

ים

גליונות החבל הימי לישראל



אחת
להדש

חברת ד' - ה' (מ' - מ"א)

שנה רביעית

אלול-תשרי תשי"ט/ספט.-אוקט. 1948

כחובת הפערכת

חבל ימי לישראל. תל-אביב

סל. 2437 ת. ד. 1917

י. פרישמן / בפרוס השנה החדשה

אין שעה זו כשרה לסכומים. התאריך של סוף השנה תש"ח אינו זהה עם סיומם של המאורעות, שהיינו שותפים ועדים להם בשנה שחלפה. מאורעות אלה עודם נמשכים והולכים וכל אשר מתהווה כיום בתוכנו אינו אלא שלב אחד במאבק ההיסטורי על קיומה של מדינת ישראל העצמאית והרבונית.

גם בתחום מפעלנו הימי אין אנו באים לסכם. השנה שחלפה תצוין בהישגים מסוימים ובשנויים מכריעים שחלו גם בו, עם תקומתה של מדינת ישראל, ושנת תש"ט לא תהיה אלא המשך טבעי להם.

היה בזה מן הסמל ומן התביעה — תביעה כלפי עצמנו — כאחד, כשמועצת המדינה הזמנית אשרה באחת משיבותיה הראשונות פקודה, הקובעת את צורת הדגלים של צי הסוחר הישראלי ושל ציינו המלחמתי ואת החובה והזכות להניפם על תרני האניות. דגל זה המתנוסס לעין כל, בנמלים וברחבי הימים, לא רק על האניות הקיימות הוא מעיד, כי אם בעיקר על עצם רצוננו להגדיל ולהאדיר במהרה את ציינו.

ואמנם זכינו בתקופה רבת-מורות והרת-מאורעות זו לראשיתו של צי מלחמה ובסיומה של השנה הגדלנו גם את רכושנו באניות נוסעים ומשא. רק לפני זמן קצר נתבשרנו בבשורת גידולו של הצי הישראלי בשתי אניות נוסעים חדשות — „נגבה“ ו„גלילה“ — שתכנסנה בקרוב לשירות. זוהי תוספת ניכרת לטונאז' הקיים. ואף כי אין זה יכול לספק אלא מעט מן המעט מהדרוש לנו, הרי זה הישג נכבד. בסיומה של מלחמת העולם נשאר לנו טונאז' דל, לאחר שרבות מספינותינו טובעו בפעולות האויב, במים קרובים ורחוקים. בתנאי הזמן שלאחר המלחמה לא קל היה לרכוש אניות ולהעבירן לדגל ישראל ועוד פחות מזה בשנה האחרונה, שבמרבייתה היינו נתונים למאבק גורלי על חיינו ועצמאותנו.

בפרק רבי-חיבות זה ירשם גם, כי במאמץ מתואם של „ציים“, „עתידי“ ו„נחשון“ (אחדו חברות הספנות), ניתן לנו להתגבר על קשיי הזמן המיוחדים ולהסיר אבני נגף מדרכנו — להבטחת האספקה למדינתנו. אחר זה הצליח להביא לחופינו אניות מאירופה, אם בכוחות עצמו ואם בשותף פעולה עם חברות חוץ.

אך הישגינו בספנות יצוינו לא רק במספר הטונות בלבד, שנוספו לנו לאחרונה. חשוב מזה גידולו הניכר של מספר הימאים בפועל, המרוכזים באניות המשא והנוסעים שלנו ובכלי השיט של חיל הים הישראלי. תוספת לזה את צעירי הימאים שלנו, המכשירים את עצמם לשירות בעתיד.

היתה זאת הפתעה לרבים בישוב לשמוע — עוד בחודש אייר תש"ח, בראשית מאבקנו — מפי ראש הממשלה, כי הכוחות הימיים הישראליים יצאו כבר לפעולות, בצד כוחותינו ביבשה ובאוויר. רבים הופתעו לשמוע על המיבצעים הראשונים של חיל הים הישראלי הצעיר — במימי ארצנו ובקרבתם. רבים שמחו למראה אותם הבחורים הרבים, הלובשים מדי לובן, של הצי המלחמתי, בהופיעם בחוצות ערינו במצעדי-חג ובימי חופשה.

מי עשה לנו כל אלה? — לולא המאמץ המתמיד, לולא ההדרכה רבת-השנים שניתנה לאלה מבני-הצעירים שמרחבי הים קסמו להם והם אחוז במשוט ביד איתנה — לולא זה, ספק אם היינו זוכים למחנה ימאים-מגשימים זה. כי גם רבים מאלה ששרתו את עניינינו בהעפלה, בחירוף נפש ובעוז

בשער: אחת הקורביטות של חיל הים הישראלי.

” י ם ”

גליונות החבל הימי לישראל

תכן הענינים:

בפרוס השנה החדשה — י. פרישמן
תקנות שעת חירום (מהעתון הרשמי)
התחיקה הימית הישראלית בהתהוותה —
ע. טובים

סיכום שנתי לנמל תל-אביב
אין להשתמש בדיג בחמרי נפץ ורעל
לקראת שלב חדש — ד"ר ג. אהרונ
ימאים צעירים באימוניהם
נתיבי מים איסטרטגיים בעולם —

ג'ורג' פילדינג אליוט
מתעלת למנש לאוקינוס האטלנטי (ספור)
— א. א. גונצ'ארוב
תפילה על שפת הים (שיר) — א. תלמי
סיירת מוציאה עתון בדפוס — ד. שובל
האניה „גולדן הינד“ — ד"ר י. זבה
כבוש מצולות הים — ד"ר ד. קימלפלד
במפרשי ספר: „השחיה“ למ. גלפז
כרוניקה.

” Y A M ”

MONTHLY JOURNAL OF THE
ISRAEL MARITIME LEAGUE

Vol. IV. № 4-5

Sept.—October, 1948

Contents:

On the Threshold of the New Year
By I. Frishman
Emergency Regulations (from the
Official Gazette)

The Israeli Naval Legislation in
Course of Formation
By E. Tuvim

Annual Report on the Tel-Aviv Port
Use of Explosive Materials and Poi-
son in Fishing Prohibited
The Haifa Nautical School: A New
Departure. — By Dr. G. Aharoni
Young Seamen during Training
Practice

World Strategic Sea Routes
George Fielding Eliot
From the Channel to the Atlantic
(A Story) — By I. Contcharov

Prayer on the Sea-Shore (A Poem)
By A. Talmi

A Cruiser publishes a Printed Paper
By D. Shouval

The Ship „Golden Hind“ By Dr. J. Seba
Deep Sea Exploration —
By Dr. D. Kimmelfeld

In the World of Books: „Swimming“
By M. Galpas
The Month's Events

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

„נגבה“ „וגלילה“

שתי אניות נוסעים חדשות לצי ישראל

זה יותר משנה מהלכת, במימי ים התיכון, אנית-הנוסעים הישראית לית „קדמה“, שנרכשה בשעתה ע"י „קדם“, חברת-היבת של „צים“. עתה הקימה „צים“ — חברת האניות הלאומית, מיסודה של הפוננות היהודית, הפתדרות העובדים הכללית והחבל הימי לישראל — חברת-היבת שניה לרכישת אניות נוספות.

במאמץ מתואם של משרד התחבורה, האוצר ו„צים“ וכעזרה נאמנה מצד ג'וינט — נרכשו בחודש האחרון לדגל ישראל עוד שתי אניות נוסעים ומשאיות: „נגבה“ ו„גלילה“, שייכנסו בקרוב לשירות קבוע.

שתי האניות החדשות הן אניות קיטור, ששמשו גם כעבר כאניות נוסעים. „נגבה“, לפני David W. Branch (Luxor) (בת 5544 טון ברוטו) ו„גלילה“, לפני Col. Frederic C. Johnson (3899 טון) תותקנה כאניות עולים בעיקר.

„קדמה“ הביאה לחופינו, בשנת שירותה הראשונה 11 אלף נוסעים ובהם — 9 אלפים עולים. שלש האניות — „קדמה“, „נגבה“ ו„גלילה“ — עשויות להעלות למעלה מ-3000 עולים לחודש.

„נגבה“ נמצאת עתה בהולנד וכימיים אלה הונף עדיה הגיגית, בנמל אמסטרדם, דגדגו של הצי הישראלי. „גלילה“ עוגנת באחד הנמלים בארה"ב.

רוח וגבורה — משורותיהם באו; כי גם רבים מבין מגיני חופנו וכן גם המשרתים באניות הסוחר ובנמלים — משורותיהם באו. בזאת נבחתה, אגב, כל אותה הפעולה ההכשרתית-הראשונית, שכה הרבה דאגה וטפול ואמצעים השקענו בה. ועל כן גם דאגתנו הכפולה והמכופלת לבאות: להרבות ימאים, להגדיל במדה ניכרת מחנה זה של האוחזים בהגה — ללמד בני יהודה משוט.

ומן הספנות לנמלים.

כעלילה רבת הוד ועתירת-כיבוש תרשם לעד פרשת נמלה של חיפה, שזכה — כעבור 15 שנה לקיומו — לעבור לידים עבריות. מאז אותם המאמצים הראשונים, להבטחת חלקו של הפועל העברי בבנין הנמל, ועד למלחמתנו האחרונה, בתקופה שלפני הפנוי הבריטי, על כל עמדה ועל כל שיפור ושכלול הכרחי — אחד הוא הקו: לתת לשוב את המגיע לו בנמל — בהתחשב עם כח יצירתו הדינאמי, עם יכולתו וכושר פועלו ועם חלקו בתנועת היבוא והיצוא. לא ניתן לנו לעשות בנמל החיפאי את הדרוש לנו, בימי שלטונה של האדמיניסטרציה הבריטית ורק מאז הופקדו עניניו בידינו חל בו השנוי המבוקש.

גם נמל תל-אביב נמצא בסימן של התקדמות ופיתוח. בשנה האחרונה נוסף ציוד לנמל, שוכללו בו שיטות העבודה, גדל הטונאז' והמפעל נתן כבר רווחים. התכניות להרחבתו, שפשטו ולבשו צורה חליפות בשנה האחרונה, עברו עתה לפסים ריאליים של הקמת נמל למים עמוקים. כפתרון רדיקלי לנמל הדרומי של מדינתנו. ועוד גם פרשת יפו עומדת לפתרון — תנאי הזמן, וכן גם נסיבות רבות אחרות, גרמו לכך שלא חלה בתקופה הנידונה התקדמות במפעלנו בדיג. ישובי החוף ככל שאר הישובים בארץ, היו נתונים בצבת המאורעות ואנשיהם רתוקים לתפקידים שהזמן גרמם. דרכי הים היו בחזקת סכנה ולא ניתן לתופשי הרשת שלנו לצאת לפעלם, להדרים ולדוג בסביבות עשירות-הדגים. הכנרת וישובי הסביבה עמדו באש המלחמה ודייגינו באיזור זה לא יכלו לעסוק במלאכתם. ותוסיף לכך את המחסור בספינות דיג, וכך נקלענו לאותו מצב קשה של צרכים אובייקטיביים מכאן (צמצום האספקה מבחוץ) ושל היעדר יכולת מכאן, בתחומו של הדיג הישראלי המקומי.

בחדשי השנה האחרונים החל אגף הדיג שבמשרד החקלאות לבחון מחדש את האפשרויות לקדומו של הדיג. התפקידים בתחום זה רבים ושונים: ישוב החוף, על ידי בסוס הנקודות הקיימות ותוספת נקודות התישבות חדשות, שהחקלאות והימאות משמשות להם יסוד; בנין מעגנים, ובראש וראשונה נמל דיג מרכזי, שיקל על עבודת דייגינו; ספינות דיג חדשות וכל שאר הציוד הדרוש; הדרכת אנשי מקצוע. כל אלה הן כיום בעיות אקטואליות דחופות.

מפעלי הים העבריים משתלבים מעתה בתכניותיה הכוללות של מדינת ישראל. היקפם ודחיפות ביצועם נתונים להכרעת השלטונות ומוסדות התנועה הציונית העולמית.

• • •

עם כינונה של מדינת ישראל הועמד גם החבל הימי לישראל בפני תפקידים חדשים ובפני אפשרויות נרחבות יותר.

בשנה האחרונה המשיך החי"ל לקיים ולטפח את המפעלים שלו, על אף מצוקת הימים ועל אף הקשיים המיוחדים שנערמו על דרכו. במפעלים מסויימים אף הורחבו שירותיו בשנה זו: לבית הספר הימי נתנה האפשרות להרחבה, על ידי הקמת פנימיה לחניכים; לנמל תל-אביב נתנה — כשי

בשולי ההסכם עם „זבולון“

בחוברת „ים“ האחרונה פרסמנו פרטים מספר מדברי ההסכם שבין החבל הימי לישראל לבין „זבולון“ בדבר פעולה משותפת בארץ ובארצות הברית. הדברים שנתפרסמו קובעים את היסוד שבהסכם זה, את העיקר שבו; כל השאר שלא בא על פרסומו ואך נכתב ונחתם ונשמר בתיקים — אלה הסדורים המעשיים לביצועו.

והיסוד שבהסכם הוא ש„זבולון“ מכירה בצורך להכנס למסגרת החי"ל באופן קבוע, כי הוא הוא המוסד הצבורי העליון לעניני הימאות העברית.

היה משהו בלתי טבעי בכך, שאחת האגודות הימיות הקיימות, — אגודה ותיקה, בעלת הישגים ונסיון רב בעבודה הימית — היתה מחוץ למסגרת הארגונית הכוללת של התנועה הימית הישראלית. היה זה בלתי טבעי ובלתי מוסבר, שזבולון לא שתפה פעולה עם החי"ל בתוך המסגרת שלו, אף כי מסגרת זו היא נרחבת ביותר ואף כי החי"ל הוא מאז ראשית קיומו — בעצם מגמותיו ותכנית פעולותיו ומבחינת ההרכב של מוסדותיו הארציים והמקומיים — כולל ואל-מפלגתי.

הפיצול הארגוני, המופרז אצלנו לעתים קרובות, לאגודות אגודות ולחברות לחברות, אינו מחויב המציאות בכל שטחי עבודתנו. אדרבא, ישנם מפעלים שהרכוז יפה להם ואף הכרחי לקידומם. מפעל הימאות העברית, שהוא עוד כיום מפעל חלוצי להנחת היסודות ולפיתוח-ראשית — ימנה בלא ספק עם אלה.

עשה הזמן את אשר לא ניתן לנו לעשות מתוך שקולים וברורים והסברים. לא פעם נעשו נסיונות, ביזמתו של החבל הימי לישראל, בארץ ובחוץ לארץ, לבנות גשר לקראת פעולה משותפת — ונכשלו. לא אחת נעשו מאמצים להכללת „זבולון“ במסגרת החי"ל וללא תוצאות. עתה מצאה „זבולון“ את דרכה לחי"ל, בשנה ה-11 לקיומו, והיא תהיה מסוגפת מעתה אליו, ככל שאר האגודות הימיות הקיימות: „אליצור“, הפועל וצופי הים — בתור אגודה ימית של התנועה הציונית הכללית. היא תמשיך לפעול גם להבא, ככל שאר האגודות הימיות, במסגרתה היא, בקרב חבריה, אך לא כאגודה „לבד תשכון“. במאמץ משותף היא תשקוד, עם כל שאר חלקי התנועה הימית על קדומו של המפעל. ויהיה זה רק לברכה, שנסיונה של „זבולון“ ואנשיה, המומחים הימיים, יעמדו לשירות הרבים.

ההסכם שנחתם מוגבל בזמן ובמקום; מחייב הוא לפי שעה את שני הצדדים לתקופה מסוימת בלבד, לפעולה משותפת בארץ ובארצות הברית. אך שני הצדדים הביעו את רצונם לפתוח בהקדם במשא ומתן בנוגע להסדר כולל וקבוע; זה יהיה סיומו של פרק שעתה פתחנו בו.

נברך על הצעד הראשון שנעשה ונשא את לבנו לשתוף פעולה מבורך והדוק לתקופת ההסכם ולהסדר קבוע לבאות.

מסעם החי"ל — דוברת ברזל, שהגדילה במדה ניכרת את אפשרויות הפריקה בו; בתל-אביב הונח היסוד לבית החבל הימי לישראל, שישמש מועדון לעובדי הנמל ולימאים ובית-ועד לנוער; נעשו הכנות להרחבת המסגרת של ההדרכה הימית והר-חל בהקמת „מעוז הים“; ובתחום ההסבר-רה — הרחיב החי"ל את פועלו על ידי הוצאות ספרי-יסוד בימאות.

במשך השנה נעשתה גם פעולה חשובה להרחבת המסגרת הארגונית של החי"ל בארץ ובחוץ-לארץ. הונח היסוד לסניפים ארציים אחדים באמריקה ובאירופה ונוסדו פו-חברים רבים הנושאים בעול הפעולה. שליחי החי"ל בקרו בארצות הברית, באר-צות אמריקה הלא-טינית ובכמה מארצות אירופה, בהביאם ליהודי התפוצות את בשורת הים העברי. ויש לציין במיוחד את עובדת הצטרפותה של „זבולון“ לחבל הי-מי לישראל, המציינת לכוד במחנה הימי, ובתמורת העתים הגדיר החי"ל את דרכו לעתיד. עם הקמתה של מדינת יש-ראל והפרדת התפקידים בין המדינה לבין ההסתדרות הציונית, יהא החי"ל קשור בבאות עם ממשלת ישראל — בדאגה למפעלים הקיימים, ועם מוסדותיה של התנועה הציונית — בתיכנון מפעלים חדשים והקמתם. הוא יראה זאת כתובה וכזכות לעצמו להשתתף בהקמת מפעלים חדשים. בספנות ובדיג ולשמש מכשיר כספי לממון הפעולות שתעמודנה לביצוע. התנועה הצבורית הימית תגדיל את מאמציה להאדרת רכושנו בימים. זה יעור-דה, זה תפקידה וזו גם יכולתה — בכוח כוחם של אותם הרבבות המאורגנים בשור-רותיה. במאמץ מתואם של שלטונות יש-ראל, של מוסדות התנועה הציונית ושל החבל הימי לישראל — המוסד הצבורי העליון לעניני הימאות, תובטח לנו הרח-בה וגדול וקידום — למפעל כולו.

הימאי העברי מן הראוי שיהיה מחונן בתכונות חשובות: עליו לא רק להיות בעל מקצוע ממדרגה גבוהה. הוא חייב להיות גם בעל תכונות אישיות, אשר תעזורנה לו להתגבר על החיים ביס, בצוותא עם אנשים אשר לא תמיד קל להסתגל אליהם, ועל הקשיים שהאיש היהודי טרם הסכיך עמם: נתוק מהמשפחה ומחיי-תרבות וחברה תקינים. אנו מצווים לדאוג גם לזה שהימאי שלנו יהיה יהודי מושרש במולדת. עליו להיות נציגו של העם היהודי בכל אשר יבוא.

פקודת סדרי השלטון והמשפט, תש"ח — 1948

אניות מעפילים

בתוקף הסמכות המסורה לי בעקב סעיף 9 (א) לפקודת סדרי השלטון והמשפט, תש"ח — 1948, אני, שר התחבורה, מתקין בזה את תקנות־שעת־חירום הבאות:

1. פירושים.

בתקנות אלו —

1. "אניה" כוללת כל חלק של אניה ואבזריה; "אנית מעפילים" פירושה כל אניה אשר בה הפליגו עולים לארץ־ישראל בלי רשיונות עליה מטעם ממשלת המנדט, ואשר הגיעה למימי ארץ־ישראל עד ליום ו' באייר תש"ח (15 במאי 1948), והנמצאת מאז במימי מדינת ישראל;
2. "מימי מדינת ישראל" כוללים את המים הטריטוריאליים של המדינה וכל נמל אשר בה;
3. הכרזת אניה מעפילים שר התחבורה יכול להכריז, במודעה בעתון הרשמי, ביחס לכל אניה הנזכרת במודעה, שהיא אניה מעפילים, והמודעה תהא ראייה חותמת לתכנה.
4. מנוי מפקח על אניות המעפילים. שר התחבורה רשאי למנות אדם להיות מפקח על אניות המעפילים (שייקרא להלן "המפקח"). המנוי יפורסם בעתון הרשמי.
5. תפקידי המפקח
 - (א) (1) המפקח יבדוק כל אניה מעפילים, בעצמו או על ידי אדם אחר, שגמונה למטרה זו;
 - (2) אם אחרי שהמפקח יבדוק אניה מעפילים, יהא סבור שיש בה משום סכנה או מכשול לאניות או לכלי שיט אחרים הנמצאים או העלולים להמצא בסביבתה, או לתנועת אניות או כלי שיט כאלה, יכריז עליה המפקח כעל אניה מכשול.
 - (ב) כל הכרזה על אניה מעפילים כעל אניה מכשול תפורסם במודעה בעתון הרשמי, ובמודעה שתודר בק במקום בולט בבית המכס הקרוב למקום הימצאה. במודעות תתואר אניה המכשול במידה שתספיק לזהויה. ליום ההכרזה ייחשב יום פרסום המודעה בעתון הרשמי.
 - (ג) מיום ההכרזה ואילך תהא אניה המכשול בחזקתו של המפקח וברשותו והוא ישלוט בה.
6. הטיפול באניות מכשול. כעבור שבעה ימים מיום ההכרזה כאמור יוכל המפקח:
 - (א) למשות את אניה המכשול מהמים, להעבירה ממקומה, לתקנה, לפרקה או להרסה, כולה או מקצתה, או לעשות אחת או יותר מהפעולות האלה;
 - (ב) למכרה, כולה או מקצתה, ובמחיר שיתקבל על

דעתו, ובין לפני התיקון או אחריו, הכל בדרך שימצא לנכון.

שימוש בדמי מכירה.

6. אם ימכור המפקח אניה מכשול, יוכל המפקח לסלק, מתוך דמי המכירה, את ההוצאות שהוציא לשמה לפי התקנות האלה. אם תיותר יתרה כלשהי, יחזיקה המפקח בתור נאמנם של האנשים הזכאים לה.

7. מסירת אניה לבעליה

המפקח יוכל למסור אניה מכשול, שטרם נמכרה, לאדם אשר הוכיח למפקח את בעלותו לאניה, בתנאי כי —

- (א) יחזיר הבעלים למפקח לפני המכירה את כל ההוצאות שהמפקח הוציא לשמה בעקב תקנות אלה; וכן
- (ב) אם ידרוש המפקח, יתחייב הבעלים כי תוך שבעה ימים מיום הדרישה ימשה הבעלים את אניה המכשול מהמים, יעבירה ממקומה למקום שיקבע המפקח, יתקנה, יפרקה או יהרסה, כולה או מקצתה, הכל כפי שהמפקח יורה.

8. רשום אניה לאחר המכירה.

אם, בעקב תקנות אלה, תימכר אניה מכשול לאדם היושב במקום אשר חוקי מדינת ישראל חלים בו, או לגוף משפטי הרשום או נחשב כרשום במדינת ישראל, תרשם אניה המכשול בשמו של הקונה במדינת ישראל, וזה בנמל הקרוב למקום המצא אניה המכשול בשעת המכירה. סדרי הרשום.

9. כדי לבצע את רשומה של אניה מכשול כאמור יספיק אם ימציא המפקח או הקונה לרושם האניות של נמל הרשום את המסמכים הבאים:

(א) העתק חתום של שטר המכר, וכן

(ב) הצהרה בכתב, חתומה על ידי המפקח והקונה,

בה יודיעו לרושם על המכירה, ובה תצוין במפורש עובדת היות הקונה אדם היושב במקום אשר חוקי מדינת ישראל חלים בו או גוף משפטי הרשום או נחשב לרשום במדינת ישראל, בהתאם למקרה.

ולאחר שיוגשו לרושם המסמכים האמורים, ויסולקו מסי הרשום הנאותים ירשום הרושם את אניה המכשול בשם הקונה, בתנאי שלפני הרשום ימצאנה המפקח ראויה להפלגה בים.

10. פקודה פרק קנ"ה.

פקודת הסחורות הנטרפות ודמי ההצלה לא תחול על אניות מעפילים.

11. ש.ס.

תקנות אלו תקראנה בשם "תקנות־שעת־חירום (אניות מעפילים)", תש"ח — 1948."

דוד רמז

שר התחבורה

ט' באלול תש"ח (13 בספטמבר 1948).

פקודת נמלים

תקנות נמלים (אניות המהלכות בים), 1935

מינוי מועצה לפי פסקה 1 של נספח א'.

בתוקף סמכויותי לפי פסקה 1 של נספח א לתקנות נמלים (אניות המהלכות בים), 1935, ולפי הסעיפים 14 (א) ו-27 (ד) לפקודת סדרי השלטון והמשפט, תש"ח — 1948, וכל שאר סמכויותי, אני, שר התחבורה, ממנה בזה את האנשים הנקראים בשמותיהם להלן להוות מועצה לשם מילוי התפקידים המוגדרים בנספח האמור ומבטל את המינוי שנעשה ביום 23 באוקטובר 1947, ונתפרסם בתוספת 2 לעתון הרשמי מס' 1626 מיום 30 באוקטובר 1947: —

מפקד ס. מילר, רב-חובל, חיפה — יושב-ראש.

