

ים

גליונות החבל הימי לישראל



Israel Maritime League

SAILORS' HOME



הכל ימי לישראל

בית יורדיים



אחת
להדש

חוברת י"ג-י"ד (מ"ט-נ')

שנה רביעית

סיון/תמוז תש"ט / יוני/יולי 1949

כתובת המערכת

חבל ימי לישראל, ו' לאביב

מ.ל. 2437 ת.ד. 1917

תכן הענינים

שירותים לימאים
ש. טולקובסקי, קונסול ישראל בשוויץ
נפתח בית יורדי הים בחיפה
בית לימאי הישראלי — מ. סומרוק
בית יורדי הים בניו-יורק — מ. הינדס
הדיג הישראלי בהתקדמותו — נ. יודין
חנוכת שוברי-הגלים ב"מכמורת"
השתלמות ימאים מזרות את התפתחות
צי-המסחר — ד. שובל
ערב אחד (ספור) — גואי דה-מופאסאן
המסיק (שיר) — ש. שלום
איזור הכנרת בימי קדם — מ. גון
מושגים ומונחים בספנות — ד"ר י. סבא
זוטאות
כרוניקה: בעולם ובארץ.

" Y A M "

MONTHLY JOURNAL OF THE
ISRAEL MARITIME LEAGUE
Vol. IV. № 13-14
June-July, 1949

Contents:

- Seamen's Comforts
S. Tolkowsky, Consul General of
the State of Israel for Switzerland
Opening of New Sailors' Home at
Haifa
A Home for Jewish Seamen —
By M. Pomrok
Seamen's Church Institute in New-
York —
By M. Hindes
Development of Fishing in Israel—
By N. Yudin
Fishing Village "Michmoret" has
New Harbour
Complementary Vocational Edu-
cation for Seamen — By D. Shouval
New Harbour
An Evening (A Story) —
By Guy de Maupassant
The Stoker (A Poem) —
By S. Shalom
The Region of Lake Kinnereth in
Ancient Times — By M. Nun
Nautical Terms — By Dr. I. Seba
Sundries
The Month's Events (in Israel
and Abroad)

Address:

Tel-Aviv, P.O.B. 1917

בשער

שירותים לימאים

אין עוד כיום צורך להוכיח, כי האדם העובד באניותינו ובנמלינו הוא הוא שיקבע את דמותו ואת רמתו של הצי הישראלי ושל המפעל הימי שלנו. ומכיון שכך אין לנו אלא לשקוד על זה, בהתמדה ובדאגה מרובה, שכשרם המקצועי ורמתם החברתית והתרבותית של בחורינו, „עושי מלאכה במים רבים“, יהיו הולמים את צרכינו ושכחם נצעד מהישג להישג, עד כי נתקרב יותר ויותר אל הרצוי.

דאגה זו — פירושה: שירותים לימאים, לסיפוק הצרכים הסוציאליים והתרבותיים של העובד, ומתן אפשרות נרחבת ככל האפשר להשתלמות מקצועית.

מאז ראשית קיומו ראה החי"ל את עצמו שותף לדאגה זו ועדים לכך המעשים שעשינו במגמה זו במשך השנים. ואף אם נמנה רק את העובדות ונחרוז אחת לאחת את הפעולות שבצענו בתחום זה, מבלי לעמוד על כל אחת מהן, יצטרפו הפרטים למסכת כוללת נאה למדי, המעידה על התענינותנו בבעיה זו.

עוד בשנת 1942 הקימונו בחיפה את בית יורדי הים, שהפך במשך זמן קצר כתובת ליורדי הים העבריים — כתובת-בית, שעל פיה היו פונים אלינו ונענים; הושטנו עזרה לעובדי הצי והנמל, להשתלם ולהתמחות במקצוע; ספקנו ספריות לאניות, מקלט-רדיו לספינות-הדיג ועתונים. קיימנו שדורים מיוחדים לימאים, להעביר אליהם, על גלי האתר, אינפורמציה מכלי ראשון על המתהווה בישראל ובימאות הישראלית, בצורה מגוונת ביותר; ובשעתו מסרנו מעילי-עור מיוחדים לעובדי הצי ולדייגים, מתנת סניפנו בדרום-אפריקה —

ואף כי יש ליחס חשיבות לכל אחת מהפעולות הללו, קשה להשתחרר מההרגשה, כי כל זה היה צנוע ודל למדי, טוב כהתחלה, אך לא יותר מזה. היינו כמתחילים גם בספנות שלנו, שהיקפה היה מצומצם ביותר; מספר הימאים שלנו היה מצער — ודבר המובן מאליו שגם השירותים היו מעטים.

תקופת-ראשית זו נחתמה עם הקמת המדינה. אין עוד להסתפק במה שהיה, ועלינו לכוון מעתה את פעולותינו ולכלכל את מעשינו לאור התמורות שחלו בחיינו.

כאות מבשר לבאות, בתחום פעולתנו זה, ישמש המפעל שאנו מטפחים עתה: בתי הימאים בחוף הישראלי ובחופים זרים.

בפרוץ מלחמת ישראל נאלצנו להפסיק לזמן-מה את שירותיו של בית יורדי הים בחיפה. הוכרחנו לעזוב את הבית שברחוב המלכים 5, שהיה נתון באזור מסוכן של דם וקרבות. עם שחרור חיפה, ומשנכנסו החיים בעיר למסלולם הרגיל, העלינו לדיון את דבר הידוש שירותיו. לאחר מריס ממושך קבלנו לידנו את בית הימאים הבריטי המפואר שליד השער המזרחי של הנמל ועתה נפתחו כבר דלתותיו לכל אלה שבשבילם נועד: לקציני הצי שלנו, למלחים ולספנים; לעובדי הנמל, לדייגים ולצעירי הימאים

העברים; לשוחרי הימאות הישראלית ולכל אלה האוהדים את מפעלינו. וגם הימאים הזרים ימצאו בו מקום, בהתאם למסורת הנעלה של בתי הימאים ברחבי תבל.

אפשרויות נכבדות וסכויים גדולים גנוזים בבית-מדות זה, על אולמיו וחדריו המרובים, ובנו תלוי הדבר, שישמש בסיס נאמן בחופנו למפליגים באורחות ימים.

ובחוף הישראלי, ליד שער הנמל בתל-אביב, הקימונו לפני זמן-מה עוד מועדון לעובדי הנמל והצי ולנוער הימי— את בית הימאים ע"ש דוד פלורנטין ז"ל. זה שנים נתבענו להקימו, כי העובד בנמל זקוק לפנת שקט, תוך שעות עבודתו הקשה ולאחר שעות העבודה, ולמקום-מפגש בסביבה חברית ובאווירה תרבותית. וזה הנוער, המקבל אימונו במימי הירקון, זקוק לחדרי עיון ולמוד —

ומן הקרוב אל הרחוק.

מפעל רב-ערך ומיוחד במינו בוצע לא מזמן על ידי סניפנו בצרפת, עם הקמת בית הימאים הישראלי במרסיל. אניותינו פוקדות, במדה הגדלה והולכת, עיר נמל זו, המשמשת נמל-עליה רב-היקף וצומת נתיבות, המקשרת אותנו עם ארצות-חוץ. ימאינו מזדמנים לשם לעתים קרובות ושוהים בה ימים לא מעטים. עובדות אלו הולידו את הצורך בהקמת הבית. ואכן, ננעץ הקנה והונח לו היסוד. „בית-מעט" הוא לימאי ישראל, העתיד לרכז את בחורינו המגיעים למרסיל ולתת להם הרגשת מולדת גם בנכר. יבואו על הברכה כל אלה שטרחו ועמלו להקמתו.

בית הימאים במרסיל הוא ראשון לנו בחופים זרים. החי"ל יראה כתפקיד לעצמו: הקמת בתים נוספים מעין אלה בכל אותם החופים שאליהם תגענה אניותינו הישראליות.

בית החבל הימי לישראל מלווה בברכה נאמנה את נשיאו מר ש. טולקובסקי להתמנותו בקונסול כללי של מדינת ישראל בשווייץ, ומאחל לו הצלחה רבה בשליחותו הנכבדה.

אנו מביעים תקוה ובטחון, כי גם ממרהקים ילווה מר טולקובסקי את מאמצינו בהתענינות ובעצה טובה, ויוסיף לשקוד על התקדמותנו, כפי שעשה זאת בהיותו אתנו.

לא נפריז אם נגיד, כי ההתחלה שעשינו בהרחבת שירותינו לימאים, עם הקמת הבתים הראשונים ליורדי הים, מבטיחה טובות. זוהי זכות לנו, אך גם חובה המטילה עלינו מצוות מעשיות. בתים אלה עתידים למלא את יעודם, אם יהיו שוקקים חיים ואם הימאים שלמענם נועדו יבקרו בהם תכופות וימצאו בהם את הדרוש להם: נופש ומרגוע, עתון וספר, אפשרות להשתלמות כללית ומקצועית. ולא זה בלבד, אלא שעלינו להפוך בתים אלה למשענת נאמנה גם לצבור שוחרי הימאות העברית ומקום פגישה וכנוס לכל אלה שיש להם ענין ומגע כל שהוא עם המפעל הימי הישראלי. בית הימאים יהפך אז בית יצירה וחיים לתנועת החבל הימי לישראל.

„מדינת ישראל לא תיכון על יבשה בלבד — שני הימים הנושקים חופי ארצנו הם חלק של מדינת ישראל. דרך אילת קיימנו בימים קדומים, בימי מלכי ישראל הראשונים, מגענו הראשון את הים הדרומי, או ים-סוף, ודרך יפו — את הים-התיכון. לאחר שצבאנו שחרר שני נמלים קדומים אלה — הגיע התור לנוער דרוך-העוז שלנו לרדות בימי ארצנו ולבנות הדיג והשיט הימי, שיחד עם החקלאות והחרושת, יקיימו עצמאותה הכלכלית וחסנה של ישראל העצמאית.

החבל הימי לישראל יש לו עכשיו שליחות עוד יותר פוריה מאשר בעבר — לאחר שמדינת ישראל שולטת בימי הארץ.

דוד בן-גוריון, ראש הממשלה

החבל הימי לישראל נפרד ממר טולקובסקי ערב צאתו לשוייץ

כל אלה שבמחיצתם עבר, וידיעותיו המקיפות והיסודיות. בדברי תשובתו למברכים סיכם מר טולקובסקי בקצרה את פרשת עבודתו של החי"ל עד כה, ובין השאר אמר: „כשהתאספנו על ספונה של „הר ציון“ ביוני 1937, היה לנו צי מסחרי של אניות קטנות אחדות וכמה מאות צעירים אשר עסקו בהדרכה ימית אלמנטרית לפי שיטות שונות ובאמצעים מוגבלים מאד. תקציבו הראשון של החבל הימי לישראל היה — 900 לא"י.

היום אנו עומדים בראש תנועה עממית, המונה בארץ בלבד יותר מ-30,000 חבר וטר עטים מאד הם הישובים אשר סניף החבל הימי לישראל אינו קיים בהם. ובמקום מאות הצעירים שעסקו בהדרכה ימית לפני 13 שנה, מונים כיום ארבע גוני ההדרכה יותר מ-1500 חבר ומקוים להגדיל את מספרם בעתיד הקרוב. הם כולם — צופים, זבולון, הפועל, ואליצור — שומרים על האבטונומיה השלמה שלהם, כשפעולתם מכוונת ומתואמת ע"י המוסד המרכזי להדרכה ימית של החבל הימי לישראל, התומך בכל משא-פנים, מתוך יחס של אהדה לכל.

בית הספר הימי, שייסדנו תוך שתוף עם הסוכנות היהודית, מונה כיום 60 תלמיד והנדנו מקוים שמספרם יוכפל בשנת הלמודים הבאה. את חניכיו אצ



שר למצוא באניותיו של הצי המסחרי העברי. גם הוראת השחיה בין תלמידי בתי"ס הוא פרי התאמצויותיו של החבל הימי. על ידי פעולה זו קרבנו את הנוער לים ואת הים לנוער. בעונה שהלפה למדו לשחות 15,000 ילד ובשנים הבאות יגדל מספרם.

יחד עם הסוכנות יסדנו את התחנה לחקר הדיג הימי. המספקת ידיעות חיוניות לדיג ומכוונת את התפתחותו. בית יורדי הים המפואר הזה בחיפה, בית הימאים בתל אביב ובית הימאים במרסיל — כולם מפעליו של החבל הימי לישראל — נותנים לימאי העברי מקום-מנוחה ונופש ואוירה משפחתית-תרבותית. והפעולה התרבותית המבוצעת בהם ועל ידם מתקדמת יפה.

עפ"י יזמתנו נוסדה חברת השיט הלאומית „צים“, אשר יחד עם בנותיה; החברות „קדם“, „אניות וספינות“, „ישראל

עסקני החי"ל ועובדיו וידידיו המרובים של מר טולקובסקי נתכנסו למסבת-פרידה לכבודו, באולם בית הימאים בחיפה, ביום ה-20 ליוני 1949, ערב צאתו מהארץ כקונסול ישראל לשוייץ.

דברי ברכה למר טולקובסקי השמיעו באי-כח המרכז וסניפי החבל הימי לישראל בתל-אביב ובחיפה, אורחים מסניפי החי"ל בדרום אפריקה ובארצות הברית, באי-כח חברות הספנות וידידים. ברכות בכתב נתקבלו מאישים וממוסדות שונים, ובכלל אלה — מיר"ר הכנסת, משר התחבורה וממנהל אגף הנמלים הים והאוויר במשרד התחבורה, מר ש. ז. שרגאי, חבר הנהלת הסוכנות. מר א. זיפשטיין, מנהל נמל ת"א ואח.

ישב ראש במסבה מר י. שריר, חבר נשיאות החי"ל. בדברי הנואמים צוינה פעילותו הצבורית הנרחבת של מר טולקובסקי ומסירותו הרבה לחבל הימי לישראל ב-13 שנות קיומו.

עוד מנעוריו היה מר טולקובסקי פעיל בתנועה הציונית. היה ממיסדי „צעירי ציון“ באנטורפן, עיר מולדתו, ובשנים 1914-1918 עשה באנגליה, במחיצתם של הפרופ. ויצמן ונחום סוקולוב, כחבר המחלקה הפוליטית של ההסתדרות הציונית וגזבר הכבוד של המשרד הציוני בלונדון. כתום מלחמת הער

לם הראשונה השתתף בוועידת השלום כמזכיר כבוד של המשלחת הציונית.

בשנת 1911 עלה מר טולקובסקי לא"י וכאן היה פעיל בשטחים רבים בתפקידים ראשיים, אם בעניני צבור כלליים ואם בענינים הקשורים במקצועו כאגרונום וכמומחה לפרדסנות.

ובשנים אלה לא זנח גם מר טולקובסקי את עבודתו הספרותית-מדעית בפרסמו ספרים, חוברות ומאמרים בשאלות ציוניות, בהיסטוריה גיאוגרפיה („תולדות יפו“, „היהודים והים“ ועוד) ובעניני גידול פרי הדר ושיווק (ספרו הנודע „הספרידס“, לתולדות ההדרים).

ב-13 השנים האחרונות עמד מר טולקובסקי בראש החי"ל, שוקד על קידומו ועל פתוח מפעל הימאות. גם בעבודתו זו עמדו לו — התמדתו ומרצו, אדיבותו כלפי

אמריקה" — מנצחות כיום על ציינו המסחרי העולה בגדלו על אלה של כל מדינה אחרת במזרח הקרוב, פרט ליון, עתיקת המסורת הימית. דגלו של הצי המסחרי הישראלי מתנוסס כיום בקביעות בנמלי קפריסין ותורכיה, בולגריה ורומניה, איטליה וצרפת, טוניס ומארוקו, אנגליה וגרמניה, הולנד ובלגיה, ארצות הברית וקנדה. ועוד היד נטויה. רובם של העולים החוזרים למולדת באים באניות עבריות. חלק גדול מהיבוא החיוני לקיום המדינה מובל גם הוא באניותינו אנו, ויש תקווה מבוססת שבחורף הבא יובל חלק-מה מיבול ההדרים שלנו באניות ישראליות.

כשאני מעביר, איפוא, עתה נגד עיני את תוצאות עבודתנו להחייאת הימאות העברית, נדמה לי שמותר לי להגיד, כי עבודתנו לא היתה לשוא וכי הצלחנו להניח יסודות למפעלנו הימי.

