

ים

גליונות החבל הימי לישראל



אהת
לחדש

חברת ה' - ו' (י"ז - י"ח)

שנה שניה

חשרי-חשון תש"ז, אוקטובר-נובמבר 1946

כחוכת הסערכת

חבל ים לישראל, תל-אביב

סל. 2437 ת. ד. 1917

שמיר

לדור בדגור

ליום הולדתו הששים

ברכת

החבל הימי לישראל

ד. בן-גוריון / חזון הים

(מחוך נדום ב, יום הים, חיספה 1944)

והמפעל הרביעי הדורש לא פחות חזון ואמונה והמתנגד כאילו לחשבונות המעשיים ולהרגלי המחשבה שבהם חיינו מאות בשנים — זה חזון הים. ארצנו היא ארץ קטנה. אמנם אין היא קטנה כל כך כפי שהיא נראית. אל תסתכלו במפה, שאתם רואים בבתי הספר. מפה זו מקצצת את ארצנו משום חסכון בניר. גם זה חשבון מעשי משונה. קיצצנו את כל החלק הדרומי של הארץ המגיע עד ים סוף. גם את החלק המזרחי רגילים לקצץ מפני שכך כתוב במנדט. אבל גבולות הארץ לא נקבעו במנדט הבריטי, שהוא רק תעודה זמנית. תולדות ארצנו, היותנו בארץ, קשרינו בארץ, קדמו ב-3500 שנה לפחות למנדט הבריטי והם ישארו אלפים ורבות שנים לאחריו. אבל גם א"י בגבולותיה ההיסטוריים ארץ קטנה היא. עלינו להרחיב את גבולות הארץ ואנו מרחיבים אותם ע"י הגדלת פריונה. ע"י הפרחת שממותיה, ע"י בנין חרושת, אבל כל זה לא מספיק.

יש שני גבולות לא"י שאינם הולמים את הגבולות הפיסיים שהורגלנו אליהם: זהו גבול הארץ במערב וגבול הארץ בדרום. משום מה חשבנו שחוף הים זהו הקצה של הארץ. זוהי טעות. על חוף הים מתפשטת, במרחב של מאות ואלפים ורבות קילומטרים לאין סוף, ארץ ישראל ימית. הוא הדבר ביחס לדרום. "אילת" איננה הגבול הדרומי של הארץ, אלא הכניסה לים היהודי בדרום. עלינו להרחיב את תחומי הארץ, כי עלינו להרחיב את אפשרויות הקליטה למיליונים יהודים שיבואו הנה בהקדם או במאוחר. כי הים הוא קודם כל אפשרות גדולה, המתרחבת והולכת, של משק ושל פרנסה. של חקלאות ימית. החקלאות מספקת מזונות, והים מספק מזונות, ואולי הוא מספק המזונות הגדול ביותר בעולם.

ויש גם תחבורה ימית והיא אחד מעורקי החיים החשובים ביותר והחשוב שבכולם. אבל הים הוא יותר מזה. אנחנו באים לא"י להיות עצמאיים, להיות סמוכים

... ב-15 למאי 1936, פנה הנציב העליון אל הסוכנות היהודית והודיע לה, שלרגל השביתה הפוליטית שהכריזו הערבים בסגרם את נמל יפו, הוא ממלא את דרישתנו ונותן לנו רשות לפרק סחורות בחוף ת"א. אמנם כשנגמרה השביתה הערבית הועמד המפעל בסכנה, והפעם לא ע"י הממשלה, כי אם ע"י "המעשיות" היהודית. נמצאו הרבה יהודים, אנשי מעשה, שרצו להוכיח באותות ובמופתים שאי אפשר לישוב, וביחוד לענף ההדרים ולכל המשק שלנו בדרום, בלי נמל יפו והם דרשו את חזירתנו לשם. אולם החוש הפנימי של העם התגבר על חשבונות המעשיות המזויפת וקם לנו הנמל העברי בעיר העברית. כהתחלה ראשונה לכיבוש ים עברי למולדת.

לא היתה זאת הפעם הראשונה, שעיקרי מפעלנו נתקלו בקשיים לא חיצוניים, אלא פנימיים, מתוך המעשיות העקרה והמכשילה. בשלשה דברים נפלה הישוב העברי בארץ מכל ישוב עברי בעולם: בעבודה, באדמה, בלשון, ועל שלשתם התנהלה מלחמה, במשך הרבה שנים, בין הפקחים "בעלי המעשה" ובין אנשי החזון, רצו להוכיח לנו, שלא תתכן אדמה עברית, לא תתכן חקלאות עברית, באשר החוק הוא שבני הכפר הולכים אל העיר, אבל אין בני העיר הולכים אל הכפר והיהודים הם עם עירוני. החזון והצורך הציוני הוימו את המעשיות הזאת והוקמה החקלאות העברית. גם ביחס לעבודה עברית הוכיחו אנשי המעשה שהדבר לא יתכן, כי יש בארץ עבודה זולה למכביר. החזון הציוני והצורך הציוני הוימו גם כאן את המעשיות העקרה, והוא הדין ביחס ללשון. אנשי מעשה, היסטוריונים, רצו להוכיח, כי העברית לשון מתה היא, רק שפת עבר חנוטה, וכשם שלא הצליחו הנסיונות לעשות את הלשון הלטינית לשפה מדוברת, כך לא יעלה הדבר בלשון העברית. מציאותנו היום יומית מוימה ומכחישה את המעשיות הזאת.



ב"רים הים, חיפה 1914. נאים ד. בן-גוריון

לה בשם קרתגו; שמה האמיתי היה עברי — קרת חדשה. מושליה היו נקראים בשם העברי: שופטים. אחד השופטים האלה, חניבעל — אף זה שם עברי — הפיל את חתיתו על המדינה הכבירה ביותר שהיתה בימים ההם, על רומא. אולם היונים והרומאים החריבו את שלטון הפיניקים בים: היונים — את צור, את קרת החדשה — הרומאים. אבל תקראו בפרק כ"ד ביחזקאל ושם תמצאו תיאור עשיר-לשון ומרהיב על גדולתה של צור, היושבת על מבואות הים, רוכלת עמים, כלילת יופי. מזה גם תוכלו ללמוד איך בונים אניות מפרש, מכל מקום איך בנו או, ותעמדו על הקשרים הבין לאומיים שהיו לעברים הללו מצור עם כמה עמים ואיים. אלה היו אותם הצורים שהשתתפו עם שלמה המלך בבנין בית המקדש.

יון ורומי השמידו את הפיניקים האלה ואת שלטונם בים. אבל נשאר שבט עברי אחר, השבט הישראלי, שגם עליו קמו יון ורומי להשמידו, אבל הוא נשאר קיים עד היום הזה. הוא חזר לארצו והוא יחזור לימו. הוא לא זר כל כך לים הא"י. ההיסטוריה היהודית עד עכשיו נכתבה ברובה ע"י אנשי הגולה, מתוך תפיסה של אנשי גולה, עם כל הנכר והזרות של יהודי הגולה. כותבי היסטוריה אלה היו תלויים מחיי עצמאות, מאדמה, מעבודה, מים; על כן גם לא תמצאו כמעט כלום בספריהם על דבר היהודים והים. אבל אם תקראו את ספר הספרים שנכתב בארץ הזאת, על חוף ים התיכון וים סוף, תשמעו את המית גלי הים ותעמדו על קשריהם

לשולחננו. אנחנו באים גם להכריא את הגזע היהודי והים הוא קודם כל מקור של כוח. הים מרחיב אפקים, הים הוא מרחב גדול. והים מקשר את כל העולם. אנחנו רוצים לקבץ את הגלויות במולדת, אבל אין אנחנו רוצים להגזר ממרכזי הארץ הגדולים. עוד הרבה שנים ישארו מרכזים יהודיים בכל התפוצות וגם לאחר שנרכז את כל התפוצות בארץ נשמור על הקשר עם מרכזי האנושיות הגדולים. הים הוא הגשר.

והעם היהודי לא כל כך זר לים כאשר נדמה לבני דורנו. העמים הגדולים, שבמשך הרבה דורות היו חולשים על הים: היונים, האיטלקים, הפורטוגזים, הספרדים, ההולנדים, הבריטים בימינו, אין הם בעצם אלא תלמידיהם ויורשיהם של כובשי הים הקדמונים מבני הגזע העברי מתושבי ארצנו. היה שבט עברי ששפתו היתה עברית ותרבותו היתה עברית, אם כי אמונתו לא היתה אמונתנו. הוא היה קרוב לנו בדם ובלשון. הוא שכן בארץ הזאת ועל גבולותיה והוא היה הראשון בהיסטוריה האנושית שכבש את מרחבי הים. אלה היו הצורים והצידונים הנקראים בלשונות זרים בשם פניקים. עברים אלה בצור ובצידון, הקיפו את כל הקונטיננט האפריקאי באניותיהם, כאלפיים שנה לפני וסקיידה-גמה, והגיעו בספינות עד בריטניה ועד האוקיינוס ההודי. הם היו מייסדי השיט הימי הגדול, ומלבד האלפא-ביתא שהנחילו לכל עמי התרבות הנחילו לנו גם את השיט העולמי. הם גם יסדו אימפריה ימית גדולה, את קרת חדשה, זאת שהרומאים המשיכו וקראו

מתפקידו

של החבל הימי לישראל:

להחיות את הימאות העברית
ולעודד יצירת משק עברי ימי

מפעולותיו

של החבל הימי לישראל:

בית הספר הימי בחיפה

נוסד בשנת 1938, בשותף עם הסוכנות היהודית
ל"א"י — הכשרה לספנות ולמכונאות ימית.

הדרכה ימית לנוער

מחנות מרכזיים למדריכים ימיים בישובי הדייגים;
הדרכה לתלמידי בתי"ס; עזרה בציוד ובהדרכה
לארגוני הנוער הימיים.

שחיה לילדי הארץ

בשותף עם מחלקת החנוך לכנסת ישראל.

בית יורדי הים בחיפה

נוסד בשנת 1942, לשרות הימאים העברים באניות
המסחר והדייגים.

קשר עם הימאים העברים לפזוריהם

משלוח עתונים וספרים; ספריות לאניות; מכשירי
רדיו לספינות הדיג; הלוואות לצרכי השתלמות;
הקצבות למקרים סוציאליים.

התחנה לחקר הדיג הימי

נוסדה ב"1946, בשותף עם מחלקת הים של הסוכנות.

יוזמה והשתתפות בהקמת החברה הא"ית לשיט "צ"ם"

עתונות וספרות ים

להחדרת רעיון הימאות בישוב ובתפוצות. "יום הים"

החבל הימי לישראל מונה פיוס למעלה מ-24000 חבר
בארץ. סניפי החי"ל בחו"ל: אנגליה ואפריקה הדרומית.
נאמני החי"ל פעילים בארה"ב, צרפת, הארצות הסקנ-
דינביות, מצרים והודו.

עצמאותנו. הם ירדו מעל הבמה ונשמדו כאשר ניתנו
במצוקה. אומתנו נתקיימה על אף המצוקה האיומה, כי
אנחנו ידענו לצרוף את המצוקה הזאת באש החזון של
הגאולה, והחזון הזה, המזוקק בסבל היהודי, הוא הוא
שיעשה את הדברים שלא שיערנו. והדבר הגדול ביותר,
החדש, העומד לפנינו, זהו כיבוש משק הים, כיבוש
כוח הים, כיבוש מרחב הים.

התעודה המרכזית של דורנו, של תקופה זו, בשביל
הנוער היהודי, הוא הקמת מדינה יהודית, מדינה
יהודית תקום, אם תהיה אדמה יהודית
וים יהודי.

של היהודים עם הים הזה. שם תמצאו, לי הצו הראשון
שניתן לאדם ביום הבראו, היה — "לרדות בדגי הים".
שם תמצאו את השיר הקדמון, אולי הקדום ביותר
שנשתייר לנו — את שירת הים של משה ומרים. שם
תמצאו את הברכה הקדומה ביותר שנתברך אחד השבטים:
לשכון לחוף ים, לחוף אניות. שם תמצאו, שבהתאחד
שבטי ישראל למדינה אחת ומאוחדת, כאשר נח להם
מאויביהם סביב וממריבותיהם הפנימיות, כאשר התאחדו
כולם תחת שבט אחד, הקים המלך השני שלמה את הצי
העברי הראשון בעציון גבר, בים הדרומי שלנו. אמנם
הצי הזה נשבר, כפי הנראה משום שהשתמשו בו בעבודה
לא עברית והביאו פועלים מצידון... אבל גם מפעל זה
חודש ויהושפט עשה לו אני גדול, וישוב יהודי באילת
היה קיים עוד במאה הששית לפני ספירת הנוצרים.
ויפו היתה עיר הנמל הגדולה בימי החשמונאים.
ובשעת המלחמה הגדולה שלנו עם הרומאים, נלחמו
הפיראטים היהודים ביפו. אין להתביש בכך שהיו לנו
פיראטים יהודים, כדוגמת הפיראטים האנגלים שייסדו
את האימפריה האנגלית. ואולי זו רק עלילה שההיסטוריון
היהודי בזמן ההוא, יוסף בן מתתיהו, המכונה פלויוס,
שלא אהב ביותר את הלוחמים לחרות ולעצמאות העם
היהודי, מספר, שהם היו מלסטים את פיניקיה, את
סוריה, את מצרים ומפילים חתיתם על כל עובדי הים.
הפיראטים האלה עשו את הקרב הימי הגדול ביותר
עם הלגיונות של אספסינוס ולאחר שניגפו במלחמה,
הרגו זה את זה עד אחד, שלא יפלו חיים בידי האויב,
וים יפו האדים מדם יורדי הים היהודיים.

ושכוחנו בים לא כהה הוכיחה עיר אחת בגולה,
שהיתה לי הזכות לחיות בה לפני המלחמה העולמית
הקודמת. זו היתה סלוניקי. נמל סלוניקי היה נמל יהודי,
כי כל עובדי הים וכל עובדי הנמל היו יהודים. ואם
בגולה יכולנו למצוא דרך בים, במולדת — על אחת
כמה וכמה.

אולם מפעל הים, אולי עוד יותר ממפעל החקלאות,
כמפעל העבודה העברית, כמפעל הלשון העברית, ככל
מפעל ריבולוציוני שהתנגד למסורת התפלה, הגלמית,
דורש חזון רב וכוח העפלה. בכוח זה עשינו את הנס
של העבודה העברית, שאין כמוה בשום קבוץ יהודי
בעולם. עשינו גדולות בכוח החזון, משום שחזון זה היה
פרי המצוקה הגדולה, של הסבל היהודי. לא כל מצוקה
מביאה לידי יצירה. יש מצוקה המביאה לידי יאוש,
לידי התנוונות, לידי התאבדות, לידי שמד, מההיסטוריה
הארוכה שלנו אנחנו יודעים כמה עמים שנלחמו בנו,
נשמדו ועבר זכרם. לאחר שבאו עליהם מצוקות קשות
— מעמלק עד רומי, מהעם הראשון שניסה לחסום בפנינו
את הדרך למולדת ועד העם האחרון שהחריב את

העובדים והספינות — בעית העובדים היא התשובה והיא הקשה ביותר לפתרון. אין לדבר על ספנות או דיג עברי ללא קציני ים יהודיים, מכונאים ומפעילי רדיו, מלחים ודייגים. והיה זה מן הנמנע שמתוך הארגונים הימיים הקיימים: צופי-הים, "זבולון" ו"הפועל" — ואח"כ גם "אליצור" ו"מכבי" — יקום, במשך זמן קצר וללא עזרה מספקת, חבר עובדים מושלמים; קצינים ומכונאים לצי סוחר עברי, ולו גם קטן, ודאי שלא יכלו לקום מכאן.

אולם גם צי הסוחר שלנו לא יכול היה לקום ולקיים את עצמו, נוכח ההתחרות מצד חברות-ספנות הותיקות, המבוססות והמנוסות, הנתמכות ע"י ממשלותיהן, כל עוד לא היה מאחורינו רצון קבוצי של העם, העומד בתוקף על ההכרח בהקמתו.

מתוך כל זה נתגלה הצורך במוסד צבורי מרכזי, אל-מפלגתי, שיקבל על עצמו את התפקיד — לתאם, לנהל ולסייע לכל אותם המפעלים שהוקמו, או שעומדים לקום, ע"י הגופים השונים; בהקמת הספנות העברית ומשק הדיג העברי; בהכשרה הימית של הנוער ובמתן ההדרכה לקצינים ימיים ולמכונאים ולמפעילי רדיו, לפי מיטב השיטות המקובלות אצל אומות העולם. כתנאי הכרחי להצלחת המאמץ בכוון זה שומה עלינו לטפח, בין כל בני הישוב לגיליהם השונים, את ידיעת הים וההתענינות בו ובכל הקשור בו; להחזיר אל בין חוגי הישוב בארץ ובתפוצות את ההכרה, שכל אניה עברית על פני הימים ערכה כנכס לאומי כערך כל נקודה ישוּבית חדשה ביבשה ושכבוש הים הוא צורך דחוף וחיוני מבחינה כלכלית, אסטרטגית ופוליטית-לאומית, כשני במעלה לאחר כבוש הקרקע.

אלה היו הגורמים שהקימו את החבל הימי לישראל, אשר מרחיב את פעולותיו בהתמדה, בעזרת חבריו וידידיו המרובים בארץ ישראל, באפריקה הדרומית, בארצות הברית ובממלכה המאוחדת, מבלי שנפנה לעזרה כספית אל מוסדותינו הלאומיים.

הקונגרסים הציוניים הכ"ב והכ"א ציינו את החבל הימי לישראל כמוסד יחידי ועליון, לקדום הפעולות שסומנו לעיל. נקוה, כי בהתחשב עם הישיגיו של החי"ל בתשע שנות קיומו ימצא הקונגרס הכ"ב, כי החבל הימי לישראל ממלא באמונה את התפקיד שהופקד בידו וכי ראוי הוא משום כך לעזרתו המוגברת של הישוב בארץ ושל העם כולו לתפוצותיו;

הרי זו עובדה מאלפת, שעקבות ישובי האדם הקדומים ביותר, בא"י ובמזרח הקרוב כולו, נתגלו בסביבות מקווי-המים עשירי הדגים: במערות-הסלעים שממול לכנרת, בקרבת מגדל, ובקרבת עתלית — לחוף ים התיכון, יש לשער, כי מערות אלה היו מאוכלסות עוד עוד לפני 50,000 עד 100,000 שנים ומתוך כך למדו האנשים כבר אז, בשלב קדום זה של התקדמות הציבי-ליוציה, להחשיב את ערך הים כמקור מפרנס, ולא היה זה אלא הכרחי, שהדייג ינסה את כחו עד מהרה גם כספן וכבר בתקופה הקדומה של ההיסטוריה אפשר היה למצוא בערי החוף של סוריה וארץ ישראל סוחרים, החוצים את ים התיכון לארכו ולרחבו בחפוש אחר מסחר מכניס, התנ"ך והתלמוד, כן גם כתבי פלויוס וספרי המסעות מימי הביניים, מעידים ברורות, שיהודי הארץ היו פעילים כדייגים וכספנים בכל פעם שהיתה להם גישה אל הים; דבר זה מתייחס גם לאלה ששכנו בערי החוף באירופה הדרומית ובאפריקה הצפונית.

מטבע הדברים, כי שיבת העם לציון בימינו, היתה בראש וראשונה שיבה אל הקרקע, העם הנווד ומחוסר-הבית, צריך היה להשריש את עצמו מחדש באדמת אבותיו, אולם הדיספרופורציה בין שטחה הקטן של הארץ לבין גודל הבעיות שהוטל עליה לפתרון, היה בה כדי לעורר שוב את תשומת לבנו אל הים, כמקור נוסף של פרנסה ומחיה, וכדבר המובן מאליו — כחוליה מקשרת עם מרכזי היהודים בתפוצות.

שאיפותינו בכוון זה היו תחילה מעורפלות ובלתי מנוסחות. הנוער היה הראשון שנענה לקריאת הים. תחילה הוקם השבט הראשון של צופי הים, בשנת 1920. אחרי זה, ברחוק זמן מהאחד לשני, קמו והתארגנו אגודת יורדי הים "זבולון" והסקציה הימית של "הפועל", מתוך מגמה להקנות הדרכה ימית לחבריהן. ובשנים 1934-9 נעשו התחלות צנועות, אך רבות ערך, של צי הסוחר העברי, והנה גם מאורעות 1936, הנסיון מצד הפורעים לנתק את הישוב ממקורות האספקה והמסחר הימיים, עורר רבים מבני הישוב, בן לילה ממש, לייחס ערך יתר לחשיבות החיונית של הים — של הדיג והסחר הימי — לבטחוננו, יציבותו הכלכלית ועצמאותו של הישוב. נמל תל-אביב היה אחת התוצאות של התעוררות זו; השניה לה — יסודו של החבל הימי לישראל.

היה זה ברור, מהרגע הראשון, שמשני הגורמים החיוניים ליצירת צי הדיג וצי הסוחר העברי: חבר

(מתוך הדין וחשבון של המחלקה לים ולדיג לקונגרס הציוני הכ"ב)

הדין העברי בעליה

עם סיום שנת 1939 התחיל הדיג העברי הצעיר יוצא מחתוליו ומשתחרר מהלבטים של התחלות-בראשית, ופניו לתכניות השלמה והתרחבות. המלחמה העולמית, על הגב-לותיה הרבות בדרך ההתפתחות של מפעלי שלום, לא היה בה כדי לבלום את רצון המעשה של קומץ הדייגים העברים הראשונים. אמנם, נסיבות המלחמה הקשו את מבצעם של מפעלי דיג מתוכננים וערוכים מראש לשנות שלום, אולם עמדו לו לדייג העברי רצון החיים והיכולת להסתגל לתנאים החדשים, כדי לפתח פעולת-תנופה ראויה לשעה. המחלקה לים ולדיג של הסוכנות, כגורם המכריע והמכוון לפתוח הדיג העברי, נשאה ללא רתיעה בעול העזרה הכספית והטכנית לרכישת ציוד, הכשרת דייגים חדשים והדרכתם בעבודה. כמחצית המאה במספר היו הדייגים העברים בכל ענפי הדיג בשנת 1939, ומספרם כיום חמש מאות: 250 דייגי ים ואגמים וכמספר הזה — מגדלי דגים בבריכות מלאכותיות.

