

# ים

## גליונות החבל הימי לישראל



„הצב“ טולנת הצב החיפה

### אחת לחדש

**חוברת הי' (ס"ח)**

שנה ששית

ניסן תשי"א / אפריל 1951

כתובת המערכת

חבל ימי לישראל, תל-אביב

סל. 2437 ת.ד. 1917



**בימאות הישראליות**

השגיה של הספנות הישראלית ובעיותיה —  
 הימאים שלנו —  
 דגלנו בראש התרן... —  
 הערבים והימאות (המשך)

**במשק העולמי**

בשוק הספנות  
 בית דין לימאות  
 „ציאת אירופה“ מוזיאון

**אזכרה לע. טובים ז"ל**

**מסעות**

רשמית —  
 בין מולדת נכר

**בספרות ואמנות**

ז. שינד — האדם והים —  
 מ. גולדנסקי — במחיצת הדגים הנאנאיים —  
 ש. זרחי —  
 אב. נ. פולק —

**הימאות בעולם**

התפונה הצבאית בים התיכון —  
 סאות המפטן — מגדולי הנמלים — א. י. בראוור  
 נתיבי מים חדשים בברית המועצות וברומניה

**ספורט המפרש בישראל**

**בבית הימאים בת-א**

**כחבל הימי בחיפה**

**במועדון הימי**

**במרכז החבל הימי לישראל**

י. שמואלי —  
 ש. הרציון —



במפרץ „אילת“





## בימאות הישראלית

### ז. שינר / השגיחה של הספנות הישראלית ובעיותיה

דבר אל העתונאים

...במשך החדשים האחרונים לא ירדו עיני הספנות, ביחוד מפעלי הספנות הקשורים ב"צים", מעל דפי העתונות. אמנם היו זמנים שלא כתבו בכלל על הספנות, כי לא היו אניות עבריות; ואם כותבים היום סימן שיש בכך ענין לצבור. אין אני מתרעם, חלילה, שכוחבים עלינו, אבל יש בנו הרגשה, שאין הצבור יודע במדה מספקת על המפעל עצמו ועל תכניותינו לעתיד. אפשר שזאת היא אשמתנו אנו, אולם מפעלנו הוא צעיר ואולי אין אנו יודעים להעריך במידה ראויה את הקשר עם העתונות — שהיא אחד המכשירים החשובים בחיים הדימוקרטיים של מדינה. אנו שקועים יותר מדי בעבודת יום-יום, ואין אנו שמים לב לנאמר עלינו. אחד העתונאים טען, ש"צים" היא חברה צבורית ומתוך כך חייב הצבור לדעת על פעולות "צים" והחברות הקשורות עמה במשך השנה האחרונה. והדין עמו.

### מה תפקידה של חברת "שהם"?

ראשית, רצוני להבהיר, חברת "שהם" מהי? — "שהם" השייכת כולה לחברת "צים", היא המשרתת את אניותיה של "צים" ואניותיהן של חברות הספנות אשר "צים" שותפת להן.

ל"צים" מספר אניות משלה; אנייה אחת בשותפות עם חברה בריטית; ואניות בקו אמריקה שהן משותפות ל"צים" ולשני גורמים אחרים: חברת "אמריקן ישראל שייפינג" ו"בנק לדיסקונט" ואניה אחת בשותפות עם קואופרטיב "אופיר". חברת "שהם" משמשת מכשיר המשרת את כל האניות, דואג לצוות, לדלק, לאוכל, לחמרים, תיקונים, למכירת כרטיסים, השגת משאות וטיפול בנמלים, גבית כספים וכו'. ב"שהם" מתקבץ מפעל הספנות המרוכז מסביב ל"צים". ישנה עוד חברת "דיזנגוף" ולה שתי אניות; אולם אין "שהם" מטפלת בהן. סקירתיה היא, איפוא, על פעולות האניות של חברת "צים" והחברות המשותפות עמה.

### רכושה של חברת "צים"

ב־1.1.50 היו לנו בפעולה 12 אניות, מהן: 4 לנוסעים; 1 להובלת עולים; 3 אניות גדולות למשאות בקו אמריקה; אנייה אחת למשאות בקו אירופה ו־3 ספינות לשרות חופי.

לשנת המאזן 1949 משלמת חברת "צים" 6% דוידנדה, וגם קו ישראל-אמריקה שילם דוידנדה של 6%. רכושנו ל־1.3.51 באניות הוא כדלקמן: 4 אניות לנוסעים; 5 אניות גדולות בקו ישראל אמריקה (משאות); 7 אניות למשאות בקו אירופה; 3 ספינות לשרות חופי — בס"ה: 19 אניות בנפח כללי של 91,569 טון.

ערכן של אניות "צים" והחברות שבהן "צים" שותפה (של 19 האניות הנ"ל) ושל שתי האניות הנמצאות עתה בניה), לאחר הורדת האמורטיזציה הוא — 371,000 ל"י. מהממשלה קבלנו ערבות (שאושרה אשתקד בכנסת) בסך — 200,000 ל"י החלק הארי שלו כבר שולם. ערבות נוספת בסכום 180,000 ל"י קבלנו ממשרד האוצר בשביל חברת קו ישראל-אמריקה. מלבד זה השקיעה "צים" בשתי חברות אחרות סכום של 230,000 ל"י: 130,000 ל"י בחברת "אל-על" והיתר במפעלי "הנדסה וספנות" בחיפה.

### 111 הפלגות ב־1950

ב־1950 עוד לא עבדו כל האניות אשר מניתל. 6 מהן נכנסו לעבודה השנה, ועבדו במוצק לא יותר מחצי שנה. ב־1950 היו 111 הפלגות של אניות נוסעים ועולים. הן הובילו יחד 72,956 נפש, מתוך זה 55,000 עולים. מספר זה מהווה למעלה מ־50% של כל העולים והנוסעים שהגיעו לישראל דרך הים. יכולנו להוביל יותר והיו לנו הכלים לכך, אבל אין ממשלת רומניה נותנת לנו להוביל את העולים מארצה. אילו לא זאת יכולנו להוביל עוד 60,000 יהודים. 111 הפלגות כוללות: 70 הפלגות הקבועות של אניות הנוסעים "קדמה", "ארצה" ו"נגבה" (אני נוקט במספרים אלה כדי להזים את השמועה, שכאילו אין קו-הנוסעים שלנו פועל כסדרו. כל אניה בקו זה עושה 24 הפלגות בשנה, כי חודש היא נעצרת לתקונים השנתיים). כ־40 הפלגות הותאמו לתנועת העולים מהארצות השונות. היו השנה 50 הפלגות של אניות ישראליות מארצות הברית ומאירופה עם מש"אות. לזה יש להוסיף 190 הפלגות של הספינות הקטנות שלנו בשרות החופי, ביחוד בין קפריסין וישראל. רק 35 הפלגות של משאות היו לנו באניות שכורות. הובלנו השנה כ־275,000 טון משא, שהם רק 17% מכל המשאות הבאים לישראל, כולל גרעינים, קמחים, חמרי בנין וכו'. הואיל ואין אנו מובילים עדיין את המטענים המרוכזים (בולק קארגו), כי אם בעיקר מטען כללי, יש לחשוב, כי בערך שלישי מכל המטען הכלי הובא באניותינו, אולם, כאמור, רק 17% מכלל המטענים.

ההיקף הכספי של המפעל הזה, בהסעת נוסעים, עולים ומשאות הגיע ב־1950 כדי 5 מיליון פונט. סכום זה גבינו במשך השנה, מזה בעד הובלת משאות באניות שכורות רק 66,000 פונט. בכל האניות האלה מועסקים 1025 עובדים מהם כ־100 זרים, ועוד 250 עובדים במשרדי "שהם".

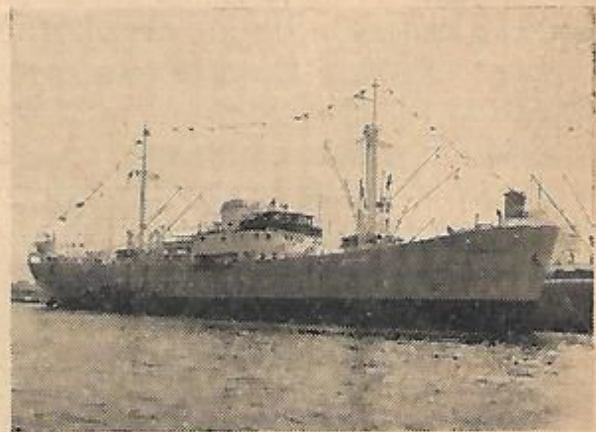


## קני הנוסעים בים התיכון

בקוי הנוסעים בים התיכון אין אנו עומדים לפני שינויים גדולים. העליה בדרך הים ירדה במידה ניכרת, ואין אנו חושבים להעסיק אניות מיותרות להובלת עולים. נוכל להסתפק בארבע אניות הנוסעים שלנו גם להסעת העולים מארצות הים התיכון. נוסף לקו הקבוע שלנו: חיפה—גנוא—מרסייל ע"י "קדמה" ו"ארצה" — אנו פותחים קו חדש, שיתחיל בעבודה ב"28/4" ו"נגבה" תפליג בו. קו זה, — קו ים התיכון, כפי שאנו קוראים לו, מיועד לנוסעים בחו"ל שישלמו במטבע זר עבור כרטיסי הנסיעה. הקו הוא: חיפה—פמגוסטה—מלטה—ניאפולי—מרסייל וחזרה. יש תנועה מ"תמדת רבת-נוסעים בקו זה (נסיון כזה נעשה בשנה שעברה ע"י האניה "קדמה"). אנו תקוה, כי קו זה יכניס לנו מטבע זר ואף יפתח דרך להרחבת שרותי אניות הנוסעים שלנו. בהזדמנות זו רצוני למסור משהו בקשר לתכנית בנין אניות-נוסעים גדולה בין חיפה וניו-יורק. בענין זה הו"פיעו בעתונות כמה ידיעות בלתי נכונות אשר גרמו לנו נזק לא קטן, ואעמ"ד הדברים על דיוקם. מיום הוסדה דואגת "צים" לכך, שתתוסף לצי שלנו אניות-נוסעים גדולה ומתאימה בשביל קו אמריקה—ישראל. אנו בטוחים שאניה כזאת תהיה רנטבילית מאוד, ותעמוד לשרות יהודי ארה"ב.

### על אניות התפירות

לא אעמוד על בעיות התיירות, אבל בטוחני כי התיירים מאמריקה לא יבואו לבקר בישראל, אם לא ניתן להם



"אתרוג"

את התנאים הדרושים הן בארץ והן בזמן הנסיעה. אין אנו חושבים, שהתיירים צריכים להגיע לישראל באניות זרות. כבר כיום יש תנועה גדולה בין אמריקה וישראל: בערך 8000 נפש בשנה נוסעים בדרך זו הלך וחזור מלבד עוד כ-5000 באוירונים ודרך אירופה. יש יסוד כלכלי בטוח לקיום אניות נוסעים עברית בקו כזה. אניה כזו אי אפשר לקנות, אותה צריך לבנות ובנינה יארך לפחות 3½ שנים.

במשך כל הזמן חיפשנו אשראי לממן את המפעל הזה. אין "צים" יכולה לממן אותו בעצמה, כי אניה כזו צריכה לעלות 3 מיליון ל"י במטבע זר. אין אנו חושבים, שמדינת ישראל צריכה ויכולה לתת לשם כך כסף מהמקורות הדלים שלה. אנו מעונינים למצוא את הכספים הדרושים לכך ממקורות אחרים. זה כחצי שנה אנו מנהלים מ"מ עם חברה בריטית גדולה לבנין אניה כזו. גם באנגליה, כמו בישראל, אי אפשר לעשות דבר בלי אישור האוצר. האוצר הבריטי, החליט לאשר לחברת "צים" הלואה בסכום של שלושה מיליון פונט שמוה ישתלמו ¾ במשך 7 שנים ו-¼ במשך תקופת הבניה; ניהלתי את המ"מ בלונדון ועלי לומר, שהחלטת האוצר הבריטי היא, מבחינה מסחרית, מתקבלת על הדעת ובטוי לרצון טוב השורר שם עתה ביחס לישראל. זו הפעם הראשונה שהאוצר הבריטי מוכן להשתתף במפעל כלכלי בישראל בהיקף כזה. רצונם לפתח את יחסי הכלכלה עם ישראל ומחשיבים את הספנות כגורם חיוני לבנינה של הארץ. אם לא קבלנו עדיין את ההצעה, הרי רק משום שאין אנו יכולים להתחייב כי במשך 2½ שנים נוכל להשיג את המיליון ל"י שטרלינג. "צים" אולי תוכל — אבל האוצר שלנו חייב להחליט על כך לאור צרכיו ואפשרויותיו הוא. אם מצד האוצר הבריטי תהיה התחשבות נוספת באפשרויותינו, יתכן מאוד שנגיע להצעה שתוכל להתקבל על ידינו.

### להובלת החטה באניותינו

ועתה לענין קוי המשאות שלנו: נוסף ל"ז" האניות שיש לנו נכניס השנה — ביולי ובספטמבר — שתי אניות חדשות, אשר אנו בונים בהולנד, כ"א בת 4000 טון, להובלת פרי ומטען כללי. טכס ההשקה (לאונצ'ינג) של האניה הראשונה יהיה ברטרדם ב"16.4. עם כניסתן לשרות נעסיק 9 אניות שלנו. מדינת ישראל מכניסה כל שנה 250.000 טון חיטה ועוד 100.000 טון של גרעינים שונים וקמחים. בזמנים רגילים, כשמחירי ההובלה היו נמוכים והיה צורך להביא את לחמנו מחוץ לארץ, לא היה קשה למצוא אניות זרות להובלת המטען לארץ בזמן המתאים. אולם בחדשים האחרונים לא רק שמחירי ההובלה עלו בצורה מבהילה, אלא אי אפשר היה להשיג אניות. אין לנו מלאי מספיק ולמעשה צריך להביא את הקמח מהאניה ישר לאופה. היו זמנים שזה לא היה קשה והמחיר היה 8 דולר הטון — ואילו עתה אנו משלמים 22 דולר לטון, וגם במחיר זה קשה להשיג אניות בזמן הדרוש. עלינו להוביל את כל החיטה, או לפחות מחציתה, באניות שלנו. בידי מדינת ישראל עצמה צריכים להיות הכלים הדרושים לכך. רכשנו לא מזמן מקו ישראל—אמריקה אניה חדשה — "אילת" והיא תוביל לארץ חיטה. בדעתנו לרכוש עוד שלוש אניות להובלת חיטה. לשם כך אין אנו זקוקים לכסף מיוחד, כי בכסף המוצא לחכירת האניות נוכל לרכוש אניות משלנו.



## המלחמה על הובלת הקררים

בשנת 1950/51 נוביל 400.000 תיבות פרי. בעונת 1951/52 תהיינה לנו 5 אניות להובלת פרי, ואנו תקווה, כי חלקנו בהובלה יגיע למיליון תיבות. מוזר הדבר, אבל עלינו להלחם על הובלת פרי הדר באניותינו. במשך עשרות שנים היתה הובלת פרי ההדר מהארץ בידי חברות זרות, הטוענות שיש להן בנידון זה זכויות. הכמות שאנו מובילים היא לפי שעה מצערה, וחשוב להרבות חלקנו, כי זה היצוא העיקרי שלנו והובלה מכניסה מטבע זר. אין בכוננתנו לשלול מחברות אחרות חלק גאות בהובלת הפרי שלנו. אבל אין להשלים עם כך שאנו נצטרך ללחום על כל מטען ומטען, ולפעמים אין זה עולה לנו בקלות.

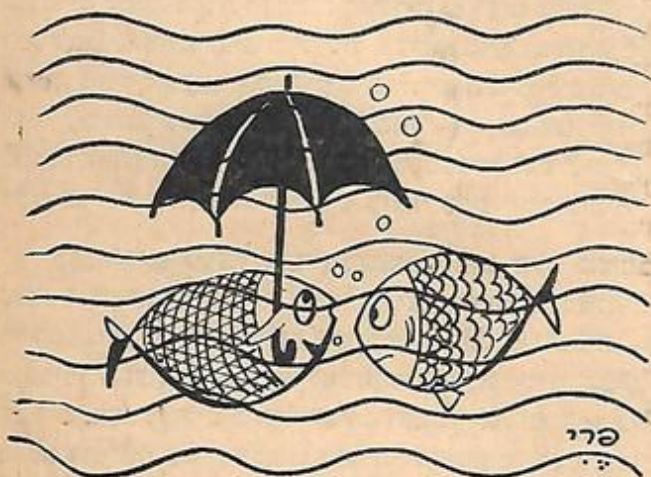
## חלקה של הסוכנות וההסתדרות

אמרתי, כי ההיקף הכספי של מפעלנו הגיע כדי 5 מיליון ל"י. למעלה מ-50% מהסכום הזה הוא רוח וחסכון במטבע זר. ישראל מוציאה בשנה כ-12 מיליון ל"י להובלת משאות בלבד. לצערנו הרב, חלקנו בהובלה זו קטן מאוד. אבל, לולא היתה הספנות העברית כי אז היינו מוציאים את כל ה-12 מיליון ל"י לאניות זרות; ואילו כיום אנו מקמצים 2½ מיליון. אבל הקימוץ עצמו אינו רווח. הרווח העיקרי והחשוב הוא, שבשנה שעברה היו לנו 12 אניות והשנה 19, ובשנה הבאה נוכל לציין הישגים נוספים. כל הרכוש הזה לא ניתן לנו על ידי משהו. מהממשלה לא קבלנו יותר מערביות בסך 200.000 ל"י; הון היסודי של "צ"ס", הסוכנות וההסתדרות הן שהשקיעו אותו. בקו ישראל-אמריקה הושקע הכסף ע"י שלושה גופים, כל אחד 100.000. ההון של "קדם" הוא חצי שלנו וחצי של חברה אנגלית. הרכוש שלנו נאמד כיום ב-3¼ מיליון ל"י, עולה בהרבה על מה שהושקע במפעלנו ע"י כל הגורמים האלה. אולם ערכו של מפעלנו אינו רק ברכוש שיצר, כי אם בעיקר בכך, שברשותנו תנו מספר אניות הפועלות והמפליגות בקביעות.

## על קריניות המחירים

יש טענות רבות אלינו בקשר למחירים. אולם מחירי הובלת משאות אצלנו מבוססים על קלקולציות שהן לא שלנו — כי אם על חישובי ה"קונפרנס" הבריטי או האטלנטטי, בהן מיוצגות גם חברות שוודיות, אמריקאיות ואחרות. להן מחירים קבועים לפיהם נקבעים גם המחירים שלנו. מחירי ה"קונפרנסים" מבוססים על שכר עבודה נמוך מזה שאנו משלמים. כאשר אנו נאלצים לשכור אניות זרות, הרי לפעמים מחירי ההובלה בהן זולים יותר מאשר באניוֹתינו. בזמן האחרון עלו מחירי שכירת האניות מעלה מעלה, ואנו נאלצים להעלות בהרבה את מחירי הובלת מלט ועצים בקו אירופה הצפונית. אולם יש גורם נוסף המיקר את ההובלה באניות שלנו: אניותינו נאלצות לחכות בנמלים

שלנו ימים רבים עד שמגיע תורן לפריקה: אניה בקו אמריקה מחכה 33 יום — אניה בקו אירופה עד 25 יום. אניות זרות אינן מביאות את כל מטענן לישראל, יש להן סחורות עבור נמלים שונים והחלק עבורנו — אינו גדול. לעומת זאת כל הסחורות המגיעות באניותינו הן לפריקה רק בנמלים שלנו, וההשהיה היא קשה מאוד, ואם אנו גובים לפעמים דמי-השהיה — אין זה ניצול. רק חלק קטן מכל המטען שלנו אנו מובילים באניות שכורות. אבל אנו חייבים להמשיך ולשכור אניות כדי להיענות לכל הדרישות. מכל האמור אפשר להווכח, שכל אשר השגנו בדרך מסחרית, ועל כן אין אנו צריכים לקבל מחירים שונים מאלה של חברות הספנות המאורגנות בעולם.



## מ. גולדנסקי / הנמאים שלנו

הרוצה להכיר את הימאים, חייב לנסוע אתם בים. כי הרי לא בנמל ולא על החוף, אלא רק באניה תנאי חייהם ועבודתם הם נורמליים. האניה היא הבית, והיא העולם של איש הים. ואין תימה, שבנמל הוא מרגיש כדג ביבשה ואין לעמוד על טיבו לפי התנהגותו בנמל.

— "לטפל בנוסעים מדוכדכי-נפש, לנקות אחרי חולי-הים לשמור על שווי המשקל עם מגש או צלחות בידך, וכשהאניה מטלטלת טלטלה חזקה, אינה מהעבודות הקלות" — מעיר לי רב-המלצרים בהבחננו, שאני עוקב אחרי עבודתם של המלצרים.

אני מניד בראשי לאות הסכמה, ושמה בלבי, שהגענו לכך, שאין נשמעות תלונות על קשי העבודה הנראית להם כדבר טבעי ומובן בתנאי הים, והפיצוי המידי בשעות עבודתם אלה היא גאותם הסמויה על פעלם.



מופרו, הם מגינים עליהם אם נתפשו בקלקלתם, בהזנחת עבודתם, או בהברחת מכס וכו'.

המחסור בחדר תרבות ומרגוע לצוות מורגש מאד באניות הנוסעים. אבל האניה ישנה ולמעשה אין כל אפשרות לסדר חדר-תרבות שיוכל לשמש צוות של 100 עובדים ומעלה.

על כן יש לקדם בברכה את ההחלטה להכניס מקלטי רדיו לחדרי האוכל של הצוות ולציידם במשחקים, בעתונות מצוירת וספריות, על מנת שישמשו כחדרי תרבות בין הארוחות ולאחריהן.

רבים בחוף מקנאים בימאי. הוא נוסע תכופות לחוף לארץ, עושה "כיף" בנמלים זרים וכו'. מעטים מאוד היודעים, מה קצר הזמן כשעוגנת האניה בנמלים זרים. לפעמים האניה רק "מגדדת אותם", בהישארה שעות ספורות בלבד. וגם בזמן הקצר הזה יש עבודה לצוות. בקושי הם מספיקים לרדת לחוף, מבלי לחשנב אפילו על "כיף". אמנם, כאמור לעיל, ישנו מספר קטן, אשר עיקר תפקידם הוא "ביזנס" והם מסתדרים גם עם הזמן הקצר. אבל אסור לנו לשפוט את צבור הימאים לפי מתי-המעט האלה, הם אינם משלנו. יש ואתה תמה, מהו נמל-הבית שלהם ולאיוו ארץ הם שייכים, כי נדמה שהם יותר "בבית" במרסיל ובגינואה, מאשר בחיפה.

עם התקרב האניה לגמל הבית אתה מרגיש שמחה מהולה בתוגה בין הימאים. אלה אשר משפחה מחכה להם, דרוכים צפיה להתאחד מחדש עם היקרים להם. ואילו הצעירים בלי משפחות, יודעים שהבדידות תהי מנת חלקם — ועל כן מגיעים לחיפה מדוכאים מלכתחילה.

שומה עלינו להקדיש מזמננו ומרצוננו לעשות למען אלה האחרונים וליצור עבורם חברה וענין בחיפה, אשר ישמשו להם כתחליף למשפחה החסרה.



טעינה ישירה מאניות לנמל נהר באנטורפן

המלחים אף הם המשיכו בעבודת הספון, כאילו לא אירע דבר. ההבדל היחידי היה בזה, שהתרכזו ברחיצת ספונם, ובצבע לבן בלבד, כי אין לצבוע בשעת סערה, כאשר גשם יורד לעתים ומי-ים נתזים על הספונים ללא הרף.

כמה טירונים ביניהם. ראיתם ממשכים עבודתם, כשפניהם "לבנים" ו"יורקים". שאלתי אחד מהם, בחור גברתן:

— "איך הסתגלת לים?"

נכלם במקצת, אך משתדל לשמור על גאותו הימאית, משיב: "מקיא את הנשמה ועובד!" — וממשיך ברחיצת הספון.

המלחים מקנאים בחבריהם המסיקים והמשמנים, העובדים למטה בחדר המכונות והדודים ומזיעים בחום הרב, הם, לפחות, אינם חייבים לעבוד חצי-קפואים, בסערה על הספון. מאידך מקנאים המסיקים במלחים, "האינטליגנטים", אשר עבודתם ב"מרחבי הספון" באויר צח, במקום להזיע במחנק-למחצה בחדר הדודים. אחד מהם, בעל נפש פיוטית, רשם בגיר על לוח: "אי-שם יש בודאי חיים יותר טובים".

כעבור יום יוצאת האניה מהסערה. הים שקט בהרבה והשמש זורחת. הנוסעים, כאילו הקיצו מתרדמה, ממלאים את הספונים, נכלמים במקצת מכניעתם לחולשתם הזמנית — ומהטירדה הנוספת שגרמו למלצרים. השמש והים השקט משרים מצב-רוח טוב על הצוות. אמנם יש ואתה פוגש במלח, הרוטן על ששככה הסערה, והנוסעים המטרידים שעזבו מחדש את תאיהם מפירים את השקט שהשתרר יום קודם לכן.

תא המגורים, שתפקידו לשמש בית לימאי, אינו מעודד את דייריו בשום אלו בגמר יום עבודתם. התא קטן, וצר מהכיל את מספר האנשים הגרים בו. על נוחיות אין מה לדבר, לא כל שכן בסערה, כשטלטולי-האניה מורגשים ביותר בחרטום ובירכתיים, מקום מגורי הצוות. אכן, יש הבדל בין התאים. חלק מהם בכל אי-נוחיותם — מסודרים יפה, וחש הנך שעמל רב וחיבה הושקעו בו על ידי היחיד.

מצב התא מוכיח על פי רוב את היחס של בעליו לאניה ולים. אלה הרואים באניה ובימאות מקצוע, מקום-עבודה וחיי-קבע, דואגים ועובדים לשפור, סדור ושמירה על נקיון תא-המגורים. ואילו ה"טוריסטים", אלה אשר "ירדו" לים לשם הרפתקאה קצרה, או לסדור "עסק" זה או אחר, אינם שמים לב לנקיון התא — וברוב המקרים לנקיונם עצמם. אולם, עפ"י אלה הם "הקופצים בראש", כשמלאי תלונות בפיהם על תנאי עבודתם וחייהם באניה.

הימאים האמיתיים אינם סובלים את הסוג הזה ושמחים כשאלה "עוזבים" את האניה. אמנם, מתוך רגש סולידריות



### א. הצעירה באניות

לתואר זה זכאית, ללא ספק, האניה שכל עובדיה צעירים, שהגיל הממוצע שלהם מגיע ל... 22. האניה שגם היא עצמה אינה ישישה — נבנתה לפני שנתים — מלאה המולת-צעירים; גרעין-הצוות הוא מבני הארץ; השפה המדוברת עברית; רב החובל חניך "הרצליה"; ותפקידי האניה חלוציים ביסודם, ומסירות אנשיה נודעה לשם. ועל אלה תפארתה.

אכן, המדובר באנית-ההדר "הדר".

צעיר הוא הענף הזה בצי המסחרי הישראלי. בעוד ימים מועטים תתווסף לצי-ההדרים שלנו עוד אניה אחת — "רמון", השלישית בשיירה. קדמו לה "אתרוג" ו"הדר", ובמידת-מה גם "צפונית" (שאיננה אנית-הדרים, אבל קבלה על עצמה את הובלת הפרוי). אבל זכות-ראשונים שמורה לתמיד לחלוצה בהובלת פרייה-הדר, וחדשים עמדה בצפייה ל"תור", כי אניות קשישות יותר, שהניפו דגלים אחרים, לא מיהרו להכיר בזכותה האלמנטרית — הובלת פרי ישראל תחת דגל ישראל...

וזה אשר סיפר יחזקאל ירדן, רבי-החובל של "הדר", על האניה שלו בעונת-ההובלה הזאת. שלשה סיבובים עשתה האניה מראשית העונה ועד חודש מארס: ללונדון, רוטרדם ואנטורפן; לליברפול ולבלפסט; לרוטרדם, אנטורפן ולונדון. ובחזרה לאלג'יר. מדי פעם לוקחים פרייה-הדר, מטעינים אותו במהירות מכסימלית — 50.00 תיבות יכולה "הדר" להעלות אל מחסניה תוך 24 שעות — ובמשך 11 יום מביאים את המשלוח, במצב הטוב ביותר, אל כל נמל מנמלי צפון-אירופה. באניה סידורים נוחים של איזור, מיתקנים לויסות הטמפרטורה ולשמירה מפני הלחות. וגם בדרכה חזרה אין האניה מהלכת ריקה. בשלוש הנסיעות הובילה מטענים שונים, למן ברזל ומכונות כבדות, ועד מכשירים עדינים וצרכי מזון; ובנסיעה האחרונה גם מטבעות שהטבעו באנגליה בשביל האוצר שלנו — לא פחות מ-94 ארגוים. המהירות הממוצעת — 12 קשר והצוות: עובדי הסיפון, המכונה והמשק — נסיונם הולם את גילם. אשר חסר להם בהשכלה הימית ובתקן — הם ממלאים בחריצות, בתבונה ובמסירות של כובשי-מקצוע חלוצים.

לצעירה-באניות גם סידורים מודרניים לעובדיה. 36 אנשי הצוות גרים בתאים נוחים, 1 או 2 בתא, לכל אחד ארון ושולחן ומיטה; בשעות שמחוץ למשמרת הם מתכנסים ל"חדר-יום" שלהם, להאזין לראדיו, לשחק, לקרוא עיתונים, ולסיים איזה ויכוח שהוחל בו, אולי, באותם הימים, כאשר היו בתנועת הנוער או בפליים.

### ב. איך צמח הענף?

עד שנזכה בסוג חדש בצי המסחרי שלנו (מתי כבר תהיינה אניות מובילות-נפט תחת דגל ישראל?), יהיה צי-ההדרים הענף הצעיר בספינות העברית. עונת תש"י היתה ראשונה להובלת-הדרים שלנו, ואז הועברו תחת דגל ישראל 125 אלף תיבה בעונה זו, תש"יא, כבר נוביל — כמשוער — כ-325 אלף תיבה, ובעונה הבאה יגדל מספר הכלים ועושיה-המלאכה, ואפשר יהיה להגיע עד מיליון תיבה.

בעונה זו מפליגות אניות-ההדרים הישראליות עם מטען הרענן לאנגליה, בלגיה, הולנד, ואל נמלי הים התיכון, משם נשלחים התפרי זים לשווקי צ'כוסלובקיה ולשווקים אחרים. האניות עומסות כ-50

אלף תיבה בהפלגה אחת, אולם מטענים קטנים יותר — עד 10 אלפים תיבה — נשלחים גם ע"י אניות-הנוסעים.

בין החברות הותיקות, האנגליות והסקנדינביות, יש הסכם, העו"ד למכשול לשאר המובילים. פרשה זו עוד יבוא זמנה להחרת על הלוח: כיצד נאבקה הספנות הישראלית על הזכות להוביל את הדרייה-היא שגדלו ונקטפו וגארונו בישראל. אגב, מובילי הפרי שלנו כבר ניסו יכולתם בשירות לאחרים. השנה נשלחו תפוזי קפריסין באניות ישראל ובהצלחה מלאה. יש לקוות, כי גם השירות הזה יועיל במשהו להחזרת התובלה העברית בקו חיפה-צפון-אירופה.

כל שנה מפליגות מחיפה לאירופה הצפונית כ-100 אניות-הדר (כלומר, מאה הפלגות) מה חלקנו בהן? לפני שנה — שתיים; השנה — שש, ובשנה הבאה — 17 או 18.

עדיין יש בניינו הזוכרים, כיצד לא ניתן לפרי היהודי לצאת מן החופים של ארץ ישראל, גם לא באניות זרות. לפני שנה, כאשר חונכה "הדר" בנמל חיפה, סיפר אחד המשלחים הותיקים, מר יצחק רוקח, כיצד היו האניות "אסורות" ליהודים ולא ניתנה דריסת-רגל לפרדסנים ביצוא ההדרים. היה זה בהתחלת המאה. והמעגל נפרץ לאחר מאבק רב, שהיה מלווה לחץ, שידולים, ובעיקר — פיצויים כספיים...

### ג. עתון בקרמורה בשבח ופאינו

את המקרה שאירע לאניה "מאיר דיזנגוף" — כאשר פרצה אש בחרטומה בהיותה במימי ברמודה — מתאר העתון "רויאל גאוס", היוצא בהאמילטון, בירת אי ברמודה. סופרי העתון אינם חסים על כבודם ומעמדם של אלה שהתרשלו במשהו כאשר נקראו להגיש עזרה, ואינם שוכחים לציין, כי הפועלים בנמל עזרו לפרוק את חבילות השעם "בשכר 8 שילינגים לשעה", וכדומה. תיאורה של השריפה באניה, סיפורי המלחים והנוסעים המועטים; התכונה מסביב לאניה העשנה-עדיין כשהיא עוגנת בנמל-ההצלה סט-ג'ורג' — הכל תואר בפרוטרוט.

העתון מספר, כיצד נערכה ערב המקרה, חגיגה נאה באניה, למלאות שנה ליסוד החברה. "39 אנשי הצוות הזכירו את התגיגה. הם ברכו זה-את-זה בברכת "לחיים". ולמחרת-8—" וכאן מתחיל תיאור המקרה, כפי שהובא בעיתונים שלנו. ואחר כך — — —" מושקבין, כך ובבנישתי (הנגר) הועפו באויר, כיסויי ארובות-האוויר עפו מהסיפון. מאות סמורים הועפו על האנשים, כמתוך פצצה. רב המלחים כך, שנחבל קשה בחוט השדרה, נאנח מכאבים, ואמר לחבריו: הניחו לי, אני איש זקן. דאגו לשאר האנשים. הוא, רבי-המלחים, היה הנפגע ביותר. בבנישתי היה פצוע וזב דם מרסיסי הפלדה המרוכים שחתכו בכשרו, והתאמץ להגיע לתאו של רבי-החובל, שעה שחבריו נשארו אל חדרו... ראשון לעזרה היה הקצין הרפואי יצחק פרץ, הוא גם הגובר והמלצר הראשי. הוא חיפש את הפצועים והזריק להם מורפיום. מרת סופיה וינברג, אחות פרטית, שנסעה לחופשה ל"ארה"ב לאחר ששהתה 25 שנה בישראל, טיפלה בשני הפצועים; הטבח הראשי טיפל במוסקוביץ. ששת הנוסעים באניה, בכללם זוג צעיר, עזרו לזרוק מעל הסיפון את השעם — סיפר המכונאי הראשי הנרי טק. לא היתה בהלה... כשנכנסה האניה לנמל, באו לעזרתה הכבאים, פועלי הנמל וכו'. המכונאי הראשי אמר שהיה מחסור בפועלי נמל; אין אנשי ברמודה רוצים כנראה לעבוד. האלחוטאי אמר לכתבנו: כולם היו אדיבים, כולם חשו לעזרתנו, כשהודענו על המקרה, והעזרה שקיבלנו מברמודה היתה מצוינת...



(המשך)

(א) רק בחופים הדרומיים והמזרחיים של חצי האי ערב יש לערבים אוכלוסיה הדבקה בים ובשיט. אולם המדיניות הבריטית אינה מניחה לה להשתתף בחיים הערבים הכלליים.

(ב) אין דבקות כזו לערבי היס-התיכון, ופיתוח הימאות צריך כאן, לפיכך, עידוד והדרכה יתרים מצד המדינה.

(ג) הנמלים משמשים כאן ספנות זרה, תלויים בה מבחינת הכנסתם, וכן תלויות בה הדרכים היבשתיות המקשרות אותה. אין סיכוא לתמורה יסודית של המצב אפילו אם ספנות ערבית תפתח; דוקא משום שהנמלים והדרכים הללו משמשים לא רק את סחר-החוץ המקומי אלא ערכם גדול יותר, והם נתיבי-תחבורה בין אירופה לבין אגני האוקינוס ההודי והשקט.

(ד) אין זהות אינטרסים ימיים בין מדינות ערב. עיראק, סוריה והלבנון מבקשות לפתח את נמליהן ואת ההובלה היבשתית ביניהם על חשבונה של תעלת סואץ, וכן יש התחרות בין סוריה והלבנון.

(ה) מצרים, בעלת תקציב המדינה הגדול ביותר (187.475.280 ל"מ בשנת 1949/50) והנמל הגדול ביותר, יש לה סיכויים לפתח גם ספנות גדולה ביותר. ואולם הפיתוח מוכרח להפגע ע"י מסי-התעלה הכבדים. בעוד שלספינות המהלכות בקוים ארוכים (אירופה-המזרח-הרחוק) יש הצדקה מסחרית לשלם מסים כאלה, הרי למצרים גופה כדאי יותר להקים ציים נפרדים בשביל הים התיכון ובשביל ים סוף. אולם פיצול זה הכרחי שיחליש את המאמצים. חמש הנקודות הללו הן הקובעות במדיניות הימית של מדינות ערב. עיראק, סוריה והלבנון, עושות מאמצים להסב את נתיב התחבורה העולמי מתעלת סואץ אליהן. בהכירן את מיעוט סיכוייהן לפתח ספנות ראויה לשמה, אין הן חושבות נסיונות-שליפיתוח מסוג כזה לכדאיים. הואיל ויש בהם כדי להכריחן לתמוך בספנות המקומית נגד הזרה, בעוד שהן תולות את תקוותיהן הן

### הצי המסחרי של מצרים

בעתוני קאהיר נתפרטמו מאמרים על הצי המסחרי המצרי והצורך בהגדלתו. ממאמרים אלה מתברר, שבמצרים ישנן 4 חברות לספינות: "חברת הדואר הכיבית"; "חברת הספינות של אלכסנדריה", חברת הספנות הימית המצרית; ו"החברה הימית המצרית". בסך הכל יש 19 אניות, המניפות דגל מצרי, ש-נפתח הכללי הוא 86,864 טונות. בזמן האחרון הותלט לחסל את "החברה הימית המצרית" ולמכור שתי אניותיה. כתוצאה מכך ירד מספר האניות המצריות עד 17, שנפתח — 82,312 טונות הגורם למכירת שתי האניות הוא — התחרות חברות זרות בחברה המצרית, וטרוב הממשלה להושיט עזרה כספית

בספנות הזרה דוקא. לפיכך אין הן עוסקות כלל בשעה זו ביצירת ספנות עצמית, אך מרבית לחשוב כיצד למשוך ספנות זרה לנמליהן בשיעור גדול יותר.

### סיכום

הימאות הערבית, כמו המשק הערבי בכללו, מבליטה ניגוד רב בין אפשרויות התפתחות האוביקטיביות (שהן גדולות) ובין כח האדם (שהוא לקוי בכמותו וברמת הכשרתו ומחסור רוח חלוצית). ארצות ערב צופנות אפשרויות גדולות של השקאה, הגדלת הייצור החקלאי, העלת רמת חייהן ותצרוכתם של המונים מדולדלים; ואילו היו אפשרויות אלה יוצאות מכוח לפועל היה בכך כדי להביא גידול רב במחזורי-פעולתם של הנמלים הקיימים ולאפשר את הקמתם של רבים נוספים. אולם המשטר המדיני, הכלכלי והחברתי הנחשל שבארצות אלה מונע תמורה כזו בעתיד הקרוב. תוך כך אין הארצות הללו מוכשרות גם לנצל במידה הראויה את מצבן הגיאוגרפי (בין אגני האוקינוסים האטלנטי וההודי, בין יבשות אסיה ואפריקה, בין מרכזי-התעשייה העולמיים ובין ארצות הגלמים והצרכנים), כדי להעביר את תנועת הסחורות דרך נמליהן, דבר שאף הוא היה מסייע להרחבתם וריבויים והפיכתם בסיסי ספנות עצמית.

הן מבקשות להשתלט על הירושה החשובה שהשאיר בהן הון זר (נמלים תעלת-סואץ חברות ספנות), אולם זוהי השתלטות מי-כאנית, ללא תיאום מספיק של המפעלים וצרכי משקיהן. הן חשות באפשרות להשתמש בצלינות המוסלמית לשם פיתוח ימאותן, אולם אינן מבליטות כשרון להשתמש בה למעשה בהיקף רב, ועובדה אפינית היא כי "הועידה המוסלמית הכללית" ב-1949 (שהן לא יזמה אלא השתתפו בה בהזמנת פקיסטן) לא קיבלה כל החלטה בשאלה זו. ואילו את בעיית השימוש ברצועות-החוץ הארוכות וה-שוממות להתיישבות דייגים, שיכולה להובנות גם משליית הספוגים, הקורלים והפנינים, לא העלו כל עיקר; גם את רמת הדיג הקיים אין בידן להעלות.

הודינותן הכללית גורמת להן להקים גם כוחות ימיים, אולם אין אלה למעשה אלא כוחות-משמר קלים לבטיסיים ימיים וריים: חוזי הברית שבין מצרים ועיראק לבריטניה, מאפשרות לזו להשתמש בעתות מלחמה באופן חפשי בנמליהן (אלכסנדריה, נמלי התעלה ובצרה); ואילו הלבנון רואה את העמדת נמלי-ביירות לרשות האמריקאים כתרופה נגד הסכנות האורבות לעמדתו של נמל זה. ובמידה שיש בארצות אלה פעילות בשטח הימי, זוהי פעילות ממשלתית-ביורוקרטית, בלי שחוגים רחבים של הציבור ירגישו כי הדבר נוגע להם ויחננו לו ידם.

ספנות המצרית: מהן עזרה כספית שנתית לחברות הימיות המצריות בגבולות 125 אלף לירות כלומר: בשיעור 5% מן הקרן שנפ-רעה של החברות שהיא 1.650.000 ל"מ. ה-סכום יחולק בצורה זו: 750.000 ל"מ "לחב-רת הספנות הימית המצרית"; 500.000 ל"חב-רת הספנות של אלכסנדריה", ו-400.000 ל"חברת הדואר הכיבית". כמו כן הוצע ליתן הלוואות גדולות לחברות אלה, עד כדי 6 מיליון לירות כדי להגדיל את הנפח הנוכחי ב-10 אלף טונות! כמו כן יש לחייב את פקיד-די הממשלה המצרית לנסוע באניות מצריות; ולחייב ש-50% מסחר-החוץ של מצרים יובל באניות מצריות.

לחברה המצרית. בתזכיר שערכה ועדת חקיר-רה למיניסטרוין לכספים בענין הספנות המס-חרית המצרית נאמר, שרק 2% מסחר מצרים החיצוני מובלים באניות מצריות, שיש ביכול-תן להוביל 30% מנו. אחוז זה היה 6% לפני מלחמת העולם השנייה. הירידה נגרמה בגלל התחרות חברות זרות. התזכיר מוסיף, שישראל מראה התעניינות בספנות המסחרית שלה. היא הרחיבה את ציה המסחרי במידה כזו, שבמשך תקופה קצרה רכשה 30 יחידות ימיות מסחריות, המ-הלכות ביים התיכון ובימים אחרים, ועוגנות בנמלים קרובים למצרים. בתזכיר באו הצעות אלו לשיפור מצב ה-



**„אילת” — אניה חמשית לקו ישראל—אמריקה**

החברה „קו ישראל—אמריקה”, קו התחבורה הימית עם הציהכדור המערבי, רכשה בסוף פברואר ש. ז. אניה-משא בריטית בת 12.200 טון, מהירותה 14 קשר. האניה נמצאה בלי ברפול בשעת קנייתה. שמה בישראל „אילת”. זאת היא האניה הגדולה ביותר בשירות „שהם” ובצי הישראלי כולו. בהפלגתה הראי שונה לישראל הביאה מטען חיטה.

**סיכומי של קו-הפלגות**

„אילת” היא האניה החמשית ב„קו ישראל—אמריקה”, ששותפים בו הון לאומי, ציבורי ופרטי. החל מ־1949 מקיימת החברה קשר בדרך הים בין גמלי ארצות-הברית וקנדה. באניותיה הובא חלק גדול מהציוד לחקלאות ולתעשייה, שנרכש בכספי המלווה מהבנק האמריקאי ליבוא ויצוא.

4 האניות הראשונות שבקרה-פלגות זה — „חיפה”, „תל-אביב”, „יפו” ו„עכו” — הביאו לארץ ב־1950 כ־75 אלף טון סחורה. כל אניה בת 10.000 טון ועובדים בה כ־40 איש.

**הנחות באניות לתיירים**

במסגרת הפעולות לעידוד התיירות לישראל נענתה חברת „שהם” לבקשת מחלקת התיירות והסכימה להעניק הנחות מיוחדות לתיירים, שיביאו באניותיה לחגיגות העצמאות.

**גם הספורט הימי ייוצג בחגיגות יום העצמאות**

המפעלים בספורט זה יכללו: תחרויות ספורטיביות, תחרויות בחתירה בסירות ימיות ושיוט החוף. המנצחים בתחרויות אלה יזכו בגביעים נודדים מטעם הממשלה.

**תערוכת ציירים על הנושא: ים**  
בשיתוף עם החבל הימי לישראל יערוך סניף חיפה של אגודת הציירים והפסלים תערוכת תמונות על הנושא: ים.

**אמודאים יוגוסלאביים לישראל**  
קבוצה של אמודאים יוגוסלאביים באה לישראל כדי להשתתף בהצלחת אניות טבועות סמוך לחיפה.

**100 אלף ל"י לספינות-דיג**  
25 ספינות-דיג ישראליות פועלות עתה בים התיכון והממשלה אישרה תקציב של 100 אלף ל"י לרכישת 10 ספינות-דיג חדשות. בשנה שעברה הגיעה תפוקת הדגים ל־6.000 טון, ב־128 אחוז יותר מן המכסה לפי התכנית. המטרה של שנה זו היא — 17.000 טון, אך מורגש מחסור בציוד.

בשירות מחלקת הדיג עובדים כ־70 מומחים איטלקים, וכן המומחה הדאני המפורסם א. קראג. באו דייגים מומחים, יהודים מטריפולי טניה ומתורכיה. עסוקים בעבודות הדיג (בים ובבריכות) כ־1.000 איש.

**„מ. דיונגוף” תוקנה**

חברת הספנות דיונגוף הודיעה, כי הספינה „מאיר דיונגוף” שניזוקה בדליקה שפרצה בה ב־27 לינואר בהיותה סמוך לברמודה, השלימה את תקונה. האניה מחדשת את הפלגותיה הרגילות.

**סיכומי ספנות ב־1950**

נפח האניות שהגיעו מחו"ל בשנת 1950 מסתכם ב־2.404 אלף טונות לעומת 2.051 אלף טונות ב־1949 (גידול ב־17 אחוז).

פריקת מטענים, שהגיעו בדרך הים, בכל הנמלים, עלתה במשך שנת 1950 ל־1.435 אלף טונות, לעומת 1.070 אלף טונות בשנת 1949 (גידול ב־34 אחוז).

כמות המטענים שהוטענה למשלוח בדרך הים במשך השנה ירדה ב־5 אחוזים בשנת 1950 לעומת 1949 והגיעה ל־13 אלף טונות.

**עזאם פחה המליץ על הקלות בסואץ**

יתכן שמצרים תכריז בקרוב על הקלות לספנות בתעלת סואץ — נושא מחאותיהן של אנגליה, אמריקה, צרפת, הולנד, נורבגיה ושבדיה.

עזאם פחה, המוכיר הכללי של הליגה הערבית, שהוא גם יושב ראש הוועדה הבוחנת את המתאות הללו, המליץ על ההקלות היות ו„התברר, שנפט וחמרים מלחמתיים אחרים הגיעו לישראל ברכים אחרות”...

**צדפי אילת**

אמודאים צללו לימה של אילת כדי למרוד את כמויות הצדפים שאפשר יהיה לנצלם ל־צרכי תעשיית הכפתורים. עתה בוחנים צדפים אלה וייקבעו דרכי עבודתו של בית החרושת העומד להיוסד.

בצלילות קודמות העלו האמודאים 60 קילו צדפים, ששימשו לחקירות ומיבודים.

מטרה רחוקה יותר העומדת לפני החוקרים היא החיפוש אחר צדף שחשיבותו רבה בגידול פנינים. יש הסבורים, כי צדף זה נמצא בקרבת החוף הישראלי בים סוף. במד רח החוק יורדים אמודאים לדקור צדפים אלה ו„מהפצע” יוצא ריח שממנו נוצרת ה־פנינה.

**נסיונות בגידול דגים**

במעבדות לחקר תזונת הדגים בהנהלת ד"ר בוגדי מבוצעת שורת נסיונות בהזנת קאר-פיונים, הנתונים באקוריום. מכיון שתנאי התזונה בארץ הם מיוחדים במינם, ובעיית הספקת המזון לדגי הבריכות מחמירה והולכת עוררו נסיונות אלה הד רב בין מגדלי הדגים. משרד החקלאות עומד לפתוח תחנת נסיונות מרכזית לגידול דגים בטאנסורה, ב־50 בריכות. ייערכו נסיונות בשימוש בזבל עופות ובקר ומיניראלים שונים. כן יבדקו מינים שרנים של דגים מבחינת התאמתם לתנאי הגידול בארץ. לפי הסדר בין בית הספר לרפואה של האוניברסיטה העברית ו„הדסה” לבין מחלקת הדיג של משרד החקלאות, מתנהלת בבית הספר לרפואה הקירה בכמה מעבדות היסוד הקשורות לתחלואות הדגים. בעיות אלה מעניינות גם את המוסדות הרפואיים בארץ, כי דגים הנדבקים בגורמי מחלות-אדם יש והם מסכנים את עובדי-הבריכות ובאכילתם יש משום סיכון אף לאוכלוסית הארץ בכלל.

**ה כ ו נ ו**

**ל ח ג י ג ו ת**

**י ו ם - ה י ם !**

**י ק י**  
**י ם, ימי התכלה,**  
**רב בחוקף החול.**  
**י צ ד פ י ם נ א י ם ב ח ו ק פ**  
**ו א ת ה נ א ו ה כ פ ף.**  
**א נ י ו ת י ע ג נ ו ב נ מ ל ק**  
**ו ס י ר ו ת ו ס פ י נ ו ת י ש ו ט ו ב ף.**  
**י ם, ימי הגדול,**  
**נ ע י ם א ת ה ל פ ל.**  
 נילי לטוכה, בת 9. תל-אביב



**אזכרה לע. טובים ז"ל**

דגלי אגודת יורדי ים "זבולון", הארגון שנוסד וטופח ע"י המהנדס עמנואל טובים ז"ל, הורכנו על קברו של המנוח, ע"י פלג גת כבוד של "זבולונים" בטכס גלוי המצבה, במלאת שנה לפטירתו.

קהל של מוקירי ע. טובים ז"ל והחוגים בהם פעל המנוח, התאסף על קברו בנחלת יצחק, כדי לחלק כבוד לאיש הפעלים. אחרי התפילה הוסר הלוט מעל המצבה, שעליה בול עוגן חרוט באבן, והושמעו דברי אזכרה. מר הלוי, ממפקדי "זבולון", העלה זכור נות מלפני שתי עשרות שנים, כאשר החל המנוח לארגן את הנוער לקראת כיבוש הים. הגברת דיאמנט מאנגליה, שהמנוח רכש אר תה למען הרעיון של הקמת דור ימאים עב-ריים בארץ, הביעה בין השאר את צערה על שהמוסדות ואח"כ הממשלה לא גילו הבנה מספיקה ולא הגישו את העזרה הדרושה למנוח טובים בעבודתו בשטח הימאות.

מר י. הפטמן, שנאם בשם הנהלת הסתדרות הציונים הכלליים, ציין בין השאר, כי חייו של המנוח טובים היו קודש לרעיון ש"הים" אינו רק הדרך למדינת ישראל, אלא הוא חלק מההיסטוריה של מדינתנו והים מהווה שטח מחיה של המדינה ורוח זו הח"דיר בלב חניכיו ה"זבולונים". כן ציין מר הפטמן, כי בניגוד להיסטוריה של יציאת מצרים, כשהדרך לגאולה הובילה בחרבה עם הנס של קריעת הים, הרי כיום הדרך לגאור לה היא ע"י השתלטות על הים.

**שדרה ע"ש עמנואל טובים**

השדרה הראשית בשיכון פקדי ומורי העיריה ברמת גן, המובילה עד לירקון, תקרא על שמו של עמנואל טובים ז"ל, ראש "זבר לון" לשעבר, אשר קיפח את חייו בתאונת דרכים לפני שנה.

בטקס גילוי השלט, השתתפו אשת המנוח ושני בניו, גבי דיאמנט מאנגליה יותר זבולון העולמי, ראש עיריית רמת גן מר א. קריניצי, חברי העיריה ואחרים.

כתה של חניכי "זבולון" מבני תל אביב ורמת גן, ערכה מפקד במקום הטקס, ולאחר זאת חתך ראש העיר את הסרט הפותח את השדרה. אשת המנוח גילתה את השלט הנור שא את שם בעלה.

דברי הערכה למנות נאמרו על ידי הגבי דיאמנט, מר א. קריניצי, ד"ר י. ציטלין, ומר מיכלין בשם "זבולון", רמת-גן.

סוויאה ממפרץ מכסיקו לחיפה הוא מחירי-שיא שלא יעלה יותר. מניחים כי המחירים בסוף חודש מרס בעד מטענים של חיטה כבדה יהיו 22-23 דולר (פריקה חפשית) בעד הר בלה מהמפרץ לחיפה.

**— המומחה לנמלים, מר צירלס קרוקס,** הגיע ארצה לפי הזמנת משרד ה"תחבורה לשם התייעצות על הבעיות והקשרות בהגדלת פריון העבודה בנמלי הארץ.

**בית דין לימאות**

עד עתה היה בית המשפט העליון בירושלים גם בית הדין לימאות (אדמירליות), והחוק שיונח בקרוב על שולחן הכנסת — יעביר את סמכויותיו לבית המשפט המחוזי בחיפה. שינוי זה הוא דרוש ורצוי מפאת העיכובים שהיו כרוכים בטיפול ע"י בית דין רחוק מהנמלים. הרשמים של כל בתי המשפט המחוזיים במדינה ישמשו גם כרשמים של ביה"ד לימאות.

**"יציאת אירופה" מוזיאון**

אגודת המפעלים "יציאת אירופה תש"ז", המוסלת בנמל חיפה ומשמשת לו מפגץ, תר עבר למקום מתאים ותהיה למוזיאון, מוקדש לעלייה ולהעפלה. העיריה באה בקשרים בני עניין זה עם המוסד לעליה, משרד הבטחון והסתדרות.

**משוק הספנות**

הפעילות הרבה ועלית המחירים בשוק ה"הובלה בספינות המשא נחו בשבוע האחרון והשוק מראה ירידה קלה במחירים, אבל יש סיכויים לייצוב.

ניבאו מראש, כי שחרור 30-40 ספינות מצי המילואים של ארצות הברית בחודש, במשך כמה חדשים, יגרום לירידה עזה במחירי ים. אולם כמה מגדולי הספנים חיו את דעתם, כי הירידה לא תורגש אלא כעבור שלושה חדשים. נימוקם הוא, שהקונגרס דן בהצעת מתן תבואה להודו, מה שידרוש מש"לוח מיליון טונות של תבואה במשך ארבעה חדשים. משלוח זה זקוק לעשרים וחמש ספינות לחודש, רובן אמריקניות. זאת אומרת, שתכנית התבואה להודו בלבד תקלוט חלק גדול של הספינות הניתנות על ידי צי המילואים, ורק לאחר שספינות אלה יפרקו את משאן בהודו ויקחו משא חזרה לאמריקה, תורגש ירידה במחירי הובלה, והספינות הללו יתחרו במספר הגדול של ספינות המעבירות מתכת מהודו לארצות הברית.

בינתיים משיכים לקבל מחירים גבוהים בעד הובלות מיידיות, בנסיעות חד-פעמיות, אף כי המחסור באניות הוקל במקצת.

בארה"ב סבורים, כי המחיר של 23.75 דולר בפריקה חפשית שולם בעד הובלת

# בנק אנגלו-פלשתינה בע"מ

## הבנק הוותיק והגדול בארץ- הבנק שלך







י. שמואלי / רשמי-דרך

קטעים מתוך סידרת רשימות-מסע שנתפרסמו ב"על המשמר".

כל ימאי הוא שליח

"פתגם אנגלי אומר, כי כל אנגלי שבחור"ל, הוא קונסול" — ממש כך יכולים אנו להגיד לגבי עצמנו, אומר אחד מעובדי המכונה. "את השליחים שלנו בחור"ל רואים מראש כאנשים שבאו במסע-תעמולה ואין מחפשים אצלם את האמת על ישראל. את זאת מחפשים אצלנו, ומבחינה זאת כל ימאי הוא שליח. עכשיו תאר לעצמך איזה רושם אנו יכולים לעשות בחור"ל! טיילתי צמא ברחובות ליברפול ורציתי לשתות משהו ולא היו לי הפרוטות הדרושות לכך. ואני — צמא כהוגן. ניגשתי לקיוסק אחד, הזמנתי כוס וגמעתיה כהרף עין, אחר-כך הוצאתי לירה משלנו והושטתי אותה באדיבות. "וואט איז דוים? — שואל המוכר, ואני מסביר לו: לירה ישראלית. אין לו מה לעשות עם זה. ואני בשלי: אין לי כסף אחר. הוא מחייך: גבר מיננד (אין דבר) — ואני יוצא מבויש על צורת הופעתנו בחור"ל כשליחי המדינה..."

"פעם אחרת נקלעתי במצב גרוע יותר. שניים היינו בקפריסין, בלי פרוטה אחת במטבע זר. לקחנו כמה לירות שלנו ונכנסנו לבאר אחד. אנו שואלים את בעל העסק: תקנה אולי אצלנו כמה לירות ישראליות? והוא עונה: ואולי תקנו אתם אצלי כמה מאות לירות שלכם, שאינני יודע מה לעשות בהן? ... רצנו לאניה, אספנו מכל אחד כמה פרוטות עד אשר נתאסף לנו יחד כדולאר וחצי והלכנו להשתכר. ישבנו בבאר ושתינו ושתינו, עד שקיללנו בקול רם וללא סייג את החברה ואת משרד האוצר, את המדינה כולה ואת הרגע שבו החלטנו שוב להפליג בים. על-ידינו ישב מלח אנגלי. בפניו ראינו את הבוז שהוא רוחש לנו. התביישנו, אך מה יכולנו לעשות? אחרי שבועות על הים, נסגור את עצמנו בתא שלנו שבאניה? מעטים בינינו יש להם הכוח לנהוג כך..."

ואחד פסימי מסכם: "...ואני אומר לכם: אם לא ישנו את צורת התשלומים במטבע זר, לא יעזרו שום מלים ציוניות על הזון וכיו"ב נהיה כמלחים שבכל העולם. הכסף יספיק לנו בדיוק לדבר האחד: לשתות, להשתכר..."

בעשן ה"צ'סטרפילד" וברעש המכונה הקרובה נשמעים דבריו של בעל המשפחה היחידי שבחבורה: "אשריכם שרווקים אתם! אני — יש לי דאגות נוספות לאלה שלכם. אשתי זקוקה למעיל-גשם. אילו הייתי עובד על היבשה, הייתי אומר: הבובה, יש משטר של נקודות-הלבשה בארץ, מה לעשות? אבל מחור"ל לא אוכל לחזור, בלי להביא לה! סוף-סוף, לפחות פיצוי של-מה-בכך מגיע לה, על סבלה, על חיים ללא בעל! ואם אין די מזון בארץ, ואני עובד על היבשה, אין — וחסל. אבל אם אני בא מחור"ל, צריך להביא קצת מזון בשביל הילדים? צריך! וצעצוע, אחרי שלא נמצאת חודשיים בארץ — צריך להביא? צריך! אז מה אעשה תחילה, מהדביזים ש"נשארים" לי?..."

ללא קפיצות דרך

רב-החובל ירדן עצמו, "הזקן", כפי שקוראים לו על האניה, יש לו זכות מלאה לקרוא לנוער את הקריאה הנ"ל. בן 38 הוא, וכבר יש לו עבר של יותר מ-20 שנות-הפלגה בימים; הוא עבר את כל שלבי העבודה הימאית עד שהגיע לדרגתו הנוכחית.

מה המיוחד שבימאי שלנו, — על כך יענה לך יחזקאל ירדן, רב-החובל של "הדר", במשפט אחד: "הימאי שלנו נבדל מימאים אחרים בזאת שהוא אינו נמצא על הים משנתו הארבע-עשרה או החמש-עשרה. אבל לנו יש "יידישע מאמעס", ובכך יש להתחשב. יבואו נא אם כן בני ה-16, ואל יחכו עד ש"יזדקנו"..."

במשך עשרים השנים האלו עבד במחיצת ימאים מכל עמי העולם והכיר את אנשי-הים הכר-היטב. משיחותינו למדתי הרבה, ובעיקר לא אשכח את ההגדרה ששמעתי מפיו: "מי שאין לו קרקע תחת רגלו במולדת, הוא גם לים לא יצלח". באומרו כך, דומה שבמושג קרקע במולדת הוא כולל את הכול: את הגימנסיה "הרצליה", בה גמר את חוק לימודיו, את רחוב אלנבי בת"א, את אילת והגליל, את אשתו ושלושת ילדיו, שהוא משאירם מדי פעם על החוף וחוזר לים שלו. שאלתי, איפוא, אותה שאלה שהיא בעיית-הבעיות: מניין תבוא הרזרבה האנושית לימאות העברית? אכן, אין לעשות את הדרך בקפיצות פתאומיות. עתה נקבעו תחנות הכרחיות לכל ימאי בסולם העליה-בדרגה, ודרוש נסיון בדרגה מסויימת עד שיכול מועמד להתחייב לבחינות ולעלות בגרם-מעלות-המקצוע. ויש בכך הגיון רב. לדעתם של הוותיקים בימאים, מוכרח כל אחד לעבור את מאכסימום השלבים עד שהוא עולה בדרגה.

"אם חסר לנו קצין, אל נירתע מלקחת נכרי, ואל נמהר להחליפו ביהודי. גוי כזה, אם הוא טוב, הוא מלמד את המקצוע לעשרה יהודים, ואלו יהודי, אם הוא רע, הוא מקלקל עשרים אחרים", — זאת גישת הקברניט, ונראה



## לְחֵדוּשׁ מִקְצוּעַ יִשְׁן

נראה כי משבר צפוי לימאות שלנו במקרה של... הטבת המצב בארץ. לעומת הבחורים שרואים בים את חזונם ומשקיעים בו את נעוריהם באהבה רבה, גדל מדי-פעם חלקם של אלה, שזאת היא להם התעסקות עונתית חולפת. יש כאלה המחכים לתום מועד גיוסם, ויש כאלה שפשוט אינם יכולים להתרגל עכשיו למשטר של צנע חמור במוזנות. ורבים אומרים: "כשאתחתן, אעזוב את הים".

אחת הסיבות ל"תקלה" אחרונה זו, היא לדעתי האיסור להביא את האשה אל האניה, אפילו יש לה עבודה מתאימה שהיא יכולה לעסוק בה כאן. הדעות בעניין זה מחולקות בין הימאים, אך לרוב מנצחת הדעה האומרת, שאין לנהוג בשרירות לב אלא יש להבחין בין כל מקרה ומקרה ואין לפסול מראש את האפשרות של עבודת בעל ואשה באניה אחת. רבים כבר עזבו את הים בגלל הנוהג ה"ל".

## ש. הרציון / בין מולדת ונקר

רגשות מעורבים של צער פרידה מבית וגיל של צמאון לראות "עולם". הנוסעים המתעתדים להפליג מתקבצים, עוברים את בקורת המכס — תחילה המטען האישי ואח"כ בדיקה גופנית.

האניה עמדה רחוק מן הרציף את הנוסעים העבירו בסירות לשובר הגלים, שם עגנה האניה ועסקה בפרוק מטען שהובא מחו"ל — בעיקר שקי דאר וחבילות. פרידה קלה מן המלווים ואנו עולים אל "הבית הצף". אנו צופים אלי חיפה הקרובה אלינו, — עיר העמל. מאות פועלים עוסקים במלאכתם באמונה. עם הדמדומים מתגלה לעיניך מחזה מרהיב-עין: חיפה על קריותיה, הריה והרריה עטורה אורות ככוכבים וחובקת את מלוא האופק.

הצוות על האניה עושה את הכנות האחרונות להפלגה. הנוסעים מחכים בדריכות להפלגה. יש המגלים אף סימני עצבנות. הנה שעת-האפס מגיעה. מתקרבת סירת הנוט, — הוא מורה דרך — המוציא את האניה מבין שובר-הגלים אלי מרחבי הים הפתוח. השוטר האחרון שניצב ליד הגשר נפרד בשלום ויורד. המלחים מרימים את הגשר המחבר אותנו עם היבשה — ואנו מנותקים.

\* \* \*

**הצליל העברי.** נוסעים, מכל המינים, הגילים והמעמדות. אנך קולטת בליל שפות הצורם במקצת, מאחר שהורגלת לדבור עברי. השפה הרשמית המדוברת באניה היא עברית. סגל העובדים מאיר פנים ויחסם אדיב.

\* \* \*

**ליד כרתים.** האניה עושה דרכה בשקט. לסרוגין העיבו השמים וטפטף גשם. גלי הים נראו רוגעים וצבעם אחד — תכלת. ביום שלישי להפלגתנו נתגלו לעינינו הרי

כי הצדק עמו. לעומת זאת אין הצדקה לכך שהצוות לא יהיה כולו יהודי; הדבר אפשרי בהחלט, אם ימצא נוער שיטול את המשימה על שכמו. במקביל לקריאה לחקלאות, יש לקרוא את הנוער גם לים.

יש להקפיד מאוד בצורת התעמולה, לבל ייהפך הדבר לפראזיולוגיה "ציונית", שהנוער הצברי שלנו סולד ממנה. יש להסביר בפשטות, כי מקורות הפרנסה שלנו מצומצמים, וכי כאן יש לנו ענין עם ענף-פרנסה בעל סיכויים רבים, אשר יש בכוחו גם להביא למדינה אותם הדביוס שאנו כה זקוקים להם. העיקר, שאנו זקוקים לנוער, לבני נוער רבים. אין להסתפק בשום-אופן בממדיו של בית-הספר הימי שליד הטכניון, שבו נעשית עבודה חשובה ופוריה. יש להגדיל



"הדר" בלונדון

את אפשרויות-הקליטה של בית-ספר זה ולהרחיב את פעולותיו המעשיות על-ידי העלאת הנערים על האניות, ולבסוף, עם כל הקשיים שבדבר, יש לשקוד על רכישת אניות-לימודים להקמת בית ספר צף.

## גם הטֵבֵחַ הוא ימאי

עם כל הקושי להסביר זאת לנוער, יש לשכנעו כי ענף-המשק על אניה, הדאגה לבישול והגשת האכול וכל העבודות האדמיניסטרטיביות האחרות, הנם דבר שבלעדיו אין לתאר אניה על הים. "למה לא יבין הנוער, כי בלעדי אנשי מחלקת-המשק לא נוכל לעזוב את הנמל ואפילו יהיו אתנו טובי המהנדסים וטובי הקצינים? — כך שואלים הימאים, ובצדק.

זאת היא, כנראה, בעייה כללית של הספנות בעולם, ועדות לכך הוא הפתגם שבפי ימאים אנגליים, ש"האלוהים ברא את האוכל והשטן ברא את הטבח". כשאין מחלקת-משק טובה על האניה, מגיעים הדברים לעתים קרובות להתמרמרות רבה, כי הרי אין לתאר את העבודה בתנאים הקשים של הים כשאין ארוחה מבושלת היטב ובטעם. במקום שיבוא נוער, באים עתה למקצוע זה אנשים שמטרתם היחידה היא "לעשות עסק". והנזק הנובע מכאן אינו מבוטל כלל.



## הכשרת צעירים למשק באניות

ב"ימאי הישראלי" אנו קוראים:

אין זה סוד, כי אנו סובלים ממחסור חמור בימאים מנוסים ועילים, במכונה כמו במחלקת המשק. אם תתאמתנה השמועות, כי חברת ספנות ישראלית עומדת לקנות אניות-נוסעים גדולה, לא יהיה אולם רואה אני גם סיבוכים בינלאומיים. הנש בטחון, כי בשעת הוי אומר להוציא מטבע זרה החסרה לנו כלי-כך. אין אני מדינאי, לנו אפילו מחצית הצוות בשבילה. יהיה עלינו להעסיק זרים — חירום ימשיך צוות זר לשרת באניותינו, אשר בזמנים כאלה תהיינה דרושות עוד יותר לשם אספקת הארץ?

בספון ובמכונה, המחלקות שקיימת בהן כרגיל אפשרות להתקדם, נעשית גם פעולה להכשרה מכוונת של צעירים. לא כן במחלקת המשק.

יודע אני, כי קיימים קורסי הכנה למלצרים (ולא קורסים למר-צרים מושלמים, כפי שנוטים רבים לחשוב!). אם יעלו אנשים אלו על אניה, תהיה זו אחריותו של מנהל המשק לדאוג, שייעשו למלצרים מושלמים בזמן קצר ככל האפשר, ולא כמו במקרים מסוימים שנתקלת בהם, שהם נעשים למעלה משנה.

טרם אחרנו את המועד יטיל כל איש אחראי, בין אם הוא בחברה, באגודה או על האניה, על עצמו חובה להתחיל מיד בהכנת עתודות אלו של ימאים. לא יעבור זמן רב ונהיה בלתי-תלויים בשרותם של זרים, העובדים אתנו כיום.

### בניית אניות בעולם

בסוף ספטמבר השנה נבנו ולכו במספנות האנגליות אניות בנפח של 204.234 טון ברוטו, ובשאר הארצות (להוציא את סס"ר, פולין וסין, שאינן מוסרות פרטים למשרדי "לוד" — אניות בנפח של 2.791.911 טון ברוטו. 40% והמלה מכל האניות הנבנות והולכות הן אניות להובלת הנפט שמספרן מגיע ל-181 ונפחן 1.974.675 טון ברוטו. לאחר בריטניה בונות-האניות החשובות בעולם הן צרפת (454.132 טון); יפן (346.750 טון); שבדיה (338.610); הולנד (325.654, מהן לפי הזמנות חוץ 208.986 טון); איטליה (306.216); ארצות הברית (260.819); דניה (136.627) וספרד (103.940).

לפי "מועצת בוני אניות" בארצות הברית, גדלה כמות ההזמנות הנמצאות במספנות העולם ביותר מ-350.000 טון גרוס במשך הרבע השלישי של שנת 1950.

הנפח הכללי של הספינות החדשות (הנמצאות בבניה או מוזמנות כרגע) מגיע ל-7.186.763 טון גרוס, לעומת 6.831.563 טון בסוף הרבע הקודם, ולעומת 7081.259 אשתקד.

בראש כל המדינות הבונות-אניות עומדת בריטניה, עם 2.965.920 טונות, שהם 41,3% מהסה"כ העולמי; אחריה לפי הסדר — שבדיה, צרפת והולנד. ארה"ב שיפרה את עמדתה כמעצמה בונות-אניות, ועלתה מן המקום השני למקום החמישי, עם 5,8% מהסה"כ העולמי.

### שרות ספרים לאניות בארה"ב

עם גמר שנת 1950 סיים "שירות הספריות לצי המסחרי האמריקאי" (חברה שקיומה על תרומות והתנדבות) את שנתו ה-29 לאספקת ספריות ניידות לאניות צי הסוחר האמריקאי. זהו השירות הכל-ארצי היחיד מסוג זה בארה"ב.

במשך שנת 1950 נמסרו 8182 ספריות ניידות ל-7346 שירותי אניות, בהשוואה עם 8035 ל-6813 שירותי אניות בשנה הקודמת. החברה המקיימת 13 משרדים בנמלים, ובי-10 מהם קיימות ספריות-חוף, בהן יכולים ימאים העוסקים בלמודים לשאול ספרות מקצועיים. ספרים שאולים אפשר להחזיק למשך מסע האניה ולהחזירם לכל משרד של החברה.

כרתים. בין ההרים הקרחים נראו ישובים. להקות צפרים לבנות נפנפו כנפיהן.

\* \* \*

**שבתון של שבת** לאחר שנערך תמרון הצלה, הופיעו הנוסעים חגורים עם כריות-הצלה לחזיהם. בשעת הצהריים, עם סיום הארוחה, אנו מרגישים לפתע, כי האניה האיטה מהלכה וכעבור רגעים נעצרה מלכת, עקב קלקול קל. יש מי שקשר זאת עם חוק שעות העבודה הנידון בכנסת למנוחת השבת — אך כעבור שלש שעות שוב הופעלו המכונות וזונו הלאה, לעבר חופי איטליה.

\* \* \*

**תולדות "ארצה"** בשיחה עם רב החובל בתאו, מוסר



"ארצה"

לי עזרא ריכרט. אישיים מובהק, פרטים על האניה המפוארת שלנו. גלגולי שמות לאניה זו. גילה 20 שנה. נבנתה במספנה גרמנית — ברמן, 1930 והיתה מיועדת להובלת בננות בקווי אפריקה — גרמניה. לאחר מכן הובילה פחם. ב-1938 שונתה והותאמה לתפקיד מיוחד: "אם הצוללות". היא היתה יוצאת אל הצוללות באוקיינוסים ומספקת להן דלק, מאפשרת מרגוע לאנשי הצוללות והחלפת המשמרות. עם סיום המלחמה נקלעה האניה לנמל טריאסט — כשלל מלחמה. שם התקינה כאנית נוסעים. ב-1949 נרכשה ע"י "צים" להובלת נוסעים ועולים. תפקיד זה מלאה עד מארס אשתקד, אז הוכנסה למספנות "עוגן" לבדק יסודי ושפוץ. כיום שיוו לה צורה של אנית נוסעים מודרנית. אם כי אין היא גדולה ביותר, יש בה מן "המועט המחזיק את המרובה". בת 3212 טונות היא ומהירותה הממוצעת 14 קשר. מספר הנוסעים 450. מהם 125 במחלקות הראשונה והשניה ובשלישית מקום ל-325 איש. הצוות מונה 100 איש, מהם רק 7 לא יהודים. באניה רופא ושתי אחיות. על הסיפון בית חולים, חדר בידוד למחלות מדבקות — ובית מרקחת מטעם קופת-חולים. גם מפקח על ה"כשרות" והוא גם "חזן".





# בספרות ואמנות

שרל בודליר / האדם והים

אדם, בן-החורין, תוקיר תמיד הים!  
הים לך מראה, נפשך בך משתקפת,  
אף היא תהום רבה, מרה היא ונזעזעת,  
בגלגולי איוקן למשפךיו בעים.

בעיניך תסבכו ובארבות ידך,  
תאהב, אדם, לצלול בתיק פבוֹאֶתך,  
כי בגעשו איתו תשמע קול לקתך,  
המנת גליה היא וכסופי נדודך.

חידות הן לשניכם, צפונות לכם סתומות.  
האיש, אין מי יצלח את תחומך פענת,  
ואוצרותיך, ים להם אין עוד פומת, —  
כי תשמרו שניכם על סוד התעלומות.

אף מדורי דורות לכם מלחמת-רצח,  
ומאבקו תמיד גלי חוס וכלי רתם,  
כי תאהבו שפף-דם ונמת, האחים  
האֶזְרִים, אשר תתגוששו כה נצח!

מצרפתית: אליהו מיטוס

## יוליה שסטקובה / במקחיצת הרגלים הנאנאיים

(מהוי הדייגים בכרית המועצות)

הסירה שטה במורד הנהר אמור.

הצוות והנוסעים — כולם בני השבט הנאנאיי, רק אני  
היחידה יצאתי מכלל זה. קבעו לי מקום ליד ההגה ושם עמד  
ראש הצוות, נאנאיי צעיר, נמוך קומה, שמו היה קירבא,  
ידיו השריריות החזיקו בהגה בבטחון.

— הנה שם על החוף — עמודים, הרואה את? לפנים  
עמדה שם ה"יורטה" (אהל) של אבי — פלט אחרי שהפליגנו  
מטרואיצק. על החוף הימני, בין סבכי היער, נראה היה עמוד  
נמוך — שריד חניית ניידים שנעזבה מזמן.  
מה הם זכרונות הילדות שנתעוררו בלבו של קירבא?

הרי הוא בילה שמונה שנים בצפיפות היורטה המלאה עשן,  
במקום מגורים זה היו זוחלים ולא מהלכים. בחורף מצאו  
מסתור מקור ליד המדורה ובקיץ חפשו מפלט מהיתושים.  
אולי נשמרה בלבו זיקה כלשהי לחופים המכוסים שיחי  
עוזרד, לשבילים בם היה נודד בימי ילדותו בחיפושי טרף  
לפיו? הוא נבוך ושקע בהרהורים.

— אין כל טעם לדבר על כך — ענה, בימים ההם לא  
היה. ראשי נתון למחשבות. יש בשר, יש דגים — אין  
אתה חש מאומה. ואחר כך שוב אול האוכל. אבי — לקה  
מאור עיניו. היה רע ומר. אינני אוהב להזכר בזה... ומה —  
עבר לנושא אחר האפשר להתקבל בבית-האולפן לנגינה  
בכברובסק?

שטנו בין צלעי הרים העטופים אלונים צעירים, פתאום  
נשתתק המנוע. היינו במרחק מאתים מטרים מן החוף.  
הסירה עמדה. קירבא ירד אל המכונות ובחזרו הסביר לנו,  
כי התרחשה תאונה קלה. נאלצים אנו להתעכב כאן.

— אם רצונך בכך — יכולה את לטייל על פני החוף —  
הציע לי בהטילו דוגית אל הים. לא עברו רגעים מועטים  
וכבר הייתי על האדמה — וקירבא חזר אל הסירה. גם שאר  
הנוסעים ירדו אל החוף: שתי נשים קשישות עם ילדיהן,  
נערה בת י"ד ואיש בא בימים. הזקן שם על העשב דוד,  
שק עם מזונות והלך אל התעלה.

— נבשל נזיד דגים — הסבירה אחת הנשים.

הלכתי על פני החוף להסתכל במלאכת הצייד של הזקן.  
בפעם הראשונה רואה אני שיטה קדומה זו של ציד דגים.  
הזקן פעל באמנות רבה. הוא עמד בסירה והיה זורק את  
החכה בחטף-יד, קולע ישר אל המטרה ושולה את השלל  
כמי שמוציא במזלגו נתח-בשר מן הדוד.



היה זורק החכה בחטף-יד ושולה את השלל כנתח בשר מן הדוד...

המרק היה מוכן וכל הצוות, שסיים את מלאכת התיקון,  
ירד אל החוף. הם ישבו על הדשא ולגמו את הנזיד. לידי  
ישב המכונאים אלכסיי, אדם בא בימים.  
— מתענינת את, כיצד צדים הנאנאיים דגים? —  
שאל. רצונך לכתוב על כך בעתון?



החוף, עד הקולחוז "הפרטיוזאן הנאנאיי". לימין הדרך משחיר-  
רים גני הירק החרושים. קרקע משובחת שנגאלה מתגרת-  
יד הטייגה! מאחוריהם מצחירים עצי הליבנה, ועליהם  
מתפתלות גפנים אמוריות.

ליד מועצת הכפר עומדת קבוצת נאנאיים. היום —  
שבתון. משכונת בית החרושת באו ילדים ונערות. אבל  
אנשי הקולחוז אינם מרבים להנפש בימי האביב. על פני  
אגמים ונהרות שטות בריגדות הדגים, גם בגני הירק  
עובדים. אפילו הזקנים ובני הנעורים — ידיהם מלאות  
עבודה.

אתמול ביקר נשיא המועצה עם חברי הוועדה  
הסניטארית את החצרות, חטט בכל הפינות ופקד לנקות את  
הרחובות. נאנאי — נמוך קומה ורוזה אודוזה, שליוונו  
בביקורנו בכפר, היה מתעכב ובוהן את העובדים במעדר  
ובמטאטא.

לקראתנו צועדת ישישה. לבושה גלימה כהה עטורה  
ריקמה נאנאית. בידיה סל גדול. צמידי כסף נוצצים על  
זרועה. בפיה מקטרת.

— מאטו בבית? — שואל אותה אודוזה.

— מאטו הלכה למועדון.

אודוזה שאל לנערה כי היה בדעתו לשלחה עמי אל  
דאלגה, לבריגדה של הדייג המפורסם פירגו. נכנסנו אל  
המועדון ושם מצאנו את מאטו. היא היתה חנינית מאוד.  
קומתה אינה גבוהה, צמותיה שחורות וסומק עדין על פניה.  
מעייניה בקע אור של טוב-לב. נצבה בראש זקוף והקשיבה  
בסקרה את איש שיחה בעיון.

— מאוד אוהבת אני את האגם — אמרה, כשישבנו

בדוגית עם מפרש בדרכנו אל פירגו.

האגם הכה גלים, הרוח חבט על המפרש והאיץ בסירתנו.

\*

האגם בולין עטור הרים מצפון-מערב, ורק מצד דרום-  
מזרח הוא פתוח ומגיע לאופק. אנו שטים אל דאוגה —  
כך מכנים הנאנאיים את חניית הצייד, על חופו הדרומי של  
האגם.

דייג ישיש אודוזה יושב ליד חרטום הסירה ואינו  
מוציא את המשוט מידיה. הוא שותק, המים מדגדגים את  
רגליו היחפות. הסירה מתנוודדת מצד אל צד, הגלים גורפים  
כתליה ונדמה כי אנו עומדים על מקומנו ללא נייע. רק  
כשמסתכלים מאחור, בגושי הרים האפלים המתרחקים, אנו  
חשים בתנועתה על מרחבי המים הסוערים ברוח.

רכס הרים חד מזדקר מבעד לערפל ומתקרב לאט.

מאטו הסתכלה לעבר הרכס ואמרה:

— זהו הג'ואן, הרואה את הסלע? שם זורמים שני

פלגי הרים. שניהם נופלים לתוך האגם. זקנינו מספרים  
אגדה בבחורה, היפה בבנות, שאכזבת אהבה פגעה בה והיא  
רצתה להטביע עצמה באגם. במרוצתה התורו שרוכי געליה,

— הנאנאיים יודעים, פרק בהלכות הדיג. ראית כיצד  
עובד הזקן בחכה? אלה הם דייגים מנוסים: יודעים היכן  
הדג טמון. דייג כזה יגש אל האגם, יתבונן במים ויאמר:  
הנה כאן נדוג כך וכך סרדינים, כך וכך דגים אחרים  
ואין הם טועים אף פעם. כמוכן, אין מסתירים כעת את  
סודות המקצוע.

הסברתי לו כי אין בתפקידי לגלות את סודות הדיג.

— ועל פירגו שלנו לא שמעת מאומה? יש בריגדיר  
ושמו פירגו — פתח בשיחה קירבא בקומו על רגליו — זה  
דייג מוכשר! ודאי עוד תפגשי בו.

— הרי אליו אני נוסעת...

— פעם צדנו דגים בבריגדה קומסומולית אחת — נזכר  
אלכסיי ופרץ בצחוק — הוא היה הבריגדיר ואני הייתי אז  
סתם עם הארץ. באתי לאספה. "התנתן פרמיה לסטכנובאים  
הטובים ביותר?" — שואל אני. והוא אומר: "בלי ספק",  
הוצאתי מכיסי חמש מאות רובל ואמרתי לו: תן לי אתה  
כסף זה לעיני כול למען יראו המסובים". מאוד חשקה נפשי  
להיות סטכנובאי.

הנאנאיים צחקו בקול רם ושמו פעמיהם אל הסירות.  
לא עברו רגעים מועטים וסירתנו יצאה לדרך. כבר העריב  
היום. השקיעה יקדה על פני האמור ובמים השתקף ענן קט  
שצורת כנף לו. מן התעלה שטו לקראתנו דייגים ושרו  
שירים. מי הנהר האפילו. לבולין הגענו בלילה. על החוף  
דלקו אורות חשמל. נשמע קול שיחה, שאון הסירות, מעבר



מעבר לבית חרושת לדגים הגיע קול המנועים הקצוב...

לבית-החרושת לדגים הגיע קול המנועים הקצוב. והנה  
קרבה האניה והצפירה החגיגית בלעה את כל צלילי הלילה.

\*

בבוקר שמתו פעמי אל הקולחוז הנאנאיי. מבית החרושת  
לדגים נמתח שביל, תחילה על פני החוף העמוס סירות  
ומכמרות, ואחר כך מול מפרצים קטנים וצרים העטורים  
עצים ושיחי פרחים צהובים — והלאה עולה הדרך, אל  
בנין בית הספר הגדול והנאה.

הבתים ובניני המשק מתמשכים כמעט ברציפות לאורך



ישב ליד המדורה. לבוש חולצה רקומה, שעטנו סגנון נאנאיי בתוספת ציורים רוסיים.

— איך הדיג? — שאל המאטו.

— אין להתפאר. פתחה הדגה באגם. יש לחפש מקום אחר. הבאת עתונים? מאטו הגישה לו צרור עתונים.



בשעת הסעודה סיפרה לו כי הקולחוז ביצע את תכנית הדיג...

בשעת הסעודה סיפרה לו, כי הקולחוז ביצע את תכנית הדיג וועד המפלגה הביע לדייגים את תודתו.  
— במה תוכל הבריגדה שלך להוסיף על מיכסת התכנית? — שאלה מאטו. פירגו העלה חיוך על פניו וענה: — נמלך בדבר.

השיחה נפתחה מעצמה, מיד עם סיום הסעודה. אחת הנשים הציעה למאטו ארגו ארוך במקום כסא. הנערה דיברה בשפת בני המקום.

— חברים! הקולחוז שלנו עלה בפריון עבודתו על כל הקולחוזים בסביבה. אנו הראשונים שמלאנו את מכסת הדיג. יפה עבדו הדייגים! תודת המפלגה נתונה להם. אבל עלינו להגביר מרץ. בעתונים שהבאתי פורסם כרוז לכל דייגי אמור. חתמו עליו שני קולחוזים נאנאיים. הם קוראים לכל הדייגים לפתוח בתחרות:

מאטו קוראת בעתון ומתרגמת לשפת הנאנאיים. סיימה קריאתה והמשיכה לדבר בקולה הרך, שכבש את לב השומעים:

— כלום אין הנאנאיים מטיבים להכיר את מימיהם? אולי אין אנו יודעים לדוג דגים? יודעים יפה מאוד! והנה אתה, אודז'ילו, — מאמציך דלים! אתה והבריגדה שלך יכולים לתת הרבה יותר. זוכרת אני, מה רב היה סבלו של פירגו, כשנטלו ממנו את הדגל...

מאטו התכוונה למאורע שהתרחש לא מזמן, עת פתחה הבריגדה של פירגו בתחרות עם בריגדה חזקה ממנה, ואח"כ החליטה להחזיר לעצמה את הדגל. הבריגדה שלו עבדה בלי הפוגה יומם ולילה, לא יצאו מן המים. פירגו היה אוכל בעת העבודה, לא ישן אלא שעתים ביממה. יום אחד, כשישבה מאטו באוהל, נכנס פירגו עיף

עמדה לקשרם ונתאבנה — והשרוכים נהפכו לשני פלגים... ההגאי הזקן מתבונן בדגים המפרכסים שקול שקשוקם נשמע מכל עבר. לא פעם יקרה כי הדגים קופצים לתוך הסירה.

חצינו את האגם. במרחק מאה וחמשים מטר מן החוף השארנו את אודז'ילו יחידי, מאטו צעדה בתוך המים ולהתפעלותה לא היה קץ:

— מה רדודים מי האגם, ומה גדולה הסירה שעברה במקום זה! כמה חול השאירה אחריה ודייגינו היכן הם? רצועת חול רחבה התמשכה מן המים אל היער. הסערה ערמה ערמות חול — סיפרה — וקברה תחתיו שיחי עוזרד. מסרו, כי עמודי מים מעורבים חול התרוממו מעל לאגם וזנקו למטה בקול רועם. אותה שעה היה עסוק פירגו והבריגדה שלו בדיג — על כך סיפרו לנו המבשלות. האהלים היו ריקים. כלבלב גלמוד ילל קשור לחבל. לבני הכביסה שכבר התיבשו היו תלויים על השיחים. פה ושם התגלגלו עצמות של דגים ומקלות-עץ מחודדים.

היו כאן שתי בריגדות. בראשה של האחת עמד פירגו ובשניה — הזקן אודז'ילו. תחרות עזה היתה נטושה בין השתים. פירגו היה המנצח. שתי הבריגדות חנו יחדיו אבל היו להם מטבחים נפרדים. המבשלות הבעירו שתי מדורות. הבאנו זרדים וישבנו מול האש בצפייה לדייגים. מאטו מסרה לי את החדשות שאך זה נודעו לה, כי בשעת הסופה נדלקו צריפי הדייגים.

— הזקן אודז'ילו דייג מנוסה הוא, אבל הפעם טעה בחשבון. הוא סבר, כי הרוח הנוראה תפריע גם לבריגדה השניה. אבל כשבא עם דייגיו אל האהלים, להציל את הרכוש, היו אנשי פירגו בעבודה. האפלה סגרה מסביב, האויר נעשה צהוב-עכור, כמו לפני סערה. ראה אודז'ילו כיצד מרצדות סירותיו של פירגו על פני האגם והתפלא: האמנם הם לא יחזרו הביתה?

— זרקו את העוגן! — פקד פירגו.

האנשים בסירות החזיקו מעמד בקושי, ואף-על-פי-כן משכו את המכמרות. בערב הגיעו אל החוף רטובים ויגעים. סעדו ערבית באהלים. אודז'ילו עבר על פניהם ולא העז לשאול כיצד עבר עליהם הדיג. אמנם, לא היה כל צורך לשאול; הסירות היו עמוסות דגים — מוכנות למשלוח לבית החרושת. השלל היה רב...

מאטו מוסיפה זרדים למדורה. והנה קרבו הדייגים, הם חזרו מן האגם. נכנסו לאהלים, להחליף בגדיהם, התכווננו לסעודת ערב.

בא פירגו, קומתו בינונית, גופו מוצק, לבוש חולצה משובצת. מגפי הגומי והסכין הארוכה בנדן התלויה בצדו, הוסיפו לו ארשת גבורה. בידו מגבת וסבון. הוא דרש בשלומנו והלך ליטול ידיו, לא עברו רגעים מועטים והוא



מאוחר בלילה התפזרו האנשים איש לאהלו. המדורה  
דעכה לאטה.

בבוקר נשב רוח. הגלים הכו על החוף. השיט נגד הרוח  
נעשה קשה ביותר. לכן בחרנו דרך אחרת.

— נלך לאורך החוף. קילומטרים עשרים וחמשה.  
נגיע לאט — הציעה מאטו.

כשהגענו לרצועת החוף והסתכלנו לאחור, כבר יצאו  
הדייגים אל האגם. הם יצאו לקראת הגלים בחיפוש אחר  
כיבושים חדשים.

— ראיינא, הבריגדה של פירגו יוצאת לבדה — אמרה  
מאטו, בסקרה את הסירות, — לא, אני רואה, רואה! גם  
אודזילו יוצא. עתה לא יפגר.

מאוד, ישב ליד תנור הפחים ונרדם. הנערה נגעה בשכמו  
ואמרה רכות:

— כלום אפשר כך? אין אתה נח לגמרי...

פירגו התעורר. הסתכל בה ספק מתחטא. ספק זועם:

— רצוני לזכות בדגל.

במשך כל החודש עבדו פירגו והבריגדה בלי הפוגה —  
וידם היתה על העליונה...

— כעת עלי לאמר — המשיכה הנערה — פירגו ניצח  
בתחרות. מחרתים יביאו לכאן את הדגל... אבל, יש עוד  
בריגדה אחת בגלילנו — הבריגדה של קילא. כבר מזמן  
אין הוא מוותר על מקומו הראשון בגליל, אולי כדאי לנו  
להתידד עמו?

מאטו סיימה את דבריה. אז קם פירגו ואמר:

— קריאתם של דייגי הקולחוז — דבר בעתו. אנו  
נתמוך בה. את התכנית נבצע השנה לפני המועד הקבוע.  
יש להכין יפה את כלי הדייג, הנהר אמור גדול הוא. אין  
לדעת היכן מטייל הדג מתחת למים, לכן אין להטיל את  
המכמורת בכל מקום. כך אין לנהוג. חייבים אנו לדעת את  
המקומות הנוחים לדיג, יש לחפשם ולהגדיל את פרוץ  
העבודה.

— הקולחוז נותן אלף פודים דגים מעל למיכסה.  
הבריגדה שלנו — שש מאות פודים...

כאשר נאם פירגו, ישב אודזילו משמים, הרהר — מה  
עליו להגיד? הזקן לא נהג לנאום באספות. הוא זכר את  
הדברים שנאמרו: «אין אתה מתאמץ, יש להגביר מאמצים».  
הוא תלה מבט נוקב בנערה, מרט זקנו הקלוש וביקש את  
רשות הדיבור:

— הבריגדה שלי תדוג שש מאות פוד נוסף למכסה!  
אודזילו יגביר מאמציו...

הדייגים הביעו קורת רוחם, הכל פתחו בנאומים בבת  
אחת, ליד המדורה גברה הצפיפות.

## „המסד“

חברה לבנין ולקבלנות בע"מ

המנהל: י. שמושקוביץ

תל-אביב, רח' גרוזנוברג 6, ת. ד. 2312



מוציאה לפועל

עבודות שכונ עירוני וצבורי

בניני דיור ותעשייה

## החברה הארצית לעבודות עפר בישראל

מוציאה לפועל עבודות סקול, חרישים, נקוז תעלות השקאה. בונה מעפר מקוי מים  
וברכות דגים. יישור שטחים לשכונים, פלס דרכים לכבישים, בנין סוללות למסילות  
ברזל, לכל סוגי קרקע ובכל שטחי הארץ. בציווד חדיש של מחפרים, טרקטורים,  
דחפורים, וסקרייפרים אוטומטיים מהגדולים והחדשים ביותר.



„ח ר י ש“ חברה קואופרטיבית חקלאית בע"מ

טלפון 3122

תל-אביב, רח' אלנבי 125





## התכונה הצבאית בנים התיכון

עתונות-הצי המקצועית של ארה"ב מקדישה מדי פעם רשימות והערות לבעיות הצייות, והניווטיות-הכלליות של הים התיכון; בעיקר, כמובן, סביב עובדת שהיתו הקבועה במימי הים-התיכון, (חידוש שנתחדש מאז מלחמת-העולם השניה) של כוח צי אמריקאי ("הצי הששי") — אשר מהמדינות החוץ-ים-תיכוניות נהגה בעבר בקביעות, בדומה לכך, מאז המאה הי"ח, רק בריטניה. עתונות זו מציינת בהזדמנויות שונות, בין תעודותיו של אותו "צי ששי" לארה"ב — פרט לתפקידים מדיניים-צבאיים ישירים הכרוכים, כמובן, בחניית-קבע כזאת של כוח ציי ניכר — את "אימונו של חבר עובדי-צי נרחב, מכל המקצועות והתפקידים, בתנאי השירות והפעולה באותו ים". אגב ציונים אלה נוהגים להבליט את השפעתה המיוחדת במינה של עצמת-ים של חייהם ומעמדם על העמים הים-תיכוניים, אשר "רק שעה שמעריכים אותה, ניתן גם להבין ברורות את תעודתו של הצי-הששי".

ובאשר ללשון המעשה — להבדיל מהכללות היסטוריות-פילוסופיות כנ"ל — הספיקו עד כה יותר מ-100.000 קצינים, מלחים וחילי-צי לשרת תקופת-שירות עם "הצי-הששי". אכן, מסבירים כי היה צורך בכך: "הים התיכון הוא ים שאין זה מהדברים הקלים להכירו כיאות. מצוים בו ניגודים חריפים באשר לרוחות ולכמות החום והקור, לגיאות הים ושפלו ולזרמי-הים. חסרים בו "שיפועי" חום-וקור הדרגיים, העשויים להקל על העלמה-של-צוללות ולעשותה אפשרית יותר. מרחקיו של מרכז-הים מהחופים אינם גדולים יחסית, ונדרשת מידה מיוחדת של עירנות שעה שעולה אפשרות של קרב. זרועותיו של הים-התיכון, כגון הים האדריאטי וזה האגאי, מציגות בעיות מיוחדות משלהן בשטח הניווט והתמרון. בחופה הצפון-מזרחי של אפריקה מעטים הם הנמלים הנוחים-לחניה".

בצדן של הערות אלו, המתיחסות לצרכי האמון וההדרכה המיוחדים לים-התיכון, מצויות לעתים גם הערכות לצד האופרטיבי, של כוננות-ימי-שלום, בפעולתו היום-יומית של "הצי-הששי", כגון: "יחידותיו נמצאות תמיד במצבים של התפרסות מחושבת, הן אסטרטגית והן טקטית (היינו — אשר למצביהן המקומיים, קשר ותיאום ליחידות

"שכנות" צרכים לוגיסטיים וכיוב"ז — המער"). הצי לעולם אינו חורג ממצב של איזון-פנימי, הן באשר למלאי הדלק והן ביחס לשאר אספקתו. גם כשיחידותיו נמצאות בתריסר נקודות שונות, בחלקים מרוחקים זה מזה של הים, הן כלולות תמיד במסגרתה של תכנית-רבתי פועלת".

לצורך האימון יש, כמובן, ליחס חלק מתוצאות שהיתן בים התיכון של יחידות "צבא-הצי Marines האמריקאי מספרם של אלה עלה לפני כשנתיים מאלף ומשהו עד לאלפים ומעלה היינו: כעצמת שני בטליונים של ימי-שלום ומעט יחידות-מסעות וכוחות-עזר). עצמה זאת הנה בעלת משקל גדול במקצת מכפי שהוא נראה לגופה — כי היות "צבא-הצי" נעזר בסידוריו האספקתיים והטכניים הכלליים של "הצי-הששי", על כן — ביכולתו לוותר על חלק, לפחות, של כוחות-העזר הרגילים שלו. יחידות אלו של "צבא-הצי" אמנם, ביצעו, בכמה הזדמנויות תרגילי עליה-בחופים בתנאים המיוחדים של הים התיכון, השונים מאלה של הים הקאריבי והן של האוקינוס-השקט — מקומות אימוניהם ונסיונם העיקרי.



אנית המדבר





## א. י. בראור / סאות המפטון - מגדולי הנמלים

סאותאמפטון הוא הנמל החשוב ביותר בחוף הדרומי של בריטניה. שני תנאי יסוד להתפתחותו של נמל גדול: מים עמוקים לא-מסוערים על ידי רוחות וגלים, כניסה נוחה אליהם מהים וחיבור נוח עם עורף יבשתי עשיר. שני התנאים הללו נתמלאו בסאותאמפטון בשלמות בלתי-שכיחה. מקומו בקצה לשוניים צרה, במרחק של 35 ק"מ מהים הפתוח; האי ואיט משמש מגן מפני תנועת הגלים החזקה שבתעלה.

סאותאמפטון יושבת בין שפניהם של שני נחלים: טאסט ממערב ואיטצ'ן ממזרח. לנמלה גאותיים כפולה: כשעתים אחרי עלות המים בגאות הראשונה באה גאות-משנה. מועדי הים החזקים שבתעלה גורמים לכך, שסחף הנחלים אינו מצטבר בנמל אלא נגרף עם השפל לתוך התעלה. אין הנמל נפגם בעמקו, שאינו פחות מ-12 מטר אפילו בשפל.



מעבר לצבאנת הבריטיים בדרכם ליבשת אירופה ולים התיכון. את הנמל החדש החלה להקים חברה בעלת זכויות מיוחד, שאושרה ב-1836 ע"י הפרלמנט. הנמל נמסר לשימוש ב-1842 עם ראשית התקופה של אניות הקיטור ומסילות ברזל. ב-1892 קנתה חברת מסה"ב של לונדון את הנמל ומאו — הוחש קצב התפתחותו. חברות אניות גדולות העבירו לכאן את מרכזיהם. כעת קיימים כאן 25 קווי-מסעות קבועים.

במלחמת העולם הראשונה עברו בנמל זה כ-7 מיליון חיילים ו-3,751 מיליון טון משא. בין מלחמה למלחמה הורחב הנמל בהרבה. שטח המעגנים 1620 דונם ואורך הרציפים 2250 מטר. במלחמה השנייה נפגעה סאותאמפטון קשה כבר ב-1940; רק חצי מיליון חיילים בריטיים ושלוש מאות אלף חיילי ארה"ב עברו בה. המטען הצבאי הגיע כדי 32 מיליון טון.

עתה חזר הנמל לאיתנו: בתי-הקרוך הגדולים שנהרסו הוקמו מחדש, והם קולטים שוב פרות, חמאה, גבינה ובשר מעבר לים. מד' סגים מיוחדים משמשים ליין ולמשקאות חריפים אחרים וכן לטבק, קפה, קאקאו וסוכר. ליצוא של מכונות כבדות, כגון קטרס — נועדו מנופים חזקים בנמל, מהם האחד ל-60 טון והשני ל-150 טון. מלבד זה רבים המנופים הקבועים והצפים (מ' עד 50 טון). התנועה הממוצעת של משא בנמל היא כ-20 מיליון טון בשנה. סאותאמפטון היא גם נמל נוסעים גדול, בעיקר לארה"ב. החידוש האחרון בהתפתחותה הוא קביעת הבסיס הראשי לאירונוניים בשטח הרחב של המים השקטים שבנמלה. מכאן יוצאים אירונוניים לכל קצווי כדור הארץ עד ניוזילנד.

(לפי אקונומיק גיאוגרפי, ארה"ב)

### נתיבימים חדשים בברית-המועצות וברומניה.

ועדה, הכוללת אנשי-מדע, הוקמה בברה"מ בקשר לסידרת תכניות, הקשורות במפעלי-מים. הולגה תפתח לתחבורה באניות עוברות-ימים. סכרמים גדול יוקם בקוויבישב ובעקבותיו יתהווה אגם ברוחב 24 מילין ובאורך 300 מיל. האגם יספק מים באמצעות מערכת תעלות, שתשקינה שטחים גדולים מצפון לים הכספי. תכנית נוספות — חפירת התעלה התורכמנית באורך 600 מיל, בקירוב, שתשלים את נתיבי-המים בין האוקיינוס הארקטי לאסיה המרכזית. התכנית תושלם ב-1957.

ברומניה נחפרת תעלה מהדונאו אל הים השחור. לאורך התעלה מוקמות ערים חדשות. במקום שפך התעלה אל הים תיבנה עיר-נמל חדשה בשם מידיה ושובר-גלים, שלשם הקמתו נוצקים גושי-בטון במשקל 40-15 טון הגוש. 60 בריכות ענקיות וסכרים גדולים יוקמו בקרבת התעלה.

\*

### חברת-ספנות פולין — סין. 3 חוזים נחתמו בפקין בסוף

ינואר ש.ז. בין ממשלת סין לבין ממשלת פולין: חוזה מסחרי ל-1951; חוזה ספנות והסכם דואר וטלקומוניקציה. חוזה הספנות קובע, כי תוקם חברת-ספנות פולנית-סינית כחברת-מיניות, שתעסוק בהובלת הסחורות בין שתי הארצות על יסוד של זכויות וחובות שוות.

\*

### בצ'כוסלובקיה. טעינתם של משאות צ'כוסלובקיים בנמלי

פולין נמצאת בקו של גידול מתמיד: 10-7 אלפים טון, בממוצע לחודש במחצית הראשונה של 1950, ואילו מאוגוסט ואילך 36 אלף. שלטונות פולין הקצו חל קמיונות בנמל מיועד לטראנזיט הסחורות מצ'כוסלובקיה.

בעמקי הנחלים איטצ'ן וטסט עוברות דרכים, ומה כ-120 שנה מסילות ברזל, ללונדון, המרוחקת כ-130 ק"מ, ולמרכזי התעשייה הגדולה שבבריטניה התיכונית, שטח בו מרוכז שלישי מכל אוכלוסי בריטניה, — וזה נמלם העיקרי.

את ערכו של הנמל הכירו כבר הרומאים בראשית-התאחדותם בבריטניה. אספסיאנוס כבש את דרום אנגליה בשנת 43 לספירה והקים מחנה מבוצר בווינצ'סטר, כ-20 ק"מ צפונה לסאותאמפטון. כל ימי שלטונם בבריטניה הרבו הרומאים להשתמש בנמל זה. בימי המלכים הנומניים, שכבשו את אנגליה (ב-1066) זכה הנמל ל-140 שנות פריחה, אולם אח"כ — במשך 600 שנה — לא היתה אלא אחד הנמלים הבינוניים. בשנת 1620 היה הנמל עד למאורע היסטורי, אשר ערכו הרב התך בגורל העולם: הפלגתה של האניה „מאיפולואר“, שהעבירה את המתישבים הראשונים מאנגליה לאמריקה. ראשית עליתו המחודשת של הנמל החלה בתקופת מלחמות נפוליון; או שימש





בנמל גינואה. — מימין ומשמאל מהסניענק חדישים

### גניבות בנמלי הים-התיכון

בזמן האחרון נפוצו סיפורים מדהימים על מידת הגניבות מכל המינים, בנמל גינואה. גראה, שנמל איטלקי זה הוא הכתם השחור ביותר בים התיכון. שער הפרמיה של ביטוח לחבילה של מיצרך מסוים הנשלח מאמריקה הדרומית לתורכיה עלה ל-235%, בערך, במקרה שנמלי-העברה הוא גינואה (לעומת 13% דרך מרסייל או אלכסנדריה).

„אנטוורפן דרוכה” — זה שמו של קובץ מפואר המתאר את הנמל הגדול, הוצא ע”י הנהלות העיר והנמל. נמל זה מצטיין בדרך כלל, בשיטות פרסום והסברה משוכללות. קובץ דומה, בלחי מפות ותצלומים, הוצא זה מקרוב בקופנהגן.

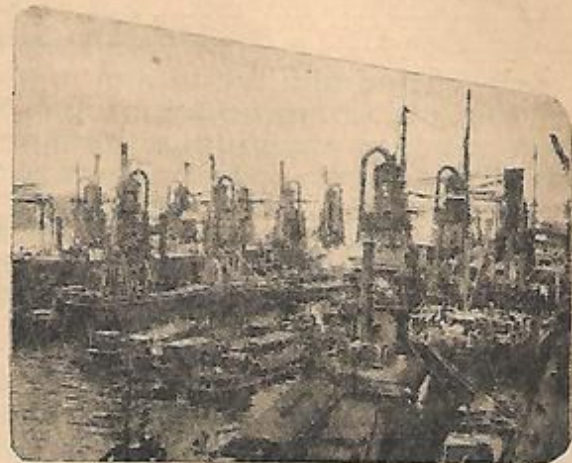
\*

„לויד טריאסטינו”. בסוף ינואר 1951 הורדה למים במספנות מונפלקונה (טריאסט), אנית הנוסעים והמשאות „אפריקה” (11.400 טון) של „לויד טריאסטינו”. זו האניה הרביעית שהורדה למים בחדשים האחרונים ומגמתה — קו דרום אמריקה. כן מגבירה החברה קשריה עם אוסטרליה.

דנייה. מחירי ההובלה הימית עולים ללא הפסקה. בסוף 1950 עלה האינדקס ל-142, לעומת 101 ב-1949. נעשים מאמצים לחידושה של הספנות, שגדלה בשנה ב-105 אלף טון (3 אניות). בס”ה מונה צי הסוחר 1.210.000 טון — ב-100 אלף יותר מלפני המלחמה. המספנות עובדות במלוא הקצב והצי הביא רווחים גדולים למדינה במטבע זה.

\*

נמל גינואה. לפי סיכום אחרון הגיע מחזור הסחורות ב-1950 כדי 8 מיליון טון ומעלה לעומת 7.5 ב-1949. אולם היחס בין הסחורות המוטענות והמפורקות הוא לטובת האחרונות.



טעינה ישירה של מוצרי מתכת בנמל אנטורפן

## תנובה

המכליר הראלי  
להספקת  
תוצרת חקלאית  
במדינה



## הארגז בע"מ

ת. ד. 106 • מלבון 3755

תעשיית מתכת ועץ

מרכבים לאוטובוסים, לאוטו משא ומסחר • רהיטי פלדה למשרדים  
לארכיונים, לספריות ובתי חולים •  
ארגזי אריזה מעץ לפרי וירקות •  
צריפים ונגרות בנין • שותפי חברה  
אמקורי לתעשיית מקדרים חשמליים.



סירת המפרש, שהוא כלי שיט המתקדם בעזרת הרוח, ידועה מזה מאות בשנים לא רק כמכשיר בידו ספנות המסחר, אלא כ"ספורט. הספנות המסחרית משתמשת במפרש בחופי המזרח הקרוב והרחוק ואילו בספורט עברו הספורטאים מאות ואלפי מילון בים בין חופי אמריקה ואוסטרליה. צרפת ובריטניה שהן למעשה הארצות הראשונות שפיתחו את ספורט המפרש, נתפרסמו בכמה מפעלים גדולי-ממדים, כגון שתי המפרשיות הגדולות (טיפוס ה"קליפר") שיצאו מאוסטרליה ועשו דרכן בים במשך תקופה העולה על שנה. עקב חילופי כיוון נשיבת הרוח נפרדו כבר מהיום הראשון והגיעו למטרותן—בריטניה—רק בהבדל של כמה שעות. מקרה אופייני זה מוכיח שהרוח והמפרש הנם גורם שהאדם יכול ללמוד אותו ולהשתלט עליו. אם ישכיל לנצלו כראוי הרי בידיו כלי שרת, אך התוצאות תהיינה מרות באם תש' תלט הרוח על האדם...

**היוקר מונע התפתחות**

יוקרו של ספורט המפרשים מנע בעד התפתחותו הנרחבת והאדם חיפש לו דרכים בהם יוכל להפכו לספורט עממי השווה לכל נפש. סיר התמפרשים הראשונה אשר נבנתה

ופתרה במקצת את בעיית היוקר, היא "היאכט" (Yacht): סירה ארוכה, בעלת משי קולת כבדה מתחת לפני המים המונעת את הסירה מהתהפך בעת שמועלה עליה מפרש גדול. סירה זו היא טובה והוכיחה את יערי לותה מבחינת מהירות, אך למרות הכל נשי ארה יקרה ולא פתרה את בעיית הפופולריות של ספורט המפרש.

לאחר גישושים וחיפושים הצליחו לבנות באמריקה גוף-סירה קטן וזול אשר אפשר היה להרכיב עליו מפרש גדול, מבלי שהסיר הו תתהפך. טיפוס סירה זה שנקרא "פרוסט ביט" (Frostbite) איפשר לכל הספנים ליבוא על סיפוקם ולעסוק בספורט-המים.

הספנים הנועזים באמריקה, וביניהם כסי פר גדול של נשים, שטו במשך כמה תקופות חורף מבלי לשים לבם למג האויר המקפיא בין צוקי הקרח המסוכנים שהיו פזורים לי אורך מסלול השיט. צוקיקרח אלה היוו את עיקר ההרפתקא ורק כשהמים היו קופאים בשלימות נוהגים היו השייטים לחזור לחוף. האמצאות הרבות בשטח הוזלת הסירה תרמו את חלקן והספורט פדל להיות נחלת העשרים בלבד. עתה אין כבר צורך לגור לחוף

אגמים, נהרות או אוקיינוסים. כל נחל קטן, מיצר ומפרץ וכל מקור מים מתאים לפיתוח שיוט בסירות מפרשים. הסירה עצמה היא קטנה וקלה וכל אדם יכול לשאתה בנוחיות.

**ישראל לחוף ים תשכון**

שיט המפרשים מהווה כוח משיכה עצום לגבי נוער ואף מצודד מבוגרים ומפליא ש' דווקא בישראל אין ספורט זה מפותח. האגודות הספורטיביות במדינה החלו אמנם בפעולה, אך זו מצטמצמת בשטח המקצועי גרידא ואינה מתרחבת ומתפשטת עד כדי ספורט עממי. אין להזניח את הצד המקצועי שבימאות אך ספורט המפרש יכול וצריך להתפתח במדינה והממשלה אף צריכה להרוי שיט לו את עזרתה.

ישראל שוכנת כולה לחוף הים והחובב המענין ימצא על נקלה כר נרחב לפעולה. אפשר אף להרחיב את הפעולה במסגרת האגודות הספורטיביות ולהקטין עיי כך את שיעור ההוצאות לכל חבר. זריקת-העידוד הנמרצת ביותר תתן, כנראה, בעת שיימצא המשוגע לדבר שיתחיל בפעולה ובהתמולה — תומכים ימצאו בכל עבר...



סירות מפרש אמריקניות בשעת זינוק, סמוך לחוף האטלנטי



**המסיבה השביעית של המועדון הימי**

היתה ב'16.2.51 בבית יורדיים

מ. פו מ ר ו ק יו"ר החי"ל בחיפה פתח את המסיבה ומסר על הנעשה בחיים הימיים בחיפה:

1. חברת "מפעלי חיפה להנדסה" (קירשטיין גרינשפון) התאחדה עם חברת "עגן" ושמה של החברה החדשה הוא — "מפעלי ישראל למספנות והנדסה בע"מ", הונהג הרשום מגיע לחצי מיליון לירות. בין המטרות העיקריות שהציבה לעצמה החברה — הקמת מספנה על חוף הים ליד שפך הקישון, שתאפשר תיקון אניות ובנין כלישיט חדשים מברזל ואניות חופים. המפעל הזה היה דרוש למדינה זה מזמן; הוא גם יחסך סכומים גדולים במטבע זר ועסיק כ-500 פועל. מחצית המניות הן בידי סולל בונה ו"שהם" והמחצית השניה בידי "מפעלי חיפה להנדסה", העוסקת בהצלחה בתקון אניות ובנין כלישיט מזה חמש עשרה שנה. יש לקוות שהשקעת הון ע"י מפעל צבורי-חלוצי יחד עם יזמה מקצועית של מומחים יתנו תוצאות משביעות רצון לקדום התעשייה הימית בארץ, — ומבטח המועדון הימי נשלח ברכה חמה להצלחת המפעל.

כן מסר פרטים אחרים ובכללם על השידורים מבית יורדיים ב"קול ישראל".

מר נ. הינדס יו"ר ועד הנאמנים של ביה"ס הימי הרצה על ביה"ס הימי בחיפה ועמד על המבנה המיוחד שלו. לפי דעתנו — אמר הנואם — אין צורך לפצל את החנוך הימי. יש לחזק את ביה"ס הימי הקיים ולפתחו שישימש גם לצי המסחרי וגם לחיל הים. מתבססת הדעה, כי נצטרך להעביר את מרכז הכובד לחנוך ממשי בים, ולשם זה יש צורך באגידת אימונים מתאימה ומשוכללת.

רב החובל זאב הים הודה לנואמים וציין את השאלות השנויות במחלוקת על החנוך בביה"ס הימי, והן:

1. האם הפנימיה צריכה להיות ביבשה, או באניה;
2. האם המנהל צריך להיות כללי והמחנכים בעל-מקצוע, או להיפך;
3. היש לקיים בית ספר נפרדים לצי המסחרי והימי, או משוכללים.

**המסיבה השמינית**

של המועדון הימי היתה בבית יורדיים, חיפה, ב'2.3.51. פתח מ. פו מ ר ו ק בדברים על המתרחש בנמל חיפה.

הרצאה מקיפה על הנמלים בארץ הרצה מר ש. פרידלנד והביא שורה של הצעות לתיקונים.

**המסיבה התשיעית**

של המועדון הימי היתה ב'16.3.51. פתח א. רוזנפלד וקידם ברכה את מר י. ברגמן, הממונה על מחוז חיפה, לרגל ביקורו במר-עדון. יש להפריד בין נמל תל אביב ובין נמל יפו, ולמסור את נמל יפו "למשרד התחבורה" — אמר י. סוסבר, יו"ר ארגון סוכני התחבורה והמכס בחיפה, בהרצאתו. הוא הסביר, שהתפוקה בנמלי יפו ותל-אביב היא ירודה ביותר. וההפרדה עלולה לעורר תחרות בריאה ולהגביר את פרוץ-העבודה. גם בנמל חיפה דרש להגדיל את התפוקה, ביחוד במשמרת הלילה. י. סוסבר, שהוא מפעילי לשכת המסחר בחיפה, ומועצת הנמלים, קיבל על השיטות הביורוקרטיות הנהוגות בשיחרור סחורות מן המכס: דרך היטורים של "29 האש-נבים" המטפלים בשיחרור הסחורות קיימת עד היום. נמל חיפה טובל גם מן הסחבת של משרד המפקח על המלאי.

א. בחודש האחרון נתקיימו כמה מסיבות לבירור בעיות החבל הימי לישראל והידוק הקשרים עם הצבור: מסיבה לעמילי המכס במלואת שנת התקציב לציון תרומתם למפעל תלושי-הסחור. בשם החי"ל נאמו: ה"ה בדולח ופ. פוגלמן. בשם העמילים ה' ל ב.

ב. לשכת בנות-הברית ע"ש הנריטה סולד נתכנסה בית הימאים בנשיאותה של מרת מניה ביאליק. פ. פוגלמן סקר את התפתחות הספנות הישראלית והחי"ל. מרת וידרוביץ וספקטור הבטיחו עזרתן המלאה. חברות של הלשכה בקרו בנמל, בתערוכה הימית וסיירו בישוּבֵי-הדיג ליד הכנרת.

ג. הפגישה המשותפת הראשונה של חברי אגודות הנוער הימיות, נתקיימה ב'ד במארס בבית הימאים. נסיון ראשון להפגיש את חברי האגודות באוירה חברותית-תרבותית. פתח מנהל הבית והוצגו שלושה סרטים ממפעלי החבל הימי והספנות בחו"ל. חברי האגודות סיירו בתערוכה הימית.

ד. לעובדי נמל תל-אביב נערכות כל יום רביעי הצגות סרטים על נושאים ימיים ואחרים. והוא הדין בבתי החרושת בליות הסברה.

**בְּחֵבֶל הַיָּמִי בְּחִיפָה**

1. בראשית מארס ביקר בארץ מר א. ו. בואס מידידי החי"ל בקנדה. קיבלו את פניו בנמל חיפה ש. מורבצ'יק מהחי"ל ורב-סרן י. סמואל ממפקדי הגדנ"ע. האורח ביקר במפעלי החי"ל בחיפה, בבית יורדיים ובפנימיה ביה"ס הימי, בתערוכה הימית בבית הימאים ובמקומות שונים בארץ. כן נפגש לשיחה ה"ה מ. הינדס וש. מורבצ'יק באניה "בריטניק".

2 ב'18 במארס נערכה בבית יורדיים בחיפה אזכרה למהנדס י. טובים ז"ל בנוכחות המשפחה ואנשים מכל חוגי הצבור וידידי הימאות העברית. הספיד מ. הינדס. דברי הערכה אמרו מר יובל בשם התאחדות בעלי התעשייה, מ. גולנדסקי בשם אגודת הימאים, וליסבונה בשם "זבולון".

3. לאירגון חגיגות "יום הים" תשי"א נבחרה ועדה ציבורית ובה ב"כ החי"ל; אירגוני הנוער הימי וביה"ס הימי; מנהלת נמל חיפה; עיריית חיפה והמשטרה. בתכנית: חגיגה עממית ערב "יום הים" על הר הכרמל שתשודר ב"קול ישראל"; שחרית בבתי ספר; סיורים בנמל; הפלגות בים; תהלוכה ברחובות העיר; הופעה ימית של ארגוני הנוער הימי על הקישון או בים בנוכחות חברי החי"ל בחיפה ונאום אחד תשרים. וכן קבלת פנים בבית-יורדיים לבאי כח הצבור והמוסדות הימיים ומסיבה לארגוני הנוער הימי.

4. לשכת הספנות הישראלית הקציבה סך —120 ל"י ל"ב תל-מידים המצטיינים במחלקת המכונאות והנוטות.

5. בפני אולם מלא של ילדי הימאים והוריהם נערכה חגיגת פורים. מר שלח, מנהל בית יורדיים, סיפר לילדים על הבית ועבודתו של הימאי. נערכה תכנית אמנותית וחולק שיפורים.

\* מחוסר מקום לא פורסמה הכרוניקה של סניף ת"א בגליון האחרון על בקורים של בתי הספר בתערוכה הימית ומסיבות לעובדי חברת החשמל; מורי שעורי ערב; חברי "דן" וכו'.



# בְּמַרְכְּזוֹ הַחֶבֶל הַיָּמִי לְיִשְׂרָאֵל

מ. פומרוק, מ. פלאי וד"ר צ. ברנדר נתקבלה ע"י שר החנוך מר ד. רמז בענייני ביה"ס הימני בחיפה והמוסד להדרכה ימית.

## 6. אורחים

שהה בארץ הד"ר י. פודימן, יו"ר החבל הימני לישראל ב- צרפת. בפגישה עם חברי הוועד הפועל נידונו ענייני החי"ל בצרפת וביחוד בעיה בית יורדי הים במרסייל. האורח הבטיח, בין השאר, כי סניף החי"ל בצרפת ידאג לטטיפונדיות ולמכשירי ציוד לביה"ס הימני.

## 7. בארגונינו

נתקבלו ידיעות ראשונות על ביקורו של מר מ. בדולח באר- גנטינה. נערכה לו קבלת פנים ע"י הוועד המרכזי של החי"ל בבואנוס איירס ועבודה תכנית עבודה לתקופת שהותו שם.

כך סודרה מסיבת עתונאים בהשתתפותו. העתון הנפוץ "די אי" דישע צייטונג" פירסם רשימה על החי"ל, פעולותיו ותפקידיו.

מר בדולח נפגש עם יו"ר הקהילה ד"ר סליגין לדיון על השתתפות הקהילה במפעל הכשרה של החי"ל — נראים סכויים טובים להצלחת ביקורו.

## 1. כְּמוֹסֵד הַמֶּרְכְּזִי לְהַדְרֵכָה יָמִית

על סמך פנייתו של מרכז החי"ל שוגרו כנציגים להנהלת המוסד מר ז. רוטצקי, מטעם משרד הבטחון; י. אלוף, מטעם משרד החינוך והתרבות; ה. רופין, מטעם משרד החקלאות (מחלקת הדיג); ו. בלאוקופ, מטעם איגוד הדייגים.

## 2. כַּמְפַעַל הַהַכְשָׁרָה הַיָּמִית הַמְזוּרָזֶת

שהוקם ע"י החי"ל, משרד התחבורה ו"שהם", הועלו עד כה 53 חניכים לאניות "שהם". מתנהל מו"מ גם עם חברת "דיונגו" ושות' בדבר שיחופה במפעל.

## 3. ב.צ.ים

באספה הכללית השנתית שהיתה ב-14 במארס נבחר מר מ. זיליסט, נציג החי"ל בהנהלת החברה.

## 4. פגישות

ד"ר מ. הינדס, יו"ר ועד הנאמנים של ביה"ס הימני בחיפה מטעם החי"ל, נתקבל בחיפה ע"י שר התחבורה לדיון בחכונות להרחבת ביה"ס הימני.

## 5. משלחות

משלחת הוועד הפועל של החי"ל בהרכב ה"ה מ. זיליסט,

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

## המשביר המרכזי

חברה קואופרטיב להספקה של העובדים העברים בארץ ישראל בע"מ

תל-אביב, חיפה, ירושלים

המוסד המרכזי להספקה של התנועה הקואופרטיבית בישראל -

## מפעלי יכין-,"חקל" בשנת תש"ו

(1) עבוד מטעי הדר:

"חקל", חברה קבלנית לחקלאות (מיסודה של "יכין" ופאז"א) בע"מ. — עבוד 14.500 דונם פרדסים ב-21 מושבות השייכים ל-522 בעלים. "חקל — יכין" בשותפות — עבוד 12.000 מטעים. מהרכוש הנטוש.

(2) גידול ירקות, משתלות:

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

מהנ"ל 3600 דונם ירקות: 1000 דונם לזרעים; 400 דונם משתלות;

(3) משלוח פרי:

"יכין" אגודה שתופית חקלאית בע"מ — שוקה בעונת 1949/50 600.000 חבות פרי לחי"ל ר-13.500 טונות לתצרכת מקומית.

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

(4) תוצרת לואי מפרי הדר ושמורי ירקות:

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

(5) התישבות חקלאית:

"יכין" — התישבות עממית. מארגן ומכין ישובים חקלאיים לבעלי אמצעים עצמאיים. בשטח כללי של 20.000 דונם אדמות הקרן הקיימת שנמסרו לרשותה.

כסך הכל:

היקף העבודות של המפעלים המסונפים היו כ-2.250.000 ל"י לשנה החולפת ומועסקים בהם כ-2000 איש באופן שנתי.

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





**הצנה**

חברת הבטוח  
הקצאה בישראל

**כל ענפי הבטוח**

המשדד הראשי: ת"א  
רח' לילינבלום 44

פרסום מליארי

## בנק הפועלים

בע"מ

תל-אביב  
ת.ד. 27  
טל. 4296-97

הן המנית הנפרע וזרובת

620,000.- ל"י

מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם

## תחבורה בע"מ

אגודה חקלאית שתופית  
של משקי העובדים להובלה

המשרדים הראשיים:

תל-אביב: רח' עקיבא איגר 7  
טלפון 2709 - 5197

חיפה: רח' הנמל 53, טל. 2381

ירושלים: רח' סטורס 10, טל. 2990

סניפים בכל חלקי הארץ

שרות בין עירוני:

חיפה/תל-אביב/ירושלים/  
מבריה / באר שבע  
ולכל משקי העובדים

מחלקה מיוחדת להובלת חבילות. כלים  
מיוחדים להובלת משאות כבדים וארוכים

## ל. גליקמן

בע"מ

חמרי בנין מכל הסוגים

תל-אביב

טלפון 317, 4455, 66721, ת.ד. 317

חיפה

טלפון 3172, ת.ד. 52

ירושלים

טלפון 3118, ת.ד. 637

## חברה לשכון עממי בע"מ

כשמה כן היא

תל-אביב

רחוב מונטיפיורי 21

טל. 5696/4463

## אהרן רוזנפלד

סוכו אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי  
בכל עניני הובלה ימית

חיפה

ת.ד. 74, טלפון 4241/2

סניפים:

תל-אביב-יפו - ירושלים