

יום

גליונות החבל הימי לישראל



סירת מפרשים באימונים

אחת
לחדש

חברת א' (ק"א-ק"ב)
שנה עשירית
חשון-כסלו תשט"ז
(נובמבר-דצמבר 1954)

חבל ימי לישראל, תל-אביב
ת. ד. 1917 טלפון 62437

שמיר

המאבק לחופש השיט ימשך

מית. אדרבה, הפרדת המלחים מאנייתם והארכת החזקתה הבלתי־חוקית של „בת־גלים“ במצרים, יש בהן כדי להחמיר את הסכסוך ואת הבעיה הכרוכה בו.

שלטונות ישראל סרבו לקבל מידי השלטונות המצריים את המלחים ששחררו ממעצרם הבלתי־חוקי — בלי אניתם. גם נציגי אר"ם סרבו לתת יד למעשה־הפרדה זה של מצרים על ידי השתתפותם בקבלת המלחים והעברתם לישראל, מאחר שהחלטות ועדת שביתת הנשק המעורבת וועדת העיר־עורים העליונה חייבו את מצרים לשחרר את האניה וצוותה כאחד. מעשה זה של שליחי אר"ם, שדחו את ההזמנה המצריית לקבלת המלחים בלי אנייתם, מבליט ביתר שאת את אופיים השרירותי והחד־צדדי של מעשי המצריים ומוסיף תוקף מוסרי להחלטת ועדת שביתת הנשק ולמלחמת ישראל נגד ההסגר המצרי בתעלה.

עדיין לא ברור מה כוונתם של שלטונות קאהיר בהחזקת האניה לאחר שחרור מלחיה. בהודעתם למועצת הבטחון על שחרור המלחים ב־1 בינואר, הם הבטיחו לשחרר את האניה במועד „מאוחר יותר“. מאז ניתנו ממקורות שונים פירושים סותרים להודעה הנזכרת. היה בהם רמז, כאילו מחכה קאהיר להחלטת מועצת הבטחון בענין האניה. לדעת ישראל — שחרור האניה פירושה המשך דרכה ישר לחיפה. אולם עם הפרדת האניה ממלחיה מנעו המצרים באופן שרירותי ממועצת הבטחון את האפשרות, לתת תוקף מלא לעקרון־שיחרור זה. תהא צורתה של העברת האניה אשר תהיה, היא לא תשחרר את מצרים מההאשמות הכלליות בתלונת ישראל. וכן אין מועצת הבטחון פטורה מלפסוק סוף־סוף בשאלה המכרעת של חופש־השיט. ישראל לא תוריד תר על הכרעה בינלאומית חותכת בענין זה ותמשיך במאבק עד שתובטח זכותה לתנועה חפשית של אניותיה בתעלת־סואץ.

החבל הימי לישראל וכל התנועה הימית שלנו, שולחים מיטב ברכותיהם למלחינו האמיצים, שעמדו בכבוד במבחן השליחות וסבלות השבי. המאבק אשר לו נתנו הם את חלקם לא ייפסק, אלא יגבר למען הסרת ההסגר המצרי הבלתי־חוקי, המונע מאניות ישראל את חופש השיט בתעלת־סואץ הבינלאומית.

צוות האניה הישראלית „בת־גלים“ חזר משביו — והמולדת קיבלה אותו בהערכה, באהבה ובהוקרה. „בת־גלים“ היתה סמל ליעודה הגדול של מדינת ישראל לפלס לעצמה נתיב חפשי לשיט בסואץ, שהוא לה הכרח חיוני, הכרח להתפתחותה ועתידה.

הצוות חזר, אך המערכה על חופש השיט לא תמה. והיא תימשך. ואין זה מקרה, כמובן, שדוקא צוות של ימאים ישראלים ותיקים, הוא הוא המשמש הלוח העם והמדינה ושליחם במערכה גורלית זו, תוך הירוף־נפש והק־רבה, שכן למותר הוא להדגיש, באיוז מידה מותנית ריבוי נותנו המלאה, יכולת עמידתנו בשער בשעות־מסה־וחירום ועתידנו הכלכלי — בחופש התנועה על פני ימים ואוקיינוסים. עיקרון זה — תומחש עתה בבהירות, הן בעיניים של ימאינו בבית־הסוחר של הרודנים המצרים והן בדיונים המייגעים מעל במת האומות המאוחדות.

מערכה זו על חופש השיט בתעלת הסואץ, היא כאספק־לריה הבהירה לגורלה ולמעמדה של מדינתנו בשעה זו. אין מעצמות המערב, שהן הגורם המכריע והקובע במדיניות האזור, יכולות להתכחש לצדקת התביעה הישראלית; הן הביעו לא אחת את הזדהותן העקרונית עם עמדת ישראל, שהרי גם הן — בתורת מעצמות ימיות — משיגות חיוניותו המוחלטת; אך אף־על־פי כן, נלכדו הן — מטעמים פוליטיים של פיוס מצרים — למלכודת שפרשה קאהיר, לתכסיסנות הנפשעת ולתמרוניה היהירים. הנה־כי כן הוקרב עיקרון חיוני וצודק על מזבח... האינטרסים המדיניים של המעצמות המתחרות על עמדות־השפעה באזור המזרח התיכון. אך ישראל לא תוכל לוותר על דרישתה, שדין האגיות הישראליות בתעלת הסואץ חייב להיות כדין האניות של שאר המדינות.

החזרת מלחי „בת־גלים“ לגבול ישראל בנפרד מספינתם — אין בה כדי לפטור את מצרים מהאחריות הכבדה הרובצת עליה בגלל עצירתה והחזקתה השרירותית של האניה הישראלית על עשרת מלחיה ומיטענה, תוך כדי הפרת החוק הבינלאומי והחלטות מועצת הבטחון וועדת שבי־תת־הנשק. כן רחוק מעשה זה מלפתור את בעיית חופש השיט בתעלת־סואץ, שעליו נאבקה ישראל בזירה הבינלאומית.

התפתחות צי הסוחר הישראלי

שנה	מספר	משאות	נוסעים	מח-ב	מספר
מאי 1948	3	3,000	1	314	4
סוף 1948	3	2,000	5	2,500	8
סוף 1949	11	40,000	7	3,000	18
סוף 1950	16	87,000	4	1,750	20
סוף 1951	24	116,000	4	1,750	28
סוף 1952	28	157,000	3	1,400	31
מחצית 1954	28	157,000	3	1,700	31

נתונים אלה מגלים התפתחות מענינת בספנות מאז קום המדינה. בעוד שבשנותיים הראשונות הושקעו מרבית המאמצים והכספים ברכישת אניות להובלת נוסעים ומספרן הוגדל תוך זמן קצר ביחס ל-7 אניות בעלות קיבול של 3,000 נוסעים בקירוב, פחת מספרן של אניות הנוסעים מקץ שנה עם שוך גלי העליה הגדולים; לאור הצורך להשתית את צי הסוחר לא על אניות-נוסעים אלה על אניות-המשא, כדי לחסוך למדינה מטבע חוץ מזה ולהבטיח לענף תעסוקה מכיסימאלית מזה. ריבוי אניות-המשא — משלוש ספינות ב-1948 ל-28 אניות במחצית 1954; מעידה על התפתחות מכוונת זו. לעומת זאת הסתפקו בשלוש אניות להובלת נוסעים, כדי לקיים את התנועה ההכרחית ביותר לא כל כך מבחינת מספר הנוסעים המוסעים באניות ישראליות, אלא מבחינת זכויות העגינה ההדדיות בנמלי המזרח התיכון וחופי ארה"ב. עובדה היא, כי במיוחד בשנים האחרונות חל מפנה חד בחשבון הכדאיות של הספנות, לאחר שהתנועה האווירית המוגברת נוטלת נוסעים רבים מידי הספנות, כך שתנועת הנוסעים כמעט ואינה מכניסה עוד רווחים אלא בקווים הטרנסאוקיאניים וגם זאת בתנאי, שהאניות הן חדירות ונוחות ביותר כדי למשוך תיירים למסעות-סיום מאורגנים.

כאמור, שיקולים כלכליים ומשקיים מובחנים עיצבו את פני הספנות הישראליות עוד בשלבי התפתחותה הראשונים, ורכישתן של אניות נוספות הודרכה בעיקר בשיקולים של חסכון במטבע חוץ על ידי הובלה מוגברת של סחורות יצוא-יבוא ישראליות.

אולם, דומה, שהכרת חשיבותו החיונית של הצי לעתידה של ישראל, טרם חדרה במידה מספקת בישוב. שכן עד היום נאלצת הספנות הישראלית להילחם על הגדלת חלקה בהובלה הימית.

הובלת מטענים ישראליים

1948	402	15	3.5
1949	1,294	52	4.0
1950	1,658	201	12.0
1951	1,800	332	18.0
1952	1,352	373	28.0
1953	1,500	390	33.0

לאור העובדה, שכל סחר החוץ של ישראל מבוצע בדרך הים ורק חלק אפסי בדרך האוויר, הושקעו במרוצת השנים מאמצים מיוחדים להרחיב את צי אניות הסוחר,



בימאות הישראלית

יוסף כנען

השילומים - והתפתחותה של הספנות הישראלית

מצבה הגיאוגרפי המיוחד של מדינת ישראל, השרת כנת בחלקו המזרחי של הים התיכון המשמש עורק-חבר רה חיוני וקשר חשוב עם העולם המערבי, עמדתה השלטת על פרשת הדרכים המחברת את הדרום עם הצפון מזה והמערב עם המזרח מזה, וכן קרבתה היחסית לתעלת סואץ, כל אלה מעניקים לישראל מעמד מיוחד מבחינת התחבורה הימית. נוסף לכך אין גם להתעלם מאיבתן של ארצות ערב, החוסמות לפני ישראל את הקשר היבשתי ומשאירים לה רק את המוצא לים. עובדות יסוד אלה קובות את מקומה המיוחד של הספנות במשק הישראלי ומחד ייבט את המדינה לשקוד על פיתוחה, חידושה והתעצמותה של הספנות, הואיל והחזקת ספנות כזרוע משקית רק לשם הבטחת האספקה והקשר עם העולם החיצון, אינו דבר המשתלם מבחינה כלכלית. כן אין לשכוח, שכל צי של אניות-סוחר, בין גדול ובין קטן ומצומצם, מחייב יחסי גומלין עם ארצות יורדות-ים אחרות, ועצם ההדדיות היא אשר מכניסה את גורם של ההתחרות המעודדת את פיתוחה והרחבתה של הספנות עכנף ממדרגה ראשונה במערכות המשק הלאומי הכולל.

מצבה הנוכחי של הספנות

כמה וכמה גורמים השפיעו על פיתוחה המהיר באופן יחסי, של הספנות עם קום המדינה. פתיחת שערי הארץ מזה וסירובן של מדינות אחרות להחכיר ספינות אלא במחירים מופקעים מזה, הניעו את ראשי המדינה להשקיע מאמצים מיוחדים ברכישת אניות נוספות, כדי לחסוך מצד אחד את ההוצאות הגדולות הכרוכות בהובלת מאות אלפי עולים חדשים לארץ וכדי להבטיח למדינה הצעירה את מקומה בים התיכון ובעולם הספנות בכלל מצד שני. גם איבתן של ארצות ערב ושיעורי הביטוח הימי הגבוהים שגורשו בעד הובלת סחורות לישראל בשנים 48-49, השפיעו על הגברת המאמץ להרחבת הצי הישראלי כדי להתאימו ליעודו העיקרי והוא: הובלת מספר גדול ככל האפשר של עולים חדשים לארץ.

תכנית הרכישה של אניות חדשות

הובלת פרי	8	96	40,000	12,500,000
אניה מעורבת	2	600	14,000	8,500,000
אניות משא בינוניות	3	—	3,000	2,000,000
אניות נוסעים	1	500	1,000	4,500,000
אניות משא				
טרנסאוקיאניות	2	—	20,000	3,000,000
מיכליות	2	—	18,000	7,000,000
סה	18	1,196	96,000	37,500,000

עם סיומה של תכנית-פיתוח זו תכלול הספנות הישראלית כ-35 אניות, בעלות כושר קיבול של 2000 נוסעים בקירוב ו-175,000 טון מטען שונה, ושתי מיכליות בעלות נפח של 36,000 טון. צי סוחר זה יאפשר לישראל להוביל בעצמה כ-90,000 נוסעים, 600,000 טון מטען מן הארץ ואלה, להרוויח מטבע חוץ על ידי הובלה נוספת של 500,000 טון מטען בין נמלים שונים ולעסוק בהובלת כ-200,000 טון דלק נוזל מדי שנה. מחושב על בסיס דמי ההובלה המקובלים היום, יסתכם המחזור השנתי של צי זה ב-22 מיליון לירות בקירוב, ואילו החסכון הממשי במטבע חוץ בתוספת ההכנסות מהובלות בין נמלים יגיע ל-11 מיליון דולר, בקירוב.

כבר בשנת הכספים השוטפת עומדים לממש חלק ניכר מתכנית פיתוח רחבה זו, ומצפים לקבלתן של 4 אניות משא הניבנות בנרמניה בשווי כולל של 2.2 מיליון דולר. שתי אניות להובלת פרי כבר הושקו למים, ויגיעו לארץ עד סוף השנה האזרחית, ואילו שתי אניות-משא נוספות ואניה מעורבת אחת בשווי של 1.5 מיליון דולר יגיעו לארץ עד סוף מארס 1954, כלומר עד הקיץ של השנה הבאה יוכנסו כחמש אניות חדשות וחדישות ביותר לשרות בקווים השונים.

פרשת המבדוק הצף

התכנית המקיפה להרחבת צי הסוחר של ישראל חיי-בה גם לדאוג למתקני תיקון נאותים במיוחד לאור העובדה, כי בנמלי ישראל אין כל אפשרות מעשית לבצע תיקונים יסודיים יותר, להוציא עבודות-שיפוץ שונות שאינן מחייבות הכנסת האניה למבדוק. לרגל מחסור רציני זה הגיעו אש-תקד הוצאות התיקון השונות ל-1.2 מיליון ל"י, מזה הוצאו כ-700,000 דולר במטבע חוץ במספנות זרות. ברם, לא רק מטעמי חסכון הוחלט להזמין מבדוק לתיקון יסודי של אניות מכל הסוגים, אלא גם מסיבות בטחוניות וניצול כספי השי-לומים בצורה היעילה והמועילה ביותר.

עתה הובא לארץ מבדוק צף שבו אפשר יהיה לתקן ולשפץ אניות עד נפח של 7,000 טון, בקירוב. מחירו של מבדוק זה הוא כ-1.1 מיליון דולר, וסכום דומה יהיה צורך להשקיע במטבע מקומי כדי להכשיר את מקום העגינה הד-רוש, להכין את דרכי הגישה, להניח קו מסילה יבשתית, להתקין מנופים וציוד עזר אחר.

לפי התכנית המקורית, מתכננים לחזמין בגר-מניה על חשבון השילומים עוד מבדוק אחד, גדול

לרכוש אניות נוספות בעלות נפח גדול יותר, כדי להוביל חלק גדול ככל האפשרי של סחר החוץ הישראלי, שתגיעו לשיאו מבחינת הנפח בשלהי 1951; אולם מאז הוא נמצא בקו הירידה מחמת צמצום היקף היבוא, גם בזכות הייצור המקומי המוגבר וגם תודות להגבלות על היבוא. יש לצפות, שנפח היבוא יגדל השנה נוכח הזרם הגובר של סחורות שילומים, וגם כאן מובטח לספנות הישראלית 50% מכל ההובלות, שהוא חלק ניכר למדי ושוויו מגיע קרוב ל-50 מיליון דולר.

הובלת נוסעים מישראל ואלה באניות ישראליות

1948	104,000	76,000	73
1949	216,000	112,000	52
1950	157,000	76,000	49
1951	115,000	49,000	43
1952	65,000	44,000	67
1953	47,000	36,000	79

נתונים אלה מגלים, כי גם בשנות השיא של גלי העליה לארץ הגיע חלקן של האניות הישראליות בהובלת עולים ל-50% בקירוב, ועם שוך העליה וירידתה עד לשפל הנוכחי כמעט ואין צורך לחכור אניות זרות לשם הובלת העולים לארץ, אלא אם כן נמצא מתוך שיקולים מסחריים גרידא, שזול יותר להסיעם באניה זרה מאשר באניה ישראלית שבאפשרותה להרוויח מטבע חוץ על ידי הפלגות בין נמלים זרים.

