

ים

גליונות החבל הימי לישראל



אחת
להדש

חברת הי (כ"ט)

שנה שלישית

שדרי תש"ח - אוקטובר 1947

כתובת הסערכת

חבל ימי לישראל, תל־אביב

סל. 2437 ת. ד 1917

נוכח ההכרעה

הדיונים בלייק־סאקסאס בעניני ארץ־ישראל טרם נסתיימו. עוד אנו נתונים בעצם המאבק על יהודה עצמאית; עוד נכוננו לנו מערכות לא מעטות ואף לא קלות כלל ועיקר: היאבקות על כל שעל אדמה, על הזכות לבנין וליצירה, על עליה ועל שלטון.

והיאבקות גורלית זו במזל של חלוקה היא. לא אנו שרצינו בה, לא אנו המתלהבים ממנה. גם החלוקה הטובה ביותר אינה אלא ויתור ופשרה. מי מאתנו ישלים מרצון עם קיצוץ הגבולות, אם בשטח המיושב והמוסרה ואם בשממה המחכה לבניה — גואליה?

ראיתנו את המצב כיום אינה, אפוא, אלא ראיית מצב עובדתי מסוים, והעובדה היא, כי חוף הארץ, רוב רובו של חוף ים התיכון, ישאר בידים עבריות. עובדה היא, כי ארצנו הקטנה — גם להבא ישאר לה חוף ים ארוך.

עובדה זו מחייבת בראש וראשונה את התנועה הימית. בשנים שעברו הונחו היסודות לכמה וכמה מפעלים בימאות, הראויים לשמש אבן פנה לבאות. עתה הגיעה השעה להתחיל בבנין הטפחות — ובקצב מזורז. הגישה לבעייה הימית שלנו, מן ההכרח שתהיה מעתה ממלכתית: בתיכנון, בגודל המפעלים, בהישגים.

— מה היתה בעצם נקודת המוצא כשהתחלנו בפעולה? — לא סברנו אף פעם, כי ימאות עברית פירושה — עוד אניה אחת ועוד טונות מספר של ידוג עברי. לא בזנו לקטנות, ולא על נקלה הגענו גם למה שהגענו, אך לא לכך התכוונו. ולא היתה זאת משאת נפשנו, שבחוף תל־אביב יפתח שער עברי לים, קטן וצר, ושכנמלה של חיפה יגדל מספרם של עובדי הים העבריים לסוגיהם (ספנים ומלחים, סווארים וסבלים) בעוד עשרות אחדות, אף כי גם זאת אנו רואים כנכס יקר ביותר וחשוב, לא חשבנו אף פעם, שעוד כמה עשרות או מאות צעירים האוחזים במשוט ובהגה — זהו ההישג המבוקש, לא חסכנו כל מאמץ בהקמת מפעלי הדרכה — לתוספת ימאים עבריים, אך מעולם לא ראינו את המצוי כרצוי.

אמנם כן, ברוב דלותנו — והלא רק לפני שנים מעטות היינו בשטח זה דלים וריקים לחלוטין — לא העזנו אפילו להעלות על דל שפתנו את אשר נשאנו בלבנו פנימה — את חזונה הגדול של הימאות העברית, את חזונה של יהודה הימית: כפרי דייגים עברים לאורך כל חוף ים התיכון והימות הפנימיות; נמלים בארץ, נמלים עבריים, רבי יכולת ופעולה, המשמשים משענת נאמנה לתנועת אניות עבריות נרחבת ובסיס לכלכלה הארצישראלית; רשת מסועפת של מפעלים בחנוך ובהדרכה ימית, היוצרים רזרבה מתמדת למפעלינו בים, בקנה מידה גדול; ניצול כל מלוא האפשרויות של זה הים הגדול ורחב הידים.

כל מה שנוצר עד כה — רק אפס קצהו הוא של החזון בהתגשמותו. לעתים קרובות מאד אנו חוזרים על דבריו של דוד בן־גוריון: כי „מדינת יהודית תקום, אם תהיה לנו אדמה יהודית וים יהודי“. מעתה עלינו לדייק ולומר: המדינה היהודית — זו שאנו מאמינים, כי תקום לנו במהרה בימינו — תוכל לגדול ולהתפתח, כשהים היהודי יהיה בידינו, כנכס רב יכולת וסיכויים ומרובה הישגים, בצד יבשת הארץ הקטנה.

אין לך ההרגשה, כי מוסדותינו נתפנו כבר לטפול רציני בשאלת הימאות. אין לך ההכרה, כי התיכנון לעתיד מקיף בקנה המידה הרצוי את מפעלי הים. תעלה נא דאגה זו כדאגה רצינית ורחופה ביותר על שולחן דיונינו. דרישת השעה היא: קו פעולה מכון, תכנית נרחבת וביצוע מהיר.

גליונות החבל הימי לישראל

תכן הענינים:

בשער: נוכח ההכרעה
השנה 1946 — שנת ספנה לנמל תל־אביב
לענין הצי המסחרי היהודי — ז. יהודה
הדיג העברי בהתפתחותו
הדיג בארצות אירופה
תעלת סואץ ופינוי מצרים — ד"ר י. זכה
„גלדורה“ מפליגה לרודוס — ש. טנקוס
קריאת הים — יוד ים
כשיטת הערים החמישי — ש. בן־עמנואל
מערכה! (ספור) — דו"ק לונדון
הים (שיר) — אפרים תלמי
הוי הדייגים העברים על הכנרת בימי
קדם — מ. גייטאס

כרוניקה

"YAM"

MONTHLY JOURNAL OF THE
PALESTINE MARITIME LEAGUE

Vol. III, № 5.

October 1947.

Contents:

- On the Eve of the Decision
Tel-Aviv Port strides forward
Problems of the Jewish Mercantile Fleet By Z. Jehuda
Development of Jewish Fisheries
Fisheries in European States
The Suez Canal to-day
By Dr. J. Seba
"Valdora" calls out to Rhodes
By S. Tankus
The Call of the Sea
Tel-Aviv — Haifa Sailing Race
By S. Ben Emanuel
Make Westing (Story)
By Jack London
The Sea (Poem) By A. Talmi
Jewish Fishermen on the Sea of Galilee in Ancient Times
By M. Neistadt
The Month's Events
Address:
Tel-Aviv, P.O.B. 1917

השנה 1946 — שנת מפנה לנמל תל-אביב

ב־30 בספטמבר ש.ז. התקיימה באולם בית הקרן הקיימת לישראל בת"א האספה הכללית השנתית הרגילה של "אוצר מפעלי הים בע"מ".

במעמד כמה עשרות בעלי מניות, וביניהם נציגי מוסדות ישוביים וכלכליים בעלי אלפי מניות, פתח מר ישראל רוקח, מ"מ יו"ר ההנהלה של "אוצר מפעלי הים" את האספה. שנת 1946 היתה שנה ראשונה, שבה התחילה תנועת האניות בנמל תל-אביב לחזור להיקף הרגיל של ימי שלום לאחר חמש שנים שבהן היה משותק כמעט לחלוטין — אמר מר רוקח. "אנו אוסטימיים מאד לגבי עתידו של הנמל ואנו סומכים על הצבור, כי יתן לנו יד במאמציו להרחבתו. מטרתנו — נמל מים עמוקים, מקוים אנו שלא ירחק היום, בו נשיג מטרה זו".

מר רוקח מסר דין-וחשבון מפעולות הנמל ופרטים מהמאזן לשנת 1946. המאזן לשנה החולפת ססתיים עדיין בהפסד, אך יש יסוד לקוות שבאספה הכללית הבאה תוכל ההנהלה להגיש מאזן חיובי. בסוף דבריו בירך את הפועלים והסבלים של הנמל על עבודתם המסורה והנאמנה.

המאזן נתקבל פה אחד. היה ד. ר. ס. ו.צ. איזקסון, חברי ההנהלה שיצאו לפי התור, נבחרו מחדש.

ד. ר. ס. אמר: "בקרוב נזכה להרחבת נמל תל-אביב

ולהעלותו לדרגת נמל של המדינה העברית. אפשר מאד, שאנו עומדים לפני הגדול — לפני העצמאות — אך ערב החג יהיה המור מאד, דרושים מאמצים עצומים לעמוד במערכה הקשה".

לסיכומה של שנה

השנה 1946 היתה שנת התחדשות העבודה בנמל תל-אביב לאחר גמר המלחמה. במדה רבה נתגשמו התקוות, כי שנה זו תהיה שנת מפנה בנמל. אמנם גם בשנה זו מסתיים המאזן בהפסדים, אך יש תקווה מבוססת למאזן חיובי לסוף 1947; המאזנים הומניים לחדשים הראשונים של השנה השוטפת (1947) מעידים על כך.

המפנה בנמל בשנה שעברה התבטא לא רק בתנועת אניות מוגברת, אלא גם בעובדה שניה לא פחות חשובה: הליקויים שנתגלו בנמל בשנים האחרונות הביאו למינוי ועדה צבורית, שבחנה את המצב והציעה ריאורגניזציה רחבה בשיטות העבודה בנמל, כדי להעמיד את העבודה על בסיס משקי בריא. הריאורגניזציה הזאת הוגשמה בחלקה הגדול בשנה האחרונה ואותותיה לא איחרו לבוא. התוצאה הראשונה היא בעצם תנועת האניות המוגברת המופנית שוב לנמל תל-אביב, אחרי שבמשך תקופה ארוכה סרבו אניות לעגון כאן בגלל הליקויים ששררו בנמל. מינויו של מנהל כללי למפעל, מר א. זיפשיין, הגביר במידה רבה את יעילות הריאורגניזציה.

המאזן לשנת 1946

הסכום הכללי של המאזן לשנת 1946 גדל ב־77,000 לא"י לעומת השנה הקודמת והגיע ל־429,000 לא"י, רוב

הסכום נובע מן הפסיבי, כחובות חדשים לבנקים ולזכאים שונים.

מחשבון הרווח וההפסד נראה, כי כבר בשנת הדו"ח חלה הבראה ניכרת בתקציב, מאחר שההכנסות היו קרוב ל־204 אלף לא"י וההוצאות הכרוכות בעבודות הנמל כ־208 אלף לא"י, בהשוואה לסיכומים שליליים יותר בשנים הקודמות. אולם הוצאות כלליות וחובות מסופקים וכן רבית בעד התלוואת הגדילו גם בשנה זו את הגרעון עד 27,993 לא"י. לדעת מנהלי ה"אוצר" נובע הפסד זה בעיקרו מהעובדה, שהתעריף הממשלתי לטעינה ופריקה לא עלה באותה מידה שעלה יוקר המחיה ורק עם שינוי התעריף הנ"ל ב־18 ביולי 1946 חלה הטבה ניכרת בהכנסות החברה בהשוואה להוצאותיה.

ההפסד משנת 1946 הועבר לחשבון רווח והפסד במאזן הכללי של ה"אוצר" ויחד עם ההפסדים מן השנים הקודמות מעיק על המאזן חשבון ההפסדים בסך 132,000 לא"י. יש לקוות, שיכסו אותם בהקדם כדי להבריא את מאזן הנמל.

תנועת האניות

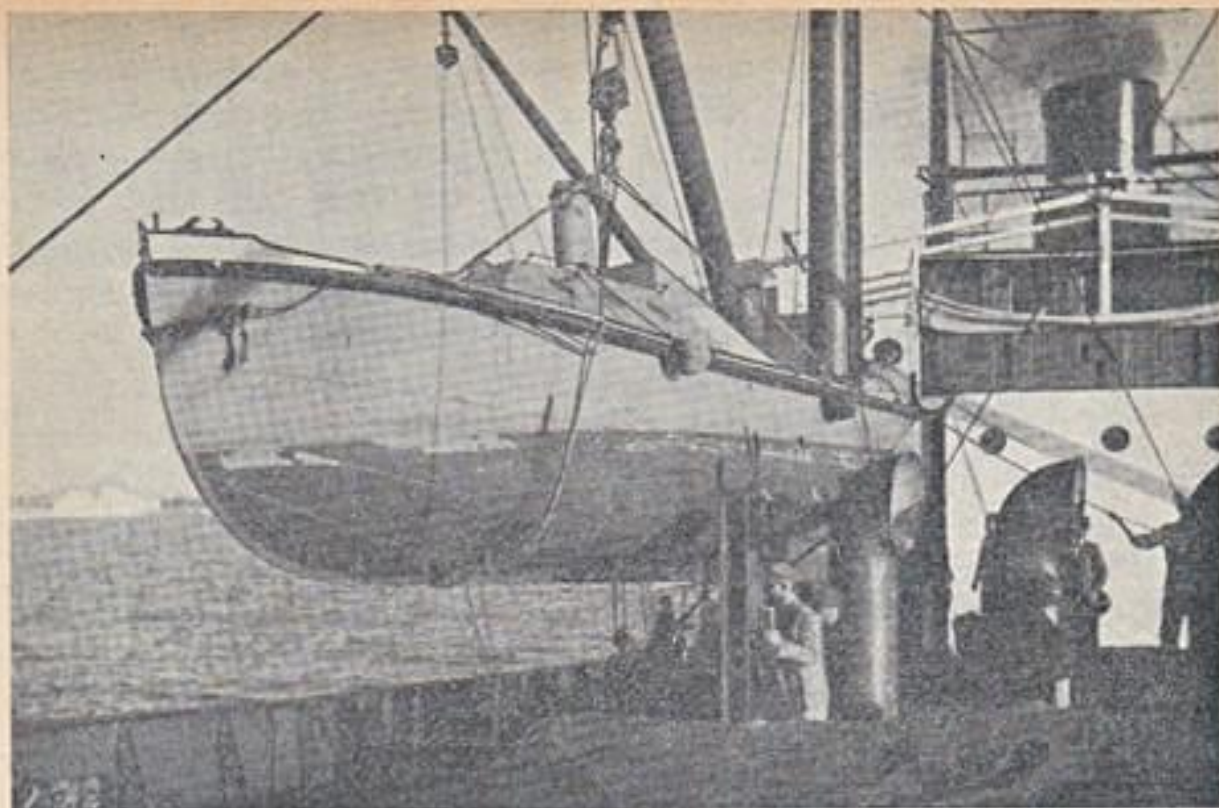
במשך שנת הדו"ח עגנו בנמל 291 אניות וספינות מסרש שפרקו 77,000 טון, כולל 600,500 תיבות פרי הדר. כדי לעמוד על התפתחות הנמל מאז חל בו המפנה יש להביא בחשבון לא רק את שנת 1946. יש לעיין גם במספרים לתשעת החדשים הראשונים של 1947, שכבר סיכמו ע"י המחלקה הסטטיסטית של הנמל. את המספרים הללו נשווה למספרי הדו"ח משנת 1945 ונקבל את הטבלה הבאה:

סך הכל (טונות)	טעינה (טונות)	פריקה (טונות)	
21,053	5,553	15,500	1945
108,000	31,000	77,000	1946
70,000	16,000	54,000	ינואר-ספטמבר 1946
112,000	20,000	92,000	ינואר-ספטמבר 1947

לפי הערכת מנהל הנמל יגיעו השנה לתפוקה כללית של כ־175,000 טונות, מזה כ־130,000 טונות פריקה ו־45,000 טונות טעינה. למעשה, יש להניח, כי בצירוד הקיים אפשר להגיע לתפוקה שנתית של כ־200,000 טונות, אלא שיש להביא בחשבון שהצירוד שנוסף בשנה השוטפת לנמל לא נתווסף בבת אחת, אלא בהדרגה וגם כעת עדיין מחכים לסירות נוספות שטרם הגיעו.

הגדלת הצירוד ושטח האחסנה

הגדלת הצירוד היתה אחת הבעיות העיקריות לחידוש העבודה בנמל שנשאר למעשה ללא כל צירוד בגמר המלחמה (רוב הצירוד הושאל לצבא ולא הוחזר). לאחר שגויסו ב־1946 הכספים הראשונים מתוגי המסחר והפרדסנות



סירת גרר כבדה נפרקת מהאניה (מגלוטות אוצר מפעלי הים)

לקראת הבאות

לשנת 1947 התווה הנמל לעצמו שתי מטרות:

א. ציוד המעגן בכל כלי השיט הדרושים, תוספת מנופים וכלים אחרים, תקון המחסנים, ניצול השטח הפתוח של הנמל.

ב. צמצום הגרעון השנתי, ובמדת האפשר, איוון ההכנסות וההוצאות של החברה.

כבר עתה מותר לאמר כי לפני תום שנת 1947 יהיה

נמל תל-אביב מצויד כראוי ואפשר יהיה לנצלו ניצול מלא.

הנמל מתחיל שוב להיות מפעל כלכלי חי. לפי ההערכה

הוא ישא את עצמו כבר בשנה זו. לאור כל זאת התחילו

כבר כעת לדון ברצינות על הגשמת תכנית ההרחבה של

המזח ושאר חלקי הנמל. תכנית זו תשמש שלב עיקרי

להפיכת נמל תל-אביב לנמל מים עמוקים. תכנית הבנינים

שעליה דנים כעת תעלה בכמה מאות אלפי לא"י ולאחר

ביצועה יוכלו לפרק בנמל לפחות 400.000 טונות בשנה

ולטעון כ־5.000.000 טונות פרי (שהם כ־250.000 טונות).

בסך הכל יגיע, איפוא, הנמל לתפוקה של 650.000 טונות.

כלומר: פי שלשה ויותר מתפוקתו המכסימלית כיום.

ביצוע תפקידים אלה ידרוש, כאמור, גיוס כספים בקנה

מידה רחב. מן הראוי הוא שראשי הישוב, וכן גם הארגונים

הכלכליים, התעשייתיים והמסחריים וכל אלה בישוב ובגולה

אשר התפתחות הארץ קרובה ללבם, יטו שכם לבנין הנמל.

בשנת 1948 תבוא על ביצועה תכנית השיפורים וההרחבה

של נמל תל-אביב. דבר זה יגדיל במידה ניכרת את כושר

הטעינה והפריקה של נמלנו וישמש קרש קפיצה ובסיס

לפעולות נרחבות.

