

# ים

גליונות החבל הימי לישראל



אחת  
להדש

חוברת מ' - י' (כ"א - כ"ב)  
שנה שניה  
שכט - אדר תשי"ז, פברואר-מרץ 1947  
כתובת המערכת  
חבל ימי לישראל, תל-אביב  
סל. 2437 ת. ד. 1917

שמיר

**תוכן הענינים:**

בכבלי המשטר הצבאי  
 עם הבאת ארונו של איתמר בן אבי  
 שלח לחמך על פני המים —  
 א. בן אבי  
 הספנות העברית בשעה זו —  
 ד"ר נ. וידרא  
 הדיג בשנת תש"ז  
 מעגן ל"מכמורת" — שוון לוי  
 נמל ת"א מתקדם בעבודתו —  
 (מתוך שיחה עם אל. זפטיין)  
 בטוח ה"ללודס" — ד"ר י. זבה  
 הליגה הימית האנגלית —  
 קומ. ה. ט. בישופ  
 ימאים כותבים  
 יום הששי הארוך (ספור) —  
 דן בן-אמוץ  
 מחרשת ים (שיר) — ז. שניאור  
 היהודים ויורדי הים של ימי הבינים —  
 א. רוזנטל  
 דיג הטון — דבורה אילון-סרני  
 כרוניקה

**"YAM"**

MONTHLY JOURNAL OF THE  
 PALESTINE MARITIME LEAGUE

Vol. II, No. 9-10.

February-March 1947.

**Contents:**

- Under Martial Law
- Ithamar Ben-Avi's Remains brought to Palestine
- "Cast thy Bread upon the running Waters" by I. Ben-Avi
- Present-day Jewish Shipping
- By Dr. H. Wydra
- Report on Fishing in 1945/6
- Tel-Aviv Port is making Progress
- "Lloyds" By Dr. I. Zebba
- Why the Navy League?
- By Cmdr. H. T. Bishop, O.B.E.
- Seamens' Forum
- The cursed Friday (story)
- By D. Ben-Amoz
- Sea Plough (Poem) By Z. Shneor
- Jews and the Medieval Seafarers
- By E. Rosenthal
- Tunny Fishery By D. Sereni
- The Month's Events

**Address:**

Tel-Aviv, P. O. B. 1917.

**בשער**

**בכבלי המשטר הצבאי**

שורות אלה נכתבות, כשהשלטונות בטלו כבר את המשטר הצבאי, שהוטל על כמחצית הישוב למשך 15 יום. אין המשטר הצבאי פגיעה ישירה במפעלים כלכליים מסויימים בלבד; יש בו כדי לפגוע גם בעקיפין ולהצר כל מפעל ומפעל ישובי. היינו גם אנחנו בין הנפגעים, היו גם מפעלי הים שהוכנסו למצור. עמדנו בימים אלה על משמר עבודתנו, תוך דאגה, שלא יבולע לקיים בתוך התנאים הבלתי נורמליים. עם החזרת השלטון האזרחי על כנו, חוזרים אנו שוב לעבודתנו המלאה והרגילה, אולם את לקח הימים שעברו עלינו לזכור.

**שער ציון הסגור**

במסגרת המצור הכלכלי שהוכרז על הישוב, הושם מצור גם על נמל תל-אביב. הנמל נסגר. רק חלק מהעובדים היה עסוק בו, בפריקה מהאניות שעגנו בו מלפני כן.

בימים אלה הרגשנו בעליל, כי נמל תל-אביב הפך לאחד מעורקי החיים הכלכליים הנכבדים ביותר בישוב. סגירתו פגעה בעובדים רבים וברבים מאלה, הקשורים בעקיפין בעבודות הנמל. זאת ועוד. בעצם הימים האלה חשנו שוב כולנו את אותה חוית היצירה והאהבה, שלותה את הקמתו של הנמל. משהוכרז, שהמטענים המיועדים לתל-אביב יפורקו ביפו ובחיפה; כשהעתונות הערבית חזרה והודיעה שהממשלה עומדת להחיש את הרחבתו של נמל יפו, על מנת שיוכלו לפרוק בו כמויות גדולות של סחורות (קרי: של יהודים); כשבדלית ברירה החלו יהודים יורדים שוב ליפו כדי לשלוח ולקבל שם מסחורותיהם — בימים אלה דוקא ידענו, שיש להחיש ולהרחיב את בנינו.

נמל תל-אביב איננו אוביקט צבאי, אולם בפעולות הצבאיות לא נפקד גם מקומו — לפגיעה. גם ההמלצות הממשלתיות לצידו והרחבתו לא יכלו לעכובים ולהפרעות שנגרמו עקב המצב הצבאי. עם חדוש העבודה, נדאג נא לשפורו ולצידו המהיר שיוכל למבחנים, שיעמוד עוד בפניהם בלא ספק, בעתיד.

**חוק' חדש**

אף זה מסימני הזמן. ימאים המגיעים לחופי חיפה באניותיהם אינם יכולים לרדת העירה. להלכה — הרי זה חוק לימאים כולם, לכל אלה המזדמנים לחופינו, ויהא מוצאם הלאומי איזה שיהיה: בריטים ואמריקאיים, נורווגים ודנים, צרפתים ופולנים ועוד, למעשה — זוהי פגיעה ישירה במלח העברי. המלח האנגלי יגיע לא פעם — תוך כדי הפלגתו — לארצו, לעירו, למשפחתו. יכול הוא לוותר על אותן השעות המעטות של "הנאה מהחיים" בחוף הזר. הימאי העברי — כאן ביתו וכאן מולדתו. על חופים זרים יכול גם הוא לוותר, אולם אין הוא יכול להיות מנותק מבני עמו ומשפחתו.

אין להתנבא כמה זמן המסך שעת החירות, שארצנו נתונה בה. אין כל הצדקה לכך שפקודה זו, הגזורה על המלח היהודי נתוק מוחלט מארצו, תשאר בתוקפה. יש לעשות הכל כדי לבטלה.

שיתוק להדרכה הימית

החל הדבר בחיפה: הוטל איסור על חברי הארגונים להדרכה ימית ליציאה לנמל ולים. בין הנפגעים — גם תלמידי בית הספר הימי, שלא רק שלא יכלו לצאת להפלגות לים, כי אם גם לא נתנה להם האפשרות להגיע לספינתם „ולדורה“ שבמימי הנמל. עם הכרות המשטר הצבאי על תל-אביב שותק גם הירקון. כלי שיט אחדים הוחרמו על ידי השלטונות וחברי הארגונים לא יכלו עוד להמשיך בפעולתם הסדירה.

יצא „הקצף“ גם על מחנה גדול זה של בני הנעורים, המשקיעים את מיטב כוחם לפעולה בהדרכה ימית. נשללה מהם האפשרות להתאמן בסירות במשך שבועיים ימים ויותר. תחודש עתה פעולתם ביתר שאת; ההתמדה בה — תנאי ראשון היא להצלחתנו במפעלי הים.

„קום“ לחוף ימים

ובעצם הימים האלה הוקם ישוב חדש, שמגמתו — התישבות ימית. קבוץ השומר הצעיר הא"י ד' התנחל במקומו הקבוע, 4 ק"מ צפונית לשפיים, כ-1½ ק"מ מהחוף.

הקבוץ הא"י ד' נוסד בשנת 1938 ע"י בוגרי עלית הנוער מגרמניה ויוצאי התנועה החנוכית של השומר הצעיר בארץ. רבים מחבריו עברו הכשרה חקלאית מעולה במקוה ישראל וחברים מספר השתלמו במיוחד במקצוע הדיג. המחנה הארעי של הקבוץ, המונה כיום כ-150 נפש, הוא בחדרה.

התנועה החנוכית של השומר הצעיר בארץ-ישראל והקבוץ הארצי שואפים מזמן להיאחו באדמת החוף ובימה של הארץ. הנקודה החדשה — עדות נאמנה היא לרצונם העז ובטוי מוחשי לעמידתנו בימי חירות. התנועה הימית — החבל הימי לישראל — מלווה בברכה נאמנה את גואלי שממות חופינו. יהיו גם אלה עם המרחיבים את רשת הנקודות שלנו בחוף — לכבושו של החוף ושל הים גם יחד.

עם הבאת ארונו של איתמר בן-אב"י לירושלים

מאמרו של איתמר בן-אב"י ז"ל, — „שלח לחמך על פני המים“ — שאנו מביאים לקוראינו בחוברת זו בהשמטות קלות, נתפרסם לפני 34 שנים. לא יאומן כמעט, כי יסופר. אתה קורא בו מתוך הרגשה, שהעניינים שהוא דן בהם הם אקטואליים ביותר וכאילו בשבילנו כיום נכתבו במיוחד. זאת ועוד. נמוקים והוכחות אלה, בהם מנסה בן-אב"י להחריד את הישוב ואת העם



ספינת-המעפילים ע"ש שבתאי לזינסקי ז"ל (מגלופת „הארץ“)

בתפוצות, גם אנו משתמשים בהם עתה בעבודתנו. גדולה היא זכותם של ראשונים. לא מעטים היו אלה, שלפני שלושים שנה ומעלה, מסרו מכוחם ואונם לכבוש הקרקע; בודדים ויחידים היו או הדואגים לים העברי. חונן בן-אב"י בראייה רחוקה ובתפיסה אינטואיטיבית עמוקה, שהניעה אותו לקרוא את קריאתו הגדולה ש„עלינו לאהוב את הים, כמו שאוהבים אנו כבר את האדמה, כמו שאוהבים אנו את השפה וכמו שאוהבים אנו כולנו את העם“. בלהט-נעורים, במעוף וביכולת רבה תבע איתמר בן-אב"י לעשות את „עבודת המים“ ולחנך אנשי ים, שגם אוצרות רבים אלה של „מי-מירום, ים כנרת, הירדן, העוג'ה (הירקון), הקישון, הים המערבי הגדול, המתגלגלים ומשתטחים לעינינו ושוממים הם מאדם יהודי“, יהפכו לקנין נושא-ברכה למפעל תקומתנו. בעשר השנים האחרונות התקדמנו לא במעט בפתוח מפעלי הים העברי. אין זה עוד כיום ענין ליחידים. התביעה לכבוש הים הפכה מנוף למפעלים כלכליים שונים ולפעולה ענפה בחנוך ימי. הראשונים, שעשו במלאכה זו, אלה החולמים והלוחמים הנועזים — לא במהרה ישכחו. ינון ביניהם שמו של איתמר בן-אב"י, אחד מסוללי הדרך לתחיתה של הימאות העברית.

לפנים, לפנים היו בטח גם אבותינו הקדמונים אוהבים אף הם את הים ככל שאר עמי העולם. לפנים — הלא הוגד לנו בתנ"ך עצמו, — היו יודעים הכל, כי „זבולון לחוף ימים ישכון והוא לחוף אניות וירכתו על צידון“. אין ספק בדבר, איפוא, כי חלק חשוב מהעם העברי עסק בעניני הים כמו שהחלק השני — היותר גדול אמנם — עסק בעניני האדמה והמרעה. זבולון היה, כנראה, השבט היותר ימי שלנו ואתו אולי גם אחיו אשר, ש„חרף נפשו למות“ על פני הים הרחב מבלי כל יראה ופחד. העובדה שצידון, זו העיר הכנענית החשובה, נחשבת בברכתו של יעקב לבני זבולון כהעיר שעליה נשען שבט זבולון, מראה למדי כמה נכבד היה כבר בימים הרחוקים ההם היסוד הימי בחיי השבטים העברים הצפוניים של ארצנו. אם נוסיף לזה את הפרטים השונים שיש לנו ממעשי שלמה המלך, אשר היה בלי ספק היוצר הראשון של ימיה מסחרית עברית, אותו שלמה ששלח יהודים עד לקצוי הודו ואופיר מעציון-גבר, היא אילת, ונכנס ביחס מסחרי וימי עם חירם הכנעני; ואם נזכיר גם את עמרי השני, זה המלך הגאוני, אשר הרים שוב את ממלכתנו למעלת מעצמה גדולה ויחדש גם הוא, בהגדילו אותו עוד יותר, את הסחר הימי; ואם נעיר, כי אמציה המלך כבש שוב את אילת מידי אויבי העברים, ויבן נמל אמתי על חוף ים-סוף — הנה הוכחנו דיה, כי עיני העברים היו נטויות בתמידות אל התכלת הנאה, אל האין-סוף הימי.

אבל, לאט לאט כהה, כנראה, בלבות היהודים הרגש הימי כליל, והעובדה שלמרות התחיה הלאומית האדמתית והתחיה הלשונית והרוחנית לא זכינו עד היום הזה גם לתחיה ימית מסחרית צריכה, כמדומני, להדאיב את לבו של כל עברי האוהב באמת את עמו והמאמין בעתידו. אים — השמות היפים והמצלצלים כל-כך: „חירם“, „תרשיש“, „אופיר“, אילת או עציון-גבר? אים — הזכרון נות הנעלים על זבולון ואשר בצפון ועל שלמה ועמרי השני בדרום?

הוי, כי אינם יותר בקרבנו, וכל השמות הנפלאים ההם לא יגידו למרביתנו הגדולה כלום, לא יזעזעו כל נים מנימינו, לא יעוררו כל חלום בנו... בה בשעה שהגורם הגדול לכל השמות ההם ולכל הפעולות ההן — זה הים הגדול והנרחב — נושק וחובק הוא גם היום, כמו בימים ההם ממש, את אותם רגבי האדמה, את אותם הסלעים הערומים ואת אותם הרי החול השוממים מסביבנו...

אך הוא אשר אמרנו: אז, לפנים, בימי השמות והפעור-לות ההם, היינו עם. לא כל כך מוסרי אולי, חוטא הרבה לאלהיו, הולך בדרכים עקלקלות תדיר — אך היינו עם. והיום, אחרי אלפי שנות קיומנו, היום, אחרי שהעלינו

את מוסרנו עד למרום המדרגה ואחרי שגבר אצלנו הרוח על הגוף לגמרי — אין אנחנו אלא צל של אותו העם. הנה מדוע חסר בהמונינו אותו הרגש — שהוא היותר חזק אולי שברגשות העמים כולם — רגש הים! ואולם עוד לא אחרנו את המועד. עוד יכולים אנו אם רק נרצה, — או יותר נכון אם רק נדע לרצות, — יכולים אנו לתקן את אשר עיוותנו בתרדמתנו הארוכה ולחדש בדמנו את הדחיפה, את השאיפה להים ולכל נושאיו...

אלא שעלינו לגשת מיד לעבודה פוריה; עלינו להחל מיד בפעולה מכוונה להגשמת הרעון החדש. אל-נא נבטל את הדבר מעיקרו, אל-נא נחניק את הילד בחתוליו. צריך שנעשנו לחלק מחיינו, לעיקר מעיקרינו. שעלי-כן קוראים אנו לכל אחד ואחד, אם אך הוא עברי:

„שלח לחמך על פני המים!“

\*

אכן, ידענו: כבכל השאלות כן גם בשאלת הים תהיה ההתחלה קשה עד למאד. רבים, רבים מאד יהיו הבנים והלועגים; עוד יותר רבים יהיו הנרגנים, אשר לא יבושו ולא יכלמו בהשתדלותם להרוס את הבנין החדש עוד בתחילתו, והרבה, הרבה מאד יהיה על אותם האנשים לסבול, שלא יסתפקו במלים והיו מהפועלים והעושים מיד.

אך ילעגו הלועגים, יבוזו הבוזים וינרגנו הנרגנים — הכל לשוא! כי הלא גם לרעיון חבת ציון לעגו בראשיתו ושש וארבעים נקודות יהודיות\*) עומדות היום קיימות ופורחות ברחבי הארץ כולה. גם בלשון העברית התקלסו גדולים וקטנים, בגולה ובארץ ישראל, ו„משוגעים“ היו המתחילים בעיני הכלל, והיום — מאות משפחות מדברות אך עברית, דור שלם של ילדים מתחנך בארצנו כמעט רק בעברית, והלשון המנוחה כל כך בימי אד"ם וגורדון היתה ל„אופנה“ בחוגי הגבירות...

כי על כן — מה לנו ולבוז, — מה לנו וללעג, מה לנו ולנרגנות אשר מסביבנו?

אנחנו ישר דרכנו נלכה — אל הים!

כן, אל הים נלך!

כי צריך שים האבות יהיה גם ים הבנים, צריך שאופיר ותרשיש יזהירו שוב בשמינו, צריך שנחזור כולנו לימי זבולון ועמרי.

רגילים אנו לאמר: אהבו את האדמה, כי רק בה תשר-עתכם!

(\*) לפני שלשים וארבע שנים, כמובן.

## נעשה את הכל, כדי לקדם את המפעל המשותף שלנו

מתוך מכתב הפרידה של מר מ. נ. מרקס

חברים יקרים.

כשלושה חדשים עשיתי בארץ ועתה — עם שובי לביתי שבאפריקה הדרומית, ברצוני להגיד לכם כמה דברי פרידה. עלה בידי במשך זמן שהותי בארץ לבקר במפעלים לא מעטים של החבל הימי לישראל ובאחדים מישובי הדייגים. התרשמתי מאד ממראה עיני ונוכחתי לדעת, כי רבות אפשר לעשות בשטח זה. מצאתי כאן נוער נלהב לרעיון הימאות העברית, המהווה כבד כיום גרעין חשוב למפעלי היס בעתיד; מצאתי נכונות להשקיע כוחות, מאמצים וכספים; נמסר לי על תכניות רבות וגדולות לפתוח נקודות החוף ולהגדלת רכושו בספנות ובדיג, נסיתי להתחקות על גישתו של ה"אדם מן הרחוב" —

לענין הימאות העברית ונוכחתי לדעת, כי שאיפותיו של החבל הימי לישראל שובות את לבו של כל אחד ואחד. כי רק רצון אחד לכולם: לראות את המפעל הישובי כשגשוגו ואת מפעלנו הימי בגדולתו.

יש לי הרושם, כי השלד למפעלי העתיד בימאות העברית הוכן כבר ויש לקרום עליו עור וגידיים ובשר. טוב, שנעשה את מלאכתנו במעוף רב ובהיקף נרחב. אין לי ספק, כי אז יתנו לנו רביס את ידו וכי נוכל לקבל את עזרתו המלאה של העם היושב בציון ושל יהודי הגולה.

אני חוזר לביתי ולחבריני באפריקה, מתוך רצון ונכונות להגדיל את חלקנו ואת השתתפותנו במפעליו של החבל הימי לישראל. יכול אני להבטיחכם, כי נעשה כמקודם את כל האפשר, כדי לקדם את המפעל המשותף שלנו. נגדיל את שורותינו באפריקה הדרומית ונסייע לכם, כמדה הגולה והולכת, גם מבחינה חמרית.

ולבסוף: אני רואה חובה נעימה לעצמי להודות לחברים בתל־אביב ובחיפה על אדיבותם הרבה ועל יחסם החברי אלי ואל בני ביתי בימי שהותנו כאן. אין לי האפשרות להודות לכל אחד ואחד לחוד ואני עושה זאת כדרך זו. אני מודה במיוחד לחברי הועד בחיפה ולחברי זנשיאות בתל־אביב.

ת"א, שבס תש"ז

בברכה נאמנה  
שלכם

מ. נ. מרקס

צריך שנועק מעכשיו: אהבו את היס, כי גם על היס עתידכם!

הן כשם שאין לך לאום בלי לשון, וכשם שאין לך אומה בלי אדמה, כך אין לך עם בלי ים.

אהוב את היס, ואהבך גם הוא.

שלח לחמך על פני המים!

שלח ואל תירא!

... מדוע לא נתחבר כולנו לאגודה חדשה, לאגודה של ים? — אחת היא אם יושבי הרים אנו או שוכנים לחוף ימים?

מדוע יהיה לנו "מכבים" ולא יהיו לנו גם "זבולנים"? הראשונים על שם גבור הבר והאחרונים על שם אבי היס?

מדוע נוציא מיליונים על ראשון-לציון ולא נוציא שלשת אלפים על ראשון-לתיכון?

מדוע נגביל את יזמתנו על האדמה הקטנה בלבדה ולא נתן לה כנפים על המים התכולים, הרבים? מדוע?

הלא תשמעו לקול הקריאה: הגיעה השעה! הגיעה השעה גם לגשום הרעיון החדש. הגיעה השעה לתחית היס.

בואו איפוא והחיוהו!

החיו את היס — את זה היס הטוב, הנדיב; את זה היס הנותן דגים; את זה היס היוצר פנינים; את זה היס הנושא למרחקים והמקרב את כל הרחוקים. החיו את היס, כי מבלעדיו אין חיים.

כל פרוטה הנתונה עבורו תושב לכם מחר כפולה. כל שקל יהיה לשנים וכל סלע יהיה לדינר.

כי היס הוא העושר; היס — הוא הכל.

שעל כן תתחיה גם סיסמתנו: "שלח לחמך על פני המים כי ברוב ימים תמצאנו!".

ירושלים, יום א', י"ח טבת אתתמ"ד (התרע"ג) לחורבן.

"יום היס" - כ"ג באייר

י' ח' ג' ה' ש' נ' ה' ב' - 13 ל' א' י'

## ד"ר נ. וידרא / הספנות העברית בשעה זו

הספנות העברית שלפני המלחמה קמה ונבנתה במאמץ ציחן החלוציים של החברות הפרטיות. שלש החברות — „עתיד“ שירות ימי, ללויד ימי א"י ו„חברת הספנות הארץ-ישראלית“ — עשו מאמצים להקמת קוים ימיים קבועים. „חברת הספנות הארץ-ישראלית“ עשתה נסיון חשוב להורג בלת נוסעים בקו טריאסט, אבל — פשטה את הרגל. „עתיד“ וללויד ימי הצליחו לקיים את שירותם עד לפרוץ המלחמה: הראשונה — בהובלת משאות בקו החוף, השניה — בקו נוסעים ומשא בין א"י והים השחור. בבעלות יהודית היו עוד אניות אחדות להובלת משאות, שהפליגו בקוים מקריים. הנפח הכללי של הצי היהודי לא עלה על 11000 טון והוא פחות מ-1% של טונז' האניות שעבדו בשירות א"י. התענינותו של הציבור היהודי במפעל הספנות — של המוסדות או של החברות הכלכליות היהודיות החשובות — היתה זעומה; גם החבל הימי לישראל יכול היה אז לתת למפעלים הקיימים רק תמיכה צבורית מעטה. העדר תמיכה זו היה הגורם העיקרי לממדים הזעומים של ספנותנו שלפני המלחמה.