מ. אברמסקי, רב-חובל הנמל, חיפה.

פ. ווייל, רב-חובל, חיפה.

ע. טובים, מהנדס, חיפה.

א. הולצר, מהנדס-מכונאי ימי, חיפה.

ד"ר ג. לוי, מהנדס-מכונאי, חיפה.

ס. קלוש, מכונאי ראשי של אניות-גרר, נמל חיפה.

א. רוזנטל, מהנדס-מכונאי ימי, חיפה.

דוד רמז

שר התחבורה

ט' באלול תש"ח (13 בספטמבר 1948).

מינוי בודקי-אניות

בתוקף סמכויותי לפי פסקה 1 של נספח ב לתקנות נמלים (אניות המהלכות בים), 1935, לפי סעיף 1 לפקודת סדרי השלטון והמשפט (הוראות נוספות), תש"ח — 1948, וכל שאר סמכויותי, אני, שר התחבורה, ממנה בזה את האנשים הנקראים בשמותיהם להלן להיות בודקי-אניות בגדרי התקנות הנ"ל, ומבטל את מינוי בודקי-האניות שנעשה ביום 23 באוקטובר 1947, ונתפרסם בתוספת 2 לעתון הרשמי מס' 1626 מיום 30 באוקטובר 1947: —

מ. אברמסקי, רב-חובל הנמל, חיפה.

מ. אקדיש, רב-חובל, נווט נמל חיפה.

המפקד ס. מילר, רב-חובל, חיפה.

פ. פואר, רב-חובל, נווט נמל חיפה.

ה. רוזנטל, רב-חובל, נווט נמל חיפה.

ו. הגדוש, מכונן ראשי, אניות-גרר, נמל חיפה.

א. הולצר, מהנדס-מכונאי ימי, חיפה.

ס. קלוש, מכונאי ראשי, אניות-גרר נמל חיפה.

דוד רמז

שר התחבורה

ט' באלול תש"ח (13 בספטמבר 1948).

ע. טובים / התחיקה הימית הישראלית

בהתהוותה.

חוגי הימאים יקראו בסיפוק את הגליון מס' 21 של העתון הרשמי של ממשלת ישראל. שר התחבורה אישר בעתון הנ"ל את מנויים של בוחנים ממשלתיים לקציני הצי המסחרי וכמו כן מספר מומחים כ"בודקי אניות" רשמיים. באותו עתון פורסמו גם תקנות הקובעות את גורלן החוקי של אניות המעפילים לשעבר.

בגליון האחרון של ירחוננו (חוברת ל"ט — אוגוסט 1948) עמדנו כבר על חשיבות העובדא של מתן אפשרות למועמדים הראויים לכך להבחן בארץ, אם לתפקיד של קציני ספון ואם כמהנדסים ימיים. עם מנוייה של ועדת הבוחנים, המורכבת מרב-חובל ומהנדסים מוסמכים, יוכלו הימאים שלנו לקבל בארץ את הסמיכות הימית לכל הדרגות. הבוחנים קשורים בחוק הארץ-ישראלי הקיים, המבוסס כידוע על התקנות הבריטיות בכל הנוגע לתנאי ההפלגה, תכנית הלמודים והקף הידיעות העיוניות. ובכל זאת תצטרך ועדת הבוחנים לקבוע כמה פרטים הדורשים הבהרה: באיזו מדה, למשל, תדרש מהמועמדים ידיעת השפה העברית; באיזו שפה (או שפות) יורשו להבחן; אם להשתמש בנוסחאות במדות הבריטיות או בשטה המטרית וכו'. יש להניח שהבוחנים יקבעו דברים אלה בהקדם ויפרסמו את החלטותיהם בפרק זה לידיעת המעוניינים.

בינתים נשלמות והולכות ההכנות לפתיחת הקורס המכין בשביל המועמדים לבחינות, בהתאם לדרישת החוק, והמעוניינים ייטיבו לעשות אם יתקשרו בענין זה עם מזכיר אגודת הימאים בחיפה, המרכז לפי שעה את ההרשמה.

ולא פחות מזה חשוב ההסדר החוקי בנוגע לבודקי האניות. התקנות הבין-לאומיות המקובלות אצל כל אומות העולם, קובעות פרטים ביחס למצבן של האניות, לשיטת בנייתן וטיבן וכו'. החוקים הבין-לאומיים מחייבים גם בקורת קבועה של האניות ורק על סמך המלצותיהם של המבקרים נותנים השלטונות לבעליהן את התעודות המתאימות, כי הן ראויות להפלגה.

זהו, אגב, אמצעי זהירות הכרחי לבטחונם של עובדי האניות והמטענים, ובמדה שהאניה משמשת להעברת נוסעים — גם לבטחונם הם. דברים אלה הם בראש וראשונה מעניינן של חברות הבטוח, על כן גם הפכו אלה לרשות התובעת

° בעתון הרשמי מס' 21, מיום 21 באלול תש"ח (15 לספטמבר 1948) נתפרסמה פקודת השלטונות להארכת תקפן של תקנות שעת החירום לפיקוח על אניות. כוחה של פקודה זו יפה מיום ה' באלול תש"ח (9 בספטמבר 1948). התקנות עצמן, שנתפרסמו רשמית ביוני ש. ז. (ראה "ים" ל"ו—ל"ח), מובאות בעתון הנ"ל בנוסח מתוקן.

באותו עתון נתפרסמו גם "תקנות-שעת-חירום" (אניות מעפי-לים) וכן גם מנויים אישיים, כמפורט בפקודות הנמלים המובאות לעיל.

הכוונה למועצת בוחנים לקציני הצי המסחרי.

את הדרישות הטכניות לבנין אניות ואופן הוצאתן לפועל. הבקורת של האניות המפליגות בימים נעשית אף היא, מדי שנה בשנה (או מדי מספר שנים), ע"י מורשים של חברות הבטוח. החברות הותיקות בשטח זה הן: הללויד הבריטי, והחברה הצרפתית וואריטאס; בעקבותיהן התפתחו מוסדות דומים גם בארצות אחרות (באמריקה, נורבגיה, גרמניה, איטליה ועוד). ונוסף על התקנות של חברות הביטוח מפר-סמות גם הממשלות תקנות למיניהן, הנובעות מצרכיהן הן בשטח הספנות. באנגליה, למשל, נתקנו תקנות ממשלתיות מיוחדות לאניות המובילות עולים, השונות מאלה הנהוגות לגבי אניות נוסעים בכלל.

לצערנו הרב לא היה בארץ ישראל מעולם בא כח של ללויד או חברה אחרת, שיהא בסמכותו לערוך בדיקה כוללת של האניות. מפקד נמל חיפה וקציניו טפלו בדבר במדה שזה היה נוגע לאניות השטות תחת דגל ארץ-ישראל. עם יציאת האנגלים נשאר גם כאן חלל ריק. מנוי הבוחנים ע"י שר התחבורה — והם מטובי אנשי המקצוע שלנו — בא למלא את החלל. יש להניח שהבודקים יתבססו בפעולותיהם על התקנות של הללויד וידאגו לרמתן הטכנית הגבוהה של האניות המניפות על תרניהן את דגל ישראל. ולבסוף — נקדם בברכה את התקנות המאפשרות את

אין להשתמש בדיג בחמרי נפץ ורעל

דברי ההסבר הבאים על האיסור להשתמש בדיג בחמרי נפץ ורעל, נמסרו לנו לפרסום ע"י אגף הדיג שבמשרד החקלאות. יש לציין את חשיבותם דוקא בשעה זו, כשעקב תנאי הזמן המיוחדים, רבים הם אצלנו המשתמשים בחמרי נפץ; אזהרה זו — מן הראוי, כי תשמע גם באזיניהם של אלה שאין הדיג מלאכתם.

חוקות הדיג, בכל ארצות התרבות, כוללות הוראות, האוסרות את השימוש בחמרי נפץ ורעל במלאכת הדיג. גם בהצעת החוקה של מדינת ישראל כלולים ענשים חמורים למשתמשים בהם במימי ארצנו.

האיסור בשימושם, בעולם כולו, מבוסס על שני נימוקים עיקריים, שהראשון בהם דורש את טובתו של הדיג והשני — את טובת הדיג.

השימוש בחמרי נפץ מסוכן תמיד. יהיו ודאי כאלה שיגיבו על כך בבת צחוק של בטול, בהסתמכם על נסיונם הרב, אך גם המומחה הגדול ביותר יכול להפגע מחוסר זהירות. ומי שראה פעם בארצות ים התיכון את הדייגים המרובים קטועי האצבעות, הידים, הזרועות, או את אלה שאבדו את הראייה; ומי שיודע על מספר ההרוגים מבין הדייגים, עקב השימוש בחמרי נפץ — יצדיק את החוק מטעמים אנושיים. הדייגים המשתמשים בדינמיט עושים זאת רק מעוני רב ומחוסר אמצעים.

אך הנימוק העיקרי לאיסור השימוש בחמרי נפץ ורעל הוא — הרצון לשמור על מלאי הדגים במימינו. צריך

ההסדר החוקי של אנינת המעפילים. טרם הגיע הזמן לכתוב את ההיסטוריה של „צי צללים“ זה, שתפש ועוד תופש שטח ניכר של נמל חיפה. מצבן החוקי של האניות הללו מעורפל מאד במקרים רבים. יש מהן שנרכשו כחוק וכדין, אולם רובן — גם עורך דין מנוסה ביותר יתקשה לקבוע את מצבן החוקי. חלק מהאניות הללו אינו ראוי לשימוש, אולם אחדות מהן משמשות כיום או יכולות לשמש את מדינתנו בבאות. מובן מאליו, כי במדה שהבעלות החוקית עליהן אינה ברורה לחלוטין, עלולה הופעתן בנמלים זרים לגרום לכל מיני תסבוכות. וקשורה בזה גם בעיית בטחונן, מאחר שחברות הביטוח מתענינות ובצדק, בראש וראשונה, בבעלות החוקית של האניה. גם שאלת הדגל לאניות הללו מסובכת ביותר בכמה מקרים, וידוע, כי כמה מהן ממשיכות להפליג תחת דגלים זרים. התקנות הממשלתיות החדשות מסדירות את המצב הבלתי משיבוע רצון בשטח זה. ויש לקוות כי בתוצאה מזה, ישתחרר נמל חיפה ממספר כלי שיט, התופשים מקום ללא כל תועלת והם גם סכנה לספינות אחרות. כלים כאלה, או שיפורקו לגרוטאות או שיוצאו משטח הנמל, ורק ספינות אלה שתאושרנה ע"י הבודקים כראויות לשימוש יפליגו בלי חשש למרחבי הימים תחת דגלו של הצי הישראלי.

לדעת את תוצאות ההתפוצצות במים, בכדי להבין את הכרח האיסור. לחץ המים הכביר, שנוצר במקום ההתפוצצות, מרסק את כל בעלי החיים הנמצאים שם. דגי מאכל נשמ-דים ע"י כך לחלוטין. בריחוק מקום מהפצצה הדגים רק נזוקים, לכאורה. אך עפ"י רוב נקרעת שלפוחית האויר, ניוזקים המעיים שלהם ושוי המשקל מופרע ומיד אחר כך הם מתים. ולא רק דגי המאכל הם בין הנפגעים. דגים קטנים ללא ספור, ואפילו גלמים וביצי דגים, נהרסים. כל אלה, אילו היו נשארים קיימים, היו גדלים לדגי מאכל טובים. זאת ועוד. הדייג הזורק את הפצצה מהחוף או אפילו מסירה, אינו מספיק אפילו לתפוס את הדגים הניזון קים במהירות מספיקה בגלל סחיפת הזרם. הוא הדבר ביחס לשימוש ברעל. דגים יעילים ובלתי יעילים נהרגים ללא הבדל ורק מועטים מהם מגיעים לבסוף לידי הדייג. יוצא, שהדייג הורג כ-100 דגים, אם קטנים ואם גדולים, יעילים או בלתי יעילים, בכדי לקבל כ-10 דגים. וידוע, כי מספר הדגים פוחת בצורה מדהימה ע"י השימוש בחמרי נפץ. הדייג המשתמש בחמרי נפץ ורעל משול לאדם החולך ליער לכרות עץ בעזרת גפרורים, או לזה המקצץ את הענף אשר עליו הוא יושב.

ע"י שיטות בלתי אחראיות בדיג מסתכן מלאי הדגה שלנו, ועם זה גם עתידו של הדיג שלנו. דייגינו חייבים לשים זאת אל לב ולשמור על החוקים אשר הוצאו לטובתם, ועל הציבור לשתף פעולה עם מנגנון הפיקוח על הדיג, כדי לבער נגע זה מהארץ.

סיכום שנתי לנמל תל אביב

האספה השנתית ה-11 של בעלי המניות של אוצר מפעלי הים בע"מ התקיימה בתל-אביב, ב-14/9 ש. ז.

דברי פתיחה נאמרו ע"י יו"ר ההנהלה מר ישראל רוקח שהספיד את ארבעת עובדי הנמל שנפלו באחת ההפצצות. מר רוקח ספר על המאמצים הרבים, שהשקיעה ההנהלה להגברת העבודה בנמל, ובין השאר אמר:

למרות קשיי המערכה גדלה השנה התנועה בנמל. בחדשים ינואר-אוגוסט עגנו בו 410 אניות לעומת 300 באותה תקופה אשתקד. ואעפ"י שהיו רק 131 ימי עבודה ביס לעומת 192 יום אשתקד נפרקו 142 אלף טון (92 אלף אשתקד) ונטענו 48 אלף טון (20 אלף אשתקד).

גידול הסונאז' נתאפשר בעיקר ע"י העלאת פוריות העבודה, מסירות העובדים, עבודתה המסודרת של ההנהלה והגדלת הציד הטכני.

מר רוקח הביע, בשם בעלי המניות, את תודתו להנהלת המפעל ועובדיו ובמיוחד — למנהל הנמל, מר א. זיפשיץ, ולקצין הנמל מר ב. ליברמן. „לא ירחק הזמן שנמל תל-אביב יוכל גם לשלם דיבידנדה לבעלי המניות ותל-אביב תבנה נמל מיס עמוקים“.

להנהלה נבחרו מחדש: מר יצחק רוקח וד"ר ש. זיפשיץ, שיצאו לפי התור. האספה אשרה את המאזן והביעה תודתה להנהלה ולעובדים על מאמציהם בשיפור העבודה בנמל ובהרחבתה.

* * *

בדו"ח לשנת 1947 צוין, כי שנה זו היתה ראשונה בתולדות המפעל שהמאזן שלה מראה ריוח ניכר, של כ-34.000 לירות.

יש לצפות שגם שנת 1948 תסתיים במאזן חיובי (כפי שמראים המאזנים הזמניים למחצית השנה השוטפת), אם כי הדבר מותנה במצב המדיני בארץ אשר עלול לפגוע ברציפות עבודתו של המפעל. ההנהלה מקווה שלא ירחק הזמן ויחוסל הגרעון שהצטבר במשך השנים הקודמות ותוצר האפשרות להחליט על חלוקת דיבידנדה לבעלי מניות החברה.

נרכש ציוד רב

בשנת הדו"ח רכשה ההנהלה ציוד חדש נוסף, כגון דוברות ברזל, סירות גרר, מנופים נעים וקבועים, טרקטורים וציוד שונה אחר; כן הוכשרו שטחים נוספים לצרכי אחסנה בשטח הפתוח בנמל. בהגדלת הציוד הנ"ל ובשיפורים השקיעה החברה בשנת הדו"ח סך 625.000 ל"י. כמו כן הוצאו סכומים ניכרים לתיקונים יסודיים של הציוד ושל רכוש הנמל.

עקב הוספת הציוד והשיפורים שבוצעו גדל במדה ניכרת קבולו של הנמל וע"י הכנסת שיטות-מיכון בעבודה גדלה תפוקתו.

446 אניות בשנה

במשך שנת 1947 עגנו בנמל 446 אניות המפליגות תחת דגליהן של 18 ארצות. היו 268 ימי עבודה ביס. הפריקה

אחוד חברות אניות א"י בע"מ Israel Shipowners' Pool Ltd.

שולח את מיטב ברכותיו
לשנה החדשה
ליורדי הים באניות

בברכת שנה טובה

החברה האמריקאית-ישראלית להובלה ימית בע"מ

American Israeli Shipping Co. Inc.
27 William St., New-York

והטעינה מסתכמת ב-135 אלף טון יבוא וב-45 אלף טון יצוא (בכלל זה 863 אלף תיבות פרי הדר). לעומת 77 אלף טון יצוא בשנת 1946 (עליה של 68%). בעונת ההדר-רים 1947/48 נשלחו 1.381.000 תיבות לעומת 646.000 תיבות בעונת ההדרים 1946/47.

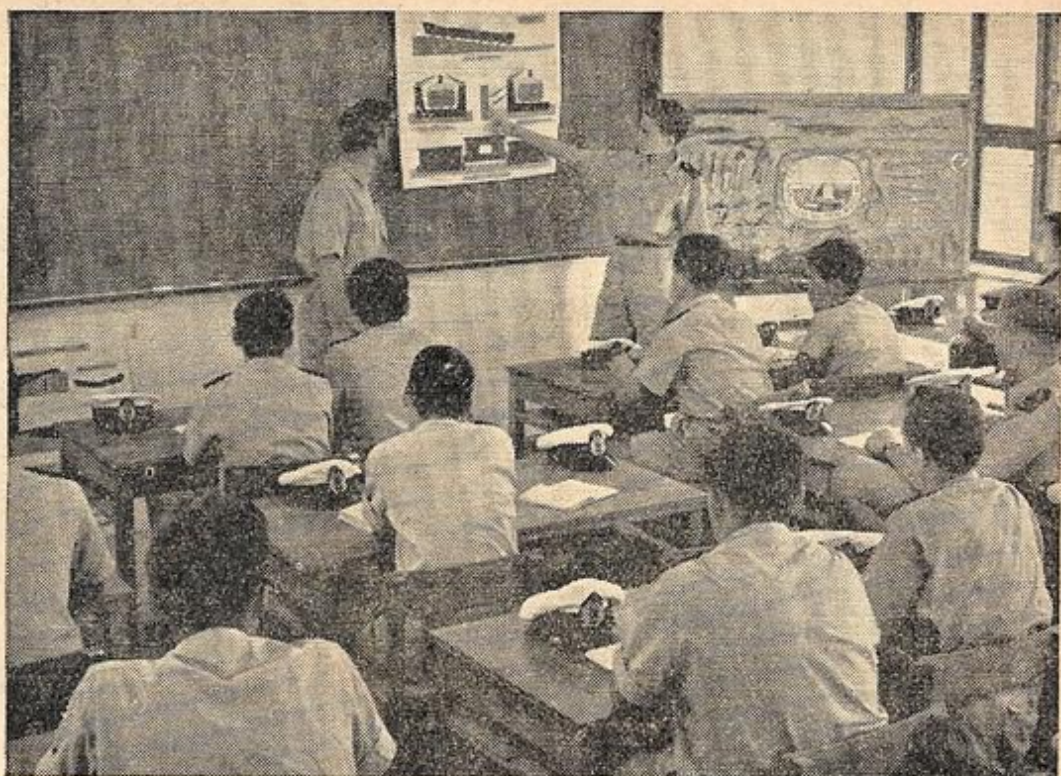
התכניות להרחבת הנמל

בראשית שנת 1948 הגיעו מארצות הברית עפ"י הזמנת החברה, מהנדסים מומחים לבנין נמלים בעלי שם עולמי, להכנת תכניות להרחבת הנמל. היה בדעת ההנהלה לבצע בנין בריכה נוספת, אולם לאור ההתפתחות המדינית ולאחר התייעצות עם ממשלת ישראל בענין זה, הוחלט לוותר על תכנית ההרחבה הנ"ל ולעומת זאת — לגשת מיד לעבודות בדיקה והכנה לבנין נמל של מיס עמוקים בתל-אביב.

עם פתיחת שנת הלימודים תש"ט בבית הספר הימי

מטרת בית הספר היא:
להנך את הנוער לשני
התפקידים העיקריים
בים — לשיט ולמכונות-
אות, ז"א להכשיר אנשי
ספון ואנשי מכונה.

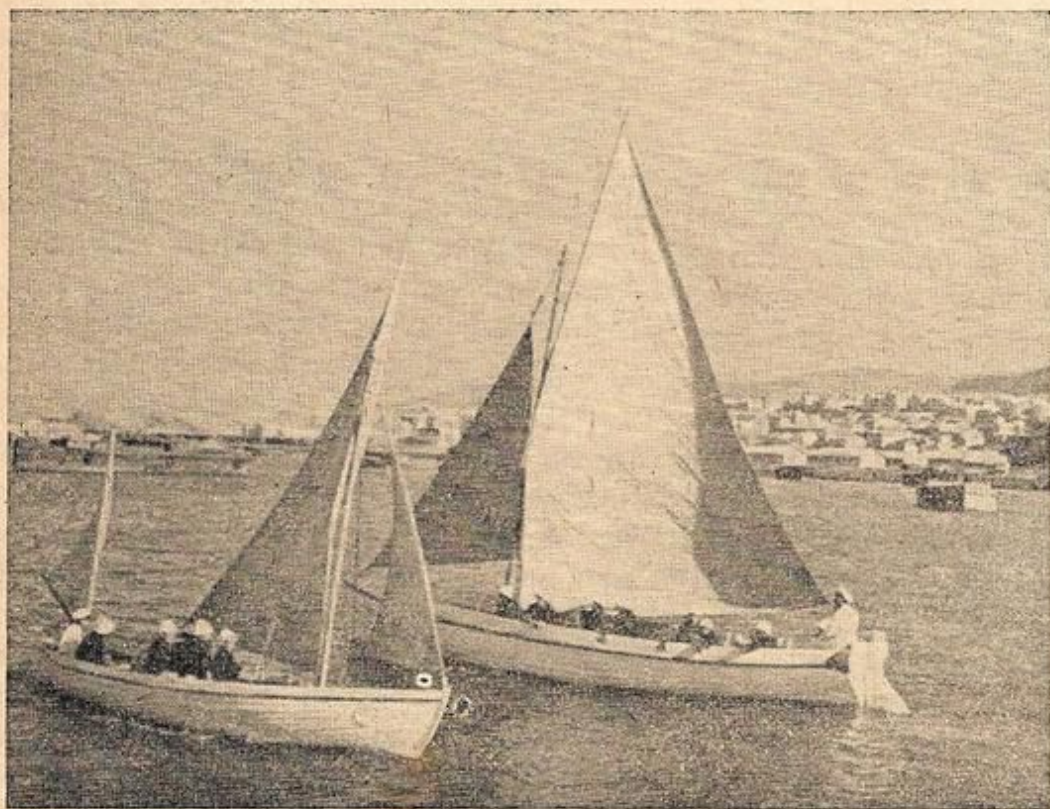
שיעור בכתה.

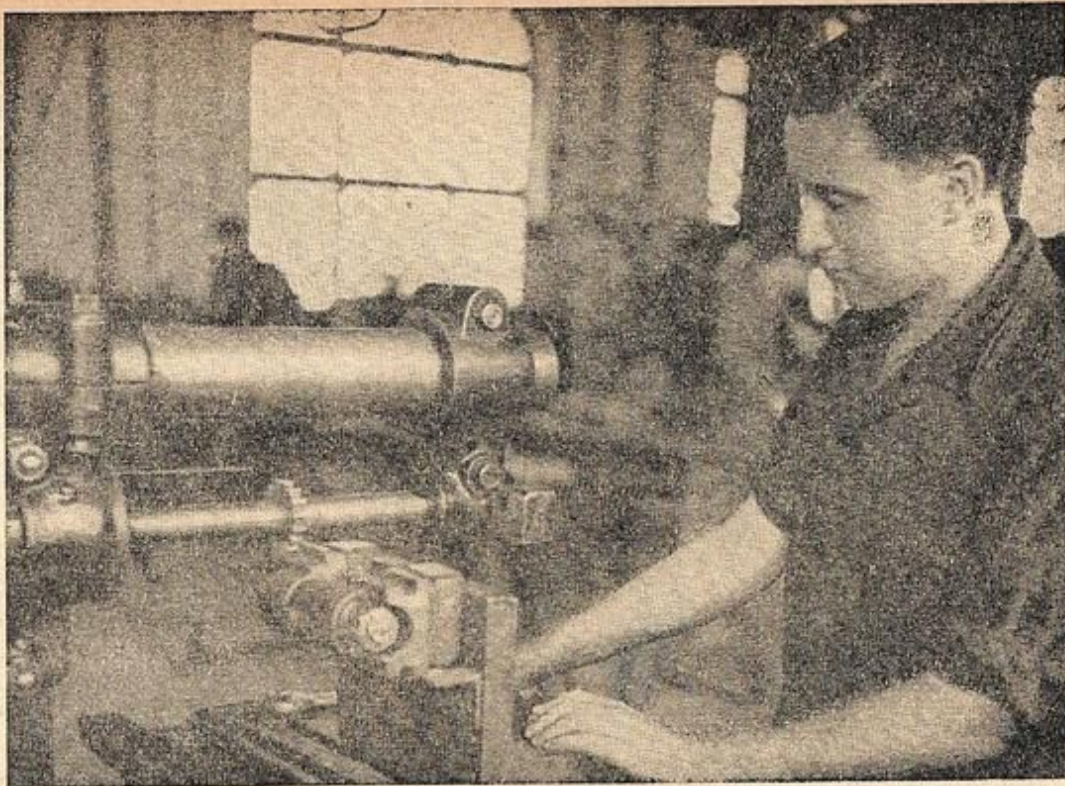


שתי מחלקות קיימות
בבית הספר: לשיט,
עם תקופת לימודים של
3 שנים, ולמכונאות
ימית, עם תקופת לימוד
של 4 שנים.

