

התשתית הימית האזרחית בישוב

מאת: ענת קדרון

מבוא לעבודת גמר לתואר 'מוסמך' בנושא הקמת חיל הים, בהדרכת פרופ' יואב גלבר

אוק. 2000, מכון הרצל לחקר הציונות ולימודה – אוניברסיטת חיפה

התשתית הימית בישוב כללה את התשתית האזרחית ואת התשתית הצבאית. התשתית האזרחית כללה את צי הסוחר, חברות השיט הפרטיות, אגודות הדיג וגרעיני ההתישבות לצורך הקמת ישובי דייגים, אגודות ספורט ימיות ובית הספר הימי ליד הטכניון בחיפה. הממסד הימי האזרחי כלל את המחלקה לדיג של הסוכנות והחבל הימי לישראל (החיל). התשתית הצבאית כללה את יוצאי הצי הבריטי, יוצאי המוסד לעליה ב', יוצאי הפלי"ם, מתנדבים ומומחים מצייים זרים (מח"ל או אחרים).

הקמת תשתית ימית בישוב החלה יחסית מאוחר לתולדות ההתישבות הציונית. ה"חלום הציוני" לא כלל בתוכו מראשיתו גם נופך ימי. השיבה אל עבודת האדמה ואל הפועלות נתפסה כחלוציות "האמיתית". רק בעשור השלישי של המאה העשרים החלה "היקיצה הימית הציונית", כפי שמכנה אותה אברהם זהר.¹ המפעל הימי התחלק לארבעה תחומים: ימאות אזרחית, עבודה בנמלים, תנועות נוער וספורט ימיות והתישבות לחוף ים המבוססת על ענף הדיג. לאלה יש להוסיף גם את מערך ההכשרה הימי האזרחי. גופים ציבוריים אשר פעלו לעידוד הפעילות הימית הציונית היו ה"חיל": 'החבל הימי לישראל' שקם ב-1937² והמחלקה הימית של הסוכנות שבראשה עמד מ-1935 ד. ב. גוריון.

מאגר כ"א זה, שעבר הכשרה ימית, אפילו מועטה, היה קטן. גם כלי השיט היו מצומצמים, בעיקר כליים קטנים המיועדים לדיג ומעט ספינות גדולות יותר השייכות לחברות הספנות האזרחיות.

אבל מעבר למשימות הישוביות כלכליות של כיבוש 'הפלח הימי' (כגון דיג ומסחר) צריך היה להעריך גם למשימות לאומיות, הן בתחום הביטחוני והן בתחום ההעפלה (מאמצע שנות השלושים ואילך). הגדרת המטרות השתנתה בהתאם לצרכים והתגבשה לאט, כמו גם גיבוש הכח הימי הלוחם.

יש לציין כי החלום על ימאות עברית לא היה רק נחלתה של התנועה החלוצית הפועלית. גם ז'בוטינסקי קרא ל"כיבוש הים" וחלם על הכשרת עתודות של נוער לשירות בצי צבאי ובצי סוחר בעתיד. בית"ר אף

¹ זהר א', הפלי"ם, סיפור הפלוגה הימית בפלמ"ח, הוצ' מרכז ההסברה ומשרד החינוך, 1994, עמ.8. (להלן: זהר, הפלי"ם).
² החיל קמה כגוף אזרחי, בעל הנהגה פריטטית של נציגות חוגי השמאל ונציגות חוגי האזרחים (במינוי "זבולון" והועד הלאומי). הם שמו להם למטרה לעודד פעילות ימית בקרב הנוער היהודי בארץ ובחו"ל. הם עסקו בפעילות של קירוב לבבות לנושא הימי, תעמולה, פעילות תרבותית, הקמת אולפן לעובדי הנמלים, הרצאות בתחומים ימיים שונים, עידוד פעולות נוער דרך הקמת צופי הים, ביה"ס הימי, פעילות ספורטיבית (קלוב השיטים), השתתפות בתקציב "זבולון", "הסקציה הימית של הפועל" ו"מכבי" וגם עזרה לספנות העברית, עזרה שהותנתה בהנפת דגל החיל על כלי השיט. המטרה היא קיום ספנות לאומית, ואנשי החיל היו חדורי תחושת שליחות לאומית, כפי שעולה מאופן חתימת מכתביהם הרשמיים: "בברכת גאולת החיים". עוד עסקו אנשי החיל באיסוף חומר להקמת מוזיאון ימי עברי, וכן באיסוף תרומות. עוד בהרחבה: תיקי החיל"ל, ארכיון תנועת העבודה, מכון לבון, IV208-1-555.