הצי העברי הקטן, שהוחרם כולו בפרוץ המלחמה ושהצי טיין בחזיתות חשובות, ובעיקר בפעולותיו בדרכי האספקה הימיות בין מצרים ואפריקה הצפונית, אבד ברובו כתוצאה מפעולות האויב. המלחים היהודיים, שהמשיכו לשרת באניותיהם בתקופת המלחמה, זכו לשבחים על עמידתם האמיצה; קרוב ל-50 מהם אבדו עם אניותיהם.

כתום המלחמה נשארו לנו ארבע אניות קטנות: שלש של חברת „עתיד“ האניה „שקמונה“ של חברת הספנות למזרח הקרוב. בתור פיצוי לאניות, שהתישנו בשירות מלחמתי, או שאבדו בפעולות האויב, רכשו בעלי אניות יהודיים בזמן האחרון, שתי אניות מידי השלטונות הבריטיים. חברת „עתיד“ רכשה את האניה „אמפייר גללנט“, בת 1943 טון, וחברת הספנות למזרח הקרוב (בעלת „שקמונה“, ומקודם — בעלת האניה „חנה“) — את האניה „אמפייר קלדר“, בת 2646 טון. שתי אניות אלה היו גרמניות לשעבר. „אמפייר גללנט“ נבנתה בשנת 1924 והיא אניה חדשה כמעט; „אמפייר קלדר“ נבנתה בשנת 1924. יש להניח שגם הללויד הימי הא"י ירכש בעתיד הקרוב אניה אחת לפחות, כפיצוי לאניות „מרים“ ו„הר ציון“. 2 האניות שנקנו כעת הן אניות-משא והן תעבודנה כנראה בהובלת סחורות בין נמלי הים התיכון.

אולם התפקיד העומד בפנינו כיום אינו מצטמצם לבנין צי עברי בממדים השנים. נתבעים אנו להגדילו, בהתאם לצרכי סחרנו ועליתנו. דבר זה יהיה אפשרי רק אז, אם נגייס למענו את הישוב ומוסדותיו, שיתנו לו את תמיכתם,

כפי שהיא ניתנת למפעלים חלוציים, התישבותיים וכבושיים אחרים.

בשטח פעולה זה אנו נמצאים במצב נוח יותר מאשר לפני המלחמה, לאחר שמתחרינו העיקריים בים התיכון, האיטלקים והיונים, סבלו אבדות גדולות במלחמה זו וקשה להם לחדש עתה את קויהם הקודמים. הצי היוני כולל כיום 1.006.000 טון אניות בלבד, לעומת 2.791.000 טון בשנת 1939; הצי האיטלקי סבל אבדות גדולות עוד יותר ונפחו ירד מ-3.010.800 טון בשנת 1939 ל-691.700 טון בשנת 1946. עם זאת — קשה לנו, לעם בלי מדינה, לקבל את אותם היתרונות ברכישת אניות חדשות, שהארצות הנ"ל יכולות להשיג. נציין איפוא כמאורע חשוב במיוחד את יסוד חברת „צים“ — ע"י הסוכנות היהודית לא"י, חברת נחשון והחבל הימי לישראל, שמתפקידה לגייס למען הספנות העברית את ההון הגדול הדרוש ואת עזרת הציבור העברי בארץ ובחוץ לארץ, כפיצוי מתאים להעדר היתרונות של מדינה עצמאית.

על אף מצב החירום בארץ-ישראל ולמרות זה שיצאו ההדרים עודנו עומד על 50% מזה שלפני המלחמה, הגיע המחזור של נמלי הארץ בשנת 1946 לממדי הקודמים. דרך נמלים אלה עברו, בשנת 1946, 1.350.000 (מיליון שלש מאות וחמשים אלף) טון סחורות, פרט ל-4 מיליון ויותר טון שמנים. אם גם אין עוד מספרים סופיים על תנועת הנוסעים הימית, יש להניח, שתנועה זאת תעלה על הממוצע השנתי של 80.000 איש לפני המלחמה, כאשר תנאי הנסיעה בעולם יהיו נורמליים, קשיי היוזות יפחתו והעליה לארץ תחודש בממדים גדולים יותר.

ואולם בתיכון ספנות עברית לעתיד יש לקחת בחשבון את השינויים בסחר העולמי, את התמורות המדיניות ואת מצבנו כיום בתפוצות הגולה. חברת „עתיד“, למשל, מעסיקה עכשיו את אניותיה בהובלת משאות לעבר ומעבר לים התיכון ולא בקו החופי הישן שלה, שטרם חזר ליציבותו שלפני המלחמה. התחבורה בין הארץ והים השחור היא לפי שעה חלשה מאד, ויתכן שיעבור זמן רב עד שתחזור לממדיה הקודמים. לעומת זאת עלתה חשיבות הקשר עם צרפת ואיטליה, עם אנגליה ועם אמריקה. נקשרו קשרים מסחריים רחבים גם עם אמריקה הדרומית, ואניות מתחילות להגיע משם ישר לארצנו. אין איפוא להתפלא, שחברת „עתיד“ רכשה לעצמה אניה חדשה, גדולה מאניותיה הקודמות ומוכשרה יותר להובלה לעבר ים התיכון מלהובלה חופית. על כן גם מכוונת „צים“ את אניתה „קדמה“, שנרכשה בשותפות עם חברה אנגלית, לעבר איטליה וצרפת. טרם נכנסה חברה יהודית לקו המ-

ע"י תוספת ממגויסי הצי, שהפליגו באניות מלחמה, ע"י בוגרי בית הספר הימי בחיפה וע"י חניכי האגודות הימיות: „הפועל“, „זבולון“, ו„צופי ים“. אליהן הצטרפה לאחרונה גם הפלוגה הימית של „אליצור“. בבית הספר הימי ובאגודות אלה מתאמנים עכשיו למעלה מ־1200 צעירים. צבור הימאים העברים, המשרתים בפועל באניות, מונה כיום למעלה מ־300 איש. בהעדר אניות יהודיות הצטרפו רבים מצעירים אלה בתקופת המלחמה לצי הסוחר האנגלי, האמריקאי והנורבגי. לא מעטים מהם עוברים עתה לשרת בחברת „צים“. יש לדאוג לכך, שבית הספר הימי והאגודות הימיות יגבירו את פעולתם בקרב הנוער העברי. אל לנו לאבד זמן רב בפתוח מפעלי הספנות העברית. אל לנו לחכות עד שיתחזקו מתחרינו. בשנתיים הבאות יחרץ במידה מכרעת גורל הספנות העברית לשנים רבות. יש לדאוג להרחבת התמיכה של הציבור ושל המוסדות הלאומיים: ע"י גיוס הון נוסף לחברת „צים“, ששומה עליה לפתח ספנות עברית בקוי המסחר והעליה העיקריים, וע"י תמיכות צבוריות וכספיות בחברות הספנות החלוציות האחרות בצנורות שונים, כגון ע"י הקמת בנק למשכנתאות ימיות, שעליו הומלץ בקונגרס האחרון. יש גם לדאוג לכך, שחברות הספנות הפרטיות תמצאנה בהקדם שפה משותפת עם המוסדות הלאומיים, שאפשר יהיה להבטיח הרחבה מקסימלית ומחירה של המפעל הימי. רצוי, שהרחבה זו תבוצע מתוך הבנה בינלאומית ובשיתוף עם גורמים זרים, תוך שמירה על העקרונות של ספנות עברית לאומית.



אימונים על הירקון

שאות לאנגליה ולאירופה הצפונית והמערבית, בו מובלים 50% מכל סחר החוץ הא"י. בקו כזה יש לראות חשיבות מיוחדת לספנות הארצישראלית.

בספנות העולמית ניכרת עתה נטיה לעבור להובלה ימית בקום קבועים; ספנות-הטרָאָמפ (שאינה עובדת בקוים קבועים, כי אם מכוונת את אניותיה לנמלים שונים בהתאם לביקוש בשוק) מאבדת יותר ויותר את ערכה. המחירים הנמוכים וההון המוגבל יותר הנדרש לאניות טרָאָמפ, שיכולות להיות ישנות ואיטיות יותר, מקילים על חברות יהודיות קטנות בעלות הון מוגבל, את הכניסה לספנות זו. קשה יותר לחדור לקוים הקבועים. אפילו חברת „צים“, שהיא בעלת הון רשום גדול של חצי מיליון לא"י, מצאה לנחון להכנס לשותפות בינלאומית עם החברה האנגלית הותיקה „הריס את דיקסון“, כדי לחזק את עמדתה הכספית המקצועית והמדינית. יש להניח, שלקו קבוע של משאות לאירופה הצפונית, למשל, דרושות לפחות שלש אניות-משא חדשות ולרכישתן בלבד דרושה השקעה כספית של למעלה מ־600.000 לא"י.

שותפויות בינלאומיות בספנות הן בעלות יתרונות רבים. תפקיד הספנות הבין לאומית הוא: הובלת סחורות בין ארצות שונות, בין שתיים מהן לפחות. היות וכל ארץ יכולה לדרוש חלק בהובלת הסחר הימי שלה, קבעו חוקרים אמריקאיים, בזמן האחרון, כי לכל עם וארץ ניתנת הזכות להובלה ימית של מחצית היבוא והיצוא שלהם; וכך משתתפות גם ארצות היצוא וגם ארצות היבוא, בחלוקה צודקת ושווה, בהובלתן הימית. בזמן האחרון הוקמו שותפויות בין לאומיות רבות בספנות, ביניהן — יוניות-אמריקאיות, דרום אפריקאיות-אנגליות, איטלקיות-אמריקאיות, אנגליות-קנדיות, ומספרן גדל והולך. בדרך זו יכולים גם עמים אלה, שאין להם מסורת ימית, ליטול את חלקם בהובלה הימית ולהכנס לספנות הגדולה, בעזרת הותיקים ובתיאום אתם, כשהם נהנים מעזרתם הכספית, המקצועית והמדינית. עמי הים הותיקים מבטיחים עם זאת את עצמם נגד התחרות והפליית ממשלתיות מצד עמי הים הצעירים. יש לראות בשותפויות כאלה דרך חשובה בשבילנו לפיתוח הספנות העברית, בתנאי שיובטחו בהן העיקרים של צוות יהודי, דגל יהודי וקו יהודי א"י, כפי שזה נעשה בין חברת „צים“ והחברה „הריס את דיקסון“.

חברת „צים“ הפיקה כבר משותפות זו יתרונות כספיים ומקצועיים שונים. יש לציין גם שבלעדיה לא היתה יכולה לרכוש אניה כה מתאימה, מהירה ונוחה לקו הנוסעים בים התיכון כ„קדמה“, שתוכל לעשות את הדרך בין א"י וצרפת בארבעה ימים ושהופעתה בים התיכון תעלה במידה עצומה את קרן הספנות העברית הצעירה.

אחת הבעיות החשובות ביותר לפיתוח ספנות עברית היא — הקמת חבר עובדי ים יהודים. בזמן המלחמה גדל מחנה הימאים העברים, שמנה כ־200 איש לפני המלחמה,

# הדיג העברי בשנת תש"ו

(לפי הסקירה הסטטיסטית של מחלקת הים של הסוכנות היהודית לא"י)

ידוג א"י כללי		ידוג עברי						
תש"ה	תש"ו	תש"ה			תש"ו			
		ק"ג	ק"ג	לא"י	ק"ג	ק"ג	לא"י	
512500	601830	30465	144940	12979	24967	128038	9859	ידוג אגמים
2520200	2186607	86515	516975	17726	52580	341923	11868	ידוג ימי
1153110	1255828	481513	1153110	86483	544345	1255828	94187	גדול דגים
4185810	4044265	598494	1815025	117188	621892	1725789	115924	סך הכל

מחיר ממוצע לק"ג דגים מהידוג העברי

תש"ה: 330 מא"י  
תש"ו: 360 "

אחוז הידוג העברי מהידוג הא"י הכללי

תש"ה: 43,3%  
תש"ו: 42,6%

מספר המכמורתנים הערבים, שהחלו לפעול בצורה רצינית רק בשנת 1941, הגיע בתש"ה ל-23 וירד ל-21 בתש"ו. למרות רבונות מספרית זו הביאו המכמורתנים היהודים 40,9% מכלל ידוג המכמורת. התוצרת הממוצעת הכללית למכמורתן יהודי בתש"ו היתה 30 טון לערך, לעומת 23 למכמורתן ערבי. יש לציין, כי בדרך כלל אין המכמורתנים הערבים יכולים להשתוות עם המכמורתנים היהודים ביעילות הפעולה ובפיריון העבודה.

יבול הדיג החופי לא נשתנה כמעט והוא מגיע גם עתה ל-9 טון. יש להדגיש שוב, כי השמוש בדינמיט מוסיף להתפשט בין הערבים ולפגוע קשות בענף זה של הדיג הארצישראלי.

העבודה בדיג-האורות צומצמה השנה בגלל מכשולים שונים. קבוצה אחת בלבד עבדה בשיטה זו במפרץ חיפה, בהשתמשה באור חשמל במקום אור הלוקס הרגיל. על אף מיעוט הדגים בעונה שחלפה והפרעות של מזג-האוויר, הביאה קבוצה זו יותר דגים משהביאו הקבוצות הערביות, שעבדו באותו זמן, ובסך הכל — כ-3,5 טון טריטות. בינתיים נתגבשה כבר המסקנה, שיש להפחית את מספר הידים העובדות כדי להבטיח רנטביליות לענף דיג זה. הדבר כרוך במיכון העבודה ואין לבצעו בעונה זו בגלל המחסור בציד מתאים.

**בִּירוֹן הָאֲגָמִים** הכללי חלה עליה ב-20% לערך. יש לזקוף זאת לחשבונם של הדייגים הערבים, כי הידוג העברי פחת. אולם זהכנסה הממוצעת ליום עבודה באגמים לא רק שלא קטנה, אלא אפילו גדלה, מ-2.350 לא"י בתש"ה ל-2.530 לא"י בתש"ו, למרות ירידת המחירים הכללית של דגי האגמים; כי לירידה זו של היבול העברי באגמים (מ-145 טון בתש"ה ל-128 טון בתש"ו) מקבילה גם ירידת מספר ימי העבודה (מ-12979 ל-6869). יש לציין,

בעליה הרצופה של הידוג העברי, שבלטה עד כה בכל הסיכומים השנתיים, חלה הפרעה: זו הפעם הראשונה שסיכומי הידוג מציינים ירידה — מ-1815 טון בתש"ה ל-1726 טון בתש"ו. אף על פי כן אין בתופעה זו כדי להדאיג, מפני שאין היא אלא תוצאת תהליך הקונסולידציה, הכרוך במעבר מימי מלחמה לימי שלום. גם הידוג הארצישראלי הכללי סבל בגלל תהליך זה וגם כאן ניכרת ירידה מ-4186 טון בתש"ה ל-4044 טון בתש"ו. ניתן להניח בבטחה, כי עם ייצוב התנאים הכלליים ופיתוח נוסף של הדיג לענפיו השונים, יחזור הידוג העברי לקו העליה. הירידה הקלה באחוז הידוג העברי בתוך הידוג הכללי (42,6% בתש"ו לעומת 43,3% בתש"ה) סיבתה — בירידת הידוג העברי בים ובאגמים. המחיר הממוצע לק"ג דגים מתוצרת הדיג העברי עלה מ-330 מא"י בתש"ה ל-360 מא"י בתש"ו — בעיקר בגלל חלקם המכריע של הקר-פיונים ביבול הכללי.

**בִּירוֹן הַיָּמִי** חלה ירידה כללית, הן של היבול העברי (342 טון בתש"ו לעומת 517 טון בתש"ה) והן של היבול הארצישראלי הכללי (2187 טון לעומת 2520 טון). מספר ימי העבודה של דייגי המכמורת ירד מ-14.608 ל-9.094 וכן ירד מספרם הכללי של ימי עבודת המכמורתנים מ-2145 ל-1374, אולם הממוצע של ימי העבודה לספינה עלה מ-86 בתש"ה ל-125 בתש"ו. מספר המכמורתנים העברים פחת מ-25 בתש"ה ל-11 בתש"ו. בשנה אחרונה זו הפסיקו את פעולתם כל המכמורתנים העברים, שנבנו ושהופעלו בתקופת המלחמה ע"י אנשים שאינם בעלי מקצוע. הספינות הללו היו מצוידות במנועים גרועים ולא חיו מותאמות לתכליתן. הפסקת פעולתן השפיעה על עליית התוצרת הממוצעת לספינה ליום עבודה, מ-237 ק"ג בתש"ה ל-243 ק"ג בתש"ו. במחיר הממוצע לק"ג דגי ים חלה ירידה נוספת מ-166 מא"י ל-153 מא"י.





בתיקון רשתות

דת של שטחי הבריכות (כיום למעלה מ-10,000 דונם נטו) תתן השנה את אותותיה בהגדלת היבול. תוצאות מניחות את הדעת הושגו בנסיון החדש לגדל טרוטות (פורלים) במשק דפנה. נראה, כי לחידוש זה בענף גידול הדגים נכונה הצלחה.

כי הירידה ביבול הדיג העברי באגמים היתה כולה בכנרת, מקום שם העלו דייגיניו 47 טון בתש"ו לעומת 73 טון בתש"ה. בגלל המחיר הירוד של טריטות הכנרת, שהיו תמיד אחוז ניכר של השלל באגם זה, נמנעו דייגיניו מלדוג מין זה — וזהו שהשפיע על כמות השלל הכללית.

במי מרום עלתה גם השנה התוצרת הכללית ודייגי חולתא שיווקו 81 טון לעומת 71 טון דגים בתש"ה. הגדלה נוספת זו של התוצרת, פרי השיפורים המתמידים בשיטות הדיג וההתמחות בעבודה, כסתה במדת-מה על הירידה במחיר הממוצע לק"ג דגים מאגם זה, שירד מ-265 מא"י בתש"ה ל-211 מא"י בתש"ו. מאידך ראוי לציין, כי התרצת הממוצעת ליום עבודה במי מרום מתמידה לעלות: 9.7 ק"ג בתש"ד — 10.3 ק"ג בתש"ה — 11.4 ק"ג בתש"ו.

**גידול הדגים.** הרחבת המפעל נמשכה גם בשנת תש"ו. 1256 טון קרפיונים שווקו בשנה זו לעומת 1153 טון בתש"ה. הענף כולו עומד בסימן התפתחות ועליה והוא הכניס בשנת הדו"ח — 544.396 לא"י. אחוז הקרפיונים ביבול הדגים הארצישראלי הכללי היה 27% בתש"ה ו-31% בתש"ו, ואילו בידוג הכללי העברי היוו הקרפיונים בתש"ו אחוז מכריע — 72%. יש לציין את הנזק שגרמה מחלית הפרימניזיום ליבול הקרפיונים בכללו. שיכול היה לעלות ב-300 טון לפחות על היבול של השנה הקודמת. לאחר שמצאו דרך לטפול במחלה ניתן להניח, שהרחבה המתמ-

## שון לוי / מעגן ל"מכמורת"

עברה שנה מאז עלתה קבוצת חיילים ונוטרים משוח-ררים — חברי הארגון לחקלאות ולדיג „מכמורת” — למקום התישבותם על אדמת הקרן הקיימת לישראל, המקיפה את מפרץ אבו-זבורה. מלבד מפרץ חיפה, הרי זהו המפרץ היחידי הטבעי לכל אורך חוף ארצנו. זעיר הוא, אך מי שיבקר במקום יוקסם מיפיו, יתמה וישאל: כיצד קרה, שמפרץ זה הוזנח עד היום הזה ללא שמוש? במקום זה הטיל ארגון „מכמורת” את „עוגנו”, תוך החלטה נחושה, שכאן יקום נמל וכאן? בנה מרכז לדיג העברי בארץ.

בתכנית הארגון — לשלב חקלאות ודיג. בשני השטחים האלה נכונה לו פעולת הכשרה והכנה מוקדמת מרובה. עם עליית החברים למקום נקבע — בתוך ים חולות זה — שטח לנסיונות, מטעם התחנה לחקר החקלאות ברחובות. עם גמר השנה מסתמנים כבר והולכים דרכי הפעולה. להשבחת החולות, אם כי מוקדם עדיין להסיק מסקנות סופיות.

ובצד הנסיונות בחקלאות הוחל בפעולה בדיג. גם לאחר ביסוסו המלא של המשק החקלאי ב„מכמורת”, ישאר הדיג ענף ההכנסה העיקרי שלו. פעולות ההכנה

בכוון זה מתנהלות. על כן בצורה אינטנסיבית ביותר. כ-15 חברים קבלו במשך השנה הכשרה בספינות. בספטמבר 1946 רכש המושב את הספינה „אופיר” (בבעלות של 50%) ובנובמבר נרכשה ספינה שניה — „כריש”, שתפליג בקרוב, לאחר שיוכנסו בה השפורים הדרושים.

הארגון נושא כבר את נפשו לספינה שלישית. יש רצון רב לחברים ללמוד מנסיונם של הראשונים ולהמנע מתוך כך משגיאותיהם. הוכח בודאות, שבמקרים מות אלה, בהם עוגנות הספינות בקרבת ביתו של הדייג, נמצא הדיג במעלה. לא כן ביישובים, שהדייגים שלהם מרוחקים מביתם וממשפחתם משך ימים ושבועות. לבעיה זו יש רק פתרון אחד — מעגן לספינות בקרבת המקום, שישמש בית לספינה ולאדם כאחד. דבר זה הכרחי במיוחד לעובד. אל נא נשכח, שגם ספינות הדיג שלנו אינן מהמשופרות ביותר; חסרות הן נוחיות אלמנטרית לעובדים. זה מגביר את המאמץ ואת המתיחות בעבודת הדייג, הבלתי סדירה גם בלאו הכי. מעגן לספינה בקרבת ביתו של הדייג — זוהי האפשרות למתן נופש ומנוחה לעובד.

