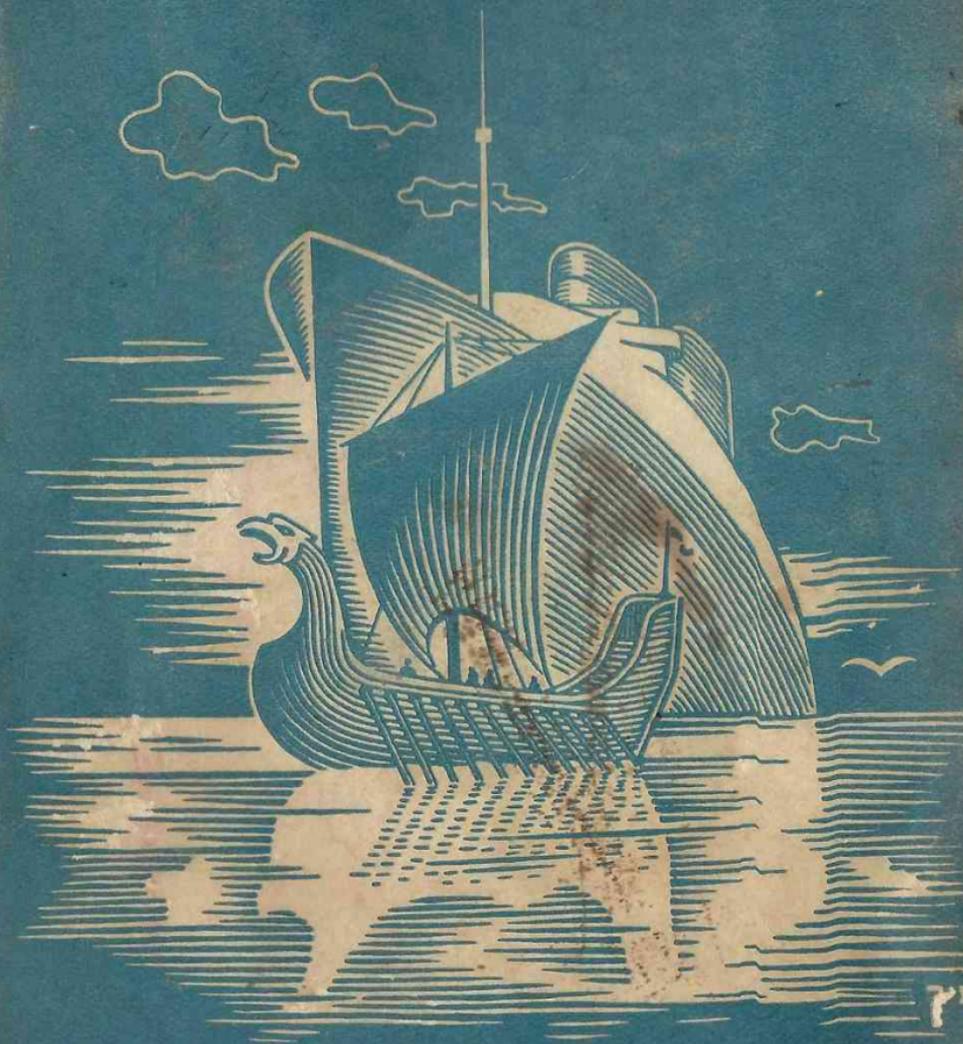


ד"ר ג' זב

היום התיכון



טמיק

הוצאת מרכז החבל הימי לישראל. תל-אביב

ד"ר י. זָבֶה

הים התיכון

ספרית מרכז החבל הימי לישראל / תל-אביב

אייר ת"ש / מאי 1940

חוברת ה'

* *
*

התפקיד - למצות במסגרת כה מצומצמת את החומר העשיר על הים התיכון ולעמוד על בעיותיו המרובות - ניתן להמלא רק תוך רכזו מכסימלי של החומר. לכן עמדנו על הגיאוגרפיה של הים התיכון, תולדותיו, בעיותיו הפוליטיות והמשקיות רק במדה שנושאים אלה קשורים קשר ישיר או בלתי ישיר עם הים התיכון. עצם הדבר הזה מונע כמובן הרצאת דברים מלאה וממצה. אף המצב הפוליטי הנוכחי בעולם מחייב התאפקות מסוימת, המצב המשקי שנתערער עקב המלחמה אלצני לעמוד רק על הקוים המשקיים הכלליים ביותר ולותר על מספרים סטטיסטיים שיש להם ערך רק אם הם חדישים מדויקים ושלמים.

אשר לארץ ישראל - הרי לא היה זה מתפקידו של המחבר, אף לא מכונתו, לעמוד על הבעיות הפוליטיות והמשקיות המרובות הכרוכות בבנינה והינדונות בהזדמנויות רבות אחרות. הסתפקנו, איפוא, בפרק קצר, המטפל בראש וראשונה בקשר האמיץ בין ארץ ישראל לבין הים התיכון ובספנות העברית המתפתחת והולכת.

ביסוד החוברת הזאת מונח הרעיון, כי יש צורך להפנות מפעם לפעם את תשומת לבנו מעבודת הבנין הפנימית ולשאת את עינינו אל העולם אשר ארץ ישראל נתונה בו ובו היא צריכה להתקיים.

ד"ר יהודה זכה.

חיפה, ינואר 1940.

צ'וֹר הַמַּעֲטָפָה מֵאֵת שְׂמִיר.

דפוס הפועל הטורחי, אגודה קואופ. בע"מ, ת"א, הרצל 78, טל. 5458

סקירה גיאוגרפית

מקף שלש נבשות ארפה, אסיה ואפריקה - משתרע
הים התיכון בין 5 מצלות לארך המערבי ו-35 מצלות לארך
המזרחי ובין 30 ו-45 מצלות לרחב הצפוני. ארכו קרוב ל-4000
קילומטר, הרחב שונה במדה רבה. שטחו הכללי עולה
ל-2,965,900 קמ"מ.

מתוך סקירה ראשונה על מפת הים התיכון אפשר
לצמוד על חלקתו הסיודית לאגן המערבי, המשתרע בין
הגברלטר ומצר סיציליה, והאגן המזרחי בין מצר סיציליה
לבין הדרדנלים והחוף המצרי-סורי. האגן המערבי (העמק
הגדול ביותר 3,150 מטר) מתחלק מצדו לים הליגורי
(במפרץ ליאון) והים הטירני שבין איטליה, קורסיקה, סרדיניה
וסיציליה (העמק הגדול ביותר 3,700 מטר). האגן המזרחי
מתחלק לים היוני שבין מצר אוטרנטו, אפולי והפלופונס
(העמק הגדול ביותר לנד פה מטפן 4,400 מטר) והים
האגיאני שבין יון, אסיה הקטנה וקריתים (העמק הגדול
ביותר 2,250 מטר). אל הים התיכון מחברים על ידי מצרים
פחות או יותר רחבים: הים האדריאטי שבין איטליה
והבלקנים (העמק קרוב ל-200 מטר), המתחבר אל הים
התיכון ע"י מצר אוטרנטו; ים השיש, (העמק הגדול
ביותר 1,400 מטר), המחבר אל הים התיכון על ידי מצר

הַדְרָדָנָלִים וְאֵל הַיָּם הַשְּׁחֹר עַל יְדֵי הַבּוֹסְפוֹרוֹס; הַיָּם הַשְּׁחֹר
 (הַעֲמָק הַגְּדוֹל בְּיֹתֵר 2,250 מֵטֵר), וְהַיָּם הַאֲדָם (הַעֲמָק הַגְּדוֹל
 בְּיֹתֵר 491 מֵטֵר וְשִׁטְחוֹ הַכֹּלְלִי עוֹלָה ל־437,000 קמ"מ), הַמְּחַבֵּר
 אֶל הַיָּם הַתֵּיכוֹן עַל יְדֵי תַעֲלַת סוּאֵץ. כָּל הַיָּמִים הָאֵלֶּה יֵשׁ
 לְרֵאוֹתָם כְּחֶלֶק בְּלִמֵּי זַפְרָד שֶׁל הַיָּם הַתֵּיכוֹן. מִבְּחִינָה גְּאוֹפּוֹ-
 לִיטִית וּמִשְׁקִית מִשְׁתַּרְע שִׁטְחוֹ שֶׁל הַיָּם הַתֵּיכוֹן בְּצוּרַת מִשְׁלֵשׁ
 גִּבְרָלְטֵר — בְּאֵטוֹם — פָּרִים.

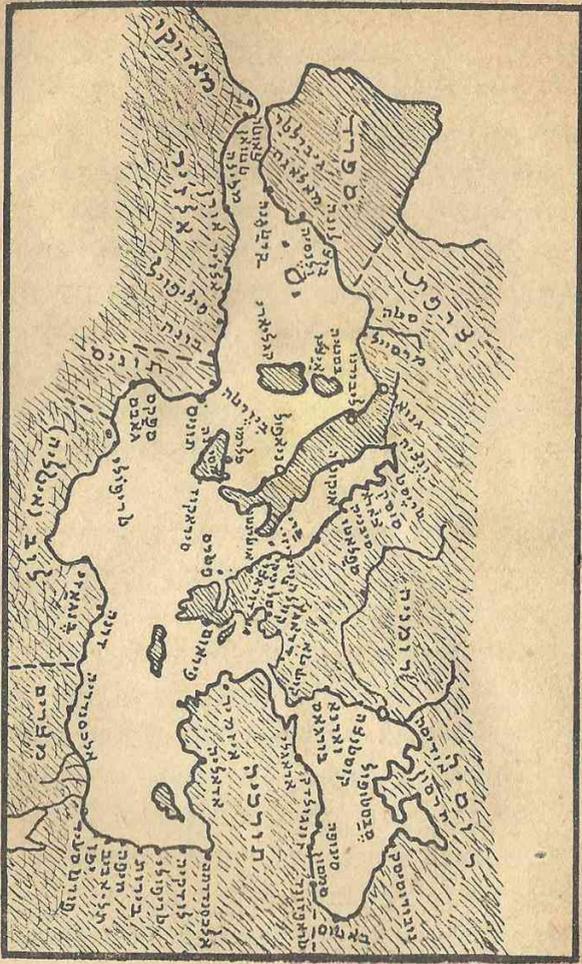
גְּזֵרַת חוֹפֵיו שֶׁל הַיָּם הַתֵּיכוֹן רַב־צוּרוֹת הִיא. שְׁלֹשָׁה
 גוֹשֵׁי יַבֶּשֶׁת גְּדוֹלִים (אִיטָלְיָה, הַבֶּלְגִּיָּה וְאֶסְטֵיָה הַקָּטָנָה) חוֹדְרִים
 לְתוֹכוֹ וּמִשּׁוּם לְחַלְקוֹ הַצְּפוֹנִי גְּזֵרַת חֲרִיפָה, וְאֵלּוֹ חֶלְקוֹ
 הַדְּרוּמִי גְּזוּר פְּחוֹת. מִסְפָּרָם שֶׁל תְּצֵאֵי-הָאֵיִם הַגְּדוֹלִים שְׁבִים
 הַתֵּיכוֹן אֵינּוּ עוֹלָה עַל שְׁלֹשָׁה: פְּלוֹפּוֹנֵס, חֶלְקִידִיקָה וְקָרִים.
 לְעִמַּת זֹאת רַב מִסְפָּרָם שֶׁל הָאֵיִם. מֵהַגְּדוֹלִים שְׁבִינֵיהֶם יֵשׁ
 לְהַזְכִּיר אֵת סִיצִילְיָה (25,740 קמ"מ), סְרַדִּינְיָה
 (24,090 קמ"מ), קֶפְרִיִּסְיוֹ (9282 קמ"מ), סוֹרְסִיקָה
 (8722 קמ"מ), כְּרֵתִים (8222 קמ"מ), אֶאוּבּוּא (3580 קמ"מ),
 מְלוֹרְקָה (3411 קמ"מ) וְרוֹדוֹס (1404 קמ"מ). בְּצַד הָאֵיִם
 הַגְּדוֹלִים רַבִּים הֵמָּה הָאֵיִם הַקָּטָנִים וְהַזְעִירִים הַנִּמְצָאִים בְּיָם
 הַתֵּיכוֹן (בְּיַחֲדוֹ לְאַרְךָ הַחוֹף הַדְּלֵמְטִי וּבְיָם הָאֵגֵּאִי). שְׁמִבְחִינָה מִשְׁקִית
 אֵין עָרְפָם רַב, אֲלָא שֵׁשׁ בָּהֶם עֲנִין מִבְּחִינָה פּוֹלִיטִית וְאֶסְטֵרְטִיגִית.
 יָם, אֲשֶׁר גְּזֵרַת חוֹפָיו כֹּה מְרַב־צוּרוֹת הִיא כְּזוֹ שֶׁל
 הַיָּם הַתֵּיכוֹן—בְּדֶרֶךְ הַטְּבַע הוּא, כִּי יִהְיוּ בוֹ גַם כַּמָּה מְצָרִים,
 אֲשֶׁר בְּדֶרֶךְ-מַעְבַּר לְאֵנִיּוֹת יֵשׁ לָהֶם עֶרֶךְ פּוֹלִיטִי עָצוּם:
 מְצָר גִּבְרָלְטֵר (14 ק"מ הַרְחֵב, 300 מֵטֵר הַעֲמָק);

הַדְרָדָנָלִים (1,3 ק"מ הַרְחֵב, 57 מֵטֵר הַעֲמָק); הַבּוֹסְפוֹרוֹס
 (0,7 ק"מ הַרְחֵב, 37 מֵטֵר הַעֲמָק); מְצָר אוֹטְרֵנטוֹ (75 ק"מ
 הַרְחֵב); מְצָר בֶּב־אֶל-מִנְדֵּב (37 ק"מ הַרְחֵב) וּמְצָר
 מְסִינָה (3,5 ק"מ הַרְחֵב). מִתַּחַת לַפְּנֵי הַיָּם נִבְדְּלִים שְׁנֵי
 הָאֲגָנִים זֶה מִזֶּה עַל-יְדֵי הַמְּסָפָן סִיצִילְיָה-תוֹנִיס, שְׁעָמְקוֹ אֵינּוּ
 מִגִּיעַ אֶלָּא ל־400 מֵטֵר.

