

ים

גליונות החבל הימי לישראל



אחת
להדש

חוברת י"איי"ב (סיג'ס'ד)

שנה חמישית

אב"אלול תש"י/אויגוסט'ספם. 1950

כתובת המערכת

חבל ימי לישראל, תל-אביב

מל. 2437 ת. ד. 1917

לנשיא המדינה; לראש הממשלה ולשריה;
לצבא ההגנה; לחיל הים הישראלי; לאגודות
העבריות ולעובדיהן; לעובדים בנמלים;
לדיונים בחופי ארצנו; לכובשי הים הצעירים-

מיטב איחולינו לשנה החדשה

החבל הימי לישראל

ומוסדותיו

לישובי הקבוץ וחבריו

לתנועות הנוער הקשורות עמן

לחברינו בצבא ההגנה לישראל

לצבא הפועלים בארץ, לעם היהודי בתפוצות

להגשמה מהירה של חזון קבוץ הגלויות

להתישבות חלוצית רבתי ברחבי הארץ

לקליטת העליה בהתישבות ובעבודה יוצרת

להגברת בטחונה ועצמאותה של המדינה



ב ר כ ת

מוכירות הקבוץ המאוחד

ברכתנו

לכל חברי התנועה

לחברינו בצבא ההגנה לישראל

ולתנועתנו בארץ ובגולה

חבר הקבוצות

גאות ושפע בים וביבשה

להאדרתה וחזוקה

של מדינת ישראל ועובדיה

לשכת המס המרכזית

תל-אביב, משרדי הועה"פ של ההסתדרות

לצבא הפועלים בארץ

לצבא ההגנה לישראל ולנוער החלוצי

לידירי ההסתדרות בתפוצות

ברכת ההסתדרות לשנה החדשה -

ש ת ה י

שנת מעשה יצירה ובנין גדולים.

שנת קיבוץ גלויות והשרשתן בארץ.

שנת עליית כחה המלכד של ההסתדרות

והעמקת חכמה החלוצי.

שנת שלום לעולם וביטחון לישראל!

הועד הפועל

ההסתדרות הכללית של העובדים העברים

בארץ ישראל

לממשלת ישראל

לעולים במדינת ישראל

לצבא הפועלים בישראל

לצבא ההגנה לישראל

לדור הצעיר בישראל

לתנועה החלוצית ולשליחינו בתפוצות

לחברי מפלגת פועלי ארץ-ישראל

תהא שנת תשי"א

שנת שלום לעולם ולישראל.

שנת ביצור המדינה.

שנת המשך לקיבוץ גלויות.

שנת תנופה חלוצית להפרחת השמחה

לקליטת העליה והשרשתה במולדת

מרכז מפלגת פועלי ארץ-ישראל

ליורדי הים באשר הם שם

שאו ברכת

מפלגת הפועלים המאוחדת

ה מ ר כ ז

לשוחרי הימאות הישראלית
חוקו ואמצו!

המועצה המקומית
כפר עטה



לקצינים ולמלחים
באניות הישראליות
לעובדים בנמלים
ולדייגים בחופי ארצנו
נ ר כ ה

הסתדרות עולמית
לנשים ציוניות
ויצ"ו

לחלוצי הים

מרחיבי גבולות מדינתנו
ש פ ע ב ר כ ו ת

מרכז הקואופרציה ומוסדותיה
תל-אביב, רחוב מקוה ישראל 6, טלפון 4698

חברה לשיכון עממי בע"מ
תל-אביב, רח' מונטיפיורי 21

מברכת את הממשלה,
הישוב ומוסדותיו

"צרכן"

אגודה שיתופית בחיפה בע"מ

מרכז „הפועל"

בארץ-ישראל

ההסתדרות הכללית
של העובדים העברים בארץ ישראל
מועצת פועלי תל-אביב

ההסתדרות הכללית של
העובדים העברים בישראל
מועצת פועלי חיפה

הסתדרות הפועל המזרחי בישראל
על כל תאיה ומוסדותיה

מברכת את עם ישראל במולדת ובתפוצות
בברכת כתיבה וחתימה טובה
תהא השנה הבאה עלינו
שנת קיבוץ גלויות
וביסוס המדינה

המועצה המקומית
כפר-סבא

מפעל-מים, כפר-סבא
אגודה הדדית בע"מ

טלפון 233

ת.ד. 30

לבחורינו
באניות הסוחר
ובחיל הים הישראלי
מיטב הברכות

תנובה
במחוז חיפה
בע"מ

בנק המועלים

בע"מ

תל-אביב, ת.ד. 27, טל. 4296-97

הון המניות הנפרע והרזרבות

620,000.- ל"י

מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם



הסנה

חברה ארץ-ישראלית לאחריות בע"מ

חברת הביטוח הגדולה בארץ

סכום הביטוח (חיים) — **6,000,000.-** ל"י

הכנסה כללית (1949) — **1,335,000.-** ל"י

הון וקרנות — **1,270,000.-** ל"י

ה מ ר כ ז

תל-אביב

רחוב לילינבלום 44

ת.ד. 805

מלפון 4431/2

מפעלי "יכין-חקל" בשנת תש"י

(1) עבוד ממעי הדר:

חקל, חברה קבלנית לחקלאות (מיסודה של "יכין" ופאז"א) בע"מ. — עבוד 14,500 דונם פרדסים ב"21 מושבות השייכים ל-522 בעלים. "חקל — יכין" בשותפות — עבוד 12,000 מטעים מהרכוש הנטוש.

(2) גידול ירקות, משתלות:

"חקל ירקות בע"מ", מעבד 4200 דונם ב"8 מושבות; מתכן — 5000 דונם נוספים ב"9 מושבות.

מהגיל 3600 דונם ירקות: 1000 דונם לזרעים; 400 דונם משתלות;

(3) משלוח פרי:

"יכין" אגודה שתופית חקלאית בע"מ — שווקה בעונת 1949/50 600,000 תבות פרי להג"ל ו-13,500 טונות לתצרכת מקומית.

כמות הפרי שברשותה מהווה 15% מהמשלוח הכללי של המועצה לשיווק פרי הדר.

(4) תוצרת לואי מפרי הדר ושמורי ירקות:

"יכין", חברה לתעשית שמורים בע"מ; הייצור: 6200 טונות פרי הדר עובד לרכו ולמיצי פרי ליצוא, מיצים ממותקים, רבות, ושמורי ירקות לתוצרת מקומית.

(5) התישבות חקלאית:

"יכין" — התישבות עממית. מארגן ומכין ישובים חקלאיים לבעלי אמצעים עצמאיים, בשטח כללי של 20,000 דונם אדמות הקרן הקיימת שנמסרו לרשותה.

כסף הכל:

היקף העבודות של המפעלים המסונפים היו כ-2,250,000 ל"י לשנה החולפת ומועסקים בהם כ-2000 איש באופן שנתי.

המשרד הראשי: ת"א רח' לילינבלום 48, ת.ד. 332, טל. 4158, 4365

למרחיבי גבולות,

להלוצי הים

ולחבל הימי לישראל

ש פע רבות

המשביר המרכזי

חברה קואופרטיבית להספקה

של העובדים העברים

בארץ ישראל בע"מ

לשוהרי הימאות הישראלית
חזקו ואמצו!

„שחה“
„סואר“
„עומסים“

רחוב כיאט 6 - חיפה

סוכנות אניות מזרחית בע"מ

נסיעות, תיירות
משלוח, שחרור מצכס, הובלה ובטוח
סוכנים מוסמכים של י.א.מ.א.

ירושלים, רחוב סטורס מס. 4
טלפון 3004 ת.ד. 458

יצחק פולינובסקי

ספנות, עמילות במכס, הובלה, ביטוח

רח' המלכים 47, טל. 3204
חיפה, ת.ד. 1219

זילברשטיין מהסני ערובה בע"מ

חיפה - רחוב המלכים 37, טל. 2890
תל-אביב - שד' רומשילד 7, טל. 4946

„עמיר“

שותפות לשחרור מצכס
אימפורט • אקספורט • הובלה • אחריות

חיפה, רח' המלכים 41
טל. 4060, ת.ד. 3034

«ליום»

חברה להספקה לאניות

ח י פ ה

בנין המשביר, שער פלמר 2
ת.ד. 295 - טל. 4271'4, 4231

תל-אביב

רחוב חבר הלאומים 3
ת.ד. 130 טל. 6011-6

אהרן רוזנפלד

סוכן אניות

יומד לשרות הקהל המסחרי
בכל עניני הובלה ימית

ח י פ ה

ת.ד. 74 טלפון 4241/2
מניסיון: תל-אביב יפו - ירושלים

ח י י מ ז ה ב י

שחרור סחורות מצכס - הובלה בינלאומית
ביטוח - הובלה באויר - סוכן אניות
סוכנים בכל חלקי התבל

חיפה, דרך יפו 9, ת.ד. 3031, טל. 3540
כתבת לסוכנים: זהבחי

מרדכי אמסלם

חיפה, רחוב הנמל 53

טלפון 6051, ת.ד. 610

שחרור ממכס וסוכן אניות

על סף השנה תשי"א

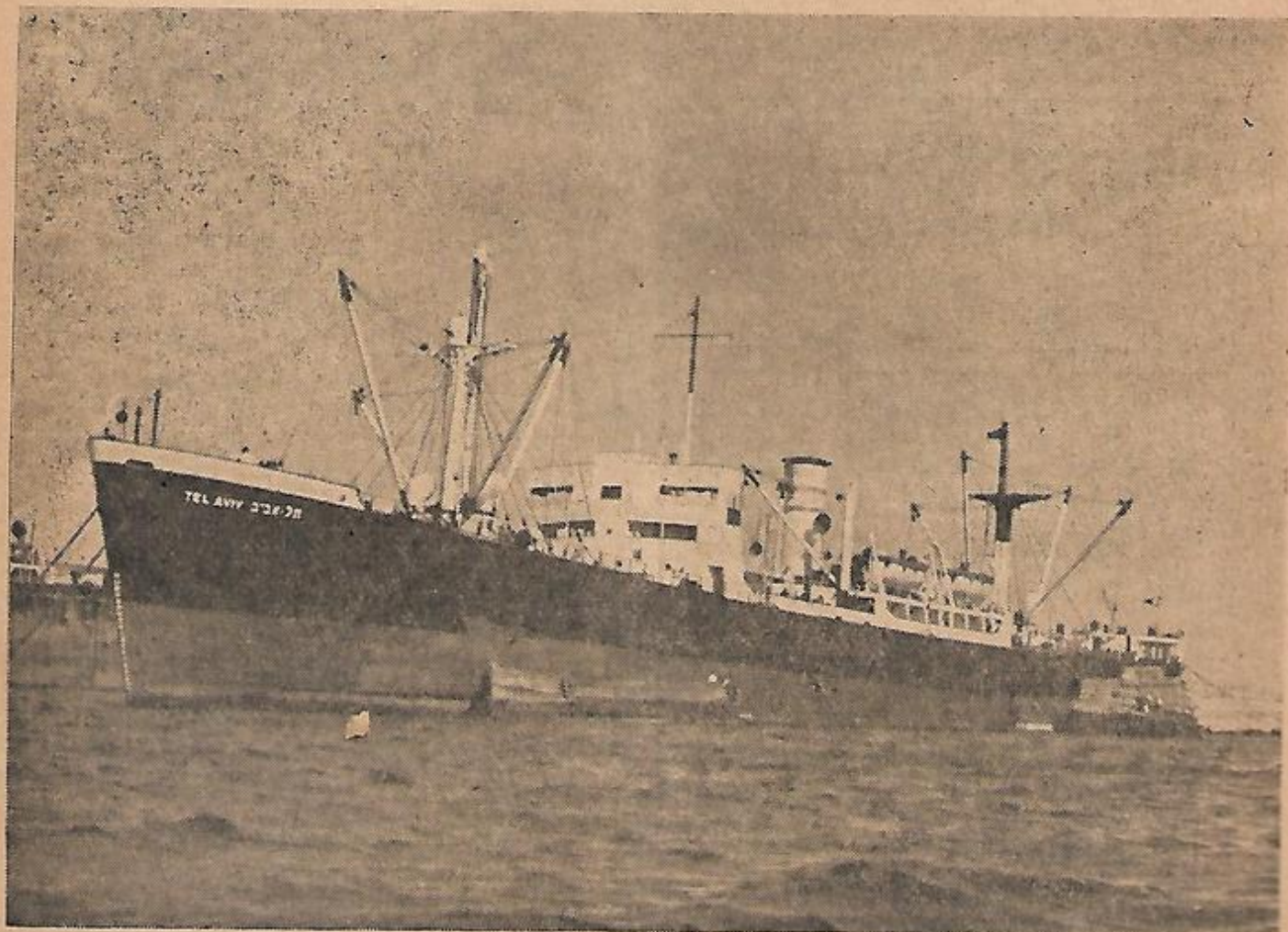
צי הסוחר הישראלי

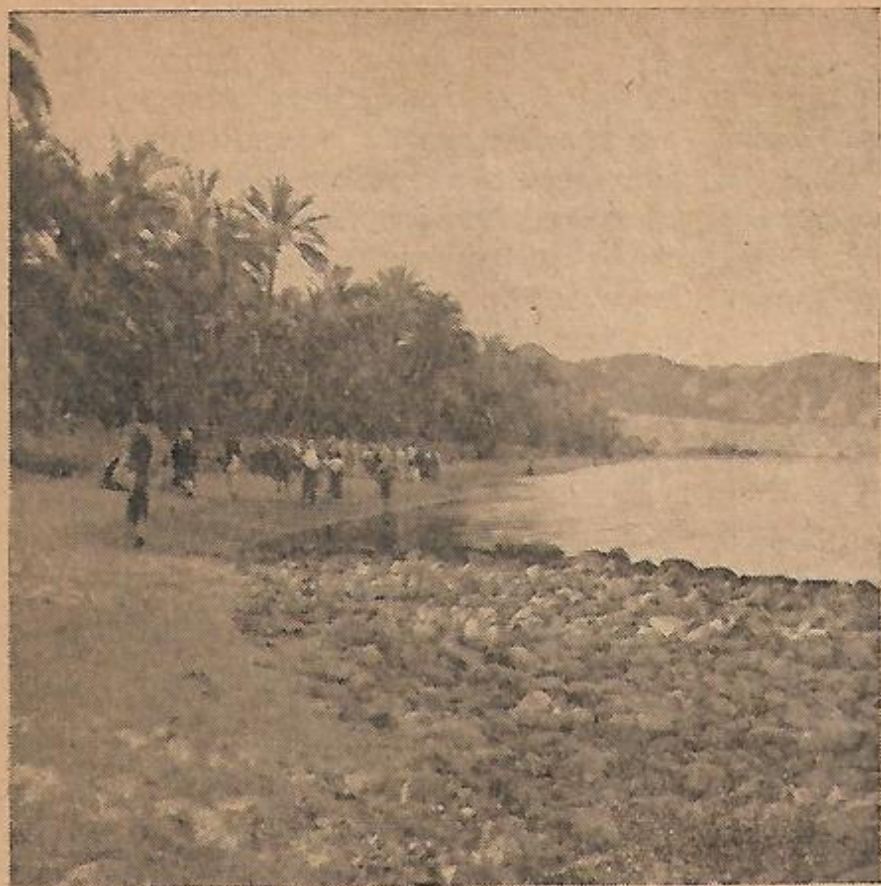
התפתח בשנה האחרונה בקצב מהיר. כיום יש לנו 19 אניות וספינות. המקשרות את מדינתנו עם ארצות אירופה ואמריקה. 17 מהן שייכות לחב' "צים" ובנותיה. 2 - לחב' מ. דיזנוף ושתי (ספנות).

כלכלת ארצנו ובטחונה מחייבים דאגה מתמדת להגדלת הצי.

קוי הספנות הישראלית הם:

1. קו נוסעים ומשאות בין ישראל.
 2. קו נוסעים ועולים בים האדריאטי ולצפון אפריקה: 3. קו משאות בין ישראל וארצות הברית:
 4. קו משאות בים הבאלטי. ובעיקר - לפינלנד. פולין וגרמניה: 5. קו משאות לנמלי אנגליה, הולנד ובלגיה: 6. קו משאות לאימליה: 7. קו חופי למשאות בין תורכיה, קפריסין וישראל.
- אניות "צים" ובנותיה עובדות בכל הקוים. אניותיה של לחב' מ. דיזנוף ושתי - בקו ישראל-אמריקה.





מפרץ אילת

מהווה את שער המוצא של ישראל אל ימי הדרום. זוהי עמדה רבתי-סיכויים לעתיד מסחרה של ישראל ומפעליה בשטח הימאות.



עם טובדי "גלילה"

למטה - בחדר המכונות, מימין - הורדת הכבש בהתקרב האניה לנמל



בסימן של גידול.

במשך השנה האחרונה, מאז ספטמבר 1949 ועד יולי 1950, התפתחה החברה בקצב מהיר, בלתי רגיל. אינני חושב שיש עוד חברת אניות בעולם (עד כמה שיכולתי לחקור) שהתפתחה בזמן כל כך קצר במידה כה גדולה ובקשיים גדולים כל כך. ואל נשכח גם זאת, כי באנגליה, למשל, קל יותר להקים חברת ספנות ולקנות 20 אניות מאשר אצלנו. שם ישנם ימאים בעלי מסורת ימית וישנם מומחים גם להנהלה וגם לפקידות.

התחלתנו היתה זעירה. גם אם מבקרים אנו את עצמנו, אל לנו לשכוח מה היה לנו לפני שנתיים ולפני שנה. התקדמנו בבחירת האניות, בארגון הפנימי, הטכני והפקידותי.

לפני שנה היו לנו האניות: "דרומית", "חיפה", "תל-אביב", "נגבה", "קדמה", "גלילה", "קוממיות" — אניות המפליגות גם כיום, ועוד שלוש אניות — "אילת", "עצמאות" ו"ת. הרצל" שעבודתן הופסקה בגלל גילן ומתוך שהוקטנה תנועת העולים. במשך השנה הוספנו 7 אניות: "עכנ", "יפו", "הדר", "אתרוג", "צפונית", "נחשון" (שהיא יחידה אירגונית נפרדת, היות והיא שייכת כולה לחברת "נחשון") ו"ארצה". ואם משווים את האניות החדשות לאלה שהיו ברשותנו לפני שנה, עלינו לציין התקדמות גדולה שחלה בבחירת האניות, בגילן וביעילותן. "הדר" ו"אתרוג" חדשות לגמרי, "צפונית" כמעט חדשה. "נחשון" נבנתה ב-1937/8 ו"ארצה", שנבנתה בשנת 1930, היא בין אניות-הנוסעים שלנו הצעירה ביותר. אם להשוותה ל"נגבה" מ-1914 ועם "גלילה" מ-1911, הרי למותר להסביר מה רבה ההתקדמות באיכות הצי המסחרי שלנו.

היום יש לנו צי של בערך 70000 טון גרוס, ועוד שתי אניות בבנין בהולנד, שתהיינה בשירות בעוד שנה-שנה ורבע, לפני עונת הפרי של 1951.

הון צבורי ומגמה לאומית.

במשך השנה השקענו 1.400.000 ל"י באניות. ערך כל הצי שלנו, אם אני מוריד את האמורטיזציה באניות ישנות, מגיע כיום לסכום של למעלה משני מיליון לירות. לא היה קל לרכוש את הכספים האלה ואיש לא פתח לפנינו שום בנק ואמר: קחו כסף, ותלכו ותקנו. ההון הצבורי המושקע ב"צים" וב"נחשון" מגיע ל-412 אלף ל"י ומתחלק כדלקמן:

השקעת ההסתדרות ב"צים" 100.000 ל"י
 השקעת ההסתדרות בא"ק "נחשון" 100.000 "
 השקעת הסוכנות ב"צים" 200.000 "
 השקעת החי"ל ב"צים" 12.000 "

ז.א. שההון שלנו מהווה רק את החלק החמישי של ההשקעה בצי. נוסף להשקעות בצי, יש עוד כרבע מיליון לירות המושקע כע בחברות-עזר ומחסנים, משרדים בחו"ל ובארץ.

לנו היתה כוונה ברורה — לאומית. אנחנו מוכרחים להקים צי משלנו בהקדם האפשרי, אם מתוך נמוקים משקיים-לאומיים ואם מטעמיים בטחוניים-פוליטיים. הסחר של ארצנו הוא ימי; אין שום יצוא או יבוא, שאיננו עובר את הים, ואין שום עליה, שאיננה באה דרך הים או האויר. איננו יכולים להיות תלויים בציים אחרים שינצלו אותנו ויברחו ברגע שיהיה נוח להם, ויעלו את המחירים ברגע שיהיה להם כדאי. יתכן שכבר בשנה זו ימלא הצי המסחרי שלנו תפקיד מכריע בקיום המדינה, בקיום המשק, בקימוץ בדביזים וגם בקליטת אנשים.

הים הוא גורם משקי. ידענו, שאם לא נמלא את החלל הריק, שנוצר על ידי בריחת הציים הזרים, בזמן הקמת המדינה, מישהו אחר ימלא אותו. ההתחרות עם החוץ קשה לנו מאד. המדינות הזרות לוחמות בדרכים של "פוליטיקה גבוהה" נגד הצי שלנו. כל צעד, שמדינתנו נוקטת לטובת הצי, גורר אחריו מיד מחאות ותגובות פוליטיות, אם זה מאמריקה ואם משוודיה או מאנגליה, שם עומדות הממשלות ביתר עוז מאחורי הצי מאשר ממשלתנו.

איך הגענו עד הלום?

החלטתנו להגדיל את הצי ולחדשו במהירות — מתוך הכרת המצב הכלכלי והמדיני — גרמה, מטבע הדברים, לכמה תופעות של התפתחות לא כל כך יסודית, ולקשיים ושגיאות הידועים לנו. קבלנו על עצמנו את הסיכון לפעול במהירות ואפילו אם לא תהיה פעולתנו כל כך מושלמת בשנה הראשונה. והיה קל לנו, כמובן, בהרבה להשאר במסגרת הצי מהשנה הקודמת, ללכד חבר עובדים קטן ולארגן את עצמנו בצורה מצומצמת ויעילה. לא עשינו זאת. וכאן בולט השינוי בין חברה ציבורית לבין חברה פרטית. חברה ציבורית צריכה לפעול ראשית כל לפי האינטרסים של פתוח כלכלי. גם בהשקעות לא חפשנו את התועלת המיידית. האם זה נכון מבחינה מסחרית להשקיע כיום כסף באניות-משא? יש לענות על כך בשלילה, כי מחירי ההובלה יורדים והולכים. אנו עשינו זאת. הנמוקים שדחפו אותנו לענין זה, ושלדעתי היו נכונים, הייבו אותנו להכנס לצרופים כספיים שונים, כדי לגייס את מיליון ושש מאות אלף הלירות שחסרו לנו לשם בצוע המפעל. יש לנו שותפות עם האריס ודיקסון בחברת "קדם"; שותפות עם בנק לדיסקונט ועם שתי חברות אמריקאיות בחברה של "קו ישראל אמריקה". בה השקענו 100.000 ל"י ואחרים 200.000 ל"י (מאה אלף ל"י גורם אמריקאי ומאה אלף ל"י קפיטליסטים ישראלים). אגב, בחברתנו הושקע יותר הון פרטי יהודי ולא-יהודי מאשר בכל החברות האחרות. חברת "קו ישראל אמריקה" קנתה אניות בסכום של 800 — 600 אלף ל"י וגם היא נכנסה להלוואות

ומשכנתאות די קשות, כדי לאפשר קניית ארבע אגרות בקו זה. נוסף לכך קבלנו הלוואות מבנקים. על הלוואה קצרה אחת של 200,000 ל"י קבלנו ערבות ממשלתית. קבלנו גם הלוואות בחו"ל. מבנקים בהולנד קבלנו משכנתאות של כ-50% מערך האגרות החדשות שאנו בונים בהולנד. השקענו גם את ההכנסות של השנה הקודמת שלא היו קטנות: הכנסות של עליה, נוסעים ומשאות. כל הפעולות הכספיות האלה אפשרו לנו להגיע לצי הנוכחי, על אף עובדיו בים וביבשה בחברת "שהם", וע"י כך הקמנו את אחד המפ"עלים הגדולים בישראל.

למרות צרופי הגורמים השונים, שמרנו על האופי הצבורי של החברה. לא הסכמנו למכור מההון היהודי של "צ"ם" לאחרים — יהיו אלה יהודים או לא-יהודים. ההשקעות וההלוואות נתקבלו בצורה כזו, שנוכל לפדותם במהלך רגיל של עסקינו. בגיוס הון רב, בצורה בו גויס, יש לראות הישג רב. אין הרבה מפעלים בארץ שעם הון של 400,000 ל"י יכלו להגיע להשקעה של שניים ורבע מיליון ל"י מבלי להשתעבד. ואת הכספים האלה היה עלינו לגייס לפני קניית האגרות או בנייתן. כעת אנו עומדים לפני מבצע ארגוני קשה: לבנות ולשכלל את ארגון החברה שהתקדמה במהירות ובזמן הקצר ביותר.

המומחים, הארגון, תיקוני-אגרות.

איתנו הקושי הקיים בהכשרת מומחים בים, קיים גם ביבשה. בישראל לא היתה קיימת כמעט שום פקידות של מפעלי ספנות, לא בהנהלת חשבונות ולא בהנהלת המפעל, לא בצוות ולא בהנהלה הטכנית, לא באספקה ולא בתיקונים, שהיתה יכולה לקבל על עצמה מפעל כזה.

כוסל עלינו לחנך ולגדל אנשים לכל התפקידים האלה ואנו עושים זאת בדרכים שונות. צרפנו למפעל מהמומחים שהיו בארץ וכן מומחים זרים. שלחנו גם אנשים לחו"ל ונשלחו נוספים לפקוח על האגרות והמשרדים שלנו.

הקמת ארגוננו קשה במיוחד מפני שחסרים לנו גם מתקנים יסודיים להפעלת הצי. אין ארץ הבונה צי מסחרי מבלי שיהיו לה טייתקני-תיקון במקום. איש לא יתאר לעצמו שאוטו יהלך בכבישים ולא יעמוד גרוז לרשותו. אבל אנחנו הקימונו צי בלי סבדוק ובלי מכונות-תקון מסוימות. קשה מאד לעיבוד אם צריך לתקן את האגרות באנגליה או בהולנד, בטרני-אסט או בנינואה, ובכל מקום לפקח בעזרת חבר המומחים הקטן העומד לרשותנו. זה דורש גם מאמץ גדול מהמומחים המעטים שצריך לפזרם ומקשה על ההשגחה.

