

**ירושלים נגד תל-אביב**

היתכן כי היתה כבר אז בשנות ה-30 תחרות בין נבחרת ירושלים לתל-אביב? היכן נערכה תחרות זו? מי היו שחקני הנבחרות באיזה מקום נערכה ומה הקשר של חיפה לתחרות זו? ראשיתו של סיפור מרתק זה החל עת עברתי על המסמכים מעזבונו של אבי המנוח אשר עלה מפולין ב-1936. בשיחותי עמו סיפר כי עלה באופן עצמאי כסטודנט של התכניון העברי.

השנים חלפו ונותרתי עם תעודת עולה, סרטיפיקט מווארשה עם הזמנה של התכניון ושאלה בלתי פתורה מדוע איני מצליח לאתר את רישום הכניסה של אבי לישראל כמוטבע 21 בספטמבר 1936. שאלה פתוחה זו הובילה לסיפור מעניין שאת חידתו פתרתי רק לאחרונה.

תעודת העלייה של אבי תיארה עליה לארץ על סיפונה של הפולוניה דרך נמל קונסטנצה. מנגד עדותו של אבי מספרת כי עלה דרך טריאסטה איטליה. יש פתרון לכך אמרתי, מוזיאון העפלה בעתלית שם יש ארכיון מסודר ואנשים טובים שמנסים לעזור. הגעתי למשרדי הארכיון שם. קראנו את הרישומים בתעודת העולה וגללנו רשיות ארוכות לפי אונית ותאריכי הגעה לחיפה, האוניה פולוניה התאריך 21 בספטמבר השנה 1936 שמות המשפחה לפי סדר אלף בית ושמו של אבי המנוח אדמונד וילהלם ברילנט לא מופיע. לא נורא הסבירו, הרי הוא הגיע לארץ ואתה עובדה קיימת וייתכן שבשל העומס בנמל נבצר רישומו. שאלה פתוחה ללא מענה. ויש לפתור אותה. המאה ה-21 הכל ממוחשב ומקוון. אוקיי, ארכיון המדינה, שם בגנזך המכוון בוודאי אמצא תשובה. שוב כמקודם התאריך 21 בספטמבר השנה 1936 שמות המשפחה לפי סדר אלף בית ושמו של אבי המנוח אדמונד וילהלם ברילנט לא מופיע. גם בארכיון המדינה ניחמו אותי. אבל שאלה זו נותרה פתוחה ויש לפתור את החידה. חידה שתוביל לסיפור מופלא של תולדות הספנות העברית ועלייה לארץ כאשר תופי המלחמה מהדהדים באירופה. עליה גורלית של אחינו מאירופה ערב אסון נורא. סיפור שיוביל אותי אל חבריו של אבי. אנשים טובים רבי חובלים בעברם וחקרי ספנות אוהבי הים.

הזמן חלף והשאלה נותרה פתוחה עד אשר קיבלתי פנייה מארה"ב מוזיאון השואה בושינגטון שם רוצים להנציח את קהילת ירוסלב שנכחדה. קהילה מפוארת אשר בה שכן וועד ארבע הארצות. עיר הולדתו של אבי המנוח.

שוב נברתי בתעודות והאמת והתשובה מתחת לפנס. האוניה פולוניה נמל קונסטצה. הפולוניה הייתה אניה מפוארת שלה תפקיד חשוב בעליה החמישית של יהדות פולין. פולוניה הוא שם לטיני של פולין, פולניה המדינה בה הייתה הקהילה היהודית הגדולה באירופה. הפולוניה נבנתה בשיטת הסמורר במספנות סקוטלנד

ב1910 ושמה היה קורסק אשר הפליגה תחת הדגל של האמפריה הרוסית. אך סיפור לידתה הוא בהזמנה של חברת הספנות הדנית היא "החברה המזרח אסייתית" ממספנות Barclay, Curle & Co Ltd אשר בגלזגו סקוטלנד ובנייתה הייתה במבדוק 482. הספינה הושקה ב7 ביולי 1910 והשלמת בנייתה הייתה בספטמבר 1910 והיא הושקה תחת השם קורסק. שתי ארובות היו לקורסק, אורכה היה 137 מטרים רוחבה 17 מטרים, שוקע 7.6 מטרים ומהירותה 14 קשרים. תפוסתה 7500 טון. 290 אנשי צוות ו800 נוסעים. ב1921 נמכרה לקו הבלטי אמריקאי ושמה הוסב לפולוניה. בשנת 1930 נמכרה הפולוניה לחברת "הקו גנדנסק-אמריקה" שזה אך נוסדה. ספינות החברה הפליגו לצפון ולדרום אמריקה והובילו אליהן נוסעים, ובהם מהגרים יהודים רבים מפולין ומשאר מדינות אירופה, אשר בה החלו רדיפות כנגד היהודים הפולוניה הובילה מהגרים יהודים למערב אירופה ובריטניה. שמה נכנס לתודעת היישוב עת החלה בשנת 1933 החלה הפולוניה להוביל את בני העלייה החמישית מפולין מנמל קונסטנצה ברומניה, דרך איסטנבול ופיראוס לנמל חיפה בארץ ישראל. יאנוש קורצ'אק בא על סיפונה לביקורו בארץ ישראל<sup>11</sup>. הסוכנות של הספינה בארץ הייתה חברת הספנות דיזנגוף. הקו לארץ ישראל פעל באופן סדיר והוביל רבבות עולים ותיירים עד להפסקת פעילותו בשנת 1938. ב-11 באפריל 1938 הייתה הפולוניה לספינת הנוסעים הראשונה אשר הגיעה לנמל תל-אביב. הספינה הקשישה בת ה29 שנים נמכרה נמכרה לאיטליה שם נגרטה. אוניה מפוארת שאף הבריחה נשק בתוך מכבשים עבור ההגנה. מבצע שתחת אפם של הבריטים התרחש ואיש לא ידע מלבד יהודה ארזי שבמקוריות רבה הסליק את הנשק היקר והכדורים בגלגלי מכבשים שכבשו את הארץ ובנו את דרכיה. אוניה כמיטב המסורת הארכיטקטונית הימית דאז עם ירכתיים אליפטיות כשל סקונר. אך כל זאת לא הוביל לתיעוד הכניסה של אבי לארץ. גם התמונות מהסיפון של חבריו של אבי לעלייתו לא התאימו למבנה סיפונים. גם נוף המשחתות והסיירות האימתניות שראה בדרכו ותועדו בתמונות לא הסתדר והתאים עם קו ההפלגה של הפולוניה.