מִעֲנִינַת הַשְּׂוֹאָה בֵּין צוּרַת הַחוֹף שֶׁל אֶרֶץ הַדְּרוּמִית
 לְבִין זוֹ שֶׁל אֶסְטֵיָה הַדְּרוּמִית, גְּזֵרַת הַחוֹף נְטוּלַת-הַצּוּרָה שֶׁל
 חֲצִי-הָאֵי הַסְּפָרְדִי מִתְאַיֶּמָה לְגְזֵרַת חוֹפֵי עֲרָב; חֲצִי-הָאֵי
 הָאִיטָלְקִי עִם הָאֵי סִיצִילְיָה דוֹמָה לְהַדוֹ הַקָּדְמִית עִם הָאֵי
 צִילוֹן וְיוֹן הַמְּפָצֵלֶת וְהַמְּשַׁתַּרְעַת בְּצוּרַת אַרְכִּיפֶלֶג דוֹמָה לְהַדוֹ
 הַקָּדְמִית עִם עוֹלָם הָאֵיִם שְׁבִסְבִּיבָתָהּ. אוֹלָם הַהֶבְדֵּל הַגְּאוֹ-
 פּוֹלִיטִי הַיִּסוּדִי שְׁבִינֵיהֶן הוּא כְּזֶה, כִּי הַחוֹף הַדְּרוּמִי שֶׁל
 אֶרֶץ מִשְׁתַּרְע מוֹל יַבֶּשֶׁת אֶפְרִיקָה, בוֹ בְּזִמְן שְׂאֶסְטֵיָה הַדְּרוּמִית
 צוּפָה אֶל הַיָּם הַהַדִּי הַפְּתוּת. בְּיָם הַתֵּיכוֹן נִתְקָלִים אֲנִי גַם
 בְּעֶבְדָה הַגְּדִירָה שְׂאֶרְצוֹת אֶרֶפִּיּוֹת (צָרְפַת וְאִיטָלְיָה) הַמוֹשְׁבוֹת
 הָאֶפְרִיקָנִיּוֹת שֶׁלָּהֶן מִיטְרֹלֹת לְבִגְלִיָּהוּ, בוֹ בְּזִמְן שְׁקָרֵב הַמְּקָרִים
 מְרַחְקוֹת הַמוֹשְׁבוֹת מְרַחֵק רַב מֵהַמְּטְרוֹפּוֹלִיּוֹת. בְּדָגְמָה זֶה מוֹצָאִים
 אֲנִי רַק בְּיָם הַיִּפְּנִי, שָׁם מִנְגִּיּוֹקוֹ וְגַם פּוֹרְמוֹזָה נִמְצָאוֹת קָרְבַת
 יָפוֹ. עֶבְדָה זֹאת שֶׁל קְרַבַת הַמוֹשְׁבוֹת—עֶרֶךְ פּוֹלִיטִי מְכֻרֵעַ לָהּ.
 כְּחֶלְקוֹ הַגְּדוֹל בְּיֹתֵר שֶׁל הַיָּם הַתֵּיכוֹן הַחוֹף הוּא הַרְרִי
 אוֹ תְלוּל. חוֹפִים שְׂטוּחִים מוֹצָאִים אֲנִי בְלוּב, בְּמִצְרַיִם, בְּאֶרֶץ-
 יִשְׂרָאֵל, בְּרוֹמַנְיָה וּבְרוֹסִיָּה, וּבְחֶלֶק גַם בְּאִיטָלְיָה וּבְצָרְפַת. חוּץ
 מֵהֵם הַשְּׁחֹר, אֲשֶׁר לְתוֹכוֹ מִשְׁתַּפְּכִים הַרְבֵּה נְהִרוֹת, נִמְצָאִים

הרוחות הנושבים באזור הים התיכון הם: המיסטרל באזור החוף הספרדי-צרפתי וה"בורה" בחוף הדלמטי, שניהם רוחות סופה, המצטיינים בעצמתם ובפתאמיותם. הסירוקו, הנושב בחוף הצפוני של אפריקה, הוא רוח מדברית חמה, המרחיקה לחדור לתוך הים. פרט לאיסלנד-הים התיכון הוא המקום היחיד בארפה, בו נפרת פעלה ולקנית. אזור הגעש הסיציליאטלקי כולל את הנוזוב, את אטנה ואת האיים סטרומבולי וסולפסורה. בקרבת סיציליה מוצאים אנו אזור געש פחת-ימי, אשר גרם כבר לא פעם לרעידת ים. גם בים האגיאיש אי-געש סנטוריו. העבדה, פי לפנים היתה נפרת באזורים אלה פעלה ולקנית גדולה יותר תוצאה היא מהאפי הוילקני של הקרים והאיים הרבים.

וכרבגוניות גורתו הגיאוגרפית של הים התיכון, כן רבגוני הוא הרפכו הפוליטי — דברים הקשורים קשר פנימי זה בזה. המדינות העצמאיות באזור הים התיכון הן: ספרד (ארך החופים בים התיכון 1663 ק"מ) עם הנמלים מלגה, קרתגונה, ולנסיה וברצלונה; צרפת (ארך החופים בים התיכון 615 ק"מ) עם הנמלים: סט, מרסיי, טולון וניצה, והנמלים בסטיה ואיציו בקורסיקה; איטליה (ארך החופים 3955 ק"מ) עם הנמלים גנוא, ליבורנו, גיאפול, טרנט, ברינדזי, אנקונה, ברי, טריסט, ונציה, פולה פיאומה וספציה והנמלים מסינה, סירקוזי ופלרמו בסיציליה והנמלים דורצו וולונה באלפניה, קגילארי בסרדיניה



הים התיכון וסביבותיו

ונמל רודוס; יוגוסלביה (ארץ החופים 1571 ק"מ)
עם הנמלים סיטא, צ'רה, ספלטו, קטררו, סיניץ
ודוברובניק; יון (ארץ החופים יחד עם האיים 13482 ק"מ)
עם הנמלים פטרס, פיראוס, סיוניקי, קולה ודאגאז;
ת'רביה עם הנמלים אסטמבול, אדליה, סמירנה ואלכסנדרתה
בנים התיכון, סיניפ, טרפוזנד, זונגולדק, בנדר-ארגלי
וסמסון בנים השחור; בלגריה (ארץ החוף 311 ק"מ)
עם הנמלים נרנה ובורגס; רומניה עם הנמלים בראילה,
גלץ וקונסטנצה; רוסיה עם הנמלים אודיסה, ניקולייב,
קוסו, סבסטופול, רוסטוב, נובורוסק וקאטום (הנמל
האחרון משמש תחנה סופית לצנור, בו יעבר הנפט מאזור-
הנפט בקו א' הים התיכון, על מנת שאפשר יהיה להובילו
באניות-נפט מבאטום); מצרים (ארץ החוף בים התיכון
ובים האדום 2400 ק"מ) עם הנמלים פורט-סעיד, אלכסנדריה,
דמיטה וסואז; סעודיה עם נמל ג'ידה, ותימן עם
נמל חודידה.

הארצות הבלתי עצמאיות (מושבות במוקן הרחב של
המשג) הן: מרוקו הספרדית (ארץ החוף 475 ק"מ)
עם הנמלים טואן, מלילה, וצ'אטה; אלג'יר (ארץ החוף
1000 ק"מ) עם הנמלים אורן, אלג'יר, פיליפ-ויל ובון
תוניס (ארץ החוף 650 ק"מ) עם הנמלים תוניס, בירתה
(נמל צ'באי), ספס וגבס; טריפולי (לוב וקירנאיקה) עם
הנמלים טריפולי, בנג'וי, ונרנה; גברלטר (השטח הקללי
5 ק"מ); מלטה, קבוצת איים עם נמל לה ולטה;

קפריסין עם נמל פמגוסטה והנמלים הפתוחים לרנקה
וליסול; סודן האנגלי-מצרי עם הנמלים פורט-סודן
וסואקין בים התיכון; אריטריאה עם הנמלים מסבה
ואסב; ארץ-המדט סוריה עם הנמלים בירות, לודקה
וטריפולי (בנמל זה יוצא לים צנור הנפט המסתעף מהקו
קרקוק - חיפה והמביא את הנפט העירקי לאניות הנפט
הצרפתיות); ולבסוף ארץ-ישראל (ארץ החוף קרוב
ל-240 ק"מ) עם הנמלים חיפה ונמלי הסירות תל-אביב
ויפו. הנמלים עכו ועזה אינם ממלאים מבחינה משקית
כל תפקיד.

במדה שהטבע עצמו לא דאג לצרכי הספנות בים
התיכון מרבזה-החלקים, הכניסו האנשים עצמם כמה תקונים
בצורת תעלות. התשובה שבהן - תעלת סואז, שתולדותיה
מתחילות עוד בימי קדם, כבר בתקופה המצרית היה הגילוס
מחבר אל הים האדום בתעלה, ועל-ידי כך נוצר החבור בין
הים התיכון והים האדום. תעלה זו, שנסתמה בהמשך הזמן,
תכנה מחדש על ידי טרינוס, אולם לא נבנתה, בשם שנים
ופוליון הקמה נגד עיניו התכנית להעביר תעלה בסואז,
אלא שלא התחיל בהגשמתה, רק לזמחו של הצרפתי לסס
יש להודות על הגשמת התכנית הגדולה הזאת. לאחר
שהתגבר על קשיים פוליטיים וכספיים רבים, התחילו בשנת
1859 בבנין התעלה וגמרו בשנת 1869. ארובה של התעלה
120 ק"מ, עמקה כ-10 מטר, אולם רחבה אינו עולה על
60 מטר. הוצאות הקמת התעלה עלו קרוב ל-30 מיליון

לירות. (תעלת פנמה עלתה קרוב ל-100 מיליון לירות. משום תנאי הקרקע הקשים והצורך בהקמת סכרים גדולים). כמעט מתחילת המנדט היה של החברה, שתעלת סואץ שייכת לה, היא בידי האנגלים (עקב מאמציו של ד' ישראל). נשיא חברת התעלה הוא צרפתי; מלבדו נמנים על המנהלה 19 צרפתים, 10 אנגלים, הולנדי אחד, ובזמן האחרון נצטרפו אליהם גם 2 מצרים. הואיל ואזור התעלה החפר רק ל-99 שנים, הרי תעבר התעלה בשנת 1969 לידיה של מצרים. ערפה הפלכלי של התעלה עצום. במשך עשרות השנים האחרונות הגיעה תעבורת האניות השנתית ל-30 מיליון טון נטו רשומים. התעלה היא גם נקדה פוליטית בעלת חשיבות ממדרגה ראשונה וגורם משקי עולמי רב צורך. לעממה אין תעלת קורנינת אלא בעלת ערך מקומי גרידא. היא מפרידה בלשון היבשה של הקורנינת בין הפלופונס והיבשת; ארכה 6343 מטר, עמקה 8 מטר ורחבה 25 מטר, ועל פו יכולים לעבור בה רק ספינות שקבולן אינו עולה על 6000 טון. התעלה הזאת נטויה כמעט בקו ישר וחדובה בסלעים. היא נפתחה בשנת 1893 וקצרה במדה רבה את הדרך לפיריאוס ולים האגאי.

מתוך סקירה על הגיאוגרפיה של הים התיכון אפשר לעמוד בנקל על פצולו הגיאוגרפי והפוליטי הרב של האזור הזה. האינטרסים של ארצות הים התיכון וארצות השוכנות בקרבתו קשורים הם קשר אמיז, ובו בזמן גם מנגדים. מספר רב של מדינות, גזעים, עמים ולשונות הצטרפו

באזור הים התיכון, והדמות הגיאוגרפית שלו קובעת במדה רבה את התפתחותן ההיסטורית של ארצות החוף. המצב הפרובלמתי השורר ביום באזור הים התיכון — אין לעמוד על טיבו מבלי לעמוד על התפתחותו ההיסטורית של אזור זה.

מתולדות הים התיכון

כאשר נרחה שמשו של התרבות המצרית מאפלת התקופה הקדמונית, כבר היתה מאחוריה דרך התפתחות ארכה. עוד מהתקופה של 3000 שנה לפני הספירה אנו מוצאים תמונות של ספינות מטפוס משוכלל. ספנות-הנהרות על הנילוס היתה עתיקת-יומיו, אולם הספנות הימית היתה כרוכה ביבוא של עצים ארזים מסוריה וארץ-ישראל, פי מצרים עצמה היתה הסנה עצים אלה, הדרושים לבנין ספינות-ים. משהחלו המצרים לבנות ספינות-ים באו בקשרי מסחר עם צור (פניקיה) וארצות אחרות. הם הובילו נחשת מקסרסיו, מוצרי מלאכת-מחשבת מאי-נרתים, זקב ושו-הסיל מאפריקה. בשנות 1500 לפני הספירה עמדה הספנות המצרית על נקדת התפתחות גבוהה וכלי השיט שלהם היו משוכללים יפה מבחינה טכנית. אולם לאחר תקופה זו חלה ירידה מסוימת. המצרים עסקו כמעט אך ורק בספנות חופית, כלומר היו מפליגים בים לאורך החופים, מבלי להעז לצאת למרחבי הים הפתוח ולהפליג למסעות ארזים יותר, ועל פו לא השאירו אחריהם כל עקבות בשטח ההתיישבות. בתקופת מלכי מצרים

היה הגילוס מחבר, כפי שקבר הזכרנו לעיל, אל הים האדום
על ידי תעלה. התעלה הזאת נשארה ראויה לשמוש בהסקפות
מרבות עד המאה השמינית לאחר הסה"נ. המלך נכו (600
לפני ספה"נ) השתמש בעזרת הפניקיים לצורך נסיעת ההקפה
המפרסמת סביב אפריקה, אשר ארכה שנתים והפכה למפעל-
ספנות חשוב.

באותה תקופה — 3000 שנה לפני ספה"נ — התפתחה
בכרתים תרבות עצמאית, התרבות המיקנית, אשר הגיעה
לדרגת התפתחות גבוהה, אף פתחה במדה רבה את המסחר,
התרשת והספנות. בני כרתים היו מביאים נחשת מקפריסיו,
זהב ממזרים, שזוהי הפיל מאפריקה המזרחית, כסף מסרדיניה
ובדיל מספרד. עוד בתקופה האחרונה נמצא כסף מיקני
באזור ומבזי שבאפריקה הדרומית. ידיעותינו על התרבות
הזאת, אשר נכתב שלה לא פענה עד היום הזה, קלושות
הן למדי, אולם יש להניח, כי מלאה תפקיד גדול בינם
המיוון וכי ההתפתחות הספנות היונית השפעה במדה רבה
מהספנות של כרתים. אלא שבתקופת 1500 לפני הסה"נ חלה
ירידה גם כאן, וגם התרבות המיקנית כמו המצרית ירד
ערובה, ביחוד בשטח המסחר והספנות, לעצמת התרבות של
הפיניקיים, אשר חדרו, בתקופת 3000 שנה לפני ספה"נ,
מפנים הארץ אל החוף הסורי ונצטשו במשך הזמן מדינת
מסחר מכהקת. הנמלים העקריים מהתקופה הזאת — צור
וצידון — הגיעו לדרגת התפתחות גבוהה מבחינת הצד
הטקני של בנייתם וראשיתו של המסחר היה יצוא התוצרת

של המדינה עצמה: יו, שמו, פרות, דגים, סודה, נחשת
ועצים (חירם מלך צור ספק לשלמה המלך עצים לבנין בית
המקדש). על הסחר הימי נוסף גם סחר השירות עם ארצות-
הערך בבבל והדו, שארצו בקנה מדה גדול. יחד עם המלך
שלמה הפליגו הפניקיים למסע האגדתי לארץ הנקב אופיר.
הם בנו בעקר שני טפוסים של ספינות: את הספינה הארכה,
היא אם הגלירה, בת שתי שורות משוטים ואת ספינת
העגול הרחבה להובלת משא.

בספינות אלו הפליגו דרך הגבולטר אל החוף
המצרבי של אפריקה, אל חופי בריטניה, גליה וסקנדינביה
למסעות-תגלית רחוקים, אשר שמשו גם לצרכי המסחר.
בבערך נחשיבות הוא מפעלם של הפניקיים בשטח
ההתיישבותי. יותר מ-300 מושבות-מסחר נוסדו על ידיהם
באזור הים התיכון ומצבר לגיברלטר: בסרדיניה, בספרד
(תריש ונדס) ובלוב (אויטיקה ולפטיס מגנה). המפעל החשוב
ביותר היה יסוד קרתגו (850 לפני הסה"נ) בשטח של תוניס
הנוכחית.

אולם בשנות ה-600 לפני הסה"נ החלה לרדת גם השפעתם
של הפניקיים. משנות ה-500 ואילך מתגבר תהליך התיוונותם
והנמלים שלהם נרדו בהמשך הזמן מגדלתם לעצמת גמל
אלקסנדריה שהחל להתפתח במהירות. בידיעותיהם ובכשרות-
נותיהם הכלתי מצויים בענף הימאות השתמשו הפניקיים
מאז רק להשפרת הצי שלהם ליונים ולפרסים, שלחמו
ביניהם, ובשנת 332 לפני הסה"נ נכבשה ארצם על ידי היונים.

הפיניקיים היו עם־סוחרים גרידא, בלתי־פוליטי וחסר סגולות לבניה מדינית. תולדות העם הזה הם תולדות עליה משקית, והשפעתו על התפתחות העם התיכון ועל הארצות השוכנות לחופיו היתה אף בה במדה שפמה ממושבותיה בנעשו בעבור זמן בצלות־השיבות.