(כ־20.000 לא"י) החלו לרכוש ציוד חדש. בהזמנתו עמדו על ליקוי שהיה בו עד כה: במקום ציוד צף מעץ, שבנייתו והחזקתו עולות בכספים מרובים, עבר הנמל לציוד צף העשוי ברזל. מצאו, כי שינוי זה הוא יעיל מאד וחוסך הוצאות מיותרות. כעת יש לנמל 15 דוברות ברזל ועד סוף אוקטובר תתווספנה עוד שש, שהזמנו לאחרונה בעזרת משלחי פרי ההדר, שנתנו ערבות כספית למימון ההזמנה. הדוברות נבנו כולן מתוצרת הארץ וכך נוסף לנו ענף תעשייה חדש. כן נוספו לנמל שני מנופים יציבים (2 וחצי טונות כ"א, מתוצרת הארץ) ומנוף נע אחד (5 טונות) שנרכש מהצבא. נרכשו גם שלשה טרקטורים ונוספה ספינת גרר קטנה שתפקידה לעזור בהעברת סירות בתוך המעגן. כן הוזמנו עוד שתי סירות גרר, האחת בהולנד (תגיע ארצה לפני סוף השנה) והשנייה—שתהיה מורכבת ממנוע מתוצרת בריטית והנוף מתוצרת הארץ.

שיפור נוסף חשוב הוא הגדלת שטח האחסנה על ידי ריצוף של קרוב ל־4.000 מ"ר בלוחות ברזל. השטח הזה נועד לאחסנה פתוחה בשביל מטעני עץ וברזל והוא מקל במידה ניכרת על העבודה בנמל. בדרך זו נוצלו מרבית השטחים שהיו בלתי מנוצלים עד כה באיזור הנמל.

לפי ההערכה הושקעו במשך עשרת החדשים האחרונים כ־75.000 לא"י בהגדלת הציוד של הנמל. לשם כך קבלה הנהלת „אוצר מפעלי ים" הלוואות בערבות הסוכנות היהודית ומשלחי ההדרים וכן נתקבלו גם הלוואות במישרין מחוגי המסחר והפרדסנות.

הציים המסחריים של האומות הימיות החשובות — של אנגליה, צרפת, הולאנד ונורבגיה — התפתחו והתבססו באופן אורגני, אנו, שאין אנו אלא בראשית הפעולה, עוקבים במיוחד אחר מעשיהן של אותן המדינות שהקימו בזמן קצר צי מסחרי וזכו על ידי כך לתנופה כלכלית. הדוגמה הטובה ביותר היא פולין. במשך 15 שנה בלבד הפכה פולין את נמל גדיניה לנמל ראשון בים הבאלטי והקימה צי שסיפק במלואו את צרכי הארץ. יאפאן, לאחר חמישים שנות התפתחות, זכתה למקום שלישי בקרב האומות הימיות, אבל הצלחתן של פולין ויאפאן מקורה בעובדה, שמשלות הארצות האלה נטלו את היוזמה לידיתן והשקיעו בימיה סכומים עצומים בצורת תמיכות מכל המינים. עלייתן העצומה של ארצות הברית (1914: 2½ מיליון טון; 1920 — 15 מיליון טון) היתה מסוג אחר לגמרי: היא תלויה רק במידה מועטת בגידול צורך הטונאזיה הלאומי, ובעיקר — בעודף הייצור של תעשיית הספנות בשתי מלחמות העולם.

י צ ו א ס ו ו י

במקום שאין לא תמיכת יזומה ולא תמיכה כספית מצד הממשלה — כמו, למשל, אצלנו — נודעת מישנה חשיבות לתיכנון מדוקדק, לשם מניעת כשלונות. את ההיקף והרכב של הצי המסחרי יש לקבוע קודם כל לפי צרכי ההובלה של הארץ, וכאן מהווים היבוא, היצוא ותחבורת הנוסעים את הגורמים המכריעים. מלבד זאת יש להביא בחשבון אותה ספנות הקרויה „טראמפ“, העוסקת בהובלת סחורות בנתיבי הימים, בלי להיות קשורה לנמלים מסויימים וללוח נסיעות מסויים; ערכה הלאומי מתבטא רק ברווחים הזורמים לארץ („יצוא בלתי נראה“). פרט לזאת קטן הוא ערכה של ספנות ה„טראמפ“ — מנקודת ראות לאומית — משום שאניותיה עוגנות רק לעתים רחוקות בנמלי המולדת ואת צרכיהן (מזון, חמרים, דלק) הן קונות בנמלים זרים.

קשה למצוא קנה מידה לגדלו של צי מסחרי, היינו את הגודל המתאם לצרכי המדינה. על כל פנים אין אורך החוף צריך להכריע (אורך חופה של ארץ ישראל הוא 180 ק"מ). ישנן מדינות בעלות חופים קצרים (בלגיה: 65 ק"מ; פולין — 20 ק"מ) שברשותן נפח אניות גדול, וישנן מדינות בעלות חופים ארוכים (סין וצ'יילי — 4,500 ק"מ כ"א) שכמעט שאין להן כל ספנות משלהן. כן אין לקחת כיסוד את גודל האוכלוסיה של המדינה. באנגליה זוקפים על כל תושב כשליש הטונה של נפח אניות. אכן, לא כך המצב בארצות אחרות. לפי אותו קנה מידה צריך היה להיות לסיין צי מסחרי בנפח של 150 מיליון טון, להודו — של 100 מיליון טון, ולברית המועצות — של 50 מיליון טון. למעשה אין לשלושתן גם יחד אלא כ־3 מיליונים טון בלבד.

אם אין מביאים בחשבון את ספנות ה„טראמפ“, צריך גדלו של הצי המסחרי הלאומי להיות מותנה בצרכים. בקשר לכך יש לשאוף, שכושר החיים של כל מפעלי הספנות יהא מותאם לאפשרויות. הניצול המאכסימאלי של ספינות מעטות חשוב מבחינה משקית לאומית יותר מהחזקת ספינות רבות, שאין משתמשים בהן כהלכה. לפיכך יש להזהיר מפני גידול יתר של הצי הלאומי. אנגליה, למשל, מקיימת זה עשרים שנה ויותר את נפח האניות שלה בשיעור של 20—22 מיליון טונות, בעוד אשר איטליה, יאפאן ומדינות אחרות הגדילו מטעמים פוליטיים את צייהן למעלה משעור הצרכים — והן הוכרחו לעשות זאת באמצעות תמיכות ממשלתיות גדולות.

ה ר כ ב ה צ י

אבל לא רק גדלו של הצי המסחרי צריך להיות מותאם לתנאי המדינה, למצבה הגיאוגרפי ולמבנה הכלכלי. גם הרכב הצי והשימוש בו חייבים להביא בחשבון את המומנטים האלה, הכול תלוי בארצות היבוא והיצוא של המדינה בעלת הצי, בטיב סחורותיה ועונתן. לפי כל זה יש לקבוע את סוגי האניות המתאימים, את נמלי העגינה ואת מספר הנסיעות, ויש להביא כמובן בחשבון גם את האפשרויות וההישגים של המפעלים המתחרים. הקמת קרתחבורה קבועה הוא משימה מסובכת, שחשוביה צריכים להיות מושתתים על זמן ארוך, המומנט המכריע בהובלת נוסעים הוא המהירות והנוחיות.

גם הספנות, ככל מפעל משקי, היא שיתוף פעולה של הן ועבודה. ההון הפרטי בארץ ישראל טרם מוכן בדרך כלל לתת ידו למפעלי ספנות, ואנו צריכים לפעולת הסברה רחבה עד שהקהל יכיר בחשיבות ובתכליתיות של השקעות אלו. ההצלחה — היא היא התעמולה הטובה ביותר, על כן מוכרחים מפעלי הספנות המסחרית להתנהל על בסיס עסקי טהור, הנותן ליוזמה הפרטית חופש פעולה. אם מפעלים אלה ישגשגו, עתידים הם לסייע לכך, שהכספים שארץ ישראל מוציאה על הובלת משאות בימים (כ־2—3 מיליונים לא"י) יישארו בארץ וישפרו על ידי כך את המאזן הכלכלי שלנו. הדברים אמורים ביחוד ביחס להובלת מיצרך היצוא העיקרי שלנו — פרי החדר, — והיה רצוי שהחוגים המעוניינים בהובלת ההדרים יטלו על עצמם את התפקיד לבנות ספנות עצמית ולהניח בזאת את היסוד לספנות מקצועית ארצישראלית — ספנות ההדרים.

ידוע שהנסיונות להקים ציים מסחריים ממלכתיים (בארה"ב, תורכיה, אוסטרליה וכו') נדונו לכשלון לאחר שהנחילו הפסדים גדולים. אמנם במקום שהאינטרס הצבורי מחייב את ייסודו וקיומו של ענף ספנות ספציאלי, נכנסת המדינה בעבי הקורה ומקציבה תמיכות. מבחינה לאומית מעוניינים אנו קודם כל בהבאת העולים שלנו באניות יהודיות, שיוכלו לשרת גם את תנועת התיירות.

מאחר שממשלת המאנדאט לא גילתה עניין בפיתוח ספנותנו, קיבלו מוסדות היישוב על עצמם תפקידים ממלכתיים בשטח זה. השיתוף של הון לאומי ופרטי נתן לנו את חברת הספנות "צים". "קדמה", אנייתה הראשונה של "קדם", חברת-הבת של "צים", החלה כבר בהפלגותיה בקו חיפה-מארסייל. רבת השיבות היא העובדה, שהחברה משתפת פעולה עם חברת ספנות אנגלית גדולה. בדרך זו הלכה גם יאפאן — ובהצלחה רבה, — שעה שהתחילה בבניית ציה המסחרי.

העבודה היא, בצד ההון, הגורם המכריע בפיתוח מפעלי הספנות. מוטל עלינו התפקיד ליצור למען הימאים שלנו מקום עבודה ולאפשר להם התמחות מעשית, לאחר שיצרנו בבית הספר הימי שבחיפה אפשרות להכשרה תיאורטית. המטרה היא, שחבר העובדים באניות היהודיות יהיה כולו יהודי. הדרישה החשובה, שכל אניותינו יניפו את הדגל הארצישראלי, נתקלת עוד לפי שעה בקשיים מרובים, רק השנוי במצב הפוליטי יאפשר את הדבר.

אין להתעלם מן העובדה, שהמיבנה המיוחד במינו של משקנו ומצבנו המדיני יגרמו לכמה וכמה קשיים, תחבורת הנוסעים תלויה במישרין במיכסת העלייה, ואלו תנועת התיירות תלויה במידה רבה בהטבת המצב הפנימי.

מאז הובלת הסחורות שלנו איננו שקול. היצוא מגיע רק לכדי שליש מן היבוא (מובן, שהספנות מעוניינת ביחס הכמותי ולא ביחס הערך). היצוא שלנו תלוי ברובו בהובלה עונתית. יצוא תוצרתנו התעשייתית לעבר לים הוא עדיין קטן מאד מבחינה כמותית. מלבד הנסיבות האלה, המשפיעות על מיעוט השימוש בנפח אניותינו, משפיעה גם ההתחרות החזקה של הספנות הזרה, הן הספנות הישירה והן הספנות הטוענת והפורקת בפורט סעיד של מצרים. אולם דווקא ספנות טראנזיט זו מזמנת לספנות החופים שלנו (היינו לחברת "עתיד") אפשרויות טובות ובסיס לפעולה עד תורכיה. בשטח זה רכשנו כבר לעצמנו נסיונות רבי ערך, וענף ספנות החופים שלנו יוכל להסיף ולהתפתח — אמנם מתוך התחרות עם האניות המצריות, הסוריות והתורכיות, — לכשישקוט המצב במזרח התיכון. חשוב היה אלו יכולנו לתפוס עמדה בספנות הנפט, שחיפה היא אחד ממרכזיה. אולם זהו מיבצע רב קאפיטאליסטי התלוי בגורמים רבים שקשה להעריכם כיום.

הקמת צי מסחרי בימינו מחייבת לא רק השקעות גדולות, אלא גם תיכנון זהיר ומחושב. אפשרויות אינן חסרות לנו ומתפקידם של הישוב ומוסדותיו הוא — להכשיר את האפשרויות האלה, לסגן אל המצב הכלכלי והפוליטי ולהקים ספנות מסחרית שתעלה את רמת המחייב שלנו ותנחיל לנו כבוד בעולם הספנות.

אוצר בלום הוא הים

בכ"ה באלול תש"ז נפטר בת"א חוקר הטבע הנודע, המורה הותיק והסופר יהושע מרגולין.

מורה למורים היה, בשנת 1931 הקים את המכון הביאולוגי-פרגוני בת"א, שבו קבלו מורים ותלמידים רבים את השתלמותם במדעי הטבע. ספרים חיבר ואף ספורים ורשימות רבות פרסם מחיי הטבע, בכתביעת ובקבצים שונים, ילדי הארץ העריצוהו וכנהו מרוב חיבה — "הדוד יהושע".

בשנת תרצ"ט פרסם יהושע מרגולין, הצעת תכנית ללמודי הטבע בביה"ס העממי, מדבריו, בהצעה הנ"ל, על הוראת נושא הים לגיל הצעיר נביא כאן לזכרו.

בישובים השוכנים לחוף ימים או בקרבתו מזמן הים חומר נאה ללימוד טבע-המולדת, החל מכתות א', ב', אין לעשות לים טיולים חטופים לשעה-שעתיים; יש לצאת ליום לימוד שלם, שתהא שהות בידי הילדים להסתכל קצת בדרך טם, בצומח ובחי שעל שפתו וברצועת המים הסמוכה לחוף, להזין את עיניהם במרחבי הים ובצבע מי הים, לשאוף את אוירו הצח ולטבול במימיו הזכים. מן החומר הרב יש לתת לפעוטות קימעא קימעא. קודם כל יש לתת את דעתם על הדומם שעל שפת הים: החול הדק והגס, הויופזיה, חלוקי

האבנים והצדפים. יש לאסוף את החומר הזה, יסתכלו הילדים בים בצורת הצדפים ובצבעם ויקראו שמות להם (דוגמא לשמות מוצלחים שניתנו ע"י הילדים: צלחית, כפה סרוגה, און, תיבת משה וכו'). אח"כ יסתכלו הילדים בכמה מצמחי חוף הים: האשל, גר הלילה, חבצלת החוף, מלחית, יטעמו אותם וירגישו את המלחות שבהם. זה ישמש נושא לשיחה. מובן שבכתה א' יש להסתפק בצמחים אחדים ובכתות ב' ג' להוסיף עליהם. מבין בעה"ח מושך את לבם של הילדים סרטן החוף היושב במאורות הרבות המפוררות על שפת הים, אחרי שהכירו התלמידים הכרה כל שהיא את שפת הים יעברו לים עצמו — למים: צבעם, טעמם, תנועת הגלים, הצומח והחי. כיון שאין לקיים את בעה"ח שבים בצנצנת מים, אין לסדר אקוריום של ים בביה"ס, אלא לצייד את הילדים בצאתם לטייל לים בצנצנות של חלב או לבן וברשתות קטנות, לצייד סרטנים ודגיגים. הילדים יאספום לצנצנות, יסתכלו בהם זמן מה בהדרכת המורה וישלחום לחפשי. במקום שדייגים מצויים יש להסתכל בכלי הדיוג ובאופן הדיוג. כמו כן יש להכיר את כלי השיט שבים, את מקום מעמד האניות, את הנמל, המזח וכו'.

הדיג העברי בהתפתחותו

סיכום לחדשים ינואר-יוני 1947

ידוג א"י כללי		י ד ו ג ע ב ר י				
		ינואר-יוני 1947		ינואר-יוני 1946		
1947	1946	ל"א	טונות	ל"א	טונות	
333	425	11648	74	14240	72	1. ידוג אנמים
1010	1180	18576	130	31130	187	2. ידוג ימי
758	487	309127	758	227793	487	3. בריכות גידול
2107	2092	319351	962	273163	746	סך-הכל

נוספת לאפשרויות הפיתוח הטבעיות בענף זה. כיום מצויים בארץ דייגים עברים מאומנים היטב; אם יועמדו לרשותם מכמורתנים מצוידים כהלכה, יוכלו הם בלא ספק, להפוך את הדיג במים עמוקים לענף מכניס, שיהא בו ליתן קיום הוגן לעובדינו, ואף לשייר רווח מתאים להון ההשקעה. הנחה זו מבוססת על הנסיון המוצלח שנרכש בפעולת מכמורתנים מותאמים. אלה, לא רק שמנעו הפסדים, שמקורם בתקונים רציניים ואבטלה לדייגים הכרוכה בהם, אלא אף נתנו אפשרות לנצל שדות דיג רחוקים בדרומה של הארץ, אשר עם היותם פוריים יותר אינם ניתנים לנצולן של הספינות הנושנות, מחמת חסרון כוח מנוע מספיק ובשל בית הקבול הצר של המקרה.

התפתחותו של הדיג העברי לקראת פרודוקטיביות גדולה יותר נסתייעה הרבה בעבודת המחקר שבוצעה בתקופה האחרונה ע"י התחנה לחקר הדיג הימי בישראל, לרשות מיסודם של הסוכנות היהודית והחבל הימי לישראל, לרשות הדייגים הועמדה רשת מכמורת חדישה, מתאימה לתנאי הדיג המקומיים. החקירות המדעיות בחופי הארץ של עובדי התחנה, בספינתה "נסיון", גילו את שדות הדיג הפוריים בדרום הארץ, המאפשרים ידוג בכל ימות השנה.

הבעיה העיקרית בפיתוח הדיג הימי העברי היא, איפוא, כיום — הגדלת צי המכמורתנים. אכן, קיימים עדיין קשיים ניכרים בהשגת מוטורים ימיים, והוצאות הבנין של ספינות חדשות ומחיר הציוד החדש גבוהים למדי. אך העכוב העיקרי הוא המחסור באמצעים מספיקים שיאפשרו לנצל גם הזדמנויות קיימות, ובכל אלה יש לציין במיוחד את ההתנכרות השוררת בחוגי הממשלה לענף הדיג הימי בארץ. למרות המחסור ההריוף במנועים ימיים בארץ והקשיים להשיגם מארצות גוש השטרלינג, לא ניתן הרשיון להביא מנועים ימיים מתאימים מתוצרת ארה"ב, שהוצעו למכירה במצרים. לעומת זה גילתה הממשלה נדיבות לב במתן רשיונות לספינות זרות לבוא לדוג במימי הארץ ולנצל את השוק המקומי לדגים. בגלל המדיניות צרת העין של הממשלה, המונעת הוצאה חדרפעמית לציוד דיג, מוטל על ארצנו נטל מחסיד של תשלומים בעד דגים מחרי"ל. מחמת השיטה הזאת פוחת והולך מספר המכמורתנים העבריים ואוצרות הארץ נתונים לניצול זר.

