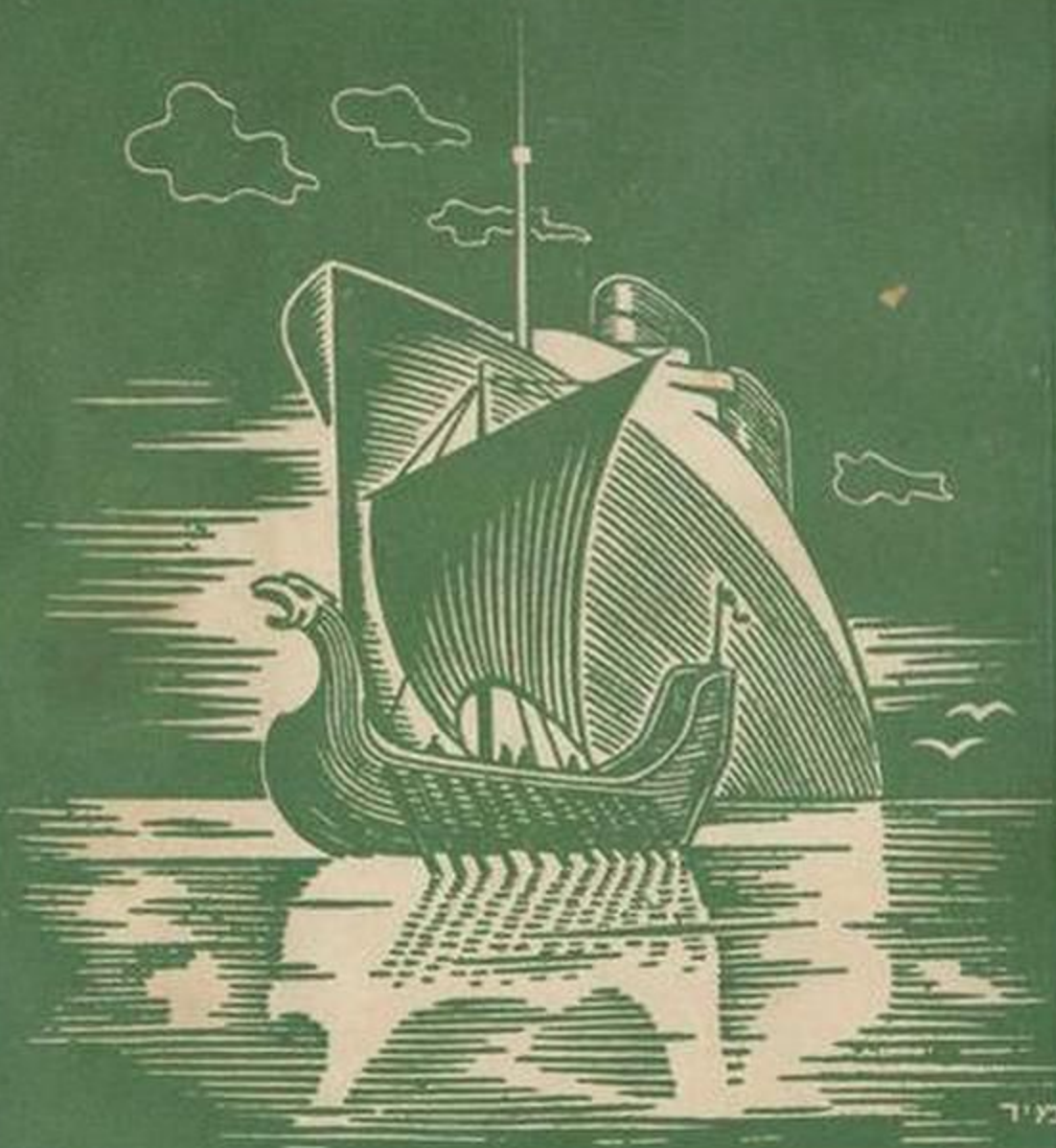


כִּרְחֵה שֶׁל סַפְנוֹת



טובע'ד

הוצאת מרכז החבל הימי לישראל-תל אביב

ד"ר י. זָבֶה

כוחה של ספנות

ספרית מרכז החבל הימי לישראל / תל־אביב
חברת ז' ת'אב תש"א / אוגוסט 1941



הים הוא דרך המלך של כדור הארץ. הים הוא הכבד
לתהלכות הפאר של אומות העולם. הים הוא הזירה לכח ולרוח
היזמה של כל עמי העולם, והוא גם עריסת החפש שלהם. מי
שאין לו חלק בים, אין לו חלק גם בטוב העולם ותהלתו.
כך כתב ב־1843 מדינאי־התחבורה הגדול פרידריך ליסט. ודברו
לִכּוֹן גם בימינו אלה, אבל על ערכה של הספנות לכל עם ועם
אין לעמוד במפורד, אלא מתוך התמונה הכללית של משק
הארץ כולו ומחוך העמדה המדינית של הארץ הזאת בעולם,
אין זה מתפקידה של חוברת זו לדון בערכה של הספנות לכל
עם ועם, אלא לתת סקירה כוללת, שתעלה בראשי פרקים את
ההתפתחות ואת קו־היסוד של היחסים בין ספנות ועם בימים
בתקונם.

זה שנים רבות נשמעת אצלנו הקריאה ליצירת צי'
מסחרי יהודי, וודאי כי אין הכוונה ליצירת ענף־פרנסה חדש
בלבד, היו שראו בזאת גם תפקיד לאומי, אולם רק מעטים
הבחינו בכל הבהירות על שום מה יש לראות את הספנות
כענין לאומי, מסרת חוברת זו היא להשיב על השאלה הזאת,
אפיה המיוחד של הספנות, כארגון החובק זרועות עולם, אינו,
טובל דרך־הסתכלות קטנונית וצרת־אפק, אפקס של אנשים,
הנוגדים לפעולה למען יצירת צי' לאומי במסגרת התחבורה
הבינלאומית, צריך שיהיה רחב כאפקו של ים.

ד"ר יהודה זבה

חיפה, יוני 1941

צ'וֹר הַמַּעֲסָפָה מֵאֵת שָׁמִיר

דפוס המוסד המזרחי, אנורה קיבוץ. בע"מ, ת"א, תרצ"ז, 76, 5458

א. ראשיתה של הספנות

ראשיתה של הספנות נעוצה, כידוע, בתקופה הטרום-הקטורית. אולם בתקופת-הראשית של ימי קדם, במדה שנוכל לסקר לאחור, הנה לספנות רק תפקיד שני במעלה. המסקר היבשתי, באמצעות שירות, הנה אז חשוב ורב יותר מאשר סחר-הספנות, שקבר מטעמים טכניים בלבד היו תנאי התפתחותו המקדמים בלתי-נוחים. התחבורה בספינות האשיות והקטנות של הימים ההם, לא זו בלבד שהיתה כרוכה בסכון רב, אלא גם מגבלת מבחינת כמיות המטענים שהעבירו. הנסיעות נערכו לסרוגין והיו על-פירב מקריות. הן הצאו לפעל על-ידי סוחרים צי-נפש, שמלאו בעת אחת תפקיד משלש של אימפורטרים, אקספורטרים ובצל-ספינות באחד. הספינות היו מהלכות לארך החופים לארצות הסמוכות וסחר חוליסין הפיו-לאמי הצטמצם בסוגים אחדים בלבד. רק מצרכים שלא היו בנמצא בארץ, ושאי-אפשר היה להביאם גם מהארצות השכנות, באו בתשבון בשביל הספנות. כך, למשל, הביאה מצרים עצים מארץ-ישראל וקסוריה, מתכות מכרתים, זהב וישן-הפיל מדרום-אפריקה. אבל הובלת מצרכי מזון ומוצרים חיוניים אחרים בכמיות גדולות בדרך הים לא נזקקה ולא נסקדה אז כלל. עובד האדמה היה מיצר בעצמו את מצרכי-המזון שהיו דרושים לו, ותעשייה

שתוכל לנצל כמיוח גדולות של חקרי-גלם צדו לא היתה
 אז בארץ. לפיכך לא נודע למסעות-הימים בימי-קדם כל
 ערך חיוני. טרפת-קאות, מגליות ומסעות התנשבות — זה היה
 תכנה של הספנות בימים ההם. בני צור וצידון קימו סחר
 ימי מארגו למושבותיהם בים התיכון ולאצרות שמעבר
 לגברלטר. לרמה גבוהה הגיעו ביחוד בפתוח הסחר הימי-
 היםימי המקרב לארץ חופי המזרח. גם היונים עסקו בהתנשבות
 ובספנות בקהר רחב. בני קרתא-סדא (קרתגו) קבעו בים
 התיכון המערבי מנופוליו מסחרי לעצמם ובדרך זו התגרו
 מלחמה ברומאים. בשביל הרומאים לא היתה הספנות מטרם
 בפני עצמה במובן המסחרי-מדיני. כי אם אמצעי לקיום
 התחבורה במסגרת האימפריה. בתקופת הרומאים מוצאים אנו
 התחלה של הובלה ימית רחבת מידות, בהשלח מטעני חטים
 ממצרים ומהים השחור לאיטליה. יש להניח, כי בימינו אלה
 אפשר היה להעביר את כל מחזור הסחורות, שהובא בימי-
 קדם בספינות, במסעות אחרים של אי-אלה ספינות-משא
 גדולות.

בימי הביניים לא חל שנוי רב בגודל זה. אעפ"כ עם
 התקדמות הציביליזציה האירפית התפתח מסחר ער, וגדלו
 גם ממדי הספינות וגם כמיות הסחורות שהעברו בהן. אולם,
 הואיל והסחר הימי התרכז אז ברבו המכריע בים התיכון,
 היתה התעבורה לאצרות-המזרח תלויה בסחורות שיקלו
 אצרות אלה להציע. ואלה היו בעיקר דברי-מוטרות, כגון
 מתכות עדינות, שן-הסיל, אריגים ובשמים, שערכם היה רב

ולכן יכלו לצמוד בעמם הרב של תעריפי-ההובלה הגבוהים,
 ומאידך גיסא לא נזקקו למקום רב באניות. לעומת זאת לא
 היו אצרות-הספנות האירפיות יכולות להמציא אלא סחורות
 מועטות למזרח, מחמת מיעוט צרכיו. חלק גדול של הספנות
 במזרח עסק אז בשוד-ימי. היונים שלטו בספנות של הים
 התיכון המזרחי, וסחר המזרח האירפי היה בידי הערים-
 הרפובליקות האיטלקיות — גינוא, ליוורנו, פרי וטרנט, וביחוד
 ונציה, שהקימה אף את תחשיית-הקצוא הראשונה, הלא היא
 חרש-הזכוכית שלה. מטעי הצלב הקרוי רק באפן ארעי את
 המסחר, שהביא אז לאיטלקים רוחים עצומים. אך בדרך כלל
 היתה תנועת-הספנות גם בימי הביניים בעלת אפי מקומי
 בהחלט. הספינות היו אמנם גדולות יותר, ואף על פי כן לא
 היו יכולות להביא אלא מטענים בלים של סחורה, ולו גם
 כשום זה. שהיו צריכות לקחת אמן חביר-מלחים רב-מנוה.
 מחמת הצורך להתגונן מפני שודדי-הים.

לעומת זאת התחיל להתפתח בימי-הביניים המסחר
 הצפון-אירפי, שבו השתתפו בראש וראשונה צרפת, על-ידי
 יצוא יינותיה, ואחרית נורווגיה, אנגליה, הולנד וה-הנזה-
 הגרמנית. ה-הנזה הצטיינה מבחינת הארגון המסחרי והיו
 לה קשרים עם סחר-המזרח האיטלקי וסחר הים-הצפוני.
 אף על פי כן היו מידות הסחר הימי בימי הביניים צנועות
 ביותר, ביחוד כשום שעמד מאחוריו משק אוטרקי יבשתי,
 שלא היה תלוי בעקרו ביבוא, אף לא היה מכון ליצוא.
 בתקופת ההודשה קבלה הספנות פנים חדשות. גלוי אמריקה,

סלום צרכי-המים להדו, הצעדים הראשונים לגצילים ולפתוחם של המזרח הקרחוק ואוסטרליה, שוו לבשית הספנות אפי אחר. מלבד הגדול העצום בנפח האניות (יורדי-המים להדו המזרחית, "צי הקספי" הספרדי), גדול שהיה הקרח סטטמי בטחון במסעות רחוקים אלה, הצג עקשו בקני הספנות, נוסף על מסעות-התגלית והקבוש הקגילים, גם המסקיד להעביר לאירופה בקמיות גדולות את פרות-הבכורים של ההתישבות הקולוניאלית. מצרכי מחיה והנאה, בגוון: סקר, קפה, תה, טבק, וכו' סחורות משי, ודברים יקרי-ערך הובלו עקשו בקמיות גדולות יותר, וסחר התליפין גדל עם התרחבותה של ההתישבות ועם גדול שטחי המטעים במושבות, שגרים בצדו לסחר-העבדים — מקור הנקסה חשוב, שעליו השתת, למשל, עשרה של ליברפול. אפגנים הם גדול האוכלוסים באירופה ונחלקת העולם בין האמות הראשיות בה: ספרד, פורטוגל, הולנד, אנגליה וצרפת, שקיטו בהתאם לכך: זיי-מלחמה, אשר היו גדולים בקרבה, באפו יחסי, מהציים של ומנו, עד שנת 1800 לערך נקשף בהתפתחות הספנות שלב זה, שביסודו היתה ההתישבות. בדרך כלל נתן יופר, כי מימי הפיגים ועד ראשית המאה השודקת היתה ההתפתחות הטכנית והממית של הספנות די אטית, רק גלוי היבשות החדשות חמיש את קצבה.