תכניות הפיתוח

עוד בשנת 1951 עמדו קברניטי הספנות הישראלית על הבעיות החמורות העומדות לפני הענף, במיוחד לאור העובדה, שהאניות היו מיושנות בחלקן המכריע ואין להש-תמש בהן לאורך ימים כמכשיר יעיל לפיתוחה הסמשי של הספנות. כבר אז נידונה בחוגי הממשלה השאלה של חידוש משק האניות, אולם נוכח מצוקתה של המדינה במטבע חוץ נדחתה ההכרעה בשאלה חמורה וחשובה זו לתקופה מאוחרת יותר. בעית הצידוד המיושן והחלוד שאין לו תקנה, וההר-צאות הגדלות והולכות נוכח התישנותו של הציוד, החמירה לאור העובדה, שרוב המדינות השוכנות לחופי ים התיכון ובראשן איטליה, יוון ויוגוסלביה, החלו להחליף את משק האניות שלהן בקצב מזור. אניות-נוסעים-משא מהירות, חדשות וחסכוניות יותר הוכנסו לשרות ואניות הסוחר הישראליות, שנהגו עד אז מתעסוקה מלאה, בחכירה מוק-דמת נאלצו, נוכח ההתחרות הגוברת, להפש לעצמן עבודה בהפלגות "טרמפ" מנמל לנמל בלי מטען מובטח מראש, ולבצע הובלות במחירים ירודים לרוב.

כתוצאה מהוצאות החזקה הגבוהות של אניות מיושנות ודמיה-ההובלה הירודים, פגע משבר כספי חמור בספנות, ורק עם חתימת הסכם השילומים ופתיחת האפשרות לרכוש אניות חדשות, מהירות וחסכוניות ממקור זה, החלה למעשה תקופה חדשה בתולדות הספנות העברית.

יותר, שבו אפשר יהיה לתקן אניות עד נמל של 12,000 טון. לפי הישגים מוקדמים תעלה ההשקעה הכוללת בשני המבדוקים וכל הציוד האחר הדרוש להפעלתם כדי 8 מיליון דולר ו-5 מיליון לירות בקירוב.

פיתוח צי הדיג

גם צי הדיג הישראלי טעון חידוש, הרחבה ושכלול. במיוחד לאחר שכמה נסיונות לפיתוחו נכשלו כשלון חרוץ. לא נחזור כאן על הפרשה העגומה של „ספינות לבן“ שחלקן כלל לא הגיעו לארץ, הואיל ומטבע החוץ הדרוש לרכישתן לא הוקצב מעולם, וחלקן מונחות בנמל חיפה ונרקבות שם... כוונת הממשלה היא, להגיע לאספקה עצמית של קרוב ל-20,000 טון דגי ים בשנה, אולם בכוח צי הדיג הקיים אין לבצע משימה גדולה זו הואיל והספינות המצויות מיושנות בחלקן הגדול, אינן מצוידות במתקני הקירור הדרושים וקיבולן אינו עולה על 5,000 טון שלל דגים בשנה. מצעד ראשון הוחלט, איפוא, לחזמין בהרמניה שמונה ספינות-דיג חדשות ומשובלות בעלות מנועי-דיזל, קירור ומתקני דיוג מתאימים, ויש לצפות לבואן של הספינות הראשונות כבר בשבועות הקרובים ביותר. קרוב לודאי, שהכנסתן לשרות של הספינות יעורר כמה בעיות כספיות בעיקר, משום שמחירן יקר במקצת, וספק אם ארגוני הדייגים יצליחו לגייס את ההון הדרוש למימון רכישתן של הספינות על אף תנאי האשראי הנוחים למדי. לפי המשוער תעלה ספינת-דיג מגודל בינוני כ-60,000 לירות, ולפי המלצת ועדת הכלכלה של הכנסת ישלמו ארגוני

הדייגים את מחצית הסכום תוך 20 שנה בריבית נמוכה. נעלה מכל ספק הוא, כי תוספת חשובה זו של ספינות תחזק את ענף הדיג, במיוחד את הדיג במים עמוקים, ואף תאפשר לדייגים לצאת למרחקים, לשדות דיג עשירים יותר מאשר בקרבת הארץ, במיוחד לאחר שכל ספינה מצוידת במכ"שירי קירור מתאימים.

סיכום דברים

משק הספנות הישראלי נכנס עתה לשלב הראשון של חידושו והחלפתו בציוד הדיג ומשובלל יותר וקרוב לודאי, שחלק גדול מבעיות הספנות ייעלם, אולם בלי ספק יתווספו בעיות חדשות הנובעות מן המבנה החמור שבו תצטרך הספנות הישראלית לעמוד בה כדי להצדיק את ההשקעות העצומות במטבע חוץ ובליירות ישראליות. החידושים הרצופים במספנות, עורף האניות המצוי היום, תגורם להוצאת הספינות המיושנות הדרושות הוצאות-החזקה גדולות, והכנסתן לשרות של אניות חדשות מהירות — כל אלה יעמידו את הספנות הישראליות במבחן מיוחד; אף על פי שחלק ניכר של ההובלות מובטח לאניות שלנו, ברם, הנסיון מלמד, שההובלה של סחורות ישראליות אינה מכסה אלא את הוצאות הפעלה, בלי לקחת בחשבון את הפוזת ותיקונים שוטפים, כך שמידת הכדאיות תיבחן בתעסוקה נוספת שמטרתה כפולה: מכסת עבודה מלאה למשך כל השנה והכנסה גדולה ככל האפשר במטבע חוץ.

יום-טוב לרינסקי

„לידיעת הספנים בים התיכון“

(כיצד להקים רוח סערה לדממה?)

סכנות ליורדי הים

אחת המתנות שניתנו לעולם היא החכמה להפריש בים הגדול ולמצוא נתיבה במים עזים (מדרש בראשית רבה, ו' ד). אולם במתנה זו כרוכים כמה וכמה הרפתקאות וחתיים. לא בכדי אמרו: ארבעה צריכים להודות בצאתם מן הסכנה ובראשם — יורדי הים (ברכות נד, ע"ב). אלה חיהם תמיד בסכנה, כדברי המשורר הקדמון: ויאמר ויעמד רוח סערה ותרום גליו. יעלו שמים ירדו תהומות נפשם ברעה תתמוגג וכו' (תהלים קו, כה"כ).

יורדי הים עוברים אמנם ארצות ומדינות רבות ולומדים ארחות חיים וחכמת עמים שמעבר לים — אולם יותר מכל רואים הם ניסים על הים, ויש להם מה לספר („יורדי הים יספרו קצהו“ — בן סירא מג, כ"ד). בדור יוצאי מצרים, כאשר נעשו נסים על הים והקב"ה הפך מעשי בראשית, אמ"ר חז"ל: „ראתה שפחה על הים מה שלא ראה יחזקאל בן

בוזי“ (מכילתא בשלח, ב). כי ליורדי הים נגלים תמיד איתני הטבע בכל יפעתם ואימתם. הספינה מסתכסת בין רוחות הסערה ונחשולי המוות „עולה שמים ויורדה תהו“ מות. הנוסעים חגים ונעים כשיכור ונפשם עליהם מתבלעה: כל נחותי ימא לא מיתבא דעתיהון עד דסלקין ליבשתא (כל יורדי הים אין דעתם מיושבת עליהם עד שהם עולים ליבשה) (תמיד לה, ע"א). המפריש לים הגדול היה נותן גט על תנאי לאשתו — שלא תתעגן ח"י אחריו, אם יאבד במים שאין להם סוף, היה כותב צוואה לביתו ורואה את עצמו כפורש מן החיים. בימי הבית היו אנשי מעמד, שליוו את משמרת הכהנים לירושלים, מתענים ביום ב' על יורדי הים שהם בסכנה (תענית כו, ע"ב) ובכלל היו גוזרים תענית על ספינה המטורפת בים (שם יט).

כדי שלא להסתכן נהגו להפליג בים הגדול בימות החמה, שאין רוחות מנשבות אז. „הנותן בים דרך“ — מעצרת ועד החג (משבועות ועד סוכות) „ובמים עזים

(37, 3 וכדומה לו מספר הוראציוס ב. "אודות" שלו, 2, 3). במיתולוגיה היוונית היו מעשים בכל יום רדיפות הא־לים אחרי מישוהו בסערה וטיפוניהם. התוקר הארדי מספר ב. "צייטשריפט ד. מארגענגעזעלשאפט" (שנת 1896 עמ' 153) אגדה בודהיסטית על אניה שנסחבה בסערה בים, על כי נמצא בירכתיה אחד בן סורר ומורה ולאחר שהטילוהו הימה נח הים מזעפו. ומעשה באחד שנדר ולא שילם נדרו והלך לפרוש בים הגדול ושקעה ספינתו ומת בים (ויקרא רבה ל"ו, א).

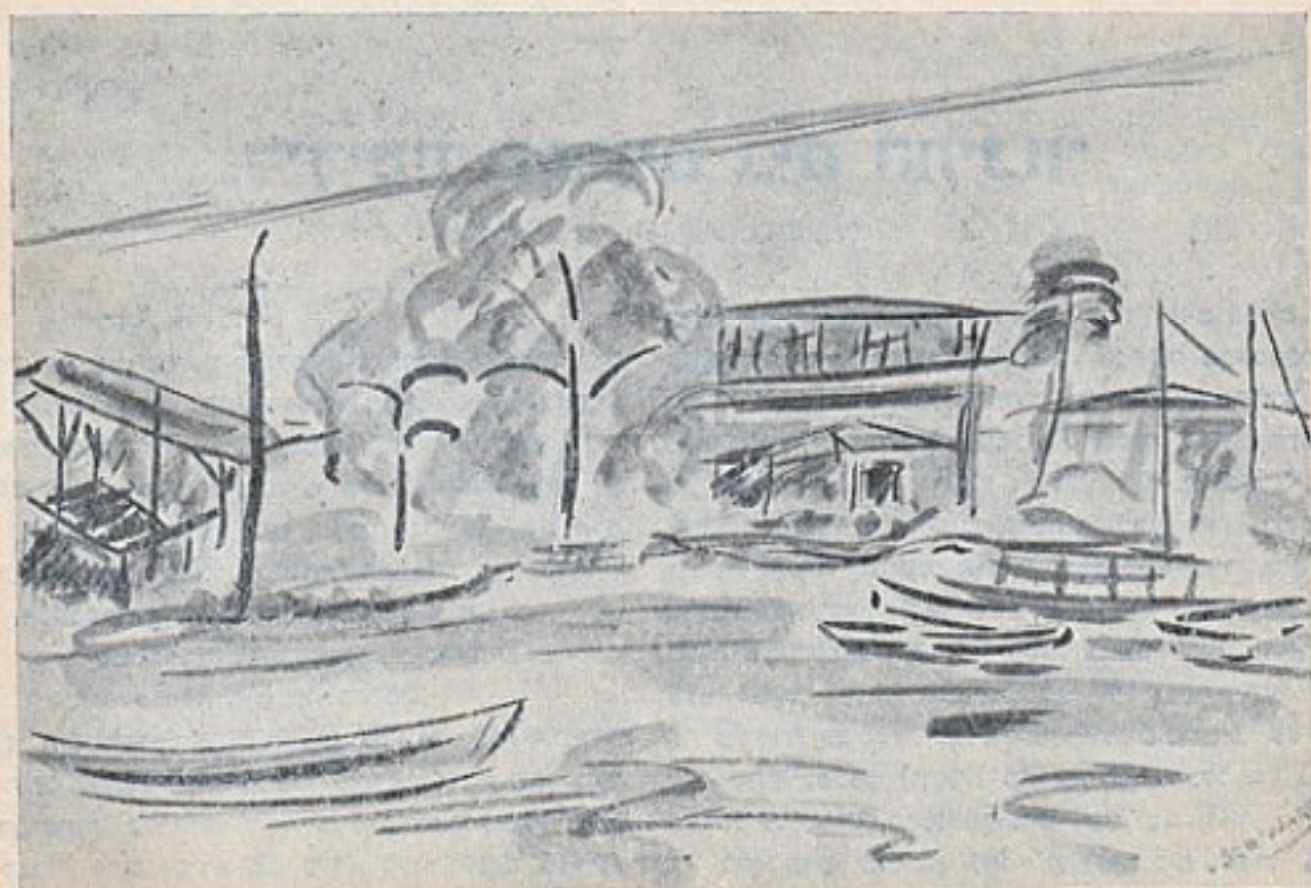
אותו יום שהטילו חכמים חרם על ר' אליעזר הגדול היה קשה לישראל ומן השמים רגשו על עלבונו של חכם. והנה בא רבן גמליאל בספינה, עמד עליו נחשול לטבעו. אמר: כמדומה לי שאין זה אלא בשביל רבי אליעזר בן הורקנוס. עמד על רגליו ואמר: רבוננו של עולם, גלוי וידוע לפניך שלא לכבודי עשיתי ולא לכבוד בית אבא עשיתי אלא לכבודך, שלא ירבו מחלוקת בישראל! נח הים מזעפו (בבא מציעא נט, ע"ב). טיטוס הרשע, כאשר נטל את הפרוכת של בית המקדש ועשאה כמין גרגותני והביא כל כלי המקדש ונתנם בספינה לילך ולהשתבח בהם ברומי, עמד עליו נחשול שבים לטבעו (גיטין ג' ע"ב).

כסרכסס מלך פרס (או על פי האגדה העברית אחשוורוש מלך טפס) בראותו כי רוח סערה התחוללה במיצר ים

נתיבה — מן התג ועד חנוכה, שאז הים סוער אמנם, אבל אין הסכנה עדיין כל כך גדולה (בראשית רבה, ו, ח'). מחנור כה ועד האביב הבא — דרכי הים משובשות ומסוכנות. במדרש "כסא ואיפורומין של שלמה המלך" (ילינק, חדר ח' עמ' 39) אמרו: מניסן ועד תמוז הים טוב לפרוש בו. היה גם מקובל לצאת לדרך בספינה בראשית השבוע עד יום ג': שנו רבותינו — אין מפליגים בספינה בים הגדול ג' ימים קודם לשבת בזמן שהוא הולך למקום רחוק (במדבר רבה, ראש פרשת ט"ז).

לשכך זעמו של שר הים

רוחות הסערה ומשברי הבליעל התוקפים את האניה בלב ים אינם תמיד תוצאה אקלימית — קובעת המסורת העממית שלנו ושל אומות העולם. כעסו של שר הים, זעם האלים על אחד מן הנוסעים באניה ורדיפתם אחריו — דיים להקים רוח סערה בים עד שהאניה מחשבת להישבר. ומע"ה יונה הנביא יוכיח. קיקירון, הפילוסוף והמליץ הרומי (מאה א' לפני הספירה) מספר על הכופר היווני דיאגוראס ממילוס (מאה המישית לפני הספירה) שזילזל במיסטריות שבאלאוסים וברח מאתונה דרך הים, כדי להתחמק מעונש בית הדין לשותות את המים המאריים (מיץ של Cicutā virosa). אולם האלים השיגוהו גם בלב ים והוא מצא את מותו בין גליו הגועשים. De uatura deorum



נוף הירקון, ציורנה: חנה שורץ

יצור רשתות-דיג בארץ

בארץ הוחל לא מזמן בייצור רשתות-דיג, כדי שהדייגים לא יצטרכו לתכות בקוצר רוח להקצבות מצומצמות מטעם משרד החקלאות, לרכישת הרשתות תמורת דולרים יקרים במפעלי חו"ל.

שלוש הן הפעולות העיקריות בייצור רשתות דיג: טוויה של כותנה גלמית (המובאת לארץ מארה"ב ומ"תורכיה) לחוטים דקים; שזירה של חוטים אלה בקבוצות של 45 — עד 60 חוטים לחוט-עבות אחד בעל חוזק רב; קליעה של חוטים השזורים לרשתות ממש.

פעולת הטוויה נעשית במטוויות המקומיות, ואילו השזירה והקליעה — באמצעות המכונות החדשות של "תרשיש" הנמצאות באחד האגפים של אולם תאריגה הענקי בביח"ר "כיתן". מייצרים כל מיני רשתות: רשתות צפופות בעלות עיניים בגודל של 8 מ"מ ורשתות שעניניהן 50 מ"מ ויותר.

חוק השזירה של החוטים וטיב הקליעה משתקפים במספר החורים ברשת הקלועה.

הרשתות המתוקנות נמתחות במכונה מיוחדת, נאורות לפי סוגיהן ומשווקים אותן לא לפי מידת השטח שלהן — בדומה למוצרי אריגה שונים — כי אם לפי המשקל...

ע. משולם

(ירושלים) מובאת סגולה אחרת: לקחת כזית מצה שמורה, להשליך לים ולומר: מא"ע (מעיד אני עליך) ורחב, שרו של ים, בשם הגדול אגלא שישקוט הים מועפו וכו'. ב"מראה הילדים" (לרפאל אוחנא, מערכת י. יג) מוסיפים מתוך כתב יד ישן שיש לכתוב על המצה השמורה אברהם, יצחק, יעקב, משה, דוד, לחלקה לדי חלקים ולהשליכה לים. ב"מדרש תלפיות" באות במקום המצה ג' אבנים אשר צריך להכניס לספינה בטרם תפליג. על אבן סכנה ספרי קודש, טלית ותפרי לין — כדי לפייס בזה את שר של הים, ומתוך אמונה שהים יחזיר את זה, כשם שקרה אי-פעם לניקאנור שהלך לאכסני-דריה של מצרים להביא דלתות לבית המקדש, עמד עליו נחשול שבים לטבעו. זרקו דלת אחת לים — ולא עמד מועפו. ביקשו לזרוק את השניה — כך עצמו בה ואמר: הטילוני לים יחד אתה. מיד נח הים מועפו. כיוון שהגיע לנמלה של עכו היתה מבצבצת ויוצאת מתחת דפני הספינה (יומא לת, עמ' א'). "להשליך טלית ותפילין לים" היה למשל על היהודים המהגרים ממזרח אירופה לאמריקה, שעודם בנסיעה וכבר זרקו מעליהם עול מצוות.

