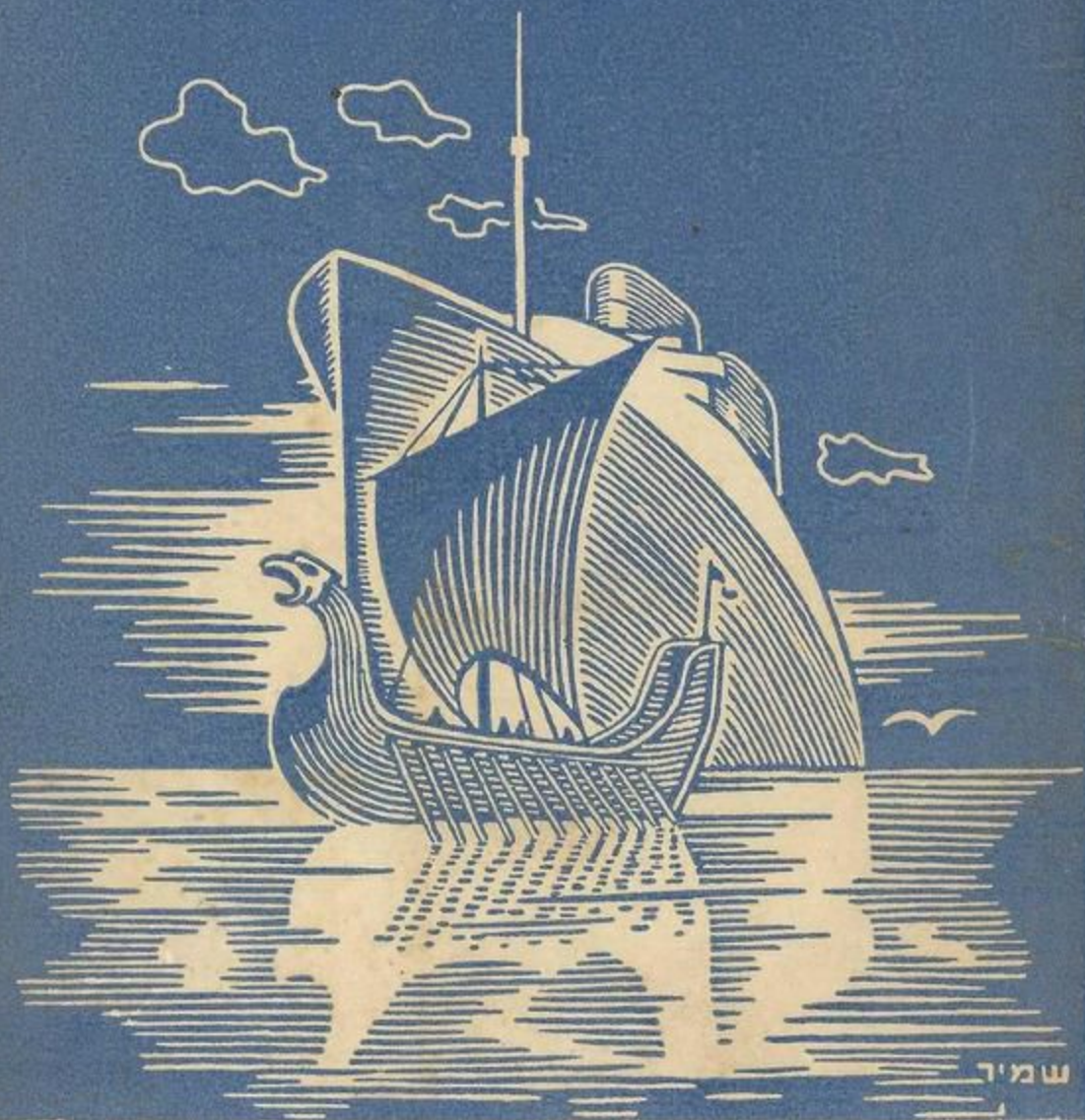


החבל הימי לישראל בפעולותיו





התבל הימי לישראל

(נדאשי תיבות: הי"ל) נוסד בנ"ט בסיון תרצ"ז
 (8 ביוני 1937). הבנוס הימי הראסון שהתקיים
 בימים ב"ט סיון - א' תמוז תרצ"ז (8-10 ביוני
 1937) בלב הים התיכון, על סיפונה של האניה
 "הרציק", הניח את היסודות לפעולות ההי"ל
 והתנה את דרכו. התבל הימי לישראל הוא מוסד
 לאומי לסתנה הימאית העברית, הנתון למרות
 המוסדות הלאומיים של התנועה הציונית והישוע-
 הסובנות היהודית והועד הלאומי.



מטרתו של החבל הימי לישראל

להחיות את הימאות העברית
ולעודד יצירת משק ימי-עברי
על-ידי

- (א) טפוח חבת הים בקרב העם היהודי בישוב
ובתפוצות ;
- (ב) הפצת ידיעת הים בקרב המיני העם והבי-
לטת ערכו כגורם פוליטי, כלכלי ומוסדי
בהקמת המולדת העברית בארץ-ישראל ;
- (ג) הכשרת יורדי-ים עבריים לעבודה במשק
הימי העברי לענפיו השונים ועזרה למ-
גויסים בצי המלכתי ולמשרתים בצי
המסחרי ;
- (ד) עזרה לדיג העברי במימי הארץ ובאגמיה ;
- (ה) שקידה על הרחבתו של נמל תל-אביב ועל
הגדלת חלקה של העבודה העברית בנמל
חיפה ;
- (ו) עודד המאמצים להקמת חברת ספנות
לאומית לנוסעים ומשאות.

