



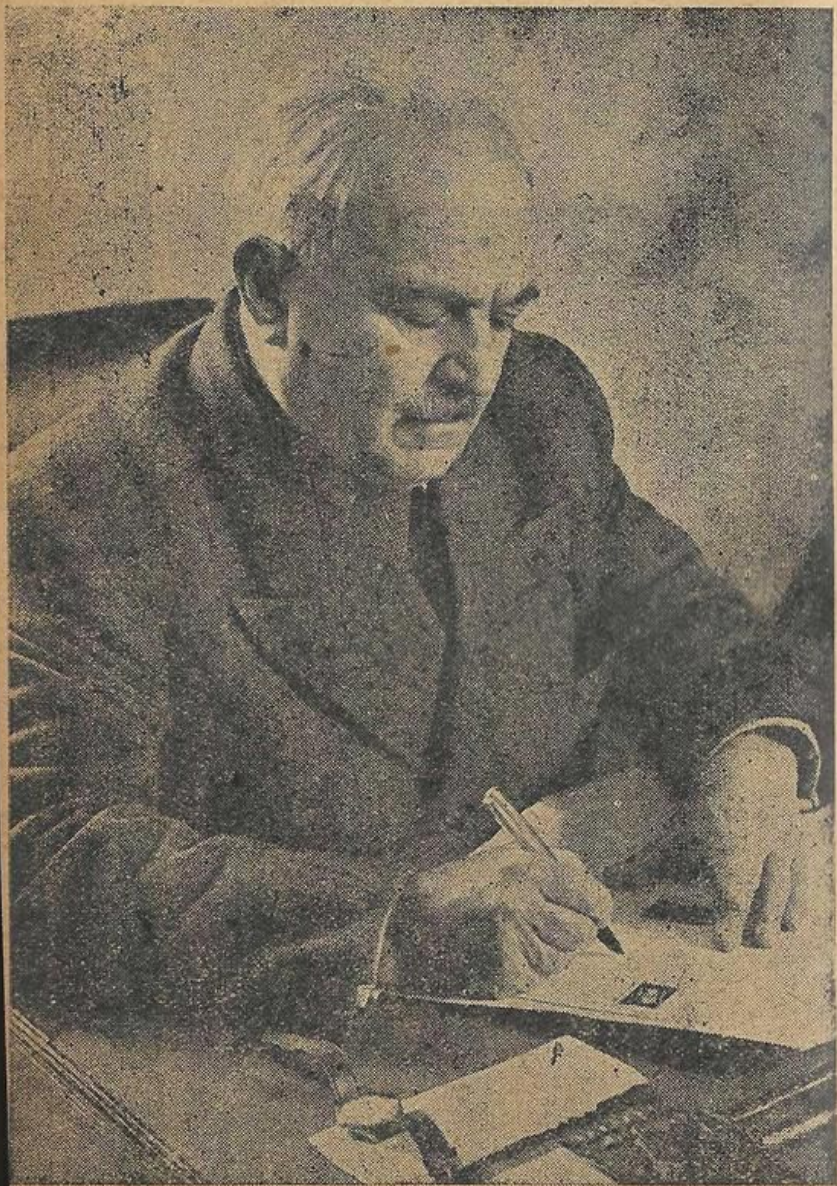
דוד רמז  
לרעות הים

לרוח-הים

דוד רמז

# לרוח הים

הוצאת חבל ימי לישראל  
תל אביב, תשי"ב



דפוס י. שלומי, תל-אביב

כמעשים רבים אשר דוד רמז היה יוזם  
וקוראם לחיים, ניזונה אף הימאות העברית מחזונו,  
והמפרשים של אניותינו מלאו מרוחו, למן ההתחלות  
הצנועות ביותר בימי המנדט ועד ל"פקודות האניות"  
שהתקין בתורת שר-התחבורה במדינת ישראל, לאורך  
השנים הרבות האלו עמד ליד ההגה ונתן בעצתו הנבונה  
דרך ל"עושי מלאכה במים רבים", חיזק ידיים ביום  
קטנות ונטה קו לגדולות. הדברים אשר כונסו בחוברת  
הזאת עדים נאמנים הם על חלקו של כותבם בהקמת  
הימאות העברית, ויש בלהטם לעורר גם כיום לפעולות,  
הדברים שבחוברת, הן שנכתבו והן שנאמרו תחילה,  
בין שנתפרסמו בשעתם ובין שהם מתפרסמים כאן  
לראשונה, רובם ככולם נערכו בידי כותבם עצמו, הם  
נתונים בסדר כרונולוגי.

ד. זכאי וי. פרישמן התקינו אותם לדפוס.

**החבל הימי לישראל**

\* \* \*

דוד רמז ז"ל היה אחד האישים המעטים, אשר אימץ לו, בלא אומר ודברים הרבה, את רעיון יסוד „החבל הימי לישראל“, כשבאתי אליו באחד הימים הקשים — בשנת מאורעות 1936 — והצעתי לו להקים ליגה ימית ארץ-ישראלית לשם הגנה על המעט שהיה לנו אז בים, בסך הכל שתים-שלוש אגניות קטנות, קיבל את הרעיון בצורה המיוחדת והאופיינית לו — בפקחות ובלבביות.

ואז ידעתי כי קום יקום הדבר, ואמנם זמן קצר אחר כך קם „החבל הימי לישראל“; אף השם ניתן על ידו. ועוד לפני כן, כאשר אגנית הנוסעים העברית הראשונה הראויה לשמה, „תל-אביב“, ניתפסה בין משברים והיתה נתונה במצוקה, ונדרשו סכומי כסף גדולים להצלתה, היה רמז האיש שהעיון להחליץ לעזרתה על אף הספקות והקשיים, הוא הראש והראשון. ואחר כך כשלמרות המאמצים הנואשים לא עלה בידינו להצילה, והיא נמכרה ליפאנים וסופה שטבעה אי-שם במרחבי ים זר — איך הספיד אותה; כמי שמספיד ילד טפוחים יקר!

ולמן הימים הראשונים ליצירה הימית שלנו ועד ימיו האחרונים לא היה מעשה שידינו לא טיפחוהו: עוגן, נתשון, חבל ימי לישראל, צים, שהם — בכל אלה יד לו ולב.

את כל אלה בנה, פסל: שם, תוכן, סגנון, דרך, הכל משלו הם.

הוא שהטיל את העוגן הראשון ומאז גדל ונתרחב המפעל הימי העברי.

נרחיבו ונגדילו — מצבת עולם לשמו ולפעלו של החלוץ, הבנאי, הפסל, דוד רמז, זכרו לברכה.

### אבא חושי

י"ר החבל הימי לישראל

## דוד רמז

(תולדותיו)

דוד רמז (משה דוד דרבקינ) נולד בקאפוסט, פלך מוהילב (רוסיה הלבנה), ב"ח אייר תרמ"ו (23.5.1886) לאביו יחיא אל ברב דב, למשפחת דרבקינ (מן הידועות ברוסיה) ולאמו חיה רסיה בת רבי משה דוד למשפחת פאפערין. ידיעת המקרא קנה לו ב"חדר" של "רבי" בעל-גפשו, אשר הבין לחבב על הילדים את הספר. מחרדת הוריו להחסירהו את קרבתם, לא נשלח מן הבית עם סיום חוק ה"חדר", כי אם המשיך ללמוד בבית, בין כתלי בית-אבא; תלמוד — מפי סבו רבי דב, מקרא וספרות — בעצמו, השכלה כללית — מפי מורים פרטיים, לסירוגין. בכוח החינוך הזה, אשר ספר התנ"ך מילא בו תפקיד עיקרי, נוטעו בלבו מילדותו אהבת ישראל, הוקרת העבודה והדעת וחזון הגאולה לעם ולאדם — וחושי היו ערים ורגישים לזדון הגלות ולחרפתה. מאורע אחד מזכרונות נעוריו העמיק להיחרת בלבו: לאחר תהלוכת הפגנה מהפכנית, רובה ככולה "גויית" — פועלי תריסר בתי-חרושת ללבנים מוזוגות, אשר אדמת העיירה היתה מסוגלת להן — הופיע בעיירה הגוברנטור (שר הפלך) בכבודו ובעצמו ואתו פלוגת "קוזאקים" ובחור יהודי אחד, מן הפעילים בתנועה המהפכנית, הוצא מביתו לשוק והולקה בפומבי, במעמד הגוברנטור.

כבן שבע-עשרה יצא את הבית והלך לעיר הפלך, למוהילב, מקץ שנה הוזמן כמורה ל"חדר מתוקן" בעיירה קרוצ'י, בו בפלך מוהילב, ושם נפגש עם דוד זכאי, חברו להוראה. מקרוצ'י יצא לווארשה. יציאה זו חלה בשנה המפורסמת בתולדות המהפכה

הרוסית — 1905. הוא הגיע כבר אז, בעמידתו הצבורית, למסקנה של אי-הזדהות עם אחת מן המפלגות, אשר הכו בתקופה ההיא את מחנה הפועלים היהודים לרסיסים (לאחר שעוד בהיותו בן שלש-עשרה החל להופיע בצבור כמזכיר-מתנדב לאגודה הציונית הכללית בקאפוסט והיה הראשון למנין מיסדי סניף „פועלי-ציון“, נוסח מינסק, בעיירה, ולאחר שתהה על קנקן „ס.ס.“ ו„סיים“, מבלי להיות חבר באחת מהן). באספות-הויכוחים ההמוניות החשאיות בסביבות וארשה, היתה קריאתה: „אלה ואלה דברי אלהים חיים“. הוא האמין, כי ייתכן מאמץ מאוחד של המון בית-ישראל בגולה, לשם פעילות לאומית והתגוננות נמרצת בגולה לשם קידום העליה לארץ-ישראל. מאז נדד מספר שנים על פני רוסיה (חרקוב, גיז'ין, אורנבורג — ותשובתו לקאפוסט ולקרוצ'ין). התפרנס מן ההוראה והתוודע לאישי ציבור: עסקנים, מורים וסופרים, בכללם ז. י. אנוכי, אורי-ניסן גנסיין, יצחק גרינבוים, יצחק טבנקין, יחיאל הלפרין, יצחק אלתרמן, ש. ביכובסקי. בעת ההיא פרסם כמה משיריו ב„השילוח“, בתקופת עריכתו של ח.ג. ביאליק.

עד היקראו לצבא התכוון לבחינות בגרות ועמד בהן, בגמנסיה בעיר יאלץ (פלך אורלוב). נקרא לצבא ונלקח לשירות ושחרר, בזכות היותו בן יחיד, כעבור מספר שבועות, כשנתמלאה ממקום אחר המכסה הנדרשת. שם פניו לארץ, דרך קושטא. בשנת 1911 נתקבל למחלקת החוק של האוניברסיטה הקושטאית, בה נפגש ראשונה עם יצחק בן-צבי ודוד בן-גוריון. בשנת 1912 התנדבו שלשתם לצבא התורכי, אך מקץ כמה שבועות, כשנוכחו כי נשק לא יינתן להם — שכן עצם דבר התנדבותם של „הסטודנטים הרוסיים“ היה מופלא בעיני המפקד — החזירו את מדיהם. השתהות נוספת בחוץ-לארץ לא נראתה לו והוא חזר לרוסיה, לשם גמר ההכנות לעליה לארץ.

לאחר נשואיו את בת קרוצ'ין, ליבה בת ה' שלמה הלל

רמז (איש מעשה וירא שמים, מומחה לבירוא יערות, עלו בסוכות תרפ"ג, נפטר בכ"ה חשון תרפ"ה, בתל-אביב) — עלו שניהם לארץ בחול-המועד פסח תרע"ג ושם: אהבה ודוד רמז. בארץ פנו לקסטינה, היא באר-טוביה, ונתקבלו לקבוצה החקלאית, אשר נתאחזה במושבה אך זה לפני שנה ובין חבריה: שמואל יבנאלי, יוסף קליבנר, זרח זרחי, יעקב ויבמן ואחרים. הקבוצה לא הצליחה להכות שורש במציאות הקסטינית של אז. משנתפוררה הקבוצה, נאלץ לבקש עבודה כפועל חקלאי בכל מקום שהוא וזו נמצאה לו, באמצעות לשכת העבודה של יפו, באחוזה הלונדונית בכרכור. מחוסר תנאי דיור, מחוץ ל„חווה“ אחת לתריסר בחורים, לא יכול היה לקחת שם את אשתו — והיא השתכנה בחדר שכור בהר-שפיה, עם כניסת תורכיה למלחמת העולם הראשונה — לצד גרמניה — נפסקה היניקה הכספית של האחוזה הלונדונית והפועלים פוטרו מאונס. אז העתיק את עצמו לזכרון-יעקב ונקלט במספר המצומצם של הפועלים ב„חצר הכרמל“ — אחוזת בית לנגה, אשר אך זה הוחל בחיצוב בורותיה ובנטיעתה, ואשר הנאמן עליה, מטעם הבעלים, והשוקד לפרנסה היה ד"ר הלל יפה. משנפגשו שניהם בעניני עבודה נקשרו בידידות אישית — ובמשך המלחמה העולמית הראשונה פעלו יחד כעסקני הסיוע השומרוני, אשר תעודתו היתה כפולה: מתן עזרה לנמצאים בחבל החוית ביהודה (הקו הדרומי — כפר סבא) ולמגורשי יפו ותל-אביב, אשר זכרון-יעקב היתה למקלט לרובם. שניהם היו מאוחדים גם בעמדתם השלילית לפעולות-הסתר של הקבוצה האהרונסור-נית „נילי“. ביום השואה של זכרון-יעקב, כאשר הוקפה צבא תורכי וכל בתי המושבה היו טרף לבילוש רצחני, היה לבער כל אוצר המכתבים וכתבי-היד שהיו ברשותו, לבל יפלו בידים רעות. בקרב מגורשי יפו-ת"א נמצא גם יוסף חיים ברנר, אשר הכיר כאן לראשונה את משפחת רמז ויהי בה ל„בן בית“ ואף לדייר-משנה, בעברה לתל-אביב.



העקירה מזכרון-יעקב וההליכה לתל-אביב באה בתוקף דרישת קבוצת החברים מעוררי התנועה ל"אחדות העבודה" — ובראשם ברל כצנלסון ו"ל — למען יתן ידו עמהם מקרוב. כל משפחת העובדים — העירוניים והחקלאיים, הפועלים והמורים, ה"הולכים", אשר התנדבו לצבא ונפגשו בתחומי הצבא פגישת אחים עם חברים מתנועת "פועלי-ציון" באמריקה, וה"נשאים" — לא מנתה יחד אלא כ-4000 איש והיא הפכה כולה לעת גמר המלחמה העולמית, למצולה רותחת, מתוך ערגה למפעל ישובי רב ולא יחוד. הוא הטיל את עצמו למצולה זו, במלוא להטו. הוא ערך, בשותפות עם ברל כצנלסון לבוש המדים, את ה"קונטרס", הוא כתב את ההקדמה לחוברת "הצעה לאיחוד פועלי ארץ ישראל", אשר נתחברה על ידי ב.כ. ונחתמה על ידי חברי ועדת האיחוד: י. בן-צבי, ד. בן-גוריון, ש. יבנאלי, י. טבנקין, ברל כצנלסון וד. רמז. הוא סובב בערים ובמושבות לביירוים בענין האיחוד. ולאחר מעמד ועידת פתח-תקוה, כשהאיחוד לא יצא שלם ו"הפועל הצעיר" נשאר עדיין במחיי צתו, היה הוא מזכיר הסתדרות הפועלים החקלאים של "אחדות העבודה", בחנוכה תרפ"א, בוועידת היסוד של ההסתדרות בחיפה, זכה להכריו כיושב ראש: "נוצרה ההסתדרות הכללית של העובדים העברים בארץ ישראל".

מטעם ההסתדרות הוטלה עליו המשימה: לאחד את ההתחלות הקבלניות של "אחדות העבודה" ו"הפועל הצעיר" ולעמוד בראש מפעל מאוחד קבלני של פועלי ארץ ישראל, אשר שמו נקרא אז: "המשרד לעבודות צבוריות, בנין וחרושת" — ואשר הכביש את מלאכת הסלילה והבנין והחיצוב והסיתות לפני העליה השלישית. אחר-כך נקרא בשם "סולל בונה". ולמרות הגיעו לשיתוק בשנת 1927, הוקם והופעל שוב על ידי גרעין ממנהליו הראשונים, ובראשם שמואל מרגולין, דוד הכהן והלל דן, והועלה משנה לשנה, בכוח תבונה ותנופה, התמדה והעזה, למדרגת גדול מפעלי-סלילה ובניה וחרושת בישראל ובמזרח

התיכון, בוועידה השניה של ההסתדרות (שבט תרפ"ג) העלה את ענין שיכון העובדים, וברשותו הוקם המוסד "שיכון", אשר שינה את פני המציאות, בכוח פעולה שיטתית ברכישת חלקות אדמה לשיכון פועלי העיר והמושבות. בגיוס כספים לאשראי איפותקאי, בקביעת תכניות לטיפוסי-בתים ובהקמת השכונות ומעונות העובדים המשותפים בפנים הערים והקריות המפוארות על ידן, מעין קרית חיים, קרית עבודה ודומיהן, המוסד ופעולתו נתאזרחו עמוקות בחיי הארץ המתאכלסת ובדמות "שיכון" הוקם, עם התחלת קבוץ הגלויות, "עמידר", משותף להנהלת הסוכנות היהודית ולממשלת ישראל.

בשלוש-עשרה שנות פעולתו כמזכיר הכללי של ההסתדרות ביצר את חומותיה. בהתקינו את המס האחד ובבנותו את קרן חוסר העבודה, על שתי זרועותיה "ביצור" ו"משען", אשר ממנה הסתעפה רשת חדשה של קרנות-גמל הסתדרותיות — נוספות על "קופת החולים": לעזרת חברים לעת זקנה ("דור לדור"), לאלמנות ("מציב") ולהרחבת בסיס הקיום (קרן עבודה עברית), על נדבכים אלה של עזרה הדדית הוקמו במאמץ רב אשר נרתמה לו קבוצת חברים ובראשם גולדה מאירסון — בשנות חוסר עבודה חמור המפדים, א', ב', וג', למופת לכל הישוב.

כשהושבת נמל יפו במאורעות 1936, לקח חלק בראש גיוס הכוחות להקמת נמל תל-אביב והניע את ההסתדרות לייסוד "נחשון" — החברה הימית של ההסתדרות לספנות ולדיג, ועשה אותה מנוף להקמת ה"כרת" "צים", משותפת להנהלת הסוכנות, ההסתדרות והחבל הימי לישראל, אם צי הסוחר הישראלי. הוא שקד על גידולם ושגשוגם של המפעלים המשקיים-הכלכליים של חברת העובדים, נטל חלק פעיל ביסוד "גיר" ובהרכשת "הסנה" להסתדרות, עקב נאמנה אחרי התפתחות "המשביר" המנצח על הצרכנות השיתופית, וליווה מילדותה את התעבורה השיתופית, אשר הצילה לישוב את הענף הכלכלי החשוב הזה כענף עברי. הוא עורר את ההסתדרות להרחיב את

רשת בתי-הספר שלה לחנוך מקצועי ובעידודו הוקם בית-הספר המקצועי בצפת. על שם ד"ר אברהם חיים גרין, בהשתתפות ההסתדרות, התאחדות בני הישוב בארץ ישראל ומר יהושע גרין.

כינס והוציא לאור את "חוקות ההסתדרות" והקדים להן הסבר תמציתי ושיתף את עצמו בקביעות בעבודת משפט החברים. כן היתה ידו בייסוד "עם עובד".

בשנות המערכה הסוערות, שנות הלחץ הזדוני מצד השל-טון מבחוץ והחרדה הגדולה להתפרדות דרכי המלחמה מבית, נדרש לשאת בעול האחריות הישובית ועמד בה, כיושב ראש הועד הלאומי, עד להקמת המדינה ומסירת סמכות הועד הלאומי לממשלת ישראל. בשנים אלה (אב תש"ד—שבט תש"ט) היה חבר לצמים את "צום העליה", במשרדי הועד הלאומי, בפסה תש"ה, למען תת תוקף לתביעתו המאוחדת של הישוב: להעלות מיד ארצה את אסירי העליה הצמודים לאניתם "לה-ספציה", בחופי איטליה, והיה חבר לאלפי בני הניער ולחברי הנהלת הסוכנות הנאסרים בשבת כ"ט בסיון תש"ו (29.6.46), ועשה בלטרון למעלה מארבעה חדשים, בחברת הרב יהודה ליב הכהן מימון, יצחק גרינבוים, משה שרת, דב יוסף ודוד הכהן. הנסיונות לשבור את רוח הישוב והתנועה הציונית עלו בתוהו, והוא זכה, לאחר צאת שלטון הזדון את הארץ, להביא למליאת הועד הלאומי, ביום כ' באדר א' תש"ח, את ההצעה בדבר הרכבת מועצת המדינה הזמנית של מדינת ישראל מן הנציגות הנבחרת של התנועה הציונית ומוז של כנסת ישראל — ועל עמודים אלה הוקם המוסד המחוקק הזמני, שקדם לבית הנבחרים הישראלי: "הכנסת". ביום י"ד בשבט תש"ט, ערב פתיחתה של "הכנסת" בירושלים, נקראה "האספה הנועלת" של הועד הלאומי אשר נחתמה בדברי הודעתו: "כנהר המשתפך אל הים, משתפכת הערב הזה כנסת ישראל למדינת ישראל, אשר תיכון לעד".

החוט הבלתי נפסק של פעילותו הישובית נמתח לאורך כל שנות בניינם של מוסדות ההנהלה העצמית הישובית בפנים, למן הועד הלאומי ליהודי ארץ ישראל ועד למועצת המדינה הזמנית לישראל. בממשלה הזמנית הופקד בידו תיק התחבורה והוא נשא באחריותו גם בממשלת ישראל שנבחרה על ידי הכנסת. ביום ט"ו בכסלו תש"י מסר בכנסת את הודעתו הראשונה כשר התחבורה על תקופת י"ח חדשי פעולתו, אשר הצליחה להשתלט על התוהו ובוהו, הסדירה את קשרי הדואר והאלחוט של מדינת ישראל עם ארצות העולם, החייתה את הרכבת השתוקה והמרוסקת, הפעילה את נמלי הים והאוויר, קידמה את הספנות הישראלית קידום של ממש ויסדה את השירות האווירי הישראלי "אל-על".

בהעלות ישראל את עצמותיו של ד"ר הרצל מוינה הלך כחבר מטעם הממשלה במשלחת הכבוד, אשר הביאה לארץ, ביום כ"א אב תש"ט (16.8.49), את הארון במטוס "אל-על", אשר שם הרצל קורא עליו מאז.

בדבריו שבעל-פה ושבכתב נודע באהבתו את הקיצור ובטעמו הלשוני.

נמנע עם חברי ועד הלשון והשתתף לסירוגין בעבודת המלוך הטכני בעריכתו של ה. נ. ביאליק. עשרות מחידושי הלשוניים נקלטו בלשון החיה, מבלי שיפורש שמו עליהם. היה חבר לועד הפועל הציוני ולמועצת מחזיקי מניות היסוד של הבנקים הציוניים ועוקב אחרי פעולתם במשך שנים רבות ורצופות.

היה בין מיסדי "ההבל הימי לישראל" וחבר הנשיאות המצומצמת שלו מאז הקמתו.

בסוף חשוון תש"א נתמנה שר החינוך והתרבות.

מת לאחר מחלה קצרה בבוקר שבת, י"ג באייר תש"א, בירושלים. נקבר בזכרון-יעקב ליד קברות הוריו ואחותו.

# היהודים והים

דברים בכינוס הששי לידעת הארץ על סיפון האניה "קוממיות"

נענית לבקשת "החברה העברית לחקר ארץ-ישראל ועתיקותיה" לפתוח את הכינוס הששי שלה לידעת הארץ, בשיחה על היהודים והים. והנני למסור מראש הודעה: לא איש מדע הוא הדובר, כי אם אחד חובב מדע, אשר ענין לו ביהודים ובים.

ידוע, כי שטחי הימים והאוקיינוסים תופסים 71 אחוזים (פחות שתי אלפיות) משטח הכדור כולו, והם יכלו להיות מעצור בלינוצח לחיבור עמים וארצות. אף על פי כן נוכל לקרוא לשטחי הימים והאוקיינוסים: שדה תחבורתי.

הנחה מוסכמת היא כיום, כי הכבוד של הנצחונות הראשונים על הים מגיע לאנשי החופים של המזרח התיכון — הם החופים, אשר גם למולדת ישראל חלק בהם. עוד טרם ידע האדם באירופה כל כלי-שיט, מחוץ לדוגות, הבינו אנשי החופים הללו להתקין כלי-שיט להפלגה בימים רחוקים וסחרו לארצות אירופה, אפריקה ואסיה. יש עדות, כי הם היו מגיעים בצפון אירופה עד לעבר האיים הבריטיים, באפריקה חדרו עד מדבר סהרה, אשר רמותיה היו, אגב, בזמנים הקדומים ההם, ברובן רוות וירוקות, ובאסיה — עד מעבר למפרץ הפרסי.

ובמאמר מוסגר: השיט איננו הנצחון היחיד, אשר אנשי חופי המזרח של הים התיכון נחלוהו ראשונים; הם הקדימו את האדם האירופי עוד בשני כיבושים מכריעים: ראשית דעת הכתב וראשית ניצול המתכת.

הים התיכון היה, איפוא, שמש גדול לתרבות האנושית, מרכז בראשית לקדמת האדם. עוד לא נפתרה השאלה: איזו

מארצות המזרח הקרוב, הסובבות לים התיכון, ילדה את הספנות: אם זו מצרים ואם זו פרס, שהיא הפרוזדור הימי לבבל, ואם זו כנען — אך אין חולקים על כך, כי כנען פיתחה את הספנות הגדולה הקדומה. מאין באו הכנענים? — עדיין חידה היא. והנה מה שאומר בנידון זה פרופיסור ג. סלושץ ב"ספר הים", שהוצא על ידי "החבל הימי לישראל": "מתוך כל העדויות והידיעות אשר בידינו, יוצא ברור, כי כשם שהתרבות המזרחית בכללה יצאה מארץ שנער, כך עלתה גם הספנות הקדומה מחופי ים פרס וערב. היא התפשטה בזמן קדום על פני נהרות בבל מזה וחופי ערב מזה". "הספנות — הוא ממשיך — עלתה מן הים האדום, כמו שקראו הקדמונים לכל מערכת ים האוקיינוס ההודי. יחד עמה עלו לחופי ים הצפון גם בני אדם אדומים (Phoinikes ביוונית), בני חם — בעברית". חלקנו בשלב הקדום, הכנעני, של הספנות הגדולה הנהר מעורב בחלקי עמי כנען בכללם: הוא מרומז ב"זבולון לחוף ימים ישכון", ב"דן יגור אניות" וב"אשר על מפרציו". האחת הידועה לנו במפורש, היא הקמת הצי בעציון גבר — ורק באשר "נשברו האניות" נשאר לנו זכר מפורש עליהן. ועוד זכר מפורש נשאר לנו מן המרד הימי של היהודים במלחמה הגדולה עם רומא, בשנת 66. הצבא הרומי, אשר עלה עם קסטיוס גאלוס ממצרים, ביקש לקדם כל נסיון של התקוממות מצד הים וראה ראשית לו להחריב את יפו ולגשל את הספנים היהודים העזים. אבל עד מהרה נחל המצביא הזה תבוסה ניצחת במלחמתו בחיל המורדים. ואז שבו והתקבצו ביפו יהודים רבים מערי הגליל ומערי הים והם מיהרו לבנות — אומר יוספוס פלביוס בספר מלחמותיו (ב' ט', ג') — "המון ספינות של פיראטים, אשר עשו מעשי שוד בדרכיהם בין סוריה, פיניקיה ומצרים — וסגרו את דרך השיט בפני האניות (הנושאות בר) ממצרים". התלקחה מלחמה עזה ביים, אשר בה, אמנם, היתה יד הרומאים על העליונה; אבל על חשיבות הנצחון מעידה העובדה, כי

לחג הנצחון של רומא הובאו ספינות יהודיות לראווה, וכן ציווה טיטוס לטבוע מטבע "יהודה הימית" *Judaea Navalis*. לקט העובדות על חלקנו בקידום הימאות והספנות בתקופת הביניים, בנדידתנו בקרב העמים כעם גולה — הולך ורב. אך גם כאן ספק הוא, אם נגיע לפרשה מבוררת, כי באין תחומי מולדת — תחומי יצירה מניין?