הקימה בית ספר לקציני ים בצ'וויטווקיה באיטליה. אחראי על ההכשרה (ספורטיבית וימית) מטעם בית"ר היה ירמיהו הלפרן, חבר הנהגת בית"ר העולמית. אחד מחבריו של הלפרן, קפיטן אריה באייבסקי, היה מחלוצי הימאות העברית. באייבסקי, רב חובל רוסי בעל עבר קרבי מימי מלחמת העולם הראשונה ומימי מלחמת האזרחים הרוסית, הגיע לא"י ב-1918 כחברו של פנחס רוטנברג, התגייר והצטרף לגדוד העבודה. הוא היה ממקימי "אגודת הים", חברה קטנה בעלת ספינה אחת: "החלוץ". ב-1925 ייסד את "איגוד ימאים עברי", אשר התפרק במהרה עקב המס' הקטן של ימאים עבריים אז. באמצע שנות השלושים היה ממיסדי "זבולון", אגודה לחינוך ימי (יחד עם המהנדס עמנואל טובים).³ כדוגמת ק' באייבסקי, היו עוד מס' מועט של אנשי עסקים, מכורים לנושא הימי, אשר חלמו את חלום הכיבוש הציוני את הים. רוב המאמצים הושקעו בבנין הספנות המסחרית ספנות הדיג, ולא הודגש כאן הפאן הצבאי.

בבית"ר כן הושם הדגש על הכשרה צבאית של נוער: ב-1935 נרכשה עבור ביה"ס בצ'וויטווקיה ספינת הכשרה: "שרה א", שהיתה מפרשית בת 200 טון. הקורס הראשון של ביה"ס היה בחורף 1936 והשתתפו בו קדטים מכל העולם, בניהם גם אנשי בית"ר מהארץ, אחד המשתתפים בקורס ראשון זה היה לימים מפקד חיל הים האלוף שלמה הראל, וכן קציני ים נוספים כגון צבי קינן.⁴ ההכשרה הימית של בית"ר לא ארכה זמן רב. בקיץ '37 הפליגה "שרה א" לחיפה ועגנה בנמלה כחודש ימים. מטרת ההפלגה היתה גיוס כספים להמשך פעילות. עסקני התנועה הרביזיוניסטית הקימו אז את "הליגה הימית העברית" שמטרתה גיוס תרומות להמשך פעילות הכשרה ימית, אולם נכשלו במשימתם. הראל טוען בספרו כי פעילות בית"רית זו היא שדחפה את הממסד האזרחי (שחלק על דרכה האקטיביסטית של בית"ר) להקים את החי"ל ולפתוח את ביה"ס הימי ליד הטכניון.⁵ זוהי כמובן טענה אפולוגטית, ואין מענינה של עבודה זו לבדוק את נכונותה. כך או כך הפלגות "שרה א" נפסקו בשלהי 1937, כאשר היא נפגעה בסערה בדרכה לצרפת.

ימאות אזרחית:

הצי הימי האזרחי של הישוב היה בעיקרו צי דיג. רק בשלב מאוחר יותר נוסף ההיבט של צי סוחר. צי הספנות העברי החל את דרכו בזכות חלומות של בודדים. נסיונות בודדים בביסוס ספנות עברית היו החל משנות העשרים. הובאה הדוגמא של קפיטן באייבסקי, אשר מהווה דוגמא לנסיון פרטי של אדם, אשר חלם ל"העלות" את אהבתו לים לא". והיו דוגמאות נוספות, אולם הן היו מעטות ולא הצליחו להגיע לידי ביסוס ענף ספנות יהודי. (מאחר ואין זה נושאה המרכזי של העבודה, לא נעשתה הפרדה בסקירה זו בין הצי הפרטי לכלי השיט של ההתישבות העובדת).