ב. הערך המשקי של הספנות

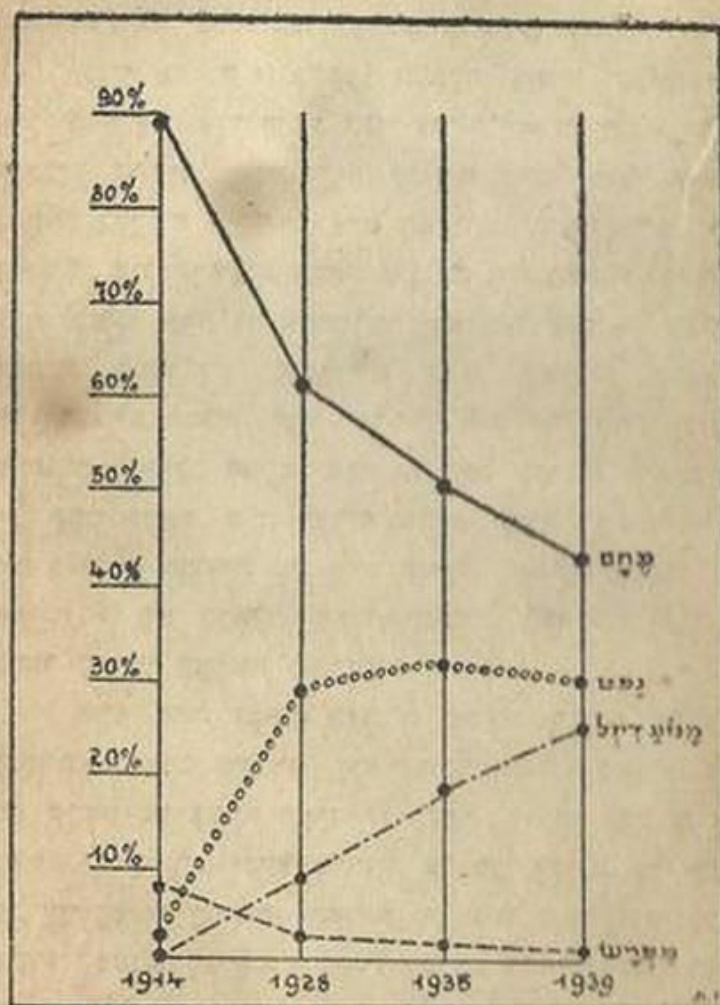
ערקה של הספנות בחיי הכלכלה גדל במשך 120 השנים האחרונות הרבה יותר מאשר ב-3000 השנים הקודמות. תקציצה העצומה, שתלה בהתפתחות גדל האניות — מ-600 טון ל-85,000 טון — מציינת התפתחות זו, במאה הקודמת נלקחה מכונת-הקיסור במסךש, עד שפתיחת תעלת-סואץ הקריעה לטובת הקיסור, ובשנת 1900 בערך בא קצה של ספנות-המספרשים הגדולה, במקום ספינות-העץ באו ספינות-הברזל, ואחר-כך — ספינות-הסלדה, במקום גלגל-ההתיקה בא המדחף, וכיום נאבק מנוע-דיזל בקיבוצי-הקיסור על המקום הראשון בספנות העולמית.

השגוי היסודי שחל בספנות בא לעולם עם תקופת-המכונה, לא רק משום זה שגם את הקסינות אקשר היתה מעטה להניע במכונות, אלא גם משום שהמכונה הביאה לידי תפכה בחלוסי-המסחר, הנינו: הקיטה את המעשיה, המורכה במיות עצומות של הקריגלם, כדי ליצר במיות עצומות של מוצרים מגמרים לצרכי הניצוא, שני המהליכים האלה באחד קשורים בתעבורה באניות, ואולם האינדוסטריאל וציה של ארצות-המערב משפיעה על הספנות עד היום הזה גם סעד אחר: מאז קמה המעשיה, נדחק מספר האכלוסים המתרבה במהירות, יותר ויותר לערים ובגודת-האדמה איננה מספקת עוד את המיות של צרכי-המחיה הדרושות להתנה האכלוסים. משעה זו ואילך תפכה הספנות גורם היוני ביותר

בחי רוב העמים. מכאן ואילך היה הקרבן להביא מחוץ
 לארץ את צרכי המזון, וביום הקבו הקרי המזון טענה הובלה
 רחבת ידים. תופעה שהיתה נדירה ביותר בימי קדם ובימי
 הביניים. ביום באים חטים ממצרים, מארמניה ומאוסטרליה.
 בשר מארמניה ומאוסטרליה. וזה מלבד היבוא של הקרי-
 מזון ממקורות אחרים בתחומי אירופה עצמה. המובל אף הוא
 בימים. על אלה יש להוסיף במיות גדולות של מצרכי-
 הנאה, כגון: טבק, קפה וקמח. כל המטענים הבאים מעבר
 לים תלויים במובן בספנות, אבל גם את מוצרי היבשה
 מובילים בחלקם הגדול בקפינות, משום שהקרקת, אם כי
 התפתחותה היתה אינטנסיבית ביותר ברוב הארצות, לא
 יכולה להתחרות בספינה כשני גמקים: או אין לה קבולה
 מגיע לזה ש. הספינה (ספינת-משא רגילה, בת 5000-6000
 טון ברוטו, נושאת מטען של 800 קרונות-ברכט). בו מחיר
 החובלה ברבכת גדול לאין ערוך מזה שבימים. כל הובלה
 רחבת-ידיים מגמה, אפוא - תעבורה בים. בצד מטענים
 של צרכי המזון מופיעים, קדם כל, מטענים של קרי-הגלם
 לצרכי התעשייה, ואלה מובלים ברבם המכריע בדרך היםים.
 הואיל וקרי-הגלם באים מאזורי קו-המשוה, בו בזמן
 שהתעשייה הוקמה בעקרה באזור המזג. אכן, באו מתבלטים
 תהליכים המשפיעים השפעה נכרת על סחר-העולם. ראשית-
 כל: השאיפה לאוטרכיה של הארצות הגדולות (מתוך כך
 מתבטל הערך בהובלה ימית), וכן האינדוסטריאליזציה של
 הארצות הטרופיות והסובטרופיות. הדו, אוסטרליה, ארגנטינה

וארצות רבות אחרות, אשר תחלה היו רק צורכות את מוצרי
 התעשייה ומספקות קרי-הגלם. החלו בפתוח תעשייה מקומית
 ונקטו למלחמת-התחרות עם ארצות-התעשייה העתיקות של
 אירופה. הן מעבדות בעצמן את קרי-הגלם שלהן וחוסכות
 לעצמן את הוצאות ההובלה באניות, הוצאות שאינן מתאזנות
 על-ידי משלח-יצוא, אלא בחלק מועט בלבד.

הקו האסני לספנות החדשה היא ההובלה של במיות
 גדולות לקרחקים גדולים. נתן דעתנו על משלוחי עפרות
 ספרד, מספרד, ספרד, מספרד וספרד-הקרי:
 יבוא העצים מארצות המזרח, מספרד ומאזור קו-המשוה;
 יבוא מולי-הסויה מאסיה המזרחית; הסבתה - מארצות-
 הקרי, הדו ומצרים; העמר - מאוסטרליה; העמג -
 ממלוקה וכו'. נוספים על כך: מטעני קרי-הגלם ההכרחיים
 למשק-העולמי, וביחוד מטעני-הפחם והנפט. מנקצת-הראות
 של המרקו המשקי האירופי, יש לראות את הנפט כסחורת-
 היבוא המובלת בקפינות בלבד. גם הנפט המופק ברוסיה
 ובדרום-רוסיה מובל בקפינות, ממש כמשלוחי-הנפט מאמריקה,
 מספרס, מעיראק ומאסיה המזרחית. לעצמית זאת קשמש הפחם
 ברבו סחורת-יצוא לחלק גדול של ארצות צפון אירופה,
 וביחוד לאנגליה, ומטען-הזר לקפינות המביאות לאירופה
 קרי-הגלם והמספקות פחם לגמלים שפורקו. על ההקרב
 שנקרי-הגלם אלה אין להרבות מלים. העובדה כשלעצמה,
 שקל הצי המסחרי העולמי (פרט לצי המספרשים גטול-העדר)
 מונע בפחם או בנפט ובקצט מזה אחוז של כל אניות-



סוגי ההגעה וחלקם בספנות (באחוזים) בשנים 1914-1939

המלחמה מסקנות בגופט ובשמן-דיה להוכיח, כי על הספנות למלא בשטח זה אחד מהפקידים העקריים. ואמנם, לא פחות מרבע הטונג' של הספינות, שגבנו למסעות רחוקים, ספינות-גופט הן, והחלק העקרי של ספינות אלה שיוך לאנגליה, לארצות-הברית ולגורגניה. על התפתחות הצריכה של תמרי-הדלק אפשר לעמוד מהטבלה הבאה, המספרת את אפני ההנעה של הספינות:

אמצעי-ההנעה ב-%	1914	1928	1935	1939
ספרים	88.84	60.7	50.15	44.67
גופט	2.71	28.5	30.65	29.63
מזרח	0.45	8.1	17.42	24.70
מערב	8.	2.7	1.78	1.

בצד הובלת-המטענים התפתחה גם תנועת-נוסעים בימים, העולה בהקפה על כל מה שנתן לשער מראש. תנועה זו - מקורה בעקר בערך האקלוסים באירופה, שגורם בסוף המאה שעברה הגירה המונית לאמריקה, וכן התרחבות והסתעפות קשרי המסחר העולמי. מיליוני אנשים עובדים בספינות, ומיליונים מעבירים בהן גנוסעים. סכאן ההפתחות טפוס-ספינות מיוחדים, המזעדים אף ורק, או בחלקם לפחות, לצרכי הנוסעים. כך גבנו ספינות הנוסעים המהללות "מאוריטניה" (ששמרה במשך 25 שנה על הסרט הבחול של נאוויגוס), "דויטשלאנד", "אולימפיק", "אקוויטניה", "גרמן".

"אירפה", "רמס", "הונטה די טווייה", "נורמנדי", "המלכה
 מרי", "המלכה אליזבט" ואחרות. ספינות אלו מצטינות
 במהירות רבה, כלשר קבולן הגבה, בבטחון ובנחיות יתרות.
 עליה עצומה זו בהקף ההובלה הימית של משאות
 ונוסעים נדרה אחריה גם שני צורות הארגון של הספנות.
 מפעלים גדולים, כווי-הפלגה קבועים ורבות סוגי האניות
 בהתאם לצרכים מיוחדים—אלה הם השוניים העקריים שחלו
 בספנות. עוד בראשית המאה שעברה היה הסוחר הסיטונאי
 בעת ובעונה אחת גם אימפורטר וגם בעל הספינה, בה היה
 משתמש למטרותיו המסחריות הוא. משנדרו הספינות
 והתקדמו לא הספיק לקך, כרגיל, הונו של יחיד, ונוצרו
 שתפויות להחזקת ספינה אחת או כמה ספינות, ושתפויות
 אלו הפכו במשך הזמן חברות-הובלה נמיות, העוסקות אך
 ורק בהובלת סחורות של זרים תמורת תשלום מיוחד. עם
 התקדמה זו בין המסחר עצמו והובלת הסחורות — הונח
 הניסוד לארגון הספנות המודרנית.

גורם אחר לפתוח הספנות שמשה הנקבה כווי-שיט
 קבועים. בזמנים שעברו, היה הסוחר מפליג באניות בכל
 זמן שרצה או בשעה שהיה לו מטען, לאתו נמל בו היו
 צפויים לו עסקים. כיום פרושה על פני העולם כלו רשת
 של כווי ספנות קבועים, והאניות מפליגות מנמל ידוע וקבוע
 מראש, למשגהו, לפי תכנית כסעות קבועים, ללא התחשבות בגדל
 המטען שלהן ובמספר נוסעיהן. אכן, דבר זה אפשר רק עקב
 התפתחותה של התעשייה המודרנית, הנזקקה לנפח-טעינה רב.

בימי קדם היו טוענים בספינות 100 או 200 טון של
 מטען מסוג אחד (זו, ברזל או תבואה), והיו מובילים אותו
 לנמל-העיר, כיום מערב מטען המשאות — ובניחוד זה היוצא
 מאפוז-אירפה — "הבילות סחורה" רבות ושונות, ו. א. חטיבות
 בודדות של מטען, הנשלח על ידי משלחים שונים. התעשייה
 היא הספק העקרי של משלוחי-הבילות אלה, המהווים את
 הניסוד לקוי השיט הקבועים, ואילו משלוחים גדולים של
 סחורות מסוג אחד מובלים לשוק בעקר על ידי "ספנות
 האקראי" התעשיות. ו. א. על ידי הספינות השטות מנמל
 לנמל לא לפי תכנית, אלא לפי הצורך. מאז סוף המלחמה
 החדשה נשתנה הרבה גם בשטח זה. התרוששותן של כמה ארצות
 לא אפשרה עוד לאימפורטרים להזמין מטעני-סחורה גדולים
 ולהחזיקם במחסנם עד עת בקוש. ולא עוד אלא שהתחילו
 מוסיגים סחורות בכמיות קטנות יותר ולפרקי-זמן קצרים
 יותר. במיות אלה לא הספיקו עוד כדי נפקה של אגיה,
 וכדרך זו היה חלק ממטעני הסחורות הגדולים עובר בספנות
 ה"קריס" לקוי השיט הקבועים, שהיה להם זמרון נוסף. כי
 העמידו לרשות המומינים ספינות טובות יותר והיו ערבים
 למועד, בו יגיעו לקחון תפצו.

והואיל וספינות-הקרים נכנסות קדם כל לנמלים
 הגדולים, הקשמישים מהמת הערף הנרחב שלהן או מהמת
 היותם סרדני תעשייה, חקלאות ומכרות — מקום בקוש רב
 לסחורות או סרדני-יצוא גדולים, גדל מאלי ערכה של
 ספנות-החופים, ה"מביא וקמוציא" של סחורות בין

מִיָּמֵינוּ הַיּוֹמִינִי מִיָּמֵינוּ הַיּוֹמִינִי


$$\left(\frac{1}{T} \right)^2 = \frac{2017.28}{T^2} = 2017.28 \left(\frac{1}{K} \right) \left(\frac{1}{K} \right) = \frac{2017.28}{K^2} \quad \text{Eq. 1}$$

הנמלים הגדולים והקטנים. ולבסוף נש להזכיר עוד את הספנות הועירה המשמשת לקיום התחבונה המקומית (לעמים קרובות בספינות-מפרש) בין הנמלים שספנות-החופים משרתת אותם.