מקובל עד היום למסור למפליג בים איוו שליוות של מצווה, כגון לחלק מעבר לים מעות של צדקה, לנדוד נדר על מנת לקיימו ביבשה וכיו"ב. כל אלה הועילו ועמדו לימינם של היורדים בים וגם השקטו ים סוער...

הדארגנלים הוא הליספונטוס, הרסה את כל הגשרים וסירות המעבר ושמה לאל את כל תחבולותיו להכניע את יוון, כעס על הים וציווה להלקותו שלוש מאות מלקות בשוט ולהוריד לתוך המצולה זוג שלשלאות. וכן גם שלח אנשים להתוות תו קלון על ההליספונטוס ולומר לו לים: "המים המרים, האדון שם עליכם את העונש הזה יען הרשעתם נגדו מבלי שסבלתם ממנו שום עוול. והמלך כסרכסס יעבור עליכם, אם תרצו ואם לא. בצדק אין איש זוכה לך, כי אתה דלוח ומלוח" (הירודוטוס, ספר ז' 35).

אולם כרגיל אינם הולכים בדרך כזו, להעניש את הים, כי אם להיפך: מחפשים את הסיבה אשר בשלה בא הסער ומשתדלים לפייס את האלים ואת הים ולשכך זעמם. את יונה הטילו המלחים אל הים, כאשר הגורל נפל עליו שהוא בורח מפני ד'. כן עשה רבן גמליאל בתפילתו, כנ"ל, וכן נהגו גם בני אומות אחרים. נהגו לזבוח זבח לכבודו של שר הים או לתת לו מתנות. כן עשה גם אחריכך כסרכסס שלנו, כאשר התקין מחדש את המעברות על הים: נסך מתוך מזרק זהב לתוך הים והשליך אחריכך למצולות את המזרק וגביע זהב וחרב פרסית הנקראת אקינאקו — מתנה לים (הירודוטוס, כנ"ל, 54).

חכמי הקבלה היהודיים יודעים סגולות מיוחדות לפייס את שרו של ים ולשכך את הים מועפו.

שמות הקודש

"שירת הים" (שמות ט"ו) וכן כמה מזמורי תהילים, תפילת יונה במעי הדג ו"תפילת הים" המיוחדת שתיקנו חכמים מועילה לא מעט בשעת סכנה המתרחשת בלב ימים. אולם סגולה בדוקה ומנוסה להעמיד ים מעופו היא: לומר מזמור קכ"ד מתהילים ולחזק בקצה האניה אגלא' ולומר: יהי רצון מלפניך אגלא הממחר להושיע בגלי הים שתמחר להושיעני. או לכתוב בקנה רצוף שם אגלא ולזרוק הימה ומיד ישקוט מועפו ("תהילה לדוד", בשם הרב חיד"א). ר' זכריה מפולונגיאן מביא ב"ספר זכירה" (לא, עמ' ב, בדפוס הורודנה הבריה, 1805) סגולה אחרת: לשים רגל תהילה במים ולומר יחואל, שהוא המלאך הממונה על הים, ויזכיר את השם אגלא, שהוא שר של ים. בהיכנס אדם לספינה יאמר י"ח פעמים את הפסוק "כי תעבור במים" (ישעיהו מג, ב'), עשר פעמים מזמור כ"ט בתהילים והעיקר לכוון אל השם הקדוש אדירי"ן, וזהו בדוק (כנ"ל).

ב"רפואה וחיים מירושלים" (עמ' מג, הוצ' א. א. מזרחי,

1. "אגלא" — שם קדוש היוצא מראשי התיבות "אתה גבור לעולם אדוני, ראה מאמרנו, אגלא" ("ידע"ם, כרך א', קובץ 9).
2. אדירידין — מלאך הנזכר תכופות בתיקוני זוהר (תיקון ע', קכ עמ' ב' ואח') ב"היכלות רבותי", פרק י"ד ואח' בספר "השבועת רזיאל המלאך" — ספר לקבלה מעשית לר' אברהם בר' יצחק מ"רימון ספרד" (גראנאדה) — לוקחים ממנו רינה ושירה לפני ד'.

שכלולים בנמל חיפה

תפוקתו השנתית של נמל חיפה היא כ־1.5 מיליון טון. אך יכולתו כ־2 מיליון טון. בנמל מצויים 37 מעגנים במים עמוקים, ליד שובר הגלים, ו־10 ליד הרציפים. מעבודות הנמל מתפרנסות כ־7000 משפחות. ביניהן כ־800 עובדי המדינה.

הוקמה חברת מספנות משותפת

הונח היסוד לחברת „המספנות המאוחדות בישראל“, שעם הקמתה התגשמה תכנית, ששימשה נושא למחקר ומשא ומתן בין משרד הבטחון, חיל הים וחברות „הימה“ ו„העוגן“. הוחלט להקים ועדת מומחים מטעם משרד הבטחון, מטה חיל הים ומספנות „הימה“ ו„העוגן“, לבדיקת האפשרות הטכנית והכדאיות הכלכלית שבאיחוד המספנות האזרחיות והצבאיות במספנה אחת גדולה.

לפי הסכם שנחתם באוגוסט השנה הוקמה עתה החברה המאוחדת בשם „המספנות המאוחדות בישראל“ על העקרונות הבאים: משרד הבטחון יחזיק ב־50% מקולות ההצבעה במועצת המנהלים וחברות „הימה“ ו„העוגן“ במשותף, אף הן ב־50%. לעומת זאת ישקיעו הצדדים כל אחד את הציוד הקיים במספנותיו, והמניות הרגילות נושאות הרווחים תחולקנה בין הצדדים לפי יחס השקעתם בחברה.

בישיבת היסוד השתתפו: שמעון פרס, המנהל הכללי של משרד הבטחון, יוסף ברפל, מנהל חברת „הימה“, ראש אגף ההספקה במטה הכללי, קצין הנדסה ראשי בחיל הים, ראש מחלקת המשק בחיל הים, י. כהן, ראש אגף בינוי במשרד הבטחון, מאיר גירון ואלוף אהרון רמז. יושב ראש מועצת המנהלים נבחר המנהל הכללי של משרד הבטחון, מנהל כללי של החברה — אלוף משנה עמנואל אל שחר, מי ששירת עד לפני זמן קצר במטה הכללי של צה"ל.

ספינות-גרר יתוקנו בחיפה

בעיית תיקון היסודי של ספינות הגרר שנשלחו מדי שנה בשנה, בהתאם לחוקה הבינלאומית, לתיקון יסודי ביון, איטליה או קפריסין, תמצא את פתרונה בקרוב עם הגיעם של אבזרי המימשה לנמל חיפה.

יכולת משייתו של המימשה הועלתה לאחרונה מ־100 ל־1000 טון. המימשה, שהוא מיבדוק יבשתי קטן, היה בשימוש עוד מתקופת המנדט, אך כוח־משייתו היה קטן. עבודות השכלול שבוצעו על ידי עובדי הנמל העלו את כוח־משייתו עד 1000 טון. תודות לכך יוכלו ספינות־הגרר הישראליות לעבור את תיקון היסודי השנתי בנמל חיפה, ללא הוצאות מיותרות במטבע חוץ ומבלי שיוצאו לתקופה ארוכה מעבר דתן השיגרתי.

30,000 דולר דמי־זירוח נתקבלו ב־9 חדשים בשל הפריקה והטעינה המהירה של פועלי נמל חיפה. לשם ייעול העבודה בנמל הוקמה בשעתו המרעצה המשותפת לייעול ולפריון עבודה. במסגרת פעולת המרעצה נעשו מחקרים מדעיים בענין זמן ותנועה בעבודה, ונקבעו נורמות ופרמיות.

המחלקה המכניסית ביותר בנמל היא מחלקת המטענים, האחראית גם לטיפול בנוסעים. רוב הנוסעים הבאים לחיפה הם עולים או תיירים. כל תייר מביא, בממוצע 4—5 מזוודות ומוציא 5, 2. לייעילות העבודה ולנוחיות הנוסעים, קוצצו סדרי הנהל בנמל במידה ניכרת. בעוד שבעבר נמשך שח־רור מכוניתו של תייר יום שלם, היא משוחררת עתה ברבע שעה. במשך החדשים ינואר־אוקטובר השנה טיפלה מחלקת הנוסעים ב־27,069 נכנסים וב־24,182 יוצאים.

מבחינת הציוד היבשתי נמל חיפה הוא אחד הנמלים המשוכללים ביותר במזרח התיכון. במסגרת השילומים הוזמן מנוף צף של 25 טון ומחפר צף בעל תפוקה של 25 מ"ע לשעה, לשם שמירה על עומק הנמל. כן יוזמנו מנופי רציפים בני 3 ו־5 טונות. הנמל מבצע עתה עבודות השלמה ובהן הקמת מחסן תפוזרת לפוספאטים ומחסן גדול לאחסון סחורות.

הקמת הממגורה ליד תחנת הרכבת המרכזית נשלמה והולכת. ממגורה זו, הראשונה במזרח הקרוב, תשמש לטעינת דגן בתפוזרת ותביא למדינה חסכונית. מיתקניה יוכלו לפרוק אניה של 200 טון לשעה ולטעון את הדגנים על מכונית משא וקרונו־רכבת בשעור של 300 טון לשעה. הממגורה תזויל את דמי הובלת התבואה, ובכך יזול גם מחיר הלחם.

תנובה

האכליר הראשי

להספקת

תוצרת חקלאית

בארץ



א. טבקאי

נמל

א

היו ימים שנשאתי עמי בחריטי רשיון-כניסה קבוע
לנמל. דרך גבהות של חירות הייתי יוצא ובא בשער, כל
שעה נכונה, בין בבגדי העבודה ובין בבגדי שבת.

בני-התשורות שהתחברתי אליהם בפריקת אניות והיינו
במשך הזמן סוורים מאומנים, נקטו לי סיומת של הקטנה
בקראם לי בשמי. המנהלים והנצחים הממונים עלי בעבודה
לא הגיסו בי את לבם כדרכם עם השאר. ואנשים כבריסי,
גילים ועדני ויתר הפועלים בגיל האמצע ומעלה, רחשו לי
אמון.

לא עליתי על חברי הצעירים במעשי-קונדס, בהגרת
כוחות-גוף גדולים העולים על שלהם לשם התפארות, בשני-
נות לשון ובדברים אחרים המקובלים על הנער שיקשרו
לי חיבה על כך. וכן לא הייתי אלים כלפי המנהלים והנצחים
שלי שצריכים היו להיזהר מפני. כל שכן שלא החזויותי
כוניחן לעבר הפועלים „הזקנים“.

אני — אהבתי. ודבר זה, כנראה, קרן ממני כל עת וקנה
את הלב.

הייתי מאוהב בפיסת החוף שלאורך בנייני התערוכה
בצפונה של תל-אביב. אנשים רבים היו נזעקים לשם בוקר-
בוקר. מהם שידעו פרק בעבודות-ים, מהם שדימו לדעת
ואמרו בבטחון מלא שהם יודעים. וכל האחרים והרבים
חיפו את בורותם בכוחות אלמים ומיותרים בכל עבודה שהיא.
כנגד פניהם, לא הרחק בים, עגנה אניה קטנה שהביאה
מטען ליהודים ושוב לא יכלה לפרוק אותו ביפו הערבית
הקרובה. שבועות רבים עגנה על מקומה וקראה בלי הרף
לסירות שיגיעו עדיה מהחוף, לסווארים שיפרקוה, לספנים
שידעו לרכוב על הגל ולהביא את המטען הפרוק אל החוף,
ולמעגן, לגשר עץ כלשהו, לקשור אליו את הסירה העמוסה
הבאה מהאניה. היא עמדה על מקומה וטפחה על הראש —
היו ספנים. למדו לעמוס ולפרוק. בנו נמל. היתה כתינוק
שהחזירוהו זה עתה מבית-היולדות להורים חסרי כל ועד
שאלה תרים להם מקום להניחו לפי-שעה מהיר והרי זה
כבר פצח פיו. כבר הוא צוות. הוא בוכה כבר ותובע הכל,
הכל. וסופו שמקבל את שלו.

ערב הייתי מחכה לשלוש'קה בצאתו מחדר-
האוכל. הוא היה הראשון שגויס מגבעת-השלושה לסבלות
בחוף. עוד בהכשרה למד לכתף שקי מידות הארוכים מכל
גופו כמעט. אותו הייתי נוטל הצידה וחוקר מפיו על יום
עבודתו לסרטי פרטיו. ופעמים היה מיטי בעמי ומקדים
אותי עוד לפני אכלו לבשר על אניה חדשה שהגיעה ועל
גדולות ונצורות אחרות שאירעו אותו היום. מעתה לא הגיתי
בבקשתי להימנות עם הטראקטוראים בקיבוץ. באיוז קלות

ליום, ליום! קרנע גו;
אצים גלים קפסו עו,
קרעו וקצאי החוף;
הדולסין תג, פריים ינשף,
ווקר-ור של בנות-הים
יבקיע דרך סוף תנם,
העמק קשוט! מתח מקרש,
ליום, ליום! קרנע גו.
ליום, ליום! לבנת-קנף
סיכה על גל תצלח תרחה,
ותכלת-יום של טריטון-תהום
צלה אפל יבקיע דום,
קנשר-קר קלות רוחה
על יעלים בקרום-הקף,
במלא מקרש, בעגן רם,
סיכה נעה ליום, ליום!

מאנגלית: אפרים סלקי

„רישומי ים“

מאת הצייר אבא פניכל

(תוצאת החבל הימי לישראל, ת"א, תשי"ד)

אלבום נאה, ערוך בטוב טעם, צנוע אבל אסתטי, מוגש
לנו על ידי תוצאת החבל הימי לישראל, שהחלה בפירסום
סדרת אלבומים על חיי הים והנמל. ראשון תופיע האלבום
„ים ישראל בציור“, ועתה נתנו באלבום הנוכחי 14 רשומים
וחיתוך-עץ אחד מאת הצייר והקריקטוריסט אבא פניכל.
רישומי אבא פניכל מתפרסמים בעתונים וכתבי-עת רבים
והוא מוכר יפה לקהל הישראלי. זה לא מכבר הציג בתל-
אביב תערוכה כללית של עבודותיו. אבא פניכל איננו
מפליג הרחק ברישומיו ואינו מגביה למרומים. ריאליסטן
הוא חוש את המציאות, — במקרה זה הים, הסירות, הנמל,
העובדים, הדייגים, הרשתות — המוסר אותה בקו פשוט
וחסכוני ובבהירות מרובה, אף כי הדברים נרמזים על-פיר
רוב בשניים-שלושה קווים ובנקודות ספורות. אם כוונת
החבל הימי לקרב את הווי הים והנמל אל לב הקהל,
הרי שמצא בעטו של אבא פניכל שליח נאמן.

(מבואות)

נגזזה שאיפה זו שהחזקתי בה כל כך! וימים מועטים אחר־כך, בבוא הקריאה לגיוס עובדים ל"גמל" ובתת הקיבוץ את חלקו, שוב לא זזה ידי מידו של שלום־קה. וסמוך לזה כבר היה מוטל צוררי בצד צוררו על הרצפה באחד מביתני התערוכה, שאותו בחרנו למקום מגורים ארעי לכל ימות השבוע. ולא היה מקום מרגין ללב ופתיחה להתמוגגות במסכת הים ובהלמות המעגן הנבנה כביתנים הרמים והמרווחים האלה. מעתה לפני בהם והייתי כבתוך מכלול של קונניות מופלאות המלאות תמיד את הים והומה תמיד־תמיד מתוכן. ומכאן רק פסיעה אחת אל מעבר לסף ואתה בתוך־

תוכו של יום מעשה גדול. פה נועצים פסי ברזל לגשר המעגן החדש תחת גשר העץ שנגרף ימים אחדים מיד אחרי קימו. ואף גשר הברזל הנבנה והולך, יודעים הכל שאינו אלא זמני. אין בו מן הנוחות הדרושה לפריקה ולא מחסה כלשהו לסירה בים גלי, וכל העמל הרב המושקע בתוכו אינו אלא שלעה הדוחקת מאד, עד שיפתחו פתח שהוא לבריכה. בין זרוע הגשר מזה ואגף העבודות בבריכה מזה, רוח־שות קבוצות, קבוצות בכל החוף. הספנים באים כל שעה מהים בסירות הקטנות שלהם שניטלו ממועדוני השיט אשר על הירקון, פורקים את מטענן אל שטח גדור בחוף באין מחסן מן המוכן. פה במקום מתקנים גם את הסירות. פוק־קים ומזפתים אותן ועל דין מודק־כבר שלד של סירה חדשה. הגה הקוער שלה והגה הולכים ומסתעפים ממנו צלעות, צלעות. עודו כמחסס הבנאי במלאכתו. סירה ראשונה היא לו. אך משתושלם בקרוב לא תיפול מיתר סירות גמלים בעולם ותכניס בבת אחת אל קרבה את נפתן של כל הסירות הסובבות פה הלוך וחזור ברוב עסק וברעש־געש. על ידה של הסירה הנבנית הולכת ומוקמת שילדה של דוברת גדולה ובלתי גמישה, אך גם זו כנראה תהיה ראויה לשמה. גם מסגריה כלשהי בסמוך וידיה מלאות עבודה. ועל ידה יושבים להם ארבעה שפמתינים בחול הרך ומתעס־קים בשיזורים ובאיחויים השונים שבהתקנת מכשירי העבור דה מחבל ומכבל, שכן לא ייתכן בלעדיהם בגמל הגדול ובמעגן הפשוט ביותר.