³ סיפורו של באייבסקי מופיע ב: קיפניס א', "קפיטן באייבסקי, רב חובל רוסי בן אצילים ממיסדי הימאות בארץ", עת-מול, י"ז, (5), 1992. עמ. 22-23.
⁴ הראל ש, לפניך הים, הוצ' משהב"ט, 1998, עמ. 23-26.
⁵ שם, שם.

הצי הימי האזרחי של הישוב כלל את:

"עתיד": חברה פרטית שקמה ב 1934, אניותיה היו: "עתיד", "עמוס", "עליזה".

"נחשון": חברה של ההסתדרות הכללית והקיבוץ המאוחד, קמה ב 1936. מתחילה היתה תכנית לבנות ספינת מכמורת אשר תשמש כספינת הכשרה לצעירי הקיבוצים. חברי הקיבוצים דחו רעיון זה על הסף, ורצו בספינה אופרטיבית, אשר תתרום לפרנסתם כמשקי דיג עצמאיים. "נחשון" קמה לצורך זה ואכן עזרה עם ספינותיה לביסוס משק הדיג של המשקים.⁶ "כאשר הוקמה "צים" נכנסה "נחשון" לחברה בשותפות עם הסוכנות.

"צים": הוקמה ע"י ההסתדרות הכללית והסוכנות ב 1946. "צים" קמה בעיקר למטרת מתן שירות עברי לעולים מאירופה, לצרכי הובלת פרי הדר ולמתן אשראי לחברות ספנות יהודיות. "צים" ראתה עצמה כחברה לאומית, וככזו - נושאת הדגל של עידוד הימאות העברית.

מלבד אלו היו עוד מס' ספינות בבעלות פרטית, אולם ללא שיכות לחברה גדולה. מעיון במכתבים של אנשי ים מהשנים שקדמו להקמת המדינה עולה, כי למרות קיומו של גרעין ימי יהודי, הרי שהתחושה היתה של תסכול מההקף הדל וממיעוט העשייה בתחום זה. מכתב שיצא מאת אגודת רבי החובל, קצינים ומלחים עבריים לוועד הפועל של ההסתדרות ב 3.46 מפנה דרישה להעלות לדיון את שאלת הימאות העברית ולהפיץ בה רוח מחדש. ההצעה היא להקים מחלקה ימית בהסתדרות אשר תרכז את הפעילות הימית ואת החינוך הימי של ההסתדרות ותתאם בין האנשים השונים אשר מייצגים את ההסתדרות בפורומים כגון החי"ל או הנהלת "צים" ו"נחשון". הכותבים מציינים כי גם "נחשון" וגם "צים" נמצאות במשבר עמוק ואינן יכולות בצורתן הנוכחית להוות פתרון לכל אנשי הים היהודיים, אשר מוצאים לעצמם עבודות על סיפון של אניות זרות. מועד המכתב קשור לסיום מלחמת העולם, כאשר ניתן היה לרכוש אניות ישנות במחירים נוחים למדי, ואנשי הים ניסו להפעיל לחץ על ההסתדרות להגביר את פעולות הרכש הימי.⁷ מכתב ששלח באותו חודש רב החובל חודורוב לאליהו שרפשטיין (חבר אגודת רבי החובל העבריים) מתאר את תיסכולם של האנשים אשר משרתים על אניות זרות, הנמצאים רחוק מהארץ. הוא מתאר כי התקווה שתלו בהקמת "צים" כי תוכל למצא מקומות תעסוקה עבריים לאנשים