אבל הצלחנו להניח רק יסודות ולא יותר מזה. יתכן שמה שעשינו היה הולם במדת-מה את צרכי הישוב בתקופת המנדט, אך מבחינת צרכי המדינה כיום, אין זאת אלא התחלה צנועה מאד. אנו זקוקים, ובזמן הקצר ביותר, באלפי ימאים חדשים, ובמאות קציני-ים, שייטים ומכונאים. ודרושים לנו מאות מלצרים בעלי ידיעה ונמוסים, כמקובל באניות של אומות העולם, בשים לב לתפקיד החשוב לאין

ערוך אשר על התיירות למלא בהשגת מטבע קשה למשקנו הכלכלי. נצלנו ניצול אינטנסיבי מאד את רכושנו הקרקעי, אך את אוצרותיו של הים, זה הים הגדול ורחב הידים, טרם התחלנו לנצל כראוי. לא נוכל להצליח בשטח זה, אם לא נדע להקנות לנוער שלנו, על ידי הדרכת-בזק מתוכננת יפה, את אותה המסורת הימית, אשר עמים אחרים שוכני ימים הקנו לבניהם במשך מאות בשנים. זה דורש אמצעים, אמצעים גדולים מאלה, שעמדו לרשותנו עד כה. אף הישוב לא נתן לנו עד כה במלוא כח יכולתו; הוא יכול לתת יותר, הרבה יותר ממה שנתן, והוא צריך לעשות זאת כדי שגם הגולה תעשה את שלה. ואחד מתפקידי החבל הימי הוא: לעורר את הישוב למלוי חובה זו.

וליורדי הים המשרתים באניותינו אמר מר טולקובסקי: „כשעלה יוליוס קיסר על ספינה בנמל ברינדזיו, ברדפו אחרי פומפיאוס, פנה אל הקברניט במלים אלה: „אתה מוביל את קיסר ומזולו“. לכס ליורדי הים העבריים ולכל אלה המתאמצים, מתוך מסירות נפש, לקנות את ידיעת הימאות, אני אומר: אתם מובילים חלק חשוב מאד מתקוות עם ישראל במולדתו ומזלו. חזקו ואמצו!“

במלים נלבבות נפרד מר טולקובסקי מחבריו בנשיאות ומעובדי החי"ל.

גם בגולה עסקו היהודים בעבודות-ים

צורר עובדות מתוך החוברת „היהודים והים“ לש. טולקובסקי, הוצ' החבל הימי לישראל (שתי מהדור / תרצ"ז, תש"ח)

ההגמון גרגור איש טור (צרפת) מזכיר בספרו על הפרנקים, אשר נכתב במאה הששית, יהודי בעל אניה שהיתה מהלכת בין ניצא ובין מרסיליה. במאה השביעית אסר אגיקא, מלך הוסטגתים בספרד, על היהודים להמשיך לעסוק במסחר ימי. על קרל הגדול, מלך הפרנקים וקיסר רומא במאה השמינית סופר, כי פעם אחת עמד הקיסר על חוף הים בעיר גרבונה וראה אניה מתקרבת לנמל. בין אנשי הקיסר התלקח ויכוח, אם זאת היא אניה גורמנית או אניה יהודית; אחרי כמה רגעים של הסתכלות פסק המלך שזאת היא אניה יהודית. במאות ה-13 וה-14 היה נתון חלק נכר מהמסחר הימי בין מחוזות הרין בגרמניה ובין חופי אנגליה בידי יהודים. בשנת 1334 נתן הימא ה-3 מלך האי מיורקה תעודה ליהודי אחד מברצלונה ושמו יוסף פקין, אשר בה אשר המלך שיוסף פקין זה עבר את כל ימי העולם הידועים בזמנו. בימי הביניים היו היהודים מפורסמים בתור משרטטי מפות ימיות. המפות, אשר כריס-טוף קולומבוס השתמש בהם בנסיעותיו לאמריקה, היו מעשי ידי משרטטים יהודים. גם בין הקצינים והמלחים של קור לומבוס היו כמה יהודים ואחד מהם ושמו לואיס-די-טורס היה האירופאי הראשון, אשר דרך על אדמת אמריקה.

יותר מזה: לפי דעת רוב ההיסטוריונים הספרדים היה קולומבוס בעצמו ממוצא יהודי — ספרדי.

בימי המלחמות המרובות שבין תורכיה מצד אחד והמעצמות הנוצריות של אירופה הדרומית מצד השני עשו קציני-ים יהודים נפלאות במערכות הצי התורכי.

בארכיונים של ממשלת אנגליה נשתמר מכתב, אשר נשלח בשנת 1521 למלך הנרי ה-8 על ידי צירו ברומא, אשר בו מודיע לו הציר כי „לפני ימים אחדים נתקבלה פה ברומא ידיעה כי שודד-הים היהודי המפורסם הכין צי חזק בקרבת חופה הדרומי של יון במטרה לפגוש את אניות המלחמה הספרדיות המשתדלות להתחבר עם הצי של אנ-דריה דוריה“ (האדמירל של הרפובליקה הגינואית). במאה ה-17 היו הרבה יהודים ידועים בתור קברניטים ומלחים בערי החוף הגרמניות, ביחוד בהמבורג, אמדן וגליקשטאט. בעיר האחרונה מחתה בשנת 1628 אגודת בוני האניות המקומית ביד יהודי פורטוגזי בשם פאולו מלאו, על אשר בנה לעצמו אניה בנמל העיר. גם בהולנד וביחוד באמסטרדם היו באותה תקופה הרבה עובדי-ים ובעלי-אניות יהודים.

באמצע המאה ה-18 היה המסחר החשוב מאד עם איי הדו המערבית (אמריקה המרכזית) ברובו בידי יהודים. כך למשל מסופר על יהודי אחד בעיר גירפורט בשם אהרן לפן, אשר היו לו 30 אניות עסוקות במסחר זה. על הקשר החזק והבלתי-נפסק של יהודי סלונקי עם עבודות הים אין צורך לעמוד. מן המפורסמות היא העובדה שלפני המלחמה העולמית היה שובת נמל סלונקי ביום השבת, מפני שהיהודים היו רב בעלי-האניות והעובדים בנמל זה.

במעמד חגיגי נחנך בית יורדי הים בחיפה

פתיחה זו מציינת תוספת מרווח חשובה לאחינו בנמל חיפה, והנני מביע לכם ברכה בשם משרד התחבורה וממשלת ישראל על המעשה הטוב הזה, המצטרף לשורת המפעלים והמאמצים של החבל הימי לישראל המקדימים את החנוך הימי של הדור ואת התקשרותו למימיו ולחופיו.

יהיה הבית החדש הזה בית-נועם ובית תרבות כאחד ותשרה בו רוח העם אשר רצונת הים התיכון היתה לנחלת מלכותו העתיקה ואשר זכה לראות את שחר גאולתו בוקע ועולה לעינינו כדבר יהודה הלוי: „אשרי המדחכה ויגיע ויראה בעלות אורך ויבקעו עליו שחריך“.

מדברי הברכה של שר התחבורה מר דוד רמז.

מראה בית יורדי הים מרחוב הנמל.



בחדר האוכל המרווח שבבית יורדי הים



בזמנם הפנוי מעיינים הימאים בספר ובעתון

מ. פומרק / בית לימאי הישראלי*

בית יורדי הים החדש בחיפה נחנך חגיגת ב־20 ליוני ש. ז. בחסותו של שר התחבורה מר דוד רמז. בטקס הפתיחה נוכחו נציגי הצבור והמוסדות, ראשי החבל הימי לישראל, ב"כ חברות הספנות וימאים רבים. עם האורחים היה גם הנספח הימי של ארה"ב הקפיטן ד. פרוטינגהם. מר מ. פומרק, יו"ר החי"ל בחיפה, פתח בדברי תודה לכל אלה שנתנו יד להקמת הבית ומסר פרטים מלאים על הסדרים שבו ועל שירותיו להבא. שר התחבורה, מר דוד רמז, שהיה בחיפה ונאלץ לפני הפתיחה לחזור לת"א, השאיר מכתב ברכה נלבב, בשם משרד התחבורה וממשלת ישראל; מר י. כספי, ממנהלת נמל חיפה, קבל בשבילו את מפתח הבית. מר א. חלפון אמר דברי ברכה בשם ד. הכהן, מ"מ ראש העיר, שנעדר לרגל ישיבת הכנסת. אחרון המברכים היה מר ש. טולקובסקי, יו"ר החבל הימי לישראל, שאמר, בין השאר: „אני מאושר להיות נוכח, על סף צאתי לחו"ל כקונסול כללי של מדינת ישראל בשו"ץ, בחנוכת הבית הזה. צי הסוחר שלנו גדל מאד בשנה האחרונה. כבר עתה מגיע הוא לדרגה של הצי המסחרי השני בגדלו במזרח הקרוב — לאחר יוון. אני תפלה, שבית זה ישמש פנת מרגוע לימאים שלנו בצי, וכי יספק הוא את צרכיהם המרובים והמיוחדים“.

בנין מפואר זה הצופה אל פני הים, פתוח מעתה לשירות הימאים שלנו וכן גם לקבלת פני ימאים ואורחים מקצוי תבל.

בית זה נבנה ע"י British Sailors' Society, לשימוש הימאים הבריטים והאתרים המזדמנים לחופנו. לפני שעזבו הבריטים את הארץ מכרו בו את כל אשר ניתן למכירה והציגו את הבית הזה, שהיה מצויד יפה, ככלי ריק ושומם. מיד לאחר שממשלת המנדט נסתלקה התחלנו אנו, עסקני החי"ל, שעמדנו על ערכו הרב של הבית, במו"מ בדבר רכישתו או קבלתו בשכירות. מכיון שהבית היה שייך לאגודה פילנטרופית לא אבו שלטונות ישראל להחרים את הבית והוא עמד שומם קרוב לשנה. לבסוף עלה בידינו,

* מדברי הפתיחה בטקס חנוכת בית יורדי הים בחיפה.

בעזרת ידידים, לקבלו בשכירות למשך 3 שנים, עם זכות הארכה, תמורת תשלום שנתי של שכר-דירה.

לפי שעה נמצאים בבית 40 מקומות לינה ובשעת הצורך אפשר על נקלה להכפיל את מספרם. סבורני כי יהיה צורך לעשות זאת בהקדם, לאור התפתחות עניינינו בימאות העברית. כן נמצאים בבית: מטבח משוכלל, חדר אוכל רחבי-ידיים, אולם משחקים, אולם מרווח להרצאות ולהצגות, אולם קריאה ומנוחה, מוזיאון וספרייה, משרדי החבל הימי לישראל ומשרדי האגודה הימית. קיצורו של דבר: בבית זה נמצאים כל האגפים והשירותים שיש בהם כדי להרחיב דעתו של ימאי, לגרום לו קורת רוח ולאפשר לו גופש באוויר נאה ועברית. הבית רוהט בטוב טעם והותאם יפה לתפקידו. לציוד הבית ולהתאמתו הוצא סכום של קרוב ל־7,000 ל"י.

בסוף שנת 1942 בעוד אנו נתונים תחת שלטון זרים, נפתח בחיפה, בדירה קטנה, ביתו של החבל הימי לישראל לימאים, שנמצא אז תחת חסותו של מפקד נמלי הים התיכון הקפטיין לידקר. מה רבה התמורה שחלה מאז בחיינו! כשאנו נושמים כיום אוויר של בית יורדי ים עברי זה, מאושרים אנחנו, שזכינו לחנכו במדינת ישראל החפשית בחסותו של שר בישראל, של מר דוד רמז, שהנהו ממניחי היסוד וממעצבי דמותו של החבל הימי לישראל. אכן, זכות גדולה היא זו, שאנו מעריכים אותה יפה, ומעודדת אותנו העובדה שאנו רואים בכורי פירות של שאיפה גדולה, שאיפה שהיתה מצערה בראשיתה ולובשת כיום ממשות מרנינה ביותר.

אצל אומות העולם בעלי מסורת ימית קיימים בתים ליורדי הים כמעט בכל עיר חופית גדולה. גם הימאי שלנו היה מזדמן לעתים לבתים אלה, אולם רק כאורח. היום הזה זכינו לכך שהימאי היהודי יהיה לא רק אורח אצל אחרים,

הומיה זו יוכל הימאי שלנו למצוא מנוחה והתייחדות באוירה עברית.

בת בבת עם התקדמות הספנות העברית, מוטלת עלינו הדאגה ללוות את עובדיה בשירותים מתוקנים, שיהיה בהם כדי להקל על הימאי את מלאכתו ולשחררו מדאגות השר ללות את מנוחת הנפש. ויהיה בזה גם מן העודד לצעירים שלנו שיוכחו לדעת, כי הים וכל הכרוך בו הוא ענף כלכלה ראשון במעלה למדינתנו וכי יוכל הוא לשמש מקור-פרנסה חשוב גם להם.

בתי יורדי הים צופנים אפשרויות רבות לבצוע תפקידי דים חנוכיים וחברתיים רבי-ערך. הימאי העברי מחוסר מסורת ימית הנה, ועלינו לעזור לו כמיטב יכולתנו לקליטתו בעבודה. יש להקדיש תשומת לב רבה להשתלמותו והשכלתו. יש לקיים במטרה זו קורסים מקצועיים וכלליים, לפי שיטה ובהתאמה עם אגודת הימאים. יש לעודד את הימאי שילמד ולעזור לו מבחינה כספית, כדי להציעו, על מנת שיוכל לעלות בדרגה, ושיוכל

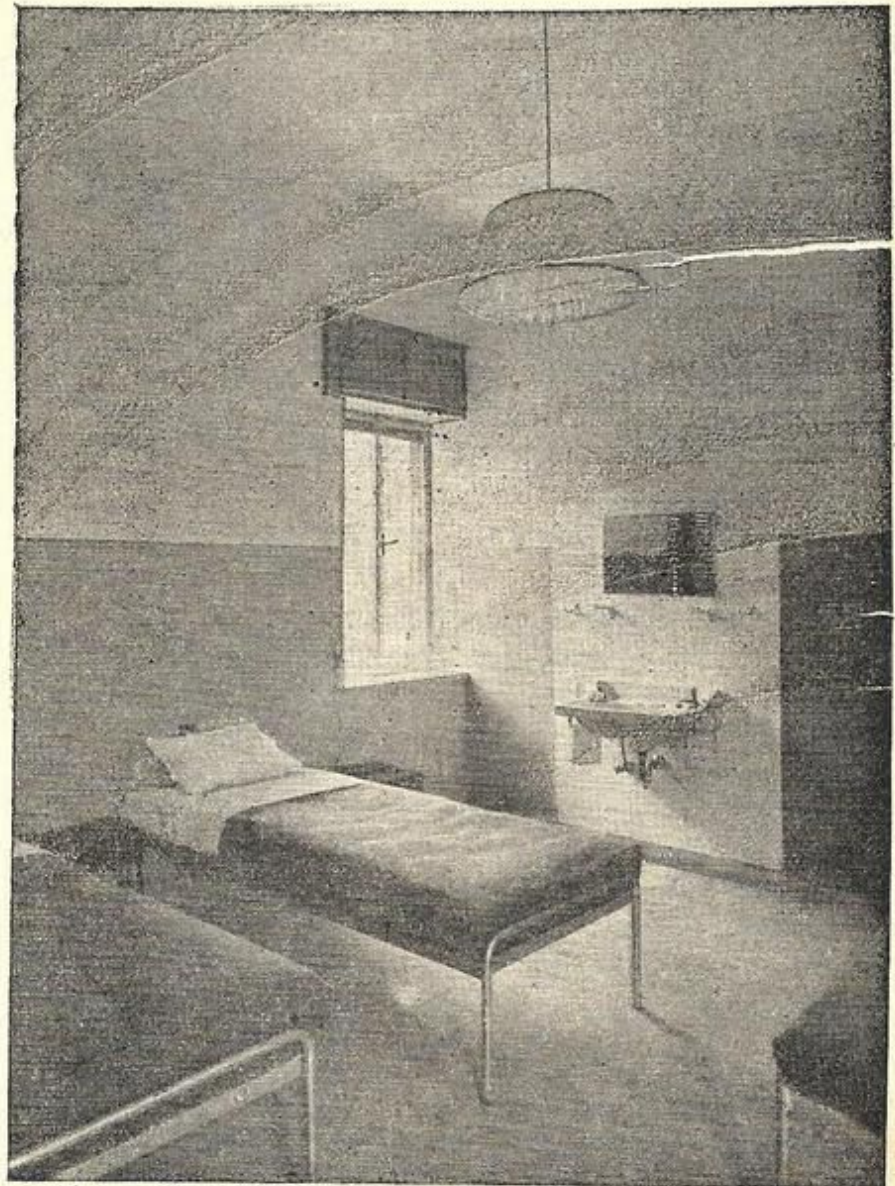
בבואו במגע עם הבריות מעבר לים, להוכיח, שבעל השכלה הוא וימאי עברי היודע את דרכו ואת תפקידו. ויש גם לדאוג לפגישות ולמסבות, כדי להנעים לימאים את שהותם בבית. דבר זה ניתן להיעשות בצורה נאה ונאותה בבתי הימאים, בעזרת חברי החי"ל במקום. בחיפה, למשל, התארגנה קבוצת נשים אשר נטלה על עצמה את התפקיד, בתורנות יומיומית, לטפל בימאי בבואו ארצה ולהנעים לו את שהותו הקצרה בחוף. ואת זאת אפשר לעשות בכל מקום.