במחצית שנה זו נעצרה לראשונה מגמת הירידה הכללית שהיתה ניכרת בדיג הא"י מאז גמר המלחמה בשנת 1945. בתקופת ינואר-יוני ש.ה. עלה שלל הדיג הא"י ל-2107 טון לעומת 2092 באותה תקופה אשתקד. הדיג העברי הכללי נטל חלק נכר בעליה זו: שללו הכולל עלה ל-962 טון לעומת 746 טון (עליה ב-27%), וחלקו בדיג הא"י הכללי עלה ל-45.6% לעומת 35.6% אשתקד. התקדמות זו יש לזקוף בעיקר ע"ח היבול הגדל מבריכות הדגים, המהווה עתה 36% מהידוג הכללי לעומת 23% באותה תקופה אשתקד. דיג האנמים והדיג הימי הא"י הכללי מראים ירידה: מ-425 טון ל-339 טון, או ב-20%, ומ-1180 ל-1010 טון או ב-14%. דיג האנמים העברי באותו פרק זמן מציין עליה קלה מ-72 ל-74 טונות או ב-3% בערך, אך לעומתו ירד הדיג הימי העברי מ-187 טון ל-130 טון או ב-30%.

הדיג בארץ עודנו נתון בדרך כלל בתקופת מעבר מימי מלחמה לשלום, אשר גילתה לפי שעה השפעה שלילית בלבד, בהביאה עמה ירידת מחירים לדגים בשוק המקומי. המחיר הממוצע לק"ג דגים בשווקים עבריים, במחצית השנה הזאת, ירד בהשוואה לאותה תקופה ב-1946: לדגי אנמים מ-198 ל-157 מא"י, לדגים מ-166 ל-143 מא"י ולדגי-גידול מ-467 ל-407 מא"י. אף התקוה ליצב בתקופה זו את הענף ע"י הגברת הרציונליוזיה טרם ניתנה להגשמה, ובשוק הציוד שוררים עדיין תנאי המחסור של ימי המלחמה והמחירים הגבוהים מונעים את ההבראה ע"י הגברת הרציונליוזיה. מצב דברים זה נותן אותותיו ביחוד בדיג הימי, אשר הירידה בשללו היא תוצאה ישירה של השמוש בספינות דיג בלתי מתאימות לתפקידן. מספר המכמורתנים הנמצאים כיום בפעולה מגיע ל-6 לעומת 10 במחצית השנה שעברה, ולא עוד אלא שרוב המכמורתנים האלה — ירושת המלחמה — הם מהטפוס הישן וצידם עלוב, צי מכמורתנים זה דורש לעתים קרובות תקונים יסודיים, הכרוכים בהוצאות גדולות ובאבדן ניכר של ימי עבודה. ואכן, מספר ימי העבודה של דייגי המכמורת ירד ל-3451 לעומת 6152 במחצית השנה שעברה. למרות זאת עלה פריון העבודה ליום — מ-30.4 ק"ג במחצית 1946 ל-37.5 ק"ג במחצית 1947 (עליה של 23%). העליה בפריון היא הוכחה



המעפילים יעפילו — מדינת היהודים" בנמל חיפה (מגלוסות. הארץ")

הדיג בארצות אירופה

מתוך הדו"חיות לועידת הדייגים הבינלאומית

פינלנד.

בלגיה

לפי הסטטיסטיקה הרשמית מועסקים כיום בדיג בפינלנד 11,111 איש, כולל 3683 נשים. משמחת סיניות שלמות עסוקות לפרקים במלאכה זו. מכאן מספר הנשים הגדול. כמעט כל דייגי פינלנד עסוקים בדיג חוף. במים עמוקים עוסקים כ-300 איש בלבד, המאורגנים באיגוד הדייגים הפיני.

מספר הדייגים הכללי במדינה הוא 2210. 85% מהם עובדים בדיג במים עמוקים והשאר — בדיג חוף. רובם מאורגנים בהתאגדות של עובדי ההובלה הבלגית ומיעוטם — בהתאגדות הנוצרית.

רוב הדייגים יוצאים לדיג כשאין המים מכוסים קרח. יש גם כאלה העובדים בחדשי החורף הקשים; הם נוקבים חורים בקרח ומטילים דרכם את רשתותיהם למים. בדרך זו צדים בדרום-מערב פינלנד את המליח הבאטו הנודע.

אין כל תקנון הקובע את תנאי העבודה של הדייגים; שעות עבודה, ימי חופשה בין ההפלגות וכו'. יש רק הסדר כללי בשאלת החופשה השנתית (בתשלום) ובעניני ביטוח. ועדה מיוחדת, בהשתתפות בעלי הספינות, ב"כ הדייגים והשלטונות, מספלת עתה בעיבוד חוקת עבודה.

תקופת הדיג במים עמוקים נמשכת כארבעה חדשים בשנה. ביתר חדשי השנה עובדים דייגים אלה כיוורדיים באניות או בבתיהחרושת לשימורי דגים. מחלקת החקלאות הממשלתית מספקת על כל ענפי הדיג.

צי הדיג הבלגי כולל 564 ספינות, המצוידות במנועים מ"מ 36 ועד ל-300 ומעלה כ"ס. יש בהן גם ספרשים. ספינות הקיטור עסות.

דנמרק

7 ספינות דיג עובדות במים עמוקים. הפינים מתכוונים לפתח ענף דיג זה ולבנות טראולרים רבים. אין להתחיל כיום בבנייתם. כי המספנות עמוסות הזמנות למשך כמה שנים (בניית אניות ותקונים לברית המועצות). כן גם מתכוונים הם לצאת בקיץ הבא לסימו איסלנד בצי כפול מזה של השנה שעברה ובי"מ 500 דייגים.

17000 איש עסוקים בדיג. מחציתם — בדיג במים עמוקים ומחציתם — בדיג חוף. עונת הדיג נמשכת בכל ירחי השנה. כל הדייגים מקבלים את שכרם באחוזים משלל הדגים (מסחר המכירה בניכוי הוצאות).

4500 מדייגי דנמרק מאורגנים ב"איגוד הדייגים המערבי גרמני" ר"מ 12,500 — ב"ארגון הדייגים הדני". חוקת עבודה מחייבת אינה קיימת. בעניני ביטוח חלים על הדייגים החוקים הכלליים. השלטונות מינו ועדה דיג מרכזית; משתתפים בה ב"כ כל הגורמים המעוניינים.

הולנד.
8472 עסוקים במקצוע. 5000 מהם — בדיג חוף, ויתרם — דייגים שכירים העובדים במים עמוקים (גם בציד מליחים). 1861 מבין הדייגים במים העמוקים מאורגנים — באיגוד ההולנדי לעובדי הובלה (1430 איש). באיגוד הפרוטסטנטי (300). באיגוד הקתולי (26) ובאיגוד הדייגים שבאימוודין (105). רוב דייגי החוף אינם מאורגנים. מקבלים את שכרם באחוזים משלל הדגים והאיגוד המקצועי רואה אותם כ"נותני עבודה".

צי הדיג כולל: 900 ספינות ספרש עם מנועים, מ"מ 20 ועד 80 טון גרום ור"מ 6000—7000 ספינות ספרש, מ"מ 4 ועד 20 טון גרום. ספינות קיטור אינן מצויות כלל.

שכר העבודה קבוע בחסכמים קולקטיביים. החופשות בין ההפלגות — לפי הסכמים מיוחדים, בהתחשב בעונה ובסוג הדיג. חופשה שנתית אינה ניתנת. הדייגים מובטחים נגד סכרי תאונות או מחלה. דגים עתה בשאלת הוק כללי בעניני פנסיות. מספר הספינות (מנועים וקישור) בגדלים שונים מגיע ל-2,785. רובן מיושנות.

שבדיה.

6500 איש עוסקים בדיג. כולם — במים עמוקים. העבודה נמשכת בכל עונות השנה. הדייגים מאורגנים בשני איגודים — באיגוד הימאים השבדים (כ־100 חברים) ובאיגוד הדייגים המרכזי שבחוף המערבי (כ־8000 חבר). באיגוד הדייגים מאורגנים גם כעלי הספינות וגם העובדים.

עניני הדייגים (של המעבידים והעובדים גם יחד) ותביעותיהם כלפי הממשלה וכלפי הצרכנים נתונים לטיפולם של שני האיגודים. אין כל חוקת עבודה לדייגים בענין שעות עבודה. חופשות בין ההפלגות וחופשות שנתיות (עם השלום) ובענין סדורים בספינות. בתשלומי הביטוח משתתפת הממשלה. צי ספינות הדיג כולל 10 ספינות קישור ו־1340 טראולרים.

נורבגיה.

כ־76,000 איש מתפרנסים על הדיג ו־38,000 נוספים (בעלי חוות הקלאיות קטנות) עוסקים בו כבסקצוע צדדי. עוד כ־6000 איש עובדים בדיג. באחוזים מהרווחים. עובדי ספינות הדיג הגדולות מקבלים שכר חדשי. רוב הדייגים עובדים בדיג חוף. מאורגנים הם באיגוד הנורבגי של יורדי הים. אין עוד לפי שעה כל הוק בענין שעות העבודה והחופשות שבין ההפלגות. העובדים השיגו 14 ימי חופשה שנתית בתשלום. משערים, שבצי הדיג הנורבגי נמצאים כ־12,000 ספינות מנוע ו־350 ספינות קישור בערך (כולל 8 טראולרים).

בריטניה הגדולה.

מספר הדייגים העובדים במים עמוקים הוא 10,911. דיג החוף (כ־7000 איש) הוא עונתי. רוב הדייגים מאוגדים.

אין תקנון קובע ביחס לתנאי העבודה. החופשות שבין ההפלגות והתשלומים לימי החגים נקבעים מתוך הסכם עם הנהלות

הנמלים. עניני הביטוח הסוציאלי מסודרים לפי המקובל בביטוח הסוציאלי הכללי.

קיימות ועדות דיג מחוזיות. שהבריהן מתמנים לפי צרכי המקום. הדייגים אינם מיוצגים בהן. עניני תעשיות הדיג נתונים לטיפולו של ועד מיוחד. שבו מיוצגים האיגודים המקצועיים ואיגודי המעבידים בנמלי הדיג השונים.

ב־6 ליולי 1946 היו לבריטניה 682 טראולרים בערך לעבודה במים עמוקים. אין פרטים על מספר הספינות העוסקות בדיג חוף.

צרפת.

69,089 איש עוסקים בדיג ובתעשית דגים, 59,654 מהם — בדיג חוף. חלק מספינות הדיג שייך לבעלים פרטיים וחלק — לקואופרטיבים.

דייגים רבים יוצאים לסימי גרנלנד וניו־פאונלנד למשך עשרה וחצי חדשים בשנה. הספינות חוזרות לצרפת, פורקות מפעם לפעם את מטענן והוזרות לשדה הדיג. הדגים הניצודים הם משמשים לתוצרת שמן דגים. דיג החוף — דיג הסרדינים. הטון והמקרל — הוא עונתי.

הדייגים מאורגנים בשלושה איגודים: איגוד הימאים הצרפתיים. איגוד הדייגים המקצועיים ואיגוד החובבים.

קבועים הם תנאי העבודה של צידי הלוינתים ושל הדייגים לצרכי תעשית. ואילו אלה של דייגי החוף משתנים לפי צרכי המקום. הצד השווה הוא — תשלום באחוזים מההכנסות.

הדייגים במים עמוקים עובדים 8 שעות ביום. בזמן ההפלגה לשדה הדיג או חזרה; בשדה הדיג אפשר להאריך את שעות העבודה אף ל־16—18 שעות. מגיע להם יום חופש אחד בשבוע ויוקום בחודש על חשבון החגים השנתיים. כל דייג מבוטח לפי החוק. זכאי הוא לפנסיה ולהענקות משפחתיות. במקרה של אסון או מחלה זכאים הדייגים לקבל משכורת ודמי רפוי במשך ארבעה חדשים. אחרי תקופה זו חלים עליהם חוקי הביטוח. דייגי החוף מקבלים הענקות ביטוח מיוחדות מיום מחלתם הראשון.

בצי לוינתים עוסקות 18 ספינות בנפח כללי של 16,394 טונות; בדיג כללי — 159 ספינות (34,914 טונות). 4697 ספינות עץ. בנפח כללי של 94,203. עוסקות בדיג חוף ובמים עמוקים.

ד"ר י. זבה / תעלת סואץ ופינוי מצרים

המשא ומתן בין אנגליה ומצרים טרם נסתיים, אך דבר אחד ברור: הפינוי הוא עבודה. אנגליה מוציאה את צבאותיה מארץ הגילום. אין כל חשיבות בדבר אם פינוי זה יבוצע מיד או במשך זמן קצר באופן יחסי. החשוב הוא: מהו ערכו של הפינוי לפוליטיקה האנגלית. לאיסטרטגיה שלה ולספנותה?

לא במקרה קבעה אנגליה את מקומה במצרים לפני 60 שנה ומעלה. הגורמים החיוניים בפוליטיקה האנגלית בחלק זה היו — סודאן ותעלת סואץ. לעתים תכופות ציון והודגש, כי תעלת סואץ היא „קו החיים“ וחוט השדרה של האימפריה הבריטית וכי השלטון על הודו והשלטון על מצרים קשורים זה בזה. מאז החלה מצרים תובעת בתוקף רביזיה למצב הקיים ומאז נעשה ברור, כי תביעה זו מובאת באיזו צורה שהיא בחשבון, נשמעים באנגליה צלילים חדשים. האנגלים החליטו על פינוי מצרים מתוך שקט המעורר תמיהה והאסון בממשלת הפועלים לא נפגע ע"י כך כלל; אף האופוזיציה, בראשותו של צ'רצ'יל, מתחה בפרשה זו בקורת מרוסנת

וכללית ביותר על הממשלה. יהיה זה משגה לחשוב, כי האנגלים הגיעו פתאום לידי מסקנה, שתעלת סואץ איננה בשבילים בעלת חשיבות מכרעת כלל ועיקר ורק משום שנתבעים הם לוותר על מעמדם המיוחד שם. מפנה זה בדעת הקהל הבריטית מעיד על תפיסת ענינים ריאלית ואוביקטיבית. ערכה של תעלת סואץ היה רב מאד במשך שנים — עד לימי המלחמה האחרונה. כיום הוא פחות בהרבה מבעבר, עקב ההתקדמות בתכניקה ולא בשל השינוי בעמדתה הפוליטית של אנגליה כלפי מצרים.

תעלת סואץ היא בעלת אופי בינלאומי. פתוחה היא לאניות הסוחר ולאניות המלחמה של כל הארצות. בימי שלום כבימי מלחמה. בימי שלום אין בה מקום לזכויות־יתר לאומה זו או אחרת ואין איפוא כל חשיבות לכך — בעיני האומות הימיות — בידי מי נמצאת התעלה. אף בימי המלחמה לא אירע עד כה שהתעלה תסגר. השאלה היא, אם גם להבא תוכל התעלה להיות פתוחה בשעת חירום. היוצא מכאן, שבעיית התעלה היא איסטרטגית בעיקר.



פורד פורד

מכוניות פורד

שיא לטיב וחסכון

שרות פורד

סמל למומחיות ואחריות



חברה א"י לאוטומובילים בע"מ

תל-אביב - ירושלים - חיפה

ומבחינה איסטרטגית יש ערך לתעלה רק אז, כשההפך לגה בים התיכון ובים סוף היא בטוחה ומוגנת. כלומר, כשיש בטחון בקו גיברלטר (שעל האוקינוס האטלנטי) — פארים (שעל האוקינוס ההודי). המצב הקיים הוא פרי המלחמה האחרונה ותוצאה מהתפתחות אמצעי המלחמה. רבות למדנו בשנים אלה. לקחן הראשון והיסודי הוא: אין עוד מלחמה ימית אקסקלוזיבית קיימת כלל. משולבת היא תמיד בפעולותיו של חיל האוויר. והדבר השני שלמדנו בשנים האחרונות: המלחמה בים מכוונת מעתה בראש וראשונה נגד אניות הסוחר של האויב ונגד אותם כליהשיט המעביי רים צבא ותחמושת. התנגשויות בין אניות מלחמה אינן כיום אלא תופעת-לואי ולא כבעבר — מטרה בפני עצמה. לא היה זה דבר קל לפנים לגלות אניה במרחבי הים. אניה שעזבה את נמליהיציאה שלה היתה נעלמת מיד מהעין ואף היה ביכולתה לפרוץ מצור שהושם עליה. כיום מגלה האווירון על נקלה את מקום המצאן של אניות ההובלה. חוג הראיה של הטייס גדול לאין שיעור מזה של הצופה מראש התורן באניה. ברור, שמעל פני ימים לא נרחבים ביותר לא יכבד כלל לגלות את מקומה של האניה. הוא הדין ביחס לים התיכון. לא תוכל אניה להכנס לים התיכון, מבלי שירגישו בה. אם משמרות האווירונים יכולים אחת ליום לעבור את מיצר גיברלטר, תוסיף עוד לזה, שהאניות חוצות כיום את הימים בשיירות ולא ביחידות ובלוית אניות מלחמה; דבר זה מחסן אותן במידה ניכרת בפני הסכנות. אך גם מגלה אותן ביתר קלות. במרחבי האוקינוסים אפשר עוד תכופות להתחמק ע"י העתקת קו ההפלגה; אין לעשות זאת בים התיכון, למשל, כשכל הקוים שבו מובילים דרך ארבעת המעברים הצרים — מיצר גיברלטר, מלטה, תעלת סואץ ומיצר בבי-אל-מנדב. כל אניה וכל שיירה עוברת דרכם והסכנה הנשקפת לאניות היא לא מהפצצות אויר בלבד, כי אם גם ממוקשים בדרך. מובן מאליו, כי נזכר שינויים יסודיים אלה צריך היה לבחון מחדש את הנתונים האיסטרטגיים ואת האפשרויות. הסכנה הנשקפת מהאוויר — רק אחת היא הדרך להנצל ממנה: ריכוז אוירונים מרובים ביותר והבטחת בסיסים להפעלתם. עם תום המלחמה חדלה איטליה להיות מעצמה גדולה בין ארצות הים התיכון. מצד צרפת אין כל סכנה נשקפת לאנגליה. אך רוסיה עלתה לגדולה; היא הביעה גם בצורה ברורה ביותר את דבר התענינותה בפוליטיקה של ים התיכון. ויש עוד להוסיף במקום זה שגם בולגריה תובעת גישה לים התיכון, על חשבון יון. פירושו של דבר, שאם תזכה בנמל קאוואלה, הנדרש על ידה, יוכל זה האחרון לשמש נקודת אחיזה לרוסיה. ויש לומר לאלה הטורענים, שאין רוסיה מעצמה ימית, כי טעות בידם. צי המלחמה שברשותה דיו, כדי להפכה לכח הגדול ביותר בים השחור. ואף כי נכון הוא, שצי הסוחר הרוסי (כ־3 מיליונים טונות) המפוזר על פני ארבעה ימים, אינו כיום גורם קובע, הרי הצהירה רוסיה, כיודע, שבדעתה לבנות צי סוחר וצי מלחמה בעל נפח רב.

