

ים

גליונות החבל הימי לישראל



השגר של הטיילן החבל הימי לישראל
בדרום אפריקה

אחת להדש

חוברת ג' (ס'ו)

שנה ששית
אדר א' תשי"א / פברואר 1951
כתובת המערכת
חבל ימי לישראל, תל-אביב
פ.ל. 2437 ת.ד. 1917

שמירה

לנשיא החבל הימני לישראל

מר אבא חושי

לבחירתו ראש עיריית חיפה, סגן העלייה - מיטב הברכה



מי כמוך, מראשוני חלוצי נמל חיפה ומנושאי חנוך תחיית הימאות העברית - יאה לשליחות נכבדה זו. עלה והצלח - לקידומה של חיפה, המשענת הנאמנה לימאות הישראלית.

נשיאות החבל הימני לישראל
מערכת "ים"

לש. ז. שרגאי
חבר הוועד הפועל
של החבל הימני לישראל

לבחירתו ראש עיריית ירושלים, בירת הנצח של ישראל - איחולינו

נשיאות
החבל ימני לישראל
מערכת "ים"



דבר המערכת

לאור מצב החירום בעולם;
תביעה צודקת;

ברכה לבחירייהם: אבא חושי וש. ז. שרגאי - א. ש. שטיין

בימאות הישראליות

סכומים וסכויים - הצי הישראלי לקראת 1951

בצי המסחרי הישראלי

הערכים והימאות -

אושרה קניית 3 אניות-דיג

הימאים במספרים

גם ימאים רוצים שיכון -

שאלות ותשובות

שונות

במושק הדיג

הממשלה וענף הדיג -

מתקרים בגידול הדיג

ענף הדיג זקוק לעידוד

בין צעצועי הילדים -

הדיג באירופה (מתוך דו"ח)

תועמלנות למאכלי דיג

במת יורדי הים

דייגים איטלקיים בימה של חיפה -

דיג ישראל בים הצפוני -

הקואופרטיב בדיג -

מסעות

מניו-יורק לתלאיביב באניה עברית -

ברגן - מפתח הפיורדים -

מסעות קדומים...

מספרים מחכימים

הימאות בעולם

משך חייהן של אניות -

הים הבאלטי או "אגם סטאלין"?

נשים בים -

הים ותעלומותיו

הימאות בעולם (צנור ידיעות)

בנתיבי ההמשרה הימית

הצעת תכנית-עבודה לשנת 1951 -

הערות לשאלות ההרכבה בים -

בספרות ובאמנות

מסע הקפיטן יהושע סלוקום סביב העולם

שם מעבר והי הסער... (שיר)

בקר בסלונקי -

במעגלי-השחייה

מ. גלפו - בעל פרס זב הון -

בחבל הימני לישראל

שידור ראשון לימאים -

שידור-ברכה -

כרוניקה

א. ב. ג. פולאק

ד. אבירם

ד"ר נ. בן-נתן

שולמית קרל

מנדל גון

מתוך מכתבים

ש. ס.

רבקה כצנלסון

ד. פורטר

ד"ר י. זבה

ה. ג. קלייסון

י. בר-לב

ד. ישכיל

י. בן-צבי

א. רואי

ד. שן

מ. פומרק

לאור מצב החרום בעולם

המתיחות הבינלאומית אשר העולם שרוי בה בחדשים האחרונים, מאז פרוץ מעשי-האיבה בקוריאה, מן הדין שתעורר דאגה רבה ומיוחדת במדינת ישראל — המשקעת מיטב כוחותיה במפעל הגאולה והבניין, הקליטה והפיתוח. כי השלום הוא נשמת אפה של מדינת ישראל ותנאי להמשך התפתחותה וביסוסה.

אולם המתיחות הזאת והחרדה לבאות, מרכזות במיוחד את תשומת הלב למעמדה של הספנות הישראלית ילתפקיד החיוני שעליה למלא בשעת-חירום. הן למותר הוא לחזור ולהטעים, באיזו מידה קשורה מדינת ישראל — גם בזמנים תקינים — בתחבורה הימית לסיפוק צרכיה הראשוניים באספקה ובחומר-הגלם, בציווד לתעשייתה ובחמרים למפעלי-הבנייה והפיתוח שלה, לשיווק תוצרתה היא ולהעלאת בניה מן התפוצות. קל וחומר בזמן חירום.

המתיחות שבאה בעקבי המלחמה בקוריאה כבר נותנת את אותותיה בחיינו גם בקטע חיוני זה. היוקר גובר והולך ועמו המחסור באניות להובלה, ואנו הן רחוקים אנו עדיין מן היכולת לספק את צרכינו החיוניים בהובלה הימית בכוחותינו אנו.

מאז כינון עצמאותנו במולדת חלה התפתחות ניכרת ומבורכת בשדה הספנות הישראלית, אולם לא היה בה — מטעמים של יכולת אויביקטיבית — להדביק את צרכיה של המדינה בבנינה, בגידולה, בביסוסה, לאור הסיוט המאויים של אפשרות תבערה עולמית מתבהרת לעין כל החיוביות המובהקת אשר לספנות ישראלית עצמאית בשביל כושר קיומנו, פשוטו כמשמעו, בשעת מסה ומבחן. אין ספק, שהגורמים המוסמכים במדינה נתנו דעתם לבעייה זה העשויה לחתוך בגורלנו. אין ספק, כי נעשים — וייעשו — מאמצים מוגברים לחיזוק מערכותיה של הספנות הישראלית הצעירה.

תביעה צודקת

הידיעות המובאות בהוצאתו הפנימית של איגוד הדייגים ובפרסומי מחלקת הדיג של הממשלה, ראויות לתשומת לבם של חוגים רחבים — וביחוד של חוג שוחרי הימאות הישראלית.

המחלקה לדיג של משרד החקלאות פירסמה "תכנית להגברת ייצור הדגים בשנת 1951", בה מסופר על ההתקדמות הגראנדיוזית שחלה בענף זה מאז יסוד המדינה: הוכנסו לשימוש מכשירי-עבודה משוכללים; שופרו שיטות-העבודה; הוכשרו מאות דייגים והובאו מומחים על צידם מחו"ל; נעשתה פעולת-מחקר מקפת; הוקמה קרן צבורית-ממשלתית לפיתוח הדיג והוחל בבנין מעגני-דיג מיוחדים.

כתוצאה מכל אלה הושגו הישגים מפתיעים. כאחת עם זאת מתריע איגוד הדייגים ומזעיק —

המלאי שהיה בארץ התרוקן ולא אושר רשיון-יבוא לרשת; ספינות עבריות לא תדוגנה את עדרי-הסרדינים מחוסר ציוד! חמש-עשרה קבוצות-דיג לא תעבדנה בחורף במפרץ חיפה — חסר רשתות ומנועים. אין כל הצדקה לכך, שספינה או סירה תעמוד אף שעה אחת ללא עבודה מחוסר ציוד!

אכן, אין הצדקה, נוכח ההישגים הגדולים בענף הזה ולאור הצרכים הגדולים מהם של המדינה והדאגה לאספקה עצמית מכסימאלית של הישוב. שנת תשי" נסתכמה בידוג ישראלי בשעור של 2300 טון דגים מן הים והאגמים, לעומת 940 טון בתשי"ט. מחובתנו לעשות כל מאמץ להרחבת הידוג הישראלי, לעידודו וקידומו, כי הוא המספק מצרך חיוני בכלכלת הישוב, — ועל אחת כמה וכמה נוכח המחסור במטבע זר והקשיים הכרוכים במתיחות בעולם המחייבים רבוי האספקה העצמית.

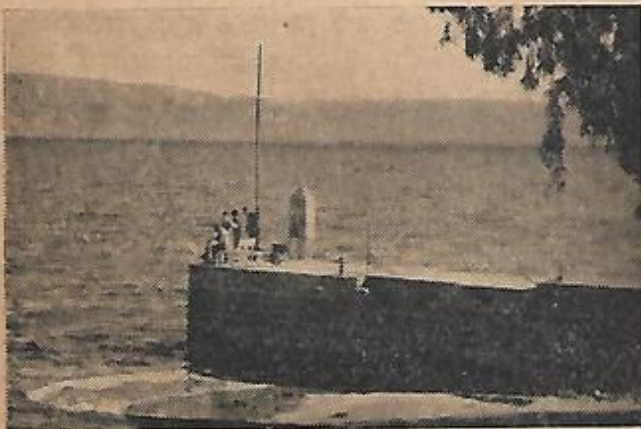
ברכה לנבחרים העם: אבא חושי ויש. ז. שרגאי

בחירתם של אבא חושי, נשיא החבל הימי לישראל ושל ש. ז. שרגאי — ראשי עיריות חיפה וירושלים — כבוד גדול הוא לתנועה הימית בישראל.

אבא חושי, רבי-הזכויות בכיבוש העבודה בנמל חיפה ובפיתוח הימאות העברית במשך עשרות בשנים, — אין כבחירתו טבעית וראויה לראשות העיר, שהיא בסיס איתן לימאות הישראלית והשער המובהק לעלית המונים למולדת. אנו בטוחים, כי בכהונתו כראש חיפה, יוסיף אבא חושי לקידומה של חיפה הימית ושל הימאות העברית בכלל.

במשרה רמה — ראשות העיר ירושלים, בירת הנצח של ישראל, זכה מר ש. ז. שרגאי, מראשי "הפועל המזרחי".

ברכתנו הנאמנה תלווה את שני הנבחרים במלוי תפקידיהם הנכבדים, בקשר הדוק עם תנועתנו הימית. א. ש. שטיין



מזח-הדייגים לחוף הכנרת



בימאות הישראלית

חשובות. אין ספק שהנוסעים מרגישים עצמם טוב יותר באניה ישראלית מאשר בורה, הן בגלל האווירה השוררת בה, והן בזכות השרות האדיב והיעיל. אפס, טרם הוכשרו מכונאים יהודים במספר מספיק, ורוב המהנדסים הראשיים והשניים באניות הצי הישראלי — זרים הם. נעשים עתה מאמצים גדולים ע"י הממשלה, החבל הימי לישראל וחברת "שהם" להכשיר מהנדסים ימיים למחלקת המכונות בצי הישראלי.

הצי שלנו הוביל ב־1950 מלבד 70.000 נוסע גם 200.000 טון משא — ובתכניתו: הובלת 300.000 טון ב־1951. ההכנסה ברוטו של הצי הישראלי נערכת ב־10 מיליון דולר ב־1950. אפשר כבר היום לומר בודאות, כי במקרה של שעת חרום יהיה בידי הצי הישראלי למלא תפקיד עיקרי באספקת הישוב. גם אם אין עוד להניח, שהצי יבטיח את מלוא האספקה בשעת חרום, הרי בידו לשמש המרכז שיקבל על עצמו את עיקר התפקיד שיגייס, בכוחו ובקשריו, אניות זרות למלוי החסר.

התכניות להתפתחות הצי הישראלי ב־1951 (ולשנים הבאות) הן: רכישת אניות־תיירים גדולה בת 17.000 טון לקו ארצות־הברית — ישראל; רכישת או בנית אניות תיירים־ומשאות לים התיכון, שתוכל להתחרות עם האניות החדישות; רכישת של 2—3 אניות להובלת דלק בנות 17.000—15.000 טון, על־מנת להבטיח את הספקת הדלק לארץ גם בשעת חרום; ורכישת עוד 2 אניות בנות 10.000 טון, לפחות, לקו האירופי, להבטחת שרותם הקבוע של הקוים הישראליים האלה.

המצב הבינלאומי אינו נוח לבצוע תכניות ההרחבה, וקשה לקנות או לבנות אניות במצב של מתיחות ומירון בזיון. אבל הצי הישראלי גילה בעבר כוח־עמידה וכושר־התפתחות במצבים חמורים, ויש יסוד לאמונה, שהדבר יהיה אפשרי. לכן אין לנו גם להתיאש מהמצב הנוכחי הקשה שגם ב־1951 תמשך התפתחותו והתקדמותו.

ד"ר נ. וידרא

הצי המסחרי הישראלי

(מתוך דבריו של סר התחבורה דב יוסף במסבת עתונאים)

הכנסתו של הצי המסחרי הישראלי מדמי הובלה של נוסעים ומשא, תגיע לפי ערכה ב־1950 ל־10 מיליון דולר במטבע חוץ. נוסף לזה הוצאנו סך של 31 מיליון דולר על הובלת ונוסעים, שחלק גדול מזה היה בודנו לחסוך, לו היו לנו יותר אניות ישראליות. כיום אנו מובילים 20% מכל הסחורות (מלבד דלק) המובאות לארץ ו־50% מהנוסעים.

צורך זה מחייב תוספת 5 ספינות־משא, ושתי ספינות נוסעים — אחת למסעות באוקינוס האטלנטי והשניה בים התיכון. מתנהל משא ומתן עם חברה בריטית בדבר בניית אניה לתירות באשראי. רצוי גם שנרכוש 4 ספינות־דלק להבטחת המלאי שלנו בעת הצורך.

סכומים וספויים — הצי הישראלי לקראת 1951

ב־1950 התקדמה הספנות הישראלית צעדים חשובים לקראת ביסוסה. היא מקיימת עכשיו 5 קווי־משאות: (1) ארץ ישראל — ארצות־הברית (באניות "עכו", "חיפה", "יפו", "תל־אביב", "מאיר דיזנגוף" ו"הנריטה סולד"); (2) ישראל — הים הבלטי — הים הצפוני (באניות "צפנית", "הדר" ו"אתרוג"); (3) ישראל — הים האדריאטי (באניות "נחשוך" ו"השלושה"); (4) ישראל — הים הטירני (באניות "דרומית" ו"קוממיות"); (5) קו חופי ישראל — קפריסין — תורכיה.

מלבד זה קיימה חברת "צים" באניה "גלילה" קו של עולים ונוסעים לונציה ולטריפולי וכן את הקו השבועי הראשי שלה בין מרסיל, גנואה, נאפולי וחיפה — באניות "קדמה", "ארצה" ו"נגבה". בכל הקוים האלה עבדו עשרים אניה.

בהרכב הצי הישראלי יש לציין שיפור ניכר בשנה החולפת; 9000 טון של אניות ישנות הוצאו מן השרות. בחלקן נמכרו לגרוטאות ולעומת זאת נרכשו אניות חדישות יותר, כגון: "עכו", "אתרוג", "הדר" ו"השלושה". כן חודשה והותאמה לקו־נוסעים האניה "ארצה" (נרכשה בסוף 1949). כל האניות הנ"ל נרכשו ע"י חברת "צים", או ע"י חברות בה היא משותפת. חברת דיזנגוף ושות' רכשה בשנה זו שתי האניות "מאיר דיזנגוף" ו"הנריטה סולד".

כן יש לציין את ההזמנה של שתי אניות חדשות במספרנות בהולנד, בנות 4000 טון כ"א, לקו המשאות של חברת "צים" בים הבלטי והצפוני.

יש להניח, כי ב־1951 תחול ירידה מסוימת במספר העולים באניות "צים" (ב־1950 הובילה החברה 55.000 עולים), היות וחלק מן העליה יוטס באוירונים. לעומת זאת מקווה החברה לעליה במספר הנוסעים והתיירים, מ־15.000 ב־1950 ל־20.000 ויותר ב־1951. משרדי החברה בפאריס, רומא ולונדון יסייעו לקידום תנועת התיירות לישראל.

בשנה שעברה חלה התקדמות ניכרת מבחינת הצוות שהיא במחלקת הסיפון, כמעט כולו יהודי: מרב־החובל עד נער־הסיפון. נעשו מאמצים גדולים להעלות רמת העובדים במחלקת־המשק באניות־הנוסעים, והושגו תוצאות



ה ספנות והדיג הערבי

אב. נ. פולק / הערבים והמאות*

דגי אגמי-הביצות המצויים בחוף הצפוני של מצרים, ומוכר-דליים מן הים התיכון בשרטונות חול. ואילו מימי הים התיכון שבסמוך לחוף המצרי הם בעיקרם ברשות הדייגים היוונים, והללו גם מטפלים בשליית הספוגים מקרקע הים; זהו ענף כלכלי חשוב לאורך חופו המערבי של החוף (וכן ליד חופי לוב הסמוכה). הספוגים המצריים הם בעלי שם משוכח בעולם, אך לא בני מצרים מוציאים אותו לשוק העולמי.

כך היו גם הערבים הארצישראלים. בשנות ה-30 היו מהם בחוף הים התיכון כאלף דייגים, שהחזיקו ברשותם 400—500 סירות. הם לא היו כפריים, אלא בני ערים ועיירות, שסירותיהם שימשו גם להובלת מטענים ונוסעים: מאניות לחוף (כמו ביפו) ובין מעגנים קטנים לעיר גדולה. «ישובי הדייגים» הערבים היו (לפי סדר החשיבות): חיפה, יפו, ג'ורה (בדרום), עזה, עכו, טנטורה (דאר), איזיב (אכזיב). ההובלה והדיג היו משלימים זה את זה מבחינת הפרנסה, ורק בשנות מלחמת העולם השנייה כשפסקה העבודה בנמל לים, הפך הדיג משלווהידם העיקרי של כל הספנים, בעוד שלרוב היה הדיג פרנסת-משנה. הסירה הקטנה, על 2—3 עובדיה, לא היתה נוהגת לצאת למרחבי הים או למימי

... מבחינת הזיקה לימאות, רב ההבדל בין הערבים השוכנים לחוף הים התיכון, ובין הערבים השוכנים בחופי המפרץ הפרסי והאוקיינוס ההודי (כלומר, בני ערב המזרחית והדרומית). אלה האחרונים הם ימאים מובהקים, שבידיהם נתון שיט החופים בכל הארצות הסמוכות, מהודו המערבית ואיראן ועד אפריקה המזרחית. כלי השיט שלהם פרי-מיטיביים מאד; סירות-מפרש קטנות, שקשריהן אינם מחורברים במסמרים, אלא תפורים אלה לאלה בחבלים, ושלרוב גם סיפון אין להן. אולם הם שולטים יפה בסירות אלה («דואו»), ועוברים בהן מרחקים עצומים. תופעה רגילה היא שסירה שנבנתה בחוף המזרחי של ערב, שטה ליד חופיה המזרחיים של אפריקה או להיפך.

שונים כליל הם הערבים הימיתכונים; בדרך כלל זרים הם לים, והים זר להם, ולא לחינם המלח שבה מצויים נים הם עיר נמל פירושה המקורי הוא «עיר גבול» (ת'אגר). מצרים היתה מפורסמת בדגים שלה בימי אבותינו הקדוריים («זכרנו את הדגה אשר אכלנו במצרים חיים»), וכך ידועה מצרים גם היום. אולם אלה הם דגי הנילוס. וביחוד

* קטעים מתוך «הפוטנציאל הימי של ארצות ערב», ספרית חיל הים.

הארצות השכנות, ומה גם שלא היה בה מסוים להחנות כמות גדולה של דגים. גם הערבים מארצות השכנות לא היו באים לדוג בסימי חוף ארצנו. מאותו הטעם גופו, הדיג הור במים אלה, שהיה גורם חשוב לפני מלחמת ה' עולם השניה, היה איטלקי.

אין החוף הפיניקי משנה הרבה את המצב הכללי של פיו הערבים היס-תיכוניים אינם איכלוסיה ימאית: קיי הספינות החוצים את הים התיכון המזרחי, הם מיסודם משל המערב, הדייג במרחבי הים הזה הוא איטלקי ויווני. גם בספרות, בשירה ובאגדת-העם הערבית, לא נודעה חשיבות לים התיכון, ואף אין זו תופעה חדשה: הימאי היחיד שהתפרסם בספרות היפה הערבית, הוא סינדבאד הספן שב"אלף לילה ולילה", נסע לא על פני הים התיכון אלא בארץ-קינוס ההודי.

נמל קַצְרָה

זהו השער הימי של עיראק, ומאו מלחמת העולם הראשונה הוא משמש המוצא למפרץ הפרסי גם לגבי סוריה, הלבנון, עבר-הירדן וארץ-ישראל. התפתחותן של דרכי המדבר, שהרחיבה את היקף השטח אשר נמל בצרה משרת אותו, הפחיתה מאידך גיסא את התלות המוחלטת של עיראק עצמה בנמל בצרה, שהיתה קיימת לפני המלחמה ההיא. מאז ואילך מנהלת עיראק חלק ניכר מסחר-החוף שלה באמצעות נמלי הים התיכון וביחוד חיפה (עד המלחמה היהודית-הערבית בא"י) ובירות (מאז המלחמה ההיא). בהתחלות זו נפגם קשה כוחו של נמל בצרה ע"י מסי המעבר הגבוהים של תעלת סואץ, המייקרים את מחיר הסחורות שעיראק מקבלת מן המערב או שולחת מערבה באמצעות בצרה.

אם כי בצרה מרוחקת משפת-הים ממש, הריהי נמל ימי גמור, כי אניות גדולות יכולות להכנס על נקלה לשאט-אל-ערב. מבחינה זו דומה בצרה לנמלים האירופיים הגדולים כמו לונדון, האמבורג וברמן, אולם במזרח התיכון היא מקרה נדיר. היא משמשת כעת מוצא למסילות ברזל המחברות אותה עם פנים עיראק ועם הנמלים היס-תיכוניים של תורכיה (שהקרוב שבהם הוא אלכסנדריה), ולדרכי-מכונות, המחברות אותה עם פנים עיראק ועם חיפה ובירות.

בצרה היא נמל המשרת בראש וראשונה את הספנות הבריטית ובצדה — לפני מלחמת העולם השניה — נודע תפקיד גם לספנות היאפאנית, הגרמנית, והאיטלקית. ימי פעילותו המיוחדת של הנמל היו: המחצית השניה של 1940 וזרבת 1941 כשנשתבשו תנאי הספנות בים התיכון בגלל כניסת איטליה למלחמה, ואילו השיט באוקיינוס ההודי ובמפרציו נשאר חפשי, כל עוד לא הצטרפה למלחמה גם יפאן. בימים ההם שימשה בצרה אחד הנמלים

העיקריים של מזרח התיכון, בצד בנדר-שהפור שבפרס ובחוף המפרץ הפרסי שנעשה חשוב בעיקר במחצית השנייה של 1941. בקשר לאספקה האמריקאית לברית המועצות, ונתו הנמלים הסודאניים פורט סודאן וסואכין, גם המש"ל לחים לארץ ישראל הגיעו או במידה רבה באמצעותו.

בצרה היא חלק חשוב להפוטנציאל הימי הערבי. אולם השאלה באיזו מידה עתיד הפוטנציאל הזה לצאת מכוח לפועל, באיזו מידה עתידים הערבים ליהפך כאן מפועלי הנמל ופקידיו גם לספנים ממש, אינה ברורה עדיין. לפי שעה לא הסתמנה מצד המדינה העיראקית כל פעילות למען פיתוח צי מסחרי או צבאי. דלילות ההון וכח-האדם, שעיראק לקויה בה, זהו בודאי גורם חשוב לכך. אך ברור, כי לא פחות חשוב חוסר היומה הימאית. מה שאמרנו על ימאותם של הערבים השוכנים לחוף המפרץ הפרסי, אינו כולל את בני בצרה, שפותחה כנמל זר.

ילידי עיראק נוסעים על נהרותיהם בקלגים, גופות וטאראדות, ולא בספינות ממש. קלג הוא רפסודה הנישאת על גבי עורות בהמות הנפוחים וממולאים אוויר. זהו כלי-שיט האפיניי בייחוד לחלקים העיליים של פרת והידקל. גופה היא סל גדול, עגול, עץ דקל, מזופת מבפנים ומבחוץ. באגדת המבול הבבלית מתוארת תיבתו של נח כגופה ענקית. ואילו טאראדות הן סירות בעלות "צוארי ברבור".

בירות, טְרִיפּוּלִי וצִירֹון

שלוש הערים הן ערים פיניקיות קדומות, בעלות מסורת ימית. אין צורך לשוב ולדבר על צירון. בירות היתה תלויה בצירון ושמרה על הגישה אליה מצפון בים וביבשה גם יחד. פסל הזאב הסמלי שעמד פעם על כף הסלע הנשקף על הים, גרם שהכף נקרא עוד "כף הכלב" ונהרה של בירות "נהר הכלב". על גדת הנהר חרותות בסלע כתובות הצבאות הקדומים (וגם החדשים) שהסתערו על עמדת

צִירֹון סְתִימִיִּים אֲנָלִיִּים.

אין מֶלֶךְ לִים מִלְבַּד הָאֱלֹהִים.

יֵשׁ בַּיָּם דָּגָה לִפְלִי.

אֶסֶר מִסַּע הַרְה־סִפְנוֹת — יָנַעַם הַנָּמֶל שִׁבְעָתַיִם.

יֵשׁ בַּחוּץ סִפְנוֹת, שְׂאִינָן מְצוּיֹת אַף בְּמַרְחֵב־בֵּי הַיָּם.

הָקָה נֶצְמַד לַיָּם וּלְרִשְׁתוֹת־הַדָּיָג, פֶּאֶשֶׁר יֶצְמַד הָאָקֶר לְאֶדְמָתוֹ וּלְמַחְרָשָׁתוֹ.

נמל עקבה נפתח ליבוא סחורות

נמל עקבה נפתח ליבוא סחורות לאורחים, לאחר ששימש עד עתה נמל ליבוא ממשלתי בלבד.

לשכת המסחר ברבת עמון שלחה חוזר לכל הסוחרים בירדן בנידון זה. כן נודע, שראש הממשלה, סמיר פחה ריסאע, ביקש את מיניסטר הכספים, שיחיש את הצעדים לשיפור הנמל וליסוד החברה לפיתוח נמל עקבה, שהממשלה תשתתף בה בשית הסכום הדרוש.

הודות ליבוא דרך נמל עקבה תחסוך הירדן מיליון דולר לשנה, סכום שסוחרים ירדניים היו מוציאים ליבוא אימפורט דרך נמל בירות.

אשקה קנתה 3 אניות דיג

שר החקלאות ושר האוצר גילו הבנה רבה לפיתוח הדיג הישראלי ואישרו בימים האחרונים הצעות החברה לדיג במים עמוקים לקנית שתי אניות דיג ואנית קירור, נוסף על שתי האניות „שולמית“ ו„צפורה“ שברשותה של החברה. שתי האניות הללו תספקנה עד 1300 טון דגים בחודש. ב־1950 עבדה רק האניה „שולמית“ והביאה לישראל 1700 טון דגים, מהם 500 טון הרינגים. כושר הידוג — 300 טון להפלגה. עובדים עשרה דיגיים ישראלים. עם רכישת שלוש ושימורי דגים למיניהם, כי בכונתה לרכוש אניה גדולה שתעבד את לפי התכנית יגיע ידוג החברה כבר השנה ל־9000 טון: מידוגיקין במימי צפון אירופה 4000 טון הרינגים ו־1000 טון דגים אחרים ומידוג החורף במימי מארוקו 4000 טון.

הואיל ובשנת תש״י הוציאה המדינה כ־1.7 מיליון ל״י ליבוא 17 אלף טון דגים, משמע שכבר השנה אפשר יהיה לחסוך כמחצית ההוצאה במטבע חוץ. תוך 2—3 שנים אומרת החברה לספק את מלוא התצרוכת הישראלית בדגים חיים, בהרינגים, דגים קפואים האניות הנוספות יתוספו מיד עוד 30 דיגים־מלחים ישראלים. הדגים במרחקים ותגדיל באורח זה את כושר תפוקתו של צי הדיג הישראלי. החישובים שנבדקו על ידי מומחי משרד החקלאות והאוצר הוכיחו, שהדיג במים עמוקים יחזיר לאוצר בשנים מועטות ביותר את כל ההשקעה שאנו משקיעים במטבע חוץ ברכישת האניות ובציון.

חברה לדיג במים עמוקים הוקמה כשותפות בין „המשביר המרכזי“ וקבוצת יהודים פרטיים באנגליה שאתם קשור מר עזרא דגן מחדרה.

הימאים בקמפריים

המספר הכללי של הימאים ב־16 אניות גדולות של צי הסוחר הישראלי הוא כ־1000 איש, מהם 82% ישראלים ו־18% זרים (מזה 1/6 יהודים). כמספר 1000 נכללים 128 קצינים: 56 ישראלים ו־72 זרים, בין 16 רבי־החובל — 9 ישראלים ו־7 זרים. מכונאים ראשיים — 3 ישראלים — 13 זרים. בין 48 קציני־סיפון: 25 ישראלים ו־23 זרים. בין 48 קציני־מכונה: 19 ישראלים ו־29 זרים.

המספרים האלה הם ליום 1 בדצמבר 1950.

המשמר הזאת. עם ירידת צידוק, התבלטה בירות בתור ישוב ימאי בפני עצמו. תוך שימוש במפרץ הנאה שלה. הכרוניקות של ימי הבינים מספרות על עלילות מלחיה הנוצרים בעת מסעי הצלב (ולאו דוקא כבני בריתם של נוסעי הצלב), כשם שמספרות הן על אניות טעונות התבואה ממצרים, שהיו באות לבירות וחוזרות עם מטעני משי לב־נוני. אך כל זה לא חרג ממסגרת ימאותם המוגבלת של הערבים היס־תיכוניים, ומה גם בעת החדשה, שהיתה עת שקיעת ערכם של החופים המזרחיים של הים התיכון (נוכח עלית ערכם של האוקיינוסים).

... עד פתיחתו של נמל חיפה (1933), היה נמל בירות הנמל היחיד של „מים עמוקים“ בחוף המזרחי של הים התיכון. כלומר רק כאן היו הספינות יכולות לגשת במיש־רין אל רציפי החוף ולא לעגון בלב הים מול החוף, על מנת שסירות תבואנה ממנו אליהם לשם פריקה וטעינה. פתיחתו של נמל חיפה צימצמה את רצועת החוף המזדקקת לנמל בירות (אבדה לו ארץ ישראל).

... בשנת 1936 עברו כבר דרך נמל חיפה סחורות בסך 2.875.000 טונות, ודרך נמל בירות סחורות בסך 403.000 טונות בלבד (יחס של שבעה לאחד). חברת הנמל הירדנית הגיבה בהרחבת הנמל, שעשתה אותו מעולה מן הנמל החי־פאי בנוחיותו, אם כי לא בגדלו. „שטח המים המוגנים“ בבירות לפני ההרחבה 220 דונם, ואחרי ההרחבה 450 בעוד שבחיפה הוא 1.130. אולם אורך הרציפים הוא ב־800 מטר לפני ההרחבה ו־1.200 אחריה. בעוד שבחיפה הוא 685. המלחמה הערבית־היהודית היתה לטובתו של נמל בירות, כי העבירה אליו רבים מן הלקוחות הקודמים של חיפה (עבר הירדן, האזורים הערביים של א״י, וכן עיראק ואיראן, במידה שהן מזדקקות לים התיכון).

בין הגורמים המסייעים ללבנון במאבק־הנמלים, יש לראות את המדיניות, הנוהגת הסתייגות רבה כלפי התכ־ניות להביא את סוריה תחת השפעת עבר הירדן או עיראק (משום שהשושלת ההאשמית שמולכת בהן נתונה להשפעת הבריטים, וכן משום ניגוד האינטרסים בינה ובין השושלת הסעודית, שקשרה את עצמה עם האמריקאים). בירות יש לה גם יחס ישיר אל חוגים בעלי השפעה במדיניות המזרח האמריקאית, כי היא המרכז העיקרי לפעולת מוסדות המי־סיון האמריקאיים במזרח התיכון (ביחוד בזכות „האוניבר־סיטה האמריקאית“).

שמה של טריפולי ממקור יווני, אך מזכיר הוא את מקורה הפיניקית, את היותה „עיר השילוש“, המרכז הניי־טראלי שהוקם ע״י הצידונים והצורים היריבים שבקשו שם ליצור ברית הדוקה ביניהם ולבטל את ההתחרות. המרכז הזה הוקם ליד מפרץ נוה לספנות.

(המשך יבוא)

מָכֶם חֲנִינֵי בְּאֵילַת

הפתיחה החגיגית של משרד הדואר באילת בישרה התקדמות נוספת בהתפתחות היישוב הצעיר בגמל ים-סוף והסביבה. החגיגה לא היתה המונית ורעשנית ביותר, אולם במשך כל היום עמדה אילת בסימן השמחה הגדולה של מאורע זה.

מתחת לכיפת השמים — אל מול הרי אדום מזה ואל מול ים-סוף מזה — נערך הסכס החגיגי בהשתתפותם של שר התחבורה ומנהל הדואר הראשי.

הסכס נפתח על ידי יו"ר ועדת הנגב י. ציוויק, שסקר את ראשיתה של אילת לפני שנה ומחצה, כאשר הממשלה החלה בתיכנון פיתוח המקום ועמד על הדברים שנעשו כבר ועל המעשים שיש עוד לעשות בעתיד הקרוב ביותר. גרגש קם דוב יוסף מעל מקומו ותלה את השלט שעליו סמל הדואר הישראלי. לאחר מכן השמיע השר דברים קצרים והביא את

לאחר הסכס חולקו לכמה מן האורחים מע' טפות מיוחדות הנושאות את כול הנגב שהר צאו לכבוד המאורע בחתימת שר התחבורה ומנהל הדואר הראשי — וכוה נפתח משרד הדואר באילת.

שִׁי צֹת 'קָדְמָה' לְיִלְדֵי מַעֲבָרוֹת

צוות האניה "קדמה" מסר ללשכת הסעד בכפר אתא שי נאה: כמות ניכרת של בגדים בשביל ילדי המעברות. השי נמסר באמצעות מחלקת הקליטה של הסוכנות היהודית ב' חיפה.

מָכֶם וְתִיק הַדְּגָיִים

אברהם אוואלוס, יהודי כבן 90, חרש וכהן ראה נעלם במימי האחרונים מביתו וגלי הים פלטו את גופתו שנמצאה בחוף הכנרת. נראה שהזקן תעה בחושך וגפל לים. מותיקי הדייגים העבריים בכנרת ובן למשפחת דייגים מכמה דורות.

נקרע שנית ו"ארצה" תקועה יחד עמה כדי שלא לעזבה בצרה.

גַּמְלֵי דֵיג נִבְנָה בְּחֻלְתָּא

נכס יקר נוסף בימים אלה לקבוצת חולתא — חלוצת הדייג באגם החולה. נבנה מעגן סירות באורך 150 מטר, בנוי בצורת קשת ובריכה. למעגן 12 סירות, לתועלת ולברכה לדייגים. המעגן בנוי אבני-בזלת חולש על שטח נרחב במים העמוקים של האגם. הפלגת סירות הדיג תהיה מעתה נוחה יותר, ואין ספק שהדייג יעלה, הואי לוהדייגים יוכלו להפליג גם בשעת סערה. עד עתה היו הסיירות טרף לסערות ורוחות. הסיירות עגנו במ' וזה העץ הרעוע ומתרסקות בסערות.

כן ישמשו המתקנים שנבנו על החוף גם את המפעל המבוצע עתה בחולה ובירדן. במרוצת הזמן יתאימו אותם לגמל עבודה בשביל המפעל.

עוד הישג חשוב יש לזקוף לזכות דייגי חולתא; הם פיתחו ומיכנו את רשת הג' ריפה. הסיירות צוידו במנופים המונעים בכוח חשמל, הגרופים את הרשת וחוסכים עמל מהדייגים. במקום 18 איש עובדים עתה רק 5. כן אין צורך כמעט לעבוד ביום, כדי לגרוף את הרשת: בלחץ הכפתור נגרפת הרשת מאליה בעזרת מנוף וכבל — דבר שהוא בחזקת התקדמות חשובה בדיג האי גמים.

1950 שְׁנַת-שִׂיא בְּגַמְלֵי חִיפָה

הפריקה הגיעה ב'1950 בגמל חיפה לשיא של 110.242 טון, שהיא עליה ב'40% לעומת 1949 (77.906 טון). גם בעונת הפרי, אשר עדיין לא הגיעה לשיאה, הושג מחזור גדול יותר ב'1950: הוטענו 743.360 תיבות לער מת 706.972 אשתקד גדול ביותר מ'36 אלף תיבות).

רק ביצוא (הרגיל) חלה ירידה ב'1950, אך לם זקפים זאת על חשבון העובדה, שב'1949 נכללו ביצוא גם גרוטאות ברזל, שהעלו את הטעינה עד ל'12.706 טון. סיכום הטעינה ב'1950 — 7471 טון.

נְסִיזֵן לְגִידוֹל דְּגָיִים בְּנִגְב הַדְּרֹמִי

לאחר שנתגלו באזור הערבה בנגב הדרומי מקורות רבים של מים מלוחים, התחילה המחלקה להדרכה חקלאית של משרד החק' לאות לערוך במקום נסיונות בגידול דגים.

עובדי המחלקה התקינו כ'4.5 ק"מ צפון גית לאילת, 4 בריכות-נסיון לגידול דגים, ששטחן הכללי הוא 7.5 דונם. הקידוח במקום נותן כ'100 מטרים מעוקבים מים לשעה.

מאחר שקרפיונים וקיפונים גדלים גם במים מלוחים, יש סיכויים להצלחת ענף הדיג בנגב הדרומי, ואפשר אף שיוכל להיות כאן הענף העיקרי ולשמש בסיס להתיישבות באזור ה' ערבה.



גלויות-הזכרון (והבול) לאילת

'אַרְצָה' לְעֹזֶרֶת אֲנִיָּה יִגְוִית בְּמִימֵי קְרֵתִים

לפי ידיעה שנתקבלה בחברת "צים" בחיפה, נזעקה האניה ישראלית "ארצה" בעשותה את דרכה למרסיל אל אניה יתנית שנתקלה בסע' רה ואבדה את השליטה על המכונות במימי האי כרתים.

הדבר היה בשבת בבוקר כאשר שודרה קריאת ס. או. ס. מהאניה "ג'ורגיוס ג" בת 7000 טונה. "ארצה" חשה למקום וגררה את האניה במרחק 60 מילין, אך החבל נקרע מער' צם הסערה בקרבת האי גאידו דרומית לכרר תים. "ארצה" שהתה לידה כל הלילה עד יום א' בבוקר עד שעלה השחר.

ממצאי שבת 20 בינואר עד להצלחה, גררה עוד 60 מילין בכיוון מפרץ סודאן. החבל

ברכת הממשלה. הוא הביע את תקוותו, כי במשך זמן קצר תהיה אילת עיר נמל בת אלפי תושבים ותקשר אותנו עם ארצות-חוץ. צבי פריהר, מנהל הדואר הראשי, הצטרף לברכתו זו של השר. הוא הזכיר את חלקו המיוחד של ראש הממשלה בפיתוח אילת ובפתיחת משרד הדואר. מ. שטנר הביא את ברכת ועדת הנגב ועמד על הצורך למהר ול' הרבות במפעלים, אשר ישוו לאילת אופי של ישוב קבע המפרנס את תושביו, מבוסס על מלאכה ותעשייה, תיירות ועבודת-הים.

באווירה חגיגת האוין הקהל לנוסח המבר' קים והמכתבים הראשונים שנשלחו מדואר אילת לנשיא המדינה, ראש הממשלה וה' המטכ"ל.

גם ימאים רוצים שבון

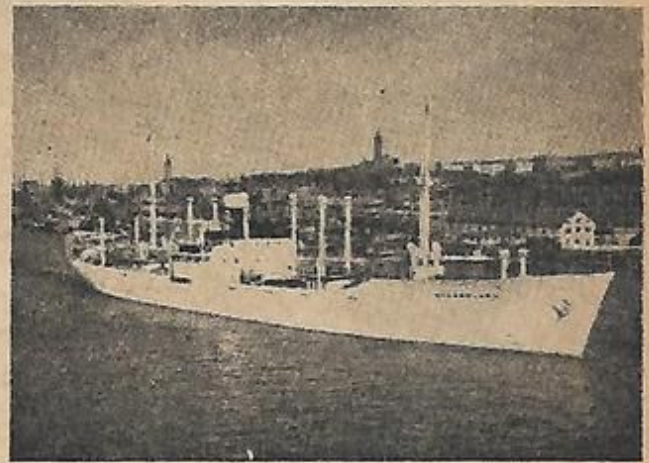
בשורה טובה עומד להתבשר ציבור הימאים: הועד הפועל של ההסתדרות וחברת "שיכון" דנים באישור תכנית שיכון לימאים. המדובר הוא, כנראה, ב־150 משפחות. מקום השיכון יהיה, בעיקר, בסביבת חיפה.

יש מקשים: — ימאי העובה, למשל, בקו חיפה — מארסייל, המזדמן לנמל־הבית רק פעם בשבועיים לחצי היום בלבד ולפעמים גם אינו מקבל את החופשה, — ימאי זה לשם מה לו בית? ...

ולא היא, וביחוד כשמדובר בבועלי־משפחה. הנוכל לגדל דור ימאים, תלושים מארצם שאין להם בית זולתי התא באניה? גם ימאי הרווק לא תמיד ירצה להסתפק בלינה בבית יורדיים. הוא רוצה פינה משלו.

מבין 850 הימאים העברים אולי רק למחציתם, לותיקים, יש מקום־מגורים קבוע: חדר או דירה. השאר לנים, כשהם מגיעים לחוף, בבתי קרובים ומכרים, או, כאמור, בבית יורדיים. מצויים מלחים, עולים חדשים, שבבואם ארצה, פנו מיד לימאות, — היינו באו באניה ועלו לאניה ללא בית במולדת... כלום יש להשלים עם מצב כזה?

עזרת הועד הפועל של ההסתדרות והחלטתו דרושה, מכיון שלא כל הימאים הם בעלי ותק של 5 שנים בארץ, כנדרש בשיכון הותיקים. אגודת הימאים, מ. פ. חיפה והחבל הימי לישראל ידרשו כנראה, לבוא לעזרת הימאים המשתכנים בהשגת הלוואות. חבר השיכון יעורר ודאי הדים רבים בקרב הימאים ויסייע להתקשרותם במשלוח ידם.



אנית (Swedish Orient Line) המפליגה בקו צפון־אירופה—ישראל

דגל ישראל בנמל ליווארפול

דגל ישראל התנוסס בסוף דצמבר בפעם הראשונה בנמל ליווארפול פול עם בואה של אנית "הדר" שנתקבלה בכבוד רב ע"י תושבי העיר ונציגי מוסדות שונים. רב החובל יחזקאל ירון ו־36 אנשי הצוות השתתפו במסיבות שנערכו לכבודם ע"י לשכת המסחר והמורדון האנגלי־ישראלי.

הידעת?

1. היכן מגיעה גאות־הים לשיא בגובה?
2. האם נפל פעם גשר־לונדון המימה?
3. היכן מצויה הכמות הגדולה ביותר בעולם של אלמוגים?
4. איווהי ארץ מוצאו של דג־הזהב?
5. באיזה יום מצפים יהודי סלוניקו לבוא המשיח?
6. איזה אוקיינוס נמצא כולו בחצי הכדור המזרחי?
7. מה מקור שמו של האוקיינוס האטלנטי?
8. מדוע כחולים מי הים?
9. באיזו מדינה נמצאה תעלת פנמה?
10. מאימתי נמצא מבצר גיברלטר בידי האנגלים?
11. איוו עיר ידועה כעיר־הנמל היפה ביותר בעולם?
12. האם גרינלנד הוא ה"אי הירוק"?
13. האם ספוג הוא צמח או בעל חי?
14. לפי מה היו יורדי הים מכוונים את מהלך האניות לפני המצאת המצפון?
15. מהו "קאיאק"? מה שם האניה בה ערך פרידריך גנסן את מסעותיו?
16. האם הפנגוין שוחה מתחת למים ברגליו או בכנפיו? האם הוא מטיל ביצים?

ספינת־דיג בשם "פלמחית"

קיבוץ "פלמחים" השוכן על שפך נחל ואדי רובין, קיבל לפינת דיג המיועדת לדיו גבמים עמוקים. הספינה היא בת 80 טון, ארכה 21 מטר ורחבה 7 מטרים. שמה "פלמחית". הצוות יהיה מורכב מ־9 חברי הקיבוץ, ונוסף עליהם 2 מומחים הולנדים ורבי־חובל איטלקי. מחיר הספינה כ־15 אלף ל"י.



ענף הדיג נושא בשנים האחרונות אופי חלוצי מובהק. הוא התרכז במידה מכרעת במשק דייגים עצמאי, וביחוד בכפרי הדייגים לאורך חופי הים והאגמים. בחדשים האחרונים החל גם ההון הפרטי להכנס לענף הדיג.

ג.

העתונות מסיחה את דעת הציבור מהעובדה המכריעה שאין תקוה לפיתוח מהיר של דיג עברי, ללא יצירת מעגל נים לאורך הארץ. שבהם יוכלו ספינות הדיג להצטייד ואליהם יוכלו גם להמלט ביום של סערה, והעיקר: אליהם יוכלו להביא את שללם.

ספינות הדיג נדחקות בנמל חיפה, הנמל העמוק היחידי הקיים בארץ, נמל חיפה שימש לשעבר ומשמש גם כיום מעגן עיקרי לספינות הדיג העברי, אולם כיום אין בו מקום לספינות חדשות. נבנים והולכים שני נמלי דיג בקיסריה ובמכמורת. הנמל בקיסריה הוקם על היסודות של הנמל העתיק, שנבנה על ידי הורדוס. היסודות העתיקים שנשברו מרו מקילים על הבניה ומוזילים אותה. נוסף לשני נמלים אלה דורשים אנשי הדיג מאת הממשלה בנין של נמל דיג



ענף הדיג

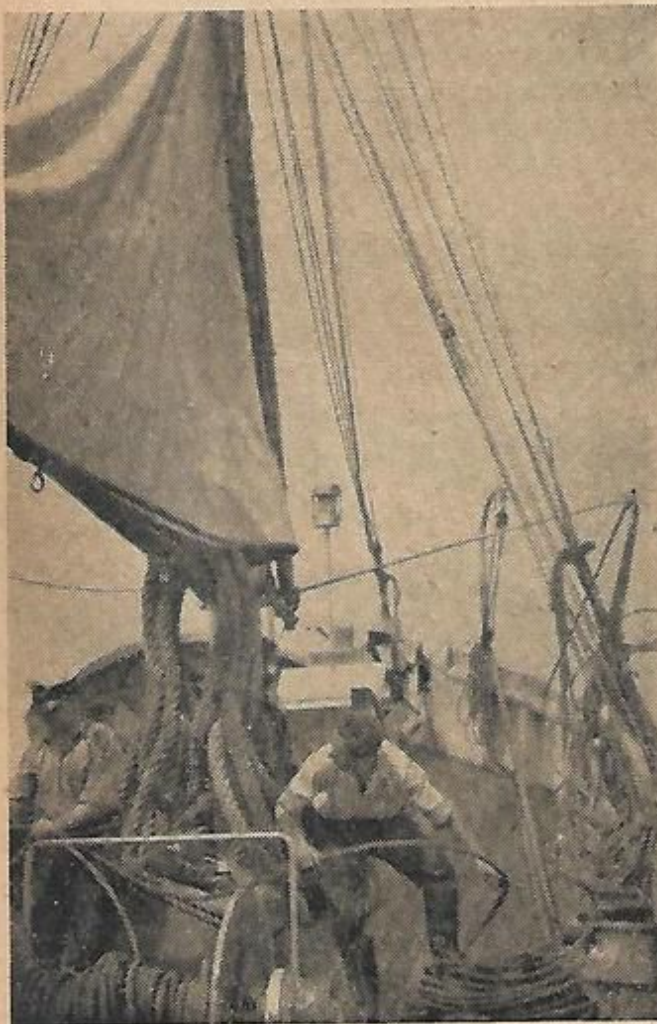
ד"ר נ. בן-נתן / הממשלה וענף הדיג

א.

אין מזל למומחים מכל הסוגים כשהם באים לבחון את עניניה המשקיים של ישראל. מומחים בעלי עמדה בינלאומית, שבדקו את עניני הדיג בארץ באו לכלל מסקנה שאין לו עתיד, משום שלדעתם הים התיכון דל באיזור זה בדגים. דעתם זו כאילו באה רק להצדיק את כשלונות הדיג שלנו בשלבים הראשונים להתפתחותו. לאשרנו, נבדתה דעה פסימית זו על ידי המציאות. דייגינו, שהמשיכו במאמציהם, גילו כי הדגה בים התיכון אפשר שאינה רבה על קרקעית הים, ששם בקשו לדוג אותה. לעומת זאת נתגלו במים העליונים מקורות של דגים בלתי מוגבלים. שיטת הדיג, הידועה בשם "רשת טבעת", שהוכנסה כאן על ידי הדייגים האיטלקים, שהובאו ארצה כמדריכים, והשימוש במכשיר חשמלי אמריקאי לגילוי להקות הדגים — מאפשרים כיום להביא שלל כפול מזה, שהיה ניצוד לשעבר. אם בשנת תש"ח הגיע הדיג הימי ובאגמים ל-237 טונות בלבד, הרי הגיע הדיג בתש"ט ל-945 טונות ובשנת תש"י אף ל-2512 טונות, כלומר גידול של 1000 אחוזים במשך 30 חודש.

ב.

כבעיה מרכזית שבה תלוי עתידו של הדיג העברי, נראית לי בעית ההכשרה. הגידול הנמרץ של הענף בשנים האחרונות נתאפשר על ידי הגרעין, שקיים היה בימי המנדט. בשנתיים האחרונות קבלו מאות דייגים את הכשרתם. עשרות מומחים הובאו מחוץ לארץ וכן יחידות-עבודה על ציודן. היתה גם עליה של דייגים עברים מצפון אפריקה על ציודם. אולם כל זה אינו מספיק, ההתפתחות בעתיד תתקל בקשיים של מחסור ביסוד אנושי מתאים. מקצוע הדיג מחייב הכשרה של שנים ונסיון רב. התכנית הקיימת להבאת 200 דייגים איטלקים, שיתישבו בארץ וישמשו כמדריכי גרעינים של בחורים יהודים, מוכיחה, כי המשרד החקלאי שעליו מוטלת כיום האחריות לפיתוח ענף הדיג, איננו נרתע מפני דרכים נועזות. כיום פועלות אניות דיג של איטלקים בחופי ארצנו. אניות דיג אלה משמשות מקום הכשרה של קבוצות עבריות, מדוע לא לצעוד אפוא צעד אחד נוסף ולהושיב דייגים איטלקיים בארצנו?



העלאת רשת הדיג.



עבודה בשיטות דיג חדשות.

מחקרים בגידול דגים

אנשי-מדע באוסטרליה עורכים עתה חקירות בשדה גידול הדגים. הוברר, כי גידול מלאכותי של דגים, מאפשר ייצור פורה ומהיר יותר מאשר בתנאים טבעיים.

בנסיגנות אלה משתמשים בדגי מים חיים. ואילו בחוף ליד סידני נעשית החקירה בדגרים.

מומחה שחזר זה לא כבר לאוסטרליה, לאחר שהות ממושכת בבנגל, שבה התחקה על שיטות גידול הדגים בארץ זו קבע, כי „בבנגל גדלים הדגים למידות ענק בשיעור זמן קצר“.

ההתענינות בשיטות גידול-דגים גדלה והולכת בכל רחבי העולם מתוך מגמה לסייע בפתרון בעיות התזונה בעולם. עיקר הכליתו של הגידול המלאכותי — להחזיק את דגי המאכל בתנאים שאפשר לפקח עליהם, לעקוב אחרי התפתחותם ולהעניק להם שפע מזון להחשת גידולם.

לשם כך יש צורך בבדיקות. במקרים מסוימים השתמשו בסכרים. לשם איכלוס האגמים המלאכותיים צדים גוררי-דגים במספר עצום, בים ובנהרות. או מגדלים אותם במדגרות. במים שמים זבלים שונים. אין הכוונה שהדגים יאכלו את הזבלים, אלא להחיש את גידולם של הצמר חים ובעלי החיים הנוצרים שבתוך המים. הדגים ניזונים מן החי והצומח ומשמינים והולכים.

גידול דגים היא אמנות שבארצות שונות עוסקים בה מאות בשנים. איי הפיליפינים הגיעו להשיגים ניכרים, והם משמשים מוסת בגידול מלאכותי של דגים. ליד מפרץ מנילה משתרעות בריכות מים מלוחים על שטח נרחב. את שוין אומדים ב-30—40 מליון דולר. תפוקתן השנתית עצומה. כאן מגדלים בעיקר את הבאנגו, או דג החלב, הגדל במהירות רבה, ומספק כמויות עצומות של מזון לחושבים.

ג'לסון נגב מהרוסים...

העתון „ליטרטונאיא גאזטה“ טוען, שהצי הבריטי למד תכסיס סים ימיים מן האדמיראל הרוסי אושאקוב. העתון יצא נגד השידור של הראדיו הבריטי באמרו: בשני הקרבות הימיים ההיסטוריים — ליד אבו-קיר וליד טראפאלגאר — חזר האדמיראל ג'לסון על יסודות תכסיסיו של אושאקוב: „מלומדים רוסיים מפוארים, גנרלים ואדמירלים, — עליהם גאוות עמנו ואנו לא נרשה לאויבינו, לשקרנים ומשמיצים לסלק את העובדות ההיסטוריות“.

מיוחד במפרץ חיפה. הקמת מעגן-דיג אזורי קטן בגליל המערבי ונמל-דיג אזורי בנביר-רובין שבדרום. יש לקוות, ששר התחבורה החדש ימצא זמן להקדיש את תשומת לבו לשאלת המעגנים.

ד.

אשר לרכישת ספינות דיג וציוד מתנהל ויכוח. מה עדיף: פיתוח דיג במרחקים, כגון בימים הצפוניים, או פיתוח הדיג בחופי הארץ. הנסיון שנעשה במרחקים הצליח. הסידור של ענף זה מדגישים את העובדה, שיש בידי דיג במרחקים להעמיד לרשותנו מיד כמויות גדולות והולכות של מזון. לעומת זאת יש לזכור, כי בימי מבחן הופכת צורת דיג זו למשענת קנה רצוף. אילו עמדו לרשותנו סכרי מים הדרושים להשקעות בענף הדיג, אפשר היה לחלק את ההשקעות בין שתי הצורות ללא פגיעה באחת מהן. אולם בתנאים של מחסור בהון השקעות — אין זו ברירה קלה.

כיום פועלות שתי אניות-מכמורת ישראליות בשדות הדיג הבינ-לאומיים בצפון אירופה. ספינה שלישית תוקנה ע"י חברת „עזרה“, ותוכנס לפעולה בהתאם לחווה שבין החברה לממשלה. עם כל הקוים השליליים, המציניים צורה זו כגון חוסר נטיה מצד דיג יהודי להיות נתוק ממשפחתו במשך חדשים רבים, יש להכפילה בשנה הבאה. מקור זה יכול לספק כבר בשנה הבאה 7.000 טונות לאוכלוסית ישראל.

ה.

בשנת תש"י צרכה האוכלוסיה בסך הכל 24.241 טונות דגים. הצריכה הממוצעת היתה 23 ק"ג לנפש. מזה היווה הייצור המקומי 6.062 טונות (דיג בימים, באגמים וגידול דגים בבדיקות). ענף הדיג סיפק לכל נפש במוצק רק 5—7.5 ק"ג, בשעה שהיבוא (שהגיע ל-18.179 טונות) סיפק לכל נפש במוצק 17.25 ק"ג.

ההספק העצמית של הדגים הגיעה בתש"י רק ל-25 אחוזים של התצרוכת, אם יוגשמו כל תכניות הפיתוח של משרד החקלאות מענף הדיג — יעלה האחוז של האספקה העצמית ל-54.7 אחוזים, גם אם האוכלוסיה העברית תעלה בסוף 1951 ל-1.400.000 נפשות.

עצמת-ים

הים התיכון הוא צריכתה של הימאות: מאז נתקפה תבתי-נח בקרי אררט ועד ימינו אלה, שמשה האגיה סמל היםיים והחפש לאכלוסיה של אגן זה. קסרות אחר קסרות נפלו בכס-אמת-המדה של עצמת-ים.

(עתן צי-המלחמה האמריקני)

אלף שנקבעו לפי התכנית. בקיסריה הוחל בבניין נמלי הדיג. אשתדק הוגשם השלב הראשון — הוקם שוברגלים. אך המשך העבודה הופרע מחוסר אמצעים. הממשלה נתבעת עתה להשלים את סכום הקצבתה, כדי שאפי שר יהיה לגמור את נמלי קיסריה ומכמורת בכפרזיתקין.

בחוגי איגוד הדייגים מדגישים, כי צמיח צום קצב היגדול וההתפתחות אף עלול לקפח את ההישיגים שנרכשו עד כה.

בתקציב הכללי לפיתוח הוקצבו לדיג מאה אלף ל"י, לאמור 20% מהסכום שנקבע כבסיס לפיתוח ענף זה לפי התוכנית שעובדה בוועידת הדייגים לשנה זו. ביסודה של התוכנית זוגחה המגמה להעלות תוך שלוש-ארבע שנים את תוצרת הדיג כדי סיפוק מלוא התצרוכת של האוכלוסיה בדגים. אירגון הדייגים סבור, כי צמצום ההקצבה לשנה זו עלול לגרום לשיתוק קצב הפיתוח ומאמצי הקליטה בענף זה, והוא תובע מאת הממשלה והסוכנות להעמיד לרשות קרן הדייג את כל הסכום הדרוש.

ההתישבות הימית

בעייה אחרת היא שאלת מאון הקרקעות שבחוף הים. באיזור החוף שבין חיפה וטאני טורה יושבו 11 כפר-עבודה, או מושבי עובדים, שאין אחד מהם מקיים ישוביים ואין בתוכניתם לעבוד בדיג. אדמות אשקלון בדרום אף הן משמשות נושא לתוכניות פיתוח עירוני. כתוצאה מכך מצטמצמת והולכת רצף עת החוף הדרושה להתישבות ימית. מן היתכרח הוא, כי כל הקרקעות הגובלות בחוף הים ישוריינו להקמת יישובי-דיג חדשים, תוך שמירה על המגמה היסודית: שילוב הדיג בתקלאות ומלאכה.

קרן הדיג נתרוקנה

קרן הדיג, שנוסדה לפני כשנה וחצי ריכזה קרן של מאה אלף ל"י. מהן 25 אלף ל"י, שהוכנסו ע"י הממשלה, 25 אלף — ע"י הסוכנות ו-50 אלף — ע"י מוסדות ההסתדרות ("ניר", באגף הפועלים, "נחשון" והאיגוד). הקרן חילקה הלוואות לתשעה גופים לשם רכישת ספינות-מכמורת. עם ביצוע הקניות נתרוקנה קרן הדיג, ומחוסר הון נוסף נפסדו קו פעולותיה למעשה. בוועידת איגוד הדייגים, שנתיקמה זה לא כבר עובדה תוכנית מינימום לפיתוח הדיג בשנה הקרובה, כחלק מתוכנית כוללת העשויה להבטיח, תוך ריכוז בעלי-מקצוע והגדלת הציד, הספקה עצמית מלאה של דגים לתושבי המדינה. הדיג — ענף יסודי בקליטה ובתעסוקה. לפי ההערכה מונים עתה כל הגופים העובדים בדיג 700 איש, בכללם כ-400 עולים חדשים. אבל מחוסר הציד הדרוש, רובם של הגופים עבודתם בדיג היא עונתית.

רשת מעגנים - תנאי לפיתוח הדיג

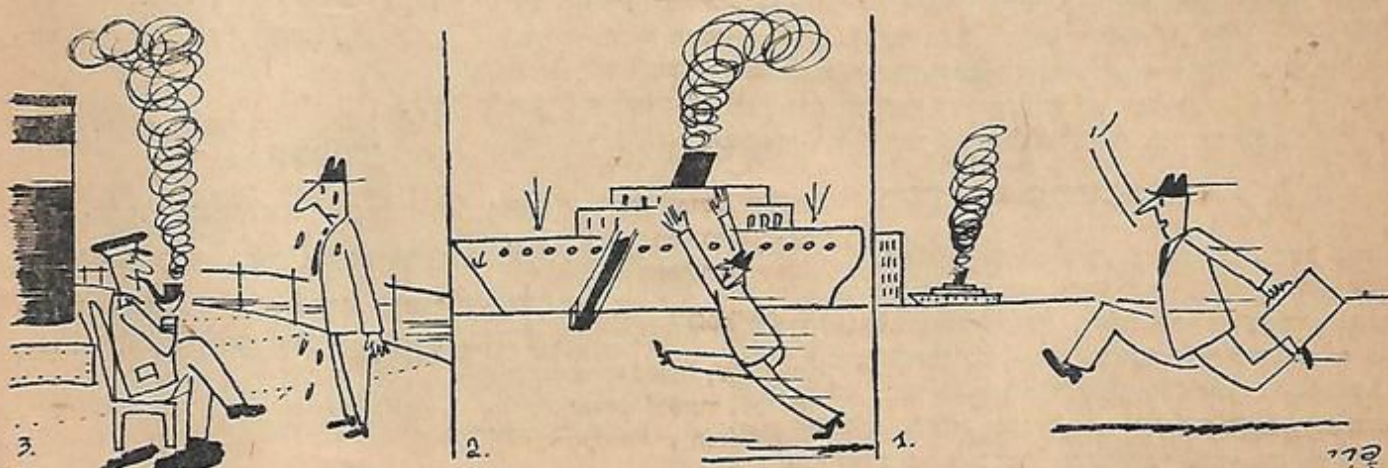
אחד התנאים העשוי לקבוע את הדיג הוא: הבטחת מעגנים. מקורות ברוכים בדגים אינם ניתנים לניצול בגלל הסכנה וחוסר הכדאיות שבהפלה מחוף בלתי-מוגן. הוצע להקים שלושה נמלי-דייג: נמל לאיזור הצפון (בזיב), אשר יחליף בהדרגה את רציף הדייגים הנוכחים בנמל חיפה; (ב) נמלי-דייג מרכזי לאיזור החוף של ים התיכון (בקיסריה); ונמל דיג מרכזי בדרום (ברובין). אבל לבנין המעגנים הקציבה הממשלה 80 אלף לירות, במקום 200

בין צעצועי הילדים...

הדייגים מנתקים מן הבית שבוע-ימים ויותר. על-פל-פנים, הדייגים אוהבים את מקצצם, ומי שנאחו בו — לא בקלות מותר עליו... בייחוד מאז עלתה קרן הענף הזאת על-ידי הספינה החדשה שקבלוה ועל-ידי עזרת המדר-ריד-הממחה. התנאים הוטבו בבתים. לאחר 7-10 ימי-נדודים מקבל הדייג 3 ימי חפשה לבלוי ביישובו ומשפחתו. לא-מזמן ערכה הנקדה גשף-דייגים במלאת שנה לרכישת הספינה החדשה. יש תכנית לרכישת ספינה נוספת. חמישה מחברי הקבוץ עובדים כספנים באניות-סוחר.

בין צעצועי הילדים בחדרי ההורים שקיחים כלי-שיט ואף בתמונות שעל הקיר מרנשת הזיקה אל הים.

שולמית קרל, התותרים



עלילה בלי מלים

הדיג באירופה

(מתוך דו"ח של משלחת איגוד הדייגים)

משך דיג האגמים באירופה כולה — מבוך סס על הכנסת דיגים לאגמים. קיים שם חשבון לשניים בדבר הרכב המינים, והיחס בין דיגים טורפים וסוגי דיגים אחרים. רוב האגמים עניים מאד בחומר מזון, וכשאין מכניסים לתוכם דיגים — אין גידול.

מצב הדייגים באיטליה קשה מאד. אולם התרשמונו מהטפול ברשתות.

מענין מאד דיג הצלופח: בהיותו קטן ער לה הדג מן הים לברכות מוכנות מראש. ל' אחר מכן נסגרות הברכות וכעבור 3 שנים, לערך — בהגיעו לגיל ההטלה — הוא יורד חזרה לים. בדרכו צדים אותו במלכודות.

באוסטריה קבלנו ידיעות מלאות מן הממשלה. ראינו שם — בין השאר — דיג חשמלי. לפי שעה, אין עוסקים בשטה זו למטרות מסחריות, אולם מנצלים אותה לכל מיני מטרות מיוחדות כגון: ניקוי נחלים מ' דיגים מזיקים, דיג אמהות מטילות וכו'. שיטה זו יפה בעיקר לדיג במים רדודים.

ינויצ'ריה. רמת החיים של הדייגים גבוהה מאד, והם מצוידים יפה מבחינה טכנית. ראינו מלכודות רבות. על הדייג השווייצרי מש' פיעות במידה רבה תכונות השוק. לעתים קרובות מפסיקים בדייג סוגי דיגים שונים, כשאין להם דרישה בשוק. חלק גדול מן ה' דגה מעשנים או מקפאים.

בהולנד היתה רכנו קשה, הואיל וחשי' ש' שנגזל סודות מקצועיים. רצינו לראות בית-חרושת לרשתות, אולם הדבר לא נתן לנו. בכל זאת ראינו שם שטות-עבודה ש' גות.

בדנ'יה למדנו להכיר מלכודת-ענק. למל' כודת זו כנף שארכה כמה מאות מטרים ובי' סופה עקול בעל קוטר של 80 מטר — לערך, אשר לתוכו נכנסת ספינה על כנות להוציא את הדיגים. במלכודות אלה משתמשים בים ובפניורים.

בשוודיה שהינו זמן קצר. בקרנו באגם הגדול ביותר וראינו את שטות-העבודה. יש לציין, כי גם בשוודיה וגם בדנ'יה קיימת ספ' רות מקצועית ענפה מאד.

באנגליה משרת כל מנגנון-הדיג במים מתוקים את אלפי הדייגים החובבים. בעונות מסוימות מעבירים דיגים מאגם אחד למשנהו, על מנת לאפשר לחובבים להמשיך ל' דוג', גם לאחר שנתחסל מלאי הדיגים במקום מסו' ים...

ולסיכום: למדנו הרבה והודגשה בפנינו חשיבותם של פרטים שנהגנו לזלזל בהם.

צביעת הרשתות, למשל, היא חלק בלתי-נפרד מהענף. עלידי צביעה נכונה נשמרת שם רשת עד חמש שנים.

אגמי אירופה הם כיום עניים ביותר בדיגים. באגם הטוב ביותר שולים ק"ג אחד לדונם, ואלו בחולה שולים שבעה ק"ג ובכנרת אר' בעה ק"ג לדי'. לפי דעתנו תצמח תועלת ישי' ה' מנסיוננו גם לדיג בים.

דיג סוב'טי באיסלנד

לפי ידיעות בעתונות הבריטית — פועל במימי איסלנד צי-דיג סוב'טי, המונה כ-100 ספינות עם ספינת-אם בגודל של 10.000 טון.

ב'צ'יר-האי הספרדי

פורטוגל: בשנתיים האחרונות חלה ירי' דה גדולה בשלל דיג הסרדינים הפורטוגזי וה' ספרדי.

ביוגוסלביה: חלה עליה רצינית בדיג הסרדינים. בחוגי בעלי-הספינות באנגליה מורגשת התמרמרות רבה על גדול יבוא שמר' רי-סרדינים מיוגוסלביה.

בדרום-אפריקה: דיג הסרדינים בדרום אפריקה מבטיח רבות. העתים הם כה גדולים שאפילו, בלילות-ירח בהירים אין הפ' רעה לדיג. שלש ספינות שולות עתה כ-100 טון ליום. עתה מכשירים לדיג, זה 10 ספינות נוספות.

דיג הסרדינים ב'מרוקו

דיג הסרדינים ב'מרוקו ייעזר מעתה בכלים מודרניים. דייגים ובעלי בת-חרושת לשמורי סרדינים ב'מרוקו רכשו ספינת-אם מצוידת במדע-עומק חשמלי וברדיו-טלפון. בספינה מעבדה בה עוסקים בחקר הדיגים מן השלל. בדיקות שנעשו ע"י המכון המרוקני לחקר הדיג, הוכיחו, שהסרדינים באזור קובלנגה — שלא כבאזורים הדרומיים של מרוקו — נמצ' אים במים עמוקים יותר ויש להשתמש במכ' שירים מתאימים לגוויים.

הספינה החדשה תשמש כגשית. עם התי' קלה בעודי סרדינים — תשרד לספינות הא' חרות לחוש למקום.

הדיג ההודי

תצרוכת הדיגים לתושב נאמדת ב'1/2 ק"ג לשנה. לספוק הרגה הדרושה לאוכלוסי' הודו יש להגדיל את התפוקה פי עשר.

קטלוג לספרות דיג

הספריה החקלאית (של המרכז החקלאי) עומדת לפרסם, בשותף עם איגוד הדייגים, קטלוג לספרות-הדיג המצויה בה.

כל המעונין לקבל העתק — ימנה לאיגוד הדייגים.

תעמ'לית למאכלי דיגים

הגב' צפורה דנין היא המומחית להכנת תבשילי-דיגים בישראל. היא יודעת להכין דיגים קפואים או קרפיונים ב-40 דרכים.

«עלינו להכיר בעובדה, כי עוד שנים רבות יהיו הדיגים אחד המזונות העיקריים שלנו» — היא אומרת! «על עקרות הבית להפיק את מלוא התועלת מן הדיג, ולנסות לגוון את מאכלי דיגים». לדעתה אין אנו זקוקים אלא להגדלה במנת השמן ולכמה מיני תבלין.



היא חזרה זה מקרוב מטיור בארצות אירופה המערביות, ובכל מסעותיה נתנה דעתה על תבשילי הדיגים. בלונדון נפגשה עם מומחים של מיניסטריון האספקה, ודנה עמם על קבלת מתכונים להכנת דיגים וסרטים חי' נוכיים בנושא זה. בהולנד קנתה דיגים מלוחים אצל רוכלים ברחוב. בעיירות צרפת לאורך חוף הים התיכון אכלה תבשילי דיגים במס' עדות המקומיות ועמדה על דרכי הכנתם.

בליאון אשר בצרפת מכינים תבשילי-דיגים שטעמו כטעם התרנגולת. יש לטחון את הדיג, או לרסקו, להוסיף מעט קמח וחלבון ביצה, לבחוש יפה, לנרות על העיסה מלח ותבלין, לגולל כופתאות, ולהרתיח אותן במים מלר' חים. את הקציצות שמים לקערת חרס, מכ' סים אותה בצלחת לבנה רגילה, ומבשלים אותן במשך עשרים דקות.

גב' דנין מתקינה עתה תכניות בשיתוף עם מומחי-הזנה בארץ, כדי לעורר את הצבור לצריכת מאכלי-דיגים. היא מציעה לערוך יותר תערוכות מזון וללמד את עקרות הבית, באמי' צעות הרצאות, שידורים וחוברות הסברה, לתבל את תבשילי הדיגים. בתכניתה: להקים בשלוש הערים הגדולות רשת של מסעדות המגישות מנות דיגים במחירים זולים.

ר. ב.

והדיג הממונה על סירת האור — הלוקסאי — רואה ממש את כל הדגים שהתאספו תחתיו וסביבו, ואם בעל נסיון הוא יוכל גם לאמוד ולנחש את גדל השלל; בים התיכון יכולה סירת לוקס לנוע לאט-לאט מרחקים של מאות מטרים והדגים כולם נגררים אחרי האור, מוקסמים, כעדר אחרי הרועה. וע"י כך אפשר גם לרכז תוצרת של כמה סירות טיור למקום אחד. בכנרת אין "להוביל" את הדגים אלא למרחקים קצרים מאד.



דגים איטלקים בגינה של חיפה

תיאור מרתק של שיטות-הדיג וחיי הדיגים — איטלקים ויהודים.

וזהו סדר העבודה בדיג האורות: הספינה מפליגה לפנות ערב מנמל חיפה כשהיא גוררת אחריה שתי סירות-אור המצוידות כל אחת בשני לוקסים גדולים של 8—6 אלפי נר. צוות הספינה מונה 12 איש, חציו איטלקי וחציו יהודי. כשמגיעים למקום הדיג, שעמקו כ-45 מטר והוא מרוחק מהחוף כ-8 ק"מ, עוגנת הספינה וסירות האור יוצאות לתור אחרי דגים. כל אנשי הצוות נמים (כי בתום היום לא הספיקו לישון). הלוקסאי ער וצופה סביבו; משהתאספה כמות דגים המצדיקים את הזריקה, הוא מעיר את החובל ומתחילה העבודה. אז תבוא הספינה ותפרש למסביב לאור את הרשת שארכה 350 מ' וגבהה 80 מטר. הרשת נעמדת במים בצורת חבית ענקית מחוסרת תחתית הסוגרת על הדגים מקרקע הים עד פני המים. לקו התחתון של הרשת מחוברת טבעות (מכאן גם השם — רשת טבעות) ודרךן עובר חבל ששני קצותיו המחוברים לקצות הרשת נמצאים על הספינה. כשמושכים בחבל זה בכח של המנוע, מתקבצות כל הטבעות יחד ומועלות על הסיפון, והדגים נמצאים סגורים כבתוך קדירה. או מתחילים למשוך את הרשת בידים. והיא הולכת ומצטמצמת עד שהדגים מתאספים לתוך הפינה האחרונה הקרויה "שק" וממנו מועלים הדגים על הספינה. יש רשת המוצאת משני הצדדים בבת אחת והשק אצלה באמצעותה, זוהי הסאקאלבה.

כעבור 40 דקה מהתחלת העבודה מוכנה כבר הרשת ומסודרת לזריקה הבאה על סירת האור השנייה. וכך חוזר הדבר מספר פעמים, התלוי בשעות החשכה של אותו לילה. בבוקר חוזרים לחיפה. השלל הממוצע הוא מחצי עד שלושת רבעי טון ללילה.

הדיגים היהודים מקבלים את שכרם לפי חלקם המוסכם בהכנסה. הם שבעים רצון. וכשהים מונע מהם את טובו, אינם מתאשים, כי פניהם אל העתיד. הם חיים ועובדים בתקווה שילמדו את המקצוע, יתארגנו לקוואר פריטיב, יקבלו הלוואה מהממשלה ויצאו לרשות עצמם. תקווה זו עוזרת להם להתגבר על

לחנאי הכנרת. בעמל ונסיון השנים שונתה הרשת והתאמה לאט לאט לחנאי הים שלנו. כעת אנו מרכיבים וחופרים את רשתותינו לפי תכניתנו המחודשת. שנינו גם את צורת העבודה וארגונה ע"י מיכון ושכלולים. עתה כדאי היה להשוות את עבודתנו לעבודתם של הדיגים האיטלקיים שהם בעלי מסורת של דורות. לשם כך עליתי בחיפה על הספינות הנזכרות, עבדתי בהן, הסתכלתי ולמדתי. אמר סור כאן רק את הדברים שיש בהם משום ענין גם לחובבי ים ודיג, שאין פרטי המקצוע נהירים להם.

בכנרת עובדים אנו מעל גבי סירה מכוסת בטון שארכה 8 מטר ושמה ברקה. למקום העבודה היא נגררת ע"י סירת-מנוע ובשעת העבודה וזריקת הרשת — היא מתקדמת בכוח המשוטים. בים התיכון משתמשים לאותה התכלית בספינת מכמורת רגילה (נטראולר). ההבדל העיקרי הוא במיני הדגים הנצודים ותכונותיהם. בכנרת נמשכים אל האור רק הדגים הקטנים הקרויים בשם סרדינים, ומעט הדגים הגדולים המועלים ברשת נקלעים למי קום ברדפם אחריהם. בים התיכון נמשכים אל האור, מלבד סרדיניים האמיתיים והגדול, גם כמה מיני דגים גדולים ומשובחים. דגי הכנרת רגישים מאד, וכל רעש קל מבריחתם למרחקים, ולעומתם אין דגי הים הגדול הבאים לאור מגיבים אפילו על רעש של מנוע גדול המטרטר בקרבנם, המים שבים התיכון שקרפים פי כמה מאשר בכנרת, ועד כמה שמגדיר לים את עצמת האור יגדל גם מספר הדגים הנמשכים אליו. בכנרת אין, משום מה, הנברת האור מעל ל-4000 נר משפיעה לטובה, ולפי עמים גם מזיקה, אצלנו די לו ללוקס שיאיר במשך שעה וחצי או שעתים, ורכוז הדגים יגיע לשיאו, ובים התיכון סירת לוקס המאריכה לעמוד הרי תוצרתה עולה. — בכנרת מתרכזים הדגים מסביב לאור ברדיוס הגדול כדי 100 מ'; בים התיכון רדיוס המעגל קטן.

מנהג חדש בא למדינה: כל אגוד שולח את עובדיו הותיקים לחו"ל, כדי ללמוד את דרכי הייצור והעבודה הנהוגים שם. נסיעה מעין זו יש בה מן התועלת לפתוח המקצוע וגם מן ההנאה לשליח עצמו היוצא "לעולם הגדול". למקצוענו — התמול מול מיוחד: "תחין-לארץ" בא אלינו בצורת ארבע ספינות איטלקיות העובדות באותה שיטה של דיג אורות בימה של חיפה.

אין הספנות האיטלקיות פנים חדשות בחופי ארצנו, חופינו מוכרים להם יותר מאשר לדיגינו הצעירים. האיטלקים עבדו פה כבר שנים רבות לפני מלחמת העולם השנייה, את דגיהם מכרו בארץ, צברו הון וגם רגלו לטובת האויב. לאחר קום המדינה לא החזרנו אותם כי אנו זקוקים להם מאד. ולפי ההסכם אתם נמצאים שני הצדדים נהנים. האיטלקים נמשיכים לחופינו משום שמרובם הדיגים בארצם ומועטים בה הדגים. ובחוף היוגוסלבי שמי מולם אין טיטו מרשה לזרים לדוג בחופי ארצנו ישנם שדות דיג נרחבים ובלתי מנוצלים, ותמורת הדגים הם מקבלים פה מחיר שהוא פי חמשה גדול מאשר במולדתם. ומדי-נתנו נמצאת נהנית, בחסכה את המטבע שהייתה מוציאה, לו קנתה את הדגים באיטליה עצמה. והיתרון העיקרי: הדיגים האיטלקים, שהם מומחים במקצועם, מחויבים, לפי ההסכם, להעלות על ספינותיהם דיגים יהודים וללמדם את המלאכה. בדרך זה כבר התקדם והשתכלל דיג המכמורת היהודי. גם אגוד הדיגים נמצא נהנה, כי הוא גובה מס לצרכיו מסדיון הספינות. על המכמורתנים האיטלקים נוספו ארבע ספינות לדיג אורות.

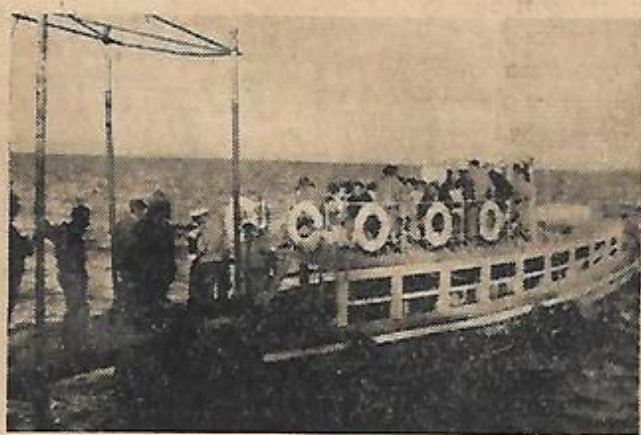
אכן, כבר הגיע הזמן לדיגי המשקים של הכנרת לצאת ולראות רשתות אחרות בעבר-דתן. מיום שהובאה לארץ ע"י הסוכנות רשת הסאקאלבה הראשונה מיוגוסלביה, הלפו כבר 11 שנה. וזו הראשונה לא התאימה ביותר



עיגב והר סוסיטה.



דיג הולאנדי



הסירה המובילה נוסעים על פני הכנרת.

קשיי ההסתגלות והקליטה. ואלו אינם קלים כלל. כלם עולים חדשים, מהם בגיל העמידה, ועד לעליתם לא טעמו טעם של עבודה. אך פה התאספו הטובים ביותר של העליה החדשה, וראויים הם לכל עזרה ועזרה.

כדאי להזכיר גם את תנאי חייהם ועבודתם של האיטלקים. הספינה אינה רכושם, הבעל הוא יהודי מטריפולי שהתנה תנאי, כי הספינה לא תעבוד בשבתות אפילו לא בצוות נכרי טהור. בהפסדי התנאי הקשה, הלא-דיגי, נושי אים כל הצדדים (לעומת זה רוב הדיגים הירודים בארץ עובדים בשבתות). הם יצאו מן הבית לחצי שנה, וגרים כל הימים על הספינה בתא צר, מלא לכלוך פרעושים ועכברים. פה הם מבשלים ואוכלים את מזונם הדל. הם גרי אים עלובים בלבושם ובהופעתם, וקרובים ברמתם לערבים. בספינה אחת תמצא דיגים בני כל הדורות. על ידו של סבא זקן העושה רק מלאכות קלות, עובדים נכדיו בני 15 כי תור מכונאים, הגאים וזורקים רשת. רוב הספינות רעועות וחסרות תנאים מינימליים לעריבה. כמה מהן נראות כאלו ירדו מתמונה של ימי הביניים. בתא ההגה — מצפן ישן נושן ותמונות של קדושים. ונראה שרק בדרך גס הם מגיעים מאיטליה הנה.

אשר לעבודה נוכחתי, שאין לנו, דיגי הכנרת, ללמד הרבה מן האיטלקים. אין לנו גם להתביש בשיטת עבודתנו, ששכללונה בכוחות עצמנו והתאמנוה לים שלנו. גם חיינו ותנאי עבודתנו טובים לאין ערוך משל דיגי הים התיכון. אלא דבר אחד חשוב לנו להעביר מהים הגדול, והוא — העבודה בספינות. עלינו לחבר את סירות הרשת והמנוע לכלי אחד גדול, ולהפסיק בעבודת המשוטים. על המכשול העיקרי העומד לשנוי מהפכני זה — אפשר על רעש המנוע המבריא את הדגים — אפשר להתגבר ע"י בנין מנוע חשמלי מונע בכוח סוללות (והרי המנוף שלנו כבר עובד בדרך זו). אז נוכל גם לעבוד במזג אויר לא שקט, להגדיל את התוצרת ולחסוך עמל וזמן.

אך יותר ממנו צריכים ללמד מהאיטלקים דיגי-המכמרת העבריים שבים התיכון. עובדה ידועה היא, שחדשים שלמים בשנה בטלה הספינה היקרה מעבודה, או שמביאה תוצרת זעומה, משום ההפסקה בעונת דגי-הקרקה. בה בשעה שהמים העליונים של חופינו שורי צים דגים לרוב. על ידי תוספת ידיעות וציוד לא יקר, אפשר היה לגנון ולשלב את שיטת המכמורת החד-גונית, להגיע לנצול יתר של הספינה והצוות ולהגדיל בהרבה את השלל. דיג האורות נתן לנו את המפתח לאוצרות הדיג של הכנרת. בכוחו גם לגלות אפקים חד-שי לנצול שדות הדיג שבים התיכון.

מנדל נון, עיגב

דיג ישראלים בים הצפוני

(ממכתבי החברים בבנג'יה)

אוסטנדה.

... ביום חמישי בערב הגיעה „שולמית“ ונכנסה לנמל בדיוק של רכבת נוסעים. יש קשר אלחוטי מתמיד עם החוף, ויודעים תמיד באיזו שעה באה הספינה. בבואה היא נגשת ישר לרציף של שוק הדגים.

שוק הדגים הוא סככה ארוכה, בנויה בטון, ארכה כ־400—300 מטר.

הספינה מתקשרת לרציף וכל הצוות יורד לחוף. כל הצוות — והכוונה לכרלס, מן הקפיטן ועד למסיק.

הם אינם מתעכבים אף לדקה אחת. במקומם באה קבוצת הכולת מכונאי וחובלי-חוף. מיד מתחילים בפריקת הדגים. את הדגים המיועדים לתעשייה — (מליחים ומקרל) מבררים על החוף בעת הפריקה. את השאר — כלומר הדגה הנמכרת בשוק — מבררים ומנקים עוד על הספינה.

את הדגים מאכסנים בספינה על גבי אצט"ב. אות. על כל שכבה דגים — שכבה של קרח. את הדגים מכניסים לסלים בהם מובילים אותם למכירה הכללית... *

... בנסיעתה הראשונה הביאה „שולמית“

90 טון (סל=50 ק"ג), היה אומר: קרוב ל־50 טון.

בהפלגה השנייה — היא הביאה כ־140 טון, כלומר כ־70 טון.

... בהפלגה האחרונה נקרעו שלש רשתות מרוב דגה.

קיים קשר מתמיד עם החוף, כך ששם תמיד יודעים על גובה השלל, על הקלוקלים ושאר קשיים הנגרמים לספינה. בהגיעה לני מל יודעים למפרע מה יש להכין.

*

... מצב הדיגים הבלגים הוא בכי רע. לפני חדשים אחדים היתה כאן שביית דיירי גים כללית. הממשלה משוקת כאן את כל הדגה במכירה פומבית. אין בעל כאן את כל הדגה במכירה פומבית. אין בעל ספינה רשאי לשווק את הדגים או לעבדם בעצמו. הדגה של „שולמית“, כמובן, יוצאת מכלל זה... *

המלחת המליחים נעשית כאן בצורה פרי מיטיבית ביותר וללא כל מכון. שופכים לס' רוגין שכבות של מליחים ומלח ומערבבים כמו זופוף ומלט. כל זאת עושים באתים ומועסקים בזה המוני אנשים.

*

בהפלגה האחרונה של 8 ימים הביאה הספינה כ־80 טון. ההפלגה הנוכחית תמשך כ־12 יום. הסבה לכך היא, שלספינות



העלאת רשת הדיג

המתאימה ביותר. וזאת גם למדנו מנסיונו ומנסיונם של ראשוני הקואופרטיבים. ובהי יות ענף הדיג ראשוני וחלוצי בחיי העם, המ חוסר מסורת של אנשיים מדורות, הרי גם על הקואופרטיב עוברים תהליכי-התגבשות. יש עזיבות של חברים — מי מטעמי בריאות ומי מטעמי משפחה, חברות וכיוצא בזה. צפויה התפוררות לקואופרטיב שמספר חבריו מועט. כיום פונים לענף אנשים שהגיעו לגיל ה־קרוב ל־30. ההסתגלות לדיג קשה גם אם עשו שנים בעבודת-הים. דבר זה גובע מן התנאים המיוחדים של הענף.

מחובת אגוד הדיגים לראות את הסכנות האלה, ולעודד יסוד קואופרטיבים גדולים. רק קואופרטיב גדול הוא ערוכה לקיום חור קתו ומסגרתו, וכן ביכולת להבטיח את ה־חבר לעת זקנה, כמו בשאר הקואופרטיבים. יש לצרף כמה קואופרטיבים קטנים (של ספינה אחת) לקואופרטיב אחד גדול, שאפי שריוותיו רחבות יותר בסדור החברים, שבון במשותף, בתחבורה יעילה לנמלים וכדו.

הקואופרטיבים הקיימים חייבים להורות דרך לבאים אחריהם בשורות הדיג.

ש. מ.

שלנו מוקצבים ימים מסויימים לפריקת הדגה. העבודה היא קשה מאד. בתקופת ה־דיג עובדים, בדרך כלל, משש בבוקר עד תשע בערב. בלילה מחזיקים משמרת על ה־ספון (הספינה אינה עוגנת). בזמן העבודה אין נחים כמעט כלל. מתעסקים בדגה או מת קנים הרשתות. אנבי, גם רבי-החובל וסגנו עובדים.

כאשר ספינה עולה על עדר מליחים — היא מיד משדרת לכל יתר הספינות, והן באות לדוג בסביבתה. הקרקע נקיה ואין כאן סלעים, עשב או בוך... *

יתכן שעם גמר עונת המליחים — יועבר בסיס הדיג לאנגליה... *

הקואופרטיב בדיג

שאיפתו של הפועל היהודי להיות עצמאי, טבועה בו זה דורות. עם העליה השנייה, שי הביאה לארץ יסודות חלוציים בעלי רמה אינטלקטואלית נוסף על השאיפה לעצמאות משקית — גם העזרה ההדדית והשיתוף. מכאן יצירת הקבוצה, המשק השיתופי והקואופרטיבי. בדיג, שמהות העבודה בו מח ייבת שתוף, ראינו את הקואופרטיב בצורה

מניו-יורק לתל-אביב קאָנְהָה עֵבְרִית

רציף 37 בנמל ניו-יורק שיך לקו "ישראל-אמריקה", הצעיר שבקווי-ההובלה בעולם. משרד חברה "תינוקת" זו, שנוסדה זמן קצר לאחר קום מדינת ישראל, נמצא ברובע מיוחס ביותר בניו-יורק: בסמוך לרחוב וול-סטריט. רובע זה שכולו צר וקודר ובנוי בתי-ענק מרקיעי שחקים, משכן בתוכו את הגדולות והחשובות שבחברות-עסק, אלו החולשות על ביליוני דולרים ומיליוני נפשות. משרד קו ישראל-אמריקה שוכן כבוד במגרד-שחקים "צנוע". האוירה במשרד זה עסקית ושלוה, ללא רעש וללא חפזון.

רציף 37, אחד המרכזיים בשטח העצים של נמל ניו-יורק, פלא הוא שחברה שעודנה בת-בליישם זכתה בו. אין זאת כי קסם המדינה הצעירה סייע וכן השפעתם הגדולה של היהודים בניו-יורק, יש משמעות מיוחדת לשכנות קרובת בין הרציף הישראלי הצעיר ובין לב איסט-סייד התחתית, אחד הרבעים העתיקים ביותר בניו-יורק רבתי. לפני יובל שנים היה רובע זה חוף-המאוויים של רבבות מהגרים יהודים מארצות מזרח-אירופה. עתה מתגוררים כאן בעיקר מהגרים עניים מבני עם אחר — הפורטוריקנים, או כושים שלא מצאו שיכונם ברובע הארלם, בקצה השני של ניו-יורק, ובכל זאת איסט-סייד עודנה "יהודית" — נשתמרה בה דמות שחוקה של "שירים" מימים עברו. כאן גם מערכות שני העתונים היומיים "דער טאג" ו"פרא-ווערט".

כאן בלב ה"פרישע קנישעס" ו"הייסע בייגל", המסמלים את חמימותה וחיוניותה של איסט-סייד, והם גם המספרים על התנוונותה וקרתנותה לגבי העיר האדירה — רציף 37, מקום מעגן אניות ישראל. כאילו קבעה יד נעלמה שכנות גורל זו: מחד סוף פסוק של אורח-חיים פרי דורות של גלות; ומאידך — ראשית פסוק של אורח-חיים יונק מתחילת עצמאות.

אניות-ההובלה העבריות של קו ישראל-אמריקה באות ומפליגות מרציף 37 בקביעות ובדייקנות אחת לחודש. בבוא האניות הראשונות, זמן קצר לאחר הכרזת המדינה, היו יהודי איסט סייד נוהרים בהמונים לחוות בפלא מלחים יהודים, שופים, טרודים ובעלי שרירים של "גויים". היו עולים על האניות, נוגעים ברטט-לב בשרוולים המפושלים של עובדי האניות, ומבקשים כי ישירו באזניהם משירי

הארץ. בעיקר היו מתחננות על כך הבחורות... מלחי אחת האניות הללו עד היום לא יחמיצו את ההזדמנות, לספר כיצד כיבדו את יהודי איסט-סייד בשירה "עברית": אחד מהם, לץ וחצוף, עלה על השולחן ובידו סכין-מטבח גדולה ומושחזת. מנפנף בסכיניו החל רוקד ריקוד פראי ומיללל יללות גרוניות ככל שהספיקו לו ריאותיו. הנשים, וכן הגברים עמדו מסביב דמומים והמומים, ומעין פחד בעיניהם. אך עם סיום "הזמר", נתעודדו-אמנם, לא זה המראה ולא זה השיר שציפו לו, אך בלבם החליטו כי אם "אידישקייט" אין כאן, הרי "גבורה" באה כאן, בלי ספק, לידי בטוי מוחשי... ועת הלכו לבתיהם דרך הסמטאות המיושבות עתה פורטוריקנים, היה בלבם בטחון-יתר כי אכן נמצאת "המדינה" בידים בוטחות, ואיש לא יוכל להרע לה...

* *

האניות השייכות לקו ישראל-אמריקה הן

ארבע: "חיפה", "תל-אביב", "יפו", ו"עכו". כל אחת מהן בעלת קיבול של 10 אלפים טון בערך, ועושה 4 נסיעות "שלימות" בשנה — מחופי ישראל אל חופי אמריקה ובחזרה.



בשעת סערה: בדיוק עתה הוא מביא את הצליל...

ה"קו" מורכב שותפים אחדים, מושקע בו בעיקר הון לאומי והסתדרותי, ובמדת-מה גם הון פרטי. חברת "שהם" המשתמשת סוכן-משקל לרובה המכריע של הספנות הישראלית, דואגת גם לצרכי המשק והצוותות של קו ישראל-אמריקה. הקמת הספנות הישראלית מיד לאחר הכרזת המדינה נסתייעה לא מעט ב"ציהמחותרת" שצמחה בחשאי בשנים 1945—1947 לצרכי "עליה ב". לא מעט מהשפעת הזמן ההוא ניכרת לטובה כיום.

והניע אותה רשות אפופת תעלומה שחוללה את פלא ההע-
פלה משך שתי שנים תמימות ב־1945—1947. וכיון שאר-
כים הם הערבים על פני הים והנסיעה אטית וממושכת,
יש ושניהם — ש. א. וגד הילב, יפליגו יחדיו על גלי הזכ-
רונות "מאותם הימים" ... היאך לא להעלות זכרונות-
פאר אלה, והיאך לא יקשיבו להם ברטט לב ויראת כבוד
הנוסעים המעטים והקצינים הצעירים ב"עכו", אשר פרשת
ההעפלה היתה ונשארה בשבילים סוד כמוס ומגרה.

* *

אלה שלא היו באניות-המחותרת, והם מרבית

עובדי "עכו", אף אתם שמורים פרקי התרגשות רבה הקשו-
רה בראשית הצי העברי הגלוי: הנפת דגל ישראל מעל
התורן, הוצאת העולים משובות קפריסין, הפלגה אל ימים
רחוקים ועגינה ברציפים "שלנו". חזקות חוויות אלו, ועמוק
רישומן בנפש הצעירה.

הותיקים מבין עובדי "עכו" הספיקו לסגל לעצמם
משהו מארשת "ימאים" מובהקים. ידיעתם במקצוע רבה
יותר, שיחתם מתובלת הומור, אוהבים הם לספר בחברותא
מעשי הרפתקאות בנמל זה ונמל אחר, בנוסה של רגילים
ומנוסים. אפילו להוטים הם לרדת אל החוף מדי פעם, צומח
והולך בהם הרצון והצורך לשוב אל הים ולהיאחו בו לאורך
חיים תמימים. אך הותיקים הם לפי שעה מועטים. רובם
של העובדים צעירים, חסרי ותק ימי ועצם עבודתם על
סיפון "עכו" לא מעט בה מן המקרה וההרפתקה לרגע. גילם
הצעיר של מרבית הספנים בישראל וכן האחוה הגבוהה של
"עובדים לשעה" — לנסיעה אחת או שתיים — עודם או-
פיניים לספנות העברית. הצוות הרצוי — המצוי אצל
עמיים וותיקים — הוא שילוב מלחים ותיקים עם טירו-
נים, עובדים בגיל עמידה עם נערים מתחילים. צוות שכולו
נוער, כזה המצוי בספינות הישראליות בעיות רבות צפ-
נות בו שהן קשורות לא רק במלאכת הים עצמה, אלא וב-
עיקר באקלים החיים המתהווה תוך שהות ממושכת על פני
שממת המים. וכשם שחסרה המסורת הימית, כך אין עדיין
חוקים והרגלים נוקשים ביחס לחלוקת המעמדות באניות-
המסחר הישראליות. אמנם כל אניה חדרי-מגורים וחדרי-
אוכל נפרדים בה לקצינים ולמלחים, וכן מותחמות מחיצות-
מעמד אחרות. אולם עם זאת רבה הגמישות "האישית" בכל
אחת מן האניות. ישנן אניות — מספרים הותיקים מבין
עובדי המשק ב"עכו", שהספיקו לנדוד מאניה לאניה —
שבהן ממש רגישות "יונקרית" לגבי תחום הקצינים והמל-
חים — הללו כמעט אסור להם להציף אל משכנות הרא-
שונים. באניות אחרות שוררת רוח של "ריפובליקה חפ-
שית לגמרי" ... הקצינים והמלחים מעורבים זה בזה ללא
מחיצות, מחוץ לשעות העבודה. הכל תלוי בהתלקטות הצוות
והעבר המקשר אותו מקודם. ב"עכו" עצמה יש מעין נסיון
לתחום תחום צנוע בין שני סוגי העובדים, וקביעת גבולות

יורדיים עבריים, בעיקר בצי המסחרי שלנו מעטים
הם לפי שעה. רבויים תלוי לא רק בצורך פרנסה ועבודה;
הים יותר מכל מקצוע אחר תובע לא רק — מה לתקן? —
את הנטיה האישית. היכולת לחיות חיים מובדלים על סי-
פון אניה בלביים צמחה אצל עמים אחרים במשך דורות.
אנו זקוקים לצמיחת יכולת זו במשך שנים ספורות, ועל
כן משנה חשיבות לדמותם המוסרית והדוגמא האישית של
הראשונים, אשר יהיו גם קולטי הבאים אחריהם, וגם מורי-
שי ראשית המסורת.

* *

"עכו" מפליגה מניו-יורק. דרכה של "עכו" בלא
חפזון יתר: תחילה עשתה שבוע ימים על פני האטלנטיק
עד לנמל מונטראול שבקנדה, שם תקח תוספת מטען המיו-
עד לישראל, ואחר כך תעשה עוד שלושה שבועות על פני
הים עד שתגיע לנמלי חיפה ותל-אביב.
האניה צעירה: נבנתה במספנות קנדה ב־1944. אף על
פי כן מראה מסורבל ו"מיושן" לה. מהירותה 10 קשר
בלבד. יש ל"עכו" יתרונות המכפרים על "מומים" אלה:
בעלת מבנה איתן, מכונות חזקות, נוחה להטענה צפופה,
ומחזיקה יפה מעמד במים סוערים. תאי הצוות וכן חדר-
האוכל הקטן עשויים תוך חשבון של שימוש רב-שנים, בלא
הידור רעשני אך סגנון ימאי יציב ומכובד.

"עכו" היא רכוש נכבד, וכך מתיחסים אליה קציניה
הראשיים. כאשר מי מהנוסעים המעטים קובל על קצב-
הזחל שלה, מתכרכמים פניו של הקצין הראשי, והוא מסת-
כל באותו מתאונן ברוגז מהול ברחמים: "כבר נמאס ...
כבר רוצים לרדת" ... כי הסבלנות והדבור העצור לא רק
צורך היא לימאי, אלא גם תכונה שבהשפעת חייו על סיפון
האניה. יורדי ים בעלי ותק אין הם בדרך כלל מהירי דבור
ולהוטי דבור, חביבה עליהם ההסתכלות השלוה והשיח
ושיג עם עצמם בלבד. שלישת ה"זרים" על סיפונה של
"עכו" — רב החובל האמריקאי, המהנדס הראשי, גם הוא
אמריקאי, והמהנדס השני שהוא בן קנדה — מעידים יפה
על תכונות-ייסוד אלו.

מלבד שלושת נכרים אלה, בעלי-מקצוע מובהקים וק-
שורים בארחות-יים משחר ילדותם, כל שאר עובדי "עכו"
הם יהודים צעירים, תושבי ישראל. אחדים הגיעו אל אניה
זו מעל סיפוני אניות המחותרת בימי ההעפלה. זכרונות
רבים שמורים אצל אלה מאותם ימים ולילות בלתי-רגילים.
הקצין הראשי של "עכו", גד הילב, הוא אחד מרבי-
המעש בפרשה מזהירה זו. דרך כלל אין לו לגד פנאי רב.
לעסוק בזכרונות האפופיאה של היותו רב-חובל באנית-
מחותרת שהובילה בחשאי מעפילים אל חופי הארץ. בכל לב
שקוע הוא עתה באנית המשא האפרורית על מטענה הדו-
מם, ועין "בעל בית" לו על כל הנעשה בה. פעם על סיפונה
של "עכו" נודמן גם ש. א. הוא שעמד בראש "המוסד",

שאינם מלווים יהירות ותיפלות של סנובזום מקצועי. עי-
צוב היחסים באניות העבריות תלוי הרבה בדמות הקצינים
הראשיים, ביכלתם המקצועית ורמתם הרוחנית של המל-
חים.

* *

„עכו“ מובילה מטען כללי בעיקר. כל אניות
ההובלה הישראליות נועדו להובלה מעורבת, ופרט לאניות
בודדות שהותאמו לצורך הובלת תפוזים, אין לנו עדיין
אניות מיוחדות להובלת פחם או נפט, תבואה או פשתן.
הצורך באניות „מיצרך מסויים“ גדול בישראל, אך רכיש-
תן נתקלת, נוסף על הקשיים המקובלים, גם במכשולי מו-
ניפול מצד חברות זרות ותקיפות, ורק תוך מאמצים והת-
מדה נוכל לחזור אל עולם סגור זה.

בשם „מטען כללי“ להובלה ימית מכונים: מכונות
ומכוניות, מכשירים שונים, מזונות שאין צורך להחזיקם
במקרים מיוחדים, נייר, חמרי-גלם, סחורות מוגמרות וכו'.
סחורות „מטען כללי“ נחשבות לסוגי המטען המשתלמים
יפה ומכניסים ריווח הגון. בעלי ותק ונסיון בענף ספנות-
ההובלה יודעים, כי ראוי העסק להשקעה ולפיתוח, ורווחים
גדולים נשקפים לבעליו אך לפי שעה מתקפח ריווח זה
בשל חוסר נסיון והתנאים הספציפיים הקשורים בהובלת
מטען חיוני ודחוף לישראל; עדיין הננו „אידישע מדינה“
לגבי ההובלה הימית — כהגדרתו של אחד מעובדי „עכו“.
הנה, למשל, מלאכת הטעינה בנמל ניו-יורק, אצל חברות
ותיקות ומבוססות, התודעה על „תאריך אחרון“ שבהבאת
הסחורה אל האניה — היא הודעה שאין להרהר אחריה.
הרוצה לשלוח סחורתו יעשה כל מאמץ להביא אל הרציף
ליום המיועד, והחברה מצדה תדע לעשות חשבון מדוייק,
מה תוביל האניה וכיצד להטעינה, אם במעמקיה ואם על
גבי סיפונה. אך לחברות ההובלה הישראליות קשה עדיין
לנהוג בתקיפות זו לגבי שולחי הסחורות אל הארץ. אמנם
גם הן נוהגות לפי הסדר המקובל ומודיעות על זמן ההפלה
ועל מועדי ההטעה „האחרונה“, אולם תמיד קורה והיהודי
השולח „נזכר“ לפתע על משא כאשר חלק מהמטען כבר
הועמס, וסחורתו שהיא מתאימה לאיחסון בתחתית האניה
נשלחת כאשר רובה של „הבטן“ כבר מלאה בסחורות שאפ-
שר להטעינן גם על הסיפון; או ברגע האחרון נתבשרה
החברה על עסק מוצלח: קניה בלתי-צפויה של סחורה
למען ישראל, או מטען-תשורה מטעם מוסד מכובד. המח-
סור במיצרך זה או אחר בישראל הוא כה חריף בדרך כלל
עד שאין כל אפשרות לחברת ספנות עברית לסרב לקחתו
באניה הקרובה, אפילו נסתיימה בינתיים הטעינה כליל,
וכך אורזים ומטעינים שוב ושוב, הדבר עולה בזמן ובכסף,
בטירדה ובעבודה מיותרת.

אלה הם מחבלי הצמיחה וההשתרשות, מגורל המתחי-
לים והלומדים — גם איש-שיחי יודע זאת, והוא מספר סי-

פורו בהומור שבטוב-לב, ובבטחון כי אי-פעם ישתנו סדרים
„חלוציים“ אלה.

גם על עניני הפריקה בנמלי ישראל נשמעו סיפורים
מענינים: עד היום, האחרון לעגינת האניה אין הצוות יודע
לאיזה משני הנמלים — חיפה או תל-אביב — תופנה הא-
ניה, ויש בעובדה זו להוסיף הרבה על המקריות המכבידה
בסידורי הפריקה הקרובה. עוד יותר קשים חיי הקצין המפ-
קח על הפריקה והמלחים העוסקים בה, עת יתגלה למוסדות
החשובים במדינה, ביניהם מוסדות ממשלתיים, בתי חולים,
מערכות עתוננים וכו' כי באניה המגיעה ישנה סחורה המיו-
עדת להם. אזי לא יועיל כל נימוק הקשור בחישובי פרי-
קה יעילה, אותו מוסד לא ישקוט ולא ינוח, עד יוציאו לו
את סחורתו לפני הפריקה הכללית אפילו כרוך הדבר
בקשיים מיוחדים ובהשקעת עבודה מיותרת. „אצל חברות“
הובלה בעולם כולו לא נשמע כדבר הזה — אומר בריחתה
מלח ותיק, אך אצלנו תמיד חל על הסחורות מעין „פיקוח-
נפש“, ובעליהן תקיפים ויחסנים, היודעים לרוב להפוך את
סדרי-הפריקה על פיהם. ואולם... משתק הבחור לרגע —
האמת היא כי אמנם יש ונמצא באניותינו הומר שהוא
בחינת „פיקוח נפש“ לישראל במצבה כיום, ואין זו אולי
אשמת המוסדות הצובאים על משרדי „שהם“ ותובעים כי
תנתן להם זכות-בכורה בפריקתו. הרי תמיד חסר אצלנו
משהו חיוני, ותמיד מקבלים אותו ברגע האחרון... כל
זה נכון, אך בינתיים יש בכך משום עוול מיותר לגבי החב-
רה, משום קיפוח רווחיה ואנדרלמוסיה בסדריה. במשך זמן
ודאי יסדרו דברים הרבה, אך כדאי כבר עתה למנוע נוהג
הפקרות, ובמידה שאין הכרח מוחלט, אל נרגיל רבים הרו-
אים עצמם תקיפים להתערב בסדרים שהם חוק ולא יעבור
אצל כל חברת-ספנות בעולם.

„המטען הכללי“ שהובילה „עכו“ כלל הפעם טראקטו-
רים, מכוניות, חלקי אוירונים, מזונות, סחורות גלם וסחו-
רות מוגמרות. חלקם סחורות המוקצבות בכספי המלוה ה-
אמריקאי של הבנק לאכספורט וחלקם מטען של מזמינים
וקונים פרטיים. הסחורות כולן הוטענו בסדר ובתכנית, מו-
גנות היטב מפני גשם וסערת ים על גבי הספונים, או בבטן
האניה. עין צופיה מורגשת באניה, והעבודה נעשית בה
במסירות ויעילות. הצברים הצעירים, שהם רוב הצוות ב-
נסיעה זו מסתגלים מהר מן המשוער הן לעבודה והן לסד-
ריה המיוחדים של האניה. אפילו אנטוניו שהוא יורד-ים
ותיק וקפדני מלח בן ספרד הריפובליקאנית, שקשר את חייו
באניות עבריות עוד בימי ההעפלה ועתה גם אשתו וילדיו
נמצאים בישראל — גם הוא שבע רצון מעבודתם של הצב-
רים. „אין דבר, ילמדו ויתרגלו... אצלנו גידלנו ימאים
משך דורות, אתם תגדלו משך תקופה קצרה. מוכשרים
אתם וגם צריכים לים...“ — הוא חוזר ואומר בבת צחוק
שקטה ועדינה.

רבקה כצנלסון

מסלת אוסלו - ברנן

ברנן ההנוזאמית

מהנדסים וטכנאים נורבגים מספרים בהנאה עימית, כי מסלת אוסלו—ברנן היא אחד מס' לאי הטכניקה בעולם. אך לעולם אינם שוכחים להזכיר את חלקם של המהנדסים הזרים: דנים, כלגים וגרמנים, בהקמתה. כל הנוסע במסלת פלאים זו, העוברת מים אל ים, לאורך 200 קילומטר של הרים ובקעות, על גבי גשרים ובתוך מנהרות, בסבך יערות איך־סוף ושלג עד יכיר, בהישג הטכני. מסלה זו היא אחת הבודדות המגיעה במסעה לגובה של למעלה מאלפים מטר. בתחנת הביניים הגבוהה ביותר — פינסה — יוצא הנוסע מן הקרון ישר אל השלג, בחדשי הקיץ, ורואה גושי־קרח צפים על פני פלגי מים. ההישג הטכני הוא עצום, פרי עבודת סלילה, בנין, גישור, חפירה, פיצוץ ונקיבה במשך שלשים שנה, מאמץ קבוצי של כוחות הנדסיים וטכניים מארצות שונות. אך קיים גם מאמץ אחר, מאמץ שכולו נורבגי, במסלתי־ברולו זו — השרות. דומה שוהי אחת הרכבות היחידות בעולם, שנוסע מרגיש עצמו בה כאורה, והקונדוקטור כמארח, לכל דבר.

הארדננגר פיורד

הארדננגר פיורד הוא אחד ה"גדולים" והיחידים בהם המתפתל מדרום לברנן. ערכתו איפוא, את תכנית הביקורים באזור הפיורדים כדרך המהירין, כלומר הפסקתו את המסע בפינסה כדי להגיע ברגל אל השלוחה הפנימית של הארדננגר פיורד, על מנת להדביק אחר־כך את הרכבת השנייה בקו ברנן בתחנת וס, מהלך שמונה שעות. דרכים הרירות, מש' עולים צרים ושלגים לאין סוף הם ממראות הדרך. השקע התלול והמאורך של הארדננגר פיורד מתגלה כבר במחצית הדרך, כשהוא מרחף בין שלגים לערפלים. ככל שאנו מתקרבים, כן מתבהרת תמונת ההוד של איתני הטבע, המציינים חלק זה של נורבגיה. גוש עצום של הרים שראשו עוטה שלג, צלעותיו מוריקות בירק העיר וקרקעיתו רצופה ברציפת פז של ראי מי הים, אשר רבבות קרנים משתברות בה וצובעות בארגמן את בבואת ההרים הנישאים המשתקפים בו. ספינות וא־ניות־מפרש לאלפים נעות בתוך נחשוני קצף צבעוניים על פני ראי חלק זה. זוהי תמצית המראה המתגלה לעיני הצופה מן הפסגה היבשתית. כל יריעה צרה מהכיל את תאור הפרטים של מראה הוד זה שנתגלה לעינינו מן הרכס שמעל לאולוויק. המשכנו דרכנו והגענו בשעת בין־ערבים לווס, השוכנת ליד האגם הנושא שם זה והמשקף במימיו שלגים גים במשך כל השנה. ברכבת הלילה הגענו לברנן. השעה היתה עשר ומחצה, אך דמדומי השמש עדיין האירו את רחובות העיר.

בנין עץ המשמש מוזיאון האנוזאטי, שבו רוכזו כל שרידי המשטר של אותה תקופה. דפים שלמים של היסטוריה אפשר לרשום למראה כל רהיט וכל כלי שנשתמר מאותה תקופה. כלי דיג, מידות ומשקלות. מכשירי ספנות, מטבעות ומעשי מלאכת מחשבת מכל חלקי העולם, שנצבו על ידי ספנים וסוחרים מימי הביניים והלאה, משמשים מוצגים בבית נכאת זה. גם כד נחושת ענקי לשתית שיכר בשביל יורדי הים שהתארחו בבית, עדיין שמור. בכלי זה, הדומה יותר לחבית ועירה, היו מביאים את השיכר למלחים. מידת המש' קה, שכל אחד מהמסובים רשאי היה לגמוע מהכלי, חרוטה בדופן הפנימי של הכל. חלק חשוב מן הבנינים ההיסטוריים של העיר, לרבות ה"ברגהווד" עם אולם האבירים של הוקון־הוקונסון, ניזוקו קשה בהתפוצצות של אנית חמרי־נפץ גרמנית, מעשה ידי לוחמי המחתרת הנורבגית בתקופת הכיבוש הנאצי. כמאתים קצינים נאציים, שחגגו על אניה זו את יום הולדת ה"פירר", מצאו את מותם בהתפוצצות זו.

שחר עם דיגי ברנן

דיגי ברנן הם אומה מיוחדת במינה בני נורבגיה טוענים, כי אפילו את הניב שבפיהם לא יבין איש בארצם. עם שחר הם מגיעים בספינותיהם אל שוק־הדיגים המהולל כששלל הים בבטן. רצייתו לראות בעיני את דרכי הדיג של אלה התולשים על "שוק הדיגים" המהולל בעולם. התקרבתו אל אחת מספינות הדיג שעל יד הרציף המרכזי. אחד מהדייגים ששרת בתקופת המלחמה בצי הבריטי, ענה לי במשהו דומה ל"קוקני". שאלתי עם אוכל להילות אליהם בהשכמת הבוקר ללב הים, כדי לראותם בעבודתם. הוא החליף כמה מלים עם חבריו ואחר־כך נשתתקו כולם. חכיתי כמה רגעים בסבלנות להחלטתם. אבל הם המ' שיכרו לשחק. השמעתי מעין הברה, לאות

ברנן היא העיר הנורבגית השניה בגולה ובחשיבותה. לגבי חשיבותה ההיסטורית תר בעת ברנן זכות־ראשונים מוחלטת. עיר זו היתה משכנם של ראשוני מלכי נורבגיה העצמאית. אייסטין והוקון והוקונסון הקימו כאן טירות והיכלות, כבר בראשית האלף השני לספירה הרגילה. גם מרכזי דתי לצרות היה כאן, עדות הכנסיות הרבות בעיר. אולם אנשי ברנן ראו עצמם כאלו נבדלים מיתר חלקי נורבגיה. עד היום נוהגים הם להכריז בדרך השיגרה: "אין אנו נורבגים — אנו מברגן". רק בעשר השנים האחרונות קיימת תחבורה תקינה של מסלת ברולו בין ברנן לאוסלו. לפני כן היתה הדרך הקרובה ביותר אל שאר חלקי נורבגיה, דרך הים. עובדה זו, שעיר חשובה מערי המדינה מנותקת למעשה מן היבשה ומקיימת קשר עם שאר חלקי הארץ בדרך הים, יצרה את רגש הבדידות בלב בני ברנן. אף על פי כן היתה עיר זו עריסתם של רבים מאנשי הרוח של נורבגיה. די להזכיר את שמותיהם של הסופר ומחבר המחזות בש' פה הדנית, לודביג הולברג, מולייר הסקאנדינאבי, שכתב בין השאר ספר על דברי ימי ישראל; את אדוארד גריג, גדול הקומפוזיטורים הסקאנדינאביים ואת אולה בול, הכנר העולמי. שלשתם נולדו בברנן, היו קשורים אליה בכל נימי נפשם והיו גם נאמנים למולדת האם.

תפקיד בינלאומי חשוב מלאה ברנן בשטח הספנות והמסחר בתקופת ההאנוזה. הליגה של הגילדות ההאנוזאטיות השתלטה, בתקופת זהרה, על העיר הזו וכוננה בה את מבצר הצפון שלה. שרידי התקופה הזו עדיין שמור רים בעיר העתיקה. ה"קונטור" המרכזי של ההאנוזה עדיין עומד במרכז ה"ברנין". זהו



מראה השוק והמפרץ של ברנן ממעקה מוזיאון ההאנוזה.



שללם של דייגי ברגן...

כי אני מחכה לתשובה. איש "שיחי" הסביר לי, כי אם דייגים שותקים, משמע שהם מסכימים. דרך זו של תשובה הזכירה לי מעשה ששמעתי במוזיאון ההאנואטי, על דרכי התגובה האילמת של דייגי ברגן. פקידיו הליגה היו קונים את הדגים מן הדייגים במשקל. אולם יש שהללו היו מתחכמים ומניחים על כף המאזנים משקלות כבדים מן המשקלות הנמוכים, כדי להונות את הדייגים. שני סוגי המשקלות, הנכונים והמוזיפים, מוצגים לר"א. אוה. כשנודע דבר הזיוף לדייגי ברגן, לא הרימו קול וזעקה, אלא שתקו כדרכם. אבל התשובה לפקידיו ההאנוה הזיפונים ניתנה בדרך אחרת: כשהמשקלות המוזיפים היו בשימוש, היו גם הדגים כבדים ממשקלם הרגיל. הדייגים היו יוצקים מים לקרבתם כדי להעלות את משקלם.

נות הורדו לתוך הרשת הראשית ודלי מתוכה קמעא קמעא את הדגים החיים לתוך בטן הספינה. תוך שעה נגמרה מלאכת שלית הדגים ומטען הדגים החי היה בדרכו אל השוק. כשהיינו בלב המפרץ עלתה השמש מן ההרים והאירה באור יקר את ככר השוק. התבור ננתי עוד שעה קלה אל עבודת המיון של הדגים, למכירה המידית, ושימור עודף השלל בבריכות שעל הרציף. מיהרתי עם מטעני הקטן, ועם רשמי הבוקר, עם הדייגים, אל האנף השני של המפרץ. אחרי שעות מספר יצאתי על סיפון האניה "בארנהולם" לסיור בשלשת הפיורדים הצפוניים: הרדנגרפיורד, סיוגרפיורד וסונדרפיורד.

ה"מים החמים" מי הגולפסטרום, שבלב ים גלים זעירים התדפקו אל חרטום הספינה בע"דינות "נורדית" טפוסית. ספינות דוגה למי אות מלאו את השטח שבין החוף לבינינו. ניתנו כמה פקודות אטומות מבטן הספינה. הכבלים הותרו ושתי ספינות זעירות קשרו את קצות רשת הענק אליהן ויצאו בשני כיוונים שונים כדי למתחה. עברו רק רגעים מספר והד של קריאה מן הסירות הפעיל מח"דש את מנגנון הספינה. הכבלים נמתחו כדי לאסוף ולסגור את פי הרשת. כאשר נראו קצות הרשות בקרב הספינה נתגלה לעינינו שלל הדגים העצום שנלכד בה. מנגנון הספינה הופעל עתה בכיוון אחר: רשתות קטי

בשעה 3.30 לפנות בוקר צלצל הטלפון בחדר. השוער העירני לקום ויצאתי עם הדייגים. בשעה 4 כבר חפשי בתוך ים התרנים את ספינת הדייגים שלי. איש הקשר שלי נפנה אלי במטפחת צבעונית, למען אכיר את קבוצת דייגיו. בקפיצה אחת מן הרציף ישבתי על חרטום ספינת המנוע הקטנה, החותרת בתוך המפרץ אל הים הפתוח. קרני השמש הראשוניות בצבצו מבין שרשרת ההרים העוטר את ברגן. יצאנו מן המפרץ בתוך מקהלה מח"רישת אננים של שחפים ועופותיים המתעופפים מעלינו וחוזרים אחרי ספינתנו בתקווה לזכות בשיריים. התרחקנו מן הפודפיורד ומן האי אסקי הסוגר עליו ואנו חותרים אל

לא קולומבוס גילה את אמריקה...

מסעות קרומים...

"מגלה אמריקה" — אומרים על אדם המגלה דברים גלויים. אכן, פריסטוף קולומבוס. מסתבר פי אף הוא "גלה אמריקה" — ארץ שגלוקה אחרים לפניו.

אין כיום כל ספק, כי מגליה הראשונים של אמריקה וחוקריה היו הויקינגים. עובדה זו מאירה באור חדש את דברי ימייה של יבשת אמריקה. הנה שנינו מאז מאות בשנים, כי את אמריקה גילה קולומבוס. כיום יש בידנו ראיות חותכות, כי בשום פנים לא היה הוא האירופי הראשון, אשר דרכה רגלו על אדמתו של "העולם החדש".

כבר ב'1074 כתב אדם פון ברמן, איש האמבורג, כי בני גרינלאנד יודעים יפה את

גיניה ובאוהיו, מוליכות אף הן למסקנה דומה.

בוירגיניה נתגלה כמורכן כורהתוך של ברזל, הדומה בדיוק לכורים מתוצרת אירופה של הימים ההם. המסמרים והניטים מתאימים בצורתם ובמימדיהם לאלה, שהיו בשימוש הויקינגים.

ב'1898 נתגלתה אבן בסביבת קנסינגטון, הסמוכה לשיקאגו, ועליה כתובה, אשר פע'נחה לפני כמה שנים המלוכד הנורבגי, הר"לאנד. הכתוב אומר:

"שמונה שבדים ועשרים ואחד נורבגים יצאו לדרך מזרחה, אנו באים מוינלאנד. הנה הגענו אחר יום מסע צפונה. דגנו. כשחזרנו מצאנו עשרה משלנו מתים ומכוסים דם. מרים, הבתולה הקדושה, היי בעזרנו! רחוקים אנו מהלך ארבעה עשר יום מספינתנו העוגנת ליד חוף האי הזה. שנת 1362".

חופי אמריקה המזרחית, ארץ שכונתה אז בשם וינלאנד. ומתוך דבריו אפשר להסיק שהנוסעים הללו הגיעו עד אגם מיציגאן, 800 ק"מ בקרוב צפונית משיקאגו של ימינו. האם שהו הם זמן רב באמריקה? — אין אנו יכ"לים עדיין להשיב על כך תשובה ברורה. אך למ אפשר לומר בודאות, כי הויקינגים חדרו גם לעומק יבשת אמריקה ואף השאירו עקבות של ממש במסעם.

הויקינגים, בני סקאנדינביה, היו הרפתקני המאות הי"א והי"ב, אשר פשטו במסעיהם בימים של אירופה והגיעו עד קושטא. לא יפלא מהם, איפוא, שהגיעו גם לחופיה של אמריקה ואף פשטו בהם. במדינת מסאצ'וסטס, למשל, נמצאו חרב מפוארת ואבזם מקר"שט, שהיו שייכים ללא ספק לויקינגים. התפיצים האלה נשמרים עתה במוזיאון. תוצאות בדיקתם של חפצי ברזל, אשר נתגלו בויר

לנטי קיימים איים, לפחות, אם לא יבשת גדולה. לאחד האיים הללו ניתן אפילו שם „אנטיליה“, ונקבע מקומו „מול“ איי-האזור רים במרחק 700—800 מילין ימיים (מיל ימי ישן הוא 5.5 ק"מ). כן שערו הגיאוגרפים באותה תקופה, כי דרומית מ„אנטיליה“ זו משתרע אי נרחב מאד, והמקום המשוער ש- נקבע לו מתאים בקרוב לבראזיל של ימינו.

יורדי-הים הספרדי, אלונגו סאנשו, סטה פעם בשעת סערה מנתיבו, והגיע ל„אנטיליה“ (האיטי — סנטרדומינגו של ימינו). היה זה ב־1414. בשובו תיאר את האי, אולם זמן קצר אחרי-כן נספה בתאונת ספינתו. הדין וחשבון שלו לא עורר כל תשומת לב בספרד ונשכח. היחודי שהנציחו היה איש גינואה, בלייר, אשר בשנת 1434 צייר מפה ימית, ובה ציין את מקומה של „אנטיליה“ בצרוף כתר בת: „נתגלה זה לא כבר“. יורדי-הים האיטלי- קי, אנדריאס ביאנקו ירד בחוף בראזיל בש- נת 1448. המסמכים בקשר לשני יורדי-הים, אשר קדמו לקולומבוס, נמצאים כיום בספרייה הוואטיקן.

ב־12 באוקטובר 1492 הגיע אחד בשם כריסטוף קולומבוס, איטלקי בשרות הספרד- די, לאי סאן-סלבאדור, לאחר מכן לקובה ולבסוף להאיטי—סנדומינגו. בהיותו משוכ- נע, כי גילה איים הסמוכים להודו. קרא להם בשם „הודו המערבית“ (אינדיה המערבית), ומכאן שם הילידים „אינדיאנים“.

התהלה האופפת את שם קולומבוס עלולה להגזו לאור התגליות החדשות.



הגברת מתעצבנת... המלח שקט

שנה היו מסיירים את מרחביה. יש אפילו סימנים לכך, שתערובת מדמם נשארה בדם האינדיאנים. בשנת 1837 הודיעו האירופים הראשונים, אשר באו במגע עם שבטי האינדיאנים, כי 20% מהילידים הם בעלי עור בהיר ועיני-תכלת, וכי תלבושתם דומה במק- צת לתלבושת סקנדינבית ולהם אף מושג מעורפל על הנצרות.

ולא רק החוקינים קדמו לקולומבוס בגלוי אמריקה. משלהי תקופת ימיהביניים היה ידוע ליורדי-הים, כי מעבר לאוקינוס האט-

מצבת-זכרון זו היא הוכחה ברורה לכך, שעוד 130 שנה לפני מסע קולומבוס תרו את מרחבי אמריקה אנשים לבני-עור. ולציון מיוחד ראוי העובדה, שהאירופי הראשון, הצרפתי דה לה-זוראנדריה, הגיע לשטח זה רק ב־1747; והתיישבות הלבנים לא התחילה אלא בשנים 1850—1860.

כל הראיות האלו אינן משאירות עוד ספק, כי החוקינים אמיצי הלב, אשר בשנת 960 הגיעו לגרינלאנד, גילו בשנת 1000 את חופה המזרחי של אמריקה, ובמשך ארבע מאות

מספרים מחכימים

...יש להבדיל בימים בין שני אזורים שונים: א. האזור הרדוד המשתרע למן החוף ועד לעומק של 200 מטר לערך — וב. האזור האוקיאני.

כמעט כל מפעלי הדיג הגדולים בעולם מצויים באזור הרדוד אשר לתוכו חודרות קרני השמש המאפשרות לצמחיה הירוקה להפוך חמרים בלתי-אורגניים לחמרים חיים עשירים במלחים מזינים.

למעלה מ-95% מ־20.000.000 טונות הדגים שנדוגו מדי שנה בשנים האחרונות — נתפשו במים הרדודים של חצי הכדור הצפוני.

שלש פעמים בתקופה זו, הגיע היס הצפוני — אחד האזורים העשירים ביותר בדגים בעולם — לדיג-יתר:

ערב מלחמת העולם הראשונה, ערב מלחמת העולם השנייה, ועתה — רק חמש שנים אחר המנוחה הגדולה השנייה שנתנה ל.

לפי מספרים שפורסמו לאחרונה — אוכלוסית העולם מונה כ־2,400 מיליון נפש, ואילו שלל הדיג השנתי העולמי הוא כ־20 מיליון טון דגים, הוה אומר: כ־10 ק"ג דגים לנפש לשנה. לפי ההערכה תגדל אוכלוסית העולם ב־50 השנים הקרובות ב־900 מיליון נפש, לערך. האדם יצטרך לפנות יותר ויותר אל הים, על מנת לספק לעצמו מזון.

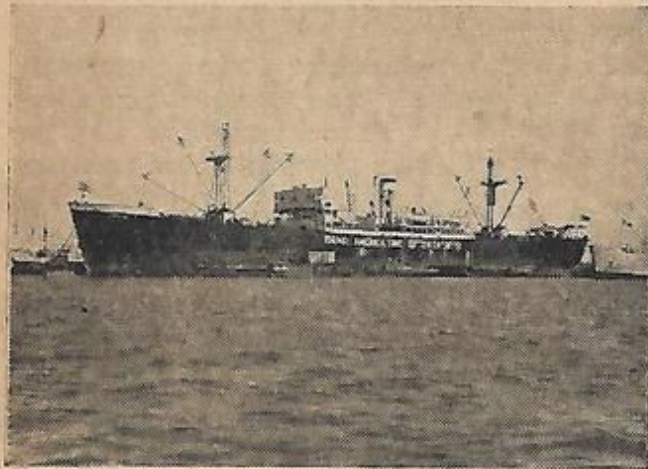
(ד"ר י. ג. קאסר, הביולוג הראשי במחלקת הדיג של ארגון החקלאות והמזון של או"ם).



ד"ר י. זכה / מִשְׁךְ חַיִּיהֶן שֶׁל אֲנִיּוֹת

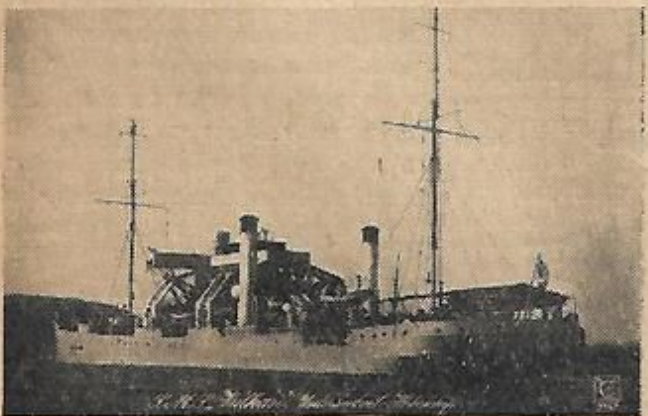
קו, אפשר להשתמש בהן בתור אניות-טרמפ, או בספנות החופים. עתים, ביחוד אם מצבו של הגוף טוב, כדאי לשנות את חומרי-הדלק (מפחם לנפט) גם של אניות ישנות, וזוה לארריך את זמן חייהן מבחינת היעילות המשקית. הדורים של אניות קטור עשויים לשמש, בדרך כלל, במשך 20 שנה (דודי — צינורות-מים עוד יותר), אבל הדבר תלוי בהחזקתם כהלכה. דודי אניות-משא יש להחליף בממוצע פעם אחת במשך ימי שרותה.

מכל מקום אניות בטלות מזדקנות מהר מאניות מועסקות, אם אין דואגים להן בדיקנות מתמדת. בקביעת זמן השרות של האניה יש להביא בחשבון את כל הגורמים התכניים והכלכליים, את המצב בשוק העולמי וכי' — ולא רק את גילה.



הצוללת SURCOUF בערך 2000 טון, הגדולה ביותר שנבנתה עד כה (עד כמה שידוע).

סכוייהן של האניות המיושנות משתפרים והולכים במידה שה מצב הפוליטי בעולם מחמיר ובמקרה של מלחמה עשויה כל אניה ואניה לתרום להגנת הישוב, להובלת חמרי גלם או ציוד הצבא, הגנת החוף וליתר הפקיד המלחמה. לאניות נייטרליות סכויים טובים עוד יותר, הואיל והן יכולות לדרוש דמי-הובלה גבוהים יותר מאניות לאומיות, אשר הממשלה זכאית להחרימן. לכן אין הממשלות רואות בעין יפה את מכירתן של אניות ישנות לחו"ל ורובן קבעו חוקים שלפיהם טעונות המכירות רשיון מיוחד. ובסיכום: המונח „אניות מיושנות“, היה למונח יחסי בהחלט.



אניה מיוחדת להעלאת צוללות שטבעו

רגילים להשוות את חייהן של האניות לחייהם של בני אדם. אבל ההשוואה הזאת אינה מוצדקת אלא כמובן מצומצם. מה בני אדם מתים עקב מחלה או תאונת דרכים, גם אניות כן. לעומת זאת אין הקבלה בין גמר חייהם הטבעי של אנשים לבין סוף חייהן התכני של אניות. מתות הן מות כלכלי, בתום יעילותן בשרות. אניות ישנות מאד משמשות לשרותים מיוחדים, אשר לא נועדו להם מלכתחילה: למשל, בתור אניות-אימונים, מחסני-פחם או סחורות, בתור אניות עזר לתיקונים ואפילו בתור רציף בנמל (אניות המפרשים הגדולה „הוגומונט“ בנמל אוסטרלי!) אם אין אפשרות להשתמש באניה כלל, מפרקים אותה במספנה.

מבחינה משקית מחשבים את משק חייהן של האניות לפי מספר השנים, בהן היא מתאימה לשרות שלשמו נבנתה: הסעת נוסעים או סחורה. אבל המועד בו מגיעה האניה לנקודת-הגמר תלוי בהרבה גורמים כלכליים ותכניים, ואפילו פסיכולוגיים, למשל: גורם מכריע מעמד הצי המסחרי העולמי. הטונגיה העולמית עולה בהרבה על דרישת השוק העולמי, בעלי האניות נוטים לפרק את אניותיהן המיושנות ולבנות אניות חדשות לעמידה בהתחרות החי ריפה. אבל אם יש עבודה לכל אניה ואניה (למשל במשך ימות המלחמה), אז משתתפות גם האניות המיושנות ביותר בהובלה הימית.

גורם חשוב אחר — ההקפדה על מצב האניה. הדאגה שנה שנה לנקייה במספנה ובצוע כל התקונים הנחוצים בזמן. יש גם להביא במנין את הסחורה המובלת באניה: מלח, נפט וחמרים חי-מיים מוזיקים לגופה של האניה. ימי חייהן של אניות-טנק (נפט) הם בדרך כלל, לא יותר מ-15 שנה. אבל החלק האחורי, בו נמצאות המכונות ומתקני-ההנעה מתאימים לשימוש שנים רבות. כבר אירעו מקרים, שבנו אניה חדשה וצרפו לה את החלק האחורי הישן.

עם השימוש מחמיר מצב האניה. החלודה מתפשטת — ביחוד בשטח קו המים — המכונה דורשת חמר-דלק בכמויות מוגדלות — והירותה יורדת במדה נכרת ובטחונה אינה מספקת לקבלת בטוח ימי. היקף התקונים גדל והולך ושוב אין האניה רגטיבילית. בזמנים רגילים מחשבים את ימי-חייהן של אניות כדלקמן:

(א) אניות-נוסעים הענקיות מתישנות אחרי 15—20 שנה, גם מחמת ההתחרות הבין לאומית. אניות ממין זה יש רק שתיים, בידיה של חברה אנגלית אחת. האניות הללו לאחר התישנותן מוכנות לפירוק היות ואין להן תפקיד חוץ מהקו אירופה—ארצות הברית או — בזמן מלחמה — כאניות להסעה צבא.

(ב) אניות נוסעים וסחורה (מתחת 40.000 טון גרוס) המפליגות בקוים צדדיים עד גיל 25—30 שנה.

(ג) אניות-משא ממלאות תפקידן במשך 30—50 שנה ויותר, אם שומרים על מצבן כהלכה. כשאינן מתאימות להתחרות בתור אניות

הַיָּם הַבַּלְטִי - אוּ <אָגם סְטַאָלִין> ?

מילים שתובעות לעצמן שכנותיה. שוודיה ודנמרק מיחו במשותף נגד תביעה זו שתי ארוה כ"כיבוש" הים הפתוח. מחאה זו הר גשה ביולי. והרוסים החוה בסוף אבגוסט. מיניסטר החוץ השוודי הודיע בפארלמנט, כי אנית-פאטרול רוסית מזוינת רדפה אחרי ספינה שוודית אחת מנקודה מרוחקת 70 ק"מ מן החוף הפולני עד מעבר לאמצע הים הבלטי.

זו הפעם הראשונה בהיסטוריה שרוסיה מינתה אדמיראל, קונסטאנטין רודיונוב, שגריר בה בטוקהולם.

לפי ידיעות שאומתו, ערכו אניות מלחמה רוסיות במשך השנה כמה סיורים ארוכים לאורך רוב החוף הבלטי של שוודיה. העתונות הסובייטית יצאה בהתקפות חריפות נגד ביקורייהנימוס של אניות מלחמה מערביות בנמלים שוודיים.

אפשר להניח כי רוסיה עלולה לנסות ולכנס ועידת כל ארצות הים הבלטי, כדי לקבוע כללים לשיט במיצר הבלטי, ולהבטיח את ביצוע הכללים ולפקח עליו.

באפריל הפילו מטוסי קרב סובייטיים מעל הים הבלטי מטוס "פרייוואטיר" של הצי האמריקאי. עשרת אנשי הצוות האמריקאי לא נתגלו, אולם במשך שבועות הוטלו על חופי דנמרק ושוודיה מכשירי-הצלה שלא השתמשו בהם. על פעולה רוסית זו, מיד לאחר האינצידנטים בספינות-הדיג, הגיבה העתונות ה-שוודית והאשימה את רוסיה שכאילו מנסה היא להפוך את הים הבלטי ל"אגם סטאלין". ביוני הכריז כתב-עת מוסמך סובייטי על תביעה רוסית ל"סגירה יעילה" של הים הבלטי בפני אניות מלחמה של כל מעצמה לא-בלטית ולפיקוח סובייטי על המוצא מן הים הבלטי אל האוקיינוס האטלאנטי. תביעה זו עוררה בהלה אצל הממשלות הסקאנדינאביות.

לאחר זמן קצר בלבד הודיעה רוסיה ל-שוודיה באורח רשמי, שהיא תובעת את הר-חבת מימיה הטריטוריאליים בים הבלטי עד 12 מיל מן החוף, במקום תחום של 3 או 4

יתכן כי הרוסים התחילו כבר בביצוע תכנית כללית שתכליתה להפוך את הים הבלטי למין "אגם סטאלין". העתונות השוודית מרבה בזמן האחרון לדבר על כך. אם אמנם קיימת תכנית כזאת, הרי עיקרה הוא שליטה רוסית על המיצר שבין יבשת אירופה וחצי האי הסקנדינבי, שדרכו צריכות לעבור רבות מצוללותיה של רוסיה ולגיע לאוקיינוס האטלאנטי, במקרה שתפרוץ מלחמת עולם שלישית. רוסיה כבר קרובה למדי אל מוצא יחיד זה, מן האגם הגדול שבו נמצא חלק גדול מציה.

ב-1940 החזיקה רוסיה רק ברצועת חוף צרה, שארכה כ-150 ק"מ, בקצה המפרץ ה-פיני. כתוצאה מהתפשטותה העצומה בים הבלטי בעשר השנים האחרונות היא שלטה למעשה בכל החוף הבלטי מזוויכר הפינית לשעבר עד ליבאק, ובמספר מקומות היא מרוחקת מן המיצר פחות מ-150 ק"מ. מומרים חים צבאיים רבים סבורים, שאם תפרוץ מלחמה, תזנק רוסיה מיד אל המוצא מן הים הבלטי לאוקיינוס האטלאנטי, כדי לחסמו מ-אניות מלחמה של המערב, ולהבטיח לעצמה מוצא לציה הבלטי.

וכך מצטיירת תמונת ההכנות הצבאיות של הרוסים, לפי המקורות השוודיים: מוסקבה סגרה בפני זרים את כל האיזור הבלטי שלה, חוץ מלנינגראד. גם במקום יחיד זה על כל חופה הבלטי הארוך של ססט"ר מותר לבקר רק ברשות מיניסטרוון החוץ הסובייטי.

במספנות הישנות והחדשות של הרוסים על החוף הבלטי מבצעים תכנית הרחבה גדולה של הצי - העולה בהרבה על צרכי ההתגוננות של הרוסים.

רוסיה מחישה בנין "חומה באלטית" עצימה של ביצוריה, מן החוף הצפוני של המפרץ הפיני עד לחוף הדרומי של הים הבלטי. כפי שידוע יש ב"חומה" זו כמה מתקנים להעפת קלעים מודרניים, ומסך נרחב של תחנות-ראדאר. בעתונות השוודית נתפרסמו ידיעות על תמרונים משולבים גדולים של נשק מסוג "ו" ומתקני ראדאר באיזור הבלטי. ה"אפטובלאדט", היוצא לאור ב-טוקהולם ציין במאמר ראשי, כי "בשנים האחרונות הפכו את כל החוף הבלטי מקרוני-שטאדט עד ליבאק לבסיס-צי רוסית גדולה אחת".

בחדשים האחרונים של השנה נדחשו כמה אינצידנטים בלב ים. ספינות-פטרול רוסיות מזוינות היטב תפסו כמה ספינות-דיג שוודיות ודניות במים בינלאומיים, עצרו אותן במשך שבועות בנמלים שבידי הרוסים, וצוו-ותיהן נחקרו חקירה מדוקדקת.



אניות דיג וחופים של צי הדייגים הסובייטי במימי הים הבלטי. קצין רוסי שנשאל על מציאותם של כלי השיט בשטח זה ענה: "אנו רק דיגים כאן".

הָאָנְיָה - מְבַצֵּעַ אַרְכִיטֶקְטוֹנִי

קִשְׁאָנוּ רֹאִים בְּצִיּוֹר אָנְיָה מְעֻנָּת עַל יְדֵי אֱלֹהֵי הַמְּכַנִּים צָמָם אָמְנִים מוֹדְרָנִים. הָרִינוּ מְבִינִים לְהַתְמַרְוֹתָם שֶׁל מְלַחִים הַצּוֹפִים בּוֹ כִּי הָאָנְיָה הַיָּא, בְּדוֹמָה לְקַתְרֵלָה, מְבַצֵּעַ אַרְכִיטֶקְטוֹנִי שֶׁהַתְּפַחַח בְּמִשְׁךְ דּוֹרוֹת שֶׁל הַתְּקַמּוֹת, נִסְיֹן וְשִׁגְיָאוֹת - עַד לְיִצְרָהּ הַמְּשֻׁלְמַת שֶׁל הַיָּם.

(האניה המפליגה - מחקר ביופי, הוצאת "הרפרס").

תשובות

1. במפרץ פונדי בקנדה ; כאן מגיעה הגאות כדי 17 מטר, לערך.
2. כן. בשנת 1091 נהרס עליידי סערה.
3. על החוף הצפוני-מזרחי של אוסטרליה.
4. סין.
5. ביום הכפורים. מנהגם להתכנס בחוף הים ולצפות שהמשיח יבוא אליהם ישר מירושלים.
6. האוקיינוס ההודי.
7. מן השם הרומי : Atlanticum Mare כלומר הים של אטלס, היינו הים המשתרע מעבר להרי אטלס בצפון אפריקה.
8. מפני שהמים קולטים את כל יתר צבעי הקשת במדה גדולה יותר מאשר את הצבע הכחול — ולכן הוא משתקף במים ; מטעם זה גם כחולים פני השמים.
9. במדינת פנמה העצמאית.
10. משנת 1704.
11. ריאודיזנירר.
12. לא. האי הירוק הוא כנוייה של אירלנד.
13. בעל חי.
14. לפי מהלך הכוכבים.
15. סירת החתירה של האסקימוסים ; „פראם” — קדימה.
16. בכנפיו. רגליו משמשות לו כהגה לכון התנועה. כן. אחת או שתיים לשנה.

נשים בים

אנו מביאים בזה, ככתבו וכלשונו, מכתב של ימאי בריטי ותיק בכתב העת הנודע Nautical Magazine וענינו בכותרתו. ראוי שמשתתפי „ים” יחו דעתם בנושא זה.

אדוני,

אני, המשרת בחיל הים, כבר נלאיתי מקריאת השקפותיהם של יורדיים שפרשו, ביחוד שאני חש, כי אין דעותיהם הולמות את סור בתם של יורדייהים בימינו.

הבה ונעיין במאמר שכותרתו „נשים בים”. עד כה ראיתי כי האנשים שאין להם חפץ בנישים בים הם :

(1) רווקים, המעוניינים ביותר בעצמם ובבילוי-זמן ; (2) אלמנים, זקנים ; (3) נמושות. לפי נסיוני הקצר, בן עשר השנים, בים, באתי לכלל מסקנה, כי מידה רבה של רשעות, לנזק, לכלוך, זיהום ושכרות, המצויים כיום ייעלמו משירשה למלחים לקחת אתם את נשיהם בכל האניות.

רק לאחר שבטלנים אלה יואילו לערוך מסע באחת האניות שלנו (השוהות 24 יום בחודש בים, בין המפרץ הפרסי והודו) בהן מתלוות תמיד לרבי-החובל ולמהנדס הראשי נשותיהם (ושאר הקצינים זכאים נסיעה אחת

הים ותצלומותיו

מרהיב הוא יופיו של ים הגולה למסתכל מפסגת הר.

זהו שטח-מחיה יחיד במינו. הוא ערש האנושות. וכפי שיש יסוד לשער מקור החיים שעל פני כדור הארץ. שלשלת היחוסין של כל הצמחים ובעלי-החיה נעוצה במים. משם זחלו מרצון, או הוטלו ליבשה מאונס, אולם עוד הרבה קודם לכן, לפני 600 מליון שנה נולדו במים החמים של האוקיינוס חיים. ולאחר מכן נתחוללה המהפכה הגדולה ביותר בתולדות החומר שחיים הופחו באפו. החומר יצא מן הימים ליבשה.

האם קרקע הים קעור הוא או קמור ? רבים הם הסבורים שהוא קעור. ולא היא ; קרקע הים הוא כדורי, בדומה לכדור הארץ. אמנם אפשר למצוא בו בקעות, אולם הן נדירות וקטנות בהשוואה לקמרון רבי-ההוד של קרקע הים.

בקע אחד כזה (הגדול שבהם) מסתתר ליד הפיליפינים ועמקו כ-10 ק"מ.

מה מידת המלח, בממוצע, בים ? כדי להקינות מושג נשים : המלח המצוי בימים למיניהם מספיק כדי לזרותו, לאחר אדווי המים, על פני התבל בשכבה שעוביה 48 מטר.

היש זהב במים ? הזהב מצוי בכמויות גדולות. לפי אומדן אנשי המדע צפים במים כשמונה וחצי מליארד טון זהב. היו שניסו להפיק זהב זה. הבעיה היתה רק זה, אם תהליך ההפקה משתלם. חימאי גרמני יצא באניה בחפוש אחר המים נושאי הזהב בכמויות מכסומליות. באוסטרליה בנו אפילו בית חרושת שבכחו לעבד 50 טון של מים מלוחים ליום. בית-החרושת פשט את הרגל מחמת הפיגור הטכני. מלהיבה היא הספרות העוסקת בבעיות קרקע הים, ומלאת-תעלומה הספרות על חורשות הים השטות, שעליהן קופצים, זוחלים, מטפסים ומתרבים בעלי-חיים הבלתי ידועים בשום יבשת...

אבל את הדמות האמתית של הים יראו רק אלה העובדים בו או עליו (ועיין ב„אספקלרית הים” לק. דמל). כי כדור הארץ הוא כוכב המים, עד כי לעתים לפלא יחשב כי אדם אינו דג...

תרגום מהירחון הפולני „בעיות”.

לשנה בחברת נשותיהם) יהיה בידם להביע דעה מתוך הנסיון, ולא מתוך השערה גרידא. מובטחני, כי הקצינים יהיו לבושים אז תמיד כקצינים, את הארוחות יסעדו בלי ניבול-פה, הספינה תהא עטורה פרחים בעגנה בנמל. עוגות יוגשו לאחר תה-שלי-מנחה, והחשוב ביותר : רבי-חובלים יחסם יהיה לבבי, רוח אחרת תשרור באניה.

...המלח הגס ביותר יתעדן במקצת, אם יקח עמו את אשתו למסעיו. אין ספק, כל עוד לא יצטרפו נשים לבעליהן, לא יפליג האיש הצעיר בן ימינו, שיש באפשרותו להשיג עבודת-חוף, בים. עוד חמשה קצינים מלבדי מבקשים להצטרף למכתב הזה, ולהשיג קפה המובעת בו.

ר. ג. קלייבון, קצין ראשי

חיי-נשואין של נמאים

בדידות ברוכה, או אשר של חיי-נשואין — זה אחד הנושאים שיוצרי-הים מרבים להתנפח עליו. הדעות הנשקפות בוכוח זה הן נוגדות ושונות מן הקצה אל הקצה. אולם ענין להציר, כי דוקא נשים של יוצרי הים הן, ברובן, בעד חיי-נשואין של נמאים.

הַיְמָאוֹת בְּעוֹלָם

הנמל" — ספר בשם זה יצא זה עתה לאור ובו מאות תצלומים ומפות ועיניו המבורג, גדול נמלי גרמניה. מחברו פ. בר בעל "ספר האניה" הנודע.

*

קו נוסעים ומשאות חדש טריאסט—ברזיל הוכנס לשירות ע"י חברת אניות גדולה בארגנטינה. שלש אניות איטלקיות, בנות 25 אלף טון כ"א, פותחת השנה במסעות לצפון ודרום-אמריקה.

*

גרמניה. קרוסיות חדש הוקם בין נמל ברמן ונמלי טאנור וקובלנקה בצפון אפריקה. 163 קו-אניות נזקקים באורח-קבע לנמל המבורג. גם נמל ברמן נמצא בתהליך של גידול. בספטמבר הגיעה האניה הגרמנית הראשונה לנמל טריאסט.

*

תערוכת הנמלים שסודרה בנמל רוטרדם בסוף 1950 זכתה להצלחה רבה. יותר ממליון אנשים בקרו בה.

*

ספנות נייטראליות. זה עתה נתפרסם דו"ח מאלף על ספנותה של שווייצריה בשנות 1948—1939. מהדו"ח מסתבר, שהצדדים הלוח"מים כיבדו את הנייטראליות של אניות שווייץ, שהובילו מטענים של תוצרת שווייצרית או מיועדים לארץ זו. לא אירעו שום תקלות או פגיעות.

*

מצרפת. שתי אניות-משא גדולות שנבנו במספנות יפאן נכללו בצייח-הסוחר של צרפת בזמן האחרון.

*

הולנד. הגיל הממוצע של צי הסוחר ההולנדי הוא די גבוה. למעלה מ-650 אלף טון — החלק הרביעי של הצי — עלה ב-1950 על גיל של עשרים שנה.

הַרְחַבַת תְּעָלַת סוּאֵץ

התעלה תהיה בקרוב פתוחה לתנועה בשני הכוונים. היא בת 81 כ"ספינות להודש, יותר ממחציתן טעונות נפט משדות-הנפט בפרס (תקופת הנפט במזרח התיכון עלתה לשיא מאז המלחמה הער"למית) עוברות דרכה כל חודש.

התעלה היא גם כיום עורק החיים של האימפריה הבריטית. 25% מהתנועה בתעלה הם בריטיים. ארה"ב באות במקום שני (9%) וגור"בניה במקום שלישי (6%)

תנועה ב"שני-כוונים" תבוצע ע"י חפירת תעלה נוספת ע"ש פרוק. תעלת-עזר זו תהיה מוכנה באמצע 1951. כיום עוברות הספינות את התעלה בקבוצות. המעבר נמשך 15 שעה. היות ורוחב התעלה מגיע רק כדי 197 רגל נאלצים לנהל את התנועה רק בכיוון אחד, דבר הגורם עיכובים ארוכים ותור גדול של ספינות מחוץ לתעלה. רחבה של תעלת-העזר יהיה 197 רגל ועומקה 34 רגל. ההנהלה הצרפתית של חברת-התעלה אומדת את ההוצאות ב-5.740.000 דולר.

מַסְפְּנוֹת אֵירוֹפָּה עוֹבְדוֹת לְמַעַן אֶרֶץ-יִשְׂרָאֵל

מחירי הבניה הגבוהים בארה"ב דחפו את בעלי הספינות האמריקאיות לבנות באירופה. כתוצאה מזה עובדות מספנות אירופה במהירות עצומה וזכות בשפע של דולרים, למרות שבעלי המספנות בארה"ב הולכים בטלים. כיום נמצאות בכנייה 41 ספינות שהומונו במספנות הולנד, בריטניה, בלגיה, נורבגיה וגרמניה. בשנה החולפת בנו מספנות באירופה 15 אניות לפי הזמנה מאה"ב.

בנורבגיה. לפי בקשת הממשלה הנורבגית סידר בית הספר הימי בוארסאש (בריטניה), קורס של שלושה שבועות בראדאר, ל-15 מורים ומפקחים של בתי הספר הנורבגיים לימאות. הקורס הכיל שיעורים בתיאוריה יחד עם שימוש מעשי בראדאר בים.

*

ממשלת אוסטרליה לא קיבלה כל הצעה מתאימה בתשובה להודעה, שבה היא מבקשת איש-ספנות מומחה, שישימש יו"ר צי המדינה החדש, במשכורת חמשת אלפים לירות לשנה.

*

התכנית להרחבת **נמל קובלנקה** ננטשה, משום שהאוצר לא יכול לעמוד בהוצאות בשיעור של עשרה ביליון פראנק.

*

ממשלת פינלנד קיבלה חוק על מתן חופשות בתשלום ליורדי-ים, והיא הגה עתה בחוק להסדרת בעיות שעות העבודה.

*

ממשלת יפאן מעודדת בניית אניות בנפח של שלוש מאות אלף טון; בכלל זה אניות שנפחן עשרת אלפים טון.

*

ממשלת פולין הודיעה על כוונתה לשלש את הצי המסחרי שלה עד סוף 1955, ולהעביר באניותיה חמשים אחוז מן המסחר הפולני.

*

סופי באקר, אניית מנוע נורבגית, נפגעה קשה בתלקה הא-חורי, בהסגר עליה שערי תעלת פנמה לפני שהסטיקה לפרוק את מטענה.

*

נתיבי אפריקה הדרומית מחנכים שירות מן המזרח, אפריקה הדרומית והמערבית, לאירופה הצפונית-מערבית, שיבוא במקומם של שירותי גרמניה מלפני המלחמה.

*

נמלי ויילס הדרומית עודם מסרבים לשמש אניות המבקשות רק עגינה, ולא תיקונים או קבלת מטען.

*

ממשלת רוסיה הסובייטית מתקדמת בקצב מהיר בביצוע תכנית החומש להגדלת התעבורה בנהרות ובתעלות, עד לשיעור שיעלה ב-38 אחוז על רמת התעבורה ב-1940.

*

תנועת אניות רוסיות באנטוורפן. המספר הגדול ביותר של אניות רוסיות בנמל אנטוורפן הגיע ב-1936, — 197 אניות שהן 408.500 טון. האניה הרוסית הראשונה לאחר מלחמת העולם "אקדמיק קרילוב" הגיעה רק באפריל 1946, ובמשך כל השנה — חמש. אולם ב-1947 הגיע מספרן ל-31, ב-1948 — ל-101 וב-1949 — ל-57. התנועה הגדולה ב-1948 יש לזקפה להובלת התבואה באותה שנה. מאז תום מלחמת העולם השנייה עובדות מספנות בלגיה בבנין אניות ותקונים למען רוסיה.

*

אניות-משא מהירות (של 20 קשר, לפחות) עומדות להבנות בארה"ב. הדחיפה לכך — צרכים צבאיים, אולם אין ספק כי יהיה בזה משום קידום ההובלה בים בכלל.

*

הדוחק בנמלי אוסטרליה הוא עתה גדול וכולם את התנועה, ביחוד בנמלי פרימנטל ומלבורן. בסידיני מורגש מחסור בעובדי-נמל. גם נמל בריסביין מלא, מזמן לזמן, מעל לכושר קליטתו. אחת הסבות לתופעה זו — צמצום שעות הפריקה והטעינה. הנהלות הנמלים דנות באמצעים להיסול התופעה הזאת.

מאז תום מלחמת העולם השנייה הומינו ארה"ב 860,552 טון באירופה. חברת "דויטשה-זרפט" מהמבורג למשל, קבלה, הומנה מארה"ב לבנין שני טנקים (מובילות נפט) בנפח של 16,500 טון כל אחת, שיושלמו השנה.

אָנִיָּה - מְלוֹן צָף

האניה "אף צ'אפמאן" שנבנתה ב-1888 באנגליה, משמשת עתה אכסנית-נוער ממשלתית של מועדון התיירות השבדית בשטוקהולם. האניה הפליגה תחת דגל בריטי, עברה לדגל נורבגי, ומאז 1923 עד 1925 שימשה ספינת-אימונים בצי השבדי. קפטן זקן אחד שיכנע את העירייה לעשות את האניה מלון צף, שיסייע בהקלת מצב האיכ"טון בשטוקהולם.

מְזוּן לְצִיָּלוֹן

מדי שנה מוציאה ציילון חמש מאות מליון רופיות לארצות חוץ תמורת מזון. חלק ניכר מסכום זה הוא משלמת בעד הדגים. מומחיידיג דניים, שביקרו זה לא כבר באי, מצביעים על שטחי דיוג פוריים שלא נגעו בהם זה עשרות שנים, ליד החוף הצפוני של ציילון. החדירה לשטחים אלה תתכן רק באמצעות ספינות ממוכנות חדישות, ולא בסירות המיושנות שדייגי ציילון משתמשים בהן. משרד-הדיג מבטיח עתה לתושבים דג זול וטוב יותר ממימי המקום.

הַסְפִּינֹת שֶׁל יַפָּאן

במלחמת העולם השנייה סבל צי המסחר של יפאן אבידות קשות ביותר, היקפו ירד פלאים והגיע לשיעור של עשרים אחוז משיעורו הקודם. (6.3 מליון טון).

בהכירם השיבותו של צי מסחרי גדול ותעשית ספינות בעלת כושר לכלכלת הארץ, ערכו שלטונות יפאן תכנית נועזת לתעשית המספנות, וקבעו לעצמם מטרה של חמש מאות אלף טון ב-1952—1953. לאחר ששלטונות ארצות הברית החליטו, במאי 1949, להפסיק את העברתם של מתקני תעשייה מיפאן לסילוק פיצויים, סבורים, כי כושר בנין הספינות של הארץ מגיע עתה לשמונה מאות אלף טון לשנה בקרוב.

הטבלה דלהלן מוסרת כמה פרטים על האניות שבנייתן הושלמה במספנות היפניות בארבע השנים הראשונות שלאחר המלחמה.

ראוי לציין, כי תעשיית הספינות של יפאן עובדת שוב לצרכי ייצוא, וכי ערך הייצוא של אניות נוסעים ואניות מטען ב-1949 עלה ליותר משבעה מליון דולר. בסוף מארס 1950 נועדו 11 אניות בנפח של 89,200 טון, מ-84 אניות קיטור ואניות מנועים בנפח של 390,036 טון שעמדו בבנין, לארצות-הרוץ: 4 בנפח 34,800 טון לדנמרק; 2 בנפח 12,100 טון לצרפת; אחת בת 13,500 נורבגיה; אחת בת 6,300 טון לפנמה; ושתיים בנות 22,500 טון לפיליפינים).

בסוף יוני 1950 נועדו מלבין 83 אניות קיטור מנוע (בנפח של 372,088 טון) שנמצאו בבנין 15 אניות בנפח של 82,280 טון מחוץ ליפאן; 6 בנפח של 10,880 טון לברזיל; 3 בנפח 31,300 טון לדנמרק; 3 בנפח 12,100 טון לצרפת; אחת בת 6,300 טון לפנמה; 3 אניות בנפח 22,500 לפיליפינים.

מקום חשוב בתעשיית האניות של יפאן תופס בנין אניות נושאות-נפט, שהדרישה להן בשוקי העולם גדולה. בסוף הרבע השני של 1950, נמצאו בבניה בעולם כולו 172 אניות נושאות-נפט בנפח כללי של 1.9 מליון טון. מספר זה אינו כולל את תעשית הספינות בס.ס.ס.ר., גרמניה, פולין וסין. 14 נושאות-נפט, בנפח של 104,880 גרוס טון נבנו ביפאן.

יוגוֹסְלָבִיָּה

רייקה (פיומה), הנמל היוגוסלבי הגדול ביותר בים האדריאטי הצפוני, המרכז החשוב ביותר לספנות ובנין אניות ביוגוסלביה.

בשנה האחרונה בלבד הגיע מחזור ההובלה דרך רייקה כדי 2,200,000 טון. במשך 12 חודש עגנו בנמל למעלה מ-7000 ספינות. מאז 1946 נבנה נמל רייקה מחדש. הוכנסו לפעולה 11 מדלים (מנופים) חדשים ו-40 אלואטורים. בקרבת מקום מוקמת תחנת כוח חשמלית.

קוי הספנות היוגוסלביים לצפון-אירופה, לדרום-מערב אפריקה, למזרח הקרוב ולצפון ודרום אמריקה, וכן 12 קוי ספנות זרים, עוברים יום יום דרך רייקה, ומחברים אותה עם הולנד, בריטניה, נורבגיה, הודו, אפריקה, עם הים הפציפי ועם חופי האוקיאנוס האטלנטי.

אַרְצוֹת הַבְּרִית

ה"ניו-יורק הרלד טריביון" מודיע כי המועצה הפדרלית לספנות של ארה"ב פירסמה תכניות לבנית אניות-משא חדשה בעלת שיא במהירות ומשא. ארכה יגיע כדי 525 רגל.

במספנות ניופורט בונים עכשיו את האניה "יוניטד סטייטס", אנית הנוסעים האמריקנית הגדולה ביותר. אורך האניה 980 רגל (ב-51 רגל פחות מ"קוין אליובט"). מספר הנוסעים 2000 (ב-300 פחות). לעומת זאת תהיה האניה רק בעלת 60,000 טון, ז.א. ב-23,000 טון פחות ממנה. הדבר הושג ע"י שימוש באלומיניום ועוד מתכות קלות. כל הסיפונים יכוסו חומר פלסטי מיוחד, שעמד בבדיקה קפדנית נגד אש וחלודה. כמעט לא ישתמשו בעץ. טיפוס המכוונות נשאר בסוד.

בנית האניה תעלה יותר מ-28 מיליון לירה. ואם כי נבנתה מתוך נגמה להתחרות ב"מלכות" אנגליה ולהרמת הפרסטיגיה של הצי המסחרי האמריקני, — תשמש להסעת צבא.

גם המהירות של האניה עודנה בגדר סוד, אבל כבר ידוע שתהיה למעלה מ-29 קשר, ותעלה על ה"קוין אליובט", המהירה באניות הנוסעים באטלנטיק.

קַנְדָּה

בהתאם לדו"ח שפורסם באוטבה ע"י מועצת הספנות הקנדית, נראה, כי מאז דצמבר 1949 גדל הצי המסחרי הפעיל של קנדה כמעט בשליש. כרגע נמצאות בשרות פעיל 67 ספינות רשומות בקנדה.

דְּנִיָּה

שר המסחר הדני הודיע, כי סכום של 10 מיליון קרונו (500 אלף ל"ש בערך) הוקצב לבניית ספינות קטנות עד 500 טון גרוס. יו"ר התאחדות בעלי-האניות הדניים הצהיר, כי ב-1939 היתה תפוקת הצי המסחרי הדני 1,100,000 טון גרוס. במשך שנות המלחמה אבדו בערך 35 אחוז מתפוסה זו.

התפוסה עלתה עתה ב-100,000 טון גרוס על הרמה הטרומב מלחמתית, והוזמנו 200,000 טון גרוס נוספים. חלק גדול מן האניות החדשות שנרכשו או הוזמנו הם טנקרים.

מֵה נֶקְלָו שֶׁל הַצִּי הַמְּסַחֲרִי הַסּוּבְּיֵטִי

מהיעדר סטטיסטיקה רשמית על הצי המסחרי של סס"ר, אין דרך אחרת מלבד החישובים וההערכות בחוגי הספנות הלא-רוסיים — בדבר גודלו והתפתחותו של צי-המסחר הסובייטי.

המכון האמריקני לספנות מסחרית ציין לפני זמן קצר, בקשר עם תנועה ימית ניכרת בכיוון לנמל וולדיווסטוק, כי ידועות 510 ספינות סובייטיות. התפרסמה רשימה של כל הספינות הסובייטיות (סוף בעמוד 32)



ריכים בבתי הספר, שהם 1080 תלמיד, בערך, ובחודשי הקיץ — מספר כפול. וכאן המקום להעיר, כי אין לנו כיום מורי ימאות מוסר מכים ואנו פועלים עם מדריכי האגודות אשר יש בידם לספק את החומר הנדרש, אך הם זקוקים להשתלמות מתמדת. לצורך זה יקויימו ימי עיון בהם ירצו מומחים בפדגוגיה וימאות. במידה שתקציבנו ירשה זאת — נצטרך להדפיס בשביל החניכים את שעורי הימאות, חוברות שיט מפרשים וכו'.

תוך הרחבת הפעולה יש צורך להתקין תכנית עבודה חינוכית, בהשתתפות מומחי משרד החנוך ומורי בית הספר הימי.

הוראת מכונאות ימית כבתי ספר מקצועיים.

חשיבות רבה אנו מייחסים להחדרת למודי הימאות בבתי-הספר המקצועיים. ראוי אף, במקרה הצורך, להשתתף במשכורת המורה למכונאות ימית. פעולה זו תהיה במשך הזמן אחד המקורות החשובים בים להכשרת עובדים מקצועיים לאניות ותגדיל, ללא ספק, את מספר העוסקים בימאות בקרב הנוער שאין באפשרותם להגיע לבית-הספר הימי בחיפה.

ג. שלב שני: אגודות ימיות.

מגמתן של האגודות הימיות — להכשיר את הנערים אשר לא הגיעו לכחלי בתי הספר המקצועיים והימי ולהכניסם, תוך תקופת 4 שנים, לספנות ולהתישבות ימית. קימות 4 אגודות ימיות: "הפועל", "זבולון", "צופיים" ו"אליצור".

האגודות פועלות בבת ים, תל אביב, נתניה, חיפה, עכו, נהריה, טבריה ודגניה וכן בכפר ויתקין וחדרה.

הפעולה של האגודה מתבטאת בהכשרה במשך 4 שנים ב-3 דרגות ארון, הנחשבות ע"י הלשכה הממשלתית לרשום ימאים כששה חדשי עבודה בים.

לכל אגודה משק סירות משלה. בשנת 1950 נערכה בדיקה יסודית של הציוד ע"י המוסד, והוקצב סכום של 3000 ל"י לתיקונו. הסירות משמשות גם את העבודה בבתי הספר, ובהתרחב הפעולה נעמוד בפני מחסור חמור בסירות. הסכום שהוקצב אינו מספיק לביצוע תקנוני-היסודי במשק-הסירות הפגום ולצורך ברכישת סירות חדשות.

לכל אגודה סגל מדריכים משלה.

ארגון הפעולה באגודות מחייב הצבת מרכז מקצועי לכל אגודה תחת פיקוחו של המרכז הארצי במוסד, אשר ינהל את פעולת המוסד באגודות ויקפיד על בצוע תכנית-אמון אחידה, שמירה נאותה של משק-הסירות וכן רשומים האישי של חברי האגודות לצורך בקורת תקופת הכשרתם.

לצורך הפעולה השוטפת באגודות מקציב המוסד סכום חדשי לכל אגודה בהתאם לגודלה: 43.4% "הפועל"; 28.2% ל"זבולון"; 14.1% ל"צופיים" ו-14.1% ל"אליצור". עלינו לקבל את תקציבי האגודות, ולדאוג לכך שהקצבת המוסד לא תעלה על 50% מתקציב האגודה.

עיקר פעולתו של המוסד — קיום מחנה-הדרכה מרכזי שנה שנה ובו תכנית-אמונים אחידה לכל הדרגות. המחנה מאפשר את רכוש טובי המדריכים ובחסכון באמצעים.

יהושע ברלב / הצעת תכנית-עבודה לשנת 1951

א. כללי

החנוך הימי הניתן לנוער במסגרת המוסד המרכזי להדרכה ימית, מכיון להחדרת רעיון הימאות ולהגדלת מספר מגשימי בענפיו השורשים. לפיכך עלינו לקשור לפעולותינו העיוניות והמעשיות, מספר רב ככל האפשר של חניכים ומדריכים, נוער ומבוגרים.

אנו רואים בבה"ס את השלב הראשון לחנוך הימי, את אגודות הים כהמשך טבעי לו ואת בית הספר הימי, בתי הספר המקצועיים וההכשרה המזורזת כשלב סופי לקראת ההגשמה (עבודה באניות, מספנות ודיג). ובהתאם לג"ל ננסה להסביר את הצרכים ותכנית-הפעולה לשנת 1951 בשלביה השונים.

ב. שלב ראשון: בתי ספר

טבעי הדבר, שבית הספר העממי מהווה את הגורם המכריע בחי נוכו של הנוער, וחובתנו היא להתחיל עבודתנו בקרב הנוער הזה. במגמה לכווננו לבית הספר הימי ולבתי-הספר המקצועיים. כן עלינו לשאוף לחדור גם לבתי-הספר התיכוניים, ולמצוא הסדר מתאים עם משרד החינוך והנהלות בתי הספר. הצעירים שלא ימשיכו חוק לימודיהם, ואלה אשר ימשיכו בבתי הספר התיכוניים והמקצועיים, יש לכוונם לאגודות הימיות.

בשנת תשי"ג, השניה בפעולתנו המאורגנת בבתי הספר, קצרנו יכול דל. הגורמים לכך: חוסר שיתוף פעולה מצד משרד החנוך, חוסר נסיון מצדנו, העסקת מדריכים חלקיים ויחסם האדיש של מנהלי בתי הספר. אך אין להתעלם מהישג חשוב אחד: צורתו המלאה של משרד החנוך לקראת שנת תשי"א.

לקראת תשי"א קבלנו את הסכמת המפקח על החנוך הגופני לבתי הספר לשלב שעורי ימאות במסגרת תכנית הלמודים הכללית. במידה שהמדריכים יסופקו ושכרם ישולם על ידי המוסד. עלינו להעמיד לרשות פעולה זו לפחות 15 מדריכים מלאים (לעומת 11 חלקיים בתשי"ג) בבתי הספר עממיים והתיכוניים בערים ובמושבות החוף.

לפי מיטב הערכתנו חייב כל מדריך לתת 5 שעות-עבודה ביום, בהן 3 עיוניות ו-2 מעשיות. מדריך הנותן שעה בשבוע לכתה יקף שמונה עשר כתות במסגרת זו, שהן, לפחות, 360 תלמיד. בהעסקת 15 מדריכים יזכו 5400 תלמיד בשעורי ימאות עיונית בכחלי בתי הספר. כבר הוכנו מערכי שעורים שאושרו ע"י הנהלת המוסד, הודפסו וחולקו למדריכים (מספר מערכי שעורים נמסרו למפקחי החנוך ולמנהלי בתי הספר). במסגרת הפעולה המעשית המנוהלת ע"י המד

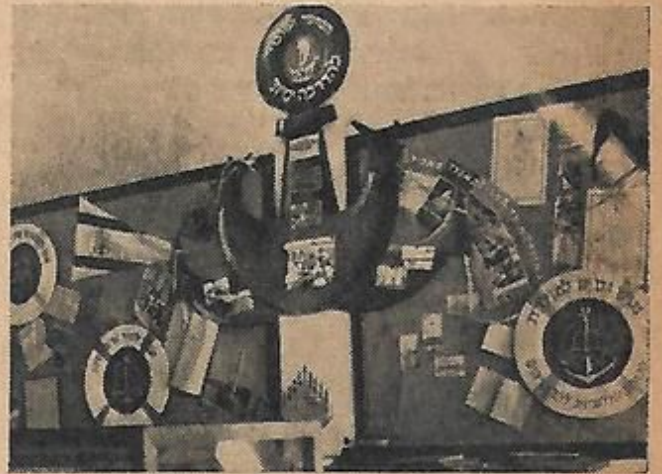
ד) שלב אישי: הכשרה מזוהת.

הכשרה מזוהת היא, לדעתנו, מבצע ארעי, אך ללא ספק יוקמו גם מוסדות-קבע לצורך בצווע התכנית, הוצאת ספרי מקצוע, כרטיסיה מקפת של חברי האגודות ומשוחזרי צבא המבקשים להכשיר עצמם בכיוון זה וכדו'. מוסדות-קבע אלה צריכים, לדעתנו, להמצא בכתלי המוסד להדרכה. והוא הדין רכוזה האדמיניסטרטיבי של תכנית זו.

ה) מפעלים כלליים

הצורך להקים השנה מחנה הדרכה קוצי גדול ויסודי מניע אותנו למחשבה, שיש צורך לסיים את מחנות הקיץ בהפלגה ארוכה — דבר אשר יוסיף לרמת הקורס, ומן הראוי לעשות סיום זה מנהג קבע.

על המוסד לדאוג לספרות מקצועית לאגודות וכן למערכי שיעוריים. עלינו להרחיב את ספריתנו בספרים חדשים ובתרגומים מספרות העולם. בהכנת התכנית ראוי לשתף קציני אגודות, רבי חובלים, מורים וכדומה.



התערוכה בבית יורדי ים בת"א: הדרכה ימית

רב ישכיל / הערות לשאלת ההרצה ליום

ההכשרה ליום, במסגרתה המצומצמת של היום, אינה ממלאה את מלוא יעודה, היינו: קרוב הנוער הלומד, מבחינה מעשית ועיונית, ליום. ויש צורך ביתר תנופה והעמקה כאחת.

אין להניח כי שעתיים של חתירה בשבוע (ועוד שעה של הרצאות), יש בהן כדי להחדיר בתלמידים את ההכרה, שעתידי ביום. על המוסד המרכזי להדרכה לדאוג לכך, שב-בתי הספר תיערכנה הרצאות שיטתיות בבעיות הימאות וכל הכרוך בה, מן הבחינה של פיתוח המדינה, המשק, הבטיחות וכדו'. רצוי לסדר הצגות פנס-קסם בלווי הסברה מתאימה, וכן בקורי תלמידים בנמלים והפלגות בים, ואמנם,

בשנה שעברה נעשה נסיון להביא את תלמידי תל אביב המשתתפים בשעורי החתירה, לנמל חיפה ולהפלגה, שהיתה כרוכה בהסברת העבודה בנמל, תיאור הנוף וכדו'. טיול זה היה סכום יעיל לגמר שנת הלימודים; התלמידים באו במגע מוחשי עם הים וסביבתו ועמדו על העבודה בו.

אשר למנהלי ומחנכי בתי הספר, הרי ביניהם ובין משרד החינוך אין כמעט קשר בפתרון הבעיות הנוגעות להדרכה; כל מנהל ומחנך — וגישתו האישית ל"ספורט" הזה, אין הכנה כללית, ולא יפלא שרבים המחנכים המת-יחסים לדבר שלא ברצינות הדרושה והמחייבת, כי אם בתור פעולה המבוצעת בהתנדבות התלמידים עצמם. ומצד-יים אף מורים, הרואים בכך גזילת זמנם היקר של התל-מידים...

כן מורגש המחסור בקשרים בין המדריך והמחנך לש-תוף פעולה ולתיאומה. יש לחתור שהשתתפות התלמידים בהדרכה הימית תהא חובה, ועל המחנכים לסייע בעיצוב יחסים תקינים בין המדריך והתלמידים. עזרתו של המחנך תסייע לתלמידים בהתקדמותם.

אשר לתלמידים הרי רובם המכריע מתיחסים לשעורי-החתירה בהתלהבות כנה, אף שאין רואים עדיין עתידם בים מטעמים שונים (טעמי גיל, התנגדות ההורים, חששות וכדו'). ודאי, מצוי גם חלק שאין לו נטיה לחתירה. תלמידים אלה אין באפשרות המדריך לטפל בהם, מאחר שאין שיעור זה מקובל כתובה. יש הטוענים, שכל אשר אין לו משיכה לדבר רשאי להשתחרר ממנו. מוטב, איפוא, שתהא התנצחות הפ-שית בין התלמידים... הדבר טעון, איפוא, פתרון והסדר.

ועוד הצעה: יקבעו ציונים לתלמידי החתירה, בדומה לכל מקצוע אחר בביה"ס; דבר זה ימנע אחורים ואי-הופעה וכדו'. הגיעה השעה לתקונים ולשפורים הדרושים, בהתייעצות עם המשרד לחינוך, המנהלים, המדריכים וכל הנוגעים בדבר. על-ידי שתוף פעולה בין הגורמים האלה נגיע לשלמות האפשרית ולאחר שנת הלימודים ימצאו רבים מן התלמידים דרכם לפלוגות הים ומהן — לעבודות שור-נות בים.

הערה אחת לענין המדריכים עצמם: גם הם שואפים להרחיב את היקף ידיעתם על-ידי קריאה ועבודה מעשית. על החי"ל לדאוג לספרות מתאימה ולקיים ימי עיון, הרצאות, סרטי למוד וכן פגישות מזמן לזמן עם מרצים מוסמכים בבעיות הימאות. עליהם להעשיר נסיונם המעשי בהפגות בים בחדשי החופש. המדריכים שסיימו את קורס-ההדרכה בפלוגות הים, לא התקדמו במידה רבה מאז מבחינת המעשה וההלכה הימית. מחובת החי"ל הוא, לכן, לדאוג להעלאת רמתם של המדריכים ובדרך זה — להעלאת רמתם של החניכים.



בספרות ואמנות

מפע הקפיטן יהושע סלוקום קביב העולם

בימים אלה יצא לאור הספר "קפיטן יהושע סלוקום", מאת ויקטור סלוקום, ספר רב כמות, המתאר את מסעו של יהושע סלוקום סביב העולם בסירה רעועה.

איש לא רצה בכלי השיט העתיק; במשך שנים נש" ענה סירה זו אל סמוכות עץ ונרקבה. אך הקפיטן השחוח, אפור הזקן, ביקש את בת 36 הרגל ואף השיג אותה. לבנין הספינה מחדש — ולהפכה לבת-סמך, מוכנה להפליג בים, הקדיש סלוקום שנה שלמה. באחד מימי האביב בשנת 1895, בהיות סלוקום בודד על ספונה, הפליגה "ספרי" מנמל בוסטון למסע של 46,000 מילים. בהיותו בן 51 הג" שים יהושע סלוקום את חלום נעוריו למן היותו בן 16; הוא הפליג יחיד מסביב לעולם בסירה קטנה למדי.

שלושים ושמונה חדשים לאחר מכן, הפליג ונכנס סלו" קום עם "ספרי" אל נמל ניופורט והיה הראשון שסובב את כדור הארץ יחיד. מיד לחץ את ידי טדי רוזוולט בבית הלבן והעלה את הרפתקאותיו המענינות על הכתב בספר שהפך לספר-המסעות הטוב ביותר: "הפלגתי בודד סביב כדור הארץ".

מאותו יום רבים היו הימאים שהלכו בעקבותיו של סלוקום, אך איש מהם לא הגיע לידי גמירה מושלמת כפי שעשה זאת הוא בנתינתו הספורית המפליאה: כיצד נדרף ע"י שודדים מרוקנים, כיצד התחמק וניצל מגל שוטף בחוף פטגוניה, איך בילה שבועות בסללו נתיב במיצר מגלן וכיצד גרש בכוח את השודדים ההודים של טירה-דל-פואגה. לילה אחד, חסר שינה ועיף עד מות, לא יכול היה לעמוד יותר על המשמר וירד אל תאו למנוחה קצרה, לאחר שכיסה את הספון במרבד של מסמרים. בחצות הלילה הת- קרבו הפואגיאנים היחפים אל סירתו ועלו על הסיפון. "הפראים סברו שהצליחו להדביר אותי, את הסירה ואת כל אשר בה, אך שנו את דעתם כשפסעו על הספון..."

כששם את פניו לביתו ליד פתח האמזון ראה סלוקום את אנית הקרב "אורגון" כשפניה מועדות אליו. בדרכה מהפסיפיק לעבר פני המלחמה הספרדית-אמריקאית, הני" פה "אורגון" את האותות שפירושו: "האם יש לי אי אילו אנשי מלחמה בסביבה?" וכדי להצביע אחר איזה אנשי מלחמה היא תרה, העלתה "אורגון" דגל ספרדי. יהושע סלוקום השיב "לא" ולא יכול היה להתאפק מלהוסיף "הבה

שם מעבר נהי הספר...

המנגינה — דוד זחבי

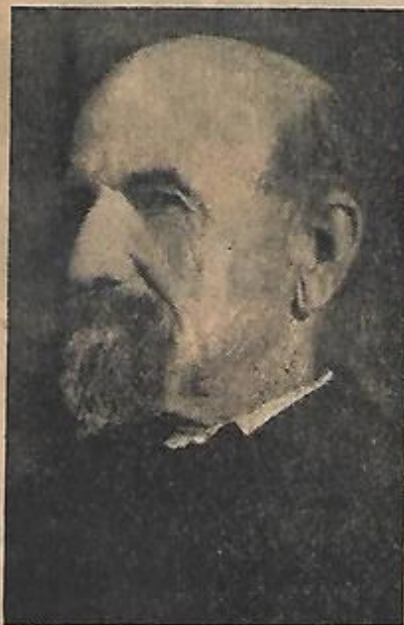
המלים — נ. יאויקוב

מפרשנו, לְבֹן-כְּנָפִים.	אל אימה, אחים! יִרְגֵשׁ לו,
טס, אחים, קְאֵפְלָה.	יִתְגַעֵשׁ הַיָּם, אָיִם!
הסירה על-פני המים.	נתרומם על גלי-זעם
תחליק, תגלש קלה.	ונרד עד לב התהום!
עננים קבדים ושחירו.	שם, מעבר נהי הספר,
יתגבר הערפל.	ישנה ארץ-אגדה!
סצר קם, שורק הרוח.	לא תדע יגון וצער
קרב נכון לנו, הליל!	אותה ארץ, לא תדע.

בְּסוּפָה נִבְקַע דְרָפְנו
אֶל גְּבוּלָה הַמְרַחֵק.
אֶךְ יִדְרֹךְ עַל חוֹף הַפְּלֵא
בֶּקֶה הָעֵז וְהַחֲזָק!

נתאחד יחדו להגנה הדדית. את להסכמתה של "אורגון" היה הנמכת דגלה שלש פעמים לעומת דגלה המונמך של "ספרי" ולאחר מכן הסתלקה לדרכה.

בנסותו להבהיר ולהסביר כיצד הוציא לפועל את נסיו" עתו זו מסביב לכדור הארץ כתב קפיטן סלוקום הענו



הקפיטן — הסופר

ש"מעל לכל יש לקחת בחשבון את שנות למודי בהם שננתי בקפידה את חוקי נפטון". בביוגרפיה זו, מספר בנו, ויקטור סלוקום, שהגיע לגיל 77 במותו בשנה שעברה, ומסביר בפרטי פרטים איזה "חינוך" קיבל קפיטן סלוקום. כיליד נובה-סקוטיה, למד סלוקום את מלאכת הנווטות וע"י עבודה מפרכת קידם עצמו עד שידע להנחות סירות

החובלים. הוא האיץ בנו לצאת מהאניה, משום שבעוד שנה תיפסק העבודה בנמל, כי ערב־שבת היום והיהודים מפסיקים את עבודתם מבעוד יום. ואמנם, כשהתבוננתי אל ההמון הרועש של הספנים, הסוורים, הסבלים והמלחים, העושים את מלאכתם בימה של סלונקי — ראיתי כי אחינו בני ישראל הם, אף־על־פי שמלבושיהם משויים להם פני תור־כיס. כשלוש שנים לאחר מכן, בהיותי בקושטא, ביקרתי שוב בסלונקי במטרה מיוחדת — לגייס ספנים יהודים לשם עבודה בנמל יפו.

מי שלא ראה את סלונקי בשבת, או ביום מועד — כתבתי בשעתו — לא ראה יד ישראל בתקפה בגולה. עוד מערב־שבת, לפני שקיעת החמה, נפסקת כל התחבורה בנמל. בבת־אחת מתחילים כל הספנים היהודים, הממלאים בסירור־תיהם, בדוגיותיהם ובספינותיהם את מי הנמל, לחרור אל היבשה; מכנסים מפרשיהם ואוספים את משוטיהם ומכ־מרותיהם וכל כלי חרמם: שבת! האניות האירופיות מוכ־רחות להתאים את מהלכן לשבת היהודית, ולכוון את שעות בואן וצאתן לסדרי נמל סלונקי, שלא יחולו ביום שבת או מועד יהודי. אפילו חברת האניות הרוסיות היתה מוכרחה להתחשב, על אפה ועל חמתה, בשבתם של ספני סלונקי היהודים.

יחד עם הספנים שבים למנוחתם ולנוהים הדייגים היהודים, היוצאים לבקש להם ציד ומזיה ביים הגדול וחוזרים לבתיהם ליום השבת. גם הסבלים, פועלי החוף והעגלונים, שרובם ככולם מישראל, ממהרים הביתה, וכל הנמל מתכונן לקבל „פני שבת“.

התרוקן, תר״ע, גליון ל'.



י. בן־צבי.

מפי ראשונים...

בקור בסלונקי

בספרו „פועלי ציון בעליה השניה“, שיצא זה עתה לאור, כותב מר י. בן־צבי, על בקורו הראשון — בתר״ע — בסלונקי, שם גם טיפל בגיוס ספנים יהודים לעבודה בנמל יפו.

בנסייעתי הראשונה הזאת לתורכייה נתגלה לפני גם עולם יהודי חדש, אשר לא ידעתי — היהדות הספרדית שברו־מיליה ובאנטוליה. אותה שעה — לפני המלחמה הבלקנית — עוד עמדה הממלכה התורכית במלוא חסנה; סלונקי — דים היו רוב מנינה ורוב בנינה, ושפתם ההיספניולית, או חלק אינטגרלי בה והיהדות התורכית רבת משקל. בפעם הראשונה ראיתי אז את סלונקי, עיר ואם בישראל. היה „לאדינו“, היתה שגורה לא רק בפי שמונים אלף תושביה היהודים, אלא גם בפי רבים משאר אוכלוסייה, שבאו במגע קרוב עם היהודים. היהודים שלטו לא רק במסחר, במוסדות האשראי ובחרושת, תופעה רגילה גם בארצות אחרות, אלא גם בענפי עבודה שונים וביחוד ביים, חזיון שאין לו אח בשום מקום אחר בעולם, ואמנם, בקרבי בפעם הראשונה לעיר זו באניה רוסית, שעשתה דרכה מאודיסה ועברה דרך קושטא וסלונקי, הופתעתי לדברים ששמעתי מפי רב־

מרוץ ללא כל יגיעה. אך בזמן „שצי סירות המרוץ היהיר שלנו היה בלתי מציאותי“ טרב סלוקום איש הספון העקש לעבור ולהתעסק בקיסורה. בשנות התשעים של המאה ש־עברה החל להגות בחלום נעוריו ואף הגשימו.

לאחר שחזר עיגע ויגע מלהיות ידוע־שם, וכהו עיניו מלראות המונים הבאים לשמוע את מעשיותיו ועיף מלהש־תתף במסיבות אין סוף בהן הופיעו האורחים ב„צוארונים נוקשים ובעניבות שחורות“ יצא שנית, בשנת 1900 והוא בן 65 לנסות שנית את כחו מסביב לעולם. אך מאז הפליג, לא נשמע עליו מאומה.

בנק אנגלו־פלשתינה בע״מ

הבנק הוותיק והגדול בארץ־הבנק שלך



מ. גלפז - בעל פרם דב הוז תשי"א

רינו ממשטרת החופים היהודית - אותם לימדתי: החל מהציפה על פני המים וגמור בשחיית הצלה. הייתי גם מדריך הקורס הראי שון לשחייה של הפלמ"ח. אני מחייב את הקניית השחייה להמונים הרחבים, ולא למצ' טייגים בלבד. נסיוני הממושך הוכיח לי שאפ' שר ללמד כל אדם שחייה.

...לבסוף החליטו האנגלים שהגני קרוב מדי אל הים והעבירוני למשטרת היבשה. באין יכולת לעסוק לפי נטיית, התחלתי מנצל את ידיעותי לבנין בריכות-שחייה.

אך הגו באה מלחמת-השחרור - ב'1947 וכשחשבתי: לאן עלי להתגייס? באתי לכלל מסקנה, שהמקום הטבעי בשבילי הוא חילי הים. כשהתייצבתי ושאלוני בטה רצוני לעי' סוק, עניתי: באימון גופני. ידעתי שהנסיון המגוון שלי יכול לשרת את המולדת. בחילי הים שלגו ניתן לי לפתח את יזמתי. תיכננתי שיטת-אימונים, שגם הוצאתי אותה לפועל. לא הסתפקתי בנסיוני האישי. התחקיתי אחי' רי' הספרות הבינלאומית, עד שבגיתי את השיטה המובאת בספרי, שהיא פרי של נסיון ולימוד ממושכים.

בסיורי המקצועי מטעם צ.ה.ל. בחו"ל, מצאתי את ספרי בתערוכת ספרות-הספורט של הליגניאדה. משם הועבר, כנראה, הספר אל מר ריטר - שהוא, אם איני טועה יותר התאחדות השחייה בארה"ב. ממנו קיבלתי לא מזמן מכתב, בו הוא מביע את הערכתו ומר' דיע, שהוא אף מתרגם חלקים מעניינים מתוכו.

אליעזר רואי

בהיותי בן עשר, מספר בעלי-הפרס, נהגתי לצאת לבדי אל שפת-הים ושם, ללא עזרה מן הצד, התחלתי לשהות מעצמי. אחר כך נרשמתי לסקציית השחייה של "הכוח" וכבר בשבוע השני - בתחרות בינלאומית לילדים - השגתי את המקום הראשון. כן עסקתי באתלטיקה-קלה.

ב'1935 הגעתי לארץ ל"מכביה" השניה, עם נבחרת הכדור-מים מפולין. עם גמר ה"מכ' ביה" התחלתי עובד כפועל-בנין ושכרי איפ' שר לי את ההשתלמות בטכניון בחיפה. בו בזמן התחלתי גם בהדרכה ספורטיבית בפלור' גה הימית של "הפועל" חיפה, ואחר כך קר' בלתי מידיו של גרשון קופלר ז"ל (מהכ"ג) את ההדרכה בשחייה. התגייסתי לפי צו-המוס' דות אל משטרת-החופים ושירתתי כמשלח עד ל'1944. לאחר מקרה ההתפוצצות של האניה הבריטית נאסרת.

אכן היה זה "ספורט" מעניין... תפקידן של האניות הבריטיות היה לעקוב אחר אניות המעפילים, ואילו תפקידי היה לעזור להן... אבל היה לי גם תפקיד ספורטיבי רשמי: מדריך-השחייה של הצוות האנגלי. מה שלמדתי, שיכללתי אחר-כך בשעורים שנתתי לחב'

ט. גלפז - הוא מ. קלפוס לשעבר - מד' ריד'שחיה ותיק. רשימותיו על השחייה השימושית, בעוד מלחמת-השחרור שלגו בעיצומה, עוררו ענין רב. קיבל את פרס דב הוז מטעם עיריית תל-אביב. לשנת תשי"א, בעד ספרו "השחייה". כיום - קצין האמון הגופני של חיל-הים. בהוצ' החבל הימי לישראל יצאה לאור בשנת 1950 מחברתו: "השחייה".



(סוף מעמוד 27)

מ'7000 טון גרוס ומעלה. כי המספר הכולל של הספינות האלה הוא 60; מזה 40 אניות שנמסרו לרוסיה ע"י אמריקה לפי חוק ה"החכר והשאל" (כולל 7 אניות גוסעים, 20 ספינות "ליברטי" וספינות משא), 10 אניות גרמניות שנמסרו כפצויי מלחמה, ועוד עשר ספינות שנבנו במספנות זרות, או נקנו.

מאלפות הידיעות על אניות שנבנו בפינלנד, ונמסרו לברה"מ לפי הסכמי הפצויים. ב'1950 נמסרו 324 ספינות בעלות תפוסה כוללת של 300.000 טונות; בס"ה נבנו בפינלנד בשנה החולפת בשביל ברה"מ 143 ספינות, ומהן 118 נמסרו בהתאם להסכם הפצויים. כן עומדים למסור לברה"מ ספינות בנפח כולל של 8000 טון. מלבד פינלנד בונות בלגיה, הולנד, הנמרק ושבדיה אניות בשביל רוסיה.

מספרים בדבר גודלו הנוכחי של הצי המסחרי. הסובייטי קשה להשיג. אולם יש לציין, כי ה"לויס רביסטר" מונה (באמצע 1949) בבעלותה של סס"ר 967 ספינות בנפח כולל של 2.125.000 טון גרוס; ומשקיפי המערב מעריכים כי בסוף 1950 הגיע הטונאז' הכללי ל'4 מיליון טון גרוס, ועד סוף 1952 ל'6 מיליון.

בְּהַבֵּל הַיָּמִי לְיִשְׂרָאֵל

שְׁדוּר רֵאשׁוֹן בְּקוֹל יִשְׂרָאֵל לַיָּמָיִם

— מאת ד. שן —

בְּמוֹעֵד הַיָּמִי

המסיבה השלישית של המועדון הימי בחיפה נתקיימה ב-22.12.50 בבית יורדי ים.

המסיבה נפתחה בדברי מר מ. פומרוק, יו"ר החי"ל בחיפה, שהעלה את זכרו של יוסף ליפשיץ ז"ל, חר מועצת החי"ל ואורח קבע במועדון הימי. הנוכחים כבדו את זכרו בקימה. לאחר שעמד על החודשות בחיי הימאות הציג הנואם לפני המסובים את מר יעקב כספי, שניהל את החברה הראשונה לעסקי קומיסיון וספנות בארץ, ועם הקמת המדינה הוא משמש חבר מנהלת הנמל. מר י. כספי הרצה על "מפרץ חיפה והנמל מאז 1909 — עד קום המדינה", והעלה פרקיזכרונות ועובדות בלתיידועות לצבור הרחב מתולדות הנמל מימי הועד האודיסאי של "הובבי ציון".

הברות-אניות מעטות היו בימים ההם ורובן בידי סוכים נים נוצרים מהמשפחות היהודיות אז: קטוני, זרמן, זחלן וגם גרמנים: הפירמה דיק וד"ר שמיד. תקופה זו ארכה עד 1914. מודעות והודעות על הפלגות אניות לא היו. כרוז היה מכריו בשוק, שספינה זו או אחרת הבאה מבירות מפליגה ליפו, פורט סעיד וכו' או בכיוון ההפוך, ומקבלת נוסעים. בין הספינות עלי להזכיר גם ספינה קטנטונת, אולי 100 טון גרוס, שהיתה שייכת למשפחת זולי בבירות. גם היא היתה מקבלת נוסעים, ובה אפשר היה לנסוע גם לעכו, צור, צידון ובירות.

בימי מלחמת העולם הראשונה כמעט שלא באו ספינות לחיפה. אחדות הגיעו לחופי הארץ להוציא את הנתינים הרוסים, האנגלים והאמריקנים וכו'. כן הגיעו אניות מל-חמה, וביניהן אנית המלחמה האמריקנית "טנסי" שהוציאה את הנתינים היהודים מהארץ למצרים ואחריה האניה "וולקן" שהביאה מצרכי אוכל ליהודים יוצאי אמריקה. סירות וסירות-מפרש היו במספר קטן מאוד.

שנוי גדול חל אחרי כיבוש הארץ ע"י האנגלים. החלו באות אניות רבות של צבא הכיבוש, קודם בדרום הארץ ואחר כך לחיפה. ...ואזכיר בזה שני מקרים אשר זכרם לא ימוש ממני: בקורו של אבי הישוב, הברון בנימין אדמונד רוטשילד ז"ל שבא באנית הטיול שלו לבקור בארץ ואת קבלת האורחים שבאו לפתיחת האוניברסיטה, ניסן תרע"ה, בספינה "פרזידנט ארטור" של החברה "אמריקן-פלשטיין ליין", שסוכנה מר רוזנפלד יצא בסירה להקביל את פני הספינה: תזמורתה על הסיפון מנגנת את ההמנון הלאומי שלנו, ואביו של מר רוזנפלד מברך בקול רועד "שהחינו" ודמעות בעיני כולנו...

* *

המסיבה הרביעית של המועדון הימי נערכה ב-5.1.51 ובה הרצה מר שמחה גולן על עבודת חברות-השרות בנמל חיפה.

לכאורה חוליה צנועה הוא השידור לימאים בשירות-השידור ופעולה לא-גדולה בפעולות החבל הימי לישראל. אף-על-פי-כן יש בו בחידוש זה ערך לעצמו וכן מיוחד. קודם-כל מעיד הדבר, כי גדלנו, כי גדל ציבור הימאים ויש בשביל מי לשדר... 850 איש — יורדיים, מקיימי קשרים בין המולדת לנמלים שונים; אולם גם הציבור בכללו מאזין לשידור ויש בזה כדי לסייע להידוק קשרים. שלוש אניות עגנו בנמל חיפה בשעת השידור והן: "קדמה", "הדר" ו"יפו", חלק מעובדיהן נכחו בבית יורדי-ים בזמן השידור. על התכנית, שארכה מחצית השעה, ניצחה לאה פורת בידה המאומנת.

השידור נפתח בדברי מר מ. פומרוק בדברי-ברכה לחיל הים ועובדי צי-המסחר. הוא ציין את השידור כאמצעי קשר בין הימאי למולדת במנין המפעלים, עליהם שוקד החבל הימי לישראל למען הימאות והימאים. מנהל בית יורדיים, מר ח. שלח, סיפר על ה"בית" ושירותו לימאי. — בידיכם גורל חפציהם הדלים של העולים וחלק ניכר מהיבוא, שהישוב העברי כה זקוק לו ומחכה להבאתו בשל-מות — אמר יוסף אלמוגי בשם מועצת פועלי חיפה. הוא ייחד את הדיבור על התנהגותו של הימאי, לפיה דנים זרים את העם כולו ודרש לשפר את תנאי-חיו.

דמות ומסורת

בסעיף "מחיי הימאים" השתתפו שני אנשי-ים. רבי-חובל י. גול אנדסקי, בעל תעודת רבי-חובל יש-ראלית מס' 1, ימאי משנת 1934, פתח בברכת "שהחינו". הוא הזכיר את ימי המלחמה העולמית, עת רגילים היינו לשידורים לימאים בלשונות זרות ונכספנו לשמוע עברית באניות שלנו, להאזין למלה חיה מן הבית. "והנה זכינו". רשמים מאלפים מההפלגה לליברפול (אנגליה) ולבל-פאסט (בירת אירלנד הצפונית) מסר יהודה דוד מצוות "הדר". היתה זו אניה ישראלית ראשונה שהגיעה לנמלים האלה ולקבלות-הפנים שנערכו לה היו לבביות ביותר. בבל-פאסט הוזמנו לבתי אירים. בתכנית השידור שולבו מנגינות-ים, שהושמעו על-ידי תזמורת "הפועל" ונמסרו דרישות-שלום מאת ימאים ואל ימאים.

יש מתאוננים, כי ארכו הנאומים בשידור וכי מוטב היה לקצר בהם ובמקומם להגיש תכנית ערבה יותר לאוזן: חומר משעשע ומנגינות. יש להתחשב בהערות אלו לגבי התכניות בעתיד, להנאת המאזינים ולתועלת הימאים!

שדור-ברכה בקול ישראל לימאים

„אפתח בדברי ברכה חמה לחיל הים ולצי המסחרי, לכל עובדי הים ולשוהרי הימאות הישראלית — אמר מ. פומרוק, בשידור מבית-יורדי הים בחיפה ב-15.1.51.

רעיון מועיל ונאה הגו אלה שטרחו בשידור הזה על הנעשה במשפחת הימאים. בדרך זה מוקם גשר וקשר בין הימאי באניות, המפליג בימים — ובין המולדת.

לאחר ציון הישגיה ושאיופותיה של התנועה הימית הישראלית, הוסיף הנואם:

„אתם, הימאים, נפגשתם בצעירים שעלו לאניות, לשם הכשרה ימית, ודאי נתקלתם בלבטי קליטתם. הרי אתם הייתם פעם במצבם, ותשתדלו לסייע להם ולהקל עליהם בצעדיהם הראשונים. אתם, חלוצי הים, מי כמוכם מבין ויודע עד מה תלויה ארצנו בנתיבי הים. במידה שירבו אניות וימאים ישראלים — יבוסס מצבנו בכלכלה ובבטחון. יש להבטיח את הובלת הנוסעים, המזונות, תמרי הגלם והמזונות באמצעי-ההובלה שלנו. נזכור, שלא רק אניה ישראלית היא הקובעת, אלא האוחז בהגה שלה, ובעיקר בשעות חירום. בשם החבל הימי לישראל יש לי הכבוד להביא לכם את ברכתו: תבורך היד העושה במים רבים!“

מ. פומרוק

לחברנו מ. ריבלין, מראשי החבל הימי לישראל ומערכת „ים“, עם שובו משליחותו בחייל — ברכתנו הנאמנה.



בתערוכה בבית יורדי ים בת"א.

באפריקה הדרומית

סרט החייל „בנתיבי ים, מתוקן לדבור אנגלי, נשלח לצרכי העולת-הסברה לקייפטאון.

ב-26.11.50 התקיימה שם הועידה השנתית הכללית של החייל באפריקה הדרומית. יו"ר הסניף, העו"ד ה. כהן סקר בנאום הפתיחה את פעולות החייל בישראל ואת מצב הסניף במקום. נבחר ועד הפועל חדש בהרכב ה"ה: נשיא כבוד — הרב הראשי י. אברמס, סגן נשיא כבוד — י. גיטלין, יו"ר — עו"ד ה. כהן, סגני יושבי ראש — גורדון יפה וי. ויינרייך, גזבר כבוד — ר. לסס וא. סגורסקי, מזכיר הכבוד — מ. מלמד, ועוד.

פגישות

במשרד הישראלי של הפדרציה הציונית בדרום אפריקה נתקיימה פגישה בין מר צ. אינפלד, המזכיר הכללי, לבין משלחת החייל בהרכב ה"ה מ. בדולה, ד"ר צ. ברנדר עם פלדנקרייז בעניני השתתפותה של הפדרציה בחייל. המשלחת הודתה על יחסה של הפדרציה לצרכי החייל. מר אינפלד הבטיח להמשיך בסיוע מפעלי החייל.

ב-25.12.50 נפגשו בקריה ה"ה מ. בדולה, מ. זיליסט, מ. פלאי וד"ר צ. ברנדר עם גזבר משרד הבטחון מר זלינגר בעניני השתתפותה של המשרד במפעלי החייל.

מדיוני הועד הפועל של החייל

בישיבת הועד הפועל מ-3.1.51 נדון בהרחב מצב סניפי החייל בחייל, וביחוד בארה"ב. הוחלט לייפות את כוחו של העו"ד מ. בדולה לטפל, בעת שהותו בארגנטינה, בסניף החייל במקום.

בישיבת הועד הפועל מ-17.1.51, הוחלט להכניס את הסכומים הראשונים לצרכי המפעל להכשר הימית מזורזת ולבחור במר מ. פומרוק כנציג החייל בהנהלת המפעל. כן הוחלט לתת לחברי אגודות הנוער הימיות זכות-בכורה במפעלי ההכשרה המזורזת.

כתבל הנמי לישראל קתל אביב

מזכירות סניף ת"א באה במגע עם עשרות מקומות-עבודה גדולים בעניני הסברה והתרמה. חבר מרכז החייל מר צבי ליברמן הקדיש ימים אחדים לבקורים במוסדות מרכזיים, והצליח להפעיל את ועדי העובדים למען החבל הימי.

במסגרת הסיוורים לנקודות-החוף וההתיישבות הימית, נערך ב-4 בינואר סיור לטבריה ועין-גב. בסיוור השתתפו חברות „חויצ"ו, תיירים ועסקנים. המטיילים ביקרו בין היתר בנקודות-הדיג החדשות „מעגן" ו„האון" על שפת הכנרת. בעין-גב קיבלו המטיירים הדרכה מאנשי המקום על פיתוח המשק ובעיות הדיג. מר פ. פוגלמן מזכירות החייל מסר סקירה על הצי המסחרי, על לבטי הדיג, על הכשרת ימאים ועל פעולות החבל הימי בענפי הימאות השונים.

נתקיימה ישיבת מערכת „ים“, בה נידונו הדרכים לשיפור הירחון ולהעלאת רמתו ואיכותו.

אורחים

מר גורדון יפה, סגן יו"ר סניף החייל באפריקה הדרומית, המבקר כעת בארץ, סייר במפעלי החייל בחיפה ות"א ונפגש עם חברי הועד"פ לשיחות על עניני החייל באפריקה.

ישיבת מועצת הני"ל



מחידושי ציהמלחמה: המוקש היעיל ביותר נגד צוללות

נת מועצת סניף חיפה נתקיימה ב-20.12.50. פתח מר מ. ס בדבריו אזכרה לד"ר ש. קפלנסקי ז"ל, מנהל הטכניון וממייסדיו של החבל הימי וביה"ס הימי, ולחבר מועצת יוסף ליפשיץ ז"ל. הנוכחים כבדו את זכרם בקימה.

מ. סומ רוק, יו"ר ועד הני"ל בחיפה, מסר דו"ח על הסניף בחדשים ינואר-דצמבר 1950. בדו"ח עמד הנואם על פעולות הסניף; בית יורדי ים; הועדה להארכה; יון הימי; טיולים ימיים; חגיגות "יום הים"; פעולת הועדה הדת לגורר ולבתי-הספר; בית הספר הימי; חיל הים. הדו"ח ש יריעה של פעולות-המשק ופעולות יוזמות (כגון השידורים מבית יורדי ים), אשר ברכתן רבה והן טעונות טפוח והרחבה. בוויכוח השתתפו ה"ה זאב הים, ססובר, זוהר, אביבו וגרינבוים. למתווכחים ענו ה"ה הינדס ופומרוק. נתקבלו שתי הצעות-החלטה:

לפנות לממשלה בדרישה נמרצת להקציב לחבל הימי לישראל מקום מתאים בשטחים החדשים העומדים לרשות נמל חיפה, לצרכי ההדרכה הימית של אגודות הנוער הימי.

לפנות לחברות-האגויות ומשרדי-הנסיעות בענין חידוש תלושי-הנוסע. המועצה הביעה את המשאלה, שהכנסות התלושי יוקפו לקרן המיוחדת להקמת מפעלים קונסטרוקטיביים.

כתר גניז

ים חדש מביט בך. חופים חדשים. פתח אל יבשת אחרת. הפל טובל באור בשל ופשיר של טרם-שקיעה. תכלתם של המים עזה ועמקה לאין-חקר, וקירות החופים עונים כמתכת בהבהוב אדמומי וצהב. הלל מטעם וחרף, ועם זאת כמו נסוך עצלת - ים של יפצה ובקטה. לא נופם של האבות הרועים ולא נופו של דוד. ריעות שלמה פרושות כאן לפניה, ולא רק מפני שנזקר אתה בצציון גבר וכתם אופיר. המראה מהלך קדמות עתיקה רוגצת, ועם זאת כלו נוצץ בחדושו, על ימו והריו וחופיו. ככתר גניז שהוצא ממחבוא. כל זה צמד מוכן ומזמן אשר קתלנו...

מתוך "שלישה ימים דרוקה" פאת נתן

אלתרמן שנתפרסם ב"דבר השבוע"



קפדנות ושימת-לב דרושים מן ההגאי בשעת היצאה מן הנמל.

העורך: א. ש. שטיין; חברי המערכת: ד"ר ג. וידרא, צ. ליברמן, מ. פומרוק, מ. פלאי, מ. ריבלין

המשביר המרס

חברה קואופרטיב להספק
של העובדים העבריים
בארץ ישראל בע"מ

תל-אביב, חיפה, ירושלים

המוסד המרכזי להספקה
של החנועה הקואופרטיבית
בישראל

בנק המועלים

בע"מ

תל-אביב
ת.ד. 27
טל. 4296-97.50

הון המניות הנפרע והרזרבות

620,000.- ל"י

מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם



הסנה

חברת הבטוח הגדולה בישראל

סכום הביטוח (חיים) - 8,400,000.- ל"י
הכנסה כללית (1950) - 1,650,000.- ל"י
הון וקרנות - 1,650,000.- ל"י

ה מ ר כ ז

תל-אביב

רחוב לילינבלום 44

ת.ד. 805

מלפון 4431/2

אחים גולדשטיין

חברה לשכון ופתוח בע"מ

החברה בונה ומוכרת דירות, חנו
ומשרדים בבתים משותפים ונו
משכנתאות בתנאים נוחים

המשרדים
רמת-גן, רח' ביאליק 45
ניו יורק 17, 503 אבניו החמשית, רח' 42
Phone: Murray Hill 7-060
Z.U. 3-3806

תנובה

המכליר הראשי
להספקת
תוצרת חקלאית
במדינה



אהרן רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי
בכל עניני הובלה ימית

חיפה

ת.ד. 74 טלפון 4241/2

סניפים:

תל-אביב-יפו - ירושלים