מרכז החבל הימי לישראל נמצא בתל-אביב.
כיום הנה מונה החי"ל בארץ למעלה מ-24.000 חברים ב-200
סניפים לערך, בערים, במושבות ובמשקים. בחוץ לארץ הוקמו
סניפים של החי"ל באפריקה הדרומית ובאנגליה ונאמני
החי"ל פעילים באמריקה. מצרים והודו. בשנה האחרונה נקשרו
קשרים ראשונים עם ארצות אירופה (צרפת, איטליה והארצות
הסקנדינביות). סניף החי"ל באפריקה הדרומית (כ-4000 חברים
מאורגנים) מושיט עזרה חשובה לפעולה הימית בישוב ;
תוך פעולה הסברתית וארגונית מסועפת עלה בידו להעלות
את ענין הימאות העברית בא"י על סדר יומה של הצבוריות
היהודית במדינה. לביסוסה של פעולה זו בקר מר מנחם
ריבלין, מזכירו הכללי של החי"ל. בתקופת השנתיים האחרונות
באפריקה הדרומית, באנגליה ובצרפת.

הרחבת המסגרת הארגונית של החבל הימי לישראל
נופצה אל סלעי החורבן של מלחמת העולם. בימי הקונגרס
הציוני ה"א" (אוגוסט 1939), התקיים בג'נבה הכנס העולמי
הראשון של החבל הימי לישראל. השתתפו בו מאות צירים
ואורחים של הקונגרס הציוני מכל הארצות. הכנס התקיים
ב-23 לאוגוסט, תוך הפלגה באניה באגם ג'נבה. הונח אז היסוד
להרחבת התנועה, אך התוצאות לא באו. בימי המלחמה נהרס
גם הקיים שלנו באירופה — הסניף הפעיל בפולין — ונהרסו
הגשרים. אשר מתחנו עם ארצות חוץ. החבל הימי לישראל

ניגש עתה מחדש להדוק הקשרים עם הגולה ולהרחבת הפעולה במרכזי היהדות בחוץ-לארץ.

הפעולה הארגונית בארץ ובחו"ל מלווה הסברה שיטתית על מפעלי הים. כמכשיר יעיל ביותר בפעולת ההסברה משמש "יום הים" המסורתי, שנחוג מדי שנה בשנה — בכ"ג באייר, יום קבלת הרשיון הממשלתי לפריקה ולטעינה בנמל ת"א — לעודד מפעלי הים ולהרחבתם.

מהחלטות הקונגרסים הציוניים על החבל הימי לישראל

הקונגרס מקדם בברכה את יסוד "החבל הימי לישראל", שיצר אגודה של מסירות ופעילות צבורית סביב מפעלי הים החשובים, והוא פונה אל המוני העם בארץ-ישראל ובגולה בקריאה להתלכד סביב "החבל הימי לישראל", כדי לחזקו ולבצרו.

(מהחלטות הקונגרס העשרים)

הקונגרס מציין בשביעת רצון את הפעולה הנמרצת והמסועפת, אשר נעשתה ונעשית על-ידי החבל הימי לישראל להחדרת רעיון כבוש הים בישוב ובתפוצות.

(מהחלטות הקונגרס העשרים ואחד).

התעודה חמרכוית של דורנו היא — הקמת מדינה יהודית.

מדינה יהודית תקום, אם תהיה אדמה יהודית וים יהודי.

די בן-גוריון

התלמידים עסוקים במוסד משעה 7.30 בבוקר עד 4.30 אחה"צ (הפסקת הצהרים — שעה אחת). 25—30 שעות בשבוע מוקדשות להשכלה כללית ומקצועית, ו-15—20 שעות בשבוע בערך — לעבודה מעשית.

לרשות בית הספר הימי עומדים בתי המלאכה של התכניון ומעבדותיו (המעבדה החשמלאית והפיסיקאית). בנמל חיפה נמצאות סירות המוסד — להכשרת התלמידים בשיט. ביולי 1946 רכש החבל הימי לישראל ספינת אמונים גדולה „ולדורה“, בת 106 טון, המשמשת מכשיר רב ערך באמוניהם של התלמידים במקצוע השיט.

„ולדורה“ נבנתה ב-1903 ב-„Fairlie“. הספינה עשויה עץ ותחתיתה מצופה פחי נחושת. ארכה — 79 רגל (כ-27 מטר), רחבה — 18 רגל ועמקה — 12 רגל. הטונז' — 106 טון. מהי רותה 7—6 קשרים. מערכת המפרשים שלה — מסוג „Ketch“ מנוע הדיזל שלה — בן 50 כ"ס. יש לה גם דיזל נוסף להנעת הגנרטור החשמלי, למלוי הסוללות. על ספונה של „ולדורה“ — סירת הצלה וכל הציוד הדרוש.

בחלק הקדמי של הספינה (Forecastle) — 7 מטות לעובי דים. מטות נוספות נמצאות ב-3 התאים שבספינה. במרכז הספינה — חדר אורחים וארון ספרים גדול בו. לצדו — מטבח (עם תנור פחם) וחדר מיוחד להכנת הארוחות. באמבטיה — גם מים חמים.

בביה"ס הימי נמצאת ספריה מקצועית עשירה וחדר שיט מצויד במכשירים מתאימים. הציוד בחדר השיט הוא מהטוב ביותר שאפשר להשיג באנגליה.

האחריות לבית הספר הימי, להחזקתו והנהלתו, נתונה בידי ועד נאמנים, שהורכב מב"כ הסוכנות היהודית, מרכז החבל הימי לישראל והתכניון העברי. חבריו הם: ד"ר ג. אהרוני, יצחק גרינבוים, ד"ר נ. וידרא, מ. זיליסט, בר

מפעולותיו של החבל הימי לישראל

בית הספר הימי ליד התכניון העברי בחיפה

בית הספר הימי נוסד בשנת 1938 (תרצ"ח) על ידי הסוכנות היהודית, החבל הימי לישראל והתכניון. עד עתה סיימו את חוק למודיהם 3 מחזוריים (50 תלמידים). רוב הבוגרים עלו לאניות וספינות והפליגו למרחקים. בשנת הלימודים 1945/6 למדו בביה"ס 95 תלמידים.