והנה שבנו למולדת, רובנו בדרך הים. שירי הים של יהודה הלוי, הם העדות אשר תעמוד לדורות באהבה העזה למולדת המנצחת את הים.

בכוח האהבה הזו בנינו והגענו להכרח לעמוד על נפשנו ועתידנו במלחמה, אשר כללה מרד ימי גדול, הוא מרד ההעפלה. האניה הזאת — "קוממיות" — הנושאת אותנו, היא אניה, אשר לקחה חלק במערכות ההעפלה.

והגענו למלחמה מיוחדת: המלחמה על הנגב, וזכינו לנצחון, אשר העמיד אותנו על חוף אילת — הפתח לימי הדרום. ואנו מקיצים לחיינו החדשים כעם ימי.

תשרי, תש"י.

בראשית

## דבקנו בחולות אלה — ונהפכם לנמל!

במסיבת עובדי חוף תל-אביב

נפלה מחיצה קפואה אחת — מחיצת הנמל הור — בינינו לבין הגולה, נפלה ולא תוסיף קום! בסילוק מחיצה זו, בידיהם ממש, מאוחדים פועלים ספרדים ואשכנזים — ועל סילוקה בירך כל עם ישראל! ועל כן מובטחני, כי רבבות ישראל בכל הגלויות, באמריקה, בפולין, ברומניה וביוון, משתתפים אתנו בלב ונפש במסיבה זו של חלוצי עבודת נמל תל-אביב.

חברים! מה זה נמל מתוכו? נמל מתוכו הוא מפעל-עבודה כביר ועצום. כל השאר — רשיונות, מסים — אינו אלא מסגרת. התמונה גופה היא תמונת עבודה, להתחלת עבודתנו בנמלנות מצאנו כבר קצת חמרים מוכנים: עלית סלוניקי ועידודה מצד ההסתדרות בחיפה, חלומות זאבי-ים, אשר נשא אותם בארץ מחוף אל חוף, זה עשר שנים, ראשית חדירת הסבלות והספנות העברית לנמל חיפה, החטיבות הימיות של הפועל והניכ"ז "זבולון" — כל אלה הצטרפו לראשית מעשה. לא מצאנו מן המוכן כל חומר לתכנית נמל — ומכאן נבע קושי מסוים. אבל מאמין אני כי הולכים אנו לקראת פתיחת התעלה לירקון ועוד באמצע השבוע יוחל בה. ובהפליג סירות ראשונות, טעונות תפוחי-זהב, מן הירקון אל הים, דרך התעלה — נקיים מסיבה שניה ואמרנו: יחי הנמל!

ספני יפו, המומחים בספני העולם ליגלגו עלינו: מה בחורים יהודים אלה מחטטים שם בין המשפתים, בחולות-

הטיולים? הם יפרקו? הם יטענו? ובדבר הזה טעו הספנים המומחים. אחזנו בעבודה זו — ולא נרפה ממנה. דבקנו בשר-טונות אלה — ונהפוך אותם לנמל. הציבור העמיד לרשותנו סכומים חשובים. אוכל להגיד בגאון, כי בתוך 12,000 חותמי מניות אוצר המפעל יש אלפים רבים של פועלים, חברי ההסתדרות. לא נחוס על האמצעים הדרושים לשכלול החופים לצרכי העבודה. אותו "רשיון הפריקה בחוף תל-אביב" — ההתחלה הרשמית כנוסחתה — כבר עברנוהו כמה שלבים. ואני מקוה כי לא יהיה כל יסוד למנוע מאתנו לא תנועת סחורות כל-שהן ולא תנועת נוסעים — ואלה אף אלה יבואו ללא הגבלה, דרך שער הים התל-אביבי.

אח אני לכם להרגשת הקושי והסבל שבעבודתכם בתנאים של היום. גם מקנא אני בכם. מקנא — בלי מליצות. כבוד וזכות גדולה היא להשקיע כוחכם ראשונים במפעל זה. מקוה אני כי צעד השכלולים יוחש — ויום העבודה המתקונה לא ירחק חוק. אך גם לעת כזאת חובה על המוסדות המטפלים בדבר להקשיב לכם ולהתקין תנאים — לו גם תנאי כיבוש — שתוכלו לעמוד בהם. והשתדלו למנוע סערות רוחות בקרבכם! אותן המידות החלוציות, אשר הנחילו נצחון בחקלאות ובבניה — אורך-רוח ואחריות — ינחילונו נצחון גם בים.

והמושג "נמל" אינו כולל רק מעגן ורציפים בלבד. הוא כילל גם שיט עברי. נמל עברי בלי אניות עבריות — נמל עקר הוא. ועוד נקרא לכם, חברים, להיחלץ לפעולות, לשם חיזוק ההתחלות בהעמדת אניות עבריות. ראינו עין בעין מה ערכן של התחלות קיימות — גם אם ראשיתן מצער.

אנו העלינו את הארץ הזאת מחורבן לחיים. עכשיו אומרים להפכה עלינו לארץ מות וכשלון. טעות היא! לא יבריחונו מכאן. נתגבר גם על הכשלון כאשר התגברנו על השממון. קצה

החוט של מעשי-התופת בארץ — מי יודע להיכן הוא מחובר: הוא יונק ממעין טמא. וקצה החוט של מפעלנו, מפעל התחיה והיצירה — מחובר אל המקורות העליונים של התקוה והחזון האנושי, מקורות האהוה והטוהר. כל תעלולי הוועה של החדשים האלה לא יגרעו דבר מהכרתנו ושאיפתנו, כי יגורו העמים השנים יחדיו לברכה בארץ הזאת.

חשון, תרצ"ו.

### נמל תל-אביב

למן הנצנוץ הראשון של המחשבה הציבורית על פריקה וטעינה בחוף תל-אביב, בעוד רואי-נכוחה" התייחסו אל הרעיון הזה בפקפוק כבד, נתנה ההסתדרות את ידה עם הנהלת הסוכנות להגשמתו למעשה — והיא אשר נשאה עם הסוכנות, חלק כחלק, בהקצבת הסכומים ההתחליים (אותו "שאר שבעיסה", שגורל מפעלים חשובים רבים בילדותם תלוי בו) להוצאות ראשונות. יש הזכות לציבור הפועלים לראות את עצמו שותף ראשון להנהלת הסוכנות — בכל צעד. בכל עבודה ובכל מאמץ בחוף תל-אביב.

הרשיון לפריקה וטעינה בחוף תל-אביב ניתן לסוכנות ביום 15 במאי 1936.

עוד טרם ינתן הרשיון, הוצע למזכירות הועד הפועל מטעם הועד לעניני נמל ותחבורה, שההסתדרות תשתתף עם הנהלת הסוכנות, מחצה על מחצה, בהשקעה יסודית של 5000 לא"י. תשובת המזכירות היתה כי בתנאי של חלק שוה בהשפעה היא מוכנה להביא הצעה זו לדיון לפני מוסדות ההסתדרות. הדיון הזה נתקיים ביום 14 במאי 1936 — יום אחד קודם ליום הרשיון — בישיבה של באי-כוח מוסדות ההסתדרות שנקראה

בבנק הפועלים. הוסכם לגייס את הסכום הנדרש וניתן יפוי כוח למזכירות לקבל את ההצעה, לפי התנאי שנקבע מצדה.

לאחר שנתפרסם דבר רשיון הפריקה, נתרבה מספר הרוצים להיות בחוג המיסדים. כדי לאפשר ריכוז מניות היסוד ברשות הנהלת הסוכנות, הסכימה ההסתדרות לוותר על דרישת חלקה בתור מיסדת, בלי לחזור בה מנכונותה להשקיע סך 2500 לא"י עם ראשוני המשקיעים. בהמשך המשאומתן נקבע, כי רק מחצית מניות היסוד תהיה בידי הנהלת הסוכנות ומחציתה בידי עיריית תל-אביב, בתנאי מפורש כי בעניינים הבאים תכריע דעת הנהלת הסוכנות:

- א. העסקת פועלים לא-יהודים.
- ב. אישור או מתן-תוקף להסכם עם ממשלת ארץ-ישראל.
- ג. מזיגה עם חברה אחרת או השתתפות בה.
- ד. פירוק החברה.

תנאים אלה הוכללו בספר התקנות של א ו צ ר מ פ ע ל י י מ.

להכרות ועד הנמל — נכון יותר: להודעתו בדבר פתיחת החתימה על מניות האוצר, נענה ציבור הפועלים בתל-אביב לאלפיו. החתימה נפתחה ביום 28.5.36 וננעלה ביום 2.6.1936: בין 12,000 חותמי המניות במשך הימים האלה תפס ציבור הפועלים מקום בראש.

בחוף תל-אביב נפרקו עד היום 20,000 הטונות הראשונות. אלפי טונות אלה הושטו בידי ספני ישראל וכותפו על כתפי פועלי ישראל, ספרדים ואשכנזים. מי לא ראה עבודה זו בחדשים הראשונים — כשהספנים גוררים את סירותיהם על פני השרטונות והעוסקים עומדים עד למעלה ממתניהם במים? בעמל חלוצי זה נתקדש נמל תל-אביב ובנאמנות הישוב כולו — וציבור הפועלים בראשו — יתגדל.

חשון, תרצ"ז.

## אניה סוערה

קץ האניה „תל-אביב“. עשרים ושמונה מלחים יפאנים, ובהם רב-חובל וקצינים, הגיעו לחיפה (דרך הים לפורט-סעיד ומשם ברכבת) כדי לקחת ליפאן את האניה „תל-אביב“, שקנוה ב-27,500 לא"י. האניה תפליג מכאן לבירות, שם תחליף את הדגל והשם, גם תקח משא ותמשך דרכה ליפאן.

במשך כל השנה היו חמישה מלחים של „תל-אביב“ שומרים על נקיון האניה והיו מניעים מדי פעם את המכונות, לשם שמירה על יכולת עבודתה, לפי חוקי הביטוח. החברה הארץ-ישראלית לספנות קנתה בשעתה את האניה ממר ברנשטיין (גרמניה) ב-80,000 לא"י.

(עמוד אחרון ל„דבר“, גליון 3779)

### עד כאן דברי המודיע.

ואני, ברשות חברים, רצוני להציב ציון למפעל חלוצי זה של יזמה פרטית, אשר מקץ מלחמת-קיום נואשת בא השלום עליו — והישוב העברי, על מוסדותיו ואישיו וחוגיו, והתנועה הציונית, על מוסדותיה ואישיה ומפלגותיה, ילווהו בשתיקה לעולם שכולו טוב, ואולי גם ירווח למישהו, כי חדלה התביעה החיה והתוכחה המטרידה של יצור עברי ימי, המבקש חיים ומגן. לא מתוך כוונות ציוניות, כי אם מתוך הכרח, קפצו מספר יהודים בעלי הון לתוך הים התיכון. הם עמדו ויסדו קו עברי מחיפה לטרר יסט, לכשתרצו: התחלה של קו עברי, כי רק אניה אחת יחידה היתה ברשותם.

עמדו ויסדו! לא קל היה המעשה. מי יגיד ומי יביע את כל המתלאה שהיתה כרוכה בעקבותיו? לא מעט עקשנות, לא מעט חריצות נדרשו לביצועו. הבקיאים בדבר יודעים, כי היה בו, מכמה בחינות, משום קריעת ים! נודה ולא נבוש: מהו בלם של המעשים הלאומיים, אשר נעשו עד עכשיו לפילוס נתיביים עבריים? כמעט לא-כלום. וכאן הופיע בכוח יזמה



פרטית נתיב עברי, אמנם צנוע, אך ערוך ומתקן בכל. מבלי להתכוון לשום תכלית נעלה, נעשו יהודים סוחרים, בעקיפי גורל ישראל, שליחים למעשה רב.

בימי "הרס והרג רב" למדנו מה חשובות ומפלטות הן אותן התחלות כיבושיות מעטות של עבודה עברית בכל מקום שטרחנו בהן וקיימנו, למשל: בנמל חיפה. ובכמה דמים — תרתי משמע — עולה לנו העדרם של כלים מבוצרים במקצועות אחרים, שזנחנו אותם, למשל: אבן!

ואני נוטל רשות לשאול: עצם הופעת אנתי-נוסעים עברית ארץ-ישראלית, המחברת את ארץ-ישראל ואיטליה, כלום לא היה בה משום כיבוש מיוחד במינו? כלום לא הגיע למניעי המפעל הזה עידוד וסעד בכל הצורות האפשריות? כלום היו אלה מיטיבים לעשות, אילו השקיעו את כספם בספסרות במג' רשים ביבשת תל-אביב, תחת להשקיעהו ברקימת המשך ימי נאה לתל-אביב? וכלום אין זו מחובת המוסדות העליונים לשקוד על הודמניות שאינן חוזרות על נקלה — או עליהם לעמוד מנגד ולבקש הצדקות להתחמקות? מהי משקיות ציונית: כיבוש או הסתכלות?

היש לנו רשות, כי תהיה לנו אניה עברית שלנו, קו עברי שלנו, צי עברי שלנו? היש לנו רשות לוותר למישהו על הרשות הזאת? לכולם — רק לא לנו — העליה שלנו?! לכולם — רק לא לנו — הפרי שלנו הנשלח?! מדוע איפוא היה כלי-שיט עברי זה טרף ליריביו? מדוע לא נמצא במוסדותינו הכוח לעמידה גלויה לצד המפעל החלוצי בחייו ומדוע לא גאלוהו במותו? מדוע נמכרה האניה "תל-אביב" ליפאנים?

לבנה ודגולה — כי למענה הותקן ועליה הונף לראשונה דגל ימי ארץ-ישראלי — חצתה זו את הים התיכון, תמידים כסדרם, שמונה-עשר חדשים ושרתה אל נחשול הרדיפה, אשר נתרגש עליה מראשית הופעתה, על חטא עצם היוולדה וקיומה, ואל שויון-הרוח של אוהבים קרים.

שוממה וכבוית-אורות היתה זו מוטלת בנמל חיפה ירחים על ירחים, להגדיל את קלון "התעוררותנו" הימית — ולא בא גואל.

האומנם לא היתה שהות לתשומת-לב?

כלי-שיט זה, יציר היזמה הפרטית וטרופ האדישות הלא-מית, החזיר במשך שמונה-עשר חדשי-נפתוליו לא פחות מסך 20.000 לא"י שכר עבודה למלחים ולקצינים לכל סוגיהם ודרגותיהם — בסך הכל: תריסר מנינים, אשר קובצו ולוקטו בשעתם מכל קצות עולם, עד נורבגיה ועד בכלל — ולפחות סך 10.000 לא"י תמורת תוצרת הארץ ושכר עבודה לפועלים בחוף חיפה.

כדי לתת מושג יחסי על ערך ההכנסה הזאת יצוין, כי נמל תל-אביב החזיר למעגל הכלכלה הלאומי במשך שמונה-עשר חדשי קיומו הראשונים, עד סוף אוקטובר 1937, סך ארבעים אלף לא"י (סחורה שנפרקה — לערך 110.000 טונות, סחורה שהוטענה — לערך 20.000). המדובר הוא רק בהכנסת משק הנמל, מחוץ לבנינו.

היזמה הפרטית לא זו בלבד שהעמידה כלי-שיט עברי, אלא שהצליחה להקנות לאניה "תל-אביב", למרות חילול שמה בצדייה על ידי אחדים, פרסום נאה ולרכוש לבבות בקרב הציבור, כ-8.000 נוסעים (לקצה אחד, שהם כארבעת אלפים בחשבון הלוך ושוב) בחרו באניה "תל-אביב" ויצרו את הבסיס למלחמת-קיומה, הכבוד לאלה! אך לא פעם הפליגה זו ריקה למחצה, לשליש ולרביע, בשעה שאחרות הפליגו מלאות על כל תאיהן נוסעים, רובם ככולם יהודים.

— ומרתף המטען? — אל נא תשאלו! והדר? ואשלג? —

דום ודום!

בעלי העסק קראו לעזרה — הם היו מוכנים, באין ברירה, למחוק את כל ההפסד של התקופה הראשונה, לשם הצלת גוף המפעל ועתידו, הם היו מוכנים לקבלת מרות לאומית — אך

גואל לא בא. שום גואל. לא גואל-שותף, לא גואל-פודה, לא גואל-משקיע, לא גואל-מלוה, לא גואל-מציל. לא בעוד האניה מתאמצת לקיים את עצמה. לא בצאת נשמתה. אוזן קשובה — מחוץ להסתדרות — לא נמצאה. ויד ההסתדרות לבדה קצרה מהציל.

פשיטא! אילו היו נושרים מעסק זה רווחים בטוחים למפרע, אילו יכלו לקטוף את פרי עתה כיום, כי אז היו נמצאים מושיטי-יד לרוב.

אך אם כך נלך לקראת הים — היעלה הים לקראתנו? את הנאום ביום-הים בתערוכה בתל-אביב אשתקד סיים מנהל המחלקה המדינית בהנהלת הסוכנות, חברנו משה שרת, בדברים אלו:

„לילות חרדה אלה יחלופו, יבואו ימים שטופי שמש וזיעת עבודה, ובנמל תל-אביב יעבדו פועלים שטופי אור שמש וזיעת גוף ושטופות שמש תהלכנה אניותינו הלבנות על פני ים התכלת.“

אניותינו הלבנות, אניות אחרית הימים החביבות! הלא תשאלנה אתן: לאן תובל בימים אלה אותה האחת לקו ארץ-ישראל—איטליה, אשר ניסתה להיות היא גופה קצה החוט המציאותי, הנשזר מן ההווה אל הבאות? כסלו, תרצ"ו.

## מעוז חדש

במסיבת ועדי הפועלים בתל-אביב  
מטעם הליגה הימית

האסיפה הזאת היא תפארת להסתדרות, והענין הזה — ענין הים — גם הוא תפארת להסתדרות. אנו מבקשים בים — וגם מצאנו! — מעוז חדש. עלינו להיות, השנה הזאת ביחוד, גם חזקים וגם נדיבים, נדיבים עם עצמנו. כי הכלי הזה של הליגה הימית מנוף הוא — וברכת המנוף אלינו תשוב.

ההסתדרות בתל-אביב, מובטחני, תמשיך באשר החלה ההסתדרות בחיפה. כאלף חברים מבין חברי ההסתדרות נרשמו כבר בליגה בחיפה. אין אנו גוזרים על חברי ההסתדרות שייכנסו לליגה; אין זאת גזירה אלא רשות. אבל קוראים אנו לכל חבר ההסתדרות, אשר ענין לו בים ובעבודה ימית ואשר גם בימים אלה אין זה למעלה מיכולתו להיכנס כחבר לליגה — לעשות זאת בשבועות הקרובים. כי לא על גאולת הים אנו מדברים לפי שעה — זהו ענין רחוק — אבל על מדרך לכף רגל עברית: בראשונה בחוף, אחר כך לאורך החוף, אחר כך — למרחקים. מדרך כף רגל זה — בכוח ההסתדרות לעזור להקמתו. התרומה שנקבעה — תרומה קטנה, כתרומה לאגודת עזרה, ולא כתרומה לכיבוש — אבל כוחה בזה, שתהיה תרומת רבים. תל-אביב, חיפה, ירושלים והמושבות תיצורנה את הרבבה הראשונה — ולה אני מתפלל. בהביטי על הנאספים כאן רואה אני אותה, את הרבבה הזאת, כאילו היא כבר קיימת.

אדר, תרצ"ו.

## שהחיינו והגיענו לים הזה

בנשף פועלי הים והנמל בחיפה

שתי מועצות הפועלים העירוניות הגדולות — מועצת פועלי חיפה ומועצת פועלי תל-אביב — כוללות כיום שתיהן בתחום פעולתן גם עבודת חוף-הים והים. אכן, מועצת פועלי חיפה היתה המועצה הימית הראשונה. ואותם צעדים ראשונים, לפני שש-עשרה שנים, אותה עקשנות ראשונה — יש להוקיר! עדיין אין בינינו מי שיודע להעריך היטב מה ערך הים לנו. מכל מקום מותר בנשף זה לברך, בשינוי לשון קצת, ברכה עתיקה: שהחיינו והגיענו לים הזה. אחד החידושים הגדולים של הפועל העברי השב למולדתו, חידוש יחסים וקשרים עתיקים, היה דבר החקלאות. והחידוש הגדול השני — אף הוא

חידוש יחסים וקשרים ישנים: הימאות. בין שני התחומים האלה, הקרקע והים, כלולות: החקלאות, החרושת, הבניה, התחבורה. השיט הדיג וכל מלאכת אנוש. אוצרות הים, כאוצרות הקרקע, רבים הם לאין שיעור. ואם לחיי-עולם, לתקומת עם בארצו — הרי אלה הם עמודי-יסוד. לא רבים יודעים כי גם לים אנו שבים, אך עובדה היא: תולדותינו יש בהן מריח אויר מלוח. מתוך חיבה יצקו קדמונים את המטבע: ים התלמוד. אנו באים עכשיו לתלמוד הים. גם השיט, גם הדיג — שניהם טעונים לימוד ושניהם אינם נקנים אלא בעבודה קשה. נוכל לכבוש אותם רק כשהמלאכה כולה, גם הקשה שבקשות, תהא נעשית בידי עצמנו, לא בידי זרים. ידעתי כי הנוער שלנו, חלוץ המלאכה בנמל ובים, עושה כיום עבודה גם למעלה מכוחותיו. הגמול צפון לנו בעתיד, ולפום צערא — אגרא.

אדר, תרצ"ו.

## חול המועד

במסיבת עתונאים, במלאת שנה לנמל ת"א

ראשית, אתם מתבקשים לגלות את הסוד, כי הים איננו עוד סוד לישוב. יש נמל לישראל, קטן, דל, צנוע — אבל ישנו, נמל-מעט, ונמל פירושו: ספנים, סוורים, סבלים.

שנית, רשאים אתם לספר, כי השנה הראשונה לנמל תל-אביב היתה שנת עבודה חלוצית, פשוטה כמשמעה. יש זכות גדולה למשלחים, לסוחרים ולעמילים; עשו משהו גם חברי ועד הנמל; אך החלק הקשה ביותר — הקשה בלי מליצות — עלה בגורלם של פועלי הנמל. הללו גררו סירותיהם ימים רבים על פני השרטונות ועמסו שקיהם במים בפועל ממש. זכו לקבל יסורים ראשונים אלה — מלבד בודדים — שתי

חטיבות של עובדים; הסלוניקאים, שהם ותיקים בים וצעירים בתל-אביב, והקיבוץ המאוחד, כוח צעיר בים, אך לא חדש בעבודה חלוצית. עוד בטרם מדלה ופסים ומריצה — הונף המטען בפשטות, בתנופה פועלית חלוצית, וטולטל מיד אל גב ומגב אל יד — וכך נוצרה העובדה: נמל תל-אביב. הוברר, כי בימאות, כמו בחקלאות, דרושים קודם כל עמל-כפים ויגיע-בשר, כדי לכבוש כיבוש אמתי, כדי להיות אדונים לטבע.

אלה אשר נחלצו לעבודת חוף תל-אביב, עמדו במשך חדשים רבים בסבל העבודה הקשה — לעתים קשה עד מאוד, והשכר הזעום — לעתים זעום עד מאוד. החקירה והדרישה על "המפתח" באה בימים מאוחרים יותר. להתנדבות אין מפתח! מתחילה לא רבים היו הקופצים לעבוד במים ולקבל פצעים. ומי שקפץ — קפץ. ועדיין רחוקים אנו גם כיום בנמל תל-אביב מתנאי עבודה הוגנים. יש עוד הרבה לתקן במצבם של עובדי הים שלנו, כדי להעמיד את קיומם על דרגה קבועה ובטוחה, בלי שיהיה עוד מקום לחשוש לדרישות מופרזות כל שהן, גם ענייני-חול אלה — מהראוי, כי לא נסיח דעתנו מהם ביום חג השנה לנמל תל-אביב.

שלישית, כי ישאלוכם: מה זה נמל? פרש תפרשו ברבים: נמל — זו עבודה! וככל שמתרחבת העבודה, כן גדל הנמל. והנה הצמיח לנו נמל תל-אביב ענף מלאכה צעיר ורב-ענין: נמצאו — ובמספר לא קטן — בוני-סירות עבריים. ואם ביקרתם באותו צריף על עצם שפת המעגן — וראיתם לעיניכם אחד מאותם צריפי-היוצרים, התחלות צנועות לספנות, אל בזלזל באלה! ודאי, מלאכתן עודנה טעונה שכלול, אך יש בהן גרעין טוב ומעודד.

רביעית, הגידו ביעקב, כי אוצר מפעלי ים אינו מתכוון רק לנמל, כי אם גם לאניות. נמל עברי מבלי אניות עבריות — נמל עקר הוא. והנה היתה לנו אניה אחת עברית — היחידה

בדרך חיפה—טריאסט — והיא נמכרה השנה במכירה פומבית, ולא נע ולא זע הישוב, ולא נעו ולא זעו אישיו ומוסדותיו! ההתעוררות שלו לעניני הים, כפי הנראה, עדיין איננה עמוקה כל כך. וביחוד ידל עומקה לעומת הבולמוס לנסיעות אל מעבר לים, האוחז בנו לעתים קרובות ומטלטל אלפים מן הארץ. לו לפחות השקענו את כספנו, המתבזבז לטיולי-חוץ, באניות עבריות! אירע לנו מה שאירע לאותו מלמד שוטה, שהלך בשליחות אשתו למכור גלוסקאות לאנשי-צבא ביומא דפגרא, כשהחילים מבושמים במקצת — וכשהללו חטפו ממנו את הגלוסקאות, לא עלה על דעתו, שגם הוא רשאי לחטוף גלוסקא לעצמו. העליה שלנו, התיירות אלינו, הנסיעות שלנו מהכא להתם ומהתם להכא — כל הגלוסקאות הללו נתונות-נתונות לאחרים. ולנו היתה אניה עברית אחת יחידה בדרך חיפה—טריאסט (בקו חיפה—קונסטנצה ישנן "הר ציון" ו"הר הכרמל") והיא צללה בנחת תהומה לעין כל הישוב, מנהג הזכרת נשמות ביום טוב — מנהג נאה הוא. נשמת האניה העברית "תל-אביב" דורשת את תיקונה. עלינו לשוב ולהחיות את המפעל ולהכפילו — ולהקים את השם.

חמישית — וזו העיקר — עשינו מעט מאוד בגדר הרשות שניתנה לנו ביום 15 במאי אשתקד, לאחר שלא זכינו כל חמשים שנות פעולתנו הישובית, מאז באו הביל"ויים, להקים לנו נמל שלנו. אנו פירשנו את הרשות הנתונה לנו פירוש דל וצומק. עשינו מעגנה — והיא צרה ורחוקה. ניתנה לנו רשות להתקין את חופי הירקון לצרכי נמל — ועדיין לא עשינו כלום בנדון זה. הנה יש לנו נוער — ולפניו נפתחה דרך חדשה: הימאות. עליו להתכשר לה — ואין לו מקום להעמיד סירה שלו. הנאמר די במעט הזה? ויש עוד שהות לעשות. בידי ועד הנמל נתון כלי, שבכוחו אפשר לשאוב כסף. דרושה תכנית הרחבה. יקראו לצבור עוד פעם — והצבור יענה עוד הפעם. גם הצבור העברי בחוף-לארץ, אשר הנמל

סיון, תרצ"ה.

