

ים

גליונות החבל הימי לישראל



אחת
להדש

חוברת ח'ט' (ס'ס"א)
שנה חמישית
אייר-סיון תשי"א/מאי-יוני 1950
כתובת המערכת
חבל ימי לישראל. תל-אביב
פל. 2437 ת. ד. 1917

תכן הענינים

ונשמרתם לנפשותיכם
יום הים תש"י — בישראל ובתפוצות
ל"יום הים" (שיר) — י. אהאי
תערוכת הים
בנמלי ישראל — מדברי שר התחבורה
דוד רמז, ב"כ מאירוביץ
וע. לנדמן.
שעה קלה בנמל חיפה — א. ברוידס
ספינה מעדן הנכה את נמל אילת
הספנות הישראלית והספנות הבינלאומית
— ב"כ מאירוביץ
בשליחות החבל הימי לישראל —
י. סלומון
לזכר נעדרים
על פני הים (ספור) — א. מגד
במפרשי ספר
זוטאות
כלישיט כמודלים בתערוכה
כרוניקה

"YAM"

MONTHLY JOURNAL OF THE
ISRAEL MARITIME LEAGUE

Vol. V. № 8-9

May-June, 1950

Contents:

Safety at Sea.
"Maritime Day" 1950 — in Israel and
abroad.
"Maritime Day" (a poem) —
By I. Akhai
Nautical Exhibition.
In Israel Ports — Excerpts from lec-
tures by D. Remez, B.C. Meiro-
vitch and A. Landman.
A Visit at Haifa Port — By A. Broides.
Ship from Aden inaugurates Port of
Eilat.
Israel and International Shipping —
By B.C. Meirovitch.
On a Mission for the I.M.L.—
Y. Salomon.
In Memoriam.
At Sea (a story) — A. Meged.
In the World of Books.
Miscellaneous News Items.
Models of Ships at Exhibition.
The Month's Events.

Address:

Tel-Aviv, P.O.B. 1917

ב ש ע ר

ונשמרתם לנפשותיכם

טרם נתפרסמו מסקנותיהן של ועדות החקירה שמונו לאחר האסונות של „מסדה”
ושל סירת הצופים ליד חופי נתניה.

לא נדון איפוא, לפי שעה, על המקרים שאירעו. יתבררו תחלה הדברים ויתלבנו
על יסוד עדויות מקיפות ובדיקות מדוקדות, ויפורסמו ברבים כסיכום מוסמך. נביע
רק משאלה, שהדברים יתפרסמו, וכי יתפרסמו בהקדם. כל אלה הקשורים במפעל
הימי, ובראש וראשונה — צבור הימאים והנוער המכשיר עצמו לים — מעונינים
לדעת את הפרטים ואת המסקנות, ולא מתוך סקרנות בעלמא, כי אם מתוך דאגה
מעשית.

שר התחבורה מינה בינתיים גם ועדה נוספת, שמטרתה: לקבוע כללים לפקוח
תקין על כלי שיט חופיים ועל סדרי הפלגותיהם, — מעין ועדה פרופילאקטית למניעת
מקרי אסון ביב. אף דיוניה, מן הראוי שתסוכמנה בהקדם.

חשיבות מיוחדת נודעת לפרסום דחוף של מסקנות המקרה שאירע ליד נתניה.
בחדשים הקרובים תגבר, כמקובל בחדשי הקיץ, היציאה לים — להפלגות אימון.
אשנה יגדל מספר ההפלגות של הנוער, מאחר — שלרגל המחלות המהלכות בתוכנו
— אין אפשרות לקיים מחנות-הדרכה רגילים.

לקראת הפלגות אלו יש לצייד את חברי האגודות לא רק בצו המקודש של
„ונשמרתם לנפשותיכם”, כי אם ובעיקר בהוראות מעשיות של זהירות והתמצאות
בתנאים בלתי רגילים בשעת הצורך.

הועדה הפנימית לחקירת מקרה נתניה, שמונתה בשעתה ע"י המוסד להדרכה
של החבל הימי לישראל עשתה בכוון זה צעד רציני, בהביאה לידיעת המדריכים
של האגודות הימיות מסקנות והוראות לזהירות. כלולות בהן, בין השאר, הוראות
בענין פיקוד על הסירות היוצאות לים, על מספר המפליגים ועל הציוד הדרוש.
כן ניתנו הוראות מפורשות לשלב בתכנית האימונים באגודות: תרגילי איתות,
שימוש בחגורות-הצלה, שחיה שמושית ועוד.

ויש במסקנותיה גם תביעות ממשד התחבורה: לקביעת תחנות ימיות לאורך
החוף, שתהיינה מצוידות בסירות-הצלה ממונעות, ולהתקנת מאורות-כניסה למעגנים
מספר (מכמורת, קיסריה, עתלית) וטלפונים בנקודות-החוף המשמשות כמעגנים
לכלי שיט. ובכלל התביעות ממשד התחבורה גם זו: להקים תחנות אוהרה חופיות,
בפיקוח השירות המטיאורולוגי, שתודענה — לפי הנגה הבינלאומי המקובל — על
כל סערה מתקרבת

אין בקביעת התקנונים ובמתן ההוראות ליוצאים אל הים משום בטוח למקרי
אסון, אך יש בהם כדי למנוע את הישנותם ואת התפשטותם. טוב יעשו איפוא אלה
שהדבר בידם, אם יחישו את פרסומם וישקדו על קיומם.

"יום הים" תש"ו

גבן תבניות של אניות נוסעים ומשא, ישובי דיג, מפעלי הכשרה ועוד. ספינת ההעפלה "יציאת אירופה" צעדה בראש. אניות הנוסעים והמשא של חברת "צים" הבליתו את הסיסמא "סעו והובילו באניות עבריות"; שמותיהן סומנו משני צדי המכוניות. אניותיה של חב' דיונגוף ושות' גראו על רקע של מפת ישראל, ולצדה — פסל החירות שליד חופי ניו-יורק, לציין את קו המשאות שלה לאמריקה.

נמל תל אביב הציג את ציודו הפרימיטיבי משנת 1936 לעומת הציוד החדש והמנופים הגדולים של שנת 1950.

החי"ל הדגים את מפעליו בהכשרה הימית. ובכלל זה — את ביה"ס הימי ואת שירותיו לימאים. האגודות הימיות: הפועל, צופי הים, זבולון ואליצור ציינו את חלקן במפעלי ההגשמה הימית ובשירותי הבטחון בימים. אחת ממכוניות הגדנ"ע תיארה ספינה קדומה מימי המלך שלמה, כשספינה לבושים במדי הימים ההם.



ספינה קדומה מימי שלמה המלך
מכונית הגדנ"ע במצעד "יום הים" בתל-אביב

אלפים הצטופפו על המדרכות משני צדי הכביש, ברחובות בהם עברה התהלוכה וקבלו במחאות כפיים את המשתתפים בה. התהלוכה צולמה ע"י "כרמל פילם" וכן ע"י צלמי חוץ.

כתום התהלוכה נתקיימה עצרת רבת-עם במגרש המצעדים של הצבא.

לאחר הנפת הדגל וקריאת "יזכור" לימאים שניספו בשירותם בימים, הוקראה ברכתו של נשיא המדינה, פרופ. חיים ויצמן. בין השאר נאמר בה:

מיטב ברכותי לחזוי רעיון הספנות העברית ומגשימיו. הגבירו מאמצים ועשו חיל לבצורו של מפעל חלוצי זה. ברכות נאמנות אני שולח לקברניטים וליורדי הים העושים יום יום מלאכתם בים. יישר כוחם!

חיים ויצמן

ברוב עם הוחג השנה "יום הים" בישראל ובתפוצות. בכרוז החבל ימי לישראל, שנתפרסם לקראת "יום הים", סוכמו הישגי הימאות הישראלית בשנה האחרונה והושמעה הקריאה אל כל אזרחי ישראל ויהודי הגולה, כי "ישתפו את עצמם ויפעלו לקידומו של המפעל הימי הישראלי, יתלכדו סביבו ויגנו עליו בפני כל חתירה מבוהק וידאגו לכך בהתמדה ובקפדנות שאניותינו תפלגנה מנמלי ארצנו ותחזורנה אליהם מלאות נוסעים ומשאות — לשמש מקור-לא-אכזב של עבודה ופרנסה לאלפים של יורדיים עבריים".

סיסמת היום היתה: ביורדי ים ישראליים ובאניות ישראליות נכבוש לנו את הים.

