

„ים“, ירחונו של החבל הימי לישראל

פופיע מדי חודש בחדשו

רמי התחילה

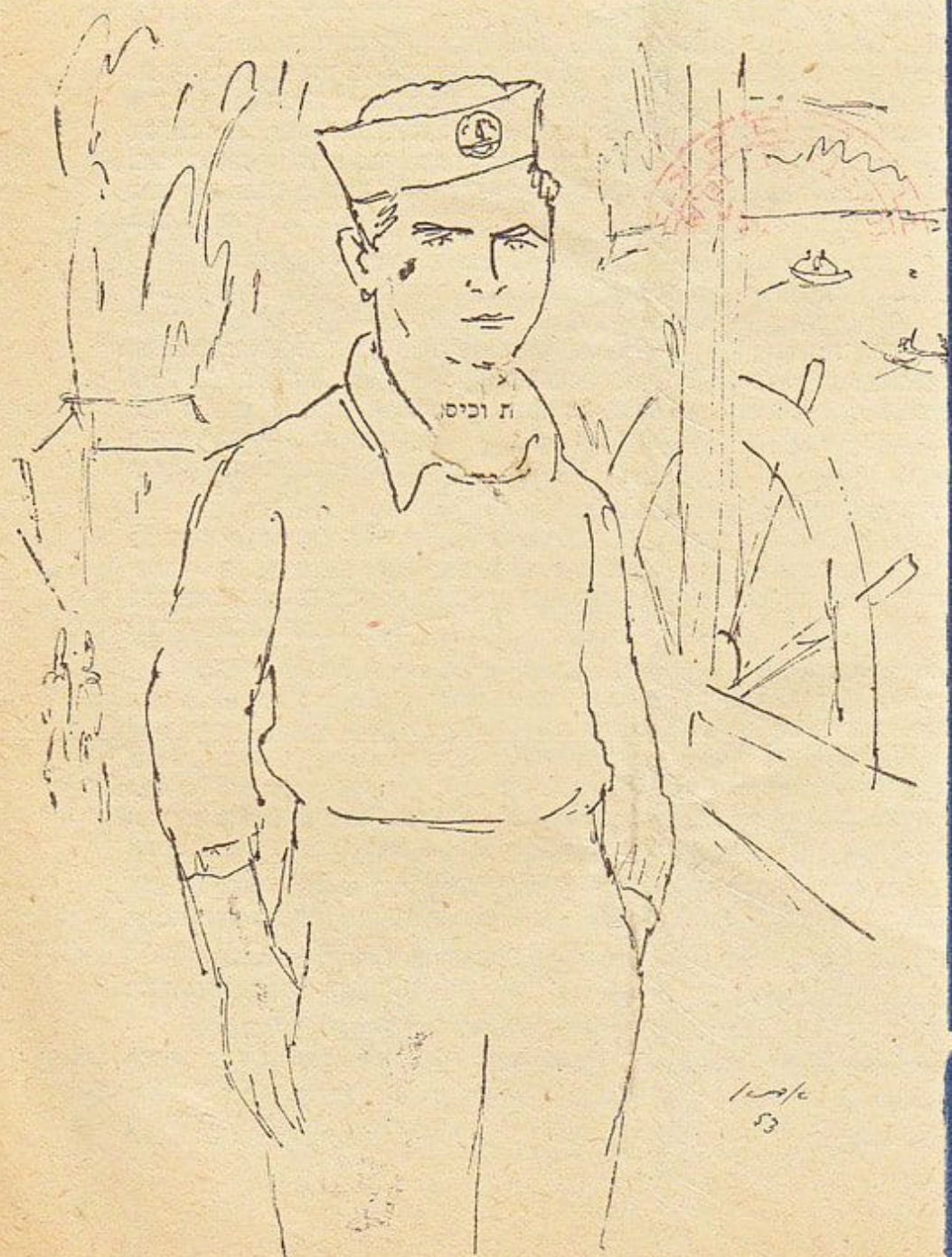
0.900 ל"י לשנה

החותמים מהבכש"ס

לדייק בהשלום דסי-החתמה

יום

גליונות החבל הימי לישראל



אחת
לחדש

חברת ז'ח' (צ"ב-צ"ג)

שנה שמינית

ניסן-אייר תשי"ג אפריל-מאי 1953
כחובת המערכת

הכל ימין לישראל, תל-אביב
מיל. 62497 ת.ד. 1917

(ציור אבא)

י. ט. א. ע. ב. ד.

שמיר

להאדרת מפעלנו הימי!

כרוז החבל הימי לישראל ל"יום הים" תשי"ג (כ"ג באייר, 8.5.53)

"יום הים", שנחוג זה הפעם האחת עשרה בישוב העברי וזה השנה החמישית במדינת ישראל בכ"ג באייר, ביום בו הניח הישוב, עם פתיחת נמל תל-אביב, יסוד ראשון לעצמאותו הימית, יכבד נתקדש במסורת כחג לאומי בישראל ובתפוצות.

ב"יום הים" שנועד לציין היש הימי ולהתחייט דרך להתפתחותו בבאות, נסכם גם השנה את מאוננו בים על שלוחותיו בספנות ובנמלות, בעובדים בים ובנמל, במערכת הדיג ובמפעלי החנוך הימי. נצביע ביום זה על חיוניותה של הימאות העברית למען עצמאותנו הכלכלית וההגנתית ונתבע את שכלולה ופתוחה בקצב מזורז.

צי הסוחר הישראלי, שהפך גורם בכלכלתנו, בהגברת התעסוקה והכנסת מטבע זר, התבסס יפה בשנה האחרונה. 31 אניותיו בעלות הנפח של 150,000 טון ומעלה פורשות את רשתן על פני ימים קרובים ורחוקים בין יבשות ואף הטילו באחרונה את עוגנן במימי קייפטאון למפרץ מכסיקו. מספר הנוסעים בו גדל והולך ועם רכישת אניות הנוסעים הטרנסאטלנטית הראשונה הורחב קו הנסיעות גם לארצות הברית. אף תנועת המטאות באניותינו בקו העליה כבר הגיעה ל-25% (ייבוא וייצוא) מכלל ההובלה הימית בישראל. ראוי לציין גם תהליך העלייה בהובלת מטענים בין נמלים זרים. הספנות הישראלית בצעה מבצע מעודד בחומש הראשון של עצמאותנו הממלכתית.

הודות לשפורים הטכניים והמנהלתיים האחרונים יצא נמל חיפה, שהפך, אגב, ע"י הציוד החדש, לנמל ממוכן ממדרגה ראשונה, לדרך המלך גדל פריון עובדיו, עלתה יעילותו, הוגברה התפוקה. בנין הרציפים החדשים, שייצרו מקום לעגינת אניות נוספות ויגדילו תפוקתו ב-400,000 טון, עומד השנה להסתיים. כן עומד השנה להגמר השלב הראשון של תכנית הקישון, שיעמיד לרשות הספנות מעגן ראשון בנמל הקישון וישחרר נמל חיפה מעומס מיותר. השנה האחרונה יביאה גם לשפור המשק בנמל תל-אביב ויפח גדל נפח האניות העוגנות וחלו תקוניים בפריון העבודה. ההפרדה ממעגן תל-אביב עלתה תפוקתו של מעגן יפו ועם בצוע האיחוד האורגני העתיד לבוא ימלא נמל יפו המאוחד תפקיד מכובד במערכת הנמלים במדינה. על גדות ים-סוף מסתמנים באופק סימני תחילת אשונים ליצירת קו ימי בזעיר אנפין בין חופי אפריקה לנמל אילת.

במערכת הדיג ניכרת התקדמות מקצועית והשתחררות הדרגתית מחלות במדריכים זרים, אך המצוקה בציד ואספקה היא בעוכרי הדיג הישראלי. אין לציין השנה בדיג שנויים בולטים לעומת אשתקד והייצור המקומי, שהגיע ל-7,633 טון (34.2% מכלל התצרוכת) נשאר ברמת השנה הקודמת, פרט לדיג במרחקים. שהצטמצם בשנה האחרונה. הדיג באילת יוצא לאט משלב נסיוני ונעשים צעדים ראשונים לחריגה מהמפרץ וייצאה לים האדום.

התקדמות רבת ממדים ניכרת במפעלי החבל הימי לישראל בשדה ההכשרה הימית והחנוך הימי על ענפיהם המסועפים. בית הספר הימי בחיפה ילד טפוחו של החי"ל משך 15 שנות קיומו, יוצא למרחב מתוספים לו שותפים מכובדים — משרד הבטחון וצה"ל והוא הופך לבי"ס תיכון לקציני ים בצי הסוחר וחיל הים כאחד, שיקלוט כ-500 חניך. המוסד המרכזי להדרכה ימית, המקיף למעלה מ-6000 חניכים מכל ארגוני הנוער הימיים ובתי הספר שעל חוף הים, נעשה גורם ראשון ויחידי להכשרת הנוער לעבודה בים. מפעל ההכשרה המזורז מרחיב פעילותו, הדרכת דייגים באילת נמשכת בהתמדה ונרקמות תכניות לרכישת כלי שיט לנמל אילת. החי"ל מגביר הדרכתו בדיג, משפר שירותיו לימאים ומטפח הוצאת ספרות מקצועית.

על אף ההישגים המרובים עוד רחוקים אנו מלעמוד בדשות עצמנו בהובלה ימית, עוד זעום חלקנו בדיג העברי, נפח אניותינו עוד טעון גידול, מפעלי ההכשרה הימית חייבים הרחבה.

החבל הימי לישראל, שהושיט יד עוזרת משך כל 16 שנות קיומו לספוח הימאות העברית, ימשיך לתת את חלקו לקדומה ושגשוגה.

החבל הימי לישראל חזר ב"יום הים" תשי"ג על קריאתו לממשלה ולמוסדות הצבור, לאזרח במדינה וליהדות הגולה לעשות למען האדרתו של המפעל הימי בישראל ולמען מפעלי החבל הימי לישראל.

החבל הימי לישראל

הוועד הפועל

תל-אביב, אייר תשי"ג.



בימאות הישראליות

יפתח בית ספר לקצינים בחיפה

ראש הממשלה ושר הבטחון ד. בן-גוריון אישר תכנית להקמת בית ספר תיכון לקצינים שתוכננה ע"י מנהלי בית הספר הימי בחיפה וקצינים גבוהים מחיל הים. המוסד, שיהיה היחיד במזרח התיכון, ייפתח בשנה הבאה. בהנהלת בית הספר ישתפו משרד החינוך, משרד הבטחון, משרד התחבורה והחבל הימי לישראל.

התקציב השנתי של בית הספר נאמד ב־130 אלף ל"י ויוכשרו בו כ־400 תלמידים. תקופת הלימודים — 5 שנים, כשהשנה האחרונה תיחשב שנת־שירות בצבא. יתקבלו בוגרי בית ספר עממי. בנין המוסד יוקם ליד חוף הים ויועמדו לרשותו מעגן סירות, פנימיה, מתקני הדרכה, בתי מלאכה, ספריה, מתקנים לאמון גופני ובידור, כלי שיט וציוד ימי. חיל הים יעמיד לרשות המוסד את אניותיו.

במוסד — מחלקה לשיט ומחלקה להנדסה ימית. שכר לימוד יהיה 350 ל"י לשנה, כולל החזקה בפנימיה, שהיא חובה לכל התלמידים. תשלום שכר הלימוד חל רק על 4 שנים. בשנה החמישית פטורים התלמידים מכל תשלום. לתלמידים חסרי אמצעים כספיים תעניק ההנהלה סטיפנדיום.

בוגר בית הספר יהיה בדרגת סגן־משנה בחיל הים, או קצין שלישי בצי האזרחי.

מ. שילה, ממשרד הבטחון, שמונה ליושב ראש הוועד המפקח של המוסד, הסביר לעתונאים בחיפה את חשיבות בית הספר הימי וציין בתמיכה את חוסר התענינותו של הציבור במקצוע הים. המוסד שיוקם יהיה, לדבריו, צמח לבית הספר הימי שליד הטכניון, אשר במשך 15 שנות קיומו הכשיר כ־500 ימאים, שמהם משרתים רבים בתור קצינים, מכונאים, אלחוטאים וימאים בחיל הים ובצי האזרחי. אחרי דבריו מילא זאב הים.

גדל היצור דרך נמל חיפה וכושר קיבולו

במשך שלושת החדשים הראשונים של שנה זו גדל אחוז היצוא שעבר דרך נמל חיפה לעומת היבוא, — על כך הודיע ע. לנדמן, מנהל הנמל בעת ביקורו של

ב. מקדניאל ראש־מינהל ההענקה האמריקאית. עקב מדיניות הממשלה לצמצום היבוא ירדה תפוקת נמל חיפה. דרכו עובר כ־80% מסחר החוץ הישראלי — מ־1.3 מיליון טון ב־1951 ל־830,000 טון אשתקד.

כן הודיע ע. לנדמן, שכבר נעשו סידורים מיוחדים ליצוא אשלג והוקם מחסן חדש לאכסון 5000 טון סחורות במסגרת התכנית להרחבת הנמל, ייבנו מעגנים חדשים ויורחבו הקימים, וכן יעשו הסידורים ההנדסיים הדרושים לעגינת אניות־נוסעים גדולות ליד הרציף הראשי, דבר שעד כה לא ניתן מחמת העדר העומק הדרוש ליד הרציף. כן דנים עכשיו בהקמת אולם מיוחד לנוסעים במקום המחסן הקיים. שאיננו מתאים לצרכי קבלת נוסעים ותיירים. במסגרת השינויים המוצעים קיימת גם תכנית להעברת נמל הנפט לאזור הקישון, בו נעשות עתה עבודות פיתוח נרחבות.

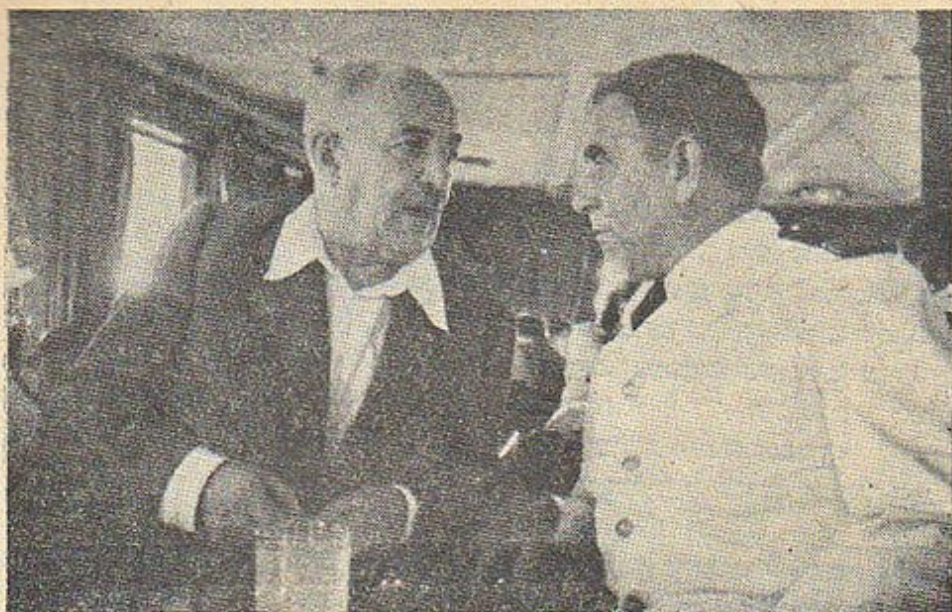
כן הודיע ע. לנדמן, שמתוך המלווה מאת הבנק ליצוא ויבוא, הוקצבו לנמל חיפה 5.5 מיליון דולר ומה 3.5 מיליון דולר לרכישת ציוד. — נוסף על 404,000 ל"י ממקורות ממשלתיים קיבל נמל חיפה עוד 470,000 ל"י מקרן התמורה לשם הרחבת הרציפים הקיימים ועל ידי זה גדל קיבולו של הנמל. נמנעה סתימתו התדירה ואין צורך בתשלומי השהיה לאניות־פורקות או מטעינות. 84,000 לירות הוקצבו להקמת גדר למניעת גניבות ו־458,000 לירות מתוך קרן התמורה ניתנו לביצוע מפעל הקישון, בניית רציפי־עגינה, חפירת תעלה ראשית וכיסוי הוצאות שונות.

"צים" נתקבלה לקונפרנס האמריקני

"צים" הצטרפה ל"קונפרנס" האמריקני של חברות הספנות, אליה נתקבלה אחרי שאושרו כל התנאים שהוגשו ע"י נציגי החברה. ההסכם מקנה לאניות ישראליות זכות הובלת משאות לנמלי הים התיכון. נמצא שהחברה הישראלית המאוחדת, שהוקמה אחרי מיוזג "שהם" ו"דינגוף", תהווה יחד עם חברות הספנות האמריקאיות המקיימות ה"קונפרנס", גם מצרים היא חברה ב"קונפרנס", ואם יש שירות סדיר לנמלי הים התיכון, את האגף היס־תיכוני של רור שלום בין ישראל למצרים תוכלנה אניות ישראליות להביא מטענים גם לנמליה.

לכניסת ישראל ל"קונפרנס" גם תוצאות ממשיות אחדות בצורת הידוק הקשרים ושיתוף הפעולה עם חברות הספנות האמריקאיות. שיתוף פעולה זה ימצא את ביטוי בהוזלת מחירי ההובלה, וכן בתיאום לוח הזמנים של האניות הישראליות לאלה של החברות האמריקניות.

שתי חברות הספנות שהתמזגו כוללות פעילות במגננטון משותף, שהוקם מצירוף המגננטונים של שתי החברות הקודמות.



דוד רמז בשיחה עם מר ווייל, מי שהיה רב החובל של האניה "קדמה"

ונעדרה, אין לפקפק עוד, כי הנוער שלנו הולך וקושר קשריו עם הים: לא קשרי עונג בלבד, כי אם גם קשרי מעשה, קשרי דיג ושיט. כשם שחידשנו בארץ הזאת קשרי העם לאדמתה, כך הננו הולכים ומחדשים קשרי העם לימו. וכשם שהקרקע והלשון חושפות לנו אוצרותיהן במידה שאנו שוקדים עליהן, כך גם הים עתיד לעלות לקראתנו, במידה שניתן לו מכוחנו.

בשנים האחרונות מרחפת לעינינו תמיד — וביחוד ב"יום הים" — ספינת המעפילים שלנו: סמל ספינת ישראל הסרופה בים, המגלגל נגדנו — דוקא נגדנו! — גלי משטמה ואכזריות.

כשם שהים יודע שפל וגיאיות, כך גם רוח האדם נתונה לחליפות אלה. אנו חיים בתקופת שפל-רוח-האדם — והעם העברי הוא נציג הגיאיות של הרוח האנושית — ובשפל רע לנו...

כמעט בדור אחד, לפני כאלפיים ושבע מאות שנה, חיו לחופי ים התיכון שני ענקים: משורר כביר יווני — הומירוס, וחזה כביר עברי — ישעיהו בן אמוץ. מה היה חזונו? ומה המראה, אשר ראו עיניו לאחרית הימים? אחוות עמים. "לא ישא גוי אל גוי חרב ולא ילמדו עוד מלחמה".

ויהיו הגלים, אשר הים מגלגל נגדנו, גבוהים כאשר יהיו — תהי ידנו אמונה: נחתור בזוית ישראל, כחוק לשיט. אל לב הנחשול ונבקיע לנו דרך אל הגיאיות האנושיות, אשר עוד תעלה, אייר, תש"ז.

כמעשים רבים אשר דוד רמז היה יוזםם וקוראם לחיים, ניזונה אף הימאות העברית מחזונו, והמפרשים של אניותינו מלאו מרוחו. למן ההתחלות הצנועות ביותר בימי המנדט ועד ל"סקירות האניות" שהתקין בתורת שר התחבורה במדינת ישראל, לאורך השנים הרבות האלו עמד ליד ההגה ונתן בעצתו הנבונה דרך ל"עושי מלאכה במים רבים", חיוק ידים ביום קטנות ונטה גו לגדולות. הדברים אשר כונסו בחוברת הזאת עדים נאמנים הם על חלקו של כותבם בהקמת הימאות העברית, ויש בלהטם לעורר גם כיום לפעולות.

"צער גידול נמלים"

דברים באסיפת פועלי נמל תל-אביב ביום השנה הראשון לנמל.

יש חבלי לידה ויש צער גידול בנים. חבלי הלידה של נמל תל-אביב ידועים לכולנו. יום הלידה היה יום חללים, אבל אם יום הלידה הוא יום קשה — הרי יום הגידול הוא יום ארוך של שנים, ואנו עומדים עתה בפרק "צער גידול נמלים". על כל הטענות תשובתי: מובטחני, שהכל יהיה. בנמל תל-אביב הבנוי יהיו תנאים הוגנים. מובטחני, אם רק יצאנו חיים מחבלי לידה, נצא גם לנצחון מצער הגידול. מובטחני, שדרך הנמל יבואו בקרוב עולים, והנמל יהיה בשבילנו נצחון צבורי פנימי ונצחון משקי. סיון, תרצ"ז.

כקרקע וכלשון — הים

דברים ב"יום הים", במפקד הנוער בתל-אביב למראה המפקד הנאה הזה, הכולל כשני אלפים נער

מ,יום הים" אשתקד — ליום הים" השתא

הפלוגות הימיות ב"הפועל"

יות על האליפות בחתירה לפני סניפים גדולים וחזקים כחיפה ועמק הירדן. נהריה; ה"סניף לדוגמא" של ההתאגדות רים גרמה לכך שהסניף יחשב לפעיל ביותר, ובעל רמה מקצועית גבוהה. עמק הירדן; המונה את הישובים דגניה א', דגניה ב', בית-ירח ועין-גב. בסניף 160 חברים, לרשותו דות. מונה 82 חברים ולרשותם 3 סירות מפרשים וסירה קלה. מרכז הסניף מנדל פירסט. מרכז המקצועי — שמשון בוכר. מועצת המדריכים מנהלת את הסניף. התמסרות החבר סירה אחת. הפעולה המעשית מתקיימת במשך כל ימי השבוע. מרכז הסניף הח' אריה צימבר. הסניף משווע לכלי שיט נוספים וכנראה עוד השנה ירכשו סירות ספורטיביות קלות. כפר-יתקין; הסניף מונה 25 חברים, לרשותו סירה אחת. מרכז הסניף אביעזר רון. אחרי הפסקה מחדש הסניף פעילותו.

סכום: 768 חברים פעילים, מהם: 60 מדריכים, 116 חניכים דרגא א', 170 חניכי דרגא ב', 422 דרגא ג', 27 סירות מפרשים וחתירה כבדות, 7 סירות קלות.

מ פ ע ל י ם

במשך שנה זו קיימה הועדה הימית מפעלים עצמאיים במספר לא קטן, שיוט ע"ש ראובן ווקר בבית-ים, שיוט הערים ה-9, שיוט ע"ש יוחנן רילף בנהריה, כנס מדריכים בפתח-תקוה, 12 תחרויות מוקדמות ואליפות הראשונה בחתירה בסירות כבדות, כנס הימיה בפורים, שיוט ע"ש שמשון אלפסי בחיפה, קורס הגאים ומפרשנים ומחנות מקור מיים בחופשות הלמודים. כמו-כן, השתתפו סירות "הפועל" במפעלים ארציים: שיוט העצמאות תשי"ב, שיוטים איזוריים של החבל הימי לישראל, שיוט אזורי בדרום מטעם צופי-ים והמחנות הארציים של החבל הימי לישראל. המצוקה הכספית גורמת עתה לקושיים בהרחבת הפעולה, אך התקווה היא שעד ל"יום הים" הקרוב יחלצו המוסדות ויגדילו תמיכתם ויביאו להגדלה בפעולות הים של האגודות.

י. פ.

* פנינו אל כל האגודות הימיות, ובקשנו מהם להמציא לנו דו"ח על פעולותיהם אשתקד, לצערנו פרט להתאגדות "הפועל" לא נענתה אף אגודה ימית להזמנתנו ולא שלחה כל חומר.