ועלינו לציין גם במעמד זה, כי דאגתנו תהיה נתונה לכל ימאי, בלא הבדל גזע, דת או לאום. אדיר חפצנו, כי נכרי לא ירגיש כאן את הבדידות שבארץ זרה; הבית ידאג להזמין מפעם לפעם את הצוות של כל אניה העוגנת בחוף, דבר החשוב לעצמו לטפוח יחסי ידידות וחברות טובים, והעשוי בעקיפין להקל גם על הימאים העברים בבואם להתארח בבתים דומים בארצות נכר.

הימאי נחשב מבחינה מסוימת כשליח העם; לפי מנהגיו, נמוסיו ורמת השכלתו שופטים על מוצאו. עלינו לשקוד איפוא, שימאינו יפארו אותנו כשליחיים ראויים לאומה העומדת לתפוש את מקומה במשפחת העמים.

כי אם גם מכניס אורחים בביתו הוא, לקבל בסבר פנים ובדידות ימאים מארצות ומאומות אחרות. אכן, יש לציין את הדבר כתמורה כבירה, כחידוש הנושא עמו בשורה של חירות ועצמאות — לטפות מסורת נעלה המגשרת בין אדם לאדם, בין לאום ללאום, וכמובן בראש ובראשונה — כחול-יה נוספת בשרשרת המפעלים שלנו, הפורצים למרחב.

מחוץ לבית יורדי הים בחיפה הקים החבל הימי לישראל עוד שני בתים לימאים: האחד בתל-אביב והשני — במרסיל. אלה הם, לפי שעה, רק מועדונים. במרוצת הימים תוטל עלינו הדאגה לדאוג לכך, שגם בהם יהיה מקום לינה לימאי, וגם מטבח וכל יתר השרותים הדרושים לבחורינו בדרתם אל החוף, ושבהם ימצאו אוירה נוחה ומתאימה. ועוד תפקיד קרוב מוטל עלינו, והוא — לפתוח ולקיים בתים כאלה גם ביתר החופים. ובראש ובראשונה בניו-יורק, הואיל ובעתיד הקרוב יהלכו לשם 3 אניות משא עבריות, ואולי גם אניות נוספות. חשוב ביותר שדוקא בעיר נמל



הימאי המודמן לחוף מוצא בבית יורדי הים מקום לינה נקי ומסודר



למעלה מ־700 חבר מאורגנים באגודת הימאים. בשורותיה תמצא: רבי חובל וקצינים ותת־קצינים ואת כל עובדי האניות — במחלקות הספון, האלחוט, המכונה, המשק והרפואה.

מרכז האגודה הוא בחיפה ושטח פעולתה — ארצי.

ליד האגודה פועלת לשכת־עבודה לימאים, הקשורה עם מרכז הלשכות בארץ. האגודה מסונפת לפדרציה הבינלאומית של עובדי ההובלה, שמרכזה בלונדון.

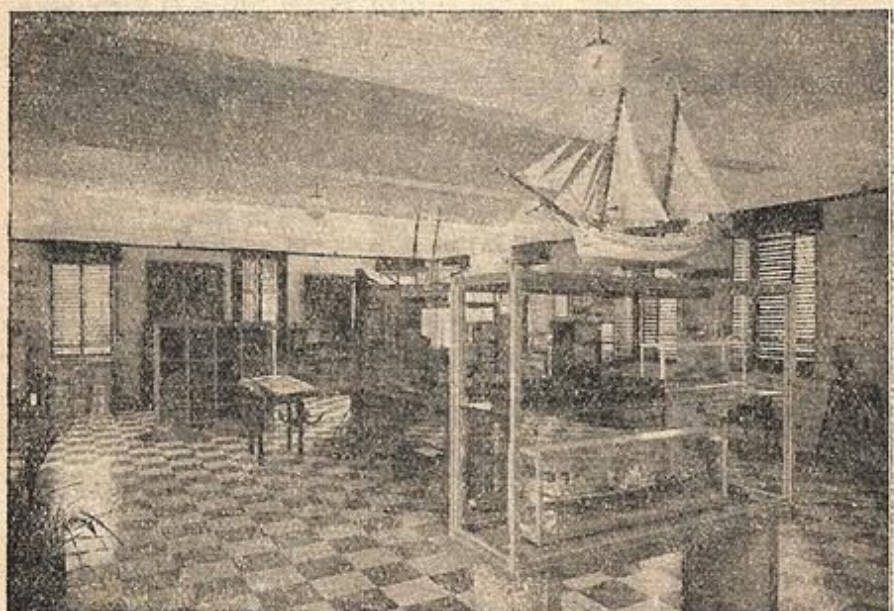
לאגודה חווי עבודה קולקטיביים עם חברות הספנות בארץ. במרוצת הזמן עלה בידה לשפר את תנאי העבודה בים באופן נמר.

לרגל המחסור בבעלי מקצוע ימיים, מרובים עוד העובדים הזרים באניר תיננו. ראש דאגת האגודה הוא להשריט עבודה עברית באניות. היא מקדישה מתוך כך תשומת לב רבה להכשרה ימית מקיפה מחד ומאידך היא דורשת מחברות הספנות להעלות את דגל ישראל על אניותיהן.

האגודה עומדת בקשרים הדוקים עם משרד התחבורה ועם לשכת הרישום לימאים בחיפה. כמו כן משתתפת היא במועצה להדרכה ימית שליד משרד התחבורה ובהנהלת המוסד המרכזי להדרכה ימית של החבל הימי לישראל.

בעזרת משרד התחבורה והחיי"ל ארגנה האגודה קורסים להשתלמות לקציני סיפון, מכונה ואלחוט.

בבית יירדי הים בחיפה. מלמעלה למטה: אולם המשחקים; חדר הישיבות; פנה במוזיאון הימי.



במחלקה למטען, רשאים יורדי הים להחזיק את הפצ'ה, אך לא למעלה מחודש. המחלקה לשירותים מיוחדים מסתעפת כדלקמן:

(א) מחלקה למתן אשראי בסכומים קטנים (הונה ה-50,000 דולר) ואף כי ההון החוזר לא עלה על 15% בתקופה הראשונה, הגיע כיום ל-65%.

(ב) משרד למכתבים, שאלונים, בקשות וכו'.

(ג) מחלקות המספקות הלבשה ליורדי הים.

(ד) מחלקה המטפלת ברפוי אלקוהוליקנים מבין יורדי הים, על בסיס מדעי.

(ה) מחלקה לטפול בענינים אישיים: חמשה כמרים מחבר העובדים בבית מטפלים בבעיות אישיות ומשפחתיות של יורדי הים.

ספריה מפוארת נמצאת לשירות יורדי הים. הספריה מכילה ספרים יקרי ערך ובתוכם גם טפסים נדירים. מחלקים גם ספרים וירחונים בין הימאים, שהם רשאים לקחתם אתם בצאתם לדרך, בלי התחייבות להחזירם.

הבית, כמוסד השייך לכנסיה, נמצא תחת השגחה האפיסקופ, בהנהלת 70 איש. אישים חשובים מעולם הכמר רה, הימאות והכספים נמנים עם סגני הנשיא של ההנהלה. הועד הפועל שלו מורכב מהנשיא ויושבי-הראש של הוועד דוח השננות.

בממוצע מבקרים בבית, מדי יום ביומו, מחמשת אלפים עד שבעת אלפים איש. התקציב השנתי הוא מחצי מיליון עד מיליון דולר בקירוב. חבר העובדים מונה כ-300 איש. 71% מהתקציב באים מיורדי הים, 10% מתרומות שונות של יחידים, 10% מהשקעות ו-9% ממקורות חסד שונים. בתוכם הקרן של ניו-יורק רבתי, כנסיות וכו'. הנהלת הבית מקיימת גם בית ספר ימי למסחר.

בית יורדיים זה נוסד לפני כמאה שנה והוא הגדול בבתי הימאים בעולם. וישנם עוד בתים אחדים ליורדי-הים בניו-יורק: אחד מטעם ארגון הנוצרים הצעירים, אחד מטעם הכנסיה הקתולית בברוקלין, אחד נורוגי וכו'.

בנינו הוקם בשנת 1912, אבל חלקים גדולים נוספו לו בשנת 1926. הבית, בסמוך לנמל ניו-יורק, מכיל 13 קומות. באכסניה שבבנין ישנם 750 חדר, והתשלום ליום הוא מ-1.25 דולר עד 1.95 דולר (בהנחות להשכרה שבועית). ישנם גם חדרים משותפים ל-650 איש בערך, במחיר מ-0.40 עד 0.75 דולר ליום.

ישנם בבית חדרי מועדון אחדים. המארחות — גברות מתנדבות ומארחות מקצועיות — מבלות עם המלחים בכל ערב. תכנית הפעולות עשירה. מופצים עלונים המודיעים על התכנית השבועית מראש. וישנו בבנין אולם גדול המשמש לקולנוע, המצויד בציוד ראיוע מלא, ולהצגות.

במסעדה הגדולה שבבית ניתנות ארוחות לכל המבקרים בו, במחירים נמוכים. בחדר האוכל לקצינים המחירים גבוהים במקצת. לא-קצינים, המבקשים לסעוד בחדר-אוכל זה, רשאים לעשות זאת לאחר תשלום המחיר הקבוע.

קיימות בבית סוכנויות לאומיות מיוחדות: הולנדית, שודית, בלגית ופינית ולהן חדרים משלהן. גם הן נהנות משירותים: מסעדה, בית קפה, מלון, תיאטרון וכו' אך על חשבונן הן. אפילו רוב הריהוט שייך להן.

הבית מספק ליורדי הים כל מיני שירותים. ישנה שם קליניקה רפואית מצוידת יפה, ובתוך זה גם ציוד של קרני X. השרותים ניתנים חינם. רק במרפאה לשיניים ניתן השירות בתשלום, אך גם זה נמוך. כן ישנם שם שלושה „בתי חולים ימיים“ מיוחדים לעובדים.

סניף מיוחד קיים בבית לשרותי דואר רגילים, השומר במיוחד על המשלוחים ליורדי-הים בשעת היעדרם (מעין „פוסט רסטנט“ מיוחד ליורדי ים).

בנק אנגלו-פלשתינה בע"מ

גם לאחר שקבל עליו תפקידים מיוחדים לטובת המדינה, בנק הוצאת המטבע הישראלית, ממשיך הבנק בעבודתו הרגילה. הוא עוקב במקורם אחרי כל התפתחות משקית בארצנו.

המחנה גדל ומעון חיזוק

„למעשה יש לנו בימים פחות מ־400 ימאים יהודים וכ־300 ימאים לא־יהודים“, אמר במסבה אבא חושי. גם מבין אלה יש שלא יוכלו להמשיך ולשאת את השם הכפול: ימאים יהודים, מכיון שאינם ימאים כהלכה, ושעל־פי רוחם והתנהגותם אין הם יכולים לייצג אותנו. רבים אינם מדברים עברית. יש עוקבים אחרי ימאינו ושישים לכשלונם. במשך זמן מסוים עוד נהיה כעין תערוכה נודדת, והתנהגותו של הימאי תקבע את היחס אלינו. דרוש לנו טיפוס של ימאי בעל קומה זקופה גם במונח החברתי.

הנואם בישר על גמר משא־ומתן לייסוד קורס לראדיו־טלגרף פיסטים, שחטרונם מורגש. דרוש עוד קורס לקצינים ועוד אחד למכונאים. בקרוב תצורפנה עוד 4—3 אניות לצי העברי והצרכים גדלים: בשנה הקרובה יהיה צורך בעוד 300—200 ימאים.

מר מ. פומרוק ציין בדבריו, כי החבל הימי לישראל ישמח להשתתף גם להבא בעזרה לקורסים.

תודה ודרישה בצדה

אחד הנבחרים, גדעון הירש, הביע תודה לכל המוסדות, שטרחו לרכוז את התלמידים והמורים. בדומה לתחומים אחרים, כן גם פה התחילה הפעולה ע״י „משוגעים לדבר“, אולם גם בימאות הגיע כבר הזמן לפעולתם של בעלי־מקצוע. „אין אנו שוכחים, כי צריך להיות המשך, ועוד ימאים צריכים לבוא בעקבותינו“.

אחרון הנואמים, משה גולאנדסקי, מזכיר אגודת הימאים, ייחד את הדיבור על פעולת הקורסים להכשרת ימאים וציין, כי כבר מתקיים קורס לקצינים ראשיים. תוך חודש וחצי יסיימו את חוק למודיהם. נעשים מאמצים להכניס שוליות לבתי־מלאכה, כדי שירכשו נסיון לפני ההשתלמות בקורסים למכונאים. אגודת הימאים מודה לכל הגורמים, שהושיטו עזרה, אולם היא גם באה בדרישה. כן ציין הנואם, כי יש הרוצים לארגן קואופראטיבים לספנות חופית. יש להקים מספנה, שתחסוך כספים ותגביר את התעסוקה.

בתשובה ההערה על הצורך ב„טיהור“ בשורות הימאים אמר מזכיר האגודה, כי הים עצמו יפלוט את אלה שאינם מתאימים. יש ליצור תנאי־עבודה הוגנים לימאים, כדי שיוכלו להמשיך, וכדי שתקום שרשרת של דורות ימאים.

הוקרא מכתב־ברכה משר התחבורה, דוד רמז, שסיבות אישיות מנעוהו מלבוא.

בשירת „התקוה“ ננעלה המסיבה, שהשתתפו בה כמה עשרות אנשים — ימאים, עסקנים בתחום הימאות ונציגי מוסדות.

בעיות הספנות העברית — ובייחוד הצורך שהזמן גרמו, בהכשרת ימאים רבים, כדי להעמידם לשרותו של צי־המסחר המתפתח — הועלו במסיבה, שנערכה ב־7 ביוני במעון „כרמליה“ בחיפה, עם גמר קורס המהנדסים הימיים, דרגה ב'.

לא רב היה מספר המשתתפים בקורס, שאורגן על־ידי אגודת הימאים בעזרת משרד התחבורה, חבל ימי לישראל ובית־הספר הימי; בס״ה השתתפו בו שבעה מועמדים ובבחינה צמדו חמשה. שנים האחרים זקוקים לבחינה נוספת.

הקורס נמשך כ־5 חודשים. מהמשתתפים בו נתבע מינימום של 18 חודשי משמרת ליד המכונה. למעשה יש להם ותק גדול יותר. המורים היו מהטכניון העברי, מבית־הספר הימי ואחרים. לאחר הקורס לקציני־ספון, הרי זה קורס שני להכשרת ימאים שרכשו נסיון בעבודה, בלימודים עיוניים.

בציים שונים בעולם

מר ע. טובים, חבר מועצת הבחונים הישראלית, פתח את המסיבה בדברי־שבח לממשלה, שבתקופת מלחמה אכזרית מצאה זמן ואפשרות להתחיל במפעל זה. הוא הזכיר את בית־הספר הימי, ששימש אכסניה למשתלמים, ואשר סיפק גם חלק מהמורים, וכן גם הזכיר את החבל הימי לישראל, אשר תמך בכמה מהתלמידים, בהקציבו להם הלוואות למשך זמן־מה, כשלהגל השתלמותם לא יכלו להמשיך בעבודתם.