התקדמנו גם בשטח ארגוננו בחו"ל. נוכחנו, שנוכל לשרת את אגרותינו רק אם אנשינו יהיו בכל מקום ומקום. אי אפשר שר לסמוך רק על הסוכנים בחו"ל. שלחנו אנשים מהמשרד לאיטליה ולצפון אירופה ואנו עומדים לשכלל את הארגון הזה במשך השנה. אנחנו רוצים לחזק את עצמנו בלונדון, באנטורפן, במרסיל, באיטליה וגם בניו-יורק. ולכל מקום

בו נבצע תקונים באגרות יש לשלוח מפקחים מהארץ. אנו מתקדמים גם בארגון בתוך האגרות. הגענו לליכוד ידוע של חבר-האנשים באגרות, המרגיש את עצמו כחלק מהמפעל. אין עוד חלופים תכופים בין הימאים כמו לפני שנתיים. יש התקדמות בעיקר במחלקת הסיפון והמכונה. טרם הגענו למצב סטאבילי במחלקת המשק. אנו פועלים עתה מתוך מגמה לספק את האגרות בארץ במידת האפשר.

מבעיות המשק הימי.

והרי כמה בעיות שוטפות של החברה. המצב העסקי של החברה נתון היום במבחן. אנו נמצאים בתהליך של ירידת העליה. העמדנו את "עצמאות" ויתכן שנצטרך להעמיד את "קוממיות" בגלל הפחתת מספר העולים הבאים דרך הים. לפי התכנית היה עלינו להוביל באגרות שלנו כ-72 אלף עולים לשנה. למעשה הובלנו במשך 6 החדשים הראשונים חמשת אלפים לחדש בממוצע. ז.א. 60 אלף לשנה. כעת אנו נמצאים בתהליך של ירידה ויתכן שנוביל רק 4000 איש לחדש. וקיימת סכנה שגם המספר הזה ירד. רומניה סרבה בהחלט להרשות לאגריה ישראלית לקחת עולים מנמליה. גם בפולניה יש נטיה של קיצוץ בהובלת עולים באגרות שלנו. רוב העליה בא עכשיו מארצות המזרח ובאזורים. דבר זה מקשה על החברה היות והוא מקטין את המחזור שלה. אבל אין הוא צריך לפגוע בחברה, אם היא תקטין את מספר אגרות-העולים בהתאם לתנועת העליה. אגב: בקשר לירידת מספר העולים התחלנו בשפור "ארצה", מתוך כוונה להחליף בה את "נגבה", שהיא אגריה ישנה ותפסיק באחד הימים את הפגותיה.

ואשר להפלגות הקיץ. יכולנו להעמיד למטרה זו 3 אגרות נוסעים, אך תכניותינו בשטח זה לא הוגשמו. נוסף על הקור שי בקבלת רשיון לטיולים גרמו לכך גם הקשיים העומדים בפני אלה הרוצים לנסוע לחו"ל.

הספנות לישראל ומישראל היתה תמיד בנויה על 3-4 חדשים של תנועת תיירות-קיץ חזקה של ישראלים מדי שנה בשנה. והנה החליטה הממשלה, מתוך חוסר אפשרויות של ממוץ במטבע זר, להגביל את התנועה הזאת. אומרים להגביל את מספר היוצאים את הארץ ל-1500 — 1200 איש לחדש. אם נניח שמחציתם יטושו ומחציתם יסעו באגרות זרות או בקוים שטרם הגענו אליהם, כמו אמריקה, פירושו של דבר שנוביל 300 (ועם תיירים עד 500) איש לחדש, במקום 1200 הדרושים לנו בתדשי העונה.

קבלנו מכה נוספת בענין "ארצה", שהכשרנו אותה בשביל קופת חולים, ל-4/5 חדשים, ומתוך מגמה לארגן בה אחר כך טיולים לחו"ל. הממשלה אסרה את הטיולים של קופ"ח ואנו מארגנים עתה טיולים ל-5 ימים בלי לרדת לחופים זרים.

גם בענין המשאות מצבנו קשה. כאן אנו עומדים בהתחירות חפשית-בינלאומית. הממשלה נסתה לעזור לנו ע"י השפעתה על הנוסעים הישראלים ועל הסוחרים, אבל לאחר

את סחורותיהן רק באניות ישראליות. אנחנו תובעים החלטה כזו ומקווים לקבלה.

מכל מקום, אנו מנסים ע"י הגברת היעילות להחזיק מעמד במחירים האלה, למרות שהוצאותינו גדולות יותר מאשר של הזרים. למרות הקשיים האוביקטיביים (ואני מבין שהם צאותינו צריכות להיות גדולות מבחברה אנגלית). אני מאמין מין שנחזיק מעמד וגם נתפתח, אך לזה דרוש מאמץ משותף של כל הגורמים: של העובד, המנהל, הפקיד, הממשלה וההסתדרות.

אנו חייבים לעבוד בכל התנאים.

על אף ההתחרות אנו משיגים די סחורות לאניותינו. המתמלאות באמריקה, ואני מקווה כי גם להבא תתמלאנה. באירופה מצב הסחורות טוב אך המחיר ירוד. לעת עתה אנו נאלצים שם להובילן במחירים נמוכים ממחירי ה"קונ" פרנס". טרם העמדנו את הממשלה, אתכם ואת עצמנו בפני הברירה להפסיק את תנועת האניות. לו היינו חברה פרטית, יתכן והיינו עושים כן. יותר זול להחזיק אניה בנמל חיפה, מאשר להפסיד עליה כ-4 — 3 אלפים לירות לחודש, בהפגתה לרוטרדאם או לאמסטרדאם. אנו סבורים שמחובתנו לנסוע, וע"י כך לשכנע את הגורמים לתת לנו את התנאים הדרושים.

ועדת היעילות ראויה לברכה.

בטוחני שע"י עבודה עקשנית וע"י הסבר נצליח לשכנע את הממשלה, את ההסתדרות ואת שאר הגורמים. נוכל גם להתארגן השנה יותר טוב מבעבר, גם במשרדים וגם באניות, כדי להמשיך ולקיים את הרמה המשכורתית הגבוהה הקיימת. יהיה עלינו לקמץ בכל הוצאות אחרות. ישנן אפשרויות של קימוצים בכל השטחים: גם במשרד, גם בתיקונים, גם באספקה באניות. בידי העובדים הפקד מפתח חשוב להצלחת המפעל ולפתחו הנוסף. אני מברך על כן על רעיון ועדת היעילות. נשקיע כוחות להצלחת הועדה ועל אף הקשיים נחתור להתקדמות נוספת.

על הפרק כיום — אני נוסעים בקו ישראל-אמריקה. רכישת אניה כזו תדרוש מאמץ ארגוני וכספי עצום. איננו רוצים באניה ישנה, שאותה יכולנו אולי לקבל בזול. בדעתנו לבנות, או לקנות, אניה חדשה. לכך דרושה השקעה של 5 מיליון דולר. זה אינו ברשותנו, לא בדולרים ואף לא בליירות ישראליות. נעשה מאמץ ונבטיח גם למפעל כביר זה את המסגרת הכספית והארגונית.

יש לעשות מאמץ, כדי לנהל ולהפעיל את קוי האניות שלנו ביעילות הדרושה. דוגמת עמים אחרים, בעלי אניות טרנסאטלנטיות לנוסעים.

שגורטי הוץ התערבו במדה חזקה, נאלצה הממשלה לתת חופש גמור לכל קו אניות של איטליה, צרפת, אנגליה וא-מריקה להוביל סחורות לישראל ומישראל בהתאם לנוהג הבינלאומי. טרם השגנו אפילו הוראה מהממשלה שמוסדר תיהיה יובילו משאות באניות שלנו. כל משרד שומר על תקציבו ומבכר להוביל באניות שמחירי הובלת הסחורות בהן זולים יותר מאשר באניותינו.

מחירי ההובלה ושכר העובדים.

מבחן התחרות החפשית בשוק מכביד עלינו, בשל הוצאתי תינו הגדולות ובעיקר — שכר העובדים. לאחר שהשווינו את השכר של א/ק, "נגבה" וא/ק, "דרומית" לאניות האנגליות ולקחנו בחשבון את אותן השעות הנוספות שישנן למעשה באניותינו מצאנו כי אצלנו הוא גבוה בהרבה. השכר הבריטי אינו, כידוע לכם, הנמוך בעולם. השכר האיטלקי נמוך מהבריטי ב-40%; השכר ההולנדי הוא ב-20% פחות מהבריטי. מזה תוכלו להבין את ההפרש במחירים באניותינו ובאניות הזרות.

והנה כמה דוגמאות: שכר העבודה ב"הדר" הוא 195% אצלנו לעומת 100% אצל האנגלים. הוא הדבר ב"דרומית" ובכל אנית-משא. שכר העבודה ב"נגבה" ובכל אניות עולים או נוסעים הוא 222% לעומת שכר העבודה של 100%, לפי אותו מספר אנשים ולפי אותו מספר השעות הנוספות באניה אנגלית. עשיתי חשבון כולל של "הדר" והתברר, שאם נקח בחשבון אפילו את ההוצאות של ביטוח, דלק, הוצאות בנמלים ופחת, שהן שוות לאניות בכל דגל, יצא — שהחזקת אנית-משא עולה לנו ב-20% יותר מאשר לבעל אניה אנגלית. אנחנו נמצאים באותו מצב כמו כל תעשיית אכספורט ישראלית, שאינה יכולה להחזיק מעמד בשוק הבינלאומי ותובעת פרמיות-אכספורט. אנחנו תובעים לעת עתה רק מחיר הוגן של ספנות מאורגנת (קונפרנס) ומקוים שבזה נחזיק מעמד. לא באנו בתביעה שדמי ההובלה באניה ישראליה יהיו גבוהים ממחירי ה"קונפרנס" של החברות המאורגנות מחו"ל, ובוזו ויתרנו על אפשרויות של רווחים ואמור-טיזציה בריאה. אמרנו, נלך צעד-צעד וננסה להחזיק מעמד ברמת מחירים בינלאומית הגונה. אבל ישנן חברות שאינן ב"קונפרנס" ועובדות במחירים מזולים ב-20% ממחירי ה"קונפרנס". גם משרדי התחבורה והאספקה אומרים שעליהם לדאוג להובלה במסגרת התקציב הקטן שלהם, ושלא יוכלו להוסיף עשרות ומאות אלפי לירות בשנה להובלה באניות ישראליות. אין אנחנו רוצים לפנות לממשלה ולדרוש סובסידיות. זוהי לדעתנו, דרך רעה לספנותנו. אך יש לקוות כי הממשלה תחייב את משרדיה להוביל באניות ישראליות ותאשר לנו ולכל סוחר את מחירי ה"קונפרנס" באניות שלנו.

גם בהסתדרות עוד אין כיום החלטה, שכל החברות החסרות תדרויות, כמו "המשביר" ו"סולל בונה", מוכרחות לשלוח

על ה"התיישבות" הימית

מתוך הנחה שכל עובדי האניות, כל יורדי הים שלנו, רואים את מקום עבודתם כמקום ההתיישבות שלהם, אדבר על "ועדות היעילות" בספנות, שבתעשייה הן מכונות בשם "ועדות ייצור משותפות". ידעתי כי קיימת מקריות רבה בכניסתם של אנשים רבים לצי המסחרי, ואין זה בשבילם אלא כניסה למקצוע; אך מעריך אנכי, שרוב העובדים יש להם איזה אידיאל, איזו שאיפה לבנות את הצי המסחרי העברי. אל האנשים האלה אני פונה.

למותר להסביר, כי הצי המסחרי עלול לשמש בעתות שלום מקור פרנסה גדול למאות, ובעתיד — לאלפי עובדים. כשדברתי על כך במשך 15 השנים האחרונות — נראה הדבר כחלום. אם נשים לב להתקדמות שחלה מאז ה-15 במאי 1948, הרי יכולים לראות ולמשש ממש בידיים את ההישגים. עם הקמת המדינה היתה לנו אניה אחת בלבד, בנפח של 3700 טון, והיו לנו כ-80 עובדי-ים (לא "קפיטנים ביבשה"); כיום יש לנו למעלה מ-800 ימאים, והנפח — אומרים 100.000 טון; אני יודע על 80 אלף טון. אינני רואה כל סיבה, מדוע לא יתפתח הצי שלנו בפרגרסיה גיאומטרית, כך שבמשך ארבע השנים הקרובות נגיע — ואני מינימאליסט! — ל-250 אלף טון, ושיהיו לנו 3000 עובדים בים.

משק הארץ ומשק הים

משק הארץ מתפתח בצורה כזו: כדי לקלוט עליה עלינו ליצור מקורות פרנסה ואפשרות-קיום לאנשים. יש תכנית להקים בארבע השנים הקרובות, מ-1950 עד 1953, 480 נקודות חקלאיות חדשות ל-48 אלף משפחות. תכפילו זאת בשלושה ותקבלו את מספר הנפשות שיתישבו בחקלאות. אנו מוכרחים להגיע לכך, ש-18% — 20% מהתושבים יחיו מהחקלאות; בתעשייה יהיו 30% — 33%; הענף השלישי מבחינה כלכלית (אמנם הראשון מבחינות אחרות) הוא ענף הימאות.

אנו יכולים, לדעתי, להגיע ל-5% — 10% באוכלוסיה שיתפרנסו על הימאות. אני כולל בענף הימאות את הספנות והדיג, ציד-ספוגים וגם בנין ותקון אניות. אינני רואה שום סיבה מדוע לא תתפרנסנה על מקצוע זה עד ל-20 אלף משפחות. היום הרבה יותר קל לדבר על כך מאשר לפני חמש שנים, מפני שאנו רואים את ההתפתחות בעינינו.

בעיה חמורה היא: כיצד לקיים ענף כלכלי זה? כל ענף כלכלי יכול להתקיים רק במידה שיש לו כושר התחרות כלכלית ובמידה שהוא יכול לעמוד בהתחרות. כך בחקלאות ובתעשייה, וכן בסחר הימי. עד עכשיו היה ענף הסחר הימי אצלנו משק פרוטקציוניסטי. העולים היו בידיכם. אני אומר בידיכם, מפני שאני חושב את הימאים לבעלים, לשותפים

(*) מתוך הרצאה בכנס הימאים, תמוז תשי"א

בבעלות על הספנות הישראלית. הנוסעים היו בידיכם. חברות זרות לא יכלו לקבל את הנוסעים. שלמו כמה שדרשו ושלמו בדולרים, כי שלם הג'וינט. גם בענין של הובלת המטען שאות הידו כמעט מונופול, על כל פנים באניות שהיו בידיכם.

איך לקדם פני המשבר?

כרגע עומד הענין להשתנות. אניות אחדות הועמדו ואין להן עבודה. קיימת סכנה רצינית, שגם לאניות-המשא לא יהיה מה להוביל; מכל מקום — לא תוכלנה אניותינו להפליג מלאות מחו"ל. רוב האניות מפליגות ריקות מנמלי הארץ. התשלום בעד המשאות, באניות "צים" וחברת "דיזנגוף", הוא לפי שעה גבוהה מבאניות אחרות. כל מיני חברות, כל מיני טרסטים, כל מיני סינדיקטים, שקוראים להם "קונפרנס", — בין אם זה הקונפרנס האנגלי או האמריקאי, — מציעים ומקבלים מחירים נמוכים מבאניות "שהם".

יתכן, והספנות שלנו תעמוד בקרוב בפני משבר חמור. הסיבה לכך, שגם הממשלה אינה מעבירה את כל סחורותיה באניות עבריות: משרד הבטחון, משרד האספקה וגם מוסדות חשובים, עושים חשבון לעצמם, כי העברת 5000 טון באניות "שהם" או "דיזנגוף", תעלה להם כך וכך לירות, ואם הם ישלחו אותן באניות אנגליות, אמריקאיות או פאנאמיות, תהיינה ההוצאות ב-25% או 30% פחות, או ב-10% פחות, והרי זה הפרש עצום של עשרות ובמשך שנה של מאות אלפי לירות. יש לדרוש מהממשלה שתשלח את כל הסחורות באניות ישראליות.

הנהלת "שהם" טוענת, שהגורם לכך שהאניות העבריות יקרות יותר, הוא — שכר-העבודה ותנאי העבודה של העובדים, שהם גבוהים מבארצות אחרות, ומשום כך אין אנו יכולים לים להתחרות עם היוונים או עם ארצות אחרות. אני חולק על דעתה זו. בהערכת עובדה זו יש לקחת בחשבון את הגורם האדמיניסטרטיבי — הנהלתי. יש לבדוק, כמה פקידים ישנם בחברה, ואם אלה שישנם — נחוצים ומתאימים לתפקידיהם ומומחים בעבודתם. צריך לבדוק, אם אי-אפשר לעשות קמוצים, אם כל תקוני האניות וכל האופאראציות המסחריות של החברה הן ראציונליות ויעילות במידה מספקת. צריך לבדוק, אם לא משלמים כספים מיותרים וכיצד מתנהל משק עצום כל כך. קונים פרודוקטים במאות אלפי לירות ואולי יותר מזה: באיזו יעילות משתמשים במיצרכים אלה? האם אין בזבוז או קלקול, האין זורקים לים, האם משתמשים בחמרים הזולים ביותר, או, להיפך, מבזבזים כסף בשטח זה? קיצורו של דבר: צריך לבדוק הכל מא' עד ת'.

ועדת יעילות — פיצוד?

ועדות היעילות תהיינה יעילות רק במידה שהן תוכלנה לבדוק הכל, החל מגער הסיפון וגמור ברבי-החובל ומנהלת החברה. רק בצורה כזאת יכולות ועדות היעילות להצליח.

ועדות-היעילות צריכות להיות מורכבות באופן פאריטטי: מחציתם תבחר ע"י העובדים ומחציתם ע"י ההנהלה. והחל-טות הועדות צריכות להתקבל פה-אחד ולחייב גם את ההנהלה וגם את העובדים.

כיצד תעבודנה הועדות האלה? ועדת-היעילות תקום בכל אגיה ובכל משרד, וכן ועדה עליונה אחת שתקיף את כל המשק, וכל אלה תבדוקנה את העבודה לכל פרטיה. ואתחיל בעובדים. יש לבדוק אם העבודה של כל אחד מנוצלת כראוי (זו אולי מלה לא סימפאטית) ובמכסימום היעילות. אם אין בזבזו בעבודה, אם כל אדם עובד שמונה שעות, אם עבודתו מתחילה בשעה מדויקת ומסתיימת בשעה מדויקת, אם כל אחד ממלא את עבודתו באמונה ואיננו מתבטל, אם במקום שעובדים שלשה אנשים לא יכולים לעבוד שנים, וכן — אם במקום שני אנשים לא יהיה יותר יעיל ויותר טוב, שיעבדו ארבעה אנשים. כל אחד מאתנו יודע, כי ארבעה אנשים יכור לים לסדר את העבודה יותר טוב משניים ולעלות יותר זול משניים, אם הם מסדרים את העבודה באופן הגון ויעיל. אתן לכם כמה דוגמאות: בדרך כלל מורכבת עבודתו של אדם משורה שלמה של תנועות-השרירים (מוסקולארייות), חלק מהן הופך להיות שגרתי, כלומר, הוא חוזר על עצמו באופן מתמיד. כל חכמת היעילות היא, שלא לעייף למעלה מהמידה את כוחו הפיסי של האדם, באופן שעבודתו במשך כל שמונת השעות תוכל להיות בקצב מתאים. ואל לנו לש"כוח. אין אנו, כידוע, פועלים מבטן ומלידה. אנחנו דור רא"שון או שני של פועלים. אם ראיכם כיצד עובדים אנגלים, רוסים, פולנים או אמריקאים, שיש בדמם תורשה של עבודה — בין אם הם עובדים בקבלנות ובין אם הם עובדים יומית — כשהם מחזיקים כלי ביד, יש להם קצב אחיד, קצב טבעי שנרכש במשך דורות רבים של עבודה. לא כן הפועל היי-הודי. העובד בקבלנות — מוציא את כוחותיו יתר על המידה ובמשך כמה שנים הוא מבלה אותם עד שהוא נהפך לאינבאליד. כי הפועל היהודי רוצה להשתכר הרבה ואין הוא חושב כלל על כך שאם פועל רוצה לעבוד מגיל 18 עד 60, עליו לעבוד כך, שכוחותיו יספיקו לו למשך 42 שנה. והפועל שלנו העובד יומית, יש והוא מתבטל. ורבים המתבטלים.

אפשר להעלות בהרבה את התפוקה

ובכן, יעילות בעבודה — זהו מדע שצריך לימוד. מה שמציין את הפועל היהודי, ובמה שהוא יכול להצטיין, וזה גם התפקיד המרכזי של ועדת היעילות, הוא: לרכז את המאמץ האינטלקטואלי המשותף של העובדים במכסימום של ניצול כך, שפועל לא יעשה תנועות מיותרות, שלא יצטרך לעבור מעבודה לעבודה — עד כמה שזה אפשר — אלא שבעבודתו יגיע למכסימום של תפוקה במינימום של התאמצות. אינני מאמין שבניצול פיסי אפשר להגיע רחוק, אבל אני מאמין ויודע, שאין גבול לכוח המצאתו של העובד-היהודי, לשכלו, לאינטלקט שלו (אם כי לא כל היהודים חכ-

מים ויש ביניהם גם עמי-ארצות גדולים, אבל הממוצע של הרמה האינטלקטואלית של העובד היהודי הוא הרבה יותר גבוה מאשר של לא-יהודים). ומה שאנחנו רוצים הוא: להעלות את הרמה האינטלקטואלית של העובדים שלנו לגובה מכסימלי. בזה תלוי, כפשוטו, אם נוכל להתקיים או לא.

וכאן אפשר להביא דוגמאות רבות לענין, אך מכיון שאינני מלה, אף לא נער סיפון ולא קפטן, לא אכנס לפרטים. אבל יודע אני בבטחה — ואני מתענין ומטפל בזה שנים לא מעטות — שבמצב הקיים, עם עובדים אלה, עם המכונות המצוינות וכלי העבודה אשר בידנו, אנו יכולים להעלות את התפוקה לפחות ב-50%. אני אומר לכם זאת על יסוד נסיון. בחיפה עובדים כבר בשיטה זו של ועדות ייצור משור תפות ושל פרמיות בעבודה 5000 פועלים בחרושת ובנמל.

הרגשותו של העובד היא הקובעת

אדבר בענין זה גלויות. אם גם אנאם את הנאום היפה ביר תר, שישכנע אתכם, ואתם כולכם תסכימו אתי, לא יצא מזה דבר, אם לא תצמח מזה תועלת לפרט. רק אם כל אחד מכם ידע, שעל ידי כך שיגדיל את התפוקה בעבודה תגדל גם המשכורת ותגדל ההנאה החמרית והפיננסית שלו, נתקדם. אנחנו מוכרחים לרכוש את רצונו הטוב של העובד. אם נאמר לו, שע"י התאמצותו ייבנה הצי העברי, יאמר: זה יפה מאד בנאום. במאמץ מתמיד של שמונה שעות ביום, והימאים עובדים שבעה ימים בשבוע וכמעט 365 ימים בשנה, אין להתזיק מעמד. רק במידה שכל אחד מהעובדים ידע שממאץ מץ זה תצמח תועלת לאומית וסוציאלית, אבל גם תועלת פרטית — הענין יצלח. ועוד, צריכה להיות ההרגשה אצל כל עובד, אצל כל 811 הימאים, שהמאמץ שלהם איננו מת בזבזו במקום אחר. לא נצליח, אם יספרו להם, כי יש פקידות מיותרות, כי יש ביזבזו חומר, כי לא מדקדקים בבחירת קב"לנים לתיקון האניות, כי משלמים מהירים מיותרים, ועדות היעילות תבדוקנה פרט אחרי פרט: מבטן האניה יעברו אל הסיפונים, אל המשק, אל המשרד באניה ואל המשרד שמחוץ לאניה, אל המשרד המרכזי בחיפה ובתל-אביב, אל המשרדים בפאריס ובכל פינה, ויבדקו מה אפשר לקמץ, מה אפשר לסדר באופן יותר יעיל ובאיזו מידה אפשר למנוע בזבזו בעבודה ובאנרגיה מיכנית. הם יבדקו, אם אין „לערלאוף“ של המכונה, במובנה הרחב של המילה. מכונה — זה משרד. יכולים להכנס למשרד גדול, שעובדים בו 100 אנשים, ולר"אות את כולם אצים, רצים, עסוקים, ולהבחין שאין זה אלא „לערלאוף“. אנשים אצים ורצים חנם ואחד דורך על היב"לות של השני והעבודה „איננה הולכת“. ראיתי משרדים רבים כאלה. ועדות היעילות תצלחנה רק במידה שיקיפו את כל המשק, על כל גלגליו, ושתהיה להן השפעה מכרעת עליו. המשק הוא בידכם. ההנהלה טועה אם היא חושבת שהוא בידיה. הפועלים הם המנהלים את המשק, — ובלעדיהם לא יוכל להתקיים. בקרתי באמריקה בבתי החרושת המפותחים

ביותר. ראיתי את הסרט-הנע אצל פורד. ראיתי כיצד מני-
חיים בקצה האחד של הסרט בורג בגודל מסוים ובקצה השני
— אחרי 1800 מטר יוצא אוטומוביל עם נהג. אבל ראיתי
שאם אין שכלו, לבו וידיו של הפועל נתונים לענין — אין
המכונות, ואף המשכוללות ביותר, יכולות להצליח. כן תר-
או את האניה שלכם — את „קדמה“, למשל, או אניה אחרת.
המכונות משוכללות, וב„קדמה“ הן משוכללות עד כדי כך,
שהיהודים „אינם יכולים“ לעבוד בהם. אבל כאשר לא יכנס
לשם המכונאי הטוב כדי להניעה, המכונה לא תתנועה.

בין ההנהלה לבין העובדים

הדבר תלוי, איפוא, בראש וראשונה בכס. יכולים אתם
אמנם לטעון כי עובדים אתם „כמו חמורים“, כפי שהצברים
רגילים לומר, אבל כשהנהלה איננה נותנת יד אין ערך
לכל המאמצים. אין אני מודה בכך, שהפועלים היהודים
עובדים כחמורים. אין הם מסוגלים כלל לעבוד כך. יש אולי
רק מעטים מאד מסוג זה; האתו המכריע של העובדים
העברים יכולים להיות במקום המנהלים. כי איפה למדו המ-
נהלים שלנו לנהל חברות-אניות, ואיפה למדו המלחים שלנו
להיות מלחים? רובם „למדו לגלח על הזקנים שלנו“. רק
מעטים הם המלחים, הקצינים ורבי-החובלים אשר עבדו
ולמדו באניות אחרות. וטוב מאד שלמדו לגלח על זקניהם
של אחרים. אבל הרוב המכריע של העובדים: גם המכונאים,
גם המלחים, גם רבי-החובלים, גם מנהלים ופקידים, למדו
ולומדים לגלח על זקנו העני של העם העברי, המשלם בעבור
זה דמי למוד גבוהים ורבים.

