— בשעה זו אין, אך ודאי יהיו... פעם...

ניטקה מגישה את הלוגים. הזקן לוגם מעט מכוסו ופתאום אומר כאילו אל עצמו:

— זכורני, עגנתי פעם ביפו, לפני זמן רב היה הדבר, אך עודני זוכר: חופים רועשים אך בהירים...

ופתאום הוא מסלק את כוסו, פונה אלי חצי־פניה ותוקע בי את שתי עיניו, איני יודע משום־מה, אך פתאום דמיתי, כי כבר ראיתי את הזקן הזה, דבר־מה קרוב היה בפנים אלה, קרוב ולבבי, למרות הבעתם הנועפת.

והוא המשיך:

— אתה רוצה להפליג, וקשה לך, לא כך, רואה אתה, היה בימי לא מרצון נהיה אדם לספן, אלא מהכרח, מאונס הייתי גם אני לספן, חטופי הייתי, כן, אל נא תתפלא, חטופי... וגם האניה אחרת היתה אז, וזכר אני את עצמי כנער־ספון בספינה הולנדית, השכמתי לפני כולם לעזור במטבח, לנקות כלים, לקלף תפוחי אדמה, במשך היום עבדתי ביחד עם כור למ, בצחרים הגשתי אוכל, בערב שכמתי האחרון, שכרי היה שיירי־אוכל ומחלומות, כך במשך שנים, נעשיתי מלח, עבר דה קשה מזו של היום, משכורת ועומה, עשר שנים הפלגתי על ה„סאבאנה", מפרשים וקיסור, עד שסוף סוף הרגיש בח" ריצותי הקברנית אדאמס, אדם נפלא היה, לימדני לקרוא במפה, וגם את השמוש במחוגה, בזמן קצר הגעתי לדרגת בוצמן וכעבור זמן מה גם לעוזרו של מאסטר (קברניט), באותו זמן הייתי כבר ספן בדמי וכל שאיפתי להיות מאס' טר, ויום אחד, לפני כשלושים ושמונה שנה — יום זה לא אשכחנו עד רגעי האחרון — נקראתי אל בעל הספינה, ושם הודיעני חגיגתי, כי אני מתמנה לפקד על ה„בארבארה", לא „בארבארה" זו שראית היום, את זו קניתי לזכר התיא, בשעה שהוציאני ל„פנסיה", והתיא נחה לה בשלום באחת מתעלות רוטרדם.

הזקן הפסיק, לא יכולתי לגרוע את עיני מפניו, דבר מה מיוחד היה בהם, שמשך בכח, כל הפנים דברו: המצח הג' בזה והמקומט, אף־הנשר הישר והדק, הגבות העבות והד סמיכות מעל לעינים קטנות וחודרות, השפתים הדקות והד מקומטות, הזקן הקצר והמסולסל חסר־השפם, העגיל שבאוזן השמאלית, הסנטר הבולט והחד, הכל הכל אמר: אומץ, גבורה, מרץ, כהרצון, ויחד עם זה — טוב־לב נסתר, רציני שימשיך לדבר, פניתי אליו בשאלה טפשית כמעט:

— שבעת רצון מחיך, היי ספן, סבא?

— הם... כלומר? ... את כל עולמי ראיתי כראית ספן, עולם רחב־ידיים ורבי־גונים, עולם של סכנה וקושי, ועם זה — של שמחה וענין, ורק על דבר אחד הצטערתי כל ימי — כאן הפסיק לרגע — על שלא היתה לי משפחה, הורים, אפ"ר לו את אמי לא הכרתי, ורק זכרון קטן ודל בשאר לי, ואני חושב, שממנה בא לידי, מתמיד הוא חי עמי ואני שומר עליו כעל בבת־עיני, חושבני, שרק בזכותו הצלחתי בהמון דברים ונצלתי ממכה סכנות.

ובדבריו, חכמים את ידו בין כפתורי חזיונו והוציא מידא' ליון קטן, שחוק מרוב שנים ומקושר לחוט עבה ושחור.

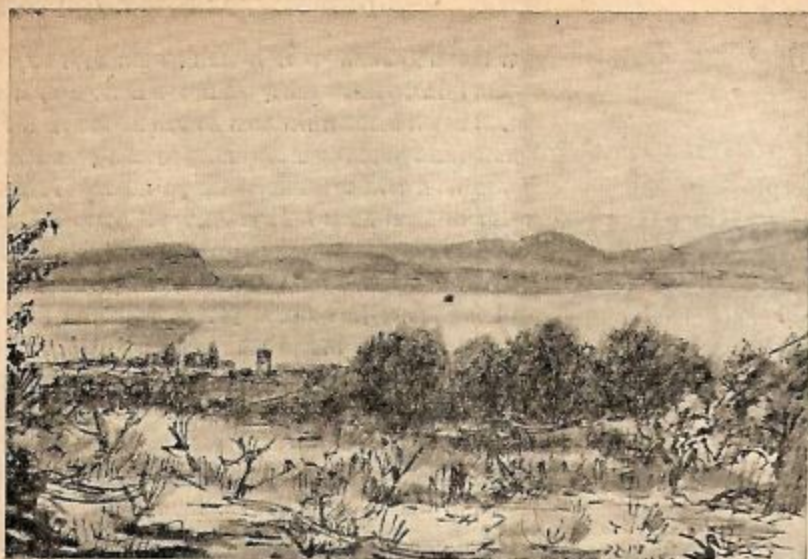
— והנה, תוכל לראות.

הסתכלתי בו מעט, אחר כך לחצתי על דפנו ופתחתיו.

ומה שראיתי הכני בתמהון.

על פיסת קלף מקומטת שורה מטושטשת בכתב של ספר תורה:

„שם... ישרא... י... אל... נ... ה' אחד".



עין גב — מראה כללי
 ממדגלות סוסיטא. ציור
 ל. שורין (מהספר "מצר"
 זה בקדמת הכנרת",
 הוצ' "מערכות" תשי"א).

עין גב - המצודה בקדמת הכנרת



סוסיטא — מראה מן
 החווה הפרסית.

חנו שדמי / אנדרה

לעין-בב

בין גליל-הגלים הזורקים בנקרת
 קם קאמד תניסם פלא-גל,
 ונקם קצצפת-איטנים קספכת
 על חוף הפלעים הרובץ קאקטל.

נקם ולא שב. ונדבק הוא בפלע,
 בצור סקצשה הגולש פקתרי,
 קרנבט-קשם ששנים קסקה לו
 קעלט-שקסמה ובצחית-סדקרי.

נדבק ונדבק קאלפ-אלף גון,
 ונהי פסינה בין שפים ונס;
 ובחר ששקים על רגב ואבן, —
 הקטיק בנקרת הגל למולם.

