

בר כוכבא מאירוביץ
אל הים



15-

בר כוכבא מאירובין

א ל ה י ם

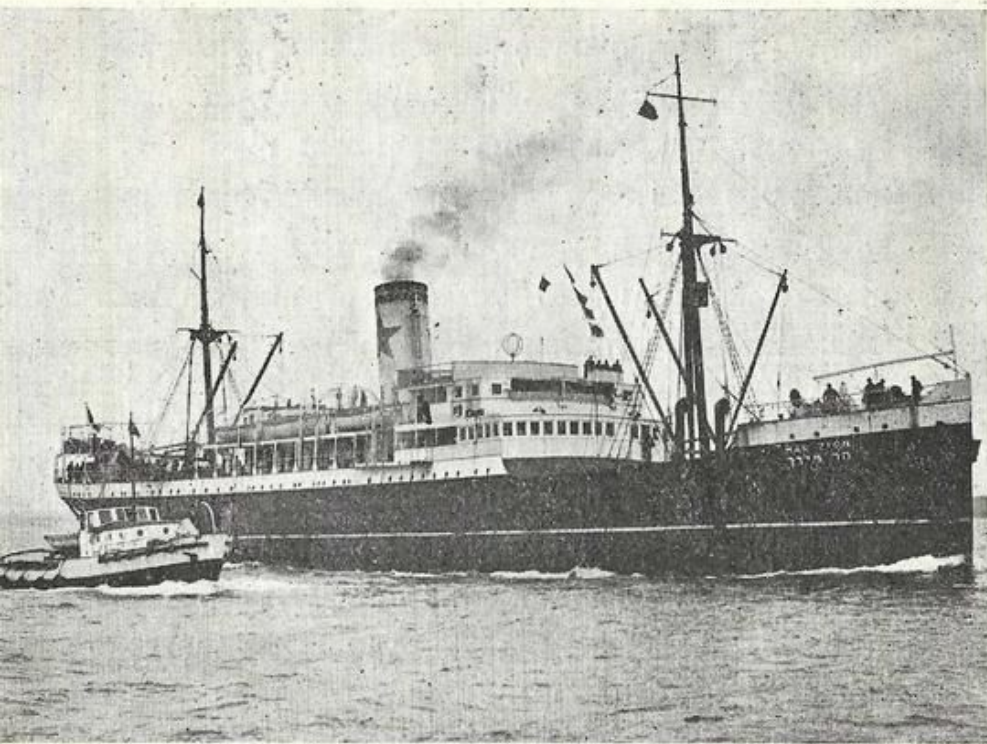


א ל ה י ם

במשך 15 השנים האחרונות גדל סחר הים הארצי־ישראלי במצטט פי 17, — מ־86.084 טון אמפורט ואקספורט ב־1920 עלה וגדל המספר ל־1.499.816 טון ב־1935. ותנועת הנוסעים בנמלי הארץ הגיעה ל־200.000 איש. על תנועה זו מוציאה ארץ־ישראל בעד הובלה בים ועבודה בנמלים סך קרוב ל־4 מליון לא"י בשנה. ואם נחלק את טונות האניות המבקרות בחופי ארצנו למספר אכלוסיה נמצא, כי בה מתקבל שיעור יותר גדול לכל־גלגלת מאשר בארצות בעלות התנועה הימית המפותחת ביותר. הטונות של האניות שעגנו ב־1935 בחופי ארצנו עלה ל־7.300.000, שהם 6 טון לגלגלת, בעוד אשר גרמניה ומצרים אין להן על פי חשבון זה אלא חצי טון, נורבגיה ואנגליה 2-3 טונים לגלגלת.

החלק המכריע של הוצאות הארץ על שרותי הים והנמלים מתכסה ע"י הישוב העברי; אולם הנאתה של ארץ־ישראל מכל האוצר העשיר הזה, היא ועומה מאד. חוגי הספנות הבין־לאמית ידעו להעריך את התפתחותו של סחר הים בחופי ארץ־ישראל, אולם לא ההון היהודי הפרטי, אף לא ההון הלאמי שלנו, לא שמו לבם לחזור לשדה כלכלה חשוב זה. רק בשנים האחרונות נפנתה דעת הקהל העברית אל הים ואף זה מקרוב נעשו כמה התחלות המניחות יסוד לימאות עברית.

מוקד ע"י א. אברונין
ציור המעטפה מאת שמיר
דפוס קואופי „אחדות" בע"מ



„הרציון“ — אניית החברה ללויד ימו א״י

שלשה שרותים שבועיים קבועים של אניות נוסעים
מקשרים את הארץ עם א) מזרח ארפה דרך פיראוס וקונסטנצה,
ב) מרפז ארפה דרך טריסט, ג) מערב ארפה דרך גנואה
ומרסיל. כמו כן מקשר שרות דו-שבועי קבוע את הארץ
עם ניו-יורק.

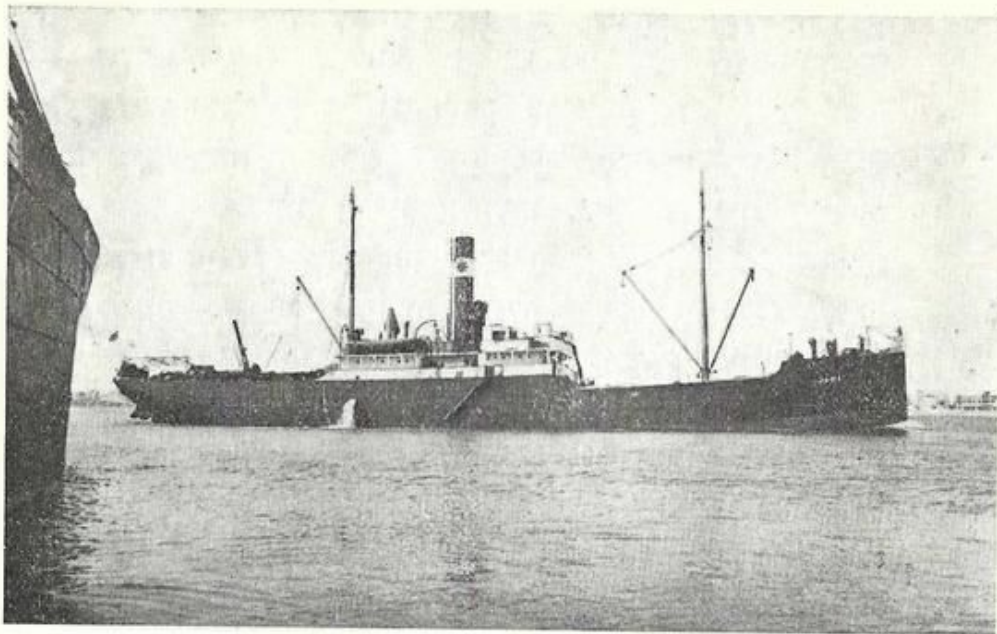
להובלת משאות מארפה לארץ קימים שרותים קבועים
מנמלי אנגליה, גרמניה, בלגיה, איטליה, הארצות הסקנדי-

א. הספנות

גדולה המהיר של תנועת האניות בנמלי הארץ החל
רק עם התגברות התישבות היהודים שלאחרי שנת 1920.
בשנת 1922 הגיע מספר אניות הקיטור אשר עגנו בנמלי
הארץ רק ל-852 וכבר בשנת 1935 עלה ל-2948.
הגדול של סחר הים ושל תנועת האניות בנמלים
נראה בטבלא דלקמן:

תנועת המטענים בנמלי הארץ

השנה	מספר אניות	טונד	אימפורט (טון)	אקספורט (טון)	סה״כ
1920	—	—	53.343	32.741	86.084
1921	—	—	208.384	68.031	276.415
1922	2257	1.330.308	188.047	75.257	263.304
1923	2347	1.934.778	—	—	—
1924	2032	2.048.487	—	—	—
1925	2714	2.762.837	—	—	—
1926	3694	2.341.592	221.286	81.547	302.833
1927	3580	2.155.320	219.379	73.840	293.219
1928	3040	2.434.638	250.599	56.923	307.522
1929	3666	2.822.595	283.700	115.700	399.400
1930	3414	2.800.459	308.100	162.300	470.400
1931	3703	2.740.569	366.900	126.200	493.100
1932	3772	3.228.326	494.500	161.000	655.500
1933	4261	4.803.597	750.200	168.500	918.700
1934	4464	5.985.741	1.076.200	220.700	1.296.900
1935	4845	7.371.776	1.189.570	310.246	1.499.816