החגיגות המרכזיות נתקיימו בירושלים, בתל אביב ובחיפה. מעל גלי "קול ישראל" שודרו תכניות מיוחדות למבוגרים, לנוער ולילדים ובמסגרת השדורים לגולה העבר דבר "יום הים" ליהודי התפוצות.

בבתי-הספר קוימו שיחות מדעניות דיומא, לפי הוראות אגף החנוך, וכן מפקדים חגיגיים, מסעות בות ובקורים בנמלים ובישובי הדיג. מרכז החי"ל המציא לכל מוסדות החנוך לוחות של תמונות, שירונים וחומר הסברתי על המפעל הימי הישראלי.

בארגוני הנוער קיימו פעולות מיוחדות במשך שבוע ימים. המחלקה לענייני הנוער והחלוץ של ההסתדרות הציונית פרסמה לרגל "יום הים" חוזר מיוחד לכל תנועות הנוער בארץ, בצירוף רשימה ביבליוגרפית לנושא הים.

מעטפה נאה הוצאה לאור לכבוד היום ע"י מרכז החי"ל ובמש"רדי הדואר בת"א הוחתמו המכתבים בחותמת מיוחדת: "יום הים" — כ"ג באייר.

תלוש החי"ל הופץ ב"יום הים" בכל רחבי הארץ לטובת מפעלי ההכשרה הימית.

והנה פרטים מספר מפעלות היום —

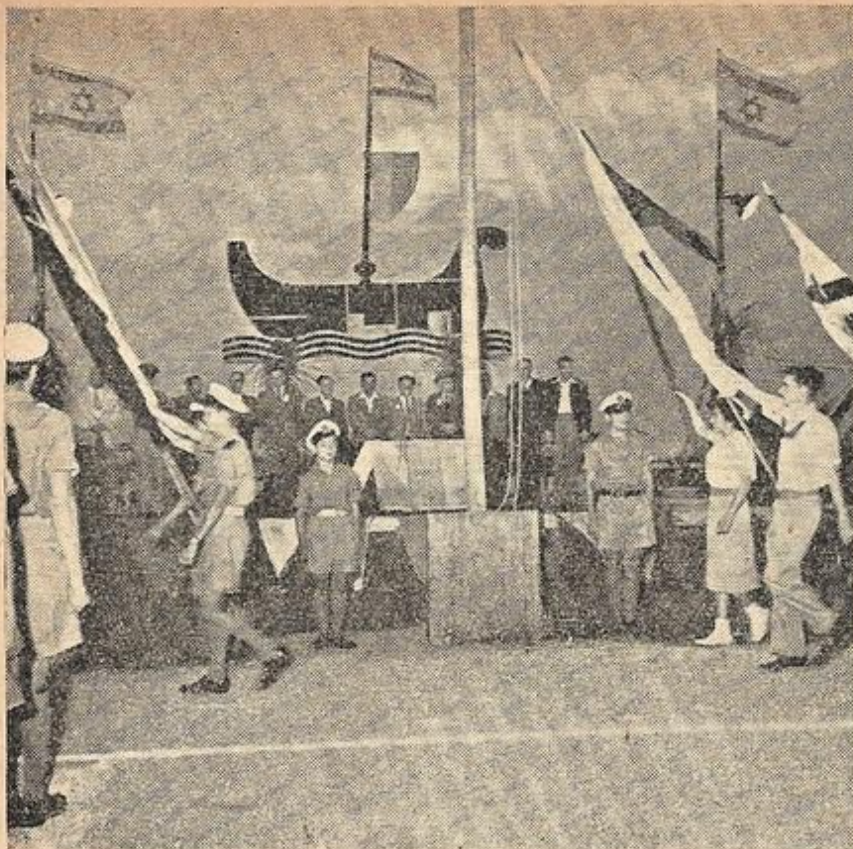
ירושלים

במעמד קהל רב נתקיימה, בכ"ג באייר ש. ז., אספה חגיגית בבית החלוצות ברחביה.

דברים מענייני היום השמיעו חברי הנהלת הסוכנות היהודית ה'ה. א. דובקין וש. ז. שרגאי וד"ר צ. ברנדר בשם מרכז החי"ל. בחלק האמנותי השתתפו: א. וילקומירסקי (זמרה) וש. רודנסקי (פרקי מקרא).

תל-אביב

תהלוכה רבת-רושם, שעברה בחוצות תל-אביב ב"יום הים", הדגימה את הישגי הימאות הישראלית לכל שלוחותיה. 25 מכוניות מלוות מאות בני-נוער לבושי לובן ונושאי דגלים, נשאו על



מפקד "יום הים" בחיפה

מר ב"כ מאירוביץ, מנהל שירותי הנמלים, הים והאוויר הביא את ברכת שר התחבורה דוד רמז. בסקרו את הישגינו במפעל הימי עמד מר מאירוביץ גם על בעיות העתיד:

"כלכלת ארצנו ובטחונה מחייבים דאגה מתמדת להגדלת הצי המסחרי הישראלי שיהא מתאים לצרכינו ומבטיח את סחר הים שלנו בכל עת.

רק ב-8% מתנועת היבוא לארצנו מוב"לים כיום באניותינו. טרם הורשה לנו לקבל חלק בהובלת היצוא של הדרינו ועוד לא ניתנה התשובה לתביעה הגדלה והולכת להסעת תיירינו.

ידענו כי לא בעין יפה יראו האחרים את כניסתנו לשטח זה שהופקר על-ידינו עד כה. אבל ייאמר כאן לכל מדינות הים, כי אין במחשבתנו או ברצוננו לנשלך. כוונתנו היא רק להבטיח למדינת ישראל את אותה הזכות האלמנטרית שישנה לכל מדינה ריב בנית בשטח הימאות".

ועל חלקו של החי"ל בקידום הימאות הישראלי אמר מר מאירוביץ:

"תנועת החי"ל ידעה לפלס לה דרך ללב היהודים בארץ ובתפוצות הגולה. היא ידעה להעמיד את רעיון גאולת הים בראש דאגותיה, ואף לדאוג להכנת הכלים להגשמתו.

גדול חלקה בריכוז הכשרת הנוער לעבודות ים ודיג, בטפוח היוזמה להקמת חברה צבורית לאומית לספנות ובעידוד מפעליים שונים".

מר מ. זיליסט, סגן יו"ר החי"ל, ציין את חלקו של הנוער בכיבוש עמדות בים ופנה בקריאה לאזרחי המדינה ולעם בתפוצות — להטות שכס לקידומה של הימאות הישראלית.

מר י. פרישמן פתח ונהל את העצרת.

ברכות בכתב נתקבלו מאת שרי המדינה וחברי הנהלת הסוכנות היהודית, ממוסדות ומאישים. הוקראו גם הברכות שנתקבלו מסניפי החי"ל בגולה.

בתכנית האמנותית השתתפו: תזמורת כפר הנוער בן שמון, החוג לרקודים של "הפועל" ת"א והגב' מרים ברנשטיין-כהן (פרקי מקרא).

בין משתתפי העצרת, שתרמו למפעלי ההדרכה הימית, הוגרלו פריסים — טיולים בים, באניות ישראליות, לאורך החוף הישראלי ולחופים זרים.

חיפה

בשעות שלפני הצהריים נתקיימה בבית יורדי הים מסבת-מוזמנים חגיגית, בהשתתפות כ-200 איש.

בשעות הערב נערך המפקד המסורתי ל"יום הים" בשטח המערבי של הנמל. כ-5000 איש נוכחו במעמד, ובכלל אלה — הניכי ביה"ס הימי וחברי האגודות הימיות.

מר מ. פומרק פתח בדברי אזכרה לימאים שהלכו מאתנו. הוא סקר את הישגינו בימאות והעלה את התביעה לקו נוסעים בין ישראל וארה"ב. מר שבתאי לוי, ראש עיריית חיפה, הביע

בדבריו הערכה לחבל הימי לישראל וקרא לנוער להחליץ למקצועות הים. אבא חושי ייחד את הדבור על הבעיות האקטואליות של הספנות הישראלית ועמד על תפקידי הקרובים של החי"ל.

אחר המפקד נערך שיט המוני בנמל, בסירות-מנוע של "עוגן", לקול צילי תזמורת "הפועל-הנמל".

ב-11 במאי ש.ז. התקיימה בבית יורדי הים מסבה לארגוני הנוער וב-13 בו — הרצאתו של רב החובל זאב הים, באולם "המכבי".

