

ים

גליונות החבל הימי לישראל



אהת
לחדש

חוברת ה-ז (קט"ו-קי"ז)
שנה עשירית
אדר-אייר תשט"ו
(מארס-מאי 1955)
חבל ימי לישראל, תל-אביב
ת. ד. 1917 טלפון 62437

"יום הים" — למצוות

"יום הים" הגיע השנה למצוות. בפעם השלוש עשרה יוחג השנה "יום הים" ביישוב העברי ובשביעית במדינת ישראל הריבונית.

ב"יום הים" נשוב ונעמיק את תחושתו הימית של העם, נשוב ונקודד את רצונו ודאגתו להקמת ימאות עברית גדולה.

הספנות הישראלית עומדת בפני תקופה חדשה בתולדותיה: הידוש צי הסוחר הישראלי. בשנים האחרונות, לאחר תקופת גיאות קצרה, הועמדה הספנות העברית בפני בעיות חמורות, במיוחד לאור העובדה, שהאניות היו מיושנות ברובן וצי הסוחר הישראלי נעשה משום כך לבלתי יעיל ולבלתי הספוני. נטל ההוצאות היתרות להחזקתן, הפעלתן ותקונן של האניות הישנות היה גבוה עד כדי ביטול של אפשרות ניצולן המלא בתנאי ההתחרות הקשים שבספנות הבינלאומית. מניתן של 12 אניות חדישות במסגרת השילומים והוצאתן מן השרות של 10 אניות מיושנות היא צעד ראשון להכנסתה קיומה של הספנות הישראלית. בניתן תשנה לחלוטין את מבנהו של הצי הישראלי ותחסכו לאחד הציים המודרניים ביותר. אולם בזה לא סגני. עם כל היתרונות בחידושו של הצי אין בו כמעט כל תוספת של נפת. ויש הכרה בהמשך, כדי שיהיה הצי הישראלי ענה יסודי במשק הלאומי.

בתחום הדאגה למתקני תיקון אניות יש לציון במיוחד את בואו של המבדוק הצף, המאפשר מעתה תיקונים יסודיים של אניות בישראל, דבר שהוא חיוני מטעמי הסכון ובטחון באחד.

עם ההתבססות בשטח רכוש האניות מתקדם גם ציבור עובדי הים הישראלי לקראת התבססות ויציבות. גם לשאלת הכשרתם של הימאים לשרות באניות החדישות יימצא וודאי בקרוב פתרון מתאים. יש להדגיש בקורת רוח כי מבחינה מקצועית הגיעו ימאי ישראל לדרגה גבוהה שאינה נופלת ברמתה משל עובדי הצי במדינות אחרות. על אופים ללא הת של יורדי הים העבריים תעיד גבורתו של צוות "בת גלים" בשליחותו הנועזת לחפש השיט הישראלי בסואץ.

נמל הים ה הגיע בשנה האחרונה בחיקה מטעניו לשיא מאז קומו: 1,600,000 טון לעומת 1,500,000 טון ב-1951, שהיתה שנת השיא מאז קום המדינה ולעומת 1,350,000 ב-1947 — שנת השיא בימי המנדט. הנמל, שזכה ב-1654 להישגים נכבדים בשדה העבודה ובשכלול מתקניו, הגיע לכושר תפוקה של 2.5 מיליון טון לשנה בלי נמל הקישון, שנפתח לתנועה בימים אלה. נמל יפו הגיע בשנתו השניה בהנהלה ממשלתית ליכולת פריקה של 2,000 טון ליום ותפוקתו הסתכמה ב-200,000 טון. נוספו לו מתקנים וחדש ציודו. מטעני נמל ת"א הסתכמו ב-215,000 טון, בערך.

בענפי הדיג השונים היתה בשנת תשי"ד עליה כללית והיצור המולל הגיע ל-8,755 טון לעומת 7,412 בשנת תשי"ג שחנה עליה ב-18 אחוז. תוספת ספינות הדיג עומדת להביא להכפלת דיגי המכמורת. חלה התקדמות ברמה המקצועית של הדייגים וירד מספר הסדרויים הזרים. נמל הדיג המרכזי בקישון עומד לפני השלמתו.

החבל הימי לישראל ממשיך בפעולותיו בשדה החכשרה הימית של הנוער ובחקמקת הכרתו הימית של העם במדינה ובתפוצות. בית הספר לקציני ים עבר עם ראשית שנת הלימודים לעמו, מקום שם מוקמים וחולכים בנינו החדשים. עם העברתו והרחבתו של בית הספר לקח על עצמו החי"ל נמל כספי כבוד. נכס יקר נתווסף לחבל הימי לישראל עם העברת המוזיאון הימי מחיל הים לרשות החי"ל יחד עם עיריית חיפה. החי"ל עושה בהדרגה בדיג ומוציא ספרות ימית. מקצועית וכללית. החבל הימי לישראל, שומלאו לו השנה ח"י שנה לקומו ואשר נתן מאז הווסדו את ידו לפיתוח הימאות העברית, ימשיך לפעול למען טיפוחה וקידומה של הימאות בישראל.

החי"ל קורא ב"יום הים" תש"ו לכל מוסדות המדינה, לכל הגורמים הצמודים והפרטיים, לעם בציון וליהדות התפוצה לעשות למען התעצמותה של הימאות הישראלית ולמען מסעלי החבל הימי לישראל.

הועד הפועל של החבל הימי לישראל

ח'לאביב, אייר תשס"ז.

ברכות ל"יום היס" תשט"ו

ירושלים, ג' בסיון תשט"ו — 24 במאי 1955

לכבוד

חבל ימי לישראל

תל"אביב

ברכותי הנאמנות לחגיגה השביעית של „יום היס“, בשנה זו היתה לי ההזדמנות לבלות שבועיים על סיפון אניה ישראלית ולראות מקרוב אניות נושאות דגל ישראל בלב ימים, ואת המלחים והעובדים העושים מלאכתם נאמנה ובמסירות על מים רבים. קשה להאמין, שהצי שלנו הנו חינוך בן שבע בלבד.

הופעת ספינה ישראלית בנמל זר על דגליה, מעוררת כבוד בקרב כל רואיה, ומקרבת את הגולה לישראל יותר מכל תעמולה. יבורך חילכם וישר כוחכם.

יצחק בן-צבי, נשיא המדינה

*

ירושלים, ג' בסיון תשט"ו — 24 במאי 1955

לכבוד

י"ר החבל הימי לישראל

תל"אביב

בשמחה שמעתי שוב על חגיגות „יום היס“, אין לי ספק ביחס לתרומתו הגדולה של החבל הימי לבסחונה ולמשקה של המדינה.

זה שנים שאני מלווה באהדה את מפעליו של החבל הימי. ידעתי את החבל הימי לישראל עוד לפני קום המדינה וידעתי את המאמצים הרבים שהשקיעו בנערים להפיכתם לצוותות מעולים, אשר יטלו לידם את ההגה של אניות עבריות שתפלגנה למרחקים ותכבושנה בעבורנו את היס. עוד ארוכה הדרך, אולם במאמץ אורחי נוסף ובעזרת החבל הימי לישראל אני תקווה, כי נצליח להחזיר לחוף העברי את עטרתו הישנה.

ישראל רוקח, שר הפנים

*

צבא הגנה לישראל — מפקדת חיל היס

ה' סיון תשט"ו — 26 במאי 1955

לכבוד

החבל הימי לישראל

תל"אביב

בזאת שלוחה לכם ברכתי וברכת חיל היס ל„יום היס“, אנו חוגגים את „יום היס“ בסימן צי מלחמתי עברי ההולך ומתגבר, ההולך ומכשיר עצמו במסירות והקרבה לקראת יעודו. אנו חוגגים אותו בסימן צי סוחר משגשג המוביל את סחורותינו ועולינו מכל קצות הארץ לארץ הבחירה, ואנו חוגגים אותו בסימן צי דיג המסתעף והולך, מהפתח והולך.

כל אלה באו לנו תודות לאותו נוער יוצא האגודות הימיות והפלייט, אשר עבר ופעל ללא לאות ובמסירות גדולה עד שהגיע עד הלום. ועל הנוער החוגג היום את „יום היס“ לשאת את עיניו אל אותם בוני הימאות העברית, לעשותם סמל לו ולשאוף ללכת בדרכם.

עד אשר הימאות העברית תתפוס את מקומה הנכון והיא לה בפניה זו של העולם עוד ארוכה הדרך ורכה המלאכה, ועל כל המוסדות המפתחים את ימאותנו להגביר חילים ולהכפיל מאמצי ההכשרה, על מנת להענות על הצרכים הגדלים והולכים.

הכשרתו והדרכתו של הימאי דורשת הרבה זמן והרבה מאמצים ולכן על הנוער העברי, הרואה את יעודו בים, להתחיל במלאכה כבר בגיל צעיר. לשם כך דרושים מאמצים ואמצעים גדולים וכן פעולת חינוך והסברה. בשטח זה גדו"ים אפשרויותיו של החבל הימי לישראל, והוא נדרש בזאת להכפיל את מאמציו ולהרחיב את פעולתו גם למקומות בהם עדיין איננו פעיל.

ימאי הצי המסחרי צריכים לראות את עצמם כחלק בלתי נפרד של חיל היס ולשאוף לגדולו והאדרתו, להיות יותר את לבטיו ולעזור כל אחד לפי יכולתו ובמקומו לחיזוק כוחו ורוחו של חיל היס.

„יום היס“ הוא חג גדול לנו ויבורכו ידי אלה העושים במלאכה לחיזוקה והאדרתה של הימאות העברית.

בברכת היס

**ש. טנקוס, אלוף משנה
מפקד חיל-הים**

*

„צים“, חברת השיט הישראלית בע"מ

תל"אביב, ה' בסיון, תשט"ו, 26.5.55

לכבוד

החבל הימי לישראל

ברכת „צים“ חברת השיט הישראלית בע"מ, שלוחה לכם ב„יום היס“, הבא להזכיר לתושבי ישראל וליהודי התפוצות את ערכו של היס כגורם כלכלי, מדיני ובסחוני רב-ערך בבנין המולדת.

במעשי יוסי וסה

במעשי יוסי וסה המכוונים להגברת כוחנו בים, לתוספת אניות, להרחבת קווי ההפלגה שלנו, לאמון והדרכת ימאים ישראלים — מקיימים אנו את היעוד הגדול של בנין הצי המסחרי הישראלי, לפעולה זו, שהננו עוסקים בה זו השנה העשירית, מאז היווסד חברתנו, אשר החבל הימי לישראל היה בין מייסדיה, תרמתם תרומה רבת-ערך ונכבדה ותעמדו על הברכה.

ב„יום היס“ ובכל ימות השנה נוסיף ונעשה לכבוש היס.

בכבוד רב

הנהלת „צים“

בהשקאה. קיימת תכנית לנטוע בננות, אך תכנית זו לא תצא לפועל עד שיושג הסכם בין המשק לבין חברת „מקור רות“, בדבר הספקת מים מתוקים, כדי למהול אותם במימיה המלוחים של נוה-ים.

הבעיה העיקרית היא בעית כוח-האדם. ההשלמה הימית שהתקבלה ברוב שמחה לפני כשנה, עזבה ועברה למשק אחר, דוקא ערב קבלת הספינה שהיתה משאת נפשם של חבריה. גרעין שהיה פעם בחברת נוער בנוה-ים נמצא כעת במשק באופן זמני ויש תקווה שישאר.



בימאות הישראליות

אריאנה

תקום הכשרה ימית בנוה-ים

הרכבת מתנשמת בכבודות, מאיטה הילוכה ונעצרת לרגע קט ליד שלט צנוע, עליו רשום השם נוה-ים. ומה מתאים השם לישוב זה! אך פסיעות אחדות מפרידות בינו לבין הים התיכון. וחופו, שהוא אחד הנפלאים ביותר בארץ, משמש מקום-נופש למאות ילדים ומבוגרים בחדשי הקיץ. מאז התהוות הקבוצה, היה לפניו חוץ גדול: להיות משק דיג ימי. ואכן, עד פרוץ מלחמת השחרור היו למשק שתי ספינות-דיג והתמסרו לעבודה זו בצורה רצינית ביותר. עם פרוץ המלחמה, הופסק הדיג כליל, עקב חוסר הבטחון בים. ולאחריה — שוב אי-אפשר היה לשוב לדיג, הואיל והקבוצה מנתה בסך-הכל כ־50 חברים.

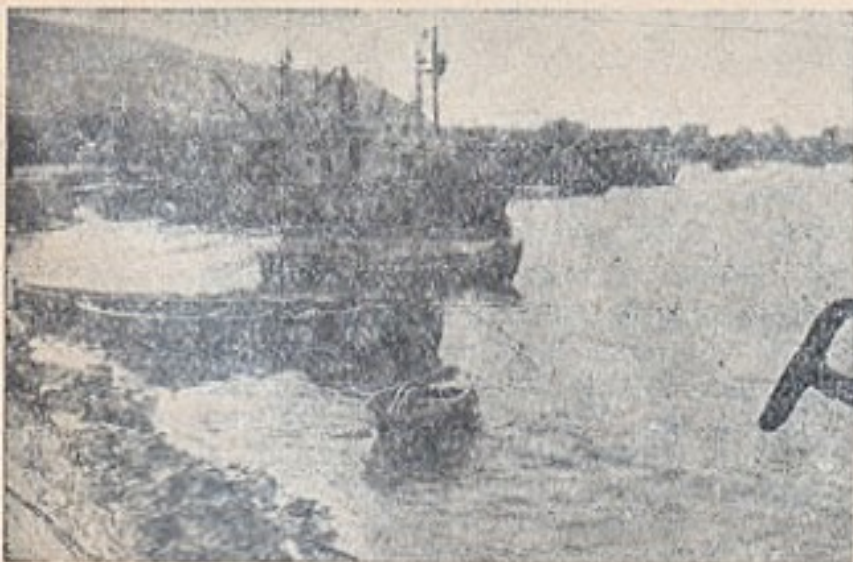
בזמן המלחמה קם למעשה משקה החקלאי ובית-החרושת לשימורי דגים של נוה-ים. 3000 דונם מאדמות כפרים נטושים בסביבה, הועמדו לרשות המשק והוחל בעיבודם. אחת הבעיות החמורות היתה או שאלת כוח-האדם וההקלה באה רק בשנת 1951, עם הצטרפותם של חברי יגור. כעת המשק גדול, מתפתח והולך. 600 ד' שטח מפולס, עליו מגדלים אספסת על 100 ד', כרם 80 ד' ו־400 ד' תירס

נוה-ים והים

נסעתי לחיפה לראות את הספינה החדשה העוגנת בנמל. עלי להתוודאות שאחד הדברים המביאים אותי לידי התרגשות חזקה ביותר הוא — נמל. אניות הענק, המנוסים שראשיהם בשמים, מלחים ועובדי-נמל שזופים ומשומנים וריחו המלוח של ים... היש דבר מרנין יותר ממשטח איך סופי של מים המשתרע מאופק עד אופק?

את הספינה „נוה-ים“ מצאתי עוגנת בין שאר ספינות ה„איחוד“ ואין לראות בבואה מאורע מקומי בלבד. אלא דיג ישראליות. „נוה-ים“ היא הספינה הראשונה של מאורע תנועתי גדול, דבר שצריך לטפחו ולדאוג להמשכו. במטבח הקטן והנחמד של הספינה מצאנו את מאיר ורינה, עסוקים בהכנת ארוחת-הצהרים. השפעתו של מימי, הדיג האיטלקי המשמש יועץ מקצועי של הצוות, מורגשת בתפריט של הארוחה.

הספינה עומדת ערב הפלגתה הממשית הראשונה. ההפלגה שהתקיימה ב־17 באפריל שמשה לבדיקת הציוד ולנסיון בלבד. הרפתקאות לרוב אירעו לספינה בדרכה מנמל המבורג שבגרמניה עד הגיעה לחיפה ועל כך מספר צבי, רב-החובל של הספינה.