ונשא הקשיא אז הגל ספורם,
 ופץ העלה ברענו וירוק;
 ונהי הוא תלום-קתקז לאורם.
 לסלף שבענין — שקביבאר פנחוק.

תקבו ששקים וקלנה סנקרת
 בקן-טפיתים זה, קקלא קגל;
 זו — אגדות לו בליל קספכת
 ואלה — קללים אף וקשימו פפל.

כפר בלום

עם חדוש המדינה העברית על ידי החשמונאים התחילן ימים קשים לערים חיוניות בארץ. התפתחותה הכלכלית והמדינית של המדינה הצעירה היתה תלויה בכבוש הערים הנכרות שהחזיקו בעמדות המפתח המסחריות ובקשרים עם העולם החיצוני, והמלחמה בין הכוחות המנוגדים הללו היתה בלתי נמנעת. אלכסנדר ינאי כבש, בראשית המאה הראשונה לפני הספירה, את הגליל העליון ואת עבר הירדן הצפוני, יחד עם הערים סוסיתא וגדה, שהיו שייכות לחילת סוריה. הערים היוניות הפסידו את עמידתן ברשות עצמן וצורפו למדינה היהודית. ימים אלו נחרתו בספר תולדות סוסיתא בדם ואש; החשמונאים לא חמלו כידוע על הערים היוניות ולא רק שנטלו מהם את חירותן כי אם גם הרסו כמה מהן, גרשו והשמידו את תושביהן או הכריחו אותם להתגייר. גדר נהרסה — ולפי דברי יוסף בן מתתיהו, את סוסיתא, לא הספיקו להרוס" (מלח' א' — ז', ז'). גורל התושבים לא ידוע, אך כדאי להזכיר שרק נטילת החירות של עיר נחשבה בעיני היוונים ל"הריסת העיר".

בשנת 64 לפנה"ס הופיע בסוריה המצביא הרומאי פומפיוס שכבש את המורח בעבור האימפריה הרומאית וקיפץ את המדינה העברית. אפשר להבין את השמחה הרבה בה קבלו תושבי סוסיתא הנכרית את פניו. הוא שחרר את סוסיתא מעול היהודים, החזיר את חירותה וספח אותה אל הנציבות הסורית. פומפיוס תמך בערים היוניות בארץ, החזיר להן את חירותן והקים את הריסותיהן, כי ראה בהן בני ברית טבעיים להרחבת השלטון הרומאי ומחסום בפני ההתפשטות היהודית. לאות תודה לפומפיוס ולזכר פעלו מתחילים בסוסיתא, כביתר הערים היוניות בעבר הירדן, למנות את השנים מיום השחרור שבשנת 63 לפנה"ס. כך מתחילה הספירה הפומפינית וראשו של פומפיוס מופיע על מטבעות סוסיתא.

פומפיוס ליכד את הערים היוניות הנפרדות ליחידה פוליטית אחת שנקראה בשם דקפוליס — "עשר הערים", לפי מספר בנות הברית. בשם זה נקרא כל עבר הירדן בתקופה הרומית. יסודות הברית אינם ידועים. לאחר יסודה נלוו אליה גם ערים נוספות. מלבד סוסיתא השתתפו בברית: גדר, גרש, דמשק, רבת עמון ואח'.

לא יצאו 60 שנה וסוסיתא עברה שוב לשלטון עברי, כשהקיסר אוגוסטוס נתנה יחד עם גדר להורדוס (שנת 23), שידע להתניף לרומאים ולקבוע אתם יחסים טובים. שנות שלטונו מהוות תקופה של פריחה כלכלית ובנין. הורדוס הביא עולים רבים מבבל ויישב אותם בגולן ובימיו גדל והתחזק הישוב העברי בסוסיתא. אך ימי השלטון העברי החדש בעיר ארכו רק 19 שנה, כי אחרי מותו של הורדוס (4 לפנה"ס) חזרה סוסיתא לנציבות הסורית.

בימי מלחמת היהודים ברומאים נקטה סוסיתא עמדה עוינית כלפי המורדים. עמדה זו הודתה עם עמדתו של בעל חסותה ושכנה מצפון, — הוא המלך היהודי אגריפס, עבד הרומאים ושונא המרד. בספרו "חיי יוסף" (ל"א) מציין יוסף בן מתתיהו את תחומה של סוסיתא בתור "ארץ האוייב", אך למרות זה משתתפים יהודי סוסיתא באופן פעיל במרד. אחרי נפילת מגדל, מבצרם האחרון של מורדי הכנרת, נזכרים גם בני סוסיתא בין השבויים שנמכרו לעבדים.

במרוצת הזמן מתאושש הישוב העברי שמסביב לים מהתוצאות המחרדות של המלחמה, ובמיוחד מתגבר הישוב אחרי מרד בר-כוכבא ע"י זרם שארית הפליטה של יהודה השדודה.

במאה השלישית נוהגים השליטים הרומאים מדיניות פיוס כלפי היהודים. חל שגיו לטובה במצבה הכלכלי של

* ראה: י"ם, מ"ט-ג', סיון-תמוז תש"ט.

(תוס' אהלות, יח' ד'). בכל זאת פטרו החכמים את רוב יהודי התחום מתרומות ומעשרות. רק תשע עיריות היו חייבות במעשרות משום שהיו יהודיות לחלוטין וכיניהן כפר הרובא (כפרי-חריב) וצמח (תוס' שביעית, ג' ד'). רבי יהודה הנשיא שחרר ממעשרות גם את צפת. *

תחום סוסיתא הוא לפי המסורת העברית ארץ טו ב הת"כנית, שאליה נמלט יפתח הגלעדי. לפסוק, ויברח יפתח מפני אחיו וישב בארץ טוב (שופט' יא' ג') מוסיף התלמוד: וישב בארץ טוב" זו סוסיתא. ולמה נקראה שמה "טוב", שפטורה היא מן המעשרות (שביעית י' א'). לכאורה דברים אלה נראים כדברי דרש מחוסרי-יסוד, אך בספר המכבים, א' ה', מוצאים אנו להם אשור נאמן, מן המקור הנ"ל אנו למדים שבתקופת החשמונאים היתה בסביבת סוסיתא מדינה יהודית שנקראה בשם ארץ טוב ויהודיה נקראו בשם טו ביים. אחרי חנוכה הבית בשנת 162 התנפלו עליהם הנכרים תושבי גלעד, הרגו מהם 1000 איש ואת הנשים והטף לקחו בשבי. יהודה המכבי חש לעזרתם והעביר את מתוסרי ההגנה ליהודה.

