

ראשית דבר

גבולה הימי – ישמרו אי פעם ספנים עבריים. אך היו כמה הווים שהאמינו, כי ללא כיבוש מקצוע הימאות, לא יכון עם "נורמלי" בארץ ישראל. ואותם מתי מעט, אנשים כמו מהנדס המכונות עמנואל טובים והמורה למתמטיקה בגימנסיה העברית הראשונה, ד"ר מאיר גורביץ', ראויים יותר מכל, גם אם לא זכו עדיין להכרה רשמית בכך, לתואר: "מחדשי הימאות העברית בארץ ישראל".

איש לא ערך רישומים מדויקים באותן שנות בראשית, אך ניראה כי הוגה הרעיון, שהביא במישור להקמת אגודת יורדיים "זבולון" ובסופו להקמת צי ישראלי מפואר, היה הדוקטור מגימנסיה הרצליה ד"ר גורביץ', בוגר האקדמיה הימית בארצות הברית, אשר בנוסף לתורת המספרים החל מרביץ בתלמידיו גם את תורת הימאות.

אלא שד"ר גורביץ לא היה איש ביצוע, והוא ידע זאת. הוא ידע כי כדי להקים גרעין שמתוכו יצמחו רבי החובלים והמכונאים הראשיים ורבי המלחים של הצי הישראלי שברך, דרוש אדם בעל כושר ארגוני. אדם בעל כאריזמה, שידע להפוך את לימודי התיאוריה שהרביץ הוא בחני כיו, לשפת הימאות המעשית.

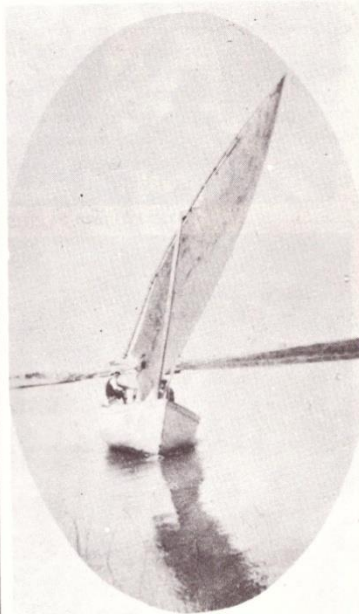
וכזה בדיוק היה המהנדס עמנואל טובים, אשר אף הוא, כד"ר גורביץ', היה בוגר אקדמיה ימית – זו שבפטרבורג, ברוסיה הצארית. המהנדס והד"ר היו שונים זה מזה תכלית שינוי ולכן גם השלימו זה את זה. האחד היה איש המעש והאחר איש החזון, אבל שניהם היו ציונים בלהבים ושניהם האמינו, כי ספנים עבריים עוד יהלכו בימים בספינות עבריות.

בעבודת גיוס משותפת נרכשה ספינת הפלוקה הראשונה. ספינת דיג דריתורנית וקטומת ירכי תיים, שעברה הסבה לסירת אימונים. זאת היתה ראשיתה של הימאות העברית בארץ ישראל. כך הוקמה אגודת יורדי הים הראשונה שהוציאה מקרבה ברבות הימים רבים מבין עמודי התווך של הימאות העברית. רבי חובלים ומפקדי צי מצטיינים, כמו ג'וקי אפשטיין, מילה ברנר, צבי קינן, שבחאי לוי, משה טבק, עזרא רייכר, דב גלינסקי, רייח הללסון ופרדוליו ורבים אחרים. זאת גם היתה האגודה הראשונה שהצמיחה מתר כה אלופי עולם ישראלים, כאשר שני חניכי זבולון זכו בתואר אלופי עולם, לאחר שזכו באליפות העולם בשייט מפרשות מדגם 420.

בעקבות אגודת "זבולון" קמו אגודות נוספות, שגם מהן צמחו ימאים בעלי שיעור קומה, ואשר גם להן חלק רב בהקמת הצי הישראלי, אלא

ישראל היא מדינה של מעשי חלוציות. כיבוש כל דונם אדמה. בניית כל כפר. כל עיר – היו כאן לפני 50 ו-40 שנה בלבד בבחינת מעשה ראשוני. כזה היה גם כיבושו של כל מקצוע, כל משלה יד, שנחשב עד אז לנחלת הגויים בלבד.

כזה היה גם סיפור כיבושו של מקצוע הימאות. לפני יובל שנים, היתה עצם המחשבה על הליכתו של נער יהודי אל מקצועות הימאות, עשויה להעביר חלחלה בלב כל אם יהודיה. הים היה שייך ל"גויים". שמותיהם של יורדיים יהודיים נזכרו רק לעיתים נדירות ב-2000 שנותיו של העם בגולה. גם כאשר בעקבות הקמת התנועה הציונית בגולה חלה התעוררות לאומית והעם היהודי החל שב לארצו, איש לא דיבר על כיבוש הים. הכל דיברו על כיבוש הקרקע. על כיבוש העבודה העברית. על מוסדות השכלה ומפעלי תעשייה יהודיים בארץ ישראל. איש לא העלה בדעתו, כי על גבולה הארוך ביותר של המדינה –



ככה זה התחיל – הסירה הראשונה של "זבולון" במימי הירקון.