„נכנסתם כזרים לשירות בציים שונים בעולם“—אמר הפותח. „ידעתם לקראת מה אתם הולכים ונשאתם נאמנים למקצוע הקשה. האנשים, שאתם עבדתם, לא היו מעוניינים בהתקדמותכם. אולם אתם אל תנהגו כן בחבריכם הצעירים, שיבואו ללמוד בהשגחתכם. לתועלת הימאות הקלו עליהם את הדרך!“

675 ימאים ו־20 אניות

מר ברכוכבא מאירוביץ, מנהל אגף הנמלים, הים והאוויר במשרד התחבורה הזכיר במסיבה את הזמן, שעה שהשלטון בריטי נתבקש לאפשר בארץ בחינות לימאים, ואת תשובתו — מתוך מגמה שלא לגדל דור ימאים עבריים, — כי אפשר להיבחן בקייפטאון, בומביי ולונדון.

אולם לא עברו חודשים מועטים מאז השתחררנו והקורסים הוקמו. מספר הלומדים הוא קטן — אמר — אולם אל נבז לקטנות. בכוח העובדה, שלא בזנו לקטנות, הגענו עד הלום.

שתיים־שלוש ספינות ו־100 ימאים — זה היה רכושנו בים לפני שנה, ואילו כיום יש לנו 20 אניות ו־675 ימאים, שקיבלו פנקסים מלשכת הרישום לימאים שליד משרד התחבורה. הודות לצי העליה שלנו חוסכת המדינה, השנה, כשני מיליון ל״י.

עוד רבים הקשיים — אמר ב״כ מאירוביץ — ועלינו להמשיך באותה רוח חלוצית, שפיעמה אותנו עד כה. בשביל מדינתנו, שאין בה תעשייה לשם יצוא, הרי התחבורה הימית היא אחד מענפי הכלכלה החשובים ביותר. כמה ועדות שוקדות על הכנת תכניות לשם זירוז הכשרת ימאים: אחת — לריאורגניזציה של בית־הספר הימי בחיפה; שניה — להעלות ככל האפשר יותר בחורים לאניות ישראליות.

לפני שנה־שנתיים לא היו אניות, שבהן יעבדו בוגרי ביה״ס הימי. והיו ימאים, שזנחו את אהבתם לים. כעת המצב הוא אחר לגמרי. האניות משוועות לידים עובדות.

למר ב״כ מאירוביץ
מנהל אגף הנמלים, הים והאוויר במשרד התחבורה

במות עליו אביו הדגול

זקו הבילואים

די מנשה מאירוביץ ז״ל

תנחומי
החבל הימי לישראל



במושב הדייגים „מכמורת“

נחמן יודין / הדיג הישראלי בהתקדמותו

ההתישבות על החופים תלויה ביותר בפתרון בעית המעגנים, ואמנם חלה תזוזת-מה בענין זה. במפרץ אביר זבורה, שמושב מכמורת יושב על ידו, הוחל בהקמת מעגן: כבר הושלמו שוברי הגלים וממשיכים בהעמקתו ובהקמת הצריפים. בקיסריה העתיקה הוחל בהקמת נמל-דיג מרכזי ויש תקווה שהשנה תתקדם בנייתו באופן רציני. המעגנים מקנים בטחון, חוסכים זמן ומונעים בזבוז מרץ והפסדים ללא צורך. היה רצוי להקים איזו קרן — דוגמת קרן הדיג — להקמת מעגנים על יד נקודות ההתישבות, שבה ישתתפו מוסדות ממשלה, הסוכנות, קק"ל, פיק"א והחבל הימי לישראל.

ספינות חדשות לדיג במים עמוקים

ענף הדיג העיקרי בעתיד יהיה הדיג במים עמוקים. גם כאן מורגשת התקדמות, אך יש לחזור ולתבוע שהדברים יחרגו בהקדם מתוך מסגרת הצמצום. תודות לקרן הדיג שבה משתתפים הממשלה, הסוכנות ומוסדות ההסתדרות, בהון כללי של 100 אלף לירות, הוזמנו והופעלו תשע ספינות חדשות. הוחלט על הגדלת הקרן ב-100 אלף לירות על ידי כך תיווצרנה אפשרויות-גידול בשביל גופי ההתישבות הנוספים, העתידים לעלות על הקרקע, וגם לכמה קואר פרטיבים של דייגים ותיקים. ספינות נוספות הוזמנו לקראת השנה הקרובה, בעיקר באיטליה ובהולנד. אלה תהיינה בגודל של 18 וחצי עד 20 מטר בערך, מצוידות במיטב הציוד המודרני הימי, במקררים חשמליים, מודדי עומק וכו'. בזה נתן לא רק תוספת, אלא גם התקדמות בשכלול הכלים שיועמדו לרשות הדייגים.

בעונת הקיץ היו ספינות-הדיג רגילות, בשנים האחרות, נות, ללכת בעקבות הדגים בנדידתם דרומה, עד לאזור אל-עריש, פורט סעיד וכו'. מפאת המצב המדיני אין עתה

הקמת המדינה ויציאת הערבים יצרו אפשרויות גדולות להרחבת הדיג העברי, שאיש לא חזה אותן מראש. יש לסקור את הקיים ולשער לאור ההתקדמות את פני הדברים להבא, מתוך גישה רחבה יותר ומחייבת יותר, לקראת מפעלים שברכה צפונה בהם, מבחינה משקית כלכלית ולאומית גם יחד.

מעוזי הים לאורך החוף

זכינו לתזוזה ניכרת במפעל ההתישבותי הימי: גרעינים אחדים עלו בזמן האחרון למקומם הקבוע בחוף. זוהי התחלה רצינית, אך יש לשקוד ולטפחה, תוך תביעה נמרצת, כי יש „לזרוע“ בדחופות נקודות ימיות לכל אורך החוף. שכן עתידים ישובים אלה שיוקמו ליהפך במרוצת הימים לשרשרת ארוכה של מעוזי ים למדינתנו הצעירה.

אנשי פלמ"ח, הכשרת עין-גב, עלו להתישבות לנבי רובין, בקרבת שרידי המעגן של יבנה העתיקה; קב' הצופים, רחובות, תקעה יתדות על יד הזרקה, מול אי היונים; קב' „נחשולים“ התישבה בכפר טנטורה הנטוש, ליד מפרץ טבעי; קבוץ אי"ב התישב בצפון ליד איזוב, צפונה מנהריה. גם בקרבתם ישנו מפרץ טבעי המאפשר הקמת מעגן בעתיד. בקרוב תתגשם גם התישבותה של קב' המזרחי בואדי סוככ וקבוצת „נחשונים“ תעלה לשטחי הקרקע שמדרום לרובין ולאשקלון, היא גורה. ובזאת לא נסתיימה רשימת המקומות על החופים היפים להתישבות.

נוסף לזה מתארגנות קבוצות קואופרטיביות, של עולים חדשים וחיילים משוחררים בעיקר, שבחלקם הגדול הם שורפים במגמתם ההתישבותית להשאר בתור קבוצות-דיג על יד הערים. אלה תופשים את מקומם של אלפי הדייגים הערבים, שנתפרנסו בעיקר מהדיג החופי בסירות קטנות. קיימים כבר שני ריכוזים כאלה, אחד ליד חיפה והשני — על יד עכו.



שוברי-הגלים ב"מכמורת". הכתובת באופק; "ורדו בדגת הים".

הנוכת שוברי-הגלים ב"מכמורת"

מושב הדייגים "מכמורת", חנך ב־10 ליוני ש. ז. את שוברי הגלים שבחופו, המשמשים שלב ראשון להקמת מעגן מקומי לספינות.

המושב "מכמורת" נוסד בשנת 1945, ע"י נוטרים וחיילים משוחררים. מגמתו — הים. הענפים הימיים, ובמרכזם הדיג, יהיו — לפי התכנית — כ־75% מכלל התעסוקה של חברי המושב, שרבים מהם קבלו את הכשרתם בבית הספר לדיג באימוידין שבהולנד, בתקופת שירותם שם כחיילים בבריגדה.

במשך שלוש השנים מאז עלה המושב למקום התישבותו ליד מפרץ אבו־זבורה (בצפון עמק חפר) נרכשו על ידו שתי ספינות־דיג: "אופיר" ו"כריש", ובהן עובדים 16 חברי. במשך הזמן חלה התקדמות ניכרת בדיג המקומי, ובשנה זו הכניס ענף זה כ־80% מן ההכנסה ברוטו של המשק. בעזרת "קרן הדיג" הוזמנה עתה בהולנד ספינה שלישית גדולה ומשוכללת יותר בשביל המשק, שתגיע ל"מכמורת" בראשית 1950.

חלק מחברי המושב, על ספינותיהם, נטלו חלק פעיל במבצעים שונים של ההגנה, צבא ההגנה לישראל והמוסד לעליה, כגון: קשר עם מפעילי קפריסין בתקופת המנדט; העברת נשק ואנשים לגליל המערבי הנצור; המצור מצד הים על עכו, יפו וטנטורה, ולבסוף הבריחה מקפריסין.

בעית הבעיות בכל משק דיג הים, כידוע, המתקנים לעגינת הספינות בחופו הוא. בעזרת המוסדות רוכזו חלק ניכר של הסכום הדרוש להקמת המעגן במכמורת, ועתה הושלם השלב הראשון בבנינו — שוברי הגלים, על אף קשיי תקופת המלחמה ומג האויר הקשה בחורף שעבר. המושב עשה את העבודה בקבלנות (לפי תכניותיו ובהדרכתו של המהנדס א. גוט).

לחנוכת שוברי הגלים באו אורחים רבים ממשקי הסביבה, וב"כ הממשלה ומוסדות הישוב וה"הסתדרות".

במעמד זה התקיים גם טקס הנחת אבן הפנה לשלושים בתי הכפר הראשונים, במרחק כמאתיים מטר צפונית־מזרחית למעגן.

בתכנית הכללית של הכפר: רכישת 15 ספינות דיג, הקמת תעשיות־עזר לדיג, כגון: שמורי דגים ודגים מעושנים, קמח דגים, רשתות ומספנה לתקוני ספינות וסירות.

אפשרות לעשות זאת. ספינות קטנות נאלצות לעבוד בסביבה הקרובה, להפיק תוצרת קטנה מן האפשרי ולהסתפק בדגים פעוטים, מהמצויים, שמחירים קטן, דבר הגורם לנזק כלכלי בארץ, נזק ניכר למדי. ספינות גדולות משוכללות תוכלנה לצאת למרחבי הים, לעבודה במים עמוקים.

בדרך לארץ נמצאת ספינת־נסיונות חדשה של הממ"ש, אשר תאפשר נסיונות רציניים בדיג, חדירה למקומות עבודה נוספים ושיטות דיג חדשות. תשומת לב מיוחדת תופנה לדיג במים עליונים, בהם מצויים לרוב עדרי סרדינים, טונות וכו', שהרי הם בעצם מהווים את המלאי העיקרי של הדגים בים התיכון. הממשלה, באמצעות אגף הדיג שלה, תעשה גם את הנסיונות הראשונים לארגון העבודה המעשית במפרץ אילת, ותפלס על ידי כך דרך להתישבות במקום החשוב הזה.

בעיות השיווק.

הדיג עלול לספק לנו בעתיד שפע של מזון חלבוני עצמי וזול. דבר זה חשוב בשבילנו במאד הואיל ואין מגדלים בארץ עדרי צאן ובקר בכמות שיש בה כדי לספק את התצרוכת; לדגים יהיה איפוא ערך ראשוני במעלה. כל זה, נוסף לתפקידי ההתישבות והבטחון, המובנים מאליהם, יכול להוות גורם חשוב ביותר לקליטת עולים בממדים ניכרים, אלא שעדיין תופסת התוצרת של הדיג הימי מקום קטן בשיווק.

שני גורמים הביאו לידי כך ששיווק דגי הים נפגע ביותר: האחד — חוסר ההרגל של רוב הקהל לצרוך את דגי הים הקטנים והזולים (ולא במעט באשמת המשווקים), דבר העלול להביא שוב לידי הטלת כמויות דגים לתלי אשפה כשם שכבר אירע, להוותנו. השני — ההורדה הרדאס־טית במחירי הדגים הגדולים, בלא לבדוק קודם את האפשרות אם הענף החשוב הזה יכול להתקיים במחירים החדשים. יש לנהל תעמולה רחבה ביותר ומחושבת יפה — כיצד להכניס את הדגה לכלכלה כמצרך חיוני חשוב, וכיצד לעיין את מאזני המחירים תוך זהירות והגיון, שלא יבולע לענף כלכלי זה, העתיד להביא ברכה לצבור.

מבלי שיתוקנו שני הדברים, ויפה שעה אחת קודם — כלומר, ארגון השיווק והדרכת הקהל ובדיקה מחודשת של סולם המחירים במינים השונים, יש סכנה, שכל ההתחלות שצוינו לעיל, וכל האפשרויות הגדולות תכשלנה בראשיתן, ויהיה בכך משום כריתת הענף עליו אנחנו יושבים.

מן הראוי, שהמוסדות הממשלתיים והלאומיים יקדישו תשומת לב נכבדה להתישבות שבחופים ולמפעלי הדיג. כובשי הים, במרצם ועוזם, יתגברו על הקשיים, אך יש להגיש להם את כל העזרה הדרושה. להם עוד נכונים ביצור עי מפעלים ומעללים רציניים. ואין להסיח את הדעת, כי כיום יש לגשת לביסוס הנקודות שבחוף ולעדוד הדיג בדרכים שונות מהקודמות ובממדים שיש בהם מן המעוף ומן התנופה.

גואי דה-מופאסאן / ערב אחד *

האניה „קלבר“ הורידה עוגן, ובמבט מוקסם השקפתה על מפרץ בוז' הנהדר שנתגלה לעינינו. יערות קביליה כיסו את ההרים הגבוהים; החול הצהוב חגר את הים באבנט של פז והשמש הטילה סילוני אש על בתי העיירה הצחורים. הרוח האפריקאית החמה נשאה אל לבי המאושר את ריח־המדבר, את בשמי היבשת השחורה העצומה אשר טרם גילתה את כל מסתריה בפני בני הגזע הצפוני. זה ששה חדשים שסיירתי בקצה העולם הלא־נודע, בחופי ארץ דמיון נית זו של גמלים ובנות־יענה, אילות וסוסי־אור, קופים ופילים וכושים. ראיתי את הערבים דוהרים כעל כנפי־הרוח, חגיגתי באהלי־קדר, במשכנות אותם עופות המדבר הלבנים הנודדים. כשכור הייתי מן האור, הדמיון והמרחב. עתה אחרי טיול אחרון זה, הגיעה שעתו לשוב לצרפת, לפריז עיר הפטפוט והלהג, הדאגות היומיומיות ולחיצות הידים האינסופיות. היה עלי להפרד מן הדברים החדשים שנתחבבו עלי ואשר הספקתי לראותם במבטים חטופים בל־בד — והם עוררו בי כיסופים עזים.

צי של סירות הקיף את האניה. קפצתי לתוך אחת הסי־רות שהיתה נהוגה בידי נער כושי ועד מהרה עמדו רגלי על הרציף, בסמוך לשער הסאראצני הישן. כשעמדתי בנמל ליד מזוודתי והעפתי מבטי לכל עבר, נתמלאתי התפעלות מהחוף היחיד במינו, מזירת־התכלת עטורת ההרים, העולה ביפיה על מפרץ ניאפולי ואינה נופלת מלשונות־הים של אג'אצ'ו ופורטו שבאי קורסיקה.

פתע נחה כף יד כבדה על כתפי. פניתי אחורה וראיתי עבדקן חסון חבוש כובע־קש, לבוש חליפת פלאנל לבנה, שעמד על ידי והסתכל בי בעיניו הכחולות.

„כלום איננו חברים מספסל בית הספר?“ — שאל.

„יתכן, מה שמך?“

„טרמולין“

„הפלא ופלא, הן באמת למדנו יחד בבית הספר!“

„אכן, חביב, הכרתיך במבט ראשון.“

זקנו הארוך נגע בלחי, ואמנם שמחתי מאד לפגשו. טרמולין היה במשך ארבע שנות למודים החביב והנאמן ביותר מבין חברי, — חברים שכה ממהרים לשכוח אותם לאחר שעזובים את בית הספר.

בימים ההם היה נער רוֹחַ וגבוה, שגלגלתו, גלגלת עבה ועגולה, נראתה כבדה מדי ביחס לגופו והיתה נוטה פעם ימינה ופעם שמאלה ומוחצת את חזהו של הבחור גבה־הקומה וארך הרגלים.

