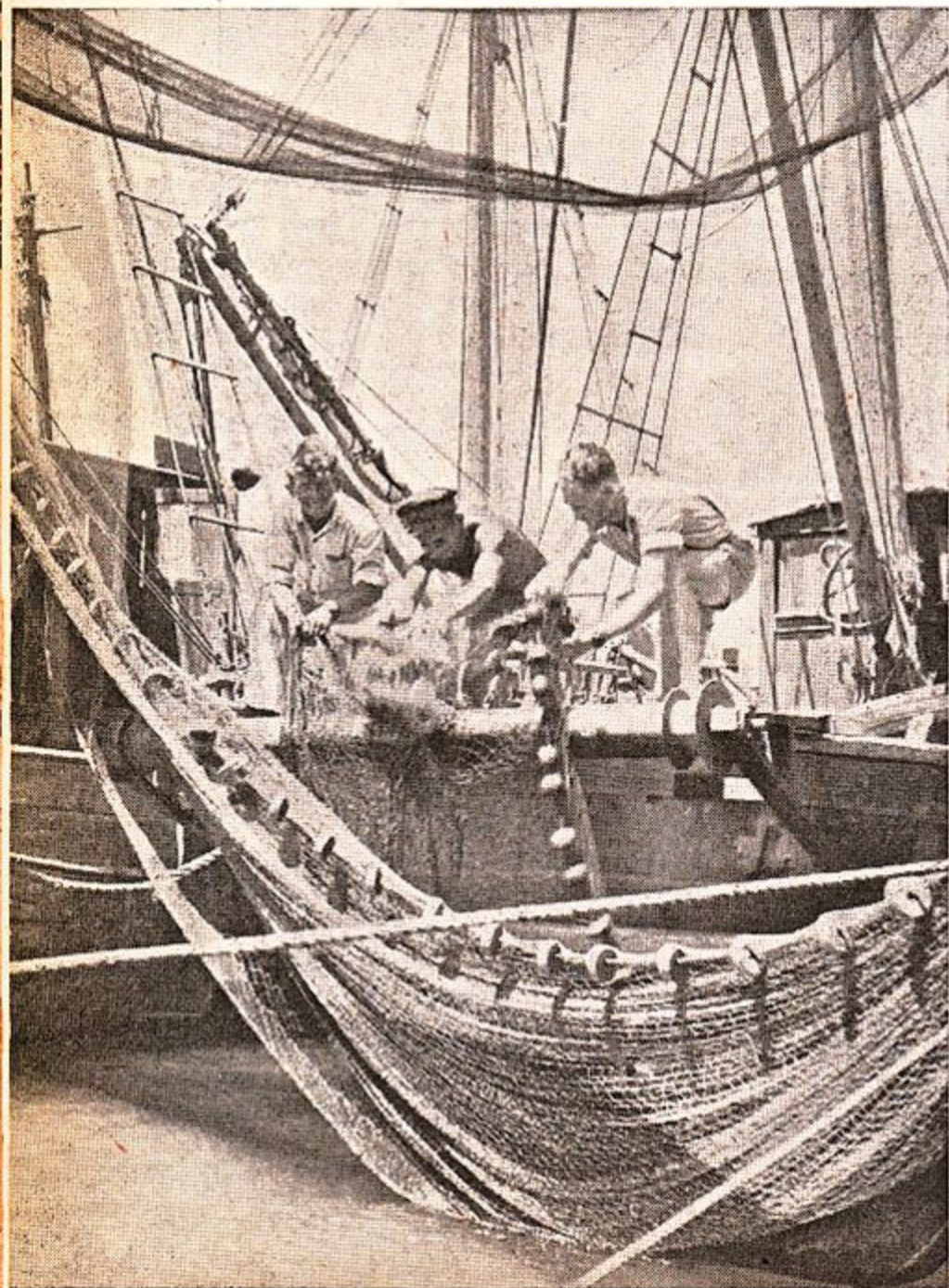


ים

גליונות החבל הימי לישראל



אחת
להדש

חוברת ב' (י"ד)

שנה שניה

תמוז תש"ו - יולי 1946

כתובת הסערכת

חבל ימי לישראל, תל-אביב

מל. 2437 ת. ד. 1917

שמיר

עוד לפני סוף השנה הזאת יתחיל לפעול בים התיכון שרות אניות של חברת ספנות משותפת אנגלית-ארצישראלית, שהוקמה עתה כתוצאה ממשא ומתן שהתנהל בלונדון ע"י מר בר-כוכב מאירוביץ, מנהל מחלקת הים של הסוכנות היהודית. המו"מ נמשך 3 חדשים והוכתר בהצלחה. נחתם חוזה על הקמת חברת ספנות משותפת לחברת אניות בריטית וחברת הספנות הארצישראלית "צ'ים". הון היסוד של החברה המשותפת הוא חצי מיליון לא"י. החברה רכשה כבר אניה להעברת נוסעים ומטען, ומצפים כי עוד לפני סוף השנה יפתח שרות האניות.

ספינת האימונים „ולדורה“ הגיעה לחופנו

ברצים על „ולדורה“

(מיומנו של רב החובל ס. שינמן)

„ולדורה“ נבנתה ב־1903 ב־Fairlie. הספינה עשויה עץ ותחתיתה מצופה פחי נחושת. ארכה — 79 רגל (כ־27 מטר), רחבה — 18 רגל ועמקה — 12 רגל. הטונז' — 106 טון. מהירותה 6-7 קשרים. מערכת המפרשים שלה — מסוג "Ketch". מנוע הדיזל שלה — בן 50 כ"ס. יש לה גם דיזל נוסף להנעת הגנרטור החשמלי, למלוי הסוללות. על ספונה של „ולדורה“ — סירת מוטור מונעת בבנזין, סירת הצלה וכל הציוד הדרוש.

בחלק הקדמי של הספינה (Forecastle) — 7 מטות לעובדים. מטות נוספות נמצאות ב־3 התאים שבספינה. במרכז הספינה — חדר אורחים וארון ספרים גדול בו לצדו — מטבח (עם תנור פחם) וחדר מיוחד להכנת הארוחות. באמבטיה — גם מים חמים.

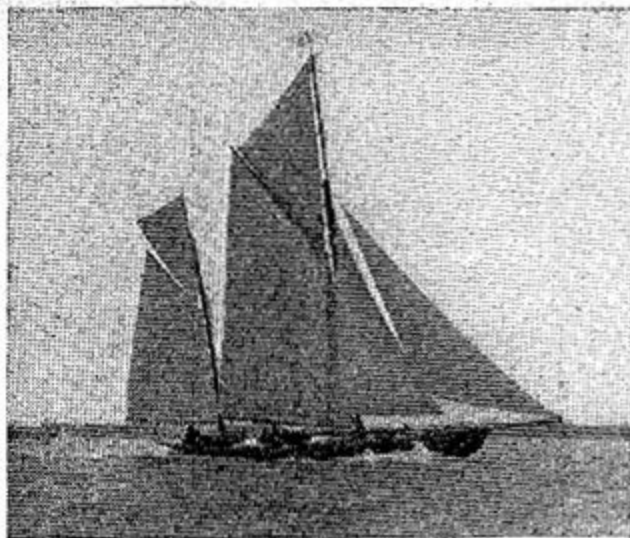
יצאנו עם „ארלוזורוב“ לקבל את „ולדורה“ ב־18 ליוני 1946, ב־6 בערב. 3 מדריכים היינו (רב החובל ס. שינמן, ש. טנקוס וי. אגייב) ו־10 תלמידים מהמחלקה השלישית. ב־23 ביוני עם ערב ראינו את אורות אלכסנדריה ולמחרת הבקר נכנסנו לגמל. נעצרנו שם ע"י משמר החוף והוכרחנו לעגון בכניסה אל הגמל. רק אחה"צ נכנסנו לגמל פנימה. המשטרה אסרה עלינו את הירידה לחוף ובמשך כל ימי היותנו באלכסנדריה נשארנו על הספון תחת משמר של שוטרים.

בשנת קיומו השמינית זכה בית הספר הימי בספינת אימונים משלו. החבל הימי לישראל רכש בשבילו את הספינה „ולדורה“, שהגיעה החודש לחופי הארץ והיא עוגנת עתה בנמלה של חיפה.

בשנים שעברו נאלץ בית הספר להדריך את תלמידיו בסירות אימונים בלבד; להפלגות ארוכות היו החניכים יוצאים בכלים שאולים, ובעיקר — בספינת המפרשים של „הפועל“ ע"ש ארלוזורוב. הספינה „כף-פילר“, שהועד הבריטי של החבל הימי לישראל קבל במתנה ערב פרוץ המלחמה, ממשפחת זליגמן בלונדון — לא יכלה להגיע לחופינו עקב תנאי המלחמה המיוחדים. עתה היא טעונה תקונים יסודיים, על מנת שתוכל שוב להפליג למרחבי הימים. בהמלצת מומחים נרכשה על כן הספינה „ולדורה“, בה ימשיכו התלמידים את אימוניהם בשיט.

יום גדול היה זה לבית הספר הימי, כשתלמידיו השיטו את „ולדורה“ לחיפה. כלי נאה היא הספינה, מצוידת במלוא הציוד הדרוש ומותאמת לעבודת ההדרכה. הספינה הופקדה מעתה בידיהם הזריזות והנאמנות של תלמידי בית הספר ומדריכיו — לתועלת ולברכה לצעירינו, העושים את מלאכתם על פני מים רבים.

החבל הימי לישראל רואה ב„ולדורה“ נכס רב ערך לחנוכו הימי של הנוער שלנו ומכשיר ראשון במעלה לאימוניו. ואין זה אלא שלב נוסף בעבודתנו.



ספינת האמונים, ולדורה

(החבלים, השרשראות, הבלוקים וכו'), אין לך כאנית מפרשים הנוחנת אפשרות לימאים לחיות בצוחא ולפתח את יומתם ואת כשרון ההסתגלות לתנאים השונים. באנית האמונים משלימים המלחים את ידיעותיהם בצורה יסודית ויש בזה מן התועלת הרבה לשירותם גם באניות המודרניות.

מ. ארליך / הפלגת-הבכורה ב, ולדורה

(מרשימותיו של אחד התלמידים)

ב־18 ליוני עובנו את נמל חיפה. פנינו מועדות לאלכסנדריה. הוטל עלינו להביא לחופינו את ספינת האמונים החדשה של בית ספרנו „ולדורה“.

ספונה של „ארלוורוב“ רוחש אנשים וצר המקום מהכיל את כולם. בקשי יכל אתה לעבור ממקום למקום מבלי להתקל בחברך. אך למרות הצפיפות ואי הנוחיות שמקום הכלי בזריזות מפליאה ממלאים אנו אתר פקודותיו של רב־החובל, מושכים בחבלים, מותחים המפרשים ומסדרים את השרשראות.

יצאנו את תחום הנמל. העלינו את המפרשים ואחר זמן מה כבינו את מנוע העזר. דומיה נעימה השתלטה מסביב. אנו מתרחקים מחיפה. אט אט נעלם גם הכרמל הירוק מעינינו.

והרוח — כלהכעיס, נושבת מצפון־מערב דוקא ומכבידה על הפלגתנו. עלינו להתקדם במפנים — הפסד בזמן ובמרחק.

בארבע קבוצות עבדנו, משמרות משמרות. שעות שירותי — בלילה. חברי למשמרת העירני בחצות. אחוז שינה עליתי לספון. האויר הצונן החזיר אותי במהירות לעולם המציאות. ידעתי, כי שלומם של חברי הישנים הפקד עתה בידינו.

— הרוח מתחזקת — מעיר לי חברי בקול מעורר דאגה. ואמנם, פה ושם החלו מופיעים גלים, קטנים

חייתי היחידי, שנתנה לו הרשות לרדת לחוף. סיימתי את המו"מ עם בעל הספינה. ה' F.N.C. Rees והשלמתי את הקניה. עד ה־6.7 נשארו אנשינו ב„ארלוורוב“. באותו יום נרכשה הספינה ונחתם חוזה הקניה במשרדו של הקונסול הבריטי. מחצית האנשים עברו או ל„ולדורה“. ב־9.7 יצאה „ארלוורוב“ חזרה לחיפה ולמחרת היום ב־10.7.1946, בשעה 18.00 — עזבה „ולדורה“ את נמל אלכסנדריה. ברוח נוחה הגענו לחיפה ב־13.7.46, בשעה 16.00, לאחר 70 שעות הפלגה.

מהו ערכה של ספינת אמונים?

מן הראוי לעמוד בהודמנות זו — בהגיע „ולדורה“ לחופינו — על ערכן של ספינות האמונים לצעירים. המכשירים את עצמם לעבודה בימאות.

היתה תקופה — תקופת שלטונן של ספינות המפ"רשים — ולא היה צורך בספינת אמונים מיוחדת. כל אניה ואניה וכל ספינה וספינה נתנו אימון מלא למשרתים בה. בה הם קבלו את חנוכם המעשי בימאות. בסוף המאה ה־18 החלו האנגלים להשתמש באניות מיושנות ככבתי ספר לימאות. אניות אלה היו עוגנות בנמלים מבלי להפליג למרחבי הים. החנוך המעשי שבהן היה מצומצם לתמרוני סירות קטנות בלבד. לא היה זה מספיק לחלוטין, כי יעילותה של ספינת אמונים היא בהפ"לגתה לים ובמתן הכשרה מלאה לצעירים, דוגמת אותה ההדרכה שקבלו לפנים המתלמידים באניות המפרשים.

בעית האמונים העמדה במיוחד לדיון בסוף המאה ה־19, כשאניות הקיטור והמוטור ירשו את מקומה של ספינת המפרשים. באניות מסוג זה עסקים כמחצית האנשים אך ורק במכונות והשאר — אף הם אינם מלחים, אלא עובדי ים בעיקר, העוסקים בטעינת סחורות ופריקתן. תנועתן של אניות קיטור ומוטור אינה תלויה בגלי הים או במזג האויר, והנויגציה איננה כאן אלא ענין למדע המכונות.