להצהרה מעין זו יש להתייחס ברצינות, לאור הישגיה של רוסיה בשטח התעשיות. מכל מקום מהווה רוסיה כבר כיום מעצמה אווירית רבת-יכולת ובמקרה של פעולות איבה יהא חלקה לא קטן כלל בסיכון נתיבות הים במזרח ובמערב. יש איפוא לשים לב לכך שבאחד הימים יוכל קו זה גיברלטר—פורט-סעיד לא להיות בטוח כלל ועיקר. אך גם תעלת סואץ עצמה נתונה כיום — למקרה של מלחמה — בסכנה הרבה יותר מבשנים שעברו. האיזור היבשתי שלה העמד בסכנה גם בימי מלחמת העולם הראשונה (ע"י תורכיה) וגם — בשניה (פלישת צבא רומל). שני הנסיונות עלו אמנם בתוהו, אך דבר אחד הוברר אז. שהגנת התעלה מתחילה בלוב ובטריפוליטניה. התעלה עלולה כמובן להסגר גם מצד הים ע"י כוחות צי נרחבים או להפגע בצורה קשה ע"י מעשי סבוטז'ה (הטבעת אניות בתעלה וכד'). אך הסכנה העיקרית נשקפת מהאוויר. על אף כל אמצעי ההגנה אין אתה יכול למנוע פגיעה מהאוויר (ע"י פצצות מעופפות, ראקטות ומוקשים) — פגיעה קשה ביותר בתעלה עצמה או לפחות בכלי השיט העוברים דרכה. לא ייקר כל מחיר לאויב, אם רק יוכל לסתום את התעלה. איך להגן איפוא עליה? חיל מצב בריטי באיזור התעלה יוכל לעמוד מול הכוחות היבשתיים של האויב ולעכב בעדם; יש

לתנועה בים התיכון, אל לנו להסיח את דעתנו מאותו הקו הרורבי מסביב ל"כף התקופה הטובה", שחשיבותו כיום מרובה. קו הפלגות זה נוצל בתקופת המלחמה האחרונה לעתים קרובות מאד ובהיקף נרחב, כשהמצב בים התיכון הגיע עד משבר. מבחינה איסטרטגית יש לקו זה כמה וכמה יתרונות: עובר הוא במרחבי הימים (ולא במיצרים) ובשעת צורך אפשר להעתיקו ללא קושי; נמצא הוא מעבר לכל גבול של השפעת אויב; מצויים בו בסיסי אחיזה אחדים (בטהורסט, פריסטאון) ואפשר להתקין עוד נוספים מתוך הסכם בינלאומי. כל הארצות שבחוף אפריקה המערבי נתונות לשלטון אותן המדינות, הנמנות כיום ובעתיד על הגוש המערבי: צרפת, ספרד, בלגיה ופורטוגל. אפשר לומר, כי קו רורבי זה בטוח באופן יחסי בתנאים התכניים הקיימים. יש בו אמנם גם מן החסר. ערכו האיסטרטגי מתחיל רק ליד עדן, כי אין לו קשר לכל אותן הארצות החשובות (מבחינה איסטרטגית) שבים התיכון עד פאריס. מובן, שגם המרחק לארצות האוקיינוס ההודי גדול הוא לאין שיעור: פירושו של דבר — משך זמן ארוך יותר של ההפלגה ומספר אניות גדול יותר להעברת מטען. מתוך שיקולים אלה תגדיל בריטניה ללא ספק בעתיד את צי הסוחר שלה במידה ניכרת. צייה של אנגליה בשנת 1939 היה קטן ב־2000 אניות מבסיומה של מלחמת העולם הראשונה. סיפוק צרכיה בהובלת מטענים בשנים האחרונות היה תלוי לחלוטין במספנות האמריקאיות. מעתה תדאג אנגליה לבנייתן המחירה של אניות רבות ואף תיעזר בעודף הגדול של טונאז' האניות באמריקה. כי ציין של ארצות הברית מונה 50—60 מיליון טונות. רק 15—20 מיליון טונות דרושות להן לקיום תנועתן בימים ולפיתור חה; היתרה — זו היא הרזרבה למקרה מלחמה. גם בריטניה תוכל להעזר בה. מתוך כך לא יסבול גם הקו שמסביב לכף ממחסור באניות. ניצולו של קו זה הוא אמנם מזבזב רב בנפח אניות, דלק ואנשים, אך בשעות חירום אין דואגים למשקיות.

היוצא מדברינו: פינני הצבא הבריטי ממצרים לא יהיה גורם עיקרי במעמדה של התעלה. רק המצב האיסטרטגי והתכני, שנוצר אחר המלחמה, הוא הוא העתיד לחולל שינויים נכבדים במערכת ההגנה הכללית של האימפריה הבריטית. מבחינה בינלאומית מציינת בעיית התעלה את המגמות האיסטרטגיות הקובעות בימינו את הקו הפוליטי בעולם. שיטות העבר של הפוליטיקה הקולוניאלית הטהורה הן כבר מאחורינו; מגמתן האימפריאליסטית של המעצמות הגדולות כיום היא — להשתלט על הארצות הקטנות ע"י חדירה כלכלית וטיפול יחסי ידידות. אך בדרך זו תושג מטרותן — בסיסים איסטרטגיים. זהו המפנה בפוליטיקה הכללית. פינני מצרים אינו אלא הוכחה לכך, שגם בריטניה נוקטת בקו החדש. גם המצב שנוצר בהודו מעיד, שאין ענין מצרים מקרה בודד. מתוך ראיית דברים זו יש להעריך כיום את בעיית התעלה.

חשיבות לדבר, כי אין כל ערך מעשי לתעלה, אם צבא האויב יגיע עד גבולה. נגד התקפות מהים או מהאוויר אפשר להגן על התעלה גם ממצרים וגם מבסיסים שמחוץ למצרים (ובאותה מידת יעילות): מא"י המערבית ומעבר הירדן, מקפריסין, מיון או מכרתים. אין כל ספק, כי הפוליטיקה הבריטית באיזור ים התיכון מכוונת לכך — להקים בסיסים מעין אלה ולישב בהם חיל מצב חזק. אך אין כל ערך בכל אלה, אם לא תשלוט בריטניה — בים ובאוויר כאחד — בים התיכון כולו. במלים אחרות: הגנתה של תעלת סואץ מתחילה במיצר גיבראלטר ומסתיימת בפאריס.

דבר זה מחייב יחסים תקינים עם כל המדינות שבחוף ים התיכון, ובראש וראשונה — עם ספרד, צרפת, איטליה, יון ותורכיה. את צרפת ויון יש לראות כגורמים ידידותיים. היחסים עם ספרד — זהו ענין עדין ביותר; עמדת אנגליה כלפי ספרד נקבעת בשורה אחרונה לא על־ידי שיקולים של פוליטיקה ים־תיכונית. באיטליה ותורכיה מצטלבים כבר עתה האינטרסים של אנגליה ורוסיה ואין לפי שעה לראות את סיומו של פרק זה. במצב ענינים זה חשוב במאד לאנגליה, שלא תפולנה המושבות שבחוף הדרומי של ים התיכון לידיים רוסיות או לידי אותן המדינות העומדות בקשרי ידידות עם רוסיה.

וכך נדרשת עתה אוריינטציה חדשה ומקיפה, פוליטית ואיסטראטגית, לעניני התעלה, על מנת להבטיח לה את ערכה כבעבר. אין כל ספק, כי אנגליה לא תשהה ולא תזניח דבר, כדי להקים את מערכת ההגנה הנדרשת לכך. היא תעשה זאת לא רק להבטחת עניניה האקטואליים במזרח התיכון ולא רק לקיום קשריה עם הודו, כי אם גם למען עניני הגפס החיוניים, המרוכזים בחיפה ובטריפולי.

רבות דובר על כך, שאנגליה מתכוונת לבנות תעלה מקבילה לתעלת סואץ, מעזה (או מחיפה) ועד עקבה. זו היא תכנית מקסימה למראית עין ראשונה, המניחה לאנגליה את האפשרות להשתחרר מסואץ. אבל גם התעלה החדשה „משתרעת" מגיבראלטר ועד פאריס והמדובר לעיל מוסב גם עליה. ובבנין התעלה החדשה צריך יהיה להתגבר עוד גם על הברלי הגובה הניכרים בשטח. היא תבנה כתעלת סכרים, דבר הכרוך בהשקעות מרובות — בהוצאות גדולות בהרבה מאלה שבבנין תעלת פנמה. יתכן, שההוצאות המרובות ומשך הזמן הארוך לבנייתה של התעלה אינם קובעים כלל בהקמת מערכת־ההגנה גדולה כל כך, אך — עצם צורתה של התעלה החדשה כתעלת־סכרים מפחיתה מיעילותה. תעלות־סכרים רגישות במאד, כפי שהוכיח הנסיון, בפני התקפות מהאוויר. והרי גם בעיות פוליטיות תעמודנה כאן לפתרון. מכל מקום, אין לשער, כי יחול שינוי יסודי במצב, אם תבנה התעלה המוצעת.

ערכה וחשיבותה של תעלת סואץ תלויים כיום מהתפתחות הענינים — בשטח הפוליטי, האיסטרטגי והתכני — שאין לחזותה מראש. ואף אם נזיה משוכנעים, כי אנגליה תעשה הכל, כדי להבטיח לעצמה את התנאים הדרושים

ש. טנקוס / „ולדורה“ מפליגה לרודוס

ימים אחדים לפני ראש השנה חזרה „ולדורה“, ספינת האמונים של בית הספר הימי בחיפה, מהפלגתה, לאחר שעשתה בים 12 יום ועברה 1300 קילומטר. בהפלגה השתתפו 11 תלמידים — שייטים ומכונאים מהכתות ג' וד' של בית הספר, בפקודם של מדריכי בית הספר ה"ה י. אגייב וש. טנקוס. מטרת ההפלגה היתה האי רודוס, אולם עקב הסערה הגדולה אשר התחוללה בים נאלצה הספינה לחזור, כשהמרחק בינה ובין המטרה 70 ק"מ בלבד. לאחרים מהתלמידים היתה זו ההפלגה הארוכה הראשונה והם רכשו בה נסיון מעשי רב. גם הספינה, אשר נרכשה בשנה שעברה על ידי החבל הימי לישראל והעמדה על ידו לרשות בית הספר, עמדה בנסיון.

„ולדורה“ היא ספינת מפרשים ומנוע. ארכה 80 רגל, רחבה — 18 רגל ועמקה — 14 רגל. מהירותה ברוח מצויה — 14 קשר ובמנוע — 6. מאז נכנסה לשירות בית הספר נערכו בה כמה הפלגות לקפריסין ולטוריה.

הרגעה מוחלטת רבצה על הים ומזג האויר היה נוח למדי בצאתנו מחיפה. התקדמנו בעזרת המנוע בלבד. לא היה טעם להרים מפרשים ב„שטיל“ כזה. למשוטטים הצעירים לאורך החוף גרם הדבר אכזבה לא מעטה. הם האמינו, כי מזג אויר זה לא ישתנה ולא תהיה להם ההזדמנות ליהנות מהפלגה במפרשים מתוחים כראוי. אלה טרם הכירו את חליפותיה ותמורותיה של הרגעה (שטיל) מעולפת זו.

מיד עם צאתנו מחיפה הולקה העבודה למשמרות. כל קבוצה נמצאת על משמרתה בחילופים פנימיים. 4 שעות במשך היום 4 שעות במשך הלילה. על כל משמרת אחראי קצין. תפקיד אנשי המשמרת: לעמוד ליד ההגה, לדאוג למצב המפרשים, להכין את האוכל, לשטוף את הכלים, לערוך תצפיות מסביב ולהוציא לפועל את כל שאר העבודות בספינה. יתר האנשים שאינם במשמרת התורנית, עסוקים בעבודות שיגרתיות, כגון: נקוי הסיפון והספינה, צביעת חלקי ברזל, תיקונים. בשעת הצורך עומדים הם לעזרת אנשי המשמרת התורנית.

במשך כל הלילה נמשכה ההרגעה והספינה התקדמה בעזרת המנוע בלבד. עם בוקר נתגשבה רוח דרומית מערבית. הריי מונו את המפרשים. הפסקנו את המנוע ו„ולדורה“ החלה לחרוש את נתיבה במים היורקים בשקט ובמהירות. הים היה קרעיד גלים חלקים ונמוכים. שום דבר ראוי לציון לא קרה במשך היום. הרוח הלכה וגברה ובשעות הצהריים עברה מערבה יותר. ומ' אחר שהיתה זו רוח נגדית נאלצנו לסטות מן הדרך על מנת לחזור אליה עם שני כוון הרוח לטובתנו.

כלילה השני להפלגתנו, התגברה הרוח עד כדי להרעים את פני הים. הספון הוצף

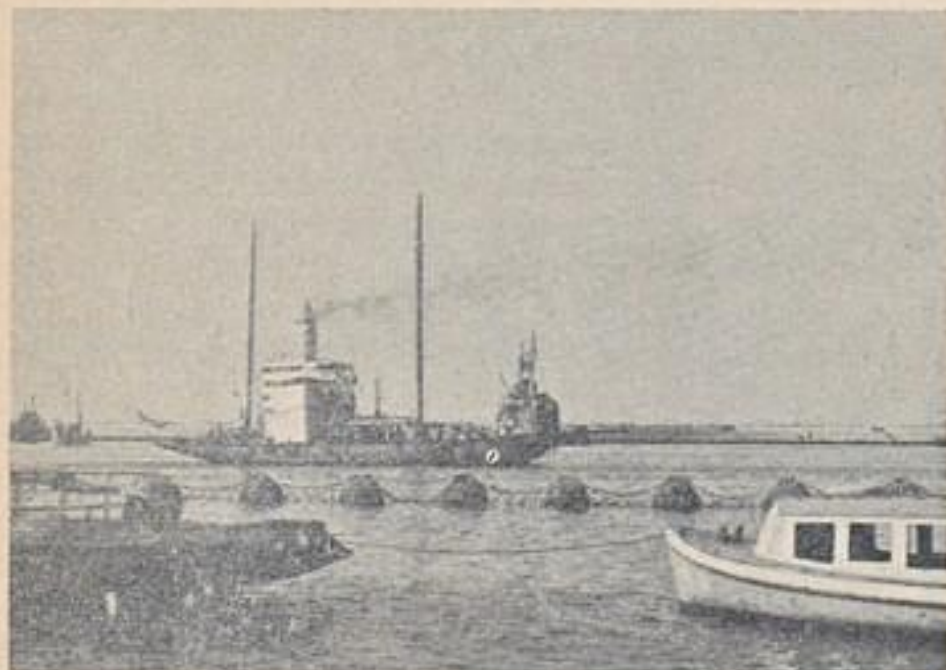
הסיפון המתנדנד לצדדים. את המפרשים המתוחים עד קצה גבול יכולתם ואת החרטום החותך נתיבו בתוך משא המים האפלים.

בשעה 2 לאחר הצות, בהגיע הרוח לשיאה, נקרע אחד מיתרי המפרש הראשי (נפיקדקד). מיד הוצעו האנשים לספון כדי להוריד את המפרש לבל יקרע. הבחור רים נחלצו מתוך משכביהם וניקו לסיפון מבעד לפתחים. הורדת המפרש, שהיא בדרך כלל עבודה לא קלה, נעשתה עתה למרות התנאים הקשים במהירות ובזריזות רבה. המטכנו להפליג בעזרת שני מפרשים בלבד: האחורי והקדמי ביותר (השלוח).

השעה היתה 3 לפנות בוקר. לפי החישובים שלנו היה עלינו להבחין כבר בניצן נוצי המגדלור שבכף כיטי (צפונה לליס סול). ואכן, כך היה, כעבור זמן מה הבחנו בין הגלים בניצנציו של המגדלור. התקיי רבנו יותר לחוף והגדרנו את מקומנו על המפה. הרוח שככה במקצת. סימנו את הקורס החדש ופנינו לעבר לימסול.

בבוקר הבחנו מבעד למשקפות בדמותה הלבנה של „קדמה“ שעגנה בלימסול; בין עובדיה נמצאים חברינו — בוגרי בית הספר הימי מסחוריים מוקדמים ומאוחרים יותר. עם הכנסנו לספיץ החלפנו אתה ברכות בדרך המקובלת, על ידי הורדת הדגלים והרמתן. לאחר שהשלטנו עוגן בקרבתה, הגיעו ביכ שלטונות הנמל ובדקו את הניירות שלנו. החילת לא הרשו לנו

מים והנמצאים על גבו נרטבו יותר ויותר עם כל התות גל. חרטום הספינה היה שוקע מדי פעם לתוך הגלים ועולה שוב אל מול השמים המכוכבים, כשהוא נושא על סיפנו נחשולי מים קצפיים. יללת הרוח בין יתרי הספינה וחבליה גברה עם התוות הגלים שהציפו את הסיפון. סגרנו את ששת הפתחים לבל יחדרו המים פנימה. טובן מאליו, כי מתוך כך גבר החום בתאים ולא פשוט היה להרדם בטלטולים ובמתק הזה. התגאי עמד בחדרי התגה והשיט את ידיות הגלגל בין ידי, כשעיניו קבועות במצפן. הגלים הנבירו את הלחץ על לוח ההגה וכדי לשמור על הקורס הנכון צריך היה להשקיע מאמצים לא קטנים. מבעד לחלונות התא המנוסים ניתזו מים מלוחים אפשר היה לראות את



„ולדורה“ במימי חיפה. „קדמה“ נראית מבין תרנית.