מערכת "ים"

זה לא כבר יצאה הפלוגה הימית של "הפועל" לדרך המלך. השנה החולפת היתה שנת התגבשות הפעולה, רכונה והפיכתה לפעולה שגרתית — יעילה מבחינת ההכשרה המקצועית ומהבחינה הספורטיבית-ימית. מגמת הפלוגה הימית היתה תמיד מעשית — חנכנו נוער לים — לציהמסחרי, המלחמתי, לדיג. בעוד שבעבר היה המזון הרוחני הפלי"ם ועליה ב', הרי היום קמו המוסדות הממלכתיים ולכן אין לבסס את הפעולה רק על כך. הנוער שבגיל 17 מפסיק את הפעולה והולך לשרת בצה"ל, אינו חוזר ברוב המקרים, לכן היה נראה שיש לשנות את המגמה: הרחבת השטחים והכנסת מומנט ספורטיבי יותר. המתח הספורטיבי יביא לכך, שחברי רים בוגרים יחזרו לפעולה, היה הכרח למצוא שטחי-מישיכה חדשים, ויהיה דרוש ציוד חדש שיעלה סכומי כסף גדולים. בפתח-תקוה נתקבלו החלטות על צורת הפעולה בעתיד. בכנס מדריכי הימיה שהתקיים בחודש נובמבר 1952 הרחבת הפעולה הספורטיבית: ספורט מוטורי, קייקים, סירות מפרש קלות ובנית מודלים, כמו כן יעשה מאמץ לרכיב שת ספינת מפרשים שתאפשר הפלגות רחוקות, קיום קורסים לדרגות השונות בתנאים ימיים מועילים יותר.

הפעולה כיום מרוכזת ב-8 סניפים: בבתי-ים; הסניף מתקיימות בבית הימיה על שפת-הים (המשותף גם ל"זב"ר-לון" המקומי) ובבית הפועלים. מרכז את הסניף הח' יגאל טומרקין. ההנהלה המורכבת מ-3 חברים מכוונת את הפעולה המקצועית והארגונית. תל-אביב; הסניף מונה 224 חבר, לרשותו 7 סירות מפרשים, ו-2 סירות קלות. השנה תסתיים כנראה השלמת "בית ים" והפלוגה הימית תמצא בו אכסניה ראויה. עתה מתקיימות הפעולות העיוניות בבית "הפועל" תל-אביב ובמידה קטנה גם בצריפים של תנועות-הנוער החלוציות. מרכז עוזי כפכפי, ההנהלה המורכבת מ-5 חברים. בשיוט-הערים התשיעי ניצח השנה סניף נתניה, ובו 35 חבר, לרשותו 2 סירות מפרשים, מרכז הסניף — הח' בועז רוור. ראוי לציין שהשנה זכה הסניף במקום הראשון באליפות "הפועל" הראשונה בחתירה בסירות כבדות. מועצה של 7 חברים מנהלת פעולות הסניף. חיפה; הסניף מונה 143 חבר, לרשותו 9 סירות גדולות ו-3 סירות קטנות. הפעולות העיוניות מתקיימות בצריף "הפועל", מרכז הסניף מאיר פליק. הנהלה בצרף חבר מזכירות הסניף מנהלת הפעולה הארגונית. ועדה מקצועית מיוחדת מרכזת את הפעולות המקצועיות. עכו; הסניף מורכב כולו מבני העליה החדשה. מונה 54 חברים, לרשותו סירה גדולה וסירה קלה. מרכז הסניף שמשון בוכר. מועצת מדריכים ופעילים מנהלת את הפעולות. ראוי לציין שהשנה נטל הסניף חלק פעיל בפעולות ההתאגדות, השתתף בשיוט הערים ואף נכנס לגמר התחרות

עופותיים, או שמות שצילים נשמע גם כסמל: "ברבור", "דרור", "חוגה", "סגנית", "שחף".

והרי שמות ובסיומם תוספת המלה "ים", או "גל", או "גלים" — כגון "כוכב הים", "עין הים", "רוכבת גל", "פאר גלים" וכו'. או: "ירדן", "רחף", "מרוץ", "חידוש" וכו'.

את השם יש להתאים לאניה — צורתה, גדלה, מהירו-תה, קוֹה־פלגתה וכו'. לא הרי "אמנון" כהרי "לויתן" ולא הרי "כריש" כהרי "ברבור". אין דומה "פאר גלים" ל"מרוץ" וכדומה. המלון העברי נותן מקום רב לגיוון בשמות.

רחש עבודה בנמל חיפה

(ר ש מ ים)

נמל חיפה, המזמן הפתעות לאמעטות לעוסקים בו, מלא כעת רחש עבודה — ובשטחו המרכזי נעשית העבודה להארכת הרציף הראשי.

קרונות מתפללות כעין הנחש אחר הטרקטור, הנוהג בהן וארגזי פרייהדר נבלעים בבטן האניות, המסיעות אותם לשני תריסרי ארצות באירופה. ליד הרציפים עוגנות אניות ומריקות את סחורות היבוא: בשר ודגים, קמח וחיסה, סוכר ואורז, נייר, ברזל, עץ וכו'. פטיש אויר דופק בתנועות קצובות ותוקע בקרקע הים כלונסאות בטון מזויין. זוהי העבודה להארכת הרציף למען יוכלו לעגון בו עוד אניות. השטח ייבש, ירוצץ — ונמל חיפה ינשום לרווחה. במרחקיה מכאן נמשכת הקמת נמל הקישון, העשוי להקל מהעומס בנמל חיפה ואף לשמש מקור לפיתוח אזור תעשייה בקרבתו.

שאלה גורלית

ואולם תוך רחש העבודה והמולת ההרחבה מרחפת מעל לנמל חיפה שאלה גורלית: מה עתיד צפוי לו לנמל? מה יהיה בו מצב העבודה אחר גמר עונת החורף, שהיא גם עונת משלוח פרייהדר? והנמל נלבט בבטיה לא־קלה: יש עונות־גאות בעבודה ויש להחזיק רק את מספר הפועלים הדרוש בו ביום, שכן שאר הפועלים יתפורו, יאחזו במקומות־עבודה אחרים ושוב אי־אפשר יהיה להשיגם. והפתרון הוא בפשרה: מספר פועלים קבוע, מינימלי, שיש להעסיקם אפילו כאשר אין די עבודה לכולם.

היצוא עולה על היבוא...

בעונת־חורף זו היו ימים, כשמטעני היצוא נמל חיפה עלו על היבוא. — "הגענו למצב אידיאלי" — אמרו אנשי הנמל. ואולם לא היו אלה אלא דבר־לצון בלבד. היצוא היה "גדול" רק משום שמטעני היבוא היו קטנים בימי מעוט אניות. והרי כבר היה בנמל יום כשעבדו בו רק 35 פועלים, בעוד שמספר הפועלים מקבלי המשכורת הוא 1,500.

ואולם גם במטעני היצוא ניכרת תזוזה, ומדי פעם נוסף לרשימה מוצר חדש ממוצרי התעשייה המקומית.

עבר הזמן כאשר סחורות־היצוא היו מי ירדן, עפר הארץ ותשמישי קדושה. כיום אתה מוצא ברשימה מלבד פרייהדר ותוצרתו גם כל מיני טכסטיל; צרכי מזון; מוצרי תעשייה; מלט; מוצרי מתכת ואחרון־אחרון — דוגמות צמיגים, המבשרות יצוא לארצות שונות, אף לארה"ב.

ברשימת הארצות שאליהם יוצאות הסחורות הישראליות, אתה מוצא את אנגליה, הולנד, בלגיה, שווייץ, איטליה; ברית־המועצות; רומניה, קפריסין, תורכיה, אריתריאה, דרום־אפריקה, ארצות־הברית וקנדה ועוד.

עם צאת "גלילה" מהשירות לרגל מכירתה לגרוטאות ניתן לומר, כי יורדים לתהום השכחה שני שמות יקרים, שבהם קשורים זכרונות־בראשית מתולדותיה הקצרות ורבות־העלילה של הספנות הישראלית, החותרת להתרח-בות: "קדמה" ו"גלילה".

שתיהן הן אניות־נוסעים, שהובילו עולים ונוסעים מנמלי הים התיכון למדינת ישראל. "קדמה" היא ראשית אונה של חברת "שהם". לאחר שפורקה השותפות עם החברה הבריטית, אשר אניה זו היתה היחידה בבעלותן המשותפת, הונף עליה הדגל הבריטי, ואילו "גלילה" נתיישנה עד כי לא צלחה עוד להפלגות — ונמכרה לחברה איטלקית.

שתי אניות אלו העלו לארץ רבבות עולים ונוסעים, אשר שמות האניות היו להם סמל.

שם אניה הוא בדרך כלל סמל, מזכרת, ציון היסטורי, קל וחומר במדינת ישראל הצעירה.

חברת "שהם" בחרה לשמות אניותיה הראשונות את רוחות העולם (בתוספת גיוון ארצי־ראלי): "קדמה", "גלי-לה", "נגבה" וכתוספת — "ארצה". לצורה זו יש להוסיף את השמות "צפונית" ו"דרומית". לאניות־המשא הטרנס־אטלנטיות ניתנו שמות נמלי הארץ: "חיפה", "תל־אביב", "יפו", "עכו", "עתלית", "אילת". על אניות מובילות פרי נקראו שמות מלבבים מפרי הארץ: "הדר", "אתרוג", "תמר", "רימון", "גפן".

שמות שלא גרמו נחת

אם כי שמות האניות "חיפה" ו"תל־אביב" ערבים לאוזן ויקרים לנו, הרי יש לומר, כי המטפלים במטענים שהובלו באניות אלו לא שבעו הרבה נחת משמות אלה. תארו לכם מה גורלו של מטען לגמל תל־אביב המובל באניה "חיפה"; כמה טלטולים צפויים למטען שנועד לנמל חיפה, שהוטען על סיפון האניה "תל־אביב"! הרישומים, הכתובות והמאניפסטים — מה רב הבלבול בהם, עד מה הם משמשים קור לטעויות ומה גדול הסבך!

יש להבטיח, כי אילו ניתן הדבר בקלות, היו בעלי האניות משנים ברצון את שמות האניות הללו! ומכאן מסקנה מעשית: שם האניה הוא לא רק סמל, גם ערך שימושי נודע לו... והדבר מחייב זהירות בקביעת השם.

הצעות חדשות

יורשה לי בזה להביא הצעות חדשות לשמות אניות, אשר ודאי תתווספה בעתיד לצי־המסחר הישראלי — הן לרגל התרחבותו, הן לרגל החלפת אניות.

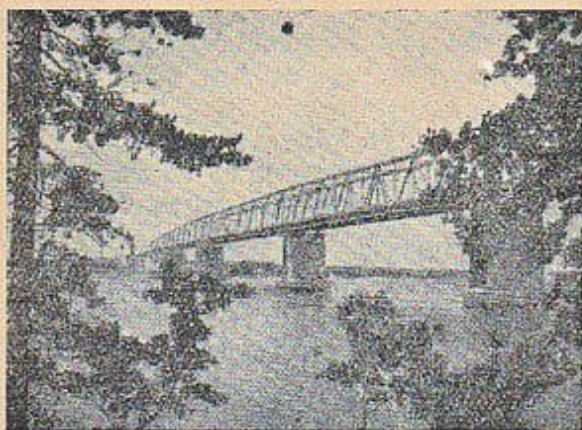
על פי שמות דגים ובעלי־חיים ימיים יש להציע: "אמנון", "בינית", "כריש", "לבנון", "לויתן". לפי שמות

השקילה, וזאת בעזרת קרונותיה הטענה המיוחדת, המצוידות במתקני שקילה.

בנקודה זו יש להזכיר גם את ההצעה להקמת מוסך-מאסף — מתקן הקיים זה מכבר בנמלים הגרמניים. דרישה זו הועלתה במיוחד על ידי קבלני-הובלה של אנטורפן.

גם זאת יש להדגיש, כי הדאגה לעתידו של נמל אנטורפן והתכניות לשיפור פעולתו, אינן גובעות בשום פנים מהלך-רוח פסימי לגבי הקשיים התנועה בנמל. עובדה היא, שבשנת 1952 הצליח נמל אנטורפן להצביע פעם נוספת על הישגים שיא בכמות הסחורות הנכנסות. כמות זו הגיעה ב-1952 ל-28 מיליון טון, לעומת 26,5 מיליון ב-1951 ו-25 מיליון בשנת 1937, שהיתה שנת-השיא בתקופה שלפני המלחמה. גם הדעה שהובעה על ידי מנהל המשרד הכלכלי של הנמל, מעידה על אמונה בעתיד הנמל. הוא הצהיר: „אף על פי שנמל אנטורפן נזקק מנמל רוטרדם מבחינת נפח האניות, ומחזור המטען, הריהו ממלא תפקיד כה מכריע כצומת קווי-החבורה וכתחנת מעבר, עד שמנקודת השקפה כלכלית אפשר לראות בו את הנמל הראשון של היבשת. אנטורפן היא גם נמל מובהק לטיפול במטענים המורכבים מיחידות בודדות, ואלה הם כידוע גורם חשוב בחישובי מטבע החוץ של הנמלים ושל חברות-הספנות גם יחד“.

בימים אלה נמסר, כי בעתיד הקרוב תתקבל החלטה על הקמת שני מעגנים יבשים חדשים בנמל אנטורפן. מעגנים אלה, שיהיו מותאמים לטיפול באניות גדולות מאד, יסייעו אף הם לשגשוגו של הנמל. המעגנים היבשים הקיימים יוכלו או לטפל באניות הקטנות יותר, שלהן הם מתאימים היטב. יש לציין, כי תיקונים של יחידות גדולות גרמו עד כה קשיים ניכרים בנמל אנטורפן.



הגשר המרהיב-עין בחוף פלנסבורג, דניה.
מוזיאונים לימאות בנורבגיה

המוזיאונים הנורבגיים החשובים ביותר לימאות שוכנו באי ביגדוי שבנמל אוסלו. התוספת האחרונה למוזיאון זה הוא בנין עץ, שבו נמצאת תבנית של רפסודת קון-טיקי. ליד בית קון-טיקי נמצא תא מהאניה „פראם“ שבה נסע חוקר הקוטב הצפוני נאנסן. במרחק של מיל אחד מ„פראם“ שוכנו, ב„אולם“ גדול הבנוי אבן, אניות של ויקינגים. אניות המפרשים מהמאה ה-19 ומודלים של אניות קיטור ומנוע נמצאות בבנין מיוחד, המהווה חלק מה„נאצינאל פולק“ מוזיאון. האוסף כולל שורה של מודלים נאים ביותר של אניות מפרשים קטנות, שכה רבות מהן היו שטות לאורך חופי נורבגיה לפני כחמשים שנה.



צמצום ההוצאות על ידי מודרניזציה של הנמל

מאז תום המלחמה לא נשמעה מעולם הקריאה לשפור מתקני הנמל באנטורפן כצורה כה נמרצת כמו בשבועיים האחרונים. כל המוסדות הקשורים בנמל הקדישו חלק ניכר מן הדיונים והחשיבוניות השנתיים שלהם לבעיה זו, שהם רואים אותה דחופה ביותר. ארגון קבלני הובלה, התאחדות חברות הספנות ואף לשכת המסחר של אנטורפן — המקיפה את כל כלכלת הנמל — העלו כולם משאלה אחת, שהיא לדעתם צורך חיוני לעתידו של הנמל: לצמצם את ההוצאות בדרך של מודרניזציה של המתקנים.

אין פירוש הדבר שעד כה היה נמל אנטורפן מצויד במתקנים לקויים, שכן רכש לעצמו שם טוב לא רק מבחינת המהירות אלא גם מבחינת יעילות-העבודה ואיכותה. אולם נכון הוא, שהנמלים המתחרים במישרין באנטורפן מצוידים בחלקם. בציוד תריש יותר, בגלל פגיעות המלחמה היה צורך להקים את הנמלים האלה מחדש, ומובן שבעת השיקום צידדו אותם במתקנים חדישים ביותר. אנטורפן, לעומת זאת, כמעט לא נפגעה במלחמה, וממילא חודש הציוד רק במידה שהבלאי חייב זאת. אך כיום מנסים כאן למצוא פתרון לבעיה אחרת, שהוטעמה במיוחד בזמן האחרון על ידי הרשויות המוסמכות בנמל אנטורפן: ההוצאות בנמל זה הן גבוהות יותר מאשר בנמלים השכנים. במידת-מה כבר הצליחו היום לפתור בעיה זו, במקצת על ידי הגברת קצב-העבודה, אך בראש וראשונה על ידי הגדלת מספרן של אניות-האוקינוס העוגנות בנמל. אך אף על פי כן עדיין נשאר ההפרש בהוצאות בעיני, ולדעת חוגים יודע-דבר עלול מצב זה לסכן את כושר-התחרות של הנמל בעתיד, אם לא ינקטו אמצעים מיידיים לתקון הדבר.

הואיל ואין כוונה להוריד את רמת-החיים של פועלי הנמל, על ידי קיצוצים במשכורותיהם הגבוהות, הוחל בחיפושים אחרי פתרון אחרים. הפתרון המתקבל על הדעת מתבטא במודרניזציה של מתקני הנמל בורצינוליציה מוחלטת של כל העבודות הכרוכות במחזור המטענים. המדובר לא רק במודרניזציה של מתקני-המכונות, אלא גם של המבנים הענקיים של הנמל. בחלק מן המבנים הללו כבר החל הטיפול, ועבודת התכנון כבר נסתיימה. תכניות-הבינוי הבולטות ביותר בנמל הן — הקמת סכר בודואין ואגן הנמל החמישי.

תשומת-לב מיוחדת מקדישים לבניית מוסך-מאסף חדשים. בקשר לכך נתפרסם זה מקרוב מאמר של המומחה האנטורפני הידוע הומבל, הכותב כיון השאר: „דעתנו היא, שעל ידי הקמת מוסך-מאסף יעילים, המצוידים בציוד חדיש לטיפול בסחורות, אפשר לנסות לפתור את בעיית ההוצאות הגדולות מדי“. בנמל אנטורפן מעדיפים מוסכי בטון, הבנויים קומות-קומות והעשויים למלא גם תפקיד של מחסנים. כדי להגביר את יעילות המוסכים, ממליצים על הרחבת הרציפים, דבר שיאפשר מיכון מקיף יותר של העבודות. נוסף לכך הוצע, שהשטחים המקיפים את הרציפים ירופצו בבטון ולא באספלט, כדי להקל על תנועת הקרונות החשמליים וקרונות-הטענה. בעת ובעונה אחת עם פריקת הסחורות וטעינתן, תיעשה להכא גם עבודת

מדיניותה של הממשלה האמריקאית החדשה בשדה הספנות

על כך, כי מוטב למלא אחרי תנאי ההסכם מלקבל לידים אניה, שאין באפשרות הממשלה להכניסה לשירות, ולנהל משפט שהממשלה אינה יכולה לזכות בו. הצעד האחרון — הקפאת הכסף — ננקט בעצת התובע הכללי של הנשיא טרומן.

רק בעתיד יתברר, מה מידת השפעתה של פרשת „ארצות הברית“ על חברות הספנות, שהחליטו לגשת לבניה אניות על-יסוד ההחלטה בענין „קונסטיטושן“ ו„אינדפנדנס“. בין חברות אלו נמצאות „מור-מקורמק ליינס“, „אמריקן פרוידנט ליינס“ ו„מיסיסיפי שפינג קומפני“, הידועה ברבים בשם „דלטה ליין“. חברת „מור-מקורמק“ כבר הטילה על החברה שתיכונה את „ארצות הברית“ להכין תכנית מוקדמת לבנין שתי אניות נוסעים, שכל אחת מהן תעלה בין 26 ל-30 מיליון דולאר, ושירשו את מקומן של האניות „ארגנטינה“, „בראזיל“ ו„אורוגוואי“, שנבנו לשם שירות ביקחופי דרך תעלת פאנאמה. עם זאת הודיעה החברה, כי לא תמסור את ההזמנה הסופית, כל עוד לא תיקבע האדמיניסטרציה לעניני ספנות מדיניות ברורה בענין מתן סובי סידיות לבנין אניות.

„אמריקן פרוידנט ליינס“ נמצאת עתה בבעלותה של חברה הידועה בשם „אמריקן פרוידנט ליינס אסטיאט אינקורפורייטד“. היא שילמה 18,360,000 דולאר תמורת נכסי „פרוידנט ליינס“ אחרי שורה ארוכה של משפטים. הבעלים החדשים הודיעו, כי ינהלו מדיניות וקו פעולה דומים לאלה של החברה הקודמת, ובכוונתם לבנות חמש אניות לשירות סביב כדור הארץ, במקומן של שלוש האניות, שהוחרמו עלידי הממשלה ונחפכו אניות נושאות צבא במערכת קוריא. אניות אלו היו בנות נפח של 13,300 טון ברוטו, מונעות בטורבינה בעלת 13,750 כוחות סוס, והכוונה היא לבנות במקומן אניות גדולות ומהירות יותר. תכנית זו תלויה במדיניות הסובסידיות העתידה, וכן בתכניות המסים של האדמיניסטרציה החדשה.

בינתיים הוענקו לחברות מספר עלידי המועצה הימית הפדראלי, סובסידיות לשירות, לעתים בניגוד מוחלט לעקרון הישן, כי אין לתת סובסידיה אלא לחברה אחת בקו מסויים. לפסיפיק טראנספורט ליינס“ ול„פסיפיק פאר איסט ליין“ הוענקו סובסידיות לשירות למשך עשר שנים, על אף העובדה, כי הן מתחרות זו בזו, ובשתי חברות אמריקאיות אחרות, הנהנות אף הן מסובסידיות. חידוש ההתחרות היפאנית ניתן כנימוק עיקרי למתן סובסידיות אלו. כן אושרה סובסידיה לשירות „פארל ליינס“ עבור שתי אניות נוסעים ומשא, המפליגות בקו ארה"ב—דרום-אפריקה. דבר זה עורר את שאלת הזכות החוקית לסובסידיה, אולם המועצה הפדראלית הימית פסקה, כי אניה, ש-74% מהכנסותיה מתקבלות מהובלת מטענים, אפשר לראותה בצדק כאניה משא בעיקרה, והתחרות ממשיה בתחום של הובלת מטענים מצדיקה סובסידיה של שירות. ההתחרות מצד חברות בריטיות בשירותי ארה"ב—בריטניה מתנהלת בעיקר באמצעות אניות שבהן, לכל היותר, שנים-עשר נוסעים, ולעתים אף נוסע אחד.

על אף כל הסיוע הנדיב מצד הממשלה אין חברות הספנות האמריקאיות זוכות ברווחים, כפי שאפשר היה לצפות להם לכאורה, ודבר זה יש בו משום אישור לדעה, כי הסובסידיות התמשלתיות אינן מביאות, בסופו של דבר, אלא לדרישה לסובסידיות נוספות. אמכי אין מפרסמים ברבים את הרווחים הממשיים של חברות הספנות הבודדות, פירסם מיניסטרוך המסחר בואשינגטון כמה

עלית הריפובליקנים לשלטון בבחירות האחרונות אשר נערכו בארה"ב עוררה, לרגל הקשר ההדוק בין הספנות האמריקאית לבין הממשלה בואשינגטון, ניוחושים רבים לגבי השאלה, כיצד ישפיע השינוי על ענף הספנות. בעת-הנחה, המקדישה תשומת לב מרובה לעניני הים, רווחת הדעה הכללית, כי סיוע המדינה לספנות יגדל. אך קיימות דעות שונות ביהס לצורת הסיוע ובענין הצעדים הנוספים שיינקטו כדי למנוע את הובלתם של מטענים אמריקאיים באניות לא-אמריקאיות.

סינאטור סאלטונסטול, הנחשב יועצו של הנשיא אייזנהאור לעניני ספנות, ידוע כתומך קיצוני במכסי מגן; אך אין לדעת עדיין, על איזה צעדים יוחלט לכשתידון הבעיה במסגרת המדיניות הכלכלית הכללית של הממשלה.