נשאלת על כן השאלה: על שום מה מקיימות מדינות רבות אניות אמונים, קטנות וגדולות (עד 3.000 טון), בעלות מפרשים? מה לומדים המלחים באניות אלה ואיזו תועלת יפיקו מזה למקצועם כעובדי ים באניות־קיטור ומוטור? התשובה לכך: הם לומדים בהן איך להתנהג בתנאים בלתי רגילים, כשאינן תחתם ספון אניה ואין מכונה לרשותם (כמקרה אסון — שריפה, טביעת אניה וכו'). הצלתם תלויה או בהחלט בכשרונם לסדור סירת ההצלה ולשמוש במפרשים ובידיעת גלי הים, הרוחות והזרמים. ידיעת האלמנטים היסודיים בימאות, בה הצטיינו אנשי האניות לפנים, חיונית היא גם כיום ביותר.

ולא זה בלבד. הטפול במפרשים — פירושו קואופ"רציה מחלטת בין המלחים וידיעה מקיפה של הכלים

בליל ראשון נתגלה לפתע לעינינו אורו של מגדלור אלכסנדריה, כשהוא קורץ לנו ומזמיננו. הדלקנו את המנוע וקרבתו אלינו. לפנות בקר נכנסה ספינתנו לנמל. כולנו עמדנו על הספון ברעשים ומתפעלים מהמראות החדשים שנגלו לפנינו. — איזה נמל עצום! — כמה אניות! — קריאות מעין אלה נשמעו מפעם כפעם. ספינת-מנוע קטנה קרבת אלינו והראתה לנו את מקום מעגננו. — היכן "ולדורה" — שואלים כולם. מתברר, כי הספינה נמצאת בתקונים.

שבועיים וחצי שהינו בנמל אלכסנדריה וכל אותו הזמן לא פסקנו מדבר על "ולדורה". אף על פי שמעולם לא ראינוה, ידענו אותה לפרטיה.

והנה גם זכינו לראותה. כחולה היא ויפה. תרניה הגבוהים משווים לה הוד וכן. האם יספיקו כחותיהם של חברי הקבוצה להשיט ספינה גדולה כל כך? זאת היתה השאלה הראשונה שהתעוררה בי בראותי את "ולדורה". אולם למחרת היום, כשהעברנו לספינה החדשה, הרגשתי — שהכל בה ברור ומובן לכלג ושכלי ספק נצליח להשיט את הספינה בבטחון.

מקץ שבועיים ימים, חלקו אותנו המדריכים לשתי קבוצות. על האחת לחזור ארצה ב"ארלוזורוב", על השנייה — להביא את "ולדורה". לאשרי נמנית גם אנכי עם הקבוצה השנייה.

מ"ארלוזורוב" ל"ולדורה" הובאנו בסירת מנוע של משטרת הנמל. הרושם הרב שעשתה עלינו הספינה מרחוק גבר עוד בהיותנו קרובים לה. הכל מסודר בה ונקי להפליא. הנחושת מבריקה והספון לבן וחלק כל כך עד שאחד החברים העיר, שאין צורך עוד בצלחות, כי אפשר לאכול ישר מהספון. נראה, שבעלה הקודם של הספינה שמר עליה היטב. מן הראוי שנמשיך בכך.

במרץ רב עבדנו, כדי להכשיר את הספינה להפ"לגתה. שטפנו את הסיפון, סדרנו את החבלים במקומם, בדקנו את מכשירי הנויגציה והדלקנו את המנוע. עתה מחכים אנו רק לפקודה — להעלות העוגן.

הודות למכשירי הנויגציה הנוחים שבספינה הרבינו, בדרכנו חזרה, בתרגילי אמון ולמוד. אין ספק שמעתה יוכלו תלמידי בית הספר לקבל אמון ימי מעשי הרבה יותר יעיל מאשר בעבר.

בקור ראשון ב"ולדורה"

ב-18 ליולי ש. ז. סירו כ"כ העתונות בחיפה ומזמינים רבים בספינת האמונים "ולדורה". דברי הסברה על הספינה אמרו ה"ה מ. פומרוק ומ. זיליסט. ד"ר ג. וידרא הביא את ברכת הסוכנות היהודית לא"י. ד"ר ג. אהרונ'י, מנהל ביה"ס הימי, הודה לחבל הימי לישראל, שרכש את "ולדורה" כספינת אמונים למסדה, ולקפטין שינג'ן, למדריכים ש. טנקוס וי. אגיאוב ולתלמידים, שהשיטו את הספינה מאלכסנדריה לחיפה.

ואטיים לראשונה ואחר כך, בגבר הרוח, חזקים יותר ויותר. אחר השמיעה הרוח קול שריקה דקה, בעברה בין כבלי הפלדה התומכים בתרנים, הגלים החלו שוטפים את הספון וחרטום הספינה עלה וירד חליפות. ברעש אדירים הוא נחבט במים בנפילתו.

לפתע התנפלה הרוח על המפרש הראשי שלנו ובתנופה עזה קרעה אותו לשנים. אובדי עצות היינו מול האסון שקרה לנו. כעבור רגע התאוששנו. מיד נשמע שטף של פקודות, שנאמרו בהחלטיות ובקור רוח: — להעיר את כל האנשים! להכין את מפרש הסערה להעלאה! להוריד את הראשי! בוריוות חתולים מלאנו אחר הפקודות. לאחר עבודה מאומצת, מול סער רוח, שלמה מלאכתנו.

המשכנו את דרכנו עם מפרש הסערה הקטן והחזק. הים סער כמקודם, אולם דבר זה לא מנע מאתנו לתקן את המפרש הראשי. ספינתנו הקטנה הפכה לשעה קלה לבית-מלאכה קטן לחייטות. הכל תופרים ומתקנים. משתמה המלאכה העלינו שוב את המפרש בשמחה. זמן לא רב עמד הראשי בשלמותו. משב רוח חזק חבט בו שנית והמפרש נקרע מחדש, וכך פעמים מספר. הרוח בשלו ואנו, קומץ אנשים, קטן שעמד בעקשנות מול סעריהם וזעפו — בשלנו, ואנחנו נצחנו.

סוכנויות וולקו

בתי יציקה וולקו בע"מ

הגיעו לנמל חיפה

מנועים ימיים ומנועים קבועים

מתוצרת הפירמות המיוצגות על-ידי:

BRITISH OIL ENGINES (EXPORT) LTD.

MIRRELS, BICKERTON & DAY LTD.

PETERS LIMITED

PETER FIELDING

I. & H. McLAREN

VICTOR OIL ENGINES LTD.

מתקבלות הזמנות

למנועי שמן ימיים

במועדי הספקה מתאימים

חיפה רח' הנמל 65 ט.ל. 4789



אנשי שלומך בלבד, כי אם גם רבים אחרים ואפילו את אלה שאינם חושבים כמוך.

טבעי הוא, שאדם מפיץ את דעותיו, מספירת התענינותו החברתית והרוחנית הקרובה לו ביותר, בין אותם החוגים, שהוא חי בהם. כאן ימצא אוון קשבת לדבריו, לא כן בשרותים. נראה לי, שהאדם לא ימצא ספוק מלא בשרותו את הצבור, אם רק חוג צבורי מצומצם (מפלגה או אגודה מסוימת) יהנו ממנו. ודוקא בשבילנו חשוב הדבר ביותר שיהיו לנו לוחמים ועסקנים לענינים, שיש בהם שרות לאומה כולה.

אני שמח, שניתן לי בעשר השנים האחרונות להקדיש מזמני, מכוחותי ומנסיוני לענין לאומי כללי — לתנועה הימית בישראל, שהחבל הימי לישראל היה לה למסגרת ארגונית עליונה.

אולם קשה להמשיך זמן רב בשירות כללי, אם אין חבריך העובדים אתך משרתים את הענין המשותף מתוך אותה נקודת ראות. נמצאים בתוכנו חברים בעלי דעות והשקפות שונות ומנוגדות, ובכל זאת מצאנו בלא קושי שפה משותפת במשך כל ימי עבודתנו. אותה האוירה של שרות הכלל למען הכל — שרות למען האומה — עמדה לנו בעבודתנו. זה גם הספוק האישי שיש לי, מתוך העבודה המשותפת התקרבו זה לזה, לשאת יחד בעול.

עבודתנו בחבל הימי לישראל היא עבודה קונה-סטרוקטיבית במלוא מובן המלה. דאגה אחת לנו: להרבות נכסים, בנפש וברכוש, לימאות העברית — למולדת הנבנית והולכת. מקום מרכזי תופס אצלנו הנוער. למענו אנו עמלים. הנוער שלנו אינו רגיל לקבל את צו המשמעת מגבוה. אנו תורמים את חלקנו לחינוך למשמעת פנימית — משמעת מתוך הכרה, שיוורדי ים חייבים בה ביותר.

ואף גם תכונות אחרות עלינו לטפח בו — סגולות ותכונות הדרושות במיוחד לימאים. הלא אין לך מקצוע כמו זה, שתלות האדם מהתנהגות חברו תהיה קובעת כל כך. אין לך כהיאבקות עם איתני הטבע, שהימאי נתון בה תכופות. זה מחנך את האדם שבו ואת היהודי שבו, כדאי להשקיע בזה כוחות. אולם עלינו ללמוד — לחכות לתוצאות. דרושה לנו סבלנות בלי סוף וכוח רב ואמונה עיוורת, כי כל מה שאנו זורעים יביא את הקציר המקווה. נרחיב נא על כן ונטפח ביתר שאת את עבודתנו בנוער.

בימי תמוז אלה מלאו ששים שנה ליו"ד המרכזי מר ש. טולקובסקי. עסקני החבל הימי לישראל ופעיליו — חברי המרכז, באי כוח הסניפים ועובדי המשרד — הסבו עם מר טולקובסקי למסיבת חברים פנימית, לציון את יום הולדתו. מאורעות הזמן לא הניחו לנו את האפשרות להבליט תאריך-יובל זה בחגיגות הראויה לבעל היובל, ורק בפגישת רעים מצומצמת נתנו בטו"ממה לרחשי לבנו ולהערכתנו את שרותיו של מר טולקובסקי למען החבל הימי. לא הרבינו דברים על טולקובסקי איש המדע ואיש המעשה בשטחי פעולתו השונים בעבר ובהווה. דברנו עליו כחברים אל חבר: על מסירתו הרבה לתנועתנו; על עצתו הנכונה; על עזרתו היעילה ודאגתו המתמדת לענינינו; על נכונותו לפעולה ולמאמצים חדשים; על האוירה התרבותית הטובה שבעבודתנו, שהוא הוא אחד הגורמים העיקריים לה; על הקואופרציה החברית במוסדותינו ועל ההרמוניה הרבה שבין עבודתנו המשותפת.

מהתחלות צנועות מאד גדלנו לתנועה עממית רבת היקף, החותרת לכבושים ומפעלים נוספים. רבה רבה עד מאד, העבודה שלפנינו. תלוה אותנו גם להבא עזרתו והדרכתו המבורכת של בעל היובל. תנועת החבל הימי לישראל מגישה למר טולקובסקי ליובלו את מיטב ברכותיה ואיחוליה לשנים רבות וטובות של עבודה משותפת.

מר טולקובסקי השיב לדברי הבלכה: — לעתים שואל אני את עצמי: מה קרב אותי לעניניו של החבל הימי לישראל? מה שבה בו את לבי? נדמה לי, כי גרמה לכך עובדת היותו נכס של הישוב כולו. בתנועה מעין זו כמו החבל הימי לישראל אתה עובד ומשקיע מכהותיך ומזמנך ויודע, כי משרת אתה לא את

בשבת, ז' בתמוז, לפנות בוקר, מת בחיפה רב החובל ה.ר. וינדמילר, יורד אגודת רבי החובל, הקצינים והמלחים העברים בא"י.

הרבה מאד ממרצו ומנסיונו השקיע המנוח בהקמת הארגון של הימאים העברים, כדי להעלות את ערכם, לכנס ותיקים, לאמן צעירים ולקרר פזורים. השפעתו היתה רבה הודות למעמדו המקצועי, לידיעתו הרבה בחוק הימי הבינלאומי והודות להורפתו הלאומית הגאה.

המנוח היה כוח יוזם ומניע בפעילות ימיות רבות. הוא עשה גם בשטח החינוך הימי. היה חבר של הועד הפועל של החבל הימי לישראל בחיפה וראש צופי הים במקום. מת ממחלת הטיפוס והוא רק בן 34. הניח אשה ושני ילדים.

יהא זכרו ברוך!



רגעים מעטים למחשבה. כל גיד וכל עצב נמתחים בגופו החסון של וינדמילר. מוחו עובד במהירות. הוא מעביר את אניתו דרך ים של להבות ומטר עפר ועשן. קצינים ופקידים מנסים לעכב בעדו. אין הוא שם להם לב. גם שוברת הגלים הסוביטית "מליגין" אצה לעורה. רב החובל הרוסי והקצין היהודי, ההוא על אניתו האדירה וזה על אניתו הקטנה אך רבת היכולת, מבינים אחד את השני. על אף האש, העשן וסכנת ההתפוצצות הם מבצעים את פעולתם. האני יות ניצלו. מפויחים, חרוכי שער וריסים, אך מלאי גאווה הם לוחצים יד איש ליעהו, שעלה בידם להציל רכוש ונפש.

בחיפה מתהדקים הקשרים בין וינדמילר וצבור הימאים. הוא מוצא את דרכו להסתדרות העובדים, לחבל הימי לישראל ולחונך הימי של הנוער. בעיר זו, עיר הנמל והפועלים, מתחשלת הדמות של העסקן הימי וינדמילר.

בראשית 1944 מופיע וינדמילר לראשונה באספת ימאים בבית יורדי הים, הוא נוטל לידי את רסן העניינים ואינו מניחו עוד עד יומו האחרון. הוא מאגד את הימאים שלנו באגודת רבי החובל, הקצינים והמלחים העברים — אגוד דמוקרטית כולל לכל דרגות הימאים. "בים — היה וינדמילר אומר — משמעת ברזל ודיסטנץ בין קצין למלח, אבל בחוף, — שבת אחים גם יחד" בבית יורדי הים. וינדמילר העלה את האגודה ממעמד של אגוד מקצועי מצומצם לגוף צבורי קונסטרוקטיבי, שנטל על עצמו את התפקיד של יוזם ומניע בחיינו הימיים.