קרוב ללבו, יתן את חלקו, בבוא אליו הקריאה להרחבת הנמל. אין להמתין לבוא ה"עסק"; סופו של העסק לבוא. לכשיהיה הנמל בנוי ומתוקן — יבוא גם הזכיון. העסקים היותר טובים, שעשו יהודים בעולם כולו עד עכשיו — הם שנעשו "למען ציון". יפה אמר ברקוביץ: מן המליצות המקראיות של מאפו הופיעו אוטומובילים מצוחצחים של בעלי עסק! וכבר רחוקים אנו היום הזה מהפסד! אל ניעגן למוצא פיהם של "מומחים", כי כל המומחים אינם אלא מומחים למה שהיה אתמול, אך לא למה שיהיה מחר. התפתחות הישוב העברי הבודתה את השערו-תיהם של בוגי נמל חיפה — ועוד לא הוציא שנתו ונעשה צר. וגם נמל תל-אביב עתיד להעניק פריו לבוגיו. נמל תל-אביב ישלם. הבו — ונרחיבוהו ונעשהו לכלי חפץ, לכלי-מידות בלי שהיות והמתנות נוספות.

סיון, תרצ"ה.

### "צער גידול נמלים"

באסיפת פועלי נמל תל-אביב ביום השנה הראשון לנמל

יש חבלי לידה ויש צער גידול בנים. חבלי הלידה של נמל תל-אביב ידועים לכולנו. יום הלידה היה יום חללים, אבל אם יום הלידה הוא יום קשה — הרי יום הגידול הוא יום ארוך של שנים, ואנו עומדים עתה בפרק "צער גידול נמלים". על כל הטענות תשובתי: מובטחני, שהכל יהיה. בנמל תל-אביב הבנוי יהיו תנאים הוגנים, ומובטחני, אם רק יצאנו היום מחבלי לידה, נצא גם לנצחון מצער הגידול. מובטחני, שדרך הנמל יבואו בקרוב עולים, והנמל יהיה בשבילנו נצחון צבורי פנימי ונצחון משקי.

סיון, תרצ"ה.

ר' מאיר אומר: כשעמדו ישראל על הים, היו שבטים מנצחים זה עם זה, זה אומר: אני יורד תחילה לים, וזה אומר: אני יורד תחילה לים. מתוך שהיו עומדין וצוחתין, קפץ שבטו של בנימין וירד לים תחילה. התחילו שרי יהודה רוגמים אותם באבנים... — — —

אמר לו ר' יהודה: לא כך היה המעשה. אלא זה אומר: אין אני יורד תחילה לים, וזה אומר: אין אני יורד תחילה לים. מתוך שהיו עומדין וגוטלין עצה אלו ואלו, קפץ נחשון בן עמינדב וירד לים תחילה. (סוטה ל"ו):

בראש חודש אייר תרצ"ז, 12 באפריל 1937, ניתן האישור מטעם הרושם לחברת "נחשון בע"מ", שמטרתה לעסוק בימאות לכל ענפיה.

יסידת "נחשון" באה לציבורנו בשלהי שנת-זוועה ממארת. אך המלאך הממונה על קידמתנו זה טבעו מאז, שהוא מכה על ראשינו ביחוד לעתות בצרה ואומר: גדל!

פתחו העברי של הים התיכון, שנפתח לנו כחודו של מחט, בצורת רשיון לפריקת סחורות בחוף תל-אביב, ביום 15 במאי 1936, הקים לנו את "אוצר מפעלי ים".

מאמצייה של האניה "תל-אביב" להחזיק מעמד במלחמת ההתחרות שנערכה עליה וקריאותיה לסעד ציבורי — אשר לא הגיעו למקום שאליו היו צריכות להגיע — עוררו עוד לפני שנתים את הרעיון על ייסוד חברה ישובית לעניני ים, ומנינים אחדים מאנשי ארץ-ישראל, שחזרו באניה זו מן הקונגרס בלוצרן, הביאו את תרומתם הראשונה לתכלית זו לועד הלאומי ועוררוהו להמשיך בדבר. אך ההמשך הופיע רק בשלהי אוגוסט 1936, שאז הונח היסוד בחיפה לסניף הראשון של "החבל הימי לישראל".

ציבור הפועלים נטל את חלקו בעין יפה בהקמת שני הכלים

הישוביים הימיים: "האוצר" ו"החבל". ועתיד הוא לתת להם מכווח ולהוסיף, כדי להאדירם ולהגיעם לשיעור הקומה הלאומי המיועד להם.

ו"נחשון" לשם מה? לשם סעד משקי גוסף, סעד משליים לשיט ולדיג חלוצי וכן לעבודת החופים.

ועוד בטרם "נחשון" כבר נעשו על-ידי מוסדותינו השקעות חשובות ב"פריקה" בתל-אביב, בשותפות עם "פרדס", "סמל" ו"אוצר מפעלי ים"; ב"עוגן" בחיפה בשיתוף הנהלת הסוכנות; בדיג בחיפה, בשיתוף הסוכנות והחבל הימי — סניף חיפה; בסבלות מכס בחיפה, בשיתוף הנהלת הסוכנות; וב הוצאות היסוד להתחלת בנין נמל תל-אביב — סך 2500 ל"י — כנגד סכום שקול מצד הנהלת הסוכנות.

ריכוז ההשקעות שכבר נעשו וגיוס אמצעים נוספים לפעולה ימית משקית — אלה הן התעודות ל"נחשון", כפי שהוגדרו בהחלטת מועצת ההסתדרות ל"ח: "המועצה מעריכה את ראשית הכיבושים ההיסטוריים של הישוב וציבור הפועלים המאורגן במשק הים לכל ענפיו ומחליטה על ריכוז הפעולה בחברה מיוחדת לעבודות ים ברשותה של חברת העובדים".

כחברת עסק יהיה על "נחשון" לבדוק יפה יפה בטחון כל השקעה ולדאוג לנשיאת פרי מסוים — לו גם צנוע בראשיתו. לפיכך יוכל "נחשון" להיות רק גורם משלים, הנשען בפעולתו על קרן-היסוד — הועדה הימית, על "החבל הימי לישראל", על קרן חוסר-עבודה, על קרנות הקיבוצים, הקבוצות וכו'.

כחברה הסתדרותית יפעל "נחשון" מתוך רצון חלוצי לפיתוח משק הים לגופו, כדי להתקיים בעבודתו. כחקלאות — כימאות. בכוחם של אלה האומרים להחיות את עצמם ביגיע כפיהם ינוצח גם הים, קשי ערפם, אורך רוחם וחדירתם לתוך תוכו של המשק בדרך פועלית, בלי שרד מיותר — באלה יש לקיים עובדות משקיות גם בתנאים חמורים.

ומצד העובדות עדיין אין בידינו אלא התחלות צעירות ודלות. אם התקדמנו משהו בשנה האחרונה, הרי זו רק בעבודות החוף, בעיקר בסבלות. אותה ספנות-מעט שנוספה לנו השנה אינה אלא ספנות-סירות. בשיט-אניות נסוגנו אחורנית: הנתים העברי חיפה—טריאסט, נתיב האניה "תל-אביב", נמחק דוקא השנה, כש"פינו מלא שירה" לים.

והדיג? — עדיין הוא כולו באופק ו"ערפל חתולתו". דלות זו של ה"יש" הימי שלנו מחייבת ריכוז אמצעים מרובים — וראוי "נחשון" כי ציבור הפועלים יכריז למענה, עם תחילת ברייתו, מפעל כספי מיוחד. ועוד תגיע שעה זו בתוכנו.

סיון, תרצ"ז.

## קרן היסוד של הים

על סיון האניה "הרציון"

בכנוס היסוד של החבל הימי לישראל

אנו מתחילים. לדעתי, מתחילים קצת ברפיון. תשעה חדשים עברו מהיום שנוסדה הליגה הימית הראשונה בחיפה. והחדשים הללו לא היו חדשים רגילים בחיפה ובארץ. היו אלה חדשים של תקופה רבולוציונית בישוב. ואילו ההתעוררות הזאת שצפינו לה בענין הים הלכה בדרך אבולוציונית — ברפיון. אנו מתחילים בחוסר אמצעים. הליגה, שמטרתה היתה לבוא לכינוס הוזה ברבבות ובאלפים רבים של חברים, מונה לעת עתה אלפים אחדים, בחיפה ובתל-אביב. בירושלים ובמושבות אין לה עדיין סניפים.

הנסיון הזה של הליגה לכנס אותנו ל-2—3 ימים על האניה הזו, לצאת מתוך הווי החיים הרגיל, אולי למעט בדיבורים, אבל מתוך זה לבוא להתקרבות לענין שעליו מדברים, רעיון יפה הוא. וזכות גדולה היא זאת לאניה "הרציון", לחברה ולרוב-החובל העברי. לעת עתה אין לנו, אלא חברה זאת העוברת מחוף לחוף ומעבירה גם נוסעים וגם משא — יש לנו רק חברה

זאת "ברקוביצי" והשניה "עתיד", שהיא מכוונת למשא — ויותר אין לנו. היתה לנו אניה שנסעה מחיפה לטריאסט ונתנו לה להמכר בפטיש בבית-המשפט. ואם האניה הזאת אספה כ-100 איש ממקומות שונים, כדי לאתר אותם לענין הים, אני חושב שמר ברקוביצי זכה זכות גדולה והוא צריך לראות עצמו כמי שזכה לכבוד גדול. אבל אין להסתפק בזה. שני הימים האלה צריכים לקרב אלינו את הים, להמציא לנו יותר חברים לענין זה של העבודה הימית. גם תרומה קטנה שתהיה קבועה כל שנה, תרומה של הרבה רבבות אנשים, יכולה לעזור לבנין הספנות העברית, אבל לשם זה נחוצים אלפים רבים.

גם נמל תל-אביב מתפתח לאט. הוא צריך ויכול היה להיות אחר. כמה כסף מזומן אנו זורקים לים יום-יום בכל מיני צורות ועד כמה אין אנו מצליחים לעשות דבר כדי שהכסף ילך אלינו. איך קרה לנו הדבר הזה — קשה כמעט להבין. בכסף פרטי לא נוכל, כנראה, לעשות. חוזרת ההיסטוריה. המתחילים יהיו הבטלנים, אלה שאינם מומחים — ואחר כך יבואו המומחים וירווחו כסף. צריך שיהיה מקור כספי עממי. קרן היסוד של הים. כל יהודי צריך להקריב חצי לירה או לירה לשנה. גם זה מתפקידה של הליגה — לא לתת לאנשים לחשוב שדוקא לגויים מותר שתהיינה להם אניות גדולות וטובות. לו היו לנו קפיטליסטים הגונים, — ויסלחו אם ישנם פה וגם אלה שאינם, — היו קונים אניות, היו אולי מפסידים במשך שנתים ושלוש אולם אחר כך היו מצליחים ורואים ברכה. יש ליצור קרן עממית לעבודות הים. אני רואה לפני את יהודי אמריקה ואנגליה מצטרפים לליגה. גם את היהדות הפולגית אני רואה כשותפת. בהכנסות הקטנות הללו ובמעט אומץ שנדרוש מעצמנו אפשר לשנות משהו בענין זה. ביחוד אחרי המכות הגדולות שבאו עלינו השנה הזאת, הכרח הוא לנו לא להיות תלויים בענין הים בגויים. אינני רואה כל סיבה מדוע לא יהיה לנו צי עברי גדול. אין כל סיבה לזאת — מדוע לא תהיינה לנו

אניות. הסיבה היא רק עצלות, רפיון ושיגרה; ואת אלה צריך לשבור.

שמרתי לי לנעילה שתי הערות:

הראשונה היא: לא המאורעות הם שגרמו להופעת החבל הימי ולהתעוררות הזאת. עוד לפני שנתיים, באניה "תל-אביב" בנסיעה לקונגרס, התכנסנו על הסיפון והחלטנו להקים חברה לפעולה ימית וגם רשמנו חברים והכנסנו תשלום ראשון. אבל המאורעות היו גורם דוחף ולפני תשעה חדשים, ב-28 באוגוסט 1936, נתכנסנו בחיפה למסיבה ראשונה, לייסוד הליגה הימית. הרי שהמאורעות אינם אבות המפעל; הם היו רק גורם דוחף, גורם נוסף, ונמל תל-אביב פתח שער ממשי לים ואזרו עינינו. הערה שניה: לא תודה ולא ברכה ולא שום נאום יוכלו להביע את המעשה הגדול אשר נעשה בתל-אביב במשך עשרת החדשים הללו על ידי העובדים בים. כשהתקרבונו למקום הזה וראיתי את מאות העובדים אשר יצאו לקראתנו, היתה לי הרגשה כי האניה האלמת הזאת אשר כיבדה את נמל תל-אביב בביקורה היתה החג הראשון לעובדי נמל תל-אביב, ראשית גמול לפעולה החלוצית הרבה שנעשתה על ידם. אין כוח להביע את הדבר הזה, אבל כולנו עמדנו על האניה בידענו, כי רק המחיצה הרשמית הזאת מפריעה לשמחה האמתית לפתיחת השער לבנים השבים לגבולם.

תקותי שהימאות העברית תהיה גם ימאות אנושית, ועובדי הים העברים יהיו עובדים בני תרבות עם צרכי תרבות ועם קיום תרבותי, ויעלו את המקצוע הזה כמו שמעלים את המקצועות האחרים בארץ למדרגה של קיום אנושי. הימאות העברית היה תהיה ימאות אנושית.

אב, הרצ"ז.

## נמל תל-אביב בר-עליה

במסיבת עתונאים בנמל

הדבר שאנו נתבעים לו היום הזה — הרחבת נמל תל-אביב. בעוד ימים אחדים היה יהיה הנמל לבר-עליה, תחילה לנוסעים ואחר כך — גם לעולים, הבאים להשתקע. להוציא, לפי שעה, תיירים. המכירים את הנמל יודעים כי אין הוא, לפי מידותיו, אלא אתחלתא. כל פועליו מרגישים בצורך ההרחבה — גם לנוחות העבודה וגם לפרנסתם. יש הכרח להאריך את קירות המעגן ולהוציאם למים עמוקים, כדי להקל על הכניסה למעגן מן הים. שר הים גורף חול ומביא אותו "ללא כל תכנית" אל פי המעגן ממש. על כן נודעת בנקודה זו חשיבות יתרה לעומק המים, ביחוד בשעת סערה. אם רוצים אנו בגידול התנועה (ומעכשיו — גם תנועת העולים), הרי נחוץ עוד מעגן. אגב, הוא יעלה פחות מן הראשון. דבר זה יש להבהיר לא רק לישוב, כי אם גם לגולה הנאמנה עם הארץ. עד היום לא קיבל נמל תל-אביב מבחוץ אף לירה אחת. כל אשר נעשה — נעשה בכוחות הישוב בארץ-ישראל.

ההשקעה הכללית שלנו עד היום בנמל תל-אביב היא כדי רבע מיליון לירה. כנגדה יש לנו נכסים: הקירות שוברי-הגלים, הסירות, הגוררות והנגררות, ושאר כלים. אך הנכס החשוב לעם ישראל הוא: מאתים וחמישים ספנים עברים, היודעים כבר את מלאכתם והמתפרנסים כעובדי ים; מאה ושמונים סורים ועשרות עובדים בבדק הסירות ותיקונן, ושלוש מאות וחמישים סמלים קבועים. הוה אומר: עד אלף פועלים עסוקים כבר בנמל תל-אביב. אני סבור כי יש ענין בפירוט הזה לכולנו.

בתחילתו, בחודש ספטמבר 1936, גילגל הנמל ארבעת אלפים שש מאות ששים וחמש טונות, בחודש דצמבר 1937 — שבעה-עשר אלף טונות. היום הבינוני בספטמבר 1936 היה יום

פריקה של 320 טונות, היום הבינוני בדצמבר 1937 היה יום פריקה של 740 טונות. מה הכניס נמל תל-אביב במשך השנה לעיר? עוד לא נעשה החשבון המדויק, אך אותו אלף הפועל ואותו 70 המכוניות העסוקות בו, העבירו כבר אל החנוני, אל בעל המסעדה וכו', בשנה ומחצה לקיום הנמל — כמאה וחמישים אלף לירה. כעת הולך להתווסף על אלה הענף החדש: העלאת הנוסעים והעולים. המפעל החשוב מבחינה ממלכתית, הנהו איפוא אחד החשובים גם מבחינה כלכלית פשוטה. ועדיין אנו עומדים באמצע המערכה להשיג לנמל תל-אביב שיוון-זכויות, כדי שיושב לנו — ובעין יפה — מהכנסות הנמל חלק הוגן לחשבון ההשקעה היסודית.

כל מפעל קיים איננו אידיליה. מטבעם של העניינים המעשיים שהם מכסים את החזון כמו אפר את השלהבת. אך אל ידבק בנו יחס אפור לנמל תל-אביב: יש לראות את חשיבות ערכו מבעד לפרטי יום יום. ועליכם, העתונאים, לסלק את האפר ולגלות מחדש את השלהבת.

כסלו, תרצ"ה.

### כלי עממי

הקונגרס מקדם בברכה את ייסוד "החבל הימי לישראל" שיצר אגודת של מסירות ופעילות צבורית סביב מפעלי הים הראשונים והוא פונה אל המוני העם בארץ ישראל ובגולה בקריאה להתלכד סביב "החבל הימי לישראל", כדי לחזק ולבצרו.

(החלטת הקונגרס הציוני ה-20 בציריך)

כשאני מהרהר בתולדות שנתו הראשונה של "החבל הימי לישראל", אני בא לידי מסקנה, כי יש לפנינו עתיד גדול. החוש, אשר אמרנו לעוררו, חוש הנהייה אל הים והאמונה באפקיו, ניתן להיות ניעור בלב רבים, רבים. על כן יכולנו להגיע עוד בשנה הראשונה, שהיא מטבעה שנת גישוש, לתשעת אלפים

חברים. אכן מתקרבים אנו לאותה רבבה ישובית, אשר היתה לנו למשאת-נפש במסיבת הנחת היסוד לסניף הראשון, החיפני, באוגוסט 1936. היא הרבבה, אשר מבלעדיה לא ראינו את עצמנו זכאים לבוא אל העם בכל תפוצותיו ולקרוא לו להוסיף מכחו על "החבל" ולעשותו מכשיר ישראלי עולמי, להחזרת עטרת הימאות העברית ליושנה.

עוד יבוא יום ואנשים מישראל, בהביטם אחורנית, יתמהו תמוה: כיצד יכול היה הישוב העברי להתקיים עשרות בשנים מבלי מכשיר עממי מעין זה.

הלמות לבו של הנוער שלנו לקראת הים הולכת ועולה. ישא "החבל" פניו אל הנוער, להדריכו ולעודדו בדרך זו — ונשא הנוער את "החבל"!

נצחו של הכלי העממי הוא בחיבת הרבים אליו ובשליטת הרבים עליו. לא אגודה תלויה בחסדי יחידים, כי אם כלי פתוח, נתון כולו להשפעת העם, לבקרתו ולתוכחתו — כי "את אשר יאהב — יוכיח".

"החבל הימי לישראל" יהי כולו ברשות העם, כפוף למרות מוסדותיו הלאומיים העליונים, כשם שכפופות למרות זו הקרן הקיימת לישראל וקרן היסוד. בכוח זה עתיד הוא להיות שלישי להן — בקרב העם. טבת, תרצ"ה.

### עם המעשה

בישיבת מרכז החבל הימי לישראל

### הפעולה בחוץ-לארץ

עודני מתלבט אם אמנם הגיע כבר הזמן להתחיל בפעולה ארגונית וביצירת תאים בחוץ-לארץ. נדמה לי, כי בטרם נגש לפעולה שם עלינו להעמיק שרשים פה בישוב. תמיד אפשר ליצור תאים, אולם — האם נוכל לקיימם? אנו מעוניינים, כי הופעתנו הראשונה בחו"ל תהיה בקנה-מדה רחב. הפעולה



בחז"ל מחייבת משלוח אנשים, דבר שאין אנו יכולים לעשותו כיום, ביחוד לאחר שהעורף שלנו אינו מחוסן די צרכנו. עלינו לבנות קודם את המסד. כל נהיה בהלים. קשר עם הסתדרויות ציוניות בארצות שונות — כן, ארגון תאים — עוד לא! אולם אני מחשיב את ההצעה בדבר הקשר עם בתי הספר בחז"ל. עלינו ליצור אותם. אולי כדאי לחשוב על הדפסת עתון בשביל חז"ל בוארשה. יש לבוא בדברים בענין זה גם עם החלוץ העולמי, גם עם מחלקת העליה של הסוכנות.

כפילות לשם מה?

אעלה שאלה נועזה המטרידה אותי מכבר. אנה יובילונו שתי היחידות: חי"ל ומחלקת הים של הסוכנות, בעלת כמה וכמה ועדות? החי"ל צריך לשאוף, כי לחבריו תהיה הרגשה של השתתפות במעשה ממש. אולם אם הפעולה תפוצל לפי ועדות-פעולה, מה יעשה החי"ל? נדמה לי שאנו מכפילים את עצמנו. דעתי היא, כי החי"ל צריך להיות את המסגרת לכל הפעולות הקשורות בעניני הימאות, ותפקידה של מחלקת-הים הוא ללוות את פעולת החי"ל ולהדריכה. ועדת ספנות ליד החי"ל צריכה להיות מודרכת על ידי מחלקת-הים. ה"חבל" צריך להיות מכשיר הסוכנות. מכלל זה שהצעתי אני מוציא את ענין בית-הספר הימי. אני מציע שנבדוק את הענין הזה בדיקה מעולה. יש למנוע בעד הקבלה בפעולות. אני מרגיש, כי יש רוח במפרשי החי"ל וצריך לנצל את הדבר.

טבת, תרצ"ה.

### אניה עברית מהי?

בישיבת נשיאות החי"ל

אני מסכים שלא נקפיד על 100% של הון עברי דוקא, אולם על עבודה עברית יש להקפיד ולהקפיד. החי"ל צריך לעמוד על דרישה של 100% עבודה עברית: פועלים, פקידים.

כל ענפי הפרנסה הכרוכים בקיומה של אניה צריכים להיות נתונים בידי יהודים. וודאי, מוטב שההון יהיה כולו יהודי. אולם הנני מוכן להסתפק בהון עברי חלקי, בתנאי של השפעה צבורית מספקת.

עלינו לקבוע הגדרה אחת למושג "אניה עברית" ולבחון את המציאות בקנה-מדה של הגדרתנו זו. אני מציע לקבל את ההגדרה הבאה: (א) חברה ארץ-ישראלית, (ב) דגל ארץ-ישראל, (ג) עבודה עברית, (ד) תוצרת הארץ, (ה) השתתפות הון עברי ומידת השפעה מסוימת להון זה, (ו) חוזה עם החבל הימי להכטחת הצדדים החשובים מבחינה ישובית.

אם האניות תתאמנה להגדרה זו, תנתן להן תמיכתו של ה"חבל" ולאות זה יונף עליהן הדגל של החי"ל.

טבת, תרצ"ה.

### ככל הגויים

חיבתנו אנו לים היא צעירה-עתיקה. בגליונות אלה ("ים", גליונות החבל הימי לישראל) תבואנה כפעם בפעם ידיעות על מעשים שבהתנדבות להאדרת הימאות בעמים אחרים. עמים — ולא מדינות. כי המדובר הוא על החיבה העממית ויצירותיה כמילואים למדינה. לנו החיבה העממית היא גם המדינה. כי את אשר לא תעשה ההתנדבות להחייאת הכוח העברי בים — מי יעשה?

מסורתנו הימית עתיקה היא — כותב האיש היוגוסלבי.

מהמאה השמינית עד המאה האחת-עשרה מלכו על חומי

הים האדריאטי הנסיכים והמלכים הקרואטים, שלרשותם

עמד צי ימי מפותח, בימי מלך טומיסלאב (בשנות 910/928).

כלום אין הדברים האלה מעלים אל לב את דברי הרצאתו

של פרופיסור נ. סלושץ בכינוס הימי הראשון שלנו — על

מסורת הספנות העברית המפוארת? אלא שקנה-המידה לעומק  
הוא אחר: קנה-מידה של ישראל סבא. לא מסורת בת אלף  
שנה, כי אם בת אלפים.

ועוד כמה פסוקים מצויים באותה אגרת, הראויים לקצת  
התבוננות:

„בשעת אחד הממלכה היוגוסלאוית נספחה דאלמאציה,  
ארץ שכולה סלאוית-לאומית, והחוף הקרואטי — לאם המולדת  
היוגוסלאוית. לדאבוננו לא סופחה ליוגוסלאויה אוסטריה עם  
600,000 תושביה היוגוסלאוים (קרואטים וסלואנים). על אף  
השגיאה הדיפלומטית הזאת נהייתה ממלכת יוגוסלאויה עם  
שפת ים יפה וארוכה באורך של 600 קילומטר בחלק המזרחי  
של הים האדריאטי למעצמה ימית. לשם זה נחוץ היה לעשות  
כל מה שאפשר כדי שחלקת מדינה זו תהיה חיים לאומיים  
מדיניים מלאים, כדי שהממשלה תקבל אוריינטציה ימית  
והעם יהיה תדור רעיון החייאת הימאות. הרעיון הזה של  
החדרת הרגשה ימית בעם היוגוסלאוי קיבל דחיפה עוד  
יותר חזקה מאחר שנוכחנו לדעת, כי שכנו מהחוף המערבי  
איננו פוסק מלשאוף דאלמאציה, ארץ סלאוית בכל המובנים.”  
ולנו לעם התפוצות, יש ענין גם בדבור זה:

„יש לו (לחבל הימי היוגוסלאוי) סניפים במקומות ההגירה  
היוגוסלאוית: באמריקה, במצרים, בתורכיה.”

וגם מפולין יש לנו ללמוד קצת. אורך הים הפולני הנהה,  
כמדומה, קצת פחות מן 170 קילומטרים — חוף הים של  
ארץ-ישראל. ואף על פי כן:

„הליגה הימית והקולוניאלית, הפועלת בשטח פולין, היא  
האיגוד הגדול במינו, לא רק בארצות הבאלטיות, כי אם  
באירופה כולה.”

צא ולמד כמה חביב הים על כל העם שזכה בו, אם בהרבה  
ואם במעט, ומה גדולים מעשיה של חיבה זו!  
שבת, תרצ"ה.

## נמל — עמל

יש קליפה לנמל ויש לו תוכן. מצד קליפתו דומה הנמל —  
כל נמל — לקיפוד. שכן כל נמל הוא בבחינת גבול — וכל  
גבול מהלך אימים. חיצוניותו של הגבול היא מטבעה דוקרנית  
ומסומרת: כולה סייגים, בלמים, איסורים. „ביקורת תעודות”,  
„בדיקת חפצים”, „שחרור ממכס” — כל אלה יצורים מפליצים,  
שאינם מושכים את הלב. נפש האדם, המפליגה ברצון למרחקים  
וכל אופק חדש יקסום לה — רותעת וסולדת לציור מעברות-  
מכס. רק הנמל שלעתיד לבוא, אשר יגשור בין עמים-אחים,  
הוא אשר יקבל בסבר פנים יפות את כל הבא אליו. אז תקום  
בלב איש דמות אחרת לנמל, אשר תחשוף מבעד לקליפתו את  
תכנו האמיתי ותקרב את התוכן הזה ללב.

