

קָרָן הַיָּסוּד וַיָּמָה נֶשֶׁל אֶרֶץ יִשְׂרָאֵל



1988

קרן היסוד  
וימה של ארץ ישראל

---

הוצאת המחלקה לנוער של קרן היסוד  
ירושלים, תש"ה 1945

## קרן היסוד וימה של ארץ ישראל

עובדות, מספרים וצלומים הכלולים בחוברת זו משקפים את ראשית הימאות העברית בארץ ישראל ומשמשים עדות נאמנה, כי חזון הים מתגשם והולך לעינינו.

במאוחר הסבו גואלי המולדת את עיניהם ימה. רק לפני עשר שנים הונחו אבני הפנה לספנות עברית ורק ערב המלחמה הטילה התנועה הציונית על עצמה את הדאגה לתכון משק ימי עברי, וכבר עומדים לזכותנו נכסי-יסוד יציבים: התחלה של ספנות עברית עצמאית, נמל עברי, כפרי דיגים לחופי הים והאגמים, רשת חנוך ימי מסועפת ותנועה צבורית-עממית של שוחרי הים — חבל ימי לישראל — ועל הכל מחנה גדול של נוער מעפיל אשר פניו לעבודת הים. שורות חלוצי הים

דפוס ירושלים בע"מ—ירושלים



מונים מאות ואלפי ספנים, מלחים, עובדי־נמלים, דיגים ואמודאים, בוני סירות ומתקני ספינות, אשר גמרו אומר לגלות את האוצרות הטמונים בים ולהפכו למקור קליטה ומחיה לאלפים ורבבות עברים.

המלחמה גנוה רבות מהתכניות לפתוח הימאות העברית לענפיה השונים. אבל לא שתקה את רצון העושים למען החיאת הימאות העברית להפוך את הים לחלק ממולדת העם. בחמש שנים אלו לא בלבד שנשמרו העמדות הראשונות, אלא גם נכבשו עמדות חדשות והוקמו ראשי־גשרים לקראת הסתערות גדולה יותר. ראשית צעדינו הצנועים והספורים בים הגדול כבר פתחו לפנינו אפקים חדשים, המבטיחים לעשות את הים לחלק אורגני־כלכלי ופוליטי של ארצנו.

עתה הגיעה השעה להקים, על היסודות שהונחו, את הבנין הגדול של הימאות העברית. הנסיון שנקנה על ידי שוחרי הים וחלוציו מחייב המשך הפעולה —

בממדים שיהלמו את תביעות השעה. ההון הלאומי צריך לפלס את הדרך. הוא חייב להיות היוזם והנושא הראשון של מפעלים ימיים גדולים בספנות, בדיג ובהקמת נמלים ומספנות. כשם שידעה קרן היסוד לאחר מלחמת העולם הראשונה להפוך את ביצות העמקים למקור חיים ויצירה, כן צריך שנדע לכוון עם סיום מלחמה זו את ההסתערות על עמדות הים. תבוא התכונה, תצא הקריאה וינתן הצו — בטרם אחרנו את המועד.

בר־כוכבא מאירוביץ




מנהל מחלקת הים והדיג

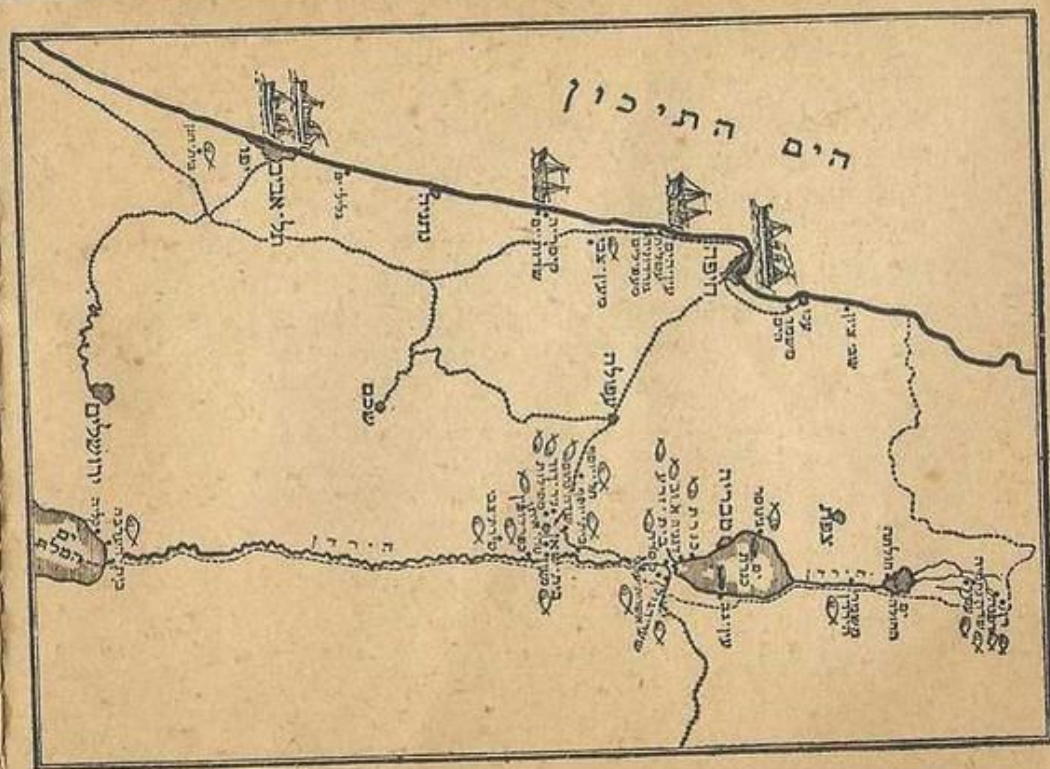
הסוכנות היהודית לארץ ישראל

טבעיים ומלאכותיים, אך ימנו במערב  
 ובדרום אינו גבול, אלא גשר  
 למרחבי ימים ובו נתיבות לתבל  
 רבה. הים אינו תפוס ואינו מחולק  
 עוד. בן־חורין הוא בחירות הרוח  
 האנושי, תובק זרועות עולם הוא  
 ולא הוצבו לו עוד כל גבולות.  
 הקונה לו אחיזה בפנה אחת בים —  
 כל הים פתוח לפניו ללא מעצור.