„עמל — אנית החברה לשרות ימי „עתיד“

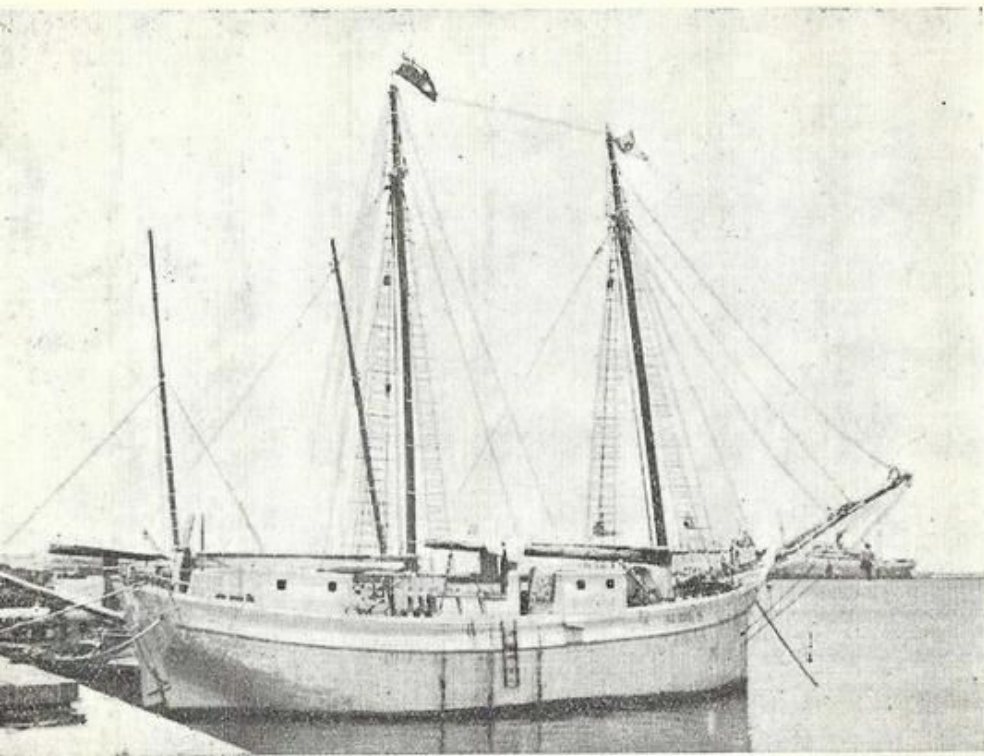
חברת הספנות הארצישראלית בעלת אניות הנוסעים „תל-אביב“ קימה שרות דו-שבועי בין טריאסט לחיפה. הלויד הימי הארצישראלי בעל אניות הנוסעים והמשא — „הר ציון“ ו„הר הכרמל“, יצר שרות שבועי מהיר בין חיפה לקנסטנציה. שלש אניותיה של החברה לשרות ימי „עתיד“: „עמל“, „עתיד“ ו„ריכרד בורכרד“ מקשרות את חופי הים התיכון המזרחי.

למרות השרות הנוח אשר ספקה האניה „תל-אביב“ לנוסעים במשך פשנתים ימים, הכרחה להפסיק את הפלגותיה

גביות, רומניה, פולגניה, בולגריה, יון, רוסיה, מצרים וסוריה; מלבד אלה משמשות את אקספורט ההדרים בעונת החרף כחמשים אניות בריטיות, שבדיות, נורבגיות, גרמניות ועוד. בשנת 1935 נרשמו בגמלי הארץ 2061 עגינות של אניות קיטור, בעלות קבול כלי של 5.151.847 טון, תחת דגליהן של 27 מדינות, וביניהן נמנות רק חמשים ואחת של 5 ספינות עם טונז' של 103.600 השכיכות לחברות יהודיות ואשר רק שלש מהן מפליגות תחת הדגל הארצי-ישראלי.

בשנים הראשונות שלאחר מלחמת העולם נעשו נסיונות אחדים להקמת שרותי אניות עבריות; אבל בגלל סבות שונות ובעקר מפני חסר נסיון והעדר התענינות וסעד מצד הצבור, נדונו המפעלים האלה לכשלון עוד מראשית פעלתם. ב-1921 טבעה בימה של יפו, אחרי הפלגות אחדות, אנית הקיטור „החלוץ“. ב-1923 החלה אנית האוקיינוס „פרוידנט ארתור“ בהובלת נוסעים בין ניו-יורק ליפו והפסיקה אחרי ההפלגה הראשונה. אף הנסיונות ליסוד שרות חופי אשר בצעו ע"י האניות „כרמל“, „חץ“, „דורה“ ו„קרולה“ — נכשלו.

שנת 1934 שמשה נקודת מפנה בהתפתחות הספנות העברית. בארץ נרשמו שלש חברות-אניות עבריות בהון של קרוב ל-150.000 לא"י. ספינותיהן של חברות אלה, אשר העסיקו למעלה מ-200 מלחים וספנים יהודים, התחילו מהלכות בין ארץ-ישראל לארפה ובין חופי סוריה למצרים.



„רחף“ — אניית החברה „נחשון“

יכול גם לשמש גורם חשוב ליצירת קשרימי עברי בין חופי ארצנו.

עדין אינו הישוב ואף לא התנועה הציונית יכולים להתזיק ולתמוך בצי מסחרי עברי. אולם בחור הצרפנים העקריים של התחבורה הימית הא"י, יש בידם לרפז את תנועת הנוסעים, האמפורט והאקספורט היהודי וליצר את הבסיס הפלכלי הדרוש לשרות אניות עבריות לנוסעים

ב-1936. להפסקת פעלותיה של החברה הארצישראלית לספנות סבות שונות, אולם יש לציין כי לו הייתה חברה זו נתונה לפקוחו של מוסד צבורי פלכלי, אפשר היה למנעה מפשלונו ואף לחסנה בפני התחרותן של חברות חוץ, הנתמכות ע"י ממשלותיהן. שתי החברות האחרות ממשיכות את פעלותיהן בהצלחה, אם כי מדת התפתחותן אינה מתאמת לאפשריות הפעלה הרחבות העומדות לפניהן בשדה עבודתן. שתי אניות המוטור של הליוד הימי הארצישראלי „הרפמל“, ו„הרציון“ (רק אחת תחת הדגל הארצישראלי) הן בעלות קבול ל-3000 טון סחורה ו-90 נוסעים כל אחת. הן מעסיקות כ-100 מלחים וספנים אשר 70 מהם הם יהודים. שלש ספינותיה של החברה לספנות „עמיד“ — רק שתיים תחת הדגל הא"י — הן בעלות קבול ל-4750 טון מעסיקות כ-55 מלחים ש-40 מהם הם יהודים. ביוני 1937 נוספה לצי המסחרי הא"י ספינת מסרשים, מצידת במוטור, בעלת קבול של כ-200 טון. „רחף“, שמה של הספינה, נרפשה ע"י „נחשון“ (החברה למפעלי ים של ההסתדרות הפללית של העובדים העברים בא"י), בעזרת הסוכנות היהודית. ספינה זו מעסיקה רב חובל ושמונה ספנים יהודים, ביניהם ארבעה מתאמנים. זהו הנסיון הראשון לתדירת יהודים לשרות-חופים בספינות-מפרשים; שרות הנמצא פלו בידי ספני הארצות השכנות לארץ-ישראל. נסיון זה של הקמת שרות יהודי, אם יתפתח,



ראשית נמל תל-אביב

עוד בשנת 1920 שמש חופה הפתוח של יפו נמל ראשי של ארץ-ישראל. הישוב העברי אשר בשנים הראשונות התרכז בעקר בסביבות יפו, הפך אותה לעיר החוף שלו. טבעי הוא הדבר שתנועת האניות התרכזנה בעקר בחוף זה אשר תפס כבר בשנים שלפני המלחמה, חרף הקשיים הגדולים בעבודה בו, את המקום הראשון, עקב אכספורט ההדרים שנשלח דרכו, ועקב היותו החוף היחידי לעולי הרגל שממנו יכלו לעלות ירושלימה, בדרך הקצרה ביותר. באמצעות הרפכת היחידה בשעתה והכביש הנוח ביותר.

