

ים

גליונות החבל הימי לישראל



אחת
להדש

חוברת י'

אדר ב' תש"ו - סרץ 1946

כחובת הסערכת

חבל ימי לישראל. תליאביב

סל. 2437 ת. ד. 1917

קרן עזרה לימאים

אין זה אלא טבעי. שעם התקדמותנו בעבודה בים ניצבות בפנינו מדי פעם בפעם בעיות־חיים־ומעשה שונות, התובעות את פתרונן. אחת מהן, והיא במנין הראשונות במעלה, — בעית יורדי הים העבריים. בה במידה שצבור יורדי הים בארץ גדל והולך ומעמיק שרשים בעבודה הימית, מתרחב חוג צרכיו ודאגותיו המעסיקים לא רק אותם בלבד, אלא גם את כל אלה, המטפלים בעניני הימאות העברית ושוחרי תקומתה.

לא חדשה היא שאלת הקמתה של קרן עזרה לימאים, אולם, מטעמים שונים, התחלנו רק בזמן האחרון חותרים למען פתרונה הרצוי והמקיף ככל האפשר. במשך השנים האחרונות כלל החבל הימי לישראל בפעולותיו את הטיפול בימאי. פעולה זו היתה רובה בחזקת עזרה סוציאלית — הושטת יד אחים. לאלה ממלחינו, אשר הגורל התאכזר להם והם איבדו את כושר עבודתם; והיתה זאת — בצד העזרה הסוציאלית לנפגעים — דאגה להשתלמותו המקצועית של הימאי העברי. החבל הימי לישראל הקציב מדי פעם בפעם סכומים מסוימים, בתורת הלוואות, לצרכי השתלמות של מלחים וקצינים, שהשלימו את הכשרתם והשכלתם בחוץ לארץ.

גם חברות האניות הפרטיות העמדו בפני אותה הבעיה עצמה. כך, למשל, מקיימת חברת „עתיד” — זה שנים מספר, קרן קטנה לעזרת עובדיה, שפעולתה הצטמצמה בעיקר בהגשת עזרה להם בלבד.

התרחבותו של מחנה הימאים העברים ורבוי המקרים הטעונים טפול בשנים האחרונות, מחייבים ריכוז של הפעולות הבודדות ויסוד קרן מרכזית אחת לעזרת הימאי, דוגמת קרנות דומות, הקיימות גם בארצות אחרות. המעוניין ביותר הוא הימאי עצמו ואגודת עובדי הים שלנו — אגודת רבי החובלים הקצינים והמלחים העברים בחיפה תקדם בלי ספק פעולה זו בברכה. הן היא מאגדת בתוכה את כל עובדי הים היהודים, את אלה המשרתים בארץ ואת אלה העובדים באניות זרות במרחקים, ולה ידועים — הצורך והתועלת שבהקמת הקרן; גם חתירתנו המתמדת לקידומה של הימאות העברית ולגידול מחנה יורדי־הים שלנו מחייבת לדאוג, ובעוד מועד, ליסודה של קרן בת־מדות ורבתי־יכולת שתעמוד לימין יורד הים ומשפחתו בכל מקרה של אסון ותאונה, שהם בני־לוויה למשלו־חייד זה.

החבל הימי לישראל מקבל על עצמו ברצון את הדאגה להקמת קרן מרכזית זו. כבר הוחלט להקציב למטרה זו, עוד בשנת 1946, סכום ראשון, שיהיה בו — כפי שאנו מקוים — להפעיל גם סכומים נוספים ממוסדות וגורמים אחרים: חברות האניות הקיימות, הסוכנות היהודית, אגודת עובדי הים — נתבעים ליתן יד להקמת הקרן ולהשתתף בהנהלתה. יש להניח, כי הסכומים שיצטברו על־ידי ההקצבות של הגורמים הצבוריים השונים יאפשרו לקרן להיעזר בפעולותיה גם על־ידי מוסד פיננסי שיכניס מצדו למחזור הכללי סכום בשיעור אשר הקרן עצמה תגייס.

לפי התכנית — יוקצב חלק מכספי הקרן למטרת עזרה סוציאלית ואילו רובם יוקדשו לעזרה קונסטרוקטיבית, בצורת הלוואות ברבית נמוכה, לצרכי השתלמות מקצועית ובמידה שהאמצעים שיעמדו לרשות הקרן יאפשרו זאת — גם לעזרת־מה בפתרון שאלת השיכון, שרבים מאנשי הים שלנו מתחבטים בה.

עם הסכויים להרחבתה והגברתה של הפעולה הימית בארץ, יתווסף על הכלים השונים שתנועתנו הצעירה הקימה לעידוד ופתוח הימאות העברית — גם כלי חדש זה — קרן עזרה לימאים, אשר תלווה את הימאי העברי בדרכו. רבה אמונתנו, כי השותפים הטבעיים שלנו — חברות האניות והימאים עצמם — יושיטו לנו את עזרתם בהקמת המוסד שהברכה הצפונה בו היא מעל לכל ספק.

„יום הים” יוחג השנה ברביעית — בכ”ג באייר (24 במאי).

„יום הים” לא יום הפגנה הוא על דברים שנעשו, כי אם — על דברים העתידים להיעשות, שצריכים להיעשות.

ש. פראי / הרחבת סמכותו של נמל תל-אביב

במאבק על עצמאות נמל תל-אביב, כשער יהודי לעליה ולמסחר של הישוב, צעדנו בימים אלה צעד משפטי-מדיני ראשון קדימה. המשא ומתן הנוקב המתנהל זה שנים, בין הנהלת הנמלים של ממשלת א"י ובין הנהלת אוצר מפעלי ים בע"מ, על הבעלות החוקית והממשית של נמל תל-אביב הגיע בימים אלה בחלקו הראשון לסיום מוצלח. העתון הרשמי מה-28 למארכס מתקן את חוק הנמלים הקיים של ממשלת א"י בנמלי חיפה ויפו ומגדיר את מעמדו החוקי, עם תחומי השיפוט והסמכות של אוצר מפעלי ים בע"מ, על כל שטחו של נמל תל-אביב. הודעה רשמית זו היא, למעשה, אחרי מכתבו של הנציב העליון לשעבר סיר ארטור ווקופ, — התעודה הרשמית הראשונה הנותנת לנו קושן בתור בעל זכיון לניהול נמל יהודי. החל מ-1 לאפריל 1946 עוברת הגבייה של כל ההכנסות בנמל תל-אביב לאוצר מפעלי ים בע"מ. בזה נעשה ה"אוצר" נאמן חוקי על כל תנועת הסחורות ובידיו ישארו דמי המחסנאות, כל יתר ההכנסות עוברות, לעת עתה — אחרי הורדת אחוז מסוים על חשבון גבייה — מקופת האוצר לידי הגזברות הראשית של הרכבות הא"י. הגבייה תכלול דמי-עגינה ודמי-רציף, על ה"אוצר" יהיה להבטיח מנגנון מתאים לקבלת הסחורות במחסנים, השגחה

ומסירת הסחורות, תפקידי גבייה ושמירה נוספים. המנגנון, שרשות הנמלים קיימה לתפקיד זה, יוחזר לשטח הנמל. הממשלה שומרת לעצמה רק את רשות הכניסה לנמל — לבא"כ הנהלת הנמלים, לפקוח כללי על בצוץ החוק, מבחינה כספית אין בחוק המתוקן משום הסדר סופי, כי לא ייתכן לחייב את האוצר לאורך ימים לשאת בהוצאות פתוח המפעל והחוקתו, ומאידך — להכריחו למסור את רוב ההכנסות לקופת הממשלה, יש להניח, שהאוצר יתבע חזרה מהממשלה גם את ההכנסות שקיבלה מהנמל בשנים הקודמות. אין זאת אלא מסקנה צבורית-מוסרית הנובעת מההכרה המשפטית החדשה בו. ריכוז כל הפעולות הפורמליות הנובעות מטעיגת סחורות ופריקתן ותשלום כל המסים הרשמיים במוסד אחד, יביאו ללקוחות השונים של הנמל הקלות ושפורים רבים במשלוח ושחרור סחור-רותיהם.

שנוי המצב הנוכחי אינו נוגע למו"מ העקרוני המתנהל בארץ ישראל ובלונדון על מעמדו של האוצר בבעלות הנמל ועל היחסים בינו לבין הממשלה. האוצר שאף להגיע למצב הדומה לזה ששורר באנגליה, מקום שם הבעלות על הנמלים היא בידי חברות מסילות-ברזל, העיריות וחברות-נמל.

ד"ר י. זבה / התמיכות הממשלתיות בספנות

בדרכים הרבה משתמשות הממשלות, כדי לתמוך בספנות המסחרית שלהן, כגון: חוזי-מסחר עם ארצות אחרות, הסכמים בינלאומיים, הפלייה לרעה של אניות זרות בתחומי ספנות החופים וכו'. אבל המקובל הוא לדבר בתמיכות ממשלתיות רק במובן של סיוע כספי. אמנם כבר בסוף המאה שעברה ביצעו הצרפתים תכנית מקיפה לטובת ספנות-המפרשים על-ידי הקצבות גדולות, אבל רק במאה הזאת היו התמיכות הממשלתיות גורם מכריע במדיניותן ביחס לספנות. אין כיום כמעט מדינה, בעלת צי מסחרי, שאינה משקיעה סכומים ניכרים לחיזוקו ועידודו. עד שנת 1939 נהנתה מתמיכות כאלה הספנות בברזיליה, קנדה, צרפת, גרמניה, יון, איטליה, יפן, הולנד, פורטוגל, ספרד וארצות הברית, ומאז 1930 — גם באנג-ליה; ואילו בנורבגיה — רק במקרים מיוחדים. מובן מאליו, שרוסיה אינה מושיטה כל תמיכות לספנות שלה, היות והאניות הן קנין המדינה.

מדוע מייחסות הממשלות לספנות מעמד עדיף על פני רוב ענפי הכלכלה האחרים? על שלשה גורמים מבוסס

המעמד המיוחד של הספנות: הבטחת ההזנה וחומרי הגלם, הפרסטיז'ה הלאומית והכוננות למקרה מלחמה. ההקצבות הממשלתיות מתכוונות, איפוא, להבטיח: (1) קיום צי סוחר, המספיק ומתאים לצרכי המסחר הלאומי גם מבחינת הכמויות וגם מבחינת טיב הסחורות במעגל היבוא והיצוא; (2) מודרניזציה של צי הסוחר, כדי שיעלה בידו, לעמוד בהתחרות הבינלאומית ולכבוש לעצמו חלק חשוב בהובלה; (3) פירוק האניות המיושנות העשויות לגרום להורדת דמי ההובלה בשוק העולמי; (4) מניעת פשיטת רגל של חברות אניות בזמן משבר; (5) יצירת צי "טראמפ", הפועל על חשבון מדינות אחרות ברחבי הימים, ומכניס כסף-חוץ (דיוויזים) — פונקציה של יצוא שאינו נראה לעין; (6) קיום קוי הספנות הבלתי רנטביליים, הרצויים לממשלות מבחינת המדיניות והפרסטיז'ה (ביחוד לשם הבטחת קשר עם מושבות רחוקות); (7) בנין אניות נוספות, רזרבה במקרה מלחמה, לשם הבטחת הזנת האוכלוסיה ואספקת חומרי הגלם לייצור המלחמתי.

כדי לעמוד בכל התפקידים האלה, על הממשלה לשאת



י. פודולי, רב חובל / לענין הנמל בתל-אביב
(מתוך מכחב)

כאחד מראשוני העובדים בנמל ת"א וכימאי ותיק המכיר יפה את חופי ת"א והירקון, הריני נוטל רשות לעצמי לחוות דעה — בעקבות המאמר שנתפרסם ב"ים" ז' על "בעיות נמל בארץ ישראל" — בענין נמל עמוק מים בירקון.

רוב אניות המשא שעגנו בת"א לפני המלחמה היו בנות 3—4000 טון ומדותיהן — 40×300 רגל, לערך. אניות ה" American Export Line, שהיו מבקרות בחופינו אחת לשבועים, היו בנות 65×500 רגל.

בשנות המלחמה נבנו באמריקה אלפי אניות בנות 10,000 טון, שמדותיהן: אורך — 450 ורוחב — 60 רגל, לערך. מאות רבות מהן נרכשו על ידי מדינות שונות ובכללן — אנגליה, יון, הארצות הסקנדינביות וארצות השפלה; הן תבקרנה גם בארצנו.

אם לבנות את הנמל בירקון, יש להתאים את שתי גדותיו לפריקת מטען וטעינתו. ולכן רוחב הנהר צריך להניח אפשרות לשתי אניות גדולות להיות רתוקות אל גדותיו, מעבר חפשי ובטוח בין שתיהן לאניה גדולה שלי-שית וכן מרחב בטחון, 'ברוחב אניה', לסירות, אסדות,

בסכומים גדולים, הניתנים בצורות שונות ובתנאים שונים בכל מדינה ומדינה. ההתחרות בין האניות גוררת אחריה גם התחרות בתחום התמיכות, עד שהן מהוות מעמסה כבדה, ביחוד למדינות קטנות בעלות צי ניכר. החברות נהנות מהתשלומים, אם בתור תמיכה או בתור הלוואות בתנאים נוחים, אם הן חותרות לחידוש צייהן ע"י פירוק אניות מיושנות ובנין אניות חדשות.

צורה מקובלת של מתן תמיכה הם התשלומים בעד הובלת הדואר, במקום לשלם בעד הפעולה ממש, באה הממשלה לידי הסכם עם חברה מסויימת על הבסיס של תשלום שנתי מסוים, העולה בדרך כלל בהרבה על ערכה של ההובלה ממש, יש, כמובן, עוד דרכים להעלים מעיני הצבור את גודל התמיכה. כשנבנתה "קוין מארי", קבלה הממשלה הבריטית חלק ניכר (3 מיליון לירה) של ביטוח האניה על חשבונה, לעתים רחוקות משתתפות הממשלות בחברות על ידי רכישת מניות ושיתוף פעולה בהנהלה (צרפת—איטליה—ארצות הברית), בדרך כלל משתמשים בכמה דרכים ביחד, כי טרם הצליחו להגיע לשיטה קבועה בחלוקת התמיכות והיא תלויה בתנאים המיוחדים בכל מקרה, במצב הספנות העולמית והלאומית, בשיקולים מדיניים, תכניים וכספיים.

מחוץ לקושי בחלוקה צודקת של התמיכות מובעת נגד שיטה זאת התנגדות מטעמים שונים: (1) ההכבדה על משלם המסים; (2) התערבות הממשלה במסחר החפשי וביזמה הפרטית; (3) הסכנה להשפעה הרעה של שיטת מתן התמיכות על הנהלת חברות האניות; (4) העובדה שזה 20 שנה ומעלה עולה הצי העולמי על צרכי הכלכלה, במצב זה אין ההקצבות ממשלתיות אלא בזבוז כספים, ועיקר המגמה שלהן אינה כלכלית אלא צבאית.

מסתבר, איפוא, שההקצבות לטובת צי הסוחר אינן אלא חלק מההוודינות הצבאית, האומות הקטנות נאלצות ללכת בדרכי המעצמות הגדולות, כדי להניח לצייהן — המבוססים לגמרי על צרכי המסחר — להתחרות באניות הנתמכות.

התפתחות הענינים הזאת מעוררת דאגה, ממדי הספנות גדלים והולכים, עד שהמשבר יהיה מצב של קבע שאין להתגבר עליו אלא על ידי הלאמה מוחלטת של הספנות — משל לרוסיה, התצלחנה המעצמות למנוע בעד התפתחות זאת? זו השאלה הנשאלת בקרב כל חוגי הספנות העולמית.

והיכן הממשלה שתתמוך בספנות שלנו? ספק אם יעלה בידי מוסדותינו להשקיע את הסכומים הגדולים הדרושים למפעלי הים שלנו, שעודם בשלב הראשון, מכאן, שתפקידו של העם היהודי בעולם, וביחוד של הישוב, להניח אפשרות קיום לספנותנו, העומדת בפני התפקיד הקשה, להתפרנס בכחה היא, היא תתגבר על הקשיים אם תמצא סיוע לאומי במקום התמיכה הממשלתית החסרה לה.

תולדותיה של האקדמיה אפיינים לגבי תולדותיו של צי הסוחר של אמריקה בכלל. התנאים ששררו בצי הסוחר הזה ב־1835, עם ראשית התפתחותו היו עלובים ביותר. שום הכשרה מוקדמת לא נדרשה מימאים. אז התחילה קבוצה של אנשים, שניחנו בתחושת־עתיד להחזיר בצבור את הרעיון בדבר הקמת מוסד להשכלה והכשרה ימית — וכתוצאה מפעולתם נוסדה ב־1875, האקדמיה. לשכת המסחר של מדינת ניו־יורק היא שעמדה בראש המלחמה למען יסוד המוסד הזה במשך ארבעים שנה עד 1875. ב־1873 אושר התקציב הראשון; אחרי כן אישר הקונגרס חוק שחייב להעמיד לרשות המוסד כלי שיט מתאים.

ושב ב־1913, ערב המלחמה, בקשה עיריית ניו־יורק להפסיק את קיום המוסד, אולם עם התערבותה התקפה של לשכת המסחר של מדינת ניו־יורק הועבר המוסד, ב־1913, לרשות המדינה, לפיקוחה של מחלקת החינוך. בתקופה שבין שתי המלחמות לא זכה המוסד לתשומת לב מספקת. אולם עם החרפת התביעה לעובדים מנוסים לצי הסוחר האמריקאי שהתרחב מאד במלחמה האחרונה, שוב „נתגלתה“ האקדמיה; ואכן, רב חלקם של חניכיה בקיום שרות האספקה החיוני דרך האוקיינוס האטלנטי. היחס הצבורי לאקדמיה אינו אלא, כאמור לעיל, כמראה ליחסו של הצבור האמריקאי לצי הסוחר בכלל שהיה, במשך שנים, יחס של חוסר־יחס ואדישות.

בית הספר הימי הותיק ביותר, המוסד החינוכי המיוחד במינו בארצות הברית, הוא האקדמיה של צי הסוחר של מדינת ניו־יורק. נוסדה ב־1875, בין כתלי השחם המוצקים של מבצר שוילר בברונקס.

תלמידי אקדמיה זו, שהצטיינו בקרב האוקיינוס האטלנטי (לקיום קו האספקה החיוני בין אמריקה ובנות הברית), לומדים בה בחדשי אוקטובר — אפריל ואחר־כך יפליגו בספינת־אימונים, בת 8700 טון, „אמפייר סטייט“, יכלו שלשה חדשים על הים ויבחנו את תורתם הלכה למעשה. במשך המלחמה שימשה האקדמיה בית־היוצר העיקרי לאימון יורדי ים / צעירים בשביל צי הסוחר, שגדל מאד בשנים אלו.

כיום לומדים בה 420 צעירים, בצותא ובאופן נפרד, ומכשירים עצמם לצי הסוחר האמריקאי, לרזרבה של הצי, לשרות משמרת החופים. — לקראת כל צורה של שרות בים. לאחר גמר לימודיהם הם עומדים בבחינות לדרגות שונות ועולים לאניות. האקדמיה נתונה לפיקוח והשגחת מחלקת החינוך של הממשלה. הקורס נמשך שלש שנים, בזמן האחרון — קוצר עד ל־22 חודש. כן נקבעו תחומי גיל, — במקום 17—21 לפני המלחמה, 17—23 כיום. במשך 22 החדשים מתמחים התלמידים בהלכה ובמעשה של תורת הימאות, ביסודות ההנדסה הימית, נאביגציה, איתות, מתימטיקה וכו'.

הירקון הוא נהר מתפתל, ותנועת אניות גדולות תהיה תמיד מלווה סכנה ידועה, שלשם סילוקה — מן ההכרח לישר את הנהר; פירושו של דבר למעשה — לחפור נהר חדש.

ואשר לעצם התאמתו של הירקון לספנות ימית: מגשר תחנת רידינג לערך ועד למרחק די ניכר בים, קרקעו זרוע סלעים. את הסלעים האלה צריך יהיה לפוצץ. על הכניסה לנמל צריך יהיה להגן, בפני סערות, באמצעות שובר־גלים בעומק הים, ז. א. חלק חשוב מנמל הירקון ימצא בתוך הים.

קשה לאדם המכיר את התנועה הימית בחופי א״י, להבין, מה הצדקה להוצאות העצומות מול האפשרות השניה, הפשוטה והזולה — היציאה לים.

הירקון עצמו נועד מקום במערכת הספנות, אבל רק בתור עורק של הספנות הפנימית, בשביל סירות־מנוע בנות 300—50 טון; ואף לשם כך צריך יהיה להוציא כוחות וכסף הרבה להתאמתו.

מאסאוא.

דוברות וכו' — 240 רגל לערך. אורך הרציפים מותנה במספר האניות שבודעת הנהלת הנמל לפרק או לטען בבת אחת.

בעונת התפוזים יש תמיד מספר אניות המחכה בתור להטענה, ואם הן תיאלצנה, בפרוץ סערה, לשוט במים או לחפש מחסה בנמל חיפה עד שוך הסערה, מה הועלנו בנמל עמוק מים זה? ולפיכך, כדי שהנמל ימלא תפקידו במלואו, מן ההכרח יהיה לבנות רציפים שישמשו אך ורק לאניות המחכות לתורן; זוהי הוצאה עצומה ובלתי־פרודוקטיבית.

אניה שגמרה את עבודתה וברצונה להפליג, עליה לצאת וחרטומה אל הים; היות ובכניסתה — חרטומה מופנה אל הנהר ברור, שלא יהיה לה מוצא אלא לעשות סיבוב בפנים הנמל. ולכן — או א' שרוחב הנמל חייב להנית, לאניה בת 500 רגל, אפשרות לעשות את הסיבוב הדרוש (910 רגל); או ב' שתקום, במקום מרכזי ומתאים בריכת הפנייה, בקוטר של 850 רגל. בבריכה זו אסורה עגינת אניות וספינות־עזר, זוהי שוב הוצאה עצומה ובלתי־פרודוקטיבית ואיבוד זמן יקר בפעולות ההפנייה.

זה מקרוב נתפרסמה תכנית רבת-מדות לריאורגני-
זציה של צי הסוחר של פורטוגל והרחבתו. מיניסטר הצי,
רב החובל אמריקו תומס, הודיע על קביעת 12 קוי-
הפלגה סדירים לתנועת נוסעים ומשאות וכן מסר פרטים
על הטפוסים השונים של כלי שיט שיוזמנו, רובם במספנות
בריטניה. התחבורה הימית תקיף את כל נחלאות פורטוגל
שמעבר לים (חוף ערב אפריקה, אַנגולָא, מוזַמביק, גוא
ונמלים אחרים בחוף מערב הודו, מקאַ וטימור; — האי
האחרון שימש, כזכור, בסיס של בנות הברית במלחמה).
כן תקיים פורטוגל תחבורה סדירה לאפריקה הצפונית
(פוספטים), לממלכה המאוחדת ונמלי צפון אירופה (בעיקר
פחם), לברזיל וארגנטינה (בעיקר חטה), לצ'ילי (ניטרט)
ולמפרץ מססיקו (מוצרי נפט).

פורטוגל עומדת לבנות: 4 אניות משא ונוסעים, בנות
10 אלפים טון כל אחת, מהירות 18 קשר; אניה אחת
כנ"ל, 6 אלפים טון, מהירות 16 קשר; 4 אניות כנ"ל, 5
אלפים טון כל אחת, מהירות 14—15 קשר; 2 אניות-נפט —
12 אלף טון כל אחת, מהירות 14 קשר; 2 אניות נפט —
10 אלפים טון כל אחת, מהירות 14 קשר; 21 אניות-נפט
— 10 אלפים טון כל אחת, מהירות 14 קשר; 15 אניות-
משא — 9 אלפים טון כל אחת, מהירות 14 קשר; 21
אניות משא — 3000—6000 טון כל אחת, מהירות 14—15
קשר, וכן כ-25 כלי שיט אחרים, להובלת פירות וכו'.
תפקיד רכישת הטונז'ה המסחרית הנ"ל תוטל על כחצי
תריסר חברות ספנות, שישקיעו בכך את חסכונית שנות
המלחמה שלהן, תושט גם עזרת הממשלה בצורת הלוואות
בתנאים נוחים.

בפורטוגל, כמו בשורה של ארצות אחרות, ניכרת עתה
תנופה רבתי לקידום צי הסוחר הלאומי, להרחבתו
והתאמתו למצב השורר בספנות הבינלאומית.
לפני כשנתיים, בערך, פתחה חברת-דיג פורטוגזית
המנוסה בציד לוייתנים בחופי האיים האזוריים — בציד
הלוייתנים גם בחופי פורטוגל עצמה, וזכתה בשלל ניכר.
ציד זה עתיד רווחים הוא — השמן והבשר מחירם גבוה,
העור והעצמות משמשים למוצרי-תעשייה שונים. ספינות
הציד מצויידות בכל המיתקנים הדרושים לניצול הלוייתן.

שום תיאור של פורטוגל לא יהיה מושלם — כותב
הקולונל פ. ס. אגרטון בספרו על פורטוגל (ראה גם
"וורלד'ס דייג'סט", מס' 58) — בלי ציון אורח-החיים של
קהלות-הדייגים המרובות שלה. קהלת-דייגים חשובה כזאת
'שוכנת בפובוא דא' וארזים, 20 מילין, בערך, צפונת
לאופרטו. משערים, שדייגי פובוא הם צאצאי המלחיה
הפיניקיים שהתיישבו כאן. הם מהווים טפוס מיוחד בתוך
האוכלוסיה שמסביב. מייחדת אותם לשון-סימנים שלא
כמצוי. קיומם על אספקה עצמית מוחלטת. הם מתרחקים
מ"תושבי היבשה", ושום צעירה המכבדת עצמה לא תשוחח
עמם, גם אם יפנו אליה.

אורח-חיהם מתבסס, במידה מרובה, על מערכת מנה-
גיהם הקדומים. השפלה הוא להוקק לשופט מהחוי. הם
דלים מאד ובנפשם יביאו לחמם — לחם צר, אולם טרם
אירע שאחד מדייגי פובוא נאסר בעד גניבה. חברי-הדייגים
בכל סירת-דיג רואה עצמו קשור בקשרי חברות-שותפות.
חוש עמוק של אהריות הדדית פועם בקרבם. שלל כל
סירה מתחלק שווה בשווה. אם יחלה דייג, או יאלץ להשאר
ביבשה, חלקו בשלל הדיג שמור לו. אם אחד הדייגים
נאסר לרגל תקלה חמורה, דנים חבריו בדבר הוצאתו
מקהלם; אם לאו — הם ממשיכים להכטיח לו את חלקו.
במותו של דייג מקבלת האלמנה את חלקו, ואילו את ילדיו
מאמצים הדייגים, דואגים להם, מכשירים אותם למשלוח
יד אביהם ונותנים להם רבע מחלקו עד שיתבגרו ויהיו
דייגים שוי-זכויות. על אף העומס הכבד שבדבר, שומרים
הדייגים בדבקות על נוהג זה. יש לקהלת פובוא סירת
הצלה, אולם בכל מסע של צי הדיג נקבעת נוסף לה גם
אחת הסירות כסירת-משמר מיוחדת.

בקהלה — מספר מסויים של "נשואי פנים". כל מקרה
של דין ודברים בין שני דייגים, או בין בעל סירה וחבר
הדייגים, מובא בפניהם והעניין נידון בבוררות זבל"א, שכל
הצדדים מכבדים את הכרעותיה.

נמל תל-אביב יחוג השנה את שנת העשור לקיומו.

"נמל תל-אביב יגדל, אין הוא ענין בשביל תל-אביב ובשביל מחוז תל-אביב
בלבד ואפילו לא ענינה של ארץ-ישראל בלבד, כי אם של עס-ישראל בכל מקום שהוא.
נקוה שקרובים הם הימים כאשר עס-ישראל וארץ-ישראל יהיו לדבר אחד וכל עס-ישראל
ישב בארץ-ישראל וכל ארץ-ישראל כולה תהיה מלאה עס-ישראל. אבל כל עוד יהיו בני
ישראל בארצות אחרות — הם יתגאו וירחשו כבוד ואהבה לנמל העברי, לספינות ולספנים
העברים, אשר יקרבו את המקום הזה אליהם".

(מדבריו של הרב מאיר ברלי).

צבי / קבוץ של דייגים

עברים באיטליה



לחופי הים האדריטי שוכנת עיירת הדייגים האיטלקית הזעירה — סאנצ'ו. קבוץ לים עומד בנין גדול וסביבו בתים מגורים, בו התגוררו בשעתו תלמידי בית הספר לריג. באמצע — שוק נרחב, מקום שם מתרכזו שלל הדגה של הקואר פרטים המקומי של הדייגים ונערכת הליקתו.

אנשי עבודה, במגפים גבוהים ומכנסים טבריקים — אלה הם דייגי המקום. רובם צעירים, עלווים ומבטם שופע געגועים לים — הלא הם הבחורים והבחורות, השוכנים בבתי-המגורים מסביב ומכשיר רים עצמם כדייגים ויורדיים באי.

שש שנים היו צעירים אלה מנותקים מלימודים, שש שנים של מלחמה והשי מדה, שעברו עליהם במחנות עבודת הכפייה. עתה הם חפשיים. אדיר חפצם — ארץ-ישראל, ליתר דיוק — הימאות בארץ-ישראל.

כאן, בקיבוץ, שורר משטר של עבודה ולימודים. היום פותח בהרגלי התעמלות ואחריהם — שבע שעות הוראה במקצועות שונים: גיאוגרפיה, פיזיקה, חשבון, מיכניקה, סיגנליזציה ועוד. הלימודים מתקיימים בבית הספר הימי במקום. החברים מכשירים עצמם כקציני ים, מלחים, בוני אניות, שוזרי רשתות. לעת עתה מתקיימים רק הלימודים התיאורטיים, כי הים עדיין סוער, אולם ככל המוקדם הם עומדים להפליג. הם לומדים בהתמדה. דומה, רצור נס להדביק את אשר הגורל המר מנע מהם בעבר. רוח של חכרות טובה בכל. צר רק, שמקום מועט נועד ללימודי היהי דות, המתקיימים רק בערבים. הקושי הוא, כמובן, בחוסר מורה.

אנו רואים להקבתנו — הכריו באוני אחד החלוצים-הימאים — להגיע לארץ-ישראל באניה משלנו. — לואי והקויים משאלתם.

(מתוך „בדרך“, עתון הפליטים באיטליה, רומא, גליון ה'10 במרץ).

י. ב. / בחוזה — בליל סערה

כבר בהפסקת האוכל, כאשר ישבנו ארבעתנו, בסירה הקטנה, בישרה הסערה את בואה ממרחקים, מן המורה, בשאגה גדולה. נתרעש כל חלל האויך בהמקה רותחת שהדהדה מעבר ההרים, ואילו אצלנו, במערב, עוד שרר השקט על פני ים וגלים.

עגת לחולשתנו — חולשת סירה קטנה המתנדנדת אין אונים בלב ים, וחולשת ארבעת הדייגים, יורדי הים, שאיבדו שלי טתם בסערה הגועשת. עתה משוכנענו, כאשר ידענו, שאין בידינו אלא לחכות ולבלות אולי שעה, רטובים ורועדים מקור בסירה קטנה זו, נמזגה חרדה בלב: מה יהיה? ואין תשובה.

אפלה. קצף לבן של גלים מסתערים מב' ליח באפלה. הסירה כמרקדת על פני גלים. סילוני מים ניתזים על ראשינו, שר' רקת השרשרת של העוגן המתוחה והמש' תהררת עם כל גל עובר. ואנחנו מצפים, שנים מצאו מחסה מתחת לסיפון החרטום, והשלישי ניצב באמצע, צופה אל הים האפלולי. ואף אני עומד, נשען אל סיפון הירכתיים. מכנסי ספוגים מים, אי אפשר לשבת. אי אפשר לעשות דבר. רק להכות. עד מתי? כוכב אחד יחיד מרחוק. הנה, באופק, עצים כודדים, זעים מורחה, והכר' כב עולה ועולה: אנחנו יורדים, שם, חוף ויבשת, שם בית.

איני יודע אם יש משום גבורה בע' מידה זו של ארבעה דייגים עזובים בלב ים, בסירה קטנה וקלה המיטלטלת ברוח פרצים משתוללת, אפופי עלטה. אפס, בל' כס פנימה אין הרגשת גבורה, אין.

אנו יורדים לאט. אני יושב על הארץ, לראשי גלימת דייגים עשויה בד משומן להגנה בפני רסיסי המים הניתזים. מעין מעמד של קבע. כאן ניתן לשהות זמן

לא יצאה שעה קלה, עוד הספקנו להור' ציא את הרשת שפרשנה לפני ההפי' סקה — והים החל נע בגלים אטיים ורח' ביים. הנה, כבר היא באה, השרקיה, הומיה ומאימת. ומשגמרנו לערם את הרשת על הסיפון, מיהרנו לחתור לאמצע הים, להקביל שם את פני הסערה. רק כמא' תים מטר התקדמנו מורחה ותדביקנו — חזקה ובלתי מרוסנת, ותהדוף בהמת עוז את סירתנו הקטנה. הגלים נתגברו, רדפו אח אחיו, ותהום נפערה ונסגרה ביניהם בזה אחר זה.

המשכנו לחתור בכל כוחנו, חתירה אחר חתירה, בלי הרפות. בתוך אנדרל' מוסיה טרופה זו של רוחות שורקות, של תהו' ובוהו מתערבל ומתגעש, חזק גם בקרבנו הרצון להיאבק עם איתני הטבע המתפרצים מכבליהם, ולהתגבר עליהם. הגלים התנפצו אל דפנות הסירה, פרצו פנימה, ניתזו מכל עבר, הרטיבו אותנו. אולם אנו המשכנו, נלחמנו, התרנו קדיטה, קדימה, בעוז ומשנה מרץ.

ולפתע ידענו: לא נחויק יותר מעמד במאבק, הרוח גברה והלכה, ואנו תקועים במקום ואולי גם — יורדים. אולו הכור' חות. לפתע פגה האמונה הנפלאה. נמוג הצחוק. מצבנו נתגלה בכל הרצינות! אז שלשלנו את העוגן אל הים וגמרנו אומר לחכות ולצפות לכל אשר יקרה. אך משך שעה ארוכה לא נתחולל כל שר' נוי. הסערה המתה סביבנו כמקודם, כלר'

מה בלי לזוז, בלי רעוד. גם בתוך געש הטלטול יש ואדם ישכיל להסתגר בפניו תו, להבדל מהתהווה ולשקוע בתוך עצמו וחלומותיו. רק לפעמים אזקוף ראשי, אביט על אותו כוכב והעצים — מודד ומודד.

הבחור העומד באמצע מתכופף פתע מעל פני המים. מה היה לו? נראה שהוא מקיא ומלעלע בקול משונה. הלא זה כמעט כמו בים של ממש: מחלת הים.

אבל בעצם אין פחד. לא יקרה דבר. האגם הועיר הזה לא יבלע את דייגיו מעולם. רק ישחק בהם קמעה, ותו לא. ואין לך אלא לשבת ברטיבות ולצפות עד יעבור זעם.

ירדנו אל החוף הקרוב כנמלטים מא" ניה טרופה. אחדים מחברינו חזרו הביתה והיתר נשארו לשמור על הסירה והציוד. בכוחות משותפים הוצאנו את העוגן מן המים. בחוף יבשנו את עצמותינו ואת בגדינו. הרוח הוידונית שהרעידה מצולות ים, כאן הטיבה עמנו, חיממה ויבשה. עתה נשכח ונמחק הכל. בקרוב עוד ינעם לנו זכר אותה הרפתקה. כדייגים נועזים אמי" צים נדמה בעינינו...

הרהורי מלח

הרשימה דלהלן הועברה אלינו על ידי אגודת רבי החובל, הקצינים והמ" לחים העברים בחיפה בצירוף הערה, בה נאמר, בין היתר:

הכותב, יליד וינה, נתגלגל לארץ דרך מקרה, ועלה לפני ימים על אניה אנגלית. צעיר זה, שהתבגר בשנות המלחמה, הושפע השפעה רבה ממפ" עלנו שהיה קודם לכן זר לו. לפני הפלגתו הניח אחריו בצנעה את הטר" רים האלה:

הארץ חדשה היא וצעירה וכמה גם אגודת הימאים העברים. אגודה זו, שגד" לה בשנות המלחמה, שואפת לא רק להגן על חבריה המפליגים בים בפני ניצול בעלי האניות, כי אם גם להשגת תנאי חיים הוגנים, עזרה חברית ואיררה תרבותית, שימאים כה זקוקים להם. בתחום זה הושג כבר לא מעט. מה הופתעתי למצוא בארץ, שהגעתי אליה אחר נסיעת שנים בארצות זרות וימים רחוקים, אגודת ימאים מסר" דרת בתוך אכסניה נאה, — הלא הוא "בית יורדי הים". לא מצאתי ברחבי הער" לס בית דומה לו באוירה הנעימה והחב" רית, בנקיון מוסרי ונקיון פשוטו כמשמעו ובדאגה אישית לכל מלח המזדמן אליו. ...איני יודע באיזה מידה רשאי אני לבקר את הנעשה. יודעני, שהכל כרוך בקשיים עצומים. אבל בתבונה ובסבלנות אפשר להתגבר על מכשולים. מדוע לא רכש

עדין הישוב אנעת? הן יוונים, מצרים, הורכים ואחרים עושים כן ואניותיהם מפ" ליגות גם לחופי הארץ הזאת ויונקות מאוצרותיה, ואילו הצי העברי עדיין כה דל? הרי היבוא והיצוא של הארץ גדולים הם ויש בסיס לקיום ספנות עברית. אם הישוב יגלה אומץ והעזה — קדם יתקדם.

חיים כהנא / מהפעולות

בים האגיא

(מזכרונותיו של צנחן ארצישראלי וחילי ב"שרות הצולל המיוחד")

1943. יצאנו מחיפה אל הים האגיא, בסירת-מנוע ובה 30 איש מיחידת ס.ב.ס. ("ספשיאל בואט סרויס" — שרות צולל מיוחד). כעבור 10 ימים הגענו לבסיס הראשי שלנו במפרצו של אי, שהיה מלא סירות קטנות, סקנרים וקציאקים.

התחלנו בפעולות-סיוור-חבלה כאחת. בימים התחבאנו במפרצים זעירים ובכ" לות פעלנו. עברנו את האיים הרבים המ" טורקים בים, מאחדים מהם האירו זרקורים, שבלשו את הים למרחקים גדולים מסביב. עתים נפלה אלומת האור במרחק 2 מטר מאתנו ואז נעצרה נשימתנו: הניפול בחוג האור, הנתגלה על ידי האויב ואז הקץ לכל תפקידנו?

לאחר נסיעה של 11 יום עגנו במפרץ נסתר של האי. הסווינו את הספינה ועלינו על אדמת האי. הקימונו קשר עם הדייגים היוונים, והשתדלנו לקבל אינפורמציה על תנועות הגרמנים. נודע לנו כי הם באים לאי אחת לשלשה ימים, מסיירים בו ומפ" ליגים: הדייגים הביאונו לטייס בריטי שבזמנו ירד במצנח ירידת-אונס. והדייגים החביאוהו. הוא מסר לנו פרטים על האי וסיפר לנו, כי במרחק של נסיעת-יום נמ" צא צי גרמני קטן של מטוסיים וסירות- מנוע אחדות.

החלטנו להתקיף את המפרץ — הבסיס הגרמני ולחסל את "הצי" שלהם. לילה אחד יצאנו בסירת-מנוע ובה סירת- משוטים קטנה. במרחק מה מהמעגן הגר" מני הכנסנו את סירתנו למפרץ קטן והורדנו המימה את סירת-המשוטים. שנים מאנשינו ירדו בה והפליגו לעבר הסירות הגרמניות. השלשה נשארו לשמור ולחפות באש מכוונת-יירה בשעת הצורך. השנים הגיעו בחשאי לסירות הגרמניות, הניחו פצצות-זמן, כן עשו גם למטוסי-הים והס" תלקו במהירות. הגרמנים לא פיללו ל"ביקור" כזה וישנו בשקט. ההתפוצצות האדירה שבאה לאחר זמן קצר העירה אר" תם משנתם, אך בטרם הספיקו לרוץ בכיוון לסירותיהם שמעו קול רועם מצדנו: להי" כנע! כל התנגדות לשוא! אולם מפקדם

צעק: גרמנים אינם נכנעים! ומיד נתן פקודת אש. אנו שהיינו מוסתרים יפה ענינו מיד באש חזקה ממכוונת-היריה וגם זרקנו עליהם פצצות-תבערה אחדות. חצי שעה ארך הקרב ואז יצא מהבית שלשה גרמנים שהסגירו עצמם וחודיעו כי יתנם מהים ופצועים. לקחנו אתנו את השבויים והסתלקנו לעברו השני של האי.

הגענו לאי אחר, שם חיכתה לנו סירת- מנוע מהירה. מסרנו את השבויים לחקירה למפקדתנו ויצאנו לדרכנו. אחרי 4 ל" לות-נסיעה הבחנו לילה אחד באותות ממרחק מה. לא ידענו לפענחם והביגונו שסירת-אויב בקרבתנו. העלינו את מכר" נות-היריה ואת המרגמות ופתחנו באש בכיוון האותות המצנצים בלי הפסק. הת" שובה לא איחרה לבוא. צורות כדורים ופגיו מרגמות פגעו בסירתנו שהחלה שר" קעת. אך לאור ברק היריות והאש הכב" דת ראינו, כי גם הסירה הגרמנית נפגעה ונזדקפה על צדה. קפצנו המימה בבגדים המיוחדים למלחי צוללת. שחינו במים כשאנו מחזיקים איש ביד רעהו. בטוחים היינו כי אנשינו יבואו לקחת אותנו, כי בטרם שקע כל ציודנו במצולות ים הס" פקנו לשדר לבסיסנו על האסון שקרה לנו. ואכן, כעבור שעות מספר הגיע לאד" גינו זמזום סירת טורפידו. אנשינו אספונו אליה וחזרנו לבסיסנו.

הגענו לאי. הלילה היה אפל, אך הבחנו בשתי צלליות של ספינות. לא ידענו של מי הן. עלינו בשקט למפרץ זעיר והסתווינו יפה. חכינו עד אור הבר" קר ומה הופתענו לראות שתי ספינות-נח" תה, שדגל גרמני מתנוסף עליהן. על הס" פונים התהלכו חיילים גרמנים מ...הרגימנט המעולה". בחרר, כי הגיעו לשם פעולה חשובה וסודית. יש איפוא לחכות ולר" אות מה בדעתם לעשות ולפי זה לקבוע את תכנית פעולתנו. הגרמנים התפשטו את בגדיהם, לבשו בגדי-רחצה וקפצו המימה. רק יחידים נשארו על הסיפון. אז פתחנו במפתיע באש כבדה ומרוכזת. המתרחצים צחקו והשתעשעו ללא דאגה. הגרמנים שעל הסיפון רצו למכוונת-היריה אך נפלו מכדורינו, ואילו המתרחצים שבק" שו לעלות על הספינה נתכבדו בצורות ממקלעינו... ארבעה מאנשינו המשיכו לפ" עול במקלעיהם והיתר קפצו לתוך "דינ" גהי" (סירת גומי) וחחרו אל הספינות. נתכבדנו אף אנו בכמה רמונים, אך הצ" לחנו לעלות בשלום על ספינות הגרמנים. 24 היו פצועים, רובם בידיהם וברגליהם. מאנשינו נפצע אחד קשה. הכרחנו את השבויים להפליג אתנו לבסיס.

המלכה"ד — אפרים תלמי

הנרי ואן דיק / תעלולי השטן על הים

והוא מעשה-אמת שנתרחש בימות המלחמה בהולנד. לא סיפור מלחמה, אלא סיפור על הים — עתיר-הצבעים, השפע והעוז — והסכנות.

• • •

בכפר ההולנדי העתיק הודביק, לחופו של הים הצפוני התגוררה האלמנה אני מינדורפ עם בניה. בצעירותה מורה, נישאה לבעל סירת-דוגה, שניספה בסערה והניחה עם שני בנים. בקחת לבנים וסכום כסף, בבקתה התקינה בית-קפה זעיר וחמוד לטיילים המזדמנים מהאג, ליידן, הארלם לחזות בכפר הנאה, הנשקף אל מול דיונות החול המסור-ערות והחוף הרוגע.

יקוד הרגש שבאופי האשה נתרכז בשני בניה, שגדלו מהר, משל לגבר מושלם — גבר בעל תרי אנפין; הבכור, כהה-שער, בשרני, כבד-תנועה וחיבה עמוקה נטועה בו לגננות; הצעיר, קלאס שמו, בהיר-שער ועיני-תכלת, מיושב-רוח, חסון-גו ודרך נכונות לחרוף נפש. כבן י"ג והים שבה לבו, והחלטה גמלה בו להיות מלח. דייג, מגלה ארצות, רב-חובל — ובחלומותיו ראה עצמו אדמירל...

— אמא יקרה — היה טוען — כלום לא בים זכתה הולנד בתפארתה?

— כן, רחימאי, השיבה. אולם במחיר יקר. עצמותיהם של הולנדים רבים רודמות מתחת למים.

— ומה ההפרש, מתחת למים או בעפר קבר? סוף אדם למות.

— אולם אתה טרם בגרת והיית לאיש. נער הנך, מה טעם תפסיד חיך לפני שזכית בהם?

— כבר זכיתי בהם, אמא. ראי, מה חזק אני בגילי. והשקיפר (בעל אנית-הדיג) הותהוף אומר, שאני יודע לקשור כל קשרי-המלחים. הרי לא תרצי שאבזבו יכלתי בשתילת ירקות ובצפיה לגידולם.

— עבודת האדמה — משלוח יד טוב הוא, רחימאי, ראשון לאדם עלי אדמות. בטוח ושקט הוא ומכניס יבול שפע-יה.

— כן, אולם בתנ"ך נאמר שיורדי הים באניות רואים נפלאות אל. מוטב אחזה פלא אחד מאשר אגדל מיליון צבעונים. הן, אמא יקרה, הניחי לי להיות מלח.

— הא כיצד, הן אין דורש לנער צעיר!

— השקיפר הותהוף עומד להפליג בלוגרי החדש שלו "זיהונד" לציד הדגים המלוחים. הוא ריכו חבר עובדים

גדול והאחים דיפאן בכללם. עז רצוני להפליג עמם. הנער יצא מן החדר. האשה פנתה אלי: — קשה ההחלטה — אמרה. השקיפר אדם טוב הוא. האחים דיפאן ימאים מעולים, אדוקים, אם כי עתים מפליגים בשתייה ומעוררים שערוריות בכפר. אולם את הים — הים הרעב שגזל את אבי הנער — חרדה אני.

— אכן, — אמרתי, קשה להחליט למען הזולת, ולא קל למען עצמנו. נער טוב הוא קלאס וכן גם חבר העובד-דים. ונער שנפשו דבקה לאהבה בים, רק לזמן-מה אפשר לעכב בעדו; מיטב התרופה להניח לו שיתנסה באהבתו — ואף זה לא תמיד מועיל. יד האלהים! וגם הים מעשה ידיו...

• • •

חסונה וללא מתום בה, על מערכת חבליה וקשריה, רעננות צבעיה, מפרשיה החומים, רשתותיה עטופות יריעות בד אטים, סירות-משוט על סיפונה — רבצה "זיהונד" — מלכת הצי — בתחום המעגן הקטן. דגלים נעו קלילות. הקהל שנצטופף שוחחו, שרו, קראו הידד, משהחלו הסירות לנוע פצח אחד בשיר. בקעו קולותיהם של האחים דיפאן, גבוהי-הקומה, הגברתנים, הנגידיים, אחדים התיבבו חרש. יש בהפלגת אניה מיסוד הנשואין; היא מביאה את בעלי-הרגש לידי דמעות. אולם אני מינ-דורפ לא הדמיעה; בעינים בהירות בקשה לראות את בנה — ובממחטת משי נקיה לנפנף אליו לאות-פרידה.

צי הדיג הפליג בנסבות מזהירות. אמנם, מרחב המים הירוק-אפור, הקרוי בגרמניה האוקינוס הגרמני ומחוצה לה — הים הצפוני, חמור ובוגדני הוא; עתים עטוף ערפל, הר-סכנות ורדוף סערות טרופות. בימי המלחמה גברה גם סכנת הצוללות הגרמניות והמוקשים הצפים. רב החובל הותהוף דאג לשמירה מעולה. אולם האחים דיפאן, ובהשפעתם שאר העובדים, לא גילו דאגה. כל דעתם נתונה לשלל ולרווחים שבעקבותיו.

הידיעות מחזית הדיג היו מעודדות. הדגה היתה מצויה ובשפע. "ואף אתה נער — אמר אחד האחים לקלאס — עתיד לשוב הביתה וכיסך גדוש גולדנים, אם תיטיב דרכך ותתפלל יום-יום". המסע התקדם בהצלחה. מזג אויר נאה; שלל מופלג — 80 טון; הכל עמלים ושמחים. אצבעותיו של קלאס נפצעו בסחיבת רשתות ותקונן ונצרבו במלח. אולם השמחה היתה מרובה. אורח חיי האניה היה טבוע בשילוב של אדיקות לזהות, עבודה מאומצת ושמחה שוקקת.

(1) Ligger ספינה קטנה בעלת ארבעה מפרשים, 2 קדמיים ו-2 אחוריים.

(2) זאב הים.

ג'והו מיספילך / קרחת ים

עלי לרדת שוב לים, אל הים הבוהך ונשחק,
וכל חפצי: קסינה רמה, וכוכב יולינה לרסק;
וממור הגל ומרוץ גלגל ומפרש קורס ברעד,
וערפל אפר על משטח מימיו, אפורית-שחרית מסצת.

עלי לרדת שוב לים, כי קול הגאות הטמיר
קוצק הפרא, קצו מקרום, לא אוכל להמיר,
וכל חפצי יקמה סוערה ולקנוו-ענו ברסי,
ומשבר גועז בקצפו נתז, וצווח השחרף!

עלי לרדת שוב לים, לחסי ננדים ונדד,
אל קן שחפים ומשמר פניו, שם קרום פלמב לחד;
וכל חפצי מאח שיש: שיחח התול והקבל
ושלות פלום ונעם-נים עה יתם פתאם התקבל...

מאנגלית: אברהם בירמן

נדפס ב"העולם", מיום ה-15 למרץ 1946

לא דבר. שרו והתפללו יותר מתמיד. אפס, לי נראה, שלא
אל השמים נשאו תפלתם אלא נגד שנואי נפשם באניה,
ואז, אחר ימים מספר, העלו מהים שתי תיבות מלאות
בקבוקי ליקר — והתבסמו יותר מהרגיל. אולם לא גיל
ואחוזה נסך בהם המשקה, אלא קדרות ומרירות והרהורי
חטא.

למחרת הבוקר נתרשש דבר על הסיפון. האח הבכור
הכריז שמן השמים נגזר עליו לטהר את האניה, בכל מחיר,
מהשדים שדבקו בה. חבר העובדים, מהם שהאמינו להם,
מהם שחרדו בפניהם. אז הפילו את קרבנם הראשון, את
ההגאי הזקן. ליד ההגה הסתערו עליו ורוצצו גלגלתו
ביתד-חבלים.

על שום מה לא עשיתי דבר להפסקת הטבח? אך מה
היה בידי לעשות? אילו ניצב אדם בדרכם של גברתנים
פריצי חיות אלה, היו ממלאים פיהם צחוק ומרסקים
אותו. לא נותר לנו אלא לבכות, להתחנן שיפסיקו, להתפלל
ולהתרחק כל האפשר ממלאכת-הדמים.

אז הגיע תורם של שני הקרבנות הבאים. אנשים
שקטים ופשוטים היו. האחים כינו אותם בשם "השדים
האלמים" ואילצום לרקוד משך שעה, למען גרש מהם את
הרוחות הרעים. הריקוד — "ריקוד השדים" בלשונם — לא
הניח דעתם. סחבו אותם למטה, הלמום במוטות ברזל ופתחו

בשבוע הרביעי חלה תמורה מפתיעה. מזג האויר נעשה
צונן, קודר, מעורפל, הר-סכנות. הדגה נתמעטה והדיוג
עלה בקושי. הגיין שניתן תחילה ביד רחבה — אזל, ביחוד
חשו במחסורו האחים דיפאן: סרים וזועפים, נוחים
להתכעס, נוהגים שררה, ותמיד שקועים בספר התנ"ך
ורוטנים, שרוח רעה נכנסה ב"זיהונד".

וערב אחד, בערפל גועש, נתקלה "זיהונד" בשברי אניה
וסבוכים בה שתי תיבות-עץ. האחים דיפאן העלו (איש
לא חלק על זכותם) ומצאו בהן בקבוקים מלאים ליקר
מוזר. הם התחילו להוריק לתוכם מהמשקה... ונרדמו.

עם שחר קמו, עמידתם חזקה, אולם מבט עיניהם
מסוער. "נוצרי אני — אמר האח הגדול — ומן השמים
נגזר עלי לטהר אניה זו מהשטן. הוא שרוי כאן, בחפצים
ובאנשים".

אשר התרחש בסירה זו לא יודע במלואו לעולם.
אניה נורבגית-מצאה לאחר שבוע את "זיהונד" שנסחפה
בורם הגלים. שלשה מאנשיה חסרו; התורן, מערכת
החבלים, המכונות והסירות אבדו; הספון והירכתים
מוכתמים בדם — שבר-כלי איום. צף... היא הובאה לנמל
הול; אנשיה הוחזרו להולנד.

• • •

ביום קיץ זוהר יצאתי כדרכי לאורך החוף אל הבקתה
בכפר הודביק. לימיני — דיונות-חול שוממות, לשמאלי
— הים הצפוני מכסיף בגון חלודת-נחושת; זה הים
המוזר, צר העין, הרוטן, אפוף צללי עננים קודרים. היפלא,
שבני הולנד, שים זה זומם לגזול אדמתם, פיתחו סגולות
של אומץ-רוח וקשיות-עורף? היפלא, לאידך, שלאחר
נצחונם על המים הפרועים ועל עריצים זרים, — הם
שופעי שמחה, צחוק ושירה?

אולם, שור, הנה שינה הנוף פניו. הים, רובו, התכנס
מאחורי רכס הדיונות. הגבעות מסביב עוטות ירק, כרמים
מטפסים במדרונות, ועצים למיניהם וזמר צפרים. והנה
מחוז-חפצי מופלג ברוב פרחי בושם.

אני מינדורף הקבילה פני בשמחה ופתחה בענין הבן.
שלם ובריא הוא. ניצל. הודיע במברק שהוא חוזר היום.
מה עזה תשוקתה לראותו.

כעבור שעה קלה בא. שזוף, שדוף-רוחות, מיוגע, אך
חזק וחסון כתמיד. אולם ארשת פניו נתבגרה. חיבק אמו
באהבת-נעורים, ברכני לשלום ונתישב לשלחן, אל הקפה.
"בהתחלה — סיפר — שפרה עלינו הדרך. מזג אויר
מופלא. "זיהונד" — אניה גדולה היא. צפור-מים מרחפת
על המים. כל אחד במצב רוח מרומם. הדיג מוצלת. הה,
אמא, מופלא וחמוד הים. עד כלות הנפש אהבתי.

לא אדע כמה זמן חלף עד שנתרחשה התמורה. הדגה
אזלה וכן גם הגיין — ואת יודעת מה מפליגים האחים
החסונים האלה בשתייה. הם הילכו קודרים וזועפים על

ממקור ישראל

דינים לתג הפסח לנחותי ימא

הפורש בקפינה בתוך שלשים יום לפני פסח צריך לבדק את הקמץ בביתו לפני צאתו לנסיעה. מכיון שאין ביכולתו לשוב הביתה במשך שלשים יום. לפי רבי יהודה אסור לפרש פנים הגדול בחל המועד של פסח ואולם הלכה זו לא נהקבלה. רק בני מישא קבלו עליהם מתוך רצונם הקפשי. שלא לפרש פנים הגדול בחל המועד של פסח. בעבר דורות אחדים ובהתפתח צני המסחר הימי. מצאו בני הנדירים, שהנדר הזה מקפיד עליהם יותר מדי. וקאו אל רבי ושאלוהו: אבותינו נהגו שלא לפרש פנים הגדול, אנו מה אנו? אמר להם רבי: "מכיון שנהגו בהן אבותיכם באסור, אל תשנו מנהג אבותיכם, נוחי נפש..."

חובת מכירת הקמץ חלה על ישראל הנוסע בקפינה באותו אופן כפי שהיא חלה על אהיו הנמצאים ביבשה. "ישראל וגוי שהיו באיו בקפינה והיה חמץ ביד ישראל הרי זה מוכרו לנכרי, ונותנו במתנה וחוזר ולוקח היקנו אסור הפסח ובלבד שיתנו לו במתנה גמורה". צריך לעשות גם בקריאת חמץ בקפינה ואת הקמץ הנמצא צריך לפרר או "לשחק" ולהטיל לים.

נחותי ימא היהודים נדעו לקבץ את יום בעור חמץ למרות מה שלא נדעו את יום ראש החדש, בעזרת הירט, שמשלים כמעט לים הפתוח לרוחה לכל הנדירים, קבר בארבעה עשר לחדש.

(מתוך הספר: הסנסות העברית
לד"ר רפאל פטאי, ירושלים תרצ"ה)

חזיהם בסכינים. שטופי-דם העלו הגופות לסיפון והטילו אותן לים כשפיהם אומר שירה. כסבור הייתי, אמא, שדעתי, נטרפת עלי, שאני עומד למות.

למחרת המשיכו מלאכתם באניה, שלדבריהם דבקה בה טומאת השדים. חתכו התורן והחבלים. את סירות-המשוט, הרשתות, החביות הריקות — הטילו לים. שברו והרסו. לבי זב דם למראה ההתעללות ב"זיהונד" החביבה. מה עול נמצא בה?

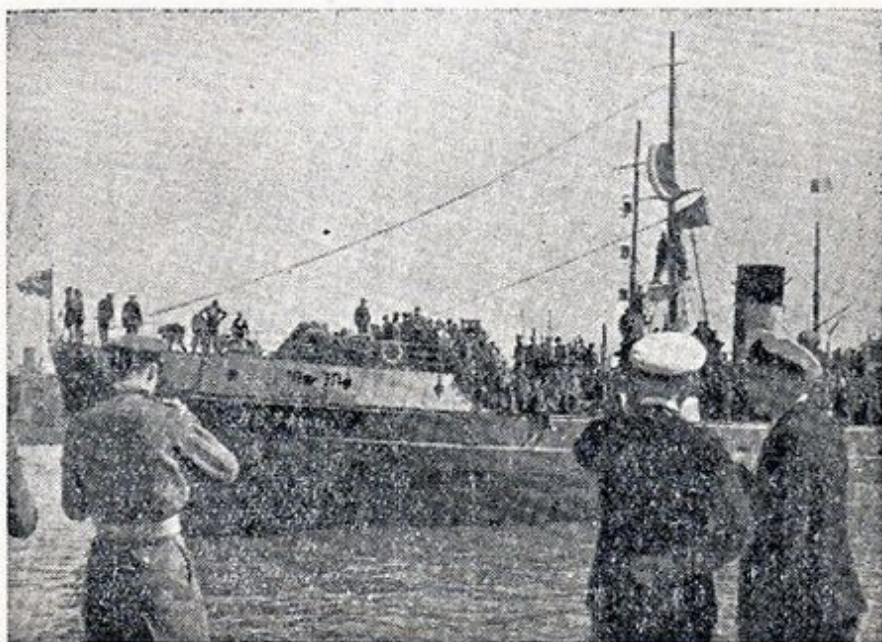
ואז נסחבנו כגלים. כל מזון לא היה לנו. פרט לדגים מלוהים ופרורי לחם. עם כל סעודה נשאו האחים הקודרים תפלה ושרו ושתו ג'ין. ואז מצאה אותנו אניה נורבגית. כיצד הגעתי הביתה, לא אדע עד עתה. בכירו של גיהנום נצרפתי, אמא.

הנער נדם. צנח על ברכיו, ראשו בחיקה, רוטט ומת-יפה. נער המחניק דמעותיו מבושה. ליטפה ברוך שערו המצהיב ונשקה לו.

"בכה, רחימאי — לחשה — וייקל לך. עמדת בצרה. ניצלת בידי שמיים, ועתה, מאחר שיודע אתה מה עלול להתרגש על אדם בים, ודאי תוותר עליו".

הנער הרים ראשו. תכלת עיניו הבהיקה מבעד לדמעות. שפתיו נתהדקו.

"אמא יקרה, ייבב, לא אשמת הים היתה זאת. עוונם של האנשים קריצי החיות הוא. טהור וזך הוא הים. הוא מיטיב ומאיר פניו לנו. אולם הרהב והאיבה והשתייה הם שגרמו לצרה. אין השיכרות והאדיקות עולות יפה בקנה אחד. הן מפלסות לשטן דרך ללב אנשים שחצנים. יום יבוא ואני אחזור לים. אולם אשאר עמך, היקרה, עד שאגדל.



(מגלוסות, מטמר)

ספינת המעילים, תל-חי, בנמל חיפה

הרב ש. ז. מיכלסון / היהודים - יורדי הים הראשונים באפריקה הדרומית

יותר על הדעת שזו היתה משלחת פוליטית. אותו זמן מלך בישראל יהויקים. שהומלך על-ידי פרעה נכו. יהודה היתה כפופה לחלוטין למצרים. בשנה הרביעית למלכותו של יהויקים הכה נבוכדנצר מלך בבל את פרעה נכו (ירמיהו. פרק מ"ד. ב.). יש, אפוא, להניח שהמשלחת יצאה לפני המאורע הזה, בשנה השניה אי השלישית למלכותו. אין ספק, שמלך מצרים כבר עמד אז על הסכנה הצפויה לו מבל. האין זה טבעי שחיפש לעצמו בני ברית חדשים וזאת — באמצעות הצי של מדינת יהודה — הכפופה לו? והיה זה 110-115 שנים אחר גלות עשרת השבטים. יהודים היו מצויים אז לא רק בארצות השכנות, אלא גם במרחקים — בהודו ובפרס. בארצות רבות נתיישבו יהודים מאז ימי המלך שלמה. שבעורתי של חירם מלך צור (היא פיניקיה) הפליגו אניות הסוחר שלו בימים. ובימיו של יהושפט, שמלך 80 שנה אחרי שלמה, עמד הצי המצרי להפליג לאופיר לשם רכישת זהב בשותפות עם מלך ישראל (דברי הימים, פרק כ' ל"ב-ל"ג). מכאן אנו נמצאים למדים, שהציים של יהודה וישראל היו מפליגים, ללא עזרת הפיניקים, עוד 285 שנה לפני פרעה נכו.

דעתו של הכותב היא, שמלך מצרים נתכוון להקים קשר עם נפוצי עשרת השבטים בארצות שונות. מאחר שלא היתה אפשרות לכך בדרך היבשה, כי בבל תוקפנית חסמה הדרך, נאלץ היה להזקק לדרך הים. מלבד הצי שלו הוא פקד גם על הצי של יהודה — שכן ודאי לא החמיץ הזדמנות מצויינה זו.

על יהודה כבושה אפשר היה לכפות מסע כזה, אם כי מתקבל על הדעת, שלא נזקק לכפייה, מאחר שהיהודים עצמם ודאי חתרו לבוא במגע עם אחיהם בגולה, שיכלו לעמוד לימינם לא רק במאבק עם בבל אלא, יתכן, גם נגד הכובש המצרי. יכלתם בתור מתרגמים (צאצאיהם שימשו אלפיים שנה אחרי זה מתרגמים במשלחות ספרד, פורטוגל ואנגליה), נסיונם הימי וקשריהם המסחריים והלאומיים בארצות רבות — תודות לאלה היו כנראה יורדי הים העברים. היחידים שעליהם יכול היה פרעה נכו להסתמך.

דומה, שהנביא ירמיהו הבין את מטרתו האמתית של מסע זה והביע את התנגדותו המפורשת (ירמיהו. פרק ה' י"ט, כ"ב). יש לראות בדבריו רמז לביטול תקוות רחוקות ועצה להסתמך על כחות עצמיים. ובאוני אלה שסברו, כי מטרת המשלחת היא באמת לצרכי חניטת המתים — קרא: "הצרי אין בגלעד, אם רופא אין שם?".

הרודוטוס אינו מספר על תוצאות המסע, וקל להבין זאת. אם נניח שהימאים היו יהודים ושהמטרה היתה כמרומו לעיל, הרי ודאי שחזרו בידים ריקות. בינתים

המאמר הבא שנחפרסם ב-South African Jewish Times (אוקטובר 1937) מבוסס על מקורות מקראיים ועל מחקר מודרני; ענין בו סבחינה היסטורית וימית יהודית כאחת.

במאמר זה ננסה להוכיח, כי יורדי הים הראשונים לאורך חופי דרום אפריקה, כלומר אלה שהקדימו את הימאים בני-פורטוגל, היו יהודים ולא — כמקובל — בני פיניקיה.

עד המאה ה"ו היה ידוע מעט על אפריקה הדרומית. פרט למסופר אצל הרודוטוס (500 לפני ספ"ה"ג), שלפיו החליט פרעה נכו מלך מצרים להביא במגע את צי הים התיכון שלו, שהיה מורכב אניות-מלחמה יוניות, עם צי הים האדום. בהתאם לכך, "שלח פיניקיים עם אניות וציווה להפליג ולחזור דרך עמודי הים הצפוני למצרים". הפיניקיים הפליגו מים אריתריאה (האדום) ומשם לים הדרומי. בשנה השלישית עשו סבוב דרך עמודי הרקולס (גיברלטר), חזרו למצרים ומסרו על דבר, אשר "אני (הרודוטוס) איני יכול להאמין בו, כלומר שבהפלגתם סביב לוב (אפריקה) היתה השמש לצד ימינם".

ד"ר הולנד רוז, מרצה בתולדות הימאות באוני-ברסיטת קמברידז', קבע באחת מהרצאותיו, שדוקא ענין זה שגרם לאי-אמונתו של הרודוטוס מוכיח את אמתותו. בהפלגה מזרחה לאפריקה השמש היא, כידוע, מצד ימין. הרודוטוס שלא ידע על החלק הדרומי של העולם לא האמין בכך, אולם ספק אם יורדי הים מאותו זמן הם שגילו זאת. מוזר, לדעתו, שאין כל זכר וסימן למסע היסטורי זה בחפירות ובמצבות-הזכרון במצרים ובפיניקיה. יכולתנו לפענח שרידי עבר אינה מושלמת. יש לקוות שארכיאולוגים צרפתים העוסקים עתה בפיענוח עתיקות פיניקיה, יתקלו באישור למסע זה.

אולם, בחינה יסודית של פרקי המקרא השייכים לאותו זמן, מפיצה אור חדש על ענין זה.

כל אכספדיציה — מדינית, מדעית או כלכלית, טעמה עמה, ולפיכך יש לגלות גם את טעמה של משלחת פרעה נכו. לדעתו של פרופ. רוז היתה זו משלחת בעלת אופי מסחרי ומטרתה — רכישת זהב ובשמים לצרכי חניטת המתים במצרים ולצרכי בתי המקדש — והפיניקיים לא היו אלא סוחרים.

אולם אין לקבל דעה זו ללא הסתייגות. פרעה נכו לא יכול היה להטיל על הפיניקיים לשרת בצי שלו, שכן ארצם לא היתה כפופה או למצרים, וספק רב הוא אם למשלחת זו גודע תפקיד מסחרי, אף כי יתכן שכלפי העם הופיעו בנמוק זה, אם כי אמת הדבר, שהפיניקיים היו חלוצי המסחר בזמנם וסיפקו את צרכיהם של כל העמים, אין להניח שהם היו עושים את מצרים מתחרה שלהם על-ידי הובלת הצי המצרי למקור אספקתם הם. מתקבל

מלבורן - "קרית המלכה של הדרום".

בסידרה: נמלים בעולם:

הנמל המפואר והמפורסם מלבורן עומד עתה בפני ביצוע תכניות פיתוח גדולות. אוכלוסיותו בת המיליון תוכפל. סכומים גדולים הוקצבו למטרה זאת, ובכללם סך של 4 מיליון ל"ש לפיתוח הנמל, התפתחותו של הנמל פירושו גם - התקדמות לכל מדינת ויקטוריה.

את המקום גילה ב-1835 ההרפתקן ג'ון בטמן בחיפושו אחר מרעה לעדרי הצאן שלו. בהגיעו לנחל ג'ררה, בסירתו בה השתמש להובלת צאן, הושפע מאד מיפי הנוף ופוריות השטח ורשם: "כאן יקום כפר". אולם המציאות עברה גם על ההשערות הנועזות ביותר... שכן בו במקום שוכנת כיום מלבורן, בירת ויקטוריה, העיר השביעית באימפריה, משופעת גנים, בנייני פאר, תחבורה יעילה ונמל ימי חדיש ממדרגה ראשונה.

על אף התנגדות המושל לישובו של מקום זה והמתחרים שקמו לו, - דבק ג'והן בטמן לאהבה במקום שגילה, ואף רכש מהילידים 600 אלף אקרים אדמה תמורת מתנות אחדות כגון סכינים, חפצי קישוט, משקפות וכיו"ב. האיש הלבן הראשון שדרך על אדמת מלבורן עזב אז, לאחר הקניה, את המקום והניח בו שלשה שומרים. ב-1836 כבר מנה ישוב חלוצי זה 177 תושבים וקרוב ל-27 אלף ראש צאן, ואילו ב-1837 הונח היסוד לבנין עיר העתיד. המושל, שהתנגד תחילה לישובו של המקום, ביקר בו וברוב התלהבות מיפיו קרא עליו את שם ראש הממשלה הלורד מלבורן. ב-1839 גדלה אוכלוסיותו עד 3000 נפש. אותה שנה נוסדו במלבורן בנקים ומוסדות אחרים, עתון, והוקמה תחבורה ימית עם בריטניה (הובלת צמר). בסוף 1841 הגיע מספר תושבי המקום ל-20 אלף נפש וגידולה נמשך ללא הפסק. סמוך ל-1850 נתגלו עפרות זהב בויקטוריה. העיר הוצפה זרם הרפתקנים מכל קצוות תבל (ב-1852 הגיעו, בממוצע, 2000 נפש לשבוע, ב-1853 - לא פחות מ-90 אלף מחפשי זהב) וחלק מהם נשתקע במקום. הנמל המה מרוב אניות. מלבורן נכנסה לשלב של התפתחות סוערת וגדלה בנכסים ובמוסדות. סכומים עצומים שוקעו בהעמקת הכניסה לנמל ובעבודות פיתוח שונות. ואכן, הנמל הוא המפתח לשגשוגה של עיר-תפארת זו. בתעשייה ובמספנות מועסקים 200 אלף עובדים ויותר. קרוב ל-4000 כלי שיט עוגנים שנה שנה במעגנים. שליש יצא הצמר של הקהיליה הבריטית עובר דרך הנמל, שאורך רציפיו 11 מיליון וצידודו חדיש ביותר. בנהר עליו שוכנת מלבורן מפליגות גם אניות יורדות אוקיינוסים.

נכנעו גם מצרים וגם יהודה לשלטונה של בבל, ואם גם נקשרה ברית - הרי שאיחרה את המועד. ואפשר גם, שהימאים היהודים שמצאו את ארצם משועבדת לאחר שובם, סילקו כל עקבות אחריהם.

חוקר אחר, פרופ' א. ווקר, כותב: "מקור החידה נעוץ ברודזיה הדרומית. עיי מפולת רבים מפוזרים בארצות הזהב, לחופי נהרות הסאבו והלימפופו, כולם עשויים אבן... ומצויים שרידים של מערכות השקאה במקומות שונים וגבעות עם טירסות... בנינים ומקדש-מבצר... במרכזה של קבוצת הריסות המשתרעת על שטח של 4 מילין מרובעים כמעט". אילו יכולנו לגלות, מי בנה כל אלה, כי אז היינו פותרים את בעיית שרידי ההריסות ברודזיה, ויתר על כן: אם למשלחת קדומה זו היה קשר עם הישוב העתיק הזה.

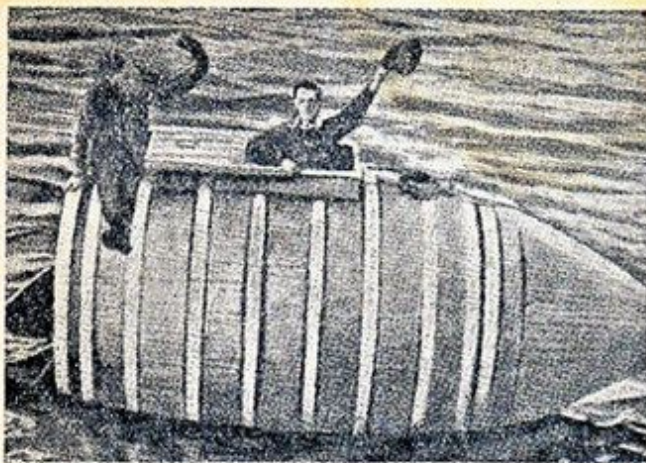
יש חוקרים הסבורים, ששרידים אלה הם ממוצא שבטי הבנטו, אולם יש להניח שדעתם מוטעית. אם כי יתכן, ששבטי הבנטו השתמשו לאחר מכן בבנינים אלה, ודאי פרח ישוב זה בזמן קדום יותר ואת התפתחותו יש לזקוף לזכות צבור תרבותי יותר. מסורת מקומית קדומה מספרת, שהריסות אלה אינם אלא שרידי מכרות-זהב של מלכת שבא ושל המלך שלמה. הם סמוכים להר "פורה", "איפורה" או "אופורה" - צלצול שמות הדומה לאופיר. המשלחת של פרעה נכו נמשכה שלש שנים; גם הצי של המלך שלמה הפליג שלש נים בדרכו (מלכים, פרק ו', כ"ב ודברי הימים, פרק ט', כ"א). ומומחה זהיר ובר-סמך כהרי ג'נסטון מניח, בספרו "ההתיישבות באפריקה", שלמלחיו של פרעה נכו היו תחנות-מעבר בחוף אפריקה, עד למזמביק בדרום.

עובדה, תיאורית, הנחה? - ברם, אם נביא בחשבון דעתם של מלומדים מוסמכים ואת הוסר ההוכחה שכנגד, הרי שקיימת האפשרות, כי הריסות אלה היו הראשונות שהפליגו מסביב לאפריקה והניחו אחריהם עקבות בהריסות ששרדו ברודזיה.

לקוראי "ים"

לקראת "יום הים" (כ"ג באייר - 24 במאי) תופיע חוברת כפולה של ירחוננו. כל אלה, ששמרו על 12 החוברות - משנת הופעתו הראשונה של הירחון, - יוכלו למסרן לנו לכריכה. יצורף להן תוכן ענינים מלא. פרטים על כריכת השנתון - בחוברת הבאה.

המערכת



בחבית על פני האוקינוס

שני ימאים — הנורבגי אולסן והאנגלי צ'רלטון, הנמצאים כעת בסידיניי, החליטו לערוך מסע רבי-סיכון ומיוחד במינו: מאיסטרליה לאירופה... בחבית של בירה, שהתקינה כסירת מנוע מותאמת להפלגת מרחקים. לפי חישוביהם של שני הימאים ימשך מסעם דרך האוקינוס 80 יום (מתוך „אוגוניק“, ינואר 1946).

השמש היוקדת. היא מפליגה-מחליקה בתנועת-חן אל הים הגדול ואל האופק הכחול ומפרשיה מתרחכים כדגלי נצחון. והנה „תרשיש“ — אנית קיטור רחבת-שטח רובצת לבטח ליד הנמל. זה אך הגיעה מעציון גבר אשר בנגב העברי. בטן האניה פתוח לרוחה ואונקלי מנופיה-המשא שוקעים יורדים במשק-שרשרות וחרוק מכונות ומעלים שלל סחורות מזרח. וריח בשמים, תה, קפה וקנמון ממלא ומגרה את נחירי אפך המתרחבים. מלחים עברים, חשופי יד ושוק עסוקים בפרוק המשא ושרירי ידיהם ורגליהם יוצאים במחול. שחרחרים ושופי-שמש הם ופניהם ישרים, גלויים ונוקשים מרוחות הים. עינם, המרחיקה ראות כדרך יורדי ים מנוסים, פונה אל הכרמל הזרוע מעונות וירק. עוד מעט וכילו את מלאכתם ועלו העירה. העבודה בושרת. אחד מלה צעיר, שחור בלורית וחום עינים נוצצות ומרקדות מקוצר רוח, הנוהג במנוף הפרוק, צועק אל אחר בתחתית הספינה: „ממזר שכמותך, שמא תמהר קצת. אל תישן. הזמן עובר, עוד אאחר“.

ומבטן האניה עולה קול מתלוצץ לעומתו: „מה החפזון הזה ינוקא-שוטה. אין דבר, תחכה קצת בחורתך. היא לא תברח. וכי שוטר נכרי אתה, שהנך נוגש בי, הן בארצנו החפשית אנחנו“.

וקול צחוק טוב ורם בוקע מפיות מלחים מסביב על מכסה האניה.

נתעוררתי ואפעם: החלמתי חלום? ולעיני קרנו שלש. החוברות תחת מגורת שלתנני הקטנה“.

בחוברת טבת תש"ו של הירחון למדע, לספרות ולבעיות הזמן — „בצרון“, בעריכתו של חיים טשרנוביץ (רב צעיר), היוצא לאור בניו-יורק, נתפרסם — בחתימתו של א. צה"ל מאמר הערכה על שלש חוברות מספרית החבל הימי לישראל („חבלים וקשרים“ לזאב הים, „הדיג החורבב“ לששון לוי ו„שיט מפרשים“ לש. טנקוס), בו נאמר בין השאר:

„...אחד המקצועות החדשים המתעוררים לפעולה, שהיה זר בישראל מאות בשנים, הוא בלא ספק מקצוע הים, הכולל: ספנות, מלחות, שיט מפרשים ומשוטים ודיג... עם התחדשות ישראל בארצו נשפכו כל כוחות הנפש והאהבה של העם על האדמה הא"י. הים הזנח ונשכח. הים היה כמזכיר עיון גלות ונדודים. הים הוא הגשר והסרסור לדבר מסחר, נסיעות ותלישות. לא ראו אז, בראשית העליה השלישית, כי הים עצמו יכול להיות כוח מפרה ומכשיר רב-תנופה להבראה שלמה של עם המוציא לחם מן הארץ והשולח לחמו על פני המים ומוצאו“.

להלן מוסר בעל המאמר פרטים על החוברות:

„ג' חוברות דקות אלה מלאות וגדושות ידיעות ופרטים לרוב. ואף שהן עוסקות לרוב בענינים מקצועיים — ולא כדאדם יבין ויתפוס את הכל במלואו, מכיון שנכתבו בפשטות ובענין, אפילו הקורא הרגיל יהנה וילמד מהן הרבה. ...כדי להקל על הקורא וליתר בירור והסברה באו בגוף החוברות הרבה שרטוטים וציורים מאירי עינים; כמו-כנדפסו החוברות בניקוד מלא ומדויק, החשוב כ"כ למקרא המושגים השונים. ותבורך, ספרית „החבל הימי לישראל“, הממלאה בהוצאת חוברות כאלה, חלל ריק בספרותנו ובחינוך“.

„לאחר עיון ממושך בג' החוברות עיפתי קצת וראשי שח אל השולחן כצמא אל מעין. שאון הרחוב, שהלך ושכך מפני אהור השעה, עלה כהד רחוק אל חדרי הקטן. נשמע משק הקרונות הנעצרת בקרן הרחוב, נתנה קולה משרוקית מכונית נחפזת ושוב שקט“.

ולפני —

נמלה של חיפה עמוס אניות וספינות על גדותיו. בין שמות האניות הלועזיים מזדקרים ומאירים השמות: זבולון, חירם, כפתור, תרשיש, תנין, בריה, אי הים, מעוז-הים, הילל בן שחר, גל-עד ושחף. רעש והמולה מסביב. בליל של שפות שונות עומד באויר, אך קול העברית עולה ומתגבר על השאר. מלחים כחולי-עין וצהובי-שער מהצפון מתאמצים לדבר בשפת הארץ אל חבריהם העברים ויחד, מצהילי פנים ועין, הם עולים אל החוף הקורא.

„זבולון“ — ספינת מפרש גדולה נושאת מזמרת הארץ וערמות תפוחי-זהב נוצצות עליה כמכתות מתכת יקרה מול

צרוך מושגים בימאות

חמפה הימית

המפה הימית מראה את הים וחלק היבשה הנראה ממנו. קו הרוחב בראש המפה מסמן את החלק הצפוני שלה, קו הרוחב התחתון את החלק הדרומי; קו האורך מימין — את המזרח ומשמאל — את המערב.

ואלו הן המפות הימיות: (א) מפות נביגציה; (ב) מפות לתפקידים מיוחדים.

(א) מפות נביגציה.

על סוג זה נמנות:

1. מפה כללית (General Navigational Chart)

כגון: מפת הים התיכון. במפה זו משתמשים לנסיעה בים פתוח או באוקיינוס. מפה זו נותנת תמונה של הדרך כולה.

2. מפת חוף (Coastal Chart), כגון: מפת

אלעריש—נקורה. במפה זו רשומה רצועת החוף והים שבקרבתה על כל הפרטים הדרושים לתנועה באזור הנכלל.

3. תרשים (Plan) של נמלים או מפרצים. כגון:

תרשים נמל חיפה. התרשים רשום בשיטת מפות יבשה של שטחים קטנים ובו קנה-מדה קוי.

(ב) מפות לתפקידים מיוחדים, כגון: מפת

רוחות, זרמים וכד'. מפות אלו נועדו למלא את החסר במפות מהסוג הראשון.

מפות הים המקובלות ביותר בארצנו הן המפות האנ-

גליות, Admiralty Charts — מפות האדמירליות.

המוצאות ע"י המכון ההידרוגרפי של האדמירליות. על כל

מפה ניתנת כותרת מלאה של ההוצאה (Title), הערות

ודברי הסבר.

המצפן

המצפן הוא מכשיר המורה את רוחות השמים ומאפשר לקבוע כוונים. מצפן הפועל בהשפעת הכחות המגנטיים של האדמה נקרא מצפן מגנטי.

המצפן המגנטי הימי בנוי קערית נחשת ממולאה ספירט, שבאמצעותה קבוע ציר זקוף ועליו מונח ומסתובב

באופן חפשי מצוף נחושת קטן (במקום החכוך קבוע יהלום). אל המצוף מחוברת טבלא עם סמון שושנת הרוחות. מתחת

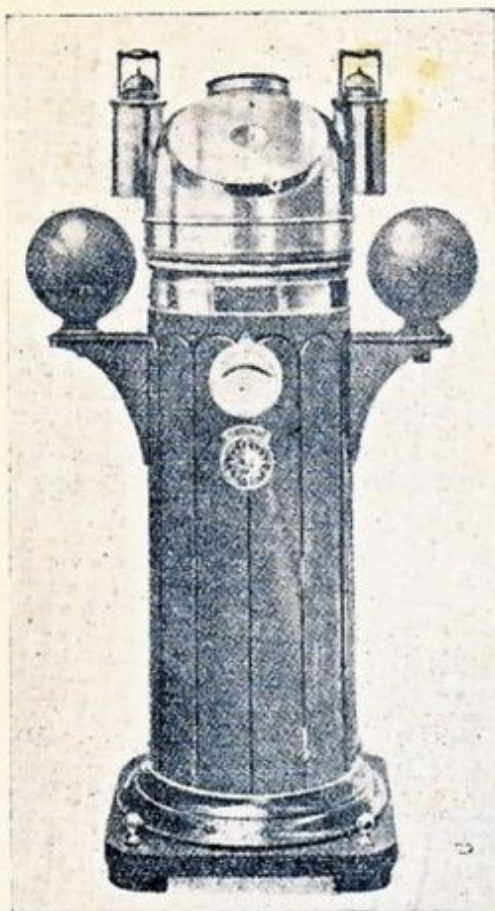
למצוף קבועים מחוגים מגנטיים מקבילים זה לזה, במרחק שווה ממרכז המצוף, והקטבים הצפוניים שלהם פונים לצד

אחד.

צד הצפון שבטבלת המצפן חופף על הקוטב הצפוני של המחוגים וצד הדרום שבה — על הדרום שבמחוגים.

הטבלא מונחת אפקית והיא מסודרת כך, שאין הכחות המגנטיים האנכיים יכולים להוציאה ממצב זה. בסביבת

הקטבים המגנטיים יעמוד המחוג המגנטי בכוון אנכי ואין המצפן המגנטי ברי-שמוש בה.



מצפן מגנטי

כדי להחליש את תנודות המצוף בתוך המצפן, כתוצאה מטלטולי הסירה או הספינה, ממלאים את הקערית בנוזל (הספירט נבחר למטרה זו בגלל נקודת הקפאון הנמוכה שלו). כמו כן מקטין הנוזל את משקל המצוף ואת חכוכו על החוד.

כדי שהנוזל לא יתנדף וכדי שהטבלא תשמר היטב, סוגרים את הקערית באופן הרמטי במכסה זכוכית המוקף במסגרת נחושת. באניות בהן הטלטולים אינם חזקים נוהגים להשתמש גם במצפנים חסרי-נוזלים המכונים מצפנים יבשים.

המצפן קבוע בפעמון נחשת או בארגו עץ ומצויד סדור קרדני השומר אותו במצב אופקי גם בטלטולי הגלים.

על הקיר הפנימי של קערית המצפן, בגובה הטבלא, מסומן קו מאונך שנקרא תו הכוון. את המצפן קובעים בסירה או באניה כך, שהקו הדמיוני העובר מתו הכוון דרך מרכז המצפן יהיה מקביל למישור האנכי העובר דרך חרטומה וירכתיה. קו זה נקרא קו הכוון. בזמן נהיגת אניה לפי מצפן, תו הכוון מתלכד תמיד עם המעלה של המצפן, שלפיה נוהגים את האניה.

בקצהו השני לגלגל-תנופה. גלגל-התנופה מחובר לקרס של מונה הקבוע בירכתי האניה.

גליל הנחשת נמצא במים והוא נמשך ע"י החבל עם התקדמות האניה. הכנפים האלכסוניות הקבועות בגליל פוגשות בהתנגדות המים וגורמות לסבובו. מספר סבוביו ביחידת הזמן פרופורציונלי לדרך שהוא עובר במים. כלומר: לדרך שהאניה, המושכת אותו, עוברת. הגליל מסובב את החבל (לכן משתמשים בחבל קלוע, שאיננו נפתח ע"י סבוב). החבל מסובב את גלגל התנופה, המסובב את הקרס במונה. הקרס מניע מערכת של גלגלי שנים, והמונה מראה את הדרך שעברה האניה במילים וברבעים או עשיריות של מילים. בכדי למצוא את המהירות הממוצעת מחלקים את הדרך (שמראה המונה) בזמן.

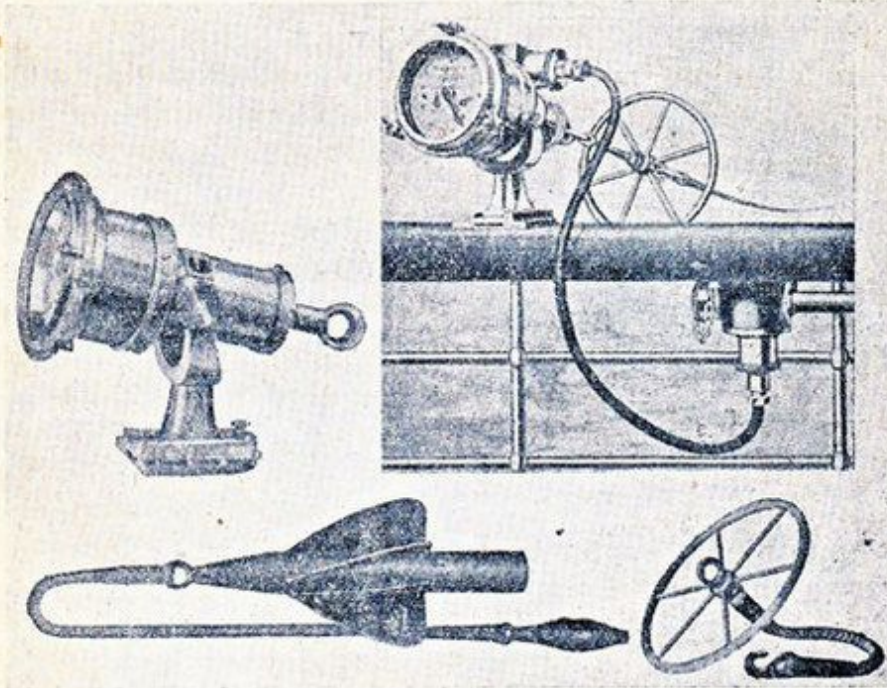
תפקידו של גלגל התנופה הוא להקל על סבוב החבל. החבל צריך להיות ארוך במדה שגליל הנחשת ימצא מחוץ לתחום השפעתם של זרמי המדחף.

עלינו לדעת את מהירות כלי-השיט בו אנו שטים, כי לפיה נוכל לחשב את הזמן הדרוש לנו, כדי להגיע למטרה. כן גם נוכל לקבוע את מקום המצאנו בכל עת — לפי הכוון, המהירות והזמן של הנסיעה.

יחידת הדרך הנהוגה בנביגציה היא מיל ימי (nautical mile): 1 מיל ימי = 1853 מטר בערך. יחידת המהירות היא קשר (knot): 1 קשר = 1 מיל ימי בשעה.

המכשיר, שבעזרתו מודדים את מהירות כלי השיט, נקרא מד-מהירות (log) שלשה הם סוגי המד-מהירות: (א) רגיל (בעיקר לסירות), (ב) מיכני, (ג) חשמלי.

מד-מהירות רגיל (common log) בנוי משולש עץ שבסיסו מעוגל (עבי הלוח כ- $\frac{1}{2}$ ס"מ וארך הצלע כ-15 ס"מ). בצלעו המעוגלת של הלוח קבועה משקלת (תתיכת עופרת), המעמידה אותו במים במצב נצב, כשרובו שקוע



מד-מהירות מיכני על כל חלקיו.

מד-המהירות המיכני אינו מדויק במהירויות קטנות (למטה מ-5 קשרים), לכן אין משתמשים בו בסירות. הוא גם אינו נוח לשמוש מפאת החבל הארוך הנמשך אחרי האניה, שצריך למשכו פנימה לפני הכניסה לנמל ולהורידו למים שנית אחרי היציאה.

מד-מהירות חשמלי (electric log) קבוע בתחתית האניה. הוא מסתובב בהשפעת התנגדות המים, כמו מד-המהירות המיכני. בסבובו הוא מפעיל את המונה באמצעות מנגנון חשמלי. המונה מראה את הדרך שהאניה עברה.

מד-מהירות החשמלי מודד בדיוק רב מהירויות מהקטן-נות ביותר עד 40 קשר.

במים. לשלשת קדקדיו מחוברים שלשה חוטים: שני התחתונים — בעלי אורך שווה, העליון — קצר מהם. שלשת החוטים מתחברים לחבל ארוך קלוע.

את לוח העץ מורידים למים מירכתי הסירה. הוא מהווה שטח התנגדות למים, מפאת היותו ניצב להם, לכן הוא נשאר במקום. הסירה מתקדמת ומתרחקת ממנו. עם התרחקות הסירה מהלוח משחררים את החבל. לפי הזמן שעברה הסירה אורך מסוים של חבל אפשר לחשב את מהירותה.

מד-מהירות מיכני (patent log) מורכב מגליל נחושת חלול (הצף על המים), שעליו קבועות באלכסון 4 כנפים. אל הגליל הנה קשור חבל קלוע ארוך, הקשור

בעולם

פצויה מלחמה

— אנית המלחמה הגרמנית הגדולה ביותר „פרינץ אויגן“ שלא נפגעה כלל, הועברה לצי ארצות הברית. היא תשמש למטרות נסיון.
— אנית הקרב הגרמנית „גירנברג“ (6000 טון) הועברה לצי הרוסי, יחד עם 10 אניות-משחית ו-10 צוללות.
— המספנות הידועות של בלום ופוס בהמבורג תחולקנה בין בנות הברית.
— 26 אניות גרמניות (40 אלף טון) נמסרו לנורבגיה בתורת פצויים.

צרפת

באמצע אוקטובר נתקיימה בפאריס ועידת הימאים בצרפת בה נתקבלו, בין השאר, החלטות החובעות: א) הענשתם של אלה ששיתפו-פעולה עם האויב, מסרו לו או גרמו להרס צי הסוחר הצרפתי; ב) מסירת צי הסוחר הצרפתי (הטונז'ה שלו מגיעה לשליש מזו שלפני המלחמה) להנהלת המדינה; ג) מאמצים להגדלת צי הסוחר הצרפתי, שיקום הנמלים והמספנות ופצויים מגרמניה בצורת אניות, ציוד נמלים ומכשירים לבניית אניות; ד) שיפור תנאי העבודה של הימאים והשוואתם עם תנאי-העבודה של ימאי מושבות צרפת.

רוסיה

— האניה „מולוטוב“ חידשה את השירות הימי בין לנינגרד והקיסרות הבריטית.
— נסתיים שיקומו של נמל אודיסה.
— הממשלה הרוסית מקיימת 100 תחנות מדעיות מטאורור-לוגיות, כושלמות בצידון, באיזור הארקטי.

בריטניה

— יצאה לאור אנתולוגיה ימית חדשה („מבחר ספורי הים“, בעריכת רב החובל ת. וודרוף). במבוא נאמר: „לעמים אחרים יש, או עתידים להיות, ציים גדולים מאשר לאימפריה הבריטית. אולם שום ארץ לא תגדל לעולם גזע מעולה יותר של אנשים אוהביים ויורדיים... השתדלתי לרענן את זכרונו של הקורא באפקים שונים של הים“.

— העתון „דיילי אקספרס“ יזם וערך תערוכת אמנות ימית, בטקס הפתיחה השתתף הלורד הראשון של האדמירליות, אלכסנדר. באחד האולמות מוצג אוסף תמונות (בצבעים) המתפרסמות כסדרן בגליונות The Navy.

— המגזין הבריטי לענייני ימאות Sea Breezes חידש הופעתו. בשנות המלחמה הופיע כמוסף ל־Journal of Commerce and Shipping Telegraph.

תנאי העבודה של הימאים היהודיים

תנאי עבודתם של ימאי הודו עורם בשפל המדרגה. אין כל תקנות בענין שעות העבודה שלהם ואין הם נהנים מתשלום מיוחד בעד שעות נוספות. אין הם מבוטחים נגד חוסר עבודה, מחלה וזקנה. אוגדת הימאים היהודית, המסונפת לאינטרנציונל לעובדי התחבורה, אינה מוכרת ע"י בעלי האניות, הגשמת ה„צ'ארטר“ הבינלאומי, התובע שהפרינציפים המפורשים בו יוגשמו גם לגבי ימאים מאסיה, אפריקה והודו המזרחית והמערבית. עתיד אולי לשנות את המצב הנוכחי.

חברנו היקר ברוך פלדנקרייז,

אתך אנו באבל

במות עליך אביך

ר' אריה ז"ל

בית החבל הימי לישראל

לחברנו הלויטננט זאב הים,

תנחומים

במות עליך אמוך ז"ל

החבל הימי לישראל ומוסדותיו

בארץ

לקראת תחיקה ימית בארץ

השלטונות מתיחסים בחיוב לדרישת הימאים העברים להנהגת תחיקה ימית לשם הגנה על תנאי העבודה של יורדי הים — הצהיר מר גרייבס, מנהל מחלקת העבודה הממשלתית בפגישה עם באר כזה אגודת יורדי הים בחיפה. האגודה דורשת הקמת ועדה מקצועית ימאית, על-פי חוק הועדות המקצועיות מ-1945, לקביעת שכר ותנאי עבודה מינימליים. הוסבר למר גרייבס, כי רק חברת „עתיד“ מעסיקה עובדים מבני הארץ ותנאי העבודה שלה הוגנים, דומים לתנאים הקיימים באניות הבריטיות. אולם חברות זרות, יוניות ואחרות, רושמות את אניותיהן כארצישראליות וכך הן נהנות מחוסר תחיקה ימית בארץ, מעסיקות עובדים לא-ארצישראלים בתנאים ירודים ומת-חרות התחרות בלתי הוגנת בסמנות הארצישראלית. מצב זה, הפוגע בצבור כולו, יתוקן רק על-ידי הקמת ועדה מקצועית, שתקבע תנאי עבודה בהתאם למקובל באנגליה, שיחולו גם על החברות הזרות הרשומות בארץ. מר גרייבס ביקש להמציא לו פרטים על תנאי העבודה בחברת „עתיד“ והחברות האחרות, ואם חומר זה, שיומצא לו יצדיק את הדבר, תנהיג הממשלה תחיקה ימית בארץ.

בית חרושת לשימורי דגים

הוקם בקבוצת הדייגים „גורדוניה מעפילים“ בעתלית בשתוף עם „תנובה“. תוצרתו הראשונה הוצאה כבר לשוק. חלק ניכר מהמכונות הוכנו בארץ, כן גם הוקמו כאן — תנורים מודרניים לעשון דגים. ציוד נוסף יגיע מאנגליה. היצור מתנהל בפקוחו של מומחה יהודי מאירופה, המתנדס ל קצנר. שמשפתו עסקה זה כ-150 שנה בעבוד דגים. לפני המלחמה היתה ארץ-ישראל מכניסה בכל שנה כ-1500 טון דגי שמורים ודגים מיובשים מחוץ-לארץ.

בנק אנגלו-פלשתינה בערבון מוגבל

לונדון / תל-אביב / יפו / ירושלים / חיפה / הדרה-הכרמל
טבריה / צפת / פתח-תקוה / חדרה / רחובות / ראשון-לציון

סוחר מוסמך במטבעות זרות

חברת-עזר:

חברת ב. א. פ. לואמנות בערבון מוגבל

בקורי אורחים

בימים 26—27 למרץ ש.ז. סיירו אורחים מספר מאפריקה-הדרומית בקבוצי הדיג ובמפעלי החבל הימי לישראל בחיפה. השתתפו: ה' ג'ק אלכסנדר, המזכיר הכללי של הפדרציה הציונית באפריקה הדרומית לשעבר, מר סט לוין, מזכיר הפדרציה בקיפטאון ואשתו והגב' קפלן מעסקניות ויצ"ו בקיפטאון. בלית ה"ה מ. ריבלין וד"ר צ. ברנדר. בקבוצות הדייגים "שדות ים" — קיסריה וגורדוניה מעפילים" בעתלית שמעו האורחים הסברה מקיפה מפי חברי המקום. במסיבה שהיתה לכבודם בבית יורדי הים בחיפה ישב ראש ד"ר מ. הינדס. מ. ריבלין, דר וידרא ודן גלעד ספרו על התקדמותנו במפעלי הים. בשם האורחים השיבו ה"ה ג' אלכסנדר, ס. לוין ומר אדווין, מזכיר הנהלת הפדרציה הציונית ביוהניסבורג שנזדמן למסיבה. קבוצת נוער מאפריקה הדרומית, המבקרת כעת בארץ, השתתפה עם האורחים בבקורם בביה"ס הימי. במפקד הנוקר נאם מר אלכסנדר, שמסר לחניכים את ברכת התנועה הציונית באפריקה הדרומית. ד"ר אהרונזי מסר פרטים על המוסד.

לקראת עונת השחיה תש"ו

הועדה המרכזית לעניני הים והשחיה בבתי"ס עיבדה כבר הצעות מפורטות לקראת עונת תש"ו. מר רפאל פנון, המפקח על החנוך הגופני בבתי"ס, ירכז השנה פעולה זו. הודעה ראשונה על שעורי השחיה בעונה זו נשלחה כבר, בחתימתו של הד"ר מ. סולוביצ'יק, לכל מוסדות החנוך בארץ. השעורים יתחילו בימי מאי הראשונים.

מפעולותינו בנוער

— ב'4 במרץ ש.ז. התקיימה בנתניה — מטעם הפלוגה הימית של "הפועל" במקום — מסיבת נוער, מוקדשת לעניני הים והחבל הימי לישראל, בהשתתפות י. פרישמן, הוצג סרט ימי.

— לרגל המפעל המיוחד לבנין סירות, המתנהל עתה ע"י סניף החבל הימי לישראל בתל-אביב, התקיימו כנוסי תלמידים בנמנסקה "הרצליה" (ל-1400 תלמידים בערך) ובגמנסיה "שלוה" (כ-500 תלמידים). ה"ה ד"ר ח. בוגרשוב, מ. וילנסקי, ד"ר צ.

ברנדר, פ. פוגלמן וי. פרישמן ספרו לתלמידים על הפעולה הימית בישוב. הוצג סרט ימי.

— ב'8 למרץ ש.ז. התקיים בצריף התנועה המאוחדת בתל-אביב, טקס חגיגי — במלאת שנה לקיום המחנה הימי. מר פ. פוגלמן הביא לחברים את ברכת החבל הימי לישראל, הוצג מחזה "אורות על הים" לחנוך לוין.

— באסיפת נוער של "מכבי" ב'22 למרץ ש.ז. הרצה ה' פ. פוגלמן על מפעלי הים העברי ועל בעיותיה של הימאות.

פעולת הסברה בצבור הפועלים בתל-אביב

לרגל המפעל המיוחד לבנין סירות התנהלה פעולת הסברה רחבה — בעניני הימאות העברית והחבל הימי לישראל — בבתי החרושת רבים בתל-אביב ובסביבתה. התקיימו הרצאות בכל בתי החרושת ליהלומים ובכמה ממפעלי המתכת, האריג והמוזן. כן גם התקיימה מסיבה לועדי העובדים בייצור המרי בנין. בהרצאות השתתפו: אהרונזי, בילופולסקי, ד"ר צ. ברנדר, גוסליב, גרינפלד, גלאי, טגל, פ. פוגלמן, י. פרישמן וד. קרייזמן. ב"שוק — תערוכה", שנערך בימי הפורים ע"י ארגון אמהות עובדות, בבית ארלוזורוב בתל-אביב, סודרה פנה מיוחדת של החבל הימי לישראל, מעשה ידיו של הגרפיקאי י. כגן.

פתח-תקוה

מסבה רבת משתתפים התקיימה, ב'20 למרץ ש.ז., בקפה "בלונדל", פתח — הד"ר מ. גרוטו, הוקראו מכתבי הברכה של ראש העיר, מר י. ספיר, הפונה לתושבי העיר לתת יד לחבל הימי לישראל, ושל התאחדות האכרים. הרצה הד"ר צ. ברנדר. ה' מ. רייס מסר פרטים על ארגון הפעולה במקום. מר קולקר הביע את הערכת צבור הפועלים למפעלי החבל הימי לישראל. סיים ד"ר י. טובול.

הפעולה בקרב צבור הסוחרים, בעלי המלאכה הפועלים כבר החלה.

בהוצאת החבל הימי לישראל יצאו לאור: (1) חוברת הסברה "החבל הימי לישראל בפעולותיו"; (2) סדרת המונות לבתי הספר ולארגוני הנוער; (3) לוח בולים לילדים ולנוער.

„ציון“ חברה לבטוח בע"מ בשנה העשור שלה

המאזן של „ציון“ לשנת 1945 הוא המאזן העשירי לפעולותיה של חברה זו. 10 השנים שחלפו מאז נוסדה החברה, היו שנים של מאורעות בארץ, של סכסוכים בין-לאומיים ומלחמה עולמית, שהביאו לעזוועים כלכליים חמורים ביותר. על אף כל אלה התפתחה החברה, גדלה והתרחבה והקיפה שטחי-פעולה נרחבים ביותר. 10 שנים אינן תקופה ארוכה בחייה של חברת ביטוח, אולם בקצב של בנין הארץ ונוכח התפקידים העומדים לפנינו נראית תקופה זו כתקופה מכרעת, הקובעת את כח-התנופה של החברה, ואת סכוייה להתפתחות בעתיד.

המספרים האחדים הבאים שנלקחו להשוואה מתוך המאזנים של שתי השנים האחרונות מעידים על מגמת החברה להתפתחות:

בשנת 1945		בשנת 1944
לא"י		לא"י
68458.—	הון ורזרבות	58693.—
151577.—	קרנות ביטוח	97599.—
395000.—	פוליסות חדשות בבטוח חיים	266000.—
62197.—	הכנסות מפרמיות בטוח חיים	38829.—
116222.—	הכנסות מפרמיות בטוח אלמנטרי	82790.—
7730.—	הכנסות מאשקעות החברה	5146.—

תנובה



נוסדה בשנת 1926

מאגדת 200 ישובים חקלאיים ומאות רבות של משקים בודדים בכל איזורי הארץ לתעשייה ושיווק של תוצרתם החקלאית.

מוציאה למכירה חלב ומעבדת תוצרת חלב למיניה במחל-בותיה בתל-אביב, חיפה, ירושלים, רחובות, פתח-תקוה, כפר מל"ל, דגניה ותל-יוסף.

מוכרת במחסניה — בערים ובמושבות — ירקות, פירות, ביצים, עופות, דגים, דבש, ריבות, שימורים, קורנפלאור, פודינגים, אבקת מאפה, פרחים, שתילי עצי פרי, צמחי נוי ויער, צמר כבשים וצמחי רפואה.

משווקת 70% מכל התוצרת של המשק החקלאי העברי המערב בארץ ישראל.

סמל תנובה — הוא ערובה לטיב ולאיכות של תוצרתה החקלאית.

חברה לשיכון עממי בע"מ

תל-אביב, רחוב מונטפיורי מס' 21
טלפונים: 4463, 5696
נוסדה בשנת 1935

גואלת ומכשירה קרקע לבניה עממית
משכנת עולים חדשים
בונה בתים להקלת מצוקת הדירות

„חרות“ בע"מ

קבלנים לאינסטלציה סניטרית, הסקה מרכזית ומים חמים

ה מ ר כ ז :

תל-אביב, רחוב מונטפיורי
בנין בנק הפועלים, טל. 4762

ס נ י פ י ם :

תל-אביב	חיים
רחוב יפו-ת"א 1	רח' הנמל, בנין סולל בונה
ת. ד. 1969	ת. ד. 1969
טל. 4762	טל. 4789

י ר ו ש ל י ם :

רחוב יפו, טלפון 3096
ת. ד. 42

„ספרות“ ל פישבוים בימ"ס לניר וצרכי מסחר

ח י פ ה

שער פלמר 3 טלפון 3064



ה ס נ ה

חברה ארץ-ישראלית לאחריות בע"מ

(נוסדה ב'1924)

חברת הביטוח הגדולה בארץ

סכום הביטוח (חיים) — 3,000,000 לא"י

" הפנסה כללית (1945) — 380,000

" הון וקרנות (1945) — 500,000

המרכז: תל-אביב, רחוב לילינבלום 44

טלפון 4431/2, ת.ד. 805

חברה א"י להובלה וספנות בע"מ

חיפה, רחוב המלכים 47

טלפון 3413

ל. פרידר את ג. שקולניק

אספקה לאניות

נמל תל-אביב

ת.ד. 6044

המשביר המרכזי

חברה קואופרטיבית להספקה

של העובדים העברים בארץ-ישראל בע"מ

תל-אביב ירושלים חיפה

הספק הראשי

של המשק הקואופרטיבי בעיר ובכפר

חברה לשרות ימי עתיד בע"מ
החברה הלאומית לספנות



"נחשון" בע"מ

חברה לספנות ולדיג של חברת העובדים



חיפה — בנין ברקליס בנק

טל. 4734

ת.ד. 550

א ר ג מ ו

מפעלים לצביעת טקסטיל בע"מ

לבון, צביעה, עדון, גרוד, אימפרגנציה,

צמר, צמר-גפן, משי טבעי

וכל מיני משי מלאכותי — בחתיכות ובחוטמים.

רמת-גן, טלפון 7197/98

יעקב כספי

סוכן אניות והובלה

ת.ד. 27 טלפון 3026

רחוב המלכים 76

פנת רחוב המערב מס' 1

מרכז מסחרי - חיפה

מרנר - מנדלסון

מכולת בסיטונות

חיפה, רחוב סירקין 5

אהרן רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי בכל עניני הובלה ימית

חיפה

טלפון 4241/2

ת.ד. 74