כשהיתה הנצרות הדת השלטת במדינה הורעו היחסים בין טבריה לסוסיתא. סוסיתא, על רוב תושביה עובדי האלילים, הפכה למרכז נוצרי. לעומתה התנגדה טבריה לדת המתפשטת והמטיבה לשמש מרכז רוחני לכל ישראל. משום כך היתה סוסיתא לצרתה של טבריה. מדי שבת ומועד היו תושבי סוסיתא, בעיקר מחיל המצב הביזנטי שבעיר, שלא ניתנה להם, כנראה, יד חופשית בעירם, עוברים את הים ובאים להציק ולהתעלל ביהודי טבריה. דברי האמוראי רבי אייבא, מהמאה החמישית, הקובל על תעלולי המציקים מסוסי-תא, נזכרים המש פעמים בתלמוד ובמדרש. כך נוצר גם הדרש המענין על הפסוק הירוע של שיר השירים — "כשושנה בין החוחים": השושנה זו טבריה וכשיבוא המשיח יקטוף הקדוש ברוך הוא בכבודו ובעצמו את השושנה וינכש וישמיד את החוחים שבסביבה, כגון זו סוסיתא... מהתקופה הזאת גלו חובבי העתיקות של עין גב, בשבתם על המשלט, שרידי כנ"

הארץ ובמיוחד בולטת הפריחה בעבר הירדן המזרחי. שוב אנו מוצאים ישוב עברי בסוסיתא והעיר נזכרת בתלמוד כעיר מעורבת "שרובה גויים" (כתובות פ"ב כ"ו). על המצב החמרי הטוב של היהודים תושבי הכנרת אנו למדים משרידי בתי הכנסת המפוארים והרבים המקיפים את הכנרת בטבעת הדוקה. שרידים אלו נמצאו לא רק בישובים עבריים ומערבים הידועים לנו מהמקורות אלא גם במקומות נדחים ובלתי ידועים כלל, כגון: בבקעת בטיחה ובחירבת כנף שמעל לקורסי. יש להסיק מכאן כמעט בבטחה שהיה גם בית כנסת בסוסיתא ויד החוקר או המקרה עוד תגלה. עד עתה לא נמצאו שום עתיקות עבריים בסוסיתא. באותו זמן נמצאה הסנהדרין, ויחד אתה המרכז הרוחני של העם, בעיר טבריה. סוסיתא השוכנת ממולה זוכה להוזכר לא מעט בתלמוד ומדרשים. מתוך כך נודע לנו שקשר הדוק ומהיר היה קיים בין שתי הערים וסחורות הועברו מאחת לשניה דרך הים (שביעית ח' ג'). המרחק "כמו טבריה לסוסיתא" היה ידוע ברבים ולכן השתמשו בו החכמים בסיפור יריהם כמידת מרחק. (בראשית רבה ל"א — ל"ב ט').

מדי כל ערב, כשטבריה הגמוכה כבר שקעה השמש מאחורי חומת ההרים עוד נראים קרני אור במשך שעה קלה על סוסיתא. לכן היה הבטוי "השמש היתה על סוסיתא" שגור בפי העם להגדרת זמנו של היום (יומא ג' א').

מצבם החוקי של יהודי תחום סוסיתא וקשריהם עם המרכז הדתי בארץ מזכירים באי בהירותם את תנאי האזור המפורז שבימינו. תחומה של סוסיתא לא נכלל בגבולות הדתיים של הארץ ואין המצוות התלויות בארץ הלוח עליה. אך לעומת זה נודע לנו מהתלמוד שסוסיתא ותברותיה, כלומר תחומה, נחשבו בין "העירות המובלעות בארץ-ישראל". פרושו של דבר: למרות שרוב תושבי אותה הסביבה נכרים הם, בכל זאת "מובלעת היא בארץ ישראל ואין בה משום ארץ העמים

* ססק, א"מ ה' הנזכרת בתלמוד היא צמח שבימינו, הנמצאת בדרימה של הכנרת.



סיה נוצרית מפוארת ובה ממדים גדולים ביחס לשטח העיר עצמה.

אך הישוב העברי לא פסק מלהתקיים בתוך העיר ואלוהי עברו לגור יהודים ממקומות אחרים. עובדה זו נודעת לנו מתוך החפירות במקום בית הכנסת העתיק בחמת-גדר, שהוקם בראשית המאה החמישית. ברצפת הפסיפס של אולם התפילה נמצאו ארבע כתובות ארמיות. באחת מהן, ברשימת שמות האנשים שנדבו מטבעות זהב להקמת הבית, נזכר גם שמו של יהודי, תושב סוסיתא, שנשא את השם היווני בעל הצורה הארמית — סוניה. הכתובת מזכירה במיוחד, שיהודי זה אינו יליד המקום.

הידיעות האחרונות על סוסיתא הן מן השנים 518 ו-536 לספירה. בתאריכים אלה התקיימו בירושלים כינוסי בישופים ואלוהים שלחה סוסיתא מדי פעם נציג-בישוף. מאז פסקו הידיעות על העיר ומשום שלא מצאו שרידים מתקופה יותר מאוחרת משערים, שהעיר הרבה, במאה השביעית בערך, מרעידת אדמה. מסייעת להשערה זו צורת מפולת הבנינים, בתקופה הערבית ירשה את מקומה ואת שמה של סוסיתא העיריה סוסיה, ששכנה בדרך שבין סוסיתא לפיק. היתה זאת עיר מרכזית, שבאיזורה נכללה גם טבריה. כעת נשאר ממנה רק תלי הרבות.

שמו של הר סוסיתא כיום הוא בערבית קלעת-אל-חוסן — המצודה המבוצרת. שם הרצועה הצרה המקשרת את סוסיתא מזרח-דאר-אל-אחר-מר-הרכס האדום. שעת גאולתה של סוסיתא הגיעה בשנת 1937, בה הוקמו החומה והמגדל של קבוץ עין-גב, המונה כעת למעלה מ-500 נפש. בשעת המלחמה תפסו הסורים את ההר, בצרוהו והטו ריוד ממנו קשות את עין-גב. עם התקרב מועד התחלת הפירגה ב' גמלה במקום החכמה שגורלה של עין-גב, שומרת הכנרת, נתון בידי המחזיק במשלט סוסיתא, לכן הוחלט לכבוש בכוחות עצמיים את משלט הכנרת. הוקמה מיד יחידה קרבית, בפיקוד חבר עין-גב ובהשתתפות כל מגיני המקום: חברים, עולים, גוּעַר והברי משיקי עמק הירדן, באין אפשרות גישה לתר מצד צפון, מערב ודרום המבוצרים והתלולים, הוחלט להסתער מצד מזרח על פני הרצועה הצרה — הרכס האדום. בהשכט הלילה הסתננה היחידה לשטח האויב ובאה לתור מן העורף. על רצועה שרוחבה חמשה עשר מטר הסתערה מחלקה שלמה, מול עמדה גבוהה, נוחה ומבוצרת, שאנשיה יכלו בקלות לקצור במתקפים ולבלום את ההסתערות. אך האויב הופתע, נבהל וברח, אחר שגילה התנגדות קלה בלבד. היה זה, כנראה, הכיבוש הנוצרי והסוּסִיִּיִּי ביותר שבתולדות העיר למודת-החקרבות. על הרכס האדום לא נשפטה הפעם, למזלנו, אף טיפת דם.