בשנים 1939—1945 עלה כלל הידוג הא"י מ-1815 טון ל-4198 טון, פי 1 1/3 בערך. הידוג הערבי גדל באותו זמן כדי 1/3 בלבד ואלו הידוג העברי, שהצטיין בעליה שנתית מתמדת, מגיע לסוף התקופה הנידונה לכדי עליה של פי 26, מ-66 ל-1818 טונות. מכאן שמרבית העליה בכלל הידוג הא"י באה בשל התפתחותו הברוכה של חלקו העברי, שהיה 3.6% מכללו בשנת 1939 ו-43.3% בסוף 1945. מבחינה כספית עלה ערך הידוג העברי מ-2500 לא"י בערך בשנת 1939 לכדי למעלה מ-600 אלף לא"י ב-1945.

שלשה הם ענפי הדיג בארץ: (1) גידול דגים; (2) דיג ימי; (3) דיג אגמים. (1) גידול דגים.

ענף גידול הדגים התפתח בשנות המלחמה עד כי תפס מקום ראשון ומכריע בשלל הדיג העברי. עוד ב-1938 נעשו שוב נסיונות, בקנה מדה קטן ומוצלחים, לגידול דגים בבריכות מלאכותיות בעמק בית שאן. האפשרות הגלומה בענף זה לנצול קרקע זבורית, שאינה ראויה לעיבוד משקי-חקלאי רנטבילי, כאדמת הביצות בעמק בית שאן, חדרה וקברה וקרקע מלחה, כבערבות הירדן, וכן אפשרות השימוש במים מלחים לגידול הדגים, כבמעיינות בית שאן, — כל אלה ייחדו לגידול הדגים בבריכות המלאכותיות שדה התפתחות טבעי, כחלק של תכנית משקית חקלאית רציונלית. המלחמה והמחסור

(*) הנתונים למחצית 1946 כמעט אינם מציינים שנוי בשעור האחוזים של הידוג העברי בכלל הידוג הא"י.

בדגים טריים ובמזונות חלבוניים מן החי בכלל, שבא בעקבותיה, זרזו את התרחבותו של הענף, זרזו של צורך השעה ומאמץ המלחמה. שהרי, כידוע, בריכת הדגים המלאכותית אינה משהה הרבה את אפשרות ההנאה מיבולה בדגים, הניתן לשימוש של תצרוכת כעבור מספר חדשים של גידול.

המחלקה לים ולדיג תכנה את הקמתן של בריכות הדגים בכל אזורי הארץ ומומחיה עזרו לפתוחן, אמנם. ההתפתחות היתה מפליאה בהישגיה. שטחן של הבריכות המלאכותיות לגידול דגים נתרחב לסוף 1945 לכדי 8000 דונם ב-30 משקים ונקודות בעמק בית שאן, הירדן, החולה, שומרון, ערבת ים-המלח וכ"ו ותנובתן — למעלה מ-1200 טונות, לעומת 20 דונם במשק אחד ותנובה של 0.8 טונות ב-1939.

ב-1942 גמל הצורך להעמיד את הענף כולו על בסיס מדעי בריא והמחלקה הקימה בריכות-נסיון לגדול דגים ליד שדה-נחום. הנסיונות בתחנה זו הם לפי שעה מעשיים בלבד ותכליתם להעלות את פוריות הבריכות. בין השאר נעשו נסיונות להשבחת הגזע של מיני הקרפיונים ובשיתוף פעולה עם המעבדה ההידרולית של הטכניון נעשו בדיקות בסוגי הקרקע השונים וחלחול המים בהם.

השנה נעשה נסיון ראשון לגדול טרוטות (פורלים) בארץ. ביזמתה של המחלקה הובאו ביצי טרוטות מקליר-פורניה והודגרו, בהדרכת מומחה המחלקה, בבריכות מיוחדות במשק דפנה, שמימיו ואקלימו מתאימים לענף זה. הגדול בחדשים הראשונים הצליח יפה ונותן תקוות להתפתחות.

(2) דיג ימי.

ענף דיג זה, שהוא ענף הדיג העיקרי בארץ, נפגע ביותר ע"י המלחמה. תקנות ההגנה לשעת חירום אסרו זמנית את שיטת הדיג באורות, שהיתה נפוצה ביותר בין שיטות הדיג הימי בארץ. ולא עוד, אלא שניטל מענף דיג זה חופש התנועה בים לרגל הסכנות שארבו מאניות האויב, מוקשים צפים וכיו"ב. למרות כל אלה, התפתח הדיג הימי והגיע בשנת 1945 ל-2424 טונות לעומת 1517 בשנת 1939 (עליה של 60% בערך). הידוג הערבי עלה בזה רק ב-1/3 בקירוב, בה בשעה שהידוג העברי עלה פי 21 ויותר (מ-20 טון ב-1939 עד ל-449 טון ב-1945). אי-לזאת, שעור חלקו של הידוג הימי העברי עלה בכלל הידוג הימי הא"י מכדי אחוז ושליש ב-1939 ל-18.5% ב-1940.

עדיין לא נעשה הכל לפיתוח הדיג הימי בכלל והחופי בפרט, שערכו רב כמקור הספקה של דגי ים לארץ וכשדה הכשרה לדיג העברי הצעיר. בשנות המלחמה נמנעה מהדיג הימי העברי האפשרות להרחיב את גבולותיו במידה

בכלל הידוג באגמים עלה מ-15% ל-27% ויותר (מ-46 טונות עד ל-140).

4) ישובי דייגים

כבר בראשית פעולתה בשדה פיתוח הדיג בארץ נתנה המחלקה לים ולדיג את לבה לצורך החינוכי לקבוע את ענף הדיג בתור אחד הענפים של המשק החקלאי על חופי האגמים וים התיכון. נסיונות הדיג הראשונים בארץ, שנעשו בעבר ונסתיימו בכשלון, הוכיחו שאין הדיג העברי בארץ ברי-סכויים להתפתחות, אלא אם כן הוא משולב בתכנית של משק חקלאי. בדרך זו הלך בהצלחה הדיג העברי באגמים והפך לאחד הענפים הקבועים של קבוצי עי-גב וגנוסר, שהתישבו במזרחה ובמערבה של הכנרת, ושל קבוצת חולתא, שקבעה את מושבה על חוף מי-מרום.

אך קשים יותר היו תנאי ההתישבות של הקבוצים, שהתחילו בהכשרה בדיג בים התיכון. העדר מקומות מתאימים ברשותנו על חוף הים ממש, מקומות שבהם אפשר לפתח את מקצעות הים והדיג במסגרת של תכנית משקית חקלאית, האיט את קצב התאחותם בקרקע של קבוצי הים ושם גבולות לקדומו של הדיג הימי-העברי, שהתפתחותו תלויה במידה גדולה ביצירת מעגני מקלט לספינות וסירות דיג. כבר היום סובל הדיג במים עמוקים ממחסור במקומות מעגן לספינות המכמורת.

נמצאנו למדים, כי שליטתנו על מקורות הים תהיה כמידת ארכו של חופי העברי. תחנות ימיות לחוף הים עשויות ליהפך למקומות ישוב קבוע ליורדי-ים ובהתפתחות רצויה גם להבטיח להם עבודה והכנסה נוספת ממשקי עזר חקלאיים או ענפי מלאכה. הנסיון של כפרי הדייגים בקיסריה ובעתלית, קבוצי שדות-ים וגורדוניה מעפילים, אשר הוקמו בשנה האחרונה שלפני המלחמה בתנאים קשים ביותר וכמעט ללא קרקע לרשותם, הצדיק את דרך שילובו של הדיג ועבודות הים בתכנית המשקית שלהם. התכנית כוללת מלבד ענפי דיג, ענפי מלאכה וחרושת הקשורים בעבודת הים, כמספנה, מפעלי זיפוף, בית חרושת לשמורי דגים וכו' וגם ענפים חקלאיים. כמו רפת, לול, גן-ירקות ועוד. קבוצת שדות-ים מונה כיום 170 נפש, בהם למעלה מ-50 ילדים. חלק העבודה בדיג ובמפעלים הקשורים בים עולה בערך ל-52.8%, בענפי החקלאות ל-32.4% ושאר 14.8% — בענפי מלאכה, בנין וכו'. גורדוניה-מעפילים מונה 120 נפש, בכללם 15 ילדים, וחלוקת העבודה במשק לפי הענפים היא: 47.4% בדיג ומפעלי-ים, 27.4% בענפי החקלאות ו-25.2% בענפי מלאכה, עבודות חרץ כו'.

בשנות המלחמה לא פסקה המחלקה לים לטפל בחקר החוף הא"י לשם קביעת המקומות המתאימים ביותר לשמש נקודות אחיזה לנמלי-דיג וכפרי דייגים חדשים. בתקופה הנידונה נעשו מדידות ימיות במפרצי אבו-זבורה,

גדולה יותר, עקב המחסור בציוד ובמדריכים מן החוץ. אמנם, מחלקת הים עזרה לקבוצי הדיג לרכוש מכמורתנים לעבודה ואף חברת "נחשון", אשר חלקה גדול בפתוח הדיג במים עמוקים, הוסיפה להגדיל את צי המכמורתנים שלה. אבל חוסר האפשרות להשיג מנועים מתאימים וכן העליה במחירי הבנין של ספינות חדשות וביחוד העליה במחירי הציוד באו למעט הרבה מהברכה של עזרה זו.

כוחם של גורמי הגבלה אלה בדרך התפתחות הדיג הימי בשנות המלחמה נחלש היום עם הזולת הציוד והאפשרות המצויה לקבל מנועים מתאימים. ידוג המכמורתנים העבריים, אשר שייכים ברובם לח' "נחשון" והוחכרו לקבוצי הדייגים, נכנס והולך למסלול תקין המבטיח התרחבות.

קושי עיקרי נוסף בדרך התפתחותו של הדיג הימי מקורו בהעדר ידיעה מספקת על הנעשה במי-הים הגובלים את הארץ: אופי קרקע הים ליד חופינו, התפתחות החי והצומח בו, זרמי הדיגים למיניהם ולתקופותיהם וכו'. אי-הידיעה מנעה אף היא את האפשרות של פיתוח הדיג הימי בממדים גדולים יותר ולפי שיטות המקובלות בארצות אירופה ואמריקה, שהדיג בהן מפותח יותר. דאגה זו הניעה את המחלקה בשיתוף עם החבל הימי לישראל להקים תהנה לחקר הים ולצייד לתכלית זו ספינה מיוחדת. התחנה התחילה בעבודתה בחיפה בשנת תש"ז והרחיבה את פעולתה השנה לפי תכנית שעובדה בשבילה ע"י ד"ר גרוס, מרצה לביולוגיה באוניברסיטה של אדינבורג, וחבר עובדי המחלקה הביולוגית של האוניברסיטה העברית בירושלים. מנהל התחנה, ד"ר ליסנר, ביולוג ומומחה לדיג ימי, שהוזמן לעבוד בה בקביעות, מטפל גם בהתאמת שיטות דיג חדשות לדייגינו.

3) דיג אגמים

הדיג העברי באגמי הארץ — כנרת ומי-מרום, נתאפשר לו בשנים אלה גידול שקט באופן יחסי. ביהוד במי-מרום, מקום שהדיג כולו נמצא בידי היהודים ואינו נתון להגבלות הממשלה, היתה התפתחות יסודית יותר, מחושבת ומתוכננת יותר מאשר בים כנרת, בה הדיג העברי מוגבל במכסה של 31 רשיונות דיג ממספר כולל של 181 רשיונות ובקיום האיסור של הכנסת שיטות דיג חדשות.

מכל מקום, הרציונליוזיה שהוכנסה בעזרת מדריכי המחלקה בשיטות הדיג במי-מרום בממדים ניכרים ובכנרת בקנה מידה קטן יותר וכן הנסיון, שרכשו הדייגים בעבודתם הביאו להגדלה ניכרת של הידוג העברי באגמים, בין מבחינה מוחלטת ובין מבחינה יחסית, בהשוואה לידוג הערבי.

כלל הידוג באגמים, על תנודותיו השנתיות, הגיע בשנת 1945 לידי גידול של $\frac{3}{8}$, לעומת 1939 (506 טון לעומת 298), הידוג הערבי — לגידול של כדי מחצית, ואילו הידוג העברי גדל פי שנים בתקופת המלחמה וחלקו

קיסריה, עתלית וסביבותיהם והושלמו תכניות להקמת מעגני סירות ומכמורת בהם. נעשו גם צעדים ראשונים בחקר החוף הימי בסביבת טנטורה ובחופה הדרומי של הארץ. בסיום המלחמה הונח היסוד לכפר דיגים חדש, עם עלית ארגון „מכמורת“ (ארגון של חיילים ונוטרים משוחררים) על אדמת אברזבורה, שהוא הראשון מ־4 הארגונים, שנתארגנו בשנות המלחמה להתישבות ימית. התרחבותה של ההתישבות הימית היא צורך השעה, והמחלפה עושה במיטב יכולתה, בשיתוף עם המוסדות המישיבים, להתגבר על הקשיים הכרוכים בהתישבות ימית. שהם בעיקר חוסר קרקע ראוי לעיבוד ליד הים ממש, שבחופו אפשר ליצור מעגני מחסה לספינות הדיג.

בספנות העברית

שני קווי הספנות העבריים — קו החופים של החברה לשרות ימי „עתיד“ בע"מ להובלת מטען בין חופי ארצות המזרח הקרוב והקו רומניה—א"י של ללויד ימי א"י בע"מ לנוסעים ומטען — על 5 אניותיהם ומאת עובדיהם נטלו רק חלק מצער מסחרה הימי של א"י. היבוא והיצוא הא"י בדרך הים, המהווה 95 אחוזים מכלל סחר החוץ הא"י, הוא כידוע רובו בידי זרים ורק כ־4% הימנו נטלה הספנות העברית. אף בתנועת הנוסעים הגדולה, ש־80% מהם — יהודים, לא הגיע חלקה של הספנות העברית אלא לידי 6%. מכל מקום, שני קווי חלוציים אלה לכבוש הים העברי שמשו התחלה צנועה לקראת ניצול האפשרויות הגלומות במעמדה הימי של הארץ ובסיס לפתחה וקדומה של הספנות העברית.

המלחמה הגניזה את יזמתם של חלוצי הספנות העברית וקצצה בשלוחותיהם הרכים ביס. צי האניות והספינות העברי בטונות כולל של 11,000 טונות, על עובדיו העברים, הוחרם על ידי שלטונות הצי המלכותי והמיניסטריון לתחבורה מלחמתית. השרות המלחמתי של האניות העבריות בהספקתם של צבאות הבריטית בצפון אפריקה וביחוד הפלגותיהן התכופות בדרך הסכנה לטוברוק הנ־צורה, שיכה להערכן היפה של רשויות הצבא והימיה הבריטיים — היה כרוך באבדות גדולות וכבודות ברכוש ובנפש. כ־75% מכלל כוח קבולו של הצי העברי מלפני המלחמה אבדו ביס ועמן נספו עשרות ימאים עברים צעירים.

נסיבות המלחמה, לא היתה בהן כמובן, כל אפשרות למלא את האבדה באניות ע"י רכישת אניות אחרות במקומן, והספנות העברית נתנה דעתה לקיום התחבורה החופית ע"י ספינות־מפרש. ענף ספינות זה, שהיה רובו בידי המצרים והסורים, וקשיי רכישתן של ספינות בשנות המלחמה הצרו את צעדיה הראשונים של הספנות העברית בשדה זה. מכל מקום, צי ספנות המפרש העברי על 15 ספינותיו, רובן מצוידות במנועים וכוח קבולן הכולל

למעלה מ־2,000 טונות, היה גורם חיוני בהבטחת הספקתו של הישוב בשנות המלחמה.

הצרכים האובייקטיביים והאפשרות להתרחבותה של הספנות העברית נמצאים בעין והם עולים עם סחרה הימי של ארצנו ותנועת הנוסעים הגדלים והולכים. בנתיבות ים התיכון נוצר, כתוצאה מן המלחמה, חלל־מה בעקבות ירידת עצמתן הימית של איטליה, צרפת ויון. גם הנסיון שנרכש בשנים הקשות נותן מקום לאמונה בתחיתה של הספנות העברית וביכלתה לתפס מחדש את העמדות שנשמטו מידיה בזמן המלחמה, אך בינתיים העלתה המלחמה בחריפות־יתר את הכרת הצורך החיוני לישוב העברי להרחיב את ממדי הספנות העברית. הזיקה לחסדי אחרים בשנות המלחמה, כשהמחסור בנפח אניות סיכון לפרקים את סדירות ההספקה של הישוב במוזנות וחמרי־גלם מן החוץ — זיקה שעלתה ועולה לישוב העברי בדמים מרובים של מליונות לא"י בשנה — הוכיחה, מה רופף בטחונה הכלכלי של הארץ, אשר לחוף ימים תשכון, באין לה ספנות משלה.

לאור הכרה זו טפלה המחלקה לים ולדיג, מיד עם גמר המלחמה, בהצעות על הרחבת פעולותיהן של החברות הקיימות, לימוד האפשרויות של יצירת קו־אניות חדשים ובחיפוש דרכים חדשות לים. בבחינת האפשרויות והצרכים נתגבשה והלכה ההכרה, כי יצירת הכלים הדרושים מצריכים את יזמתו של ההון הלאומי, כחלוץ וכאבן שואבת להון פרטי. שישתתף במפעלים ימיים, וכי הקמתה של הספנות הלאומית על בסיס רחב צריכה להקדים את התאוששותה של התחבורה הימית ביס־התיכון — נחלתן מאז של האיטלקים, הצרפתים והיונים. רב־לבטים וקשה היה המו"מ עם הגורמים הצבוריים והפרטיים על הדרך הרצויה לביצוע מידי של תכנית ספנות עברית בממדים מתאימים. המו"מ הממושך על הצטרפותן של חברות הספנות הפרטיות „הלויד הימי“ ו„עתיד“ למפעל הספנות הלאומי טרם הוכתר בהצלחה, מתמת התנאים הקשים שחברות אלו העמידו כתנאי להשתתפותן. רק האמונה הלוהטת בהכרת הצורך של תחית הספנות העברית והתקווה, כי מפעל הספנות הלאומי ישמש גורם־עודד להתפתחות הספנות העברית בכלל, הן שעמדו למחלקה במבחן זה. בשנת 1945 הונח היסוד לחברת „ציים“ — חברת השיט הא"י בע"מ, בה משתתפים הסוכנות היהודית ו„נחשון“ ב־100 אלף לא"י כ"א והחבל הימי לישראל בסך 25 אלף לא"י. עם רשום החברה, בהון רשום של חצי מיליון לירות, החלה פעילות מזרזת להשלמת התכנית, להפיכת רצון למעשה.

בשלב ההגשמה הראשונים נתברר, שבתנאים חבין־לאומיים הקיימים, מן הרצוי לקשור את מפעל השיט העברי עם חברה בריטית, שבידה להעניק לנו מנסיונה ולסייע לנו בשלבים הראשונים להתגבר על קשיים טכניים

וארגוניים בהתפתחותה של הספנות הלאומית העברית ולעזור ברכישת האניות הראשונות. הצעד הראשון בכוון זה נעשה בהסכם הפרלימנרי, שהושג עם חברה אנגלית לספנות על הקמת חברה משותפת בהון של חצי מיליון לא"י, שתרשם בא"י. האניות של החברה תפלגנה תחת דגל ארצישראלי והצות (חבר העובדים) יהיה עברי במידה שאפשר להספיקו. שותפות זו רכשה כבר את אניתה הראשונה לנוסעים ומטען, היא "קדמה" בת 3000 טונות בערך, אשר בקרוב תחנך את קו השרות הראשון של החברה חיפה-מריייל.

המספנות

גידול הדיג הימי והקשיים המרובים ברכישת ספינות דיג ממקורות חוץ בשנות המלחמה נתנו עידוד רב להתפתחותן של המספנות בארץ. ראשית מצערה של בנין סירות קטנות ותיקונן בבתי מלאכה, שנעשתה לפני המלחמה, הפכה עד מהרה לענף חיוני במערכת מפעלי הים העברי. היכולת הטכנית המקצועית של המספנות העבריות עמדה כבר במבחן בזמן המלחמה, עם בנייתן בהצלחה של ספינות-עץ, בנות 250-300 טונות וברזל של 20 טון.

שנות החירום לא הניחו אפשרות לנצל את הספקן של המספנות העבריות ניצול מלא, כי המחסור בחמרי בנין בלם את ההתפתחות האפשרית בהיקף רחב. אך למרות זאת העמידו המספנות העבריות בהיפה, תל-אביב וקיסריה לרשות הדיג, בשעת הצורך הדחוף בו, 20 ספינות דיג חדשות ומותאמות, והוכיחו את ערכו החיוני למשק הימי העברי. ונוסף על תרומתן, להקלת המחסור בספינות מפרש להובלת החופים ובספינות דיג, הוציאו המספנות שלנו לפועל את הזמנות הצי הבריטי, בבנין סירות-פלישה ושולות-מוקשים, והוכיחו יכולת טכנית ומקצועית רבה.