מעל גלי "קול ישראל"

ואלה הן התכניות ששודרו ב"יום הים" ובסמוך לו, מעל גלי "קול ישראל":

6/5/50 — תכנית לחיילים: "מי שיודע לשאול".

בעריכת שמואל רוזן.

8/5 — לנוער: "נשאל ונענה".

8/5 — שיהות על יום הים:

בעברית — י. פרישמן,

באישפניולית — עו"ד ב. עוזיאל,

בצרפתית — פ. דרורי,

ביידיש — ד"ר צ. ברנדל

10/5 — תכנית מוסיקלית בשעות הבוקר ובצהריים.

תכנית ערב למבוגרים: "אנייתנו מתקרבת לחוף".

בעריכת שמואל אוהד

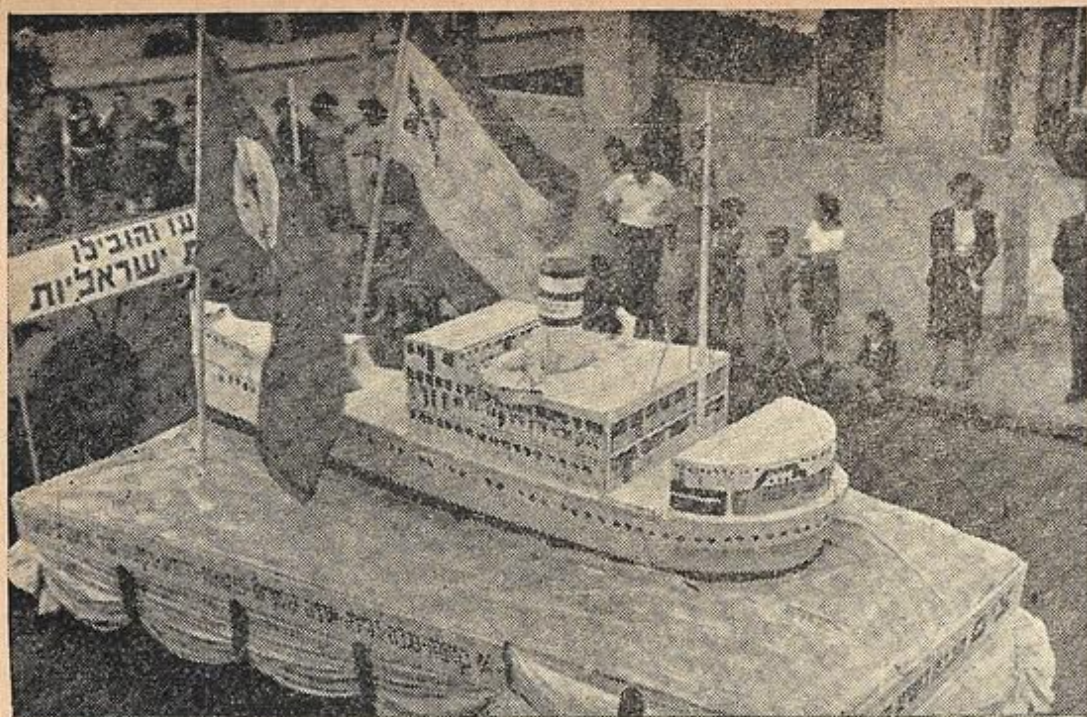
רפורטזות מפעולות היום.

11/5 — לילדים: "רם מפליג לים".

מאת ימימה טשרנוביץ

12/5 — בפנת הנוער: "כי את האמיצים אוהב הים".

מאת חנוך לויך



אניות הנוסעים והמשא של חב' "צים"

בתלונת "יום הים" בתל-אביב הפגינה הספנות הישראלית את הישגיה. המכוניות של חב' "צים" סמלו את 19 האניות שלה והבליטו את הסיסמא: **"סעו והובילו באניות עבריות"**. מעל המכונית של חב' דיזנגוף ושות' נראו 2 אניותיה בקו ישראל אמריקה.



אניותיה של חב' דיזנגוף ושות'

חומר רב מאד נתפרסם, ב"יום הים" ובסמוך לו, מעל דפי העתונות היומית והפריודית. דברים לא מעטים הובאו גם בדברי הפרסומת הפנימיים של המשקים, מוסדות החנוך, ארגוני הנוער ועוד. השיר המוגש בזאת לקוראינו — ל"יום הים" מאת יוסף אחאי, נתפרסם ביומנו של הקבוץ "גבעת ברנר" מיום כ"ג ש. ז.

יוסף אחאי / ליום הים

גאון יַעֲקֹב מְתוֹנָסֵס עַל תְּרַנֵּי אַנְיֹת;
 יָמִים יִתְקֶהוּ לְמַרְאֵה הַחֲזוֹן הַמְּפִתִּיעַ,
 הַעֵם שֶׁהִסְכִּין הַסְּחָף בְּגַלֵּי גְלִיּוֹת
 רוֹכֵב אוֹקֵינוֹס וְעוֹזוֹ מְשַׁבְּרִים הוּא מְכַנְיֵעַ.

בְּכֶטֶן צִיִּים נָדְדוּ וְלָדְדוּ מְדוֹר דוֹר;
 בְּפִצְצֵי קֶדֶם וְיָם שָׁוָא תָּרוּ מְנוּחַ.
 עֵתָה הֵס נּוֹשָׂאִים דְּגָלֵיהֶם בְּתְרוּעָה אֶל הָאֹר;
 בְּמִים עֲזִים נְתִיבָם מְבַקֵּיעִים הֵם בְּלַחַ.

אִין זֹאת פִּי אֵיטָן מוֹשְׁבָם שְׁכָבְשׁוּ עַל הַחֹף,
 וְיִדְבְּקוּ בוֹ בְּשִׁירַת הַעֲמֵל הַיּוֹקֵדָת.
 עֵתָה פִּי נִפְלִיגוּ בְּמִים שְׂאִין לָהֶם סוּף
 אֲתֵם מְצַפְנָם, רַב־אוֹנִים — מְגִדְלוֹר הַמּוֹלְדָת!

גבעת ברנר תש"י



המוסד המרכזי להדרכה ימית



סירת משוטחים של "אליצור"



זבולוניס בתהלכות
 יום הים בת"א

הנוער הימי במפעלי ההגשמה ובשירותי הבטחון



סירת־מפרשים של צופי־הים במצעד בתל־אביב



חניכי „הפועל” במפעלי ההגשמה — בנמל, באניות ובישובי־החוף

יום הים נחוג גם בתפוצות

על נושא ימי, שיחולק מדי שנה בשנה ב"יום הים".

בבתי הספר העבריים בקיפטאון קוימו שיחות מענייני דיומא ובבתי הכנסת נערכו תפילות לזכר הימאים שנספו.

ביוהנסבורג

אספת "יום הים" ביוהנסבורג התקיימה ב-10 במאי ש.ז., באולם ההכרתה. היה י. גולן, קונסול ישראל באפריקה הדרומית, ב. גרינג, יו"ר הפדרציה הציונית והרב מ. ווייל היו הנואמים הראשיים.

דברי פתיחה נאמרו ע"י מר מ. צ'ין, יו"ר הסניף, ודברי סיום — ע"י מר מ. י. גורדון. בוצעה גם תכנית אמנותית.

קנדה

יום הים הוחג השנה — זו הפעם הראשונה — גם בקנדה. מר לואיס מ. בלומפילד, יו"ר החי"ל במקום, ישב ראש במסבה שני ערכה במונטריאל לציון המאורע.

בדברי הפתיחה שלו עמד מר בלומפילד על ערכו של "יום הים" ועל העבודה החשובה בה שנעשתה ע"י חבל ימי לישראל להקדמתו של הצי המסחרי, הוא ציין במיוחד את חלקו של הנוער הימי, שהחי"ל שקד על הכשרתו, בשירותי מדינת ישראל, במערכת העצמאות ובימי שלום.

השופט הרי בטשאו סקר את פעולות החי"ל מאז הווסדו. בהכשירו ימאים בשביל האניות הישראליות עושה החי"ל מלאכה חשובה — אמר הנואם. הכשרת מהנדסים ומכונאים ימיים דורשת זמן ממור שך ואמצעים נכרים ויהדות קנדה נקראת לעזור לחי"ל בפעולתו זו.