ומהו תכנו של נמל? הנמל הוא עולם מלא יגיעה, יגיעה  
שתכליתה תנועה, טלטול, תיקון ובנין יבשתי וימי. שירה  
כבירה לעמל רב-פנים על גבול שני האיתנים, לשם קישורם  
וחיבורם ושליטה בשניהם.

ותוסיף על אלה את הדיג למינהו!

הריחוק הנפשי מעצם התוכן של נמל היה אולי הקו החרוץ  
ביותר ביחסו של הישוב העברי לימו. לא מרצון — מאונס.  
חצצה בינינו חציצה של מהומה נכרית, מפורזלת חומרות כסל  
ורשע. קיר אטום שאין לו מזיון. גם אילו ניתן לנו חלק ראוי —  
ולנו לא ניתנה דריסת רגל! — בנמל הנכרי, לא היה בכוחו  
להביא לנו הרגשה נמלית ביתית. רק עם פתיחת השער העברי  
הימי באה רווחה נפשית.

בכל אשר תעמול היד העברית בארץ הזאת שם צפונה  
הברכה לנו. כן! ידי הנערים הללו, ילדי עם עתיק, המעלות  
יבלות חדשות בשדה ובים, הן הן הרוקמות רקמת יצירה ושירה  
על פני הארץ כולה ונוטעות בה פינות חן וחסד לנו. וכאחת

הפינות הללו, כמרגלית אחת בטורי המרגליות, וכמיוחדת במהותה בתוך אחיותיה — גם פינה זו בצפון תל-אביב. ישוב! ישוב! מה יקר הנכס הנוסף לנו! אדר א', תרצ"ה.

### „בליל התקדש חג“

באספת-עם, ערב פתיחת נמל ת"א לנוסעים

האספה הזאת נותנת כבוד לענין. היא מוכיחה, כי אנו אוהבים את הים, מכל מקום אנו מתחילים לאהוב אותו. זאת היא אהבה כלואה, ביאליק דיבר על דמעה כלואה אשר כוחה רב. אהבתנו אל הים היתה כלואה. נגדרה לפנינו הדרך אל הים — כל ימי הישוב החדש. ואהבה אשר היתה כלואה שנים רבות — כשהיא מתפרצת — בכוחה לחולל דברים גדולים. ויש סימנים להתפרצות אהבה זו. קיבלתי היום מכתב ממדינה אחת — מסדום החלוצית, שם עמלים בחורי ישראל. והם מצאו להם פנאי לכתוב לנו, כי הם משתפים עצמם לחג זה ומצטערים שלא נתפרסם בעתונים מה הם תנאי החתימה על מניות עליה. הם עורכים הערב מסיבה וחזותמים בתורת קיבוץ על מניות מספר בלא לדעת את פרטי התנאים. וטלגרמה קיבלתי היום עוד ממדינה אחת — ממדינת אמריקה. הועד ל„נחשוך“ מודיע לוועד הפועל של ההסתדרות, כי הוא עורך מחר שורת חגיגות בערי אמריקה כדי לשתף את הקהל הקרוב לענינים אלה בחג זה. נחזיר ברכה למברכים ונגיד דיבור אחד לעצמנו: נדמה לי שעוד אנו יכולים לעשות משהו לנמל תל-אביב. לא אגיד כי רב כוחנו כיום הזה, אבל בכוח אהבה אמיתית יכולים אנו, בני תל-אביב וארץ-ישראל, לעשות משהו לנמל תל-אביב. ויודע אני שיש אהבה אמיתית בלב כולנו, כקטנים כגדולים, ועוד יותר בלבבות הקטנים: אהבת הילדים לנמלנו היא ללא שעור. ובצדק, כי להם הוא. הם יהיו בו כבביתם.

ומהו שם הדבר שנוכל לעשותו: מניית העליה. נקשט את בתינו, נקשט כל בית-ישראל במניית העליה, ואת שלהי החורף הזה נהפוך לזמן של התעוררות למאמצים נוספים לנמל תל-אביב.

גם אני בשתי מידות: לא בניגוד למר הופיין, אלא כמלואים לו — נאמנות והתנדבות. אל לנו לשאת עינינו לזול של יפו. אל נרשה לסוחרים להביא לנו סחורות משער יפו. נאמנות לנמל תל-אביב! הוא זקוק לנאמנות זו. אם אנו לא נהיה נאמנים לו לא יוכל לגדול. ועוד התנדבות כספית נדרשת מאתנו. כ-170 אלף לירות השקענו מכספי התנדבות, ועבודה עשינו עוד בסכום נוסף שאנו חייבים, ועוד יותר אנו חייבים לנמל: חייבים להרחיבו. תרכוש איפוא כל משפחה את מניית העליה — ירכשוה בתשלומים לשעורין בכל צורה שהיא. אין ספק כי ביאת אניות עולים לנמלנו תעורר לבבות בכל תפוצות הגולה הציונית.

„עלה נעלה וגם יכול נוכל“.

אדר א', תרצ"ה.

### בתוך ים סוער

עם פתיחת נמל ת"א לנוסעים

עמידה זו של נמל צעיר, בנוי בידי חלוצים ובכספי מתנדבים, תוך ים סוער — עמידה סמלית היא. מפעלנו כולו משול לנמל-הבנין-והשלום בתוך ים מדיני סוער. ויש מי שעומד בעצם הימים האלה רחוק מכאן, במקום שנועד לו, פניו אל הסער — והוא אוסר את המערכה, בשם מפעלו הצעיר והקדוש של עם עתיק וכביר ברוחו.

ברכה לו לחיים וייצמן, מעל הבמה הזאת. וקריאת אזעקה שלוחה מכאן לכל ישראל: עורו, להגביר יד הבנין בימי הפורענות! את אשר הישוב יכול לתת — הוא נותן. עמידה

על אמת זו מותר לבנות. על אמת זו צריך לבנות.  
 וככל אשר תמעטנה החציצות בין העובד לבין הנמל, ככל  
 אשר תרבה העמסת האחריות הישירה על כתפי העובד —  
 כן ייטב לנמל ולעובד גם יחד.  
 אייר, תרצ"ח.

### שהחיינו !

המודעה הנתונה בגליון זה — («ים», גליונות החבל הימי  
 לישראל) — בדבר פתיחת קבלת חניכים לבית-הספר הימי ליד  
 התכניון העברי בחיפה ראויה לברכת «שהחיינו». כדאי, כי



דוד רמו מברך את תלמידי ביה"ס הימי בחיפה

הנוגעים בדבר — והם רבים — ישימו לב מבעוד מועד לכמה  
 צדדים מיוחדים של המוסד החנוכי החדש. קודם כל יש לזכור,  
 כי גיל הכניסה אליו הוא גיל הנערות — בני 14-16 שנה.  
 הנסיון הוכיח, כי ההתקשרות לעבודה הימית עולה יפה בידי

על הנפש — ובנין, התגוננות והתישבות — זו דרכו בישימון  
 יריות ופצצות ורציחות זדון. עובדינו החקלאים, שוטרינו,  
 נוטרינו ושומרינו, נהגינו עזי-הנפש וספנינו וכל עובדינו באשר  
 הם — על משמרתם. הישוב כולו — על משמרתו. אך מפתחות  
 הבנין של הארץ הזאת מופקדים בידי העם העברי. ומעתה  
 הופקד בידינו גם השער הזה, לשכללו ולפארו.  
 אדר ב', תרצ"ח.

### «עוד אבנך»

במלאת שנתיים לנמל תל-אביב

קטן-נמלנו וצר, אך שלנו הוא.  
 הספן העברי על משוטיו, הסוור והסבל על מדליהם.  
 כבר נעשה הדבר חולין למישהו, לא לנו.  
 פינה זו בצפון תל-אביב — פינת חן היא, פינת יקרת.  
 «חיבת הנמל» עשתה פלאים בישוב ועוד תעשה פלאים בעם.  
 העם העברי עוד יפאר את שערו. עוד ישכללו וירחיבו —  
 ו«כאן יהיה נמל גדול».

\*  
 המסוגל צבור פועלי הנמל, בתור כלל, לשמור על נכס  
 העם, לשקוד על טובת הנמל ולהצעידהו, מתוך מאמצים  
 משותפים עם «אוצר מפעלי ים», לקראת שיכלול, ביסוס  
 וגידול? היש בצבור פועלי הנמל הרצון החי לאחריות? היש  
 בו הכשרון לכך?

שנתים אלה עונות ואומרות: כן.  
 הפועל הצליח. הצליח למעלה ממה שניתן לצפות.  
 גם בעבודה, גם בתפיסת סידוריה וצרכיה.  
 הנמל זקוק לפועליו והפועלים זקוקים לנמלם.

\*  
 אמת פשוטה היא.  
 כל פועל מרגיש ומבין זאת.

אלה המתחילים בה מנוער. בגיל זה ההחלטה על בחירת בתיב-  
חיים ימי לנוער היא, לפי טבע הדבר, בידי ההורים. חידושו  
של מקצוע זה במערכות הכלכלה שלנו מחייב לעורר עליו את  
לב ההורים במיוחד. צמצום מספר החניכים מצריך זריזות  
מסוימת מצד אלה הרוצים בדבר. מספר התלמידים במחלקת  
הנאוגאציה נקבע לפי שעה לשנה זו ל-15 איש, במחלקה  
למכונאות ימית — 15, במחלקה לבנין סירות — 5 ובמחלקה  
להפעלת רדיו — 5.

אולם מלבד דאגת היחידים יש כאן מקום גם לדאגה  
צבורית מסוימת. מאמצי החבל הימי לישראל בארץ ובלונדון  
והשתתפות הנהלת הסוכנות היהודית עתידים להבטיח את  
האמצעים ההכרחיים לציווד בית-הספר ולתקציבו השוטף, אולם  
נשארה עדיין פתוחה שאלה חשובה ורבת-ערך: כיצד תינתן  
גם לילדים ממשקי העובדים ומבתים לא-אמידים בעיר היכולת  
לקנות להם מקצוע זה, להתכלכל ארבע שנים על חשבונם  
ולשלם את שכר הלימוד המסוים ההכרחי אשר יושת עליהם.  
פתרון השאלה הזאת יוכל לבוא בדרך פתיחת פנימיה וקביעת  
סטיפנדריות לחנוך ימי מטעם מוסדות צבוריים שונים, דוגמת  
„נחשון“.

ההסתדרויות הצבוריות אשר יש להן ענין בדבר מהראוי  
כי תחשיבנה דאגתן זו ותוספנה אף הן צד שכלול למוסד החדש.  
אב, תרצ"ה.

## „קרן הים“

בישיבת נשיאות החי"ל

יש לנו שתי קרנות: (1) קרן קימת לישראל — קרן עממית  
המיוסדת על תרומה, (2) קרן היסוד הבנויה על עקרון של מס.  
הקרן השלישית — קרן הים — צריכה להיות בנויה על חברות  
המונית ותשלום מס חבר. בצורה כזאת לא תבוא לידי  
התנגשות עם שתי הקרנות הקיימות. בארץ יש לנו 13 אלף

חברים. בל נשכח, כי אנו נתונים למרותה של הסוכנות היא  
לא תרשה לנו ליצור קרן שלישית, אם היא תהיה עלולה  
להתנגד לקרנות הקיימות.

אזר, תרצ"ט.

## ים ואויר

בישיבת נשיאות החי"ל

אינני יודע אם רבים יודעים שיש בארץ התחלה ללמוד  
טיס בדאונים. ראיתי אותם לא מכבר בבת-ים ונתרשמתני.  
זוהי הקדמה לטיסה מוטורית. עסקני התעופה בארץ רוצים  
לבנות לעצמם היקף בחוץ-לארץ ובארץ. יש להם קלובים  
ועסקנים רבים. זהו השגעון שלהם. גם הם רואים את עצמם  
נתונים למרות לאומית ומכל הבחינות מקביל הדבר לעניני  
הים. אני מתאר לי, כי החי"ל צריך לכלול שתי מחלקות: ים  
ואויר. ויש תקדים: פולין. יש להתחיל במיזוג הפעולה הזאת  
בחו"ל. התעופה תהיה מחלקה אוטונומית. אם הרעיון הזה  
יתקבל על ידינו, יש לאחד את שני הענינים במסגרת כללית  
בשם „חבל ימי לישראל“.

תמו, תרצ"ט.

## חברה לאומית לספנות

בישיבת נשיאות החי"ל

לפנינו ברירה בין שתי הצעות: (1) קרן ספנות, (2) חברה  
לאומית לספנות. יש, כמובן, גם דרך שלישית: לא לעשות  
כלום. הייתי מציע שהחי"ל יציע לסוכנות ולחברות הקיימות  
„עתיד“, „ללוד ימי“ ו„נחשון“ ליצור חברה לאומית לספנות.  
כל אחת מהחברות הקיימות תמסור לחברה הלאומית 50%  
מהאקטיב שלה ותקבל תמורת זה מניות של החברה הלאומית.  
הסוכנות צריכה להכיר בחברה זו ועליה יהיה לרכז את הסכומים  
הדרושים ליצירתה.

תמו, תרצ"ט.

## עוד תפלגנה אניות — —

עם הקמת המצבה לחלוצי הים גרשון ארליך  
וגדעון רוזנטל, שנספו ב"רחף" בחוף קפריסין

חברים צעירים ויקרים, באנו לכבד ולחבב זכרכם. לבי  
היה אתכם ביום-החרדה, אשתקד, כשהדביקתני השמועה הרעה  
במטרופולין בלונדון, שם עשיתי בענייני "נחשון".

מאמצי "נחשון" חלו בעת משבר. אילו נצטרפה תנופתו  
של צבור הפועלים בארץ לאותה תנועה יפה, שעורר חזון  
הימאות העברית בקרב ידידינו באמריקה — היתה יכלתנו  
מגעת כדי התחלה גדולה. אך גם כלים צנועים ברשות החלוציות  
הימיות, אם לשיט ואם לדיג — מצטרפים לחשבון.

על הנוער המיעד את עצמו לימאות יוטל לסתור הנחה אחת  
והיא — כי לא תתכן ספנות בלי תמיכה ממשלתית. אילו  
צפינו לתמיכה כזו בחקלאות, כלום היינו מגיעים למה שהגענו?  
כלום "כדאית" היתה העגבניה העברית, ואפילו החלב העברי?  
אשרינו, כי לא השגחנו בחשבון אומלל זה!

והנה אותו ישוב עצמו, אשר כל בניו "קורעים" את הים  
בעלותם, וחמרי-בנינו ואמצעי-ייצורו כמעט כולם מובאים אליו  
דרך הים — כיצד לא העמיד צי מסחרי כלשהו לצרכיו? לחידה  
זו יש רק פתרון אחד: העסק הבטוח של הסוכנויות לאניות  
זרות היכה את העסק ה"מפוקפק" של ספנות עברית. כאן סוד  
ההחמצה של דור שלם, אשר על הנוער החלוצי למצוא לה  
תיקון.

גם ימה עלינו לפרוץ. "נחשון" נועד להיות כלי-שרת  
לפריצה זו. ועד הגל הזה ועדה המצבה, כי עוד תפלגנה אניות  
נהוגות בידי חלוצי ישראל למרחבי ימים.

טבת, ת"ש.

## עד מתי נעמוד בעורוננו?

בועידה הראשונה של החבל הימי לישראל

הייתי בכינוס הראשון על סיפון האניה „הר־ציון“. ישבתִי שעות אלה בועידה הזאת. מה היינו בכינוס הראשון? אמנם היה שם יפה מאד. עמדנו על סיפון של אניה, רוחיים נשבה, השמש האירה, שמים כחולים וים כחול. אבל מה היינו או? לא כלום. 110 יהודים שנודמנו על סיפון אניה ובלבם חלום גדול. היום אנו מציאות, מעשה שיש להתחשב בו. עכשיו אנו שליחי צבור, של צבור לא קטן. בין אם אסכים להערות הבקורת — לכולן או למקצתן — הדבר הזה גרם לי קורת רוח מרובה. זהו הממש, זוהי המציאות. ישנם שליחי צבור שהם אחראיים בפני צבור. זה לא היה וגם לא היה יכול להיות בכינוס הראשון.

אם ישנם כאן „חסידים“, ובודאי ישנם באולם הזה, הם יודעים, כי עצם הענין של היצירה נקרא בחסידות — צימצום. גם הקדוש־ברוך־הוא כשעמד לברוא את העולם — צריך היה, כביכול, לצמצם את הרעיון. מן הרעיון שאין לו גבולין ושיעור מוכרחים לעבור אל המציאות דרך הצימצום. אין עצה אחרת. קהלת אמר, „כי בא החלום ברוב ענין“. החלום הוא בלי גבול, הממש יש לו גבול, אבל יש לו יתרון שהוא ממש, יש לו אחיזה. כשם שקיבלנו על „הר־ציון“ שכר על הדרשה שדרשנו, על החלום הגדול, כך צריכים אנו לקבל שכר על הפרישה, על שצמצמנו את עצמנו, כי התנועה מוגבלת היא, היא מוגבלת במציאות המסוימת; מעבר למציאות הוא החלום.

נשאלה כאן השאלה הגדולה, במה יעסוק החי"ל ובמה לא יעסוק? כבר אמר הרצל מה בין "דינגע" ל"בעדינגונגען", בין התנאים ליצירת הדברים ובין הדברים עצמם. הציונות אין מתפקידה ליצור את הדברים עצמם, את ה"דינגע", אלא את התנאים שהם יאפשרו את יצירת הדברים. החי"ל גם לא התכוון שהוא יבנה את נמל תל-אביב, שהוא יקנה אניות, יעמיד צי מסחרי וצי לשיט. החי"ל אינו מדינה. גם מדינה אינה עושה דבר כזה בכספים צבוריים בלבד. היא מעוררת, מכוונת ומרכזת כספים, צבוריים וגם פרטיים, למטרה זאת. צי מלחמה עושים רק בכספי המדינה, אבל צי מסחרי לא המדינה היא המקימה אותו. אין גם הכוונה שהחי"ל יהיה היוזם היחיד, אבל הנכון הוא שהוא צריך למלא את תפקיד המעורר. אני מסכים לדרישה שהמחלקה הימית של הסוכנות תעניק לחי"ל את הזכות והסמכות לפרסום. נדמה לי שהחי"ל מקיים אחד הדברים הנפלאים שאני עומד תמיד בהערצה בפניהם: אם בימי המצוקה האלה נמצאים אלפים יהודים שמשלמים מסי חבר, עשרת אלפים איש, הרי זהו פלא גדול הראוי להערצה. וודאי ישנן אפשרויות גם בחוץ-לארץ, אבל אם אנו סגורים ומסוגרים עתה בפנים — צריכה המחלקה הימית של הסוכנות לראות את הכלי הזה כמיועד לגדולות וצריכה להעניק לחי"ל את הזכות לפרסם את מעשיה היא, את גיא חולתא, את ברכת ניר-דוד וכו'.

ישנם תפקידים רבים וגדולים לחי"ל: החי"ל צריך לדאוג ש"גורג'יה" תפרק את מטענה בנמל תל-אביב, בנמל אשר נפגשים בו עתה שבת וחול, שבת של הנמל וחול של הים, שהוא הולך בעקבות השבת וממלא את הבריכה חול. צריך להפסיק את השבת בנמל ולהפריע על ידי כך להחול להכנס לתוך הבריכה. ברור, שזו מטרתו של החי"ל: לעורר את תשומת לבו של הישוב העברי בארץ ושל התנועה הציונית בעולם. כי עוורים אנחנו. אנו יושבים על מים רבים, על הים.

כל היהודים באים מהחוץ, כל תיבה של תפוחי זהב הולכת על פני ימים ואנו אוכלים הרבה יותר מתוצרת חוץ מאשר מתוצרת הארץ; כל זה וכל שאנו צריכים לבנין הארץ בא אלינו על פני הים, ואין לנו קיום בלעדיו. עוורים היינו מראות את כל זה. עד מתי? זהו התפקיד לחי"ל — להחדיר את השאלה הנוקבת הזאת בארץ ובחוץ-לארץ — עד מתי? צריכים לעשות זאת כבר היום. היום אמנם דרכי הים חסומות, אולם מחר יפתחו, ושוב תמצא דרך לעבור על פני ימים. במקום הסוכנויות הרבות המכניסות רווחים עצומים, במקום האניות הזרות, תתלכד ותתרכז הפרדסנות, ילוכד המסחר והישוב כולו עם משאת נפשה של התנועה הציונית.

אמרתי שאין החי"ל יכול — גם אילו רצה — להקים צי מסחרי, אין לנו מקורות לסובסידיות ממשלתיות. אולם האם אנו בנינו את הכל מה שבנינו בעזרת סובסידיות מהממשלה? קיבלנו עזרה רבה לפרדסנות? קרקע ניתן לנו הנם? קיבלנו אשראי זול? החקלאות נעשתה בעזרת המדינה? על כן גם הפעם מוטל עלינו לקיים זאת בכוחותינו אנו.

אני מחשיב מאד את ענין הקמת בריכות לשחיה בירושלים. יש חשבון לחי"ל להקים בריכות בשביל ילדי ירושלים.

ועוד, הספרות היפה. לדבר הזה יש ערך גדול מאד, וישנם כבר ניצנים ראשונים חשובים מאד. ויש לפתח את התעמולה וההסברה של החי"ל לא רק בפובליציסטיקה.

בכינוס הראשון היה לנו אידיאל — רבבה. אינני מתבייש: בשבילי היה אידיאל להגיע לרבבה של חברים לחי"ל. האידיאל הזה קויים, ולמעלה מזה. אני מיחל ששאיפתנו, של כל אחד ואחד מאתנו, תהיה — להיות 50.000 איש.

אדר, תשי"א.



## צי לאומי להביא גאולים

בועידה הארצית השניה  
של החבל הימי לישראל, תל-אביב

העמדת המעשים הצנועים מול החזון הגדול היא טעות יסודית. ברור שהמעשים אינם יכולים להיעשות מלכתחילה בממדים של החזון. הנולד, אפילו אם הוא עתיד להיות מר מר בר-רב-אשי, אינשטיין או רוטשילד, נולד תינוק. גילו של החי"ל הוא שש שנים, זהו תינוק בן שש. 18 החדשים שעברו עליו מאז הועידה האחרונה הם רבע מגילו. אין לשכוח שבינתיים התרחש עוד מאורע צנוע: מלחמה עולמית הנמשכת זה שלוש שנים; ובארץ — שלוש השנים שקדמו למלחמה העולמית היו שנות מאורעות. שלוש ושלוש — שש.

אמרתי לא אחת, כי אני רואה כאחד הנסים — נסים על הים — את עצם קיומו של החי"ל בשנים אלה, כשסגר עליו מצב זה. אין זה דבר מקרי, שאלפי חברים נושאים בקביעות בדבר משעמם — תשלום מס חדשי, המצטרף לחשבון אלפי לירות. כשערך החי"ל ריבלין בפתיחת הועידה את מערכת הפעולות הצנועות של החי"ל ושיקף אותן בנוסח יפה מאד, הרגשנו כולנו מידה מסויימת של קורת רוח. תינוק זה הצליח, באמצעים מצומצמים מאד, לעשות משהו, להניע משהו, אף לשלוח קרן מאורו לחוץ-לארץ. הברכה של חוה ראדינג, שאך זה קראנוה, אומרת שהידידים הם ידידים. קם לנו תא נאמן בדרום-אפריקה, קשרנו קשר ראשון עם אמריקה. דברים מעין אלו אינם נעשים בקלות, ביחוד בימי מלחמה. בארץ-ישראל נעשתה שורת דברים, אשר כל אחד מהם הוא אולי איננו מהפכה עולמית, אבל יש בכללם גרעינים של קצת מהפכה ביחסי הישוב והים: א) בית-הספר הימי, אשר ניגשנו להקמתו בהיסוס כפול — אם עתיד הוא להקלט ואם נוכל לקיים את הנדר שלנו (אלף לא"י לשנה) — הנה העמיד לנו מתוזר ראשון

של יורדיים צעירים, ימאים מלכתחילה, לפי מקצועם. ב) הדיג, בועידה זו ניתן ביטוי יפה לדיג, ביטוי חי — בפי הדייגים הצעירים שלנו, הם עצמם היוצאים אל הים ודגים ממש. ודאי: הענין נסתייע מצדדים שונים — מצד „נחשון“, מצד מחלקת הים של הסוכנות, מצד חברי הקבוצים היושבים לחוף הים וגם מצד קבוצת בודדים, מפועלי נמל תל-אביב. כללו של דבר: הדיג העברי הוא כבר בעל ערך. ביאליק היה אומר: היוצר כשהוא יוצר אפילו יתוש — זקוק לרחמי שמים. בועידה זו הוטעם הטעמה מיוחדת דבר הכשרתו הימית של הנוער בכללו. החי"ל הולך וניגש יותר ויותר לענין זה. ודאי גם כאן יפעל לא בכוחותיו הוא בלבד. ונדמה לי שזהו ערך חשוב, אשר ניקח אותו מהועידה: להקציב מאמצעינו כל כמה שנוכל, כדי לפרוש רשת רחבה של הכשרה ימית לנוער — מגיל הילדות.

ולקראת העתיד הועלתה כאן הצעה אחת, שיש להעריכה מאד, לדעתי. המציעים אמרוה בפשטות רבה: קריאה מאוחדת לכל הגורמים הבאים בחשבון — ללכד את הכוחות ולהכין עכשיו מסגרת והתחלה של חברה ימית עברית מסחרית, אשר תעבוד כמפעל עסקי במרות המוסדות הלאומיים העליונים. החזון יבוא — ואולי לא כל כך בצעדי צב, מפני שאנחנו חיים בזמנים של מהפכה. אין מהפכה גדולה יותר ממלחמה עולמית, ובתולדות ישראל תקופה זו היא מהפכה כבירה ואיומה, וענין הכנת צי עברי לקראת הימים הבאים — הפעם אולי יוקשב לו. ניתן מהלכים לרעיון זה בתוך אמריקה. לנו יש כבר התחלות — „אוצר מפעלי ים“, „נחשון“ וחברות ההון הפרטי. יתכן, שלא הכל ירצו להשתלב — נקרא לכולם. נעשה זאת בעזרת הסוכנות ובקריאתנו אנו, מתוך ראיית אותו תפקיד שיהיה לפנינו בגמר המלחמה: תנועת המונים יהודים, רובם ככולם מדולדלים, אל נא יובלו אלה לארץ כבהמות, במרתפי אניות זרות — נוביל אותם בצי לאומי שלנו, בקוים מתוקנים

עמנו נטרף באירופה. נשא את פנינו אל המוני העם בגולה,  
אשר שם נהפך דם בחורינו ובחורותינו, אמהותינו וילדינו,  
למשקה המתוק של היטלר. נעמוד רגע דום ונחריש.



בטכס חלוקת התעודות לבוגרי המחזור הראשון של ביה"ס הימי

### בסיס לדיג

סבורני: הגיעה השעה למפעל הציוני כולו, על קרנותיו  
השתים, על מוסדותיו הכספיים האשראיים, על מפלסי נתיבותיו  
המשקיות והמדיניות, לראות את המעשה הימי שלנו כטעון  
שילוב עמוק בתכנית התישבותנו, שילוב שתהא עמו המרצה  
רבה ודחופה — והעזה לנוכח המחר.

מערכות העולם ביבשה ובים תשוודנה, אל נתרפה בהכנת  
עמידתנו אנו ביום זה, ככל שיש בידינו להכינה.  
בכוח היקיצה הימית הישובית, אשר אחד מגילוייה

לתכליתם. באניותינו אנו נביא גם את החמרים הרבים לבנין  
ארץ-ישראל ונחזיר לארצות עולם את ההדר ואת שאר היצוא  
הארצישראלי. לכשנקים את המסגרת של חברה ימית עבליית  
לאומית, נתבע שחלק מפיצויי המלחמה ינתן לעם ישראל  
בצורת אניות.

