

יָם

גליונות החבל הימי לישראל



בית הספר הימי בעכו.

אחת
להדש

חוברת ג-ד (קיג-קיד)
שנה עשירית

טבת-שבט תשט"ז

(ינואר-פברואר 1955)

חבל ימי לישראל, תל-אביב

ת.ד. 1917

טלפון 62437



ביצאות הישראלית

מ. בראלי

תעלת סואץ, חופש

השיט והספינה „בת-גלים”

מיוחד ל"ים"

גבול היבשה — מרחיק לבבות; ואילו הים — מגשר על פני מרחקים. — אומר הפתגם העממי הנורבגי. הנורבגים, צאצאי הוויקינגים, הם עם ספנים בעל מסורת ימית מפוארת והם יודעים את הים ואת תכונותיו, הן תכונותיו הפיזיות והאקולוגיות והחי אשר בתוכו, והן את תכונותיו המדיניות. אין כמונו, אזרחי ישראל, הנכונים להעיד על אמרי תותה של המימרה הנורבגית — הן הרישא שלה (מדינות ערב שכנותינו) והן הסיפא (המדינות הימיות העומדות לימיננו במאבק על חופש השיט בסר אץ, והנורבגים בתוכם).

א.

סחרה של ישראל, דרך ימים הוא עובר. ברם, הים העיקרי שלנו, אשר מרבית חופינו הם על גבולו המזרחי (פרט למסרץ אילת שבים סוף) הוא הים התיכון; ים סגור בעל שני מבואות: גיברלטר וסואץ. המבוא המערבי פתוח לפנינו, כמו לפני כל עם; בריטניה המחזיקה בצוק הגיברלטר שומרת בנאמנות על חופש הימים. לעומת זאת — מצרים, החולשת על השטחים המדבריים משני צדי תעלת סואץ, חוסמת בפנינו את המעבר.

מסעה של הספינה „בת-גלים”, ערב ראש השנה, מנמל מסאווה שבאריטריאה (הקשורה כעת קשר פדרטיבי עם חבש) אל התעלה, היה הנסיון הישראלי הראשון לבטל למעשה את ההסגר הלא-חוקי. לפריצת ההסגר נודעת חשיבות כפולה, מבחינת עניניה של ישראל: חשיבות עקרונית וערך מעשי הקשור ביחסי המסחר בין ישראל לחלק חשוב מן העולם החיצוני, לא נוכל להרחיק שות שימנעו מאתנו זכות חוקית ברורה ויגבילו את תנועותינו בימים, את סחרנו בעולם ויקפחו זכות ברורה

שלנו שאין להטילה בספק. השינוי שחל במצבנו ובמעמדנו ביום ה' אייר ה'תש"ח הוא שינוי מהפכני בארץ ובעם היהודי. השינוי הזה הוא גם שינוי מהותי בזכויותינו הבינלאומיות, שינוי במותר והאסור לעמים ומדינות אחרים כלפינו. אחת הזכויות הללו, שאיננו רשאים כלל לוותר עליה, היא זכותנו בימים — הזכות לשוט בים הפתוח, זכויות דיג שונות, הזכות לעבור במיצרי ימים ובנתיבי ים בינלאומיים. החשוב בנתיבות אלה, בשביל מדינה השוכנת לחופו המזרחי של הים התיכון ולחופו הצפוני של ים סוף הוא — תעלת סואץ.

ב.

„אמנת איסטנבול” משנת 1888 קבעה ברורות, שאין לתורכיה (שהיתה אז השליט העליון על מצרים) זכות למנוע את חופש-המעבר בתעלת סואץ משום ספינה המניפה דגל של אחת האומות והנושאת כל סחורה שהיא — הן בימי שלום והן בימי מלחמה.

המצרים טוענים טענה משפטית רופפת, המסתמכת על סעיף מסוים באמנה הקובע, שמותר למנוע שימוש בתעלה כשימוש זה מהווה, ישירות, התקפה על מצרים, כלומר, אסור להביא לתעלה אניית-צבא ולהוריד חיילים לחוף. על סעיף זה רוצים המצרים להסתמך בטענה שקיים בינם לבין ישראל מצב-מלחמה. הם סוגרים את התעלה במטרות אמברגו על סחורות, בלי קשר להגנה ישירה על ארצם (הם טוענים להגנה עקיפה — כי, לדבריהם, מתכננת ישראל התקפה על מצרים). טענה זו אין כוחה יפה כלל לגבי מקרה „בת-גלים”, כי הפעם לא דובר על סחורות מסוימות שהמצרים מתנגדים להעברה, אלא על ספינה מסוימת — או ביתר דיוק: על דגל מסוים שצבעיו אינם מוצאים חן בעיני המצרים.

מכל מקום, הטענה המצרית המנסה להצדיק הגבלות על ישראל בשימוש בתעלת סואץ נדחתה על-ידי מועצת הבטחון עוד באחד בספטמבר, 1951. או עדיין לא השתמשו הסובייטים בוויטו לשם מניעה החלטת בשאלות מזרח-תיכוניות והמועצה קיבלה החלטה ברורה נגד הטענה המלחמתית המצרית.

ג.

בשלב מסוים „איימר” שליטי מצרים, שהם ייוזמו ועידה של חותמי אמנת איסטנבול. הם רצו להטיל סחד על המערב, כי הסוואטים יתערבו בשאלה האיסטרטגית החשובה ביותר באיזור: תעלת סואץ. רוסיה המועצתית היא אליבא דכולי עלמא היורשת של רוסיה הצארית, שחתמה על האמנה. מאידך, ארה"ב לא היתה מעוניינת בתקופה ההיא בשאלות פנימיות של „העולם הישן” ולא

השתתפה כלל בוועידה שהביאה לאמנת המצרים „איימ“ לזמן ועידה עם ברה"מ — ובלי ארה"ב.

„איום“ זה לא יכול היה מעולם לצאת ממסגרת דיבורים ריקים. מצרים אינה יכולה לזמן ועידות בין לאומיות כרצונה. נוסף לזאת יש לזכור, כי בין החותמים יש כמה גורמים שתלו בהם שינויים מדיניים גדולים עוד יותר מאשר באימפריה הרוסית, וקשה מאד לקבוע מי „היורש“, מי, למשל, ייצג בוועידה מעין זו את האימפריה האוסטרית-הונגרית? ... אוסטריה? הונגריה? אולי צ'כר-סלובקיה? ושמה כמה רפובליקות בפדרציה היוגוסלבית (אלה שהיו בתחומי אותה אימפריה קשישה: קרואטיה, סלובניה, בוסניה והרצוגובינה)? נראה, לכאורה, שהרפוב"ל יקנים המצריים יאלצו להזמין את אוטו הבסבורג הטוען לכסא האוסטרי, רק הוא ראוי והגון להשתתף בוועידתם... ומי ייצג את גרמניה של ביסמרק והקייזר שלו? גרמניה המערבית או המזרחית?

האיום הנבוב לא הביא למצרים כל ריווח דיפלומטי, ותם הורידוהו באותה מהירות בה העלו אותו.

ברם, כל ועידה של מדינות ימיות היתה מאשרת את העמדה הישראלית ושוללת לחלוטין את הגירסה המצרית. חופש הימים איננו רק עקרון מופשט שהצליח להסתגן אל תוך החוק הבינלאומי ונתאשר על ידי מי שנתאשר, כיוון שלא הפריע לאיש. זהו אינטרס חיוני של המדינות הימיות ושל המסחר הבינלאומי. ברם בכל מקום יש מישהו הנהנה מחופש מעבר ומישהו שאינו רשאי לחסום את המעבר. המעברים נשארים פתוחים כל עוד אין סירצה בתוך הנהג הבינלאומי. ברם, סירצה כמו שפרצו המצרים בחסמם את המעבר לישראל בתעלה „מוזמין“ גורמים שונים לחסום דרכי-מים אחרים. למשל, התקדים הישראלי יאפשר למצרים לחסום, למשל, את התעלה בפני הולנד אם יסתבכו יחסיה עם אינדונזיה בשאלת איריאן המערבית (החלק ההולנדי של גוינאה החדשה שלא צורף לאינדונזיה על אף מחאותיה של האחרונה), או בפני כל גורם שהוא שמעשיו לא ימצאו חן בעיני מי שיהיה בשלטון במצרים. ואז מדוע לא ישתמשו בתקדימים אלה עמים אחרים, נאמנים יותר לחוק הבינלאומי, כשסגירת מעבר תשרת את עניניהם? הפרת חוק גוררת הפרת חוק — וסופה הפקרות. לכן — ולא רק מתוך ידידות לישראל — פונות המדינות הימיות וחזרות ופונות אל מצרים, לבל תמוטט את יסוד החוק והסדר הבינלאומי.

ד.

למצרים לא כל כך קל לעמוד מול התביעה המקיפה עמים קטנים ומעצמות גדולות הקוראים תגר על הפרת

החוק מצדה. היא מותרת צעד צעד. בדיון שהתקיים בקשר לפרשת „בת-גלים“, לפני שיחרור הצוות, קרא הנציג המצרי רשימה ארוכה למדי של ספינות שהובילו סחורה לחיפה דרך הסואץ. המדובר בעיקר בהובלת הבשר ממסואה לחיפה מטעם חברת „אינקודה“. אכן, המצרים אינם מונעים עוד העברת מזון הנועד לישראל דרך התעלה. הרעבת ישראל חדלה, כנר"א, מלשמש מטרה מלחמתית בהגנה על מצרים. אולי זהו שינוי איסטרטגי, מאחר שנוכחו שאין להרעיב את ישראל, ואולי זהו שינוי טקטי כדי להקל על עצמם את ההסגר בשטחי כלכלה חשובים יותר, לרבות הסגר על הספנות העברית. ייתכן גם ייתכן שוהי פשוט נסיגה, ויתור קל לעולם הגדול הלא-יהודי ולא-ערבי. מכל מקום עובדה היא שההסגר היום פחות מלא וחמור משהיה לפני שנים מספר וניתן להניח שהוא יצטמק עוד יותר, אם כי כנראה בקצב איטי ביותר.

התמיכה העולמית המלאה בצירוף היתור האיטי של המצרים היו יכולים, אולי, לספק אותנו מן הבחינה העקרונית. היינו יכולים לגלות אורך-רוח ולחכות לגילוי אמיתנו, אם כי באיחור אך בלי סכסוך. והרי אין אנו אצים לסכסוכים לא הכרחיים עם מצרים. בכל זאת לא ראינו לעצמנו דרך אחרת אלא האצה במעצמות. במדינות הימיות ובמועצת הבטחון ותביעה ברורה שלא יתנו דמי למצרים כל עוד הם מפירים את החוק הבינלאומי. מעשה „בת-גלים“ היה הבולט ביותר, החשוב ביותר והחוק ביותר, אך אין הוא אלא שיא במאבק בלתי פוסק המשתרע על פני כל המרכזים המדיניים הימיים בעולם.

מדוע אנו ממחרים כל כך בשאלה זו?

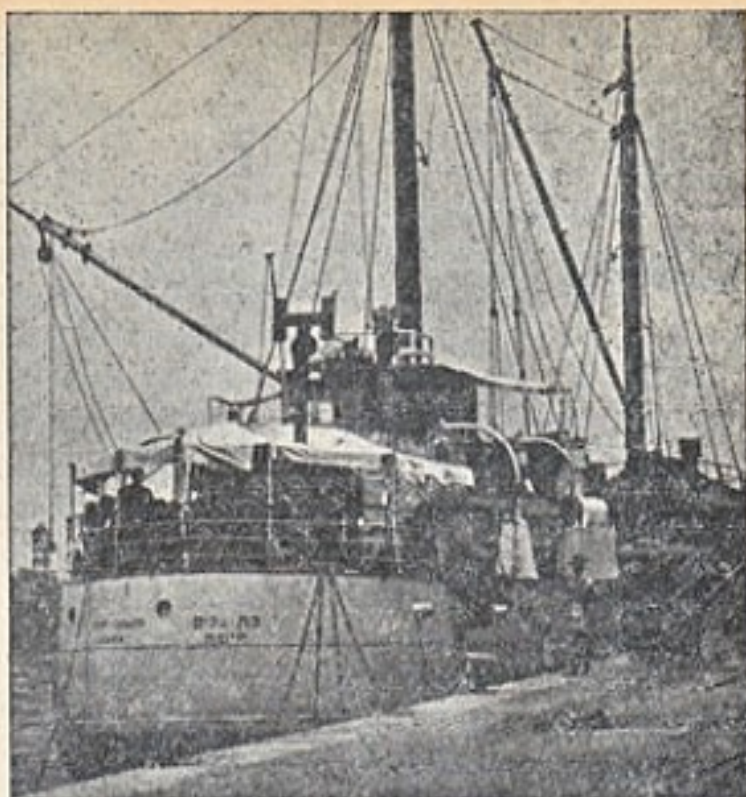
אין אנו יכולים לחכות, כי נוסף לעובדת זכותנו שנגזלה מאתנו, זמנית, יש לשאלה ערך גם מן הצד המעשי וערך גדול מאד.