אפי אחר לגמרי היה לעם היוני, אשר שמעו מגיע אלינו בראשונה מהסופרים על מלחמת טרויה (קרוב ל־1200 שנה לפני הסה"נ). אולם רק החל משנת ה־500 אחר הסה"נ מקבלת ההסטוריה של העם היוני קוים בולטים יותר עקב מלחמתו במדינה הפרסית הגדולה על השלטון בחלק המזרחי של העם התיכון עד המפרץ הפרסי.

הקרבות הימיים ליד ארתמיזה (480), סלמיס (480) וליד סלמיס שבקפריסין (449) מעידים על ידיעה רבה ובנין ספינות ועל טכניקה מפתחת של מלחמות ים. אלכסנדר הגדול העלה את יוון אל פסגת שלטונה, אשר הקיף את כל אסיה הקדמית עד להודו. אולם הגבורה האנדטית של פובש זה היתה חסרה שרשים מציאותיים ופסה מיד לאחר מותו. אמונות בנית־הספינות של היונים, שהשפעה על ידי פיניקיה וקרתיים, התפתחה עד כדי בנית גלירות בצלות שלש שורות של משוטים, שלעיתים היו מצידות גם מפרשי־עזר. האמצאה הגאנית של בונה־הספינות אמאנוקלס — להוציא במקצת את המושבים המורמים של החותרים מעבר לקיר הספינה — היתה מכרעת ליתרונן של הצי היוני. ספינות גדולות יותר נבנו לאחר אלכסנדר הגדול, אולם

פרטי תכניתן לא נודעו. אולם גם בתקופת ימי הבינים עוד היתה הגלירה הטפוס המצוי ביותר של ספינות בים התיכון. הפעלה ההתישבותית הגדולה של היונים התפשטה קדם כל בכיוון לאיטליה התחתית, הים השחור, האיים האגיאיים, אסיה הקטנה, סיציליה, הים האדריאטי, צרפת וספרד. ערכה של ההתישבות היונית עלה על זו של הפיניקיים, הואיל והיונים ידעו לקדם קשרים תרבותיים ומשקיים אמיצים בין המושבות שלהם לבין המטרופולין. בספנות וגם בפעולתם ההתישבותית עמדו היונים בפני התחרות קשה של הפרסים הקרתגניים, הרומאים, אף נגפו לפנייהם לבסוף מבחינה פוליטית — ואולם הסחר הימי היוני בים התיכון לא נפגע פגיעה קשה אף פעם.

כאשר יצרו הרומאים, תוף כדי תהליך התפתחות אטי, את מדינתם, כבר הגיעו הקרתגנים לשיא שלטונם. בשנת 700 לפני הסה"נ השתלטה קרתגו שלטון יחיד על הסחר הימי בים התיכון, ביחוד בחלקו המערבי. על ידי חוזים מדיניים, ולעיתים גם בכח הזרוע, היו מונעים בעד אניות זרות מלעבור דרך הגברלטר. ההתחרות הגדולה והולכת של היונים, אשר נשענו על המושבה הנזקה שלהם מרסיליה (מרסי) גרמה בשנות 480 ו־244 למלחמות בין היונים והקרתגנים, אשר סיציליה שמשה להן שדה קרב. הקרתגנים נרשו מהפיניקיים את הנטייה לענגי מסחר וספנות, אולם יחד עם זאת היו מחוננים גם בכשרון הבניה הממלכתית ובחוש פוליטי מפתח ובזכותם הגיעו גם לשלטון. על פן

נאלצו לבוא לידי התנגשות גם עם המדינה הרומית העולה, אולם בהתנגשות זאת בין היסוד המרקנטילי לבין האמפריה לזמוס הרומאי הכרעה הפך לטובת האחרון. כדגמת קורינת והפניקיים הכרעה גם קרתגו בכחה של מדינה בעלת אורנטציה לאמית. משנת 331 לפני הסה"נ ארגנו הרומאים צי מלחמה, שבפועל נחלו בשנת 260 נצחון ימי על הקרתגנים בקרבת מילה. גשרי-מעבר אשר המצאו על ידי הרומאים, ושבפועלם יכלו לעבור אל ספינות האויב ובו בזמן להלחם גם על היבשה, הם שהכריעו את הפך בקרב זה. מתוך הצלחה מתחלפת התנהלו שלש המלחמות הפוניות עד אשר עלה בידי הרומאים בשנת 146 להחריב את קרתגו. בשנת 31 נפלה מלחמת-ים בין אוקטבינוס ואנטוניוס ליד אקטיום, שנגמרה לטובת אוקטבינוס הואיל ולעצמת הגלירות כבודת-התנועה של אנטוניוס, היו ברשותו "ליבורנות" קלות, הדומות לאניות המשחית של זמננו. המדינה הרומית קללה בתקופת פריחתה את כל ארצות הים התיכון וכו חלק גדול מארצות הערף. פנחים ומחוננים בחוש מעשי מפתח. שאפו הרומאים קדם פל להרחיב את שטח אדמתם. והתוצאה הישירה הייתה כבישו של המסחר אף הוא. הנמל העקרי לסחר המזרח, ביחוד לאכספורט התבואה מאלקסנדריה, היה אז פוטיאולי. אולם גם עם החלקים האחרים של האמפריה קימו הרומאים קשרי ספנות קבועים. הם לא התענינו בתרבותן של הארצות שנכבשו על ידיהם ונהגו בהן מדה רבה של סבלנות. עקר דאגתם הייתה נתינה לכך שבאזור הים התיכון לא יופיע שום שלטון אחר מלבד שלטונם

הם. רק עם חלוקת רומא לרומא המזרחית ורומא המערבית (395 לצטר ספה"נ), התחילה התפוררות השלטון האמפריה לייסטי הרומאי בים התיכון.

בזמן נדידת העמים פרצו הונדלים לאפריקה הצפונית ויסדו שם מדינה שהתקיימה משנת 429 עד 534, והעיר הקראשית שלה הייתה קרתגו. הם פתחו כח ימי רב, בן זמננו את סיציליה ואת איטליה התחתית, ונדמה היה, כי כאן תקום מדינה חדשה, חזקה וגדולה. אולם עם פובשים זה, פרימיטיבי וקרויב לטבע, היה בשפל המדרגה של התפתחות תרבותית ונבלע בקרב המגזחים (כשם שנטמעו גם הכובשים המנג'וריים בקרב הסינים המגזחים). הם התנונו וקרדו במהרה מעל במת הים התיכון, גם הוסטגונים בספרד כהאוסטגותים והלנגוברדים באיטליה לא הגיעו לכלל השגים קימים מבחינה פוליטית-מדינית. הפלישה הגרמנית הייתה בבחינת שלב חסר-ערך ביחס בתולדות הים התיכון.

יסודיים הרבה יותר היו השוניים אשר נגרמו על ידי הערבים, שמוצאם מאזור הים התיכון ושבגבולותיו התפשטו והלכו. משנת 633 עד 700 כבש האיסלם את חופי אפריקה הצפונית עד הים האטלנטי, סרדיניה, ובתקופה מאחרת יותר גם את ספרד. בשודדי-ים וסוחרים השתלטו הסרצינים בתקופה בין 700 ל-1000 על הים התיכון המזרחי, והסוחרים הייננים יכלו למלא מאז במסחר הימי תפקיד מצמצם מאד. עם התפשטותם של הערבים על פני אסיה הקדמית, סוריה, ארץ-ישראל, קפריסין ורודוס, קבלו הערבים לידם את

הבקרת על המסחר הימי ועל סחר-השירות והפכו מתוכים
בין המערב והמזרח. אולם בתקופה ההיא הופיעו באפק
כחות חדשים, ערי-הים של איטליה הדרומית שאפו לשבר
את המונופוליו של הערבים והחלו חודרים לסחר הליבנטה.
ערי המסחר אמלפי, ניאפול, סלרנו, ברי, ברינדזי ואוטרינטו
הפכו לערים-מדינות מרקנטיליות, אשר נשענו בפעלתן
המסחרית על כח עצמן. הן הן אמהות רפובליקות-המסחר
הגדולות של איטליה.

על יסוד זכיות-בכורה מיוחדות, שהעניק לה קרל
הגדול, קפלה ונציה הנחות מיוחדות בשטח המסחר הימי,
והיה לאל ידה ללחום בהצלחה נגד שלטון הבכורה של
הערבים בימי התיכון המזרחי. אליה הצטרפו גם ערי הים
גנוא, פיזה ואמלפי. המווד במסחר הליבנטה וסחר-המבואה
עם ארצות הים השחור העשיר את הערים האלה והן
השתמשו ברכושן להגדלת הצי שלהן ולהגברת זיונו וכן
לכבושים משקיים. לפסגת גדלתם עלו בעקב מסעות הצלב
(בתקופה בין 1100 ו-1250). מלחמות דתיות אלה נגד הסר-
צינים קבלו בהמשך זמן אפי יותר מרקנטילי ופוליטי. כאן
נוצר שדה פעלה לאנשים אחוזי אידיאלים מעבר מזה
והתרפתקנים וסוחרים מעבר מזה, ראו לציו, כי במסע הצלב
ה-4 כבש הצי הוניציאני את קונסטנטינופול הנוצרית
והמליך עליה מלך. אולם מסעות הצלב חיבו יצירת קשרים
רבים בין המערב והמזרח. תוצרת קדמת-המזרח החלה
חודרת יותר ויותר לשוק הארפי, והוניציאנים והגנואזים

אשר לרגל הצי החזק שלהם ועסקי האספקה הנצרכות —
צברו לעצמם עשר עצום, לא החמיצו את ההזדמנות לתפס
לעצמם עמדה בסחר המזרח. ערים אלה לא היו בעצם אלא
קונצרנים גדולים לסחר היבוא והיצוא, בעלי הנקלה עצמאית
טריטוריאלי, ומבחינה זו היו דומות לפניקיות. כחם עשן
הרב וצין המזון יפה מלאו תפקיד רב גם בחיים הפוליטיים
ותמורת העזרה שהיו מגישות מפעם לפעם היו באות תמיד
על שקרן. כך התמזג בהן הזר והכח המרקנטילי של כל
זזור הים התיכון. על עמדתן זאת שפרו גם כאשר נסתימו
מלחמות-הצלב ונוסעי-הצלב האחרונים — מסדר האבירים
הגרמני — נעלמו ללא כבוד מעמדותיהם האחרונות באזור
הים התיכון, במלטה וברודוס. רק במאה ה-15 החלה שקיעתה
של תקופת-זהר זו. בשנת 1453 כבשו התרקים את קונסטנטי-
נופול ותפסו על ידי כך עמדה מכרעת בחלק המזרחי של
הים התיכון. מאחר שערי-המסחר האיטלקיות האחרות נדחקו
מהחלק המזרחי של הים התיכון עוד קדם לכו, הגיע גם תורה
של ונציה להשלים עם מפלתה. אמנם בשנת 1571 הקה הצי
התרקי ליד לפנטו מכה נצחת על ידי כחות המערב המאחדים,
אולם המסחר התרקי לא נחרב, ובזמן מאחר יותר קבשה
התרקה לעצמה את קפריסין (1573) ואת כרתים (1669)
והרחיבה את שלטונה גם בכיוונים אחרים בקדמת המזרח.
עד סוף ימי השלטון של עות'מן נשאר המסחר בידי התרקים,
אם כי גם יון, איטליה ועמים אחרים הוסיפו לקיים את
קשרי הספנות שלהם עם המזרח. אולם עד מהרה התברר,

פי עם הקרב בלפנטו נסתים תפקידו העצמאי של הים
התיכון בפוליטיקה העולמית. עקב כך השתרר באזור הים
התיכון תהו ובהו פוליטי ומשקי. הוא התפצל והתפלג
לעמים, ארצות וערים קטנים וקטנטנים והפך שדה-קרב
למלחמת הפל נגד הפל, אשר הדריקה את מנוחת העמים
ששכנו לחופיו, מבלי שהסתמן בעקבותיה כל קו התפתחות
מסוים וברור. עד קרב לפנטו הייתה הגליה, אשר התפתחה
מהגליה היגנית, טפוס הספינות המצוי ביותר בימי התיכון.
מדומיה גדלו אמנם, אולם היא נשארה בעקרה ספינת
מפרשים בעלת מצרעת משוטים, מבלי שהכנסו בה שכלולים
טכניים חשובים. בד בבד עם ירידת פח הפנייה המדיני של
עמי הים התיכון חלה גם ירידה של כשרונם הימי הטכני.
אולם לא רק ההתפוררות הפנימית של הפחות אשר
שלטו בימי התיכון, כי אם גם ההתפתחות בעולם הגדול
שמחוצה לו, השפיעה לא מעט על ירידת היםים המשקיים
והפוליטיים של אזור זה. בעקבות ההתפתחות הזאת הפך
הים התיכון לשדה פעלה צדדי של ההסטוריה העולמית
ולקים סגור. הייתה זאת תקופת התגליות אשר גזלה מספר
הים התיכון את אפשרות קיומו. בשנת 1492 גלה קולומבוס
את אמריקה; ב-1498 גלה וסקוֹדֶה-גֶמָה את הדרך הימית
להודו סביב אפריקה; בשנת 1500 גלה גברל את ברזיל,
ועקב התגליות הללו נכנסו לחוג ראיתו של המערב—מפסיקו,
פרו, האוקיינוס השקט, איי הודו המערבית, הארכיפלג ההודי
הפנימי, אפריקה הדרומית וארצות אחרות. סוף הים התיכון

הפך סחר לוקלי. תוצרת המזרח, אשר כמיות קטנות משלה
עלו במחיר יקר, לא הייתה חשיבותה עכשיו רבה כקדם.
זכה, כסף, קפה, תה, משי וגם כל המצרכים, אשר קדם
לכן היו מביאים אותם מקדמת המזרח, על ידי חבור סחר
השירות והסחר הימי, אפשר היה לקבלם עכשו בדרך
אחרת, מבלי לעבור את הים התיכון. דרכים אלה היו אמנם
מרחקות יותר, אולם מבחינת עניגי הספנות היו במדה
ידועה קלות יותר. השוד הימי בימי התיכון גבר והלך
בתקופה הזאת. עוד בשנות ה-1000 לפני הסה"נ היו מפרסמים
לגנאי שודדי הים האיליריים והדלמטיים, ומאז חרבה
קרתנו התגברו שודדי הים עוד יותר, היות ורומא חדלה
לשקד על פחה הימי. ביחוד הייתה ממשלתם של שודדי הים
פרושה על איי ברתים וסיציליה, ורק לאחר מלחמה שאסר
צליהם פומפיוס, ושנמשכה 11 שנה עלה בידו להשמידם.
ראוי לצנו, כי פומפיוס כבש מהשודדים לא פחות מ-1300
ספינות והרג בהם לא פחות מ-10.000 איש. ואף על פי כן
הייתה קימת כל תקופת ימי הבינים סכנה רבה להתפס על ידי
הפירטים הסרציניים או הצפון-אפריקניים. ראשיתה של
אנחת המלחמה הייתה נעוצה במדה ידועה בצורך לזנו את
אניות המסחר, כדי שתוכלנה להגן על עצמן בפני שודדי
הים. וגם בתקופה מאחרת יותר באשר נוצר כבר טפוס של
אנחת מלחמה מיחדת, נשתמרה בצדה גם אנחת-המסחר
המזינת. השוד הימי בימי התיכון, וביחוד לארץ החוף של
אפריקה הצפונית, לא עבר מהעולם עד התקופה החדשה.

רק עם כבוש אלג'יר על ידי הצרפתים בשנת 1830 בא שנוי לטובה, ואזי מרוקו היתה מפרסמת בשוודי-הים שלה עד סוף המאה האחרונה. על כן היה זה משום השג רב גם מנקודת-ראות הנשטון, כאשר אפשר היה להוביל את תוצרת המזרח דרך האוקיינוס, אשר מנע בעד התפתחות השווד הנמי, לרגל המרחק הגדול מהחופים. השווד הימי נשתמר גם במלחמות התקופה האחרונה בצורת תפיסת-אניות, המכרת על ידי המדינות.