מאותו יום התאחדו שוב סוסיתא ועילית וסוסיתא תחתית והיו לגוף אחד, אך הפעם, לתמקון ההסטוריה, סוסיתא היא כולה עברית.

ד"ר ג. גורדון קוק / אוצרות גנוזים במעמקי הים

בעוד עמי העולם מתחבטים בכעיותיהם הכספיות ואין ידם משגת לקנות את כל הדרוש להם, לשקם את ארצותיהם ולפרוע את חובותיהם הלאומיים — צפונים במעמקי הימים והאוקיינוסים אוצרות זהב שאין ערוך להם. לפי אומדנותיהם של מומחים מכיל כל מיל מעוקב של מי הים זהב ששווי מגיע בממוצע ל-10 מיליון לירות, ובכל האוקיינוסים — למעלה מ-8 מיליון טון זהב.

נפירותיו של פריץ האבר

הנסיך הרציני הראשון להפקת הזהב שבמימי הים נעשה זמן-מה לאחר מלחמת-העולם הראשונה ע"י המלומד היהודי-הגרמני הנודע פריץ האבר, שביקש בדרך זו להמציא לגרמניה את האמצעים לפרוען חובות המלחמה שלה. ספינתו „מיטיאור", שהווקנה כמעבדה ששה, שוטטה בצפון האוקיינוס האטלנטי ובדרומו כדי למצוא אזור, בו מכיל הים ריכוז ניכר של זהב.

האבר גילה, כי חלקיקי זהב צפים על פני הים בכמויות שונות באזורים השונים, חלקיקים אלה נמצאו בכמות ניכרת ליד חופי גירפאונדלאנד, אך בשום מקום לא נמצאה כמות זהב מספקת לניצול בהיקף מסחרי בעזרת השיטות, שהיו ידועות בימים ההם.

בשנות ה-30 נעשה עוד נסיון רציני באוסטרליה להפיק זהב ממימי הים. סך 10,000 לירות הושקע בהקמת בית-החרושת על החוף, שגודל לעיבוד 50 טון מים ליום. כמות הזהב שהפיקו שם הגיעה לכמה אונקיות לשבוע — כמות קטנה מכדי לקיים את המפעל על בסיס מסחרי.

גם בימינו אלה, עם התקדמות השיטות הטכניות בשדה החימיה, ספק הוא אם אפשר להגשים למעשה תכניות לניצול מטרות-זהב ימיים. ברם, הוזהב הוא רק אחד המחצבים הרבים המצויים במימי הים, שאחדים מהם כבר משמשים חמרי-גלם בענפי תעשייה חשובים.

ממלא ועד רדיום

זה מיליוני שנים יורדים גשמים על הארץ, חודרים לארדמה, מסתננים בין הסלעים, נופלים אל נהרות ונשפכים אל הים, מים אלה מביאים מחצבים שונים הנמסים בהם, מי הים מתאדים וחוזרים אל היבשה בצורת עננים וגשמים, ואילו המחצבים והמלחים שהיו בהם שוקעים בים ומצטברים שם, וכך הופך הים ל„מכרה" עצום המכיל אוצרות מחצבים בלתי מוגבלים למעשה — כמויות עצומות של נחושת, כמויות לא מבוטלות של ראדיום וכדו'.

עם התקדמות המדע והטכניקה בימינו אין זה מפליא, שהגנו מבקשים במימי הים חמרי-גלם הדרושים לענפי תעשייה שונים, אחד מהשיגו, הטכניקה הגדולים הוא פיתוח שיטות יעילות בעיבוד אלפי טון מים ליום, שיטות אלו התפתחו בעשרים השנים האחרונות, אך לא הגיעו עדיין למידת היעילות הדרושה.

אחד הנסיגנות המעניינים ביותר בשטח זה הוא הנסיון שנעשה בתקופת המלחמה להפיק מהים את מתכת המאגנזיום. בשנת 1939 לא היתה מתכת זו מצויה בכמויות רבות ומחירה היה גבוה למדי. זוהי אותה מתכת נחמה להתלקח, בה משתמש הצלם במכשירי המאור שלו. בימי המלחמה גדל הביקוש למאגנזיום לשם הכנת פצצות הצתה, לכן ניסו החימאים להפיק אותה מן הים. כתוצאה מהנסיגנות הללו מייצרים היום מאגנזיום בכמות הדרושה ובמחירים זולים למדי. כיום משתמשים בה לא לצרכי הצתה, כי אם להכנת המרי בנין חשובים: היא משתווה לפלדה מבהינת החווק, אולם קלה ממנה פי 4 ומעלה.

אין פלא שהשימוש במאגנזיום גדל והולך. לפי כל האומדנות מכיל כל טונס הנבנה בימינו מאגנזיום כדי חצי טון — בחלקי המנוע, המעצורים, הגלגלים וכו' — בכל מקום בו דרושה מתכת חזקה וקלה.

עיקר השימוש במתכת מועילה זו הוא בכלי רכב וטיס, אולם מרבית להשתמש בה גם לייצור כלי-בית, מכשירי עבודה וכדומה. יש כבר חריצות קלות והזקות העשויות מאגנזיום; אופניים, שמשקלם אינו עולה על משקלה של קדרה גדולה, או טולס גדול, שגם נער יכול לטאתו. באמר ריקה מייצרים כבר הריטי מאגנזיום ופסנתרים, שקל להציב בירם ממקום למקום.

אין ספק, כי השימוש במאגנזיום ילך ויגדל בשנים הקרובות, כי הים הוא מקור בלתי מוגבל לאספקת מתכת זו: כל מיל מעוקב של מי הים מכיל 4 מיליון טון מאגנזיום. תעשיית המאגנזיום על בסיס מסחרי כבר היתה לעובדה. בית-החרושת להפקת מאגנזיום מימי הים קיים בהארינגטון שבאנגליה, מפעל גדול יותר הופעל באמריקה ב־1941.

ברומין

מאגנזיום היא עדיין המתכת היחידה שמיפיקים מהים על בסיס מסחרי. אך משנת 1924 התחילו להפיק מהים את היסוד החימי ברומין — נוזל חום הקרוב מבהינה חימית ליסוד כלורין, שנחפרסם בימי מלחמת העולם הראשונה. ברומין ממלא תפקיד חשוב בתעשיית המרי צביעה ותכשירים רפואיים, ובין השאר — בייצור נאטילברומיד הדרוש למיתקנים לכיבוי אש במטוסים או בהכנת ברומיד הכסף בו מצפים סרטי צילום. השימוש בברומין גדל בפרט בשנות ה־20 עם שכלול דלק הבנזין („אתיל“).