על שני יסודות תבנה מולדת —  
 על קרקע ועל ים. בשנים אלה  
 מפכים כוחו ועצמתו של העם, בהם  
 ישגב האדם ויקום שלטונו בטבע.  
 יעודו האנושי והיהודי של דורנו  
 — בונה המולדת לעם העברי —  
 להפוך את אדמת הארץ וימה למקור  
 קליטה לעולים יהודים מכל העולם  
 כולו. אדמת ארצנו גבולות לה,

### מפת הדייג העברי בארץ ישראל

- כפרי דייגים אשר נוסדו על ידי קרן היסוד 
- גדול דגים בהתישבות של קרן היסוד 
- דייג באגמים ובנחלים 







מטבע מימי הורדוס ארכיליאוס  
אנית משא

העתיקה של עם ישראל, כעם אשר  
"לחוף ימים ישכון". שלמה המלך  
היה הראשון שבנה צי על ימה  
הדרומי של ארץ-ישראל: "אני עשה  
המלך שלמה בעציון-גבר אשר את  
אילות על שפת ים-סוף" (מלכים ב,  
ט: כ"ו). יהושפט עשה אניות תרשיש  
ללכת אופירה. חוף אילת בים סוף  
שימש במשך הרבה שנים סלע  
מחלוקת בין אדום ויהודה, וישוב  
יהודי היה קיים באילת כמה מאות  
שנים אחרי חורבן הבית השני.  
מלחמה יותר ארוכה התנהלה על  
יפו, גמלה של ירושלים, אשר דרכו  
הביאה עצים מהלבנון לבית הראשון  
וגם לבית השני. יונתן החשמונאי

היהודים בארץ-ישראל מחדשים את  
קשרם עם עברם הרחוק. שבים הם  
למקורותיהם ההיסטוריים, בהם  
משולבים מוסר, לשון, תרבות,  
עבודה, חקלאות, חירות לאומית  
ועצמאות בכל שטחי התנים, וגם אל  
הים הם שבים. חוט עתיק היה מקשר  
את העם העברי עם הים. חוט זה  
נקרע עקב הגלויות ועתה שומה  
עלינו לאחות את הקרעים ולשורו  
ברקמת העתיד של האומה. בלעדו  
לא תהיה הרקמה שלימה לעולם.  
למן הברכה הראשונה שבה נתברך  
האדם בבראשית "רדו בדגת הים",  
למן השירה העתיקה היא "שירת  
הים", נזכר והולך הים בכל הספרות



כבש את יפו שהיתה נתונה אז בידי היוונים, והיא הפכה לעיר הנמל ומרכז התחבורה והסחר הימי של מלכות החשמונאים. בסוף תקופת הבית השני, לעת המשבר הגורלי של העם, כתבו יורדי הים היהודים של יפו פרק מזהיר וטרגי כאחד במלחמת היהודים והרומאים. יוסף פלביוס כדרכו מזכירם ומתארם כפיראטים שהיו מלסטמים את סוריה, פניקיה ומצרים ומטילים את פחדם על כל נתיבות הים שמסביב. אבל הם ידעו להלחם בגבורה לחירות ארצם ועמם נגד הלגיונות של אס-פסיאנוס. וכשכלתה התקוה בחרו למות בידי עצמם מאשר לנפול בידי

הרומאים, ואז האדים ים יפו מדם היהודים. והנה הולך הקרע ומתאחה וחוט של מסורת ימית עברית הולך ונטוה לעינינו, אם כי החל רק בשנים האחרונות, אבל לא יפסק עוד.

### הימאות

בין ענפי המשק הלאומי של היהודים בארץ-ישראל מהווים מפעלי הים והדייג את הענף הצעיר ביותר. הרוח החלוצית המפעמת את מחיי המולדת של עם ישראל פנתה בפעם הראשונה לצד הים לפני עשר שנים בערך. הרעיון על ים עברי, שרחף באויר עוד קודם לכן, הפך באותו

זמן להכרה ברורה בין צבור הבונים שנחלצו לתפקיד חדש זה בהתלהבות ובמסירות נפש. ידעו שהגיעה השעה להפנות את כוחות היצירה העברית לים ולחופיו. שהרי אם ציונות פירושה שיבה אל הטבע ואל כל המקורות, אשר מהם יונק עם טבעי ועצמאי, אין ספק שאחד המקורות החשובים הוא הים, אשר לחופו שוכנת הארץ. בלי שליטה על הים, לא תקום ותבנה מולדת עברית.

### הרקע המעשי

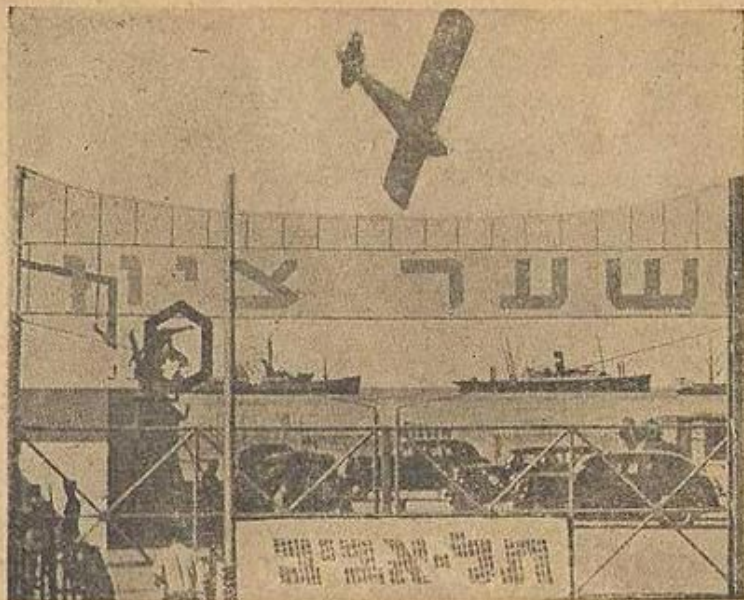
העליה, היבוא והיצוא של ארצנו עושים דרכם בנתיבי הים. רק יחידים נכנסים לארץ דרך היבשה, מצד

סוריה בצפון או מצד מצרים בדרום, אבל האלפים והרעבות שבים אל ארץ הבחירה באניות גדולות או בספינות קטנות. ובוזה נבדלת שיבת ציון של תקופתנו משיבת ישראל לארצו מגלות מצרים ומגלות בבל. ממצרים נכנסו דרך המדבר הגדול, מבבל שבו בדרך ציה ושוממה, ועתה שבים בדרך הים. על התנועה הזאת, על גדלה ומידותיה יבואו המספרים ויעידו.