בבית הספר הימי מקבלים התלמידים הכשרה מקצועית ימית (הכשרה לספנות, למכונאות ימית וכו') עם השכלה תיכונית, עברית וכללית. המוסד הוא בן ארבע שנות לימוד. עם תום 4 שנות הלימוד, נערכות בחינות-גמר בפקוחה של מחלקת החנוך הממשלתית. גם שלטונות הנמל משתתפים ע"י באי כוחם בבחינות הגמר. בוגרי ביה"ס הם מועמדים לקבלת התארים הבאים: קצין שני (Second Mate) — לתלמידי מחלקת השיט, אחרי עבודה מעשית של 3 שנים באניה; מכונאי שני (Second Engineer) — לתלמידי המחלקה למכונאות ימית, אחרי עבודה מעשית של שנתיים בבית מלאכה ושנה וחצי באניה.

לבית הספר הימי מתקבלים תלמידים בגיל 14—16, שגמרו שמונה כתות של ביה"ס עממי או 4 כתות של ביה"ס תיכוני.

נוכח מאירוביץ, ד"ר מ. סולוביטשיק, עו"ד י. סלומון והמהנדס ש. קפלנסקי.

תקציבו של המוסד מתכסה שוה בשוה ע"י החבל הימי לישראל והסוכנות, בתמיכתה של הקרן האמריקאית למוסדות בא"י. החבל הימי לישראל דואג נוסף על כך לסטיפנדיות לתלמידים; מספר ניכר של סטיפנדיות נתן ע"י סניפנו באפריקה הדרומית.

שנת הלמודים בבית הספר הימי מתחילה במחצית השניה לחודש ספטמבר והיא מסתיימת בסוף יוני. ההכשרה המעשית יכולה להמשך עד למחצית אוגוסט.

תלמידי ביה"ס הימי לובשים מדים מיוחדים: חולצות כחור לות, מכנסים כחולים קצרים וכובע הצי המסחרי. החגורה לבנה, הגרביים כחולים, עם קפולים לבנים, הנעלים שחורות. הסמל של הכובע: עוגן על גבי רקע כחול, עטור עלי דפנה ומוכתר במגן דוד.

התלמידים חייבים במשמעת של ימאים. מדי בוקר בבוקר נערך בחצר בית-הספר מסדר כללי. כל התלמידים מסתדרים למחלקותיהם. בראש כל מחלקה — קרט מפקד, האחראי למשמעת ולסדר של המחלקה; הממונה על הקרטים — הקרט הקפטן. המפקדים מוסרים את פרטי המסדר לקצין הראשי. שלשת הדגלים — העברי, הארצישראלי ודגל היום מונפים בחגיגות, תוך עמידת דום של כל התלמידים והצדעת הקצינים. עם תום המסדר סוקר הקצין הראשי את המחלקות, לבדיקת המראה החיצוני של כל תלמיד ותלמיד.

בית יורדי הים בחיפה

בית יורדי הים בחיפה נוסד, ע"י החבל הימי לישראל, בדצמבר 1942; בית לימאי העברי הוא — ראשון ויחיד במינו. המועדון (ברחוב המלכים 5, בקרבת הנמל) תופס 11 חדרים, בשתי קומות, ונמצאים בו: אולם קריאה, ספרייה,

חדר שעשועים, מזאון ימי, מזנון, חדר אוכל, חדרי לינה ומשרד. הספרייה וחדר הקריאה נושאים עליהם את שמו של זלמן (זיאמא) חייקין ז"ל, מחלוצי הים העברי ומעסקניו הנאמנים של החבל הימי לישראל בחיפה.

ה"בית" פתוח לימאים שבאניות המסחר, למגויסי הצי המלכותי ולדייגים. גם ימאים לא-יהודים מבקרים בו תכופות. בית יורדי הים עומד בקשר קבוע עם הימאים העברים לפזוריהם; הוא הפך כתובת לרבים מאד מאנשי הים שלנו — על החטיבות השונות שלהם — המשרתים בחוץ-לארץ, המבקשים מגע עם חבריהם לעבודה ולמקצוע בארץ. אגודת רבי החובל, הקצינים והמלחים העברים ולשכת העבודה לימאים בחיפה נמצאות גם הן ב"בית יורדי הים".

הקשר עם הימאים

בית יורדי הים הוא המכשיר היסודי שלנו לקשירת קשרים עם הימאים העברים, אולם לא היחידי. מרכז החבל הימי לישראל מקיים אתם מגע קבוע וסדיר בצורות שונות. בין פעולותיו בשטח זה: משלוח עתונים וספרים למלחים; הספקת ספריות לעובדי האניות ("עליזה", "עמל", "עתיד" ו"שקמינה"); עזרה ברכישת מכשירי רדיו לספינות הדיג; הלוואות לצרכי השתלמות; הקצבות למקרים סוציאליים; שדורים ברדיו ירושלים ועוד.

רבים מהמלחים שלנו זכו גם במעילי עור, המיוחדים לעבודה בים — שי מחברינו באפריקה הדרומית.

התחנה לחקר הדיג הימי

השנה האחרונה תצוין בפעולותיו של החי"ל, בין השאר, ע"י הרחבת פעולותיו בשטח הדיג.



הנשיא ה. ויצמן סוקר את תלמידי ביה"ס הימי

בשתוף עם מחלקת הים של הסוכנות הקים החי"ל, באפריל 1946, את התחנה לחקר הדיג בחיפה. מתפקידה: נסיונות טכנולוגיים — לשפור שיטות הדיג הקיימות, לקביעת שיטות חדשות, לגלוי שדות-דיג נוספים; נסיונות ביאולוגיים — לקביעת מיני הדגים שבמימינו; בדיקת טיב הקרקע של הים ובדיקת הטמפרטורה, זרמי הים וכו'.

מקום התחנה — בנמל חיפה, מול המקום הקביע לעגינת ספינות-הדיג. לרשותה — ספינת "נסיון", המצוידת במכשירי מדידה ומחקר, ומעבדה ביאולוגית — לבדיקות ולאוסף חומר מהים.