מר ליאון לאלאנד, מהכרת הספנות במונטריאל אמר דברי ברכה לסניף הצעיר של החי"ל ואחל לו הצלחה. קפטן אוד סמואלסון מנורבגיה, עתה בקנדה, הדגיש את ערכו של הים בשביל המדינות הקטנות, ואחל לצי הישראלי גידול מהיר.

צרפת

"יום הים" צוין בצרפת ב-21 במאי, ביום זה סדר סניף החי"ל בפאריז הפלגה על פני הסיינה בשביל חבריו וידידיו. ספינת הטיוול קושטה בדגל ישראל ומר א. גל בוע, הקונסול הכללי של ישראל בצרפת, היה נוכח בזמן הפלגתה.

ד"ר י. פודימן, יו"ר החי"ל בצרפת, מסר למשתתפים בטיול פרטים על פעולות החי"ל ועל המפעל הימי הישראלי.



באסיפת "יום חים" בקיפטאון

משמאל לימין: הגב' י. אברהמס, ה' י. גיטלין, הרב הראשי פרופ. י. אברהמס, ה' סס לוי, עו"ד ד. כהן, הגב' ר. פייג, ה' י. מ. וינרד, הגב' מ. באנא, הגב' ה. ליברמן, הגב' ג. האז.

נוספים למפעל הימי הישראלי, שהחי"ל היה עם מניחי יסודותיו.

מר סס לוי הביא את ברכת המרכז ומסר פרטים מפעולותיו בשנה האחרונה.

ממשלת ישראל מעריכה מאד את העבודה החשובה הנעשית על ידי התנועה הימית הצבורית — אמר הנואם, והיא מעודדת את החבל הימי בפעולתו.

ובצינו את התפקידים הקרובים בימאות הישראלית, קרא מר לוי ליהדות דרום אפריקה, אשר שתפה עצמה בעבר בצורה נאה בעבודות החי"ל, להמשיך ולפעול לקידומה.

הגב' ב. באנא ברכה בשם אחוד הנשים העבריות והגב' ה. ליברמן — בשם "ארגון בנות ציון". הגב' רוז הורביץ הביאה את ברכת המועצה לחנוך עברי בקיפטאון.

דברי סיום נאמרו ע"י מר י. וינרד, בוצעה תכנית אמנותית עשירה.

מאמרים רבים נתפרסמו על החי"ל ועל המפעל הימי בישראל. ה"ג'זאיש כרוניקל" הקדיש לנושא זה מאמר ראשי.

סניף החי"ל בקיפטאון החליט להעניק פרס לתלמידים בעבור החבור הטוב ביותר

"יום הים" נחוג השנה גם בתפוצות. פרטים ראשונים מפעולות היום נתקבלו מאפריקה הדרומית, מקנדה ומצרפת. סניף החי"ל בדרום אפריקה שיתף בהן גם את ילדי בתי-הספר ואת הנוער המאורגן.

פרסום רב ניתן בו ביום לימאות הישראליה ולמפעלי החי"ל מעל דפי העתונות בארצות הני"ל.

התכניות המיוחדות ששודרו מירושלים, במסגרת השדורים לגולה, הביאו את דבר יום הים גם לארצות אחרות.

אפריקה הדרומית

בקיפטאון

ב-9 למאי ש.ז. נתקיימה בקיפטאון אספה חגיגית לרגל "יום הים", באולם הציוני המקומי, בהשתתפות מר סס לוי, חבר מרכז החי"ל.

עו"ד ד. כהן, יו"ר הסניף, ישב ראש. בדברי הפתיחה שלו ציין מר כהן, כי "יום הים" הפך במרוצת השנים לחג לאומי כללי, והוא נחוג כיום לא רק במדינת ישראל כי אם גם בתפוצות. ביום זה אנו מסכמים את הישגי העבר ומגייסים כוחות

תערוכת הים

120 תמונות, תחריטים ופסלים על נושא הים הוצגו ב"תערוכת הים", שאורגנה ב"ביתן התערוכות בתל-אביב, ע"י החבל הימי לישראל ואגודת הציירים והפסלים, 57 אמ"נים השתתפו בה במוצגיהם.

כדי לעודד את הזיקה לים באמנות הפלאסטית קבע ה"חיל" שלשה פרסים (50 ל"י כ"א) לתמונות הטובות ביותר. הפרסים יחולקו מעתה ב"יום הים" שבכל שנה ושנה.

החלטתו של ה"חיל" נתקבלה בקורת-רוח רבה בחוגי הציירים והעתונות קדמה בברכה את יזמתו, בציינה, שהי מפעל הימי יהווה מקור התרשמות, חיות ואינספיראציה לסופרינו ואמנינו ויעשיר את יצירתם.

חבר השופטים לשנת תש"י, בהרכב ה"ה: ליאו כהן, יצחק כץ, א. פריבר, ד"ר ד. א. פרידמן וב. רוזן החליט להעניק הפעם את הפרסים לציירים: בזר רוברט — בעד תמונתו "נמל תל-אביב", קוסונוגי יוסף — בעד תמונתו "אניות בנמל תל-אביב".

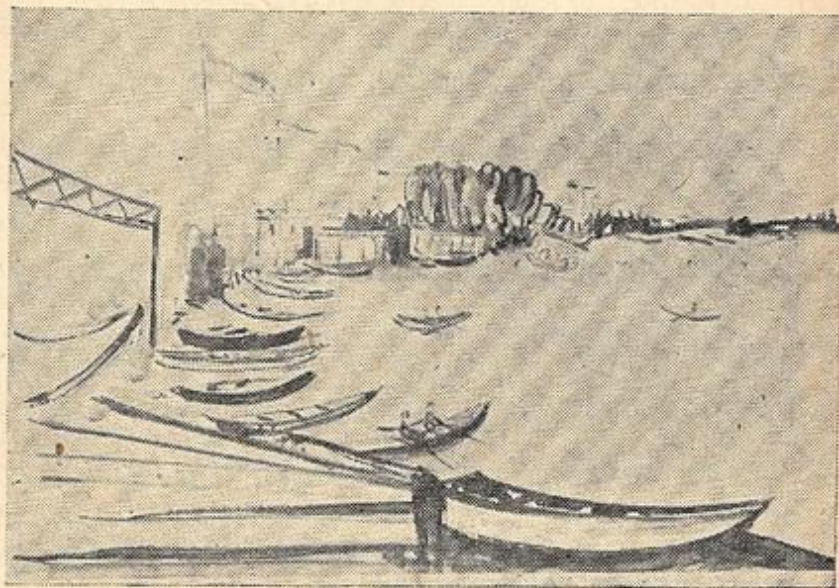
ראובן — בעד תמונתו "יום סגריר בטבריה". התערוכה היתה פתוחה כ"6 שבועות וקהל רב ביקר בה. טקס חלוקת הפרסים נתקיים בה' בתמוז ש.ז. דברי הערר כה וסיום נאמרו ע"י ה"ה י. פרישמן, בשם ה"חיל, והצייר א. אבני, בשם אגודת הציירים והפסלים.



9. רוזנפלד — נוסעים עליזים



רוברט בזר — נמל תל-אביב.
זכה בפרס החי"ל



מימין: י. קוסונוגי — על הירקון

לענין הנמל העמוק בתל-אביב

מדברי שר התחבורה, מר דוד רמז

אייחד הפעם את דברי לעניני נמל תל-אביב ואנצל את ההזדמנות כדי לפזר את הערפל השרוי במוחות רבים על יחס הממשלה לנמל. לפני זמן מה ציינתי בכנסת את תכנית הממשלה בעניני הנמלים. אין להשלים עם קיום נמל אחד בישראל. אין להסתפק אפילו בשנים, אבל כוחנו אינו בלתי מוגבל.

תכנית הממשלה היא:

(א) ניצול מלוא שטח המים המוגנים בנמל חיפה: להאריך את הרציפים, להתקין ציוד טוב יותר לפריקה וטעינה, לתת נוחיות יתר לנוסעים ולהעברת סחורות. זה דבר הכרחי לאלתר, כי הצפיפות גדולה וההיקף יגדל. ויש לדאוג גם לתיירות. טרם הקדשנו לה את תשומת הלב הראויה. אחרי החקלאות והתעשייה — באה התיירות. זו עולה לנו בדולרים. יש כאן פגור ויש לתקן את הטעון תיקון.

(ב) אחרי ניצול המים המוגנים בנמל חיפה — יש לדאוג להקמת נמל עמוק בתל-אביב, ורק אחרי זה — להרחבת הנמל בחיפה.