אומרים כי התשובה לחידה היא מול העיניים, צריך להביט ברמזים. משהו לא מסתדר, עלייה בקונסטנצה האוניה פולוניה כתוב בעט נובע בכתיב קליאוגרפי יפה בתעודת העולה, אם רשום פולוניה מדוע החותמת הדהויה שבה מוטבע ה21 בספטמבר 1936 מציגה שם דהוי שם האוניה ירושלים נמל חיפה. מוזר, בצי העברי לא הכרתי אנייה בשם ירושלים, ידוע על התל-אביב ועל ההר ציון. אוניות של הצי העברי בפלשתינה א"י. כילד הפלגתי על הירושלים של צים אוניית קיטור מפוארת של חברת צים, אחותה של התיאודור הרצל, שתיהן אניות שילומים שנבנו

<sup>11</sup> <http://jimbaotoday.blogspot.com/2018/09/ss-polonia-new-route-janusz-korczak.html>

בגרמניה. ידעתי על הירושלים הראשונה של חברת צים אך זו לא הייתה בשירות  
הצי העברי ב1936. יש לפתור את החידה.

מאיר דיזינגוף ראש עיריה הראשון של העיר העברית תל-אביב היה איש  
חזון ויזם. מאיר דיזינגוף אהב את הים וראה בחזונו צי עברי. בשנת 1904 ייסד יחד  
עם חברו זאב גלוסקין את חברת גאולה לרכישת קרקעות ובמקביל עסק בייבוא  
מכונות והקים חברת תחבורה להחלפת הדיליזאנסים. במקביל לכלל מיזמים אלו  
הקים יחד עם שותפים עסקיים נוספים היינץ ר. גרץ, מאיר אריסון הוא אביו  
של תד אריסון, ור' מלץ, חברת ספנות שנקראה על שמו - מ. דיזנגוף ושות' בע"מ.  
חברה שאת שמה הנני זוכר מתנוסס בכבוד בבניין הדו קומתי של חברת צים  
ברחוב העצמאות. בניין שכאשר ביקרתי בו היה בו נופך של מבואה של אוניה,  
ריהוט עץ אנשים, ריח טבק משובח מהול באירומה של וויסקי והרבה אנשים  
רציניים. בניין שבו ישב אבי המנוח בקומה השניה קווי אירופה עם שותפו לחדר  
מכונאי ראשי אלכסנדר צבירן שם תכנן את התדלוק של ספינות שרבורג.

שוב נבירה בארכיון הציוני, ננסה את השם ירושלים 21 בספטמבר 1936.  
"בינגו" אדמונד ברילנט שם האוניה ירושלים וכתב לא ברור של חברת ספנות ללויד  
טריאסטריאנו. צים, דיזינגוף, אפנה לרבי החובלים אשר אותם הכיר אבי. אולי  
יכלו לסייע. אפנה הרי אין מה להפסיד. ה10 בנובמבר 2021 "לרבי החובלים הלל  
ירקוני, שחר פודולי<sup>2</sup> ואברהם אריאל שלומות, אודה לכם על הסיוע בנושא היסטורי  
ימי" ... נסיון נוסף פניה לארכיון צים למר אבנר ש"ץ שתמיד עוזר. התשובות  
השלימו את המידע החסר. בשנת 1936 לא הייתה שום אונייה יהודית אשר פעלה  
במזרח הים התיכון בשם "ירושלים". הייתה אונייה איטלקית של לויידס טריאסטו  
בשם "Gerusalemme" (ראה צילום מצורף). פיקד עליה רב חובל  
יהודי Umberto Steindler ראו: "הים, האוניה ועם ישראל" ע. 184. מסביר  
באדיבות רב החובל הלל ירקוני ומצרף תמונות. עוד מידע מוסרים רבי החובלים  
שחר פודולי ורב החובל ד"ר אברהם אריאל ואבנר ש"ץ הארכיונאי של צים.  
התעלומה נפתרה זו אוניה איטלקית אלגנטית שסיפורה הוא תחרות בין חברות  
הספנות האיטלקית לזו הישראלית. סיפור של קהילה יהודית מפוארת מטריאסט.  
סיפור עלייתה ונפילתה של האוניה תל-אביב<sup>3</sup> של חברת הספנות העברית  
והתגייסותה של הסוכנת היהודית והיישוב להצלתה של הספנות העברית. סיפורה  
של העליה החמישית טרם הספר הלבן של מק-דונלד אשר גזר גזר דין מוות על  
יהדות אירופה בחותמת המנדט הבריטי.

<sup>2</sup> רב-חובל שחר פודולי נולד במסאווה איתריאה, אביו ז"ל היה הפילוט של נמל מסאווה ממתנדי היישוב בצי המסחרי בין 1943-1946 (בבסיס מסאווה HMS-BULL)

<sup>3</sup> <https://www.mytelaviv.co.il/%D7%AA%D7%9C-%D7%90%D7%91%D7%99%D7%91-%D7%A9%D7%9C%D7%99-%D7%9E%D7%90%D7%9E%D7%A8%D7%99%D7%9D-%D7%A2%D7%9C%D7%99%D7%99%D7%AA%D7%94-%D7%95%D7%A9%D7%A7%D7%99%D7%A2%D7%AA%D7%94-%D7%A9%D7%9C-%D7%94%D7%90%D7%95%D7%A0%D7%99%D7%99%D7%94-%D7%AA%D7%9C-%D7%90%D7%91%D7%99%D7%91>

אילן שחורי במאמרו מספר את סיפורה של התל-אביב בזו הלשון<sup>3</sup>: "בסוף מאי 1935, זמן קצר לאחר שהחלים זמנית ממחלתו הקשה שפקדה אותו, כשהוא חלש ונעזר במקורבים, עשה מאיר דיזנגוף את דרכו לנמל חיפה. הוא לא יכול היה לוותר על הטקס הגדול, המרשים והמפואר שעמד להתקיים בנמל חיפה, עם בואה לחופי ארץ ישראל של אוניית הנוסעים הראשונה של הצי העברי המתחדש שנשאה את השם "תל אביב". דיזנגוף, כשנה וחצי לפני מותו (נפטר בספטמבר 1936), עשה מאמץ עליון להגיע ולקבל את פני האניה עם שמה של העיר שאהב ועמד אז בראשה, עם הפסקה קלה, 25 שנה .

הגעתה של אוניית "תל-אביב" לחופי ישראל, עוררה גאווה והתרגשות גדולה לא רק בקרב תושבי תל-אביב אלא בכל ארץ ישראל כולה. אוניית הפאר הגדולה שהגיע לראשונה לחופי הארץ, מלחים עברים ובעיקר שם עברי, היתה אז דרמה של ממש. פעילותה הימית של אוניית הנוסעים "תל אביב", הייתה אומנם אפיזודה חולפת בהיסטוריית הימאות העברית המתחדשת, בסך הכל פעלה בארץ פחות משנתיים, אך הופעתה חוללה את התפנית המיוחלת והיוותה כר לימודי לעשרות ומאות אנשי ים וקציני ים שמילאו לאחר מכן את צי הסוחר הישראלי. מי שהיה אחראי לפריצת דרך היסטורית זו של אוניה חדישה עברית ראשונה, היה איש עסקים יהודי גרמני עמיד בשם ארנולד ברנשטיין. יליד 1888 מברסלאו שבגרמניה, שהיה בכורו של איש עסקים גרמני, שיחד עם אביו שפוט רגל בעסקיו, הקים ב-1919, אחר מלחמת העולם הראשונה חברה בהמבורג לספנות, שבסיסה היה בניו יורק והיא שייטה בקו גרמניה ואמריקה. עליית הנאצים לשלטון בגרמניה פגעו בעסקיו הנרחבים ובצי בן עשר אוניותיו של ארנולד ברנשטיין וזה החל לחפש דרכים להוציא במהירות את הונו מגרמניה. היו אלה ימים של משפחות יהודיות אמידות שעוד הצליחו בדרכים אלו ואחרות להוציא הונם מגרמניה וחלקם עשו דרכן אל מחוץ לאירופה בסיוע חברתו של ברנשטיין. משנודע לקבוצת יהודים, בעלי עסקים, כי ארנולד ברנשטיין מבקש למכור חלק מאוניותיו תמורת מטבע גרמני, חברו אליו, רכשו אחת מאוניותיו, ויחד הקימו בסוף 1933 חברת אוניות חדשה בשם : Palestine Shipping Co. Ltd, חברת ספנות ארץ ישראלית. האוניה שנגרעה מחברתו של ברנשטיין, היתה אוניית משא, בתפוסה ברוטו של 10,000 טון.