לבית הספר מתקבלים
נערים בגיל 14—16,
בעלי תעודות גמר של
בית ספר עממי או
גומרי כתה ד' של
בית ספר תיכון.

הרגילי שיט בנמל.





ליד המחרטה: המכונאי הימי מתאמן בעיבוד חלקי מכונה

ד"ר ג. אהרוני / לקראת שלב חדש

מנהל בית הספר הימי בחיפה

הים, מקום שם היה מקודם מחנה צבאי. חלק מהמחנה הצבאי הזה, שנמסר לצרכי הפנימיה, יכול: חדרי לינה ל-50 תלמיד, חדר-אוכל, מטבח על כל השרותים, מועדון, חדרי למוד ועבודה ומקום מגורים לחבר העובדים.

הלמודים הכלליים וחלק קטן מהלמודים המקצועיים יתקיימו גם להבא בבנין בית-הספר, בחצר התכניון. כמו-כך יעבדו תלמידי המחלקה למכונאות ימית בבתי המלאכה ובמעבדה למכונות-החום של התכניון, בעוד שהלמודים המקצועיים לתלמידי מחלקת השיט יתקיימו — בחלקם בנמל ובחלקם בימה של בת גלים, בקרבת הפנימיה. הגישה לים ולנמל ממקום הפנימיה תהא נוחה בהרבה מאשר בעבר. ויש לשים אל לב, כי השמוש בים ובנמל, שהוגבל במדה נכרת בעבר, כשורים שלטו באזור זה, יורחב מעתה והתלמידים יוכלו להפליג לעתים קרובות בספינת האמונים שלהם, "ולדורה" למרחבי הים.

אך לא זה בלבד שנתן דחיפה להתפתחות בית-הספר. התקדמותנו במפעלי הים, עם הקמתה של מדינת ישראל, היא היא שתבטיח למוסדנו התפתחות מהירה לעתיד. ידרשו לנו, ובזמן הקרוב ביותר, מאות רבות של יורדיים בכל שטחי העבודה, באניה ובנמל, ושומה עלינו להחיש ולעשות לענין זה ובדחיפות. שאלת ההכשרה הימית אינה עוד דבר של חזון לעתיד רחוק. היא באה לספק צורך

אפשר להגיד, כי עם פתיחת שנת הלמודים החדשה תש"ט יוצא בית-הספר הימי למרחב ואפקים נרחבים נפתחים לפניו. כי השאלה העיקרית שעכבה בעד התפתחותו בעבר באה על פתרונה, והיא — פתיחת פנימיה לתלמידי המוסד.

בשנים הקודמות היו רוב חניכי בית-הספר הימי תלמידי חרץ, כלומר, תלמידים שבאו אלינו מחוץ לחיפה. ההרשמה לשנת הלמודים הקרובה מוכיחה גם היא, שאלה הם רוב התלמידים לעתיד. מתוך 60 המועמדים החדשים, שנרשמו לשתי הכתות א' ו-ב', — 45 הם מחוץ לחיפה. אגב, יש לציין, כי למחלקת השיט של שתי הכתות נרשמו לשנה הקרובה 35 תלמיד.

העדר פנימיה למוסד עכב משתי בחינות: (א) כלכלית (וב) חנוכית. הפנימיה מאפשרת לקיים את הנער הלומד מחוץ לביתו בתנאים נוחים ביותר, דבר המקל על ההורים ומניח להם לתת השתלמות נוספת לבניהם. אך העיקר הוא ההישג החנוכי שבפנימיה: היא מהווה תחליף נאה לטפול ולהשגחה של המשפחה. החניך הנתון במסגרת קבועה ואחידה של חיי פנימיה, להשפעת אנשי ים ומחנכים, ירגיש את עצמו במקום למודיו כבתוך ביתו. דבר זה ישפיע, כמובן, גם על מהלך למודיו. הפנימיה תפתח מיד אחרי החגים, בבת גלים, על שפת

ועתה מותר גם לגלות, שבתקופת השנים האחרונות נתן בית-הספר הכשרה מרוכזת, שהקיפה למעלה מ-100 איש, לחברים משורות הפל"ים, שיצאו לתפקידיהם הנועזים ושחלקם בהעפלה היה רב ביותר. יתכן, שגם בעתיד תמצא הדרך למתן הדרכה ימית לצעירים שמתוּן לבית-הספר — לשירותיהם המרובים. מתנהל עתה מ"מ עם גורמים שונים על עריכת קורסים מקצועיים לזמנים קצרים להשתלמות ימאים ותיקים, מתוך מגמה לתת להם את האפשרות, בתום הקורסים, לגשת לבחינות קצינות.

בשנת ה'תש"ד הקרובה תהיינה במוסד שתי כתות: א' ב' — למכונאים ולשייטים; ייתכן שגם תלמידי הכתה השלישית, הנמצאים בשירות ימי-צבאי יוחזרו במרוצת הימים לבית-הספר ויוכלו עוד השנה לסיים את חוק למודיהם. במקרה זה נוכל גם בסוף שנה זו לקיים בחינת גמר למחזור השביעי של בית-הספר.

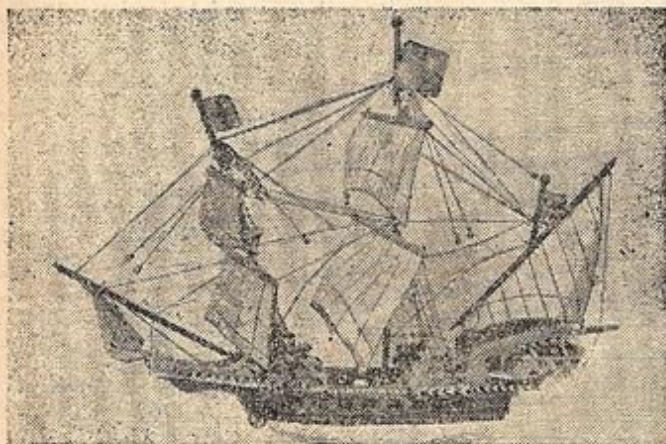
אנו מקוים, כי בשנים הבאות נוכל להעביר את בית-הספר כולו לבנינו הוא על שפת הים וכי הפנימיה תורחב ותשוכלל במדה כזאת, שתקיף את כל תלמידי בית-הספר ואת כל מלוא יומו של התלמיד. יהיה זה המשך טבעי לאותו צעד ראשון מקדם, שאנו צועדים עתה עם פתיחת שנת ה'תש"ט.

חיוני ודחוף. וטוב שרעיון הים חדר כבר לחוגים נרחבים וכי רבים הם הצעירים הקושרים את עתידם עם הספנות. באים עתה אלינו נערים ממקומות מרוחקים בדרום ובצפון; אף עובדה זו תוכיח על ההתענינות ועל הרצון להקלט בעבודות ים.

ובהזדמנות זו עלינו לציין את התקדמותם המקצועית של חניכי בית-הספר הימי מהמחזורים האחרונים. כל בוגרינו, ללא יוצא מן הכלל, נקלטו כאנשי ספון ומכונה בספנות הסוחר ובחיל הים הישראלי. במשך תקופת שירותם, הקצרה באופן יחסי, עלו בסולם הדרגות ולידיהם נמסרו תפקידים אחראיים. הכשרתם הקודמת בבית-הספר, העיונית והמעשית כאחד, היא היא המסייעת בידם ומאפשרת להם למלא תפקידי פיקוד באניות. ב"קדמה" בלבד, למשל, עובדים כ-15 מחניכי המוסד וחלק מהם יעבר ל"נגבה" ו"גלילה", לכשיוכנסו לשירות. ובאניות חיל-הים ניכר אחוז החניכים שלנו בין הקצינים. גם בקורסים להדרכה, המתקיימים על-ידי חיל הים ועל-ידי האגודות הימיות, פועלים חניכינו, ובהצלחה, כמדריכים ומרצים. עובדי-ים ותיקים, הבאים אתם במגע, מציינים לשבח את עבודתם, שניכרת בה הכשרתם המקצועית-החנוכית בבית-הספר.

האניה "גולדן הינד"

(פרק בספנות העולם)



תבנית האניה "גולדן הינד".

מתנת הד"ר ונה כהן מהיפה למוזיאון של החבל הימי לישראל. הצילום: פוטו ולד, חיפה.

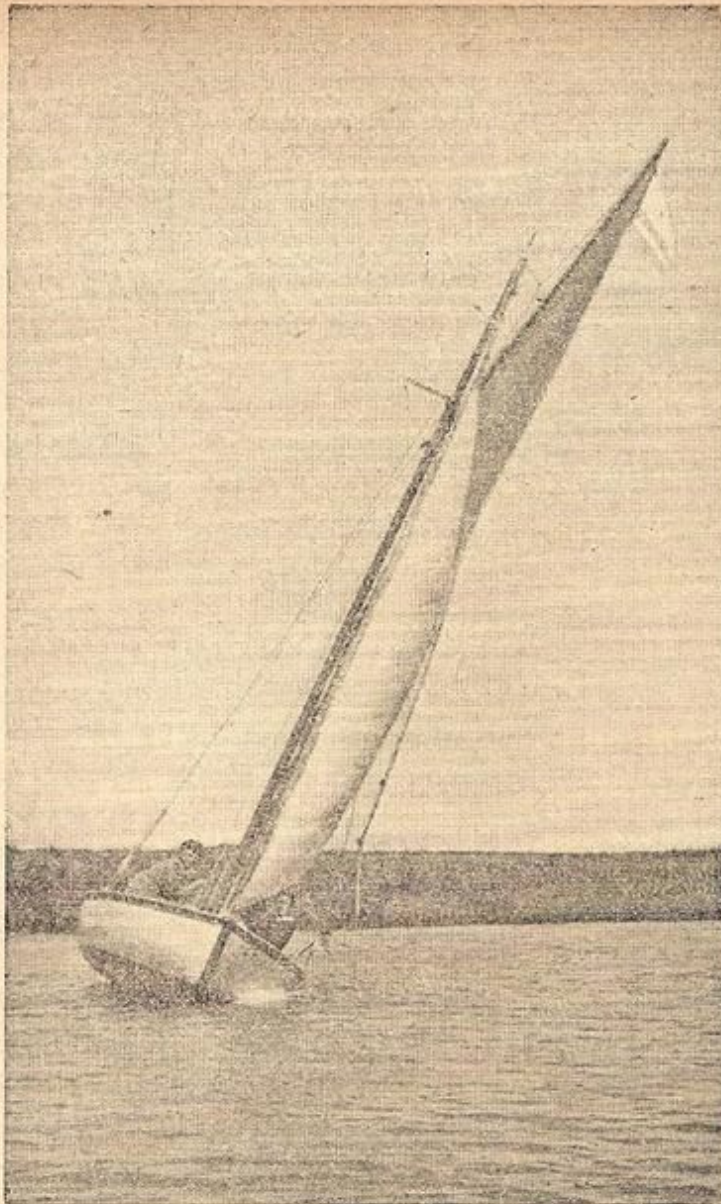
יום היתה אנייתו נתונה לרוחות נגדיות עצומות, עד כי הגיע לאחד האיים הקרובים לחוף. "גולדן הינד" הפליגה לקליפורניה, לאחר שנעשו בה התיקונים הדרושים, ואז חצה דראק את האוקיינוס השקט, לאי יאווה. משם הפליגה אנייתו דרך דרום אפריקה לאנגליה.

במשך שנים רבות שמרו על אניה מפורסמת זו בנמל דפטפורד. פרנצ'יס דראק זכה לכבוד רב ועל פי נסיונו הרב נוסדה החברה "איסט אינדיה", מכשירו המפורסם של האימפריאליזם הבריטי במשך מאות בשנים.

ד"ר ז. זכה

עתה כבעבר מצויות אניות שיצאו להן מוניטין ברחבי תבל. האניות המפורסמות כיום נודעות בגודלן, צידן ומהירותן, כלומר — באיכותן התכנית ובממדיהן הגדולים. לעומת זאת היה כבודן של האניות בימי הבינים קשור בהפלגותיהן ובאנשים שיצאו בהן למרחקים, על מנת לגלות ארצות חדשות ולמצא זהב, יהלומים וסתורות יקרות-ערך. האניה "גולדן הינד" שעליה אנו מייחדים הפעם את הדיבור, לא היתה אלא בעלת 100 טון בלבד. היתה זאת אניה רגילה למשאות, מזויינת ומוגנת בפני שודדי ים, שאיימו על כל אניה המהלכת בלב הים וליד החופים.

אך אניה קטנה זאת הפליגה מסביב לכדור העולם בשנים 1577—1580 וחזרה בשלום מדרכה הארוכה. רב החובל שלה, פרנצ'יס דראק, היה סוחר, מגלה ארצות ושודד ים כאחד. ביזמתו הרבה הפך לבעל מפעלים מלחמתיים גדולים, שהיו מכוונים נגד הספרדים בעיקר, אויביה של אנגליה בעת ההיא. "גולדן-הינד" היתה הגדולה בין אניותיו של פרנצ'יס דראק. כולן אבדו בהפלגותיו, פרט לזו האחת שחזרה לאנגליה עמוסה אוצרות רבים, שנשדדו מאניות זרות בכל חלקי העולם. דראק רצה להגיע לעולם המזרחי בהפליגו למערב. קו נסיעתו היה: אנגליה — מיגדור (שבחוף המערבי של אפריקה) — בראזיל — ארי-נטטינה (נהר להיפלאטה) — מיצרי מאגאלן. במשך 52



במחנה „זבולון“: אימונים בסירת־מפרשים.

קמצולות ימים, מתיק עתידות,
מאפסי שקקים —
בלחש רוחות, בקני סודות,
קרוני קמים —

נציל ונקמה את אור הסיים.
מעמי הטהום
נפדה ונגאל את עולם הנדרים
נרים את גס השלוס.

נתניה רחל ג.

חזכולונים בפעולתם

שנים היו המחנות, שקוימו הקיץ ע"י „זבולון“: האחד מהם — לסגני מדריכים, (30 חבר), השני — לחניכים צעירים (35 חבר). שניהם קוימו בת"א על הירקון, כשהקפה הצף „עלי ירקון“ משמש להם בסיס, נוח ביותר לשיכון ולפעולות עירניות.

המחנה למדריכים נמשך שבועיים ימים. מתפקידו היה: להדריך, מבין החברים המוכשרים ביותר שבסניפי „זבולון“, קבוצת סגני מדריכים לדרגות ג' וב'. נוכח המחסור הגדול במדריכים, עם גיוס מרבי תם של אלה שפעלו בסניפים לשירותי היליים, היה הכרח למצוא הסדר אפשרי דחוף. המחנה שקויים תרם תרומה נכרת בכוח זה. כי זהו הרעיון שהונח ביסוד במחנה לסגני המדריכים.

מדריך מושלם יכול לטפל בעבודה העיונית ב־2—3 קבוצות בבת אחת. אולם בעבודה מעשית, בסירות וחבול, אין הוא יכול לטפל אלא בקבוצה אחת בלבד. אך אם לכל מדריך ינתנו 2—3 סגנים אשר יטפלו בעבודה המעשית תחת פקודו, יוכל הוא לטפל ביעילות ב־2—3 קבוצות באותו הזמן.

במחנה שקויים קבלו החניכים במרוכז את יסודות העבודה המעשית.

המחנה לחניכים הצעירים נמשך המישה ימים. הפעולות, לפי דרגא ג', רוכזו בעבודות שיט וחבול.

על שני המחנות פיקד מר א. לויין, המדריך הארצי של „זבולון“. המשתתפים במחנות באו מסניפי „זבולון“ בבת ים, תל־אביב, חדרה, נתניה וחיפת.

מיומנו של מדריך

אחת הבעיות הרציניות שיש להקדיש לה זמן ומחשבה, בכדי להשיג את מסכרי מום התועלת מעבודתנו, היא בעיית השיעור המקצועי בפלוגה. כל שיעור חייב להיות חוליה בשלשלת, מותאם למגמה הסופית שבמקצוע הימי. זה מחייב את המדריך לחזרה בלתי פוסקת על החומר שנלמד בעבר. יש להזהר מסכנת השעיר מום בשיעור, ודבר זה תלוי במדריך, ואך רק בו.

כיצד לפתור בעייה זו? אין להתעלם, כמובן, מכשרו האישי של המדריך, אולם ישנה דרך לתכנן את השעורים מלכתחילה. וגם זה פתרון־מה. וזהו שצריך לקחת בחשבון: א) הכנה מוקדמת של המדריך לשעור. ב) רצון טוב של המדריך להקנות

לחניך את הידיעות. ג) מבנה השיעור בצורה עניינית ומושכת. ד) דוגמאות רבות מהיי יום יום. ואסור למדריך לשכוח את תפקידו העיקרי בשיעור — הקניית ידיעות.

כיצד יכין המדריך את שיעורו וכיצד יבצעו?

הכרח הוא להכין מערך מפורט לפני כל שיעור ולא לסמוך על מערך שהוכן לפני שנים. וכדי שדברי המדריך יובנו כראוי, חייב המדריך להיות את השיעור יחד עם חניכיו, להציג בפניהם שאות שונות ולשמע גם אותם.

דמות המדריך מהי? עצם הדבר שהכר מסוים נבחר למדריך מחייבת אותו להיות בעל רמה השכלתית גאוה וגבוהה מזו של החניכים. ועליו להיות אישיות מחנכת. צורך הכרחי למדריך להתמיד ברכישת

במחנה הימי של "אליצור"

ומתכוננים למפקד בוקר של לפני התפילה.

נקיים ומצוחצחים, כשביד אחת תיק התפילין ובשניה סידור התפילה, עומדים ערוכים בשלשות. אחרי בדיקת נקיון המחד גה והסדר באהלים מניחים תפילין ושליח הציבור פותח ב"הודו לה' קראו בשמח". אחר התפילה מונף הדגל ונקראת פקודת היום, ובוה מסתיים המפקד. הארוחה נערכת ליד שולחן-שדה.

יום האימונים כולל את החומד לדרגות ג' וב': חתירה, התחלה של מיפרשים, חבלים וכו'. האימונים — 9 שעות ליום. ובמשך הקורס גם שתי הפלגות לילה, הליו מוד — מעשי ועיוני ובד בבד גם חנוך רעיוני — תנועת, הרצאות על היהדות הדתית ותנועותיה, לימוד מצוות מעשיות, מדורות, שירה בצבור ושיחות-חברה.

*

שני מחנות כאלה, בשני מחוזים, קוימו במשך הקיץ תש"ח. שניהם על שפת הירקון, על מגרש אליצור שם. על אף ההפירות שנגרמו בפעולה עקב המצב הכללי בארץ, נעשו מאמצים להתמיד בפעולה ולהחזיק מעמד בה.

תקיעת הצוצרה עם שחר. הבוקר טרם אור, אור ארגמן הצית את המזרח. החניכים השקועים בתרדמתם על שקיהקש באהלים הנצוצים שנמתחו על שפת הירקון, קול הצוצרה החריד. ובפנים מנומרים, כשצמרמורת מרטיטה את גופם, מוציאים הם את ראשיהם מתחת ליריעות האהלים.

— "לצאת מהאהלים" — מרעים קולו של המדריך.

חיש מהר מסתדרים הטורים. 45 צעירי שלוש כיתות במחזור, עומדים מתוחים יחפים ובבגדיים, כששיניהם דא לדא נוקשן.

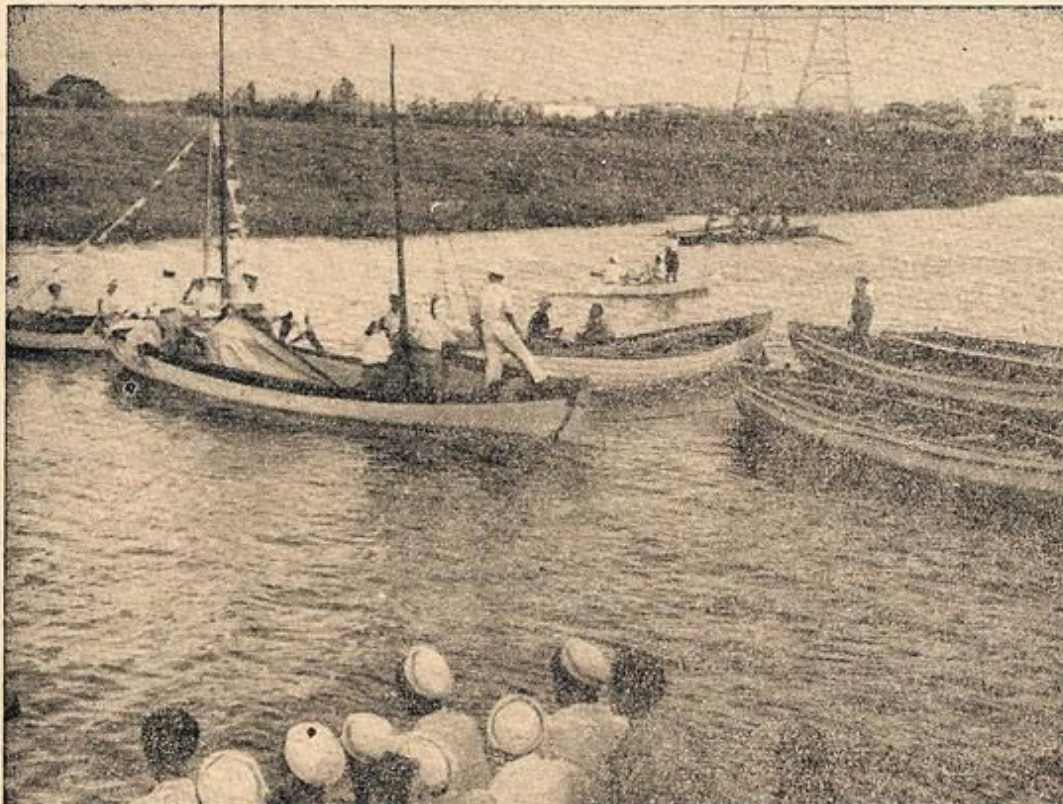
המדריך אינו עושה שהיות רבות. הוא מפריש שני זוגות שירדו לסירות, להשיטן עד לים ואילו לשאר: "שמאלה פנה, קדימה רץ".

ארבעים בהור שזופים, ערומי גב, רצים בקצב אחיד לאורך שפת הירקון בכיוון לים. ובהגיעם לים — כניסה לים — כניסה לים, טבילת שחרית ושחיה.

הורה הם באים בסירות. עם שובם מן השחיה לובשים הם את המדים הלבנים

השכלה והדרכים לכך רבות וידועות. השחיה הראשונים שאליהם חייב המדריך להיות מקורב הם — הבעיות האקטואליות. בעיית הדיסטנצן: האם הכרחי הדבר שיהיה מרחק מכוון בין המדריך לחניך? על כך אנו מתווכחים כבר זמן רב ועדיין לא באנו לכלל סכום. כל מדריך ותשקר פתו בענין זה. דבר אחד ברור, שאין להקריב על מזבח ההתקרבות לחניך את עקרונות הסדר והמשמעת. כמוכן שאין להיות קיצוני. טוב ללכת בשביל הזהב ובדרך הבינים. על המדריך לנהוג בטקסט הרצוי כלפי הניכיו.

בעיית הענשים: האם יטיל המדריך עונש על הניכיו ומה יהא סוג העונש? מובן מאליו שדרך האלימות בענשים היא דרך נפסדת בהחלט ומוכיחה על אי כושרו של המדריך להשתמש בדרכים הנוכיות. אין רצוננו לגדל "רובוטים" שימלאו פקודתה רק לפי צו, מהשש שמא יועשו באם לא ימלאו את ההוראה. לפני שהמדריך נותן הוראה עליו לחשוב היטב, אם ההוראה היא צודקת או לאו. על המדריך להזהר שלא לתת הוראה שהוא בטוח מלכתחילה, שהחניך לא ימלא אותה, ואל יעמוד המדריך על דעתו, אם נוכח שדעתו אינה צודקת.