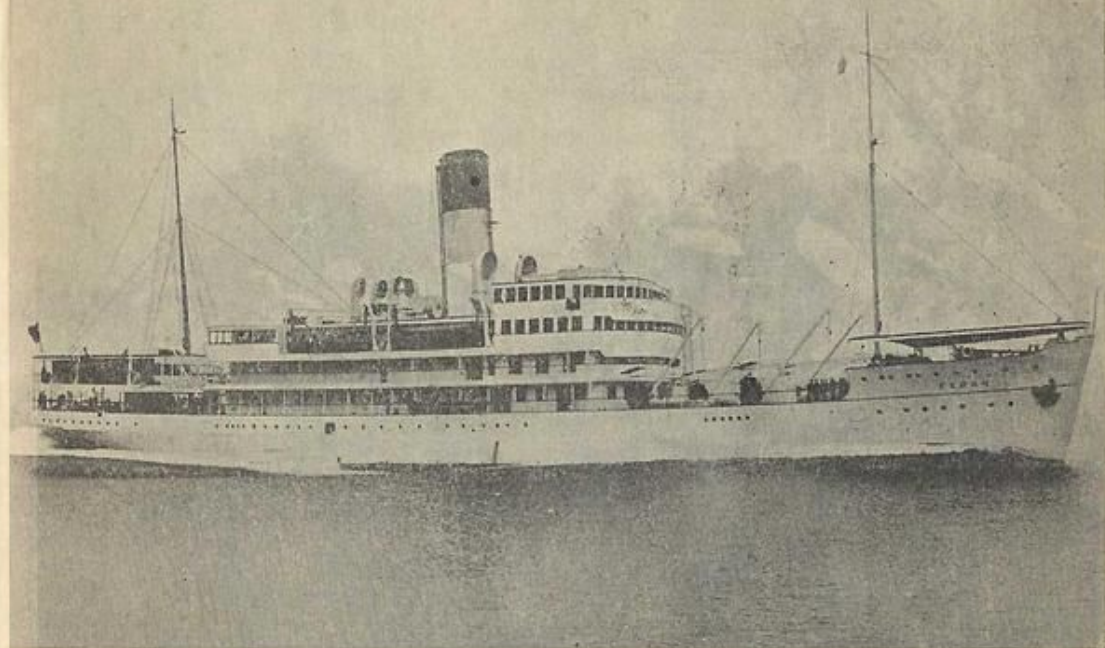
הועדה המפקחת על התחנה מורכבת מה"ה: ש. טולקוב"סקי וד"ר ב. מ. בלוך — מטעם החבל הימי לישראל; ב. כ. מאירוביץ וד"ר נ. וידרא — מטעם הסוכנות היהודית.

אחת הבעיות החמורות ביותר למפעלי הדיג בארץ היא חוסר המעגנים בחופינו. שהספינות תוכלנה לעגון בהם. יש מקומות אחדים, שאפשר להכשירם כמקומות עגינה, וביניהם — קיסריה, עתלית, אבו-זבורה ע"י כפר ויתקין ועוד. החבל הימי קבל על עצמו את היזמה לפעולה בהקמת המעגנים ויש לקוות, שאפשר יהיה להתחיל בה כבר בשנה הקרובה.

חברת הספנות ה אומית "צים"

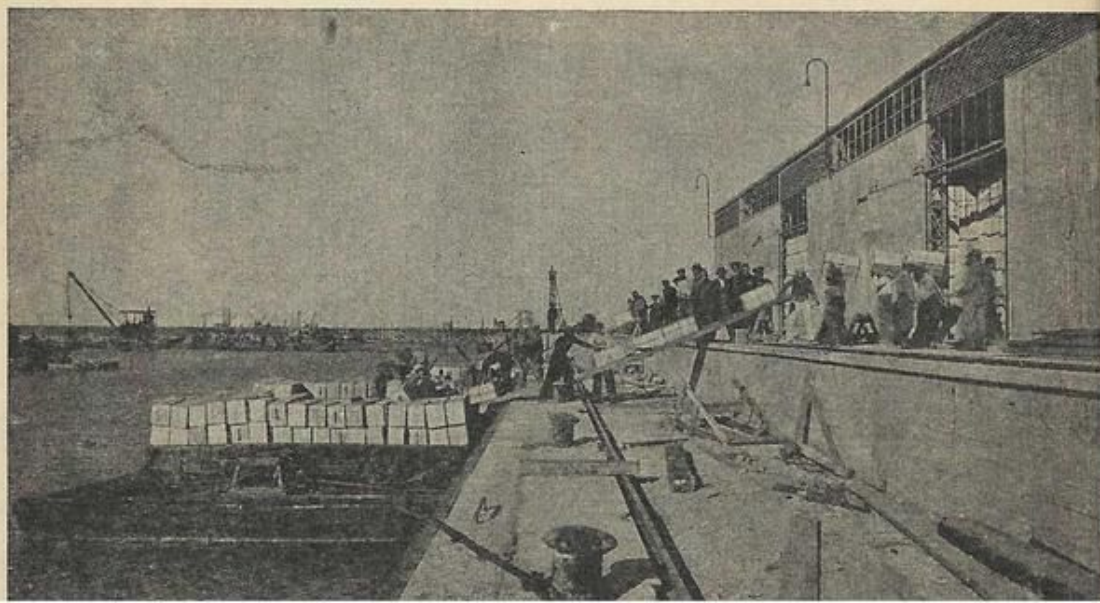
ביזמתו של החבל הימי לישראל הוקמה, בשנת 1945, החברה הא"י לשיט "צים" בע"מ בהון של 500.000 לא"י. הונה יגדל עד למיליון לא"י. החבל הימי לישראל מיוצג בהנהלת החברה.