ולמשא. דבר זה נתן להגשמה רק בדרך ארגון הפעלה בצורת הקמת חברת-אם לספנות לאמית, אשר בה יצגו מלבד המוסדות הלאומיים גם כל-חוגי הישוב המעניינים בסחר הים. חברה כזו תוכל ליצור את המכשיר הדרוש לרכוז כל-הנפחות והגורמים הפועלים בשטח זה, לגיוס ההון וההתעניינות הצבורית, הדרושים לבסוס המפעלים הקיימים ולהרחבת גבולותיה של ספנות ארצי-ישראלית-עברית.

ב. נמלים

נמלי הארץ שבהם מתר לפרוק ולטעון סחורות הם: עכו, עזה, חיפה ויפו. מלבד אלה יש רשות להטעין סחורות בחופים: חן יונס דר-בלה, נחל עזה, קסריה, טנטורה, זונה, אל בורו ראש הנקורה, עתלית, אזיב, אבו זבורה ואל-חרם נתן גם רשיון לפרוק זבל. בזמן האחרון אשר גם חוף כפר ויתקיו, בעמק חפר, למקום פריקת זבלים.

חופי עכו ועזה שמשו בשנים שלפני המלחמה בתורת נמלים בעלי ערך לא פחות חשוב מחיפה ויפו. עכו הייתה מפתח הארץ ושמשה כנמל האכספורט של יבול העמק והחורן, שהגיע ל-120.000 טון לשנה. עוד בשנת 1897 עגנו בעכו 811 ספינות, מהן 132 אניות קיטור, בעלי טונג' כלי של 57.620. עזה אף היא שמשה, ביחוד להטענת השעורה בימות הקיץ, מקום עגינת אניות שהסיעו מכאן מטענים לחופי ארפה. עם התפתחות התנועה בנמלי יפו וחיפה ירד והלך ערכם של שני החופים הנזכרים.

הארץ, והצורך הפלפלי החיוני חיב פעלה תכופה לשפור
 נמל יפו והרחבת פח קבולו. ב-1936 נשלם ביפו בנין נמל
 סירות הנותן מתקה ל-250 סירות והמאפשר עבודת פריקה
 של 2000 טון סחורה ליום. התפתחות התנועה בנמלי חיפה
 ויפו נראית בטבלא הבאה:

תנועת האניות בנמלי הארץ

חיפה			יפו			שנה
טונות	מס' סירות מפרש	מס' אניות	טונות	מס' סירות מפרש	מס' אניות	
205.076	445	248	604.071	122	431	1898
705.697	782	405	624 611	624	446	1922
903.316	691	447	1.031.462	676	533	1923
940.661	548	451	1.107.826	499	534	1924
1.194.806	682	521	1.568.031	832	679	1925
1.136.375	1.049	491	1.297.085	877	618	1926
1.009.488	1.054	477	1 138.435	759	541	1927
1.132 232	804	502	1.290 830	636	530	1928
1.286.160	952	507	1 525.644	808	568	1929
1.341.805	911	597	1.425.715	816	616	1930
1.397.773	915	643	1 333.791	1.048	559	1931
1.761.591	864	787	1.460.312	1.026	698	1932
2.719.482	1.105	1.063	2.080.377	1.067	866	1933
3.488.362	608	1.404	4.489.221	946	1.444	1934
4.924.044	671	1.818	2.438.717	870	1.130	1935



נמל תל-אביב בעבודתו

עם התגברות העליה העברית והתפתחותה הפלפלית
 המהירה של הארץ גמל הצורך בבנין נמל אניות. מסבות
 שונות, ובעיקר עקב התגשמות התכניות להעברת צנורות
 הנפט מעירק לחוף חיפה, זכתה עיר זו להיות עיר הנמל הראשונה
 בארץ. נמל חיפה, אשר נפתח לתנועת האניות במוצאי שנת
 1934, אפשר מקום עגינה ל-4-5 אניות ע"י הרציף מלבד
 9 אניות ע"י משברי הגלים. פשר הפריקה והטעינה ליום
 בנמל זה מגיע ל-4000 טון. אכל גם נמל חיפה לא יכול
 היה לעמוד בפני הגדול המפתיע של תנועת האניות בחופי

עם ההתפתחות ההדרגתית המתקדמת והולכת של אקספורט ההדרים בארץ, אשר יגיע ל-16 מליון תבות בעונת 1939-40 ול-22 מליון תבות ב-1940-41, ועם הגדול המתמיד של האמפורט הא"י. יהפכו שרתי הנמלים הקיימים בהכרח למפגרים ביכלת הפעלה שלהם. גם אחרי שיעשו השפורים הנוספים בנמלי חיפה ויפו לא יעבר כשר קבולם של שני הנמלים ביחד את הפמות של 14 מליון תבות. הנסיון המר של רקבון הפרי במשך העונה האחרונה, אשר נגרם במדה ידועה ע"י הצפיפות בנמלים צריך לשמש אזקרה לכל העלול להתרחש באמת מדה יותר גדולה בשנים הבאות, אם לא יפתחו מוצאי ים חדשים.

הנחת היסוד לבנין הנמל בתל-אביב במאי 1936 באה — מחוץ לגורמים אחרים — כפתרון להכרח כלכלי חיוני. מארעות תרצ"ו רק המריצו התפתחות ענינים אשר אדישות הממשלה הייתה דוחה למספר שנים.

נמל תל-אביב מוציא לפעל כבד במצבו הנכחי שרות רב ערך. אולם מדותיו של הנמל הז קטנות בהחלט ביחס לצרכי הישוב היהודי, היוצר והצורך, המתרכז סביביו. תל-אביב והמחוז שלה העבירו דרך נמל יפו למעלה מ-300.000 טון לשנה אמפורט ו-3 מליון תבות הדר, ולמלוי תפקיד כזה, בתור צעד ראשון, יש להתאים את נמל ת"א מלבד הורדת הנוסעים והעולים היהודים; אלא שגם אז לא תפתר עדין כל-הבעיה הקשורה בהתרבותו של יבול הפרי בעתיד הקרוב ובצפייה לגדול האמפורט לארץ. וכבר עתה מחיב

המצב לדאג למוצאי ים נוספים אשר ישרתו לפחות את צרכי המשלוח של מחוזות ההדרים בשרון הצפוני, בעמק חפר ובשומרון.

ג. העבודה בנמלים

בנמלי ארץ-ישראל עובדים באפן קבוע כשלוש אלפים פועלים: סורים הטוענים ופורקים את הסחורות בתוך האניות בעזרת המדלים. ספנים המעבירים בסירות את הסחורות מהאניות אל החוף ולהפך, וסבלים, המכתפים את הסחורות למחסני המכס.

בנמל יפו נמצאת עבודת הספנות כמנופולין בידי קבוצת ספנים ערבים בעל-סירות המאגדים בקאפרטיב. ברשותם כ-250 סירות בעלות קבול של 4000 טון בערך, אשר להן זכות עגינה בנמל הסירות ביפו. כמו כן יש להם עוד כ-150 סירות העוגנות בחלקו בירקון מלבד בעשרים סירות מוטור להפעלת נוסעים. בעלי סירות אלה העסיקו כ-400 ספנים ערבים שכירים. את עבודתם מקבלים הספנים מסוכני האניות, לפי תעריף שנקבע ע"י הממשלה. הסורים המקבלים אף הם את עבודתם מידי סוכני האניות, באמצעות קבלנים, מנו כ-200 איש. החלק הארי של עבודת הסבלות נמצא בידי הממשלה, שהעסיקה באפן קבוע, באמצעות קבלן, כ-400 פועלים. חוץ מאלה מעסיקים האמפורטרים, בסוגים מסוימים של סחורות, והאקספורטרים — כמה מאות פועלים. המספר הכללי של

וכמעט כל הנוסעים, היו של היהודים. מצב בלתי נרמלי זה היה אחד הגורמים שאפשרו את השבתת נמלה של יפו במשך פל-חדשי מארעות חרציו.

