

# בספנות ובנמלים

מאת ב"ר מאירוביץ

המנהל הכללי לשירותי נמלים, ים ואוויר -

משרד התחבורה

# הדיג הישראלי

ניתן לפרסום ע"י אגף הדיג במשרד החקלאות

הוצאת החבל הימי לישראל

תל-אביב, בסלו תשי"ו

## הספנות הישראלית בהתפתחותה

### בראשית מלחמת השחרור

הפרת מזימתם של אויבינו להטיל מצור ימי על דרכי אספקתנו הזיוגית שמעבר לים, בראשית מלחמת שחרורנו, היתה עדות נאמנה לחשיבותם של המאמצים הגדולים שנעשו במשך שתי עשרות שנים על ידי בחשוני ישראל להקמת ספנות עברית.

צי הסוחר העברי מנה אז ארבע ספינות בנפח של 6.000 טונות בלבד, מהן: "עתיד", "עמל" ו"עליזה" למשאות, ו"קדמה" לנוסעים. אבל עירנותן של חברות הספנות העבריות, שנחלצו לקריאת משרד התחבורה לארגון ההובלה הימית לישראל, ומסירותם ונכונות-ההקרבה של עשרות ימאי ישראל, — אלה ואלה היו בימים ההם את ראשית הסיכוי לקיים את קשרינו הימיים. עד מהרה היו הם הגרעין לראשית האפשרות להביא תוספת כוח — באנשים, בציוד ובאספקה, שהיו דרושים למלחמת תקומתנו, — אלה ואלה היו ליסוד הכוח אשר שם לאל את תכניות המצור הימי של האויב. גרעין חלוצי זה שנתגבש ב"אחוד חברות האניות הישראליות", מיסודן של "עתיד", "צים", "נחשון" ו"לוי ימי לישראל" ארגן, תוך זמן קצר, שירות של ספינותיו וספינות שכורות, שהחזיר את המטענים הישראליים שנפרקו ע"י האניות הזרות, בברחן מנמלינו, בכל נמלי הים התיכון, מקפריסין במזרח ועד טריפולי במערב. באותם הימים הוקמה, בקצה השני של מקורות

אספקתנו העיקריים, חברת ספנות ישראלית להפדת ההסגר הימי באוקינוס האטלנטי. "קו ישראל אמריקה", מיסודם של "אמפל" והאגודה הישראלית, חש להעביר באניות שכורות את הציווד והאספקה החיוניים למדינתנו בימי קיומה הראשונים, הקשים והגורליים. בכח המאמצים האלה יכלה הספנות הננסית שלנו לגבור על ענקי הספנות הבינלאומית. לא עברו חדשים אחדים ומצוצות השיט הבינלאומיות לאזורי הים התיכון והאוקינוס האטלנטי, ביטלו את האיסור על אניות חברותיהן להפליג לישראל.

מבצע מוצלח זה, שהפגין לעיני כל את חשיבותה של ספנות לאומית לגבי מדינתנו, השוכנת לחוף ימים ועיקר סחרה עם ארצות שמעבר לים, שימש צעד ראשון לשחרורנו מן התלות המוחלטת בחסדי זרים. הסכנות שארבו לנו בימי החירום ההם הוכיחו שוב מה רעוע יהיה מעמד כלכלתנו בלא כלים עצמאיים שיבטיחו את דרכי הים שלנו מניתוק ותבעו המשך ומאמצים מידיים להגדלת כוח קבולו של צי הסוחר הישראלי, לצורך הדחוף של קבוץ גלויות והבטחת האספקה החיונית.

### חברת השיט הישראלית, "צים"

כבר ערב מלחמת השחרור נעשה הנסיון הראשון להקמת מסגרת לאומית לספנות העברית. ב-1945 הוקמה "צים" חברת השיט הישראלית, מיסודם של הסוכנות היהודית, חברת "נחשון" והחבל הימי לישראל. בהזדמנות זו הריני חוזר ומביע את צערי על כך שראשוני חברות הספנות העבריות, "עתידי" ו"לוידי ימי לישראל" לא ראו אפשרות להיענות להזמנת מיסדי "צים" ולהצטרף אליהם.

אכן קשה היתה דרכה של "צים" בראשיתה, האמצעים הכספיים שעמדו לרשותה היו מוגבלים.