והנה אי־בוזה גם סירת הלימודים שלי, משויה אל החוף עוד מאתמול לפנות ערב ומישהו יושב על ידה נשען בגבו עליה. ימים שלמים הגנו משייטים בה אנשי מחזור אחד. ואין נבהלים עוד מהמשוט הארוך והכבד. נוחת הוא ועולה בקצב נאה, ואיש מאתנו, לא המדריך, יושב כבר על ההגה. אנו קופצים בזה אחר זה אל הים ומתאמנים בכריכת חבל על מתנינו תוך כדי קשירת לולאת ההצללה. וגם זאת לדעת, לשלוח קצות חבל מעל חרטום סירה מתנועעת בגלים אל סירה אחרת. וכל הוריו — משובח.

כתום שבועיים ימי לימוד יצורפו האמיצים והחזקים שבנו אל הספנים והאחרים יעלו על האניות כסווארים. הגנו קרובים כבר לזה. ומתוך כך וכמו להפגין קירבה זו

הרינו שטים ומגיעים אל כל אניה העוגנת פה ממול. עוקפים אותה סביב־סביב במשך משוטים מזורז. אכן מגיעות כבר אניות לכאן! כבאות לראות את הפלא הנעשה בחוף הזה. כמעט ונשכחה הספינה נמוכת הקומה ונמוכת הברך שעגנה הראשונה פה. עתה יש ועוגנות אניות שבשוטנו סביבן בסמוך, עלינו להעלות את הראש בחזקה אל מרומי סיפניהן ואל המעקים שלהן.

ב

אסתן היה מהלך על הים. תמוז ואב ואלול — בעוד שרישומי בחדשים אלה לא היה גדול על החוף, הכרנוהו חדש על הים. מפאתי הרצליה והלאה מזה היה בא. היינו רואים אותו הולך וקרב בתחליקו, פורט, על מימות בוקר ורגעים לכל מלא מרחבים.

אניות סבו על עוגנן לקראתו. נתעוררו. מכל האניות, מכל הדוברות והסירות חייכנו אליו מלוא הפנים ומלוא הבלורית. טוב וזה לסוואר על האניה הגדולה בעמדו על סיפונה הגבוה; חרישי ומשיב־נפש היה לסוואר־האמברים המגיה מדי פעם ממעמקים באניית הפחם וספינת המלט; אח־שעשועים זוטר היה להם לספנים בשעות שלפני הצה־ריים; אח בוגר אלים־שובב, מתמודד, מאלף ומחשל הפך אחרי הצהריים. לא לאחד מהם חבט פרקדן על הסירה. לזה וגם לזה קיפה קצה החבל שנקלע בזרוע מתוחה אל ירכתי האניה למעלה — הרקידים, הרקידים בסירתם הקשורה בצלע האניה, בהתמד ועד בוש עד שנתרעו והרימו קולם בכל די־בור ונעשו אודווים כמוהו.

זריוס, מזורזים היינו קופצים ומדלגים אל החוף בשובנו מהים. הבאנו עמנו את רוח הצפון, את האסתן המהלך על פני הים. הכרנו ובאנו אבר מן הים.

אולם יש ים כזה גם באפס משב של רוח; לאיטן התג־הלו הסירות שיצאו מבריכת הגמל אל האניות העוגנות בחוף. מרושלות חצו את לובנס המסנוור של משטחי המים, ניגשו, ורגעו עם האניות, שכבלי עגן נשתלשלו רפויים בחחי החרטום. בשרב המהביל, הבלתי שכיח כאילו בתשרי ובחשוון, נסתרבל האסתן. נרדם. זקן. עייפים אנו חוזרים מהים, מרוקנים מכל זיו של מרץ, מלוכלכים, דומה עלינו שבכדי הרינו מהפשים ומרחרחים משבי־רוח אחרים מכל עבר. ודוקא בחוף, על הצריף, רוחה והידדה בשורתם. היא באה עם המכוניות העמוסות שהגיעו מהפרדסים הבשלים. אך נתחיל להעמיס את זהבם של פרדסי החורף על האניות. תבואנה אפשר רוחות המערב, רוחות הדרום, רוחות דרום־מערב, הסופות, הסערות.

ג

לאט, במתגנב באה הסערה. היו גלי חוף רגילים הע־שויים להתגבר במקצת אחרי הצהריים ורוגעים עם ערב. הגאים על הסוחבות המושכות אחריהן את סירות־המשא.

משחקים בגלים אלה משחק מאומץ של התקדמויות תוך כדי רתיעות ונסיגות.

היום יצאו הסירות טעונות הדרים וחזרו ועמסו אל החוף. כבדות היו מצאתן ובבואן ולא הרגישו בטלטלה שנתגברה בינתיים ולא שמו לב לגל שנתוסף מחוץ לאיזור גלי החוף, בחוף, בים. ציפינו לא לסערה. היא עמדה להתחר לל ובכל זאת לא באה, לא שלשום ולא תמול וכמעט והוס" זה מהדעת. לפנות ערב נמתחו לו לאופק"הדרום גבות שערות ועומות של עננים אפלים. נתארכו גלי החוף ונצטפפו, והסחבות לא שיחקו עמם עוד — לא היתה להן כל שהות וכל אפשרות להתחמק מהם. וכשהתנגש הגל בחרטום הסירה היתה כל הסירה כעולה באובך סמיך של עשן מלבין.

אחרון הסווארים עלה מן האמבר. הושבתנו. עמדנו על הסיפון צופים בסירות שניתקו מחבליהן ונגרפות והול" כות. עמדנו צופים בים שנתגעש ועלה והפנינו את המבט אל הנמל, וכל בו כמו נתנמך ונמוג והלך.

היתה זו הסערה הראשונה שפקדתנו על במתי ים. חתרנו בסירה אל החוף, ספגנו את הסערה, רווינו את אונת, תעוזתה, עליצותה.

למחרת אחרי הצהריים באנו מדושני שינה לנמל, נפר" שים, לבושים בגדי שבת. היה הים כבד ומנוגן ומשואג, התהלכנו מרוממי"רוח, בדוחים, חגיגיים.

חמישה ימים גאתה הסערה ואחר נחה כמעט ונראו האניות מתקרבות ובאות. יצאו אליהן סירות"מנוע וסירות" משא עמוסות לעבודה. בריות חדשות נראו האניות. מסתי" רות פנים, מכווצות כאילו, כבאות מדרך רחוקה, מעולם אחר, שטופות"קלופות, מתוחות כל לעייפה, נוקשות מאד, ולא בנקל נתנו האברזינים להיפתח והאמברים להרחיב את פיהם, כנטולות אמון לסבר הפנים של הגל והסערה ששככה אולי.

ולא חזרה סירה ריקה לחוף ולא הספיקה אחרת מלאה לתגיע — והגיוח אי מזה גלים. כל נצנף ונסתחרר לפתע. רב"החובל על עמדו. קצינו, מלחיו וספני הנמל בסירות למטה. האניות הרימו עוגנן לנוס מקרבתו של החוף. הסירות הקשורות אליהן נמשכו בחתף.

— חתוך את החבל! — רעמו קולות מכל הצדדים. — הסווארים, הסווארים! — צעק מי בשברון לב ובבהלה.

אך קומץ הסווארים, אנשים אלה שכבו כבר בתחתית הסירה — השתלשלו בחבל למטה ולא הרגישו בהם איך ואיך. הלהוטים לים, שלא ידעו אותו, עשו זאת לתומם. אולם אחרי שעה ארוכה ידעו את אשר עשו, בנועם בסירה המעוגנת בתוך תוכם של גלי החוף האיומים, בתכותם לסות" בה חוקה שתכניסם לנמל. וכשעברו לסוכבה והגלים, כמו

רק להם נתכוונו, גרפו את מדרך כף רגלם תחתיהם. התהפ" כו על ראשם, התיכו אותם יחד, ניסו לפוררם, הלמו בהם, הממו אותם בכובדם והם — אחוזים ותפוסים בגרמי הסירה וצמודים ורכוסים ודבוקים זה בזה — הכירו את הסערה השניה שלהם זכרה מעמיקה יותר. ויתכן ולא ששו שוב כל כך לקראתה.

ארכה הסערה המחודשת שבוע תמים. כל יום שונה היה מקדמו, חריף נתון לעצמו, נצחי. התהלכנו על החוף ואותה עוצה היליצות מכותו של הים בתוכנו לא היה לנו עוד. וכשחזרה ובאה סערה נוספת אחרי הפוגה של ימים אחדים, כמו שיקרה לפעמים בחורף משופע ביותר, היתה זו כבר למורת רוח לתלוטין. ימים אלה לא נטרדנו ביותר, כשגזדמנו למחסני החדרים ההולכים ומתמלאים ברוב שקי" קה עד אפס מקום, וזרועותינו הן הן העתידות לרוקנם אל האניות. וכמעט שנצבט הלב למראה מרבית הארגזים במידתם הארוכה במיוחד, שבבוקר משקלם רגיל, ועד הערב משקלם עולה כפליים, ובשעות העבודה בלילה — רק בשניים יועלו לנדבך השלישי במערוך. לא כלכלנו עוד את הבטלה מאונס ונידוינו מהים ימים הרבה כל כך ואמרנו: הבו לנו יום אחד של ים שקט ושלוש אניות פנויות ונגרוף את שני המחסנים החדוסיים בהעלם אחד.

והיום הזה בא. יש לו לים גם ימים כאלה בבתי גניו. עגנו חמש אניות עומסות הדרים וארבע אניות הביאו מטען לפריקה — תשע אניות! ואותו הים ארכו שונה היה בנמל. לאלה שתיים עשרה שעות, להם — חמש עשרה, ואחרים עבדו עשרים ושלוש שעות רצופות. כל הידיים שעלו האניות נתבלסמו. מאות ידיים על החוף סיפקו והגישו והגישו.

בחצות גמרו שתי קבוצות הסווארים להטעין את האמבר" רים שלהם וירדו לסירה. האניה צפרה אחת לסירה שתבוא לקחתם אל החוף, הסירה התמהמהה, וכשנשמע לבסוף טרטור מתוך החשכה היה זה טרטור כבד ומעומס — טרטור שתי סוכבות וכל אחת משכה אחריה שלוש סירות עמוסות.

— לעזאזל — נהם לעצמו מיכאל הממונה על עבודות הטעינה באניה. הוא הצריח על ראש ההגאים שבסוכבות למטה:

— איפה נעמים את כל זה?

— רק שש הסירות נשארו בכל המחסן ופקדו לתעמים אותן על הסיפון.

מיכאל הציץ אל הסווארים שבסירה: צר היה לו להחר" זירם אל האניה. בלי אומר ובלי דברים החלו נמשכים בחלל למעלה.

— אריה, ככה עולים בחבל על האניה? הלא הרגליים משתרבות אצלך כמו לאחד בר"מינן תלוי? אולם לאריה זה היו ידיים מוצקות ואך הגיע בראשו

המסורת הימית עיצבה את דמותה של הולנד (רשמי מסע בהולנד)

הים הוא הפתח לעולם הרחב, מוצא לקראת מסעות רחוקים, הרפתקאות, כיבושים, מסחר, בשיטלי בנמל אמסטרדם, כשסירתי חולפת מפעם לפעם ליד אניות מפליגות אוקינוסים, רבות מביניהן אניות הולנדיות, שהמדריך אץ לנקוב תוך גאוה בשמן, בנפחן ובמחזור הפלגתן. זכרתי את תולדותיה של הולנד במאה השבע-עשרה — כשמדינה זעירה זו היתה, בתוקף ציה והעזתם של ספינה וסוחריה, למעצמה עולמית, כובשת ויישבת, ציורי אניות-מפרש מפליגות, בים שקט ובים סוער, של ואן דאן-אלדה הצעירה מוצבות ב"רייקס-מוזיאום", מביעות למרות נוקשותן משהו מאותה נהיית-מרחקים של הימים ההם.

מסורת ימית

מסורת ימית זו, שנדמית כיום אגדתית ואף תמימה כלשהי, לעומת התביעות והצרכים של ההפלגה המודרנית שהיא מפוכתת ומאורגנת ללא שיוור מקום להרפתקה אישית, עיצבה כנראה את פרצופה של הולנד מאז ועד עתה. כך, לפחות, העיר בפני אחד ממנהלי הספנות ברוטרדם, שסיפר לי בהתלהבות על מפעלי השיקום שנערכו בנמלה מאז תום המלחמה, הלה, אף שדיין אך במונחים הדישנים-שבחדשים, וציון ממדים שספן מה-מאה השבע-עשרה היה רואה אותם כדמיון מטורף, כעין סיפור על טיסה לירח, חזר משום-מה שוב ושוב להזכיר את מסורת ההפלגה שמקדמת דנא שרושמה שריר וקיים עד היום.

משהו מתלהבותו הומחש לי משעברתי במסע-רכבת איטי לאורך הנמל והספנות של רוטרדם, עצומים בגודלם, מלאי פעלתנות, למרות שלא היה חסיפס בידי להתעכב לידם, וכן משעברה הרכבת כעבור זמן על פני גשר ארוך, המתוח מעל נהר רחבי-ידיים, ואני שאלתי את שכני למסע לשמו של הנהר, "אין זה נהר", השיב הלה וחייך ביהירות סלחנית, "זוהי התעלה הצפונית-דרומית", והוא סיפר לי בפירוט על כרייתה של תעלה זו, המחברת אס, הים הצפוני עם נמל אמסטרדם, המפרץ הקרי, הים הדרומי, שאמסטרדם בנויה לחופו, הריהו שטוח מדי, ואניות-אוקינוס היו יכולות לשוט בו בין שרטונות-החול אך בדרכי-עקיפין. השימוש בו יחוסל כליל עם מפעלי-הייבוש שיחפכו אם הים ליבשה. ואילו אמסטרדם ניצלה מגורל מר של "נמל יבש" עקב כריית תעלה אדירה זו, שאניות-אוקינוס מפליגות בה ברווחה, בקו ישר, מן הים הרחב, אל תוך לבת של הארץ.

"בעל-ביתיות"

ואילו הים, רומנטי ורבי-מסתורין, היה מקור לא רק לאהבת הרפתקנות, אלא אף להסכה — לנוחות, בעל-ביתית" נוקשה, צרת-אפסים, קמצנית ומכובדת, הים קסם למפליגיו ברוב סכנות והעזה, אבל הוא אף העניק למכירתם, המשגרת אותם למרחבים, אוצרות-עושר ועמם הסכנות חששנים ושאפת-רווחים המדנית, שעה שסירתי הפליגה בתעלותיה של אמסטרדם, והמדריך עומד ליד חרטומה וקורא בשמותיהם של בניינים בעלי "חשיבות היסטורית", חזר והצביע מפעם לפעם מתוך רחשי כבוד על בנייני בנקים עתיקים, וללא שינוי נעימת-קולו, על בניינים גדלי-מידה של בנקים, חברות-מסחר וחברות-אחריות חדשים.

ג. ג.

אל הסיפון תפשו מיכאל בבלוריתו והיה כמעלתו בשערותיו, טפח לו טפיחה הגונה באחוריו ונפנה למטפסים ולבאים אחריו "לעזור" גם להם לעלות. לזה חילק צביטה בתגיעו, לאחר לחיצה באף, שיש עמה דמעה נאמנה, ולמתגושש המגודל — חבטה הראויה להתכבד. בדיחות דעת זו עודדה אותם. הוא עבד אתם שכס אחד וחורה אבאית: המעורר שאתה מסדר על הסיפון צריך להיות ישר, הכל בו חייב להיות דבוק וקשור, כלבינים באריחה של חומה, שלא יתמוטט בטלטלת הדרך — ויעמוד איתן כמגדל מרובע.