כיום יש ביכולתן של המספנות העבריות לספק כליל את צרכי התרחבותנו הימית בספינות מפרש וספינות דיג. יתר על כן, מנגנון האומנים שנתרכזו סביב המספנות ובמפעלים העובדים בתקן אניות בנמל חיפה מבטיחים לענף זה התפתחות גדולה לעתיד.

בנמלי הארץ

עם פרוץ המלחמה נשתבשו דרכי התחבורה בעולם ואף אבלו זמנית נתיבות ים התיכון. ניתוק הקשר הימי וסתימת מעיני ההספקה ממקורות שמעבר לים הביא בעקבותיו ירידה רבה בהיקף העבודה בנמלים. אך עד מהרה, התאושה הספנות, שהועמדה בפיקוח המיניסטריון הבריטי לתחבורה ימית, משיתוקה הזמני ובחסות צי המלחמה של בנות הברית חידשה מהלכה במים רבים לצרכי מאמץ המלחמה. חודש גם השרות הימי לארץ,

להספקת צרכי הצבא בעיקר ולמאמץ המלחמה הארצי-ישראלי.

תקנות המלחמה משנת 1940 הטילו איסור על עגינת אניות בים הפתוח והוציאו את נמלי יפו ותל-אביב עד לתקופת אוקטובר 1944 מכלל שימוש לספנות הגדולה. נמל חיפה, נמל המים העמוקים, הפך ממילא לאחד הנמלים העיקריים לצי הברית בים התיכון ולחשוב בין בסיסי הצי המלכותי באזור הים התיכון המזרחי.

1) חיפה: נסיבות המלחמה העלו את חלקו היחסי של נמל חיפה בסחר החוץ של א"י. אם ב-1939 נטל נמל חיפה 70.7% מן היבוא ו-62.9% מן היצוא של כלל תנועת הסחורות, להוציא נפט ומוצרים, דרך נמלי הארץ, הרי ב-1945 עמדו השעורים האלה על 92.1% ביבוא ו-95% ביצוא. חלקם של נמלי יפו ותל-אביב, אשר לא ניתן להם אלא לשמש את סירות המפרש של ההובלה החופית, ירד באותן השנים; חלקו של נמל יפו מ-12.2% ביבוא ו-28.2% ביצוא ל-4.8% ביבוא ו-3.2% ביצוא ושל נמל תל-אביב מ-17.1% ביבוא ו-8.9% ביצוא ל-3.2% ביבוא ו-1.8% ביצוא.

העבודה בנמל הפכה בשנים האחרונות עמדת מפתח גם מבחינת מאמץ מלחמה, והפועל העברי שנצטרף במספרו כדי 2000 איש היה לגורם חשוב בכל סעיפי השרותים של הנמל, הצי והצבא בו ובתיקון אניות וכו' והוציא לפועל את העבודות החיוניות, מתוך סדר ומשמעת למופת. אף בימי המבחן הקשים של ההפצצות הדחופות על אזור הנמל, כשפועלים אחרים עזבו את העבודה, נשאר הפועל העברי בו על עמדותיו ובזכותו לא קמה זממת האויב להשבית את העבודה בנמל לחלוטין.

כבסיס ימי לצי המלכותי, הפך נמל חיפה למרכז של תיקון אניות-מלחמה ואניות סוחר. והודות לחבר האומנים העברי שהתרכזו סביב בתי המלאכה שבנמל, אשר צוידו ושוכללו לתכלית זו, הועלתה העבודה בענף זה לדרגת יעילות ומקצועיות גבוהה.

העבודה העברית בשרותים הרגילים של פריקה וטעינה בנמל חיפה ההלה מתמעטת בשנות החירום עם העברת הפועלים לעבודות מיוחדות בנמל, הקשורות בשרותים המלחמתיים. ועד היום טרם הצליח הפועל העברי לכבוש בחזרה עמדות מפתח רגילות אלה, שכיבושם לפני המלחמה עלו לו במאמצים רבים. ממספר כולל שלמעלה מ-1200 פועלים בעבודות מפתח בנמל - סבלות, סוארות, ספנות וכיו"ב - בשנת 1939 נשארו לסוף שנת 1945 רק כ-350 פועלים עברים. לעומת זאת שמר הפועל העברי על העמדות שרכש בעבודה המקצועית בנמל, הקשורה בתקן אניות ועדיין הוא מהווה כ-50% ויותר בעבודות הצי המלכותי ומספנות הממשלה.

2) תל-אביב: המלחמה השביתה כמעט לחלוטין

תל-אביב הגיעה בששת החדשים הראשונים של 1945 לכדי 34 אלף טונות לעומת כ-6 אלפים טונות באותם החדשים של 1944 והטעינה בו — של כ-16 אלף טונות. היא תזוזה מנקודת הקפאון המוחלטת במחצית הראשונה של שנת 1945.

הסוכנות המשיכה לשאת בעול הכספי של מפעל זה במשך תקופת המלחמה ועד היום בסכום של 55,000 לא"י, כהלוואה וכדמי קדימה ע"ח מניות, נוסף על — 20,000 לא"י השתתפותה בהקמת הנמל לפני המלחמה. בהנהלת האוצר יושבים שנים מחברי הנהלת הסוכנות ומנהל המחלקה לים ודיג משתתף בוועדה האדמיניסטרטיבית של הנמל.

אכן, יש שכר למאמינים בעצם קיומו של הנמל ובמפנה לטובה שחל ביחסים עם הממשלה על הגדרת מעמדו. זו אבן הנגף הראשית בדרך התרחבותו והתפתחותו של נמל תל-אביב לתפוס את המקום הראוי לו מבחינת הצרכים והאפשרויות הכלכליים. באפריל של שנה זו הוכרה הנהלת הנמל כנאמן על הסחורה, שנתנה לידו גבית כל דמי המחסנאות, שהיתה בעבר בידי הממשלה. ולא עוד אלא שנמסרו לה כל התפקידים שהיו עד כה בידי שלטונות הנמלים, ובכללם גבית המסים בעבור הממשלה. מפנה זה יכול לשמש צעד ראשון לקביעת מעמדו הסופי של נמל תל-אביב והוא אב לסיכויים להתפתחות הרצויה והנכספת בעתיד.

* * *

פעולותיה של המחלקה לים ולדיג בתקופה הנזכרת, על הישגיה הרבים, כמוהן כאפס לגבי הצרכים הגדולים של פיתוח הימאות העברית והפיכתה למקור מחיה וקיום לאלפים ורבות משפחות עבריות. אכן, שדות הפעולה של הימאות העברית — דיג, ספנות, עבודות ים ונמלים עמדו בתקופה הנזכרת קרוב לחזית האש והתפתחותם הואטה בהשוואה לענפי כלכלה אחרים בארץ. עוד היום, שנה אחרי המלחמה, טרם נשתחררנו כליל ממעצורים טכניים להפעלת קוי פעולה שונים בשטח הימאות, וגם המצב המדיני בארץ שם מכשולים חדשים על דרך ההתפתחות הרצויה. — ברם, על כל אלה אפשר להתגבר, אם התנועה הציונית תקבע את המקום המתאים לענף הימאות בהכנית פעולותיה הקרובות. הנסיון שרכשנו אומר, כי נתיבי הים ואוצרותיו עשויים ליצור מקום קליטה לרבות משפחות חדשות; מפעלי הים יש בהם כדי לבצר את כלכלתנו הלאומית בארץ וליצור לנו עמדה נאותה בין עמים יורדיים.

ספנות בממדים מתאימים, דיג בשטחים נרחבים, ישובים ימיים מרובים על חוף הים והרחבת עמדותינו בנמלי הארץ ונמל תל-אביב ביחוד, — אלה הם התפקידים העומדים לפנינו בשדה הפעולה הימית ותכנית בצועם צריכה לעמוד בפני התנועה הציונית כצו השעה.



את העבודה הרגילה בנמל תל-אביב, חבר עובדיו נתגיס ונתפזר ורק גרעין הושאר להמשיך בעבודות החיוניות של החזקת הנמל בשנות החירום ולשמש את הספנות החופיות המעטה שבזדקקה לנמל העברי. הציוד הצף של הנמל וכן ציוד אחר נמסר לפי דרישת הצי המלכותי להפעלתם של נמלי צפון אפריקה שנכבשו לבנות הברית. בכל אלה לא נסגר הנמל לחלוטין, אלא בהתמדה סיגל עצמו לתנאי המלחמה והרחיב פעולה בשטחים האפשריים. מעגן הבריכות הפך לנמל ספינות הדיג והמכמרות. מספנת הנמל החלה בבנין ספינות, שינוין והתאמתן לצרכי הדיג, בנין סירות פלישה לצרכי הצי המלכותי, ופתחה יכולת טכנית ומקצועית כדי הוצאתה לפועל של הזמנת הצי הבריטי לבנין שתי שולות מוקשים וציודן במקום. קבוצת המשייה של הנמל בעזרת צוללים מאומנים הצליחה בתקופת אל-עלמין למשות ציוד מלחמתי בעל ערך מאניות טבועות, המוטלות על קרקע הים.

אכן, מאמצים רבים הושקעו בהחזקת הנמל בימי המלחמה ובשמירה על כושר התפתחותו לעתיד. עזרת השלטונות נמנעה הימנו, וכל המעמסה הזאת נפלה על אוצר מפעליים בע"מ, מיסדו. הגרעון לשנות 1939/45 מצטרף לסך 66 אלף לא"י.

ברם, הנמל נמצא מוכן במידה רבה לחדש את פעולתו התקינה בסוף המלחמה. התאוששותו לפעולה משתקפת כבר בנחוני הפריקה והטעינה שבו למחצית הראשונה של 1946 בהשוואה לאותה תקופה ב-1945. הפריקה בנמל

ב. ק. ציפר / קשיי התנועה בנמל חיפה

עפ"י הצעת הנציב העליון הטיל מיניסטר המושבות על קבוצת מומחים, בהרכב ה"ה וויליאם מק גיליוורי, המנהל בפועל של "פרינס ליון" בע"מ ומיור גנרל וו. ד. א. וויליאמס, מנהל משרד המלחמה להובלת משאות — "לברר את הסיבות, הגורמות לצפיפות — ביחוד בנמל חיפה, ולהמליץ על הצעות להקלת המצב הקיים". משלחת זו, בלווית הקפטן מ. צ'פמן, מומחה ימי, נספה לסוכנות האניות — חיפה, שבבעלות "פרינס ליון", בקרה בראשית ספטמבר ש. ז. "סיוור בוק" בשלושת נמלי הארץ והגישה דו"ח בינים. במדה שידוע הדבר, ממליצה המשלחת הנ"ל לשם תיקון קשיי התנועה, בין היתר, על מנויה של ועדה מתמדת לטפול ממושך בצרכי הנמלים בארץ; על העברה מרחיקה לכת של תנועת האניות מחיפה לתל-אביב ויפו, במדה שהמטענים שבהן מיועדים למחוז זה או באים משם; מיכון הציוד בנמל חיפה (מנופים, טרקטורים); פנוי מחסני הנמל התפוסים עדיין ע"י שלטונות הצבא וכו'. ואשר לנמלי יפו ות"א ממליצה הועדה על הקמת מחסני מעבר נוספים וציוד נוסף. הממשלה התחילה כבר בבצוע המלצות מספר של הדו"ח הנ"ל (עם התקרב העונה ליצוא פרי ההדר). מן הראוי להעיר, כי המומחים הבריטיים באו במגע אך ורק עם באי כוח השלטונות; הם לא שאלו "מחוסר זמן" לחוות דעתם של לשכות הספנות, לשכות המסחר, עמילי המכס או מומחים אחרים. אעפ"י שנעשו מאמצים מצד חוגים אלה לבוא במגע עם המשלחת הנ"ל.

בחודש ספטמבר היתה הפחתה נכרת מאד בתנועת הנמל בחיפה. בו בזמן שבמרץ 1946, למשל, שהוא חודש השיא, העברו בו 6600 טון "מטען יבש" בממוצע ליום ירדה הכמות הזאת בחודש ספטמבר עד ל-3000 טון. המומחים האנגלים לא יכלו מתוך כך לראות את מחסני הנמל הגדושים ואת האניות המחכות משך שבועות לתורן. להגיע אל הנמל פנימה.

ההמלצות הבריטיות הנ"ל נכונות הן בלי ספק, אולם אין הן חותכות במדה כזאת, שתוכלנה לבטל באופן רדיקלי את הלקויים בנמל חיפה. הערות אחדות תספקנה להוכחת הדבר: בו בזמן שבנמל חיפה (לרבות השטח שהוחרם ע"י השלטונות הצבאיים) — שטח המחסנים הוא 29,773 מ"ע בס"ה והציוד — 8 מנופים ומנוף צף אחד, יש לנמל בירות, למשל, שהוא קטן ממנו בהרבה, שטח מחסנים מכוסה של 45,000 מ"ע ובס"ה 31 מנופים חשמליים ו-4 מנופים צפים. יש לו לנמל בירות "איזור חפשי" נרחב, מחסני קירור מודרניים ובתי מלאכה לתקון אניות, שרק באיזור תעלת סואץ אפשר למצוא דוגמתם. אין כל טעם, כמוכח, לערוך בענין זה השוואות עם

אלכסנדריה ופורט סעיד.

נוסף על העובדות וההמלצות שנקבעו או שנודע עליהן מטעם ועדת המומחים הבריטית, ברצוננו לסכם בקיצור את הלקויים העיקריים הנראים לעין בנמל חיפה, ולהסיק את המסקנות המתאימות.

חסרונותיו של נמל חיפה.

- 1) בעקב התנועה העונתית, אין הטונוה העוברת דרך הנמל יחסית למשקל המטען (מבלי לקחת בחשבון את הנפט);
- 2) אין התאמה בין תנועת הסירות בנמל, התנועה בחוף ועבודות הפריקה והטעינה;
- 3) חוסר אפשרות של התפשטות מחוץ לשטח הקיים של הנמל;
- 4) פעולות הנמל סובלות כתוצאה מנצולו המוגזם ומהפרזה בהשגת שיאים;
- 5) שיטת אדמיניסטרציה מסובכת וערוב סמכויות;
- 6) האגן האחד — לאניות הסוחר, לספינות הנפט ולאניות המלחמה גם יחד — אינו מספיק; חלוקת עבודה, ללא התאמה לסוגי המטענים ומכאן — הפרעה בפעולות ואבוד זמן;
- 7) העסקת עובדים בלתי מחושבת ושיטת משכורת בלתי נכונה;
- 8) מעגני חיפה אינם מספיקים עוד לצרכי התנועה הימית הקיימת ואין כל אפשרות להגדילם;
- 9) מספר זעום של רציפי עגינה;
- 10) שטח מוגבל לאכסון הסחורות ומחסור במכשירים מיכניים. מכאן שרות אטי בהעברת הסחורות מהאניות למחסנים. מחסור בבנינים לאכסון סחורות לזמן ממושך;
- 11) מחסור במנופי הרמה ומשיכה;
- 12) שרות רכבות לקוי; תכיפות הקשר עם הנמל ומהירות הנסיעה אינם מספיקים. מחסור ברכבות להעברה סחורות קלות ומחסור בקרונות משא;
- 13) שטח הנמל הצר גורם לקשיים בהטית הקרונות למסילות הצדדיות. מכאן הפרעה בתנועת קרונות-המשא בפסים הצדדיים;
- 14) מחסור בדוברות משא. דוברות רבות משמשות כמחסנים צפים ומתוך כך אין אפשרות להשתמש בהן להעברת משאות;
- 15) רובם המכריע של הסבלים בנמל מרכב מפלחים פרימיטיביים מארצות זרות, המקבלים תשלום ירוד. לבושים הם בלויים ואינם מחוסנים בפני מוג אויר קר. חסרים הם שכון קבוע. בעונת הזריעה והאסיף, שהיא גם עונת יצוא פרי ההדר, תזורים רבים מהם לבתיהם. תנאי חייהם המיוחדים מעודדים את הגניבה והשוחד;



שאול

חיפה, רח' הרצל 47
נוסד בשנת 1929
ט ל ס ו ן 2 4 4 3

מציע לך את שרותו לרווחתך
זהירות לפני שתקנו!

קנית זהב, תכשיטים או
שעונים הוא ענין של אמן

- 9) שפורים בשיטת העבודה של פועלי הנמל (בהדרכה ואמון שיטתיים);
- 10) תשלום לפועלי הנמל לפי התעריף התעשייתי היהודי. הוספה על התשלום בעבור עבודות לילה ועבודות בימי חג ומועד, כ"כ תוספת בעבור עבודה במשאות התופשים מקום רב. הנהגת שיטת עבודה של זמן וקבלנות, דוגמת השיטה האנגלית-נורווגית;
- 11) צעדים נמרצים לדכוי הגניבות והשוחד;
- 12) הפרדה בין מחלקת השחרור מהמכס, הנמל והרכבות, ביחס להעברת הסחורות;
- 13) הנהגת יומן לשלש המחלקות הנ"ל;
- 14) תקון כללי של חוקת הנמל ותעריפיו;
- 15) סדור "מועצת נמל" זמנית בתור גוף מיעץ, עד שיחול שנוי באדמיניסטרציה של הנמל;
- 16) בהתחשב עם העובדה שבקרויב יהא כושר הקליטה של הנמל קטן מהדרוש, ב"2 עד שלשה מיליון טון לשנה בערך (מחוץ לנפט), נראית בנייתו של נמל עמוק מים שני בארץ הכרחית ביותר. אם לא ייעשה זאת, יסבול נמל חיפה מצפיפות גם לאחר התקונים המוצעים, וחלק גדול של הסחר הימי הא"י יופנה לנמלים הזרים השכנים. ע"י כך יגרם נזק לכלכלה הלאומית שלנו.

- 16) שיטה מסובכת של שחרור מהמכס, הקשור בפרוצדורה מעיקה של האדמיניסטרציה. מכאן: המשלוח האטי, עיכוב האניות והצטברות הסחורות בנמל;
- 17) הנמל עבר זה מכבר על שיאו והגיע ל-1.2 מיליון טון לשנה בערך, פרט לנפט ולמטען הצי המלכותי;
- 18) עבודות הנמל סובלות מזה, שהאדמיניסטרציה שלו מרכבת מפקידים בלבד. המלצות לתקונים.
- 1) העברת הנמל הצבאי צפונית לשובר הגלים הקטן, על ידי כך יתפנו שני רציפים בצד אחד של המזח החדש;
- 2) הארכת צנור הנפט התת-ימי אל מחוץ לשטח הנמל;
- 3) מכניזציה של הציוד הפנימי במחסנים, במיוחד ב"1, 2, 3. נוסף לזה: בניית מחסה מעל לגגות המחסנים מצד המים והחוף;
- 4) שחרור המחסנים התפושים עדיין ע"י הצבא;
- 5) בניית מחסנים, בעלי תאים רבים, לאכסון סחורות לזמן ממושך;
- 6) החלפת המנופים הישנים (כגון אלה המופעלים ע"י קיטור) בחדשים: א) 10 עד 12 מנופים נעים קלים, עם כושר הרמה של 1.5 עד 3 טון כל אחד, ב) מספר מנופים נעים בינוניים, עם כושר הרמה של 5 עד 7 טון על המזח החדש, ג) מנוף צף עם כושר הרמה של 20 עד 30 טון;
- 7) תאום תנועת הרכבות עם הנמל ביחוד בשטח הספקת קרונות משא;
- 8) שחרור מסילת הרכבת בשטח הנמל על ידי: א) בניית רשת מודרנית של פסים צדדיים (למשל בעתלית), ב) קביעת מספר מתאים של תחנות ביניים, בין מסילות מקבילות, ג) השגת מנופים חשמליים מסומבבים להפחתת עומס הקטרים;

שנה ראשונה לעבודה המחודשת בנמל תל-אביב

(עם האסיפה השנתית הכללית של אוצר מפעלי הים בע"מ, 22 לאוקטובר 1946).

תנועת הפריקה והטעינה במשך כל השנה היתה:

אימפורט	15.500 טון
אכספורט רגיל	103 "
אכספורט פרי	5.450 "

בס"ה 21.053 טון

באותו הזמן היתה תנועת האניות בידי מיניסטריון ההובלה המלחמתית ומטעני האניות שכוונו לתל-אביב היו גדולים מדי לפריקה רצופה; בגלל עונת הסערות הוכרחו האניות לעגן בתל-אביב זמן ממושך למדי.

תנועת הפריקה והטעינה בנמל, בשנת 1945 — היתה מועטה על אף העובדה, שעוד ב-19 באוקטובר 1944 בוטל האיסור על עגינת אניות בנמל תל-אביב. במשך התקופה ינואר—אוקטובר עגנו בנמל 70 ספינות מפרש, שפרקו 9550 טון והטעינו 90 טון. תנועת אניות הקיטור התחילה ביום 13 בנובמבר 1945, כשאנית האימפורט הראשונה הגיעה לנמל, עם מטען כללי של 4840 טון. במשך החדשים נובמבר—דצמבר עגנו בנמל 12 ספינות מפרש ו-9 אניות, שפרקו 5950 טון והטעינו 5462 טון (בתוך זה 109.187 תיבות פרי הדר).