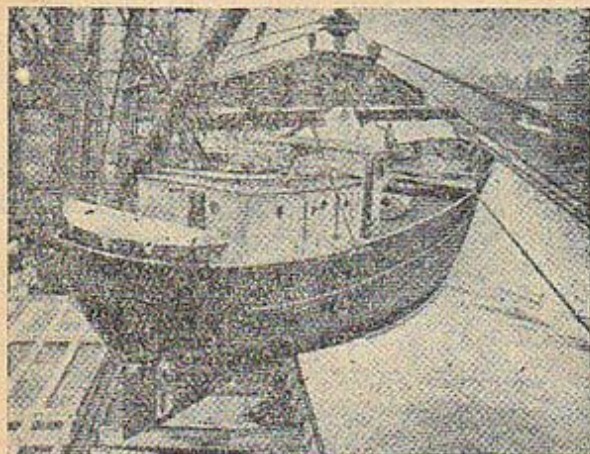
שיטת הסובסידיות (התמיכות) בספנות, הנהוגה בארה"ב היא, לכל הדעות, בעלת מבנה כה מסובך, שלממשלה צפויות התלבטויות קשות בעתיד. שיטה זו עוררה ביקורת נמרצת מצד כמה מחלקות של הממשלה האמריקאית, והסובסידיות ניתנות עתה בעיון קפדני באדמיניסטרציה הפדראלית לעניני ספנות, בעוד שאותה מחלקה עצמה ומיניסטרוך המשפטים בוחנים יחד את שאלת הסיוע הניתן לבעלי אניות — לרגל ההבדלים הקיימים בהוצאות הכרוכות בבנין אניה בין ארה"ב לבין הארצות המתחרות בה.

אין זה אלא טבעי, שההדיוטות אינם מצליחים להתמצא בפרשה זו, כשתוך כמה שבועות מגדילים, כצד אחד, את הסובסידיות לבנין האניות „קונסטיטושן“ ו„אינדפנדנס“ (אחרי שנמתחה עליהן ביקורת רבה), ואילו מצד שני מקפאה הממשלה האמריקאית סכום של 3.5 מיליון ל"ש, המגיע לחברת „וינייטד סטייטס ליינס“ כסובסידיה לשירותה של האניה „ארצות הברית“, ששברה שיא עולמי, בטענה, כי שולמה סובסידיה מופרזת לבנין האניה.

הגדלת הסובסידיות לבנין שתי האניות של חברת „אמריקן אקספורט“ היא, ללא ספק, תוצאה של הדו"ח, שהוגש עלידי ועדת החקר שביקרה באירופה לשם בירור ההוצאות הכרוכות בבנין אניות דומות שם. הועדה באה למסקנה, כי קיים הבדל גדול יותר בין הוצאות הבניה באמריקה ובאירופה, מאשר סבורים היו בשעת קביעת הסובסידיה. עם זאת נמוך מדי היה אומדן הוצאות הבניה של שתי האניות באמריקה; המועצה העריכה את ההוצאה ב-23,733,000 דולר לכל אחת, ואילו „אינדפנדנס“ עלתה 24,479,000 ו„קונסטיטושן“ 27,217,000 דולר. חלקה של הממשלה בהוצאות הבניה הוגדל, משום כך, בשיעור של 9,400,000 דולאר, שהם 3,357,000 ל"ש בערך.

סביב פרשת האניה „ארצות הברית“ התנהל ויכוח במשך ששה חדשים כמעט, ולבסוף נטלה הממשלה לידיה את הכסף המגיע לחברה כסובסידיה לשירות, בהשאירה בידי החברה את הבחירה להגיש משפט להחזרת הכסף. ההסכם לבנין אניה זו ולקביעת הסיוע הממשלתי הושג בין החברה לוועדה הימית האמריקאית, שהסכימה לשלם 9.5 מיליון דולר ומעלה על „תרומת ההגנה“ וקרוב ל-6.5 מיליון כפיצוי על הוצאות הבניה הגבוהות מאד באמריקה. תחילת 1952 העלה המבקר הכללי את הטענה, כי השתתפות הממשלה היתה מופרזת, ואילו מיניסטר המסחר עומד

בכל נסיעה ונסיעה, ובעלי האניות מתרעמים אף הם על החוק. כאמצעי-ביניים הסכימה חברת "קונארד" להסיע את המפקחים מטעם שלטונות ההגירה האמריקאיים, כדי שאפשר יהיה לבצע את הביקורת תוך כדי נסיעה, אך דבר זה כרוך בהוצאה גדולה לחברה.



ספינת דיג (90 טון) נטענת לאניה בגמל ברמן

מדוע פורשים 'מאים'?

מאז התקופה העתיקה של אניות-המפרש, רוחות בקרב הימאים אמרת-כנף חדורת-אירוניה: "הימאן אדם למכור משק חקלאי כדי לרדת לים?"

ואכן, אין לך שני מקצועות המרוחקים זה מזה ריחוק כה רב כחקלאות וימאות. הגיוני הוא, על כן, שהחקלאות תסמל את כל מקצועות היבשה, את כל המישרש ומבוסס על אדמה מוצקה — אחת משאיפותיו של הימאי שנואש מן הים.

וכאן מתעוררת השאלה: מדוע מבקשים ימאים כה רבים לפרוש מן העבודה הימית? בתקופה הקדומה, תקופת ספינת המפרש, היו תנאי העבודה הימית קשים ביותר, בטחונו הסוציאלי של הימאי מופקפק, משכורתו דלה, תנאי מגוריו למטה מכל בקורת, חופשות לא ניתנו לו ועבודתו אילצה אותו לשהות זמן ממושך מחוץ לחוג שפחתו וביתו. אולם בימינו חל מפנה מכריע לטובה בתנאי העבודה בים, ויש לראות את הימאות באור אחר לגמרי. ודאי עוד קיימים ליקויים שטרם מצאו את פתרונם — כגון הפגיעה

(סוף בעמוד 12)

מספרים מעניינים (השוואה לרווחי הברוטו של אניות אמריקאיות ב־1946 וב־1951, בצורה הרווחים של אניות זרות, העוסקות במסחר עם ארה"ב). ב־1946 עלה הרווח של האניות האמריקאיות בשיעור של 535 מיליון דולר בערך על זה של האניות הזרות, אך ב־1951 היו הרווחים האמריקאיים 1,089,000,000 דולר ואילו הרווחים של אניות הזרות 1,254,000,000 דולר, על אף ההפליה הנהוגה נגד אניות זרות בהעברת מטעני סיוע אמריקאיים. עם זאת יש לזכור, כי דמי ההובלה הנהוגים באניות אמריקאיות הם גבוהים לאין שיעור מאלה של אניות זרות, ועל כן עלה המטען הממשי באניות זרות בהרבה על זה שבאניות האמריקאיות.

בתחום תנועת הנוסעים קיבלו ב־1946 האניות האמריקאיות בדמי נסיעה הרבה יותר מנוסעים זרים משלילמו נוסעים אמריקאים לחברות זרות, אך נראה, כי הדבר היה תוצאה מהאבידות שסבלו מדינות אירופה באניות בימי המלחמה ומן העובדה, כי אניות אירופיות רבות עדיין היו מותרות או בתיקון. היחס השתנה ב־1947, וההפרש הלך וגדל מדי שנה בשנה, עד שב־1951 שילמו אמריקאים 102,000,000 דולאר לאניות זרות, ואילו נוסעים זרים שילמו לחברות אמריקאיות בדמי נסיעה 22,000,000 בלבד. הסבר חלקי לכך אפשר אולי למצוא בקושי הישג-נושן, שבו נתקלים האמריקאים במציאת מארחים יעילים ואדיבים.

האניות מטיפוס "מרינר" הולכות ונכנסות לשירות, כשהמבנה שלהן מעורר ביקורת ושבחים כאחד. אין ספק, כי מבחינה טכנית הן אניות נפלאות, אך מנהלי החברות רוצים באניות המשתלמות מבחינה כספית, ואין זה כדאי מבחינה מסחרית להשקיע 10 מיליון דולר בכל אניה, כדי שתוביל מטען של 12 אלף טון במהירות של 20 קשר. כמעט כל האניות הללו צורפו אל שירות ההובלה הימי של הצבא, ורק אחדות מהן הוכנסו לשירות על-ידי חברות ספנות, הפועלות לא בסיכון עצמי, כ־אם כסוכנויות כלליות של הממשלה. מורת-רוח ניכרת עוררה העובדה, כי אחדות מבין האניות הללו מובילות מטענים בקוים, שבהם נוסעות אניות שבבעלות פרטית כשהן ריקות למחצה. נפחן של אניות אלו עולה על 9,200 טון (ברוטו). בכל אניה ששה תאים, לשני נוסעים כל אחד.

צוות האניות של שירות ההובלה הימי מורכב רובו ככולו מקציני מילואים של הצי האמריקאי. באניה "ארצות הברית" משרתים אך ורק אנשי מילואים של הצי, ובמקרה של מלחמה חוכל האניה לשמש מיד להובלת צבא, הואיל והצוות יכיר אותה על בוריה. מקוים, כי יוקמו קבוצות של אנשי מילואים גם באניות אחרות. קציני המילואים אינם מקבלים כל תשלום על ההשתתפות בתרגילים ובקורסים בענייני ימאות.

בימי מלחמת הבחירות הבטיח הנשיא אייזנהאור לתקן את חוק ההגירה של מק-קרן, שפגע בתנועת הספנות בכלה, ולא רק בשלטונות בריטניה, צרפת, איטליה, הולאנד, נורווגיה, דניה ושוודיה, שמחו על אותם סעיפי החוק, הנוגעים למלחים הזרים, והמאלצים אותם לעבור ביקורת חמורה בכל נסיעה ונסיעה. לפי הנוהג, שהיה קיים קודם-לכן, עבר המלח רק ביקורת אחת, ולא הטרידותו יותר, כל עוד לא עבר לשירות באניה אחרת.

שירות ההגירה האמריקאי ציין, כי מספר העובדים שברשותו אינו מספיק בשום פנים למלא אחרי הוראות החוק, בלי לעכב את האניות. לפי האומדן דרושות 83 שעות לביקורת כל אנשי הצוות באחת ה"מלכות" של חברת "קונארד", בעוד שהאניה אינה שוהה בדרך כלל בגמל יותר מ־36 שעות. הספנים הזרים, המשרתים אניות אמריקאיות, יעברו אף הם אותה "אינקוויזיציה" עצמה

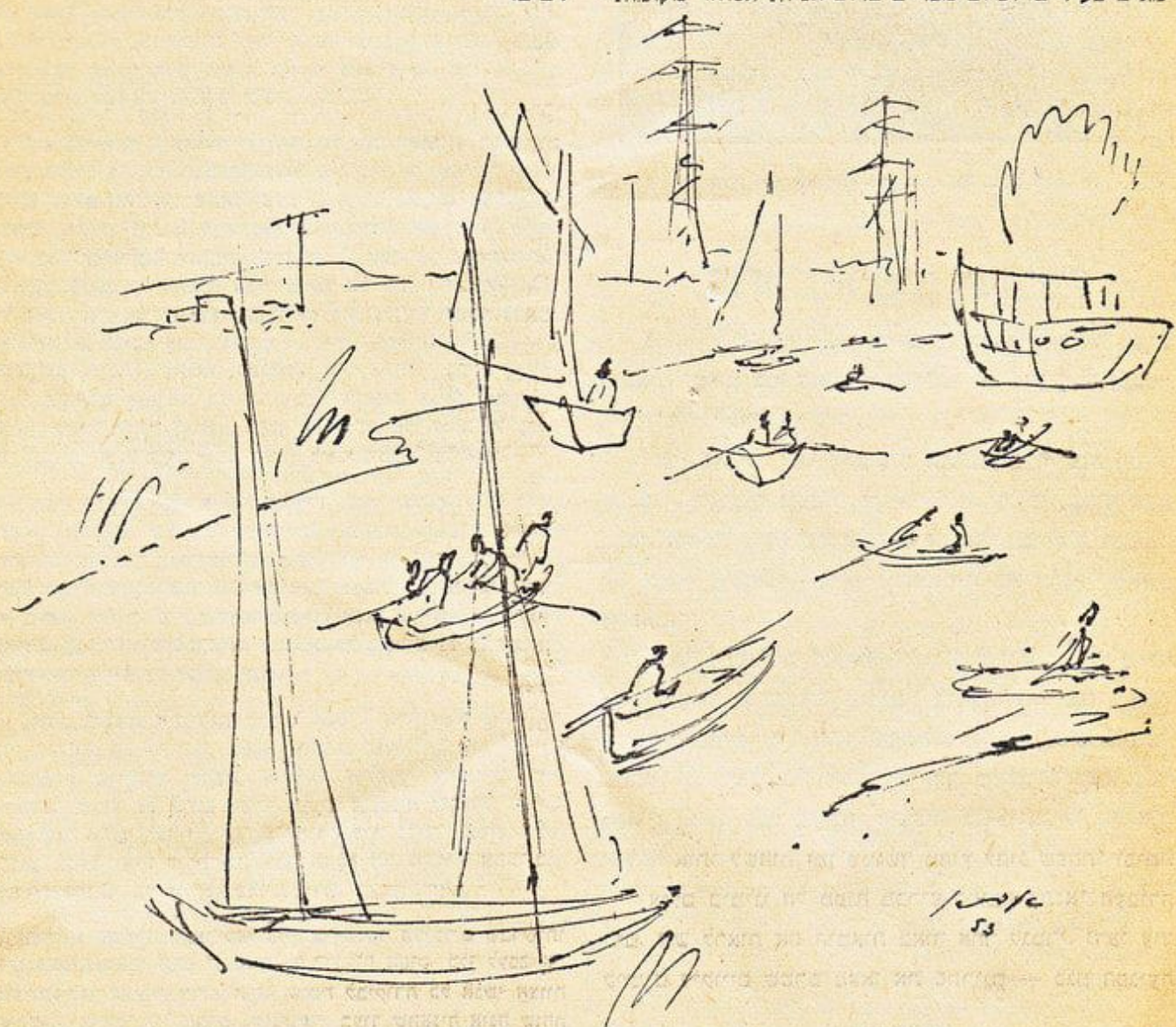
מגורים מיוחדים לקדטים ולפרחי-ימאים. אך המציאות הוכחה, שלא כל המתחילים בהכשרה במשיכים בשרות הימי, שכן לא מעטים בחרו בימאות בגלל השאיפה הרומנטית לראות „ארצות רחוקות“ אך לאחר זמן מצאו שאין הם מתאימים לחייים או שאינם מוצאים בהם עוד את סיפוקם.

בשנים האחרונות חלה עוד התפתחות הגורמת, במידה רבה, לפרישתם של מתחילים רבים מן העבודה הימית. הכוונה היא לחומרת הדרישות בבחינות לימאים מוסמכים ורבי חובלים, הדרישות לרמת-ידיעות גבוהה בהרבה מאשר בעבר. לא כל צעיר השואף לים בכוחו לעמוד במבחן זה. בעבודת הים חלו — וחלים — שיפורים חשובים, אך למרות זאת קיימים גם קשיים אוביקטיביים, שטרם נמצא להם פתרון, והם משמשים גורם לפרישתם של ימאים רבים.

בהיי הנשואין — אך כיום, בארצות מתוקנות, נפתרת גם בעייה זו במידת האפשר והנסיבות.

רבים ושונים הם המקצועות אשר הימאים הפורשים בוחרים לעצמם ונקלטים בהם. ואז הם מבקשים לראות בכך הוכחה, שמשגה היה בידם כאשר החליטו לבחור במקצוע הימאות. אפס, על אף זאת יש ומתעוררים בלבם תיהם געגועים ל„אהבתם הראשונה“. דוגמה אופיינית לכך היא פרשת הימאי שרכש לעצמו ספינת-מפרש, חסך בעזרתה סכום כסף ניכר וקנה בו משק חקלאי בקווינסלאנד. אולם אך עברו עליו חדשים אחדים בעבודת האדמה, נתחדד שו לפתע בקרבו בעוז הגעגועים לים — והוא הקים שותפות עם ימאי אחר, באופן ששניהם עסקו לסרוגין בעבודה ימית ובהנהלת המשק.

בתקופה החדשה גברה במידה רבה השאיפה להכשרת ימאים צעירים, וכיום מצויים ברוב אניות-הסוחר מקומות



שיט בחופי תל אביב

הדיג בכנרת ופרנס השמחת רבות

קבוצת עתונאים יצאה לגנוסר, כדי להשתתף בחנוכת הספינה "עקיבא" ביקרה בקיבוץ עין-גב, העוסק בדיג בכנרת ובבית החרושת החדש לשימורי דגים "טרית" שם. במסיבה שנערכה במקום הועלתה פרשת התרומה של הספינה "עקיבא" ע"י מר עקיבא גרושינסקי, בעל אניות בשוודיה. ספינה זו עתידה לתרום רבות להגברת היעילות של שיטות הדיג במימי הכנרת.

בסתיו 1937 יצאו בפעם הראשונה חלוצי עין גב וגנוסר לדיג בכנרת. אחרי תקופה ממושכת שהשטח היה בידי דייגים ערביים בלבד, עד 1929 עסקו גם דייגים יהודים בני טבריה בקצוץ זה, אבל עם המאורעות נטשו את הכנרת. הכובשים החדשים טרם ידעו את תנאי הים, אולם בכוח התמדתם הסתגלו לתנאי הטבע, לעבודת לילה, לריחוק מהבית, מהמשפחה והחברה.

ב־1940 הקפידו השלטונות הבריטיים את יחסי הכוחות כדלקמן: רשיונות לדייגים ערביים 200, ליהודים — 30. ב־1946 התארגנו שני המשקים בקואופרטיב לדיג — ומאז כל העבודה מבוצעת בשותפות מלאה. אחרי־כן הצטרפו משקים נוספים, וקבוצות דיג נוסדו במושבות הותיקות מגדל וכנרת.

הדיג מפרנס כיום משפחות רבות בסביבות הכנרת. הדיג העברי בכנרת עלה מ־5 טון ב־1937 ל־60 טון ב־1947 ול־820 טונה ב־1952. הדיג היהודי הכללי בכנרת ב־1952 מציין עליה של 300 אחוז, לעומת שנות המנדט. הספינה "עקיבא" שנרכשה זה מקרוב עתידה להביא שיפורים רבים בשיטות העבודה ותשמש ספינת־אם ליחידות העבודה המפוזרות בכנרת. זהו כלי שיט יחידי בצי הדיג המאפשר להפליג בכל מזג אויר ומגביר את הבטחון בקרב הדייגים.

חלק ניכר מהדיג בכנרת הוא הלבנון (סרדיני הכנרת) הגורם בעיות שיווק קשות, בעיקר בחדשי הקיץ. אנשי "ארגון דייגי הכנרת" חתרו לפתרון הבעיה בהקמת בית־חרושת לשימורי דגים וכך קמה חברת "טרית", שימורי דגי הכנרת בע"מ. במפעל הושקעו בהון־מניות והלוואות 75 אלף לירות ו־60 אלף דולר. הוא מצויד במכונות חדי־שות שתפוקתן יכולה להגיע בין 8—10 טון סרדינים ליום. כן קיימת מחלקה לעישון דגים. 1

זכיון הדיג בים הכספי

הים הכוזרי — כפי שקוראים לו הפרסים והערביים, או הים הכספי כשמו/בפי האירופיים — עשיר מאוד בדגים ממינים שונים. הפרסים לא ניצלו עושר זה מפני שמעולם לא עסקו במלאכת הים והדג היה בעיניהם חיה טמאה או כמעט טמאה. בשנת 1868 קבלה חברה מסחרית רוסית זכיון לדוג על חופי הים הדרומיים, שהם בתחומה של פרס.

וגם לכונן בתי עבודה לטיפול בדגים ובקאוויאר (ביצי דגים משובחות), שהוא ממאכלי התאוה לרוסים וגם בארצות אחרות הוא נחשב אחד מטעמי העשירים.

החברה, ששילמה רק שכר קטן לממשלה הפרסית, הקימה באנזלי, כעת פאהלווי, עיר הנמל החשובה ביותר על החוף הדרומי של הים הכספי, בתי מלאכה ולידם בתי דירה לעובדים הרוסים. ב־1917, השתמשה ממשלת פרס בהזדמנות שהחברה בעלת הזכיון לא שילמה את השכר במועדו, וביטלה את הזכיון ומסרתו לחברה רוסית אחרת, בתנאים נוחים יותר לפרסים. ואולם חברה זו לא פעלה אלא זמן קצר, כי בינתיים הופיעו הבולשביקים באנזלי, וכונו ריפובליקה גילאנית (שם המחוז הפרסי). וכמובן שהזכיון בטל. אחר כך באו הבריטים ובא קץ לשלטון המהפכני באנזלי. בשנת 1291 ויתרה מוסקוה לפרסים על כל הזכויות שנתנו לרוסיה, או לרוסים פרטיים בימי שלטון הצארים. הרוסים סללו כביש מאנזלי לטהארן (עסקו בכך הקבלנים היהודיים פוליאקוב) וגבו מס דרכים, וגם דאגו לבטחון הדרך בעזרת גדוד של קוזאקים פרטיים בפקודת קצינים רוסיים גבוהים. מגדוד זה יצא ריזה האן, שעלה אחר כך על כסא המלכות.

לרוסים, כלכל האירופים, היו בפרס זכויות מיוחדות. נתין אירופי בפרס היה חפשי ממסי גולגולת ויד השלטון לא יכלה לפגוע בו, ואם נתפס בעבירה דן אותו הקונסול שלו ולא השופט הפרסי. עם כל זאת ויתרה רוסיה ונתנה את הכביש של כמה מאות קילומטרים במתנה לעם הפרסי, ואף על חובות פרס ויתרה. אולם על זכיון הדגים לא ויתרה רוסיה, ובאה לפשרה עם פרס כי הדיג יתנהל באמצעות חברה פרסית־רוסית, עם נשיא פרסי, והרווחים יתחלקו שווה בשווה. הואיל ולפרסים אין ענין בדיג ובספנות, נשארה העבודה בידי הרוסים, וכמובן גם שכרה, המושבה הרוסית בפאלהאווי גדלה ונתרחבה. העיר עצמה עושה רושם של עיר רוסית טיפוסית ולא של עיר פרסית. הדגים והקאוויאר נשלחים כמובן לרוסיה, ובטהראן, בירת פרס, אין לראות אף חנות דגים אחת ואף לא ראיתי דגים עולים על השולחן. הפרסים כנראה לא התרגלו למאכלי דגים גם אחר שהש־ליכו אחרי גווס את דיני הטומאה שהיו נוהגים מקודם.

כעת ביטלה הממשלה את השותפות עם הרוסים, אבל עדיין השאלה במקומה עומדת: מי ינצל את העושר המופלג בדגים שעל החוף הדרומי, כי אין לפרסים סירות ועובדים מנוסים ואין בפרס גם שוק לקאוויאר ולדגים. הים הכספי סגור סביב, ומוצא לו רק לס. ס. ס. ר. הובלת קאוויאר בדרך היבשה למפרץ הפרסי או לים התיכון ליצוא לשווקי המערב כדאית, אבל אין לחשוב על יצוא דגים מפרס. פהאלאווי לא תוסיף עוד להיות מושבה רוסית בחוף הפרסי, אבל הקאוויאר והדגים יוסיפו ללכת לבאקו ולשווקי ס. ס. ר. האחרים.

ואם הצליח מישוה לייבש את בגדיו שנרטבו שנית תוך דקות ספורות, מיד כשהגיע תורו להכנס לתפקיד. פעמים אחדות ניסה הקברניט להחזיר את הספינה אל קו־החילוץ התקין, והנסיון האחרון כמעט ועלה יפה, משהצלחנו להטות את האניה לפאת מערב. אך אותה שעה עצמה הסתער עליה נחשול־ים עצום, שניפץ את החלונות בתא ההגה ועקר דלתות מצריהן, בהציפו את החרטום ואת תא הקברניט בשטף מים אדיר. הקברניט עצמו הושלך אל מעקה הגשר, ומעצמת המהלומה נגרם לו חתך עמוק במצחו.

נסינו שוב לכוון את האניה, אך על אף כל המאמצים הוסיפה לנטות צפונה. החיים על הסיפון נעשו קשים ללא־נשוא, ונוסף לכל הפגעים לא היתה כל אפשרות לקבוע את מקום הימצאנו, הואיל והעננים הסתירו גם את השמש וגם את הכוכבים. נאלצנו, אפוא, לנחש את דרכנו על פי אומדנה, מבלי יכולת לקבוע את שיעור סטייתנו.