הים התיכון חדל להיות זירת הפוליטיקה העולמית. נקדחת הפכד שלה עברה ליבשת ארפה והיתה מכוננת בעקר בלפני צפון ומערב. עם כבוש הארצות שמעבר לים, אשר יכלו לספק כמות עצומה של צרכי מחיה, צרכי מותרות, תמריג-גלם ודברים יקרי-ערך, נכנסו ארצות ארפה, אשר בינתיים גברו ועצמו מאד, לאיסטניה של משק קולוניאלי. צרפת, ספרד, פורטוגל, הולנד ובתקופה יותר מאחרת גם אנגליה, פתחו במרוץ-התחרות, בו נפתחה התקופה הנדשה, מבחינה משקית, כדי לצרר לעצמן את מקורות ההספקה שמעבר לים. כל מה שהתרחש מאז ואילך ביים התיכון בשטח הפוליטי לא היה בבחינת פוליטיקה עצמאית של היים התיכון, כי אם רק השפעה חוזרת והופעות-לנאי לפוליטיקה הארפית של המדינות הגדולות. כמובן, היו למדינות הגדולות עניינים משלהן ביים התיכון, אולם אלה לא היו בבחינת עניינים חיוניים ולא היה בהם כדי להביא למלחמות או לפעולות פוליטיות גדולות. אמןם מלחמות לא חסרו ביים

התיכון. להפך, היו ערצרו את מצבן של ארצות החוף, אולם לא היו אלה מלחמות שסבותיהן היו נעוצות באזור היים התיכון עצמו. בשנות 1650—1700 לחמה איטליה נגד תרפניה, בשנות 1768—1774 ובשנות 1828/29 לחמה נגד תרפניה גם רוסיה; בשנת 1807 נתלקחה מלחמה בין תרפניה לבין אנגליה, צרפת ורוסיה; ב-1798 ערך נפוליאון מלחמה בקצרים; הוא שם מצור על עכו, ונכשל, אף נחל מפלה בשנת 1805 בקרב ימי על יד אבוקיר, וליד טרפגל-בקרב עם הצי האנגלי. אנגליה וצרפת לחמו נגד רוסיה את מלחמת קרים בשנות 1854—1856; בשנת 1856 לחמה אוסטריה נגד איטליה, אשר היתה קשורה בברית עם רוסיה ונתלה נצחון ימי ליד לינה. אולם כל המלחמות הללו לא היו מלחמות היים התיכון, כי אם פעולות בודדות בקנה מדה קטן או הופעות-לנאי חלקיות של הפוליטיקה הגדולה שנעשתה בארפה הצפנית. התברר, כי העולם גדל וכי הוא מתחיל באותו מקום בו נגמר קודם, כלומר, מערבה ממצר גברלטר. וכשם שצמצם ערכו של אזור היים התיכון צמצם גם הקף מסחרו. ירד ערכו התרבותי והפוליטי; ובכך זאת נשאר היים התיכון, קשור לארפה ומבחינה אסטרטגית היה בו ענין רב למדינות הגדולות. מלבד זאת, גם חלשת המדינה העות'מנית שגדלה והלכה משכה את לבם של יורשים לעתיד.

המאה ה-19 התחילה בסמן של התנייבות וחסוש בטחונות אסטרטגיים ביים התיכון, אולם המגמות הללו הבלטו על ידי המדינות הגדולות שמחוץ לאזור זה. בין

בדרך כבוש ובין בדרך רכישה השתלטה צרפת בשנת 1797 על קורסיקה, ב-1830 על אלג'יר, ב-1880 על תוניס, ב-1904 על מרוקו. אנגליה הכניסה לתחום האמפריה שלה את גברלטר ב-1704, את מלטה ב-1800, את עדן ב-1839, את שרים ב-1855, את סוקוטרה ב-1876 ואת קפריסין בשנת 1878. איטליה רכשה לעצמה ב-1902 את טריפולי, ב-1912 את רודוס, ב-1936 את חבש וב-1939 את אלבניה. הכבושים האלה היו בעלי אפי שונה לגמרי. צרפת הייתה מעונינת בראש וראשונה ליצר על החוף האפריקני מדינה קולוניאלית חזקה. אנגליה הייתה מעונינת ליצר נקודות-משען למסחרה ולציי הצבאי, והעקר להבטיח לעצמה, לאחר פתיחת מעלת סואץ, את דרך הים להודו. הפעלה החשובה ביותר בדרך להגשמת מטרתה, הייתה כבוש מצרים בשנת 1883, שהשלים בתקופה מאחרת יותר על ידי כבוש סודן, שהוא כיום בבחינת קונדומיניון אנגלי-מצרי.

אם בתקופת ימי קדם היה הים התיכון בבהינת העולם גלו, הרי בתקופת ימי הביניים הפך לים פנימי, ומאז נפתחה תעלת סואץ — לים-מעבר בעקרו. על ידי כך גבר שוב פת המשיכה שלו לגבי ארצות ארפה הגדולות ומתחילה להתפתח מחדש פוליטיקה של הים התיכון, שאפיה שונה שגוי גמור מזו שהתגלה קדם. אנגליה השלטת על הימים, צרפת העוסקת בפעלה התנייבותית באזור הים התיכון, איטליה המאחדת ורוסיה המתגברת הופיעו על הבמה כשהן שואפות להגשים את תכניותיהן הנושאות אפי פוליטי-עולמי, אשר

במרוצתו נמצא כיום הים התיכון יותר מבכל תקופה אחרת. במדה שפחה של תרכיזה הולך וקטן התבולטו יותר ויותר הזחות החדשים וכאשר נחלש כחה של תרכיזה לאחר מלחמת העולם הקודמת, ושטחה העמד על אסיה הקטנה וקפריסיה, נוצרו אפשריות חדשות להתגודדות הזחות הנזכרים. הפוליטיקה של המדינות הגדולות התבולטה יותר ויותר בשעה שהמדינות הבינוניות — לא כל שכן המדינות הקטנות — היו נאלצות להשלים עם העבדה, שרק בכריח עם המדינות הגדולות תוכלנה בכלל להגן על קיומן. המדבר הוא לא רק באנטרסים משקיים, כי אם גם בשאלות השלטון העולמי, והמדינות הגדולות ממלאות כיום את התפקיד של פינקה, ון, רומא וקרפגו קאחד. עם העיון בתוצאות ההתגודדות החדשה, נפשי שהיא נראית לנו כיום, מצטיירת דמות הפוליטיקה בים התיכון.

בעיות מדיניות

בדיון על הבעיות הפוליטיות הכרוכות בים-התיכון אינו לבתם, כמובן מאלינו, את המצב הבלתי ברור עדיו. הקים כיום, אנו נאלצים להסתפק בציון המגמות והשאיפות הפוליטיות, הנובעות מתוך מצבו הגאופוליטי של הים התיכון והנעוצות בדברי ימיו, והן אקטואליות פחות או יותר. באזור הים-התיכון קיימים נגודי אנטרסים קיימים, שאין לגשר ביניהם. אפשר אמנם לבטלים בדרך הסכם הודי או

בכח הזרוע, אולם הם לא יתבטלו מעצמם, ותהא אשר
תהיה ההתפתחות באזור זה.

רבות מדבר על דרך כבושו של ים, כמו, למשל, על
כבושו של האוקיינוס ההודי על ידי אנגליה. אולם כאשר
מעלים על הדעת, כי השליטה על שטח הים כשליעצמו
היא בעצם מחסרת טעם, וכי בימי שלום יכולות אגיותיה
של כל מדינה ומדינה להפליג בים הקפשי ובהתאם
להסכמים בין לאומיים יכולות הן לעגון בכל הנמלים בתנאים
שונים, וכי על ידי נצור — ולו גם מגבר — של שטח הים
לצרכי המסחר אין קונים עליו שליטה — הרי צריך להיות
ברור, כי שאלת השליטה על הים אינה בעצם, אלא שאלה
אסטרטגית, שחשיבותה היא בעקר בזמן מלחמה. רק בזמן
מלחמה נוצרים מצבים מסוימים, שבהם השליטה על הים
יש לה ערך ממשי. בראש וראשונה קיימת שאלה בטחון
הסחר הימי, כדי להבטיח את הספקת צרכי המזון והחמר
הגלמי. הקשרים של ארצן המטרופולין עם מושבותיה ועם
ארצות בנות-ברית והספקים הטברליים — יש לקיים גם
בזמן מלחמה, כדי לא לפגע במשק המלחמה ולהבטיח את
שלמות הרכוש הקולוניאלי. המטרה הבכאית השניה היא —
גרימת נזק לברכי התחבורה של האויב, להפריע בעד
הספקת החמר הגלמי המיעד לו, על מנת לחתור תחת משק
המלחמה שלו. בדברי ימי העולם היו כמה מלחמות-ים
מכריעות, אולם הן הולכות ופוחותות ומתעוררת השאלה, אם
בתנאי המלחמה המודרניים, כל קרב ימי להיות בעל ערך

מכריע. לא תרבו של ציני מלחמה גדולים, כי אם השמוש
בקבוצות אגיות נפרדות וביחידות בודדות היא סיסמת
תקופתנו. הקרבות המכריעים בין המדינות הקונטיננטליות
מתחוללים על היבשה, ותפקידו של הצי הוא, בעקר,
להשפיע על התוצאות של קרבות-יבשה אלה על-ידי צמצום
הספקתו של האויב. מוכן מאליה, כי בצד התפקיד הנ"ל
מוטלים על הצי גם תפקידים נוספים, אלא שערכם פוחת
והולך.

באזור הים התיכון קשורה הנקלת המלחמה היבשתית
והימית קשר אמיץ. את הים התיכון אפשר להמשיך לדירה
בת ארבעה חדרים ופרוודור. החדרים הם האגן המערבי,
האגן המזרחי, הים האדריאטי והים השחור, והפרוודור הוא
הים האדום. החדרים מתפרים או נפרדים אחד ממשנהו על
ידי שערים, ובדירה הנצרה הזאת מתגוררות 11 מדינות
בלתי-תלויות ו-8 ארצות בלתי-עצמאיות. עליהן יש להוסיף
גם את תושבי הפרוודור, שאף הם (מלבד ערב הסעודית)
אינם עצמאיים. אולם נושאי הפוליטיקה של הים התיכון
הגו חמש מדינות, כלומר, איטליה, צרפת ותרציה השוכנות
לחופי הים התיכון עצמו, רוסיה, השוכנת לחוף הים השחור,
ואנגליה, השוכנת בעקר מחוץ לאזור הים התיכון. ממדינות-
ים אלו רק איטליה, צרפת ואנגליה, יכולות להתשב
למעצמות בעלות כח ימי-צבאי. בתוך הסבך הפוליטי הקללי
אפשר להבחין בנקל עבדה אחת והיא, כי האינטרסים של
אנגליה וצרפת, לא רק שאינם מנגדים, אלא גם מקבילים

הם בכמה וכמה מקרים. הפוליטיקה של שתי המדינות הללו
ביים התיכון היא פוליטיקה סטטית, ואלו הפוליטיקה של
איטליה ורוסיה היא דינמית. פרושו של הדבר הוא, כי
אנגליה וצרפת מוצות מהמצב הקיים ומגנות עליו, ואילו
איטליה ורוסיה מעונינות לשנותו ברוח האנטרסיים שלהם.
האנטרסיים של המדינות הבודדות טעונות סקירה מיוחדת.
לאנגליה אינו ביים התיכון כל אינטרסיים טריטוריאליים.
מוכן מאלי, כי היא מעונינת במדה גדולה מאד במצרים
בין מבחינה אסטרטגית בתור אזור הגנה על תעלת סואץ,
בין מנמוקים משקיים, הואיל ומצרים מספקת לה את הכתנה
ומשמשת דרך מעבר לסודאן. אולם אנטרסיים אלה אינם
בבחינת אנטרסיים טריטוריאליים מאחר שמצרים הגיעה
לכלל עצמאות ומאז הנה בת בריתה של אנגליה. ערפם
של הגברלטר ומלטה הוא אסטרטגי גרידא, כשם שגם
קפריסיו, היכולה לשמש נקדת משען לצי המלחמה של
אנגליה, אינו ערפה אלא אסטרטגי בלבד. ארץ-ישראל, בתור
ארץ מנדטורית, חשיבותה לאנגליה אסטרטגית פללית,
וביחוד גדול ערכו של נמל חיפה, המשמש תחנה סופית
לצבור הנפט. הובלת הנפט לעבר מזה של תעלת סואץ
היא בעלת חשיבות רבה דוקא בימי מלחמה. נוסף על כך
משמשת ארץ-ישראל גם נקדת-מוצא של דרך היבשה
לאסיה הפנימית וביחוד לעירק. אולם כל האנטרסיים
המשקיים והאסטרטגיים האלה קשורים במדה זו או אחרת
אל ביים התיכון בדרך נמית להו. תעלת סואץ מקצרת

במדה נפרת את הדרך להו לעמת הדרך סביב לכף:
לונדון ב-10 ימים, לבומביי—ב-24 ימים, לפלכותה והלאה
ב-19 יום. עבדה זו היא אמנם בעלת חשיבות רבה, אולם
סוף סוף אינו היא מכרעת וחיונית לגבי קיום שלטונה
העולמי של אנגליה, הואיל והדרך סביב הכף פתוחה תמיד
לרשותה, ולאחר שנבנו הנמלים בפריטאון ובבטהורסט
בטוחה היא גם מבחינה אסטרטגית. אולם מוכן מאלי, כי
בזמן מלחמה תגלם הערכת הדרך הימית באפן אבטומטי
לנצור מפקת של הצי המסחרי האנגלי. על כן הבטיחה
לעצמה אנגליה ביים התיכון את דרך-השלבבים גברלטר—
מלטה—סואץ (בתקופה יותר מאחרת גם עקבה)—פרים—
והיא תגן על דרך זו בכל כוחותיה. קיימים גם נמוקים
פסיכולוגיים ונמוקי פרוטג'יה נוספים שבגללם חייבת אנגליה
לשמר על השפעתה במזרח. במלטה ובמצרים חי מעוט
איטלקי נכר, ספרד אף היא נתונה בסכנה להפגס למעגל
ההשפעה האיטלקית וברור, כי גם המדינות הערביות
תשמרנה אמונים לאנגליה רק במקרה אם ביים התיכון יהיה
כחה עמה. ואכן, נתונים בידי השלטון האנגלי ביים התיכון
כל האפשרויות שהוא זקוק להן למטרותיו ועל כן הגהו
קונטרבטיבי ואינו להוט אחר שנויים.