חברי "אליצור" מתאמנים במימי הירקון.



שיך ה'... זה הים גדול ורחב ידיים... שם אניות יהלכון."

שעות הלילה הראשונות עברו. המפליים גים התרגלו כבר למצב, ואחרי תפילת מעריב החלו להרגיש את העייפות. הרוח מפזמת שירי ערש והעיניים נעצמות מאליהן. הקור גובר. מתעטפים בשמיכות. רק בעלי התפקידים מתאמצים שלא להירדם והם מנחמים את הסירה בידיים בטוחות.

הרוח מתחלפת והופכת לנגדית וההפ"ג נעשית מעתה במפנים. עתים אנו מתרחקים מהחוף ובקושי מביינים באורו תיו, ועתים אנו קרבים אליו ואורתיו גדלים והולכים.

המשמרות מתחלפות מזמן לזמן. מישהו מקלל נמרצות שעה שמעירים אותו. לא כל כך על השינה הוא מצטער כמו על החלום — אך מיד הוא מתאושש וניגש לתפקידו.

שעת חצות קרבה. הירח מופיע במלוא הדרו. אף העננים מתפורים והכוכבים מנצנצים. הים נראה עתה כמגש-כסף כביר.

הלילה עובר. השחר מפציע. הרוח מתחזקת ואנו מפליגים במלוא המהירות. החבריא מתעוררים. הלץ שבחבורה מתחיל לעבוד.

ראשית עושה הוא חשבון כמה "מפ"נים" עשינו. אחרי-כן מתחיל הוא למנות את שמות המקומות שעברנו. וכאן מתעוררים ספיקות, אם סידני-עלי היה דודו של אבו זבורה או להיפך. הוא מתעסק מאד בבעייה ומשחרר בינתים את מפרש המאסף. לפקודתו של המפקד "מתח מא"ס"ף עונה הוא: "איני רוצה להפליג במ"אסף, אני רוצה להפליג באקספרס".

רוח השחרית גוברת ומעוררת תיאבון. עד מהרה מתפללים, סועדים, ומחליפים רשמים מלילה רב רשמים. ובלב כולם גומרים לת ההחלטה, כי זו היא אך ההתחלה והמשך, אי"ה, יבוא.

היום עבר. השמש יורדת לטבול את טבילתה האחרונה. עוד דקה והיא תיעלם כליל. ניתנות הפקודות האחרונות לקראת הלילה, והמפליגים, אשר לרובם זהו הלילה הראשון בים, מצפים ברטט לחי שיכת. הנה היא באה, בחטף, ואופפת את כל היקום. הים נראה כאילו הפך חומר מוצק, ולעומתו אנו מרגישים יותר ויותר בקטנותנו. אף לקליפת אגוז לא נוכל להי דמות עוד. מאחור קורצים עוד אורות החוף, ההולכים וקטנים, וממולנו ענק שחור המקבלנו לזרועותיו הגדולות אשר אינן יודעות שבעה.

הירח טרם הופיע. אף הכוכבים מסתירים את ראשיהם מאחורי מסך העננים. הראות מעורפלת ואינך יודע מה מתרחש במרחק מה ממך. אך במידה שהעין מוצאת מן השימוש הולכת האוון ונדרכת. משק הגלים, על אף חד גוניותו, נשמע כמנגינת-קסם. האנשים דרוכים ושותקים. נכורים נים למלא כל פקודה. בעלי התפקידים חשים את האחריות הרובצת עליהם ועורשים בשקט את המוטל עליהם.

צופה נשלח לחרטום ועיניו קודחות חור באפילה. מדי פעם נשמעת קריאתו של ההגאי בהשמיעו פקודות והוראות.

— צופה, מה מליל? יללת הרוח האם לא תפחידך? תנודות הגלים האם לא יגיעוך? שלח מבטך לעבר מעטה החשכה. אולי תגלה שם אחים תועים בדרכם לחוף מולדת?

אין איש חושב עדיין על שינה. כל אחד הורט בזכרונו את ה"מאורע". מחשבות נווגות בלב בחורים בסירה בלב ים. חושבים על הבית, על הורים וקרובים ואף על קרובים רחוקים, החותרים בעקשנות מפליאה אל המולדת.

אי-שם, באחת הפינות בסירה, קולחת שיחה.

האם לא היה טוב יותר להימצא בבית, במיטה חמה, במקום לגשש באפילה לתנוות דות הגלים בגוש השחר, בעל הזרועות הענקיות, המטלטל אותנו מעלה מטה, כצעצוע בידי ילד פרא? אולם השאלה היתה ריטורית גרידא. התשובה היתה מראש. כדאי וכדאי להימצא בהיק הטבע הימי, להאזין להמיית הגלים ולהרגיש את חיבורי קי האויר המלווה-הימי בלילה.

מישהו פותח בשיר. אט אט, בהיסוס, אולם מיד מצטרף עוד קול ועוד קול, ושיירה אדירה פורצת — שיר תהילה לרבון העולם בורא הים ומלואו: "מה רבו מעי"

פורד בראש



חברה א"י לאוטומובילים

בע"מ

ת"א חיפה ירושלים

ה-צ-ר-פ

יהיה לכם

כוס של ברכה

מראשית השנה

ועד

אחרית השנה

הימיים, מאחר שלא יחזיקו צבאות סדירים גדולים בימי שלום.

הבה ונתבונן, למשל, במיצרים הטורקיים. נתיב זה הוא היחיד המשמש כניסה ויציאה לים השחור. שני חופיו מסורים כעת לפיקוחה הגמור של טורקיה. מובן הדבר, שברית-המועצות, כמדינה העיקרית השוכנת לחופי הים השחור, תהיה שותפה ראשונה במעלה בכל משטר בינלאומי, שיוטל עליהם לשם אדמיניסטרציה בעתיד. על יסוד מפעלים בינלאומיים בשעה זו (כגון ברלין, ווינה, טריאסט, דאיראן, קוריאה) סבורים דוברים אנגלים ואמריקאיים, שאין סיכוי קרוב לפעולה שתהלך במישרים של איזה משטר בינלאומי לפיקוח על המיצרים הטורקיים.

נתיבות ים ואיסטרטגיה

החשיבות היחסית של נתיבות מים אלו נקבעה קודם כל על פי זה, אם יש להם אופי אכסקלוסיבי או לא.

למשל, ביחס לכניסות אל הים הקאריבי יש למעבר בין קובה להאיטי — המעבר היחיד לאורך 1.500 קילומטר ומעלה — חשיבות יחסית גדולה הרבה יותר משיש לאחד המעברים בין איי האנטילים הקטנים, כיוון ששם אפשר להקיף בפשטות את האי הקרוב ביותר, כדי למצוא מעבר אחר. מנקודת הראות של אומות, השוכנות לחופי ימים סגורים, יש חשיבות מרובה מאד לכניסות לימים אלו — ודוגמה לכך משמשת התעניינותה של רוסיה במיצרים הטורקיים.

מנקודת הראות של שלום העולם ובטחונו יש חשיבות ראשונה במעלה לסחר העולם, כאחד מעמודי התווך של השלום. נתיבות המים הצרים, שדרכם עוברת התנועה המסחרית בשיעור גדול ביותר, הם מבחינה זו נתיבות המים האיסטרטגיים הראשונים במעלה.

אבל גם בתחום זה שונה הערכת האינטרסים של המעצמות הימיות הגדולות, גם של ארצות הברית ובריטניה וגם של המעצמות הקטנות יותר, התלויות תלות מרובה בספנות ובסחר הימים, כגון נורווגיה, שוודיה, דאנמארק, הולאנד ויוון, מהערכת האינטרסים של מעצמות בעלות השקפות יבשתיות בראש וראשונה.

סוגי נתיבות המים

את רוב נתיבות המים האיסטרטגיים של העולם אפשר לחלק לשני סוגים גיאוגרפיים כלליים: אלו המשמשים דרכי חיבור בין שנים מן האוקיינוסים הגדולים, ואלו המשמשים כניסה למים סגורים או סגורים למחצה. עם הסוג הראשון נמנים:

(א) מערכת הים התיכון, המורכבת ממיצר גיבראלטאר, מצרי סיציליה, תעלת סואץ, ים סוף והמיצר באב-אל-מאנדאב. זוהי החוליה המקשרת את האוקיינוס האטלנטי ואת האוקיינוס ההודי.

הים הוא דרך התחבורה הגדול בעולם. בימי שלום משמשות האניות המהלכות על פניו אמצעי זול ומצוי ביותר להובלת משאות בין יבשות העולם. במלחמה עדיין יש יתרון, העשוי להיות מכריע, ביכלתה של אומה להשתמש בים לצרכיה ולמנוע אותו מן האויב. לפיכך יש למיצרי ימים חשיבות מיוחדת ליחיד ולאומות גם בימי שלום וגם בימי מלחמה. במקומות כאלה מרוכזות נתיבות-הים, והשולט בעמדה כזאת יש ביכלתו להשפיע על סחרן ועל בטחונו של מדינות, שתנועתן הימית עוברת דרך נקודות אלו.

משום כך הוצע בזמן האחרון שמיצרי-הים בעולם, כולם או מקצתם, ימסרו לידי מוסד בינלאומי — מסתבר, מוסד של האו"ם. אבל לקח נסיון העבר ועיון בתנאים המיוחדים החלים על נתיבות המים החשובים השונים של העולם, מרמזים, שפיקוח בינלאומי על אחד מהם יוכל להתגשם רק בעולם מיושב ומאושר יותר, שבו לא תהיה לעיונים איסטרטגיים חשיבות מרובה כל כך.

אילו היו מפרוים, למשל, את תעלת פאנאמה ומוסרים אותה לאדמיניסטרציה של האו"ם, עדיין קשה להעלות על הדעת, שדעת הקהל בארצות הברית היתה מרשה לכוחות הצי והתעופה האמריקאיים לעמוד מן הצד בשעה שצי אויב היה עובר דרך התעלה, כדי להתקיף את עמדותינו במפרץ מאַסקיקו או בים הקאריבי; כשם שדעת הקהל בבריטניה, למרות החתימה הבריטית על חוזה שנת 1888, הפותח את תעלת סואץ לפני אניות כל הדגלים, בשלום ובמלחמה, לא היתה מסכימה למעבר חפשי של צוללות גרמניות דרך התעלה במלחמת העולם הראשונה או השנייה.

כוח ימי ונניידות

אם נדייק יותר בנוגע לקושי האיסטרטגי של הזמן הקרוב, הרי האמת המרה היא שכוחן של שתי המעצמות הדוברות אנגלית מבוסס בעיקר על נשק-נייד מאד בעל כוח-מהלומה רב, ובטחונן מפני התפשטות רוסיה ביבשה, אילו באה, מבוסס על גורם הניידות, העשויה לאפשר להן לרכז את כוחן בכל נקודה, שסכנה צפויה לה מהר יותר משיוכלו הרוסים להתקרב לנקודה כזאת בדרך היבשה. לפיכך לא יהיו מוכנות להסכים לתמורה בתנאים הנוכחיים, שבהם יש להן חופש תנועה גמור כמעט על פני הים. אפשר לטעון, שאין זה נוגע בכוח תעופה, או בקליעים המודרניים, שאולי יהיו כלי הנשק העיקריים במלחמות העתידות; אבל למעשה גם מטוסים וגם קליעים מודרניים תלויים בבסיסים קרובים ככל האפשר אל מטרותיהם, ואם בסיסים כאלה הם מחוץ לגבולות המעצמה הפועלת, יש צורך בדרך כלל להמציא להם הספקה בדרך הים. מלבד זה, ולמשך השנים הקרובות לפחות, תהיה נושאת המטוסים או אנית הקרב המזוינת בראקטות בסיס צף לכלי נשק כאלה. בקיום מאזן הכוחות בעולם אין ארצות הברית ובריטניה יכולות להרשות לעצמן הגבלת חופש התנועה של כוחותיהן

ב) תעלת פאנאמה המחברת את האוקינוס האטלנטי ואת האוקינוס השקט. הים הקאריבי משמש לה פרוזדור, והחשובה שבכניסות אל הים הקאריבי — הוא המעבר בין קובה להאיטי, שכבר נזכר למעלה.

ג) נתיבות המים, המקשרים את האוקינוס ההודי ואת האוקינוס השקט, הם: מיצר מאלאקה ומיצר סונדה, המשמשים מעברים מן האוקינוס השקט לים הסיני הדרומי, ונתיבות המים הפיליפיניים המקשרים את הים הסיני הדרומי עם האוקינוס השקט. החשובים שבנתיבות אלו הם מיצר סאן-בארנארדינו ומיצר סוריגאוו. לפניו נמנה עם מערכת זו גם מיצר מאגאלאן, אבל מאז שנפתחה תעלת פאנאמה שוב אין לו חשיבות מרובה.

ואלה הם נתיבות הסוג השני — מעברים המשמשים כניסות לימים סגורים:

א) המיצרים הטורקיים — שהם הדארדאנאלים, ים השיש ובוספורוס, המשמשים מעבר מן הים השחור אל הים התיכון.

ב) המיצרים בכניסה לים הבאלטי: קאטגאט וסקאד גאראק עם הסונד והבאלט הגדול. כניסה שניה לים הבאלטי משמשת תעלת קיל.

ג) הכניסות השונות לים היאפאני (מיצר צושימה, מיצר שימוגיסאקי, מיצר צוגארו, מיצר לא פארו, מיצר הטאטאריס).

ד) מיצר אורמוז, שדרכו נכנסים מן האוקינוס ההודי אל המפרץ הפרסי.

ה) תעלת סאן ג'ורג' והתעלה האירית, כניסות הים האירי מדרום ומצפון.

לבסוף ישנה התעלה האנגלית, שעם תקומת אירופה המערבית תחזור להיות נתיבי-המים המסחרי החשוב שבעולם; ומיצר פורמוזה, המחבר את הים הסיני המזרחי עם הים הסיני הדרומי.

ת ע צ מ ו ת ה פ י ק ו ח :

ארצות הברית ובריטניה

כעת מסורים מיצרי הימים הללו כמעט כולם, במישורין או בעקיפין, לפיקוחן של המעצמות הימיות האדירות: ארצות הברית וחבר העמים הבריטי. שתי המדינות הללו הן היחידות, שנותרו להן ציים חשובים, ובידיהן מרוכז גם רוב מטוסי-היבשה מרחיקי-הטיסה שבעולם. הפיקוח על נתיבות-מים צרות, הנמצאות בטריטוריה של מעצמות קטנות, הוא בדרך כלל בידי המעצמה השלטת בים ובנתיבות-האוויר של העולם, ולפיכך היא יכולה להקדים שם אחרים בהבאת ציוד וצבא. כמוכן, לא תמיד הדבר כך. קרבה טריטוריאלית אל הטריטוריה של מעצמה אדירה יבשתית או אל טריטוריה המסורה לפיקוחה, עשוי לאפשר לאותה מעצמה יבשתית להקדים מעצמה ימית בחופיו של נתיבי-מים. המיצרים הטורקיים הם דוגמה לאפשרות כזאת.

הפיקוח על נתיבות-מים צרים, החשובים למדינות אחרות, והשימוש בהם, נעשה בעבר לעתים קרובות נושא להסכמים בינלאומיים (הסכם מונטרא, הוזה הייפונספוט וכד'). יותר ויותר נתקבל בחוק הבינלאומי העקרון, ששלטון טריטוריאלי אין לו זכות לסגור נתיבי-מים טבעי בפני הספנות של מדינות אחרות, או להטיל מס-מעבר על אניות עוברות, חוץ ממסי הנמלים והמורה-דרך, במקום שניתנים שירותים כאלו. אין זה פוגע, כמוכן, בזכות ההתגוננות מפני מעשי-איבה. הפיקוח על נתיבות מים מעשיידי-אדם, כגון תעלת פאנאמה או תעלת קיל, אינו מוגדר בבירור כל כך בתקדימים בינלאומיים.

ר ש ת ה י מ ה ת י כ ו ן

על מיצר גיבראלטאר שולט מבצר גיבראלטאר הבריטי, המשמש בסיס לכוחות ים ואויר. במלחמה אפשר להפריע את השימוש בו באמצעות כוחות צי או תעופה שיתבססו בספרד, במארוקו הספרדית, או בחבל טאנג'אר הבינלאומי. אולם מארוקו וטאנג'אר הן באפריקה, שאין לה אמצעים צבאיים גדולים, והמסורה לשבט או לחסד בידי כוחות הים והאויר.

על ה"מתניים" הצרות של הים-התיכון (מיצר סיציליה) שולטים: האי-המבצר הבריטי מאלטה, ובמידת-מה הבסיס הצרפתי בביזאנטיה של טוניס. סיציליה ושאר איים איטלי-קיים סמוכים מפורזים לגמרי לפי חוזה-השלום האיטלקי. תעלת סואץ היא כולה בטריטוריה מצרית, אבל עודנה כפופה לאפוסטרופסות צבאית בריטית. התנאים, שבהם ישלים הצבא הבריטי את יציאתו ממצרים — שאלה שנעשתה מסובכת יותר בגלל ענין סודאן — עלו על הפרק באו"ם, הואיל ומצרים החליטה להביא את השאלה לפני מועצת הבטחון. מעמדה הצבאי של בריטניה באיזור זה משפיע גם על פתרונה של בעיית ארץ ישראל החמורה. יש לזכור, שניהולה בפועל של תעלת סואץ הוא בידי חברת מניות. הפועלת לפי זכיון מאת הממשלה המצרית. זכיון זה יפקע כוחו בשנת 1968.

בדרך כלל שולטת בריטניה בכל מערכת נתיבות-המים של הים התיכון, אף שכעת יש שם כוחות צי אמריקאיים בשיעור ניכר, ומיניסטר הצי האמריקאי הודיע על מדיניות קבע לקיים שייטת אמריקאית ניכרת במימי הים התיכון.

ת ע ל ת פ א נ א מ ה ו ה י מ ה ק א ר י ב י

תעלת פאנאמה מסורה כולה לפיקוח אמריקאי, והיא עוברת בטריטוריה החכורה בידי ארצות הברית (איזור תעלת פאנאמה). לארצות הברית זכות לפקח על טריטוריה זו ולהגן עליה לצמיתות. במשך מלחמת העולם השנייה קיבלו ארצות הברית זכות זמנית לכוון בסיסי צי ותעופה בטריטוריה של המדינות השונות (ביחוד קוסטאריקה, אקוודור וניקאראגוא) לשיפור הגנת התעלה.

הים הקאריבי, הוא הפרוזדור האטלנטי לתעלה, מוקף שרשרת ארוכה של איים גדולים וקטנים, ובכללן שלוש

רפובליקות עצמאיות, ומושבות של ארצות הברית, בריטניה, צרפת והולאנד. אבל למעשה זהו אגם אמריקאי, שכוח הצי והתעופה האמריקאיים שולט בו.

מהודו אל האוקינוס השקט

על נתיבות המים המחברים את האוקינוס ההודי עם האוקינוס השקט, שולט הבסיס הבריטי בסינגפור, כל זמן שיש בבסיס זה כוחות צי ותעופה מספיקים. סינגפור שולטת במיצר מאלאקה; ומיצר סונדה עובר בין סומאטרה ובין יאווה, שהיא עכשו חלק מן הרפובליקה האינדונאזית. על נתיבות המים הפיליפיניים שולט, למעשה, הצי האמריקאי.

המיצרים הטורקיים

המיצרים הטורקיים הם כולם בטריטוריה טורקית. העמדה הטורקית בצד האירופי אינה עמוקה מאד, והתקפה ביבשה מצד הגבול הבולגארי (ביחוד על ידי כוחות רוסיים או בתמיכתם) תוכל להגיע אל המיצרים ולסגרם. הספנות במיצרים מוסדרת על ידי הסכם מונטרא, שהטורקים קיימוהו בדרך כלל בשנות המלחמה למרות קשיים חמורים ביותר. הממשלה הסובייטית שואפת עכשו לתיקון ההסכם, ודורשת שהפיקוח על המיצרים יעשה רק לפי האינטרסים של המדינות השוכנות לחופי הים השחור (רוסיה, רומניה, בולגאריה וטורקיה), ושרוסיה תשותף בפועל בהגנתם. הממשלה הטורקית הביעה את נכונותה למשא ולמתן על תיקון מתאים לשיתוף רוסיה בהגנת טריטוריה טורקית. טורקיה נתמכה בזה על ידי ארצות של הסכם מונטרא, אבל התנגדו לכך בתוקף ארצות-הברית ובריטניה.

התעלות הבאלטיות

על החלקים הצרים של המיצרים בכניסה לים הבאלטי שולטת דנמארק (שיש לה שליטה גמורה בבאלט הגדול) ושוודיה (השולטת יחד עם דנמארק במיצר הסונד). לפנים היתה דנמארק גובה מסים תמורת זכות מעבר בנתיבות אלו; זכות זו בוטלה על ידי חוזה בינלאומיים בשנת 1857. העמדות הגרמניות, השולטות במוצא הדרומי של הבאלט הגדול, כבושות עכשו בידי בריטניה. אבל דומה שטייסות ושייטות רוסיות, המתבססות על רוסטוק ועל שטראלונד יוכלו להפריע הפרעה רצינית לכל חדירה לים הבאלטי על ידי ספינות של אויבי רוסיה. תעלת קיל, כולה בטריטוריה גרמנית, כבושה בידי בריטניה.

המעברים הבריטיים

תעלת סאן ג'ורג' ותעלת האירית מסורות, כמובן, לשליטת בריטניה. בשנות המלחמה היה חשש-מה, שתהיה צפויה סכנה לנתיבות-מים אלו על ידי פלישה גרמנית מן האויר לאייר, אבל לא היתה פלישה כזאת. על התעלה האנגלית שולטת בריטניה מצפון וצרפת מדרום. מיצר פורמוזה הוא עכשו סיני משני עבריה; אבל



למעשה שולט בו הצי האמריקאי, כמו בשאר נתיבות המים במזרח הרחוק.

ובנוגע למיצר בארינג, המחבר את האוקינוס האטלאנטי אל האוקינוס השקט, הרי הגישה אליו קשה כל כך גם מן הים וגם מן היבשה, שקשה לשער, שתהיה לו חשיבות צבאית מרובה.

יסודות לסכסוכים

זהו מצבן הנוכחי של נתיבות-המים האיסטרטגיות של העולם. הקורא, שיסקור את הרשימה, ימצא שאך ביחס למעטים מהם — ואולי אף לא ביחס לאחד מהם — יש סיכויים שבקרוב ימסר לפיקוח בינלאומי באיזו צורה שהיא. עצם העובדה, שסס"ר היא מעצמה יבשתית המבקשת גישה אל האוקינוסים, וששאר שתי המעצמות הראשיות בעולם הן מעצמות ימיות ומסחריות, מרמו ליסודות הסכסוך, הכרוך בהצעה כזו.

דומה, שפיקוח בינלאומי על נתיבות המים של העולם קרוב יותר להיות תוצאה מהסדר כללי של הקשיים הנוכחיים בין מעצמות המערב ובין סס"ר, מלהקדים הסדר כזה או לחולל אותו.

(יונייטד ניישונס וורלד)

א. א. גונצ'ארוב / מתעלת-למנש לאוקינוס האטלנטי *
(רשמי מסע באניה מפרש)

יקר בעד העזמה. נכנסתי לתא ולפני שהספקתי להגיע בריצה לספה הגדולה המעוגלה, ודחיפה חזקה באה. בהרגישי, כי לא אוכל להחזיק מעמד לא במעמד ולא במיושב על הרצפה, השתטחתי במלוא המהירות על הדרגש הקטן וחשבתי, שבוזה ניצלתי, אך טעיתי בחשבון: צריך היה להדבק בקיר, כדי שלא ליפול. הדרגש היה מסומר ולא נפל, ואני, על אף התאמצויותי, הייתי מוכרה, לדאבוני הרב, להפרד מהדרגש. ניתקתי ממנו ונחבטתי בחזי בכורסא בכח כזה, שהכורסא, אף על פי שנשארה במקומה, כי היתה קשורה לרצפה, נשבר כרע אחד משלה, ואני הוטלתי מעליה ונסחבתי על פני הרצפה. בדרכי פצעתי גם את ברכי ונשרטתי בלחיי. נדחף בבהלה הגעתי למקומי, ומרוב כאב ישבתי בלי נוע על הרצפה במשך כמה רגעים. למזלי לא השאירה המכה כל עקבות. במשך שבוע ימים לא יכולתי לגעת בחזי עד שעבר הכאב.

באותו זמן נכנס ק. ל. לתא. החילותי לתנות לפניו את אסוני.

— „ואתה מהר ושב על הרצפה“ — אמר, „כשמתחיל לסחוב אותך הצדה בחזקה, ולא יהיה כלום, לא יסחוב!“ ובו ברגע התחיל להטות את האניה לצידי.