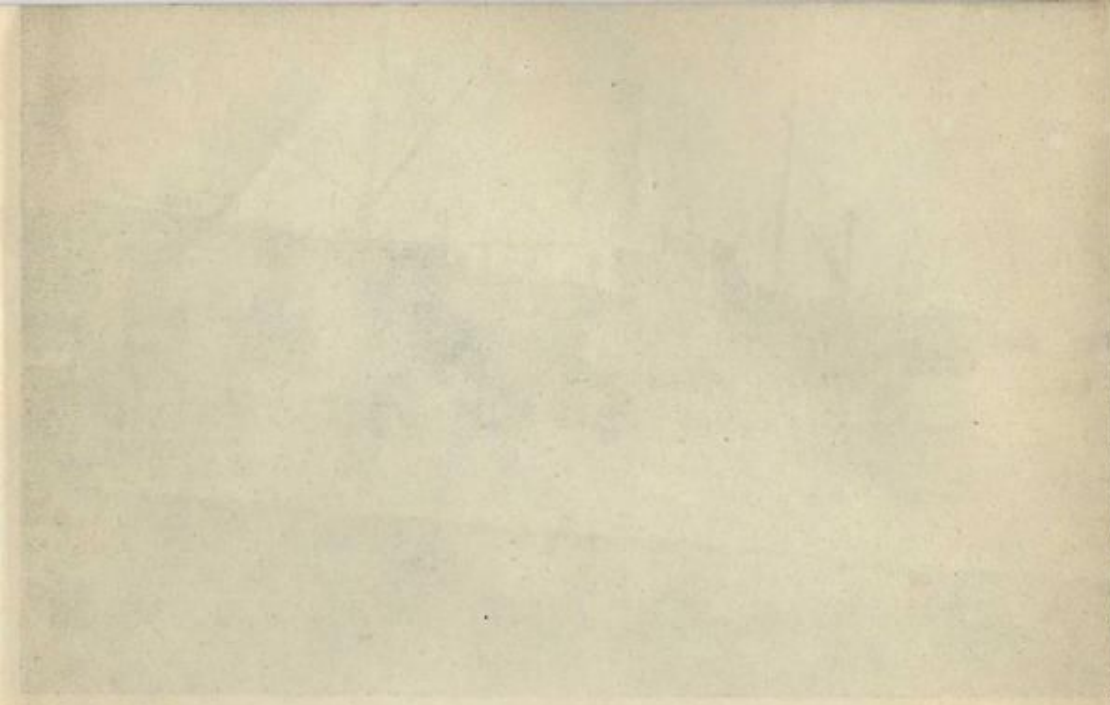
חברה זו נהלה בזמן האחרון מ"מ עם חברה אנגלית לספנות וחתמה על הסכם לפעולה משותפת בים התיכון. נעשות כל ההכנות לפתיחת הקו הימי העברי לשירות נוסעים



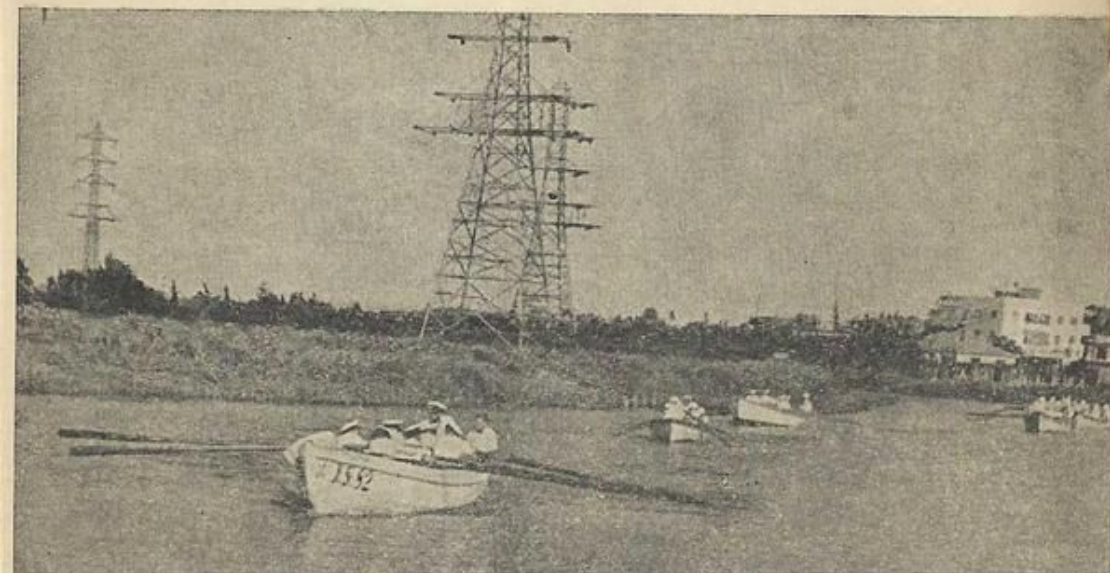
קדמה' האניה הראשונה לשרות נוסעים ומשאות, מיסודה של 'צים', חברת השיט הארצישראלית בע"מ

פריקת הדורים בנמל תל-אביב





במים הירקון — חנוכת סירות לארגוני הנוער



יום הים (1944), נאום ד. בן-גוריון



בית יורדי הים בחיפה — אולם הקריאה



יעליזה, אחת מאניות החברה לשירות ימי 'עתיד' בע"מ

היה זה יום ראשון, 17 במרץ 1914

ומשאות בזמן הקרוב ביותר. אניטה הראשונה של החברה —
«קדמה» היא בת 3000 טון בערך ומהירותה — 19 קשר.

ההדרבה הימית

בדרכים שונות נעשית הפעולה בהדרבה הימית.

1. מחנה ימי מרכזי למדריכים (דרגא ב'), מטעם החבל הימי לישראל, מתקיים שנה בשנה באחת מנקודות הדיג לחופו של ים התיכון. במחנה האחרון שהתקיים בקיסריה (בקבוצת «שדות ים») השתתפו 84 חברים, שחזרו — עם סיום הקורס — לארגוניהם לפעולת ההדרכה בין הנוער. האגוד הספורטיבי הדתי «אליצור» קיים מחנה נפרד (דרגא ג'—ב') ליד הרצליה, בתמיכתו הכספית הנכרת של החבל הימי לישראל.

החבל הימי לישראל מתכן עתה תכנית לבנין מחנה ימי ארצי קבוע לכל חדשי השנה.