ב־1921 הגיעה תפוקת הברומין בעולם ל־712,000 ליטרה. בגלל הביקוש העצום לאתיל הוגדלה תפוקת הברומין ב־1942 עד 65 מיליון ליטרה, ושוב פנו החימאים אל הים כמקור ראשי להומר חשוב זה.

בית החרושת הראשון להפקת ברומין מהים הותקן באניה „אתיל“. בית חרושת צף זה, שפעל לאורך חופי קארולינה הצפונית (ארה"ב), היה מעבד 5,000 גאלון לדקה. כוננת

השימוש בספינה היתה: להפטר בנקל מהמים שכבר נוצלו. אך בגלל קשיים טכניים אחרים הסתלקו מנסיון זה וב־1931 הוקם על חוף קארולינה בית-חרושת משוכלל יותר, שסיפק 500 ליטרה ברומין ליום. שווי הברומין שהופק במשך שנה נאמד כדי 4 מיליון דולאר. אילו נוצלו כל האמצעים האחרים הצפונים במים שהוחזרו לים במשך שנה היה דבר זה מכניס 90 מיליון דולאר נוספים.

אשלג ונחושת

בתקופת המלחמה הוקם במתחם טכסאס (ארה"ב) בית חרושת שני, שסיפק 18,000 ליטרה ברומין ליום. גם באנגליה הוקם בית חרושת לברומין. המאגנזיום והברומין הם איפוא, שני המרי הגלם החשובים הראשונים שהופקו מהים בהיקף תעשייתי-מסחרי.

החקלאות באנגליה נפגעה בתקופת המלחמה בגלל הפסקת היבוא של זבלים חימים מסוג האשלג המצויים בארצות שמעבר לים, והרי מי האוקיינוס המקיף את איי בריטניה מכילים כמויות בלתי מוגבלות של אשלג — 4 מיליון טון ומעלה בכל מיל מעוקב.

הנחושת היא אחת המתכות המעולות ביותר בזמננו. לפי השערות המומחים יאולו עופרות הנחושת בעולם תוך 70 השנים הבאות, אך אין לחשוש לבאות, כי הנחושת מצויה בשפע במימי הים, היא מיוצרת ע"י הגדפים בצורת „האמוצ" „אני", המתאים להאמוגלוברין המכיל ברזל והמצוי בדמנו. נחושת זו היא המשווה לצדף גוון ירקרק. החימאים פיתחו שיטה להפקת הנחושת המצויה בים.

ניצול עשמי הים

מי הים מכילים, בשיעור מיליונית אחת, יודין — חומר שחשיבותו רבה לבריאותנו. חומר זה מופקים מעשב הים המרכז את היודין ברקמותיו.

סגולתם זו של צמחי הים לרכז חמרים הנמצאים בים תאפשר במרוצת הזמן להפיק מצמחים אלה חמרים חשובים ויקורי-מציאות. למשל, לפי אומדנת המלומדים מכילים מימי הים למעלה מ־2 מיליון טון אורניום.

עשב הים כשהוא לעצמו מהווה חומר גלם חשוב, שהשיר מוש בו גדל והולך. מעשב-הים אפשר להפיק חומצה אלג-נית הדרושה לייצור חומר הדומה לצמג סינטטאי, המרי ביווד יעילים, ציפוי לעץ העומד בפני אש ומין מלט שאינו חדיר למים. רבה תועלתה של חומצה זו בתעשיית המרי מזוק, מקפא מרק וכו', המרוקים שונים, המרי כססיל וכו', 300 מיליון מילין מעוקבים של מימי היםים והאוקיינוס סים מכילים נוסף על ההגה אוצרות עצומים ובלתי מנוצרים לים של חמרים שונים העתידים להביא ברכה רבה לענפי התעשייה החדשים. ועל כל אלה מהווה הים גם מקור לארבעה כוכב של אנרגיה הדרושה להנעת מפעלי התעשייה. („דבר“)

מעולותינו בישראל

בנתיבי ים

טרט ומפעלי החבל הימי לישראל

עתונאים ואורחים רבים נוכחו, ב־19.4.50, בהצגת הטרט של החבל הימי לישראל "בנתיבי ים", בקולנוע "שדרות" בתל-אביב. הטרט הוכן ע"י מר דוד זיתני, והוא נמשך למעלה מ־20 דקות.

על רקע הויעדה העולמית של החבל הימי לישראל, שנתקיימה לא מזמן בחיפה, מופיעים: בית הספר הימי, אגודות הנוער הימיות, בתי הימאים בחיפה ובתל-אביב, התחנה לחקר הדיג הימי ועוד. התמונות ברורות וחלק מהן צולם בממלים וביים. הטקסט המקשר את התמונות נותן למסתכל מושג ברור משטחי פעולתו של החייל.

בכנוס המורים בירושלים

בימים ה' — י' בניסן ש. ז. נתקיים בירושלים הכנוס החמישי מטעם מועצת המורים למען הקרן הקימת לישראל. עמדו בו לדיון בעיות התנוך הציוני בקרב התלמידים והמורים במסודות התנוך בארץ וכן עניני הפעולה בבתי-הספר בתפיצות.

הכנוס עמד בסימן של תרחבת גבולין, לא רק מבחינת המסגרת הארגונית, כי אם בעיקר — מבחינת תוכן הפעולות. צבור המורים נתבע להכליל במסגרת פעולותיו החנוכיות גם את עניני הימאות, התעופה וההכשרה להתגוננות (אמנוים טרוס-צבאיים).

על-פי הזמנת מועצת המורים השתתפו בכנוס גם באי-כח החבל הימי לישראל והמועצת לתעופה ונציגי משרד הבטחון (האגף ליחסי צבור). את החייל ייצגו הח"ה י. פרישמן וי. בר לב, שהש" תתפו בפועל בדיוני הועדות. מר י. פרישמן הביא את דבר החייל גם בפני מליאת הכנוס.

בסיכום הדיונים נתקבלו בין השאר ההחלטות הבאות:

1. נוכח התמורה ההיסטורית בחיינו עם הקמת המדינה, מחייב הכינוס את הרחבת מסגרת פעולותיה של מועצת המורים למען הקה"ל, שתקיף את כל שטחי החיים וצרכי המדינה והעם לשם החנוך הציוני-הלוצי של הדור.

2. הכנוס מטיל על הועד הפועל שיבחר לשתף בפעולות מועצת המורים למען הקה"ל את נציגי המוסדות הלאומיים וה' צבוריים, העוסקים בחנוך ציוני-הלוצי.