תביעתו העיקרית של וינדמילר היתה: קידום הספנות העברית ושכלול הדיג העברי. לא הסתפק וינדמילר בהישגים קטנים. לא סבל דחיות. תמיד דרוך לפעולה, לא נתן מנוח גם לאחרים. הוא היה המצפון החי של הימאות הצעירה שלנו. היתה בו אמונה לוחסת ביכלתו של צבור הימאים ובטחון, שלחופים שלנו תבאנה בקרוב אגיות עבריות רבות ועליהן — אלפי ימאים עברים.

וינדמילר קשר גם קשרים עם השלטונות. מאמציו להשגת תחוקה ימית אי"ת מצאו הבנה ואוזן קשבת אצל אנשי השלטון. הוא נפגש אתם כשוה בין שוים. אנשי הנמל והים — הפילוטרים הותיקים, הקצינים ורבי החובל — ראו אותו כאחד מהם, אעפ"י שהיה הצעיר ביניהם בשנים. כי היה וינדמילר בריסמטא בעניינים מקצועיים ומשפטיים.

אבד ימאי יהודי גאה ומוכשר, אבד לתנועה הימית העברית עסקן בעל יזמה ומרץ, אבד לכלנו חבר יקר וחביב.

א. שרפשטיין

בתפקיד של מפקד ימי, מטעם חברות הדיג ובריטיות, בנמל תל-אביב נתנה לו לוינדמילר האפשרות להתקרב לחייו הימיים של הישוב. הוא למד ועיין, שקל כל דבר במהירות, אך באופן יסודי וגלה את דעתו בין חברים — בין פועלי הנמל וימאים ובין האישים העומדים בראש הפעולה. לעתים מתח בקורת על פעולה זו או אחרת — אך מעולם לא הסתפק רק בה. דבריו היו מלווים תמיד הצעות מעשיות ותכניות לפתוחה וקדומה של הימאות העברית. עוד בשנת 1938 פרסם באחד העתונים מאמר מפורט על הימאות שלנו. רבים מאנשי נמל תל-אביב יזכרו אותו לטובה על עצמו הנבונה, עורחו החברות ועל הכל — על מזגו הטוב ועל יצירתו הרעשנית החביבה.

עם פרוץ המלחמה התגייס וינדמילר לשרות הצי הבריטי, בתפקיד של רב חובל בנמל חיפה. ראיתו לא פעם על גשר אניתו, אוהו בהנה ביד אמונה, פוקד על מלחיו בקולף הרם. הוא שפע בטחון וקור רוח ובצע את תפקידו באמנות נפלאה, אף רגע לא הסתפקן את עצמו, את אנשיו ואת אניתו — כשהדבר היה הכרחי. כך קרה, למשל, כאשר פרצה דליקת הנפט העצומה במימי נמל חיפה בשנת 1942. חלק גדול של בריכת הנמל היה אחוז להבות ועשן סמיך. האניות שעגנו בנמל לא יכלו להעלות קיטור במהירות הדרושה או לנוע בכך עצמן בשטח הצר של הנמל. היתה צפויה סכנה לכלן. רק

מתלה אכזרית עקרה מקרב צבור הימאים את הפעיל והמוכשר מבין חבריו, את הרוח החיה של אגודת רבי החובל, הקצינים והמלחים — את רב החובל ה.ר. וינדמילר.

וינדמילר נולד בשנת 1913, בעיר קטנה בהולנד. בן למשפחת מתבוללים היה. אביו, בעל הדעות הליברליות, נתן לו חנוך חפשי אולם — התנגד ומתוזרי התגים היו עדין שמורים על האיצטבה העליונה של ארון הספרים שבבית. האב לא היה שוכח להסביר לילדים את פרשת התגים שלנו, על תכנס הדתי והעממי ודברים מעטים אלה הדליקו בלב וינדמילר הצעיר את הניצוץ של אהבת ישראל וארץ ישראל.

את חנוכו הימי קבל וינדמילר בבית הספר הימי לקצינים בהולנד. שם חושל אפיו, שם הוא רכש לעצמו את ידיעת המקצוע.

במשך שנים אחדות שירת וינדמילר בחור קוט וקצין באניות הולנדיות. משהגיע ארצה נקלט כקצין באניות "עתידי".

ער ותוסס, בעל עיניים חדות ותפישת מהיר — ראה את הארץ, הכיר אותה ולמד לאהוב אותה. הוא עבר את הארץ לארכה ולרחבה. בקר בקבוצים, חי את חיי המושבה, עבד פה ושם וקשר את גורלו עם ציון. את כל לבו החליט. וינדמילר לתת לארץ, לפתוחה ושגשוגה, כי כזאת היתה דרכו תמיד — לעשות הכל בשלמות ולתת את כולו להגשמת שאיפותיו.

תשתף פעולה עם האגודה המקצועית שלהם. מקוים, שיהא ביכלתה ליסד ולהחיות קוים בספנות גם באזורים אלה. שההון הפרטי לא יעז לפתוח בהם בפעולה.

אגודת רבי החובל, הקצינים והמלחים מציעה ליסד חברת ספנות קואופרטיבית, שתשתף פעולה עם החברה הלאומית הנ"ל. צורת הארגון הקואופרטיבית, הנתמכת ע"י ההסתדרות והמוסדות הלאומיים, מניחה את האפשרות להתגבר על קשיים שונים, שאין להמנע מהם בצורת ארגון אחרת. כדוגמא לכך ישמשו הקבוצים, בתי המלאכה הקואופרטיביים, חברות ההובלה ברחבי הארץ, המאפיות, המספרות, מטבחי הפועלים, מפעלי הדיג וכו'.

תחלה יהיה קו הספנות הקואופרטיבי מוגבל לסחר חופי בלבד. גם עתה, כבשנים שלפני המלחמה, נעמוד כאן בהתחרות עם כמה מהארצות השכנות, שרמת החיים שבהן נמוכה. החברות הפרטיות שבהן תהיינה נוטות יותר לבוא אתנו בקשרי מסחר, כי הן ינמיכו את הוצאותיהן עד לידי מינימום — על חשבון העובד, כמובן, פגיעה זו במשכורתו של הימאי בשירות החוף עלולה לקפח גם את העובד בשירותים ימיים אחרים.

אפשר למנוע בעד התפתחות עגומה זו, אם ספנות החוף תתבסס על יסודות קואופרטיביים. אפשר יהיה במקרה זה לקצץ בהוצאות ולחסוך בדיבידנדות לבעלי המניות, במשכורות למנהלים וכו'. העובדים עצמם יהיו מעוניינים להגיע למקסימום של מומחיות ולשמר על הרכוש, שהוא גם רכושם הם, דבר שיכול לקדם את הסחר החופי ולהבטיח תנאים הוגנים לעובד.

ראשיתו של הקו המוצע — ספינות מנוע, בעלות 1000—600 טון, מסוג משובח והסכנוני כאחד, המצריך דלק לא רב, שמהירותן מ"מ 10 עד 14 קשרים. ספינות אלה תוכלנה לעגון בנמלים הקטנים ביותר ולקחת מטען מארצות הדנובה ואלהיהן ולפנים רוסיה.

לפי התכנית תגייס החברה הקואופרטיבית 120.000 לא"י. חלק מזה ישולם ע"י הימאים במוזמנים עם יסוד החברה; ההשקעה הנוספת שלהם תבוצע ע"י הלואה לזמן ארוך ברבית נמוכה, בערבות מניותיהם. לוקחים בחשבון, שחברת הספנות הלאומית תשתתף גם היא במפעל.

המצב הכספי של החברה יהיה כדלקמן:

השקעת 55 ימאים, 200 לא"י כ"א	11.000	לא"י
הלואה לימאים, 400 לא"י כ"א	22.000	"
השקעת החברה הלאומית	33.000	"
משכנתא על הספינות	54.000	"

בס"ה 120.000 לא"י

המפעל המוצע אינו דבר חדש במאמצי הישוב. ההסתדרות והמוסדות הלאומיים עודדו לא פעם מאמצים

עד לשנת 1933 לא היו לא"י אלא ספינות מפרש מעטות, אולם באותה שנה העבירה "Fairplay", חברת ספנות יהודית בהמבורג, את משרדיה לחיפה, כדי להמלט מצרפני הנאצים. בעקבותיה הלכו גם חברות אחרות ועם פרוץ המלחמה הגיע טוג' האניות, הסוחרות מחיפה, ל-35.400 טון. רובן טובעו בזמן המלחמה בפעולות האויב.

בשנים שלפני המלחמה קשה היה מצבן של החברות הארצישראליות, שאניותיהן היו עסוקות בחוף המזרחי של ים התיכון בהובלת משא ונוסעים לארצות הים השחור ובהסעת נוסעים לטריאסט. אניות מספר העברו משום כך לתנועת "טראמפ", היה גם הכרח להפסיק לבסוף את קו טריאסט, שלא יכול היה לעמוד בהתחרות עם החברות האיטלקיות שנתמכו ע"י הממשלה. כזאת קרה גם לספנות החוף שלנו. ההתחרות החריפה מצד חברות הספנות, שהעסיקו עבודה יותר זולה, בארצות השכנות (מצרים, סוריה ויון) — מנעה בעד התפתחות הסחר החופי של ארצנו. רק אניות ה"טראמפ" וגם אלה שעסקו במסחר בים השחור הצליחו יותר, הודות לתנועת המשא והנוסעים המסודרת והקבועה מחד, ועזרתם של האכספורטרים היהודיים בארצות הים השחור מאידך.

הספנות הצעירה שלנו, אעפ"י שלא הביאה רוחים, עוררה הד חוק בלבנו של הנוער העברי. התחושה הימית שלו גברה והלכה. היא הפכה שאיפות למעשים, בתמיכתם המעודדת של המוסדות הלאומיים ושל הסתדרות העובדים הכללית. סכומו של מאמץ עשר השנים האחרונות היה: מאות אחדות של דייגים במים עמוקים; 1.100 ארצי-ישראלים מגויסים לצי המלכותי; מאות של בוני ספינות יהודיים. שביניהם נמצאים אחדים שהצטיינו במערכות טוברוק, יון וכרתים; נמל עברי בתל-אביב; כ-300 רבי חובל, קצינים ומלחים בצי המסחרי, המאורגנים באגודה שלהם; מספנות אחדות, בהן נבנו גם שולות מוקשים לצי המלכותי, ומפעלים לתקון אניות; ואחרון אחרון — מאות של צעירים המקבלים את הכשרתם בביה"ס הימי בחיפה ובארגוני הנוער. בידם הופקד עתידה הימי של הארץ.

במוסדותינו סבורים, שעתידה של הספנות העברית אינו יכול להיות תלוי אך ורק ביזמה הפרטית, שתתיחס לזה תמיד כאל השקעה בלתי בטוחה. סבורים הם, שגם בימאות, כבחקלאות ובתעשייה, יש לבסס ולהחיש את בצוע המפעלים מתוך מאמץ לאומי מאורגן, מבלי לחכות לכך שבעלי האניות הפרטיים יבחנו את הסכויים שבדבר ואת נכונותם להשקעות. מתוך מגמה זו נוסדה החברה הלאומית לספנות, עם הון התחלתי של מיליון לא"י. חברה זו תקלוט מספר רב של ימאים מאורגנים והיא

לאומיים נכבדים מסוג זה, שיש בהם משום בסיס כלכלי איתן לארצנו. במפעל הספנות הקואופרטיבי המוצע יקבלו הימאים את המשכורת המגיעה להם, לפי המקובל באנגליה ובארצות אחרות. ההכנסות השנתיות תוקדשנה להחזרת ההלוואה. ליצירת הון רורבי ולהגדלת המפעל. ע"י כך יגדל במרוצת הזמן ערך המניות, ש-50% מהם יהיו בידי הימאים עצמם. הם יהיו אדונים לגורלם — בימי שפע כבימי רעה.

ולבסוף — שורות מספר לענין הימאים הערביים. עד לשנת 1933, כמעט שלא היו בארץ ימאים ערביים

בשירות צי הסוחר. הערבים עבדו או אך ורק בבנין סירות וספינות או בדיג ימי. עתה רשומים באגודתנו גם ימאים ערבים ואין עוד כל שאלה ביחס להעסקתם באניות. גם הערבים מהארצות השכנות, העובדים באניות, הארץ-ישראליות, שוים בתנאי עבודתם לחבריהם היהודים, למרות העובדה שרמת חייהם נמוכה יותר. בשל כך הם מעדיפים גם לעבוד באניות אלו. הימאים הערביים לארצותיהם, רובם מצריים, אינם מאורגנים בדרך כלל. כן גם ימאי הארץ הערביים. אולם האגודה מגינה גם על זכויותיהם במדה שעסוקים הם באניות הארץ-ישראליות.

ד"ר י. זבה / האדם כמטען לאניות

ד"ר י. זבה / האדם כמטען לאניות

בעיה זו — בעית האדם כמטען לאניות — נתבררה לי מתוך אפיוודה קטנה: נסעתי מניו-יורק להמבורג באניה „אלברט באלין“, מן הטיפוס המערב (נוסעים ומשא), בעלת 20,000 טון. אחדים מהנוסעים היו בלתי מרוצים מסדורים ידועים פחות-ערך שבאניה והם שגרו משלחת לרבי-החובל להביא לפניו את טענותיהם. הוא שמע להם ואמר: „רבותי, אל תחשבו שאתם — הנוסעים — מהווים את עיקר תפקידי הספנות. כאן במחסנים שמתחתכם, נמצאת סחורה, אשר למענה אנחנו מנהלים את האניה“.

ואכן, בעמדנו על מבנה הספנות, נבוא לידי הכרה, שתנועת הסחורות עולה במידה עצומה על תנועת הנוסעים שבה. אין האניות הרגילות מטפלות כלל, או רק דרך אגב ובהקף מצומצם, בתנועת הנוסעים. הנוסעים הם רק כעין מטען, אשר תכונותיו הספציפיות דורשות התחשבות מיוחדת.

להסברת הענין, עלינו לציין לראשונה, שיש להבדיל בין מטען קל, הדורש יותר ממטר מרובע לכל טון משקל, לבין מטען כבד, הדורש פחות מקום לכל טון משקל. נוסף לכך: ניצולה של האניה מגיע לשיא בהיותה „full and down“, ז.א. אם האניה מלאה מבחינת נפחה וקיבולה (deadweight) גם יחד.