נוה-ים
רוח ימים
ושכאן...



כך שאפילו לא חשתי במים שטפטפו עלי מה" תקרה... בסופו של דבר התגברנו על הכל. הראיה שב־17 במרס הגיעה הספינה לחופי הארץ. של דבר התגברנו על הכל. הראיה שב־17 במרס הגיעה הספינה לחופי הארץ. וכעת לחלק העיקרי, הוא חלקה ה־רעיוני" שיש להסיק מרכישת ספינה ראשונה זו. — הצלחתה של הספינה, תהיה הצלחתה של התנועה כולה — אומר צבי — הכוונה היא שנוהיים תיהפך למרכז נוער להכשרה ימיה בת" נועתנו. נערים רבים חונכו בתנועות הנוער

— בדרך כלל ההפלגה מהמבורג היתה טובה. בעיקר שחק לנו המזל — מספר צבי בחיוך — בעת שעברנו את מפרץ בוסקיה הסוער מאוד, ולא העלינו על דעתנו שדוקא בים התיכון, שהימאים אומרים עליו שהוא לא ים אלא אמבטיה, דוקא שם נספוג את המכות הקשות ביותר. ארבעה ימים ולילות היינו תקועים בתוך סערה מזרחית עצומה בין סיציליה והאי כרתים. לעולם לא אשכח את הטלטולים והקפיצות שהספינה עשתה בפלטה לה דרך בין הגלים האדירים. ברור שבימים אלה לא אכלנו ולא שתינו ולא פעם קרה שבאמצע השינה היו הגלים זורקים אותנו מהמטות. לבסוף התחכמתי ואמרתי בלבי: מדוע זורק אותי הגל על הרצפה? אישן על הרצפה בעצמי... וכך עשיתי, סדרתי לי משכב על הרצפה ותרדמה נפלה עלי עד כדי



המפרשיה הרצויה בארצנו

סוג סירות המפרש הנהוגות בין האגודות הימיות בארץ, הוא מיוחד בימנו.

מפרשיות אלו הצדיקו את קיומן בתנאים המיוחדים של ארצנו: בסניפים השוכנים לאורך חופי־הים, בלתי מוגנים בפני גלים, והמועדים לסערות ורוחות חזקות. במידה והיה צורך למצוא סוג אחד של מפרשיות, כדי שאפשר יהיה לתחרות ביניהן, הרי סוג זה הצדיק עצמו לחלוטין.

סירות אלו נהוגות בעולם, במבנה דומה, אך שונה, רק באימוני חילת־הים, בתיספור ימיים וכדומה.

חסרונן העיקרי בשימוש בארץ הוא — גודלן וסרבולן. בהפלגה בסירות אלו, ולו גם הקצרה ביותר, חייבים להפליג לפחות 5 מפליגים. כן יש לשאת את מערך מפרשיהן על התרנים והמפרשים, דבר הגורם מעמסה ומביא לפחת של פעילים בענף המפרשנות. מובן, כי במידה שהדבר נוגע בחניכים צעירים, שזו להם החכשרה הימית החינוכית — אין רע בדבר, ויש בידם ללמוד בדרך זו, בצורה יסודית יותר, את תורת המפרשים; אולם לא כן הדבר כשמדובר בבוגרי האגודות.

הוכח ללא ספק, שאחת הסיבות המרחיקות את בוגרי האגודה מלחזור ולהמשיך בפעולה ימית — הוא הקושי והמאמץ בו כרוך הדבר.

כיום בלתי אפשרי הדבר, ששנים־שלושה בוגרי אגודה ימית יוכלו לגשת לים, לנמל או לירקון, ליטול סירה ולהפ-

השונות לים, ולא היה הכלי שאפשר היה להשתמש בו. כעת קיים הכלי וגופים שיש להם זיקה לים ויכולו להיאחז בו. וצבי עובר לדבר על בעית הקיום:

— הפרנסה במקצוע זה קשה מאוד עקב מיעוט הדגים במים הטריטוריאליים שלנו ומחירם בשוק אינו גבוה. דייג צריך לכלכל בתבונה את כל הוצאותיו ולחשב היטב כל צעד. על התנועה לתת לנו השלמה שנושאה יהיה עבודה בדיג ואז אפשר לקוות שהענף יתפתח לדרגה רצינית.

צוות הספינה מורכב כעת משבעה חברים: צבי, מאיר וזאבוש מנוה־ים, עוזי, אילן, צביקה ורינה מגרעיני־עין־גב וגוסף עליהם מימי האיטלקי שנחתם אתו חוזה לשלושה חדשים. החברים הצעירים קבלו הכשרה ימית בתנועת הצופים ובתנועה המאוחדת ורק צביקה הוא ימאי של ממש שלמד בבית־הספר לדייג במכמורת. הצוות עובד קשה מאוד ומגיע הביתה לעתים לא תכופות. כל הפלגה נמשכת לפחות שבוע ימים וכאשר מגיעים כבר לחוף, הולכים מיד לישון... המוצא היחידי הוא להרכיב שני צוותות שיתחלפו לאהר כל הפלגה וכך יוכלו האנשים להימצא בבית כמה ימים רצופים. בינתיים אינם נראים באוסף סיכויים למצב „אידיאלי“ כזה. בקיצור, לא מעטים הקשיים לחלוצי הדיג.

— האיטלקי אומר שמפליגים מחר בבוקר, אני רוצה לקפוץ להגיד „שלום“ לזקנים — אומר צביקה.

צוות הימאים כבר מתחיל להתכונן. התפלגה הראשונה תהיה לדרום הארץ ואחר כך יפליגו לחופי תורכיה.

— עלי „גוהים“ הצליחו, והיי ראשונה לשרשרת „הספינות שבדרך“!...

צוחק מי שצוחק האחרון

פליטון מאת י"ש

לי, אתה לא צריך לספר מה זה קואופרטיב, חובו, אל תחשוב שגילית את אמריקה או משהו כזה. כמו שאתה רואה אותי, עבדתי על אניה־קואופרטיב עוד לפני שחלמתי בכלל שתריח פעם את הים, היו לי שני חברים, אחד מהם אמר לי ככה, כמורך: בוא תכנס אלינו לקואופרטיב, תהיה מפסוט, במשך הזמן תרוויח כסף ותהיה מלך, אבל לחבר השני שלי, ארקה, היה קצת יותר שכל על הכתפים, והוא אמר לי: הביבי, דיר באלאק, תזהר שלא יהגדסו אותך, אתה יודע, קואופרטיב מפה קואופרטיב משם... כל אלה מפסוטי ביצים, לוקשים, הכי בטוח זה לעבוד בשביל משכורת ופיניטה לה קומדיה, אז אתה רוצה לשמוע מה היתה? תפאדאל! קח כסא, תשמע לפחות ספור מעניין, הענין הוא, אתה מבין, ששמעתי בקולם של שני החברים שלי גם יחד, איך? הלכתי באמת לעבוד באניה־קואופרטיב, אבל קבעתי לי משכורת של שכיר, אמרתי להם: „בלי טובות“, אני לא מעונין להרוויח יותר משמגיע לי. אינשאללה, שיהיה לכם כסף לשלם לפחות את המשכורת, אחר כך נדבר, שם הספינה היה די מצחיק: „סידקית“ קראו לה. ותאר

לך שעבודתי בה כמעט חצי שנה, למרות שהיתה סתם גרוטאה שבקושי החזיקה מעמד, בחיי, הדפנות שלה לא היו עשויים מברזל כי אם מחלודה, ויכולת לנקוב אותם באצבע; כבר פעמים היתה על קרקע הים, פעם בגלל סערה בריאה, ופעם בגלל פצצה בזמן המלחמה. כשהיינו נוסעים בים חלק היתה לה צורה של ספינה, פחות או יותר, אבל כשהיה מתחיל להיות רק קצת „שמח“ — מיד היתה נהפכת ל„צוללת“, כל גל, ואף הקטן ביותר, היה מטפס ומכסה את הטיפונים התחתיים שלה. היו ימים שבהם רק הגשר והחרטום בלטו מעל פני המים, והטבח שלנו, ימח שם זכרו, עמד כל היום במים עד הטבור וניסה לבשל תה או מרק, או השד יודע מה. בדרך כלל קשה היה להבדיל, לפי הטעם, למה התכוון.

אתה יכול להאמין לי שהיו יים קשים, אבל, בכל זאת, היה נעים, החברה האלה של הקואופרטיב הם מאה אחוז, אחד אחד, והיחסים בספינה היו מצויינים.

עד שיום אחד, את מי אני פוגש אם לא את החבר שלי ארקה זה עם הראש על הכתפים, ואיפה אני פוגש אותו? בנגואה, בווייה גראמשי, הרחוב המקביל לנמל, ומסתבר שהוא עובד בספינה המפורסמת „עמליה“, זו החורבה הצפה שהבאת האניות הגדולה משתמשת בה כדי להתחרות בקואופרטיבים הקטנים, ובכן, לאחר שאנחנו מחליפים בינינו את הברכות

מחירה הזול, ושנית בגלל האפשרות להשתמש בה כמעט בכל התנאים!
 מידותיה: ארכה — 5.99 מטר, רחבה — 1.43 מ',
 גובהה הפנימי 0.53 מטר. שטח מפרשיה 12 ממ"ר (הראשי
 8.79 ממ"ר, והחלוץ 3.20 ממ"ר).

הסירה מצוידת בחרב נעה בגובה מכסימלי של 0.96 מ', הסירה עשויה מארבע גורות ישרות. מכוסה בספון חרטום וירכתים, וכן ספוני-דפנות רחבים. צלעותיה גזורות. התורן נתון על ציר ואפשר להשפילו לאחוריה, בשעת הוצאת הסירה לים בגלים. הגה הסירה עשוי בתוספת של לוחית עמוקה ומתנועעת. מבנה הסירה קל לבניה ולתיקון, ואף משקלה קל. גובה התורן 4.85 מטר, המפרש עשוי מגף ומנור. את המפרשית „שרפי“ אפשר לבנות בארץ, ולדעתי רצוי מאד לבחון ולבדוק את יתרונותיה.

לפני יובל שנים:

אנית קיטור על ים המלח

העתון הרשמי „אלקדש שריף“ משבח ומפאר את הדר השולטן, אשר בחסדו להיטיב את מעמד העסקים בארץ ממשלתו שם לבו כמה חשוב הדבר להקל החיבור בין מחוז כרך ומחוז ירושלים על ידי מהלך אניות-קיטור על ים המלח, ויצו להשר הממונה על בית המלכות לכוונן על השבון הקופה המיוחדת של הדר מלכותו אניות-קיטור על הים הנזכר, וכבר נצטוו בתי מלאכה לבנות אניות מיוחדות לתכלית זו.

ליג בה להנאתם, כפי שהדבר אפשרי בכל מקום אחר בעולם. ומכאן נבע הצורך, למצוא כלי-שיט בעל מעמד בינלאומי, שיתאים גם לתנאי הארץ המיוחדים, שיהיה נועד ל-2—3 מפרשנים. כלי זה היטיב לספורט המפרשנות ולהתפתחותו בארץ — גם בקנה-מידה בינלאומי.

בשהותי בהולנד לפני זמן-מה, הצבתי לעצמי מטרה, למצוא כלי-שיט שיענה לדרישות הנזכרות לעיל. ניתנה לי הזדמנות לבקר במועדוני-שיט באמסטרדם, שהם הגדולים בהולנד, ובין הגדולים ביבשת אירופה, לראות עשרות רבות של סוגי-כלי-שיט.

באתי בדברים גם עם מזכיר ההתאחדות לשיט בהולנד (שאגב, הופתע מאד כשהראיתי לו תמונות של המפרשיות בארץ, ואף פירסם את תמונותיהן בירחון ההתאחדות „די אוטרשמפיון“ בהבלטה). הסברתי לו את מטרתי — והוא הצביע על סוג המפרשיה מסוג „שרפי“.

סוג של של מפרשיה נבנה לראשונה בגרמניה ע"י בונה המפרשיות ה- קריגר, ומצא מיד מהלכים רבים. בשנת 1933 הוכר כסוג בינלאומי, ונערכו בה תחרויות בינארציות. לא עבר זמן — והיא חדרה גם לאמריקה ואוסטרליה, בשרי נויים קלים.

בהולנד בלבד נמצאות כיום בשימוש למעלה מ-250 מפרשיות מסוג כזה.

בשנה האחרונה הוכרה המפרשיה גם כסוג אולימפי, ובאולימפיאדה הבאה במלבורן, בשנת 1956, היא נכללה בין חמשת הסוגים המשתתפים.

על שום מה זכתה להצלחה כוונ? — ראשית בגלל

צד נשבע שישאיר את הצד השני 100 מייל מאחוריו, מיד אחרי הפלגה של יומיים.

היה לנו מזל שהיה ים יפה מאד כשיצאנו מגנואה, את הדרך עד מסינה עברנו ביומיים, בלי תקלות, ובקצה המיצר — במקום שהוא מתרחב ופונה לצד מזרח — חיכתה לנו „עמליה“ כפי שהבטיח ארקה, והאלחוטאי שלנו שלח להודיע לקפטן שקוראים לנו במכשיר האלחוט הקטן.

ברגע שהרכבתי את האוניות על האונים, הכרתי את קולו הצרוד והמחורבן של ארקה.

— הלו „סידקית“! הלו „סידקית“! — אמר, — איד הצלחתם להגיע לכאן?

— הרוח דחפה אותנו מאחור, — ענה הקפטן שלנו בלעג.

— לצערנו, לא הצלחנו לסדר בשבילכם רוח מתאימה מכאן עד חיפה — נשמע קולו של ארקה. — אבל אם תרצו נוכל לזרוק לכם קצה של חבל-גרידה.

— תודה, — ענה הקפטן — אל תדאגו, יש אצלנו חבל כזה מוכן בשבילכם.

שתי הספינות שטו בכיוון מזרח, ובתחילה לא נראה היה שאחת מהן משיגה את השניה. אך לפנות ערב היתה „עמליה“ במרחק של מייל אחד מאחורינו.

— נו, מה אתכם? — שיגר הקפטן שלנו באלחוט הדיבור,

הרגילות, והולכים אפילו להזמין אחד לשני כוס בירה ב„זנויבר“ — קם ארקה ופותח, בחוש ההומור המפורסם שלו, ללגלג על „סידקית“ ועל כל הספינות מסוגה, והשד יודע למה! פתאום אני מגלה שאיכפת לי ואינני רוצה לשמוע דברים כאלה על „סידקית“, ובכן אינני מתבייש ואני עונה לו כמה מילים טובות בקשר לספינה „עמליה“.

משה לשם, ומכוסית לכוסית, התפתח בינינו וויכוח גדול. לא רציני אבל יסודי מאד, וכל אחד ניסה להוכיח בקול רם שהספינה שלו היא יאכטה מסדרנה ראשונה, ומבהינת מהירות אין כמוה בכל הים התיכון.

הוויכוח הזה נמשך כל זמן שעגנו בגנואה, ולאט לאט נגררו לתוכו כל החברה, מצידנו ומצד הצוות של „עמליה“, ויום אחד נדבקו בזה גם רבייהחובלים, ומיד הוברר שלא תהיה כל ברירה אלא לערוך תחרות.

— אנחנו מפליגים לחיפה בעוד יומיים, — הודיע לנו ארקה. — אבל כנראה שנתעכב במיצר מסינה, ונפגש אתכם שם, משם נמשיך ביחד ונחכה לכם בגמל חיפה...

— בסדר, — אמר הקפטן של „סידקית“ — אנחנו נותנים לכם „פור“ של יומיים, ואנחנו נחכה לכם בחיפה.