מסחר בינלאומי הוא ענין שחשיבותו בעולם המודרני עולה יותר ויותר. ככל שמתפתחת החברה האנושית, מתרחקות מדינות בייצור מוצרים שבארצן ניתן לייצאם טוב יותר וזול יותר, ומחליפות יותר מוצרים עם ארצות אחרות. ביחוד עושות כן מדינות השוכנות לחוף הים, כי התובלה בים היא, כידוע, זולה ופשוטה הרבה יותר מאשר ביבשה.

מסחר בינלאומי מתקיים בעיקר בין מדינות שכל-כלתן משלימה זו את זו. כלומר, שהאחת מבקשת לקנות מה שרעותה מציעה למכירה. שתי מדינות חקל-איות המייבאות מוצרי תעשייה אינן יכולות להרבות סחר ביניהן והוא הדין ביחס למדינות תעשייתיות המייבאות מזון חמרי-גלם לתעשיות שלהן. כשם שאי אפשר ליש-ראל למכור תפוחי-זהב לאיטליה או לספרד, היא שולחת

בשווקים אלה. כמעט שאין מוצר חקלאי או גלם, שאנו זקוקים לו, ואין להשיגו באסמים עצומים אלה. זה לא כבר הגיעה לחיפה „אתרוג“ והביאה לנו 1.500 טון אורז מבורמה. „אתרוג“ ערכה טיול רבי-ענין. היא הקיפה את כיף התקוה הטובה, עברה ליד סנט הלנה, האי בו בילה נפוליון את ימיו האחרונים, עברה ליד כיף ורדה שבמערב אפריקה ונכנסה לים התיכון מן האוקיינוס האטלנטי דרך גיברלטר... טיול גאה למדי, אבל אינו מתאים כלל ליחסים מסחריים, בהם חשוב לקצר בזמן המסע ולמעט בהוצאות.

במסיבה לקבלת פנים של אנשי צוות „בת-גלים“ הסביר ראש הממשלה ושר החוץ, מ. שרת, שעל ישראל הוטל להיאבק על כל זכות הנובעת מעובדת קיומה העצמי ומאי והיא לא תרתע מן המאבק גם אם יהיה כבד. כששורות אלה נכתבות, עוגנת עדיין „בת-גלים“ בנמל המצרי פורט טויפיק והמצרים מסרבים להחזירה לנמל הבית שלה, לחיפה. אין אנו באים לנחש מה יהיה בסופה של „בת-גלים“, אך אנו בטוחים בהחלט בסופו של המאבק בו חילאה ספינה זו, על צוותה, חפקיד וכבוד. בסופו של המאבק — שיארך ככל שיארך — תהיה תעלת סואץ פתוחה לאניות ישראליות ולכל סחורה הבאה מישראל או אליה וגם נמל אילת יהיה פתוח לכל מסחר ישראלי וההפרעות במבוא מפרץ אילת תהיינה כאילו לא היו מעולם.



האניה „בת-גלים“

את הדרייה דרך גיברלטר לצפון-אירופה, למקומות בהם אין גדלים פירות אלה, כך את תוצרתה התעשייתית היא חייבת לשלוח לארצות שאינן מייצרות מוצרים אלה בעצמן. לא מקרה הוא שישראל מקיימת קשרים מסחריים הדוקים כל כך עם תורכיה. ברם, תורכיה היא הארץ הקרובה היחידה, מצפון לסואץ, אתה ניתן לנו לקיים קשרים דומים (פרט ליוון שקשרינו המסחריים אתה מוגבלים בהגבלות מדיניות מצדה), כי מדינות ערב מתייחסות אלינו כפי שמתייחסות (גבול היבשה...).

ה.

כשאנו עוברים את תעלת סואץ ואת מוצר באכד אלימאנרב שבדרומו של ים סוף אנו נמצאים פנים אליסנים עם עולם גדול ורחב ידיים, אשר כלכלתו משלימה את שלנו ויש לו ענין מבחינה מדינית, לקבל מאתנו דוקא מוצרי-תעשייה ולא מארץ תעשיית גדולה העלולה להיות גורם אימפריאליסטי בתוכו.

ביטול ההסגר בסואץ יביא אותנו לקשר הדוק עם נמלים כמו בומביי וקלכותה, רנגון ובנגקוק, מגילה והונג-קונג, שאנחיי וקנטון, שלא להזכיר כבר את המובן מאליה את שכנתנו חבש, השוכנת כעת לחופו הדרומי של ים סוף המגשר בינינו לבינה.

כמעט שאין מוצר תעשייתי ישראלי, שאין למכרו

בניין - נפט - סולר - סווס קל - סווס כבד - פרפין - שמני סיכה

בניין - נפט - סולר - סווס קל - סווס כבד - פרפין - שמני סיכה

חברת הדלק הישראלית בע"מ
THE ISRAEL FUEL CORPORATION LTD

נמל חיפה - סיכומי שנת 1954

ההובלה בדוברות פחתה

ב־1951 הובלו 55% ממטען היבוא והיצוא אל האניות, או מהן, בדוברות. ב־1954 — רק 20%. שינוי זה אומר — שיכלול האיכות במידה רבה, כלומר, צמצום טלטול המטען. מיבנה הנמל, במיוחד מיעוט הרציפים והשטח הצר בנמל, אינם מאפשרים פריקה וטעינה רק ליד הרציף פים, אך השימוש בדוברות צומצם בהרבה. על אף גידול הכמות.

פריון העבודה עלה

אם נקח כנקודת־מוצא את תפוקת העבודה בדצמבר 1952 ונקבע לה 100 נקודות, הרי הגענו ב־1954 ל־120 נקודות, כלומר, עליה ב־20%. פריון העבודה עלה על יסוד הנסיון שנרכש בלימודים במכון להשתלמות, וגם על ידי הפועלים שנשלחו להשתלמות בנמלים בחוץ־לארץ. גם מיתקני הנמל והציוד שוכללו. הנורמות ופרמ־יות שהונהגו עשו גם הם את פעולתם הטובה. השכלול בעבודה האדמיניסטרטיבית בנמל הוא תהליך בלתי־פוסק מאז 1948.

השיעור של ד־ר שטרן

השיעור שקיבלו בארגון העבודה בנמל מאת ד־ר שטרן, המומחה מטעם אר"מ, הביא תועלת מרובה. מאז מתקדמת העבודה בכיוון יעילות־יתר. לד־ר שטרן יש להודות גם על הנהלת הסטטיסטיקה בבדיקת התפוקה ופריון העבודה.

הרוח הטובה השולטת בנמל

שנת 1954 תצויין לא רק בעליה להישגים משמחים בתפוקת העבודה בנמל ובגידול מתמיד של היצוא, אלא שהיתה ברוכה גם ברוח טובה, ששלטה בעבודה — ביחסי עבודה תקינים ובשיתוף־פעולה מלא בין מזכירות פועלי הנמל, טועצת פועלי חיפה, ועובדי הנמל, הקבלנים ומינהלת הנמל; כולם גילו רצון טוב. עשו מאמצים גדולים ופעלו ברוח טובה.

צומצמו הנזקים, פחתו הגניבות, הוקלו התאונות מידת הנזקים למטען צומצמה בשנה שעברה. בהיקף של 9200 טון ליום הגיע הנזק אולי לטון אחד, וגם מידת הנזק היתה קלה יותר. הגניבות פחתו, וגם ההברחות ירדו עד למינימום מבוטל. על ידי שכלול הטיפול למניעת תאונות בעבודה, ובעזרת ועדת־הבטיחות, ירדו התאונות בעבודה ב־20%; על ידי שיפורים בארגון העזרה הראשונה — הוקלה גם חומרת התאונות.

הפגישה במשרדי מנהלת הנמל בחיפה עם המנהל עמוס לנדמן בנוכחות סגנו י. כספי ונציגי החברה הקב־לנית, הפקידים והפועלים לסיכום העבודה בשנת 1954, היתה לנציגי העתונות מקור של הגברת האמונה בהת־קדמותנו במדינה על אף הקשיים המרובים בדרך לעצ־מאות כלכלית ולשכלול רמת העבודה ושירותי המדינה. הנמל הגדול במדינה היא בבואה טובה לנעשה בה בשטח הכלכלה, ובתור מקום עבודה הוא הגדול והחיוני ביותר. המנהל ידע שסיכום זה מחייב את נוכחות נציגי כל הגורמים השותפים להישג החשוב.

הגידול בכמות

בתור נקודת מוצא להערכת ההישגים לקח טר לנדמן את שנת 1947, בה הגיעו ל־1.355.000 טון, ואת שנת 1951 שבה הגיעו לשיא מאז קום המדינה — 1.508.000 טון. ב־1954 עברו על שני שיאים אלה והגיעו לכמות של 1.607.000 טון. אך מספרים כלליים אלה מתגלים בכל ערכם כשמנתחים את חלק היבוא והיצוא שהיה בהם: ב־1947 היה אָמנם ייצוא ניכר, 539 אלף טון, אך בחלקו הגדול ביותר (מלבד 266 אלף טון פרי הדר מארץ־ישראל כולה) היה זה מטען צבאי של הבריטים שהתכוננו לעזוב את הארץ. ב־1951 היה היצוא בכללו 184 אלף טון, מזה פרי הדר 168 אלף ותוצרת אחרת 16 אלף טון. ב־1954 היה היצוא בכללו 549 אלף טון, מזה פרי הדר 317 אלף ויצוא אחר 232 אלף טון. כלומר, שבהשוואה ל־1951 גדל היצוא בפרי הדר ב־1954 בשמונים אחוז ובתוצרת אחרת — פי ארבעה־עשר וחצי.

מכאן שלוש מסקנות: א) היקף העבודה גדל בפריקה ובטעינה הן לגבי שנת השיא במשטר המנדט — 1947 והן כלפי שיא־העבודה בפריקה ובטעינה בנמל שנת השיא מאז קום המדינה — 1951. ב) בתוך הגידול הכללי בהיקף העבודה יש גידול עצום ביצוא, בפרי הדר, ועוד יותר בתוצרת אחרת, דבר החשוב מבחינה כלכלית והמחייב מאמץ יותר, כי הטיפול ביצוא גדול הוא ומורכב יותר מאשר הטיפול ביבוא. ג) מגמת ההנהלה למנוע צפיפות בנמל נתנה פרי: ב־1951 היה אחוז המטען, שהובל ישר מהאניה לכלי רכב ליבואן, 41 אחוז, ואילו ב־1954 — 54%.

בשנים 1951-52 היה אחוז המטען שהובא לנמל ברכבת 25, ב־1953 — 32%; ב־1954 הגיע המטען ביבוא וביצוא, שהועבר ברכבת (לפי המשוער) ל־50% ומעלה.



בספרות ואמנות

קלומות על הים

מאת ו. ה. דיוויס

לא אבינה מה טעם תשוב כמיהתי
בבגד שטפף לחזר ולשוט ;
גליף אשמע עלי ערש מותי,
מלחף עד-עולם אל דמי קפות ;
הן ראיתיך חובט באני
בשלה רצועות מגלכך רבי-האון ;
וכבגליל הן צפתה כך עיני
בלקת ישוע אל ספינת שמעון.
וראיתי הרוח רכה ומתונה

כבגיץ תריץ הקמה הנושמת ;
ואת סופתך, כה עזה, אימתנה.
חושפת כרסן של ספינות מול השמש.
אתה המאלף החיים הגסים,
אתה המשח קומת הנרקב ;
אתהרו על ארמך, תפוחת מפרשים
עוצמים וגדולים ובולעי שיא-העב.
אך ראיתי אי-נערה, צעיר וטבוע,
מוטל על החוף ובקדך האקנרת
על סנטרו וקו-העשב פרוץ.
עמעם הול גקשה תכלת-עין מזהרת.
ובקל-זאת, על-אף-כל, תשוב כמיהתי
בבגד שטפף לחזר ולשוט ;
גליף אשמע עלי ערש מותי,
מלחף עד-עולם אל דמי קפות.

תרגם מ. דור

המשורר האנגלי וויליאם הנרי דיוויס נולד ב-1871 ומת ב-1940. הרבה נדד בעולם ורבים משיריו וכתביו בפרוזה שיקפו את ימי נדודיו. ספר שיריו הראשון יצא ב-1905 ומאז פורסם עוד כמה כרכים בשיר ובפרוזה. מן האחרונים ידוע ביותר ספרו „האוטוביוגרפיה של ג'ונתן עלינג“.