— „הנה, ככה, כך!“ לימדני, בשבתו על הרצפה.

— „הוי-הוי!“ — התחיל ק. ל. מצעק אחר כך, בחפשו מסביב בידיו, כדי להאחו במשהו. הוא נסחב מהר ועף אלי במהירות, כעל מרכבה מוכנה מאד. אני כמעט שהספקתי להושיט את רגלי לשם הגנה, שלא ישבור אותי במלא קומתו ובכל כבדו.

כך עברו ימים אחר ימים, או לא „ימים“, אלא „יממות“. על החוף מרגשים רק הימים לבדם, אולם בים, בתנודה, אתה ישן לא בשעה שהנך רוצה, אלא כשיש אפשרות לכך. שם, אחרי יום רגיל, טבעי, מופיע איזה שהוא יום אחר, מלאכותי, הנקרא על החוף בשם לילה, וכאן — מלא דאגות, עבודה, טלטול. יממות מיגעות אחר יממות עברו. האדם מפרפר ביגונה, מחפש לו פנה שקטה, רוצה לשכוח, לשכוח את הים, התנודה, לקרוא, לשוחח — הכל לשוא. כל פרק בגופו, כל עצב, ערים, בהיותם מרוגזים ומיוגעים בהתמתחות ממושכת. השלוה שבעבר, רגעי האושר, השיוט המצויק, המולדת, החברים — הכל נשכח, ואם תזכר בהם, הרי רק תוך קנאה. „האם באמת ישנו חוף“ — תחשוב פה. „כלום הייתי גם אני פעם על האדמה, צעדתי צעדים מאור ששים, ישנתי במיטה, התרחצתי במים מתוקים, אכלתי ארבעה-חמשה תבשילים, וכל זה בצלחות שונות, קראתי, כתבתי על שולחן לא מרקד? כלום ישנם גנים, אויר חם,

— „מה אתה יושב כל הזמן? בלך.“
— „איני יכול, אינני עומד על רגלי.“
— „בלך, אני אוליכך!“ — אמר והובילני לספון אל בין התרנים. בהשעני עליו, יצאתי „לרחוב“. בו ברגע, ניתק כאילו הספון לפתע מתחת הרגלים ונעלם, ולעיניך הופיע הר שלם של איזמרגדים, זרוי גלי-תכלת, בעלי כתרים לבנים כפנינים. הבריק ההר ונעלם מאחרי הספינה. התחלתי להדחק לתותח, ומשם למטה, למדרגות. בשתי ידי נאחזתי בחבל המתוח לאורך האניה.

— „הוליכני חזרה!“ — אמרתי ל„סבא“.

— „מה אתך? הבט נא: מצוין!“

הכל אצלו מצוין. כשהאניה נישאת בעזרת הרוח, במהירות של עשרה קשרים — „נהדר, מצוין!“ — אומר הוא. נושבת הרוח ישר למצח ודוחפת לאחור — „נפלא!“ — אומר הוא מלא גיל: „אנו הולכים במהירות של קשר וחצי!“ למזג האויר אין כל השפעה עליו. בקור ובחום הוא תמיד מכופתר, תמיד ער. רק בחום מבריק סנטרו, כאילו משוח בשמן; בתנודה או שלא בתנודה, עומד הוא על רגליו איתן, כשידיו הקצרות מופשלות לו על גבו, או קצת נמוך מזה, ובלכתו צועד הוא בצעדים זעירים. קרוב החוף או רחוק — אין לו ענין בזה. הוא היה בכל מקום כמעט, ואם יש מקום שלא היה בו, אינו מצטער, אם לא יצליח לבקר שם. לא נודמן לי לשמוע, שיתאונן על מישהו או על משהו. „מצוין!“ — מלה זו שגורה בפיו תמיד. הוא מזכיר לי את הגבורים ביצירות קופר, שנולדו ונתחנכו בים, או ביערייהעד שבאמריקה, שהטבע הסובב אותם הטביע עליהם את חותמו לעד. גם הוא מהלך בים זה שלשים שנה ויותר. לא חי על החוף שתי שנים רצופות. התנהגותו המיוחדת גרמה לכך או טוב לבו — אבל הכל אהבוהו. „שלום עליך, „סבא!“ לאן אתה כה נחפז?“ — אמרה התשחורת. — „אל תפריעו: הולך אני „ל הגדיר“ את עצמי“ — ענה הוא והלך, בלי הבט לצדדין, „לחטוף“ את השמש. — „היכן אנחנו כעת?“ שאלוהו שוב. — „בעולם-יה!“ — ידענו, אבל איפה?“ — „38° רוחב צפוני ו-12° אורך מערבי“. — „באיזה קו מקביל?“ — „הואילו להביט במפה“. — „אמר נא...“ — „הרפו, הרפו!“ — אמר, בהבקיעו לו דרך בין הבהרות, ובדחפם לצדדין, כדחוף קהל ילדים.

— „קר, „סבא“, הוליכני נא חזרה!“ — אמרתי.
— „מי זה אומר כי קר. מצוין!“ — ענה הוא.
מבלי לחכות לו, הלכתי למקומי לבדי, אך שלמתי מחיר

* ראה „ים“ ג' (ל"ט).

פּרַחִים? ... וגם פּרַחִים תּוֹכּוּר, אפִּילוּ כֹּאֵלֶה, שְׁעַל הַחֹף לֹא רִצִּיתִי לְהִבִּיט עֲלֵיהֶם! בִּישַׁלַת לֶךְ דִּיסָה — הַתְּעַנֵּג נֹא עִשְׂוִי! הַזְכֵּרוּן כְּפֹי־הַטּוֹבָה אִינוּ שׁוֹמֵר אֶת הַטּוֹב. פֹּה, עַל הַיָּם, מִתְּגַלֶּה רֶגֶשׁ עֲלוֹב, הַמְּמַרֵּר אֶת חַיִּיךְ — רֶגֶשׁ חֲרָטָה: לְמָה נִסְעַת!

בְּמִצַּב רוּחַ זֶה יִצְאֵתִי מֵהַתָּא, בּוּ יִשְׁבַּתִּי יִמְמָה וְחִצִּי. בְּלִי רִצּוֹן הִצְצֵתִי עַל הָאוֹקִינוֹס, וּבִהְשַׁתְּדִלִי לְחַדּוֹר לְתֵא הַכִּלְלִי, הַעֲבַרְתִּי בְּמַחְשַׁבְתִּי אֶת כָּל הַתְּאַרִים, שְׁנִיתָנוּ לְאוֹקִינוֹס עִי בִּירוֹן, פּוֹשֵׁקִין, בְּנִדִיקֻטּוֹב וְאַחֲרִים: „זֹעֵם“, „קוֹדֵר“, „אַדִּיר“, „זֹעֵף“ — „מְלוּח“, „עֲצוֹב“, „מְכוּעֵר“ וְ„חַדְגוֹנִי“ — הוֹסַפְתִּי אֲנִי לְרִשִּׁימָה זֶה, בְּרִדְתִּי בְּכַבֵּשׁ לְמַטָּה: „הַחַל לְהַת־גַּעַשׁ — וְאִין לְדַבֵּר סוֹף!“

לְמַטָּה — מִיָּם בְּכָל אֲשֶׁר תִּפְנֶה, טַחֵב; יִשְׁנוּ אִיךְ שֶׁהוּא, בְּאֲשֶׁר יִשְׁנוּ. שִׁכַּבְתִּי לִי מִיד וְעֶשֶׂר פַּעֲמִים בּוֹדְאֵי קִפְצֵתִי בְּלִילָה, בְּהַתְּעוֹרְרִי מִחֲרִיקָה, מֵאִיזוֹ צַעֲקָה פְּתֹאוּמִית, מִרְקִיעַת רִגְלֵי אָדָם, מִשְׁרִיקוֹת.

בְּמִצַּב נִיָּם וְלֹא נִיָּם רִאִיתִי אֶת הַ„סַבָּא“ יוֹצֵא וְנִכְנַס בְּפָנִים שְׂמַחִים.

— מְנַדְנֵד, סַבָּא! — הַתְּאוֹנְנֵתִי.

— „אִיךְ לֹא יִנְדַנְד: רוּחַ כֹּה עֹזָה!“ — אַמֵּר. „מִצּוִין!“

— „מָה מִצּוִין יֵשׁ כֵּאֵן?“

— „מָה הַשְּׂאֵלָה? עֶשְׂרָה קֶשְׁרִים וְחִצֵּי הַלִּיכָה. עֲבַרְנוּ אֶת מִפְרָץ בִּיסְקִיָּה. בְּבוֹקֵר נִהְיָה בְּקוֹ הַמְּקַבֵּל פִּינִיסְטֵרָה.“

— „פֶּלֶךְ לֶךְ, מִצּוִין!“

פְּתֹאוֹם נִרְאָה בְּפִתַח תְּאוֹ א. ג. שְׁכִינֵינוּ אֹתוֹ בְּשֵׁם: „הַמְּלִיץ“. חִיּוֹר, עִם כֹּר בִּידוֹ, נִכְנַס הוּא לְתֵא הַכִּלְלִי וְשִׁכַּב עַל הַסֶּפֶה הָעֵגוּלָה. מַחְלַת־הַיָּם הִדְבִּיקְתָּהוּ. נִפְשׁוּ בַחֲלָה בְּקִרְבּוֹ. הוּא לֹא יָדַע שִׁינָה, תִּיאָבוֹן. בְּשִׁכְבוֹ כֵּךְ קִרְוֵב לְחֻמְשָׁה רִגְעִים, עֲבַר לְדִרְגֵשׁ, אַחֲכֵי יֵשֵׁב עַל כֶּסֶף, אִךְ קִפֵּץ שׁוֹב וְלֹא מִצָּא לוֹ מְנוּחָה. קִרְבֵּן מַחְלַת־הַיָּם מִרְגַע כְּנִיסַתְנוּ לְאוֹקִינוֹס. עוֹרֵר הוּא הַשְּׁתַתְּפוֹת כִּלְלִית בְּצַעֲרוֹ, אִךְ לֵלֵא הוֹעִיל. תֵּלֵן בְּשִׁבִּילוֹ מִיִּטָּה מִיּוֹחַדַת לֵיד הַחֲלוֹן, דִּרְכוּ חֲדַר אוֹיֵר צֵה, וְהַשְּׁכִיבוּהוּ בָהּ. בּוֹשְׁתִי עַל עֲצוּבוֹתִי וְחַדְלַתִּי לְהַתְּאוֹנֵן.

הַיָּמִים נִמְשַׁכּוּ בְּאוֹפֵן חַדְגוֹנִי: נַחְשׁוּלִים, סַעֵר, קוֹר. הַשְּׂמִים וְהַיָּם אִפּוֹרִים. וְהָרִי אֵלֶה הֵם כֹּבֵר שְׂמִי־סִפְרָד! הַיָּינוּ בְּמַעֲלוֹת הַרוּחָב הַשְּׁלוֹשִׁיִּים. הַיָּינוּ כֹּה עִסּוֹקִים, עַד שֶׁלֹּא הִרְגֵּשְׁנוּ כִּלְלִי, אִיךְ עֲבַרְנוּ עַל צִרְפַּת, וְעַתָּה הַסִּיבּוֹנוֹ אֶת סִפְרָד וּפּוֹרְטוּגַל. מַחֲסוֹר מַעַשׂ אַהֲבַתִּי לְהַנְשֵׂא בְּמַחְשַׁבוֹתִי אֶל הַחוֹפִים, אֲשֶׁר עַל יָדָם עֲבַרְנוּ וְאוֹתָם לֹא רִאִינוּ. פִּרִּיס עוֹרֵרָה הַתְּעַנִּינּוֹת כִּלְלִית. עֹזְבָנוּהָ בְּרִגַע הַמַּעֲנִין בִּיּוֹתֵר: לְדוֹבִיגֵי נַפְלוֹיִן עֲלֶיהָ זֶה עַתָּה עַל כֶּסֶף־הַמְּלוּכָה. לְעַת־עַתָּה רַק אַנְגֵּלִיָּה לְבַדָּה הַכִּירָה בּוּ — יוֹתֵר מִזֶּה לֹא יִדְעֵנוּ כְּלוֹם. הַשְּׁכִיבוּ הַמְּפַלְגוֹת? הַהֲצִלִּיחַ לְהַשְּׁלִיט אֶת הַמְּשַׁטֵּר אֲשֶׁר כּוֹנֵן? הַשׁוֹרֵר שֵׁם שְׁקֵט? — אֵלֶה הֵן הַשְּׂאֵלוֹת שֶׁנִּתְעוֹרְרוּ בְּמוֹחִי, בְּהַעֲלוֹתִי בְּזַכְרוֹנֵי אֶת צִרְפַּת. „לוֹ יִכּוֹלְתִי לְבוֹא פִּרִּיסָה!“ אִמַּרְתִּי בְּאַנְחָה: „לְחַיּוֹת שֵׁם קִצַּת בְּקִלְחַת הַחֲדָשׁוֹת, הָאֲמֻנוֹת,

אָם:

מַטּוֹת, סַפּוֹת, רֵהִיט־בְּרוֹזל וְכוּ'

אֲזִי:

„אֲמֵן - מַתְּכַת“ הָאֲחִים אֶלְדוּבִי

תְּלֵאכִיב, רַח' הַחֲלוּצִים 56, טֵל. 2090

הַמּוֹדוֹת, הַפּוֹלִיטִיקָה, הַחֲכֵמָה וְהַהֲבִלִים, הַכְּעוֹר וְהַיּוֹפִי, עִמְקוֹת הַמַּחְשָׁבָה וְהַשִּׁיפּוֹת — לְחַיּוֹת חַיִּי אִפְּיֻקוֹרֵס, חַיִּי מִשְׁקִיף — צוֹחֵק לְכָל הַתְּעַתּוּעִים הָאֵלֶה!“ וְהִנֵּה סִפְרָד עִם אַנְדִּלוּסִיָּה הַפּוֹרוּחַת שְׁלֵה, חֲשַׁבְתִּי בְּעֵצָב, בְּהִבִּיטִי לְאוֹתוֹ צַד, שְׂרַמְזוֹ הַ„סַבָּא“, שְׁחוֹף סִפְרָד צָרִיךְ לְהִיּוֹת שֵׁם. סִיבִילִיָּה, קַאֲבָאֲלִירוֹ, עִם גִּיטְרוֹת וְחֲרַבּוֹת, נְשִׁים, גּוֹזוֹטְרָאוֹת, לִימּוֹנִים, פְּרִי־הַדֵּר. לְשֵׁם, לְאַחַד הַמְּקוֹמוֹת בְּגִרְנָאָדָה, לְמוֹץ עַד הַטִּיפָה הָאַחֲרוֹנָה אֶת כָּל הַמְּתִיקוֹת שֶׁבְּשְׂמִי־סִפְרָד וְאוֹיֵרָה, נְשִׁים וּפְרִי־הַדֵּר — לְחַיּוֹת שֵׁם, לְשִׁכְבַּת בְּצַל הָאוֹלִיאַנְדֵּרִים, הַבְּרוּר שֵׁם, לְחַבֵּר יַחַד אֶת הַעֲצָלוֹת הַרוֹסִית וְהַסִּפְרָדִית וְלִרְאוֹת, מָה יִצֵּא מִזֶּה.“

אִךְ הַפְּרִיגֵט טַס — וְהַ„סַבָּא“ אִינוּ מִסְפִּיק כְּמַעַט לְהוֹדִיעַ לְעוֹמְדִים עַל גִּבּוֹ: 40, 38, 35 מַעֲלוֹת, קוֹ מְקַבֵּל וִינְסַאָנְט הַקְּדוֹשׁ, קַאֲדִיקְס... שְׁלוֹם סִפְרָד, שְׁלוֹם אִירוּפָה! שְׁלוֹם רַעִים יִקְרִים! הָאֲשׁוֹב לְרֹאוֹתְכֶם עוֹד? הַתְּגַעֲנָה אֲלֵיכֶם אִי פַעַם הַשּׁוֹרוֹת הָאֵלֶה, אֲשֶׁר אֲנִי כּוֹתֵב, כֵּאִילוֹ לְקוֹל רַעַשׁ יַעַר אֲלוֹנִים עֵבֶה, תַּחַת שְׂמֵי דְרוֹם, אִפּוֹרִים עֲדִיין? הַרְחַקְתִּי לְכַת מִכֶּם מֵאֵד, אִךְ חֵשׁ אֲנִי אֶת הַצִּפּוֹן בְּנַפְשִׁי הַנְּבוּכָה. אֲלֵי עוֹד תִּגִּיעַ נְשִׁימַת הַחוֹרֵף שְׁלוֹ. רֹוֵאָה אֲנִי אֶת גּוֹנוֹ עַל מִיָּם וְשִׂמִּים. נְדַמָּה לִי, כִּי קִרְוֵב אֲנִי. אִינִי רֹוֵאָה לֹא אֶת הַשְּׂמִים הַתְּכוּלִים, לֹא אֶת הַיָּם הַכַּחּוֹל. שְׂאוֹן, קוֹר וְנִתּוּיִם מְלוּחִים — זֹהֵי הַסִּפְרָה שְׁלִי לְעַת־עַתָּה!

בְּשִׁמוֹנָה־עֶשֶׂר בִּינוֹאֵר, בְּיוֹם הַשְּׂמִינִי לְצִאתָנוּ מֵאַנְגֵּלִיָּה, קִרְוֵב לְשַׁעַר 9 בְּבוֹקֵר, הַתְּדַפֵּק מִיִּשְׁהוּ עַל דַּלְתִּי.

— „מִי שֵׁם?“ — שְׂאֵלְתִּי.

— „אַנִּי“ — נִשְׁמַעָה הַתְּשׁוּבָה.

— „אַח! זֶה אַתָּה, שְׁכֵנִי הַחֲבִיב?“

— „מָה מַעֲשִׂיךְ?“ — שְׂאֵל.

— „מָה?“ — עֲנִיתִי בְּשְׂאֵלָה, כְּמוֹ פְּדִיב.

— „וְדֹאֵי, שׁוֹכֵב הַנֶּךְ?“

— „כְּמַעַט...“ — אִמַּרְתִּי, בְּפִרְפְּרִי בְּמִיטָה בִּידֵי וּבְרִגְלֵי

מֵהַתְּנוּדָה תַּחַת עוֹל הַכְּרִים.

— „בוֹשׁ וְהַפְּלֵם!“

— „אַמְנֵם כֵּן, מִתְּבִיִּישׁ אֲנִי, אִךְ מָה עָלֵי לְעִשׂוֹת?“ —

אִמַּרְתִּי, בְּבוֹסְסִי אֶת הַכְּרִים בִּידֵי וּבְרִגְלֵי.

— „מְדִירָה נִרְאָה!“

לְרַגְעִים יִקְמִיט הַמַּצָּח,
 יִגְלַגֵּל אֲלֵי הַכַּחַל.
 אֲזוּ מֵלֵב תִּפְלֶה נֹבְעַת
 מְלִיחַת הַמָּיָה לְרֵב:
 אֲנָא, אֵל, כּוֹנֵן הַצֶּדֶד
 שֶׁל יַלְדֵי יָקִיר וְטוֹב.
 בַּל יִדַע עֲגַמְת־הַרְוֹת,
 עֲצָב, מִיַּעֲקֹב הַרְרִיב,
 לְבָטִים, תְּרַדַּת אֶל־נוֹת,
 שְׁמָמוֹן, מִכְאוֹב בִּי רֵב.
 לוֹ תְהִי דְרָכּוֹ אַחֲרַת
 — אֲרַח קֶר וְלֹא נִסְתַּל, —
 אֶל עֲתִיד פְּזוּהִיר נֹהֲרַת
 יִכְפְּשׁוּנוּ בְּלֹא עָמֵל.
 בְּרָצוֹן יִגְדֵל פְּזִיחַת
 עַל אֲדָמַת מוֹלְדַת זֹאת,
 וְאֵיטוֹ יִקִּים לוֹ בֵּית,
 וְיִשְׁרֵשׂ בָּהּ בְּטוֹחוֹת — — —

פִּז הַיָּם דוֹקֵם יִצְאֵמִי,
 הַתְּפִלָּשׁ בַּחֹל הַקָּס;
 עַל מִשְׁטַח־הַצֹּחַר כְּרַעְמִי
 מוֹל הַשֶּׁמֶק זֶה הַקָּרֵם,
 וּבָיִם הַבּוֹ הַשְּׂאֲרָתִי
 — אֲשַׁד סִי שֶׁל גִּיל וְצַחוֹק,
 הוֹצִיאוּ עוֹד לֹא מִהַרְתִּי,
 יִשְׁתַּק־לוֹ הַתִּינוֹק.
 יִשְׁחַק, יִצְלַל בְּתַבְלֵת
 מִשְׁתַּפְּקֵת לְבִלֵי חֵק;
 בְּמִשׁוֹבָה רַבָּה צוֹהֵלֵת
 יִשְׁתוֹלֵל לוֹ, עַל יִפְלֵק...
 וְקִרְנֵי חֶמֶה יִפּוּ
 וְיִשְׁוִיפוּ בְּקִלְלָה
 אֶת אֲבָרֵי גוֹפּוֹ יַעֲזוּ
 יִתְנַצְּרוּ עַל גַּל וְגַל.
 כֵּן הַיָּם שִׁירַת הַנְּצַח
 וְנוֹשֵׁק אֶת שְׁפֵט־הַחֹל;
 — — —

— „אל תחפז. עוד תספיק, כבודך הרם!“ — ענה הוא.
 „הנה — הא לך, התרחץ קודם!“
 יראתי, פן אצטחק: צר היה לי לקלקל פשטות־נפשית
 זו ע"י הציביליזציה האירופית, ביחוד, כשיצאנו כבר את
 אירופה והתקרבנו... לקוסטרומה חדשה, המזכירה את
 קוסטרומה, מקום מולדתו של פדייב.
 יצאתי לסיפון. איזו תמונה! במקום הגבנונים המכוערים
 עם הקצף והנתוזים — ניד גלים רחב ושקט. הרוח אינו
 דוקר את הפנים, אלא משתעשע סביב הצואר, כעטיפת משי
 ומדגדג בנועם את העצבים. השמש מחממת היטב. לעיניך,
 במרחק שלשה מילין, המון גבעות שחומות, זו למעלה מזו,
 גושי אדמה וסלעים שונים, שנערמו לערמה, מטפסים זה
 על גבי זה, מעלה־מעלה. סלע אחד ניתק כאילו ונפל הימה:
 תחתיו — קימרון מפולש. מרחוק נדמה, כי הכל חשוף ורק
 אֲזוֹב סְמִיךְ שֶׁם. אך המרחק הולִיכְנִי שוֹלֵל: אין זה אֲזוֹב,
 אלא יערות שלמים. מקום מגורים לא נראה בשום מקום.
 הגבעות, כתפאורה ריקה, התרוממו מהמים, וכאילו אמרו
 להימוט, אם רק תקרב אליהם. שמאלה, במרחק רב למדי,
 נראה היה האי פורטר־סאנטו, הלאה משם — דאָזְאָרטוֹס,
 איים קטנטנים או יותר נכון, סלעים. ה„סבא“ הורה באצבעו
 למחזיקי ההגה, איך להוליך את האניה בין הסלעים
 שבמפרץ. היינו עדיין מן הצד למדיירה. פני האי היו
 נשקפים דרומה. התחלנו לסבוב את הזוית.
 מרוסית: יהודה יה לל (ליברוב)

— „מה אתה אומר?“
 — „פדייב, פדייב!“ — צעקתי.
 הוא נכנס.
 — „מדוע אינך בא להעירנו? רואים את מדירה?“
 שאלתי, באמרי, אולי שכני חמד לו לצון.
 — „מדירה?“ — שאל פדייב, בנעצו בי מבט דק מן הדק,
 כאחד הדיפלומאטים הגדולים.
 — „כן, כן“ — אמרתי בקוצר רוח.
 הוא התבונן בקיר באדישות רגילה.
 — „החוף נראה“ — אמר הוא אחרי שתיקה קצרה.
 „כבר משעה שבע.“
 — „מדוע, איפוא, לא באת להגיד לי?“ — נזפתי בו.
 — „מים חמים לא היו — לגילוח“ — ענה הוא. „וגם
 המגפים טרם צוּחצחו.“
 — „הוי, הבה, הבה להתלבש! מה זה שם למעלה?“
 — „אל־אלהים! מה רב החום. טוב להתהלך על הספון.
 כלנו חלצנו את המגפים“ — ענה הוא באדישות כדרכו,
 מבלי לשאול לא את עצמו, לא אותי ולא את מישהו על
 דבר החום הפתאומי הזה בינואר, מבלי לעשות כל השוואות
 ובלי לעורר שאלות.
 — „אדון עולם!“ — ענית. „מה נעים צריך להיות
 בשבילך לנסוע וגם להיות בעולם, לך התינוק, בעל אגרופי
 ענק! מהר, מהר, להתלבש!“ — הוספתי.