אחר כך קבענו שנקיים בינינו קשר קבוע באלחוט-דיבור, כל זמן שהמרחק בינינו לא יעלה על 60 מייל, וברור שכל

מתוך יומנו של מלח עברי

על הגשר

...לילה בלב ים. אני נמצא בעמדת תצפית על הגשר וצופה אל האופק. הספינה מיטלטלת קלות מצד אל צד ועלטה עוטה את פני השמים. קשות הן שעות אלו לצופה. משום שתהום ראייתו מצומצם הוא ביותר. נועץ אתה מבט בחללו של עולם, כשקנה המשקפת צמוד לעיניך, ואתה מנסה לחדור מבעד לערפל ולזהות גופים צפים. שוב ושוב אתה סוקר את המרחב ואין עינך קולטת בלתי אם רישומיהם של גלים גבנוניים. יש ונראים לך שרטוטי עבים כרכסי הרים רחוקים, ויש אשר יטעך כוכב מהבהב לחשבו לספינה בנתיב ימים. סילון של מים מזדקר פתע אל-על, ועד שאתה מרכין ראשך לתפוס מחסה, נתזים עליך רסיסי רסיסים של מי ים מלוחים. מכאן ואילך נוטלים להם הנחשולים חירות גמורה ועושים בתוך מבנה הגשר ועל הספרים נים כבתוך שלהם. כיון שבאה צרה זו עליך, אין בידך אלא לזקוף צווארונך של מעיל ולמשוך שוליה של המצנפת עד למטה מאוניך.

הומן מזדחל לאטו, עוד כשתי שעות נותרו לסיומה של המשמרת. נחשול גורר נחשול וגלים חדשים מגיחים מקברי קודמיהם.

משום מה נתפס אני בשעות אלו להתבונן אל התורן. נוטה הוא לאטו מטה מטה; אתה עוצר את נשימתך, הנה משתפלת הספינה כולה על צדה... ושוב נטיה לצד שכנגד וחורר חלילה... שלרשה המה נפלאו ממני... דרך אניה

בלב"ים"... אכן יש רגע ומשמעותו של פסוק שגרתו מתב"רת לך עד תומה...

אנשי המשמרת על הגשר אינם הוגים בפסוקים אותה שעה. שכן כל התרוממות על דבשתו של גל, אוחות את קרביך בצבת של ברזל והנך חש שמשוה מתהפך בתוך מעיך, מתהפך ועולה לגרון, עד שהנך נאחו במעקה, כשלועך פעור ופניך מופקרים לנתוי הקילוחים, הננעצים בפניך כסיכות דוקרניות ומצליפים אותם ללא רחם. קנקן של מים נשמט ממקומו ומתגלגל על הרצפה. כל אימת שבאה הטיה חדה של הספינה, מתדרדר הקנקן אל צד וקול נקישתו מבשר תנודה חדשה...

הסתיים אי פעם משמרת ארורה זו?

לאורך חופי יון

...הים שקט. אנו שטים בתוך קבוצת איים יוניים. מפעם לפעם נשקפים מן החוף ישובים. בתים לבנים עם גגות אדומים טובלים בפרדסי זיתים. מטעי הזיתים מכסים את מורדות ההרים, ונתיבות עפר מתפתלות ביניהם ואובדות אי שם בין הרכסים.

לאורך החוף מפרצים טבעיים לרב, באחד מהם נשליך עוגן על מנת לעלות ליבשה.

...בסירת מגוע הגענו אל החוף. כולנו עוטי בגדי לובן מבהיקים ודרוכי סקרנות. הרי אנו בחוף-לארץ...

עדת ילדים יחפניים מקיפה אותנו. נועצים בנו רואו"תיהם ובוהנים אותנו מכף רגל ועד ראש. תמהות בריות אלו, מה טעם ראינו לבוא אל כפרם הנידח.

אכן גם זה כפר יקרא. יש בו מאותם הסממנים המזו

חיכינו יומיים, ופתאום אנהנו רואים ספינה מוכרה לנו היטב מגיעה מצד מערב וקרבה לנמל. פרצנו בצחוק גדול: "עמליה" הגיעה באיחור של יומיים!

כשקרבו אלינו עד למרחק שאיפשר שיחה בעזרת צעקות, עשינו מהם צחוק עצום, ושאלנו אם לא היה להם קשה ככה לדחוף את הספינה שלהם כל הדרך.

— צחוק מי שצחוק האחרון? — ענה ארקה מסיפונה של "עמליה".

באותו רגע קרבה אליהם סירת-מנוע שיצאה מן הנמל, וכעבור שלוש דקות, נכנסה "עמליה" לנמל כאילו היה פרטי שלה, וכאילו שאין אניות אחרות המפכות בתור. לא עזרו לנו ההתמרמרות והמתאות. אותנו הכניסו רק כעבור יומיים נוספים, וכשהגענו לרציף ראינו שכמעט כל המטען של "עמליה" כבר פורק, ובקרוב תוכל זו לצאת שוב לדרך.

— איך עשיתם את זה? — שאלתי את ארקה.

— חבוב, — אמר ארקה. — צריך לדעת להסתדר. צריך

לדעת על איזו אניה לעלות...

עכשיו אתה מבין? אז אל תנסה למכור לי "לוקשים" כאלה על אודות קואופרטיביים. יכול להיות שהרעיון הוא מצוין, והחברה הם "איינן" אחד-אחד אבל אני — עובד מאן רק אצל חברות גדולות, כאלה שיודעות למשוך בכל החושים...

— חכו ותראו. אנהנו לוקחים "שוונג". — ענה קולו של כל אותו לילה ראינו את אור הפנס הקדמי של "עמליה" מאחורינו, ולפנות בוקר כבר הפכה הספינה להיות נקודה שחורה בקצה האופק. משהו, כנראה, לא היה בסדר במכונה שלהם, והיה כבר ברור מי עומד לנצח.

מה זה? החלטתם לנסוע אחורנית? — לעג הקפטן שלנו לתוך המיקרופון של מכשיר האלחוט.

— עוד מעט נשיג אתכם. — באה התשובה. — חכו רק שנעבור את המדרון...

צחקנו מהם כל אותו יום, והם החזירו לנו תשובות חיוורות מאד, ובינתיים הלך הקול שלהם ונחלש, עד שלמחרת, כשראינו את ראשי ההרים של כרתים, לא יכולנו כבר לשמוע באלחוט את החכמות של ארקה, וכנראה שגם הם הפסיקו לשמוע אותנו. ישבנו ותיכננו בינינו, איך נעשה צחוק מהם כשנגיע לחיפה, וכך המלגנו הלאה במצב רוח טרופם.

כשהגענו היה הנמל מלא אניות מכל הסוגים. אני לא זוכר בדיוק, אבל נדמה לי שהיתה זו עונת הפרי או משהו דומה לזה. העיקר: לא הכניסו אותנו לנמל. במקום זה הגיע אלינו נווט בסירת-מנוע ואמר, שנצטרך לחכות כמה ימים מחוץ לנמל — קשורים לשובר הגלים. לא היתה לנו ברירה אלא להתקשר למצופים ילחכות.



כירים לו, לבן הארץ, את הכפר הערבי. תרגולות מחטטות באשפה. עזים כחושות מלחכות עשב וחמורים עומדים והוגים בכבשונו של עולם. ליד פתחו של אחד הבתים מכוונות נשים רעולות פנים, הצופות בנו בלא אומר. עד מהרה מתפוררת חבורת המלחים ומשוטטת בחוצות. אני מצטרף לקבוצת חברים והרינו פוטעים בשביל של עפר.

מטעי הסירות מרהיבים עין. יש בהם מכל טוב: תפוחי עץ, רימונים, תאנים והזית השולט בכל. מתאווים אנו לשוחח עם מישהו מבני המקום. אך אוצר ידיעתנו ביונית אינו עומד לנו. עד שנקרה לפנינו אדם שבפיו כמה משפטים משובשים באנגלית.

שמעה של ישראל עדיין לא הגיעה לאזניו של אותו אדם. הרי לך בריה משונה, במרחק של כך וכך מילין על גדותיו של אותו ים ממש, הלוחך את חוף אי משונו — קמה מדינה צעירה, אשר שמעה ומעשיה עשו לה כנפים במרחקים והוא עדיין אינו יודע דבר וחצי דבר...

רצה הגורל, שזמן לא כביר לאחר מכן, היא אותו שם ממש — „ישראל“, נשא בפי יושבי האיים כסמל לתשועה והצלה מופלאים — אך לפי שעה, טורחים אנו עדיין לסבר את אזנו של הלה בדברינו המזורזים...

עודנו משוחחים וחבורה של אנשי המקום מתקבצת. מפתח אחד הבתים מוציאים לנו כיבוד: שמורי דובדבנים, פרי תוצרת האי ומים קרים משיבי נפש.

כיון שנתארכה העת וכבר הזנו עינינו בכל הדברים העשויים למשוך מבטו של אדם זה, שמנו פעמינו לחוף כדי לעלות לסירה החותרת אל אניתנו. ושוב מפליגים...

האי קפרי

אתמול עברנו את מסינה. הר הגעש סטרומבולי, זה אשר יצאו לו מוניטין, לוונו בעמוד עשן מתמר. למרגלות ההר שוכנת עיירה, סמל למאבקו הנצחי של האדם באיתני הטבע. כמה וכמה פעמים נחרבה עזרה זו ע"י זרמי הלבנה, שפרצו במפתיע מלוע ההר, ועדיין נאחזים בה בני אדם ואינם מרפים...

עתה משקיפה אלינו עיר אחרת, מהוללת לא פחות מהקודמות — קאפרי. אי זה הזו מאז ומתמיד משכנם של עשירי העולם ומקום משיכה בלתי פוסק לזרם של תיירים. בתי הפאר טובעים בירק של חורשות וצוקים איתנים מרהיבי עין.

השעה, שעת טרם בוקר ומגמת פנינו: ניאפולי!

...ספינתנו על גבי מבדוק. מקרצפים אותה אנשי מקצוע ואנו יוצאים לטיול אל האי קפרי. על פני הספינה המוליכה אותנו לאי, חולפות סירות מרוץ נהוגות בידי צעירים עליוזים, כלי שיט מפוארים מבהיקים בצבעיהם. ככל שאנו מתקרבים נעשית אוירתו של האי מרגשת יותר.

הגענו למעגן. מעתה מתפרדת החבילה לקבוצות הפרש"טות בעיירה.

נהג של מונית מציע לנו את שרותו. מחייכים הם, מורי הדרך המקצועיים, ומסבירים לך פנים בהכנעה, כל אימת שהמטבע מצניח בכיסך, ואילו אנו, איננו חשובים כפי הנראה בעיניהם...

כיון ששלשלנו ידינו לכיס והצלחנו לקבץ במאמצים רבים כך וכך לירטות, התכנסו לאותה מונית חסרת הגג ו... קדימה אל ראש ההר.

הנוף המשתקף מלמעלה לא הניח לנו להרפות מלהס"תכל בו מלאי התפעלות. אך הזמן קצר והמלאכה מרובה, ברחובות עשרות חנויות לממכר חפצי מזכרת. חלונות הראוה מושכים בעושר גווניהם.

מהלכים ומוינים עינים בשפע המוצג לראווה. תיירים עשירים מבובזים לעינינו סכומים גדולים, אט אט מתגנבת ללב המחשבה, ש... בעצם הכל טוב ופיה, אולם מה אנו עושים כאן?

ואו חושב כל אחד בלבו, אכן היה זה חלום יפה, כדאי לפחות לרכוש מזכרת פעוטה...

מראשו של הצוק מתמשכים פסים של ברזל מטה, ובקרון היורד לאטו עומדים אנו, צמודים לחלונות ובוטלים בצמא את המראות החולפים.

כשנפלטנו למטה עם זרם האנשים, היינו כמי שנופל מאיגרא רמה — לבירא עמיקתא.

את המערה הכחולה, אחד המראות היפים של האי לא הצלחנו לראות, מחמת גאות מי הים. אך בלאו הכי היינו כבר לאים למדי.

...ואת סופו של אותו מסע, הן יודעים אתם, הקוראים...

עקבה הנמל היחיד של ירדן

נמלה היחיד של עבר הירדן בת ה-1.300.000 התושבים הוא עקבה, השוכנת על גבול ערב-סעודיה. היבוא לעבר הירדן מסתכם ב-240.000 טון לשנה, לערך, והיצוא ב-50.000 טון (בעיקר פוספטים). עוד 60.000 טון מובאים ע"י הלגיון וקרנות-סעד של אר"ם.

עד כה השתמשה הירדן בעיקר בנמל בירות. עקבה עומדת להיות הנמל העיקרי של ירדן, אך הוא אינו משוכלל ביותר. האניות עוגנות בטפרץ במרחק $1\frac{1}{2}$ ק"מ מן החוף, והמטענים מפורקים לתוך דוברות. אניות קטנות ביותר יכולות להתקרב לרציפים הקיימים. במלחמה האחרונה בנה הלגיון רציף דוברות ולידו מחסן בגודל של 1.800 מ"מ. מטענים מסחריים מפורקים שלטונות הנמל ברציף שלהם שארכו 45 מטר. ב-1953 נבנה כאן מחסן מודרני בגודל של 45×30 מטר.

הציוד בנמל כולל 4 מנופים, 7 דוברות וסירות קיטור גדולות וקטנות. הסוארים הם בעלי נסיון שרכשו בעבודתם בנמלי חיפה ויפו. העבודה זולה וטובה. ארבע חברות פרטיות פועלות בשחרור מן המכס ובהעברת המטענים לעמאן.

הנמל שייך לממשלת הירדן ומופעל ע"י רשות הנמל שהוקמה ב-1952. מוטחה אר"ם לנמלים עוזר בהפעלתו. קביעת תעריפים ותקנות, משיכת קווי ספנות למקום, מנהל עבודות הנמל הוא מי שהיה סגן מנהל נמל יפו לשעבר.

את המטענים מעבירים במכוניות לתחנת הרכבת בראס אל-נקאב, מרחק 84 ק"מ ומשם ברכבת לעמאן — מרחק של 280 ק"מ. זמן ההובלה הוא 1—2 ימים, בהשוואה ל-12—10 ימים מבירות לעמאן.

תכניות שיפור הנמל כוללות רציפים עמוקי מים, כדי שאניות גדולות יוכלו לעגון לידם. רציף ראשון גדול ייבנה למטרת יצוא הפוספטים שאי-אפשר להטעינם לדוברות. אלא במישורין לאניות. נכן מעגן מיועד מטען כללי, ובו ייבנו מחסן, משרדים, מקומות החסנה וכו'.

ירדן מכירה בעובדה, כי עקבה היא נמלה היחיד המקשרה עם העולם החיצוני, ומצבה הכלכלי הקשה עם גרעון מסחרי של 7 מיליון ליש"ט מכריח אותה לשפר את הנמל, כדי להגדיל את היצוא ולא להשתמש בנמלים זרים (בנמלי בירות ולטקיה מפורקים בשביל ירדן כ-150.000 טון לשנה) ולגרוע להפסד במטבע חוץ. הגדלת התפוקה בעקבה וצמצומה בנמלים האחרים תחסוך לירדן 750.000 ליש"ט. יצוא הפוספטים והאשלגן דרך נמל עקבה יביא אף הוא רווחים גדולים.

היוונים מתקנאים בנו

העתון הימי היווני „נאוטיקה כרוניקה“ כותב: „זיון קיבלה פיצויים מאיטליה וישראל קיבלה פיצויים מגרמניה. אנחנו הזמנו אניות וכך עשו הישראלים. אין אנו באים להשוות מה עשינו אנחנו ומה עשו אחרים מן הפיצויים, אבל יש לציין, ראשית, שהוצאות ההזמנות שהזמינו הישראלים במספנות הגרמניות נמוכות יותר מן ההוצאות שלנו להזמנות במספנות האיטלקיות, ושנית שבניגוד לנו ניצלו הישראלים אחוז ניכר של הפיצויים כדי לבנות אניות מטיפוסים שונים. למשל, אניות הפירות „דגן“ בת 7 אלפים טונות, באורורר חשמלי ומקום לקירור, עלתה קרוב ל-600 אלף ליש"ט, ואילו האניה שלנו „אתינאי“ בת 2000 טונות עם כל המכשירים של „דגן“ עלתה קרוב ל-964 אלף ליש"ט. כן שמענו, שהוצאות אניות הנוסעים הישראליות הנבנות בגרמניה נמוכות ב-30 אחוזים מאשר האניות שלנו „אגאממנון“ ו„אכילס“, שלא להביא בחשבון את ההפרש בטיב האניות ידוע, שהאניות הגרמניות עולות על האיטלקיות.