ועתה לשאלתנו, האדם — איזה מטען הוא? משקלו אינו נחשב כמעט בכלום. 2000 הנוסעים של „קווין מארי“, למשל, יחד עם חפציהם, משקלם — 250—300 טון בערך (כמעט אחוז אחד של כוח קבול האניה). האדם הנהו מטען קל בהחלט. ולא עוד, אלא שדורש הוא יותר מקום מכל המטענים הקלים. כל אחד מ-2000 הנוסעים שבאניה תופס 115 מטרים מרובעים של שטחה הכללי (מטען-סחורה ממוצע ידרוש רק 2 מטרים מרובעים בערך!).

יש להביא בחשבון ארבעה גורמים מכריעים, המעידים על כך, שהובלת הנוסעים באניות גדולות

יש כמובן ללכלל את כל האנשים האלה (סך הכל כ-3200 איש) והאניות הגדולות לוקחות אתן מלאי ענקי לכל נסיעה ונסיעה: 20 טון בשר, 20 טון דגים, 70,000 ביצים, 2 טון ירקות, 3 טון חמאה, 1 טון גבינה, 4000 עופות, 4000 גאלון חלב, 600 ארגזי תפוחים ופרי-הדר, 10,000 בקבוקי יין, 40,000 בקבוקי בירה, 60,000 בקבוקי סודה וגוון ועוד ועוד. נוסף לכך כ-100,000 צלחות, כוסות, קערות ומגשים וכו'.

רבים על כן ההבדלים בין הסעת הנוסעים לבין הובלת הסחורות, כי המשאות אינם זקוקים לא למהירות מיוחדת ולא לטיפול בזמן הנסיעה. יש להסיק מתוך כך את המסקנות ביחס להנהלת אניות נוסעים:

(1) החשקעות בבנין אניות-נוסעים עצומות הן, אניה כזו עולה כ-7-8 מיליון לא"י. יש להפחית השקעה זאת

לאמריקה הדרומית, למזרח הרחוק, להודו, לאוסטרליה ולדרום אפריקה. האניות המפליגות בקוים אלה שונות לגמרי מאניות הענק בעלות 50,000 טון ויותר. אלה הן אניות מהטיפוס המעורב (עד 25,000 טון).

מגמת ההתפתחות היא כנראה בכיוון זה ומאז תום המלחמה לא תוכנו תכניות של בנין אניות בעלות נפח של יותר מ-35,000 טון. אניות מעורבות יעילות הן מבחינה כלכלית, אולם אין להן מהירות העולה על 25 קשרים. ציודן מבוסס על נוחיות וטעם מובחר ולא על לוקסוס מופרז ומיותר. דמי הובלת הסחורה משלימים את הפסדי הסעת הנוסעים. ההפסדים האלה מוגבלים במידת מה, היות ומספר הנוסעים עולה לעתים רחוקות על 500.

גם בקוים הצדדיים מפליגות אניות מעורבות, בגודל וטיפוס שונה. רובן עסוקות בהסעת נוסעים רק בהקף מצומצם ביחס (עד 40 נוסעים) והנהלחן מותאמת לתנועת הסחורה, ביחוד — ביחס לקביעת נמלי הפלגתן. גם עלינו לברר את השאלות הכרוכות בספנות הנוסעים — לפי הנסיונות בעולם, תוך התחשבות עם התנאים המיוחדים של ארצנו — כי ראש דאגתנו כיום: הסעת העולים באניותינו.

במשך 20 שנה לכל היותר, כי מעבר לזמן הזה אין האניות עומדות עוד בפני ההתחרות הבינלאומית.

(2) הוצאות ההנהלה גבוהות ביותר והן כוללות את חומר הדלק, משכורות, דמי נמלים, תיקונים באניה והזנת הנוסעים ואנשי האניה.

אמנם יש לאניות הענק שטח נכר גם להובלת סחורות, אבל אין הן יכולות לנצלו כראוי, כי האניות מתעכבות רק זמן קצר בנמלים (כרגיל — מ-12 עד 24 שעות) ואי אפשר להן לקבל סחורות רבות. להבא תעמודנה אניות הנוסעים גם בפני התחרות האוירונים, מאזן ספנות הנוסעים הוא שלילי. ההוצאות עולות בהרבה על ההכנסות. כל החברות שהשתתפו בהתחרות "הסרט הכחול" (חברות בריטיות, צרפתיות, איטלקיות וגרמניות) נהנו מתמיכות נכרות מממשלותיהן ובלעדיהן לא היו יכולות לקיים את קויהן.

עתה, עם סיום המלחמה יש מקום לשאול: האם ובאיזו צורה תחודש ספנות זאת להבא. עובדה היא, שצרפת, למשל, לא הסכימה לקבל חזרה את "נורמנדי" הנמצאת כעת, במצב לקוי, בנמל ניו-יורק.

נוסף על שירותן של אניות הענק, יש ספנות נוסעים נכרת בין נמלי העולם הגדולים. קויה העיקריים הם:

הצי המסחרי של ארצות הברית בתקופת המלחמה

מהבית תגיע במהירות ובדייקנות לכוחות הלוחמים שמעבר לים. תפקיד חיוני זה נמסר לצי המסחרי, אשר סבל אבדות לא מעטות בשמירתו על קצב ההספקה הסדיר. במצב בו נמצא הצי המסחרי האמריקאי לפני המלחמה קשה היה לבצע פעולה זו והיה מן ההכרח לנקוט בצעדים ידועים לגבושו והתאמתו לצרכי השעה. בראש וראשונה צריך היה להגדיל את הצי

שלשה גורמים מבליטים במיוחד את שירותן של ארצות הברית במלחמה האחרונה ואת חלקן הנכבד בנצחון: (1) הצבא שמעבר לים, (2) העובדים בבתי החרושת, במספנות ובבתי המלאכה ו-(3) החוליה המקשרת שביניהם — הצי המסחרי.

לא יהיה בזה משום הגומה, אם נציין שאחת הדאגות החשובות ביותר בתקופת המלחמה היתה זאת, שההספקה



אניה אמריקאית מטמוס Victory Ship



שאול

חיפה, רח' הרצל 47
נוסד בשנת 1929
טלפון 2443

מציע לך את שרותו לרווחתך

זהירות לפני שתקנו!

קנית זהב, תכשיטים או
שעונים הוא ענין של אמון

בקורים של ימאים אמריקאים במועדונים אלה. נעשו גם סידורים, שהימאים מהצי המסחרי יוכלו להשתמש בבתי החולים של הצי המלחמתי, דבר שהציל את חייהם של מאות מלחים וקצינים. מחלקת המלחמה של ארצות הברית קבעה אותות הצטיינות גבוהים לצי המסחרי, שהגבוה שבהם נקרא: Merchant Marine Distinguished Service Medal.

מה היתה העבודה שימאים אלה ואניותיהם עשו בתקופת המלחמה? — 44.117.000 טונות סחורה הובלו על ידם בשנת 1942, 62.113.000 ב-1943, 78.553.000 במשך 1944 ו-83.469.000 במשך 1945. כל זה — נוסף על אניות הנפט, שאין עדיין מספרים מדויקים עליהם. הסחורה היתה מעברת לממלכה המאוחדת לרוסיה ולדרום-מערב האוקיינוס השקט.

קשה לפרט את הסחורות שהועברו בתקופה זו. היו כאן משאות מכל הסוגים והגדלים, מצרכי רפואה, בגדים, נפט וחמרי נפץ ועד למכונות כיבוי, מצרכי אוכל ועד לטנקים כבדים. אירונים ומכונות הועברו מתחת לסיפונים ועליהם. לעתים קרובות התאימו את הסיפונים העליונים של אניות הנפט להעברת מטוסים, ותכופות היו האירונים והדלק בעבורם מובלים באותה אניה. היו גם מקרים, שהאניות היו מובילות רכבות מוכנות, על הקטרים והקרונות שלהן, לנמלים באירופה. חלק מהסחורה היה מיועד לצי ולצבא האמריקאי בחזיתות וחלק — למעצמות הברית במסגרת "החכר השאול". ב-1942 ערכו אניות ה-W.S.A. 2,876 הפלגות, עם מטען של "החכר והשאול"; מתוך זה — 2267 לבריטניה ומושבותיה, 328 לרוסיה ו-281 ליתר הארצות. ב-1942 טובעו כ-12% מהאניות שהפליגו לרוסיה, בדרך המסוכנת למורמנסק.

שנות המלחמה גילו את יכולתו הגדולה של צי הסוחר האמריקאי, שלא זה בלבד שסייע לנצחון, כי אם גם פתח אפשרויות רבות לעתיד.

במספר ובנפח. דבר זה נעשה ע"י שיטה חדשה בבנין אניות. עד לפרץ המלחמה רגילים היו לבנות אניות, מתחילתן ועד סופן, בתוך המספנות ואילו בשנים האחרונות החלו בבניית חלקי אניות מחוץ למספנה וריתותן — חבור החלקים הבודדים באופן חשמלי — נעשה בפנים המספנה. שנית: נוצרה חברה ממשלתית המפקחת על הספנות בזמן המלחמה (War Shipping Administration או בקצור W.S.A.), שהיתה עוסקת בכל הנוגע לספנות האמריקאית, כגון: בנין אניות, סידור הסחורות ובעיית הנפח (Tonnage) הצעד השלישי היה — לדאוג לאימון חבר עובדים בשביל האניות הרבות.

75% מהאניות שבפיקוח ה-W.S.A. היו אלה הידועות בשם "Liberty-Ship". היתה זאת אניה בעלת 10.800 טונות (Deadweight), שמהירותה 11 קשרים בערך. ב-1944 הוחלפה אניה זו בטפוס חדש של אניה הנקראת בשם "Victory-Ship". נפחה של זו שווה לקודמה אך מהירותה היא — 15-17 קשרים. נוסף לאניות הללו נבנו עוד, ובמספר לא קטן, אניות הנפט (Tanker), אניות רבות, שנמצאו בשימוש בתחילת המלחמה, תוקנו והותאמו לתפקידים מיוחדים וביניהן: אניות קרוו, אניות נושאות-צבא ואניות בתי חולים.

בתקופת המלחמה עלו ארצות הברית של אמריקה לדרגה של בעלי הצי המסחרי הגדול ביותר בעולם. צי זה גדל עוד יותר הודות לחוק, הנותן ל-W.S.A. את הכוח לקבל לידה כל אניה הנמצאת ברחבי האוקיינוס, אם דגל אמריקאי מתנוסס על תרניה. ועתה שורות מספר על גיוס האנשים לצי ועל דאגת השלטונות למגוייסים.

בדצמבר 1941 היו בצי המסחר האמריקאי כ-55.000 קצינים ומלחים, מספר קטן ביהם לעומת צרכי השעה הגדולים. היה הכרח להגדיל פי כמה את מספר העובדים באניות. למטרה זו נוצרו ע"י ה-W.S.A. שלש מחלקות חדשות והן: מחלקת הגיוס והעבודה "R.M.O." — (Recruitment and Manning Organisation), מח' האימונים ומח' הקשר של העבודה הימית.

תוצאת פעולתן היתה: כוח ימי בן 250.000 איש, בתקופת זמן קצרה. הודות לתעמולה רבת-תנופה והבטחת תנאים טובים לעבודה התגייסו רבבות. נעשו גם סידורים מתאימים, ע"י ה-W.S.A. ו-R.M.O. להחזרת הימאים, שנשארו בנמלים זרים (מסיבות מחלה וכו') למולדת. במקרים רבים שולמה המשכורת לאנשים, שחיכו בחוף לאניות החדשות הנבנות והולכות. בתי ספר מיוחדים לקציני סיפון ומכונות חוקמו בתקופת המלחמה ואלפי קדטים למדו בהם. ב-1942 נוסדה חברת הימאים המאוחדים (United Seamen's Service — U.S.S.), שדאגה להקמת מועדונים לאנשי הצי המסחרי האמריקאי ברוב הנמלים. במשך 1944 בלבד נרשמו — 2.600.000

מאיר עפרוני / הפלגת יחיד לאורך חופי הארץ

לא פעם חלמתי על הפלגה כזו, שתאפי' שר לי "באין מפריע" לחוות בהוד טבע הים לכל תמורותיו, להתמוג בו ולהתפעל ממנו. לא פעם התגנבו חששות ללבי: האצילית בדרכי? האם יסביר לי הים את פניו, או אולי יכבדני חלילה בסערותיו? והיה בכוחי להתמודד אתו בסירתו זו "צילה", שארכה 6 מטרים בלבד ושטח מפרשיה כ־20 מ"ר?

ובכל זאת — העזתי והחלטתי. אצא לים ויהי מה. הצטידתי בכל הדרוש — ציוד מלא לסירה, צרכי אוכל ובגדים. עתה אעמוד גם בפני "רוח בלתי מצויה".

ביום החמישי, 13 ליוני 1946, יצאתי להפלגה. והנה רשימות מעטות מיומני:

13 ליוני 1946.

השעה 09.45. הרמתי את המפרשים ויצאתי לים. הרוח — מערבית-דרומית ומערבית, בחוזק של 2-3 (בפור). השמים מעוננים. פני מועדות לראש הנקרה.

השעה 10.15. הקורס — 20 מעלות מזרחה. הרוח יציבה יותר מבאיזור הנמל. הים — יפה, כחול, כמעט בלי גלים. מפליג אנכי בחצי רוח. חוזק הרוח עולה ל־3-4.

השעה 11.15. אני עובר, בהשלכה של 90 מעלות בדיוק מכון. מהלך הסירה, מעל לעכו. עלי להחזיק כל הזמן בהגה ולכוון יפה את סירת. הגלים משחקים בה בכבוד. המצפן מוסיף לי ענין בהפלגה.

השמש צנרבת. הרוח התגברה במקצת עד ל־4-5 והקורס שלי הוא ב־ $\frac{1}{2}$ רוח לראש הנקרה. הראיות טובה. על שום מה משיט אני את סירתי במרחק כה רב מהחוף? יתכן שעשיתי זאת — שלא במתכוון — לשם בטחון יתר. אך מוטב להתקרב יותר אל החוף.