מנגד עלתה השמש לסווארים שגמרו את מלאכתם וירדו לסירה. האניה זזה וארבעת המערכים הישרים והזקופים שעל הסיפון עוררו כעין הכרה עצמית בלב הסוואר אשר אך זה למד את המלאכה מקרוב, תמיד, תמיד כשהוא עולה על האניה הגדולה הבאה מפקידה לפקידה מהמזרח הרחוק היא עמוסה לעייפה טורים-טורים של מערכים שקיבטנים כבדים והם ישרים ומדודים למופת — תמיד הרינו כנחות בעיני עצמו כנגד הסוואר צהוב-העור וכוסר ידי וכוחו. ופעם, כשהלז משאיר לך בחפזו את סנדליו המרופטים באמבר והם ילדותיים כמעט, גדילה התמיתה והפליאה והמיית הלב אל ההוא הזר, הרחוק, האחר, אכן, הפעם דומה עליו על הסוואר בנמל הפתוח בתל-אביב, שהשתווה עם הלו אחרי עשרים ושלוש שעות עתירות ומלאות.

היה הים ריק ושקט, כאשר יקרה לפעמים בחורף, שח-פים טיילו להם וניקרו בפליטת האשפה של האניות, שהפליגו כיונים בשוק שנתרוקן. במערב נתגבשו העשנים של האניות בסרטים ממותחים על מסך חיוור של ערפילים או עננים. הסווארים התקרבו עם סירתם אל החוף, אחד הפסיק את השתיקה:

— מרוצה אני שגמרנו את כל האניות והן הפליגו להן.

— מוטב שתראה לחטמך כיצד זה גדל ונתארך במשך הלילה.

ויענקלה השובב לא התחייכו כעת עיניו העליונות ושיניו התקועות בפיו ככלונסאות של גדר כפרית ישנה, זקן-היממה האחת גדל ועלה אצלו כפורחת, הכחיל-השחור כוותיק בן-שבועיים. רק בריסי, הזקן שבחבורה, מסורבל-הגוף כבד העבודה ונחות-הרוח תמיד היבהב דווקא שעה זו יותר מכל השאר, תחת הסנדל המרופט של הסיני הקטן שאנו מעלים אותו על נס כדי כך, מצא הוא פעם אחת בשולי ארגזו כבד צלוחית שטוחה תואמה להפליא לכיס האחורי במכנסיים. פעם הוציאה לרגע קט — לא ריקה לגמרי — הסוואר בנמל לונדון או ליברפול וישכחנה, מאז שקוד עליה בריסי וממלאה יום יום מתוך בקבוק מידות אשר עמו בבית. אין זה כי נותרה לו בתוכה עוד לגימה אחת ומצה אותה באין רואים. עד מה חיונית היא כעת. כמה טובה היא בבוקר זה.

חיפה ב„אלטניילנד“ – חזון הרצל

מאת ל. קניג

אמרתי כי הגיונית ואופיינית העובדה, שיהודי אירופי גאה וגדול זה היה מאותב דווקא בחיפה:

חיפה אולי אינה רק אחת הערים בעולם היפות ביותר מטבע ברייתן, אלא היא מבחינת נושא ומצבה הטופוגרפי העיר האירופית ביותר בישראל.

עיר־העתיד חיפה עם הכרמל האולימפי בו נלחמו ביני־הם לפני נביאי אמת ונביאי שקר והשמידו אלה את אלה, עומדת אף על פי כן ופניה גלויות לעולם הגדול.

והיהודי העולמי המודרני והאירופי ביותר אינו יכול, כמדומה, לסבול בחיפה מ„קלוטר־פוביה“ רוחנית.

„אלטניילנד“ הוא חזון של יהודי אירופי גאה, שלא רצה להיבדל מעולם־התרבות הגדול על הישגיו המדעיים ואמצאותיו הטכניות. אדרבה, הוא חשב כי עלינו ללמוד ולקחת מכל העמים ואת חלקה והשאל לעכל, לפתח ול־השלים. „האלטניילנד“ של ד״ר הרצל הוא שיר־ההילה, חזון של ציביליזציה יהודית אירופית...

אחד הפרקים המעניינים ביותר ב„אלטניילנד“, שטרם הוגשמו, היא ה„פוטור“ – מין אקדמיה שטה של פילוסוף פים, משוררים, מלומדים ואמנים מכל העמים והארצות (אורחי „החברה החדשה“ שלנו), מין פאן בינלאומי או אונאסקו, ששיחותיהם האלאגאנטיות מתפרסמות אחר כך בחוברות מיוחדות.

ומחבר „אלטניילנד“ אומר בפי אחד מגיבוריו הראשיים, יוסף לוי:

„...מהאמנים של „פוטור“ למדתי את התורה הגדולה, כי ארצנו צריכה להיבנות ולהתפתח ביופיה הטבעי ובהתאם לר...“

איזה עתיד נהדר צפוי לעיר חיפה, אם תוסיף להיבנות ולהתפתח בהתאם ליופיה הטבעי היוצא מגדר הרגיל.

למותר לאמור, כי החווה והארדיכל של מדינת היהודים שיין, מבחינה טבעית והיסטורית, לכל הארץ ולכל העם. אולם ב„ריב“ של ערינו על אורחות הסמלית, תהיה, לפי דעתי, ידה של חיפה על העליונה.

עד כמה שאני זוכר אין הרצל מזכיר פסלים ומצבות זכרון ציבוריים ב„אלטניילנד“, אף כי הוא מדבר על אנדרטות בגנים ופארקים פרטיים.

יש לנו יער־הרצל והר־הרצל... ת־ל־א ב־ב מנציחה את „אלטניילנד“ של הרצל.

אולם מצבת־הזכרון להרצל, בפיסול או בארכיטקטור ניקה, עוד תקים אי־פעם „עיר העתיד“ לאורח הראשון שלה, האורח החווה שראה את הודה והדרה בחזון המתגשם והולך.

ד״ר הרצל היה היהודי האירופי הממשי. ואופייני מאוד והגיוני מאוד, שדווקא חיפה היא עירו החביבה ב„אלטניילנד“ לאנד.

ירושלים תופסת, כמובן, מקום חשוב למדי ב„אלטניילנד“ לאנד: שם הוא מקים את בית־המקדש, את היכל השלום. ירושלים היא מרכזן של כל האמונות ושל מוסדות הסד יהודיים ובינלאומיים. בקיצור: ירושלים מהווה בחזונו מעין מרכז רוחני בינלאומי, ובינעדתי, מרכז של סובלנות תרבותית, אלאגאנטית אם תמצא לומר...

גם טבריה נעשית אצלו מקום מרפא נהדר, כעין הרכבה של לורד, אשר בפיריניאיים הצרפתיים, עם הריוויארה... הוא מוקסם מעכו, „שלא החליפה את אפיה המזרחי העתיק מאז ראוה לפני עשרים שנה“ (מאז ברחו גיבורי ד״ר לונג־ברג והמיליונר האמריקאי האנסצאנטרי שונא־האדם הרחק מאנשים כדי לחיות לבדם באי).

אבל... „בצד הדרומי של העיר, העשירה כל כך בנסיונות־חיים, ליד החוף המקושט – יופי חדש. אלפי מעונות קיץ הבהיקו בלבנוניהם, מוקפים גנים ירוקים. מעכו עד הכרמל השתרע גן אחד גדול. וגם הכרמל היה עטור בנינים נהדרים...“

לחיפה, עיר חזונו, מקדיש הרצל יותר מקום מאשר לכל עיר אחרת. רחובותיה ושדרותיה מזכירים לו את הריוויארה, את היכלי הפאטריציזם בגינואה... והנמל בחיפה הוא לפי תיאורו של הרצל – החזק, העשיר והבטוח ביותר מכל נמלי הים התיכון... ואניות גדולות של ארצות ועמים רוג־עות בגדותיו הכחולות...

כפי שמסתבר מ„אלטניילנד“ מאותב היהודי האירופי הגדול ד״ר הרצל בחיפה יותר מאשר בכל הערים האחרות בפלשתינה של הימים ההם.

ד״ר הרצל העניק לכל הגיבורים של „אלטניילנד“, לבונים וליוצרים של „החברה היהודית החדשה“, לא רק את האידאות שלו אלא גם כמה מקווי־תאופי המיוחדים שלו, עד שאפשר לומר, כי ב„אוטופיה“ שלו נתן את הדיוקן העצמי שלו מעשה ידיו. לכן קשורים במחינה ציבורית ואי־שית כל גיבוריו עם חיפה יותר מאשר עם כל עיר אחרת... ד״ר לוונברג, האחים שטיינאק, דוד ליטוואק ואחרים הם אורחיה של חיפה זו, שהרצל ראה אותה בחזונו לפני למעלה מחמישים שנה.

יוסף לוי עצמו, האדריכל והמנהל של „החברה החד־שה“, אומר:

„קברוני נא (אצל ידידי פישר) שם במעלה הקברים על הר הכרמל הנשקף על פני ארצי היקרה ועמי היקר“.

בחור כנרת

מעבר לימיה של טבריה, וסמוך-סמוך לגבול העזרי, הסמור קוצים כחניות חלודות — חי תוך בדידות קשה אך מוקרת. כפר דגים קבוצי. כדי להקיס דעתו, מנגנים לו תדיר גלי הכנרת בכל כלי תנגנו הנלכבים: הקרים מקיפים אותו בתפאורה סגנונית, המצירת יום-יום (לעמים אף שעת-שעה) מתדש על-ידי האמן האלוהי, וצולת והם מפרנסתו בדגים מכסיסי-ששקשת. ואמנם, בקשר הדגים הלזות תוכל גם לטעם דג מסגן נטוב וכן גם... להאזין למוסיקה מבחרת, הערבה לאזן שומעת.

והלילה הזה חד הוא מלילי חג ומועד, אשד קדש הם בנות-דגים זה למוסיקה נאצלת. שירות-שירות של מכוניות המסנורות באורחיות, מתמשכות לאורך החופים, באף לקבוצ הדגים — ומקל קצות הארץ — בדומה ללשכיל הנחלב" הנדוש מאורות, המתמשך והולך בלילי השני לכל ארך הקרע.

הנה כי כן נתכנסו כבר כלם באמפיתאטרון הסמור לנדה הגלגנית ומצפים לאשפיו אחד בלבד... הכנר. והריהו! מיד הוקמה קשת הכנור ביד ימינו, בדומה לשרביט מלכים, וים הראשים החריש כים המות! רק כנרת עודנה לוחשת חרש, כמספרת סוד-עולם.

והכנר? בכל ארצות תבל, בכל הערים החומיות גנו כבר אשף-נגינה זה מגזע העברים, בכל שדות הנכר קצר קציר תהלתו, אך הפעם סר לכפר הדגים העברי, שמעבר לאגם האגדתי ובסמוך לגבול הנוצני, מה תמה, אפוא, אם מרגש הוא מאד בקרב לבו פנימה. אפס, מלכר נראים פניו בשעת נגינתו, כחצובים בסלע קר וקשה, דומה, כי יושב הנף לרגלי סלע-בזלת קשות, אשר מחיקו פורצים גלי המענות החמים שקנו להם שם-עולם.

מקום וכהו גדול עומד האשפיו לפני ים הראשים ובצלילי כנורו כאלו נחה משביע כחות עליונים. אל אן שלוחת ברפת הבתו הנדול והנצלה?

אל צפרדע החופים הנוצית, המצרפת לכנורו מרחוק ועשת כמיתתה הנלכת, אל נערה זו שטמולה, וכת המצח נענודת הצנאר במספחת אדמה הרימי לוחשת מלה אחת יקרה מקל יקר על און העלם, הנכוון אל מולת תוך קשב אלם. הנה כי כן שומעת היא, תוך תפלת הכנור הרוממה, את אשרה שלה הנרתב עד אין גבול.

ונראה לה אותה שעה, כי אף למענם בלבד, למען צפרדע החופים והנערה ענודת הצנאר במספחת אדמה התכנסו כאן הפל: האשפיו הקוסם מממלכת השיר, ים הראשים הלזות מקל קצות הארץ וכן אף כפר הדגים הלזות, העמל בקצה הגבול האכזר, על תלמי-ים ונבשת.

דוד גלעד (דגנת א')



סיכומים

במחצית השנה ינואר-יוני 1954 היתה עליה בדיג ב"845 טון שהם 37% (+).

הגידול העיקרי היה ביידוג במים עליונים עליה ב"156 ובמדנה 9%.

המחצית הראשונה של שנת הדיג במים עליונים היתה טובה והוכח שענף זה יכול לתרום הרבה לפיתוח הדיג ומסוגל בתנאים מסוימים לפרנס את עובדיו.

בעיות השיווק העסיקה אותנו כבר מהתחלת העונה: בתקופת השפע בירקות ובפירות הופיעו גם הסרדינים הראשונים והשוק לא היה מסוגל לקלוט אותן. גם בתי חרושת לשימורי דגים לא קלטו את הסרדינים מכיון שהשוק היה מוצף בשימורי דגים מהיבוא ובעיקר — סרדינים בשמן מתוצרת חוץ. יש לציון שכל הנורמים הנוגעים בדבר ראו בעיה זו כחמורה וכתוצאה מפעולה משותפת הוטל מכס מגן על שימורי יבוא, ומשרד מסחר ותעשייה הפנה את היבואנים לבתי חרושת המקומיים. שתי פעולות אלה שינו את המצב מן הקצה אל הקצה: גדל הביקוש לסרדינים מהשלל המקומי. בתי חרושת היו מוכנים לקלוט כל כמות שני דוגה, ובתי חרושת לשימורי דגים הופעלו שוב. גם את הטריט מהכנרת מעבדים כעת בבתי חרושת והביקוש משיעירצון. בתקרי פת הדריה היתה ירידה במחירי דגי ים ואגמים ב"20% (-).

מחיר ממוצע לק"ג דגים בחדשי ינואר-יוני 1954

בהשוואה עם חדשי ינואר-יוני 1953

ה ס ו ג	ינואר-יוני 1954	ינואר-יוני 1953	עליה (+) ירידה (-) ביידוג באחוזים
1. דגי אגמים	990	1.223	19 (-)
2. דגי ים חופי ועליונים	1.030	1.544	33 (-)
3. דגי ים מכמורת	868	942	8 (-)
ממוצע לדגי ים ואגמים	958	1.197	20 (-)
4. דגי בריכה	1.276	1.179	8 (-)
ממוצע כללי	1.105	1.190	7 (-)

יש לציון שנוסף להתיקרות של הרשתות, חלה בתקופת הדריה העלאה רצינית במחיר הדלק לספינות והמאזנים של ספרי גות המכמורת מראים הגדלה ניכרת של הוצאה לעומת הקטנת ההכנסה מהדגים.

יהיה צורך למצוא דרך להקטין פער זה אשר עלול לסכן את הענף ולבלום את פתוחו.

הכשרת דיג לנח"ל תוקם ליד מכמורת

על הקמת מחנה נח"ל ליד בית ספר לדיג במכמורת — החליר טו לאחרונה משרד הבטחון ומשרד החקלאות. חיילי הנח"ל ילמדו בבית ספר זה, ולאחר שייסימו את תקופת לימודים של שנה בבית הספר לדיג יצאו להשלמת משקי דיג, במסגרת שירות ללא תשלום.

הדיג מטנטורה

(רשמי סיור)



יוסף חבקינס מרצה על מסעו בבית יורדיים בתיא

תי לדעת שנות חייה בארץ, מהיכן באה, וגודע לי מפה, כי היא בת למשפחה שעלתה לארץ מפלונסק. למעלה מעשרים שנה התגוררו בכפר סבא, ובשנת 1936 נהרגה אחותה בשעת התנפלות ערבים על משק האוצר. בפעילות ההגנה בקשה טובה למצוא נוחם ביגונה, וב"שורה" הכירה את בעלה, והוא בחר בעמה ובארץ הזאת ויחד הלכו להקים ביתם על חוף הים והיו פעילים בארגון המושב, שמחציתו מעולי יון, המבקשים להתקיים מהדיג, את עבודת הדיג ידע בעלה רק כחובב, אך כאן בארץ הוא לומד ומסתגל וגם מתקדם. הוא עצמו למד באתונה בפקולטה לרפואה, והמלחמה העולמית הפסיקה את לימודיו והשתתף במלחמה כקצין. עתה הוא כולו נתון לים, הוא אוהב את הים וגם את הארץ. נפרדתי ממנה מתוך התרשמות מיוחדת, והיה לי צורך רב להכיר את בעלה הדיג, הבטחתי לחזור ולבוא אל ביתם בהזדמנות הראשונה.

לאחר שלושה חדשים מאז ביקורי גודמנתי לבית ההבראה בבית רמז, ובלוויית כמה חברים ניגשתי לטנטורה הקרובה. באנו לשם בשעות הבוקר, רובם של המתיישבים, שגרו בבתים הנטושים, כבר יצאו מהם ועברו לגור בבתים החדשים, שנבנו במושב החדש, "דואר". רק משפחת הדיג אינו לשכון בבית אשר שיקמו ותיקנו והשקיעו בו מחסכונם. יחידים הם בכפר נטוש זה, אך אין כל הרגשת בדידות, כאילו מחוננים הם בסגולות אותם הבודדים, שגם בהיותם לבדם באי, הוא מתחיל שוקק חיים. כאן הם הקימו קנם. הבית המשוקם רוחש יפה, וגם עלית קיר בנה הדיג לצרכי עבודתו בענף, ושביל מוליך אל הים, השביל הוא שבילו של הדיג. מול ביתם חלקת ים גדולה מוקפת איים, היוצרת מעגן טבעי. כאן רוגעים המים, זכים ושקטים. מעבר לאיים מתנפצים גלי הים ושבים וחוזרים.