צביה קצנלסון

הצוק והספינה

(מסיפורי נמל קיסריה)

לרגליו במפרץ הכחול, שקק נמל קדום ליורדי-ים, כאן עגנו, ומכאן הפליגו דייגים עבריים עם מפלי-רשתות לים הגדול. היה היה... ניצב הצוק שנים על שנים בחוזה מול הים, מפץ-הגלים לוחץ צוארו, וראש האבן גישה ועומד מול שחק הזמן והים.

תמה ונפעם מהדרת-קדומים ומיופיו של ים, ישרך ההלך דרכו ברחובות-הכפר, נושם אל קרבו את ריח האש וצפיעי-הבקר, שומע את סלסולה-קריאה הגרוני-ערבי המהדהד בחצרות, סוקר ביעף את מגדל-המסגד שבכפר. באחת: מרגיש הוא את הרובד הדק של חיי בני הכפר מול שכבות-האבן האלמות, המוטלות זו על גבי זו. כאן, בכפר, מבדרים השרידים. כותרות עם פיתוחי-שיש, עמודי-היכלות ואבני-נדבך פשוטות, מעורמות יחד בגדר ערבית, ההיסטוריה מוטלת ערימות-ערימות. יוח נוגעת בביזאנט, ורומי בערב. ומטבעות-נחושת שחורות, בנות עמים רבים, מעורבות יחדיו בעפר הכפר.

את הצוק המתנשא בחוזה מול הים, אפשר היה לראות ממרחקים. בטיילך לאורך חופו של ים, היה מזדקר כראש כבד-מידות, בתוך תכול המים. כנס מורם בלט הצוק בים מפלי-החומות מסביבו, מורה דרך בים למחפ-שים מעגן לסירה, וקורא ורומז ממרחק — למשרכים דרכם הביתה לגבולו של ים.

ואם היה זה הלך, בעשר ופסח על בתי-הקיבוץ שעל התל, והמשיך ופסע אל הצוק, סופו שהיה מוצא עצמו בשולי הכפר הערבי, כשלהרגליו עמודי-גראניט אדומים, שקועים בקרקעית-הים, ומפלת חומות-אבן, ושם לפניו — בקצה מוח-הסלעים — מזדקר הצוק.

פה, מקרוב, כבר הבחין בגוש-האבן העצום, העשוי נדבכים-נדבכים, דבוקים זה לזה, מעשה ידי-אדם. הנהו לפניו: שריד מוח נמלו של הורדוס, וגלה-העד למעונו הבנייה שלו. הכול סביבו נידרדר למים, ובשר הסלעים הירוקים נתגלה במערומיו. אך הצץ בו וידעת: כאן,

מניח לצקת, על צרת־הכספים שאיננה נפתרת, ועל מכשולי־מכשולים הנערמים חדשים לבקרים.

כל אותם הימים היה המזח מפסיע לים בצעדי צב. תבנית־העץ שמלאוה בטון היתה זזה, מקדמת את המזח במספר מטרים זעום ונעצרת. והיו העניינים מזדחלים והולכים, וימי קיץ שלווים ומפרץ רוגע — מתכזבים באפס־מעשה. עד שבאה תכנית טיבוע האניה, כבסיס לרציף־הנמל.

האניה — אניית־ברזל היתה, מצי־ההעפלה שנישבה, ונשארה עוגנת בנמל־חיפה. ושם, בנמל החלו עוקרים את קרביה ומכינים אותה להטבעה. במפרץ הכפר היו האמר דאים צוללים ומניחים את חומרי־הנפץ, ואנשי התל מסתמרים מצלצול שמשות החלון. בקרקעית־הים חצב הדינאמיט את הבקע בסלעים בו עתידה היתה שדרת האניה המטובעת לרבוץ. ובחורבות הכפר היו מנפצים גושים דבוקים והיו עוקרים ומטלטלים את האבנים לתלים הגבוהים מול הים.

בבוקרו של אותו יום היה הים רוגע ואדיב, וקוביות־בטון עצומות נערמו על החוף, מכונית הבטון והמנופים עמדו הכן בין ערימות־ערימות של אבני־חומה עקורות — והמהנדס אץ והסתחרר בין קבוצות־האדם שעל המזח, מהנץ־השחר עמדו הצופים למרגלות הצוק, שולחים מבטם לצפון, ומחפשים את גוש האניה.

לאטה נגררה והובאה האניה, ערופת התרנים והארר־בות, הלולה מכל קרביה — דמתה לרפסדת־ברזל עצומה ומסורבלת. ללא הר־הדר פערו עיגולי חלונות סיות־פלדה שחורים, וכל כולה מיקשת ברזל מחלוד.

גוש־הברזל קרב והלך, וקריאות העושים במלאכה הדהדו על הים. טפח־טפח הלכה וקרבה האניה אל מוט־הסימון שבקצה המזח. מימינה, ומשמאלה צללו האמידאים. היו שוקעים ועולים בבהילות ומכוונים שדרתה על בקע הסלעים החצוב. הנח הוא לפנינו גוש החומר המקווה. הברזל המהלוד יצלול למעמקים, אליו ידבקו ויצמדו שקי המלט, וחומת הברזל והמלט תשלח לשונה החדה מול קצה הגלים אל שער הנמל !!

... לאיטה התחילה האניה שוקעת. כשורוע־המנוף מטילה על דפנה את קוביות הבטון הענקיות, ועשרות שקי מלט מועפים ומושלכים לקרקעית מרבצת. מכוונת־הבטון פצחו בזמר מחריש, וזרועות־אדם קדחתניות היו מטילות את שפכי אבני־החומה לפתח הפעור. סילוני הבטון נשפכו והלכו — מזה, וברד אבנים וקוביות הבטון — מזה, אך בטן האניה לא ידעה שבעה.

חרדים ומאזינים למשק־הגלים הצטנפו הימאים סביב למהנדס המיוזע. בוחנים באצבע להא את משב הרוחות, וסוקרים את צבעו של הים. יש לגבור במירוץ־הבטון על

והיכן ישראל? יש לחפור במעמקים, ביסודות. כאן, לפניך בית־חומה. כולו בנוי שרידי־אבן. בוא חפש בנדבך התחתון, קימורי מערה ואבנים גדולות שחורות — מה סודם? ואיה הכוכים האפלים, במ גטבחו עשרת הרוגי מלכות שלנו, ובית־שביו של רבי עקיבא היכן? הנה מזדקר אל הים קטע של חומה, רובדי אבנים — רובדי שנים. שם למטה, בלחוף הגלים — אבני־הגזית העצר מות שלנו, נדבך הורדוס.

כיצד טולטלו והונחו בעומק הים, ישמרו שורתם הנכונה עד היום? מעליהם אבני־החומה הצלבנית, ומעל — נעקרו האבנים ממקומן.

ואבני־המסגד הערבי מהיכן? גלים וערמות־אבן בכפר. וטוב יטוב ההלך, ועל עקביו ישוב ההלך, ועמד שוב מול קימור מפרץ הנמל העתיק.

... ואז תעבורנה לאטן סירות־הדיג שלנו בחזרון הביתה, עבור ופסות, עבור והדרם. במשק־משוטים תע־קופנה את הצוק ותחלופנה על פתח נמל קיסרי ההרוס, כשהן נושאות עמהן שלל הים הגדול.

ובצודו במבט את תמונת הצוק הזקן וסירת־הדוגה הקלה, יילכד גם ההלך האלמוני בקורי־חלום השבות. הצוק מספר על אשר היה, ואנשי הדוגית נכספים לחוף־מבטחים, למפלט מסער — לנמל־ספנים.

בנוע אבני־החומות

ואתר השתנו העתים. בני האיסלאם פנו וברחו מן הכפר להרים במזרח. הבתים נהרסו והמשקופים נעקרו. שברי רעפים אדומים התערבו בשברי־חרסים, ומפלי־אבן חדשים התגלגלו במדרון החומות. חורבות בחורבות נגעו, ואז באו הבונים והחלו בבנין הנמל.

לראשונה התחילו סוללים כביש על בסיס הסלע של המזח הקדום. סרצו במפלת החומות, עקרו ופצחו את גושי הבנייה הקדומים, והפכו לאבני־כביש פשוטות. בגלגול מחודש טבלו אבני־החומות בעיסת הבטון, דבקו שוב בסלע המת, ודרך רחבה ויבשה הוליכה אל מרגלות־הצוק.

גם בו, בצוק, שלחו יד. היו מסתתים ועוקרים נתחים, מיישרים בליטות, עד שמתחו קוו ושיבצוהו בתוך חומת־הבטון של שובר הגלים.

באותם הימים היו האמידאים, בלבושם המזור, צוללים אל קרקעית־המפרץ ובודקים את מצע־הסלעים. המהנדס הגבוה מתרוצץ משולחב וקדח, בשעות־הצהריים היו פולשים לחדרי־האוכל בקיבוץ שעל התל ומביאים עמם היח ים חריף ורום־עיניים של יורדי מצולה. המהנדס, רחב־הלב ואיש הרעים, היה מעטר עצמו תגורת חברים צמאי־חדשות, ומספר בריחת־לב על הים הגרעש שאיננו



תל-אביב, רח' הר סיני 21
 ירושלים, רח' שמואל הנגיד 5
 חיפה, רח' הרצל 1

הבטוח חלפה ליד המזח המבוטן, סבבה חרטומה ופרצה
 בפתח-הנמל. גופות הדייגים שלנו כבר זהו מרחוק —
 יחסים התרוצצו על הסיפון, בהולים ודרוכים לזריקת חבל-
 הקשירה, וסעורים וחוגגים למראה העם שממול. החבל
 הוטס בתנופה ונתפס בעשרות ידיים. בוריוות נכרך והלך
 סביב עמוד הקשירה שעל החוף, כשהספינה הולכת ונצמדת
 לקיר המזח.

בזה אחר זה גלשו וקפצו ילדים ובוגרים אל הגוף
 המטולטל, והספינה וגוש-האדם נהפכו לקלחת סוערת אחת.
 ילדים התרוצצו בין מפלי הרשתות, כשהם נתקלים ומדל-
 גים על ערמת חבלים, ומריחים ונושמים מקרוב את ריח
 הדגה. בוגרים התנדנדו על קרשי הסיפון כשהם מאבדים
 יציבות משקלם, טופחים ומברכים בקולות גבוהים, מציצים
 אל בטן-הספינה.

לאור הפנס הגבוה שעל התורן, נפתח המקרר הגדול,
 וארגוני-הדגים נמשו והוצאו בזה אחר זה. זרועות הדייגים
 הניפוסם בהנף לסיפון, ומשם נתפסו בזרועות העומדים
 למעלה, ובשרשרת-אדם נישאו ונפרקו למרגלות הצוק.
 שלל-הים הגדול, בשפעת גווניו, נשחל ועבר בין ידי הפורי-
 קים. אור-הפנס ריצד ופרכס על הכסף החי של גופות הדגה,
 והארגזים נערמו והלכו בנדבכים גבוהים על החוף.
 כשנמוגו קולות החורים על התל — השתרר פתאום
 שקט עמוק.

הכפר האפל השתיר בחודי-החורבות, ולשון המזח בלי-
 טה אל הים עירומה וריקה מאדם. במימי המפרץ עננה
 הספינה בטוחות: פנסה הצחוב הבליח ערירי במרומי התורן,
 ודייגים-מספר עוד היו רכונים על רשתם.

מאיר-שם, ממרחק, נישאה והביאה הרוח ריחיים משכר,
 ואדוות קלילות טפחו על אבני-הסלעים. ובחזהו אל הים
 ניצב הצוק האפל, שולח חוד אבניו לגבוהי-שחקים וללשף
 המים, וחובק בשלווה נדבכי ארגזי-הדגה שלמרגלותיו.

מירוץ הסערה. יש להציב הכן את האניה ויהי מה! — מי
 ימוד את כוח מפץ הגלים בגבור הסער! הן אפשר וייהפך
 גוף הברזל על פיהו והריק את שפעת האבן באחת!!

ועם לילה היו מכונות-הבטון בוחשות, זרועות-אדם
 קודחות ויגעות באבן, ושורת פנסי-חשמל צהובים משלכת
 עיגולים צהובים על פני הים.

וכהפציע השחר כבר הלבינו בגדי המהנדס ונעליו
 הפכו מיקשת-בטון, וקולו הניחר עוד היה מנסר ומנצח על
 דרדור האבנים.