להקמת הנמל בתל-אביב חסר רק הכסף. אילו הופיע „בעל דבר“, אולי אוצר מפעלי ים עם אחרים, המוכן להכנס להשקעה גדולה בענין זה — תהיה הממשלה מוכנה לברר את התכנית, הלכה למעשה. אין לפי שעה בארץ הון מספיק שיכול להיות מופנה לכך. הצעת המומחים, על מקום הנמל ותכניתו, תובעת בדיקה נוספת ולאחר אשורה אפשר יהיה לגשת לעבודה. לו היה הרצון לקבוצת בעלי הון להשקיע מכספם במפעל, אפשר היה להגיע לעמק השווה.

(ג) לא נוכל להסתפק בשני נמלים. הנגב מחייב נמל נוסף, בדרום הרחוק יותר. אולם זוהי תכנית ג'.

זהו המצב. נראה לי, כי הכדור עבר מיד ליד ומהממשלה הוא עובר כעת לאוצר מפעלי הים. והכוונה היא גם לפרדס-נים, להתאחדות בעלי התעשייה וכד'. טרם הבאתי את הענין לכנסת, אבל הבאתי אותו לממשלה ומצאתי בה רצון ונטיה. התכנית מחייבת כבר עתה את המעונינים בבצועה.

ת"א, 5.3.50.

התכנית להרחבת המתקנים בחיפה בשנת 1951 היא: הגדלת השטח לבנין מחסן גדול. בניית שני רציפים חדשים, אולם נוסעים מודרני — מחובר על ידי גשר עם הכבישים הראשיים. התכנית לשנים 1953—1954 היא: הוספת רציפים, מחסני חטה, מתקנים מיוחדים לאשלג. כן עומדת לדיון התכנית לניצול הנחל קישון לתנועת ספינות. לאחר הקמת נמל עמוק-המים בתל אביב נגש להרחבה נוספת של נמל חיפה בכוון לעכו.

ת"א, 19.3.50.

ניתנים בזאת סיכומי הדברים בעניני הנמלים שבחופנו שהושמעו במועדוני החי"ל בת"א ובחיפה, מפי שר התחבורה מר דוד רמז, מר ב"כ מאירוביץ, המנהל הכללי לשירותי נמל, ים ואויר במשרד התחבורה ומר עמוס לנדמן, מנהל נמל חיפה.

גדלה התפוקה בנמלי ישראל

מדברי ב. כ. מאירוביץ, המנהל הכללי לשירותי נמל, ים ואויר במשרד התחבורה.

ב־1949 עלתה כמות הפריקה והטעינה בנמלי הארץ ל־1.300.000 טון. מספר הנוסעים באניות בשנה זו הגיע ל־250.000 איש. ברצוננו להגיע בשנת 1950 ל־2 מיליון טון ולפחות לאותו מספר נוסעים כדאשתקד. נמל חיפה הוא עד עתה מרכז הסחר הימי שלנו. נמל תל אביב הגיע כמעט למכסימום ולא יוכל להפיק בשנה זו יותר מ־25% מהסחר הימי הכללי של המדינה — ז. א. 500.000 טון, לעומת 350.000 טון ב־1949.

עם שחרור הנמל בחיפה היה עלינו להתחיל שם הכל מחדש. עמדו אז לרשותנו רק מאות אחדות של עובדים ופקידים. עשינו מאמצים והסבוב הראשון עבר בהצלחה. יש לנו היום אלפי עובדים מאומנים שהתקשרו עם העבודה. הם רואים בה את עתידם וששים לקראת כל חודש וכל תקון. מומחה אמריקאי לנמלים, מר קוקס, הביע לא מזמן את התפעלותו הרבה על כך ואמר, כי מעולם לא ראה צבור עובדים מסור ונאמן כזה.

ואשר להישגינו בפריקה וטעינה אדגים את דברי בכמה מספרים: בחדשים נובמבר — מרץ 1947/8 היתה התפוקה (בפריקה וטעינה) — 592.000 טון, 3920 טון ליום; ב־1948/9 (באותם החדשים) — 352.000 טון, 2330 טון ליום; ב־1949/50 (באותם החדשים) — 570.000 טון, 4390 טון ליום.

טוב שהקהל ידע זאת, כי יש מישהו שמעונין להאפיל על הישגים אלה.

ההישגים הללו באו לנו בעיקר הודות למסירות העובדים והודות לוועדת פירון העבודה ובעזרת המיכון.

אם ברצוננו להגיע לתפוקה של 2 מיליון טון בשנת 1950 (בת"א—יפו 500.000 ובחיפה 1½ מיליון טון), אין עוד להסתפק במתקנים הקיימים. התכנית להרחבת התפוקה תבוצע שלבים שלבים.

דבר הקמתו של נמל עמוק-מים בתל-אביב נמצא עתה בדיון. ועדה בין משרדית (תחבורה, אוצר, אוצר מפעלי הים) מעבדת את פרטי התכנית ובקרוב תוגשנה הצעות קונקרטיות לממשלה. אחר כך יבוא גיוס האמצעים (20 מיליון ל"י). הבנין לא יגמר לפני סוף 1953.

מדברי עמוס לנדמן, מנהל נמל חיפה

הסיוה הקצר שעשיתי בנמל חיפה הכניסני לעולם רב תנועה וענין. נוף אנושי חדש, שלא הכרתיו תחילה, נגלה לי מקרוב. רחב הלב למראה עין ולשמע אוזן: 3000 פועלים יהודיים מוצאים פרנסתם במקום עבודה אחד, ועוד רבות האפשרויות לתוספת ידים, לגידול. אך אין הדבר כה קל ופשוט. מתוך גלויות שונות נצטבר פה חומר האדם המגוון. וכל זרם עליה מיוצג כאן. אנשי עדות המזרח מקום נכבד להם בנמל. ביניהם תמצא אבות ובנים ונכדים, שעיטוקם בשטח הימאות. הציבור בענף הזה נתלכד במשך תקופה קצרה במסגרת ההסתדרות. זכויות לו וגם חובות, ומסיו בלבד מגיעים לשנים עשר אלף ל"י מדי חודש בחודשו. כך הולך וקם גוף מקצועי צעיר, המסתגל למצוות פועל עברי מאורגן בישראל. ועם ביטוסו הכלכלי בא גם החינוך החברתי. הנה נוסד בנק פנימי להלוואות בתשלומים קטנים ובלי רבית. תצוין התזמורת של פועלי הנמל; המנצח ולהקת המנגנים, יוצאי ארצות שונות, לוקטו ונתודעו זה אל זה הודות למסגרת עבודתם המשותפת. וכן הורכבה מקרב הנוער קבוצת כדורגל. רוב העובדים מבקרים בשיעורי ערב לעברית ומש"תלמים בהדרגה בהווי הבנין והתעשייה. ברור שבעית הקליטה הרוחנית אינה נפתרת על נקלה. אבל על אף הקשיים — נעשה חריש והגרעין נטמן ונובט. —

סוגי הפועלים — סבלים, סוארים ומספנאים — מהווים שלוש סקציות, שעניניהם מנוהלים בידי ועד, הנבחר באספה כללית. רוב העבודה נעשית כיום במכונות. במקום עבודת הידים הפרימיטיבית לומד עתה הפועל את השימוש היעיל במכונה, המקילה עליו בהרבה את מאמציו הפיזיים. לדוגמה — הטרקטורים להובלה והמנופים הגדולים. מזדקרים בעיקר קלשוני ההרמה, המניפים משאות כבדים בתנופה מכוונת ומסודרת.

הנמל עומד עתה בסימן התרחבות. האיזור החדש, שהוא גדול פי ארבעה מנמל תל-אביב, נועד לפריקת חמרי בנין. נתקלתי במטעני צנורות ועצים. הבחנתי גם במשלוחי חיטה ושעורה, סוכר ודגים, שהגיעו אלינו ממרחקים. עד שאנו הצרכנים, זוכים לראות מיצרך מסוים — הוא עובר פרשת טעינה ופריקה, פרשה הכרוכה בנסיון רב, ידיעה ומומחיות. הרגשת מרחב אופפת אותך עם כניסתך אל המחסן הראשי. יש משהו עצום בתבניתו, בארכו וברחבו. עגלות ומכונות נעמסות כאן סחורות וחמרים שונים, והן עוברות ללא דוחק ובאין התנגשות. ועל הכל מנצחת יד מדריכה, ואתה, הצופה מן הצד, מברך ברכת הנהנין.