עכו יפה היא מרחוק. צריחיה וחומותיה מוסיפים לה ליות חן. הרי היא כמתואר בספורי אלף לילה ולילה.

השעה 11.55. עובר אנכי על פני שבי ציון, במרחק של 2 ק"מ לערך. והנה מגדל המים שבנהריה.

השעה 12.40. הכפר הערבי עין-זיב שני אייטלעים אני רואה בקרבת, ממש כ־זואר במפה. יש בסביבה זו עוד איים כאלה. צריך להזהר.

אני רואה כבר את ראש הנקרה ואת הבנינים שעל הגבול. אני מפליג — גם עתה ב־ $\frac{1}{2}$ רוח. משעמם במקצת. המענין הוא: להסתכל בחוף זה, שלא ידעתינו עד כה.

השעה 13.15. גבול ארצנו הצפוני — גבול המים הטריטוריאליים של ארץ-ישראל. הייתי רוצה שיבוא עתה אלי מלצר לבוש

שחורים ויגיש לי ארוחת צהרים הגונה, עם... כוס בירה קרה. אך לא! היה זה פוגע בטעמה המיוחדת של הפלגת בודד על במתי הים.

החלטתי להתרחק ככל האפשר מן החוף, מחשש סכנה לעלות על שרטון. אוסף אנכי את מפרשי ומפליג לים ברוח נגדית. הקורס — 290 מעלות מערבית ומערבית-צפונית.

השעה 13.40. הצלחתי לקשור את ההגה ולכוון את המפרשים בצורה כזאת, שהסירה תשוט מאליה בקורס ישר. עיף אנכי במקצת ואתנמנם לשעה קלה.

השעה 14.30. את הרי הכרמל אינני רואה כלל. רק את ראש הנקרה אני רואה מאחורי ואת ההרים שלאורך החוף לסורי. גראים הם כמבעד ערפל.

השעה 15.30. עשיתי מפנה. מפליג אנכי כעת בקורס של 180 מעלות בדיוק דרומה, ברוח נגדית. הרוח יורדת ויורדת.

הנה שוב נהרית. ומרחוק — הכרמל וחיפה העיר, לוטים בערפל. המגדלור נראה ברור. רחוק אנכי מהחוף, כ־20 ק"מ.

השעה 19.45. שקט מסביב. השמש שוקעת. הרי זה מראה שלא ישכח, לראות כאן את כדור האש טובל בים הכחול באופק המאיר. די. קריר.

הדלקתי את מנורת הנפט ותליתי אותה על המנור. גם אם ארדם תשגחנה בי האניות העוברות.

השעה 20.45. לילה. הירח במלואו. אור מכסיף שפוך על המים ואנכי מתקדם בנתיבו. עפעפי כבדו. עיף אנכי ורוצה לישון. גם טלכולי הסירה נוסכים בי הרדמה.

קושר אני שוב את ההגה, מותח את המפרש הראשי ושוכב לישון.

14 ליוני 1946. השעה 01.00. הקיצותי. הרוח נושבת בכוח גובר והולך. העננים מתקרמים במהירות. דומים הם לעשן המתפור ברות. סימני סערה. לישון לא אוכל עוד. עלי להיות על המש"מר. עלי להתקרב לחיפה.

השעה 04.15. הרוח נפלה קצת. חיפה רחוקה ממני. עובר אנכי ליד סירות דייגים. מחיש אנכי את הנסיעה ומגיע למרחק של כ־200 מ' מפתח הנמל. הרוח פסקה פתאום. הבקר אור.

השעה 06.00. השלכתי עוגן בנמל רוטנברג והורדתי את המפרשים. שקט מסביב. כאן אוכל לישון.

השעה 09.00. סימתי את הפלגה. 24 שעות תמימות הייתי בים—בסירה "צילה".



סירת המפרשים, "צילה" של שיטי, כרמלי בחיפה

(על פי יומן הקבוצה "שדותיים")

לאחים שנעבר לחיל

משמפרידים בינינו גדרות תיל, מכוונת יריה וטנקים, הריגו מעתיקים את עצמנו לתחום אותה הויה, שאין בה לכלי המשחית שליטה עלינו. שם הננו משוחחים מלב אל לב, משיחים את רגשותינו, רוקמים את חלומותינו בלאט, כשהים שלנו הרוגש וה- מרגיע לוחך את רגלי גבעת הבית. עיני רוחנו נשאות בעצב רוגע מאפק אלי אפק והלב הומה. כאן אנו מאוחדים אחכם. הרי גיטיב לדעת את לבותיכם ואת מחשבותיכם; הרי אתם גם עתה יחד עמנו וכאילו עשיתם אתנו בכל. כלנו בבית יושבים עמכם במכ- לאה ואתם אתנו יחד ממשיכים במפעל. יום יום נרקום בעמל וביצירה את חלום הקמת ביתנו בקיסריה. בשוככם תראוהו שוב עין בעין. אליגא חפלו ברוחכם!

בתוככי קיסריה

את החברים הוציאו מהבית בליות משמר. אספו אותם למחנות מעצר. החברות שנשארו במקום הרגישו תחילה כאילו נתיימו. אולם מיד החלו מופיעים בקיסריה חברים וידידים ומכרים שהתגייסו לעבודה. היתה לנו אז ההרגשה, כי כתנו עוד רב ושאיין דבר שיטה אותנו ממסילת יצירתנו. גם הטנקים לא יפחידונו. החברות יחד עם הבאים הניעו שוב במהרה את כל גלגלי המשק שלנו והכל מתנהל שוב כסדרו. ידעו זאת החברים במעצר. בימים אלה הרגשנו במיוחד מה זאת הרגשת בית. עם עבור התדהמה הראשונה למדנו לדעת מה יקרה לנו קיסריה — קיס- ריה זו שלנו, על כל החסרונות והלקויים

חנתי כשתי שגיאות. הראשונה שבהן באה בהיסח הדעת: את העוגן שכחו לקחת והוא נשאר על שפת הים ככלי אין חפץ בו. — האם מוכנה הסירה להפלגה? — שאלתי את האחראי. — הן, הורדנו את הסירה למים והתחלנו לחתור. פקדתי: "עגן הכן!" ורק אז הורגש חסרונו. היה עלינו לחזור לחוף מגת לקחת. השגיאה השניה, שהבחתתי בה, היתה: שני המפרשים סודרו אמנם במקום הקבוע בסירה, אולם ה"מוטרה" (קצה המפרש המתחבר לתורן) פנתה לכון הירכתיים ולא להרטום, כדרוש. רק כשהעלינו את המערך הרגישו החברים בשגיאתם. בטוי חני, כי להבא תזכור קבוצה זו להכניס את העוגן ואת המפרשים כראוי.

שבה, ומה היא בשבילנו. יתכן, שדוקא בשעות מבחן קשות אנו יכולים להרגיש אותה. את קיסריה זו לא יקחו עוד מאתנו.

ובשעת מבחן זו אנו שואבים עדוד רב מעזרתם של אלה שחשו אלינו למחרת יום המצור. עזרתה של התנועה ודריכותה גוס- כים בנו אמונה וכה. מפעלנו לא שותק. עמידתנו איתנה.

בחברה ובמשק

בקבוצה החלו בהכנות לקליטת מעפילי "ביריה", משלימי הגרעין מצרפת. בסלילת הכביש הגיעו עד ל-40 מטר דרומה למספנה. ממנו — ענף צדדי עד לפתח המספנה הראשי. במספנה נשלמים התיקונים ל"דב הוז" ובונים את שלוש הסירות המזומנות. הלול הוציא 125 ברווזים לשוק. ה"שניות" נכנסו להטלה. רוב הביצים לצרכי הבית. אחוז ההטלה ירד מ-50% ל-45%. בגן הירק נאסף כל הקש בסביבות הבית מלבד החציר. ברפת נתון הפר לטיפול מיוחד. הספינה "נאמן" עושה במימי הדרום ותפוקתה היומית בין 40 ל-50 ארגז ליום. בבטונדה ממשיכים ביציקת לוחות ובהרכבה. במחנה יבנו ביי- מים הקרובים 3 בנינים לקליטת העליה.

הכנת הבלוקים לרפת נמשכת. בהתנדבות פועלים ומהנדסים מחברת החשמל מוקם והולך מכון החשמל ורשת להובלתו אל כל חלקי המחנה. המוטורים נתונים לטיפול מסור ומצוין של חבר מתנדב. מעודדת מאוד היחלצותם הערה של חברינו המגור- ייסים מן הכפר והעיר העושים בכל העבודות. הילדים נהנים מפגרת הקיץ, מתמכרים ל"ים שלגו" ועושים לעתים בלקורים כבדי ראש במקומות העבודה שבמהנה. דבר הממלא את אירת העבודה בלבכיות רעננה.

בסיומה של ההפלגה מיניתי אחראי להור- דת המערך. הפעולה נעשתה בסדר גמור. רק פרט קטן נשכח מהחניכים והוא — הרמת החרב. — האם מוכנה הסירה ליציאה לחוף? — שאלתי. — הן, פרשנו מפרשים. פקדתי: "עגן הרם!" והתחלתי לחתור לכון החוף. כשהגענו אל גלי החוף פקדתי לחתור אחור- רנית. החברים תמחו על כך. — הרי "שטיל"! מדוע אין אנו יוצאים? הודעתי להם, כי משהו בסירה איננו כשורה וכל עוד לא יתוקן הרכב נתתור אחורנית. חפשו ומצאו את החסר. והודמנויות כאלה לעבודה נסיונות מרו- בות הן. נתניה, פלוגת הים של "הפועל"

תפקידנו העיקרי, כמדריכים בפלוגה הי- מית, הוא: הכשרת הנוער לימאות מעשית. לא קל ופשוט הוא תפקיד זה, כי לעתים קרובות מאד יוטל עליך לעבוד בין נערים, אשר את הים לא ידעו כלל. אלה גדלו לרב במקומות מרוחקים מהים ועוד משתה ילדו- תם היה הוא בעיניהם סוד מסתורי, שכל אדם התפץ חיים ירחק ממנו.

כי ככה יתיחס האדם אל הים? הקרוב אליו ישמח לקראתו והרחוק — יפחד מפניו. הים מסביר פנים לאלה היודעים את דרכיו והלוי- כותיו והלומדים לדעת איך להשתלט עליו. כאה וכרע הוא להם. אולם אלה אשר לא ידעוהו — לשונא בנפש יחשבוהו, קשה הוא בשבילם ואכזרי וחושה מזימות.

עלינו המדריכים מוטל התפקיד הקשה — לקרב את הנוער אל הים, להוציא מלבנו את החששות ואת הספקות, לחבק עליו את הים ולטעת בו את הרצון לכבושו.

צדק מי שאמר, כי רמתו המקצועית של ההנריך וכושר עבודתו בים תלויים קודם כל במדריך. אם המדריך הוא טוב ומסור לעבור- דתו, יגיע גם חניכו לרמה המקצועית המ- בוקשת. ואם המדריך אינו מסור בכל לב לתפקידו ושעוריו אינם מוכנים כראוי — לא תשא תורתו פרי, אפילו בין החניכים המוכשרים ביותר. טובן מאליו, שעבודת ההדרכה צריכה להיעשות בתנאים חיצוניים רצויים. דרושים לה כלי-שיט מתאימים במס- פר בזה, שיוכל לספק את הצרכים. כל סירה נוספת מאפשרת להגדיל את מספר שעות האמונים וע"י כך — להעלות את הרמה המקצועית של הפעולות.

— מי הם כיום המדריכים בחטיבה ומהי רמתם המקצועית? — אלה הם בחורים צעירים למדי, שרק לפני זמן קצר סיימו את חוק למודיהם. כל הותק שלהם בים הוא לא יותר משתי שנות אמונים, השתתפות במחנות אחדים למדריכים והפלגות מספר. זהו למעשה כל המלאי המקצועי המוכנה את המדריכים לתפקידם. וזהו המחייב אותנו לתוספת הכנה ולמסירות מרובה. עוד עלינו ללמוד הרבה.

אין הכם כבעל נסיון. נלמד גם אנו מן הנסיון ועל פיו נקבע לעצמנו את שיטות ההדרכה היעילות ביותר. גם את חניכינו נלמד בדרך הנסיון, כי שום הסברה תיאור- תית — ותהיה זו היסודית ביותר — לא תתן להם את אשר יתן להם המעשה.

ומבשרי חזיתי זאת. הנה, למשל, שעור אחד שנתתי לאחת הקבוצות בהפלגת מפ- רשים. לאחר מפקד החניכים על החוף מיניתי את אחד מהם כאחראי להכנסת המערך לסירה. הסתכלתי בו בשעת העבודה והב-

ו. בלסקו איבנו / Mare Nostrum

הטריטון ובן-אחיו היו רגילים, בדמדומי הקיץ הארוכים, לאכול את ארוחת הערב תחת העץ. לאחר שהורדה המפה מעל השולחן היה אוליסס מטפל באניות המלחמה הנועירות, מעשה ידי סבו, הוא למד להכיר את חלקיהן ואת שמות המכונות השונות וכיצד מטפלים במערכת המפרשים. לפעמים היו השנים נשאים בחוץ, על המרפסת הכפרית, עד שעה מאוחרת, צופים אל הים הפתוח.

כל מה שהאנושיות כתבה אי פעם או חלמה על הים התיכון, נמצא בספרייתו של הרופא והוא יכול לחזור על כך באזני איש שיחו הקטן תאב-הדעת. בעיני פרגוט היה "מרה נוסטרום" ("הים שלנו") משול למין חיה כחולה, רבת-און ובינה — חיה קדושה, כדרקונים וכנחשים שכמה דתות נהגו בהם פולחן, בהאמינם כי הם מקור החיים.