(*) גואי דה-מופאסאן (1850—1893) — מספר צרפתי מן המי עולים שביוצרי הספור הקצר, המרוכז, הצטיין בהסתכלות חדה התופשת עיקרם של דברים.

הספור המובא בזה מהלך עלינו קסמי־לילה ודיג בלב ים תחת שמי אפריקה האקסוטיים. התאור היפה והמדויק של דיג לאור אבוקות מרתק כשנימה של אכזריות מתגנבת לחוכו.

הוא היה צורבא דרבנן, שתפיסתו מהירה להפליא עירנותו הרוחנית בלתי־מצויה, וחושו הספרותי הביא לו את כל הפרסים שניתנו בכיתתנו.

בבית הספר היו משוכנעים, כי נועד לגדולות ועתיד הוא להיות משורר. אביו בעל בית מרקחת בסביבות הפנז תיאון, היה איש אמיד. תיכף לאחר הבחינות נפרדו דרכינו ומני אז לא הוספתי לראותו עוד.

„מה מעשיך כאן?“ שאלתי.

„התישבתי באפריקה“, השיב בחיוך.

„יש לך מטעים?“

„אני כורם, מגדל ענבים לתעשית יין.“

„ומצבך טוב?“

„מצוין.“

„אכן, נעים לשמוע בשורות כאלה, חביבי.“

„פניך אל בית המלון?“

„בודאי.“

„בוא אלי.“

„אבל...“

„גמרנו.“

טרמולין שילב את זרועו בזרועי והוליכני. הוא הציג לי שאלות על נסיעתי ועל רשמי, — ומשעמד על התפעלר תי, גברה אהדתו אלי.

הוא התגורר בבית מאורי עתיק עם חצר פנימית וכלי חלונות חיצוניים, עטור גג שטוח החולש על כל הבתים השכנים ומשקיף למרחוק, על פני ההרים והיערות, המפרץ והים.

„הה!“ — קראתי — „כמה יפה! כל המזרח חודר אל לבי. אל־אלהים, עליך להיות מאושר על שניתן לך להיות כאן. מה יפים צריכים להיות הלילות על הגג הזה! אני מניח שאתה ישן כאן, לא כן?“

„כן, בקיץ. נעלה הנה הלילה. החובב דיג אתה?“

„איזה דיג?“

„לאור אבוקות.“

„הוי, כן, אין דבר יפה מזה.“

„טוב. נצא לדוג אחרי הסעודה. אחר־כך נחזור ונלקק גלידה על גג־ביתי.“

לאחר שנטלתי אמבט, הוליכני טרמולין על פני חוצות עיר־קבילית הנחמדה, הדומה לאשד של בנינים לבנים הנשפך הימה. לעת־ערב חזרנו וכתום ארוחה מצוינת ירדנו לנמל.

פנסי־רחוב והכוכבים, כוכבי הרקיע האפריקאי, הגדוד לים והמוזיקרים, בצבצו בתוך העלטה הכבדה שאפפה את העיר.

באחת מפניות הנמל המתינה לנו סירה. מיד ברדתנו לתוכה, החל לחתור מן־דחו שפניו נשאר באפלה, בעד שחברי הכשיר את המחבת להדלקה, ואמר לי: „אני אחזק בדוקרן, כי התמחיתי בדבר.“

ש. שלום / ה מ ט י ק

הַסְפִּינָה מִפְּלָגָה, הַסְפִּינָה נוֹסַעַת
 בֵּין אֵי בְּזֻלָּת, בֵּין פּוֹכְבֵי מִסְתוֹר.
 הַנְּתִיבָה נִבְזָקָה, הַנְּתִיבָה טוֹבַעַת
 בְּמִכְתוֹת שֶׁל קֶצֶף, בְּדַמְדוּם שְׁחוֹר.
 הַדְּמָמָה תוֹהֵמָה, הַדְּמָמָה מוֹקַעַת
 עַל סַפּוֹן וְחֶבֶל, בְּאֶשְׁנָב וְסָגֵר.
 רַק מִתְּחַמְּטוֹת אֲזוּנֵי הַהֵדוּד שׁוֹמַעַת,
 רַק בְּמִבּוֹךְ שְׁלֵבִים תָּא טִיִּים אֲזוֹר.
 שָׁם נֶצַב תְּמִיד אֶחָד עִם גּוֹף שֶׁל בְּהֵמָה,
 חֵם, אֶפּוֹף צָעֵן, לוֹטֵשׁ עֵינָי וְכוֹכֵית.
 שָׁם מְטִיל תְּמִיד אֶחָד אֶל תוֹךְ הַלֶּהֶט
 פְּתָמִים שְׁחוֹרִים בְּזוֹרְעוֹת גְּרִיט.
 תְּרַדְמָה כּוֹסֶסֶת, תְּרַדְמָה בּוֹלַעַת
 פּוֹכְבִים וְאֶרֶץ, אֲנִיָּה וְיָם.
 הַלְבָּה הַזֹּאת רַק הִיא אֲנִיָּה שׁוֹקַעַת,
 הָאֶחָד הַזֶּה רַק הוּא אֲנִיָּה נִרְדָּם.

ריק. לעתים היה סרטן בורה לתוך נקיק להסתר בו. רכוכית מכחילה ושקופה, כפרח ים כחול, היתה נגרת לתוך מערבולת. ולעתים היה קרקע הים שוקע כאילו ומת- כסה ערפל כזכוכית קפואה...

טרמולין עמד רכון ליד מקור הסירה והחזיק בידיו את התלת-קלשון הארוך והחד, הדוקרן. במבטים בוערים בדק את הסלעים את העשבים ואת קרקע הים הרבגוני. פתאום הטביל בתנועה זריזה וקלה את חוד הנשק במים, וישלח אותו כחץ מקשת המכוון בדייקנות מפליאה, ופגע בדג גדול שהתאמץ לברוח מפניו.

לא ראיתי דבר מלבד תנועתו של טרמולין, אבל שמע-תי קריאת גיל בוקעת מפיו. וכאשר הרים את הדוקרן ראיתי, לאור המנורה, בעל חי מפרכס על חודו. לאחר שידידי בדקו והחזיקו על הלהבה על מנת להראותו לי השליכו על קרקעית הסירה. היה זה צלופח שגופו המפולח התפתל לרגלי וביקש חור כדי להמלט; לאחר שמצא שקערורית בדפנות הספינה, ביצת מים עומדים, התגלגל לתוכה וחדל לפרפר. בכשרון יוצא מגדר הרגיל המשיך טרמולין לדלות במהירות הבזק יצורים מוזרים ביותר מתוך הים. בזה אחר זה ראיתי בגסיסתם של זאבי-מים, מרי-נות כהות מגואלות בדם, ביניות קוצניות ודיותנים, יצורים מוזרים שהפיצו נוזל כהה והשחירו לרגעים את כל המים מסביב לסירה.

תוך כדי כך נדמה היה לי, כי מכל צד נישאות צריחות צפירים בלתי פוסקת בחשכה. גשאתי עיני אל על ונסיתי

עקפנו את המזח ונכנסנו למפרץ קטן וזרוע צוקים גבוהים, שבבואותיהם הסתמנו על פני המים כצללי מג-דלים. אז שמתי לב לכך שהמים מפיקים נוגה זרחני: המשוטטים הטובלים במים בחבטות איטיות וקצובות, היו מציתים בכל טפיחה אש זרחורית רוטטת, שהיתה גולשת ודועכת מאחורינו. הסתכלתי בנוגה החיזור הנובע מתחת לכפות המשוטטים, באותם זקוקי-די-נור של הים, הנדלקים עם כל תנועה ותנועה וכבים אחר-כך. שטנו באפלה כשסי-רתנו מחליקה על פני זיר-המים.

לאן אנו מפליגים? לא ראיתי את שכני, לא ראיתי מאומה מלבד המערבולות הנוצצות ונטפי האור הדולפים מן המשוטטים. השרב היה מחניק, נדמה היה כי החשכה חוממה בכבשן. חושי התחילו מתערפלים מהנסיעה המסתור-רית הזאת עם שני האנשים בדומית הסירה. כלבים ערביים צנומים, בעלי עור אדמוני, פה חד ועינים בוערות, נבחו במרחקים, כדרכם מאז ומתמיד, בכל לילה, במרחב האינסופי המשתרע מן החוף עד לב המדבר, בו חונים שבטי הנוודים. שועלים, צבועים ותנים השיבו לנביחות, ונראה שבקרבת מקום שאג ארי גלמוד באחד מנקיקי-האטלס.

לפתע נעצר החותר. היכן אנו נמצאים? רשרוש קל נשמע על ידי. גפרור נדלק וראיתי יד, יד אחת בלבד, אשר קירבה את הלהבה החלשה אל שבכת-הברזל המלאה עצים שהיתה תלויה על חרטום הסירה כמוקד צף.

התבוננתי בתמהון, כאילו היה המחזה חדש ומפתיע בשבילי, מתוך התרגשות פנימית עקבתי אחרי הגפרור הבווער שהצית חופן של חציר דק והעלה להבה בהירה. לשונות האש הבקיעו את חשכת הלילה והאירו את שני האנשים, אחד — מלח זקן, רוה ובעל שיבה, והשני — טרמולין.

„קדימה!“ פקד זה האחרון.

המלח המשיך לחתור והסירה התקדמה בתוך מעגל של אור שהטילה המדורה הצפה אל תוך הקדרות הרודפת אחרינו. כפעם בפעם השליך טרמולין זרדים לתוך המדורה היוקדת בלהבה אדמדמה בהירה.

התכופתי שנית ונסיתי לחזור במבטי לתוך המצולות. בעומק-מה מתחת לסירה השתרעה ממלכת המים המזורה, השורצת בעלי-חיים וצמחים. לאורה הבהיר של המדורה שהאירה את התהום נוכחתי ששטנו מעל ליערות מופלאים של צמחים אדומים, וורודים, ירוקים וצהובים, שעליהם צפה שכבת מים שקופה עד מאד, מעין מישטח זכוכית נוזל, כמעט סמוי מן עין, ששיווה לים פני חלום דמיוני. המרחב הצלול, שהיה כה שקוף עד כי נעלם כמעט מן העין, וצריך היה לנחש את מציאותו, הכניס בינינו ובין עולם-הצמחים המזור טריו של מבוכה, של נוף אגדי זה.

לעתים היו העשבים עולים וצפים על פני המים, בשערות ארוכות החולפות על פני הסירה הגולשת לאיטה. דגי כסף פעוטים היו מרצדים ונעלמים כהרף עין. דגים אחרים, רדומים, היו מרחפים בין צמחי מים כבתוך חלל

להבחין מגין באות הצריחות, שהיו קרובות ורחוקות, קצרות וממושכות לסרוגין. מעל לסירה התעופפה, כנראה, להקה של צפרים, שנמשכו אחר האור. לעתים נוצרה האשליה כי הקריאות בוקעות מתוך המים.

„מה הן הצווחות הללו?“

„הרי אלו הן הגחלים הנושרות.“

ואמנם, היתה זו המדורה שפזרה מטר של ניצוצות פחם על פני הים. הגחלים הלוהטות נשרו למים וכבו בלחיי שיה מוזרה, שדמתה לפעמים לקולן של צפרים מציצות ופעם לצעקת עוף־נודד. טיפות־השרף לחשו וזמזמו כנחיל־דבורים ודעכו לפתע פתאום. היתה אשליה מופלאה, כאילו באמת הקיפונו יצורים חיים ומפרפרים. פתאם צעק טרמור־לין: „הה!... ממזר שכזה!“

הוא הטיל את הדוקרן וכאשר משכו בחזרה, ראיתי כי על זרועות הכלי תקוע מעין נתח עצום של בשר אדום, שהתנועע, התפתל וחיבק את קת־הדוקרן בזרועות ארוכות, רכות אך חזקות, העטורות בקבוביות־מציצה. היה זה פולי־פוס, מרבה רגלים.

טרמולין הציג לפני את השלל הזה וראיתי את זוג העינים הרחבות של המפלצת שהיו נעוצות בי. שתי עינים עכורות בולטות ומפחידות, שהציצו מתוך כיסים הדומים לחבורות. המפלצת, כסבורה היתה שחפשיה היא, פשטה אחד מאבריה בכוון אלי. הקצוות היו דקים כחוט־תפירה ומיד לאחר שהרגל־ההונקת הזאת נאחזה במושב־הסירה, התרוממה רגל שניה והתגוללה כדי ללכת בעקבות הראשון. בה. חש אדם, כי בתוך הגוף השרירי הרכרוכי הזה, בנקב־ביות המוורידות, צפון כח גדול. טרמולין שלף את אולרו ותקעו בין עיני החיה. נשמעה גניחה, לחש של אויר מת־חמק והפוליפוס חדל לזחול.

עדיין לא הושם קץ לחיים המגלים על פי רוב התנגדות עזה בצרורות העצבים האלה. אולם אונו נשבר, פארו נכרת ולא יוסיף עוד לשתות מדם הסרטנים ולמצוץ את קרומיהם. בדרך מישחק עם החיה הגוססת חתך טרמולין את שלוחת־המציצה מדפנת הסירה ואחוז חמת־זעם קרא: „חכה, אחמם לך את רגליך“. בתנופה אחת חזר ושפד את המפ־לצת, הרים אותה על קצה הדוקרן מעל למוקד ושפשף את הקצוות העדינים של זרועותיה של סורג הברזל הלוהט.

הזרועות האדימו, התפתלו ואוכלו באש, ואנכי צמר־מורת עברה בגופי בראותי את יסורי החיה המאוסה הזאת. „הוי, אל נא תעשה זאת!“ — הפצתי בחברי.

„שטויות! הוא ראוי לכך!“ השיב בשוויון נפש. אחר השליך את הפוליפוס הקיטע והגוסס חזרה אל תוך הסירה. המפלצת זחלה אל בור המים העומדים ושם רבצה למות בתוך הדגים המתים. הדיג נמשך עד אשר דעכה המדורה ואז הטיל טרמולין את כל האודים הימה. ושוב נפרשו עלינו כנפיה־העלטה.

המלח הזקן חידש את חתירתו האיטית והקצובה. איה הנמל, איה היבשה, איה לב הים והכניסה למפרץ? לא ידע־תי. מרבה הרגלים עוד פרפר לרגלי וצפרני כאבו כאילו

נכוו אף הן. לפתע ראיתי אורות: חזרנו אל הנמל. „עף אתה?“ — שאל חברי.

„לא, לגמרי לא.“

אם כן נעלה על גג ביתי ונפטט שעה קלה.“

„בחפץ־לב.“

בבואנו הגנה עלה חרמש הירח מעל לפסגות ההרים. הרוח נשבה בנחת והפיצה ריחות עדינים, כאילו קיבצה בדרכה אלינו את בשמי כל הגנים והערים של ארצות השמש.

מסביב התנוססו הבתים הלבנים במעלה ההר ועל גג־תיהם המרובעים נראו דמויות בני־אדם עומדות או רוב־צות, ישנות או חולמות תחת כיפת השמים, — וביניהן משפחות שלמות עטופות גלימות־כותנה ארוכות נחות בדור מית הליל מחום היום. לפתע היתה לי הרגשה כאילו סופג אני לתוכי את נשמת המזרח, אותה נשמה פיוטית, עשירת האגדות של העמים הפשוטים, הוגי המחשבה הנמלצת. לבי נתמלא רעיונות מן התנ״ך ומ„אלף לילה ולילה“. שמעתי את הנביאים המבשרים נסים ונפלאות, ראיתי נסיכות מהל־כות במכונסי־משי על גגות הארמונות, ושדים ורוחות עולים מתוך ענני קטורת ולבונה.

ז ו ט א ו ת

א. מי הים בתור בוחן מתכות ונתכים.

קוריוזיה, כלומר השחתת מתכות ונתכים, מאימת באופן בלתי פוסק הן על חלקי אניות וסירות השקועים במים, והן על חלקי מכוונות.

בכדי למנוע הפסדים ותקלות, נוהגים לבחון את המתכות או הנתכים המוצעים לשמוש כנ״ל בתוך מי הים עצמם. הדוגמאות המוצעות מושקעות לתוך מי הים למשך זמן ממושך ואם יש צורך בדבר, גם לפרק זמן למעלה משנה. בדיקות חוזרות ונישנות נעשות ע״י טכנאים, ומתנהל רישום מדוקדק של תוצאות הנסוי עם כל בדיקה. נוהגים גם להכין בריכות מלאכותיות שמימיהן מכילות אחוז מלח המתאים למי האוקינוס. בחקרת גם פעולת הצמחיה הימית על חלקי מתכת ועץ.