מטרת החברה החדשה היתה ברורה, להפוך את האוניה לסמל עברי בדרך של הפיכת אוניית המשא לאוניית נוסעים מהודרת. המטרה היה להגיע תוך שנה לנמל חיפה. ולפתוח קו נוסעים מפואר: חיפה – טרייסט – חיפה. ארנולד ברנשטיין, בזכות קשריו התודע לאיש ספנות ציוני ארץ-ישראלי בשם יוסף (ברנרד) הרשקוביץ' והוא מינה אותו כנציג החברה החדשה בחיפה. יוסף (ברנרד) הרשקוביץ', היה לימים, אביהם של סמי ויולי עופר, שהפכו לאחר מכן לבעליהם

של אחת מחברות הספנות הגדולות בעולם היא חברת צים. אביהם היה אחראי גם לעברות שמו: (הרש-הירש=צבי וביץ=בן).

לאחר שיפוץ ארוך, הפכה אוניית המשא הישנה, שנבנתה ב 1904, ונשאה לראשונה את השם Hohenstein ולאחר מכן גם Colonias ו-Polynesia, לאוניית נוסעים מפוארת שזכתה לשם העברי "תל-אביב"<sup>4</sup>. אורכה המירבי 136 מטרים ורוחבה 15.5 מטרים. לאחר השיפוץ היה בה מספר סיפונים. סיפניה היו רחבים ונוחים והאוניה הצטיינה במערכת אוורור יעילה, אולי היתה זו האוניה הראשונה בים התיכון עם מערכת אוורור. מתוך מודעות ברורה, החליטו בעליה לפתוח בה מחלקת נוסעים אחת בלבד. בכך היתה האוניה המחודשת לחלוצת מחלקת התיירים בקווי הים התיכון. תאיה היו מרווחים והיה חדר אמבט צמוד לכל תא. היה בה אולם אוכל גדול, וכל 400 נוסעיה הרגישו שווי זכויות. מהירות אוניית "תל-אביב" הייתה 13 קשר והיא צרכה כמות גדולה של פחם, אך הייתה לפי העדויות, נקיה ומסודרת למופת. בעלי האוניה ניסו ככל יכולתם להשוות לאונייה העברית החדשה, אווירה עברית ביתית, ציונית מושלמת. כל צוות אוניית "תל-אביב", התהלך במדים. הקצינים בסמל "מגן דוד" בנוסף לפסים על שרווליהם או כתפיותיהם. המלחים היו בכובע ועליו הסרט "אניית תל אביב". כדי לא לפגוע ברגשות הדתיים הותקנו באוניה מטבח וחדרי אוכל מיוחדים לאוכלי כשר. היה בה גם בית כנסת מהודר. מאוחר יותר כשנהגה אוניית "תל אביב", להגיע לנמל חיפה או להפליג ממנה היו מנגנים על סיפונה את ה"תקווה", מי שלא אהב זאת היו כמובן ערביי נמל חיפה, ורב החובל זאב הים, בספרו "ספינות מספרות תולדות הספנות העברית", שיצא לאור בשנות ה-60 סיפר כי מנהל נמל חיפה דאז רוג'רס, קרא אליו את ארנולד הרשקוביץ ודרש שלא יניפו עוד על התורן הקדמי דגל עברי, אלה את הדגל הרשמי הפלשתינאי. הרשקוביץ כמובן סירב. כשעגנה "תל אביב" לראשונה בנמל חיפה, מנה צוותה 142 איש, בכללם שני יהודים שוטפי כלים. שנתיים מאוחר יותר, כבר עבדו בה 132 יהודים. קברניטה הראשון של "תל אביב" היה רב חובל לידיק והקצין הראשון היה רב חובל הנס רוזנטל. המכונאי הראשי היה אמיל רוזנטל.

אוניית נוסעים מפוארת בעלת שם עברי, היוצאת לארץ ישראל, עוררה התרגשות עצומה בקרב יהודי אירופה, והעיתונות הכללית באותה תקופה לא יכלה להתעלם ממאורע חשוב שכזה. בלונדון פורסם למשל ב-18 בפברואר 1935, כמה שבועות לפני הגעתה לחופי ארץ ישראל, מאמר מערכת קצר על האוניה היהודית החדשה, תחת הכותרת "אל הים": וכך נכתב: ה"סוואטנקה הנאצית יורדת מטה מן התורן, ומעלה – מעלה עולה סמלה של ארץ-ישראל ומתנופף ברום. היהודים רוכשים את אוניתם הראשונה. גדול הוא תפקידו של העם העברי בהיסטוריה של

<sup>4</sup>נדב – מן ביתמונה מצילומיו של ספן עברי חלק-ב <https://www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-3739116,00.html>

העולם. הם הנחילו לעולם שתי דתות וגם פילוסופים רבים, ואנשי מדע ואמנות אשר לא יספרו מרוב. ואולי תחשבו, כי אין זה גזע צבאי? הרומאים יספרו לכם אחרת. היה יהודה המכבי. אולם אנשי ים? – לא! אפילו שלמה החכם שאל את הצי של חירם מלך צור כדי להשיג את זהב אופיר. "כי אני – תרשיש למלך בים אם אני – חירם אחת לשלוש שנים תבוא, אני – תרשיש נושאת כסף וזהב, שנהבים וקופים ותוכיים". "אני – תרשיש" – היו אנשים מספרד, אולם העם הזה לא איחר עדיין את המועד. גזע זה שהוא יודע להסתגל יותר מכל האומות שעל פני האדמה, יכול יוכל לצאת גם אל הים".