אך יש עוד לעמוד במיוחד על הצד הכלכלי שבדבר.



# שׂאוֹל

חיפה, רח' הרצל 47

נוסד בשנת 1929

טלפון 2443

מציע לך את שרותו לרווחתך

## זהירות לפני שתקנו!

קניית זהב, תכשיטים או  
שעונים הוא ענין של אמון

אגב: נמל ב"מכמורת" עלול לשרת את כל איזור השומרון, בהובלת הפרי וההספקה למשק החי. אין גוף ישובי, שיוכל להעמיס על עצמו את ההוצאות להקמת נמל. יש לגייס לשם כך את כל הגורמים, שיכולים רק לבוא בחשבון: את הסוכנות היהודית, שעליה להשקיע את הסכום העיקרי, את החבל הימי לישראל, הקרן הקיימת, חברת "נחשון" וכד'. הגיע הזמן להקמת נמל-הדיג ב"מכמורת".

### נמל תל-ביב מתקדם בעבודתו

מתוך שיחה עם מר אל. זפטיין, המנהל הכללי של אוצר מפעלי הים בע"מ.

כדי להגדיל את אפשרות הפריקה והטעינה נחוצים לנו בעיקר האמצעים לרכישת ציוד (סירות-גרה, טרקטורים, עגלות וכו'). בחדשים האחרונים נוספו 9 סירות ברזל בכוח קבול של 50 טון כל אחת, שתוכנו ע"י המנגנון הטכני של הנמל והוצאו לפועל בבתי החרושת המקומיים בארץ. העבודה בסירות אלה הוכיחה את יעילותן הגדולה. אפשר לעבוד בהן גם בים בלתי שקט ללא כל חשש, שהן תתרסקנה בכניסתן לנמל. סכנה זו קיימת לגבי סירות העץ.

רכשנו מהצבא גם מנוף נע, בעל כוח הרמה של 5 טון, ו-2 טרקטורים. להובלת החול מהבריכה הזמנו סירה מיוחדת.

אולם כל הציוד החדש אינו אלא הקלה פורתא. דרוש לנו ציוד גדול בהרבה מזה. הנהלת ה"אוצר" באה במשא"זמתן עם מוסדות כספיים להשגת האמצעים הדרושים. אנו נתקלים בזה בקשיים, אף על פי שאפשר להגיד בבטחה שנוכל — במשך שנים מספר, לסלק את דמי ההלוואה מתוך עודף ההכנסות על ההוצאות.

עד כאן — על תכניתנו הקרובה. לעתיד רחוק יותר נמצאות בידינו תכניות שונות והצעות — לבירור ולהחלטה. ועדה טכנית, שמונתה ע"י מועצת המנהלים של הנמל, בהרכב ה"ה י. בן-סירה, מהנדס (יור); המהנדס אלול, ד"ר נ. וידרא, אל. זפטיין וד"ר פרוידנטל, נותנת את האפשרות להרחבת שטח העגינה. יש להניח, שיוחלט על בנין מעגן נוסף, צפונית למעגן הקיים. אם נצליח לבצע את התכנית הזאת נוכל לפרוק

מסתבר, ששדה הדיג העיקרי בחופי הארץ מתחלק לשלושה מרכזים: (1) מפרץ חיפה, (2) מחוף טנטורה ועד נתניה, (3) מעזה ועד גבול מצרים. איזור אבר-זבורה הוא שדה-דיג לפעולות ברוב חלקי השנה. אם להקים מעגן במקום זה, יחסוך הוא מכל ספינות-הדיג את הדרך לחיפה וחזרה, מרחק של 12 שעות נסיעה. אם יפרקו את הדגה בקרבת מקום-העבודה והספינות תוכלנה להמשיך ולהפליג ללא השהיה, יחסוך הדיג העברי הסכון עצום במשך השנה.

זאת ועוד. רוב השלל נשלח מחיפה לתל-אביב ולירושלים. אם להעביר את הדגה מ"מכמורת" יהא בזה חסכון בהובלה, העולה ל-50% כמעט. לאור ההתחרות וירידת המחירים, שאנו עדים להם כיום ואשר נכוננו לנו גם בעתיד הקרוב, הרי זה אחד הגורמים החשובים בהוצאות. אם להוסיף עוד את חוסר האפשרות לספינות רבות להכנס לנמל תל-אביב, את הצפיפות ואת התלות בחסדי שלטונות נמל חיפה, ניוכח — מה חיוני הדבר להקים כאן, במרכז הארץ, נמל שישרת את כל הדיג העברי.

נלמד משהו מהמספרים שלפנינו. הנה, לדוגמא, הסיכום לחודש פברואר. באותו חודש עגנו בנמל תל-אביב 39 אניות מארצות שונות, שקבולן הרשום הגיע ל-57.845 טון. הטונז' החדשי הגיע ל-17.346 טון; 11.845 טון מזה בפריקה ו-5.501 טון (108.929 תיבות פרי הדר) — בטעינה. נתברכנו בחודש זה במזג אויר טוב ביותר. רק שני ימי סערה היו. העבודה התנהלה כמעט באופן רצוף במשך 22 יום. הממוצע ליום, בפריקה וטעינה, הגיע ל-788 טון והמכסימום ליום עבודה — 1130 טון.

מה מלמדים אותנו מספרים אלה? יש בהם כדי להבליט את יכולתו של הנמל ביבוא וביצוא. גם במצבנו כיום הגענו ל-1200 טון ליום בערך. הגדלת היכולת תלויה במהירות שחרור הסחורות מהמחסנים, ובעיקר — במספר מנופים גדול יותר על הוציף, אשר יאפשרו את העברת המטען מהסירות במהירות גדולה יותר. אין כל ענין ואין כל אפשרות להפוך את הסירות למחסנים צפים.

נעשים עתה כל המאמצים, כדי להשיג את המנופים הדרושים. יהיה בזה פתרון-מה גם לשאלת שטח ההכנסה. יש בדעתנו לנצל גם את הגג של המחסן מספר אחד (3000 מ"ר בערך). כן גם משותלים אנו לקבל חזרה את השטח, שנמצא עוד לפי שעה בידי הצבא — 5½ דונם בערך; הובטח לנו, כי השטח הזה יוחזר לנמל במשך 3-4 החדשים הקרובים. בחדשי הקיץ יהיה שטח זה בעל יעילות גדולה, כי אפשר יהיה לאכסן בו סחורות אלה, שאינן זקוקות לקורת גג במחסן סגור, כגון ברזל ועצים.

ולטעון 3000 עד 4000 טון ליום. ברור, כי הגשמת תכנית זו כרוכה בסכומי כסף ניכרים ביותר; טרם הגענו לשלב של עבוד תכניות לגיוס האמצעים. כ־500 עובדים — ספנים, סוארים וכ"ו — עסוקים כיום בנמל; כ־200 מהם קבועים בעבודה. מספרם יגדל וילך, בה במדה שיוגדל הציוד ותוכנס רציונליזציה בשיטות העבודה.

הועדה הממשלתית לבחינת המצב בנמלים המליצה אף היא על נמל עמוק מים בתל-אביב ועל הגדלת צידו. אין הצדקה לכך, ש־20 מיליון תיבות פרי ההדר, המרוכזים בדרום, יועברו למשלוח לנמל הצפוני. לא יתכן גם, שהאימפורט המכוון לדרום (כ־70%—80% מהאימפורט הכללי) יפורק מחוץ לנמל תל-אביב.

### בנמל יפו

נמל יפו הגיע לשיא ההתפתחות בשנת 1936, לפני השביתה הערבית הממושכת. יום יום פרקו והטעינו בו כ־5000 טונות. כתוצאה מהמהומות התחילה ירידתו ולבסוף נסגרה העבודה הועברה לנמלי חיפה ותל-אביב.

עם גמר המלחמה נתחדשה העבודה בו כדי 20%. אחר כך גדל היקף העבודה עד החצי. לולא היו מחסני המכס תפוסים ברובם בחמרים המוזמנים מצד הממשלה, באמצעות „האחים סטיל“, היה אפשר לפרק בו כמויות גדולות יותר של סחורות. עוד גורם לאי-התפתחות נוספת של הנמל: המחסור בסירות. בתקופת המלחמה ירד מספרן עד ל־25% ממספרן הכללי לפני המלחמה. עכשיו — נוספות והולכות סירות חדשות. מקוים, שבמשך הזמן יגיע מספרן ל־200, כמלפני המלחמה. הצפיפות בנמל חיפה וחוסר האפשרות לעבודה מקיפה בנמל תל-אביב

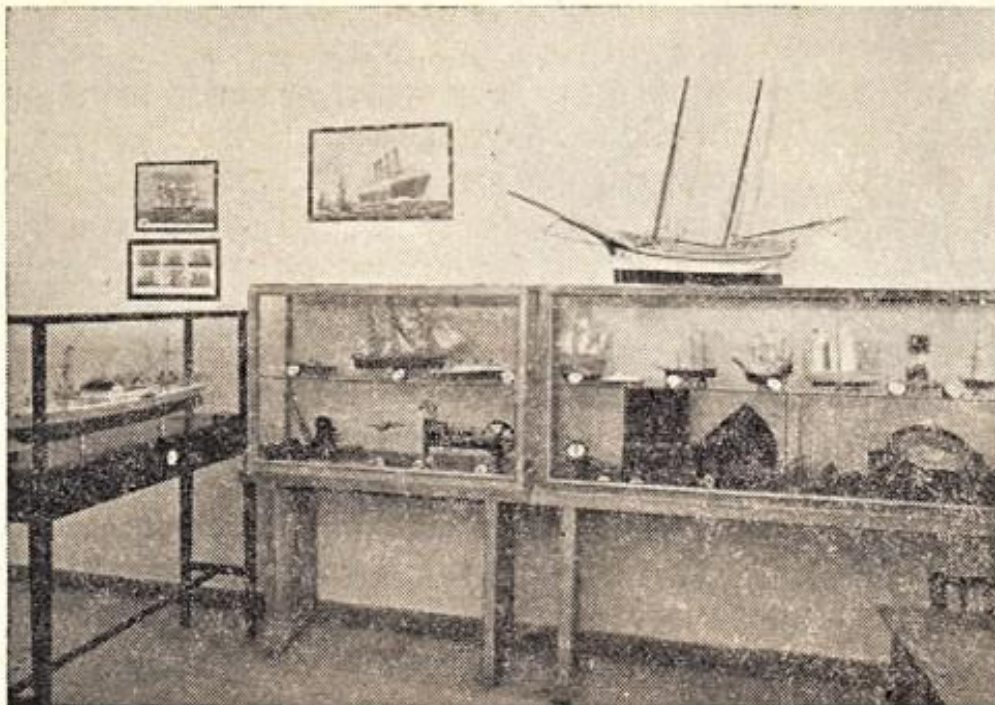
מגדילים את החשיבות של נמל יפו. „אל-איתחאד“ היפואי, שפרסם פרטים אלה, ממריץ את ועדת הספנות ביפו, שתחיש את הגדלת מספר הסירות וסירות-הקיטור — להרחבת היקף העבודה בנמל.

סוגי הסחורות המתקבלות בנמל יפו הן בעיקר: עצים, ברזל, מלט, נייר, אריגים, תבואות, מכונות וובל חימי. האכספורט דרך נמל יפו מצטמצם לפי שעה לתפוחי זהב ושמנים. נמל יפו מצטיין באופיו הערבי: כל החברות והסוכנים, האימפורטרים והאכספורטרים והפועלים — ערבים הם.

תודות למאמצי של אגודת הפועלים נשתפר מצב פועלי הנמל. לפני המלחמה היו פועלי האניות עובדים בטעינה ובפריקה שעות לא קצובות. עכשיו, כשהם מקבלים שכר יומי, החלו לקבל שכר-עבודה בעבור שעות נוספות. הם נמנעים מלעבוד בשעות הלילה.

מספר הפועלים העובדים במחסני הנמל, הטוענים ופורקים סחורות, מגיע עתה ל־150. לאחר שנצטרפו לאגודת הפועלים החלו לקבל 1,300 לא"י ליום של 8 שעות עבודה ו־200 מא"י בעבור כל שעה נוספת.

מספר ספני הסירות מגיע ל־150. גם הם נתארגנו ומצבם שופר. רוב בעלי הסירות נצטרפו אף הם לאגודת הפועלים. הם מהווים אגודה קואופרטיבית. מספר הפקידים העובדים בסוכנויות של האניות — 20. כולם נצטרפו לאגודת הפועלים. שהצליחה להשיג בשבילם תנאי עבודה נוחים ושכר טוב. פקיד מקבל כ־1,500 לא"י ליום של 8 שעות עבודה, ו־250 מא"י בעבור כל שעה נוספת. מספר הסבלים מן החוף — 10. הם נמנים על אגודת הפועלים ומהווים אגודה קואופרטיבית. סבלי המחסנים — 400—500 איש, טרם התארגנו.



במוזיאון החבל הימי לישראל בחיפה — תבניות של ספינות ואניות

ביטוח אניות וסחורות היה נתון לפנים בידי אנשים פרטיים, כי חברות מיוחדות העוסקות בכך טרם היו. עסקו בזה סוחרים או בנקאים. רב החובל של האניה היה הולך ממשרד למשרד, מסביר את פרטי הנסיעה והאניה ואוסף את החתימות הדרושות.

במאה ה-17, כשנפתחו בתי הקפה הראשונים בלונדון, היו כל המעוניינים בספנות נפגשים שם: הסוחרים שטפלו בבטוח ימי, כל אלה שעמדו לבטח את אניותיהם וסחוריהם תיהם וגם רבי החובל של האניות שעגנו בנמל לונדון. אחד מבתי הקפה האלה, שנפתח ע"י אדוארד ללוידי בסוף המאה ה-17, הפך במשך זמן קצר מרכז ראשי לכל אלה המעוניינים בספנות לענפיה. מגרעין קטן וראשון זה התפתח המוסד המפורסם "ללוידיס", שפעולתו מתפשטת ומתרחבת בעולם כולו, על כל היבשות ונמליהן.

בימיו של ללוידי היו כל המבקרים בבית הקפה מקבלים ידיעות נאמנות והמלצות מפיו, כי קשריו עם אנשי הספנות היו טובים ביותר. ידיעות מקיפות ביותר היו לו ללוידי על פרטי האניות שהפליגו מלונדון, שהיתה אז מרכז הספנות הבינלאומית בעולם.

בשנת 1720 קמו לו ללוידי מתחרים בפעולת הביטוח מצד שתי חברות, שקבלו רשיון מיוחד לעסקי הביטוח מאת אספת הנבחרים. התחרות זו לא היתה קשה בשבילו ביותר, כי המונופולין של החברות היה מצומצם לעסקים עם חברות ולא נגע בחוץ הביטוח עם אנשים פרטיים. היות ומספר החברות לא היה גדול כל כך יכול היה ללוידי להמשיך בעבודתו ולעמוד בפני ההתחרות. ב-1820 בטל המונופולין, שניתן לשתי החברות.

מאז 1696 הוציא ללוידי לאור עתון קטן — "ללוידיס ניוס"; ב-1734 החל להופע "Lloyds List and Shipping Gazette", העתון הקדום ביותר בין העתונים הלונדוניים בענייני הספנות. רישום ה"ללוידיס" כחברה חל בשנת 1871, לאחר שבמשך 200 שנה לא היה אלא התאחדות חפשית של אנשי מקצוע.

אירגונו של ה"ללוידיס" ממין מיוחד הוא. החברה עצמה אינה מבצעת עסקי ביטוח ואין היא מקבלת על עצמה התחייבות כלשהי. כל העסקים והחוזים נעשים ע"י חבריה על חשבונם ועל סיכונם. אחדים מהם מתאחדים כרגיל, לכל מקרה של ביטוח, לפעולה משותפת והם חותמים יחד על מסמך הביטוח (Police). ענייני החברה "ללוידיס" מנוהלים ע"י ועדה, שאחד מתפקידיה הוא לבחור בחברים, לאחר בדיקה קפדנית של תכונותיהם האישיות, מצבם הכספי ונאמנותם.

כל חבר וחבר של החברה אחראי למלוי התחייבותו באחריות בלתי מוגבלת, כלומר — במלוא רכושו ואמצעיו. כל חבר, שאושר ע"י הועדה, מפקיד פקדון לפי שקול

דעתה של הועדה ולרשותה. כדי להגן על כבודו של ה"ללוידיס" ועל זכויותיהם של החוגים הקשורים בו לביטוח אניותיהם וסחורותיהם, חייב כל אחד מהחברים להגיש לועדה שנה שנה מאזן, בחתימתו של "Public Accountant", להוכיח שיש בידו למלא את התחייבויותיו וכן גם שדמי הביטוח אשר קבל במשך השנה הונחו כפקדון (Trust Fund). לפי היכולת הכספית של כל חבר וחבר קובעת הועדה את הסכום המאקסימאלי, שעליו רשאי החבר להתחייב במסגרת פעולתו בעסקי הביטוח. מזמן לזמן בודקת הועדה, אם החבר נוהג לפי הגבלה זאת. כל חבר של ה"ללוידיס" חותם בשמו על מסמך הביטוח, שכוחו יפה, אם הוא נושא עליו את החותם של ה"ללוידיס", עם תמינת עגן.

מתפקידיו של ה"ללוידיס" להגן על הזכויות ועל האינדיטריסטים של חבריו. כדי לעמוד בתפקיד זה דרושה לו אינדיפורמציה מקיפה — על האניות למיניהן, על פרטי בנייתן ומצבן. "ללוידיס" אינו סומך בזה על ההודעות של בעלי האניות בלבד; הוא בוחן את אמיתותן ע"י מומחים מיוחדים העומדים לרשותו בכל נמלי העולם החשובים, המטפלים אך ורק בבדיקות ובחיפושים לפי דרישתו של ה"ללוידיס" וסוכניו. אניות רבות נבנות גם בפיקוח ה"ללוידיס", שיוכל הוא לבטח אותן, אם בעליהן ירצו בכך.

וכאן — תפקידו השני החשוב של ה"ללוידיס": חלוקת האניות לסוגיהן (ה"קלאסיפיקציה"). כל אניה ואניה, שנבנתה לפי דרישותיו של ה"ללוידיס" מקבלת הודעה רשמית על השתייכותה למחלקה (class) זו או אחרת. יש 5 מחלקות: 100A carrying Petro-; 100A with Freeboard; 100A: A for Special Service; 100A for Special Service; leum in Bulk אין להרבות דברים על פרטי המחלקות; נקבעים הם עפ"י מבנה האניות והשירות שלמענו נועדו.

שנה שנה מקיים ה"ללוידיס" בדיקות יסודיות של האניות ובמידה שמוצאים בהן חסרונות, קובעים המומחים איזה תקונים נחוצים להן. ה"ללוידיס" עומד על כך, שהתקונים יבוצעו בהקדם האפשרי. במקרה שבעל האניה מסרב או מעכב את ביצוע התקונים, מתבטלת ה"קלאסיפיקציה" באופן רשמי ובעל האניה אינו יכול כמעט לקבל ביטוח לאניתו. גם בעלי הסחורות נמנעים מלבצע את הובלת סחורתם באניה, אשר אבדה לה ה"קלאסיפיקציה" של "ללוידיס".

כל האניות שב"ללוידיס" נכללות בספר המפורסם — "Lloyds Register of Shipping" גם אניות אחרות נרשמות בו במידת האפשר. שני הכרכים של ה"ללוידיס רגי'סטר" מופיעים מדי שנה בשנה. יש בעולם יותר מ-30,000 אניות (חוץ מאלפים ורבבות של

בידי ה"ללואידס" נמצאת גם רשימת רבי החובל ושרר-תם. כל השנויים בשרותם נרשמים בקביעות, במדה שאפ-שר לעקב אחר חייו ושרותיו של כל אחד מרבי החובל. אנשים המצטיינים בהצלת אניות — סחורות ואנשים, במקרים של אסונות בים, מקבלים מה"ללואידס" אות הצטיינות מיוחד. החברה מעונינת לעודד את המצילים, כי יש בזה כדי לצמצם את היקף התחיבויותיה.

בטפסים הסטנדרטיים של ה"ללואידס" משתמשים כל המעוניינים בספנות. מסמך הביטוח (Police), המקובל כיום, נערך עוד בשנת 1779; במשך הזמן חלו בו, כמובן, אי אלה שנויים. מהטפסים האחרים של ה"ללואידס" חשובים במיוחד: Lloyds Average Bond; Lloyds Bottomry Bond; Lloyds General Average Deposit Receipt; Lloyds Standard Form of Salvage Agreement; Lloyds Standard Form of Arbitration Agreement.

לחברה "ללואידס" הותיקה יש מסורת של שנים ונסיון רב בכל ענפי הספנות. ידועה היא לשבח ברחבי תבל ואף גם בכלכלת ארצנו תופסת היא מקום נכבד.

סירות וספינות קטנות). רובן של האניות, בנפח של למעלה מ-100 טון, נרשמות לכל פרטיהן. רושמים בספר הזה: את שנת בנייתה של האניה, את המספנה בה נבנתה, הטונז'ה למינה, מספר הסיפונים, טפוס האניה מבחינה טכנית, כוח הקבול של המקומות הנועדים לסחורה, סוג המכונה וכוחה, תקונים ושינויים חשובים, מספר הנוסעים שאפשר להסיע באניה, הממדים המדויקים, מתקנים וציוד להרמת הסחורות וכו'. כל הידיעות האלה מדויקות בהחלט והן מהוות יסוד מקובל בכל עסקי הספנות בעולם. כל בעלי האניות, הסוכנים, המתווכים (Broker), חברות הביטוח, מומחי-הספנות והמספנות רוכשים לעצמם את ה"ללואידס רג'יסטר" — המדריך הנאמן להם בהחלט. ה"ללואידס" לומד לא את האניות בלבד, כי אם גם את תנועתן — בדיקות ובהתמדה. כדי לקבל יום-יום ידיעות על תנועת האניות המפליגות בים מנהל ה"ללואידס" תחנות סימנים במקומות חשובים בעולם, המודיעות על כל האניות שעברו בהם. את כל הידיעות האלה מפרסם ה"ללואידס" בעתונה.