מיטב אחולינו
ללקוחותינו
לראש השנה



חיפה / תל-אביב / ירושלים



האניה ומלחיה. הרשימות גדושות הומור עסיסי של יורדיים בריטיים. לרגל אופיים הפנימי והמוחד קשה אפילו להריק את הדברים ללשון אחרת.

"פלאגל" בדפוס — לתמהונם של העורכים עצמם — נאמר בדבר המערכת, בפתח גל' א'. "מכאן ולהבא העתון הוא שלכם. השתתפותכם בו תעשיר אותו ותפכהו לקובץ משופר".

חוברת א' נשלחה ל-60 אגיות ויותר ולמפעליהם של כוחות הצי, הצבא וחילי האויר המלכותי.

פעם ערכה המערכת משאל בין קוראי. אחת השאלות היתה: האם יש, לדעתך, "לזרוק" את כתבו המיוחד של פלאגל?

— כן. מגובה רב — השיבו 1.249 קוראים.

— לא. לחיות ולהניח גם לו לחיות — השיבו 1.251 קוראים.

קשרים אמיצים עם קוראי העתון

— עלינו לפנות אליכם שוב בבקשה, כי תשלחו לנו חדשות" — פונה המערכת לקוראיה בגליון מס' 3. "נחוץ לנו שורש הרעיון, את השאר נמלא בעצמנו. אם רשימתך לא פורסמה עדיין, אל תתיאש. הסיבה איננה אישית. ייתכן, שהעתון היה כבר גדוש בחומר דומה. ייתכן, שרשימתך לא נגעה במיוחד ב"אריתוזה" ונסיעותיה. אם לא פורסמה הרשימה, שאל בעצת העורכים. מתן תשובה — גם זה מתפקידו של פלאגל. יש לנו יסוד להערכה, כי העתון הגיע כבר ל-5.000 קוראים ומעלה, מבלי לכלול בחשבון את "צ'טהאם בא" ראקס" ואת המוזיאון הבריטי. באניה נמציאים למעלה מ-5000 איש, שעדיין לא כיבדו אותנו בהשתתפותם. מדוע לא יש לחו לנו מפריעטם?

— "רצויות מאוד חדשות מהסיפון ופרטים אישיים, ובמיוחד מחדר המכונות ששתק עד כה, מהנהלת החשבונות ומ' מועדני-הקשר".

— "כעת, משעברתם מהחופים השומים מים של דרך גובאן לגיבראלטאר, מאלטה ומי התכלת של הים התיכון, הרי בידכם לספק לעתון חדשות למכביר, שיענינו את הברכים המלחים ואת קרוביכם שבבית. טעמי בטחון בולמים, כמוכן, את כתיבתכם החפשית ב"פלאגל" בשם שהם בולמים אתכם במכתביכם, אולם — כפי שתוכחו מחוברת זאת, יש דרכים רבות, כדי להתגבר על הקושי הזה".

אכן, שקדה המערכת על עבודתה ועמ' ויה בקשרים אמיצים עם קוראיה, ובזאת כנראה הגורם העיקרי להצלחת העתון.

לאחר מלחמת-העולם השנית, במחצית השנית לחודש יולי 1945, ביקרה בחופי ארץ-ישראל הסירת הבריטית "אריתוזה". היה זה ביקור "מסורתי" שנתי של אחת מאניות הצי המלכותי בחופי הארץ.

"אריתוזה" השתתפה בפעולות מלחמת-העולם, במזרחה של הים התיכון. אחר-כך עברה האניה לאיזור צפון אירופה, נטלה חלק בפעולות הצבא והצי בנורבגיה וחזרה שנית לים התיכון, בדרכה מאלכסנדריה למאלטה נפגעה במוקש וניזוקה באופן רציני. היא תוקנה תיקונים ארעיים באלכסנדריה ואחר-כך — באופן יסודי בארצות-הברית.

הסירת הספיקה עוד להשתתף בפלישה לנורמנדיה, בהפציצה את החוף. משני צדדיה התפוצצו מוקשים והאניה נזדקקה שוב לתיקונים. ארבעה ימים לאחר התחלת הפלישה לצרפת הפליג בה לשם מלך אנגליה, ג'ורג' הששי.

בעגנה בנמלי הארץ, ביפו ובחיפה, ביקרו בה, לפי הזמנת רב-החובל, אלפי אנשים. קבלות-פנים רשמיות נערכו לה ע"י עיריות תל-אביב, יפו וחיפה. באניה ביקר גם עבדאללה, שליט עבר-הירדן, שהיה אז אמיר.

150 ממלחי הסירת עברו בסך בר-הובות הראשיים בתל-אביב, כשתומרות צעדה לפניהם. תהלוכות המלחים נערכו גם ביפו ובחיפה.

"לתמהונם של העורכים", "אריתוזה" הוציאה עתון בשם פלאגל-נל, שהודפס באלכסנדריה. מונחות לפני שלש החוברות הראשונות, שהוצאו בחדשים מרץ, אפריל ויוני 1945.

המדורים שבהוברות הם: דבר המערכת, חדשות, חדשות העולם, "הטור המ' לוכלך" (דברי רכילות), מדיניות, אספורט, קאריקאטורה, שירים, וכר', העתון ערוך במתכונת עתון יומי, בעוד שתוכן המדורים שאוב כולו מחייה הפנימיים של



מ. גלפז (קלפוס) השחיה הוצאת החבל הימי לישראל, בשתוף עם המחלקה להכשרה גופנית ומחלקת החינוך, תל-אביב תש"ח. 201 עמוד.

מישחק הכדור-מים, הדוגמאות לאימור נים למתחילים ולמתקדמים, אימוני הזריקות והקליעות, הקפיצות למים והסברת דרכי האימון וחוקי השחיה — כל אלה מצטרפים למסכת ידיעות חשובות למאמן השחיה באגודה הספורטיבית; התועלת שבהן מרובה מאד ומה גם שדרגת ההתקדמות של ענפים אלה נמוכה היא עדיין אצלנו באופן יחסי.

חשיבות מיוחדת נודעת לפרק על השחיה הצבאית. המחבר רכז בפרק זה את הפרטים הדרושים לחייל הנת-קל בפעולותיו המלחמתיות בהכרח של שחיה מותאמת לתנאים המיוחדים, כגון: זניחת האניה שנפגעה, שחיה בדלק ובשמן, הצלה משמן בוער, הגנה בפני פצצות עומק, התגוננות מאוירוני האויב, התגוננות מדגים טורפים, סיר-רות הצלה, הצלת טובעים, עזרה-ראי שונה לטובע וכו'.

בפרק המסיים „ברכיכות השחיה“ ניתן תיאור קצר של מיתקני הרחצה, מידותיהן של הברכיכות, הסדרים בהן וכו'.

לקורא המתעניין בספורט השחיה ניתן ספר רציני, הכתוב בידי מומחה, שהצליח למצות את כל החומר הרב-גוני של ספורט השחיה ולהביאו בפני הקורא העברי באופן ברור ומשכנע. הצורה החיצונית של הספר נאה, התמונות הרבות המלוות את הטקסט מדגימות בצורה מאלפת את הכתוב ומוסיפות לוויית חן להוצאה.

אין ספק שהספר יתרום תרומה נכ-בדה להתפתחות השחיה בארצנו. א.

ספרות ספורט-המים התעשרה בס-פר רציני על השחיה, שהסרונו היה מורגש מזמן. ספורט השחיה, שתנאי האקלים בארצנו העלו אותו באופן טבעי לענף ספורטיבי עיקרי שהמונים עוסקים בו במשך תקופה ארוכה בשנה — חסר היה ספר הדרכה, שלפיו ילמדו המדריכים, ישתלמו השחינים ויתאמ-נו הספורטאים. לכן יבואו על הברכה: המחבר, שחיין ומדריך-שחיה מובהק, שעמל וטרח והצליח לחבר ספר מוש-לם על השחיה על כל צורותיה וגווניה והוצאת החבל הימי לישראל שלא חס-כה בהוצאות על מנת לשוות לספר-צו-רה חיצונית נאה.

כמה פרקים ראשיים בספר, הכו-ר ללים את תולדות השחיה על כל של-ביה ותקופותיה ותולדות התפתחות סגנוני השחיה השונים. התועלת הב-ריאותית של ספורט השחיה וכללי הזחירות בומן הרחצה והשחיה מוסב-רים בו אף הם.

הפרק העיקרי מוקדש ללימוד הש-חיה בכל הסגנונים המקובלים, והם: שחיית קראול, גב, חזה, פרפר, גב-קלאסית ושחיית צד. שלבי הלימוד, השגיאות המקובלות, השוואת הסגנו-נים ועקרונותיהם, הסברת דרכי ההור-אה לשחיין המתחיל והמתקדם — כל זה נמסר באופן ברור, מדויק וקולע.

הפרק „ענפי ספורט המים“ יסייע במדה רבה למדריכי השחיה באגודות הספורט שלנו, שהיו חסרים עד כה ספ-רות מתאימה בשטח זה בשפה העב-רית. אימון השחיין המתחרה, תיקון שגיאותיו והדרכים להעלאת הישגיו,



מ. גלפז / שחיה צבאית

מלחמת העולם השניה היתה אמפי-בית באופיה ובמבצעה הנועזים ביותר. אין צבא יבשה מובהק, כל עוד אינו מאו-מן במעבריימים ומוכשר לפלישה מן המ-ים ליבשה. למסקנה זו הגיעו שלטונות צבא ארה"ב לאחר שבפעולות הפלישות והגנזיות נפלו כ-50 אחוז של משתתפיהן, אשר נקראו למבצעים בלי בדיקת כושר שחייתם ובלי הכשרתם לכך. היש מהר הונהגו בצבא אימוני השחיה הצבאית.

שחיה צבאית טעונה הכנה ימית יסו-רית, כי תפקידה לשמור על חייל החייל בכל מצב במים, שפעולות המלחמה כופות

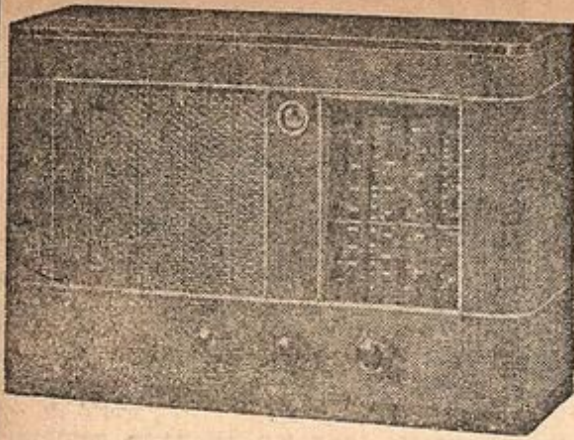
עליו.

תירגול השחיה, שנכלל ברשת אימוני החייל בכל אחד משירותי הצבא המודרני, הציב לו כמטרה להביא את איש הצבא לדרגת כושר של שחיה, אשר תאפשר לו לצלוח בקלות ובביטחה נחל או אגם קטן, לשחות מרחקים ארוכים ולשהות במים זמן ארוך ככל האפשר, תוך כדי ניצול הציפה הטבעית של גוף האדם לשם שמיר-רה על כוחם וכל זה — בתנאי קרב של שעת חירום ומלחמה.

החייל עלול להימצא במצבים שונים, שבהם ידיעת מעשי השחיה הצבאית ודר-גת האימון בה הורצות את גורלו לחיים

רדיו אירמק

RADIO AIRMEC



או למות. לא פעם תקפה בהלה את החיילים שאינם מאומנים בשחיה צבאית, והיא גרמה לאבדן חייהם במצולות ים.

מטרת לימוד השחייה היא להקנות לחייל בזמן הקצר ביותר כושר התקדמות במים בצורה המתאימה לשחייה במים, עם הציוד, לשחייה ממושכת, לשחייה שקטה ולהובלת דברים שונים.

בדרך כלל רצויה ידיעתם של ארבעת הסגנונים השימושיים (שחיית כלב, חזה, גב קלאסי וצד), כדי להחליף כוח ושרירים המתעייפים משחייה ממושכת.

שחיית החזה מתאימה, בדרך כלל, לכל המצבים שבהם עלול להיות נתון החייל, לשחייה ממושכת, להובלת ציוד על הגב, לשחיית גישוש; שחיית הגב — למנוחה ולהרגעת הנשימה אחרי התאמץ צות; השחייה הטבעית (כל ב) — למרחק קצר, בשטח מצומצם (בין סירות), עם חגורת הצלה, ללא צורך במהירות כלשהי. היא יפה לשחייה שקטה, כי תנועתיה תמימות; בתור הסגנון השימושי ביותר מתאימה שחיית הצד להובלת ציוד, נשק, טובע וכן למשיכת הפצים. ציפה שטוחה על החזה ועל הגב מאפשרת הפוגה בשחייה ושחייה על פני המים ללא מאמץ. חשיבות מיוחדת נודעת לצלילה ולשחייה מתחת למים, פעולות אלו חשובות לחייל, לכל תפקיד שעליו למלא במים: לעבודות הבלה, להצלת חייו בשחייה מתחת לשמן בוער על פני שטח של 25 מטר, בים סוער ובלי מסכת חמצן מיוחדת.

במקרה של סכנת חיים הנשקפת לחייל מרוחק מהחוף ומאפשרות של הצלה, מוטב לו שיפרוק מעליו את נשקו וציודו המיוחד, למען יוכל להאריך בשהייתו במים. אם המרחק לחוף אינו גדול או שרואים סירת הצלה מתקרבת, יש לשמור על הציוד.

בדרך כלל יהיה ציודו ונשקו של החייל בלתי חדיר בפני המים, ביציאתו לפעולה מיוחדת. אם אין הדבר כך, על החייל להחזיק את תחמושתו ביד אחת או על ראשו מעל פני המים. גם את הרובה אפשר להוביל ביד אחת, בשחיית צד או גב; שני שחינים מאומנים יכולים להורג ביל מקלע בשחיית צד או גב, כששניהם מחזיקים בידיהם הפנויות את הכלי. להורג בלתי תחמושת ונשק מיוחדות, בדרך כלל, סירות גומי קטנות שאפשר לנפחן בשעת הצורך; את הסירות מושכים בחבל תוך כדי שחייה. אפשר גם לשים את הציוד על רפסודה קטנה פרימיטיבית, העשויה משברי עץ הצפים על המים.

ברור, שכל המקרים הנ"ל באים מתוך

אונס, כי לפעולות נחיתה וחבלה מוכנים תמיד תנאים נוחים יותר. הרטבת התחת מושת והבגדים מפריעה לפעולה המידית ביבשה ולהתקדמות נאותה לצרכי הקרב. מאידך, אין החייל רשאי להיפטר ממעטות הבגדים והנעלים, כי בלעדיהם לא יוכל לפעול כחייל.

צבאות הברית במלחמה העולמית השתמשו במעטה גומי מיוחד שלבשוהו מעל ללבושם וקשרו אותו ליד הצוואר. הצבא האדום חצה בהצלחה נחלים ואגמים בבגד גומי העוטף את הגוף, נסגר מתחת לבתי השחי ובולט לצדדים, בצורת סירה קטנה. החייל היה גם מצויד במשוט.

הכניסה למים מתוך סירה או מן החוף, אם יש לבצעה בשקט מוחלט מבלי להתגרות לות לאויב, דורשת אימון רב, כי בועות האויר היוצאות מהבגדים נשמעות היטב ומשק המים עלול אף הוא להישמע. בדרך כלל אין מבצעים נחיתות ופלישות בשחייה, אלא בסירות המובאות בכלי שיט גדול. אולם לפעמים מאלצים תנאי החוף ונסיבות בלתי צפויות לנטוש את הסירות ולעלות על החוף כיתות כיתות, וגם ביחידות, בשחייה.

שחיית הנוחתים דורשת אימון והכנה, למען החזיק יחד את הכיתה ובו בזמן לא לתת לאויב שטח מרוכז להתקפת האש שלו, וכן לקיום הקשר בין הכיתות.

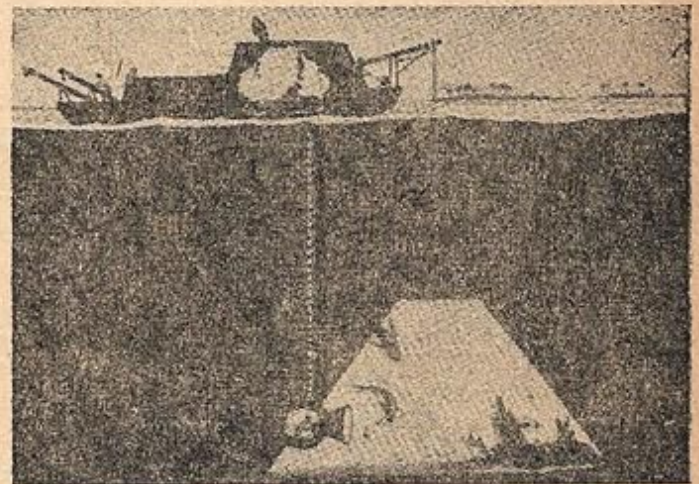
לפעולות חבלה ע"י שחינים מעולים יש ערך איסטרטגי רב בהכשרת הפלישה הקרובה, ע"י פגיעות בקווי התחבורה וברמדותיו של האויב. בפעולות אלה הצטיינו במלחמת העולם השנייה האמריקאים, הרוסים והיאפנים, שאימנו את שחיניהם הטובים במעשי חבלה, בנחתם על החוף פעולות חבלה של יחידות ויחידים ההגנה, במלחמתנו לעליה חפשית ולשהרור הארץ מעול נוגש זר, בוצעו בשחייה ע"י ימאים עבריים צעירים בחופי הארץ ובנמלים קרובים לנו.



צילומים תת-ימיים

מהנאמר לעיל בענין שקיפותם של מי הים נובע, כי יכולת הצילום באור השמש מוגבלת בתחומי עומק מצומצמים מאוד. צילום בעומק ניכר אינו אפשרי אלא בעזרת מקורות אור מלאכותיים. בעזרת מצלמות אבטומאטיות וזרקורים בוצעו צילומים עד לעומק של 5000 מ'. המצלמה, הזרקור והמצברים (המספקים את הזרם החשמלי) נתונים בתוך תיבת אלומיניום, המצוידת באשנבי פירפס והמחוברת לזבורית (באלסט) באמצעות גוש מלח. המלח נמס לאט במים וכתוצאה מכך משתחררת התבה אחרי זמן מה מהזבורית ועולה על פני המים. מנגנון אוטומאטי מסדיר את פעולת הצילום. הצילום הראשון נעשה 30 שניה לאחר שהמכשיר הגיע לעומק הרצוי ואחריו נמשכת הפעולה בקצב קבוע — צילום לכל 30 שניה.

עם כל החשיבות שיש להישגים הללו, לקויה פעולה זו בחסרון גדול אחד — היא נעשית אבטומאטית, בלי הדרכתם של עין רואה ושל מוח חושב. אין להפיק מהצילום את כל התועלת הגלומה בו אלא אם יתלווה אדם למצלמה ויצלול יחד אתה למעמקים.



צילומי התת-ימיים של ויליאמסון.

הראשון שירד עם מצלמתו למעמקי הים היה האנגלי ויליאמסון. את צילומיו ביצע בעומק מועט (כ-20 מ'), במים הטהורים והצלולים של „יערות האלמוגים" שבקרבת איי באהאמא (באוקינוס האטלנטי, ברוחב גיאוגרפי צפוני 26° ובאורך גיאוגרפי מערבי 78°).

הודות לאור ההזק של השמש באזור טרופי זה ולשקיפותם של המים יכול היה לבצע צילומים רבים בלי להיזקק לאור מלאכותי, אך השימוש בזרקור העלה בהרבה את ערך עבודתו.

תא התצפית שלו היה עשוי בצורת כדור מתכתי שבצדו צינור רחב בצורת קונוס קטוע. הבסיס הגדול של הקונוס

* ראה „ים" ל"זל"ה, ל"ט.

הקטוע היה מופנה כלפי חוץ והיה בו אשנב גדול לצרכי תצפית וצילום. תא זה נמצא בקצהו התחתון של צינור מתכתי ארוך, רחב וגמיש, שקצהו העליון היה מחובר לסירה. לשם ירידה מהירה לתא העמד סולם בתוך הצינור. שנים רבות עסק ויליאמסון בצילום המחזות הנהדרים שבתוך הים ואף הסריט סרט לרומאן של ז'ול וורן, „עשרים אלף מיל מתחת לפני הים".

הצלילה

בהזכירנו את פעולת הצילום של ויליאמסון עברנו כבר מתחום המחקר הבלתי-ישיר לתחום המחקר הישיר, המחייב צלילה למצולות הים.

בטרם נתאר את הצלילה, עלינו להזכיר כמה עובדות הנוגעות לתנאי החיים במצולות.

חיי האמודאי השרוי במים תלויים בשני גורמים: בהרכב האויר שהוא נושם ובלחצו של אויר זה. האויר שעל פני הארץ מכיל (לפי הנפח) כ-21% חמצן, כ-79% חנקן ו-0.03% דו-תחמוצת הפחמן. רק החמצן משמש לנשימה. לחנקן אין כל חשיבות לנשימה. בלחץ אטמוספרי רגיל אין כל סכנה בנשימת חמצן טהור, אך בלחץ שלמעלה מהרגיל מותר לו לאדם לנשום חמצן טהור רק בפרקי זמן קצרים ורק כשהוא עובד עבודה קלה מאד. בעומק של יותר מ-20 מ' כלומר כשלחץ המים הוא למעלה משתי אטמוספירות, אסור לחלוטין לנשום חמצן טהור.

המשקל הסגולי של מים טהורים ב-4° C הוא גראם אחד לסמ"ק. בעומק של 10 מ' יהיה, איפוא, הלחץ של מים טהורים קילוגראם אחד לסמ"ר, כלומר אטמוספירה אחת. לחצם של מי הים, המכילים בממוצע 3.5% מלחים, גבוה במקצת מן השיעור הנ"ל, אך בחישובים שנעסוק במאמר זה נוכל להתעלם מהפרש זה. כן נוכל להתעלם מהפרשי הצפיפות של המים בשכבות השונות. לחץ המים בעומק של 50 מ' יהיה, איפוא, 5 אט', בעומק 100 מ' — 10 אט' וכו'. ומכיון שעל המים פועל לחץ האויר יהיה הלחץ המחלט בעומק 50 מ' — 6 אט' ובעומק 100 מ' — 11 אט'.

ציוד האמודאי

לשם צלילה יש לצייד את האמודאי באמצעים שיבטיחו: הספקה מתמדת וקבועה של אויר בהרכב הרגיל וטיהורו של האויר מדו-תחמוצת הפחמן, המתהווה בעקב תהליך הנשימה; הגנה על הגוף בפני לחץ המים מבחוץ; כושר התנגדות ללחץ המים מלמטה; יכולת לעלות או לרדת בכל רגע שירצה; יכולת להתקשר עם העולם החיצוני. בהתאם למטרות הנ"ל, כולל ציוד האמודאי כסות מיוחדת ומכשירים שונים. הפסות מורכבת מתלבושת, קובע ונעלים. התלבושת מהווה חתיכה אחת והיא עשויה משכבה כפולה של כותנה הספוגה גומי נוזל. באותם חלקי התלבושת העתידים לעמוד בפני פעולת כפיפה או שחיקה תכופה

(בפרקים, במרפקים ובכפיות הרגלים), מודבקת שכבת כותנה נוספת. השרוולים או שהם מהודקים לפרקי היד באמצעות צמידים חוקים (כדי למנוע בעד חדירת המים מבחוץ ובעד פליטת האויר מתוך התלבושת) או שהם מסתיימים בכסיות.



האמודאי בתלבושתו.

הקובע עשוי מנחושת או מברונזה. יש קובעים העשויים חטיבה אחת והם מהודקים לתלבושת באמצעות טבעת מתכתית וברגים ויש קובעים העשויים משתי חטיבות, חטיבת ראש וחטיבת שכם, וצוארון התלבושת נתון בין שתי החטיבות הללו ומהודקת אליהן באמצעות ברגים. הקובע מצויד באשנב עליון, 2 אשנבים צדדיים ואשנב קדמי. על פני האשנב העליון נתון סורג-בטחון מתכתי. הקובע גדול למדי, שוכלל האמודאי לסובב את ראשו בנוחות ולהשקיף בעד האשנבים על כל שדה עבודתו. בתוך הקובע נמצאים: מנומטר בעל חוגה מאירה, שעון וטלפון. אל הקובע מחוברים כבל הבטחון, הצינור להספקת האויר והצינור לפליטת האויר המשומש והאויר המיותר. את השסתום לפליטת האויר יכול האמודאי לפתוח ולסגור כרצונו. כשהוא רוצה לצלול לעומק רב יותר, הוא לוחץ בראשו על כפתור שבסתום. על ידי כך מתרחב פתח השסתום ומתגבר קצב הפליטה של האויר מתוך הכסות.