ביום ה־18 הגיעה הסופה לממדי־ענק. מפעם לפעם הורמה הספינה אל פסגתו של נחשול אדיר, וכעבור רגע גלשה עד לעומק של עשרה מטרים. ולפתע התרומם גד־מים כביר סמוך לנו, ותוך כדי רגע התנפץ בכל עצמת משקלו אל צד הספינה, בהציפו את הסיפון בחשרת מים מקציפה. האניה נעלמה כמעט כליל מתחת למים, ורק הגשר הוסיף לבלוט החוצה. האניה הוטלה אל צידה, והייתי בטוח ששוב אין היא עתידה להתיישר עוד.

אף על פי כן חזרה האניה למסלולה, אך המהלומה גרמה לה נזק ניכר מאוד. חדר המכונות הוצף חלקית, והיה צורך להפסיק את פעולת המנועים עד לסיום התיקונים.

הסערה הוסיפה להשתולל עוד יום אחד, אך לבסוף שככה הרוח והים נח מזעפר. שוב יכולנו להתהלך על הסיפון כאוות נפשנו, ללא חשש שנחשול יציף את הסיפון וישטוף אותנו לתוך הים המתגעש. אך לא עבר זמן רב ואנו מצאנו את עצמנו בצרה חדשה: ערפל.

עשרים וארבע שעות אחרי צאתנו מן הסערה, נכנסה האניה לאזור הערפל שליד חופי ניו־פאונדלנד. אחרי הימים הממושכים שעברו עלינו בתוך הסופה המשתוללת, סבלנו כפלים מן הערפל הסמיך, שסגר עלינו כחומת־דומיה לבנבנה, בהעמידו אותנו בסכנה תמידית של התנגשות עם אניות אחרות.

ביום ה־11 לכניסתנו לתוך אזור הערפל ירדה הטמפרטורה עד לאפס, והסקנו מכך שאנו נמצאים בקרבת קרחונים. לפתע יצאה אניתנו מן הערפל לתוך הים הפתוח, ואז נתגלה לעינינו מראה נורא־הוד: מולנו, במרחק של מיל אחד בערך, צף בהדרת־מלך קרחון אדיר־ממדים, שחצה את קו־מסענו בהיגררו לאטו עם הזרם.

הכל עמדו מוכי תדהמה ושאפו לתוכם את קסם המראה



במהלך "דד"ה"ם

מסע נועז בצפון האוקיינוס האטלנטי

בתקופת שרותי כימאי מתחיל בצי המסחרי, לפני 30 שנה כמעט, השתתפתי באחד המסעות המוזרים ביותר שעברו עלי בכל הקריירה הימית שלי.

שירתי אז בצוות של אנית־הקטור הקנדית "רוברט ו. פומרוי", בת 1000 טונות, שהפליגה ב־14 ביוני 1923 מנמל סוואנסי למונטריאול. האניה הורדה למים זמן קצר לפני כן, ועלינו הוטל להביאה לבעליה שבקנדה.

מראה החיצוני של האניה היה בלתי־רגיל: מארכת היתה יותר מן המקובל וצרה באמצעיתה, תא־ההגה וגשר־הנווט הותקנו על החרטום, ואילו חדר־המכונות שכן בחלקה האחורי. מאחורי תא־ההגה התנוסס תורן קצר שנשא את פנס האיתות, ומתקני אלחוט לא היו בנמצא כלל. הספינה נשאה מטען של פחם רך, אשר מילא בעיקר תפקיד של נטל. הנסיעה בראשיתה, דרך תעלת בריסטול ולאורך חופיה הדרומיים של אירלנד, עברה ללא מאורעות מיוחדים, אם כי הרגשנו מיד קשיים בהפעלת ההגה, המבנים שעל הספון פעלו כמפרשים, והרוח הסיטה את הספינה מקו־החילוץ בניגוד לפעולת ההגה. אך אנו ייחסנו את הדבר לכבדות פעולתו של מנגנון־ההיגוי, שחלקיו היו חדשים לגמרי. קוינו שההפרעה תתוקן מאליה אחרי שהמנגנון ישתחק קמעא תוך כדי שמוש.

ביום השלישי לצאתנו התקשרנו עם תחנת־האיתות של פאסטאנט, והיתה זו התקשרותנו האחרונה עם העולם החיצוני עד הגיענו לקנדה כעבור 33 יום, באחור של 17 ימים.

בחצות הלילה החלה רוח עזה נושבת מכיוון צפון־מערב, הים נעשה רוגש והברומטר הראה ירידה חדה. בשל מבנה המשונה התקדמה הספינה בכבדות רבה, חרטומה ננעץ ללא הרף במים וגשר הפיקוד הוצף מדי פעם בפעם. במשך הלילה גברה הרוח בהתמדה, ולעת שחר השתוללה על פני הים סופה עצומה, שעתידיה היתה להימשך ללא הפסק 19 ימים רצופים. בהמשך הנסיעה גברה הסערה יותר ויותר, הסיפון הוצף מים כולו ואנו נאלצנו לבלוע את מזוננו בלתי־מבושל. בגדינו היו רטובים במשך כל הזמן.

מסתרי הספינה "מריה צ'לסטה"

ברביעי בדצמבר 1872 גילתה הספינה הבריטית "די גראשיה" תגלית מוזרה במרחק של 300 מילין מחופי פורטוגל, תגלית אשר סבבה כעבור זמן קצר ימאים, בתי דין וחוקרים בפולמוס הלוהט ביותר בתולדות הימאות.

רביהמלחים אוליבר דיבו הרים את משקפתו לעבר הרוח והבחין בספינה המתקדמת לעברו. דיבו הודיע על כך לרב החובלים דוד ר. מורחאו, והלה אותה לספינה האלמונית וברכה לשלום; אולם מן הספינה לא הגיעה כל תשובה.

רב החובלים חש כי אירע אסון. הוא ירד לסירה ועלה על ספון האנייה המזוהה, אשר נשאה עליה את השם "מריה צ'לסטה", כדי להושיט עזרה. על הספון לא נראתה כל נפש חיה, אף כי הספינה נעה כמוזכרת על ידי הגאי מנוסה!

דו"חות רשמיים שפורסמו לאחר מכן מוסרים את עדותו של מורחאו על המחזה המדהים שנגלה לעיניו בעלותו על הספינה: "לא מצאתי שם איש. במשאבות היו קרוב לשני מטרים מים. המחסן הקדמי ובית החולים של הספינה היו פתוחים. כן פתוח היה האשנב של תא רביהחובלים. המצפן היה שבור, אולם כל חפצי רביהחובלים, בגדיו ורהיטיו נשארו במקומם ועל מטתו הבחנתי בטביעת גופו של ילד. מצאתי את יומן הספינה על השולחן בתאו של רביהחובלים". תשעה ימים לאחר מכן הביא דיבו את "מריה צ'לסטה" לנמל גיברלטר, בקוואר לזכות בפרט כספי על הצלת 1700 חביות האלכוהול שנמצאו בבטן הספינה. אבל ביתהדין של האדמירליות שם את הספינה במעצר. פרידריק ס. פלוד טען, כי צוות מלחים אינו נוטש ללא כל סיבה ספינה הנושאת מטען של אלכוהול שערכו 80,000 דולאר. מה עשה דיבו במלחים הנעדרים?

גם "די גראשיה" נכנסה לנמל ופלוד החל לחפש אחרי עקבות הפשע. הוא נכנס לתא ועיניו התנוצצו בשמחה בשעה שגילה חרב איטלקית עתיקה מתחת לזרגשו של רביהחובלים. פלוד בדק את הספון ואכן מצא כתמים חשודים, אולם כאשר הוזמן ד"ר ג' פאטרון לערוך בדיקה כימית, קבע כי אין אלה כתמי דם.

אחרי כן צלל בוחן הספינות ג'והן אוסטין ובדק את תחתית הספינה. כאשר שב ועלה אל פני המים הודיע, כי לא מצא כל סימן שהספינה נתקלה במשהו, כגון סלע תת ימי, דבר שהיה עלול להביא את הצוות לידי נטישת הספינה.

אם כן, מדוע נעזבה "מריה צ'לסטה"? נודע, כי רביהחובלים שלה היה בנימין ס. בריגס וכי יחד אתו הפליגו תשעה אחרים, בתוכם אשתו ובתו הקטנה סופיה. ברור שבריגס, שהיה רבי חובלים ותיק, לא היה עושה שום דבר העלול לסכן את משפחתו.

המצפן השבור יכול היה לשמש מפתח לפענוח המסתורין — אולם לא היו שם כל סימנים אחרים של אלימות.

מלחים המאמינים באמונות תפלות הגינו בראשיהם ואמרו: "לעולם לא תמצאו את התשובה! כוח שלא מהעולם הזה רוקן את הספינה מיושביה!" אולם בית הדין רק צחק לדברים: מה? ספינת רפאים? במאה התשע עשרה?

בירור תביעת הפרס של "די גראשיה" נפסק מחוסר הוכחות, אך בינתיים הציפה פרשת המסתורין של "מריה צ'לסטה" את דפי העיתונות העולמית והחלו להתגלות עובדות מפליאות. נפוצו שמועות, שאסונה האחרון של הספינה הגו רק המשך לשורת האסונות שבאו עליה מאז תורדה המימה בגובה סקוטיה. כל אדם שהיה לו מגע כלשהו עם ספינה זו סבל אכזבות, הפסדים כספיים או דברים גרועים מאלה.

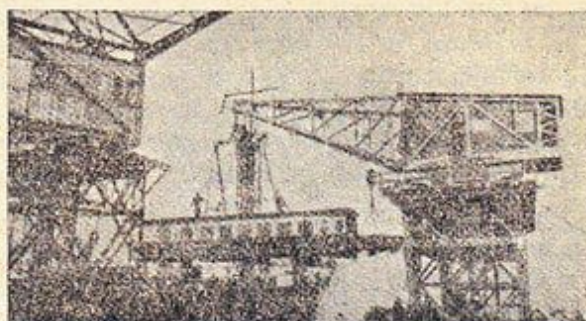
הספינה בת 206 הטונות, שנקראה תחילה בשם "אמאזון",

שלפניהם, עד שהדהדה לפתע פקודתו של הקברניט, בצוותו להפעיל מיד את המכונות במלוא הקיטור. תוך רגעים ספורים נבלענו שנית בתוך הערפל, כשאנו משתדלים לשית מרחק גדול ככל האפשר בין אניתנו לבין ענקיהם המאיים. מיד בחלוף הסכנה, מיהר הקברניט לכנס את כל אנשי הצוות לתפילת-יהודיה על הצלתנו. כי מפאת ממדיו העצום מים של הקרחון קפא האויר סביבו, והדבר גרם לפרצה בערפל, שאיפשרה לנו לראות את הסכנה. אילמלא זאת לא היינו רואים כלל את הסכנה, ואניתנו היתה מתנגשת בקרחון ומתנפצת ללא השארת עקבות.

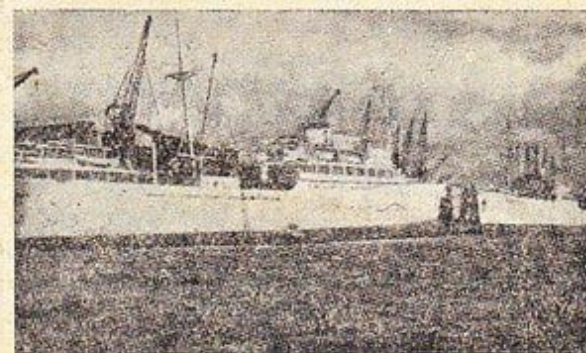
הוספנו לשוט דרומה במלוא הקיטור, והנה נעשה הערפל קלוש יותר. ולבסוף, ביום ה-33 לצאתנו לדרך, נחלצנו מן הערפל לחלוטין ויצאנו אל הים הפתוח. עתה הצלחנו גם לקבוע את מקומנו במדויק, ואם נפגשנו באניות אחרות.

כך הגענו לבסוף למחוז חפצנו, על אף הפגעים המרורים שעיברו עלינו, ולמרות העובדה, שעשינו מרחק של 2700 מילין על פי אומדנה גרידא. בבואנו לנמל סיפר הנווט לקברניט, כי אחרנו בשעור של 17 יום והכל חשבו שאבדנו. אך למרות האחרון הגענו בשלום אל המטרה, עם כל המטען ועם כל אנשיהצוות, איש לא נעדר.

אכן, היה זה מבצע נאה של ימאים נועזים. ("נוטיקל מגזין")



טעינה יעילה של משאות כבדים בנמל ונציה.



אנית-פרי, מצוידת במיוחד להובלת ענבים ובגנות, בנמל המבורג

עשתה את מסע הבכורה שלה תחת פיקודו של רביהחובלים רוברט מק ליל. הוא מת בשעה שהספינה עברה במפרץ פונדי. רביהחובלים השני, ג'והן ג. פארקר, לא הצליח בתפקידו ובעלי הספינה מינו במקומו את ויליאם תופסון. זמן קצר לאחר מכן נתקלה "אמאזון" בסלע בקרבת כף בריטון. הדבר הביא את בעליה לידי פשיטת רגל, אולם היא עצמה ניצלה.

הספינה נקנתה ע"י ג'והן הווארד ביטי, אבל הוא אבד אותה חיש מהר בשעה שעלתה על שרטון בקרבת חוף מיין.

אזי נדונה "אמאזון" לפירוק ונמכרה במכירה פומבית בנובמבר 1868. אולם רציארד ו. היינס, ששלם עבורה 1750 דולאר, לא הרס אותה. הוא שינה את שמה ל"מריה צ'לסטה", אך כעבור עשרה חודשים שקע בחובות והיה נאלץ למשכן אותה.

בעליה האחרון היה ג'יימס וינצ'סטר. הוא האשים את רביהחובל בתקלות שארעו לספינה והחליף אותם בזה אחר זה. אבל הדבר לא הצילו מאסון; בשנת 1872 הואשם וינצ'סטר על ידי משטרת בוסטון בבעלות בלתי חוקית של הספינה ו"מריה צ'לסטה" שוחררה רק אחרי מתן ערבות של 2600 דולאר.

וינצ'סטר היה נכון לוותר על כלייהשי הארור, אולם ביתהדין פסק לטובתו. בזמן התקונים שנערכו אחרי המשפט, קנה בנימין ס. בריגס בשיהמזל שליש מן הספינה. אשתו של בריגס, שרה, כתבה במכתבה האחרון אל חמותה בשביעי בנובמבר 1872: "בנימין חושב, שהפעם יש לנו צוות עובדים שקט וטוב. אך קשה לדעת עד היכן מגיעה ערמומיותם".

האם סיפר בריגס לאשתו על כך שהוא חושד במלחים שלו? השערה מעניינת על גורל המטען האנושי של "מריה צ'לסטה" נמצאת בספרו של הסופר הבריטי, ג'י. קיטינג, "התרמית הגדולה של מריה צ'לסטה", שהופיע בשנת 1929. קיטינג נסה לפענח את המסתורין ולגלות את האמת האכזרית. לדבריו היתה מרת בריגס אחראית לכל המריבות בספינה. היא מתה והוטלה הימה. רב החובלים בריגס נעלם באחד הלילות וקרוב לוודאי כי נרצח בשעה שרוב אנשיו היו שכורים. לבסוף טוען קיטינג, כי "די גראשיה" לא מצאה את "מריה צ'לסטה" כלל ועיקר. היא מצאה ספינה עזובה בשם "ג'וליה" וכל הפרשה המסתורית לא היתה אלא תוצאה של קשר נפשע בין מורהאוז, רביהחובלים של "די גראשיה", ובין בריגס, קשר אשר עלה לבריגס בחייו.

השערה מפתיעה זו של קיטינג נתקלה בהתנגדות עזה. ג'י. פ. בריגס, בן אחיו של רביהחובלים הנעדר, אף פרסם בשנת 1944 קונטרס המנסה לסתור את טענות קיטינג.

אולם קונטרס זה אינו פותר את הבעיה. "ניתן לשער", מסכם ג'י. פ. בריגס, כי "רביהחובלים נבהל מפני סופה, הגיף את המפרשים לעצור את תנועת הספינה, הוריד את אנשיו לסירות, ועזב את "מריה צ'לסטה" לזמן מה, שהפליגה לדרכה ללא צוות".

השערה זאת הנה ההסבר הפשוט ביותר, אבל מצויים עוד הסברים רבים אחרים. אחד מהם כלול במכתבו של פלוד אל לשכת המסחר הלוונדונית, מיום 22 לינואר 1873. "לדעתי", כותב פלוד, "הגיעו המלחים אל האלכוהול, השתכרו ורצחו את רביהחובלים, את אשתו, את בתו ואת רב המלחים, ולאחר מכן חבלו בחרטום הספינה כדי לשוות לדבר מראה של התנגשות בסלע ונמלטו בכלי שיט כלשהו".

טענה זו נסתרה על ידי רב החובלים שופלד מצי ארצות הברית, שבדק את "מריה צ'לסטה". לדבריו, הנוק שנגרם לחרטום הספינה הנו קל ביותר ואין כל סימן לכך שהוא נגרם בזדון. בגליון פברואר 1940 של הירחון "יאכטינג" הובעה דעה מעניינת

אחרת על ידי ד"ר אוליבר קוב, בן-ידודה של שרה בריגס. הוא טוען כי יתכן שאדי האלכוהול הצטברו בחרטום, ורביהחובלים, שחשש מפני התפוצצות, פקד לנטוש את הספינה. בינתיים החלה הרוח נושבת, הספינה נעה ממקומה והמלחים וסירתם נותרו לבדם בלב ים. כן הובעו דעות שצוות הספינה נטש אותה בפחזו מפני הרי קרח, או שנשבה על ידי שודדי ים; אולם ממשלת ארצות הברית העלתה בחקירותיה, כי בקרבת המקום בו נעזבה הספינה לא נמצאו כל הרי קרח או שודדי ים.

בעקבות ההתעניינות הרבה בפרשת "מריה צ'לסטה" צפו ספורים דמיוניים לעשרות. בעתון אחד סופר, כי מלחי הספינה נלכדו בזרועות תמנון ענקי ונגררו אל מעמקי הים. עתון אחר הכריז על גילוי מסמך מעניין בתוך בקבוק, מסמך המספר כי מלחי "מריה צ'לסטה" נחטפו על ידי ספינה אלמונית. כן נפוצה שמועה, כי אנשי בריגס נטשו את הספינה, עלו על ספינת קיטור, שדדו את מטענה והשיטוה לקאדיז, כשבפיהם סיפור בדוי.

ברם, כאשר הגיעו השמועות הדמיוניות לשיאן, קם ד. ג'י. בול וכתב בגליון 1922 של "גאזטיקל מאגאזין", שכל המעשה לא היה ולא נברא וש"מריה צ'לסטה" לא היתה קיימת כלל.

אבל מריה צ'לסטה היתה קיימת. הוכחה לכך משמשים מס' עותיה לאחר ששוחררה בשנת 1873 על ידי בית הדין של גיבראלטאר. אחרי ששוחררה הספינה השיט רב החובלים החדש שלה, בלאצ' פורר, את מטען האלכוהול לגנואה ומשם הפליג לבוסטון. כאשר הגיעה הספינה המפורסמת לבוסטון נזעקו המונים לחזות בה, אולם איש לא רצה לנגוע בה.

ואכן, המטען הבאים הוכיחו כי הקללה הרובצת על הספינה לא סרה כלל וכלל.

וינצ'סטר מכר את "מריה צ'לסטה" בהפסד של 8000 דולאר. בעל הספינה החדש, רביהחובלים קארטרייט, שלח אותה למונטבידאו עם מטען של עצים. היא הגיעה לשם בלי מחצית המטען ובלי מפרשים. במונטבידאו קבלה "מריה צ'לסטה" מטען של סוסים, אולם כמעט כל הסוסים חלו ומתו בדרך. אחרי כן הפליגה לקאלקוטה ובעת מסעה זה חלה רב החובלים טוהיל ומת; לבסוף נשלחה לאפריקה ומטענה נמכר בהפסד של 1000 דולאר.

אבל הסוף הלך וקרב. א. גוב, בעליה האחרון של "מריה צ'לסטה" שכר את רביהחובלים ג'ילמן א. פרקר והטעין עליה סחורות שנועדו לפורט-אורינס, אשר בהאיטי. שולחי הסחורות בטחו אותן ב-25,000 דולאר וב-3 בינואר 1885 ניגש פארקר השכור כלוט אל ההגאי, הורה לעבר סלע אלמוגים קרוב ואמר: "נהג לעבר הסלע, מחמד נפשי, ועשה מלאכה יפה".

הספינה התנגשה בסלע. רביהחובלים השקה את אנשיו לשכרה וכולם חתרו אל החוף.

בהאיטי גילה מישהו את כל הענין וחברות הבטוח מצאו הוכחות מספיקות ותבעו את שולחי הסחורות לדין. גם רביהחובלים פארקר הועמד לדין ונשפט לתקופת מאסר.

אבל כאן בא ההד האחרון של הקללה הרובצת על "מריה צ'לסטה" והוציא מידי החוק את טרפו. שלושה חודשים לאחר המשפט מת פארקר לפתע, וכעבור ששה חודשים מת רביהחובלים שלו. כל החברות המסחריות שהשתתפו במזימה פשטו את הרגל ואחד הסוחרים הגדולים איבד את עצמו לדעת.

כה נסתים הגולל על פרשת הספינה הארורה ביותר בהיסטוריה.

Fate — "פייט")

אך פעם אחת התעקשה אחת הצפרים הזקנות — והוא תקע שניו עמוק-עמוק ברגלה. הצפור המריאה בבהלה ו"ראס" טוס" המסכן לא הספיק לעזוב בזמן והוטל לתוך הים. למזלו קרה הדבר בהיות האניה בנמל, כך שהצליח לחזור בשחייה לחוף.

החתול "אוסקר" שייך גם הוא למשפחת יורדי-הים המפוארת, אף על פי שלפי מוצאו הריהו "נאצי". אחרי טיבוע אניתו השניה, מצאווה באחד הימים אנשי אנית-משחית בריטית על קרש צף בקרבת האניה הטבועה, כשהוא מלקק את עורו בנחת כמי שיושב ליד האח...

אולם לשיא התהילה הגיע "סיימון", גבור אנית-המל-חמה הבריטית "אמיסיסט", אשר זכה במדליית-דיקין לבעלי חיים. סיימון עמד על משמרתו ללא-חת בעת שאניתו הות-קפה על ידי אש-תופת של תותחי סין הקומוניסטית. ומי יעזי לומר, שגבורה זו לא הועילה לחיזוק רוחם של אנשי-הצוות אבירי-הלב?



10 מיליון טון — מאון ההובלה השנתי בנמל ברמן

אחרי מותו זכה "סיימון" לקבורת גיבור, ודגל לאומי בריטי שימש לו תכריך. בסיפור חייו של "סיימון" מקופלת כל הפרשה של חתולי-האניות, המביאים לעתים קרובות הרגשת-אחווה-וביתיות לאניה בודדת בלב-ים, אם כי לא תמיד הם זוכים למידת ההערכה לה הם ראויים.

מבין כל בעלי החיים המצטיינים בזיקתם לחייהם, אין לך יצור שתביעתו לאות-הצטיינות על שירות ימי מצויין היא מוצדקת יותר מזו של החבר הוטיק והנאמן במשפחת יורדי-הים — הלא הוא חתול האניה.

לשם העלאת כלב על סיפונה של אניה יש צורך בקבלת רשות רשמית, והתקנות הימיות קובעות נוהל מסובך בקשר לכך. אך התקנות אינן טורחות לפרט את הדין לגבי חתולים, אולי משום שמן המפורסמות הוא, שאם החליט חתול לעשות את דירתו קבע על סיפונה של אניה — אין כוח בעולם שיוכל למנעו מכך. חתולי-האניות נולדים לרוב במרחבי-הים, ואלה יוכלו למצוא את אשרם אך לעתים רחוקות על פני היבשה.