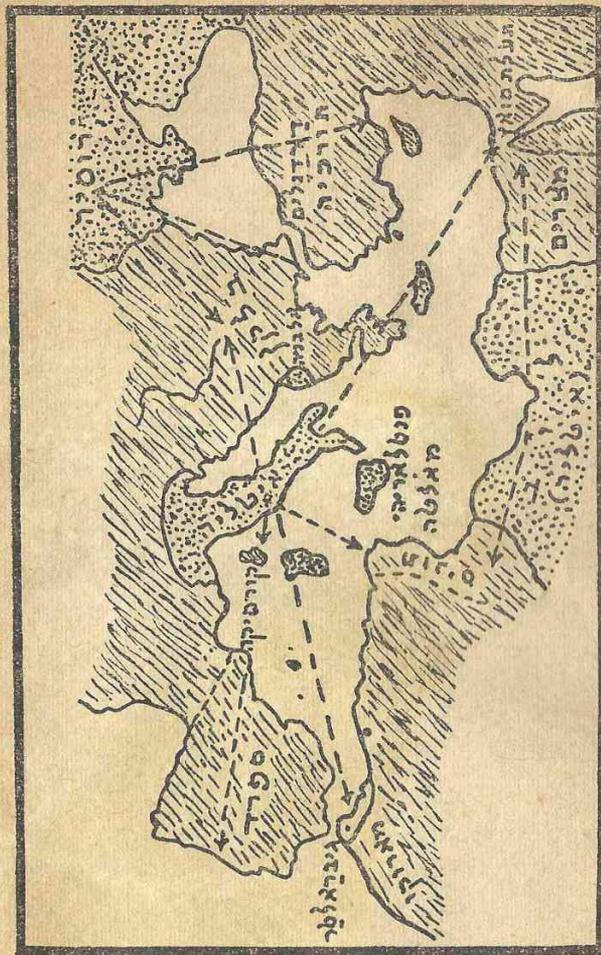
האנטרסיים הצרפתיים נתונים בחלקם בשטחים אחרים.
הפוליטיקה הצרפתית היתה והנה בעקר פוליטיקה
קונטיננטלית, אולם לצרפת ישנם ביים התיכון אנטרסיים
טריטוריאליים רבים, הואיל והחלק הגדול ביותר של רכוש

הקולוניאלי משתרע על החוף האפריקני הצפוני. מושבות
אלו אינן משמשות לצרכים התישבותיים, הואיל ובצורת
אין עדין תושבים, אולם הן מספקות למטרופולין אנשים
וחמר גלמי, כלומר, דוגמא את הדרוש לצרפת ביותר בזמן
מלחמה. למושבות אלה יש גם ערך צבאי רב — השמירה
על הספינות בין צרפת ובין החוף האפריקני הצפוני, כל
עוד המדבר הוא בתחבורת הים התיכון לארכו — עולים
אנטרסים של צרפת ואנגליה בד בבד. הקשר עם סוריה
הוא בעל ערך רב היות ושם, לנד טרפולי, מסתים הענף
של צנור הגזט מעירק. אשר לקשר בין צרפת ובין הדור-
סין הצרפתית ומדגסקר — תהיה נתון בעצם פאותם התנאים
כמו הקשר בין אנגליה והדו. אולם בו בזמן שהתחבורה
לרחב הים — עם אפריקה — יש בה לגבי צרפת משום
חשיבות חיונית, איז בתחבורת הארץ אלא משום הקלה
לצרפת, הואיל ובכל זאת יכולה היא לספק לעצמה גזט
וחמר גלמי אחר דרך האוקיינוס האטלנטי.

שונים לחלוטין הם האנטרסים של איטליה. איטליה
נמצאת במצב נע ורודף לעלות מדרגה של מצעמה גדולה
לדרגה של מצעמה עולמית. אולם מצעמה עולמית מן
ההכרח שתהיה לה גישה אל העולם, ואילו איטליה סגורה
ומסגרת בתוך הים התיכון. שאיפת המדינות האחרות לפתח
לעצמן מוצא אל הים הפכה באיטליה לשאיפת מוצא אל
הים העולמי, כלומר, אל האוקיינוס האטלנטי ואל האוקיינוס
ההודי. כפי שראינו, כבר בצורה אנגליה במדה תוקה מאד

את הדרך לארץ הים. איטליה אף היא נושאת את לבה
לדרך ארץ איטלקית מבצרת, בקו מרוקו הספרדית — האיים
הבלאריים — תוניס — קירנאיקה — פורט-סעיד — מסבה —
פריס. ברור, כי על-ידי קביעת דרך זו נפגעים האנטרסים
של צרפת ואנגליה באחת. אולם בינתיים איז איטליה יכולה
לפרץ פרוץ בקצה הסופית של דרך ארץ אנגלית-צרפתית
זו, ועל כן מתכנת היא תכנית לעקף את ההסגר הימי
על ידי חבור יבשתי. תוף עקיפת הגברלטר יכולה איטליה
להגיע לים האטלנטי בתנאי אם קורסיקה תהיה נתונה
לרשותה, אם תשפלט על מפרץ ליאון ותקבל לידה את
הבצלות על ספרד. על ההסגר לנד סואץ יכולה איטליה
להתגבר אם תוכל ליצר קשר מקירנאיקה לחבש דרך מדבר
לוב וסודן. הדרך הראשונה פגיעתה בעקר בצרפת, ואלו
הדרך השנייה, אנגליה היא העלולה להפגע ממנה. בינתיים
עוררה איטליה את התביעה לשמפה בהנהלת ענג'י תעלת
סואץ בין מבחינה כספית ובין על ידי השתתפות בהנהלת
התעלה. על ידי כך תקבל את האפשרות להשפיע במדה
מסימת על הנהלת התעלה ובחוד על קביעת דרגת מסי-
המעבר, ויתכן, כי בענין זה לא תתקל בהתנגדות רבה,
אולם איז זה מותר בשום פנים ואופן את הבעיה הפוליטית.
פטרון שאינו נתן לערעור פתרה איטליה לעצמה את שאלת
הים האדריאטי, אשר האיטלקים קוראים לו „מרה נוסטרום“
(הים שלנו), לאחר שקמשוף ומו רב היתה אלבניה נתונה
להשפעת איטליה, אכדה לבסוף עצמאותה והפכה לפרובינציה

רומית. מבחינה פוליטית לא קל על ידי כך שגוי רב, הואיל
 ומצבר אוטרנטו היה עוד קדם לקף נתון בידי איטליה,
 אשר הפכה אותו לנקדה אסטרטגית. על ידי זה קבלה
 איטליה את האפשרות לסגר בזמן מלחמה את הים האדריאטי,
 המשמש נקדת מוצא לחלק גדול של הסחר האירופי, ואתו
 יחד גם את יוגוסלביה. כדי להבטיח לעצמה את עמדת
 המפתח הנזקקה הזו, היה חשוב מאד לאיטליה אלו היתה
 שלטת, או לכל הפחות, משפיעה השפעה מכרעת, על
 יוגוסלביה וינן, ועל כן החלה בזמן האחרון מחשבות
 בפוליטיקה של ארצות הבלקן. כאשר מדברים על הבלקנים,
 חושב כל מדינאי קדם כל על הנפט הרומני, אשר דוקא
 לאיטליה רב ערכו, הואיל ואין היא יכולה להכניסו דרך
 הים, וארצות ארפה האחרות (פריט לרומניה) אין ביכולתן
 לספק לה את הנפט. אולם דוקא בנקדה זו, כלומר, ברומניה,
 נתקלת איטליה באנטרסים של רוסיה, שעליהם נעמד להלן.
 גם בעניני המזרח בכלל יש לאיטליה עמדה משלה, הנובעת
 במדה נפרת מגורמים הסטוריים. מעוט איטלקי נפר מתגורר
 בחוניס, במצרים, וארצות אחרות, כמו תימן, למשל, רוחשות
 לה אהדה, וברור למדי מה החזון המרחף לנגד עיני
 המדינאים האיטלקיים: אמפריה רומית, אשר תקיף את הים
 התיכון, ושאליה יצרה רכוש קולוניאלי גדול באפריקה,
 כלומר, כמעט אותו הרכוש הטריטוריאלי אשר עליו חלשה
 לפנים האמפריה הרומית. בעת שהגיעה לשיא שלטונה,
 רוסיה היא מדינה קונטיננטלית בעלת הקף עצום.



הים התיכון / מפה מדינית

הנתונה מבחינה ימית במצב קשה מאד. החוף המרמק באוקיגווס השקט, חוף הים הלבן שבצפון הרחוק, שרק בתנאים מסוימים אפשר להשתמש בו לצרכי הספנות. חלקת החוף הקטנה בים הפלטי אשר בנקל אפשר לשים עליה מצור — כל אלה אינם יכולים לספק את צרכיה של מדינה גדולה. חוף הים השחור משמש אמנם בסיס לספנות המסחרית של רוסיה שאין לזלזל בערכה, אולם אם איטליה סגורה בגבולותיה הימיים — תרי רוסיה סגורה ומסגרת פעמים גם על ידי הים התיכון וגם על ידי הים השחור. עקב כך משתרעים האנטרסים של רוסיה בשלשה פונגים. ראשית, יש ברצונה לשלט שלטון יחיד בים השחור והיא ז עיניה לתרכיה, רומניה (שפך הדוניאו) ובולגריה. אולם בכלקנים נתקלת היא באנטרסים של איטליה ובאסיה. ג. בה באנטרסים של צרפת ואנגליה. שאינן רוצות בשכנותה של רוסיה לסוריה ולעירק. בעקבות המסרת הישנה שלה רוצה רוסיה להשתלט גם על הדרדנלים. עם כבוש תרכיה היה עומד לשותה של רוסיה, נוסף על הדרדנלים, גם כל החוף התרכי בים התיכון. תכנית זו נדאי אין לחשב על הגשמתה שלא בדרך מלחמה. אולם גם אלו התגשמה — לא היתה רוסיה מקבלת על ידי כך את המוצא לאוקיגווס. האפשרות היחידה לכך היא התפרצות רוסית מטורקסטון הרוסי דרך פרס ועירק אל המפרץ הפרסי. במצב העניגים פיום רחוקה רוסיה מלהיות מצמצמה ימית, אולם היא מהנה כח בים התיכון ושואפת בגלוי לקחת חלק בפוליטיקה של הים התיכון בהשגנה על הבלקנים או על תרכיה.

תרכיה אינה מצמצמה גדולה; אכן, לעמח ההפסד בשטח, שנגרם לה במלחמת העולם הקודמת, עלה בקנה לחשל את פחה הפנימי, אף להגיע למדה גדולה של קונסולידציה פנימית, וערכה בפוליטיקה פיום גדול יותר מאשר בהיותה מדינה עותומנית ענקית. אולם בכל זאת אין היא אלא כח ממדרגה שניה וחשיבותה המדינית ברוכה בשליטתה על הדרדנלים ועל הבוספורוס. תפקידו של שוער חשוב הוא, גם אם קטן הוא, ואחרי בעל המפתחות חוזרים בין אלה הרוצים בסגירת הדלת ובין אלה המעניגים פי תשאר פתוחה. הנצור הזריו של עמדת-מפתח זו הוא תכנה של הפוליטיקה התרכית. הענקות טריטוריאליות (אלכסנדרתה), מלזות ואמצעים פוליטיים. ג. חורים משמשים כדי להטות את הפוליטיקה התרכית בכיוון זה או אחר. אולם דבר אחד אינו נתן לשנוי והוא מצבה הגיאוגרפית. תרכיה גובלת עם רוסיה בבישה, חופיה פתוחים ובלתי מוגנים מפני התקפת צי מלחמה הרוסי וגם חופיה בים התיכון פתוחים להתקפת מצמצמה ימית אחרת. על כן נאלצת תרכיה תמיד למלא בפוליטיקה של הים התיכון את תפקיד הנעלם במשואה. הכרעה תפשית לצד זה או אחר היא כמעט בגדר הנמנע בשבילה.

עד שנת 1807 היתה בצית הדרדנלים בעיה תרכית-רוסית. בתקופה הזו היא השיגה אנגליה את סגירת המצר הימי הזה בפני אניות מלחמה, ואילו במלחמת קרים הכרזו הים השחור כאזור גיטודלי והמצר נפתח. המצב הקשה

שנוצר על ידי כף בשביל רוסייה הוקל בקונגרס הפך לינאי בשנת 1878, ובזמן מלחמת העולם הקודמת התברר, כי למעשה אין לכבש את הדרדנלים מצד הים בלח. בוועידת לונדון ב-1923 דרשו רוסייה ותרפיה את סגירת הדרדנלים בפני אניות מלחמה, ואילו אנגליה דרשה מצבר חפשי. תוצאת הדיונים היתה פשרה מפרטת מאד, המבדילה בין זמן של שלום לבין ימי מלחמה, ובמקרה מלחמה — בין הגיטרליות התרפית לבין השתתפותה במלחמה. בינתים הוטב מצבה של תרפיה, בייחוד עקב הברית האסיאתית עם עירק, איראן ואפגניסטאן ("ברית סעד-אבאד") וברית הפלגנים עם יוון, רומניה ויוגוסלביה. חוזה מונטרה (1936) העניק לתרפיה את הזכות לבצר מחדש את הדרדנלים וזכות המעבר הגדרה מחדש הגדרה מפרטת. התוצאה היתה, כי תרפיה כצרה את הדרדנלים וכיום מונגה היא היטב בפני כל התקפה. האנטרסים של רוסייה בדרדנלים הגם מיוחדים במינם. היא שואפת אמנם לקבל לעצמה את הפצלות על הדרדנלים, אולם בפתירתם או בסגירתם במקרי מלחמה מענינת היא כיום פחות מאשר קדם, הואיל ובזמן מלחמה שרוסייה תשתתף בה אין לה כמעט כל אפשרות להוציא סחורות לחוץ. כי היא עצמה תהיה וקוקה אף לתוצרתה ובייחוד לגפס. כבוא החמר הגלמי וצרכי הזווה, אשר קדם הנה השיבותו לרוסייה גדול מאד — פחת ערכו. כיון שרוסייה מנצלת כיום את החמר הגלמי שלה במדה גדולה הרבה יותר, מפפחת פעשית-זון גדולה ואינה תלויה ביבוא צרכי מזון מחוץ לארץ. על כן

אין עמדתה האסטרטגית של רוסייה בינם התיכון אלא עמדת הגנה גרידא. הצי הרוסי אמנם גדול יותר מכפי שמקובל לחשב, אולם הוא מפזר על פני ימים רבים במזרח הרחוק, בינם הלבנון, בינם הפלטי ובינם השחור. כחות הצי הנמצאים בינם השחור בינם כדי לשלט על אזור זה, הואיל ויתר המדינות, ותרפיה בתוכן, אין כחן בינם התיכון גדול. אולם הצי הרוסי אינו יכול לפעל בינם התיכון — קדם כל מאין נקודות-משען. במקרה מלחמה חזק רצונה של רוסייה לבלי להתקף והיא נוטה משום כך להסכים לסגירת הדרדנלים. מענינת חלקת איי הים האגיאאי בין המעצמות המענינות בדרדנלים. סמוטרק ולמנוס שכיכים ליוון, אימברוס וטנדוס (שניהם מבצרים) נמצאים בידי תרפיה. רודוס, לרוס ואסטרופוליה משמשים נקודות-משען לצי הימי והאזרי של איטליה. רודוס יש לו ערך אסטרטגי גדול, והאיטלקים יכולים לאגם ממנו על תרפיה, קפריסין וארץ-ישאל. גם על קווי ההסגר האסטרטגיים בינם התיכון שומה עלינו לצמד בקצרה. את מצר גברלטר אי אפשר לסגור על ידי מוקשים בין מפאת עמקו ובין מפאת זרמיו הנזקים; לעצמת זאת — הצוק של גברלטר, שהוא המבצר היחיד, אין לכבשו מהיבשה אף לא מהים או מהאזרי. גם אם תבצר ציאוטה ותהפך למבצר, לא ישגה המצב. גם מצר מלטה אינו נתון לסגירה. סביבו נמצאים נמלי המלחמה של האיטלקים בסרדיניה (קגילירי) ובסיציליה (פלרמו וטרקוויז). יש להביא בחשבון גם את צי הצוללות ואת הנמל האזרי של