על ידי המדיניות הישראלית הרואה את הנוגד והבקי את בצרכי המדינה קיבלה ישראל אניות, מבדוק ובית מלאכה לתיקון אניות בחיפה, ואילו אנחנו שיש לנו כל כך הרבה אניות, אין בנמלים שלנו לא מבדוק ולא בית מלאכה לתיקונים. לא יעברו ימים מועטים, ולישראלים יהיו אניות אוקיגוס ממדרגה ראשונה בנתיב לאמריקה וכן אניות-משא ואילו לנו לא יהיו אלא שלוש אניות אוקיגוס מן האביב הבא.

המוזיאון הימי בחיפה

המוזיאון כולל דגמי ספינות למן שנת 3000 לפני הספירה ועד ימינו. את דגמי הספינות שמלפני אלפי שנים עשו מומחים לפי תבליטי קיר שנחשפו, לפי ציורים על בדים ועוד מקורות עתיקים אחרים. האוסף כולו עשוי לתת תמונה על התפתחות הימאות ובנית הספינות בים התיכון. שי באוסף דגם של ספינת מלחמה פלשתית משנת 1200 לפנה"ס, נעשה לפי תבליט קיר מצרי; ספינת נהר צידונית; אניות משא יוונית משנת 500 לפנה"ס, לפי ציור על כד; דגם ספינה ויקינגית; ספינת הדגל של קולומבוס; ספינת פיראטים סרוקאית, שבמשך מאות שנים הפילה את חתימה על עוברי ימים בים התיכון ועד אניות הנוסעים והמלחמה המודרניות ביותר.

מדור אחר במוזיאון הוא אוסף גדול של מפות עתיקות מקורי וות של ארץ-ישראל, החל מראשית המאה ה-16 וכמו כן מפות ימיות ומפות אסטרונומיות מכל הסוגים, המן נדירות מאד. באוסף המפות נמצאת המפה העברית הראשונה של ארץ הקודש, שהיבר באמסטרדם בשנת 1696 יהודי בשם אברהם בר יעקב. יש במוזיאון אוסף תחריטים וליטוגרפיות, שבהם תמונות של נקודות החוף הישראלי ואוסף מענין מן המאות י"ז וי"ח המתאר קרבות-ים היסטוריים, מצור נסוליאון על עכו וכו'.

יש שם גם מטבעות עתיקים נושאי סמלים ימיים, מאז 500 לפנה"ס, שטבעים בהם תבליטי ספינות, עגנים, מסופים, דגים ושאר דמויות הקשורות בים.



משתתפי הקונגרס של הפולקלור הימי

קורס בינלאומי לאת-נוגרפיה ופולקלור של הים בינלאומי

בימים 3-10 לאוקטובר, 1954, התקיים בניאפולי, בנשיאותו של פרופ' רפאל קורסו — המומחה לאתנוגרפיה בטכון האוניברסיטאי למורחנות בניאפולי — קונגרס בינלאומי לאתנוגרפיה ופולקלור של הים. הקונגרס התקיים בחסותו של אונסק"ו, ע"י הוועדה הלאומית האיטלקית וליד התערוכה הבינלאומית לספנות בניאפולי, שהתקיימה באותו זמן. בקונגרס השתתפו באי כוח עשרות מוסדות מדע מאיטליה, ביניהם שליחי כח האוניברסיטאות מס' מועצות עירוניות, מוזיאונים, ספריות וארכיונים, ולמעלה מעשרים ארצות ימיות כמו אנגליה, צרפת, ספרד, פורטוגל, הולנד, בלגיה, ישראל, תורכיה, ארצות הברית, יוון, גרמניה ואת'. הנציג היחיד היה יו"ר החברה לפולקלור "ידע"ס", ודי"ר יוס'טוב לוינסקי, והוא גם הרצה שם בשפה הצרפתית על:

1. קריעת הים בפולקלור היהודי.
 2. חגי מים בנמלי א"י לפי המסורת היהודית.
- כן מסר דו"ח על המצב של חקר הפולקלור בישראל ואספו. בקונגרס פעלו ארבע ועדות: לבעיות לשון, פולחן, אמנות והיסטוריה. נציגי ישראל נבחר גם בנשיאות. נשמעו למעלה ממאה הרצאות באיטלקית, צרפתית, גרמנית ואנגלית. הוחלט בין השאר לקיים מתקנה לאתנוגרפיה ופולקלור ימי ליד אונסק"ו, ולטפח קשרים עם כל העמים שוכניים. לנשת לעריכת אוסף בינלאומי של משלי עמים ופתגמים בנוגע לים ולספנות, לערוך אטלס פולקלורי בינלאומי של הים ולהקים מוזיאון בינלאומי של הים אשר מוטבו יהיה בניאפולי — המטרופולין לכל ערי הנמל מאירופה. כל ההרצאות רוכזו ובקרוב יפורסמו בספר ת. קונגרס הבינלאומי הראשון לפולקלור ימי.

מכתב חודה לצוות "תל-אביב"

מכתב חודה והערכה על עזרת רב החובל וצוות האניה "תל-אביב", שעמדו הכן במשך למעלה משלוש שעות ליד אניה אנגלית, שהיתה בסכנת טביעה באוקיינוס האטלנטי בשעת סערה — נתקבל בחברת "אלי"ם, בעלת האניה, מבעלי האניה האנגלית.

המקרה אירע אשתקד, שעה ש"תל-אביב" עזבה את נמל האליפסס שבקנדה. סערה קשה התחוללה ובמרחק של 400 מילין מהחוף קלטה קריאת ס. או. ס. שבאה מקירבת מקום. האניה הישראלית התקרבה אל האנגלית, שמים רבים חדרו למחסניה, משאבות האניה לא עמדו בלחץ והאניה התקדמה בכוחות עצמה באיטיות רבה. תפקידה של "תל-אביב" היה לאסוף את האנשים במקרה וינטשו את האניה. אולם מזג האוויר השתפר, ו"תל-אביב" שידרה הודעה למשמר החופים הקנדי שהגיע למקום וליווה את האניה האנגלית עד למספנות.

דבורה לוינסון

בְּיַם הַיָּם

שוטי, שוטי ססינת, עיני אל
התנסחו לי בשאלה אחת:
לרחוק ולקרוב:
היכן החוף?
ורק מיצר עד
עונה ההד:
באין-הסוף.

שְׁמָא כּוֹכְבֵי נֶפֶל.
אך ההגה נשמט לי מן הַיָּד, —
קמט בין גבות נרעד.
גידים קמו לי ביד.

בֵּין-עֲרָבִים בָּיִם

הָיִם מְחֵלִיד בְּצֵבֶע הַעֹסְקֶרֶת,
מִתְקַצְסִים שְׂדִים רְכוּבִים עָלָיו;
גַּל עַל גַּל קוֹסֵץ כְּחַטְוֹקֶרֶת
וּבּוֹעֵט בְּסָנְיוֹ.
שֶׁבֶץ אֶחָז אֶת גַּלְגְּלֵי הַמַּיִם,
וּמְסַרְפֵּר כְּדָבוּק בְּגוֹף זָר;
עֲרָגוֹן כּוֹסֶה שֶׁל בֵּין-עֲרָבִים
אֶת נִדְרוֹ בְּנִשְׁמָתִי נָדַר.



עמוס הלר

דיג ישראלי בים הצפוני *

(רשמי הפלגה)

...ב-15 ביולי הפלגנו משוודיה. כמה ימים לפני כן שחיתי במים, שהטמפרטורה שלהם בעיצומו של הקיץ הגיעה ל-16 מעלות צאלזיוס — מים „המים“ בעיני בני סקאנדינביה, אם כי הם נראו קרים כקרח לישראלי כמוני שביילה שש שנים על חופה של נתניה.

הצוות שלנו כלל 9 אנשים. במשך שבועיים עסקנו בהכנת הציוד והצידה — 800 חביות ריקות, 400 חביות ממולאות מלח; רשתות חבלים ומזון לחודשיים, לפחות, שכלל לחם קשה הדומה ל„פיתה“ הערבית, בשר מלוח, דגים מלוחים וביצים שמורות מלח וכן שימורי בשר וירקות. כל אלה הושמו בתוך חביות בלתי-חדירות למים. ספינתנו „מ.ס.ריד“, היא ספינת-משא בת 300 טון, ישנה, איטית ומסורבלת. שנה-שנה, בעונת הקיץ השקטה בשדה המסחר אולם יפה לדיג, מפליגה הספינה לחופי איסלאנד מתוך תקווה לשוב עמוסת שלל דגים. בקושי רב נתקבלתי לעבודה בספינה לאחר ששיכנעתי את קברניטה ואת בנו השותף לספינה, כי אינני הרפתקן השואף להתעשר בן-לילה ושכל כוונתי להשתלם במקצוע הדיג. כעשרים ספינות דומות הפליגו מהעיירה סקרנהם, שבחופה היפה של שוודיה, קרובי הדייגים וידידיהם התקהלו על החוף ואיחלו לכולנו עונת דיג מוצלחת.

כחודש ימים עסקנו בדיג והחביות הריקות נתמלאו מעט-מעט, והספינה העמוסה שקעה יותר במים. רק תמורות במזג-האוויר ובכמות הדגה מביאים שינוי-מה בימים ובלילות המתחלפים. תפריטנו הדיגוני ושעות העבודה ארוכות. העובד במשמרת הלילה האחרונה מחוייב להכין קפה בשביל

* בעל הרשימה, בן לתושבים ותיקים בנתניה. השתלם בדיג במשך שנתיים במימי סקאנדינאביה, בימים הבאלטי והצפוני, ולבסוף גם בספינה לציד לווייתנים באיזור הארקטי. — המערכת.

חבריו להעירם בשעה 4 לפנות בוקר. זמן רב דרוש כדי ללבוש את בגדינו החמים ואת מעילי העבודה הבלתי חדרים למים. העלאת המכמורת שארכה מגיע לקילומטר אחד, נמשכת אף במזג-אוויר נוח עד שעת הצהריים. יש הפסקה קצרה בשעה 9 לסעודה קלה ולישון. אחר כך עוסקים רוב אנשי הצוות בכריתת ראשיהם של הדגים שנלכדו ואחד מהם עוסק במליחה ובאריזה הדגים בחביות. אותה שעה מתקשר הקברניט בראדיוטלפון עם ספינות-הדיג האחרות כדי להזליף ידיעות בנוגע לדיג. אם רב שלל היום הננו עוסקים בעבודה עד שעות הערב, כשהשלל מועט, מתקנים את הרשתות, מטילים אותו הימה למשך הלילה ומקדימים בשינה. הערב הוטל עלי לעבוד באשמורת השלישית ולאחר שתיית ספל קאקאו חם מאוד, הנני מנצל את ההודמנות לרשום שורות אלה. המסע כמעט התקרב לקיצו. הספינות הקטנות המכילות 500 חביות בלבד כבר סיימו עבודתן והפליגו הביתה. ספינתנו, שהיא בין ספינות-הדיג הגדולות יותר (1000 חביות) ממשיכה בסיוריה. הבוקר העלינו דגה בכמות זעומה — 5 חביות בלבד — עובדה מרגיזה לאחר שנודע לנו, כי הספינה נתירת-המזל העלתה אותו יום דגים כדי 100 חביות...

אורח חייהם של הדייגים בים משעמם למדי. רק העבודה והשינה מפגיגים את השיעמום. וטוב הדבר, לפחות, שמזג האוויר היה נוח בדרך כלל.

גם הדייגים הרוסים הגיעו לאיזור פעולתנו. התקרבו אליהם ככל האפשר, כדי להתבונן לשיטות העבודה שלהם. ההפרש העיקרי הוא, שלעומת 9 עובדי הצוות שלנו עובדים אצלם 14 איש. אחר כך הלפה במקום ספינת-דיג נורווגית העוסקת בדיג בשיטת „הסלי“.

ספינות ודגים, ספינות ודגים — אלה הם נושאי שיחר תינו היחידים בשעות העבודה והארוחה. אינני יודע דבר על חייהם ומשפחותיהם של חברי לעבודה. רק גוסטאב בן ה-62 החליף עמי דברים אישיים יותר.

תחילת ספטמבר, נתקלנו בסערה, שאילצה אותנו לבקש לנו מחסה ליד החוף. לא אשכח אותם רגעים גדושי אימה כשנאלצתי לעלות על הסיפון באמצע הלילה ובהחזיקי בחבלים בידי הרועדות להגיע אל גשר הקברניט ולהחליפו לשעה קלה בעבודת ההגה. אחר כך נודע לי כי באותה סערה טבעה ספינה נורווגית, שעובדיה ניצלו לאחר שבילו כחצי שעה בסירות ההצלה.

עד שהגענו לאיי פארי שככה הסערה. לאחר ארבעה ימים שבילינו על היבשה הפלגנו שנית אך מצב-רוחנו לא שופר מאחר שהתחלנו להרגיש מחסור בחמרי מזון. חברי הצוות טוענים, כי הקברניט לא דאג להכין צידה באיי פארו. איני מוצא לשון משותפת עם הקברניט המדבר בדיאלקט שקשה להבינו. למזלי הרע עלי לעבוד עמו 3 שעות ביממה. אין אנו מחליפים דברים במשך כל הזמן והוא מרגיזני

ה ד י ג ב ע ו ל ם

196	18. שבדיה
180	19. מלאיה
170	20. טאילנד
128	21. מרוקו הצרפתית
107	22. צ'ילי
103	23. תורכיה
89	24. איי פרויה
80	25. ארגנטינה
74	26. בלגיה
62	27. פינלנד
50	28. קונגו הבלגית
46	29. יוון
36	30. הונקונג
19	31. אירלנד

בפרסומים של ארגון המזון והחקלאות של א"ס הננו מוצאים נתונים סטטיסטיים על הדיג ב־31 ארצות בשנת 1953. להלן טבלה של הידוג בארצות השונות, לפי סדר של גובה היבול (ב־1000 טונות).

4577	1. יפן
2350	2. ארה"ב (כולל אלסקה)
1506	3. נורבגיה
1120	4. אנגליה
970	5. קנדה (כולל ניו־פאונדלנד)
740	6. גרמניה המערבית
650	7. דרום אפריקה
640	8. ספרד
520	9. צרפת
415	10. איסלנד
392	11. פורטוגל
343	12. דניה
343	13. הולנד
306	14. פיליפינים
230	15. ברזיל
222	16. אנגולה
208	17. איטליה

יבול הדיג בעולם נאמד ב־28 מיליון טון. אין נתונים סטטיסטיים משתי הארצות הגדולות בדיג, והן: ברית המועצות וסין. האומדן המשוער של הדיג בארצות אלו הוא כ־2 מיליון טון בכל אחת מהן. חמש הארצות הראשונות ברשימה, שהן הספקים העיקריים של דגים — יבולן מגיע ל־40% מכלל הדיג בעולם. אם נוסיף לכך את היבול המשוער של ברה"מ וסין, נמצא ששבע ארצות אלו מספקות 55% מכלל הדגים בעולם.

כהפתעה היא העובדה, שברשימה זו הננו מוצאים את הפיליפינים בתור ה־14 עם יבול של 306 אלף טון דגים, אולם עד כה לא הובלט חלקן של כמה מארצות אסיה בדיג. כבר בדו"ח של הארגון לשנת 1951 מופיעה הודו ביבול

בהרגלו לירוק על הרצפה ועל הקיר כשאין האשנב פתוח לפניו. כן נוהג הוא למחוט את אפו בכובעו...