כתוצאה מזה קטן נפחה של התלבושת וקטן לחץ המים מלמטה, והאמודאי צולל עד לעומק שבו משתווה לחץ המים מלמטה למשקלו.

הנעלים משמשות לא רק כסות לרגלי האמודאי אלא גם חלק מהזבורית שבה מציידים אותו לשם התגברות על לחץ המים מלמטה. מייצרים נעלי אמודאים בצורות שונות. משקלן 10—20 ק"ג. סוליותיהן עשויות עופרת, ברזל-יציקה או פליז.

הנעלים בלבד אין בהן כדי לספק לאמודאי את הכובד הדרוש, ועל כן מציידים אותו נוסף לכך גם בלוחות עופרת. שהוא מעמיס על גבו ועל חזהו. משקלו של כל אחד מהם הוא 15—20 ק"ג.

בענין הספקת האויר לנשימה קיימות שתי אפשרויות: או שמספקים לאמודאי את האויר מתוך הסירה המלווה או שמציידים אותו במכשיר-נשימה. את המכשיר-הנשימה נושא האמודאי על שכמו. הוא מורכב משני גלילי פלדה, המכילים אויר בלחץ של 200 אט, מקופסה המכילה גרגרים של מימת האשלגן (KO₁) לשם ספיגת דרתחמוצת הפחמן שבאויר המשומש, וממשאבה השואבת את האויר המשומש מהקובע ומחזירה, לאחר שטוהר בקופסת מימת האשלגן, לקובע. המשאבה מונעת על ידי האויר הדחוס שבגלילי הפלדה.

אמודאי הנושא על גבו מכשיר-נשימה, נושא על חזהו מיכל נוסף של אויר דחוס. מיכל זה משמש לאיזון המכשיר שעל גבו ולהגברת משקלו הכללי של האמודאי. אך תפקידו העיקרי הוא לאפשר את העליה מתוך המים בלי עזרה מבחוץ. כשהאמודאי רוצה לעלות, הוא פותח את שסתום המיכל שעל החזה. בעקב זרימת האויר מהמיכל מתנפחת התלבושת, וכתוצאה מהגדלת נפחו נדחף האמודאי למעלה. בעזרת מתסן זה של אויר דחוס יכול האמודאי לווסת בכל רגע, לפי הצורך, את כוח העילוי הפועל עליו. דבר הלמד מענינו הוא שאמודאי הנושא על גבו ועל שכמו את המיכלים הנ"ל (משקלו של כל אחד מהם הוא 15—30 ק"ג) אינו זקוק עוד ללוחות העופרת שבהם מצויד אמודאי המקבל את אויר הנשימה ממקור שעל פני המים.

עד לעומק של 6 מטרים בערך, יכול האמודאי לצלול בלי כל אמצעי עזר. אך לשם צלילה לעומק רב יותר, עליו להשתמש בסולם או בכבל שקצהו האחד קשור לאניה וקצהו האחר לקרקע הים. כשהים שקט יכול האמודאי לצלול בעזרת כבל לעומק ניכר, אך כשהים סוער, כרוך השימוש בכבל הקשור לאניה בתקלות רציניות, כי אז מבצע הכבל כל אותן התנודות שמבצעת האניה. לשם מניעת התקלות הללו קושרים את קצהו העליון של כבל-הירידה למצוף הנמצא בעומק של 2—3 מ' מתחת לפני המים. כבל-ירידה הנמתח על ידי מצוף אינו מושפע כלל על ידי גלי הים.

הדרוש לשם עליה בטוחה מעומק מסויים, ואת פרקי הזמן שהאמודאי מחויב לשהות בשלבי עלייתו השונים.

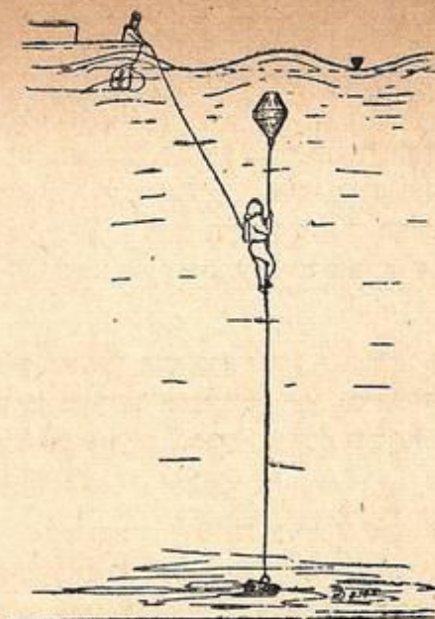
טבלת זמני העליה ממצולות ים (לפי האלדאן)

טבלה זו מראה לנו כי העליה צריכה להיות מהירה יותר בשלביה הראשונים ואטית מאד בשלביה האחרונים. אמודאי אשר שהה רבע שעה בעומק של 60 מטר, מותר לו לעלות מיד עד לעומק של 18 מ', ושם עליו לשהות 2 דקות; בעלותו משם לעמקים מועטים יותר, עליו להגדיל את זמן השהיה: בעומק 6 מ' עליו לשהות 7 דקות, ובעומק 3 מ' — 10 דקות.

המספרים הניתנים בטבלה זו הם מינימאליים. הם מחושבים באופן כזה שעם היציאה מהמים לא ירגיש האמור דאי אלא כאבים בפרקים ובאברים. אם ברצונו להימנע גם מתקלה זו, עליו להאריך במידה ניכרת את זמן העליה. משום מסיסותו הרבה של החנקן ברקמות השומן (מסיסותו ברקמות אלה עולה פי 6 על זו במים) מחויב אמודאי בעל גוף שמן להאריך את זמן שהותו, בכל אחת מהדרגות המפורטות בטבלה דלעיל, בשליש מהמספר הניתן שם. אם האמודאי עלה מאיזו סבה (חוסר זהירות, לחץ המים וכו') במהירות יתירה על פני המים, עליו לחזור ולצלול מיד עד למחצית מהעומק שאליו הגיע לפני כן. אם אין יכולת להורידו שוב למים (למשל, בגלל מזג האוויר), יש להכניסו מיד לתוך שק-האמודאים. למכשיר זה, המשמש להסדרת פליטת החנקן, צורת קונוס קטוע. הוא עשוי אריג ספוג גומי, והוא נתון בתוך רשת של שרשרות ברזל. בשק זה מייצרים תחילה לחץ נמוך כפליים מהלחץ המכסימאלי שפעל על גופו של האמודאי, ואחר-כך מצמצמים אותו בהדרגה עד לשיעור הרגיל. קצב צימצום הלחץ צריך להיות אטי פי שלושה מקצב פחיתותו בעליה מתוך המים (לפי הנתונים בטבלה).



משענתו של האמודאי על קרקע הים.



האמודאי צולל בעזרת כבל-ירידה, הנמתח על ידי מצוף.

במקום שקיים זרם ימי, זקוק האמודאי למשענת חזקה שיוכל להיאחז בה. לשם כך משקיעים על קרקע הים משקל כבד, הנושא עמוד מאונך. אל עמוד זה מחוברת זרוע, היכולה להסתובב מסביב לעמוד והמצוידת בגלגל. כבל-הירידה קשור אל קצהו העליון של העמוד המאונך. את כבל-הבטחון מעביר האמודאי על גבי הגלגל באופן שיכוון בכיוון אפקי. הודות לכך עומד האמודאי עמידה איתנה. לשם שינוי מקום עמידתו עליו להאריך או לקצר את כבל-הבטחון. מותר לו לאמודאי לצלול מהר, אך את עלייתו מן המצולות עליו להסדיר באטיות ובוזהירות רבה. העומק של 13 מ' מהווה גבול חשוב. כל עוד לא עבר האמודאי תחום זה, מותר לו לעלות ללא נקיטת אמצעי זהירות מיוחדים. אבל אם צלל לעומק רב יותר, עליו לנהוג בזהירות רבה, שאם לא כן עלול הוא לחלות במחלת האמודאים ואף לקפח את חייו. הסיבה לכך הן בוועיות החנקן, המתהוות ברקמות ובדם.

החנקן נמס בדם ובשאר הנוזלים שבגוף ומסיסותו עולה ביחס פרופורציונאלי ישר ללחץ. כשהעליה מעומק רב נעשית במהירות, פוחת מהר הלחץ הפועל על הגוף וכתוצאה מכך פוחתת מסיסותו של החנקן בנוזלים שבגוף והוא נפלט מתוכם בצורת בוועיות. הצטברותן של בוועיות אלה בפרקים גורמת כאבים, הצטברות בעצבים עלולה לגרום שיתוק, אך מסוכנת ביותר היא התהוותן של בוועיות החנקן בדם, כי הן עלולות לסתום את כלי הדם (אמבוליה גאזית).

לשם מניעת התהוות הבוועיות בדם וברקמות גופו, על האמודאי לעלות לאט לאט. כשהעליה היא אטית, יש לדם השהות להפליט את החנקן דרך הריאות (כל טיפת דם עוברת במשך דקה פעמים דרך הריאות).

הביאולוג האנגלי ג'. ס. האלדאן, שעסק הרבה במחקר תנאי החיים בלחץ גבוה, חיבר טבלה, המראה את הזמן

טבלת זמני העליה ממצולות ים. (לפי האלדאן)

משך העליה כולה (בדקות)	זמני השהייה בשלבי העליה השונים (בדקות)								זמן השהייה על קרקע הים (בשעות)	עומק הצלייה (במטרים)
	3 מ'	6 מ'	9 מ'	12 מ'	15 מ'	18 מ'	21 מ'	24 מ'		
6 ¹ / ₂	5								למעלה מ-3	11 - 13
6 ¹ / ₂	5								עד 3	13 - 14 ¹ / ₂
11 ¹ / ₂	10								למעלה מ-3	
7	5								עד 1 ¹ / ₂	
12	10								3 - 1 ¹ / ₂	14 ¹ / ₂ - 16 ¹ / ₂
22	20								למעלה מ-3	
19	12	5							עד 1	
37	25	10							3 - 1	16 ¹ / ₂ - 22
52	30	20							למעלה מ-3	
22	15	5							עד 1 ¹ / ₂	
47	25	15	5						1 ¹ / ₂ - 1 ¹ / ₂	
77	35	30	10						2 ¹ / ₂ - 1 ¹ / ₂	22 - 29
102	35	35	30						למעלה מ-2 ¹ / ₂	
17	7	5	2						עד 1/4	
53	20	15	10	5					3/4 - 1/4	
98	30	30	20	10	5				1 ¹ / ₂ - 3/4	29 - 40
163	40	40	35	30	15				למעלה מ-1 ¹ / ₂	
32	10	7	5	3	2	2			עד 1/4	
67	20	20	10	5	3	3	3		1/2 - 1/4	
124	35	30	20	15	10	5	3	3	1 - 1/2	40 - 63
238	40	40	35	30	30	25	20	15	למעלה מ-1	

כרוניקה

אניות בדגל עברי בקו ארה"ב-ישראל

במטרה להקים שירות אניות ישראלי בין נמלי ארצות הברית, קנדה ודרום אמריקה לנמלי ישראל הוקמה לפני כשלושה חדשים „החברה האמריקנית-ישראלית להובלה ימית בע"מ". החברה פועלת לפי שעה באניות שכורות, אולם כוונתה לרכוש אניות, שיפליגו בדגל ישראל.

קו זה החל בפעולתו בימי חירום, עת החברות האמריקניות הדלו לקיים שירות קבוע לארץ. בהון החברה משתתפים „אמפל" בע"מ והחברה הא"י לכלכלה. באיכוך הקו החדש בארץ הם האיהוד של חברות אניות א"י בע"מ, חברה שנסדה ע"י חברות הספנות: „צים", „עתיד", ו„נחשון". עד כה הגיעו ארצה שלש אניות של החברה האמריקנית-ישראלית.

יש בדעת החברה לקיים שירות קבוע בכל 15-20 יום מנייר יורק ומזמן לזמן לשלוח אניות מקנדה ומנמלים דרום אמריקניים שונים. עוד 4 אניות עומדות לבוא ארצה בקרוב מארצות הברית ומקנאדה.

שיפורים בנמל חיפה

בקרב תיגמר, בחלק המערבי של נמל חיפה, בניית רציף נוסף ובו מקום-עגינה לחמש ספינות-מפרש. הרציף מיועד לפריקת עצים וברזל. בקרבתו יהיה שטח החסנה לסחורות. הרציף יחובר על ידי כביש חדש עם הכניסה מערבית של הנמל ועם הכביש הראשי.

שיפורים יונהגו בקרוב גם בהנהלת הפנקסים של הנמל. יוכנסו לשימוש פנקסי-סחורות, שבהם תירשם כל סחורה שתפורק מן

האניה. ע"י כך אפשר יהיה להגביר את הבטחון למטענים ולהחיש גם את הוצאת הסחורות מן הנמל.

שופרו תנאי העבודה של פועלי נמל תל-אביב

חודש הסכם העבודה של עובדי הים בנמל תל-אביב. תוקפו הוא ריטרואקטיבי, מהאחד במאי 1948. הועלה שכרם הכולל של הפועלים ב-300 מיל ליום והובטח, כי עוד בחודש דצמבר השנה ידונו הצדדים בדבר הפרדה של השכר הכולל, הנהוג עד כה, לשכר יסוד ותוספת יוקר צמודה לאינדקס.

לפועלים הותיקים הובטחה באופן עקרוני עבודה מלאה במשך כל השנה. כן הוכנסו שיפורים ניכרים בתנאים הסוציאליים: השתתפותה של ההנהלה בקופת התגמולים הוגדלה עד ל-18 יום; במקרה של תאונה בעבודה תשלם ההנהלה 80% משכרו של הפועל עד למאכסימום של 9.500 לירות לשבוע.

44 חברים בלשכת הספנות בחיפה

ב-19 לספטמבר ש. ז. התקיימה בחיפה האסיפה הכללית השנתית של לשכת הספנות המקומית, בראשותו של מר ה. גרץ. מר י. כספי קרא את הדו"ח השנתי. הלשכה מונה כיום 44 חברים. נתקבלו 12 חברים חדשים, וביניהם ב"כ חברות זרות, כגון החברה האיטלקית שחזרה השנה ללשכה, והחברות „קדם" ו„צים".

הועד החדש של לשכת הספנות בחיפה מורכב מה"ה: ה. ר. גרץ (נשיא), י. כספי (סגן נשיא), ג. משולם (סגן נשיא ומזכיר כבוד), אהרן רוזנפלד (גנבר כבוד). יתר חברי הועד הם: א. לוונסון, א. מקנטייר וע. טובים.



אורחים מהוץ לארץ על סיפונה של „ולדורה“.
משמאל לימין: ש. טולקובסקי, רבי גרין (ארה"ב), מ. פומרוק, י. ברזילי (ציר ישראל בפולין), ברנט
ג'אנר (יו"ר הפדרציה הציונית באנגליה), מ. זיליסט, פ. דרורי (צרפת), גבי רוז מלצר (דרום אפריקה),
ד"ר מ. הינדס, רבי גלמן (יו"ר המזרחי בארה"ב), ד"ר מרגוש (עורך ה"טאג", ארה"ב), ד"ר י. פודימן
(צרפת), ד"ר שורצברט (ארה"ב).

היהודי במיוחד, ולקדם את מפעלנו בימים. לאחר מה שראיתי כאן, שמחה אני שהיתה לי מדה מספיקה של אמונה, כדי להצטרף למאמציהם של אנשי החי"ל להשגת מטרה זו. עתה נוכחתי לדעת, כי אכן הצלחנו בעבודתנו במדה ניכרת.

התרשמתי מאד מעבודתה של התחנה להקר הדיג הימי בחיפה. אף כי אינני דיגת וגם לא איש מדע, הקשבתי רב קשב להסברותיו המענינות של הד"ר ליסנר שם. היה זה בשבילי גלוי ממש לשמוע את הפרטים על עבודת החקר והנסיונות של התחנה, שמגמתם — להגיע לידי מומחיות ושיטתיות בתחום הדיג ולהפכו לענף מכניס. ושמחה אני מאד, כי יד החבל הימי לישראל היתה במפעל חשוב זה, וכי הוא הוא אשר יום אותו ודואג לקיומו. נוכחתי גם לדעת, שבתחום ההדרכה הימית של הנוער עשינו רבות. ידעתי זאת, כשבקרתי באניותינו ומצאתי בצוות שלהן מבוגרי בית הספר הימי, אשר הראו לי את „נחלתם“ בהרגשת כבוד וגאווה, כבושה; ידעתי זאת, כשראיתי — בנמלה של חיפה — את הספינות ואת סירות-האימונים, המודגלות בדגלו של הצי הישראלי, נהוגות בידיהם האמיצות של בחורינו ידעתי זאת, כשעליתי על סיפונה של ספינת-האימונים שלנו „ולדורה“, כשדגלים רבי-גוניים מתנוססים עליה. והגם שהניכיה לא היו שם אותה שעה, ראיתם בעיני רוחי ממשיכים ויוצרים מסורת ימית בישראל.

וידעתי זאת גם מבקורי ב„שדות ים“ צרובת-השמש. כה הרבה בטחון מצאתי שם, אצל חברי הקבוצה, בעתידו של המפעל הימי, על אף המחסור בספינות מתאימות ובכלים אחרים, שלא יכולתי גם אני אלא להאמין כי יכול יוכלו — ונוכל גם אנחנו — למשימה הכבדה שהעמיסו על עצמם. אני מחשיבה אגב, במאד את ההתחלות שנעשו לכינונו של המרכז להדרכה ימית צבאית, העתיד לשמש תרומה נכבדה למפעל תקומתה של מדינת ישראל.

הגב' רוז מלצר, ברוכה את כבודך ומצאתך!

שבועות מספר עשתה אתנו בארץ הגב' רוז מלצר, מפעילי תנועתנו באפריקה הדרומית ורוח החיה של סניפנו ביוהנסבורג. כבואה אלינו ידעה כבר הגב' מלצר, רבות על עבודתנו, מתוך דברים שבע"פ, מפי שליחינו שבקרו בשנים האחרונות בדרום אפריקה, ומתוך דברים שבכתב. כאן ניתן לה, ואם גם לא בצורה מושלמת, לרגל תנאי הזמן, לראות מקרוב את המפעל, שהיא וחבריה בחו"ל שותפים לו.

הגב' מלצר סיירה, בלוויית הגב' ב. טדליס וה"ה מ. פומרוק וד"ר ה. ליסנר ב„שדות ים“, קיסריה, בנמלה של חיפה ובמפעלי החבל הימי לישראל. היא השתתפה גם בסיוור המיוחד לאורחים מהו"ל, שאורגן ע"י החי"ל, באניות הצי הישראלי בחיפה ובמסבת המומנים על סיפונה של „ולדורה“, שם שמעה פרטים נוספים על פעולתנו מפי ה"ה ש. טולקובסקי, ד"ר מ. הינדס ומ. פומרוק וראתה את בחורינו בצי בעבודתם. בפגישות ובישיבות עם חברי הנשיאות נידונו פרטי עבודתו של החי"ל באפריקה הדרומית, לאור האינפורמציה שנתנה לנו ע"י הגב' מלצר. סומנו גם אייאלה קוי-פעולה לעתיד.

בקורה של הגב' מלצר בארץ יהדק, בלא ספק, עוד יותר את קשרינו עם סניף החי"ל באפריקה הדרומית — להרחבת פעולותיו ולהגדלת שירותיו לתנועה הימית הישראלית.

לפני צאתה את הארץ מסרה לנו הגב' מלצר לפריסום את דבריה הבאים:

„בימי בקורי המעטים בארץ השתדלתי ללמוד מקרוב את מפעלנו הימי.

היה זה החבל הימי לישראל שהטיל על עצמו את התפקיד להפיץ את רעיון הימאות העברית בקרב העם, ובחוגי הנוער

לחבל ימי לישראל ולעובדי

לעורך העתון "ים"

ישעיהו פרישמן ולמשפחתו

שנת שלום ויצירה

מ א ח ל ת

הנהלת דפוס הפוהמיז בתל-אביב

ח"א. חשרי תש"ט

לדרורה ספיבק ולבח"ל

לנשואיהם

ברכת מז"ט לבבית

החבל הימי לישראל ועובדי

האויב, בשוטה בלב ים התיכון. צברי סבב במהירות את האניה וע"י כך לא גרם לה טורפדו כל נזק. מחשבתו, המהירה, זריוותו והחלטתו הנכונה בשני מקרי הסכנה, הצילו את האניה ואת חבר עובדיה".

בריכות שחיה

בריכת השחיה של "מכבי" חיפה

במרכזו של הר הכרמל, נחנכה ב־3 לספטמבר ש. ז. ממדיה — 20×8 מ'. תשמש בריכת-שחיה חורפית, לאחר שיושלם בנינה. תחיה זאת בריכת השחיה הסגורה הראשונה בארץ. בטקס הפתיחה נאמו ה"ה: עו"ד נ. חת, סרופ' זליג ברודצקי (הביא את ברכת המרכז העולמי של ה"מכבי") וז. זק. הוקרא מכתב ברכה מאת ראש עיריית חיפה מר שבתאי לוי.

בריכת השחיה ברמת-דוד

נחנכה ב־25 לספטמבר ש. ז. ממדיה — 12×25 מ'. נקראת ע"ש סימה ברפל ז"ל, מהראשונות והנערצות בקבוצה. בטקס הפתיחה בוצעה תכנית ספורטיבית מגוונת, בהשתתפות נבחרות צבאיות של חיל האוויר וחיל הים וחברי "הפועל" בצפון הארץ.

תחרות מפרשיות חיפה-תל-אביב

זו הפעם הששית מקיימת ימית "הפועל" את "שיוט הערים" המסורתי, ע"ש זיאמה חייקין ז"ל, ממיסדי הימיה בחיפה. תחרות ארצית זאת נערכת למרחק של 51 מיל ימיים (למעלה מ־92 ק"מ) בין תל-אביב לחיפה.

ב־23 באוקטובר, בשעות לפני צהרים, תזנקנה מנמלת של חיפה 12 סירות מפרש למאבק ספורטיבי. ברוח נוחה תימשך התחרות מ־7 עד 9 שעות. ברוח נגדית ומזג אויר בלתי-נוח — עד 20 שעות ומעלה.

התחרות בין סניפי תל-אביב-חיפה נערכת על פרס קיבוצי. ניתנים גם שני פרסים ליהידים: האחד — לסירה גדולה והשני — לסירה רגילה, מהמגיעות ראשונה.

הפרס הקיבוצי — תבנית של "סנטה מריה", ספינתו של קולומבוס — הוא מתנת חברת "נחשון". הפרס השני — גביע החבל הימי לישראל, השלישי — מטעם מרכז "הפועל".

עתה, לאחר שראיתי את אשר ראיתי, בטוחה אני, כי במרוצת השנים יקום לנו צי גדול — צי מלחמה, צי סוחר וצי של ספינות דיג — שיחיה לכבוד ולתפארת לעמנו, ויכולה אני להבטיחכם, כי גם אנו באפריקה הדרומית נעשה כל מאמץ להגברת פעולתו של החבל הימי לישראל ונוסיף ונתרום גם אנו את תרומתנו למפעל תחייתנו בימים".

מוקם והולך בית לימאים בתל-אביב

עם הרחבת שירותי הצי המסחרי הישראלי החליט החבל הימי לישראל להקים, בקרבת נמל תל-אביב, בית לימאים ולעובדי הנמל, שימשש מרכז לפעולה תרבותית וארגונית. הבית ישמש מועדון לפועלי הנמל, מרכז להדרכה ימית ובית-ועד לארגוני הנוער הימיים.

מסבת-מוזמנים על סיפונה של "ילדורה"

אורחים רבים, מראשי התנועה הציונית בתפוצות, סיירו — לפי הזמנתו של החבל הימי לישראל — בנמלה של חיפה, ביום ה־7 לספטמבר ש. ז. הם בקרו גם באחדות מאניות-הקרוב שבנמל, בלוזית קשרים מחיל הים הישראלי.

כתום הסיוור התכנסו המוזמנים למסבה על סיפונה של "ילדורה", ספינת האימונים של ביה"ט הימי. פתח הד"ר מ. הינדס, ה"ה ש. טולקובסקי ומ. פומרוק ייחדו את הדיבור על מפעלי הים בישראל ועל פעולותיו של החבל הימי לישראל. בשם האורחים נאם מר ברנט ג'אנר, נשיא ההסתדרות הציונית באנגליה.

תערוכה ימית לצבא

תערוכה ימית נודדת לצבא סודרה ע"י שירות התרבות של צבא ההגנה לישראל והחבל הימי לישראל.