— אי המון? — הקסטנט יענה.

אותו כהוגן לבל יסחף מהסיפון על ידי הגלים. במצב זה אי אפשר היה להמשיך בהפלגה. החלטנו לחפש מקלט בחיקו של החוף או מאחורי אחד הצוקים. הנענו את המנוע ומהרנו להגיע למקום המקלט כש שני מגדלי־אור משמשים לנו כנקודות אחיזה לכיון דרכנו. התרחקנו מעט מהחוף לבל נעלה על שרטון או נתרסק על אחד הצוקים.

עם התקרבונו למקום שבו בחרנו למסי תור פסקה הרוח המערבית ומיד תחלה נושבת רוח מזרחית חזקה. זו מנעה מאתנו את האפשרות להסתתר במקום זה. נאלצנו לחזור ולצאת לים הפתוח ולפנות מערבה לעבר הסטרה. אך יצאנו לים הפתוח — נתקענו למערבולת גלים. מצד החרטום תקפו אותנו גלי הרוח המערבית החזקה שנשבה לפני כן ומצד הירכתיים התדפקו בנו גלי הרוח המזרחית שהלכה הלך וגבור.

בשעה שהחרטום התרומם על גל, בא סמערב נחבטו הירכתיים חבטה חזקה מאד מגל שני שבא מאחור. החבטות ועזעו את הספינה כולה ורק כאן נוכחנו לדעת עד כמה יציבה הספינה ועד כמה היא יכולה לעמוד בפני הגלים והסערות.

המשכנו את דרכנו לעבר רורוס. בשעה מאוחרת בלינה נקרא המפרש הקדמי השני (השלוח) הקשור בקצה קלונס החרטום. היה הכרח להסירו. אחד הבחורים נשלח לפתוח את חבור המפרש שבקצה השלוחה. כשהוא חגור חגורות הצלה וקשור במותניו לחבל. גלי הים היו חזקים כל כך שמדי פעם היה החרטום ויחד אתו הבחור נצמד

להוריד מפרש. שאירעה לו תקלה. ולהעלר תו חזרה ולקשור את כל הדברים הניתנים לטלטול על הסיפון. לבל ישמנו ויטרפו עיי הגלים. המסמרות הוגברו והאחראים לספינה נמצאו משך כל הזמן על הסיפון. סדר החיים בספינה הומרה.

קושי מיוחד גרם האוכל. בדרך כלל טצויד תא המטבח המיוחד שבספינתנו בתנור משוגלל המוסק בפחם. שאפשר לבשל בו וגם לאפות. לא השתמשנו בו. כי עליו להיות מוסק במשך 24 שעות ביממה והחום הרב השופע ממנו מגביר רק את הלהט והמחנק בספינה. במקום תנור השתמשנו איפוא בפרימוטים.

בימים הראשונים כשמוג האויר היה נוח בישלנו מרק ובשר שהיו שמורים במקרר והארוחות היו ממש כיד המלך. אך בגבור הסערה — קשה היה לבשל בצורה כזאת מאחר שהסירים וכל יתר הכלים שעל גבי הפרימוטים התחלקו עם השלטני לים ונסלו. התחכטנו וקשרנו את הסירים בסידורי פסנטים מקוריים עד שהים נואש והניח לנו להשלים את הארוחה.

אולם המצב הלך וגרועה" כאשר באחת מהבטות הרוח נקרא החלוצ (מפרש קדמי) והיה הכרח להורידו. כיון שהורדנו אותו הופרע איוון יתר המפרשים. דבר שהקשה מאד על השליטה בהגה. במשך כל אותו יום (יום ד') ובלילה שלאחריו הפלגנו בים פתוח ולא ראינו לא חוף ולא כלי שיט כל שהוא. ים ושמים ואנחנו.

ביום ה' היה מוג האויר קשה. מדי פעם כמעט היה נקרא אחד החבלים וכל האנשים היו מוזעקים לסיפון כדי לתקנו ולהחליפו. אוצר החבלים שנמצא ברובה הלך ואזל. ההתאמצות הסתמדת התישה את כוחות הבחורים ומה גם שלא לכולם היה תאבון לאכול... הגלים לא פסקו לשלי טל את הספינה לגבהים, לעומקים ולצדדים. בשעות אחר הצהריים הבחנו מבעד לערפל בשרטוטי יבשה. זיהנו את המקום כקטע סכף קלדונית שבחוף התורכי. הרוח התגברה בינתיים והגלים הלכו וגבהו. התק' רבנו במהירות רבה לעבר החוף ולפנות ערב הוינו כבר בקרבתו. החוף במקום זה היה תלול מאד ומתוך שצף גלי החוף הודקפו צוקים גבוהים וחדים שהטילו אימה. כל הסביבה נראתה חשופה ושוממה. סימן תחיים היחידיו היו השחפים המרובים, אשר קננו בין הצוקים. על רקע הצוקים השחורים בלט מאד בנינו הלכן של המגדי לור שהודקרו כאצבע מול השמים.

עם השכה. כשהתקרבונו לחוף, החל להתרופף אחד החבלים של המפרש הראי שי. בדאגה רבה עקבנו אחריו עד שנקרא והמפרש נשמט על הסיפון. כל האנשים עלו מיד על המפרש. קפלו אותו וקשרו

לעלות על החוף. מאחר שלא היו בדינו תעורות על זריקות נגד דבר, אולם אחרי מרימ והשתדלות נתנו לנו לרדת. חלקנו את אנשינו לשתי קבוצות: האחת נשארה בספינה. כי הרוח היתה חזקה וצריך היה להיות מוכנים לכל מקרה. והשניה התכר' נגה לרדת לחוף בסירת־המנוע, אשר ולדורה" נושאת על סיפונה. ברגע שעמ' הא הקבוצה לרדת לסירת המוטור החלו עונגים של שתי ספינות מפרש גדולות. שעגנו בקרבת מקום. להגדר על פני קרקע הים והספינות התקרבו אלינו במהירות רבה. היתה סכנה. כי הן התנגשנה בנו. כדי למנוע את הסכנה הנענו את המנוע והיינו מוכנים לכל תמונן שידרש. אחת הספינות עברה קרוב מאד לידינו והמשיכה להתגור. השניה זרקה את עונגה השני ונעצרה במרחק קטן מאתנו. היה חשש רב להתנגשות. כאשר מהינו בפני האחראי על המפרשים על אי והירותו, אמר לנו: "אין זו אשמתנו, אשמת אלהים היא". לא היתה לנו כל דרך אחרת, אלא להרים את העוגן שלנו. להתרחק מהמקום ולעגון שנית. אך בשעת הרמת העוגן התברר, כי המפרשה זרקה את העוגן שלה על העוגן שלנו. כך שהעוגן שלנו הרים אתו את שרשרת העוגן של המפרשית. השתחררנו ממנה בוריוות של בקיאים.

למחרת (יום א') שקטה הרוח. מוג האויר השתפר והבחורים נסעו לטיול בהי רים. כל משרדי הנמל והחנות היו מגורים כל אותו היום ולא יכולנו להצטייד במזון ודלק ולסדר את התעורות הדרושות להמי שך ההפלגה. נאלצנו לחכות. אולם גם למחרת היום (יום ב') לא יכולנו לצאת לדרך מאחר שהרוח נתגברה שוב ונשבה מנגד לכיון נסיעתנו. ניצלנו את הזמן הפי נוי לקנית מזון ודלק ולתקונים שונים במפרשים ובספינה. אחרי סדור התעורות הדרושות נמל יצאנו לדרך ביום ג'. במי שך ימי שהותנו בלימסול וגם בסזולים שערכנו. נהנינו מיחס אדיב של השלטונות ותישבי המקום.

יצאנו בשעה 2 אחר־צ. הרוח היתה נגדית ונאלצנו להתקדם בעזרת המנוע. בתוך המסרץ היה הים שקט והרוח נשבה ברמות. אך בים הפתוח התגברה הרוח והגלים נודעמו. התקדמנו לאט מול הרוח המערבית—צפון־מערבית שנתחזקה והלכה בהדרגה. ללכת מול הרוח פירושו ללכת גם מול הגלים. לכן היה החרטום נתקע בגלים לאחר ירידה חזקה והמים השוצפים הציפו את הסיפון לכל אורכו.

כך עבר עלינו כל אותו יום. בלילה עמדו אנשי המסמרת ערים במקומם וקראו את עיניהם מול האפלה. מדי פעם בפעם היה צורך להוסיף את כל האנשים. כדי

יורד-ים / קריאת הים

(מתוך פנקס רשימות)

...כאשר אני יושב זמן ממושך בעיר, מבלי לראות את הים, חש אנכי שמשוהו חונק אותי. מרגיש אנכי שאיני יכול לנישום לרווחה. תחשבו ודאי, שכשאני רואה את הים את הים אני כולי שמחה ועליצות, אך לא כן הדבר. האם אתה עלך כשאתה אוכל לחם? האם אתה יוצא מכליך כשאתה נושם אויר? לא! אך נחם פעם שלא לאכול לחם ולא לנשום אויר והדבר יכביד עליך במקצת. הוא הדבר ביחס לים. אין זו התלהבות של טירון שהתאהב בים — הגועש, השקט, הירוק, הכחלחל, המקסים.

זה בדם! אין זו גוזמא ולא התיירות. גם אנכי נסיתי תחלה להתקומם נגד הרגשה זו. כל ישותי התמרדה נגד הרעיון, שנעשיתי, עברתי לים, כפי שאתם תקראו לזה, אך הנה חשתי שוב בדבר רק לפני זמן מה. כשחזרתי לנמל אחר ששה שבועות של חיי יבשה.

אמנם כן, יש דבר, שהאנגלים קוראים לו "קריאת הים" (The Call of the Sea). הוא יש נני, לא כל אחד שומע קריאה זו, אך יש מי שאינו יכול שלא לשמוע.

נים והאחראים על המשמדות. ידענו שאם יקרע לנו עוד מפרש אחד, או הבל חיוני, נמצא במצב קשה, תחלטנו לחזור, תחלטה זו, אם כי גרסה לבחורינו אכזבה, נתקבלה עליידי כולם מתוך הבנת המצב, כולם היו עייפים מאד מהעבודה המאומצת ומחוסר שינה.

סובכנו את הספינה, הורדנו את שלוח הסערה והתחלנו להפליג עם הרוח. הגלים היו חזקים מאד. הים היה לבן מקצף וסיפון הספינה נשטף מדי פעם בגלים שרדפו אחרינו מאחור ומתצדדים. נהיגת הספינה במצב זה קשה מאד ודורשת אימון רב. ולכן נבחרו כהגאים רק הבחורים המנוסים ביותר שהתחלפו ביניהם במשך כל הזמן. שאר הבחורים טלאו תפקידי תצפית ועזרה. הסערה נמשכה במשך כל היום (יום 7) וכל הלילה. התקדמנו במהירות של 8 קשרים.

בשבת בבוקר הבחנו בחופי קפריסין. הרוח נחלשה במקצת והמשכנו בדרכנו. במוצאי שבת נחלשה הרוח מאד. תקנו את המפרשים, הרימונו את המערך כולו והספינה החליקה בשקט ובנחת על פני המים. היה זה הלילה הראשון שבו יכולנו לעצום עין ולנוח מנוחה שלמה. ביום הראשון בבוקר פסקה הרוח לגמרי והים שקט. שוב הנענו את המנוע והתקדמנו בעזרתו. ביום שני לפנות ערב (כ"8 לאיגוסט) נכנסנו לנמל חיפה.

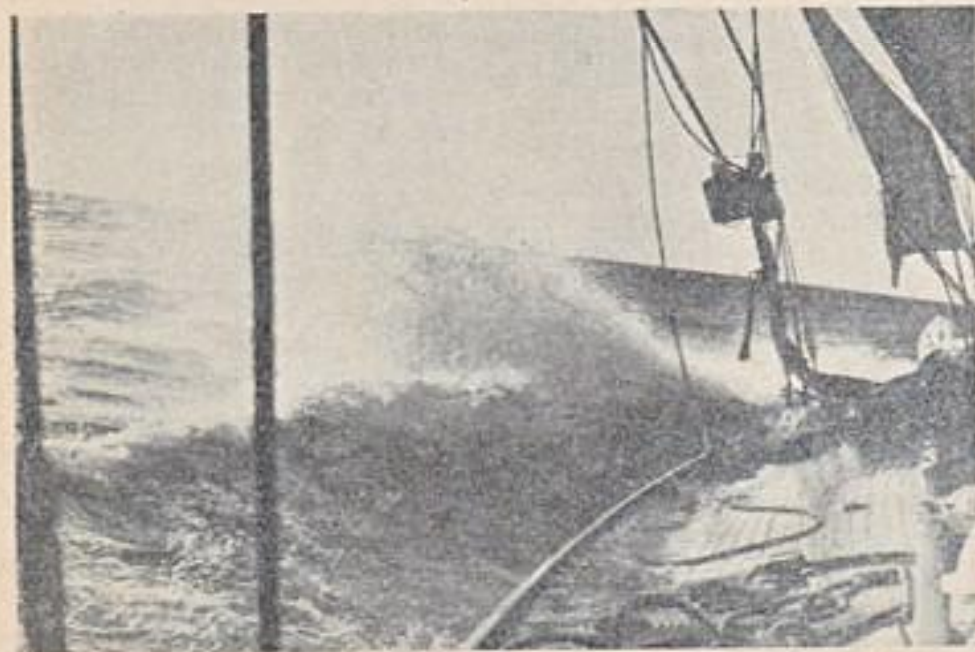
אם כי לא הצלחנו להגיע למטרותנו — האי רודוס — היתה להפלגה זו חשיבות רבה. הבחורים עמדו בניסיון של הפלגה במזג אויר קשה, נסיון שאינו מזדמן בכל הפלגה אחרת.

לקצה השלוחה שוקעים מתחת לפני המים ועולים שוב לגובה רב. למרות הסכנה שבדבר מילא הבחור את תפקידו באומץ רב ובחצלחה רבה. המפרש הותר, הוכנס לספינה וקופל כראוי. לאחר שהורדנו גם את המפרש הוח המשיכה הספינה להפליג ברוח המזרחית רק עם המפרש האחורי היחיד שצומצם וקופל עד מחציתו.

בצורה זו התקדמנו במשך כל הלילה ולפנות בוקר הגענו לכף טוגרבורן, מרחק שבעים מיל מזרחת מרודוס.

עם האר היום (יום 7) שוב החלה נושבת רוח נגדית חזקה שהלכה וגברה מרגע לרגע. ברוח כזו לא יכלנו להפליג רק עם מפרש אחורי, לא היתה דרך אחרת אלא להוציא מהמחסן את "שלוח הסערה", להרימו בחרטום ולהפליג נגד הרוח. בגלל הגלים והרוח החזקה לא הצלחנו להתקדם והספינה רק סטתה הצדה. והרוח בינתים כלהכעיס גברה והלכה. הגלים החלו להציף את הספינה ולאט לאט התחלנו לאבד את השליטה עליה.

למרות המצב הקשה חשבנו בכל זאת להמשיך ולחכות עד שהסערה תחלש. הסיפון היה במשך כל הזמן מוצף מים, הגלים באו עלינו ברחיפות רבה והמים שהיו על הסיפון לא הספיקו לצאת מהחורים שבדפנות. גם הדלק והמזון שהיו אתנו אילו והלכו. הנענו את המנוע ונסינו להתקדם בעזרתו, אולם גם דבר זה לא עלה בידנו. ראינו שבצורה כזו אין כל אפשרות להמשיך בהפלגה. הברירה שהיתה לפנינו: לחזור כמאה מילין ולהסתגר במקום שנקבע בערב הקודם או להפנות את הספינה ולחזור ארצה כשאנו נדחפים מאחור על ידי הגלים והרוח. קראתי להתייצות הקצרי



(הצילומים — פוטו ארדה)



קרבת קו הנמל ב"שיוט הערים"

משרי סערה מציפים את ספון. ארלוורוב"

שלוש סירות בראש

בתוך 14 הסירות שנגשו לזינוק, חזרו מיד חמש הסירות של סניף ת"א. בסירתה של בתים הל קלקול במערך לרגל הסערה והיא עלתה אל החוף בקרבת הרצליה. קרוב לשעה 4 אחר-כך נכרה והלכה הרוח הצפונית. אף הגלים נבהו. אולם שלוש סירות — דוד נפתא, בפיקודו של מנחם לובלסקי, רוניה רבינוביץ בפיקודו של גדעון בלומנטל וניסן סט" בפיקודו של יוסף קריג, — הלכו בראש ובמרחק של כמה מילין משאר הסירות שבשייטת. אף ספינתנו הגדולה והגבוהה דמתה בעינינו לאותן הסירות הקטנות, העולות ויורדות לפי קצב הגלים. ספוננו הפך מדי פעם כפעם, בריכה קטנה, ושנים מבין האורחים קבלו על עצמם באותה, משמרת את התפקיד לשטוף את הספון.