ממשלת המנדט, שלא ראתה בעין יפה את רעיון פיתוחה של הספנות העברית, לא נמנעה מלשים מכשולים בדרכי החברה לרכישת ספינות. בנסיבות ההן נראה היה, כי הדרך הקצרה ביותר להפעלת החברה תהא באמצעות שותפים אנגלים. לאחר פגישות רבים נמצאה חברה אנגלית, אשר הסכימה באותם הימים הטורפים להכנס בשותפות עם "צים". הוקמה החברה "קדם", שרכשה את "קדמה", אניה שנתפרסמה פרסום יתר ברבים. הרבה דובר בה וסופר עליה, וגלי הסערה שהקימו סביבה החרידו אף ילדים בעריסתם. אולם, המציאות הוכיחה כי ביצירת פרשה זו ומה שנאמר בה היה הרבה מן ההגזמה, לשמחת אלה אשר לוו את הספנות העברית בצעדיה הראשונים. כיום אנו יכולים לומר, כי "קדמה" זו המארכת אותנו הערב, עושה דרכה לבטח, אחת לשבועיים. מחיפה למרסיל דרך גינואה, במהירות של 16 קשר לשעה ומעבירה אלפי נוסעים, תיירים ועולים. "קדמה" זו כבר הספיקה להחזיר שלישי מכלל השקעתה של "צים" בה, שהגיעה ל-225,000 ל"י בלבד. אני אמונה, כי כותב דברי הספנות הישראלית ידע להאיר באור הנכון פרשה זו ששמה "קדמה", וידע לספר, כי למרות התקלות בדרכה הראשונה, תקלות שלא קל היה להמנע מהן באותה תקופה, היתה "קדמה" אנית-הסוחר הראשונה בדגל ישראל שפרצה את המצור וקיימה קשר ימי בין חיפה למרסיל, בהעבירה בתקופה קצרה אלפי עולים לישראל מדרום-צרפת וקפריסין. "קדמה" זו הקנתה לאנשי הספנות ויורדי הים שלנו את הנסיון הדרוש מאד להתפתחותה המהירה של הספנות הישראלית בימינו.

בית "צים", אשר ראה את תפקידו בכבוש מהיר של דרכי הים לישראל, מצא סעד רב באנשי ההפעלה שיצאו מן המחותרת והצטרפו אליו. כה-ההתמדה והיזמה, המרץ וכושר הבצוע, שהתמזגו באחד זה, יצרו את

אותו הכח הצבורי הגדול שנטל עליו את עול הגשמת חזון הספנות הישראלית העצמאית.

אניות צי המעפילים שהותאמו לשירותי העלייה ושעליהן נוספו שתי האניות "נגבה" ו"גלילה" הצליחו להעביר את רבבות העולים שהצטופפו בנמלי ים התיכון ולהפסיק עד מהרה את תלותנו בזרים להעלאת אחינו לארצם.

## 21 אניות — 50 אלף טון

כיום, 18 חודש להקמת מדינת ישראל, מונה הצי המסחרי הישראלי 21 אניות בנפה רשום כולל של 50,000 טונות בערך. צי זה מקיים קוים קבועים לנוסעים בין ישראל, איטליה וצרפת, קו משאות קבוע מארצות-הברית לישראל ושירות משאות בקוי הים התיכון ומערב אירופה. כח קבולו של הצי מתבטא ביכולת להסיע 6,000 נוסעים ולהעביר 27,000 טון משאות. ההון המושקע בספנות הישראלית מגיע למיליון וחצי ל"י בערך, סכום המהווה בחלקו הארי את הסכונות החברות מעבודתן. מספר הימאים המועסקים באניות ישראל עולה ל-700, שמהם 500 עברים. מאז הקמת המדינה העבירו אניות-הנוסעים הישראליות 150,000 עולים לישראל, שהם כ-60% מכלל מספר העולים שהגיעו בדרך הים לישראל, והסיעו כ-20,000 נוסעים ותיירים. ספינות-המשא הישראליות העבירו במשך 15 חודש האחרונים 46,000 טונות של סחורות, שהן כ-4% מכלל סחף החוץ הימי של ישראל בתקופה הנ"ל.

לפי ההערכה שלמה מדינת ישראל מאז הקמתה ועד היום כחמשה עשר מיליון ל"י בעד שירותי הובלה ימית, כ-7 מיליון מזה — להסעת עולים ונוסעים ו-8 מיליון — להובלת מטענים. על פי חשבון זה חסך צי הסוחר הישראלי למדינתנו בתקופה הנידונה כ-4.5

מיליון לירות ברוטו במטבע זרה. מספרים אלה ראויים לתשומת לבם של כל אלה הקובעים את מדיניות הכלכלה הלאומית שלנו. ארצנו, שמאזנה המסחרי שלילי ותלותה ביבוא מותנית במטבע זרה, חייבת למצוא אמצעי ייצור ראשוניים לחסכון ואף להכנסת מטבע זרה לאזון מאון תשלומיה. מדינות במצב דומה, השוכנות לחוף ימים, ראו מאז ומתמיד את הספנות כאחד מענפי ה"יצוא הסמוי" הבדוקים ביותר. נורבגיה היא הארץ הטיפוסית במקרה זה; 80% מספנותה, המגיעה כבר כיום לנפח של 5 מיליון טונות, עובדת בהובלה ימית של מדינות זרות ומכסה בהכנסות אלה של ספנותה כ-40% מהוצאותיה לקניות בחוץ. הכנסתה ברוטו של הספנות הנורבגית ברבע הראשון של 1949 הגיעה ל-15 מיליון לירות, ומזה היו הכנסותיה במטבע המדינה 2½ מיליון לירות בלבד. לאחר נכוי הוצאותיה של הספנות הנורבגית בחוץ לארץ נמצא, כי בתקופה הנ"ל היא הכניסה למדינה סך 7½ מיליון לירות במטבע זרה.

