

במחיר, לרבות, לדמי ההחסנה. מכל מקום ברור שאין להשוות את ההפסד האפשרי הכרוך באופרציה כגון זו אל ההפסד הודאי של שינוי כל מבנה הייצור בימי שלום. ברשימה הנתונה לעיל חסר סעיף חשוב: הדלק. בעוד שגידול הבהמות וצרכי המזון ההכרחיים כגון: חלב, ביצים וכו' מובטחים על ידי הכללת המזון לבהמות ולעופות בסכום התבואות. הרי המחסור בדלק יכול לשתק את ההשקאה במשקים, את עבודת הטרקטורים והמכונות החקלאיות וכן את התחבורה בין המשקים והעיר. הבטחת הדלק לשלשה חדשים מחייבת השקעה נוספת של 100,000 לא"י בערך. אולם הפרובלימה של המלאי אינה פיננסית בלבד, היא מחייבת גם סדורים טכניים ידועים החסרים עדיין בארץ. החסנת תבואות היא קשה מאד, כמעט בלתי אפשרית בלי הקמת מקגורות (סילוס); החסנת הדלק מחייבת גפח טנקים נוסף בארץ; ברם, בצוע הסדורים האלה הוא קשה לפתרון בזמן הקצר העומד לרשותנו. מהדברים הללו, המכוונים לסדור מלאי, אין להסיק מסקנה על מעוט חשיבותו של הייצור החקלאי המקומי בשביל ההספקה בשעת חירום. החקלאות שלנו הולכת ומגדילה את ייצורה והיא מבטיחה לישוב את הספקת צרכי המזון החשובים ביותר, כגון: ביצים, חלב, ירקות וכיו"ב; היא תוכל להמשיך בתפקידה זה ולהרחיבו אם יומצאו לה חומרי הדלק והמזון לבהמות. אין זה מבטל את הצורך במלאי לתקופת מעבר, עד חידוש קשרי התחבורה של הארץ עם העולם כולו.

מוסדותינו הצבויים על ידי מו"מ עם הממשלה והרחבת המחסנים בעזרת אשראי למסחר הסיטוני, והאגירה הפרטית - משלימות זו את זו. על שני המכשירים להבטיח את המלאי ההכרחי לתקופת המעבר כדי להציל את הישוב מצוקה חמורה ביותר.

ל ק ט כ ל כ ל י

התפתחות הצי המסחרי

סכומים מאלפים להתפתחות ציי המסחר של העולם ניתנים בהוצאה החדשה של הריניסטר הימי של לידים אשר הופיעה אך זה.

היריעה הרחבה של ההתפתחות במשך המאה העשרים מבליטה, כבר במבט הראשון, את התמורות העיקריות בעצמתן הימית של הארצות העיקריות.

המכלה הראשונה מעידה כי בריטניה ונרמניה טרם הספיקו לשוב לאיתן המלא לאתר הפסדי המוני העצומים בימי המלחמה הגדולה. פחות בולט ופחות קובע הדבר ביחס לצרפת. אנב, אין לשכות, כי הירידה היחסית

של ציי ארצות שונות איננה מעידה על ירידה באבסולוטיות בהיקף עולמי, להיפך; בין יוני

אחוז הטוני העולמי של אניות קיסור ואניות מנוע לפי הארצות

1939	1929	1914	1901	ה א ר צ
26.1	30.2	41.6	50.2	בריטניה ואירלנד
				ארצות הברית
13.0	16.6	4.5	4.2	(אניות ימיות בלבד)
8.2	6.3	3.8	2.2	יפן
7.1	4.9	4.3	3.4	נורבגיה
6.5	6.1	11.3	10.1	גרמניה
5.0	4.2	3.1	2.7	איטליה
4.3	5.0	4.2	4.4	צרפת
4.3	4.4	3.2	2.1	הולנד

טורביניות אך כ־288,000 טון, וביתר סוגי
אניות-נפט-קטורי היתה גם פחיתה של
חצי מליון טון בקירוב.
עם היעלמה למעשה של אנית-המפרשים
(בכל העולם נשארו כיום רק 6 אניות-
מפרשים של 8000 טון ומעלה), נוצרה תמונה
כללית חדשה לגמרי, אשר אפשר לראותה
מן הטבלא הבאה:

אחוזי הנפח הכללי

שנה	אניות מפרש	אניות מוטור	אניות קיטור בנפט	אניות קיטור בפחם
1914	8.06	0.45	2.65	88.84
1926	3.26	5.39	28.16	63.19
1934	1.86	16.17	30.28	51.69
1936	1.63	18.89	30.38	49.10
1937	1.53	20.74	29.84	47.89
1938	1.44	22.45	29.57	46.54
1939	1.34	24.36	29.63	44.67

המשבר הכלכלי של 1930/35 גרם להשקפה
כי „רבו יותר מדי האניות בעולם, ובשנים
אלה עלה טונו האניות המפורקות לנרוטאות
על זה של האניות הנבנות. אחיז, מטעמי
זהירות משקית לאומית, באה הנטייה להחליף
את האניות המתישנות ע״י חדשות. אחרת
היתה המגמה כיפן אשר גם בנתה מחדש
וגם שמרה על הקיים וע״י כך הגדילה את
אחוזיה בציי-העולם. התפתחות זו במספרים
מוחלטים נראית מן הטבלא הבאה:

גידול הטונו העולמי

שנה	מספר האניות	טונו
1901	28,909	30,479,907
1914	30,758	49,073,545
1919	29,148	50,886,270
1931	32,344	70,131,040
1936	30,923	65,063,643
1937	31,183	66,286,024
1938	30,990	67,846,511
1939	31,186	69,439,659

הגידול המתודש של ציי המסחר בשנים
האחרונות מעיד על שינוי ההרנשה של בוני
האניות ובעליהן, דבר שהשפיע במידה לא

1914 ליוני 1939 גדל הפך הכל של טונו
אניות הקיטור והמוטור בעולם כ־23,105,555
טון, כלומר כ־60.9% לעומת 1914. נמצא,
כי רק אנגליה וגרמניה לוקות בהקטנה
אבסולוטית של הטונו. מן הראוי לציין
שהירידה באחוזים ובכמות של ציי המסחר
האמריקאי בתקופה שלאחר המלחמה היא
גדולה הרבה יותר מכפי שיכול להיראות
לפי המספרים הניל, הואיל ולנקודת הפסגה
בהתפתחותו הוא הגיע כ־1922, כאשר שמרו
עדיין על כ־15% מליון טון של אניות להפלגות
ימיות, זו התוצאה של מאמץ בניה כבירה
בשנות המלחמה בשעה שצי המסחר האמריקאי
מלא את החלל בטונו של בעלי-הברית.
הערך העצום של הנפח לקיומו לא רק
של ציי מלחמה כלבד, אלא גם של ציי
מסחרי בימינו מובלט על ידי התרבותן של
האניות המוטוריות:

שנה	מספר האניות המוטוריות	הטונו
1914	297	234,287
1919	912	752,606
1931	4,080	9,431,433
1934	4,941	10,604,526
1937	6,763	13,748,713
1938	6,912	15,232,953
1939	7,551	16,918,687

התפתחות מהירה זו תפטיענו עוד יותר
אם נזכור כי שנות 1931-36 היו שנות משבר
לציי המסחר והקטנת הטונו הכללי.

כתוצאת התרבותן של האניות הנוונות
בדלק-נפט, נוצר צי גדול של אניות מובילות
נפט. כיום, הציים של מובילי דלק
הגדולים ביותר הנם אלה של בריטניה
ואירלנד — (2,919,600 טון), אהיב — (2,800,800
טון), גורבייה — (2,117,380 טון) והולנד — (537,560
טון). בקשר עם חזיון זה מעניינת גם העובדה,
שלאחר 1922 הולכת ופוחתת הנטייה לאניות
המשתמשות בנפט כאמצעי ליצירת כוח-
הקיטור. במקום זה נתחבבה ביותר מכונתי
הדיוול. כך, למשל, במשך השנה האחרונה,
לעומת הגידול של אניות מוטור (דיוול)
כ־1,686,000 טון — היתה התרבותן של אניות-

מעטה עיי המצב המדיני המשתנה בעולם ועיי אמצעי העזרה ונס אמצעי הלחץ שנקטו בהם כמה מדינות להגדלת ציי המסחר שלהן. בדרך זו התחילה ללכת כעת גם בריטניה, האמונה על מסורת, הכלכלה התפשטית, היא התחילה בעידוד (אשראי, ותמיכה) של בנין אניות חדשות וגם באנירת האניות המתישנות לרוברה מיוחדת לשעת חירום.

