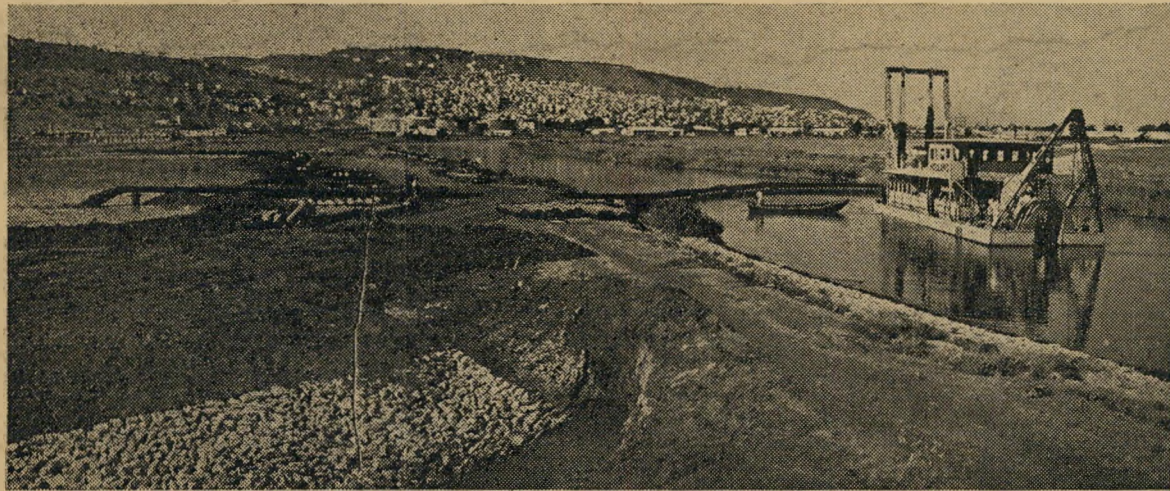


לרשות מנהלת נמל חיפה לפריקה וטעינה של סחורות בעלות נפח גדול (עצים, ברזל) ול יצוא פרי הדר.

אורחים בטעות. שיר גרמני

כאשר החליטו הסטודנטים של טכניון הל-סינקי, פינגלנד, להקים לעצמם שכון, בקשו



המחפז הצף* בחפירת תעלת נמל הקישון...השאיר את נמל חיפה

גרץ, בעל חברת דיזונגוף, בשביתת הימאים, כשתתמו על הסכם נפרד עם המורדים. הסערה פרצה כבר למחרת היום. לשכת הרישום לספנים, שהיא מוסד של משרד התחבורה, סירבה לאשר את רשימת הצוות של האניה, בה הופיע אדן כרביחובל. הגי' מוק: אדן גרץ נושא בתעודת רביחובל זרה, שאין הממשלה מכירה בה, והוא צעיר מדי (23) כדי לשאת בתעודת רביחובל ישראלית.

(אחרת יצטרך לבקש אורחות ששר הפנים יכול לסרבה בלי לתת כל נימוק) היתה ברור לה לחלוטין: להחזיק מעין שוט של הממי שלה (או של המפלגה השלטת) על ראשו של הערבי, לתת אפשרות לשר הפנים להכריז על ישיבתם של רבבות ערבים במדינה כבלתי-חוקית. מסביב למשמעות זו נערך מעין ריקוד היתולי, כשחברי כנסת מפא"י ואף שר הפנים תיארו בצבעי-שמן לוחטים תמונה של אידיליה ערבית בישראל שהיה לה לקיף את בלבד: היא לא התאימה לי מציאות. כי כמעט כל הערבים במדינה, אף כי מצב הכלכלי טוב יותר מאשר היה בעבר, ובודאי טוב יותר מצב הפוליטי במדינה, נות השכנות, רואים עצמם כמייעוט מדוכא עקב קיומם של חוקים ההופכים את עצמם מציאותם במדינה למעשה חסד של פקיד ממשלתי נמוך.

סיפר אמיל חביבי, בהתרגשות: „אנו יודעים על עשרות מקרים בהם הושלכו ה' תושבים הערביים פעם מישראל לבעריהירדן ופעם מעברי-הירדן לישראל וחזרו לחילה, עד שאבדו עקבותיהם ורווחו שמועות מעציבות על גורלם! התרגש לעומתו שר הפנים: „זהו נאום הסתה!“

מלחמת-צדלים. אולם מעבר לויכוח על סעיפי-משנה, שהיו מעטי-ערך בשל עצמם, הודקרה השאלה הגדולה, שאף חבר-כנסת אחד לא העז להעלותה בבירור: מהי מדינת ישראל? האם היא מדינה יהודית, שהייתה לעם היהודי ואשר כל שאר תושביה אינם אלא נסבלים? או שהיא מדינה ישראלי, אליה, והשויכת לתושביה, בני שני העמים? בהעדר תשובה ברורה על שאלה זו, היה הויכוח מלחמת-צדלים בלבד.