זהו דוגמא של מדינה אחת, אולם אפשר להביא דוגמאות כהנה וכהנה לגבי הרבה ממדינות הים. סחר הים של מדינת ישראל עומד בסימן העלייה. כבר השנה יעברו דרך נמלי הארץ קרוב למיליון וחצי טונות סחורות וכ-200,000 נוסעים. הוא אומר כי השנה תעלה ההובלה הימית למדינת ישראל קרוב ל-12 מיליון לירות, ואם בהובלת נוסעים הגיעה ספנותנו לחלק המניה את הדעת, הרי בהובלת משאות חלקנו עודנו אפסי כמעט. משימת ספנותנו לשנה הקרובה צריכה להיות: רכוז ההובלה הימית באניות ישראליות של מחצית היבוא והיצוא הישראלי.

המסגרת הארגונית לרכוז מטעני היבוא כבר קיימת. המספרים מוכיחים, כי הברות הספנות הישראליות: "אהוד חברות האניות", "עתיד" ו"קו ישראל

אמריקה". הביאו לישראל, מאז קיום המדינה, באניות זרות שכורות קרוב ל-350,000 טונות מטענים, שהם כ-30% ממתעני היבוא הכוללים לישראל בתקופה זו. בינתיים נתפרק "אחוד חברות האניות הישראליות", אשר רצינו לראות בו את המסגרת המיוחדת של החברות הפרטיות והחברות הצבוריות לספנות ישראל, וכל אחת מהחברות הללו ממשיכה לעבוד באופן עצמאי בשטח הובלת המשאות. מספר הספינות הישראליות העובדות בהובלה זו הוא קטן מאד, וכל אחת מהחברות ממשיכה לשכור ולהעסיק ספינות זרות. יש להפסיק נוהג זה. חברת ספנות עברית תיקרא ישראלית ותהיה זכאית ליהנות מתמיכת המדינה אך ורק אם תכניס לשירותה אניות מודגלות בדגל ישראל. את הכלים הדרושים למשימה זו יש לרכוש בעוד מועד, ואם יעשה הדבר במשך השנה הקרובה, לא נהיה רחוקים מן המטרה.

מדינות הים אשר תמכורנה לנו מסחורותיהן ותקנינה מאתנו את תוצרת ארצנו, תכרנה בצרכים שלנו ובצדקת הדרישה המובנת, המקובלת בכל העולם, על חלוקה שווה בהובלת המטענים. אך ארה"ב, שאין שאלת המטבע הזרה וההכנסה הלאומית מדאיגה אותה ביותר כיום, תובעת במפגיע זכות זו לספינותיה. נשיא הפדרציה הלאומית של ספנות ארה"ב קבע בנאומו, זה לא כבר, כי ממשלתו זכאית ואף חייבת להבטיח לצי הסוחר שלה לפחות את מחצית סחר החוץ שלה.

מטרתנו הקרובה בשדה הספנות צריכה איפוא להיות הגדלת צי הסוחר שלנו על ידי תוספת 2-3 אניות לקו ישראל-אמריקה, 6 אניות בקוי ישראל-ים התיכון ומערב אירופה להובלת משאות ופרי, 2 אניות נוסעים לעליה ותיירות ו-2 ספינות להובלת דלק. תריסר אניות אלה תחזקנה את ציינו המסחרי באיכותו ותגדלנה את גפחו ב-80,000 טונות לערך. צי זה יכפיל את מספר

יורדי-הים באניותינו, יאפשר לנו ליטול חלק מתאים בהובלה הימית לישראל ויחסוך למדינה כ-8 מיליון לירות ברוטו לשנה במטבע זרה.

#### תחוקה ימית בהתהוותה

אהיה יותר מדי צנוע אם לא אאשר את הידוע, כי גם למשרד התחבורה יד בכל אשר נעשה בשטח הספנות במדינת ישראל. יצירת ספנות לאומית מחייבת, מלבד תכנון הפעולה, גם ארגון אמצעים חוקיים מתאימים. האניה הישראלית בבקוריה בנמלים הזרים, היתה למעשה הסנונית הדיפלומטית הראשונה של מדינתנו בארצות חוץ. היה צורך לדאוג שהופעתה תהיה בהתאם לנוהג ולמסורת הבינלאומית. ממשלת המנדט לא הורישת לנו מכשירים חוקיים לטיפול באניות ובימאים, ומשרד התחבורה היה צריך ליצור כמעט הכל מחדש. קביעת הדגל לצי המסחרי הקדימה את קביעת דגלנו הלאומי; סעיפי תחוקה ימית היו בין הראשונים שנתפרסמו ב"רשומות" המדינה; נתמנה רשמית רושם אניות, שתפקידו לרשום את האניות הישראליות לפי מדותיהן, קבולן וכל פרטיהן האחרים. נקבעה רשמית "ועדת בודקים" מוסמכים המורכבת מטובי ימאינו והוטל עליה לבדוק את האניות הישראליות ולהוציא להן את התעודות המתאימות. הוקמה לשכה לרשום ימאים, בה הם מקבלים את פנקסי זהוים. הורכבה "מועצת בוחנים" ועל ידה נוצרה האפשרות לימאים הותיקים שלנו וכן גם לחדשים לגשת לבחינות של סמיכות לדרגות הימאות השונות — אנשי ספון, מכונה וקשר. אורגנו קורסים לקדום ידיעותיהם של הימאים הותיקים המקופחים בעבר והסמכתם לדרגות המתאימות. קויים הנוהג של רשום ואשור חוזי הצוות ונקשרו קשרים בינלאומיים ראשונים, כשלב ראשון לכניסתנו הרשמית לקהילת העמים יורדי הים.