שונה מזה היה המצב בנמל חיפה. כבר בשנת 1921 נכנסה לעבודת הסבלות קבוצת פועלים יהודים והניחה את היסוד לעבודה עברית בנמל. אחרי קבוצה זו באו, עם התחלת בנין הנמל, פועלים יהודים אשר יצרו את הגרעין הראשון לספנות וסירות יהודית. בגמר בנין הנמל החלה עלייתם של ספני סלונקי היהודים והופיעו גורמים יהודים שחדרו לעבודות הנמל השונות. ברשות „החברה הארצי-ישראלית לספנות ולנספקה” וקבוצות בעלי יזמה פרטיים מסלונקי, יש כיום למעלה מ-50 סירות ורפסודות בעלות קבול של 6000 טון בערך, המהוות כ-50 אחוזים של הסירות העובדות בנמל חיפה. ברשות הקאפריטי „עגון” (מיסודה של ההסתדרות והסוכנות) שלש סירות מוטור העובדות בנמל חיפה, בשתפות עם קבלן ערבי, בעל שש סירות, בהפעלת נוסעים בשטח הנמל. גם לעבודות הסירות והסבלות הפרטית הצליחו לחדר מאות פועלים יהודים. אבל לעמת זאת נמנעה מהם, עד התחלת השנה הנכחית, עבודת הסבלות הממשלתית, שהעסיקה למעלה מאלף פועלים ערבים.

בין 3000 הפועלים אשר עבדו בראשית 1936 בשני נמלי הארץ, רבם בשרות ממשלתי, היו עסוקים רק 300 פועלים יהודים—כלם בשרות האמפרטרים והמשלחים היהודים. מאז, ובעקר אחרי לקח יפו ובנין נמל תל-אביב, חל שנוי



סבלים יהודים בנמל חיפה

הפועלים שעבדו באפן קבוע בנמל יפו לפני המארעות עלה למעלה מ-1000 מלבד מאות פועלים עונתיים. כל הפועלים היו ערבים, מלבד עשרות אחדות של סבלים יהודים אשר עבדו אצל סוחרים יהודים. כל ההשתדליות אצל הממשלה להשיג רשיון עבודה למספר מתאים של פועלים יהודים בשרותי נמל יפו—עלו בתהו, למרות העבדה הבולטת שרב האמפורט, חלק גדול של האקספורט

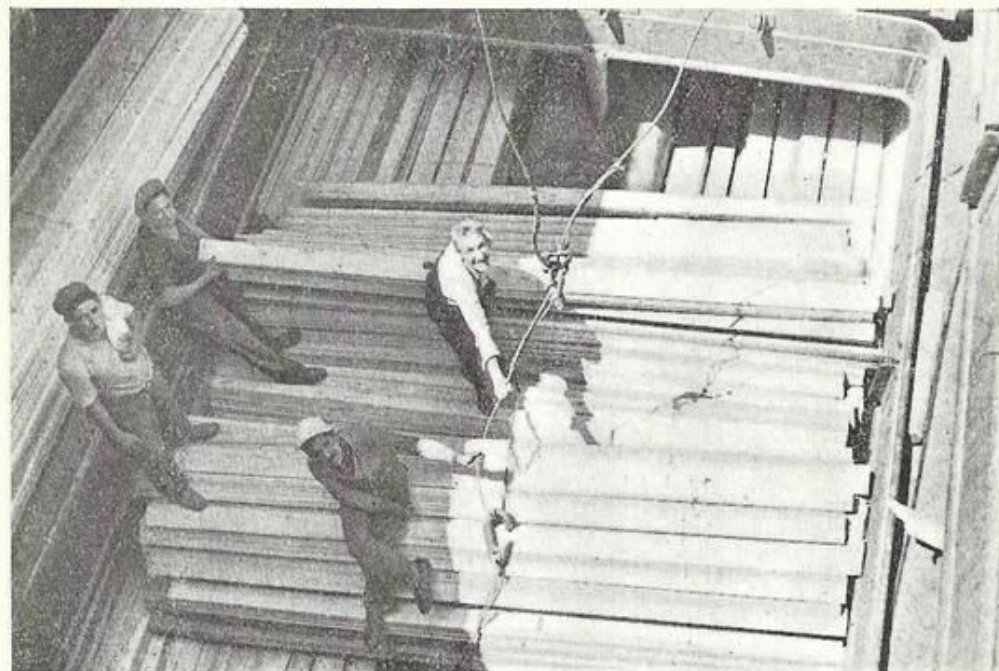
בִּעֲמֵם, מִיסוּדוֹ שֶׁל „אוֹצֵר מַפְעָלֵי יָם” בִּעֲמֵם. חֲבֵרָה זוֹ מוֹצִיָּאָה לַפֶּעַל אֶת כָּל עֲבוֹדוֹת הַיָּם – סִירוֹת וְסִבָּלוֹת – בְּחוּף זֶה.

בְּרִשׁוּתָהּ שֶׁל חֲבֵרַת „פְּרִיקָה” 30 סִירוֹת בְּעֵלוֹת קִבּוּל שֶׁל 500 טוֹן בְּעֶרְךָ וְ-5 סִירוֹת מוֹטוֹר. הַחֲבֵרָה מַעֲסִיקָה כִּי-400 פּוֹעֵל מֵהֶם 120 סַפָּנִים, 80 סוֹאֲרִים וְכִי-200 סִבָּלִים הַיְכוֹלִים לַפְרוֹק וְלִטְעוֹן לְמַעַלָּה מִ-1000 טוֹן לְיוֹם.

עִם גְּדוּל הָעֲבוֹדָה בְּנִמְל תֵּל-אָבִיב הַזְּמִינָה הַחֲבֵרָה 30 סִירוֹת נוֹסְפוֹת וְ-4 סִירוֹת מוֹטוֹר. יֵשׁ לְצִיָּן כִּי חֲבֵרָה זוֹ הֵיחָה הַגּוֹרֵם הָרֵאשׁוֹן לְפִתּוּחַ חֲרֻשֶׁת בְּנִיַן סִירוֹת בְּתִי-אָ. מִלְּבַד הַמְסַפָּנָה שֶׁל חֵב' „פְּרִיקָה”, הַמִּיַּצְרֶת כִּי-2 סִירוֹת לְחֻדֶּשׁ, הוֹקְמוּ עוֹד 2 מְסַפָּנוֹת פְּרָטִיּוֹת הַמִּיַּצְרוֹת כָּל אַחַת סִירָה לְחֻדֶּשׁ.

קִיּוֹם הַמְסַפָּנוֹת הַלְלוּ פֶּתַר אֶת שְׂאֵלַת הַזְּמַנֶּת סִירוֹת מֵאַרְצוֹת חוּץ.

בְּרֵאשִׁית שָׁנָה זוֹ הִגִּיעַ מְסַפֵּר הַפּוֹעֵלִים הַיְהוּדִים בְּנִמְלֵי הָאָרֶץ לִי-1200 אִישׁ, מֵהֶם כִּי-800 בְּחִיפָה וְכִי-400 בְּתֵל-אָבִיב. בְּנִמְל חִיפָה מֵהוּיִם הַפּוֹעֵלִים הַיְהוּדִים כִּי-35% מִמְסַפֵּר הַכְּלָלִי שֶׁל הַפּוֹעֵלִים. בְּנִמְל יָפוֹ הַקְּטָנָה פְּמוֹת הָעֲבוֹדָה עַד כְּדֵי פְּחוֹת מִמְחֻצִית הַפְּמוֹת שֶׁלְפָנָי הַמְּאַרְעוֹת. לְעִמַּת 87 אָלֶף טוֹן שֶׁפָּרְקוּ בְּרִבְעֵ הָרֵאשׁוֹן שֶׁל שָׁנַת 1936, פָּרְקוּ בְּרִבְעֵ הָרֵאשׁוֹן שֶׁל שָׁנַת 1937 כִּי-37 אָלֶף טוֹן. וּמְסַפֵּר הַפּוֹעֵלִים שֶׁם אֵף הוּא יָרַד בְּאֶפֶן יַחֲסִי.