3. הכנוס מטיל על הועדה להכליל במסגרת פעולותיו:

טפח קשרים עם הצבא;

הכשרה להתגוננות (אמנוים טרוס-צבאיים);

הכשרה לימאות ולתעופה.

כן ממליץ הכנוס לשלב במסגרת הלימודים את המקצועות המסייעים לטיפוח ההכשרות הנ"ל.

4. הכנוס רואה הכרח בהכשרת המורה למפעלי כיבוש בחקלאות, בימאות ובתעופה. והוא ממליץ לפני אגף החנוך והס' תדרות המורים שידאגו להשתלמות המורים והמועמדים להוראה בסמינרים ובבתי ספר גבוהים באחד המקצועות הנ"ל — לתפ' קידי הדרכה ופיקוד בין התלמידים.

עומדת עתה לדיון צורת השתתפותנו בפעולות מועצת המורים.



דני ויסנבלט, גורי משקיף, יונתן קיש —
מוצוי ים, חיפה קפחו את חייהם

הסערה החזקה שהתחוללה בליל ה-4 באפריל גרמה לאסון מחריד בלב ים. מול נתניה, בו קפחו חייהם 3 נערים, חברי אגודת צופרים, חיפה.

סירתם, "צבי ספקטור", שיצא ביום ב', ה-3 באפריל, בשעה 10 בבקר עם קבוצה בת 10 נערים מחיפה לתל-אביב התהפכה במרחק שני ק"מ לערך מחופי נתניה והצעיר רים הושלכו הימה. במשך 8 שעות נאבקו עשרת הנערים בגלי הים הסוער. שבעה מהם ניצלו ושלושה ניספו.

דני וויסנבלט וגורי משקיף מתו, כנראה, עוד בלילה. גופתו של יונתן קיש נמשחה מהים, רק ב-9 באפריל ש. ז. לאחר חפושים ממושכים.

כבוד לזכרם!

המוסד המרכזי להדרכה ימית של החייל מינה ועדה פנימית לחקירת מסיבות האסון. כל החומר שרוכז על ידה וכן גם מסקנותיה העברו לוועדת החקירה הממשלתית שמונתה ע"י שר התחבורה. לירי הועדה הממשלתית נתמנה מר מ. הינדס, וחבריה הם רבי החובלים זאב היים והנס רונטל. מזכיר הועדה הוא מר י. ליבר ממשרד התחבורה.

האספה הכללית של סניף החייל בחיפה

האספה הכללית של סניף החייל בחיפה נתכנסה בבית הימאים ביום א', כ"ט בניסן (16 באפריל) ש. ז. יושב ראש מר מ. הינדס.

בפתחת האספה כיבדו הנוכחים בקימה את זכרם של הללי מלחמת השחרור ואת קרבנות "צומי הים" והספינת "מסדה".

מר מ. פומרוק מטר בדבריו, בין היתר, כי מספר החברים בסניף היה לפני 5 שנים כ-4000 ואילו בסוף 1949 הגיע ל-10369. הער"ד ז. ארגמן, שמילא אחריו, הודיע שמגמת הסניף בחיפה היא להעלות השנה את מספר החברים ב-50%.

מר א. חושי, יו"ר הוועד הפועל של החייל, ציין בדבריו, כי תפקידו העיקרי של החייל הוא — פתוח הספנות הישראלית. זו הישבה לנו לא רק מבחינה כלכלית, כי אם גם מבחינה בטחונית. הוא דרש שימת לב מיוחדת לנלמ היפה והדגיש את הצורך ברכישת אניות לתירות וטיפול יתר בדיגי הימי, המספק עתה רק כרבע מתצרוכתנו העצמית.

בקשר למקרה האסון בנתניה, קרא מר חושי לפיקוח ממשלתי על הפלגת סירות הנוער בים והקמת תחנות הצלה לאורך החופים, לשם בטחון מכסימלי לחיי ימאינו הצעירים.

אחרי ההרצאה התפתח ויכוח ער. נבחרה מופצה חדשה בת 64 חברים, מייצגי חוגים שונים בצבור.

אזכרה רבת משתתפים נערכה, ב-17.3.50, בבית יורדי ים בחיפה לעמנואל טובים ז"ל.

פתח מר י. ארטן, בשם התאחדות בעלי התעשייה בחיפה. הספידו ה"ה: מ. פומרוק (חבל ימי לישראל), ער"ד נ. חת (ציונים כלליים), רב החובל זאב היים, מ. גולנדסקי (אגודת דרי הימאים), י. גלרטר (חברת לתיקון אניות), פ. ו. אטקס וש. ליסבונה (זבולון).

הנאמים העלו את דמותו של טובים ואת מסירותו הרבה לחיי נדך דור של ימאים בישראל. על תבמה התנוססה תמונתו של המנות. בתחילת האזכרה ובסיימה נוגנה ניגונת האבל לשופן.

טקס אזכרה ליום השלושים למותו של ע. טובים ז"ל התקיים ב-31.3.50 בבית הימאים של החייל בתל-אביב. השתתפו בני המסיחה וב"כ כל המוסדות בהם פעל המנות. פתח הער"ד מ. בדולח. דברי הסדר אמרו: הגב"ה. דיימונד וה"ה י. פרישמן, י. ישראליתן, י. פודולי וד"ר שפירא. סיים מר מ. ז"ל ליס.

מפעל לזכרו של ע טובים ז-ל

החבל הימי לישראל החליט להציב יד לע. טובים ז"ל על ידי הקמת מפעל ימי ששמו ייקרא עליו.

החייל פנה בענין זה לאגודת יורדי הים "זבולון", להתאחדות בעלי התעשייה, לאגודת המהנדסים ולמוסדות וארגונים אחרים, שבהם פעל המנות, מתוך כוונה לשתף בתקמת המפעל את כל ידידי ומעריציו.

מיזם קוממויות - לאורך חופי הארץ

בחוגים נערך, ע"י החבל הימי לישראל בחיפה, טיול למשך יום אחד באניו הישראלית "קוממויות" — מחיפה לתל-אביב וחזרה. הטיול עבר בהצלחה רבה ונתן ספוק וקורת-רוח לכל המשתתפים. הסדרים היו נאים ומאכלים בשפע (4 ארוחות ללא "צנע" והכל במחיר — 3 ל"י הכרטיס). התכנית הכילה שירה ורקודים, בהשתתפות אמנים מקצועיים ו"הכנית כבקשתך", ע"י יודעי דבר מבין הקהל, שעברו לפני המיקרופון בזה אחר זה והשמיעו מזמרת הארץ על הים. בשעת הטיול שודרו הסברות על המקומות בחוף שעל פניהם עברה האניה.

טיולים מעין אלה ייערכו בקביעות במשך העונה הקרובה.

