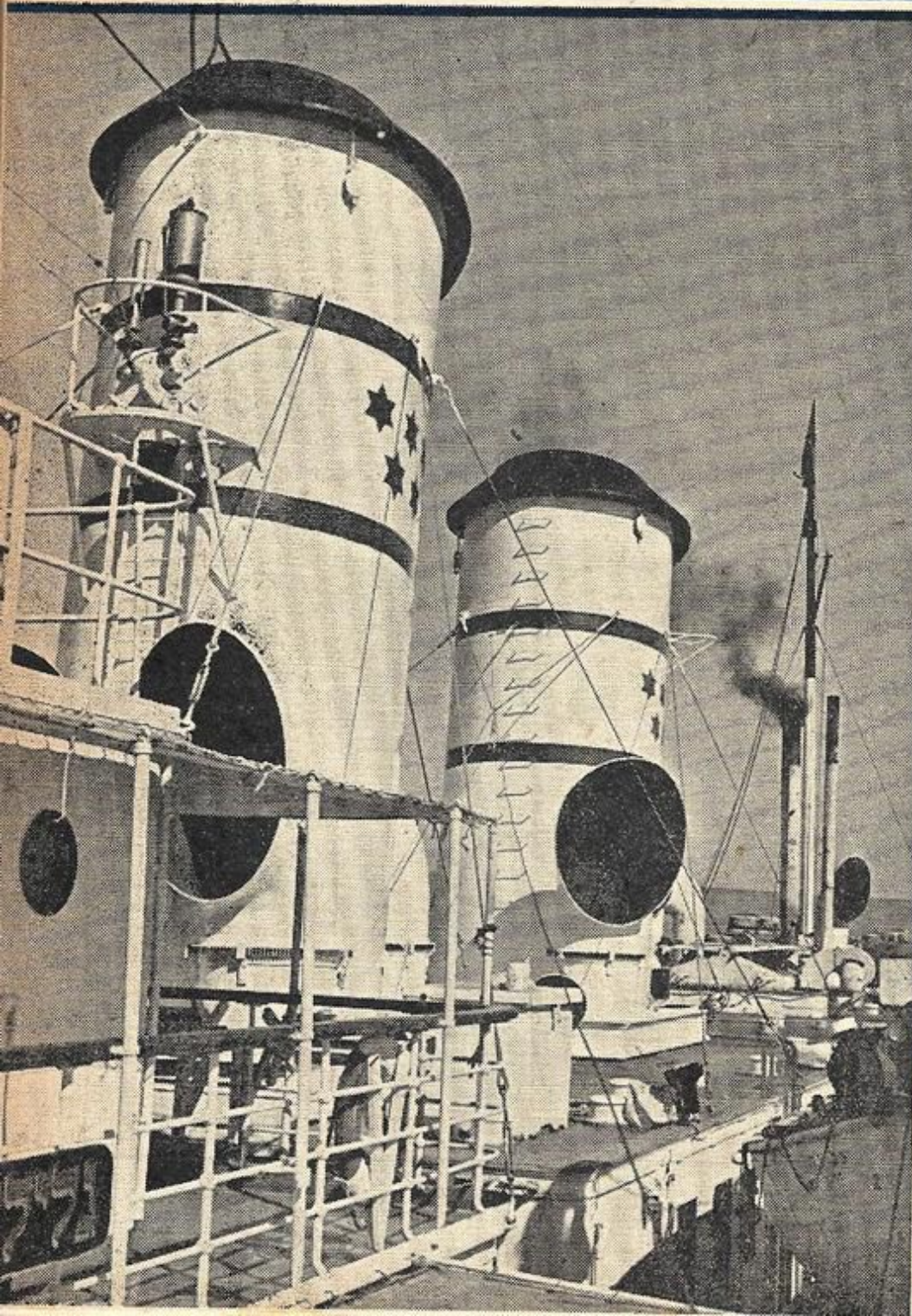


# ים

## גליונות החבל הימי לישראל



### אהת להדש

חברת ד'ה' (נ"ו-נ"ז)  
שנה חמישית  
סבת'שבט תשי"ו/ינואר'פבר. 1950  
כתובת המערכת  
חבל ימי לישראל. תל'אביב  
מל. 2437. ת. ד. 1917



**תכן הענינים**

עמנואל טובים איננו  
היינו לגורם בשטחים הכחולים  
(מדיוני הכנסת)  
אניות חדשות נוספו לנו  
חברת-ספנות על יסוד קואופרטיבי  
— דב שובל  
במלאת שנה לשחרור אילת  
מנין נקה את העובדים לאניותינו?  
— י. גולנדסקי  
על סיפון „עצמאות”  
— ז. פריד  
עם ימאים ובעיותיהם  
— ד. אבי-אבירם  
נחנך בית הפנימיה החדש  
פרידה מבת-גלים  
היקיצה הימית — ד"ר מ. גורביץ ז"ל  
על מכסה האניה (ספור) — יוסף אריכא  
שירת דולה-פנינים (שיר) — ז. שניאור  
כיבוש מצולות הים — ד"ר ד. קימלפלד  
כרוניקה

**"YAM"**

MONTHLY JOURNAL OF THE  
ISRAEL MARITIME LEAGUE  
Vol. V. № 4-5  
January-February, 1950

**Contents:**

In Memoriam Emanuel Tuvim  
Shipping and Ports in Israel (From a  
Debate in the Knesset)  
New Ships for our Merchant Fleet  
First Cooperative Shipping Company  
— By Dov Shouval  
Elath Anniversary  
Where shall we find Seamen for our  
Ships? — By J. Golandsky  
On the S.S. „Atzmaut” — By Z. Fried  
Our Seamen and their Problems  
— By D. Avi-Aviram  
Inauguration of New Dormitory of the  
Haifa Nautical School  
Farewell to Bat Galim  
Revival of Jewish Seamanship  
— By Dr. M. Gurewitch  
On Deck (A Story) — By J. Aricha  
The Pearl-diver's Song (A Poem)  
— By Z. Shneur  
Deep Sea Exploration  
— By Dr. D. Kimelfeld  
The Month's Events

Address:

Tel-Aviv, P.O.B. 1917



**ע ת י ד**

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 — ח'יפה

**אהרן רוזנפלד**

סוכן אניות  
עומד לשרות הקהל המסחרי  
בכל עניני הובלה ימית  
**ח י פ ה**  
ת. ד. 74 טלפון 4241/2

**ר א ד יו ב ו י ג ל**

מקלטים 5, 6, 10 מנורות  
גרמופון אוטומתי  
כבלים בעדי מחברים מגורפים  
לשימוש תעשייתי וביתי  
תוצרת כל-השמל

טל. 183 | פ | ת. ד. 97



# עמנואל טובים איננו



בית החבל הימי לישראל מב-  
כה מרה את מותו הטראגי של  
המהנדס עמנואל טובים,  
מחלוצי הימאות העברית ומ-  
ראשוני בונה חבר הועד הסו-  
על של החבל הימי לישראל ומ-  
סקדה הראשי של זבולון.  
שנספה בתאונת דרכים ביום  
ה-26 לפברואר 1950.



מדברי הספד של מתתיהו הינדס, בשם החי"ל.

חבר וידיד, איש מלא חיים ומרץ, נעקר משורותינו באופן פתאומי. חטף אותו הגורל העוור כפי שיכול היה לחטוף את כל אחד מאתנו.

מגזע טוב היה טובים, מגזע בריא וחזק. מהיהדות הרוסית בא, זו שנשאה בתקופה ההירואית בעול החלוציות. בית הוריו בזבאלקנסקי פרוספקט בלנינגרד (או פטרוגרד) היה בית ועד לצעירים וסטודנטים. שם התוכחנו, שם קבענו את עמדתנו בשאלות המדיניות, שם נפגשנו לפעולות.

תכונה אחת היתה אופינית ליהדות רוסיה: מיוזג הר-מוני של דאגת הפרט עם צרכי הכלל. מתוך כך היא הגיעה לחלוציות ומתוך כך היו אנשיה משלבים ללא שיור את מאמציהם לבנין הארץ עם דאגות חייהם הפרטיים.

עמנואל טובים היה סמל למיוזג הרמוני זה. הוא היה מהנדס לפי מקצועו ומיד עם בואו ארצה נכנס לתעשייה. הוא בנה אותה, התלבט בקשיים ונבנה על ידה; הוא היה מראשי התאחדות בעלי התעשייה. והרי זה צחוק הגורל: איש המכונה היה כל ימי חייו והמכונה בגדה בו. היא שנתנה לו את המכה האחרונה, את מכת המות.

ההרמוניה והשלמות באישיותו מצאה את בטוייה המלא בתחום פעולותיו בימאות. בחיים המקצועיים, בחיים צבאי ריים ואפילו בחיים המשפחתיים שלט בו הים העברי. כאן לא היתה בו מחיצה בין מציאות וחזון. במרץ רב ובטמפר-מנט לוחט בנה מפעלים ימיים. הוא שהקים את החברה הרא-שונה בספנות העברית ואת המפעל לתיקון אניות בחיפה. הוא רכז סביבו צעירים, תלמידים וחניכים, וארגן אותם ב"זבולון", לאהבת הים ולחיי הים.

ובאחרונה, לאחר שהצטרף לחבל ימי לישראל, מצא בו שדה פעולה עשיר ורחב. היה פעיל בועד הפועל שלו, במוסד המרכזי להדרכה ימית ובמערכת ה"ים", ובכל מקום הכניס לתוך העבודה את המומחיות, את המרץ התוסס, את הנאמנות ואת כשרונו הגדול — לדחוף את גלגלי המכונה הארגונית ולקדם את המפעלים.

בכאב צורב אנו נפרדים ממנו וחולקים לו את הכבוד האחרון. זכרו יהא שמור בלבנו. מצבת קבע השאיר אחריו: מאות הצעירים שלווחו היום במדי ימאים עבריים, בניו שחונ-כו לעבודת הים בהשפעתו ובהדרכתו — אלה יקיימו את מצוותו: לרדות בימים.

והולכת. כל אניה חדשה בצי הישראלי, כל ימאי עברי מוסמך — אלה נדבכים נוספים לעבודת חייו.

מותו הטרגי הוא אבדה קשה לימאות שלנו. איש דגול אבד ל"ישראל הימית". יהא זכרו ברוך!

„זבולון“, המפקדה הארצית

מכה קשה ואכזרית הוכינו. נלקח מאתנו עמנואל טובים — הרוח החיה ב"זבולון" מיום הוסדו, האדם שהדריך וכוון את פעולותינו. הוא ידע להתגבר על כל המכשולים ולחזק את ידינו בכל התנאים ובכל הזמנים.

לא רק מפקד ראשי היה לנו. הוא היה „הזקן“ שלנו. הוא הוה מוסד בפני עצמו, קשור בכל נימיו ב"זבולון". המשפט הקצר: „טובים אמר“, היה פותר את כל השאלות והבעיות השנויות במחלוקת. הוא היה בעל כח שפוט קולע ביותר, ומפיו קבלנו תורה ועצה.

לב רחב היה למנוח. את עזרתו, את עצתו ועודדו לא שמר לזבולונים בלבד. כל ימאי עברי, ללא הבדל השתיכות ארגונית או מפלגתית, רשאי היה להכנס אל טובים בכל שעות היום והלילה. אם במשרדו ואם במעונו, לקבל את הדרכתו. לעתים קרובות היה טובים מוניה אף את עסקיו הפרטיים, בכדי לטפל בדרישה צודקת של צעיר השואף לים. טובים ז"ל היה איש מעשי מאד, אך עם זאת — איש

החזון המרחיק ראות. עוד בנערותו הצטרף ל"כט קלוב" שבעיר מולדתו ונתאהב בים ובמרחביו. השתלם כקצין מכונות ימי ושרת בצי המלחמה הרוסי. ובעלותו ארצה ב"1922 חפש ומצא מיד את קומץ ה"משוגעים לדבר", ואתם ייסד ובסס את אגודת יורדי ים „זבולון“. ב"זבולון" השקיע את מיטב כוחותיו ומרצו עד רגעו האחרון.

עקבי ועקשן היה האיש. על אף המכשולים והאכזבות, התר ללא ליאות להגשמת חזון חייו: ימאות וימאים עבריים. ידע טובים, כי אין תכלית להכשרה הימית הניתנת לנוער העברי, אם אין המשכה — האפשרות לעבודה מעשית בים. מתוך כך פעל, עוד טרם היו לנו אניות משלנו, בהעלאת חניכים לאניות זרות בעזרת סוכני האניות היהודים. מתוך כך נטל חלק, מתוך השתתפות כספית וארגונית, בהקמת צי הסוחר העברי. את כל אמצעיו הפרטיים ואת עמדתו הצבוי רית הטיל, כדי לבצע משימות אלה.

הוא זכה לראות את הספנות הישראלית בהתקדמותה. הוא זכה לראות את חניכיו תופשים עמדות מפתח בכל ענפי המשק הימי הצעיר שלנו: בחיל הים, בצי הסוחר ובנמלים, והיתה גאוותו עליהם.

עם קום המדינה העמד טובים בראש הועדה הבוחנת הממשלתית לקצינים ומכונאיים והיה מראשי המדברים בוועדה המיעצת לעניני ההכשרה הימית שליד משרד התח-בורה. ובשנתיים האחרונות היה חבר פעיל במוסדות המר-כזיים של החבל הימי לישראל.

התנועה הימית הישראלית והמשק הימי שלנו חייבים רבות למנוח על עבודתו החלוצית. על מסירותו ונאמנותו ללא גבול, ועל מעשיו המבורכים.

במיטב שנותיו, בעצם תנופתו, נקטף האיש. מלא תכניות היה לשנים הבאות, אך שירת חייו לא נפסקה. היא גוברת



## היינו לגורם בשטחים הבחוליים

המדינה, עלתה קיבולת הצי המסחרי הישראלי מששת אלפים להמשים אלף טון, ומספר הנוסעים מ-250 ל-6000. אכן, אחוז המשאות, המובא ארצה באניות ישראליות, אינו עולה על ששה מכלל המשאות.

התפקידים הקרובים של הספנות הישראלית הוגדרו על ידי מר רמז כן: (א) כניסה של ממש למעגל הובלת ההדר באניות מתאימות; (ב) כניסה של ממש למעגל התיירות; (ג) הצגת רגל בהובלת הנפט לישראל.

קידום הספנות שלנו מחייב גם הקמת בנק למשכנתאות ימיות, אשר הבסיס החוקי למענו הוכן כבר. כן הכרחי בנין מנגנון מתאים לבדיקת אניות ופיקוח עליהן.

ואחרון-אחרון — ענין ההדרכה. יש צורך להרחיב ולהאדיר את מפעל ההכשרה הימית, אמר שר התחבורה, „ככל אשר נרבה להשקיע בדבר הזה — כן תוחזר לנו ברכה כפולה ומכופלת“.

### מדברי המתוכחים

הערות ראשונות בעניני הים הושמעו בויכוח מפי מר א. מ. גניחובסקי (הסיעה הדתית) שטען, כי הנהלת נמל חיפה אינה משקפת את המדינה כולה.

מר ח. לנדאו (חרות) נגע בענין תעריפי-הנמלים וטען, כי גבוהים הם מדי, בפרט לגבי העולים החדשים. גם הטיפול בחפצי העולים רע: „מטלטלים את הארגזים המכילים דברי זכויות, כלים וריהוט ככדורי משחק — הורסים את הרכוש הזה והוא הולך לאיבוד“.

שאלת הנמלים היא, במידה לא קטנה, שאלה בטחונות. זאת הדגישו כמה מהנואמים, וראשון ביניהם מר ב. רפ-טור (מפ"ם). „יש לנו קו התישבותי של איכלוס בכון העליה בנגב, בדרום“, אמר, לפיכך יש הכרח להקים, במהירות האפשרית, את נמל תל-אביב. אך לא די בזה, „מחובתנו לפזר את עצמנו בכמה בסיסים ונמלים מרכזיים ופינות שונות בארץ“. אילכך, דרש מר רפטור לתכנן נמל הקרוב יותר לנגב. התחלת הנמל שנעשתה בקיסריה אינה מספיקה, לדעתו. בענין תיקון אניות בנמלי הארץ מודה מר רפטור שאין לו פרטים, אך בטוח הוא כי חלק מהספינות, הנרכשות כעת בנכר, אפשר היה לבנות בארץ.

שאלות מדיניות כלכלית, הקשורה בים, עוררו יותר הדים מאשר פרטים טכניים. מר אידוב כהן (פרוגרסיביים) טען כי אין מושכים את ההון הפרטי לספנות. „אחד מתלוצצי הים, מר ברקוביץ, לא זכה לראות את גאולת הים, ונסתלק חזרה לגולה. אבל ישנו בארץ יהודי אחר, מר בורכרד מחברת „עתיד“ ונדמה לי שמשדד התחבורה לא עשה די כדי לעודד אותו להביא ארצה את הכלים שיש לו

חברי הכנסת המתוכחים בעניני התחבורה מתכוונים בעיקר לתחבורה היבשתית ולטלפונים. רק מעטים יודעים על הגרעיה בים ובנמל ומדברים על כך באריכות. דבר זה בלט גם בויכוח האחרון על התחבורה שהתנהל בין כתלי הכנסת בתל-אביב בט"ו וט"ז בכסלו (6 ו-7 בדצמבר).

### מדברי שר התחבורה

שר התחבורה, מר דוד רמז, נתן את הנתונים לויכוח בהרצאה מקיפה, שבה הקדיש הרבה תשומת-לב גם לענין התחבורה הימית.

שלש הן המגמות לפיתוח הנמלים, שמשדד התחבורה מתכוון להגשימן, אמר השר: (א) פיתוח נמל חיפה; (ב) הקמת נמל עמוק לתל-אביב ויפו; (ג) הקמת נמל-עזר בדרום הארץ. נמל חיפה, אמר מר רמז, יפותח עד למלוא ניצול שטח המים המוגנים ושטח הרציפים העוטרים את המים. „הפיתוח הזה הולך לגובה ולרוחב. ציוד המוזמן, בכוח החלק מן המלוה של הבנק ליצוא ויבוא, מתכוון לצייד את נמל חיפה בכלים ומכשירים, שבעזרתם תוגדל התפוקה — ובחמרים, לשם הוספת רציפים, ליתר ניצול המים השקטים“.

מובא בחשבון גם הצורך להקמת מבדוק לתקוני האניות, וכן הצורך לשמור על שטחים מתאימים כאיזור חפשי. לגבי תל-אביב, הודיע מר רמז, יושגו הכספים על יסוד זכויות בלי ערבותה הישירה של הממשלה. תורכב ועדה משותפת למשרד התחבורה, האוצר ו„אוצר מפעלי ים“, שתערוך את יסודות הזכויות. התלטה בענין הנמל הדרומי תיפול בהתאם לקצב פיתוחה של הארץ.

נמל חיפה בצידו והנוכחי הגיע לשיאים של תפוקה, העולים ב-15 אחוז על התפוקה בשנת-השיא תחת שלטון המנדט: 5000 טון הממוצע בנובמבר 1949, לעומת 4300 טון בנובמבר 1947. למעלה מאלפיים פקידים ופועלים עובדים בנמל חיפה. התעריפים, שהועלו עם העברת העבודה מרוב ערבי לרוב יהודי, הורדו במקצת באוגוסט 1949, „ויש לבקש דרכים להורדה נוספת“.

בתל-אביב מגיעה התפוקה לממוצע יומי של 1500 טונות בערך, כאלף פועלים. מהם למעלה ממאה ערבים, מועטקים בנמלי תל-אביב ויפו.

אך קיומם של נמלים עבריים אינו מבטיח לנו עדיין מעמד בימאות, ועלינו לשקוד על פיתוחה של הספנות שלנו. מדינת ישראל הנה עכשיו בעלת צי סוחר להולכת נוסעים ועולים ולהובלת משאות, בבעלותה של חברת „צים“, ובקרוב תופעלנה גם כמה וכמה אניות בקנין פרטי. כששים אחוז מן העולים הבאים בדרך הים, ואחוז ניכר של נוסעים ותיירים, באים בספינות ישראל. במשך עשרים חדשי קיום



בח"ל, או לגייס הון פרטי נוסף לשם הרחבת היקף עבודתו ואפשרות ההשקעה שלו. לדעתי, אין בענין זה שויון-זכויות גמור לגבי "צים". יש לי רושם כי יש לשר התחבורה קו עקרוני, אשר מאד קרוב לי מבחינה סוציאלית ולאומית, אבל אינני נוטה לקבלו בתקופה זאת". באותו ענין דיבר גם מר י. רוקח (ציונים כלליים), שסיפר כי בארצות-הברית נתקל בהתענינות מרובה מצד אנשים המוכנים לפתח את הספנות העברית.

על "כבילת היוזמה הפרטית" דיבר גם איש חיפה, עו"ד י. קליבנוב (גם הוא מהציונים הכלליים). אולם עיקר דבריו נסבו על הנעשה בנמל חיפה. "הענינים מתנהלים בנמל לא כפי שהיו צריכים להתנהל", אמר. "חיפה, הוא הנמל היקר ביותר בעולם. הוצאות הפריקה וההובלה בו גדודות מאד, אפילו בהתחשב עם יוקר החיים הכללי השורר בארץ. דבר זה מייקר כל סחורה המגיעה לארץ ומכביד על כל פעולה מסחרית הנעשית בקשר עם הנמל. הנהלת הנמל אינה נתונה בידי מומחים ממדרגה ראשונה. יש לה עמיד בראשה אדם מומחה, שיהיה חפשי מכל פניות צבוריות ואשר רק האינטרס הכלכלי של המדינה יהיה לנגד עיניו". הנואם התריע גם נגד זכויות המונופול שניתנו בידי שלש חברות, המחלקות ביניהן את כל העבודה בנמל.

התשובה למבקרים ניתנה מפי שנים מחברי מפא"י, שניהם תושבי חיפה. מר אבא חושי הזכיר כי בתקופת הכלוקדה, בראשית מלחמת השחרור, הפסיקו חברות הספנות הזרות את שרותם לנמלי הארץ, וכי הממשלה הצליחה, במהירות מפליאה, להכריח "את אבירי-הספנות בעולם להת" דפק על דלתות המדינה והממשלה ולחזור מבוויישים אל נמלי הארץ".