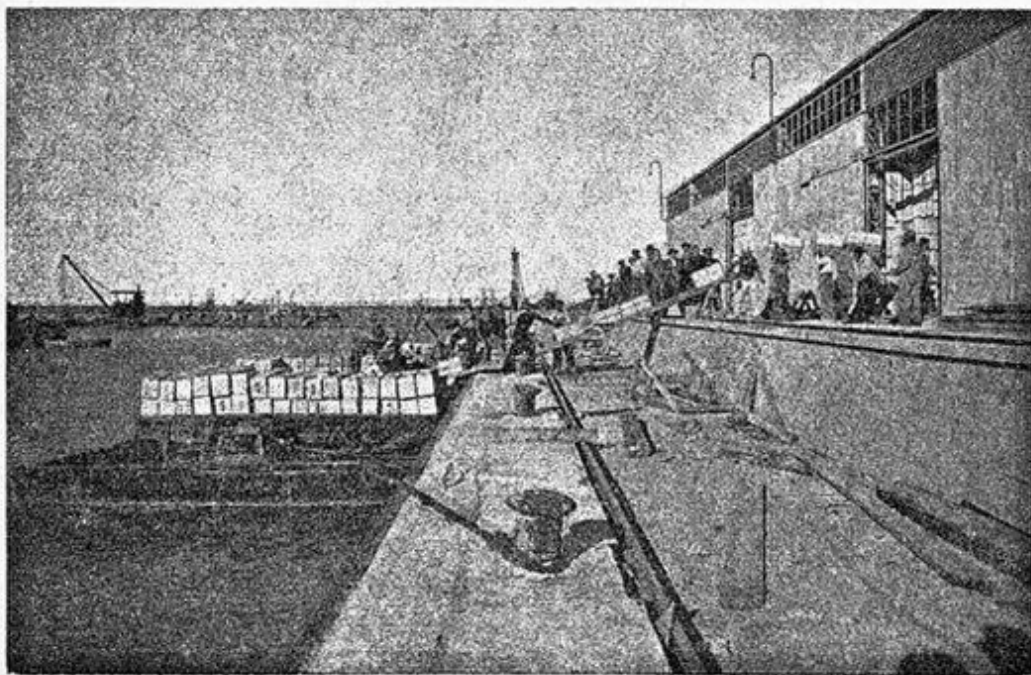
שלטונות הנמל את דמי הרציף והנוסעים, בכני אחר
 מסוים כדמי גביה. הסכומים הנכנסים לקופתנו בקשר
 עם סדור זה מהווים סעיף ניכר בהכנסותינו בשנה זו.
 (מתוך הדו"ח של הנהלת ה"אוצר" לשנת 1945)

ב־22 לאוקטובר ש. ז. התקיימה בתל־אביב האסיפה
 הכללית התשיעית של אוצר מפעלי הים בע"מ. מר א.
 ז. הופיין, נשיא ה"אוצר", סקר את התפתחותו של
 הנמל בשנה האחרונה ועמד על התפקידים החדשים
 העומדים עתה בפניו. כן תאר מר הופיין את שטחי
 הפעולה, שעליהם נושאים ונותנים עכשיו עם הממשלה
 להגשמת התפקידים הללו. כדי לאפשר את פתוח הנמל
 יש צורך, בין השאר, שהממשלה תודה בזכות הנהול של
 הנהלת הנמל, כנהוג בנמלי אנגליה ואמריקה; שנית —
 שתשלומי דמי הרציף ודמי המחסנאות ימסרו לאוצר
 מפעלי הים; שלישית — שהממשלה תבטל את האיסור,
 שאסרה על עיריית תל־אביב, לתמוך בנמל תמיכה כספית.
 על פתוח נמל של מים עמוקים אין דנים עכשיו עם
 הממשלה, אולם לשנה הבאה, אם יובטח תקציב הנמל
 בצורתו ובגדלו הקיימים, תעלה גם שאלה זו על הפרק.
 מר א. ז. הופיין, שעמד בראש המפעל במשך עשר
 שנים, הגיש לאסיפה את התפטרותו מהנהלת ה"אוצר".
 ראש העיר מר י. רוקח וה' בר־כוכב מאירוביץ
 ציינו במעמד זה את פעולתו רבת הערך של מר הופיין
 והביעו לו תודה בשם העיר תל־אביב והסוכנות. האסיפה
 החליטה פה אחד לרשום את מר הופיין בספר הזהב.
 במקום שני החברים של מועצת ההנהלה, היוצאים
 לפי התקנון מהנהלה, נבחרו ה"ה יצחק רוקח וד"ר
 שאול ליפשיץ, נשיא לשכת המסחר תל־אביב—יפו.
 נשיא ה"אוצר" יבחר ע"י מועצת ההנהלה.

בעית הציד החמירה עוד יותר בעקב משלוח הפרי,
 כשהיה צורך להטעין ולפרק אניות בעת ובעונה אחת.
 חוסר ציוד מספיק הוא אף כעת הגורם העיקרי המשפיע
 על כמות הפריקה, מקווים שלעונת הפרי הבאה יהיה
 ברשותנו ציוד מספיק ויהיה באפשרותנו לעמוד בפני
 לחץ הטעינה והפריקה.

בשנת 1945 הגדלנו את האקטיב בסך — 11,000 לא"י
 המתהווה מבנין שתי סוחבות חדשות, אחת בעלת מנוע
 של 115 כ"ס והשניה בעלת מנוע של 125 כ"ס, שהורדה
 המימה רק בראשית שנת 1946. בבנין שתי הסוחבות
 השקענו בשנת הדו"ח — 8,650 לא"י, כ"כ בנינו אולם
 המתנה לפועלי הנמל, עגלות להעברת סחורות בשטח
 הנמל, רכשנו ציוד צלילה, הוספנו ציוד במספנה והשקענו
 בס"ה — 2,350 לא"י.

ההפסד בסך 26,412,345 לא"י המופיע במאזן בא מתוך
 כך, שהעבודה התחילה בהיקף רחב בבת אחת, מבלי
 שנהיה מוכנים לכך מבחינת הציוד ומבלי שיהיו לנו פועלי
 נמל מקצועיים במספר מספיק. העבודה התחילה בתקופה
 של סערות ורבו אז ימי הבטלה. לחידוש העבודה נאלצנו
 להוציא סכומים ניכרים לתקונים יסודיים ברכוש ובציוד
 הקיים, על מנת להכשירו לתפוקה מלאה. ההוצאות
 הכלליות, הרבית, שמירת הרכוש ובטוחו היו מרובות
 ביחס לכמות העבודה שנעשתה בעיקר רק בסוף השנה.
 ראוי לציין שבהתחלת שנה זו (1936) חל שנוי ניכר
 במעמדו הרשמי של נמל תל־אביב כתוצאה מהסמכות
 שהעניקה לו הממשלה. הנהלת הנמל היא היא האחראית
 היחידה כלפי הסוחרים ושלטונות המכס למטען העובר
 בנמל מאז ה־1 באפריל 1946, ובהתאם לזה אנו מקבלים
 החל מתאריך זה את כל דמי המחסנאות, גובים בעבור



טעינת פרי חודר בנמל ת"א

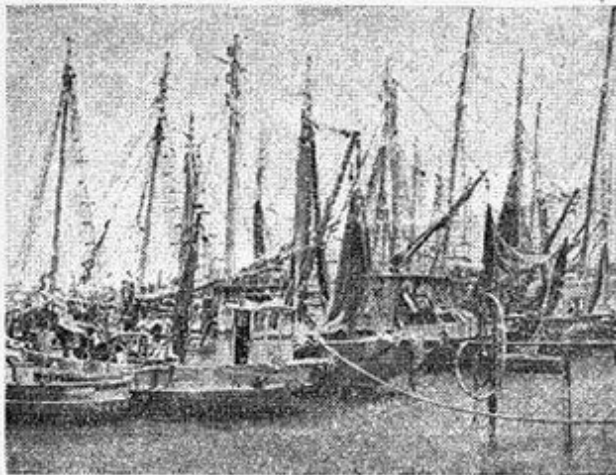
א. וירשובסקי / התחנה לחקר הדיג בימי עבודתה הראשונים

מאלה שלפני שנים מספר. מצאנו שבתוך שלל המולית (שלטן איברהים Red Mullet). המהווה 40%-60% מכלל שלל דגי-המכמורת, רב חלקם של הדגים המטילים בפעם השניה והשלישית. יש להסיק מזה, שאין הדיג בדרגת התפתחותו הקיימת גורם להפחתת הדגים, או במלים אחרות — החרדה שאחזה את צבור הדייגים, כי קיים אצלנו דיג יתר אינה מבוססת כל עיקר.

הדגים המהווים אצלנו את עיקר השלל של המכמרתנים אינם מהגדולים ביותר. דגים ממין זה מגיעים כרגיל לגודל רב יותר.

קיים היה החשש, שדייגינו משמידים את הדגים הצעירים. בדיקת הגיל של הדגים בטלה גם את החשש הזה. את עיקר השלל מהווים דגים בני שלש וארבע שנים, וכפי הנראה מתקיים בהם הכלל האומר — בעל חי הנפוץ באזורים הצפוניים ובאיזור קו המשווה גודלו קטן והולך בכיון מהקטב לקו המשווה. ואולי זאת היא הסבה שאותם הדגים המופיעים בים השחור בגודל של 30-35 ס"מ, מגיעים אצלנו לגודל של 20-25 ס"מ בלבד, ויכול להיות שיש לנו כאן ענין עם הוסר מזון מספיק, בגלל הצפיפות באוכלוסית הדגים. דעה זו התעוררה אצלנו עם הרחבת הבדיקות בקביעת הגיל על מיני דגים נוספים. תוצאות הבדיקות מעידות על גידולם האיטי של הדגים ועל הופעת דגים בגודל קטן, למרות גילם הגבוה. סימנים אלה מעידים כרגיל על צפיפות יתר של דגים בסביבה מסוימת, כשאין המזון נמצא בשביל כלם במידה מספיקה. קביעת המצב לאשורו, ערך רב לה לדיג המעשי. קביעת הסיבות שגרמו לגודל הקטן של הדגים תהיה על כן אחד מנושאי עבודתה של התחנה בעתיד הקרוב.

תנועת הדגים ונדידתם — גם זוהי אחת השאלות המעסיקות את התחנה. יש לציין, כי דייגינו הגיעו לכלל שלמות מסוימת בטכניקה של אותן שיטות הדיג הנפוצות



ספינת המחקר "נסיך" בין ספינות הדיג בנמל חיפה

אחת היא כנראה הדרך ליסוד התחנות לחקר הדיג בעולם כולו. קודמת לכל תלונתם של הדייגים, כי הדגה מתמעטת והולכת ואחר כך — מתחיל המחקר. כך קרה גם אצלנו. גם ליסוד התחנה שלנו לחקר הדיג הימי בחיפה קדמה תלונתם של הדייגים, כי מדי שנה בשנה גדלים הקשיים בהשגת דגים.

הראשונים אשר התחילו במחקר הים ובעיות הדיג חייבים היו להוכיח, כי אכן אולת היא לחשוב, שאוצרות הים בלתי נדלים הם. אנו כאן התחלנו בעבודה לאור הנסיון מהימים הצפוניים, הקובע, כי שכלול אמצעי הדיג וגדולו מן ההכרח שיביאו להשמדת מלאי הדגים. כלומר — לדיג יתר (Overfishing). הסימנים המובהקים לכך הם: הקשי בהשגת דגים הגדל והולך וגודל הדג הפוחת והולך.

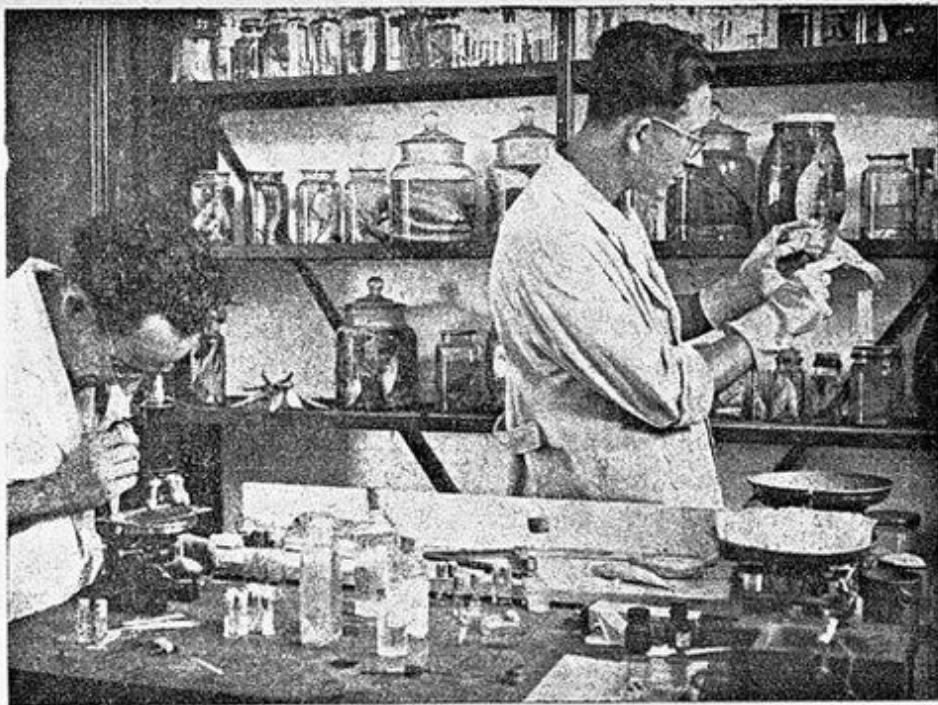
בתלונות דייגינו בלטו כל הסימנים של דיג יתר. תוקף נוסף לתלונות אלו נתנה גם התפתחות הדיג בשנים האחרונות. לאהר שאחרוני הדייגים האיטלקים עזבו את חופי הארץ בשנת 1940, עם כניסת איטליה למלחמה. חלה הפסקה בדיג-המכמרת. רק בשנת 1941 מופיעים המכמרתנים הארץ-ישראליים הראשונים (3 יהודים ו-1 ערבי) ומאז — מדי שנה בשנה נוספות ספינות-מכמרת חדשות ומספרן מגיע ל-36 בשנת 1944 ו-28 בשנת 1946.

העליה הנכרת בספינות-דיג העובדות וחורשות ברשתותיהן את קרקעית הים בכל הכוונים גרם לגודל הדיוג ולנצול יתר של מלאי הדגים. עובדה זו נתנה תוקף לתלונות הדייגים שלנו, אם כי לא אשור מלא, שגם אצלנו קיים כבר דיג יתר.

— מהו מצב הדיג לאשורו? זאת היתה הבעיה המרכזית שעמדה לפנינו עם ראשית עבודתנו. כי רק לאחר תשובה ברורה לשאלה זו ומתוך ידיעה מדויקת של המצב הקיים אפשר היה ליצור את הבסיס לתכון ולפתוח הדיג שלנו ולכוון את המחקר לקראת הגשמת התכניות לעתיד.

נקטנו לשם כך בדרך מחקר, שתחילה נראתה להיות ארוכה מדי, היא דרך הנתוח הביאולוגי של שלל הדגים העולה ברשת. התחלנו ללמוד את אורחות החיים של הדגים המצויים ביותר בשוק, שיטה זו ארוכה היא אמנם למדי, אבל היתרון שבה רב. במשך זמן העבודה קבלנו נתונים רבי ערך המאפשרים לנו לא רק לתת תשובה לבעיה שהעמדנו בפנינו, כי אם גם לקבל מושג על איכותו של מלאי הדגים העומד לרשות הדיג.

— האם נכון הוא הדבר, שגודל הדגים פוחת והולך? זו היתה אחת השאלות שעמדו בפנינו. לפי הנתונים שאספנו במשך עונת הדיג 1945-1946, בהשוואה לנתונים מהשנים הקודמות, אין לאמר שהדגים עתה קטנים הם



התחנה לחקר הדיג הימי: במעבדה הביאלוגית

גם בהיותנו עסוקים בבעיות המחקר לא זנחנו את התחנה עצמה. התחלנו בעבודה כשבידנו הציוד ההכרחי בלבד. הומנו את המכשירים הדרושים לנו להתחלת העבודה בבתי המלאכה המקומיים, כי הזמנות מחוץ לארץ טרם נתקבלו. עם כל מכשיר ועם כל כלי חדש רבתה העבודה ושטחים חדשים נוספו לה. האצטבאות הריקות מלאו לאחר הפלגות המחקר לאורך חופי הארץ, גדל אוסף הדגים שלנו והצטברו נתונים ביאלוגיים רבים על הדגים ועל התנאים השוררים בהם.

לאור הנסיון, שרכשנו לנו בתקופה הקצרה שעברה — בהכרת הבעיה, עומדים אנו עתה להרחיב את שטחי פעולתה של התחנה, כשלושתה: מעבדה הנותנת אפשרות לעבודה; ספינה, שתשמש את המחקר והדיג הנסיוני; וחבר עובדים, שגדל בינתיים ואף קבל סיוע רב באישיותו של הד"ר ליסנר (שעשה זה למעלה משתי עשרות שנים בחקר הדיג הימי) הנמנה עליו.

בין הדייגים היהודים, אולם — הידיעה המושלמת בעניני הספינה והרשת, אינה מספיקה עדיין כדי לדוג בהצלחה. נוסף על השכלול והשלמות הטכנית נחוצה ידיעה מלאה על תנועת הדגים, ידיעת הזמנים ומקומות הופעתם. נרידת הדגים קשורה בזמני ההטלה, בהרגלי אכילה, שנויים אקלימיים, שנויי טמפרטורה של המים וכד'. בין דייגי אירופה קיימת מסורת דיג רבת-שנים, העוברת מן האבות אל הבנים. מסורת מעין זו וידיעת הדברים — לשפוט ולהתמצאות לפי סימנים, טרם היו לנחלת דייגינו. את החסר הזה באה התחנה למלא בעבודתה. למוד התנאים השוררים בהם והשנויים שחלים בהם במשך השנה, כן גם התצפיות השיטתיות בדבר השפעת התנאים האלה על הופעת הדגים — כל אלה יתנו לנו במרוצת הזמן את הידיעה — לאן לכוון את הדייגים לעבודה. יש בכוחו של המדע לסייע בידנו לקצר את הזמן של התהוות מסורת דייגים ודיג.

ד"ר י. זבה / המוזיאון הימי בחיפה, מיסודו של החבל הימי לישראל

המוזיאון שלנו מטפל בפרקים הכלליים — היסטוריה, אתנוגרפיה וסטטיסטיקה, וכן גם בפרקים המיוחדים; בנין אניות, ציודן והנהלתן; טיפוס האניות, לפי צורתן ותפקידן; תורת השיט; הנמלים; פעולות הנמלים; פעולות המלחים. יש בו גם מוצגים ביאלוגיים — מבעלי החיים המצויים בחופינו. חבה ונלוה הפעם, כדברי הסבר מעטים, את המוצגים שבמדור הספנות. תורת הספנות מטובכת היא ומורכבת; יש בה

מוזיאון ימי — מה תכליתו? אין מתפקידו להקנות למבקרים בו ידיעות מסוימות וללמדם את עניני הימאות לענפיה המרובים. מתוך הסתכלות במוצגים אפשר לכל היותר להגיע לידי תפיסת ענינים ראשונה, כפתח להתענינות ולהעמקה בפרטי הבעיות. החבל הימי לישראל כונן את המוזיאון הימי שלו בחיפה, מתוך אותה מגמה, המשמשת בעצם יסוד בפעולתו: לענין את הישוב ואת העם כולו בפרשת הימאות העברית ולהסביר את חשיבותה לחוגים רחבים.

מבעיות התכניקה, תנאי החיים וממגמות מדיניות כאחת. עוד גורמים נוספים משפיעים על המנגנון המגוון של הספנות וכולם יחד קובעים את תכנה ופעולותיה. מובן מאליו, שאין בכוחו של מוזיאון ימי להראות ולברר את כל הקשיים המשקיים ואת כל פרטי ההנהלה ומשמעותם. אבל כבר הרושם השטחי יביא את המסתכל לידי ההכרה, שכדאי וכדאי, להשתדל ולטרוח, כדי להגיע לידי הישגים, אשר למענם פעלו אותן האומות השוכנות לחוף ימים.

רגילים אנו להתעניין ביחוד בתולדות הדברים. אבל אל לנו להתעלם מן העובדה, שבשטח הספנות אין לעשות הקבלות בין העבר לבין ההווה. במאה שעברה התקדמה הספנות בעולם במדה ניכרת הודות למכונה הקיטור ולבנין אניות הברזל. ספנות המפרשים, שהיה לה מונופולין של אלפי שנים, נעלמה במשך שני דורות ורק שרידים נשארו לה בסירות-החוף הקטנות, שרובן אינן מופיעות אפילו ברשימות הסטטיסטיות. תולדות הספנות המודרנית מקיפות 150 שנה בלבד. הוא הדבר בפרק האתנוגרפי. התמונות במוזיאון מראות את הסירות הקטנות והפרימיטיביות, אשר השתמשו בהן הילידים, ביחוד באוקינוס השקט. אבל עם התקדמותה של התכניקה המודרנית נעלמות הסירות האלה מן האופק ורק באיים רחוקים נוכל עוד למצואן. גם טיפוסים אלה הם על כן ברובם נחלת ההיסטוריה.

ואשר לסטטיסטיקה — רשימות, דיאגרמות ותבניות: כדי להשתמש בה בהצלחה, דרושות לאדם ידיעות מקיפות בספנות. ערכה של הסטטיסטיקה בולט או, כשהיא מבוססת על מספרים גדולגם ועל זמנים ארוכים. שניהם חסרים לספנותנו הצעירה והקטנה. החומר המוצג על ידינו במוזיאון אינו אם כן אלא התחלה. מתפקידנו לאסוף לשם כך חומר נוסף.

תמונות מספר במוזיאון נוגעות לבנין אניות. רק ספינות קטנות נבנות כיום מעץ. בשטח זה השגנו הישגים מסוימים גם בארצנו. בנין אניות גדולות — ענין הוא למספנות הגדולות, כלומר למפעלים, שאמצעי התכניקה המודרנית עומדים לרשותם. במשך ארבע שנים בנו ארצות הברית צי מסחרי וצי מלחמתי עצום. נשתנו גם שיטות הבנייה: בניית אניות בסיטונות. רבות מההמצאות, שהומצאו בימי המלחמה, ישארו בתוקפן גם לימי השלום. יש לזכור כאן את המתקנים לתיקון האניות במספנות, ביחוד את המספנה הצפה, שיש לנו צורך בה גם בנמלנו חיפה.