1930 - סירות של זבולונים עוגנות בחוף קיסריה



שייט ראשון לאלכסנדריה - הציד: רק מצפן ולוג מכני



מסדר על גדות הירקון - בימי טובים פעלה האגודה כגוף צבאי למחצה



ועל 12,000 בוגריה במשך חמישים שנות פעילות ענפה ופוריה - כי אז שבעתיים מספר העמודים שבחוברת זו לא יספיקו. אין ספק שאף פסחנו על אירועים חשובים בתולדות "זבולון", אך ננסה להביא את תמצות ההיסטוריה של האגודה על מאורעותיה ואישיה הבולטים, מאז הוקמה ב־1928.

שזכות הראשונים שמורה, ללא ספק לאנשי "זבולון".
על מקימיה של אגודת "זבולון" ועל מומשיה דרכם, על האגודה ועל פעלה ועל אירועים חשובים בתולדותיה, יסופר בחוברת זו, היוצאת לאור לרגל חג יובלה של האגודה. מובן שלא נוכל להקיף במסגרת זו את כל אשר עבר על האגודה

החזון הופך למציאות

עד היום זוכרים חניכיו הראשונים של עמנואל טובים, את סיפוריו על אותם ימים עצובים בהם היה עומד על שפת ימה של יפו וצופה בכאב בספינות הדייג וספינות הסוחר שהיו יוצאות והולכות מהנמל העתיק. אף אחת מהן לא היתה ספינה עברית ובאף אחת מהן לא היו ספנים עבריים. באותם רגעים היה חושב: הרי לנו יש נוער טוב יותר. מדוע לא יהיו גם בחורים יהודים יורדיים או דייגים?

ואילו ד"ר יצחק צייטלין, שהצטרף לאגודה בשנותיה הראשונות ומאז מילא תפקידים מרכזיים בה, זוכר כיצד סיפר לו ד"ר מאיר גורביץ' איך עלה לארץ מתוך אמונה, כי בשל הידע הימי שבאמתחתו, יתקבל בידיים פתוחות, שהרי ברור היה לו, כי עם היושב לחוף ים, אחד מצעדיו הראשונים יהיה - הקמת ציימיו. הוא סרב להאמין כאשר הוברר לו, כי מעשי החלוציות שנעשו בארץ הזאת לא כללו את הים.

הוא נידהם לא פחות כאשר גילה, כי הורי תלמידיו בגימנסיה העברית הראשונה, בעיר העברית הראשונה, אינם שונים כמעט מהוריהם של הנערים היהודיים שנשארו בחו"ל. גם הם ראו בבניהם רופאים, עורכי־דין ובנקאים וסוחרים מצליחים לעתיד, אך לא רבי־חובלים או מכונאים ראשיים באוניות. ד"ר גורביץ' החליט לשנות

סיפורה של "זבולון" הוא, למעשה הגירסה הימית של סיפור תקומתה של מדינת־ישראל. סיפור של חזון שהפך למציאות.

חווה הימאות העברית, או אולי הנביא, היה איתמר בן־אב"י, בנו של מחדש השפה העברית אליעזר בן־יהודה. אותו עתונאי ופייטן רומנטי ראה בעיני רוחו - וכתב זאת בכמה מאמרים נלהבים מעל דפי העתונות העברית - את חזון הימי את העברית. היה זה עוד בטרם פרצה המלחמה העולמית הראשונה.

חלומו של איתמר בן־אב"י התגשם רק 15 שנים לאחר שהתפרסמו מאמריו הראשונים על "ימאות עברית", כאשר ב־1928 הוקמה האגודה הימית הראשונה - "זבולון".

עד סוף ימיו לא הפסיק איתמר בן־אב"י לתמוך באגודת "זבולון" תמיכה רוחנית, בכתיבת מאמרים נלהבים בזכותה של האגודה, מאמרים שעוררו הדים נרחבים בציבור ותרמו לא מעט להצטרפותם של מאות בני־נוער לשרות האגודה. מאוחר יותר תרם בן־אב"י גם בגיוס תומכים ותורמים בארה"ב, כאשר שהה שם תקופה ממושכת.

אך אם איתמר בן־אב"י היה החווה, הרי שד"ר גורביץ' בנעיקר המהנדס עמנואל טובים איש המעשה, היו המגשימים.