אשר יוכלו להמשיך בהפעלת הנמל, עם צאת השלטון הבריטי. ואמנם עלה בידינו להכין "שלטון צללים" שלנו בנמל חיפה ובמאמצים משותפים של מוסדות הצבור המאורגן בחיפה: מועצת הפועלים, סולל בונה, לשכת המסחר, לשכת הספנות ואגודת עמילי המכס, גויסו ואומנו אנשים לתפקידי המנגנון הדרוש. וכאשר, עם הכרזת המדינה, קבלנו לידינו את מתקני הנמל במצב הראוי לשמוש, החלה מנהלת הנמל של ממשלת ישראל בעבודתה, בעוד אשר בשטח הנמל שנועד לפניו הצבא הבריטי שרר תהו ובהו ופשטו בו גנבה וגזל לאור היום. רבה היתה אז העזובה בנמל, גם קצב העבודה ירד והלך ונדרשו מאמצים גדולים כדי להשליט מחדש סדר בעבודה ומשטר באזור הנמל. אולם לא עברו חדשים רבים והפועל העברי והימאי, הפקיד והשוטר שוב הוכיחו את כשרון הסתגלותם, ובמסירות שהלמה את השעה הגדולה השתלטו על הנמל ועל מתקניו. מספר העובדים היהודים המועסקים בנמל חיפה עלה ממאות אחדות, בשעת עזיבת הערבים בחודש אפריל 1948, עד למעלה מאלפיים כיום הזה. כל העבודות המקצועיות הקשורות בהפעלת הנמל, שהיו נחלתן של לא יהודים בעיקר, מבוצעות עתה על טהרת העבודה העברית. כיום פועל הנמל במלוא הקיטור ואניות יוצאות ובאות כשהן נהוגות בידי נוטי ישראל לשביעת רצון קברניטי האניות של כל מדינות העולם, ואניות פורקות וטוענות את סחורותיהן בסדר ובמשטר. תנועת הסחורות בנמל חיפה אף היא גדלה והלכה, מתנועה של 20.000 טונות בערך, שעברו דרכו ביולי אשתקד, הגיע ביולי לתנועה של למעלה מ-47.000 טונות ובספטמבר של השנה הזאת — לכדי 72.000 טונות בקירוב. החודש מגיעה כבר הפריקה הממוצעת ליום ל-4.000 טונות בקירוב והוא השיא של תפוקת נמל זה בימי המנדט.

## בנמלי הארץ

בעבר, בוועידת החבל הימי לישראל, הייתי מקדיש בהרצאותי על הימאות העברית, מקום גם לנמלים ולדיג, שהיו חלק בלתי נפרד מפעולות כבושינו והתבצרותנו בעמדות הים בתקופת "המדינה בדרך". עם הקמת המדינה הועבר הדיג למשרד החקלאות. נראה לי כי העברה זו נעשתה בהיסח הדעת, ביחוד לגבי הדיג הימי, באשר דייגיו מהווים למעשה חיל המלואים של הצי, וחינוכם, אמונם והכשרתם צריכים להיות קשורים באלה של הימאים. אסתפק לכן הפעם בסקירה קצרה רק על נמלי ישראל ואשאיר לחברי לספר על הפעולות הנרחבות לפתוח הדיג הישראלי. נמל תל-אביב, זה "ילד טפוחנו", אשר בזמנו היה לנו האשגב העברי הראשון לים, הוכיח כי אכן ראוי היה ליזמה, למרץ, למאמצים ולאמצעים שהשקיע בו הישוב. בשרותו לישוב בימי החרום של מלחמת השחרור נתן נמל תל-אביב בטוי מעשי לתקוות שתלו בו מיסדיו — ולא הכזיב; הוא מלא, בתקופת המעבר כמו בתקופות זעזועים אחרות לישוב, תפקיד גדול. לאחר כבוש יפו ועם הקמת המדינה מסרה הממשלה לנמל תל-אביב את ממשק נמל יפו.