מערב עד בוקר

אט אט שקעה החמה. פה ושם עוד נראו סירות המפרש, כסירות צעצוע בתוך אס" בטיה ממש. הרוח לא הפסיקה את נשיבתה והים לא שקט מועט. לפתע נתגלה לפנינו מראה מרהיב עץ — קשת אור, והאור הולך וגדל, הולך וחזק. אנו מתרחקים מהחוף לעומק ואילו האור גדל. רק עתה אפשר היה להרגיש בהבדל בין שתי העד רים: יפו ותל-אביב. לאורך כל חוף הים היהודי הבחנו ביישובים לפי האורות: הנה רמת-גן ונבעת שאול, הנה הרצליה על איזוריה, עיר היהלומים נתניה ומושב העובדים הותיק, והנה גם המושב המשותף של החיילים המשוחררים. ומכאן — השכה עד לקיסריה והדרת. רק כ-10 בערב ראינו לפתע אור. הירה שפך את אורו מעל לעיר

היהלומים. מעתה מוארת דרכנו עליידי הענלה. שעות על שעות טולטלנו. לא אחד מהסלעים והאורחים הרגיש את עצמו ברע, אך אנשי הספינה דאגו לנו וטפלו בנו. ממש כשפל הורים בילדיהם. את בגדי הים החמים מסרו לנו. האצילונו ותשקונו. לפנות בוקר הרגשנו, כי שקט במקצת הים ורוח מזרחית החלה נושבת. פאתי המזרח האדימו, שלל צבעים נהדר נראה בשמים. היתה זו שעת זריחת החמה מעל להרי הכרמל. מרחוק, בקרבת, אי היונים, השיגה עינינו שלוש סירות מפרש. כמו שהתברר אחר כך נאלצו שתי סירות של נתניה להפסיק את השוויט לכמה שעות (דבר המותר לפי תקנון התחרות), כדי לחכות לרוח מזרחית. וכמה מימאי חיפה נאלצו לשאוב מאחת הסירות את המים שהגיעו עד למחצית גבהה וכך המשיכו בהפלגתם.

הים לא יפחידנו

תוך מאמצים והיאבקות של שעות מרובות הצליחו הימאים הצעירים של הפועל לקיים את אשר הטילו על עצמם: כעבור 18 שעות ו-30 דקות הניעה הסירה הראשונה, דוד נפתא, למחרת הפצה — ל-אי הסרטנים שמסול ל-נותיים, עתליה, 25 דקות אחריה באה, ניסן סט" ואחר כך — דוד בן-גוריון, רוניה רבינוביץ ו-גר" שון קוסלר. האחרונות הגיעו שתי הסירות של הפועל נתניה — עמנואלי ו-אליהו גולומב.

— הים לא יפחידנו אמר אלו צעיר בן 16 בעמדנו על החוף לאחר 20 שעות שיש כשפניו וזהרים מאושר. בפעם הבאה נצליח יותר, אין דבר. אכן — הכל תלוי במזל.

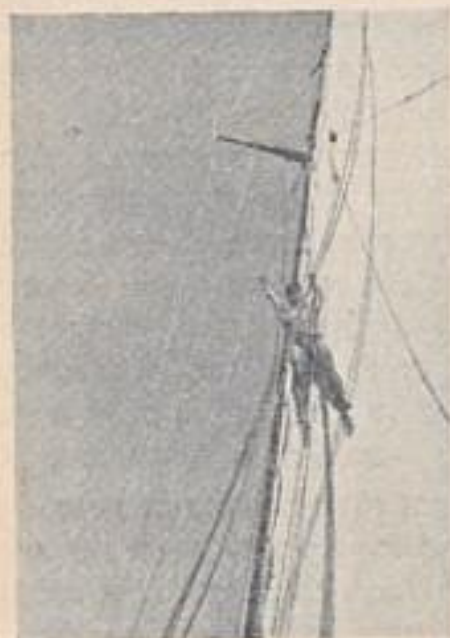
— הכל תלוי במזל — סח לי אחד הימאים הצעירים של הפועל, בעלותו אל ספינת האימונים, ארלוזורוב, על מנת להילוות אל חבר העתונאים ולהשתתף בשוויט הערים המסורתית החמישי תנערך, מטעם מרכז הפועל. לזכרו של איש הים העברי רב הפעלים זיאמה הייקין ז"ל. — אין אתה יודע אף פעם מה צפוי לך. הפעם הזאת הכין לנו, כנראה, המזל הפתעות.

ואכן, כך היתה. משינתן אות הזינוק (עי השופטים ש. טנקוס וי. טרס) היתה, כלהבעים, רוח ננדית, מהצפון אל הדרום, ואילו השוויט עצמו הוא מן הדרום (תחנת רידנינג בת"א) אל הצפון (לחוף, גוה ים עתלית), ואם זוהי ההתחלה, מה יהיה המשך?

14 סירות לתחרות'שים

היתה זאת המונה מרהיבת עין כש-14 סירות מפרש — ועל תרגינה דגלים אדומים קטנים — זנקו, וכמעט כולן בקו אחד, אל עומק הים והתרחקו לכמה מילין ימיים מהחוף, אותה שעה הצטופפו על סיפונה של ספינת ארלוזורוב, שהיתה מקושטת דגלי קוד, כל המסובדים, וכל אחד יעץ כמובן לעצם המלווה אותם, איך לתפוס, שתי ומת...

הספינה ע"ש ארלוזורוב איננה פנים חדשות בתוכנו ולא מן הצעירות שבכלי השיט שלנו. היא נרכשה ע"י התאגדות הפועל בשנת 1938 וכבר, שילמה את עצמה, שטח מפרשיה 165 מ"ר ואורכה 16 מטר, ב-בטנה תאים נאים למסלונים כה, כרבי-חובל לה משמש דב זינגשטיין, איש חיפה.



במרומי התרן הראשי



הנערה ניצן מקרית עמל מעלה את המפרשים

דו"ק לונדון / מערבה!

אפרים תלמי / ה'ים

שָׁמַיִם וְאֲדָמָה
עַד אֶפְסֵי אֲפָקִים,
וְשָׁמַיִשׁ נִזְרָת
וְהַכֹּלֶת נִזְרָת,
וְרָקֵת מֵאֶפֶס אֶל אֶפֶס.

בְּזָמַר זָרוֹם
שֶׁל גַּל וְשֶׁל רוּחַ,
שֶׁל חוֹל וְשֶׁל צֶרֶף,
שֶׁל פֶּלַח וְנֶדֶף
קָרִיף שֶׁל טָיִם קְלִי-הַיָּסִי.

עֲתִיק הוּא הַזָּמֵר
אֵין סוּף לוֹ, לֹא זָמֵר,
עֲתִיק גַּם חֲנֹשׁ הוּא,
שֶׁלוֹ גַּם נֶגְנֵשׁ הוּא,
שֶׁשׁוֹ וְנִגּוֹן בּוֹ זָמְקוּ.

כִּי תִכְלֹת וְנִגְה
וְסֶעֶר וְרִגֵעַ
וְאֶפֶס וְצֶמֶר
שֶׁל לֵיף וְשֶׁל שֶׁחַר -
קָלֵם בְּאֶחָד בּוֹ זָמְקוּ -

כל אשר תעשה יהא מכון אלי מערב!
(מתוך "הוראות השיט לכף הורן")
שבעה שבועות היתה ה"מארי רוג'ארס" מפליגה בין המעלה 50 באוקינוס האטלנטי והמעלה 50 של האוקינוס השקט. פירושו של דבר, כי שבעה שבועות ארכו התלבטור יותיה מסביב ל"כף הורן". במשך שבעה שבועות נאבקה האניה עם ה"זקנים" האפורים של "כף הורן", עם גלי האוקינוס שהטפו ונופצו אליו. היתה זאת אנית עץ. המאבק הבלתי פוסק קרע בחיבוריה ופעמיים ביום צריך היה להחליף את המשמרות ליד המשאבות.

ה"מארי רוג'ארס" עיפה במאד בהפלגתה זו. צוות המלחים כשל מעייפות ודן קולן הגדול, רב חובלה של האניה, התיגע אף הוא. הוא היה כנראה עיף מכולם, כי עליו רבצה האחראיות למאבק איתנים זה. רק לעתים רחוקות היה שוכב לישון. ובבגדיו שכב, גם בלילות לא היה עוזב את הסיפון. גדול קומה היה ובעל שרירים. אמיץ לב ושזוף שמש ושעיר כאורנגוטנג. שלושים שנה עברו עליו בים. מתשבת פעולה אחת היתה מעסיקתו תמיד: הוראות השיט ל"כף הורן". כל אשר תעשה יהא מכון אלי מערב! — על זאת בלבד חשב תמיד.

מערבה!! הוא הסתובב ליד הכף, הלוך וחזור, במשך ימים רבים. כתריסר פעמים נאבק ליד כף הברזל וברוח הצפונית-מזרחית או הצפונית-צפונית-מזרחית, במרחק של כעשרים מילין מהחוף. בכל פעם ופעם הדפתהו הרוח חזרה, לצד מזרח. הוא נלחם בנחשול הרוחות, שסחפוהו דרומה, עד למעלה ה"64, אל תוך ים הקוטב הדרומי, המכוסה קרחונים צפים. את נשמתו מוכן היה למכור אפילו לשטן ובלבד שתנתן לו רוח אלכסונית, שתקחהו מערבה ותעבירהו אל מעבר לכף. אך הוא נסחף מזרחה. ביאשו נסה לעבור דרך מיצרי לה'מאר, בהיותו כבר במסצית הדרך התחוללה רוח צפונית-מערבית, שסחפתהו צפונה והקר הגיע ל"28.88 מעלות. הוא פנה אחורה ונמלט על נפשו מפני סופת ציקלון, בהתחמקו מסלעי השן השחורים שכפשע היה בינו לביניהם; אילו נתקל בהם היו מרסקים את ה"מארי רוג'ארס" לחלוטין. פעמיים הצליח לעבור מערבה לסלעי דיאגו ראמיראס ופעם נצל בנס כשבין שתי סופות שלגים השגית במרחק של כרבע המיל צוק סלע — מקום קבורתן של אניות רבות.

קפטן דן קולן היה מעלה זכרונות משלושים שנותיו בים. לא! מעולם לא נשבה רוח סערה כזו. והאניה היתה נאבקת אותה שעה, כאלו רצתה לאשר את דבריו. היא הוצפה מים עד לדלתותיה. המפרש הראשי החדש שלה ומפרש העזר נסחפו כגיר דקיק וחמשת המפרשים המקופ-

לים והקשורים ביתרים כפולים נסחפו אף הם ונקרעו מעל התרנים. לפנות בוקר הוצפה "מארי רוג'ארס" שנית. חורים נוקבו במעקה האניה, על מנת להוציא דרכם את המים, שנצטברו על הסיפונים.
רק אחת בשבוע בערך היה רב החובל דן קולן זוכה בקרן אור שמש מעטה. פעם זרחה השמש בצהריים במשך עשר דקות רצופות ומיד לאחר זאת שרקה שוב הסערה. כששתי המשמרות היו מורידות בכוחות משותפים את המפרשים, ושוב נקבר הכל בחשכת סופת השלג המתקרבת. פעם קרה שבמשך שבועיים ימים לא יכול היה דן קולן לקבוע לא את מקום השמש ולא את מקום האניה. קדרות אפרורית כסתה את פני העולם. העננים היו אפורים; הים הגועש דמה לעופרת באפרוריותו; הגלים הסוערים הפכו אפור. אפילו השחפים הבודדים נראו אפורים. השלג המשתולל לא היה לבן, אלא אפור כולו. מתחת לתכריכי השמים הקודרים.
חיים על סיפון ה"מארי רוג'ארס" היו אפורים-אפורים וקודרים. פני המלחים כחלחלים-אפורים. חרושי חתכים ומוכי חבורות סבלו איומות והפכו לצלי אדם. במשך

שבעה שבועות רצופים לא ידעו יובש מהו, לא בתאים ולא על הספון. הם שכחו טעם שינה, כי כל הזמן כמעט היתה בתקפה הפקודה — „כל המלחים על הספון“. לסרוגין חטפו קטעי שינה קלה, מלאת יסורים, ואף אז שכבו לבושים במעילי השמן, דרוכים ומוכנים לפעולה. כל כך חלושים ורצוצים היו עד ששתי המשמרות גם יחד הספיקו לעשות רק את עבודת המשמרת האחת. מכאן גם זה המצב „הכך“ של שתי המשמרות על הספון. „צל אדם“ אין בכוחו אף להשתמש מתפקידו. סבה פחותה משבירת רגל לא שחררה את האיש מעבודה. והיו גם שנים כאלה שנשחקו ונמחצו על־ידי המים שהציפו את האניה.

ג'ורג' דוראטי אף הוא הפך לצל אדם. הוא היה הנוסע היחידי על הספון. ידידם של בעלי האניה היה ובחר בנטיעה זו להשבתת בריאותו. אך שבעה שבועות ליד כף־הרץ לא השביחו את בריאותו. הוא נשם ונשף בכבדות בתוך תאו במשך לילות ארוכים. ובהיותו על הספון, כה מסורבל בבגדיו היה — לשם חום, עד שדמה לחנות נודדת של בגדים ישנים, בצהרים, בשבתו ליד השולחן בתא הקודר, לאור פנסי ים שדלקו בלי הרף, נראה כאדם האפור ביותר, החולה ביותר והעצוב ביותר על הספון. אפילו חברותו של הקפטין דן קולן שישב מולו, לא עודדה אותו. הקפטין דן קולן היה יושב ולועס, מסתכל בזעם ושותק כל הזמן. זעמו היה מכוון כלפי השמים ובכל גניסה ונגיסה היה חוזר על מחשבתו היחידה ועל הגיגיו שלא הרפו ממנו — מערבה! מערבה!

בשבת בבוקר, ב־24 ליוני, התעורר ג'ורג' דוראטי מלא רוח־חיים ותנועה. הוא גילה שהמארי רוג'ארס נדחפת על־ידי רוח דרומית־מזרחית מיבבת, מכל המפרשים הועלו רק העליון והחלוץ. יותר מזה לא יכלה האניה לשאת. אך גם בשנים אלה היתה האניה מתקדמת במהירות של 14 קשרים. הכוון היה מערבה. סוף־סוף תעבור האניה את „כף הורן“, אם רק תתמיד הרוח לנשוב. סיומו של המאבק נראה כבר באופק. אך קפטין קולן, נראה היה כאלו אין הוא מרוצה מזה ביותר. הוא לא יכול היה להשלים עם כך, שהאלהים ידע כי רוח זו היא לרצון לו. אין האלהים רוצה אלא להרע — היה סבור תמיד. הוא האמין בתום לבו, שלו היה האלהים יודע עד כמה רצויה לו רוח זו. היה מפסיקה מיד ושולח לו במקומה רוח מערבית. על כן רטן וקלל, כאלו רצה לרמות בזה את האלהים.

במשך כל יום השבת ובערב שלאחריו התקדמה ה„מארי רוג'ארס“ מערבה. בהתמדה גמאה את 14 קשריה ובבוקרו של יום ראשון השלימה כבר 350 מילין בקו הפלגתה. לו אך תתמיד הרוח, תצליח האניה לעבור את הכף. אך אם תפסק הרוח והצקלון יגיח מדרום־מערב ומהצפון, תזרק ה„מארי רוג'ארס“ אחורה ותהיה באותו מצב שהיתה בו לפני שבעה שבועות.

ואכן, כך היה. ביום ראשון בבוקר הואטה הרוח. הם

הגדול שכך קמעא ונרגע. שתי המשמרות פדשו את המפרש־ים, אחד אחרי השני, בכל המהירות שיכלו. קפטין קולן הסתובב אותה שעה על הסיפון. הסיגרה הגדולה שלו בפיו, והוא צוהל ומחייך, כאלו שמחתה הרוח הרוגעת. אך בעצם, בתוך תוכו, התעמר כלפי האלהים על שנטל חיים מהרוח המבורכת.

בצהרי היום אחרי הצלצול השמיני פקד קפטין קולן להעלות את המפרש העליון. האנשים טפסו ועלו במהירות למעלה התורן. לא הכוון המערבי בלבד זרזם, כי אם גם השמש המיטיבה, שהאירה להם וחממתם והוסיפה גמישות לאבריהם הנוקשים. ג'ורג' דוראטי עמד ליד קפטין קולן בירכתי הספינה, לא עוד עטוף בבגדים מרובים כתמיד, והוא מסתכל במחזה.

ופתע — אסון. חטוף ומהיר. קריאה נשמעה ממוט המפרש העליון הקדמי: „אדם נפל לים!“ גלגלי־הצלה נזרק למים ובו ברגע נשמע קולו הצלול והתקיף של הקצין השני: „הטה בחזקה את ההגה!“

ההגאי אף לא זע. הוא ידע יפה מה עליו לעשות מאחר שקפטין דן קולן עמד לידו. הוא רצה להטות את ההגה, להטותו בחזקה, כליל. הן חברו טובע בים. הוא זרק מבט בקפטין, אך לא קבל ממנו כל אות לפעולה. — „הטה! הטה ההגה!“ — שאג קצין המשנה, בזנקו לירכתי האניה. אך באותו רגע שראה את קולן ליד ההגאי חדל להשמיע פקודותיו. והקפטין דן קולן הענק עומד ומוציף את הסיגרה שלו ואינו אומר דבר, ומאחורי האניה, על פני המים, נראה המלח שנפל מתרחק במהירות. הוא תפש בגלגלי־ההצלה ונאחז בו. איש לא דבר, איש לא זז. והאנשים שלמעלה נאחזו במוטות המפרש העליון והסתכלו אלה באלה בפנים מוכי־אימים. וה„מארי רוג'ארס“ אצה רצה קדימה, מערבה!! היתה דקת דומיה ממושכת.

— מי היה זה. — שאל קפטין קולן.

— מופס, אדוני — ענהו המלח שליך ההגה.

ומעל סיפון האניה ראו את מופס עולה לפרקים על גל ונעלם לרגעים. והגל גדול אך לא סוער ומעלה קצף. בים כזה יכולה סירת הצלה לעבור בלי כל קושי. וה„מארי רוג'ארס“ היתה יכולה להעצר בדרכה.

בפעם הראשונה בחייו נוכח ג'ורג' דוראטי בדראמה אמיתית של חיים ומות, דראמה קצרה ונתעבת, בה שקול היה מלח אלמוני, ששמו מופס כנגד מילין אחדים בקו ההפלגה. תחילה הסתכל דוראטי באדם שמאחורי האניה, אך עתה הביט בדרך קולן הגדול, השעיר והשוף, שבידו החיים והמות, העומד ומעשן סיגרה.

והקפטין עומד ושותק. רגע הוציא את הסיגרה מפיו, העיף מבט אל תרני ה„מארי רוג'ארס“ וכלפי הים.