בעגון הספינה

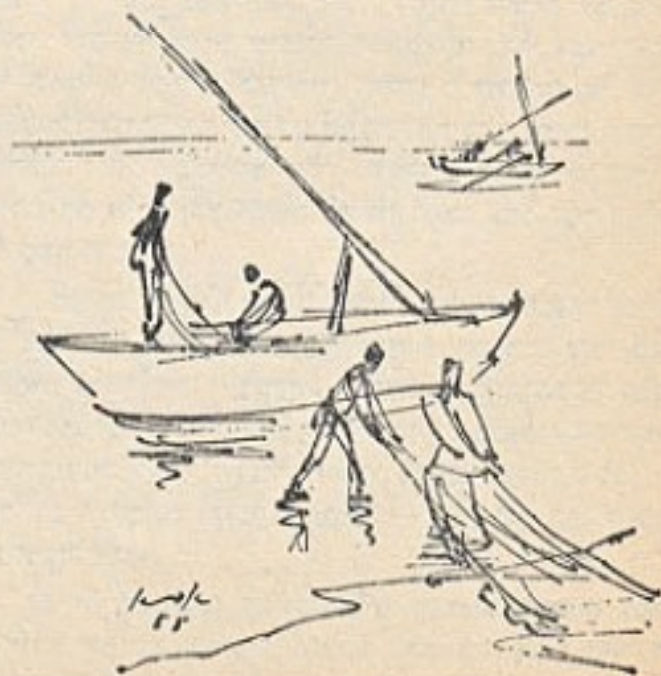
הם באו במפתיע. במכשיר השידור הודיעו לביתם על
 התל שאם יוסיף הים לרגוע, יעזו וייכנסו עם הספינה
 לנמל הנבנה. ילדי הדייגים נטרפה שעתם. קורנים וסוערים
 התרוצצו במתנה, מצלצלים בבשורה. והרינה עברה גדולים
 וקטנים: הספינה תנסה לעגון בנמל!

הים היה כחול ורך, ועם דמדומים החליקה הספינה
 מול בתי התל בדרכה צפונה. לנמל קיסרי. באורות השקיעה
 בלט גופה המשחיר על המים, והתרנים נודקרו על שמים
 אדומים. לנמל הגיעה ברדת החשיכה.

החברים והילדים כבר עמדו מצונפים בקצה המזח וחיכו.
 בחשיכה בלטו הדופנות השטועים, שנבקעו ונקרעו בגוף
 האניה המטובעת בסער הגדול, וחלק האניה שהתמוטט
 הקיא את מטען-האבנים, רבץ מתחת לפני המים.

גוש האדם היכה בלשון המזח האיתן, על גוף האניה
 ששרד והחזיק מעמד. בחשיכה היו מדשדשים בשלוליות
 המים, היו נתקלים בחודי הברזלים — ומצפים.

ראשון הבליח מרחוק הפנס על התורן. מתנדנד התקרב
 לאטו, אחר הבחינו המאזינים בקצב הלמות המוטור. ואז
 הגיחה הספינה מעבר לצוק בגופה הגמיש, ולקול הפיקוד



אורות לחוף עכו

בקר בקר ב־7.10 נקות בדיוק, מונף דגל על חוף הנם בעכו. על חוף זה כבר התנוססו דגלים רבים, של אלכסנדר הגדול, של ריכרד לב הארנית, של נפוליאון ועוד. אך מניסי הדגל היום, הם כובשים צעירים ביותר. נערים בגיל 14—18, שבאים לכאן לאחר סיום למודיהם בבית-הספר העממי, כדי להכשיר עצמם להיות קציני-ים ישראלים. אין מראה יפה מזה של צעירים אלה, בריאי-גוף ונפש, העומדים במסדר הנבקר, נכונים ליום עבודה ולמודים.

יומם מתחיל הרבה קדם לכן. ב־5 לפנות בקר מעיר אותם פעמונים בעל ותק, ואמנם הגופני הראשון הוא הת-עמלות בקר בין עצי האקליפטוס על מגרשי האקדמיה.

בחירת שטח זה — 60 דונם — במקום בית הספר היטה בחינה מצלחת ביותר... המקום מצטנן בימי טבעי ובלתי רגיל. עצי האקליפטוס מצלים על הבנינים העתיקים המתמזגים להסליא עם הנוף — על שפת הים קמש. חלק מאמון הנקר של הנערים הוא גם שחיה בים, ולארוחת הנקר מגיעים רעננים, בתלבשת-הים המזלה. בשקט נסדר, במש-מעת צבאית.

„אנחנו מספידים מאד על סדר, משטר ומשמעת“ מספר רב-החובל לוי, מנהל האקדמיה הנמית. והרגל נעשה טבע. אם נרגיל אותם לאחריות כאן על הנבשה, יהיו אחראים בתפקידים קצינים על הנם“.

רב-החובל לוי עצמו, יליד איטליה, נמשך לים מילדותו, ואם כי משפחתו לא ראתה בעין יפה את פרישתו של בנם מאוירת-החוף הבטוחה והמקבדת — הלך לים. במלחמת העצמאות של ישראל מלא תפקיד ראשוני. אז נוכח לדעת.



בעבודה משטית

בשעת שיעור עיוני

באיוו מדה חשוב לעם צעיר להיות אדון לעצמו באחד משטחי החיים והבטחון המקריעים — בים. כיום הוא מנסה להחדיר הנקה זו בלב הנזכיר.

והתפקיד מחיב מסירות. התלמידים עצמם באים לכאן חדורי התלהבות ורצון להיות יקאים בעתיד, ומקבלים על עצמם את הנטל הנכבד של למודים ועבודה מעשית ברצון ובהקנה.

„אין זה פשוט בנים הראשונים“ — גזכר בחייה, יורם גלסמן, אחד מתלמידי השנה השלישית. „כל מדריה נראה אכזרי מחברו. הדרישות נדמה לה — בלתי-אנושיות — למשל, ל... לצחצח נעלים יום יום... ועל תכל, בערב הראשון מתנפלים עליה ה„ביתים“ ות„גימלים“ (כנויים לתלמידי השנים האחרונות), מגלחים את ראשה עד שהוא מכריק. שבועות רואים במורים בני-אדם, ויחסי-ידידות מתרקמים. זוהי מסרת בית-הספר מנימים ומימה. אכל כעבור מספר הכל רוצים להצליח ועובדים שקם אחד עם השאר, בחטיבה אחת“.

ואמנם אין להזיו כלל את הסיכה במים, אם עבודת-המשוטים אינה מלכדת, אם אינה נשמע בדיוק לפקדות המפקד, ואינה פלה עיו, אנו ותשומת-לב לדבריו. „אין בררה“ — גזכר יורם „בנימים ראשונים — אינה שם לב,

לשכר-למוד. אָמנם שָׁם סָכּוּם נֶכֶד לְקִטְפוֹנָיוֹת. הַמְּשָׁלָה וְהַקָּל הַנְּטִי לְיִשְׂרָאֵל מְשַׁתְּדָלִים לְהַשִּׁיל עַל הַתּוֹרִים, אֲבָל אִיו הַמְּאָמְצִים מְדַבְּרִים אֶת הַנְּצָרִים.

כְּשֶׁדָּגַל הַנְּטָאִים שָׁב וּמוֹרָד עַל הוֹפְטָה שֶׁל עֲבוֹ, וְהַנְּדָטִים הַנְּצָרִים מְהַפְּרִים אִישׁ אִישׁ לְהַדְרֹה, לְעִבּוֹדָתוֹ וְלְהַלּוּמוֹתָיו, מְנַצְנְצִים אוֹרוֹתֶיהָ שֶׁל הָעִיר מְקָרֹב וּמְאִירוֹת עַל הַיָּם הָאֲנִיוֹת הַמְּנַהֲגוֹת בְּיַד קְצִינִים שְׂכָרִים סִימוֹ אֶת חֵק לְמוֹדֶיהֶם.

אֶתָּה מוֹצֵא אֶת עֲצָמָךְ בְּמִים, וְנָה בְּקָלֵל לֹא נָעִים... יוֹרָם קְדָבֵר מִנְסִיוֹן אִישִׁי...

אֶתָּה לְחֹדֶשׁ מְקַבְּלִים הַנְּדָטִים הַפְּשׁוּהָ, כִּי הֵם מְהַפְּרִים לְכַמְיָהֶם בְּרִחְבֵי הָאָרֶץ. הֵם בָּאִים לְכָאוּ מְהַפְּרִים, מְקַבּוֹצִים וּמְמוֹשְׁבוֹת. בָּנִים לְמַשְׁפְּחוֹת אֲמִידוֹת, לְפוֹעָלִים וְגַם בְּאֵלֶּה שְׂאִיו יָדָם מְשַׁגָּת לְשֵׁלֶם אֶת שְׂכָר הַלְּמוּד בְּפָנִימָתָהּ. יֵשׁ מֵהֶם הַמְּנַצְצִים אֶת הַדְּשֵׁי-הַחֶפֶז שֶׁלָּהֶם לְעִבּוֹדָהּ, כְּדִי לְהַשְׁמֵר

א. י. ברור

ויהוה מי הים בפסולת נפט

לשמוש. הועדה הבריטית מציעה קו, בערך באמצע הדרך מאירופה לאמריקה אשר מעבר לו מזרחה יש לאסור את הוצאת מים מזוהמים מהמיכלים, הן מאניות המיוחדות להובלת הנפט, והן מאניות המובילות משא או נוסעים הסנוקות את מיכלייהדלק שלהן. באביב 1954 נערכה בלונדון ועידה בינלאומית לשם פעולה משוי חפת למניעת זיהום מי זרם הגולף, הועדה דרשה תחוקה ביני לאומית בענין זה.

הערה: רצוי לשים לב למים המזוהמים בנפט המגיעים לחופנו, ולפרסם כל תצפית קטנה או גדולה, היכן מנקות האניות המביאות נפט גלמי לחיפה את מיכליהן? היש תקנה בנוגע למרחק מהיבשת הדרוש שלא תגיע הפסולת לחופנו?

אום יסייע בבניית נמל בתימן

רב החובל האנס האנסן, מומחה של אום לנמלים, יצא לתימן, כדי לעזור לארץ קטנה זו בהקמת נמליים מודרניים. אם כי תימן קוריהוף של יותר מ-300 מיליון לאורך ים סוף, אין ספינות של ימים עמוקים יכולות להתקרב אל החוף, אלא במרחק של 6 או 7 מיליון. דבר זה הניע את תימן לתכנן נמל משלה, ואם גם בקנה-מידה צנוע.

בין ארבעה וחצי מיליון אורחי תימן אין אנשים המאומנים בטכניקה של נמלים. לכן ביקשה תימן את מינהל הסיוע הטכני מטעם אום, לעזור לה בעבודה זו. המנהל מינה את רבי-החובל האנסן לתפקיד זה.

הימאי ויועץ הנמלים הוותיק הזה ביקר את תימן לראשונה בשנה שעברה, ובילה אז שני חדשים בסקירות בחוף, כדי למצוא את המקום המתאים ביותר.

מצבם של הנמלים

ישנם רק שני נמלים הראויים לשם זה, אמר האנסן. האחד הוא הוויידה, המעביר מטען של 25,000 טונות לשנה, והשני הוא מוצ'ה, נמל קפה, אשר על שמו יש ונקרא מצרף זה, אם כי דרכו עוברות רק מ-10,000 עד 15,000 טונות קפה לשנה. שני הנמלים יכולים לאכסן במסרציהם רק ספינות-חוף, הספינות הקטנות המהוות את הצי המסחרי של תימן.

מטעם זה, החליט האנסן, כי יש לבנות נמל חדש לגמרי ברא"ל-כתיב, מפרץ קטן במרחק 10 מיליון צפונה להוויידה. מימי המפרץ מגיעים עד 15 רגל לעומק, ואפשר לחפור ולהעזי מימם עד שיוכלו לקלוט ספינות-משא גדולות ליד החוף, ללא צורך בסירות. במקום ההוא היה לפניו מבצר תורכי.

האנסן אמר, כי ישוה בתימן שנה, והוסיף, כי העבודה של בניית הנמל תתחיל בקרוב.

בשנים שאחרי מלחמת העולם השניה מצאו חובבי צפרים וחוקרי העופות דברים שהים פלטם, ביהוד אחרי סערות, כגון: פגרי עופותיים לכל אורך החוף המערבי של בריטניה, וכן גם במערבה של אירופה עד דרומו של מפרץ ביסקאיה. יש ועופות ים מגיעים בשחייה, עיפים, עד החוף, כי ניסל מהם הכושר לעוף, ובתגועם לוחף בחורף — ימותו בקור. בדיקת העופות הוכיחה, כי נוצתם נתלכרה ונתקשתה על ידי תערובת של פסולת נפט עם מי הים, ואין הכנסים מסוגלות לתפקידן והנוצה הנוקשה אינה מגינה עוד מפני הקור. המרחמים על העוף שלחו מכתבים למערכות העתונים, והתריעו על תקלה זו אשר מקורה, לפי השערתם, באניות המעבירות נפט. לידידי הצפרים הצטרפו הוגים מעונינים בקייטנות שעל שפת הים, כי בכמה מקומות-ירחצה-ומרגוע שעל הים וזהם החול בפסולת של נפט ואין להשתטח עוד עליו, שטויהם על רצפות של סלונים ופנסיונים הוכתמו מנעילהם של הבאים מהים בכתמים שקשה להעבירם.