סוֹאֲרִים יְהוּדִים בַּעֲבוֹרָתָם

בְּחוּגֵי הַמְּמַשְׁלָה בְּיַחַס לְהַעֲסֵקַת פּוֹעֵלִים יְהוּדִים בְּשֵׁרוֹתֵי הַנִּמְלִים. כְּחוֹצָאָה מִזֶּה הַכְּנָסָה עִי מְחַלֶּקֶת הַמְּכָס קְבוּצָה יְהוּדִית בַּת 100 אִישׁ לְעֲבוֹדַת הַסִּבָּלוֹת בְּנִמְל חִיפָה. קְבוּצָה זוֹ קִבְּלָה אֶת הָעֲבוֹדָה בְּקִבְּלוֹת וְעַל יְדֵי מְכוּן הָעֲבוֹדָה עָלָה בְּיָדָהּ לְהִסְתַּפֵּק בְּשֶׁכֶר, שֶׁהוּא כִי-10 אַחוּזִים לְמִטָּה מִן הַתַּעֲרִיף הַמְּמַשְׁלָתִי הַקָּיִם. סְדוּר זֶה הִבְטִיחַ לְמַמְשָׁלָה רְנוּחִים לְעִמַּת הַהֶפְסָדִים שֶׁהָיוּ לָהּ קִדְּם מֵעֲבוֹדָתָם שֶׁל שְׂכִירֵי יוֹם עֲרַבִּיִים. בְּנִמְל תֵּי-אָ נְתוּגִים כָּל שְׁרוֹתֵי הַיָּם בִּיְדֵי חֲבֵרַת „פְּרִיקָה”

ממאה אלה איש; בנוֹרְבֵגְיָה תּוֹפְסֵת תַּעֲשִׂית הַדִּיג אֶת הַמָּקוֹם
הַחֲשׂוֹב בְּיוֹתֵר.

אַרְצוֹת הַיָּם הַתִּיכוֹן, שֶׁשָּׁמְשׁוּ רֵאשִׁית הַתַּפְתָּחוּתָהּ שֶׁל
תַּעֲשִׂית הַדִּיג, פָּגְרוּ דוֹקָא בְּמֵאֵת הַשָּׁנִים הָאֲחֵרוֹנוֹת, כְּאֲשֶׁר
הִצְעִידוּ שִׁיטוֹת מוֹדֶרְנִיּוֹת אֶת הַתְּרַחֲבוּתָהּ שֶׁל תַּעֲשִׂיָהּ זוֹ
בְּכָל אַרְצוֹת הָעוֹלָם בְּכָלֵל וּבְאַרְצוֹת הַיָּם הָאֲטְלָנְטִי בְּפָרֵט.
עַנְף הַדִּיג הַזֶּנַח בְּיַחֲוֹד בְּחוֹפֵי הַיָּם הַתִּיכוֹן מְזֻרְחָה.

חֹף אַרְץ־יִשְׂרָאֵל, הַמְשֻׁתָּרֵע בְּאַרְוֶה שֶׁל 190 ק"מ בְּעֶרְךָ,
יָם כְּנָרֵת, שֶׁהַתְּפָרֶסֶם בְּתַקִּיפַת יָמֵי קָדֶם כָּאֲחַד מִמְּקוֹרוֹת
הַדִּיג הַעֲשִׂירִים, לֹא נֶאֱזַל, לְמֵרוֹת תְּצַרְכֵת הַדְּגִים הַגְּדוֹלָה
וְהוֹלְכֵת בְּאַרְץ זוֹ, אֵף בְּחֶלֶק קָטָן, מִמִּדַּת כְּת־תּוֹצְרָתָם
הַטְּבָעִי. תְּצַרְכֵת הַדְּגִים הַשָּׁנִיתִית שֶׁל תּוֹשְׁבֵי א"י נֶאֱמַדַת
בְּעֶרְפָה הַמְּמוֹנִי ב־250 אֶלֶף לֶא"י. הַסְּפָקָה זוֹ מִתְחַלֶּקֶת:
70 אֶלֶף לֶא"י דְּגִים חַיִּים מִמְּקוֹרוֹת הָאֶרֶץ, וְ-170 אֶלֶף לֶא"י
אֲמִפוֹרֵט מְאַרְצוֹת חוּץ הַכּוֹלָלִים אֵף הֵם 70 אֶלֶף לֶא"י דְּגִים
חַיִּים הַמּוֹבָאִים מְאַרְצוֹת סוֹרְיָה, מְצָרִים וְעִירַק.

הַדִּיג בְּאַרְץ מְרָכּוּ בִּיַדֵי הָעֲרָבִים, הַנּוֹהֲגִים בְּשִׁיטוֹת
פְּרִימִיטִיבִיּוֹת; בְּעֶשְׂרוֹת הַשָּׁנִים הָאֲחֵרוֹנוֹת תִּפְשׁוּ הַדְּגִים
הָאִיטְלָקִיִּים חֶלֶק נֶכֶד בְּהַסְּפָקַת דְּגִים לְשׁוֹקֵי הָאֶרֶץ וְהַכְּנִיסוּ
שִׁיטוֹת־דִּיג תְּדִישׁוֹת, בְּיַחֲוֹד בְּמִים עֲמֻקִּים.

מְקוֹרוֹת הַדִּיג בְּאַרְץ הֵם אֲרַבְעָה: דִּיג חוֹפֵי, דִּיג
בְּאַגְמִים וּבְנְחָלִים, דִּיג בְּמִים עֲמֻקִּים וְגִדוֹל דְּגִים בְּבִרְכוֹת
מְלֶאכּוֹתִיּוֹת. עַד שָׁנַת 1929 הָיָה עֶקֶר הַדִּיג הַמְּקוֹמִי
בְּחוֹפֵי הַיָּם בְּיָם כְּנָרֵת וּבְנְחָלִים. הַדְּגִים הָעֲרָבִים,



ספינת הדיג „בכורה“

ד. דִּיג:

בְּמִדְיָנוֹת הָעוֹלָם מְשַׁמֵּשׁ שְׁלֵל־הַיָּם אֶחָד הַמְּקוֹרוֹת
הָעֶקְרִיִּים שֶׁל מְזוֹן־הָאָדָם. אֶת הַתּוֹצְרֵת הַשָּׁנִיתִית שֶׁל הַדִּיג
בְּאַרְצוֹת הָעוֹלָם מְעִרִיכִים בְּבִלְיוֹן דוֹלָר אַמְרִיקָנִים, וּמִזֶּה
בְּאַרְצוֹת מְעֻרָב אֲרָפָה בְּלִבָּד מִגִּיעָה הַתּוֹצְרֵת הַשָּׁנִיתִית ל־50
מִלְיוֹן לִי"ש בְּעֶרְךָ. תַּעֲשִׂית הַדִּיג בְּאַנְגְלְיָה, תּוֹצְרָתָהּ
הַשָּׁנִיתִית עוֹלָה ל־20 מִלְיוֹן לִי"ש בְּעֶרְךָ וּמְעַסִּיקָה לְמַעֲלָה



ספינת הדיג "סנפור"

קבועים ועונתיים, שעשו את מלאכתם על חוף הים מנו
כ־1000 איש, ומספרם של הדיגים, שעבדו בים כנרת הגיע
ל־400 איש. הדיג נעבר על ידי רשתות שנופרשו או מיבשת
שפת הים או מתוך סירות שעגנו בקרבת החוף. בשנים
הראשונות, שלאחר המלחמה העולמית, נעשו על ידי
כמה דיגים איטלקיים הנסיונות הראשונים לדיג במים
עמקים באמצעות ספינות מפרשים, שהיו מצידות במוטורים.
בשנת 1925 נעשה נסיון כזה על ידי מר ברנט וב־1927

ע"י מר רוזנגרט, שהביאו ספינות דיג מכניות, הראשון
מאנגליה והשני מהולנד. תוצאות נסיונות אלה, וכיחוד
נסיונותיהם של הראשונים, הניחו את היסוד לדיג במים
עמקים שנכבש, מאז. על ידי דיגים איטלקיים.