אמצע ספטמבר. אנו מפליגים אל חופי נורווגיה וחוזרים הביתה תוך 24 שעות. השמש מאירה. שללנו הגיע ל־1,000 חביות — ב־200 חביות פחות מכפי שקיוונו. גרמו לכך, מזג־אוויר רע, מזון בלתי מספיק ורשתות מתפוררות. אך כדברי קברניט הספינה שליוותה אותנו בשובנו — גם זו לטובה..."

„נחשון" תדוג באוקינוס האטלנטי

עשר ספינות תפעיל במשך השנה הברת „נחשון". נוסף על שבע הספינות בדיג טכמורת ובמים עליונים, שהופעלו בשנה שעברה — מסרו חברי הנהלת „נחשון".

„נחשון" הצליחה להגיע את הסוכנות היהודית החדש את הפעולה בדיג במסגרת הברה משותפת, שכבר רכשה ספינה ועומדת לרכוש עוד שתיים. הכוונה היא לדוג במרחקים, באוקיינוס האטלנטי, בשיטת דיג זו עוסקות אניות גדולות, המסוגלות לשהות בים שלושה חדשים. אנית־דיג כזו מביאה בשנה אחת 1500 — 1200 טון דגים. כמות השווה לשלל של עשרים ספינות בים התיכון. רק אניות דיג כאלה יכולות להבטיח אספקה עצמית בדגים.



ספינת הדיג החדשה „אופיר"

של 762.700 טון, קוריאה הדרומית — 276.900 טון וקמבודיה — 156.800 טון.

במספר ארצות חלה התקדמות מפליאה בידוג. בדניה היה הידוג ב־1938 96.000 טון ובשנת 1953 — 343.000 טון (פי 3½). התקדמות גדולה מזו, באופן יחסי, הננו מוצאים במרוקו הצרפתית: מ־31 אלף טון ב־1938 ל־128 אלף טון ב־1953 (פי 4). גם בארצות אמריקה הדרומית חלה עלייה ניכרת בידוג: ציילי — מ־32.000 טון ל־107.000 טון, ברזיל — מ־103.000 טון ל־230.000 טון.

הדיג ביפן

צי הדיג היפני הוא הגדול ביותר בעולם: 443.235 יחידות, שנפחן הכללי הוא 1.210.077 טון ברוטו. מזה רק 914 ספינות פלדה, שנפחן הכללי 235.521 טון ברוטו, וכן 135.084 ספינות מנוע או קיטור בנפח כללי של 913.965 טון ברוטו. יתר היחידות — נפחן הכללי הוא 296.112 טון ברוטו. ספינות מנוע או קיטור מהוות רק 31,5% מצי הדיג במספר היחידות, אולם 75% מהנפח הכללי. שלל הדיג ב־1953 (כולל אגמים ונהרות וכן דיג לוייתנים) הסתכם ב־4.328.213 טון, מזה 3.181.309 טון דגים והיתר — תוצרת לואי.

ביפן קיימים 269.122 מפעלים העוסקים בדיג, מזה 5 מפעלים גדולים ו־246.731 (91,6%) מפעלים קטנים, המעסיקים פחות מ־5 עובדים. בס"ה עוסקים בדיג ביפן 2.310.000 איש. הדיג תופס את המקום החמישי ביצוא היפני.

בין לקוחות היצוא היפני עומדת ארה"ב במקום הראשון; כן מייצאת יפן דגים ותוצרת לואי לארצות הים הפציפיק והאוקיינוס ההודי. עם זאת קיים ביפן יבוא של תוצרת לואי מחו"ל, ובעיקר צדפי פנינה לתעשית הכפתורים המקומית.

הדיג בבלגיה

לפני מלחמת העולם השנייה היה צי הדיג הבלגי מודרני מאוד. ספינות דיג רבות טבעו בזמן המלחמה. עם תום המלחמה שוקם הצי מחדש והגיע לממדים שלפני מלחמת העולם.

ברם, דייגים רבים הפסיקו לעבוד ואחרים היגרו לאמריקה, עם ירידת מחירי הדגים ועלית הוצאות הייצור. הדיג המקומי לא יכול היה לעמוד בהתחרות עם דגי היצוא. צי הדיג הבלגי מונה כיום 417 ספינות.

הדיג בים הכספי

שטחים גדולים בים הכספי עומדים לרשותה הבלעדית של חברת הדיג הפרטית הלאומית. שדות הדיג הנותרים עומדים לרשות דייגים אחרים. לחברה מחסני־קירור גדולים, ותודות לכך באפשרותה לשווק את התוצרת גם בטווחן וערים אחרות במשך כל תקופת השנה. יתר הדייגים יכולים לשווק את תוצרתם הטרייה רק בתקופת החורף, היות ובתנאי

התחבורה הקיימים אין באפשרותם להעביר את תוצרתם למרחקים.

תעשית הדגים בספרד

בספרד התפתחה תעשית דגים גדולה. היא תופסת מקום ראשון בתעשייה הכללית בארץ זו (32,5%), 451 בתי־חרושת לתעשית דגים עיבדו בשנת 1954 20,6 אלף טון שימורים בשמן, 4,4 אלף טון דגים כבושים ו־2,4 אלף טון שימורי דגים אחרים. 275 בתי חרושת מייצרים שימורים בשמן ואילו 176 בתי חרושת — דגים כבושים. נוסף על כך קיים מספר גדול של בתי חרושת קטנים, המייצרים דגים מלוחים, מעושנים וכו'. המספר הכללי של בתי חרושת לעיבוד דגים נאמד ב־1200.

הדיג ביוון

שלל הדגים ביוון בשנת 1954 נאמד ב־50 אלף טון, לעומת 43 אלף טון ב־1953. עליה זו מקורה בעונת השפע של דיג הסרדינים באותה השנה. 120 יחידות עסקו השנה בדיג הפלמידרה במפרץ פאגאסיטיקו (אי וולוס). מתחילת אוקטובר ועד סוף נובמבר נדוגו 3.000 טון דגי טונה. עדרים אלה פקדו את מימי יוון בעת נדידתם מהים השחור לים התיכון.

מתחילה עונת ציד לוייתן

גיבורי הצי היםי עוסקים בהשלמת הכנותיהם לציד־וולויתן הגדול שייפתח באוקיינוס הקוטב הדרומי בהודש הבא. בעונה זו יוצאות 19 משלחות — בשתיים יותר מאשר אשתקד. נורבגיה ראשונה הוא, ב־9 בתי־חרושת צפים, בתי־חרושת צפים באים מבריטניה, משתתפות גם יאפן, הולאנד, ברי"מ ודרום־אפריקה.

אריסטוטל אונאסיס, המיליונר אף הוא נספה אל הציוד בספינה שהיא בית־החרושת, "אוליספיק צ'לנג'ר" שמה. שנים על שנים היתה פתחת עונת ציד־הוולויתן מלווה אווירה של רומנטיקה. בימים אלה פג הקסם כמעט. ציד־הוולויתן היה למלאכת־סדע. רודפים אחר הית'היים הגדולה במכשירים המשמשים לגילוי צוללות.

כיום הזה לא זו הבעיה, היאך מוצאים את הוולויתנים? — אלא: היאך נמנעים מהרוג כה מרובים מהם, עד שתאזל אספקתם. הוולויתן מעמיד וולדות בקצב איטי, פעם בשנתיים יולדת הנקבה גור — עליפי רוב גור אחד בלבד.

אין הוולויתנים נמצאים באוקיינוס הקוטב הדרומי בכל ימות השנה, כשבא החורף של הקוטב הדרומי, בסוף אפריל, נוסעים הם צפונה, אל נאות־לידה המים, אצל חופי אמריקה ודרום־אמריקה.

הולך הספורט בא המדע

דומה, שהוולויתנים חוזרים אל מקומות־סיונותיהם באוקיינוס הקוטב הדרומי מדי שנה בשנה, אך בשביל ללמוד יותר על הרגליהם, התחילו החוקרים מסטנים עליידי יריית שפופרת של פלדה בלתי־נחלדת בתוכם, לבסוף, כשהוולויתן נלכד עליידי

משלחות הצייד, משווים את מקום אימצאו כעת כנגד המקום שנדד משם.

מחמש עד שבע שנים נמשכת אצל הלוייתן תקופת התבגרות. ייתכן, כי כל ימיהיו הטבעיים אינם יותר מ־20 שנה. בשנה זו ייעשו ניסויים חדשים. כליהמדע המשמשים לצידן הולכים ומשתפרים, ופחות יופחות יש לו. הודמנות ספורטיביות להימלט. ספינות אחדות, בתוכן ספינות בית־החרושת הבריטיות, "סותרן הארוסטר" ו"סותרן וונטורר", יודקקו להליקופטרים, וגור־הדין הנטוי על הלוייתנים יהיה קשה ביותר, יכולים ההליקופטרים לטוס עד קירבת 20 מטר ללוייתן, בלי שיהיו נראים או נשמעים. נוטים מאופנים משקפים לראות את ה"סילון", המגלה את סוד הימצאו של הלוייתן, והם מכוונים את סירות־הלכידה אל סטרטן.

בחישה מוות תוך שניות

לאחר שמקום הימצאי של הלוייתן יתווה בדיוק, יעשו ספינות אחדות ניסויים בצלצל חשמלי, צלצל זה, שעוסקים במיתוחו זה זמן־מה, נושא חוט־חשמל מבודד, שביכולתו להרוג את הלוייתן בחישמול תוך שניות מעטות.

ציד־לוייתן חשמלי אינו טעון דייקנות, כגון זו הנחוצה לצלצל פשוט, די בקליעה לזנב, והלא הלוייתן מטרה גדולה הוא. מסתמא לא יהיה מכשיר חדש זה רצוי לרומי־הצלצל המקצרי עיים, רובם אנשי־נורבגיה, שמשכורתם תלויה בדייקנות קליעתם מרובה־הצלצל רגיל. יש רומי־צלצל המרוויחים עד 5,000 ל"ש לעונה, בעיקר מאחווים, לפי מיספר הלוייתנים הנלכדים, כל לוייתן הנלכד שווה כ־2,000 ל"ש בשמן־לוייתנים ובתוצרי־לוואי.

יום עבודה מפרך

בספינת בית־החרושת גדולה כ־500 איש. בעד עבודה של עונה אחת, מקבלים פועלים שבספינה כ־400 ל"ש, טכנאים — כ־1,000 ל"ש, והקברניט — כ־3,000 ועד 4,000 ל"ש.

אין זו פרנסה קלה, הכול עובדים כ־12 שעות ליום, פוגעות בהם רוחות־קרה, ויש שאחרי יום־עבודה הם עייפים מדי וקרים מדי אפילו לחזות בסרט המוצג בספינה.

משלחת שלמה של ציד־לוייתן, ההשקעה בה היא בערך 12,000,000 ל"ש, הספינה עצמה היא בית־החרושת צף, ויש בה כתרסר סירות־לכידה, ומיכל־שליקצור.

מדי שנה מתקבלות בקשות לעבודה בצי ציד־הלוייתן מאת צעירים — מהם לבלרי־משרד, פועלי בתי־החרושת ופועלי־חווה, שאין להם נסיון ימי. כמעט כל מבקשי־עבודה, השובה אחת ניתנת לו: "אין מקום פנוי".

אותם האנשים מועסקים עונה אחר עונה, ואם יש מקום פנוי, הריהו ניתן לאיש בעל נסיון.

העבודה הנעשית בלוייתניות — בתי־החרושת הצפים הגדולים — היא מופלאה מאוד.

סירות־לכידה קטנות בנות 500 טונה, רודפות אחר הלוייתן והורגות אותו, סירות אחרות מושכות את הפגרים אל ספינת בית־החרושת. בספינות הללו ישנם מומחים, כגון כימאים, בודקי־בשר, רופאי־בהמות, ועוזריהם, רופאי־בהמות נותן. "הכשר" ללוייתן, ובודקי־בשר מוסר דו"ח שלו. בינתיים בוחנים הכימאים את השמן ואת המציות הבשר והכבד.

הפועלים מתחילים לקצץ את בשרו של היונק הענק, או למצות את השמן במכונות העשויות לכך, את החלקים שאינם ראויים למאכל־אדם, מתקינים הם למאכל־בהמות ועושות.

בין תוצרי שמן־הלוייתנים, לאחר הבשרה כימית, ישנם סמפנים למרגרינה, שמן־בישול, סבון, שפתון, ומישהת־פנים, סיור אחד של

ספינת־בית־החרושת ותרסר סירות־לכידה, אם הוא מצלית, יש והוא קוצר יבול של שמן ותוצרי־לוואי בשווי של מיליון ל"ש ויותר. הלוייתן הכחול, שהוא המטרה העיקרית לסיורים, הוא היונק הגדול ביותר שנתפתח על כדור־הארץ. יש בהם שאולכם 40 מטר, ומישקלם יותר מ־150 טונה.

יורדים ל"מחתרת"

יש לוייתנים גם בימים הצפוניים, אפילו בקרבת האיים הבריטיים, ואולם הללו הם "לוייתנים אדומים" (על שם כתמי־אודם בבשרם), והם קרובים עלובים של הלוייתן הכחול הענק.

כל משלחות ציד־הלוייתן עובדות בתנאי של סודיות גמורה, כשהראדיו שבהם סגור, כדי שלא לתת למתחרים רמז על מקום הימצאה של תית־הצייד, כשיש הכרח לשדר ידיעות־ראדיו, נעשה הדבר בלשון של "מפתח־סתר".

לפני המלחמה, כמעט שהביא הטבח חסר־האבחנה בלוייתנים לידי הכחדתם הגמורה. כיום ישנו סיקוח בינלאומי, וישנה הגבלה למה שמותר לצוד בעונה אחת. בעונה זו, המאכסימום הוא 15,500 יחידים של הלוייתן הכחול.

מדי שבעה יש למסור דו"ח על אודות הצייד, עליפי הראדיו, לפני ועדה בינלאומית בנורבגיה, שהיא מאותתת בראדיו: "חדלו לצוד!" — לאחר שנתמלאה המיכסה המאכסימאלית.

הכלל, אין ציד־הלוייתן מלאכה בעצלתיים, זהו מעין מירוץ כנגד הזמן, מירוץ אשר מכשירי גילוי והרג מודרניים משחקים בו תפקיד שחשיבותו הולכת ורבה.



דייגים ישראלים עוסקים בתעשית רשתות



בספרות ואמנות

שלמה שנהוד

משירי הירי הדרוגית

הים געגועי

ושלו כשקיעה על יסודות, וטוב נעצוב הוא
ומשכשך בחשאי.

הים געגועי —
מתוך עירי תלוהגת אני בזה אל חופיו ערב-ערב,
לחפש הנע עם גליו ולשמש היורדה
בזהב דרגותיו מן האפק
המנמיד לעיני.

הים געגועי —
כעירי המברקת אני גואה עם חופיו ערב-ערב,
קסמו מפתני, לוכד אשורי,
אני יורד אל מימיו, פוסע ושר — —
הים געגועי.

הים געגועי —
עם עירי המדאגת אני רוזה על חופיו ערב-ערב,
ואגיל בראותיו מסלה סועותיו

רגע הירי

תועי הרזים הם:
תעיה ותהיה, תהיה ותעיה,
תהיה אדם ראשון לפתאם
כי העמד בסליאה
מול מרחב ושקיעה.

הים סואן על גל גליו בכסף אל החוף,
ודוגיתי לאפק תטפס לה
מעלה! מעלה!
אן?
לא אדע היכן.

הגלים, הגלים!
נודים הם:
אך נוע נודה, אך נוד ונוע
מאז מתמיד,
גם עתה,
כי ישאו דוגיתי
הלאה ומעלה, מעלה והלאה — —
אן?
לא אדע היכן.
שם אשבר לגאות חיי.
שם — כגל אסאן.

הפליגי לך דוגית מזה והלאה — —
שם אשבר לגאות חיי,
שם — כגל אסאן.