באבדו, על ידי התאדות נוולים, פי שלושה ממה שהנהרות מביאים אליו, היה ים צרוב-שמש זה נהפך עד מהרה למדבר גדול-מלות, אלמלא שיגר אליו האוקינוס האטלנטי זרם מהיר של כוחות חידוש, העוברים במרוצה את מיצרי גיברלטר, מתחת לזרם הזה שעל פני השטח, קיים עוד זרם אחר, השוטף בכיוון הפוך ומחזיר חלק ממי הים התיכון לאוקינוס. כי מי ים התיכון מלוחים יותר וכבדים יותר ממי האוקינוס האטלנטי, גאות הים כמעט שאינה ניכרת על גדותיו, מצולתו נסערת מהאש שמתחת לאדמה, המבקשת תמיד לפרוץ בדרך בלתי רגילה מן הוויב והאטנה, ונושפת תדיר מלועו של סטרומבולי, פעמים עולה קצה פלוטוני זה על פני הים, והוא יוצר איים חדשים על פני המים כתפיחות של לבה, בחיקו תמצא סוגים שונים של בעלי חיים, פי שנים יותר מהמצויים בשפע בכל הימים האחרים, אם כי מספרם קטן יותר, האטונסים, כבשות עליונות של שדות-המרעה הכחולים, משתעשעים על פניו או מתגודדים מתחת לתלמי הגלים, בני-אדם הניחו מלכודות מרושתות ללכדם לאורך חופי ספרד וצרפת וסרדיניה, במיצרי מסינה ובמימי האדריאטי, אולם הרג המוני זה כמעט שלא הפחית את שעור צבורי הדגים, הם נדדו בין עקלקלות הארכיפלגוס היוני, עברו את הדרדנלים והבוספור, בהרתיחם את שני המעברות הצרים בעוז מרוצם הבלתי נראה, פנו אחורה בים השחור ושטו בחזרה, לוקים במספרם אך רבי מרץ, אל עמקי הים התיכון.

אלמוגים אדומים יצרו חורשות ללא תנועה על קרקע האיים הבלאריים ועל חופי ניאפולי ואפריקה.

משה טבנקין / משירי ד"ג בוךד

פ י ת ר - א ו ר ה

שיר הלל לכחל-הים,
שיר הלל ליום בהיר,
לפרתבי איו שקיל נאז
הינד ושרי!

ינום משוטי הים
ומקרשי ירבע איו-גיד,
פיתר-אורה נמקח סמוי,
הדוקיה תרעיד.

צעיף מרצע ראיי-הים
אל תהוקמו ירבע, שקט,
מפלי-שלוה גולשים דוקם,
אשדות אשדות —

שר הנהרים פרש פסו
וישטח אוצרות הנו,
יום שאנו, תפלת נקער,
הנו!

רום תועה

רום הנה במקרשי,
רום תועה,
רום עושים,
ותמתחם להקרע,
צל הנהגה רפו גדי,
חורק פרני להשבר,
נונחות דפנות-סיקה,
נאנ, ית מרה,

להתפרק,
להתפקע — — —

רום תועה,
רום עושים
במקרשי הנה. — —

(*) ראה — בחוברת א' (י"ג) —, הטריטון" לו, בלסקו איבנו.

ענבר אפור נמצא תדיר על חופיה התלולים של סיציליה. ספוג גדל במים השקטים בצל הסלעים הגדולים של מלורקה ואיי יון. אנשים ערומים, העוצרים בעד נשימתם, עודם יורדים, ללא כל ציוד, אל התהום כבימים קדומים כדי לחטוף את אוצרותיה אלה.

הרופא עזב את תיאוריו הגיאוגרפיים והרצה על ההיסטוריה של הים שלו, היא גם ההיסטוריה של התרבות, שקסמה לו יותר מן הגיאוגרפיה. בראשית היו שבטים עלובים מעטים נדים לאורך חופיו, תרים להם מזון מן הדגים, אשר משכו מבין הגלים — בדומה למעשיהם של אנשי בראשית, שראה פרגוט באיי האוקינוס השקט. בשעה שמשורי אבן כרתו גזעי עצים וזרועות אדם ההינו להקים מקומות מחבוא ראשונים מפני כוחות הטבע, נעשו החופים מיושבים עד מהרה.

על הים הזה, שהיבשה סוגרת עליו, למדה האנושיות את אומנות הספנות, כל אחד היה מסתכל בגלים בטרם נשא עיניו השמימה. על הנתיבה הכחולה הזאת התחוללו פלאי חיים, ומתוך תהומותיה נולדו האלים. הצידונים היהודים, שנעשו ספנים, נטשו את עריהם, כדי להפיץ את החכמה המסתורית של מצרים והממלכות האסיתיות לאורך חופי הים הפנימי, אחר־כך ירשו היונים, בני הרפובליקות הימיות, את מקומם.

ואחר־כך בא תורה של רומא, של רומא היבשתית. כדי להחזיק מעמד נגד הספנים השמיים בקרתגו, היה עליה ללמד את תושבי לטיום משוט ומלחמה בים ולסגל לכך את הלגינורים שלה, שפניהם נתקשו מרצועת הסנטר של קובעי הפלדה ושלא ידעו כיצד להתאים את רגלם הנעולה ברזל לקרשים החלקלקים של הספינה. אֵלִי "מרה נוסטרום" עוררו תמיד רחשי כבוד ואהבה בלב הרופא. הוא ידע כי לא היו קיימים כלל, ואף על פי כן האמין בהם כבדמויות פיוטיות של כוחות הטבע.

העולם העתיק ידע את האוקינוס העצום רק מתוך השערה בלבד ושיוה לו דמות של חגורת מים מסביב לאדמה. לזקן דמה, שזקנו לבן וראשו מקרין, והוא חי במערה בתוך הים עם אשתו תטיס ושלוש מאות בנותיו. האוקיאנידיות. אף אחד מהארגונאטים לא העז מעולם לבוא במגע עם אלהיות מסתוריות אלו. רק אסקילוס הרציני הרהיב לתאר את האוקיאנידיות — בתולות רעננות ומצטנעות, הבוכות מסביב לסלע שאליו רותק פרומתיאוס.

אחיהן האוקיאנידיות, ניריאוס הערום, שלט בעמקי הים התיכון. היה לו זקן כחול, עינים ירוקות, וגדילי סוף על גבותיו וחזהו. חמשים בנותיו הניריאידות, נשאו את פקודותיו מבעד לגלים, או שיחקו מסביב לאניות, מתיזות את הקצף, אשר טרפו בידיהן, לעומת פני החותרים. אולם בניו של "אבי הזמן", לאחר שניצחו את הענק, חילקו מחדש את העולם, וקבעו את שליטיו

על פי הגורל. ציאוס נשאר אדון היבשה, האדס נכה הרוח, אדון העולם התחתון, שלט במעמקי של פלוטון, ופוסידון היה לאדון השטחים הכחולים.

ניריאוס, המלך שנושל מכסאו, נמלט אל המערה בים ההיליני וחי שם חיים שקטים של פילוסוף־יועץ לאנושיות, ופוסידון, עם סוסיו הלבנים המנערים קובעי ברונזה ורעמות זהב קבע משכן לעצמו בארמנות הפנינים.

עיניו החושקות נחו על חמשים הנסיכות של הים התיכון — הניריאידות, שנקראו לפי תואר הגלים — כחולות, ירוקות, מהירות, רכות... "נימפות של התהומות הירוקות, שפניהן רעננות כניצת הורד, בתולות ריחניות הלובשות חליפות את דמויות כל מפלצות המעמקים" — הושר בהימנון הנהדר של החוף היוני. ופוסידון בחר מביניהן את הניריאידה של הקצף, את אמפיטריטה הצחורה, אשר סרבה לאהבתו.

היא שמעה על אודות האל החדש הזה, החופים היו מיושבים קילופים בדומה לפוליפמוס — מפלצות נוראות שנולדו מהזדווגותן של אלות אולימפוס עם בני תמותה פשוטים. אולם דולפין גומל־טובה בא והלך בשליחות בין פוסידון והניריאידה, עד אשר נכנעה אמפיטריטה למדברותיו של זה, שלא נלאה לשוטט בין הגלים, והסכימה להיות לאשה לאֵל הים. ונראה היה כאלו מאז לבש הים התיכון תוספת יופי וחר.

היא היתה אילת השחר, המגלה את קצות אצבעותיה הורודות מבעד לחגו העצום שנבעה בין שמים וים; שעת החום בצהריים, המטילה תנומה על המים מתחת לשלמת הזהב המפוזת שלה; לשון הקצף השסועה, הלוקקת את שני עברי החרטום המהמה; הרוח הצחה טעונת בושם, המתפיחה כנשימת בחולה את המפרש; נשיקת החמלה, שהרדימה את הטבועים לנוח בלי זעם ובלי התנגדות, טרם ישקעו לתוך התהום שאין לה סוף.

בעלה — פוסידון על החוף היוני ונפטון על החוף הלטני — בעלותו על מרכבתו, היה נוהג להעיר את הסערה, הסוסים, שפרסותיהם עשויות נחושת, גמאו ברקיעתם את הגלים הענקיים ובלעו את הספינות. הטריטונים בני פמליתו היו מפיקים מן הקונכיות הלבנות תקיעות צוחה, שהיו מנערים את התרנים כקני אגמון.

הואמא אמפיטריטה!... פרגוט היה מתאר אותה כאילו זה עתה עברה לנגד עיניו. פעמים, בשחותו מסביב לצוק, בחושו עצמו אפוף, כאדם הקדמון, כוחות זועמים של הטבע, האמין כי ראה את האלה הלבנה יוצאת מבין הסלעים עם כל הפמליה העליוה לאחר מנוחה באחד המחבואים שבים.

קונכית פנינים היתה מרכבתה וששה דולפינים רתומים באלמוגי ארגמן משכו אותה. בניה — הטריטונים

כוחותיו...

כל גילויי המרץ האנושי נתגלו בגזע הים התיכון. חריף הוא, חד ויבש כחלמיש, עושה טוב ורע במדה מרובה, מתוך הגזמה של בעלי אופי עז, הבוחלים בחצאי אמצעים ועובר חיש מהר ממעשי ערמה אל נדיבות-לב קיצונית. אוליכס היה אבי כל אלה. גבור זהיר ושתקן ועם זאת — מלא סיבוכים וחורש מזימות. כזה היה גם קדמוס הזקן במצנפתו הציודנית וזקנו המסולסל, זאביים גדול שהפיץ במסעיו המרובים את אמנות הכתיבה ואת המושגים הראשונים של המסחר.

באחד מאיי ים התיכון נולד חניבעל. כעבור עשרים מאות שנים הפליג, מאי אחר, בנו של עורף-דין מחוסר לקוחות — בלי כל מלתחה, מלבד מדי קדט — לצרפת, כדי לעשות שם עולם לשמו — נפוליאון.

אל גלי ים התיכון שט רוג'ר דה לוריה, אביר-נווד בנתיבות ים ארוכות, שביקש לענוד אפילו לדגים את הדגל של ארגוניה. בעל הזויה, שמוצאו לוטה סוד, ושמו קולומבוס בחר לו למולדת את הריפובליקה של גינוא. המרשל האהוב של אלת הנצחון והדמות האחרונה מגבורי ים התיכון, הדומה לגבורי התקופות האגדיות, היה מלח בן-ניציה, גבור מלחמה ושוחר דומנטיקה, גריבלדי שמו. הוא היה גבור גדול של כל הימים וכל היבשות, הטיל על דורו את צל כותנתו האדומה, וחזר בחוף מרסיל על האפוס הקדמון של הארגונאוטים.

תרגם ילבנון

אחזו במושכות. הניריאידות, אחיותיה, הצליפו בים בונבן המקושקש והיו מרימות את גופן, גוי בנות-ים העטופים תפארת של תלתלים ירוקים, שמבעדם אפשר היה לראות את חיקן העולה ויורד חליפות. שחפים לבנים, הוגים כיונים של אפרודיטה, ריחפו סביב מלכת הים העירומה, שהסתכלה בהם בנחת מכסא מלכותה הנישא, המשובץ פנינים וכוכבים נוצצים שנדלו ממעמקי ממשלתה. לבנה היתה כענן, לבנה כמפרש וקצף הים. האנשים מן הצפון, שהיו זקוקים לבול עץ להסקה ולמשקה משכר, כדי להגן על חייהם בפני מלתעות הקור, הההרו תמיד בחופי הים התיכון, כל מעשיהם, אם למלחמה ואם לשלום, נעשו מתוך כונה לרדת מחופי הימים הקפואים אל גדות "מרה נוסטרום" החם...

הדרום ענה לפלישה מן הצפון במלחמות-מגן שהגיעו עד למרכז אירופה, וכך נמשכת ההיסטוריה כשהיא חוזרת על עצמה, תוך גאות ושפל של גלי אדם — האנושיות הנאבקת במשך אלפי שנים לזכות או להחזיק בכפת השמים הכחולה של אמפיטריטה.

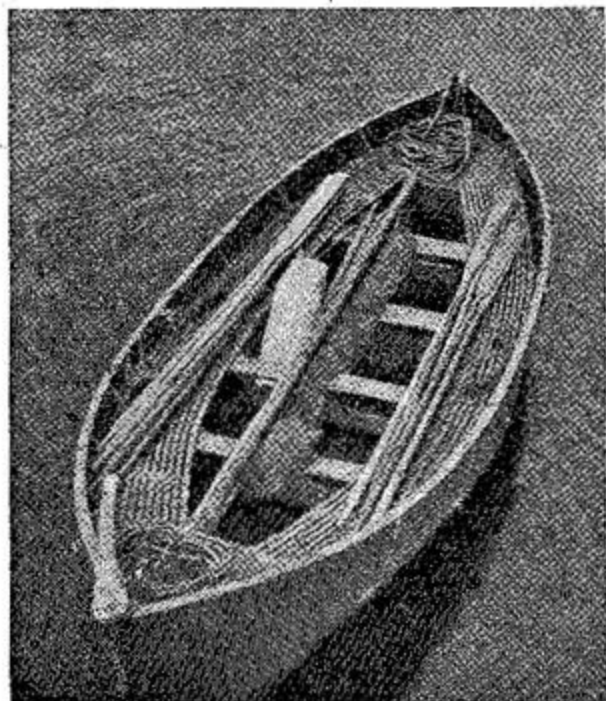
עמי הים התיכון היו בעיני פרגוט בחינת אריסטור-קרטיה של האנושיות. ספניה השזופים, שעורם עין הארד, הפכו מתכת טהורה, בספגם תדיר את קרני השמש ואת אנרגית האוויר. אנשי הצפון היו יותר חוקים, אולם פחות מחוסנים ופחות מסתגלים מספני קטלוגיה, פרובנס, גינוא או יון. מלחי הים התיכון התאקלמו בכל חלקי העולם, על פני ימם שלהם פיתח האדם את מלוא

שבע ותכניקה

ד. זליקוביץ / סירת ההצלה

היתה זאת אחת הבעיות המסובכות ביותר בחיי האניה — כיצד להוביל על סיפונה אמצעי-הצלה צפים במספר מספיק לכל הנוסעים ולהבר העובדים. לא מספר האנשים הגדול שבאניה הכביד על פתרונה של בעיה זו, כי אם ובעיקר — הקושי במציאת מקום אכסון לסירות והמחסור במכשירים להורדת הסירות המימה, למרחק המגיע לפרקים ל-70-50 רגל.