תמונות ומודלים רבים מראים את אניות המלחמה השונות. התפתחותו של הצי המלחמתי באנגליה ובארצות הברית עצומה היא. אנו עדים לתופעות חדישות: אניה נושאת אוירונים, אי צף לשמושם של אוירונים, צוללת נושאת אוירון, הסואה

למיניה וכו'. כל ההמצאות האלה תרמו תרומה נכבדה להצלחת הפלישות ולנצחונן, אולם לא לספנות המסחרית (כי תורת המלחמה חסרה את המושג "רנטאביליות"). האומות הגדולות עסוקות כבר כיום בהסקת מסקנות מנסיונותיהן במלחמה והם מוסיפות להתאים את צייהן לדרישות המלחמה בים, אשר אי אפשר כיום להפריד בינה לבין המלחמה מהאוויר.

והנה גם הנקודה המרכזית שבספנות — הצי המסחרי, שהוא אחד הגורמים המכריעים בכלכלת העולם. רוב האנשים חושבים בראש וראשונה על אניות הענק המפורסמות המסיעות נוסעים בין אירופה לאמריקה והמשתתפות בתחרות של "הסרט הכחול" בין אנגליה, צרפת, גרמניה ואיטליה. אלה — לא רק שאינן רנטאביליות, אלא זקוקות הן לתמיכות ממשלתיות מתמידות, לעומת זאת יעילות, מבחינת הכלכלה, האניות המובילות נוסעים ומשאות. הגדולות שבהן מפליגות בין אירופה לבין הודו, אוסטרליה, זרם אפריקה ודרום אמריקה. גם האניות שהיו לנו ("תל-אביב", "הר ציון", "הר הכרמל") היו מסוג זה. עם אחד הקוים של האניות הגדולות יש לנו קשר בפורט-סעיד. ע"י ספנות החוף שלנו.

כגרעין לצי העולמי משמשות אניות המשא מכל המינים עד ל-15000 טון נפח כל אחת ו-18 קשרים המהירות. אניות-המשא פועלות בין כל הנמלים ובכל דרכי הימים והן מובילות את התמרים הגלמיים לארצות התעשייה ואת התוצרת התעשייתית — לכל חלקי העולם. חייהם של רוב האנשים תלויים בפעולתן, היות ואניות אלה מטפלות במדה גדולה גם בהובלת צרכי אוכל. אבל יש מספר סחורות (הנחוצות באופן קבוע ובסיי-טונות), הזקוקות לסדורים מיוחדים בטעינתן ופריקתן ולזמן מקוצר של נסיעה, לטמפרטורה מותאמת וכו'. במשך ארבעים השנים האחרונות נבנו גם טיפוסים אניות מיוחדים, המותאמים לתנאי הסחורות האלה ולדרישותיהן. בראש וראשונה — אניות הנפט, המהוות כיום 20% בערך של הצי העולמי. אנחנו רואים אותן יום-יום גם אצלנו בנמל חיפה. יש אניות מיוחדות להובלת פירות ובשר, עם מתקני-קרור ואניות להסעת פחם, מתכת, משאות כבדים וכו' על מחלקה זו יש למנות את ה"טרַיקטים", כלומר — את האניות הגדולות, המסיעות רכבות מלאות נוסעים וסחורות דרך מיצרי הים. יש ענין רב בבית החרושת השט, המעבד את גויות הליתניום הנלכדים בלב-הים. נפחן של אניות-חרושת כאלה מגיע ל-20,000 טון ויותר.

יש להבדיל בין אניות-המשא גם מבחינת שירותן. יש אניות המפליגות בקו קבוע לפי רשימת נסיעות מסוימות. ואניות אחרות המפליגות מנמל לנמל עם סחורות שונות, ללא תכנית קבועה. מראש. לאניות אלה

מסוג מיוחד הן סירות-הדיג. בענף הדיג הגענו גם אנחנו להישגים ניכרים ורוב סירות הדיג שלנו נבנו בארצנו.

וסירות הספורט שלנו? גם הן מהוות גורם נכבד בהתפתחותה של הספנות העברית. בהן מתאמנים יורדי-ים שלנו וידידי הימאות העברית הקמה לתחיה. יש במוזיאון מוצגים רבים הנוגעים לפרטי האניות. תמצא כאן: כלי נויגציה (מצפן, סקסטאנט, מד-מהירות, מד-עומק, פנסי-האניות, מפות ימיות זכו'), מודלים של אניות ומכונות, כלי ציוד ומכשירי עבודה ועוד.

ולבסוף שורות מספר למדור הנמלים שבמוזיאון. המודל הגדול של נמל חיפה, הנמצא במוזיאון, מראה את כל הפרטים של נמל בינוני, תכניתו והנהלתו. תמונות ותבניות רבות נוגעות לנמלנו בתל-אביב. את ערכם של הנמלים בכלכלת ארצנו אפשר להכיר מהדיאגרמות הסטטיסטיות, המראות את גידולה של תנועת הסחורות והנוסעים (עולים ותיירים) עד פרוץ המלחמה.

בסך הכל נמצאים במוזיאון כ-500 מוצגים ותמונות. החבל הימי לישראל ישקוד על הרחבת המוזיאון ושפורו. על מנת שיוכל להיות גורם ניכר בתוך מנגנון ספנותנו הכללי. ראשית ההתענינות — בידיעת הדברים והכרת המציאות. המוזיאון יסייע בכך למבקרים בו.

קוראים "אניות-טרמפ". יש גם להבדיל בין אניות לנסיעות רחוקות ובין "אניות-חוף". המהות חלק ניכר של הצי העולמי, אם גם קטנות הן בדרך כלל. אצלנו עושה חברת "עתיד" בשירות החוף; בימי השלום היתה "עתיד" מקיימת שירות רגיל בין א"י לבין מצרים, סוריה ותורכיה. גם סירות מפרשים קטנות (כמה מהם עם מוטור-דיזל) משתתפות בשירות החוף.

האניות זקוקות לשירותי-עזר מיוחדים, כדי למלא את תפקידיהן. השרותים האלה מבוצעים ע"י סירות-עזר, שכמה מהן עומדות על הגבול בין סירה לבין מכונה צפה, כגון: המחפרים, שמתפקדים לדלות חול ואבנים מקרקע הים, המנופים הצפים למשאות כבדים, מעליות התבואה ועוד. יש גם אניות-עזר בתפקידי מיוחדים, המיועדות לשמירה על בטחונה של תנועת האניות בנמלים ובחופים. הנה, למשל, שוברי הקרח, שהגדולים שבהם נמצאים בידי רוסיה וקנדה או אניות-הכבל, העוסקות בהנחת הכבלים החשמליים ובתיקון הכבלים הישנים (הראשון הונח בשנת 1851). לעתים קרובות יש צורך באניות-אור מיוחדות, שאינן מפליגות בים אלא עוגנות במקום קבוע, כדי להאיר לאניות את דרכן ע"י סימני-אור, ביחוד ליד הכניסות לנמלים ולמיצרים. והנה גם המושכות — לעזרתן של האניות הגדולות בנמלים הצרים במיוחד. הגדולות שביניהן מוכשרות גם להצלת אניות, במקרה של מצוקה.

THE LEVANT BONDED WAREHOUSES CO. LTD.

H A I F A. J A F F A. T E L - A V I V.

P. O. B. 36. P. O. B. 506. P. O. B. 1609.

Tel. 4376, 4377, 4378 Tel. 36. Tel. 4674, 4675

Cable Address: B O N D E D

CUSTOMS CLEARING, FORWARDING,
SHIPPING, TRANSPORT, WAREHOUSING

Special services to and from

TURKEY, SYRIA, LEBANON, EGYPT

Trans-desert service to and from Iraq
and Iran.

CORRESPONDENTS IN ALL OVER THE
MIDDLE EAST COUNTRIES, EUROPE & U. S. A.

Information and advice given free of charge.

"יהודה"

חברה לאחריות ובטחון בע"מ
בעליה המתמדת



נוסדה בשנת 1922

טבלת ההכנסות ב-3 השנים האחרונות
בהשוואה (בלא"י)

1945 יולי	1944 יולי	1943 יולי	
1946 יוני	1945 יוני	1944 יוני	
88600	73300	47200	פרמית בטוח החיים
32600	18900	—	פרמית בטוח אלמנטרי
16900	15500	12100	הכנסות שונות
138100	107700	59300	

תיק בטוח חיים

ליום 30.6.46 למעלה מ-1.750.000 לא"י

הון ורורבות

ליום 30.6.46 למעלה מ-400.000 לא"י

צבי ל. / תאריכים ושליבים

בלב רוטט ובריגשות מעורבים צופה העין אחורנית אל העבר. טרבונית וכוחנית. נאחזת במבטה בחולית־הראשית של פרשת היינו המשותפים, ומחליקה ועוברת בהסתכ־לות מסכמת על תחנות היינו עד הלום.

הנה מהלכת קבוצת החברים בתל־חי ומתקשר הלב אל הגליל היפה, והעינים נישאות אל החולה ולהתנחלות בקרבתו. יורדים החברים לראשונה ובאים לחפש את ראשית מהייתם בעבודה חוץ, אצל איכרי יסוד המעלה — מתוך התחרות עם העבודה־החולה, ובו בזמן יוצאים חברינו לעבודות־

אנו יודעים, כי הצעד הראשון נעשה וכי אחריו יבוא המשך. עם החמרת המאורעות עוברים הדייגים הערביים את הים, ואנו עומדים בפני התפקיד הקשה של שמירת האגם, ובפני התקפות נישנות וחזרות מן הזוף המזרחי. וכאן חלה הפגישה הראשונה עם המוות — חברים שלנו נרצחו ממארב. מתוך כאב עמוק וועם עצור מתח־שלת ברית החיים בינינו ובין האגם הזה, אגם החולה, שנשפכו בו דמי חברינו.

והנה מתחילים להתגשם מאוויי הגידול; מצטרפת חברת נוער ב' מעין חרוד. בבת אהת אנו מונים שמונים חבר. את קשיי השי־כון אנו פותרים על ידי הקמת סוכות עשיות

קע. זורעים הצירים, מקימים גן ירק, מעבי־רים את הצאן, הרפת — וכאן מהגלים כל הקשיים של הפיצול החברותי המשקי, קשיי התחבורה, שאלות הבטחון וכו'. כך הועמדנו בפני ההכרעה של קביעה סופית למקום הת־ישבותנו: מצד אחד דרדרה, על אדמותיה הפוריות ושפע מעינותיה, אך המצמצמת את פרספקטיבות ההתרחבות המשקית והחבר־תיה, ומצד שני — אדמות תלל, אשר חלקן־תינו בהן מפורות ואפשרות ריכוזן ורכישת חלקות נוספות, עדיין מעורסלות; לאחר דיונים ומשאל רחב — הוכרע בעד הלל. במשך השנים נוספו אלינו עליות מבוגרי הנוער העובד, המחנות העולים והחברות



דייגים עם שחר (חילתא) ציור א. אבני

הנוער, — שקיבלו את הכשרתם במשקים שונים. כל קבוצה מוסיפה כוח וגוונים נוס־פים — לשלל הגוונים של מוצא, שפות, חוץ ומקורות יניקה תרבותיים. והקשת הסגור־נית הזאת ניצדפת בכור החיים המשותפים ומתגבשת בהווי העברי האחד של הקבוצה. ובשנה האחרונה עלינו לסכם שני מאור־עות חשובים, אשר ממחישים את בגרותה של הקבוצה. קלטנו בפעם הראשונה עליה מחוץ לארץ, ונפל בגורלנו בתוך מסיבות הזמן להיות בין קולטי השרידים. עוד רעננה בנו חוויה זאת של פגישות עם שלושת גלי העליה שבאה. ועינינו נשואות בתפילה, שהבית הזה שאנו בונים אותו, יהיה בית משותף לנו ולא לה שבו ושיבואו.

עתה במלאת עשר שנים לחולתא ועם ראשית בניית ביתנו הקבוע — אנו הורים ל־45 ילדים ואני עומדים לפתוח בית ספר ל־15 בְּכִרְיָנו. חברתנו גדלה והתרחבה; היינו

מהצלות, כדוגמת שכנינו. מארת הקדחת הודרה למחיצתנו ומתגברת; ב"עונות" היא מגיעה עד ארבעים אחוז קורחים; ואם נפגע הגוף ונחלש, הרי מתחזקים ההרגשה והקשר אל המקום.

מוקמים קני המשפחה הראשונים — רגילים לכנות תקופה זאת "אביב הקבוצה" — והילדים הראשונים נולדים ופרובלמיות החינוך המשותף צצות ועולות, יחד עם הנולדים תרכים ההולכים וגדלים.

חיי המשק והחברה מסתעפים, והצר הוכיח נהיית מרכז להסתעפות זאת — אבן שואבת לחברים הרבים המפורזים בעבודות החוץ. באופק — הקפיצה אל מקום ההת־ישבות הקבוע.

והנה מתגלית ככרת אדמה מעבר לאגם — דרדרה. אדמה טובה ושפע מים. נראית לנו אפשרות היציאה למרחב, ובכל הולחט וההתלהבות אנו נגשים להכשרת הקר־

חוץ לשם חיפוש מקורות קיום והתבססות כלכלית: אל סדום בירכתי הדרום — בה שיכלנו שלושה מחברינו, אל נמל חיפה, מחנות צבא בדרום, בסלילת כבישים, בע־בודות פרדס במושבות יהודה ועוד ועוד. יחד עם זה — הנחת יסוד למשק־עזר על אדמה חכורה מאיכרי המושבה, תוך כדי חיפוש אחרי קרקע ורכישת חלקות רא־שונות על אדמת תלל.

וכלכות שנתיים — ההכיות לתחילת הנ־סיון של כניסה לדיג. האגם מלא דייגים ער־ביים, אשר בדייתן נסיון של דורות. ברשר־תנו אין נסיון, אין כלים, ורק רצון לוחט לנו והחלטה נחושה להיות דייגים סוללי דרך לענף חדש כמקור מחיה בשבילנו. ביום סגריר אחד יוצאים שלשה חברים עם דייג יהודי מטבריה כמדריך — אל הים, ולב כל החברים הולם בציפיה. עם שובם, עם שלל הדגים הראשון, משתלטת הרגשת הנצחון.

לקיבוץ גדול, אשר יגדל עוד ויוסיף. עתה גם נפתחו לפנינו אפקים ויזומה משקית רחבה ומקיפה — ותהא פעילותנו זאת פיצוי ליוזמה שנחנקה כל אותן השנים בחצר הקטנה.

תהנות תחנות היתה דרכנו עד כה, ולפנינו עוד תחנות רבות — כי רק את היסוד הנחנו, ואילו מלאכת הבניה, המור"כת והמסופפת של חברתנו ומשקנו — עוד לפנינו.

נעשינה בחדוה!

מולקה / שמונה שנות דיג

הדיג בחולתא התחיל לא ביוזמתנו העצמית. בבואנו ליסוד המעלה לא חשבנו על כך כלל. הדיג בחולתא התחיל להתפתח תחת לחץ ההכרח והתנאים, מתוך ההכרה שאגם זה הוא הקרקע שלנו.

המתחלות צנועות — סירה אחת עם שלושה דייגים מתחילים, שלא ראו מימיהם משוט ורשת, עד לדיג עברי מלא בחולה, כעובדה שאין מערערין עוד עליה. הישג ניכר, ובכל זאת... מי כמונו יודע עד כמה נתונים אנו עדיין בהתחלה, עד כמה הש"י גינו אפסיים לעומת אוצרות הדגה העצומים העצורים באגם זה ואפשרויות ניצולו הרבות והמגוונות שאליהן עוד לא הגענו.

בהתפתחות הענף נציין 4 תקופות עיקריות.

— התקופה הראשונה היא בעצם תקופה של חוסר אונים. על החוף שוכנת קבוצת נערים המתלבטת בחיפושיה אחר דרכים לכיבוש ענף חדש ומזור, בלי כל נסיון עבר וכמעט בלי הדרכה. רק הלא נכנע" של תקופת המאורעות נותן את הכוח להמ" שיך למרות היבול הזעום. בנסיגות הראשונות — נרכשת ראשית הידיעה בשיטות העבודה, תוך כדי פגישה עם האגם והכרת תכונותיו ודגיו.

— התקופה השנייה מתחילה בשנת ת"ש. אנו יוצאים מתקופת החתולים בעבודה זו, הודות לגרעין הדייגים המתלכד והולך. אפשר כבר להתחיל בניצול עונת הדיג הראשונה. הסתיו של שנה זאת הוכיח, שיש שפע של דגים באגם ושגדול היבול מותנה רק בהגדלת מספר הדייגים. מעתה עוברת תקופה של שנה שנתיים במטרה ברורה אחת: להשיג ולהגיע לדרגה מקצועית של קודמינו הערביים. זאת היא התקופה של הג'רף (רשת הגריפה) עם לוטפי, תקופה בה האמבטן קיבל את צורת עבודתו הנוכחית עם משמרות העבודה. ראשית עבודת האמבטן ביום, פרישת כשלישים רשת בלילה, גוון שיטות העבודה על ידי הכנסת החכות, התחלה בעבודה בשבקי (רשת זריקה), עבודות החורף כסיידה וכפדים (מים עליונים).

— המעבר מהתקופה השנייה לשלישית חל בתש"ב. בתקופה זו השגנו בידיעותינו המקצועיות את קודמינו הערביים. עתה נותר לנו לסמוך על חסדי שמים: שנה טובה נדוג הרבה, שנה רעה נדוג מעט. עייפות החברים ושנת יבול דיג קשה הווי בתקופה זו גורם למשבר רציני בענף. התגברנו גם על זה. הכרח עבודתנו בדיג — והדבר היה טמון עמוק בהכרת החברים, סייע בידינו להתגבר על כל המכשולים.

— מעצם המשבר בתקופה השלישית נובע המעבר לרביעית. בתקופה זו התחלנו להפש דרכים חדשות לפתוח הענף. חפושים אלה לא עלו בתוהו. הודות להם הופיעו השכלולים בג'רף, הנסיונות בשיפורים קטנים, אבל מועילים באמבטן, הכנסת שיטה חדשה, שיטת המלכודות, אשר לכדה כמויות ניכרות של שפמונים (ברבוטים). ההתעוררות וההתקדמות בענף, מלווים קוניונקטורה של שנות המלחמה — העלו את הדיג למקומו הראוי, כענף עיקרי המפרנס את הקבוצה.

ועתה אנו עומדים בתוך תקופת מעבר קשה מאד, בשעה שמחירי הדגים בשוק יורדים, ואלו רמת החיים בקבוצה עלתה. אם כמות הדגים הממוצעת הדרושה עתה לכל דייג לשם שמירה על רמת יום העבר דה, כפולה היא לעומת הכמות הדרושה בימים שלפני המלחמה. הרי הפרודוקטיביות של יום העבודה בממוצע צריכה היתה אף היא להיות מוכפלת. ואילו במציאות

עשר שנים ל"שדות ים", קיסריה

יהודה / כחג העשור

מלאה תקופת עשר שנים מאז נוסדה קבוצתנו. אין התאריך הזה קשור במאורע מסוים בחיינו ואינו עשוי לסכם תקופה בקבוצה; אנו עומדים בהיאבקות וטרם הגענו לשלב המצויין סיכום פרשיות בדר"כנו. על כל פנים עשרת שנות החיים שחלפו הנון פרק בחיי הקבוצה ובחיי כל אחד מאתנו, ומן הראוי לסקור את אשר עבר עלינו, ביסוד הקבוצה הנונה ההוון ההתיישבותי-הכרתי של "הקיבוץ המאוחד". נוסף עליו חוון הקיבוץ הימי, יעוד שקבע את אפיה החברתי... הדבר המצויין ביותר את "שדות ים" — היא הנאמנות ליעודה זה, ללא פשרה ורתיעה, ללא התחשבות. מפני כך החלה הקבוצה בכ"ב בוש העבודה בנמל ועמדה בו משך שנים, ויעוד זה הביאה לדרך הקיבוץ המאוחד ולהליכה לקיסריה — כפי שהלכה, ללא התחשבות בנתונים ההתיישבותיים, ליציאת עובדה של ישוב ימי-חקלאי במ"קום, בכוח הרצון והאמונה.

במעשה העליה לקיסריה מתגלמת חז-

לדוד רמז, סגן יו"ר מרכז ההייל
ממניחי היסוד של החבל הימי לישראל
לאבא חושי, חבר מרכז ההייל
ליצחק גרינבוים
לד"ר ב. יוסף
למשה שרתוך

ולכל המשוחררים
ממחנות לטרון ורפיח

ברכת

החבל הימי לישראל

אין הדבר כך. השכלולים העלו את פוריות העבודה בעשרה עד חמשה עשר אחוזים בלבד.

חשיבות מיוחדת נודעת לנסיון בגדול קרפיונים בכריכה שגדלנו באגם, שתוצאתו עדיין מעורפלות.

הות בין מטרת הקבוצה ודרכה לבין הצורך התנועתי-הישובי. העליה לקיסריה היתה הכרח לנו כקבוצה להגשמת מאוינו, והיה זה הכרח לתנועת ההתיישבות. הלכנו למרות חוסר הקרע, חוסר המעגן, על אף התנגדות והכשלה מצד השלטון, השכנים ויהודים מתכחשים, על אף חוסר העזרה ואי-האמון מצד המוסדות המיישבים; כך קם והיה לעובדה הישוב בקי"סריה, בהאבקות עקשנית על כל בית וצריף, על כל דונם קרקע חכורה, על קידוח המים. על כל סירה וספינה, על כל מקור פרנסה במקום.