הגלים, הגלים!
הנה רוטנים הם
רסט תהיה של ראשית הבריאה,
רסט אדם קדמון לסני תהום
כי העמד לבדו
מול צו לשעבדו.

הגלים, הגלים!

הקצין דיבר רק תורכית...

(מצולנו של ימאי)

לחוף ולבקר בעיר, אך נאמר לנו כי שום סידור לא נעשה עם הסוכן בקשר למתן מטבע־זר למלחים, ולכן אין ביכולת החברה לספק לנו כסף במרסין, ונצטרך לחכות עד שנגיע לנמל התורכי הבא, שבו נמשיך בהעמסה. הסיכוי להישאר בגבולות תורכיה — לא קסם לנו ביותר...

אלטע זאכען

התחלנו, איפוא, בחיפוש אחרי מקורות כספיים, ומה עושה ימאי ברגע שהוא „נקי“ מכסף? — מוכר, יש כאלה שמוכרים את הסיגריות שלהם, והדבר מהווה מקור־הכנסה חשוב, ויש אחרים שמוכרים את שעוניהם או נעליהם.

לתמהוננו הגדול גילינו כי הסוורים התורכים אינם להוטים כלל אחרי סיגריות, ולצערנו לא היו ברשותנו נרגילות או „חשיש“ — כך שלא יכולנו להציע להם דבר שהוא לפי טעמם. חוץ מזה פחדו מפני השוטרים, ששמרו עליהם, ולא העיזו כמעט לעסוק במסחר.

אחד מקצינינו, שזו לו פעם שניה לביקור בתורכיה רמז לנו, כי מה שקוסם לתורכים — הוא בגדים ישנים, ולא חשוב אם יהיו קרועים, מטולאים או מזהמים, העיקר שיהיו מתוצרת „אמריקאית“...

מיד נברנו במחסנים, והוצאנו לאוויר־העולם את כל בגדי־העבודה הישנים, שכבר החלו להעלות עובש. חיטטנו אף בתוך שקי־הבלואים, שכבר הוקצבו למטרות של עבודה ונקוי, וערכנו בירכתיים „יריד“ של בגדים, כל אחד פרש על הרצפה את סחבותיו ובהפסקת־הצהרים רמזנו לכמה סוורים, והבאנו אותם לראות את הסחורה. המקום הפך לשוק של ממש. כעשרים ברנשים לבושי־קרעים בדק ומיששו כל „בגד“, והתווכחו על המחיר בעזרת אצבעות ונהמות, המובנות בכל שפה. את ההצלחה הגדולה ביותר נחלו „דונגריס“ אמריקאיים, שהיו מוכתמים בצבע, וגופיות מצועצעות, שציור „מלאך המוות“ או ספינת־מפרש התנוססו על הזיהן.

תוך שעה התמלאו ארנקינו לירות תורכיות...

ביקור במרסין

הטיול בסימטאות המצחינות של מרסין גרם לכולנו אכזבה גדולה, למרות שהיינו אחוים בגעגועים לקרקע מוצקת ולרחובות, בתים ובני־אדם — לא יכולנו להשלים עם האווירה האפינית לעיר התורכית, שהיתה בדיוק כזו השוררת בעיר ערבית רגילה.

לא מצאנו דבר — זולת מכוניות פאר ומכשירי ראדיו בחלונות־ראוה, הנשים היו רעולות כמו לפני שלושים

— זה לא ייתכן! פשוט קשה להבין את הדבר! — אמר רבי־החובל שלנו לקצין הראשון, שעמד לידו על גשר־הפיקוד.

האניה עגנה במפרץ קטן, במרחק 800 מטרים מן החוף הסלעי של העיר מארסין שבדרום תורכיה, וניסתה לשוא, להתקשר עם החוף. על התורן הראשי תלויים זה שבוע ימים דגל־קוד הצבעוניים והמזמינים את שלטונת־הנמל לעלות עליה, לשם עריכת הסידורים הרגילים של מכס ובריאות. אך שום אות או רמז לא הגיע מן החוף, והרגשתנו היתה שהתורכים מתעלמים לגמרי מקיומנו.

ביומיים הראשונים לשהותנו כאן ניסה רבי־החובל את כל הדרים האפשריות כדי להביא מישהו מן החוף: האניה צפרה צפירות ארוכות וקצרות, העלתה והורידה דגלים, אותתה באורות — והכל לשווא. במפרץ עגנו עוד שתי אניות, שליד אחת מהן היו קשורות דוברות־משא והתנהלה עבודת־טעינה בעצלתיים. האניה השניה נראתה מוזנחת, וכאילו מיואשת, וניכר היה שהיא מחכה במפרץ זמן ממושך ביותר.

לאחר העצבנות של הימים הראשונים — דבקה גם בנו האדישות האפינית למפרץ תורכי זה, וחדלנו כמעט לקוות שמישהו יטריח עצמו לגשת אלינו.

במשך השבוע חיסלנו את מלאי האוכל הטרי, שהיה לנו, והתחלנו לאכול שימורים. סוכן החברה, שעמו הת־קשרנו באלחוט, נתן הוראה לחכות, והבטיח כי יפעיל את השלטונות...

פעולתו נשאה פרי, כנראה, כי ביום אחד ראינו סירת־מנוע כשהיא קרבה אלינו. כל הצוות של אנייתנו פרץ אל הסיפון, להריע תרועות־שמחה ואפילו רבי־החובל עלה על הגשר וניפנף בכובעו בברכה. סירת־המנוע התקרבה והלכה עוד יותר, ועתה ניתן להבחין על סיפונה תורכי לבוש בבגדי־שרד, שסקר את האניה בפלגמאטיות, והביט בכולנו מבלי להשיב לקריאותינו. הסירה הקיפה את האניה מסביב — וחזרה לחוף כלעומת שבאה...

עבר עוד שבוע של צפייה, עד שנסתיימה טעינת שתי האניות האחרות — ואז התפנו התורכים, וניגשו אלינו בסירות עם דוברות ועליהן עשרות סוורים לבושי סמרטור־טיס, המלווים עשרה שוטרים מזויינים באקדחים ובמקלות דקים וגמישים („חראזאנה“).

העמסת 3 אלפי הטונות של עפרות־ברזל צריכה היתה להמשך למעלה מעשרה ימים. התכוננו לנצל זמן זה ולרדת

שהנהג „מוכר“ אותנו, וראינו את עיניו של הקצין מצליפות לעברנו מבטים עכורים — ובעוד אנו מנסים לשווא להסביר את מצבנו, נכנסו לחדר זוג שוטרים, שהאחד מהם דובר אנגלית רצוצה.

השוטר הקשיב לסיפורנו בסבלנות ותירגם לקצין. לא הבנו אף מלה מכל הממל הרב, אך לתמהוננו ראינו שהקצין מתמלא חימה — ניגש לנהג ומעניק לו בעיטה במקום הרך... מיד הלכו השוטרים בעקבותיו, וכל אחד העניק לנהג בעיטה „פרטית“ מצידו, עד שהלו הבין את הרמו וברח מתחנת המשטרה כרדוף־אימים.

„קיום חטופים“

אבא פניכל, הידוע משרטוטיו לקוראי „הים“ ולצבור הרחב מתעורכותיו וציוריו בעתונות, הוציא עתה ספר רישומים „קיום חטופים“ (לאחר הוצאת האלבום הימי ע"י החבל הימי לישראל אשתקד). בספר החדש — רישומים מדמויות בקיבוץ, ובעיקר מתמונות התיאטראות הישראליות, וכן שרטוטים מחיי הים ומנוף הארץ. רישומיו על הים עשויים לחבב את הים על הנוער. החסכון שבקווי הרישום מזכיר את החסכון בדעותיהם שלחים, שהכל אצלם מחושב ומדויק... הסופר הנודע מכס ברוד כתב דברי־הקדמה לספר, בו הוא משבח את אבא פניכל כאמן הרישומים.

הוצאת קרית ספר, ירושלים, תשט"ו.



1971

שנה, והגברים לבשו מכנסי־שק, ובכל „העיר“ לא מצאנו מה לעשות ולאן ללכת. לעומת זאת פגשנו באחת הסימטאות צוות של מלחים גרמניים, מהאניה שעגנה בסמוך לנו, וכמעט שהתפתח בינינו לבינם קרב־אגרופים, שנמנע תודות להתערבות המשטרה.

שמחנו מאוד כאשר הרימונו עוגן בסיום הטעינה — והפלגנו משם לאיזמיר.

„צריך לדעת להסתדר“

איזמיר נראתה עיר מודרנית, שיש לה אפילו נמל, אך עובדה זו לא מנעה בעדנו מלעגון חוצה לו קרוב ל־8 ימים, עד שהשגיתו בנו בדרך מקרה. הוכנסנו לנמל והתקשרנו לרציף, שהיה גם אחד הרחובות הראשיים של העיר. בעיר המפותחת והמתקדמת הזו מכרנו את שארית שוק הבגדים הישנים שלנו, אך הפעם הגיע לאניה גם סוכן החברה וסיפק לנו את חלק משכורתנו במטבע תורכי.

בערב הראשון הזדרזנו, שלושה מחברי ואני, וירדנו לחוף כשאנו לבושים לפי כל כללי האפנה ה„אמריקנית“ — היינו, חולצות מצועצעות וכדומה. מישחו אמר, שיש בעיר רובע גדול של „שעשועים“, שכדאי לבקר בו. נכנסנו למכונית טנסי והתקשרנו עם הנהג בעזרת תנועות ידים. כעבור רגע דהרנו ברחובות החשוכים של איזמיר כשהמכונית צופרת בקול־קולות.

לאחר נסיעה של מחצית השעה הרגשנו שהנהג הולך אותנו שולל, ואנו מסתובבים סחור־סחור — בסימטאות, עד שלבסוף פקעה סבלנותנו והכרחנו אותו לעצור.

עמדנו בסימטא אפילה ומוזנחת, אי־שם בקצווי העיר התורכית. הנהג נקב את הסכום שהיה מוגזם בצורה מזרחית. אטרנו לו שלא נשלם, ואנו דורשים שיקרא ל„פוליס“, אך במקום „פוליס“ התקבצו מכל העברים דיירי הסביבה, וכעבור רגע היינו מוקפים בקהל בן כמה עשרות איש, רובם פרצופים אפלים, על טהרת־המסורת של סרטי הוליבוד מ„המזרח המסתורי“. ההרגשה לא היתה געימה ביותר. לפתע הופיע בסימטא זוג שוטרים, ובפעם הראשונה בחיינו הרגשנו שמחה־של־ממש למראה המשטרה.

לאחר שהסברנו לשוטרים מה קרה — הראה לנו אחד מהם בתנועת־יד שעלינו לשלם. סרבנו, ודרשנו בתוקף שיובילו אותנו לתחנת־משטרה. השוטרים נכנסו עמנו למונית, נסענו ועגנו ליד בנין עתיק־יומן מהסוג שקוראים לו בישראל „בנין מזמן התורכים“...

סבורני, שהיתה זו ה„קישלה“ המפחידה ביותר שהוקמה מאז ומעולם, הוכנסנו לאולם מקומר וקרח, והיינו בטוחים שבעוד רגע יכבלו אותנו וירביצו לנו כמה „פאליקות“ על כפות רגלינו, כמנהג התורכי הישן. במקום זה נפתחה הדלת והופיע קצין־משטרה, לבוש מדי־שרד מפוארים ועטור במדליות, וקרב אלינו בחיוך מרגיע. אך מיד הסתבר ששוב עלינו להתאכזב. הקצין דיבר רק תורכית. הרגשנו

המבשרים על קשר בין ים ואדם. הסיירה חותרת אל כבש האניה השקופה בגוש-פלדה ענק מטיל חתימו בלב ים. הלילה הדליק כוכביו מרם. הגלים שצפו והסיירה נטלטה. גואה ויורדת. והתנאי אוחו בגלגל התגוי וכשקט נשמי חותר בנתיבו והוא קצין גשר נטוי בין ספינה ונמל. ביום רומז לו החוף קם עומדים דיגים ושולפים בזחירות את חקתם המוטלת במצולות ובלילה קורץ המגדלור הנצת ונכבה הליסות.

יש ימים ונקשם סוחף פוקד את הארץ וספנים נלקמים בעקשות ובחרוף נפש מול גדי מים רבים המציפים את סירתם. גם סוסה כי תסער ורוחות צפון משתרעים על היבשת נצב איש הים באזלת יד ורוח נכאה נכח איתני הטבע — ובלבו — תפלה. דומם הוא נצב אל מול הנחש-שולים עת שמים עטופים זק של ערפל והכרד מעלה אורות.

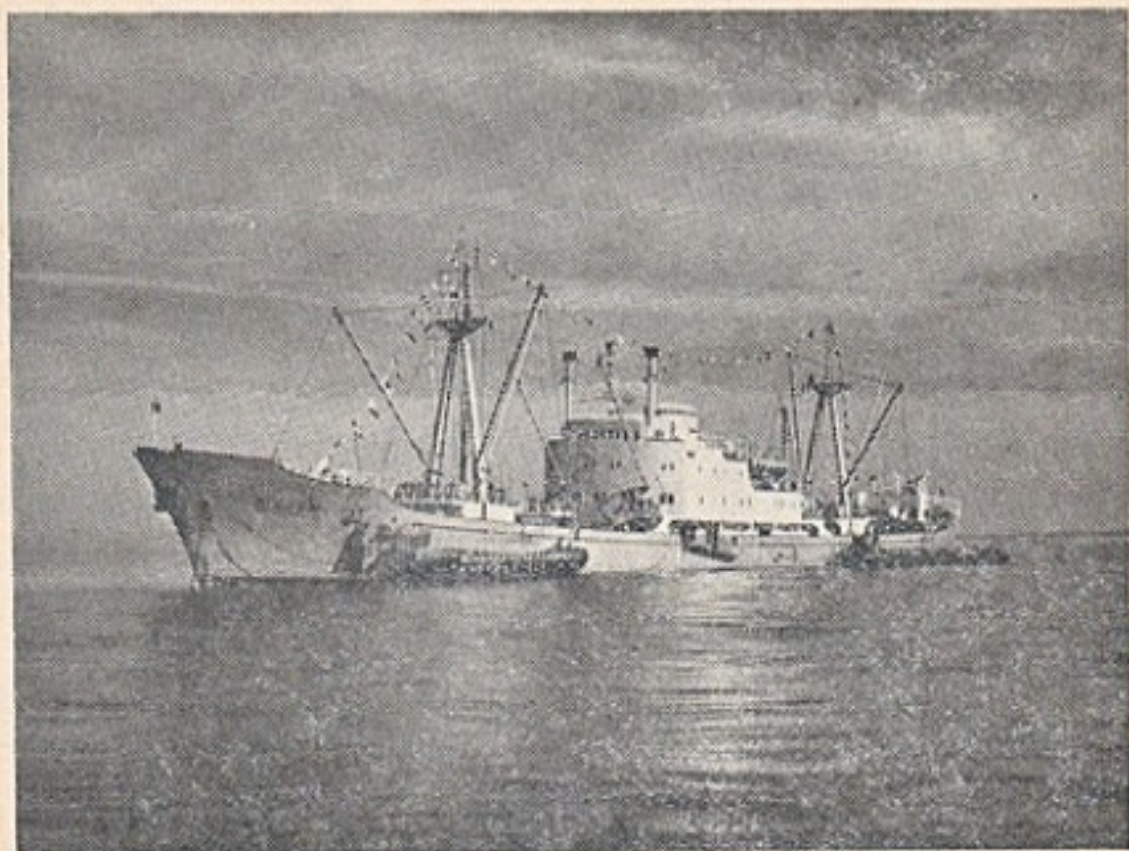
מבקר עד ערב נעה הסיירה הנושאת קיונת התכה פרי-סת שלום מיורדי ים אל שוכני האי, ועלה-יות מיבשת אל מסיעי אניות.