לא החבל הימי לישראל יקים צי, באותם חצאי השילינגים  
שמשלמים לו חבריו; הוא יקום בכוח שילוב בעלי יכולת,  
העשויים להיות מעונינים, עם הון לאומי ורצון לאומי שצריך  
לעוררו.

כסלו, תשי"ג.

### מתן הסמיכה הימית

בחלוקת תעודות-גמר לבוגרי המחזור הראשון  
של בית-הספר הימי בחיפה, טבת תשי"ג

מאז נפתח לנו השער הצנוע למרחבי ים, התעוררנו לקחת  
את חלקנו בו — כעם החוזר לפולדתו על חוף ימים. שלוש  
בשורות חשובות נתבשר העם העברי בשטח זה:

(א) נמל עצמאי בתל-אביב, אשר נפתח לנו בכוח הספנים  
והסבלים הותיקים מסאלוניקי ופרחי הסבלות והספנות החלוצית  
העברית.

(ב) חידוש הדיג העברי. בשבתנו על אדמתנו היה הוא  
אחד מענפי המחיה הטבעיים שלנו; חדשנוהו כעת בעזרת  
מחלקת הים של הסוכנות היהודית, חברת הים "נחשון" של  
הסתדרות העובדים וחברי הקיבוצים שנאחזו בדיג אחיזה של  
ממש.

(ג) הסמיכה העברית לימאות מטעם המוסד הראשון,  
היחידי בעולם לחינוך ימי עברי, זו שאנו מקיימים במעמד זה.  
תעודת בגרות זו שונה מאחרות: היא כתובה בכתב-מים. אף  
זו התחלה חשובה, אם גם צנועה, והיא נעשית-בשעה שמחצית

המפוארים היה ריכוז ההון העממי ל"אוצר מפעלי הים" וייסוד נמל תל-אביב, בכוח פעולותיה של מחלקת הים להנהלת הסוכנות היהודית, של החבל הימי לישראל, של בית-הספר הימי, של איגודי הנוער הימיים, של פועלי הנמל, סבלים, סוורים וספנים, של ישובי הים החקלאיים, של קבוצות הדיג לשמן ושל ההסתדרות כולה — נפתח לפנינו שער הים כקופו של מחט, כדי הפלגת כלים ראשונים, כלי דיג וכלי שיט צנועים.

החלוץ המפליג לים, לדיג ולשיט, מתוך התקשרות נאמנה לחוף המולדת ולכל המתרקם בחוף זה — האיש הזה הופיע. קולו מהלך בקובץ הזה ("בישובי הדייגים"). הוא — דייג במים עמוקים, הוא — מלח באניות גדולות לשיט רחוק, אשר כמותן אין לנו עדיין משלנו, הוא — ספק בספינת מפרשים ביתית, כולם יחד — עדיין מועטים הם יורדי הים העבריים, "עושי מלאכתם במים רבים". גם ראשוני דגניה היו מועטים. יוטה נא שכם לאומי ליצירת צי דיג (והוא הדין לצי המסחר למסע ולמשא) — וחיל הדייגים ירבה, מן הגרעין החי יצמח.

קפיצת "נחשון" לדיג במים עמוקים הכבישה לפנינו, בעזרת קרן הימאות של ההסתדרות, את ההתחלות הראשונות הקשות ביותר והצבירה אוצר ראשון של נסיון, שאין להקל בערכו.

מ"רחף" הסורית, ספינת המשא המנופצה לסלעי קפריסין בסערה, אשר גזלה מאתנו את שני הספנים הצעירים גדעון רוזנטל וגיאורג אהרליך ז"ל ודרך "סנפיר", סירת הדוגה האיטלקית הקטנטונת, הממשיכה בעבודתה, ו"פלד" ההולנדית, ספינת המתכת הראשונה לדיגנו, אשר לוקחה לשירות הצי ועושה בו עד היום, ו"נצחון" ו"גון", ספינות העץ הבנויות במספנות שלנו בארץ ועומדות לשירותי קבוצי הדיג, ו"ניסן", שהוחל בבנינה, ועד "נקדימון", הבנויה מתכת בארץ, בבית-הרושת "וולקן" לסולל-בונה, ועומדת להיות מורדה הימה בימים הקרובים — בכל אלה עברנו כברת ים.

עובדי הים שלנו, הנמלק, הספן והדייג, כבר הוכיחו משהו, זעיר פה זעיר פה. הם כבר עשו משהו בשירות המלחמה ובשירות המשק.

מדוע לא נעלה בדעתנו עכשיו, במקום כפר דייגים בודה, תלוי ברפיון, מחרוזת כפרי-דיג, חרוזה מטעם כל צורות ההתישבות, עוטרת למעגן נאה, בטבורו של שטח אדמה, אשר כולו ברשותנו, לו גם בלתי פליח ברובו, אך טוב למשטח רשתות, ליבושן ולתיקונן? מדוע — בימים הבאים — לא יצוידו שם, בכוחות משותפים, מתקני-קירור ומתקני-שימור, אשר ישרתו את כולם? ומדוע לא תהא מצודת דייגי ישראל? זו לנכס לאומי חשוב, בצד החקלאות המוציאה לחם מן הארץ? תש"ד.

### אין אנו חסרים אלא — אניות משלנו

ב"יום הים" בתל-אביב

האולם הזה והיציע המלאים מפה לפה, עדים הם, כי יש שכר לפעולת החבל הימי לישראל. שמונה שנות החי"ל נתנו פריין, לא תמיד יודעים יוצרי הכלים את ערך הכלים היצורים. אין גמול מפואר לענין החבל הימי מאשר מאות ראשי הנוער המופנים אל הבמה הזאת.

יתכן, כי לא רחוקה מאתנו בשורת הכניעה ללא תנאי של גרמניה כולה, בשורת הקץ, בלב כל אחד מאתנו חג ואבל, במה נביע את אבלנו? במה נביע את חגנו? בהלולה, בהפגנה, בתרועה? הרק באלו? יש דבר אחד העשוי לתת מבע הוגן לאבל-חגנו — פעולה: התעוררות ישובית נאמנה להרחבת בסיסי עמידתנו ביבשה ובים, מבלי להחמיץ את השעה הגדולה.

בערב זה אנו מדברים ימית, ובלשון-ים יש להגיד עכשיו ליהודים בארץ, כלומר — לנו לעצמנו, וליהודים מעבר לאוקינוס מלה אחת פשוטה: אניות. טוב מאד שלפחות

שעה אחת לפני גמר המלחמה נולדה «צים». עם שוב חיילינו וחיילותינו, ישובו גם המתנדבים מפלוגת הנמלים הצבאיים, המונה למעלה משבע מאות חבר; ישתחררו כאלף חבר מגויסים למלאכת תיקון אניות ועבודת חופים; שוב ישובו עשרות מלחים, אשר עשו דרכם במים רבים, בין מוקשים ופצצות, הן בציי הצבאי, הן בציי המסחרי. כל אלה יצטרפו למאות הדייגים והנמלנים אשר אתנו — ומכולם יחד יכול וצריך לקום גרעין הכוח הימי העברי — והוא יגדל ויגבר מתוך הנוער המתכשר לימאות. יש עליה עברית, העתידה לקבץ גליותינו, יש יבוא ויצוא עברי, אשר יתפתח עם בנין הארץ, יש שער עברי ימי, אשר יהיה כפי שחזה דיונוגוף, נמל גדול, ואין אנו חסרים אלא אניות משלנו.

יתן הישוב מכוחו, בעצם הימים האלה, לראשית המעשה הלאומי המחודש, ויהי הדבר הזה אות לאחינו בני ישראל במרחקים, לעשות את חלקם.

אייר, תש"ה.

## העיר והנמל

נשאר לאחרים את הפקפוקים — אם זכאית ארץ-ישראל לנמל עברי, פשוטו כמשמעו, ואם חוף תל-אביב הוא החוף הקושט לו? פקפוקים אלה יפים הם למי שרואה את עצם מציאותו בארץ הזאת כענין טפל לגבי מציאותם של אחרים. לנו ברור, כי כשם שאין טעם לעיין עכשיו בבחירת המקום לתל-אביב עצמה, כך אין טעם להוסיף ולהתפלסף בשאלת מקומו של הנמל העברי: עם נטיעת הדי העץ בים תל-אביב הוכרע הדבר — והשמחה, אשר פרצה אז בכל קצות העיר, הוכיחה כמה נאמנה הכרעה זו.

תחת להעמיק חקור — נעמיק חפור! אל נצפה לסעד מן החוף, אל נעגן ל«קונצסיה», נערוך לנו לעצמנו תכנית כספית ונדרוש מן הממשלה את זאת האחת: לא לעכב בעדנו

מלגדל את הנמל שלנו על אחריותנו לעשותו לנמל כהלכתו, לנמל עמוק!

כלום למעלה מיכולתה של העיר העברית הדבר הזה? כלום לא יהיו תושבי תל-אביב, דל ועשיר, נכונים לשאת, איש איש כערכו, למרות נטל המסים הכבד, בעול מס צנוע נוסף, אשר יהווה בסיס כספי להקמת שער ציון נאה ומתוקן לעליה, למשלוח הדר וכל יצוא אחר מן הישוב הדרומי ולקבלת כל יבוא המיועד לישוב הדרומי?

אין תפקידו של מס-הנמל למלא את החלל של גרעונות שוטפים במשק הנמל. אלה לא יתכנו עוד. על משק הנמל לשאת את עצמו, ולא זו בלבד: עליו לתת לאלה שהשקיעו את השקעות היסוד בבנין נמל תל-אביב — ואלה הם כל בעלי מניות «אוצר מפעליים» — דיבידנדה מסוימת על מניותיהם, לו גם קטנה בשנים הראשונות. משק חי נושא את עצמו ונושא פרי למשקיעים — תנאי הוא.

אם פועלי-הנמל — סבלים, ספנים וסוורים יחד — נכונים להיות לחטיבה קואופרטיבית אחת ולהעמיד את העבודה בנמל על בסיס של חוזה קבלני אהראי, אשר ישלם דמי-הפחתה על הציוה, יבטיח את ההוצאות המרכזיות ההכרחיות ויחיה את מניות ה«אוצר» בתשלום דיבידנדה שנתית — למה לא ילכו בדרך זאת? כלום אין לנו דוגמה נאה של «המעביר» בעיר הזאת עצמה?

סוגית הנמל העמוק נוגעת בסוגית סידור חופי הירקון, גם הים, גם הירקון — נכסים יקרים הם, העתידים להחזיר למאזן הכלכלי של העיר את אשר ישקיעו בהם. הם מחייבים שניהם גישה גדולה, פורצת גדרים שיגרה.

עם הבחירות הקרובות לעירית תל-אביב תשים לה כל סיעה וסיעה בראש תכניתה — את נמל תל-אביב העמוק, אם אין אנו לנמלנו — מי לו?

תש"ו.

## נחדש את בריתנו עם הים

ב"יום הים" בחיפה

ברית קדומים לעמנו עם הים ואין לנו אלא לחדש אותה. הים התיכון ידע עברית ושכחה, ואנו ידענו ימית ושכחנוה. עלינו לחדש עתה את הברית עם הים. ונוער זה המשתתף בטורים סדורים בחגיגה נהדרת זו ואותו הנוער החותר במשוטים, היוצא לים — לדיג, לשיט, והעושה מלאכה בים בימי המלחמה ובימי השלום — נוער זה הוא הערובה הטובה ביותר כי עתיד ימי לנו, עתיד של ים — מולדת. זהו עתיד סוער, אבל יקר לנו כאשר יקרה אדמת המולדת. היום הזה, יום ההולדת לנמל תל-אביב, הוא יום הקידושין הימיים שלנו.

אין לנו אימפריה, אבל עם יש לנו והתחבורה שלו ימית היא. מה יערב לנו להציע לעולים, לבאים, לתיירים, לעולי הרגל שלנו, ספינות שלנו, אשר נוער עברי ינהל בהן, שלושת הדורות האחרונים עסקו בהנחת היסוד לישובנו החדש בארץ והבאים באו בדרך הים. ואולם עוד לא היתה שעה כזאת כמו היום. זכתה חיפה לקבל את העולים הראשונים למן סוף המלחמה. יבואו עוד ועוד. ניכון לקראת בואם בכמה וכמה דברים. נקום ונבנה כלים ימיים. המאמץ הזה לפי רוחנו הוא ולפי יכולתנו. והנוער — אלה יהיו הנאמנים על הכלים. על כתפיהם — השליחות. החזיקו במשוטים! נשוט, נפליג ונצליח!

## כקרקע וכלשון — הים

ב"יום הים", במפקד הנוער בתל-אביב

למראה המפקד הנאה הזה, הכולל כשני אלפים נער ונערה, אין לפקפק עוד, כי הנוער שלנו הולך וקושר קשריו עם הים: לא קשרי עונג בלבד, כי אם גם קשרי מעשה, קשרי דיג ושיט. כשם שחידשנו בארץ הזאת קשרי העם לאדמתו, כך הננו הולכים ומחדשים קשרי העם לימו. וכשם שהקרקע והלשון

חושפות לנו אוצרותיהן במידה שאנו שוקדים עליהן, כך גם הים עתיד לעלות לקראתנו, במידה שניתן לו מכוחנו.

בשנים האחרונות מרחפת לעינינו תמיד — וביחוד ב"יום הים" — ספינת המעפילים שלנו: סמל ספינת ישראל הטרופה בים, המגלגל נגדנו — דוקא נגדנו! — גלי משטמה ואכזריות.

כשם שהים יודע שפל וגיאות, כך גם רוח האדם נתונה לחליפות אלה. אנו חיים בתקופת שפל-רוח-האדם — והעם העברי הוא נציג הגיאות של הרוח האנושית — ובשפל רע לנו...

כמעט בדור אחד, לפני כאלפיים ושבע מאות שנה, חיו לחופי ים התיכון שני ענקים: משורר כביר יווני — הומירוס, וחווה כביר עברי — ישעיהו בן אמוץ. מה היה חזונו? ומה המראה, אשר ראו עיניו לאחרית הימים? אחרות עמים. "לא ישא גוי אל גוי חרב ולא ילמדו עוד מלחמה".

ויהיו הגלים, אשר הים מגלגל נגדנו, גבוהים כאשר יהיו — תהי ידנו אמונה: נחתור בזוית ישרה, כחוק לשיט, אל לב הנחשול ונבקיע לנו דרך אל הגיאות האנושית, אשר עוד תעלה. אייר, תש"ה.

## עם חג העשור של החי"ל

הבשורה, המכתירה את חג העשור של החי"ל, היא בשורת "קדמה".

עמים, אשר ותק ימי להם ואניותיהם מפליגות ובאות, אולי לא יבינו לשמחה מה זו עושה. אך לנו ההופעה הקרובה של האניה הקטנה הזו בחופנו, כשהיא דגולה בדגלנו ומושטה בידי צוות שלנו — פרט, לפי שעה, לקברניט ולמהנדס הראשי — בשורה היא, אשר יש בה משום נחמה גם בימים מרים אלה.

זכינו סוף-סוף להתחלה של ממש, לו גם צנועה, במגמת קו נוסעים. רכישת האניה הראשונה באה מכות-כוחו של "צים",

אשר החבל הימי לישראל משתתף בהון המניות שלו השתתפות  
ציבורית-סמלית, והנהלת הסוכנות היהודית וחברת "נחשון"  
עומסות את עומסו העיקרי.

למה ארכו הדברים עד הלום? — ישאלו רבים. אכן,  
גורמי-חוץ וגורמי-פנים נשזרו יחד, כדי להסביך את הדבר  
הקשה גם בלאו הכי ועיכבו את הביצוע.

אך הנה קם הדבר.

החי"ל, אשר השקיע מאמציו בהפניית פני הישוב לים  
ובהמרצת ההתחלה — יוסיף לפעול לקידום המעשה ולשגשוגו.  
המושג המקובל, כי אין קו נוסעים יכול להתקיים בלי  
תמיכה גדולה מקופת מדינה קיימת — לא לנו הוא. עלינו  
לעשות בכוחותינו. ומי שענה לחקלאות שלנו — הוא יענה  
לספנות שלנו!

סיון, תש"ו.



דוד רמז בשיחה עם מר ויל, רבי-החובל של האניה "קדמה"

## „ספר הים“

הקדמה לספרו של נ. סלושץ — „ספר הים“

העובדה, כי עולמנו נטוע על חוף ים-התיכון — השמש הגדול של התרבות האנושית — עובדה גדולה היא. חלקנו, זה המעורב בחלקי עמים אחרים, בקידום הימאות, מאז „זבולון לחוף ימים ישכון“ ואשר „על מפרציו“ ודן „יגור אניות“ — טעון חיקור ולימוד.

עמים-נינים מותר להם לעוג לעצמם, בהשכלתם העממית, עוגה צרה; לא כן עמים אבות, אשר שרשם נוגע עד מעיינות תהום רבה של הפריהיסטוריה.

טיסתו הרחבה של המחבר, אשר חזה רבות כמו עיניו בסיווריו המדעיים בארצות אפריקה ובחופי הים התיכון ואיו, חתירתו המקורית ולהט-רוחו עושים את „ספר הים“ כלי-חפץ ובן-לווייה נעים לכל המטיילים בנתיבות-ימי-קדם, היבשתיים והימיים.

אדר ב, תש"ח.

## עלינו להקים צי גדול ותעופה אזרחית

בפגישה עם עתונאים בתל-אביב

אין כל סיבה שלא נהיה מדינה ימית חשובה ושלא יהיה לנו צי אויר אשר יעורר אימון העולם. עתה ניתן לנו הסיכוי הגדול למלא במסגרת מדינת ישראל שני חללים — חלל האויר וחלל הים. אנו מצווים בשעה זו על ליכודם וריכוזם של כל

ניצוצות נסיונותינו בשדה הים והתעופה, להניח יסוד לחברת-תעופה לאומית שלנו, שתתפוס את מקומה הראוי בשורת מפעלינו המדיניים ולבנות את הצי הימי שלנו למען לא נהיה סמוכים יותר על אניות זרים.

משנכנסתי לתפקידי כשר-התחבורה מצאתי משק הרוס; רכבת שתנועתה נפסקה ומשקה נתפרק, דואר שנפסקו קשריו עם העולם החיצוני, נמלים שהוטל עליהם הסגר, שדות-תעופה שנתרוקנו מאוירונים. המשימה היתה — להקים את ההריסות ולבנות הכל מחדש. אין ספק, כי הנצחונות הצבאיים הם שהכשירו בסיס מוצק להקמת הריסות המשק. תודות לנצחוננו הצבאי ניתן לנו עכשיו לחדש בלוד את האכסניה המרכזית לתעופה. כן הוקם שם מחדש המכון המטיאורולוגי לשירות התעופה שזכה לשם עולמי בשדה המחקר המטיאורולוגי.

חברות הספנות הבריטיות זממו. הסגר ימי עלינו. רבי החובלים של אניות בריטיות, אשר עגנו בנמלי ארץ-ישראל, קיבלו הוראות דחופות לעזוב את חופי הארץ. ואמנם נתרוקנו נמלי ארץ-ישראל מכל האניות; הן נמלטו אל כיוונים שונים בטרם נפרקו מטעניהם שנועדו לארץ-ישראל. באותם הימים שוגרה מלונדון הוראה לחברת הספנות הבריטית להפסיק את הפלגת ספינותיה לחופי ארץ-ישראל.

עתה כבר הותרה הובלת סחורות למדינת ישראל מטעם חברת הספנות הבריטית ואף חברות הביטוח להובלה ימית כבר חזרו בהן מהחרם שהטילו על הובלת סחורות לארץ-ישראל. עקב המזימות האמורות היינו צפויים לסכנה גדולה, אולם נעשתה פעולה קדחתנית בכל הכיוונים לעמוד בפני האיומים והמזימות האלה. ביזמת משרד התחבורה נתארגנו החברות "עתיד", "צים", "ללויד ימי איי" ו"נחשון" להתאגדות ימית אחת והוטל עליהן להעמיד עצמן לשירות המדינה. זאב שינד, איש אילת-השחר, שנמנה עם המנצחים על מפעל ההעפלה, נתמנה מפקח על ההובלה הימית. בעזרת הצי הימי שלנו רוכזו

כל פיזורי המטענים שפורקו בנמלי-ביניים ושנועדו לארץ-ישראל (בקירוב 20.000 טונות סחורות). העבודה בנמלים לא נפסקה אף בימי ההפצצות.

כ-50 מיליון ל"י הוציא הישוב להובלה ימית באניות זרות, איך זה קרה שלא נרכשו אניות עבריות? הסוכנויות לאניות, הן ששיתקו את היזמה לספנות עברית. נוח היה לשמש סוכנות לאניות זרות מאשר לשאת באחריות של אניות עבריות. להקים צי ימי — זהו צו השעה.

גם ענף התיירות העברית עתיד להתפתח. כל יהודי בגולה שהגיעה אליו הבשורה על תקומת מדינת-ישראל, גדלה קומתו וירחב לבו. בימי שהותי בחוף-לארץ גליתי נכונות רבות מצד יהודים להשתתף בסכומים גדולים למטרת השקעות בכלכלה ובמשק הארצי-ישראלי, ולא מן הנמנעות הוא לשתפם במפעל כספי גדול גם לתכלית נעלה זו.

תמוה תש"ח.

### הים יתמלא אניות עבריות

באניה "קדמה" בנמל חיפה

כשם שהגענו למדינת ישראל לא בבת-אחת, כך נרחיב גם את בנין הימאות הישראלית. לא רק כל יהודי שהטריח עצמו לעלות לארץ-ישראל עשה משהו למדינה, אלא גם כל מפעל שבו עבדה יד יהודית וכל כלי-עבודה. בין הכלים האלה היה דל חלקם של כלי השיט הימי. רוב יהודי הארץ עלו אליה בדרך הים, רוב החמרים והמזונות והמכונות הועלו בדרך הים. חברות-ים זרות עשו עסקים גדולים בארץ, ואנו שילמנו להם במיטב כספנו. כשנולדה "קדמה", היתה בת חורגת. כל קושי שנתלווה אליה, כל פגע, תחת לקבלם בהבנה, גרם רק רינון במחנה. אמנם, היו צרות סביב "קדמה". אבל האם לא עשו העושים בה מתוך מסירות והתמדה כאשר עשו במפעלים אחרים בארץ? היתה נאמנות, היה להט, רצון כביר לקיים את המפעל.



הגורמים שהפריעו ל"קדמה" בראשית דרכה הוסרו עתה. כאשר יכון השלום בארץ תקום תנועה גדולה של יהודים אשר יחתרו לעלות לארץ-ישראל. ואז נהיה זקוקים לאניה זו ולרבות אחרות. הים היה עד עתה אחד השטחים הריקים מבחינת עצמאות ישראל. עתה יתמלא מהר באניות שלנו. העובדים העברים יתירו את החיץ בינינו לבין הים, והוא יהיה שלנו, כשם שהוא של אחרים, ולא נהיה עוד תלויים באותן החברות השונות, אשר כל השנים עבדו אתנו ובשעה קשה פנו לנו עורף.

אב, תש"ח.

במלאת שנה ל"קדמה", אב תש"ח.

חיפה היא עיר שלנו, חיפה היא גם עיר בינלאומית, אך אין אני רואה סתירה בין שני המושגים הללו. הגלים המתדפקים אל החוף הזה חוזרים ומתדפקים אל חופי העולם כולו.

ציבור העובדים בנמלי ישראל, ובנמל חיפה במיוחד, צריכים לעשות את עבודתם בהכרה ברורה, כי יש להם ערך במיוחד להגדלת כבוד ישראל בעולם.

## עם האניות שברחו

במועצת המדינה הזמנית

הגרעין של תקנה זו (הארכת התוקף של תקנות שעת חירום), שאני מדבר עליה, הוא בזה, שבאחד הלילות ברחו האניות מחופי הארץ. מנמל תל-אביב ברחו עשרים ואחת אניה. המטענים שהיו מיועדים לישראל לוקחו בחזרה מן הארץ והוטלו לחופי איטליה, יוון, ולחופים אחרים, מהם פורקו במצרים והמצרים החרימו אותם. הופיעה השאלה, כיצד לרכוז ולכוון את פיזורי הסחורות והמטענים ולהחזירם אלינו. הגענו

למסקנה שיש צורך לתת כוח בידי המפקח להובלה ימית, להורות לאניות שבדגל ישראל לאן ומתי יסעו, מה להטעין על האניה ומה לפרוק מעליה, וגם לקבוע מחירים ועוד.

תקנה זו היא מאותה הסידרה, שיש להאריך את תקפה לשלושה חדשים.

רק מלים אחדות, לא לצד ההלכה, אלא לצד המעשה שבדבר. לא הסתפקנו במתן כוח למפקח על הובלה ימית, אלא הזמנו את האגודות המעטות שיש להן אניות בדגל ישראל, איגדנו אותן באיגוד אחד, קבענו אתן, והן עצמן קבעו, ללכת לאותם הנמלים ולאותם המקומות שמשם צריך להביא סחורות; הן משתדלות להשיג בדרך של צ'רטר — אניות, שאפשר להחיש אותן למקומות הנחוצים ולהביא את הסחורה הנחוצה, במשך זמן קצר רוכזה מחצית המטען המפוזר והוחזר לארץ-ישראל; בינתיים התחילו אניות לחזור, ובינתיים קיבלו גם אניות אנגליות יניקה מהחלטה אחרת, שמותר להן ללכת לחופי ארץ-ישראל. אין כל בטחון שלא נעמוד בפני חידוש כל הפרשה הזאת, ושרק באניות שלנו נוכל לדגול.

עלי לציין, שמצד האוצר ניתן לנו כל הסעד הדרוש, תנאים מיוחדים שבעלי האניות היו זקוקים להם.

בשעתה פעלה תקנה זו פעולה מצוינת, חשובה למדי, והכל יחד יצטרף להצלה פורתא; כי הצלה אמיתית תבוא רק באניות רבות שלנו.

אלול, תש"ח.

## „נגבה“

במסיבת עיתונאים לרגל הנוכת „נגבה“

„נגבה“ זו באה אלינו בימי הנגב. כאילו נבואה נזרקה בשעת מתן השם לאניה, שהנגב יהיה המערכה שלנו.

„נגבה“ היא אנית עליה. בשנות המלחמה היתה משמשת להולכת צבא בשירות השלטונות האמריקאיים. הצבא שלנו הוא — העליה. „נגבה“ הותקנה ושוכללה והותאמה לצורך הצבא הזה, לצרכי העליה.

יש קשר בין העליה ובין הנגב. אין אנו להוטים אחר הנגב בגלל הנפט, שיש בו או שאין בו, או בגלל בסיסים. זהו בשבילנו שטח להתיישבות ועלינו להפריחו ולישבו. המוניים יבואו לנגב. זהו גם הקשר בין „נגבה“ והעליה.

הייתי רוצה שתהיינה לנו כבר אניות נוספות; אין כל סיבה שלא נהיה עם ימי, אחת המדינות הימיות.

כוחו הכובש של הנוער שלנו, יכולתו לעמוד בכל מערכה קשה, כצבאית ככלכלית, וכוח הסתגלותו, אינם נופלים מכוח העמים האחרים. ויש לנו גם יתרון לעומת עמים רבים — זה הקו האחרון של הים, ים התיכון. מכאן אפשר לשלוח אניות למרחבי תבל, לארבע רוחות השמים.