החלקים שנועדו למכוונות מושקעים בדרך מיוחדת והם מוחזקים במים תוך תנועה סבובית. בחינה מוקדמת מסוג זה מונעת הפסדים והפתעות.

ב. גלי הים בונים מקומות מעגן

גלי הים — זהו הכוח המניע אלפי רבבות גריירי תול־כמויות רבות של גריירים אלה מצטברות ליד כל מחסום, כגון: סלעים, מזה, אניה שטבעה וכד׳. בהפגעים במעצורים כאלה מפסידים הגלים חלק מעצמתם ואין ביכלתם לסחוף את מטענם מכאן, שבקרה־חוף — משמאלו ומימינו של המחסום — מתהוות העמקות ומפרצים, בהתאם לגודל המעצור שעל ידו נערם החול. בבנין מזה או בהנחת יסודות תת־מימיים יכול, איפוא האדם להעזר בטבע ולמסור את ביצוע הפעולה לים. יש רק לדאוג למחסום מתאים שבו יתקלו הגלים. הזמן והמים יעשו את שלהם. למטרה זו יספיק אפילו מחסום לא גדול באופן יחסי. אם ברצוננו להאריך מזה מלאכותי קיים, יש לכוון את המחסום ולהאריכו לכוון הדרוש. חושבים שהשיטה הטבעית הנ״ל עלולה להביא תועלת מרובה בהקמת מקומות מעגן או נמלים ארעיים.

המבלה״ד אגרו. מ. הלמן.

ערים יווניות על הכנרת

איזור הכנרת הגיע, כידוע, למרום פריחתו בתקופה ההלניסטית-רומאית. הערים המפוארות שקמו מסביב לים היו מיום הוסדן נכריות-יווניות לפי הרכב התושבים ות־בותם. גדלן וכוחן הלך ועלה עד שבתקופה הרומאית היתה כל האדמה שמסביב לכנרת מחולקת ביניהן. לכן לא נוכל לתאר את איזור הכנרת בתקופה הנזכרת ולהבין את אשר התרחש בו מבלי להקדים דברי הסבר קצרים על פרושו של הביטוי „עיר יוונית“.

בערי החוף של ארצנו ישבו סוחרים יוונים כבר במאה ה־5 לפנה״ס. אך משנת 332, בה נכנס אלכסנדר הגדול בראש צבאו לא״י, מתחילה תקופה חדשה ביחסים שבין היוונים והיהודים. מתאריך זה מתחילה התקופה ההלניסטית בארצנו הנמשכת עד השנה 63 לפנה״ס — שנת כבוש הארץ ע״י הרומאים. משנה זו ועד שנת 323 לספירה נמשכת התקופה הרומאית. משנת כבוש אלכסנדר ועד מרד יהודה המכבי (167 לפנה״ס) נמצאה הארץ תחת שלטון ישיר של המלכים היווניים, אך השפעת ההלניזם בכל שטחי החיים נמשכה גם להבא ועד התקופה הרומאית בכלל.

כבוש המזרח ע״י אלכסנדר פתר את בעיית צפיפות התושבים ביוון. לארצות המזרח באו והתישבו מהגרים רבים, בני יוון ומוקדון. הם שהביאו אתם את דרכי החיים הצבוריים הנהוגים בארצם, וביחד את ארגון העיר היוונית העצמאית שנקראה בלשונם „פוליס“.

העיר היוונית הקלאסית היתה אבטונומית, כלומר, נהלה את עניניה לפי חוקה שקבעה לעצמה ולא היתה משועבדת לכח כל שהוא העומד מחוץ לעיר. השלטון הפנימי התנהל ע״י אזרחי העיר עצמה, שהיו בוחרים במועצת העיר, שנקראה בשם בולֶה, ובבעלי המשרות השונות. העיר פרשה את שלטונה על הכפרים שמסביבה, יצקה מטבעות משלה והיתה מוקפת חומה.

ביוון היו הערים נוסדות ע״י העם עצמו, במזרח עברה יזמה זו לידי המלך. ראשית דאגתו של מקים עיר היתה: קבוץ וארגון הגוף החברתי — הנושא החי של המושג „פוליס“. המלך היה עוזר בהקמת העיר, תומך בה בראשית צעדיה ומעניק לה זכויות כלכליות ומסחריות, שאפשרו לה להתבסס ולהתעשר, ובזכות זה היתה העיר החדשה נקראת על שמו או על שם בני ביתו. אך היו גם ערים שהתפתחו ממושבות מהגרים וחיילים משוחררים, שקראו להן בשמות של ערי מוצאן או שהחליפו את שמות הערים הקיימות בשמות יווניים. מלבד האזרחים ישבו בערים תושבים רבים מחוסרי זכויות ובפני המבוססים שביניהם היתה פתוחה הדרך להתקבל לחברת העיר. הערים במזרח היו נתונות להשפעת המלכים, אך עצמאותן כלפי פנים נשארה להן. המלכים היו מעונינים בידידות הערים, כי ראו בהן בני ברית במלחמותיהם בילידים. גם הרומאים נהגו כמוהם.

הערים החדשות לא קמו במקומות פנויים אלא על יד יישוב עירוני עתיק והתושבים החדשים המשיכו במסורת הכלכלית של קודמיהם. הערים נבנו לפי סגנון מיוחד וב־השגחת אדריכלים בעלי שם.

קרבת שני הישובים, העתיק והחדש, הביאו לידי ערבוב תרבויות ואוכלוסין. ילידי המקום התחילו מתבוללים ביוונים, דבקו במנהגי יוון ושעשועיה, למדו את שפתם, שנו את לבושם וסגנון הבניה וחנכו את ילדיהם במוסדות החנוך הגופני והצבאי של היוונים.

והיוונים, שלא באו משכבות העם העליונות, לא יכלו לעמוד בפני התרבות המזרחית העתיקה, והיו מושפעים ממנה יותר מאשר השפיעו עליה. הם התחילו לעבוד את אליהי המקום שנקראו בשמות יווניים.

במרוצת הזמן התערבו והתבוללו שני היסודות, עד שה־עיר היוונית פסקה להיות יוונית על פי הגזע — ונשארה „עיר יוונית“ רק מבחינה ארגונית, מדינית ותרבותית. היא היתה מקושטת בבנינים מפוארים, נערכו בה התחרויות והצגות ודברו בה יוונית — אך תוכן החיים נשאר ברובו מזרחי. המוני העם המשיכו לדבר בלשונם, האמונות והדעות והשקפת־החיים נשארו כשהיו, וברובם — מזרחיים מקוריים. הערים היווניות בא״י נוסדו לפי אותם החוקים שהיו נהוגים גם בשאר ארצות המזרח ועברו עליהן אותם התה־ליכים שנזכרו לעיל. אף כאן היתה העיר קודם כל „פוליס“, האבטונומיה והמועצה (בולֶה) היו כה אופיניות לה, שהתל־מוד קורא להן בשם אבטונויות או פשוט בולֶה.

בשתי נפות התרכזו 30 הערים היווניות שנוסדו בתקופה ההלניסטית בא״י. שורה אחת תפסה את חוף הים התיכון ושורה שניה את איזור ים־כנרת. ערים אלו התעשרו והת־רחבו והפכו למרכזי השפעה כלכלית ותרבותית.

את הישוב הנכרי, הלא־יווני, הוו בערים אלו עממי כנען השונים שהתיוונו מהר, וביחד רב היה מספרם של הסורים שהגרו לארצנו במאה ה־3. גם יהודים ישבו בערים הנכריות וכידוע עבר גם עליהם גל ההתיוונות.

עם ראשית התישבותם של החיילים המשוחררים הרא־שונים ממלחמות אלכסנדר והתחלת ההגירה מיוון בסוף המאה הרביעית לפנה״ס, הונח גם היסוד לאוכלוסין היוונית לחוף הכנרת. כל המאה השלישית היתה תקופה של שלום לארץ ותקופת פריחת ההלניות. היישוב היווני גדל ותפס מעמד מוצק בכל הארץ.

במאה זו נוסדו הערים היווניות הראשונות על הכנרת.

תולדות העיר סוסיתה.

סוסיתה ההלניסטית נוסדה, לפי דעתו של החוקר ד״ר א. צ׳ריקובר, באמצע המאה השלישית לפני הספירה, בתקופת שלטון המלכים התלמיים, על ארץ ישראל. כיתר הערים ההלניסטיות שבעבר הירדן, נבנתה גם סוסיתה. כעיר מבצר והגנה נגד המלכים הסילוקיים, שמרכזם היה

צידה (יוליאס) בראשית תקופת הנצרות. המקורות מספרים שהישוב הקדום היה כפר דייגים ושרידי העיר החדשה נמצאים כעת על גבעה במרחק שני ק"מ מהחוף.

העיר התחתונה אף היא היתה יישוב ניכר וחשוב כי בה נמצא הנמל של סוסיתה. הסופר הרומאי פליניוס, מהמאה הראשונה לספירה, מזכיר את בית צידה וסוסיתה כשתי ערים יפות, המקיפות את הכנרת מצד מזרח. לו היה נמלה של סוסיתה נקרא בשם אחר, היה פליניוס מזכיר סוסיתה החדשה נבנתה לפי שיטת בנין הערים בתקופה ההלניסטית, הדומה במקצת לבנין הערים בארצות אירופה החדשה בזמננו. לארכה של העיר עבר הרחוב הראשי שהיה מקושט, כנראה, בשני טורי עמודים מפוארים ובקוים נצבים אליו, ובמרחקים שווים עברו רחובות הרחוב. כך קבלה העיר צורה גיאומטרית נכונה ונחלקה לרבעים—איים שרידי הרחוב הראשי גלויים לעיני הרואה, התחלת רחובות הרחוב נגלו תודות לתצלומים מהאוויר. במקום לא נערכו עדיין חפירות מדעיות, אך מלאכת החפירה, שנעשתה לצרכי בטחון המשלט במלחמה זו, גלתה מה רב העושר הטמון לחוקר המדעי. חומות העיר עמדו ועומדים עוד בחלקם על הקירות הטבעיים ושני שערים היו בשני קצות הרחוב הראשי: מצד מזרח יצא הכביש הרומאי וירד בוואדי ג'מוסיה אל העיר התחתונה והנמל. שרידי הכביש הזה עוד ניכרים היטב. מצד מערב היה שער לעולים, מצד הים, בדרך הקשה יותר והקצרה.

המים הובאו כנראה ממרחק רב, כי בקרבת מקום אין מקורות גדולים היכולים לספק צרכי עיר יוונית מפונקת ובזבזנית במים. החוקר שומכר, שחקר את הגולן לפני 60 שנה, מספר, שנתקל מתחת לעיר פיק וגם במקומות אחרים בשרידי אמת-מים שירדה לסוסיתה. תושבי העיר הנזכרת סיפרו לו, שבימי החורף, אחרי שהאדמה נשטפת, אפשר להבחין בשרידי אמת-מים המתפתלת לאורך קילומטרים עם פתולי קווי הגבה במורדות ההרים עד הקצה הדרומי-מזרחי של התחלת ואדי סמך העשיר במים. הוא עצמו לא הצליח לעקוב אחר כל חלקי האמה, שלדעתו היתה חבויה מעיני האויב במעבה האדמה.

בסוריה ושנמצאו במלחמות בלתי פוסקות עם המלכים לבית תלמי שבמצרים, בגלל חבל הארץ שנקרא בשם חילת-סוריה: יחידה זאת הקיפה בתחילת התקופה ההלניסטית את כל סוריה הדרומית, מהרי הלבנון עד גבול מצרים. כיתר הערים היווניות, קמה סוסיתה היוונית בקרבת ישוב עתיק והמשיכה במסורת הכלכלית של תושביו.

סוסיתא הקדומה עמדה על החוף המזרחי של הכנרת, במקומה של עין גב כיום, בערך. היא ישבה על אם הדרך המסחרית שהובילה ממצר הכנרת למזרחה. ולא במקרה התפתחה כאן נקודת ישוב ימית מסחרית. בין שקע הירמוק שבדרום הים וואדי סמך שבצפונו יש רק דרך אחת המובילה ומעלה את השיירות אל חומת הרי הגולן התלולה — זהו ואדי ג'מוסיה שבקרבת עין גב.

מקומה של סוסיתה העתיקה אינו מתאים להקמת עיר בצורה בגלל הגבעות הגבוהות המקיפות אותה סביב, המבטלות את ערך החומות והמשמשות משלטים נוחים להתקפת הישוב. תושבי סוסיתה שבימינו חזו זאת מבשרם בימי המלחמה האחרונה. לכן נבחר לשם הקמת העיר ההלניסטית הבצורה הר תלול, המתרומם 360 מ' מעל פני ים הכנרת ושמורדו מתחיל במרחק לא רב מהחוף. מקום זה נקבע מששת ימי בראשית להיות מבצר טבעי, בגלל קירותיו התלולים, הנפסקים בצד מזרח ע"י פס אדמה צר המקשר אותו עם הרי הגולן הגבוהים ממנו. בגלל חוסר מקורות מים לא היה מקום זה מיושב לפני זה. אמנם ברמת הגולן נמצאים מעינות, אך רצועת האדמה המקשרת את הר סוסיתה עם הרי הגולן אינה יורדת בשפוע רגיל אלא בצורת אוסף. רק הטכניקה היוונית יכלה להתגבר על מכשול זה ע"י הקמת אקוואדוקט או העברת מים בצנורות סגורים לפי חוקי הכלים השלובים. ובגלל אותה הסיבה חזר המקום לשממותו. מיום הריסת העיר, במאה השביעית או לאחריה. משערים שסיבת הדבר היתה רעידת אדמה.

שני חלקי העיר, העליונה והתחתונה, התמוגו והיו לאחת מבחינת ההנהגה, למרות המרחק שביניהם. ואל יפליאנו הדבר שהיה מקובל בבנין ערים בתקופה ההלניסטית. מקרה מעין זה חזר בצפון הכנרת, כשנבנתה העיר היוונית בית-



צלום נפתלי, עיר-גב

לרגלי סוסיתא,

הכנרת עד הירדן.

ככל עיר יוונית היתה גם סוסיתה מקושטת במקדשי אליים, מרחצאות, תיאטרון ושווקים הבנויים לפי הסגנון היווני המפואר. מושג'מה מפאר זה מקבל כל מבקר, בלי התאמצות מיוחדת, לפי השרידים בלבד. ודאי לא חסרו גם בעיר מוסדות החנוך הגופני לפי הרוח היוונית ונערכו משחקי ההתגוששות וההתחרויות הספורטיביות הרגילות. אך הים הקרוב הוסיף גוון משלו לחיי תרבות הגוף שבעיר. הנוער קיבל חנוך ספורטיבי צבאי על פני הים. דבר זה מסתבר לנו מתוך המטבעות של העיר גדר. על מטבעותיה חקוקה תמונה של קרב ימי, נאומכיה בלשונם.

את רוב אזרחי העיר הוו: א) היוונים — חיילים משוחררים ומהגרים. ב) סורים שהתיוונו. שני יסודות אלה היו מעורבים עד כדי כך ומושפעים באופן הדדי, שאין המקורות מבחינים ביניהם לפעמים. בין אזרחי העיר היו גם יהודים. רוב היהודים ישבו כנראה בעיר התחתית והיו משוללים זכויות אזרחיות.

אחרי שפרץ המרד הגדול ברומאים, בשנת 66 לספירה, התלקחה אש השנאה בין היהודים והנכרים בא"י והמדינות הקרובות. במקומות שם נמצאו אוכלוסים מעורבים, יהודים וסורים, התחילו מלחמות רבות דמים. כנקמה על ההרג של 20000 יהודים, שעשו היוונים והסורים בקיסריה, יוצאים קנאי טבריה, שבראשם עמדו הספנים והדייגים ויהושע בן צפאי מנהיגם, והורגים את כל היוונים שבעירם. ויוסטוס איש טבריה, יריבו של יוסף בן מתתיהו, יוצא בראש המון רב ועושה שמות ושפטים בעיירות ובכפרים של הנכרים שבתחום סוסיתה וגדר. אך אל הערים עצמם לא הצליח לחדור. כתגובה לכך קמו הנכרים שבגדר ובסוסיתה, המיתו את היהודים שכניהם ואת החלשים שבהם זרקו לכלא (מלחמות ב—ח—ה).