בבריטניה הוקמה ועדה מיוחדת לבעית זיהום מי הים בשמנים. ראש הועדה גיימס גולו, מנה בענין זה למחלקה למיכלייהנפט שבלשכת הספנות בלונדון ואחר כך לשר התחבורה. בעלי האניות טענו שמקור הנפט המזהם את הים הוא באניות שהוטבעו במלחי מה, כי החלודה אכלה את דפנות המיכלים והנפט יצא מהן, טענה זו הוכחשה על ידי ועדת הקירה מטעם בית הנבחרים, הועדה מצאה בשנת 1953, שמקור הזיהום העיקרי הוא בניקוי מיכלייהנפט הגלמי מהשאריה הסמיכה שבהם. הספנים גוהגים אמנם זה כחצי יובל, שלא להוציא את המים המזוהמים אלא במרחק של 50 מיל ימיות מהיבשה, וזה הספיק בשעתו, אבל לא כעת, שכן נפתח של אניות-הנפט גדל פי כמה ובמקום שמקודם העבירו בעיקר נפט מזוקק, מעבירים כעת נפט גלמי. הנפח העולמי היה לפני 36 שנה 5 מיליון טון, וכעת — 22 מיליון. בשנת 1947 זיקקה בריטנייה 2.5 מיליון טון, ב-1954 יכולת-הזיקוק שלה הוא 27 מיליון. רק 10 אחוזים מתצרוכת הנפט שלה בא אליה מזוקק, את כמות המים המזוהמים המוצאים לים על ידי אניות-הנפט העריכה הועדה ב-16 מיליון טונות.

כדי לעמוד על שטחי האקינוט האטלנטי, שמהם מגיעים מים עם זרם הגולף לבריטניה, סיור המכון הבריטי לחקר האקינוט (בעזרת חיל התעופה) רבבות כרטיסים-שאלונים, עטופים ב... פית שאינן מעבירות מים, במקומות מסוימים באוקינוס, מי שמוצא על חופי בריטניה מעטפה כזו ורושם את מקום המצאה והתאריך, ושולח את התשובה למכון האוקיאנוגרפי, זוכה בתשלום קטן. מקווים שעל ידי כך יתבהרו שבילי זרם הגולף לפרטיהם, ואפשר יהיה להטיל על האניות לבל יריקו את הפסולת בשטחים שמהם עלולים המים להגיע לחופי אירופה, הצי המלחמתי משתמש כבר שנים במכשיר לא יקר, כדי להפריד את הנפט מהמים ולהחזירו

גידול דגים ברחבי העולם

א. הישגים בגידול הקרפיון בכרה-מ

באזורים הדרום-מערביים של ברית המועצות, הולך ומתרחב בשנים האחרונות ענף גידול הקרפיון. בהשוואה ליבולים בביריות הקרפיונים בארצות המערב, הגיעו שם ליבולים מפתיעים. אולם גם לגבי יבולי ארצנו או ארצות המזרח הרחוק ההישגים הם ניכרים למדי, ויש ענין רב לעקוב אחרי שיטת הגידול ותנאי העבודה שסייעו להצלחת אלה.

אחד המפעלים הגדולים ביותר הוא הטריסט הדניסטר של מגדלי הדגים. אמנם, היבול הממוצע של הטריסט הגיע ל-35.6 ק"ג/ד' בלבד, אך בכמה וכמה מקרים השיגו יבולים הרבה יותר גדולים מהממוצע הזה. מפתיע במיוחד הוא היבול שהשיג הבריגדיר סטרונצ'ק באימון דגיגים. מבריכת אימון בגודל של 15 דונם, בה הוא גידל דגיגים קטנים עד לגודל של 33 גרם, הוא הצליח להשיג יבול של 286 ק"ג/ד'. את היבול הזה הוא קיבל הודות לשיטת העבודה האינטנסיבית והטיפול המסור שהשקיע בבריכתו. לבריכה הוכנסו דגיגים, 6 ימים לאחר ההטלה, בכמות של 12000 לדונם. כדי למנוע תמותה רבה של דגיגים, הטבילו אותם לפני הכנסתם לבריכה באמבטיה של תמיסת מלח בת 5 אחוזים. גם כמות גדולה של סיד ניתנה, בעיקר כדי לנקות את הבריכה מטפילים.

עם התחלת עונת הגידול הוסיפו לכל דונם 700 ק"ג זבל חצרות. את הובל הזה פיזרו לאורך החופים וזה השפיע מיד על התפתחות חוקה מאד של הופלנקטון. במשך העונה נקצרה שלש פעמים הצמחיה הגסה שמעל לפני המים ומתחת לפני מים. כל הצמחים שנקצרו, בכמות של 1.5 טון לדונם, סודרו בתוך הבריכות בערמות קטנות כובל ירוק. במשך כל התקופה הגישו לדגים 700 ק"ג/ד' כוספה כמזון נוסף. נסיון השנים הקודמות הוכיח שבמידה שטפזרים את המזון במקומות רבים יותר, שיעור ניצולו על ידי הדגים הוא רב יותר. כתוצאה מכך סודרו הפעם שולחנות ההאכלה על כל 100 מ"ר.

כן נפוצה יותר ויותר השיטה של אוכלוסיה מעורבת בבריכה. הדגים הנוספים לקרפיון הם בעיקר: תיכלון, דגיני זאב-המים ו-קרס".

גם הצמיפות הממוצעת של הקרפיון עלתה בהשוואה לשנים הקודמות והגיעה עד ל-250 לדונם בבריכות הפיטום. בבריכות האימון נהגים להכניס דגיגים בני 6 ימים בצפיפות המגיעה עד ל-12,000 לדונם.

ב. ניצול ראשנים ופגרי עופות-מים כמזון לדגים

באחד המשקים באזור ורוניז' הנהיגו "הספקה אוטומטית" של רימת-זבובים לבריכות הקרפיונים בדרך זו: בכמה נקודות בבריכה קבעו משטחים קבועים בגובה של 20 ס"מ מעל פני המים. על המשטחים האלה שמים מדי פעם בפעם כמויות ניכרות של ראשנים המוצאים ברשתות מבריכות האימון וכן פגרי עופות-מים שונים. בשר זה משמש קן הטלה מצויין לזבובים ויתושים שונים. החולים המתפתחים כעבור זמן קצר, גופלים בקביעות לתוך המים דרך החורים שבמשטח. הנסיון הוכיח שמסביב למשטחים אלה מרוכזים תמיד נחילים גדולים של קרפיונים הבולעים ברעבתנות כל זחל הגופל למים.

ג. התסתחות המידגה בכרית המועצות

הרדות לאינטנסיפיקציה המוגברת עלה הייצור של דגי הבריר כות בכריה-ים בשנת 1951 ב-48 אחוז לעומת שנת 1950, ובי-128 אחוז לעומת שנת 1946. באיזו מידה נגרמה עליה זו הודות לאיני-



איגוד הדייגים דורש ביטול יבוא מתחרה של דגים

בדרישה לבטל כליל את יבוא הדגים במשך חודשי הקיץ, מאחר שבאותה תקופה מסוגל הדיג המקומי לספק את כל הביקוש בארץ — יצא מ. שמעון, נציג איגוד הדייגים הארצי.

מר שמעון דרש להטיל הגבלות על יבוא הדגים במשך כל חודשי השנה ולחדול מהנהגה הקיים של העדפת דגי-יבוא על הדגים המקומיים. השלל הכולל של הדיג המקומי הגיע בשנת 1954 ל-9000 טון, מזה 5500 טון מבריכות דגים והיתר מדיג באגמים ובים. באותה תקופה הובאו לארץ 13 אלף טון דגי יבוא בשווי של 3.5 מיליון דולר.

מנהל מחלקת הדיג של משרד החקלאות, מ. שביט, ציין, כי צי הדיג הישראלי יוכפל במשך השנה וחצי הקרובים ויגיע במחצית 1956 ל-38 ספינות, לעומת 19 ספינות כיום. נוסף ל"אופיר" יגיעו עד חודש מארס השנה 7 ספינות-דיג נוספות בכספי השילומים. 5 ספינות נוספות ייבנו ע"י חברת "הימה" בחיפה.

לספינות החדשות מובטחת תעסוקה מלאה, והסכמים על כך נחתמו כבר עם גופים שונים.

בית ספר לדיג תת מימי יוקם באילת

בית ספר לדיג תת-מימי יפתח באילת ע"י יהודי מבלגיה, שביקר אתמול בארץ יחד עם 10 מומחים אחרים. הקבוצה עסקה בהסרטה תתי-מימית בצבעים במשך ששה שבועות באילת, ים המלח וים כנרת.

כל בני הקבוצה משתייכים ל"מועדון הצלילה הים תיכוני" ובהם — 8 צרפתים, 2 בלגים ושווייצר אחד. לרשותם עמד ציוד חדיש וכל אחד מהם הביא עמו טכונת-הסרטה.

מרכז הפעולה של הקבוצה היה באילת, ומשם יצאו גם לאזור סמריץ עקבה, ים המלח וים כנרת. בראש הקבוצה עומד י. א. פיקס, מורה מקצועי לדיג תת-מימי מצרפת. יוזם בית הספר לספורט זה באילת, י. פרידמן, ביקר בארץ לפני חדשים מועטים, סייר באילת והשפיע על חבריו לבוא לביצוע הצילומים.

ה. על התפתחות דגיגי הקרפיון בימי חייהם הראשונים

בצ'כיה נערך נסיון לדהות את הטלת הקרפיונים לתקופה יותר מאוחרת, כדי להתחיל בגידול הדגיגים בטמפרטורות גבוהות יותר, כשמוג האוויר הוא יותר יציב. ההטלה המאוחרת יצאה לפרעל ב־18 ליוני. הסתבר, כי גדילת הדגיגים מהטלה זו היתה פי שנים מהירה יותר מאשר מההטלות המוקדמות יותר. התוספת היומית, באחוזים, עמדה בקשר ישיר עם הטמפרטורה של המים. הטמפרטורה בנסיון זה נעה בגבולות 22—27 מעלות צלסיוס.

מיד עם היעלמות „שק החלבון“, הייגו, ביום החמישי, אחרי ההתבקעות, מתחילים הדגיגים לאכול באופן אינטנסיבי, וכבר ביום השלישי לתזונתם החפשית המזון העיקרי הוא ציקלופס וחכי חירונפוס. ביום ה־11 מוצאים כבר בקיבות הדגיגים גם זחלי תושים.

נמל תל-אביב בשנת 1954

המספר הכללי של האניות שפקדו את הנמל במשך השנה הוא 183. האניות האלו הפליגו תחת דגליהן של 19 מדינות, מתוכן בדגל ישראל 49 אניות, 25 אחוז מהמספר הכללי. הנפח הרשום נטו של האניות הגיע ל־342,047 טונות. חלקן של האניות הישראליות בנפח הרשום הגיע ל־342,047 טונות (27.6%). 22 אניות מהנמל היו מיכליות, מהן נפרק דלק לתחנת רידינג.

מטעני היבוא הסתכמו ב־207,155 טונות והיצוא ב־5,919 טונות (ביצוא כלולים 75,573 תיבות פרי הדר) ובס"ח 213,074 טונות לעומת 194,826 טונות בשנת 1953. דלק, בכמות של 208,500 טונות שנפרק לתחנת רידינג, אינו כלול בס"ח של הפריקה. חלקן של האניות הישראליות בהובלת המטענים מגיע ל־45 אחוז מכלל היבוא.

כתוצאה מעגינה בלתי-מספקת של אניות נגרמו לנמל, במשך השנה, 38 ימ־בטלה בעבודת פריקה (סיס) ומחמת מזג-אוויר רע (סערות) הופרעה העבודה ב־49 ימים. הפוגה זו נוצלה לצורך עבודות שפוף והחזקה במשק הנמל. ניתנת לציון עליה בקצב העבודה בשיעור ניכר למדי, והפריקה היומית הגיעה לשיא של 2000 טונות.

מספר תאונות-עבודה הגיע ל־200, לעומת 253 בשנת 1953, וראוי לציון בסיפוק שנמנע כל אסון בנפש אדם.

מאי נִכְתִּיב „כי הוא על ימים יִסְדָה וְעַל נְהָרוֹת יִכְוֶנְנָה ז'“ — אלו ז' ימים וְד' נְהָרוֹת שֶׁמ־קִּישוּ אֶת אֶרֶץ יִשְׂרָאֵל.