נמל חיפה, אשר בקושי החזקנו בו מעמד ערב בריחת הערבים, הפך בן לילה לנמל עברי. עבודת ההכנה שנעשתה במחירת עוד לפני פרוץ מלחמת השחרור היתה מכוונת לא רק למנוע חבלות במתקני הנמל אלא להכין את המנגנון הדרוש והמסגרת הארגונית

מספר כלי השיט שעברו בנמל חיפה עלה מ-60  
אניות בנפח של 57,000 טון ביולי אשתקד עד ל-119  
אניות עם נפח כללי של 142,000 טונות ביולי ש. ז.  
במשך תשעת החודשים של השנה בקרו בנמלי  
ישראל 1376 אניות בנפח של 1,827,000 שפרקו  
וטענו 920,000 טונות והסיעו 184,000 עולים ונוסעים.  
יכולת הטען של כל שלשת נמלי ארצנו — חיפה,  
תל-אביב ויפו, נאמד ב-1,600,000 טונות ואין בהם,  
על מתקניהם הקיימים, לספק את צרכי היבוא ותנועת  
הנוסעים לישראל, הגדלים והולכים והעתידים עוד  
לגדול בשנים הקרובות. לקראת הגידול נתונה דאגת  
משרד התחבורה להגדלת העבודה בנמלי ישראל. נמל  
חיפה, נמל הבית של צי הסוחר הישראלי, אשר רוכש  
והולך לו שם בחוגי הספנות העולמית על הסדרים  
המתקנים בו, נעשה צר מהכיל את באיו.  
דרושה הרחבה מידית של כושר התפוקה של  
נמלינו על ידי תוספת ציוד, מיכון תהליכי העבודה  
והרחבת מתקנים בנמל חיפה ובנמלי הסירות בתל-אביב  
ויפו, כדי להתאימם ולהכשירם להעברת סחר הים  
הישראלי הגדל והולך, עד שיבנה נמל עמוק-המים  
בדרומה של הארץ.

#### התכניות לבאות

ההישגים בשטח הימאות בח"י חדשי קיומה  
של מדינת ישראל הניחו את היסוד להתפתחות  
נוספת. צי מסחרי בן 50,000 טונות, 500 ימאים עבריים,  
3 נמלים בעלי כושר תפוקה כללית של למעלה מ-  
6,000 טון ליום, צבור של למעלה מ-3,000 עובדי  
נמל; כל אלה מצטרפים לנכס גדול וחשוב ומהווים  
את היסוד אשר עליו תוכל כבר עתה ליכון הימאות  
הישראלית ולהתפתח בשנים הקרובות שלבים שלבים.

#### התכנית המוצעת היא:

בספנות: הכפלה מידית של הנפח הקיים  
והתחלת התכנון של צי מסחרי גדול למדינת  
ישראל, במגמה להשביח את איכותו ולהתאימו לצרכי  
הובלתנו ומשקנו הכלכלי.

בנמלים: הרחבת אפשרויות קבולם של הנמלים  
הקיימים על ידי הגדלת תפוקתם והתאמתם לממדי  
התנועה בחמש השנים הקרובות; הכנות להגשמת  
התכנית לבנין נמל עמוק-מים שני בדרום; בדיקת  
ולמוד חופינו לארכם, מסולמא דצור בצפון ועד אילת  
בדרום, וקביעת תכנית לאיתור מקומות הנמלים בעתיד;  
הקמת מבדוק ופתוח מפעלים גדולים לתקוני אניות,  
בכח-אדם; ועל כל אלה, הרחבת רשת  
ההכשרה והאמון הימי עד כדי שיהא בה לספק את כוח  
האדם לצרכי ימאותנו המתפתחת.

בצוע תכנית זו בכל שלביה תלוי לא מעט בתנועה  
הצבורית של שוחרי הימאות הישראלית — החבל  
הימי לישראל. תנועה זו, אשר הצליחה להקים רבבות  
נאמנים לרעיון הימאות העברית בכל תפוצות העולם  
צריכה, כמו בעבר, להוות את הכוח התובע והמניע  
לפתוחה המהיר של הימאות הישראלית לכל ענפיה.

\*

בין יורדי הים בעולם מקובלת המימרה, כי מי  
שאינו לו חלק בים, אינו לו חלק בטוב העולם ותהילתו.  
נלמד להבין ולהעריך מימרה זו. נלמד מהעבר הקרוב,  
כי גאולת ישראל לא תהיה שלמה אם לא נכבוש  
ונשלוט על נתיבי הים שלה. ר' יהודה אמר, ש"הים  
הגדול" הנזכר בתורה הוא האוקיינוס האטלנטי ולא  
הים התיכון, ואכן, פולסות כבר אניות ישראל נתיבן  
באוקיינוס האטלנטי. אילת הרחיבה את גבולותינו עד  
לאוקיינוס השקט. נתיבי הים שלנו יהיו ארוכים ורחבים,  
אל נפקירם לזרים.

## הדיג הישראלי

### א. לפני פרוץ המלחמה

היקפו של הדיג העברי, לפני פרוץ המלחמה, הצטמצם ל-5 ספינות-מכמורת פעילות, למספר זעום של סירות-דיג חופי ולמספר לא רב של דייגים בחולה ובכנרת.

סכומו לשנת תש"ז הוא כדלקמן:

דיג ימי	—	260	טון
דיג אגמים	—	115	טון
גידול דגים	—	1722	טון
בס"ה		2097	טון

מספר הדייגים היה 150 (אינו כולל את מגדלי הדגים).

מלחמת ישראל גרמה להפסקת הדיג בים ובאגמים למשך תקופה ממושכת, ורק בסוף השנה תש"ח אפשר היה להתחיל בשיקומו. חלק מהציוד, וצי האגמים במיוחד, אבד בפעולות המלחמה. הדייגים העברים וצי הדיג, שנטלו חלק נכבד בפעולות המלחמה הימיות, היוו אבן פנה להקמת הצי.