ובטמוך, בקרבת הנמל, הומה ותוסס „בית הימאים" — מוסד המכיל כ־50 מיטות, מסעדה, חדרי למוד ואולם הרצאות. מה לומדים ומרצים שם? אני, למשל, הייתי עד ראה ושמיעה לקורס הדרכה — להכנת מלצרים לאניות. אף זאת היא תורה, וחוקים מיוחדים לה.

מקובל בעולם, שיש פרופורציה בין שטח המעגן לבין שטח היבשה בנמל. אולם אצלנו חסרה הפרופורציה. בנמל חיפה, למשל, — שטח המים המוגנים הוא 800 דונם ואילו שטח היבשה אינו אלא 300 דונם. יש אצלנו מקום ל־37 אניות לאורך שוברי-הגלים, אולם למעשה עוגנות שם רק 15 אניות; שאר המקום תפוס על ידי אניות בתיקונים, אניות „מתות" וכר. ליד הרציפים יש מקום ל־8 אניות גדר-לות ו־2 קטנות. כושר הקיבול ב־12 המחסנים הוא 20.000 מ"ק, ויחד עם מקום ההחסנה הפתוח — 50 אלף מ"ק. 7000 איש מתפרנסים על הנמל במישרין.

הנמל יכול לטפל כיום ב־1.200.000 טונות סחורה לשנה. לאחר הרחבה תגיע התפוקה ל־1.600.000 טונות, בשנת 1951.

יש 3 דרכים להגדלת כושר קיבולו של הנמל: (א) חי"דוש הציוד ושיפורו; (ב) הרחבת המחסנים והרציפים; (ג) הקמת נמל חדש.

הזמן ציוד חדש ב־2 מיליון דולר, ובכללו — מנוף צף, בן 100 טונות. בשנתיים האחרונות הושקעו בנמל למעלה מ־150 אלף ל"י: נבנתה קומה נוספת לבית הנהלת הנמל; הוכשרו ורוצפו שטחים נוספים בגודל 40 דונם. הזמן מומחה אמריקני, שיבוא לתקופה ממושכת, כדי להדריך את העובדי דים בציוד החדש. ע"י משרד התחבורה אושרה לפי שעה בניית 2 רציפים חדשים וע"י כך יהיה מקום לעוד 4 אניות גדולות.

תנאים אידיאליים יש במפרץ חיפה להקמת נמל חדש. אם כי לא רצוי לה למדינה לרכוז את הספנות כולה במקום אחד, ומשום כך מפתחת הממשלה את נמל תל-אביב כנמל עמוק-מים, הרי הצרכים דורשים גם את הגדלת נמל חיפה. בתחומי הקיימים לא יוכל נמל חיפה למלא את תפקידיו. חיפה הולכת ונהפכת בצעדי-ענק למרכז מסחרי ותעשייתי במזרח התיכון. לשם פיתוח הנמל יש צורך להוציא מתוכו את נמל הדיג, את אניות חיל הים ואת נמל הנפט. החל מ"מ עם חברת הנפט העיראקית בדבר העברת נמל הנפט למפרץ.

לא נוכל זמן רב להתעלם מהצורך לקבוע איזור חפשי. יש גם צורך לקבוע מקומות לאחסנת סחורות יצוא ולהפוך שטחים נוספים המחסני ערובה.

לכל אלה יש צורך בהעזה, תכנון ואמצעים. אם הממ"שלה לא תאזור כח לעשות את הכל בעצמה, עליה לאפשר לגורמים צבוריים וצבוריים-למחצה, שיעשו זאת. הנמל לא יוכל להתקיים רק בתחומי מחלקה ממשלתית.

ספינה מעדן חנכה את נמל אילת

לאחר 40 ימי נסיעה וטלטולים, הביאה „אופיר“ מטען תשמישי-קדושה של עולי תימן

רית „אופיר“ — עציון גבר. — ומתחת לכתובת נכתב באנגלית „עדן — אילת“.

מתחילה עבודת הפריקה

„לוצ'יה, היא „אופיר“, עשתה דרך קשה ומייגעת. במשך 40 יממות עשתה את הדרך מעדן לאילת. בשל נפחה הקטן היתה נאלצת עם כל סערה קטנה למצוא מחסה בחוף מבטחים ואף עגנה ימים מספר באסמרה ופרק זמן נוסף בפורט סודאן.

רב החובל והמהנדס האיטלקיים לא איבדו את סבלנותם והחליטו להעביר את הספינה לתעודתה ויהי מה. 7 המלחים בני-אריטריאה, השחורים כופת, היו בעזרם. בפורט סודאן הצטרפו אליהם גם שני נוסעים, אשר המריאו מאילת ללוד במטוס „אילתה“.

כשהגיעה הספינה לנמל, הוזמנו מפקדה ועובדיה לבקור בחוף אילת וכשביקרו בבית ראש הממשלה במקום רשמו את שמותיהם בספר האורחים. בלוויית מושל המקום, מר אברהם זכאי, וקציני צבא סיירו בסביבה ובילו שעה נעימה. מיד לאחר כך החלה עבודת הפריקה. העבודה מתמשת כת בעצלתיים. חסרים עדיין הכלים הדרושים לעבודה בקצב רגיל. המלחים השחורים פורקים את הארגזים מהאניה ובחורינו מטעינים אותם על הסירות המעטות המובילות את המטען אל מזח העץ הקטן, המזכיר את ימיו הראשונים של נמל תל-אביב. סככה קטנה משמשת מחסן לסחורות הנפרקות.

ספרי קודש

הצפתי בארגזים שהועלו לחוף. לכולם אותה צורה, אולם יש בהם משהו מקורי, שרק לעתים רחוקות תראה כמוהו בני מלי הארץ, והוא הכתובת: זהירות ס. ק. היינו ספרי קודש. מבעד לחריץ שנבקע באחד הארגזים, משכתי באחד הספרים. היה זה סידור תפילות בכתב עתיק. בארגזים אחרים היו ספרים נוספים ומטען דל של עולים שהוטסו מעדן על „מרבד הקסמים“. מיטלטלים יועברו מהחוף ללב המדינה במטוסי „אילתה“.

לא עברו בשבת

עם כניסת השבת פסקה העבודה. אפילו המלחים בני אריטריאה לבשו בגדים לבנים, אך פניהם הביעו עצבות. כששאלתי, בעזרת מתורגמן, אחד מהם לפרש עצבותו, לא הסתיר ואמר: „בעד יום עבודה אני מקבל סכום השוה לשלושה שילינגים שלכם. בקנטינה כאן הולכים ממני שלושת השילינגים תוך שעה או שעתיים. מדוע הכל כה יקר אצלכם?“

חדשות מאילת

בי"ח לקמח דגים באילת — בשלב ביצוע

הקמת בית-חרושת לקמח-דגים ולשימורי דגים ועישונם באילת, על ידי „המשביר המרכזי“, נכנס לשלב הגשמה. הון של 20 אלף לירות כבר הובטח למפעל החלוצי הזה והמכונות המתאימות הוזמנו בחו"ל. סבורים, כי תגענה בשבועות הקרובים. בית החרושת יינה דרומה מאוס-רשרש. מלבד בניני ביהח"ר יוקמו גם בתי מגורים לעובדים.

ב-21 ביוני ש.ז. חנכה ספינת הקיטור „אופיר“ („לוצ'יה“) המגיפה דגל איטליה, את נמל אילת. לאחר 40 ימי נסיעה וטלטולים הביאה הספינה, בת 700 הטונות, מטען של תשמישי קדושה ומטלטלים של עולי גלות תימן.

עגינת-הבכורה לא לוותה כל טקס חגיגי ועבודת הפריקה החלה מיד עם בואה, במאמץ משותף של המלחים בני אריטריאה והבחורים הישראליים באילת.

אנית-משחית בריטית ומטוס צבאי שהמריא מעקבה הירדנית ליוו את תנועת הספינה בהכנסה למפרץ. לא היו כל הפרעות בתנועה.

סופר „הארץ“ הקדיש לנושא זה את הרשימה הבאה:

„אופיר“ — עציון גבר

בחוף אילת הישראלית השתררה ביום ו' שעבר אירה מתוחה. היתה זו אירה של מאורע חשוב העומד להתחולל מבלי לדעת מראש כיצד יפול דבר. הכל צפו לאניה, אשר ידיעה מוקדמת על בואה נמסרה בעוד מועד.