בשנת 1934 נעשה הנסיון הראשון לגדול דיגים בארץ.
ה"ה שורץ וזיצר, ממחים מחוץ-לארץ, בנו את הברכות
הראשונות, מיחדות למטרה זו בביצוע נחל קורדני שבמעמק
זבולון, אשר עד היום הן מספיקות שבוטות לשוקי הארץ.
נסיונות היהודים במלאכת הדיג על חוף ימה של
א"י ובים כנרת, מתחילים עוד בשנים שלפני המלחמה.
משנת 1920 ועד היום פוגשים אנו הופעות של קבוצות
מארגנות ושל יהודים בודדים, הרוצים להפוך את
ענף זה למקור פרנסתם. ב־1920 הולכים לדיג בחוף
עתלית קבוצת חילים משחררים ממתנדבי אמריקה בגדוד
העברי. באותו זמן מתחילה את עבודתה קבוצת דיגים
יהודים בסביבות ים כנרת. ב־1923 החלו יהודים לדיג
בירקון, ושנה אחרי כן נעשה נסיון ע"י שתי קבוצות לדיג
בחוף עכו וקיסריה. משנת 1925 החלה בדיג על חוף הפציר
בה קבוצה של דיגים יהודים. בסוף 1927 נעשה הנסיון
הראשון היהודי לדיג במים עמקים, ע"י מר רוזנגרט —
בספינת המוטור שלו, שהמשיכה בעבודת הדיג בחופי הים
ומפרץ אילת עד שנת 1931. את הנסיון הזה המשיך מר
פרנקל בשנת 1935, שהביא את ספינת הדיג המכנית מאיטליה
לחופי הארץ.



דיגים מעל „בכורה“ מושים את רשתם



תעשית רשתות לדיג

סבות רבות עָצְרוּ בְּעַד הַתְּפַחֲחוֹת עֲנַף הַדִּיג בְּאֶרֶץ.
וְהַעֲקָרִית בָּהֶן הִיא: חֶסֶר הַהֲתַעֲנִיבוֹת מִצַּד הַמְּמַשְׁלָה שֶׁלֹּא
דָּאָגָה לְהַדְרִיכָת הַדִּיגִים בְּעִבּוּדָתָם וְשֶׁלֹּא יִצְרָה נִמְלִי מַחֲסָה,
וְלֹא הַסְדִּירָה שׁוּיָק מִתְּאִים.

בְּשִׂיטוֹת הַפְּרִימִיטִיבִיּוֹת שֶׁל הַדִּיג הִנְהוּג בְּאֶרֶץ בְּאִין
מַחֲסָה לְסַפִּינּוֹת הַדִּיגִים, כְּדִי לֹאפֹשֶׁר לָהֶם מַחֲסָה בִּימֵי סַעֲרָה
בְּקִרְבָּת מְקוֹם; בְּנִצּוּל שְׂאִינּוֹ מְרָסוֹ מִצַּד סִיטוֹנֵי הַדִּיגִים,
שֶׁשֶׁעֲבָדוּ אֶת הַדִּיגִים בְּמַפְרָעוֹתֵיהֶם לְקִנֵּי צִידָם, וְנוֹסֵף עַל

זה, בלי ידיעה יסודית של קרקע-הים, זרם המים ותנועת הדגים בחופנו — אי אפשר היה לצפות לתוצאות אחרות. אף מצד המוסדות היהודיים המישנים לא נעשה עד היום דבר, כדי לתדור לעמקו של מקצוע זה, שחבוי בו פח קליטה למאות משפחות עובדות. ענף הדיג לא יגאל בלא עזרת המדינה. נסיונותיהם של הנחשונים הראשונים בדיג יכלו להצליח, לו נתנה להם ההדרכה והעזרה הדרושה עד התבססותן.

הנסיונות, שנעשו בשנה האחרונה על ידי הסוכנות היהודית והסתדרות העובדים בלמוד הדיג במים עמקים, הוכיחו את-היסודות הרנטבילים של ענף זה: קבוצת בחורים התאמנה במשך שלשה חדשים על ספינת הדיג „בפורה“ וקבלו את ההכשרה המספקה, כדי לעלות אח"כ על ספינת דיג מתאימה — „סנפיר“ — שגנרשה מידי איטלקים על ידי חברת „נחשון“, בעזרת הסוכנות היהודית, ולפרנס את עצמם בעבודת הדיג. הדיוג היהודי צריך להיות בנוי כענף בהתישבות החקלאות על חוף הים התיכון ובסביבות הסגרת. נמלי דיגים אפשר להקים בקרבת ההתישבות החקלאית שעל יד המקומות הללו. בדרך זו יוכל הדיג והחקלאות להשלים זה את-רעהו... בכפרים כאלה תתפתח באפן טבעי מעשית רשתות לדיג. הנסיון הראשון בפלגת הים בחיפה של הכשרת בחורות אורגות רשתות הצליח, והוא מבטיח אפשרות של פתוח והרתקה.

התחלת הדיג, לפי הקיום הללו, יש לעשותה בהדרכת

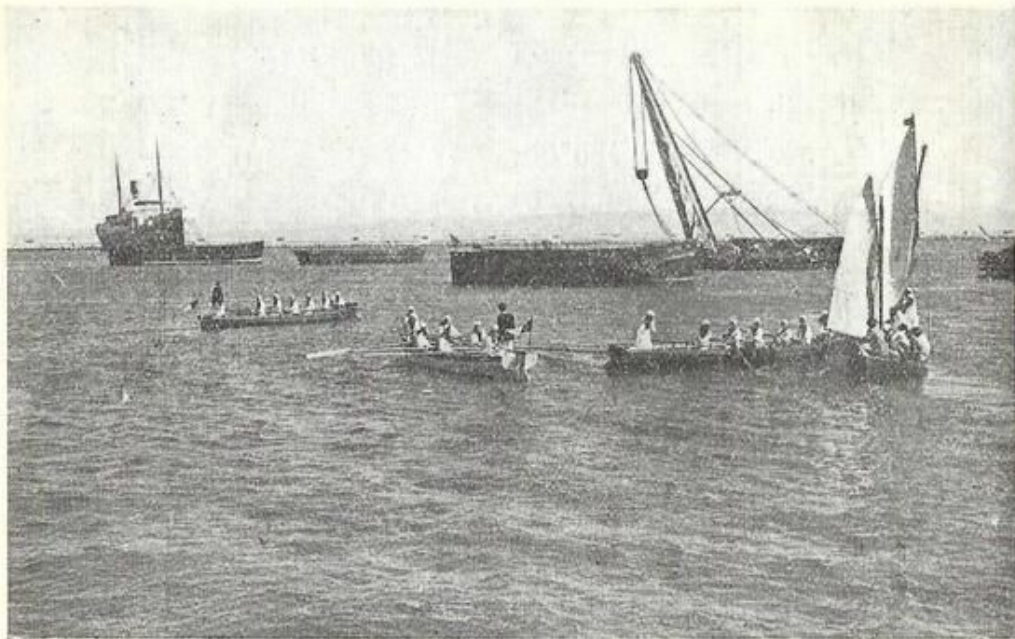
בעלי מקצוע מנסים מחוץ לארץ. הנסיון הראה שבמשך ששה חדשים יכולים טירונים לרכוש לעצמם את המקצוע. באותו זמן צריכה להערך חקירה הידרולוגית של חופי ארצנו, ולמוד הביאולוגיה של דגי הים שבהם. תשומת לב מיוחדת צריכה גם להנתן לפתוח ענף גדול הדגים במקומות המתאימים, הנמצאים בארץ, בייחוד בעמק החולה ובית שאן.

ה. הכשרה ימית

התפתחות משק הים העברי, על כל ענפיו, קשורה במדה רבה באפשרות הנתונה בידנו להכשיר את הנער לתפקידים הקשים בכבוש עמדות הים.

לעמים השוכנים לחוף ימים, מסרת דורות רבים, בהליכות הים וכבושיו. הרגלים להם לעמי אנגליה, נורבגיה, שבדיה, יון וכו' בספנות, בדיג ובעבודת נמלים. יורדי הים שלהן ירשו את מקצועם מאבות אבותיהם. אעפ"כ רבה הדאגה בכל המדינות האלה לתת את-ההכשרה הדרושה, ולעזר באמת מדה גדולה. לרבות ומאות-אלפים מבניהם ולעשותם ראויים למלא את התפקיד הקשה, המטל תמיד על אנשי הים.