## מגמותיה ופעולותיה של הליגה הימית באנגליה

(עפ"י מאמרו של ה. ט. בי שופ, O. B. E.)

### Why the Navy League\*

מיניונים, מקום שם היו לה אוהדים רבים, הכריחה את הממשלה לקבל, על אף רצונה, את תכנית הזיון הימי הרחב, שהוא הוא שעמד לנו בימי צרה והצילנו ממפלה מבישה בשנת 1914. היה זה שירותה הראשון של הליגה הימית להצלת המדינה.

אולם, השנים 18—1914 לא למדונו דבר. כלאחר כל מלחמה, שבריטניה לקחה בה חלק, כן גם בשנים שלאחר מלחמת העולם חזר ונשנה התהליך של פירוק נשק, פולי-טיקה כלכלית בלתי נכונה, אדישות וקפאון. היה זה בולט כל כך, עד שבשנת 1931 הודה רמזי מקדונלד המנחה, שהיה אז ראש הממשלה, ש"לו היו מתקיפים אותנו, לא היינו עוצרים כוח להבטיח את קיום אספקת המזונות, להגן על חופנו בפני פלישה מהים או על ערינו בפני התקפות מהאוויר". למצב מביש זה הבאנו — בשל שתיים עשרה שנות רפיון-ידיים — את הכוחות הימיים, היבשתיים והאוויריים הגדולים ביותר, שהיו לאימפריה אי פעם.

ושוב לקחה הליגה הימית את היוזמה לידה. היה עליה להלחם מחדש, להתגבר ולנצח את דעת הקהל האדישה, את העתונות הקופאת על שמריה ואת הממשלה הבלתי-אחראית. הודות לפעולותיה של הליגה הימית בעיקר, וראש דבריה לורד ללואיד, ניתנה האפשרות לתכנן בשנת 1836 את תכנית הזיון הכללי; והלא רק כשלוש שנים לפני כן הכריז הלורד בלדווין, שאין לממש תכנית זו, על אף דחי-

הליגה הימית האנגלית נוסדה בשנת 1895. ארצנו היתה אותה שעה במזל של שפע כלכלי, שלא היה דוגמתו עד אז, ובסימן של גידול ועליה לאימפריה כולה. במשך קרוב לתשעים שנה שעברו לא הסתבכנו בהיאבקות ימית רצי-נית; נדמה היה, שפחות מכל תקופה אחרת בקורותינו, עלינו לעמוד בימים אלה על משמר כוחנו הימי.

אולם דוקא אז השמיעה את קולה קבוצת אנשים קטנה ועקשנית, מאלה החרדים ליום מחר והרואים את הנולד, שהזהירו את ארצנו, כי "עלינו להפנות תשומת לב מיוחדת למבצר הים שלנו, כי יתכן שנעמוד בפני נסיונות קשים. ומוקדם יותר משזה נראה לנו".

וכך נוצרה הליגה הימית, אשר שמה לה למטרה להטיף לכבוש הים, כלענין ראשון-במעלה מבחינה לאומית, ולהחיש את עזרת העם למפעלי הים, שיבטיחו לארצנו את נתיבות המסחר והאספקה, היינו — את קיומנו ממש. אכן היה זה באותה תקופה בלתי פופולרי ביותר. גם העתונות וגם המדינאים והקהל הרחב כמו כולם נגד היצור החדש, שעורר אותם מתרדמתם והחרידם מרבעם ועוד גם — פגע בכיסם. אולם הצדק היה עם יוזמי הליגה. כי יצירת הליגה הימית קדמה אך בשלוש-ארבע שנים לבנין הצי הגרמני, שכה סיכן את רבונותנו על פני ימים לאחר פחות משתי עשרות שנים.

דעת הקהל, שנתעוררה עקב פעולותינו, ושנתמכה בדר-

\* מתוך ספר השנה של הליגה הימית האנגלית לשנת 1947. מחבר המאמר הוא מזכירה הכללי של הליגה.

פותה. בשל התנגדותה של דעת הקהל.

זהו הישגה החשוב ביותר של הליגה. פעמיים במשך המאה האחרונה הצילה היא את ארצנו, את האימפריה ואת העולם כולו משואה איומה. כי היא היא שכפתה את תכנית הזיון על העם כולו ועל הפרלמנט.

ואעבור עוד בקצרה על אחדים מהישגי הליגה האחרים.

נהלנו תעמולה נמרצת לטובת הצי המסחרי. בין שתי המלחמות הלך צי הסוחר שלנו הלוך והדחק באופן שיטתי מעל פני האוקיינוסים, על ידי מתחרים זרים, שנעזרו על ידי ממשלותיהם, בתמיכות כספיות מרובות וב... עזרה אחרת. הקהל הבריטי לא שם לב למצב דברים זה והממשלה — הזניחה את העניינים הזנחה פושעת. הליגה הימית, בראשותו של לורד ללויד המנוח, פתחה אז במסע-תעמולה לאומי גדול והעם החל להתעורר. הממשלה נודעוזה מקפ-אונה. היא החליטה לראשונה על תמיכה לאניות-טראמפ ובראשית 1939 פרסמה גם את החוק לעזרה לאניות סוחר — "Merchant Shipping Assistance Bill" חוק זה לא נכנס אמנם לתקפו, עקב פרוץ המלחמה, אך הסיכויים שפתח החזירו את האמון בבנין אניות ועודדו את בעלי האניות להזמין כלי שיט חדשים.

הנה גם פעולתנו בנוער. בדבריו על יחידת הקדטים הימיים אמר מר א.ו. אלכסנדר, הלורד הראשון של הימיה בזמן המלחמה ועתה חבר הממשלה הבריטית: "הרי זה מפעלה העצום של הליגה הימית, שבמיטב מאמציה היא מחדירה בקרב הנוער את הכרת הצורך של חיים בים ומסבירה להם מהי ימאות אמיתית ומהם חיים משותפים מתוך אחוה". ומי כמוהו בקי בעניינים האלה?

יחידת הקדטים הימיים, שהיתה מצערה ביותר בתחילת המאה, גדלה ורחבה והפכה לארגון כללי בכל רחבי האימפריה, שמלא תפקיד נכבד בשתי מלחמות העולם. גביא לזה שוב את עדותו של מר אלכסנדר: "לולא אותו זרם בלתי פוסק של נוער מובחר, שהגיע אלינו מיחידת הקדטים הימיים, היה זה קשה לנו פי כמה להמשיך בימים עגומים אלה של מלחמה בימים".

יחידת הקדטים שלנו היא הרבה יותר מרזרבה לצי המלכותי והמסחרי. הרי זו בעיקר תנועת נוער, בעלת המסורת הטובה ביותר — מסורת הים המיוחדת של הבריטים. תנועה זו מחזירה ומעודדת בצעירינו את רוח הימאות, שהפכה אותנו למה שהננו עכשיו ושמבלעדיה נרד מטה מטה. הרי אנו משפחת עמים גדולה, החדורה אחדות של מוצר ואידיאלים והקשורה באינטרסים שלה. אותה האחדות המשפחתית שבין הדומיניונים ואנגליה — ארץ-האם, שתועלתה הוכחה בעליל בזמן המלחמה, מן הראוי שתקיים גם בימי שלום. הצעד הראשון לכך — פיתוח הבנה אישית בין בני הדור הצעיר. מתוך כך גם החלה

הליגה הימית להוציא לפועל תכנית של חילופי בקורים בין קבוצות קדטים ימיים מהממלכה המאוחדת ומהדומיניונים. קבוצת קדטים מבריטניה יוצאת השנה לבקר בקנדה, כאורחתה — למשך שבועות מספר — של הליגה הימית שם, ושל ארגון הקדטים המקומי.

עד כאן — על העבר בעיקר. ומה ביחס לעתידה של הליגה הימית? משוכנע אנוכי, שהליגה הימית תעמוד גם בעתיד במלחמה קשה לשמירה על כוחנו הימי, כפי שהיא עשתה זאת בעבר. הנה עולות כבר ונשמעות בקהל הטענות הישנות נושנות. קולו של הפציפיסט, שנשתתק כליל למשך שש שנים, עולה שוב בארצנו; מתעלם הוא מהעובדה, שעוררו נשאר שלם וכרסו מלאה, ככל האפשר, רק הודות לכוחו של הנשק. הנה אפשר למצוא שוב כאלה, המרגיעים את עצמם באמונה הילדותית בכחו של ארגון האומות המאוחדות, כשם שהאמינו לפני עשרים שנה בחבר הלאומים; אין הם לוקחים בחשבון שעלינו להקציב סכומי כסף לרכישת נשק, ויהא מי שיהיה המפקח עליו. כי רק הנשק יש בכוחו לכפות שלום בעולמנו הרע. לא קטנה גם הסכנה בחידוש הויכוח שמלפני המלחמה סביב השאלה „פצצות ואניות מלחמה". רק לפני ימים מספר סח לי אחד הקצינים הצעירים של ה.ר.א.פ. שבעוד שנים מעטות לא יהיה אלא שירות אחד בלבד — שירות ה.ר.א.פ. והלא יש גם המאמינים, שגילוי הפצצה האטומית מבטל כליל את כל כוחות היבשה והאוויריה, כי רק אווירונים מעטים יהיו נחוצים, לשאת נשק שטני זה. מסוכן הוא הדבר, כי משלם המסים המיואש והעמוס הוצאות לעיפה, ישתמש יותר ויותר בכל הטענות האלה או בחלק מהם, כדי להשתמש מהשתתפות בקיום הצי, העולה לנו בדמים מרובים.

הכוח הימי הוא למרות הכל הבסיס לבטחוננו. זהו הלקח של המלחמה האחרונה. ההיאבקות בים היא היא שהיתה יסוד לכל המאמץ המלחמתי של בנות הברית, כפי שאמר זאת מר צ'רצ'יל. לו היינו מפסידים בים, היינו מאבדים את הכל. „כל עוד האניות הן הן הנושאות את האספקה שלנו, עלינו לקיים כוחות מתאימים, שיבטיחו מעבר חפשי בנתיבות המסחר הימיים העולמיים" — כתב ויסקונט קניגהם, אדמירל הצי. אפילו הפצצה האטומית לא תוכל לשנות זאת. היא תחייב שינוי יסודי — בטיב השריון והציוד של האניות, בתכסיסים של המלחמות בימים ואולי גם בפזור בהיסיון הימיים ומחסני האספקה. אלה הם דברים, שמומחים חייבים לענות בהם. בעצם העובדה, כי „הים הוא חיינו", לא חל כל שינוי.

וזכיר כאן שוב מדברי מר צ'רצ'יל: „מעולם לא תסתיימנה פעולותיה של הליגה הימית. יהא זה מתפקידה להזכיר לבני עמנו, בימי שלום, את הלקח הקשה שלימד דתנו המלחמה ולהעמידם על הקשרים הבלתי ניתקים, הקושרים את ציינו עם חיי בריטניה והאימפריה כולה".

עשר שנים לגינוסר

בימי הפורים הגגה קבוצת גינוסר חג כפול: חג העשור לעלייתה למקום וחג קליטת עולים חדשים.

בימי מאורעות הדמים, בתקופת "חומה ומגדל" בישוב, — באדר תרצ"ז, עלתה קבוצת צעירים, כ־30 במספר, ליסוד נקודה חדשה על שפת ים כנרת. בן לילה הוקמו ארבעה צריפים, לפי השיטה הנודעת של "מגדל וחומה", והרי ישוב חדש — גינוסר. הנקודה הוקמה על שפת הים ממש, מתוך שאיפה לעבודה כבושית בכנרת. על אף ההפרעות מצד הדייגים הערביים ומצד השלטונות הדואגים ל"סן ירבו", קמה במקום פלוגת דייגים מאומנים. ה"צ"י שלה מונה כיום שמונה סירות, ששתים מהן — סירות מנוע, משתפות עצמן בסירות ותורים על פני הכנרת.

אדמות גינוסר מגיעות ל־1050 דונם.

שבתאי / לחם חוקנו

(מחיי הדייגים בגינוסר)

ערך גדול בחיינו לענין הדיג: רומני טיקה, כבוש הים, גילוי מקורות פרנסה להמוני ישראל, עבודה משותפת עם בני דודנו ולפעמים — גם מעט דגים... הדייג, טיפוס חדש בתוכנו, דמות הדייג העברי עולה וצומחת מתוך ה...מגפים הארוכים והמעיל השחור, בעל השוליים הרחבים. את המעיל תמצא לרוב כשהוא מתגלגל על אבני ה"לשון" או בתוך הסירה ב"ערישה".

מצב־רוחו של הדייג נקבע לפי השלל: אם יתרחש הנס והעלתה המכ-

עם בואם למקום מצאוהו המתישבים שור מם ומוזנח. עצי סדריות, בעלי היקף ושורש, כסו את פני רוב השטח. הונף הגרון עליהם וכשלא הספיק כוחו של האדם להלחם בסדריות נהפכה מלחמתם למיכנית: טרקטור של 50 כוח־סוס, רתום אל שרשי הסדריות, כלה את אשר השאיר הגרון.

על פני שטח זה בנויים כיום בתים נאים ופורחות גינות ירק ונוי. 500 דונם נתונים להשקאה. מטעי הבננות (בשטח של 130 דונם) מצטיינים בטיבם ויבולם בכל בקעת הכנרת; כרמי־הגפן — 20 דונם וחמשה דונם עצי פרי וגן, וורדים ופרחים. ענף גידול הדגים מתקדם משנה לשנה ושטח בריכות הדגים מגיע עתה ל־120 דונם. דיר הצאן כולל 120 בהמות דקות.

מספר החברים הבוגרים — 100 בערך. מספר הילדים — 50. אחדים מחברי הקבוצה נמצאים בשליחויות שונות בגולה.

מורת כמות הגונה, מיד תעבור הבשורה מקצה המחנה ועד קצהו: "השמעת? היום — 50 רוטל!"; "העונה התחילה — יסביר השני; והשלישי: — 50 רוטל — 20 לירה. שתי לירות ליום על כל דייג. ענף הדיג עומד בראש הענפים...". לפעמים יש להפחית מהחמישים — כי הכל לפי התרחבות האישונים (של הדייגים, כמובן) בזמן הוצאת הרשת.

מצב־רוחו של הדייג בא לביטוי והתרוממות ביום כזה ב"ערישה". ערב, שקעה השמש, ירדו הצללים מהארבל וכיסו את כל הבקעה. וב"ערישה" מרקדת אש עליוזה בצלחת הדיסקוס השבורה, וה-

סדריות הבורעות משמיעות קולות־נפץ. ריח נעים מתפשט בחלל. מאיר משתרע על המחצלת. העשן מתעבה משרשי העצים ו...מתקציב הסיגריות הכפול. המרגרין מרהש במרחשת. החמימות גדלה והולכת. ביד זריזה ומאומנת עולים ה"מושטים" למחבת.

אלם יש ותעלה המכמורת ריקה ורק אי־שם בקצותיה יפרפרו שנים־שלשה דגים. דבר זה קורה לעתים דייקרובות. הוא מוצא את ביטויו במצב־רוחו של הדייג ב"ערישה". "העונה טרם התחילה" — ישמיע הדייג הוטיק ויהפוך את הדג היהיד על צדו השני. המרגרין מרחש במרחשת. ריח נעים מתפשט בחלל הסר כה. מאיר משתרע על המחצלת. העשן מתעבה ומשרה אורה אינטימית.

דייג אם יתגייס, מבעירים את האש. דייג כי יתחתן, תרחש המרגרינה. בחורה כי תחדל לטייל עם דייג, — יעלה "חפסי" למוקד. ואם גם שום מאורע לא יתרחש, — מאיר משתרע על המחצלת. מצב־רוחו הדייג נקבע לפי השלל.

"העונה טרם התחילה". כבר ביומו הראשון בדיג, יודע הדייג לספר על העונה. שלשה שלדגים המעופפים בצותא, מרפרפים בנקודה אחת באויר ומטילים את עצמם לתוך המים. אם עלו ובפיהם שלשה דגים, אות הוא כי העונה התחילה. "שרקיה" (רוח מזרחית) — אין דגים. ים סוער, מבלי לקבוע מנין הרוח — יהיו דגים. סירת־משטרה מתקרבת — אם עונה ואם לאו — אין דגים. צפרים ושחפים יושבים על ה"לשון" וצריחתם ממלאת את האויר התחילה עונת הסר־דינים. אם סרדינים הרי יש "קרטין"





„שווי שווי פאלין! אסחב ראסאס!“ —  
 והרשת מוצאת לחוף. ודגים בה אין. —  
 „אמרתי שלא תקחו את הסומבוק“.

הדייגים רכשו לעצמם את שפת  
 יורדיים, ואילו מזכיר הפנים ממשיך  
 בשפה רגילה, פשוטה, אוריגינלית: „זהו  
 ים“ — הוא מסביר למסיירים במשק —  
 „ים כנרת. בים דגים. וכאן ברבוטים“.

הוא מוסיף ומבאר בהתקרבם בסירה  
 למקום הסקלבה: — „ברבוט“ הוא דג,  
 שפמון — יש לו שפם. יונק. מוציא  
 אנקות. ואנחנו דגים אותו. כאן... בים...  
 בים כנרת... דייג...“.

הסירה הזורקת את הרשת מתקרבת  
 לסירת המעגן. הדייגים עטופי הגלימות  
 השחורות מושכים את החבל משני קצרי  
 תיו דרך טבעות הברזל המתהדקות וסור  
 גרות את הרשת. נסגר המעגל. הרשת  
 נמשית לסירה. במרכז מתלבטים הנצודים  
 המנסים להבקיע להם דרך. ה„עוב“ עובד  
 בזריזות ומעלה את השפמונים לסירה  
 המלאה כבר עד מחציתה. החדשים מחד  
 ליקים על גבי הקודמים. שפמיהם מזדקק  
 רים וקולות „ס.א.ו.ס.“ היוצאים ממעמקי  
 בטנם פולחים את האויר. בים מכים  
 הנשארים בזנבותיהם וקופצים מעל פני  
 המים לאות־פרידה מחבריהם.

(מין דג) — ואם אין — במה אשם הדייג?  
 רבה במיוחד השפעת הירח (מחוצ  
 להשפעותיו הרגילות שכבר נתנסינו בהן)  
 על הדגים. ומאד רבה השפעתו בליל קר  
 ומקפיא. הקור על הים חודר עד העצמות.  
 וכאן בפנים, ב„ערישה“, גחלים לחשות.  
 מוסיף פנחס גזר עץ, נלחצים השמוקלרים  
 אחד לשני. חמימות. בליל ירח אין דגים!

לשון הדייגים הולכת ומקבלת גון של  
 יורדיים. „חברה קחו את ה„ערישה“  
 (סירה) וגשו ל„חנזיר“ (מקום־דיג), אבוא  
 אחריכם בלנדו, אל תשכחו לקחת את  
 ה„עוב“ (רשת קטנה להוצאת דגים).

„הי דייגים, בואו מיד! הייתי באוגדי,  
 יש שם שיירה של מושטים“.

גורק הג'רף. הסומבוק חותר אל  
 החוף למרות רוח ה„היבלי“ המתנגדת  
 (מקום מסויים בכנרת). בשני קצות הרשת  
 נתלים על החבלים שתי קבוצות דייגים.  
 מושכים אל החוף. אף גפירים העובדים  
 למעלה מכוותיהם בשמירה וסיוורים,  
 עוזרים בסחיבה. מטפטפות טפות המים  
 מהחבל ומשאירות הן פס רטוב על כתפי  
 ה„אבורול“ של הוד מלכותו... על פני  
 המים מסתמנת קשת פקקים צפים המת־  
 קרבת לחוף. הפקודות נשמעות תכופות:

**שמחה כובבא / הפלגת לילה**

בחמש לפנות ערב נצא לים. מרבית  
 המפליגים — צעירים, שזו להם ההפלגה  
 הראשונה ללילה תמים.

מקום המפגש — ליד רציף ההפלגה.  
 הלב רוגש. רק המדריכים והותיקים  
 שבינינו אינם מתרגשים. שיחם ושיגם  
 משובץ „פנינייים“, כראוי לספנים  
 „ותיקים“ שכמותם, אשר שבילי הים  
 וסודותיו נהירים להם כשבילי ביתם...

לפקודת המדריכים מובאים חיש מהר  
 חבלי הסירה ומפרשיה. התורן הכבד  
 וההגה הגדול נשאים בשנים, תוך מלות־  
 זרוז של הימאים והערות־תגובות של  
 „עכברי־היבשה“ הירוקים.

הכל נעשה חיש מהר ובמקום הראוי.  
 ה„קפטן“ שעמד כל הזמן מן הצד  
 והשקיף מגבוה על התכונה — מעביר  
 עיניו על הנעשה, בוחן ומתקן פה ושם  
 את הקשרים, תוך נהימות מתחת לשפמו  
 הרך על „בטלנות יבשתית“ ועצלנות.  
 לבסוף נרגע אף הוא.

תפילת המנחה לפני הירידה לסירה  
 — חטופה. ההתרגשות שלפני ה„מאורע“

רק קריאותיו של איש החלוץ מפריעות  
 את השקט. משיצאה הסירה אל בין  
 האניות כשהיא משאירה אחריה שובל־  
 קצף, נתעורר לבבות ופצחו הפיות  
 בשירה. רבי־חובל ככבודו ובעצמו „נותן  
 את הטון“ והטירונים — אחריו. הצעירים  
 שהביאו אתם אמתחות מלאות כל טוב  
 מפשפשים בכליהם וסועדים לבם כיד  
 המלך. הותיקים מיעצים להם באבהות,  
 שלא ימלאו את כריסם: „חבל על האוכל  
 שיושלך לדגים...“.