גורם שלישי אפני לספנות החדשה הוא שפע טפסיהן של הספנות. שלא בא, כמובן לעולם אלא לאחר שגדל המקוש לסחורות ידועות בהתקף כזה. שמפחינה בלכלית היה בדאי לבנות ספינות מיוחדות להובלתו. עם סוגי אניות אלה נמנו, בראש וראשונה, ספינות-הנפט, ספינות להובלת עמרות הפזל, ספינות-פחם, ספינות להובלת פרות וספינות להובלת משאות כבדים. בעלות מתקני טעינה והנפה מיוחדים. כ-25% של הצי המסחרי העולמי מרכבים פיוט ספינות מיוחדות כאלה. רבוי הסוגים בא לכלל בטוי גם מבחינת קני-הנסיעה של האניות. הצידוד הטכני של הספינות החדשות שונה מאד: הכל לפי טיב גמלי-האנייה, ובניחוד לפי עמקם ומתקני-הטעינה שלהם. לפי אפשרויות ההספקה של חמרי-גלם, אורך הנסיעה, התעלות שיש לעבור בהן, גפח-הטעינה הנדרש במקצוע למטענים וסוג הסחורות שיש להסיען. הספינות הגדולות בקו האוקיינוס האטלנטי הצפוני אינן להשתמש בהן בקרים אחרים, והתכוונות הנדרשות מספינה הנועדת לשרות בים התיכון אחרות לגמרי משל ספינה השטה מצפון-אירופה לחופיה המערביים של אמריקה.

עם ההתפתחות הזאת הפכה הספנות במקומה החדשה

נכס משתף לכל העמים. היא מקשרת את ארצות הניצוא והיבוא בחבלי התקרה המשקי והתלות הממקית ההדדית. קו, למשל, סכניסה אנגליה מדי שנה בשנה לגבולותיה 20 מיליון טון צרכי מזון. 12 מיליונים טון מתכות ועפרות-מתכת. 10 מיליון טון נפט ו-2 מיליונים טון חמרי-גלם שלא מסתכט. כוסו האחרון היתה אנגליה צורכת כ-40% של הניצוא הסקנדינבי, וטאידר גיכא — מספקת לסקנדינביה כרבע מהניבוא הטכני שלה. המסירות הקריטית קולטת בערך 40% של הניצוא האמריקאי וסלקה ביבוא האמריקאי עולה על שלישי. צי ספינות-הנפט של אנגליה, בו 4 מיליונים טון, יכול להביא לחופי האיים הקריטיים 30 עד 35 מיליון טון. הניבוא האנגלי עובר בדרך-ארוכה, בדרך הים המצפוני והים הבלטי מניעים: חמאה, ביצים, בשר-חזיר, עפרות-ברזל ועצים: מצפון של האוקיינוס האטלנטי: חטים, תירס, עצים, בתנה, נפט; מהים הקריביאי (תעלת סואץ): נפט וסדר: מדרום של האוקיינוס האטלנטי: חטים, תירס, בשר: דרך הים התיכון: סדר, נפט, בתנה, יוקה (מין פשתן), פשתים, צמר, עפרות-ברזל; מאוסטרליה וקניוניהלנד, סביב הים: חטים, תירס, חמאה, בשר, צמר ועפרות-ברזל. גם רשת היבוא והניצוא של הארצות האחרות פרושה על פני כדור הארץ כלו. שיטה אנושה של תצריפי-מקס ותכנות-מקס, הנקבעת על ידי נמוקים מדיניים וכלכליים, פועלת פעלה מסדירה ומכוננת לגבי חליקה זו.

מִיָּכּוּ מֵאֱלֹוֹי כִּי הִתְחַדְּרוּ הַבִּינְלָאִמִּית. הַטְּבוּעָה
 בִּיסוּדָהּ שֶׁל הַסְּפָנוֹת, מִמְרִיצָה אֶת הַתַּפְתַּחְחוּתָה הַטְּכְנִית
 וְהָאֲרִגוֹנִית. מֵאִדְךָ גִּיסָא עוֹלָם הָאִינְטֶרְסִים הָעֲקָרִיִּים שֶׁל
 חֲבֵרוֹת-הַסְּפָנוֹת בָּקָנָה אֶתֶּד, מִחֲמַת צוּרָתָם שֶׁל הַמַּסְפָּעִלִּים
 שֶׁהִיא שָׁנָה בְּכָל הָאֲרָצוֹת, וּמִשּׁוּם שֶׁהֵן רֹאוֹת בְּרֹאשׁ וְרֹאשׁוֹנָה
 דְּמִתְקַלָּה שְׂנִישׁ לְהִלָּחֵם בָּהּ אֶת הָעֶדְרָה שֶׁל גִּפְח־סְפִיגוֹת. הַקִּיסִים
 בְּשׁוֹק הַסְּפָנוֹת הָעוֹלָמִי, הִתְחַדְּרוּ בְּלִמִּית מְרֻכָּזָה הִתְחַדְּרוּ מִבִּיאָה
 הָרִם שֶׁל חֲבֵרוֹת-סְפִיגוֹת רַבּוֹת, כִּי הוֹזֵלֶת מַחִיר־הַהוֹבְלָה
 מְכַרְחָה לְהִבִּיא, בְּסוּפּוֹ שֶׁל דָּבָר, לִידֵי מִגִּיעַת כָּל רֶחֶק
 וְהַסְּפָנוֹת אֵינָה מִבִּיאָה בְּחֻשְׁבּוֹן בְּדֶרֶךְ כָּלֵל אֶלָּא רְחִימִים
 קְטָנִים. מִתּוֹךְ הַכֶּרֶת זֶה גְּבֵרָה — בְּיָתוֹד בְּעֶסֶק הַהוֹבְלָה הַיִּמִּית
 בְּצִפּוֹן הָאִקְנוֹס הָאֶטְלָנְטִי, שֶׁהִיא בְּרֹאשִׁית הַמַּאָּה הַזֹּאת גִּירָם
 חֲשׁוֹב בְּיוֹתֵר — נִטְיָה לִמְצוֹג אֶת חֲבֵרוֹת הַסְּפָנוֹת שֶׁל אֲרָצוֹת
 שׁוֹנוֹת, שֶׁמַּסְפָּעֲלִיהֶן הָיוּ דוֹמִים מִבְּחִינַת הָאִיכוֹת וְהַמְּמוֹת. לְקִדּוּם
 רִעִיוֹן הַהִתְמַוָּגוֹת פָּעַל בָּאֶפֶן מֵיָּתֵד בְּעַל־הַסְּפָנוֹת הַיִּהוּדִי
 אֶלְבֶּרֶט בִּלְיוֹ, וּבַעֲנַף סְפָנוֹת-הַמַּשָּׂא מַצָּאָה לָהּ נִטְיָה זֶה אֶת
 בִּטְיָה בִּפְגִישׁוֹת הַמַּשְׁתַּמּוֹת (וְעִיּוֹת) שֶׁל בְּעַל־הַחֲבֵרוֹת,
 שֶׁהִבִּיאוּ לִידֵי הַסְּדֵרֶת תַּעֲרִיפ־הַהוֹבְלָה עַל בָּסִיס מַשְׁתָּה.
 וְאַתְּנָם בְּיוֹם קִשּׁוֹרוֹת בִּינִיָּהוּ חֲבֵרוֹת הַסְּפָנוֹת שֶׁל אֲרָצוֹת
 שׁוֹנוֹת, הַתּוֹפְסוֹת מְקוֹם בְּרֹאשׁ בַּסְּפָנוֹת הָעוֹלָמִית, בְּכַמָּה וּבְכַמָּה
 הַסְּפָמִים הַדְּדִיִּים, אִם כִּי תִכְנֶם הַמֶּלֶא שֶׁל הַסְּפָמִים אֶלָּה
 אֵינָנו גְּלוֹי וְגִדּוּעַ לְצַבּוֹר הָרֶחֶב.

נָקַל לְהִבִּיאוֹ, כִּי הַמַּשָּׂה הַנִּזְכָּר שֶׁל הַסְּפָנוֹת, שֶׁכְּלוּלָן
 הַטְּכְנִי שֶׁל הָאֲנִיּוֹת וְגִדּוּל מְדוּמִיָּהוּ מְחִיב הַשְׁקָעַת סְכּוּמִי־הוֹן

עֲצוּמִים. וְכִרְאִיָּה לְדָבָר אֵינוֹ אֶנּוּ צְרִיכִים לְהִסְתַּיֵּעַ בְּשׁוֹנוֹ שֶׁל
 אֲנִיּוֹת-הָעֶנֶק דּוֹקָא, שֶׁכָּל אַחַת מֵהֶן עוֹלָה 6-8 מִלִּיּוֹנִים לִירוֹת,
 כִּי הַהוֹן הָעֲקָרִי מִשְׁקַע בְּרָבּוֹ הַמְּכָרִיעַ בַּסְּפִיגוֹת הַבִּינְוִנִיּוֹת
 וְהַגִּדּוּלוֹת. עָרְכוּ שֶׁל הַצִּי הַמְּסַחֲרִי הָעוֹלָמִי בְּלִבָּד מִגִּיעַ בְּיוֹם
 לְמִילִיָּרָד לִירוֹת; וְלָזֶה יֵשׁ לְהוֹסִיף עוֹד אֶת הַהִשְׁקָעוֹת
 בַּסְּפָנוֹת וּבְנִמְלִים הַמְּכָרִים, הָעוֹלָה אֵף הוֹ לְסְכּוּמִים עֲצוּמִים.
 חֵלֶק נָקֵר סְרָכוּשׁ הָאָמָה מִשְׁקַע — בְּמִישְׁרִים אוֹ בְּעִקְפִּים —
 קִסְפָּנוֹת, וְהַשְׁקָעוֹת אֵלֶּה עוֹלוֹת מִיּוֹם לְיוֹם, לְרָגֵל עֲדָף הַטּוֹנָג'
 אֵינוֹ סִסְעֵלִי הַסְּפָנוֹת וְכּוֹלִים לְהַסְרִישׁ, תְּמוּרַת הַהוֹן הַמִּשְׁקַע
 בְּחֵם, אֶלָּא רִבִּית נְמוּכָה בְּיוֹתֵר, תְּחִלָּה חֲשָׁבוּ וּמַצָּאוּ שֶׁאֲחֵרֵי
 7 שָׁנוֹת שֶׁכָּל בַּעֲנָף הַסְּפָנוֹת בָּאוֹת 3 שָׁנוֹת שְׁפַע, אֲכָל תּוֹפְעָה
 וְאֵת תְּלוּיָהּ בְּיוֹם, יוֹתֵר סִסְעִיד, בְּמַצָּב הַמְּדִינִי הָעוֹלָמִי, בְּשָׁנִים
 דְּחִשְׁוֹן סוּרִידָה הַהִתְחַדְּרוֹת — לְמַעֲשֶׂה אֵינוֹ הִיא פּוֹסְקָת לְעוֹלָם —
 קִסְרָה וְכִרְחַת אֶת תַּעֲרִישֵׁי הוֹבְלַת-הַמַּשָּׂאוֹת, גַּם סְכּוּמִי הָאִמּוֹרְטָלִי וְצִיָּה
 שֶׁל הַסְּפִיגוֹת, שֶׁאֲדָךְ קִיּוּן הַמַּמָּדָה הוּא בֵּין 30 ל־40 שָׁנָה,
 גִּדּוּלִים הֵם קָאֵד, וְהוֹצָאוֹת הַנִּתְלָה הַעֶסֶק אֵף הוֹ אֵינוֹ קִטְנוֹת
 קִיחַס לַהוֹן הַמִּשְׁקַע, וְאֵף עַל פִּי כּוֹ מִהוּיִם רְחִי חֲבֵרוֹת-
 הַסְּפָנוֹת קִעִיף הַכְּנָסָה וְכַבֵּד בְּהַכְּנָסָה הַכְּלִית שֶׁל הָאָמָה.
 מְסַחֲרִים שֶׁהַסְּפִיגוֹת עוֹבְדוֹת בְּשִׁרְוֹת זָרִים, ו. א. כִּשְׁהוֹן חֲבֵרוֹת
 עַל יְדֵי אֲרָצוֹת חוּץ אוֹ עוֹסְקוֹת בְּהוֹבְלַת מַסְעָנִים מַחוּץ-
 לְאֶרֶץ לְאֶרֶץ הַמְּכָרָה, מְכַנִּיסוֹת הוֹ לְאֶרֶץ בְּדֶרֶךְ עֲסָק־שִׁרְוֹת
 בְּלִבָּד סְכּוּמִי כִסֵּף וְכִרְחַת, מְכַלִּי לְהוֹצִיא תְּמוּרַת הַכְּסֵף סְחוּרָה
 כִּלְשִׁמִּיא מִסְטָרֶץ, תּוֹסֶסֶת זֶה שֶׁל כִּסֵּף וּמִטְבַּע זָר, הַמַּבָּא
 לְמִדִּינָה בְּאִשְׁקָעוֹת הַסְּפָנוֹת, נוֹדֶעַת לָהּ הַשִּׁבּוֹת וְכִרְחַת אֲצֵל

כל המדינות, בעלות ציים מסחריים. באחדות מהן. כגון
ברזיל ובנורווגיה. שפתחו העצמי מועט באפן יחסי. הופך
המאון המסחרי השלילי שלהן חיובי עקב הרווחים של
הספנות. המניות של חברות הספנות הגדולות עוברות לסוחר
בבורסות שבכל הארצות. ולעתים קרובות רבים הקופצים
עליהן.