כשביל לעמוד על ערכם של ציי המסחר השונים למילוי התפקידים של סחריאוקיאני והובלת מצרכים (או אנשים) ממרחקים דרוש נתוח נוסף של המספרים הניל. לפי אמת מידה זו יש לסלק מתוך החשבון את מובילות הנפשי (שהן מתאימות רק לתפקיד אחר) ואשר את מחצית הפלגותיהן עליהן להטל חנם, כמו כן את ספינות הדיג, את ספינות המשיכה בנמל, את האניות בנות נפח קטן מ-4000 טון, את האניות הישנות וכד'. התמונה משתנית אז לטובתו של צי המסחר הבריטי (מספריהן של אהיב ושל נורבניה נפעים כאן עיי האחו הנבונה של מובילי-הנפש בצייהן):

ארצות	סיה אניות קיטור ומטור		אניות קיטור ומטור להפלגות אוקיאניות	
	% בסוגי העולמי	מספר האניות	הנפח בטונות	% העולמי
בריטניה ואירלנד	26.11	1,503	10,739,378	35.29
אהיב	16.77	706	4,551,619	14.96
יפן	8.22	455	2,868,079	9.43
גרמניה	6.54	323	2,497,202	8.21
איטליה	5.00	233	1,456,784	5.77
חולנד	4.33	215	1,668,787	5.48
צרפת	4.28	186	1,439,954	4.73
נורבניה	7.06	241	1,290,042	4.24
ארצות אחרות	21.69	621	3,618,685	11.89
	100.00	4,483	30,430,510	100.00

הטבלה הזו מבליטה פעם נוספת, עד כמה השואה מספרית נירדא באניות ובטונות

של ארצות שונות אינה דולה את הענין. כאן רואים בעליל את אפסות-הכוח היחסית של הרבה ארצות קטנות אשר ציי המסחר שלהן נתישנו. יחד עם זה, כמובן, אין לשכוח גם את הערך של כלי השייט הקבוטניים (החופיים), על אף קטנותם, וכן של ספינות הדיג, במלוי התפקידים המקומיים של הובלה, של אספקה, וגם של תפקידי הגנה ידועים.

איטליה: — הרחבת צי המסחר.

כפי שמודיע, השבועון הצבאי הגרמני ("Militärisches Wochenblatt") מ-11/1939 עומרת איטליה, במסגרת תכנית בתי-10 שנים, לבנות שנהרשנה מאתים אלף טון נוספים בצי המסחר שלה. כבר כיום נמצאות במספנות האיטלקיות באיסטריה של בניה אניות מסוג זה בסיה של ארבע מאות אלף טון; מהן 25 אניות קיטור גדולות אשר מהירותן 18 קשרים, ומספר אניות אחרות שמהירותן 18.5 קשרי לשעה. כולן הולכות ונבנות לפי הזמנותיהן של ארבע חברות האניות האיטלקיות — איטליה, ללויד פריסטינו, אדריאטיקה וטיקניה.

כדאי לציין שכל ארבע החברות הניל מרכז פעולתן הוא הים התיכון או דרכי הים העיקריות המובילות ממנו ואליה. במיוחד אפשר לציין את התרכזותה של טיקניה בפתח צי המסחר האיטלקי במערב הים התיכון, ושל אדריאטיקה במזרחו של ים זה.

המהירות הגבוהות יחסית (כשביל אניות מסחר גדולות), שצוינו בידיעה האמורה, הן גורם חשוב מאד במקרה של מלחמה. המהירות הממוצעת הגבוהה של צי מסחרי חשוב לא רק בזה, שהיא מקטינה במקצת את הסכנות הצפויות לו על פני הימים, אלא קודם כל, בזה שעל ידי כך מונכרת בהרבה יכולתו הממשית לספק את צרכיה ההכרחיים של הארץ, אשר לה הוא שייך. טון של חלל-טעינה בתוך האניה, — ערכו נעשה גדול פי כמה, אם אפשר להשתמש בו, למשל, לנסיעה בין שתי

נקודות מסוימות 15 פעמים בשנה במקום רק 10 פעמים. מבחינה זו נודע יתרון מסוים לציי המסחר של אותן הארצות אשר הרבו לבנות אניות חדשות בשנים האחרונות, הואיל ואלה הספיקו ליהנות מההישגים הטכניים של תקופה מאוחרת יותר. פחות נוח הוא מצבן של הארצות, (כמו אנגליה, למשל), אשר חלק ניכר של הצי המסחרי הגדול שלהן מקורו עדיין בתקופה שלפני מלחמת העולם. אמנם, גם בארצות אלו ניכרת בזמן האחרון התקדמות לא מעטה מבחינה זו.