הים ימים טובים הגיעו

אחר שקצין הסיפון השני נימרוד אשל שוחרר מן הצבא מדד את רחובות חיפה, חיכה להודאה מטעם חברת שוהם על הפקידו החדש. אולם ההודעה לא באה: בישיבה מיוחדת התייחסה הנהלת שוהם לא להעסיק מודש החאיש שסימל יותר מכל אדם אחר את רוח המרד של הימאים.

השבוע יצא נימרוד את הארץ, בדרכו לרוטרדם ההולנדית, כדי לעלות על סיפון א/ק דינרד בורכר, אניה השייכת לחברת עתיד. אמר אחד הימאים, בהיפרדו מנימרוד: „הגיעו ימים טובים, שעלינו לסמוך על חברה פרטית שתציל אותנו מידי תאות הנקמות של חברה הסתדרותית.“

מספר 2 נגד מספר 1

רחוב כיאט הוא רחוב קטן בחיפה, מול שערי הנמל. מעטים מבני העיר יודעים על קיומו של רחוב זה. אולם בשבוע שעבר היו כמעט כולם שותפים למאבק איתנים שהתנהל בין שני בתים שכנים ברחוב: חברת דיזונגוף

המלחמה האמיתית לא היתה נטושה בין חברת דיזונגוף ובין הממשלה, אלא בין אדן גרץ ובין רבי-החובלים הישראלים, שהם בעיני הכרה מעמדית מודגשת ביותר. כי ראש הלשכה לרישום הימאים הוא רביחובל זאכר, הים, אחד מותיקי רבי-החובלים, יליד רוסיה. אמר זאכר: „לא נוכל להרשות שצעירה, אפילו יהיה צעיר מוכשר ביותר, יהיה רביחובל באניה ישראלית מבלי שיעבור את הדרך הארוכה אשר חוק המדינה קובע אותה לקבלת תעודת רבי-החובלים.“

אולם גרץ האב וגרץ הבן לא חיתרו. הרדיע האב: רבי-החובל הוא האדם האחראי על האניה כלפי בעל האניה, ורק בעל האניה רשאי להחליט בידי להפקיד אחריות זו. שום מוסד ממשלתי אינו רשאי לתת לנו הראות בעניין זה.

בינתיים גמרה האניה את עבודת הפריקה התעכבה באפס מעשה בנמל חיפה. ההוצאות היומיות של אניה עולות 1200 דולר, ומחיר המאבק החל מגיע לסכומים ניכרים.

(לסוף נמצאה פשרה שהשביעה את זאכר (הים) מבלי לפגוע בכבוד האניה. אדן גרץ הפליג כמפקד האניה, אחר שהוכיח שיש



רודולף גרץ (שמאל) ואדן גרץ (עומד) בשיחה עם הצוות האיש שסימל את רוח המרד...

בידי חבר צוות נוסף (הקצין הראשון האיי-טלקי) תעודה של רבי-חובל.

תעודת רבי-חובל ניתנת בישראל רק לאדם שהחזיק קודם לכן תעודה של חובל ראי שון משך תקופה מסוימת. לפני כן תעודה של חובל שלי, הניתנת רק לאדם שהפליג ארבע שנים בים. רבי-החובל הישראלי הצעיר ביותר הוא יצחק (אייק) אהרונוביץ, בן 28.

נמלים ההצעה השנייה מתאמת

כשעזב אחרון האנגלים את הארץ בקיץ 1948, השאיר אחריו את נמל חיפה על רצי' פיו ומחסניו שקט, ריק מסחורות. פרט לאניות הצבא הבריטית שעזבה את הנמל, כמעט לא נראו אניות אחרות.

אולם עם תום תקופה זו, כשהחלה העלייה ההמונית, גבר יבוא הסחורות לארץ בקצב מסחרר: מחסני הנמל צרו מהכיל את צומס הסחורה הגדול שהוטל עליהם. הדבר גרם להתפתחות אי-סדרים ותופעה של התגוללות סחורות ללא אפשרות איחסון יעיל. היה צורך מדי בשטח נמל נוסף. צפו שתי הצעות: להאריך את שובר הגלים הנוכחי, להרחיב את הרציפים והמחסנים של הנמל, או לבנות נמל נוסף בעל שטח המאפשר כמירכץ פתוח מפעלים תעשייתיים בצדו. הפור נפל על הצעה השנייה.