ליד מרפסת ביתם מצאנו את הבן והאשה הצעירה הצופים אל הים במשקפת. לראות ולהכיר את סירת הדיג הבושת לחזור. מבעד לילה יצא לים וטרם חזר, אמנם הוא הודיע כי הלילה ירחיק לשוט כדי שלוש קילומטרים מהחוף. הוא לקח עמו מבין הדיגים השכנים את אלה המכירים יפה את ארצם ורבעם של הדגים הגדולים בעומק קרקעיתו של הים, במעגן הטבעי המוקף איי סלעים, קשורות שתי סירותיו המיועדות לדיג תומי

בשוטטי בישובים הגעתי באחד הערבים לטנטורה, השוכנת על חוף הים. מכביש חיפה פניתי אל הכפר הנטוש, ובידי כתובת החברה, המרכות את כל עניני המושב החדש. נקבעה שיחת חברים על בעיותיהם בצעדיהם הראשונים בעניני ייצור, שיווק וחברה. בעברו על פני פסי הרכבת המקבילים לכביש, נראה בנין בית החרושת הראשון לזכוכית שנבנה כאן ע"י ברוך רוטשילד, ביזמתו של מ. דיונגוף. בנין אבן גדול, שחלונותיו ודלתותיו פעורים, וגגו מחוסר רעפים, מעין מוכרת לנסיון שנכשל. ובשטח זה חלו תמורות גדולות מאז קום המדינה, צפונית מזרחית מקים קבוץ "נחשולים" את משקו המנוון, דרומה למושב החדש הנבנה לששים משפחות שמחציתם נקבעו כדייגים ומחציתם כחק"לאים, הוקמה תחנת נסיונות על שטח של המש מאות דונם, לגידול דגים בבריכות. על הנבעה בבנין בית הספר הערבי, שנבנה בשעתו ע"י ממשלת המנדט, הוקמה מעבדה כימית ביולוגית לחקר המדינה. בכפר טנטורה הנטוש מרובים בתי המפולת. ביניהם בנינים טובים, בהם מתגוררים באופן ארעי מתישבי המור שב "דואר". כתבתי הולכתני אל הבית היחיד, המואר באור חשמל. אני מתקרב אל שביל בנוי מדרגות מהים אל הבית, ועל פתחו של הבית פוגשת אותי המרכות, אשת הדיג, אשה צעירה, גוף גמיש ויפה מאד, היא כיבדתני בסעודה. בעלה הדיג נמצא בים, ויצא לדיג. רק בשעות הבוקר הוא חוזר מדיגו. בחדר הפנימי ישב צעיר כבן עשרים, שחום פנים ושחור עינים, בא המדריך החקלאי, והאשה הצעירה יצאה להביא את החברים לשייחה. לבית נכנסה צעירה כבת שמונה עשרה יפת תואר, שאלתי את המדריך מי הם הבחור והבחורה — אלו הם ילדי הדיג מיוון, הבן בא רק לפני שלושה חדשים, הבת נמצאת כבר כמה שנים עם האב שנשא את המרכות. הבת כבר מדברת עברית, הבן עוד לא למד את השפה העברית, והוא יושב מן הצד כמכונס בעצמו בעצב של עולה חדש. ומי הוא האב? שאלתי. תמה המדריך עלי, כלום לא שמעת על נתן, מפקד ההגנה בנוש דן? זכרתי משהו ואיש שיחי הוסיף: הוא איש מאתונא, קצין בצבא יון שהגיע לארץ בשנת 1941 ונצטרף לבריגדה היוונית בצבא הבריטי. בבואו לארץ הכיר מבחורינו בימי מלחמתנו בספר הלבן, ונתן ידו למאבקנו ואף ירד למחתרת העברית. הוא גילה נאמנות רבה והעניק לנו מכושר ידיו הברוכות ומנסיונו הרב, עד שהגיע לדרגת מפקד ההגנה באיוור דן. בימי ההגנה נפגש עם חברת ההגנה ונכנס עמה בברית חיים, שניהם פעלו רבות בקליטת העליה החדשה במעברת חריה, ונעשה ראש המועצה במעברה. בביתם המרווח בולטת בין תמונות גוף אמנותיות תעודת ספר הזהב של הקרן הקיימת לישראל, שהוגשה לטובה ולנתן אלחנני, לאות הוקרה על מאמציהם להצלת תושבי המעברה בזמן השטפונות הגדולים בארץ בחורף תשי"ב, התעודה ניתנה להם ע"י מחלקת הקליטה של הסוכנות היהודית.

החברה שבה עם חברים, שכינסה מהמושב המפוזר, שוחחתי אתם על בעיותיהם, וטובה תירגמה את דברי ליונית, שהספיקה ללמוד מבעלה, היו שאלות ותשובות, שאת סיכומן העברתי אל המוסדות. בטרם שובי מהאספה שוחחתי עם אשת הדיג, התעניי

עגנו במעגן, במימיו הרגועים. והים על מרחבו היה מואר באחרוני דמדומי היום השוקע. הבאנו פרחים גם יין, בני המשפחה קרנו משמחת הפגישת. כשמחתם לקראת כל אדם הבא בצל קורתם. הדיג נשאל על שיטות הדיג שלו. והוא הביא את חכותיו והסביר את דרכי העבודה לעונותיה. גם הדיגים את המצאותיו בדיג החכות. המביא תוצאות טובות. סיפר על מאבקו עם דגים כבדי משקל הנתפסים בחכתו ועם כריש-נמר עצום, שהעלה. לא היתה התפארות בדברים ונבעה מהם תבונת חיים גדולה, של שכל האדם במלחמתו עם הטבע. והד עלה מדבריו שהוכיח גבורו של המינגווי. "הוקן והים". בחורף זה יצא בלילה לים. ועם שובו בבר קר הביתה התחוללה סערה גדולה. רוח מורחית מזה ודרומית מזה הפכו את סירתו בין הגלים הזידונים. אשתו וילדיו ראו אותו במלחמתו יחידי בגלים והזעיקו את אנשי הכפר להצלתו. רק מאה וחמישים מטר היה מהחוף, וסירת הצלה לא יכלה לעבור את הגל ים. הריצו רצים להודיע לחיפה שיבואו לעזרה. "חמש שעות וחצי נאבקתי עם הגלים, ולא איבדתי את הכרתי. ראיתי את ילדי, את אשתי המתהלכת על יד החוף. נתתי לגלים להריסני ולהורידני ולא נואשתי. השתדלתי לא לאבד כוח ולא להתעייף, עד שהגיעה סירת הלאגץ והעלתני באפיסת כוח. נוכחתי בגבורת אשתי, בעוז ובשקט רוחה ובעזרה שהשיטה לי".

יפים היו תיאוריו בביטויים העברי, המבטא לפעמים את השין כסין, ומתנצל בשייכותו בביטוי ליהודי ליטא. שרשים לו בפגת ארץ זו ועתה הוא עומד איתן בשירותו כאזרח המדינה, כחבר להסתדרות ולמפלגת פועלי ארץ ישראל.

רוחות ערב סתיו נשבו מהים ונשא אלינו המית הגלים המתנפצים אל סלעי האיים במעגן ונסכו בלב ערגת חנוף, חמת מוג בנוף האדם על כבדת ארץ זו, בחוף ימה של טנטורה.

שמעון קושניר



קהל המאזינים, חברי האגודות הימיות, במסיבה ליוסף חבקין

בעונתן. עתה מורגש בדידותו של הבית בלעדי הדיג, שמצפים לשובו. כל הלילה האירה מנורת חשמל אל הים. כמחובר לאורו יעשה הדיג את דרכו אל הים. בהרגישו את הבית כחלק היסג, כמסרת חתירתו לחוף, הגה מתקרבת סירתו והדיג עם מלווהו מפנים את סירתם מהים אל המעגן. הם מקרבים סירתם מול פתח ביתם, ואתם שללם, דג אחד גדול ועוד שניים קטנים. הדיג יצא מסירתו ושללו בידו, דג לוקוס, שמשקלו שנים עשר ק"ג. זה עתה לבש בגדיו, שהפשיטם בדיגו. פניו העיפים מתנערים. שפע כוחות ניכרים בו בהחזיקו בדג הגדול, שהוא מטעינו על כתפיו הרחבות. הגה הוא מתקרב וגם קוי פניו היפים מביעים אופי, רצון ומרץ. הוא קיבל אותנו כידיד, כחברים מכבד, ודבריו שקולים וכבושים. הוא מעודד גם משלל זה. הוא לומד משהו כל לילה ומפלט לו נתיב בין סלעים בעומקי קרקע הים. בעומק שלוש מאות מטרים שלה את הדג הגדול.

שואל אותו חבר משלנו: "מה תעשה בדג הזה ומה התמורה שתקבל בעדו?"

מתחיל הדיג ועונה: שאלה נכבדה שאלה, ידידי. שליש אחד ממחירו אקבל אני, שני שלישים יוריתו הסוחרים, ועלי עוד להובילו ל"תנובה" בחיפה. לפעמים הוצאות ההובלה אינן מתכנסות מכל הפדיון. השמחה בציוד הדג היא שלי, אך הרווחים נשארים בידי סוחר הדיגים. המדינה שלנו עוד אינה מעריכה די הצורך את ענף הדיג, ודוקא הדיג בים. לנו היהודים הוא חשוב מאד, ואנו צריכים ללמוד את הים. כל שטח החוף צריך להיות מיושב כפרים של דיגים. לדיג צריך שיהיה בית והלקת אדמה קטנה למשק עזר, לול, עץ, עץ פרי, והדיגים יוסיפו למדינה שטח רחב ידים של הים, ילמדו לדוג בו דגה כל השנה. עכשיו אנחנו מספקים למדינה רק אלפיים טון דגים לשנה: כשמזגת אלפים טון אנו מספקים יחד עם הבריכות, והמדינה זקוקה לעשרים אלף טון. חבל על האדמה הטובה, שממנה צריך להוציא לחם, דגים יש בים, ואנחנו היהודים, כמו התינוקות, צועדים רק בצעדים הראי שונים. והאומה שלנו אינה עוזרת לנו כהלכה להתקדם. במשרד החקלאות צריך שהאנשים יהיו בעצמם אנשיים, שיבינו את צרכינו. להקור, ללמוד, לעזור לנו בהשגת כלים וציוד. הגה בעד חושים אלו שלמתי ארבעים לירות לכל ק"ג. כל מה שאנו זקוקים, עולה במחיר יקר. והתמורה שאנו מקבלים לפעמים היא אפסית.

נמלך אחד מחברינו ומבקש מהדיג שימכור לנו את הדג הגדול, ונביא אותו כמתנה לבית התבראה. דג נאה ישר מהים. חלפה בתישוק מבווישת על פני הדיג, כאילו מתחרט שמה גרם לנו צער או רחמים בספרו לנו על חבלי ענף הדיג. התערבה רעיתו ואמרה מה שאמרה ביוגית, והוא משיב לנו: למכור את הדג לכם — לא. נכון לכם טעודה ממנו בביתנו, בבקשה, רעיתי תשמה להראות לכם ולהטעימכם טעם תבשיל דגים שלנו. אך חברינו עמדו בעקשנותם: הפעם אנו קונים את הדג וכמובן במחירו המלא. בפעם שניה נבוא גם לשעום ממעדני הדיגים של הרעיה. עמדנו ובקשנו עד שנצחנוהו. ספק אם המחיר שהציע בעד הדג היה בו כדי לכסות עבודת סירת המוטור, עבודתו שלו ושל מלווהו כל הלילה ושעות הבוקר, התנחמנו בכך, שחסכנו לו את טרחתו והוצאות הובלת הדג בטכונית לחיפה.

נפרדנו מהדיג ורעיתו והבטחנו למלא את בקשתם לחזור למחרת עם פנות היום. ועם שקיעת החמה הגענו למחרת לבית הדיג. אור הבית כבר האיר את כל ככר החוף. כל שלוש הסירות

דייגים אמיצים

(מכתב מבראזיל, מיוחד ל"ס")

זאנאדירוס הוא כינויים של דייגים אמיצי לב, שאין משלם בכל העולם כולו. מתגוררים הם במדינות הצפון הרחוקות של יבשת בראזיל, בעיקר במדינות סיארה וריאו גרנדה, כלי השיט שלהם הוא הזאנאדה, אין זו סירה־מנוע, לא סירה־מפרש, לא סירה־משוטים, לא דוגית, ובכלל אף לא אחד מכלי השיט והדיג המוכרים לנו. זוהי רפסודה מיוחדת במינה, עשויה קורות־עץ לבן ורך, המחוברות זו אל זו. כל חיבוריה עשויים עץ ואין בה אף פיסת מתכת אחת. זהו כלי־שיט של צנע מובהק. אין בו לא מושב ולא משכב, אורכה של הזאנאדה כ־6 מטרים בערך, ויש בה תושבת לתורן, מאחו לקשירת רשת־הדיג, גשרון קטן, לתורן הברד צמוד מפרש אחד ויחיד, ועל גבי כלי־שיט פרימיטיבי זה מפליגים הזאנאדירוס אל מרחבי האוקיינוס ושוהים בו לעתים ימים רצופים. השיט בזאנאדה קשה עד מאוד, צוות הדייגים שלה, המונה המישה עד ששה אנשים, הדייג עומד כל העת על רגליו היחפות, באין מקום ישיבה. מי הים, גם כשהוא שקט, שוטפים כל הזמן את הרפסודה וניתנים על מפרשיה, גם הדייגים אינם נשארים יבשים, כמובן, בשכר כל העמל הזה שולים הם רשת אחת או שתיים של דגים, המוצאים למכירה בשוק עם שובם לכפרם הזעיר. תודות לאומץ לבם הרב מוקירים אותם ברחבי בראזיל, ומדברים עליהם בהערצה ובכבוד. הם מקובלים על הכל כאנשים ישרים, פשוטים וגאים המוציאים את לחמם תוך סיכון מתמיד.

ישראל אביתי

ישראליים במספנה יוגוסלבית

במסרץ בקרה, באחד המקומות היפים שעל חוף הים האדריאטי, נמצאת העיירה היוגוסלבית קריביצה, גאותה של העיירה על המספנה הנקראת על שמו של טיטו. במרכז העיר תלוי שלט המעיד, כי בשנת 1925/6 עבד טיטו במקום הזה בתור פועל, לפנות ערב הגענו אל הנמל בספינה "גירית", השעה היתה כבר מאוחרת ולא יכולנו להכנס למספנה, עגנו ע"י הרצף שבכר כר העיירה. בהופיע הספינה התמלאה הכיכר אנשים מלאי סקרנות, אולם איש מהם לא ניגש אלינו. רק שני שוטרים ערכו את הפרוצידורה המשטרית הרגילה, ושנים ממהנדסי המספנה מסרו לנו אינפורמציה בקשר לעבודה, ומיד נסתלקו.

הנשים עובדות קשה במספנה

המספנה עצמה חדישה לגמרי, היא שוקמה בשנים האחרונות, לאחר שנהרסה כליל בזמן המלחמה. בולט במיוחד המספר הרב של נשים, העסוקות בעבודות שונות ואף הקשות ביותר — בריתוך, ערבוב ביטון, נהיגת סירות.

בכל העבודות האלה הנשים לובשות שמלות, פעם ניתנה הוראה, לפיה חוייבו הפועלות ללבוש מכנסיים בעת העבודה. אולם, הן סרבו, מתוך נימוק שהן רוצות לשמור על נשיותן. היחס לעבודה הוא רציני, למרות המספר הרב של פועלים במפעל, אין רואים אנשים משוחחים או מתבטלים בשעת העבודה. שעות העבודה משש בבוקר עד שתיים בצהריים, עם הפסקה של רבע שעה לארוחת בוקר. אין קנטינה ואף לא מטבח פועלים. כל אחד אוכל את ארוחתו ע"י מקום עבודתו. בדיוק לקול הצפיר רה מתחילים ומפסיקים בעבודה, וכל רשלנות בעבודה נחשבת

לתכלה. מריון העבודה הוא גבוה בהשוואה אלינו, השפעת המסורת הגרמנית בשטח העבודה מורגשת מאוד במקום, והיוגוסלבים במספנת טיטו עובדים ביסודיות ובדיקנות להפליא.

בזמן העבודה נפגשתי עם מנהלי העבודה ומהנדסים. מנהלי העבודה רובם פועלים ותיקים, העובדים במקום זה עוד מלפני המלחמה, הם הרגישו את עצמם כמעט חפשיים בחברתנו והשיר חות חרגו לפעמים ממסגרת ענייני העבודה.

המהנדסים, ברובם צעירים, נוהגים היו לבקר על הספינה בחברה, שנים־שנים, מתוך נימוס נענו להזמנותינו לשתות "להיים", וגם זאת בתנאי, שהפועלים לא יראו אותם בשותותם. כאשר נדמה היה להם שישבו יותר מדי זמן מכפי שדרוש לגמור את ענייני העבודה, היו קמים, מודים ומסתלקים.