שאלת המהירות של האניות האישלקיות— יש בה הוקא ענין מיוחד, אם יזכר הקורא ביריעות על האמצעים אשר אחזה בהן איטליה לשם זיון אניות המסחר שלה במקרה של מלחמה, גם לצורך הגנתן הן, וגם מתוך כוונה להשתמש בחלק מהם (החדישות והמהירות ביותר) בבאניות צידי מווינות, שתשתתפנה במלחמת ההשמדה נגד ציי המסחר של ארצות אויבות, — ביחוד בשטחי הים הקרובים יחסית אל איטליה עצמה.

הנפט של מרוקו

צרפת, באופן יחסי, איננה שייכת אל סוג המדינות (כאנגליה) אשר הנפט ותוצרת הלואי שלו ממלאים תפקיד מרכזי ומכריע במשקן הלאומי. אולם גם בשבילה שאלת הנפט והספקתו הבטוחה היא שאלה חיונית ממדרגה ראשונה. ברם, עד כה, המקור היחיד בשטחי הקיסרות הצרפתית, הנמצא במרחק לא רב מארץ המטרופולין, ואשר משם היו סיכויים להספקת נפט, הייתה מרוקו.

בזמנו הוצעו שתי תכניות לפיתוח מקורות הנפט המרוקני: אחת מהורדה, המצריכה אשראי מ־50 עד 100 מליון פרנק לשנה לשם בדיקה לאלתר של 100 מקורות נפט בערך; והשנייה אפית יותר, הבנויה על שיפול אינטנסיבי בבארות הנפט, שכבר הוחל בניצולם, והמכוונת לקמון הפיתוח של מקורות נפט נוספים מהבנסות האכספורט של כמויות נפט גדולות לצרפת.

התכנית הראשונה בושלה בגלל צמצומי תקציב המורים לצרכי הפיתוח, והשנייה, נחנקת בשנה העברה ע"י המלח, קונטיננטלי של 10,000 טון על מכירת הנפט המרוקני בצרפת. יחס משונה זה של הממשלה המרכזית עורר בקורת חריפה ביותר מצד הועד הלאומי לחקירה ולפיתוח חמרי דלק צרפתיים מעבר לים, הנוטה לראות בכך השפעת עתודייההוון המעונינים במניעת הפיתוח של מקורות נפט מרוקניים. אור כל שהוא נשפך על תמונה משונה זו כשנוכחים בעובדה, שמקורות הנפט המרוקניים הולאמו והם רכוש ציבורי של ממלכת צרפת.

העובדה שבין ראשי הועד הלאומי הניל בולשות הדמויות של המרשלים פטין ופנְשֶה־דייאספרי והארמירל לאַקו, מוכיחה למדי כי לעינו היו ענינה האסטרטגיים וההגנתיים של צרפת.

עד כמה חיוניים במקרה זה יענינים אלה, יובן בנקל מתוך מבט ראשון על המצב. צרפת, בהבדל מאנגליה, מקבלת כיום חלק גדול מאד של חמרי הנפט הדרושים לה מצינור הנפט המוסולי, המסתיים בענף הצרפתי שלו במטרופולי אשר בסוריה. אולם התקוה ליהנות ממקור זה בימי מלחמה, באותם התנאים שיש לראותם מראש במזרח הים התיכון היא קלושה ביותר. (עובדה, שכדאי לזכרה, כאשר מעריכים את תכניותיה הצבאיות של צרפת בסוריה בדרך כלל). לעומת זה, החבלים של אַלֶפֶס וברדרעה שבמרוקו, אשר בהן כבר מתנהלת תפוקת נפט, יכולים לאפשר את ההובלה מהנמלים האטלנטיים של מרוקו המערבית אל הנמלים האטלנטיים של צרפת, שמשם הונח כבר צנור נפט אסטרטגי בן 450 ק"מ אל מרכז צרפת; כך עלולים הם להוות מקור נפט קרוב מבחינה גיאוגרפית ויחד עם זה חפשי מצורך המעבר דרך הים התיכון ורועיהסכנות.