בתי-ספר ימיים בערי החוף ובאגניות שטות על פני הים מקנים את-ראשית תורת הספנות. צי המסחר והמלחמה של כל מדינה משמש מקום הכשרה מעשית לספנים-מתלמדים. תחנות נסיונות ולמוד עזרות לדיגים לשכלל אח-מקצועם,



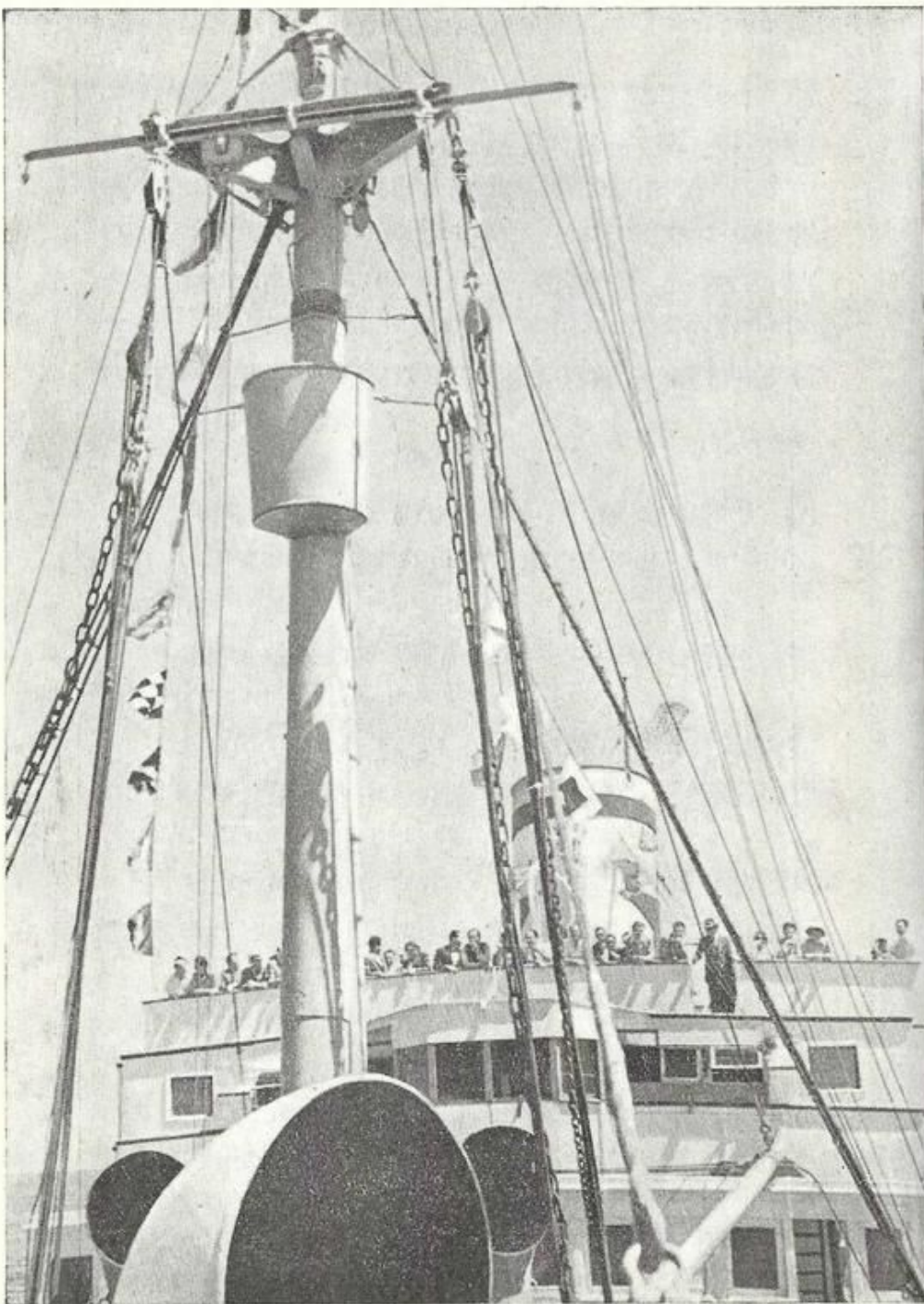
ספורט ימי

הים, בני-יום אלה, לעבודה, שהיתה תורשת דורות לספני יפו וחיפה. רבים הם מכתבי התהלה, שקבלו המשלחים היהודים מסוכניהם האנגליים, המרימים על גס את הסדר הנפלא של פרי ההדר שסורו ע"י סורים עבריים, ועבדה היא גם, שמדת הנזקים של סחורות המגיעות לנמל תל-אביב קטן הוא לאין ערוף לגבי זו המקבלת ב"פ. אבל כשר הסתגלותם של אנשינו לעבודות הנמלים איננו פותר עוד את הבעיה הקשה בהקנת הספנים, שיגדרש לצי המסחרי העברי. מספר הספנים היהודים בעולם בדרגותיהם

והלואות בסכומים עצומים נתנות במדינות הדיג לדיגים, כדי לאפשר להם לרכוש את ציודם בתנאים נוחים.

אפשרויותינו אנו להקשרת נחשונינו הראשונים מגבלות מאד; אין עוד לעת עתה באפשרותנו להקים בתי-ספר ימיים ובמספר האניות העבריות, מגבל הוא מאד המקום למלחים — מתלמידים, ואניות זרות אינו, לפי חקת מדינותיהן, רשאיות לקבל נתינים זרים לעבודה בהן.

את היסוד להקשרת הנוער הארצי-ישראלי לים הניחו אגדות הספורט, שקבעו בתכנית פעלותיהן מקום לפעלות ימיות. וכך במשך שנים אחרות הקנו אגדות יורדי-ים "ובולון", "דולפין", והסקציות הימיות של "הפועל", "המפכ"י", והצופים, שפעלו בתל-אביב ובחיפה, לעשרות מתבריהם את ראשית תורת הספנות ונטעו בלב הנוער הזה אהבה לים. ואמנם, חלק מתברי האגדות האלה הנה את הגרעין הראשון ליורדי ים עבריים בארץ. תניכי אגדות אלה היו הראשונים שעלו לעבוד באניות העבריות. הם היו גם הראשונים שבאו, אחרי עולי סלוניקי, לאחוז במשויטים ובהגה בנמל חיפה ותל-אביב הם אפשרו לעשרות ומאות פועלים יהודים לאחוז במקצוע, שעד היום היה זר להם. והמסירות החלוצית, המסמלת את העובד העברי בארץ בכל ענפי העבודה, לוותה גם את חלוצי הים ועזרה להם להתגבר, במשך זמן קצר, על קשיים בלתי אנושיים. ומה הפתעו אלה, שצפו לכשלוון הספן והסור היהודי, הטירון, שנגש בלי כל-הכשרה מקדמת לעבודות הים בתל-אביב ובחיפה, בראותם איך הסתגלו יורדי-



הכנוס הימי של החבל על „הריציון“

השונות קטן מאד, ואין גם פיוס אפשרות לספק לתמש
אניות העבריות את-כל-המלחים והספנים היהודים הדרושים
להם. הקשרת ספנים תובעת שנות מספר של שרות מעשי
על אנה. — בשביל לצייד את-האניות העבריות, בשנים
הקרובות, במנגנון עברי, יש להתחיל בהקשרת חמשים
מבני הנער העברי לספנות.

בצוע הדבר נתן בשתי מגמות:

א) ספינת למוד שתשוט, כתערוכה נודדת של תנובת
הארץ, בחופי העולם.

ב) ספינות מפרש שתשמשנה להובלה חופית ובאותו
זמן גם מקום הכשרה למספר מתלמידים. תכנית זו צריכה
ללכת בד בבד עם פעלות הכשרה בחופים בארץ ובחו"ל.
יש להתחיל בנטיעת הרוח הימית מגיל צעיר, פתוח אגרת
ספורטיבי, הקניית תורת הספנות, היס והדיג להלכה וסדור
קורסים לאמן מכוונאים ימיים, עובדי נדיו וכו'.