שתי החברות הפרטיות, שעליהן דיבר מר אידוב כהן — האחת, אומר מר חושי, היא "הללויד הימי הארצישראלי", והיא מובילה את אניותיה לא בישראל, אלא בימים אחרים, ולא תחת דגל ישראלי ולא בעבודה עברית. והחברה הטובה, שהיתה חלוצה בשטח הימי, חברת "עתיד", שאף היא יש לה זכויות גדולות בעבר — יש לה חמש אניות, ומהן נמצאת עכשיו רק אניה אחת קטנטונת תחת דגל ישראלי עם צוות ישראלי וארבע אניות תחת דגל זר וצוות לא-עברי. שום דבר לא הפריע לחברות הפרטיות לשרת את הארץ תחת דגל ישראל ובצוות עברי. משרד התחבורה עודד ועזר להן. רק ההון הלאומי וההסתדרותי, במדה שהוא קיים, העזו לש" לוח את לחמם על פני המים, בלי לדעת אם ברוב ימים ימצאוהו — ומצאו. מדוע לא עשו זאת חברות פרטיות — שאל מר חושי. בזמן המלחמה נעשה נסיון של שיתוף-פעולה, כשהופעל קו אניות שכורות וחברת "עתיד" השתתפה בו. אין גם עתה כל סיבה לאי השתתפותה בחברת "צים".

ובהשיבו לעו"ד קליבנוב סתר מר חושי את דבריו,

שנמל חיפה נתון כביכול לרשות חברות מונופוליסטיות. החברות הפועלות בו נתונות למרות ציבורית ופיקוח הציבור עליהן. יש אמנם לתקן לא מעט בנמל חיפה, אך אין זה שייך במישרין למשרד התחבורה. אחד הדברים הטעונים תיקון — זה סידור הפורמליות בהורדת התיירים לחוף וב-שחרור המשלוחים.

באותו ענין דיבר גם מר דוד הכהן. הנהלת הנמל אינה "מונופול". המוסדות והגופים אשר עמדו מאחורי ההנהלה השקיעו הרבה מחשבה וכסף רב במיכון, אשר הקל את עבודת הפועל ואפשר לו להתמיד בעבודה. השקעות אלו מגיעות לפחות ל-300,000 ל"י. מנהל הנמל הנוכחי, אם אינו מומחה בעניני נמל — ואיני יודע בינינו מומחים גדודים ממש — יכול ללמוד את העבודה הזו. הוא וולתו יצליחו יותר ממומחים אשר יוזמנו מחוץ לארץ". סבור מר הכהן, ואשר ל"צים" וליזמה פרטית בספנות: "צים" היתה פתוחה להון פרטי — הון פרטי שקבל מרות של גופים צבוריים. יש ל"צים" חברת-בת — הקו האמריקני-ישראלי, שבו מושקע הון פרטי משותף באחוזים מספיקים, ובכל זאת לא איבדה החברה את הצביון של שליטת חוגים צבוריים. בדרך זו אפשר להמשיך".

אחדים מהמתוכחים הקדישו מדבריהם לשאלות קונקרטיות שונות.

מר י. בן-צבי (מפא"י): לא רק הנגב זקוק לנמל. גם הגליל נצרך לו. פיתוח הנמל בעכו הוא תנאי הכרחי לפיתוחו של הגליל העליון. כן יש דחיפות בפיתוח הימאות בים הכנרת. לשם תקומתו ותחייתו של הגליל.

גב' ש. פרסיץ (ציונים כלליים): אגיד כמה מלים על תעריפי האניות. לא יתכן שהתעריפים באניה "אדריא-טיקה" יהיו זולים יותר מתעריפי "צים", ולא יתכן שחברת "עתיד" תהיה זולה מ"צים". למה עולה נסיעה באחת האניות שלנו הלוך וחזור לרומא 76 ל"י, בשעה שטיסה באוירון לאותה דרך עולה נם היא 76 ל"י?

מר תופיק טובי (מק"י): נוכח השמועות הרווחות בענין נמל חפשי בחיפה — ברצוננו לקבל מאת הממשלה תשובה ברורה שלא תהיה דריסת רגל לאימפריאליזם באיזור נמל חיפה.

ה"ח. רובין (מפ"ם), ד. צ. פנקס (החזית הדתית) וי. גיל (ציונים כלליים) שלבו בדבריהם הערות מעטות בשאלות הנמלים והספנות.

רק מעטים מבין עשרים וחמשת הנואמים, רק ארבעה נגעו בשאלות ההדרכה לים, ואף אלה הסתפקו בעיקר בציון הישגי העבר.



על פעולת העתיד בהכשרה הימית אמר מר א. חושי: „במשך התקופה הקרובה יהיה צורך בעוד כ־750 יורדיים יהודים. האנשים העומדים לרשותנו אינם מספיקים. יש הכרח בשיתוף פעולה של משרד התחבורה, העבודה והחנוך, שישתפו בכך גם את אגודות הנוער הימיות וגם את החבל הימי לישראל והסוכנות היהודית, כדי לחנכם ולהכשירם.“

### מדברי התשובה של שר התחבורה

בתשובתו למתוכחים הבהיר מר דוד רמז את עמדת משרד התחבורה בעניני ספנות ונמלים.

בענין הספנות ושיתוף ההון הפרטי אמר השר: „לא עברה אף פגישה אחת שלי עם יהודים בעלי יכולת, או בעלי השפעה על בעלי יכולת, במשך כהונתי כשר התחבורה. בלי שאתבע אותם אני להתעורר ולמלא את החלל הזה. הנה הגיעתני בשורה כפולה: שמר גרץ סיים את המו"מ על העמדת שתי אניות־משא לדגל ישראל לחציית הים האטלנטי, אך עד כמה שידוע לי, בלי עזרת הון יהודי; וש„ציים“ עומד להדגיל בניו יורק אניה להובלת הדר, הראשונה לעסק זה בדגל ישראל. בעלי ההון היהודים שוב מוזמנים במפורש ובפומבי, להוסיף עוד כלי שיט להובלת הדר ולפחות צמד אניות לתייר!“

חלק מדבריו הקדיש השר לתלונות שהושמעו בענין נמל חיפה. מחירי השירותים של הנמל בעד טיפול בחפצי העולים, הורדו לפני חדשים מספר ב־40% ובמשך הזמן יורדו שנית. נעשו גם סידורים מיוחדים לשם העברה ישירה של חפצי העולים מן האניה למכונות.

בסדרי הפריקה והטעינה ובפיריון העבודה בנמל חלה התקדמות ויש בזה כדי להוזיל את התעריף. זוהי גם המגמה לעתיד, ואף „באיחודן של שלש החברות הקבלניות לאחת, בהשתתפות הממשלה, אנו רואים דרך לקימוץ ולהוזלה.“

ואשר להנהלת נמל חיפה אמר השר בתשובתו: לא קל למצוא פתרון למשאלה — למנות כמנהל מומחה מובהק בעל נסיון. „היה נסיון בענין זה בנמל תל־אביב. אז היינו עוד דרדקי בים ונזקקנו מאד למנהל מומחה. מי מנהל כיום את נמל תל־אביב? האם לא אדם צעיר משלנו? מדוע לא לתת אימון בעוד אדם צעיר משלנו, העובד בצוותא עם אדם קשיש, חרוץ ונאמן, מחוגי המסחר, שעליו הוטל תפקיד הגזבר של הנמל, ועם יועץ טכני אנגלי, בעל נסיון בעבודת נמלים ובעבודת נמל חיפה גופו, הממשיך עבודתו אתנו? — ולעזרתם היום: מהנדס ימי ומהנדס כללי.“

כתום הוכוח בכנסת בעניני התחבורה היתה לרבים ההרגשה, כי אמנם צדק השר באמרו: „מקץ פחות מעשרים חודש היינו לגורם בשטחים הכחולים.“

אל נשכח, אמר מר י. רוקח, את הנוער החלוצי שעמל לגדל דור חדש. שידע לעמוד ליד ההגה של הסירות, ספינות הדיג וגם אניות. „אני מדבר על הנוער הזבולוני, הפועל הימי וכל אותם ארגוני הספורט, שנראו כמיותרים בתחילה — הם הם שחנכו את הימאים העברים.“

אם לא הצליחה הבלוקדה שהוכרזה עלינו, יש להודות על כך למוסד בעל שם צנוע — „מוסד לעליה ב“ — הזכיר מר אבא חושי. אנשי ה„מוסד“ הפעילו אניות עבריות ברגע שהוכרזה הבלוקדה ואת המוסד הפעיל הנוער העברי: חניכי „הפועל“, החטיבה ימית של פל"ים, חברי קיבוצים והנוער העברי משכבות אחרות, אשר במשך 10—12 שנה פילסו נתיבות בימים במחתרת. משרד התחבורה עזר לה עמיד כלים לנוער הזה ולמוסד זה.“

מר י. רוקנאטי (חרות) הזכיר כי אבי הרעיון של כיבוש הים היה ז. ז'בוטינסקי, וכי חניכי בתי־הספר הימיים של בית"ר הפכו לימאים עוד לפני 15 שנה. הוא טען, אגב, כי בגלל השתייכותם הפוליטית אין להם מקום בצי המסחרי.

מר א. אלמליח ציין את חלקם של הסלוניקאים בכבוש מפעלי הים: „גם הם היו חלוצים והודות לסבלם ולעבודתם הצלחנו לבסס את מפעל הספנות ועבודות הנמל.“



חברה ארץ־ישראל אפריקה ליבוא ויצוא בע"מ  
תל-אביב, רח'אחזת בית 3, טלפון 5549, תבת דואר 148  
מברקים: PAIMEX

- שרות קניות עולמי
- יועצים טכניים להניות
- מימון של יבוא ויצוא

מחלקות: טכניקה והנדסה, מספוא לבהמות, מצרכי מזון וחקר-יגלם.

משרדי קניות: באנגליה, ארצות הברית של אמריקה, דרום אפריקה, בשותף עם: פלשטיין אפריקה שיפרס-בע"מ, יוהניסבורג.



„אופיר“ רכש אנית-משא „מרקור“

אכן. המוסדות שנתבקשו לעזור — משרד הבטחון, משרד התחבורה, מרכז הקואופרציה. מועצת פועלי חיפה — לא האמינה תחילה, כי הרעיון הוא בר-ביצוע. משום כך השווה את מתן הסכמתם ל„רעיון המזור“. ואולם משרא, כי החברים בעקשנותם אינם מרפים מן הרעיון, ענו אף הם „אמן“. כעת מחכים רבים לתוצאות הנסיון. הנרעז ואין ספק, כי אם יצליח וישגשג, יורה דרך לרבים.

#### נרכש כלי-שיט

את „מרקור“ רכש הקואופראטיב בנמל קופנהאגן. זוהי אנית-משא בנפח של 1050 טונות. היא נבנתה בגרמניה והיתה לאחרונה בבעלות של חברה דנית. מהירותה — 9.5 קשרים.

אמצעיהם של החברים הספיקו לכדי 60% ממחיר האניה. שאר הסכום הושג בהלוואה ממשרד הבטחון וממרכז הקואופראציה.

דגלה הדני של „מרקור“ הוחלף בדגל הישראלי בנמל קופנהאגן, ב־27 בנובמבר 1949. את הטקס ערך קצין העליה הישראלי בדניה, בנימין סולר, שלשם תפקיד זה ניתנה לו סמכות של קונסול.

#### הפלגה נועזת

הפלגתו הראשונה של „מרקור“, בשירות „אופיר“, היתה מאיסלאנד, מקום שם טענה מטען דגים מלוחים, כדי לפרוק באיטליה.

חברות שבדיות ונורבגיות, שימאיהן רגילים בהפלגות בין נמלי ארצות הצפון, לא רצו לקבל על עצמן עבודה זאת באותו איזור ארקטי. הידוע בסופות-ים תדירות, ומה גם — בימי חשכה וערפלים בחורף. אך ימאינו הנועזים גילו אומץ-לב והחליטו לקבל על עצמם את ההפלגה המסוכנת. — לעלות על הימאים הזרים בהישגים — רעיון זה הלהיב אותם. רצו גם לזכות בעבודה בנמלים הזרים, שהיא מעין „עבודת-חוק“ בספנות. גם רב־החובל הסכים לתכנית.

ספני „אופיר“ התגברו על כל הקשיים. האניה הגיעה לנמל בריטי והפליגה משם ב־18 בפברואר. בסוף החודש עמדה להגיע לגנואה שבאיטליה. שם תקבל מטען ותגיע לישראל באמצע מרץ. אחר כך תעבור לפעולה בים התיכון כששם עברי נקרא עליה — „מסדה“.

על סיפון האניה נמצא גם עתונאי אמריקני, הריס נורמן. המלווה את החברים במסעם ויגיע אתם לחיפה. כתום המסע ימסור לעתוננו דו"ח על השיטה הקואופרטיבית בספנות. — „המלחים הם בעלי האניה!“ — דבר זה מוזר מאד בעיני אומות העולם.

— ארגון קואופרטיבי בימאות? — על טיבו של עובר זה תהו לא רק זרים ורחוקים, אנשי ארצות שונות באירופה, ששמעו על קיומו. על כך התפלאו גם אנשי משרד הבטחון ומרכז הקואופרציה: — היש יסוד לחברת-ספנות, שתוקם על יסוד קואופרטיבי? היאריך ימים השילוב בין רעיון הקואופרטיב לבין מגמת העבודה בימאות, שיש בה, כידוע, דרגות שונות ותפקידים שונים, המחייבים גם הבדלי משכורות? והרי כל עיקרו של רעיון הקואופרציה הוא במשכורת האחידה.

תשובה לשאלות אלו, תשובה משכנעת בשפת עובדות, נתנו אנשי „אופיר“, קואופרטיב להובלה ימית בע"מ, חיפה, שרכשו אנית-משא בשם „מרקור“.

#### מי ומי?

הרעיון להקים חברת-ספנות קואופראטיבית נולד, באמצע שנת 1948, בקרב אנשי חיל הים, לפני שחרורם מהשירות. בדרך זו חשבו להמשיך במקצוע הימאות — בצי המסחר. בגמר המלחמה פנו לכמה מוסדות בבקשת עזרה להקמת המפעל. 12 איש היו: 7 קצינים וקאדטים מחיל הים ו־5 מעובדי צי הסוחר, באניות „שהם“ ו„עתיד“. עשרה מהם מהווים את צוות האניה „מרקור“, שנרכשה מחברה דנית, ושנים הם חברי ההנהלה בחיפה. העובד היחיד, שאיננו חבר הקואופראטיב, הוא רב־החובל ברגזון, אישיים נורבגי, שעזר בשעתו למפעל־ההפעלה העברי.

ואולם בתריסר אנשים בלבד אין הקואופראטיב רוצה להסתפק. — מגמתנו היא לרכוש אניות-משא נוספות — מספרים לי חברי הנהלת הקואופראטיב, בשיתתי אתם, בחדר צר ברח' המלכים בחיפה, שהוא משרדס הארעי. — בכלי־שיט אחד אי־אפשר לקיים קו־הפלגות, והן גם רבים הימאים המשתחררים מחיל הים, הרוצים להצטרף, ויש לקלוט אותם“.

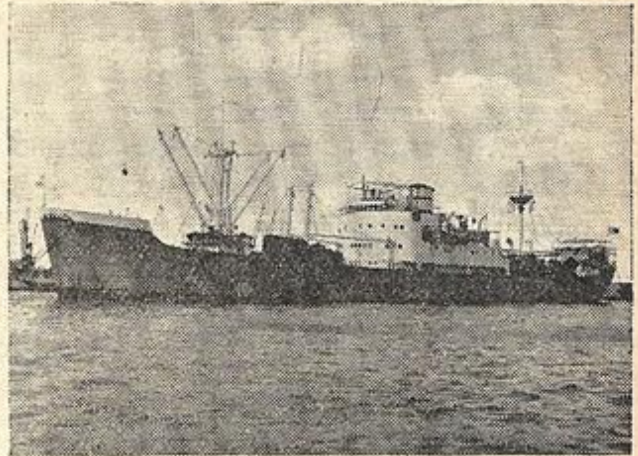
למעלה משלוש עשרות מועמדים, רובם משוחררים מחיל הים, מחכים ב„תור“ להתקבל.

החברים רואים במפעלם זה לא רק אפשרות לקיימו, כי אם יתרונות. — השיטה הקואופראטיבית יאה גם לימאות — טוענים הם. על־ידי כך לא תהא רמת הקצין יורדת, אלא רמת המלח עולה. בקואופראטיב תהיה דאגת כל עובד ועובד נתונה למשק האניה, שהרי כל אחד ואחד הוא מבעלי המפעל. מידת השוויון והקשר ההדדי ההדוק יועילו לקיים את המשק במצב תקין ולהתגבר על קשיים בימי שפל. אל יהא הימאי העברי, כחברו למקצוע, בין עמים אחרים, תלוש ומנותק ממשפחה ומחברה, זר בין אנשים מהישוב ומתגולל במקומות מפוקפקים וחשודים בערי־הנמל.



## האניות הישראליות תזכורת את זמותן

במסכת עתונאים שנתקיימה ב־9 לפברואר ש.ז. על ספונה של האניה „הדר“ סקרו מנהלי „צים“ — „שהם“, ד"ר נ. וידרא וצ. יחיאלי וקצין הקשר של החברה מר.מ. ריבלין את התפתחות הספנות הישראלית.



„הדר“, אנייתה הראשונה של חב' „צים“ להובלת פרי־הדר

עם גידולו המהיר של הצי הישראלי — אמרו הנואמים, בין השאר, נחלת הספנות שלנו בהתנכרות מצד גורמים חשובים. האניה „הדר“, למשל, המסוגלת להוביל 55.000 תיבות הדר עודנה ריקה למחצה. משלחי הפרי מחרימים אותה, כנראה, תחת לחץ סוכנים של אניות זרות.

אהד המכשולים שיש להתגבר עליו הוא להצט של חוגים כליי בבריטניה, שההדרים המיועדים לארץ זו יובלו אך ורק באניות בריטיות.

מנהלי „צים“ הסבירו, כי אפשר בהחלט להסדיר את חלקן של צי המסחר הישראלי בהובלת מטענים לישראל ומישראל. הדעה המקובלת בעולם הספנות המתקדם היא, שכל מדינה זכאית להוביל 50% ממתענה באניות שלה. למעשה אין „שהם“, על כל חברותיה, מובילה אלא 18% מן היבוא והיצוא הישראלי. גם „כבשת הרש“ הזאת מעוררת חמתם של מתנכרים, וחברה גדולה של משלחי הדר, (שהיא גם סוכנת של אניות בריטיות) שלחה מכתב הריף ל„התאחדות מרכזי מיצי הדר“ וייסרה אותה על שהעזה לשלוח כמה מאות חביות מיץ באניה ישראלית. אותו היחס מגלה החברה הנ"ל, כשהאניה „הדר“ עומדת לקבל כמה רבבות תיבות פרי מתוך 54 מיליונים תיבות הנשלחות בעונה באניות זרות.

## בארץ האסקימוסים

הופעת „מרקור“, המניפה את הדגל הישראלי, משכה תשומת־לב לא רק בקופנהאגן, מקום שם הקדישה לה העתורנות מקום נכבד, כלנושא בעל ערך בינלאומי, אלא גם בנמלי איסלאנד, ארץ האסקימוסים, שחופיה הצפוניים נוגעים כמעט בקו הקוטב הצפוני.

תושבי ארץ־הקרח קיבלו בהתלהבות את נציגי הארץ החמה. תחנת השידור, וכן העתונים המקומיים, הודיעו על

## „אתרוג“ האניה השניה להובלת הדרים

דגל ישראל הונף בשטוקהולם, ב־20 בפברואר ש.ז. על תרנה של האניה „אתרוג“, של חברת השיט הישראלית „צים“, בנוכחות נציגה מר.מ. ריבלין.

האניה היא בת 3000 טון והיא נועדה להובלת הדרים. מהירר תה — 15 קשר. היא תגיע לישראל בסוף חודש מרץ.

## חברת דיונגוף ושות' רכשה שתי אניות

חברת דיונגוף ושות' רכשה שתי אניות משא מחברת הספנות האמריקאית איסטמיאן. האניות נבנו בשנים 1921-2. הטונז' של כל אחת מהן הוא 5686 טון, האורך — 140 מ', המהירות 11,2 קשר.

האניה האחת נקראת „ע"ש מאיר דיונגוף“, השניה — „ע"ש הנריטה סולד“. האניה „מאיר דיונגוף“ נחנכה בניו־יורק ב־2 לפברואר ש.ז. במעמד מאות אורחים. בין הנוכחים: נציגי חברות הספנות והתעשייה של ישראל ושל ארצות הברית.

הנהלת החברה חתמה הסכם עם אגודת הימאים בדבר תנאי עבודתם ושכרם של העובדים באניות. ההסכם דומה ביסודו לזה שנחתם עם חברת „שהם“.



„ארצה“, אניית־נוסעים של חב' השיט הישראלית „צים“ בע"מ דגל ישראל הונף על „נחשון“

חברת „נחשון“ רכשה אנית־משא נורבגית, שתהלך בקו טרי־אסטי־ישראל. דגל ישראל הונף עליה בטכס תגיגי ב־9.2 ש.ז. בנוכחות קונסול ישראל במינכן, ד"ר לבנה, הקונסול הנורבגי, באי־כה הסוכנות היהודית, המוסדות היהודיים, הצוות העברי והעתונות. לפני כן הסיר הקונסול הנורבגי את דגל מדינתו מתורן האניה. קיבולה של האניה 2600 טון. ממשק האניה נמסר לחברת „שהם“.

המאורע, בבירת האי, רייקיאויק, הוזמנו הימאים העברים לבתיהם של נכבדי העיר. הימאים גילו שם כמה יהודים, שהופתעו, כמוכן, למראה הדגל הישראלי, המתנוסס בפנינת עולם זו. עיניהם זלגו דמעות מרוב התפעמות. גם רבים לא־יהודים, בהתרגשותם, מחו דמעות מעיניהם.

משם, מנורדפיוורד שבאיסלאנד, שלחו ספני „אופיר“ מכתב אל המחלקה הקונסולרית של משרד החוץ בקריה והודיעו על „דגל ישראל, המתנוסס בפעם הראשונה בתולדות עמנו בירכתי הצפון הזועם“.