בשעות אחרי הצהרים נראתה הספינה הקטנה כשהיא מתקרבת. בלט היטב הדגל האיטלקי הגדול שהתנופף מעליה. הספינה עצמה צבועה בצבעי הדגל האיטלקי לארצה ולרחבה. „לוצ'יה“ עשתה רושם חיצוני עלוב, אולם למראה הספינה הראשונה רחב כל לב.

עם התקרבה לחוף הונעו סירות המנוע, אשר יצאו לקראתה. חיילים ואזרחים עמדו על החוף והתבוננו בחדות-חג באניה המשליכה עגנה.

הבריטים עקבו עדיין אחרי תנועות האניה מרחוק. „לוצ'יה“ האיטלקית הפכה אותה שעה ישראלית, במובן רוחני לפחות. על סיפונה נקבע שלט-בד שנשא את הכתובת העברית:

ניצבתי לי מסתכל ומהרהר: איזה מעשה מרכבה בכל התכונה הרבה שמסביב. הבהקיץ או בחלום? כאילו במטה-קסמים נעשה כל החזיל הזה. מי הורנו לגלגל בגליים ומי השכילנו לנהל תעסוקה, הקשורה במים רבים? הלא אף אתמול היתה בשבילנו הכניסה אסורה במקום אשר תדרכנה רגלי בקלות ובבטחה. הליכתנו וחדירתנו לכאן נעשתה בעיקר קיפוף, במחותרת. אימה ואכזריות טבוננו. הבולשת הזרה שרפה צעדנו. עוד מהדהד קול מעפילינו המעונים והמגורשים — —

ועתה — דגלנו כחול-לבן, דגל העצמאות שלנו, מתנופף ומזדהר ודאי ומוחשי. לא שבעתי מהביט במחזה, ושפתי מזלזלו אל עצמי: „הפלא ופלא!“

הנמל על החיות הרוחשת בו ומסביבו מצטייר כמדינה בזעיר-אנפין. אכן, נכס יקר לנו, שיש לבצרו, להגדיל ציודו, להרבות אניות משא ותיור. ועם כל אלה צריך לטפח באהבה ובשקיפה את צביונו העברי של הגוף הימאי, למען ישגב ויעצם לתפארת האומה.

(„דבר השבוע“)

א. ברזירם

בר כוכבא מאירוביץ / הספנות הישראלית והספנות הבינלאומית

(מתוך הרצאה במועדון הימי של החי"ל בחיפה)

הבריטית מקבלת כ-40% מהכנסותיה ממטעני הובלה בספינות, שאינן מגיעות כלל לחופי הממלכה המאוחדת. נוהג זה השתרש והלך, והאיגודים הבינלאומיים של חברות הספנות השונות, שהוו למעשה קארטלים שהשתלטו על נתיבי הימים והאוקיינוסים וחלקום ביניהם, קנו לעצמם מונופולין במסווה של התחרות חופשית.

הדרישה הטבעית של מדינות-הים הנחשלות לפתח את צי הסוחר שלהן עוררה אותן מפעם לפעם לנקוט באמצעים שונים להגנת האינטרסים שלהן. אמצעים אלה, אף כי היו שונים במהותן, באופיין ובצורתן, היו מכוונים תמיד להצר את דרכי המדינות המתחרות בהן, אם ע"י הענקת זכויות עדיפות לספנות שלהן לגבי תור הפריקה ותעריפי המסים בנמליהן, ואם ע"י מתן הקלות לספנות-המדינה בענייני חוק,



במסבת הסיום במועדון החי"ל בחיפה, בראשותו של מר מ. הינדס. הנואם — מר ב"כ מאירוביץ.

בסדרי מכס, מטבע זרה, רשיונות יבוא ויצוא ועוד, וע"י הכבדות בשטחים אלה ואחרים לגבי הספנות הזרה.

אולם העזרה החשובה ביותר שנתנו המדינות האלה לספנות הלאומית שלהן באה ע"י הפניית סחר-הים שלהן לאניותיהן ההן. הסכמים מסחריים שנחתמו בשנים האחרונות בין מדינות שונות קובעים תנאי מפורש לחלוקת הובלתן של המטענים בין שתי הארצות המעונינות. ראשונה בדרך זו היתה ממשלת ארצות הברית, שקבעה את ה"כלל של 50%", שלפיו יש להוביל באניות אמריקניות 50% מכל מטעני הסעד, מטעני ההגנה ההדדית, המלוות ועודפי הייצור.

שיטה זו מצאה לה מהלכים בארצות אחרות, אשר אמרו לפתח את צי הסוחר שלהן. ארגנטינה חתמה כבר על 9

פעולת הקימום של צי הסוחר הבינלאומי, אחר מלחמת העולם האחרונה, התקדמה במהירות. תעשיית הענק של מספנות ארה"ב, שהתפתחה בשנות המלחמה, וקצב הבנין במספנות שהופעלו מחדש בארצות אירופה אחרי המלחמה חדביקו את פעולות ההרס וההשמדה של הצוללות והאוויר גים.

למרות אבדן מיליוני טונות לספנות הבינלאומית בשנות המלחמה גדול כיום נפחו הכולל של צי הסוחר בעולם כ-20% ויותר; לעומת נפחו בשנת 1939, שהגיע ל-68 מיליון טונות, מונה כיום הצי 82 מיליון טונות. ולא זה בלבד; אלא שאיכות הספינות כיום, גדלן ומהירותן, מוסיפה להן יעילות-יתר לעומת הצי המסחרי מלפני המלחמה.

עם גידולו של הצי חלו גם שינויים ניכרים בבעלות עליו. בריטניה, שרכזה כ-30% מהצי המסחרי העולמי ב-1939, תופסת כיום — אם כי נפח הספנות שלה לא פחת לעומת השנים שלפני המלחמה — רק כ-25%; במקומה מופיעה עתה ארה"ב בראש הרשימה, ונפח הצי המסחרי שלה מגיע ל-25 מיליון טונות לעומת 9 מיליון טונות בשנת 1939. גרמניה ירדה מגדולתה לחלוטין ומ-5 מיליון הטונות שהיו לה לפני המלחמה לא נותרו לה אלא כ-300,000 טונות. אף יפאן, שצי הסוחר שלה הגיע בשנת 1939 לכדי 6 מיליון טונות, אין לה כיום אלא כ-1½ מיליון טונות. איטליה היא היחידה מבין ארצות הים, החוזרת ותופסת בעזרתה של ארה"ב, את מקומה בקרב מדינות הים.

תופעה מענינת היא, שברשימת ארצות יורדי-הים מר פיעות עתה מדינות חדשות, מחוסרות ותק ימי, כגון: פנאמה, ארגנטינה, דרום-אפריקה, הודו, אוסטרליה, ניו-זילנד, צ'ילה, בראזיל, הונדורס ועוד.

השינויים האלה שחלו בחלוקת הספנות הבינלאומית, הר פעתה של ארה"ב כגורם ראשון במעלה ושאיתן החדשה של המדינות האחרות להקים להן צי סוחר משלהן וליטול את חלקן בסחר הימי של ארצותיהן, הולידו בעיות חדשות בחוגי הספנות הבינלאומית הותיקה. רבות ממדינות הים הותיקות רואות את הספנות לא רק כגורם כלכלי-טחוני רגיל כי אם גם כמכשיר של יצוא סמוי. מדיניותן של ארצות אלה חורגת עתה מהמסגרת של הבטחת הסחר הימי שלהן והן מרכזות והולכות בידיהן את הסחר הימי של אותן הארצות שלא דאגו לפיתוח הספנות שלהן. וכך אנו מוצאים כי בשנים שקדמו למלחמת העולם השניה הובלו כשני שלישים מן הסחר הימי האמריקני באניות זרות וארצות דרום-אמריקה והמזרח הרחוק שימשו שדה פעולה ועזרו לפיתוחה של הספנות במערב אירופה. כדוגמה בולטת ביותר למצב ענינים זה יכול לשמש הצי המסחרי הנורווגי, אשר 80% בערך מהכנסותיו באות מפעולות בנמלים זרים, גם הספנות

הסכמים, שלפיהם יחולקו המטענים בינה ובין הארץ המעונת ינת. אף ציילי ובראזיל הולכות בעקבותיה. הספנות ההודית אף הרחיקה לכת, בתובעה לרכז בידיה — 100% מהסחר החופי, 75% מן הסחר הקרוב, 30% מסחר המזרח הרחוק ו-50% מיתר הסחר הימי. בדרך זו אומרים לקיים בהודו צי מסחרי לאומי בן שני מיליון טונות.