אחת הפעיות העיקריות לגדול מספר עובדי הנמלים
ויורדיים עבריים היא הדאגה לקיומם התמרי וחייהם
החברתיים. — מעמד עובדי הנמלים ויורדי-הים העברי
צריך להיות טפוס שונה מבן מעמדו במדינות האחרות.
מטרה זו תשג אם יבטחו לעובדי הנמל אפשרות של קיום
ולספנים „בית“ בימות עגינתם בחוף הארץ. שכונות יורדי-
ים בקרבת ערי החוף ומשקי-עור, אשר ימלאו את מחסורם
של העובדים בעונת השפל, תאפשרנה להשיג את המטרה. —
הנסיונות, שנעשו במשך השנה האחרונה, ע"י הסוכנות

היהודית, בהקמת פלגות הים של הקבוצים הארציים במפרץ חיפה, כבר הוכיחו על פיון הנכון שבדרך זו. — פלגית אלה המונות, כ-400 חבר, אפשרו לפועל היהודי לתדור לעבודות נמל חיפה לכל-סוגיהן. בעזרת הלואות של הסוכנות היהודית נשלחו עשרות מחברייהם להתאמן ע"פ פועלים מנסים בעבודת הסנרות והספנות ורכשו להם במשך חדשים את המקצוע, והספיקו מתלמידים מבין חבריהן לדיג ולספנות חופית.

* * *

בפרקים דלעיל נסיתי לסקור בקוים כוללים את תולדות הימאות העברית בארץ והתפתחותה עד הזמן האחרון.

אמרתי גם לציין בקוים כוללים בכל-פרק ופרק, את-פיון תכנית הפעלה לעתיד הקרוב.

עשרות השנים שעברו עלינו ללא כל פעלה בשטח זה מחיבים אותנו להציג ביקור חריפות את שאלת החזרת העמדות בענפי משק הים השונים:

(א) מוצא עברי לים, — הרחבת גבולות נמל תל-אביב ובנין גמלי עזר ומחסה נוספים.

(ב) כבוש עבודת הנמלים לסוגיהם.

(ג) ספנות עברית בקני הפעלה העקריים.

(ד) פתוח הדיג ועל כלם:

(ה) הכשרת הנער לכבושים הנ"ל. זאת צריכה להיות תכנית החמש שלנו.

הצלחתו של הפעלות האלה תלויה במדה רבה התנועה עממית, שצריכה להתעורר לגאלת הים. "החבל בימי לישראל" שנוסד מחדש צריך שיגביר את פעלותיו ויעיר את העם כלו בארץ ובגולה. החבל הימי לישראל ירים את-גם גאלת הים העברי וירכז את מאמצי העם המתעורר לכבוש ימו וגאלת נקסיו.

באניות העבריות

תרגיש את עצמך כמו בבית

**השרות הימי
העברי הראשון
לנוסעים ולמשא**

ללויד ימי ארצישראל

האניות העומדות תחת פקוד עברי

„הר ציון“, „הר כרמל“

ההפלגה כל שבוע

חיפה - קונסטנצה

ב-4 ימים

הקשר המהיר והנוח ביותר

מארץ-ישראל לאירופה המרכזית והמזרחית

בנק אנגלו-פלשתינה

בערבון מוגבל

נוסד בשנת 1902

ההון הנפרע וקרן השמורה 1,075,000 לא"י

הנהלה המרכזית: תל-אביב

סניפים:

תל-אביב יפו ירושלים חיפה הזר-הכרמל

טבריה צפת פתח-תקוה חדרה רחבות

חברת-עזר:

הבנק האפופתיקאי הכללי

של ארץ-ישראל

בערבון מוגבל

תל-אביב

הסינדיקט לתפוזי יפו בע"מ

ת. ד. 638 תל-אביב טלפון 4281/82

מפיץ פירות הדר של:

"א ד ו ר"

אגודה קואופרטיבית של פרדס בע"מ, תל-אביב

"א. פ. א"י"

אגודת-פירות ארצישראלית בע"מ, חדרה

המרקאות המפורסמות:

ארומה / לורד / ריקס

תפוזים ואשכוליות

אשר קבלו את הפרס הראשון בתערוכה הבריטית

הקיסרית לפירות בשנת 1936/37



"פרדס"

אגודה קואופרטיבית
של פרדסנים בע"מ

המשלחים הגדולים ביותר של
תפוזי ואשכוליות מארץ-ישראל

המשרד הראשי:

תל-אביב, ת. ד. 461, טלפון 4351

סניף:

חיפה, ת. ד. 423 - טלפון 147

פריקה

חברה בע"מ

מוציאה לפועל עבודות פריקה ושעינה:

ספנות

סואדות

סבלות

בנמל תל-אביב

בנק אשראי חברה הודית בע"מ

רחוב נחלת בנימין 71, פנת רחוב לילנבלום

ת.ד. 119 — טלפון 1963; 1966

ת-ל-א-ב-י-ב

ח-י-פ-ה, רחוב הרצל, הדר הכרמל

עוֹסְקִים בְּכֹל עִסְקֵי בִּנְיָן

ללויד ארץ ישראל

ומצרי בע"מ

המשרד הראשי:

ירושלים, רח' ממילא פנת דרך יוליאן ת.ד. 307



סניפים:

ירושלים, תל-אביב, יפו,

רחובות, חיפה, קהיר,

אלכסנדריה, פורט סעיד,

בירות, חלב, בגדד, טהרן,

לונדון.

תירות, נסיעות, טרנספורט בין לאומי, בטוח

"אורבים" משרד לנסיעות

תל-אביב, רח' מונטיפיורי 32, ת.ד. 3032, טל. 3649

כרטיסי תעופה

וגם אינפורמציה על משלוח

מכתבים בדואר האויר של

" ל ו ט "



כרטיסי אניות ורכבות לכל הארצות. סדור

דרכיות, ויזות ואינפורמציות חנם לנסיעה

לתערוכה בפריז ולאוילימפיאדה באנטורפן



נ א ל ה ר ש מ ב מ ש ר ד נ ו

חברה לשרות ימי עתיד בע"מ

ח' פ' ה (ארץ ישראל)

הסוכנים הראשיים: אחים ברנט ובוכרד בע"מ

החברה היהודית היחידה להובלת משאות
בשרות החופי של המזרח הקרוב

אניות: „עתיד“, „ריכרד בוכרד“: ספינת מוטור; „רחף“

שרות חופי המזרח הקרוב

שרות שבועי קבוע בין נמלי
מצרים, ארץ-ישראל
סוריה, מרסין וחזרה
שרות לקפריסין ולדנובה

המשרד הראשי למזרח הקרוב: ח' פ' ה ת.ד. 416, טלפון 885/886
המען למברקים: ב ב ו ר

ת ל א ב י ב

י פ ו

האחים ברנט ובוכרד בע"מ האחים ברנט ובוכרד בע"מ
ת.ד. 460 — טלפון 1744 ת.ד. 1794 — טלפון 1520
המען למברקים: ב ב ו ר המען למברקים: ב ב ו ר

סניפים: סוריה, מצרים

סוכנות ראשית לבריטניה:

לונדון, E. C. 2 האחים ברנט Now Broax Str. 35 למברק, Resistless

חברה פולנית לתעופה

„LOT“ בע"מ



מיום 5 לאפריל עד
2 לאוקטובר 1937
3 פעמים בשבוע:
יום שני, יום רביעי
ויום ששי.

ב"8 בבקר מתחנת התעופה בלוד

שער דמי הדאר עבור מכתבים וגלויות הנשלחים
באירוני LOT

גלויות	מכתבים		מארץ-ישראל אל:
	עד 10 גרם	כל 10 גרם נוסף	
מיל 15	מיל 15	מיל 20	פולניה, דנציג, רוסיה לוטביה, ליטא, אסטוניה,
20	20	25	פינלנדיה אלבניה, בולגריה, יוון, טורקיה, יוגוסלביה,
10	10	15	רודוס, רומניה

שלחו וסמנו את מכתביכם

„By LOT Air Mail“