בטרם היות אניות-מלחמה לישראל היוו ספינות הדיג כלים למבצעי ההפעלה. הן השתתפו בפעולות מלחמתיות שונות, בפריצת המצור על הגליל המערבי ובהעברת נשק וציוד לישובים מבודדים. ישובי הדייגים שמשו בסיסי-פעולה ואמונים לכח הישראלי הימי הנלחם מבין יהודי הגולה.

## ב. שיקום הדיג העברי

עוד בשלהי הקרבות בארץ, בימי ההפוגות, חידשו הדייגים את פעולתם בלוי אניות הצי, כשספינותיהם מצוידות בנשק ובשריון. גם עבודת הדיג באגמים חודשה עם תום הקרבות, והודות לכך לא היתה הירידה בידוג בתש"ח (לעומת תש"ז) גדולה ביותר, על אף הפרעות המלחמה.

במשך שנת תש"ט נעשתה עבודת שיקום גדולה של הדיג הישראלי, בתוצאות מבורכות, כפי שמראה הטבלה דלהלן:

תש"ז	תש"ח	תש"ט	
1722.0	235.4	945.3	ידוג ימי ואגמים
375.7	2254.0	2358.4	גדול דגים
2097.7	2489.4	3303.7	ס"ה

## ג. דיג המכמורת

דיג-המכמורת במים עמוקים, המבוסס על ספינות גדולות, הוא ענף היסוד בדיג העברי הימי. בראשית שנת תש"ט מנה צי-המכמורת הישראלי 5 ספינות דיג מיושנות בלבד; במשך השנה גדל והגיע עד ל-15 ספינות, הפעילות כעת.

קרן הדיג, בה משתתפים: הממשלה, הסוכנות, חברת "נחשון" ומוסדות ההסתדרות הכלכליים, באמצעות גיר, — נתנה הלוואות לקבוצות הדייגים בסך 100.000 ל"י לרכישת ספינות דיג-המכמורת והפעלתן. כתוצאה מכך נרכשו 3 ספינות באיטליה, 4 הוזמנו בהולנד ו-2 ספינות קיימות הותקנו והופעלו בארץ. מומחי אגף הדיג של הממשלה ביצעו את ההזמנות והרכישות, אחר סיור בארצות אירופה ובירור יסודי של דרך פיתוח הענף ובנין הספינות. מספר ספינות חדשות כבר הגיע



ארצה. הספינות הן חדישות. מצוידות במיטב הציוד הטכני, ויש בהן תנאים נוחים לחיי העובדים. הספינות מוכשרות להפלגות רחוקות ופריזן עבודתן גבוה. נוספו גם ספינות מספר ממקורות אחרים וביניהן — 2 ספינות של קבוץ ההכשרה בפאנו שבאיטליה. נוסף על הספינות העבריות עובדות בארץ 5 ספינות איטלקיות. עם צוות מעורב — יהודי איטלקי, המשמשות מקום הכשרה לקבוצות הדיג העבריות החדשות. מדריכים איטלקים הובאו ארצה והם עובדים על אחדות מספינות הדיג הישראליות.

חלה גם עליה מקצועית רבה בענף ושלל הספינות הממוצע גדל. — הודות להדרכה ולשיפור טיב הספינות. ידוג המכמורת הישראלי עלה בתש"ט ל-430 טון לעומת 110 בתש"ה. ומספר דייגי המכמורת עלה מ-140 ל-180. השלל הממוצע היומי לספינה עלה מ-180 ק"ג בתש"ז עד למעלה מ-300 ק"ג בתש"ט. קבוצות הדייגים הן גופים התישבותיים בעיקר, וברובן המכריע קיבוצים. חלק מהדייגים מאורגן בקבוצות קואופרטיביות עירוניות. ספינות המכמורת — רובן ככולן שייכות לקבוצות הדייגים העובדים בהן.

#### ד. דיג חופי ודיג כמים עליונים

ענף דיג זה, המהווה מקור עיקרי של דיג בעולם, מנצל את להקות הדגים הנוודיים העוברים בחופים. לפני המלחמה הווה ענף זה 2/3 מהדיג הישראלי הכללי. היה כולו בידי ערבים. הדייגים העבריים ניסו לפני שנים לחזור לענף זה וללא הצלחה — בגלל פרימיטיביות השיטות, שלא איפשרו קיום לעובד בעל רמת חיים גבוהה.

עם יציאת הערבים נתהווה הלל ריק, ובעיקר במפרץ חיפה העשיר בדגים, שבו לא היתה דריסת רגל לדיג היהודי. קבוצות עולים וחילים משוחררים

התארגנו לעבודה במפרץ. בעזרת הממשלה נאספה שארית הציוד, שהועמדה לרשות הדייגים, והובאו מדריכים ערביים. כיום מעסיק הענף כ-400 דייגים, ברובם עולים, המאורגנים בלמעלה מ-40 קבוצות קואופרטיביות.