יום הגעתה של האונייה תל אביב לחופי חיפה ב-22 בפברואר 1935<sup>5</sup>, היה יום חג של ממש. רבים נהרו לראות בפלא הגדול הניצב על המים מול הר הכרמל ונושא את השם העברי "תל אביב". בין המבקרים הרבים ביום חג זה היתה גם משלחת מכובדת של פרנסי עיריית תל אביב ובראשם ראש העירייה מאיר דיזנגוף, שהביא עימו את סמל תל אביב הכולל את סמל המיגדלור ובנוכחותו הודבק הסמל על דופן האונייה. דברי הברכה שנשא מאיר דיזנגוף והאיגרת שמסר לאחר מכן ל"תל אביב" אשר בים היו מרגשים. וכך אמר בין היתר דיזנגוף: "מי אלה כעב תעופנה וכיוונים אל אורותיהם...". אלה הם נדחי ישראל השבים אל מולדתם מכל ארבע כנפות הארץ, נישאים על כנפי נשרים באניות יהודיות ודגל ציון על ראשן. מי פלל לנו, ששם הקסם אשר בו קראנו את העיר העברית שהקימונו על חולות ישימון רק לפני עשרים ושש שנים, - יתייצב לפנינו היום גם בצורת אונייה הנושאת עליה בגאון את שמה ואת דגלה של עירנו זו, והמעלה אלינו אחים גולים מכל ארצות פזוריהם. ימי חג גדול הם לנו הימים האלה בהם עוגנת האונייה "תל אביב" בפעם הראשונה במימי ארצנו. אונייה זו לקחה עליה תפקיד כפול: להביא לכל חופי ימים את שם עירנו, המסמלת תחיית ישראל בארצו, ולהציע אל חוף מבטחים של מולדת את כל גולי ציון, השואפים לקומם את הריסותיה ולהחיות את שמימותיה. אונייה זו ובעליה מחדשים את המסורת ההיסטורית הנפלאה של יורדי-ים עבריים ופותחים לפנינו אופקים חדשים מחוץ לגבולות יבשתינו.

המשיך ובירך מאיר דיזנגוף: "בשם העיר הזו תל אביב, אשר את שמה שמתם לנס ועל תורן אונייתכם – הנני מברך את כל אלה אשר החלו במפעל החשוב הזה ואת כל אלה אשר ימשיכו לעבוד בו, למן רב החובלים ועל פרחי המלחים. ברוכים אתם לנו, כי ברכה אתם מביאים לארץ וענף חדש אתם יוצרים בשביל המרץ והיוזמה של בני נעורינו. יהי רצון שמפעליכם זה יגדל ויתפתח יחד עם העיר אשר את שמה לקחתם לכם לסמל, וכי בקרוב נוכל לבנות לכם נמל בה ולפגוש אתכם בזרועות פתוחות בבואכם לעגון במימי עירנו. ברוכים יהיו גם הנוסעים בספינה הזאת וכל העוזרים למפעל זה – כי יש שכר לפעולתם בתתם יד לדבר לאומי היסטורי ממדרגה ראשונה. העיר תל אביב הבנויה על קרקע איתן ומשורשת בתוך קרקע המולדת – שולחת את ברכתה ל"תל אביב" הספינה,

<sup>5</sup> האונייה תל-אביב מגיעה לחיפה 1935 סרט (רואים עם תרבוש את ראש עריית חיפה חסן שוקרי, ואת ראש עיריית תל-אביב מאיר דיזנגוף שמקבל הצדעה מרב החובל <https://www.youtube.com/watch?v=MR4pmJb2iQI>)

מתנוענעת על גלי ים, וקוראת לכל הנוסעים בה ממזרח ומים, מצפון ומנגב: "בואו והתערו גם אתם בתוך האדמה המוצקה ושום רוח לא יוכל לזעזע אתכם ממקומכם! , עלו והצליחו!" כמונו בני תל-אביב, כן יעקבו גם יהודי כל העולם את תנועות הספינה "תל אביב" הכובשת לה מסילה בים, ויחד עם דגל הבד אשר יתנוסס על אונייתכם, יהיה דגלכם גם: אהבה נאמה! לאות הקשר אשר לא ינתק בין העיר תל-אביב ובין הספינה "תל אביב" הננו שולחים לכם בזה, במתנה את סמל עירנו – "שער במבוא הים ומגדל – מאור לגולה", - ויהי נא הסמל הזה גם סמלכם אתם תמיד!"

אך השמחה הגדולה להפלגתה של האונייה העברית הראשונה הייתה קצרה, קצרה מאוד. הצלחתה הייתה לצנינים בעיני מתחריה הזרים ואלו הערימו לא מעט קשיים, בעיקר בעיכובי אספקת מים ומזון, איחור במתן נתיבים ועוד. הפלגתה באותם ימים בקו טרייסט – חיפה – טרייסט, נגס קשות ברווחיה של חברת הספנות הלאומית האיטלקית "ללויד טריאסטינו", שעד הגעתה של האונייה "תל אביב", מסלול קו זה היה בבעלותה המסורתית, וחברת הספנות האיטלקית עשתה ככל יכולתה לסלק את הספינה העברית מהאזור. כחלק מנסיונות הפגיעה, החליטו החברות האיטלקיות, להכניס למסלול של "תל אביב" אוניות גדולות ומודרניות, תוך כדי הורדה דרסטית של המחירים. כך היה שהאוניה ירושלים פעלה בקו טריאסט חיפה. מהלך זה פגע באופן "דרסטי" ברווחיה של "תל אביב" ולאחר שנתיים של הפלגות רצופות קשיים, התערער מצבה הכלכלי של החברה המפעילה. יוסף הרשקוביץ', הנציג בארץ ומנהלי החברה לחמו ללא הרף להצלתה. הם גייסו לסיוע את דוד רמז, אבא חושי וברל לוקר, אך נכשלו. לפי דרישת דוד רמז, אז המזכיר הכללי של ההסתדרות, ואבא חושי, רכשה ההסתדרות העובדים את 2000 מניותיה של החברה, אך גם הזריקה הזו לא אפשרה לה להחזיק מעמד, אלה חודשיים נוספים לא יותר.

ב-1937, נקראה "אסיפת חירום" להצלתה של החברה והאונייה "תל אביב". אישים רבים מראשי היישוב השתתפו בה. באסיפה נשמעו דברים קשים בעיקר מצד בעלי החברה ומנהליה בארץ על חוסר יכולתם להמשיך. יצחק רוקח, בנו של שמעון רוקח מייסד נווה צדק, ומראשי הפרדסנות בארץ, נכח באסיפה והתנדב להשקיע 10,000 לירות א"י להצלת האונייה, בתנאי שגם הסוכנות היהודית תשקיע אותו סכום. אליעזר קפלן שגם הוא נכח באסיפה הודיע כי הסוכנות תתנגד לפעול להצלתה של האונייה ולהשקיע בה כספים מחשש להיכנס לעימות עם ממשלות זרות בעיקר עם ממשלת איטליה. עמדתו זו של אליעזר קפלן הכריע את הכף וחברת Palestine Shipping Co. Ltd, החליטה למכור את אוניית "תל-אביב".