נוסף לסערוות-הים וסופות-האקלים המסכנות את חייו של חתול האניה, נשקפות לו גם סכנות רבות אחרות, כגון פצצות, הפגזות וצוללות. אך כל אלה לא הצליחו בימי המלחמה להניע את החתול לנטוש את ביתו, ורבים החתולים שירדו תהומה עם אניותיהם. ויש לומר, כי לא כל הגבורים האלה זכו למידת ההוקרה לה הם ראויים.

החתול "בינקי", למשל, העדיף את החיים בצוללת בריטית על ציד-עכברים ביבשה. בכל עת שהצוללת עלתה על פני המים, היה הוא הראשון שהופיע על הסיפון, ובהתלקח קרב עם מטוסי-אויב, למשל, נוהג היה להתיצב ליד התותחן ממש, כמי שמבקש להשתתף בקרב. גם "סקאוס", החתול של אנית המלחמה הבריטית "אקסטר", כבש את תהילתו בימי המלחמה. בכל משך הקרב בין "אקסטר" לבין אניית-הקרב הגרמנית "גרף-שפי", עמד סקאוס ליד התותחנים, ולא נטש את עמדתו אף לרגע קט. הוא יצא מן הקרב ללא שרטת אחת, ובהגיע האניה לברי-סניה זכה לקבלת פנים נלהבת. נסוי-זנב ועוטה-גאון ירד מעל כבש האניה, כשהוא מקבל כדבר המובן מאליו את תשואותיו הסוערות של הקהל.

"ראסטוס" קנה לעצמו שביתה על אנית-המלחמה "גודלסטון", ובתור תפקיד ראשון נטל על עצמו להבריח את השחפים שבנו להם קן במרומי הסיפון. קרבות רבים התלקחו בינו לבין השחפים, ותמיד היתה ידו על העליונה.

זה עתה יצא לאור!

אהבה בצל הצלב

מאת א. ש. שטיין

ספר ספורי-אהבה ומשפחה

להשיג בכל חנויות הספרים

זוגות-זוגות, זכר ונקבה, זכר ונקבה.

כבתיבת-נח מתנועעים הללו ומתנודדים וחגים סביבם, כאילו טרם חלפה סערת ימי המבול, המהלכת סחרחורת על כל חי בתוך התיבה. כל טקסי הקודש רוחשים ומתרחשים כאן לקול מזהלות כלי-זמר מרעישים, אהה! הדבקות הקדושה!

„זהו מלך הסכסופון, הגנן המהולל!“ — לחש על אזני מן-דהוא — ומכאן תעתוע דמיונותיך. הנח להם, רחמאי, לבני אנוש, באשר הללו כבר מימות עולם הורגלו להיות קרבים ובאים אל אלוהיהם בקולות וברקים!

כה וכה נדחקים הכל לכאן, כדי לחוש ממרחק הוגן את קרבת הים הגדול, המלחש בשפת סתר אמת גדולה אחת ויחידה, אשר פשר לעולם לא ימצא לה בכדי... בכדי לספוג שמץ מנשימתה של הרוח המרעננת והרומזת על משהו נצחי (ומבעית כאחד) למן בני-חלוף!

אולם מי הללו, אשר יהינו, יעיוזו כאן, להטות אוזן, על החוף ממש, אל הלמות-לב-הנצח ויספגו לתוך עיניהם את ברקי הניצוצות הניתזים מהכוכבים והטובלים לעת לילה בתוך הצולה הנרגשת? אלה הם אנשי הבדידות, אשר אסון חייהם ואבלם האישי הבדילם מן ההמונים השלווים והשא-ננים בגורלם. כן, הללו בחירי האסון והאבל המה! אולם... התראה? כאן, מלבדם, נשענים אל מעקה הטיילת גם זוגות-זוגות נאהבים — המאושרים מכל אדם! הללו עומדים הבוקים, גלחצים ונבלעים איש לתור רעותו. כן, האמלים והמאושרים ביותר מקרב האדם מהינים להביט במישרין לתוך עיני האלוהים, המשתקפות מן המצולה הנרגשת עד היסוד, ואמנם, אך ורק להם מראה האלוהים בכבודו ובעצמו את קלסתריו ומבדילים באהבתו על פני אחיהם. אהה! אלוה במרומים ובעמקי האבדון!

כה וכה אתשוטט לאורך חולות החוף, כה וכה יתגעשו אבוי, הייתכן, כי גם הים הגדול י-זו-הם? הגם זה, הסמל לטוהר נצחים, אשר כל טומאה לא תוכל לו — אף אותו השחית הכיוב העצום, המבחיל של הכרך, הגדוש צאן-אדם לעיפה? אכן, על גבי הטבלה הלבנה הלזו נכתבו ביד נעלמה אותיות-אותיות אוהרה של אש שחורה, אבלה, על גבי הלבן והחיורון ואימת הכליון.

למענכם, אחים, למענכם עיר ומתים, עבורך עיר גדולה לאלוהים: הוהרי נא והוהרי!

ויתקצפו סביבי גלי הדמיונות המופלאים... שור! כה מזור הדבר! התראה זה הלוח הלבן, זה השלט החיור? קרא, איפוא! „פה, לחופו של הים, הרחיצה אסורה! הים זותם!“



בספרות

ואמנות

ד. גלעד/ **לחופו של ים**

מדי הזדמני על חופו של כרך-הים אשתאה ואשתומם: על מה ולמה נדחק לכאן עם רב זה בהמוניות-המוניות, ודוקא אל פיסת חוף זו? הרי בין כה וכה מתרחק הוא קמעא-קמעא מן הים ממש ומהלמותו — הלמות גליו כפטישי הנצח; הרי ממילא מתקהל הוא בבתי-התה ואין סופג לתוכו במשהו את הלחן האי-סופי של הבריאה — הלא זה הזמר נשגב, נשגב מדי למענו עד כדי... טימטום חושיו מטילה על עם רב זה אימה ושיממון. ואף על פי כן נוהר הוא לכאן, כנחילי דבורים בעיתותי אביב! אם כן, כל כך למה?

אולם בהזדמני לכאן — אני איש הכפר הקבוצתי, השוכן לחופיה השוקטים של הכנרת טהורת-העין — באחד מערבי הקיץ הדחוסים, ראיתי לפי מחזה מתמיה עד כדי טירוף הדמיון, בה בשעה שחופי הים ריקים כמעט מאדם, היו בתי-התה המרובים גדושים צאן-אדם החוגג במנגינותיו המרעישות עד כדי תדהמה ובאורותיו מסמאי העיניים עדי סחרחורת — לפתע ראיתי מדמיוני והנה...

והנה לפני לא בתי-התה שכורי האורות והפיזמונות, כי אם בתי-מקדש לגזע האדם, הנוהר לחופו של ים הנצח. הריח המלוח, הצונן, מושך אותו לכאן, מפתה את המין האנושי ממשכנותיו הקודחים אי-שם בתאוות פעוטות והנה מתגוררים הם פה כולם במרחביה: כל בית לדת המיוחדת אך ורק לו! בית לדת ומשכן, לתפילה וייחוד. בכל אתר ואתר מכריז כאן הרם-קול, זה הנביא המודרני של ימינו, בשדרו את תרועותיו ופזמונותיו המקודשים על טיבו של מקדשו שלו ובדיעבד גם מדביר, מרעיש ומכניע את שכניו מימין או משמאל, כי הרי... „אך ורק כאן, במקדשנו שלנו, האמת האחת והיחידה!“ — וההמולה והדבקות היא גדולה. בכל אתר ואתר שותים כאן וסועדים בצוותא מלחם הקודש בעיניים מתנוצצות והחיוך המאושר נישא על פני כל.

הנה פה ואף שם ניתנת גם הכניסה לקודש הקדשים. הכהנים הגדולים, הלוכשים מחלצות שחורות או איפוד לבן-צחור, מכנסים לכאן את נבחרי מאמיניהם פנימה בעבור תרומת-שקל-כסף המצלצלים בקופת ההקדש. בתוך הובול המפואר מרקדים הללו ממחולות הפולחן הנעלה

ומצומצמות תמיד בהבעת קור-רות. כתפיו וידי דמו לחלקי-מכונה. לעולם לא פסק מלהניעם. כפות ידים גדולות היו לו. נוקשות מעמל, ועורן צפוד ושחום. שפרניו פגומות היו ומרוסקות, וחותרם זוהמת המקצוע שכן עמוק בשוליהן. במבט סוקר ומעריך השקיף אל סיפון-החרטום, ומיד היו ידיו פעילות. תפש בקצהו של חבל וקשרו לעמוד-ברזל שבפתח המסדרון. תנועותיו מלוות היו בכוח רב, ובשעת מעשה מושך היה בחטמו בתכיפות כעין אנחה.

— אני אלך קדימה עם קצה החבל, — אמר — אחרי שאקשור אותו בחרטום אתן לכם סימן, ותתחילו לעבור אחד אחד.

האנשים נעו במקומם בחוסר-רצון. גדעון שלח את ידו ומישש את החבל, כאילו רצה לעמוד על טיבו מטעמי בטחון. מאיר ירק את הסיגריה במורת-רוח.

— למה, לכל הרוחות, צריכים ללכת לשם? — רטן בקול.

— שתי מכוניות זזו ממקומן, ענה ה"בוסן" בקול שאינו סובל ערעור — אנחנו צריכים לחזק אותן למקום. — המכוניות המטונפות, — אמר אורי — לא איכפת שייגרפו לים...

— גולם, אתה יודע מה זה שתי מכוניות? — פלט ה"בוסן" בכזו בחזקו את קצה החבל אל מתניו — זה הון תועפות...

— של מי? שלי? — ענה אורי. רקע ברגלו בעצבנות. משך בכתפיו ונתכנס בפניו הקיר בארשת של שנאה לכל הסובב אותו.

ליוניו בעיניו את ה"בוסן", שיצא לדרך בהאחזו בשולי המעקה. נראה היה כלוליין, המהלך על גבי כדור וגופו עמל לשמור על שיווי-המשקל. האניה היתה נוטה על צדה בפגשה בגל, ושבה ומטילה עצמה בכיוון הנגדי. ה"בוסן" נראה פעם נוטה לעבר המעקה ונצמד אליו, ואחר בסוג ממנו ונשען עליו בכל כוחו. גל ענק פרץ ועבר את המעקה בדילוג, התכרבל והתנפץ על פניו וחזהו של ה"בוסן". ראינוהו מתכווץ ונאחז במאמץ. לרגע נעלם מעיניו בתוך המים השוצפים. לבי פעם בהתרגשות מוזרה. חשתי כי עיני, כעיני חברי, מתרחבות בסקרנות עזה. פחד מהול בתוחלת מוזרה הסעיר את דמי.

— נסחף לים... — לחש אורי בעוית משונה. פניו מכורכמים היו, וכעין חיוך עצבני ניסך עליהן. מאיר נעץ בפיו סיגריה חדשה, מבלי להציתה. עיניו צומצמו קמעה, כאילו ביקשו להסתיר שמחה לאיד. אם יטבע ה"בוסן", יהיה מאיר ממלא מקומו — חלף הרהור במוחי. הבטתי קדימה בתהייה. ה"בוסן" נראה שוב, בגדיו ספוגים היו

מעודי לא ראיתי את הים זועף כל-כך. עמדנו בפתח המסדרון הצר, המחבר את סיפון-החרטום עם הירכתיים. נצמדנו בגבותינו לקיר הלח והתבוננו בשתיקה אל מחול-השטנים של הגלים. הררי מים סעורים התערבלו וגעשו סביב האניה וחשנו כיצד היא חגה, נהדפת, גונחת במאמציה, ומסתערת מדי פעם מחדש. השמים היו אפורים עד כדי אטימות, ואף בהם דימינו לראות מאבק נואש של זרמים וכוחות. העננים נראו כנדיחים, שוצפים ומתלבטים סביב עצמם בחוסר מרגוע. היקום כולו היה בתנועה. הרוח העזה סאנה והצלילה על ראשי הגלים. המים המפעפעים העלו קצף על שפתיהם, והכל היה אפור ומאיים סביב גוף-הברזל הנאנק של אניתנו. חשנו עצמנו קטנים ועלובים, נשענו על גבי הקיר ושינינו נקשו זו לזו מקור ומיראה. גדעון הביט במים שמעבר למעקה. פניו נראו קטנים ומצומקים מתחת לכיפת-הסערה, ששרוכיה חוזקו בקשר מתחת לסנטרו.

— טינופת, — אמר — בכלל לא מתקדמים...

הבטתי באחריים, וראיתים מהורהרים ומנותקים זה מזה. איש איש נשא את עיניו אל המים המשתוללים, שהיו מסתערים וגוברים על החרטום, מתנפצים בזעם אל על ושוטפים את הסיפון בזרם איתנים. מספר מכוניות עמדו מחוזקות וקשורות על פתחי המחסנים שבמרכז, גגותיהן ושמשותיהן נראו שטופים ורחוצים למשעי, וקפיציהן חרקו בתלונה מרה עם כל תנודה של האניה. החרטום נראה מופקר ואפוף סכנות חמורות. לעולם לא יעלה בידנו להגיע לשם. — אמרתי בלבי. הבטתי בעומדים סביבי. איש לא דיבר, כאילו הסכימו בחשאי עם הרהורי. אורי התגרד ברקתו, כמנהגו תמיד בעמוד בעיה לפניו. ראיתי כי השפיל עיניו וסקר את מגפיו הישנים. המגפים נראו לו ברגע זה מיותרים ומכבידים, ואף אני חשתי קור בכפות רגלי והנעתי את קצות האצבעות כדי לחממן. מאיר המשיך לעשן בעצבנות. הסיגריה היתה דבוקה לשפתו התחתונה, וידיו טמונות עמוק בכיסיו מעילו החם. המעיל היה גאותו, וראיתי את מצחו מתקמט בדאגה בהביטו קדימה, אל רסיסי המים הניתכים בתנופה מעבר לחרטום. עמי לעומתו משורין היה בבגד-גומי מכף-רגל ועד קדקוד, ועיניו ליוו בהתלהבות מוזרה את הוד טרופו של הטבע, אגרופיו העטופים היטב בכסיות-אסבסט חמות נקפצו בהתרגשות, ונחירי חטמו נתרבו ורטטו, עד כי דומה היה לסוס שהרסן מעכבו מלהתפרץ.

— אוריי, חברה, — אמר ה"בוסן" בצאתו מתאו של הקצין הראשון — נצטרך לגשת לחרטום...

גבה-קומה היה, עיניו קטנות, סמוכות אחת לחברתה

(*) יוש הוא מחברו של המחזה "אני רב החובל".

בידיהם וצועקים דבר-מה, שאבד בהמולה הנוראה. עוד פעמיים חמטו בי הגלים בכוח רב עד הגיעי לשם. נדהם ועייף עמדתי חוסה מתחת לגגו של החרטום. אורי עבר את הדרך בינתיים, ועמד לידי מחרף ומגדף בהסירו את מגפיו מרגליו ומהריקו את המים מתוכן. ראיתי את עמי מסתער קדימה בשצף-קצף, עושה את דרכו במהירות וברזירות, מקדם את פני הגלים בהרמת ראש ובמבט נלהב, ורגליו ננעצות בסיפון בבטחון והעזה. ארשת של בוז היתה נסוכה על פניו בהגיעו אלינו, והמים נטפו מפניו ושערו. — עצום! — אמר בסקרו את הסיפון שהשאיר מאחור.

ריו, חיוך כמעט מאושר נמתח בזווית שפתיו. מאיר צעד קדימה בזהירות ובקריירות, כשהוא שוקל את צעדיו, וידיו לופתות בחבל בשיטתיות מחושבת היטב. בהסתער הגל — מתעכב היה ודואג לעמידה יציבה, לא גחן ולא ניסה להסתתר, אך זקף ראשו אל על במורת-רוח, תוך מאמץ למנוע את פניו מהרטב. בהגיעו אלינו הביט בסיגריה ספוגת-המים, שתלתה מזוית פיו, נשף בכעס והשליכה ממנו והלאה.

ה"בוסן" הביט סביבו במבט עניני. מעול סלא ראיתיו מתפעל או מתרשם למראה דבר-מה. מוחו היה מעשי וטכני כמכונה.

— איר-קיי, — אמר — הוציאו חבלים מן המחסן. מאיר סקר את הסיפון בעיניים מצומצמות. החרטום טולטל וגנח כאומר להתמוטט. מאחור ראינו את גשר-הפיקוד, והים הפריד בינינו בלי הרף בהציפו את הסיפון. ידעתי-שרב-החובל סוקר אותנו מבעד חלונות-התצפית, אך ממרחק זה לא ראיתי דבר.

— טינופת — רטן אורי ברקעו ברגלו, אשר זה עתה דחפה למגף הרטוב.

— בכלל לא מתקדמים — התלונן גדעון. — קר... זועה... — אמרתי בחריקת שיניים נוקשות. נטלנו את החבל והחילונו קושרים את קצותיו אל גלגלי-המכונות הראשונה.

— מה אתם חושבים, — אמר גדעון — בעשרים לחודש נגיע לחיפה, או לא?

מים, פניו נראו מרחוק סמוקים ואף כחלחלים מקור. צמר-מורת עברה בגבי. עתה הגיע לקרבת החרטום והחל מותח את החבל בכוחות בלתי-משוערים. שוב טולטלה האניה, וה"בוסן" שלח ידו ונתמך במעקה. אחר כפף קומתו והפנה את ערפו לשטף מים עז, שניתך עליו מעבר החרטום. הרוח הצליפה בו ונפנפה את שוליו מעילו הרטוב. מותח את החבל בכוח וקשרו לטבעת בקיר החרטום, אחר הזדקף ונפנף אלינו בידו.

— סוף העולם — פלט גדעון מפיו ותיקן את קישורי כיפת-הסערה.

— מי הראשון? — אמר מאיר ובלע את רוקו. חשתי נכונות להתנדב, אך משום-מה לא יצאו המלים מפיו. השפלתי את עיני וייסרתי את עצמי על חוסר ההעזה. הולם לבי גבר, כאילו עמדתי בפני הקרבת החיים. — מה זה חשוב... — אמרת לבסוף מבלי לזוז ממקומי. — אין ברירה, צריכים ללכת — אמר גדעון בקול עגום, צעד קדימה ואחז בידו בחבל.

עמדנו דמומים וצפינו במאבקו. גופו הצנום נראה מתלבט ומתחבט, רגליו מעדו על הסיפון החלק, והוא נצמד לחבל בגבורה נואשת. הגלים שטפוהו פעמים מספר, וראינוהו רוקק את המים בבחילה, ושב ומתקדם לעבר החרטום. לבסוף תפשו ה"בוסן" בזרועו ומשכו לעברו בדיוק בהסתער עליהם מפלמים עז. גדעון חיך אלינו מרחוק והניע בידו כאומר "ראיתם? זה שום דבר..."

הפעם לא הנחתי לגופי להרהר בדבר, צעדתי קדימה, לפתי את החבל בידי והחיליתי להתקדם. לבי שקע אל קיבתי, הסיפון סבב ונעלם מתחת לרגלי, מופקר הייתי בלב-הים מבלי שתהיה משענת לרגלי. האניה היתה מזנקת למרום, ושבה וצונחת במהירות מסחררת, אחר מטה היתה את דפנה לעבר זה, מנערת את עצמה ככלב שנרטבה פרוותו וגוחנת לעבר השני, כאילו אין בדעתה לשוב ולהת-ישר לעולם. החבל היה לח ונוקשה, וחשתי צריבה בכפות ידי הקפואות למחצה. נשמתי ונשפתי בכבדות בעודי מטפס ועולה, נאנק באימה מדי נטות האניה לעבר השני, ורועד כולי בהרגישי את גמישותו של החבל. לא היתה בו משענת של בטחון, בחבל זה, רפה היה וקפיצי, ובהחזיקי בו יש והייתי מתרחק מן המעקה צעדים מספר, ואחר שב ומתנגש בו וחובל בעצמי. לאחר כמה צעדים עלה גל והציפני, פי, אזני ונחירי מלאו מים, בגדי נרטבו כליל, וחשתי בקור עז המתפשט בכל גופי. מגפי הפכו למיקוים, ובצעדי — שקשקו המים מתחת לכפות רגלי, ומעדתי והחלקתי כל עוד רוחי בי. טעם המלח היה בפיו, ליקקתיו בלשוני וגררתי את עצמי הלאה במאמץ נואש. ה"בוסן" וגדעון נראו לי כרחוקים אלפי מילין, והיו מניפים אלי

לגבי ולמר י. מ. וינרייך

בקיפסאון

ממוסדי החבל הימי לישראל באפריקה הדרומית
לחתונת הכסף

ברכותינו הלבביות

מרכז החבל הימי לישראל

על שום מה הייתי יורד ים?

יש ואני תוהה, על שום מה מחליט האדם לחיות חיי יורדיים, להינתק מביתו, מידידיו ומהחיים על היבשה, על הנוחיות ורבי-הגוניות שבהם, כדי לשוט סביב כדור-הארץ, סגור ומסוגר בבדידות של כמה מאות רגל פלדה.

האם הוא עושה זאת מתוך רצון לברוח מפני משהו, או אם הוא מבקש ללכת לקראת סכנה? האם הוא נמשך אחרי נמלים זרים ונוף חדש, להשתכר ולחסוך כסף, או אולי אוהב הוא את עבודת הימאי ואת האניות עצמן? ואולי יש כאן משום שילוב של כמה גורמים בצירוף סיבות עמוקות יותר וסמויות?

כשאני מחפש תשובה לשאלה זו, נאלץ אני לשוב אל עצמי. הלכתי אל הים, משום שלא יכולתי לעמוד בפני כוח משיכתו. ימי נעורי עברו עלי בעיירה הקטנה רוויית-הגשמים אולימפיה, שבמדינת ואשינגטון, השוכנת על הנהר פוג'ט סאונד. הארץ שרויה היתה בימים ההם במשבר, ועניה היחסי של אולימפיה הוסיף והכביד על האווירה. בריות שפניהם קדרו ושלא נבדלו זה מזה במראה ובלבוש, נראו נעים בגשם, כאילו מהלכים הם בלא ענין בצפיה לחלום המכונה "שפע", שיקנה להם מטרה בחיים ויעלה שוב חיוך על פניהם...

בנמל אולימפיה יכלו לעגון חמש אניות לא גדולות ביותר. במשך שנים נוהג הייתי לעלות על כל אניה, שהטילה עוגן בנמל. יותר מכל אהבתי את האניות הישנות — אניות בריטיות ואניות יוניות מוסקות בפחם. הן היו לי גשר אל העולם הגדול, המלא אור שמש וחיים, והעשיר בשמות כגון שנחאי, מארסיי, סינגפור וסיאם, עולם המלא דברים, שראוי ללמד ולראותם. כעבור זמן מה לא היתה בעיני אולימפיה אלא אי קודר, מרוחק מזרם החיים המרכזי, סמל לדור שתעה בדרכי החיים ונבוכ, ואשר אף התקווה אבדה לו.

מפני אולימפיה זו ברחתי על נפשי. העולם הגדול הוא שקסם לי. באחד הימים הפלגתי על אחת האניות הישנות, שהיו אהובות עלי, בהשאירי מאחורי את אולימפיה על תושביה, על בניניה המזוהמים ועל שמיה האפורים. לפני היו החיים.

במשך שנים מספר לא הייתי מוכן בשום מחיר לנטוש את הים. הקסימוני ההמולה והריחות של סין, יפאן, על תושביה הלבביים, על בתיה הזעירים ועל רחובותיה הצרים הרעידה את נימי לבי. יפעת חופי הים-התיכון לא חדלה מלהרעידני. אך יותר מכל נמשכתי אחרי האזורים הטרופיים; הם הרטיטו את מעמקי ישותי ועוררו בי את הרגשת הגיל של התלכדות עם הטבע, על השמש ועל הפרחים ועל העלים בעלי הגוון הירוק העז שבו.

שמואל בן-שבת

בְּסֶעֱרָה בְּלִב־יָם

א	ד
דקמת-מֶת מֶסְכִּיב...	וְאֲנִיּוֹת בֵּין צִלִּים.
צָנוּ שָׁמַיִם הָעִיב.	מִשְׁלָטוֹת קֶצֶלִי.
וּמִרְעָה הָיָה מְרִהִיב.	וּתְנָנִים נִקְפָּסִים.
וּפְנִיּוֹת מְשָׁכִים.	כְּמוֹטוֹת נִשְׁבָּרִים.
ב	ה
וְרוֹם-צְפוֹנִית מְרִכָּה.	וּפְנֵי-הַיָּם מְרִקָּה.
עַל עֲבִים רְכוּכָה.	וּפִי-שְׂאוֹל פְּתוּחָה.
הַשְׁתוֹלָלָה כְּמִשׁוּכָה	וְקוֹל יִלְלָה נֶאֱנָחָה.
וּמַעֲוָר רָקָאִים.	וְאֵין פִּיגָה וּמְנוּחָה.
ג	ו
וְקוֹלֹת וּבְרָקִים.	וְהַיָּם מְתָרֹנֵן.
מְאִירִים מְרַעֲדִים.	מִחְשִׁיף וּמַעֲזֹנֵן.
וְסָבִיב בַּק אֵימִים	וְאֵין מְרַחֵם וְחֹנֵן.
אֶפְלָה וְעָבִים.	בַּק אֲדִיר בְּאֵלִים!

(חִיפָה)

ספרים חדשים

המטען שאינו נראה — ז. ואלמסלי, לונדון 1953.
ספר זה דן בתולדותיו, ביצורו ובהובלתו של מטען שאינו נראה — נפט. ראשית הסיפור במספנות קלייד, מקום שם בונים אניות נפט. משם עובר הקורא למשרד המרכזי של חברת האניות בלונדון, שם ניתנת לו ההזדמנות ללמוד את דרכי העבודה במעבדות ולהכיר את הסיבות להבדלים שבין מבנה אניית-משא לבין זה של אניית-נפט. כן מתוארת בספר נסיעה באניית-נפט לקוראקאו, והקורא מקבל תמונה מהחיים באניית נפט. המחבר ביקר באזור מעינות הנפט והגיע עד לרגלי הרי האנדים. כל פרט ופרט מסופר בכשרון רב ומעורר ענין.

ספר הימאות — כרך שני. לונדון 1953.

יורד הים הטוב הוא זה, האומר והעושה את הדבר הנכון בצורה הנכונה ובמועד הדרוש. "ספר הימאות" של האדמיראליות מיועד לסייע ליורד הים של ימינו להשיג אידיאל זה. הספר דן בנושאים כגון ארגון, קשרי אלחוט, נוהג הטקס והמסורת בצי הבריטי. כן ניתן בו תיאור מפורט של מכשירי נווטות ומיטיאולורגיה.

אוצרות יהודים שזודים - על קרקע הים

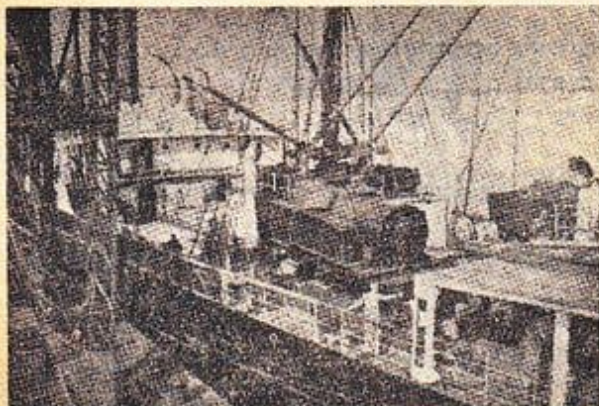
באמצע ספטמבר 1943 שטה ספינת-מלחמה גרמנית ביס-התיכון בין האי קורסיקה לצרפת. בספינה היו תיבות כבדות. כל אחת משקלה טונה אחת, מלאות זהב, פנינים ואבנים טובות, ושאר חפצי-קדש — רכושם של יהודי טוניסיה ועוד ארצות בצפון-אפריקה, שהנאצים עשו בהם שחיתות ושדדו נכסיהם.

הממונה על החפצים היה איש-צי גרמני, פיטר פלייג. תפקידו היה להעביר אותם דרך איטליה (של מוסוליני) ליד הקאפיטאן הגרמני דאל. אך בהתקרב הספינה אל חופי איטליה, הותקפה על-ידי צי של בעלות הברית, ואנגליה בראשן. צפויה היתה סכנה שכל האוצרות הללו יפלו בידי האנגלים. החליטו פלייג ואנשיו להטיל את התיבות הימה, ולרשום את המקום. התיבות הושקעו במים ב-17 בספטמבר 1943. הספינה הצליחה להתחמק מרודפיה, וב-18 בספטמבר הגיעה אל הנמל האיטלקי המיועד. בא דאל לקבל את האוצרות והנה הוגד לו כי הם בתחתית הים.

דאל הודיע על כך להיטלר, והיטלר כבעסו ציווה שהאנשים משקיעי התיבות יומתו. נמלטו ממות רק פלייג וספן אחד.

אחרי המלחמה עניין פלייג צרפתיים אחדים במעשה הזה, והם עזרו לו לשכור אמודאים. האמודאים צללו במקום שהראה להם פלייג, אך לא יכלו להגיע אל העומק הדרוש, יותר מ-136 רגל.

בינתיים נדון פלייג לשני חודשי מאסר על גנבו מצלמה מאחד משותפיו, איש בשם לוכנברג. בצאתו מבית-האסורים, נעלם פלייג. במסע להשיג את האוצרות הטבועים התחיל עורך-דין קורסיקני, קונסיליירי שמו. ציידה ספינה אחת, "סטארלינה", בשביל לבקש את האוצר. אך הספינה התנגשה בדרכה בספינה אחרת, וניזוקה. כן רפו ידיהם של מבקשי-האוצרות. משערים כי האוצרות היהודיים המונחים בתחתית הים, שאויים מאה מיליון דולר.



בנמל טריאסט: טעינה מן הסירה לאניה

ולכך הצטרף הוד הים עצמו והדעת ששאפתי ממנו. האוקינוס לימד אותי, כי החיים, בדומה לים, הם כבירים. כי לאפשרויות הצפונות בו אין סוף וכי למרחבים אין קץ. הים לימדני, כי על כל פרט ופרט לעמוד על משמרתו ולכוון את דרכו הוא. איש לא יוכל לעשות זאת במקומו.

הכרתי יורדי-ים מארצות שונות — את אמיל מפינלנד, את תור מנורווגיה, את מארטינו מפורטוריקו ואת פאול הגרמני — שהיטיבו להכיר את גתה, קיטס ובאגבד-גיטה מפרופיסורים רבים.

היתה לי שהות לקרוא בספר בין משמרת אחת לשנייה ולשקוע במחשבה בשעת עמידה על המשמר. היו אלה חיים מלאים עושר ואושר, בלא דאגה. שעליהם הטילה רק לעתים רחוקות את צלה הבדידות.

אך בבוא השעה השתנה הכל. החירות היתה לכלא! מה שהיה שעת-פנאי הפך שעמום! אופן החיים, שקודם לכן פתח לפני עולמות חדשים, גדר אותי מעתה אל תוך חלל שומם שבין שיגרה לשיגרה.

לאמיתו של דבר האדם, ולא הים, הוא שהשתנה. שקיעת החמה לא חדלה מלהיות שקיעת חמה! נמל זר הוסיף להיות נמל זר; וספר נשאר ספר, אך כל שקיעות החמה והספרים והנמלים הזרים גם יחד אינם מספיקים. אין הם מסוגלים לתת לאדם את רגש השייכות, שכן חייב האדם להשייך למשהו, לדבר-מה שהוא בחר בו, ושבמסגרתו הוא יכול להזדהות עם אנשים אחרים ולהתפתח על קרקע של יחסי אנוש יום-יומיים. אין הים יכול להעניק זאת לאדם. וכל מרחק בים, יהיה רק כדי שבוע נסיעה, הוא פרידה מכאיבה.

מיטיב לעשות האדם, הנוטש את הים בהגיעו למצב זה, המוסיף לחיות חיים של יורד ים אחרי נקודה זו, מסתכן בחיים מלאי ריקנות. רוב הספנים, המוסיפים לחיות יותר משנים מספר על הים, אומללים הם. לעתים רחוקות נתקלתי ביורדי-ים — מלבד הצעירים מאד — האוהב באמת את חיי הים. והאמת המרה היא, כי יותר משהם חסרים יכולת לעסוק בעבודה אחרת, הם סובלים מהעדד אומץ-לב לנסות את כוחם בחיים חדשים.

(לוקאוט, דצמבר 1952)

הערה: למאמר זה הוענק הפרס הראשון בתחרות המאמרים שנערכה על-ידי מועדון האמנים והסופרים שליד צי הסוחר של ארה"ב.

פעילות מרכז החי"ל ב-1952 והתקציב ל-1953

החי"ל בשנת 1952, ותכניותיו לשנת 1953. מספר חברי החי"ל ע"י פקוח והשגחה על התלמידים. בפנימיה מתאכסנים עתה כ-70 תלמיד, שבאו ממקומות שונים בארץ.

בשנת 1952 שלהם החי"ל ע"ה המשכנתא על הפנימיה סך 11,000 ל"י, בשנת 1952 הוקצב סכום דומה לגמר תשלום המשכנתא.

3. המוסד המרכזי להדרכה ימית

המוסד המרכזי להדרכה ימית הוא ממפעלי החשובים של החבל הימי לישראל והוא מלכד סביבו את כל אגודות הנוער הימי בארץ: "הפועל", "זבולון", "אליצור", ו"צופים".

בשנת 1953 עובדה תכנית פעולה מורחבת ותקציבו של המוסד בארץ. פרטים מלאים על פעולתו של המוסד, שתקציבו בשנת 1952 עלה ל-60,000 ל"י, נתפרסמו בחוברת הקודמת של ירחוננו זה.

בשנת 1953 עובדה תכנית פעולה מורחבת ותקציבו של המוסד הועמד על 80,000 ל"י.

4. מפעל ההכשרה מזורז

ציינו המסחרי הגדול והולך וקוק באופן דחוף לבעלי מקצוע נוספים בספון, במכונה ובמשק. ביה"ס הימי והמוסד המרכזי להדרכה ימית עוסקים בהכשרה ימית רגילה של הנוער ותקופת הכשרתם נמשכת שנים מספר. כדי לספק למשק הימי שלנו את הכחות המקצועיים החסרים, היה צורך להקים מוסד מיוחד להכשרה מזורזת. פעולה זו מתנהלת ע"י החי"ל, משרד התחבורה וחוברת "שהם". החי"ל הקציב לצרכי פעולה זו סך 5,000 ל"י בשנת 1952 ו-7,000 — בשנת 1953. כרגע נמצאים באניות הישראליות 50 חניכים מטעם המוסד הנ"ל. החניכים הם יוצאי חיל הים, דייגים וחברי האגודות המיות שליד המוסד להדרכה ימית של החי"ל.



בדו"ח המובא להלן ימצאו קוראינו פרטים על פעולותיו של החי"ל בשנת 1952, ותכניותיו לשנת 1953. מספר חברי החי"ל בארץ כ-50,000 איש, מספר סניפיו כ-400. כן מאורגנים בסניפי החי"ל בחו"ל אלפי חברים וידידים.

תקציב החי"ל לשנת 1952

הכשרה ימית:

ביה"ס הימי בחיפה	24,000.—
בנין הפנימיה	11,000.—
המוסד המרכזי להדרכה ימית	60,000.—
הכשרה מזורזת	5,000.—
שחיה	2,000.—
עזרה למשתלמים ופעולות תרבותיות באניות	3,000.—
	105,000.—

בסיס להדרכת דייגים באילת

בתי יורדיים חיפה ות"א

"צים" ע"ה המניות

ארגון ותעמולה בארץ:

"יום הים", הרצאות הסברה, תעמולה וכו'	4,000.—
ירחון "ים", ספרות ימית והדפסות שונות	5,000.—
ארגון ותעמולה בחו"ל לארץ כולל "ים" אנגלי	2,000.—
פרעון חובות והתחייבויות	7,000.—

החזקת משרדים:

כולל גביה, התרמה, משכורות וקופת תגמולים	187,000.—
בנין לביה"ס הימי ומחנה קבע להדרכה	40,000.—
ס"ה	50,000.—
	237,000.—

את המקום הראשון בפעולות החי"ל תופסת ההכשרה הימית וחלקו הגדול של התקציב מוקדש לפעולתו בשטח זה.

מוסדות ממשלה שונים משתפים פעולה עם החי"ל בשטח עבודתו זה.

ואלה הם מפעלי ההכשרה הימית העיקריים:

1. ביה"ס הימי בחיפה

ביה"ס הימי בחיפה, שנוסד ע"י החי"ל ומחלקת הים של הסוכנות היהודית. ליד הטכניון העברי בחיפה ב-1938, ואשר הנהו גם ביה"ס הימי היחיד בישראל, נכנס בשנת ה'תש"ג/53 לשנת ה'15 לקיומו. לומדים בו כ-120 תלמיד, במחלקת השיט ובמחלקה למכונאות ימית.

מאות מחניכיו של ביה"ס משרתים עתה בתפקידים אחראיים בצי הסוחר ובאניות חיל הים שלנו וממלאים בהן תפקידים אחראיים. החי"ל משתתף בשנת ה'תש"ג/53 בסך 24,000 ל"י בתקציבו של ביה"ס.

בשנת ה'תש"ג/53 החדשה תורחב בהרבה מסגרתו של ביה"ס. הוא הוסף לברי"ס תיכון לקציני ים בצי הסוחר וחיל הים ובהנהלתו משתתפים גם משרד הבטחון וחיל הים. החי"ל ישתתף בסך 25,000 ל"י בתקציב ביה"ס בשנת ה'תש"ג/53 הקרובה.

2. פנימיות ביה"ס הימי

בתחילת 1950 רכש החי"ל בנין לצרכי פנימיות ביה"ס. הפנימיה מאפשרת לתלמידי חוץ להרשם לביה"ס ומביאה הקלה מבחינה כלכלית להורי התלמידים, היא מהווה גם הישג חשוב מבחינה חנוכית, בדו"ח המובא להלן ימצאו קוראינו פרטים על פעולותיו של

5. במים להדרבת דייגים באילת

מפעל זה הוקם בסוף 1951 ע"י החי"ל בשותף עם מחלקת הדיג ואגף הערבה של משרד החקלאות, משרד העבודה ומחלקת ההתישבות של הסוכנות היהודית. מגמתו — לספק חומר אנושי מאומן ומנוסה לדיג באילת. בסוף אוקטובר 1951 נפתח קורס ראשון ל-25 חיילי נח"ל והוא נמשך 4 חדשים. אחרי זה נערכו שני קורסים נוספים. הקורסים צוידו בסירות, רשתות וכל הכלים הדרושים ללמוד המקצוע וכן בצריפים, מטבח וכו'.

החי"ל הקציב לצרכי פעולה זו 10,000 בשנת 1952, וסכום דומה לצרכי פעולה זו בשנת 1953.

למרות תנאי המקום הקשים נקלט מספר ניכר של חניכי הקורסים בעבודות הדיג באילת.

החי"ל מתכנן גם הקמת בית לדיג ולימאי באילת, שמטרתו לשמש מרכז לפעולה הימית במקום.

החי"ל אינו מצמצם בפעולתו בשטח הדיג על אילת בלבד. הוא משתף פעולה עם מחלקת הדיג בכל עניני ההכשרה לדיג ובין היתר, למען ביה"ס לדיג במכמורת והקורס המתנהל כעת במושב הדייגים במכמורת. 25 נחלאים מקבלים שם את הכשרתם בדיג והחי"ל תורם את חלקו הנכבד לפעולה זו.

ואלה מפעליו האחרים של החי"ל :

6. בתי יורדי ים בחיפה ובתל אביב

בתי יורדי הים בחיפה ובתל אביב, אשר נוסדו ע"י החי"ל, משרתים נאמנה את ציבור עובדי האניות והנמלים וכן את הדייגים והנוער המכשיר עצמו לים.

מלחינו מוצאים בהם אוירה ביתית וחברתית. כאן מבליים הם את הימים, בהם עוגנת אניתם בנמל ; כאן הם מוצאים ארוחה, חדר-לילה, ספריה ; שומעים הרצאות ומשתתפים בקורסים לעברית, להשתלמות מקצועית ; כאן נערכים בשבילים טיולים, מסיבות, תערוכות וכו'.

בתכנית החי"ל לשפר את השרותים הניתנים בבתים אלה יולהגביר את הפעולה התרבותית בקרב הימאים. לשם זה הוקמה ועדה משותפת של החי"ל ואיגוד הימאים. בשנת 1953 הוקצב סך 10,000 ל"ל להחזקת שני הבתים במקום 8,000 ל"ל ב-1952.

בבית יורדי הים בחיפה נפתח מחדש המוויאון הימי של החי"ל בתוספת מוצגים. התערוכה משקפת ע"י מוצגיה בתמונות, ציורים, דיאגרמות ומודלים את התפתחות הימאות בישראל ובעמים והיא נועדה להיות מפעל חנוכי של קבע.

7. ספריה מרכזית לימאים, עזרה להשתלמות

בקרב עומדת לקום ספריה מרכזית לימאים שתיוסד ע"י החי"ל וחברת "שהם". הספריה תשוכן בבית יורדי הים בחיפה ותהיה מיועדת לעובדים באניות "שהם". כן עומד החי"ל להקים, בשותף עם איגוד הימאים, ספריה לעובדים בשאר אניות ישראל. עד עתה סיפק החי"ל ארגוני ספריות לאניות שונות.

כן מאפשר החי"ל, ע"י הלוואות והקצבות שונות, לימאים רבים להשתתף בקורסים שונים לשם השתלמות במקצועם.

ב-1953 הקציב החי"ל סך 6,000 ל"ל ע"ח מנייתיו לחברת "צים".

9. ש י ח

בכל השנים ארגן החי"ל גם בשנת 1952 — בשותף עם אגף החנוך של משרד החנוך והתרבות — שעורים לשחייה לתלמידי בתי הספר במקומות שניתן בהם למוד השחייה. ויותר מ-20,000 ילד ברחבי הארץ נהנו משעורים אלה. 2,000 ל"ל הקציב החי"ל לפעולה זו בשנת 1952 וסכום דומה בשנת 1953.

10. "יום הים" — הסברה ותעמולה

החי"ל מנהל פעולת הסברה מקיפה על חשיבותה של הימאות לבטחונה וכלכלתה של המדינה באמצעות העתונות, סרטים, תערוכות,

אספות-עם, נספים, הרדיו וכו'. "יום הים", שהפך לחג לאומי בישראל ובתפוצות, נועד לסיכום הישגים ולעידוד מפעלי המשק הימי הישראלי.

4,000 ל"ל הוקצבו ע"י החי"ל לפעולת הסברה ותעמולה בשנת 1952 ו-5,000 לשנת 1953.

11. ירחון "ים", ספרות ימית, חומר הסברתי לחי"ל

זו השנה השמינית מוציא החי"ל לאור את ירחונו "ים", המשמש במה ציבורית יחידה לבעיות הימאות העברית בישראל. הירחון נדפס בכמה אלפי טפסים.

כן מוציא החי"ל ספרות ימית-מקצועית, פופולרית-מדעית וספרות ימית יפה.

בתקופת הדו"ח הוציא החי"ל מהדורה שניה של "שיט מפרשים" ל"ש. טנקוס", "גביציה חופית" ג"כ ל"ש. טנקוס, "מבחר ספורי ים" ל"י. פרישמן וא. תלמי ולוח החי"ל. נמסר לדפוס ספרו השני של פרופ. נ. סלושץ "ישראל בימים" וכן אלבום ימי מהודר לא. בוגן, החי"ל החל גם בהוצאת ירחון בשפה האנגלית, שמטרתו להחזיר את רעיון הימאות העברית בקרב יהודי הארצות דוברות אנגלית. הוא שולח לסניפיו השונים בחו"ל חומר בתמונות, רשימות, מאמרים, חוברות ולוחות קיר.

12. המועדון הימי בחיפה

ליד סניף החי"ל בחיפה קיים מועדון ימי, שנמצא עתה בשנתו הרביעית. הוא נוסד לשם התקרבות החוגים הימיים השונים ומשמש במה ציבורית לכל הגורמים שענין פתוח הימאות העברית קרוב ללבם. בשנת הדו"ח הרצו במועדון שרים, ראשי הספנות העברית ומומחים בינלאומיים.

13. ועדה מרכזית למונחי ימאות

עפ"י יומתו של החי"ל ובשותף עם ועד הלשון העברית הוקמה ועדה מרכזית למונחי ימאות ליד החי"ל והטכניון העברי. הועדה מורכבת מבאייכת החי"ל, ועד הלשון העברית, הטכניון, מחלקת הדיג של משרד החקלאות, "שהם" ומשרד התחבורה. מטרתה להכין מלון עברי מקיף למונחי ימאות, שחסרונו מורגש מאד בחוגים הקשורים במפעל הימי בארץ.

פעילותינו בסניפי החי"ל בחו"ל

אפריקה הדרומית

בתקופת הדו"ח קיים מרכז החי"ל קשר הדוק עם סניפנו זה. הותיק בסניפיו בחו"ל.

כמה מעסקי הסניף בקיפטאון וביוהנסבורג בקרו בארץ וראו את מפעלי החי"ל ושמעו פרטים על עבודתו. קשר מכתבים מתמיד קיים עם הסניף ונשלחו בקביעות חומר בתמונות, רשימות, חוברות ואינפורמציה כללית על המתרחש בחי"ל.

עסקי החי"ל בקיפטאון וביוהנסבורג מגלים פעילות מרובה. נוסף להשתתפותם בתקציבו הרגיל של החי"ל דואגים הם גם לסטיפנדיות לתלמידי ביה"ס הימי בחיפה. בזמן האחרון התחילו להתעניין במיוחד באילת והוקמה ועדה מיוחדת לעניני אילת.

כדאי להזכיר כאן את קבלת הפנים הנהדרת והגלבבת, שארגון החי"ל בקיפטאון לימאי "עצמאות", האניה הישראלית הראשונה שבקרה במקום.

סניף החי"ל ביוהנסבורג הקים תנועת נוער צופרים שמטרתה להכשיר צעירים לעבודה בים ולסייע לחי"ל בארץ במלוי תפקידו. גם בקיפטאון הוקם גודד ימי שנקרא "בוגי הים".

כלי בטאונס "הים" מופיע בקביעות בצורתו הנאה ותכנו העשיר, ומשמש אספקלריה נאמנה לפעולות הסניף באפריקה הדרומית.

בשנת 1952 הקציבה הקרן האמריקאית שבאמצעותה פועל החי"ל בארה"ב סך 21,000 ל"י לפעולותיו. סכום זה אין בו עדיין כדי לספק את האמצעים הדרושים לפעולתו המוגברת בשנת הכספים הנוכחית.

כמה מעסקני הקרן הפועלים במיוחד למען החי"ל, בקרו בארץ בשנת 1952 וראו את המפעלים השונים שלו.

הקרן הוציאה בשנת 1952 חוברת מהודרת באנגלית "ישראל והים" ובה סקירות על מפעלי החי"ל ועל הימאות בישראל.

אנגליה

החי"ל בארץ קבל ממר ק. אברהמס מאנגליה ספינת יאכטה כמתנה לצרכי בית הספר הימי. הספינה כבר הגיעה לארץ ותהיה לתועלת לתלמידי ביה"ס.

ארגנטינה

החי"ל בארץ ממשיך בקשר עם הסניף בבואנוס איירס. החברים משתדלים להעביר ארצה את ספינת האמונים "ולדורה 2" שנבנתה על ידם, ואשר תהיה לעזר למפעלי ההכשרה של החי"ל.

כתביהעת "ים" בשפה הספרדית מוסיף לצאת לאור והופיעו כבר 4 חוברות.



בשנת ה'תש"ח עשה החי"ל לא מעט לקדום מפעליו ולהקמת מפעלים חדשים, עם רבוי אמצעים, תורחב פעולתו. ספנותנו הצעירה זקוקה לחומר אנושי מאומן ומנוסה. החי"ל קבל על עצמו את עול הכשרת הנוער לעבודה בים, תוך בשחון שהישוב בארץ ויהדות הגולה יחלצו לעזרתו.