אתם מקבלים משכורת מסוימת. אני מנסה ללמד גם את
הפועלים וגם את נותני העבודה בארץ. — ואת המנהלים
בראש וראשונה. — כי לא חשוב כלל כמה מקבל העובד,
אלא מהי התמורה שהוא נותן בעבור התשלום ומה הוא יוצר
תמורת שכר זה. נותני העבודה, המבינים כיצד לכלכל את
עסקיהם, יודעים כי מוטב לשלם לפועל יותר כדי שיהיה
שבע רצון, ויוכל לחיות כבן אדם, להתלבש כבן אדם, ליהי-
נות מהחיים, מחיי תרבות, וגם לבנות חי משפחה. אגב, עד
כמה שידוע לי 75% מכס רווקים, אנחנו זקוקים לא רק לעי-
ליה חיצונית כי אם גם לעליה פנימית. אנחנו זקוקים לציבור
עובדים שיוכל לחיות חיים אנושיים, חיים המרוממים את
כבוד האדם.

הכרחי, שהמשק שלנו יהיה בעל כושר התחרות בעולם.
אין שום סיבה שאניה עברית תקבל דמי הובלה יותר גבוהים
מאניה אחרת. ואני מאמין שאנחנו יכולים לקבל מחירים
יותר נמוכים. אינני מקבל את הטענה, כי שכר העבודה מכ-
ריע, ודאי, יש לו ערך, אבל מכריעה בעיקר היעילות שב-
עבודת המלח והמכונאי, נער הסיפון ורבי-החובל. ולא פחות
מזה מכריע, כיצד מתנהל המשק, אילו קימוצים אפשר לע-
שות בו ואיך אפשר למנוע קלקול. שמעתי, למשל, שהיו
מקרים רבים שהמקרר לא עבד וצריך היה לזרוק לים מאות

ק"ג של בשר. או שקנו ירקות לא טריים, בשר או מצרכים
אחרים לא טריים, והנוסעים והעובדים סרבו לאכול אותם,
ונאלצו לזרוק את המצרכים לים. או למשל, שאינם עושים
קלקולציה מספקת ונבונה מה לקנות בנמל זה ומה לקנות
בנמל אחר, מה לקנות ביום רביעי ומה לקנות ביום שני.
אני אינני מנהל משק ואינני חייב לדעת, אבל מנהל משק
חייב לדעת.

יש גם לבדוק אם אין בזבוז בנייר. אצלנו כותבים הרבה
מכתבים-תוזרים ומכתבים אחרים. בזמן מלחמת נפוליון
היה גנרל אנגלי מפורסם, ולינגטון, שנצח את נפוליון. הוא
נהל את המלחמה. והיה מלך אנגלי שאהב לכתוב הרבה
מכתבים, וזה כתב לולינגטון 19 מכתבים בכל יום. ובתנאי
התחבורה באותם הימים עלתה העברתם כסף רב. ולינגטון
לא פתח אף מכתב אחד במשך כל המלחמה, ובסיומה-התוזר
את כולם למלך. כשהמלך נעלב מאד אמר לו ולינגטון: לו
הייתי קורא את כל מכתביך לא הייתי יכול לנהל את המל-
חמה ולנצח בה. גם אצלנו כך. לו כתבו קצת פחות מכתבים
ומכונות הכתיבה היו „דופקות“ פחות, לו היו פחות מזכירים
ומזכירות, ולו היו עובדים ביתר יעילות, יתכן מאד שאפשר
היה לקמץ הרבה מאד כספים.

הצי המסחרי — גורם לאומי ממדרגה ראשונה

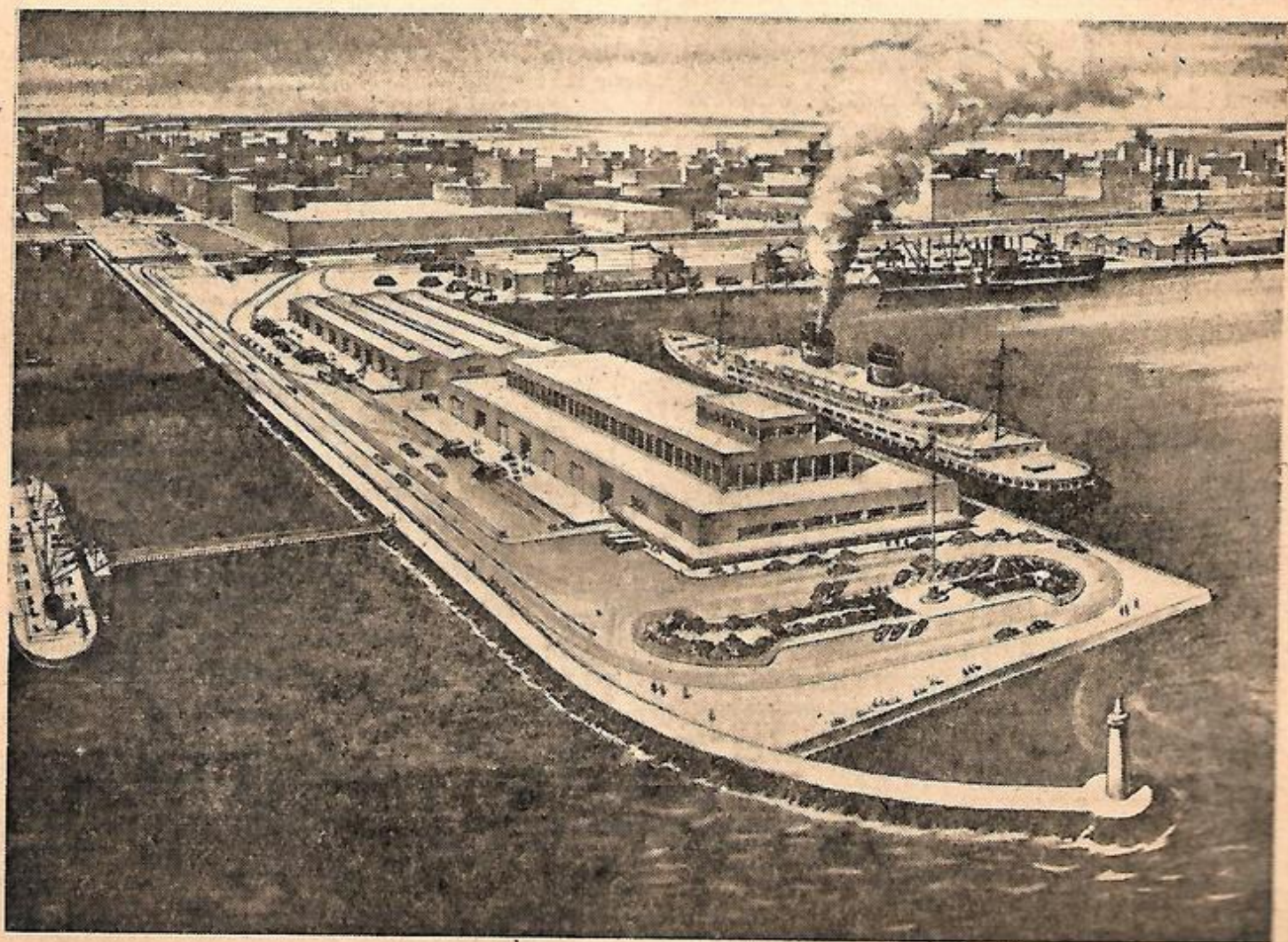
ב-15 במאי 1948 הפסיקו, כידוע, אניות זרות לבוא לישראל.
ראל, הכריזו בלוקדה ורצו להרעיבנו. המצב הזה עלול לתזור
ואז נצטרך לסמוך על הצי העברי. הצי הזה איננו, איפוא,
רק גורם כלכלי — מקור פרנסה לאלף או לעשרת אלפים
עובדים, הוא גם גורם לאומי ממדרגה ראשונה. בלעדיו
אנחנו עלולים לרעוב. במלחמה הופך הצי המסחרי לצי מלי-
חמתי. מי יודע, לקראת מה אנחנו הולכים. איננו יודעים נגד
מי נצטרך לעמוד במלחמה, אנחנו עלולים לעמוד נגד ציים
יותר טובים, יותר מודרניים, יותר עשירים. במה נעמוד? אנח-
נו נעמוד רק ברוח יותר גדולה, במסירות יותר גדולה. כאשר
התמודדנו עם צבאות של שש ארצות ערביות ובידינו היו
רק רובים חלודים; כאשר התנגש ברזל בברזל — ניצח
המוראל, הרוח וההשראה של החייל היהודי. אותו דבר יהיה
במלחמה הבאה. אנחנו לא נהיה כל כך עשירים כמו אחרים.
אם יש לנו תקוה להתקיים ולנצח במערכתנו הכלכלית —
והיא יותר חמורה מאשר המערכת המלחמתית — ואם יש
לנו תקוה לנצח במערכת הצבאית — והמשק הזה הוא גם
משק מלחמתי! — הרי רק בזה, שרוח של אהבה ומסירות
לענין תפעם בצבור העובדים. על העובד לדעת שאין הוא
עובד שכיר מנוצל, בורג בלתי חשוב במכונה, אלא שותף
ובעל-השפעה במפעל גדול ושיש לו דעה לא רק בעבודתו,
אלא בכל החגורה המקיפה את המשק הזה. החל מנער הסיפון
וכלה במנהל החברה. אז נצליח גם בועדות היעילות שאנו
עומדים להקים. הדבר תלוי בראש וראשונה בעובדים, אם כי
הוא תלוי באותו מידה גם בהנהלה.

בנמלי הארץ

תפוקת הנמלים בחיפה ובתל-אביב-
יפו הגיעה בשנת תש"י ל-1,600,000
טון. מזה - 1,380,000 טון יבוא
ו-220,000 טון יצוא. מניחים כי
בשנת תש"יא יגדל היבוא בשעור
של 25%.



מימין: בעבודת פריקה בנמל חיפה.
למטה: נמל העתיד בתל-אביב-יפו



תפוקת נמלי הארץ תוגדל כדי 2 מיליון טון בשנת תשי"א

הכנית משרד התחבורה להגדלת תפוקת הפריקה והטעינה בנמלי הארץ עד לשעור של 2 מיליון טון בשנת תשי"א, נידונה בחיפה בישיבה משותפת של נציגי משרד התחבורה, מנהלת הנמל, המפ"קח על המלאי ובאי כוח לשכת המסחר, לשכת הספנות, ארגון עמילי המכס, מועצת פועלי חיפה, המועצה לשיווק פרי הדר ויתר הגורמים הקשורים בעבודות הנמלים בארץ. הוחלט על הצעדים שיש לנקוט בהם לבצוע התכנית, שקבלה את הסכמת כל הנוכחים והיא בתיביצוע, נוכח השיפורים הטכניים הגדולים שחלו בשנה האחרונה.

תפוקת הנמלים — 1,6 מיליון טונות

מר בר כוכבא מאירוביץ, המנהל הכללי של שרותי הנמלים, ים ואויר במשרד התחבורה, שנפגש עם העתונאים כתום הישיבה מסר, כי למרות הצנע אין היבוא לארץ קטן בנפחו ובמש"קלו ובשנת תשי"א הגיעה תפוקת נמלי הארץ, חיפה ותל-אביב-יפו ל-1,600,000 טון, מזה — 1,380,000 טון יבוא ו-220,000 טון יצוא. מניחים כי השנה יגדל היבוא בשעור של 25%. היצוא שלנו — הדריים — לא יגדל ויגיע ל-54 מיליון תבות, שהם רבע מיליון טון.

להלן גולל מר מאירוביץ את פרטי השיפורים הגדולים בנמלי הארץ נוכח הוספת ציוד טכני חשוב והרחבת שטח המחסנים. לא זמן הגיע המנוף הצף הגדול, בעל כוח-הרמה של 100 טון. כן נרכשו 20 טרקטורים, 70 קלשוני מזלג, 380 עגלות הרמה, 2 מאוני גשר, 10 דוברות ברזל, 5 סירות-גנר וסירת כיבוי. הורחבו שטחי הסחורות בנמל חיפה, נבנה רציף של 150 מטר, המאפשר פריקת 8 סירות בבת אחת. אופשר שטח אחסנה של 30,000 מטר מרובע באזור ד' של נמל חיפה ו-10,000 מטר מרובע באזורים אחרים. הוקם מחסן חדש בעל שטח של 2,400 מטר מרובע, נסללו כבישים נוספים בשטח של 5,000 מטר מרובע, הונחו מסילות ברזל חדשות, הותקנו 2 מאוני שקילה ונפתחו 3 שערים חדשים. כל המחסן מספר 3 הפך לאולם נוסעים; דרכו עברו במשך השנה 150,000 איש. מספר עובדי הנמל עלה במשך השנה מ-1,500 ל-2,200. השיפורים נחננו את אותותיהם ולעומת תפוקה של 707 אלף טון בשנת תשי"ט הגיעה תפוקת נמל חיפה בשנת תשי"א ל-1,211,000 טון. בממוצע עלתה התפוקה היומית מ-2,000 טון ל-3,500.

50 מיליון דולר לפיתוח נמל תל אביב

מר אלכסנדר זיפסטיין, מנהל נמל תל אביב השחה עתה בארה"ב מסר במסבת עתונאים בניו-יורק על התכנית לפיתוח נמל תל אביב ולהפיכתו לנמל הדיש ביותר של מים עמוקים בני התיכון המזרחי.

עד עתה הוציאה הנהלת הנמל סך 100,000 דולר על מחקרי הכנה לקראת ביצוע תכנית זו, שהוצעה ע"י חברה אמריקאית של מהנדסים-יועצים לעניני ים. ההצעה מחייבת הקמת מזחים ומב"דוקים וציוד מתאים לטעינה ופריקה של משאות. ביצועה יאלה כחמשים מיליון דולר.

מר זיפסטיין הטעים שפיתוח נמל תל אביב דרוש באופן דחוף ביותר. אף כי רוב תנועות הנוסעים לארץ עוברת את חיפה, וה-ת"א מטפלת כבר כיום ב-400,000 טון מטען לשנה, וזה — לעתים בתנאים קשים ביותר. למעשה סגור הנמל כארבעים יום בשנה, בחדשים דצמבר — מארט, בימי סערות ומזג אויר גרוע.

מר זיפסטיין יצא לארה"ב כדי ללמוד שם את ניהול הנמלים הטיפול במטען בנמלי אמריקה.

ממגורות תבואה בנמלים — לשלב מעשי

נחתם הסכם על הקמת בתי ממגורות בנמלי ישראל, עם בעל הון ציוני משייך.

על התכנית וטיכוייהן נמסר ממקור רשמי: בתי ממגורות לדגן קיימים בארצות מפותחות מבהינה כלכלית. עיקר חשיבותם בהסדר יעיל של אספקת דגן וצרכי מזון לאוכלוסייה. בזמן מלחמה ובשעות חרום מהווים הם אמצעי מצוין להחסנת תבואה ואגירתה.

פריקתן של כמויות גדולות של דגן מאניות וכן מקרונות רכבת ומכוניות געשית באמצעות מנופים פנאוטטיים. בו במקום אפשר לבדוק את הסחורות, לשקלן, ליבשן, לקררן, לארוץ לפי הצורך ולהלקן לטחנות, מחסנים, סיטונאים וכו'. בבתי ממגורות אפשר להשתמש לקבלת דגן מקומי והטענתו לאניות לצרכי יצוא.

בתי המגורות עשויים לחסוך מטבע חוץ למדינה. המהיר בעד הדגן שלא בשקים הוא יותר זול בשוק העולמי מאשר דגן הנמכר בשקים.

על ידי התקנת בתי ממגורות נפתחים לישראל וביחוד לנמל חיפה סיכויים טובים לשמש מרכז למסחר והובלת תבואה ומספוא למזרח הקרוב כולו.

כוח קיבול של בית המגורות בנמל חיפה יהיה בשלב ראשון 12000 טונות.

הון היסוד של החברה הוא חצי מיליון לירות ישראליות. והוא יוגדל עם התפתחות המפעל. החברה נהנית מכל ההקלות, בהתאם לחוק עידוד השקעות הון בישראל.

יוזם התכנית ובעל הקונצסיה, ד"ר ראובן הכט מבאול, הוא ציוני ידוע, אשר נטל חלק רב במפעל העליה ועסק בעבודות הצלה רבות בימי המלחמה. הוא בן למשפחת מומחים בענף בתי ממגור רות. למשפחה זו חלק בבתי ממגורות רבים בעולם.



בנמלה של חיפה: אמודאי, עוגן' עוסקים בהצלת כלי שיט ובמשיית סחורות מהים.

פקודת סדרי השלטון והמשפט מס' 1 תש"ח — 1948, הפקודה הראשונה אשר חוקקה ע"י מועצת המדינה הזמנית (תוספת ב' של העתון הרשמי מיום י"ב באייר תש"ח, — 1948, 21.5) קובעת לפי סעיף 11 כדלקמן: —

„המשפט שהיה קיים בארץ ישראל ביום ה' באייר תש"ח (14 במאי 1948) יעמוד בתקפו, עד כמה שאין בו משום סתירה לפקודה זו או לחוקים האחרים שינתנו על ידי מועצת המדינה הזמנית או על פיה ובשנויים הנובעים מתוך הקמת המדינה ורשויותיה“.

מכאן שהחוקים שהיו בתקפם ב־14 במאי 1948 שרירים וקיימים, פרט לחוקים מיוחדים, כגון אלה שהיו מבוססים על „הספר הלבן“ (עניני עליה והעברת קרקעות) וחוקים אחרים שבוטלו או תוקנו מאז.

חוקי הספנות שהיו ב־14 במאי 1948 כוללים את פקודת הובלת סחורות בים משנת 1926 ובכלל זה התקנות אשר בתוספת לפקודה זו, הדנות בתעודות מטען; פקודת סחורות נטרפות ודמי הצלה משנת 1926, שתוקנה בשנת 1934, הדנה בחקירות לגבי ספינות שנטרפו בים, תשלום דמי הצלה לגבי ספינות וסחורות שנצלו וענינים דומים.

החוק שהיה קיים בארץ בזמנו כלל גם את כללי החוק המקובל הנהוג באנגליה ודיני צדק הנהוגים באנגליה (שאינם מופיעים גם שם בפקודות מיוחדות כי אם מבוססים על הנהוג והמקובל לצרכי דין צדק והגינות). אלה היו קיימים בזכות הכללתם כחלק מחוקי ארץ ישראל בהתאם לדבר המלך במועצתו משנת 1922 השלטון והמשפט מס' 1 לשנת תש"ט — 1948.

החוק הימי בארץ אינו מושלם, והחסר מרובה מן הקיים. עם הקמת המדינה מנה שר המשפטים ועדה לחקיקה ימית אשר נדרשה להכין מערכת חוקים מושלמת לגבי כל ענינים הנוגעים לאניות והובלה בים, ובכלל זה תחוקת ימאים.

הועדה הכינה את הצעותיה בחוקה ימית של כארבע מאות סעיפים, והעבירה את המלצותיה לשר התחבורה. העתק מהצעת הועדה הועבר לפי הוראות שר התחבורה לחברות הספנות, לאגודת יורדי ים ולגופים מעונינים אחרים על מנת שיחוו דעתם לפני שהחומר יועבר לכנסת. לכשתתקבלנה הערות הגופים הנ"ל והחומר יעובד על סמך הערות אלה ואחרים יוגש החומר לממשלה, ומשם ימצא דרכו לכנסת ול-ועדותיה. קרוב לוודאי כי הכנסת תמנה ועדה מיוחדת לדון בהצעות ולמסור את נסוחן, עם הערות, לכנסת לחקיקה סופית. לרגל החיפות הדבר ולצרכי השעה נתקבלו חוקים ימיים

מסויימים מאז הקמת המדינה. החוק הראשון הוא „פקודת אניות (לאומיות ודגל) מס' 3 לשנת תש"ח — 1948“. פקודה זו מטילה לראשונה את חובת רשום האניות הישראליות, וקובעת את התאור והמדות של דגל הצי המסחרי של מדינת ישראל.

תקנות שעת חרום משנת 1948 — הנקראות בשם „תקנות שעת חרום (פקוח על אניות) תש"ח — 1948“ מטילות פקוח על אניות. תקנות אלה מייפות את כחו של שר התחבורה לקבל לידינו את הפקוח על אניות ישראליות והן חוקקו לרגל שעת החרום אשר נוצרה בעקבות מלחמת העצמאות.

בעתון הרשמי מס' 33 מיום י"ז בחשוון תש"ט — 19 בנובמבר 1948 — נתפרסם חוק בדבר משכנתאות על אניות. חוק זה נקרא בשם „פקודת המשכנתאות על אניות מס' 8 לשנת תש"ט — 1948“. עד לפרסומו לא היתה כל הוראה בחוק בדבר רשום משכנתאות על אניות.

פקודת האניות (הגבלת העברתן ומשכונן) מס' 9 תש"ט — 1948, אשר נתפרסמה בעתון הרשמי מס' 33 מיום 19 בנובמבר 1948, קובעת את הצורך — בהסכמת שר התחבורה — להעברת אניה ישראלית, משכונה, החלפת דגלה בדגל זר ובטול רשומה.

בחוק לתקון פקודת המשכנתאות על אניות, תש"ט — 1949, אשר נתפרסם בספר החוקים מס' 19 מיום כ"ב באב תש"ט — 17 באוגוסט 1949, קיימת הוראה בדבר רשום בחוץ לארץ של משכנתאות על אניות ישראליות. הוראה זו מאפשרת לערוך משכנתאות בפני הקונסולים של מדינת ישראל בחוץ לארץ. נקבעו הוראות חשובות להוצאה לפועל דחופה של משכנתאות על אניות. לבית המשפט המוסמך לדון בעניני ימאות, שבעבר נקרא בשם בית דין האדמירל ליות, נתנה הסמכות להוציא לפועל משכנתאות לתשלום חובות הספינה או בעלה, המובטחים במשכנתא על הספינה. מהאמור לעיל בולט, כי החוקים והתקונים שהונהגו קשור רים בראש וראשונה במצב שנוצר בימי המלחמה. כן מתכוונים הם להקל על הלוואות וקרדיטים מובטחים ע"י משכון אניות.

כאמור, טרם חוקק חוק ימי כולל. יש לשער, כי ההצעה אשר הוכנה ע"י הועדה תוגש לכנסת לפני סוף שנת 1950, מאחר שקביעת חוקה ימית היא צורך הכרחי ודחוף להת-פתחות הימאות במדינתנו.

ויש להוסיף, שעד כה אין גם ספר הדין בחוק הימי בישראל בכללו או בחלקים ממנו.

יינות, קוניאק וליקרים

כרמל מזרחי - חיפה, טל. 3028

ים ראיתי בְּזַעַפּוֹ —
 יקום לוחם
 מול יקום בְּהוֹל.
 ואדם קָטוֹ
 נושא נס הַמָּרְד לַנְּכַנְעִים
 מִפְּרִישׁ בְּתַנְךָ,
 בְּסִלְעַ כּוֹבֵשׁ זַעַשׁ
 כְּפָנָי הַדְּמָמָה בְּהַתְּשָׁרָה...

שרוי במצב־רוח תקין. כל ימי שהותו של הנשיא באניה היה גם הוא חרד כאילו, שלא יצא הלילה שם רע למכונות האניה "שלו". כי אכן, הוא גאה על "קדמה" וכי פעם בפעם הוא מדגיש שזוהי אחת מהא־ניות המהירות ביותר בים התיכון והיא יכולה בשעת הצורך להלך במהירות של למעלה משלושים קילומטר.

המהנדס נענה לבקשתי לבקר בחדרי המ־כונות ולשמוע על האניה וסדרי העבודה. הצוות של עובדי המכונה — כ־30 איש — הוא איטלקי כולו. מאנשי גנואה, עיר־הנ־מל הנודעת. בבואו לאניה מצא המהנדס מצב מ"חורבן" בכלל. לכלוך וזוהמה. עזובה ורשלנות. וכיום... אנו מסירים באניה וא־תנו מהנדס מחיפה, אחד מהבריי הועדה שחקרו לפני כשנה וחצי את פרשת "קדמה". הוא איננו מאמין ממש למראה עיניו. הכל מבריק בה וגאה. אנו עוברים מאולם לאו־לם, ממכונה למכונה, ממכשיר למכשיר ומשעון חדיש אחד למשנהו והוא ממשש כל דבר בידיו להיווכח שאין זו אחיזת־עינים.

הרי זה נקיין למופת כמו בבית־חולים — הוא חוזר ואומר. באיזה מצב ביש מצאתי את "קדמה", בבואנו להקור את סיבת "כשלונות הילדות" שלה. האיטלקי, המהנדס הראשי, נרגש מהמחמאות. עיניו נוצצות והיך רחב שפוך על פניו הגלויים. ממש כאילו דיברו טובות ונכבדות בילד־טיפוחיו. הוא הלך לפנינו, גמיש וער על אף 59 שנותיו. עד לתחתית האניה הגענו. ששה מטרים מתחת לקר־המים. בכל — סדר ונקיין. המגננון פועל כהלכה. חבר־העובדים מבצע הוראות הממונים בני עירם (גם המהנדס

על הסיפון — והרי אתה במדינה השטה על פני ה"מרה נוסטרום" — הים שלנו. כל הנוסעים למן הראשון ועד האחרון שב־הם, רב־החובל וחבר מלחיו, — הכל היים את המאורע הזה. — הימצאו של הנשיא באניה. לא לכל נוסע זכות כזו ולא כל אניה זוכה לכבוד כזה. ואכן, הכל עומד בסימן הנשיא. והיתה כל עין נשואה אל הסיפון העליון, אל עבר התא המיוחד של הנשיא: איך הוא מרגיש את עצמו: הסובל הוא ממחלת־ים? הישן הוא או שנתו נודדת? כל אחד דואג לשלמו ולבריאותו.

ומה גדלה הפתעתי ושמתתי בבואי אל הנשיא שהסכים לקבלני לראיון מיוחד. הוא היה במצב־רוח משופר. בכורסה נוחה ישב ופניו אל הים. באַרְאָט לראשו, משק־פיים רגילים לעיניו, נעלי־בית לרגליו ומ־בטו ער וחיוני וכולו נכון לשאלות. גם אם היה ברצוני לקצר תחת לחץ מבטו של רופאו הפרטי של הנשיא, לא קמתי ממושבי שממול לנשיא, כי הוא הוסיף ודיבר — על סכנת המלחמה בעולם; על מצבה של מדי־נת ישראל ועל חשיבותו של המדע לפיתוח המדינה וכי. בנעימה של בדיחות־הדעת השיב לשאלותי כיצד הוא מרגיש את עצמו באניה: "הרי זה תענוג, אניה יהודית"! סי־פר לי גם הרופא, שבלילה הקודם לראיון, הוא בא אל הנשיא לשאלו אם להביא לו טבלות דראמאמין, התרופה החדשה למ־חלת־ים. הנשיא הייך ואמר לו: אני זאב־ים ותיק, וסירב לקבל כל תרופה, למרות שהים סער במקצת וכמה מהנוסעים נזקקו לתרופה ולרופא.