לימים כתב דוד רמז בספרו "לרוח הים", שיצא לאור ב 1951 על הפרשה העצובה של האוניה "תל אביב". וכך כתב בין היתר: "...ואני, ברשות חברים, ברצוני להציב ציון למפעל חלוצי זה של יוזמה פרטית, אשר מקץ מלחמת-קיום נואשת בא בשלום עליו – והיישוב העברי, על מוסדותיו ואישיו והוגיו, והתנועה הציונית על

מוסדותיה ואישיה ומפלגותיה, ילווה בשתיקה לעולם שכולו טוב, ואולי גם ירווח למישהו, כי חדלה התביעה החיה והתוכחה המטרידה של יצור עברי ימי, המבקש חיים ומגן...ואני נוטל רשות לשאול: עצם הופעת אונית נוסעים עברית ארץ-ישראלית, המחברת את ארץ-ישראל לאיטליה, כלום לא היה בה משום כיבוש מיוחד במינו? כלום לא הגיע למניעי המפעל הזה עידוד וסעד בכל הצורות האפשריות?... וכלום אין זו מחובת המוסדות העליונים לשקוד על הזדמנויות שאינן חוזרות על נקלה-או עליהם לעמוד מנגד ולבקש הצדקות להתחמקות? מהי משקיות ציונית: כיבוש או הסתכלות?..... היש לנו רשות, כי תהיה לנו אניה עברית שלנו, קו עברי שלנו, צי עברי שלנו? היש לנו רשות לוותר למישהו על הרשות הזו? לכולם – לא רק לנו – העליה שלנו? לכולם – לא רק לנו – הפרי שלנו הנשלח? ! מדוע איפה היה כלי-שיט עברי זה טרף ליריביו? מדוע לא נמצא במוסדותינו הכוח לעמידה גלויה לצד המפעל החלוצי בחייו ומדוע לא גאלוהו במותו? מדוע נמכרה האניה "תל-אביב" ליפנים?... בעלי העסק קראו לעזרה - הם היו מוכנים, באין-ברירה, למחוק את כל ההפסד של התקופה הראשונה, לשם הצלת גוף המפעל ועתידו, הם היו מוכנים לקבל מרות לאומית - אך גואל לא בא. שום גואל. לא גואל - שותף, לא גואל - פודה, לא גואל - משקיע, לא גואל- מלווה, לא גואל-מציל. לא בעוד האניה מתאמצת לקיים את עצמה. לא בצאת נשמתה. כך בתום שנתיים של פעילות האונייה, הפסיקה האונייה ב-1936 להפליג וזמן קצר לאחר מכן, בראשית 1937, גם נמחקה האונייה "תל-אביב" מהרישום הארץ ישראלי. הספינה נמכרה לחברה יפנית "קיטאגה אסאקיצי" של אוסקה, היא חזרה לשמש כאוניית משא והפליגה בקו למזרח הרחוק. ככל הנראה במהלך מלחמת העולם השנייה, נפגעה האונייה באוקיאנוס ההודי וטבעה."

מנגד גורלה של הירושלים שפר עליה. אוניית פאר זו הייתה בבעלות לויידס טריסטינו. ראשיתה של חברת ספנות זו באוסטר-רייכישר לוייד 1836, במהלך הזמן הפכה לאחת מחברות הספנות הגדולות בעולם. עד לשנת 1918 הובילו אוניותיה את עיקר סחר החוץ והנוסעים של האימפריה האוסטרו-הונגרית. החברה קיימה הפלגות סדירות מטריאסטה למזרח הקרוב, הודו, סין והמזרח הרחוק, ברזיל, ארצות הברית וצפון אירופה. כמו כן הייתה היא אחת מחברות הספנות הראשונות שהפעילה אוניות קיטור. חברה חזקה עם מסורת ימית רבת שנים. ב-1919, עם התפרקות האימפריה האוסטרו-הונגרית וסיפוח טריאסטה לאיטליה, הוחלף שם החברה ל-**לוייד טריאסטינו** (*Lloyd Triestino*) באותה תקופה נעשו בחברה שינויים מבניים מקיפים, שנועדו לחלצה מן ההפסדים הכספיים שנגרמו לה במלחמת העולם הראשונה. לקראת סוף שנות השלושים שבה "לוייד טריאסטינו" להיות מעצמת ספנות עולמית, המפעילה צי של 85 אוניות ו-17 קווים אל אסיה, אפריקה ואוסטרליה. אוניות החברה פעלו בקו טריאסט-חיפה והשיטו את עולי העלייה החמישית מפולין וגרמניה אשר ניצלו מאימת הצורר.



הירושלים<sup>6</sup> האיטלקית נבנתה ב1920 ושמה היה קרקוביה, בשנת 1934 הוחלף שמה לירושלים Gerusalemme ב1943 נתפסה על ידי בנות הברית והפכה לאניית בית חולים של הצי המלכותי הבריטי. ב1946 הוחזרה לאיטליה. האוניה נגרטה ב1952.

אונית נוסעים מפוארת אחרת היא ההר-ציון<sup>7</sup> של חברת הלודי הימי הארץ-ישראלי בע"מ (Palestine Maritime Lloyd Ltd) חברה בפלשתינה א"י שנרשמה בשלהי 1934. אוניה שבה התכנסו הכינוס הארצי למען הצי העברי על האוניה "הר ציון" בשנת 1939<sup>8</sup>. חברת קמה כשותפות בין בעל אוניות מאיטליה לימאים עבריים ארץ-ישראלים. לחברה היו גם אוניות משא והן הר-כרמל ומרים. קו ההפלגה היה הים השחור וצפון אירופה. עם הקמתה רכשה חברת הלודי ימי מהשותף האיטלקי שתי אוניות מעורבות מטען ונוסעים, במטרה להפעילן בקו קבוע לאירופה בין חיפה לקונסטנצה. תוכננו נמלי ביניים קו זה בנמלי בפמגוסטה שבקפריסין ובטריפולי שבלוב או, בביירות שבלבנון ובאיסטנבול שבטורקיה. כחלק מכיבוש העבודה העברית בים ובניית הצי העברי נקבע והוחלט על איוש האוניות בצוותים עבריים, תוך הקפדה על שימוש בשפה העברית וניצול האוניות ללימוד והכשרת ימאים עבריים כבית ספר ימי צף. שתי האוניות היו מטען נוסעים ומותאמות להובלת 110 נוסעים, בנוסף למטען כללי. החברה הצליחה להתבסס בשוק למרות תחרות מסחרית קשה. כל בעליה היו מענף הספנות הבינלאומית או מענף הימאות העברית. בין השותפים היו לזר ברקוביץ איש ספנות מרומניה, מהנדס עמנועל טובים שהיה מנכ"ל משותף של אגודה הימית זבולון, עו"ד פרברשטיין מהנהלת אגודת 'זבולון', 'משה שלוש שאף היה משך 10 ימים ראש עירייה של תל-אביב ברשימה האל מפלגתית של דיזינגוף וסוכן אוניות חיפאי בשם ניסים משולם. ארצישראלים יצרו קשר עסקי איגנציו מסינה איש ספנות איטלקי מג'נובה. כך היה שהנבחרת הישראלית הביאה שחקני חיזוק מהליגה האיטלקית. סיפורה של ההר-ציון שזור אף הוא בדרמה. האוניה נרכשה מבעלים אטלקי ושמה הקודם ריזווליו (Risveglio). האוניה בפיקודו של רב החובל אריך הירשפלד הגיעה האוניה אל מול חוף ארץ ישראל בחיפה תחת דגל איטלקי וביקש לרשום אותה כאוניה בדגל פלשתינה א"י. שילטונות המנדט נמלכו וחיכחו בדעתם כיצד לרשום אוניית נוסעים מטען זו, משבוששו להגיע הפליג רב החובל לקפריסין ושם נרשמה האוניה תחת דגל הצי המסחרי הבריטי. באוניה זו כבר אז נרשם הישג יוצא דופן והוא קצינת מכונה ראשון בצי ימי ושמה ויקטוריה דראמונד. קצינת המכונה הראשונה בממלכה