### התנועה בדרך הים

תנועת הנוסעים היהודים בארבעת השנים 1935-1938 הגיעה ל-322,671 איש או בממוצע 80,000 לשנה.





שער ציון

נוכח שהשנים האלו לא היו שנות שיא בעליה, כי יותר ממחצית התקופה הזאת, משנתיים ומחצה, עמדו בסימן המאורעות שהשפיעו לא מעט על התנועה והורידו את מספר הנוסעים לארץ.

שנה	נכנסו	יצאו	בס"ה
1935	93,754	27,863	121,617
1936	50,950	27,383	78,333
1937	34,881	28,217	64,098
1938	34,482	24,141	58,623
			322,671

גדולים מהם ומאליפים יותר הם המספרים של היבוא והיצוא באותה התקופה. מהם אנו רואים שלמרות ההשפעה השלילית של המאורעות גדולים מהם ומאליפים יותר הם המספרים של היבוא והיצוא באותה התקופה. מהם אנו רואים שלמרות ההשפעה השלילית של המאורעות

הגיעה תנועת הסחורות ל-5 וחצי מיליון טון בקירוב. היבוא בממוצע הגיע ל-950.000 טון והיצוא ל-400.000 טון לשנה:



סך-הכל	1938 (טונות)	1937 (טונות)	1936 (טונות)	
689,000	200,000	249,000	240,000	צרכי מזון
673,000	200,000	263,000	210,000	{ חמרי בנין מכונות וחמרי גלם
1,362,000	400,000	512,000	450,000	

אל החוף, שלם בתוכו ובמראהו, ללא פגם בקליפת הזהב שלו, עטוף וארוז בדייקנות קפדנית. למן הנטי עה והטפול במשך שנים עד הקטיף, האריזה והטעינה — הכל געשה בידי עברים, עבודה עבודה ומומחיה, ורק הספינה המוליכה אותו לשווקים רחוק

היצוא של הארץ, אשר עיקרו עומד על פרי הדר שנשתבחה בו ארצנו, אף הוא עושה דרכו בים, ורק בספינה הוא יכול להגיע לשווקי העולם ולשם כך דרוש שרות מהיר וסדיר של אניות. עבודות הרבה מלוות את הפרי הזה עד שהוא מגיע

שנה	יבוא (טונות)	יצוא (טונות)	בסך-הכל
1935	1,196,374	311,341	1,507,715
1936	926,173	282,715	1,208,888
1937	933,255	484,723	1,417,978
1938	763,078	500,696	1,263,774
	3,218,880	1,579,475	5,398,355

המכריע בדרך הים, ושארץ עליה ובנין כארצנו נזקקה להם תמיד ותזקק להם גם בעתיד במשך כל הזמן שהפעולות הללו תמשכנה:

ניתוח קל של מספרי היבוא מעמיד אותנו על אופיו היסודי. חציו בערך מורכב מצרכי מזון, חמרי בנין, מכונות וחמרי גולם, כלומר, מצרכים המובאים ברובם



## הצעדים הראשונים

מסביב לרעיון נתלכדו יחידים שגהיו לקבוצות ולחוגים ובמשך זמן קצר נוסדו בזה אחר זה כמה מפעלי לים חשובים. בשנת 1934 נוסדו שלוש חברות לספנות עבריות לנוסעים ולמשא. חברת „הספנות הארץ-ישראלית“ — „הלויד הימי הארץ-ישראלי“ וחברת „עתיד“ שהשיטו שבע אניות בנפח של 16 אלפים טון בערך והעסיקו כ־200 מלחים וספנים עבריים. חברות אלו קיימו שרותי נוסעים ומשא בין הארץ וחופי אירופה. שנה לאחר כך, נפתחה לפי החלטת הקונגרס ה־19 המחלקה הימית של הסוכנות היהודית והיא נגשה לפעול

לעורר את הרצון ואת המרץ ליצירת משק ימי יהודי. וכשהתעורר הרצון, מיד נמצאו חלוצים בעלי החזון וכוח המעשה. כגליל בשעתו שמשך צעירי ישראל בקסם נופו ובמסתרי קוררתיו, משך עתה הים את צעירי דורנו באפשרויותיו הגדולות במרחביו, בסכנות ובהרפתקאות הכרוכות בו, במבחנים הקשים שכל יורד ים עומד בהם ודורשים ממנו זריזות ואומץ לב. ועל הכל משך אותם הרצון הלויד הט לשלב את הים בין הקנינים אשר מהם מורכבת המולדת, להחזיר לו את המקום הראוי בתוך המסגרת של מושג זה.



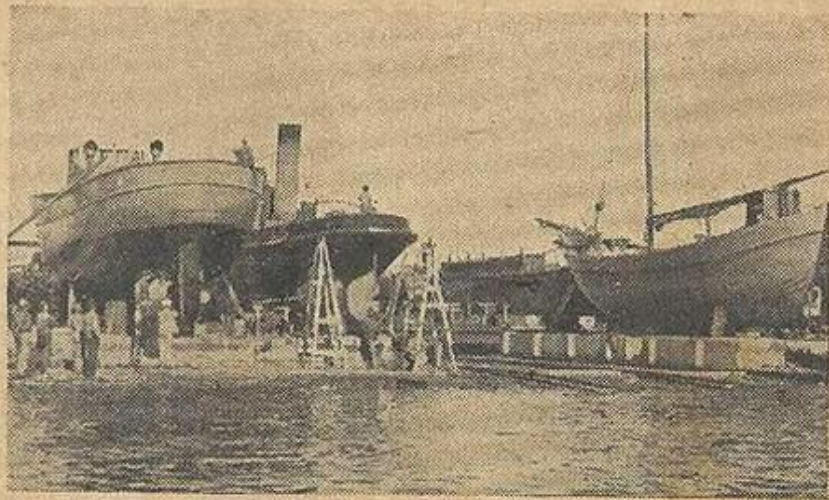
קים מעבר לים מהווה חוליה חוצצת בשרשרת.