2 בנקודות החוף — נהריה, שבי ציון, כפר ויתקין, הרצליה, דגניה, טבריה ות"א — מתנהלת פעולה בהדרכה ימית בין תלמידי הכתות הגבוהות שבבתי הספר העממיים. בתכנית: ידיעות תיאורתיות בעניני הים ופעולות בסירות חתירה ומפרשים. מדאגתו של החבל הימי לישראל לרכז סירות אמונים לפעולה זו. בשנה האחרונה הקיפה פעולה זו כ־300 תלמידים. ההדרכה בנקודות החוף נעשית תוך שיתוף עם מחלקה הים, מחלקה החנוך לכנסת ישראל ובית הספר הימי.

3. לסקציות הימיות של ארגוני הנוער ואגודות האספורט מקציב החבל הימי לישראל סכומים ניכרים לרכישת סירות וציוד ולהוצאות ההדרכה בשיט ובשחיה. מהקצבותיו נהנו: «צופי הים», «הפועל», «אליצור», «מכבי», מועדון



דייגי הקבוצה «שדות ים», קיסריה

השייטים, "כרמל" ואחרים. בשנה האחרונה מסר החבל הימי לישראל לארגונים 15 סירות אמונים חדשות. הקצבות מיוחדות נתנו לבנין בריכות שחיה.

השחיה — למוד חובה בבתי"ס

ביזמתו של החבל הימי הנהיגה מחלקת החינוך את למוד השחיה כלמוד חובה בבתי הספר העממיים, באותם המקומות, בהם התנאים האוביקטיביים מאפשרים זאת. למטרה זו הוקמה ועדה מיוחדת לעניני השחיה והים, בה משתתפים נציגי מחלקת החנוך, החבל הימי לישראל, המחלקה לתרבות הגוף והמחלקה להיגיינה שליד בתי"ס. התקציב הדרוש ללמוד השחיה ניתן על ידי החבל הימי לישראל. בעונת הקיץ תש"ו למדו לשחות למעלה מ-12.000 תלמידים.

בתמוז תש"ה התקיים, באיצטדיון השחיה בבת-גלים, הכנוס הארצי הראשון לשחיה לתלמידי בתי"ס העממיים, בהשתתפות נבחרי כל המחוזות. למחוז המנצח — מחוז הגליל ועמק הירדן — נמסר גביע נודד, מתנתו של מר ש. טולקובסקי, יו"ר מרכז החבל הימי לישראל. הכנוס לבתי הספר התיכוניים התקיים בחשון תש"ו — בגבעת-רמב"ם (גבעתיים).

הפעולה בבתי"ס ובארגוני הנוער

מחלקת הנוער שליד מרכז החבל הימי לישראל מנהלת פעולה שיטתית להחדרת רעיון הימאות העברית בבתי"ס וארגוני הנוער. הפעולה ההסברתית-החנוכית כוללת הרצאות, טיולים, פנות ים, תערוכות ועוד. ימי עיון למדריכי הנוער הוקדשו לבירור בעיות הימאות העברית והחבל הימי לישראל. בבתי"ס שונים הונהגה גם הוראת בנין סירות-תבניות. הפעולה בארגוני הנוער מכוונת להכשרה ימית — להכשרת מלואים להתישבות הימית ולמפעלי הים.

עתונות וספרות ים

תשומת לב מיוחדת מקדיש החבל הימי לישראל ליצירת ספרות ימית, אשר תקרב את הצבור העברי לשאלות הימאות מבחינה מקצועית וצבורית. בספרית החי"ל הופיעו עד עתה 18 חוברות, שנפוצו ברבבות אכסמפלרים. כן גם יצאו לאור חוברות "למורה ולמדריך" — להסברת עניני הים בבתי"ס ובארגוני הנוער.

מאז תמוז תש"ה (יוני 1945) מוציא החי"ל לאור ירחון קבוע של התנועה הימית — "ים". עורכו — י. פרישמן, חברי המערכת: ד"ר נ. וידרא, מ. פומרוק, מ. ריבלין, א. ש. שטיין. במדורותיו הקבועים מגיש "ים" לקוראיו: על המתרחש בימאות בכלל ובמפעלי הים העבריים בפרט; רשמיהו ורשימות מעבודתם וחייהם של יורדי הים העבריים; פרקי ספרות ימית, טבע וטכניקה.

בשנים הקודמות הוציא החי"ל לאור: "ים", גליונות החבל הימי לישראל (שני עקדים, 1938—1939); "אל הים", עלון קיר לילדים ולנוער (1938—1939); "אפק", בטאנו של בית יורדי הים בחיפה (1944—1945); אגרת פנימית לחברים ולסניפים (1944—1945). נוסף על אלה: חוברות ועלונים, גליונות עם תמונות ים, אלבום לבני הנוערים ועוד.

להכשרה ולחינוך ימי ולעודד יצירת משק ימי-עברי. נוסדה גם החברה של הסתדרות העובדים "נחשון", אשר ריכזה עד כה את פעולותיה בדיג במים עמוקים.

באותה התקופה התחילו עובדים עברים חודרים לגמל חיפה. נוצרה ה"חברה לספנות והספקה" — לפריקת משאות בגמל ולהובלה — והוקמה, על ידי הסתדרות העובדים וקרן היסוד, חברת "עוגן" להסעת נוסעים בגמל. באו ראשוני העולים הימאים מסלוניקי, שסללו דרך לפועלים אחרים ולא ארך הזמן והפועלים היהודים הגיעו למחצית המספר הכללי של הפועלים בגמל חיפה. בחופי הארץ הוחל גם בבניית סירות וספינות. 2000 משפחות יהודיות התפרנסו. ערב המלחמה, על מפעלי ים שונים. בכדי ליצור את המלאי של כוחות אדם למפעלים אלה רוכזו והוגברו גם פעולות ההכשרה, שהתחילו קודם לכן ע"י אגודת יורדי-ים "זבולון", "הפועל" ו"שבט צופי ים" ונפתח ביה"ס הימי הראשון על יד התכניון העברי בחיפה, ע"י הסוכנות והחבל הימי לישראל.