<sup>6</sup> <http://www.naviacapitani.it/gallerie%20navi/navi%20passeggeri%20storiche/schede%20navi/G/Gerusalemme.htm>

<sup>7</sup> הר-ציון עיתון המטען  
<https://web.archive.org/web/20160303171557/http://www.israports.org.il/IsraelPorts/gallery/mabathistory/Documents/%D7%94%D7%A8%20%D7%A6%D7%99%D7%95%D7%9F%20%D7%90%D7%A0%D7%99%D7%94%20%D7%A2%D7%91%D7%A8%D7%99%D7%AA.pdf>

<sup>8</sup> הכינוס על ההר ציון 1939 סרט [https://jfc.org.il/news\\_journal/27193-2/93623-2](https://jfc.org.il/news_journal/27193-2/93623-2)

הבריטית בדרגת קצין שני. עם פרוץ המלחמה בשל השתייכות האוניה לצי המסחרי הבריטי גויסה ההר ציון ומפקדה היה רב חובל בריטי ג'ון ל' בייטון (John N. Beighton)

ב-31 באוגוסט 1940 הותקפה האוניה על ידי הצוללת הגרמנית U-38 בפיקודו של היינריך ליבה Heinrich Liebe הפגיעה הייתה קטלנית, ו"הר ציון" טבעה באוקיינוס האטלנטי באתר משוער N 10:00W 56:20 ועימה 36 אנשי צוותה, 17 מהם יהודים. איש צוות אחד, מסיק קפריסאי בשם אוסמן אָדָם, ניצל על ידי המשחתת הפולנית "בוסקוויצה" (błyskawica) "הימאים הארץ ישראלים היו: קלמן אברמוביץ, פאול אליסון, ארנסט ארמן, אריה (לייבל) בינשטוק, משה (קונרד) ביין, צבי (הרברט) ברגהויזן, מרדכי היילברון, ויטלין (סלו) שלמה, קרל וולף, משה טנגורסקי, מרק פינטח, ישראל שוורץ, רודולף קלינגר, בנימין לובטנשסקי, אברהם לובנצקי, שמעון קרברודט, לוס ראובן.

ב-1945 הוקמה על ידי הסוכנות היהודית חברת הספנות צים ב-7 ביוני 1945. בראשית ימיה עסקה החברה בהבאת עולים לארץ. האוניה הראשונה של צים הייתה הקדמה. אוניות צי הצללים הצטרפו לשורותיה. הפאן יורק ופאן קרסצנט שעגנו בקפריסן וצותיהן בן שמרו על כושר השייט שלהן. עם הכרזת המדינה ב-15 במאי 1948 ה באייר תש"ח הצטרפו שתי הפאנים לצים בשמן החדש קוממיות ועצמאות. צים רכשה עוד אוניות "נגבה", "ארצה" ו"גלילה". בימי מלחמת העצמאות סיפקה החברה קשר ימי והובילה מזון, ציוד צבאי וסחורות בתקופה בה אוניות זרות לא פקדו את נמלי ארץ ישראל.

החברה גדלה והתרחבה והפכה לחברת השייט המרכזית והחשובה של מדינת ישראל. החלום של מאיר דיזינגוף ושותפיו לצי עברי יהודי של מדינת ישראל התגשם. צים הפכה לחברה מסחרית להובלה ימית מן הגדולות בעולם. דיזינגוף-שהם היו לסוכני צים. במקביל הוקמה חברת אל-ים שם הפליגה האוניה תל אביב אך הפעם כאניית משא. התנועה הקיבוצית הקימה אף היא חברת שייט קטנה.

המעגל של אבי ז"ל נסגר עת הצטרף לחברת צים לאחר שירותו בחיל הים כאדריכל ימי שם נטל חלק בבניית אוניותיה החדישות קשת נגה ומזל במספנות שנטייה דה לה מדיטרנה ובניית אניית הדגל של צים א.ק-שלום במספנת שנטייה דה לאטלנטיק.

טד אריסון בנו של מאיר אריסון שותפו של מאיר דיזינגוף היה קצין קשר במלחמת השיחרור. לאחר הקמת המדינה ותום מלחמת השיחרור עבר לארה"ב ושם הקים את חברת השייט הגדולה קרניבל והפך לאיש עסקים גדול ומוכר.

החלום של צי עברי ויזמות יהודית בים הצליח.

## תודות:

לרב-חובל הלל ירקוני, רב חובל שחר פודולי ורב חובל ד"ר אברהם אריאל שסייעו בפתרון התעלומה של האוניה ירושלים ושלחו חומר ומידע.

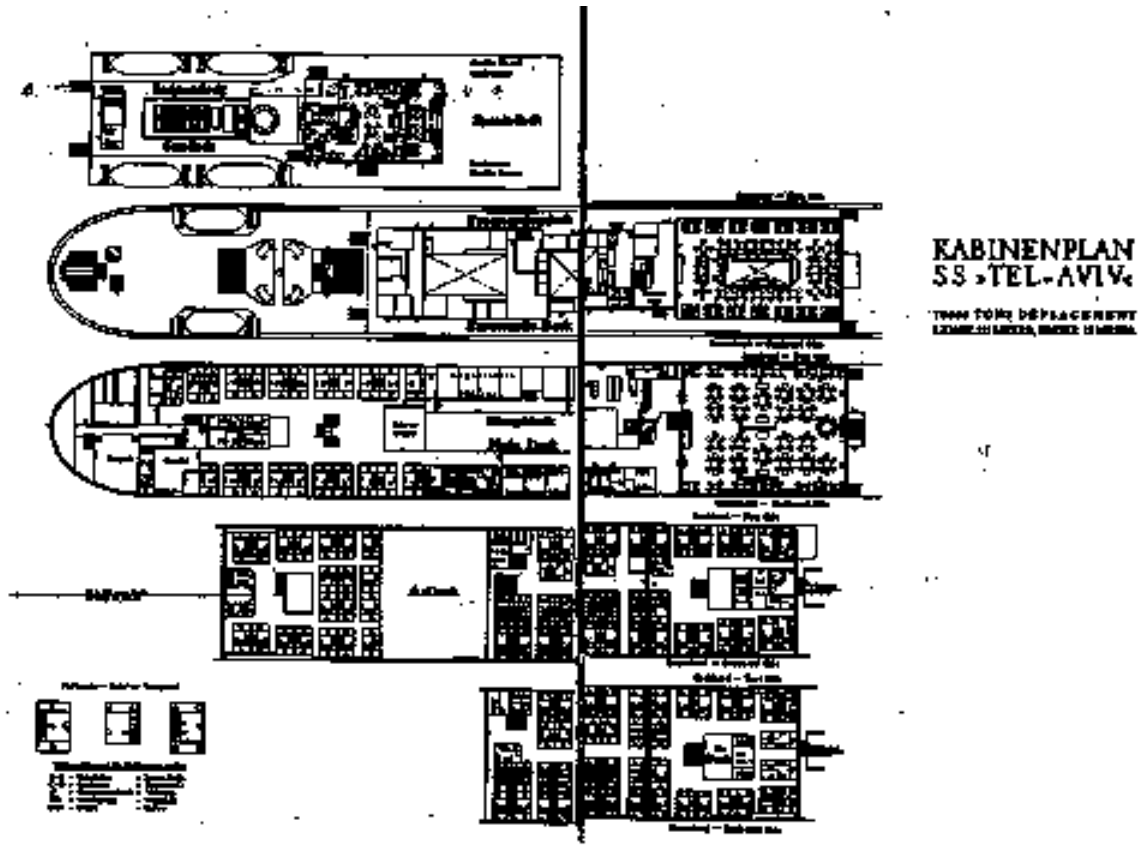
תודות לארכיון צים בראשותו של אבנר ש"ץ שסייע בהכוונה ופתרון התעלומה של האוניה ירושלים.