הספנות משמשות לא רק לצרכי המסחר. אלא במדה
רבה גם לנצול תוצרת הים עצמו. וביחוד לצרכי הדיג
העצמי בעקר בסירות ובספינות. שלל דגים רב ביותר
נותנים מקומות הדיג הנרחבים שמצפון לקרומשנה. מקום
שם נפגשים זרמי ים חמים וקרים: אזור ניו-פאונדלנד.
אזור הים בקרבת איסלנד והים הצפוני באוקיינוס
האטלנטי. מי יפו ואזור האיים הקוריליים שמצפון להם
באוקיינוס השקט. בהתאם לקף תוספות מקום בראש
צנף הדיג הארצות האלה: ארצות הברית, אנגליה, קנדה.
נורווגיה ויפן. במימי הים הארקטי — ולאחר שאלה נצלו
בחלקם הגדול — במימי הים האנטארקטי — נצרך בקנה מדה
גדול ציד הלויתנים. 6-8 ספינות ציד קטנות מפליגות
למקומות ההם בלוי ספינת-אם גדולה (15-20 אלף טון) ואת
הלויתנים הנצודים מצבירים לספון ספינת-האם. שם מסיקים
מהם את השמן ומעבדים אותם לקמח-דגים. ציד לויתנים
זה חשיבותו הולכת ורבה לצרכי תעשיית הסבון והמרגרינה.
כלי-שיט קטנים יותר שולים מתוף הים שבלולים, ספוגים,
צדפים, סרטני-ים, צבי-ים וסחיתים אחרות. בן

מסיקים מהים עשב ימי, פנינים ואלמוגים. ערכו של הדיג
כידוע גדול מאד: לא זו בלבד שהוא משמש לצרכי תזונת
העם. אלא גם יסוד ליצוא מקיף. הדיגים מעבירים כיום
הקרוגות-ברקת מקררים ובמכוניות קרור עד ללב היבשת
ומעבדים בקרם על ידי התעשייה. מהקבד של פרישים מסיקים
שמן-דגים. מהסלית והעצמות של הלויתן מיצרים ובל-דגים,
שביהם מסיקים עורות. הצבים — את שריון-החמט, משני
הלויתנים מעבדים שו-הדיג ומתקשקשים של כמה מיני דגים
מיצרים פנינים מלאכותיות: תעשיית התכשיטים מעבדת
פנינים ואלמוגים ומעשבים הים מסיקים יוד. ואולם התעשייה
החשובה ביותר היא תעשיית שמורי דגים, היתה צנף-יצוא גדול.
צנף מיוחד נודע לדיג בשכיל הספנות, שכן מבפני-
הדיגים. בעקרי, כזה המשמרת החדשה של יורדי-ים צעירים,
המבקרים ביותר למלא את תפקידם בין באניות של הצי
המסחרי וכיו צי המלחמה. בצי ספינות הדיג, החל בסירות
ודוגיות קטנות וגמר בספינות-דיג של קיטור ומונע, שגדלו
מניע ל-1000 טון ושאצו בקיחד לתפקידים מסוימים.
משמשים בימי מלחמה בבספינות-משמר ולצרכי השלל
מוקשים ושליתם. בן כמלאות ספינות הדיג תפקיד
חשוב להזנת העם. התלויה בימי-מלחמה במדה רבה
במונח המוסקים מהים.

תאורנו לא היה שלם אלמלא הזכרנו את מסעלי-
העור הרבים של הספנות. מהמסעלים הטכניים יש להזכיר
את אלה:

המספנות, בהן הולכות ונבנות אגרות חדשות, מהקטנות ועד הגדולות ביותר, ונעשים התקנים באגרות השענויות בדרך; המכונים הנסיוניים לבניית ספינות, בהם נבדקת ונקבעת צורה נוחה ביותר לספינות העומדות להכנות; המספנות היבשות, בהן מעלים את האגרות מתוך המים, או מכניסים אותן באגנים מיוחדים, לצורך תקנים שונים; בתי-טלאכה לתקון, המוציאים לפעל תקנים טכניים במערכת המכונות של האגרות; שירותי-משנה, העוסקים במשימת אגרות שטבעו, בגריבת אגרות שפלו על שרטון או בהעלאת אגרות הנתונות בסכנה בלב ים ושאיתם מים מתוך אגרות שנקוו בה מים וסחבתה לנמל הקרוב; שירות אמודאים המשתתף פעילה עם שירותי המשנה במקרית-אונות לספינות ומתפקידו של שירות זה לבדק את חלקי האגרה שמתחת למים, לגשות בהם את התקנים הדרושים, לסתם את הסדקים והפצצות ולחבר לאגרה את מכשירי-ההרמה; מספנות-פרוק, המפקחות חלקים-חלקים את האגרות היוצאות משמוש — אם מחמת התנשנותן ואם עקב תאונות חמורות שארעו להן — מוציאות את חלקי המכתה ומציאות אותם לכור-התוף לשם התקתם מחדש; שירות לנקוי דוודים, העוסק בנקוי דוודי האגרות, העונות בנמלים, ומכשירם לשמוש מחדש; שירותי-חטוי, המסמאים מן לזון את האגרות לפי תקנות החק, באמצעות גזים מרעילים ומבצרים מתוכן את העצקרים והתקנים; שירותי גקוי, המרחיקים ממחסני האגרות את שירי המסענים (ביחוד

שאגרות של תבואה); חברות לבנין ותקון נמלים; מחזים ורציפים; שירותי-מדלים, המקימים באמצעות מדלידלים או מדלי-משאבות, את העמק הנכון של הנמלים והמסענים ומונעים בצד הצטברות חול ושרטונות.

בצד המפעלים הטכניים האלה אנו מוצאים גם ארגונים העוסקים בהובלת סחורות ואנשים, אלה הם בעקר חברות האגרות לנוסעים ולמשא המסות את חוט-השדרה של הספנות. אולם מלבדן יש עוד להזכיר את: שירות ספינות-הזרר, המושכות אגרות וכלי-שיט אחרים על פני הים או לתוך היקפה שניקה, ומסיעות לאגרות הגדולות בתמרינהו בנמלים; שירותי פריקה, המעבירים בסירות גדולות ושוטות את המסענים מרציפי הנמלים לאגרה ובתורה, ממקרים שחאניה עונת בלב-הנמל או בים הפתוח; שירות סירות-סנוע להובלת נוסעים ועובדים בין הרציפים והאגרות; שירות מכשירי-הנפה, המחקרים את קווי-הים לשם טעינה ופריקה של מסענים כבדים; שירותי פריקה וטעינה של מסעני-תבואה, המשתמשים לצורך עבודתם בכלי-שאית סנכטטים מיוחדים, המרחיקים את מסעני אגרות-תבואה תוך זמן קצר ביותר; שירות פריקה וטעינה מקצועית, העוסק בסדור המסענים במחסני האגרות על חשבון חברות האגרות; שירות גשרי-טעינה, העוסק במסענים בגון פחם, אם בעזרת רכבת-כבל ומדלים ואם על ידי הסיכת קרונות-מסען שלמים לבטן האגרה; רכבות נמלים סהות גורם חשוב ביותר לגבי כשר

המחזור של הנמל. פסי-הרכבות העוברים על פני כל שטח הנמל, משמשים להעברת המטענים, המובאים בקרונות-משא אל האניה ולהעברת המטענים הנאים בדרך היב, אם במישורים מהאניה ואם מתוך מחסני-הערכה. טיבו של הנמל וכשר התנועה בו תלויים במדה רבה בתכונם וסדורם הנכון של קו-רכבת אלה.

לבסוף יש להזכיר גם את מפעלי-העזר השונים של הספנות, שהם בחלקם בעלי אפי רשמי ובחלקם בעלי אפי פרטי. ואלה הם:

בטוח אגניות, מפני אבדון או מפני נזקים אחרים, תמורת תשלום פרמיה על ידי חכרת האגיות; בטוח סחורות לטובת בעל-המטען; סוכניות תווך למסחר באגיות ולהחכרתן. לעתים קרובות מתוכות סוכניות אלה גם במקירתם של מטעני-אגיות; משך-די נסיעה המספקים לנסועים את פרטיסי הנסיעה; לשכות-מלחים, המתוכות בקבלת מלחים ועובדים אחרים לאגיות; שירות-שפאים העובדים, במקרה של נזק לאניה ולמטען, את מדת הנזקים שנגרמו לאניה ולבעלי המטענים השונים והעורכים את חשבון הפצויים לפי תקנות חוקיות והסכמים ותקנות יורק-אנטנרפון, 1924; מוסדות למיון אגיות, המקבלים באופן קבוע על בנן האגיות ועל מצבן והבודקים בפעם בפעם את כשר פעלתן; פקחים וממחים, הבודקים ומובעים את נזקי האגיות והמטענים שהגיעו לנמל. אם על חשבון המקבל ואם על חשבון חברת-הבטוח, ומוציאים

תעודות אשור; צמילי המכס, המסדרים בחקף פווי-לם של מקבלי-המטען את כל סדורי-המכס הנדרשים; בנקים, הנותנים מספרות על חשבון המטענים, הנמצאים בדרך ותמוציאים את הקווסטמנטים ואת התעודות האחרות לקונים לאחר ששלמו את מחיר הסחורה; מחסני צרכה, בהם מאסמים את הסחורות, שהגיעו באגיות, לטובת מקבליהן ועל חשבונם; במקרה של אסום תבואה (אסמי-סילו) דואגים המחסנים לאורור התבואה באמצעות סדורים מכניים; סכרות-תוכלה, העוסקות בהובלת הסחורות השונות בשכיל מקהל הערטי; ספקים, המספקים ציוד וחלקים שונים לאניה, וביחוד למכונותיה; ספקי פחם ודלק נוזלי, המספקים לאגיות את חמרי-הדלק בכלי-שיט מיוחדים שמתקני הסטם או במיכלי הנפט שלהם; סירות להספקת מים, המספקות לאגיות מים מחוקים לשתייה ולרחיצה; פתי-ספרים, הדואגים לגדול מתמיד של שירות יורדי הים והעורכים בחינות לקציני, למלחים ולרבי-חובלים (הבחינות — לעתים קרובות ממשלתיות); תחנות טטאורולוגיות, האוספות חמר על שנויי מנג-האיר וכעמידות אותו לרשות הספנות; שירותי-שמירה, העוסקים בשמירת-לילה באגיות, העוגנות בנמלים; לשכות מאותתים וסקלים ימיים (ממשלתיות פרגיל). סחוקסן ל'אג לשעולות המגדלורים וספינות-האחתות (ספינות-אורי) ולסטון מסלות-הגישה מהים; מדרגי-ספינות, על-סירב ממשלתיים, המקיאים בנקל ומורים את הדרך לאגיות

הקאות והיוצאות; אנשי העגירה, העוסקים בחבור הנכון של האניה למקום העגירה; לשכות מודיעין, העוללות מהאניות אותות (אותות בדיו או אותות מאותמים וסמלים) ומסורות אותם הקאה, וכן מאותות הו מהנפשה לים; לשכות הרשמה רשמיות לאניות, בהן רושמים את האניות בנמלי המכרה בצרור כל הפרטים, ובדרך זו נתנת לאניות הוכות להניף את הדגל של אותה ארץ; מודדי אגירות, העוסקים בקדידה הרשמית של הנפח וכשר הטעינה שלהן, וקובעים באניה את לוח המטען המסומל, שאין לעבור עליו: פקוח על הדיג, לשם שמירה על הדיגים, שלא יעברו על תקנות הדיג כפי שנקבעו בחק; משטרת הנמלים, הדואגת לשמירת הסדר והתקנות הקבועות בנמל; מנהלת התעלות, העוסקת באדמיניסטרציה של התעלות ובקאנה לסדוריהן השכניים (ספרים וכו'), מפקחת על המעבר בקווי התעלות ומסדירה אותן; מוצדונים ובתי-מחסה למלחים, אליהם מתקבלים מלחים מבטלים ומנית, עד שנקבלו עבודה חדשה; מנהלת הנמל, המסדירה את התנועה בנמל כלו ומפקחת על טעינת האניות ופריקתן.

בכל המפעלים האלה עובדים מנהלים, פקידים, רב-חובלים, מכונאים, מלחים ומועלי-נמל ככל הסוגים. הספנות יוצרת שוק-עבודה עצום, ואם היא מסתמכת כראוי הריהי תוספת במאון העבודה של העם מקום חשוב גדל והולך. אם נוסף ונזכיר כאן כמה מפעלים יבשתיים, העובדים גם

הם למען הספנות ומכונאים לה אספקה, נגיע למספרים מסוימים. עובדים למענה מסעלי סלדה ומסעלי גלילה, בתי-יציקה ונגריות, רפדים וצירים, חשמלאים ורוקחים, מדפיסים, מכונאים ואינסטלטורים של סדורים סניטריים. היא צורכת בכלי-שלדה ובכלי-משיקה, חקלים וחלמי ברזל מכל הסוגים, ליגוליות ורהיטים, בלי-מסכה וסגורות, לבנים ובגדים סקאטיים, מכשירי-כבוי וכלי-נכוכית וחרסינה, שמני-סיכה וסמאטיים, צנורות ואלמי כלים אחרים, שאין שמומיהם ידועים אלא לבגלי-המקצע בלבד. גם חפרי-המזון שהקטנות צורכות מניעים לבקיות עצומות; לא רק לבלקלח חפרי-המלחים, אלא גם של הנוסעים, שלסעמים יורדים לים ו-4 חלטים סתם בקסינה אחת. אלה הם מסעלי הנגה, שאין לראות דוגמתם גם בגדולי בתי הסלון ביפשה, וביוחד האניות המונוני של האוקיינוס האטלנטי, שתנועת הנוסעים היתה בו עצומה וקבוצת-האניות סתירות זו בזו בחזקת קשקשת של הנוסעים (מסבחייהן של כמה אניות יצאו להם מוניטין באסון מיוחד). לשם דוגמה להקף הצריכה של אניה כזאת נזכיר כאן, כי המלכה ברי" צרכה במשך נסיעת אחת ויחידה 20 אלף ק"ג בשר, 20 אלף ק"ג דגים, 70 אלף ביצים, 2000 ק"ג תה וקפה, 5000 ק"ג סוכר, 30,000 ק"ג חסיח-אדמה, 4,000 גלון חלב, 18,000 ק"ג ירקות, 3000 ק"ג חמאה, 1000 ק"ג גבינה, 600 ארגוני פרות, 4,000 חרנגולות וברנזים, 10,000 בקבוקי יין, 40,000 בקבוקי בירה, 60,000 בקבוקי מי-מחצבים, לך שיקה זו יש להוסיף כמה

המרי קיוו ונחנאה אחרים, שצריכתם בבמיות קטנות יותר.
עמדנו כאן באריכות על מפעלי-העור של הספנות,
הואיל והם מטיבים להראות לנו, כי הספנות איננה ענף
מבודד במשק הארץ, כי אם קשורה קשר אמיץ בכל ענפי
התוצרת שלו. בנקדה זאת משתלבים ומתמזגים המפעלים
של הספנות ושל היבשה. אכן גם הנמלים, הינו: נקודת-היציאה
של הספנות, נמצאים בקצרי תחומי-היבשה, אבל המפעלות
המשקיות של הספנות מקיפות את הארץ כלה, ולכן לא
ייתה זה מן הנכון להגיד: "הספנות מעניינים רק יושבי
החופים בלבד". הנכון הוא, כי כל אחד מבני-הארץ יש לו
חלק בספנות והוא קשור בה, ולעתים קרובות מבלי שידע
על כך. וכל עוד אין כל מושגי הארץ חדורים הפנה על
חשיבותה של הספנות — כמו למשל באנגליה — אין להגשים
בהצלחה את הקמתה של ספנית לאומית למדינה. אין לרש
נפשות בדבור על לב אנשים, כי אם בהסברה.