גדולו המהיר של צי הסוחר הישראלי העלה בכל חריפותה את בעיית העובדים לאניות. לא רק האניות הקיימות טובלות ממחסור באנשי מקצוע, ובדרגות הגבוהות במיוחד. קשה מזה הדאגה לעובדים מושלמים בשביל האניות שתכנסנה לשירות תוך השנה השוטפת.

פנינו לרב החובל יוסף גולנדסקי — רב חובל ראשון שקבל את סמיכותו במדינת ישראל וחבר מרכז החי"ל — ובקשנו ממנו פרטים מלאים בנושא זה. תשובתו ניתנת בזאת פרקים פרקים.

### הבקוש וההיצע

יש לציין, בלשון שאינה משתמעת לשתי פנים, כי אנו עומדים בפני מחסור רציני בכח האדם הדרוש לאניותינו. גם מתוך חישובים זהירים מסתבר, כי כ־750 עובדים יהיו דרושים לנו בשנה הקרובה, וכ־400 מהם — בזמן הקרוב ביותר.

באניות הקיימות משרתים כיום עובדים זרים לא מעטים; 175 לעומת 575 יהודים. בזמן הקרוב תתווספנה לנו אניות למשא ולנוסעים, גם של "צים" וגם של חברות פרטיות. כדי להחליף את העובדים הזרים ולמען תת את התוספת הדרושה לאניות החדשות, נזקק לאותו מספר העובדים שהזכרתי.

דרושים לנו עובדים מדרגות שונות, למן רבי־חובל ועד לקצינים ולמכונאים, אלהוטאים, משמנים, מסיקים, עובדי שירות ועוד, אך במיוחד מורגש המחסור בקצינים גבוהים ובמלחים כשירים (A. B.).

הקורסים להשתלמות המתקיימים כיום, יוכלו למלא את החסר רק במעט. קצינים גבוהים, לספון ולמכונה, לא נוכל לספק כמעט כלל. לכל היותר יהיו לנו, כתוצאה מקורסים אלה, קצינים נמוכים ואף אלה — במספר מצומצם, שאין בו לספק אפילו את צרכי אניות "שהם" כיום. ומה שגרוע יותר, שלא יהיו לנו מועמדים לקצינות גבוהה לפני גמר השנה 1950, עד שגומרי הקורסים ירכשו לעצמם נסיון ימי ויוכלו לגשת לבחינות.

גם המחסור במלחים כשירים (A. B.) יורגש במאד, כי מהם ירדו לשם השתלמות ובחינות לחוף. יש לנו מלחים רגילים (O. S.) לא מעטים, אך הדרישה לדרגה זו אינה גדולה ביותר. תוך ששת החודשים הקרובים נוכל לספק את מספר המסיקים והמשמנים הדרוש לנו וגם מלצרים יהיו לנו, אף כי לא בעלי מקצוע מומחים. הם יוכלו להשתלם בקורסים מיוחדים. ועלינו לתת את דעתנו גם למחסור בטבחים ובדרגה של טבח שני במיוחד, שהוא הוא שצריך להיות גם אופה, לפי הנהוג והדרוש בים.

אינני סבור, כי נוכל להכשיר במשך שנה אחת את כל אותם העובדים הדרושים לנו, מאחר שאנו חסרים מועמדים לדרגות

מקצועיות מתקדמות. מתוך כך אני מגיע למסקנה, שנוסף על הפעולה המזורזת בהכשרה, עלינו לדאוג ברצינות להכשרת "חיל מלואים" לימאות, אשר יוכל למלא את כל מקומות העבודה באניותינו תוך 2-3 שנים. במלים אחרות: עלינו לטפח הכשרה לזמן ארוך, בצורה מתוכננת ומועילה.

### פעולה מזורזת להכשרת אנשי מקצוע

מהאמור לעיל ברור, שבהכשרת קצינים גבוהים, לספון ולמכונה, נצטרך להמשיך בדרך המקובלת. לעומת זאת נוכל לקיים הכשרה אינטנסיבית לקצינות נמוכה ולדרגות אחרות, אם נסכים להפחית את הזמן הדרוש לנסיון בים ובבתי המלאכה. אין ספק שועדת הבוחנים תתנגד להפחתה כזו, מתוך מגמה לשמור על הרמה הגבוהה והרציפה המקובלת אצלנו, וגם מתוך אי־הרצון ליצירת תקדימים לעתיד. על כן אני מציע להכריז על השנה 1950 כעל שנת־חירום בים וכל ההנחות וההקלות כוחן יפה יהיה אך ורק לשנה אחת. בראשון בינואר 1951 יבוטל מצב החירום בים, ואתו כל ההקלות וההנחות. דבר שימנע יצירת תקדים לשנים הבאות.

תכנית, בקויה הכלליים, לפעולת הכשרה מזורזת היא כדלקמן:

### לספון:

א. להמשיך בנסיון שהוחל בו של העלאת מתלמדים לאניות. אף כי לא יוכלו אלה למלא את מקום בעלי המקצוע עם תום תקופת הכשרתם, יהיו הם בכל זאת את העתודות הדרושות לעבודות ספון.

ב. לבחור את המעולים מתוך המלחים הרגילים (O. S.), אשר יש להם ותק של למעלה מ־15 חודש בים, כדי להכשירם בקורס מקצועי מזורז לדרגת ביניים של מלח יעיל (Efficient Deck-Hand) למלוי מקומם של המלחים המוכשרים, באופן חלקי (כפי שעשו זאת בתקופת המלחמה בציי הבריטי והאמריקאי).

ג. לקיים קורסים לקצין שלישי ושני.

ד. לתת את האפשרות למועמדים המעטים המצויים להתכונן ולהבחן לדרגה של קצין ראשון ורב חובל.

ה. לקיים קורס לאלהוטאים.

ו. להכשיר חניכים מהאגודות הימיות לעבודות נגרות באניה.

### למכונה:

א. לכוון חלק ניכר מהמתלמדים באניות לתפקידים של מסיקים ומשמנים.

ב. לקיים קורסים לדרגות של מכונאי שני ושלישי, בהם ישתתפו העובדים בים 2-2½ שנים. ויש לוותר להם על תקופת עבודתם בבתי המלאכה.



להכשיר בקורסים מיוחדים מנהלי משק ומלצרים ראשיים וכן גם מלצרים, טבחים ראשיים וטבחים־אופים.

### ספינת למודים

את קצב ההכשרה אפשר להגביר על ידי הפעלת ספינת למודים. דרושה לכך ספינת קיטור, שתאפשר הכשרת מתלמדים ומשתלמים לדרגות השונות, ובעיקר — הכשרת מכוונאים ועובדי מכונה. יתכן שבתנאים מסוימים אפשר יהיה להפעיל את הספינה על בסיס מסחרי, דבר העלול להקל עלינו את ביצוע המשימה, מאחר שהוצאות התקנתה והחזקתה תהיינה רבות, כ־5000 ל"י לחודש ואולי גם יותר מזה.

תנאי מוקדם להצלחת המפעל הזה הוא: חבר מדריכים מתאים, ובעיקר רב־חובל, מכוונאי ראשי ומנהל משק, בעלי רמה מקצועית ותכונות אישיות מתאימות. כן יש צורך לספק לאניה: מחרטה, מקדחה, ומכשירי הלחמה ונפחיה, כדי לאפשר למכוונאים להוציא לפועל תקונים, ולמתלמדים — למוד המקצוע בדרך היעילה ביותר.

אגב: ספינת הלמודים תוכל לתרום את חלקה גם לצרכי בית הספר הימי, ויש בזה חשיבות רבה.

### האגודות הימיות — חיל מלואים לאניות

אגודות הנוער הימיות תהוונה גם בבאות מקור עיקרי לסיפוק כח האדם לאניות. יש על כן להתאים את החנוך באגודות אלה לתביעות המקצוע. ויש לשים לב לעובדה שהנטיה הטבעית של צעירים השואפים לים, היא: להיות מלחים. ז. א. לעבוד במחלקת הספון, ואין זה מספיק. עלינו להקנות לחניכי האגודות, מבעוד מועד, את ההכרה בחשיבות הרבה הנודעת לכל המקצועות באניה, ובמיוחד — במחלקת המכונות, ולהעמידם על האפשרויות להתקדמות אישית הגלומות בהם. על האגודות לדאוג גם להכנסת שוליות־נגרים לשורותיהן, או לכוון מספר חברים ללמוד מקצוע הנגרות, שהוא אחד החשובים באניה. במסגרת מחלקת הספון, כן יש להטיל על האגודות להכניס לתוך שורותיהן את השוליות העתידיים להשלח לבתי־המלאכה של הרכבה ומפעלי הנדסה אחרים, לשם השתלמות במקצועות המתכת, טרם ישתלמו כקציני מכונה באניות. פעולה זו חשובה ביותר, כי יש בה לקשור מיד את השוליות הנ"ל לים; כתום תקופת שוליותם לא ישכחו את המטרה, שלשמה נשלחו להשתלם בבתי המלאכה. רצוי גם שחניכי האגודות, ואלה במיוחד הנוטים למקצוע המכונאות, יקבלו הדרכה בסירות־מנוע. על כל החניכים לעבור קורס מיוחד ולעמוד בבחינות רשמיות של סירות־הצלה, בטרם יעלו אל האניות כמתלמדים.

חניכי אגודות הנוער בגיל 16—17 יעלו על אניות צי

הסוחר כמתלמדים, בקבוצות מאורגנות, לכל המחלקות, לתקופה של 9 חדשים, בתנאים דומים לאלה הנהוגים לגבי המתלמדים באניות חברת "שהם" כיום, ז. א. כנוספים לתקן הצוות הרגיל. הם יקבלו רק שכונ ואוכל, בגדי עבודה, אס־פקה קטנה ודמי־כיס.

מתלמדי הספון יעלו על אניות משא בלבד. עם תום תקופת הכשרתם יעמדו בבחינות ויוסמכו לדרגת "מלח רגיל" (O. S.). לפי המלצת רב־החובל יורשו להבחן לפני תום תשעת החדשים, אך לפחות לאחר נסיון של ששה חדשים בים. לאחר הבחינות יועברו לטפול אגודות הימאים, ויכנסו למסלול הרגיל של העבודה בים. כל מלח עם נסיון עבודה בים של שנתיים, במחלקת הספון, כולל נגרים, יורשה להבחן לדרגת מלח כשיר (A. B.).

מתלמדי המכונה יעלו על אניות־משא וגם על אניות־נוסעים. הם יקבלו הכשרה בהסקה ובשמון מכונות וגם יעזרו למכוונאים בעבודות תקון. עם תום תקופת הכשרתם יבחנו ויוסמכו כמסיקים. לפי המלצת המכוונאי הראשי יורשו להבחן לפני גמר תשעת החדשים. אך לפחות לאחר נסיון של ששה חדשים בים. לאחר הבחינות והסמיכות כמסיק, יועבר המתלמד לטפול אגודת הימאים ויקבל תעסוקה במקצועו, לפי הצורך. העלאה ממסיק לתפקיד של משמן תיעשה לפי המלצת המכוונאי הראשי, ותהיה תלויה בחריצותו, ידיעתו המקצועית ונסיונו הימי של המסיק.

מתלמדי המשק יעלו על אניות נוסעים בלבד. גילם יהיה יותר גבוה. — 18—19. הם יתחלקו לשני הענפים של המחלקה, טבחות ומלצרות, לפי בחירתם. מתלמדי הטבחות ירדו לחוף עם תום הכשרתם, על מנת להשתתף בקורס מקצועי מיוחד ולאחר כך יוסמכו לדרגת "טבח שני—אופה" ויועברו לטפול אגודת הימאים, אשר תסדר אותם בעבודה באניות בהתאם לדרגתם. מתלמדי המלצרות יעמדו בבחינות עם תום תקופת הכשרתם ויוסמכו לדרגת "מלצר מתחיל". לאחר תקופת שירות של שנתיים באניות, תנתן האפשרות למצט־יינים שביניהם, להשתתף בקורס גבוה למלונאות, מקום שם יקבלו הכשרה לתפקידי משק יותר אחראיים, כגון: מנהל־משק, מלצר ראשי וכו'.

השתלמות המתלמדים לקצינות, אם לספון ואם למכונה, טעונה אף היא הסדר. בקורסים מיוחדים יוכלו החניכים להשלים את ידיעותיהם ולגשת לבחינות. כן צריכה להנתן האפשרות להשתלמות לאלה, שנטיה מיוחדת להם למקצוע האלחוט.

\* \* \*

הדאגה לעובדים באניותינו היא דאגה רצינית ביותר ורחופה. יש הכרח בפעולה מרוכזת ובמאמץ משותף של כל הגורמים הנוגעים בדבר, כדי שתבוא בהקדם על פתרונה.



(מכתב מהדרך)

תו, את מקום עבודתו הקבוע, רוצים בהת- מסרותו ללא גבול לעבודה ולאניה. בתנאים אלה אין נהוג זה מוצדק ביותר, ולא תמיד השולט והקובע הוא מהמוצלחים ביותר, אם כי יתכן שהוא בעל מקצוע ממדרגה ראשונה. אל תתרשמו חלילה בדברי כאילו אין קיי- מים גם יחסים תקינים והברותיים באניות. אדרבא, אלא שאותם אין אני מציין ברגע זה. רוצים אנו להתקדם ולתקן, ולכן יש לל- מוד מהשגיאות, ולשם כך מציין אני את הרע, הפסול לדעתי, המצריך תיקון.

בהגיע האניה להוף, רוצה המלח להת- פרק מאותם החיים הקשים האפורים, והוא עושה זאת בדרכים שונות: מוסיקה וריקוד- דים בבית קפה או קברט; במקרים הטובים — באופרה, בתיאטרון או בקונצרט; שיחה ובילוי זמן בהברת נשים, שזה זמן רב לא בא בחברתן (ולא חשוב לו במקרה זה מאי זה סוג וחברה הן). קצת מנוחה מהמשטר באניה, והיכולת לעשות את העולה על רוחו מבלי לבוא על ענשו. ושתית יינות, שהם בדרך כלל מרוממים את רוחו של כל אדם, ועל אחת כמה וכמה של המלח — אלה צו- רות הבילוי המקובלות. לא בנקל יכול המ- לח למצוא לעצמו חברה טובה והגונה בני- מל זר, ורבות הסיבות לכך. עצם היותו מלח סוגר לפניו את הדרכים לחברה הגו- נה, שכבר מגובשת בה דעה מוקדמת על יורד הים מחוסר הבית וכו'. אין למלח זמן מספיק כדי לחפש אחרי חברה, במרעדונים שונים, כיון שאין הוא בטוח גם במידת קב- לת הפנים, ואם כבר מצא מקום מסוג זה — הרי לרוב אין זה לרוחו. שוב נתקל הוא ברשמיות ובנאומים גבוהים, ואינו מוצא את

קשה לי לתאר את התרגשותם של הבחו- רים, היורדים בפעם הראשונה לחוף זר, לא- רץ זרה, ונפגשים בעם זר. כרגיל שומע הנוער שלנו רבות על הגולה ונפגש עם רבים מבאי הגולה בארץ. אבל עכשיו רו- אה הוא בעיניו את הכל וחש הוא בהרגש- תו את הסביבה הזרה והבלתי מוכרת לו. בדרך כלל יש לציין, שהופעתם של המלחים הישראליים בחופים זרים היא יפה והוגנת. אבל לא רק החיצוניות היא הקר- בעת. נשאלת השאלה: מה בנפש פנימה? באיזו חברה ובאיזה מקומות מוצא לרוב המלח שלנו את מקומו? ימים רבים עוברים על המלח בעבודה קשה באניה, בסערות, בנדודים וטלטולים תמידיים, ללא בית ומש- פחה, ללא חברה מתאימה לרצונו. תנאי עבודתו אינם מן הטובים; הדר קטן לשל- שה אנשים ויותר, רעש המכוונות התמידי, המפריע את המנוחה, שרותים לא מהמשוכ- ללים ביותר, ללא פינת תרבות וקריאה, חדר אוכל צפוף, בנערה-החברה כמעט ואינך נפגש, וזה אחד החסרונות הגדולים באניו- תינו.

באניה קיים גם הבדל גדול מאוד בין הדרגות השונות. חדר אוכל מיוחד לקצינים, רוחה ותנאים יותר טובים, שאין להם כל הצדקה באניה — לדעתי, בכל אופן. קיים גם קצת מהנהוג הצבאי, המגביל את הירותו של הפרט, וקיימת מרות של היחיד, השולט והקובע. אני מצדיק נהוג זה בצבא, כשאדם נמצא בשרות למשך תקופה מסוימת. אבל כאן באניה רוצים אנו שאדם ימצא את בי-

זה מספר חדשים שאני מפליג על סיפון האניה „עצמאות“ כמדריך של קבוצת בחו- רים מיוצאי האגודות הימיות השונות, המכ- שירים את עצמם לעבודה בצי המסחרי שלנו. הבחורים עובדים 6 שעות ביום בשעת הפלגת האניה, ושתי שעות מוקדשות ללי- מודים עיוניים בהדרכת אחד מקציני האניה. כשהאניה עוגנת בממלים עובדים כרגיל 8 שעות בלי לימודים, וכן עובדים שעות נר- ספות רבות. הקבוצה מחולקת לאנשי סיפון ומכוונות. לאחר חצי שנה של עבודה ולימו- דים יעמדו הבחורים בבחינות ויועסקו במק- צועות המתאימים. הם יצטרפו למשפחת הימאים הישראליים.

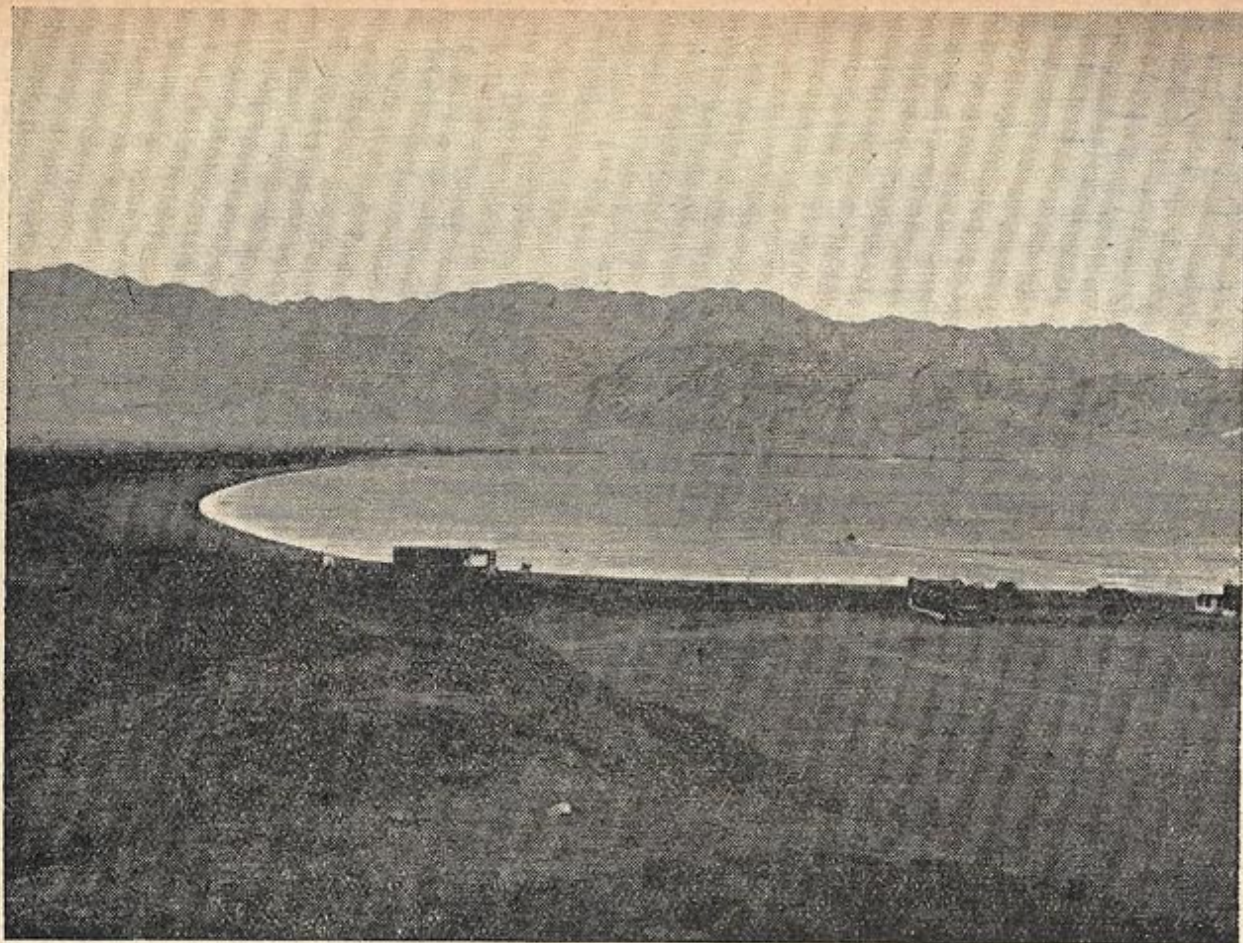
עם גידולו של הצי המסחרי הישראלי, יש צורך בהכנת רורבות גדולות של אנשי ים, בעלי מקצוע ובעלי רוח תרבות ישרא- לית. המקצוע עצמו דורש נסיון רב, והנ- סיון נרכש בעבודה המעשית בהפלגה בים. חברת „שוהם“ העמידה את אניותיה לרשות ההכשרות, שתבואנה במארגן משורות הנוער הארץ-ישראלי. כיום מפליגות 5 קבוצות הכ- שרה באניות „שוהם“ הן: „עצמאות“ — 14 בחורים, „חיפה“ — 13 בחורים, „תל- אביב“ — 9 בחורים, „יפו“ — 9 בחורים, ואחת מהקבוצות שהתחילה הכשרתה עוד לפני המחזור כולו ונכנסה כבר לעבודה. הא- ניות הנל מפליגות לחופי אירופה המער- בית, צפון אפריקה ואמריקה.