תודה לצבי בן-צור מנהל אתר הפלי"ם שעודד אותי לכתוב חיבור זה.

תודה לאנשים שחלמו והגשימו חלום בנו מדינה וצי עברי בהם אבי ז"ל.



האונייה תל-אביב (ויקיפדיה)



האוניה תל-אביב תוכנית סיפונים (ויקיפדיה)



פרסום הגעה של הפולוניה לנמל חיפה הסוכנים דיזינגוף ושות.



אונייה הר ציון של הליד הימי (ויקיפדיה)



אומברטו שטיינדלר רב החובל היהודי של הירושלים (תמונה מרב חובל הלל ירקוני)



האוניה ירושלים נמל ברנדיזי בדרך לישראל. הברזנט בירכתיים הוא לנושאים שללנו בסיפון (אבי המנוח סיפר שישן על הסיפון)



Umberto Stendler / Photo

Umberto Stendler:  
 Jewish captain of the Palestine passenger "Yafa" (formerly the "Adriac") of Lloyd Triestino; friend of the Aron Elie LUKATELSKIEN.

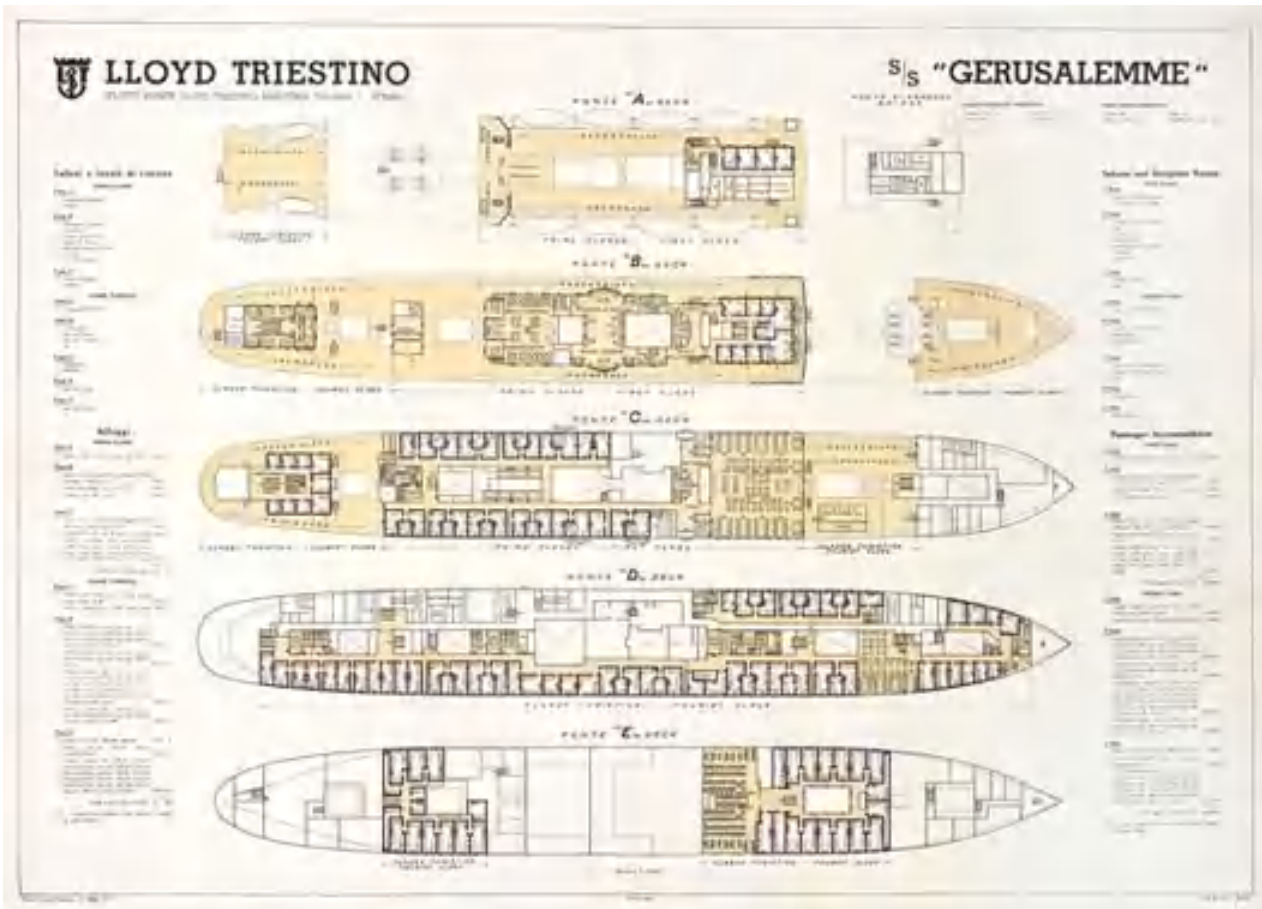
Portrait

Photo, undated, around 1935

IDENTIFIER: A1200001  
 SOURCE: ADMIRALTY/IMMOBIL  
 CREDIT LINE: Stendler, Umberto / 1935  
 EVENT DATE: 1935  
 IMAGE DATE: 1935  
 TRANSCRIPTION: [Illegible text]  
 TONIC: [Illegible text]  
 GEOGRAPHY: [Illegible text]  
 REGION: [Illegible text]  
 TECHNIQUE: [Illegible text]  
 SIZE: [Illegible text]  
 SPECIAL FORMATS: [Illegible text]



אומברטו שטיינדלר רב החובל היהודי של הירושלים



מבנה הסיפונים האוניה ירושלים האיטלקית



הירושלים האיטלקית בנמל באיטליה תמונה מאבנר שץ



הירושלים האיטלקית



האוניה ירושלים בצי הבריטי כאניית בית-חולים



בניין צים דיזינגוף רחוב העצמאות חיפה מאחוריו בניין צים החדש שנחנך  
ב1970



האוניה ירושלים החדשה של חברת צים



אבי אדריכל ימי אדמונד וילהלם ברילנט<sup>9</sup> ואמי רוזיטה עם רב החובל של  
הירושלים דב ברסלר<sup>10</sup>



האנייה ירושלים הישנה של צים

---

<sup>9</sup> אבי ז"ל אדמונד וילהלם ברילנט ממתנדבי היישוב לצי המלכותי הבריטי, ממיסדי חיל הים הישראלי אדריכל ימי ומפקח טכני צים קווי אירופה.  
<sup>10</sup> רב חובל דב ברסלר היה מראשוני הצי העברי. בזמן המנדט עת מלחמת העולם התנדב לחיל האוויר הבריטי שם שירת כטייס קרב.