ג. ערכה המדיני והצבאי של הספנות

עד כה היינו דנים בספנות כאמצעי-מעבירה בינלאומי
לסחר העולמי ולתנועת-נוסעים. תפקיד משקי טהור זה
נתון לפעום מתמיד ואינטנסיבי של שלטונות המדינה. מיום
הנפת האניה ועד אחרון זמיה רשומה היא ונחננה לפעום
בכל מעשיה. וכל שלטונות הנמלים יודעים על מקום המצאה,
כי ההתענינות של המדינה בספנות המסחרית — ערך מכריע
לה בעצוב דמותה של תפארת החדשה. הלאסתו של אמצעי-

המעבירה בינלאומי זה והכנסתו תחת כנפי דגל המדינה —
ברור: קבלת הספנות לתוך שורות הגורמים הפוליטיים.
דוקא משום שהספנות משוססת בין הארצות השונות —
נאמלה ההכרח להסדיר את תנועת-הספנות על ידי הסכמים
בינלאומיים. ולהתגבר בדרך זו על הקשיים הנובעים מהבדלי
החוקים, התקנות והמנהגים השונים. הסכמים אלה אפשר
לחט שיקטו רק ששחים טכניים ומשפטיים בלבד, כמו למשל,
התקנות למניעת התנגשויות בימים. בתקנות אלה מקררים
את הדינים של עיכוב אניות, ההארה הנכונה וההתנהגות
האחראית וקטעים נשים אחרים. בצורה כזאת, שקל רב-חובל
אינו צריך להיות ולא יתכן שיהיה. בספק לגבי מאב-השיט.
שבו נחננה אניתו ולגבי התקרונים הנכונים, שמחייב מצב
זה. לכאן שני גם ההסכם הבינלאומי על נקודת-העמק של
הי-השטון (לונדון 1900). שנתן צורה אחידה לתקנות הקיבועות
בזמן השטון המדיסלי שמתר לקען על גפי אניה (לאיזה
עמק מדיסלי קתר לשקע אותה). חשיבות מיוחדת נודעת
גם להסכם הבינלאומי (משנת 1912), בדבר אמצעי-החירות
וגד דבר, הולירה וקדחת צהבה. וכן ההסכם הבינלאומי על
טרדי-טלגרף (1906), שבו מסדר לפרטיו אפן השמוש במכשירי
רדיו לקליטה ולשדור באניות ובתחנות החופים. וכן יש
לחזיר את ההסכם הבינלאומי על הטלגרף (שינגטון 1927)
שבו נקבעו הפרטים הטכניים על תחנות השדור, ובניחוד —
דרך הוליס שלמה. לשם הגנת הכבל הטלגרפי המת-ימי נעשה
עוד בשנת 1900 הסכם בינלאומי, ערך מיוחד נודע גם להסכם

הבינלאומי להגנת חיי-אדם ביום ושיעור לונדון 1912 (1922).
הוועדה הראשונה נערכה מיד להתנגשות סמינת החברה
„ויט סזר“ „טיטניק“ בהתקרח. אסון-ספנות זה. שלא היה
דוגמתו (1900) איש טבעו אז בים. הביא לידי התנגציות
מקיפות ויסודיות על הדרכים שבהן אפשר למנוע תאונות-
ים. ושבב ההתנגציות נקבעו תקנות קידוח לקפינות-הנוסעים.
בין בנחם לצורת בניהן ובין בנחם לאמצעי ההגלה והכרח-
טלגרף. פו הקלט על סדור שרות מודיעין ופקים בקו הצפוני
של האוקיינוס האטלנטי. לשמירה מפני הפקנות של התנגשות
בהרי-הקרח ובקפינות טרופות. התקנות הרבות והמקיפות
שנקבעו אז היה בהן משום התקדמות עצומה לטובת בטחונה
של הספנות. וביחוד של ספנות הנוסעים.

עוד קרבים מאלה ההקפמים הבינלאומיים הנוגעים
לשטחים של האדמיניסטרציה ושל החק האזרחי. ביחוד
בולטת כאן הנטיה להתאים את הסעלתו של וכיחות-הרבותנות,
אשר למדינות השונות, ולהגיע מתוך כך לצורות פשוטות
יותר של הסדורים הפורמליים ושל הפקום על אגיות. וכן
יש הקפמים על הכרת פטנטים. ז. א. רשיונות-שיט לרבי-
חובלים. לקצינים ולמכונאים ימיים. ועל הכרתן הרשמית
של מדידות שונות באניה. וחאיל ובכל גמל נקבעים המסים
והמשלומים על יסוד מדידות הטונג' אפשר היה למנוע מתוך
כך מדידות מיוחדות בכל גמל ונמל ולהשען על עקרונות
המדידה של האחרים. המתנגדים העקריים להקצמה כללית
זו הו. עד היום הזה. הנחלות התעלות של סואץ ופנמה.

העמידות על וכותו למדידה עצמית. ובדרך זו נאלצות
האגיות העוברות דרך התעלות האלה לעבר תחלה מדידות
מיוחדות של הסכמות האמורות. כן חשוב המקונו על חק
השיט הבינלאומי שהקלט עליו בוועידת המתבורה בן-נכה
בשנת 1922. בהסכם זה התחקה כל אחת מהמדינות היוקדות
ישים לתיחסם בגמליה אל אגיותיה של כל אחת מהמדינות
האחרות החתומות על החוזה. בדרך שהיא מתחשבת לאגיותיה
היא. עקרון זה נסדר לקרשיו ופרושו התקדמות חשובה
בשדה שהוא טוגע לבקרי כל העליות. המקונו אינו
ונוצ. חנה. לספנות החופים ולספנות הדיג. יש עוד לתקור
את הספנים הבינלאומיים על הסדורים הפורמליים של
השטח. על פתן רשות לספנות-חופים ורה לשוטט במימיה
של קדינה אחרת. על משלוחי-דאר. מלקטה בקסר היי-ש
בין הדינים. הסדרת ספטרמית של הדיג בים הצפוני. תמיכה
קסלחים נזרכים. בטול קסר העקדים. מלקטה בהכרעת
המשפאות וחסיגותו של אגיות-המדינה. בנחם להקפם
הבינלאומי האחריו יש להעיר עוד דבר: אחרת סלקמת-
השולט שעברה חוסיעו לראשונה הציים המקנים ציי-המדינה.
ז. א. ציים של ספנות-מסחר השוכות למדינה. ושהמדינה
משחשפת בהם להובלת סחורות. בכל חברת-ספנות אחרת.
הדבר נאשה בהקף הגדול ביותר בארצות-הברית. למשל.
אולט גם בלגיה. פורטוגל ואוסטרליה נהגו כן. מקחינה
ספנית היה לאגיות האלה אסי קרטי. ואולם מאידך גיסא
היו רכושיה של המדינה. שאיננה כפוסה לחק של מדינות

[illegible][illegible]

אולם יש הבדל בדבר, מה טיב החופים של המדינה. גמלים טבעיים טובים, קשרי תחבורה מעלים עם חבל גפשה מפתח, שרשת נהרות ונתיבי מסלת-ברזל מכסים אותו, משוים ערך רב ביותר לחוף הים. טוב ביותר מבחינה תחבורתית-פוליטית מצבן של המדינות השוכנות לחופי שני ימים. כגון צרפת, ספרד, ארצות-הברית ואנגליה. אפשר להבחין ביתם לספנות שלבים שונים של המצב הגיאופוליטי:

(א) לחופי האוקיינוס: אנגליה, צרפת, ספרד, ארצות-הברית (שני אוקיינוסים), נורווגיה, קנדה, יפן, ארגנטינה, ברזיל, אוסטרליה, אפריקה-הדרומית, צ'ילה. גם רוסיה נמנית עם רשימה זו, כי היא נוגעת במזרח בשולי האוקיינוס השקט. אולם, בו בזמן שכל המדינות האחרות מיעדות מראש, בזכות גבול האוקיינוס שלהן, לתפס מקום בראש בספנות, אין לרוסיה אלא אפשרויות התפתחות מגבלות ביותר, משום העובדה, שאין לה אלא גמלי-אוקיינוס אחד — ולדיווסטוק — הנעוץ בטריו בין שטחים יפניים ובין מנג'וקו. הגמלים הקטנים אוחותסק ואין שמצפון לנדיווסטוק אינם באים בתשבון המעשי כלל, מחמת היותם קפואים במשך תקופה ארוכה.

(ב) לחופי ימים: איטליה, גרמניה, תרניה, ארץ-ישראל ומצרים — בהם התיכון: גרמניה, דניה — לחופי הים הצפוני: ציראק — במפרץ הפרסי; רוסיה — בהם הלבן. המדינות הנחונות במצב גיאופוליטי זה — אנו מוצאים אצלן את השאיפה להגיע לאוקיינוס. רוסיה הושיטה ידה אל מעבר לפינלנד ומשקתה, בנראה, להגיע לגמל האוקיינוס הנורדגי.

גרמניה איטליה נסתה לקנות לה דריסת-רגל בספרד, כדי לאסור את טחוסים וברלקר. הגרמנים שאפו במלחמה הקודמת ובמלחמה הזאת לעקר התעלה כדי להגיע לאוקיינוס.

(ג) בקרבת חופי ימים: מדינות-הספר הבלטיות, שוודיה, דנציג ופולין ליד חופי הים הבלטי; רומניה, בולגריה ורוסיה — בו הים השחור; יוגוסלביה — בו הים האדריאטי. מדינות קטנות גיאופוליטי זה מבקשות להגיע לשווא ליס-ביגוס. כדי לשפר את מצב מדיניות-הספנות שלהן, רוסיה שואפת בארץ סקרמית במזר, להגיע לדרדנלים; בולגריה מבקשת לעשות להגיע לנקל בהים האגיאאי (דדגטש או פולתה) ויוגוסלביה נושאת עיניה לסלוניקי.

(ד) מדינות בלב ים: מדינות שאין להן כל גבול ימי מבקשות להגיע לים. בו הצליחו לעשות הפולנים, למשל. אולם גם חפש, למשל, יכולה היתה להגיע דרך אריתריאה לים סוף, ודרך סיקלי האיטלקית לאוקיינוס החד. בולגריה נהנת לסתע בו הים, עקב התקבצם בין צ'ילי ופרו על אזור שנקנה אריקה. אין המדינה יכולה לעבר בשתיקה על מהלכה קומה ותקציות האלה גורמות לא פעם למחומות ומלחמות. עקרה ראיה יותר יש, בקל זאת, למדינות המחקרות לימים משקצעות נהרות גדולים, שאגיות יכולות להלך בהם, כי הן יכולות לקשר קשר עם הספנות הימית באמצעות ספנות-סוקרות, לסוג זה נמנות הונגריה, אוסטריה (דנובה), צ'כוסלובקיה (אלבה), וסרבי (לה-פלטה). במקרים כאלה נחנת לעתים קרובות האפשרות להקים גמלים תפשיים באזור

[illegible][illegible]

ולחמרים. במקרה מלחמה. על-ידי בניה מורחות של ספינות חדשות דואגים להעסקתן המתמדת של המספנות ולקיומו של תבר פועלים מקומיים, המוכנים בכל עת לעבודות השלמה ובדק של צי המלחמה. גם הקשרים הנשירים עם חוץ-לארץ. שמקומם אישים מרפוזים בענף המספנות. יש להם ערך פוליטי רב. כך נעשה בשנת 1912 הנסיון להביא לידי הסכם בין אנגליה וגרמניה על השלטון בימים וצל גדל הציים (מקורו של הלבנה בקרליו). את המשא-ומתן המקדם נהל אז אלברט בליו. ראש חברת-המספנות הגרמנית, בנגלו לשם כך את קשרי ידידותו עם ארנסט קסל.

בימי מלחמה תחול מיד תמורה רבה במספנות המסחריות. הספינות, במדה שהן מתאימות לצרכי-מלחמה, מחרימים אותן והן משמשות סירות-צור, ספינות-משמר המטילות והשוללות מוקשים, אניות חולים ואניות-צבא לשם העברת אנשים ונתמרי-מלחמה לשדות-קרב שמעבר לים. ואולם רבן של ספינות-המסחר משתמשים בהן להובלת חמרים וצרכי אספקה. תושבים מבחינה צבאית, תמרי-גלם למצטיה ותמרי-מזון בשביל האכלוסים. בצד כל המפקדים האלה חובת המספנות של ארץ המנהלת מלחמה לשמר ולקיים במדת האפשרות, גם את היצוא של ארץ זו. הואיל ודווקא בימי-מלחמה לא יתכן לומר על זרם ההון הנכנס לארץ בדרך זו.

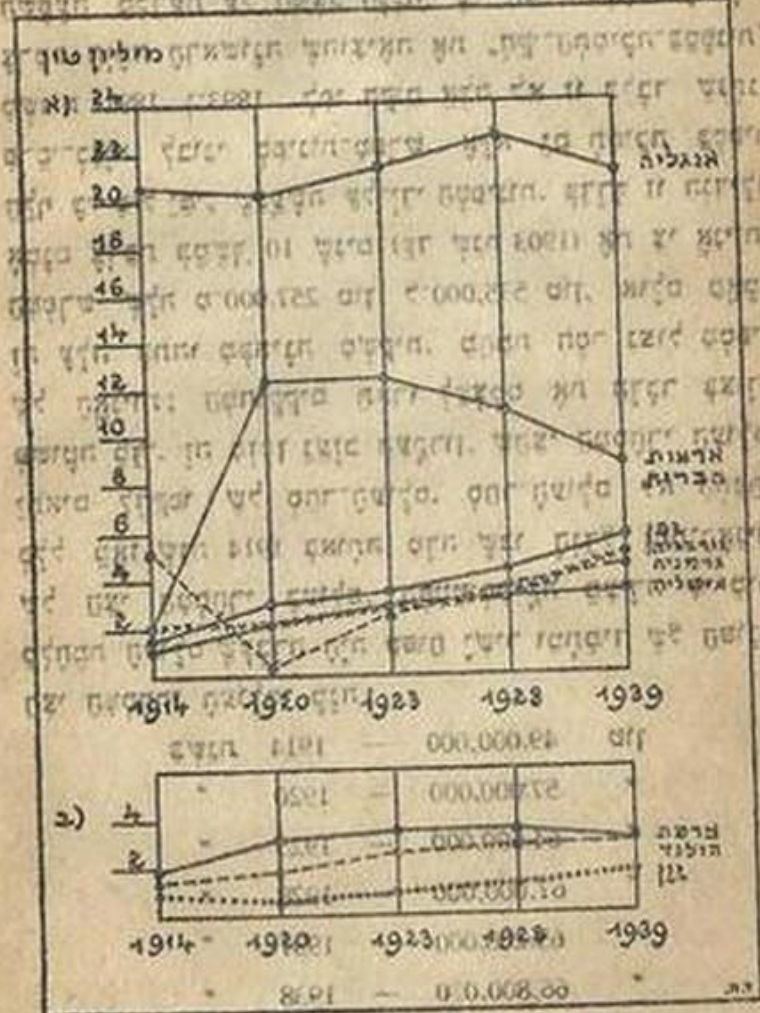
עקב כל השרותים הפוליטיים והצבאיים רבי-העדרים של המספנות המסחריות, מצנינת המדינה בהתפתחותה של

וה גם בימי-שלום. ומשום כך עברו כמעט בכל הארצות לישיבת התמיכה הממשלתית בענף זה. שיטה אשר לה השקעה מכרעת על המצב הנבחי של הצי המסחרי בעולם. צרפת היתה הראשונה שהוציאה את "תמיכת-המספנות" משנת 1891 ו-1893. לפי חקים אלה לא זו בלבד שנתנו סרטי-בניה לבוני ספינות-מפרש, אלא גם תמיכה עסקית וחלו כל מילימטר, שנגעשה על-ידי המספנות. בדרך זו הגדילה חמנם צרפת במשך 10 שנים (עד שנת 1903) את צי אניות-המפרש שלה מ-257,000 טון ל-535,000 טון. אולם מאמץ זה עלה בתוהו מבחינה משקית. מחמת חסר נצול מספיק של האניות; המוחלקים תארו לעצמם את הדבר בצורה משוטה מדי. זה מוכן נאגב העקרון, שהצי המסחרי העולמי יתאים להקפו של סחר-העולם. סחר-העולם לא התפתח כלל מאז שנת 1914 באותה מדה שבו הגדל נפח-האניות של הצי המסחרי בעולם. הסטטיסטיקה מעידה כי מימי מלחמת העולם שעברה היתה עפוס נשיר ומתמיד של הטונג'. הצי המסחרי העולמי מנת:

בשנת	1914	—	49,000,000	טון
"	1920	—	57,000,000	"
"	1925	—	64,600,000	"
"	1928	—	67,000,000	"
"	1937	—	65,200,000	"
"	1938	—	66,800,000	"
"	1939	—	68,500,000	"

[illegible]

הנהגתו ופועליו. וזהו שכתבנו שיש להם חלק
במלכות. וזהו שכתבנו שיש להם חלק
במלכות. וזהו שכתבנו שיש להם חלק
במלכות.



גידולם של ציי העולם (בטונות) בשנים 1914-1939

קדיניות-ההקצבות, שאלה מסבכת ביותר, מראה לנו מה עצום הערך הקדיני הנובע לצי המסחרי. במקרה מלחמה משלים צי זה באסון אוטומטי את הפוטנציאל המלחמתי של הקדינה.

ערבו הקדיני של הצי המסחרי גלוי לעין. בימי שלום שומר הוא על קבוצה של הקדינה בחוץ-לארץ ומשתתף בפעילות יבשה בנגלמיות ופתיחת תעלת סואץ. תעלת סואץ, מסירת הצי הגרמני בסקפה-פלאו. בחלמי העולם המלחמתי מקבל הצי על עצמו תפקידי מלחמה ומוציא לפעל הוצאות של משלחות ענשים, אסף ידיעות, הסגנות קדיניות: יפו. (1853), אנדר (1911). על הצי להתבונן לימי מלחמה (תמרונים ואמורים) ולעמוד במגע עם גזירות חוץ-לארץ של הקדינה. נוסף על כך הוא בוחן ובדק בימי שלום את השגי העדמה הנמאית-טכנית בעולם גלו, מסגל אותם בחלקם לעצמו, ומתכן ובוחן טופסי-ספינות חדשים. שכן חוב צי מלחמה להיות מתאם תמיד למצב הקדיני והטכני. הנטיה המרגשת, משנת 1906, להגדיל את מידות האניות ואת ויגן במוותחים, נרמה גדול עצום בהוצאות הבנין של אניות-הקרבת הענקיות: מרוץ הזיון בשטח זה עלה ביקר רב גם למדינות העשירות. בנעידות הצי של ושינגטון (1922) ולונדון (1933) נסו להגיע בדרך ההסכמים לפרוק ונו מסים ולמניעת התחרות נוספת בגדל האניות ומוותחים. בסופו של דבר הוכח, כי נעידות אלה נכשלו ומחרות-הזיון בימים סורה ונחמדשה, בזמן האחרון, מנקדות-

ראות חדשות. הפעילות להקטנתם והרחבתם של בסיסים ונקודות-משען לאי, התקדמו במדה גוברת והולכת גם בארצות הברית. התבוננות למכתן כחות באוקינוס השקט.

ברור בשמש, שיש להתאים את צי המלחמה של הקדינות לנתונים הגיאופוליטיים של כל ארץ וארץ. כך לעל של תרש לארצות-הברית צי, אשר ליחידותיו יהיה קטן-פעולה גדול הרבה יותר מאשר לאניות המלחמה של אנצות אחרות. בשים לב למרחקים העצומים באוקינוס השקט יש לצר את האניות בבמיות מספיקות של דלק. קדינה שנתקברה במושבות רבות צריכה לקים אניות-מרוץ קטנות מרבות ביחס. ההתפתחות הטכנית הבלתי-פוסקת של האניות והגדלתן הפתמדת אינו מאפשרות אלא למדינות מעטות לקים צי שלם ומספק במלואו, הואיל ולא רק בנית האניות, אלא גם התזקתן עולה ביקר רב. ביום הזה אין למעשה ציים משלמים אלא לאנגליה, לארצות-הברית ולפן. הקדינות הבינוניות, כגון איטליה, וגם רוסיה (שאנגנה טעמנה זמית גדולה) יש להן רק אניות-קרבת גדולות מעטות ביחס. לעמדת זאת גובר ערכן של הנחידות הקטנות: אניות-מרוץ קטנות, אניות-משחית וצוללות. ומתוך כך נתאפשר להן גם למדינות הקטנות לגרם נזקים קשים למתנגדיהן ומקרה מלחמה, הואיל ויחידות צי קטנות אלה מתאימות במיוחד למלחמה בסתר הימי, שחשיבותה גדולה ביום יותר משחיתות לקנים. הצי של הקדינות הקטנות אינו מכיל אלא ספינות קטנות להקנת מחופים, אניות-משחית וצוללות. ציים

ד. הספנות בתרבות ובמדע

הספנות קשורה ודבוקה ביס. ובכל מקום בו שוכנים עמים לחוף ימים קימת היא, אם פרימיטיבית מאד ואם פחות פרימיטיבית. ואולם המפקיד הנודע לספנות בתיים הרוחניים והתרבותיים של העמים תלוי בעמדתם הרוחנית של בני האדם כלפי הים. וארבע פנים לדבר: הים יכול לשמש מקור-מזון, או דרך תחבורה, או אמצעי לשלטון ולכן, או תחנה בטי-התרבות של העמים.

במקום שהים משמש מקור-מזון בלבד, במקרה של משק פרימיטיבי ובאמצעים של דיג-חופים צנוע, אין הדברים יכולים להגיע לכלל השפעה תרבותית של הספנות הפרימיטיבית על תי-התרבות, משום שהספנות עצמה פשוטה מדי ובלתי-מפתחת.

לעומת זאת, במקום שהים משמש דרך תחבורה, קימת דחיסה חזקה למדי לסחור הספנות, ובכחה של דחיסה זו להשפיע השפעתה על העמדה הרוחנית של עם החופים. במקרה כזה מתפתחת הוכלת-הימים של סחורות ונוסעים, אספקה עצמית בדרך הים, אספקה לארצות אחרות על ידי יצוא בדרך-הים, הקדל להיות גורם מטרד והוסף גורם מקשר. תי-התרבות פחותים לפני העולם כלו ועל פני הים הרוחניים משוך חוט קוסמופוליטי. יורד-הימים הוא אדם מקבד ובאיש-מסחר הוא צובר הון ונקסים ומגיע, לעמים קרובות, להשפעה מדינית ולצמדות חשבות בהנהגת המדינה. בדוגמה לתרבויות

מרבנותיליות כאלה יכולות לשמש אלקסנדרית של מצרים בימי קדם, וגנציה וסין - בימי הביניים. הספנות עומדת בשרות המסחר, דואגת לאספקה בשפע וגורמת לרבויו המותרות, אבל לא יותר מזה. המסחר רואה את הים ואת הספנות מנקדת-הראות של החוף - באמצעי למטרה, ואלו תרבות-האדז איננה משפעת בצורה מקריעה על ידי הים, כי אם מוסיפה לינוק השפעה מתיבשת. השפעתה של הספנות במקרה זה איננה אלא השפעה צדדית.

דבר זה נכון במדה קרבה עוד יותר בשנים והספנות אינם משמשים אלא אמצעי להרחבת השלטון והאדרת הכח. כאן מתפתחות מעצמות בעלות נטיה אימפריליסטית. הים מספק לגופים צמאי-שלטון אלה את הספרים הדרושים. המאפשרים להם לקבש אדמה נוספת. המדינה הלאומית-אימפריליסטית צוניה מעבר לימים מיבשת אחת לשנייה והספנות משתרעת את מדיניות הכח שלה, בכל אמצעי השלטון והכח האחרים. בימי קדם היו רומא, ולקסמים גם אתונא, טמוסי מדינות מסוג זה. כיום יש להעמיד בתחום זה, בראש וראשונה, את אנגליה ויפן, ולפי האידיאולוגיה גם את איטליה. אלא שחסרים לה לאיטליה אמצעי הכח הדרושים לבצוע שאיפתה. במדינות מסוג זה משתתת התרבות על חקיס הלאומי שמקורו ביבשת, מבלי שתהיה לספנות השפעה מקרעת של העמדה הרוחנית של האמה.

ולבסוף: במקום שהים מופיע בתוכה אין לדבר על שאיפות פוליטיות, לאמיות או מסחריות. תחנה

למרחבי העולם, לקשרים בין האמות ולחסך-מבט מדיני.
הספינות מעבירות אמן גם כיום מנה-פלשהי של
תרבות, אכל וזו הולכת ומוחתה. זוהי לשון-המלחים
ומה שנשאר ממונהגי המלחים. שירי הספינים, שנולדו מתוך
קצב העבודה בספינות-המפרש, הולכים ונשכחים בהשפעת
המכונות, שלא הניחו שריד מהעבודות ההן.

ואולם, אם כי הספינות לא הביאה לידי יצירת-
תרבות פרימיטיבית אלא במקרים יוצאים מן הכלל, יש
להודות מאידך גיסא, כי תרמה תרומה למצו הפצת
התרבויות בזמנים הקדומים. בזמנים ההם קימו הספינות את
הקשר החדיד בין צמי החופים והן שהביאו לידיעת העולם
את המנהגים ותקנותיהם, ואת הדתות ודיעות-המדע
השונות, כפי שספרו על-ידי יורדי-ימים. ברור, כי בדרך
זו נוצרו בהכרח תמונות פנטסטיות של העולם ויושבו,
אצות אגדותיות ואופיר, אטלנטיס, תולה) וכו' דמיות
אגדותיות ואנשים בעלי ראש בלב, קיקלופים, סירנות. רבו
המאמינים בכל אלה ורבות האמונות התפלות, שהופצו אז
והן רווחות עד היום הזה.

ערך רב נודע לספינות מבחינת הפצת משגי החק
והמשפט. פסקי הדיו של בית-המשפט הימי באולרון (המאה
הי"ב וי"ג) נתקבלו בעבור הולנדי (1407) ובחוספות ה-חקקה
של ליבק" ושלטו שלטון גמור בים הצפוני והבלטי והתפתחו
לחקקה הימית הויסקית. וזו נקשרה שוב באנגליה בחקקה
הרוטאית-אנגלית ובמדע המשפטי הצרפתי, ומצאה את

סיוקה בחק הידוע בשם "Merchant Shipping Act" (חק הספינות
המסחריות) משנת 1854. הסממנות בינלאומית זאת של
המשפט הימי מעידה על ההשפעה המקשרת-עמים של
מעשה-הספינות. מהמאה הי"ז התפתחו בכמה ארצות תחיקות
מיוחדות, אשר התשובה שבהן—חקת המסחר הימי" הצרפתית
(Code de Commerce Maritime) משנת 1807, חק זה נתקבל בטה
מעמים, בשוויי-צורקה, על-ידי ספרד, פורטוגל, בלגיה,
איטליה, אוסטרליה, רומניה, גו ותרניה. השפעתו מרגשת
עד היום בארץ-ישראל.

בשטח האמנות שמשה הספינות מקשרת את כרתיים עם
מצרים ואת גו עם אסיה, מקום שם אפשר למצא עקבות
של תרבות יוונית, ואפילו במדבריות של אסיה המערבית.
בסופם של ימי הביניים ובתקופה החדשה אבד הרעיון
של חליפי-תרבות כזהו. המשלחות והמגליות הביאו לידי
נצול הארצות שמעבר-לים, שנקסיהן התרבותיים ענינו את
אנשי המשלחות פחות מאשר אוצרותיהן הטבעיים ומוצריהן.
סחר-העבדים התעלם מהאישיות של האדם והמיסיונרים שמו
להם לקו להשפיע השפעה חד-אדנית על תרבויות הנלדים,
באמצעות הדתות וההשקפות האירופיות. במקום התרבות
העצמית של הנלדים הפרימיטיביים הנהגה בדרך זו העתקה
פרימיטיבית של תרבות נוצרית, שלא הלכה כלל את הנלד,
לא מבחינה חיצונית ולא מבחינה פנימית. במדה שתבויות
רצו לבא בקשרים זו עם זו, עמדו לרשותן בתקופה ההדושה
אמצעים כה מרבים עד שלספינות לא היה אלא תפקיד של

מהלכות הספר העמודי הקהל הטלגרפי בראה תורה
 תבנית ופסוקים משמשים כיום אמא עירקשה בין העמים
 ולפניות לא גומר אלא תפירה של הופלה מלבד זאת יש
 לזה שנים הופכים של רעיונות לאמנים חזקים תלכה
 ונחלשת בקרב האמות הנטה לסגול תרבות ורומ זהו
 סגן גופן וכוונות לשמש הגמאות של התנגדות לשמחה
 תרבותית. אולם התנגדות זאת אינו מוצאים גם בין עמים
 אירופיים המולולים בערכו של תרבות ורומ תוספת הערכה
 עצמית לאמית מפרות.

ולפיכך אם אין לה כיום גשפנות אלא תפירה שני
 בעולם בהפחת האינדיבידואלית תהי נתנה בכל זאת שגב ושגב
 דחופות תרבותית המשמשת בראש וראשונה בספרות
 ספרות הפניות המכילה מדע והתפתחות האסת היא עשירה
 תכנ לאין שיעור והנועה לשואה ביצירותיו של ג'ורג' גורדון
 שבו תכנו נחה תבנה אמנה ביותר של הפניות ודויעה
 מדגה בומר של מציאותה הנם והפניות הם גם שהוליה
 יצירות נעסוקליות רבות של גדולי המוסיקה אכל לאו יש
 להזגם שנים העלמה של ספנות העשרשים הלכו והאשמות
 הגורמים המעוררים בזה מבחינת רבנים ובין מבחינת עסקים
 גם בשנים זה הלכה ועברה התפוחה של תרומת נשקת
 לשמה ורבות ערפה של הפניות לבג תרבות מוצאים
 אני עלה עצומה בערכה לגבי הפדע לאט לאט הופר צעורה
 התעלמה מעל סודות העמים בנחה פוכות השני הפניות
 שהרבה תרבותה גם לפתרון של בעיות טכניות פטה אמצאות

מיוחדות עומדות לשרות הפניות הענו מדחי האניה המצפון
 אנד העסק טענית משאית עצומים באניות בתקופת ומו קצרה
 ביותר זוהי בעיה שנתקרה בתוך צנף הפניות ובתוך שתוף
 אלה גם רציון המספנה קשור בפניות מבחינה טכנית
 מלבד זאת נצלו ופתחו על ידי הפניות אמצאות רבות
 שהמצאו ביבשה: מכונת הקיטור, דוד הקיטור ודודי אניות
 מיוחדים, טורבינה של קיטור, מנוע דיזל, ספינת פלסטר
 (נצול) האפקט של מגנט, שהיה ידוע מזמן לפיסיקה
 חסכניתה של רתוך בבנית המנופים והמצליות וכו' ולבסוף
 יפנה תוספות פסיקליות בגון כח ההתנגדות של המים
 קני חורים, תנועת הצלים ובניות הירודינמיות רבות
 אחרות - כל אלה נקבעו ונחקרו באניות גיפן מעבדות
 תסליות של הפניות הפכו למכונת נקר מיוחדים שהעמידו
 את פרי תלדיתיהם המדעיות לשרות הפניות בטיי הפעשה
 מאז הובח הפל הטי קבלה תורה חסמל דחפיות תדשות
 להתפתחות הוא הדי בשטחים טכניים מיוחדים אחרים שלא
 באו המקום לפרטם.

אך אין ספק שאת התועלת הרבה ביותר תסיקה
 מהפניות תהי אוכל סיה בה בשעה שבזמנים הקדומים
 היו סוחרים ותרפתנים פושם לפעמים תגליות אגב אורחא
 התחילו סוחרנים במאה שעברה משלחות מיוחדות המצירות
 על הציור הדרוש לבלות ולחקר ארצות לא נודעות. הפעיה
 המצשית הגדולה של החבור בקו הצפוני בין האוקיינוס
 האטלנטי והשטט מעבר צפון מערב דרך גרנלנד או האיים

הקדושים, לדרך ברינג, והמערב האסוני-מזרחי דרך הים הלבן
 והקארי לאורך החוף הסבירי עד לדרך ברינג) העסיקה במשך
 עשרות בשנים את הספנות, ואמנם עלתה בידי הספנות
 לעבר בשני המעברים, אם כי בתנאים לא נוחים ביותר
 ובמקרים נדירים, אבל כיום משתמשים למעשה במערב
 האסוני, דרך הים הלבן עד לשפך הנהר יניסי ונמל איגרקת,
 הוא הנמל הקדש של ברית-המועצות, "המשלחת-הקארית"
 היתה הולכת לסביר בימי-שלום פעם בשנה בעזרת שוברי-
 קרח. היתה מביאה לשם מוצרים אינדיים ומוליכה משם
 עצים ומוצרים אחרים, באזורים הארקטיים של כדור הארץ
 כבר בקרו משלחות-ים רבות, מהמון המשלחות נזכר רק
 אח אלה: המערב האסוני-מערבי: סרביישר, 1576;
 דוים, 1585; האדסון, 1610; ברינג, 1728; קוק, 1778;
 ונקובר, 1792. גרינגלנד: סקורסבי, 1822; קולדווי,
 1869; חולם, 1883; גנסון, 1888; סירי, 1892, 1895 ו-1900,
 אריקסון, 1906. אדמת סרנג-יוסף: פנה, 1873. אני
 צפון-סביר: וילקילצקי, 1913; אושקוב, 1930. גם
 ליבשת האנטארקטית נשלחו כמה משלחות.

ואולם שרך כפול ומכפל נודע לגבי הספנות למשלחות
 האוקיאנוגרפיות, המשלחות לא רק בסיסיות אלא גם
 לטובת הספנות, כלומר, לחקר היםים, משלחות אלה
 קשורות בהנחת הפכל הראשון (1850), נזכר כאן רק
 משלחות גדלקסון: "קילפ", 1856, "ליטנינג", 1868,
 "פורקסון", 1870, "צ'לנג'ר", 1872-1876, "גלדיונה", 1898;

משלחות צרפתיות 1873-1882, "גוללה", 1874, "גסיונל"
 (משלחת פלנקטון) 1889, "פולה", 1890, "אינגולף", 1895,
 "סקוטיה" 1900-1912, "פלנט", 1936.

על חלק רב ממשלחות אלה הוטל התפקיד לקבץ את
 העמק של ימי-העולם, אולם בו בזמן שבוער אי-אפשר היה
 לבצע אלא 200-300 מדידות-עמק, אפשר היה לה למשלחת
 "פלנט", עקב ה"מנהר" (אשולוט), יסודו בשאיבת הוד
 הקול מקרקע הים) לבצע לא פחות מ-30,000 מדידות-עמק.
 על משלחות אוקיאנוגרפיות כאלה מטילים, נוסף על
 כך, גם תפקידים רבים ושונים אחרים; הן מודדות לא רק
 את עמק הים (דבר החשוב למפות הימיות), אלא גם בודקות
 את מהלך הזרמים, השפך-טורות של הים, פני הקרקע הימית
 והרפכה, אחוזי המלח במים והשפעות הגאות והשפל, המשלחות
 גם מצטירות במדה רבה את ידיעותינו בתורת האקלים
 ובתורת-הרוחות, שמקורן כידוע בחלקו הגדול על פני היםים.
 תצפיות מוגה-האור (התהוותו והתקדמותו של רמות ברומטריות,
 מצב העננים, לחות האויר וכו'), אשר הראשון שעסק בה
 באפן שיטתי היה האמריקאי מאורי (במחצית המאה שעברה),
 היתה קשורה אז וקשורה גם היום במדה רבה ביותר בידיעות
 שמספקות האגיות על-יסוד ספר-האגיה. גם החקר החשוב
 ביותר של התחנות המטיאורולוגיות הרשמיות - מקורו בחלקו
 המקריע בספנות, לפעמים מצטיירה הספנות גם ענפי-מדע
 אחרים, כגון הגיאולוגיה והסיסמולוגיה (תורת רעידות האדמה),
 על-ידי תצפיות של רעידות-ים.

תופסת צדין מקום חשוב (אזי הים הרומי) היות עוד כיום
הנה הרבה מן האמונות העתיקות האלה.

יחסו של המלח לים וקדם כל לקסינחו—ביתחוד בשו
היא קסינח-מפרשים—הוא יחס שאין להסבירו כלל בדרך
השכל וההגיון. קונרד מתאר אותו (כו הצ"ל) בדלקמן:
"מבטי עבר מהר על פני קסינח, הקיפה, ספג את דמותה,
שיצנה באפן קונקרטי את המשג המפשט של שלטוני. בכל
ארצות העולם, שלשונות מייספנות לוחכות את חוקיהם.
היתה נתקנו זה לזו שנה—יחס אמיץ יותר משנתן להביעו
במלים. קשר אמיץ זה של המלח לים ולקסינח מביאו
לידי כך שהוא הולך וסתרח מהיבשת ונמשך ור לה. מי
ששט ביםים שנים רבות, אין לו אלא קשר ארעי ליבשה.
מהלך החיים והמנהגים היבשתיים נראים לו מיותרים ביותר
ולשון הארץ שוב איננה תופסת אצלו את המקום שתופסת
לשון המלחים. מלחים ומיקים חדלים לעתים קרובות
להתענגן בכלל קבציות הארצות, שאין הם מכירים אותן
אלא לפי גמליהן, זאת אומרת לפי קני-הגבול שלהן. בגמלים
אלה הם נשערים תקועים בתוך חוגיהם הם ואינם עומדים
על התנאים, התופעות והצורות המיוחדות של הארץ, או
שהם עומדים עליהם באפן שטחי בלבד. המלח—ביתו בכל
מקום, או לא בשום מקום שבועולם, וצרכיו הסוציאליים
באים על ספוקם לעתים קרובות ביהמים החבריים למלחים
אחרים. קרנו (אגנית-המתים) אומר על כך: "חבר המלחים
אין לו לעתים קרובות מקלט אחר מלבד הקסינח. לרבי

החובל יש אי-שם בית נאה קיבשת, יש לו אשה וילדים,
וגם כמה מהמלחים—יש להם אשה וילדים, אולם עבורתם
בקסינח ועם הקסינח היא כה קשה ומעיקת, עד שאין הם
יכולים לטהרר אלא בקסינח בלבד, והמשפחה שבבית
נשפחת מלפם מכל וכל. בנגוד לזאת יש לדוגים תושבי-
החופים חוש לחיי-משפחה אמתיים והם מהיום טפוס-מערב
מזה של המלח לזה של איש-היבשת.

צד המשפחה על הרגש עובר גם שכלו של המלח
שלפי-יצוב מיוחדים. המלח נמצא לעתים קרובות מחמת
אפי עבודתו המקצועית, במצבים של אי-בטחון, המצריכים
מקט בהיר ורגש של הקרבת אחריות. במצבים קשים אין לו
למלח להשעו אלא על עצמו בלבד, ועליו לדעת כיצד
לצאת מהמיוצר ויכרה אשר יכרה. מכחינה זאת בולטת
ביתחוד עמדתו של רב-החובל. הוא פוקד בקחומי הקסינח,
ועליו האחריות המלאה לכל הפעולות והאמצעים שנוקטים,
לכל ההצלחות ואי-ההצלחות. אליו צופה חבר-המלחים באמון
ובצפיה. קונרד השקיל לתאר זאת בדברים האלה (מיופיו):
"הוא שמת מקרב לב, שקפריניטו נמצא לדו, היתה לו הרגשת
הרגשה והקלה מתוך כך בלבד, שהקפריניט בא לספון, באלו
גטל ברגע זה על שכו את המעמסה העקרית של הסערה.
זהו עטרת הקסמים העוטרת את ראש המנהיג, זהו וכוחו
המיוחדת וזהו המעמסה. להקלה בזאת לא הנה הקפריניט
יכול לצפות מידי שום איש בעולם. עמדתו של המפקד היא
עמדת-בדד, הוא עומד יחיד על פסגה נשאה ומבודדת."

ואולם השמירה המלה לבישה בש לא שם הרבה מה לתאמת
הוא מילט בשמים וכלל לעולם יפה אנכם ממשו ער ובגיש
לכל אדרי המציאות אינו הוא מנוטמטל והוא יורש שיש
בעולם השקפות שונות ודרשו מוסר וסגים שונים מבין הוא
שכל אדם מוצא את אשרו על פי דרכו ושאנו בעם בדרך
למנהיג באו בקדלי ערכים צעירים חוט פוסמפוליש ששור
על פניהם של יורדי גנים והשפעתו של גנים הוא איסודימא
שחניה ידועה מי שכלה את רב קטון על פניו גנים ורב
גנים או שבעות מעשים קטל אינו מתענו כלל או שהוא
מתענו רק בארבע ארשי בדעיות המאסיקות את בני המדונה
לכו אינו גדולים לאמנוים מוצאים כל המנה ומנה אצל
אנשי גנים האור אומר על קפ ספירות המפרש האחרונות
אנו מרגישים יפה יפה שמעית אותנו גנים שאנו אנונים
בדינו וכי לא נוכל לעמוד בפניו אם נהיה קטנונים ונחפז
את קטנונינו לתוך מינום לך המזכיר המזכיר
וכאן מתסור זה בקשרים אנטנסוביים שולט גם בקרן עצובו
של האפי והרצון של המלה החפש הוא המפר המאשור
והמאורו המדרש על גבי המלה בשמים המצינה אחת אינם
מוצאים סו בעיניו הוא הולך לספינה אחרת ואם הוא רוצה
פעם להשאיר קאסר הנגלים ודרו הוא משאר מן בני
בשלה וקשועט בקרובותיו הוא מרגיש את עצמו אדון לכל
המאפים ולכן יש לו דיו אמן ולכן החלטה גם בחיו מפרטיות
הוא בוסם מלחם פוגני ונקים לעמים קרובות וללא רמיקה
למאבים שרבים אחרים וקטנים ממש אבל הוא יודע גם