ארוכות וקשות היו שנות הפיזור בשתי הנקודות, כשהקריה מהווה את הבסיס הכלכלי, במשק החקלאי ובעבודה השכ"י רה, וקיסריה היא אך מקום-האחוזות. שבו שררה בטלה מאינס. ישוב זה לא פירנס עצמו במשך שנים והיה מחוזק בכוחותיה הדלים של הקבוצה, עד שגמל ההכרח בהעברת רוב הישוב לקיסריה, עוד בטרם הוכשר המקום לשמש מקור פרנסה מספיק



בקבוצת הדייגים, גורדוניה-מעפילים, עתלית

בקבוצת גורדוניה-מעפילים בעתלית (מפי חברים)

בחדשים האחרונים, הנתון את האפשרות לטגן את הדגים, גרם להפחתה בשווק. מן ההכרח לנהל פעולת הסברה מקיפה בקרב הצבור לענין השמוש בדגריים. — בבית החרושת שלנו לשמורי דגים „גון“, הופעלה לפי שעה מחלקת הכבד שים והמרינדים. השווק מבוצע ע"י „תגור בה“. משלימים עתה את הסדורים גם ליתר המחלקות: עשון, מריחות ושמור רים סטרייליים.

רוב הציוד נמצא כבר במקום. בחלקו הגדול הוכן הציוד בארץ. בשטח בית-החרושת הופעלה מעבדה לנסיונות, למתן כוון והדרכה בעבודה.

— בימי אוקטובר האחרונים נסתיימה העונה השניה בבית ההבראה שלנו „גוה ים“. בעונה זו היו למעלה משבע מאות מבריאים, עם 6 אלפים ימי הבראה — רובם מירושלים וחיפה. רבים באים לבית ההבראה לבלוי „סוף השבוע“.

— המחסור באנשים ובשכון מכביד ביותר. בזמן האחרון הגיעה תוכפת מ„ווג'ווד“, חזרו גם שנים-עשר החיילים של הקבוצה, ששרתו בבריגדה.

הדאגה לאדמה חקלאית טרם באה על ספוקה. יש כיום לקבוצה: 50 דונם כרם, 130 — לגדולים אינטנסיביים והש-קאה, 130 — ברחוקי-מה הנקודה — לפלחה. כלול — 2000 עופות, ברפת — 20 ראש לפי שעה.

המגרסה מספקת קטח צדפים לכל המשקים, באמצעות המשביר המרכזי, כתערוכת למאכל עופות. בשנה האחרונה סופקו למעלה מ-700 טון.

— ספינותינו „ניסן“ ו„גון“ עובדות כיום בדרום הארץ. עד גבול מצרים הגיעו. הן מביאות את שלל הדגים לפריקה בני מל תל-אביב. דבר זה כרוך בקשיים מרובים ובהוצאות ניכרות. רק עם הקמת גמלי עגינה לספינות הדיג בחופינו, נוכל להתקדם בעבודה בקצב הרצוי.

מאז פברואר ש.ז. עובדות הספינות על אחריותה של הקבוצה, לאחר שגם אנחנו וגם יתר נקודות הדיג חתמו על חוזה שכירות עם „נחשון“. לקראת העתיד דרושות לנו ספינות גדולות ומצוידות בכל מלאו הציוד הדרוש.

שווק הדגים נתקל בקשיים לא מעטים. אין היהודי רגיל לדגריים והוא מעדיף עליהם את השבוטות. גם המחסור בשמן

עובד ולומד, בקיבוץ גלויות ובשילוב דורות של מגשימים.

חוסר העליה לארץ ולקיבוץ דלדל קשה את הקבוצה שרצתה לעמוד למרות זאת, בכל התפקידים. לפעמים קופח הנר-שא החברתי לענפי המשק השונים; מצ-בנו הכלכלי היה לקוי; פעילותנו החברתית רפתה לפעמים. אך החברה שלנו ידעה לעמוד במבחנים הקשים ביותר בעק-שנות, בהתמדה, ללא רתיעה. בגרנו וחזקנו. יש נושא למפעלנו — נושא שהת-קשר מתוך כל דורות העליה לקבוצה. המהווה גרעין יציב ובטוח, אשר כרת ברית של יצירה ומאבק. וחושל בה.

בדרך זו תלך קיסריה ללא ליאות וללא רתיעה, כיאות לגדול התפקידים ולהומרת. התקופה, שבה אנו חיים.

קת. הצעד הזה נעשה מתוך תחושת חוסר-השהות, ההתנגדות הגוברת למפעלנו בא-רץ ולישובנו במקום — הקבוצה חשה בסער העומד להתחולל. על כן מיהרה להגדיל ולבצר את קיסריה. ידענו — במידה שיהיו אנשים במקום, נקים את בסיס הקיום ונתגבר. נקודה זו לא תבנה אלא בכוחות עצמנו. היה זה צעד נועז. כיום, אחרי מבחן ראשון של מצור, נוכחנו, כי אכן צדקנו בחפזוננו, ולולא ריכזנו את כל הקבוצה, על ילדיה ועל רכושיה, במקום הזה, לא היינו עומדים בפני המתנכלים, וקרוב לודאי שהישוב הזה היה נמחק מעל מפת הארץ.

תקופה זו של שינוי המבנה המשקי נשאה בחובה משבר כלכלי חמור, המע-מיד את הקבוצה במבחן קשה. בשנה האחרונה, ידענו להאחו במקורות עבודה נוספים ולפתחם כמקורות מחיה, לקראת קליטת עולים והיווק הקבוצה. מסאת הדוחק בקרקע הופנתה היומה למפעלי מלאכה: חדרנו לזיפוף, הקימונו מפעל בטינדה ומרצפיה, ואנו ממשיכים בפיתוח המספנה והנגריה. ניצנים ראשונים של משק מבוסס בוקעים מתוך מערכת ענ-פינו. אך במרכז מאמצינו — כיבוש הים והדיג, בין עליית וירידות, בין תקוות ליאוש. זהו חוט השדרה בדרכה של „שדות ים“, כיום, אחרי עשר שנות פעור לה לכיבוש הספנות והדיג בישוב, עדיין עומד המפעל הימי בראשיתו. קשייו: חוסר אמצעים, העדר מעגנים בחוף הים, קשיים רציניים לאנשים העובדים. שש שנות המלחמה גרמו נזק לענפי הים; ענף הדיג התפתח בדרכים לא בריאות. חסר ציוד וחסרו כלים. מיד לאחר כך — משבר כלכלי; מעבר מתנאי מלחמה לזמ-נים תקינים. רק עכשיו נראית פרספקטי-בה לעליית ענף הדיג לפסי התפתחות בריאה. תמיד ידענו שבענף זה מרכז תפקידנו המשקי, שבו הטעם לכל מאמ-צינו ההתיישבותיים, ויש להמשיך ולשאת בעולו, לפתחו ולקדמו במיטב הכוחות. היו מחברינו שיצאו ועלו לאניות-משא, מתוך ראיית ענף ההובלה הימית כאחד מענפי הקבוצה, על אף זרותו למסגרת הקבוצית והמיוחד שבה; ובאופק — ספי-נת הובלה שלנו, שלב נוסף וחשוב בפיתוח המשק הקבוצי הימי.

חברתנו בת העשר בנויה נדבכים; היא מאחדת בקרבה בוגרי שתי תנועות ארצישראליות אחיות, וחברים מעליית הנוער. גם בהרכב זה היה מן החידוש, וראינו את הברכה הצפונה בו, כשכל אל-מנט נושא אתו את המיוחד שבו למויגה חברתית. ידענו שמפעל כשלנו לא יקום אלא בכוחות משותפים של נוער חלוצי

ספינה באפל

(קטע)

באפל, בליל תנוד ותנוע
 ספינה אלמונית אל מחוז לא ידוע.
 בבוית-האורות ואלמת, דוממת
 תחתר בקביון אפלה הזוממת.
 איו קול בה נרשש, אף שקט המנות
 רק דמי נקאים, פכאים ועצבת.
 תגדר לה קשצף אף שבלי-הקצף
 שואו ומרעש בגנון סד-הקצב...
 רק אי שם למעלה, אדם על הגשר
 עומד בלי נוע, דומם בלא פשר
 רואה-לא-נראה, אף עיניו הן ברסק
 אי מים נושקים את שולי אור השסמ
 מיצף-נגהות הקרנה הזוקרת
 סמנה וקלאה ספינה זו חותרת...
 - הוי, רב החובל, מה נאלמת אין הקנה?
 צוה על מלח ויתפס את ההנה!
 יטה המפרש ויפח בו הרוח,
 ישיט הספינה אלי חוף הקטום
 קורץ ורומז באורות שם ברסק,
 אחים שם יפדוקם מקבר נדסק.
 - העלגו השלך כקר לא פעם נסיתי,
 קרוב לחופים כקר לא פעם הייתי,
 סירות המשמר האורכות פה לציד
 הן סבו עלינו ונטו פנינו...
 לאפל הפלגנו אזי ותמקנו.
 אל לב זה הים הסוער שוב הרחקנו;
 ננוד פה, ננוע בין ים ושמם
 אל חוף הגאלה מה תכלינה עינים! -

יעקב היה מלח מצוין. היתה זאת העזה שבתשוקותיו
 עוד בימי נערותו — להצטרף לקהל יורדי הים. יום
 בהיר אחד נעלם יעקב מכפר מולדתו ומאו לא נתקבלה
 ממנו כל ידיעה, עד — עד אשר גודע שמו לתהילה
 כמלה זריו, הבקי באורחות ימים, היודע לטפס לראש
 התורן המרכזי של ספינת מפרשים גדולה.
 היה לו ליעקב שם משפחה כליתר הבריות, אך שם
 זה — שם פולני ארוך — היה כה מסובך וקשה לבטוי
 עד כי בכל האניות, שבהן שרת, לא ידעוהו אלא בשמו
 הפרטי — יעקב. גם אנכי לא אדע עד היום את שם
 משפחתו והריהו גם בשבילי — יעקב, יעקב סתם.
 והיה יעקב מטבעו אדם טוב להפליא וישר בהליכותיו.
 ומלח נפלא היה בעל נסיון עשיר, שרכש לו במיטב
 שנות בחרותו. עוד בגיל שמונה עשרה נוקפו לזכותו
 שלוש הקפות מסביב לכף הורן.
 ועתה הוא כבר כבן ששים, אך גוו זקוף כאלו רק
 בן שלשים היה. מוכן הוא לכל מלאכה שהיא, אם רק
 תדרשנה מידו. הכל יכל הוא: להשחיל את העבות
 במפרשים, להטעין את הספנה, לסרג עין בחוטי
 פלדה, לתקן הגה, יודע הוא לתפש בהגה בכל מזג אויר
 שהוא ואפילו לפקד על האניה בשעת הצורך הוא יכול.
 כן גם בקי הוא במלאכת השחיה, הייתי פעם עד
 ראה לזריזותו המרובה במקצוע זה.
 ברבות הימים עמד גם הוא כשאר בני אומנותו
 והחליף את המפרש בקיטור. ספינות הקיטור דחו את
 רגלי סירות המפרש, שנעלמו עד מהרה מעל מימי
 האוקיינוסים העמוקים.
 עתה משמש יעקב כאפסנאי של ארבה ישנה ורעועה,
 העושה את דרכה ממנצ'סטר לחופה המערבי של דרום
 אמריקה וחזרה. הלך ושוב מפליג יעקב באניתו, הלך
 ושוב, ונתמזג יעקב בספינתו ונתקשרו השנים כרעים
 ואחים משכבר הימים. הלך ושוב עד ש...

גם אני הייתי אז בספינה. עמדנו ליד החרטום
 ועסקנו בקשירת אחד העבותות הקדמיים כששמענו
 לפתע קול קורא לעזרה. הבינונו, כי אסון בא על
 יעקב, אצנו לאורך הספון, עלינו במדרגות ועקפנו את
 מעקה הארבה. על הספון שכב האיש סרוח על הרצפה.
 - מה קרה כאן? - קרא הנוט, בפלסו לעצמו
 דרך בין קהל הסקרנים, שהקיף את המלח הפצוע.
 - הוא נשמט עם המדף שעליו נשען ונפל ממרומי

הארובה — קראו כלם פה אחד.
 - היאך, יעקב? - התפרץ קצין המשנה.
 - איכה לא תבוש? מה קרה? כיצד נפלת? וכי
 לא קשרת את הסמוכה כראוי?
 - אמור נא, יעקב, מה קרה?
 אך הוא נאלם דום ובלי אומר ודברים נתן
 עיניו בסובבים אותו.

* תחתית האניה.

הרופא הופיע והקהל פנה לו מקום. קחוהו מיד
לבית חולים — חרץ. רגלו שבורה, מרוסקת.

יעקב הסתכל ברופאו. פניו המסומקים הביעו בושה
צורבת ועלבון עמוק. אכן, הוא הקדיח את תבשילו. הוא
עצמו אשם בכך. ומשום כך לא העז לשאת את עיניו.
הכלימה האיומה... כיצד קרה הדבר? ...

אחד הקשיים העיקריים שבהם נתנסה יעקב היתה
בורותו הגמורה בשפה האנגלית. אף מלה לא ידע
להגות בשפה זו. הרופא היה היחידי, שהבין מספר
מלים בשפתו הפולנית ואחר שנתיגע והקשיב באריכות
מפרכת לשטף דבורו של יעקב, מסר לנו, כי נפילתו
עם הסמוכה והקורה ממרומי הארובה נגרמה על ידי
הרקבון שבחבלים. כשנודע ליעקב, כי אומרים לקחתו
לבית החולים התעצב מאד. כמעט שפרץ בבכי. ועוד
גברה עצבותו כשהודיעו לו, כי יהיה עליו לשכב שם זמן
רב ולא יוכל להשתתף עמנו בהפלגתנו הבאה, למחרת
הבקר. — אין הרגל יכולה להרפא במשך מעת לעת,
והרי אנו מפליגים בבקר עם גאות הים.

כלנו הסתכלנו ביעקב ונדנו לו. רגלו השבורה לא
כאבה לו ולא הדאיגתהו. נדמה היה, כאילו אין הוא שם
אליה לב כלל ולא איכפת לו אפילו אם יקטעות. דבר
אחד רק מדאיבו: הבושה העמוקה והחרפה המענה. —
כיצד היה יכול לטעות טעות כה גסה ואלמנטרית בענדו
את הקשר? כי הלא רק כך אפשר לפרש את נפילתו
ממרומים.

מעולם לא ראיתי אדם עצוב כמוהו. עת הורידוהו
מספון האניה אל רציף הנמל ומשם אל האמבולנס המחכה
לו.

היתה זו עבודה לא נעימה ביותר לשאתו אל
המכונת ולקלוט את שפע הקללות והגדופים, דברי
הזעם והתוכחה שנתכו מפיו. הבין יעקב, כי זמן רב
יעבר עד שנראה שוב, ואולי לא נראה כלל.

היתה זאת פגישתי האחרונה עם יעקב. כשחזרתי
למנצ'סטר נודע לי, כי יעקב ירד באניה אחרת. הרגשתי
בחסרונו והצטערתי על כך צער רב, אולם עלץ לבי
בקרבי בשמעי, כי רגלו החלימה כליל וכי שוב הוא
כשר לנסיעה על פני ימים.

הסכויים לשכיבה ארוכה בבית החולים הוציאוהו
מכליו. גם כשהגיע האמבולנס לבית החולים נסה עוד
להשפיע על הרופא, שיתן הוראות להתזירו לאניה. —
כן, השבר ברגלו אינו מסוכן כל עיקר... יעקב נאחז
ברופא, בקש והתחנן שיורשה לו לעלות חזרה על ספון
ארובתו. לאן הם מביאים אותו? לבית חולים? —

מדי חזר אליו זכרון הטעות המגוחכת והטפשיה
שטעה בעניבת הקשר, ראה עצמו נרפה ומטופש במלחי

העולם כולו. וכי היה שוכב במטה צחורה ונקיה זו
לולא טעה אותה טעות? לשכב כאן ולשמוע את קול
הצפירה של אניתו המתרחקת ומפליגה ללב ימים? לא!
הוא לא יוכל לסבול זאת. אניתו זו הקטנה — ביתו
היחיד והאהוב בחייו הוא. את כל עולמו מצא בתוכה.
ועתה שומה עליו להתענות בענויי גיהנום, והכל —
בשל טעות קטנה...

האחיות הרחמניות היו אדיבות ומסורות אליו,
אולם הוא — מר נפש, מחפש ריב ומדנים. לא לעדינות
שאפה נפשו. לחופש ערגה נפשו.

ומי הן כל הבריות המשוונות הללו השוכבות לצדו
במחלקה רפואית זו, שהאוויר בה צונן וריח של סמי
רפואות נשא בחללו של החדר? הן רק בטעות נקלע
לכאן.

ומן החוץ מגיע אליו, דרך החלון הפתוח, משב
רוח הים וריח מי-האוקינוס המלוחים עולה באפו. הא!
לו רק היה באפשרותו לקום ולהתחמק מהמקום הארור
הלזה. — מדוע לועגים לו הכל, ביחוד כשמנסה הוא
לבאר להם בשפתו הפולנית, כיצד קרה כל ענין ביש
זה שבגללו הובא לכאן?

כולם היו מסתכלים בו, מנענעים בראשם, רושמים
בכרטיסו כל מיני רשימות, מתהלכים בחדר החולים
הלך וחזר, כשידיהם מאחורי גבם, ומשוחחים ברוב
ענין עם האחיות התורניות, ביום ובלילה. וכל זה בעטיה
של רגל אחת" — חשב יעקב. אך מחשבתו בטעות היה
יסודה. לא על זה שוחחו הרופאים ביניהם. הם הקשיבו
לדברי האחיות שהתאוננו על סרבנותו של יעקב. הוא
סרב לאכול את ארוחותיו, כילד מפונק ולא כמלח הראוי
לשמו. — "לא תסבלו עוד ממנו זמן רב — הרגיעו
הרופאים. — בעוד חודש ימים תחלים רגלו לגמרי. או
יקום וילך לו מכאן".

אך ליעקב נדמה היה שכל אותן הבריות, המתלחשות
בינן לבין עצמן, קושרות עליו קשר. כן, הכל קשרו
עליו — אף הגורל מתנכל לו. האם עתה, אחרי שנות
העמל הללו, יהא עליו לחזור לבית אמו, לכפר מולדתו
הקטן בפולין, על מנת להאכיל תרנגולות? ודאי
מתכוננים הם להחזיקו כאן זמן רב, כי רק כך אפשר להבין
את ההתלחשויות המרובות, קריצות העיניים והחיוכים
שבין אחות אחת לחברתה ובין רופא אחד למשנהו.

אכן, היה במה להסתכל — בגופו של יעקב. גבוה,
בהיר שערות, כתפי-פר רחבות לו, זרועות משוררות
וידים חזקות שזופות-שמש ואכולות-רוח. מעולם לא
הטרידה אותו חיצוניותו. יעקב ידע פחד רק אז
כשהוציאוהו מהאמבולנס ונשאוהו לבית החולים והילדים
שעמדו מסביב להסתכל בו ברחו נרעשים ונפתחים,
כאילו נראה להם האשמדי. מעולם לא ראו אדם כיעקב.

אולם מנצ'סטר העיר היא ידעתהו, כשם שהוא ידע את מזחיה, מעגניה ומחסני הסחורות שלה. הוא אפילו אהב את רחובותיה הצרים והחשכים על העשן והפיח המחניק הממלא אותן. אך יותר מכל אהב את אמו הורתו — את היים. הפרידה הימנו חוללה מהפכה בנפשו הוא בחל בכית החולים, ברופאים ובאחיות. הוא שנא את הבריות הפטפטניות הקרואות "חולים", ששכבו לצדו.

בקר אחד ישבה האחות היפה ליד מטתו: — "עליך לאכול, מר יעקב, אחרת לא יהיו לך סכויים להחלמה מהירה". היא המשיכה לדבר על לבו, אך יעקב לא הבין אף משפט וחצי משפט מדבריה. לא היה אדם בכל בית החולים שיכול היה לעזור לו. גרוע מזה: לא היה אדם, שיהא מוכן להודיין בסבלנות ולשמוע את אשר עם לבו. ימים עברו, נקפו, ויעקב לא נראה עוד אלא כצלו של אדם בריא. הרופאים נרעשו ממצבו ההולך ורע, והחליטו לקרוא לבן ארצו של יעקב, שידבר אליו בשפתו הפולנית וישכנעו לסור מדרכו הסוררה. כי התנהגותו היתה ילדותית וטפשית. אנהותיו השוברות מתניים, פטפוטי הבלתי-מובנים וגעגועיו הנשקפים מתוך עיניו למראה כל אניה עוברת — את כולם עליו לכבוש בקרבו.

לבסוף הבהילו אליו לבית החולים פולני אחד שיבין את שפתו. תחילה היתה לו שיחה ארוכה עם הרופאים והאחיות שטפלו במלח המשונה הלוה, ולאחר זאת נכנס האיש למחלקת החולים והרבה לשוחח עם יעקב. לאחר מכן רעד כל בית החולים מצחוק לשמע הספור המגוחך והנפלא כאחד שספר המלח לבן ארצו.

— כן, יעקב, איש לא ירע לך כאן, אך עליך לאכול את ארוחותיך ולהתנהג בתבונה, כי אחרת עלול אתה למות כאן.

יעקב נזקף במטתו. — כאן למות? במטה זו? זו תהיה הבושה הגדולה ביותר, החטא הגדול ביותר. אם נגזר עליו למות, מעדיף הוא למות בים ולא בשום מקום אחר. הוא היה רגיש מאד בנקודה זו וזה הצחיק את קהל החולים עוד יותר.