בשחון זה שימש גם יסוד לתקציבו המוגדל לשנת 1953. להלן פרטי התקציב ל'תש"ח:

הכשרה ימית:

25,000.—	ביה"ס הימי
9,500.—	בנין הפנימיה
85,000.—	המוסד להדרכה
7,000.—	הכשרה מזורות
2,000.—	שחיה
3,000.—	עזרה למשתלמים ופעולות תרבות
131,500.—	בסיס הדרכה לדייגים באילת
10,000.—	בתי יורדי ים חיפה ותל-אביב
10,000.—	"צים" ע"ח המניות
6,000.—	

ארגון ותעמולה בארץ:

5,000.—	"יום הים", הסברה — הרצאות תעמולה
5,000.—	ירחון "ים" — ספרות ימית והדפסות שונות
3,000.—	ארגון ותעמולה בחוף-לארץ, כולל "ים" אנגלי
10,000.—	פרעון חובות והתחייבויות

החזקת המשרדים:

60,000.—	כולל גביה, התרמה ומשכורות, קופת תגמולים
20,000.—	מתנה קבע להדרכה
260,500.—	בס"ה



מכונאי — ימאי (אבא)

ב ח ב ל ה י מ י ל י ש ר א ל

במוסד המרכזי להדרכה ימית

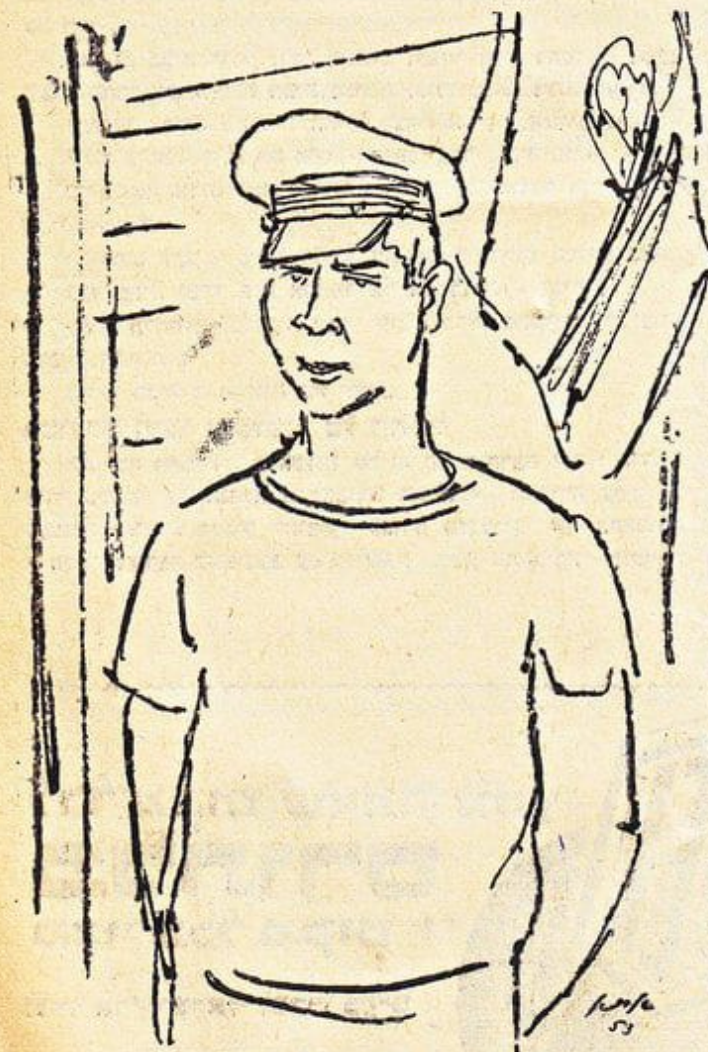
הוראת מקצוע הימאות במדרשה לחנוך גופני שנת הלימודים הראשונה בהוראת מקצוע הימאות מסתיימת באפריל. בקיץ יעברו החניכים, לסיום שנת הלימודים, הדרכה מעשית במחנה אימונים משך שבועיים ימים.

ימי עיון למורי הימאות

במסגרת ימי העיון למורי הימאות בקרו המורים במפעל הקישון ושמעו הסברה מפי ממנהל הנמל ומפי קצין ההדרכה של חיל הים.

השיט האזורי מס' 4 בדרום הארץ

אורגן ע"י אגודת צופיים והתקיים ב-14.3.53. השתתפו 12 סירות-מפרש, מהן 5 של "הפועל", 4 של "זבולון" ו-3 של "צופיים". ניצחה סירת הפועל "עמל" בפקודו של דוד בן-דב. גביע החי"ל הוענק למפקד הסירה.



מלח צעיר (אבא).

במרכז

ההכנות ל"יום הים" תשי"ג

ההכנות ל"יום הים" תשי"ג, שחל השנה ב-8 במאי מסתיימות והולכות.

משרד החנוך והתרבות בחתימת מנהלו הכללי, אליעזר ריגר, הוציא חוזר לכל בתי הספר היסודיים, התיכוניים, המקצועיים וכו' בקריאה לציין את "יום הים" בשעורים, שיחות, מסיבות וכו' לשם הסברת ערכו הרב של מפעל הים ופעולתו של החבל הימי לישראל. מרכז החי"ל הוציא תזמור ספורטי והסברתי (כרוז ל"יום הים", מפקד בתי הספר והסתדרויות הנוער (הצעה), לוח תכנית וכו' שיישלח בצירוף החוזר של משרד החנוך לכל בתי הספר וארגוני הנוער בארץ.

"קול ישראל" ו"קול ציון לגולה" יחדו תכניות מיוחדות לרגל "יום הים". כן יסודרו תכניות לעולה.

איגוד הדייגים הוציא חוזר למשקי הדיג לחוב את "יום הים" כיום הדיג העברי בארץ.

בתל-אביב תהיינה התגיות הבאות:

א. שיוט "יום הים". השיוט יערך בתל-אביב לעכו. ישתתפו בו כ-40 סירות ומאות חניכים מכל אגודות הנוער הימיות, ביה"ס לדיג במכמורת ומועדון השייטים "הכרמל". הנוק יהיה בשעה 10 בנמל יפו.

ב. כנוסי תלמידים. יתקיימו 2 כנוסים גדולים של תלמידים הלומדים ימאות בבתי הספר היסודיים מטעם החי"ל, בתל-אביב ובחיפה. בתכנית: דבר "יום הים", הצגת סרטים ימיים, חלוקת פרסים למצטיינים בחבור על נושא ימי ובחתימה ספורטיבית.

ג. החגיגה המרכזית תיערך הפעם במסגרת עתון העתונאים שיתקיים בליל שבת, 8 במאי באולם מוגרבי. ינאמו י. ספיר, שר התחבורה, מ. לימון, מפקד חיל הים, ח. לבנון, ראש עיריית תל-אביב וחבר נשיאות החי"ל. בתכנית האמנותית: שחקני "הבימה" יקראו קטעים מובחרים מתוך המחזה "אני רב החובל".

ד. מסיבה חגיגית לכבוד "יום הים" תיערך בבית הימאים בתל-אביב ביום א', 10 במאי, ליד שולחנות ערוכים. בתכנית: דבר "יום הים" ותכנית אמנותית עשירה. המסיבה מיועדת למוזמנים בלבד.

ה. מפעל כספי ע"י ארגוני הנוער — הפצת תריות לטובת מפעלי ההדרכה הימית של החי"ל בתל-אביב, חיפה, נהריה, עכו וכו'.

כן יתקיימו אספות "יום הים" במושבות שונות.

מדיוני הועד הפועל של החי"ל

בישיבת הועד הפועל מ-22.3.53 בראשותו של מר י. שריר גורנו עניני התקציב לשנת 1953 ועניני "יום הים". ההחלטה הסופית בענין התקציב נדחתה לישיבה הקרובה.

אורחים

מבקרים בארץ ה"ה מ. קלף, סגן יו"ר החי"ל ביהננסבורג ומ. תמרי, חבר ועד הסניף שם. האורחים נפגשו עם חברי הועד הפועל בתל-אביב וחיפה ועם מזכירות המרכז, שמעו הסברים ובקרו במפעלי החי"ל בחיפה, תל-אביב ואילת.

בבסיס להדרכת דייגים באילת

בוגרי המחזור האחרון של קורס הדייגים, שהשתתפו בו חברי שח"ל מעציון גבר, נקלטו כולם בדיג באילת ומצליחים בעבודתם. **ספינה של החי"ל לאילת**

מתנהל מ"מ בין אגף הערבה של מנהל הפתוח שבמשרד האוצר לבין החי"ל בדבר רכישת ספינה ע"י החי"ל לאילת. **קורס הדייגים במכמורת**

נפתח במכמורת בהשתתפות 25 חברי נח"ל. הקורס מתנהל ע"י מחלקת הדיג והחי"ל.

בסניף חיפה

עובדה תכנית פעולה לגיוס כספים וחברים נוספים לשנת 1953. נערכות פגישות של ארגונים ומוסדות בענין רכישת חברים. מר מ. פומרוק מנהל מ"מ עם "שהם" בדבר סידור ארוחת ערב באניה "ירושלים".

הוקמה ועדת המוזיאון בהרכב ה"ה א. רוזנפלד, זאב היס ומר ראש, מנהל המוזיאון העירוני.

בבית יורדי הים

נערכה מסיבת פורים נאה לילדי הימאים בהשתתפות הכספית של החי"ל.

מתקיים בבית קורס לרבי חובלים וקציני ספון ראשונים מטעם משרד התחבורה. הנהלת הבית מגישה ללומדים את מלוא העזרה. הוחלפו ספרים מספריית החי"ל לצוות א. ק. "אברהם גרץ". איגוד הימאים פינה את משרדו בבית ועבר לדירה חדשה. נערך נשף פורים לימאים ולמשפחותיהם וכן סודרה מנחת פורים לילדי הימאים.

הקורסים לקציני סיפון ולרבי חובלים מתנהלים כסדרם בבית. בקר בבית וסייר בכל אולמיו שר התחבורה י. ספיר. מאות תלמידים ומוסדות צבור שונים בקרו בתערוכת המוצגים שבבית יורדי הים.

נערכו בבית 2 חתונות של ימאים.

במועדון הימי והכלכלי של החי"ל

במסיבה החמישית בראשותו של מ. הינדס הרצה ד"ר נ. וידרא, מנהל "שהם" על הנושא "התחבורה הימית — תחבורה עממית". למסיבה הששית הסכים להופיע כאורח המועדון שר התחבורה י. ספיר, שהרצה ב-20.2.53 על הנושא: "משק התחבורה". במסיבה

השביעית דבר חבר הכנסת אליעזר לבנה על הבעיה: "אין הכרח בחוסר עבודה".

בבית הספר הימי בחיפה

בעקבות השניים שחלו במבנה בית הספר הימי עם הצטרפותם של משרד הבטחון וצה"ל להנהלתו, הפך בית הספר הימי לבי"ס תיכון לקצינים בצי הסוחר וחיל הים. התכנית החדשה תונהג כבר בשנת הלימודים 1953/54.

היכטה, שנתקבלה במתנה לחבל הימי ממר ק. אברמס באנגליה, כבר הגיעה ארצה ותשמש לצרכי ביה"ס הימי בחיפה. ארכה 44 רגל, רחבה 10 רגל ונפחה הרשום 1273 טון, בעלת שני מנועים של 65 כ"ס כל אחד.

בסניפי החי"ל בחו"ל

באפריקה הדרומית

קבלת פנים לא"ק "עצמאות" בקיפטאון

בואה של א"ק "עצמאות" של חברת "צים" לקיפטאון ב-9.1.53. הפך מאורע לכל היהדות באפריקה הדרומית. התלהבותו של הישוב על מנת להסדיר את התנועה באותו יום. באו ראשי התנועה הציונית, העתונות היהודית, אנשי המסחר, הנוער וסתם יהודים מכל השכבות.



OK.

לאחר יום חום
גם בגדיך סובלים
מאבק חיעה - נקה אותם

קשת

מנקה ומצבעת



לכל מקום שאתה נוסע -

כלתורם

מצוי בכל מקום !

ללוי ארץ-ישראלי ומצרי בע"מ

אשרדים: לונדון, ניויורק, פאריס

מרסיל ברוסל וינה רומה

יוהנסבורג קפטאון

תנובה

המכל"ר הראשי
להספקת
תוצרת חקלאית
במדינה



ברכת

פועלי נמל חיפה

לממשלת ישראל, לצבא ההגנה, למועצת
פועלי חיפה, לוועד הפועל של ההסתדרות
ולכל עובדי ויורדי הים באשר הם שם

מזכירות פועלי נמל חיפה

מחסני עצים בע"מ

המשרד הראשי:

רחוב לילינבלום 39

ת.ד. 1772 טל. 5979

*

עצים לבנין ולרהיטים

מחסני ברזל בע"מ

תל-אביב — ירושלים — חיפה

המשרד הראשי: רח' לילינבלום 39

ת.ד. 50 טלפון 5116

יבוא ומכירה של ברזל

פסים ופחים מכל הסוגים

תרזיה

בית חרושת ונגרות בע"מ

ת.ד. 14 טלפון 219

ראשון לציון

ביח"ר הגדול והמשוכלל ביותר בארץ לייצור רהיטים
ועבודות נגרות לבנין מכל המינים והסוגים

"ארז"



חברה להספקת צרכי חשמל, קרור והנדסה בע"מ
חיפה

קרור — חשמל

משרד ראשי	בית חשמל	בית מלאכה לקרור
שער פלמר 4	רח' הרצל 57	רח' שבתאי לוי 16

טלפונים 4004, 6239

שרות למתקני קרור באניות

קהל יהודי עצום של אנשים, נשים וטף צפה במתיחות שעות על שעות במל קיפטאון. היה צורך להזמין תגבורת של משטרה משך כל שלושת ימי שהותה של האניה במימי קיפטאון נהרו אליה המונים, לראותה, לראות את דגל ישראל מתנוסס ברמה, לעלות עליה ולחטוף שיחה עם אנשי הצוות. התרגשותו ושמחתו של הקהל לא ידעו גבול כי ראו באניה סמל של תקומת העם, של תקומת עצמאות ישראל, איתלותה וריבונותה.

קציני האניה ואנשי הצוות הוזמנו לבתי היהודים, מקום שם היהודי שבא לפגוש את האניה הישראלית הראשונה, שהגיעה לחופי דרום אפריקה, עלתה על המשוער.

נערכו לה סקבלות פנים, ארוחות ומסיבות עד שקראו אין אונים: „הנכם הורגים אותנו באדיבותכם“.

היה זה דבר מופלא בכמה אהבה והתרגשות הסתכלו יהודים משוטים על האניה ומטענה, שלא נבדלו בכלום מכל אניה אחרת.

הרגשת האחרות היהודית באה על בטייה המובהק ביותר בשלושת ימי חג אלה, כאילו אמרו כולם, אנו חלק בלתי נפרד של עם ישראל, של מדינת ישראל.

2 קבלות פנים רשמיות נערכו לכבוד רב החובל של האניה פ. וייל וצוות „עצמאות“: א. מטעם החבל הימי לישראל, סניף קיפטאון; ב. ע"י ועד משותף של הפדרציה הציונית והחבל הימי לישראל.

מסיבת החייל היתה ב-11.1.53 באולמי הפדרציה הציונית. יושב ראש יו"ר החייל בקיפטאון י. פרנק, אשר הקביל את פני הקצינים ואנשי הצוות של האניה. מאורע זה, בואה של האניה, אמר, הוא עדוד רב לחייל, שעמל והקים תנועה למען תחית הימאות העברית, בזמן שכולם הביטו על הדבר תוך ספקנות וזלזול. אנו רואים הכללי של ישראל באפריקה הדרומית י. אילון, רושם רב עשתה על הקהל ברכתו של הרב הראשי י. אברהמס, נשיא הכבוד של החייל.

לגבי מרים ולמר שלמה ונציה

לכלולות בנם יהודה עם בח"ל

מזל טוב ושפע ברכות

בית החבל הימי לישראל

לעסקננו הותיק והנכבד

מר מ. נ. מרהס ורעיתו

בקיפטאון

לכלולות בתם ציונה עם בח"ל

ברכות מאליפות

מרכז החבל הימי לישראל

הוא הצביע על הישגיה הרבים של החייל בשטח החנוך הימי ועודו מפעיל הים בישראל, הזכיר את ביה"ס הימי בחיפה, מקום ההכשרה של רוב הימאים והביע את תקוותו כי בקרוב ייפתח קו אילת - אפריקה הדרומית, אשר יהווה לא רק עורק חיים של מדינת ישראל אלא גם עורק לחיי הרוח בין ישראל ליהדות מדינת הכף. ברכו ע"י א. מייזלט, נשיא ועד הקהילות י. ויינרייך, היושב ראש הראשון של החייל באפריקה. ע"י הד"ר מ. סולוביצ'יק בשנת 1938. כן אמר דברי ברכה השופטהעליון הרבשטין. את שורת הנאומים סיים גורדון יפה, יו"ר המרכז הארצי של החייל באפריקה. השיב למברכים רבי החובל פ. וייל שהכריז בהתרגשות: לקבלת פנים מפוארת, לבבית ונלהבת כזו לא זכיתי משך כל 42 שנות שרותי בים.

קבלת הפנים השניה נערכה במויזנברג ב-12.1.53. למעלה מ-1500 איש השתתפו במסיבה המפוארת ומספר היה צבא על פתחי האולמות מאין אפשרות להכנס פנימה. פתחו את החגיגה יו"ר הפדרציה הציונית במחוז המערבי של אפריקה, מר י. הופמן. אחריו דבר קונסול ישראל י. אילון, שסקר את התפתחותה של הספנות הישראלית ואת הישגיה של „ציס“, בשם הוועד המרכזי של החייל באפריקה ברך גורדון יפה. דברים נרגשים השמיע הרב הראשי י. אברהמס, שהזכיר את אלפי המפעילים והעולים שרב החובל העביר באניותיו לישראל. כאשר עמד רב החובל פ. וייל להשיב למברכים, קם כל הקהל הרב על רגליו וערך לו מחיאות כפיים סוערות שנמשכו דקות מספר. היתה זאת תמונה שלא תישכח במהרה מכל שראוה. מלבד 2 החגיגות, הגדולות הנ"ל, התקיימו מסיבות וארוחות למספר מצומצם יותר של אנשים. קונסול ישראל הזמין את אנשי „עצמאות“ למסיבה במלוגו, רב החובל הזמין את השלטונות, ראש העיר וראשי התנועה הציונית, החייל והקהילה היהודית לארוחת ערב באניה, הוא קיים גם מסיבה באניה לעתונות היהודית וכו' וכו'. א/ק „עצמאות“ הפליגה ממימי אפריקה הדרומית מלווה ברכה הישוב היהודי כולו.

אמסקר בע"מ

(לשעבר מעדן חיפה בע"מ)

מחסיני קרור

החגיגה ומחסני ערובה

ביח"ל קרור

חיפה, רח' הנמל 14

ת. ד. 1466, טל. 3850

ב. לוריא בע"מ

דרך העצמאות 35, חיפה, טלפון 3539 ת. ד. 1595

חבלים, בדים, חוטים, צרכי

דיג וחקלאות, הספקה לאניות

פלקרמיק

תעשיית קרמיקה
אמנותית ושימושית

מפרץ חיפה, ת. ד. 4888 טל. 7124

תבל

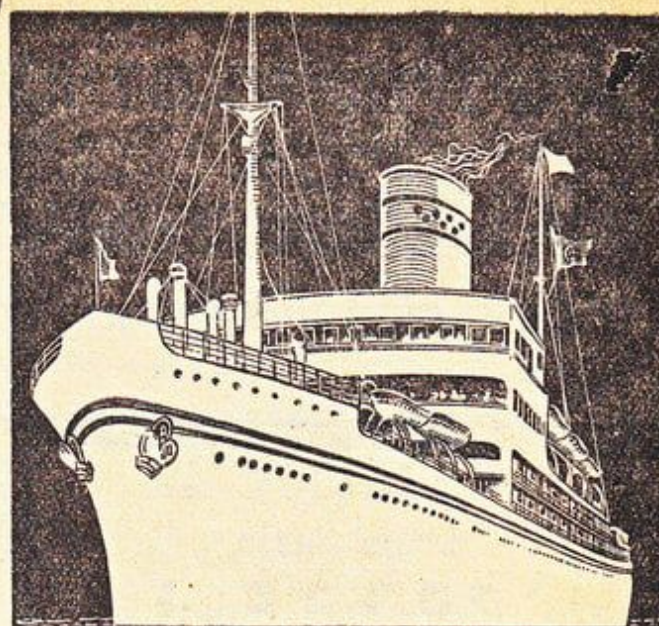
חבר נסיעות בע"מ



כרטיסי נסיעה לאירונים, אניות ורכבות
משלוח ימי • מטען אוירי
כל סוגי בטוח • טיולים

טל. 67551

רחוב לילינבלום 42, תל-אביב, מברקס: תבל



סע
באניה
ישראלית

צים

חברת השיט הישראלית בע"מ

סוכנים כלריים:

שהם שרותי הים בע"מ

ש. ביין ושות' בע"מ

חיפה, רח' הבנקים 11, ת. ד. 536, טל. 3300

זכוכית לבנינים, רהיטים, מכונות וכו'
מראות, כלים מזכוכית, בקבוקים וכו'

החברה הארצית לעבודות עפר בישראל

מוציאה לפועל עבודות סקול, חרישים, נקוז, תעלות השקאה, בונה מעפר מקוי מים וברכות דגים. יישור שטחים לשכונות, פלוס דרכים לכבישים, בנין סוללות למסילות ברזל, לכל סוגי קרקע ובכל שטחי הארץ. בציוד חדיש של מחפרים, טרקטורים, דחפורים וסקרייפרים אוטומטיים מהגדולים והחדשים ביותר.



חריש"חברה קואופרטיבית חקלאית בע"מ

תל-אביב, רח' לבונטין 30 — טלפון: 3122 — מחסן: 66018 — סניף חיפה, רח' המגינים 35

הוצאת ספרים

נ. טברסקי

חברה בע"מ

מבחר ספרים ליום העצמאות

בשרות פלשת מאת ארי אבנרי / עלילות
פלמח מאת פלמחאי / בני המגיד מאת יהושע
בר-יוסף / הדרך ליריחו מאת יגאל מוסינזון /
חמישים הדקות של קולה מאת שמואל
שווארץ / מחיר החופש מאת יצחק זיו-אב /
סיפורי דגניה מאת מרים זינגר / הבחורים לא
הכזיבו מאת מנחם תלמי.

נמצאים למכירה בכל בתי-המסחר לספריים

"דביר לעם"

היא סידרה של ספרי מופת מן הספרות העברית והכללית המכוונת לבתי הספר ולעם. המחיר הקבוע לספרים אלה — 800—900 פרוטה לספר בתבנית נאה — עושה אותם שווים לכל נפש באמת.

בין השאר הופיעו עד כה כתבים משל מגדלי מו"ס, שלום עליכם, י. ל. פרץ, שלום אש, אברהם מאפו, אריסטופאנס, ש. מלצר, אשר ברש, הומירוס, יעקב פיכמן, איסכילוס, סופוקלס ואוריפידס, ת. הזו, ש. בן-ציון ויצחק למין.

יופיעו בקרוב: מגדלי מו"ס / ספר הקבצנים (מהדורה מצויירת ע"י י. ל. שורין); ו. שקספיר / טימון איש אתונה (תרגום י. אפרת); ה. איבסן / פר גינט (תרגום לאה גולברג); יעקב כהן / לקט מתוך כתביו; י. ל. פרץ / חסידות (מבחר); י. ד. ברקוביץ / מבחר מתוך כתביו.

סידרת "דביר לעם" יוצאת לאור בהוצאת דביר תל-אביב

צור תנובה



**משקה מדבש
מפוסטר ומבושר**

החברה לחוטי חשמל בישראל
בע"מ

The Electric Wire Co. of Israel Ltd

חיפה, ת. ד. 443, טל. 7191

החברה המזרחית למחסני ערובה

בע"מ

**Levant Bonded Warehouse
Co. Ltd.**

מחסני ערובה ומחסנים חפשיים
שחרור סחורות והובלה

חיפה תל-אביב יפו

לשוחררי

הימאות

הישראלית

חזקו ואמצו!