אנו עומדים בתקופת בנין מדינתנו. הלבנים לבנין זה — מכונות, חמרי בנין, מיצרכים — מובאים במידה ניכרת בדרך הים, וגם בבאות יבואו אלינו בדרך זו, ועולים רבים יבואו ותוצר תנועה תמידית וקשר תמידי בין עם ישראל ומדינת ישראל, כי יהודים מכל קצות העולם ירצו לראות את מדינת ישראל. זוהי הליכה ושיבה. ואין כל סיבה, שהכסף הרב והעצום הכרוך בתנועה זו לא יכנס למעגל שלנו.

צי מסחרי שלנו — פירושו: הכפלת שטח המדינה שלנו.

אזור פתוח הוא וחפשי — ליוזמה, לכשרון, לעשייה שלנו. ואין מפריע לנו בתחום זה, מלבד החולשה שלנו.

שותפים אחדים היו ל„צים“: הנהלת הסוכנות היהודית, הסתדרות העובדים, החבל הימי לישראל. העזנו והתגברנו על מכשולים רבים. בכוחה של „קדמה“ באה עתה „נגבה“ וגם נוספות תבואנה. אין כל סיבה לכך, שלא יהיה המשך רב-ממדים לפעולה זו, בשיתוף עם הממשלה והסוכנות ובעזרת ההון הפרטי.

תשרי, תש"ט.



דוד רמז על ספון „חיפה“, עם בוא האניה לחופי ישראל במסעה הבכורה שלה

## תכון מדינת ישראל בים

בהנפת הדגל על "גלילה"

"מומחים" הבהילו אותנו מפני כשלונות בים, כשם ש"מומחים" אחרים לא הסכימו, למשל, להתישבות בהרים. מי יודע היכן היינו עומדים, אילו היינו שומעים בקולם של המומחים ל"אי-עשייה". מעשה בשופט יוליאן מאק שבא לועד הפועל של ההסתדרות ואמר בהתרגשות: "באתי להתוודות. הייתי בין אלה שרצו למנוע את הקמת קרית-ענבים והנה קמה זו ואני ביקרתי בה. ובאתי להודיע כי טעיתי". כך עשה אדם גדול היודע כי טוב מעשה ללא-מומחים מאשר מומחים ללא-מעשה. כל ביקור בנמל חיפה מרחיב את הלב. עוד הצי שלנו צינער וכבר הוכיח רבות. אנו מאמינים כי מן ההתחלות הצנועות של אנשי עליה ב', מ"קדמה" ו"נגבה" ו"גלילה", מחברת "עתיד" ו"הלויד הימי" ואחרים — יקום לנו צי לאומי צנוע מתחילתו, אשר יגיע לקצוי ימים ויכבוש לנו חלק מן התנועה הימית הגדולה, אשר תמורתה אנו משלמים במיליוני דולרים. הפקודה עתה, עם קום ישראל ביבשה: תיכון מדינת ישראל בים.

חשון, תש"ט.

בחנוכת האניה "חיפה", ניסן תש"ט.

אני תקוה כי אחרי הנוסעים וצי המשאות ייכנס בקרוב לשירות גם אניות לתיירים. האניה "חיפה" מסמלת התחלה חשובה. בחורים, אשר אלהים בלבם ואומץ בלבם, הביאו אלינו אניות ככל שהשיגו בימים של ניתוק מן העולם, ומתוך המאמץ שלהם נולדה האניה "חיפה". קימו, בני נוער, וקחו בדיכום את הגה הצי העברי.

## בית-נועם

בחנוכת בית יורדי הים בחיפה

פתיחה זו מציינת תוספת מרווח חשובה לאחינו בנמל חיפה, והנני מביע לכם ברכה בשם משרד התחבורה וממשלת ישראל על המעשה הטוב הזה, המצטרף לשורת המפעלים והמאמצים של החבל הימי לישראל המקדימים את החנוך הימי של הדור ואת התקשרותו למימיו ולחופיו.

יהיה הבית החדש הזה בית-נועם ובית-תרבות כאחד ותשרה בו רוח העם, אשר רצועת הים התיכון היתה לנחלת מלכותו העתיקה ואשר זכה לראות את שחר גאולתו בוקע ועולה לעיניו כדבר יהודה הלוי: "אשרי המחכה ויגיע ויראה בעלות אורך ויבקעו עליו שחרים".

סיון, תש"ט.

## שירותי אתמול

שיבה נ"ט של הכנסת

### על ספנות ההולכה

הקדמתי את הטיס לשיט, בו זננו במשך השנה הזאת זיוה של התקדמות ממשית. אנו זכאים להתברך על האלף הראשון של עובדי-ים עבריים (כשבע מאות ימאים וכשלוש מאות בתיקון אניות). ולא זו בלבד, אלא שלעינינו קמה התחלה נאה של ספנות ישראלית, שיש בה כוח צמיחה וגידול פנימי — והיא הולכת לשנות את המציאות שלנו בשטח זה. רבע מיליון נוסעים, אל הארץ ומן הארץ, עשו את דרכם בים, מאז קום המדינה עד יוני זה. יש להעריך את דמי הנסיעה למעלה מסך 5 מיליון ל"י. מסכום זה הצליחו האניות הדגולות בדגל ישראל להציל לעצמן במשך השנה הראשונה למדינת ישראל כדי שלושה מיליון ל"י, לאמור, כדי 60%. אמנם חלק מסויים מן הסכום הזה חזר למספנות חוץ-לארץ תמורת תיקונים.

ומכאן — במאמר מוסגר — הדחיפות הרבה להקמת  
מבדוק בנמל חיפה לבדק אניות גדולות ומימשה לתיקון  
ספינות קטנות.

### על ספנות ההובלה

כדי להאריך כראוי מהו ההישג שהושג במשך השנה הזאת  
בשטח ההובלה, נשווה לפנינו את המצב בשטח ההובלה הימית.  
מחודש תקומת המדינה ועד יוני זה היתה תנועת הטען  
בשלושת הנמלים הישראליים כדי מיליון טון. את דמי הובלת  
הטען הזה בים יש להעריך לסך ששה מיליון ל"י — כמעט  
כולו לא לנו! אך יש סיכוי שהשנה הבאה תהא שנת התקדמות  
של ממש גם בשטח ההובלה הימית. ויש להניח, שבהתקדמות  
זו יהיה חלק גם לאותם הכוחות שהצמיחו לנו את ספנות  
ההולכה וגם לגורמים אחרים, המתעוררים לגשת גישה ממשית  
להעמדת אניות פרטיות לדגל ישראל.

### על הנס הימי

כיצד התרחש הנס הזה בים? הנס הזה בא בזכות מאמצים  
של השנים הקודמות, מאמצי מחלקת הים של הסוכנות היהודית,  
ומאמצי החברה הימית של ההסתדרות „נחשון“, ביסדן יחד  
את „צים“ עוד בימי המאנדאט, ובזכות להטם הנועז של  
הכוחות הצעירים, שרקמו במחתרת את מפעלי עליה ב' והוציאו  
אותם לפועל. עם קום המדינה חברו יחד שני הגורמים האלה,  
והם שהצמיחו לנו את ההתחלה החשובה של צי ההולכה שלנו.  
וחשוב לציין, שאליהם הצטרפו עוד בתחילת השנה הקודמת מן  
הקצה האמריקאי יזמה משותפת של הון ציבורי והון פרטי.  
את המאמץ המבורך הזה רוצים להעמיד לעתים כמנוגד לאיזו  
יזמה, בעוד שהוא כולו מאמץ חיובי ואינו מנוגד למישהו  
או למשהו. אלה שנחלצו למעשה זה ידעו לא להחמיץ שעה  
גדולה. הם לא נרתעו מאימת אויבי ישראל — ובשעה שכל

אניות הקוים הקבועים של החברות הזרות, כמעט בלי יוצא  
מן הכלל, הפנו עורף אל חופינו והגלו את הסחורות שלנו  
לנמלים שונים בים התיכון — קמו והתעוררו אלה ושלחו כל  
כלי-שיט שמצאה ידם אל חופי ישראל, והצליחו להביא  
מארצות הברית לישראל מטענים חשובים בעתם, וכן עזרו  
למאמצים, שנעשו מן הקצה הישראלי לשבור את המצור  
הימי — עד כי נשבר ובטל מן העולם.

תמוז, תש"ט.

עם בוא האניה „קדמה“ לנמל תל-אביב

על הים אנו לוקים ועל הים עלינו לנצח; לא נהיה  
ציונים כל עוד לא יהיה לנו צי.  
הנוער כבש כיבושים גדולים בימאות, אולם דרושים  
לו כלים מתאימים. אילו הבינונו להעמיד אניות לפני  
עשרים שנה היה מצבנו אחר.

### תחבורה דגולה

התחבורה הדגולה בדגל ישראל היא המשך המדינה ויש  
בה משום תוספת משקל למדינה בחוץ ותוספת בטחון למדינה  
בפנים. דברים אלה חלים במיוחד על שירותי האויר ושירותי  
הים.

### תוספת משקל כיצד?

המדינות הנוטות קו אוירי לישראל — ולישראל נטויים  
קוים אויריים מכל העולם — חייבות להרשות גם לאוירוני  
דגלנו לבוא אליהן ולחנות בתוכן. אליבא דאמת, אין כל מניעה  
כי היחסים האויריים בינינו לבין המדינות השולחות אלינו  
את מטוסייהן, בלי להוציא מן הכלל אף את המדינות הגדולות  
ביותר, יאוזנו על בסיס 50 — 50, אם רק יהיו לרשותנו  
הכלים הדרושים.

### תוספת בטחון כיצד?

החשיבות הבטחונית היא לאו דוקא במציאות כלי-טיס טובים ברשותנו, כי אם במציאותם בתנועה, שכן אין העמידה יפה לכלים שתפקידם לנוע, ולפיכך כל התרשלות מצדנו מלכבוש לנו את כל הנתון לפנינו בשדה זה, היא לא רק פשיעה במשקלנו המדיני, כי אם גם בבטחוננו.

באניות המצב החוקי שונה: כל אניה מותר לה לבוא לכל נמל, בלי נטילת רשות מוקדמת. אך למהותו של הענין — היינו הך, אם יסדנו קו ימי לאמריקה, הרי יכולים אנו להגיע, אם בהסכם תחילה ואם למעשה, לאיוון יפה של מידת המשלוח בכלים שלנו כנגד המשלוח בכלים של הארץ המופרת. ומציאות כלים שלנו בים הרי היא הערובה הטובה ביותר לאי-הסגר — וככל אשר ירבו כלי הצי המסחרי שלנו כן ירבה בטחוננו.

ויש משהו המיחד את מדינת ישראל, לעומת מדינות אחרות, לגבי קיומו של צי נוסעים. אי עם אשר תשע עשיריות ממנו הן מחוץ למדינה ועם זה רצונן לפקוד את המדינה חי וער ועשוי לשלוח גלית-מיד הלוך ושוב, מהתם להכא ומהכא להתם?

מי שיודע טעמם של חבלי יצירה יודע מה ערך ההתקדמות, אשר זכינו לה בשטח הימי, בשנה זו וחצי לקיום המדינה. אך אין זו אלא התחלה, ובשטח האוירי הרי אנחנו עומדים עוד רק בפתחה להתחלה, ואם גם מרובות ומעיקות הדאגות העמוסות על המדינה הצעירה, אל נא תהא האחרונה ביניהן דוקא הקמת התחבורה הדגולה. כל המושקע כאן, בלווית מאמץ חלוצי, יתן פריו למכביר.

אלול, תש"ט.



הועידה העולמית הראשונה של החבל הימי לישראל, חיפה — חשון תש"ט.  
זר רמז נושא דברו בישיבת הפתיחה.

## על התקדמותנו בים

בפתיחת הועידה העולמית הראשונה של החי"ל  
על ספון האניה "קדמה".

עוד הערב תשמעו דברים מפי המרצים על התקדמותנו הימית במשך שמונה עשר חדשי קיומה של מדינת ישראל ועל התכניות החשובות לעתיד. בהקשיבכם לדברים אלה, תשאלו את עצמכם: מכוח מה באה ההתקדמות הזאת ומנין העוז לתכניות העתיד? ואני רוצה לנסות לענות לשאלה זו.

הרואים את בנין הארץ במשך שלוש וחצי עשרות שנים, כמוני, היו יכולים להגדיר את תולדות הבנין הזה כהיסטוריה של הזדמנויות, הזדמנויות אשר ידענו לאחוז בהן בעתן ולהיבנות מהן, והזדמנויות אשר הוחמצו. לא קרקע, לא בתים, לא אניות, לא אוירונים ירשנו מאבותינו, אך לא ריקם באנו הנה; הבאנו אתנו יצר היצירה ורצון חלוצי, וככל אשר ניתן לכוח החלוצי לכוון את עצמו לקראת איזו יכולת גנוזה, אשר הופיעה מכוח התנועה הציונית ומכוח עלית העם — צמחו לנו מפעלים גדולים, הראשון והכביר בהם — היצירה החקלאית. צירוף כוחות של הנוער החלוצי לאמצעים הכספיים של הקרן-הקיימת ושל קרן-היסוד — ולו גם צנועים מאד בראשיתם — בנה את מסד המדינה, גם מבחינה כלכלית וגם מבחינה הגנתית. המרץ החלוצי של העליה השלישית, אשר הופנה בעתו לאפיקי הכבישים ובנית הבתים — עשה את הבנין למקור מחיה מתמיד.

לא אדבר על הזדמנויות שהוחמצו; הן ידועות ואין מענייני להעלותן הפעם.

עם קום מדינת ישראל הועמדנו בבת-אחת בפני הכרח של בניה מהירה ועליה מהירה והתגוננות מהירה בראש כולן. בליל בריחת הספינות הגדולה מחופי ישראל האמינו זרים, כי לא נצליח לתת לעצמנו דרך בים. לא כן היה. נתקיימה שוב

המימרה העתיקה: "אלהים חשבה לטובה". היזמה שנתעוררה להתגברות על המצור, גם בקצה הישראלי וגם בקצה האמריקני, הופנתה במשך זמן קצר, בהדרכת משרד התחבורה ובעידודה, ליזמה הבונה את צי ההובלה וצי ההולכה שלנו. כאן נתרשש מעין נס ימי. נסיון המנצחים על צי המעפילים, אשר עלה מן המצולות, נצטרף אל המאמצים הימיים הגלויים של הנהלת הסוכנות היהודית והסתדרות העובדים העברים הכללית, ועליהם נוספה פעילות ברוכה של נציגי הון, צבורי ופרטי, אשר יחד קלעו למטרה האחת. לא דבר ריק הוא, כי אנחנו יכולים היום להוביל בספינות דגולות בדגלנו ומסוגלות להפלגות רחוקות כ-30 אלף טון סחורות, תחת כ-2000 הטונות בכלים קטנים, שהיו ברשותנו בטרם הקמת המדינה. וכאשר נפתחו שערי הארץ לרווחה לקיבוץ גלויות, הצלחנו לשחרר את עצמנו משעבוד מוחלט לאניות חוץ, ומתוך 257,000 שעלו דרך הים למדינת ישראל, מיום קומה ועד אחד לאוקטובר, הועלו באניות דגלנו 154,000 עולים. יודע אני, כי העולים הללו ברובם הגדול והמכריע לא זכו לתנאי הרווחה בהליכתם בספינותינו, וחושש אני, כי אולי חטאנו בנידון זה כמה חטאים, אם לא בזדון הרי בשגגה. אך עובדה חיה היא, כי לא כל כספי העלאת רבבות עולינו הענקנו לזרים, ומבחינת ביצור חלקנו וחבלנו בים יוגד נא לכל אלה שהניעו את הספנות שלנו קדימה באון ובלהט רב: יישר כוחכם!

מובטחני, כי תפקחנה עיני בחורי ישראל העובדים בצוות הים שלנו לראות כי הם מוליכים יהודים לארצם בימות מהפכת הגאולה, וזכות גדולה היא להם ועליהם להזהר במידותיהם ולהתקין ביניהם לבין אורחיהם יחס לבבי. ואני מביע ברכה לבוני הספנות שלנו ואת דרישתנו — לרווח את תנאי המצוקה בקצב מהיר.

ולועידה העולמית של החבל הימי לישראל אגיד דבר פשוט בתכלית: תנו הכשרה ימית, הכשרה ימית לכל מגמותיה,

לבחורים ולבחורות בישראל. השקיעו בזה את מלוא כוחכם. יש תקווה, כי הספנות הישראלית תתקדם ותבנה. בונייה ידאגו לכלים ולתנאים. אך העיקר הוא — האדם. לא ספן נטול שורש מתגלגל כאיש הפקר בנמלי עולם, כי אם ספן מושרש בחיי היצירה של הדור ובתרבותו. אל הדמות הזאת יכוון „החבל הימי לישראל“ את הנוער וימצא לו במפעל הזה מסייעים במדינה ובעם.

חשון, תש"י.

## דברים בכנסת

ברשות היושב-ראש וברשות חברי הכנסת!

ועדת הכלכלה של הכנסת עוררתני, עוד לפני הפגרא, אגב דימוניה בעניני התחבורה. לגולל לפני הכנסת יריעה רחבה יותר מן ההתקדמות בשטח הזה ובתכנית הפיתוח הסופית. אני מוקיר את ההודמנות הנתונה לי כעת לספר על הדברים — ואעשה זאת במידה שנימוקי בטחון ואחרים לא ימנעוני מלפרש פרטים ולנקוב מספרים.

באחת משיחותי הראשונות עם שר-האוצר, בראשית כניסתי למשרד-התחבורה, הודעתי לו, כי הנני רואה בתחום התחבורה — מחוץ לדואר והכלול בו — שני שטחים קיימים, שאותם יש רק לסדר ולחדש, לקומם הריסותיהם ולשכללם, והם השטחים החומים: רכב-ההגה והרכבת, ושני שטחים, שבהם צריך ליצור יש מאין, או כמעט יש מאין — והם השטחים הכחולים של מדינת ישראל: הים והאוויר. אמרתי אז, כי בראש תכניתי, במשך כהונתי, הנני מעמיד את המאמץ לעשות את המדינה לגורם גם בשטחים הריקים הללו — וביקשתי את עזרת הממשלה והאוצר למאמץ הזה. אני מרוצה להגיד כאן, כי מקץ פחות מעשרים חודש היינו לגורם בשטחים הכחולים — ודבר זה קרה מבלי שהמדינה נדרשה להשקיע

מכספיה סכומים גדולים. להיפך: התקדמותנו המפתיעה בים, ללא כל השקעה מצד האוצר, חסכה סכום נכבד של מטבע זר למדינה, ואף המפעל האווירי שלנו, שהוא עודנו בבחינת רך הנולד, מביא קימוץ במטבע זר לממשלה, אשר לא השקיעה בו עד היום אלא סך 200,000 ל"י.

הנמלים

תכנית פיתוחם של נמלי ישראל, כפי שהיא מסתמנת לפנינו לתקופה הקרובה, כוללת:

א. פיתוח נמל חיפה, עד למלוא ניצול שטח המים המוגנים ושטח הרציפים העוטרים את המים. למעשה נעשית עבודת פיתוח נמל חיפה במשך כל החדשים האלה. הפיתוח הזה הולך לגובה ולרוחב. הציוד המוזמן, בכוח החלק מן המילווה של הבאנק ליצוא ויבוא, מתכוון לצייד את נמל חיפה בכלים ובמכשירים, שבעזרתם תוגדל התפוקה — ובחמרים, לשם הוספת רציפים, ליתר ניצול המים השקטים. מובא בחשבון בתיכנון נמל חיפה הצורך בהקמת מבדוק לתיקוני אניות — על תיקונים אלה אנו מוציאים כספים גדולים במטבע זר — וכן הצורך לשמור שטחים מתאימים כאזור חפשי, כן נבדקת והולכת בעיית הפיכת נחל הקדומים, נחל הקישון, לאמצעי תחבורה חי, בחלקו היוצא לים.

ב. בנין נמל עמוק לתל-אביב ויפו, על מנת שיושגו הכספים הדרושים לבנינו על יסוד זכויות בלי ערבות ישירה של הממשלה. ועדה משותפת למשרד-התחבורה ולאוצר מפעלי ים תורכב לעריכת היסודות לזכויות, אשר יוגש לממשלה ולכנסת.

ג. הקמת נמל-עזר בדרום הארץ, לפי התנאים העתידיים להתברר במהלך פיתוח הארץ.

רבותי, על הישגי נמל חיפה מאז קום המדינה כדאי להגיד מלים אחדות. אמנם, מיתקני הנמל עברו אלינו כמעט

בשלמותם, אולם בנמל עצמו שרר תוהו ובוהו אמיתי, ההנהלה בת שלושה חברים, אשר נתמנתה מטעם הציבור בחיפה לענין זה, והאנשים שעזרו לידה, עמדו במבחן והצליחו במשך חדשים ספורים להכניס סדר ומשטר בעבודה. נמל חיפה הגיע לשיאים של תפוקה, העולים בחמישה-עשר אחוז על התפוקה היומית הממוצעת בשנת השיא בשלטון המאנדאט. בחודש נובמבר השנה עלתה התפוקה היומית בנמל חיפה לכדי חמשת אלפים טון, לעומת 4300 טונות ליום בנובמבר 1947, שהיתה שנת שיא. נמל חיפה מעביד כיום למעלה מאלפיים עובדים ופקידים. בתקופת המאנדאט היוו העובדים והפקידים היהודים לא יותר מעשרה למאה מכלל העובדים. תעריפי השירותים היו מבוססים על עבודה זולה ומחושבים לפי נתוני היבוא מן השנים הראשונות של משטר המאנדאט. החדרת הפועל העברי לעבודות הנמל היא אחת מזכויותיו של "סולל-בונה", אשר נכנס — ויותר נכון: הוכנס — לעבי הקורה הזאת על-ידי הנהלת הסוכנות היהודית. העבודה העברית חייבה העלאת התעריפים, אשר בוצעה בפעם הראשונה עוד על-ידי שלטונות הנמל המאנדאטוריים, משעבר הנמל ב-23 באפריל לעבודה עברית מלאה — ונמל חיפה היה עוד בידיהם. התעריף המוגדל הוא לא הספיק לכסות את שכר העבודה והנמל הפסיד כ-10 אלפים לירות לחודש. ורק לאחר העלאה שניה של התעריפים ב-25% קיבלו על עצמם קבלני השירותים את האחריות לעבודה. אולם באוגוסט 1949, עם הסתגלות הפועלים לעבודה והגברת תפוקתם, הורדנו את תעריפי השירותים, בשיעורים מ-10 למאה עד 20 למאה. אך גם לאחר הורדה זו עדיין תעריפי השירותים בנמלינו גדולים, בהשוואה לנמלים אחרים בעולם — ויש לבקש דרכים להורדה נוספת. מחוץ לבדיקת התעריפים הקיימים, אשר הותקנו ביסודם עוד בשנים הראשונות לשלטון המאנדאט, ועריכת תעריף חדש, מותאם למציאות החיה, לאור הנסיון של שנת המדינה, אנו רואים

כאחת הדרכים לקימוץ והזולה — את איחוד שלוש החברות הקבלניות, העוסקות בשירותי הנמל בחיפה, לחברה אחת לתועלת הציבור, בהשתתפות הממשלה.

גם בנמלי תל-אביב ויפו, שהמימשק בהם מופקד בידי "אוצר מפעלי ים", גדלה התפוקה והיא מגיעה לממוצע יומי של לערך 1500 טונות. מספר העובדים בשני הנמלים מגיע למעלה מ-1000 איש, בהם למעלה מ-100 ערבים.

### ה ש י ט

כבוד חברי-הכנסת, אני מתכבד לבקש מכם, ללוות אותי לים. אנחנו זכאים להגיד היום, כי מדינת ישראל, אשר בקומה לא היתה קיימת כמעט בים, הנה עכשיו בעלת צי-סוחר להולכת נוסעים ועולים ולהובלת משאות. כלי השיט של הצי הזה, דגולי דגל ישראל — בבעלותה של חברת "צים" ובנותיה, ובעתיד הקרוב גם בבעלות פרטית — שטים והולכים בנתיבי ישראל-אמריקה, בנתיבי ישראל-אירופה ונתיבי הים התיכון. כששים למאה מן העולים, הבאים בדרך הים, ואחוז ניכר של נוסעים ותיירים, באים בספינות ישראל. אם נביע את ההתקדמות הימית שלנו, במשך עשרים חדשים אלה, בטונות של קיבול, תהיה זו קפיצה מששת אלפים טון ביום קום המדינה, עד לחמישים אלף טון היום — ומספר של 250 נוסעים לכדי 6000 נוסעים.

עם זאת יש לראות בעין פקוחה את ההחסרים הגדולים שעוד עלינו למלאותם. לעת עתה, אחוז המשאות המובאים לארץ באניותינו איננו עולה על 6!

התפקידים הקרובים ביותר לספנות ישראל הם: כניסה של ממש למעגל הובלת ההדר באניות מתאימות; כניסה של ממש למעגל התיירות; וכן הצגת רגל בשטח היקר והחשוב של הובלת נפט, בצד הרחבת חלקנו במטען הכללי. קידום הספנות שלנו לקראת המשך התפתחותה מחייב



כי אם ביגיע כפיהם של העובדים במפעלים ובשירותים אלה ובמאמציהם.

אין ספק, כי המאמץ הזה, ככל מאמץ אנושי, לא ניקה מליקויים, ובמידה אשר חברי הכנסת יעירו עליהם ויתבעו את תיקונם — תהיה ביקרתם לברכה.

### בתשובה למתווכחים

רבותי, חברי הכנסת!

הוויכוח, שבא מבחינת-מה באורח בלתי-צפוי לכנסת, עשה הקפה גדולה מסביב לעניני התחבורה — ונגע בגדולות ובקטנות.

נשאלתי, בין השאר, שאלות חמורות בענין הטיפול בחפצי העולים, הבאים דרך נמל חיפה, ובענין הכסף הנדרש מהם בעד הטיפול הזה. אני חייב להפריד כאן בין החלק הנתון בסמכותו של הנמל לבין החלק שמחוץ לסמכותו. את מחירי השירותים של הנמל בעד טיפול בחפצי העולים הורדנו לפני חדשים אחדים במיוחד ב-40%, ואגב עיול התעריף החדש בנמל חיפה נורידם שנית. כן דאגנו לסידורים מיוחדים לשם העברה ישירה של חפצי העולים מן האניה למכוניות — ורוב מטענם מועבר בדרך זו. כל שאר הטענות — אם הן נכונות ובמידה שהן נכונות — מופנות לא אל הנמל, כי אם אל „מחסני הערובה לעולה“, הנמצאים מחוץ לתחומי הנמל ואינם בבעלותו. היתה תביעה מחבר-הכנסת אבא חושי, אחד האנשים הקרובים לנמל חיפה, להקטנת מספר האשנבים ומספר הטפסים, אשר על האורח להיזקק להם. הוגד, כי המלאכה הזאת כולה, או לפחות רובה, יכולה להיעשות בין כתלי האניה, תוך כדי גישתה אל החוף. אני יכול להשיב לתביעה זו רק אחת: „קריינא דאיגרתא — איהו להווי פרוונקא“. אדרבא: תינתן העצה הטובה — ותבוצע.

חבר-הכנסת מר קליבנוב, איש חיפה גם הוא, מערער על

הקמת באנק למשכנתות ימיות, אשר הבסיס החוקי למענו הוכן, וכן המשך בניית המנגנונים הימיים של המדינה, כפי הדרוש למדינה ימית.

אני מרשה לעצמי להסב תשומת לב הכנסת ביחוד לצורך להרחיב ולהאדיר את מפעל ההכשרה הימית — וכן האוירית — לנוער. ככל אשר נרבה להשקיע בדבר הזה — כן תוחזר לנו ברכה כפולה ומכופלת.

יורשה לי עכשיו, לאחר השרטוטים הרהוטים על תכניות הפיתוח של משרד התחבורה, להקדיש דברים אחדים לתשעה עשר הירחים, ירחי מדינת-ישראל, אשר היו בכללם ירחי שיקום וחיידוש ופיתוח בתחבורה.