היהודים בזו לשכניהם שלא הצטיינו במנהגייהם המוסריים והיו שטופי זימה. על כך מוצאים אנו ידיעה ברורה ומעניינת במדרש פסיקתא דרב כהנא כ"א, י"ז. הדרשן המפורסם רבי תנחומא מסוף המאה השלישית רוצה במקום הנ"ל להוכיח, שכל העובר על הדברה, "לא תחמוד" עובר גם על הדברה, "כבד את אביך ואת אמך" ובתור ראיה לכך הוא מביא את ספור המעשה הבא:

"גייס (גיוס) מן הגדר ולוקיס (לוקוס) מן סוסיתה היו מתגנבים אלו בנשותיהם של אילו ואילו בנשותיהם של אילו. לימים נפלה קטטה ביניהם זה הרג את אביו וסבור שאינו אביו". רצה להגיד בזה: היו שתי כנופיות לסטים, אחת בעיר גדר ובראשה עמד גיוס והשניה בסוסיתה ובראשה לוקוס. שתי הכנופיות היו נוהגות להתנפל על הערים היריבות ולחטוף נשים. וקרה המקרה שאשה שהתעברה בסוסיתה ילדה בגדר והבן גדל בה וחשב עצמו לאזרח העיר. כעבור שנים נפלה קטטה בין שתי הערים והבן שכבר הגיע ל"מעשים טובים" השתתף בה והרג בלא יודעים את אביו שהיה בצד שכנגד.

על כל צרה שלא תבא נחצבו בעיר עשרות רבות של בורות לאגירת מי גשמים. בורות מטוייחים אלה, שנשתמרו עד ימינו, מפליאים בגודלם ובנינם. נוסף לכל אלה, נמצאת עד היום במרכז העיר בריכת אגירה גדולה.

היוונים תרגמו את השם הארמי העתיק סוסיתה, שפרושו סוסי, להיפוס שפרושו בלשונם סוס. בשם זה נזכרת העיר פעמים אצל פליניוס ומספר פעמים אצל יוסף בן מתתיהו. לעומת זה מוצאים אנו בספרו של ההגמון מקיסריה אבסביוס מהמאה הרביעית לספירה, תרגום מדוייק של השם בצורה היפה, שפירושו סוסי כדוגמת שמות היישוב האחרים הנקראים על שם בעל חי (גמלה, צפורי, נמרים, עכברה ואח'). אין גם שם זה רומז על פולחן או התעסקות מיוחדת של אנשי המקום, מהתקופה שנשתמרו ידיעות על העיר.

בראשית המאה השנייה לפני הספירה, עברה העיר סוסיתה יחד עם כל ארץ ישראל לידי מלכי סוריה הסילווקיים. ומכיון שאלה מצאו כבר את כל המקומות המתאימים להקמת ערים חדשות תפוסים, הדביקו לערים הקיימות חותמת סיליקית חיצונית ע"י שני השם. סוסיתה נקראה, כדוגמת הערים גדר וגרש, על שמו של אחד המלכים בשם אנטיוכיה. עובדה זו נודעת לנו מתוך מטבעות העיר שעליהן רשומה הכתובת, "האנטיוכיים (שנקראו) לפנים היפוסיים"; היוונים נהגו לצין על המטבעות את שם אזרחי העיר ולא את שם העיר עצמה. אך למרות השמות היווניים החדשים נשאר בפי העם השם הארמי הקדום סוסיתה — סוסיתא, הנזכר בתלמוד וגם סוסיתן (שיר השירים רבה כ"ב). כדוגמת רוב השמות היווניים בארצנו נשתכח השם החדש והשם הארמי העתיק נשתמר עד ימינו בכנוי החורבות סוסיה שממזרח לסוסיתא בדרך לפיק.

ככל הערים היווניות במזרח היתה גם סוסיתה מאורגנת כדוגמת "פוליס" יוונית. היתה לה הרשות לצקת מטבעות שעל צדו האחד מופיע כמעט תמיד סוס. העיר שמשה מבצר ומרכז כלכלי גם יחד. אזרחי העיר עסקו בעיקר בעבודת האדמה ובמסחר. ככל עיר יוונית הרחיבה סוסיתה את השפעתה על הכפרים והעיירות שמסביב לה והביאה אותם ברשותה, הן במובן הכלכלי והן במובן הירירי. איזור כגון זה שמסביב לעיר מרכזית נקרא בלשון התלמוד בשם "תחום". יוסף בן מתתיהו קורא לתחום סוסיתה — היפוס בשם היפנה.

תחומה של סוסיתה נזכר (בצורה משובשת למדי) בתוספתא ובירושלמי. ברשימות אלו אפשר לזהות, לאחר תקוני נוסח שונים, כמה תלי חורבות וגם ישובים קיימים, כגון כפר־חאריב שנקרא אז בשם כפר חרוב. וכך אפשר להגדיר גם בערך את גבולות תחום סוסיתה: בצפון — ואדי סמך, במזרח — נהר א־רקד ובדרום — הירמוק. בנוגע לגבולות התחום מסביבת העיר גדר (בקרב אל־חמה) ועד הכנרת, ישנם חלוקי דעות בין החוקרים. יש אומרים שתחום גדר הגיע עד הכנרת, אך החוקר מ. אבי־יונה שולל דעה זו. לפי דעתו עבר גבול תחום סוסיתה לאורך חופה המזרחי של

הנעת האניות לצורתייה

1. מפרשים.

אניות-המפרש יוצאות והולכות מהשמוש אף במר-
כו האחרון שלהן — באגמים הגדולים של ארצות
הברית. גם הקטנות שבהן בשירות החוף מפנות
את מקומן למנוע.

2. הקיטור.

מנקודת ראות החומר המניע:

(א) הסקת הדודים בפחם; (ב) הסקת הדודים בשמן.
מנקודת ראות הצורה של התנעה:

(א) מכונת בוכנה (לחץ הקיטור פועל באיצטונה,
בתנועת הלוך וחזור). כיום משתמשים רק במכונות
מרוכות-האיצטונות, אגב נצול הדרגתי של הקיטור.
(ב) טורבינות הקיטור (לחץ הקיטור פועל בתאים
סגורים, מתוך דחיפת גלגלי-הכנפים). תנועת סבוב,
מספר רב של סבובים, שיש להפחיתם ע"י סדורים
מיוחדים, כדי לאפשר את השמוש בהם בהנעת
הסליל. הטורבינה הונהגה באניות הגדולות (יותר
מעשרת אלפים ב.ר.ט.), באניות המשמשות לנוס-
עים בלבד ובאניות מלחמה.

(ג) צרוף של (א) ו-(ב): מכונת בוכנה וטורבינת
קיטור, עפ"י שיטתו הידועה של באואר וך, נמצאת
בשמוש באניות עם שלשה סלילים.

(ד) טורבינת קיטור, הקשורה באופן ישיר עם
מכונת דינמו. זרם החשמל מועבר לתחתית האניה
ובעזרת מוטור חשמלי לגל הסליל (הנעה טורבו-
חשמלית). נמצא בשמוש רב בצי המסחרי האמרי-
קאי.

3. מנוע (מנוע דיזל).

השמן והאוויר מעורבים יחד מתפוצצים באיצטונה
וגורמים תנועת הלוך וחזור (בקצב לשנים או לאר-
בעה). המספר הגדול של הסבובים מופחת במקרים
רבים על-ידי סדורים מיוחדים. ההנעה הדיזל-
חשמלית מתאימה להנעה הטורבו-חשמלית (כנ"ל
2 ד'). המנוע דיזל נתקבל במשך זמן קצר למדי
והוא מקיף כיום שליש בערך של הצי המסחרי
בעולם. אנית-המנוע הגדולה ביותר היא "אויגוס-
טוס" (איטליה), בעלת שלשת אלפים ב.ר.ט.
מסיבות טכניות אין עוד להרכיב אניות-מנוע יותר
גדולות. אניות הטנק הן על-פי רוב אניות-מנוע.
זה משנים מטפלים ביצירת טורבינת-גז (מנוע
התפוצצות בצורת טורבינה), אולם עד עתה —
בלא תוצאות נכרות.

הערה: אנית הרוטור (שהיא בעצם אנית מפרש,
למרות המכונות שהותקנו בה) לא נתקבלה
למעשה ויש לה ערך היסטורי בלבד.

להבהרת המושג "טון"

בתורת הספנות ידועים שני סוגים עיקריים של
הטון ומהם התפתחו יתר ציוני המדות לאניות.

א. טון הקבול הרשום (Register Ton) =
100 רגל מעוקבים — 2,83 מ"ק.

למר דוד רמז
שר התחבורה

במות עליו אחותו ז"ל

נחומי
בית החבל הימי לישראל

ב. טון המשקל (הטון האנגלי) — 1016 ק"ג.
עלינו לדעת את ההבדלים בין שני הסוגים הנ"ל,
כי יש בזה כדי להבהיר כמה וכמה עניינים בספנות.
החלוקה הבאה להלן אינה אלא פירוט נוסף לשנים
אלה.

1. הטון הרשום ברוטו (Brutto Register Ton)
הטון (ב. ר. ט.), הידוע גם בשם: הטון
הרשום הגדול, הוא המדה הרגילה לגודל האניה, על
פי הממדים הרשמיים. נמנה הוא על הסוג הראשון
של טון הקבול הרשום. את הקבול מתחת לספון
המדידה מחשבים באומדנא (נוסח מורסום), את הנפח
מעל לספון המדידה — בדרך רגילה, חלקים חלקים.
חשבון זה, שהוא למעשה מסובך למדי, נותן את כל
הקבול הפנימי של האניה בטונים רשומים. כל חישובי
הסטטיסטיקה (פרט לסטטיסטיקה של הנמלים) מבוסס-
ים על מדת הטון הרשום ברוטו (ב.ר.ט.).

2. הטון הרשום נטו (Netto Register Ton)
הטון (נ. ר. ט.) נקבע על פי הטון
הרשום ברוטו, לאחר שמנכים מכל הקבול של האניה
את אותו הנפח המשמש מקום למכונות ולמכשירים,
לתנורים ולדודי-הסקה, מעון לאנשי השירות וכו', וזה
אומר: בטון הרשום נטו מתבטא רק אותו הנפח
המשמש לצרכים כלכליים, קובעים זאת על-פי נוסח
אות מסוימות באחוזים, מהטון הרשום ברוטו.
אף את התשלומים למיניהם: מס האניה, תשלומי
נמל, דמי מעבר בתעלות וכו' מחשבים על פי הנ.ר.ט.

הערה: הטון הרשום ברוטו (ב.ר.ט.)
הטון הרשום נטו (נ.ר.ט.) מסומנים בניירות
הרשמיים של האניות. כל ארץ יש לה יסודות
הערכה משלה, אולם מתחשבים בהם גם באר-
צות אחרות. רק ההנהלות של תעלות סואץ
ופנמה דורשות הערכות לפי חוקיהן הן.

3. טון הדחיקה (Displacement Ton) הוא
מסוג הטונים של המשקל. כל גוף השוקע במים דוחק
מהם כמות כזו, שמשקלה כמשקלו. טון הדחיקה הוא
המשקל העצמי של האניה כשהיא ריקה, בלא מים
בדודים ובלא דלק.

אין לטון הדחיקה ערך מיוחד במסחר, אולם הכרחי
הוא במספנות. אניות-מלחמה נרשמות אף הן תמיד
רק לפי טון הדחיקה.

4. טון המטען (המשקל הדומם Deadweight Ton)
אף הוא טון של משקל. על פיו מציינים כמה טון משא
יכולה האניה להכיל, לכשתגיע בשקיעתה עד לקו
הנורמלי של השיט במי הים, בתנאים נורמליים וב-
טמפרטורה רגילה. מספר זה משמש יסוד לקלוקולציות
המסחריות.

בצי הפולני

— שלטונות צי פולין הזמינו בהולנד מספר ניכר של קטרים, המיועדים במיוחד לעבודה במג איר לקוי.

— „סולדק” — אניה להובלת פחם, בת 2540 טון, הורדה לים בנמל דנציג. זוהי האניה הגדולה ביותר שנבנתה עד היום בפולין.

מקרום ומרחוק

— ספנות קנדה תופסת כיום את המקום התשיעי בעולם, ורבים סיכוייה לשיפור מעמדה.

— צי אניות המלחמה של פנמה גדל, בדרך של העברות מן הדגל האמריקאי לרוב, מ-1.531.924 טון ל-2.244.061.

— צי הסוחר הבלגי מונה כיום 89 אניות בטונז' כולל של 395.394 טון.

— האניה ההולנדית הגדולה „אורניה” שימשה בזמן המלחמה אניות-חולים, ולאחר מכן — להסעת משאות ונוסעים. עתה הותקנה האניה לנסיעות בשירות קו הודו המזרחית.

— קו הולנד-אמריקה פתח שירות משאות סדיר בין ניו-יורק לברמן.

— אנית הנפט השבדית הגדולה ביותר היא „מלכת האטלנטיק”, בת 23.450 טון. מהירותה הממוצעת, בנסיעת הנסיון הראשונה (בעומס מלא), היתה 15.28 קשרים.

— בעלי חברות האניות בדניה הזמינו, במספנות ארצה ומחוצה לה, 400 אניות, בנפח כללי של 400 אלף טון. מהציתן — אניות להובלת נפט.

— תורכיה רכשה את אנית הקיטור הפאנאמית הגדולה „דלורניק” (נבנתה בקנדה, ב-1929).

— חברת הספנות באלכסנדריה רכשה זה עתה אנית נוסעים חדשה, בנפח של 5.500 טון.

— „סומרטייר”, 9.716 טון, ששימשה בימי המלחמה כאנית צבא, הותקנה כאניה אוסטרלית להובלת נוסעים. בנסיעתה הרא- שונה הביאה 550 תיירים לאוסטרליה.

— אנית קיטור גדולה חדשה, Antilles, 21 אלף טון, הורדה לים בטכס חגיגי ממספנות ברסט. תצורף לשירות בקו מערב הודו.

בארץ

תכנית האיוורים החפשיים בנמלים.

משרד התחבורה עיבד תכנית מפורטת להקמת אזורים חפשיים בנמלים הישראליים ובזמן הקרוב יגש להגשמתה — מסר מר דוד רמז, שר התחבורה, למשלחת מטעם לשכת המסחר תל-אביב יפו, בהרכב ה"ה: אליהו לבונטיין, מ. פייטשון וד"ר בר של. המשלחת מסרה תזכיר מפורט על הקמת נמלים חפשיים, בהתאם להחלטת כינוס לשכות המסחר שהתקיים לפני זמן מה בתל-אביב.

מאזנים נוספים בנמל חיפה

מנהלת הנמל עומדת להפעיל מאזנים נוספים לשקילת המטען במכונות המשא, ונעשים סדורים להתקין מאזנים גדולים מחוץ לנמל שיאפשרו לשקול בבת אחת את המכונות יחד עם מכונת הגרד (סאמורילף). המאזנים היחידים שהיו עד עתה בנמל חיפה גרמו לתורים ארוכים של מכונות-משא, שצריכות היו להשקל פעמיים, לפני הטעינה ולאחריה.

הסידור החדש יקטין בהרבה את העומס בכביש הראשי שבנמל ויחסך זמן רב לנהגי מכונות-המשא, שנאלצו לחכות לפעמים שעות בתור לשם שקילת המטען.

הצי המסחרי בעולם

בתחילת מלחמת העולם השניה היו בצי המסחרי בעולם אניות בעלות נפח של 69.44 מיליון טון, ועד אמצע שנת 1948 גדל הנפח ל-81.07 מיליון טון. התמורות שחלו במשך יובל השנים האחרון בצי המסחרי של העולם משתקפות מן הטבלה דלהלן:

חלקן של המדינות בנפח של הצי המסחרי העולמי (באחוזים)

הארץ	1948	1939	1914	1901
ארצות הברית	33.5	13.0	4.5	4.2
בריטניה	22.4	26.1	41.6	50.2
נורווגיה	5.3	7.1	4.3	3.4
צרפת	3.5	4.3	4.2	4.4
הולאנד	3.4	4.3	3.2	2.1
ארצות אחרות	31.9	45.2	42.2	35.7
סך הכל	100.0	100.0	100.0	100.0

הירידה העצומה בשימוש בפחם ככוח-הנעה לאניות נראה מן הטבלה להלן:

כוח ההנעה לצי המסחרי העולמי

(באחוז מן הנפח הכללי)

פחם	1948	1939	1935	1914
פחם	22.30	44.67	50.15	88.84
שמן להסקת דוודים	55.53	29.63	30.65	2.65
שמן למנועים	21.20	24.36	17.42	0.45
מיפרשים וכי'	0.97	1.34	1.78	8.06
סך הכל	100.0	100.0	100.0	100.0

בצי הסוחר הבריטי

— לפי הדו"ח הרשמי מספטמבר 1948, מנה צי הסוחר הבריטי 15.412.000 טון לעומת 16.459.000 טון בפרוץ מלחמת העולם השניה. מספר העובדים בו היה באמצע 1947 — 127 אלף איש, ואילו ב-1948 עלה מספרו ל-139 אלף, והוא בתהליך של גידול מתמיד.