בטיול בזק- לקפריסין

468 מטיילים יצאו לטיול ימי לקפריסין, שנערך על ידי החבל הימי לישראל.

המטיילים הפליגו באניה "גלילה", ביום שלישי בערב, 25.4.50, והגיעו לנמל פאמאנוסטה למחרת בבקר. הם יצאו לסויר, באיטרי בוסים מיוחדים שהיכו להם, על פני החלק המערבי-צפוני של האי וביקרו בשתי הערים ניקוסיה וקירניה. בכל מקום שעברו קידמו אותם התושבים בתשואות. בערב חזרו לאניה רוויי רשמים ובידיהם — סלסלות מלאות "צידה" שקנו באי, בשתי הל"י שהותר לכל אחד מהם להוציא מישראל.

היה זה הטיול העממי הראשון, על פני הים שלנו, להוציא לארץ. היתה זו התחלה צנועה, במחיר שווה לכל נפש, להרגיל את אזרחי ישראל למצוא בים מרגוע והבראה, שעשוע ועונג, כראוי לעם אשר להוף ימים ישכון. החייל מתכוון לארגן טיולים נוספים, גם לאורך חופי הארץ, וגם למרחקים.

בסניפי החי"ל

הגב' ו' סלומון כמיימים שליחותם באפריקה הדרומית

בתחילת מרץ הגיעו שליחנו מקיפטאון ליוהניסבורג ובי"ב בו נתקיימה שם בהשתתפותם אספה רבת-עם. האספה נתכנסה במלון קרלטון, בראשותו של מר ס.י. גורדון, סגן יו"ר החי"ל במקום.

הגב' ו' סלומון השמיעו בת את דבריהם. "אנו זקוקים לצעירי יום רבים, אשר יהיו מוכנים ללמוד את מלאכת הימאות, אם אין אתם יכולים לספק לנו את כוח האדם, משורות בני הנוער שלכם, עזרו לנו להכשיר דור של ימאים בישראל" — אמר עו"ד י. סלון. הגב' ו' סלומון הרימה על נס את ההתעוררות סביב המפעל הימי והביעה את התקווה, כי יהדות דרום אפריקה תוסיף לעמוד לימינו. ד"ר ה. זונבנד ורדה לנואמיס והביע את הבטחון, כי פניהם ליהודי המקום תשא פרי.

בי"ב למרץ נוכחו הגב' ו' סלומון בוועידת ארגון הנשים לעבריות ביוהניסבורג, בוועידה זו החלט על הגדלת הסטיפנדיה בש"ביל תלמידי ביה"ס הימי בחיפה.

בבקורם בבולאביו ובפרטוריה עוררו שליחנו את יהודי המקום לעבודה מוגברת למען החי"ל.

בזמן בקורם ביוהניסבורג נפגשו עם חברי הנהלת הפרדציה, שגילו ענין רב בפעולות החבל הימי לישראל.

שליחותם של הגב' ו' סלומון באפריקה הדרומית הוכתרה בהצלחה רבה. חברינו שם מעריכים מאד את שירותם הרב לקודם עניני החי"ל במקום, אך עם זאת טובעים הם שליה נוסף לתקופה ארוכה, כדי לנצל, הלכה למעשה, את ההתעוררות הכללית שחלה בזמן האחרון, לתביעתם זו ניתנת עתה תשומת לב רצינית מצד תועה"פ של החי"ל.

כמועדוני החי"ל בחיפה ובתל-אביב

אלה הן הפגישות שנתקיימו בחדשים מרץ ואפריל כמועדוני החי"ל בחיפה ובתל-אביב:

בחיפה:

3/3/50 רב החובל זאב הים — הדגל הימי והסמלים הימיים המקובלים.

17/3/50 יצחק רוקח, חבר המועצה לשוק פרי הדר — הים ופרי הדר (הרצאתו מתפרסמת בגליון זה כמלואה).

24/3/50 גבריאל בארבה, נציג הספנות הצרפתית ביש"ר ראל — בעיות צי הסוחר הצרפתי. הקונסול הצר"פתי בחיפה, מר ר. פוריה הציג את האורח.

7/4/50 עמוס לנדמן, מנהל נמל חיפה — נמל חיפה, היום ומחר.

14/4/50 הגב' לוסי בורכרד, נשיאת החברה לשרות ימי עתיד — הספנות והמדינה.

יו"ר המועדון הימי בחיפה, מר מ. הינדס, נהל את כל הפגישות הנ"ל ובכל אחת מהן מסר פרטים על הענינים השוטפים בימאות הישראלית.

בתל-אביב:

5/3/50 דוד רמז, שר התחבורה — נמל עמוק המים לתל-אביב.

19/3/50 בר כוכבא מאירוביץ, המנהל הכללי לשרי"ת נמל, ים ואויר במשרד התחבורה — בנסלי ישראל.

10/4/50 ז. שינד, יו"ר הנהלת "צים" — בעיות הספנות העברית והכנותיה.

הפגישות בתל-אביב התנהלו בראשותם של ת"ה מ. זיליסט ועו"ד מ. בדולת.



על ספון האניה "פן" בנמל יפו יורק.
משמאל: אדוארד א. נורס, נשיא הכבוד של החי"ל בארצות הברית, מימין: י. מוריסון, יו"ר הנהלה של קו ישראל-אמריקה.

במסכה החגיגית של החי"ל בניו יורק.
משמאל לימין: רוג'ר סטאר, תח"אמירל נורדון צ. סקלינסון, קושנדר יהושע ל. גולברג, ד"ר פדנק פינגדון.



מבקרם של הגב' וחי' סלומון בקיפסאון.
מימין לשמאל: הרב הראשי פרופ. י.
אברהמס, הגב' שרה סלומון, חי' ס.
ווינר, העו"ד יעקב סלומון (נואם), הגב'
פ. ווינר, הגב' דושינסקי והרב
א. דושינסקי.

— הנשיאות מקיימת מגע מתמיד עם מר צ. אינסלד, המוכיר
הכללי של חפזריה הציונית בדרום אפריקה, השוהה עתה בישראל.
מר אינסלד עוקב בהתענינות אחר מפעלי החייל.

— מר מ. ג. מרקס, סגן יו"ר החייל בקיפסאון, הגיע
לבקר קצר לישראל.

— מר יצחק גורמן, מנהלה של הקרן האמריקאית
למוסדות ישראל, המבקר עתה בישראל, נודמן לפגישה עם הנשיא
אות לביור דרכי הפעולה של החייל בארצות הברית.

— בפגישה עם מר יוסף לוצקי, מזכיר הכבוד של המג'
בית המאחדת בארגנטינה, נדונו בעיות הפעולה הארגונית והכס'
פית של החייל בארצות אמריקה הדרומית.