יכולנו למזימת הבידוד והניתוק בכל המגמות:

- (1) התגברנו על המצור הימי — ולא זו בלבד, כי אם הפכנו אותו למנוף להקמת צי סוחר שלנו, על-פי הכתוב: „עת צרה היא ליעקב — וממנה יושע“.
  - (2) הקימונו עצמאותנו בדואר ובקשר הטלגרפי והטלפוני והשידורי עם העולם, — ונכנסנו לברית הדואר ולברית הבזק העולמית.
  - (3) החיינו רכבת שסועה ושתוקה והפעלנו אותה בחלקה, במאמצים פנימיים.
  - (4) החזרנו לנמלים שלנו ולשדות התעופה את מלוא יכולת הקליטה והתפוקה שהיתה להם בימי ממשלת המאנדאט ואף עברנו עליה.
  - (5) הקימונו קו אוירי בין ישראל לאירופה, אשר איננו נופל מקוי חברות זרות.
- השגנו את אלה — פרט להקצבות למחלקות „הפתוחות“, שאין להן הכנסה משלהן כלל, או הכנסה מעוטה או שהכנסתן הולכת ישר לאוצר — לא בכוח תמיכות מאוצר הממשלה.

תמה אני על חברי-הכנסת גיל, שלבו מצאו להעלות שוב על הבמה הזאת את "קדמה". אין אני יודע ואין מר גיל יודע בדיוק מה זה: "פלח". אך מכיוון שנשתרבה מלה זו בדבריו, נדמה לי שאני יכול להשיב לו בדידות: "בי, אדוני: "כלח"! ובעקבות דבריו של חברי-הכנסת גיל על הספנות — גאלץ אני לחזור לענין שיתוף ההון הפרטי. לא עברה אף פגישה אחת שלי עם יהודים בעלי יכולת, או בעלי השפעה על בעלי יכולת, במשך כהונתי כשר-התחבורה, בלי שאתבע אותם אני להתעורר ולמלא את החלל הזה. הנה הגיעתני בשורה כפולה: שמר גרץ סיים את המו"מ על העמדת שתי אניות-משא לדגל ישראל לחציית הים האטלנטי, אך עד כמה שידוע לי, בלי עזרת הון יהודי; וש"צים" עומד להדגיל בניו-יורק אניה להור בלת הדר, הראשונה לעסק זה בדגל ישראל. בעלי-ההון היהודים מוזמנים שוב במפורש ובפומבי, להוסיף עוד כלי שיט להובלת הדר, ולפחות צמד אניות לתייר!

אני שואל את חברי-הכנסת גיל: מאין שאב בענין אזורים חפשיים את הידיעה, ש"היא (הממשלה) מתנגדת לאזורים חפשיים בנמלים"? הלא נהפוך הוא! בתכנון להרחבת נמל חיפה הוקצה מראש ובכוונה תחילה מקום לאזור או לאזורים חפשיים, ונציגי לשכת המסחר בתל-אביב, שבקרונני בשעתם בענין זה, שמעו ממני דברים שהניחו את דעתם בהחלט.

סיימתי. ואם החסרתי דבר-מה מלקט ההערות — יסולח לי. רבותי, חברי-הכנסת! רשת מפעלים זו, הכלולה בתחבורה, היא רשת מלאה סכנות — אולי הראשונה מבחינה זו בשטח האזרחי — ולא תמיד מאירה ההצלחה פנים. ומשאלתי בסיום תשובתי היא, שהרוח הידידותית שנשבה בביקורת על משרד-התחבורה בויכוח זה, תהי נאמנה אתו גם בימים קשים ותעמוד לו גם בעת החלטות ממשיות בכנסת, לכל ענין וענין בשעתו. כסלו, תש"י.

הסידורים ההנהלתיים החדשים בנמל חיפה. אך האמת היא שאין הסידורים הללו מבטלים את קיום השלישייה, כי אם מגדירים את תפקידו של כל אחד בה ומחזקים בדרך זו את כושר פעולתה. ועוד נקודת ביקורת היתה בדבריו, על שלא הוזמן ולא נתמנה כמנהל לנמל חיפה מומחה מובהק בעל נסיון תשובתי היא, שלא קל למצוא פתרון למשאלה זו. היה נסיון בענין זה בנמל תל-אביב. אז היינו עוד דרדקי בים ונוקקנו מאד למנהל מומחה. מי מנהל כיום את נמל תל-אביב? האם לא אדם צעיר משלנו? מדוע לא לתת אימון בעוד אדם צעיר משלנו, העובד בצוותא עם אדם קשיש, חרוץ ונאמן, מחוגי המסחר, שעליו הוטל תפקיד הגובר של הנמל, ועם יועץ טכני אנגלי, בעל נסיון בעבודת נמלים ובעבודת נמל חיפה גופו, הממשיך עבודתו אתנו — והם יחד מהווים את השלישייה? ולעזרתם היום מהנדס ימי ומהנדס כללי, היודעים את עניינים.

לטענה החמורה על מחירי פריקה וטעינה בנמל חיפה, יש לי להגיד כמה דברים: ראשית, עוד לא הגענו בסידורים החיצוניים והטכניים (רציפים, מחסנים, ציוד) לגובה אמריקני — ואין מקום לגזירה שווה. שנית, 2000 העובדים היום בנמל חיפה — אין מאחוריהם מסורת-עבודה רבת-שנים. הפריון הוא בקו העליה, אך הקו גופו הוא קצר עדיין. שלישית, במידה שהתקדמו הסידורים והפריון, התבטא הדבר בהוזלה: הורדנו 40% מחפצי העולים ומ-10%—20% מן המטענים האחרים. רביעית, אנו הולכים לא רק לבחון, אלא גם לבנות מיסודו את התעריף ולבחנו לאור הנסיון — והמגמה היא כפולה: להתאימו להרכב החדש של היבוא והיצוא שלנו ולהוזילו. חמישית, אנו רואים באיחודן של שלוש החברות הקבלניות לאחת — בהשתתפות הממשלה — דרך לקימוץ ולהוזלה נוספת.

## מנין נקח אדם לכלים הללו ?

בחנוכת הפנימיה של בית-הספר הימי בחיפה

שלושה דברים נחוצים למשק הימי הלאומי: האדם, הכלים וההון. כמה נסיונות עברו עלינו עד שהגענו לכלי ראשון בים. בכמה חבלי לידה וחבלי גידול נתיסרנו. עתה יש לנו כבר מערכת כלים לא קטנה בחברה הלאומית, ושתי אניות ישראליות בבעלות פרטית — כן ירבו, גם אלה וגם אלה. הוברר כי הימאות שלנו יכולה לגדול מכוחה היא: בשנתיים של העליה הגדולה השתלטה הספנות שלנו על הנחשול ולא הנחשול עלינו, ונבנה המשק שלנו מתוך עבודתו הוא. רק 100 אלף לירות השקיעה בשעתה הסוכנות היהודית ועוד 100 אלף — ההסתדרות באמצעות „נחשון“, ומאז כל החיל נעשה על ידי העבודה עצמה. נכנסנו להובלת הדר וגם על ידי הובלת ההדר נרכש צי הדר. עיקר הדאגה — מנין נקח אדם לכלים אלה. חסרים לנו מומחים מכל הסוגים, ורבה דאגתנו להינוך הצעירים: „הנכנס — יכנס בנוער, בעוד העינים בהילן“ (טשרניחובסקי).

לא ימאות של רווקים נבנה, של מלחים-רווקים, תלושים מבית, מתרבות, ממולדת. גם הנער וגם הנערה ימצאו מקומם בימאות שלנו. והים ישיב למדינת ישראל כפל כפליים על הטורח שנשקיע בנוער.

שבט, תש"י.

## נמל עמוק לתל-אביב

בפתיחת „המועדון הימי“ של החי"ל בתל-אביב

אומר כמה מלים לזכרו של עמנואל טובים. הכרתיו מאז יסוד הנמל בתל-אביב ולמדתי להוקיר את שקידתו ודיקנותו בעניני הים. הוא היה כוח נכבד ואחד הראשונים והנאמנים

בימאות. נודעזעתי עד עומק נפשי לשמע הידיעה על מותו הטראגי.

נעניתי לבקשתה של נשיאות החי"ל, אשר אתו אני עומד בקשרי ידידות מיום הווסדו, — לשיחת רעים זו. חשוב מאד שיהיה שולחן אחד המקרב את כל החוגים העובדים במפעל הימי וטוב עשה החי"ל שהקים במה זו.

איחד הפעם את דברי לעניני נמל תל-אביב ואנצל את ההזדמנות כדי לפזר את הערפל השרוי במוחות רבים על יחס הממשלה לנמל. לפני זמן מה ציינתי בכנסת את תכנית הממשלה בעניני הנמלים. אין להשלים עם קיום נמל אחד בישראל. אין להסתפק אפילו בשניים, אבל כוחנו אינו בלתי מוגבל. תכנית הממשלה היא:

(א) ניצול מלוא שטח המים המוגנים בנמל חיפה: להאריך את הרציפים, להתקין ציוד טוב יותר לפריקה וטעינה, לתת נוחיות יתר לנוסעים ולהעברת סחורות. דבר זה הכרחי לאלתר, כי הצפיפות גדולה וההיקף יגדל. ויש לדאוג גם לתיירות. טרם הקדשנו לה את תשומת הלב הראויה. אחרי החקלאות והתעשייה — באה התיירות. זו עונה לנו בדולרים. יש כאן פיגור ויש לתקן את הטעון תיקון.

(ב) אחרי ניצול המים המוגנים בנמל חיפה — יש לדאוג להקמת נמל עמוק בתל-אביב, ורק אחרי זה — להרחבת הנמל בחיפה. להקמת הנמל בתל-אביב חסר רק הכסף. אילו הופיע „בעל דבר“, אולי „אוצר מפעלי הים“ עם אחרים, המוכן להכנס להשקעה גדולה בענין זה — תהיה הממשלה מוכנה לברר את התכנית, הלכה למעשה. אין לפי שעה בארץ הון מספיק שיכול להיות מופנה לכך. הצעת המומחים על מקום הנמל ותכניתו תובעת בדיקה נוספת, ולאחר אישורה אפשר יהיה לגשת לעבודה. לו היה הרצון לקבוצת בעלי הון להשקיע מכספם במפעל, אפשר היה להגיע לעמק השווה.

ג) לא נוכל להסתפק בשני נמלים. הנגב מחייב נמל נוסף, בדרום הרחוק יותר. אולם זוהי תכנית ג'. זהו המצב. נראה לי, כי הכדור עבר מיד ליד, ומהממשלה הוא עובר עתה ל"אוצר מפעלי הים". והכוונה היא גם לפרדסנים, להתאחדות בעלי התעשייה וכד'. טרם הבאתי את הענין לכנסת, אבל הבאתי אותו לממשלה ומצאתי בה רצון ונטיה. הענין נמצא בנקודה המחייבת את המסובים כאן והעומדים מאחוריהם. אדר, תש"י.

### אל יחסר שרוך נעל

במועון החי"ל בחיפה

"צים" הוכיחה, כי ברצון טוב אפשר לשלב הון צבורי ופרטי, וכדוגמא לכך ישמש לנו קו ישראל — אמריקה. בשילוב כוחות זה נוצרה שרשרת ימית עברית ראשונה, המפלסת נתיב בין כל הימים, אבל לא די בזה. תקותי היא כי בעתיד הקרוב — לפחות 50% מפרי ההדר שלנו יובל בכלי שיט ישראליים, ולא רחוק היום ובחופי חיפה נזכה לראות אנית תיירים הדורה תחת דגל ישראלי; זהו אחד ממקורות ההכנסה במטבע זר.

יש לבער את נגע הגניבות, ההברחות והשחיתות באניות ובנמל המחללים את כבודנו בין אומות העולם. אל יחסר שרוך נעל מרכוש זר, וביחוד מחפצי העולים שהם "תמצית דמם". לא לשם כך נלחמנו כדי להוציא לנו שם בעולם כמדינה של גניבות ו"בקשישים", ולא נתנחם בזה בטענות כי תקלה כזאת קיימת גם אצל עמים אחרים.

שכלולו של נמל חיפה והישגיו הם:

א) עבודה עברית טהורה בשטח הנמל (7000 איש מתמרנסים מהנמל).

ב) כלים חדשים שיקלו מעל העובדים ויעלו גם את הפריזון.

ג) ניצול מלא של היכולת באזור הנמל במימיו המוגנים

כגון: תקון הכבישים, תוספת מחסנים, הרחבת הרציפים, נקוי המעגן וכדומה.

ד) סיגול הקישון לשיט.

נמל חיפה יורחב מעבר לתחום של שובר הגלים. על שני גדותיו של הקישון יוקמו רציפים ומחסנים וגם תעבורנה שם רכבות, לשם הטענת סחורות ופריקתן. יהיה שם מקום גם לאזור חפשי בינלאומי, כדוגמת יתר הנמלים בעולם וזה יהיה ענף כלכלה חשוב. לכאן יגיעו חמרי גלם ומכאן תשלח שוב התוצרת דרך הים וגם ביבשה על ידי הרכבת.

טבת, תש"א.

תעודות

## הכרזה על דגל הצי המלחמתי

מועצת המדינה הזמנית מכריזה בזה, כי דגל הצי המלחמתי של מדינת ישראל הוא כמצויר ומתואר בזה:



הדגל — ארכו 180 ס"מ, רחבו 120 ס"מ, רקעו תכלת כהה עם משולש לבן שווה-שוקים שראשו נח במרכז הדגל ובסיסו מתלכד עם צלע הרוחב הקרובה למוט. במשולש — מגן דוד שמרכזו עשוי ששה פסי תכלת המצטרפים לשני משולשים שווה-צלעות, כל פס ארכו 32 ס"מ ורחבו 3 ס"מ.

(—) דוד בן-גוריון  
יושב-ראש

מועצת המדינה הזמנית

" אייר תש"ח (19 במאי 1948)

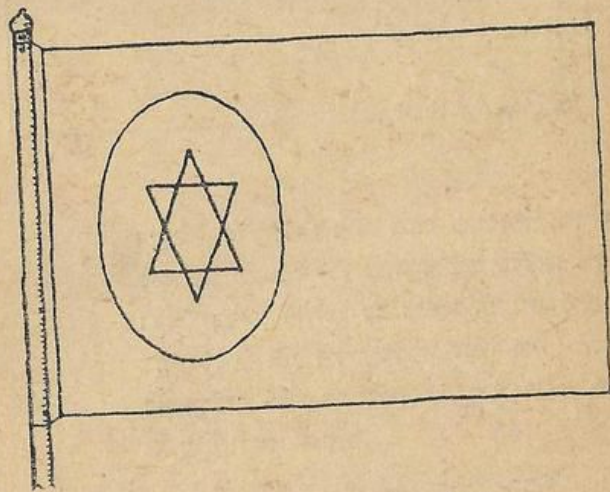
## פקודת אניות (לאומיות ודגל)

מס' 3 לשנת תש"ח—1948

פקודה הקובעת לאילו אניות תהא לאומיות של מדינת ישראל ומה יהא הדגל של אותן האניות

מועצת המדינה הזמנית מחוקקת בזה לאמור:

1. פקודה זו תיקרא בשם "פקודת אניות (לאומיות ודגל) תש"ח—1948".
2. כל אניה הרשומה במדינת ישראל, לאומיותה היא של מדינת ישראל.
3. (א) כל אניה הרשומה במדינת ישראל זכאית וחייבת להניף את דגל הצי המסחרי של מדינת ישראל.  
(ב) דגל הצי המסחרי של מדינת ישראל הוא כמצוייר וכמתואר בזה:



הדגל — ארכו 180 ס"מ, רחבו 120 ס"מ, רקעו תכלת כהה עם סגלגל לבן במרחק 15 ס"מ משלש הצלעות הקרובות למוט. הסגלגל — צירו הארוך 90 ס"מ, צירו הקצר — 60 ס"מ, ובאמצעיתו מגן דוד עשוי

ששה פסי תכלת, 3 ס"מ רחבם, המצטרפים לשני משולשים שוויושוקים שבסיסיהם מקבילים לצלעות האורך של הדגל. כל משולש — בסיסו 30 ס"מ וכל אחד משוקיו 45 ס"מ.

4. כל אניה הרשומה באחד מנמלי ארץ-ישראל אשר בשטח מדינת ישראל ואשר רישומה עמד בתקפו ביום ה' אייר תש"ח (14 במאי 1948), דינה מאותו יום ואילך כדין אניה רשומה במדינת ישראל.

5. צבירות ועונשין (א) אניה הרשומה במדינת ישראל שהניפה סמל לאומי השונה מן הדגל המתואר בסעיף 3, בעל האניה — אם הוא נמצא בה, — רב החובל שלה וכן כל אדם אחר שהניף את הסמל, יאשם בעבירה ומשיחוייב בדין יהא צפוי בשל כל עבירה ועבירה למאסר של שנתיים או לקנס של מאתיים לירות או לשני העונשים גם יחד.

(ב) כל קצין בעל כתב-מנוי הנמצא בשרות הצבא או הצי של מדינת ישראל או כל קצין משטרה בדרגת מפקח או בדרגה גבוהה הימנה, או כל פקיד שהורשה לכך בכתב על ידי שר התחבורה, רשאי לעלות על כל אניה אשר עליה הונף סמל בנגוד לפקודה זו, לתפוש את הסמל, ולהחרימו לטובת המדינה.

ממונה על ביצוע הפקודה 6. שר התחבורה ממונה על ביצוע הפקודה הזאת. י' באייר תש"ח (19 במאי 1948).

(—) דוד בן-גוריון

ראש הממשלה

(—) פליכס רוזנבליט

שר התחבורה

שר המשפטים

## פיקוח על אניות

פקודת סדרי השלטון והמשפט, תש"ח—1948  
תקנות שעת חירום שהתקין שר התחבורה לפי סעיף 9 (א)

בתוקף סמכותי לפי סעיף 9 (א) לפקודת סדרי השלטון והמשפט, תש"ח—1948, אני דוד רמז, שר התחבורה, מתקין בזה את תקנות שעת חרום דלקמן:

1. שם.

התקנות האלה תקראנה בשם "תקנות שעת חרום (פיקוח על אניות) תש"ח—1948".

2. פירוש.

בתקנות האלה:

"מפקח" פירושו האדם אשר מונה על ידי השר להיות המפקח על התחבורה הימית;

"שר" פירושו שר התחבורה;

"תושב ישראל" פירושו כל אדם היושב במדינת ישראל או שיש לו מקום עסק בה, לרבות כל חברה אגודה או התאגדות אחרת המאוגדת במדינת ישראל או הרשומה בה, וכן כל חבר אנשים בלתי מאוגד שיש לו מקום עסק במדינת ישראל.

3. סמכות ליתן הוראות לגבי אניות מסוימות.

השר רשאי ליתן הוראות לבעליה או לרב החובל של כל אניה השייכת לתושב ישראל, השכורה לו או המשועבדת לו —

(א) הדורשות מבעליה או מרב החובל להסיע אותה אניה אל כל נמל או מקום אחר שיצויין בהוראות (בין שאותו נמל או מקום אחר נמצא בתחומי מדינת ישראל ובין שהוא נמצא מחוצה לה) בתוך אותה תקופה ובאותה דרך שתיקבענה בהוראות;

(ב) הדורשות מבעליה או מרב החובל להטעין על אותה

אניה או לפרוק מעליה אותן הסחורות שתפורטנה בהוראות או להעלות על אותה אניה או להוריד מעליה אותם הנוסעים או אותו סוג של נוסעים שיפורטו בהוראות, בתוך אותה תקופה ובאותו נמל או מקום אחר (בין שאותו נמל או מקום אחר נמצא בתחומי מדינת ישראל ובין שהוא נמצא מחוצה לה) שיצויינו בהוראות;

(ג) הקובעות את תנאי ההובלה (לרבות מחירי ההובלה המכסימליים ושאר התשלומים הקשורים בה או הנובעים ממנה) של מטענים או נוסעים באותה אניה, בין בדרך כלל ובין במקרה מיוחד או סוג מיוחד של מקרים;

(ד) הקובעות את סוגי המטענים או הנוסעים שמותר להובילם באותה אניה, בין בדרך כלל ובין במקרה מיוחד או סוג מיוחד של מקרים;

(ה) הקובעות את תנאי השכירות של אותה אניה, בין בדרך כלל ובין במקרה מיוחד או סוג מיוחד של מקרים.

4. אופן נתינת ההוראות.

(א) כל הוראה לפי התקנות האלה מותר לתתה באותו אופן אשר ייראה לשר או לאדם אחר הנותן את ההוראה, לרבות פרסום בעתון הרשמי, ומשניתנה ההוראה באותו אופן, הרי כל אדם שההוראה נוגעת לו דינו כדין מי שידע את תכנה ובהתאם לכך עליו למלא אחריה.

(ב) מבלי לפגוע בכללותו של האמור בתקנת משנה (א) מצהירים בזה כי כל הוראה לפי התקנות האלה, לגבי כל אניה הנוכרת בתקנה 3, תהא נתינתה נתינה כדין — וכי בהתאם לכך על כל אדם שהיא נוגעת לו למלא אחריה אם היא —



(1) נמסרה לבעליה או לרב החובל של אותה אניה, או לכל אדם העובד אצל אותם בעלים או רב חובל או המועסק על ידו; או

(2) נמסרה במקום מגוריו או במקום עסקו הרגיל או הידוע לאחרונה של אותם בעלים או רב החובל; או

(3) נשלחה בדואר במכתב רשום הערוך אל אותם בעלים או רב חובל לפי כתובת מקום מגוריו או מקום עסקו הרגיל או הידוע לאחרונה; או

(4) הוצגה או הודבקה במקום בולט על ספון אותה אניה.

(ג) כל הוראה לפי התקנות האלה, לגבי כל אניה הנוכרת בתקנה 3, די לציין בה את הכתובת „בעליה“ או „רב חובל“ של אותה אניה, ולא יהא צורך לציין בה כל שם, כינוי או תיאור נוסף.

5. סמכויות מיוחדות להבטחת קיום ההוראות.

כל חייל, שוטר, או אדם מורשה לכך על ידי השר, רשאי לגבי כל אניה הנוכרת בתקנה 3 לנקוט את כל אותם האמצעים ולהשתמש באותה מידה של כוח אשר ייראו לו דרושים לשם הבטחת קיומה של כל הוראה הניתנת לפי התקנות האלה.

6. הפרעת חיילים וכו' במילוי תפקידיהם.

שום אדם לא ימנע, יעכב או יפריע בעד כל חייל, שוטר, או אדם מורשה כדלעיל, מלמלא את תפקידו או מלהשתמש בסמכויותיו לפי התקנות האלה.

7. העברת סמכויות השר.

השר רשאי להעביר בכתב את סמכויותיו לפי התקנות האלה, כולן או מקצתן, למפקח או לאדם אחר.

8. עונשין.

כל המפר בין בעצמו ובין על ידי סוכנו, פקידו או שליחו,

כל תקנה מהתקנות האלה, או כל הוראה הניתנת על פיהן, ייאשם בעבירה ויהא צפוי, בצאתו חייב בדין, למאסר של שנה אחת או לקנס של אלף לירות, או לשני העונשין גם יחד.

9. עבירות על ידי גוף מאוגד.

כל אימת שהנאשם בעבירה על כל תקנה מהתקנות האלה או על כל הוראה הניתנת על פיהן הוא גוף מאוגד, ייאשם באותה עבירה גם כל אדם שהיה בעת עשיית העבירה מנהל או פקיד אחראי אחר של אותו גוף;

בתנאי כי בכל משפט שיוגש, בתוקף תקנה זו, נגד אדם כזה, יזוכה אותו אדם בדין, אם יוכיח כי העבירה נעשתה שלא בידיעתו וכי הוא נקט את כל האמצעים המתאימים כדי להבטיח את קיום התקנה או ההוראה.

(—) דוד רמז, שר התחבורה

ד' סיון, תש"ח (11 ביוני 1948)

## תקנות שעת חירום

פקודת סדרי השלטון והמשפט, תש"ח—1948

אניות מעפילים

בתוקף הסמכות המסורה לי בעקב סעיף 9 (א) לפקודת סדרי השלטון והמשפט, תש"ח—1948, אני, שר התחבורה, מתקין בזה את תקנות שעת-חרום הבאות:

1. פירושים.

בתקנות אלו —

„אניה“ כוללת כל חלק של אניה ואבוריה;

„אנית מעפילים“ פירושה כל אניה אשר בה הפליגו

עולים לארץ-ישראל בלי רשיונות עליה מטעם ממשלת

המנדט, ואשר הגיעה למימי ארץ-ישראל עד ליום ו' באייר

תש"ח (15 במאי 1948), והנמצאת מאז במימי מדינת ישראל;

„מימי מדינת ישראל“ כוללים את המים הטריטוריאליים של המדינה וכל נמל אשר בה ;

2. הכרות אנית מעפילים.

שר התחבורה יכול להכריז, במודעה בעתון הרשמי, ביחס לכל אניה הנזכרת במודעה, שהיא אנית מעפילים, והמודעה תהא ראייה חותכת לתכנה.

3. מנוי מפקח על אניות המעפילים.

שר התחבורה רשאי למנות אדם להיות מפקח על אניות המעפילים (שייקרא להלן „המפקח“). המנוי יפורסם בעתון הרשמי.

4. תפקידי המפקח.

(א) (1) המפקח יבדוק כל אנית מעפילים, בעצמו או על ידי אדם אחר, שימונה למטרה זו.

(2) אם אחרי שהמפקח יבדוק אנית מעפילים, יהא סבור שיש בה משום סכנה או מכשול לאניות או לכלי שיט אחרים הנמצאים או העלולים להמצא בסביבתה, או לתנועת אניות או כלי שיט כאלה, יכריז עליה המפקח כעל אנית מכשול.

(ב) כל הכרזה על אנית מעפילים כעל אנית מכשול תפורסם במודעה בעתון הרשמי, ובמודעה שתודבק במקום בולט בבית המכס הקרוב למקום הימצאה. במודעות תתואר אנית המכשול במידה שתספיק לזהויה. ליום ההכרזה ייחשב יום פרסום המודעה בעתון הרשמי.

(ג) מיום ההכרזה ואילך תהא אנית המכשול בחזקתו של המפקח וברשותו והוא ישלוט בה.

5. הטיפול באניות מכשול.

כעבור שבעה ימים מיום ההכרזה כאמור יוכל המפקח :  
(א) למשות את אנית המכשול מהמים, להעבירה ממקומה,

לתקנה, לפרקה או להרסה, כולה או מקצתה, או לעשות אחת או יותר מהפעולות האלה ;

(ב) למכרה, כולה או מקצתה, ובמחיר שיתקבל על דעתו, ובין לפני התיקון או אחריו, הכל בדרך שימצא לנכון.

6. שימוש בדמי מכירה.

אם ימכור המפקח אנית מכשול, יוכל המפקח לסלק, מתוך דמי המכירה, את ההוצאות שהוציא לשמה לפי התקנות האלה. אם תיוותר יתרה כלשהי, יחזיקה המפקח בתור נאמנם של האנשים הזכאים לה.

7. מסירת אניה לבעליה.

המפקח יוכל למסור אנית מכשול, שטרם נמכרה, לאדם אשר הוכיח למפקח את בעלותו לאניה, בתנאי כי —

(א) יחזיר הבעלים למפקח לפני המכירה את כל ההוצאות שהמפקח הוציא לשמה בעקב תקנות אלה ; וכן

(ב) אם ידרוש המפקח, יתחייב הבעלים כי תוך שבעה ימים מיום הדרישה ימשה הבעלים את אנית המכשול

מהמים, יעבירה ממקומה למקום שיקבע המפקח, יתקנה, יפרקה או יהרסה, כולה או מקצתה, הכל כפי שהמפקח יורה.