— מספנות בריטניה הפיקו, ברבע השלישי של 1948, 128 אלף טון הזמנות חוץ.

— חברת ספנות-הקיטור (General Steam Navigation Company) המקיימת שירותה בקו לונדון-המזרח התיכון, מרחיבה אותו גם לנמלי גרמניה הצפונית.

— „סאוטרן ראווון”, אנית נפט בריטית, הותקנה כאניה לציד ליותנים. כוללת מיתקני קירור לאחסנת בשר הליותנים.

בצי הסובייטי

— צי הצוללות הסובייטי הוא מסודותיה המוצנעים ביותר של מדינה זו, שהיתה בין מקדמיה של הצוללת. בתום מלחמת העולם השניה הצליחו הסובייטים להשיג פרטים על מבנה הצוללות הגר- מניות החדישות ביותר, ולאחר הכיבוש — אף מומחים וציד. עיקר יעילותו של צי הצוללות מתונה בחבר עובדים בעלי רמת-אימון גבוהה ביותר.

— צי הולגה הסובייטי בונה עתה ברוזות בנפח של 6000 טון.

פריקה וטעינה בנמלי הארץ בחודש מאי

בחודש מאי 1949 נפרקו בנמלי הארץ 98.000 טונות לעומת 51.000 טונות באותו חודש אשתקד. חלקו של נמל חיפה בפריקה בחודש מאי הוא כ־63.000 טונות, לעומת 31.000 טונות במאי אשתקד, היינו עליה של 100%.

לעומת זה ירדה הטעינה בכל הארץ ל־5.000 טונות בחודש מאי, בהשוואה ל־33.000 טונות במאי אשתקד. הטעינה היתה גבוהה אשתקד עקב פינוי הצבא הבריטי מן הארץ.

במשך החדשים ינואר—מאי נפרקו בנמלים 392.000 טונות, מהם בנמל חיפה 306.000 טונות (כ־77% מכלל היבוא). היצוא בחדשים הנ"ל מסתכם בסך 171.000 טונות. מהם נשלחו דרך נמל חיפה 84.000 טונות, 48% מכלל היצוא.

הטבלא דלהלן משקפת את היבוא והיצוא בחודש מאי ש. ז. וכן את היבוא והיצוא בחדשים ינואר—מאי 1949.

א. פריקה וטעינה בחודש מאי 1949 (טונות)

הנמל	פריקה	טעינה
חיפה	62984	1934
תל-אביב	26550	36
יפו	8486	3097
ס"ה	98020	5067

ב. פריקה וטעינה בחדשים ינואר—מאי 1949 (טונות)

הנמל	פריקה	טעינה
חיפה	* 306101	84348
תל-אביב	69760	30980
יפו	15936	55950
ס"ה	391797	171278

קו חדש של אניות-משא ישראליות

אנית-המשא "דרומית", השייכת לחברת "צים", הפליגה מאנגליה לאחר שהוכנסו בה תיקונים יסודיים. האניה הגיעה לנמל בראמאן והחלה בהטענת חפצי עולים. זוהי האניה הראשונה, הנושאת את הדגל הישראלי, שעגנה בנמל גרמני.

עם ביקור אניה זו בנמל בראמאן נפתח קו חדש של אניות משא ישראליות: גרמניה—הולאנד—בלגיה—אנגליה—ישראל.

נפיעות בקו גדיניה—חיפה פעמיים בחודש

ד"ר י. ש. מיר, היועץ הכלכלי של הצירות הישראליות בוורשה השווה כעת בארץ, מסר שממשלת פולין מגלה ענין רב בפיתוח יחסי המסחר עם ישראל. ווארשה עוקבת אחר ההתפתחות הכלכלית של ארצות המזרח התיכון ומקדישה לה תשומת לב. פולין מעונינת לא רק במשלוח סחורות יצוא לאזור זה אלא גם בקניית סחורות משם.

כדי לשפר את תנאי התחבורה, יוכנסו באופן קבוע פעמיים בחודש אניות הובלה בנות גודל בינוני בקו גדיניה—חיפה.

"סעד" ספינת-גרר מפ. 18.

"מפעלי חיפה להנדסה" (י. קירשטיין וה. גרינשפון) סיימו החודש בניית ספינת-גרר מפלדה, שהיא הגדולה בין ספינות הגרר שנבנו עד כה בארץ. אורכה 17.5 מ' ורוחבה 5 מ'. מצוידה היא במנוע דיזל של 250 כוח סוס, ומשקלה הכללי מגיע ל־60 טון.

הספינה נרשמה כחוק אצל רשם האניות הממשלתי בשם "סעד" והוחכרה למנהלת נמל חיפה, כעזר לספינות הגרר "צוריה" ו"איתנה".

הספינה "סעד" הועברה במאמצים גדולים בדרך היבשה עד למימי הנמל, הואיל וטרם קיימת בארץ האפשרות להוריד ספינות בדרך המקובלת ע"י ממשלה.

"מפעלי חיפה להנדסה" ממשיכים בכל המרץ בהכנותיהם להקים על חוף הים את הממשה שישנו כבר ברשותם בעבור כלי שייט שמשקלם אינו עולה על אלף טון. הועדה המחוזית לבנין ותכנון ערים אישרה כבר את בקשת המפעל, והטפול בבעיה זו נמצא עתה בידי משרד התחבורה ומחלקת הקרקעות.

בביטוח הימי

לפי החלטה של חברות הביטוח בלונדון תמוג, החל מה־1 ביולי 1949, התוספת ("סי.מ.סי.") של הביטוח הימי עם המהדור היסודי.

הועדה הזמנית לביטוח-ימשה, שהוקמה בוועידת האחד הבינלאומי של ביטוח ימי, קיימה ישיבה בציריך, בהשתתפות נציגים מה־11 מדינות. הועדה הגיעה לידי מסקנה, ששיתוף



ספינת הגרר "סעד", נבנתה ב"מפעלי חיפה להנדסה".

פעולה בין מבטחי-המשנה, בתור יחידה נפרדת במסגרת האיחוד הבינלאומי לביטוח ימי, אינו ניתן לביצוע. מכל מקום סוכם, כי לא רצוי לוותר על הנסיונות לשתוף פעולה בינלאומי בשטח ביטוחי-המשנה הימיים.

עולים הביאו ארצה ספינת-דיג שבנו באיטליה

לנמל חיפה הגיעה ממל פאנו שבאיטליה ספינת-דיג בשם "ראשונה", השייכת לקבוצת הדייגים היהודים "מגדלור", שנת-ארגנה באיטליה. דייגים אלה, רובם ניצולי מחנות ריכוז, בנו במו ידיהם באיטליה שתי ספינות דיג. קבוצת הדייגים "מגדלור" עומדת להתיישב בנהריה ולעסוק בדיג חופי. ספינת הדיג "ראשון-נה" היא באורך של 14 מטר.

מתוך "רשומות"

הגבלות על בריכות דגים

"המנהל (פקיד הדיג הראשי) לא יסרב לתת רשיון אלא אם האדמה או המים ניתנים לניצול חקלאי יעיל יותר או שבהקמת הבריכה יש, לדעתו, נזק לקרקע או למשק חקלאי שבסביבה. וגם במקרים אלה יוכל המנהל לתת רשיון, אם הדבר רצוי לפיתוח ההתיישבות החקלאית באיזור מסויים."

מועצה להכשרה ימית

משרד התחבורה הקים מועצה לעניני ההכשרה הימית. ועדות המשנה הפועלות לידה הן: (1) ועדה לאלחוט; (2) ועדה לעניני בית הספר הימי; (3) ועדה למתלמידים באניות.

זו האחרונה מטפלת גם בתכנית למתן השתלמות לצעירים בבתי-מלאכה גדולים, בהם ירכשו את ידיעת מקצוע-המתכת, כעתודות למחלקת המכונות באניות.

בא כח המוסד להדרכה של החי"ל משתתף במועצה הנ"ל.

הנוער הימי — להכשרה באניות

עשרות חניכים, מהאגודות הימיות — הפועל, זבולון, צופי הים ואליצור — יועלו בשבועות הקרובים כמתלמידים לאניות צי הסוחר הישראלי. הם יהיו את עתודות הצוות הנדרש לאניותינו, שמספרן גדל והולך משנה לשנה.

לחניכים אלה נפתח קורס הכנה, מטעם הגדנ"ע והמוסד להדרכה ימית של החבל הימי לישראל. הקורס ימשך 22 יום ובו יקבלו החניכים אמון ימי, ספורט שימושי וידיעות בימאות. בסיום הקורס יועלו החניכים, שיוכשרו לכך, לתפקידיהם באניות של חברת "שהם".

אימונים ימיים לתלמידי בתי-ס

כ-700 תלמיד ותלמידה מהכתות ז' וח' בבתי-ה"ס העממיים שבנקודות החוף התאמנו השנה בפעולה ימית, בפקוח הועדה המשותפת של החבל הימי לישראל ומחלקת החנוך.

הפעולה בוצעה בתל-אביב ויפו, בחיפה וסביבתה, בכפר יתקין ונהריה. החניכים קבלו אימון ראשון בחתירה ובעבודות חבל וידיעות תיאורטיות בבנין סירות וחלקיהן. קוימו גם תחרות יות בייך-קבוצתיות. בפעולת ההסברה נכללו ביקורים בנמלי חיפה ותל-אביב וספורים בתערוכות הימיות של החבל הימי לישראל.

הפעולה התנהלה ב-55 קבוצות, בהדרכת 7 מבין מדריכי האגודות הימיות. כל הוצאות הפעולה כוסו על ידי החבל הימי לישראל. רבים מהחניכים ימשיכו בשנה הבאה בהשתלמותם באגודות הימיות ובביה"ס הימי בחיפה.

שרידי עיר-נמל קדומה ליד תל-אביב

בתל-קסילה, הגבעה הנמצאת מעברו השני של הירקון ליד שיד מואניס סמוך לתל-אביב נחשפו שרידים קדומים של 11

תקופות-ישוב, אשר העתיקה ביותר בהן מתיחסת למאה ה-12 לפני ספה"ג — לתקופת התנחלות ישראל בארץ ולראשית התיישבות הפלשתים בחוף הים. בשטח של דונם אחד, שנחשף כולו, נתגלה בחפירה המדוקדקת והקפדנית — המתנהלת ע"י החברה העברית לחקירת א"י, בהשתתפות מוזיאון תל-אביב ובאמצעי עיריית תל-אביב — מספר רב של כלי חרס מקושטים, מכשירים חקלאיים וכלי-אבן שונים. כן נתגלו מיתקנים, תנורים ועוד, השייכים לדעת מנהל החפירות ד"ר ב. מייזלר, לתעשייה של צביעת אריגים ולמתכת נחושת. נתגלו גם חדרים וחצרות ומכשירי ברזל מן הקדומים ביותר שנתגלו עד כה בארץ. באחת החצרות נמצא אוסם תבואה, שנשתמר יפה, מהמאה העשירית לפני ספה"ג. מפלי" אה קורת-עץ שנשתמרה כשלושת אלפים שנה, שנפחמה כנראה, בשעת החורבן.

בשכבה השייכת לתקופת דוד המלך נמצאו בית-בד, גת שמן, ממגורות וכלי-בית שונים.

אוצר בלום של שרידים עתיקים נמצא בשכבה מתקופת שלמה המלך. האופיינים מהם: בנין לבנים גדול ולידו חצר פנימית, בנויים קירות עבים מאד. מסתבר, כי הוא שייך לסידרת בנינים אשר שימשה מרכז השלטון ומקום קשרי מסחר ביים. ראוי להזכיר, כי עוד לפני שנים נתגלה בחפירות שנערכו מטעם האוניברסיטה בשפך הירקון, סמוך למגדלור שליד תחנת רידינג — מצודה קדומה. החוקרים סבורים, שהמצודה נועדה לשמור על הכניסה מהים לירקון. וד"ר ב. מייזלר סבור, שהחל שימש מרכז ימי מסחרי.

ראש הממשלה ושר האוצר אורחי היל הים

ראש הממשלה ושר הבטחון, ד. בן-גוריון ורעייתו ושר האוצר א. קפלן ורעייתו, הפליגו ב-29 ליולי 1949 באנית מלחמה ישראלית למרחבי הים התיכון המזרחי. אל ראש הממשלה נלוו שלישי, רב סרן נחמיה ארגוב ויועצו הימי, סגן קברניט שאול בן צבי.

האורחים נתקבלו ברציף אניות-המלחמה על ידי סגן שר הבטחון לעניני הים, דוד הכהן, ומפקד חיל הים, קברניט שלמה שמיר, ועלו לסיפון אנית המלחמה הישראלית ק-28. דקות מספר לאחר זה התירה האניה את חבליה והפליגה לים בליווי אנית מלחמה ישראלית אחרת. בליל שבת נועדו האורחים לשיחה ערה עם קציני האניה, שהעלו את בעיות השירות בצי המלחמתי. למחרת היום נפגשה האניה בלביים באנית-מלחמה ישראלית אחרת וראש הממשלה שידר דברי ברכה לצוות האניה הזאת. במוצאי שבת הסבו האורחים למסיבה ושירה בציבור עם אנשי האניה.

ביום א' 31 ביולי ש. ז. התקיים מטווח תותחים וסיוור ראש הממשלה בכל מיתקני האניה. באותו יום, ב-3 אחה"צ, חזרה האניה לבסיסה, והאורחים ירדו לחוף.

ועד חדש לסניף החי"ל בצרפת

בישיבת ההנהלה של סניף החי"ל בצרפת, שנתקיימה בפאריז ב-18 ליולי ש. ז. נבחר ועד בהרכב הבא: ד"ר י. פודימן — יו"ר; ה"ה י. יפרויקין והמהנדס פנינגר — סגנים; ה"ה רייזנר ושניידר — מזכרים; העו"ד א. אוסטרוב — מזכיר כללי; ה' פורילס — מזכיר.

מסכה בלב ים

ב-7 ליולי ש. ז. נערך על ידי סניף החי"ל בחיפה נשף לאור הירח, שהכנסתו הוקדשה לבית הימאים. התכנית כללה: הופעת אמנים, רקודים והגרלת פרסים. המשתתפים בנשף הפליגו לשעות מספר לים.



הסנה

חברה ארץ-ישראלית לאחריוח בע"מ

חברת הביטוח הגדולה בארץ

סכום הביטוח (חיים) - 5.600.000.- ל"י
 ההכנסה השנתית ב'1948 - 990.000.- ל"י
 הון וקרנות - 985.000.- ל"י

ה מ ר כ ז :

תל-אביב

רחוב לילינבלום 44, טלפון 4431/2, ת. ד. 805



עתיד

חברה לשרות ימי בע"מ

אניות עבריות
מלחים עברים

הסוכנים המנהלים:
אחים ברנט את בורכרד
בע"מ



אניות עתיד לשרותך תמיד.

יעקב כספי

סוכן אניות והובלה

ת. ד. 27 טלפון 3026

רחוב המלכים 76,

פנת רח' המערב מס' 1

מרכז מסחרי - חיפה

אהרן רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי
בכל עניני הובלה ימית

חיפה

ת. ד. 74 טלפון 4241/2



תוצרת

"תנובה"

תמיד

על שלחנכם

עצמון

מחסני ערובה בע"מ

החסנה

עמילות מכס

הובלה ימית ובטוח



תל-אביב, רח' לילינבלום 11

ת. ד. 698, טל. 2485

בנק הפועלים

בע"מ

תל-אביב

ההון הנפרע

ורזרבות

550.000 ל"י

מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם