

יב

גליונות החבל הימי לישראל



אחת
להדש

הוברת דיה (קא-קב)

שנה תשיעית

שבט - אדר א' תשי"ד

ינואר - ספרואר 1954

כתובת המערכת:

חבל ימי לישראל, ת"א

ת.ד. 1917

טל. 62437

שמירה

מ. י. - הקטרוג

שסגנונו מעיד עליו, על רמתו האנושית ואחריותו הצבורית וערכיו המוסריים, שהרס ואסר מפעפע קולמוסו. כשם שאין בנו ספק, שאין כתיבתו הולמת את צרכיו האמתיים של צבור הימאים.

החבל הימי לישראל, שכל קיומו בהתנדבות ופעולותיו הנרחבות מבוצעות בעוני ובדוחק וכל מגמתו וחפצו לסייע — במידת יכולתו הצנועה — לקידום הימאות ולצבור הימאים, יעבור בשאט־נפש על הקטרוג, וימשיך בדרכו ובמלוי יעדו הקשה. הוא יקדם בברכה כל בקורת כנה. כשם שיקבל ברצון כל יד מושטת לשיתוף בפעולה, בזכויות ובחובות ובנשיאה באחריות ובמשא. שכן פעילותו של צבור הימאים היא העשויה להביא להתייאת המוסד, ובלעדיה גם הריהוט המפואר ביותר וגם ארוחות זולות לא יסייעו...

הכנות לבניית נמל באילת

ממשרד הפיתוח מסר לשני מהנדסים ישראלים ל. גלוסווין וז. תרן, הזמנה לערוך את החקירות הימיות הדרושות לבניית נמל עמוק־מים באילת. החקירות יבוצעו בפיקוחו של היועץ ההנדסי של משרד הפיתוח ש. דורון. הזמנה זו באה בעקבות ביקורו של ל. בילוטי, מהנדס תיכנון של נמל לה־האבר. הוא נשלח על ידי פיאָר קלה, המהנדס הראשי של נמל לה־האבר, שקיבל על עצמו את עבודות התיכנון של נמל אילת.

קלה ביקר בארץ לפני כשנה והוזמן על ידי אגף הערבה של מינהל הפיתוח לחוות דעתו על התכניות הקיימות להקמת נמל עמוק־מים באילת. אחרי שובו לצרפת הכין מספר תכניות מפורטות למבנה הנמל, ששימשו יסוד לדיונים נוספים. כתוצאה מדיונים אלה הוזמן פ. קלה לעזור למשרד הפיתוח במקום הנמל, בעריכת תכניות לחקירות ובתיכנון השלב הראשון.

החקירות הימיות שהוזמנו אצל שני המהנדסים המקומיים מקיפות מדידת עומקים, מדידות שפל וגיאות, זרמי מים, תנועת החול וקידוחי נסיון בקרקעית הים.

הנמל יכיל בשלבו הראשון נמל סגור לכלי שיט קטנים על שטח של 16.000 מ"ר בערך ורציף עמוק־מים באורך של 180 מטר. דרומית למקום זה יתווספו בשלב מאוחר יותר רציפים נוספים לפי הצורך. הנמל יוקם כ־1 וחצי ק"מ דרומית מן הרציף הקים; בנייתו בשלב הראשון תעלה בערך 21 וחצי מיליון ל"י ורק חלק קטן מסכום זה יוצא במטבע חוץ.

בגליון זה ימצא הקורא את מכתבו של מר מ. פומרוק, חבר נשיאות החי"ל ויו"ר החי"ל בחיפה, בתשובה לקטרוג על "בית יורדי ים" ועל החי"ל שפורסם ב."הימאי העברי" (טבת, תשי"ד). קטרוג, שכן כיצד לכנות "כתיבתו" זו, שאינה אלא רכילות יהירה־שחצנית מתובלת בכל הסמטנים הזולים? חותמה של העתונות הזולה והירודה ביותר טבוע בכתיבה זו: יצר הסנסציה, ניפוח זוטות, תאוות הנגיחה וההשמצה ורמזי־החשדה הסריי־שחר וכפיות טובה של בעל־מח־נחושה, שאין טובת הצבור והדאגה לענין ותקון המצב לעיניו אלא הטלת שיקוצים! אכן, שאול חטא החבל הימי לישראל, אשר נתעורר לקיים בית יורדי ים לימאים בחיפה העיר, בלא סעד ועזרה, מתוך התנדבות עצמית, יתר־על־כן: היה היו "ימים טובים" (והם זכורים לנו...), הבית היה שוקק חיי־תרבות, ורק העסקנים הפכוהו — כניסוחו הזדוני של הכותב — "אכסניה מונוחת המשמשת מקור הכנסה (1) לאנשי עסק" — וחיבלו בו. אף את העובדת מימי המנדט סילקו, כי "מגרעתה בעיני החי"ל — טובה מדי לימאים היתה"... וכל הצרור הזה של עלילות שפלות ונמכות, על פרטי־פרטיו התפלים והטפלים, מתפרסם בכתיבת היוצא לאור באמצעיו הנדיבים, הנדיבים מאד, של הועד הפועל של ההסתדרות!

כותב הטורים האלה זוכר את בית יורדי ים ואת תחילת צמיחתו. ידע המוסד ימי־גאות יחסיים וימי שפל. סיבות ותנאים רבים חתכו בגורלו, ולא האחרונה־שבהן — עובדת היותם של הימאים מפורזים על פני שבעה ימים. ואם קשה עבודת צבור ותרבות בין העובדים ביבשה, — ועל כך יעיד כל עסקן צבור ותרבות — קל וחומר שקשה היא בקרב צבור המזדמן לנמל־הבית, למולדת, למשפחה, לעתים מזומנות... וסדנא דארעא חד הוא — הזיון זה משותף, בדרך כלל, לבתי יורדי הים בעולם. אך גם ב."ימים הטובים" ההם, ימי המיתח המדיני, המלחמה, ההעפלה — ספק אם הניח המצב את הדעת במלואה (ולא מעט נצטער על כך זיאמה חייקין זכרונו לברכה, אציל־הרוח, שכה טרח למען הבית, לעיצוב דמותו של צבור הימאים הצעיר, בהוצאת הניב הימי העברי הראשון "אופק" וכו' ולא מעט מפח־נפש שבע). לא מעט עמל ומרץ וזמן וחיים שוקעו בבית יורדי הים. אולם המקטרג ב."הימאי העברי" יודע רק לחפש מומי זולתו. הוא עצמו טלית שכולה תכלת. סמי ממנו בקורת עצמית. מה לו ולבקורת קונסטרוקטיבית, שרהוקה היא ממושגיו כרחוק מזרח ממערב. ואין לנו כלל שדה־ויכוח משותף עם מקטרג



בימאות הישראליות

החי"ל לקראת 1954

תקציבי החבל הימי לישראל ל־1954 מסתכם ב־340 אלף ל"י, לעומת 200 אלף ל"י אשתקד. גוסף על הרחבת המסגרת של פעולות ההדרכה, ההכשרה וההסברה, יתמוך חי"ל ב־50 אלף ל"י לשנה בבית הספר הימי התיכון, שיקום בעכו באוקטובר 1954 — על כך מסרו במסיבת עיתונאים בתל־אביב, י. שריר, מ. זיליסט ומ. פומרק, חברי נשיאות החי"ל ומ"מ המנהל הכללי מ. פלדנקריין. י. שריר סקר קצרות את פעולות החי"ל ועמד על חשיבותו כמכשיר להכנת כוחות לחיל הים ולצי הסוחר הישראלי.

מ. פומרק עמד על בעיות בית הספר הימי בחיפה, שהכשיר עד כה למעלה מ־1000 ימאים. ב"ס זה יחוסל עם הקמת בית הספר התיכון הימי בעכו, והחי"ל יטול על עצמו את החזקת הפנימיה ליד המוסד החדש שיקלוט כ־400 חניכים. להקמת המוסד דרוש תקציב של 1.5 מיליון ל"י, שיכוסו על ידי משרד הבטחון, צה"ל ובחלקו על־ידי החי"ל. לעזרת התלמידים מעוטי־היכולת יעמיד החי"ל סטיפנדיות חלקיות ושלמות.

מ. זיליסט, נציג החי"ל בהנהלת "צ"ם", עמד על הצורך הדחוף בגיוס כוחות חדשים לימאות הישראלית והכשרתם, בציינו כי משנה לשנה פוחת והולך מספר הימאים הזרים בצי הסוחר הישראלי. ב־27 אניות ישראליות הפועלות כיום, עובדים 1350 ימאים עברים, ו־60 זרים בלבד. ריבוי הימאים העבריים נתאפשר תודות לפעולות ההכשרה של החי"ל. 85% מהנפח הכללי של צי הסוחר הישראלי, המגיע ל־145 אלף טונה, שייכים לחברת צ"ם ורק 15% להון פרטי. הוא הביע את צערו על שההון הפרטי אינו שש להשקעות בענף חשוב זה.

חלקו של הצי הישראלי ביבוא ב־1953 הגיע ל־33% בלבד וביצוא 24% (מזה 20% הדרים). יש סיכויים, כי מתוך יצוא של 5 מיליון תיבות הדרים ב־1954 יצאו מיליון תיבות באניות ישראליות. האניות הישראליות הובילו ב־1953 31 אלף נוסעים לעומת 27 אלף בשנת 1952. עם זאת מורגשת ירידה כללית במספר הנוסעים מבין

תושבי הארץ, והמצב ישתנה לטובה רק עם צירוף אניות חדשות לצי הסוחר שלנו. משנת 1949 עד 1952 הכניס הצי הישראלי לאוצר 5 מיליון דולר.

מ. זיליסט שיבח את יחסה האוהד של הממשלה לימאות הישראלית ורכישת 5 אניות בסכום של 25 דולר בכספי השילומים. (4 מאניות אלה ימסרו לחברה פרטית). משרד ממשלתי נכנס במ"מ על בנית אניות נוסעים מיוחדת באנגליה, ובניית שתי אניות־משא, בנות 1000 טונה כל אחת, במפעל "הימה" ו"העוגן".

ע"ד מ. בדולת, חבר הנהלת החי"ל, מסר פרטים על סעיפי ההכנסות וההוצאות של המוסד.

באותה מסיבה נמסרו פרטים על גידולו של החבל הימי לישראל שהיה לתנועת־עם רחבה. כיום מרוכזים סביבו כ־60,000 חברי ב־400 סניפים בערים ובמושבות, בקיבוצים ובקבוצות, במושבי העובדים וכפרי העולים. לחי"ל גם סניפים וידידים רבים בחו"ל — באפריקה הדרו־מית ובאירופה, בארצות הברית ובאמריקה הדרומית.

משרדי ממשלה שונים — משרד הבטחון וצה"ל, משרד התחבורה, מחלקת הדיג של משרד החקלאות, משרד החנוך והתרבות ומשרד העבודה, בהעריכם את מפעלי החי"ל לקידום הימאות ולחנוך הימי, משתפים עמו פעולה ומיוצגים במוסדותיו.

על אף המצב הכלכלי הקשה הצליח החי"ל להגדיל בשנה שעברה את תקציבו עד לסך 200,000 ל"י בערך. בשנת 1954 ישנם כל הסיכויים להרחבה נוספת ותקציבו של החי"ל הועמד בשנה זו על סך 340,000 ל"י בערך, מתן 250,000 התקציב הרגיל ו־90,000 ל"י להשקעות מיוחדות. רוב ההכנסות — מקורן בארץ ומיעוטן במקורות חו"ל, וביחוד סניף החי"ל באפריקה הדרומית ונציגות הפדרציה הציונית הדרום־אפריקאית בישראל, המושיטים עזרה פעילה ומסורה לחי"ל. כן משתתפת בתקציבו של החי"ל "הקרן האמריקאית למוסדות ישראל", אך לא במידה החולמת את חשיבותם של מפעלי החי"ל למען המדינה.

רבים הם תפקידי החבל הימי לישראל בכל שטחי העבודה הימית לפיתוח מפעלי הים, אך את המקום הראשון במעלה תופסת ההכשרה הימית ואכן נעשה החי"ל הגורם הראשון והיחיד בשדה החנוך הימי ולסעיף זה מוקדש חלק הארי מתקציבו.

ואלה הם מפעלי ההכשרה הימית העיקריים של החי"ל:

בית הספר הימי בחיפה

למעלה מ־1000 תלמידים למדו במוסד עד היום, ומאות גמרו בו חוק למודיהם כשייטים או מכונאים ימיים. חניכיו משרתים כיום בצי הסוחר ובחיל־הים בתפקידים אחראיים.

פנימית בית הספר שנרכשה ע"י החי"ל, מאפשרת גם לתלמידי חוץ ללמוד בו.

מאז קום המדינה משתתף החבל הימי לישראל בתקציב בית הספר שווה בשווה עם משרד התחבורה ומשרד החנוך והתרבות.

עם שנת הלימודים החדשה חלו שנויים מרחיקי לכת במבנהו של בית הספר הימי. בהעריכו את רמת הלימודים שלו החליט ראש הממשלה הראשון ד. בן-גוריון להרחיב את מסגרתו ולהפכו בית ספר תיכון לקציניימי לצי הסוחר וחיל הים כאחד, ומשרד הבטחון וצה"ל הצטרפו להנהלתו.

בית הספר הימי יעבור לבנינים מיוחדים שיוקמו על שפת ימה של עכו ויקלוט במשך הזמן 400 חניך בשנה במקום 120 הלימודים בו כיום. החבל הימי לישראל מתברך בהישגיו בהביאו את בית הספר לשלבו הגבוה הזה. החי"ל משתתף בתקציב בית הספר במבנהו החדש בסך 50,000 ל"י לשנה, ובחלק ידוע בהשקעות היסוד של השנה.

המוסד המרכזי להדרכה ימית

מוסד זה מארגן ומרכז את כל עניני ההכשרה הימית של הנוער בישראל. מלוכדות בו כל אגודות הנוער הימיות

הקיימות — הפועל, זבולון, צופיים ו"אליצור" — המקבלות ממנו את רוב תקציהן להכשרת חבריהן ואת ממנו את רוב תקציבן הציוד הדרוש.

לרשות הפעולה באגודות הנוער 60 סירות ו-25 מדריכים ומרכזי ברחבי הארץ. המוסד מארגן ומממן את הפעילות המרכזיות האלה: א. המחנה המרכזי להדרכה ימית, המתנהל באחת מנקודות הדיג חודש ימים בחודשי הקיץ

והכולל כ-200 מדריכים על דרגותיהם השונות מכל האגודות. מטרתו של המחנה המרכזי — סיכום הפעולה ההדרכתית משך השנה ומתן סמיכות לחניכים לפעול כמדריכים באגודותיהם וכן להעמיד מועמדים לעבודה בצי הסוחר וחיל הים. הוסכם עם משרד הבטחון כי כל בוגר המחנה, בעל תעודה, עובר לחיל הים. כן הוסכם עם משרד

התחבורה, כי כל בוגר המחנה, בעלותו לעבודה באניה ייחשבו לו 6 חדשי ותק.

- ב. המחנות הנפרדים של האגודות.
- ג. שיוט "יום הים" הכללי.
- ד. השיוטים האזוריים, הנערכים 3-4 פעמים בתל-אביב או בחיפה.
- ה. הפלגות אימונים.
- ו. ימי עיון.
- ז. קורסים לאיתות ולמשק.
- ח. המחסן לחמרים ולתקוני ציוד.

כן מנהל המוסד, באישורו ובפיקוחו של משרד החנוך והתרבות, את לימוד הימאות בבתי הספר היסודיים. הכולל כ-5000 תלמיד ב-140 כתות בתל-אביב, נתניה, חיפה, עכו, נהריה, בריה ודגניה.

לרשותה של פעולה זו עומדים 6 מורים ו-15 מדריכים, העוסקים בהדרכה עיונית ומעשית. להכשרת מורים מקצו עיים לפעולה זו הנהיג החי"ל את לימוד מקצוע הימאות במדרשה למורים לתרבות הגוף, מיסודו של משרד החנוך והתרבות.

המוסד להדרכה של החי"ל הוא המוסד היחידי העוסק בהוצאת ספרות ימית מקצועית, שמחסורה מורגש מאד בקרב כל העוסקים בימאות. החי"ל הקים לצורך זה רעדה בין-משרדית, הכוללת את כל הגורמים הימיים — חיל הים, בי תהספר הימי וכו'.

לכל הפעולות האלה של המוסד המקיפות כ-8000 חניך, (הפעולה בבתי הספר, הקצבות ישירות לאגודות, החוקת הסירות ותיקונן השוטף, רכישת ציוד רגיל והפעולות המרכזיות) מוציא החי"ל סכום של 75,000 ל"י.

בעיה מיוחדת — המחסור במחנה קבע להדרכה ימית, הקמת המחנה המרכזי להדרכה נתקלת כל שנה בקשיים רבים. בתכניתו של החי"ל להקים מחנה קבע שיהיה פתוח לעבודת ההדרכה ברוב חודשי השנה, וכחכנה לכך כבר רכש החי"ל ציוד מלא ל-200 משתתפים. כן בכוונת החי"ל להקים במחנה הקבע בית-מלאכה קטן לתקון הסירות ולהראות תקן הציוד.



מסיבת עיתונאים עם חברי נשיאות החי"ל בתל-אביב

תעמולה והסברה

הח"ל רואה בפעולת התעמולה וההסברה שלו קודם כל מטרה מרכזית אחת: החדרת רעיון הימאות בחוגי העם והנוער. הוא שוקד להביא את דבר הימאות העברית על ענפיה השונים להמוני העם בישראל ובתפוצות. למוסדות הממשלה והצבור ולעורר השכם והערב את דעת הקהל ואת כל הגורמים לפעולה מוגברת למען ביטחון וקידומת. למטרה זו משמשים גם חגיגות „יום הים“ שהיו למסורת, הוצאת ספרות ימית, כללית ויפה, קידום הציור הימי, הוצאת הירחון „ים“ המופיע זה השנה התשיעית ברציפות; הוצאת „ים“ באנגלית, הנפוץ בין סניפי הח"ל וידידיו רדיו, ייצור סרטים ימיים והצגתם, סיורים וטיולים ימיים, בארצות שונות, ספריה לנוער, אסיפות והרצאות, שידורי תערוכות ועוד ועוד.

בתי יורדי ים והפעולה בקרב הימאים

הבתים שהוקמו בחיפה ובתל-אביב והמיועדים בעיקר לימאי ישראל, משמשים גם את עובדי הנמל, את הדייגים ואת ארגוני הנוער הימיים. הח"ל מקיים בהם שרותים שונים: מטעדה, חדרי לינה, ספריה, קורסים מקצועיים, הרצאות, מסיבות, טיולים וכו'. כן קיימות בהם תערוכות ימיות, המשמשות בעיקר את הנוער ותלמידי בתי הספר. התלונות שנשמעו על ליקויים בבית הימאים בחיפה מופרזות, אף שגם הח"ל מודה שיש צורך בשיפורים בשטח זה. אולם לא הכל ניתן לשינוי מבחינה אובייקטיבית והדבר כרוך גם בהשקעת אמצעים נוספים, שאינם עומדים תמיד לרשות הח"ל במידה מספקת. הח"ל הסכים להקים ועדה משותפת, מורכבת מבאי כח הימאים והח"ל לשם הכנסת תקונים ויעול העבודה. על כל פנים הגדיל השנה הח"ל את הקצבתו בשטח זה ובמקום 9.000 ל"י בשנה הקודמת הוקצב לסעיף זה סך 16.000 ל"י, שימש גם להגברת הפעולה התרבותית בקרב הימאים.

הח"ל יזם והשתתף בהקמת „צים“, החברה הלאומית לספנות שברשותה כיום 25 אניות לנוסעים ומשא המעסיקות למעלה מאלף ימאים עבריים. באיכוח הח"ל משתתף כחבר בהנהלת „צים“.

בין-משרדית, הכוללת את כל הגורמים הימיים — חיל הים, בית הספר הימי וכו'.

לכל הפעולות האלה של המוסד המקיפות כ-8000 חניך (הפעולה בבתי הספר, הקצבות ישירות לאגודות, החוקת הסירות ותקונן השוטף, רכישת ציוד רגיל והפעולות המר"כניות) מוציא הח"ל סכום של 75.000 ל"י.

בעיה מיוחדת — המחסור במחנה-קבע להדרכה ימית. המכשול הרציני ביותר להרחבת פעולות ההדרכה על אלפי חניכים נוספים הוא המחסור הרב בסירות-אימונים חדשות.

מפעל ההכשרה הימית המזורזת

בית הספר הימי והמוסד המרכזי להדרכה ימית עוסקים בהכשרה הימית הרגילה השוטפת של הנוער, ורבה הברכה בעבודתם. אך אין בכך משום פתרון לבעיית ההכשרה וההשתלמות המזורזת של הימאים המבוגרים, כדי לספק בזמן קצר יותר את בעלי המקצוע הדרושים לצי הסוחר הישראלי הגדל ותולך. הח"ל נחלץ גם לסיפוק צורך חיוני זה, ובשיתוף עם משרד התחבורה ו„שהם“ הוקמו קורסים מיוחדים להכשרה מזורזת, כ-100 איש כבר עברו את הקורסים האלה וכמעט כולם נתקבלו באניות.

מפעלי ההדרכה בדיג

המפעלים כללו קורסים לדיג באילת, בהם למדו עשרות חברי נח"ל, שחלק מהם נקלט בעבודות הדיג במימי ים-סוף; השתתפות בקורסים לדיג של מחלקת הדיג הממשלית תחת קרן סטיפנדיות לבית הספר לדיג ב-מכמורת ועוד.

שחיה

כבשנים הקודמות מוסיף הח"ל לקיים שעורי-שחיה לתלמידי בתי הספר ברחבי הארץ, בשיתוף עם הפיקוח על החנוך הגופני של משרד החנוך והתרבות. בשנת תשי"ג השתתפו בהם כ-30.000 תלמיד.

לעידוד התלמידים ולצורך ביקורת התקדמותם בשחיה עורך הח"ל, בשיתוף עם משרד החנוך, מבחני-שחיה ותעודות רשמיות ניתנים על ידם למצטיינים.

בית-הספר לקצינים

הטכניון העברי וכבר הוכשרו כמה מאות חניכים בקורסים 4-שנתיים לתפקידים פיקודיים בצי הסוחר. אולם עתה נחפץ המוסד לאקדמיה ימית לנערים מגיל 14—19, שיסמכו בעת ובעונה אחת כקצינים בצי הסוחר, בחיל הים ובצה"ל. גם תקופת השרות בים הדרושה אחרי סיום חוק הלימודים

עם פתיחת שנת הלימודים נתווסף למערכת החינוך בישראל מוסד בעל חשיבות ראשונית למשק הארץ ולבטחונה — בית הספר לקציני ים.

אמנם כבר זה 15 שנה מקיימים ה-חבל הימי לישראל, הסוכנות היהודית והממשלה, את בית הספר הימי ליד

בבית הספר לא תהיה עוד 3 שנים כמקודם; בוגרי המוסד יצטרכו לשרת רק כ־1½ שנה עד שיהיו זכאים לתעודת הסמכה לקציני ים.

תכנית הלימודים

בניהולו של רב־החובל אנריקו לוי, קברניט ותיק מאיטליה לומדים עתה בבית הספר 120 קדטים, כמחציתם כבר במסגרת המוסד החדש. במשך 5 שנים יקבלו שם הדרכה יסודית ביותר ב־24 מקצועות ב־50 שיעורים לשבוע. נוסף על תכנית הלימודים הרגילה של בית ספר תיכון המביאה אותם לבחינת הבגרות הארצית בשנת החמישית, לומדים הם את מקצועות הימאות כגון אסטרונוֹמיה, שיט, מטאורולוגיה, עבודת ספנות, מבנה אניות, איתות, שרטוט, טכנולוגיה, חשמל, טרמודינמיקה, מכונות חום ועוד. בשיעורים מעשיים לומדים החניכים מסגרות בבתי המלאכה של הטכניון ובמתקני חיל הים ניתנת להם הדרכה בימאות מעשית. 5 שיעורים בשבוע מוקדשים לשפה האנגלית החשובה מאד לקצין ימי. נוסף על כל אלה לומדים הקדטים כל אותם מקצועות צבאיים הדרושים לקצין צה"ל. תכנית גדושה זו משאירה אך זמן מועט לחיים פרטיים. ואמנם, בפנימיה שבה מתגוררים החניכים הבאים מחוץ לחיפה, שורר משטר צבאי קפדני שבו מחושבת כל דקה במשך היום.

מן ההשכמה בשעה 5.55 בבוקר ועד לכיבוי אורות בשעה 9.30 (10.30 לחניכי הכיתות הגבוהות) מסודרת התכנית כבאונית אימונים. במסדר הבוקר בשעה 7 צריך כל חניך להתיצב בשורה בחצר בית הספר, ומפקד הקדטים, מר יהודה קלאון, בודק כל אחד מהם על נקיונו ועל הופעתו הנאה. רק ערב אחד בשבוע יש לקדטים רשות יציאה וכל שבת שלישית יכולים הם לבלות בבתיהם. פרט לזה אסור להם לצאת את שטח המוסד.

שיטת הכבוד

על יסוד תכנית מחושבת משתדל מפקד הקדטים להנהיג את „שיטת הכבוד“ הנהוגה באקדמיות ימיות בעולם. על כל עבירה ניתן לחניך מספר מדרג של נקודות שליליות ואם יגיע למאה, עליו לעזוב את בית־הספר. הזנחה קטנה, כגון מטה בלתי־מסודרת או נעלים בלתי־מצוחצחות, נענשת בנקודה אחת; אי־הכנת שיעורי בית גוררת שלוש נקודות. אולם — וכאן מתבטאת „שיטת הכבוד“ — שקר גורר אחריו 15 נקודות שליליות. חינוך הקדטים מבוסס על העקרון שכל אחד עלול לשגות. אולם נסיון להרץ משגה בשקר נחשב כעבירה חמורה הרבה יותר מן המשגה עצמו. אם כי החניכים בילו במוסד שבועות אחדים, כבר נשאה שיטה זו את פריה והחלה להחדיר להכרתם שאין להירתע מאמירת האמת גם אם אינה נוחה. הנה — אחד התלמידים שנענש בביטול חופשה וקיבל

בטעות רשיון יציאה, החזיר מרצונו את הרשיון למפקד הקדטים.

דרגות

כבאקדמיות אחרות ישנן גם כאן דרגות — אחד הקדטים בכיתה החמישית נתמנה ל„חובל“, קדט בכיתה ד' הוא „סגן חובל“ ולידו „שליש“ מאחת הכיתות הנמוכות. מינויים אלה הם קבועים; נוסף על כך מתמנים כל שבועיים 10 חניכים כמפקדי מחלקות. כל כיתה מחולקת לשתי מחלקות לפי המקצועות — קציני סיפון וקציני מכונות, שהרי כבר בכיתה השניה מתחילה ההתמחות ובגיל 15 כבר קובע החניך את עתידו. גם בשיעורים וגם בעבודה מוגשות תכניות נפרדות בהתאם לבחירה זו — מי לסיפון ומי למכונות.

תפקידו של החובל לתוציא כל יום „פקודות שיגרה יומיות“ הטעונות אישור ע"י מפקד הקדטים. אולם הבדל ניכר לגבי חר"ל הוא, שהקדטים הבכירים אינם זכאים לשרותים אישיים מצד הזוטרים (ג'וניורס). פקודות מותר להם רק במסגרת התפקיד.

הכשרה כפולה

אחרי השנה הרביעית חייב כל קדט לעמוד לבחינת הבגרות הממשלתית — מי שלא יעמוד בבחינה, לא יוכל להתקדם לכיתה ה' לבחינת הגמר של בית הספר. אחרי בחינת הבגרות יחויילו כל החניכים בתוך בית הספר לפי המסגרת של חיל־הים ואחרי סיום חוק לימודיו, בתום השנה החמישית, מוסמך כל קדט לשרת כקצין בצי או חיל־הים; הבחירה בידו. אולם הכשרה כפולה זו מרחיבה את תכנית הלימודים בהרבה ומטילה על החניך מאמצים רבים. רק בעלי יכולת שכלית וגופנית מעל לממוצע יכולים להחזיק מעמד במשך המש שנים, ואמנם רק כ־70% מחניכי כיתה א' יגיעו, לפי האומדן, לסיום כיתה ה'. כדי למשוך נערים מוכשרים לקריירה ימית משתדלת הממשלה להקל על העול הכספי. הורי החניכים צריכים אמנם לשלם דמי לימוד, אך הנחות גדולות ניתנות במקרים הראויים לכך, בכל אופן כבר עתה נושאת המדינה ברובו של תקציב בית־הספר.

משרד התחבורה, משרד החינוך והתרבות, משרד הבטחון והחבל־הימירלישראל משתתפים בשני שלישים מן ההוצאות. לכיתה הראשונה נתקבלו השנה רק 44 חניך, כי יכולת הקליטה עדיין מצומצמת בגלל צרות המקום בבנייני המוסד בחיפה. גם פיזור הבנינים בעיר והמרחקים ביניהם גורמים הפסד זמן. אולם בשנה הבאה יועבר כל המוסד לעכו, שם מכינים כבר עתה את המתקנים הדרושים. בית הספר יוכל אז לקלוט כל שנה 100 חניכים שיספקו כ־70 קצינים מדי שנה בשנה.

במקום פיתוח הקישון - הרחבת נמל חיפה (השגות והצעות)

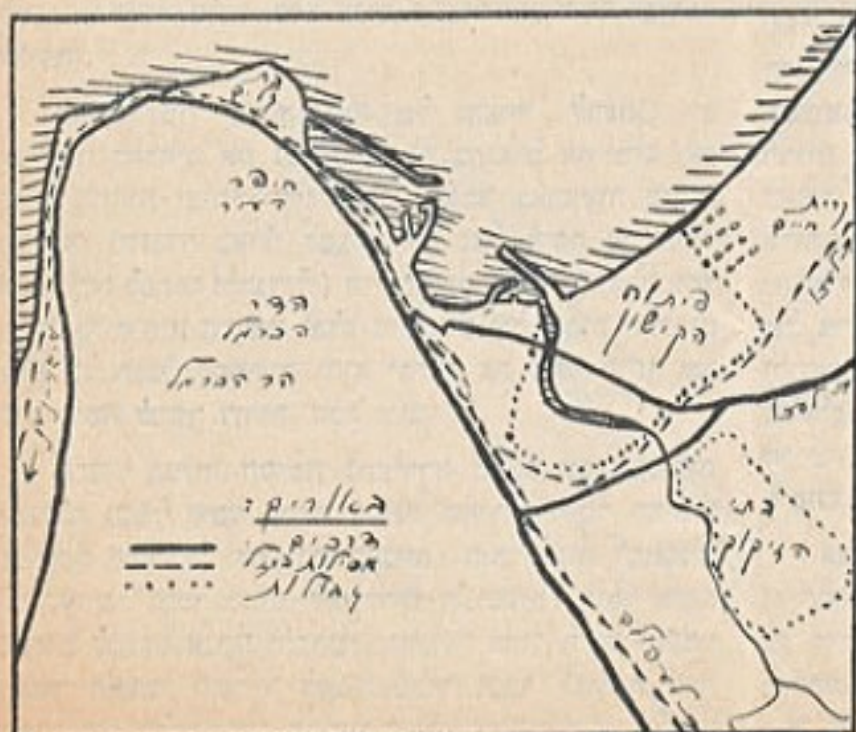
המדבר הסורי, עם הים. כאן קל יותר להניח את הצנורות הענקיים להזרמת הנפט מאשר ליפו דרך שרשרת הרים גבוהה ועמק תלול (עמק הירדן). המבדילים בין הים לבין עבר-הירדן. לשם הזרמה הפשוטה של הנפט. מן הצורך היה להבטיח את הדרך על ידי סלילת כבישים ומסילות ברזל ושדות-תעופה במקומות האיסטרטגיים. לטובת בנין הנמל בחיפה יצוין גם הנימוק האיסטרטגי, שכן חוסה הנמל בצל הר-הכרמל המגן עליו מפני התקפות האויר. והרי האנגלים התכוונו, בעיקר לנמל צבאי. המתכננים הבריטיים לא לקחו בחשבון אף את ההתפתחות הודאית של נמל חיפה לאחר בנין מסילת הברזל לבגדד (ומשם לבצרה ואולי גם לטהרן ולעבדן). הנמל לא הותאם לצרכי ההתפתחות לעתיד ויתרה מזו: אף כיום אין הוא ממלא את צרכי מדינת ישראל המתפתחת. אפילו בעלי-ההון הבריטיים המעורבים בעסקי הנפט, לא העלו על דעתם את התפקידים המכריעים, שעשוי היה נמל חיפה למלא בעתיד לכשיבנו בתי-הזקוק ועמם התעשייה הפטרול-כימית.

נמל חיפה נפתח ב־1933 כנמל הגדול ביותר בכל החוף המזרחי של הים התיכון (איי וסוריה). בנינו עלה אז 1.4 מיליון לא"י. העבודות העיקריות היו: הקמת שני מזחים, בנין הרציף, העמקת שטח הנמל ומלוי הרציף

א רץ ישראל, על אף היותה שוכנת ים לא נתברכה בנמלים רבים, הראויים להפלגת אניות גדולות, וזאת מחמת מבנה החוף שלה שנשתבש עקב חול המובא בורם המים. אמנם בימי קדם היו בארץ מספר נמלים, כגון מיומס (עזה), אשקלון, יפו, קיסריה, עכו שהגישה אליהם ע"י אניות-מפרש קטנות היתה אפשרית על אף החולות, אולם כיום לא יהיה למקומות הללו כל ערך ימי אם לא יושקע בהם הון רב לבנית מזחים ארוכים ורציפים (פרט ליפו).

כאשר ניגש השלטון המנדטורי לעריכת התכניות לבנין הנמל, הוא שקל זמן רב, אם לבנותו ביפו או בחיפה. הדבר נדון במשך שנים בצמרת השלטון של האימפריה ע"י אנשי צבא, מדינה וכלכלה והכף הוכרעה לטובת חיפה. מדוע?

אמנם היו גורמים שחייבו את בנית הנמל ביפו, מבחינה צבאית גרע נמל יפו להגן על תעלת סואץ בהיותו קרוב יותר לה מנמל חיפה, הוא גם היה בקרבת מחנות הצבא שהיו כבר אז בדרום הארץ. גם מבחינה משקית היה יתרון לנמל יפו, שכן בנינו צריך היה לעלות הרבה יותר כולל מאשר בנין הנמל בחיפה. אך מן הצד השני: חיפה שוכנת במוצא עמק יזרעאל, המחבר בלא מכשולים רציניים את בארות הנפט, שבארם נהריים, דרך



במפה - המצב הקיים בנמל חיפה ובאזור פיתוח הקישון

הצעה נועזת ומקורית זו, שבאה על ביטוייה במאמרו של ד"ר צונציגר, ראוייה לעיון ולתשומת-לב. נוגעת היא באחת מבעיות-היסוד החותכות בעתידה של ימאותנו - פיתוח נמל חיפה - ומציעה פתרון מקורי לקשיי ההווה ולצרכי העתיד. המערכת

בחומר שהוצא מתחתית הנמל. המזח הגדול הוקם מראש אל-כרום בכיוון מזרחה, למוצא הקישון, כמעט באופן מקביל לחוף הדרומי של מפרץ חיפה ובוה נחתם הגולל על נמל חיפה בצורתו הנוכחית. לו המיזח הנה הוקם מראש-על-כרום בכיוון צפונית, לעכו, באופן מקביל לחוף המזרחי של מפרץ חיפה וכנגדו היה בא המזח השני ממוצא הקישון, היה מתקבל נמל, אשר בשטחו היה גדול כמעט פי עשרה מן הנמל הקיים. במקרה כזה היה נחוץ לבנות רציף יותר ארוך ולהעמיק שטח נמל יותר גדול. אגב, ראוי לציין, כי נמל נאפולי, מהעתיקים והגדולים בנמלי הים התיכון, יכול לשמש דוגמה מאלפת לבנין הנמל בחיפה. קיים דמיון רב כ"כ בין הנמלים גם מבחינה גיאוגרפית, טופוגרפית ופיוזית. כבר בימי קדם היה בנאפולי נמל מסחרי קטן מוקף מן המערב מזח רחבי-ידיים והוא שימש גם מחסה לדיגים. בימי הביניים הוקם נמל מסחרי חדש ע"י בניית מזח מן המזרח שהשאיר פתח כניסה לנמל. נמל זה דומה בגודל שטחו לנמל חיפה של כיום. בעת החדשה, בגבור המסחר של איטליה עם ארצות חוץ, ביחוד כשנאפולי שימשה הנמל היחידי של דרום איטליה שלא הספיק עוד למילוי תפקידיו המרובים, נבנה מזח חדש וארוך (מולו די סאן-ויצ'נצו: 1600 ס"א) — לא בכיוון למזח המזרחי, כפי שעשו האנגלים בחיפה, אלא בכיוון למפרץ הפתוח (כמו אצלנו בכיוון לעכו). בדרך כך ניתנה האפשרות להגדיל את הנמל בבוא הצורך בעתיד. ואכן, נמל נאפולי גדל והולך משנה בשנה עקב בנית מנגשים וגשרים חדשים מן המזרח בכיוון למערב, ולכל אחד מהם (גם הישנים וגם החדשים) ענף מסילת ברזל ישר מתחנת הרכבת לשימוש הנמל בלבד בלא צורך לעבור את העיר, בדומה לחיפה).

האין ללמוד מן הדוגמה של נאפולי. לדעתנו יש אפשרות להרחיב את נמל חיפה גם בתנאים הקיימים ואף ביתר נוחות וביתר זולות אולי מאשר באמצעות פיתוח הקישון (שנועד כאילו לפצות את נמל חיפה על חוסר האפשרות לפתחו ולהגדילו) ע"י תוספת נמל עור. דבר אחד ברור, כי פיתוח הקישון יבלע מיליונים של לירות ודולרים בלא כל תועלת ממשית והוא יבלום את התפתחותה של עיר חיפה למשך דורות. הבה ונוכח!

תכנית פיתוח הקישון נתעוררה בקשר עם הצפיפות הגדולה בנמל חיפה ביחוד בעינת החורף: חוסר רציפים לפריקת הסחורות ולטעינתן באניות; חוסר מקום למחסנים ולמתקנים; חוסר מקום למשרדים ולנוסעים; חוסר מקום מתאים למבדק אניות ולתקונן; ובעיקר חוסר מקום להקמת האזור החפשי, העתיד לשמש מקור נכבד לפיתוח יחסי מסחר עם כל המזרח התיכון. נמל הקישון צריך, לדעת המומחים, לפתור קשיים אלה על-ידי שיקבל על עצמו

חלק מתפקידי נמל חיפה, ביחוד במה שנוגע לאניות קטנות בנות 3000 טון. לדעתם, יוכלו אניות אלה להוביל סחורות ישר למחסנים ולבתי החרושת שיוקמו על גדות הקישון ולקבל מהם את תוצרתם וסחורותיהם. לביצוע תכנית זו הוקמה במאסר 1951 ליד משרד התחבורה מחלקה מיוחדת וזו ניגשה מיד לפעולה. גודר שטח של 4000 דונם לערך, נחתם הסכם עם חברה הולנדית לבנין נמלים שלפיו תבצע החברה, בשיתוף עם „סולל-בונה“, את השלב הראשון של עבודות הפיתוח, הכולל: א) חפירת תעלת-שיט ראשית עמוקה ורחבה באורך של שלושה ק"מ, שתמשך בחלקה באפיק נחל קישון; ב) בנין מיזח להגנה על כניסה לתעלה באורך 600 מטר; ג) בנין סכר בקצה התעלה לריסות מי הקישון. מאז התקדמה מאד עבודת הפיתוח, השלב הראשון עומד להסתיים ויש סיכויים, כי בעונה הבאה יוכל נמל קישון לקבל על עצמו חלק מן הלחץ הרובץ כיום על נמל חיפה. נשאלת, איפוא, השאלה איזה חלק יפול בחלקו של נמל הקישון ואם כל הטורח הזה וההשקעות הגדולות, הכרוכות בפיתוחו, כדאיים?

כאמור, פיתוח הקישון תופס שטח של 4000 דונם לערך, ולפי התכנית תעבור בשטח זה תעלת-שיט ראשית באורך של שלושה ק"מ וממנה יסתעפו תעלות צדדיות לכל פינות שטח הפיתוח. על גדות התעלות ייבנו מחסנים, בתי-חרושת, מבדק אניות, אזור חפשי וכר וכו'. כל המפעלים האלה יתחברו ברשת כבישים פנימיים, שיעברו דרך התעלות על גבי גשרים, והכבישים הללו יתחברו שוב עם הכבישים באזור חיפה שמחוץ לשטח הפיתוח.

מסתבר, כי בתעלת השיט הראשית יעברו אניות כדי 3000 טון. אניות יותר גדולות יפרקו מטעניהן בנמל חיפה, כדי להובילם אחר כך באניות קטנות יותר או בדוברות למקומות המיועדים להם. הפריקה הכפולה וההובלה תהייה כרוכה בהוצאות עצומות. אשר למפעלים שייבנו באורך התעלות הצדדיות, לא תהיה כל אפשרות לגשת אליהם אלא בסירות או בדוברות ומשום כך הסחורות שנועדו למפעלים אלה גם עליהן ירבעו הוצאות כפולות של פריקה והובלה. כלום כזהו הפתרון ליעול תעשייתנו ולכושר התחבורה? גם דמי הזכיון יהיו ודאי גבוהים למדי. נשאלת, אם כן, השאלה, האם כדאי להשקיע בפיתוח הקישון הון תועפות, שהיה מספיק אולי להרחבת נמל חיפה?

אבל קיים ליקוי גדול מזה לגבי העיר חיפה ופיתוחה לעתיד. כידוע, משתרע שטח פיתוח הקישון מן הים במערב עד מסילת הברזל חיפה-עכו ממזרח ומדרום, בעוד שבצפון הוא חוסף את שדה התעופה. וכך בותר פיתוח הקישון את חיפה לשני חלקים נפרדים בהחלט: חיפה העיר ועמק זבולון, המקושרים ביניהם

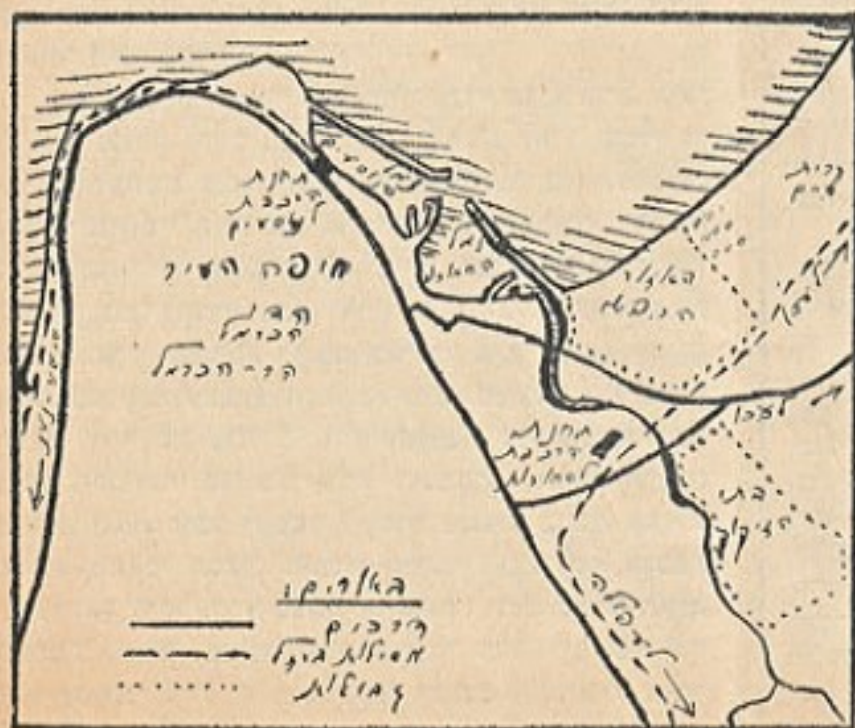
יותר, ששטחו משתרע עד ללב העיר ממש והוא חוצה את העיר לשניים, ואשר להכנסות, מסים וכו', ספק גדול אם העיריה תוכל להפיק תועלת רבה, הואיל והמפעל מבחינה זו יהיה כסוף למשרד התחבורה.

מתעוררת, איפוא, השאלה: למי עתיד מפעל זה להביא תועלת? הרי גם אדמה יקרה הופכת נמל. ראוי לציין: המהנדסים ההולנדיים הידועים לתהילה על שכבשו מלוע הים שטחי קרקע והפכו אדמת גנים, אצלנו, בתור יועצים, אומרים הם להפוך אדמה לים. האין הם רואים, כי אשר חוללו בארצם, ניתן וניתן לביצוע גם בארצנו? במלים אחרות: במקום לפתח את הקישון על כל צדדיו השליליים, מוטב לנו לפתח את נמל חיפה ע"י הרחבת שטחו וכושר פעולתו. ודוגמת נמל נאפולי תוכית.

תכנית בנין נמל גדול בחיפה שובשה אמנם ע"י האנגלים: שטח מי הנמל הוא קטן מאתר שהמזח הגדול הקיים חוסם כל דרך להרחבתו; רציפי הנמל הקצרים אינם מאפשרים עגינת אניות רבות בעת ובעונה אחת; שטחו היבשתי של הנמל צר מדי להקמת המבנים הדרושים ואין גם אפשרות להרחיבו, מאחר שפסי הרכבת והעיר גודרים אותו מכל צד. ובכל זאת נמצא דרך לתיקון המגרעות האלה, אם ניתן את דעתנו על כך, שאין לנו ברירה אחרת אלא להרחיב את נמל חיפה הקיים. הדבר ניתן לביצוע ע"י הארכת המזח שהוקם ע"י פיתוח הקישון, בכון למגדלור של המזח הגדול (ראש אל'כרום). באופן כזה יגדל שטח הנמל פי שלושה מן השטח הקיים ותוצר אפשרות לפיחווחו. ע"י בנין רציף באורך של שני ק"מ מן הסנקים

רק בכביש אחד, הוא הכביש חיפה—עכו. אין ספק, כי הכביש השני, המקשר את חיפה עם הקריות, הוא כביש שדה-התעופה, ינותק כליל, שטח פיתוח הקישון יגודר ולא יועילו כל התחליפים אם בצורת מעבר חפשי למכוניות, ואם גשרים מתפרקים וכו'. כי יקרה, שדוקא בוסן ששורת מכוניות תצטרך לעבור, יהיה צורך לפרק את הגשר לפני סירת רשות הפיתוח וכיו"ב. האם ברצוננו לחוות בעתיד, לפני שערי פיתוח הקישון את החויון המתרחש כיום לפני שערי נמל חיפה ובצורה קשה יותר? ומה יהיה על התנועה מן הצפון? בעורק התנועה היחידי שיסאר לפליטה עלול להתהוות, צואר בקבוקי ללא תקנה, מאין כל אפשרות להרחיב את הכביש הקיים (במיוחד בקטע הכביש שליד גשר "של", אשר שם פיתוח הקישון מגיע עד לכביש העובד לרגלי הר הכרמל).

בוז עדיין לא מיצינו את כל הקשיים העתידיים לצמוח עם ביצוע תכנית פיתוח הקישון. יש להניח, כי בעתיד תוקם רשות מוסמכת להנהלת נמל הקישון ותלויה באופן ישיר במשרד התחבורה ובלא כל זיקה לעירית חיפה. היא תבנה בנינים ומתקנים ללא כל אשור של עירית חיפה: היא עושה זאת כבר כיום למרות שבא"כוחה של עירית חיפה יושב בהנהלת מפעל הפיתוח. כתוצאה מכך תקום מובלעת בשטח הבנוי של חיפה, שתחבל בכל תכניות הבנוי והתכנון, ממש בדומה לבתי הזקוק, שאין לעירית חיפה כל שליטה על המתרחש שם, לא מבחינת התכנון ולא מבחינת המסים. אלא שביחס לפיתוח הקישון המצב חמור



הצעה החדשה

הצעה לפיתוח נמל חיפה, שיכלול שני נמלים: האחד לנוסעים והאחר לסחורות, וליד כל אחד מהם רכבת נפרדת (מסילת הברזל בתוך העיר — תפורק).

בסיום נאמר: תכנית פיתוח הקישון, כפי שהותוותה ע"י משרד התחבורה, ספק אם תביא תועלת למדינה בכלל ולעיר חיפה בפרט. היא תגוול קרקע יקר ותהפכו לנמל, נוסף על השקעות רבות שבצוע תכנית זו מחייב, לעיר חיפה יגרם נזק עצום, שכן תחבל התכנית בכל תכניותיה לבני העיר, כל שכן שהעיר לא תזכה מכך לא בצורת מסים ולא בצורת הכנסות אחרות. ונוסף על הכל: פיתוח הקישון לא יפתור את בעיות הנמל הגדולות והמורכבות, כפי שהן מתיצבות כיום ובמידה קשה יותר בעתיד עם גדול האוכלוסיה ופיתוח התעשייה וביחוד לאחר יישוב העניינים המדיניים עם שכנינו, כשמרבית היבוא למזרח התיכון יעבור בודאי דרך חיפה. משום כך תעמוד שאלת הרחבת נמל חיפה בכל חריפותה. משום כך מוטב, לדעתנו, לבטל את תכנית פיתוח הקישון ולהעמיד במקומה בהקדם האפשרי את תכנית הרחבת נמל חיפה בכיוון למפרץ זבולון. ויפה שעה אחת קודם!

של חברת הנפט ועד למוצא הקישון, עשויה להפתר גם שאלת הצפיפות בנמל על הצד הסובב ביותר מבלי כל צורך בפיתוח הקישון. בנמל חיפה המורחב יהיה מקום לעגינת אניות רבות, קטנות כגדולות, בעת ובעונה אחת, ואפשרות זו תגדל עוד ע"י בנין מנגשים נוספים במקביל למזח הקישון, כפי שזה נעשה גם בנמל נאפולי. הנמל החדש יוכל לשמש בתור נמל סחורות, בעוד שהנמל הקיים יוכל להפך לנמל נוסעים. ומה שחשוב ביותר — מאחורי הנמל המורחב יתהווה מרחב להקמת המבנים הדרושים לנמל גדול, ובכלל זה גם אזור חפשי לסחורות במעבר. ואכן ע"י הזזה זו של הנמל בכיוון צפון-מזרח תושג עוד מטרה נכבדה בדרך לתכנונו של כל אזור הבנוי של חיפה.

אין חולקים על כך, כי הכרמל על אף כל הודו מהווה תקלה גדולה בתכנון עיר חיפה, וביחוד מבחינת התחבורה. אולם מבחינה זו אין חיפה נמצאת במצב שונה מיתר ערי החוף בים התיכון, בעלות אופי טופוגרפי דומה לה, כגון נאפולי, גינואה, מרסיליה, קושטא וכו'. וכפי שסודר ענין התחבורה בערים הללו, יש לסדרו גם אצלנו בחיפה. אמנם קושי נוסף הוא, כי הכרמל חוסם את העיר לכל ארכה, ומשום כך היציאה ממנה והכניסה אליה אפשרית רק בשני הקצוות: במזרח ובמערב (אם לא לחשוב בדרך דרומה מעל לכרמל או במנהרה מתחת לכרמל, שתיבנה אי פעם). ברור גם, כי כל התנועה העוברת מצפון הארץ לדרומה מן ההכרח שתעבור דרך חיפה ו"צואר הבקבוק" הזה עלול בעתיד לתת את אותותיו. יש על כן לשאוף לכך, שהתנועה בכבישים תכוון מן הצפון דרומה דרך הודיאות, המחברות את עמק יזרעאל עם השרון. ואכן הפתרון הזה מתבקש עוד יותר ביחס לתכנון מסילת הברזל בצפון הארץ בכלל ובאזור חיפה בפרט.

הכלל שנקטו בסדור התחבורה בערי החוף הנ"ל הוא: הרכבת נכנסת לנמל מבלי לעבור את לב העיר. בכלל זה עלינו להשתמש ביחס לתכנון התחבורה בחיפה והאפשרות לכך ניתנת ע"י הזזת נמל הסחורות לעמק זבולון. דבר זה ניתן לבצוע ע"י העברת קו מסילת הברזל מעמק זבולון דרך ודי ערה לחדרה. מכאן ואילך תופנה כל תנועת הרכבות מצפון הארץ וממזרח דרומה, בלי כל צורך להכנס לחיפה תעשה דרך ודי ערה — וזה יתאפשר ע"י פתיחת שער לנמל הסחורות בסביבת שדה התעופה. תחנת הרכבת במערב חיפה תוכל להשאר לשמוש נוסעים בלבד, אם לא תבוטל מטעמי חסכון. היתרון שיושג הוא: ענף הרכבת העובר את חיפה העיר נעשה אז מיותר ובוזה תסולק תקלה הגורמת קשיים בכניסה לנמל, במעבר לבת-גלים וכו'. ע"י סנוי מסילת ברזל זו מלב העיר יתפנה שטח בכל אורך הנמל, שימש להקמת הבניינים הדרושים לנמל, כגון ביתן נוסעים, בית מכס, משרד וכו'.

נפתחה תקופה חדשה

"נאוטילוס" — הצוללת האטומית הושקה המימיה

הצוללת הראשונה המסוגלת באנרגיה אטומית הושקה בארצות הברית — ובוזו נפתחה תקופה חדשה בתנועה כלי-השיט, העתידה להיות מהפכנית כתקופה שבה החלו להשתמש באניות-הקיסור, שהחליפו את ספינות ספרשיים.

מאמי איזנהאואר, רעית הנשיא, נתכבדה בפתיחת טקס ההשקה של הצוללת, הנקראת בשם נאוטילוס.

אניות המופעלות בפחמים או בנפט תלויות בבסיסים לצורך הצטיידותן מחדש. אולם מניחים, כי בכוח אטומי אפשר יהיה להניע אניה, שתקיף את כדור הארץ, מבלי לחדש את מלאי המרי הדלק שלה. יתר על כן, בכוח המריץ האטומי תוכל הצוללת לשהות מתחת לפני המים במשך ימים, ויתכן אפילו חדשים שלמים.

בפיתוח הצוללת החדשה הושקעו מאמצים ורעיונות של בני אומות שונות החיים בארה"ב. אחד המתכננים הראשיים שלה הוא אדמרל היימן (חיים) ג. ריקובר, בן חייט יהודי מעיירה פולנית, שהיגר לאמריקה בעודו נער.

בבניית ה"נאוטילוס" הוחל עוד ביוני 1952. לאחר סקר מדויק על אפשרות השימוש באנרגיה האטומית בכלי-שיט, תחנת-הכוח של הצוללת מורכבת מריאקטור גרעיני, שאינו אלא כור אטומי המפיק חום. החום משמש להפיכת המים לקיטור, המניע את מדחפי האניה. חומר הדלק בצוללת זו נמדד, אפוא, בליברות במקום טונות פחם ומזוט הנחוצות כדי להניע אניה מהסוג המקובל. חומר הדלק האטומי סגסיין במידה מרובה של רדיו-אקטיביות, הדורש גם הגנה יעילה ביותר וחיסון מפני מגע ישיר עמו. מסיבה זו בלבד הפכה ה"נאוטילוס" לצוללת הגדולה ביותר והמוגנה ביותר בצי של ארה"ב.

זאב שינד - מחלוצי ימאותנו

כל טוקריו וידידיו, כל אלה אשר הכירוהו בפעילותו המגוונת והענפה — מבכים את האבידה שנגרמה במוחו. חייו ופעלו לקראת הקמת המדינה ולעיצוב מוסדותיה, ישמשו דוגמה נאה ומאלפת לנוער ישראל. משפיל מסור ונאמן. יוסף ספיר

בצער רב שמענו על פטירתו ללא עת של זאב שינד וזכרוננו לברכה, האדם האמיץ והפעיל, קבלו נא תנחומינו הכנים. דב יוסף

קשה לכתוב על זאב שינד שהיה ואיננו. רגילים היינו לראותו תמיד ער, רענן, נכון לשרות ומחמקר ללא-סייג בכל היות מוכרעת בחיינו, בבנין משק בעליה ב/ ברכש, בבנין הספנות העברית, בעניני בטחון, בעיצוב מדיניות התחבורה — בכל שטח שדרש אומץ לב, חלוציות, דמיון וכישר מעשה אפשר היה לבטוח בשינד שיירתם בעול ויעשה לפי מיטב הכרתו ורגש הובתו הציונית.

מאנשי היסוד היה האיש בדור הצעיר של תנועת-הפועלים, תמיד נמשך אל התפקידים שהיה בהם משום מעשה-בראשית והשאיר — למרות גילו הצעיר — ירושה עשירה של מעשים מבורכים ומפעלי-יסוד בהם השקיע מרצו ויומלתו.

בשנים האחרונות היתה לי ההזדמנות לפעול עמו בשטחים אחדים. למדתי להכירו ולהוקירו, את מזגו הטוב והאופטימי נוכח מכשולים גדולים, את חברותו הכנה ואת נאמנותו למקור מחצבתו, הלך האיש ואיננו, אך מפעל חייו שזור בספעל התחיה של העם, זכר מפעל זה יישטר בלבותיהם של אלפים רבים שלמענם עמל, לחם וכבש. פ. לבון

הודעזתי לשמוע על מותו של זאב שינד ז"ל, אשר הכרתיו בזמן שהיה מנהל משרד התחבורה, וזויתי אתו בקשרים קרובים כיו"ד אוצר-מפעליים בתל-אביב.

אבקש לקבל רגשי תנחומים, ולמסור למשפחה את השתתפותי הכנה באבלה. ישראל רוקח

עדיין אינני יכולה להתאמן שלא אפגש עוד עם שינד. יחד עשינו דרך לא קצרה, דרך מלאת דריכות, סכנות והתאמצות; אבל גם דרך מלאת ווד, דני היה הכוח החי בתבורה, היה קל וטוב אתו, אני כמעט ולא זוכרת אותו מיואש, מדוכא, תמיד האמין בתוצאה חיובית ויהיו הקשיים כאשר יהיו.

על הכל התגבר, ורק על גזר-הדין המר, ללכת טאתנו באמצע המלאכה, לא התגבר, קשה להתרגל למציאות האיומה. גולדה מאירסון, שרת העבודה

קבלו תנחומים למות זאב שינד היקר באדם ומראשי המס' עילים והמעפילים, המקום ינחם אתכם בתוך שאר אבלי ציון וירושלים.

ד"ר י. בורג

השתתפתי באבלכם על מות זאב שינד מראשי התעפלה וההצלה, נא למסור תנחומי למשפחה השכולה.

משה שפירא

ירושלים



האבל במושלה עם קבלת הידיעה

אני צריך למסור לממשלה ידיעה מעציבה מאוד — זאב שינד, לשעבר המנהל הכללי של משרד הבטחון ושל משרד התחבורה ואיש פעיל בשרות הבטחון, נפטר הבורק. אתם תמלאו ידי להביע תנחומי הממשלה למשפחה, הוא היה אחד מבוני הצי שלנו, מילא תפקיד מרכזי בכל משק ההעפלה ובארגון ההעפלה, ביהוד ברכישת אניות לצרכי ההעפלה. הניח יסוד לחברת האניות "צים", הוא המשיך כאחד המנהלים של חברה זו, תקופה מסויימת היה מנהל משרד הבטחון ואחר כך מנהל משרד התחבורה, הוא היה איש יקר, אהוב מאוד על רבים."

בין הדמויות שתקופת המאבק להקמת המדינה העלתה מתוך הרגשת בהירות — תפס זאב שינד מקום נכבד ומקום כבוד. מרץ, תבונה, העזה ומסירות היו התכונות המרכזיות של אופיו, דרכי ההעפלה וההצלה הקשים והמסובכים בתקופת המאבק לעליה, היו שדה פעולה מתאים לרוחו, המעבר לשטח הבטחון וההגנה היה המשך טבעי בדרכו הציבורית.

בשנים האחרונות פעל כמנהל משרד הבטחון ומשרד התחבורה, תפקידים קשים, המטילים על נושאייהם מאמץ, תבונה ואחריות רבה, זאב שינד עמד בהם בהצלחה ושוב חזר אל התפקיד שנראה היה כי ימשיך בו ויוכל לרכו בו את מיטב יכולתו וכשרונו, ברם, הגורל גזל אותו מתפקידו זה ומאתנו.

(*) דברי מ"מ ראש הממשלה מ. שרת לרגל מותו של זאב שינד בישיבת הממשלה ביום י"ד בסבת תשי"ד. הפרקים לזכרו של ז. שינד — מתוך גליון מיוחד של "תורן", הוצאת צ"ס.

ציוני עליון למען הצלת יהודים, קיבוץ גלויות, בנין הארץ ואח"כ גורמים להקמת והאדרת המדינה.

היתה בו איוו חיוניות אישית מיוחדת, שהתבטאה במזג לוחט, בערות נפשית ותסיסת חיים. כל רעיון קונס"טרוקטיבי וכל מחשבה מועילה היה נכון — ללא השתיות וללא בדיקת יתר — להפכם מיד הלכה למעשה לבצעם בעצמו. לכך היה מניע את כל כוחותיו האינטלקטואליים והקסמים האישיים. היה בעל מוח תריף ובעל תפיסה מהירה ונוסף לאלה, ברוך באינטואיציה בריאה שידע להפעילה כאשר היוזקק לה. מתוך חוסר ידיעה בשטחי הפעולה המגוונים. זוהי האינטואיציה שעזרה לו להתמצא בכל השאלות המורכבות של המחלת. בשאלות הסבוכות של הימאות והספנות. עם זאת, ידע לעשות לילות כימים כדי להכשיר עצמו לתפקידיו המרובים ע"י שקידה ולימוד.

בהעפלה כבהצלה פעל בארצות רבות ובצדדיה השונים של הפעולה, וראה ברכה במעשיו. ב"צים" התחיל מהפיכת צ"הצללים של עליה ב' לצי מוכשר להעביר גאולים כחוק וכדין ולהובלה פומבית חפשית של משאות שונים וציוד בטחוני לארצנו המשוחררת. והתוצאות גלויות אף ידועות.

מרץ רב ומאמצים ללא גבול השקיע ברכישת אניות העולים הראשונות. מה"נגבת" וה"גלילה", דרך ראשית הבניה העצמית של ה"תמר" וה"רימון" והקמת קריש"אל" אמריקה ועד הסכם על בנין האניות בכספי השילומים. בכל אלה שיקע את כל מחשבתו ויכלתו, את המתח הנפשי הגבוה ביותר. כל העבודה הזאת לא היתה לו הזדמנות שיגרתית לפרק את יתרת המרץ או עודף האנרגיה, כי אם הויה אישית עמוקה ותוכן חיים מלא, אשר אינו משאיר מקום פנוי במח ובנפש.

עוד יספרו רבות על דני שינד ועל אשר פעל בשנות חייו הקצרים — בשירותו לציונות, לעם ולישראל.

בשביל רבים קיים דני במה שהיה, במה שהספיק לעשות, בהישגים שהשיג, אנחנו, החברים של זאב שינד רואים את שינד גם באור אחר — אנו רואים את אשר היה עתיד עוד לעשות, את ההישגים שנסקפו לו ואת הסיכויים שהיו גנוזים למענו למענו.

המכתבים והמברקים למאות שנתקבלו בחברה ובמש"פחה, המביעים השתתפות בצער ותנחומים למות שינד, מעידים כמה אהוב וחביב היה דני על חוגים שונים בארץ ובחו"ל. רבים היו ידידיו והוא היה ידיד לרבים וחסרונם העדרו היה מורגש בתוכם זמן רב.

נחסף מאתנו איש שעוד נכוננו לו עלילות גדולות ורבות. נלקח מאתנו בן נאמן ומסור לעם ולארץ — מיחידי הסגולה המצטיינים בזה ש"משוגעים" הם לדבר אחד, ונשרפים על מזבח. נעקר אילן גדול וחזק של אחד מענפי

קשה להתרגל למחשבה כי זאב שינד איננו עוד. עוד פחות קלה היא היכולת הנפשית להשלים עם העובדה שעלינו להתייחד עם זכרו. הרי הוא היה מבין הצעירים שבחבורה, מבין החסונים שבתוכנו, מבין הלועגים ל"אנשי המיתושים". והנה חלה, הוכנס לבית החולים, נותח ל"אגותח" ושבק חיים...

גדול הצער ורב הכאב...

על אף הקושי הנפשי יש הכרח פנימי ותביעה חברית לתת ביטוי להרגשתנו ולהכרתנו על האבידה היקרה הזאת לכלל, לידידים ולחברים. ברם, חסר עדיין המרחק המתאים להערכה אישית וציבורית, כדי לקבוע אל"נכון מה אבד לנו בהילקח מאתנו דני בדמי ימיו. אגיד כמה דברי הערכה ולא תהי זו הערכה שלמה.

זאב שינד היה נצר ממשפחה יהודית עממית, ספג לתוכו את ההווי היהודי ואת מהות היהדות מהמקורות היהודיים העמוקים ביותר, כפי שרק וילנה — ירושלים דליטה — בה נולד, גדל וחונך, ידעה להעניק לבחורי ישראל. כאן קנה את השכלתו הכללית, הכשרתו החברתית והכרתו הציונית החלוצית. כאן חלה ראשית התבגרותו הציבורית והסתמנה דרך חייו: לציון! לבניינה. לעבודת יצירה. לחיי שיתוף ולקוממיות עברית. וכרוב חלוצי האומה בני"דורו, הנשים חלומותיו שאיפותיו, דרכו הראשונה בארץ היתה בעבודה. בחקלאות. בחיי קבוצה. מיד התבלטו כשרונותיו ונקרא לעסקנות מטעם הקיבוץ. לאחר מכן לשליחות הסתדרותית ב"החלוץ" ובהעפלה ומכאן לפעילות בספנות העברית הלאומית.

אפיו המוצק, תכונותיו היפות וכשרונותיו הברוכים, נוסף לשרשיותו הישראלית, יזרו לו בכל פעולותיו והביאו את התוצאות הרצויות והמוצלחות, שליוו את מעשי"דיו. כל שטח מפעולותיו — בכל תקופה ותקופה — דרש מסירות גדולה, התמסרות מוחלטת, חלוציות, יזמה, העזה, חריצות ולהט העשייה. כל אלה עמדו לו בתמידות, כי כל הסגולות והתכונות הללו היו טבועים באופיו, בדמו ובנפשו. בכוונה ובמחשבה תחילה לא רצה להתעמק, לנתח ולשקול דברים באם הובילו לחוסר פעולה, לאי עשייה, לאי התקדמות. היה מטיף תמיד לגישה לרעיון ולעניין, תוך מעוף ופרספקטיבה רחוקה התובעים יציאה למרחב, מתוך אמונה מיסטית שהעמקתן וביסוסן של הפעולות מאליהן תבואנה. כן היה בשעת עבודתו בעלייה ב' וכן ב"צים" שהם.

בכל אלה, לא ראה אף פעם מעשה חולין אלא צו

(*) מתוך דברים באזכרה, ביום השבעה למותו.

היסוד בכלכלתנו — מהספנות הלאומית. הוצא עמוד התווך מחברתנו, מביתנו — בית צים. לחבריו אבד אה ורע וממשפחתו נפלה עטרת ראשה. ונראה שעל כאלה — על מות אדם כשינד השמיע המשורר את קינתו:

היה איש וראו, איננו עוד
קודם זמנו מת האיש.

ושירת חייו באמצע נפסקה...

וגדול מאד הכאב. י. ברפל

הוא הביא את האניה הראשונה

יה זה בתחילת שנת 1945. מהד — הנצחון המלא והסופי של כוחות הברית במלחמת העולם השנייה. מאידך — עמנו יצא מהמלחמה שבור ורצוף, כשרגשות הכאב האינסופי מהאסון אשר הולל לנו מעורבים בתרועת הנצחון אשר ורשמעה בעולם כולו. הד יחיד במינו מצאה לה תרועה זו אצל שארית הפליטה של עמנו הדווי במחנות העטורים בגרמניה הנאצית וביקבוצים היהודיים המעטים, בארצות אשר שחררו ע"י כוחות הברית.

המוסד לעליה חש מיד את צו השעה: מגע ישיר, ע"י שליחי, עם שארית הפליטה — להביא בפניהם את בשורת ציון. לארגנם לקראת העליה ולהעלותם ארצה.

דני שינד — הגיע לקבוצת אושה כדי להסביר למוסדות הקבוצה את הנחיצות וההכרח לאפשר למוסד לעליה לצרפני לקבוצה הראשונה של השליחים לאירופה. שיגיעו בעזרת היחידות העבריות בצבא הבריטי.

זכור לי היטב אותו ערב כשדני הופיע בקבוצה. בדרכו מת"א למשקו אשר בגליל. טרוד היה. מהמעמסה הרבה אשר על שכמו, כשהוא בעצמו עמד לפני יציאתו לארה"ב לרכישת כלים ימיים להעברת העולים העתידים. דבריו היו קצרים ולענין. מזכירות המשק שמעה את דבריו בוריקות והחליטה בחיוב לפניית המוסד. הדשים חלפו ובגורלי נפל להצטרף לשלוחה שפעלה במרסיי, ובתפקידה היה לחפש אפשרויות יציאה מנמלי צרפת הדרומית, כשמאיטליה כבר הספיקו לצאת ספינות ספורות.

לא היינו כולנו בעלי נסיון בעבודה זו, המעטים — שלהם היה נסיון — היו דווקא אלה אשר לא פעלו בשטח, אלא במרכז הישראלי או האירופאי. עניני הספנות היו לנו זרים לגמרי. גיששנו באפלה ולא מעטות היו השגיאות. אם הצלחנו להתגבר על השאלות הקשורות בהכנת המסובות היבשתיות אשר צריכות היו לאפשר את המשימה, בשטח הימי — וביחוד ברכישת האניה וכל הכרוך בזה, החל מציאת כלי מתאים ועד לגמר המ"מ, היינו זקוקים להדרכה. מפני שכל שגיאה היתה עלולה להיות פאטאלית.

והנה הופיע דני בפאריס. הוא בא מארה"ב, שם ניהל מ"מ ארוך ומייגע עם קבוצות שונות של בעלי אניות, לרוב פטוצא יווני, המ"מ — הועתק מקוטו מניר-יורק לפאריס, זכורות לי הפגישות הרבות עם שני היוונים — האחד בעל אניות הגר בארה"ב והשני שותפו וסוכנו — הגר במרסיי. שניהם — שודדי ים ותיקים, כשעשרות שנות נסיון מקצועי מעולה מאחוריהם. מצד שני — קבוצת צעירים בלתי מנוסה, גם בשטח המקצועי הימי וגם בשטח המסחרי.

כאמור הופיע דני, ישבנו דוממים והאזנו לדבריו אל הגויים

המנוסים. בעיני התייצב או כאיש היודע הלכות-עולם ואת כל הסוגיות של הענף הבלתי ידוע עד אז — לנו. את האניה הראשונה לשלוחה אשר פעלה בדרום צרפת — הביא לנו דני, כך החלה להשתזר השרשרת הארוכה. מיבצע אחר מיבצע.

מה הפלא, איפוא, שהאיש הגיע להיות מכוון מפעל הספנות הלאומית של המדינה הצעירה?

מי ידע את המיבצעים והחישגים שהיו נכונים לנו — לולא המוות שבא לכבות את פתיל חייו, כשעודנו כה צעיר, כה לענן ועם רצון כה עז לכיבושים נוספים?

ישראלה" חזרה הביחה

משקפתו של רביחובל נמל חיפה הבחינה באחד הימים בכתם לבנבן באופק. לארבע נשים שעמדו על הרציף מאז שעות הבוקר היתה זו בשורה גדולה. היו אלה אמהותיהן של מלחי הספינות, ישראלה", שחזרו לארץ לאחר המלגה של 6 חדשים סביב חופי הים התיכון, ובפיהם סיפורי הרפתקאות לאין מסור, אף שתכניתם המקורית — סיבוב של שנתיים סביב כדור הארץ — לא יצאה לפועל.

"ברוך השם, הגענו הביתה"

שופים, מגודלי זקן, קידמו הצעירים את פני מבקריהם שיצאו בסירות-מנוע ללב מפרץ חיפה. דבריו הראשונים של יורם פרידמן, רב החובל, היו: "ברוך השם, הגענו הביתה". כשעובה, ישראלה" את הארץ, היו על סיפונה 6 מלחים. אחד עזב את הספינה בניגואה כדי להצטרף לאשתו ובתו שהיו באנג' ליה. שני נפרד מחבריו בברצלונה בגלל חשש להתקפת המעי העיור, הארבעה שנותרו ילידי הארץ, ופרט לאלחוטאי עסקו בימאות משחר ילדותם.

מרודים עד מארסיל

החלק הראשון של נסיעתנו היה פשוט תענוג, מספר רב" החובל, אחר שבעה ימים הגענו לרודוס ושם נפגשנו ביחידות הצי האמריקאי, מלחים יהודיים ביקרו בספינה וגילו אתה רבה לששת הישראלים האמיצים. שבוע לפני פרוץ רעידת האדמה הקשה באיי יוון הגיעו לנמל פטרס. חניית ראשונה ממושכת היתה בניגואה שם נעשו שיפוצים בסירה. עם הגיעם למארסיי נתקבלו בהתלהבות ע"י הקהילה היהודית במקום ונמסר להם כשי — מפרש חדש, הצעירים מציינים לשבח את עזרת, שהם" בממלים זרים.

בין סירות מבריהיימס בטאנג'ר

התחנה הבאה היתה בארצלונה. גם כאן טיפלו בהם אנשי הקהילה היהודית במסירות רבה. מספרד הפליגו למיצר גיברלטי טאר ולאיקיגוס האטלנטי. בניבראלטאר שהו חמישה ימים לשם הכנות אחרונות למסע הקשה שעמד לפניהם. עד כאן הלך הכל למישרין ובהתאם לתכנית. העובדה שנשארו רק ארבעה אנשים לא שינתה את תכניתם. החץ החדש שסומן במפה הצביע על האיים הקאנאריים, מול חופי אפריקה המערבית. הלילה היה חשוך וירד גשם שוטף, בהגיעם לאמצע המיצר השתרר שקט מוחלט, הכספית בבארומטר נפלה בבת אחת כדי אינטש וחצי. רב החובל הספיק לתת את הפקודות והוריד את המפרשים — והסופה העזה פרצה, ובמאמצים רבים מצאו אנשי, ישראלה" מקלט בנמל טאנג'ר, בין סירות מבריהיימס.

לקראת הגדלת מדותיה של פעולה זו עומדת מחלקת הדיג להרחיב השנה את שטח בריכות הגידול, ולחדש את מערכת הציוד — משאבות, צנורות ועוד — המשמשת להזרמת המים מהכנרת לבריכות ולהרקותן.

כבשנה שעברה הטילה מחלקת הדיג לכנרת גם השנה, מלבד חצי מיליון הדגיגים, כמה אמנונים גדולים, שמשקלם 50 עד 60 גרמים, לשם ניסויים, כגון בדיקת כושר ניידותם ומהירות גידולם של האמנונים. דגים אלה סומנו בוריקות בצבע אדום בולט ליד הזנב (בשנה שעברה סומנו בתות מתכת) והדייגים נצטוו להחזירם — מיד כשישלו אותם מהכנרת — למחלקת הדיג, בציון המקום שבו דגו אותם.

הניסויים שנעשו עד כה הראו כי מדת ניידותם של האמנונים בכנרת אינה גדולה ביותר. כך, למשל, דגים שהוטלו בקצה האגם הדרומי הגיעו לא יותר צפונה מעין גב שבמזרח הכנרת. ודגים שהוטלו ליד טבחה שבחוף המערבי הגיעו לא יותר צפונה מכפר נחום. לדבר זה יש חשיבות חיונית, מאחר שהוא מאפשר — מבחינה תיאורית — לפחות — להעשיר באופן מלאכותי בדגים את חופי הכנרת המערביים והדרומיים — הדלילים עתה בדגים — תוך בטחון שהדגים המוטלים שם לא יתגנבו" לרצועת החוף המזרחית-צפונית (שכין עיר-גב לבקעת בטיחה), החסומה למעשה בפני הדייגים הישראלים.

חניך באניה



אוכלוסית הדגים בכנרת

הצי מיליון דגיגיו אמנון הטילה בשבועות האחרונים לכנרת מחלקת הדיג הממשלתית, במסגרת הצעדים להגדלת אוכלוסית הדגים באגם, כי הדגים פוחתים שם בשנים האחרונות בקצב מדאיג, כפי שמוכיחות תוצאות המחקר שמנהלת הממשלה זה כמה שנים.

ריבויים הטבעי של דגי הכנרת אינו מדביק את הדיג האינטנסיבי המתנהל באגם. כדי לעצור התפתחות זו נוקטת מחלקת הדיג הממשלתית שתי פעולות מקבילות. מצד אחד קבעה כי ה"עין" ברשתות הדיג חייבת להיות בגודל מינימלי מסוים, אשר אינו מאפשר לדוג את הדגים שטרם עברו את גיל הרבייה, והמחלקה מפקחת בקפדנות על שמירת תקנה זו. מצד שני עוסקת מחלקת הדיג בגידול דגים בתנאים מלאכותיים, ובהטלת כמויות גדולות מהם, מדי שנה, לתוך הכנרת.

בשנתיים האחרונות הטילה מחלקת הדיג לכנרת 250 אלף דגיגים בכל שנה. השנה הכפילה את המספר, ובשנה הבאה מקווה היא להכפילה שנית, ולהטיל לאגם כמיליון דגיגים. כמות זו תספיק בהחלט לאיוון ה"גרעון" השנתי במלאי הדגים שבכנרת, אולם יחד עם זאת בדעת מחלקת הדיג להגיע להטלה שנתית של שני מיליון דגיגים, דבר שיאפשר להרחיב את הדיג בכנרת עד מדות גדולות שתוגבלנה רק ביכולת הטכנית.

גידול הדגים נעשה בבריכות סגורות, המשתרעות על 12 דונם, בין גינוסר לטבחה שעל שפת הכנרת. לכאן מובאים דגים-אמות מהכנרת, ונוצרים תנאי הטלה דומים לאלה שליד המעינות ושפכי הנהרות בכנרת, שבהם נוהגים הדגים להתרבו כדי להטיל את ביציהם. כאשר מגיעים הדגיגים למשקל 5-6 גרמים, שבו הם כבר עצמאיים ויכולים להמלט מטורפיהם (כפי שנקבע על סמך ההסתכלות והנסיונות של אנשי המחקר) הם נשלים מהבריכות ומוטלים לכנרת, במרחק קטן מהחוף.

היתרון שבגידול הדגים בתנאים מלאכותיים אלה הוא בתמותם הקטנה — כ־15 אחוז לעומת 70-80 אחוז, הנטרפים בקטנותם בתנאי גידול טבעי — וכן באפשרות של רבייה אינטנסיבית מכוונת.



ירידה גדולה בדיג בחולה

התמעטות הדיג בחולה, בעקבות ירידת פני המים באגם כתוצאה מהרחבת אפיק-המוצא של הירדן והעמקתו, במסגרת שלב א' של מפעל ייבוש החולה — נמשכת והולכת, וכבר הגיעה לכדי 50% מהתפוקה בשנים הקודמות. בניגוד לתקוות שהיו לדייגי החולה במשך חדשי הקיץ, כי בבוא החורף יחול שיפור במצב, התברר עתה, עם התחלת עונת הדיג החריפה באגם החולה, כי אין כל סיכויים לכך.

התמעטות הדיג בחולה נגרמה בחלקה עקב יציאה מוגברת של הדגים באפיק הירדן המורחב, אולם בעיקר גרמה לכך בריחתם ההמונית של הדגים מהמקומות שבהם נעשו המים רדודים אל מקומות עשירים במים. בתחילה רווחה בקרב הדייגים הסברה כי „בריחה“ זו תהיה מחוסי האגם אל מרכזו העמוק, וכשיתרכזו הדגים בשטח מצומצם יותר, ייקל על הדייגים לשלד תם בכמויות גדולות. אולם המציאות הפריכה סברה זו, ומתברר שלהקות גדולות ורבות של דגים ברחו בכלל מהאגם, ומסתתרות בין קני הסוף בתעלות במעינות ובביצות שמצפון לחולה.

תופעה זו מסבירים המומחים לדיג ואנשי המחקר בתחושת סכנה שעלתה בדגים, המשתדלים להתרחק מאותו מקום ככל האפשר. תופעה דומה, המראה את תחושתם האינסטינקטיבית של הדגים, מתרחשה בכנרת כאשר יום או יומיים לפני שמתחילת סערה נעלמים הדגים מהחופים ומחפשים מקלט במעמקים.

לפני כשנה הנהיגו דייגי החולה שיטה מיוחדת של דיג חשמלי, המתאימה ביותר במים רדודים, שבהם אין אפשרות לדוג ברשתות. בשיטה זו מכניסים לתוך המים „כף“ חשמלית גדולה ועמוקה, שתחתיה ודפנותיה מרושתות, והיא מושכת אליה — בעזרת הזרם החשמלי שהיא מפיצה במים את הדגים ובעיקר את השפמנונים, ה„מחבבים“ מאד את החשמל. הדגים המוטרמים נשלים בקלות וללא התנגדות, עתה, לאחר שעזבו הדגים את כל המקומות שמימיהם רדודים, חדלה שיטה זו מהביא כל תועלת. כל האגן הדרומי של החולה — שבו נעשו המים רדודים מאד לאחר שירדו ב־ $\frac{1}{4}$ מטר, ועמקם אינו עולה על כמה עשרות ס"מ — נתרוקן לחלוטין מדגים.

הדייגים מתחילים להשלים עם העובדה שעל הדיג באגם זה נגזרה כליה. כתחליף לכך קיימת האפשרות להקים לאחר זמן, על השטח המיובש, בריכות דגים גדולות. אולם דבר זה יוכל, כמובן, להיעשות רק אחרי שיושלם מפעל ייבוש החולה, ויחלט על ניצולן ועל הלוקתן של האדמות המיובשות אשר שטחן יגיע ליותר מ־60 אלף דונם, הואיל ואדמות אלה תהיינה פוריות ביותר, דבר שכבר הוכח בחלקות הקטנות, בנות כמה מאות דונמים אשר יובשו בשנה שעברה עם רדת מי החולה, ועובדו בפעם הראשונה בקיץ האחרון — מטילים ספק בכדאיות הקמת בריכות הדגים עליהן.

ישובי הדייגים שליד החולה — יסוד המעלה והולתא — כבר פנו לקהקל וביקשו להקציב להם שטחים ניכרים מהאדמות אשר יובשו ואשר עוד תיובשנה, כדי לפצותם על הנזק הנגרם להם עם חיסול ענף הדיג בחולה.

מעגן לדיג באשקלון

מ"מ על הקמת מעגן לדיג בימה של אשקלון מתנהל בין שירי קבוצת הדייגים האיטלקיים, שעבדו בזמנו באילת, לבין המועצה המקומית באשקלון וחברת „אמרידר“, ועף אשקלון הצטיין בעבר בשפע של דגרימאכל ובזמן המנדט התפרנס הכפר הערבי ג'זרה, על 3000 תושביו, מן הדיג בלבד.

חברי „הפועל“ במעצר בלבנון

חברי הפלוגה הימית של „הפועל“ תל-אביב, שהפליגו בסירה „יצחק שדה“ משפת הירקון אל קבוץ „סער“ בגליל המערבי, נאלצו למצוא מחסה בצור שבלבנון, לאחר שנתקלו בסערה קשה. לאחר שהיו במעצר בלבנון הוחזרו לישראל. החוזרים, פרועי-השיער, מגודל-זיקן, חלקם בבגדיים ובנע"לים וחלקם במכנסיים ויחפים, היו לבושים מעל-יחורף עם סמל הצבא הלבנוני, הימאים הצעירים חזרו במצב רוח מרומם כשהם רועדים מצינה, כולם וזחזרו בשלום, הודיע הקצין הלבנוני שליווה אותם, וזכיר, כי הסירה, שני המשוטים וגלגלי-ההצלה שנשארו בצור, יוחזרו גם הם לישראל.

המפליגים החליטו לערוך את הפלגת-האימון דוקא ביום סוער, כולם מפקדי ימיה ב„הפועל“ מדגא א' בעלי ניסיון בהפלגות ימיות. הסירה היתה מצוידת בגלגלי ותגורות הצלה, וכן בפנסיר שדה לצורך ההפלגה בלילה, משהגיחה בדרך רוח דרומית-מערבית חזקה והים החל לסעור, חדרו מים רבים לתוך הסירה, הימאים הורידו את המפרשים, הסירה התקדמה צפונה במהירות של 7-8 קשרים ברוח החזקה, לא נותרה כל ברירה אלא להפליג אל הנמל הלבנוני צור ולמצוא בו מחסה. מאחר שאחד מאנשי הצוות ידע את כיוון הכניסה למעגן של נמל זה, עברה הסירה את הגבול מול ראש הנקרה. בהיותם במרחק חצי קילומטר מהמעגן בצור, התרומם לפתע גל בגובה של 5 מטרים ושוב נתמלאה הסירה מים. הבנדים נרטבו, וההגי נפל מהדף הגל לתוך המים ועמו גם שני המשוטים, ההנאי קשר בשרוולי מעילו את שני המשוטים ואחד מאנשי הצוות קפץ אחריו עם גלגלי-הצלה כדי למשותו. במאבק עם הגלים יצאה סירת-מיניע סחוף צור, קרבה ל„יצחק שדה“ ורצתה לעזור לה, אולם אנשיה היפנו אותה אל שני החברים הנאבקים בגלי הים, הימאים הלבנונים השליכו הבל ארוך ושני הימאים הישראליים הועלו אל סירת המנוע. אחדים מאנשי הלבנון, שראו מהחוף את מאבק הנבורה של הימאים הצעירים, היו מוכנים לזנוק לעזרתם הימה, בהכנס הסירה אל המעגן, הסירו הלבנונים את מעליהם וכיסו בהם את הימאים הישראליים הרטובים עד לשד עצמותיהם.

כל הקבוצה הוכנסה לתחנת המשטרה של משמר-החופים הלבנוני, הקצינים והחיילים פשטו מעליהם את מעלית-הפרווה ונתנו אותם לימאינו. החקירה במקום היתה קצרה, והתנהלה באנגלית בעזרת מתורגמן ערבי, הובא להם אוכל עם משקאות חריפים, כמה מהחיילים הכניסו לחדר-המעצר עצי הסקה כדי לחטמו, החברים פרצו בשירה והחיל החידי, שנשאר לשמור עליהם, שאל אם הם מתפללים... לאחר הארוחה העלו את אביורי הסירה לחוף, שם פגשו פליטים ערבים מישראל.

זמן קצר לאחר שהלכו לישון, עורר השומר את הנערים והודיע, כי עליהם לנסוע לבירות, הם הוכנסו למכונית, כוסו בשמיכות למען לא יתקררו, והגיעו לבירות אחר הצות, הם הוכנסו לבית-יסוטר צבאי ומיד הוצעה להם ארוחה, כאן חולקו לשני תאים, בתאים היו מזרנים, כרים ולכל אחד שתי שמיכות. לפנות בוקר העירום שוב לחקירה, לאחר חקירת חמישה ימאים נפסקה החקירה ולנעצרים ואגשה ארוחת בוקר. אחרי כן נקרא מפקד הסירה להתום על הפרטיכל ולאשר כי הכל עבר כשורה, הימאים אספו את חפציהם האישיים, וזחזרו לצור, מקום שם החזירה להם המשטרה את תעודות הזהות, הם העלו את אביורי הסירה אל מכונית-הצבא, ולאחר שהולבשו במעילי צבא לבנוניים ונתנו להם שמיכות — יצאו מצור בדרכם לישראל.

קינה של ים

בעמק רב אביך נח.
מעצמותיו אלמג צמח.
כשתי פנינים הן שתי עיניו
ולא דקה מראה פניו.
אבל שנוי של ים בו חל,
ליצור מוֹר הוא נתגלגל.
הנימסות יגיעוהו דם
אשמע — כפעמון יהום: דין־דון! —

מאנגלית: אמרים תלמי

ב. קורנוול

הדיג

חיים של סכנה עדי אובד
חיי דיג בודד על ים בודד;
על פראגל הרחק מבית חם,
אנוס לנדד בשל שקר נועם;
ולקראתו אין לב קרוב נוהר,
ואין חומך במאבקו סוער;
חבר לים, לרוח השוקט,
דיג בודד תמיד כה משוטט;
ואין נוחות ורע הוא נדיר,
אפה חניו — הקץ יראה קדיר —

מאנגלית: אמרים תלמי



בעבודה על ספון אניה



בספרות ואמנות

ג'ון מיספילד

לבי עם אניות

לבי עם אניות, חותרות ים ואפל,
מלאות שפעת אדם, שואפי אל חוף, אל
נוף הרה־נצורות, ארץ רבת־פליאה,
עוטה הוד־אגדה וקדמות זי־הבריאה.
נע אני כנוע ספינה מגששת
בגלים, בחשך נתיב ליבשת.
שורק אימה לבי, נאנק וגונח
מעמל התרן, מנס המתניפת.
ונים משסה גליו, משבריו מתעמרים
בחפץ האניה ועם רצונה ממרים.
נחשי־נחשולים ירכתיה עוטרם,
הודפים מאחור כה ומפנים סוטרם.
שוטי, אניתי, בטחי! לבי עמד!
ישתק ים מועפו וחשך כליל ימת.
ובאפק תגל ארץ רבת פליאה,
עוטה הוד־אגדה וקדמות זי־הבריאה.

שיר הנווד

רוח יך גלים בלב ואש בעקבים,
באבן קצתי, בלבנים, באופנים נותבים,
רעב אני לשפת הים, לגבול היבשה,
שם האטלנטי הישיש, לחול יט ברגשה.
הו אעזב את שאון הרחוב, אלך ואעברה
למקום שם המפרש חותר לפרק על קשוריו;
אל מעגן רוחות הומה, לשלל ספינות מחבוא,
הו כך אלך לי ואלך, עד לגאות אבוא.
ובתחלה אשמע משק רוחות וילל שקפים,
שקשוק הים ולקלוקו סביב קערים סחופים,
שירים בצאת אני־קיסור מן המסרץ לים,
או אז ידע לבי לבסוף כי שם אני אמנם.
הו מה גחליתי מערים, לבי שלי חולה
אל ים ירק, שטוף־רוח, עז, בו מובי דיק שולט;
ואנכי אלך, אלך מאופנים שובים,
כי רוח יך גלים בלב ואש בעקבים.

תרגם משה דור

נ מ ל ע ת י ק (סיפור)

ה יכן יוסף? — שאל האב. הבת עלתה במדרגות הרחבות אל המרפסת. מרפסת טיפוסית של בית מרגוע. גירניום אדום צומח בתיבות־עץ בשולי המרפסת, השולחנות מכוסים מפות צבעוניות ועליונות. בכסא־נוח ישובה אשה בריאת־בשר, שטופת־זיעה, ודבורה מזוממת סביבה. „כבר מאחר“, — אומר האב, — „אם בדעתנו לנסוע לגמל העתיק מוטב שניסע מיד. האם מחכה לנו יוסף בחדר?“

„הנהו יורד ובא“ — עונה הבת. בהקשיבה לצעדים. היא לא הסבה אפילו את ראשה לעבר הצעדים. הגבר הצעיר קרב ובא אליהם.

המבט הקופא וסגור, אמר האב אל לבו, הריהו בדיוק כמבט הקופא וסגור של אמה. השפתים סגורות ומרות מכאב, תנועת־הראש מחוסרת הסבלנות. הולך וסובב הגלגל. מעולם ועד עולם. שקיעה וזריחה ושקיעה. הנה חוזרות ומתגלות בפנים צעירות אלו של בתו התנועות הישנות, הידועות, הארשת הישנה, ארשת פני האם שנסתלקה ונעלמה. הזמן חרש את חרישו, טמן את זרעו. האב שמט ידו מידה של הבת. לשם מה נאבקת, לשם מה נלחמת וביקשת למחות את עקבות העבר, את זרע האופי? לשם מה נתיגעת ונאבקת בחיים, במסיבות, באלהים?

„מדוע עצמת את עיניך, אבא“ — שאלה הבת, אך הוא לא הקשיב. כי הנה עלתה מערפלי העבר דמות האומנת הערבית והתינוקת בידיה. הריהו מרימה את התינוקת זהובת־השער, המתוקה, ומוסרת אותה לזרועות האב. החום של הגוף הקטן, השמנמן, המתלטף, עברו כמו יין. כריח השדה הפורה. הוא נשק לה לתינוקת על לחיה, ובעוד הוא מנשקה הסתכל באשתו שהיתה שכובה על משטח חדש כשעיניה מסתכלות בשמים. בלי לחייך אמרה: „שלום, דוד, כבר סיימת את העבודה?“ וקולה היה מת, נטול רגנה, נטול צליל. עיניה לא אמרו דבר, לא הביעו מאומה. מתוך יאוש השכיב את התינוקת ליד האם, וחזר ונכנס לבית, סגר מאחוריו את הדלת, התכנס לחדרו, שהרצפות בו היו אדומות ומבהיקות. חדר נקי להפליא. הוא התיישב ליד השולחן, פתח ספר־רפואה וניסה לעיין בו. את האותיות לא ראה, ובמלים לא הבחין.

„שלום“ — אמר יוסף, הבעל הצעיר — „מה שלומך, רינה? כבר הספקת לרחוץ בבריכה? שלום, אבא.“

היא הפנתה אליו את פניה הארוכות, השחומות, הרעננות וענתה לו: „כן, כבר רחצתי בבריכה.“

„אם כן“ — אמר יוסף, והוא התאמץ לשוות לקולו

ה צבע האדום הזה מרגיז אותי“ — אמרה לאביה, ורקעה ברגלה הארוכה, החשופה, שהשער הזהוב הבהיק מעליה. הרגלים היו רטובות מן הרחצה הממושכת בבריכה. ענפי העצים הסתירו כמעט את הראש הנפלא, החטוב, ואת הגב הערום למחצה. רק הרגלים הארוכות נראו כשהן צועדות על המרבד האדום של הפריחה הנושרת.

מאו הבוקר מלוח אותה האב. קודם לכן ישב ליד הבריכה והסתכל בה בשעה שהיתה מזנקת למים הירוקים. שוחה הלוך וחזור בתנועת־ידיים מלאת־חן. עד שהיתה מטפסת ועולה מתוך הבריכה, כשהיא מנערת אבק מים משערה ומגופה השזוף, הגמיש והנהדר, נהדר עד לכאב. עתה הריהו מהלך לידה בשדרה של בית הפנסיון. עיף קצת מן המים ומן השמש, ומן הצבע הלוחט של הפריחה. הוא מצמץ בעיניו. מראשית הימים ועד אחריתם מסתובב הגלגל וחוזר. מחזור הדם ומחזור החיים. ושוב היה ברור לו כי בעצם אין לו חלק ונחלה בכל המתרחש מסביב. אין יכולת להשפיע או לשנות. מראשית הימים ועד עתה, עד הרגע הזה, כאשר השמש מחממת רגלים ארוכות ונפלאות אלו של הבת, כשם שהיתה מחממת את רגלי האם, שאף הן היו ארוכות ונפלאות.

„הצבע האדום הזה מרגיז אותי“ — חזרה ואמרה. תמיד דיברה עם אביה בנימה של תרעומת, כאילו לא נתבננה אותה תינוקת שהמטפלת הערבית טיפחה וגידלה, בשעה שהאב היה טרוד בריפויים של החולים. מאת אביה היתה רגילה לתבוע את הכל, אך הוא לא ביקש ממנה מאומה. אולי מכאן נבעה האכזריות המזורה הזאת, רצון זה לשלוט, לתבוע, שהיה מתמוג באורח מתמיה לתוך אפיה החביב ומתרסק. „אינני אוהבת צבע אדום“ — חזרה ואמרה — „לא אהבתי אותו מעולם.“

היא סגרה את שפתיה במרדנות. האב הסתכל בפניה שהאור והצל היו מרצדים עליהן. פנים נפלאות וסגורות, אולם כשהסבה את מבטה אליו, היו העינים מלאות כאב. האם זוהי התינוקת שהיתה משחקת בנינה, בקצה המושבה, שקטה ומרוכזת? הגינה, הגדר הלבנה, והדלת הירוקה, שהיתה נפתחת ונסגרת עם כל רוח קלה.

בגיל מסוים עוברים אותך הזכרונות כמערכת של תמונות: אין ביניהן קגע, אין בהן תנועה. צילומים של רגע. הנה תגינה הקטנה ומוקפת שדות. המשעול יורד ומתפתל מן הפסגה אל העמק, עד בואכה לכפר הערבי. על הדשא רבוצות אשתו והבת הקטנה. האם והבת. האב עצם את עיניו.

קצת עליונות — „אם כן אין מה שימנע בעדנו מלנסוע אל הנמל העתיק, מזגהאוויר נפלא“.

„האם סיימת את עבודתך? — שאלה הבת.“

„השתדלתי לעיין בספר“ — חייך יוסף — „ספר חדש על בעיות הכימיה. לא קל היה לי להתרכז“.

„לא קל“ — הרהר האב — „לא קל היה גם לי להתרכז באותם הימים בספר הרפואה. לא קל להתרכז, יוסף יקירי, כאשר חייך מתפוררים, כשם שהתפוררו חיי, והאבק מיתמר מן המפולת“.

הם צעדו בשביל המכוסה נשירה אדומה לעבר הכביש. האב צעד לעבר הכביש מאחורי הזוג הצעיר. גם אז, באותו יום, היה האוויר חם במקצת וספוג ריחות. הוא חזר אז מן הכפר ועלה אל הגבעה, בדרך אל גשר־העץ הקטן. אותם פרחים פורחים מדי שנה בשנה והרי הם מפיצים אותם ריחות משפירים וחמים. במקל שבידו קטם כותרתו של פרח כחול מעל הגבעול הארוך, ושאף אל קרבו את הריח החריף, שאין דומה למתקו. הנה מתקרב ובא הערב והלטהאות יורדות מן הסלעים ומתכנסות לתוך הנקיקים, והדבורים מפסיקות זמזמן, והשמש מדליקה את בתי הכפר, ואת הבאר ואת עדר הפרות החוזרות מן המרעה. הרופא עובר את גשר־העץ הקטן, כשם שעבר אותו פעמים אין ספור. ביום ובלילה, באביב ובסתיו, בגשם ובשמש. הריחו מהלך כבחלל ריק, כאילו היה תלוי באויר. אין על מה לחשוב, אל מה לצפות, אל מה להתפלל. הוא חוזר מן הכפר הערבי לאחר שסיים לטפל באשה היולדת, רחץ את התינוקת הקטנה ואף לא ניסה להפריע כשהבעל הזקן בעט ביולדת הצעירה וצרח: „שהשטן יקח אותך ואת בתך, בת זנונים.“ היולדת הצעירה תקעה את אגרופה לתוך פיה מעוצר כאב, מבית־החמר המלא עשן יצא הרופא אל הרחוב, אל הדמדומים, מה מסובכים החיים, מה נפתלים הם. הוא הסתכל בנשים שהיו מכבסות ליד הבאר והן מלהגות וחוזרות ומלהגות. להיות כנשים הללו, להביט בחיים ולא לראותם, לא לחקור בפשר החיים, לא לדעת את הגעגועים ואת הכמיהה הסתומה, את חוסר הישע, כך היה מהלך, כבד ועיף, עד שהגיע לביתו, פתח את השער והכלב רץ לעומתו. האומנת הערביה עמדה על סף הבית והתינוקת בזרועותיה. הוא נכנס ובירך אותה לשלום, והיא באה ונכנסה אחריו. „האשה הסתלקה“ — אמרה הערביה ומסרה לו את המכתב. היא היתה אשה זקנה ועיניה היו עיפות מן החיים. במשך השנים אשר שירתה אותם ראתה כיצד נסגרו הדלתות, ראתה כיצד ישבו מחרישים בערב, שמעה את הנגינה המיואשת בפסנתר, המנגינות החוזרות ונישנות. ראתה את האשה הצעירה כשהיא עוברת מחדר לחדר, ללא מנוחה. הרופא הסתכל בערביה ולא פתח את המכתב, היא מסרה לזרועותיו את התינוקת ונכנסה למטבח כדי להכין את ארוחת הערב.

פתח נא את האשנב, מחניק. — אמרה הבת. הבעל הצעיר פתח את אשנב המכונית. בידו האחת היה מלטף את ידה ובשניה החזיק בהגה, המכונית עברה לאורך שפת הים, בדרך לראש הנקרה, הים ליוה אותם בהמיתו השלנה, הבלתי־פוסקת. ליד הכפר הנטוש עצרו וירדו. „זהו המקום“ — אמר יוסף, וחזר ואמר בקול נחר במקצת — „זהו המקום, הנה שם שרידי הנמל העתיק, הבתים ברובם נהרסו, ורק כמה משפחות מנסות להיאחו כאן בלא הצלחה“.

מלב רזה, רעב, נבה לעומתם, מאחד הבתים יצאה נערה לבושה קצרה מכפי מידתה והסתכלה בהם במבט ספק אדיש ספק מחוצף, לא איכפת לי מה דעתכם עלי, לא איכפת לי שאני פרועה וגופי מתפרץ מבעד לשמלה הצרה והקצרה.

„איזו עזובה“ — אמר האב, כשהיו מדלגים מעל לשלולית של מים עומדים — „איזו עזובה“, הוא עיין בספר שבידו על תולדות הכפר והנמל העתיק. „מעניין“ — אמר — „האם ידעת, יוסף, שלאורך שפת ים זה עברו לגיונות הרומאים, ברדתם מן הלבנט, ונשרי־הזהב הגדולים היו מתנוססים“.

„מדוע היא נחפזת, בתי“ — הרהר האב תוך כדי קריאתו — „הרי יוסף איננו יכול לדלוק אחריה“, הוא חזר ועיין בספר: האמנם היה קיים כאן ארמון גדול? על הריסותיו של הארמון הוקם המקדש לאל הים, ואף מקדש זה נהרס ומאבני־השיש הגדולות נבנתה כנסיה ביוזמניגית, שצריחיה היו מקושטים בצלב־זהב. לימים נהרסה גם הכנסיה ואת הפסלים והצלבים הטילו הימה, עד שהוקם כפר ערבי של דייגים ואף הוא נהרס ונחרב. נבנה ונהרס, נבנה וניתן, מחזור החיים שאין לו סוף. פתאום חש האב את נטל שנותיו, הוא נעצר לרגע ונשם בכבדות: עיפתי, אמר לעצמו, עיפתי מאד.

הבת טיפסה ועלתה על שפך האבנים, אחריה טיפס ועלה הבעל הצעיר. הוא היה משועמם, לאה מן המאבק, מן הסכסוכים המתמידים, מן הויכוחים, ומן השתיקה הממושכת. הוא נשתהה וציגב את הזיעה מעל מצחו והסתכל כיצד סגר האב את הספר ועמד מלכת. מה טעם בחיים הללו שלנו, כיצד אצק אליה, כיצד אטיל את הגשר אל לבה מעבר ומעל לתהום. כיצד אגיד לה שלא אוכל להיות בלעדיה.

„אלהים“ — אמרה האשה הצעירה — „אלהים, כמה מחניק הכל, כפר עזוב ועלוב זה, שפך האבנים, הכל מתפורר כמו חיי, שפך אבנים ללא מעצור, לו ניתן לי לצאת אל הים, לעלות על ספינה והפליג אל האופק, אלהים, אלהים“.

כך הגיעו אל הנמל העתיק ועלו אל הסלעים המכוסים אוזב ארוך וחלקלק והמשתקפים בתוך מי הנמל הירוקים

והעיפים מרוב שנים. האב חיטט ומצא טבעת-ברזל שהעלתה חלודה. „לפני מאות בשנים” — אמר — „אולי קשרו לטבעת זו ספינה שבאה מארצות רחוקות, אולי מארץ תרשיש, היא ארץ החלומות”.

מאז, מאז ומעולם, משתפכים הגלים אל הנמל, פעם בועף, בסופות חורף איומות, כשהקצף מתנפץ אל הסלעים, ופעם בהתלטפות כתינוקות אלה הממלמלים באורו הרך של האביב, מראשית ועד אחרית, — היה האב מתהרהר — כמעגל שאין לו סוף, חוזר וְבא, חוזר וְבא, מעגל החיים החמות.

באור השמש השוקעת עמדו על הסלע שלוש הדמויות של האב, הבת ובעלה הצעיר, שלשתם היו דרוכים

כמשחקים לפני הרמת המסך. צלליהם הארוכים השתרעו על פני מי הנמל העתיק.

„אקח את הטבעת, טבעת הברזל, אתנו למזכרת” —

אמר הבעל הצעיר — „מזכרת מן הנמל העתיק ומן הכפר הזה, המתפורר” — קולו היה מתוסר גוון — „מי יודע מה יקרה אתנו מחר”.

„רינה” — אמר האב — „האם נוכל למנוע את אשר

יקרה מחר? בערב כמו זה, מתפורר ועצוב, עובה אותנו אמך” — מתוך היסוס דיבר, והיה כמגמגם. בצל הערב נעשו מי הנמל שחורים ונרגזים.

אז התייפחה האשה הצעירה בבכי קר ומיואש. האב

שילב זרועה בזרועה והם נחפזו לצאת מן הנמל ולתורר

אל הכביש, כשהבעל מהלך בעקבותיהם והלילה צועד מאחוריהם וסוגר עליהם.

חופי ישראל ושכנותיה

כל שוחר נתיבות-ים לדלות פרטים מאלפים על פעולות, בנין ומעשים שהתרחשו במעגלי עולם הספנות ולהעמיק ידיעותיו, לקח מאלף מקנים לקורא נחונים היסטוריים, מאורעות ים חשובים — מבצעים ידועים באסטרטגיה ימית שהסעירו אי שיבשו חופנו בדורות אחרונים, כגון, מצור נפוליאון על עיר הנמל עכו מן היבשה, בלוקדה ימית מצד הצי האנגלי והאוסטרי נגד איברהים פחה במימי עכו, בצרוף תרשימים ומפית סכימטיות על מקום עיגון אניות בנות הברית.

הספר מקפל גם ערכים ספרותיים-טורלקוריים והוא שופע אמרות ונשכחות מנבכי ספרותנו העתיקה ביחס לנושא הנדון: מסופר על אליעזר בן חרסום העשיר שהיו לו אלף אניות בים, או „אביו מת והניח לו ספינות בים”. אף שבחי הים שנפלטו מפי אישים דגולים בימי הביניים כיהודה הלוי, כנוסע בנימין מטולידה ותארי ועוד, ד״ר וילנאי לא פסח על קוריוזים וסיפורי הרפתקאות המלווים לפרקים יורדיים באניות. אם מאורע ההרפתקן התוזה מדינה יהודית בחוף ארץ מדין, פאול פרידמן הוארה במקור אחר, הרי נודעת חשיבות ליטא-החוקר מק-גריגור שמעשיו כאפוס-גבורה ואף במי אנם החולה נחלץ מרודפיו הבדויים (1869). ארבעה עמודים (184—187) הוקדשו לסקוטי זה ולו נאה תהילה על יחסו לישראל.

חלק ניכר מן הציורים המשובצים בדפי הספר מתחומי הספנות, השיט והדגה (עמודים 18—23), ומיעוטים שרטוטי מפה של גמלים עתיקים ומחודשים, אגמי-שיט ודיג מגבולות לבנון ועד אגמי-טיגריס-ואף. אלה ואלה שימשו מוטיבים וחפצי-קישוט לאמני מכוול ואבן להנציה מלאכתם בפיסול ומזאיקה לדורות הבאים. בסיכום נציין, כי הספר שלפנינו אינו מחקר אלא אכסניה נאה בה רוכזו חומר רב שמוצגו משקפים בבואות חופינו מים ומקדם לאור חליפות ותמורות.

ה. אבי-גלעד

מאת ד״ר זאב וילנאי, תאור מפורט של חופי ים-התיכון, ים-סוף, ים-המלח, ים-כנרת וים-החולה, הגבולות הימיים של ישראל ושל הארצות השכנות: לבנון, סוריה, מצרים, ירדן וסעודיה, ספרית חיל-הים, צה״ל, תשי״ג, עם מסות, תרשימים וציורים.

ארצנו לחופי ימים תשכון, בפרק הזמן של קיום מדינת ישראל, נכבשו באמצעות גופים שונים, עמדות רבי-משקל בספנות ובריג, גם זרועו של צה״ל, חיל הים, חושל בכלים מסוימים וידו נטויה במשמרת נתיב-מים רבים, בתוקף יעודי גורלנו לשכון על חופים ולהחזיק 255 ק״מ גבולות-ים (מתוך 1200 ק״מ גבולות יבשה וים) הפתוח לנו אפקים-בלי-ימדו לרחבי תבל ויושביה. שומה, לכן, עלינו לטפח חיבת ימינו בקרב הדור הצעיר ולחנכו במעשים המלווים תורה עיונית.

דלה ומצומצמת היא ספרותנו הדגה בענייניים לגוניהם, פרט לחיבוריהם המופתיים של פרוס׳ נ. סלושץ, ספר הים וספרי יוסף ברסלבסקי על „ים המלח” ו„מפרץ אילת וים” (בהוצאת החי״ל) — הופיעו רק חוברות בודדות בעניני ימאות שימושית למתחילים אף הן בהוצאת החי״ל לישראל”.

עתה נתעורר ד״ר זאב וילנאי, שקדן מתמיד בחקר ארצנו, והעניק לקהל תרומה נכבדה לספרותנו, וענינה תיאור חופי ישראל ההיסטוריים והטבעיים לאור המאורעות ומגעי-הגומלין של תושביו שעשו מלאכתם בנתיבי ימים לחופי ארצות המזרח התיכון וחופי אפריקה, כסיסמה לזיקת דורות עברו אל הים שעליו היה קיומם, מקדים וילנאי חוותו של הנביא נחום: „מִיָּם סָבִיב לָהּ אֲשֶׁר חִיל־יָם מִיָּם הוֹמַתָּה”.

הספר שלפנינו הוא מעין היחידה אנציקלופדית מבהיגת היקפו ומיצוי נשאו, אין המחבר מדרוך את הקורא בידיעת החופים בלבד, אלא גם ב„עורף”, כלומר, לסביבה היבשתית שנודעת לה חשיבות וקשר-גומלין עם נמלה או מעגנה הקרוב, מאוצרו עתיד

מכתב למערכת

הח"ל שתפקידו ויעודו — לעשות להפצת רעיון הים בעם ובנוער. הוא עושה זאת במסגרת פעולותיו בבתי ספר ע"י הוראת שחייה לאלפי תלמידים, תמיכה בארגוני הים ועוד ועוד. יש לזכור, שהח"ל הוא המוסד היחידי התומך בהם, טול את התמיכה מאג"ד דות אלה, ואין להן קיום, הח"ל, בשיתוף עם הממשלה, מקיימים את ביה"ס הימי והכשרת ימאים מזורות (הכשרת ימאי, תלמיד ביה"ס הימי, עולה למעלה מ־1000 ל"י), אין תולקין על כך שהח"ל משך במישרין ובעקיפין לעבודה הים מאות בחורי ישראל, ובאניות הצי שלנו נמצאים גומרי ביה"ס הימי בתפקידים אחרים.

אפס, הספנות לא ניצלה במידה מספקת את הח"ל שניתן בידה כמכשיר, היא קיבלה מן המוכן הנועה בעלת היקף פעולות רחב, אך הוגיחה אותה, לא עודדה את פעולותיה, לא נתנה לה מאנשיה ולא תמכה בה תמיכה המרית, ולא עוד אלא אף לא התחשבה בה וגרמה להקטנת ערכה בצבור, והרי הח"ל היה גורם גם בהקמת חברת "צים", ואף על פי כן לא נענה הח"ל לכל הפניות שפנה אל "צים" ולא מצא און קשבת לבקשות בדבר שיתוף פעולה.

ודאי אפשר לעשות יותר, אפשר להחיות את התנועה, לעשר תה יעילה ומועילה יותר, ולהביאה למצב שהיא תסייע לספנות עברית בתביעותיה הצודקות כלפי הממשלה וכלפי הצבור. אפשר לעזור לה במאמציה הכספיים ולביסוס מצבה ע"י הפצת מניותיה לקיים את מטרות הח"ל עד כה, ובודאי נצליח לקיימם ואף להרחיבם להבא.

דלתות הח"ל פתוחות לכל אדם המוכן להקדיש מזמנו, מרצו וכשר פעולתו לעידוד ופיתוח הימאות באמצעות הח"ל, הספנות העברית ובראש וראשונה "שהם" וכן אגודת הימאים, מומנים להצטרף להנהלת הח"ל, וגשמה לשאת יחד במשימה הכבדה הכבודה: קידום הימאות הישראלית ופיתוחה. מ. סומרוק י"ר החבל הימי לישראל בחיפה

ב. הימאי הישראלי" מס' 25 הופיעה כתבה בשם "בית יורדי ים" — שערויה צבורית", סמוך לזמן זה, הרצה ד"ר וידרא מהנהלת "שהם" על "הספנות במשבר — ומדינה" וראה, בין היתר להתקף את הח"ל ולומר ש, החבל הימי לישראל, כמו שהוא כיום, מנותק מחיי הימאים ואינו עונה על צרכי הימאות הדינאמית", יש, כנראה, סמיכות פרשיות בין שני גילויי הבקורת. מיום קיומו שאף הח"ל וחתר למלא תפקיד מעורר וממריץ לקידום הימאות, ומן הדין שאנשים העומדים בראש מפעלים ימיים יזכרו, בבואם לטעון ולתבוע, את אשר פעל הח"ל ופעל מאז קיומו, או יעריכו את פעולותיו גם אם יצביעו על הליקויים והתיקונים הדרושים בלא ספק.

נשאלת השאלה: מה עשתה חברה "שהם" ומה פעלה אגודת הימאים, כדי לסייע למוסד אליו הם באים בטענות? בית יורדי ים הוקם ע"י הח"ל למען הימאים העברים ולמען כל ימאי הבא לבקר בחוף הישראלי, כספים רבים הושקעו ומושקעים בבנין, שהתחלתו היתה בדירה בת 7 חדרים לפני כ־10 שנים והמטרה, עם קום המדינה, בבית מפואר שהיה שייך לבריטיש סילורס סוסייטי, הימאים נהנו ונהנים מהכנסת אורחים נאה בבית יורדי ים, אולם, בדרך הטבע עבודת הימאים היא בים, וכאשר בא ימאי לחוף (זה נוגע לימאים מכל האומות) הוא מעונין לבלות את חופשתו בחיק משפחתו או באין משפחה — בבתי־ששועים. רק אחרי שאוול כספו הוא בא לבית יורדי ים, הפעולות התרבו תיות־חברתיות שאורגנו, כגון: קבלת שבת, מסיבות, הרצאות, שידורי רדיו, קונצרטים והצגות קילנוע, לקו כולן בחסרון משתתפים עד כדי כך, שנאלצים היינו להפסיקן, כיון שההוצאות היו גדולות ובאין תועלת.

נפגשתי בטענות אגודת הימאים עם שני ימאים ושאלתי אם ביקרו בבתי יורדי ים אחרים, תשובתה היתה חיובית, הם סיפרו בהתלהבות על בית יורדי ים בניו־יורק, על הטיפול הנאה אשר הימאי מקבל שם, וכיצד הביאו אותם במכוניות מיוחדות מבתי המלון שלהם לנשף, לדבריהם השתהו בגשף כמאה איש, מסתבר, איפוא, שבגודל והראשון בגמלי העולם בצבור הרחב, דבר שלא נעשה עד כה לא בארץ ולא בחו"ל, שמרנו על כלי זה ויש אפשרות למלאו תוכן נוסף, אולם לכך דרושים אנשים שיתמסרו לפעולה ואמצעים כספיים להוציא את הדבר לפועל, בשני גורמים אלה, לגודל צערנו, כמעט לא השתפה הספנות העברית, ו"שהם" בכללה, תקציב הח"ל לשנת 1953 מראה הוצאה של כ־180,000 ל"י, בתקציב זה עלתה השתתפות "שהם" לסך 1200 ל"י בלבד, ההכנסות באו, איפוא, מתרומות אורחי ישראל לכל שכבותיהם שהביעו בדרך זה את רצונם לראות את הספנות העברית מתפתחת ומשגשגת וכובשת את מקומה הראוי במדינת ישראל, תודות לתרומות אלה יכולנו הצליח בית יורדי ים לאסוף מאה ימאים לנשף! מה, איפוא, נוכל לעשות אנו בעירנו ובתנאים שלנו?

ודאי: אין פירוש הדבר שלא נמשיך בהתמדה בפעולות התרבות בבית יורדי ים, אין ספק, שנעשה במיטב יכולתנו לקיים רמת תרבות מתאימה בבית, אולם מאמצינו יוכתרו בהצלחה, רק אם הימאים ישתפו פעולה עם הח"ל המקיים את הבית, אין טעם לראות בח"ל מוסד שנועד אך ורק לתמוך בימאים, ואין הימאי שלנו זקוק, בדרך כלל, לתמיכות כספיות.

החוקת בית יורדי ים עולה בסכומים גדולים ובמאמצים רבים, מנהל בית יורדי ים יכול לספר רבות על המאמצים הנפשיים הכרוכים בטיפול בימאים, הוא אחד מסעיפי פעולתו של



המשרד הראשי: תל־אביב, רח' לילינבלום 44

בחבל הימי לישראל

משק

במרכז

מדיוני הועד הפועל של החי"ל

בישיבת הועד הפועל שהייתה ב־3.12.53 הוחלט להעמיד את השתתפותו של החי"ל בתקציב בית הספר הימי בחיפה בתקופה מ־1.10.53 ועד 31.3.54 על סך 52,500 ל"י. כן הוחלט לברר את האפשרויות להקמת פנימית בית הספר הימי בעכו ממקורות הפנימיה הקיימת בחיפה. אושר תקציב המוסד המרכזי להדרכה ימית לשנת 1954 בסך 70,000 ל"י והוחלט בעת עריכת התקציב הכללי של החי"ל לשנת 1954, לחפש דרך להגדלה נוספת של תקציב המוסד.

בישיבת הועד הפועל מ־5.1.54 נערך דיון מפורט על הצעת התקציב הכללי של החי"ל לשנת 1954 והוחלט להכין לשיבה הקרובה הצעת תקציב, כן הוחלט לדרוש ממשרדי הממשלה ומקרן נורמן הגדלה ניכרת של הקצבותיהם לחי"ל. הוחלט לקיים בימי ספח תשי"ד את הועדה הארצית של החי"ל.

ב־5.2.54 היתה במשרדו של חבר הכנסת מר חיים אריאב פגישה בין הנהלת הקרן האמריקאית למוסדות לישראל לבין משלחת החי"ל.

סטעם הקרן השתתפו היה ח. אריאב, רבינוביץ וגב' י. גוט ליב. ומטעם החי"ל — היה מ. פלאי, י. שריר, ד"ר צ. ברנדר וב. פלדנקריוו. נידונו עניני השתתפותה של הקרן במפעלי החי"ל. — מר י. שריר, מי"מ יו"ר החי"ל, יצא לחי"ל למספר שבועות. בהעדרו ישמש מר מ. זיליטס יו"ר המוסד להדרכה.

— מר אליעזר ארנוב, מנהל "קול ציון לגולה", יצא לאפריקה הדרומית והבטיח לעשות למען החי"ל במקומות שונים באותה ארץ בעת ביקורו.

— מר מ. פלאי חזר מביקורו בארצות הברית וקיבל לידיו את גזברות מרכז החי"ל.

מסיבת עיתונאים

27 ביונאר ערך מרכז החי"ל מסיבת עיתונאים רבת משתתפים באולם האגודה.

צכי לכנה — ליברמן מנהל

התנדב למפעל התרמה במפעלים, במוסדות ובמקומות עבודה גדולים. הפעולה כבר החלה ונמשכת בקצב ארגון והסברה

נתקיימו פגישות עם ועדי העובדים והרצאות בהשתתפותו של ד"ר צ. ברנדר במקומות אלה: כפר חיים, כפר ויתקין, שדמות דבורה, עובדי מלבין, עובדי בית החולים הממשלתי, עובדי "גור" ועובדי הצרכניה, כולט בעכו. ספריה ימית לנוער

מתבררת תכנית להוצאת ספריה ימית לנוער, שתוציא אחת לחודש חוברת סיפורים לבני הנוער, חוץ שיתוף עם משרד החינוך והתרבות.

המוסד המרכזי להדרכה ימית

כנוס פעילי האגודות

ב־19.1.54 נערך בראשותו של י. שריר, יו"ר המוסד, בבית הימאים בתל-אביב, כנוס ארצי של פעילי האגודות מכל הסניפים בארץ והשתתפו בו כ־50 איש. דו"ח על פעולות המוסד בשנה החולפת מסר ב. פלדנקריוו. בויכוח הער השתתפו רבים מפעילי האגודות, שדרשו שיפורים נוספים בעבודת המוסד.

עם כניסתו של איש משק ארצי לעבודה, הוחל בתיקון הסירות באזור הדרום, שיסתיים בזמן הקרוב. במסגרת הפעולה לחידוש הציוד הוזמנו משוטים ותרנים חדשים. שיוט החוף תשי"ד

הועדה המקצועית של המוסד דנה בתקנון השיוט ולאור הנסיון של השנים הקודמות, הכניסה בו שינויים שונים. בזמן הקרוב תגש להכנת השיוט. הפעולה בבתי הספר

על 14 בתי הספר היסודיים בתל-אביב, בהם הורו את מקצוע הימאות, התווספו השנה 2 בתי ספר נוספים ("הקליד" ו"תל" גורדווי"). פעולת ההדרכה המעשית בבתי הספר מתנהלת כשורה. פועלות כיום 120 קבוצות, המתאמנות אחת לשבוע בהדרכה מעשית.

תכנית הדרכה חדשה

הועדה המקצועית עיבדה תכנית להדרכה מקצועית באגודות, שתתאמה לצרכי הימאות בארץ בשטח הספנות, הדיג והעבודה בנמלים.

הוצאת ספרות ימית מקצועית

נמצאת בהכנה הוצאת מהדורה שניה של החוברות, נביגציה חופית" ל"ש, סנקוט ו"חבלים וקשרים" לרב החובל זאב הים. כן עומד לצאת לאור ספר על "חוקי דרך בינלאומיים", שנכנסו לתקופת ב־1.1.54, בתרגומו של רב חובל י. פודולני. החומר הוטאצ לאשור למשרד התחבורה וחיל הים.

בסניף חל'אביב

בבית הימאים

נפתח מחדש המזנון ועומד לרשות פועלי הנמל במשך כל ימות השבוע בכל שעות היום.

בישיבה משותפת עם ועדת התרבות של פועלי הנמל עובדה תכנית פעולה תרבותית שתקיף תערוכות לציור הימי, הצגת סרטים מקצועיים, קורסים והרצאות להשתלמות מקצועית ומסיבות שונות.

ב־3 במרץ הפתח בבית התערוכת ציורים ימיים של הצייר שמעון צבר, ב"כ המוזיאון העירוני ירצה בפתיחה על אמנות הציור הימי.

— ב־21 במרץ ייערך בבית ליד שולחנות ערוכים גשף הפורים המסורתי, המיועד לעסקנים ולידידים של החי"ל. בתכנית האמנו" תית ישתתפו: מ. גור (קאמרי) — קונפונסיה; אירנה מסטרובוי — זמרה; רוז'נסקי — גרנובסקי (לילהילו) — פזמונים.

— התערוכה הימית המתמדת ע"ש ישראל בדולח ז"ל פתוחה לקהל. הנהלות בתי הספר המעוניינים בבקורים קולקטיביים מתבק" שים להתקשר עם הנהלת הבית לפי מס. הטלפון 24707 בבית הימאים.

מועצת הסניף

שהייתה ב־15 בדצמבר, נפתחה בהעדרו של יו"ר המועצה מ. פלאי ע"י יו"ר הועד עוז' מ. בדולח, י. שריר, מי"מ יו"ר החי"ל סקר את פעולות החי"ל ועמד על התכניות להרחבת בית הספר הימי. עוז' מ. בדולח מסר פרטים על תקציב החי"ל. השתתפו בויכוח היה חקלאי, אפשטיין וגב' פ. גל. הוחלט לכנס בקרוב את האספה הכללית, בה תיבחר המועצה החדשה וכן להגביר את פעולות ההסברה בצבור.

כסניף חיפה

מועצת הסניף

ב-7.2.54 התכנסה מועצת סניף החייל בחיפה בבית יורדי ים. פתח מ. פומרוק וי. כספי, מנהל נמל חיפה, נבחר יו"ר הישיבה. ח. שלח מסר דריח מפורט על פעולות הסניף בשנים 1952/53. נפתח וויכוח על הדריח ותפקידיו של החייל, בו השתתפו ח"ת ז. הים, שי, גרינבוים, סטובר, א. ארגמן, ליסבונה וגב' גוסטה רכב. מ. פומרוק סיכם את הויכוח. הוחלט להזמין את מרכז החייל לישיבה שניה של המועצה. מ. פומרוק נבחר ליו"ר זמני של המועצה במקומו של מ. הינדס. היה מטובר, בלוח (חברת החשמל) ולוי שורץ ("שהם") נבחרו כחברי ועד הסניף במקומם של ח"ת עויד עיוזמן, עויד ארגמן וס. אדלר, שפרשו מן הועד לרגל צאתם לחי"ל. פרטים נוספים עוד יבואו.

במועדון הימי והכלכלי של החייל

במסיבה השלישית הרצה ד. הורביץ, מנהל הבנק הממלכתי על הנושא: מחירים, אינפלציה, ייצוב. במסיבה הרביעית דיבר ד"ר נ. וידרא, מנהל "ציס", על הנושא: הספנות במאבק עם משבר ומדינה. במסיבה החמישית הרצה עויד י. קליבנוב, סגן יו"ר הכנסת, על: הסיוע הטכני של אר"ם וערכו לכלכלת הארץ. המסיבה הששית הוקדשה להרצאתו של הקומנדר ר. ס. מילר, היועץ הימי של "שהם", על הנושא: השיבותה של האניה בימי שלום ובשעת חרום. במסיבה השביעית דיבר עויד ז. ארגמן, על "קשרי מסחר עם ברית המועצות".

בסניפי החייל בחו"ל

באפריקה הדרומית

האספה השנתית של החי"ל בקייפטאון

נערכה ב-29.11.53. פתח י. פרנק, יו"ר הסניף. הוא קרא מכתב ברכה מאת הרב הראשי אברהם, וכבד בראשית דבריו את זכרם של הנשיא המנוח ד"ר ח. ויצמן ויעקב ניטלין ז"ל. היו"ר מסר דריח על פעולות החייל בשנה החולפת וציין את החשיבות שממשלת ישראל מייחסת לפעולותיו של החייל.

בקורה של "עצמאות", האניה הישראלית הראשונה שעגנה בקייפטאון, היה מאורע חשוב ואם כי עברו כבר מאז כ-10 חודשים, זכור עוד יפה הדבר. ההתלהבות והניגיות המאורע יהיו שמורים בזכרוננו לעולם, בעקבות הופעתו של "עצמאות" הוחל במפעל חדש לרכישת חברים נוספים. הוא הביע הערכה לגב' פני גרוס, עורכת "הים" וליתר חברי המערכת על דאגתם לרמתו הגבוהה של הרבעון. כן הובעו דברי תודה לאחוד הנשים העבריות ולארגון קורלנד וליבלנד על תמיכתם הבלתי פוסקת במפעל הסטיפנדיות לטובת תלמידי בית הספר הימי. כן נשלחו לבית הספר הימי מכשירים ימיים, ספרים טכניים, שימורים וכו'. במיוחד יש לציין משלוח המצפן, שנשלח לבית הספר כמתנת י. מ. ויינרין ורעייתו פני ויינרין, עסקני החייל הנאמנים והמסורים מיום הווסדו, לרגל חתונת הכסף שלהם. "יום הים" הוהג ברוב פאר בשנה זו בקייפטאון וזכה להצלחה. התקיימו בשנה הדריח התרבותית שהיה של "הבונים" והוקם ארגון "צופי"ים". המתפתה יפה. לבסוף הודה י. פרנק לעסקני הסניף ולנשיא הכבוד הרב אברהם על עבודתם למען החייל.

י. מ. ויינרין העריך בדבריו את פעולתם של חברי הועד וחברי מערכת "הים". הגב' מ. צוקרמן ברכה את האספה בשם "בנות ציון".

גורדון יפה, יו"ר הועד הארצי של החייל באפריקה הדרומית, הביע את הערכתו ליו"ר הסניף י. פרנק ולכל חברי הועד. בבחירות שקיימו לאחר מכן נבחר ועד הסניף בהרכב הבא:

חבר כבוד — מר י. מ. ווינרין; ח"ת מ. אסטרינסקי, י. דרמן, א. מינץ, ב. ל. מילר, א. זסלר, י. גוליס, מ. קפלן, י. סביק, דרמן, ס. ריצמונד, ס. קלוק, ס. מרקס, הגב' פ. ווינרין, הגב' מ. קפלן והגב' ל. אבולטון.

נשף החי"ל ביוהנסבורג

הנשף הימי שנערך ע"י סניף החייל במקום בראשותו של היו"ר מ. ציון, עבר בהצלחה רבה. אולם הנשף היה מלא וגדוש והקהל נהנה מהתכנית האמנותית העשירה שבוצעה ע"י לורין שנקר, בת היף ואחיה קולין בן ה-11. ההכנסה הוקדשה לבית הספר הימי בחיפה.

צירות ישראל
בשווייץ
לכבוד
מערכת "ים"
חבל ימי לישראל
ת-ל-א-ב-ב.
מערכת נכבדה.

לרגל הופעת גליון המאה של "ים" הנני שולח לכם מרחוק את מיטב ברכותי ואיחולי הלבביים ביותר לעתיד. חזקו ואמצו! בברכה נאמנה שלכם / ש. טולקובסקי

תנובה

האכל"ר הראשי
להספקת
תוצרת חקלאית
בארץ



הוצאת ספרים

נ. טברסקי, חברה בע"מ

הספר הגדול ביותר שנכתב אי פעם על חיי ימאים
המרד על ה"קייין"

מאת הרמן ויק

פרשת מסעה של ספינת-מלחמה אמריקנית במלחמת-העולם השנייה ומרד קציניה בקברניט בשעת סערה — בקורת טריפה על תנאי השירות ומשמעת בצי ארצות-הברית — תיאור חי ונוקב של בית-הספר לקציניים, הספר הופיע בלמעלה ממיליון טפסים בארה"ב, תורגם לרוב לשונות העולם, הוטרט והומחז. הוכתר ב-פרס פוליצר לשנת 1951. מופיע בקרוב בעברית.

"רמט" בע"מ

חברה קבלנית
להנדסה, סלילה ובנין

תל-אביב
רח' לבונטין 7' טל. 4998

*

קבלני בנין כלליים
מוציאים לסועל עבודות בנין מכל הסוגים
כמדין עבודות כוב, כבישים, נשרים וכו'.



המשביר המרכזי

חברה קואופרטיבית להספקה של
העובדים העברים בארץ-ישראל
ב-ע-מ

תל-אביב

ח' פ' ה

ירושלים

*

המוסד המרכזי להספקה של
התנועה הקואופרטיבית בישראל

בנק הפועלים בע"מ

נוסד בשנת 1921
תל-אביב

משרד

רח' אלנבי 126

המשרד הראשי

רח' מונטיפיורי 21

סניפים

צפון ת"א, יפו, קרית-שלום, חולון, בת"ם,
בית-דגון, רמלה, לוד, באר-שבע

כל עסקי בנק בתנאים נוחים
קשרים בנקאיים ענפים בחו"ל

העברות וגובינא בכל חלקי הארץ
באמצעות הסניפים וקופות המלוה
של העובדים שברחבי הארץ

שרות התחבורה של אנד
מקשר 800 נקודות יישוב,
מעבדות וישובי-קשר, אגם
נושא אנד ברצון ובאהבה את
נטל החתישבות החלוציות.

אגד

(א.ש.ד.)

מקשר ישובי ישראל

„הארגז“ בע"מ

תל-אביב, ת.ד. 106

תעשיות מתכת ועץ:

נוה-שאנן, טלפון 67531:
ארגון אריזה מעץ לפירות וירקות,
צריפים, נגרות בנין
ורחיטי „לכל“.

ידיאלוח, טלפון 68690:
אוטובוסים וכלי רכב שונים,
רהיטי סלדה למשרדים,
בתיהולים, ארכיונים וכו'.

הלואה וחסכון, יפו-תל-אביב

אגודה חרדית בערבון מוגבל

תל-אביב, רחוב הרצל 21 * ת.ד. 151 * טלפונים 2*3*6061

סניפים:

י"ד א' יהו	שדרות קה"ק 47
רחוב להגרדיה 23	סנת דיונגוף
הדר-יוסף	טלפון 67673
שכונת עמידר	רחוב לוינסקי 63
יפו, רחוב תרשיש 3	טלפון 66596
(בוסטרוס)	רחוב אבן גבירול 58
טלפון 80138	טלפון 23940

ליום 1 בינואר 1954:

55572	— — — — —	1. מספר החברים
1.000.138	— — — — —	2. ההון העצמי (לרבות קרנות סלאי) ל"י
11.344.708	— — — — —	3. סקדונות וחסכונות לכל הצורות
13.094.504	— — — — —	4. יתרת תיק ההלוואות
2.227.300	— — — — —	5. השתתפות אחרים ביהרת תיק ההלוואות

הסנה ביטוח
הסנה ביטחון

חברת הביטוח הגדולה בארץ

אהרן רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי בכל
עניני הובלה ימית

חיפה — ת.ד. 74 — טלפון 4241/2

סניפים:

תל-אביב-יפו — טלפון 66879, ת.ד. 305
ירושלים — טלפון 3451, ת.ד. 1357