עם שחר יוצא הספן כשראשו נטוי אל השמש ברום, ועם ערב הוא שב עת חמה גולשת בתהומות הים. אך יש ולסני שער הנמל נצבת אשה דמומה ומחכה בכליון שינים ולבה הולם כקרנס, כי אחרת הסיירה, היא בוששת לבוא...

רוח בין ערבים נשבה ורישית וגלי ים כמרכדי קטיסה היו פרושים לרגלי גדות המעגן. סירה אפרה נעה לאטה בין ה-סנטונים" העמוסים ארגזים, ולנד החלון עמד ההנאי אוחו בגלגל התגוי ומתמרן בהרטומו בדרך לים השתות. סניו עגלגלים נדיו מגידות ושעירות, המצחית הנקשה מאהילה על זוג עינים בזהות הנעוצות באפק — בשמש השוקעת. הנמל המה ככורת. ומזום מנועי "דיוול" והרוק שרשרות משתלשלות, נבלעו ברעש וקריאות ספנים. מנור פים גמלוננים עם צכתות כשני-חיה מאימות — מוצבים היו כסוללות לועים פזורים, ואקדודת שטוחות טעונות-משא רבצו וחכו לתורן.

סלוניקאים רחבי גרם, ידיהם יצוקות-עשה, נשאו על גבם שקי חטה גדולים לעבר מכונות שדפנותיהן מורדות. הסיירה גלשה על האדוות ופניה לעבר האניות העוגנות בלב ים. עדת שחפים צחרים תגה סביב ומלח עבדקן נצב על הספון והעיף שירי אכל. ערירי המלח העגום השט על פני ימים ונבשות ונשאר גלמוד. את הבדידות הוא מנסה לדובב בשיח אלם עם השחפים שוחרי טרף.

היום נטה לערב, קרני ארגמן אחרונים נמוגו ואפלולית כבשה מרחקים. צסירה בהולה פלחה את האויר. זה אניה הרימה את עגנה והסליגה אל הלילה העמק, בהשאירה תימרות עשן שהסתמנו ככתב סתר בין העננים. אפל הוא הלילה, ומרחוק מננצנים אורות על החוף



האניה הראשונה של הצי הישראלי שנרכשה בכספי השילומים — "דגל".



"דרך הים" - למרכז אמריקה

מאידך גיסא, ייהנו מ"דרך הים" החדשה החוואים, מגדלי החיטה שבמרכז היבשת, כי הוצאות ההובלה של התבואה מן האגם העליון עד לנמל מונטריאל יורלו כדי שלישי, במקום להטעינה תחילה באניות הקטנות, המהלכות על פני נהר סנט-לורנס כיום, ואחר-כך להעבירה מהן לאניות גדולות, המסוגלות לעבור את האוקינוס יוכלו בעתיד להטעין אותה במישרין באניות-יצוא, שתבאנה את החיטה במי-שרין לאירופה.

ההפסד בצד הריינג'ר

הזולת ההובלה תשפיע גם על כל מיני סחורות אחרות. כבר עכשיו מתחרה השייט על פני סנט-לורנס במסילות הברזל ובנמלים של דרום ארצות-הברית. לפני זמן מה נשלח, למשל, טרקטור גדול מבית החרושת בשיקאגו אל אפריקה הצפונית. אילו שלחוהו דרך נמל ג'ורג'טאון, אילו היתה ההובלה עד לאנית-האוקינוס עולה 724 דולר, אבל דרך סנט-לורנס ונמל מונטריאל עלה הדבר רק 586 דולר. בדאטריוט החלו עתה לשלוח בדרך זו מכוניות-יצוא, ומכיוון שחוסכים בכך גם את התיבות, מגיע החסכון עד 160 דולר למכונית. ושוב החסכון והיתרון מתגלה בשני הכיוונים. יצרני הנייר בוויסקונסין ובמיצ'יגאן כבר מחשבים את הקימוצים שיעשו, כשיוכלו לקבל אניות שלמות של חומר גלמי משוודיה. תעשית הצמיגים בעקרון מתכוננת להזמין מטעני-גומי במישרין ממאליה, בלי צורך לפרקו בשום נמל-ביניים. ומפעלי הסבון בשיקאגו אומרים להנות מן החסכון ביבוא הקופרה ושמן-הדקלים. אין ספק, כי בעלי-האניות ייהנו מתוספת תנועה זו — ובעיקר בעלי האניות באירופה, שיוכלו בעתיד לשרת את לקוחותיהם בארצות-הברית, ואילו מסילות-הברזל והנמלים במזרח ארצות-הברית יפגעו קשה.

נמצא, איפוא, כי מפעל סנט-לורנס ישמש צעד חשוב להידוק הקשרים בין ארצות-הברית לבין שאר הארצות, ולחיסול בדידותן של מדינות ה"מערב התיכון", שירגישו פתאום בנשיבת רוח בינלאומית, וימצאו את עצמן שוכנות כמעט על שפת האוקינוס האטלנטי. אבל, מתנגדי המפעל טוענים, כי הדבר עתיד להביא לא רק חסכוניות ויתרונות

אחרי משא ומתן של שנים הגיעו ממשלות קאנדה וארצות-הברית, סוף סוף, לכלל הסכם על שיתוף פעולה בביצוע המפעל הגדול של העמקת נהר סנט-לורנס, כדי להכשירו לשיט אניות גדולות, ולפי התכנית תושלם העבודה כבר בשנת 1958. הנהר יועמק כדי 9 מטרים, ואניות-אוקינוס תוכלנה לעבור בו עד לאגם מונטאריי שבלב היבשת. הוצאות המפעל תעלינה, לפי האומדן, 300 מיליון דולר, והשפעותיו תורגשנה לא רק באמריקה, אלא גם בארצות אחרות.

התוצאה הראשונה תהיה, כמובן, הגדלת תנועת המטענים בנמל האגם אונטאריי ובאגמים הקשורים עמו. בנמל מילווקי, למשל, מצפים לעליית התנועה השנתית של מטענים זרים מ-35,000 טונות עד כמיליון טונות. לעומת זאת, חוששים אנשי ניו-יורק כי בנמלם תקטן התנועה, באשר מטעני התבואה והרבה סחורות אחרות של פנים הארץ ישלחו בעתיד בדרך החדשה, בלי שיובאו תחילה אל נמל ניו-יורק. כיום שולחים מאיזור האגמים הגדולים בדרך סנט-לורנס כדי 11.5 אלף מיליון טונות בשנה, אך לאחר השיפורים תוכל התנועה, ולפי דעת האופטימיסטים תגדל אף פי שמונה, באשר אז יוכלו להעביר בדרך זו גם סחורות זולות ביותר, כגון חמרי גלם ובצרים לתעשית הפלדה. מפעלי הפלדה של פייטסבורג, שיקאגו וקליבלנד מספקים כיום כשליש מכל תפוקת הפלדה בעולם, והם תלויים באספקת חמרים זולים. עד עתה היו מקבלים את בצרי הברזל בעיקר מן המכרות הסמוכים, שעל גדות האגם העליון, אבל עתה מתחילות השכבות שם להדלדל, והבעיה הגדולה היא מנין תבוא תמורתן. המקור הקרוב והעשיר ביותר הם אוצרות הברזל שנתגלו לפני שנים מספר בלאבראדור, אלא שהבאת הבצרים משם במסילות ברזל יקרה מדי, והוא הדין בהעברתן מאניה לאניה — ואילו עתה אפשר יהיה להביאם במישרין ובאניות גדולות, ועל כן יהיה מחירים כמחיר הבצרים המקומיים. הוא הדין בבצרי הברזל מן המכרות שפותחו באחרונה במחוז קוויבק בקאנדה. לפי אומדני מחלקת המסחר של ארצות-הברית, יגיעו מטעני הבצרים הללו בלבד לכמות של 35 מיליון טונות בשנה.

גדולים, אלא גם הוצאות, שיעלו בסכומים עצומים. מלבד ההוצאות להעמקת נהר סנט-לורנס גופו, אומרים להוציא כדי 200 מיליון דולר להעמקת התעלות, המחברות את האגמים הגדולים. כן יידרשו סכומים עצומים להרחבת הנמלים ושאר הסידורים לאניות הגדולות, וכבר עכשיו נשמעים קולות, הדורשים להעמיק את הנהר עוד יותר, למען יוכלו לעבור בו גם אניות, שעמקן עולה על 9 מטרים — ואם יוחלט על כך, עלול הדבר לעלות במאות מיליונים נוספים.

גיאות הים - מקור להפקת אנרגיה בעתיד

מנין תבוא בעתיד האנרגיה להנעת גלגלי התעשית, לאחר דלדול מקורות האנרגיה הנוכחיים בעולם? שאלה זו מעסיקה פיסיקאים, הימאים וטומחים אחרים בכל הארצות התרבותיות זה 50 שנה.

שכן האנרגיה — אם בצורת חום ואם בצורת תנועה או זרם חשמלי — היא הבסיס שעליו מושתתת הציביליזציה הטכנולוגית שקיבלה את תנופתה הראשונה עם המצאת מנוע הקיטור לפני 200 שנה. מאז משתמשים אנו בפחם, בנפט ובכח הידרו-חשמלי להנעת גלגלי התעשית, אך לא רחוק היום שבו יהיו מקורות הכח הללו בלתי מספיקים. מוטחי גיאולוגיה סבורים שתוך מאה שנים יתיבשו גם כל מקורות הנפט שעל פני כדור הארץ.

ומה בדבר האנרגיה האטומית? טכנאים רבים סבורים שהאנרגיה האטומית לא תוכנס לשימוש במערכת התעשית אלא כעבור 20 שנה, ואפילו אז יהיה הכח שיסופק על ידי האנרגיה מסוג זה יקר לא פחות מן הכח המופק כעת מן הפחם או מפעלים הידרו-חשמליים.

ברור, איפוא, הצורך להמשיך בחפשים אחרי מקורות אנרגיה חדשים, שאם לא כן אי אפשר יהיה להמנע משינוי דרסטי באורח החיים, של בני האדם על פני כדור הארץ. לאחר שלמדו את דרכי השימוש בכח מדע ומהנדסים לאחרונה את המוסק מן המים (המכונה בפי המומחים „הפחם הלבן“ או „הפחם הירוק“), בודקים אנשי האפשרויות הצפונות ב„הפחם האדום“ (גזים וולקניים) וב„פחם הזהוב“ (האנרגיה של קרני השמש). נבדקות גם אפשרויות להקמת מפעלי כח על שכבות קרח, מפעלים שיפיקו אנרגיה על ידי העברת החום מן האויר אל שכבות המים הקרות שמתחת לקרח. אנשי המדע מדברים גם על ניצול הרוח, שכוחה שימש כמקור אנרגיה לאדם מאז ימי קדם, ולאחרונה היפנו אנשי המדע את תשומת לבם גם אל הים.

בשלב המחקר הנוכחי, דומה שרק מקור אחרון זה יכול לבוא בחשבון לניצול בתחום התעשית בשנים הבאות. ידועים שלשה סוגי אנרגיה המופקים מן הים: האנרגיה הטריטית (חום), האנרגיה

של הגאות והאנרגיה של הגלים, אך מבחינה מעשית נודע ערך גדול רק לאחד משלושת הסוגים הללו, והוא האנרגיה של הגאות.

550 מיליון קילוואט לשנה

כבר כעת נעשו נסיונות מעשיים „לרתום“ את הכח הזה ולנצלו. קיימות כבר כמה משאבות-גלים, הצפות על פני המים, לרבות זו הפועלת במונקו, המעלה את פני הים אל היבשה כדי למלא בהם את המיכלים של האקווריום המפורסם של נסיכות זו. התפוקה של המשאבות איננה מספקת והן נתונות לחסדן של סערות הים. ישנה תכנית להקים באבידאן, שעל חופה המערבי של אפריקה, מפעל כח שינצל את האנרגיה הטריטית של הים.

שונים לחלוטין פני הדברים בתחום התכניות לנצל את האנרגיה של גיאות הים. אנו יכולים להתחיל אפילו מחר בבניית מפעל כח המונע על ידי גיאות הים, ושיהיה מסוגל לספק לנו כעבור שש שנים תפוקה של 550 מיליון שעות קילוואט לשנה — אומר טכנאי של „חברת הכח הלאומית הצרפתית“. „נבחר כבר המקום המתאים להקמת מפעל כזה, והוא שפך הנהר ראנס (נהר צרפתי שקט המשחפך לתוך תעלת לה-מנש בין סנט מאלו ודינאר), הישלטו כבר הבדיקות המוקדמות ובניסויים שנערכו בעזרת תבניות-דגם הושגו מסקנות מוצקות. כל הבעיות הטכניות הכרוכות בהקמת מפעל כזה מצאו כבר את פתרונן. אנו מצפים רק לפקודה לגשת לבצוע“ — אומר טכנאי זה.

מפעל חלוץ

העיקרון, לפיו תפעל תחנת כח זו הוא פשוט למדי: מיכל מתמלא מים עם התרוממות פני הים בשעת הגאות וכשמגיעה לשיאה, נסתמים פתחי המיכל. לאחר שיוורדים פני הים, בשעת השפל, מריקים את המיכל בהדרגה. נפילת המים מתוך המיכל מסובבת את גלגלי הטורבינות, בדומה לנעשה במפעל כח הידרו-חשמלי.

בשפך הנהר ראנס מצאו מהנדסים את כל התנאים הטבעיים, הטכניים והכלכליים הדרושים להקמת תחנת-גיאות שתהיה מסוג גלת לא רק להביא תרומה למערכת מפעלי הכח של צרפת אלא גם לשמש כמפעל חלוץ שיעורר תשומת לב בעולם כולו. אחרי פעולתו יעקבו מהנדסים במקומות שונים בעולם, מקומות המחוננים באותן הסגולות הטבעיות כגון שפך הנהר סברן באנגליה, מפרץ פאסאמקווי שבגבול ארצות הברית — קנדה, מפרץ סן חוזה בארגנטינה, ועוד.

גובהה ותכיפותה של הגאות משתנים והם תלויים במצב הגיאוגרפי. בחופי הים התיכון אין גובה הגאות עולה על כמה סנטימטרים, אך במפרץ פונדי, למשל, או במפרץ פרובישר בארץ באסין מגיע גובה הגאות עד ל-50 רגל. מצבי גיאות ושפל פתח חלפים פעם, פעמיים או ארבע פעמים ביממה, הכל לפי המצב הגיאוגרפי. במידה שתהיה הגאות חזקה ותכופה יותר, כן יגדל כושר התפוקה של מפעל הכח המוקם באותה נקודה, ומבחינה זו

ש ו נ ו ת

כריכות מעור דג

הוצאת ספרים נורווגית כרכה 40.000 ספר בעור דגים. העור הותקן בתהליך מיוחד ע"י בית הרושת. יש אומרים, כי עור הדג אינו נופל בטיבו מעור אחר, אף נעשו נסיונות לתפור געלים מעור דגים.

להם מקמה דגים

האיגוד הבינלאומי למזון ולהקלאות מוסר, כי נעשו ניסויים באפיית לחם מתערובת של קמח לבן טהיטה ו-קמח דגים (10 אחר זים). ילדי צ'ילי, שאכלו לחם זה משך 50 יום, לא הבחינו בהבדל שבין לחם זה ולחם רגיל. גם עוגות שנאפו מתערובת זו היו טעימות.

בכמתנו של כריש

יד, שלושה מעילים, מעיליגשם אחד ורשיון נהיגה נמצאו בקיבתו של כריש, בן 800 ק"ג שנחפס בחוף ליד טריאסט. מציאה עגומה זו פתרה את חידת היעלמו של קצין יוגוסלאבי, שלא חזר מרהיצתו בים לפני שלושה שבועות ונבלע כנראה עליידי הכריש. בדומה לכך, סבורים שאף בעלי שלושת המעילים, ערבו לחיכו של הכריש הטורפני.