כפר אתא
המועצה המקומית

כרמית בע"מ

תעשייה חימית

סבון רך וסבון נוזל בשביל אניות

חיפה ת.ד. 282 טל. 7228

ההסתדרות הכללית

של העובדים העבריים בארץ-ישראל

מועצת פועלי חיפה

חברת המהנדס

אגודה שיתופית של ארכיטקטים מהנדסים
ומתכנני ערים בחיפה בע"מ

חיפה, רח' ירושלים 2, ת.ד. 5140 טל. 2505

לחלוצי הימאות הישראלית
המפלסים לנו נתיבה בימים

ברכת:

ל. גליקמן בע"מ חיפה

רח' המגינים 46, טלפון 3172

"וולטה"

בית-חרושת
לצרכי השמל בע"מ

המשרד: רחוב הנמל 59, חיפה, טל. 3023, ת.ד. 1345
בית חרושת: מפרץ חיפה, טל. 7101

האחים משולם

סוכני אניות ועמילי מכס

המשרד הראשי: חיפה, ת.ד. 376, טל. 3772

סניפים: תל-אביב, ת.ד. 1746, טל. 5068; יפו, טל. 5068

מז

טחנת קמח
חיפה

טלפון 2978
ת.ד. 686

לרגל "יום הים" שלוחה ברכתנו

לחיל הים הישראלי
ליורדי הים העבריים,
לעובדים בנמלים,
לדיוגים בחופי ארצנו,
לכובשי הים הצעירים
ולחבל הימי לישראל

אבא חושי
ראש עיריית חיפה

"מלש"

קואופרטיב של חיילים משוחררים
לייצור חמרי בנין בע"מ

תל-אביב, רחוב החשמונאים 82, טלפון 5232

מייצר מרצפות למדרכות
אבני שפה, לבנים ובלוקים
וכל מיני תוצרת מלט

מוציא לפועל
עבודות רצוף וחנחת אבני שפה

ביהח" עובר
לג'ליל, איחוד התעשייה, הרצליה

בנק הפועלים בע"מ

נוסד בשנת 1921

תל-אביב

משרד:	המשרד הראשי:
רח' אלנבי 126	רח' מונטיפיורי 21

סניפים:

צפון תל-אביב, יפו, חולון, מגדל-אשקלון, רמלה, לוד
באר-שבע

כל עסקי בנק בתנאים נוחים
קשרים בנקאיים ענפים בחו"ל

העברות וגובינא בכל חלקי הארץ באמצעות
הסניפים וקופות המלוה של העובדים
ברחבי הארץ

יצאו לאור **בהוצאת החבל הימי לישראל**

עקבה בצרוף מפת אילת

י. ברסלבסקי

מפרשי ארגמן

א. גרין
תרגום: ל. גולדברג

השחיה. צורה אלבומית, תמונות רבות

מ. גלפז

שיט מפרשים. מהדורה שניה

ש. טנקוס

נביגציה חופית

חבלים וקשרים

רב חובל ז. הים

מבחר ספורי-ים

י. פרישמן, א. תלמי

ים ישראל בצ'ור. אלבום, הופיע זה עתה

הצייר א. בוגן

כרכי "ים"

שנה ששית ושביעית

בהכנה: "מאות למעשה"

חברות להדרכה

גידול מתמיד של ייצור החשמל

התפוקה (קילוואט-שעות)	יכולת הייצור (קילוואטים)
314.000.000 — 1948	58.000 — 1948
383.000.000 — 1949	100.000 — 1949
648.000.000 — 1951	130.000 — 1951
780.000.000 — 1952	230.000 — 1953

**חברת החשמל
לארץ ישראל
בע"מ**



בני נבי

חברה א"י אלקטריקה
לביטוח בע"מ

**בן סלז'ר
בטוח**

תל-אביב • חיפה • ירושלים
פתח-תקוה • רחובות • נתניה

קופת מלוה וחסכון שתופית

של העובדים בחיפה בע"מ

המרכז: רח' החלוץ 41

סניפים: בעיר ברח' כיאט 4, עכו, צפת,
קרית חיים, כפר אתא, תל-חנן, נשר, קרית-
שמונה, בית שאן

"כרמל"

חברה מזרחית בע"מ

בוכנות אניות — משלוח סחורות — בטוח
תל-אביב, ת.ד. 1246, רח' לילנבלום 92, טל. 4831
חיפה, ת.ד. 1354, רח' העצמאות 47, טל. 2587
משרד רשום: ירושלים, בית מצפה, רחוב יפו

א. סברנסקי

ביח"ר לקונסטרוקציות ברזל
וכל מיני עבודות מתכת

רח' נצרת, מול תחנת הכח הישנה
חיפה, טל. 4797

סולל בונה

בע"מ

**המרכז הקבלני של ההסתדרות הכללית
של העובדים העבריים בישראל**

מאז 1936 עוסק סולל בונה בהתמדה בפתוח עבודות
נמל וים ולהבטחת מקומו של הפועל העברי בענפי משק
חיוניים אלה.

סבלות, סוארות וסיראות, מספנות לבנית כלי שיט
ולתקונם, שרותי סירות מנוע בנמל, עבודות צלילה, מחסני
ערובה הם השטחים בהם פעיל סולל בונה במישרין או
בשתוף עם גורמים אחרים.

סולל בונה מבצע גם עבודות בניה ופתוח חשובות
בנמל חיפה ובנמל הקישון: הטית הקישון, סכרים,
מחסנים, הרחבת רציפים ועבודות מים אחרות.

ש. פרידמן ושות'

שחרור, רשום, משלוח סחורות וקומיסיון
סוכני מכס מורשים



אקספרטים, מוסמכים לחמרי בנין



חיפה, רח' העצמאות 37, חדרים 31-30

טל. 6376-6959

ת. ד. 1716

בראש מפעלי הזכוכית בארץ

"בניציה" בע"מ



חיפה ת. ד. 168

טלפונים 7239, 7289, 7365

לכל עובדי המכס והנמל בחיפה.

מנהלים, פקידים, פועלים, סוכני אניות.

ולכל חברי החבל הימי לישראל.

סוכני המכס ויבואנים

מ'טב

איחולינו

ל"יום הים"

ועד אגוד

סוכני המכס והתחבורה

בח פה

לממשלת ישראל, לצבא ההגנה לישראל,

לחיל הים, לאניות העבריות ועובדיהן,

לעובדים בנמלים, לדייגים בחופי ארצנו,

לכובשי הים הצעירים

מ'טב אחולינו

ל"יום הים"

המספנות המאוחדות

"עגן" בע"מ - חיפה

בני דבכים בע"מ

ביח"ר של חיילים משוחררים
למוצרי מוזאיקה ומרצפות

ת ל - א ב י ב

דרך פתח תקוה

ליד בית התעשיה

ת.ד. 2260

עגור בע"מ

קואופרטיב לשרותים באניות

חיפה - נמל

המשרד: רח' הנמל 2 טל. 66438

גרוד חלודה, צביעה, נקוי דודים

מיכלי מים ודלק, החזקה

" ל י ם "

**חברת
לאכפפה
לאניות**



חיפה, בנין המשביר, שער פלמר 2
ת. ד. 1312 טל. 4271-4, 2255
תל-אביב, רחוב חבר האומיים 3
ת. ד. 130 טלפון 6011-6

סוכנות לאומית לבטוח בעיה

דרך העצמאות 47 חיפה
טלפונים 3841 — 4865, ת. ד. 289
כל ענפי בטוח ע"י חברות
וללודים לונדון

אהרון רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי בכל עניני הובלה ימית
חיפה — ת. ד. 74 — טלפון 4241/2
סניפים:

תל-אביב-יפו — טלפון 66879, ת.ד. 305
ירושלים — טלפון 3451, ת.ד. 1357

בית דפוס סוכובולסקי

חיפה

סמטת עזה 5 — טלפון 3882

"הימה"

**המפעלים הישראליים
למספנות והנדסה בע"מ**

בתי מלאכה ויציקה
קבלנים לעבודות הצי והממשלה
כל סוגי תקון אניות
בניית סירות וספינות מפלדה



המשרד: דרך העצמאות 9 טל. 66551, ת.ד. 1951
בתי מלאכה: מפרץ חיפה, אזור התעשייה טל. 7186



סוכני מכס ותחבורה

תל-אביב, רח' הרצל 62 טל. 62961, ת. ד. 2441
שחרור סחורות בכל תחנות המכס בארץ
ספנות, השגחה, החסנה, בטוח, הובלה בים באויר וביבשה
נסיוננו ערובה ליעילות

א ר ג מ

מ פ ע ל י ם
לצביעת טקסטיל
ב ע י ם



ב נ י - ב ר ק
טלפון 7197-8

קופת מלווה וחטכוז
של העובדים בנתניה
ב ע י ם



תבת דואר 16
טלפון 116

החברה הישראלית
לטרקטורים וציוד
ב ע י ם

ח י פ ה

תל-אביב



מנועים דיזל ימיים
CATERPILAR TRACTOR CO.

טרקטורים, מנועים דיזל, דחפורים
ומכונות להעלאת עפר

כחיל הים

כחיל היבשה

וכחיל האוויר

שותים לבריאותם ולהנאתם

רק יינות טבעיים מענבים שהם

יינות כרמל מזרחי

מיקבי ראשון לציון וזכרון יעקב

מרדכי מנו

סוכן ושוכר אניות להובלת נוסעים ומטען
עומד לרשות הקהל המסחרי בכל עניני הובלה ימית

ת. ה. 3003, רח' הנמל 53, טלפון 66040 חיפה

„דיג ומשק“

חיפה, רחוב העצמאות 66

טלפון 2768 ת. ד. 1263

„חמת" בע"מ

מפעלי מתכת. נחלת-יצחק
תל-אביב, ת.ד. 1944, טל. 67607—67606

ביהח"ר הגדול והחדיש לייצור של:

ארמטורות פניטריות

ברזים, בטריות לאינסטלציה, שסתומים לבנין ולהשקאה
ומחלקה לצפוי כרום ניקל

מוצרי פרזול לדלתות ולחלונות

צירים ישרים, כפופים ומתרוממים, פומלים וצירי „טע", מנעולי
לחץ, מריצות, יפונקות, דליים וכלי עזר שונים לעבודות בנין.

קונסטרוקציות ברזל

מיכלים ודודים

ציוד תעשייתי

ח. מ. ה. חברה לייצור כלי-שולחן
מניקל כסף בלתי מחליד ונירוסטה



הסנה
חברת הביטוח הגדולה בישראל
המשרד הראשי:
תל-אביב רח' לילינבלום 44

הקואופרטיב המאוחד להובלה בע"מ
הובלת משאות לכל חלקי הארץ

„שרב"

המשרד הראשי:

ת"א, מקוה ישראל 8

תל-אביב	יפו	חיפה	ירושלים
טל. 3986	טל. 80834	טל. 4394/6	טל. 3026
4618, 4641			
פתח-תקוה	רחובות	טבריה	באר-שבע
טל. 231	טל. 232	טל. 221	טל. 33

קואופ. הנמל החדש בע"מ

הובלת משא

חיפה, רחוב הנמל 45, 59, טל. 3829, 66958

קרדיט גומלין

אגודה הדדית בע"מ

(נוסד בשנת 1926)

תל-אביב, רח' הרצל 14, פנת רח' לילינבלום
ת.ד. 128, טל. 5137

* כל עסקי בנקים קואופרטיביים
בתנאים נוחים

המשביר המרכזי

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

תל-אביב
ח.י.ה
ירושלים

המוסד המרכזי להספקה של
התנועה הקואופרטיבית בישראל

אנציקלופדיה ע ב ר י ת

הננו מודיעים בזה לקהל חותמינו, כי הופיעה מהדורה חדשה של כרך ג'. כל החותמים שטרם קבלו את הכרך הנ"ל יכולים לקבלו בסניפי "מסדה" או אצל סוכניהם.

הכרך ה' נמצא בדפוס ויופיע בחודש יולי; נמצא בהכנה כרך מיוחד שיוקדש כולו ל"ארץ-ישראל".

בקשר לאינפורמציה אפשר לפנות לסניפי "מסדה", תל-אביב, ירושלים, חיפה, ראשון לציון והרצליה ולחנויי ספרים.

אחים גולדשטיין

חברה לשכון ופתוח בע"מ

החברה בונה ומוכרת דירות

חנויות ומשרדים בבתים משותפים

ובונה שכונות קטניות



לחברה בתי תעשייה לעבודות

הנגרות, המסגרות, המרצפות וכו'

רמת-גן, רחוב ביאליק 45 — טלפון 7261

חברת החמצן לישראל

האחים מילר

ביח"ר לחמצן אצטילן ומטלוגניה

טל. 7215

בבית החרושת

טל. 3295

המשרד

חיפה, ת. ד. 290

חברת פחם ישראל בע"מ

ISRAEL COAL COMP. LTD.

חיפה, רחוב העצמאות 47, טל. 3413

ת. ד. 1434

פחם ממדרגה ראשונה, טעינה ישירה

מאנית המחסן שלנו "יוסף" העוגנת

בנמל חיפה ע"י שובר הגלים

וכנהימר

חיפה, רח' הרצל 14, טלפון 2488

נוסף להכפלות רגילות

עכשיו חדש בהיפה

הכפלה ליטוגרפית

"צבע"

**תעשיה מזרחית
לצבעים בע"מ**

חיפה

ת.ד. 577

*

טלפון 7158

אהרון רוזנפלד

סוכן אניות

המרכז חיפה

סניפים

ירושלים

יפו

תל-אביב

"אות"

דפוס קואופרטיבי בע"מ

חיפה

גדול בתי הדפוס בצפון הארץ

הדר הכרמל, רח' הרצל 61, טלפון 2973

לסוללים נתיבה בימים

ברכת:

"הקו"

[קואופרטיב קבוצי-השה"צ
להובלת משא בע"מ]

חיפה, רחוב הנמל 55, טל. 2228

מרדכי אמסלם

חיפה, רח' הנמל 53

טלפון 6051, ת.ד. 610

שחרור מכס וסוכן אניות

מ. וי. ברמן

תל-אביב רחוב נחמני 36

קבלנים לעבודות בנין
ולסלילת כבישים

לימאות העברית — פאר המדינה

עלי והצליחי!

אשה קרסו ובניו בע"מ

סוכנים כלליים של:

סינקלר

שמני הסיכה המשובחים, תוצרת ארה"ב

משרדים: רחוב החשמל 20—18 — טל. 4723, ת"א.

מחסן: דרך ראש פינה — טלפון 5098 תל-אביב.

פרדס

אגודה קואופרטיבית של פרדסנים בע"מ
(נוסדה בשנת תר"ס)

המשרד: תל-אביב, רחוב לבונטין 8
טל. 4351 ת.ד. 461

עקב כספי

סוכן אניות

חיפה, דרך העצמאות 76, פנת רח' נתן 1
ת.ד. 27, טל. 3026

לקראת יום הים מברך את חברות הספנות
ויורדי הים הישראלים

לחלוצי הים, לכל הישוב ומוסדותיו

שפע ברכות

שיכון אזרחי בע"מ

מיסודו של המפדה האזרחי בישראל

תל-אביב, שדרות רוטשילד 28, טלפון 62348

עצמון

מחסני ערובה בע"מ

החסנה, סוכני מכס, סוכני אניות,
חובלה ימית, בטוח, פכלות מיכנית



ת"א: רח' לילינבלום 11, ת.ד. 698, טל. 62485

חיפה: רח' הנמל 14, בית מעדן, ת.ד. 1466,
טלפון 66196

ירושלים: בנין סנסור, ת.ד. 951, טל. 5270
מברקים: עצמון ת"א

החסנה א"י בע"מ PALESTINE STORAGE Ltd

מחסני ערובה ומחסנים פרטיים

תל-אביב, רחוב מקות ישראל 3
ת.ד. 2201, טלפון 4134

מחסני ערובה ארצי-ישראלים

בע"מ

(מקודם ז. שריבר)

משרד ראשי:

תל-אביב, רח' אחד העם 30, ת.ד. 1789, טל. 54-6353



מחסני ערובה ופרטיים, עמילות מכס, העברה

אקספורט — אימפורט, סוכני אניות,

בטוח והעבחה

חברה קבלנית לבנין

צבי סבירסקי ושות' בע"מ

בנין בתים משותפים
ברמת-גן, בגבעתיים והסביבה

המשרד: רמת-גן, רחוב ארלוזורוב 10 פנת המעגל

בנק
לאומי לישראל
בע"מ

הבנק הוותיק
והגדול בארץ-
הבנק שלך



העולם לפניך...
בטוסר בק.ל.מ.

פרטים והזמנת מקומות ע"י כל
משרד נסיעות מוסמך או הסוכ-
נים הכלליים:

אברתור
בע"מ

אחוזת בית 3
טלפון 5218
תל-אביב



לקצינים ולמלחים
באניות הישראליות
לעובדים בנמלים
ולדייגים בחופי ארצנו
ברכה



הסתדרות עולמית
לנשים ציוניות
ו י צ ו

"מזל וברכה"

ביח"ר ליהלומים

נתניה

טלפ. 145

ת.ד. 150

ח. מייזלר בע"מ

דפוס ובית חרושת לקופסאות

חיפה, רח' המגינים 52 טל. 3856



מנא

אגודה שיתופית מרכזית לשיווק
תוצרת חקלאית בישראל בע"מ

המשווק הקואופרטיבי המרכזי
לתוצרת המשק החקלאי הפרטי

ביצים ועופות

ירקות ופירות

דבש ותוצרת חלב

המרכז: תל-אביב, רח' צ'לנוב 21

טלפון: 6098/9 — 6090

מחסנים: בערי הארץ והמושבות

נ. פלדמן ובנו בע"מ

מכונות ומכשירים לחקלאות וכלים מכניים

חיפה, דרך העצמאות 57

תל-אביב, רחוב הגליל 9

טלפון 62571 ת.ד. 1883

טלפון 2522 ת.ד. 3043

מחלקת החלקים: ככר המגינים

טלפון 66945

"החקלאית"

אגודה הדדית לבטוח

ושרותים וטרינריים למקנה

בישראל בע"מ

קפת מלוה

של

הפועל המזרחי בא"י בע"מ

תל-אביב, רחוב אחד העם 108, טל. 4474—66755
סניפים:

ירושלים: רח' הרצל, בית כורי טל. 5181
נתניה: רח' הרצל, ככר ציון טל. 321
כפר-סבא: רח' השרון בית הפועל המזרחי טל. 204
ההון הרשום — 200,000 ל"י
נ. ל. ע. ס. ק. י. ב. נ. ק.
מחלקה מיוחדת לכל סוגי בטוח

בנק הפועלים בע"מ

נוסד בשנת 1921
תל-אביב

המשרד הראשי: רח' מונטיפיורי 21
משרד: רח' אלנבי 126

סניפים:

צפון ת"א, יפו, קרית-שלום, חולון, בת-ים,
בית-דגון, רמלה, לוד, באר-שבע
כל עסקי בנק בתנאים נוחים
קשרים בנקאיים ענפים בחר"ל
העברות וגבינה בכל חלקי הארץ
באמצעות הסניפים וקופות המלוה
של העובדים שברחבי הארץ

בנק לעשכנותאות

דרום אפריקה בע"מ



ת.ד. 125. טלפון 3280 חיפה

הלואה וחסכון

יפו-תל-אביב

אגודה הדדית בע"מ

תל-אביב רחוב הרצל 21, ת.ד. 151, טלפונים 2'3-6061

סניפים:

שדרות קק"ל 47 סנת דיונגוף, טלפון 67673.

רחוב לוינסקי 63, טלפון 66596.

רחוב אבן-גבירול 58.

יד אליהו, רחוב לה-גרדיה 23.

הדר-יוסף, שכונת עמידר.

יפו, רחוב תרשיש 3 (בוסטרוס), טלפון 80138.

בספות (סייפים) להשכיר בסניף שדרות הקק"ל
פנת דיונגוף

הלואה וחסכון חיפה

אגודה הדדית בע"מ

ת.ד. 250. טל. 42-4641

המרכז — רח' יפו, בית האגודה

סניף הדר הכרמל, רח' הרצל בית הקרנות טל. 66246
סוכנות: קרית מוצקין, שדרות השופטים 9 טל. 7197

אוצר עמ"י

אגודת אשראי הדדית בע"מ

*

שדרות רוטשילד 20, תל-אביב

ת.ד. 1943. טל. 5212

ב"יום הים"

שלוחה הברכה

ליורדי הים העבריים
לישובי הקבוץ וחבריו
לתנועות הנוער הקשורות עמו
להבריגה בצבא הגנה לישראל
לצבור הפועלים בארץ, לעם היהודי בתפוצות

להגשמה מהירה של חזון קבוץ הגלויות
להתישבות חלוצית רבתי ברחבי הארץ
לקליטת העליה בהתישבות ובעבודה יוצרת
להגברת בטחונה ועצמאותה של המדינה

מזכירות הקיבוץ המאוחד

לבית החבל הימי לישראל

לדגל

"יום הים"

ברכת מרכז "הפועל"

ההסתדרות הכללית

של

העובדים העבריים

בארץ-ישראל

מרכז משען

ביצור בע"מ

ההון הרשום 1,000,000.— ל"י

ההון המשולם ורזרבות 838,742.— ל"י

תל-אביב, רח' אחד העם 28, בנין פלמין
ת. ד. 1687 טל. 4577/8

מטבחי פועלים

בתיא

רח' ברנר, בית ברנר הסניף: רח' אלנבי 130

טל. 4125

טל. 3448

ברכת

"יום הים"

לחיל הים הישראלי
ליורדי ים העבריים
לעובדים בנמלים
לדייגים בחופי ארצנו
לכובשי הים הצעירים

הועד הפועל

ההסתדרות הכללית של העובדים העבריים
בארץ ישראל

האר"גז" בע"מ

תעשית עץ ומתכת

טל. 3755 • ת.ד. 106

מרכבים לאוטובוסים — אמבולנסים — מרכבי משא
וכלי רכב שונים — רהיטי פלדה ועץ למשרדים —
רהיט וציוד פלדה ועץ עבור בתי חולים, ספריות
ובתי-מסחר — תיבות לאריזה מכל המינים והמידות —
הדפסה בצבעים על עץ — גגרות בנין.

יואב כץ

עמילות, שחרור ממכס, הובלה, החסנת סחורות
שרות חבילות מזון וצרכי חשמל מארה"ב וארצות
אירופה.

תל-אביב, רח' אלנבי 123
ת.ד. 328 טלפון 3701

בניפים בחיפה וירושלים

הסתדרות הכועלים החקלאים

אגוד הדייגים בישראל

לצבור הדייגים ולכל יורדי הים העבריים

חזקו ואמצו!

המשרדים: חיפה, דרך העצמאות 37, טל. 3299

תל-אביב, רח' אלנבי 126, טל. 6051

החברה המאוחדת לצנורות ולמסחר ותעשייה בע"מ



תל-אביב

רחוב לילינבלום 39

ת.ד. 529 — טלפון 62135

לשוחרי הימאות הישראלית

בני אתר ואתר

תעשית "אבן וסיד" בע"מ

חיפה
ירושלים
תל-אביב

לכל יורדי הים
לחג הים העברי

ברכת
המשביר המרכזי ב"מ

ל"יום הים"

ברכת

מכלגת פועלי ארץ-ישראל

ליורדי הים העבריים

לצבור הפועלים

לאחים ולאחיות במחנות עולים וריכוזיהם

להמוני בית ישראל במדינת ישראל

ב"יום הים"

שלזחה ברפתה

ליורדי הים העבריים

לכל חברי התנועה

לחברינו בצבא ההגנה לישראל

ולתנועתנו בארץ ובגולה

איחוד הקבוצות והקיבוצים

גאות ושפע בים וביבשה

להאדרתה וחזוקה

של מדינת ישראל ועובדיה

לשכת המס

המרכזית

ת"א. משרדי הועה"פ של ההסתדרות

לחג "יום הים" העברי

ברכת

מועצת פועלי ת"א-יפו