מחוץ להכשרתם המקצועית של הבחורים, יש גם מטרה נוספת לענין בכללו, וזוהי שא- לת אפיו ודמותו של המלח הישראלי. שא- לה זו נראית לכאורה כה פשוטה ומובנת, ורק כאן באניה הנך יכול לשפוט על הענין נכונה. אין כוונתי ברגע זה לבחורים שבי- מסגרת ההכשרות, היות והם רק זמן קצר באניה, לא מזמן עזבו את ביתם ואת משפח- תם ואת החברה שבה התרגלו לחיות. כוונתי לאותו המלח הותיק, שכבר מפליג בים מס- פר שנים, שזה מזמן ניתק את קשריו עם החוף בגלל היותו בים, ואין לו כבר הקשר עם החברה שבה רגיל היה להימצא, לחיות לבלות ולעבוד. אותה בעיה קימת לגבי אר- תם בחורים שכיום הנני מדריכם, במידה שימשיכו בעבודתם באניות ויראו בזה את עתידם. ברצוני לספר קצת על חיינו באניה, ועל חיייהם של אותם המלחים שלפני שנה- שנתיים או יותר מזה, נפגשתי בהם בשו- רותינו.

**בחופים זרים**

לפני חדשים מספר הפלגנו לאיטליה לעיר-הנמל טריאסט, כיום עיר בין לאומית. שהינו במקום כ-10 ימים, ולקחנו בטריאסט בתייעץ ובקר.





יום השנה להאחזותנו באילת צוין ב־28.2 ש.ז. במפקד חגיגי של הצבא וחיל הים על חוף ים סוף. באותו יום נחנך גם הקו האוירי של חברת „אל על“ מלוד לאילת. החבל הימי לישראל מקיים לרגל המאורע אספות ומסבות רבות בערי הארץ ומושבותיה.

רונים הצלחנו ליצור את הפינה החברתית. בערבים יכולנו לפגוש במועדון את רוב עובדי האניה.

אחר כך באו עלינו ימים קצת יותר קשים: אין אנהנו עובדים בהובלת משאות. התחלנו בהבאת המיליון השני. כמעט ואין אנהנו שוהים במלים. עומדים אנו כ־24 שעות בכל מקום וגם בחיפה לא יותר מזה. בנסיעה האחרונה היינו בטריפולי. יהודי המקום מחכים לבואנו מדי פעם, וכל יהודי שני מחכה כאן ליום עלייתו הקרוב. ההתלהבות לעליה ארצה גדולה כאן, למרות שיר דעים הם את המצב לאמיתו השורר במחנות העולים בארץ. אבל הוסר הברירה והוסר התכלית בחייהם כאן יותר גדולים. אין להם מה לסכן. אנהנו מתקבלים באהדה רבה במ־קום, אבל ביקורינו הם חטופים, ולרוב בבי־קורים קצרים אלה העבודה באניה רבה, וכמעט ולא נשאר זמן לדברים אחרים.

טריפולי, ינואר 1950

למצוא קשר כלשהו עם יהדות העיר. ההתרגשות והיתרה גדולה בשעת ביקורנו שם. יכולתי לראות דמעות בעיני האנשים, מרוב התרגשות ושמחה. לא לעתים קרובות מזדמנות אניות ישראליות לנמל טריאסט. היתה זאת חוויה גדולה ליהודי המקום. כאן מצאנו את המועדון הציוני, את הנוער המ־קומי, קשרנו קשרים וקבענו מועדים לפגישות שונות. אמנם, מוטב לא לשאול מה תוכנו של המועדון הציוני במקום והנוער שבו. בקיצור רב — ריק מכל תוכן. קלפים, משחקים זולים, ריקודים בלי טעם, נוער בלי חיים. אנהנו הבאנו קצת חיים ישראליים למקום. מצאנו גם מספר נערות חמורות מבנות המקום, ובהברתן בילינו את רוב זמננו, בביקורים, טיולים קצרים בשעות שלאחר עבודה. אנהנו הוזמנו למסיבה ורבים מבין העובדים והמלחים המבוגרים באו, לאחר שעוררנו בהם את סקרנותם.

עברו כ־10 ימים במקום, ורק בימים האחר

החמימות, את התחליף לבית. אינו מוצא קרבתה של נערה שיוכל לשפוך לפניה את מרי לבו בשיחה נעימה וחברית. בכסף שברישותו רוכש הוא לעצמו את התחליף של נערה, יכול הוא לבלות שעות ערבות בחברתן של נשים יפות, שצורתן החיצונית תמ־שוך את לבו.

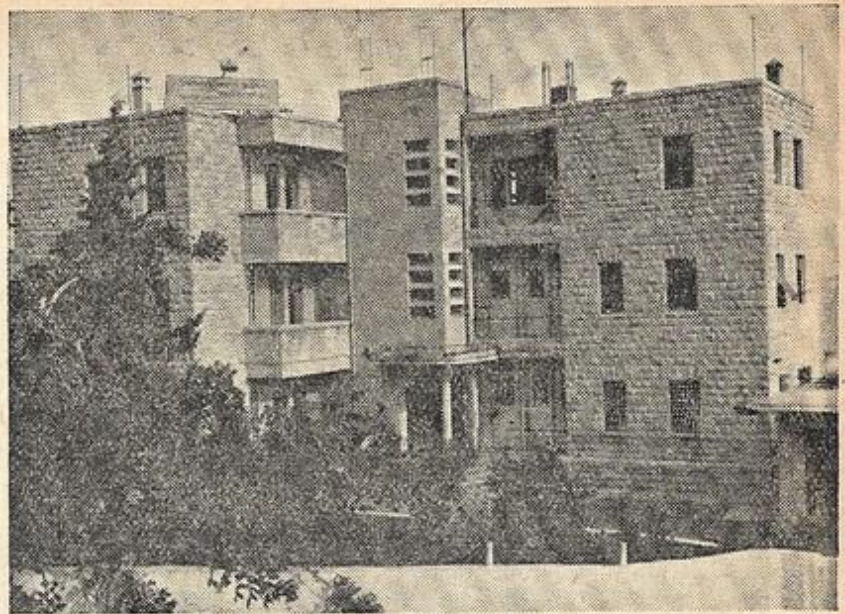
הזמן עובר ב„נעימים“ והמלח מספק את דרישותיו הנפשיות והגופניות, ויוצא מכלל הבדידות. וכך חוזר הענין ונשנה בכל נמל ובכל זמן פנוי.

בשעות הבוקר המוקדמות הנך פוגש את האנשים החוזרים לעבודתם באניה כשעיני־הם אדומות מעיפות, והם מתנחמים בכך, כי רבים הלילות שיכול המלח למלא את החוסר בשינה.

## המגישה עם יהודי הגולה

קשה היה לי למצוא קשר כלשהו עם יהודי־די טריאסט. ההלטתי לכן לבקר בשבת עם כל הבחורים בבית הכנסת המקומי, כדי





בית המלון „ההר” בחיפה. בדרך להר הכרמל, נרכש ע”י החבל הימי לישראל בשביל בית הספר הימי.

הסוכנות היהודית ועוד 100 אלף — ההסתדרות באמ” צעות „נחשון” ומאז כל החיל נעשה ע”י העבודה עצמה. נכנסנו להובלת הדר וגם ע”י הובלת ההדר נרכש צי הדר. עיקר הדאגה — מנין נקח אדם לכלים אלה. חסרים לנו מומחים מכל הסוגים, ורבה דאגתנו לחינוך הצעירים: „הנכנס — יכנס בנוער, בעוד העינים בהילך” (טשרניחובסקי).

ד. רמו הביע הוקרה למקימי הפנימיה ואחל שתגדל ותכלול 500 צעירים, וגם צעירות.

„לא ימאות של רווקים נבנה, של מלחיס-רוקים, תלושים מבית, מתרבות, ממולדת. גם הנער וגם הנערה ימצאו מקומם בימאות שלנו. והים ישיב למדינת ישראל כפל כפלים על הטורח שנשקיע בנוער”.

ד”ר ש. קפלנסקי, מנהל התכנון, ספר על 13 שנות קיומו של בית הספר הימי. אבא חושי, יו”ר החבל הימי לישראל, סיים את פרשת הברכות. הוא התריע על חוסר נאמנות לספנות הלאומית מצד חוגים מסויימים. „עם כל הרצון לחיות בשלום עם עמי העולם, אנו נעמוד על זכותנו לעבוד באניות שלנו”. לפי הערכתו של א. חושי דרושים עוד השנה כ-1000 ימאים חדשים לספנות הישראלית.

דברי פתיחה נאמרו ע”י מר מ. פומרוק, יו”ר סניף החי”ל בחיפה, שמסר פרטים על סדרי הבית ועל התכניות להרחבתו.

הבית מכיל 28 חדר. לפי שעה שוכנה בו פנימית המוסד, שהיתה עד כה בצריפים בבת גלים. במשך השנה יעברו לבית גם חדרי הלמוד של המוסד. לאחר שייבנו בו כמה חדרים נוספים. לבניני הפנימיה הקודמים בבת גלים העברו בתי המלאכה של התכנון שיעמדו גם להבא לרשות בית הספר הריאלי ובית הספר הימי.

טקס חנוכת בית הפנימיה החדש נתקיים ב-16 לפברואר ש.ז. בהשתתפות שר התחבורה, מר דוד רמז.

### בטקס הפתיחה

אורחים רבים השתתפו בטקס הפתיחה של בית הפנימיה החדש. שר התחבורה מר ד. רמז, נתקבל בבואו ע”י מסדר של תלמידי בית הספר הימי. בדברי ברכתו אמר השר, בין השאר:

„שלושה דברים נחוצים למשק הימי הלאומי: האדם, הכלים וההון. כמה נסיונות עברו עלינו עד שהגענו לכלי ראשון בים. בכמה חבלי לידה וחבלי גידול נתיסרנו. עתה יש לנו כבר מערכת כלים לא קטנה בחברה הלאומית, ושתי אניות ישראליות בבעלות פרטית — כן ירבו, גם אלה וגם אלה. הוברר כי הימאות שלנו יכולה לגדול מכוחה היא: בשנתיים של העליה הגדולה השתלטה הספנות שלנו על הנחשול ולא הנחשול עלינו, ונבנה המשק שלנו מתוך עבודתו הוא. רק 100 אלף לירות השקיעה בשעתו



## פרידה מבת גלים

הקשים ועל אף הכל, נהפכנו לגוף מלוכד. כיום שונים פני הדברים לגמרי. לפתע קבלנו את ההודעה על דבר המעבר. אלו בא מישוהו ושואל אותי אותה שעה מה דעתי על כל הענין הזה, הייתי משיב לו במהירות ובבטחון, שחבל לעזוב את המקום, שכל כך הרבה השקיעו בו ושכל כך מתאים היה לצרכיו של בית הספר הימי. אך ב־נתיים שניתי את דעתי. אמנם נכון הדבר שהיתה לנו בבת גלים סביבת הים, השטח היה נרחב ונוח, אולם הדבר העיקרי הדרוש לנו היה חסר ביותר, והוא — תנאים טובים ללמודים. שם היה מחנך בחדרים, לאנשים

יושב אני וחושב, כיצד להעלות את כל הרגשות שהתעוררו בי, על הניר. אומר את האמת: הדבר קשה. זה זמן רב שאנו חיים ומבלים את זמננו בשטח קטן זה, ורבים הזכרונות הטובים והנעימים, אם כי גם רעים לא חסרים.

לכתחילה סבלנו. האוכל היה רע, תנאי השכון היו גרועים, ומקלחות חמות לחורף לא היו. אולם לאט לאט החל הכל משתפר. האוכל הוטב במקצת, תנאי הלמודים הוטבו גם הם. שמחנו לראות את השנויים החלים בו לטובה.

לא אוכל לכחד, כי בנסעי הביתה לתקופה

הפצי ארוזים ואני עומד בשער הפנימיה ומעיף מבט על פני המקום, שאני עוזבו, כדי ללכת למקום המגורים החדש. לפני רגעים מספר המה המקום מתלמידים, ועתה שומם הוא. פני הנערים מביעים שמחה וקר־צר רוח, ואילו אני מתכוץ בי לבי על עזבי מקום זה בו התחנכתי לעבודת הים.

יוצא אני לסיור אחרון ומעלה זכרונות. תנאים קשים היו לנו בשנה שעברה, אך בזכות מדריכים טובים התגברנו עליהם. כאן היינו כימאים. קרובים היינו לים ולנמל, וגם התנאים הקשים הזכירו לנו, כי עוד נסבול כהנה וכהנה על הים, והם אשר למדו אותנו להתגבר עליהם.

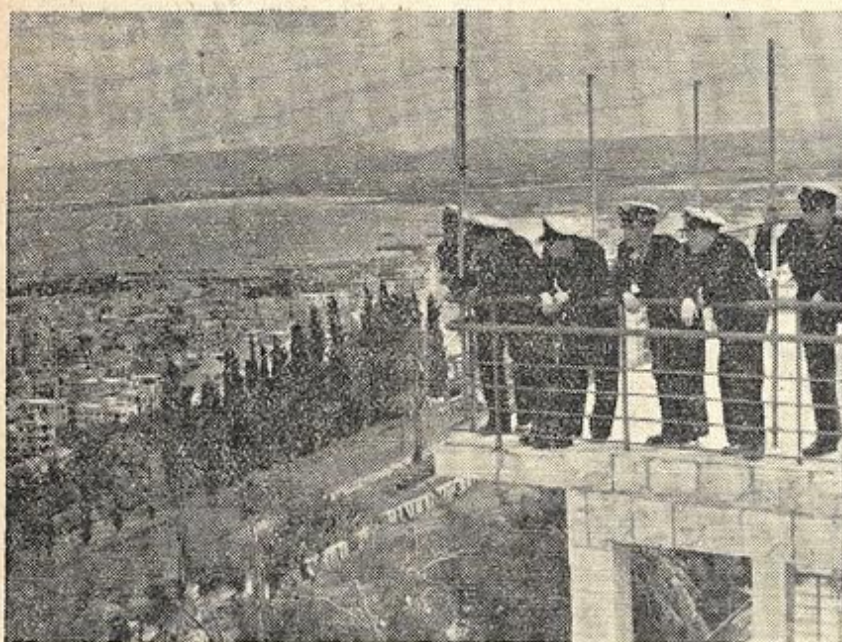
נזכר אני בראשית השנה שעברה, עת התאספנו כאן כלנו. הסתכלנו אחד בפני חברו. פנים חדשות, מקום חדש, חיים הדי־שים. כאן נבלה ונגור שנתים, כדי ללמוד ולקנות נסיון בעבודה ימית. במשך הזמן הכרנו איש את רעהו, עזרנו אחד לשני בלמודים, ואפילו עשינו הכרה עם בנות מבת גלים. חלפה שנה ובאה שנה. נפגשנו שוב. אנו מתקדמים בלמודנו רכשנו לנו נס־יון בעבודה על אניה, כי רובנו עבדנו בחר־פש באניות. הסתכלתי בנוכחים והנה אחדים חסרים. אלה אשר לא יכלו להסתגל לתנאים הקשים ולא היו מוכשרים ללמודים עזבו אותנו. לא רבים נשארו. מכיון שהיינו כחה בוגרת, קבלנו תנאים טובים — תנאים מיוחדים ללמודים. כי השנה נבוא לפני בוהג־חוק, אשר יגזרו את דיננו.

הנה הפנה אשר בה בליתי שנה. כל הפץ מזכיר לי את אורח חיי בעבר: חדר המטות הגדול, המלא מטות בשתי קומות, חדר האוכל המלא שולחנות וכסאות, המועדון, דירתנו הישנה והחדר הקטן, המטבח. כל אלה מזכירים לי את הזמן שהלף לבלי שוב.

כעת עלינו לעבור למקום חדש, להס־תגל מחדש לתנאים המקומיים. אמנם כן: את תנאי הלמוד, הנהוצים לנו מאד השנה, יתן לנו המקום החדש.

חייב אני ללכת, פן אאחר. בתרמיל על השכם והמזודה ביד עוזב אני את המקום. מבט חטוף וכואב אחרון. השלט, התלוי על הגדר ואשר יוחלף בקרוב באחר, עודנו נראה לי מרחוק. עוד נוסף לראותו עד אשר נעלם עם סיבוב הרחוב.

רפאל יאיר, כחה ג'



מעל המרפסת של בית הפנימיה החדש

קשה היה ללמוד ובשעת הלמודים חייב היה הלומד לשמוע את רעש חבריו. זה הקשה מאד על הלמודים ועל השגת הרמה הדרושה. אחרי שבקרתי במקום החדש, ראיתי כי שם נוכל לשפר את השגיגנו בלמד־דים, ויש בזה יתרון רב.

אנסה לסכם את דברי במלים מעטות: בצער רב אני עוזב את העבר הקשה והטוב, ובשמחה ותקוה כאחת אני צועד לקראת העתיד החדש.

יהודה הראל, כחה ג'

ממושכת (במושגים שלנו בזמן ההוא זה היה למעלה מיומים), הייתי מתגעגע פשוט לח־זור לבת גלים, לפנימיה. ודאי תתפלאו: הרי אני בבית, עם ההורים, אוכל טוב ופז־גש את החברים הישנים, אולם — איך נאמר זאת בשפתנו: „המקום נכנס בדם“.

נזכר אני בהיי החברה שלנו ופשוט קשה לי שלא להעלות היותך על שפתי. כמה חכר־כים בין חבר לחבר, כמה צחוק וכמה עצב. אך את האמת יש לומר: היה טוב בבת־גלים. על אף המריבות, על אף התנאים



לפני המלחמה ואחריה

בחודש מאי 1914 נפגשתי עם יצחק ברגר ז"ל בחיפה ושם נדברנו לחולל תנועה ימית עברית. המנוח קיבל עליו לייסד בשובו לרוסיה חברת ספנות רור-סית—א"יית להובלת משא ואנשים ולהחסנה. מתוך הרווחים של החברה היה צריך לפי התכנית להפריש סכומים להחזקת בית-ספר ימי עברי קשור עם התכנון. עלי הוטל התפקיד להתכונן לייסוד בית-ספר נורמלי בחיפה בשם „זבולון“. לשיט ולדיג ולצרף לזה במשך הזמן גם תעופה.

החלה המלחמה העולמית. בחזית באר-שבע נודע לי כי ברגר הצליח לייסד חברת אניות „זבולון“ בעיר חר-קוב. הבולשביקים חיסלו את המפעל.

תנועת העבודה וועדת המים

עם כריתת ברית השלום יסדתי בתל-אביב את „ועדת המים“ ביחד עם הח' ב. קטינקא וש. סלושץ. תחת פיקוחה של קופת הפועלים הארצישראלית (הקפא"י), בהשתתפותו הפעילה של הח' ד. בלוך-בלומנפלד. כל תקופת קיור מה עבדה ועדת-המים כסניף הימי של תנועת העבודה המאורגנת, אם כי הקפא"י נתנה לוועדה חופש פעולה בקשר עם מוסדות ואישים שונים מכל הזרמים והחוגים.

ועדת המים הוציאה לאור קונטרס על תכניותיה ופעולותיה שהיו דומות במידה מפליאה להכרזותיה ופעולותיה של הליגה הימית העברית של עכשיו (כיום — חבל ימי לישראל. המער'). לימין ועדת המים התייצב אז גם מר מ. אוסישקין (בשם ועד הצירים). בענינים אחדים עזר ל„ועדת המים“ גם „הפועל הצעיר“, ע"י החבר צבי ליר ברמן.

בזמן שהוא הגיעה לארץ משלחת הפועלים העברים מחוץ-לארץ מורכבת מהחברים: ז. רובשוב, א. ריבוצקי, המנוח נ. סירקין ז"ל וניר. אני הרציתי לפנייהם על נחיצות היקיצה הימית.

הדיונים נמשכו גם אחרי כן, כאשר הוחלט לייסד את „חברת אסדות וספנות חופית“, בהנהלת החבר ריבוצקי. בדיונים הללו השתתפו לפעמים החברים ד. בן-גוריון, בן-צבי ר. ינאית. שנים הראשונים עוד המשיכו אז את שירותם בגדוד העברי והיו מופיעים בישיבות במדיהם.

ד"ר מאיר גורביץ, מחלוצי הימאות העברית, נפטר בט"ז בשבט תש"י.

עוד לפני מלחמת העולם הראשונה חלם ד"ר גורביץ את חלום הימאות העברית והוא נתן ממיטב כוחותיו לקידומה. עם ייסוד החבל הימי לישראל היה בין עסקניו הפעילים והמפורים ביותר.

בט' בסיון, תרצ"ז פרסם המנוח, מעל דפי „דבר“ את מאמרו המקיף „היקיצה הימית“, המכיל פרטים מענינים ומאלפים ביותר על הנשיונות והלבטים של ראשוני החולמים והעושים בשדה הימאות. קטע ממאמרו זה מובא בחיברת זו, ללא כל שנויים — לזכרו.

ענין הים הפך במרוצת השנים נחלת עם, אך זכרם של המעשים — הראשונים, שנתנו מנוחה לקדומו, לא יישכח. מתורתם וממעשיהם ילמדו אחרים וכן יעשו.

ת. נ. צ. ב. ה.

שיר הים הראשון. ועדת המים יסדה אז את קבוצת הדייגים הראשונה מבין הגרים שעלו מאסטרטאקאן. למטרה זו קירבלתי מאת י. ל. גולדברג ז"ל 20 לא"י.

עלינו חמשתנו

מדבר חולות הבדיל אז את תל-אביב הקטנה מהנהר שלה. התל-אביביים רק שמעו על הירקון ורק מעטים ראוהו. סירה ורשת רעועות ומעט כלי בישול היה רכוש הקבוצה. למרות השמירה של 4 חברי הקבוצה נגנבו לאט לאט ע"י הדייגים הערבים, שכנינו, כל מכשירי-נו. ואפילו חלק מהבגדים. בימים ההם היה ראש „נמלי ארץ-ישראל“ המיור ג'ון. מיחידי חסידינו בצבא הכיבוש (בגלל זה הוכרח אחרי כן להתפטר). בהזמנתו החילתי בחקירה איכטולור-גית והצלחתי לסדר את האוסף הראשון של דגי חופנו. האוסף הזה היה מייפה את המשרד של „ועדת המים“.

ב-5.7.1920 הגיע מרוסיה דרך קושטא קצין הים היהודי הראשון, הוא הקרפיטן ז. פרנקפורטר ואז החילנו לחפש דרך ליצור צי עברי מחסרי. בהוראות הקפא"י הגשנו בקשת רישום ה„חברה לאסדות וספנות חופית“ ומעצם ידי הגרנרל בולס הידוע קיבלתי את הרשיון. הדפסנו מניות. הקולונל מרגולין הרשה לי לנאום לפני אנשי הגדודים העבריים במחנה בסרפנד, ומיד קנו הם מאות מניות. חייל מזויין ליווני עד משרד הקפא"י ולשמחת החברים מסרתי את המזומנים הראשונים.

„החלוקין“

החברה רכשה את „החלוקין“, ספינת-המוטור הראשונה. היא היתה שייכת ליחודי תל-אביבי, ה. ליפשיץ, נבנתה מאסדה (סירת משא) ערבית בחיפה ע"י צירוף מוטור מדמשק בידי המכונאי בן-אברהם. (כעת עובד במדלה על מזה תל-אביב). במשך זמן ארוך משכו את הספינה המון ערבים בחבל ארוך מהחר-לות של החוף אל הים. הקברניט היה ערבי, המכונן הראשון, ח. קפלן (כעת

בימים ההם בנו אנשי קואופרטיב גרים עברי ראשון ביפו את הסירה העברית הראשונה „עמליה“, על שם תלמידה קטנה שטבעה בימה של תל-אביב.

ב-5.10.19 יצאתי עם המנוח צרקסקי ז"ל לימה של תל-אביב לדוג ב„חבל-הכות“ ובו בחודש מסר לי ג'מס רוט-שילד בשביל ועדת המים זכיון על חוף טאנטורה. על בניניו ועל 200 דונם קרקע שלו בשביל כפר דייגים.

שבן-ציון כתב אז, לפי בקשתנו, את



בחיפה) ו־2 הספנים העברים הראשוני  
 נים: יוספיהו, חקלאי (מעובדי בנין  
 המזח בת"א) וירמיהו הלפרין, בנו של  
 השומר מיכאל הלפרין ז"ל, כעת ראש  
 המחלקה הימית של בית"ר וממייסדי  
 בית הספר הימי בצ'יטובקיה (איט-  
 ליה). מנהל החברה היה א. ריבוצקי,  
 (הסופר, כעת בניו-יורק). כאלפיים מנ-  
 יות נשלחו למכירה לניו-יורק. המניות  
 אמנם נמכרו במזומנים, אולם הכסף לא  
 הגיע לארץ. "החלוץ" הובא לנמל יפו  
 וכאן הוכנה חנוכתו בנוכחות נכבדי  
 הישוב ובראשם מ. דינגוף ז"ל. "הח-  
 לוץ", למרות מגרעותיה, החל בשירות  
 קבוע בין החופים. "החלוץ" מילא אז  
 גם תפקיד מיוחד חשוב לאין ערוך:  
 בפרוץ הפרעות הראשונות, לא היה לי-  
 שוב שום פתח בארץ כדי להתקשר עם  
 חוץ-לארץ ולהודיע על המתרחש. היח-  
 סים בין המצביאים הבריטיים והצרפ-  
 תיים היו מתוחים, קרבות התנהלו  
 בגבולות הצפון בין הצבא הצרפתי  
 לצבאות הבלתי רגולאריים של הע-  
 רבים. לים לא היתה לנו גישה. אז קיב-  
 לו הספנים העברים של "החלוץ" הר-  
 ראה דחופה להפליג לבירות. הם מילאו  
 את חובם בהתלהבות ובמסירות, למרות  
 חוסר נסיון ולמרות מעשה סבוטאג'  
 של הקברניט הערבי, אשר פתאום הס-  
 תלק אחרי שהניח שרשרת ברזל כבדה  
 על המדחף. בפעם הראשונה נוכחנו  
 בעליל, כי אין לנו תקומה בלי פתח  
 ימי. אחרי שעבר "החלוץ" שנית לידי  
 הבעל הקודם עלתה הספינה הראשונה  
 הזאת על השרטון בחוף יפו.  
 בתקופה ההיא הורגש בכל העולם  
 מחסור רב בספינות: היתה הפקעה  
 בשער דמי ההובלה. בארץ-ישראל דנו  
 ע"ד יסוד חברת אניות להובלת הדרים.  
 בדירתו של א. ברלין ובנוכחותו היו  
 התייעצויות שסודרו ע"י ועדת-המים:  
 ה"ה טולקובסקי, יעקובסון, גורדון,  
 ליבונטין, היו בין הפעילים. זו פרנק-  
 פורטר היה היועץ הטכני, מחיר האניות  
 היה מופרז והענין נדחה (20.1.20).  
 בדיונים השתתפו גם שיינקין ז"ל, בצל-  
 אל יפה ז"ל, י. גולדברג ז"ל.

ב־1.3.20 הגיע לארץ מסאלוניקי הד-  
 ייג שלום אשכנזי יחד עם בני משפחתו,  
 אחרי משא ומתן ארוך בין ועדת-המים  
 בהשתתפות פעילה של "הפועל הצעיר"  
 (צבי ליברמן), התיישב אשכנזי בחוף  
 יפו, וזה גם גרם לכשלון הנסיון, כי  
 הערבים מיררו לו את חייו, ונמל אחר  
 מתאים עוד טרם היה בארץ.  
 ביום 3.1.20 שלחו ציוני קוקז מכתב  
 לוועדת המים על רצונם להעביר לארץ-  
 ישראל את יורדי הים היהודים שבע-  
 דתם. י. טרומפלדור ז"ל היה אז בתל-  
 אביב. ערבים שלמים היינו דנים אתו  
 על סידור עליה זו, כי הוא התכוון  
 לנסוע לרוסיה בעניני "החלוץ". אולם  
 פתאום עלה לתל-חי.  
 ב־12.2 אותה שנה היה גם הנסיון  
 הראשון לייסד קלוב שיט ע"י ועדת-  
 המים בהשתתפותם של ד"ר פוחובסקי  
 ורעייתו, מ. דינגוף ז"ל, ד"ר ליבונטין  
 ואשתו, צ. נשרי, המהנדס חיסין, שלי-  
 זנגר ואחרים.  
 בימים ההם הגיע לארץ הקפיטן א.  
 בויבסקי, רוסי, שברח או מהבולש-  
 ויקים, שדנהוהו למות בתור אציל בעל  
 נכסים רבים. מאז ועד היום אין אף  
 פעולה ימית שלא היתה ידו בה. אין  
 מי שישווה לו בהבנת ימנו בכל המור-  
 בנים. הוא פירסם מחקרים שונים על  
 אפשרויות שונות בתעשייה הימית האר-  
 צישראלית. בהשגחתו ובעצם ידיו נבנו  
 סירות מפרש ומוטור לשיט ודיג. הוא  
 גם היה מהפעילים הטכניים היותר  
 מסורים בהקמת "זבולון" ובתור מורה  
 ב"זבולון" היה מופיע בזמן לשיעורים  
 מכל פינה בים ששם היה עובד.  
**נסיונות דיג**  
 משרידי הלגיונרים העברים הופיעו  
 הצעירים ליפשיץ, לונץ וזובוב וייסדו  
 קבוצת דייגים בעתלית בעזרת ועד-  
 הצירים. הם הצליחו בעבודה, סבלו  
 מהקדחת ולא רצו לעזוב את המקום,  
 עד שהמחלה ניצחה אותם.  
 ג. סוקולוב ז"ל היה בזמן ההוא במור-  
 נאקו. ענין את התחנה ההידרוביולוגית  
 המרכזית לחקירת הים התיכון במאמ-

צינו. ולפי המלצת ההנהלה הגיעו לחופי  
 ארץ-ישראל בפעם הראשונה 2 סירות  
 מחקר שנשלחו למטרה זו מתחנת חקיר-  
 רה איטלקית.  
 נשיא ההסתדרות הציונית בראנדיס  
 ביקר בארץ-ישראל. הוא התענין בעבו-  
 דתנו בחיתוליה. י. קוזמן ז"ל מהנהלה-  
 הציונית ופקיד במחלקת החקלאות וה-  
 דיוג בארצות-הברית השפיע על מנהלו  
 בממשלה עד כי זה האחרון הציע, אחרי  
 הרפורט שקיבל מועדת המים באמצעו-  
 תה של ההנהלה הציונית, את שירותו  
 ל"פיתוח הדיוג הציוני" והוא היה מוכן  
 לעלות לארץ למטרה זו. בינתיים הס-  
 תלק בראנדיס מהנשיאות. ועדת המים  
 קיבלה הצעה לשלוח איש לארצות-  
 הברית, בכדי להסתכל שם וללמוד מה  
 לעשות בארץ-ישראל. אני התנדבתי  
 למטרה זו. ועדת-המים הפסיקה את  
 עבודתה, וכעבור שנים אחדות, בשובי  
 מאמריקה, יסדתי את "זבולון" ואת  
 "האגודה הימית", הנקראת כעת "אגודת  
 יורדי ים זבולון".  
 בינתיים נוסד גדוד העבודה. קבוצה  
 אחת שלו החלה בדיוג בים כנרת. אמנם  
 הצליחה לדוג דגים, אך שוק לא היה  
 להם, כי החוכר התקיף של שלל הים  
 נלחם בקבוצה בכל יכלתו. התחבורה  
 היתה אז רעה. (זה היה גם גורלה של  
 "קבוצת לב" ב־1922). הופיע ממצרים  
 ה. אשכנזי, בעל סירות דיוג וקיווה  
 לפתח דיוג עברי ביפו. אבל הוא התחיל  
 בעבודה זולה. הדייגים הערבים הביטו  
 בעין רעה על העסק החדש. ביום בהיר  
 אחד מצא את הרשתות מקולקלות, ושב  
 מצרימה.  
 ב־1922 עלתה לארץ ביזמת ההנהלה  
 הציונית קבוצת "דייגי-פינסק", שאולי  
 היו מתאימים לדיוג באגמים השקטים,  
 אולם כאן לא הצליחו.  
 למרות הכשלונות יש לציין את שנת  
 1922 כשנת מיפנה לטובה במקצוע זה.  
 אותה שנה הופיעו בארץ המלטאים  
 (איטלקים) והם החלו בשיטת הטראול.  
 להם היו סירות בעלות קיבול יותר גדול  
 מהנהוג עד כה (עד 100 טון בערך).



בידי מי תהיה הספנות העברית, שגידול רב צפוי לה ללא ספק בשנים הקרובות? האם רק גורמים לאומיים יהיו הבעלים עליה, או גם הסקטור הפרטי יהווה גורם ניכר, ואולי אף מכריע, בענף כלכלי זה? כבירור בעיה זו מעוניינים חוגי הממשלה והציבור, החברות בעלות-ההון, וגם הימאים עצמם. אמנם כן, יש להם ענין גם לימאים בשאלת הבעלות על הספנות: היהיה גותך עבודתם גוף ממשלתי וציבורי או בעל-עסקים פרטי?

תשובה לבעית הבעלות ניסה לתת מר דוד הכהן, חבר הנהלת "צים", בהר-צאתו על חברת "צים", באחת הפגישות הנוד-שבועיות במועדון הימי שבבית יורדי-ים בחיפה.

הנואם אמר, כי חוגי הכלכלה בישוב הת-ייהסו בשעתו בולזול אל מפעל הימאות. הם לא באו בשעת הצורך ומשום כך הת-חילו הגורמים הלאומיים והציבוריים לפעול בכוחות עצמם. נעשו אמנם שגיאות — אמר דוד הכהן — אולם מהן למדנו, כיום נמצאים ב"צים" האקספרטים הטובים ביותר לקניית אניות, היודעים יפה את שוק האניות.

אין הנואם מציע להלאים את המספנות, אך דעתו היא, כי "אין להוציא את הספנות מידי המדינה או מן האפיקים העומדים לרשותה".

כוחו של המשק הימי הוא בכך, שהוא משק ציבורי. אין לסמוך כאן על איש פרטי ועל אינטרס פרטי. במקרה מלחמה, בעגון

הם היו מתרחקים מהחוף עד 10—12 מילים ימיים. כל קבוצה שלהם היתה עובדת באופן מקביל לחוף וכולן בבת-אחת. באו בבת אחת קבוצות אחדות. הם עובדים אמנם הרבה שעות ביום, בעיקר בתקופות ידועות, אבל הנם מר-ויחים יפה.

לולא הצעקה שהרימו נגדם הערבים בלי ספק היה מספרם גדל. הממשלה הגבילה את מספרם.

השפעת הצלחתם היתה רבה. מני אז עברו נסיונות היהודים לשיטת הטרואול, הדורשת השקעה לא פחות מ-1200 לא"י לכל קבוצה, למרות שהמלטאים היו מעריכים את השקעתם הם ב-800 לא"י בערך. המתחילים אצלנו צריכים לחקות

האניה בנמל זר, כי אז — אם האמצעים אינם ישראליים, ואפילו דבר זה הוא סמוי מן העין, הכסף יתחיל לדבר... לא יועיל אז הדגל, אף אם יהיה עברי, ולא תועיל כל הוראה של רבי-החובל — האניה לא תחד-זור לארץ. מן הראוי, איפוא, שהמדינה לא תתן יד הפשית להון הפרטי להדור לתחום זה — אמר הנואם.

חוגי האזרחים טוענים, כי נדחקים הם לצדדים. טענה זו מצאה את ביטויה גם בדברי המתוכזזים באותה מסיבה. אך מהעובד-דה, שהברה פרטית — מ. דינגוף ושות' (ספנות) בע"מ — החלה אף היא להיות גר-רם בספנות-ההובלה, יש להסיק, כי הממ-שלה אינה גורסת משק לאומי אקסקלוזי-בי בספנות. גם השותפות ליסוד קו ישראל-אמריקה בין "צים" לבין החברה הכלכלית האמריקנית, הברת "אמפל" וקבוצת בעלי-הון, המרוכזים סביב הבנק לדיסקונט בי-ש-ראל, שותפות שעלתה יפה, יש בה כדי להעיד, כי לא נחסמו הדרכים לבעלי-הון פרטיים להקים מפעלי ספנות.

#### ציוד בנמל

— הופתעתי מהיחסים הטובים בין הנהלת הנמל והפועלים — אמר צ'ס. קרוקס, מומחה מטעם "אקונומיק קואופריישן אד-מיניסטריון". המפקחת על השימוש היעיל בציוד מכספי המלווה האמריקני לפי תכ-נית מארשאל, שהוזמן על-ידי משרד התח-בורה להדרכת הפועלים בציוד החדש לנמל חיפה, שנתקבל מאמריקה. הדברים נאמרו במסיבת עיתונאים בבית הנהלת נמל חיפה, בהשתתפות שר התחבורה דוד רמז.

את דרכי המלטאים לפני שיכניסו שכ-לולים, שאולי לא יתאימו.

לא הצליח הנסיון של מר זכס מאמרי-קה, אשר הביא אמנם כלים בסכום של 1500 לא"י (ספינת מוטור "הרברט סמואל" ורשתות טראול), כי הסירה והטראול לא התאימו אחת לשניה (1923).

לא הצליח גם הנסיון של ה"סילקוט" ב-1924, אף כי גם הם השתמשו בשיטת טראול. בעל הסירה הצהיר, כי הוא עזב את העבודה מפני לחץ הסיטונאים הער-בים, למרות שהדיוג בטראול, לפי השיטה הדנית, כלומר הקפת הדגים ע"י סירה אחת השטה בצורת חצי עיגול, היתה מספיקה עד 2—1 טון ביום במרי-חק של 3 מילים מהיבשה.

המומחה האמריקני, המפקח על 24 נמלים, שבהם מתקבלת סחורה מתכנית מארשאל, ציין כי נמל חיפה אינו נופל מנמלים אחרים — בייעילות, בתפוקה, בסדרים. בעוד שבנמל-לים אחרים מחכים המכשירים במשך חד-שים עד שמוציאים אותם מן הארגוזים, משום שהפועלים שם אינם להוטים אחר שימוש בציוד חדש, הרי בנמל חיפה מקב-לים הפועלים בהתלהבות את הציוד המ-שוכלל.

אכן, רמת העבודה בנמל שופרה והוג-בר הקצב. הציוד, שנתקבל מכספי המלווה האמריקני, 30% ממנו כבר הגיעו והוכנסו לפעולה. נתקבלו כבר מנופים, בעלי כושר הרמה של 30 טונות, "מנופי-קלשון", טראק-טורים, עגלות. החלק השני מהציוד, העומד לבוא, כולל מנופים נוספים, ובכלל אלה מנוף צף בן 100 טונות, קרונוט, סירות נור-טים וספינת מיוחדת לכיבוי אש.

הפועל היהודי הוכיח את כשרו ואת סגו-לותיו. מספר פועלי הנמל מגיע עתה ל-3,000; עם כיבוש חיפה היו בו רק 300 פועלים יהודים. ועובדה זו שנמל חיפה הגיע בשנת 1949 לטיפול ב-904 טונות סחורות יבוא ויצוא, נזקפת במידה לא-קטנה לזכותו של הפועל, הנותן את כוחו ומרצו ודורש תמורת אלה תנאי-עבודה הוגנים.

#### לביור בעיות

הפגישות הדו-שבועיות לביור עניני הימאות, הנערכות מטעם חבל ימי לישראל בחיפה, הן נסיון חשוב לזמן יחד אנשים, הקשורים במפעל הימי: ב"כ חברות הא-ניות והחברות לעבודות בתיקון אניות, נציגי לשכת הספנות, אנשי נמל, נציגי הימאים, נציגי הממשלה, עסקני חבל ימי לישראל, עיתונאים.

הובטח מראש, שמנהלי מחלקות בממשלה והאחראים למפעלים השונים, הם הם שי-שתפו בפגישות כמרצים, ודבר זה משווה להן ערך נוסף.

לכל המשתתפים יש נגיעה בצורה כל-שהי בבעיות הימאות, אך כל אחד — בהתאם לעניניו — רואה רק חלק מהפרשה כולה או שהוא משקיף מזוית-ראיה מצומצמת בלבד. פגישה משותפת, הארה כל-צדדית במדת האפשר, שמיעת דעת מרצה, — יש בכל אלה כדי לסייע לביור ולליבון הדדי.

לא תהיה, כמובן, אחידות-דעות בבעיות השונות, ודוקא משום כך יש מן המועיל בחילופי-הדברים בעניינים האקטואליים. לא תיעשה מנייה-זביה מלאכת-שכנוע, אך הביר-רורים המשותפים יועילו להעמקת מחשבה ואולי גם למסקנות.



א.

בפיראוס עלה על האניה יונוי מאמריקה, שבא לבקר את מולדתו. מצוחצו, מגולח למשעי, ובלוריתו, המשוחה בתערובת חימית מבושמת, הבריקה לעין השמש כמתכת מלוטשת יפה. עיניו הקטנות התרוצצו על צלחת פניו הרחבים והציצו לכל צד בברק של חשד ומשטמה לזולת. בחפזן עלה והושיט את תעודותיו לקציו הבקורת.

הקצין בדק את הנירות ואמר מבלי להסתכל בו: — מחלקה שלישית ספון ב', תא מס' 40.

הנוסע הביט לצדדין במבוכה קלה כמצטדק: „רק במקרה אני נוסע הפעם במחלקה זו, שאינה לפי כבודי...“ והזדרז ללכת בעקבות סבל שטוף־זעה, שסחב על גבו את מטענו והתנשם בכבדות.

כאשר עמדו לפני התא המבוקש, הציץ הנוסע לתוכו, ומשראה את פאת זקנו של ישיש, שנזדקרה לעומתו מעל לדרגש, גרתע אחורנית כנשון נחש; תסס מתוך קצף, ועיניו הקטנות ירו רשפי־זעם:

— עם יהודי בתא אחד?! — לא!

חזר ועלה במרוצת־חימה על המדרגות, ותוך כדי ריצה דחף באשה אחת, שחלפה על ידו; רץ ועל פניו מהבהב משחק צבעי אודם ולובן חליפות, מעלבון וחימה על החוצץ־פה להשכינו בתא אחד עם יהודי. אבל משהופיע לפני פקיד האניה במשרדו, כולו תוסס מקצף, הסתכל בו הפקיד הצר־פתי ושאלו בתמיהה:

— מה קרה, לאדוני?



או שלט ברוחו במקצת, והשתדל להשיב מתונות, אם כי קצפו עוד לא שכך.

— איני רוצה לנסוע עם יהודי בתא אחד!

— על שום מה?

— על שום — על שום שאיני סובל אותם!

— אין זו אמתלא מספיקה, אדוני. התאים תפוסים ואין

אנו יכולים להמציא מקום אחר באותה מחלקה. היווני הנמיך את קולו:

— אבל, אדוני, הן תוכל לעשות חליפין, כלומר, להע־ביר בני־ברית לבני־ברית והכל על מקומו יבוא בשלום. עליך לדאוג לרווחתם של הנוסעים.

הפקיד הבטיח לסדר את הדבר באחד הנמלים הקרובים, כשיחול שינוי במספר הנוסעים. היווני יצא מפויס למחצה, חזר לתאו, סידר את חפציו מבלי להסתכל ביהודי, ששכב לו על הדרגש נים ולא נים. וקודם שיצא לא התאפק חרק באנגלית לעצמו:

— דירטי דזו!

היהודי שלא הבין את לשונו, הרים את ראשו ונעץ בו עינים צוחקות:

— מה אמר מר?

אבל הלה זגיף את הדלת ברעש ועלה על המכסה מורתח כולו ומקלל לנפשו.

ב.

פאנויטיס היה שמו של אותו יונוי לפני שתיים־עשרה שנה כשיצא את מולדתו והפליג לכרכי הים שבאמריקה; אך בבואו לשם שינה מיד את שמו ל... צ'ארלי. שם זה דווקא מצא חן בעיניו כשם אמריקאי מובהק, שאין להתביש בו. ומיד החל לחקות את בחורי המדינה בתלבשתם, הילר־כס ולשונם, ולימים שיחקה לו השעה וצבר מעט כסף ב„שאפ“ של יהודי. והצלחה זו, האמריקאית, המרימה לפתע חדל־אישים מאשפות ומושיבה אותו עם נדיבים — האירה לו פניה וכעבור ימים מועטים עלה בידו לפתוח חנות מכולת בקרן אחד הרחובות בברונקס שבניו־יורק.