שקול ודאי להשקול על חבירה השפעת המדרש ולא רק שיש
חבירה לשקפות אלא גם על כל מלה אמת יש לו הקנה
מלחם למלח המהפכה והמאבקים והוא עוזר שו
באשר ידעם סתורם סתמים המשתקים של חבירה מלחמה
מספיקה אחרת של אנשים הנאיים לעמים קרובות
מאן צות ואשכבות שונות המבוסס בהכרח של פשר
והשפעות והסגים משלום עם אנשים אחרים ספאן נוצר
גם השפעתו למדה ותרם של סביבות ותשתיתות במשפטים
קדושים לבני אמי יור ונשקפות גרות ומורדות כל המבונות
האלה אידומים גדולו המאמר של קרדורף ליסט אלא
באשרי מחפש האולם חפש זה מוצא את החוסר במשג
המשמעותי באניה משמעת וזה מללית שגירי קברים צינת
מחלט ללא נבחרים ותחנהגות הוגות כלפי המלכה העליון
בעצמות ומחזק למחזקי השירות מימי ראשות קיומה של
המפנות לא חלו שגרים במחזקה של המשפעתו נשטנו ויש
צורות הענשים שנקבעו למסרי המשמעת ושהיו פנים
ברגריים ביום יש לענשים לבוש חקי והם נהונים לבקרה
ארגוני פועלים אצל פס ביום יש לצית ללא וכו' יש
דברים שאין להלקם לשעורם ונעמקם נמנית גם המשמעת
באניה בשעת המדרש ידוע בפניו כן חיל לכפות את
המבונות ומשמעת הדיושה בלח ואם אינו חרע לעצמות
כל המסיד עולמו בעיני מלחיה גם בשביל המלחים הנהודים
שלנו איך מיעות משמעת מיוחדת בדרך ששטרים מאתנו היו
רצים למאמר לא תמיד ימליגו מלחוננו ולא תמיד הם

אריכים להפליג באניות יהודיות, שכן עליהם לרשש להם נסיון בנסיעות רחוקות בימי העולם, ואולם מה מראה יהיה להם בעולם הספנות והמלחים, אם יביאו אתם, לספון כל אניה, משגים משלהם על משמעת: בצד המשמעת יש לשמר גם על התנהגות הוגנת לגבי הממנה העליון, שיסודה בכבוד עמדתו של הממנה והכרה בה, ללא קשר אל אישיותו של הממנה עצמו. שום בקרת איו בכתה לבטל את הכלל, כי מי שאינו יודע לבדור את הממנה עליו אינו ראוי להיות ממנה על אחרים. ואולם אכנות גדולה היא מצד הממנה לשמר על כבודו ולקיים עם זאת יחסים טובים עם המלחים.

אפשר לומר, שדמותו הכללית של המלח השתפרה במדה נכרת מימי ספנות המספרים. בזמנים שעברו היו רב מלחי האניות הרפתקנים, אנשים שנקשו בסיים, מרי-נפש וגו' ונאשמים וספוסים אי-תקדתיים. והיו ספינות המכנות "ספינות גיהנום", שאדם בעל-ערך לא היה יכול כלל לשרת בהן. או אפשר היה לדבר על חיי המלח הנשים, שאליהם מתכוון קונרד (הכופי בנרקיסו): "לאמתו של דבר ידעו ידעו עמל ומחסור, אלמות והוללות, אך לא פחד; ובלב לא היה מקום לרש. היה קשה להדריכם אבל כל היה להלחיהם". עקשו, בתקופת המכונה, הפך מלח-הספינה מציו פועל-מקחה, קצרו לים ולספינה נחרספו, הוא מארגן עקשו בהסתדרות-פועלים וגם יסד לעצמו אגודים משלו, ויותר ויותר מתבלטת הנטיה למטר את העבודה באניה רק לבני-הארץ. תקשר הבינלאומי נעשה פחות אינטנסיבי — ולא

תמיד לטובתו של המלח. את מקומו של רעיון החפש תופסת, לאט לאט, ההכרה, שאפשר להשעו על מלקטיב. במעמד סוציאלי זכה מעמד המלחים לעליה ברמה שלו ובאפשרויות לעליה לדרגה לאחר עמידה בבחינות. ויש בקד משום כח-משיכה רב בעיני המלח. השואף לעלות בגרם-המפלגות התברתי. ואולם המכונה והארגון שמו קצ לקל מה שתאר בתקופת הרומנטיקה של הספנות.

לכשנודון בהשפעת הספנות על העמים, עלינו לטפל תחלה באותו חלק של העם, שגדל והתחנך על ברכי-הים והספינה. דגים ובני-ישובים ימיים, מלחים, יושבי ערי-נמל קטנות, הקשורים ומערים בימים דורות על דורות — מהים, גם כיום, את הטפוס הטוב והאמתי ביותר של המלח. משכבות אלה באים פרטי המלחים, הרצויים ביותר לצי המסחרי ולצי המלחמה, ואולם גם חלקי האקלוסים. הבאים מחוגי ספנות-הנהרות, מתאימים את עצמם ביותר קלות לחיי-המלחים. הנרימה המתקדת של תושבי-היבשה לפסנות מביאה לעמים קרובות לידי סליקו של חמר אנושי שאינו מתאים, וכאן אנו מוצאים כמה יורדי-ים לשעבר שנתנו אכזבה ושתארו לעצמם את חיי-הספנות בצורה אחרת לגמרי. בכל ארץ וארץ יש מספר רב של אנשים, שאם כי אינם שוקים לספנות יש להם הבנה רבה במקצוע זה. אלה הם החוגים העיסקים בסחר חוץ-לארץ, העובדים בבניית ספינות במספנות, הפועלים ועוריהם, העובדים בראצפי הנמלים או בספנות החוקים, או בספינות סהב ובסירות, או

בספינות משיה ובמנופים. כל אלה רואים את הספנות לנגד עיניהם בכל עת ויוצעים מה טיבה. לאלה יש להוסיף את המספר הרב של יורדי-ים לשעבר, קברניטים וקציני-ספינות ומכונאים. העובדים בהנהלת נמלים ובצנפי העבודה הנדרשים, בבתי-ספר למלחים, את העובדים במדידות עמק ועובדי מסעלים פרטיים שונים — כל אלה ממירים את הים ואת הספנות והם מצטרפים, יחד עם יורדי-הים, לקבוצה פסיכולוגית אחת מקרב האכלוסים, שאיננה בשמיה לעצמה מעור אחד, אכל מרפכת טפוסים קרובים זה לזה. המלחים שביבשה הם בחולית-תוף-משקלת בין הספנות והים, והם התעמלקים המעלים ביותר, בפעל ובדבור, בשיש צרף לרכש נפשות למצו הספנות ולהסביר את ערכה.

וכשנשאל את עצמנו לבסוף, מה הם הנדרשים הפסיכולוגיים המיוחדים, שנתקברו בהם עמים יורדי-ים, יקשה לתת את התשובה לכך. מוכן מאליי, ששקמים ועומדים כל העובדים הלאומיים בין האנגלים, הנורווגים, הדיינים והיפנים, עמים יורדי-ים ראשונים בשורה. הצד השונה שבהם הוא רק הקשר האמיץ בין הספנות לגופו של העם. ההתענגות בספנות, הנדיעה העמקה פחות או יותר בחיי הים, קשורים ומחברים ברגשות גאון על השגיה של הספנות. על הפרט הנחל נאבקי ביניהם אנגלים, איטלקים, גרמנים וצרפתים, ומחלקות של ספינות המסדרות ומאידות יפה וזכות לפרטום בינלאומי. אף העפני ביותר לעמי-ים באלה היא העברה המפעמת בלב שקבות העם הקרבות, כי ספנות-הים

הקרחית והשובה, וכי יש לתמוך בה בכל האמצעים, משום שהיא ענן של האמה בזה ולא עסק בינלאומי בלבד. ראשי חברות הספנות והמספנות העקרויות יש להם קשרים עם העולם כולו. הם מנהלים מדיניות מסחרית לטובת משק המדינה ומתוך כך לטובת המדינה עצמה. הם רואים הרבה מהפצעה בעולם והם המקחים המציעים לשלטונות. גם בשרות הקולוניאלי וגם בראש עמדות-שלטון חשובות אחרות, עומדים לעתים קרובות, אצל עמים יורדי-ים, יוצאי-דבר ומקחים מצנפי הספנות. בשרות הדפלומטי ובשרות מיניסטריאלי החוץ, בשאלות מדיניות המכס וההקסמים המסחרים — יש לעתים קרובות תפקיד חשוב לאנשים המכירים את הספנות ואת סחר-הים לא רק מתוך קריאה בספרים בלבד. ההתעסקות בספנות מרחיבה את אפקו הפוליטי של האדם. וכשם שבצורתם היו ספויים פוליטיים טובים לעתונאים, כך היו אנשי-הספנות, שבקרב העמים יורדי-ים, נועדים מלבית-חלה לעליה. האמה רואה את כל אלה, היא מכבדת ומעריצה את ראשי הספנות וסוככת על נדיעת-העולם שלהם. חוגים רחבים של האכלוסים עוסקים בספנות, מספורט השחיה והשיט ועד לבניית אניות. בני האמה רוחשים אמונה בספנות ומשקיעים בנירות-ערך שלה, משום שהם יודעים, כי זו השקעה בטוחה. ספרים וכתבי-עת על הספנות נקראים הרבה. ובהתענגות מיוחדת עוקבים אחרי התפתחותו של צי המלחמה.

ענין אנו עומדים בארץ-ישראל בראשיתה של התפתחות

הספנות והסרה לנו בשטח זה כסרת, המצריכה תוספה
 ארבה של זמן. רבם המכריע של היהודים — הספנות היא
 להם שטח בלתי-נודע, מקום שאינם מרגישים בו קרקע
 תחת רגליהם. ולפיכך חלשה אצלנו הנטייה להשקיע בספנות
 בספנות. יש לנו התחלה צנועה של צי יהודי, יש
 לנו גם גרעין צנוע של עברניטים, קציני-ים, מכונאים
 ומלחים. מה שחסר לנו, בראש וראשונה, הוא —
 הפחות מטעם המדינה. בכל מקום בעולם מוכיחה
 המדינה את התענינותה בספנות לכל צורותיה. אנו אין
 לנו להשען אלא על עצמנו. ומשום כך עלינו להכיר משנה
 הכרה בכל אשר השג עד כה בשטח זה. ואולם בוקא
 משום שאין לנו להשען אלא על עצמנו, צריך לתת לספנות
 שלנו בסיס רחב יותר. והואיל והמדינה יכולה לספק את
 כל הדרוש לספנות, עלינו להבין שיש להתחיל בהתפתחות
 האמיתית מהצד המסיביליטי. רכישת נקשות לספנות אין
 פירושה לשבח אותה בפומבי, אלא, ובראש ובראשונה,
 לענין בה מקרוב חוגים רחבים של האקלזיסים ולהת להם
 הודמנות להתעסק באינטרסים של הספנות בטקסותם
 הדל לית. אצל האנגלים, למשל, יכולים אנו לראות באיזו
 מדה משרשת ידיעת הספנות עמק בקרב העם, שכל נער
 קטן יש לו ידיעות מסימות בשטח זה. וכאן לפנינו התקפיד
 העקרי והוא: לשוות לנגד עיני הישוב את חשיבותה
 ואת אהיה רב-הצדדים של הספנות; להקביר לו, כי אין
 להעביר לשטח הספנות את העקרונות, השיטות והמסיונות.

שגורכשו בגבשה, כמו שהם. אז ידעו ונעירו חוגים רחבים
 של הישוב, כי יש ליצר כאן דבר חדש לחלוטין:
 מקומות-עבודה חדשים, צורות-חיים חדשות,
 טפוס אדם חדש ומסרת חדשה.

תקוץ טעיות

עמוד 18	סורה 8	מלמלה נדחס	להובלתו — ציל:	להובלתו
25	10	מלמלה	— "פירות"	"פירות"
27	2	"	— "שאינו"	"שאינו"

סולל בונה בע"מ

מרכז קבלני של
ההסתדרות הכללית של העובדים העברים בא"י
לעבודות בנין, כבישים, גשרים, נמלים וכו'
התמחות

המשרד הראשי:
חיפה, רחוב הנמל, בית סולל בונה
תכת דאר 563 טלפון 4-2091

ב. לוריא

לפנים: האחים ירושלמי
חיפה
רח' המלכים 35, טלפון 539

בית מסחר
לחבלים, חוטים, בדים, חמרי
רפוד, צרכי חקלאות וצרכי דיג

ח. הלוי ובנו

חיפה, א"י, מרכז מסחרי
רחוב המלכים

בית מסחר
לכל מיני צרכי דיג
מכשירים לחובבים משליכי חכות



משרד קבלני קואופרטיבי

של העובדים העברים בתל-אביב בע"מ

ת. ד. 4034 - טל. 4520-45289

קבלן לבנינים, כבישים, נמלים ועבודות צבוריות שונות

קיים משנת 1930

בזמן קיומו הוציא לפועל עבודות

שונות ע"ס 2 1/2 מיליון פונט

עושה את עבודתו באחריות, דיקנות ומהירות.



ע ש נ ו
א י כ ו ת

מ פ ר ו

לטיי, אורה, נדקיס, משוסיאן

בנק הפועלים

תל-אביב, ת. ד. 27, טלפון 4296-4297

ההון הנפרע והרזרבות

210.000 לא"י

מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם

חברה ארצישראלית
לספנות והספקה בע"מ, חיפה

בעלת צי גדול של סירות,
סירות דיזל סוחבות

הוצאת מרכז החבל הימי לישראל

הוצאת מרכז החבל הימי לישראל

היהודים והים

מאת ש. טולקובסקי

אלהים

מאת בר כוכבא מאירוביץ

נמל תל-אביב

מאת י. פרישמן

הדיג בארץ ישראל

מאת ד"ר נ. וידרא

הים התיכון

מאת ד"ר י. זבה

זבולון לחוף ימים

מאת י. ברסלבסקי

להשיג במרכז החי"ל ובסניפיו

הגלוח—
תענוג!



בסבון או משחת גלוח

"שמן"

לודזיה LODZIA

גרבים, טריקו, לבני משי

(CHARMEUSE)

לאברות, לאברים, לילדים

חליפות לתינוקות

BABY

„לודזיה“ חברה לטקסטיל בע"מ תל-אביב



כיבשה ובים
אכול ושתה

נעים

ריבורת, כבושים, מיצים

ללוידי ימי ארץ-ישראל בע"מ

חברה ארץ-ישראלית ראשונה להפלגות רחוקות
להובלת נוסעים ומשא

אניות "מרים", "ועדינה"

המשרד הראשי:

תל-אביב, שד' רוטשילד 19, טלפ. 4568, ת.ד. 960
המנהל הראשי: **מר לזר ברקוביטש**