בשנת תש"ט נתן הידוג החופי 167 טון, לעומת 1.4 טון בשנה שלפני כן. קיימות קבוצות דיג חופי בישובי חוף רבים — מאכזיב בצפון עד גבי רובין בדרום. יתרונו של ענף זה, שהוא מנצל מקורות דיג בלתי נדלים וההשקעה בו קטנה. הבעיה העומדת בפנינו בענף זה היא בעיית המיכון, נעשים צעדים להבאת הציוד המתאים.

הדיג במים עליונים, המבוצע בספינות, שלא פותח עד כה אצלנו כמעט כלל, הוא ענף המבטיח רבות לעתיד. קבוצת דייגים יהודים מצפון אפריקה שהגיעה זה מקרוב תתחיל בו. נעשים מאמצים להבאת מדריכים וציוד ולשגור דייגים להכשרה בענף זה רב-החשיבות והסכויים.

#### ה. הדיג באגמים

1) הכנרת. הדיג העברי בכנרת היה כבול שנים בהגבלות שרירותיות של ממשלת המנדט. עם שחרור הארץ ויציאת הערבים נפתחו אפשרויות גדולות. קבוצי הדייגים בכנרת הרחיבו פעולתם, כן קמו קואופרטיבים וקבוצות דייגים בטבריה וסביבותיה. שופרו שיטות הדיג ופריזן העבודה עלה. בעיקר עלה דיג הלבנון בעזרת אורות.

חקר מדעי של הכנרת ומקורותיה הוחל ע"י התחנה לחקר הדיג בחיפה. ע"י הממשלה נבנות והולכות בריכות-הטלה לדיג הכנרת. ע"מ להגביר את אכלוס הדגים בים. כן הוכנסו לים דיגי קרפיונים.

ידוג הכנרת העברי עלה מ-63 טון בתש"ז ו-95

טון בתש"ח ל-258 טון בתש"ט. מספר הדייגים עלה מ-30 ל-100.

עם פתיחת הצד המזרחי של הכנרת, בהתאם להסכם שביתת הנשק עם הסורים, צפוי גידול ניכר נוסף של הדיג בכנרת.

2) החולה. אף בדיג בחולה נמשכה ההתפתחות המתמדת. שיטות הדיג באגם זה שוכללו ע"י דייגי קבוץ חולתא והגיעו לרמה גבוהה. תש"ט היתה שנה מבורכת בחולה: הידוג הגיע שם ל-80 טון, לעומת 52.4 בתש"ז ו-30 בתש"ח, למרות העובדה שהסורים רבצו לחופי החולה המזרחיים והדרומיים והדייגים נאלצו לעבוד בחפוי סירה משורינת שנבנתה במיוחד לכך.

ידוג האגמים העברי עלה מ-116 טון בתש"ז ל-124 טון בתש"ח והגיע ל-338 טון בתש"ט.

#### ה. מעגנים

בשנה החולפת הוחל בבנין שני מעגני הדייגים הראשונים בארץ וע"י כך נעשה צעד לקראת סלוק העכוב שהקשה ביותר על הדיג הישראלי — המחסור במעגנים.

על שרידי נמל הורדוס העתיק בקיסריה מוקם ע"י הממשלה נמל דייגים איזורי ליישובי מרכז החוף. כמו כן נבנה והולך מעגן במושב הדייגים השתופי "מכמורת" שע"י כפר ויתקין.

#### ז. בהתישבות הימית

התקדמנו גם בהתישבות הימית, שהיתה נתונה במשך שנים בנקודת קפאון. יציאת הערבים פיגתה קרקעות בסביבת החופים וע"י כך ניתנה קרקע ליישובי הדייגים הותיקים הרעבים לקרקע ולפיתוח משק. מאז המלחמה עלו 6 נקודות התישבות חדשות. קבוץ השוה"צ

"סער" עלה לאכזיב שבגליל המערבי, הקבוץ המאוחד "החותרים" — לטירה שע"י חיפה, מושב "הבונים" — לכפר לם דרומה לעתלית, הקבוץ המאוחד "נחשולים" — לטנטורה, הקבוץ המאוחד "הצופים" א' — לזרקה בכברה, הקבוץ המאוחד "הצופים" ד' — לבי-רובין שבדרום. כמו-כן עוסקים בדיג חופי ביישובי-חוף עירוניים ויישובי עולים — עכו, חיפה, שפך הזרקה, סידני עלי, ת"א ויפו — ויחד עם היישובים הותיקים בעתלית, קיסריה ומכמורת, מתהווה שרשרת רצופה של יישוביים לאורך חוף ים התיכון. ביס-כנרת עלה ישוב דייגים חדש על הגדה הדרומית-מזרחית של הכנרת — הקבוץ המאוחד און — לסמרה.

#### ח. מפרץ אילת

כבוש מפרץ אילת פותח אפשרויות גדולות לדיג הישראלי, כי הים האדום עשיר בדגים.

מחלקת הדיג הממשלתית שלחה, בשיתוף עם חיל הים, משלחת מקצועית של דייגים, שאליה צורפה קבוצת אנשי מדע לחקר הדיג במפרץ. המשלחת שוהה במקום, זה החודש השני, והיא מנסה שיטות דיג שונות. התנאים הפוליטיים והעדר חופש השיט מחוץ למים הטריטוריאליים של ישראל, מגבילים עדיין את האפשרויות. נעשות כל ההכנות להרחבת הנסיונות, ולשם כך תורד בקרוב למקום ספינת-דיג.