אך באותו זמן גברה שנאתו ליהודים. והסיבה שגרמה לכך בעיקר הופיעה בצורת יהודי, שאף הוא היתה לו חנות מכולת מפוארת בקרן הרחוב מנגד, והוא היטיב לנהלה והיה לו בן־תחרות קשה; למעשה לא נתכוון היהודי להצר לו, ולדחוק את רגליו, בנכלים או במעשי תרמית; היה זה יהודי יליד אמריקה שהצטיין בצחות לשונו ובכדי־חות־הדעת, שהיה משרה על לקוחותיו, והתחבב עליהם במידה מרובה.

הקנאה, היא שהציתה בו את הנקמה, והוא החל חורש רע על היהודי ומשתדל להבאיש את ריחו בעיני הבריות. אך שומע לא היה לו. ידעו, שהקנאה מדברת מתוך גרונו. אז הרה אפו של צ'ארלי, לא שלט ברוחו, והחל מתגרה בשכנו וטופל עליו עלילות־שוא בפומבי; היה מכנה אותו בשמות של גנאי ומגדף אותו על־לא־דבר.



וכאשר הדגיש את הסאה, קרב אליו יום אחד אותו היהודי מברונקס, ובנוכחותם של אחדים מדרי הרחוב, אמר לו:

— נראה, שאין כוחך אלא בפה...

— דירטי דיו! — התריס נגדו צ'ארלי.

אז פשט מק היהודי מעילו, הפשיל שרווליו, ואחרי שהפטיר את המימרא „קום אן ליט'ס פייט", ניגש אליו והחל מחלק לו מתלומות על ימין ועל שמאל — ממש כמו אז, בימי בחרותו, בשעה שהיה מחובשי הספסל של הקוליג'.

צ'ארלי שלא פילל לכך, ולא דימה למצוא ביריבו הלמן מצוין כזה, מהר לעמוד על נפשו, להציל את כבודו המחולל ולהשיב למכהו דבר. אך מק המטיר על ראשו ועל פניו מתלומות מוצקות כפלדה, ולא הרפה ממנו עד שהעניק לו חבורות מספר, והכריע אותו לבסוף ב„נק' אאוט" וצ'ארלי השתטח ארצה לקול צחוקם של המסתכלים. הצטרף גם השוטר, שעמד בקרן הרחוב ונהנה למראה האיגרון, טיפת בחיבה על גבו של המבצח, וחלק לו מחמ' אות, כשאצבעותיו משתעשעות בינתיים באלתו.

ומאותו היום גמלה בלבו של צ'ארלי השנאה לישראל. בצנעה היה מציק ליהודים, וביחוד ל„ירוקים", שזה מחדש באו. התרועע עם צוררי ישראל, ויחד אתם היה מנהל תעמולת ארס בין שכניו ומצא לו בזה את סיפוקו.

### ג.

כעבור שנים עשרה שנה החליט צ'ארלי „לבקר את המולדת". כך היה רגיל להתבטא, אך בעצם חשקה נפשו להתגנדר בפני קרוביו ובני עירו בעשרו, בחליפותיו הנאות, בעניבותיו ובשאר מיני חפצים ותכשיטים, ולהפגין בזה את כל פרשת גדולתו — ולחזור.

באניה גדולה הפליג, שירדו בה בני לאומים שונים. ביניהם היו גם יהודים רבים ילידי אמריקה. מפניהם פחד צ'ארלי וכבש את זעמו בחובו. ואילו עתה, בעלותו על האניה בפיראוס, לחזור לניו-יורק, נתקל שוב ביהודים, שהפליגו אף הם לשם — מארץ-ישראל.

היו אלה נמושות שעלו לארץ ולא הצליחו להתאחו בה, ואחרי שעלה בידיהם להשיג ויזות לארצות הברית, נסעו לנסות את מזלם מחדש. היו גם אחרים, שנסעו לרגלי ענינים מסחריים וצבוריים. אך על פני כולם שפוכה היתה ארשת עצובה של אנשים, שחרשו שדה-חיים מלא אבני נגף ומכשולים.

וליהודים הללו נטפל צ'ארלי ושם אותם מטרה לחצי לעגו. הבטלה הממושכת נתנה בו אותותיו, השמין, נתכרס וכולו עטה חשיבות. מקושט התהלך על המכסה, מתנפח כתרנגול ומתגנדר בשרשרת שעונו, שאליה היה רתוק סמל, ועליו חקוק מצד אחד „פסל החופש", ומצדו השני דגל

ארצות הברית. בניכר — כלומר, במולדתו, ביוון — התג' אה צ'ארלי מאד בזה שהוא אזרח ארצות הברית, ובשפתו האמריקאית, הרצוצה והנלעגת, מעמיד היה פני אדם חשוב ומשכיל — אזרח ארצות הברית!

בצהרי אותו יום, קודם שהפליגה האניה, הימחם הגונג המזעיק את הנוסעים לארוחה. צ'ארלי היה תמיד מן הרא- שונים, שנענה להזמנה זו ברצון רב, ותדיר היה מוצא לו מקום סמוך למטבח, שיוכל להזמין את ארוחותיו ללא כל איחור.

הוא תפס לו מקום, תופף באצבעותיו על פני השולחן והסתכל בנוסעים הגולשים למטה, לאולם-האוכל, עיניו הקטנות הבחינו ביהודים היורדים ותופסים להם מקומות על-יד שולחן אחד, ונהרת-לעג חלפה על פניו המלאים; על מלה שנצנצה במוחו שמח פתאום כמוצא שלל רב: „כשר"... לא יכול להתאפק, דחף במרפקו את שכנו האיר- לאנדי, שישב על ידו, קרץ בעינו השמאלית כלפי היהודים קריצת-תיעוב גסה, וזרק להם בפניהם:

— אי-אי-אי... כשר... אי-אי-אי...

וצחק בכל מלא פיו בהבליטו טורי זהב.

הפנו אליו היהודים את ראשיהם. אחדים הצטחקו מתוך תמימות סלחנית, ואחרים הקדירו קצת את פניהם ונסתלקו. אבל היה שם בחור אחד, שעשה בארץ שמונה שנים. ביבוש בצות כברה עבד וקדח; בבניני תל-אביב עבד ורעב ללחם בשעת המשבר; במחצבות ירושלים עבד ונפצע; חרש את אדמת העמק וראה בעמלו גם חדוה וגם תלאות לרוב. מפורסם היה בין חבריו בכנוי „שלמ'קה טראקטור" על שום חוסן גופו.

והנה הוטל עליו לצאת את הארץ לשנים מספר לרגלי סיבות משפחתיות, ועשת את המעשה כמתוך הכרת חטא, שאין לו כפרה. בתאים לא מצא לו מקום, והרגיש עצמו כחיה בסוגר. התהלך על המכסה לבוש מכנסים קצרים וחולצה אפורה, כאילו זה אך לוקח מאחרי האת והמחרשה. בימים הראשונים להפלגתו מיפו הרבה להרתר באותה ארץ קטנה, שהשאר מאחרי גוו ובחבריו החלוצים הממשי- כים להאבק שם ונפשו מרה עליו. אבל הוא ניחם את עצמו, שהוא נוסע להחליף כוח ולחזור ולקחת שוב חבל באותם החיים הקשים, שריתקו את גורלו אל הארץ.

ומשמע את קריאתו המנאצת של צ'ארלי נעץ בו את עיניו האפורות ורטן לעומתו בקצף מרוסן במקצת, ובלשונו: — עפשוך שכמותו!

אותו רגע הופיעו המלצרים וטישטשו באלפסים הלבנים והמהבילים שבידיהם את קדרות המאורע הקל. היין החמוץ והזול עבר מיד ליד. צלחות קשקשו והנוסעים שקעו באכז- לתם. מפעם לפעם נתרעדו השולחנות והספון מרעש המנר פים למעלה, בהעלותם ובהורידם בקרסיהם חביות וארגזים למחסני האניה.



לפנות ערב הרימה האניה את עגנה והפליגה. הנוסעים עלו על המכסה מיד כשאזניהם קלטו את דרדור המכונות ושלשלאות העוגן. גמל פיראוס החל חג חוגה, כביכול, ונטה על צדו...

מסביב למעקה התכופפו הנוסעים תפושים בהרהוריהם ונתונים למראות החולפים על פניהם. שלמ'קה טראקטור עמד על יד בחורה צעירה, שהקשיבה לדבריו כשהוא סח לה על חיי הפועלים בארץ.

צ'ארלי אף הוא עמד על המכסה מצויד במשקפת, ולא העלה על דעתו כל-עיקר, שהנה הוא נפרד לנצח מנוף מולדתו. יוון העתיקה, הנפלאה, המציצה מכל פנה במפרץ, שבאפקיו רובצים הרי האלים והאגדות, לא דובבה את לבו. להפך, אותה שעה מיצר היה על הביקור לאתונה שעלה לו בדמים מרובים. השיאוהו לכך בני משפחתו, והוא אינו מבין על שום מה מעריצים בני-אדם עיי החר-בות הללו שנשארו שם לפליטה, ולמה זה מראים שם על כל אבן, פסל מטושטש, זרוע קטועה או ראש מרוסק — בגאווה. עשרות דולרים טבין ותקילין עלה טיול זה, ולאיוה צורך? — ונפשו עולזת עליו שהוא חוזר אל ארץ ה"ביונס" וה"פרוספריטי"...

האניה חרשה את הגלים. שחפים התעופפו בעקבותיה. צריחותיהם פלחו את חלל האויר השקט, והם תרו בעיניהם החדות אחרי שיירי האוכל והאשפה, שהטילו נערי הטבחיים המימה. השמש גלשה מערבה, ואיי יוון הצטיירו במרחקים מחותלי ערפל צחרחר ודמו לקרחונים שטים.



על גבי המכסה, בעורף האניה, התאסף מנין יהודים, שעמדו להתפלל „מנחה“. בשקט התפללו, ושפתותיהם נעות וגופם מתנועע. מהם התפללו בעינים עצומות מתוך כוונה, כנתונים בעולם אחר, ומהם שפכו צקן לחשם כשעיניהם בגלי הים הנסערים כנפשם המסוערת והמשולטלת... אותו

רגע הופיע לפתע על מעקה המכסה העליון, סמוך לסירת-הצלה אחת — צ'ארלי. עיניו התרוצצו למראה המתפללים והוא הצריח עליהם ממרום:

— אי-אי-אי... כשר'ה יודלך... (בברונכס, בסביבה של יהודים למד מלים אלה). וקריאת הלעג פלחה את לבות המתפללים. דומה היה, כי התפלה הזכה שוקצה... הפעם התרגזו כולם, ויהודי אחד, שחרחר ורגיש, אשר זעם מהול בצער הבריק בעיניו, קרא:

— הבה ונקבול עליו בפני הקפיטן!

ואז הרעים קול אחר, מוצק ועשוי לבלי חת:

— שטויות, רבותי! — אל תפנו לקפיטן ואל תשימו עצמכם ללעג. אני כבר אמצא לי הזדמנות להרביץ בו וללמדו פרק בהלכות דרך-ארץ.

היה זה קולו של שלמ'קה טראקטור, שיבלות-העבודה עוד לא נמחו מכפות ידיו, ושריריו הדרוכים טרם רפו. הוא הופיע וצץ בין המתפללים, כשהוא פוסע מתונות ומתקרב כלפי המנאץ.

צ'ארלי הקדיר פניו ומהר להסתלק. מבטי הזעם ששלח בו הצעיר נתקלו בערפו השמן היורד בקפול אדום על צוארונו. צ'ארלי הבין, שאין לשטות עוד ביהודים, בנוכחור תו של בחור זה, שהעלה על זכרונו את מק יריבו החסון, אלא שלא פסק להציק ליחידים, נטפל לבחורות היהודיות ומחבל תחבולות להכשיל, לשים ללעג ולצחוק. אבל שלמה קה טרקטור התחקה על עקבותיו וכל הנכלים הללו לא נעלמו מעיניו.

## ה.

האניה המשיכה את דרכה. בכמה נמלים בחופי הים התיכון, עמסה סחורות נוספות על המטען, ושום מאורע יוצא מגדר הרגיל לא נתרחס. הים שקט היה והנוסעים הרגישו עצמם בטוב.

באלג'יר התעכבה האניה יומיים קודם שיצאה לדרכה הארוכה — לחצות את הים האטלנטי — דרך של תשעה ימים, לנוסעים ניתנה האפשרות לרדת העירה, לראות בה ולהצטייד. בינתיים הקריבו סבלים מילידי הארץ רפסודות גדושות פחם — צידה לדרך למכונות האניה. מפויחים ושחורים כשדי בלהות התרוצצו הסבלים ועבדו עבודת פרך. העמיסו את הפחמים בסלי נצרים והעבירו מיד ליד, או סחבו אותם על גבם. לשלמה/קה הזכירו סלים אלה את עבודת פזור החצץ על הכביש שבו עבד יחד עם חבריו — חבריו הרחוקים, שעזבם והלך מהם למרחקים. הוא ירד אל הסבלים ובא אתם בדברים, פרצופים מעונים ושטופים בקלוחי זיעה עכורים. עיניהם מוצפות דם ואדומות מצרבון ומחפחם שנצטבר מסביב לריסים. בתנאים קשים עבדו ובשכר זעום, אבל הם עבדו. מאז ומעולם עבדו כך.



עם הדמדומים, קודם שהפליגה האניה, ראה שלמה'קה להפתעתו הרבה כיצד אחד מהם, עלם צעיר זריז, טפס כחתול על דופן האניה, עלה וקפץ על פני המכסה, זחל על ארבע בין ערמות החבלים והתחבא לבסוף על־יד סירת־הצלה אחת. לאמריקה הוא מבקש להפליג בגנבה — להשר־תחרר מן העבודה השחורה... להמלט מארץ המציאות המדכאה למדינת הזהב והחלומות...

אבל המאורע הזה לא נעלם גם מעיניו החדות של צ'ארלי, שהתשוטט בכל מקום, ומתוך שמחה לאיד הסגירו תיכף לקצין האניה, והעלם הורד בחרפה לקול צחוקו של צ'ארלי. אז פנה שלמה'קה לצעירה, שנודמנה אף היא למקום, ואמר לה:

— בחיי! עוד יבוא על שכרו, המנוול!

ו.

נחשולי הים של האוקיינוס האטלאנטי לא קיבלו את האניה בסבר־פנים. לאחר שעברה את מיצר גיברלטר, הקדירו העבים את פני השמים, ובלילה התחוללה סערה ששמה את הים כמרקחה והשתוללה יומיים. הנוסעים הרבו להקיא, וסבורים היו, לתומם, שהאניה לא תעמוד בפני טלטולי הסופה. על הדרגשים שבתאיהם שכבו בלי לטעום משהו ופניהם היו מעונים וצהובים; האניה נטתה מצד אל צד והבחילה אותם. החלונות העגולים, שאימת הסערה השתקפה בהם בשחור מאיים, היו הופכים פתאום ירוק כעין הקרח משהצליפו עליהם הנחשולים.

אולם האוכל שומם היה ועזוב ממבקריו. רק אחד הגוֹט־עים היה, שירד לסעוד את לבו בשעות הקבועות, אם כי היה עליו להאחו יפה בקירות ובסומכות המדרגות למען לא יפול. נוסע יחידי זה היה שלמה'קה טראקטור. הוא טען, שזהו האמצעי הטוב והמעולה ביותר כנגד הקאה, ובכלל — יש להתאושש ולהתהלך, להתהלך... אבל אל המכסה לא העז בכל־זאת לעלות, וגם מן הנמנע היה לעשות כך, כי גלי הים היו מזנקים ומציפים אותו מדי פעם בפעם.

לבסוף שכחה הסערה. העננים נתפזרו ולפנות ערב הופזו על ידי שקיעה מרהיבת עין, ונערמו ורבעו באופק כהררי שלג מוזהבים. הגלים נחו, והמים טשטשו וכיסו על כרבלות הקצף, שעוד צצו זעיר פה זעיר שם. בערב הופיעה בכל הדרה לבנה מלאה, שבבואתה הכסופה רצדה על פני המים, והאניה החליקה לבטח דרכה, כאילו מאום לא קרה לה במשך הימים האחרונים וכאילו לא היא שניטלטה בידי הסערה.

הנוסעים נתקבצו על המכסה לשאוף רוח צח. להתענג על התמורה הנעימה ועל המנוחה תחת כפת הרקיע. שרר מצב־רוח טוב. צלילי צחוק והדי שירה הרטיטו את חלל

האוויר. הנוסעים שקעו בתוך המקפלות וסחו איש עם רעהו על הרפתקאות הימים הסוערים, הרפתקאות מתובלות במקרים מגוחכים, שאירעו לפלוני ולאלמוני.

או עלו על המכסה גם מלחים אחדים, שהתרועעו בינתיים עם הנוסעים וערכו משחק משותף. אחד מהם, מלח זריז, לבן־בלורית ויחף, הביא חתיכת קרטון ועג בו עוגה על פני המכסה.

וזה משפט המשחק שהחל לאור הלבנה ופנס חשמלי מתנדנד אנה ואנה: אחד יושב בתוך העגול ישיבה מזר־חית, כשרגליו מקופלות וגבו נטוי, ומסביב לו מעבר לקו, מצטופף קהל המשתתפים; ריעו ניצב עליו בתוך העגול, ושומר מפני אלה החושקים לטפח על שכמו טפחות, שאין בהם כלל משום עונג לנטפח... מצליח החבר־השומר לתפוש אחד מן החובטים, מיד יושב הלז, והמוכה קם לשמור ולהגן... וכך חוזר חלילה לקול תרועתם וצחוקם של המסתכלים.



משהתחיל המשחק הופיע לפתע מיסטר צ'ארלי, מצוחר צח ומגולח, כדרכו. גם הוא יצא לשאוף רוח, ולטוות את מסכת עניניו הפעוטים. בראותו את המשחק קרב לא על מנת לקחתחבל חלילה, כי לא לפי כבודו נחשב לו הדבר, אך בראותו כי אחד הבחורים היהודים נתפש בכף, וישב צפוי לחבטות — לא שלט ברוחו, ועיניו התנוצצו למראה ה„טרף“ היהודי; הוא דלג בזריזות שלא התאימה לגופו המסורבל, וחבט בכף ידו השמנה על גבו של הצעיר. פני המוכה נתעוו מעוצם המכה... צ'ארלי ניתר ממקומו לפני שנתפש, והוא החל מנצל את המשחק בשרירות־לב. כשנפל הגורל על נוצרי היה עומד מן הצד וממתין לתורו של יהודי דוקא, ומשזכה לכך, היה קופץ משמחה, ובהשתערות פראית, סדיסטית, היה מתנפל על קרבנו וחובט מתוך הנאה יתירה, הנאה שהקרינה את פניו הרחבים כלאחר סעודה דשנה.

לא נעלם הדבר מעיני שלמה'קה טראקטור שאף הוא



כּוֹ, אֲנִי יוֹדֵעַ,  
זֶהוּ גּוֹרֵל חַי,  
גּוֹרֵל כֵּל תְּקוּוֹתַי;  
צוֹלֵל אֲמִיץ אֲנִי,  
דוֹלֵה-גּוֹזֵל פְּנִינִים  
מִנְּכֵבֵי הָאֲקִינּוֹס.  
מִזַּח-עוֹר אֶל בְּטָנֵי דְבוּק,  
חֶבֶל גַּם לַמִּזַּח קָשׁוּר,  
נְחִירֵי-אִפִּי סְתוּמִים צָמֵר  
וּבְדוּבֵג הֵם מוֹגְפִים;  
וְסִנְדֵלֵי-עוֹפֶרֶת כְּבָדִים  
צָמוּדִים אֶלִי כַפּוֹת רַגְלֵי.

עִירֵם אֲנִכִי וְקָרִים-אֲקִזְרִים הַמַּיִם,  
שְׁתוּ עַל בְּשָׂרֵי הַדֵּל, הַמְשִׁיחַ בְּחֶלֶב;  
רוֹעֲדִים מְצוּקֵי הַיָּם מִתּוֹךְ גְּבוּרָה מִתְאַפְּקָה,  
מְעִיקִים עַל רֹאשֵׁי וְיָלֵל בְּאֲזֵנֵי הַשְּׁטוּפוֹת  
יְלַלְתֵּם-מַיִם עֲצוּבָה וְתִהְיֶינָה כְּאֵין-סוּף.  
תִּהְיֶינָה וְנִהְיֶינָה אֶל כָּל אֲשֶׁר אֲבִיט,  
רְחוּק הָעוֹלָם וּמִלּוֹאוֹ, כְּתוֹזוֹן נְאוֹת־דָּשָׁא בַמְדַבָּר;

השתתף במשחק, והרגיש על גבו את נחת ידו של צ'ארלי...  
עליצות התנועה, ובדיחות-הדעת של משחק מתוך חדוה  
נשללו ממנו, וגם הוא חכה לשעת-כושר. בינתיים וצ'ארלי  
חבט שוב על גבו של יהודי בחמת-רצח, ובחפזו נמדדו  
רגליו והוא נתפס בכף, הוא ביקש להתחמק, ולשים לאל  
את כל ענין המשחק שאינו שווה כלל וכלל, שהוא צ'ארלי,  
ישב על גבי הספון כאחד מעולי הימים שמסביב. ברם,  
מלח אחד שירד לדעתו, תפש בו בערפו ופקד עליו בקול  
שאין להרהר אחריו:  
— שבו! כי נתפשת!...

והוא ישב בלי חשק, לא נתאוה להפקיר את גבו למכים.  
ואז נתלהט שלמה/קה טראקטור למראה הגב הרחב, ועירף  
הפר השמן הנטוי ממולו, אותו העורף השנוא עליו, והוא  
קפץ לתוך העגול, הרים את ידו והורידה במהלומה אחת  
על גבו של יריבו; והיתה הטפיחה חזקה, מלווה בהד-קול  
ובבת-גניחה קטועה שפרצה מחזהו של צ'ארלי; חלק גופו  
העליון התנודד והוא נשמט על צדו בלי הכרה...