— מאז בואו הנה — פתח הרופא בשיחתו עם הפולני, לא היה כלל באפשרונתו להבין את התנהגותו המזורה. אפשר היה לחשוב שהביאוהו לכאן על מנת להרעילו ולהרגו. חשדנות רבה מלווה את כל מעשיו.

— הענין פשוט, אדוני הרופא — נענה לו בן-שיחו. אמנם אדם מבוגר הוא, אך בנפשו אינו אלא ילד. טוען הוא שזהו המקום הגרוע ביותר שנקלע אליו מימיו, ואני מסכים אתו. אין הוא מבין אותנו ולא את סדרי בתי החולים שלנו, משום שאינו אדם פשוט כלל וכלל. אנו שייכים ליבשה, הוא שייך לעולם גדול מזה בהרבה ורחב משלנו — לים. גדול פחדו, שלא יצא מכאן

לעולמים. הוא נחבא אל הכלים. מתבייש הוא, שעליו לדבר בשפה שאין איש מלבדו מבינה. שהותו כאן מצערת אותו, כי אניתו כה רחוקה. רבות דבר אלי על דבר אניתו היפה. דבריו היו נוגעים עד הלב כששאלני: — אך הם יתנו לי לחזור, הלא כן? הם לא יחזיקוני כאן כל חיי? הרי זה נורא.

שום הבטחות לא יכלו לשנות את התנהגותו של יעקב ולהרגיעו. הוא לא ישנה כמלוא הנימה ממנהגו ומיחסו החשדני והרגזני לכל מה שמסובב אותו.

ששה שבועות בלה יעקב בבית החולים. מצבי רוח שונים, רעים וטובים, עברו עליו, אך יומו הטוב ביותר היה, כשבוקר אחד קרב אליו הרופא והודיע לו, שבעוד יום אחד יוכל לקום ולטייל על קביים. הגבתו הראשונה היתה — לנסות לקום ממטתו מיד. רק היד המרסנת של הרופא מנעה אותו מכך. בפעם הראשונה מאז בואו לבית החולים חיך מלא פיו וצחק אל כל הסובבים אותו. הן עוד מעט קט ויורשה לו לקום. האח!

ומעתה מרבה יעקב להשקיף מבעד החלון. החיוך עולה בפניו אם רק יראה אניה או ספינה קטנה, החוצה את גלי הים.

והנה נתנו לו את בגדיו, שהיו מונחים עד עתה בארון למראשותיו. לקחם יעקב, פרשם על מטתו, החליק עליהם בידו ושחק בהם. לבסוף קפלם והכניסם חזרה לארון. אם ילבש את אלה, שוב יהא אדם חפשי.

מאושר היה. בשמחה עבר לאורך כל המחלקה הרפואית. עזר לאחיות, צחק אל החולים ואפילו נסה יום אחד לנשק לאחת האחיות.

האם באמת עוזב הוא את המקום הארור הזה? ואניה כי יראה, האם יכירנה עוד? ובנסיעתו הראשונה יסבול שוב ממחלת ים? הכל יכול לקרות. מה עלובים הם החיים בבית-החולים...

בלילה האחרון שלפני שחרורו מבית החולים לא עצם עין. למחרת היום חתם חוזה עם בעלי אניה חדשה...



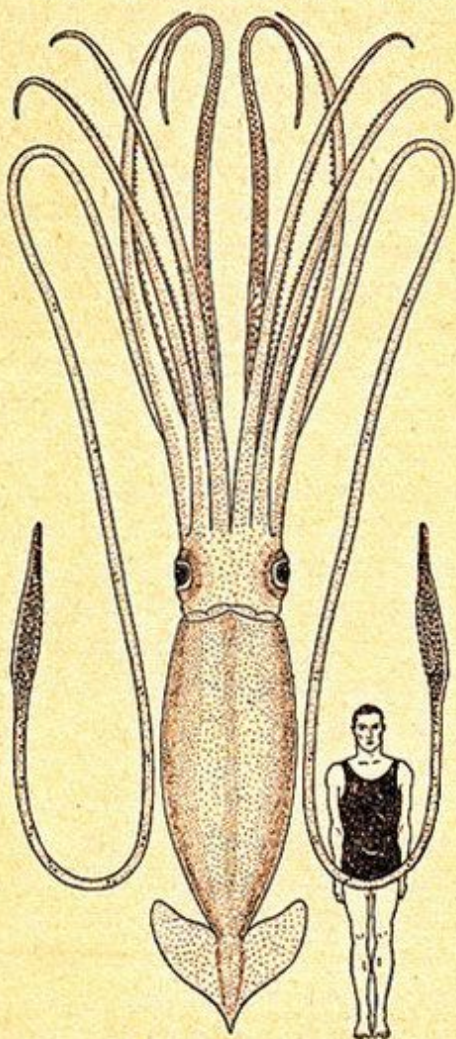
למנצ'סטר לא חזר עוד. נודד היה מאז באניתו, מוביל סחורה ממקום אחד למשנהו. ואולי שבר שוב את רגלו? איני משער זאת. זהיר הוא ודאי עד מאד בקשרו את החבלים ובעלותו במעלה הארובות. לעתים תכופות מהרהר אני ביעקב, האדם הפשוט והחביב, המסמל בעבודתו היום-יומית את ערכם המלא של אלה, העושים את דרכם במים רבים. רק האוקינוסים הרחוקים יתנו אחריהם.

מאנגלית: אורי גולדשמידט

דבורה אילון סרני / דיונונים

הוא חבק בזרועותיו העצומות את היונק הענק ונאחז בו בפטמותיו המרובות. ראשו של הדיונון הודקר מעל למים ונראו העינים הגדולות שקטרן היה כ־30 ס"מ. מלחמת האיתנים נמשכה זמן רב, אך ידו של הלוייתן היתה על העליונה והוא שסע את מתנגדו הנועז.

קרבות מעין אלה אינם נדירים כנראה במצולות, אך עין האדם אינה זוכה לראותם. מוצאים לפעמים, בין הלסחות של הלוייתנים הנצודים, קטעים מזרועות



הדיונון הענק. תכנית, בהשוואה לגובה האדם

דיונון-ענק או את לסתותיו דמויות המקור. מסביב לדיונונים הענקים נתרקמו אגדות רבות, וביניהן — האגדה הנורמנית הקדומה — על מפלצות הים המסוגלות להטביע ספינות על אנשיהן.

הענק בתמונות

עם הדיונונים נמנה גם התמנון. שמונה זרועות לו, שוות בארכן ומצוידות כרגיל בשתי שורות של פטמות-מציצה. יש שמספר הפטמות מגיע ל-2,000 ויותר.

הדיונונים מצויים בכל רחבי הימים והאוקיינוסים, במצולות ועל קרקע המים הרדודים. יצורים מזוהים הם אלה. גופם מארך דמוי כיס, עיניהם גדולות ובולטות מצדי הראש וזרועות ארוכות עוטרות אותם מעברים. נמנים הם עם מחלקת הרכיכות, אך שונים הם במאד מקרוביהם, הצדפות והחלזונות — במראיהם ובאורח חייהם.

כלם טורפים מובהקים הם, בראותם את הטרף ילפתו אותו בזרועותיהם ויאחזו בו בפטמות-המציצה המרובות שבהם; לסתותיהם קשות ודמות מקור תוכי להם. בעזרתן יפצחו את שלדי הסרטנים או ישסעו את גופת הדגים, שיהיו להם לשלל.

ותכסיס נפלא להם, שבעזרתו ידעו להמלט מאויב. משקיק מיוחד שבגופם יפרישו נוזל שחור כדיו (מכאן שמם); המים סביבם יעכרו והם ימלטו.

יש דיונונים, הרובצים לרב על הקרקע. שוכבים הם ללא תנועה ואורבים לטרף. האחרים — מרבים לשחות, כשהם נדחפים בתנועותיהם לאחור. גוּם עוטה גלימה, המחוברת עם הגו; מצד הגב ומצד הבטן היא נפרדת ממנו. מפתח הגלימה בולט צנור שרירי דמוי משפך. קצהו הרחב של המשפך נמצא בתוך חלל הגלימה. הדיונון השוחה מכניס את המים דרך הפתח לתוך חלל הגלימה וכשהוא סוגר את הפתח בחזקה נדחפים המים בכח דרך קצה המשפך. נוצר הדף מים נגדי חזק והדיונון נדחף לאחור.

הענק בדיונונים

על מחלקת הדיונונים נמנה היצור הגדול ביותר מבין חסרי החוליות — הדיונון המכונה „Architeuthis Princeps”. יש וגופותיהם של דיונוני-הענק נזרקים לחופים, ביחוד באזור ניופונדלנד. אורך גופם — 3 מטרים, קטרו — 2.5 מ'. עשר זרועות להם, 8 מהן קצרות ושתיים — ארוכות. הזרועות הקצרות דומות לשוקיו של בן האדם והארוכות — עד ל־9 מטרים יגיעו. מצוידות הן בפטמות-מציצה, שקטרן כ־15 ס"מ.

בשנת 1878 ראו שלשה דייגים מפלצת רבוצה על החוף בניופונדלנד. היה זה דיונון ענק, שהוטל ע"י הגלים ליבשה והוא חי עדין. אורך גופו היה 3 מטרים ואורך זרועותיו הגדולות — 10 מ'. הדיונון הובא לאקוריום בניו-יורק, כשהוא שרוי במי-ים, ושם הוצג לראוה. כיום נמצא המודל שלו במוזיאון למדעי הטבע.

פרנק בוללן, שהשתתף במסע במרחבי הימים לציד לוייתנים, מתאר בספרו „מסע הקשלוט” קרב נורא שהתהולל במרחבי האוקיינוס בין אחד הלוייתנים לבין דיונון עצום. „הדיונון היה גדול כמעט כמו הלוייתן.

אל קרבנו ביתר שאת — ויש שיתקע גם את מקורו החזק בבשר אויבו. פחדו של הצולל עלול להיות בעוכריו. אם הצולל לבוש בגדי אמודאים לא יאנה לו כל רע. עליו להסתיר רק את ידיו החשופות. התמנון שלפת את גופו יוכח עד מהרה, שאין הכסוי ראוי למאכל וירפה מקרבנו. האמודאים, הצוללים באזורים אלה בהם מרובים התמנונים, נוהגים לכסות את ידיהם בכפפות. וזה אשר יספר התיר הנועז ג'והן גרייג על ההרפתקה שלו במצולות:

«באחד הימים, כשצללתי ליד האי סן בניטו, שוטטתי על הקרקע בעומק של עשרה מטרים. חפשתי מקום נוח לצלום. התקרבותי למערה עמוקה ונכנסתי לתוכה. עמדתי שם זמן מה, עד שתסתגלנה עיני בהדרגה לאפלולית, ואחר כך התחלתי להסתכל אל סביבי. נדהמתי, בראותי זוג תמנונים רבוצים על הקרקע. עמדתי ללא תנועה. קויתי, כי לא הרגישו בי, אך מזלי לא עמד לי. הגדול מבין התמנונים, שהיה כנראה הזכר, הושיט אחת מזרועותיו ולטף את רגלי מן העקב ועד לברך. הסתרתי את ידי ועצרתי נשימתי.

«התמנון נחאכזב כנראה. נתק את זרועו, הרפה ממני וחזר לבת זוגו. הוצאתי מיד את ידי ממחבואן והתקנתי את בגדי, כדי להתרומם ולהמלט. אויר חדר לבגדי והחילותי לעלות. אך מיד חש בי התמנון ותפש את עקבי בזרועותיו. המשכתי לעלות ובטוח הייתי, כי רגעי ספורים. אנכי עולה והתמנון נגרר אחרי. כשהגעתי קרוב לפני המים חבק התמנון את כל גוי ונאחז בי בכח רב. המשכתי לעלות ובהגיעי לספינה קטעו חברי את זרועות התמנון והן נפלו אחת אחת הימה. חששתי, כי התמנון המשתולל יתקע בי את מקורו, אך בדרך נס לא קרה כזאת — ונצלתי.

«הזכרון היחידי שנותר לי מאותה הרפתקה מסוכנת היא זרוע התמנון ששמרתיה עמי. ארכה — כשלשה מטרים. נתונה היא בתוך צנצנת ומקשטת את חדר עבודתי — עדות לסכנה, בה הייתי נתון במצולות הים».



תמנון נאחו בנופו של אדם

גם בים שלנו מצויים תמנונים, אולם קטנים הם. ארכם — כ־30-50 ס"מ בלבד. במימי אוסטרליה חי תמנון ענק, שזרועותיו מגיעות לאורך של 6 מ' ויותר. ספורים רבים נתרקמו סביב תמנון זה. סופר עליו אפילו, כי מתנפל הוא על בני אדם ומשסעם, אך אין זה נכון. התמנון שוכב כרגיל על הקרקע שבמערה או בין הסלעים וגוון גופו מתמוג עם הקרקע שמסביבו. רואה הוא ואינו נראה. רק את זרועותיו יניע לכל עבר ויתור אחר הטרף.

אם יפגע התמנון בצולל, שירד למעמקים, יחבקנו בזרועותיו בלטיפה מזודה. ינסה הצולל להיחלץ או יכרות בסכיניו את הזרוע הלופתת אותו, יילחץ התמנון

בנק אנגלו-פלשתיתנה בערבון מוגבל

לונדון / תל-אביב / יפו / ירושלים / חיפה / הדר-הכרמל
טבריה / צפת / פתח-תקוה / חדרה / רחובות / ראשון-לציון

סוחר מוסמך במטבעות זרות

חברת ע"ד:

חברת ב. א. פ. לנאמנות בערבון מוגבל

שלשה מילין מתחת לפני המים

פרופ. א. פיקרד, איש המדע הנועז, שקנה לו שם עולם בהמראותיו לסטרטוספירה לפני כ-15 שנה, שואף עתה לכבוש ה"עולמות" בקרקעית הים. לפי חשבויו, יוכל הוא להדור לעומק של 4 ק"מ (השיא הקיים הוא 1000 מ'), להבקיע שם את חשכת-התהום ולהחריד את שלוותה.

עם פרוץ המלחמה פסקו כל פעולות החקירה בעולמות אפלים תת-מימיים אלה, הרוחשים יצורים חיים, שעין האדם לא ראתם מעולם. במעמקים אלה שוררת עלטה כבדה, קור גדול ולחץ עצום. ידוע, שבעומק של 1 ק"מ יש לדגה המצויה שם אברים מוזרים, המפיצים אור פוספוריטי חזק. זהו האור היחידי בחשכת התהום. הוא הדין ביחס לעומק רב יותר; הדגים המצויים שם יכולים כנראה לעמוד בפני הקור ולחץ המים. אולם כל מה שידוע לנו בשטח זה מבוסס על השערות בלבד, ולא על חקירות מדעיות שיטתיות. יש לשער שחקירת קרקע הים תביא בעקבותיה גלויים מפתיעים יותר מאשר ההמראה לסטרטוספירה.

ב-1872 יצאה אנית הקרב צ'לנג'ר (Challenger) לטיול סביב העולם, במטרה לחקור את האוצרות הצפונים בתחתית הים. סיור מדעי זה משמש יסוד לחקר הים המודרני. הדוגמאות השונות שהביאה עמה הספינה, בחזרה מסיורה זה, הוכיחו בעליל שאוצרות הים מרובים לאין שיעור.

פיקארד התחיל את הכנותיו עוד בחורף של 1937-1938. במעבדתו שבמכון הפוליטכני בבריסל שירטט הפרופיסור את התכניות הראשונות של צוללתו הננסית. בדעתו לערוך שתי צלילות-נסיון, בלוויית עוזרו מאכס קוסינס, תחילה לעומק של 1.5 ק"מ, אח"כ לעומק של 2.5 ק"מ. אם נסיונות אלה יצלחו, יצלול אחרי-כן עד לעומק של 4 ק"מ ויספח לחבורתו גם גיאולוג או ביאולוג.

כלי הצלילה, לפי הגדרת פיקארד, הוא "כדור פורח תת-ימי", משום שהוא נהג במים כדרך שכדור פורח נהג באויר. משקלו 15 טונות כשהוא ריק ו-40 טונות כשהוא מלא במידה מאכסימלית. הכדור בנוי פלדה וצורתו כצורת מצוף. הצוללים יושבים בתא, שקוטרו 1.5 מ'. מכיוון שהנסיונות הוכיחו, כי חלונות של זכוכית או קווארצה עלולים להתבקע בלחץ כבד, יתקינו את השמשות מחומר פלאסטי חזק ושקוף.

הורדת כלי הצלילה תיעשה באמצעות זברית-ברזל, שתוחזק במשפך בכוח אלקטרו-מגנטי. כדור הצלילה יהיה מצוייד בשני זרקורים, שעוצמת האור שלהם 3500

נרות; הללו יטילו אלומות-אור במאונך לתוך המצולות. כדי שהמשקיפים לא יוכו בסנוורים, ישאר התא בחשיכה. מצלמות הבנויות בדופני הצוללת יצלמו כעשר תמונות בדקה.

לאור הזרקורים אפשר יהיה לראות שיירות דגים שונים ומשונים ולצלם אלפי גופיפים, המאירים באור הפוספורט של עצמם. חוקרים מנוסים יכולים למסור בטלפון דו"ח מדויק ומפורט על מבנה קרקע הים, ולו גם לאחר מבט חטוף סביבם.

אל תחתיתו של הכדור יהיו מחוברים מטילי ברזל ועגנים מגנטיים, שיגדילו את משקלו וישקעוהו במים. ע"י לחיצת כפתור בפנים הכדור אפשר יהא לשחרר אותו מהמטילים הללו ואז יעלה לאטו אל פני המים.

את מתכונת הכדור תכנן ד"ר ויליס בייבי, חוקר מפורסם בשטחי קרקע האוקיאנוסים, המשמש מרצה-חוקר בתחנת החקר הטרופית של אמריקה. צורת ביצה לכדור, קטרו שנים וחצי מטרים ומקום בו לשני אנשים. בכדור כגון זה ירד הפרופיסור בייבי לעומק של 1009 מטר (3028 רגל), מקום שם הלחץ הוא חצי טונה על כל ס"מ מרובע.

הצלילה לתחתית הים אינה דבר שבתענוגות. המקום צר עד מאוד והוא מכיל בדוחק שני אנשים ומצלמה. הנוסעים בו נושמים חמצן נקי ופסולת האויר מתנקה על ידי חמרים כימיים. הקשר של נוסעי הכדור עם החוץ מבוצע ע"י טלפון וחשמל. שלשה חלונות לכדור, בעלי זכוכית עבה, היכולה לעמוד בפני לחץ מים גדול. דרך חלונות אלה יכולים נוסעי הכדור להציץ ולראות את הנעשה בחוץ.

הסכנות הכרוכות בצלילות אלה רבות לאין שיעור. לא פעם קרה שהכבל בו היה תלוי כדור הצלילה נתקל בצוקי סלעים חדים כסכין וכפשע היה בין תושבי הכדור לבין המות. הטעות הקטנה ביותר בהכנת הכדור התת-ימי לצלילה יכולה להמיט שואת מות על החוקרים הנמצאים בו. באחת מצלילותיו של ד"ר בייבי קרה פעם, שהמחסום העליון לא הברג כראוי וכשירד כלי הצלילה כדי 800 מטר, מקום שהלחץ על הכלי עולה על 7000 טונות, גבר לפתע לחץ המים על המחסומים ומים רבים זנקו לתוך הכלי. לו עמד אחד הנוסעים בדרכו של זרם מים זה היה גמחץ על ידו ללא כל ספק.

למרות הסכנות הרבות החליט הפרופ. פיקרד לצלול לעומק של 4 ק"מ, ולהסיר את מסך התעלומה המכסה שטח עצום זה של עולמנו.

לקראת "יום החי"ל" בקונגרס הציוני ה-17

מרכז החבל הימי לישראל, עם באי"כוח הסניפים, התכנס לשיבה ב-4 לנובמבר ש.ז. — לדיון בשאלות הקונגרס ופעולת החי"ל בחי"ל. ישב ראש — מר ש. טולקובסקי. י. פרישמן מסר פרטים על סניפי החי"ל בחי"ל ועל ההכנות לקראת "יום החי"ל" בקונגרס הציוני ה-17. ד"ר ע. סימון, שחזר מקרוב מבקרו באפריקה הדרומית, מסר מרשמי על תנועת החי"ל שם. בוכח השתתפו ה"ה: י. גולדבורט, א. ארגמן (חיפה), מ. פומרוק, ז. שטיין (המרכז החקלאי), ש. נמירובסקי, ש. הרציון (חדרה), ד. קריזמן, צ. ליברמן (נהלל), י. שריר ומ. זיליסט. סוכם, שהחבל הימי לישראל יעלה בימי הקונגרס את בעיות הימאות העברית ואת דבר החי"ל במיוחד ב"יום החי"ל", שייערך שם בהשתתפות הצירים והאורחים. כן גם תתקיים בבאול התיעצות בין ארצית של נציגי החי"ל, לשם הדוק הקשרים וארגון סניפים ארציים חדשים באירופה ובאמריקה. ה"ה י. פרישמן ומ. ריבלין יוצאים למטרה זו לבאול; במשלחת החי"ל ישתתפו גם העסקנים, שיוזמנו לשם, אם כצירים ואם כאורחים.

עם חידוש הפעולה באנגליה

המרכז הציוני בבריטניה הגדולה ואירלנדיה פרסם חוזר לכל הסניפים של ההסתדרות הציונית ברחבי המדינה, שיהנו את מלוא עזרתם לחבל הימי לישראל. "התנועה הציונית גאה על כך ובצדק — נאמר בחוזר — שעלה בידה להחזיר את קשריהם של היהודים עם האס-האדמה. שיבתם של היהודים אל הים איננה נופלת בחשיבותה מכבוש הקרקע ובתהליך התפתחותנו הלאומית נודעת חשיבות רבה ליורדי הים העבריים — כפנים, דייגים ועובדי נמל".