#### ט. גידול דגים

כבשנים הקודמות ממשיך ענף גידול הדגים להתפתח בשטח ובתוצרת והוא משמש מקור חשוב של מזון חלבוני לארץ.

שטח הבריכות גדל מ-12,000 ד' בתש"ז ל-14,000 ד' בתש"ח והגיע בסוף תש"ט ל-18,000 ד'. הבריכות תבנינה מעתה בעיקר באיזורי פיתוח התישבותיים ועל

אדמות שאינן ניתנות לעבוד חקלאי, כגון אדמות מלחות, ביצות וכד'.

ע"י מחלקת הדיג נעשים נסיונות באיטום חולות נודדים לשמוש כבריכות דגים. הממשלה מקיימת תחנה לחקר המדגה — לחקר גידול הדגים — הממוזגת את תחנת הנסיונות בשדה נחום (מיסודה של מח' הים של הסוכנות) עם תחנות המצפה האזוריות של ארגון מגדלי הדגים. המכון האחיד שהוקם מטפל בחקר מדעי כולל (ביאולוגי חימי) של בריכות הדגים ובחקר המחלות, וכן גם עוסק הוא בהכנסת זני דגים חדשים לגידול, בהטלת דגיגים וגידולם, בנסיונות דישון והזנה שונים. כעת עוסקים בהכנת תכניות וקביעת מקום תחנה מרכזית שאליה יועברו כל מוסדות חקר גידול הדגים הפזורים במקומות שונים.

#### 1. התחנה לחקר הדיג הימי

מיסודה של מח' הים של הסוכנות היהודית והחבל הימי לישראל הועברה למסגרת הממשלה ופועלת בחקר הדיג בים התיכון, הכנרת ומפרץ אילת. עם הרחבת תפקידיה הגדילה התחנה את חבר עובדיה ושיפרה את ציודה. החומר שנצבר במשך שנות עבודתה בשטח הביאולוגי וההידרוגרפי מהווה נכס חשוב, הן בערכו המדעי והן בחשיבותו המעשית, לידעת אוצרות הדיג בימינו ודרכי ניצולם. לרשות התחנה עומדת ספינת נסיונות, האוספת חומר ודגימות ואף עוסקת בנסיונות טכנולוגיים, לשיפור הציוד ודרכי העבודה בדיג. ספינת נסיונות חדישה הוזמנה והושלמה בדניה והיא עומדת להגיע בקרוב לישראל. עם הספינה החדשה יגיעו ארצה גם מדריכים ויוחל בנסיונות אינטנסיביים להכנסת שיטות חדישות ושיפור הקיימות.

#### יא. תכנית הפיתוח

הדיג הישראלי עושה רק את ראשית צעדיו, אך אפשרויות פיתוחו גדולים מאד.

סך הידוע בישראל בשנה זו היה 3304 טון. יבוא הדגים בצורות השונות בתקופה זו עלה ל-18.000 טון בערך. המחסור בבשר בארצנו יתמיד כנראה ויש למלא את החסר בדגים. הארץ היא בתהליך עליה וגידול מתמידים. לפי החישובים המבוססים על התצורות הממוצעת לנפש בישוב בשנת תש"ח (של 16 ק"ג לנפש) יש הכרח למצות את כל אפשרויות הפיתוח על מנת להגיע להספקה עצמית מינימלית של דגים טריים לישוב. תכניות פיתוח הדיג, במסגרת תכנית הפיתוח הממשלתית לארבע שנים, קובעות שלבים שונים לענף הדיג ולענפי הלואי. השלב הראשון של השנה הנוכחית מוגשם והולך, וכנראה יעבור את המכסה. (בינתיים עלתה בתש"ט התצרכת ותגיע כנראה ל-20 ק"ג לנפש).

בשנת 1952 צריך להגיע מספר המשפחות המתפרנסות במישורין מדיג ל-5.000 וכלל הידוע צריך להגיע ל-15.000 טון.

75	מספר הספינות לדיג במים צמוקים
50	מספר הספינות לדיג במים עליונים
	מספר סירות המנוע וסירות-משוט
500	לדיג-אגמים וחוף
	כן יש להקים 3 נמלים איזוריים.

כדי להגשים תכנית זו עלינו להבטיח את "כח האדם" ואת האפשרות הטכנית-מקצועית, הארגונית והכספית. תפקידו של החי"ל, כארגון יהודי עולמי,

יכול להיות גדול בכל אחד מהגורמים: בחנוך הנוער, בהעמדת מומחים מחו"ל והכשרת אנשינו בתפוצות, בהשגת אמצעים להרחבת צי הדיג וציודו, בעזרה לבנין המעגנים.

הגשמת תכנית זו תעמיד את ענף הדיג בין אבני הפינה של הכלכלה הלאומית, כענף יסוד של הימאות, כמשען ומקור לכוח הימי המלחמתי וכמקור של התחדשות תרבותית וחברתית לעם היהודי הנבנה והמישב את הארץ.