התחלות אלה היוו יסוד לתכניות, שנידונו לפני פרוץ המלחמה: על הרחבת גמל תל-אביב, פיתוח גמלי-משנה קטנים לאורך חוף הים, ארגון ומיזוג חברות הספנות בחברה יהודית גדולה להסעת נוסעים ומשאות, הרחבת הדיג העברי לשיטותיו והקמת כפרי-דייגים עבריים על חוף הים, אשר פרנסתם תהיה על החקלאות ועבודת הים.

בימי המלחמה

תנאי המלחמה היו מבחן קשה לימאות העברית הצעירה. הגשמת רוב התכניות נדחתה. אבל הפעולה לא שותקה. הימאות העברית המשיכה ואף הרחיבה את תחומיה, אם לא בתחבורה ימית גופא, הרי במפעלים הגובלים עמה, עד כמה שהתנאים

מפעלי הים העבריים בהתפתחותם

חזון תחייתה של הימאות העברית מתגשם והולך לעינינו. לא רבות הן שנות פעילותנו בשטח חדש זה, כי במאחר התחלנו בכבוש ימנו — ימה של המולדת. אולם בעשר השנים האחרונות הונח היסוד למפעלים, הראויים לשמש אבן-פנה לבאות. בשנות השלושים למאה השוטפת לבשה "היקיצה הימית" צורה מוחשית.

הצעדים הראשונים

בשנת 1934 נוסדו שלש חברות עבריות לספנות, לנוסעים ולמשא: "חברת הספנות הארצישראלית", "הלויד הימי הארצישראלי" וחברת "עתיד" — שהשיטו שבע אניות בנפח של 16 אלף טון בערך והעסיקו כמאתים מלחים וספנים עבריים. חברות אלו קיימו שרותי נוסעים ומשא בין הארץ וחופי אירופה. שנה לאחר כך, נפתחה — לפי החלטת הקונגרס ה-19 — המחלקה הימית של הסוכנות היהודית. בשנת 1936 נתקבל ע"י הסוכנות היהודית הרשיון לפתיחת הגמל בתל-אביב. הישוב הראה התענינות יתרה למפעל הגמל והשקיע בו 200 אלף לירות ועוד כ-50 אלף לא"י השקיעה קרן היסוד. באותה שנה הוקם "חבל ימי לישראל" — התנועה הצבורית, אשר נטלה על עצמה לטפח את רעיון גאולת הים בלב העם, לסייע

אף ההכשרה הימית הרחיבה את שירותיה לנוער בערים
ובמושבות השוכנות על חוף הים.

הדיג העברי

תוצרת הדיג הא"י גדלה במשך שנות המלחמה מ-1800
טון ב-1939 ל-4200 טון ב-1945. כמות דגי הארץ מאפשרת
עתה לתושב הא"י 2.8 ק"ג דגים בממוצע לשנה. יבוא הדגים
ב-1945 הגיע ל-5000 טון מכל המינים (דגים טריים, משומרים,
מלוחים וכו'). יחד עם דגי היבוא הגיעה תצורת הדגים הממו-
צעת של תושב הארץ ל-6 ק"ג בשנת 1945.

הדיג העברי הביא אתו את עיקר התוספת לתוצרת הדיג
הא"י הכללי. לפני 9 שנים לא היתה תוצרת דיג יהודית כלל.
בשנת 1945 הגיעה תוצרת זאת ל-1937 טון, כולל את גדול
השבוטות בבריכות, את ידוג האגמים (הכנרת והחולה), את
ידוג החוף וידוג המכמורת בים התיכון.

ענף גדול הדגים מהווה שני שלישי מכל תוצרת הדיג
העברי. עד עתה הוקמו בריכות דגים ב-41 משקים על שטח
כללי של 7000 דונם. יש להניח שענף זה ימשיך להתפתח
בעתיד בממדים ניכרים, בנצלו בעיקר מים או שטחים לא
טובים לגדולים חקלאיים.

ידוג האגמים היהודי הגיע בשנת 1945 ל-140 טון.
חשובים במיוחד מבחינת העתיד הם ההישגים בדיג הימי.
בדיג המכמורת עובדות כיום 10 ספינות יהודיות, המצוידות
ברובן במנועים טובים; ב-6 מהן — רכושה של "נחשון",
עובדים חברים מקבוצי הדייגים ודייגים בודדים. הידוג הימי
היהודי הגיע בשנת 1945 ל-450 טון. ספינות גדולות יותר,
מצוידות במנועים חזקים וטובים, תאפשרנה פתוח נוסף של
דיג המכמורת היהודי.

והאמצעים שעמדו לרשותם איפשרו את הדבר. חברות הספנות
העבריות תרמו תרומה חשובה למאמץ המלחמה; אניותיהן
על מלחיהן העבריים, נמסרו לעבודה בשירותי המיניסטריון
לתחבורה ימית, ובמשך השנים אף סבלו אבדות עקב
פעולות האויב ואסונות טבע. בין הפעולות האחרות בשנות
המלחמה הראויות לציון תזכר גם התפתחותן של המספנות
(בניית סירות וספינות לצי המלכותי ולדיג המקומי), ותחבור-
רת החופים היהודית — בספינות מפרש.

הגיוס לצי המלכותי החל בנובמבר 1942. למעלה מאלף
צעירים התגייסו לצי כמלחים. ספנים, מכונאים וכו' ולא מעטים
מבין עובדי הנמלים העבריים היו בין הראשונים שנכנסו
לשורות הלוחמים. בפלוגת עובדי הנמלים, והצטיינו במערכת
לזב, יון, כרתים וצפון אפריקה. חבריהם המשיכו לתת את
חלקם בעורף. בנמל חיפה עבדו כ-2000 פועלים עבריים בתקון
וסידור אניות הצי והמסחר, בסבלות, סוארות וכו'. ימים קשים
עברו עליהם, אבל הם לא נסוגו ונשארו על משמרתם מתוך
אומץ ומשמעת למופת.