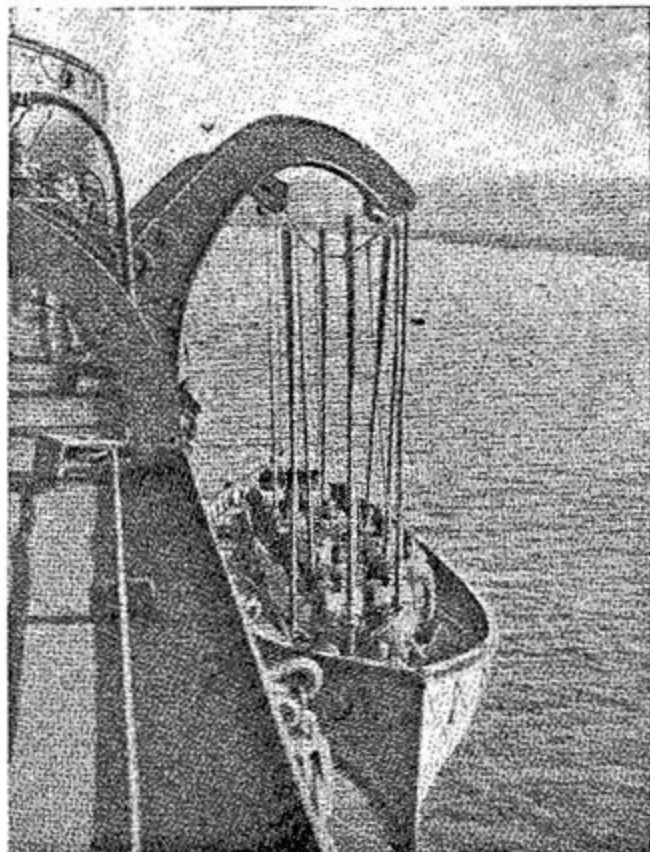
החוק המיוחד בענין סירות-ההצלה ויתר אמצעי ההצלה הצפים נכנס לתקפו רק אחר מקרה "טיטניק" ("Titanic"), באפריל 1912. אניה זו, בעלת נפח של 52.000 טון, טבעה, בלב האוקינוס האטלנטי לאחר התנגשות בקרחון, במזג אוויר שקט, אבל מעורפל. תחילה קוו שהאניה לא תשקע. סירותיה הורדו המימה ובהן — המספר המלא של אנשים, שהסירות יכלו רק לשאת. האניה שקעה לאטה וכ-2½ שעות לאחר ההתנגשות טבעה. אתה ירדו תהומה 1531 נפש, שעמדו על סיפונה. האניה לא היתה מצוידת במספר מספיק של סירות ודוברות להצלתם.



סירת ההצלה על ציודה המלא

לזוית ישרה לפני המים. במצב זה הוא משחרר את מעצור הכבלים והסירה יורדת עד לסיפון הנוסעים. כאן היא נעצרת ומקבלת לחוכה את נוסעיה. הסירה יורדת למים עם שחרור המעצורים. מוציאים את הכבלים מן הווים הקבועים בחרטום ובירכתי הסירה והסירה מוכנה להפלגה בים.

על חרטומה של כל סירת-הצלה רשום שם האניה, אליה היא שייכת, ומספרה הסידורי. כמו כן חרוט על הסירה גודלה (אורך, רוחב ועומק) ומספר האנשים שהיא רשאית להוביל לפי נפחה.



מורידים את סירת-ההצלה למים

אם מספר הסירות שבאניה גדול מ-10, צריכה אחת מהן להיות מצוידת באלחוט. אם מספר הסירות גדול מ-13 צריכה אחת מהן להיות מצוידת במוטור; אם המספר גדול מ-19 — שתיים מהן מצוידות במוטור. כל סירות המוטור מצוידות באלחוט וזרקור.

בזמן המלחמה צוידו רוב סירות ההצלה במכשיר מיוחד ההופך את מי הים למי שתיה, ע"י תהליך רתיחה מיוחד. כן גם צוידו סירות ההצלה בטבלאות-מרץ, שיש בהן כדי להמריץ את החותרים העייפים. הן מאפשרות לאדם להמשיך בעבודה, ללא מנוחה ושינה, 24—48 שעות, טבלאות אלו אסורות לחולי לב.

„טיטניק“ לא נענתה גם לקריאות העזרה ששלחה למרחקים. החוק מחייב כיום את מציאותם של שלושה קציני רדיו בתפקיד, במשמרות בלתי פוסקות, בתוך חדר האלחוט שבאניה. לא כן היה בשנת 1912. הטרגדיה של „טיטניק“ התחוללה במרחק של 8-10 מילין מאניה אחרת, אולם קצין הרדיו (היחיד) שלה היה בשעת האסון מחוץ לתפקיד. ה-S.O.S. של האניה הטובעת לא נקלט בזמן ורק שעות רבות לאחר המקרה הגיעה העזרה. החוק הבינלאומי הקיים עתה מחייב את האניה להצטייד בסירות ואמצעי הצלה צפים אחרים (דוברות וכד') במספר מספיק לכל הנוסעים ולחבר העובדים, ונוסף על כך — 25% לזרובה.

לבל סירת הצלה ציוד משלה. הוא קשור לסירה, שלא ילך לאבוד במקרה שהסירה תתהפך במים.

והו ציודה של סירת-ההצלה:

כלי להוצאת מים ומשאבה; שמיכות צמר (בתוך שקים העומדים בפני המים); שני כדורים; דלי עם חבל הקשור לידית; מכסה ברזנט — מחסה בפני השמש וגלי הים; מפות-ים ומצפן; 4 חביות עזרה, הנותנות עשן צהוב בהיר, משתמשים בהן לקריאת עזרה ביום; רקיטות עזרה, 12 במספר, בתוך קופסת פח. הן נותנות אור אדום בהיר למשך שני רגעים; כלים לתקון הסירה בתוך שק ברזנט; פטיש, מסמרים, מברג, צבת, לוחות עץ, פקקים עשויים עץ (לסתימת חורים בסירה) ועוד; מים לשתיה, (לפחות $\frac{1}{2}$ גלון לאדם) וספלים (לפחות שלושה); ארגז עזרה ראשונה; מכשירי דיג בתוך קופסא; פנס חשמלי (עם עין אחת ושלוש סוללות נוספות); חבלים מסביב לסירה — מבחוץ, בהם נאחזים האנשים במקרה שהסירה מתהפכת; חבל חרטום באורך של 35 מטר; גרזנים; פנס עם נפט ל-8 שעות וגלון נפט נוסף; חגורות-הצלה; תורן ומפרשים; משוט'ים, שנים נוספים על המספר הרגיל ומשוט שלישי — משוט הגה, שלהבו צבוע; מלגזים רזרביים, הגה וידיית; גפרורים בתוך קופסה אטומה; עוגן רגיל עוגן צף ושמן בשבילו. בים סוער יכול השמן להרגיע את הגלים; דגל אתונה.

נוסף על הנ"ל לוקחת כל סירה בעבור כל אדם, שמותר לה להוביל: 900 גרם ביסקויטים; 400 גרם פמיקן (בשר מרוכז) Pemican; ו-400 טבלאות חלב.

הסירה קשורה לאניות באמצעות מנופים (Davits) המשוכללים שבהם ידועים בשם: Welin Mac'achlan Gravity Davit. אדם אחד בלבד יכול להוריד בעזרתם סירה, בכל גודל שהוא, ואפילו כשהיא מלאה, על ידי סיבוב בידית המנוף הוא מביא את הסירה

לחבר לייב סירקין

מזכירו הראשון של בית יורדי הים בחיפה

עם צאתו לחופש

ברכה נאמנה

החבל הימי לישראל ומוסדותיו

הנפרשים החוצה דרך הנקבובית שבקיר החיצוני של התא. המציעת בזן הראשון מרובת סעיפים צדדיים היא, בשני — מועטים הם. יש שאפילו בענף אחד נמצאים מקומות צרים ונפוחים גם יחד. שני הזנים מתרבים במשך כל ימות השנה, אולם בעיקר בקיץ.

הבדיקה החימית מגלה לנו, כי צמת זה — "זקן הים" — עשיר ביותר בפחמימות ובחלבונים. כמות מלח הבישול שבאצה זו אינה עולה על 3.3 אחוזים, כמות שאינה עלולה בשום אופן להזיק — לא כזבל וגם לא כמאכל לבעלי-חיים.

אשר לשימוש באצה זו כזבל יש לשאול כיצד להשתמש בה: בצורה שהיא מוצאת מהים, או לשטפה קודם במים מתוקים? הטוב יותר להרקיבה ולהתסיסה לראשונה או אולי ליבשה ולהשתמש בה בצורת אבקה? כל השאלות האלו טעונות עדיין פתרון. וכמאכל בהמה ועוף? — הרי לפנינו מזון עשיר ביותר במחצבים וביוד ויכול הוא למלא יפה את מקום כל מיני הקמת, שאנו מלעיטים בהם את בהמותינו. אולם, מוטב להגישה בתוספת סיד או קמח עצמות והרי היא יכולה להופיע גם כמזון פחמימי וחלבוני. כיום מובאות אלינו אצות מחוץ לארץ בצורות שונות: כתערובת למזונות לבעלי-חיים, כחומר עשיר ביותר בוויטמינים למאכל אדם, בצורה של קמח הנמכר בבתי מרקחת וכעשב ים למילוי מזרנים. וסח לי בעל בתי הרושת למזונות אלה בנו"ר בגיה והולאנה, שבארצות אלו נמכר קמח האצות בכמויות עצומות, בעיקר לאפית עוגות ולחם מיוחדים. יש לברר את דרך הפקת היוד מאצה זו ואם כדאית היא. כיום נעשה הדבר על ידי התססה בבקטריה מסוימת, ושארית האצות משמשת מזון לבעלי-חיים ולצרכים שונים. יש גם לחקור מהי כמות החומצה האלגנית שבאצה זו ובשאר האצות המצויות אצלנו (גם החומות והאדומות מאזורים רחוקים יותר) וכן גם, אם מכילות הן חמרים אורגניים וחומצות אחרים, הכובשים והולכים להם כיום שווקים גדולים בעולם.

בפנינו חומר גלמי עשיר ואין לזלזל בו. חובתנו לנצלו בכל הדרכים האפשריות ותשמש תעשייה זו ענף עזר לדייגים ולישוביני השוכנים לחוף ימים.

מי הגשמים והנהרות ממיסים בלי הפסק את המחצבים, שוטפים וגורפים אותם לים, מקום נאספים הם ונאגרים על ידי צמחי הים השונים — האצות. משום כך עשירים צמחים אלה במחצבים שונים וביוד. האצות חיות בתנאים מיוחדים, כי טבולות הן תדיר בתמיסה מזינה עשירה מאד, המקיפה אותן מכל צד, שלא כצמחי היבשה, שהתמיסה המזינה שברשותם מועטה ורק בקושי תושג על ידם. נוסף לכך — גם תנאי האור שבהן פועלות האצות מיוחדים הם, הקרובות ביותר לחוף, תנאי האור שלהן דומים לאלה של צמחי היבשה, כי ברוב שעות היום נמצאות הן מחוץ למים, באור הרגיל. אולם רחוק מהחוף נמצאים צמחים כאלה, שכמעט במשך כל חייהם שקועים הם וטבולים בתוך המים. מובן מאליו שמהלך חייהם שונה לחלוטין מאלה שביבשה. בהם נוצרים חמרים מיוחדים, שאינם מצויים בצמחי היבשה. ידוע, למשל, שאצות הים עשירות מאד — נוסף על המחצבים והיוד, שכבר הזכרתי — גם בוויטמינים השונים המצויים בצמחים. באצות רבות נמצא גם הויטאמין D, שבמצב שהיה ידוע עד כה אינו מצוי אלא בבעלי חיים בלבד. אוסיף עוד שהמחצבים השונים מצויים בצורות אורגניות, הנטמעות בקלות על ידי בעלי החיים, דבר, שיש לו חשיבות מיוחדת בהשתמשנו בצמחים אלה להזנה.

עוד בימים קדומים השתמש האדם באצות לצרכים שונים. הן שימשו מאכל לאדם ולבהמה. בזמן האחרון עלה ערכן במיוחד כמקור להפקת יוד, חמרים אורגניים חשובים מאד, וכחמרי מזון — העשירים בוויטמינים, במחצבים וביוד. אין ספק, שאף אנו חייבים לעמוד על ערכו של חומר גלמי זה, המרובה כל כך לאורך חופנו. הד"ר י. יפה ועוזרתו גב' קלרה בלומנפלד בדקו את הרכבו של זן אחד מהאצות הירוקות השכיחות ביותר בימינו והיא זקן-הים, האנטרומורפה Enteromorpha צמח זה מכסה שטחים נרחבים של סלעי חופנו — ביחידות ובצותא עם שאר האצות. איזור התפשטותו קרוב ביותר לחוף ואיסופו יהיה קל ביותר ולא יצריך כלי שיט או סידורים מיוחדים.