תוך דברי ליצנות ימאית עושה הסיי־  
 רה את דרכה בנתיבות־ים. היא מתחבטת  
 ועוברת בין הגלים הגדולים והימאים  
 משתבחים בה, כי טובה היא. מסתכלים  
 הטירונים ברוב קנאה בותיקים ואזנם  
 קשובה לפקודות רבי־חובל: „הרפה  
 קצת“, „מתח יותר“, „רד מהרוח“, „עלה  
 קצת“, וכדומה, שאינן נהירות להן עוד  
 כהלכה.

השמש הפכה אדום כדם. קרניה הא־  
 רוכות בוערות על ראש הכרמל האחוז  
 להבות־השקיעה. חבר אחד פותח בשירי־  
 מלחים, חורז את בתי השיר בקולו העבה.

מונעת את הדביקות שבתפילה. מי שהוא  
 מפזם: „אחינו כל בית ישראל, הנתונים  
 בין בים ובין ביבשה“... יש מי שמזרזו:  
 — השמש קרבה לשקיעה. למהר!  
 ואמנם — נגמרו ההכנות עד מהרה והנה  
 ניצבים אנו למפקד אחרון שלפני  
 ההפלגה.

כשעמדו הכל על מזח העץ הקטן לח־  
 לוקת התפקידים, החלה השמש נוטה  
 ימה. קרניה הצהובות־אדומות מבהיקות  
 מעל לראש הכרמל היוקד. ה„קפטן“ הפנה  
 ראשו כלפי הרוח, השהה ידיו באויר, כמי  
 שבוחר את כוון הרוח ואחר — ניתנת  
 הפקודה. הכל מזדרזים להכנס לסירה,  
 תופסים מקומותיהם, מסדרים את חפצי־  
 הם, מלטפים במבטיהם את מפרשי־הסירה  
 המתוחים ומשוחחים על „סכויי“ הרוח  
 ומהירותה. אותו רגע התיר איש החרטום  
 את החבל, הדף ימינה וקפץ לסירה.

נמתחו המפרשים לכל ארכם ורחבם,  
 נשבה בם הרוח קלות ומיד נשמעה להם  
 הסירה. ההגה נענה ללחצו של רבי  
 החובל והסירה החליקה קלות כשהיא  
 חוצה בחרטומה את מיי־הנמל הרוגעים.



# מה טוב ומה טעים!



י. טרם /

## לענין הכשרת ימאים בתפוצות (אגב קריאה)

עם קריאת המאמר של י. פרישמן — על סף תקופה חדשה, בחוברת „ים“ האחרונה, נתפס אתה להרהורים בענין הפעולה הימית בגולה. התעוררות עצמית זו להכשרה ימית בגולה, שעליה סופר, היא עצמה יכולה לשמש לנו חומר מס-פיק, כדי להעמיק חשוב בבעיה זו. אין גם לשכוח, כי התעוררות זו קשורה במא-בקנו הכללי וברצונם הלוהט של יהודי הגולה להיות שותפים למפעל הבנין בארץ.

שומה עלינו לתרום בשטח זה את התרומה המבוקשת ולהכשיר במידת האפשר את אלה הרוצים בכך — לשרות באניות עבריות, בספינות-דיג, במפעל ההתישבות בחוף הארץ ובהעפלה, כבעלי מקצוע לשטחי הים השונים.

קו פעולתנו בגולה בעניני הים אינו שונה מקו הפעולה הציוני הכללי בין יהודי התפוצות. ההסברה והתעמולה שלנו בגולה קשורה קשר אמיץ עם ההכשרה המעשית, שתכליתה — יצירת גרעינים לקבוצים. לפני עשר שנים ויר-תר היה גם בתפוצות נסיון רציני להכ-שרה ימית, מתוכה גדל לנו אחד מכפרי הדייגים בארץ. הן נזכור את פעולתם של

בשמים. מדובבים מנין קולות אחריו: „ומסדר את הכוכבים במשמרותיהם ברו-קיע... ברוך אתה ה' המעריב ערבים.“ שעת הצות. ישנים. הרוח רפתה לגמ-רי. המפרשים תולים סרוחים, כבעל-חי שנפח נשמתו, והסירה לא עוד מחליקה במהירות. איש ההגה היושב על משמלתו מפום חרש: „ומלחיה נרדמו כולם...“ נוצצים הכוכבים בשמים, הציר הצפוני משתרע לו בבטחה, והלב מעלה בדמיונך את הסירות-ספינות המטלטלות עתה בים זה ממש, נושאות אחים-מעפילים לחופי הארץ, למולדתם-מטרתם הנכספת. ובלב יוקדת תחינה לאב שבשמים „הנותן בימים נתיבה“ שיעזור להם להגיע למחוז הפצם בלי תקלה ופגע.

השעות עוברות, הכוכבים נעלמים לאטם, המזרח מוריד ומחוויר. רבי-החובל מתעורר, הסירה מסתובבת על ציריה ופניה חזרה לחיפה. הרוח מתגברת, רוח צפונית קרירה. הסירה אוחזת חיילים ומתקדמת במהירות. אף החברים מת-עוררים אחד-אחד, מי בפנים חוורים, לאחר ליל-ההקאה ומי בכבודות, כאדם שישן במטתו בביתו שלו. מפהקים ומת-מתחים, מדליקים סיגריות. עתה ניתן גם לטירונים לאחוז בחבל המפרש והכל — אתי שפיר.

כשנכנסה הסירה לנמל, קדמה השמש העולה בפאתי המזרח הרחוק. המולה רבה בנמל. אניות פורקות, אניות טוענות, רעש וחריקת חבלים ושרשראות, צפירת אניות... העבודה בנמל קודחת כבר בבקרו של יום.

מגיעים אנו לרציף, מפרקים את התר-נים, מסדרים כל דבר במקומו ונפרדים מסירתנו תוך הרגשת סיפוק על חוויות ליל ההפלגה.

„אליצור“, חיפה

והגם, והאחרים מהרים-מחזיקים אחריו בצוותא. קופסת סיגריות משובחת מר-פיעה אישם וכל האצבעות מושטות אליה כאל קופסת-טבק בבית-המדרש, להבדיל...

— יהיה לנו לילה יפה — מכריו ה-„קפטן“. אט אט מופיע הירח הצהוב-אדום במלואו. מרחוק נראית העיר מת-עטפת בחשכה. פה ושם נדלקים אורות החשמל, המשתבצים כפנינים במרבד השחור המשתרע לאורך החוף. גם הכר-מל בולט באורותיו המנצנצים וקורצים ומדברים ללב. השירה הצרחנית נאלמת ושירה לירית משתפכת בדומית הליל. הרוח שקטה במקצת, גלי הקצף נע-למו. הגלים עולים ויורדים בנחת, גבוהים ורחבים. הסירה מתנדנדת בניחותה, בלי קצף, בלי התרגשות. רבי-החובל מתנבא, שהרוח תשקוט עוד מעט למשך כמה שעות. קולות השיר משתתקים והחברים משתרעים ושוכבים — באשר ישכבו. דומיה נשתררה בסירה, רק קולות המד-ריכים נשמעים בלחש. לפתע — מתרומם האחד מבטן הסירה. פנים חורים, ראש סחרחר. כמתיבש מתכופף הוא על הדופן — בר... בר... בר... הותיקים מגיבים בצחוק. רבי-החובל אינו שם לב אפילו. לא חדש הדבר בעיניו. הטירונים — מקצתם נהנים ומקצתם מתכוננים, כנראה, ללכת בעקבותיו. כי הנה קם עוד אחד ועוד אחד. רבי-החובל מגיב: התכופפו בשני צדי הסירה, שלא נתהפך, חלילה...

וכשגלי הים נרגעו במקצת ואף הטירונים שבו לאיתנם, קם ועמד אחד הבחורים ליד התורן. פניו עם כיוון הת-קדמות הסירה ולבו — מכוון לירושלים. בקול נוגה-מסורתי פתח ב-„והוא רחום יכפר עוון“. העינים תרות אחר הכוכבים



חברי „אליצור“ באימוניהם

חברי קבוצת „גורדוניה-מעפילים“ בעת לית, שקבלו את הכשרתם הראשונה בדיג — בגדיניה שעל חוף הים הבלטי. עשר השנים האחרונות של פעולה ונסיונות ימיים בארץ מחייבים אותנו לבחון את דרכנו בשטח ההכשרה הימית. כיצד נדריך ונחנך ימאים צעירים, שיעמ' דו לרשות המפעל? כיצד נגדיל את המחנה, שיעמוד הכן למפעלים שיבואו? הלא נלמד משהו גם מהעבר הקרוב. הלא נלמד גם מעובדה זו של „קדמה“ צריך היה לחפש אחר חבר עובדים. עלינו להרבות בהכשרת ימאים, שיהיו נכונים לשרות בבוא היום, בכמות מס' פקת ובדרגת איכות מתאימה. את הרור" בה של כוחות נעורים למפעלים הימיים אפשר למצוא כיום גם בגולה. ימצא ודאי מי שיפקפק ושאל: האם נצליח לספק עבודה לכל אלה שיכשירו את עצמם לחיי ימאות? אין כל יסוד לפק' פוקים בענין זה. יכלתו של האדם ושל הצבור נבחנת — בהעזה ובמסירות הרעיונית המניעים אותם לצבירת אמצעים ואפשרויות, מתוך מאמץ משותף וללא הססנות, מתוך תנופה מספיקה ואפקים רחבים.

אנו נושאים את לבנו למשק ימי רב" היקף ולנוער רב העובד בימאות. האניות העבריות — אניות הסוחר וספינות-הדיג, משקי החוף, הספנות והנמלים — כל אלה מצריכים תיכנון וראיה רחוקה, הון רב ותכנית-פעולה רחבת-ממדים. יהודי הגולה ממשיכים לתת ממיטב יכלתם וידיעותיהם לגידולה והתפתחותה של מולדתנו. מדוע לא ייקבע גם שם המקום הראוי למפעליהם? הרי ביחס לגולה יהיה בזה מעצם ההרגשה העמוקה ביותר של הכנה לחיים בארץ והיא היא אשר תוסיף בלי ספק מרוח החיים החד" שים לאלה הזקוקים לכך ביותר. מה אפ' שר לתת יותר לאחינו, כל עוד הם נמצאים בגולה, מאשר הכשרה מכוונת לאחד משטחי-הפעולה החלוצית ביותר בארצנו? הים לא יפריד עוד כ"כ ביניהם לבינינו, אם ידעוהו ויתמחו בכבושו. הפלוגות הימיות בפאנא ובדגנדרוף — זוהי תביעה אלינו. כך מדברת אלינו גם אותה ההכשרה הימית, שהוחל בה במרסיל. זאת ועוד. נודמנתי לפני זמן מה לשיחה עם אחד האורחים שלנו מאפ' ריקה, ששאלני בתמיהה: מדוע טרם עלה בדעת איש לשלוח מדריכים לפתוח ההכ'

שרה הימית באפריקה הדרומית? הדי התביעה הזאת נשמעו גם מדברי האהדה של יהודי אנגליה, שהושמעו בכנסו החי"ל בבאול ע"י מר מ. רוזטי. יתכן שלא נרגיש מיד בתוצאות של ממש של אותה הכשרה ימית, שהוחל בה בגולה, אולם אין ספק שבמרוצת הזמן עלול לקום, כתוצאה מזה, מפעל גדול ורציני, אם לא נדע להמשיך עם חברינו אלה, שהחלו בעבודתם מתוך התעוררות עצמית, ישמשו הם עצמם דף של הזנחה נוספת בלבטינו הימיים הרבים. בפקוחו של החבל הימי לישראל היי" בת לקום מסגרת אחידה, שתקיף את כל התפוצות. מדריכים-שליחים הייבים לצאת לארצות השונות, לנהל שם את העבודה — מתוך מרכז אחד ובהתאם לצרכינו ויעודנו הימי בארץ-ישראל. החבל הימי לישראל הפך, בתוקף עבר דתו, למוסד צבורי עליון לעניני הימ' אות שלנו, עליו גם להיות יוזם בשטח זה ולקיים קשר עם מחלקת הים, מחלקת העבודה והמחלקות לעליה, להתישבות ולבטחון ועם ההסתדרויות הציוניות הארציות — לפתוח ההכשרה הימית בתפוצות. ויפה שעה אחת קודם.



בית יורדי הים בחיפה: אחת ה"פינות" במוזיאון.

דן בן אמוץ / יום ששי הארוך

— הלללו דן! אתה פה? מה הענינים?  
 — א! — — — תראו, תראו: אלי! לעזאזל! אותך  
 לא קייתי לראות כאן. סיפרו שטבעת כמעט, שאתה  
 באמריקה. השד יודע איפה?...  
 — שטויות! — ירדתי קצת לחוף וזה הכל. הנה ה"אמבטיה"  
 שלי עוגנת כאן, בתל-אביב. מהרתיים מפליגה לאלכס'  
 ומשם לסאוט-אפריקה כנראה...  
 — — — מצחיק, בחיי... טפו! אבל באמת: טוב לראות  
 אותך כאן. נכנס לנוסבאום? נשתה כוס בירה... מה?  
 — אני מוכן. בין כך אין לי מה לעשות. 6 שנים לא  
 להיות בארץ זה משהו. הרבה נשתנה כאן...  
 — כן... הרבה מאד.  
 — ימח שמם, נבלות! נו, אתה מכיר אותם לא פחות  
 ממני.  
 — כן כן...  
 — ככה. ואני כבר לא מתמצא בתל-אביב שלי. יש לך  
 איזו שהיא "חתיכה" בשבילי להערב? פשוט, אתה מבין...  
 — נשב, נראה... בעצם: הערב מסיבה של הג'מעה,  
 תבוא אתי, יהיו חברה ו... נו, תסמוך...

נכנסנו למרפסת וכבשנו שולחן בפינה. התפרקדנו  
 בנחיות בכסאות הקש והזמנו: "בירה — פעמיים". רוח  
 קלה נשבה מהים. עתה, בעודו גומע בתאוה מהבירה הקרה  
 והקוצפת — היתה שהות בידי להטיל בו מבט סוקר. נשתנה  
 הבחור. שערות מסורקות בקפידה, חלקות, תספורת אנגלית  
 קצרה, משקפי שמש אמריקאיות, שפס דק, פנים שזופות  
 ומשולש לוחט לו על חזהו מרוחות הים המנשבות לחולצה  
 הפרומה. מכנסים הדורים, חולצה רכה וחגורת "נילון" —  
 מלח אנגלי טיפוסי. וזהו אלי. אותו אלי שיחד עמו  
 נתגלגלנו בנהלל, שיחד הלכנו לים... הפלגנו באניה אחת  
 מחיפה לפורט-סעיד, ליון וחזרה לאלכסנדריה. מאז נעלם.  
 עלה לאניה אנגלית — ספרו, ואני נשארתי תקוע במזרח  
 התיכון המטונף. שש שנים לעזאזל, עברו. פעם כתב מאמ'  
 דיקה, פעם מנורבגיה, מהודו. עשה חיים, ראה עולם.  
 — ור'ל בוי? — אני משליך באנגלית לעומתו, כדי  
 להכנס לאוירה שלו. — מה נשמע? ספר משהו.

בחיוך רחב ותמהוני הוא עונה:  
 — מה נשמע? כלום. ממש כלום. מפליגים, רואים עולם  
 ... זהו. נמאס. א — אין חדש. אני כבר רוצה לשבת בבית,  
 באן. ולעשות משהו ממשי יותר. אתה מבין?... ואתה  
 מה? גמרת מזמן עם הים?  
 — שנה.  
 — ומה אתה עושה?  
 — עושה רושם.

זלמן שניאור / מקרשת-ים.

מלילה וסערה אנה חורגת.  
 ומפורך מפלי התהום השואגת.  
 מקרשת-ענק היא החותרה בסער  
 ומשדךה מצולה עם זהרי-סער.  
 וקמו נחשולים — דרקוני ספירים  
 בקתיסת הקצף ומחיאות ספירים;  
 ותענתו בין אשדות אהלמה רצועה  
 ושדודים נו יפלו בתחרת המרוצה.  
 על גב האניה קהל צעירים קנמר  
 זה זרע עם צטיק ונצחו המשמר. —  
 מסער שערורות, הלומות וקרעב  
 כפצעים קגלים עוד יקאבו גזעיו,  
 שעקר מארץ הנפה-נקרה,  
 לרפאם בחולות מולדת צניה.  
 מהרי הנשאי, מקרשת-המצולה!  
 לפניך בסערה צועדת הגאלה,  
 בסנדלי לשם, כמראה תהום רבה. —  
 וגלימת-הקצף מתלקטה אל גבה.

\*מתוך הספר: "פרקי יער", ת"א תרצ"ג.

— עזוב! ברצינות...  
 — כלום. עובד, מסתובב... כותב סיפורים גרועים.  
 — עוד ממשיך בשטויות האלה. על ה"דוק לונדון",  
 אה! — אמר בחיוך לגלגני.  
 — המ, המ. לא בדיוק. את "המחלה" הזו התחילו לפרסם  
 וגם לשלם בעדה.  
 — לא רע, לא רע. לחיים! לחיים... השד יודע מה  
 הערב... נו!...

תוך כך אפשר היה לראות את הזומית הלבנה, צפה  
 מעל לבירה החומה והקרה וזורמת עמה לפה; את הזוכית  
 העבה של הכוס, ששברי אור חרגו מבעדה וטבעו בקצף;  
 את האדון הממושקף בשולחן השכח, המעיין בעתון מצויר;  
 אנשים חולפים ועוברים על המדרכות, אמהות גוררות  
 זאטוטים, בגדי ים מהלכים, ירכים שזופות, עגלות ילדים,

ואת המעקה שממול — הים. גלי החוף העכורים דוהרים בקצפצפ ומלחכים את החוף הנוהר. ורחוק יותר: הים המור־ריק ומכחיל. מרודד וחלק הוא, נוגח את קצה השמים, שהפשילו את צעיפיהם החפותים והראו בלא בוש, לעין כל, את זו ההצמדות הרחבה והתאותנית אל הים. הרמקול השמיע קונצרט. תמיד מנגנים פה משהו קלאסי. אך השכנים מכאן ומכאן אין בהם בוש כל שהיא והריהם מרעישים מדרכות ועולמות בתזמורת הג'ז היבבנית שלהם. אם להרים את הראש אפשר לראות אולי שמים בהירים, המשיטים שנצי עננים מרוטים וחורינים — לולא אותם וילונות, שהשמש הנופלת עליהם בבוהקה מסתננת ויוצאת מבעדם מפויסת, קרירה ועוטה צל. בפנה השניה יושבים חברה מ„עטרה“ ומעמידים פרצוף של חשיבות. — „קח סיגרה“. הוא מעשן מקטורת. מקטורת של ממש. „ברייר“. הטבק בכיס־עור יפה. נו, על מה נדבר? זאת נחמדה מאד. אתמול ישבה ב„גינת“.

— ים עכור, מלוכלך, לא?

— הממ, הממ, בירה טובה.

— מה פתאום החלטת לרדת? שש שנים הספיקו לך? ... הוי! אתה זוכר את ההפלגה שלנו לאלכסנדריה? בסערה ההיא... חה, חה! הקאינו את הנשמה...

— עזוב! שכחתי כבר מזמן להקיא. אתה ידע? ... אולי ארד בכלל...

— ?

— האניה מפליגה מחרתים — ביום ששי...

הזמנו עוד פעמיים בירה. נזכרתי תוך כך באותה אמונה תפלה, המושרשת עמוק בלב המלחים: ביום ששי אסור להפליג מהנמל. הפלגה ביום ששי גוררת אחריה אסונות. יש מלחים העוזבים את האניה ולא יוצאים בה כשהיא מפליגה ביום ששי. הצי האנגלי נסה פעם לעקור אמונה זו מלב המלחים. החלו לבנות אניה של עשרת אלפים טון ביום ששי. סיימה ביום ששי. קראו לה „פראידי“ ומינו עליה רב חובל וראש מלחים ששם „פראידי“. היא הפליגה ביום ששי... ולא חזרה שוב. אבדה.

— אז מה? גם אתה התחלת להאמין בשטויות?

— זה לא שטויות, חביבי. אני מאמין. די היה לי להפליג פעם אחת ביום ששי מליברפול. יותר לא צריך. „רויאל אדוֹ'קס“ שמה. שמעת? מפורסמת ככלי שיט מחורבן וישן. כשרצו בליברפול ללגלג על אניה ולקרוא לה שם גנאי היו קוראים לה: „רויאל אדוֹ'קס“. אניה אנגלית טפוסית. הקצינים חיים בתנאים מצויינים והמלחים ככלבים שורצים ב„פוקסוול“. סמל השמרנות האנגלית. וזה היום: ב־1946, בזמן שיש לך „ליברטי שיפס“ אמריקני איות עם נוחיות ממדרגה ראשונה. „טרנטה“ זקנה ולא יותר. הפלגנו למרסיל. צריך היה לעבור חלק מים ביסקיה. השמעת עליו? הים הסוער ביותר, שראיתי בימי חיי. יצאנו

בשיירה. חלק מה„קרו“ היה חדש. מלחים אחדים עזבו את האניה ולא הסכימו להפליג ביום ששי. החדשים היו מהחומר הגרוע ביותר משתמטים משרות הצבא — טפוסים אפלים... מכות הלכו שם כבר ביום הראשון. העיקר...