⁶ "רחף" נבנתה כספינת מסעות עבור חברי פלוגת הים ושדות ים. היא החלה את עבודתה ב 1937 בהובלת מטעני מלט מחיפה לת"א, ומאוחר יותר שימשה גם בהובלת משאות בין חופי הארץ והארצות השכנות בים התיכון. ב 12.38 התנפצה הספינה אל סלעי קפריסין ונספו שניים מספניה. לאחר טביעת ה"רחף" החליטה "נחשון" להיכנס לענף הדיג במים עמוקים. "סנפיר" היתה סירת מכמורת קטנה שנרכשה מאיטליה ונמסרה לחברי פלוגת הים לשימושם. שדות ים קיבלה מ"נחשון" את הספינה "פלד" אשר פעלה בין 10.1938 ועד החרמתה ע"י הבריטים ב 1941. הספינה "נצחון" הועמדה לרשות גליל ים ב 1941. ב 1944 קיבלה משמר הים את "נקדימון" ספינת פלדה חדשה (הספינה עברה כעבור שנתיים לקיבוץ החותרים). נחשון גייסה הון בעיקר מארה"ב, ובמשך 10 שנים היתה הגורם הלאומי ממלכתי בפיתוח ענף המכמורת. לאחר המלחמה, ב 1946, היו לה כבר 10 ספינות דיג, מתוכן 2 ספינות פלדה. כיוון שהחברה נקטה קו עסקי - מסחרי, נגרמו חילוקי דעות תמידיים בינה לבין גרעיני ההתיישבות, על תנאי החכירה לימאות הקיבוצית. לאחר המלחמה העדיפה "נחשון" להעסיק את הדייגים כעובדים שכירים, ולא על בסיס חכירה עצמאית. תנאי ההעסקה היו ירודים, לפעמים אף יותר מאשר במשק הפרטי. בסיכומו של דבר, בלחץ איגוד הדייגים והסוכנות, הוחלט על מתן הספינות של "נחשון" בחכירה לחקלאים. "נחשון" סיימה בזאת למעשה את פרק הדיג שלה.

⁷ מכתב אגודת רבי החובל, קצינים ומלחים עבריים מיום 20.3.1946, ארכיון ההגנה תיק 109/1.

נכזבה, וגם הוא מדגיש כי הבלבול בשוק האניות המשומשות הינו זמני וכי אם לא ינוצל יש סיכון כי 'אחרו את הרכבת'.⁸ יש לציין כי הדרישה להקים בהסתדרות מחלקה ימית הינה בעלת גוון פוליטי מובהק. מרוח התכתובת בענין זה עולה מלבד החרדה לאנשי הים היהודים בנכר, גם החרדה למעמדה של ההסתדרות ולשמה בענין ההתעוררות הימית. ככל הנראה חשש זה מופנה כנגד הפעילות ה'אזרחית' בענין זה (הח"ל, ביה"ס של הטכניון, חברת 'עתידי'). לדוגמא יובא כאן מכתבו של אליהו שרפשטיין למרכז מפא"י בתל אביב, בו הוא מתריע מפורשות על פגיעה אלקטורלית אפשרית בקרב ציבור הימאים: "...הנאמנות להסתדרות איננה עדיין כה מבוצרת שאיננה ניתנת לערעור. יחסה של ההסתדרות לאגודה, לפעילותיה ודרישותיה קובע לא מעט את הקשר של הימאים אליה.....עד כה אני משליט את רוחה של המפלגה באגודה בלי להבליט את שמה של המפלגה....אני נמנע לפי שעה מפוליטיזציה של האגודה.....בזמן האחרון העלו חברי הוועדה - בלי כל פניה מפלגתית מסוימת - את ההצעה להביא את עניננו לפני מפלגות האופוזיציה, אולי נצליח ע"י זה לעורר את הוועד הפועל לתגובה יותר מהירה ויחס רציני לאגודה ודרישותיה....".⁹

התישבות ימית:

הרעיון להקים התישבות חלוצית אשר תהיה מבוססת על דיג ימי היה זר למוסדות המישבים. למרות שבן גוריון הפנה עוד ב1932, בחיפה, קריאה לכיבוש הים: "כדרך להרחבת שטח ארצנו, לביצור בסיסנו הכלכלי, לחיזוק בריאותינו הלאומית, לתגבורת עמדתנו הפוליטית, ליציאה למרחב, להשתררות על איתני הטבע"¹⁰. אולם בהעדר תנאים מסייעים ותמיכת המוסדות, לא נענתה קריאה זו. (היתה התנגדות בפועל של המרכז החקלאי, אשר לא ראה את היכולת להקים משק המבוסס על הים כרעיון פרקטי, ולכן שלל את השקעת הכספים במשק מסוג זה). היזמים הראשונים להקמת התישבות ימית באו מקרב הקיבוץ המאוחד, בעיקר במהלך מאורעות תרצ"ו. בתנועה התישבותית זו היו מיועדות 12 נקודות ישוב להיות כפרי דייגים: חולתא (במי מרום - החולה), גינוסר, עין גב, מעגן (בכינרת). משמר הים, החותרים, נחשולים, מעגן מיכאל, עין הים, שדות ים, גליל ים ופלמחים (בים התיכון). מלבדן היו גם קבוצת מעפילים בעתלית מחבר הקבוצות שהקימה את נוה ים. היו עוד מס' גרעינים אשר עסקו תקופות קצרות בדיג (חברי קיבוץ השומר הצעיר הארצישראלי ד' - סער, הארגון למושב שיתופי מכמורת) וכן גרעינים אשר התפרנסו מעבודה בנמל (קיבוצי השומר הצעיר: עמל (רוחמה), עין המפרץ, משמר זבולון (כפר מסריק), וניר חיים (ניר עם) של חבר הקבוצות).¹¹

⁸ מכתב חודרוב לאליהו שרפשטיין מיום 11.3.46, ש.ם.

⁹ מכתב אליהו שרפשטיין לוועד מפא"י מיום 20.3.46, ש.ם.

¹⁰ הציטוט מובא אצל: צור ז', "תקופת הבראשית בכבוש הימי", שורשים א', תשל"ט, 148-171. עמ. 148.

¹¹ ש.ם, ש.ם.

בבדיקת היקף הפעילות הימית בארץ באותן שנים מתברר, כי כ-73% משלל הדיג העברי היה בתחום עבודתם של גרעיני ההתישבות הללו. (בנמל ת"א עבדו ב-1939 160 חברי הקיבוץ המאוחד, בנמל חיפה 200).¹² התישבות הדייגים נבעה בין היתר מתוך מצוקת הקרקע. תנופת ההתישבות שאפינה את המחצית השניה של שנות השלושים, הולידה בין היתר מאבק ותחרות על מקומות התישבות. פניה לענף הדיג פתחה אפשרויות התישבות שאינן מחייבות קרקע חקלאית רבה. העבודה בנמלים פתחה אפיק נוסף בתחום כיבוש העבודה העברית וביסוסו העצמאי של המשק העברי (בימים בהם הופרדו המשקים הכלכליים עקב מאורעות המרד הערבי), וכן אפשרויות תעסוקה נוספות עבור העולים החדשים. מלבד הצד הפרקטי, היתה כמובן גם הרוח האידיאולוגית: התנועה הקיבוצית ראתה עצמה כובשת וחלוצה למשימות לאומיות, וכיבוש החופים נתפס כאחת ממשימות אלו. טבנקין אמר: "לנו דרוש חוף ים ומיד! במובן זה אחרנו ביותר...אל נחכה שהחופים יסגרו בפנינו.. אם נשב שם לא יוכלו לגרש אותנו...".¹³ (אולם אין להתעלם מהעובדה כי המימוש של אידאולוגיה זו לגבי החופים הגיע רק עם המצוקה שנבעה מפרוץ המאורעות, וגם אז מתוך מאבק עם הגופים המישיבים).