בנמל תל-אביב מצאו מעגן לסירותיהם עשרות הדייגים
הבודדים וחברי הקואופרטיבים לדיג. כאן עבדו גם אמודאים
מכונאים, סוארים, נגרים וכו' במספנות, בהובלה ימית ובע-
בודות שהזמן גרמן. נמל תל-אביב הצעיר תרם תרומה ישירה
ב"מלחמת האספקה", ע"י סירות הנוסעים, הסוחבות והדוברות
שלו, אשר השלטונות מצאו בהן עזרה מרובה בהפעלת הנמלים
הקרובים לחזית. הוא הדין במחסנים הנרחבים לאכסון האס-
פקה, לבתי מלאכה לתקונים ועוד. תעשית הסירות, שפותחה
בת"א ספקה כלי שיט לפלישה ושולות מוקשים. מחלקת
המשייה (Salvage) שהוקמה בנמל תל-אביב בשנות המלחמה,
הצילה מתהומות הים ציוד רב.

לאור מספרים אלה בולטת עמידתנו הדלה בתנועת ההובלה הימית. בשנה האחרונה, למשל, לפני פרוץ המלחמה, שרתו 589 אניות את הסחר הימי הא"י. כל אניה הגיעה בממוצע $3\frac{1}{2}$ פעמים במשך שנה זו לחופי הארץ. באניות אלה שרתו 28.543 עובדי ים. רק 6 אניות מ-589 היו ארץ ישראליות וחבר עובדיהן 87 איש בלבד. מתוך הובלה ימית א"י של $1\frac{1}{4}$ מיליון טון הובילו האניות הא"י רק 40.263 טון.

הישוב חייב לכבוש לעצמו עמדה בתחבורה הימית, שתשמש מקור קליטה לאלפי ידיים עובדות ומקור הכנסה למשק. תשחרר את הארץ מתלות ותבטיח יציבות לסחר הימי ולנוסעים. יש לחתור להקמת שרותי אניות לנוסעים ולמשא, בקוים החשובים לתחבורה הימית; לצאת לדרכי הים הקרובים והבטוחים ביותר; להבטיח את חלקנו בתחבורה הימית של נמלי העליה העתידה להגיע לארץ, אשר דרכם יעבור גם חלק ניכר של היבוא והיצוא שלנו; לדאג לביסוס חלקנו בשרות החוף ולהרחבתו. יש גם לשקוד על הכללתו של הגורם העברי בתחבורה בין נמלי הארץ ונמלי אירופה המערבית.

החבל הימי לישראל פנה עוד בדצמבר 1942 בקריאה לסוכנות היהודית ולמוסדותיה הכספיים, לחברות הימאות העברית בארץ (של הסתדרות העובדים הכללית ושל ההון הפרטי) ולכלל הגורמים המעוניינים בעתידו של המשק הימי העברי — ללכד את הכחות להקמת צי מסחרי עברי, שיעמוד לרשות העם, תחת מרות מוסדותיו העליונים, בימים שלאחר המלחמה.

ביוזמתו של החבל הימי לישראל, הוחל במשא ומתן בין הסוכנות היהודית לבין חברות הספנות העבריות בארץ-ישראל לשם יסוד חברת ספנות עברית לאומית.

באפריל 1946 הקימו מחלקת הים של הסוכנות והחבל הימי לישראל תחנה לחקר הדיג הימי בחיפה, שתשרת בלא ספק בחקירותיה המדעיות, הטכנולוגיות והביולוגיות, שרות רב את הדיג בארץ ישראל.

בדיג עסוקים עתה כ-500 דייגים בעלי מקצוע; $\frac{2}{3}$ מהם עובדים בים ובאגמים ושליש — בגידול דגים בבריכות.

הנקודות הימיות הקיימות לחופם של ים התיכון, הכנרת והחולה הן: קבוצת "גורדוניה מעפילים" ו"עין הים" בעתלית, "שדות ים" בקיסריה, "משמר הים" על יד עכו, "החותרים" במפרץ חיפה, "חולתא" — בים החולה, "עין גב" וגינוסר לחוף הכנרת; בנובמבר 1945 הוקם כפר דייגים חדש "מכמורת" על אדמות אבו-זבורה, ליד כפר ויתקין.

תוצרת הדיג בא"י דורשת הרחבה וגידול. אין ספק שהארץ יכולה על נקלה להגדיל את תוצרתה ב-100% ויכולת הידוג — בים, באגמים ובבריכות — עולה כנראה בהרבה אפילו על 20.000 טון לשנה.

רכישת שטחי קרקע חקלאיים. הקמת מעגני דיג ביישובים הקיימים ויסוד נקודות ימיות חדשות — אלה התפקידים התכופים ביותר המוטלים על המוסדות, לקדום ההתיישבות והדיג הימי.

הספנות העברית לקראת הבאות

היתה זאת משאת נפשה של התנועה הימית הישובית מבראשיתה להקים ספנות עברית-לאומית. מעריכים, כי הוצאות ההובלה והנסיעה בים של תושבי הארץ בשנים האחרונות לפני המלחמה, הגיעו ל- $2\frac{1}{2}$ מיליון לא"י לשנה. חלקו של הישוב העברי בתחבורה הנ"ל נאמד ב-75% מהיבוא, 65% מהיצוא ו-80% מתנועת הנוסעים

ב"יום הים" 1945 הוכרז על הקמת חברת הספנות הלאומית
«צים», חברה ארץ-ישראלית לשיט בע"מ. «צים» החלה
מבר בפעולתה. כתוצאה ממו"מ בינה לבין אחת החברות
הבריטיות לספנות נחתם הסכם על יסוד חברת אניות אנגלית-
יהודית ונרכשה האניה הראשונה, שתכנס לשירות נוסעים
ומשאית בים התיכון, בזמן הקרוב ביותר.
גם החברות הפרטיות מגבירות את פעולתן. יש יסוד
לקוות, שלמרות המכשולים, תקום הספנות העברית במהרה.

חבר ימי לישראל

תל-אביב, ת. ד. 1917