שקע לרגע בהרהורים, סובב את המשקפים בין אצבעו־תיו והמשיך לספר. הוא ידע לספר יפה, אלי זה. בטעם, בהדגשות של מנוחות במקום המתאים ובתנועות ידיים מתאימות. עם הלגימה השלישית של הבירה הובילו אותי דבריו אחריהם ויחד עמו ראיתי את „רויאל אדוֹ'קס“ הזקנה והמרוטה... נמל ליברפול, המזחים הגדושים, האניות העוג־נות במסירות כלבית, נהימות הצפירות, המולת הנמל. קרשים נתכים במרצפות, צעקות סבלים, צפירות למיניהן, מנופים שולחים זרועות ארוכות ותאותניות לתוך כרסי אניות ונוטלות מחיקן מלא חפניים שקים וארגזים. ספינות־גרר משליטות סדר, דוחקות בדפנותיה של זו ומישרות אחרת, שברי קרשים וארגזים צפים במים המכוסים שכבות שמן ולכלוך. שער הנמל פתוח — השיירה יוצאת. יום ששי מעכיר את הים השקט. אניות קרב ומשחית מתרחקות לקראת האופק, תרות ובולשות ומרחרחות אחר האויב. מקצה המזח מנפנף פועל עבדקן בידו. וברנש השוטף את הבוץ מעל העוגן בזרנוק מים — נענה לו בידו. סירת מוטור קולטת את ה„פילוט“ ומתרחקת תוך טלטולים לכוון הנמל. מעלים את ה„גנגוריי“. מלחים חשופים במחצית גופם שוטפים ומדיחים את הסיפון. הקורס — הקורס דרומה, שלש נקודות למזרח. הרוח צפונית־מערבית קלה. במפרץ ביסקיה האפירו השמים, הברומטר ירד. המהירות — שמונה קשרים. השתרר שקט מחריד. שחפים לא נראו. נשמע רק רעש המכוונות החורג מבטן האניה וחריקת יתרי־הפלדה והשרשראות. האויר היה דחוס, כבד ומעיק. אניות משחית הכריזו על הסערה המתקרבת.

— וכאן החלו הסימנים הראשונים של האסון הצפוי לנו ותלוי ממש באויר. אתה שומע? תן את הגפרורים. — — — פפ... מצב הרוח היה מזופת לחלוטין. גמרנו את ארוחת הבוקר. אתה יודע, המלחים ישבו על הסיפון והתעסקו בקליעת חבלים, עסקו בכביסה, צבעו חלקי ברזל במיניום — שטויות. השקט הזה והודעת ה„דיסטרוייר“ השפיעו מאד על החדשים. הם ישבו שפופים ועלובים. ופתאום אנחנו שומעים צווחות זועתיות. מסתכלים: הקפטן עומד על גשר הפיקוד וזועק בכל הכוחות על הקצין הראשון. — „ואל תביא לפני יותר את טענות המלחים המטומטמים האלה“. זה הרגיו נורא. הקפטן שלנו זה יצור שרק באגדות תמצא טפוסים כאלה. „תרנגולת מרוטה“ קראו לו. נמוך, רוה, זיפי שערות אחדות מצבצות לו מקרחתו המבהיקה, פלומת זקן, ידיים חדות ורעות וקול צווחני ודק. אתה כבר מתאר אך כבר את הטפוס? הכעס על הפרצוף המדוחלל הזה הלך והתגבר. אתה יודע, כשהכל מצטבר כבר יחד, אז דיוש! לא מרחמים. התנאים האיומים

בתזות מים. הדבר נמשך זמן רב מדי. הדופן התעקם והלך. הוחלט להוריד אדם שיקשור את הזרוע... "פדי" האירלנדי, אותו בחרו זריו ואמיץ — התנדב. קשרוהו ליתר-המנוף והחלו להורידו אט אט. — תצליח! — צעקתי לו. בחרו נפלא היה באמת. תמיד רצה לרדת אתי לתל-אביב... — בלגימה אחת וב"אח" רחב אחד לגם את הבירה עד תומה.

דזוק כוון את המנוף. הקצין הראשון עמד ליד מעקה הדופן ושלח סימנים לדזוק הער והמתוח. "להרים", "להוריד". פעמים אחדות ירד פדי וכמעט שתפס בזרוע. אך נאלצו מהר להעלותו שלא יתפוס בו העוגן ויטיחו לדופן. מלחמת עצבים זו נמשכה כחמשה רגעים. המלחים נשענו מתוחים אל המעקה ועקבו אחר משחק אכזרי זה שהיה הענקי משחק בבן-האדם הפעוט. הגלים היו מת-רוממים יותר ומתיזים קצף ושצף על הדפנות והחרטים. וכאן קרה האסון... הקצין נתן סימן להוריד לאט את ה"ווינץ". פדי ירד והתקרב לעוגן, זרק בזריזות חבל וכרכו סביב הזרוע, כמי שצד חיה רעה בצוארה. וכאן בא גל שהציף את הסיפון והתיק את דזוק מידית המנוף... המנוף ירד... נשמעה זעקה מורטת-עצבים, שהחרידה את כולם. פדי נמצא מחוץ אל הדופן... קשה היה להכיר, כי היה זה פעם גופו של אדם. כתם גדול ואדום כסה את הדופן המעוך של החרטום. בגדים קרועים, מוח-עצמות. זה היה פדי החביב. אך העוגן קשור היה בכל זאת... — זהו חביבי. כאלה החיים של בן אדם — אמר אלי בהבעת יגון שבזכרונות. — היום אתה חי ומחר אתה נמחץ לעיסת בשר. אפילו לקבור אותו לפי המסורת לא יכולי. פשוט חתכו את החבל ושאריות הגוף השתלשלו לים — מאכל לכרישים. והים — אל תשאל. כמרקחה. טפי הוולשי הזקן אמר, כשהוא שוטף את שיניו התותבות: — אם אני אומר לכם שיהיה "הוריקן" — אז יהיה "הוריקן". אתם שומעים? חה! בחרו מזור היה הזקן הזה ובכל זאת צדק, זה היה "הוריקן", ועוד איזה. הצצתי לים ועקבתי אחר דבריו.

הרוח חזקה יותר ויותר... שרקה בין תרנים ויתרים. הקישה בפח רופף וחלצה אותו ברעש מתוך מסמרי. על הסיפון אי אפשר היה לעמוד מבלי להיאחו במשהו. צריך היה להרים קול גדול, שהעומד לצדך יוכל לשמוע. הגלים התרוממו ועצמו מרגע לרגע. עתה לא היה זה שוב אותו ים מוכר וידוע. פניו נתעוותו בזעם וחרון-קדמונים... הוא שלח בנבכיו נהימות ויללות מחרידות. האניה החלה להתלטל במדה כזו, שהמלחים היו מעירים בשקט מעושה "היר שי גואוז" — (הנה היא "הולכת"). השמים הטעינו על גבם משאות כבדים של עננים אפורים וחלונים. השמש לא שלחה אפילו חרג אור אחד. הכל האפיל והחשיך. קבוצות קבוצות התאגדו המלחים ועמדו מודאגים במסדרונות, מעברים ותאים. הדלתות הוגפו חזק. לפי הוראות "הזקן"

בשבר כלי זה. הלכלוך, ההפלגה ביום ששי, הסערה המת-קרבת, ונוסף לכל — הצעקות האלה על הקצין הראשון באזני המלחים, אתה יודע מה זה? זה פגיעה בפרסטיז'ה!! איפה נשמע כדבר הזה? שיצעקן באזני המלחים על קצין ראשון, אה? קצין ראשון זהו אישיות, יה חביבי! היא תמיד בסדר בעיני ה"קר". הקפטן יכול להעיר לו בשקט, אם משהו לא בסדר... ובעיקר שבחורון זה, הקצין, היה בחרו חפוב על כולם. פשוט בהליכותיו. היה בא בערבים ומשחק "פוקר" עם המלחים ב"פוקסוול". דבר שלא נהוג בדרך כלל אצל האנגלים. בקצור: בחרו כהלכה. למה אני מספר לך את כל זה? כדי שתבין את מצב הרוח באותו בוקר, עוד לפני הסערה. המלחים קללו את הקפטן, שיסיים את חייו בגיגית המטונפת שלו — ב"רויאל אדז'קס". לא תארו לעצמם שעור באותו יום... כן, כך התחיל היום ההוא. הגלים התגברו. האניה התחילה לנטות חזק לצדדים. הגלים היו חזקים ומנדנדים עד כדי הקאה. ופתע, באמת פתאום הרגישו בה מתקרבת בשריקה מחרידה... רוח דרומית-מערבית — סערה. הכביסה נמרטה ועפה לים...

כעת החל לדבר בהתלהבות יתרה. ידיו ציירו באויר את תנודות האניה, את ריצת המלחים, את הקפטן המודאג. עמד וסימן גם בצפורן בהונו על מפת השלחן הכחולה את תרשים ה"קונווי". "כאן אנחנו, כאן אניות המשחית, וכאן כל השיירה — ככה. כל האסון התחיל מהעוגן" — אומר אלי ומסמן בפרישת ידים את רוחב זרועות העוגן וכובדו. עוגן פטנטי באניה כזו הוא דבר של ממש. משקלו קרוב לטון וגזעו נשחל בצינור, בדופן החרטום. הסיפון נע לצדדים... מלחים עוסקים בעבודה בפנים זועפות. ה"בוסמן" — ראש המלחים מראה לשנים מהחדשים איך לנתק סירת הצלה במהירות — כשצריך... והוא, אלי ישב וצבע את התא של הקצין הראשון. ופתע: "סחרררר"!!... חריקת שרשרת, טרטור ושקט. כולם הסתערו בריצה על החרטום. והנה השתלשל העוגן מתוך הצנור ותלה כדי שני מטרים נמוך יותר... משהו אירע בתוף המותח של השרשרת. ניסו למשוך חזרה ולא הצליחו. מרוב הלחץ נתעקמו ונתמעכו שתיים-שלוש חוליות ונתקעו בצינור — לא לכאן ולא לכאן. ניסו לחלץ את השרשרת בכל השיטות ובכל ההתחכמויות ו... לשוא. השרשרת לא זזה. בינתיים חזקה הרוח והגלים גברו. העוגן, בכל כבדו, התלטל בתנופות אדירות. כל טלטול היה מביא אחריו מכה אדירה ונגיחה בדופן הברזל. תחילה נסתמנה שקערורית, קמט. אחר נתמעך הברזל יותר ויותר ונתעקם. כל תנופה — בום! מכה ונגיחה, מכה ונגיחה. הסכנה היתה, שיתהווה פרץ בדופן. מוכרחים היו לטכס עצה כל שהיא. הברירה היחידה שנשארה היתה: לקשר ביתר-פלדה את אחת הזרועות או הצפרנים של העוגן, להרימו על ידי "וינץ" למעלה ולרתקו כך שלא יתלטל. ניסו לזרוק פלצור על אחת הזרועות, אך איש לא הצליח. החרטום היה מתנדנד ו"חוטף" לפרקים

## מ. פלאי

חבר המרכז ויו"ר סניף החייל בתל-אביב  
להולדת הנכדה  
ברכת מזל טוב לבבית  
החבל הימי לישראל

— אה. אם כן שמע רגע. מה זה היה? אה! הים...

כן. הים לא פסק מלגעוש. גלים תכופים ועמוסי משאות מים ענקיות שטפו את האניה, הרסו ושברו, עקרו מוטות. תורן אחד נשבר במחציתו. יתרים נעקרו והתנפנו כגידיים חיים. הרוח יבבה ויללה, נסרה באויר במשור נכיים. המלחים עמדו מצופפים. הזקנים מלמלו משהו בינם לבין עצמם. הצעירים — עשנו בעצבנות, קללו את הקפטן ואת השיירה כולה. הצוהר היה חוטף מכות-מים חזקות והדפנות רעדו. מוטב היה לא להסתכל החוצה ולראות את הרי המים הבאים ומתרוממים, נופלים, שוברים והורסים, או לראות פתע את האניה קרובה יותר לעננים, מופקרת לכוחות קדמונים. מוטחת לאחר כך ככלי אין חפץ בו לתוך בקעות מים שמסביב סוגרים עליהם גלים ענקיים.

— אתה שומע? תאמין לי. כוחות כאלה לא ראיתי ולא חלמתי לראות. אני גם מקווה לא לראות יותר. כוונת שדים, בחיי. פשוט, אני לא יכול לתאר לך את זה. אתה רוצה עוד בירה? מלצר! פעמיים בירה. אם נלך על האמת, אודה: שאני כבר הספקתי עשרים פעם להפרד בלבי מהקרובים, מהנערות ומכל היקר לי — מהארץ. נו, בכל זאת ה"טרנטה" הזאת החזיקה מעמד. וזה פלא. שמע רגע! בעיני ראיתי איך ששתי אניות מסחר התהפכו וטבעו אחת אחרי השניה. הראשונה קבלה הטיה חזקה לצד כשהיא מפליגה בצלע של גל גבוה. גל שני הפך אותה כשכל המלחים מטפסים על דפנה כנמלים רוחשות. השנייה, כבת שמונת אלפים טון, עלתה על גל עצום, ירדה בבת אחת בעשרים מטר ונתקעה בחרטומה בגל שני שהשקיע אותה מלפנים. וכמו במנוף הרים אותה גל מאחור והפך אותה לכל ארכה. הנה ככה... אתה רואה? אר-תתנו ל"דיסטרויר" והוא ניסה להציל אחדים. אתה יודע הלא. שב"קונווי" כשנופל אדם לים לא עומדים להצילו. יש לו סיכויים להנצל רק על-ידי אניות-המשחית. השיירה מוכרחה להמשיך בדרכה. אסור להתעכב. ובפרט בים כזה. בירה לא רעה. "גולדסטאר", אה? ושמע! כאן רק התחיל העסק ביש הגדול...

גל שבה בעצמה מהירכתים עקר את כל ההגה מחיזוקיו וסחפו הרחק. כאן אבדה השליטה על האניה. אותנו ס.א.ס. לאניות המשחית אך גם הקפטן לא השלה את עצמו יתר

לבשו כולם חגורות-הצלה. הגלים לא הרפו מהאניה. חבקו אותה בעוז ודחקו בה בעצמה מכל עבריה. קבוצתו של אלי עמדה במסדרון המוביל ל"באר" הקצינים. מכאן, מבעד לצוהר, אפשר היה לראות ולהוכח, שאכן זוהי סערה ממש. חש היית, שמשוהו מרים את כל הכלי הענקי הזה. ממול החרטום ראית רק עננים אפורים וכבדים. הים נס. כעבור רגע היתה באה ירידה פתאומית חזקה והחרטום נמצא בתוך גבעות של מים. הר של מים היה גולש מעליו, מתרומם, נשבר בפסגתו ובכל עצמתו ננוף ונופל. קורס ברעש על הסיפון, שוטפו כאשד ונעלם מאחורי הירכתים כשהוא משאיר הרס מאחוריו. קרשים ובולי עץ עקורים, פחים קרועים וחמילות שסועות כפיסות נייר. מדרגות ה"גנווי" נשברו כקיסמי עץ. צינור ברזל מחובר בהלחמה לסיפון התכופף כחוט ברזל. שוב היתה סכנה שהעוגן הקשור ינתק. לפי פקודת הקפטן הסתערו חמשה מלחים ותיקים על העוגן. ראית אותם רצים בלכסון הגוף על גבי הסיפון, נאחזים בחבלים, נשטפים בגלים, ואחר מתנפלים כפראי אדם על העוגן, מרתקים אותו בכבלי פלדה ונסוגים. שוב שטף גל את האניה וחברו הענק הרים אותה גבוה מול השמים, כמי שמגיש שי לאלים על כף ידו הרחבה. ארבעה גברים עמדו ליד ההגה והשקיעו מאמצים לשמור על הקורס הנכון. האניות בשיירה נראו כקליפות בטנים ארוכות בשלולית סוערת. רגע היו מתרוממות ורוכבות על גבו של גל כביר וברגע שני — מושלכות מטה ונעלמות מהעינים. גלים של עשרים מטר היו מתערמים ופורצים קדימה בנהם פראי עד כדי לעורר צמרמורת עזה. הסכנה גדלה. עם כל נטיה חזקה של האניה יכול היה לבוא גל שני ולהפכה על פניה כסירת נייר בתעלת שופכין. מצב הרוח בקרב המלחים היה ירוד מאד. רק ה"בוסמן" היה אדיש. זה לו עשרים ושבע שנים בים. רבות ראה ועבר. עתה ישב בין החבריה ועודדם תוך קיטור סיגרה.

כאן נשתתק לרגע, צבט גפרור מתוך הקופסא והדליק את הטבק שבמקטורת. פכפך, מצץ ואבך עשן, שעטף את ראשו ונטרף ברוח הקלה אל מעבר המחיצה המשובצת — לקפה הסמוך. ראיתי לפני גבר, אשר ידע לא רק עולם של נשים וקברטים. רוח-ים הלעיטה את חזהו ופניו. שקט היה ועצור, עז רגשות, אך שלו כאותו ים נצחי. הן פלח היה פעם הבחור. פלח קטן...

— מי זאת?... זאת זאת, עם השמלה הגרנדיוזית והתסרוקת הצרפתית?

— עוזב אותה. נבילה! "אופיסרס אונלי".

— מה יש? יש לי "באגס אוף מזני", כמו שאומרים. אני יכול להרשות לעצמי.

— תשמע מה שאני אומר לך. היום אתה בא אתי. תהיה קצת באוירה ארצישראלית. אני לא מבטיח שיצא לך משהו מזה... בכל זאת כדאי לך לבזבז ערב אחד על הג'מעה. נו והלאה מה היה? "חס-לר".

על המדה. הוא ידע שעזרה בים כזה היא בלתי אפשרית. "רויאל אדז'קסט" הרצוצה הלכה עם הרוח האיומה. מד" הרוחות סימן 12 דרגות "בופור", שהיא הדרגה האחרונה למדידת עצמת הרוח. צוות אנשים פשוטים ואמיצים על גבי סיפון אניה רעועה הופקר בידי כוחות אפלים ואיומים. באחת ההפוגות הקצרות שבין גל לגל נפתחה דלת הקפטן וברגש נמוך וצנום זה יצא מהתא, התקרב למעקה וצווח בכל כוחותיו: "להכין את הסירות! להתכונן לעזוב את האניה!" המלחים הבינו שזהו הסוף, מבעד לצוהר ראו ענק של מים בא מאחוריו של הקפטן, שהסתובב כדי לחזור לתא, קרע באויר זוג ידים מבקשות עזרה, ניתר ממקומו והשליך עצמו לכוון התא. אך אותו שד איום — הגל כבר הגיע לשיאו נשבר ברעש ובצחוק זדוני, ירד על הסיפון בשצף, תפס בקפטן, קפלו, סבבו חבקה, כרכו, ונשאו בזרועותיו הקרות לירכתים... הגל עבר. המלחים פרצו החוצה לחפש אחריו. בירכתים ליד מעקה הברזל נמצא כשגולגלתו מחוצה עד צוארו. עמוד השדרה שבור לשנים, הרגלים מנותצות, ערמה של עצמות, גידים ובשר. סמרטוטים וקרעי סרטי זהב... אדם שרק אותו בוקר צווח כשולט בחיים, שרק לפני רגעים שלח פקודה הקובעת חייהם של אחרים... ועתה אומצת בשר סחוטה.

— נו, זה היה קשה מאד. כמעט שהקאיתי. אתה כתאר לך את המראה הזה? כל אחד חשב שסופו יהיה כשל

הקפטן או במקרה הטוב ביותר — מאכל לכרישים. אך הגיגית הזאת "הכזיבה" — היא החזיקה מעמד. לפנות ערב שקטה הרוח, והים התפייס או נתעיף. האניה שלנו הלכה עיפה כשכור מרוט־בגדים לפנות בוקר ליד מסבאה... ערכנו לקפטן קבורה לפי המסורת. אומרים שזו קבורה יפה. יש בה מהגבורה וההוד... יש משוגעים שחושבים אפילו: אם למות אז למות בים. ואני אומר לך: אני מוותר. מוותר לחלוטין. אתה מתאר לך מה זה? תופסים ומקפלים את הגויה שתתפוס מעט מקום, עוטפים אותה בברזנט, תופרים מסביב ותפירה אחרונה מעבירים דרך האף, לפי המסורת, — ליתר בטחון שהוא כבר מת. קושרים משקולת לחבילונת, מורידים את הדגל למחצית התורן ו... זהו סופו של קפטן, של אדם עם חושים, רגשות, רצונות, שאיפות...

— כן, כן חרמ. — וכי מה עוד נשאר לי לאמר?

— חבל שלא עברת אתי את אותה פרשה.

— כן, חבל. נו, ואתה מפליג באמת?

— בוא נזוז. אולי נפליג לעזאזל. אם יצאתי שלם עד

עכשיו, כנראה שהיחסים שלי עם הים בסדר גמור. כנראה

שגם הוא לא שונא אותי. ואולי... אני יודע? בעצם...

מתחשק לי להיות קצת בין הג'מעה...

פסענו לאורך המדרכה, כשהוא מטיל מבטים רעבים

לרחוב ואני — לי.



בסירת מפרשים — בים הפתוח

לחברנו

**נטע בומפלד**

מייסד חברות לנשואי בנו

החבל הימי לישראל

בשרטוט־מפות (קרטוגרפיה) ובתעשית מכשיריים ומפות המפות ששורטטו ע"י הקרטוגרפים בני האי, היו תעודה מצוינת של בקיאות, דיוק ויופי. והיה זה באותו זמן ממש כשבית־הספר לקרטוגרפיה במאיוורקה נתפרסם לתהלה בעולם כולו. שני המתמטיקאים, יצחק נפוצ'י ואפרים בלשום, אמנים היו לתעשית מכשירים ימיים ואסטרונומיים. פדרו הרביעי כנה את נפוצ'י בכינוי־הכבוד: „היהודי המפורסם ממאיוורקה“; הוא היה מבכר את מכשיריו של נפוצ'י על פני אלה שהוכנו ע"י אחרים ואף בקש ממנו, בשנת 1359, כי „יכין את השעונים והסכסטנטים שאנו זקוקים להם“. ב־1362 הביע המלך את הערכתו לכשרונותיו של נפוצ'י ע"י כך שמנחו לרבה של קהלת מאיוורקה ולא פסק מלחלוק לו שבחים.

רוב מלכי ספרד לקחו תחת חסותם את המלומדים היהודים והתייחסו אליהם ברוב כבוד. הנסיך דון ז'ואן העריך במדה כזאת את חשיבותו של המלומד וידל אפרפים למדינה, עד שפקד במיוחד על המושל ש„לא להרשות בשום פנים למלומד לעזוב את האי, כל עוד לא ישלים את עבודתו כליל“.

במקום אחד מספר מר איזאכס: „למלכים בכל הארצות היו מפות גאוגרפיות ומפות־ים, ששורטטו על ידי קרטוגרפים ממאיוורקה. לא היה זה, איפוא, אלא טבעי, שברצות הנסיך להשיג מפת־ים טובה היה כותב על כך למאיוורקה. במכתבו לאולפרדה־פרוקסידה, שנתמנה אחר־כך למושל האי, הודיע הנסיך, כי רוצה הוא במפה מושלמת ככל האפשר של מיצרי הגיברלטר, החופים האטלנטיים וה„אוקינוס המסתורי“.

אוסף המפות הגדול ביותר של כל הזמנים — פרי עבודת אלה — הוא „האטלס הקאטאלוני“, שלא רק שעזר לקולומבוס לגלות את אמריקה, אלא שסייע גם בידי דיאז למצוא את כף התקוה הטובה ולדה־גמה — להגיע להודו. מחברו היה אברהם (יהודה?) קרישקש שזכה לתואר Magistrum Mappanundoruns et Biuxalorum, כלומר: „אבי המפות והמצפנים“. השרטוטים המקוריים מצויים

כי תשמעו שוב את הטענה, החוזרת ונשנית לפרקים, שהיהודים יושבי־בית הם, כשהאחרים יוצאים לתור ארצות ולנדוד בימים, תוכלו לענות ללא הסוס: לולא היהודים, לא היו מגלים אולי לעולם את „כף התקוה הטובה“.

עוד כ־200 שנה בערך לפני שנסקודה־גמה סובב את קצה הדרומי של אפריקה באו סוחרים יהודים, מהאי מאיוורקה שבים התיכון, בקשרי־מסחר עם מלכי ארץ גנה, הידועה בשם גוינאה, בגבולו הדרומי של מדבר סחרה. ידוע ללא ספק, כי שליטים אלה לבני־עור היו, ויהודים — לפי התעודות שבידינו. לדבר הסופר הקתולי ד"ר סידני ר. וולטש — „הם שפקחו על רשת ההתיישבות היהודית באפריקה המערבית. סוד המקומות, שבהם כרו זהב, נשמר מכל משמר עד שגלוהו הפורטוגזים“.

הנסיך הנרי הנביגטור (יורד הים), הפטרון הפורטוגזי הנודע לחקר הגיאוגרפיה ומיסד מצפה־הכוכבים בסאגריס שעל החוף האטלנטי, ששגר משלחות רבות לדרומה של אפריקה, היה יהודי למחצה, מצד אמו. הודות לרוח הסבלנות שלו ושל אביו — המלך ג'ון הראשון, באו יהודים מספר לעבוד אתו באוסף אינפורמציה על ארצות בלתי־נודעות. זאת ועוד: בעיר ליסבון הוקמה „אקדמיה יהודית“, שהתמחתה בתרגומים מערבית, שהיתה באותו זמן שפת הספרות והמדעים העיקרית — ביחוד בגיאוגרפיה.

האניות הפורטוגזיות הראשונות שהגיעו למפרץ גוינאה בתחילת המאה ה־15, מצאו שם יהודים רבים בקרבת הנהר סנגל העליון, בה בשעה שאחיהם הדרו עמוק יותר מהם לתוך הסחרה. רבים מהם התיישבו במחוזות רחוקים אלה וההצלחה האירה להם פנים, עד כי — וזהו הטרגדיה הנצחית של ישראל — נסתיימה גם פרשה זו בפוגרום, רדיפות וגירוש מצד שליט ערבי למחצה וכושי למחצה, הידוע בשמו אַסקיה מוחמד הגדול.

הכשרון היהודי תרם את תרומתו המיוחדת לקדום המחקר בשרטוט מפות ובבנית מכשירים. עצם השם „מטה יעקב“ לצורתו הפרימיטיבית של מכשיר הסכסטנט, שהפך אחר כך למכשיר מד־מרחקים (אסטרו־לב), מעיד על מוצאו היהודי. באי מאיוורקה הוקם בית־ספר למשרטוטי־מפות, שחולל מהפכה בתפיסת האדם את העולם בכלל.

מר א. ליאונל איזכס, המומחה הנודע ליהדות האיים הבליאריים, החי עתה באפריקה הדרומית, דן באריכות בנושא זה בספרו המצויין: „יהודי מאיוורקה“. הוא כותב: „יהודי מאיוורקה הצטיינו במתימטיקה,

\* נתפרסם ב„הים“, בטאנו של החבל הימי לישראל באפריקה הדרומית, דצמבר 1946.



## דבורה אילון סרני / דיג הטון בים התיכון

הכל מכירים את הטון המשומר, המובא אלינו ארוז בקופסאות, אך מעטים יודעים את הדג הנפלא הזה, המצוי לרוב בים התיכון והפוקד גם את חופי ארצנו בחדשי האביב.

דג הטון, המופיע שיירות שיירות לאורך חופינו, אינו עולה בגדלו על מטר אחד. ארכו הרגיל הוא עד לשני מטרים ומשקלו — כ־300 ק"ג; בחופי איטליה נצודו גם טונים כאלה, שארכם עלה על שלשה מטרים ומשקלם הגיע עד ל־500 ק"ג.

הטון הוא דג חזק וגמיש. צבעו כחול כהה מצד הגב ואפור מכסיף מצד הבטן. הוא טורף אכזרי, עוקב אחר שיירות של סרדינים ומליחים ומכלה אותם בלי הרף.

### נדידת הטונים

להקות עצומות של דגי הטון מופיעות בשלהי האביב בחופי איטליה, הבלקנים, ארץ־ישראל וצפון־אפריקה. השיירות עוברות תמיד באותו הכוון, כאילו היתה לעיניהם מטרה קבועה. בסוף יוני פונות הן לים הפתוח ורק בשלהי הסתיו נראים הדגים שנית לאורך החופים. אז הם כחושים יותר מאשר באביב ואין הם מתקדמים עוד בלהקות. עם תחילת החורף נעלמים דגי הטון — עד לאביב.

המסע המזור של הטונים עורך ענין רב בלב אנשי המדע, שרצו לברר את התעלומה האופפת את חייהם. מאין תבואנה שיירות הדגים? היכן הן נמצאות בחדשי החורף? עד לפני כ־30 שנה סברו, כי הטונים אינם אלא תיירים עוברי אורח בים התיכון וכי מושבם הקבוע הוא באזורי הדרום אשר באוקיינוס האטלנטי. רק בעונת הרבייה יעברו בשיירות גדולות את מיצר גיברלטר, ישחו לאורך החופים בים התיכון, כשפניהם מועדות לים השחור, בו יטילו את ביציהם, ויחזרו אח"כ למעונם הקבוע אשר באוקיינוס.

בשנים האחרונות ערערו אנשי המדע על סברה זו מעולם לא נראו במיצר גיברלטר שיירות מרובות של דגי הטון; לעומת זאת נתגלו ביצי טון וכן דגיגים צעירים של טון בחופי הים התיכון. כיום מקובל הוא, כי מושבו הקבוע של דג הטון הוא בים התיכון. נעלם הוא ומופיע חליפות, כי נודד הוא מעומקו של הים אל פני המים העליונים.

את חדשי החורף יבלו דגי הטון בתהומות, בעומק של 1,000 מטרים בערך. בהתקרב עונת ההטלה יעלו הדגים אל פני המים, לצד החופים, שם יטילו את ביציהם. בסתיו יחזרו למשכנם במים העמוקים.

דיג הטון במלכודות ענקיות

עוד בתקופות קדומות הרבה האדם לצוד את דגי הטון, כי עם הופעת השיירות הענקיות קל היה ביותר לדוג אלפים ורבבות מדגים טעימים אלה. הצידונים היו דגים

עד כה וקרוב לודאי, שזהו האוצר הגדול ביותר של הספרייה הלאומית בפריס. התאריך שלהם הוא — השנה 1381. דבר זה מוכיח, שהיו ארצות מחוץ לאירופה, ואסיה וימים שאפשר היה לחצותם באניות.

ומשום כך היו לכריסטוף קולומבוס — ויש הסוברים על סמך עדות מבוססת, כי הוא היה ממוצא יהודי — חוקרים יהודים באניותיו. ברטולומיאוס דיאז וואסקרדה־גמה עצמם, הפליגו באוקיאנוס הבלתי־נודע בעזרת בנטים יהודים. לוֹס־קֶרְדֶּה־גֶמֶה היה גם מתורגמן יהודי. יתר על כן: וסקרדה־גמה מצא, שיהודים הגיעו לפניו לאותם המקומות, הידועים כיום בשם טנגניקה ונוזיבר.

יש להזכיר גם את שני הרופאים היהודים של המלך אלפונסו מקסטיליה, משה האמן ורודריגו דה פדרגירה. הם הם שעיבדו את שיטת השיט, בשתוף עם הגרמני מרטין בהם, ודיאז נעור בהן בהפלגותיו. משה האמן, שהתנצר לאחר זמן ונודע בשמו החדש יוסף ויצינו, הפליג עם דיאז והשתמש במכשירו המשוכלל למדידת מרחקים בחקירות הראשונות מדרום לקרה־המשה.

כאשר ימצאו היהודים שוב את דרכם לים וימשכו אחר גלוי ארצות בלתי־נודעות, יירשם על ידם דף נוסף למה שהיה ידוע יפה לאבותיהם לפני רבות בשנים.



**בית מרגוע**  
**עין־גב**  
טילים על פני ים כנרת

### הזמנות:

עין־גב דאר טבריה	ת-ל-אביב, טל. 2497
טל. צמח 19	"
משרדינו בטבריה	ירושלים, טל. 2783
טל. טבריה 226	נתניה, טל. 113

להמשיך ולהתקדם עד כי יגיעו ל"תא המות".

או יקיפו הדייגים את התא המלא, יגביהו את רצפתו ובמוטות ברזל, המצוידים בקרסים דוקרנים, יפגעו ברבבות הדגים. דגי הטון מתפתלים בזעף, מכים בזנבותיהם, מנסים להחלץ, אך ללא הועיל. הדייגים מכים בהם בלי חמלה וממיתים אותם באכזריות. בסירותיהם יביאו את השלל הרב אל החוף.

הדייגים מוציאים מהדגים את הקרבים ויקטעו לגזרים. חלק מהם ייבשו בשמש וימליחו, את רובם יבשלו שעה קלה במים, יצקו עליהם מעט שמן ויארזו בקופסה אטומה. אלה הם השמורים של דגי הטון הנשלחים מאיטליה לרוב ארצות תבל, לתועלתם המרובה של דייגי סיציליה.

### דיג הטון במימי הדרום

במימי הדרום מצוי מין מיוחד של טון, הקרוי "הטון הלבן" בשל צבעו הבהיר. גדלו של טון זה הוא כמטר אחד, אך מצויים גם אכסמפלרים, שארכם כשני מטר ומשקלם — עד 250 קילוגרם. צדים אותם בעיקר בחכות. בקליפורניה מפותח ספורט של דיג הטון בעזרת חכות ומצויים שם קלובים מיוחדים, שחבריהם יוצאים לים הפתוח בסירת קיטור, לצודו.

דייגי הדרום, היפנים במיוחד, יוצאים לאוקינוס השקט לדוג את הטון לא לשם ספורט אלא לשם רווחים. אם ישחק להם המזל ויתקלו בשיירה של דגי טון, יצליחו לדוג במשך ימים מספר אלפי קילוגרמים של דג זה, הטעים למאכל.

### דיג בעזרת פתיונות וחכות

ספינות-קיטור מודרניות, מצוידות בכל השכלולים החדשים ובתחנת-רדיו יוצאות לדיג. לפני צאתן לים הפתוח תעגונה באחד מנמלי קליפורניה ושם תצטידנה בסרדינים חיים, המשמשים פתיון לדגי הטון. כל אניה נושאת עמה, בבריכה מיוחדת, כ-200 אלף סרדינים.

צופה עומד על חרטום האניה, מסתכל במים השלוים ואורב לטונים. משיראה לפניו את הדג הראשון ישלח אל המים סרדינים אחדים, המכסיפים ונוצצים. כשיתקרבו אליו טונים רבים, יפזר את הפתיונות החיים בכמויות גדולות יותר. הדייגים מזדרזים או לצאת לעבודתם.

הדייגים מסתדרים על הספון, מצוידים בחכות ארוכות של במבוק, שבקצותיהם — קרסים כפופים. מוט הבמבוק מורד המימה כשהוא קשור לחבל ארוך. יש וכמה אנשים נאלצים למשוך בחבל, כדי להעלות את הדג הגדול שנאחו בחכה.

הדגים המובאים אל הספון מכים בכוח בזנבם החזק ואוי לו לדייג שנפגע ממכה זו. לאחר כמה התפתלויות ירגעו הדגים ואז יובאו אל המקרר העצום שבמחסן. הצופה ממשיך לזרוק את דגי הסרדינים למים —

את הטון, לאורך חופי ספרד בעיקר. גם בארצנו נשלה הטון בכמויות עצומות למרות השיטות הפרימיטיביות של הדיג שהיו נהוגות כאן.

לשיא של שכלול בדיג הטונים הגיעו הדייגים אשר באיטליה. על חופי סיציליה וסרדיניה התקיפו האיטלקים רשתות קבועות, הקרויות טונרות, בהן יצדו במשך עונה אחת בלבד למעלה מ-8 מיליון ק"ג דגי טון.

הטונרה עשויה שני חלקים עיקריים: זנב ואי. הזנב עשוי רשת חזקה ומתוחה מאד, המשתרעת במאונך לחוף והיא נמשכת כחומה לאורך של מאות מטרים (עד ל-3 קילומטרים). בקצה החומה הזו משתרע החלק העיקרי של הטונרה הקרוי אי. האי אינו אלא מכלאה ענקית, המוקפה מכל עבריה רשת מאונכת, שפתחה מופנה אל עבר הזנב.



הדייגים באים על שכרם

המכלאה מחולקת לתאים גדולים, המחבורים אחד לשני בשעת הצורך אפשר לחסום את המעבר ביניהם. בתא האחרון של המכלאה, הקרוי "תא המות", מתוחה גם רשת אופקית המשמשת רצפה לתא, הסגור מכל עבריו. משמגיעות השיירות של דגי הטון יוצאים הדייגים לים, בעשרות סירות קלות. הם מניסים את הדגים לעבר הזנב. הדגים שוחים לאורך הרשת המתוחה עד שהם נקלעים לפתח המכלאה הגדולה. הדייגים צועקים בקולי קולות זורקים אבנים בדגים המבוהלים ומכריחים אותם להתקדם. הדגים מצטופפים, נדחפים ועוברים מהתא האחד אל משנהו. לחזור לא יוכלו, כי נסגר המחסום בפניהם. הם נאלצים



וזהו השלל ממימי הדרום

בעזרתו אל פני המים ופגע במוט בראשו של הדג המתפתל. אך כשרצה לעלות לספינה קפץ פתאום מתוך המים דג־חנית ופגע בכלי זינו ביפני האומלל. צעקה איומה פרצה מפי הדייג. החנית פגעה בשוקו ורגלו נקטעה ונפלה המימה. הדייג התעלף מעצמת הכאב. פצעו הגדילו, אך הוא שלם מחיר יקר בעד הדגים שהצליח לצוד." "

הטונים שמסביב לאניה מתרבים וחולכים. בעקבותיהם מגיעים גם כרישים ודג־חנית והים רוחש תנועה וחיים... הדייגים עובדים בלי הרף, מהרגע בו נצוד הדג הראשון ועד רדת הלילה. עומדים הם על הספון, דרוכים לעבודה המאומצת, כשעיניהם נעוצות במים. דייגים מובחרים הם היפנים; כוח להם והתמדה ועצבים של פלדה.

אסון גדול צפוי לו לדייג, שאינו מתרכז בעבודתו. וזהו אשר יספר תומס דירינג על הרפתקאותיהם של דייגים יפנים בציד הטון.

הרפתקאות בשעת הדיג

„יצאתי בספינה היפנית „מיטוסאי 111“ למימי הדרום לדוג את דגי הטון. ספינתנו שטה ימים מספר על פני המים השלויים וכל דג לא נראה לעינינו. לפתע נשמעה קריאתו של הצופה, שהודיע על שיירת טונים המתקרבת ובאה אלינו. הוא התחיל לפזר את הסרדינים בקרבת הספינה וכל הדייגים יצאו לספון מוכנים לעבודה. שעות רבות עבדנו ללא מנוחה וערמת דגי הטון גדלה והלכה.

אחד הדייגים שהיה עיף כנראה מהעבודה המאומצת לא הצליח להעלות את החכה הכבדה מן המים. הדג שנאחו בקרס חזר המימה ומשך אחריו את הדייג. רב החובל שנמצא בקרבת מקום לא אבד את קור רוחו. כהרף עין השליך אליו חבל הצליח להעלותו לספון בטרם שהספיקו הכרישים לתקוע את שיניהם הדוקרניות בבשרו.”

„הרפתקה טרגית יותר ארעה לדיג שני. הוא העלה בחכתו דג טון ענקי, אך לא הצליח להביאו אל הספון. קשר על כן חבל ארוך לטבעת שעל הספון, ירד

מעבר לים באות אניות טעונות סחורה, המביאות חמר־גלם בשביל תעשית ארצנו ומוצרים הדרושים בשוק המקומי. חוזרות הן עם תוצרת הארץ היוצאת לשוקי העולם הרחב. כל זה נעשה באמצעותם של הבנקים המסחריים הגדולים. דרכם עוברים הדוקומנטים הימיים המקנים בעלות על סחורות ותעודות־הביטוח נגד סיכונים־הים; באמצעותם נעשה התשלום ונפתחים אשראים דוקומנטריים במקרה הצורך. חוליה חשובה בקשריה המסחריים של ארצנו עם ארצות־חוץ מהוה

**בנק אנגלו־פלשתינה בע"מ**

### אניות בנפח של 3¼ מיליון טון

נבנות כיום בעולם, לפי האינפורמציה של ה"ללוידיס רגי'סטר", לסוף יוני 1946, 53.9% מהן — באנגליה ובאירלנד. בין האניות החדשות נמצאות 72 אניות-טאנק (561,997 טון), ש-42 מהן בנפח של 327,000 טון נבנות באנגליה ובאירלנד. יש לציין שבשתי ארצות אלה נבנות 911,225 טון אניות-קטור ו-842,444 טון אניות-טור. בארצות אחרות עולה מספר אניות-המוטור על אניות-הקטור.

### לשתוף פעולה בימים

ניכרת נטיה כללית לשתוף פעולה בספנות, על מנת להתגבר על המכשולים הקיימים, המכבידים על בעלי האניות ברכישת כלי-שיט והנהלתן.

ה"States Marine Corp." האמריקאי וה"Hellemic Lines" היוני באו לידי הסכם בדבר יצירת קו חדש בין יון לבין ארצות-הברית. יש סימנים לכך, שבעלי אניות ביון מעונינים לקשור קשר גם עם חוגי הספנות בארצנו, לפעולה משותפת בימים התיכון.

### קו אניות חדש: צרפת — הים התיכון המזרחי

חברת "טראנסמרין" השבדית תפתח בקרוב שירות מיוחד מראון, הנמל הצרפתי האטלנטי לנמלי הים התיכון: מארסייל — מלטה — פיראוס — אלכסנדריה — יפו — חיפה — איסטמבול וסלוניקי. ארבע אניות מודרניות, בנות 3000—4000 טון כ"א, נועדות לשירות זה.

### "קווין אליזבת" — הגדולה באניות

שבניה נגמר בימי המלחמה, שמשה עד כה להסעת חיילים (כ-15 אלף איש לכל הפלגה והפלגה). בזמן האחרון הפליגה האניה, זו הפעם הראשונה, בשירות אזרחי לניו-יורק, עם 2300 נוסעים. "קווין אליזבת" (83,673 טון) יכולה להסיע בכל פעם 850 נוסעים במחלקה הראשונה, 720 — בשניה ו-744 — במחלקת התיירים.

### ספנות החופים באנגליה

המחירים הגבוהים בבניית אניות וברכישתן והוצאות הגדולות לחומר הדלק, המשכורות והבטוח — גורמים קשיים ניכרים לספנות החופים האנגלית, כשם שמכבידים הם על שירותי האניות בכלל. נוסף על כך נפגעת ספנות החופים ע"י גורמים מוזיקים ספציפיים: דמיה-נמלים הגבוהים והעכובים בפריקת הסחורות ובטעינתן בנמלים האנגליים. האניות מוכרחות להתעכב בנמלים זמן רב מאד, כפליים מבימי השלום שלפני המלחמה. ספנות החופים סובלת משום כך במידה גדולה יותר מאשר השירות הטרנסאטלנטי, היות ואניותיה עוננות במשך זמן ההפלגה בנמלים מרובים; דבר זה גורם להוצאות מיותרות ולהשהיות בכצוע העבודה.

### צי הסוחר ההולנדי

כולל כיום כ-1.8 מיליון טון. כ-300 אלף טון נוספות נמצאות בשלב בנייתן. הצי ההולנדי מגיע, איפוא, לכדי שלשת-רבעי הטונות הכללית, שהיתה לו לפני המלחמה. ההולנדים מנהלים משא ומתן עם ארצות-הברית לרכישת 300 אלף טון אניות מתוך הצי האמריקאי העומד למכירה.

### תכניות חדשות לספנות הסינית

השלטונות בסין מתכוונים להקים ולפתח צי לאומי ולצמצם על ידי כך את פעולתן של החברות הזרות בספנות המדינה, בחופי סין בעיקר ובנהרות הגדולים. תכניתה החדשה של

הממשלה הסינית מכוננת בעיקר נגד החברות האנגליות, המפתחות בשטח זה פעולה נרחבת ביותר. אניות וסירות רבות נרכשו כבר והעברו לסין על ידי חברות לאומיות מקומיות, שתפעלנה בשירות החדש. רבים הם הקשיים בהם הן נתקלות, ובעיקר — בהרכב העובדים לאניות. חסרים קצינים מנוסים ואנשי אניות בעלי מסורת וידעיות. רק בעזרתם יוכלו להתגבר על תנאי השיט הקשים בנהרותיה של סין.