האיטלקים, הנמצאים באי הקטן פנטלריה, המרחק מרחק 70 ק"מ מאפריקה ו-100 ק"מ מסיציליה והמנה ספנה למלטה. בקצה המזרחי של תוניס נמצא הנמל הנצבאי הצרפתי ביורטה. קעמדת מפתח אנגלית משמש נמל לה- וליטה במלטה, נמל צר לפי ערך ובעל כניסה רבת סבובים, שמכחינה צבאית טכנית מקומו מצלח באפן יוצא מגדר הרגיל. אשר לתעלת סואץ, הרי בהתאם לחוזה בין אנגליה ומצרים משנת 1936 נעמדו לרשותה של אנגליה במקרה מלחמה כל הנמלים, דרכי החבור וכו'. על ידי חוזה הניטרליות משנת 1888 (אשר על תקפו מערערים) נקבע, כי כל ספינות המסחר וספינות המלחמה תהנינה מזכות מעבר חפשי בין בימי שלום ובין בהקופת מלחמה. אין זה מוצא, כמובן, את האפשרות שמחוץ לאזור הימי הניטרלי, יוכל צי גדול לשים מצור על התעלה. מעבר פרים במוצאו הדרומי של הים האדום אף הוא מבצר יפה מבחינה צבאית. האי האנגלי פרים נמצא במרחק 3 ק"מ מערב ובמרחק 26 ק"מ מאפריקה. גדות משען לצרפתים משמשים נמל גיבוטי בסומלי הצרפתית והשטח הקטן של שייד סעיד בערב. איטליה יש לה במצור זה האי הקטן דומרה והנמלים מסבה ואסאב באריטררה. אם הנמצב הפוליטי יביא לידי פעילות-מלחמה בינם התיכון, מוכן מאליו, כי לאי המלחמה יהיה ערך גדול, לא רק מבחינת כחם, כי אם גם מבחינת השמירה על פמותם. יש להביא בחשבון, כי איטליה מחזיקה את כל צי המלחמה שלה בימים התיכון, בו בזמן שצרפת ואנגליה יכולות

להשתמש בימים התיכון רק בחלק אחד של המצב שלהן. אולם הואיל וגרמניה אין בכחה — מחמת מחסור באניות-מלחמה גדולות — לכבל את האניות האנגליות והצרפתיות הגדולות, יכולות הן לפעל בימים התיכון, ומשום כך יהיה כחן של אנגליה וצרפת עדיף על כחה של איטליה, שאין לה בת ברית בין המעצמות הימיות. יש לזכור גם זאת, כי אנגליה וצרפת יכולות בקל עת להעביר לים התיכון את אניות המלחמה הרוביות שלהן דרך הגברלטר, וכי לרשותן עומד גם מעבר אחר סביב אפריקה דרך תעלת סואץ. על כן אין איטליה יכולה להעזר לצאת לקרב ימי מכריע, אף לא להגביר את בצורתה על הניבשה. מתוך הנחת מצבה האסטרטגי הקדישה איטליה את תשומת לבה העיקרית ליחידות הקטנות (וצוללות), אניות-משחית קטנות ומהירות ואוירונים), כדי לשמר על בטחונה היא מצד אחד וכדי להפריע לתחבורת-הארץ האנגלית ולתחבורת-הרחב לאפריקה, הנשוכה כל כך לצרפת מבחינה אסטרטגית. אם גם נניח שהמסחר הצרפתי והאנגלי יצמצם במקרה מלחמה בתחומי הים האטלנטי, אין בכך זאת להמנע מתנועה חזקה של אניות-עור צבאיות, אניות-הספקה ואניות-צבא בים התיכון, וכאן מתבלט התפקיד של שיטת הקני, אשר התפתחה מאד בתקופת החדשה, כלומר מזמן מלחמת העולם הקודמת. לעצמת זאת אפשר לשים קשיים רבים בדרך הספקת הנפט והמרי מלחמה חשובים אחרים לאיטליה. נתון איטליה ממושבותיה, ובניחוד מחבש,

תהיה בודאי הפעלה הראשונה במקרה מלחמה. כל כמה שהשפיעו הצוללות במלחמה הקודמת השפעה מהפכנית על דרכי המלחמה, גדולה ממנה כיום השפעת מלחמת האוויר. למעשה המצאו כיום אמצעי הגנה רבים נגד הצוללות, עד כי אין להן ערך מריע. האווירון באמצעי-מלחמה בקנה מדה רחב — טרם הוכח ערכו עד היום הזה. לא פנים נשאלת השאלה אם לא פחת במדה רבה ערכם של גברלטר ומלטה עקב האפשרות להספיצם מהאוויר. אשר לגברלטר יש לענות על שאלה זו בשלילה מקולטת. לעמת זאת קל יותר לפגוע במלטה, היות והיא אינה מתאמה לשמש נקדת משען לאוירונים. כאן באות בחשבון אניות נושאות אוירונים — אניות מיחדות ומקירות מאד — הנבנות ביחוד באנגליה והיכולות לשאת על גבן 50-100 אוירונים ולשמש נקדת-המראה להם. נקדות משען שטות אלו עלולות למלא תפקיד רב ערך בימים התיכוני. את תעלת סואץ אפשר להתקוף בנקל באוירונים רק מהקצה הצפוני, אולם במקום זה נתנת אפשרות קלה של הגנה על ידי אניות נושאות אוירונים ואניות מלחמה אחרות. המצב האסטרטגי באפריקה הצפונית מאפשר לתקף מלוב גם את מצרים וגם את תוניס. נקדת הפרצה האפשרית למצרים היא לאורך החוף המוגן על ידי גדר תיל שארכו 350 ק"מ, ומשנת 1936 גם על ידי מסלת הברזל האסטרטגית אל-סנדריה-מרסה-מטרו. ההתקפה ממדבר לוב על סודאן ברוכה בקשיים טכניים רבים מבחינת אפשרות המעבר

לצבא ואין להניח, כי בנקדה זו עלולה להתחולל מלחמה רצינית. הגבול בין תוניס ולוב מוגן מצד תוניס על ידי קו הגנה חזק. את המלחמה בדרום אפריקה יש לראות כמלחמה קולוניאלית, בו בזמן שמלחמה בפלנקנים תהיה מלחמה קונטיננטלית מבקת. ושוב, מלחמה בתרפיה תהיה לגבי רוסיה יבשתית ואלו לגבי אנגליה וצרפת — מלחמה קולוניאלית.

עמדנו על הפרטים האלה, שיש להם יותר ערך אסטרטגי, הואיל והם מהווים חלק אורגני בחוף מצרפת השואלות הפוליטיות הכלליות של הימים התיכוני. אפשר לראות מראש, כי במקדם או במאחר עלולה שאיפת ההתפשטות מצד איטליה ורוסיה לספד גם את הימים התיכוני בסבך מלחמה.

המעבורה והסחר

בימי קדם וגם בימי הביניים אפשר היה להוביל באניות באופן יחסי רק כמות קטנות של סחורה, כי הספינות היו קטנות ובעלות מהירות קטנה ועל כן נצלו במדה בלתי מספיקה. בתקופות ההן הובאו מהארצות המזרחיות של הימים התיכוני בעקר מצרכים יקרי ערך, בשמים, משי וכו', סחורות, אשר עלו אמןם בסכומים גדולים, אולם לא תפסו אלא מקום קטן. רק בתקופה החדשה, כאשר נכנס הימים התיכוני למעגל המשק העולמי, שנה המצב, אם כי בכמות הסחורה אשר העברה היתה נפרת רק עליה מעטה. אפילו כיום אין מתורר הסחורות בימים התיכוני גדול ביחס, אם נביא בחשבון

את גדל הארצות המקיפות אותו וארצות הערף. שנים הם הגורמים הקובעים את אפיו של משק ים התיכון: ההתפתחות המעטה של התרשת ורמת התיים הנמוכה. אמנם הארצות הארפיות של הים התיכון ארצות תרבותיות ומפתחות הן, אולם תרשת מפתחת קצת רק בצרפת ובאיטליה. מאידך גיסא עובר על הארצות האסייתיות והאפריקניות של הים התיכון תהליך התישבתי המשמת בעקר על שמוש עצמי בתוצרת התרשתית. לדרגת התפתחות גבוהה יותר הגיעו תרפיה ומצרים, אלג'יר וארץ-ישראל. לצמת זאת — מדינות כמו לוב, מרוקו, תוניס וארצות הספר של הים האדם, ערפן כמספקי סוחרה לאאספורט קטן עדון מאד. מלבד זאת קימים באזור הים התיכון שטחים אשר בדרך כלל אינם באים בחשבון מבחינה תעשיתית. שטחים גדולים לארף החוף של הים התיכון הם שטחי-שממה ובלתי מישבים ואזורים תשובים אחרים כגון גברלטר, מלטה, פרים, אין להם ערף משקי כל שהוא.

תשיבות רבה נועדה לעבדה, כי עקב אחידות האקלים באזור הים התיכון, מצרים כמעט בכל מקום אותם מצרכים עצמם, על כן מצמצם למדי גם סחר-החליפין הפנימי באזור הים התיכון. אחידות התוצרת עולה בד בבד עם אחידות הצרכים, ביחוד בארצות הקולוניאליות, הנמצאות עדון בדרגה נמוכה של התפתחות משקית. את המצרכים הדרושים לקימם רגילים תושבי הארצות האלה ליצור בעצמם ולצמת זאת צורכים הם סחורות אמפורט רק במדה קטנה. מוכן

מאליו, כי האמפורט מכיל סחורות מכל הסוגים, אבל הצריכה ההמונית מצטמצמת בסוגי סחורות מסוימים בלבד. בראש וראשונה — תוצרת טקסטיל, ברוז וסחורות ברזל, תמרי בגנו, מלט, עצים, מכונות, זבלים, מכשירים חקלאיים, מכונות וכמה סוגים של סחורות לוכסוס זולות. עקב כך הקנייה הקטן של רב התושבים המכריע ומעוט צרכיהם, אין האמפורט יכול להגיע לגבה, אשר אליו צריך היה להגיע מבחינה מספרית. אלו היה כל אזור הים התיכון נמצא בדרגה גבוהה יותר של התפתחות תרבותית, יש להוסיף עוד, כי את הצרכים המשקיים של החוף הצפוני של הים התיכון יכולות לספק ארצות ארפה הצפונית, וכי ארצות אלו משלחות חלק גדול מהתוצרת שלהן בדרך היבשה ובהן הן מקבלות גם את הסחורות הדרושות להן. יכולות הן, איפוא, לומר על הים התיכון בדרך מעבר, על הארצות האלו נמנות קדם כל צרפת, איטליה, הארצות הצפוניות של הפלגנים ובחלקה גם רוסיה.

ברור, כי הארצות, אשר להן מושבות באזור הים התיכון, הן גם המספקות העקריות למושבות את סחורות היבוא שלהן, וכן קולטות את מרבית היצוא שלהן, עבדה שבחלקה יש לזקף אותה על חשבון שיטת המטבצע והסדר המכס. כך, למשל, מספקת צרפת למושבותיה מרוקו ותוניס ולארץ המנדט סוניה את תוצרת תעשיתה וקונה את תבואתן, אוצרות-אדמתן ונפט. יחסים אלה קימים גם בין איטליה ולוב וגם בין אנגליה למצרים וארץ-ישראל.

בהספקת תוצרת התעשייה לארצות הים התיכון, מתחרות בארצות הנ"ל גרמניה, נפו, ארצות הברית, בלגיה וכו'. הסחרות אשר נקלטו בשוק העולמי ושמקורן בארצות הים התיכון הן בעיקר פרות, כותנה, גפס ומעדנים. הסחרות העקריה, שמספקות אותן ארצות הים התיכון השונות הן: ספרד - יין, שמניות, פרי הדר, פקק, ברזל, עופרת, בדיל, נחשת, פספ, פספית ומלח; יוגוסלביה - ספוגים, מלט, ברזל, נחשת, עופרת, בקר, עצים, תבואה, טבק ובצים; גרן - יין, פרי הדר וטבק; בולגריה - תירס, ביצים, תבואה וטבק; רומניה - בקר, עצים, תבואה, גפס וצמר; תרביה - פרות, פחם, מעדנים, טבק, כותנה, עורות; סוריה - שמן זית, פרות, מעדנים, תבואה, צמר ועורות; רוסיה - תבואה, מעדנים, גפס; ארץ ישראל - פרי הדר, אשלה, סבון וגפס (טרנזיט); מצרים - כותנה, דגים, פרות וסכר; קירנאיקה - דגים, ספוגים, פרות, צמר ועורות; תוניס - עשבים, פוספט, ירקות, גפס ותבואה; אלג'יר - יין, פקק, פוספט, ברזל, בדיל, בקר, תבואה וטבק; מרוקו - פוספט, ביצים, צמר ועורות; מרוקו הספרדית - שמן זית וברזל; סודאן - כותנה, שמשמן, זרעי כותנה, גומי, עורות; אריטריאה - קפה ועורות. בדיג עוסקים בכל הארצות השוכנות לחופי הים התיכון ובזמן האחרון גם בארץ ישראל.

בבואנו לסקור את תעבורת הספינות בים התיכון יש להבדיל בין זו שבין החופים הארופיים מצד אחד ובין

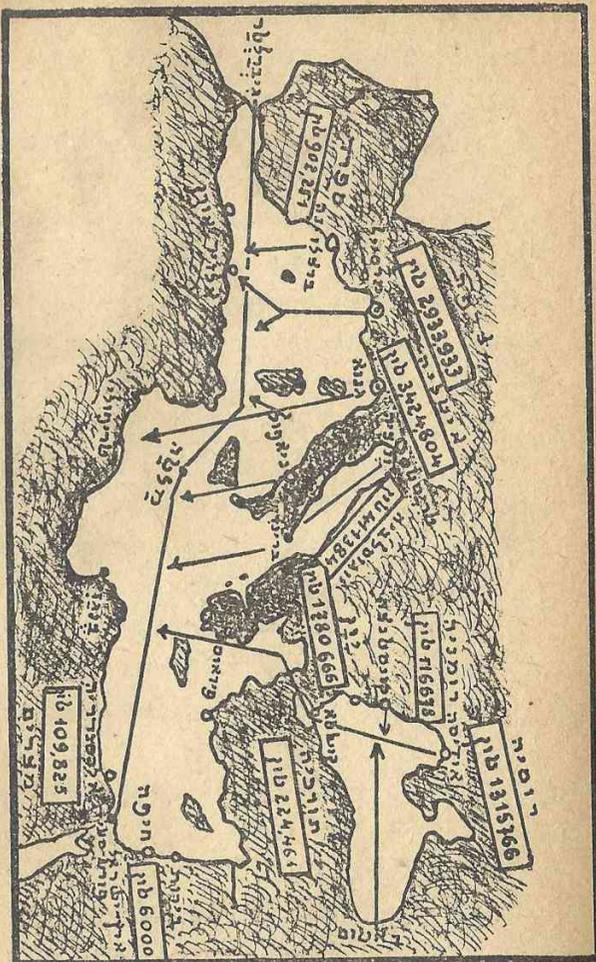
האסייתיים והאפריקניים מצד שני. ארצות הערף של שני האזורים האחרונים משתחות במדה ועומה מאד, הקשר ביניהן מתקיים בתלקו הגדול באמצעות שירות ובכלי-רכב פרימטיביים, היות ואין קימים בהן עדין כבישי מכוניות, אשר באו במשך עשרות השנים האחרונות במקום מסלות הברזל הקולוניאליות החדרות. כשם שארפת מקימת את הקשר בין אלג'יר וטימבוקטו על ידי מכוניות החוצות את המדבר, כך יקומו בעתיד גם מפעלים אחרים מסוג זה, כמו למשל, כביש מכוניות חיפה - בגדד הנמצא בבנינו.

ארפת, איטליה וגם רוסיה הן ארצות בעלות רשת משתחת של מסלות ברזל, המספקת את צרכי המדינות הללו. איטליה וספרד ארץ מסלות הברזל שלהן קרוב ל-20 אלף ק"מ; אחריהן באה רומניה עם 12 אלף ק"מ; יוגוסלביה - 10000 ק"מ; תרביה - 7000 ק"מ; מצרים ואלג'יר - 5000 ק"מ כל אחת; סודן ובולגריה - 3000 ק"מ כ"א; גרן - 2500 ק"מ; תוניס, מרוקו וסוריה - 2000 ק"מ כ"א; ארץ ישראל - 1300 ק"מ; קירנאיקה - 500 ק"מ.