כפי שנכתב, התבססה עבודת חברי הגרעינים על עבודת ספנות, עבודה בנמלים ועל דיג, כענף חקלאי עצמאי. בתחילה נשלחו הדייגים להכשרה על ספינות הדיג הבודדות שהופעלו ע"י הסקטור האזרחי היהודי. דוגמאות: ספינת המכמורת "בכורה" שהופעלה ב-1935, בסבסוד של חברת העובדים, ותוך מחסור בבעלי מקצוע יהודיים להפעלתה. מאחר והצוות שהובא היה של דייגים איטלקיים נשלל רשיונה ע"י ממשלת המנדט עם פרוץ מלחמת איטליה חבש (1936). ספינה נוספת הובאה ע"י יהודים גרמניים: "עליזה", וגם היא עבדה בנמל וסבלה ממחסור בכ"א יהודי מקצועי.

הכניסה של הקיבוצים לדיג עצמאי היתה באמצעות חברת "נחשון" (וראה בפרק על ספנות) ב-1937, עם ספינת הדיג "סנפיר", בהדרכה ראשונית איטלקית ואח"כ נמסרה לתפעול עצמאי של פלוגת הים. ספינות נוספות נרכשו ע"י "נחשון" והופעלו ע"י גרעיני הקיבוצים, חלקן נבנו גם בסיוע מחלקת הים של הסוכנות.¹⁴

מלחמת העולם השניה יצרה נהירה ספקולטיבית של אנשים מהסקטור הפרטי לענף הדיג, בעיקר עקב עזיבתם של הדייגים האיטלקיים. תוך 3 שנים הוקם בנמל ת"א צי של 21 ספינות דיג, חלקן היו מאיכות ירודה, ועם כ"א שאינו מוכשר מקצועית. הפריחה הזו הביאה את הסוכנות היהודית לקצץ בהשקעות בענף הדיג של ההתישבות העובדת ולהתבסס יותר ויותר על הדיג הפרטי. כאשר ב-1946-1947 חל משבר בענף הדיג הפרטי (בעיקר כתוצאה מתחזוקה לקויה של הספינות וחוסר השקעה מקצועית), חל גם משבר בענף הדיג ההתישבותי, שסבל מאוד מחוסר ההשקעה בו. עם גמר מלחמת העולם נותרו

¹² שם, שם.

¹³ שם, עמ' 150.

¹⁴ וראה ביתר פרוט, שם, עמ' 154-155.

ישוּבי הדיג עם 5 ספינות פעילות בלבד. עובדה זו הכריחה את חברי הקיבוצים למצא פרנסתם הן בחברות דיג פרטיות (דוגמת קב' הצופים רחובות אשר התקשרה עם קואופרטיב "השולים", והן במקומות אחרים. התנאים הכלכליים הקשים הביאו גם משברים חברתיים. הקיבוץ המאוחד השקיע מאמצים בהפנית תגבורות כ"א למשקים אלו, והן בהפנית משאבים כלכליים¹⁵. ההתאוששות של המשקים הימיים ושל ענף הדיג בכלל חלה רק לאחר מלחמת העצמאות, מחוץ למסגרת הזמן של עבודה.

ז.

מלבד דיג מכמורת, עסקו אנשי ההתיישבות הימית גם בדיג חופי. בכנס הדיגים של הקיבוץ (5.39) השתתפו 60 דייגים מפלוגות הים והדיג של הקיבוץ.¹⁶ בר כוכב מאירוביץ, מנהל מח' הים של הסוכנות, דיבר באותו כינוס על יעד של 150 איש נוספים בענף בשנתיים הקרובות. אולם כניסת דייגים יהודיים לענף זה היתה איטית ובעייתית. הענף נשלט ברובו ע"י דייגים ערביים, שנהגו לדוג בשיטות ישנות, אולם התבססו על ידע ונסיון רב. העבודה בדיג חופי היתה עונתית והכנסתה היתה זעומה, ולכן לא הפכה לענף עיקרי אצל ההתיישבות הימית. גם בכינרת נעשו נסיונות לכיבוש ענף הדיג. עוד בשנות ה - 20 נעשו נסיונות לדיג יהודי בכינרת. לגדוד העבודה היתה קבוצת דייגים (1920-1923), קבוצת 'הדג' קמה במיגדל ב 1925, קבוצת 'הפינסקאים' - דייגים מטבריה מבני המעמד הבינוני קמה ב 1926 ועוד. אולם נסיונות דיג אלו פסקו עם פרוץ מאורעות 1929, וחודשו רק עם ההתיישבות של עין גב וגינזור (-1937 1938). המח' לים ודיג בסוכנות עזרה במימון והדרכה של דייגי הכינרת, וכן בהשתדלות אצל השלטונות הבריטיים לצורך קבלת רשיונות דיג. למרות סכסוכים תמידיים עם הדייגים הערביים, ולעיתים סכסוכים בין דייגי שני המשקים, היווה עם סיום תקופת המנדט ענף הדיג הענף העיקרי של עין גב, גינזור ומעגן. לאחר מלחמת העצמאות עוד התפתח ענף זה.