1936 - ימים ראשונים בנמל תל־אביב - דיונגוף פנה, הזבולונים נענו

תפיסה זאת, והוסיף לשעורי המתמטיקה שהרביץ בתלמידיו, גם שעורים בתורת הימאות.

המורה בעל המבטא האמריקאי הכבד הרצה בפני חניכיו על הצורך בחידוש הימאות העברית ועל ימאי שבת זבולון, שהוליכו את אוניותיהם מרומא ועד כוש.

ובעקבות אלה באו לימודי התאוריה ולימודי קשרים ותרגילי סדר בחולות. ואז בא מבצע איסוף כספים בקרב התלמידים ובין כמה משוגעים אחרים לדבר, לצורך רכישת הסירה הראשונה.

אלא שבסירה בלבד לא היה די. היה צורך במקום מים שקטים, בו ניתן יהיה להוריד סירה וללמד ילדים בני 13 ו-14 את תורת השייט, הלכה למעשה.

הנמל היחידי שהתאים למטרה זו היה נמל יפו הסמוך. אלא שבנמל דחוס והומה זה, לא היה שמץ סיכוי לסירה של ילדי היהודים לתרגל תרגילי שייט.

האפשרות האחרת היתה נחל הירקון המרוחק. באותם ימים תל'אביב היתה רק בחיתוליה.

גבולה הצפוני היה רחוב אלנבי ועל פני החולות והביצות שבין נחל הירקון והעיר העברית הראשונה, היו פזורים כרמים ושדות בור ומאהלי בדואים נודדים. חוף ימיה של תל'אביב הצטמצם

ברצועה הצרה שבין יפו ורחוב אלנבי, וגם בקטע זה רק מעטים היו המתרחצים היהודים. מקצוע הימאות והדיג היה מקצוע ערבי, ממש כשם שמקצועות הסבלות, הכדרות ונהיגת שיירות גמלים היו כאלה. אלא שרכישת סירת הפלוקה הערבית והפיכתה לסירת אימונים ועוד יותר

מכך הכוונה להשיטה בירקון הרחוק, עוררו סערה של ממש בתל'אביב הקטנה. כל עוד דיבר המורה התמהוני על ימאות וכל עוד לימד את קונוץ הנעי-

רים קשרים וקריאת מצפן על חוף הים, לא התנגי דו לכך ההורים. אחרי הכל היה בכך כדי להעסיק את ילדיהם למשך שעות ארוכות. אבל כאשר החלו הצעירים חומקים מיד לאחר המנוח הראשון בבוקר השבת אל עבר נחל הירקון המרוחק, כבר ניראו פני הדברים אחרת. ולכך התנגדו ההורים בכל תוקף. ילדים יהודים יוצאים אל הים הפתוח? הרי זה טירוף. ובכלל, זו איננה מלאכה הולמת לנער עברי. שיעסוק בכך הגוי - הערבי.

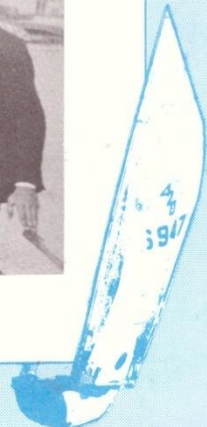
בשלב זה חבר אל המורה התמהוני, גורביץ', בוגר האסכולה הימית מן המערב, המהנדס עבד הבשר, בוגר האסכולה הימית מן המזרח, עמנואל טובים, שהתגלה מיד כדינאמו חי ואיש ארגון מעולה. תחת הנהגתו הפך העיסוק בלימודי ימאות למשהו רחב הרבה יותר. אל לימודי הקשרים והשייט נוספו תרגילי סדר ונהיגת משמעת כמעט צבאיים.

במציאות של אותם ימים, בסוף העשור השלישי של המאה, היה בהקמתו של גוף צבאי למחצה משום הישג. בכל מקרה אחר היו הבריטים וראים בכך משום סיכון בטחוני. אבל האגודה של טובים, כפי שנהגו לכנותה, היתה אוקי.

תחת ידו המנחה של האיש כבד הגוף, הועברה הסירה הראשונה אל הנחל המרוחק שמעבר לחור לוח ולביצות, נחל הירקון. ונחל זה, שהפך ברבות הימים לביתה של האגודה ולחלק מהווייתה הקביל את פני הנערים היהודים בפנים מאירות. שפך הנחל עצמו שימש כמעגן לסירות משא ומעונות ערביות, שהובילו אבטיחים ותוצרת הקלאית אחרת לנמלי מצרים ולבנון. סירת הפלוקה הדו תורנית, בעלת הירכתיים הקטומים, של הזבולי-



חניכי האגודה בימים ההם, כשהירקון עדיין גאה על גדותיו



הגוף. היה זה מחזה מוזר. הדייגים והספנים הערבים שספינותיהם עגנו לאורך גדות הירקון, הביטו בנערים המנסים לחתור בסירתם, בסלחנות משועשעת. הם ידעו כי מהיהודים ימאים או דייגים גדולים לא יצאו.