— אספו את המפרשים העליונים — קרא.

כעבור חמש עשרה דקה ישבו כבר ליד השולחן הערוך לפניו בתא. לצדו האחד של ג'ורג' דוראטי ישב דן קולן הנמר, ולצדו השני — הקצין הראשון, היגינס הצבוע. איש



שׂוּל

ח'פ"ה רח' הרצל 47

נוסד בשנת 1929

ט ל ס ו ן 2 4 4 3

מציע לך את שרותו לרווחתך

זהירות לפני שתקנו!

קנית זהב, תכשיטים או
שעונים הוא ענין של אמון

בנדנדו קדימה ואחורה. המפרש האחורי נודעו ברוח. הקצין היג'נס פנה אחורה לראות את אשר קרה ונתקבל במבחר הקללות הנתעבות של קפטין קולן.

— אנכי חוקתי את היריעה כמו ידי — הצטדק הקצין הראשון. — אפילו קשרתי קשר נוסף ליתר בטחון. בטוח אנכי בכך.

— קשרת? — שאג הקפטין, בשעה שאנשי המשמרת השתדלו לתפוש את המפרש המתנופף לפני שיקרע לגזרים. — אפילו את זקנתך אתה לא תצליח לקשור. לא יוצלת, אשמאי שכמותך. אם קשרת קשר נוסף לחוזה היריעה מדוע זה נפתח פתאום? זאת רוצה אנכי לדעת. מדוע, לכל הרוחות, נפתח פתאום?

הקצין הראשון נסה שוב להצטדק בלי הצלחה רבה. — בלום את פיך! התריס כלפיו הקפטין קולן בסיימו את הדרשיח הקצר שביניהם.

ובהיותו לבדו בתאו בשעות שלאחרי הצהריים כתב ביומן האניה:

המלח קרל ברון נזרק הימה. בשעת סערה, מהמפרש העליון הקדמי. נסחפנו אותה שעה ברוח, ולמען בטחון האניה לא העזנו לעצור. גם סירת הצלה לא היתה מחזיקה מעמד על פני המים בסערה כזו.

ובעמוד אחר כתב:

הזהרתי פעמים מספר את מר דוראטי על הסכנה הרבה שבאייזוהירותו על הסיפון. התריתי בו שיום אחד ישבור את ספרקתו מסכת מוט המפרשים. מוט הכפרש האחורי שלא חובר כראוי גרם לאסון. הצטערנו כולנו, כי מר דוראטי היה אהוב ומחובב על כולנו.

קפטין דן קולן קרא מחדש בהתפעלות את יצירתו הספרותית, ספג את הכתוב וסגר את יומן האניה. הוא העלה אש בסיגרה שלו והביט נכחו בעינים פקוחות לרווחת. חש הוא שה"מארי רוג'ארס" מתרוממת ומתנועעת וידע, כי מתקדמת היא במהירות של תשעה קשרים. חיוך של שביעת רצון עלה בפניו השזופים והשעירים. אכן, עלה בידו לעבור מערבת.

מאנג'לית: אורי גולדשמידט.

לא פצה פה. על הסיפון אספו האנשים את המפרש המעופף, ג'ורג' דוראטי שומע את קריאותיהם. אך המחזה האיום אינו מרפה ממנו: אדם ששמו מופס, חי ובריא, נאחו בגלגל הצלה. במרחק של מילין רבים מאחורי האניה, בודד באוקיינוס... רגע הסתכל בקולן ובחילה תקפתהו; ברנש זה יושב לו בשלוה ובולע את אכלו בתיאבון רב. קפטין קולן לא נראה אפילו זועם, ורק בקולו היתה חרטה, כשאמר: הסערה שנשבה היתה חזקה. היה זה מן הנמנע להציל את האיש.

— הוא נפל ממוט המפרש העליון — התפרץ דוראטי בכעס. — אותה שעה העליתם את המפרשים העליונים. כחמש עשרה דקה לאחר זאת פרשתם את המפרשים המעופפים.

— הסערה היתה חזקה, לא כן, מר היג'נס? — פנה קפטין קולן אל הקצין הראשון.

— לו היינו נעצרים שוב לא היינו יכולים לתת רוח במפרשינו — היתה תשובתו של הקצין. — אתה עשית את הדבר הנכון, קפטין קולן. לא היה אף צל של סכוי להצלת האיש.

ג'ורג' דוראטי לא ענה דבר. שתקו כולם. ומאו היה דוראטי אוכל את ארוחתו בתאו. קפטין קולן לא היה מסתכל בו עוד בזעם ואף דבור קל לא החליפו ביניהם. ה"מארי רוג'ארס" אצה צפונה לקוי הרוחב החמים יותר. בסוף השבוע פגש דן קולן את דוראטי על הסיפון ולחצו אל הקיר.

— מה אתה עומד לעשות כשנגיע לפריסקו? — שאל בקול משועמם.

— אוציא נגדך פקודת מעצר — ענה דוראטי בשלוה. — אתבע אותך לדין על רצח, ולא אשקט ולא אנוח עד שיתלך.

— הנך בטוח בעצמך יותר מדי — לגלג קפטין קולן בחזרו על עקביו.

שבוע נוסף עבר. בוקר אחד עמד ג'ורג' דוראטי על הכבש, במעלה המדרגות, בקצה האחורי של האניה. היה זה טיולו הראשון על סיפון האניה. ה"מארי רוג'ארס" טסה במהירות עם הרוח המתמיד. כל המפרשים, ואפילו המערך פסים, היו פרושים ומלאים. קפטין קולן התהלך אנה ואנה על הסיפון האחורי. הוא התהלך כאלו בעצלתים, ומזוית עיניו הציץ בנוסע. דוראטי היה מסתכל לעבר השני, כשהוא נשען אל המעקה ורק ערפו נראה לעין. קפטין קולן העריך בעינו הזריזה את המרחק בין מוט המפרש האחורי לבין ראשו של הנוסע. הוא העיף מבט סביבו. איש לא ראהו. מאחוריו הסתובב הקצין היג'נס אנה ואנה וזה עתה הפנה את גבו והתרחק. קפטין קולן התכופף במהירות ודהף את מוט המפרש מעל היתד הנוצרת. בול העץ הכבד נשא באויר, נפץ את ראשו של דוראטי כקליפת ביצה והמשיך

חוקי חדי.

ימינו). הדגים הגיעו בסלים שנקראו בשם „קופה“ (מכ, ד'ג') או בחביות — גרפין (תוספתא ע"ז, ד' י"א). בשער הדגים שבירושלים מכרו הצורים את דגיהם; נחמיה מספר שהצורים הביאו ומכרו דגים בירושלים בשבת (נחמיה, י"ג, ט"ז). בשמורי הדגים לא יכלה התעשייה המקומית להתחרות בזרה. הצורים והצידונים היו המומחים והספקים של שמורי דגים במיצי מלת.

הפעלים השמושיים וערכם.

במאמרים הקודמים העלינו מחדש את השמות של שיטות הדג; עתה הגיע תורם גם של הפעלים המתארים את פעולות הדייגים.

חוקרים רבים, יהודים ונוצרים, כתבו מאמרים ומחקרים על נושא הדיג הקדום בכנרת, כגון קראוס, טריסטריס, מינצר ואחרים. אבל אי אחד מהם לא הצליח לזהות ולקרוא לשיטות הקיימות כעת בשמותיהן המקוריים. אין מסקנותיו של האחד דומות לאלה של השני ורובן רחוקות ממצויאות היום. לא היו להם לכך נקודות אחיזה בטוחות במקורות. נסיוננו זה שונה הוא מקודמיו. אין כותב הטורים שולט באוצרות הספרותיים הארכיאולוגיים והבלשניים; לעומת זאת עומדים לרשותו כמה שנות עבודה מעשית בים. עובדה זו עזרה לנו למצוא נקודות אחיזה בתאורי העבודה ובעיקר בפעלים השמושיים.

נעיין בספר חבקוק פרק א', מפסוק י"ד ועד סוף הפרק. לפי דברי המחבר עשה ה' את בני האדם לדגים ואת נבוכד נצר לדיג. הדג אותם באין מונע. המלך־הדיג סבור, כי אך החרם והמכמורת עשו לו את כל החיל הרב; על כן גם יזבח ויקטר להם: „ותעשה אדם כדגי הים, כרמש לא מושל בו. כלה בחכה העלה, יגורוהו בחרמו ויאספיהו במכמרתו; על כן ישמח ויגיל. על כן יזבח לחרמו ויקטר למכמרתו; כי בהמה שמן חלקו ומאכלו בראה. העל כן יריק חרמו; ותמיד להרג גויים לא יחמול“.

המחבר מגלה כאן הבחנה דקה בשיטות השונות בהם נצוד הדג: מעלים אותו בחכה; בחרם הוא נגרר (נסחב) ליבשה. במכמרת — נאסף הדג אחרי שנכנס לתוכה בלי התערבות הדיג. פסוק זה פשוט ומובן לכל דיג, אך קשה הוא בשביל רש"י שלא ראה עבודת חרם מימיו. אין הוא מבין מה עושה פה הפועל „גרר“, לכן הוא מבאר „יגרהר“ מלשון אגירה, ז. א. יאספיהו. לנו פסוק כזה משמש אשור נוסף לזהוי חרם והמכמרת.

ורוצה אנכי, בהזדמנות זו, לתקן את העוול שנעשה לשם העברי חרם. איני יודע מי ומשום מה „תרגם“ לעברית: חרם — רשת נגרפת. אין לשער שהדבר נעשה תוך ידיעת העבר. פירוש הפעל „גרף“ בעברית הוא „סחב ומשך בכוח רב“ (Raffen, to sweep), השבלת (הזרם), למשל, גורפת את אשר היא מוצאת בדרכה, כגון „נחל קישון גרפם (את חיל סיסרא). נחל קדומים נחל קישון“

רבים הם החוקים שבתורה בעניני שדה וכרם וכל שאר המלאכות והתלמוד מסבירים ואף מרחיב עליהם את הדיבור. בעניני דיג — דל הוא החומר במאד. אף חלוקת החומר בעניני הדיג אפיינית היא: רק חוק אחד בתורה כל שאר הפרטים — בתלמוד. דבר זה מעיד על היקף המקצוע בתקופות השונות; הדיג הגיע למרום חשיבותו רק בתקופת התלמוד.

החוק היחידי שבתורה, הקשור לעניננו, הוא איסור אכילת דגים מחוסרי „סנפיר וקשקשת“. ואף חוק יחידי זה אינו דן בעניני ידוג, כי קרוב הוא יותר לשאלת אכילת הדגים; מקורו, כנראה, עוד ממצרים, מקום שם הרבו לאכול דגים („הדגה אשר נאכל במצרים חנם“).

אין הדגים נזכרים במעשרות, תרומות וקרבתות או כמתנות למלכים. זאת ועוד: לא נזכר אף פעם בתנ"ך, שהיו היהודים נוהגים פולחן בדגים כפי שעשו זאת ביחס לאילי החקלאים והרועים של עם הארץ. והלא פולחן הדגים היה נפוץ למדי. דגון, אליל הדגים, היה אלם הלאומי של הפלשתים; עוד גם החשמונאים הרסו את מקדש דגון באשדוד. אלילי דגים היו גם אצל הבבלים. וצידון היתה אלת הפניקים.

בתלמוד אנו מוצאים חוק אחד בענין עבודת הדייגים: „מרחיקים מצודת הדג מן הדג כמלוא ריצת הדג וכמה? אמר רבא בר רב הונא: עד פרסה“. פירושו של דבר, שאם אדם פורש מצודה במקום מסוים אין חברו רשאי לפרוש את מצודתו אלא במרחק של פרסה ממנו. אין זה נוגע, כנראה, לעבודה בכנרת, ממדי הכנרת קטנים, מספר הסירות בה היה גדול ואין להעלות על הדעת שכך היו נוהגים בה. בתלמוד מצויים גם חוקים אחרים, הקשורים במלאכת שמורי הדגים, כגון: פירוק חבילות הדגים המיובשים בשבת והשימוש בדגים המשומרים במיצים, לכהנים היו חוקי טהרה מיוחדים בשאלת השימוש ברשתות והלקיחה לצרכי הלבשה.

שמירת דגים

שמירת הדגים בפני הקלקול העסיקה את הדייגים אז לא פחות מאשר עכשיו. חלק מן הדגים נשמרו היים בבריכות מיוחדות שנקראו „ביבר“ (בבלי ק"ו — כ') או בגינות. את הדגים למכירה החזיקו במחבוא מיוחד שנקרא בשם ביי־דגים (פסחים ח"א'), או בסלים, שנקראו כנתא (כתובות ק"ה"ב). את הדגים שהועידו ליבוש השחילו על גבי חוט וקראו להם מחרוזת דגים (ב"מ, ב', א').

תוצרת חוץ

בשוקי הארץ לא חסרה גם תוצרת חוץ. ידוע לנו שבימי הבית הראשון הובאו דגים לארץ ממצרים, ספרד וצידון (סוריה־לבנון ופורטוגל נאמנות לתפקידן זה עד * ראה „ים כ"ה, כ"ו, כ"ז—כ"ח, סיון־אלול תש"ז.

(שׁוֹטְפִים ה'—כ"א). ועוד פירוש לפעל "גרף" — קבץ יחד ביד או בכלי משהו מפורז וסלק ממקומו" (לפי בן־יהודה); לגרף טיט, למשל, או לגרף את התנור. לא מצאנו בשום מקום שהחרם נגרף. החרם נמשך לאט לאט ע"י פעולה איטית קבועה. לכאן מתאים הפועל "גרר" (Zienu, to drag) בעבר גררתי ובעתיד אגר או אגרר, כפי שצוין בפסוק הנ"ל. ועל כן: אם מאיזו סבה שהיא חשקה נפשנו בשם חדש במקום החרם (אולי צורמת מלה זו במקצת את האוזן), נקרא לו רשת גרירת.

ואלה הן פעולות החרם: את הדגים צדים בחרם ("איש את אחיו יצודו חרם" — מיכה ז, ב') וגוררים ומעלים אותם מן הים ליבשה ("כה אמר ה' ופרשתי עליך רשתי בקהל עמים רבים והעלוך בחרמי" — יחזקאל ל"ב, ד'). גם על החרם עצמו אומרים שהוא צד, שנאמר בדרך משל בילקוט שמעוני תש"ד: "מה החרם הזה צד בים ואינו צד ביבשה אבל האשה צדה בים וביבשה...". אחרי העבודה שוטחים את החרם ליבוש והמקום נקרא משטח חרמים (יחזקאל כ"ה, ה').

את החרם, הקלע, המכמורת והרשת־מצודה פורשים במים (ישעיהו ט', ח'); את המצודה גם מצניעים (מתאים לרשת שמשאירים אותה לכל הלילה). את הדג הנאחז במצודה מפרקים מתוכה. במקום לצוד במכמרת משתמשים בביטוי לכמר.

את החכה משליכים לתוך המים (ישעיהו ט', ח'). החוט שאליו נקשר הקרס נקרא בשם חבל ("תמשך ליתן בחכה ובחבל תשקיע לשונך" — איוב מ', כ"ה). במקום — לעבוד בחכה אומרים לחכות. השם חכה נמצא בתלמוד; לעומת זה מוצאים בתנ"ך גם שמות אחרים לחכה והם: חוח (איוב מ', כ"ה), סיר דוגה (ברבים סירות) (עמוס ד', ב') וגם צינה (שם). תחלה ציינו סיר וחוח מיני קוצים, אך במרוצת הזמן גם קרסים הדומים להם.

על מצבה אשורית עתיקה, שנשתמרה עד ימינו, מוצאים תבליט של שבויים, שחכות בפיותיהם. דבר זה סמל את תלותו של השבוי בשליטו, לשבת או לחסד. עפ"י זה נוכל לפרש גם את הפסוק שבעמוס (ג', ב'): "כי הנה ימים באים עליכם ונשא אתכם בצנות ואחריתכן בסירות דוגה". כוונת

הדברים היא: ד' מזהיר את העם, כי יום יבוא והוא יפול בשבי ויובל בידי האויב כשחכות תקועות בפיו. עוד פעלים ושמות.

כעת נזכיר כמה שמות ופעלים שבחלקם כבר נשכחו ונגנזו. את מלאכת הדיג שמשו שני שרשים. "דיג" ו"דוג". מהשרש הראשון בא "דייג", המצוי גם בתנ"ך: "ואנו הדייגים ואבלו כל משליכי ביאור חכה..." (ישעיהו י"ט, ח'). מאותו שורש בא גם הפועל המוזר "דיג", שהיה שמושי בימים קדומים. בעבר — דיגותית, דיג, בינוני — דיג, דיגה, עתיד — אדיג (ודיגום... ירמיהו ט"ז, ט"ז). מכאן גם השמות דייגות או דיג המציינים את המלאכה עצמה. מהשרש "דוג" בא השם המשונה "דוג", הבא במקום "דיג": "והיה יעמדו עליו (על שפת ים המלח) דוגים מעין־גדי ועד עין עגלים, משטוח לחרמים יהיו..." (יחזקאל מ"ו, י'). אותה מלה נמצאת גם בישעיהו י"ט, ח': "הנני שולח לדוגים רבים ודיגום". מהשרש הזה בא השם "דוגה", המצוין סירת דייגים קטנה, ו"דוגית", שפירושה סירה קטנה התלויה באניה הגדולה ובא עוברים מהאניה אל היבשה.

הכתיב הקדום של השם "דג" הוא בתוספת אלף — דאג, שנאמר בנחמיה י"ג, ט"ז: "והצרים ישבו בה (בירושלים) מביאים דאג וכל סכר ומוכרים בשבת". יש אומרים שהפועל "דגדג" אף הוא בא מהשם דג, משום שהדגים ממשמשים ונושכים את גופו של האדם הערום העומד במים. קבוץ של דגים נקרא נחיל (שבת י"ד, ב'). "דגה" הוא שם קבוצי למין הדגים, כפי שנאמר במדבר י"א, ה': "זכרנו את הדגה אשר נאכל במצרים חנם". גם הנקבה של הדג נקראת באותו שם: "אני מזמין לו ליונה דגה מעוברת" (מדרש יונה). "דגה" הוא פעל ו"ידגה" פירושו — יפרה וירבה כמו הדגים.