עשר אניות נוסעים איטלקיות, צרפתיות, רומניות, פולניות וכו' עסקו בקביעות בשנים שלפני המלחמה בהעברת נוסעים ועולים יהודים וכ־60 אניות משא בדגל מדינות רבות בנפח של 200 אלף טון עסקו בקביעות בהעברת סחורות אל הארץ ומן הארץ. אם בממוצע הוציא הישוב למעלה משני מיליון לירות לשנה על תחבורה ימית זו, שהעסיקה בעבודותיה ושרותיה אלפי עובדים, הרי היה במספרים האלה כדי

---

עובדי נמל עבריים בחיפה





בנין ספינות על ידי חברת „עגן“

המלחמה הופסקו חכניותיה לפתוח ספנות עברית. והיא ריכזה על כן את פעולותיה בדייג במים עמוקים. באותה התקופה התחילו חודרים עובדים עברים לנמל חיפה. נוצרה החברה לספנות והספקה, בעלי סירות לפריקת והובלת משאות בנמל, הוקמה על ידי הסתדרות העובדים וקרן היסוד חברת „עגן“ להסעת נוסעים בנמל. באן ראשוני העולים הימאים מסלוניקי שסללו דרך לפועלים אחרים ולא ארך הזמן והפועלים היהודים הגיעו למחצית המספר הכללי של הפועלים בנמל חיפה. בחופי הארץ התחילו לבנות סירות ונוצרו כמה מפעלי ים אחרים והימ

לות של רכוז ותקון הימאות העברית בעזרת התקציב שהקציבו לה מכספי קרן היסוד. בשנת 1936 נתקבל ע"י הסוכנות היהודית הרשיון לפתיחת הנמל בתל-אביב. שנתן דחיפה גדולה למפעלים חדשים. הישוב הראה הת- ענינות יתרה למפעל הנמל והשקיעה בו 200 אלף לירות ועוד כ-50 אלף לא"י השקיעה קרן היסוד. באותה שנה הוקם „חבל ימי לישראל“ — התנועה הצבורית אשר גטלה על עצמה לטפח את רעיון גאולת הים בלב העם ולסייע להכשרה ולחינוך ימי. נוסדה החברה של הסתדרות העובדים „נחשון“ שהתחילה מהכשרת יורדי ים ודייגים עבריים ובעקב



אות בערב המלחמה נתנה כבר קיום ל־2000 משפחות יהודיות. בכדי ליצור את המלאי של כוחות אדם למפעלי ים אלה רוכזו והוגברו בעזרת תקציב של קרן היסוד פעולות הכשרה שהתחילו קודם לכן על ידי אגודות יורדי ים „זבולון“, „הפועל“ ו„שבט צופי ים“ ונפתח בייס הימי הראשון ע"י הסוכנות והחבל הימי לישראל.

לפי היקפן היו כל אלה התחלות צנועות, אבל נשאו בחובן אפשרויות של התרחבות והתפתחות מתמדת. הן היוו יסוד לתכניות שנידונו לפני פרוץ המלחמה, על הרחבת נמל תל־אביב, פיתוח נמלי משנה קטנים לאור־

רך חוף הים, אירגון ומיווג חברות ספנות בחברה יהודית גדולה להסעת נוסעים ומשאות, הרחבת הדייג העברי לשיטותיו והקמת כפרי דייגים עבריים על חוף הים, אשר פרנסתם תהיה על החקלאות ועבודת הים.

### בצוק העתים

תנאי המלחמה אשר בהם הועמדה הימאות העברית בראשית קיומה היו בשבילה מבחן קשה. אמנם הגשמת רוב התכניות נדחתה אבל הפעולה לא שותקה והימאות העברית המשיכה ואף הרחיבה את תחומיה, אם לא בתחבורה ימית גופא, הרי במפ־

עלים הגובלים עמה, עד כמה שהתנאים והאמצעים שעמדו לרשותם איפשרו את הדבר. חברות הספנות העבריות תרמו תרומה חשובה למאמץ המלחמה במסרן את אניותיהן על מלחיהן העבריים לעבודה בשירותי המיניסטריון לתחבורה ימית, ובמשך השנים האלה אף סבלו אבדות באניות ובאנשים עקב פעולות האויב ואסונות טבע. בין הפעולות האחרות בשנות המלחמה הרב־אוויות לציון תזכר גם התפתחותם של מפעלי המספנות, אשר בנו סירות לצי המלכותי והדייג המקומי, והתחבורה החופית היהודית, שקוימה ע"י ספינות מפרש, אשר עשו מעשה רב

בשירותן בימים הקשים ביותר בים התיכון.

בפעם הראשונה בהיסטוריה של תחית עמנו בארצנו נמצאו בני הנוער העברי בשירות הצי המלכותי. למעלה מאלף צעירים התגיסו לצי כמלחים, ספנים, מכונאים וכו". ולא מעטים מבין עובדי הנמלים העבריים היו בין הראשונים שנכנסו לשורות הלוחמים בפלוגות עובדי הנמלים והצטיינו במערכות לוב, יון, כרתים, וצפון אפריקה. וחבריהם המשיכו לתת את חלקם בעורף, בנמל חיפה עבדו 800 פועלים עבריים בתקון וסידור אניות הצי והמסחר, בסבלות, סוארות וכו". ימים קשים עברו





פלוגת עובדי הנמלים

ולא מפני האסונות שאין להמנע מהם והסכנות האורבות לאנשי הים בכל שעה, ויצאו מהם יורדי ים מנוסים, היודעים לשלוח את ידם אם במשוט ואם במניע של ספינה, לפרוש מפרשים, לטפס על התורן ולחזקו בזמן סערה, להדק את החבל ולקשור קשר של ספנים. יודע יורד הים העברי סדר ומשמעת מה הם. יודע הוא לעמוד במשמרת הלילה כשאניה נלחמת על גפשה, רועדת כולה מקרקעיתה עד ראש תורנה, חורקת ומחשבת להשבר לרסיסים מנפץ הגלים והמשברים שסבבוה. גם בסדנאות ובכל מלאכה ימית, באניה ובחוף, בטעינה ופריקה, בסבלות

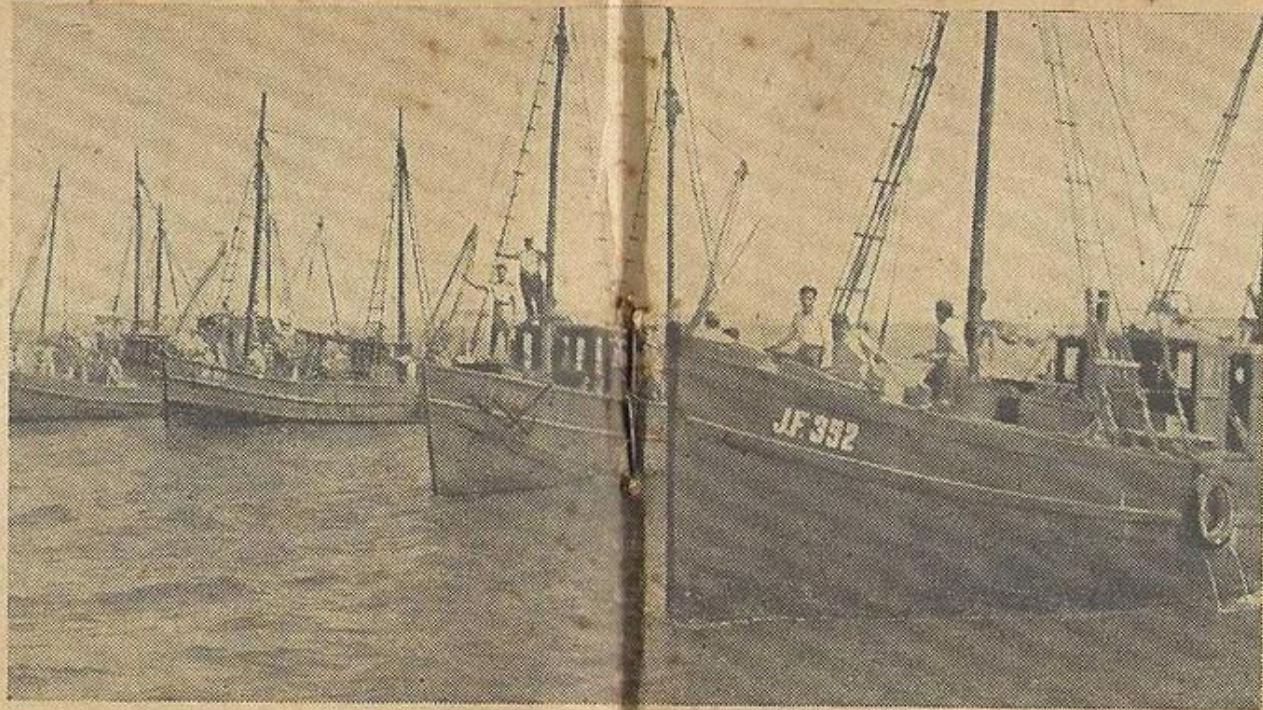
עליהם, אבל הם לא נסוגו ונשאררו על משמרתם מתוך אומץ ומשמעת למופת.

אף ההכשרה הימית הרחיבה את שירותיה לנוער בערים ובמושבות השוכנות על חוף הים על 800 חניי-כים באגודות ימיות, על 120 תלמיד בבית הספר הימי בחיפה ועוד ועוד. עוד לפני שנים מספר לא ידע הישוב חנוך ימי מה הוא ולא שמע את שמעו. ההכרה וההכרח עשו את שלהם ויהודים צעירים התגברו על יחס הזרות לים שהשתרש בעמנו במשך דורות והחלו לחתור לקראת יסוד איתנים זה על כל מוראותיו. לא נרתעו מפני הכשלונות שנחלו



קריאת הסוכנות היהודית לגיוס





צי הדיג העברי בתל אביב



## הדייג

הדייג בארץ-ישראל למרות היותו ענף צעיר ורך — רב גונים הוא. ראשיתו מופיע כענף צנוע במשק חקלאי מעורב, — בגידול דגים בבריית כות עשויות בידי אדם, וסופו מגיע למרחבי ים שאין להם גבול ומעצור, וכך מגשר הדייג בין היבשה והים, דרך אגמים וימים פנימיים וכפרי דייגים עד הים הגדול. מן הקל אל הכבד ומן הפשוט אל המורכב.

גם ענף הדייג הצעיר שבענפים יש לו מאחוריו כמה נסיונות שנכשלו. הגנסיון הראשון נעשה עוד בשנת 1920 על ידי קבוצת החיילים המשוחזרים מהלגיון העברי, עולי סלוניקי

ובכל משא כתף למינו — בכל ממלא העברי את תפקידו ועושה את המוטל עליו בשלימות כרגיל וכמנוסה.

פרשת החנוך הימי תתפוס מקום חשוב בכל מערכת הפעולות למען הים העברי. כל מפעל ים זקוק לאנשי ים בעלי הכשרה. והצורך במומחים ובבעלי מקצוע הוא כצורך במכונות, מכשירים וכלים. לכן מקדישים כל הגורמים העושים למען התפתחותו של משק ים עברי הרבה מתשומת לבם לבעיית החנוך וההכשרה הימית, והבעיה הזאת תכלל בכל תכנית להרחבת הפעולה הימית בעתיד.



מטבע מימי הורדוס ארכיליאוס  
אנית מלחמה



אולם זוהי מנת חלקם של כל הסול-  
לים — רק בדרך כשלונות מגיעים  
להישגים ולהגשמה.

משנת 1937 מתחילה עבודת הדיג  
העברי לנהוג בשיטות ולרשותה  
עומדים מומחים וציוד מתאים. באר-  
תו הזמן הכניסה מחלקת הים של  
הסוכנות היהודית כהקצבות מכספי  
קרן היסוד את הענף של גידול דגים  
בכמה משקים. גידול הדגים הלך  
והתפתח ושטח הבריכות המלאכר-  
תיות מגיע ל-5.000 דונם ב-30  
משקים, מהם 25 משקני קרן היסוד  
על אדמת הקרן הקימת. הדייגים  
העברים התקדמו יפה גם בדיג  
החופי לסוגיו וכן באגמים — בכנרת

ואחרים. הנסיונות לא הצליחו והח-  
בילה נתפרדה. אחרי זה באו נסיונות  
נוספים ואף נעשה נסיון ראשון  
לגידול דגים במעין קורדני שבמפרץ  
חיפה. ההתחלות הללו נכשלו בגלל  
סיבות שונות. האנשים לא קבלו את  
ההכשרה הדרושה ולא הכירו במדה  
מספקת את התנאים. השוק היה  
עדיין קטן והתחבורה טרם נתפתחה.  
הדייגים לא הכירו לדעת את הכוונות  
של נדידת הדגה. הסבות ידועות,  
הכשלונות מובנים, אלא שכל נסיון  
עלה בכוחות אדם, כוחות של צעירי  
רים עברים מלאי התלהבות, אהבה  
ומסירות נפש שירדו לטמיון, בתקוות  
שלא נתגשמו ובחזונות שלא נמלאו.



מזל דגים — מזל חודש אדר.



אנשים המתעסקים על יד הסירות המוכנות מבעוד יום בחופי האגמים בארץ. אישם מזדקר תורן של מפרש, אישם נשמע משק המשוטים. משמגיעים למקום משלשלים את העוגן ומתחילה העבודה. ככל דייג בעולם כך גם הדייג העברי — רגליו יחפות, מכנסיו מופשלות וזנב של סיגריה בפיו, והידים מושכות בזריזות את הרשת או המכמורת. וכך הם מפליגים מדי לילה לאור הירח או לאורם הקלוש של הכוכבים, וחרו זרים עם הנץ השחר, כשהאופק במזרח ספק מבהיק ספק אינו מבהיק. ובמים עמוקים — מה חסונים הם הבחורים. מה גועז מבטם כשעוזבים

ובים החולה, ששם הפך מקור הכנסה עיקרי של הקבוצה „חולתה“ ולענף חשוב מבחינת ההכנסה בקבוצות עין-גב וגינוסר. חשובים מאלה מבחינת העתיד ההישגים בדייג הימי. היהודים השתלטו על הדייג במים עמוקים והם תופסים יותר ויותר את מקומם של הדייגים האיטלקים, אשר עבדו במימי ארץ-ישראל לפני המלחמה. יש להם כיום עשרות מכמרותונים העובדים ברובם מנמל תל-אביב וכמה מהם מנמל חיפה.

**עושי מלאכה במים רבים**  
וכך הולך ונוצר הוי של דייגים עבריים. מדי לילה בלילה נראים







קשה לסחוב את הרשת הכבדה מתוך קצף הגלים. רוצים למהר ולהמלט אל החוף, אבל גם זה לא ניתן. הספינה מתנהלת בכבדות, ומלחמה לה עם כל גל. התקוה לעגון בחוף מתנדפת במהירות הסערה, וטוב יהיה אם יצליחו לעגון לפחות בקרבת החוף, כדי להיות בטוחים שהעוגן ייצמד לקרקע הים. חור וצנוע הוא הירח, מפלס לו דרך בין הגלים המתקצפים; מיללת ומיבבת הרוח בין התורנים, והגלים מטלטלים את הספינה כקסם זה שאין לו כל משקל וכוח התנגדות. כל פנים לבשו רצינות; בשקט חיצוני אבל במתיחות פנימית נצמד המבט אל חבל הפלדה

לא חסר דבר, לא חוסכה שום פעולה, ומה יביא הלילה הזה רב העמל— שלל דגים בשפע או אכזבה, חלילה? ויש שהצופה בתא ההגה ישלח את מבטו אל השמים ויקמט את מצחו בדאגה שלא השיחה עדיין לחברים; הרוח חשודה בעיניו והעננים מבשרים רע. ובעוד הוא מהסס ונמלך בדעתו אם כבר הגיעה השעה לבשר לחברים, הולכת הרוח וגוברת והכל כבר מרגישים כי סערה מתרגשת ובאה. ממהרים להרים את הרשת כדי לחזור אל החוף, אבל הסערה כבר התחילה את משחקה עם הספינה. הגלים מצליפים, החבלים חורקים, קשה לעמוד על הרגלים ושבעתים

את העיר הישנה באישון לילה ומפליגים בדוגה קלה אל ספינתם העורגת במרחק מה מהחוף הסוער. חרטום הספינה חותך את הגלים וחותר ללב הים ושם שומע המרחב הימי פקודות עבריות אחרי שלא שמען אלפים שנה. בחורים מתעמדים בירכתי הספון ומשליכים את הרשת, מעבירים אותה בזריזות מיד ליד ולפי קצב העבודה קצב הלווי: „מיד ליד, מיד ליד“, הידים עובדות, והרשת יורדת ונמתחת מאחרי הספינה על פני הים. על פי סימן גולי שים באטיות החבלים הימה ונעלמים ביחד עם הרשת. דאגה ובטחון משמרים שים בערבוביה — נעשה הכל כראוי,





תקון רשתות בעין־גב

שמורים מארצות שונות, קרובות ורחוקות. ואם הישוב העברי צרך מזה, כפי שמעריכים, 70%, הרי נמצא כי התצרוכת השנתית לכל גולגולת בישוב היהודי בארץ הגיעה רק ל-10 קילוגרם דגים לשנה, ומהם רק 5 קילוגרמים דגים טריים. בארצות אירופה מגיעה תצרוכת הדגים מ-17 קילוגרמים לנפש בבלגיה עד 37 קילוגרמים בארצות הצפוניות. תצרוכת הדגים בארץ היתה קטנה כל כך לא מחוסר ביקוש, בזמן שחמרים חלבוניים אחרים נמצאים כאן במדה מצומצמת, אלא מתוך מחסור בהספקת הדגים הטריים. אף על פי שאלה נמצאים למכביר —

המתוח, זה היחיד והנאמן בשעת סופה — היחזיק מעמד? הייקרע? היעזוב את העוגן?

### מספרים וחישובים

הדיג מספק חומר תזונה עיקרי—דגים, אשר להם משנה חשיבות בארץ־ישראל הדלה בחמרי חלבון. את החומר החיוני הזה היינו מוכרחים להכניס מן החוץ על ידי יבוא של בקר ודגים, אשר עליו הוציא הישוב מדי שנה כמיליון לירות. תצרוכת הדגים בארץ לא עלתה על 7,000 טון לשנה, מהם 1,500 טון מהדיג המקומי, 2,000 טון דגים טריים מארצות השכנות ו-3,500 טון



אם נכפיל את ההספקה של דגים טריים לישוב הקיים כדי להגדיל את תצורתו, אם נביא בחשבון שמספר הצרכנים היהודים יגדל בשנים הקרובות, הרי יש להעריך את התצרוכת השנתית בדגים טריים בעשרת אלפים טון בערך. זה דורש השקעה גדולה של כוחות והון וטפול מתמיד; זה דורש התפתחות בלתי פוסקת, שכלול הציוד ושיטות העבודה. פרי המאמצים האלה יהיה אי-תלות במקורות זרים. במקומם יפחתו מקורות עבודה חדשים ותתפתחנה תעשיות לואי שונות.

דיג בעתיד



בימה של ארץ-ישראל. בו גנוזות אפשרויות גדולות למלא את החלבון החסר לנו. בשנות המלחמה, למרות כל הקשיים הכרוכים בדיוג בים התיכון הוכפל הדיוג הכללי והגיע ל-3.000 טון ויותר.

שנה	אגמים	ים	גידול בבריכות	סך-הכל
1939	298	1517	0.8	1816
1940	408	1553	21	1982
1941	454	1099	54	1607
1942	417	1609	211	2237
1943	440	2293	440	3173



שנה	אגמים (טון)	ים	גידול	ס"ה	% מהדיג הכללי
1939	46	20	0.8	66	3.6
1940	46	20	21	182	9.2
1941	63	121	54	238	14.8
1942	77	188	219	484	21.6
1943	96	323	440	859	27.1

לפי הערכה הגיע הדיג העברי בשנת 1944 ל־1.200 טון או למעלה מ־30% מהדיג הכללי. מהמספרים האלה אנו רואים שתוצרת הדייגים העברים בכל השיטות גדלה והולכת משנה לשנה. מ־31 וחצי טון דגים בשנת 1938 הגיעה התוצרת ל־1200 טון בשנת 1944.

## לקראת העתיד

בעמל חלוצים ובכספי הלאום הונח היסוד למפעלי ים ודייג. במשך שמונת השנים האחרונות השקיעה קרן היסוד במפעלים האלה כ־100 אלף לירות. לא שהיא בעצמה הקימה מפעלים, אלא כדרכה בכל שטחי הבנין הכינה את היסוד, סללה את הדרך בשביל אחרים, בשביל פרטים וארגונים, שיבואו ויפעלו למען הים העברי ויקימו מפעלי ים ודייג עבריים. אולם כמו שאמרנו לעיל, צנועות הן ההתחלות האלו בהשואה עם מה שיש ליצור עוד בשטח זה. עוד רבה הדרך לפני הקרן הבונה עד שהמפעלים יתרבו, יגדלו ויתבססו

וההתפתחות תהא גיוזנה מכוחות עצמאיים.

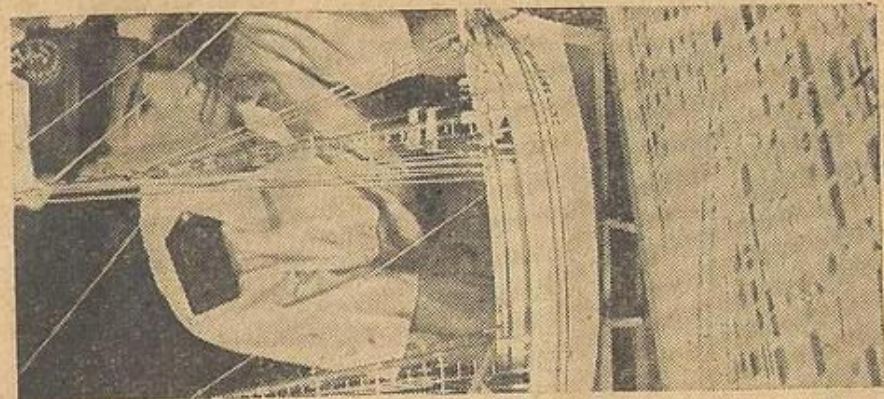
## בספנות

נוכחנו לדעת מהעובדות והמספרים שהבאנו לעיל כי גפח הצי המסחרי שהיה עסוק בסחר הימי שלנו והסכומים שהוצאו על ידינו לקיום התחבורה הימית מצדיקים בהחלט הקמת ספנות עברית גם מבחינה כלכלית-לאומית וגם מבחינה משקית. ההון הלאומי — עליו להיות היוזם והמיסד, אגב משיכת הון פרטי להשתתפות במפעלים, ועליו לרכז בידי אפיים הלאומי והעברי.



חישוב זהיר אפשר להעסיק בקוים האלה בתקופה הראשונה שש אניות מעורבות למשא ולנוסעים בנפח של 60 אלף טון, שתשמשנה גם ענף מקשר לקוי האניות המפליגות בין ארצות הברית וארצות אירופה, ול- העביר בשנה כ-200 אלף נוסעים. בעת ובעונה אחת יש להרחיב ולבסס את השירות החופי למצרים, סוריה ותורכיה על ידי 5 אניות חופיות בנפח של 5000 טון. בשלב השני יצטרכו להקים צי מסחרי קבוע למשאות ולהעברת היבוא והיצוא לארצות אירופה דרך גמלי הים הצפוני והבלטי. התחלה זהירה לתח- בורה זו גם כן תדרוש 10—15 אניות

הצעדים הראשונים בהכרח שיהיו מדודים וקצובים, ולכן יש לשתף פעולה עם גורמים בין-לאומיים בעלי ותק ונסיון בשטח הספנות. בשלב הראשון, על ההון הלאומי לכבוש את התחבורה הימית הקרובה ביותר — את ההובלה הימית בין חופי ארצות דרום-מרכז אירופה וארצנו. הקוים האלה ניוונו בעצם במשך כל השנים רק על ידינו ובידינו לקיימם על ידי חברה לא- מית עברית, אם יעמדו לרשותנו הכלים הדרושים לכך. הקוים האלה ישמשו את העליה העברית לארץ בתקופה הבאה ודרכם יעבור גם חלק ניכר של היבוא והיצוא שלנו. לפי



הספר הימי  
בחיפה.  
תאודור הרצל,  
שנבנתה על  
ידי תלמיד בית  
חב"ת



דבר ממשי בנסיונותיה העולים שם בסכומים גדולים והבטחתה לכמויות גדולות של דגים מעקבה לא קוימה עד עתה.

לפי דעת המומחים דורש פיתוח הדייג במים עמוקים בים התיכון ספינות גדולות מצוידות במחסני קי"ר רור ובמנועים בני 250—300 כוחות סוס. 30 ספינות כאלה תוכלנה לפתח את הדייג מהסוג הזה עד שלל של 5000 טון לשנה ולהעסיק בו 500 איש. חוץ מזה יש להרחיב את הדייג החופי לסוגיו ו-500 דייגי ים עבריים יוכלו להביא כ-2000 טון לשנה. הוה אומר שהרחבת הדייג העברי בים יכולה לתת לישוב כ-7.000 טון.



בנפח של 100 אלף טון. שני השלבים מצטרפים, איפוא, לצי קטן של 165 אלף טון שרכישתו קשורה בהשקעה של שנים וחצי מיליון לירות, לפי המחירים שלפני המלחמה, ויעסיק כ-1500 יורדי ים ו-1000 איש בשי-רותי חוף שונים.

## בדייג

משלושת המקורות שהזכרנו לעיל — אגמים, בריכות לגידול דגים והים, שעליהם לספק דגים טריים לארץ בכמות של 10 אלפים טון, יכולים שנים הראשונים לתת כ-1500 טון והשלישי-הים—והוא המקור העיקרי, צריך להמציא 8500 טון.



## נמלי החוף

פיתוח הספנות והדייג בארץ תלוי במידה רבה בהתפתחות נמלי החוף. הנמל הוא "הבית" של הספינות ומקום המחסה של כלי השיט. ככל שהנמלים מסודרים ומשופרים יותר וכושר הטעינה והפריקה בהם גדול יותר, גדלה והולכת בהם התנועה והם משמשים גם נמלי מעבר בשביל הארצות השכנות, אשר נמליהם אינם מפותחים ומשוכללים במידה מספקת. היהודים אמנם חדרו לעבודות נמל לסוגיהם בתל-אביב ובחיפה ומספרם גדל מ־300 איש בערך בשנת 1936 עד 2000 איש ערב המלחמה. אבל הרחבת העליה והבנין בארץ בעתיד

ולאפשרויות ההתישבותיות. אבל כבר הוכח שכפר כזה יכול להשלים את החסר לכן בקרקע ע"י הים ואוצ'רותיו. בשני הכפרים בעתלית וקי־סריה מקימים כבר שני קבוצים המור־נים כ־250 נפש אשר רוב הכנסתם מהדייג וממפעלי ים ומעוטה מענפי חקלאות מעורבת. בכפרים אלה יש להתקין מעגני־מחסה לסירות ובד בבד להתאים את אחד המפרצים בין חיפה לתל-אביב כנמל מרכזי לדייג העברי, לציידו ולהתאימו לתפקיד זה. ביצוע התכנית שהתווינו למעלה עם ביסוס של 1500 משפחות יעלה לפי הערכה מוקדמת למיליון לירות.



ואשר להעסקת משפחות עובדות, חוץ מה־1000 שהזכרנו, תקלטנה עוד כ־500 משפחות בתעשיות לוואי, כגון: בנין ספינות, קליעת רשתות, תעשיות שימורים וייבוש דגים, הכנת קמח דגים וכו'.

לשם ביצוע התכנית הזאת צריך ליצור כמה תנאים מוקדמים. קודם כל יש להקים כפרי דייגים לאורך החוף. התישבות כזו היא רק בראשיתה ועוד טרם נתגבשה מסגרתה. שני הכפרים שהוקמו עד עתה בקסריה ובעתלית, רק חורגים עכשיו מהתלבטויותיהם של תקופת הילדות שלהם, בה מחפשים את הצורה המתאימה לתנאי הארץ

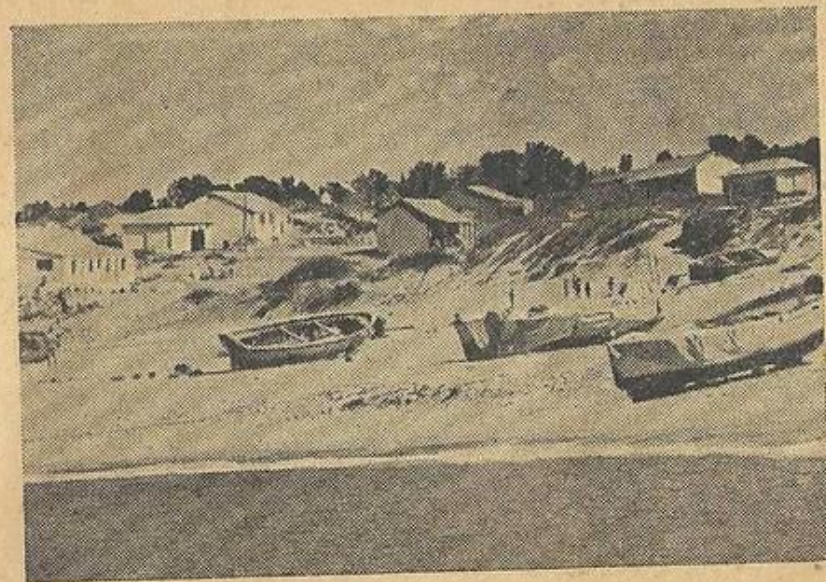


שעל היהודים לבצע בשטח זה בתקר-  
 פה הראשונה שלאחר המלחמה.  
 הגשמת התכנית הזאת תעשר את  
 המולדת העברית בקנינים חשובים.  
 על ידה יוצרו נכסים כלכליים לאו-  
 מיים בני קליטה ל-7,000 משפחות  
 עובדים ויתוספו גורמים חוקים מש-  
 קיים ומדיניים. נכשיר חלוצים למפ-  
 עלים גדולים בשני הימים של ארצנו,  
 בים התיכון ובים-סוף אשר בדרום,  
 ניתן כוח ועצמה לקרן הבנין שתע-  
 מוד בראש הפעולה ותוציאנו למרחב  
 בים כמו שהוציאה אותנו למרחב  
 ביבשה — בהתישבות חקלאית.  
 מוסדות חנוך ימי, מפעלי תחבורה  
 בים, מפעלי דיג וכפרי דייגים —

הקרוב תגדיל את התנועה בנמלים  
 ויש להתאימם לכך בעוד זמן. לשם  
 כך צריך להתאים את נמל תל-אביב  
 שיוכל לשמש כנמל מרכזי ליישוב  
 העברי בדרום הארץ, ולבצר ולהג-  
 ביר את עמדותינו בנמל חיפה על  
 ידי הקמת מתקנים לתקון ספינות,  
 בתי מלאכה ומחסני מעבר. המפע-  
 לים האלה ידרשו השקעה של כ-2  
 מיליון לירות ויאפשרו עבודה קבו-  
 עה ל-3000 פועלים עברים.

### סיום

אין בקוים אלה משום תכנית  
 מפורטת לפתוח הימאות העברית,  
 אבל הם מתווים את הכוון ואת ההיקף



כפר דיגים מיסודה של קרן היסוד



בכל אלה עלינו לטפל בעוז ובהת-  
מדה, ביד חלוצית וברצון ובחזון  
של חלוצים.

עוד ספינות עבריות תהלכנה

בימים הקרובים והרחוקים, עוד  
יהיו חופי הארץ זרועים כפרי דייגים  
וגבולותיה יפוצו הרחק מעבר ליבשה  
- למרחבי הים.