רק הֶחֱבֵל הַרְטָב, הַרְקָב לְמַחְצָה,  
הוא הוא החוט המְתוּחַ הַיְחִיד, הַמְקַשֵּׁר עוֹד אוֹתִי  
לְתַבֵּל — עוֹנֵתִי שֵׁם רְחוּק, גְּבוּהָ, גְּבוּהָ.  
בְּלִמּוֹד וְחֹרֵר וְעוֹ, אֲנִי חוֹתֵר וּמַעֲמִיק,  
וְלִבִּי בֵּין נְטִלֵי-הַמַּיִם נִלְחָץ וּמְפָרֵר בְּסִתֵּר  
לְקִרְאָת תְּעִלּוּמוֹת תְּהוֹם רַבָּה.  
סוֹבֵב רֹאשִׁי וְהוֹלֵךְ, וְאֵשׁ וּמוֹעֲקָה  
בְּחֻזֵי הַרִיק וְהַנְּקָמָה מֵאֲפָס נְשָׁמָה.

אָךְ אוֹי לִי אִם אֲנִשָּׁם... זְכָרוֹנִי מְהַבֵּב  
בְּנֵר עוֹמֵד לְדַעְוָה, מְתַלַּקֵם וּמַחְשִׁיף;  
בַּק עַר בִּי רְצוֹנִי, הוּא נִישֵׁף, הוּא תוֹסֵס בְּנִתְשׁ:  
צָלַל וְעַל תְּנִשָּׁם, אֵל תְּנִשָּׁם,  
צָלַל!

וְהוֹלֵךְ מִתְעַבֵּה הַחֲשָׁף, חֲשָׁף-הַמַּיִם הַיְרוּק,  
בַּק בְּרִק-שָׁמֵשׁ רוֹפֵף מִסְתַּנּוֹ  
בֵּין מְפַלֵי-הַמַּיִם הַסְּוֹדְרִים;  
בְּפִתוּלֵי-אֹר גּוֹסְסִים זְעִים, מְתַעֲוֵתִים,  
זְעִיר פֶּה, זְעִיר שֵׁם... וּמְתַפְּוֹרְרִים, כְּבִים.  
וְנִתְרָה עֲלֵטָה יְרוּקָה, רְטָבָה, קְדַמוֹנִית,  
שְׁמוּרָה מְבַרֵיאת-הָעוֹלָם עַד עֲתָה  
וּכְבוֹשָׁה בְּכַבֵּד הַמַּיִם הַרְבִּים,  
אֲשֶׁר גַּם בְּרִקִים יִגְבּוּרוֹת הַשָּׁמֶשׁ בְּתַמּוֹ  
לֹא יִרְדוּ לְסוּף מִסְתַּרְיָהּ.

בַּק זֶה חוֹרוֹן בְּשָׂרֵי הָעֵלּוּב פֶּה מְבַהֵיק,  
וּכְנֻלָּם יְבַדֵּר הָאֶפֶל הַנּוֹזֵף;  
בַּק נִגָּה אוֹר־גְּפָרִית יְטַפֵּטֵף פֶּה יְרוּק כְּאֶרֶס  
מְשַׁבְּרֵי קִשְׁקִישֵׁי וְקוֹנֵכִיּוֹת נְמַקִּים.  
הַמּוֹז אֲבַעֲבוּעוֹת נְפִיחוֹת אֲדֵרֶךְ-רַקֵּב  
עַל שְׂרִידֵי אֲגִידִים וְאֲבִי-חִלּוּנוֹת יְתַנּוֹסְסוּ,  
בְּסִפְיוֹת, שְׁטוּחוֹת, סְגֻלָּלוֹת.  
וּבְגַעַת שֵׁם רַגְלֵי, בְּלִי צְדִיָּה,  
יְתַחַלְתִּי כְּלוֹ, כְּקֵהֶל רְמִשֵׁי-כְּסָף,  
"כֵּל-בִּיל" וּ"מִלְ-מוֹל" תַּחַת אֲזֵנֵי יְהוּמֵי.  
יְתַמְלִטוּ בְּכַשְׁרֵת אֲסִירֵי סַעֲכָקִים  
לְעוֹלָם הָעֵלְיוֹן וְקַל: נִשְׁתַּחֲרָנוּ!....



שחיינים תת-מימיים

## בארטון צולל לעומק של 1372

ב־16 באוגוסט 1949 הגיע אוטיס בארטון לעומק של 4500 רגל, שהם 1372 מטר. יום לפני כן הגיע לעומק של 700 מטר, אך בשל הפסקה פתאומית בחשמל נאלץ להפסיק את הצלילה באמצע. את הצלילה הנוצרת ביצע בארטון ליד האי סאנטא קרוז, במרחק 43 ק"מ מחוף קאליפורניה, צפונית לעיר לוס אנג'לוס.

משקלו של כדור-המצולות היה הפעם 3175 ק"ג, קטרו החיצוני — 146 ס"מ, עובי הדפנות 4.5 ס"מ, קוטר פתח-הכניסה — 38 ס"מ; קטרו של האשנב האחד היה 14.57 ס"מ וקטרו של השני — 7 ס"מ. האשנב הראשון היה מופנה קדימה, והשני קדימה ולמטה בזווית של 45 מעלות. לאשנב זה היתה צמודה מצלמת ראי-נוע. האש-נבים היו עשויים קוארץ.

את מכשיר הצלילה שלו כינה ברטון בשם „בנטוס-קופ". המלה בנטוס פירושה ביונית קרקע הים וסקופין פירושה לראות.

בשעת הצלילה האחרונה היו לו לבארטון עוד 600 מטר מים מתחתיו, אך הוא החליט לעלות מכיון שאספקת החשמל היתה חלשה. הוא קיבל רק 60 וולט וזה לא הספיק להפעלת הזרקור שהיה בכדור. מלבד זה סבל בארטון ממחלת-ים ומסתרחורת. עלייתו מהמצולות ארכה שעה ומחצה.

האניה „ולרו IV", של האוניברסיטה בדרום-קאליפורניה היתה אניית-האם של „בנטוסקופ", וד"ר מוריס נלס היה המהנדס, שעמד, במשך שני ימי-הצלילה, בקשר טלפוני עם בארטון.

האוויר שמעל למים, „אדם-צפרדע" די לו בצלילה לעומק מועט, אך עליו לעבור מרחק ניכר. במקום לוחות העופרת הכבדים, שהאמודאי נושא על חזהו ועל גבו, נושא „אדם-צפרדע" לוחות קלים, ובמקום הנעלים הכבדות העשויות ברזל או עופרת (משקלן 20—24 ק"ג) נעולות רגליו של „אדם-צפרדע" נעלי גומי ארוכות, רחבות ושטוחות, המקי-לות את חציית המים. מפאת שהייתו בעומק מועט, נושם השחיין התת-מימי אוויר בלחץ רגיל או במשהו למעלה מהרגיל. לשם הגנה בפני ההלם של התפוצצות תת-מימית, נושא השחיין התת-מימי מגן עשוי סיבי קאפוק, שעביו למעלה מ־25 מ"מ.

פעולת ציד ותיור נוף הים

בצרפת התפתח במשך 18 השנים האחרונות ספורט חדש. אנשים לבושים בגדי רחצה עוסקים בפעולות-ציד ובסיוורים תת-מימיים והם נעזרים במצלמה ובמכונת-הסרט. העומק בו הם פועלים, הוא 5—20 מטרים. חלוצי הספורט הזה היו היאפאנים, שבאו לתערוכה הבינלאומית בברצ'י-לונה בשנת 1930 והורו את הצרפתים לדוג דגים בעומק

צרכי-המלחמה חייבו נסיונות שחיה תת-מימית בציד קל ביותר. האנשים שאומנו לשם שחיה כזאת כונו בשם „אנשי-צפרדע". לפי ידיעות שנתפרסמו בעתונות האנגלית והאמריקאנית יכולים אנשי החטיבות הללו לשהות מתחת לפני המים 9 שעות רצופות ולהגיע בשחיה תת-מימית למרחק של 16 ק"מ. חטיבות אלה אומנו בסודיות גמורה, ופרטים על ציודן ועל מעשיהן לא נתפרסמו אלא לאחר המלחמה. זמן רב לא יכלו הגרמנים לגלות את סיבת ההת-פוצצויות המסתוריות שאירעו בכמה מנמליהם, וגדולה עוד יותר היתה ודאי השתוממותם על הקלות שבה הגיעו ספי-נות-הנחיתה של הברית אל חופי צרפת, על אף המוקשים המרובים שהניחו ומחסומי הפלדה שהקימו שם הגרמנים במשך שנים.

חטיבות השחיינים התת-מימיים היו מפליגות מחוף אנגליה בסירות גומי קטנות, שמחמת קטנותן לא יכלו אוירונים גרמניים לגלותן. מפאת היותן עשויות גומי היו הסירות מחוסנות בפני מוקשים מגנטיים ותודות למיעוט שקיעתן במים יכלו לעמוד אף בפני מוקשים ימיים רגילים. במרחק מסוים מן החוף הצרפתי, באזור בו היתה סכנה להיתקל בספינות-משמר של האויב, היו השחיינים יוצאים מן הסירות ושוחים מתחת לפני המים לנמלים שבידי האויב, ושם היו מניחים מוקשים בעל מנגנון משהה. הודות לעזרתם של השחיינים התת-מימיים שגזרו, בכלי-גזירה מיוחדים, את כבלי המתכת של רשתות-המגן בפני צוללות, יכלו צוללות זעירות בריטיות לחדור לנמלים מבוצרים של האויב ולפגוע באניות מלחמה גדולות שעגנו שם. אך את התפקיד החשוב ביותר מילאו החטיבות הללו ביום הפלישה לצרפת. הן סילקו את המוקשים ואת מחסומי הפלדה שבמימי נורמנדיה ואיפשרו על ידי כך לספינות-הנחיתה של הברית לגשת לחופי צרפת ולהעלות שם את פלוגות המחץ שהכשירו את הקרקע לנחיתתם של הגייסות העצומים שנועדו לשחרר את מערב אירופה מידי הנאצים.

בהתאם לתפקידו שונה תלבושתו של „אדם-צפרדע" מזו של אמודאי רגיל. האמודאי צריך להגיע לפעמים לעומק רב (למשל, כדי להוציא חפצים יקרים מתוך ספינה שטבעה), אך עבודתו מצומצמת בשטח צר. על כן צריכה תלבושתו להיות כבדה, כדי להתגבר על לחץ המים מלמטה, ומיכל החמצן צריך לספק לו אוויר בלחץ גבוה. אמודאי לבוש תלבושת גומי יכול לצלול עד לעומק 90 מ'. בעומק זה צריך הוא לנשום אוויר בלחץ של 10 אטמוספירות: 9 אטמוספירות — לחץ המים ואטמוספירה אחת — לחץ

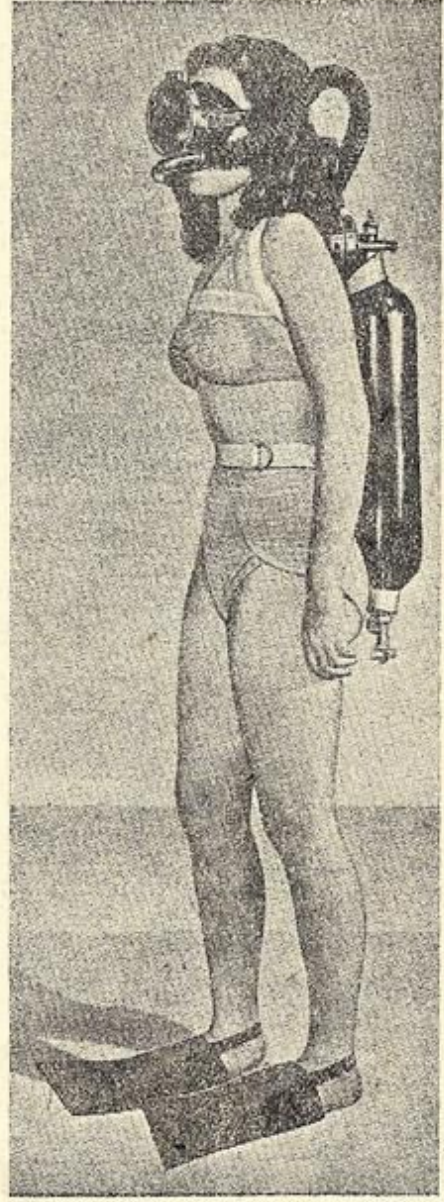
\* ראה: „ים" ט"ו—ט"ז (ג'א—ג'ב), אב—אלול תש"ט



מועט, כשהם צוללים במים ונשארים שם שתיים עד שתיים ומחצה דקות כדרך תושבי האיים הפולינזיים, היודעים אמנות זו זה למעלה מ-2000 שנה.

המפורסם ביותר בין התיירים התתימיים הוא הקצין הימי קוסטו, המצטין בעוז רוחו ובחושו האמנותי כאחד. כראש-קבוצה למחקר תתימי בטולון, הסריט כמה סרטים, שהנודע ביניהם הוא „18 מטר מתחת לפני הים“.

הציידים והתיירים התתימיים מצוידים במסכת-זכוכית המכסה את העינים והאף כשהיא צמודה היטב אל הפנים באמצעות מסגרת קאוצ'וק. אלה מהם השוהים במים שהייה קצרה בלבד ובעומק מועט אינם זקוקים לכלי מספק חמצן; דקה אחת הם יכולים לשהות במים בלי לנשום. אך הרוצים לשהות במים זמן רב יותר מצטיידים בצינור הבולט בכמה סנטימטרים מהמים, העשוי קאוצ'וק או מתכת. והרוצים לצלול לעומק רב יותר (עד 20 מטרים) מצוידים במכשיר המספק להם אוויר, הקרוי בשם קוסטו-גאניאן.



המכשיר קוסטו-גאניאן מורכב מצנצנת אחת או מצנצנת צננות אחדות, עשויות נתך לא-מחליד, המכילות 5 ליטרים אוויר בלחץ של 200 ק"ג לסמ"ר. את הצנצנת נושא האמור דאי על הגב. בקצות הצנצנת ישנם ברזים. הברז העליון מאפשר להפעיל את המכשיר ומעליו נמצא מיתקן להורדת הלחץ שממנו יוצאים שני צינורות קאוצ'וק, לנשימה ולנשימה פה, המובילים לפה. המיתקן להורדת הלחץ הוא קופסה עגולה של פליו כרומי, המכילה, בנפח קטן מאוד, תא בעל לחץ גבוה ותא בעל לחץ נמוך. המסדיר את לחץ האוויר בהתאם לקצב הנשימה של האמודאי והמשהו את לחץ האוויר הנשום ללחץ המקיף.

הברז התחתון מפעיל את גליל-המלאי, הנמצא בתוך הצנצנת, מוגן בפני מהלומות ובפני התחמצנות. כשהלחץ יורד עד 20 ק"ג, מרגיש האמודאי כי נשימתו כבדה והולכת. יודע הוא, כי לא נותר לו אז אלא החלק העשירי מאויר-הנשימה ועל כן הוא פותח את ברז גליל-המלאי. כתוצאה מכך נעשית נשימתו קלה יותר והאמודאי עולה מתוך המים.

כל אחת מהצנצנות של מכשיר קוסטו-גאניאן מאפשרת צלילה למשך 15-50 דקה, בהתאם לעומק. גם הצולל בעומק מועט צריך להצטיד במשקולת, כדי לעמוד בפני לחץ המים מלמטה למעלה. לשם כך הוא לובש חגורה מורכבת מכמה חטיבות עופרת, שמשקלם הכללי הוא בשיעור של 3-5 ק"ג.

לפני שנתים בערך גילה ד"ר שְׁנֹוה עיר רומית מתחת למי הים בקרבת האי סנט מארגאריט. מי-הים הגנו על העיר ומנעו את הריסתה הגמורה, כשם שאפר הוויוביוס הגן על העיר פומפי.

זה שלוש שנים קיים בעיר קאן שעל חוף ים התיכון מועדון תתימי. תיירים אמריקאיים ואנגליים, צרפתיים וסקאנדינביים, ארגנטינאים ושווייצים באים לשם, כדי להכיר את ההוד וההדר של העולם התתימי.

### המכשיר קוסטו-גאניאן

חלקיו העיקריים של המכשיר: הצנצנת בעלת האוויר הדחוס, שבהלקה התחתון נמצא הברז של גליל-המלאי. בחלקה העליון של הצנצנת נמצא המיתקן להורדת הלחץ ומשם יוצאים שני צינורות: האחד מביא אוויר לנשימה והשני נושא את האוויר הנשוף אל שסתום-הפליטה.



**ועידה בינלאומית לספנות בלונדון**

בנובמבר 1949 התקיימה בלונדון ועידה בינלאומית לעניני ספנות. שנמשכה יומיים. השתתפו בה כ־15 אומות ימיות. נידונו בין השאר: שאלת הדגלים, בעיות המטבע וכן גם עניני המסים בתעלת סואץ, צמצום חובת הערבות ושאלת האחידות לטונו.

**צי הסוחר האמריקאי והאנגלי**

מסקירה שנתפרסמה ב"נשונל פדריישן אוף אמריקן שיפינג" מתברר, כי צי הסוחר האמריקאי מורכב מיחידות חדישות, אך קטנות יותר מאשר צי הסוחר האנגלי. רק 3.1% מהאניות האמריקאיות, בעלות נפח של 3000 טון או יותר, נמנות עם דרגת אניות-נוסעים או אניות נוסעים ומשאות. בו בזמן ש־21.8% מצי הסוחר האנגלי משתייך כיום לאותו סוג. יש להוסיף לכך ש־2.5% של הטונז' הבריטי מורכב מאניות גדולות בעלות נפח של 30,000 טון או יותר, בו בזמן שבצי הסוחר האמריקאי אין אף אניה אחת מגודל זה. למעלה מ־90% של כל האניות האמריקאיות משתייכות לדרגת האניות, בעלות נפח של 6000 — 10000 טון, לעומת 55.5% בצי האנגלי. כ־70% מכל האניות האמריקאיות יצאו את המספנות בשנות המלחמה 1945 / 1943, לעומת 25.5% בלבד מהצי הבריטי. 17% של אניות הנוסעים והמשאות נבנו בשנים שלאחר המלחמה.

**הדגל האמריקאי פחת במעבר תעלת סואץ**

כפי שמתברר מתוך הביולטין של חברת תעלת סואץ לחודש ספטמבר 1949, נדחק זה הפעם הראשונה הדגל האמריקאי, שתפס עד עתה את המקום השני במעבר בתעלה — המקום הראשון הוא בידי הדגל הבריטי — ע"י הדגל הנורבגי. התחבורה הימית בספטמבר פחתה, לעומת החודש הקודם, בכ־3.9%. הובלת המטענים מהכוון הצפוני-דרומי, הגיעה ל־993,000 טון (בספטמבר 1948 — 880,000 טון; הממוצע בספטמבר בשנים 1937—1933, 657,000 טון) ומהכוון הדרומי-צפוני — 3,748,000 טון (בספטמבר 1948 — 3,722,000 טון; הממוצע בספטמבר בשנים 1937—1933, 1,571,000 טון).

**בנמלי פולין: גדיניה — גרנפק — שטטין**

לשם יצירת תנאים אחידים בנמלים ולמען הקל על ממוש תכנית שש השנים החליט הוועד הכלכלי של מועצת המיניסטרים הפולנית

לייסד מוסד ממשלתי מסחרי אחד בשביל שלושת הנמלים הגדולים: גדיניה, גרנפק ושטטין. מקוים להגיע ע"י זה גם להורדת ההוצאות בעבודת הנמלים.

**הולנד מגדילה ציה להובלת נפט**

החברה המאוחדת לספינות נפט ברוטרדם רכשה המשה טנקרים מודרניים בעלי נפח מ־200 עד 480 טון. מהירותם — 23 ק"מ לשעה. הטונז' הכללי של אניות-הנפט שלה מגיע עתה ל־15,000 טון.

**מינהל הנמלים ודרכי-המים ברומניה**

הארגון והפעולה של מינהל הנמלים ודרכי-המים ברומניה יועמדו מעתה על בסיס חדש.

כל המתקנים בנמלים ובתעלות יהיו כפופים למוסד הידוע בשם פ. ק. א., שעליו הוטל לייסד ולקיים את נמלי הנהרות הימים. כל הזכויות והחובות של הממשלה הרומנית בתחום זה נמסרו לפ. ק. א. הנתון למרותן של משרד התחבורה. הכנסותיו של פ. ק. א. באות מתשלומים ומסים של משק הנמלים ומתקניהם. החוק ייכנס לתקפו ב־15 למרץ ש. ז.

**שקום צי הסוחר היפני**

בתכנית החומש היפנית מדובר על גידול צי הסוחר היפני עד ל־4 מיליון טון, עד לשנת 1953. בזמן כניעתה היה ליפן צי של מיליון טון, לעומת 6 מיליון לפני המלחמה. שלטונות הכבוש האמריקאיים אינם מטילים כל הגבלות על בנין אניות לצי הסוחר היפני.

**20 אניות חדשות לתורכיה**

תורכיה הזמינה 20 אניות נוסעים ומשא בשביל חברת הספנות הממלכתית. ההזמנות נמסרו למספנות אנגליות, צרפתיות, שבדיות ובלגיות.

**נפתח בית ספר ימי גבוה ברייקה**

באוקטובר 1949 נפתח ברייקה בית הספר הימי הגבוה הראשון ביוגוסלביה. פרט למקצועות הימיים והטכניים ילמדו בו גם את תורת הכלכלה, המשפט הימי וגיאוגרפיה ימית.

**בשורת הקהל משנת 1903**

מזה ארבעים ושבע שנה קשור הבנק קשר אמיץ לישוב העברי על כל שדרותיו. הוא שוקד לסייע בידי ענפי המשק השונים ולתמוך בכל יזמה מועילה בארץ.

**בנק אנגלו-פלשתינה בע"מ**



בישיבת המרכז מיום 11 לינואר ש.ז. אושר התקציב השוטף של החי"ל לשנת 1950 בסך 159.000 ל"י. תקציב נוסף לנשקעות ולמפעלים מיוחדים עד לסך כולל של 250.000 ל"י יעמד לדיון נוסף לאחר שתתברר סופית השתתפות הסניפים בחי"ל בתקציב השנתי.

**נחנכה ספינת-מחקר של הדיג הימי**

ספינת מחקר של הדיג הימי נחנכה ב-13 לינואר ש.ז. הספינה נושאת את שם היינץ הירש — הצבי ז"ל, מחלוצי הדיג הימי. היא נבנתה בשנת 1949 בניבורג, דנמארק, כספינת מוטור ומפרישים מודרנית, המצוידת במכשירים חדישים. קיבולה — 38 טון.