מקלט רדיו ניתן כשי למית הספר הימו

מקלט רדיו נתקבל מאת סניפנו בצרפת בשביל פנימיית בית
הספר הימי בחיפה. מכשיר זה ניתן במתנה ע"י מר מ. הגדקא,
מידידי החבל הימי לישראל בפריז.

בקורי אורחים

— בבקורו בישראל נודמן מר ב. גרינג, יו"ר הפרציה
הציונית באפריקה הדרומית, לפגישה עם נשיאות החייל. נמסרו
לו פרטים מלאים מפעולותינו והוא הבטיח להוסיף ולסייע לנו.
ב"ד במרש. ז. בקר מר גרינג בלוית מר קירש בפנימיית
ביה"ס הימי בחיפה וכן גם בנמל, באחת מאניות חיל הים ובאנית
המסא, "תל-אביב". אחר סעוד עם חברי הועד המקומי בבית יורדי
ים.



במסגרת החייל בפאריז, בהשתתף קונסול ישראל בצרפת,
משמאל לימין: ד"ר י. פודימן, א. זילברג, הגב' גלבוט
וחי' א. גלבוט, קונסול ישראל בצרפת, א. אוסטרוב.



חברי הועד הפועל של החייל באוסטרליה.
משמאל לימין: (עומדים) ר. גילברט, הגב' ל. גילברט, י. ורש'
הייט (יושבים) חי' א. קיסט, הרב ד"ר ה. פרידמן, מר ס. רפקה,
מר ש. דין.

בישראל

מפקדים, אספות ומסבות למבוגרים

ירושלים

בכ"ב באייר — אספה חגיגית, בהשתתפות תחנות באירכא הממשלה והנהלת הסוכנות היהודית. תכנית אמנותית.

הלאביב

מסע מכוניות המסמלות את המפעל הימי הישראלי בלוי פלוגות נוער טהאגודות הימיות.

עצרת עם במגרש המצעדים של הצבא.

אספות ומסבות מעל במות שונות. תערוכת ציורים: תמונות ים (נוף), עבודה בגמל, בספינות ובדיג, העפלה, בשתוף עם אגודת הציירים. מסבות במסגרת התערוכה. הפתיחה — בכ"ד באייר.

חיפה

התלוכה ומפקד בשטח הגמל, בכ"ג באייר, בשעות הערב.

טיולים עממיים בסירות "עוגן", כתום המפקד.

נשף באניה "קוממיות". אספות ומסבות מעל במות שונות.

בישובי הדיג

"יום הים" כיום הדיג העברי (בהתאם להחלטת ועדת הדייגים).

במחנות עולים

מסבות ואספות בהשתתפות אמנים. הצגת סרט החי"ל.

ציון "יום הים" באניות ישראל ליות, בין העובדים והנוסעים.

בין הילדים והנוער

שיחות מענייני דיומא בבתי הספר, לפי הוראות מחלקת החנוך.

מפקדים חגיגים, הצגות ומסבות, תערוכות, בקורי תלמידים בגמלים ובישובי הדיג.

מפקדים בארגוני הנוער תחרויות בחתירה ובשחייה.

יום הים- בבתי-הספר

(מתוך מתכת-יחוד)

כבשנים הקודמות תתקיימת, ביום הים", גם השנה: אספות עם למבוגר רים ולנוער, תלוכות חג ותחרויות ספורט, ופרסום רב ינתן למפעליה ולהישגיה של הימאות הישראלית בעת תנוות וברדיו. בו כיום התנהל גם בכל רחבי הארץ פעולה מיוחדת לטובת מפעלי ההדרכה הימית.

מן הראוי הוא, שבית הספר העברי יציין את ערך היום הזה במסגרת עבר דתו התנוכית השוטפת. ביום הים", כ"ג באייר, ישוחחו המורים עם תלמידיהם בעניני הים ועל תנועת החבל הימי לישראל ובמקצועות הלמוד השוריים ישלבו הומר מתאים לנושא זה.

פרסום בקהילות

כרוניקה ומאמרים בעתונות הימית, רפורטזות מ"יום הים".

הומר פובליציסטי וספרותי בעתונות הנוער והילדים.

מאמרים ורשימות בעתונות הפרוידית.

פרסום ברדיו

כרוניקה שוטפת.

שיחות על "יום הים", בכ"ב באייר — בעברית, אידיש, צרפתית ואיספניולית.

תכניות מיוחדות: לילדים ולנוער, לחיילים, שדור ערב על המפעל הימי הישראלי.

רפורטזות מ"יום הים".

שדור לחי"ל (במסגרת השדורים לגולה).

הומר ספרותי ותקמולתי

פלטס אמנותי ומודעות על החגיגות הנפרדות.

לח תמונות (לשדור) הכתות בבתי הספר ולמפעליהם.

הצעת מפקד לבתי-הספר ולארגוני הנוער. דפרונים (עלונים עם שירי ים).

שונות

הנפת דגלים.

תפלה ליורדי הים בכל בתי-הכנסת בארץ, לפי הוראות הרבנות הראשית.

הוראות הרבנות הראשית לארץ ישראל

הרבנים וגבאי בתי הכנסת שבארץ מתבקשים, שבעש"ק י"ח אייר תש"י יאמרו בכל בתי הכנסיות בתפילת שחרית אחרי תפילת אפים תפילת, אחינו כל בית ישראל הנתונים בצרה בין בים ובין ביבשה, ולמחרתו בש"ק י"ט אייר תש"י, פרשת אמור, יערכו לאחרי קריאת התורה תפילה אוכרה כדלקמן:

אל מלא רחמים שוכן בפרוטים, ורוח קדשו אופת ארץ וימים, הקשיבה ללבות הוטים ומחמים, והמצא מנוחה נכונה על נפשי השכינה, במעלות קדושים וטהורים, כוהר הקיץ מזהירים, לנשמות הימאים היהודים היקרים, אנשי צי המפעלים וההותרים, אשר מנגד השליכו נפשם לתת בים לשיבת בנים לגבולם, ולחיילי הצי המלחמתי אשר הערו נפשם למות בסוללם במים עוים נתיבות עולם לכוננות בית חיינו וכל אחינו ובנינו שנטבעו במי זעפם של סערות עולם, בגן עדן תהא מנוחתם, ויצרור בצרור החיים את נשמתם, ממ צולות ים השיב שבתם, ה' הוא נחלי חם, אמן סלה.

בערים ובמושבות תופצנה תורות לטובת מפעלי ההדרכה הימית.

בתפוצות

התכנית המפורטת לכל ארץ וארץ עובדה ע"י ועדי הסניפים. מרכז החי"ל המציא לסניפים הוראות כלליות וכן גם חוברת הסברה על המפעל הימי עם תמונות.

כתבים של עתוני חוץ שלחו אינפורמציה מפורטת על ההכנות ל"יום הים"