כפי שהוראה, ההתיישבות הימית נתקלה בקשיים רבים. עובדי הנמלים היו מועסקים בתנאים קשים. בדיג העבודה היא עונתית ברובה, והמאבק בשליטה הערבית בפלח שוק זה היה קשה. ההתבססות הכלכלית של משקים אלו היתה איטית וחלשה. אולם ישוּבים אלו תרמו מלבד ביסוס ענף הדיג היהודי גם עתודת ימאים לספינות הצי העברי ולעבודת הנמל. כאשר קמו קורסי ההכשרה הראשונים בגני התערוכה בת"א (וראה בפרק על הכשרה), היוו החברים ממשקי הדיג חלק נכבד מהמשתתפים. הקשר בין הקיבוץ המאוחד לבין הפלמ"ח בא כמובן גם לידי ביטוי בתחום הימי. קיבוץ שדות ים שימש כבסיסו של הפלמ"ח, ובצמוד לו התקיימו קורסי מפקדי הסירות של הפלמ"ח. עזרת המשקים באה לידי ביטוי גם כאשר צריך היה להשתמש בכלי השיט שלהם לצורך פעילות החבלה הימית, פעמים רבות תוך סיכון כלי השיט שהיו ברוב המקרים לא מבוטחים (וראה בפרק על 'החוליה'). מתוך המשקים יצא נוער מחויב לנושא הימי, אשר מצא דרכו לפלמ"ח. באופן בולט ניכרת עובדה זו כשבאים לבדוק את הרכב המתגייסים ליחידת החבלה

¹⁵ וראה ביתר פרוט שם, עמ' 157.

¹⁶ שם, עמ' 159.

הימית. גם כאשר הוקם חיל הים, במסגרת צה"ל, נותרה יחידת החבלה (שייטת 13) מעין גוף אוטונומי. בין היתר התבטאה אוטונומיה זו בגיוס חברים ליחידה, כאשר בשנים הראשונות הגיוס היה מכוון וכמעט בלעדי מקרב בני ההתיישבות העובדת, שם ניתן לבני משקי הים מקום נרחב.

תנועות נער ימיות:

"**זבולון**": הוקמה ב 1931 במטרה לסייע להקמת צי מסחרי וצי דיג עברי, ע"י מתן חינוך ימי לנוער. "זבולון" היתה ארגון עולמי שהכנסתו בעיקר מגבית מיסי חבר ותרומות. בארץ הוקמו מרכזי הכשרה של "זבולון" בחיפה ובת"א. מלבד פעילות ימית לנוער, מימנה האגודה הכשרת ארבעה מלחים בבתי ספר בריטיים לימאות לקבלת תואר קצינות ויסדה בית ספר לדיג בעיר הנמל גדיניה בפולין. בת"א התאחדה פעילות האגודה עם שבט צופי ים שהוקם בסיוע החי"ל.

"**צופי ים**": הוקמו במסגרת הסכם שנחתם ב 9/1938 בין החי"ל לבין הסתדרות הצופים. "צופי ים" יועדו לתת הכשרה ימית לתלמידי בתי הספר הנמצאים ברשת החינוך של הועד הלאומי. הצופים התחיבו לתת את הציוד הספורטיבי, ואילו החי"ל נתן את ההדרכה.¹⁷

"**אליצור**": גם "אליצור" שהיא תנועת נוער ספורטיבית של הציונות הדתית, הפעילה חינוך ימי, מתוך מטרה לעודד פעילות ימית בקרב הנוער. "אליצור" נתמכה כספית ע"י הציונות הדתית. (בעיקר "המזרחי").