8. רשום אניה לאחר המכירה.

אם בעקב תקנות אלה, תימכר אנית מכשול לאדם היושב

במקום אשר חוקי מדינת ישראל חלים בו, או לגוף משפטי הרשום או נחשב כרשום במדינת ישראל, תרשם

אנית המכשול בשמו של הקונה במדינת ישראל, וזה בנמל

הקרוב למקום המצא אנית המכשול בשעת המכירה.

9. סדרי הרשום.

כדי לבצע את רשומה של אנית מכשול כאמור יספיק אם ימציא המפקח או הקונה לרושם האניות של נמל הרשום

את המסמכים הבאים :

(א) העתק חתום של שטר המכר, וכן

רים בנספח האמור ומבטל את המינוי שנעשה ביום 23 באוקטובר 1947, ונתפרסם בתוספת 2 לעתון הרשמי מס' 1626 מיום 30 באוקטובר 1947:

- מפקד ס. מילר, רב-חובל, חיפה — יושב-ראש.  
מ. אברמסקי, רב-חובל הנמל, חיפה.  
פ. ווייל, רב-חובל, חיפה.  
ע. טובים, מהנדס, חיפה.  
א. הולצר, מהנדס-מכונאי ימי, חיפה.  
ד"ר ג. לוי, מהנדס-מכונאי, חיפה.  
ס. קלוש, מכונאי ראשי של אניות-גרר, נמל חיפה.  
א. רוזנטל, מהנדס-מכונאי ימי, חיפה.

דוד רמז, שר התחבורה

ט' באלול תש"ח (13 בספטמבר 1948)

מינוי בודקי-אניות

בתוקף סמכויותי לפי פסקה 1 של נספח ב' לתקנות נמלים (אניות המהלכות בים), 1935, לפי סעיף 1 לפקודת סדרי השלטון והמשפט (הוראות נוספות), תש"ח—1948, וכל שאר סמכויותי, אני, שר התחבורה, ממנה בזה את האנשים הנקובים בשמותיהם להלן להיות בודקי אניות בגדרי התקנות הנ"ל, ומבטל את מינוי בודקי-האניות שנעשה ביום 23 באוקטובר 1947, ונתפרסם בתוספת 2 לעתון הרשמי מס' 1626 מיום 30 באוקטובר, 1947:

- מ. אברמסקי, רב-חובל הנמל, חיפה.  
מ. אקדיש, רב-חובל, נווט נמל חיפה.  
המפקד ס. מילר, רב-חובל, חיפה.  
פ. פואר, רב-חובל, נווט נמל חיפה.

(ב) הצהרה בכתב חתומה על ידי המפקח והקונה, בה יודיעו לרושם על המכירה, ובה תצוין במפורש עובדת היות הקונה אדם היושב במקום אשר חוקי מדינת ישראל חלים בו או גוף משפטי הרושם או נחשב לרושם במדינת ישראל, בהתאם למקרה.

ולאחר שיוגשו לרושם המסמכים האמורים, ויסולקו מסי הרושם הנאותים ירושם הרושם את אנית המכשול בשם הקונה, בתנאי שלפני הרושם ימצאנה המפקח ראויה להפלגה בים.

10. פקודה פרק קנ"ה.

פקודת הסחורות הנטרפות ודמי ההצלה לא תחול על אניות מעפילים.

11. שם.

תקנות אלו תקראנה בשם "תקנות-שעת-חרום (אניות מעפילים), תש"ח—1948".

דוד רמז, שר התחבורה

ט' באלול תש"ח (13 בספטמבר 1948).

## פקודת נמלים

תקנות נמלים (אניות המהלכות בים), 1935

מינוי מועצה לפי פסקה 1 של נספח א' \*

בתוקף סמכויותי לפי פסקה 1 של נספח א' לתקנות נמלים (אניות המהלכות בים), 1935, ולפי הסעיפים 14 (א) ו-2 (ד) לפקודת סדרי השלטון והמשפט, תש"ח—1948, וכל שאר סמכויותי, אני, שר התחבורה, ממנה בזה את האנשים הנקובים בשמותיהם להלן להוות מועצה לשם מילוי התפקידים המוגדר-

\* הכוונה למועצת בוחנים לקציני הצי המסחרי.

רים בנספח האמור ומבטל את המינוי שנעשה ביום 23 באוקטובר 1947, ונתפרסם בתוספת 2 לעתון הרשמי מס' 1626 מיום 30 באוקטובר 1947:

מפקד ס. מילר, רב-חובל, חיפה — יושב-ראש.

מ. אברמסקי, רב-חובל הנמל, חיפה.

פ. ווייל, רב-חובל, חיפה.

ע. טובים, מהנדס, חיפה.

א. הולצר, מהנדס-מכונאי ימי, חיפה.

ד"ר ג. לוי, מהנדס-מכונאי, חיפה.

ס. קלוש, מכונאי ראשי של אניות-גרר, נמל חיפה.

א. רוזנטל, מהנדס-מכונאי ימי, חיפה.

**דוד רמז, שר התחבורה**

ט' באלול תש"ח (13 בספטמבר 1948)

מינוי בודקי-אניות

בתוקף סמכויותי לפי פסקה 1 של נספח ב' לתקנות נמלים (אניות המהלכות בים), 1935, לפי סעיף 1 לפקודת סדרי השלטון והמשפט (הוראות נוספות), תש"ח—1948, וכל שאר סמכויותי, אני, שר התחבורה, ממנה בזה את האנשים הנקובים בשמותיהם להלן להיות בודקי אניות בגדרי התקנות הנ"ל, ומבטל את מינוי בודקי-האניות שנעשה ביום 23 באוקטובר 1947, ונתפרסם בתוספת 2 לעתון הרשמי מס' 1626 מיום 30 באוקטובר, 1947:

מ. אברמסקי, רב-חובל הנמל, חיפה.

מ. אקדיש, רב-חובל, נווט נמל חיפה.

המפקד ס. מילר, רב-חובל, חיפה.

פ. פואר, רב-חובל, נווט נמל חיפה.

(ב) הצהרה בכתב חתומה על ידי המפקח והקונה, בה יודיעו לרושם על המכירה, ובה תצוין במפורש עובדת היות הקונה אדם היושב במקום אשר חוקי מדינת ישראל חלים בו או גוף משפטי הרשום או נחשב לרשום במדינת ישראל, בהתאם למקרה.

ולאחר שיוגשו לרושם המסמכים האמורים, ויסולקו מסי הרשום הנאותים ירשום הרושם את אנית המכשול בשם הקונה, בתנאי שלפני הרשום ימצאנה המפקח ראויה להפלגה בים.

10. פקודה פרק קנ"ה.

פקודת הסחורות הנטרפות ודמי ההצלה לא תחול על אניות מעפילים.

11. שם.

תקנות אלו תקראנה בשם "תקנות-שעת-חרום (אניות מעפילים), תש"ח—1948".

**דוד רמז, שר התחבורה**

ט' באלול תש"ח (13 בספטמבר 1948).

## פקודת נמלים

תקנות נמלים (אניות המהלכות בים), 1935

מינוי מועצה לפי פסקה 1 של נספח א' \*

בתוקף סמכויותי לפי פסקה 1 של נספח א' לתקנות נמלים (אניות המהלכות בים), 1935, ולפי הסעיפים 14 (א) ו-2 (ד) לפקודת סדרי השלטון והמשפט, תש"ח—1948, וכל שאר סמכויותי, אני, שר התחבורה, ממנה בזה את האנשים הנקובים בשמותיהם להלן להיות מועצה לשם מילוי התפקידים המוגדר-

\* הכוונה למועצת בותנים לקציני הצי המסחרי.

ה. רוזנטל, רב-חובל, נווט נמל חיפה.  
ו. הגדוש, מכונן ראשי, אנית-גרר, נמל חיפה.  
א. הולצר, מהנדס-מכונאי ימי, חיפה.  
ס. קלוש, מכונאי ראשי, אניות-גרר נמל חיפה.  
דוד רמז, שר התחבורה

ט. באלול תש"ח (13 בספטמבר 1948)

## פקודת המשכנתאות על אניות

נוס' 8 לשנת תש"ט — 1948

1. משכנתה על אניה.  
מותר למשכן במשכנתה אניה רשומה במדינת ישראל או כל חלק באניה כזו, כערובה להתחייבות קיימת, עתידה או תלויה בתנאי, על ידי עריכת שטר משכנתה ורשומה בהתאם להוראות פקודה זו.
2. שטר משכנתה.  
(א) שטר משכנתה יהיה בנוסח שייקבע על ידי שר התחבורה או בנוסח דומה ככל אשר תרשינה הנסיבות.  
(ב) שטר משכנתה יחתם על ידי הצדדים —  
(1) במדינת ישראל — בפני נוטריון צבורי כמשמעותו בחוק העותומני בדבר נוטריונים צבוריים מיום 27 זי-על-קעדה 1331 (תרע"ד—1913);  
(2) בחוץ-לארץ — בפני נציג דיפלומטי או קונסול לרי של מדינת ישראל, או אדם אחר שימונה על ידי מדינת ישראל לאימות מסמכים, ויאושר בחתימת ידו ובחותמתו הרשמית של האדם שבפניו נחתם.
3. רישום משכנתה.  
(א) משכנתה תירשם לפי בקשת בעל האניה או בעל

המשכנתה, בפנקס הרישום שיתנהל במשרד רושם האניות..

(ב) המבקש חייב לשלם דמי רישום ולהגיש לרושם —  
(1) את שטר המשכנתה בשני טפסים ערוכים בהתאם לסעיף 2;  
(2) רשימת פרטי המשכנתה הטעונים רישום, חתומה על ידי המבקש.

(ג) משקיבל הרושם את המסמכים האלה ושולמו דמי הרישום, ירשום בפנקס הרישום את פרטי המתכנתה, יאשר את הרישום ואת יומו ושעתו על טפסי שטר המשכנתה, ויחזיר אחד מהם למבקש.

4. זכות עדיפות.  
נרשמו יותר ממשכנתה אחת על אותה אניה, תור העדיפות של המשכנתות יהיה לפי תאריכי רישומן ולא לפי תאריכי החתימה על השטרות.

5. העברת משכנתה.  
(א) בעל משכנתה רשאי להעביר את זכויותיו בה, כולן או מקצתן, על ידי עריכת שטר העברת משכנתה ורישומה.

(ב) הוראות הסעיפים 2, 3, ו-4 תחולנה, בשינויים לפי הענין, גם על שטר העברת משכנתה ורישומה.

6. תסובת משכנתה.  
(א) משכנתה שנסבה לאחר (שלא בדרך העברה) כתוצאה ממוות, מפשיטת רגל, מפירוק או מכל סיבה אחרת, תירשם התסובה בפנקס הרישום על פי בקשת המעוניין ברישומה.

(ב) המבקש חייב לשלם דמי רישום ולהגיש לרושם הצהרה המאמת את העובדות שביסוד התסובה ותעודה המתקבלת בבתי המשפט כהוכחה על זכותו במשכנתה.

(ג) הרושם ירשום את התסובה וימציא למבקש אישור על כך.

7 תסובת משכנתה.

(א) פריון משכנתה, כולה או חלקה, יירשם בפנקס הרישום על פי בקשת המעוניין ברישומה.

(ב) המבקש חייב לשלם דמי רישום ולהגיש לרושם קבלה על סילוק החוב או כתב ויתור מאת בעל המשכנתה, החתומים בהתאם לסעיף 2 (ב).

(ג) הרושם ירשום את פדיון המשכנתה וימציא למבקש אישור על כך.

8 הוצאה לפועל של המשכנתה.

משכנתה שנרשמה לפי הוראות פקודה זו ולא נפרעה בהגיע מועד פרעונה, תוצא לפועל בהתאם להוראות בדבר ההוצאה לפועל של משכנתות על מקרקעים בשינויים לפי הענין. הסמכויות הניתנות לנשיא בית המשפט המחוזי בהוצאה לפועל של משכנתאות על מקרקעים, תהיינה נתונות לנשיא בית המשפט המחוזי בחיפה.

9 עיון בפנקס הרישום.

פנקס הרישום יהיה פתוח לכל דורש.

10 הוראות המגילה וכו'.

הוראות המגילה על משכון מטלטלים והוראות החוק העזרי תומני בדבר סחריים מ"6 רבי. א' 1280 (תרכ"ג-1863) לא תחולנה על משכון אניות, העברת משכנתות, תסובתן, פדיונן והוצאתן לפועל לפי פקודה זו.

11 ביצוע ותקנות

שר התחבורה ממונה על ביצוע פקודה זו, והוא רשאי להתקין תקנות בכל הנוגע —

(א) לרישום משכנתות, העברתן, תסובתן ופדיונן, לרבות הטפסים שישימשו למטרות אלה;

(ב) להנהלת פנקס הרישום, לקביעת פרטי הרישום, למתן העתקים ולעיון בפנקס;

(ג) לתשלומים שייגבו בעד הרישום ובעד שאר שירותים;

(ד) לכל דבר אחר הקשור בביצוע פקודה זו.

12 ש.פ.

פקודה זו תיקרא בשם "פקודת המשכנתות על אניות, תש"ט—1948".

דוד בן-גוריון

ראש הממשלה

דוד רמז  
שר התחבורה

פליכס רוזנבליט

שר המשפטים

ט"ו בחשוון תש"ט (18 בנובמבר 1948)

## פקודת האניות (הגבלת העברתן ומשכון)

מס' 9 לשנת תש"ט—1948

מועצת המדינה הזמנית מחוקקת בזה לאמור:

1. פעולות הטעונות היתר.

אניה רשומה במדינת ישראל, או כל חלק באניה כזו, לא תיעשה בה כל פעולה מן הפעולות הבאות, אלא על פי היתר בכתב מאת שר התחבורה, ואלו הפעולות:

(א) מכירה או העברה לבעלים אחרים;

(ב) יצירת משכון או שעבוד, או העברתם;

(ג) העברה מדגל ישראל לדגל אחר;

(ד) ביטול רישומה של האניה.

סדרי השלטון והמשפט, תש"ח—1948, כי חדל מצב  
החרום להתקיים.

8. ש.מ.

פקודה זו תיקרא בשם "פקודת האניות (הגבלת העברתן  
ומשכונן), תש"ט—1948".

דוד בן-גוריון

ראש הממשלה

דוד רמז

שר התחבורה

פליכס רוזנבליט

שר המשפטים

י"ז בחשון תש"ט (18 בנובמבר 1948)

2. פעולה חסרת תוקף.

פעולה שתיעשה בניגוד להוראות סעיף 1 תהיה בלתי  
חוקית וחסרת תוקף.

3. ענשים.

(א) כל אדם העובר, בעצמו או על ידי שליחו, על  
הוראה מהוראות פקודה זו, ייאשם בעבירה, ובצאתו  
חייב בדין, יהיה צפוי למאסר עד ששה חדשים או  
לקנס עד אלף לירות או לשני הענשים כאחד.

(ב) אם העבירה נעשתה על ידי גוף מאוגד, ייאשם לבה  
כל אדם שהיה בשעת עשיית העבירה מנהל או פקיד  
אחראי של אותו גוף, אם לא יוכיח שהעבירה נעשתה  
בלי ידיעתו או שהוא נקט בכל האמצעים המתאימים  
למניעתה.

(ג) סעיף זה חל גם על עבירות הנעשות בחוץ-לארץ.

4. ביצוע ותקנות.

שר התחבורה ממונה על ביצוע פקודה זו, והוא רשאי  
להתקין בכל הענינים הנוגעים למתן היתר על פיה,  
לרבות קביעת דמי בקשה ודמי היתר.

5. העברת סמכויות.

שר התחבורה רשאי להעביר את סמכויותיו לפי פקודה  
זו לכל אדם אחר.

6. פקיעת תוקף ע"ר מס' 921 מיום 3.9.39.

הוראות חוק האניות והאווירונים (הגבלת ההעברה)  
1939 — יפקע תקפן.

7. תוקף הפקודה.

תקפה של פקודה זו יפקע ביום שתתפרסם הכרזה של  
מועצת המדינה הזמנית בהתאם לסעיף 9 (ד) לפקודת

נמל תל-אביב. הוקם בימי מאורעות הדמים 1936, בבעלות החברה "אוצר מפעלי ים" בע"מ. ב-15 במאי 1936 נתנה ממשלת המנדט את הרשיון לפריקת משאות בחוף ת"א וב-19 בו עגנה בנמל האניה הראשונה. ב-23 בפברואר 1938 נפתח הנמל גם לתנועת נוסעים.

שירות רבי-חשיבות ותועלת עשה נמל ת"א בימי החירום של מלחמת השחרור, ובקום המדינה קיבל "אוצר מפעלי הים" על עצמו גם את מימשק נמל יפו. תביעתו של ה"אוצר" להקמת נמל עמוק-מים בת"א נמצאת עדיין בדיונים.

ללוידי ימי ארץ ישראל. חברת אניות עברית, שנוסדה בשנת 1934, על ידי מר אל. ברקוביץ מרומניה. לפני מלחמת העולם השניה היו ברשותה שתי אניות לנוסעים ולמשא בקו חיפה-קונסטאנצה: "הר ציון" ו"הר הכרמל" (5400 טון כל אחת). "הר הכרמל" עלתה באש בנמל קונסטאנצה בראשית 1938, ו"הר ציון", שעברה בתקופת המלחמה לרשות האדמירליות הבריטית, טורפדה על ידי האויב בדרכה לארצות-הברית. אניית המשא של הללויד "מרים" — לנמלי אירופה הצפונית — טובעה אף היא בימי המלחמה (ב-1944).

"עתיד", חברה לשירות ימי בע"מ. החלה בפעולה בחופי הארץ בשנת 1934, בהובלת משאות בין ארץ-ישראל לבין הארצות הסמוכות: מצרים, סוריה, תורכיה וקפריסין. בימי המלחמה היו כלי-השיט שלה בשירות שלטונות הצי —

להעברת צבא, ציוד ואספקה למערכות הקרב, ובכלל זה — בדרך הרת-הסכנות שבין אלכסנדריה ובין טוברוק הנצורה.

ספינותיה: "עתיד", "עמל" ו"עליזה" שימשו גרעין לספנות ההובלה הישראלית בראשית מלחמת השחרור. עתה ברשותה — האניה "דניאלה בורכרד", בקו ישראל-אירופה הצפונית.

האניה "תל-אביב". אנית-נוסעים מפוארת (10,000 טון) של החברה הא"יית לספנות. הפליגה לראשונה מחיפה לטרייסט ב-27 בפברואר 1936. לא יכלה לעמוד בהתחרות בחברות-האניות האיטלקיות ובשנת 1937 נמכרה לחברה יפאנית. טבעה באוקינוס ההודי בדרכה לנמלה החדש.

מהלקת הים של הסוכנות. נוסדה בשנת 1935, בהתאם להחלטת הקונגרס הציוני הי"ט, כמחלקת-משנה ליד מחלקת העבודה. נטלה על עצמה את הדאגה למפעלי הים העבריים — בספנות, בנמלים ובדיג. עם קום המדינה הועברו שטחי פעולתה לאגף הנמלים, הים והאוויר שבמשרד התחבורה.

ליגה ימית עברית. כך נקראתחילה "החבל הימי לישראל" (ראה להלן).

חבל ימי ישראל, בראשי תיבות: חי"ל. מוסד לאומי, על-מפלגתי, שמטרתו: "להחיות את הימאות העברית ולעודד יצירת משק ימי עברי". קוי פעולתו הותוו בכינוס הימי שהתקיים בימים כ"ט בסיון — א' בתמוז תרצ"ז (10—8 ביוני 1937) על סיפונה של האניה "הר-ציון", תוך הפלגה בים התיכון.

מרכז החי"ל — בתל-אביב. מספר חבריו בישראל — למעלה מ-40 אלף, וסניפים לחי"ל ברוב ארצות תבל. החי"ל מקיים מפעלים שונים בהכשרת הנוער לימאות



ושירותים לימאים. מפיץ את רעיון הימאות בעל פה ובכתב.  
ירחוונו: "ים" מופיע זו השנה השביעית.

בית הספר הימי בחיפה. נוסד בשנת 1938,  
על ידי הסוכנות היהודית לארץ ישראל, החבל הימי לישראל  
והתכניון העברי. הוציא עד כה 9 מחזורים. מאות מבוגריו  
ומתלמידיו נקלטו בצי הסוחר ובחיל הים הישראלי. בימי  
מחתרת ההגנה הכשיר גם מובילי-אניות להעפלה.  
היום לומדים בו 145 תלמיד במחלקות לשיט ולמכונאות  
ימית.

בראשית 1950 הוקמה במוסד פנימיה לתלמידי-חוץ, בבנין  
שנרכש ע"י החי"ל במיוחד למטרה זו.

בית יורדי הים בחיפה, לימאים ולעובדי  
הנמל. נפתח בדצמבר 1942. אחר מלחמת השחרור עבר לבית  
המפואר של ה"British Sailors Society", בקרבת הנמל.  
משמש מרכז לפעולה ימית.

"נחשוץ", חברה למפעלי ים של הסתדרות העובדים  
הכללית. החלה בפעולה בשנת 1937, התמסרה במיוחד לדיג  
במים עמוקים.

רכשה ובנתה ספינות-דיג שבהן עבדו חברים ממשקי-  
הדיג. לאחר הפסקה חידשה והרחיבה בשנה האחרונה את  
פעולותיה. מספינותיה: "פלד" (השתתפה בהפלגות קומאנדו  
בימי-מצור טוברוק וטבעה בסוף 1943), "סנפיר", "נון",  
"ניסן", "נאמן", "נצחון", "נקדימון" ועוד. גם ספינת-המשא  
"רהף" היתה שייכת לה (ראה להלן).

"ר הף". ספינת-מפרשים של חברת "נחשוץ", שעבדה  
בהובלת משאות בחופי ים התיכון. שימשה גם כספינת-  
אמונים. נופצה, בסערה עזה, אל סלעי קפריסין בו בטבת  
תרצ"ט. באסון זה ניספו שלושה מעובדיה: גרשון ארליך,  
גדעון רוזנטל והמכונאי התורכי שריף ריזא.

"צים", חברת השיט הישראלית בע"מ. נוסדה בשנת  
1945. ע"י הסוכנות היהודית לארץ ישראל, הסתדרות-העובדים  
העברים הכללית והחבל הימי לישראל.

בבעלותה המלאה או החלקית של "צים" 23 אניות וספי-  
נות, לנוסעים ולמשא, המקשרות את ישראל עם ארצות אירופה,  
אמריקה ואפריקה המערבית. מעסיקות למעלה מ-800 ימאים  
עברים. אגניות אחדות של "צים" נבנו במיוחד להובלת הדורים.  
רוב האניות הן בבעלותה היחידה של "צים" ואילו  
הנותרות — בבעלות משותפת עם הון פרטי (האניות בקו  
אמריקה משותפות ל"צים", לחברת "אמריקן ישראל שיפינג"  
ו"בנק לדיסקונט").

"צים" היתה במרוצת השנים לחברת הספנות הלאומית  
של ישראל. חלקה רב מאוד בהבאת עולים ובהובלת מטעני  
היצוא והיבוא הישראלי.

עובדי הים הסלוניקאים. רשמן דף נכבד  
כיותר בעבודות הכיבוש בימאות לאורך חופי הארץ.

מבין ראשוני העולים מסלוניקי היו שנאחזו בדיג, ואילו  
הבאים אחריהם חדרו לעבודות הסבלות והספנות בנמל חיפה  
(עם פתיחתו ב-1833) וסייעו בהקמת נמל תל-אביב. הסתדרות  
העובדים הכללית עשתה הרבה לעליית הסלוניקאים. בשליחותה  
יצא אבא חושי (בשנת 1933) לסלוניקי "לבחור חומר אנושי  
ולהעלות יורדי-ים יהודים לארץ-ישראל", וכתוצאה מפעולתו  
לתו — בסיוע רב של הנהלת הסוכנות וההסתדרות הציונית  
ביוון — עלו לארץ מאות משפחות.

ארגוני הנוער הימיים. "צופי-הים", "זבולון"  
ו"הפעל" — נטלו חלק רב בעבודות הכיבוש של הימאות  
הישראלית. חבריהם היו עם ראשוני העובדים בנמלים, בספנות  
ובדיג. הם, ואתם גם "אליצור" הדתית, מפתחים כיום פעולה  
נרחבת בהכשרת הנוער לים, במסגרת המוסד המרכזי להדרכה  
ימית של החבל הימי לישראל ובתמיכתו.

## ה ת ו כ ן

9	* * * * *
11	דוד רמז (תולדותיו)
19	היהודים והים בראשית:
25	דבקנו בחולות אלה ונהפכם לנמל
27	נמל תל-אביב
29	אניה סוערה
32	מעוז חדש
33	שהחיינו והגיענו לים הנה
34	חול המועד
37	"צער גדול נמלים"
38	נחשון
40	קרן היסוד של הים
43	נמל תל-אביב ברעליה
44	כלי עממי
45	עם המעשה
47	ככל הגויים
49	נמל — עמל
50	"בליל התקדש החג"
51	בתוך ים סוער
52	"עוד אבנך"
53	שהחיינו !
54	"קרן הים"
55	ים ואויר
55	חברה לאומית לספנות
56	עוד תפלגנה אניות
קו לקו:	
59	עד מתי נעמוד בעורוננו ?
62	צי לאומי להביא גאולים
64	מתן הסמיכה הימית
65	בסיס לדיג
67	איך אנו חסרים אלא אניות משלנו
68	העיר והנמל

## מונחי-ים

מ ח י ד ו ש י ה ו ד ר מ ז

השקת אֲנִיָּה — הורדת-בכורה למים.
חֲמָקָה — סירת ספורטאים ומצילים.
יִמָּאוֹת
מְבַדֵּק — מכון לבדק אניות גדולות.
מִמְשָׁה — מכון לתיקון ספינות קטנות.
מִעָנָן (לסירות)
נִמְלָנוֹת
סוֹר — פורק וטוען משאות לאניות.
צוֹת — חבר עובדים באניה, במטוס וכו'.
שֵׁיט

- 70 . . . . . נחדש את בריתנו עם הים .  
 70 . . . . . כקרקע וכלשון — הים .  
 71 . . . . . עם תג העשור של החי"ל .

ל מ ר ח ב :

- 75 . . . . . "ספר הים" .  
 75 . . . . . עלינו להקים צי גדול ותעופה אורחית .  
 77 . . . . . הים יתמלא אניות עבריות .  
 78 . . . . . עם האניות שברחו .  
 80 . . . . . "נגבה" .  
 82 . . . . . תיכון מדינת ישראל בים .  
 83 . . . . . בית נועם .  
 83 . . . . . שירותי אתמול .  
 85 . . . . . תחבורה דגולה .  
 88 . . . . . על התקדמותנו בים .  
 90 . . . . . דברים בכנסת .  
 95 . . . . . בתשובה למתוכחים .  
 98 . . . . . מנין נקח אדם לכלים הללו ?  
 98 . . . . . נמל עמוק לתל-אביב .  
 100 . . . . . אל יחסר שרוך נעל .

ת ע ו ד ו ת :

- 105 . . . . . הכרזה על דגל הצי המלחמתי .  
 106 . . . . . פקודת אניות (לאומיות ודגל)  
 108 . . . . . פיקוח על אניות .  
 111 . . . . . תקנות שעת חירום .  
 114 . . . . . פקודת נמלים .  
 116 . . . . . פקודת המשכנתאות על אניות .  
 119 . . . . . פקודת האניות (הגבלת העברתן ומשכונן)

ה ע ר ו ת

- 122 . . . . . מ ו נ ח י י ם (מחידושי דוד רמז)  
 126 . . . . .