השם "זקן-הים" בא לו מפי הילדים, על שם שערותיו המכסות את שברי הסלעים, שהן כאילו זקנו של שר הים המסורק והמטפסף טיפות מים. ראשית הופעתו — בדצמבר, הולך הוא ומתפשט בכמויות עצומות, גדל וכובש את הסלעים ומרובה הוא ביותר באביב ובקיץ. האנטרומורפה נמנית עם האצות הירוקות (הכלורו-פיציה) ובנויה היא תאים בעלי גרעין יחיד, המציעת שלה צנורית ועשויה תאים רבים, ממין זה מצויים אצלנו הזנים קומפריסה ואינטיסטינאליס. קירות צינורות המציעת הם בעלי שכבה חד-תאית וכל תאי המציעת, חץ מהנמוכים ביותר, מסוגלים ליצור נבגים נעים

בעולם

אניות גרמניות למנצחים.

חולקו 249 אניות גרמניות — 689.386 טון בס"ה. מהן קבלה: אנגליה — 90 אניות — 354.512 טון, וביניהן האניות הגדולות "פוטסדם" (17.528 טון) "מילווקה" (17.754 טון) "פרטוריה" (16.662 טון); נורווגיה — 77.598 טון; ארצות הברית — 46.915 טון; צרפת — 60.142 טון. בין האניות — "אירופה", אניית הנוסעים המפורסמת (50.000 טון); הולנד — 51.916 טון; יוון — 42.440 טון; בלגיה — 11.195 טון; אוסטרליה — 10.797 טון; דאנמרק — 20.410 טון; מצרים — 1.923 טון; הודו — 2.594 טון; ניו-זילנד — 1.418 טון; יוגוסלביה — 8.698 טון.

ירידה לצי האיטלקי.

בשנת 1939 כלל הצי האיטלקי 3.609 אניות — 3.433.869 טון בס"ה. היה במקום הששי בין ציי העולם. כיום יש לאיטליה רק 193 אניות — 531.000 טון; מהן — לרשות האיטלקים רק 58 אניות — 80.000 טון. 234.500 טון נמצאות בפקוח האומות המאוחדות ו-200.000 טון טעונות תיקון.

חלקה של אנגליה בספנות העולם.

בעשרות השנים האחרונות ירד חלקה של אנגליה בצי העולמי במדה נכרת. ב'1914 היו בידה 42% מהטוננו העולמי; ביוני 1918 — 34%; ביוני 1939 — 26%; ביוני 1945 — 18%. הירידה המתמדת נגרמה בעיקר ע"י בנין אניות אמריקאיות בתקופת שתי מלחמות העולם.

הצי המסחרי במזרח הרחוק.

רוסיה הסובייטית מתכוננת, בתכניתה ל-5 השנים הקרובות, להכיל את תנועת הסחורות במזרח הרחוק, מספרם של קוי הספנות לאזור זה יוגדל ויועסקו בהם כמה אניות נוסעים מודרניות, וביניהן שלוש — בנות 18.000 טון כל אחת.

עליה לצי המסחרי האמריקאי.

ארצות הברית הגדילו את חלקן בצי העולמי במדה שאין לה מקדים בתולדות הספנות. הצי שלהן כלל: ב'1914 — 3 מיליון טון קבול בערך; ב'1920 — 15 מיליון; ב'1939 — 12,1 מיליון; ב'1945 — 56,8 מיליון.

צי אניות הטאנק בעולם.

השנה	הטוננו	המהירות הממוצעת
1900	356.000	9.03 קשרים
1914	1.317.000	9.56 "
1919	2.467.000	9.96 "
1930	7.348.000	10.29 "
1939	11.023.000	11.01 "
1945	15.506.000	12.85 "

380.000 טון — מהטוננו הכללי של אניות הטאנק בעולם בשנת 1945 — שייכות לארצות הברית.

בארץ

באגודת רבי החובל, הקצינים והמלחים העברים.

האגודה פרסמה דו"ח מפעולותיה לשנה האחרונה. בין השאר נמסר בו על קשריה של האגודה עם האינטרנציונל לעובדי הטרנספורט, להגשמת הצירטר העולמי לימאים וליצירת חוקה ימית לארץ ישראל.

בדו"ח נאמר: "שמרנו על הקונטקט עם האינטרנציונל. ספקנו לו אינפורמציה על הנעשה אצלנו ונעזרנו על ידו בעצה והדרכה. קבלנו אינפורמציה מתמדת על הועיות בקופנתגן ובלונדון ועל ההכנות לועידה הימית הקרובה של משרד העבודה הבין לאומי בסיאטל, בה יעמדו לדיון ולהחלטה הדרישות המנוסחות בצירטר הימאים הבין לאומי. במידה שיש חשיבות לחות דעתה של אגודתנו הארצית הקטנה, הבענו אותה בתשובותינו אל משרד האינטרנציונל. עמדנו במיוחד על בעיות הנציגים הבין לאומיים בנמלי העולם למען השרות האחיד והיעיל לחברי אגודות הימאים המסונפות לאינטר-ציונל."

גם בענין מאבקנו להשגת תחיקה ימית בארץ ישראל נעזרנו על ידי האינטרנציונל ואגודת הימאים הבריטית בעצה והדרכה. הם נחבקשו על ידינו להשתמש בהשפעתם על הקמשלה המרכזית בלונדון לקידום עניינו. בפעולתנו זו נעזרנו על ידי הועד הפועל של הסתדרות העובדים הכללית בארץ."

מתנת האוניברסיטה לבית יורדי הים

הספרייה ע"ש זיאמה חייקין ז"ל, שבבית יורדי הים בחיפה, קבלה בומן האחרון תשורה נאה מהספרייה הלאומית בירושלים: 93 ספרים ממדעי הטבע, הטכניקה המודרנית, גיאוגרפיה ומסעות, מדיניות מודרנית, מדע המסחר והתחבורה, היסטוריה וכו'.

מהפעולה הארגונית וההסברתית בסניף תל-אביב.

עם הפעולה לבנין סירות בשביל ארגוני הנוער, התנהלה — במחצית הראשונה של השנה השוטפת — עבודה ארגונית והסברתית מקיפה לרכישת חברים חדשים. בתקופה זו נתקיימו הרצאות ב-35 מקומות עבודה, נוסף על אספות "יום הים". נרכשו 1380 חברים חדשים בתשלום שנתי של 1.125 לירות. כמו"כ הוגדל מס החבר של 112 חברים.

גם במחצית השניה של השנה נמשכת הפעולה הארגונית בקצב מוגבר. ביולי נרכשו כ-300 חברים בתשלום שנתי של 300 לא"י בערך.

במושבות.

הרצליה

ב'9 ביולי התקיימה במשרדי המועצה המקומית פגישת עסקנים בראשותו של נשיא המועצה, מר ב. צ. מיכאלי. מטעם המרכז השתתף ד"ר צ. ברנדר. המועצה המקומית והח"ל פרסמו חוזר משותף לתושבי המקום, עם קריאה להצטרף לשורות החבל הימני. עד עתה הצטרפו למעלה מ-100 חברים חדשים. הפעולה נמשכת.

ארגון

מפעלים לצביעת טקסטייל בע"מ

לבון, צביעה, עדון, גרוד, אימסרגנציה, צמר, צמר-גפן, משי טבעי וכל מיני משי מלאכותי — בחתיכות ובחוטאים.

רמת-גן טלפון 7197/98



נסיעות באירון לכל חלקי העולם

10 כניסות

M.I.S.R. P.A.A. TATA
- BOAC. K.L.M. T.W.A

אחים אברהמוף

הרצל, 3, טלפון 5217, 5218, הלאכיב

פרידה ויחזקאל ירחובסקי

שמחים להודיע
כי נולד להם בן
ושמו יהודה
תל-אכיב, תמוז תש"ו

רענה

עסקי המקום התכנסו ב-18 ביולי, במשרדי המועצה המקומית — בראשותו של מר ב. אוסטרובסקי, לדיון על חדוש פעולת החי"ל במקום. ד"ר צ. ברנדר מסר פרטים מפעולתו של החי"ל. הפעולה החלה כבר. מועצת הפועלים, גשי ויצ"ו וארגון אמהות עובדות הבטיחו את עזרתם.

נסיון לגידול טרוטות בארץ

מחלקת הים של הסוכנות היהודית התחילה בנסיון מיוחד במיגן לגידול טרוטות במי המעין תל-אלקאד (בירדן העליון) בקרבת קבוץ דפנה. מי תל-אלקאדי קרים במשך כל השנה ועשירים הם במיוחד בבצליחי וזעירים — אוכל טבעי לטרוטות. עוד לפני פרוץ המלחמה הוכנו התכניות לכך.

ביצי הטרוטות סופקו על ידי מר רדיו, המפורסם בעולם מגדלי הדגים במדינת וואשינגטון. המשלוח אורגן במסירות רבה על ידי הג' פיור, מזכירת הועד הכללי האמריקאי לארץ-ישראל בניו-יורק, והועבר מניו-יורק בדרך האוויר. הובלת הביצים ממקום המשלוח נמשכה 11 יום. הביצים היו ארוזות בארון קרח מיוחד ובכל 12 שעות הוחלף הקרח עלידי סקויד שרות האוויר. הביצים הן ממין משובח ביותר והגיעו במצב טוב מאד לארץ. שלטונות המכס עזרו בהקלות פורמליות.

הנסיון בדפנה ינוהל על ידי מר כץ, המדריך לגידול קרפיונים בארץ, שהיה בחוף לארץ מגדל טרוטות ידוע.

בנסיון של מחלקת הים משתתפים המשקים דן ודפנה, שיעסקו במפעל, אם יצליח נסיון ההתחלה. הביצים הועברו כבר לארגון אמון מיוחדים בבנין שהוקם לשם כך במשק דפנה. הצלחת הנסיון חוטיף למשק הליג ולמשק החקלאי הארצישראלי ענף חשוב, שיוכל לספק דגים מהמין המשובח ביותר בעולם לשוק הארצישראלי ולארצות הסמוכות.

משלחת מגדלי דגים מארץ-ישראל לאירופה.

משלחת מטעם המשקים היהודיים המגדלים שבוטות תצא בקרוב לארצות שונות באירופה, כדי ללמוד את השיטות החדשות שהונגנו בענף זה בשנים האחרונות. המשלחת תבקר ביוגוסלביה, גרמניה, אוסטריה וארצות אחרות, שבשנים שלפני המלחמה היו ידועות כמגדלות דגים חיים.

המשלחת תברר גם את האפשרות להבאת זנים חדשים של קרפיונים, כי מספר סוגי הדגים המגודלים כיום בארץ מצומצם הוא לפי שעה.

אחת הבעיות הרציניות והדחופות ביותר שבפניהן עומד כיום ענף גדול הדגים בארץ היא — בעית המחיר. אם כי ההוצאות לגידול דגים חיים עלו במידה מסוימת בזמן האחרון, עקב עליות המחירים לכוספה, הרי אין כל ספק שעם חדוש יבוא הדגים מתורכיה ומארצות אחרות בחדשים אוגוסט-ספטמבר יוכרח המשק העברי להוריד את מחירם על מנת שיוכל לעמוד בהתחרות עם דגי האימפורט.

ועדת חקירה לנמל חיפה.

לאחר התלונות הרבות שנשמעו בזמן האחרון על הסדרים הגי רועים בנמל חיפה, החליטה הנהלת מסילות הברזל בארץ להרכיב ועדה לחקירת המצב בנמל ולתקונו. הועדה תהיה משותפת למחלקות הנוגעות בדבר ולסוחרים המעוניינים. סגן מנהל הרכבות ישמש בתפקיד של ראש הועדה וכחברים ישחתפו בה ה' רוג'רס, מנהל המגל, ה' פיזלי, מנהל בית המכס ובאי כוח לשכת הספנות ועמילי בית המכס.



ה ח י פ ה

חברה ארץ-ישראלית לאחריות בע"מ
חברת הביטוח הגדולה בארץ

סכום הביטוח (חיים) — 3,330,000 לא"י
הכנסה כללית (1945) — 380,000
הון וקרנות — 500,000
המרכז: תל-אביב, רחוב לילינבלום 44
טלפון 4431/2, ת.ד. 805

א ה ר נ ר ו ז נ פ ל ד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי בכל עניני הובלה ימית

ח י פ ה

טלפון 4241/2

ת.ד. 74

י ע ק ב כ ס פ י

סוכן אניות והובלה

ת.ד. 27 טלפון 3026
רחוב המלכים 76, פנת רחוב המערב מס' 1
מרכז מסחרי - ח'פה

„חרות" בע"מ

קבלנים לאינסטלציה סניטרית, הסקה מרכזית ומים חמים

ה מ ר כ ז :

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

ס נ י פ י ס :

ח'פה רח' הנמל, בנין סולל בונה
תל-אביב רחוב יפו-ת"א 1
טל. 4789 ת.ד. 648 טל. 4762 ת.ד. 1969

י ר ו ש ל י מ :

רחוב יפו, טלפון 3096
ת.ד. 42

ע ת י ד

חברה לשרות ימי בע"מ
החברה הלאומית לספנות



חברה א"י להובלה וספנות בע"מ

ח'פה, רחוב המלכים 47

טלפון 3413

כרמן חברה מזרחית בע"מ

סוכנות בין לאומית להובלה
ספנות / עמילות מכס / בסוח

הובלה במזרח ים התיכון באניות החברה

תל-אביב, רחוב לילינבלום 19, טלפון 4831

ח'פה, רחוב המלכים 47, טלפון 2587

ת נ ו ב ה

נוסדה בשנת 1926



מאגדת 200 ישובים הקלאיים ומאות רבות של משקים בודדים
בכל אזורי הארץ לתעשייה ושיווק של תוצרתם החקלאית.
מוציאה למכירה חלב ומעבדת תוצרת חלב למיניה
במחלבותיה בתל-אביב, ח'פה, ירושלים, רחובות, פתח-תקות,
כפר מל"ל, דגניה ותל-יוסף.

מוכרת במחסניה — בערים ובמושבות — ירקות, פירות,
ביצים, עופות, דגים, דבש, ריבות, שימורים, קורנפלאור,
פודינגים, אבקת מאפה, פרחים, שתילי עצי פרי, צמחי נוי
וער, צמר כבשים וצמחי רפואה.
משוקת 70% מכל התוצרת של המשק החקלאי העברי
המעורב בארץ ישראל.

סמל חנובה — הוא ערובה לטיב ולאיכות של תוצרתה
החקלאית.

„ספרות" ל פישבוים

בימ"ס לניר וצרכי משרד

ח י פ ה

טלפון 3064

שער סלמר 3