משונה הדבר בעיני איש מישראל לראות מפעל ענקי כזה בלי מכונות, לפני הבנין בעל שלוש הקומות, המכיל את המשרדים, עומדת מכונת קטנה אחת, וגם היא לשרות המשרד בלבד. בגמר העבודה מוכנסת המכונת למוסך, גם המנהל הראשי, ואף לא נתג המכונת, אינם יכולים להשתמש בה בימות התג או בשעות שלאחר העבודה, להנאתם הפרטית.

ועד העובדים שולט

השלטון במקום הוא בידי ועד העובדים, השולט ביד חזקה. אחת הפועלות לא יכלה לעמוד בפני היצר של גרבי נילון וליס־סטיק, והסכימה לקבל מתנה מידי אחד הימאים הזרים. למחרת היום, לפני התחלת העבודה, כינס ועד העובדים את הפועלים והפקידים לאספה ושם הוטבר לעובדים, מדוע אסור לקבל מתנה כלשהי מידי זרים.

— אין לפועל היוגוסלבי להתבייש על שהוא איננו יכול להשיג דברי מותרות. היוגוסלבים מקימים מפעלים ואינם יכולים להשוות את עצמם לארצות עשירות, היכולות לחיות חיי מותרות. הפועלת פוטרה בו במקום...

גם המושג "שוויון" שונה מן המקובל אצלנו, יש הבדל גדול במשכורת בין המשכורות לפועל הפשוט, לבעל מקצוע, למקיד גבוה, ולמנהל.

יש משכורת־מינימום של ארבעים דינר לשעה לפועל פשוט, משכורת זו הולכת וגדלה (באופן יחסי באחוזים גדולים) לשלבי המשכורות של הפקידות הגבוהה, ההתקדמות במשכורת בכל אופן איננה אוטומטית כנהוג אצלנו.

שלשה בקבוקים

אי שוויון בין העודים במספנה בקריביצה בא לידי ביטוי גם ביחס לזרים. בגמר העבודה שלחה הנהלת המספנה שלוש בקבוקי סליבוויץ במתנה לספינה הישראלית: בקבוק אחד קטן, עבור המכונאי הראשי, שני הבקבוקים האחרים, בעלי איכות שונה, עבור רבי־החולל ומפקח העבודה מטעם חברת "שהם".

הם לא ידעו בדיוק דרגתו של מי יותר גבוהה, של רבי־החולל או של המפקח, ולכן העמידו את הבקבוקים, מבלי להגדיר בדיוק איזה בקבוק למי, אבל לא עלה בדעתם לשלוח שני בקבוקים שווים.

מחסור חריף במיצרכי אוכל ובסיגריות, לא העיזו האנשים שנפגשתי אתם אז לקבל שום דבר, המצב נשתנה לחלוטין, בבתי קפה ובבתי מלון, אם כי הם מוסדות ממשלתיים, יביטו עליך בעין רעה אם לא תשאיר לעובדים דמי שירות.

אפרים דינר

האקדמיה הימית בעכו

במשך 4 שנות הלימודים יונהג בבית הספר משטר צבאי קפדני, והתניכים יעברו אימון בסיסי של חיל הים.

סגל קצינים

תלמיד האקדמיה, אשר ימשיך לאחר ארבע שנים ויסיים את השנה החמישית, ימונה לקצין, הואיל ובשנה החמישית לשירותו עובר החניך קורס קצינים בסיסי של חיל הים, נוסף להשתלמות באחד המקצועות של עבודות הסיפון והמכונה. הימאים, שיסיימו את לימודיהם באקדמיה, יוסמכו כקצינים לצי המסחרי בדרגת חובל שלישי או קצין בחיל-הים.

התקציב — 3 מיליון ל"י

האקדמיה נמצאת בפיקוחם של משרדי התחבורה, הבטחון והחינוך בשיתוף עם „החבל הימי לישראל“. את התקציב להקמתה של האקדמיה מעריכים ב־3 מיליון ל"י. תחרות על תכנון מלא וסופי לאקדמיה הצבאית הימית, הוכרזה בימים אלה ע"י משרד הבטחון. מגמת המתכננים היא — לצרף את הגן העירוני הגדול ועוד שטחים קטנים אחרים אל המבנים של האקדמיה הקיימת, המשמשים כבר היום את המוסד הימי הגדול.

לילה בנמל

פניו של ביוני, השיכור תדיר כלוט, אינן חדשות לעובדי הלילה. בהגיע אניתו לנמל חיפה יוצא הוא עם לילה העירה, שותה כאשר ידבנו כיסו ולאחר מכן הוא שב ומשך דרכו לנמל. פעמים הוא צונח בדרך, ועובדי הנמל שהורגלו במראות כגון אלו סועדים אותו בקפה שחור.

ליד סוכך מאורך, נתכנסו פועלי הלילה לסעודה קלה. איש איש הוציא מנרתיקו כריכים ובקבוקי תה שהוצן. אנב סעודה סוקרים הפועלים מאורעות המנסרים ברומו של עולם המדיניות ומגלגלים ב„עניני דיומא“ פעוטים שבין אדם לחברו. לעתים יש בדברים קורטוב של הומור ובדיחות הדעת המעלים חיוך על פנים חרושות קמטים מעבודה מסרכת ודאגות פרנסה. נותרו עוד ארבע שעות עד הבוקר, ודקא אלה מתמשכות ללא גבול...

באופק הבליוח אורות זעירים של סירות דיג השבות לבסיסן לאחר שסיימו סיורן לאורך החוף. בכניסה לנמל נראית סירת משטרה, השבה מסיור לילה בגבולות.

אורות הנמל התמזגו באור השחר העולה. באופק נתגבחו בחצי גורן עגולה, קרנים של חמה, שהוליסו סביבן אור רך וחמים. שוב יוצאת מן השער משמרת פועלי הלילה ומשמרת היום באה במקומה. ובנמל ממשיכים פנויים לחרוק והעבודה איננה שובתת 24 שעות ביממה.

מול חומתיה העתיקות של עכו ובקרבת שרידי נמלה, הונח זה מקרוב היסוד לאקדמיה הימית החדשה, שהלימודים בה התחילו ב־20 בת. ז.

פתיחת שנת הלימודים באקדמיה מוזהה מפנה רב חשיבות בשלבי התפתחותו של נמל עכו.

אולמות מרווחים, בתוך תחנת הרכבת הישנה ובבניינים גדולים אחרים הסמוכים לה, נמסרו ע"י עיריית עכו להנהלת האקדמיה.

כשלב ראשון בתכנית בית הספר הימי, אשר מגמתו הסופית היא לרכז חניכים, שופצו המבנים ובדק יסודי נעשה בהם, כדי לקלוט את 120 התלמידים הראשונים.

תכנית הלימודים

לרגל התכניות להרחבת הצי המסחרי בשנים החרובות, עשויה הכנת והכשרת כוח אדם ימי ישראלי, לצמצם את מספר הימאים הזרים למינימום הכרחי, דבר שיחסוך למדינה מטבע־חוץ.

לבית־הספר מתקבלים תלמידים, שסיימו את בית הספר העממי. תכנית הלימודים מחולקת ל־5 שנים. בגמר שנת הלימודים הרביעית מקבל החניך תעודת בגרות ויוכל להתקבל לכל מוסדות הלימוד האקדמאי בארץ, כבוגר בית ספר

ערב, שמש סמוכה דועכת. דממה ואפלולית, כסותו הבהירה של נמל חיפה, נתחלפה במעטה כהה, קודר קמעה. פה ושם הבליוח לאורך רציפיו אורות צבעוניים, אדומים כחולים וצהובים. בשער הנמל יוצאת משמרת פועלים, שסיימה את שמונה שעות עבודתה ומשמרת לילה, באה במקומה. שוטרי הנמל הוחלפו אף הם וחרץ מעובדי לילה, שוטרים וימאים המאחרים בנשף כלתה רגל מהנמל.

אך המלאכה בו איננה שובתת 24 שעות ביממה. סחורות נפרקות ונטענות על אניות. מטענים שעלולים להתקלקל בצינת הלילה, טובאים אל מחסני הנמל באמצעות גוררות־משא. דוברות מפליגות בנמל רצוא ושוב, מזלגנים עמוסי סחורות, אצים אנה ואנה. חבורת פועלים מעמיסה, אחרת פורקת והעבודה מתנהלת בקצב מזורז.

זר יסבור מן הסתם, כי נעימה עבודת הנמל בלילה, אך לא כן דעת הפועלים עצמם, ואף התשלום הנוסף הניתן להם בעד עבודות לילה, אינו משמש גורם מפתח כל עיקר.

יצחק ליד פולין, בן 45, אב לשני ילדים העובד בנמל זה שנים רבות ופרק זמן לא מבוטל מתקופה זו בלילה, סבור כי עבודת לילה מתישה כוחותיו של אדם ופוגעת בחוג משפחתו. על פניו של משה הסלונקאי, המכונה בפי חבריו „מוסה“, שהוא בעל־גוף ושזוף־פנים, נשתפך חיוך, ספק לגלגני ספק אוהד, וחשף שני טורים של שנים צחורות. — „אכן, מוטב לישון בלילה ולעבוד ביום, אך מה לעשות הכל מאלהים...“

המעצמה הימית פנמה

בעלי-אניות כמעט מכל האומות שולחים לעתים קרובות את אניותיהם לא תחת דגל ארצם, אלא תחת דגל מדינה קטנה כגון פאנאמה, הונדוראס, ליבריה או קוסטה-ריקה. על פי רוב מסבירים תופעה זו בהתחמקות מפני המסים הגבוהים, הנהוגים במדינת בעל-האניה עצמו, אבל תזכיר של הפדרציה הבינלאומית של סועלי ההובלה מגלה, שיש גם מניעים אחרים. הנה פאנאמה, שציה היה עד לפני מלחמת העולם בלתי-ניכר, היא עתה המדינה הימית הרביעית בעור-לם (אחרי ארה"ב, בריטניה ונורבגיה); ונפח האניות שנרש-מו תוך שנים מעטות בליבאריה, אינו נופל בהרבה מנפח הצי המסחרי של מערב גרמניה. הדבר מוכיח, מה הזק צריך להיות הפיתוי לשלוח אניות תחת דגל ארצות אלה.

הסיבות עליהן עומד תזכיר הפדרציה הבינלאומית של סועלי ההובלה, מדהימות הן. כל האניות יורדות הימים כפופות בארצותיהן לפיקוח רשמי מתמיד, שמטרתו לדאוג לקיום הוראות-בטחון מסוימות להגנה על חייו ובריאותו של הצוות. אולם נראה, שבפאנאמה ובמדינות אחרות מסוגה אין פיקוח זה חמור כמו בארצות אחרות — והדבר מסייע לצמצום ההוצאות של הפעלת האניות. כן מראה התזכיר על סמך דוגמאות רבות, שהוראות בקשר לתנאי העבודה ולשכירתם של הימאים או שחסרות הן בכלל, או שלעיתים קרובות אין ערובה לקיומן. דוקא לגבי בעלי האניות של ארצות הברית גדול הפיתוי לעקוף את השכר הגבוה ואת תנאי העבודה לימאים, הנוחים באופן מיוחד, הנהוגים באר-צם.



„ספינת-מטרה“, המודרכת באלחוט ומשמשת לאימוני תותחנות חוסים יגלו מטרות בעזרת זרקורים. הספינה מונעת ללא צוות, ומצגת בתערוכה בלונדון.



אן דויסון על סיפון סירתה בה חצתה את האוקינוס האטלנטי

מסע נועז

יש משקיעים מרצם בהעפלה אל הרים, יש המקדישים זמנם לחקירת מערות נסתרות, אך אחדים, בדומה למרת אן דויסון, נלחמים באיתני הים במירות קטנות ושכירות.

בסירת המפרשים „בהצלחה — אן“, שארכה 23 רגל, חצתה אן בכוחות עצמה את האוקינוס האטלנטי, בהתגברת חליפות על חוסר רוח למפרשיה וסופות עזות שטלטלו את סירתה כקליפת אגוז. הפלגתה שנסתיימה זה לא כבר, נמשכה חמשה עשר חודשים, וזאת משום שמצאה ענין רב במקומות שונים בקו מסעה ושהתה בהם מספר שבועות. מסעה החל באנגליה ובהמשכו עגנה סירתה בחופי צרפת, צפון ספרד, גיברלטר וקובלנקה.

אן מספרת כי נהגה להתרחק מאניות הקיטור שנודדו בדרכה, משום שמלחיהן חשו תמיד לעזרתה, בהניחם כי ספינתה עומדת לשקוע, ועמדו בתוקף על זכותם „להצילה“.

בשרור ערפל על פני האוקינוס, מהווים נתיבי האניות סכנת מוות לסירות הקטנות השטות בקרבן. הערפל הכבד אינו מניח לספני האניות להבחין בכלי השיט הזעירים שבסביבה ואף לאתרן על סמכי הראדר. בתקופות אלה העדיפה אן לשוט לעבר החוף הקרוב ולהסתין עד לשפור מזג האוויר.

במשך כל מסעה לא סבלה אן מחוסר מזון. היא נהגה לחדש את המלאי בנמלים בהם עגנה, ונוכחה כי ביצים עטופות בנייר עתון, תפוחי אדמה קטנים ובצלים נשמרים היטב, אף לתקופות ממושכות. למעשה, תוכנן סל מזונותיה על ידי מומחים בריטים עוד לפני הפלגתה והמצרכים הדרושים הוכנו בהתאם לכך. אן קבעה, כי אין היא זקוקה אף למחצית כמות המזונות שברשותה והסתפקה בארוחה אחת ליום בתוספת טבליות ויטאמינים. לעתים

נהגה לישון על ספון סירתה או בקרבתה. יורדי הים בהם נתקלה, היו אדיבים מאד ביחסם אליה ורבים מהם החליפו עמה ספרי קריאה. אף מצד שלטונות הנמלים זכתה אן ליחס אומדן. לבסוף הורשתה לרדת לחוף כ"צוות" הסירה. את הארכת אשרת-השהיה בארצות-הברית ניצלה אן להמשך סיוריה בסירתה, ושמה מעמיה לעבר בני-יורק. בנהר הודסון רבית-נועה איימה עליה סכנת התנגשות מתמדת עם הדוברות הצפות, אך הדרך עברה בשלום.

אן מספרת, כי ביצעה משימה נועזה זו, משום שחשה חובה לסיים מסע קודם באוקינוס האטלנטי שהחלה עם בעלה, אך נסתיים במותו הטראגי. את קורות מסעה הראשון העלתה אן בספר שזכה לתפוצה גדולה, ועתה היא כותבת ספר המתאר את מסעה הנוכחי.

בקרב תשוב לאנגליה כשסירתה בניו-יורק, אך בואת לא תמו הרפתקאותיה של אן, היא מתכוננת לחזור לבני-יורק באביב, ולהפליג בסירתה לאורך המיססיסיפי, מפרץ מסיקו, פנמה — ומשם למרחבי האוקינוס השקט.

„הצטרפו" לארוחות דגים מעופפים שנמשכו לספון על ידי אורות הסירה. את כל ארוחותיה בישלה אן על פתילית נפט קטנה.

בשנים שקדמו עסקה אן גם בטיס, ונסיונה העשיר עמד לה להתגבר על נחשולי הים. את הכרונומטר היחיד שברשותה ויסתה אן לפי מקלטה. דיוק הכרונומטר השתנה והגיע אף לסטיות של 7—10 שניות. משנתרוקנו סוללות המקלט ערכה אן טבלת סטיות ממוצעות ובעזרתה חישה את הנתונים החדשים. למותר לציין, שכל אי דיוק בוסן, ולו קטן ביותר, עלול לגרום טעות ניכרת בהתמצאות. הסירה היתה מצוידת במנועי-עזר קצר-טווח, שאיפשר לה יציאה מתוך אזור הנמל חסר הרוחות לתוך הים הפתוח. בגאווה מציינת אן, כי במשך כל תקופת מסעה ביצעה לבדה, ובהצלחה, את כל התקונים הדחופים. הסירה הוצאה מהמים כל שנה חדשים כדי לצבועה. בהגיעה לאזורים הסרופיים, נאלצה אן לחדש את צביעת סירתה כל שלשה חדשים.

הציית האוקינוס מהאיים הקנריים ועד לאיי הודו המערבית, נמשכה 65 יום. 28 ימים היו חסרי רוח לחלוטין, ואן עגנה ארבעה שבועות רצופים באי דומיניקה בעל אקלים סוב-טרופי. בכל חנייה

נסיעתי הקשה ביותר

מזר ייראה הדבר בעיני הרחוקים מהים, אך לא הימאים הם השמחים עם הגיעם לחוף, כי אם דוקא אנשי היבשה. נעימה הרגשת המלח השב לביתו, אך שבעתיים שש הוא עת יועלה העוגן שנית. יום ההפלגה הוא עדיין היום המאושר ביותר בחיי המלח האמיתי. האופק וכל אשר מעבר לו: שטחים בלתי-נודעים, ספינות וימאים, כל אלה הם הסיבה לכך ש„הנסיעה הקשה ביותר" תהא תמיד נחלת העתיד והבלתי-מושג.