בטכס חנוכת הספינה ספר מר יהודה רותם, מנהל אגף הדיג במשרד החקלאות, על הישגי הדיג הימי, אך עם זאת ציין, כי דייגי הארץ מספקים רק 17% מתצרוכת הדיג ו-2 מיליון ל"י הוצאו בשנה אחת על דגים מהוף לארץ.

מנהל משרד החקלאות מר ח. הלפרן, מסר באותו מעמד, כי מספר ספינות הדיג בישראל מגיע עתה ל-18, לעומת ספינה אחת בסוף המלחמה. קיימת תכנית להגדלת מספרן במשך ארבע שנים עד ל-75 והדאגה היא לא לתקציב בעיקר, כי אם לדייגים שירצו

**מועצת בוחנים חדשות**

הוקמו על ידי משרד התחבורה, לבחינת יורדי ים המבקשים סמיכות ממשלתית בענף הדיג ובענף המשק (באניות נוסעים), עד עתה היו מועצות בוחנים לעובדי סיפון, למכונאים ולאלחוטאים.

**הוסמכו קציני מכונה ואלחוטאים**

ב-6 בינואר נסתיימו הבחינות לקציני מכונה. שלשה משתתפי הקורס הוסמכו כמכונאים ראשיים וששה כמכונאים שניים.

קורס אלחוטאים בהשתתפות 26 איש. רק חלק מהמשתתפים היה נסיון ימי. בבחינות, שהתקיימו בראשית ינואר, הוסמכו שלשה אלחוטאים ראשיים ו-5 אלחוטאים שניים.

10 מועמדים יגשו לבחינות-משנה כעבור ששה שבועות.

**חיילים משוחררים יעבדו כמלצרי אניות**

בעזרת אגף שקום החיילים, משרד התחבורה, אגודת בתי אוכל ומלון של מ.פ.ח. וחברת "שהם" קיים בחיפה קורס למלצרים באניות.

משתתפי הקורס — חיילים משוחררים — למדו עבודות-שירות בחדר האוכל, סדור תאים, צבע וסירות הצלה. ניתנו גם הרצאות על נושאים מקצועיים וכלליים.

17 מבין 21 המשתתפים עמדו בבחינות ורובם סודרו כבר בעבודה. זהו נסיון ראשון להכשרת עובדים למחלקת המשק באניות, מתוך מגמה לשפר את השירות לנוסעים ועולים, שיהיה יעיל ואדיב.

**אספת עובדי האניות**

ביום ג' 24.1.50, בעגון ארבע אניות בנמל חיפה ("דרומית" "חיפה", "עצמאות", ו"נגבה") נתכנסו עובדיהן לאספת הסברה בבית יורדי הים בחיפה.

הח' מ. גולדנסקי, מזכיר אגודת הימאים, מסר איפור מציה בענינים שוטפים (עניני גיוס, קופת תגמולים, ההכנות לבחירת ועד האגודה ועוד). יוסף אלמוגי, מזכיר מ.פ.ח. ייחד את דבריו לענינים כלליים — לבעיות כלכליות ובעיות בטחון.

**ארצות הברית**

ארגון הנשים של סניף החי"ל בארצות הברית מפתח פעולה יפה. בסוף נובמבר 1949 נמסר על ידו מקלט רדיו לצוות האניה "יפו", בזמן עגינתה בנמל ניו יורק. כן מבצע הארגון תכנית לבלוי זמן בעבור צוותות האניות הישראליות ומתלמדיהן, הפוקדות את נמלי ארה"ב. התכניות המפורטות מופיעות בצורת חוברות ונשלחות לכל אנשי האניות. ניתנת האפשרות לעובדים לבקר בקונצרטים. בהצגות תיאטרון, בהרצאות ובנשפי רקודים; תאופשר להם גם השתתפות בטיולים. ועד מיוחד בראשותה של הגב' ל. ג'רביס, מטפל בהכנת התכניות ובבצוען.

ב-16 בפברואר ש.ז. ערך ארגון הנשים ארוחת צהרים חגיגית עם תערוכת אפנה במלון רייץ-קרלטון. המסבה, שמטרתה היתה רכישת חברות חדשות לארגון, הצליחה יפה. נאמו: קומ' יהושע גולדברג, גב' סימור פריסטון, יו"ר הועדה המארגנת, הגב' ל. ג'רביס, יו"ר ארגון הנשים ומר יעקב שריר, חבר הועד הפועל של החי"ל בישראל, השווה עתה בארצות הברית. בוצעה גם תכנית אמנותית.

**צרפת**

ב-31.12.49 התקיים באולם בני ברית בפאריז נשף החבל הימי לישראל, בחסותו של הקונסול הכללי, מר אברהם גלבוז, ובנוכחותם של האדמירל ל. כהן, קצינים מחיל הים הישראלי ובאי"כ הסוכנות.

ב-16 לינואר נתקיימה האספה הכללית של הסניף בפאריז. בראשותה של הגב' אשכנזי. נאמו ה"ה: עו"ד א. אוטרוב, רייזנר, פארילס, המהנדס מ. פנינגר וד"ר י. פודימן. נבחר ועד חדש. כנשיאי כבוד לסניף החי"ל בצרפת נבחרו: קונסול ישראל מר אברהם גלבוז והאדמירל ל. כהן.

נשף חנוכה נתקיים בבית הימאים במרסיל ב-18 לדצמבר 1949.

**ארגנטינה**

הסניף הגביר עבודתו ופתח בפעולה נרחבת לרכישת חברים. בבואנוס אירס אורגנו עד עתה 377 חבר. קבוצה מקומית להכשרה ימית מקבלת את תמיכתו של הסניף. החלו להוציא לאור בטאון בשם "ים".

**בקורי אורחים**

— מר רפאל קנטוני, יו"ר ועד הקהלות באיטליה, נפגש עם אחדים מחברי הנשיאות וסייר בנמל ובבית הימאים בתל-אביב.

— מר שמואל ויין, יו"ר הפדרציה הציונית באוסטרליה ובולונדיה החדשה ונשיא הכבוד של החי"ל שם, בקר בישראל. מר ויין סייר במפעלי החי"ל. בפגישות אתו נדונו פרטי הפעולה של הסניף.

— הד"ר מ. קינדלר ממלבורן (אוסטרליה), הממונה על פעולת ההסברה של החי"ל במקום, דן עם חברי המזכירות על פרטי הפעולה השוטפת של הסניף.



בח"ל אביב



העו"ד יעקב סלומון ורעייתו הגב' שרה סלומון יצאו ב־17 בפברואר ש.ז. בשליחות החי"ל לשבועות מספר לאפי ריקה הדרומית.

בהגיעם ליוהניסבורג נפגשו לשיחה ראשונה עם מר ב. גרינג, יו"ר הפדרציה הציונית בדרום אפריקה וכן גם עם מזכירה מר אינפלד. מיוהניסבורג המשיכו דרכם לקיפטאון, המשמשת מרכז לפעולות החי"ל בדרום אפריקה.

בהשתתפותם של הגב' וה' סלומון התקיימו פגישות ואספות רבות בערים שונות.

ב־21 לפברואר ש.ז. התקיימה בקיפטאון אספה פומבית של ארגוני הנשים. למחרת היום, ב־22 בו—אספה במועדון הציוני, בנושאיותו של הרב הראשי, י. אברהם. בו בערב נאמה הגב' סלומון במיוזנברג.

בימים 24 ו־25 בפברואר התקיימו פגישות מיוחדות עם הנוער המקומי בקיפטאון.

ב־27 בקרו השליחים בפורט אליזבט וארגנו שם ועד מקומי חדש. במקום זה התקיימה גם אספת עם וישיבה עם באי"כ הנוער המקומי.

בימים הראשונים לחודש מרץ יבקרו השליחים בכמה מקומות נוספים ויקיימו פגישה עם הנהלת הפדרציה הציונית.

בישיבה עם הוועד בקיפטאון העלו לדיון נרחב עניני החי"ל ותכנית הפעולה לסניף. בין השאר, נדונה האפשרות להשגת מספר ניכר של סטיפנדיות לתלמידי בית הספר הימי בחיפה וכן התכנית להקמת בית ימאים באילת ולצידו. העלתה גם ההצעה לבואו של שליח נוסף מהארץ למשך תקופה ארוכה.

הופעת שליחנו עוררה הד רב בקרב היהדות המקומית ופרסום רב ניתן לה מעל דפי העתונות. עסקני החי"ל במקום רואים בשליחות זו התחלה רצינית לפעולה מוגברת.

לפני צאתו לאפריקה הדרומית סייר העו"ד י. סלומון, עם מר י. פרישמן, באילת.

מסבת פרידה לגב' ולה' סלומון נערכה ב־12 לפברואר ש.ז. בבית הפנימיה החדש בחיפה. דברי פרידה השמיעו ה"ה: מ. הינדס, אבא חושי, מ. פומרוק, ד"ר ש. קפלנסקי, י. פרישמן, עו"ד מ. בדולת, מ. ריבלין ומ. זיליסט. עו"ד י. סלומון השיב בדברי תודה

— ב־3 לינואר ש.ז. נתקיימה האספה השנתית הכללית של הסניף, בנושאיותו של מר אל בינגר. פתח העו"ד מ. בדולח. מר י. פרישמן סקר את פעולות החי"ל ועמד על תפקידיו הקרויים. מר פ. פוגלמן הרצה על תכנית הפעולה של הסניף. ההצעות שהעלו בוכוח העברו לדיון ולהחלטה בועד החדש. נבחרה מועצה מבאי"כ חוגים שונים, בראשותו של מר מ. פלאי. כיו"ר הוועד נבחר העו"ד מ. בדולח.

— בבית הימאים הוחל בסדרת הרצאות בכל יום ג' בשבוע, עם הצגת סרטים. עד כה התקיימו ההרצאות הבאות: ב. רוזן— „המשק הימי בארץ"; עו"ד ב. עוזיאל — „חלקה של יהדות סלונקי בכבוש מפעלי היס".

— ב־31 בינואר ש.ז. קוימה בבית הימאים מסבה רבת משתתפים מארגוני הנשים, עם סיור בנמל. מר פ. פוגלמן הרצה על המשק הימי הישראלי והגב' חולודנקו וספקטור אמרו דברי תודה.

— שיחות למודיות לתלמידים המתאמנים בימאות, בלויית פנס קסם, קוימו לכל הקבוצות הפועלות. הנושא — „חתירה וקשרים".

— מסבות לנוער נתקיימו עם תלמידי הכחה ח' של בית הספר „הצפון" ועם צופי היס. מר. ז. ליבנה הרצה על החי והצומח בים.

— תלמידי בית הספר ביד מרדכי סיירו בנמל תל-אביב ובתערוכה של בית הימאים.

— ועדת הספרייה קיימה מסבה רבת-משתתפים עם תלמידי שעורי הערב בצפון העיר. ה'ה י. חלף ופ. פוגלמן אמרו דברי הסבר על בית הימאים ועל הספרייה. רבים מבין המשתתפים נרשמו כקוראים.

בח"פה

— ב־17 לינואר, ש.ז. נתקיימה בבית יורדי היס ישיבה משותפת של באי"כ הארגונים הימיים עם מהנדס נמל חיפה ובא"כ כח משרד התחבורה להבטחת פעולה סדירה לחניכי האגודות בש"ט הנמל ולסדור מתאים של ציודם הימי.

מעילי-עור למתלמדים באניות — שי החבל הימי לישראל בדרום-אפריקה



ב־2 לינואר ש.ז. חולקו, למתלמדים מבין חניכי האגודות הימיות והגדנ"ע, באניות „עצמאות" ו„ארצה" 23 מעילי עור—מתנת סניף החי"ל בדרום אפריקה. מר מ. פומרוק אמר דברי ברכה לחניכיהם.





— הועדה להארכת ימאים מארצות חוץ, בראשותו של מר. א. רוזנפלד, עבדה תכנית מפורטת לפעולותיה (טיולים, מסבות וכו').

— הקונסולים הדני, הצרפתי והאיטלקי בקרו בבית יורדי הים ונדדמו לארוחת צהרים משותפת עם הועד המקומי.

— במוזיאון הימי בקרו הניכי הנוער העובד, העובדים בנמל. כ-80 תלמיד סיירו בנמל, בלויית מוריהם.

— ב-25 לפברואר ש. ז. התקיים בבית הימאים נשף לחברי החי"ל. נוכחו כ-200 איש. בתכנית האמנותית: תזמורת והופעת אמנים. בסיומו של הנשף — רקודים.

#### במושבות ובמשקים

נעשות הכנות לקיום הרצאות ואספות בנקודות ישוב שונות. חלק מהן ילווה בלווחת של תערוכה נודדת שהותקנה בשעתה ע"י החי"ל ומחלקת התרבות של צבא ההגנה לישראל.

ההרצאה הראשונה מסדרה זו התקיימה בגבעתיים, ב-10 בפברואר ש. ז. הרצה מר ב. צ. ידידיה. ר. ורדינה קראה פרקי ים.

#### מועדונים ימיים של החי"ל בחיפה ובתל-אביב

מועדון ימי הוקם בחיפה ע"י סניף החי"ל שם. מטרתו — קירוב הגורמים הציבוריים, הפרטיים והממשלתיים, ובירור בעיות אקטואליות בימאות. פגישות המועדון הן דו-שבועיות, בארוחת צהרים משותפת ביום ר' בשבוע, בבית יורדי הים. מר מ. הינדס, חבר הועד הפועל של החי"ל, הוא יו"ר המועדון.

עד כה התקיימו הפגישות הבאות: ב-20 בינואר — הרצאת מר אבא הושי בשאלות הספנות ונמל חיפה; ב-3 בפברואר — ע. טובים: הנוף הימאים העברים; ב-17 בפברואר — דוד הכהן: "צים".

המועדון עורר התענינות רבה בחוגי הכלכלה הימית.

מועדון דומה לזה הוקם גם בתל-אביב. הפגישה הראשונה תהיה ב-5.3 ש. ז. בהשתתפותו של שר התחבורה, מר דוד רמז.

#### מפעולותיו של המוסד להדרכה

— בישיבה משותפת של החבל הימי לישראל עם באי"כ המזכיר רות הכללית של משרד הבטחון, אגף חיל הים, אגף הנוער במשרד הבטחון ומפקד גז"ע, שנתקיימה ב-25 לינואר ש. ז. נדונה בעית שותף הפעולה בין המוסד להדרכה של החי"ל והגז"ע. עמדו לדיון בין השאר: שאלת רהוקם של המדריכים הייבי הגיוס לפעולה באגודות וענין הקורסים למדריכים ולקבוצות החניכים המקבלים את הדרכתם הסופית לפני העליה לאניות.

— קבוצת מתלמידים חדשה (50-60 איש), מחברי האגודות הימיות והמהגז"ע תקבל בקרוב את הכשרתה במחנה מעבר (בחוף ובאניה) לפני כניסתה לעבודה באניות הסוחר.

— הושג הסכם עם אגוד הדייגים על העלאת מתלמידים, לזמנים קצרים, לספינות הדיג.

— מטגרת ההכשרה הראשונה בין תלמידי בתי-הספר מתרחבת והולכת. בחודש ינואר התאמנו בתל-אביב כ-300 הניך מ-7 בתי-ספר, בחיפה כ-70 הניך מ-2 בתי-ספר. עם ראשית פברואר גדל המספר עד ל-500 בערך והחלה גם הפעולה בכמה מקומות נוספים. הפעולה המעשית בחתירה ובמפרשים מלווה הסברה עיונית נרחבת בעניני מקצוע ועל נושאים שונים מהמפעל הימי הישראלי. ובצד ההרצאות — סיורים, הצגות של פנס קסם וקולנוע ומסבות. — הח"י הושע בר לב נכנס לתפקיד של מרכז מקצועי של המוסד להדרכה.

#### מדור פלונקי בתערוכה הימית בתל-אביב

ב-8 בפברואר ש. ז. נתקיימה מסיבה רבת-משתתפים בבית משפחת ונציה. באו מראשי הציונים מסלונקי. ליד שולחנות ערוכים ספרו המשתתפים מזכרונותיהם על חלקם של היהודים בנמל סלור

ניקי ועל המאמצים שנעשו להעברתם לארץ לשם חדירה לעבודה בנמלי הארץ.

מר ש. ונציה פתח את המסבה ומר י. פרישמן הסביר את מטרת הפגישה. (שהיא: א) אוסף מוצגים בשביל מדור סלור ניקי בתערוכה הימית וב) מאמץ כספי לשם סדור המדור.

את פרשת סלונקי היהודית תיארו בהרחבה ה"ה עו"ד ב. עוזיאל, מ. קומפורטס וי. ניצני. דברו עוד בשם החי"ל ה"ה: מ. בדולח וש. נמיר שהודו למשפחת ונציה על הכנסת האורחים האדיבה. לבסוף נבחרה ועדה בהרכב ה"ה: ב. עוזיאל, י. עוזיאל, ש. ונציה, י. ניצני, י. פלורנטיין, י. בז'ה ומ. קומפורטס לשם ביצוע ההחלטות. הוחלט בין השאר, להוציא חוברת מוקדשת לסלונקי הימית.

#### סיור עתונאים בחיל הים

ב-1 בינואר ש. ז. נערך סיור עתונאים בבסיסי חיל הים ובמתקנים השונים של החוף. נערך גם סיור בבית המפקדה של החיל. דרכי הסבר נתנו ע"י קצין המנהלה של החיל וסגן הקברניט ש. י. העתונאים יצאו באחת מאניות הצי מחיפה לתל-אביב. כאן ניתנה להם ההודמנות לשוחח עם אנשי הצוות. במעמד זה אמר מפקד השייטת:

"במלחמתנו האחרונה היה תפקידו של החיל לשמור על ים פתוח במדינת ישראל. אין זה סוד, כי הציוד העיקרי — במזון, בתחמושת ואספקה — באו לארץ בדרך הים. כי הגבולות היבשתיים היו סגור רים. לולא חיל הים היינו צפויים לסכנת ניתוק ממקורות האספקה. על אניותינו, המשיך מפקד השייטת, מוטלת החובה לשמור על יחידות נוחות לחופי האויב ולמנוע נחיתת אויב בחופינו. תפקיד נוסף הוא: סגירת עורקי התחבורה הימיים לאויב וחסול מתקניו בחוף ובים. דבר זה בוצע ביעילות בחופי עזה, עם הפגזת המתקנים וטבוע אנית הדגל המצרית "מלך פארוק" והאניה השניה שהביאה ציוד ואנשים, כתגבורת לפולש".

העורך: י. פרישמן, חברי המערכת — ד"ר נ. וידרא, ע. טובים (ז"ל), מ. פומרק, מ. ריבלין, א. ש. שטיין





**מלאי**

בע"מ

**מרכז לשווק אריגי ישראל**

דרך יפו 9 בית רומנו טלפון 5790

**ארגמן**

**מפעלים לצביעת טקסטיל בע"מ**

בני ברק

טלפון 7197/8



**קשת בע"מ**

נוסד 1933

**מצבעה טקסטילית**

מחלקה מיוחדת

לוקוי יבש



בית הרושת:

רמת-גן - טלפון 7103

סניפים:

תל-אביב - חיפה - ירושלים

**בנק ארצישראלי לתעשייה**

בערבון מוגבל

**תל-אביב, רח' מונטיפיורי 13**

טלפונים 13 - 12 - 4311 .ח.ד. 2297

**חיפה, מרכז מסחרי חדש, בית בוביס**

טלפון 2367

כל עסקי בנק של בעלי תעשייה  
הלואות. נכיון שטרות. אשראים  
דוקומנטריים בתנאים נוחים

**מחלקה מיוחדת לעניני בטוח תעשיתי**



# מצות אביב

המצה הטעימה ביותר

ביח"ר למצות

ישראל דננברג חברה בע"מ

# החסנה א"י בע"מ

מחסני ערובה ומחסנים פרטיים

תל-אביב, רח' מקוה-ישראל 3.

ת.ד. 2201. טלפון 4134

# "זרזן" מפעלים חימיים

ד"ר בורך את זומר

טלפ. 7204 תל אביב ת.ד. 1240

חמרי נקוי וכביסה  
סודיום-היפוכלורית

# חברה א"י לתעשיית קפיצים בע"מ

מייצר קפיצי ריפוד

קפיצים למכונות לתעשייה וכו'

רח' זבולון 38, תל-אביב

טלפון 5957, 7319

# "חריש"

## חברה קאופרטיבית חקלאית בע"מ

המשרד הראשי: ת"א, אלנבי 125 - טל. 3122

●  
חברה קבלנית לעבודות חקלאיות,  
לעבודות צבוריות ובמיוחד לעבודות עפר;  
בנין בריכות עפר, יישורי דרכים,  
תעלות נקוז והשקאה וכד'  
ציוד מלא של מכונות חדישות ביותר

# מצות חרות בע"מ

רמת-גן, תל אביב

טלפון 7319

◆  
המצה המצטיינת בטעמה  
◆





## הסנה

חברה ארץ-ישראלית לאחריות בע"מ

חברת הביטוח הגדולה בארץ

סכום הביטוח (חיים)	-	6,000,000.-	ל"י
הכנסה כללית (1949)	-	1,335,000.-	ל"י
הון וקרנות	-	1,270,000.-	ל"י

ה מ ר כ ז  
תל-אביב

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

## בנק הפועלים בע"מ

תל-אביב ת. ד. 27 סלפון 4296-97

הוו המניות הנפרע והרזרבות

600,000.- ל"י

מוהל עסקי בנק לכל ענפיהם

### סמלים ותבשיטים

צבי שני (שקרלט)

רחוב אחד העם 32, תל-אביב

## == "סנה" ==

חברה לבטוח בע"מ

בטוח ימי / אש / גניבה  
מקיף על בנינים ודירות /  
בטוח אישי / מצויי פועלים

המשרד הראשי: רח' נחלת בנימין 93, תל-אביב, טלפון 3665

סוכנים בתל-אביב: סוכנויות מאוחדות לבטוח - רח' אחוזת בית 3

סוכנים בחיפה: שירותי עם בע"מ, דרך המלכים 61, טלפון 6339