באפיו של הים התיכון צפונות כל התנחות הדרושות לקיום תנועת ספנות רכה. באזור הים התיכון תסרים נהרות גדולים, היכולים לתנף בין הסחר הפנימי לבין הסחר הימי. רק הונגארי, הנילוס והרונה יכולים לבוא בקשבון מפחינה זו, אולם שני הנהרות האחרונים אין ספינות-ים יכולות לעבור בהם. רונה המהפכת אל רשת התעלות

הצרפתית מאפשרת אמנם לפרק את הסחורות במרסיס וישם
 לטעון אותן בספינות-ים וכך גם הגילוס באלפסנדריה.
 לעמת זאת הנה בדונאו, שהכניסה לתוכו היא בעקר דרך
 שפך הסולינה, אשר עמק מימיו מגיע ל-8 מטרים, יכולות
 להפליג אניות-ים קטנות, בשטחים ארכים למדי. בשני
 נמלי הדונאו — ברואלה וגלץ — יכולות לעגון ספינות-ים
 שעמקן ישיבתן במים אינו עולה על 7 מטר ומחזור הסחורות
 המעברות בנמלים אלה מאניות גדולות לקטנות ולהפך,
 הוא גדול מאד. סולינה הוא נמל התבואות הגדול ביותר
 באזור הדונאו ומציד במנופים המאפשרים לטעון פמיות
 גדולות בזמן קצר.

ערכה של ספנות הים לאזור הים התיכון גדול מאד.
 ארצות השוכנות לחופיו חלקן יש להן צי גדול, למשל:
 איטליה — 3,424,804 טון רשום ברוטו (עליה משנת
 1914 — 139.4%); צרפת — 2,933,933 ט. ר. ב. (עליה
 מ-1914 — 52.6%); יוון — 1,780,666 ט. ר. ב. (עליה משנת
 1914 — 116.9%); רוסיה — 1,315,766 ט. ר. ב.;
 ספרד — 902,251 ט. ר. ב.; יוגוסלביה — 411,384
 ט. ר. ב.; תרפיה — 224,461 ט. ר. ב.; רומניה —
 111,678 ט. ר. ב.; מצרים — 109,825 ט. ר. ב.;
 (המספרים הם לפי לוידיס רגיסטר מ-1/6/1939).
 אולם מספרים מסוג זה צריך לקרא אותם בצורה
 נכונה. הצי הצרפתי פועל כמובן בחלקו הגדול באוקיינוס; הצי
 הספרדי מחלק בין הים התיכון ובין האוקיינוס; הצי



נמלי הים התיכון ודונאו

הרוסי מפור על פני ארבעה ימים ורק הצי האיטלקי מרפז
ביום התיכון בלבד. אולם בכלל יהיה זה לא נכון. אם
נחשב כי הציים האלה עסוקים בחלקם הגדול בסחר
הים התיכון. חלק גדול מאניות הים התיכון מפליגות
מחציה לו, וביחוד רב מספרן של האניות האיטלקיות
והיוניות בשירות המשא הבין-לאומי. כמו, למשל,
ההובלת תבואה בלה-פלטה (מספר האניות היוניות העוסקות
בסחר הבין לאומי מחוץ לאזור הים התיכון מגיע כדי 9/10
מהמספר הכללי של הצי היוני המסחרי). לעצמת זאת עסוקות
בסחר הים התיכון אניות רבות שמוצאן היא מחוץ לים
התיכון, ועל כן אין לקשר קשר ישר בין המספרים אשר
הבאנו לעיל על גודל הצי של מדינות הים התיכון לבין
המשק של הים התיכון. את קנה המדה הנכון להערכת
הקפו של סחר הים התיכון אפשר לקבל רק אם נצטרף יחד
את כמות הסחורה הכללית הנסחרת והנוטענת בנמלי הים
התיכון; אלא שמספרים מלאים מסוג זה אין להשיג.

חשוב יותר ליצור לעצמנו משג על המפור של
תנועת הספנות בים התיכון על ידי הגדרה פחות או יותר
מדויקת של סוגי-הספינות השונים. בראש וראשונה יש
להזכיר את תנועת המעבר גברלטר-סואץ-עדן. הנערכת
בתעלת סואץ הערכה מדויקת לפי הטונז'. כפי שהזכרנו
לעיל מגיע הטונז' הזה ל-30 מיליון טון רשום נמו לשנה.
בתנועת מעבר זאת משתתפות בעקר אנגליה, הולנד, ג'פו,
נורבגיה ואיטליה. ביחוד עוברות בדרך זו אניות הנפט

מהמפרץ הפרסי ומהדו ההולנדית. הנמלים העיקריים בדרך
זו הם גברלטר, מלטה, מרסיי, גנוא (הנמל העיקרי בדרך
מארפה המערבית למזרח הרוקס), אלכסנדריה, פורט-סעיד
ובעקר ברינדיוני. שם מקבלות האניות את הדאר הארפי
האחרון. מהנמלים האלה עוברות הסחורות המיעדות לים
התיכון, באמצעות קני האניות של הים התיכון או באמצעות
הספנות המקומית (טרנסשיפמנט), אל מקום תעודתן.

הסוג השני של הספנות היא תנועת האניות הקשורות
ליים התיכון אולם מפליגות מחוץ לתחומיו. באניות אלו
מוכל בעקר האמפורט והאקספורט הגדול, ואף הן מחלקות
את הסחורות המובלות בהן בין הספינות המפליגות בקוים
הלוקליים. המרפוזים של חברות אלו הם בעקר
מרסיי, גנוא, ונציה, טריסט, אלכסנדריה, פיראוס, ברצלונה
ואודיססה.

הסוג השלישי הן אניות-הטרנזיט של הים התיכון,
המפליגות בין צרפת והמושבות שלה, בין איטליה ומושבותיה
ובין יוון לבין האיים השכנים לה. ספנות זו משמשת בחלקה
לצרכים צבאיים וקולוניאליים, וכפי שאמרנו לעיל, תהיה
בעלת ערך חיוני במקרה מלחמה.

לבסוף, נקמת בים התיכון גם תנועה לוקלית מפתחת,
המקשרת בין הנמלים הקטנים והגדולים, המשמשת את
סחר החופים ואת סחר התלפין בין הארצות הקרובות
לנמלים או את הסחר של ארץ אחת. בצד קני הספנות
הלוקליים המקומיים נקמת במקומות אלה גם תנועה לא

קטנה של ספנות חפשית, המרכבת מאניות-מפרש קטנות, אניות מפרש-מנוע וספינות קטנות שהעובדים בהן הם בעקר ילידי המקום.

לנקבת התפתחות גבוהה הגיעה תנועת הנוסעים. קני התנועה הזאת הם מרסיל—אמריקה; מרסיל—אלג'יר, סוריה וארץ-ישראל; איטליה—כארץ טרנזיט של ארפה התיכונית—אמריקה, לוב, חפש וארץ-ישראל, ורומניה—ארץ-ישראל. החלק הגדול ביותר של תנועת הנוסעים בים התיכון הוא משלש הארצות הנ"ל, וארץ-ישראל בתור ארץ עליה ממלאה בענין זה תפקיד רב. לזה יש עוד להוסיף את תנועת המירות, את תנועת הסקידים, הצבא ועולי הרגל לג'דה. אולם גם תנועת הנוסעים הלוקלית גדולה היא, היות ותנועת הרפבות באסיה ובאפריקה (פרט לאלג'יר) אינה מצטיינת בקשר נח, או משום ששרות תנועת הנוסעים בדרך הכפשה אינו מצטטן בטיבו.

מבין המספר הרב של נמלי הים התיכון רק שנים, מרסיל וגנוא, הם בבחינת נמלים גדולים, את הנמלים העקריים האחרים מנינו בפרק הראשון, בתור נמלים מיוחדים אפשר לציין את הנמלים הבאים: בטום וקונסטנצה, חיפה וטרפולי (נפט); זונגולדק ובנדר-ארגלי (פחם), אלכסנדריה (כתנה) וסמסון (טבק). מבין הנמלים הקטנים רבים הם בעלי ציוד ומני או בלתי מספיק. בנמלים מסוג זה נעשית מלאכת הפריקה והטעינה בעקר בידים; חסרים בהם מנופים בעלי כח-הרמה חזק ומחסנים. לעמח זאת מצידים הנמלים

הגדולים ציוד מספיק, ובאחדים מהם יש גם מספנות לתקון אניות המלאכה הגדול ביותר, בן 65,000 טון, נמצא במלטה, מספנה אחרת בת 30,000 טון, נמצאת בניקוליב. כמוכן נמצאים בכל הנמלים הבינוניים מחסני אספקה של נפט ופחם. המחזור העקרי הוא אמפורט של מטען פללי ורק להובלת פחם שוברים אניות שלמות. מסחרות הוצוא מובלים באניות מיוחדות בעקר מעבנים, פרות, נפט וכתנה. מחזור המצבר גברלטר—עדן פולל הובלת מכונות, מתכת, פחם, מלט, נייר, זבלים ותוצרת טקסטייל—מזרחה, ונפט, תבואה, ארג, סויה, סקר, תה וכתנה—מערכה.

הים התיכון מהנה נקדת-חבור חשובה לתנועת האויר בין ארפה מצד אחד לבין אסיה ואפריקה מצד שני. מרכזי התנועה הזאת הם בראש וראשונה מצרים וארץ-ישראל. ממצרים נמשכים הקוים לאפריקה הדרומית ולהדו (נתיבי האויר הקיסריים) ולהדו ההולנדית (ק. 5. מ.). מארץ-ישראל נמשך הקשר לעירק ולאירן. גם איטליה ארגנה רשת מסעפת של חבור אורונים על פני הים התיכון, המקשר בין המושבות האיטלקיות לוב, אריטריאה וחפש.

שרות הדיעות בים התיכון קשור בעקר בכבל האנגלי-הדי בדרך ליסבון—גברלטר—מלטה—פורט-סעיד—עדן, אשר הונח בשנת 1870. בים התיכון ובאוקיינוס ההדי הונח הכבל בשלשה קוים ואלו באוקיינוס האטלנטי ובים האדם בארבעה. בשנת 1898 הונח כבל לונדון-גברלטר תוך עקיפת ליסבון גם בין לונדון וחיפה קים קשר כבל. תחנות אלוט, המשמשות

תחנות קליטה ושידוד בשבי"ל הספנות, סדרו על ידי ללויד'ס (לונדון) בק"ל מצרי הים העקריים: גברלטר, פומיגואס (לינד מרסיר), פף קורסה (על קורסיקה), פף פרטוסטו (על קורסיקה); פף טקטה (מעבר בוניפציו); פף ד'ארמי (מסינה), פורטה פפוריה (מסינה), פנטלריה, זיאה, פף בונה (טוניס) ופריס. בהתאם למקומו המרכזי של הים התיכון ולגווני הרב של תלקתו הגיאוגרפית והפוליטית — מרבנות הן גם הצורות והתדרגות של תנועת הסחר ותנועת הספנות ביים התיכון. התפתחותו של הסחר ביים התיכון תהיה תלויה לא רק בקו ההתפתחות הפוליטית, כי אם גם במדת האינטנסיויות שבה תנהלנה המדינות המענינות את ההתיישבות, את האינדוסטריאליוזיה ואת הפתוחם הכללי של המשטחים השוכים להם באזור הים התיכון.

ארץ-ישראל והים התיכון

החוף הארוך של ארץ-ישראל אינו מתאים ביותר לצרכי הספנות וראוי לציון כי בימי קדם היו המתושבים באיים לארץ-ישראל אף ורק בדרך היבשה. אף על פי כן צמדה ארץ-ישראל עוד מימי קדם בקשרי ספנות עם מצרים ויוון. הרומים הקימו את נמל קיסריה ששרידיו נשמרו עד היום הזה. בהיותה נקודת חבור בין היבשות, וגם בזכות הערים הקדושות לדתות השונות, שמשה ארץ-ישראל בכל התקופות שבה מלחמה, עד שנפלה תחת השלטון התרקי, אשר לא עשה להתפתחות הארץ כמעט ולא כלום. ערך פוליטי נועד

לארץ-ישראל רק עם פתיחת תעלת סואץ, וכיום מהנה היא גורם חשוב בפוליטיקה האנגלית באזור הים התיכון. הנמל העמק העירי בארץ הוא נמל חיפה. אם כי אין הוא נמל צבאי — יהיה בכחו לעזור לצי במדה נכרת בזמן מלחמה ביים התיכון. הנמל חיפה יכולות אנויות מלחמה להצטייד בתמרי דלק; כאן מתחילה גם דרך היבשה על פני בגדד, לאסיה התיכונית. קשר זה הוא בעל ערך משקי ואסטרטגי ומשמש התחלת החבור היבשתי הישיר עם הודו.

אין מפתקני החוברת הזאת לסקר את התפתחות המסחר והתקשרות בארץ-ישראל. התקשרות היבשה הקשורה קשר בלתי-אמצעי עם הים התיכון היא תפוקת המלח בעתלית.

אשר לתחבורה של ארץ-ישראל — הרי רשת הרפנות שבה דלה מאד וגם מבחינת איכותה אין היא מתאימה לדרישות הארץ. ערך מסים יש לקורהארך חיפה-מצרים; לעמית זאת אין קני רפנת מספיקים לרוב הארץ, וקו-העור המוביל לסיריה אינו מתאם להעברת כמיות גדולות. משום כך יש ספק, אם אפשר יהיה לדאוג לאספקת הארץ באמצעות הרפנת. לעמית זאת גרמו תלקוים בתחבורת מסלת הברזל להתפתחות רחבה של תנועת מכוניות להובלת נוסעים ומשאות.

תנועת הספנות לארץ-ישראל ומהארץ התפתחה במשך עשר השנים האחרונות במדה רבה. לפני כן היה קיים רק

נמל יפו בלבד, אשר שמש גם את הסחר הירושלמי וערכו של נמל חיפה הנה עדין קטן: עתה, קנים, נוסף על הנמל העמק בחיפה, נמל תל-אביב, אשר התפתח עד הנמל האחרון בצעדים מהירים. בשנת 1937 עגנו בנמל תל-אביב 535 אניות, שהטונות הרשום שלהן הנה 720.130 טון, בשנת 1938 — 818 אניות בעלות 1.487.902 טון, ובשנת 1939 — 845 אניות, שהטונות הרשום שלהן עלה ל-1.728.160. מחזור הסחורות שנפרקו ונטענו בשנת 1939 עלה ל-158 טון אמפורט ו-50 אלף טון אקספורט (מזה קרוב ל-1.300.000 תבות פרי הדר). מספר הנוסעים שעלו לארץ דרך נמל תל-אביב ב-1939 עולה ל-13.650 איש, נצאו דרך נמל תל-אביב 4800 איש; בסך הכל 18.450 איש. חשיבות גדולה נודעת לנמל תל-אביב, שבזכותו אין האספקה לצרכי הישוב היהודי בתל-אביב, בירושלים ובסביבותיהן תלויה בנמל יפו עוד.

על גדולו של נמל חיפה אפשר ללמד מהמספרים הבאים: בשנת 1928 עגנו בנמל 502 אניות שהטונות שלהן הנה 1.117.838 טון; ב-1934—1404 אניות—3.469.072 טון; ב-1938—1787 אניות—4.804.402 טון. מחזור הסחורות שנפרקו ונטענו בשנת 1930 עלה ל-236.287 טון, ב-1933 ל-473.042 טון; ב-1939—996.333 טון.