### באגמים הגדולים של אמריקה הצפונית

המספרים על תנועת האניות באגמים אינם מופיעים בדרך כלל בסטטיסטיקה של הספנות העולמית, ממדיה נכבדים מאד. תנועת האניות באגמי אמריקה הצפונית מבוססת בעיקר על הובלת תבואה, אבני-מתכת ופחם — לשמוש במרכזי התעשייה הגדולים שבארצות-הברית וקנדה. צי זה — 714 אניות, בנפח של 3,134,688 טון נטו (4½ מיליון טון-גרוס בערך) — כולל בין השאר 25 אניות-נוסעים ו-70 אניות-טאנק, 483 מכלל האניות שבאגמים אלה (2,515,053 טון נטו) רשומות בארצות-הברית ו-231 (619,635 טון נטו) — בקנדה. לספנות זו יש אופי מיוחד גם מבחינה טכנית: טפוסים מיוחדים, מתקני טעינה ופריקה יעילים יותר, וגם מבחינת הארגון וההנהלה: מיתקנים יבשתיים גדולים, שתוף פעולה בין האניה לבין הרכבת.

### להסדר עניני האלחוט

הסדרציה הלאומית לספנות באמריקה החליטה על כנוס בינלאומי של אלחוטאים, שיתקיים ב-15 למאי ש. ז., על מנת להסדיר את עניני האלחוט בעולם. מקום הכנוס טרם נקבע. יתכן שיתקיים הוא במיאמי שבפלורידה או באטלנטיק-סיטי, ניו-ג'רסי.

בזמן האחרון בולט הצורך להסכם עולמי מתוקן על שימוש בגלי האתר לצרכי האניות המפליגות בימים. המפתח הקיים לאתות בגלי-אתר אינו מתאים עוד לצרכים הגדלים והולכים של הספנות.

### בועידה הבין לאומית לימאים

כפי שהודענו כבר, התקיימה בלונדון, בימי אוקטובר האחרונים לשנת 1946, הועידה הבין לאומית של אגודות הימאים המסונפות לאינטרנציונל של פועלי ההובלה. הימאים העברים היו מיוצגים בה ע"י הח' דן גלעד, בא כוח אגודת רבי החובל, הקצינים והמלחים העברים והח' י. בן-אהרן, בא-כוח הסתדרות העובדים הכללית.

בועידה נתקבלו ההחלטות הבאות: (א) תביעה מאגודות הימאים ומהממשלות השונות לאשר את ההסכמים מועידת סיטל ולהקפיד על הגשמתן; (ב) פניה לממשלת הודו, שתקיים את החלטות משרד העבודה הבין לאומי ותביעה מהממשלות השונות לשמור על עקרון חופש הארגון של הימאים, ללא הפליה לאומית או דתית; (ג) פניה לממשלת פנמה, שתפרסם חוק ימי המגן על יורדי הים המפליגים באניות הנושאות דגל פנמה והמנוצלים על ידי בעלי האניות; (ד) תביעה נמרצת לממשלת יוון, שתכיר באגוד המקצועי של יורדי הים ותשמור על עקרון החופש במשא ומתן בין האגודה המקצועית ובין בעלי האניות, בהתאם להסכם סיטל; (ה) קריאה לאגודות הימאים בעולם, לארגן את הדייגים לארצותיהם ולכנס ועידה בין-לאומית לדייגים, שתסונף לאינטרנציונל של פועלי ההובלה.

באי כוח הימאים העברים קיימו לאחר הועידה פגישות מספר עם באי כוח האינטרנציונל, משרד העבודה ואגודות הימאים השונות — לביור עניני התחיקה הימית בארץ-ישראל.

**מליאת המרכז**

של החבל הימי לישראל התכנסה לישיבה ביום 6 לפברואר ש. ז. בנשיאותו של מר ש. טולקובסקי. ה"ה מ. ריבלין. פרישמן מסרו פרטים על הפעולה בחוף-לארץ, כולל את עניני כנוס החי"ל בבאזל והפעולה המחודשת של הסניף באנגליה. מר י. שריר הגיש לישיבה את הצעת התקציב לשנת 1947.

בוטח השתתפו ה"ה: ד"ר מ. הינדס (חיפה), י. גולד-בורט, ב. רוזנברג (תל-אביב), ששון לוי (מכמורת), נ. יודין (אגוד הדייגים, עין-גב), מ. פומרוק (חיפה), ז. שטיין (המרכז החקלאי), פ. פוגלמן, ד"ר מ. סקר (תל-אביב), א. ארגמן (חיפה), א. אכר (אביחיל), ל. ויניק (רחובות), צ. ליברמן (נהלל).

מליאת המרכז הביעה דברי תודה והערכה למשלחת החי"ל בקונגרס הציוני הכ"ב ודברי-עודד למערכת "ים". הוטל על הועדה הכספית המרכזית, בצירוף ה"ה ששון לוי, נ. יודין וצ. ליברמן לעבד הצעת תקציב מפורטת, לאור הדיונים בישיבה, ולהביאה לאישור לישיבת המרכז הקרובה.

**סניפים ארציים חדשים של החבל הימי לישראל**

**ברומניה**

בשעת בקורו של עוה"ד י. לרנר, חבר ועד סניף החי"ל בירושלים, ברומניה, נוסד שם סניף ארצי לחבל הימי לישראל. באספת-היסוד שהתקיימה ב-15 בנובמבר 1946 בבוקרשט, נבחר ועד של החי"ל ברומניה בהרכב ה"ה: עו"ד עקיבא אורנ-שטיין (יור), אברהם פלר וש. רוזנטל — סגנים, ל. פוקר, גזבר; עו"ד י. נוסטאור, מנהל; חיימוביץ, מזכיר. נבחרה גם מועצה מורחבת, בהשתתפות אישים מחוגים צבוריים שונים ומכל המפלגות הציוניות.

חברי הועד וכן גם עסקנים ציוניים רבים מרומניה, שהשתתפו בקונגרס הציוני בבאזל, נפגשו שם עם חברי המשלחת של החבל הימי לקונגרס — לדיון בפרטי פעולתו של הסניף החדש. בין התכניות הקרובות — בנית ספינת-אמונים ופעולת-הכשרה ימית לנוער היהודי במקום.

**בצ'כוסלובקיה**

מר י. הכט, מעסקני הפעילים של החבל הימי בתל-אביב, שבקר בזמן האחרון בשליחות קרן היסוד בצ'כוסלובקיה, יסד שם סניף חדש לחבל הימי לישראל, שמרכזו בברטיסלבה. בועד הארצי של הסניף החדש מיוצגים באי-כוח כל החוגים ובראשם ה"ה: בובי רייך וצבי פאָהר.

הועד בא בקשרים עם מפעל ההכשרה הבינת-נועתי בקומרובו שעל הדנובה, מקום שם מתאמנים צעירים יהודים — במספנות המקום — בבניית כלי שיט. בתכניתו הקרובה להרחיב פעולה זו.

**באפריקה הדרומית**

"הים", בדצמבר 1946 הופיעה החוברת הראשונה "הים", בטאנו של החבל הימי לישראל באפריקה הדרומית, בעריכת הגב' פ. א. גרוס. חברי המערכת הם: רוז הורביץ, ג. ה. גרוס, ל. שאך, ר. רוזניק, ה. ליברמן, ב. בן-אריה. בחוברת — 46 עמודים ותמונות רבות. "הים" יופיע בקביעות 4 פעמים בשנה.

בחוברת הראשונה נתפרסמו דבריהם של ראשי החי"ל באפריקה — מ. בן-אריה, י. גיטלין וי. מ. ויינרייך, כן גם דברי הברכה של ה"ה ש. טולקובסקי וב. כ. מאירוביץ. במאמרו של ר. רוזניק נמסרו פרטים על

**לאבא חושי**

חבר מרכז החי"ל  
במות האם  
תנחומים

החבל הימי לישראל ומוסדותיו

הפעולות הימיות בישוב, פרוס' ל. רבינוביץ הקדיש את דבריו למפעל התחיה הימית בישראל; א. רוזנטל — ל. היהודים ויורדי הים בימי הבינים; ל. שאך — לחברת הדיג אפריקה-א"י. נתפרסמו עוד בחוברת: רשימתו של א. תלמי על אחת מאניות המעפילים ותרגום המכתב-גלוי לחברי בצי המלכותי, שנתפרסם ב"ים" ט"ו-ט"ז; ניתן מקום לפרטים רבים מהמפעל הימי בארץ ומפעולותיו של החי"ל באפריקה.

החוברת עושה רושם נאה מאד. יש בה, כדי לשמש מכשיר רב ערך בפעולתנו הארגונית וההסברתית בגולה. לחברים באפריקה — יישר כחכם!

**בקיפטאון.** ב-12 לדצמבר 1946 התקיימה אספה רבתי של החי"ל בקיפטאון. הגב' פ. גרוס מסרה פרטים מפעולותיו של החי"ל והקפטן ר. פ. ג'קסון הרצה על המצפן הימי. בחלק האמנותי: פרקי נגינה בבצוע הפרופ' פלאוט וה' ס. מוריס והצגת סרט החי"ל. מר י. מ. ויינרייך ישב בראש. כיווהניסכורג, באספת החי"ל מסר מר י. גיטלין, יורד ההסתדרות הציונית במחוז קיפטאון, מרשמי על המפעל הימי ועל פעולותיו של החבל הימי לישראל — לאחר בקורו בארץ. במעמד זה הוצג גם הסרט של החי"ל.

**בארגוני הנוער.** מר א. ברזובסקי, מרכז הענינים מטעם החי"ל בארגוני הנוער, קיים שיחות רבות במחנות הקיץ של הנוער המאורגן — הבונים, השומר הצעיר, נוער המזרחי, הנוער הציוני-סוציאליסטי, בית-י. כן גם אורגנו בשביל משתתפי המחנות סיורים למספנות, טיולים בים ותחרויות שחיה. חולק ביניהם חומר ספרותי רב.

**סטיפנדיות לתלמידי ביה"ס הימי בחיפה**

מועצת הנשים הציוניות באפריקה הדרומית העבירה למרכז החבל הימי לישראל בארץ סכום של — 300 (שלוש מאות) לא"י, בתורת סטיפנדיות לתלמידי בית הספר הימי בחיפה. הסתדרות הנשים הציוניות באפריקה קיבלה על עצמה, בוועידתה הארצית האחרונה — מתוך התענינות מיוחדת בפעולותיו של החי"ל בארץ — לתמוך בביה"ס הימי, ע"י מתן סטיפנדיות לתלמידים הזקוקים לכך. הסטיפנדיות השנתיות הראשונות — 50 לא"י כל אחת — חולקו בין תלמידי מחלקת השיט, המצטיינים בלימודים.

**בקורי אורחים**

— מר מ. רוזטי, חבר הועד הבריטי של החבל הימי לישראל, בקר בחודש האחרון בארץ. חברי הנשיאות נפגשו אתו לשיחות מספר, לבירור פרטי הפעולה באנגליה. בליות ה"ה מ. ריבלין וד"ר צ. ברנדר בקר מר רוזטי במפעלי החי"ל בחיפה — בבית הספר הימי, בבית יורדי הים ובתחנה לחקר הדיג הימי שבנמל — ובכפרי הדייגים בקיסריה ועתלית. בבית יורדי הים נערכה לכבודו מסיבת חברים, בהשתתפות חברי הועד המקומי בחיפה.

# לד"ר יוסף רופאין

מנאמני ביתנו

ליום הולדתו ה-60

שפע ברכות

החבל הימי לישראל

באשדות יעקב. ב-26 לפברואר ש. ז. התקיים נשף החבל הימי לישראל, בהשתתפות קהל רב. פתח החבר שניפא, מועדת התרבות המקומית. הרצה — ד"ר צ. ברנדר. שרה יערי, בלויית מר פרשקו, השמיעה שירי ים. הוצג הסרט הימי של "כרמל פילם".

## בין תלמידי בתי-הספר

היפה: כ-120 תלמידים מבית-הספר העממי א' בחיפה, בקרו בחודש האחרון, בלויית המורה י. ניר, בנמל. התלמידים קבלו הסברה מקיפה על סדרי הנמל ועל סוגי האניות העונות בו. בתחנה לחקר הדיג הימי קבלו התלמידים הסברה על חיי הדיגים בים מפי מר א. וירשובסקי. תלמידי הכתות הגבוהות בקרו גם בספינה "ולדורה", בלויית ה' ש. מורבצ'יק.

— 165 תלמידים, מבין 496 האנשים שבקרו בחודש האחרון במוזיאון בחיפה, קבלו הסברות על המוצגים הנמצאים בו מפי הד"ר י. זבה. חולקו ביניהם חוברות מיוחדות עם רשימת המוצגים במוזיאון. המבקרים — מבית הספר "חוגים", "מרכז" ובית החנוך לילדי העובדים בכפר עטה.

תל-אביב: הפעולה בהדרכה ימית לתלמידי בתי-הספר מקיפה כיום 142 חניכים, מבתי הספר — "אחד העם", "באזל", "נס-ציונה", "לדוגמא", "הצפון", "בית החנוך בצפון". כל חניך וחניך מקבל הדרכה של שתי שעות בשבוע. המדריך הוא עמנואל יוניס.

במסבת תלמידים כללית, שהתקיימה ב-23 לפברואר ש. ז., בבית החנוך בצפון, הוצג הסרט הימי של "כרמל פילם".

## פירח חרשה ל"הפעול" נהריה

ב-28 לפברואר התקיים בנהריה טקס הורדת סירה, על שם אלכסנדר רוט ז"ל, שנמסרה על ידי החי"ל ל"הפעול" נהריה ולהדרכה ימית בקרב תלמידי בית הספר במקום. פתח מר ליברייך. בשם משפחת המנוח ברך מר וכסלר, בשם מרכז החי"ל — ד"ר צ. ברנדר. אלמנתו של המנוח שברה את הבקבוק המסורתי.

בנשף "הפעול" שהתקיים באותו ערב הרצה הד"ר צ. ברנדר על החבל הימי לישראל.

## רדיו ירושלים

שדר ביום ה-25 לפברואר ש. ז. את שיחתו של מר ש. טולקובסקי על החבל הימי לישראל ופעולותיו.

דפוס הפועל המזרחי, תל-אביב.

— במפעלי החי"ל בחיפה בקרו בחודש האחרון: קבוצה נשי ויציז מאפריקה הדרומית, בראשותה של הגב' נ. פרנקסו הגב' ב. גרשונוב וא. שפירא וה' מ. קוסטרינסקי מבואנוס איירס; הגב' מ. רוזנטול מברזיל.

## בסניפי החבל הימי לישראל

בתל-אביב: ב-25 לפברואר ש. ז. התקיימה בת"א האספה הכללית השנתית של החבל הימי לישראל. פתח יו"ר הועד מר מ. פלאי. מר י. פרישמן מסר דו"ח מפעולות המרכז וה' ס. פוגלמן — מפעולות הסניף. בשנתיים האחרונות נוספו בתל-אביב 5000 חברים חדשים וכיום עולה מספרם הכללי בעיר על 10,000. ההכנסה בשנה האחרונה הסתכמה ב-11,000 לא"י. התכנית לשנה הקרובה היא: הכפלת מספר החברים והגדלת הפעולה ההסברתית, הרחבת ההדרכה הימית, הקמת בית הימאים ועזרה לנמל תל-אביב.

בוכה השתתפו ה"ה: מ. שנפר, אליאש, קפלן, י. תקלאי, ערד מ. בדולה, ש. נמירובסקי, ד"ר י. קרניאלי, י. טרס וד. קרייזמן. באיכח הארגונים בהדרכה ימית תבעו תוספת סירות ועזרה בהקמת בנינים לאכסון הציוד. בדברי המתוכחים האחרים הובעה המשאלה לפעולה נרחבת יותר בהסברה ובארגון. הועד החדש נתבע לקיים קשר הדוק בין המוסד והחברים. קריאתו של מר פלאי בענין הבית לימאים בתל-אביב, שיש להתחיל בהקמתו עוד בשנת 1947, נתקבלה באהדה ע"י החברים. מרגולדבורט ענה למתוכחים. ישב ראש באספה — עוה"ד מ. בדולה, מזכירה היה — מר י. חרותי.

נבחרה מועצה לסניף המקומי, בת 50 חבר, המיצגים חוגים שונים. מבין חברי המועצה נבחר ועד, בן 19 חבר, בראשותו של מר מ. פלאי.

היפה: ב-18 לפברואר ש. ז. התקיימה ישיבת המועצה המקומית לסניף החבל הימי לישראל בחיפה, בראשותו של ד"ר מ. הינדס. מר מ. פומרוק מסר דו"ח מפעולות הסניף בשנת 1946. בראשית דבריו הביע הנואם דברי-מחאה חריפים נגד שלטונות הנמל, שבטלו את רשיונות-הכניסה לארגוני הספורט הימיים והפסיקו על ידי כך את הפעולה הסדירה של למעלה מ-460 בני נוער. לסיום השנה מונה הסניף 5700 חבר. ההכנסה בשנה האחרונה הגיעה לסך 5,275,048 לא"י. מר מ. ריבלין מסר דו"ח מפעולות המרכז ויחד את הדבור על פעולת החי"ל בחוף-לארץ ובימי הקונגרס הציוני הכ"ב בבאזל. ד"ר נ. וידרא סקר את עניני הספנות העברית בשעה זו ומסר פרטים על פעולותיה של "צים". בוכה השתתפו ה"ה: ז. ארגמן, מ. רוגוב, ק. ארקין, לפידות, מ. פומרוק. בין השאלות שנידונו: עניני "צים", בית יורדי הים, קרן העזרה לימאים ופרטי הפעולה הארגונית וההסברתית של הסניף.

טבריה: ב-19 לפברואר ש. ז. התקיימה מסיבת-היסוד לסניף החבל הימי לישראל במקום. השתתפו בה עסקנים רבים מכל חוגי הצבור.

פתח את המסיבה מר משה וייס. ה"ה מ. פומרוק וד"ר צ. ברנדר מסרו סקירה על מפעלי הים בארץ ועל פעולותיו של החבל הימי לישראל. בשיחה השתתפו ה"ה קוטלר, מרדיכס, אלחדף ואחרים. נבחר ועד, שהחל כבר בפעולת-התרמה במקום.

העורך: י. פרישמן, חברי המערכת — ד"ר נ. וידרא, מ. פומרוק, מ. ריבלין וא. ש. שטיין.

# ציון

חברה לבטוח בע"מ

כ ל ס ג י  
ב ט ו ח י מ י  
כסוי סכון מלחמה

המשרד הראשי:

תל-אביב, רח' אלנבי 120  
טל. 3-4671

סניפים:

חיפה, רח' המלכים 43  
טל. 2000

ירושלים, רח' בן-יהודה 1  
טל. 5157

# עתידי



חברה לשרות ימי בע"מ  
החברה הלאומית לספנות

# אהרן רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי בכל עניני הובלה ימית  
ח י פ ה

טלפון 4241/2

ת.ד. 74

# אלחנן ביבסקי

שחרור סחורות מבית המכס  
ספנות-הובלה  
אקספורט-אימפורט  
ת.ל.א.ב.ב.  
רח' יהודה הלוי מס' 55  
טלפון 12-36

# יעקב כספי

סוכן אניות והובלה  
ת.ד. 27 טל. 3026  
רח' המלכים 76  
פנת רח' המערב מס' 1  
מרכז מסחרי-חיפה

# ביצור בע"מ תל-אביב

ההון הרשום 250.000.—  
ההון הנפרע והרזרבה 230.292.—  
אגרות חוב במחזור 421.700.—

# בנק הפועלים בע"מ

תל-אביב

ההון הנפרע ורזרבות  
500.000 ל"א"י

מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם

# מלון לב הכרמל

קפה  
ומסעדה

הר הכרמל, חיפה



כל הנוחיות

פתוח בכל עונות השנה  
הטלפונים: 2817, 6026



# הסנה

חברה ארץ-ישראלית  
לאחריות בע"מ

חברת הביטוח  
הגדולה בארץ

סכום הביטוח (חיים)  
3,900,000.- לא"י

הכנסה שנתית ב-1946  
465,000.- לא"י

הון וקרנות  
640,800.- לא"י

המרכז:

תל-אביב, רח' לילינבלום 44  
טלפון 4431/2 ת.ד. 805

# א. שניידין

תל-אביב, רח' השוק 34, בחצר

תעשית מטות,  
ספות  
ומטות ברזל  
ליילדים

מקבל הזמנות

עבור מטות חלוץ

לקיבוצים

ולמסקי עובדים



# הוצאת "מסדה" בע"מ

תל-אביב ירושלים חיפה

בספרית "מועדון הספר":

**תולדות החטא**

רומן מאת ס. זירומסקי  
חלק א' המחיר 500 מא"י  
לחותמים 400 מא"י

אנציקלופדיה לילד:

**פלאי עולם**

כרך ג - ממלכת הטבע

המחיר 1.700 לא"י

לחותמים 1.500 לא"י

מתקבלת חתימה על "מועדון הספר"  
מחזור ה'

זה עתה יצאו לאור:

**"לשוני"**

דקדוק לתלמיד, לכתות ד-ו  
מאת א. יפה וי. זכאי  
המחיר 600 מא"י

בספרית מדע לנוער:

**חלוצי המדע**

מאת י. אבנון

המחיר 1.000 לא"י

סקירות בצורה מדעית-פופולרית, על  
גדולי המדע והמחשבה למן התקופה  
העתיקה ועד התקופה החדשה.

# "ספרות" ל. פישבוים

בימ"ס לניר וצרכי משרד

חיפה

שער פלמר 3 טלפון 3064

# מ. קפלן בע"מ

רח' כפר גלעדי 10

ת.ד. 1968 טל. 5476

תל-אביב



# תוצרת "תנובה"

תמיד

על שולחנך

חברה לטקסטיל בע"מ  
תל-אביב, טלפון 8:7

# "לודזיה"

מייצרת

גרבים • טריקו

לבני-משי

בגדי ילדים

המפעל הגדול במזרח התיכון מעסיק כ-700 פועלים