בנמל גנואה שבאיטליה ירד הנשיא מה־אניה בדרכו לשוויץ והאניה הפליגה למאר־סייל. אך מאותה שעה הולין השתלטו עליה. כאילו ניטלו כל חשיבותה והודה. מעתה הרי זו אניה ככל האניות... החיים בה שבו כאילו למסלולם הרגיל. על ראש התורן התנוסס דגל ישראל לבדו. דגל הנשיא כבר קופל והורד. רב־החובל היה פחות עצבני וחבר־העובדים מתון יותר בתנועותיו. לא עוד ההליכה על בהונות, הבהילות המאופ־קת, העצבנות המורטת עצבים. גם המהנדס הראשי, נוצרי מגנואה, חזר לחייך ולהיות

"א פארגניגן צו פארן, א אידישע שיף" (תענוג לנסוע, אניה יהודית) — אמר לי נשיא מדינת ישראל, ד"ר חיים ווייצמן, שיצא באניה "קדמה" להבראה וטיפול רפוי־אי בשוויץ, בראיון מיוחד שהיה לי אתו בתאו.

ואכן, תענוג הוא לנסוע באניה עברית, שרוב אנשי הצוות בה הם יהודים, שהאירה בה יהודית הנוסע בה חש שהוא נמצא בטריטוריה ישראלית, אפשר, והסידורים באניות זרות ומרווחות נאים יותר; אפשר ובשעת טלטול בסערתיים, נוח יותר באניה גדולה מסוג אניות האוקיינוס של הזרים; ודאי שאפשרויות בילוי הזמן באניות כאלה גדולות יותר. אך, בשום אניה אחרת לא ירגיש עצמו הנוסע מישראל בבית כמו באניה עברית. ואולי יוכל להעריך זאת רק הנוסע שעבר ארחות־יים באניות זרות. בצאתו מהארץ הרי זה כאילו ישב עדיין במדינה, ובשובו לאחר שעות קצרה או ממושכת בנכר, הרי למן הרגע שרגליו עומדות על הגשר של האניה העברית, כאילו כבר דרך על טריטוריה ישראלית וכבר חידש את הקשר עם ארצו ומולדתו.

הדגל הישראלי; שבעת כוכבי הזהב על ארובות האניה; הכתבות בעברית בכל מקום; הנוסעים שרבים מהם מכריך וידי־דיך, ועל כולם — החגיגות הנסוכה על הנסיעה הפעם, כשהנשיא ומלווייו נמצאים



הראשון הוא נוצרי איטלקי מגנואה). וני-
קולו דיבאללה, הוא המהנדס הראשי, מהלך
כ"מלך בגדוד".

הוא אדם נוח לבריות. ליד השולחן בחדר-
האוכל סיפר לי על חייו ונסיונו בימים.
הוא מרוצה מאוד מעבודתו ב"קדמה". והוא
כאחד משלנו. למד כמה מלים עבריות.
בליל-שבת, כאשר מקדשים על היין כנהוג,
הוא חובש את כובעו ועומד על רגליו
בהדרת-קודש עד גמר הברכות ומסיים
ב"אמן". צד מזור לו לנאביים ותיק זה.
אינו שותה אלכוהול. לעתים רחוקות, ורק
לאחר הפצרות ובנסיבות מיוחדות, יאות
ללגום כוסית קטנה של יין בלבד. המשקה
היחיד שהיא שותה — בירה.

שאלתי והתעניינתי ביחסים בין הקצינות
והעובדים ונמסר לי כי הם תקינים בהחלט.
רבי-החובל, אליעזר אקסל, נוהג בתוקף אך
באדיבות. אישיים ותיק הוא. 22 שנים מ-
39 שנות חייו הוא בים. נולד בבודפשט
ב"1911. גמר ב"ס תיכון ועלה לאניה

איטלקית. למד ימאות בגנואה. הוסמך
לקצינות ב"1934. שירת באניה "הר ציון"
כקצין שני ואחר כך כקצין ראשון. ב"1939
הוסמך לרבי-חובל. נשא לאשה אחת מבנות
חיפה, צברה. ב"1941 טובעה "הר ציון",
שנלקחה לשירות מלחמתי, ממוקש ששילחה
בה צוללת נאצית. אולם, למזלו התעקשה
אשתו שלא יפליג זו הפעם וישהה עמה
בימי החגים. בערב ראש-השנה טורפדה "הר
ציון" וירדה תהומה עם כל הצוות שלה —
— אליעזר אקסל, רבי-החובל הנמרץ, לא
נרתע. הוא עלה שוב לאניה "עתיד",
שעבדה אף היא בשירות בנות-הברית. הוא
עבר אותה דרך יסורים וסכנות — של מצור
ימי, מוקשים וצוללות. היה בטוברוק הנצור
רה ובמאלטה. הביא אספקה. נסע וחזר ונסע
תוך סכנות מתמידות. ב"1943 הוזמן להורות
בבית-הספר הימי בחיפה. שנה אחת הורה
שם וחזר ליס. בנובמבר 1948 הוזמן על ידי
חברת "שהם" וקיבל את הפיקוד על
"קדמה".

שם טוב יצא לה ל"קדמה" בין הנוסעים.
ואכן, האוירה בה טובה ונעימה, אף כי יש
לטעון על הוסר פינה עברית ועל כך
שהעובדים בינם לבין עצמם מדברים גרמ-
נית, הונגרית וכו'. ואף יש ביניהם שאינם
מדברים עברית ומתקשים להידבר עם
הנוסעים. אין ספק שיש גם קשיים אוביק-
טיביים, אך ברור גם שטיפול יותר נמרץ
מצד המעוניינים יכול להביא שינוי לטובה
ובמשך תקופה לא ארוכה.

השיבות מרובה נודעת לקשר הימי הקבוע
בין ישראל לחוף-לארץ. "מחלות הילדות",
דומה ועברו כבר. התגברו על הקשיים
הראשונים. נרכש נסיון ונלמד לקה מאלף.
אולם, עוד יש מה ללמוד ומה לתקן. ברצון
טוב ובהתענינות שקודה אפשר לבצר ולבסס
נכס לאומי משקי-כלכלי ומדיני רבי-ערך.
הנוסעים הישראליים המבינים את הקשיים
יעריכו את המאמצים לשיפורים ולתיקונים
ויגמלו מידה נגד מידה — לטובת הנוסעים,
החברה והישוב כאחד.

נה טובה



מאחל

בנק אנגלו-פלשתינה בע"מ

חבר אחת האגודות הימיות שואל :
ב-29 במרס ש.ו. נטרפה הספינה
"מסדה" ושלושה מאנשיה נספו. ב-4
באפריל אירע האסון ליד חופי נתניה
ובמקרה זה קיפחו את חייהם שלושה
מחברינו משבט הצופים בחיפה.
לאחר האסונות הכבדים האלה נת-
ברנו על מינוי וועדות-חקירה ש-
עליהן הוטל לברר את הסיבות שגרמו
לאסונות ולהציע — באילו אמצעים
לנקוט כדי למנוע את הישנותם.

כיצד להבין, שעד היום הזה טרם
נתפרסמו פרטי המקרים. האמנם טרם
נסתיימה החקירה? ואולי סבורים ה-
חוקרים, ואלה שבשמם הם פועלים,
שמספיק לאסוף עדויות ולסכם את
הדברים בכתב — "למען ההיס-
טוריה"?

ואם יש אפילו מי שסבור, שאין
לפרסם את פרשת האסונות לפרטיה,
הרי מכל מקום מן הדין הוא ש-
המסקנות יובאו לידיעת הצבור,
לתועלת המעוניינים.

וועדות לא מעטות מונו בשנים ה-
אחרונות, ע"י מוסדות שונים ולמט-
רות שונות. רובן ככולן לא ראו כלל
צורך לפרסם את תוצאות חקירתן,
כאילו לא היה זה מתפקידן.

הככל הוועדות הללו תהיינה גם
הוועדות למקרי האסון "מסדה"
ונתניה?



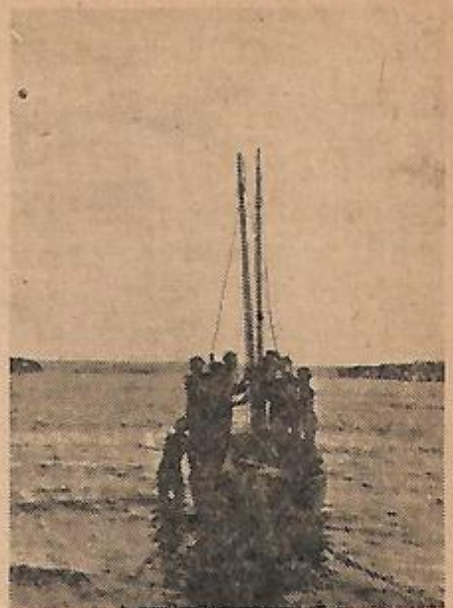
הם עוברים על החומר העיוני, ועם תום
השבוע יצאו לים למשך שבועיים ימים.
טרם היה סיפק בדינו לסכם עם מפק-
די השיט את תוצאותיו של מבצע זה,
ולבחון — אם ובאיזו מדה יש להוסיף
ולפעול בשיטה זו, אך לפי ההישגים
בבחינות נראה שהדבר עלה יפה. מחנה
זה היה בבחינת בית-ספר צף. הטרם
הגיעה השעה לרכוש ספינת-למוד,
שתעמוד לרשותם של ארגוני הנוער
הימיים לפעולות קבועות?

ומשני מחנות אלו, שהיו הרציניים
ביותר בעונה זו — למספר מחנות
"ביתיים" שנתקיימו. בבת-ים קיים
"מחנה" של "הפועל" המקומי, בצירוף
שתי קבוצות של הפלוגה התל-אביבית;
בת-ל-אביב — של "אליצור" ו"צו-
פי-ים" לחברי הפלוגות המקומיות;
בחיפה — של "אליצור" לחבריו המ-
קומיים.

מחנות אלה לא היו אלא מחנות סי-
כום לפעולות השנה ורמתם היתה מות-
נית ברמת האימונים המקובלת באגודה
זו או אחרת. לא היה בהם אותו משהו
נוסף ומיוחד, שרק במחנה סגור וממו-
רך אפשר להשיג ושהוא אולי העיקר
בפעולות הקיץ.

ועוד נסיון נעשה, וזה ע"י "הפועל".
חבריו מ"התנועה המאוחדת" ומ"השר-
מר הצעיר" יצאו למחנות-עבו-
דה ובהם סיכמו את החומר העיוני
בשעות הפנויות מהעבודה במשק. בחז-
רם לבסיסהם יצאו להפלגות בים. אין
אני מחסידי שיטה זו. אינני כופר, כמור-
בן, בחשיבות הרבה הנודעת למחנה
עבודה — מנקודת ראות של צרכי
המשק בתקופה של חוסר ידים חריף
בישובים החקלאיים — אך התועלת
"הימית" שבפעולה זו מוטל בספק.

הוא שאמרתי: נסינו השנה שיטות
עבודה שונות, ולא משום שרצינו בכך,
כי אם בהכרח התנאים. מן הראוי
שהועדה המקצועית של המוסד להדרי-
כה תסכם את הנסיונות שנעשו ותסיק
מהם מסקנות לעתיד.



השנה היו מחנות הקיץ של הנוער
הימי בבחינת נסיון לגבי שיטות עבודה
מסוימות. לא היה לנו, כידוע, מחנה
ארצי מרכזי, עקב תנאי הבריאות באר-
ץ, ובמקומו קיימו שבעה מחנות נפר-
דים, שכל אחד מהם נשא אופי משלו,
בהתאם לאפשרות ולתנאים. מסבה זו
היו גם התוצאות שונות.

מחנה "הפועל" חיפה שקיים
בעכו היה מחנה סגור. בחורשה שליד
תחנת הרכבת הישנה, על חוף הים
בעכו, הקימו צעירי "הפועל" אהלים,
שחולקו ל"חדרי" שנה, אולם להר-
צאות, חדר-אוכל ומחסן לכלים ולציוד.
חמשה עשר יום למדו שם 50 הצעירים
מדרגא ב' את החומר הנדרש: בעבודה
מעשית — חתירה, מפרשים ועבודות
חבל ומשק — ובחומר עיוני, המחנה
נסתיים בהפלגה ממושכת לאורך חופי
הארץ. תודות לתנאים המיוחדים של
המחנה היתה רמתו המקצועית משבי-
עה רצון והתוצאות — טובות.

לא פחות מוצלח מבחינת התוצאות,
אם כי שונה בשיטתו היה מחנה
"זבילון", שנתקיים בשני בסיסים:
בבתים (20 איש) ובחיפה (30 איש).
כאן הושם הדגש על היציאה לים, שבוע
ימים שהו הובולונים בבסיסהם, כש-

בעבודה עצמית

דייגינו ברחבי הארץ — מהקיבוצים, המושבים, והקואופרטיבים, וכן גם הדייגים הבודדים העובדים בעבודה עצמית, מאורגנים באיגוד ארצי אחד הוא איגוד הדייגים, המסונף להסתדרות הפועלים החקלאיים.

שאיפת האיגוד היא, שאמצעי הייצור יהיו בידי העובדים ושהענף יתפתח לא על יסוד ניצול, דאגתו נתונה גם לכך שלכל מפעל הדיג, ללא הבדל צורת החיים של החברים, יהיה בסיס קרקעי; גם את הדייגים הבודדים יש, לדעתו, ללכד בשכונות ובהן משק-עזר, שיעמוד להם בימי משבר בענף.

נסיון השנים האחרונות הוכיח, שהדיג מוקם על יסוד אש-ראי לאומי ומשק עצמי של העובדים. אין התנגדות לחדירת הון פרטי לענף, אולם מגמת האיגוד היא, שההון הפרטי יהיה שותף להונם של העובדים ולא גורם מנצל.

להספקת מלא התצרוכת

הספקת דגים כמידת מלוא התצרוכת של המדינה — ואף יותר מזה: ייצור שימורים לצרכי יצוא — היא מגמתו של האיגוד. לשם כך יש צורך בפעולה ענפה לפיתוח הדיג, ועידת

הדייגים שנתקיימה לא מזמן דרשה מהממשלה להקציב בשנה זו חצי מיליון ל"י, כצעד חיוני לקראת גידול הענף לאספקה עצמית".

הידוג הימי, (דיג המכמורת ודיג ימי) הגיע בשנת 1949 ל-898.6 טונות; הידוג באגמים (הכנרת והחולה) — ל-396.6 טונות. יחד עם גידול דגים בבריכות (מגדלי הדגים אינם מאורגנים באיגוד הדייגים, כי להם ארגון מיוחד) הגיעה עת התפוקה המקומית ל-16.159 טונות. חלקה של התפוקה המקומית בתצרוכת כולה הגיע, איפוא, ל-21%. זהו הישג, אולם אין להסתפק בו.

— „יש להדביק את הפיגור באמצעים מהפכניים!“ — אמר לי מזכיר האיגוד בשיחתי אתו. „יש לפנות אל הנוער בקריאה לכיבוש החוף והים ולהכשיר חברים רבים מארגוני הנוער ועולים חדשים — להתישבות בכפרי-דייגים. מן הרי-אוי גם להעלות ארצה קבוצות דייגים יהודים מארצות הים התיכון, ובעיקר מטריפולי.“

אך פיתוחו של הדיג מחייב תיכנון מדוקדק גם בשטחים אחרים. הדיג הישראלי זקוק לכלים משוכללים, כי בעבודה פרימיטיבית לא יקום. יש לנו בס"ה 8 כפרי דייגים (6 על חוף הים ו-2 על חוף הכנרת) ויש להגדיל את מספרם. לשם

עם גידול האוכלוסיה תעלה צריכת הדגים, במשך שנים מעטות, ל-40—50 אלף טון לשנה.

מתפקידו של הדיג הישראלי, לענפיו השונים, לספק את תצרוכת הישוב ולהביא טיה חומר גלם לשימורי דגים לצרכי יצוא.

ישובי הדיג לחופו של ים התיכון:
שדות ים, קיסריה; נוה-ים, עתלית;
מכמורת, ליד כפר ויתקין; סער, ליד
אכזיב; החותרים, ליד חיפה; נחשולים
בטנטורה; מעגן מיכאל, ליד זכרון יעקב;
קבי הצופים א' ובני רובין; ניר וגל,
בסוכריר, ליד אשדוד.

לחופי החולה והכנרת

עין גב, גינוסר, מעגן, האוק, קבי הצור
פים ז' בתל אל קסר.



הכלי העיקרי להברחת מעפילים ממחנות ההסגר בקפריסין לפני קום המדינה.

בימי מלחמת העצמאות הביאו ספינות הדיג אספקה לישראל בי הגליל המערבי, שהיה אז מנותק. אולם הן גם השתתפו בפועל בקרבות ובהסגר ימי על ישובי חוף: יפו, טנטורה, עכו ועוד.

זכות גדולה נודעה למשקי הדיג באגמים: הודות להם נשארו הכנרת והחולה בשלמותם בתחומי מדינת ישראל. רבים מהדייגים היו מטובי הלוחמים בפלחים ואחר-כך בחיל הים.

אכן, מקצוע הדיג מהנך אנשים נועזים, חלוצים אמיצי לב, קרי-רוח, היודעים להיאבק בגלי ים סוער והיודעים למלא תפקידם בעבודה ובשירות המדינה. מן הראוי, איפוא, להת-ייחס אל ענף זה כאל אחד הגורמים החשובים במערכת הבטחון במדינה.

מעגנים לדיג

ענף הדיג סובל ממחסור במעגנים. מעגן ספינות-הדיג בנמל חיפה קטן ואינו מתאים לצרכים. הגישה אל הספינה קשה מאד מהוסר סידורים מתאימים במעגן ובתנאים אלה נגרמים קלקולים לספינות. — אין אפשרות להעלות את הדיגים אל החוף אלא באמצעי-אקרובאטיקה ובסכנת נפשית" — מתלוננים הדייגים.

כך צריך לייחד קרקעות לכפרי-דייגים, ובעיקר — ברצועות החוף. ויש לרכוש ספינות חדשות, נוסף על 7 הספינות שנרכשו בחוף-לארץ (מלבד ספינת „נחשון“). בעזרת קרן הדיג, גם בימה השני של הארץ — ים סוף — יש לעשות לפיתוח הדיג ולצורך זה — מן הראוי להעלות לחוף אילת גוף התיש-בותי, שיעסוק במקצוע.

להספקת תצרוכת הארץ אי-אפשר יהיה להגיע אם לא יהיו עודפים, שיופנו לתעשיית השימורים. גם כמות מסוימת מה-יבוא יש להקדיש לשימורים.

והדאגה נתונה גם להשתלמותם של הדייגים, אם בעזרת מדריכים מחו"ל — מאיטליה ומדניה, שיבואו אלינו, ואם ע"י יציאת דייגים מספר, מהמצטיינים בתוכנו, לשם השתלמות בקאליפורניה.

גורם מרובה במהיזן

פסיעותיו הראשונות של ענף הדיג נעשו בתנאי חירום, ובימי החירום שימשו הענף ועובדיו בסיס לפעולות-השעה האחרות של הישוב.

סיכום מעגין בנושא זה נשמע מפי מזכיר האיגוד, דב גל.

— הדיג היה ראש גשר-עיקרי למפעלי-ההעפלה וספינות-הדיג שירתו את העליה לכל שלביה. וספינת הדיג היתה גם



בתחנה לחקר הדיג הימי בחיפה.

מתפקידה של התחנה: נסיונות טכנולוגיים וביי-אולוגיים וכן בדיקת טיב ה-קרקע של הים, בדיקת הטמפרטורה, זרמי הים וכו'. לרשותה — ספינות מחקר ומעבדה ביאולוגית.

גם לגבי הסוכנות היהודית הובעו דרישות בהחלטות הור-עידה. הסוכנות נתבעת לחדש את המחלקה לדיג (מחלקת הים), שבוטלה, כדי לעודד את ההתישבות הימית לכל צור-רותיה. „יש להבטיח תקציבי התישבות וביסוס למשקי הדיג ולהתחשב בענפי הדיג במשקים כבענפים חקלאיים גם מבחינה תקציבית“.

לשדות-הדיג הבינלאומיים

אחת משאיפותיהם של העוסקים בענף הדיג היא לרכוש כלי-שיט מתאימים לדי-מקמורות בים הצפוני ובאוקינוס האטלנטי — בשדות-הדיג הבינלאומיים.

שדות אלה עשירים בדגה ואין כל הגבלה להגיע אליהם ולדוג שם. כל ספינה יכולה להביא אלפי טונות. יש אמנם קשיים בהגשמת תכנית זו: המרחק הגדול, המביא לידי התייקרות ההובלה; הרגישות לתנודה פוליטית, העלולה לחול פה ושם ועוד. אולם יש לקוות, כי הדייגים העברים יפרצו להם דרך גם אל המים הרחבים.

הי, דרומה לאילת!

משלחת מטעם מחלקת הדיג הממשלתית, שאליה צורפו גם אנשי מדע, ביצעה — בשיתוף עם חיל הים — פעולות חקירה במפרץ אילת, בשטח המים הטריטוריאליים של מדינת ישראל. המשלחת שהתה שם שלשה חדשים וניסתה שיטות-דיג שונות.

השטח המצומצם, שבו פעלה המשלחת, לא הועיל למיצוי כל האפשרויות. לפי השמועות רבה הדגה דווקא בקצהו הדרומי של המפרץ, במרחק של כ־180 ק"מ מקצהו הצפוני. מה העלתה המשלחת בחקירותיה?

כ־70 מיני דגים נמצאו במפרץ אילת, רובם דגי-מאכל (משערים, כי במפרץ זה יש כ־300 מינים). התחנה לחקר הדיג הימי בחיפה, שיש בה כ־100 מיני דגים מהים התיכון, נתעשרה בכ־60 מינים ממפרץ אילת. חלק מהדגים שנשלחו לאוניברסיטה בירושלים.

מפרץ אילת עשיר בדגים ויש בו תנאים מצויינים לריבויים. מזון לדגים נמצא שם בשפע. כבימים אחרים, יש גם דגים פאלאגיים (דגי מים עליונים) ודגי קרקע הים, מהם — שחברי המשלחת טרם ידעו להגדירם.

על פני קרקע הים מרובים הקוראליים, המשמשים מחסה לדגים הקטנים מפני הדגים הטורפים. מרובה הדגה לידם, אולם הקוראליים גורמים לקריעת הרשת.

צירופו של ים סוף לשטח הדיג הישראלי יפתח אפקים רחבים לענף, סבורים, כי שם יתפתחו מפעלי-דיג גדולים, שישמשו מקור-קיום לתושבי הנגב הדרומי. חלק מהשלל יובא באניות-קירור לנמל אילת וחלק ממנו יעובד בבתי-חרושת לשימורים.

מסיבות שאינן תלויות בה הפסיקה המשלחת את פעולתה. מן הראוי להמשיך בפעולת החקירה ולהסיק ממנה בהקדם מסקנות הלכה למעשה.

הממשלה חייבת לקבל על עצמה בניית מעגני-דיג במקור-מות מרכזיים בארץ. אין הצדקה לכך שבתכנית פיתוח נמל חיפה לא הוקצה מקום ראוי לספינות-הדיג; מעגן-הדיג הארעי, שהוחל בהקמתו בחלק המערבי של הנמל, לא יוכל לשרת את הענף במדה הדרושה.

הדייגים קובלים גם על יוקר השירותים בנמל תל-אביב ועל המחירים הגבוהים בתיקון הסירות בנמל חיפה.

לפי כתובת החייל

מעל הבמה של ועידת הדייגים נשמעה נעימת-קובלנה כלפי גורמים ממשלתיים וצבוריים שונים. — יש בנוער הלך-רוח של ירידת המתח החלוצי וגם מוסדות, המטפחים את רעיון הימאות, אינם מחשיבים במדה



דיג-אורות בלילות חשכה.

אור ה„לוקס“ מרכז את הדגים והדייגים נהנים משלל רב. מספקת את הדיג. יש להפעיל את הנוער ולכווננו למקצוע ויש למצוא את השביל, כדי לכוון את הנח"ל גם למשקי הדיג. ומן הראוי לשנות את מדיניות ההתישבות — גם החי"ל נדרש לפעולה מוגברת — להשתתפות כספית בקרן הדיג ולפעולה תעמולתית והינוכית רחבת-ממדים בקרב הנוער בארץ. מתוך ראיית הדיג כגורם ראשון-במעלה בחינוך העם לים. כן נתבע החי"ל לעזור בעריכת קורסים מקצועיים בכל שטחי הימאות ובהקמת בית-ספר לדיג.

מכמורת — מעגן טבעי; שני שוברי גלים, 102×76 מ' אורכם, סוגרים על בריכה, ששטחה 180×100 מ' והיא גדולה פי אחד וחצי משטח הבריכה של נמל תל-אביב. הם מבקשים להעמיק עד ל-3.5 מטר (ליד שוברי הגלים עומקה — 4.5 מ') ולאפשר ע"י כך לספינותיהם עגינה שקטה ליד החוף ממש.

חולות מצמיחים ירק

כאמור, אין החקלאות במכמורת אלא משק-עזר בלבד ואף-על-פי כן — עוסקים כאן בנסיונות של הפריית החולות. מים מצויים בשפע; באר אחת בעומק של כמה מטרים נותנת מ"מ מים לשעה. נקדחה באר שנייה בעומק של עשרים מטר והיא שופעת 200 מ"מ לשעה. ולמרבה ההפתעה אין המים, שבקרבת הים, מלוחים. בשפע מים ובזבל רב — הצליחו המתיישבים להכין ג'יריק וגם שטח של מספוא בתוך החולות ממש; כן הקימו רפת קטנה בת 11 ראש ולול. כמובן, שלפישעה מכון משק-העזר להספקה עצמית בלבד. תקלה רצינית הן הרוחות הנושאות חול נודד. יש לנטוע שוברי-רוח ואשלים, במרחקים לא גדולים, וכן צריך להרבות בנסיונות של גילול עצים מסוגים שונים שימשו משבר-רוח. אנשי הכפר טרם ביררו לעצמם את דרך-אירגונם לכל פרטיו. ברור להם שהדיג יכול להתנהל רק בצורה קואופרטיבית אבל ליד כל בית ובית הם מקימים גם לול ועל המגרש של 3 דונם הוקצה מקום גם למשק-עזר לכל משפחה. וכך מתכוונים לבנות את כפרם על יסוד קואופרטיבי, בדרך של שילוב משק-עזר פרטי עם ענפים המשותפים לכל הכפר.

מכמורת — חלק של עמק-הפר

המושב הוא חלק בלתי נפרד מעמק-הפר. ילדיו הגדולים מבקרים בבית-הספר בכפר וויתקין (במקום קיים גנון בלבד) ואנשי הכפר משתתפים בכל פעולות התרבות בעמק. ועתה עומדים לצרף את המושב לתחום שיפוטה. „מכמורת“ שהגיעה לכביש תדע לנצל הישג זה ועתידה היא להתפתח ככפר-דייגים מבוסס, על חופי עמק-הפר, המשולב בכלכלת האיזור כולו. (על המשומר)

עתה אין זו שוב הרפתקא לבקר במושבי-הדייגים „מכמורת“. כביש טוב מוליך ישר מכפר-וויתקין למכמורת, ואין עוד צורך לעשות דרך ארוכה בחולות וכן להפשיל את הבגדים, כדי לעבור את מוצא נהל אלכסנדר. מוצא זה סתום, אגב, ברוב ימות השנה בחול הנגרף ע"י גלי הים והרוחות ונערים כאן ערימות ערימות. אך מפעם בפעם פורצים מימיו את „החומה“ ושוטפים בורם גאוה הימה. אז מנותקת „מכמורת“ משכניה — ישובי עמק הפר, ורק מצפון דרך החולות יכולים להגיע לשם הולכי רגל בלבד.

רבות התלאות שנפלו בחלקו של ישוב קטן זה עקב ניתוקו: קשיי אספקה, קושי בעזרה רפואית וכו'. כל אלה עכבו בעד התפתחותו של הכפר.

תותחנים שהפכו ימאים

קרוב לחמש שנים יושבת מכמורת „במרכז הארץ“, ורק עתה נגמר והולך בניינו של שיכון-הקבע לחברי-המושב. בנובמבר 1945, בימי המאבק עם הבריטים, הקים ארגון של חיילים ונוטרים משוחררים את מחנהו ליד מפרץ טבעי קטן, המכונה בפי הערבים — „אבורבורה“. ממפרץ זה היו מפליגות ספינות-חופים של ערבים. נמל טבעי זה שימש בעיקר ליצוא אבטיחי תול-כרם והסביבה. גרעין המתיישבים שירת בחיל-התותחנים הבריטי שבידו הפקידו האנגלים את שמירת הוף-הארץ. בזמנם החפשי הכשירו את עצמם אנשי הארגון לדיג. נתחבב עליהם המקצוע ואף המקום נשא הן בעיניהם והם בחרו בחולות אבורבורה כמקום קבע להתר-יישבותם. נצטרפו אליהם כמה דייגים מנוסים ויחד קבעו את דרך-חייהם. את הדיג ראו כענף עיקרי במשקם, ואלו החקלאות הועי-דו תפקיד של משק-עזר בלבד.

מן הים יוציאו לחמם

40 משפחות — 100 נפש, מונה הכפר והם יוצאי ארצות שונות. אין סיכויים לגידול הכפר, כי אין עולים חדשים רבים „הנמשכים“ לים. פרנסתם של אנשי „מכמורת“ על הדיג. שתי ספינותיהם מפליגות מנמלם, ושלישית שנקנתה לא מזמן בהולנד נמצאת בדרך ארצה. מטפלים גם ברכישת ספינה רביעית. לרשותם של דייגי

פלתורם

לליוד ארץ ישראל ומצרי בע"מ

נסיעות
תיירות
משען
בטוח

תל-אביב: בנין פלטיין. טל. 4385'9
חיפה: רח' המלכים. טל. 4561'3
ירושלים: רח' הנסיכה מרי 2. טל. 4318'9
רחובות: רחוב הרצל. טל. 255

עולים נאחזים בחוף־הים

לארבעים בחיפה יודעים, כי בתוך העיר, ליד הוף הים, הוקמה שכונת דייגים, שרובם בעלי־מקצוע ותיקים מעולי תורכיה. העיר גדולה ומפורת ומי יכיר וידע כל אותן השכונות החדשות, שצצו במהירות בכל חלקיה ובסביבתה? כל מקום שניטש על־ידי הערבים, כל מהנה־צבא שנתפנה, כל פינה שרק אפשר היה להיאחז בה — כל אלה שימשו מקום־שיכון לעולים.

השכונה נקראת „שכונת שמן“, ע"ש בית־החרושת „שמן“, שבקרתו הוקמה. המקום מסומן במפה בשם: ארד אר־מל, אולם רק מעטים השתמשו בשם זה ואפילו כשמחצית האוכלוסיה בעיר היו ערבים.

„ליפטים“ דלים וצרי־פרח עלובים תמצא בשכונה, אך גם בנייני לבנים ובנייני בלוקים. ופה ושם — בית־אבן גדל־מידות, שנשאר נטוש. חלק מהבקתות הללו ומהי בניינים נשארו עוד מימי הערבים ואילו רוב הצריפים והבתים הוקמו על־ידי התושבים החדשים, בחפשים להם מקום להשתכן בו: בלוק על גבי בלוק, ומעליהם גג עץ או פח — והרי דירה לגור בה.

הדיירים, עולים חדשים, לא הרבו לשאול: למי שייכת הקרקע? הם „פלשו“ למקום והנה צצה שכונה חדשה. בבוא יום ההסדר, יתגלה, כי הנה כאן אדמת העיריה ושם אדמה פרטית — וכדי רעש וקצף. אולם, לפי־שעה, שקט ושלווה.

בשכונה גרות כ־70 משפחות. רובם — יוצאי תורכיה, אך גם כמה משפחות מפולניה, הונגריה, צ'כוסלובאקיה, ויגור סלאביה. כמה הנויות ובתי־מלאכה קטנים נפתחו בשכונה, ובין ההנויות — הנות להספקת צרכי דיג.

רוב התושבים נמשכו למקום זה בגלל קרבתו לים, שכן דייגים הם. אחד התושבים מצא לו עבודה בתיקון סירות־העץ.

בשיטות־עבודה פרימיטיביות

חוף „שמן“ הומה. דייגים משליכים רשתות ושולים דגים. כ־15 איש — זה יחף, זה בתחתונים קצרים וזה ערום כולו — דוחפים מן היבשה אל הים סירה קטנה, שעליה מונחת הרשת. הסירה מפליגה, ושלישה אנשים בה, למרחק 600 עד 1200 מ. כעבור רבע שעה חוזרת הסירה אל החוף ואתה קצות חבלי הרשת. הדייגים מושכים אותה מזה ומזה, כשעה לערך.

— מהו השלל, שאתם שולים ב„משיכה“ אחת? — שואל אני את הדייגים, המאורגנים בתדיר קבוצות; בכל אחת כ־18 איש ולהם כמה סירות־חתירה.

— הכמות שונה — הם עונים לי. פעם שלינו 180 ק"ג, פעם — 20 ק"ג, פעם — 2 דגים קטנים... אולם קרה כבר, שהשלל הגיע פעם ל־2715 ק"ג. הכול לפי המקרה והמזל.

אני מנסה להעלות את השיחה ל„רמה מקצועית“, ומציין, כי יש להכיר את הים, את ארחות הדגים, את מקומם בשעות היום השונות ובכל אחת מתקופות השנה, אולם הם בשלהם: אפילו ערבים, דייגים ותיקים, המכירים יפה את המקום, עובדים על־פי המקרה, כי „אין חוקיות“ בעבודה זו. קבוצה יוצאת לים 4–5 פעמים במשך 12 שעות ביום, מגיעה למקום שמגיעה, מטילה רשת, חוזרת. הקבוצה בודקת את שללה, מביאה אותו למחסנה ומוכרת אותו ל„תנובה“.



לאחר הדיג — ליד ארגז הדגים

בעלותם אל החוף מעלים הדייגים אש ומחממים את עצמותיהם הרטובות במזג־האוויר הקריר. ועובדים גם ב„רשת עמידה“, אבנים, הקשורות לרשת, מושכות אותה אל הקרקע ופקקים, הצפים על־פני המים, מגלים את מקומה. הדגים, השטים ונתקלים ברשת, מסתבכים ונאחזים בה בסנפיריהם. אני מנסה להראות את בקיאותי ומעיר, כי הדגים הגדולים נמלטים, הקטנים עוברים

מבעד ל„עיניים“ שברשת, והשלל אינו אלא מספר דגים בינוניים — והרי כל זה פרימיטיבי מאד!

— פרימיטיבי, ודאי! — משיב לי אחד הדייגים, כמי שאומר: כסבור הוא שגילה את אמריקה.

יש בין הדייגים בשכונה אנשי־מקצוע ותיקים, אך רובם — חדשים, מחוסרי־נסיון. הם ראו ים, שמעו כי יש אפשרות להוציא ממנו לחם ובאו לנסות מזלם בדיג. אכן, לא כולם מתמידים. יש מתייאשים ועוזבים, כדי לבקש הצלחה בעבודה אחרת. היו כבר 3 קבוצות ונשאר רק השליש מהן. לא כולם גרים בשכונה. יש מהם היושבים בעיר. שטח הדיג מצומצם: מצד אחד מגבילה אותו תהנת־הכוח שעל שפת הים והמזח שעל־ידה ומצד שני — מספר ספינות ישנות ומעורערות, המוטלות כאן.

היו כבר נסיונות לארגון העבודה ולהר־יבתה — משיבים הדייגים לשאלתי. אולם כדי לשפר את תנאי העבודה ולקנות סירה להפלגות יותר רחוקות, דרוש סכום־כסף גדול, שאינו בנמצא. אין ברירה, יש להמשיך בתנאים הקיימים.

עם שינוי העתים

מאות דייגים ערבים עסקו בעבר בארץ בדיג חופי. לעתים הגיע מספרם לאלפים. שללם היה בעיקר מדגי המים העליונים, שהתקרבו אל החוף, ובמידה מועטת מדגי הקרקע, שהועלו בחכה. בגלל השיטות המפגרות והשלל הזעום לא נהרו לענף עובדים יהודים, אשר לא יכלו להתקיים על רמת־חיים נמוכה. גם המקומות על החוף היו תפוסים על־ידי הערבים.

התנאים הפוליטיים החדשים הזרימו אל החוף עולים חדשים, שבאו לנסות כאן את מזלם. בתקופת הביקוש הרב לדגים והחיי־פוש אחר מקורות־פרנסה רבו הקופצים על מקצוע זה. כ־400 איש, מהם כ־100 ערבים, עוסקים כיום בדיג חופי.

עתיד המקצוע תלוי בהשגת ציוד מתאים, באמצעים כספיים גדולים יותר ובלימוד שיטות־עבודה חדשות. לקבוצות דרוש ציוד רב ומגוון, ובכלל זה גם סירות־מנוע, שאפשר יהיה להשתמש בו בכל עונות הש־נה. הדיג החופי מצריך שכלולים ושיפורים ואז יוכל לקיים מאות דייגים, אשר ינצלו את שדות־הדגים, שבשיטות אחרות אין מגיעים אליהם.

בזמן האחרון העלתה מחשבה על הקמת קואופרטיב כולל אחד לדיג החופי במפרץ חיפה. הגשמת תכנית כזו עשויה להרים את קרנו של הענף. לכך דרושה עזרת הממשלה ואיגוד הדייגים.

ג'וזף קונראד / אש באניה *

באחד מערבי השבת, ואני חפשי אז מעבודה, בקשוני המלחים לתת להם מנה מיוחדת של מים לכבס את בגדיהם. ומשום שבשעה מאוחרת זו לא חפצתי להתקין את משאבת המים החיים, הלכתי מתוך פיזמון אל פני האניה והמפתח בידי לפתוח את פתח החדר, שבו שמרנו את אוצר המים. הריח שם למטה היה מוזר ומעורר דאגה, אפשר היה לחשוב, כי בחלל הזה תעלו כל היום מאות מגורות של גפט, פיח ועשן. שמחתי כשיצאתי מן המקום ההוא. האיש שעמד על ידי השתעל ואמר: „ריח משונה אדון!“ ואני עניתי דרך רישול: „אומרים, שריח זה יפה לגוף“, וחזרתי לאחורי.

אחרי כן תחבתי ראשי לתוך פתח ארוכת-הרוח שבאמצע הספינה. בהרימי את הכסוי, עלה אלי מתוך הפתח כמין הבל נראה לעינים, כעין ערפל דק, כגל קל של חום. נשיבת האויר היתה חמה והביאה עמה ריח קשה של עשן ושל שמן. נשמתי פעם אחת וחזרתי וסתמתי את הכסוי בחשאי. הן לא אשתטה ואמסור עצמי לחניקה. אש נפלה במטען.

ביום השני העלתה הספינה עשן —

הקפטן קרא אותנו אל התא. הוא פרש לפנינו על השלחן מפה, ומראה פניו היה עלוב. הוא אמר: „חוף אוסטרליה הדרומית קרוב, אבל אני חושב להמשיך את דרכנו. נסע לבנקוק. נלחם עם האש. אין לחזור, בעד כל הון, ואם גם ניצלה כולנו; קודם כל ננסה להחניק את האש הארורה, במנענו ממנה את האויר לנשימה.“

נלחמנו עם האש והולכנו את הספינה בשקידה רבה, כאילו לא נפל דבר. הטבח בשל וערך לנו שלחן. משאר שנים העשר עבדו שמונה וארבעה נפשו, איש איש בא בתורה. והקפטן אף הוא בכלל. שרר שויון, ואם גם לא אחזה ממש, אך יחס טוב היה. פעמים ואחד מאתנו קרא ביצקו דלי מים לתוך הפתח הגדול: „הידה, לכבוד בנקוק!“ וחבריו צחקו. ואולם על פי רוב היינו שותקים, רציניים וצמאים. הוי, מה רב היה הצמאון! — הוכרחנו לקמץ במים. במשורה שתינו. הספינה עשנה, השמש להטה...

ביום המחרת עמדתי על המשמר בספון משמונה עד שתיים עשרה. בשעת סעודת-שחרית העיר הקפטן: „פלא הוא, שהריח עומד בתא“. בעשר שעות בערך, והקצין הראשון היה אז באהל, ירדתי לרגע אל הספון הראשי. שלחן-המלאכה של הנגר עמד מאחורי המפרש הראשי. נשענתי עליו, מצצתי את מקטרת, והנגר, בחור צעיר, נגש אלי להכנס עמי בשיחה. הוא פתח: „סובר אני, שיפה עשינו זאת, לא כך?“ ואז התבוננתי וראיתי למורת רוחי, כי שוטה זה אומר להפוך את שלחן המלאכה. קראתי אליו: „אל נא, נגר!“ ומיד

* קטע מהסיפור „נעורים“, בתרגומו של מ. בן-אליעזר.

אחרי כן היה לי הרגש המוזר, תעתועי-החושים, כי הנני עף באויר. סביבותי שמעתי כמין נשימה שיצאה לחפשי, כאלו אלף ענקים קראו בבת אחת: „אופף“ ועם זה הזדע-זעות עצומה, ופתאום כאבו צלעותי. אין ספק — הייתי באויר וגופי טס ועבר היקף קטן. אבל בשעה קלה זו הספקתי להרהר הרהורים שונים, ועד כמה שאני זוכר, בסדר כזה: אין זה הנגר — מה זאת? — אסון? — הרגעש מתחת לים? — פחם, גז! — האלהים, אנו פורחים באויר! — הכל מתו — אני נופל לתוך החרך — אני רואה שם אש!

אבק הפחם, שבו היה ספוג האויר בחדר המטען, התלהב ברגע ההתפוצצות עד כדי קליה. כהרף עין, בחלק קטן של דק, לאחר התנודה הראשונה של שלחן-המלאכה, שכבתי לאורך על גבי המטען, התאזרתי וחלתי משם. כל זה נעשה במהירות. הספון היה עמוס קורות הרוסות, שהיו מונחות זו על גבי זו שתי וערב, כעצי יער אחרי הסער; מסך עצום של סחבות מלוכלכות גדר בעדי — זה היה המפרש הגדול, שנקרע לגזרים. הרהרתי: „ודאי נפלו לתוך הים כל המפרשים!“ וכדי לצאת מתוך האבק, וחלתי על ידי ועל רגלי ועליתי בסולם של ירכתי הספינה. ראיתי שם את הקצין הראשון. עיניו הגדולות לטושות, פיו פעור ושערוותיו הלבני נות מסביב לראשו עומדות כמסמרים. הוא אמר לרדת למטה, אך מראה הספון הראשי שזע ונהפך לעיניו לחרבות, סמר אותו אל מקומו בשלב הראשון של הסולם. נתתי בו עיני בתמהון והוא נעץ בי עיניו מתוך סקרנות מרוגזה. לא ידעתי, כי לא היו לי לא שערות, לא גבות, לא ריסים, כי השפם הצעיר שלי חרוך, כי פניו היו שחורים, לחיי האחת מרוסקה, החוטם פצוע וסנטרי שותת דם. כובעי אבד ועמו סנדל אחד: כותנתי היתה קרועה לגזרים. כל זה לא ידעתי עדיין. נדהמתי לראות, כי הספינה עודנה שטה, כי ספון-האהלים עודנו שלם וכי, על הכל, עוד נשאר איש בחיים. גם שלות השמים ומנוחת הים עוררו בקרבי תמיהה. אפשר שחכיתי לראות אותם מוזעזעים מחמת אימה...

אי מזה עלה קול באניה. המן האויר או מן השמים? אחרי כן נתקלתי בקפטן — והוא היה מטורף. הוא שאלני חיש: „איה שלחן התא?“ ופחד גורא תקפני לשמע שאלה זו. זכרו נא, כי זה עתה הייתי פורח באויר, ועודני רועד מחמת המאורע, מבלי לדעת אם חי אני או מת. הקצין רקע ברגליו ושג: „אל אלהים, האין אדוני רואה, כי הספון התפוצץ באויר?“ קולי שב אלי ואנכי מגממתי, כאילו מכיר הייתי בחטא גדול שחטאתי: „איני יודע היכן שלחן התא“. כל זה היה כחלום נואל.

היודעים אתם מה דרש ממנו הקפטן אחרי זה? הוא רצה, שנסדר בסדר נכון את התרנים. בנחת, כשקוע במחשבות,

עמד על דעתו, כי התורן הקדמי יהיה מסודר בצורת רבוע. „איני יודע, אם מי שהוא מאנשינו חי” — קרא הקצין כמעט בקול בוכים. „ודאי — השיב הקפטן — נשארו אנשים למדי לסדר את התורן הקדמי בצורת רבוע!”

הרווק הנקן היה, כפי הנראה, בתאו המיוחד ותקן את מודד השעות ובאותו רגע הסתובב כגלגל מכה הדחיפה. תיכף בא לידי הכרה, כי ספינתו פגעה באיזה מכשול, והוא נדחה אל התא הגדול. שם ראה והנה שלחן התא נעלם. ומפני שהספון פרח באויר, נדחה השלחן למטה אל חדר החולים. במקום ההוא, שעוד בבוקר סעדנו בו, ראה עתה רק חור גדול ברצפה. הדבר הזה נראה לו מלא סוד-אימה ועשה עליו רושם אדיר, עד שלעומתו לא היה בעיניו כל מה שראה ושמע אחרי כן על הספון, אלא דבר של מה בכך. ושימו זאת אל לב: הוא הכיך מיד, כי ליד הגלגל אין איש, וספינתו נטתה ממהלכה — ומחשבתו הראשונה היתה להסב את שארית ספינתו העלובה, הטרופה, החשופה, העשנה, אל הכוון הנכון. בנקוק! — זה היה כל עולמו. אומר אני לכם, כי האיש הקטן הזה, השקט, הכפוף, עקום-הרגלים, אשר לא תואר לו, השפיע עלי השפעה עצומה על ידי רעיונו האחד שנקבע במוחו ועל ידי העלימו עין מהודענותו. הוא הצביע לנו לפנים, ובעצמו נגש אל הגלגל.

כן, זה היה הדבר הראשון שעשינו: סדרנו את התרנים של הספינה העלובה והרצועה. איש ממנו לא הומת ולא נעשה בעל מום, אך כל אחד נפגע ונחבל קשה, אם פחות או יותר. אילו ראיתם את אלה! כמה מהם באו לבושים סחבות, פניהם שחורים כפני נושאי פחם וראשיהם סגלגלים ונראים כגוזזים, ובאמת היו הם חרוכים עד לעורם. אחרים מאנשי המשמר, ששכבו למטה והתתפוצצות זרקה אותם מעל משכבם, עמדו עכשיו בעודם רועדים ונאנקים בלי הרף, בה בשעה שאנו כבר עסקנו בעבודה. טפלנו, זחלנו, נפלנו נתקלנו — ועשינו מלאכתנו. התרנים עמדה, אך לא ידענו עד כמה נשרפו מתחתם. בכל רגע יכלו ליפול המימה. נשאנו עינינו למעלה מתוך חרדה. איש לא יכול לחזות מראש לאיזה צד יפלו...

פתאום ראה הקצין בהביטו למרחוק אנית-קיסור. הנפנו שני דגלים, שבלשון הים הבין-לאומית פירוש הדבר: „בערה, חושו לעזרתנו!” צורת האניה הלכה וגדלה ועד מהרה נראו שם על התורן התיכוני שני דגלים שענו: „אנו באים לעזרתכם!”

כעבור חצי שעה עמדה האניה במרחק משמע-קול מאתנו והתקרבה אלינו. לא התאפקנו ונקרא כולנו פה אחד: „פרחנו באויר!” ומעל גשר האניה ענה איש חבוש מצנפת לבנה: „כן, יפה יפה!” נענע בראשו, חייך ורמז לנו להרגע, כמו שמדברים לחבר ילדים שנזדעזעו. סירה ירדה אל המים והלכה הנה והנה. וארבעה אנשים חתרו במשוטים ארוכים. בפעם הראשונה ראיתי אז אנשים מלאים. מאז למדתי להכיר

מאיר מוהר / ים עם ערב

ים ירקרק
קזיו-ערב ישלו:
אזמר-גד-ענק
במשבצת-זקב,
שקט אדיר
שכלו גיב פי
באפק המאיר
במצח-שדי.
ושחק מעל
הגיגי דם:
„הטהר וגדל
עד פנות היום!”
עין-הים כהתה,
המצח הועם!
בקול אימים געתה
אנקה בלב-ים.

את טבעם. אך הדבר שהפליאני ביותר — זה שויון-רוחם. אף איש מהם לא הרים ראשו להביט אלינו. נדמה לי בעת ההיא, כי אנשים כמונו, שפרחו באויר, ראויים לתשומת-לב יתרה.

אדם גוף וזריו כקוף טפס ועלה אלינו. זה היה הקצין הראשון של אנית-הקיסור. הוא העיף עין מסביב וקרא: „הוי, בחורים, מוטב שתניחו מלאכה זו!” שתקנו. הוא סח זמן רב בפנה עם הקפטן. נראה היה, שרצה להוכיח לו משהו. אחרי כן עברו שניהם יחדיו אל אנית הקיסור.

כששב הקפטן אלינו, נודע לנו, כי אניה זו מובילה עמה דואר מאוסטרליה המערבית דרך באטאוויה לסינגפור, וכי הותנה שהיא תסחב את ספינתנו אחריה עד באטאוויה, ששם נכבה את האש ואחרי כן נמשיך דרכנו — לבנקוק!... הזקן שלנו נראה היה כמזועזע. „ובכל זאת נגיע למקומנו!” — קרא בקול של החלטה. ובדברו הרים אגרופו כלפי שמים. איש מאתנו לא דבר דבר.

עם צהרים התחילה האניה סוחבת אותנו. היא הלכה קדימה בגאון ושארית ספינתנו נגררה בקצה חבל ארוך — ומראה כענן עשן, שמתוכו בולטים ראשי תרנים. הלכנו לתקן ולצפות את המפרשים. שקדנו על העבודה. לא היה איש בינינו שלא חכה בכל רגע לראות בנפול התרנים המימה.

מלמעלה לא יכולנו לראות את הספינה מחמת העשן, ובכל זאת עשינו את המלאכה בדיוק.

התבינו? איני מאמין, כי איש מאתנו קוה לרדת בשלום. ולאחר שאירע סוף סוף הנס, שמעתי את המלחים מסיחים בינם לבין עצמם: „אנכי חשבתי, כי כולנו יחד, כגוש אחד, האנשים על התרנים, נרד מצולות“ — „חי אלהים, אף אני חשבתי כך!“ — „הו היתה גם מחשבת“ — נענה קול חלש של בר־נש עטוף סחבות. ושימו אל לב כי אלה היו אנשים שלא נטעו בלבם משמעת עוורת. העומד מן הצד היה רואה אותם כגודר של קבצנים שכחים. מה איפוא הביא אותם לידי פעולות אלו? מה המריץ אותם לשמוע בקולי, בשעה שצויתי פעמים להתיר את המפרש ולקשרו שוב יפה? מה? אין הם רודפים אחרי הכבוד או אחרי הפרסום. אף אין זה רגש של חובה, כולם יודעים להתעצל ולהתרשל בשעת הכושר להם — ושעות אלו מרובות. האמנם המשכורת הדלה של שתי לירות וחצי לחודש מביאה אותם לידי כך? לא, דבר־מה יש בקרבם, הנטוע בהם מלידה, שאי אפשר לעקרו. זהו היצר — הטוב או הרע — המבדיל בין עם לעם וקובע את גורלן של האומות.

בלילה ההוא, בעשר שעות, ראו עינינו בפעם הראשונה אש בספינה. הנסיעה המהירה עם החבל ליבתה את האש שנצנפה. זוהר כחול האיר מפנים בעד חרבות הספון. האש עלתה פה ושם ונראתה נודדת כאור של גחלילית. אנכי ראיתי הראשון והודעתי את הדבר לקצין. „אם כן, תם ונשלם!“ — אמר הלה. „מוטב שנתיר את החבל, שאם לא כן, תעלינה פתאום הלהבות מפנים ומאחור, בטרם נספיק להמלט“. הרימונו קול שאגה; צלצלנו בפעמונים כדי להסב את לב אנשי אנית־הקיסור, אך אלה הוסיפו למשוך. סוף סוף הוכרחנו אני והקצין לזחול לפנים ולכרות את החבל בגרון. לא היה פנאי להשליך הלאה את החבלים. בבקשנו דרך בזחילה לשוב אל ספון־האהלים, ראו עינינו לשונות אדומות מלחכות את חרבות העץ תחת רגלינו.

מובן, כי עד מהרה הרגישו על אנית־הקיסור, כי הותר החבל. ארובת האניה צרחה, נראו האורות בעגול רחב, אחרי כן קרבה האניה לאורך ועמדה. כולנו עמדנו בחבורה צפופה ונבט אליה. כל אחד הציל צרור קטן או ילקוט נוסעים. פתאום פרצה להבה בצורת כדור וחוד כפול לה והיא עלתה מעלה והפיצה אור רחב על פני שחור הים ועל שתי האניות, ששטו בחשאי זו בצד זו. הקפטן שלנו ישב שעה ארוכה שותק ודומם לפני גלגל ההגה; עתה קם ממושבו אט ונגש אלינו.

הקפטן של אנית־הקיסור קרא:

— עלו אלינו. יש לי ילקוטי דואר. נכון אני להביא אתכם ואת סירותיכם לסינגפור.

— תודה, לא — ענה הקפטן שלנו. — אנו מחויבים לראות את אחרית ספינתנו.

— אין לי פנאי לחכות — קרא הלה. — דואר, הרי יודעים אתם!

— כן, כן! טוב לנו פה.

— אם כן, יפה! אנכי אודיע עליכם בסינגפור... שלום! הוא נפנף בידו. אנשינו הורידו את צרורותיהם אט. אנית־הקיסור הפליגה. עזבה את חוג האור ונעלמה תיכף מעינינו שנסתמאו מחמת האש הבווערת באור בהיר. אותה שעה ידעתי כי את המזרה אראה בפעם הראשונה בתור מפקד של סירה קטנה. הדבר נראה בעיני נהדר. גם הנאמנות אל ספינתנו היתה נפלאה. עלינו לראות אחריתה.

הוי, הנעורים עם אשכם הבהיר, המסמא יותר מן הלהבות של הספינה הבווערת — האש השופכת אור קסם על הארץ הרחבה, האש העולה למרום בגאון, עד אשר סוף סוף תכבה בידי הזמן האכזרי, אין רחמים לו, המר מן הים.

הקפטן הזקן העיר אותנו בסגנונו החביב והתקיף, כי מחובת עבודתנו היא להציל בשביל הבעלים מה שאפשר מזיון האניה. ובכן, נגשנו אל העבודה בירכתי הספינה, בעוד אשר מפנים בערה האש והאירה לנו. סחבנו משם המון מטלטלין. הצלנו מכל הבא בידינו. ברומטר נושן, מתוקן בהמון ברגים ישנים, עלה כמעט במחיר חי: פתאום פגע בי ענן עשן, עד כי בעמל רב נמלטתי. היו שם כמה וכמה דברים, חבילות ארג למפרשים וצרורות של חבלים; פני הספון נראו כככר שוק, והסירות מלאו עד שפתן. נדמה היה, כי הזקן רוצה לקחת עמו כל מה שאפשר מהספינה הראשונה שתחת פקודתו. הוא היה שקט, שקט מאד, אך בכל זאת נכר היה, שאין שקט בלבו. הוא צוה עלינו להציל דברים שעבר עליהם כלת. אמרנו לו: „לפקודתך, אדוני!“ והשלכנו את הסמרטוטים הימה. אחרי כן שולחתי עם עוד שני אנשים אל הסירות לסתום כל הבדקים ולהכין את הסירות לשעה שתגיע לנו לעזוב את הספינה.

הבאנו הכל בסדר. תקנתי את התורן של הסירה הארוכה בשביל הקפטן, אחרי כן התרתי לעצמי לשבת קצת. פני היו קשים, כל אבר כאב, כאילו היה רצוף. חשתי בכל צלעותי. נכון הייתי להשבע, כי חוט השדרה שלי פקע. הסירות היו שריונות מאחור בצל, ומסביב יכולתי לראות את הים. המואר בחוג רחב על ידי האש. מבפנים עלתה הלהבה ישרה ובהירה למרום האויר. היא דלקה בעוז והשמיעה קול, פעם כמשק כנפים ופעם כקול רעם ממרחק. ובינתיים נשמע רעש וגעש, ומכדור הלהבות עפו ניצוצות אל השמים.

הדבר שהרגיזני ביותר הוא, כי הסירות לא רצו לעמוד מאחור, במקום שאין סכנה להן, כי אם שאפו מתוך עקשנות. כזו המצויה אצל סירות, לשוט לאורך הספינה. פעמים שנתקרבו אל הלהבה, ובלי הרף פחדנו, כי עוד מעט ויפלו עלינו תרני הספינה. אני עם שני אנשי אמנם החוקנו בהן עד כמה שאפשר ברצינות ובמוטות. זאולם מרובה היה הרוגז לעמוד במקום הזה, באין נמוק נראה. מפני מה לא נסע

תיכף. את האנשים בספינה לא יכולנו לראות, אף לא יכולנו לשער את סבת ההתמהמהות. אנשי קללו בחשאי ועלי הוטל תפקיד נוסף לעודד שני אנשים, שהיו נוטים לשכב ולעזוב הכל ביד הגורל.

סוף סוף קראתי בקול רם: — הוי, בני הספינה! — ואיש אחד נשקף אלי מן המעקה.
— אנו מוכנים — אמרתי לו.
הראש נעלם ועד מהרה עלה שוב.

— הקפטן אומר, יפה, אדון, וכבודו יחזיק את הסירות הרחק מן הספינה.

עברה חצי שעה. פתאום עלה שאון נורא. נפץ וצלצול שלשלאות, שכשוך המים, ומיליוני ניצוצות עפו בעד עמוד העשן הזע, העומד מעל הספינה. הקורות הגדולות נשרפו מתחתן ושני העגנים המלובנים נפלו המימה ומשכו אחריהם שלשלת מלובנה שארכה מאתיים אמה. הספינה נודעועה. הלהבה הבריקה, כאילו אמרה לשקוע, וחלק מן התורן נפל. הוא טס למטה כחץ של אש, פגע תחת המים, עלה שוב למעלה במרחק מה מן הסירות ושט לו במנוחה על פני הים המואר, כשהוא שחור כולו. קראתי אל הספינה שנית. כעבור זמן מה הודיע לי אדם בקול עגום (כאילו רצה לדבר בפה סגור): „אנו באים כרגע, אדון” — ונעלם. במשך שעה ארוכה לא שמעתי דבר מלבד לחישת האש והמולתה. הסירות רקדו, זו אחרי זו כבמשחק או התנועעו יחדיו למול רחבה של האניה. לא יכולתי להתאפק עוד. טפסתי ועליתי על מעקה הספינה מאחור.

על הספון היה אור כביום בהיר. כשעליתי פתאום, ומוקד האש מלפני, היה המראה ברגע הראשון קשה מנשוא. על גבי ספה רפודה שהובאה מן התא, שכב הקפטן, רגליו פשוטות וזרוע אחת תחת ראשו, והוא ישן מוקף אורות אש. היודעים אתם במה עסקו אותה שעה האנשים? הם ישבו מסביב לארגז פתוח ואכלו לחם בגבינה ושתו בקבוק בירה. לפני להבות האש היוקדת, שהתפתלה מעל לראשם, ראו האנשים את עצמם בטוב כסלמנדרה, ופניהם כפני חבר פיראטים מיואשים. האש בצבעה בלובן עיניהם במקומות הבהירים של עורם, שנחשף ונגלה בעד כותנות קרועות. כל אחד היה פצוע, כמו אחרי מלחמה — גראו ראשים חבושים, זרועות נחונות בעניבות — ואיש איש בקבוקו בין בירכיו ופרוסת גבינה בידו. הקצין קם. בפניו החטובים יפה, במראהו הפראי, בזקנו הלבן ובקבוק בידו נראה כשודדיים מימים עתיקים. „הנה הסעודה האחרונה בספינה” — אמר אלי בחגיגות — „כל היום לא היה לנו מה לאכול. והרי זו שטות לעזוב הכל פה”. ובקבוק הורה לי על הקפטן הנרדם והוסיף: „אינו יכול לאכול ולכן שכב”. וכשנעצתי בו עיני אמר: „איני יודע אדון צעיר, אם שמת לבך לכך, כי האיש לא ישן זה כמה ימים — ובתוך הסירות ספק הוא. אם יוכל לישון”. „לא תהיינה לכם סירות אם תתמהמה עוד”

— קראתי בזעם. נגשתי אל הקפטן ונענעתי בכתפיו. סוף סוף פקח את עיניו, אך לא זע. „הגיעה השעה להפליג, אדוני” — קראתי בחשאי.

הוא קם בעמל, הביט אל הלהבות, אל הים, המשתרע מסביב לספינה במרחב מואר ומשחיר, אל הכוכבים הנוצצים באור עכור בעד צעיף דק של עשן על פני שמים קודרים. — הנערים ראשונה! — קרא.

המלח מחה פיו בגב ידו, קם ממושבו, טפס על המעקה מאחור ונעלם. אחריים טפסו אחריו. אחד מהם עמד באמצע העליה גמע את בקבוקו והשליכו בכח לתוך האש בקריאה: הא לך!

הקפטן שוטט מסביב בחשאי ובדאבה. אנו נתנו לו שעה קלה, כדי להפרד מעל ספינתו. אחרי כן עליתי שנית והשפעת עליו סוף סוף כי יצא. ואכן הגיעה השעה. צפוי הברזל על הספון היה לוהט.

אחרי כן נכרת בגרונן החבל הארוך של הסירה הארוכה, ושלוש הסירות נפרדו מעל הספינה שהפליגה בים. מקץ שש עשרה שעה אחרי ההתפוצצות נסענו. הקצין הראשון הפקד על הסירה השנית ולי נמסרה הסירה הקטנה. הסירה הארוכה היתה קולטת ברווח את כולנו, לזלא פקודת הקפטן להציל מן הדליקה כמה וכמה דברים.

הנה כי כן באתי אל הפיקוד הראשון שלי. עמי היו שני אנשים, צרור צנימים, שתיים שלש קופסאות בשר כבוש וחבית קטנה של מים. קבלתי פקודה לשוט סמוך לסירה הארוכה, כדי למצוא מקלט בתוכה בשעת סערה.

היודעים אתם, במה הרהרתי אותה שעה? הרהרתי, כי במהרה אברח. חפצתי להיות מפקד עומד ברשות עצמו. לא אביתי לנסוע בחבורה בזמן שנתנה לי יכולת לשוט לבדי. חפצתי להגיע אל היבשה בכח עצמי. חפצתי לעלות על שאר הסירות. נעורים, אלה הם הנעורים, הפורחים, הנאים, הנהדרים!

אך לא מיד נסענו. עלינו היה לראות את אחרית הספינה. וכך שוטטו הסירות אנה ואנה כל הלילה, עלו וירדו עם גיד הגלים. האנשים נמנמו, הקיצו, נאנחו, נאנקו. אני התבוננתי אל הספינה הבווערת באש.

בין שחור השמים העמוקים ובין הים בערה הספינה בתוך חוג אש ארגמן על פני המים הנוצצים באור מפחיד. שלהבת גדולה, בהירה, עצומה, להבה בודדת, עלתה למרום מן האוקיינוס ומצמרתה הסתלסל בלי הרף העשן לנוכח השמים. הספינה הזקנה בקץ ימי עמלה מות נהדר, כעין חסד עליון, ממות בצדורה בלילה. מוקפת ים, מוגנת כוכבים. נחרץ על הספינה עמדה בתוך הלהבות ודלקה ובערה קוממיות ברור כמתנה, כגמול. נגע עד הלב לראות את הספינה מפקירה רוחה העיף בידי הכוכבים והים. התרנים נפלו עם אור הבוקר, ורגע אחד ירד מטר ניצוצות. שמלא אש פורח את הלילה הער, את הלילה הרחב, הרובץ דומם על פני הים.

לאור היום נהפכה הספינה והיתה לאור, שהתנודד בחשאי תחת ענן עשן ונשא בתוכו גחלים לוחשות.

אז העמדנו את הסירות בשורה ונעבור מסביב לשארית המפוחמה כעין תהלוכת אבל והסירה הארוכה בראש. כאשר עברנו על פני ירכתי הספינה, שולחה אלינו לשון־אש צרה וארסית. ופתאום שקעה הספינה, אגב לחישה רוגזת של הים. ירכתי הספינה שלא נפגמו שקעו לאחורונה.

שמנו פנינו צפונה. נשב צפריר, ולעת הצהרים נועדו בפעם האחרונה כל הסירות יחדיו. בסירה שלי לא היו לא תורן ולא מפרש, אך עשיתי לי תורן ממשנה־המשוט ומפרש הרימתי מסוכך השמש. סירתי היתה יותר מדי מכוסה במפרשה, בכל זאת נשאתי בלבי בטחון משעשע, כי עם הרוח יעלה בידי להקדים את שתי הסירות. אחרי כן הסתכלנו כולנו במפה של הקפטן ונקבל ממנו את הפקודות האחרונות לאחר שסעדנו בחבורה סעודה של לחם יבש ומים. הפקודות היו פשוטות: הלוך ונסוע צפונה והיות תמיד יחדיו! „הוה זהיר, מרלאו, במפרשיך בשעת הדחק“ — קרא אלי הקפטן; והקצין קמט את חוטם הנשר שלו, בשוטי בגאון על פניו, ויקרא אלי: „את ספינתך תוריד מצולה, איש צעיר, אם לא תפקח עין! הוא היה זקן רע־לב — ינוח לו על משכבו במעמקים בשלום עד קץ הימים!“

לפני שקיעת החמה ירד מטר סוחף על שתי הסירות, אשר עמדו מאחורי; וזמן רב היה זה הדבר האחרון שראיתי בהן. ביום השני ישבתי ליד ההגה של קליפת האגוז שלי — זו ספינתי הראשונה — ומסביב לי אין דבר, מלבד מים ושמים. אחרי הצהרים ראיתי מרחוק תורן של אניה, אך לא הגדתי מאומה ואנשי לא ראו אותי. יראתי, אולי הולכת האניה בדרך לארץ מולדתי, ואנכי לא חשבתי לשוב בעמדי בפתח המזרח. שטתי מול יֵאוה. גם זה שם מכובד כבנקוק. ימים רבים נסעתי.

אין מן הצורך לספר לכם מה זאת אומרת לשוט בסירה על פני מרחב ים. זוכר אני לילות וימים ללא רוח כל שהיא, ואז חתרנו וחתרנו, והסירה כמכושפה נראתה עומדת דומם בתוך החוג של אופק הים. זוכר אני את החום, את מבול הגשם הסוחף, שהכריחני לעבודת הדליה המיואשת (ועם זה מלא את חביתנו מים). ואת שש עשרה השעות האחרונות אני זוכר. את הלשון הדבוקה לחך והמשוט התקוע מאחורי הסירה, כדי לעמוד בפני נחשולי הים. עד אז לא ידעתי, מה חרוץ אני. עודני זוכר את פניהם העייפים והנדכאים של שני אנשי, וזוכר אני את נעורי ואת הרגע שלא ישוב עוד — את הרגש כי אשא ואסבול הכל ואתגבר על הכל, על הים, על הארץ ועל כל בני אדם; זה הרגש הכוזב, המושך אותנו לששונים, לסכנות, לאהבה, לעמל לא אנוש — למות; זו ההכרה המעורבת חדוה של הכוח, של החיים הפורחים בקומץ העפר, של הלהבה בלב, הנעכרת משנה לשנה, המתעטפת.

המפיגה חומה ודועכת — דועכת מהר, מהר — עוד בטרם דועכים החיים עצמם.

וכך ראיתי את המזרח. הדרתי לתוך תעלומותיו, הצצתי לעמקי נשמתו, אך עד היום אני רואה אותו מתוך סירה קטנה, שלשלת הרים רמים, כחולים, במרחק עם אור הבוקר; כעין ערפל דק עם הצהרים, כנד ארגמן חרוץ עם שקיעת החמה, אני חש עוד את המשוט בידי, את נצנוץ הים בעיני, ואני רואה מפרץ רחב, חלק כזכוכית, נוצץ בחושך כעין הקרח. אור אדום דולק מרחוק בחשכת הארץ, והלילה נוח וחם. אנו נוסעים וזרועות פצועות אוחזות במשוטים, ופתאום קופץ רוח מתוך הלילה, רוח חרישי וחם ועמוס ריחות מוזרים של ציצים ושל עצי בושם — נשימתו הראשונה של המזרח מול פני. את זו לא אשכח לעולם. זה היה מראה מלא קסם כמתנת פיה, כהבטחה בלחש על תענוגים טמירים...

קול טפיחות משוטים על פני המים, שעלה כפלים לעומת השקט של החוף, עוררני. סירה אירופית הלכה ובאה. קראתי בשם המתים: „אהי!“ קול רפה ענה.

זה היה הקפטן. אנכי הקדמתי את סירת הדגל בשלש שעות ושמתתי לשמוע שוב את קולו הזקן, העיף והרועד: „האתה זה, מרלאו?“

הוא קרב במהירות וחזק את הסירה. הוא ישב בירכתי הסירה מדוכדך, רטוב כולו מטל, ידיו שלובות בחיקו. אנשיו ישנו, „ימים רעים עברו עלי“ — לחש לי — „הקצין עומד מאחורינו, לא רחוק ממנו“. שיחתנו היתה בלחישה, כאילו יראנו לעורר את הארץ. יריות תותחים, רעמים ורעידות־אדמה לא היו יכולים בשעה זו לעורר את האנשים מתרדמתם. בשעת שיחתנו התבוננתי וראיתי מרחוק אור בהיר נודד דרך הלילה, „הנה אני־הקיסור עוברת על פני המפרץ“ — אמרתי. אבל היא לא עברה, כי אם באה, גם קרבה ועגנה. „רוצה הייתי — קרא הקפטן הזקן — כי תחזקו את הים, אניה אנגלית, אולי תקח אותנו עמה להביאנו למקום שהוא“. הוא האיצ בי, ולכן נגשתי אל אחד מאנשי הנרדמים ובצביר טות ובדחיפות עלה בידי להקימו. נתתי בידו משוט אחד ואת השני לקחתי בידי, ושמתי פני לעבר האורות של האניה. משם עלו קולות, המולה, קשקוש מתכת, פסיעות על גבי הספון. פתחי־התותחים האירו כעינים פקוחות לרווחה. צללים החליקו אנה ואנה, וממעל על הגשר נראה כדמות צל אדם עומד. הוא הקשיב לטפיחות משוטי.

ובטרם פתחתי פי, דבר אלי המזרח, אך בקול מערבי. נחל פרא של מלים זרם לתוך הדממה הפלאית והקשה כגורל; והמלים זרות, מעורבות במלים ובטויים אנגליים, ואלה הפתיעו אותי יותר. שמעתי חרפות וגדופים. השקט החגיגי של המפרץ גז תחת היריות של הקללות. האיש פתח בכנוי „חזיר“ וסיים בכנויים שאין להעלותם על הכתב. הוא הרעים בשתי לשונות, ובלי כל הסוס בנעפו, עד אשר עורר בי מחשבה, כי אמנם חטאתי חטא גדול כנגד סדר העולם. את

לחברני היקר

מר נחום דב רבטר

להולדת הנכד הראשון

שפע ברכות

בית החבל הימי לישראל

התבוננו אלי באין הגה, באין הברה, באין תנועה. הם הציצו לתוך הסירה אל האנשים הישנים, שעלו אליהם בלילה מתוך הים. כל תנועה לא היתה. כפות התמרים היו נשואות דומם למרום. ענף לא זע לאורך החוף והגגות השחורים של האהלים החבויים ארבו מבעד לירק העפאים. בעד העלים הרחבים הנוצצים ותלויים דומם, כאילו הם עשויים מתכת קשה. זה היה המזרח, כאשר נגלה לעיני יודעי הים בכל הזמנים, עתיק ומלא סוד, נהדר וקודר, מלא סכנה ומושך את הלב, ואלה הם אנשיו.

בתנועה אחת קמתי. גל של תנועה עבר על ההמון. על הראשים, הניע את הגופות, חלף לאורך החוף כנשיבת רוח על פני שדה — והכל שב לדממתו. עוד אראה לפני: את העגול הרחב של החוף, את החול הנוצץ, את הדרגות אין מספר של הצבע הירוק, את תכלת הים, את המון הפנים המרוכזים, את שלל הצבעים המבהיקים, את המים, שבהם הכל משתקף, את האניה ואת שלש הסירות עם האנשים העיפים, הישנים בלי תנועה, בלי שים עין אל הארץ, אל אנשיה ואל שמשה המזהיר. הם ישנים זה בכה וזה בכה, ומראיהם כמתים. הקפטן הזקן נשען על ירכתי סירתו, ראשו מורד על תוהו, ומראהו כאדם אשר לא ייקץ עוד. במרחק מה ממנו שכב הקצין, פניו מול השמים וזקנו הארוך והלבן פרוש על תוהו. המזרח השקיף עליהם באין הגה.

מאז ועד היום ידעתי את המזרח בכל קסמו. ראיתי את החופים המלאים תעלומה; את המים הדוממים, את ארצות העמים השחורים. ועם כל אלה כלול בזכרוני המזרח כאותו המראה תראשון בימי נעורי. בנפשי גנוז הוא כולו באותו הרגע, אשר נפקחו עיני הצעירות אליו. באתי אליו אחרי האבק עם הים — ואני עול-ימים — וראיתי בהביטו אל פני. וזה כל מה שנשאר לי: רגע אחד, רגע של כוח, של נעורים... קרן שמש על חוף נכר, שעה קלה לזכרון, לאנחה — ותם! — לילה — שלום!...

הה, הימים הטובים שעברו, הימים הטובים שעברו — נעורים וים, הים וכל קסמיו! זה הים הטוב, הכביר, המלות, המר, אשר ילחש לאדם, ישאג בפניו ויטול נשמתו!

לקוראי „ים“

חוברת זו מסיימת את שנת קיומו החמישית של ירחון „ים“. כל אלה ששמרו על 12 החוברות, אי (ב"ג) — י"ב (ס"ד), יכולים למסרן לנו לכריכה. יצורף להן תוכן ענינים מלא.

את החוברות יש להמציא בצירוף 400 פרוטה, לכסוי דמי הכריכה, עד לסוף חודש כסלו, לפי הכתובת: מנהלת „ים“, תל-אביב, ת.ד. 1917.

המערכת

פני האיש לא יכולתי לראות, ואולם התחלתי מפחד, לבל יתפרץ אלי. פתאום פסק, ואנכי שמעתי אותו נושם ונוחר כחזיר ים. קראתי:

— מה האניה הזאת, בבקשה?

— מה? מה זאת? ואתה מי?

— מלחים אנגליים, שספינתם נטרפה, נשרפה על פני הים. הלילה הגענו הנה. אני הקצין השני. הקפטן נמצא בסירה הארוכה ורוצה לדעת, אם תקח אותנו עמך למקום שהוא.

— הה, רבון העולמים! מי פלל!... זו היא האניה „שמימית“ מסינגפור בדרכה הביתה. מחר בבוקר אדבר על הכל עם הקפטן שלכם. וג' כן. השמעת את אשר דברתי קודם?

— סבורני, שכל המפרץ שמע את דבריך.

— אנכי חשבתי, שזו היא סירה מן היבשה. ואתה ראה נא: השומר הנבל והעצל הלך שם לישון. ימח שמו! הנר כבה ועוד רגע הייתי נמעד בקצה החוף. זו הפעם השלישית, שהוא עושה לי כזאת. ואני שואל אותך, כלום אפשר לשאת ולסבול? הרי זה עלול להעביר אדם על דעתו. אנכי אטיל עונש על הנער. גרש אגרשהו! אתה תהיה עדי, כי הנר כבה. כאן צריך להיות נר, נר אדום!...

— ובכן, יש לי איפוא להודיע את הקפטן, כי תקבל אותנו — שסעתי את דבריו.

— כן, קבל אקבל. ליל מנוחה! — קרא.

חתרתי לשוב. הגעתי אל החוף וסוף סוף יכולתי לנום. עמדתי לנוכח הדממה של המזרח. שמעתי משהו מלשוננו. אך כאשר חזרתי ופקחתי את עיני, היתה הדממה שלמה, כאילו לא נפסקה מעולם. שכבתי בתוך ים של אורה, ומימי לא נראו לי השמים כה רחוקים, כה גבוהים. פקחתי עיני ושכבתי בלי תנועה.

ואחרי כן ראיתי את פני המזרח והם הביטו אלי. כל החוף לארכו היה מלא אנשים. ראיתי פנים שחורים, חומים, כתומים, עינים שתורות, המון מזרחי רב-גוונים. וכל האנשים האלה

בתמוז תש"ה הוצאנו לאור את החוברת הראשונה של ירחוננו "ים" ומאז ועד עתה הופיעו, ללא הפסקה, 64 חוברות, שהן חמשה שנתונים.

הופעת הירחון במשך חמש שנים תמימות ראויה לציון מיוחד. כי עצם הוצאתו לאור של עתון מקצועי, שאחד הוא הנושא שלו, כרוך בקשיים מסויימים — באוסף החומר ועריכתו וברכישת קהל הקוראים שימצאו בו ענין. הוא הדבר ב"ים".

עמדה לו לירחוננו עובדת צמידותו לתנועת החבל הימי לישראל ולמפעלי החי"ל, שכל הקשיים האלה לא היו לו למפגע. אדרבא. מאחר שהיה הוא שופר וכלי מבטא לתנועת החי"ל. ניתנה לו — עם התקדמותנו בימאות — האפשרות לרכז ולפרסם חומר רב ומגוון ממפעלי הים בישראל. בדפי "ים" ימצא הקורא עקבות וציוני-דרך להתפתחותו של המפעל הימי שלנו בשנים האחרונות. בדפי "ים" וכמעט רק בהם, כי אין לך כיום מקור אחר מבלעדיו, שאפשר יהיה לשאוב מתוכו ידיעות בנושא זה.

דבר זה כשלעצמו יצויין כהישג רציני. נוסף לזה, ש"ים" איננו במה אינפורמטיבית בלבד. "ים" נטל על עצמו גם לכוון ולהדריך ולעורר למפעלים נוספים. מכאן שתפקיד נכבד לו בקידום המפעל, ע"י החדרת רעיון כבוש הים בחוגים נרחבים ככל האפשר וע"י גיבושה והאדרתה של תנועת שוחרי הימאות הישראלית. זה יעודו וזה תפקידו גם בבאות.

מה הם הקשיים, שאנו נתקלים בהם בהוצאת ירחוננו. נעמוד רק על אחדים מהם. לא נגזים אם נגיד, שלפרקים — ובשנתיים הראשונות לקיום הירחון במיוחד — היינו בבחינת יוצרים יש מאין. עתון כגון זה שלנו מוגבל מטבע הדברים, בחוג ענינים צר. ואף אם תחמו רחב ופרקים רבים לו ושלוחות שונות, אין הוא יכול סוף סוף להיות לפה אלא לאותם הענינים שלמע"ם ניצר.

מה יכולנו אנו לפרסם בנושאים אלה בשנת תש"ה? היינו אז לאחר מלחמת העולם, ששיתקה אף את עבודתנו בנמלים. והספנות העברית היתה עדיין בחיתוליה. רק על תכניותיה אפשר היה לדון. אך לא על הישגיה ורכושה. וגם בדיג היינו רק כמתחילים, אף כי היו לנו כבר כפרי דייגים אחדים לאורך חופי הארץ. לא נותר לנו אז משום כך אלא — להקדיש דברים לחזון העתיד או לצלול בים העבר, הרחוק והקרוב, ולדלות מתוכו פרקי היסטוריה. הוטל עלינו: להתוות קו, לבסס מחשבה, לעודד התחלות. עשינו זאת כמיטב יכולתנו. רק בשתיים — שלוש השנים האחרונות חל שנוי בפרשה זו. משנוספו לנו נכסים בימאות ניתן לנו ללוות את המפעל

לים שהוקמו ואת נושאייהם באינפורמציה ובדברי הערכה, להצביע על חסר ולהעלות בעיות אקטואליות לדיון.

אמנם כן. מדור זה בירחוננו לקוי גם כיום בחסר. גם עתה אין ב"ים" תגובה אקטואלית, חיה ותכופה — של מומ"חים — למתהווה בתוכנו. חסרה בקורת כנה, תוך ציון דרכים לתיקונים ולשפורים. זאת יש להשלים.

אך לא בריכוז החומר בלבד נתקלנו בקשיים. לא היו גם הכותבים. באין מעשים לא היו העושים, שרק מהם יכולנו לקבל אינפורמציה והסברים על בעיות הימאות. ואלה המעטים שחרשו בשעתו בשדות-ים זרים — אלה רבייה-חוב-לים והמלחים המעטים שהיו אתנו — רק מתי מעט מהם היו מסוגלים ונכונים להעלות על הניר משהו מנסיונם, מתכנייתיהם. ממחשבותיהם. וגם אלה המעטים לא החשיבו ביותר את הכתיבה, כי נשאו את עיניהם ואת לבם אל המעשה. והן רק מי שקרוב לענין יכול לכתוב עליו — אגב: זוהי בעיה, שעד היום הזה טרם מצאנו לה פתרון משביע רצון.

פרק לעצמו קובע המדור לספרות יפה ולמדע. למן החוברת הראשונה ועד עתה פרסמנו ב"ים", מדי חודש בחדש, דברי ספרות בפרוזה ובשיר, אך — לצערנו — רק מעט מזה הוא מקור. הרוב — תרגום.

סופרי ישראל לא הקדישו מעטם לנושא הים. גם אלה שתמצא בכתביהם דברי שיר או פרוזה מעטים לנושא זה (ושירים יותר מפרוזה), ייחדו לים גוון מיוחד. הים המפרסם: הנמל, האניה, ספינת-הדיג וכ"ו — לא תפס בהם מקום כלל. היה הים בטוי לחוויות ולהתרשמויות של אי-אלה משוררים. שתארו אותו בתמורותיו ובתהפוכותיו — עם הנץ החמה או שקיעתה, בשקטו ובזעפו, אך לא יותר מזה. תמצא אמנם ביצירותיהם גם מפרשת ההעפלה והעליה, אך באלה — לא הים הוא העיקר, כי אם האדם המפליג במרחביו, היהודי החותר למולדת ונאבק בשארית כוחותיו כדי להגיע לחוף מבטחים.

ההווי המיוחד של הימאי, שהאניה היא ביתו; המציאות הספציפית של הדייג, היוצא לרגל עבודתו למרחבי הים לימים ולפעמים גם ליותר מזה; עבודתו של המלח והסווא, המנופאי והאמודאי וחבריהם למקצוע — כל אלה לא באו כמעט על בטויים. היש להאשים בכך את סופרינו? לא לזה נתכוונו. באנו רק לקבוע עובדה. יתכן, שטרם הגיעה השעה לצור צורה ספרותית למפעלנו הימי. יתכן, שטרם נתגבש הווי זה במדה מספקת, שסופרינו ימצאו בו חומר ליצירותיהם. ואולי לא עשינו עד כה את הדרוש כדי לקרב את הסופרים לתחום חדש זה של חיינו?

מה עשינו אנחנו במצב דברים זה? נסינו והתחלנו בטפוח

פק. "ים" חייב לטפח גם את היצירה המדעית הימית העברית ולעודד נסיונות רציניים בתחום זה.

מקץ חמש שנים ל"ים" אני מסיים את עבודתי בו. בחורי לעבודה בשדה החנוך לא אוכל עוד להיות אחראי לו ולש" קוד על הוצאתו.

ובהזדמנות זו רוצה אני להפרד מחברי וידידי הרבים, שסייעו בידי בהוצאתו לאור ולהודות להם על עזרתם. כן אודה לקהל קוראי "ים", שעקבו בהתענינות אחר המתפרסם ב"ים" ועודדוני בעבודתי.

היה לי "ים" ילד שעשועים. נמשכתי אחר הראשונות שבעבודה זו ונטלתי עלי מרצון עול זה. שלא מעט היה בו מסלילת דרך ויצירת בראשית. בטוחני, כי אלה שיקבלו על עצמם את האחריות להופעתו בשנים הבאות יוסיפו לשקוד על שיפורו ואף יצליחו.

יצירה ימית מקורית ופרסמנו משהו "משלנו" (דן בן-אמוץ, א. מגד, דב ציר, צבי אורחוף ואח'), אך בעיקר שאבנו יצירות מספוריהם של זרים (קונראד ודז'ק לונדון, תומלינסון וקיפלינג ומיספילד, קופרין וסובוליב ונוביקוב פריבוי, ד'אנוציו וגנאי דה מופאסאן ורבים רבים אחרים). לא היתה אף חוברת אחת, שלא נתפרסמו בה דברי שיר וספור. חומר זה משמש וישמש ללא ספק מכשיר רבי-ערך להגברת התחושה הימית בקרב אזרחי מדינתנו, ושל הצעירים שבי תוכנו במיוחד. כי לעתים עלול ספור טוב להשפיע בכיוון זה הרבה יותר מרשימה אינפורמטיבית או מאמר גדוש טבלאות סטטיסטיות ודברי הסבר מחכימים.

וכל מה שנאמר לעיל ביחס לפרקי ספרות יפה ניתן להיאמר גם ביחס למדור המדע. גם כאן ינקנו בעיקר ממקורות זרים. פרסמנו גם דברי מחקר מקוריים — והיה "ים" במה רא-שונה ויחידה כמעט לפרסומם — אך במעט הזה אין להסת-

זו ט א ו ת

כחיפושים אחר דגים טרום-היסטוריים...

אנית המחקר הבריטית, "וויליאם סקורסבי" יצאה לסיור ארוך במימי הקוטב הדרומי, מטעם האדמיראליות והמכון לחקר האוקיינוסים.

האניה תעקוב אחר הלווייתנים שבסביבת אוסטרליה, כדי להתחקות על דרכי נדידתם. היא תצוד גם, במלכודת מיוחדת, דגים נדירים, שעד לפני זמן מה סבורים היו שנעלמו והושמדו עוד לפני 50 מיליון שנה ושבעשנת 1938 נצוד אחד מהם בקרבת חופי אפריקה הדרומית.

אניה אוטומית

אחת מחברות החשמל הגדולות באמריקה מעסיקה מאות עובדים במעבדה בהכנת תכנית לבנין "אניה אוטומית", שלא תהיה זקוקה להצטיידות בדלק, עבודת התכנון החלה לפני שנים מספר.

מרתקן השמלי למשיבת הדגים אל המבמורת

הפיסיקאי הנודע ד"ר קונראד קייצר הגיע לתגלית מענינת, אגב נסיונותיו המדעיים. הוא נוכח לדעת, שאם משקיעים במים זוג אלאקטרוידים ומעבירים בהם זרם השמלי נמשכים הדגים שבסביבה אל האלקטור בעל הזרם החיובי. כשמגבירים את הזרם החשמלי מתחילים הדגים לנענע בזנבותיהם ועקב תנועה זו מתקרבים הם אל האלקטור החיובי. על יסוד תצפיותיו הגיע הפיסיקאי לאי למסקנה המעשית, כי בעזרת מיתקנים חשמליים מסוג זה אפשר להשפיע על תנועותיהם של נחילי דגים ולכוונם אל מקורות הדייגים.

קרייצר ערך כמה נסיונות נוכח לדעת, כי לשם חיזוק ההשפעה יש להגביר את הזרם החשמלי במהירות ואחר כך להחלישו מעט מעט, בדומה לפעולת הדופק. כל מחזור-זרם כזה נמשך לא יותר ממחצית האלפית של השניה. על דגי-הרקק המניעים זנבותיהם במהירות רבה יותר, יש לפעול בזרם בעל קצב מהיר יותר ואילו לגבי דגים גדולים יש להשתמש ב"דופק" חשמלי אטי יותר. בניסוי נותנו אלה הצליח החוקר להטות את הדגים בכל כיוון הרצוי לו. בהשפעת הזרם החשמלי שטים הדגים כהמומים או כאחוזי-היפנוזה.

לחקר האוקיינוסים

"טנק צולל", המונע בכוח החשמל, ישמש בעתיד הקרוב לחקר קרקע האוקיינוסים. באמצעות מכשירים מיוחדים, שצורת זרועות להם, תבוצענה עבודות שונות במעמקים: שליית חפצים ששקעו, קידוחים, קשרים ועוד. "הזרועות" יונעו בכוח הידראוולי.

פיצד להפחית את תנודות האניה בים?

בצי ארה"ב החלו בנסוי שיטה חדשה להבטחת שווי המשקל לאניה ולהפחתת תנודתה בים, בשיעור של 80% בערך. מיתקן, המורכב משני מיכלים, המלאים מים בחלקם, ישמש למטרה זו. המיכלים יקבעו משני צדי האניה, כשהם מחוברים לזה ע"י צנורות. מכשיר השמלי מיוחד יקבע את התנודות ובהתאם לכך יזורמו המים למיכל האחד או השני. דבר זה יבטיח את שווי משקלה של האניה גם בים סוער. מקיים לנצל המצאה זו באופן היעיל האפשרי גם באניות-מלחמה וגם באניות-סוחר.

משקלו של מיתקן המיכלים לא יעלה על 1% ממשקל כל האניה, שלא כבשיטות המיצבות "הכבדות" שהוצעו עד כה. סבורים, שאפשר יהיה, במרוצת הזמן, לבנות את המיכלים כחלק מהאניה; לפי שעה מורכבים הם אל האניה מבחוץ.

לפני 150 שנה נבנתה הצוללת של פולטון

בארה"ב הזכירו לא מכבר את הנסיונות שנעשו לפני 150 שנה ע"י המהנדס האמריקאי רוברט פולטון (1765 — 1815) להשיט צוללת בנהר סאנה בפאריס וליד חופי נורמאנדיה. פולטון היה מחלוצי ספינת-הקיסור, אך הוא היה מהנדס ואיש יזמה יותר מאשר ממציא מקורי. עוד זמן רב לפניו ניסו ממצאים שונים לבנות צוללת וספינות הקיסור של ג'ון פיטש וויליאם סימינגטון שטו באפריקה ובאנגליה לפני הופעת ספינתו של פולטון. קלארמונט על הנהר הודסון. פולטון ידע, כי הצייר והממציא האיטלקי הגאון ליאונארדו דה-וינצ'י (1452 — 1519) הגה את הרעיון להשתמש בצוללת לצרכי מלחמה, אך הוא שיווה לצוללת את צורת המיבנה הכללית, שלפיה ניבנות הצוללות בימינו. הוא שתיאר ראשונה את האפשרויות הנוראות הצפונות בכלי-משחתית אלה. הוא הציע להשתמש ב"טורפידות" בהתכוונו למקשים ימיים.

הרהבת נמל חיפה בשלבי ביצוע

על-פי הזמנת משרד התחבורה הגיעו ארצה מהנדסים אמריקנים שהציעו את תכניתם להרהבת נמל חיפה. כפי שנודע מוכנסים עתה איראלה שינויים בתכנית האורגינלית וכתוצאה משינויים אלה נוסף לנמל שטח של כ־20 דונאם.

בינתיים עוסקת קבוצה מוהיקי הפועלים בנמל בעריכת קידר חים בתוך חמים, לשם בדיקת הקרקע בתחתית הים, ואמודאים מסייעים להם בעבודתם. הדוגמאות המוצאות מהים נשלחות לבדיקה בסכניון והלק מהן לארצות-הברית, כדי לקבוע את סוג השטח ואת הדרך בה יש ללכת בבניית הרציף.

על הרציף החדש שייבנה יהיה מקום ל"אולמנוסעים" נוסח ומחסנים לפריקת סחורה. לאחר שהעולים והנוסעים יעברו את בקורת המכס וימלאו את כל הפורמאליות הדרושות בתוך "אולמנוסעים", יגיעו משם, על-פני גשר שישתרע מעל לנמל, ישר לרח' המלכים בעיר התחתית, הרחוב המקביל לנמל.

משמרת עבודה אחת בוטלה בנמל חיפה

במקום 3 משמרות-עבודה הונהגו מסוף חודש יולי ש.ג. שתי משמרות. בהתאם לכך שוגו גם שעות העבודה בחברות "עומסית-סואר" ו"שחף". לפי הודעת ההנהלה, בא השינוי משום שהעבודה בלילה אינה פרודוקטיבית.

פועלי הנמל קבלו את הסידור החדש בהתנגדות, מחשש של פסודי פועלים והרעת תנאי העבודה.

אניה שניה הגיעה לחופה של אילת

אניה שניה הגיעה בסוף חודש יולי לחוף אילת, בדרכה מעדן. זאת ספינת הסיולים "פאלו", שהגיעה לאילת 5 שבועות לאחר שעגנה בה "אופיר" (לוציה). האניה היתה בדרך כשבועיים ימים.

חתונה ראשונה באילת

חתונה ראשונה מאז כיבוש אילת נערכה במקום. הנשואין נערכו בין חייל והיילת המשרתים באילת — איש מח"ל מקנדה ו"צברה" ישראלית מחיפה.

נוכחו כל תושבי אילת והאורחים שהיו במקום. את החופה והקידושין ערך הרב הצבאי רב סרן ד. כהנא.

ניו-יורק — תל-אביב ב-13 יום

אנית המשא "סטיל דיסיינר", שפרקה זה מקרוב את מטענה בנמל תל-אביב, עשתה דרכה מניו-יורק לתל-אביב ב-13 יום. אניה זו היא אחת מ-24 האניות של חברת "איסטמיאן ליין", המסיעות בקו אמריקה האוקיינוס ההודי, דרך סואץ. האניות הן מסוג "ליברטי", מצויידות בכל השיכלולים החדשים, ובכלל זה — במגדן גנון אוזקה אוטומטי למקרה דליקה, המופעל על ידי העשן והמראה היכן פרצה האש.

במסיבה לאנשי כלכלה שנערכה על סיפון האניה בבקורה בתל-אביב, ציין מר ה. גרץ, מנהל חברת מ. דיזנגוף ושות' לשבח את עזרתה של חברת "איסטמיאן", לפתוח הספנות הישראלית. חברה זו — אמר הנואם — מכרה לנו את שתי האניות "מאיר דיזנגוף" ו"הנריטה סולד" באשראי של 95 אחוז, והיא מוסיפה להדריך את חברת מ. דיזנגוף ושות' בתפקידיה כבעלת אניות, שכן עד כה היה לה נסיון רק כסוכנות אניות.

מר גרץ גילה, כי אחת מאניות החברה — "מונטגומרי סיטי" — היתה הראשונה שפרצה את ההסגר המצרי בסואץ לאניות שעגנו בישראל. אניה זו נודעת כיום בשם "הנריטה סולד".

חברת "איסטמיאן" היא חברת-בת של "ויניטד סטייט סטיל". אחת החברות הגדולות בארה"ב לייצור פלדה.

שיפור תנאי העבודה של הימאים בחברת "שהם"

הווה על תנאי עבודה נחתם בין אגודת הימאים ובין חברת "שהם". תקפו עד 1 בינואר 1952. מחוגי האגודה מודיעים, כי הפעם עמדו במיוחד על שיפור התנאים הסוציאליים של העובדים וכי החברה גילתה הבנה מלאה בענין זה.

לפי ההסכם יעבדו הימאים 50 שעות בשבוע, במקום 52 שעות עד עתה. נקבעה דרגת וותק לקצינים והוסכם על הסדר בהעלאה בדרגה במחלקת המשק. במיוחד מעריכים העובדים את ההישג בדבר מתן פיצויים במקרי פטורין לקצינים קבועים בחברה, דבר שלא הושג עד כה בענף הספנות בכלל.

ההסכם מכיל סעיף על הקמת ועדת יעילות פריטטית, בהתאם להחלטת כנס הימאים האחרון.

ספרייה לעובדי האניה "הנריטה סולד"

במסגרת שירותיו לימאים מוסיף החבל הימי לישראל להמציא ספריות לעובדי האניות הישראליות. לפני זמן קצר מסר החי"ל ספרייה לאניה "מ. דיזנגוף" של חברת דיזנגוף ושות', ועתה במסרה ספרייה נוספת לעובדי האניה "הנריטה סולד" של אותה החברה.

אספות הסברה באניות

אחר כינוס הימאים קוימו אספות הסברה לצוותות באניות, בהשגת תפוחים חברים מועד האגודה. באספות נמסר דו"ח מהכינוס והוקרא והוסברו ההחלטות שנתקבלו בו.

עד כה התקיימו אספות הסברה באניות: "חיפה", "נגבה", "הדר", "דרומית", "נחשוך", "אתרוג" ו"הנריטה סולד".

המועדון האנגלו-ישראלי במרסיסייד מזמין את הימאים הישראלים

במשרדי הימאים בחיפה נתקבל מכתב ממוכר המועדון האנגלו-ישראלי במרסיסייד, בו נאמר בין השאר:

"זמן לזמן מגיעות אניות של צי הסוחר הישראלי לנמל ליבר-פול. הנני מבין, כי אנשי הצוותות רצו לפעמים להתקשר עם יהודים כאן, אך לא ידעו כיצד לעשות זאת.

אודה לכם, אם תפרסמו בין כל הימאים הישראלים, שמחכה להם קבלת פנים לבית במועדון שלנו בכל עת שיוזמנו לאיזור זה וכי, ללא התחשבות בדרגתם, נשמח לנהוג בהם כבחברי המועדון ללא תשלום, משך כל ימי שהותם כאן. הזמנה זו כוללת גם כל ימאי ישראלי המשרת באניה לא-ישראלית".

הפעולה התרבותית בין עובדי "נגבה"

ועדת התרבות באניה "נגבה" החלה בפעולה שיטתית בין העובדים. בין השאר מקיימת היא מסיבות ליל-שבת, שגם רבים מהנוסעים נוכחים בהן.

הועדה מתכוונת לארגן גם הרצאות, שעורי ערב לעברית, ערבי שירה בציבור, תכניות מוסיקליות, שעשועים וכו'.

הדיג ויבוא הדיגים במחצית שנת תש"י

שלל הדיג המקומי באגמים, בימים ובמדגה (בריכות) במחצית הראשונה של שנת תש"י הגיע ל-2,350 טונות, לעומת 1,093 טונות באותה תקופה אשתקד.

1606 רשיונות לדייגים הוצאו מהתחלת שנת תש"י. כן הוצאו 43 רשיונות לדיג בסירות בים כנרת, וביניהן — 5 סירות-מנוע.

9,547 טונות דיגים הובאו ארצה במחצית הראשונה של שנת תש"י, לעומת 11,628 טונות באותה תקופה אשתקד.

סירות מנוע נוספות בכנרת

הכרת השיט בים כנרת רכשה שתי סירות-מנוע נוספות ל-50 נוסעים, אחת מהן — סירת-מרוק מהירה, הסירות „סוסיתא“ ו„גמלא“ שייכות אף הן לחברה זו.

מסינה ראשונה לדיג במים רחוקים

בצרפת נרכשה מסינה, שתשמש לדיג הרחק מהופי הארץ, שם המסינה „שולמית“ ונפחה כ-400 טון. בעלי המסינה הם „עזרה“, חברה ישראלית לדיג במים עמוקים בע"מ. עומדים לרכוש עוד שתי מסינות מאותו סוג, שיצדדו יחד עם „שולמית“ בשדות-הדיג הבינלאומיים בים הצפוני ובאוקיינוס האטלנטי. המסינות יפרקו את שללן במל אוטסאנדה בבלגיה, שיש מש להן בסיס בעונת המליחים הקרובה. הדגים ירוכזו ויעובדו באוטסאנדה ומשם יועברו לישראל.

למעלה מ-100 טון דגים מבריכות הגליל

שטח בריכות הדגים בגליל הוא הראשון בגדלו בארץ. משערים כי בעונה זו ישלחו משם לשווקי הארץ למעלה ממאה טון דגים. משקי הגליל משתדלים לפתח את מקצוע גידול הדגים והם מביאים גילה שיטת הדשות המקילות את דרכי היצור. חבר כפר-סולך גילה שיטה חדישה ומועילה במלאכתו, בהמציאו מעלית מיוחדת, שיש בה משום הסכון בידים עובדות ובזמן. עד כה היו נוהגים לשתות את הדגים במכמרות ולהעלותם בשרשרות אל תוך מיכל המים שעל המכונות; כיום נעשית העבודה ב„מעלית“ מיוחדת, שרגליה במי הבריכה וראשה — במי המיכל שעל המכונות. למעלית מחובר סליפח המופעל במנוף יד. הדגים מוכנסים לסל בתוך הבריכה, מועלים במעלית ונשפכים בקלות יתרה ישר לתוך המיכל שעל המכונות. עבודה שנעשתה קודם על ידי 16 איש נעשית עתה על ידי 6-8 אנשים, בקלות וביעילות. אנשי כפר סולך החלו בייצור מעליות מסוג זה בשביל כל בריכות הדיג בארץ, לפי הזמנת הממשלה שמצאה את האמצעה מועילה פאר.

גידול דגים בנגב

ברוחמה שבנגב הצפוני החלו לגדל קרפיונים. הנסיונות הראשונים הוכתרו בהצלחה. לפני כשלוש שנים נבנה סכר לאגירת מי הגשמים באחד הוואדיקות. האגם שנוצר משתרע על שטח של 10 דונם בערך. כ-3000 דגיגים הוכנסו לתוכו. למרות העדר מים חיים הצליח הגידול.

אימוני-הקיץ של ביה"ס הימי

במסגרת אימוני-הקיץ הפליגו 31 מתלמידי כחה ג' של ביה"ס הימי בחיפה לאמריקה, ו-30 — מכתה ב' למסע של שבועיים בים התיכון. כל קבוצה לוותה ע"י מדריך מטעם ביה"ס. בשנת הלימודים תשי"א ילמדו בביה"ס, ב-2 הכתות, 120 תלמידים. 90 מהם ימצאו בפנימייה.

בסיסי החי-ל בתפוצות

אוסטרליה

באיחור מה נתקבלו פרטים על „יום היס“ באוסטרליה, אשר נחוג השנה, זו הפעם הראשונה, בארץ זו. לרגל המאורע סודר נשף חגיגי, שעבר בהצלחה רבה.

אפריקה הדרומית

— סניף החי"ל באפריקה הדרומית מפתח פעולה נרחבת לרכישת טיפונדיות בשביל תלמידי בית-הספר הימי בחיפה. — ארגון הנשים הציוניות ביוהנסבורג מתענין במיוחד בבתי-הימאים בארץ.

— יצאה לאור חוברת יולי של ה"ים", רבעונו של החי"ל בדרום אפריקה. החוברת מכילה, בין השאר, אינפורמציה מקיפה על הספנות הישראלית ועל מסעלי החי"ל וכן מדברי דוד בן-גוריון על אילת, ד"ר פון בונדה מפרסם בה מאמר על מחקר הדיג ורב החובל ה. ר. קופר — על המבנה והפעולות של חברת האניות.

משלחת החי-ל אצל י. צור

משלחת החי"ל, בהרכב ה"ה מ. בדולח וד"ר צ. ברנדר בקרה אצל מר י. צור, ציר ישראל בארגנטינה, ושוחחה אתו בעניני החבל הימי לישראל.

מר צור גילה ענין רב בפעולות החי"ל והבטיח את עזרתו לעידוד הפעולה הימית העברית בארצות אמריקה הדרומית.

להגברת הפעולה בצרפת ובאנגליה

מר מ. פומרוק, חבר נשיאות החי"ל, חזר מבקורו בצרפת ובאנגליה.

בפאריז נפגש מר פומרוק עם חברי הוועד הארצי של החי"ל ובלונדון נודמן לשיחה עם יו"ר הפדרציה הציונית באנגליה ובניו-זילנד, ה' יעקב הלוי. מר הלוי הבטיח את עזרתו ועזרת אנשי הפדרציה לחדוש פעולות החי"ל במקום ולהרחבתן.

טו-ד ז. ארגמן יצא למוסקבה

ב-28.8 ש.ז. התקיימה בבית יורדיהיים בחיפה מסיבה על כוס תה לכבוד עו"ד ז. ארגמן לרגל צאתו למוסקבה כיועץ בצירות הישראלית.

דברי פרידה נאמרו ע"י ה"ה א. חושי ומ. פומרוק. מר ז. ארגמן ענה למברכים.

בחינות לסמיכות של מלח מושלם

ניתנת בזאת הודעה למעוניינים על פרטי הבחינות לסמיכות של מלח מושלם.

חומר הבחינות הוא:

הכרת האניה והפקודות.

מצפן (במעלות ונקודות).

קליעה (חבלים וחבלי פלדה) וקשרים מקובלים.

מד-מהירות ומד-עומק והטפול בהם.

גלגלות.

ציוד להרמת מטענים, מנועי מנופים, הפעלת המנופים.

דגלים וסימנים דחופים בעלי אות אחת.

בקשות לקבלת סמיכות יש להגיש ללשכת הרישום לימאים.

עוגנים ומנגנונם.

מערכת ההגה.

מלאכת הצביעה, צבעים ומברשות.

סדרי האניה ומשמעת.

אותות הזמן באניות.

אורות השיט וידיעה אלמנטרית של תקנות למניעת התנגשויות בים.

המועמדים לסמיכות של מלח מושלם אינם יכולים להיות בגיל של פחות מ-18 שנה. עליהם להוכיח, שעבדו שנתיים בים על הסיפון וכן להגיש תעודות בחינה לסירות הצלה.

תכלה שנה וקללותיה

«חריש»

הכרה קואופרטיבית הקלאית בע"מ

מוציאה לפועל כל מיני עבודות עפר, צבוריות
והקלאיות, במחפרים, דחפורים וטרקטורים
עם מכונות גרר חדישות ביותר
וישור דרכים ושטחים
חפירת בריכות עפר,
תעלות נקוז והשקאה וכו'.

תל-אביב, רחוב אלנבי 125

טלפון 3122

בתי יציקה

„וולקו“ בע"מ

חיפה

ת.ד. 624

טל. 7104



נ. פלדמן ובנו בע"מ

תל-אביב

רחוב הגליל 9

טל. 2571

חיפה

רחוב המלכים 57

טל. 2522

מכונות ומכשירים לחקלאות

ההסתדרות הכללית של העובדים העברים בא"י

חברת המהנדס בע"מ - סניף חיפה

מהנדסים • אדריכלים • בוני ערים

ת.ד. 2140

טלפון 2505

רחוב בלפור 9, פנת רחוב ירושלים

הזרע

אגודה שתופית לגידול ולהפסקת זרעים בע"מ חיפה

זרעי ירקות מכל המינים

זרעי פרחים

זרעי פלחה ומספוא מבוררים

דרשו את הזרעים שלגנ רק

באריזה אוריגינלית חתומה

הספקה לבתי המסחר על ידי

המשביד המרכזי בע"מ

המשביד זרעים

ת.ד. 295

חיפה

לנשיא המדינה. לראש הממשלה ולשרי המדינה
לצבא ההגנה לישראל ולחיל הים הישראלי
לועד הפועל של ההסתדרות ומוסדותיו
ולכל צבור הפועלים
לכל לקוחותינו ולכל אלה הבאים אתנו בקשרים
לכל חברינו ועובדינו ולכל בית ישראל -

שנת שלום ועליה

וביסוס המדינה

„הארגז“ בע"מ

תל-אביב

תחל שנה וברכותיה

צוף תנובה



משקה מדבש
מפוסטר ומבושל

עמיר, חברה להספקה של התאחדות האנרים בישראל בע"מ

כל מיני הספקה חקלאית
מחלקה למספוא

מחלקה טכנית
מחלקה לזרעים וחימיקליים

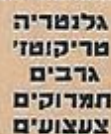
תל-אביב, רח' מרכז מסחרי 66, טל. 6008/9

בית מסחר תבואות, זרעים ומספוא

אפרים קרסניצקי

רחוב הנמל 51, חיפה, טל. 3562

שלמה וכסמן סיטונאי



תל-אביב, דרך יפו-תל-אביב 23
ת. ד. 1323 מלפון 2743

"קדר" תעשית כלי חרס בע"מ

מפרץ חיפה
מרכז התעשייה
ת. ד. 605
טלפון 7238

"שוק חקלאי" חברה לשווק ואספקה בע"מ

טלפון 2307 תל-אביב ת. ד. 2018

לכל החקלאים, הידיים והלקוחות הקשורים אחנו
מיטב ברכותינו לשנה החדשה

בברכת שנה טובה

אוצר לחקלאות בע"מ תל-אביב.

"החקלאית"

אגודה הדדית לאחליות המקנה בע"מ
תל-אביב. רח' הנביאים, פנת אחד העם

מטבחי פועלים בת"א

רח' ברנר, בית ברנר הסניף: רח' אלנבי 130
טל. 3448 טל. 4125

ברכת

מטבחי הפועלים בע"מ חיפה

רחוב החלוק, בנין ביתנו, טל. 4186
הסניף, רחוב המלכים 53, טל. 6127

כרמית בע"מ תעשייה כימית

חיפה
ת. ד. 282
טל. 7228

מפעלי זכויות ארצישראליים
«פניציה» בע"מ

ח י פ ה

חיבת דאר 168, טלפונים 7239, 7289, 7365

הנהלת העסקים:

פניציה בע"מ, דרך יפו תל-אביב 7, טל-6031

מבשרי «פניציה» בע"מ
ירושלים

חבת דאר 342, טלפון 4775

„ א ו ת „

דפוס קואופרטיבי בע"מ

ח י פ ה

גדול הדפוסים בצפון הארץ

הדר הכרמל, רחוב הרצל 61 — טלפון 2973

דפוס התעשייה

האוסדרוף את פל

מפרץ חיפה, מרכז התעשייה

כביש כפר אתא

מ ה נ ד ס
מלך קוגן ומשפחתו
ת-ל-אביב

מברכים את אחיהם
שלמה תימן ומשפחתו
את קרוביהם וידידיהם
בשנה טובה ומבורכת

להסתדרות העובדים ומוסדותיה

לחברי קופתנו ולכל צבור הפועלים

שנת בנין ויצירה ותעסוקה מלאה:

שנת פריחה כלכלית, שנת לכוד כוחות הבונים.

מאהלת

קופת מלוה וחסכון שתופית

של העובדים בע"מ, חיפה

קופת מלוה וחסכון שתופית

של העובדים בכפר סבא בע"מ

ת. ד. 12

טלפון 206

קופת מלוה וחסכון שתופית

של העובדים בפתח-תקוה בע"מ

ת. ד. 60

טלפון 237

פוטו סטודיה

שרלומה
את גרדה מאיר

רחוב המלכים 63, ת. ד. 609, טל. 2115, חיפה

פרטרמים ♦ רפורטג' ♦ אדריכליות
צלומי ילדים ופספורמים

שנת בני זועריה

"חמציץ"

חוצרת פירות א"י בע"מ

המשרד ובית החרושת: מפרץ חיפה

טלפון 7111 את 7151

ת.ד. 630

"פרדס"

אגודה קואופרטיבית של פרדסנים בע"מ

נוסדה בשנת תר"ס

ש. פרידמן ובניו

כרמל אוריגינל פתח-תקוה

יקביין וביח"ר למשקאות חריפים

מברכים את לקוחותיהם

ואת הישוב כולו

בברכת שנה טובה

פרי-נת

בית חרושת לשימורי ירקות, פירות, ריבות ומיצים
מיוצר בשיטה היגיינית ומודרנית ביותר

נתניה, ת.ד. 56

בני משה קורים

תל-אביב, רחוב וולפסון 52

טלפון 4401

"זיזו", מפעלים חימיים

ד"ר בורק את זומר

טלפון 7204 תל-אביב ו.ד. 1240

חמרי נקוי וכביסה
סודיום-היפוכלורית

מפעל

בית חרושת לדבק סר לתעשיית עץ

חיפה

בנין פלאפריק

טלפון 6141

ת.ד. 1649

אקספורט לכל ארצות העולם

"זמיר"

תעשיית אמתקים בע"מ

ביהחר: רח' פלורנטין 2-4, תל-אביב

מייצר: חלבה, מרציפן, נוגטים, פרלינים וז'לה



מברכת את הישובים החקלאיים-חבריה, עובדיה ולקוחותיה
את ציבור הפועלים ואת העם כולו בשנת קבוצ גלויות ובנין

תנובה

תשי"א

מ צ ה ז ו
חברה בע"מ

ביה"ר למיצות חיפה

ת. ד. 1314 = ט. 3943

מ ז

תחנת קמה

חיפה

ת. ד. 686

טלפון 2978

בית החרושת למצות הראשון בירושלים

י. שימונוביץ ובניו

בגבעת שאול

קיים זה כיוכל שנים
ויצאו לו מוניטין בכל הארץ

כשר לפסח אף למחדרין
בהשגחת כל רבני ירושלים

בית חרושת

"מצות ארצנו"

רחוב בר-כוכבא 32 פתח תקוה

מברכים את כל לקוחותיהם, ידידיהם,
עובדיהם ואת כל עם ישראל בשנה טובה
שנת בנין ויצירה במדינת ישראל המשגשגת

שנת פריקה

לארץ ולתושביה

מנוחה ונחלה

לעולים אליה

בלובנד

שנת ברכה ושלום

חברת דרום אפריקה

בנין למשכנתאות בע"מ

חיפה

רח' יפו 24, טלפון 3280

חברת אפריקה א"י ליבוא ויצוא בע"מ

ת.ד. 148

תל-אביב



שולחת את ברכותיה לשנה החדשה
לכל אלה שבאים אתה בקשרי מסחר,
לישוב בארץ, לחבריה שבאפריקה
ולאומה הישראלית בכל תפוצותיה

שנה טובה וביסוס המדינה הצעירה

בנק ארצישראלי לתעשייה בערבון מוגבל

תל-אביב, רחוב מונטפיורי 13

טלפונים 4311-12-13 ת.ד. 2297

חיפה, מרכז מסחרי חדש, בית בוביס
טלפון 2367

כל עסקי בנק של בעלי תעשייה, הלואות, נכיון
שטרות, אשראים דוקומנטריים בתנאים נוחים
מחלקה מיוחדת לענייני בטוח תעשייתי

מפערי, "שלבי" בע"מ יהלומי תעשייה

מכשירי תעשייה מיהלומים
בעיקר: חוטנים מיהלום ומפלדה
קשה מיוחדת למשיכת חוטי מתכת

טל. 145 נתניה ת.ד. 150

בברכת תשובה שלמה

כל עסקי בנק בתנאים נוחים בנק ארץ-ישראל למסחר בע"מ

תל-אביב, רח' לילינבלום 42

טלפון 2410 - ת.ד. 1992

קופת מלוח וחסכון

של פועלי אגודת ישראל
אגודה שתופית בע"מ

תל-אביב, רח' מונטפיורי 18, טלפון 3060

"מזל ברכה" בע"מ

ביח"ר לעבוד יהלומים

טל. 145 - נתניה



בברכת תשובה שלמה

אחים בץ

תעשייה ומסחר יהלומים

נתניה

טלפון 115

„המגפר“ בע"מ **בית חרושת למוצרי גומי**

המשרד הראשי ובית-החרושת:
מפרץ חיפה, ת.ד. חיפה 1335, טל. 7218.

סניפים:

תל-אביב, רחוב הגליל 9, מול תחנת
האוטובוסים המרכזית. —
חיפה, רחוב אלנבי 14, טלפון 2195

נעלי התעמלות — נעלי בית — נעלי רחוב —
צנורות גומי וצנורות פלסטיקה — סוליות ועקבים
מגומי — חלקי מכוניות — מוצרי אבניט —
סרטים נעים — ציוד טכני — חידוש צמיגים

נדבך בע"מ

(חיילים משוחררים)

בית חרושת למרצפות ומדרגות מוזאיקה
תל-אביב, דרך פתח-תקוה, ע"י בית התעשייה
ת.ד. 2260, טלפון 2505

הנרי צימרמן בע"מ

עצים, מלט, פחים, ברזל, צנורות וכו'

חיפה, ת.ד. 1297
טלפון 4492, 4491

תל-אביב, ת.ד. 1980
טלפון 2718

„תרזיה“

בית חרושת לנגרות בע"מ



ראשון-לציון

— טלפון 219 —

למדינת ישראל וממשלתה,
לעם ישראל בתפוצותיו,
למוסדות ההסתדרות,
לעיריות, למועצות המקומיות,
למרכז הקואופרציה,
לחברינו, עובדינו,
לצבור הנוסעים,
ולכל הבאים אתנו בקשרי-מסחר

שנה טובה ומבורכת

„דרום יהודה“ **אג' נהגים קואופר' בע"מ**

„שחר“

אגודה שתופית לתחבורה בע"מ

ח פ ה

המקשר

אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ טלפון 3956

שלוחה ברכתנו
לראש הממשלה, לשרי המדינה, לצבא ההגנה לישראל,
לעובדים ולכל בני ביתם,
לצבור הנוסעים בארץ,
שנה טובה — שנת שלום, עליה ופדות

שנה טובה ללקוחותינו

„זריז“

חברת הובלה

חיפה, בלפור 3, טל. 2084

ל ב ס ו ס ה מ ד י נ ה

ההסתדרות הכללית של העובדים העברים בא"י

"הגליל העליון"

קואופרטיב להובלת משאות בע"מ



ראשיפנה: טלפון 27

חיפה: רח' הנמל 37, טלפון 3562

תל-אביב: רח' עקיבא אייגר 7, טלפון 2709

ההסתדרות הכללית של העובדים העברים בא"י

"עמק הירדן"

קואופ. להובלת משאות בע"מ



אפיקים, דאר אפיקים, טלפון כנרת 6

חיפה, רחוב הנמל 33, טלפון 2864

תל-אביב, רחוב וולפסון 58, טלפון 3929

אגודת פועלי ההובלה

שע"י מועצת פועלי חיפה

חיפה, רחוב הנמל 51

מבצעת כל מיני הובלות חומר בנין ומטען כללי

לממשלת ישראל ולשריה.

לחברי הכנסת הראשונה,

להנהגת חנועת הפועלים בארץ.

לצבא ההגנה לישראל,

לראשי העיריות: ת"א, פ"ת, ר"ג, בנ"ב ולחברי מועצותיהן.

לראשי המועצות המקומיות ולחבריהן.

למרכז הקואופרציה,

לחברים ולעובדים בקואופרטיבים ובני משפחותיהם,

לצבור הנוסעים

שלוחה ברכת שנה טובה!

"דן"

אגודה שתופית בע"מ

לממשלת ישראל.

לצבא ההגנה לישראל.

להסתדרות ומוסדותיה.

למרכז הקואופרציה.

לציבור הנוסעים.

לחברים.

לעובדים ולמשפחותיהם

ולכל בית ישראל

שלוחות

מיטב ברכותינו

לשנה החדשה

א ג ד



העומד תמיד

לרשותך

ומיעץ לך

משרד

הנסיעות

זהו "מדיטרד" -

משרד נסיעות

חיפה, ככר כיאט, ע"י הדאר המרכזי

ת' ד. 1266 טלפון 6472

כל סדורי נסיעות! ♦ תשתמש בשרותנו!

"שלב"

הקואופרטיב המאוחד להובלת משאות

תל-אביב - ירושלים - חיפה

טל. 3986, 4765 302 4394

4618-4, 4641-2

רחובות - פתח-תקוה - טבריה - באר-שבע

232 231 211 33

מברד:

את מדינת ישראל ומוסדותיה, צבא ההגנה לישראל.

מוסדות ההסתדרות, מרכז הקואופרציה,

את צבור הפועלים, נותני העבודה

והספקים, את החברים

העובדים ומשפחותיהם

בשנת שלום וביסוס מדינתנו

ד ק ב ו ז ג ל ו י ו ת

ספריית פועלים

הוצאת הקבוץ הארצי השומר הצעיר במרחביה
המנהלה: תל-אביב, רח' אלנבי 73, ת: ד. 526

מאחלת

ליורדי הים,

לצבא ההגנה לישראל,

ולמנויי ספרית הפועלים ונאמניה

ברכת שנה טובה

מהספרים אשר הופיעו ב-1950:

רומן רולן - קולא ברוניון, בתרגום א. שלונסקי /
שקספיר - אותלו, בתרגום נ. אלתרמן / מרסין די
נאר - בית טיבו, בתרגום מ. לוין / מאיאקובסקי -
מבחר שירים / גרישקו די לונה - הגנטיקה / אדם
שאף - מארקסיזם ולניניזם / נאסוב - הולדת השמש ומוות

מתוך תכנית 1951:

ספרי מופת:

ראבלה - פאנטאגריאל וגארגאניטה, בתרגום א. שלונסקי /
מולסמוי - מלחמה ושלוש, בתרגום ל. גולדברג /
באלזאק - אייזי גראנדה, בתרגום מ. לוין / ווהימסן -
עלי עשב, בתרגום ש. הלסקין / שולוחוב - הדון השקט,
בתרגום א. שלונסקי.

לכל:

מ. גורקי - כל כתבי / אנדרסון נקסה - כל כתבי /
אראגון - פעמוני בול / א. פראנס - פייר הקטן /
ה. פאסם - קלארקטון / באבאיבסקי - אור עלי אדמות

מקור:

לייויק - כל כתבי (כרך ראשון, פואמות דראמטיות) /
אופטושו - גראנד סטריט / משה שמיר - כמו ידיו /
דוד שחם - יום אחד שהוא הרבה ספורים / נחום גומסן -
נעורי עיר / א. קובנר - האויב לא טעה הרבה /
מ. טביב - כערער בערבה.

וכן ספרים בסדרות: מענית, לכלימדע, מאבק, משלם,
שירה, דורון, אנקורים, ספרי קולינס, חנוך.

אודלונגין, רבעון לדברי ספרות ובקורת, בעריכת א. שלונסקי

"עליון"

חברה א"י לתעשיית עורות בע"מ

נתניה, טלפון 72

יצרני עור עליון
המשובח ביותר
במזרח התיכון

למבסקין בע"מ

תעשיית עור

תל-אביב, רחוב מונטפיורי 24

טלפון 5761

"לנכו"

בית חרושת אמאיל בע"מ

מפרץ חיפה

ת. ד. 851

כלי מטבח אמאיל • עבודות קבלנות • שלט אמאיל

בית דפוס סוכובולסקי

חיפה, סמטת עזה 5

טלפון 3882

דפוס תגר



חיפה, מרכז מסחרי החדש
מול קולנוע, עין דור'
כל מיני עבודות דפוס

אברמסקי ושות' בע"מ

קבלנים כלליים

תל-אביב, רחוב פרוג 24, טלפון 4005

מברכים את החבל הימי לישראל
בשנה טובה ומוצלחת

"אלסיד"

מ. זיפר ושות' בע"מ

השבחת המים

תל-אביב, רחוב לילינבלום 30,

ת. ד. 1749, טל. 5243

מרכיבי מים, מסנני מים, כלורניטורים

לחלוצי הים

מרחיבי נבולות מדינתנו

שפע ברכות

שיכון אזורי בע"מ

מיסודו של המפדה האזורי בישראל

תל-אביב, שד' רוטשילד 28, טלפון 2348, 6260

אחים גולדשטיין

חברה לשכון ופתוח בע"מ



החברה בונה ומוכרת דירות,

חנויות ומשרדים בבתים משותפים

ונותנת משכנתאות בתנאים נוחים



רמת-גן, רח' ביאליק 45, טל. 7261

"המסד"

חברה לבנין ולקבלנות בע"מ

המנחל: י. שמושקוביץ

תל-אביב, רח' גרוזנברג 6, ת. ד. 2312

מוציאה לפועל

עבודות שכון עירוני וצבורי

בניני דיוור ותעשייה

בימ"ס לחמרי בנין

שלמה ונציה ובניו

מברכים את כל ידידיהם ולקוחותיהם
בשנת שלום ועליה ובנין

"ריג" בע"מ

מפעלי מתכת רמת-גן

מייצר: ברזי מעביר, ברזי שופכים עם ציר
עולה ובלתי מתרומם, מצופים
מניקל וכרום, ברזי-גן עם רקוררים,
ברזים בכיצוע מהודר, שסתומים
אלכסוניים, ברזי קונוס, סוללות
לאמבטיות, קערות רחצה, קערות
מטבח

אפרים יודילביץ ובניו

תל-אביב, רחוב הרצל 110

המכונה האידיאלית לנסירת כל סוגי עבודות העץ

בעלת הפטנטים האלה:

1. ראש רגיש המונע קריעת משורים.
בעל 9 מסיבי כדורים, פטנט מס' 4997.
 2. זווית מיקרומטרית, פטנט מס' 4672.
 3. התאמה מכנית של כוון המשור, פטנט
מס' 4224.
- המכונה מונעת ע"י מוטור בן 8-5 כ"ס
בהתאם לצרכי הקונה.
אור פנימי ושכלולים שונים המקילים
לעובד את השימוש במכונה.
מספר סיבובי המכונה 600 לדקה.

ש. בליזובסקי

חברה לבנין בע"מ

רמת - ג 1

רחוב יהלום 40

טל. 7373

"במעסר"

ביחיד לתריסים מתקפלים
ולעבודות עץ

תל-אביב
גבעת הרצל 121
— טלפון 4966 —

מ. וי. ברמן

תל-אביב, רחוב פרוג 5



קבלנים
לעבודות בנין ולסלידת כבישים

אהרן רובינשטיין ושות'

קבלנים לבנין

שכונים
כבישים
תעול

תל-אביב, רח' הגדוד העברי 9

טלפון 2387

אחים ביטר בע"מ

תל-אביב, רחוב אלנבי 119, טל. 2760

סחורות ברזל, פרזול לבנינים
הרכבה לרהיטים וכלי עבודה

לקידומו של המפעל הימי

„ארז“ חברה להספקת צרכי חשמל.
קרור והנדסה בע"מ

תיקון של מתקני קרור באניות

המשרד הראשי בית-חשמל שער פלמד 4
בית מלאכה לקרור רח' הרצל 57
רח' שבתי לוי 16

חיפה ת. ד. 1485
מלפונים 4004, 6239
מברקים: ארז חיפה

חברת ארץ-ישראלית
לתעשית זכוכית

„גביש“ בע"מ

זלמן ליפשיץ

בית מלאכה מיוחד לבטריות
ושרות חשמל לאוטומובילים
חיפה, מרכז מסחרי החדש
רחוב שרה 18 — טל. 2122

ב. זילוני
משרד להנדסה

נוסד 1920

בית מלאכה אלקטרומיכני
בניית אפרטים חשמליים
רחוב שרה 7, מרכז מסחרי החדש
חיפה. טלפון 3247

מזרכי השמל קנו החשמל והפנס
אך ורק אצל

תל-אביב, רח' אלנבי 86, טל. 2238
רמת-גן, רחוב ביאליק 21

ותקבלו שרות של מומחים מחירים נוחים

הברה קבלנית לבנין

צבי סבירסקי ושות' בע"מ

בנין בתים משותפים
ברמת-גן, בגבעתים והסביבה

המשרד: רמת-גן, רחוב ארלוזורוב 6

אליעזר סקר בע"מ

חמרי בנין • הספקה טכנית • ציוד לאניות

ח י פ ה
ט ב ר י ה
ר ח ו ב ו ת

„דיג ומשק“

חיפה, רחוב המלכים 66

טלפון 2768 ת.ד. 1263

ב. לוריא בע"מ

רחוב המלכים 35, חיפה

טלפון 3539 ת.ד. 1595

חבלים, בדים, חומים,
צרכי דיג וחקלאות,
הספקה לאניות

יעקב כספי

סוכן אניות והובלה

ת.ד. 27 טלפון 3026

רחוב המלכים 76,
פנת רח' המערב מס' 1
מרכז מסחרי - חיפה

סוכנות ימית

ישראלית סקנדינבית בע"מ

המשרד הראשי:

חיפה, כנר ביאט

טל. 6507 ת.ד. 1557

ת ל א ב י ב

דרך יפו-תל-אביב

בנין נחשתן

טל. 80011 ת.ד. 4181

החברה המזרחית למחסני ערובה בע"מ

חיפה. ת.ד. 36

ש. פרידמן ושות'

שחרור, רשום ומשלוח סחורות, קומיסיון.

סוכני מכס מורשים.

אקספרטים מוסמכים לחמרי בנין

חיפה, רח' המלכים 37, חדרים 30-31

ת.ד. 1716

טל. 6376

ליקידים

וולפשידט

מפורסמים

משנת 1847

ויהי לב לעם לעשות

נחמיה (338)



מכסף

לבנים ולבני בנים



כלי שולחן מצופים כסף
באחריות 25 שנה

בית-לחם בע"מ

"פישניגר"

בית חרושת לשוקולדה, ממתקים וביסקויט

נחלת-יצחק

ת.ד. 195 תל-אביב

— טלפון 5636 —

מאחל

שנה טובה ומתוקה
לכל בית ישראל

Tehina, Halava, Jam, Biscuits
and Sweets Factory

"TAAMIA", Kfar Ata

Post Address:

TABACZNIK, 28, Sirkin-St. HAIFA

P. O. B. 720

Phone 3947



מלאי

בע"מ

מרבז לשווק אריגי ישראל
דרך יפו 9 בית רומנו - טלפון 5790

תל-ארזה בע"מ

חברה למחסני קרור
בית חרושת לקרח

ירושלים, שכ' מחניים, רחוב שמואל הנביא
ת.ד. 1380 - טלפון 5757

תיקון טעות

במודעה של

"סהר" חברה לביטוח בע"מ

שנתפרסמה בחוברות האחרונות של ירחוננו נפלה
טעות במספר הטלפון של הסניף בחיפה.

הטלפונים של "סהר" חיפה

הם: 2409, 6339

הנהלת מאפית יל"ג

חיפה

רחוב יל"ג

מברכת את כל לקוחותיה וידידיה

בשנת פריחת המדינה

"קריר" חברה לקרור והחסנה בע"מ

ירושלים - תל ארזה

טלפון 5610

ת.ד. 1245

בית חרושת לקרח ומחסני קרור

חברת החשמל לארץ ישראל

בע"מ

מאחלת לתושבי ישראל שנה טובה

„וולטה“

בית חרושת

לצרכי חשמל בע"מ

ח י פ ה

המשרד:

רחוב הנמל 59

טלפון 3023 ת.ד. 1345

חב' החמצן לא"י מילר (ושות')

ביחיד לחמצן ואצטלין

מברכים את לקוחותיהם וידידיהם

בשנה טובה

ח י פ ה, ת.ד. 290 — טלפון 3295, 7215

„ פ ח ר „

תעשיית קרמיקה בע"מ

מפרץ חיפה



מרכז התעשייה / טלפון 7318

אינג' א. ד. טחורש ואחיו

ירושלים, טלפון 2891 פרטי 5121

תל-אביב, רחוב מרכז מסחרי 58, טלפון 6084

תוצרת אלומיניום ופלדה:

משקופים, דלתות, חלונות סטנדורטיים ואחרים,
קונסטרוקציות מיוחדות וכו'

בתי אלומיניום מוכנים

א. סברנסקי

ביחיד לקונסטרוקציות ברזל
ובל מיני עבודות מתכת

רחוב נצרת, מול תחנת הכח הישנה

ח י פ ה טל. 4797

מן וברמן בע"מ

תל-אביב

ירושלים

ח י פ ה

בית מסחר לחמרי בנין
ותעשיית תיבות תפוז

ל. ה.ס, חיפה



בית חרושת למכונות ומכשירים

מרכז מסחרי החדש
רח' הנאמנים 27, טלפון 4956

בברכת הים

להג ראש-השנה

החברה הישראלית לטרקטורים וציוד

בע"מ

תל-אביב - חיפה



מברכים את לקוחותיהם

בברכת שנה טובה

להלוצי הימאות הישראלית
המפלסים לנו נחיבה בימים

ברכת

ל. גליקמן בע"מ

חיפה

טל. 3172

מ. זהבי ושות' בע"מ

חברה להנדסה ומסחר במזרח התיכון



ת. ד. 5021

טלפון 3399

תל-אביב,

רח' הרצל 65

הננו מאחלים לכל לקוחותינו שנה טובה ומאושרת

חברה א"י לתעשיית קפיצים בע"מ



מייצר:

כל מיני קפיצי-רפוד,
קפיצים לאוטומובילים,
למכונות ולתעשייה וכו'

המשרד: תל-אביב, רחוב זבולון 38, טלפון 5957

ביהח"ד: רמת-גן, רחוב המבדיל, טלפון 7319

המלחים בע"מ

בית חרושת לעבודות ברזל ורתוך

בית-ייציקה

תל-אביב

כביש פתח תקוה ע"י בית התעשייה

ת. ד. 1275 טל. 3080

מייצרים:

דודי-קיטור, ארמטורות לדודי

קיטור, משאבות ואינדקטורים

בית-חרושת ליציקת

ברזל ומתכות אחרות

מיכלים להובלת והחסנת חמרי

דלק, ברכות לשמן ולמים וכו'

קונסטרוקציות ברזל מכל גודל וסוג,

דוברות ברזל, גשרים, מנופים

לנמלים, מגרסות חצץ וכו'

מכונות לתעשיית טקסטיל ואפרטים

לתעשייה כימית

משאבות קדיחה ורטיקליות, יובל"

מיטב איחולינו

לשנה החדשה תשי"א

להלוצי הים
מרחיבי גבולות מדינתנו
שפע ברכות

התאחדות בעלי התעשייה
בישראל

חמת בע"מ

מפעלי מתכת נחלת יצחק

תל-אביב, ת.ד. 1944, טלפון 3958

מתוך רשימת המוצרים שלנו:

ברזים וסוללות אמבטיה
פרזול בנין
שסתומי השקאה
קונסטרוקציות ברזל
מיכלים ודודים
ציוד תעשייתי

מחלקה חרישה לצפוי כרום וניקל

הסמל המסחרי

**מפעלי מלט פורטלנד
ארץ-ישראליים, "נשר" בע"מ**



טלפון: 4350, 4359

חיפה, ת.ד. 1696