מחפז צף. באמצע יוני 1951 השתרכה שורה של מכוניות משא גדולות כשסמל מ.ע.צ. (מחלקת עבודות צבוריות) מוטבע עליהן, עמוסות ציוד כבד, כמה קילומטרים מזרחה לחיפה בכיוון זרימתו של נחל הקישון בעמק זבולון. השיירה נעצרה מול מיכלי הדנט הענקיים של חברת אסו, במקביל למפעלי החשמל של רוטנברג, פרקה את ציודה. מאז הפך מחזה זה לתדיר ביותר: משך חודשים רבים זורמות מכוניות משא עמוסות אבנים ענקיות (אחזות עד 15 טון) שהובאו ממחצבתות 4-5 ק"מ ליד חיפה לשם בניית שובר גלים באורך של 600 מ' לנמל הקישון. שלט מרובע בעל אותיות צבועות ירוק בהיר אשר במרכזו סמל עגלגל מודיע „שכח פתוח הקישון ע"י חברה הולנדית לעבודות נמלים בשיתוף עם סטול-בוה, מסרף 3800 דונם ששייכו בעבר לבעלי קרקעות פרטיים. שני מתכננים הולנדים, ואן המסקרק וואן ביסט, עשו את עבודת התיכנון, מסרו אותה למשרד התחבורה שהעמיד לצורך כך משרד הנקרא בשם „רשות פתוח הקישון“.

לפי תכנון זה, התחלק בצוץ הפתוח לשלש עבודות יסודיות: (א) בניין סכר בין הקישון הקיים והתעלה החדשה; (ב) חפירת תעלה באורך של 2700 מטרים מהסכר עד המוצא לים (אשר היא בעצם המ' עבר לאניות) ברוחב של 80 מ' — עד 180 מ' במקום סיבוב לאניות; (ג) בניין שובר גלים באורך 600 מטרים שיגן על התעלה בפני הים.

את הפיקות על העבודות קיבלה מ.ע.צ. בהדרכתו של מהנדס יהודי מלונדון. העבודה הקבלנית נמסרה לחברה ההולנדית נדרלנדס הרבור וורקס אשר הביאה 16 ממומחיה לשם כך מהולנד, התחייבה בחוזה לסיים את העבודות עד נובמבר 1952. מומחיה של החברה הובאו למטרת עבודה מיוחדת במינה: חפירת התעלה במחפז צף (ראו תמונה) אשר תגיע ליד מוצאה לים, לעומק של 8 מטרים. (במקומות אחרים 6-5 מ'). העבודה שהתקדמה במהירות איפשרה, הי שבוע, השמעת הבטחה מכי מהנדסי התיכנון: „בסוף נובמבר נגמור את בנייתם של שלושה מגנשים (רציפים) המיועדים לאניות בעלות נפח של 3000 טון!“ מגנשים אלה יועמדו

* תפקידו: חפירת מיליון מטר מעוקב אדמה, לאורך 2700 מטרים.

התיישבות למה לא באויר

כשהחל גרעין הצופים התלאביבי להתגבש להתיישבות ממשית (שלהכשרה אליה נמצא הוא בכפר-בלום), החלו בו היוכוחים הסוערים הנהוגים בכל גרעין, הנשירה הרגילה בתקופה זו. רוב העובדים: תלמידי גמנסיה, שאינם ראו את ענין התנועה כמתאים לרוחם יותר מחברה סלוגנית אך שאינם ששים להסיק מכך את המסקנות המעשיות — הצטרפו לג'עין. לא התפנה זמנם לדון בהצעה, שאמרה להפוך גרעין זה לדבר, שכמותו טרם היה ארץ, להוסיף ענף חדש להתיישבות הישראלית עמוס מלמד, בוגר גמנסיה הרצליה, כיום פרופסור בצ"ל, בסם את ההצעה, אמר: בשעתו, כשדברו על הקמת משקים התלויים בים, עורר הדבר ויכוחים סוערים, הוכיח את עצמו ככלי-זאת מבחינה מעשית. אם יתכן הי' דבר בים, מדוע לא ייתכן אותו הדבר בארץ? גרעין תעופתי, מורכב מטייסים, מכינאים בעל-מקצוע מסוגל לקיים את עצמו בכביה, להוסיף לשרות החלוציות רבים שהסתייגו (המשך בעמוד 10)