מחלקת העליה של הסוכנות היהודית לא"י  
לשכת העליה, תל-אביב/חיפה

מס' 03248/50371

מניין

אישור

חתימה

שם

מספר הנפשות

החשבון סולק במשרד הא"י

ת"א / חיפה

אישור כניסה לחיפה של אבי 21 בספטמבר 1936 האוניה ירושלים

11. כתבת הקרובים בא"י <sup>2</sup> 3 ל"ב זה שבנין / ב"ר

12. הנתיבות כ"ט 18-36

13. הדרכיה (וכן הקפת המספר) מ. 9/622/36

14. תעודת-עליה (של ממשלת א"י) מס' 96933

15. הוזה הא"י (תאריך ומס') 18.36  
 עוב את 303 כיום  
 באניה של קאניו מתוך קונסטנצה

16. הערות המשרדים הא"י בדרך:

מס' סעיף	האריך

1. שם העולה דניאל א' צ'אן-אלה 1916 1916

2. הכתבת בחרי' Jaroslav

3. המצב המשפחתי ישו' לב' רוק יח'א

4. המקצוע מאלי'

5. הכשרה

6. (לאילו התורות שייך?)

7. ירידת זכרית ב'.

8. השכלה רינאני'

9. האם היה בא"י סתיו

10. האמצעים והרכוש (בצאתו לדרך)

11. החפצים: כלי-בית

12. כלי-עבודה

13. מספר התבילות

14. לרשם שנת הולדתו.

\* צילם ל"ב, ורישתי' - לרשם מס' בחקף הרישוי, ובמק' המסעק קיובו בז'יק אם רישוי-הסובלי נתן על' המלצה בא"י - לציון זאת.

תעודת עליה נמל יציאה קונסטנצה והאוניה פולוניה 1936

17

**חשבו המשרד האי**

מס' \_\_\_\_\_

מקום \_\_\_\_\_ תאריך \_\_\_\_\_

**רשימות לשכת-העליה של חסוכי בא"י.**

18. בא לארץ ביום \_\_\_\_\_  
 בחף \_\_\_\_\_  
 באניה \_\_\_\_\_

19. נתקבל לבית-העולים ביום \_\_\_\_\_  
 יצא מבית-העולים ביום \_\_\_\_\_

20. נרשם בקופת-חולים ביום \_\_\_\_\_  
 נבדק ע"י הרופא ביום \_\_\_\_\_

חתימת סקר לשכת-העליה

הערות: \_\_\_\_\_

המספר	הפרטים
	דרכיה
	ויזה א"י
	ויזות-מעבר:
	כרטיסי-אניה מח' חברת
	כרטיסי-רכבת ל
	מס-כניסה של ממשלת א"י והוצאות החוף
	בול-עליה
	הוצאות טרנספורט
	תשלום המשרד
	ס"ה
	שולם ע"פ שובר מס'

הערות

חתימת המשרד האי

תעודת עליה כניסה לישראל 21 בספטמבר 1936 האוניה ירושלים





תמונות ממסע על הירושלים שצילם אבי ז"ל חברים לעליה מפולין על סיפונה של  
הירושלים האיטלקית



תמונות ממסע על הירושלים שצילם אבי ז"ל חברים לעליה מפולין על סיפונה של  
הירושלים האיטלקית



אוניית מערכה שצילם אבי מן הירושלים בדרכו לישראל



אוניית קרב איטלקית שצילם אבי מן הירושלים בדרכו לישראל



# מאה שנה לליוד טריאסטינו

סריאטס, (סטאטאני), בנוכחותו ימי העולם. עבשיו יש להברח צי של של באיכות המלך ושל חמיניספור לתח- 270 אניות. אסטינות פניע, אשר המר- פדת הננה חברת, "ליוד טריאטטינו" נאז' הכללי שלהן צילה ל-280 אלף את יובל המאה לקיומה. 270 אניות עם סון. האניות מהלכות ב-18 קוי שירות, דכל החברה הצו במשך המאה את מהירים גמספריים.

קטעי עיתונות הארץ

## Palestine Weekly Fast Mail Line

The quickest and most comfortable route to Europe

LEAVING HAIFA AT 10 P.M. EVERY WEDNESDAY

SS. "GALILEA" September 2

SS. "GERUSALEMME," September 9

Direct for Larissa, Brindisi, and Trieste.

### FORTNIGHTLY SERVICES

GR. EXPR. EUROPE EGYPT: SS: "EGIPTIA," from Haifa Aug. 27, noon, via Beirut, Alexandria, Syracuse, Naples, to Genoa and BARCELONA. SS: "MAHOU POLO" from Haifa, Sept. 3, via Alexandria, Piraeus, Brindisi to Venice and Trieste.

PALESTINE SUBSIDIARY LINE: SS: "ADRIA" from Haifa, Sept. 9, straight to Trieste.

SYRIAN LINE A: SS: "VESTA," from Jaffa and Haifa Sept. 1, via Beirut, Tripoli, Alexandrette, Merzia, Cyprus, Adalia, Rhodes, Piraeus, Candia, Brindisi, to Venice and Trieste.

SYRIAN LINE B: SS: "MOREA," from Haifa Aug. 27, from Jaffa Aug. 29, via Port Said, Alexandria, Candia, Calamata, Brindisi, Bari to Venice and Trieste.

TYRRHENIAN LINE. SS: "EGITTO," from Jaffa Sept. 6, from Haifa Sept. 7, via Beirut, Tripoli, Alexandrette, Merzin, Cyprus, Rhodes, Piraeus, Naples, Marseilles to Genoa.

PRINCIPAL AGENCY: HAIFA P.O.Box 467, Tel.740/1  
AGENCIES: JAFFA P.O.Box 693, Tel.80  
JERUSALEM P.O.Box 53, Tel.333  
TEL AVIV P.O.Box 219, Tel.1333

Reduced Return Rates to Trieste, Cyprus and Beirut.

Passengers must be on board not later than one hour before departure.

קטעי עיתונות הג'רוסלם פוסט אז פלסטיין פוסט