על הספנות היהודית המהנה בציה המורה נוכח לעמוד כאן רק בקצור. היסוד העיקרי לתנועת הספנות בכל ארץ וארץ הוא הובלת סחורות שהקפה תלוי במדת צריכתן

של הסחורות השונות על ידי תושבי הארץ ובגדל היצוא שלה. בארץ-ישראל, ובחוד אצל החלק היהודי של התושבים, גדול מאד הצורך בבוא, הואיל ותארץ, הנתונה בתהליך של בניה לא נתברכה בחמרים גלמיים. מצד שני אין החרשת הארץ-ישראלית יכולה לספק אלא סוגים מעטים של סחורות לצרכי האקספורט (בעיקר אשילג ותוצרת „שמון“). וכמות האקספורט אינה מספיקה כדי לנצל באופן מועיל את האניות המכאיות לארץ את האמפורט. ענין בפני עצמו הוא אקספורט פרי הדר, המצמצם אך ורק בעונה מסוימת ונגשלת מהארץ באניות מיוחדות, ביחוד של הארצות הצפוניות. האניות המובילות לחו"ל את פרי הדר הארץ-ישראלית מפליגות בשלשה קוים עיקריים: קו הים התיכון (קונסטנצה, בורגס, ורנה, טריסט ומרסיל); קו הקונטיננטלי (דני, אנטוורפן, רוטרדם, המבורג, ברמן, קופנהגן, אוסלו, גוטנבורג, שטוקהולם, הלסינקי רינה, טליו, גדינה); קו אנגלי (לונדון, ליברפול, גלוגו, הול, מנצ'סטר, סוטמפטון, ניו-קסטל, קרדיף בריסטול). הסכום הכללי, אשר ארץ-ישראל שלמה במשך שלש השנים 1935—1938 בעד הובלת הפרי מארץ ישראל ואמפורט חמרי הארצה מהו"ל הוא קרוב ל-2% מיליון לירות. באופן כללי עולה האקספורט רק כדי 1/4 של מחזור הסחורות הכללי. הספנות הגדולה נתונה אך ורק בידי ארצות חוץ, או לפי הבטיי המקביל, הספנות הגדולה שלנו היא פסיבית ולא אקטיבית. מתוך הנמוקים האלה פנתה הספנות הארץ-ישראלית בראש וראשונה

לשרות חופי בין ארץ-ישראל, מצרים, סוריה ותרכיה. בצד התפקיד של הובלת הסחורות מצמת הדרך של תנועת הסחר העולמי — פורט-סעיד ואלכסנדריה — נחלקתו, מקצמת הספנות הירי: ישראלית קשר חופי עם הנמלים הנמצאים לאורך החוף המזרחי של הים התיכון עד לים השחור. שרות חופי זה התרחב על ידי יצירת קו יחודי מארץ ישראל לקונסטנצה. בנמלים האלה מקבלות הספינות הארץ-ישראליות בעקר מטען כלי, בקר, עצים ועופות. אולם הלכת במיות הסחורות הנשלחות באניות מוכחה, כי גם הספנות החופית הארץ-ישראלית פועלת בתנאים קשים מאד. אם כי ארץ-ישראל נמצאת בצדי הדרך העקרת של תנועת הסחר העולמית, מובילות הספינות הגדולות גם חלק נכר ממחזור הסחר החופי. ארץ-ישראל היא בבחינה ידועה תחנה סופית לשרותים החופיים הארפיים הגדולים, המגיעים עד תעלת סואץ, אשר אינה רק מחברת שני ימים בלבד, אלא גם מפרידה, עקב מסיממער גבוהים, בין שני תחומים של תנועת הספנות העולמית. כמו בראשית הדרך כן בנקדחה הסופית שואף השרות החופי הארפי הגדול לקבל ממנה נמלים מטענים לברכו חננה, ואניותיו מבקרות לשם כך בנמלים הנמצאים לאורך החוף המזרחי של הים התיכון; ובחלק זה של הדרך מקבלת הספנות הגדולה במדה מסוימת אפי של ספנות חופית קטנה. אניות המשא הגדולות, המבקרות בנמלי אלכסנדריה, תל-אביב, יפו, חיפה, בירות וטרפולי, מצמצמות — על ידי התעסקותן גם בשרות חופי —

את אפשריותיה של הספנות החופית הארץ-ישראלית. גם אניות-הנוסעים, המקבלות בדרך בין החופים מטעני-משא, מוסיפות כצדן לצמצום האפשריות האלו. ולבסוף יש להזכיר גם את ספינות-המפרש המזריות והסוריות הקטנות, שקל אחת מהן אינה מסוגלת אמנם להוביל במיות גדולות של סחורה, אלא עקב מספרן הרב נוטלות הן כמות נכרת של סחורות מהמחזור החופי של ארץ-ישראל.

אם כי ארצות הערף טרם פתחו ותחום האספקה מגבל מצפון ומדרום על ידי נמלי בירות ופורט-סעיד, רבות הן האפשריות הפתוחות בפני הספנות הארץ-ישראלית. בשנת 1938 (השנה הנומלית האחרונה לפני פרוץ המלחמה) הגיעו לנמלי הארץ למעלה מ-3000 ספינות, שפח קבולן הכללי עולה ל-5 מיליון טון. דרך היבשה לבגד תוכל לעזור במדה רבה לספנות שלנו על ידי פתוח תנועת הטרנזיט, גם אם איזו להנים שקל תנועת הסחר לעירק וחננה מכרחה לעבור בדרך זו. התחבורה בדרך זו תעמד בהתחרות עם התחבורה הימית דרך תעלת סואץ והמפרץ הפרסי (מוהמרה) ותהיה זאת שאלת הפוליטיקה הפערפית אם דרך היבשה תוכל לעמוד בהתחרות זאת. מובן מאליה, כי הדרך היבשתית תמשך אליה סחורות כאלה אשר מהירות העברתן חשובה יותר מאשר מחיר הטרנספורט. מלבד זאת יש להביא בחשבון את דרך היבשה בירות — בגד. העברת הנפט באמצעות הצנור והעבדה שהוא נשלח מחיפה אינו מהיות יתרונות נכרים לבני הספנות הארץ-ישראלית. אולם לאחר

שנפתחו בחיפה בתי הזקוק יכול להנצר כאן היסוד לקיום
שרות אגנות-גפוט, אשר יספק באמצעות אגנות קטנות
את הגפוט הדרוש לכל החוף המזרחי של הים התיכון
ולאיי הסביבה.

שרות אגנות-הנוסעים נמצא כמעט כלו בידי חברות
חויץ לארץ. מספר הנוסעים, אשר נסעו באגנות יהודיות
בין חיפה — קונסטנצ'ה, הקו היחיד בו קיים שרות יהודי
לאגנות נוסעים, עלה בשנת 1937 רק ל-23% מהמספר
הקללי של הנוסעים אשר עברו בקו זה. ענף זה של
הספנות נתון במיוחד לתגודות הקוניוקטורה ומיסד על העליה
והפירות. גורלו של ענף זה יכרע בחשבון סופי בארצות
היציאה של ארפה. הקשאים בהם נתון שרות-הנוסעים הם
קדם כל בגבה המשקעות הדרושות להקמתו. לצורך שרות
כזה יש להעמיד אגנות יקרות בעלות מהירות גדולה
פחות או יותר. הוצאות התזקתן של אגנות כאלה גדולות
למדי. מספר העובדים הדרוש כדי לשרתן גדול, ורק מטעני
סחורה מעטים יכולות הן לקבל בדרכים העקרויות. מבחינת
הציוד, מהירות, גדל הספינות, הכלכלה, צריך שרות כזה
לעמד בהתחרות עם חברות זרות הנגהות בארצותיהן
מתמכה ממשלתית. על כן רק מפעלי ספנות המצידים בהון
גדול והמתנהלים מתוך ידיעת המקצוע יש להם ספויים
להצליח, וגם זה בהנחה, כי יהיה באפשרותם להמנע
ממלחמת מחירים בהובלת נוסעים או לעמוד במלחמת
התחרות כזאת. את זאת אפשר להשיג או על

ידי הסכם מקדם עם המתחרה הזר או על ידי השקעת
הון יסודי גדול.

מרבית ספויים הם כלי ספק ענפי-הקואי של הספנות,
כפי שקבר הוכח על ידי הגמלים בחיפה ובתל-אביב.

בגנו סירות וספינות, אשר את ראשיתו רואים אנו
כבר היום, יהיה בעתיד בעל ערך רב. גם הדיג היהודי
נמצא בשלב של התפתחות ומטרתו לבטל את אמפורט
הדגים מבחויץ, שהוא כעת גדול למדי (5000 טון לשנה).

בדרך כלל אפשר לאמר, כי יש יסוד להתפתחות
הספנות בארץ-ישראל ואם מפעלי הספנות יוקמו מתוך
זהירות עסקית ויהיו מממנים כראוי, יכולים הם להפוך
לגורם משקי חשוב.

על ידי כך יקשר קשר ריאלי בין ארץ-ישראל ובין
הים התיכון שלחופיו היא שוכנת, קשר אשר יצמיד את
בגנו הארץ במדה כזאת, שתוכל לקחת חלק בהתקדמות
התרשתית, אשר ספניה מתחילים להראות גם בתרפיה
ובמצרים ומהיום תקנה לים התיכון המזרחי כלו.

במסגרת תהליך זה צפונות אפשריות גדולות לספנות
העברית. עם התפתחות התרשת בארץ-ישראל, בין בכמות
ובין באיכות, במדה שתוכל לקנות לה מהלכים בשוק העולמי,
נהיה זקוקים לטונות גדול בשביל יבוא החומר הגלמי ויצוא
המוצרים. זה אפשר לנו להניח יסוד לצי מסחרי עברי,
שספינותיו תשרתנה את התרשת, ובחדשי הקיץ ובתחלת
החורף גם את צרכי משק התדרים של הארץ.

גם זקן ה"צבר"

נכנע בפני
סבון הגלוח
ומשחת הגלוח

של

"שָׁמֶן"



הסנה

חברה א"י לאחריות בע"מ

(נוסדה בשנת 1924)



חברת הבטוח הותיקה בארץ

כל ענפי ביטוח ● כסוי סכון מלחמה

עם התפתחותן התרשמית של ארצות הערף והגברת
מחזור היבוא והיצוא שלהן, ילכו סכויי התפתחותה של
הספנות העברית הליך וגדול ונמל חיפה עתיד להפך לנמל
גדול, בו אזור-נמל חפשי, מספנות ודוקים, מחסני סחורה
וממגורות תבואה גדולים, ובדרך זו יוכל הישוב לקבל את
חלקו בספנות הגדולה.

אם ההון הגדול, שיהיה דרוש לממון המפעלים האלה,
יבא בזמנו וישקע במפעלים מתאימים — עתידה ספנותנו
להתפתח התפתחות גדולה. התפקיד המוטל על הישוב כיום
הוא — להקדיר בעם היהודי את הפרת העבודה, פי ארץ-
ישראל שוכנת לחוף הים התיכון וכי למען בנינו הארץ
מצוים אנו למצוא את הדרך לים.

בנק ארץ ישראל לדיסקונט בע"מ

תל-אביב

ר' יהודה הלוי 27, טלפון 2-4581, ת.ד. 95

כל עסקי בנק

פקדונות וחשכונות בתנאים נוחים
קשרים וקורספונדנטים בארץ ובחוץ לארץ

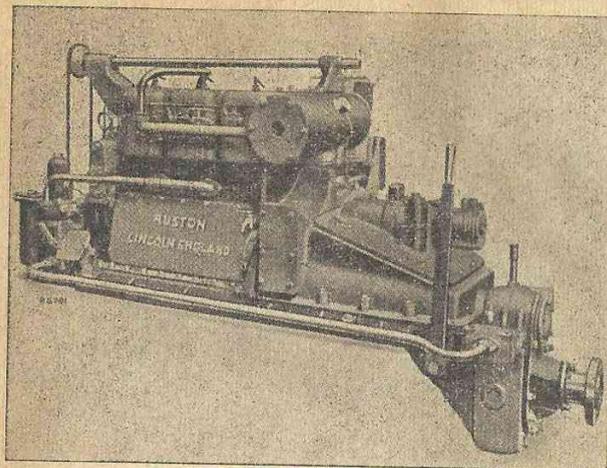
מוטורים לסירות

מבית החרשת פירבנקס-מורז
Fairbanks, Morse & Co. U.S.A.

ואחרים

מספקת

המחלקה הטכנית של
המשביר המרכזי בע"מ



RUSTON & HORNSBY MARINE ENGINES

בטחון גמור בעבודה
מינימום של טפול והשגחה
תצלכת חסכונית בדלק

הסוכנים הראשיים לארץ-ישראל:

א. סיניבר ושות' מהנדסים בע"מ

רח' סלמה, בנין גרין, ריאו', תל-אביב, ת.ד. 271, טל. 1509

בית חרשת למכונות ובית יציקה
תעשית כל מיני חלקים למוטורים דיזל ומשאבות

THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES CO. LTD., PIRAEUS

קוים הרתיכון היוניים בע"מ, פיראוס

קוים קבועים - דו-חדשיים:

(1) ארץ-ישראל - מצרים - יון - איסטנבול

(2) ארץ-ישראל - סוריה - קפריסין - יון - איסטנבול

לסחורות ולנוסעים

תל-אביב: אלאוף ושות, ר' אלנבי 125, טל. 3389

חיפה: כספי, אסימקופולו, ת.ד. 27, טל. 26

חברה ארצישראלית
לספנות והספקה בע"מ, חיפה

בעלת צי גדול של סירות,
סירות-דיזל סוחבות,
מנוף צף בעל כח הרמה
של 35 טון בנמל חיפה.

לודזיה

LODZIA

גרבים

טריקו

לבני משי

(CHARMEUSE)

לאברות

לאברים

לילדים

חליפות

לתינוקות

BABY

"לודזיה"

חברה לטקסטיל בע"מ
תל-אביב

בנק

הפועלים

בע"מ

תל-אביב, ת.ד. 27

טלפון 4296-4297

ההון הנפרע והרזרבות

190.000 לא"י

מנהל עסקי בנק

לכל ענפיהם

הוצאת מרכז החבל הימי לישראל

היהודים והים

מאת ש. טולקובסקי

אלהים

מאת בר-כוכב מאירוביץ

נמל תל-אביב

מאת פר' שמו

הדיג בארץ-ישראל

מאת ד"ר נ. וידרא

להשיג במרכז החי"ל ובסניפיו

דפוס
הפועל
המזרחי

מוציא לפועל כל
מיני עבודות דפוס
בדיקנות ובהדור
רב לשביעת רצון
הגמורה של המזמין

דפוס הפועל המזרחי. אגודה קואופ. בע"מ

תל אביב / רח' הרצל 78 / טלפון 5458

מחסני מצרים למכונות

ח' פ' ה'

תל-אביב

מרכז מסחרי החדש, פסג' 16^א
תבת דאר 691, טלפון 1453

רח' ברזלי 7, (פנת רח' החשמל)
תבת דאר 1766, טלפון 3066

לאחר הצלחתו הגדולה של המנוע דיזל "קטרפילר" ביבשה
הצלחה חדשה בים

מנועים דיזל ימיים

מתוצרת

CATERPILLAR TRACTOR Co.

טרקטורים דיזל / מנועים דיזל לתעשייה
ולחקלאות / מנועים דיזל ימיים בגודל
שונה / מכונות לסלילת כבישים.

ללויז ימי ארץ-ישראלי בע"מ

חברה ארץ-ישראלית ראשונה להפלגות רחוקות

בעלת אניות:

"הר-ציון" (נוסעים ומשא) ו"מרים" (משא)

מקשרת את ארץ ישראל עם חופי הים השחור,
עם הממלכה המאוחדת ועם יבשת אירופה.

משרד ראשי:

תל-אביב, שד. רוטשילד 19, טלפ. 9-4568, ת. ד. 960

המנהל הראשי: מר לזר ברקוביץ

סולל בונה בע"מ

מרכז קבלני של

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

המשרד הראשי:

חיפה, רחוב הנמל, בית סולל בונה

טלפון 4-2091

תבת דאר 563

המחיר 15 מ"ל