הועד הבריטי החדש של החבל הימי לישראל מורכב לפי שעה מה"ה: מיגור ה. לי — מזכיר הכבוד, י. ליוינג-סטון, מ. רוזטי, קפטן ב. רומוב ומ. סילברסטון. מר מ. ריבלין מבקר עתה בערי הסדה לארגון סניפים במקומות.

חג משולש בנמל תל-אביב

הנוכת תחנת עולים חדשה. — הורדת שתי אסדות. — ראשית משלוח הפרי לחוץ-לארץ. אלפי אחים, פליטי המהנות, יצטופפו בתחנת-עולים זו בתגיעם לחוף-מבטחים על מנת למצוא כאן מנוחה ונחלה. סירות רבות תעגונה במזח זה והעליה תמשך למרות כל המכשולים העומדים בדרכנו" — במלים אלה פתח ראש עיריית תל-אביב, מר ישראל רוקח, את תחנת-הנוסעים החדשה, שהוקמה בנמל תל-אביב. תחנה זו נבנתה ליד הרציף, במקום שהיתה קיימת, מול "שער ציון".

התחנה החדשה מותאמת בשביל חמש מאות עולים ליום ונבנו בה משרדים בשביל פקידי המכס, בקורת הספורטים והמפקחים. בפתחה החגיגית שהיתה ב-11 לנובמבר ש.ז. היו נוכחים באי"כוח הממשלה, מוסדות הישוב וקהל מוזמנים. ראש העיר חתך את הסרט הכחול-לבן, שהיה מתוח לרוחב דלת הכניסה.

במעמד זה התקיימו עוד שתי חגיגות: הורדת שתי אסדות לפריקת מטען וטכס משלוח תיבת הפרי הראשונה לעבר לים. האסדות נבנו בארץ-ישראל, ע"י "המלחים" ו"טורנהיים". אורך כל אסדה — 15 מטר ורחבה — 5 מטר. אפשר לטעון בכל אחת מהן למעלה מ-50 טונות סחורה. האסדות עשויות

פלדה וכל אחת עלתה למעלה מאלפיים לא"י. עם הורדת האסדות למים החלו מיד להטעין בהן פרי חדר. באי כוח המוסדות נהכבדו בהורדת התיבות הראשונות.

נציגות ארץ-ישראל בוועידה הבין-לאומית של יורדי הים

יורדי הים היהודים בארץ-ישראל היו מיוצגים, זו הפעם הראשונה, בוועידה הבין-לאומית של יורדי הים, שהתקיימה החודש בלונדון, ע"י ה"ה י. בן-אהרן ודן גלעד. בנאומו במליאת הוועידה עמד בן-אהרן על התפתחותה של הימאות בארץ-ישראל והזכיר את מאות יורדי הים היהודים, ששרתו בימי המלחמה בצי המלכותי וצי הסוחר הבריטי. הוא הזכיר גם בנאומו את גירוש המעפילים מחופי הארץ וקרא למלחים וליורדי הים, שלא יתנו את ידם לשלוח הפליטים. כן מיחה נגד מעצרים של חברי ישובי הדייגים בארץ-ישראל, בגלל העזרה שהם מושיטים לאחיהם הפליטים.

דיוני הוועידה נסבו על ענינים מקצועיים וכלכליים. כיסוד לדיונים שמשו הצעות ועדת סיאטל, אשר קבעה — מטעם משרד העבודה הבין-לאומי — תקנות חשוכות לתנאי עבודתם של יורדי הים: מינימום של משכורת, הדיור באניות, התנאים ההיגייניים. ההכשרה המקצועית וכו'.

תקון לפקודת הנמלים

בתוספת לעתון הרשמי מס' 1525—30 בספטמבר, 1946, פורסם תקון לפקודת הנמלים (מס' 51, מ'1946), שלפיו רשאים שלטונות הנמל להשמיד או לסלק כל כלי שיט שטובע או הונח באחד מנמלי ארץ-ישראל. כל ההוצאות הכרוכות בכך יוקפו על חשבון בעל כלי השיט.

בקורו של חיים גרינברג במפעלי הים והחי"ל

מר חיים גרינברג, סגן יו"ר הסדרציה הציונית בארצות הברית ואחד העסקנים המובהקים שם, בקר ב-2 באוקטובר, בלוח ה"ד"ר צ. ברנדר, במפעלי הים והחי"ל בארץ. לאחר הסיוור ב"שדות-ים" קיסריה, בה שמע האורה פרטים על הנקודה, בקר מר גרינברג בבית יורדי הים בחיפה, בתחנה לחקר הדיג הימי ובספינת המחקר "נסיון", בנמל חיפה ועוד. במסיבה שהתקיימה בבית יורדי הים נמסרה למר גרינברג אינפורמציה מקיפה על החי"ל ופעולותיו מפי ה"ה ד"ר מ. הינדס ומ. פומרוק. מר גרינברג הביע את נכונותו לסייע לחי"ל בפעולותיו בארצות הברית.

בקורה של "ולדורה" במימי תל-אביב

ספינת האימונים של בית הספר הימי עגנה ב-2 לאוקטובר ש.ז. בנמל תל-אביב. להזמנת החבל הימי לישראל עלו על ספנה עהונאים ומוזמנים רבים.

לאחר סיוור בספינה מסר מר ש. טולקובסקי דברי ברכה לתלמידים ולמפקד הקומנדר מילר. ד"ר מ. סולובייטשיק, יו"ר ועד הנאמנים של ביה"ס הימי וסגן יו"ר החי"ל, אמר בין השאר: "בערפל האופף אותנו משמש מעמד חגיגי זה על סיפונה של "ולדורה" שביב אור. במערכת כיבושנינו תעמד לביה"ס ולספינתנו הזכות של מפלסי נתיבה בים. כן תוכלו, תלמידים, להביא את הספינה לאחים רחוקים". מנהל בית-הספר ד"ר ג. אהרונ' מסר פרטים על הספינה והביע את תודת בית-הספר לחבל הימי לישראל על עזרתו. הקומנדר מילר, שחזר לתפקידו בבית-הספר לאחר שרותו בצי המלכותי, סיפר, כי במסעותיו נפגש עם רבים מבין בוגרי בית-הספר, שמלאו תפקידים חשובים ואחראיים על אניותיהם של אמות שונות.

הטכס הסתיים בתרגילי חתירה, שבוצעו ע"י חברי "הפועל" במקום.

בנתניה. ב-25 לאוקטובר ש.ז. הורדה המימה סירה חדשה ע"ש אברהם עמנואל, שנמסרה ל"הפועל" המקומי ע"י החבל הימי לישראל. בשעת המפקד, על שפת ימה של נתניה הועלה זכרם של חללי הימאות העברית. נאמו: ה' ר. קליגלר, בשם "הפועל" וד"ר צ. ברנדר בשם מרכז החי"ל. י. ניצני הביא את ברכת הועד הפועל של ההסתדרות. ה' זאורוף ברך בשם העדה הבוכרית, מר א. ז'ורנה — בשם מועצת פועלי נתניה. ראש העיר מר ע. בן-עמי שלח מכתב ברכה.

ברכת שחיה חדשה בחולון

נחנכה ב-19 בספטמבר ש.ז. גדלה 12x25 מטר. הוקמה ע"י מועצת חולון, בשיתוף עם ההסתדרות, לפי התכנית של המהנדסים מ. קלפוס וקון, מ"המשרד הטכני" של מרכז "הפועל". בטכס חנוכת הברכה נאמו: ד"ר ח. קוגל, נשיא המועצה, אקסלרוד — מטעם מועצת פועלי חולון, ז. לוביניקר — "שכון", ע. גליקמן — מרכז "הפועל", ד"ר צ. ברנדר — מרכז החבל הימי לישראל. ב. בג קרא את "מגילת הברכה" ואת הברכות מאת סגן מושל המחוז מר קופרמן והמחלקה להכשרה גופנית של הועד הלאומי. חברי "הפועל" הדגימו סגנוני שחיה שונים וילדי חולון ערכו חחרות חפשית בשחיה.

פקידי עיריית תל-אביב — לעזרת מפעלי הים

קרוב ל-150 איש מפקידי ע.ת.א. מכל המחלקות בקרו בנמל ת"א והפליגו בסירות לאורך הירקון, לפי הזמנתו של החבל הימי לישראל. הם קבלו הסברה על פעולות החי"ל ועל ההישגים בימאות העברית.

במסבה ע"י שולחנות ערוכים מסר מר טולקובסקי, יו"ר מרכז החבל הימי לישראל, פרטים על המאמצים שנעשים בשביל הנוער להקלט במקצועות הים. מר יהודה חקלאי עכשיו לרכישת ספינות נוסעים ומשא ועל האפשרויות שנפתחו הודיע על נכונותם של עובדי העירייה לעזור לחבל הימי בפעולותיו וכן גם ה"ה ונסקי וצורף הבטיחו את מלוא עזרתם של עובדי העירייה.

לעזרת הפעולה למען החי"ל בין עובדי העירייה אורגנה ועדה מורכבת מה"ה: יהודה חקלאי (יו"ר), לוצקי (מוכיר), צבי הרצברג, גב' טריסקר, שפק, שלאין, קוצירסקי, קסל, אבי-טוב וולף.

מפעלותינו בנוער

— ב-19 ו-20 בספטמבר ש.ז. הוצג סרט החי"ל בפני תלמידי בתיה"ס בשכונות בורוכוב וגבעתיים, באולם הקולנוע "סטודיו" בגבעתיים. הסרט לווה דברי הסבר מפי מר פ. פוגלמן. דברי פתיחה אמרו ה"ה י. גייזלר ובן-דוד.

— בכנוס המדריכים של ההסתדרות הצופים העברים בארץ-ישראל, שהתקיים בירושלים ב-16 לאוקטובר ש.ז., הרצה מר י. פרישמן, בעניני הימאות העברית והחבל הימי לישראל. נוכחו למעלה מ-50 מדריכים מירושלים והפושבות.

הערת המערכת:

בחוברת ט"ו—ט"ז של ירחוננו הושמטה, לצערנו, בעמוד 26 ההערה הבאה: "מונחי הספנות" לוקחו מתוך ספרו של הד"ר ר. פטאי "הספנות העברית" — ועם מחבר הספר הסליחה.

המשביר המרכזי

חברה קואופרטיבית להספקה של העובדים העברים בארץ-ישראל בע"מ
תל-אביב ירושלים חיפה



הספקה ראשי

של המשק הקואופרטיבי בעיר ובכפר

מעל ספון האניה נשלחה ברכת עזוד לכבית לדוד רמז, לחברי הנהלת הסוכנות והועד הלאומי ולכל העצורים במכלאות השונות בארץ.

סירות חדשות לארגוני הנוער

בתל-אביב. ב-18 לאוקטובר ש.ז. נחנכו 4 סירות חדשות, שנמסרו מטעם החי"ל לאגודות "הפועל", "אליצור" ו"מכבי". בטכס החגיגי על הירקון ברך מר ש. טולקובסקי את קא"יכוח האגודות ואת האורחים ועמד בדבריו על חשיבות הפעולה בהדרכה ימית של הנוער. "האניה" "קדמה" של חברת "צים" היא רק התחלה לפעולה מחדשת בשטח הספנות העברית. תהיינה לנו אניות נוספות ועלינו להבטיח בעוד מועד את חבר העובדים בשבילם. החי"ל אינו חוסך משום כך כל מאמץ, כדי להוסיף סירות אימונים לארגוני הנוער, שיוכלו להכשיר בהן את חבריהם.

מר ה. ויין הביא את ברכת ה"מכבי", ה' אליאש ברך בשם "אליצור" ומ. שנופר — בשם "הפועל". בדברי המברכים הודגשה, בין השאר, התביעה, כלפי עיריית תל-אביב, להקצות על שפת הירקון שטחים מתאימים לארגוני ההדרכה הימית.

הסירות שנמסרו ל"הפועל" נקראו ע"ש כתריאל יפה ועמירם שוחט ז"ל, מבין כ"ג אנשי הים העבריים, שמיצאו את מותם במצולות הים בפעולה הצבאית הנודעת; לסירת ה"מכבי" ניתן השם "המכבי"; סירת "אליצור" נקראה ע"ש הרב מאיר ברלין, אלמנתו ושני בניו של כתריאל יפה ז"ל, מאשדות יעקב, ויאיר שוחט, אחיו של עמירם ז"ל, היו נוכחים בטכס וחתכו את סרטי הסירות.

3 מהסירות נבנו ע"י "עוגן" חיפה, הרביעית במספנת "שדות-ים", קיסריה.

בטבריה. ב-18 באוקטובר ש.ז. הורדה המימה הסירה ע"ש הקפטן ש. דמבובסקי ז"ל, איש טבריה ששרת בבריגדה ונספה באסון דרכים, שנמסרה ע"י החבל הימי לישראל ל"הפועל" טבריה. טכס הורדת הסירה התקיים בגלי כנרת. נאמו: ה"ה מ. וייס, בשם קהילת טבריה ויתר מוסדות העיר וד"ר צ. ברנדר, בשם מרכז החי"ל. דברי הספד נרגשים לזכרו של המנוח אמרו אביו ואלמנתו.



סמל "תנובה"

ערוכה לטיב התוצרת ולמקורה

חברה ארץ ישראלית לספנות ואספקה בע"מ

ת.ד. 571 ח'יפה ת.ד. 571

ב. לוריא בע"מ רחוב המלכים 35, חיפה
טלפון 3539, ת.ד. 1595

חבלים, בדים וחוטים, צרכי דיג וחקלאות, הספקה לאניות

כרמון

חברה מזרחית בע"מ

סוכנות אניות • משלוח סחורות • אחריות

חיפה
רח' המלכים 47, טל. 2587
תל-אביב
רח' לילינבלום 16, טל. 4831

ההסתדרות הכללית של העובדים העברים בא"י
קופת מלוה וחסכון שתופית
של העובדים בחיפה בע"מ
חיפה, ת.ד. 971 טלפון 4591-92

"חבר"
אגודה קואופרטיבית לשרות
מכונות צבוריות בע"מ
חיפה

בית דפוס מ. סוכובולסקי, חיפה

סמטת עזה 5, ע"י "אגד"

"החייל"

חרשת טכסטיל בע"מ

רח' מקוה ישראל 25

טלפון 5850

מייצר:

כל מיני אריגים ובד תועלת



המכירה ע"י:

המשביר המרכזי
תל-אביב חיפה

הלואה וחסכון, חיפה
אגודה הדדית בע"מ

המשרד: בבית האגודה, רחוב יפו.
ת.ד. 250 טל. 1487-8
סניף: הדר-הכרמל, רחוב הרצל,
בית הקרנות.

משמר המפרץ (קב. זיפויף) בע"מ

חיפה, ת.ד. 975 טלפון 3766
קרית חיים, טלפון 7105
(שירות אוטובוסים מס. 14)

אליעזר סקר בע"מ

חיפה
טבריה
רחובות



הסנה

חברה ארץ-ישראלית לאחריות בע"מ
חברת הביטוח הגדולה בארץ

סכום הביטוח (חיים) - 3,330,000 לא"י
" הכנסה כללית (1945) - 380,000
" הון וקרנות - 500,000-

המרכז: תל-אביב, רחוב לילינבלום 44
טלפון 4431/2, ת.ד. 805

חברת "דביר" בע"מ, תל-אביב

מלון עברי - יהודה גור (גרזובסקי)
ספר המועדים - בעריכת ד"ר י. ל. ברוך
כנסת, ספר עשירי, בעריכת י. כהן, פ. לחובר
וצבי וויסלבסקי

כתבי ח. ג. ביאליק בכרך אחד
כל כתבי מנדלי מוכר ספרים בכרך אחד
כל כתבי אחד-העם בכרך אחד

בקרו ב ימסר לדפוס:

י. ל. גורדון - כל שיריו; דברי זכרונות;
ספורים ופיליטונים בכרך אחד

קרדיט אומלין
אגודה הדדית בע"מ
ת. ד. 128 (נוסד בשנת 1926) טל. 5137

תל-אביב, רח' הרצל 14
פנת רחוב לילינבלום

**כל עסקי בנקים קואופרטיביים
כתנאים נוחים**

בנק הפועלים בע"מ
תל-אביב

ההון הנפרע ורזרבות
500.000 לא"י

מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם

משה אבוהב

בית-חרשת לכתנות ופיזימות
תל-אביב, רחוב הרצל מס. 6
טל. 6192

ש. ד. מזרחי

שחרור סחורות מבית המכס
תל-אביב, דרך יפו-ת"א 37
טלפון 2691

"אות"

דפוס קואופרטיבי בע"מ
ח פ ה

"לודזיה"

חברה לטקסטיל בע"מ
תל-אביב, טלפון 817



מייצרת

גרביים • טריקו
לבנים • משי
בגדי ילדים

המפעל הגדול במזרח התיכון
מעסיק כ-700 פועלים

"ספרות" ל. פישבוים
בימ"ס לניר וצרכי משרד

חיפה

טלפון 3064
שער פלמר 3

כריכת

א. סטחובסקי

תל-אביב
רחוב הגליל 2

מקבלים כל מיני עבודות
הוצאות ספרים

ש. תג'ר

עמילות מכס
יבוא - יצוא
משלוח-הובלה

תל-אביב רח' הרצל 62
טל. 2961

שרות להובלת סחורות וחמרי בנין

"טרנסלויד"

משאות קולקטיביים - תל-אביב, חיפה וירושלים
כמו כן בגדד, בירות, קהיר, טהרן ובחזרה
במכוניות סגורות ופתוחות וטנדרים
דיוק - מהירות - בטחון - ובאחריות

תל-אביב, רחוב לילינבלום 21

חדר מס' 1 טלפון 3518 תבת דאר 4135

סידרות הספרים בהוצאת "עם עובד" הן:

לדור,	מבחר הספרות המקורית והמתורגמת לפועל,
שחרות,	מיטב ספרי מקרא לבני-הנעורים
דעת,	ספרי-עיון ומחשבה, היסטוריה ומדעי-החברה
לנער,	ספרי מקרא לנערים ולנערות בכתות העליונות
לילד,	של בית הספר העממי
קטינא,	ספרי מקרא לילדים, מנוקדים ומצוירים
נפרי שירה,	ספרים מצוירים לפעוטות
כתבי סופרים,	ממיטב הפיוט העברי
תנועת העבודה,	כינוס כתבים של סופרי הדור
מכורה,	כתבים ומבחר כתבים של אבות התנועה וסופריה
מן המוקד,	ספריה עיונית לידיעת המולדת ולחקר שאלות בנינה
זוטא,	תעודות ומקורות ממגילת הימים
מסילות,	ספריה קטנה של מבחר נובילות ומסות
יד למעיין,	ספרי לימוד וחינוך לבתי הספר, למורה ולנוער
תבונת כפיים,	ספרי עזר לשמוש למורה ולכל קורא שוחר דעת
	ספריה שמושית לפועל ולאומן
	קטלוג מפורט מכל פרסומי ההוצאה, ניתן חנם לכל דורש

"עם עובד"

הוצאת ספרים, תל-אביב, רח' שינקין 45, טלפון 4275

תנובה

נוסדה בשנת 1926



מאגדת 200 ישובים חקלאיים ומאות רבות של משקים בודדים
בכל אזורי הארץ לתעשייה ושיווק של תוצרתם החקלאית.
מוציאה למכירה חלב ומעבדת תוצרת חלב למיניה
במחלבותיה בתל-אביב, חיפה, ירושלים, רחובות, פתח-תקוה,
כפר מל"ל, דגניה ותל-יוסף.

מוכרת במחסניה - בערים ובמושבות - ירקות, פירות,
ביצים, עופות, דגים, דבש, ריבות, שימורים, קורנפלאור,
פודינגים, אבקת מאפה, פרחים, שתילי עצי פרי, צמחי נוי
ויער, צמר כבשים וצמחי רפואה.

משוקת 70% מכל התוצרת של המשק החקלאי העברי
המעורב בארץ ישראל.

סמל תנובה - הוא ערובה לטיב ולאיכות של תוצרתה
החקלאית.

בית-חרושת
לחוטי תפירה



"לוייתן"

גוששל

תל-אביב

רח' לוינסקי 25



„עגן“ בע"מ

תכת דאר 67, טלפונים 6052/4734

מספנה, תקון אניות והנדסה ימית.
שרות סירות מוטור בנמל חיפה
ק ב ל נ י צ ל ה

עתיד

חברה לשרות ימי בע"מ
החברה הלאומית לספנות



אהרן רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי בכל עניני הובלה ימית
ח י פ ה

טלפון 4241/2

ת. ד. 74

נוביקוב

שחרור סחורות מבית המכס
תל-אביב, טל. 5192

מלון „ציון“

חיפה, טל. 4465

ר. קונס ושות' בע"מ

עבודות מתכת

בית חרושת רמת-גן

יעקב כספי

סוכן אניות והובלה

ת. ד. 27, טלפון 3026

רחוב המלכים 76, פנת רחוב המערב מס' 1
מרכז מסחרי - חיפה

שלמה ניפלד

עמילות במכס, מחסנאות וקומיסיון

תל-אביב, רש"י 1, טלפון 4191

דפוס „אמנות“ חיפה

משה את לוי זרודינסקי

אחים אברהמוף

תל-אביב, הרצל 3, טל. 5217/8

מציעים שירותם לנוסעי הקונגרס הציוני הכ"ב

ההזמנות לסידורי נסיעה בים -
באניה, יוצאות לפועל תוך 48 שעות

סוכנים:

Misr Airlines, British Overseas Airways,
K.L.M. Royal Dutch Airlines, Air France,
T.W.A., Pan American Airways, Tata Airlines

משרדי החברות הבין-לאומיים הנ"ל בכל
ערי אירופה עומדים לשרות לקוחותינו