"**הסקציה הימית של הפועל**": ניצני הסקציה הימית של "הפועל" החלו כבר ב 1925-1927. ב'הגנה' החליטו להקים גוף ימי שיעסוק בהבאת נשק במחתרת. לצורך כך הוקמו על גדות הירקון: 'פלוגות הדיגים', ו'קבוצת הים'. הם כונו 'נערי הירקון' וב 1934 גויסו להוביל את אניות המעפילים של המוסד לעליה ב'. האימונים היו במסווה של אימונים ספורטיביים ומהם התפתחה כאמור הסקציה הימית של הפועל'.

עבודה אזרחית בנמלים:

עבודה אזרחית בנמלים נתפסה כחלק מ'כיבוש הים', הן ע"י התנועות ההתיישבותיות, והן ע"י הסקטור 'האזרחי'. 'הסלוניקאים' שהובאו ע"י אבא חושי השתלבו בעבודה בנמל חיפה, ואחר כך בנמל ת"א. ב 1932 עבדה פלוגת העבודה יגור - חיפה בנמל חיפה, וב 1935 קמה גם 'פלוגת הים' של משק יגור אשר מצאה פרנסתה בעבודה בנמל. כאשר הוקם נמל ת"א, עבדו בו אנשי גרעיני הים, כמו גם 'הסלוניקאים'.

¹⁷ תיקי החי"ל, ארכיון תנועת העבודה, מכון לבון, IV 208-1-55.

חשיבות העבודה בנמלים היתה רבה. מצד אחד: פרנסה, ומצד שני הכשרה ימית. בשלב מאוחר יותר הוכנסו גם אנשי הפלי"ם לעבודה בנמל (בעיקר נמל חיפה), הן כמקור פרנסה (מחליף את העבודה בקיבוצים) והן כמקור להכשרה. לקראת מלחמת העצמאות נתפס נמל חיפה כמוקד חשוב למאבק על העיר (בתוקף היותו אחד ממקומות העבודה המעורבים הגדול ביותר, והן בגלל החשיבות האסטרטגית של עצם ההחזקה העברית בנמל) וחוליה של הפלי"ם - 'פלוגת הנמל' פעלה בו (וראה בפרק על 'פלוגת הנמל').

מוסדות להכשרה ימית:

ביה"ס הימי להכשרת קציני ים בחיפה, מיסודו של "החבל הימי לישראל": ב 1938 הקים החי"ל את בית הספר הימי להכשרת קציני ים בחיפה. (פתיחת הלימודים היתה ב 2.10.1938). היוזמה להקמת ביה"ס היתה מטעם הסוכנות. המחזור הראשון של ביה"ס הימי מנה כ-25 תלמידים.¹⁸ למדו ניווט, מכונאות ימית, בנין סירות, הפעלת רדיו. תנאי הקבלה היו: גילאי 16-14 מסיימי בי"ס עממי, או ארבע מחלקות של בי"ס תיכוני. קורסי הקיץ הראשונים התקיימו במקביל בקיסריה ולחופי הכנרת וחלקם היו בשת"פ עם הבריטים. כך לדוגמה יצאו התלמידים להפלגות יום ולילה על שולות המוקשים הבריטיות, וכך קיבלו הכשרה ימית בסיסית. אחת הפעולות בהם עסק צוות ביה"ס היתה פעולה ליד ועד הלשון לחידוש מונחי ספנות בעברית.

¹⁸ שם, שם. על פי עדות זאב הים, ארכיון ההגנה, תיק 3114/27, (מתאריך 9.12.1957), היו במחזור הראשון כ 100 תלמידים, אולם נראה כי לי הנתון הרשמי של החי"ל, אותו הבאתי, אמין יותר.