התערוכה כוללת 16 לוחות גדולים ובהם: תמונות, ציורים, דיאגרמות, כתבות וכיו"ב. הלוחות מכילים חומר רב לקורות הימאות בישראל בעבר ובהווה. בין השאר: יהודה הימית הקדומה (נמלים, כפרי דייגים וכו'), קרבות ים בקורותינו, הנמלים בחיפה ובת"א, הספנות העברית, הדיג בארץ, חיל הים הישראלי, החבל הימי לישראל ומוסדותיו, אחד הלוחות מוקדש לימאות הערבית בארץ ובארצות השכנות, כחומר להשוואה עם הימאות העברית. התערוכה תפתח בקרוב.

עלה בדרגה

זה מקרוב נודע, כי אחד מראשוני החניכים של אגודת יורדי הים "זבולון" בתל-אביב, מר ציון צבירי, קבל באנגליה לפני זמן מה תעודת סמיכות "לרב הובל למסעות רחוקים". בזמן המלחמה עבד צבירי בשירות הספנות האמריקאית וקבל אות הצטיינות על אומץ לבו וקור רוחו בשעת סכנה ובהתקפת צוללות האויב. על פרטי פעולותיו נתפרסמו, בעתונות המקצועית בהו"ל, הפרטים הבאים:

"כשהאניה "דניאל הובר" בה שרת צבירי פרקה בשנת 1943 את מטען הגזולין שלה בבון אשר באלג'יר, התקיפה פתאום מפציצי האויב. פגיעה ישירה גרמה לשריפה באניה. צבירי עם כמה מחבריו לעבודה נענו לבקשתו של המפקד והתנדבו לעבודת כבוי השריפה.

התפוצצויות אדירות גרמו להתפשטות הגזולין הבורר בשטח נרחב וסכנו את חיי המתנדבים. צבירי וכמה מהמתנדבים, בעזרת מכבי האש המקומיים, המשיכו בעבודתם המסוכנת עד אשר כבתה האש לחלוטין. ע"י כך הצילו 50% ממטענה של האניה. כעבור עשרה ימים, הותקפה "דניאל הובר" ע"י טורפדו של

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

למשלת ישראל: לצבא ההגנה; לחיל הים
הישראלי: לאניות העבריות ולעובדיהן;
לעובדים בנמלים; לד"גים בחופי ארצנו.
לכובשי הים הצעירים -

מיטב אחולינו לשנה החדשה.

תכלה שנה וקללותיה,
תחל שנה וברכותיה.

החבל הימי לישראל ומוסדותיו

ליורדי הים באניות
ולשוחרי הימאות העברית
— בכל אתר ואתר —

מיטב ברכותי לשנה החדשה

אהרן רוזנפלד

חיפה. ת.ד. 74. טל. 4241'2

חברת "ניר איסט בונדד"

בע"מ

המשרד הראשי: חיפה, ת.ד. 764, טלפון 4935
סניף: ירושלים. ת.ד. 807, טל. 5590, 2163

"כרמון" חברה מזרחית בע"מ

סוכנות אניות • משלוח סחורות • בטוח

תל-אביב, ת.ד. 1246, רח' לילינבלום 19, טל. 4831
חיפה, ת.ד. 1354, רחוב המלכים 47, טל. 2587
משרד רשום: ירושלים, בית מצפה, רחוב יפו

האחים סלומון ושות' בע"מ

ספנות - הובלה - עמילות מכס - בטוח
חיפה, מ.מ.ח. בנין פלאפריק, ת.ד. 1452, טל. 4839-3530

"צ"ם"

חברת השיט הארצישראלית בע"מ

"קדם"

שרות ימי ארצישראלית בע"מ

חיפה, רח' המלכים 61
טל. 4483'4, ת.ד. 1723

למקדמי הספנות העברית
ברכתנו

נחשון בע"מ

חברה לספנות ולדיג של חברת העובדים

צידון בע"מ

חברה להספקה ימית

רחוב הנמל 55 טל. 4734, ת.ד. 550 חיפה

יעקב כספי

לשעבר מהפירמה כספי, דיסקין וקפלן

קומיסיון, ספנות וביטוח

מכירה בסיטונות

המשרד הראשי בחיפה
משרדים בירושלים, תל-אביב ויפו

קורספונדנטים בעבר הירדן, סוריה ומצרים

חיפה, רחוב המלכים 76,

פנת רח' המערב מס' 1 (המרכז המסחרי הראשון)
ת.ד. 27 טל. 3026

שנת נצחון וגאולה

אוצר מפעלי-ים בע"מ

להסתדרות העובדים הכללית,
לאוצר מפעלי הים, לפקדי המכס,
לאימפורטרים ולאקספורטרים,
לקואופרטיב, של ב'
לכל עובדי הנמל
על כל ענפי עבודתם

קבוצת הסבלים
נמל תל-אביב

להסתדרות העובדים הכללית
לאוצר מפעלי ים בע"מ
ולחברינו בצבא ובצי

ועד עובדי מחלקת הים
נמל תל-אביב

מחסני ערובה ארצי - ישראליים בע"מ
(מקודם נ. שריבר)
ת"א, רח' אחד-העם 30, טל. 4-6353

החברה המזרחית
למחסני ערובה בע"מ
ח.י.פ.ה ת.ד. 36

◆ סואר בע"מ ◆
חברה לסוארות
ח.י.פ.ה. טלפון 3537 • ת.ד. 1790

"דיג ומשק"
ח.י.פ.ה, רח' המלכים 66, טל. 2768. ת.ד. 1263

חברה ימית חיפה בע"מ
רחוב המלכים 39 ת.ד. 17 חיפה
טלפון 3290, 3025

שחרור סחורות מהמכס וטרנספורט בארץ ולחוץ לארץ
מברכת את נשיא המדינה ד"ר חיים ויצמן
את כל חברי ממשלת ישראל וכל עם ישראל
בשנת גאולה ושלום

שרותי ים בע"מ
עמילות מכס • ספנות
הובלה • בטוח

חיפה, רחוב המלכים 61
ת.ד. 1347. טל. 6339

"שלב"

קואופרטיב המאוחד להובלה בע"מ
חיפה, רח' הנמל 46, טל. 4394

"הנמל החדש"

קואופרטיב להובלת משא בע"מ
חיפה, רח' הנמל 45 • טל. 3829

אליעזר סקר בע"מ

חיפה
טבריה
רחובות

ב. לוריא בע"מ רח' המלכים 35, חיפה
טל. 3539, ת.ד. 1595
חבלים, בדים וחוטאים, צרכי דיג
וחקלאות, הספקה לאניות

ל ב נ י ז ה מ ד י נ ה

עירית פתח תקוה

המועצה המקומית, רחובות

המועצה המקומית, חדרה

המועצה המקומית, עפולה

המועצה המקומית, חולון

ועד קרית חיים

[נארלוזורוב]

אגודה הדדית בע"מ

ההסתדרות הכללית של העובדים העברים

בארץ ישראל

מועצת פועלי תל-אביב ויפו

ההסתדרות הכללית של העובדים העברים

בארץ ישראל

מועצת פועלי חיפה

ההסתדרות הכללית של העובדים העברים

בארץ ישראל

הועד הפועל

לשכת המס המרכזית

מרכז "הפועל"

בארץ - ישראל

ההסתדרות הכללית של העובדים העברים

בארץ ישראל

מועצת פועלי חיפה

אגודת רבי החובל, הקצינים והמלחים העברים

לצבא ההגנה לישראל

למעפלי קפריסין ועדן

לשארית הפליטה במחנות

לאסירי תקות ציון בארצות ערב

להמוני היהודים בתפוצותיהם

לפועלי ארץ-ישראל ולכל הישוב

ברכתנו:

תהא השנה החדשה

שנת נצחון ושלוש

שנת קבוץ גלויות

שנת בנין מדינת

העבודה החפשית

ההסתדרות הכללית

של העובדים העברים בארץ-ישראל

הועד הפועל

מ ר כ ז

הסתדרות המורים העברים

בארץ ישראל

ל' יורדי הים קאנאות

עשי מלאכה קמים ברים

בְּרֵכַת שָׁנָה טוֹבָה

ועד הקהלה העברית

בחיפה

מיטב ברכותינו לשנה החדשה.

יהי רצון שהימאוח העברית תאדיר כח

למלוי היעוד. אשר מדינת ישראל יעדה

לה, במערכת מאבקנו לעצמאות ולקוממיות.

ועד הדרי-הכרמל

בית-תלפיות. חיפה. הדרי-הכרמל

ו ק ב ו ז ג ל ו י ו ת

שנת יצירה, בנין ושלום	חרמונים	בברכת שנת נצחון ושלום
אילת השחר	בשנת גאולה ובניי הארץ תתברכו מאדון הברכות	ניר דוד
שנת נצחון וקבוץ גלויות	יבנה קבוץ הפועל המזרחי	לביסוס מדינתנו ולקידום מפעלנו
אשדות יעקב	ירקונה	עין חיים, עתלית
למדינת ישראל ולמגיניה	כפר אביחיל	לממשלת ישראל ולאורחי מדינתנו
ביבשה ובים	כפר אז-ר	שנת נצחון ושלום
ברכת שנה טובה	כפר בלום	עין חרוד
אפיקים	לגוזרי ים ומעבירים	תחל שנה וברכותיה
אמן יצחק אונברג	ישראל בתוכו	עין עירון
בית אורן	ברכת כפר גלעדי	עלומים
בית אשל	לסוללים נתיבה בימים	קבוץ ארצישראלי ו'
מיטב ברכותינו לשנה החדשה	ברכת שנה טובה	קבוצת עיינות, רמת דוד
בית חנן	כפר חיים	קבוצת שילר
לבית ישראל כולו	לכל בני עמנו באשר הם שם	רגבים
ולמדינתנו הצעירה	נצחון מלא במלחמת קיומנו	שנה טובה ומאושרת
ברכת מושב בית שערים	כפר יהושע	מאחל מושב רשפון
במאבק, קבוץ הנוער הציוני	כפר יחזקאל	שרה נחום
גליל ים	לנצחון ולשלום	מכמורת, ארגון לחקלאות ודייג
גן שמואל	כפר פינס	משמר השרון
שנת שלום ויצירה	שנת נצחון גאולה וישועה	קבוצת השרון
געתון	מבקיעים קבוץ הנוער הציוני	תל יוסף
דגניה א'	קבוץ גלויות וביסוס למדינתנו	
למגיני חופינו	„מולדת“ מושב עובדים	
ולנותנים דרך בים	מעגן	
ברכת החותרים	משאבים	
חפץ חיים	משמר העמק	
בשנת גאולה וישועה	נוה ים, עתלית	
חרות אמריקה ב'		

לקידומו של המפעל הימי

לממשלת ישראל
 לחברי מפלגת פועלי ארץ ישראל
 לחיילי צבא ההגנה לישראל
 לגולינו בקפריסין
 לשארית הפליטה
 לשליחינו בחפוצות הגולה
 לכל צבור הפועלים

השנה זכינו לראשית בנין
 המדינה העברית העצמאית.
 תהא השנה הבאה, שנת
 נצחון, שנת שלום ותנופת
 בנין גדולה, שנת שחרור
 שבויי קפריסין, שנת עליה
 גדולה מהמחנות ומכל
 תפוצות הגולה

מרכז מפלגת פועלי א"י

"הסנה"

חברה
 אדצישראלית
 לאחריות בע"מ



חברת "ביצור" בע"מ

מברכת
 את העם היהודי במדינת ישראל ובתפוצות
בשנה טובה
 שנת נצחון, עליה וביסוס המדינה

"ניר" בע"מ

תל-אביב, שדרות רוטשילד 28א

"יכין" בע"מ

מברך את הישוב העברי בארץ ומגינו
 בשנת שלום וחירות

המשביר המרכזי

תל-אביב ירושלים חיפה
 הספק הראשי של המשק בעיר ובכפר

מרכז הקואופרציה

חברת "נוע" בע"מ

אגודת צרכנים שיתופית

אספקה בע"מ

בנק הפועלים בע"מ

תל-אביב

מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם



מרכז תנובה

מברך את משקי תנובה, עובדי תנובה
 ולקוחותיה, אח צבור הפועלים ואח
 הישוב כולו עם הקמת מדינת ישראל
 ומאחל

שנת שלום, עליה ובנין

שנת נצחון, עליה
 וביסוס מדינתנו התפשית

מאחל

קפת מלוה וחשבון שתופית

של העובדים בחיפה

קופת מלוה וחשבון, פתח תקוה

שנת בני זועליה

לממשלת ישראל, צבאותיה ועובדיה
מיטב איחולינו לשנה החדשה

שרות אמריקאי בארץ-ישראל
י. רוזנטורס

תל-אביב ניו-יורק חיפה

טקסי "מונטיפיורי"

תל-אביב, רח' מונטיפיורי 26,
פנת אלנבי (ע"י ריבולט) טל. 5182

מטבחי פועלים

אגודה שתופית בת"א בע"מ

מטבחי הפועלים

קבוצה קואופרטיבית בע"מ
חיפה

"השרון"

מחלבה ותעשית תוצרת חלב

תל-אביב, רחוב עליה 25

בני משה קורים

תל-אביב, רחוב וולפסון 52

● טלפון 4401 ●

"ארז" בע"מ, חיפה

חברה להספקת חמרי חשמל, קירור והנדסה
בע"מ רחוב הרצל 57

בית חשמל:

חיפה. שער פלמך 4.

ח. ד. 1485. טל. 4004 - 6239

קופת מלוה וחסכוני שתופית

של העובדים בתל-אביב בע"מ

רח' לילינבלום 50, פנת אלנבי 126
טלפונים: 2907, 3037. ת. ד. 997
סניף בחולון ברח' ארלוזורוב

הלואה וחסכוני חיפה

אגודה הדדית בע"מ,

ת.ד. 250 טל. 42-4641

המרכז, רחוב יפו בית האגודה

סניף בהדר-הכרמל, רח' הרצל

בית הקרנות טל. 4641

סוכנות קרית מוצקין, רחוב רינס 19

בנק המזרחי בע"מ

תל-אביב, רח' לילינבלום 48, טל. 4262

קופת מלוה של הפועל המזרחי

בע"מ

תל-אביב, רח' אחד העם 108, טל. 4474

כל פעולות בנקאות

חברת דרום אפריקה

בנין לאשכנתאות בע"מ

טלפון 3280

חיפה, רחוב יפו 24

לכל מוסדות מרינה ישראל;

לצבא ההגנה בישראל;

לועד הפועל של הוועדות על כל מוסדותיו;

למרכז המואפוציה על כל מוסדותיו;

לכל חברינו, עובדינו ומשפחותיהם;

למגויסיו כאשר הם;

לועד השכונות שלנו;

לצביר הניסעו;

לכל הישוב ולכל עם ישראל בתפוצות -

שלוחה ברכתנו לשנה הבאה,

שנת שלום וברכה, שנת בנין ויצירה,

שנה של ביסוס וחיזוק מדינתנו

קואופרטיב "שחר"

חיפה

שנת ברכה ושלום

"פרדס"

אגודה קואופרטיבית של פרדסנים בע"מ

(נוסדה בשנת תר"ס)

המשרד: תל-אביב, רחוב לבונטין 8

טל. 4351 ת.ד. 461

"הקר"

חברה להנדסה בע"מ

"חרות" בע"מ

סניף חיפה

רח' הנמל, בנין סולל-בונה

טלפון 4789

ת.ד. 648

רדיו זומן

חיפה, רחוב ארלוזורוב 17

מלון "ציון" חיפה

טלפון 4465

מרדכי אמסלם

חיפה, רח' הנמל 53

ת.ד. 610

טל. 6051

שבלת ושות' בע"מ

משרד ראשי: בנין לבנט חיפה, רחוב המלכים 47

טלפון 4865-4921

ת.ד. 561

הצינגוגרפיות המאוחדות בע"מ

תל-אביב, רח' לילינבלום 12

טלפון 2532

ת.ד. 407

לנשיא המדינה, לראש הממשלה ולשרי המדינה;
לצבא ההגנה לישראל ולחיל הים הישראלי;
לועד הפועל של ההסתדרות ומוסדותיו
ולכל צכור הפועלים;

לכל לקוחותינו ולכל אלה הבאים אתנו בקשרים,
לכל חברינו ועובדינו ולכל בית ישראל -

שנת נצחון. שלום ועליה
וביסוס המדינה

"הארגז" בע"מ

תל-אביב

"החקלאית"

אגודה הדדית לאחריות המקנה בע"מ

"שוה חקלאי"

חברה לשוק

ואספקה בע"מ

טלפון 2307 תל-אביב ת.ד. 2018

לכל החקלאים, הידידים והלקוחות הקשורים אתנו
מיטב ברכותינו לשנה החדשה

"חריש"

חברה קואופרטיבית חקלאית בע"מ

טלפון 3122

תל-אביב, רח' אלנבי 125

"צרכן"

אגודה שיתופית בחיפה, בע"מ

התאחדות הקרח

רחוב הרצל 48, חיפה

מעדן חיפה בע"מ

מחסני קרור, החסנה וביח"ר לקרח

ת.ד. 1466, טל. 3859

חיפה, רח' הנמל 14

שי לחג מספרי "דביר"

למבוגרים

ספר המועדים - פסח
ספר האגדה
מלון עברי - גור
כתבי שלום עליכם
א' - י"ג
ברקוביץ - הראשונים
כבני אדם (שלום עליכם
ובני דורו)
כל כתבי פרץ - א - ג
כל כתבי מאפו
כל כתבי מנדלימו"ס
כל כתבי אחד העם
כל כתבי ביאליק
דברי ימי עם עולם
- דובנוב
ספר הציונות א - ג
תולדות הספרות
העברית החדשה א - ד

לנעורים

ח. נ. ביאליק:

שירים, הוצאת כיס
ספורים, הוצאת כיס
אחד העם לבתי-ספר
- על פרשת דרכים
מבואר בידי י. פרנקל

פרקים בתולדות
הישוב א-ו-מ. סמילנסקי
שלום עליכם - זקנים
עם נערים
מ.י. בן-גוריון - מאוצר
האגדה
שמעון לוחם בארבה
- עבר הדני
מאורעות הנער דני
צא וחשב, ספר מקרא
ושעשועים

לילדים

אותיות מספרות -
רוזה וול
סחרחרת פלא -
א. פינקרפלד
שלום, ילדים! -
א. פינקרפלד
אצו רצו גמדים -
מ וילנסקי (שטקליס)

דני
מעשה בילדה
בנתיב הפלא -

לוי קיפניס
ילדים במחותרת -
לוי קיפניס
על שתיים ועל ארבע
- לוי קיפניס

בית-דפוס "אמנות"

משה את לוי ירודינסקי
ח.י.פ.ה. הדר הכרמל 3812 טלפון

בית דפוס "הדר הכרמל"

מ"ח א ש ל
ח.י.פ.ה. הדר הכרמל רח' שפירא 10. טל. 4318

נ. ורהפטיג בית דפוס כריכה ותעשית חותמות

ח.י.פ.ה. רח' הנמל 57. טל. 3459 / ת.ד. 316

"אות" דפוס קואופרטיבי בע"מ

ח.י.פ.ה. רחוב הרצל 6
מרכז מסחרי החדש, רחוב הנאמנים טל. 2973

לממשלת ישראל; לצבא ההגנה;
לחיל הים הישראלי

מיטב איחולינו לשנה החדשה

דפוס "ספר"
והוצאת ספרים נ. טברסקי



נוסד ב 1925

ח. מייזלר

בית דפוס
ותעשית קופסאות
ח.י.פ.ה. מרכז מסחרי החדש
טל. 3856

בית דפוס סוכובולסקי

ח.י.פ.ה. סמטת עזה 5 טלפון 3882

ספריית הפועלים

הוצאת הקבוץ הארצי השומר-הצעיר, מרחביה
המנהלה: תל-אביב, יהודה הלוי 20, ת.ד. 526

מתכנית תש"ט - 1949

1. "לכר"

ש. דה-קוסטאר	-	טיל אוילנשפיגל
ז'אק רומן	-	שר הטללים
אלכ. גרנאך	-	אדם ונחיתו
המ. די-גאר	-	בית טיבו (כרכים ג'ד')
מ. א. נקסה	-	פלה הכובש
א. פאנובה	-	רכבת צבאית
ג'. ניהרו	-	גילוי הודו
ר. רולאן	-	קולה בריניון

2. נעורים

ט. סימושקין	-	אליטט פורש להרים
ד. שר	-	מקצוי עולם
א. מטורין	-	החברה הקדומה
ג. פוליצר	-	דע את הפילוסופיה

3. מדע

ר. מאהלר	-	הקראים
ש. איזנשטדט	-	תנועת הפועלים היהודית
פ. אנגלס	-	מלחמת האזרחים הגרמנית

וכן סדרות: חינוך, "דורון" ושירה

המשביר

המרכזי

חברה קואופרטיבית להספקה

של העובדים העברים
בארץ - ישראל בע"מ

ח י פ ה

● ת.ד. 295 ●

חברת החשמל לא"י בע"מ

מברכת את הישוב

בברכת

שנה טובה



מיטב איחולינו

לשנה החדשה

= ת ש " ט =

המלחים" בע"מ

ביח"ר לעבודות ברזל ורתוך

בית יציקה

ת.ד. 1275 טל. 3080

תל-אביב

חברה להנדסה חקלאית

לארץ-ישראל ועבר-הירדן בע"מ

● חיפה — תל-אביב ●

ת.ד. 306

טלפון 4613/4986

"שלב"

הקואופרטיב

המאוחד

להובלה

בע"מ

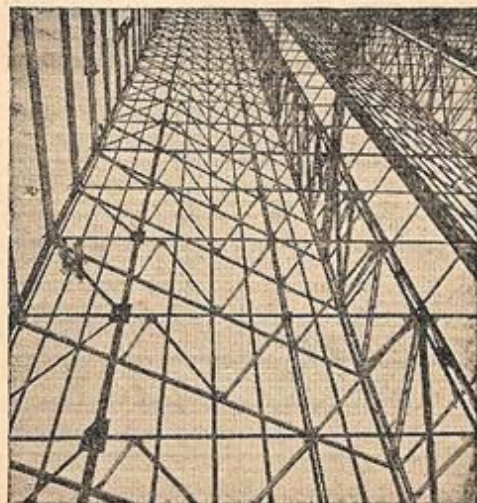
"חרות"

בע"מ

תל-אביב

ירושלים

חיפה



אברהם סברנסקי

קונסטרוקציות ברזל

וכל מיני עבודות מתכת

חיפה / רחוב נצרת

ע"י גשר "עלי" / טל. מס. 4797

חברה ארץ ישראלית לספנות והספקה בע"מ

ח י פ ה

תבוא שנה טובה
ומועדים לשמחה

לכל מגשימי חזון גאולת ישראל
והעומדים בשער להגנת חרותנו
לכל ידידינו ועובדינו

בברכת
בלו-בנד

סולל-בונה בע"מ

המרכז הקבלני של ההסתדרות הכללית
של העובדים הענדים בארץ ישראל

המשרד הרשום: חיפה, רחוב הנמל, בנין סולל-בונה
ת.ד. 563, טל. 4311-5

משרדים: תל-אביב, רח' לילינבלום 39,
טלפון 4353

ירושלים, רחוב בן-יהודה 1,
טל. 2486, ת.ד. 1344

"טרנסלויד" סוכנים להובלה ומשלוח

משרד ראשי: תל-אביב, רחוב לילינבלום 21
ת.ד. 4135, טלפון 3518

סוכנים בכל העולם הקלות הובלה נעשות לכל
הארצות, הלוך וחזר. ● **בטוח** כל המשלוחים
מובטחים בחברות בטוח הטובות ביותר.
מסרו לידינו את הובלותיכם
שרות מכוניות משא מיוחד בכל הארץ.
שרות מהיר ואחראי.

הוצאת

"עם עובד" בע"מ
תל-אביב, רח' אלנבי 113, טלפון 6341

ש י

לחג וליום הולדת
"חזק"

מחירו - 2.500 ל"י
למינויים - 2.200 ל"י

" ל י ם "

חברה להספקה לאניות

(המשביר המרכזי - תנובה)

ח י פ ה

ש ע ר פ ל מ ר 2

ת.ד. 295 / טל. 4271-4

תל - א ב י ב

ר ח ו ב ס ל מ ה

ת.ד. 130 / טל. 6011-6



ע ת י ד

חברה לשרות ימי בע"מ

אניות עבריות

אלחים עברים

הסוכנים המנהלים:

אחים ברנט את בורכרד
בע"מ



אניות עתיד לשרותך תמיד.

יעקב כספי

סוכן אניות והובלה

ת.ד. 27 טלפון 3026

רחוב המלכים 76

פנת רח' המערב מס' 1

מרכז מסחרי - חיפה

אהרן רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי
בכל עניני הובלה ימית

ח י פ ה

טלפון 4241/2

ת.ד. 74

מפעלי מלט פורטלנד ארץ-ישראלים

נשר בע"מ

טלפונים: 4350

4359

6032

ת.ד. 1696, חיפה