הדג נקרא גם בשם "גון" ו"כמרא". מבדילים גם בין דג, דגה ודגים. דג — משמעו דג גדול, דגה — דג קטן ודגים — הכל במשמע.

הפעל "צוד" הוא עתיק יותר מ"דוג". אין השם "ציד" (בטובן דיג) נזכר בתנ"ך, אך נמצאנו בתלמוד. סימן לעתיקותו של הפעל הנ"ל הוא שם העיר צידון, שפירושו מקום ציד.

(המשך יבוא)



תנועת האניות בנמל תל-אביב בחודש ספטמבר
 במשך החודש עגנו בנמל 35 אניות. המטען החדשי שנפרק הוטען הגיע ל-10.330 טון; מזה — 10.215 טון יבוא ו-115 טון יצוא. בממוצע נפרקו הוטענו 554 טון ליום עבודה והמכסימום הגיע ל-900 טון. בסך הכל היו 19 ימי עבודה בים. 231 נוסעים ירדו בנמל תל-אביב במשך החודש.

החל משלוח פרי הדר בנמל תל-אביב
 ב-19 לאוקטובר ש. ז. החלה עונת המשלוח של פרי הדר בנמל תל-אביב. 8000 תיבות הלימונים הראשונות הוטענו לאניה הנורבגית „בעל בק“. המטען מיועד לאנגליה. עם פתיחת העונה נעשה נסיון חדש בטעינת ארגוני הפרי. 12 ארגונים טועברים בבוא אחת ע"י מגוף — בתוך סלסלה או חנק (סלינג) — ישר לתוך הסירה. סבורים, כי שיטה זו מונעת פגיעות בתיבה, ומפילא בפרי. עם הכנסת השיטה החדשה יקטן במדה ניכרת מספר הפועלים העוסקים בהעברת התיבות מן המחסנים אל הסירות.

בשנה שעברה הוטענו בנמל תל-אביב כ-680.000 תיבות פרי הדר. השנה מקוים להטעין כשני מיליונים תיבות.

קו אניות חדש בין רוסיה וא"י

קו אניות חדש למשאות בין רוסיה וארץ-ישראל נפתח החדש עם בואה של האניה הרוסית „באראזינה“ לחיפה. קו זה סודר על ידי הסניף הרוסי של חברת הספנות הרומנית-רוסית „סוברומה“. הוא יפעל פעם בחודש בין הנמלים: אודיסה, קונ" סטאנצה, חיפה, בירות, פיראוס, איסטמבול ואודיסה. על ידי קו זה נתתן אפשרות להובלה ישרה של מטענים וסחורות מארצות דרום-מזרח אירופה לארץ-ישראל. הסוכן של הקו החדש היא החברה העברית „פרדס סינדיקאט“.

מפעולות החייל בחוף לארץ

קנדה.

נשיאות הסניף של החבל הימי לישראל בקנדה מעבדת עתה תכנית פעולה מקיפה לכל רחבי הדומיניון. סניפים מקומיים הוקמו באוטבה ובסנט ג'וזף. בקרוב יוקם סניף גם בטורונטו. חברי הקלובים לשיט עומדים להצטרף לשורות החייל.

ארצות הברית.

מר מ. פומרוק, חבר הנשיאות של החייל, שהגיע לפני כחודש ימים בשליחות התנועה הימית לארצות הברית, מטפל בהקמת סניפים ברחבי המדינה. קשרים רבים נקשרו כבר על ידו עם הסתדרויות וארגונים שונים. אישים חשובים של התנועה הציונית הבטיחו את עזרתם בהקמת הסניף הארצי של החבל הימי לישראל בארה"ב. הועד הארצי הומני (מושבו בניו-יורק) יורכב בקרוב.

ב"דער טאג", מיום ה'8 באוקטובר ש. ז. נתפרסמה רשימה מענינת בשאלות הימיות העברית ועל פעולות החייל, בליות תמונות רבות.

אפריקה הדרומית.

— בוועידה הציונית הדרום אפריקאית ה-21, שהתקיימה בקייפטאון באוגוסט ש. ז. נתקבלה בין השאר ההחלטה הבאה: „הוועידה מביעה מחודש את דברי הערכתה למפעל תחית הימיות בארץ ישראל ומציינת את חלקו הנכבד של החבל הימי לישראל, המוסד הצבורי לעניני הימיות העברית. בפעולה זו, בארץ ובחו"ל. הוועידה רואה בעין יפה את הישגי החבל הימי לישראל באפריקה הדרומית וברודזיה וממליצה בפני הציונים באפריקה הדרומית להגיש לו את מלוא העזרה“.



אופק
הסיגריה של הישוב

— הגליון השלישי של הרבעון „הים“, היוצא לאור ע"י סניף החייל באפריקה הדרומית, מוקדש בעיקר לבעיות הדיג. פרטים רבים מצויים בו על סמינת הדיג „דרום אפריקה“ (כתוב בידי ש. ל. גרוס) ועל מפעל הדיג במדינה (ספרי עטו של ה"דר פון בונדה). אחד הסאטירים מוקדש לעשור החייל. דברי הערכה לפעולותיו של החייל נמסרים ע"י הרב ד"ר מ. וילר. ליאו קצין, אחד הצעירים מאפריקה הדרומית שעשה בשנה האחרונה בארץ, מוסר פרטים על בית הספר הימי, בשולי הגליון — כרוניקה מפעולות החייל.

בוליביה.

הפדרציה הציונית המאוחדת בבוליביה מקיימת קשרים עם מרכז החבל הימי לישראל בארץ. היא הביעה את נכונותה לטפל בהקמת הסניף של החייל במדינה ובהחדרת רעיון הימיות העברית בין יהודי המקום.

דרישת שלום חיה מאפריקה הדרומית

העו"ד צ. קלמנטינובסקי, מעסקניו הפעילים של החבל הימי לישראל בארץ, בקר בזמן האחרון באפריקה הדרומית ונפגש שם עם חברי הוועד של החייל המקומי. כן גם הופיע באספות ובמסיבות שונות של החייל בקייפטאון, ביוהנסבורג ובדרבין. העו"ד קלמנטינובסקי מציין בהערכת רבה את הבנתם המרובה של החברים לפעולה הימית של הישוב ומעלה על נס את נכונותם ואת מסירותם לענינו.

מסיבת פרידה לאבא חושי

בשבת, 4 באוקטובר ש. ז. נתקיימה במלון "ציון" בחיפה מסיבת פרידה לאבא חושי, חבר מרכז החבל הימי לישראל, עם צאתו לארצות הברית. נוכחו עסקני החייל ובי"ב הימאות העברית. פתח ע"ד ז. ארנט. בשם מועצת החייל בחיפה אמר דברי ברכה הדר מ. הינדס, בשם המרכז — מ. זיליסט ובשם "צים" ומחלקת הים של הסוכנות — ד"ר נ. וידרא. כל הנואמים ציינו את מסירותו של אבא חושי לעניני הימאות העברית ובקשותיו להקדיש מזמנו — בימי שליחותו הצבורית בארצות הברית — גם לפעולה הימית. בקשר להקמת הסניפים של החייל בארצות אמריקה.

אבא חושי ענה למברכים והבטיח לעשות בארה"ב כמיטב יכלתו למען המפעל הימי.

פאנו — קפריסין — ארץ-ישראל

(מתוך מכתב למרכז החבל הימי לישראל)

...אנו מודים לכם בעבור החומר שהמצאתם לנו. חסרים לנו כאן ספרים בעניני מנועים (דיוול) ושיט. אין אנו יודעים גם את הטרימינולוגיה הימית העברית, כי אנחנו למדנו הכל רק בשפה האיטלקית, אם יש באפשרותכם לשלוח לנו זאת, אנא עשו זאת, כי רוצים אנו לנצל פה את הזמן החפשי על מנת להשלים את ידיעותינו בעברית.

כתבנו לכם כבר, כי אנו פה (בקפריסין) 7 סוכנאים ורב חובל אחד (קצין שני), אנו מוכשרים ומוכנים לצאת תיכף לעבודה במקצועותינו, אולי יש אפשרות כלשהי להוציא אותנו מקפריסין בזמן הכי קרוב ואולי, באופן מיוחד, מחוץ לתור?

אנו חוזרים ומודיעים לכם, כי גמרנו בית ספר ימי באיטליה ובידינו נמצאים דיפלומים רשמיים מהמיניסטרוון הימי האיטלקי. חבל לנו על הזמן, אנו קשורים למקצועותינו והמטרה שלנו היא עבודה ימית בארץ בכל הענפים.

בסך הכל נמצאים כאן 19 חברים (כולל 5 בחורות) המוכשרים ומוכנים לעבודה הימית, רובם מדברים כבר עברית.

בברכת נאילת הים

פלונת הכשרה ימית בקפריסין

קפריסין, 13 לאוגוסט 1947.

כנוסי סיום לעינת השחיה בבתיהם

לאחר פגרת הקיץ התקיימו שבעה כנוסים מחזוריים, לסיום הפעולות בשחיה בין תלמידי בתיהם העממיים בארץ, מטעם הועדה המשותפת של מחלקת החנוך והחבל הימי לישראל, בתחילת חודש אפריל 1947. בתי ספר ספינות שונות בארץ, הכנוסים הוכיחו תרומה בהצלחה והתוצאות — משובעות רצון.

ביום ה', 18 לספטמבר ש. ז. התקיים בברכות, גלילי"ג ברמת-גן הכנוס הארצי לבתי הספר התיכוניים. השתתפו 12 בתי ספר. במקום הראשון ובגביע של החבל הימי — פתנת מר ש. טולקובסקי — זכה ביה"ס באשדות יעקב, ב"כ 83 נקודות. ביה"ס בדגניה זכה ב"כ 75 נקודות, גמנסיה הרצליה בת"א — 49

ה' הלל ושות. בע"מ

נוסד 1919 תל-אביב, רח' הרצל 1
טלפון 5179 ת. ד. 471

סוכני אניות ואוירונים
שרות נסיעות לכל חלקי חבל
עמ'לות מכס

נקודות, ביה"ס התיכון למסחר ת"א — 41 נקודות. במפקד שנערך בסיום התחרויות נאמרו דברי הערכה למפעל השחיה ע"י ה"ה ד"ר ע. סימון, מאיר מרט וי. פרישמן.

צופי הים מת-א — להכשרה ימית

בכ"ג אלול תש"ז יצא גרעין של צופייהים בת"א, המונה למעלה מ-20 חברים ו-10 בנות, לנוהים (קב' גורדוניה-מפעלים) בעתלית — להכשרה ימית. הגרעין התאחד עם חברי הנוער העובד סנתניה, הניכי הפלוגה הימית של "הפועל", המכשירים אף הם את עצמם שם לעבודה ימית.

עם צאתם של צופייהים להכשרה, כנוף מלוכד החדור רעיונות חלוציים על כבוש הים ועל הקמת כפר דייגים, הפך שבט צופייהים בת"א, מארגון ספורטיבי ימי לתנועת נוער חנוכית-חלוצית.

לאחר שהמדריכים הבוגרים של השבט יצאו להכשרה נמסרה פעולת ההדרכה בסניף לשכבת המדריכים הצעירים.

בפלוגה הימית של הפועל-בנתניה

ב"כ 20 לת. ז. נערכה, באולם בית הפועלים בנתניה, מסיבה לפלוגת הים של "הפועל" שהשתתפו בשיוט הערים ע"ש חייקין, תש"ח, שמואל בירגר ותניא מלצר, מפקדי הסירות, עמנואל ו. גולומב" מסרו פרטים על מהלך השיוט. בשיחת החברים באה לידי ביטוי פעולתה היפה של הפלוגה הימית בנתניה, שהיא חטיבת הנוער המאורגנת הגדולה ביותר בעיר היהלומים. עם זאת צוין, כי הפלוגה סובלת ממחסור בציוד (סירות וכ"ב) ודיוור (צריף לתרצאות ולאומנים, מחסן לסירות), הוכרו על מגבית להקמת בית לפלוגה.

במושבות ובמשקים

אפיקים, בפני קהל רב של חברי הקבוץ והסביבה והכשרות הנוער התקיים בליל שבת, 12 בספטמבר ש. ז., ערב החבל הימי לישראל, פתח הח' שורת, מרכז ועדת התרבות, בהרצאה מקיפה גולל הח' י. ביאלופולסקי את פרשת הימאות העברית ובעיותיה, כתום ההרצאה הוצג, תחת כפת השמים, הסרט הימי של "כרמל פילם".

חולון, ב"כ 12 באוקטובר ש. ז. התקיימה באולם המועצה המקומית, מסיבה על כוס תה, מוקדשת לעניני החבל הימי לישראל. פתח נשיא המועצה ד"ר ת. קוגל, ד"ר צ. ברנדורף הרצה על החייל ופעולותיו. לועד הסניף המקומי נבחרו הח"ח: ד"ר ת. קוגל — יו"ר הסניף, ד"ר מנשה — סגן יו"ר; ה' גלנצברג, גבי טיכלסון, גבי ד"ר נוימן וגבי פינקל-שטיין.

הערה:
תמונות, קדמה, שנתפוסו ב"מ" כ"ז—כ"ח, צולמו ע"י מר צבי צוקרסון, מעובדי "קדמה" הראשונים.

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



על המקרקעיות אין מתנסח:
 כל אשר בהקבת. ציוד יבשה -
 על אשיות-קרןל בוטת.

ציוד הברה לבטוח בע"מ

המקדיר הראשי: הל-אביב, רחוב אלנקבי 120, קלמן 3-4671

הסוכן	שם האניה	תאריך העגינה בא"י	סוג האניה	הדגל
אלאלוף ושות'	דוירוס	2/11	נוסע משא	פנמה
	אלכסנדרה	9/11	" "	"
	בניקסים	11/11	" "	ספרדי
	דולורס	11/11	" "	פנמה
	מרטון	16/11	" "	אנגלי
	דולורס	20/11	" "	פנמה
	"	29/11	" "	"
	אלכסנדרה מרטן	30/11	" "	אנגלי
מסגרי מריטים	פרובידנס	19/12	נוסעים	צרפתי
עתיד	עתיד	2/11	משא	א"י
	ביאטריצה	10/11	"	איטלקי
	עתיד	14/11	"	א"י
	"	24/11	"	"
	עליזה	25/11	"	"
פליט פלויד	דיאנה	1/11	נוסע' משא	איטלקי
	ארגנטינה	7/11	" "	"
	בורסי	10/11	" "	"
	מריו ויטוריו	12/11	משא	"
	לורידן	15/11	"	"
	קטרינה מידרה	17/11	"	"
	ארגנטינה	21/11	נוסע' משא	"
	פרדריקו בורסי	23/11	משא	"
"	28/11	נוסע' משא	"	
פ"חירס	רוסיה	19/11	נוסעים	רוסי
פרדס סינדיקט	ביונץ	26/10	משא	נורבגי
	טרנסילבניה	28/10	נוסעים	רומני
	קורליס	1/11	משא	אנגלי
	איוניאן	2/11	"	"
	לנקסטריאן	9/11	"	"
	קטי	10/11	"	"
	ברזינה	14/11	"	רוסי
	טרנסילבניה	14/11	נוסעים	רומני
	פסיפיק רינגר	15/11	משא	אנגלי

בית החשמל והרדיו
"אד'סון"
 מליקונסטי אח אוגור
 ח"א, רמב"ם 17, טל. 2460
 מכשירי רדיו, חדישים ביותר
 תנורי בישול, סבל המינים
 דודים, לכביסה ואמנטינות
 מנהצים, קוטקטים וכו'
 שעונים חשמליים
 מקררים חשמליים
 אור, פלורסצנט וסידורו
 מחירים נוחים ובחשלושים

יעקב כספי
 סוכן אניות והובלה
 ת.ד. 27 טלפון 3026
 רחוב המלכים 76.
 פנת רחוב המערב מס' 1
מרכז מסחרי
חיפה

"שרות אקספרס"
 תל-אביב חיפה ירושלים
EXPRESS SERVICE
 שחרור מבית המכס
 הובלה של סחורות ורהיטים
 המשרד הראשי:
 תל-אביב, רח' מקוה ישראל 4
 טלפון 4548

מורה לנגינה
 נותנת שעורים ליחידים ובקבוצות בכלים כדלקמן:
גיטרה
מנדולינה
וחליליות
 ברחוב חברון 3, ת"א. ע"א. גולדנברג.



הסנה

חברה ארץ-ישראלית
לאחריות בע"מ

חברת הביטוח
הגדולה בארץ

סכום הביטוח (חיים)
4,300,000.- לא"י
הכנסה שנתית ב-1946
483,200.- לא"י
הון וקרנות
648,000.- לא"י

המרכז:

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

עתיד



חברה לשרות ימי בע"מ
החברה הלאומית לספנות

אהרן רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי בכל עניני הובלה ימית
ח"פה

טלפון 4241/2

ת.ד. 74

ר. לימסקי

שחרור סחורות מבתי המכס
השגחה ומשלוח

ת.ד. 366 טלפון 5078

תל-אביב,
רחוב אחד-העם 12

„ספרות“ ל. פישבוים

בימ"ס לניר וצרכי משרד

ח"פה

טלפון 3064

שער סלמר 3

אריה דזלדוב

בית מסחר עורות

צרכי סנדלרות ומיבחר גדול באמומים
תל-אביב, מרכז מסחרי 23 (פנת רח' הרצל)
לאשקים - הנחה

בכספך תרכוש את הרדיו
הטוב ביותר!

רדיו
אירמק
RADIO
AIRMEC



ההפצה הראשית:

החברה

הלונדונית למסחר בע"מ
תל-אביב, רחוב אלנבי 105
ת.ד. 2954 טלפון 2959

תיקוני גגות אספלט

עבודת טומחים.
מחירים זולים.
אחריות בכתב
„איזולייט סקר“
תל-אביב,
רח' המלך ב'ורג' 12, ת.ד. 4089

שמואל קטן

שחרור, אקספורט,
נסיעות, בטוח
והובלה
תל-אביב ח"פה
המשרד: הקישון 48, ת"א.
ת.ד. 1518 טלפון 4074



תוצרת „תנובה“

תמיד

על שולחנך