נים לא היתה שונה במראה ממראה הסירות הערביות האחרות שעגנו במקום. אבל היא היתה הסירה העברית הראשונה, שבה ירדו בני נוער יהודיים - בפעם הראשונה לאחר 2000 שנים - החלו חותרים לקצב פקודותיו של מדריכם כבד

הפלגה ראשונה לביירות

הם היו חומקים דרך שדרת השיקמים (שרק בודדים ממנה נותרו עדיין מול "מצודת זאב" כהל' אביב), ודרך כרמים ושדות ומיקשות אבטיחים אל הירקון, כדי לבדוק אם הסירות קשורות. כדי לבנות כמו ידיהם את מוח העץ הקטן ואת הצרף לאיחסון הציוד - אך בעיקר, כדי לצאת אל הים. בתחילה היו אלה רק שיוטים קצרים. היינו יוצאים עם בוקר לכיוון יפו ובדרך חזרה תופסים רוח נגדית ושבים עם רדת הלילה, רק כדי לראות כמה זוגות הורים מודאגים ממתנינים בדאגה על החוף". נזכר לבל.

אבל ככל שגבר הבטחון העצמי גדלו המרחקים. "אנחנו היינו הראשונים שהפלגנו לביירות, נזכר אלימלך לבל. כאשר הספנים הערבים ראו את הסירה ושמעו על היעד, הם חשבו שיצאנו מדעתנו.

מאוחר יותר באו הפלגות לקפריסין, לאכסנדריה ולפורט סעיד. כשכל הציוד מסתכם במצפן אחד ו"לוג מכני", פיסת עץ מחוברת בקצה חבל באורך נתון, כדי למדוד את מהירות ההפלגה.

את מה שידעו יורדי ים ותיקים היה עליהם ללמוד על בשרם. כך למשל, בעת ההפלגה הראשונה לאכסנדריה, זוכרים לבל וגלינסקי כיצד על פי כל החישובים ומדידות הלוג, היה עליהם לראות מכבר את מגדלור ראסידאמיט אלא שניצנוצי המגדלור לא ניראו באופק. הם לא

ניראו גם 24 שעות מאוחר יותר. הבחורים החלו לדאוג. אחרי הכל, סביבם היו רק ים ושמיים. שום כלי שייט לא ניראה באופק. וכל שוכלו לסמוך עליו היה המצפן הישן שברשותם.

48 שעות לאחר שהאור אמור היה להופיע, התגלה המגדלור. זה היה שיעור מאלף בהכרת השפעתם של זרמים נגדיים על מהלך התקדמות הסירה, נזכרים גיבורי אותו שיוט.

במקרה אחר הפליגו חניכי "זבולון" לאורך החוף, כאשר מול חוף קיסריה "תפסה" אותם סערה עזה, שאיימה להפוך את הסירה. הנערים הפנו את חרטום הסירה אל החוף, ולאחר שעלו

אבל במהרה התחלפו המבטים המלגלים במבטי הערכה. הפלוקה הדריתורנית פילסה דרכה בשפך הנהר אל הים הפתוח. בפעם הראשונה יצאו נערים יהודיים, שלא היו ימאים מבטן ומלי' דה, בסירת מפרשים אל הים הפתוח.

אלא שמלבד התרגשותם של יושבי הסירה וועמם של ההורים, כאשר נודע להם מאוחר יותר על המבצע, לא צויין מעשה היסטורי זה כציון דרך בהסטוריה הרשמית של עם ישראל, ואולי אף לא בזאת של ההסטוריה הקצרה של הימאות הישראלית. אך החשוב מכל היה, כי בעקבות היציאה הראשונה אל הים באו הפלגות רבות לאין ספור. בעקבות אגודת "זבולון" הוקמו אגודות אחרות, ומתוך אלו צמחו מקימי הצי הישראלי, מקימי הנמלים - דור הימאים של ישראל. עמנואל טובים ידע להעביר את התלהבותו אל חניכיו "תחת ידיו הפך אצלנו הים לשיגעון", נזכר אלימלך לבל, מראשוני הובולונים. היציאה אל הים הפכה בשבילנו הילדים הדבר החשוב ביותר בעולם."



המהנדס עמנואל טובים בימי ראשית האגודה



ה"רהב" מפליגה לקפריסין - באמצע שנות הארבעים



המחנרס טובים, חיים ליבוביץ' ובוגרי הקבוצה הראשונה - במסדר



1939 - זבולונים מתכוננים לשייט על פני הירקון



1950 - חניכי זבולון יוצאים מנמל חיפה



3 סירות הצלה - תרומת אונייה בריטית - תיגברו את צי הסירות של זבולון.