וְאֵלוֹ הֵן שְׁבָעַת יָמִים: יָמָה שֶׁל שְׁבָרִית, וְיָמָה שֶׁל סְדוֹם, וְיָמָה שֶׁל אֵילָת, וְיָמָה שֶׁל חֵיקָתָא, וְיָמָה שֶׁל סִבְכִי, וְיָמָה אֶסְפִּמְאָא וְיָמָה הַגְּדוֹל.

(בבא בתרא, ע"ו, ב')

טנסיפיקציה ולא על ידי הגדלת השטח ניתן לראות מהמספרים הבאים:

בהשוואה לשנת 1946 כשנת מוצא, גדל שטח בריכות האימון בשנת 1951 ב־4 אחוזים בלבד, היבול הכללי גדל ב־75 אחוז והיבול לדונם ב־83 אחוז.

בבריכות הפיטום גדל השטח ב־8 אחוזים, היבול הכללי ב־128 אחוז והיבול לדונם ב־113 אחוז, להישגים הגדולים ביותר הגיעו המשקים שבאזור קורסק; היבול האזורי הממוצע הגיע שם ל־90 ק"ג/ד', הייגו, פי שלוש מהממוצע של כל רוסיה (לא ברית המועצות). המשק „אוקטובר“ באזור זה הגיע ליבול ממוצע של 102 ק"ג/ד' ובבריכות בודדות אף ל־190 ק"ג/ד'.

כמה משקים הצטיינו במיוחד בשקידתם המיוחדת להעלאת הפוריות הטבעית של בריכותיהם, וכתוצאה מכך — ניצול יעיל יותר גם של המזון המוסף. באופן מיוחד הצטיין אחד המשקים הגדולים באזור קורסק, אמנם גם כאן היו תנודות רבות בין בריכה לבריכה, ותנודות אלה היו תוצאה לא רק של הבדלי הפוריות הטבעית אלא גם של טיב העבודה.

דוגמא נוספת יכול לשמש משק „אוקטובר“ מאותו אזור. במשק זה קבלו יבול ממוצע של 100 ק"ג/ד' מבריכה בגודל של 1120 דונם. אחד האמצעים החשובים להגדלת יבולי הבריכות במשק זה הוא גידול דגילואי לקרפיון באחת הבריכה, כדגילואי שימשו מינים שאינם מתחרים בקרפיון על המזון הטבעי, כגון „הקריס“ הניזון בעיקר מפלנקטון. דג זה מצטיין בהסיונותו בפני מחלות, ומגיע בגיל שנתיים למשקל של 160-200 גרם, בכמה מקרים העלו את יבולי הבריכות בדרך זו ב־12 ק"ג לדונם.

גם למלחמה בדגים פראים יש חשיבות רבה להעלאת יבולי הבריכות. בשנת 1951 הוצא מהבריכות דגים פראים בכמות של 8 אחוזים בערך מכלל האוכלוסיה; וידועים כמה מקרים בהם אחוז הדגים הפראים אף הגיע ל־35 אחוז ויותר.

במלחמה בדגים פראים משתמשים בעיקר בסדור רשתות בכניסות המים, והכנסת מספר מסויים של דגים טורפים לכל בריכה (בעיקר זאבי-המים).

ד. על היחס בין אורך הגוף, משקל והחלק הנאכל אצל קרפיונים בגילים שונים

הקירות רבות נערכו בצ'כיה על השפעת גודל הגוף על מהירות הגדילה של הקרפיון. כן נערכו מדידות ושקילות רבות של קרפיונים, כדי לקבוע את היחס בין אורך הגוף, המשקל והחלק הנאכל. המבחן נערך על קרפיונים בני שנה, שנתיים ושלוש (במשקל עד 315 גרם).

הסתבר, כי בקרפיונים בגילים שבין שנה לשלוש שנים נשאר גודל הסנסיריים, הקשקשים והעצמות ביחס קבוע למשקל. משקל העור עולה ל־0.6%, האברים הפנימיים — 1.3 אחוזים (יש לקחת בחשבון שבתנאי צ'כיה דגים בגודל זה טרם הגיעו לבגרות מינית) והראש — 0.7%.

את היחס בין המשקל וגודל הגוף ניתן לחלק לשלוש תקופות. בתקופה הראשונה בדגיגים שבגודל 6—13 ס"מ (משקל 5—47 גרם) מתווספים 5.8 גרם במשקל לכל סנטימטר של תוספת בגודל הגוף. בתקופה השנייה, בדגים בגודל של 15—24 ס"מ (משקל 320—87 גרם) כל ס"מ באורך הגוף מתלווה בהוספת 25.8 גרם במשקל, ובתקופה השלישית בדגים בגודל של 33 ס"מ או 950 גרם ומעלה, כל תוספת של ס"מ אחד באורך מלווה תוספת של 112.6 גרם במשקל. בתוך מסגרת כל תקופה ותקופה — קיים, למעשה, יחס ישר בין גודל הגוף ומשקלו.

קישק כ־50,000 מלחים וקצינים, בכלל זה 11,000 איש בשירות פעיל, 10,000 איש בחיל־הים, 10,000 מלחים ו־20,000 אזרחים וטירוני חיל־הים הממשיכים בהכשרתם לשירות.



„נאוטילוס“ האטומית למרחבי הים

הצוללת הראשונה בעולם המופעלת באנרגיה אטומית, „נאוטילוס“, כבר הפליגה למרחבי הים להפלגת־נסיון ראשונה. קציני הצי גילו, כי הצוללת, שארכה 90 מטר ונפחה 2800 טונות, מסוגלת לערוך מסע סביב העולם מבלי לצאת מעל לפני המים.

במסעה הראשון, מלווה את „נאוטילוס“ ספינה בשם „השחק“, שעל סיפונה נוסעים גם עשרות עתונאים־צלמים. נוסף על 100 אנשי הצוות הרגיל נמצאים ב„נאוטילוס“ יותר מ־60 טכנאים ומומחים.

מטרת ההפלגה הנועות היא בדיקת מתקני הצוללת בפעולה מעשית, לאחר שעד כה נבדקו מכשירים אלה בצלילה במקום בלבד. חוץ ממנוע אטומי, מצוידת „נאוטילוס“ גם במנוע דיזל רגיל, המסוגל להשיטה במקרה קלוקל המנוע האטומי.

מכמורת להצלת טובעים

מכמורת מיוחדת פותחה על־ידי חיל־האוויר הבריטי, שבעזרתה יוכל הליקופטר להציל אנשים הטובעים בים, בלי לגרום להם נזק כלשהו ובלי שהדבר יצריך מאמץ מצד הניצול.

הרשת נורקת בקרבת מקום לטובע ולאחר־כן היא קרבה והולכת אליו, עד שהוא נתפס בה ואז הוא מועלה מייד אל ההליקופטר.

תצלום אניה ישראלית כבולטין בורמזי

הבולטין בשפה האנגלית של מינהל־ההסברה הבורמזי, הקדיש חלק מגיליונו בראשית החודש להי שגי שיווק האורז של בורמה ברחבי העולם. הסקירה מרחיבה את הדיבור על עיסקות של מאות אלפי טונות של אורז שנמכרו לארצות שר נות, ומלווה תצלום של האניה הישראלית „אתרוג“ ששהתה אותה שעה בנמל רנגון והוטען עליה מטען של 7,500 טון אורז, שנקנו ע״י ממשלת ישראל.

לארה״ב הצי האדיר בעולם

צי־המלחמה של ארה״ב שווה בכוחו לצי כל יתר המעצמות הראשיות, קובע המדריך האנגלי לאניות־מלחמה של הוצאת ג׳יין המפורסמת. במהדורה החדשה שהופיעה בלונדון בימים אלה צויין, כי צי־המלחמה האמריקאי המונה 5,000 אניות מכל הסוגים, מצטיין גם בניצול הידושי המדע והטכניקה בקצב מהיר יותר מאשר כל צי אחר.

רק בענף הצוללות יש לסס״ר יתרון כוח על הצי האמריקאי. לפי אומדנות „ג׳יין“ יש לסס״ר 370—400 צוללות, לעומת 200 הצוללות שבצי האמריקאי. בזמן האחרון ניתוספו לצי הסובייטי צוללות רבות, שנועדו לשיט ממושך באוקיינוסים, ואלה משני סוגים: צוללות, שקיבולן 2,900 טון, מהירותן 20 „קשר“ וטווח השיט שלהן מגיע ל־32,000 ק״מ; וצוללות בנות 1,600 טון, שמהירותן 17 „קשר“ וטווח השיט — למעלה מ־20,000 ק״מ. את הצוללות הרוסיות הגדולות והמהירות ראו בים הבאלטי ובמימי המזרח הרחוק. הרוסים בונים כל שנה 18—20 צוללות כאלה. גם את הצוללות הבינוניות הניבנות בכל מספנות סס״ר ראו במימי המזרח הרחוק. כיום יש ביכולתה של סס״ר לזרוע טוקשיט בים בהיקף רחב.

והרי היחס המספרי באניות־המלחמה הראשיות בין ארה״ב וסס״ר: נשאות־מטוסים: ארה״ב — 101, סס״ר — 0; אניות קרב: ארה״ב — 15, סס״ר — 3; אניות סיור: ארה״ב — 75, סס״ר — 26 (בבנייה עוד 6); אניות־משחית ואניות־לווי מסוג זה: ארה״ב — 737, סס״ר — 138.

המדריך מצייין, כי בריטניה, שהיתה בעבר המעצמה הימית האדירה ביותר („החולשת על גלי הים“) לא בנתה מאז סוף מלחמת־העולם השניה שום אניות־מלחמה גדר לות כגון נשאות־מטוסים, אניות־קרב, אניות־סיור ואניות־משחית. אדרבה, הבריטים ממשיכים במירוק אניותיהם לאחר סיום המלחמה בקוריאה.

ציי סין הקומוניסטית והלאומנית שווים כמעט זה לזה מבחינת כוחות האדם. בצי הסיני הקומוניסטי כ־25,000 מלחים וכ־28,000 איש בחיל הים. בצי המלחמה של צ׳אן

יעודן של אניות-המשא החדישות

בהתייחדות זו למטען מסוים בלבד כרוכה, בדרך כלל, תקלה גדולה: רוב הטנקרים אינם מוצאים להם מטען בנסיעתם חזרה אל נמל המוצא, ועליהם לעשות את מחצית הדרך ריקם. לכאורה, חבל על בזבזו זה, וכדאי להתאים את צורת האניה לכך שתוכל להוביל גם מטענים אחרים: אך למעשה אין נוהגים כך, כי שכר ההכנסה הנוספת יוצא בהפסד העיכובים בנמלים ושאר ההוצאות היתרות, הכרוך כות במטען ה"אחר". רק בשוודיה מצויות אניות נפט המותאמות גם להובלת בצרי-ברזל: הן מביאות את הנפט לנמלי שוודיה וטוענות שם ברזל ליצוא.

נמלים, לפי הזמנה

אניות חדישות ומשוכללות עולות ביוקר רב, ועל כן יש לנצלן באופן יעיל ולקיימן בתנועה מתמדת. פירושו של דבר, שיש לקצר ככל האפשר את משך שהותן בנמלים לשם טעינה ופריקה. טנקרים חדישים עשויים לקלוט ולפלוט עד 3,000 טון דלק בשעה, ותוך שעות ספורות לבואן מוכנות הן לשוב ולהפליג לדרכן. להקלת הפריקה והטעינה בנאות אניות אלו בצורה המקילה על הגישה, ללא מבנים ותרנים מפריעים, ובדרך כלל גם ללא מנופים משלהן, כי סומכות הן על המנגנונים המותאמים בנמלים שאותם הן מבקרות. אניות מסוג זה אינן סרות, איפוא, אלא לנמלים מסויימים, כי אין להן ענין וגם לא אפשרות לשמש נמל שאינו מותקן בשבילן.

ועוד סיבה לקשר אמיץ זה בין האניות הללו לבין נמליהן. המגמה השוררת בזמן האחרון היא להגדיל את נפח האניות, במיוחד של הטנקרים. לפני המלחמה נחשבה אנית-משא של 25,000 טון אניה גדולה מאד. עתה נבנו כמה טנקרים בנפח של 45,000 טון. חברות הפלדה והאלומיניום בארצות-הברית הזמינו כמה אניות בנות 32,000 טונות, וביפאן הושלמה לפני זמן קצר אניה להובלת ברזל (בשביל חברה אמריקאית) בנפח של 60,000 טון. לעומת זאת, רוב אניות הברזל באנגליה אינן עולות על 10,000 טון — כי אין הנמלים הבריטיים מסוגלים לקבל אניות גדולות.

הפעלת אניות-ענק אלו אינה אפשרית אלא בקו קבוע, שתנועתו סדורה ומובטחת למשך שנים רבות. בזאת יתרונו, אבל בזאת גם הנבלתן. הן נבנות לפי חשבון, המבוסס על ניצול מלא של כושר קיבולן — אבל ניצול כזה אינו אפשרי אלא בתנאים מסויימים שאינם מצויים בכל מקום. לפיכך, ישארו גם להבא אניות-המשא הכלליות, המהלכות בין נמלים שונים והמובילות מטענים שונים, אם כי גם בהן יחולו אולי שכלולים טכניים מסויימים, כדי להקל על התחדותן באניות המיוחדות.

מצבה הגיאוגרפי של בריטניה מבטיח לה אפשרות של פיתוח המסחר הימי. אבל בימינו אין מקום להתחרות בענף זה, אלא מתוך שכלול מכסימלי של האניות ושל הנמלים גם יחד.

לפני זמן קצר השיקה המלכה אליזבת אנית-נוסעים בריטית חדשה ושמה "סאותרן קרוס" ("צלב הדרום"). שאינה דומה כלל לאניות-הנוסעים הרגילות, באשר אין בה מקום להובלת משא, פרט לחפצי הנוסעים, והמכונות בה נמצאות לא באמצע, אלא מאחור, כי החלק האמצעי של האניה נוח ביותר לנוסעים, ובו סובלים פחות ממחלת-הים. מכיון שהאניה לא תצטרך לפרוק ולטעון מטענים, תוכל לקצר מאוד את שהותה בנמלים, ולפי התכנית, תספיק לעשות בשנה אחת ארבע נסיעות מאנגליה לאוסטרליה ולניו-זילנד וחזרה. בנית אניה כזאת היא בגדר נסיון נועז, בפרט שדוקא בשנים האחרונות גדלה בתנועת הנוסעים התחרות המטוטסים, ועל כן רבתה מאד חשיבות ההכנסה ממטענים אפילו בשביל אניות השירות הקבועות: אולם יתכן, שדוקא אניה המותקנת במיוחד לנוסעים בלבד תצליח לעמוד בהתחרות, בפרט שהאניה מתאימה מאד גם לנוסעים

יין באניות-מיכלים

אולם, מבחינה מסויימת, יש לראות את בנייתה של אניה זו כחזון שיפוטי להתפתחות הספנות בזמננו. בימי המלחמה היו בונים בעיקר אניות "כל-בו", שהתאימו להשלח לכל תפקיד ומקום. ואילו כיום מתרכזת בנית האניות דוקא בטיפוסים מיוחדים לצרכים מסויימים, ואף בין אניות-המשא גוברת הדיפרנציאציה. חלק ניכר מן האניות, שנבנו בשנים האחרונות — ושייבנו בשנים הקרובות — הן אניות-מיכלים להובלת נוזלים, בעיקר נפט גלמי ומוצרי נפט. חברות-הפלדה הגדולות בונות אניות מיוחדות, באנגליה מרבים לבנות גם אניות המותאמות רק להובלת פחם, וכיוצא בזה, גם במטענים אחרים.

אין ספק, כי התפתחות זו מצמצמת מאד את תחום פעולותיהן של אניות-משא "סתמיות", העשויות להוביל מטענים מכל הסוגים ולשרת כל ארץ וכל נמל. טנקר (אנית-מיכל) בנוי בצורה אחרת לגמרי מאנית-משא רגילה. הטעינה והפריקה בו נעשות בעזרת משאבות — וגם בקרב צי הטנקרים כבר קיים פיצול: בצד אניות הדלק, שהן, כמובן, הרוב המכריע, מצויות אניות מיוחדות להובלת שמני-סיכה, אספאלט, גאז נוזל ואפילו יין. אפריקה הצפונית, למשל, שולחת את יינותיה לצרפת באניות-מיכלים. האניות להובלת גאז נוזל מותקנות במיוחד לעמוד בפני לחץ מוגבר, ולא יסכנו להובלת שום משא רגיל. כן מצויות אניות שנתייחדו להובלת מלט וסוכר.

מי היה אכזרי - הקברניט או הים ?

מבקר הקולנוע של "הארץ" כותב: להפקת הסרט של סטנלי קרמר, "המרד על הקיין" קדם מאבק נמרץ שהתנהל מאחורי הקלעים. שלטונות הצי האמריקני הכחישו שאירע מרד כלשהו אי פעם בתקופת 30 השנים האחרונות על ספינה מסוינת הצי. ומאחר שלא היה קיים מעולם קפטן קויג הולת הרוח ומוג הלב, טמילא לא היה קיים גם לויטננט מאריק, הנועז ובעל ההחלטה הנחושה שעמד בראש המרד והציל את ה"קיין" מסופת טייפון איומה. בעת שהקברניט התמוטט ולא היה מסוגל אפילו לקבוע אם שטה ספינתו בכיוון צפוני או דרומי.

ואם עמד סטנלי קרמר על ההלטתו להפיק סרט לפי ספרו הפופולארי ביותר של הרמן ווק, היה נאלץ לבוא לידי הסכם ביטלמני עם שלטונות הצי. קודם כל היה עליו להרשות לצי להפגין את כוחו, את משמעת אנשיו ואת מהימנותו במחציתו הראשונה של הסרט. שנית, היה עליו להבהיר היטב, בקטעי המשפט הצבאי, שלא קפטן קויג הולת הרוח, אלא הסופר האינדיאני טלקטואלי השנון, קיפר, הוא שגרם למרד... כדי שיוכל לכתוב "בסט סלר" בצורה עובדתית ומסעירה יותר. הצי מצדו הבטיח שאם יתמלאו שתי דרישותיו הפשוטות והברורות הללו - שלאמיתו של דבר אינן כותרות את סיפורו של הרמן ווק, סיפור שזכה להערכה מופרות - יעמדו שייטות הצי לפקודתו של קרמר באזור "נמל הפנינים" שבאיי האוואי. בפני סטנלי קרמר עמדה איפוא הברירה: לנטוש בכלל את רעיון הסרט, "המרד על הקיין" או לקבל את הצעתו הנדיבה של הצי האמריקני. סטנלי קרמר בחר בדרך השניה והפיק את "המרד על הקיין".

התצלומים מצוינים, וסופת הטייפון המצולמת בצבעי טכניקולור מלאים, יש בה כדי להקפיץ את הצופה מכסאו, אף על פי ששני מיליון אמריקאים קנו את הספר ר"מ מיליון קראו אותו, אם כי זו הפעם הראשונה שרומן נהפך לנושא להצגה המוגשת בעת ובעונה אחת על במות תיאטרון ומסכי קולנוע בכל חלקי אמריקה וגם בישראל, ועל אף העובדה שסטנלי קרמר השקיע מיליון שלם של דולרים בייצור הסרט, אין "המרד על הקיין" משיג את מטרתו. סרט זה אינו נכלל ברשימת עשרת הסרטים שזכו להצלחות הגדולות ביותר מבחינת הקופה וההוצאה לתצוגה במשך השנים האחרונות.

העובדה שהיתה לנו הזדמנות לראות שני סרטים המבוססים על שני ספרים, נחטפים בשוק" הדגים בחוויותיהם של יורדי ים של מעצמות הברית בתקופת המלחמה האחרונה, מוצגים בזה אחר זה באותו אולם קולנוע בתל-אביב, נותנת לנו אפשרות רצויה להשוואה.

הים האכזרי הוא סרט בריטי תעודתי למחצה, סרט רב עוז, משכנע, ברור כשמש. המבוא לסרט זה אומר: "זהו סיפור על הקרב על האוקיינוס האטלנטי... הגברים הם הגבורים, הגבורות הן הספינות, הנבל הוא הים האכזרי, אותו הים שהאדם הפכו לאכזרי עוד יותר".

"המרד על הקיין" דומה שהוא חוזר על אותן המלים... "הגברים הם הגבורים, והגבורה היא ה"קיין", אולם הנבל הוא קברניטה, קפטן קויג". לכל הפחות, אפשר לומר שלאורך שלושת רבעי הסרט נעשה נסיון לשכנע אותנו באמיתותם של דברים אלה, אך לפתע, בסוף הסרט, נהפך הלקח על פניו. טעיתם, רבותי, טעות איומה בידיכם" - אומר הוא, "העברתם על קפטן קויג את השנאה שצדיכים הייתם להרגיש כלפי היטלר והיאפאנים". קפטן קויג, הולת הרוח, האוילי ומוג הלב לא היה אלא גבור

שלא הובן כראוי". משנה עשו אנשי הצוות שסילקו אותו מן הפיקוד במסיבות יוצאות מגדר הרגיל. ונצטט מדברים שנאמרו: "הרעיון הוא שאם עלה בגורלך לשרת תחת פיקודו של קברניט, שאינו אלא המור בלתי מוכשר, עליך לשרתו כאילו היה הטוב והחכם שבקברניטים...". ודאי שאין אלה אלא דברי הבל, אין זה אלא נסיון להיות "יותר קתולי מן האפיפיור". בנקודה זו מרחיק לקח הסרט ללכת אפילו מן הנדרש לפי תקנות הצי האמריקני, המוכן לסמוך את ידיו על אפשרות של "מרד" במסיבות מסוימות ויוצאות מגדר הרגיל. את מהות המסיבות הללו ראה הצופה כמו עיניו במשך שלושת רבעי הסרט. והוא מסכים לדעה שקפטן קויג, המאיים בטיבוט ה"קיין" בעיצומה של סופת טייפון, אינו לוחם נגד היטלר או נגד היאפאנים, אלא נגד הצי האמריקאי, שעל אחת מספינותיו מפקד פלוני הסר-כשרון כזה. "הים האכזרי" היה סרט אמיתי וכן שבו ידע הצופה מלכתחילה מיהו הגבור ומי הנבל, ואילו "המרד על הקיין" מסולף, מבלבל ומעורר סלידה, העצה היחידה שיכולים אנו לתת לכם: לכו לראות את הסרט וליהנות מפראות רבי רושם של הצי האמריקאי, הספינות, הים, הטייפון. ראו את הסרט אך בעיניכם, והסתליגו במוחכם.

ילדים כותבים

לכבוד הנהלת חברת האניות, צים".

אנו לומדים עכשיו על רובינזון קרוזו ומתענינים מאוד באניה, בעובדי האניה ובחייהם, אנא, ספרו לנו על זה או כתבו מהם הספרים שבהם כתובים דברים אלה.

אולי תוכלו לשלוח לנו תמונות על חיי האניות.

בכבוד רב

כיתה ג', ביה"ס ע"ש ויצמן, הרצליה

ביקור בנמל

ילדי "מעגן מיכאל" כותבים אל החבל הימי לישראל, סניף חיפה:

חיכינו לבוא היום אשר נסע לנמל ונראה את אניות-המשא וספינות-הדיג, הכינו בלי סוף, לבסוף בא היום אשר הכינו לו, שמחה וששון היה לנו. נסענו מזכרון יעקב ברכבת לחיפה, כש" הגענו לחיפה אמרו לנו שאנחנו הולכים למוזיאון של יורדי ים, כולנו התפעלנו מהדברים שראינו, מהאניה הראשונה ועד האניה של זמננו. כן ראינו תמונות מאוד נהדרות, אחר כך הלכנו לנמל.

והנה אנו ליד רציף האניות, ולעינינו, חנה סנש, אנית-משא קטנה. משם אנו נוסעים בלנץ' אל נמל הקישון הנבנה, לו היתה לנו סירת מפרש גדולה אזי היינו יוצאים כל יום לים. בדרך חזרה לנמל חיפה ראינו אנית מפרש בולגרית, כשי" רדנו מהסירה הלכנו לראות אנית-מלחמה כשהיא מתכוננת לצאת לתמרון, מצוחצחה ונקייה.

אחר כך הלכנו לאניה "כנרת" שהיא אנית-משא, ובסוף ביי קרנו את ספינת הדיג "צופיה", משם חזרנו הביתה שמחים ומ" אושרים.

מוסן התחלנו לבנות רפסודות ליד ברכות הדגים שלנו, אבל זה לא כל-כך הצליח לנו, ואנחנו רוצים סירת מפרש אשר נוכל לשוט בה בים ולא בכריכות הדגים. על כך אנו הולמים. יום יבוא וגם לנו תהיה סירה גדולה ויפה.

מאת קבוצת הבצלת - מעגן מיכאל

ב ח ב ל ה י מ י ל י ש ר א ל

במרכז

מדיוני הועד הפועל

בישיבת הועד הפועל מ"מ 20.1.55 בראשותו של מר א. חושי, הורכבו האורגנים לניהול המוסד המרכזי להדרכת ימית. ועד סועל בן 5 חברים והנהלה בת 17 חברים. לועד הפועל נבחרו: י. אליאש, מ. בדולה, א. בן צבי, מ. זיליסט, י. שריר, כל אחד מהשתם יכהן יו"ר המוסד משך 3 חודשים. ראשון יתחיל בכהונתו מר מ. בדולה.

לתנהלה נבחרו: 1. המשת חברי הועד הפועל; 2. 7 באיכות אנודות הנוער הימיות והם: א. ארגמן, א. בר-אורין, ש. הלוי, מ. נחמה, מ. סנסיר, דב פלג, י. סודולי, 3. 5 באי כוח משרדי הממשלה ומוסדות צבור; משרד הבטחון, משרד החנוך והתרבות, משרד התחבורה, משרד החקלאות — המחלקה לדיג, איגוד הימאים.

בישיבת הועד הפועל מ"מ 23.2.55 בראשותו של מר א. חושי אושר תקציב-ההכנסה לשנת 1955 בסך 327,000 ל"י, ותקציב-ההוצאה לשנה זו בסך דומה.

אורחים

הרב א. נייסלד, מעסקני החייל באפריקה הדרומית, בא לבקור קצר לארץ בדרכו לארצות הברית. מקום שם נתקבל כרב בניו-יורק. היה מ. זיליסט וי. שריר נפגשו עם האורח ודנו אתו בעניני החייל בארצה"ב. הרב הבטיח עזרתו.

מ. הינדס, עסקן ותיק של החייל והבר המרכזי והועד הפועל של החייל נתמנה ציר ישראל באורוגוואי. מרכז החייל שלה לו ברכה לרגל התמנותו לכהונתו.

ארגון והסברה

עם ראשית שנת התקציב נמשכת בשקידה פעולת התרמה וגבייה אינטנסיבית במקומות-העבודה ובמיסדות שונים בארץ. המלוות גם פעולת-הסברה רחבת, בכתב ובעל פה. הוצאה חרי ברת-הסברה על החייל, שליחותו ומפעלו, המופצת באלפי טפסים בקרב חברי החייל ואוהדיו. בין היתר הרצה ד"ר צ. ברנר דר בנהלת יצהק, כפר חיים, כפר ידידיה וקיים פגישות עם ועדי עובדים שונים. יו"ר החייל, א. חושי, פנה במכתב אישי לרשדי יות המקומיות בדבר השתתפותם במפעלי החייל. התנועה הקבוצית, תנועת המושבים והארגונים, המחלקה המוניציפלית של הועד הפועל של ההסתדרות הכללית, עובדי הדואר, עובדי אל-על ומקומות-עבודה גדולים אחרים, הוציאו חוזרים מיוחדים לחבריהם להשתתף במפעלי החייל.

המוסד המרכזי להדרכת ימית

בישיבת הראשונה של הנהלת המוסד ב"מ 8.2.55 נדונה תכנית הפעולה ונבחר זאב פריד יו"ר הועדה המקצועית.

בישיבת ההנהלה ב"מ 22.2.55 אושר תקציב המוסד לשנת 1955 בסך — 70,000 ל"י. כן נבחרה הועדה המקצועית של המוסד, מורכבת מ"5 חברים אלה: א. חסידוב, ש. טוסול, מ. ים שחור, ת. נהוראי, י. פוקס.

בבית הספר לקציני ים בעכו

הנחת אבן הפנה לבית התרבות ע-ש ז. שינד ז-ל. ב"מ 9.1.55, יום השנה הראשון למטירתו של זאב שינד ז-ל, מראשי תנועת ההעפלה, מטיסדי "צים" והבר מרכז החייל, נורתה

על מגרש ביה"ס בעכו בטקס חגיגי אבן-הפנה לבית הספריה ואולם הקריאה ליד ביה"ס לקציני ים בעכו במעמד בני המשפחה. ראשי "צים", החייל וקהל רב, את דמותו של המנוח העלו י. ברפל, חבר הנהלת "צים" וי. ברגינסקי, חבר הנהלת הסוכנות היהודית.

בסניף חיפה

במוזיאון חימי

שעות הבקור לקבוצות מסיירים במוזיאון חימי בבית יורדי חים בחיפה נקבעו כדלקמן: בכל יום בשעות 10—12 לפנה"צ, בימים א' וד' גם בשעות 4—6 אחה"צ. סיורי בתי ספר בנמל חיפה

בסיורי בתי הספר בנמל חיפה, שאורגנו ע"י החייל, השתתפו בשנת 1954 למעלה מ"13,000 תלמיד. הבקורים בנמל נערכים אך ורק בשעות אחה"צ, משעה 2.

בתי הספר, שברצונם לערוך בקור בנמל, מתבקשים להודיע על כך לפחות 8 ימים קודם לכן למשרד החייל בחיפה (רח' הנמל 2, טלפון 2954) או למרכז החייל, תל-אביב, רח' אחד העם 15, טלפון 62437.

במועדון חימי והכלכלי

במסיבה הרביעית של המועדון, שהיתה בבית יורדי חים בחיפה ב"מ 7.1.55 הרצה מנהל "שהם" הד"ר נ. וידרא על הנושא. אבני הנגף בורכי קידומה של "צים". הודה למרצה מר א. רוי-זנסלד. ב"מ 4.2.55 נערכה במסגרת המסיבה החמישית של המועדון מסיבת פרידה לכבוד מר מ. הינדס לרגל התמנותו כציר ישראל באורוגוואי וצאתו את הארץ בדרכו למקום כהונתו החדש. ברכו את הציר החדש מ. פומרוק, נ. משולם, א. שי, ש. זרחי ומ. לונץ. מר מ. הינדס הודה למברכיו. לבסוף הגיש לו מ. פומרוק מזכרת — אלבום תמונות מחיפה ומהמועדון.

בסניפי החייל בחו"ל

האספה השנתית של החייל בקיפסאון

ב"מ 12 לדצמבר 1954 נערכה האספה השנתית של סניף החייל בקיפסאון. מר י. פורמן, מזכיר "צים", ששהה אז בדרום אפריקה בקשר לעניני החברה, הוזמן לאספה ונשא בה את דברו. הוא מסר פרטים על פעולות "צים", ושיבת את החייל בדרום אפריקה על פעילותו, נקראו ברכות מסר גורדון יפה מישראל ומהרב הראשי אברהםס.

היו"ר, ד"ר א. שפירא, מסר דו"ח על פעולות החייל וציין את מסירותם ונאמנותם של חברי הועד. כן הביע הערכה לגבי עני גרוס, עורכת "הים" (באנגלית) ולחברי המערכת של הרבעון.

האספה החליטה, בין היתר, על שיגור משלחת של עסקני החייל לישראל, לשם בירור האפשרויות של מפעל למען פיתוחה של אילת, ועל מנייה לפורציה הציונית בבקשה לצרף גם את כא" כוחה למשלחת. עם זה פנה הועד המרכזי של החייל באפריקה הדרומית לפורציה בהצעה להקים מחלקת החייל לידה.

הסניפים השונים של אגוד נשים עבריות וגם הארגונים של יוצאי קורלנד וליבלנד, מסייעים לפעולת הסניף ותודת הסניף נתונה להם על כך.

מסירת בני-ג'ר

המוכירה, הגב' מ. דביס, מטרה ד"ח כספי.

העו"ד כהן הודה לפר פורמן על הרצאתו.

בבחירות שקוימו לאחר סגן נבחר ועד הסניף בהרכב הבא:
מר מ. ג. מרקס — יו"ר, ה' והגב' צ. בלכר, הד"ר והגב' א.
שפירא; מר י. דרמן; מר ה. דרמן, מר א. מינץ, הגב' פני וינריך;
מר י. בלסובסקי, מר מ. אסטרינסקי, מר ס. קלוק, מר ג. גרוס,
מר פלקסמן, מר י. סויק, מר י. גוליס, הגב' אפרון, מר ב. ל. מילר,
ה' והגב' ו. י. ניומן, מר הרצוג והגב' ס. נורוק.

מסיבת החייל בקיפטאון

בִּי 22 לנובמבר 1954 ארגנו ידדי החייל בקיפטאון פגישה בביהמ
של ה' והגב' י. קורגן.

מר מ. בן אריה, סגן יו"ר הוועד המרכזי, נאם בפני הנוכחים
על חשיבותה של הימאות בישראל ועל מטרות החייל וענה לאיר-
חים על שאלותיהם השונות.

ד"ר א. שפירא, יו"ר סניף החייל בקיפטאון הודה לנואם
ולמארחים וחביע את התקווה שרבים מהנוכחים יצטרפו לשורות
החייל.

אתרוג-בנמל קיפטאון

בִּי 8 בדצמבר 1954, הטילה האגודה העברית "אתרוג" עוגן בנמל
קיפטאון. רב חובלה של האגודה, אפרת מלאכי, הוא בוגר המחזור
הראשון של בית הספר הימי בחיפה.

לפי בקשת ידדי החבל הימי בקיפטאון ניתנה אפשרות ליהודי
המקום לבקר באגודה, ורבים ניצלו את ההזדמנות. גם ציר ישראל,
ה' היימן ורעייתו, בקרו באגודה, הציר ברך את אנשי הצוות וצין
שבקורה של האגודה חשובה יותר ממאה נאומים לטובת המגבית.
ה' פורמן, מזכיר הנהלת "צים", ששהה באפריקה הדרומית
בזמן בקורה של האגודה, ברך את הנאספים בשמו ובשם חברת
"צים", רבה הראשי של קיפטאון הרב אברהם, קדם בברכה את
הצוות וחביע את המשאלה שאגודות ישראליות נוספות תבקרנה
בנמלי אפריקה הדרומית, כי בקורים אלה יש בהם כדי להגביר
את התענינות יהודי אפריקה בימאות הישראלית.

למר אלכסנדר לחר ולרעייתו

מיטב ברכותינו

להולדת ה' בן

החבל הימי לישראל

למר צבי בנימיני,

יו"ר מועצת רמת-השרון

בהגיעו לגבורות

ברכת

החבל הימי לישראל

לגב' חנה מנדלסון

מעסקניותיה הותיקות של החייל

ולבני ביתה

לנשואי בנס חיים

עטרת ברכות

מרכז החבל הימי לישראל

לקו"ר מ. בדולה

חבר הוועד הפועל של מרכז החייל

ויו"ר סניף החייל בתיא

ולמשפחתו להולדת הנכד
ברכת מזל טוב ואיחולים נלבבים

בית החבל הימי לישראל

למר מ. פלאי

חבר הוועד הפועל של מרכז החייל

וגזבר החבל הימי לישראל

ולמשפחתו להולדת הנכד
ברכות נלבבות וכל טוב

בית החבל הימי לישראל

לחברנו יעקב קרול

איש העליה השניה

ליובל

איחולים נלבבים ונאמנים

מרכז החבל הימי לישראל
וחבריו בעבודה

לחברנו יוסף זקהיים ולרעייתו

ברכה להולדת הבת

מרכז החבל הימי לישראל
וחבריו בעבודה

לקירחנו ארנה גרינברג

לכלולותיה עם בחייל

איחולינו הטובים והנאמנים

מרכז החבל הימי לישראל
וחבריה בעבודה

לדליה קושט ושמואל זיגלמן

יקירינו

לנשואיהם

ברכות מאלופות

מרכז החבל הימי לישראל
וחבריהם בעבודה

לידידנו הנכבד מר שלמה גרטל

במלאות 50 שנה לעלייתו ארצה

ולכלולות בתו ימימה עם כח-ל

ברכותינו הנלבבות ביותר

בית החבל הימי לישראל

תנובה

המכליר הראשי
להספקת
תוצרת חקלאית
בארץ



כל ענפי הביטוח

הסנה

חברת הביטוח הגדולה בישראל

המשרד הראשי: תל-אביב, רח' לילינבלום 44

הבנק
החלק
העליון
המטק
היוצא

סה"כ אמצעים 70 מיליון ל"י
שדות בנקאי בכל רחבי הארץ
באמצעות 15 סניפים ו-500 המס-
רדים של קופות המלוה של העוב-
דים. קשרים ענפים עם ח"ל.

נוסד
1921

בנק הפועלים בע"מ

הלואה וחסכון, יפו - תל-אביב

אגודה הדדית בערבון מוגבל
תל-אביב, רח' הרצל 21, ת. ד. 151, טלפונים 6061-2-3

סניפים

שדרות קה"ק 47 פינת דיונגוף, טלפון 67673	יד אליהו, רחוב להיגרדיה 23
רחוב לוינסקי 63, טלפון 66596	הדר-יוסף, שכונת עמידה, רח' הגליל 3, טל. 5769
רחוב אבן גבירול 58, טלפון 23940	יפו, רחוב תרשיש 3 (בוסטרוס), טלפון 80138

ליום 1 בינואר 1955

- | | |
|-------------------------------------|------------|
| 1. מספר החברים | 62.927 |
| 2. ההון העצמי (לרבות קרנות מלאי) | 1.477.587 |
| 3. פקדונות וחסכונות לכל הצורות | 18.704.184 |
| 4. יתרת תיק ההלוואות | 20.707.727 |
| 5. השתתפות אחרים ביתרת תיק ההלוואות | 2.798.895 |