פרס ראשון שניתן בתחרות הספרותית בין אנשי צייהסוחר לשנת 1954, שהוכרזה ע"י „סועדון האמנים והסופרים בארה"ב", הוענק לימאי א. ב. נאָרסון, על רשימתו המתפרסמת להלן.

כבר מלכתחילה עלי להודות, כי רשמי נסיעתי הקשה ביותר עדיין לא הועלו על דפי יומן האניה, וקר-מסעה לא צויין על שום מפה. אפילו בשם האניה לא אוכל לנקוב. נסיעה קשה זו עדיין לפני, והאניה עודגה שטה אי-שם באופקי העתיד. אך איני חושש מקשיים אלה: להיפך, אני מייחל להם. אל ייראה הדבר בעיניכם כטירוף-דעת, מאמין אנכי שרוב יורדי-הים שותפים להרגשותי אלו. אין אנו מעריכים את גודל הסכנה בהתקרבת, וכשהיא מגיעה אין אנו מבחינים בה. ייתכן על כן ולא אוכה אף להעלות על הנייר את רשמי „הנסיעה הקשה ביותר", הרפתקה זו יכולה להימצא מעבר לאפקו של כל ימאי, תהא זו נסיעה, שכל אחד ואחד מהנוסעים יהיה נכון לסכן בה את כל אשר לו.

האם אומר אני דברים אלו, משום שימאי-של-יממש משתוקק רק לרוח נוחה ולים שקט ובטוח? אמנם גם לזאת אנו מתאווים; אך הסיכוי לים סוער ומקציף, לטלטולים ולשעות תצפית ארוכות ומייגעות רודף אותנו תמיד. סיכוי זה — הוא הממריצנו להישאר קשורים בגוף ונפש לים. קורטוב הסיכוי כי „הנסיעה הקשה ביותר" עדיין לפנינו — הוא פתיונו הנצחי של הים. היציאה לקראת סכנות בלתי-נודעות והרפתקאות מסוכנות היא גמולנו!



סירת-ויגינגים קדומה מוצגת בתערוכה של תולדות השיט בניו-יורק.

בחבל הימי לישראל

מדיוני הועד הפועל

בישיבת הועד הפועל מ"ט.9.11.54 בראשותו של יו"ר הח"ל א. חושי, הוחלט, בין השאר, על הקמת הועדות השונות וא"גן הפעולה, כן הוחלט לקבל לרשות הח"ל, בשותפות עם עיריית חיפה, את המוזיאון הימי של חיליהם, להקציב למחצית השנה הקרובה סך של 5000.— לציוד, לאשר את בחירת הקורטוריון שלו ולהקים אגודה של ידידי המוזיאון הימי. בקרוב יכנס מ"א. חושי פגישה עם איגוד הימאים. בישיבת הועד הפועל מ"ט.16.12.54 בראשותו של מ"מ יו"ר מ. זיליסט נידונו עניני בית הפנימייה והמוסד המרכזי להדרכת ימיות, נבחרה ועדה לעיבוד הצעה על מבנהו והרכבו של המוסד. **אורחים**

יו"ר הח"ל באפריקה הדרומית, מר גורדון יפה, בא להשתתף. הוא צורף לועדה הנספית המרכזית של מרכז הח"ל. מר צ'ין, סגן יו"ר הח"ל באפריקה הדרומית ויו"ר סניף הח"ל ביוהנסבורג ביקר בארץ. הוא נפגש עם חברי הועד הפועל על בתיא ובחיפה ונתקבל ע"י מ"א. חושי, בלית ה"ה ג. יפה ומ. פומרוק סייר במפעלי הח"ל בחיפה ובבית"ס לקציני ים בעכו, מקום שם קיבל הסברים מלאים מפי המנהל א. לוי. **מלב ים - לצבי לבנה. ליברמן** נמסר לדפוס קובץ סיפורים ימיים לילדים מאת צבי לבנה - ליברמן מנהל. הספר יחזיק כ-100 עמוד ויצא בכריכה נאה ובצ'ורים מאת הצייר אבא פניכל.

ארגון והסברה

לקראת ראשית שנת התקציב החדשה החלה פעולה ארגונית והסברתית מוגברת בקרב חוגים שונים, ובעיקר במקומות עבודה שונים. בבתי חרושת, מוסדות, ארגוני נוער וכו', פעולת ההסברה מלוות פעולת התרמה ורכישת חברים נוספים לח"ל. יש לציין היענות מלאה בכל מקומות העבודה, בשבועות האחרונים התקיימו הרצאותיו של ד"ר צ. ברנדר במקומות אלה: "הדור", "ליון אפשטיין (בת"ס)", פלוג (חולון), כפר יהושע, פרימן (רמת גן), חוט-בר (הדר יוסף), כיתן (תל-ברוך), ארגון הנוער "מבוע" וכו', כן הוחל במפעל לטובת ביה"ס לקציני ים בעכו.

ערב ראשית הימאות בישראל

במוצ"ש 1.1.55 נערך בבית "יד לבנים" בפתח-תקוה ערב מוקדש לזכר הימאים, חללי הפעולות הימיות, השתתף קהל רב, הורים, חברי התנועה, ימאים, "גדנ"צים" וכו', אלוף משנה ט. סנקוס, מפקד חיל הים, העלה את זכר המבצעים הימיים ועוד מ. בדולח השמיע בשם מרכז החבל הימי לישראל את דברי הימאות העברית.

המוזיאון הימי

המוזיאון הימי של חיל הים, שהועבר לרשות החבל הימי לישראל בשותפות עם עיריית חיפה, הוקם באולמות בית יורדי הים של הח"ל בחיפה. במוזיאון אוסף עשיר של תבניות-אניות מתקופות שונות וכן אוסף יקר של מפות ימיות — ביחוד מארץ-ישראל — סיפים קדומים ועד הזמן האחרון. כן נמצאים בו מוצגים ימיים שונים. לקורטוריון של המוזיאון הימי, המורכב מבאי כוח עיריית חיפה, החבל הימי לישראל, הטכניון העברי, "שהם", משרד התחבורה, חיל הים, נמל חיפה, לשכת הספנות, הנהלת הרכבת, סופרים, אדריכלים, וכו' נבחרו ה"ה: א. חור, ש. יו"ר, מ. בדולח, מ. גוטספלד, י. דורי, פרופ' היימן, ד"ר

וידרא, אדר' ויטמן, זאב הים, אדר' י. זוהר, ש. סנקוס, ש. לנדמן, ג. משולם, י. נוסבאום, סבידור, מ. פומרוק, מ. פלאי, מ. פלימן, ש. פרידלנד, ד"ר קאמינקא, י. רול, ש. שלום, י. שריד, **ביקור במיח-ס לקציני-ים בעכו ומוזיאון הימי** משלחת הועד הפועל בהרכב ה"ה מ. גוטספלד, מ. זיליסט, מ. פומרוק, י. שריד, ד"ר צ. ברנדר, יב. פלדנברג, י. ביקר, ב"ב בנובמבר, בכנינים החדשים של בית"ס לקציני ים בעכו, קיבל את פניה מנהל בית"ס רב חובל א. לוי וה"ה יפה ומפקד הקדטים קלאוס, שנתנו הסברים מלאים על ביה"ס במבנהו החדש. אחרי כן ביקרה המשלחת במוזיאון הימי בבית יורדי הים בחיפה וקיבלה הסברים מפי מ. פומרוק, **המוסד המרכזי להדרכת ימיות**

הפעולה בבתי הספר

עם תחילת שנת הלימודים החדשה פעולת הוראת הימאות בבתי הספר היסודיים שבערי החוף, בת"א צורפו לרשת הנוער אה שלושה בתי ספר נוספים. **מומחה לתיקון סירות**

נתקבל בעל מקצוע לתיקון הסירות של אגודת הנוער הימי ית, שכבר החל בעבודתו בקרב האגודות השונות. **הועדה לקביעת תכנית הפעולה**

והרכבת הנהלת המוסד להדרכת עיבודת בישיבתה מ"ט.18.11.54, הצעות להרכב המוסדות המנהלים והמבצעים של המוסד להדרכת וכן את תכנית פעולתו. הצעות אלה טעונות אישור הועד הפועל.

בסניף תל-אביב

יוסף חבקינס מרצה בבית הימאים

ב-3.10.54 סיפר י. חבקינס, הימאי הנוער, לפני קהל גדול של חברי אגודת הנוער הימיות, עובדי הנמל, עסקני הח"ל ואורחים רבים, על הרפתקאותיו וחוויותיו במסעו בסירת מפרש סביב כדור הארץ. מעניינים ביותר היו סיפוריו על פגישותיו עם בני עמים שונים וביחוד עם יהודי הקהילות הנידחות בחופים רחוקים. אחרי ההרצאה נשאלו שאלות מקצועיות שונות, פתח א. בך אורין, שקידם בברכה את עסקנית הח"ל בארגונינו, מרת אישה פרנס, אחותו של ע"ד מ. בדולח. **מסיבה לבנות ברית**

ב-8 בנובמבר נערכה בבית הימאים מסיבה נאה לכבוד לשכת "בנות ברית" ישראל, פתחה גברת קרל, יושבת ראש הלשכה בת"א. רב החובל אורין בך (קיבוץ "שדות ים") הרצה על בעיות הדיג בישראל, מ. גל מסר פרטים על תפקידיו ופעולותיו של הח"ל והגברת מ. ספקטור השמיעה דברי עידוד לח"ל. לבסוף ביקרו המשתתפות בתערוכה הימית המתמדת.

סיום "בנות ברית"

ב-14 בנובמבר נערך ע"י הח"ל ל-140 אחיות של "בנות ברית" סיום בקיבוץ הדייגים "שדות ים" — קיסריה ולזכרון יעקב. ב"שדות ים" הודרך את המטיילות חבר הקיבוץ פרסוב.

בין עובדי נמל ת"א

במסגרת הפעולה הרחבתית-ההסברתית בקרב עובדי נמל ת"א, נערכו בבית הימאים שלוש הרצאות של ד"ר ולגורין ממרכז קופ"ח על מניעת תאונות בעבודה. כן קיימו עובדי הנמל בבית אסיפות כלליות לבירור בעיותיהם המקצועיות. הח"ל סייע בידי עובדי הנמל בטיולם למפעלי החולה ולביה"ס בעכו.

בן אלי סיפר על מבנהו ותכניתו. אחרי כן יצאו בסירות, עונג בהדרכתו של א. לחר לנמל הקישון ולמבדוק. בארוחת צהריים משותפת בבית יורדי הים הרים מר מ. בדולח על נס את מפעלי החיל, ודרש מהעסקנים התמסרות יתר לפעולותיו של החבל הימי לישראל.

ב-19 בדצמבר, ערך סניף ת"א בבית הימאים את נשף החנוכה המסורתי שלו. האולם היה מלא מפה אל פה. פתח ד"ר צ. ברנדר ומסר פרטים על מפעלי החיל החדשים. ניהל את הנשף מר א. אפשטיין. בחלק האמנותי השתתפו תזמורת מועצת מפעלי ת"א יפו ותזמורת חיילתה שיפר. הקהל בילה בנעימים עד שעה מאוחרת.

בסניף חיפה

בועד המניף

הוחלט לפתוח את המועדון הימי והכלכלי של החיל שנכנס לשנתו הששית, בהנהלתו של מ. פומרוק, ולהזמין למסיבת זמ-תיחה את שר התחבורה י. ספיר. כן הוחלט שאין צורך לקיים את המסיבות בדיוק אחת לשבועיים, ולהתאימן למרצים על נושאים אקטואליים. לבסוף הוכרו על מפעל לטובת ביה"ס הימי בעכו.

במועדון הימי והכלכלי

ב-26 בנובמבר 1954 נערכה המסיבה הראשונה של המועדון בשנתו הששית, פתח מ. פומרוק י"ר המועדון, שסקר את המאורעות החשובים האחרונים בשטח הימאות וביקש מחברי המועדון להציע הצעות לשיפורו ושכלולו. י. ספיר הציג את שר התחבורה, י. ספיר.

ב-10.12.54 היתה המסיבה השנית בראשותו של מ. פומרוק, מר יצחק לוקח הרצה על הנושא: גורם החובלה בסרדסנות.

ב-24.12.54 נערכה המסיבה השלישית של המועדון, חבר הכנסת א. לבנה הרצה על קווים לתנהגות המדינה לשלוש השנים הקרובות.

סיור במית-ם בעכו

ב-7 בדצמבר סיירו חברי הנהלת החיל בת"א ובראשם י"ר החיל בת"א א. בדולח יחד עם עובדי החיל, בביה"ס הימי בעכו, במוזיאון הימי בחיפה, בנמל חיפה, נמל הקישון וכו'. השתתפו כ-40 איש. בביה"ס הימי בעכו קיבל את פני המסיירים המנהל האדמיניסטרטיבי, מר יפה, שנתן הסברים על סידורי הבית-יה-לימודים. מעכו יצאו המסיירים למוזיאון הימי בחיפה, ומנהלו י.



מימון יבוא של חמרי גלם
המשמשים לייצור סחורות
יצוא.

כל השרותים הבנקאים
לסחר בין לאומי.

משרד בלונדון
נציגות בניריוק וציריך.

בנק לאומי
לישראל בע"מ

כל ענפי הביטוח

הספיה
חברת הביטוח הגדולה בישראל

המשרד הראשי: תל אביב, רח' ליליבלום 44

• לרגל חוסר מקום בגליון ספטמבר אחרנו בהדפסת
הברכות ועם המברכים הסליחה.

שנת תנופה חלוצית

להפרחת השממה

קב' שמרת-היוצרים

תהא שנת תשט"ו
שנת לכוד ויצירה

קבוץ צינת

שנת בנין ועליה
לביסוס המדינה וקבוץ גלויות

מאחל

קבוץ נתיב הל"ה

שנת בנין ויצירה
שנת לכוד כוחות הבונים

קבוץ כפר החורש

לחלוצי הים
מרחיבי גבולות ארצנו

שפע ברכות

בית קמה-ספיח

אהרן רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי בכל
עניני חובלה ימית

היפה — ת. ד. 74 — טלפון 4241/2

סניסים:

תל-אביב — יפו — טלפון 23157, ת. ד. 305
ירושלים — טלפון 3451, ת. ד. 1357

„הארגז" בע"מ

תעשיית עץ ומתכת

טל. 67657, 67531, 67532, ת. ד. 106, תל-אביב

*

מרכבים לאוטובוסים • אמבולנסים • מרכבי
משא וכלי רכב שונים • רהיטי פלדה ועץ
למסורדים • רהיטי וציוד פלדה ועץ עבור בתי
חולים • ספריות ובתי-מסחר • תיבות לאריזה
מכל המינים והמידות • הדפסת בצבעים על
עץ • נגרות בנין.

בנק הפועלים בע"מ

נוסד בשנת 1921

תל-אביב

משרד
רח' אלנבי 126

המשרד הראשי
רחוב מונטיפיורי 21

סניפים:

צפון תל-אביב, יפו, קרית-שדום, חולון,
בת-ים, בית דגון, רמת, לוד, באר-שבע

★

כל עסקי בנק בתנאים נוחים
קשרים בנקאיים ענפים בחו"ל

העברות וגובינא בכל חלקי הארץ באמצעות הסניפים וקופות
המלווה של העובדים שברחבי הארץ.

בנק למסחר בע"מ TRADE BANK Ltd.

כל עסקי בנק

תל-אביב, רחוב לילינבלום 42
טל. 62410, 66254. ת. ד. 1942

Tel-Aviv, 42, Lilinblum st.
Tel. 62410, 66254. P. O. B. 1992

הפסולת
הניצולת



„ניצולת“ בע"מ

חברה לאיסוף
ספולות ועיבודת

המשרד: תל-אביב,
רחוב מקה ישראל 8 —
ת. ד. 1832 — טל. 67449.
המחסן: תל-עריש, על-
יד כביש ירושלים.

מפעולות החברה:

- (1) איסוף וקניה של פסולת נייר למיניה.
- (2) קנית ארכיונים והשמדתם תוך שמירת סודיותם.
- (3) איסוף שקי מלט לפי רשיון ממשלתי.
- (4) קניה ומכירה של: חביות ברזל, חביות עץ, וקרטון, נייר ויוטה וכו'.

המשביר המרכזי

חברה קואופרטיבית להספקה של
העובדים העברים בארץ-ישראל
בע"מ

תל-אביב
חיסה
ירושלים

המועד המרכזי להספקה של
התנועה הקואופרטיבית בישראל

חברה קבלנית לבנין צבי סבירסקי ושות' בע"מ

בנין בתים משותפים
ברמת-גן
בגנעתיים
והסביבה

המשרד: רמת-גן, רחוב ארלווירוב 10, פנת המעגל