בחבל הימי לישראל

ב מ ר כ ז

פנישות

ב11 במאי התקיימה פגישה בין ציר ישראל באפריקה הדרו-מית, י. בבלי, לבין מ"מ יושבי ראש החייל מ. זיליס וי. שריר בעניני סניף החייל בדרום אפריקה. מר בבלי הבטיח את עזרתו לסניף.

אורחים

סייר בארץ וביקר במרכז ואצל עו"ד מ. בדולח, פרמשה ריק, עסקן החייל בבואנוס איירס והמדריך הראשי של הקורסים העיוניים והמעשיים לימאות של החייל בארגנטינה. האורח סייר בליות הנביט דליס ומ. נחמה במפעלי ההדרכה הימית של דגודת הנוער השונות.

הנהלת קרן הסטיפנדיות של ביה"ס לקציני ים בעכו אישרה בישיבתה מ18.4.55 בראשותו של מ. פומרק, י"ר הנהלת הקרן, מתן סטיפנדיות ל26 חניכים של ביה"ס בסכום כולל של 4.350 ל"י. הסטיפנדיות ניתנו בגובה של 100, 150, 200 ו250 ל"י.

ארבעה מלחים

ספרו של צבי לבנה (ליברמן) בהוצאת מרכז החייל הופיע בימים אלה. הספר מתווק 108 עמוד ויוצא בכריכה נאה. ציורים מאת אבא פניכל. הפצתו כבר החלה.

בסניף תל-אביב

מסיבת פורים

ב13 במארס נערכה בבית הימאים של החייל מסיבת פורים נאה. ליד שולחנות ערוכים הסבו תורמי החייל וידידיהם, האולם היה מלא מלא מלא אל פה. ד"ר צ. ברנדר פתח את הנשף.



הסנה
חברת
הביטוח
הגדולה
בישראל

כל עופי הביטוח

נמצאים חופי תעלת להימנש במצב מצוין, שכן הגיאות והשפל מתהלטים באיזור זה פעמיים ביממה.

ישנה הגבלה אחת. תתא הגיאות חזקה כפי שתתא, אי אפשר לנצל למטרות הפקת כח קו חוף ישר ובלתי ממוצל. מפעל כזה אפשר להקים רק בשפך נהר או במפרץ החודר עמוק לתוך היבשה שמיסיו שקטים. גם מבחינה זו טוב מצבה של תעלת להימנש. שכן, חופה המערבי-צפוני של צרפת מלא כולו מפרצים גדולים וקטנים ושפכי נהרות.

הרים חתימיים

המוסד הסוואטי לחקר אזור הקוטב הצפוני הודיע בשבוע שעבר, כי ערך מפה של קרקע האוקינוס הארקטי הקפוא ומצא, כי יש שם שרשרת-הרים בגובה של 3000 מטר הנמשכת מצפון גרנלאנד ועד האיים של סיביר החדשה. אנשיהמדע הסובייטים כינו את שרשרת-ההרים שגילו בשם שרשרת לומנוסוב, ע"ש אישיהמדע והמשורר הרוסי מיכאיל לומנוסוב, שחי במאה ה18. לדברי אנשיהמדע הסוואטיים מצטיינת גם שאר קרקעית האוקיינוס הארקטי בהרריותה. כן אספה משלחת אנשיהמדע פרטים רבים על תנועות המים והאוויר באזורים הארקטיים ועל הסטיות בשדות המגנטיים של כדור-הארץ.

מן הראוי לציין, כי משרדהחוקר ההידרוגרפי של צי ארה"ב, שחקר אף הוא את קרקעית האוקינוס הארקטי, שומר את תוצאות חקירותיו בסוד.

סיפר על פעולות החייל וקרא למטובים להמשיך ולתת את ידם למפעליו. בתכנית האמנותית השתתפו יוסף גולנד וגורה משולם.

בסניף חיפה

בועד הסניף

בישיבת הועד מ"17.4.55 נמסרה ע"י היו"ר מ. סומרוק אינפורמציה על תכנית "הקרנבל הימי" שייערך על הקישון בשי"ת ויפעולה עם עיריית חיפה.

במועדון הימי והכלכלי

במסיבה הששית של המועדון, שהייתה ב"18.2.55 בבית יורדי הים בחיפה, הרצה מר מ. סבידור, מנהל הרכבת על הנושא: "הרכבת בתחבורת הארץ". הודה למרצה י. ססובר. המסיבה השביעית הייתה ב"11.3.55 והרצה בה מר ת. בן-מנחם, המנהל הכללי של משרד הדואר על הנושא: "הדואר בפיתוח". מר ג. רציקובסקי, יו"ר לשכת המסחר, ענה למרצה בדברי תודה.

המסיבה השמינית נערכה ב"25.3.55 בהשתתפותו של מר דוד הורביץ, נגיד בנק ישראל, שהרצה על "הדרך לעצמאות תנו הכללית". הודה למרצה מר מ. לונץ.

המסיבה התשיעית התקיימה ב"15.4.55 והרצה שם מר ל. ב. הייל, מנהל המענק האמריקאי.

במסיבה ה"11 שנערכה ב"20.5.55 הרצה מר ת. רזילי, המנהל הכללי של משרד התחבורה על הנושא: "גמל הקישון" הודה למרצה ד"ר ג. וידרא, מנהל "צים".

ב"יום הים" תשט"ו (כ"ג באייר — 15 במאי 1955)

הפעולה בבתי הספר

כבשנים הקודמות וזמן תומר הסברתי וספרותי רב (כרוז החייל ל"יום הים" תשט"ו, מסכת למפקד "יום הים" בבתי-הספר ותנועות נוער, לוח תמונות ימות, חזון החייל וכו') שהוגש ל"1.600 בתי-הספר מכל הסוגים ברחבי הארץ.

משרד החינוך והתרבות

הוציא בחתימתו של מנהלו הכללי, ד"ר מ. אבידור, חזון מיוחד לכל מנהלי בתי הספר בקריאה להקדיש ב"יום הים" שער יום, מסיבות, שיחות, תרשימים וכו' לנושא הים והימאות הישראלי ולערכה הכלכלי והבטחוני למדינת ישראל. לחזור זה צורף החומר, שהוצא על ידי החייל ונשלח לבתי הספר.

בעתונות

העתונים היומיים פורסמו ב"יום הים" מאמרים ראשיים, את כרוז החייל ל"יום הים" ורשימות על הספנות והדיג הישראליים. העתונות לנוער ולילדים הקדישה את גליונותיה כמעט כולם ל"יום הים" והביאה תומר רב בסיפור, סיר ותמונה על ההווי הימי.

שידורי רדיו

א. "קול ישראל" הקדיש ל"יום הים" את התכניות הבאות:

1. במוצאי שבת, 14 במאי — הוקדשה התכנית, ושיודע לשאול" של ש. רוזן לתחרות בין אנשי ים בחיפה על נושאי ים.
2. ביום א', 15 במאי שודרה בפינת הנוער מסכת "יום הים".
3. במשך כל אותו יום שודרו לכבוד "יום הים" שירייים ששולבו לתכניות שונות.

4. ביום ד', 18 במאי הקדיש ש. רוזן את תכניתו "עשרים מי יודע" לנושא ימי.

ב. "קול ציון לגולה" שידר תכנית מיוחדת לאפריקה הדרומית ב"יום הים", 15 במאי:

1. דברו של א. חושי, יו"ר מרכז החייל, לסניפי החייל באפריקה הדרומית וליהדותה;

2. דברו של אלוף משנה ש. טנקוס, מפקד חיל הים, ליהדות דרום אפריקה תוך הבעת תודה על קבלת הפנים הנלהבת של "משגב".

3. ברכתו של מר גורדון יפה, לשעבר יו"ר הועד המרכזי של החייל באפריקה הדרומית.

ג. "קול ישראל לעולה" שידר ב"יום הים" 15 במאי:

1. הכרזת החייל ל"יום הים" תשט"ו בפי ד"ר צ. ברנדר.

2. שירי ים ומנגינות ים.

הרכנות הראשיות

הוציאה חזון לכל גבאי בתי הכנסת במדינה להזכיר בש"ת, 14 במאי, בתפילה מיוחדת את חללי הים בישראל.

ארגוני הנוער

חומר "יום הים", שהוצא על ידי החייל למען בתי-הספר, הומצא גם לכל מרכזי ארגוני הנוער בארץ, שערכו חגיגות לציון היום.

בסניפי החייל בחו"ל

באפריקה הדרומית

קייפטאון

ביקורת של אנית חיל הים הישראלי "משגב" במימי דרום אפריקה במארכ ש.ו. היה חג ליהודי אפריקה הדרומית. צוות האניה נתקבל בלבביות מרובה ע"י יהודי המקום, וגם לא-יהודים גילו ענין רב בטאורע.

אנשי האניה נפגשו בהתלהבות בכל אשר פנו, ויהודי דרום אפריקה נתנו פורקן מלא למידת הכנסת האורחים שלהם. עובדי תכניות מיוחדות לקבלת פנים, וחסנם של אנשי האניה היה מלא וגדוש משך כל זמן שהותם באפריקה. סודרו לכבודם מסיבות וקבלות פנים, בהן השתתפו אישים רמי-מעלה מכל חוגי הציבור. בין אנשי האניה היו גם הניכי בית הספר הימי בחיפה (עתה בית ספר תיכון לקציני ים בעכו). לכמה מהם אושרה השתלמותם בבית-הספר הימי תודות לסטיפנדיות שקיבלו מידי החייל בדרום אפריקה. וקל לתאר מה רבה הייתה שמחת ירידינו בפגשם את הצעירים האלה לקציני "משגב", אנית הצי הישראלי הראשונה, שעגנה במימי אפריקה הדרומית.

ידידי החייל בקייפטאון ערכו לאנשי האניה מסיבה, בה השתתפו למעלה מ"1500 איש. בהזדמנות זו מסר להם זרוב הראשי אברהמס, יו"ר הועד המרכזי של החייל באפריקה הדרומית, פעמון-אניה כשי לבית הספר לקציניים בעכו. הרב הודה לאורי חים על ההשראה שהשרו על יהודי אפריקה הדרומית בעת ביקורם.

מר מ. בן-אריה, סגן יו"ר הועד המרכזי של החייל באפריקה הדרומית, הבטיח למפקד האניה שהחייל במקום ימשיך לעשות למען קידומה של הימאות הישראלית.

חגיגות „יום הים“ בחו"ל באפריקה הדרומית

עצרת חגיגת לכבוד „יום הים“ נערכה ע"י סניף החי"ל בקייפטאון ב־15 למאי באולמי הפדרציה הציונית. יו"ר האספה, מר מ. נ. מארכס, ברך את הנוכחים ובמיוחד את באי"כוח המוסדות.

„סבורני שאין צורך לחזור ולספר לכם על מטרות החי"ל, אך, נדמה לי, שיהיה זה במקום אם אציין, כי החבל הימי, בשיתוף עם הסוכנות היהודית וממשלת ישראל, היה אחראי להתפתחותו של המשק הימי לישראל בשנים האחרונות" — אמר מר מארכס בפתח דבריו. „ביקורן של האניות „עצמאות“, „חיפה“, „אתרוג“ במימי אפריקה הדרומית, ובשבועות האחרונים — של הפריגאטה „משגב“, משמש הוכחה טובה, שחלומם של מייסדי החבל הימי היה דבר בעתו ורבי־ערך“.

הנואם הדגיש שדבר השותפות בין החי"ל לממשלה בניהול בית הספר הימי והפיכתו לבית ספר תיכון לקציניי, הוא הוכחה נוספת לצורך בהמשכת פעולותיו של החי"ל. לבסוף הוא פנה בקריאה לקהל הרחב להצטרף לשורות החבל הימי לישראל. מר מיכאל כהן, שליח „הבונים“ מישראל, ייחד את הדיבור על ימה של אילת וציין את חשיבותו של ים זה למדינתנו. יום סוף הנהו השער למזרח, וימאי ישראל לא ישקטו ולא ינוחו עד אשר אניותינו ישוטו דרך ים סוף לאפריקה הדרומית, לאוסטרליה ולכל ארצות המזרח הרחוק“.

מר בן אריה אמר שתנועת החי"ל הנה חלק מחזון גדול שלנו, אילת איננה רק שער לאפריקה הדרומית, כי אם גם ללבתינו. הוא הצטרף לקריאתו של מר מארכס ופנה ליהדות דרום אפריקה לעזור לחי"ל במשימתו: גאולת הים.

בחלק האמנותי השתתפו ה' י. סץ, הגב' ג. טרבריס וקבוצת הרקדניות של „הבונים“ בלוחית של הגב' א. מרקס. מר י. מ. וינריך הודה לנואמים, האמנים ולכל שתרמו להצלחתה של החגיגה.

עצרת „יום הים“ בנמל תל-אביב

מסיבות סכניות, הקשורות בעבודה בנמל, קיימה החגיגה המרכזית של „יום הים“ בתל-אביב במוצ"ש, 28 במאי ברחבת נמל ת"א. הנמל היה מקושט, מודגל ומואר באלפי אורות ותמונה מרהיבת-עין נתגלתה לעין ההמונים, שבאו להשתתף בחגיגה הנאמדים ב־3000 איש. עם כניסת הנואמים, שרי הממש"ל, ראש העיר, מנהל הנמל וחברי נשיאות החי"ל היה י. שריר ומ. בדולה, לרחבת החגיגה, ניגנה התזמורת את „תקוה“.

פתח עו"ד מ. בדולה, חבר הנשיאות ויו"ר החי"ל בת"א, היו"ר סקר את תולדות החי"ל, שמלאו לו השנה 18 שנים לה' ווסדו ואת תולדות „יום הים“, שהגיע השנה למצוות. כן הביא פרטים על פעולותיו ומפעליו של החי"ל. לבסוף העלה את זכרם של שר התחבורה הראשון ד. רמז ז"ל ושל שר התחבורה השני ד. צ. פנקס ז"ל.

ד"ר צ. ברנדר, המזכיר הכללי, קרא את הברכות שנתקבלו ל„יום הים“ מאת נשיא המדינה, י. בן-צבי, שר הפנים, י. רוקח, מפקד חיל הים אלוף משנה ש. טנקוס, מחברת „צ"ם“ וכו'.

מר חיים לבנון, ראש העיר הביא את ברכת עיריית תל-אביב לחגיגת „יום הים“ והזכיר את מייסד העיר מ. דיונגוף ז"ל ואת ע. טובים ז"ל.

מר יוסף ספיר, שר התחבורה, הביא מספרים מאלפים

על התפתחותו המופלאה של צי הסוחר הישראלי, רמז כי בבוא הזמן תידון התכנית על הקמת נמל מים עמוקים בקרבת המקום, וקרא לנוער הישראלי להצטרף לשורות הימאים. בתכנית האמנותית השתתפו להקת „קדמה“ בהנהלתו של סעדיה דמארי — מקרא, מחול, משחק וזמורה, ותזמורת מ. ס. ת"א—יפו. החגיגה נסתיימה בהנרלת־פרסום בשעה 2 אחרי־



חלק מהקהל בעצרת „יום הים“



הכניסה לעצרת החגיגת של „יום הים“ תשס"ו

למען הדיוק

מטעם הנהלת ביה"ס לקציניי עכו נתבקשו לפרסם: בטעות פורסם בעתונכם, כי קיימת אקדמיה ימית בעכו, האמת היא, כי קיים בית ספר לקציני ים. לא רק שיספצנו מבנים קיימים אלא גם בנינו, עוד לפני העברת ביה"ס לעכו, מבנים חדשים.

אשר לתקציב הבנייה, הרי מעולם לא עלה אף אימון הבנייה בשלמותה על 1.5 מיליון ל"י. ההתחרות על תכנון ביה"ס נסתיימה מכבר (היא הוכרזה ע"י ביה"ס ולא ע"י משרד הבטחון), לא היתה כל מגמה לצרף, גן עירוני גדול ועוד שטחים אחרים לביה"ס. הגן העירוני לשעבר מהווה את השטח העיקרי של ביה"ס כיום.