לא ברור עדיין, באיזו מידה תושגנה התכניות שצוינו לעיל ויובטח בדרך זו, בין השאר, הדלק ההכרחי להנעת אניותיו של צי צרפת בים התיכון.

איטליה: — האמצעים להבטחת הדלק הנוזל

המשרד האיטלקי הממשלתי להבנת שמן דלק ופחם הספיק עד כה ליצר כמאתים וחמשים אלף טון תוצרת נפט בשני המפעלים המיוחדים אשר הוקמו לשם כך באבנוסט 1936 בכארי (נמל חשוב בדרום מזרחה של איטליה, לא רחוק מהכניסה לים האדריאטי). על ידי התרחבות נוספת אפשר לסגל את המפעלים האלה גם לייצור נוסף של 60 אלף טון שמני מריחה ו20 אלף טון פאראפיין. באלבאניה, בחבל דבורי, נעשו מאז 1935 445 קדיחות נפט ועל ידי כך הועלה הייצור מ1000 טון ל15 אלף טון לתודש (כ200 אלף טון לשנה); כעת מתכננים להגדילו עד כדי 800 אלף טון. צנור הנפט באורך של 74 קילומטר, אשר הונח מחבל זה אל מפרץ נלז'נה, העביר עד כה 150 אלף טון שמן לשמוש באיטליה. ידיעות אלו, שנתפרסמו ב.פופולו

דיאטליה מ30 במאי, מעירות על התכונה הקדחתנית של איטליה לספק את צרכיה המינימליים בדלק נוזל במקרה של מלחמה. לפי טבע הדברים מתרכות התכונה סמוך למרכזי תנועת האניות, אשר כל כך רבות מהן תהיינה זקוקות לדלק זה בשעת חירום וגם בימים כתקונם.

חפוש־נפט באנגליה

לפי הודעתו של מיניסטר המכרות האנגלי נערך באנגליה חפוש נמרץ אחרי מקורות נפט אשר הוחל בו בסוף 1935. הוצאו 98 רשיונות ועובדים לפי 77 מהם, המכסים שטח של 11,800 מיל מרובעים. נעשתה עבודה ניאולוגית וניאונרפית רבה. כמויות של נפט ושל נזארמה נמצאו בחורים ליד אדינבורג ונז ליד וינקי. לא מוזן נודמן נפט בחור עמוק באנגליה המרכזית ובכמויות קטנות בלנקשייר. לפי דברי המיניסטר מוקדם עדיין להעריך את מלוא ערכם של הגלויים.

ר ש י מ ו ת ק צ ר ו ת

הגנתה של פולניה

אם, באמת, תפרוץ מלחמת עולם בראשית ספטמבר זה, — חזית פולין־גרמניה תהא רבת־המאורעות ביותר בתחילת הקונפליקט הבין־לאומי. מבחינה פוליטית־לאומית ניצבת ראשית־כל השאלה: הבאמת המוצא לים הבלטי וההשפעה על עסקי דנציג כיכ הכרחיים לפולין, שבגללם מותר להכנס למלחמת דמים מסוכנת? מהצד הכלכלי שבדבר ניתנת התשובה עיי העובדה שיותר משלושת רבעי סתרת־החוק של פולין עוברים דרך דנציג ונדיניה; מנקודת־ראות צבאית אסטרטגית ניתנה התשובה כבר עיי פרידריך

הגדול: מי ששולט על דנציג קובע את נורלות פולין יותר מהמלך היושב בורשה.

*

השאלה השניה היא: מה הם הכוחות שפולניה יכולה להעמיד מול המתקפה הגרמני?

הצדדים החלשים של ההתנגנות הפולנית נראים לעין מתוך סקירה ראשונה. נבולותיה הארוכים של פולין עם גרמניה אינם מונכרים עיי שום מעצורים טבעיים; החל מפרוסיה המזרחית ועד סלובקיה הרי זה מישור רחב, המעטור לעתים עיי נבעת נמוכות; רק הגבול הפולני־הסלובקי הולך לאורך