עמדתן זו של המדינות הנ"ל עוררה תרדה בחוגי הספנות השלטת בנתיבי הים הבינלאומיים. הבעיה הועמדה לדיון בלשכת הספנות הבינלאומית ובלשכת הספנות הבריטית, אך אין שום סימן לכך כי החלטותיהן השפיעו על סטייה מהדרך שנקטו בה ארצות אלו. נמצא, כי המדינות אשר החליטו לפתח ולבצר את הספנות שלהן אינן יכולות לעשות זאת רק על-ידי מתן תמיכה בצורת סובסידיות. הספנות, כמו כל מכשיר הובלה אחר, לא תוכל להתקיים אם לא יובטח לה המטען המינימלי הדרוש לכיסוי הוצאותיה, ואין שום כוח בעולם אשר יוכל למנוע מדינה עצמאית מלהבטיח לכלי-ההובלה שלה את המטענים הנתונים לפיקוחה, או להשתמש באמצעי זה כבאמצעי-מקוח בקניית מיצרכיה או במכירת תוצרתה.

באספקלריה זו עלינו לראות גם את בעיית הספנות היש-ראלית, הקובעת לה את מקומה בחוגי הספנות הבינלאומית. קו הפעולה שהתוונו לספנות שלנו מבוסס על ההנחה, שצי הסוחר שלנו יוכל לקיים את עצמו בלי תמיכות כספיות ישירות, אם רק יובטחו לו מטעני הובלה. בדרך זו הלכה ונבחנה ספנות הנוסעים שלנו וברדך זו התחיל קו ישראל-אמריקה, שחלקו בהובלת מטעני היבוא שלנו מארצות הברית גדל והולך. על-ידי הסכם בין ישראל ל"ב מובילים באניות ישראליות, מ-1 במאי ש"ז החל, 50% מן המטענים הנקנים בכספי המלווה ובפקוח הממשלה. הסדר זה מבטיח כיום את קיומן של 6 ספינות-משא ישראליות, בקיבול כולל של 50 אלף טונות, המקיימות שירות קבוע אחת לעשרים יום בין חופי ארה"ב וקנדה לישראל.

אם ברצוננו להבטיח את קיומם של קוי המשאות בין ישראל לנמלי אירופה המערבית והצפונית ולנמלי הים התיכון, המעסיקים כבר כיום 5 ספינות ישראליות בקיבול כולל של 20 אלף טונות בערך, עלינו לשאוף להסדר דומה בין מדינת ישראל לבין מדינות היבוא והיצוא במערב אירופה

אין בדעתנו לדחוק את רגליה של הספנות הבינלאומית או להפלותה לרעה בנמלי ישראל, אבל נראה לי, כי הדרך שבחרו בה מדינות גדולות ועשירות לגבי ביצור עמדתן של צי הסוחר שלהן אינה פסולה לישראל הקטנה והעניה. הסחר הימי שלנו, מן הדין שיחולק קודם כל בינינו ובין המדינות הנוגעות בדבר.

סחרנו הימי גדל והולך וקצב גידולה של ספנותנו לא במהרה ידביק אותו אפילו עד כדי יכולת ההובלה של מח-

צית המטענים המיועדים בשבילנו. מעריכים, כי בשנת 1950 יגיע סחרנו הימי לשני מיליון טונות בערך, אך הספנות הצעירה שלנו נטלה, בחמשת החודשים הראשונים של ש"ז, רק כ-8% ממנו. לשם פיתוחה, בממדים ההולמים את צרכינו, יש להגדיל את קבולה ולשפר את איכותה של הספנות שלנו. ועם העידוד והענקה, שהממשלה חייבת לתת לחברות הספנות הישראליות, שומה עלינו למנוע את ההתחרות ביניהן ע"י קביעת נתיביים לקוי האניות השונים וע"י חלוקת המטענים הנתונים לפיקוח הממשלה בין קוי האניות, אשר יסכימו להסדר ממשלתי וקיום יחסים סדירים עם המדינות שאל נמליהן אנו באם ואת מכרם אנו מובילים.

מתוך הנחה זו, אין לנו כל ענין לסייע להובלת מטענים מאיזו ארץ שהיא באניות שכורות, המודגלות בדגלה של מדינה שלישית. כן אין לנו ענין בהתחרות במחירי ההובלה עם הספנות הלאומית של המדינה המהווה צד מעונין למטעני ההובלה.

ברוח זו היו מבוססות דרישותינו מחברות הספנות הישראליות הפועלות בקו ישראל-אמריקה ולמערב אירופה ואנו מקוים כי בדרך זו אפשר יהיה להשליט יחסים הוגנים בין חברות הספנות של ארצות היבוא והיצוא שלנו לבין חברות הספנות הישראליות.

יהודה חברה לבטוח בע"מ

חברת הבטוח הותיקה בארץ

נוסדה בשנת 1922

תל-אביב - ירושלים - חיפה

ס ק פ

מסבי כדורים, גלילים וצרכי מרנסמיסיה
מונעים חשמליים ומכונות לתעשייה

משה שטרן
תל-אביב
דרך פתח-תקוה 13

בעתונות ובקהל יצא שם רע למלה „שליחות“. מזמן לזמן מתפרסמת סטאטיסטיקה, וכמעט תמיד לגנאי, על מאות וארלי אלפים מישראל ה„מתרוצצים בשליחות“ בקצוי עולם. יש הטוענים נגד השולחים, ויש המטיחים דברים נגד המשורלחים ואף נגד השליחות עצמה.

כשנתבעתי איפוא, ע"י נשיאות החבל הימי לישראל, לצאת לדרום אפריקה בשמו, חששתי רגע מהזדהות עם שם רע זה. אך קבלתי עלי את הדין. יצאתי מתוך הערכת התפקיד — להביא מישראל לגולה את „דבר־הים“.

אמרתי לעצמי: סוף סוף חשוב מי הוא השולח, מהי השליחות ומי הוא המשולח.

השולח: החבל הימי לישראל — תנועה עממית אשר שמה הולך לפניו בכל החוגים, המפלגות, הסיעות וכו'; הרי כמעט שאין תנועה אחת בישראל שהיא על־מפלגתית כח"ל.

השליחות: „דבר־הים“, היש דבר גדול מזה לתחיתנו במדינה?

והמשולח: בעניוּוּתִי, יהודי שטרם נתפרסם כ„שליח“, והוא עומד ברשות עצמו ומניח — שלא יחשדו בו, כי יעשה שליחותו קרֶדוֹם לחפור בה.

לא קלה היתה עבודתי, אך יצאתי ממנה בריווח גדול. באתי במגע עם יהדות גולה, הקשורה בכל נימיה עם ישראל. הכרתי את העם והבאתי לאחים רחוקים־קרובים את דבר הים וכן את רעיון קבוץ גלויות ואת יעוד המדינה. יכול אני עתה להציג לפניכם יהדות יקרה אשר לא למדנו להעריכה כראוי, כשם שלדאבוננו אין צבורנו הרחב מעריך את חבת הגולה לישראל, כמיתהה וצמידותה לחדשות מן הארץ ולכל הבא מישראל.

הסניף הראשון של החי"ל הוקם בקיפסאון עוד בשנת 1938, כשהד"ר מ. סולוביץ' יק (כיום סוליאלי) עשה בדרום אפריקה בשליחות קרן היסוד. הוא רכש אז בקיפסאון חסידים נלהבים לרעיון הים בישראל, ואלה העמידו סניפים אחרים בערי המדינה: פורט אליזבט, דורבן ויוהנסבורג. ואחר המלחמה עשה שם מנחם ריבלין, חבר הוועד הפועל של החי"ל, ואף חברים אחרים מהפעילים בתנועתנו בישראל נודמנו לשם באקראי.

נוכח התמורות הגורליות־עמוקות שחלו בארץ ישראל ובגולה בשנתיים האחרונות העמדנו בפני בעיות שלא ידענו קודם לכן. גדל ההיקף, רחבו התחומים ומגמות חדשות הונחו ביסוד פעולתנו. חברינו בדרום אפריקה הרגישו אף הם צורך בהדרכה ובעזרה מוגברת מישראל — לארגון סניפיהם מחדש ולהקמת סניפים חדשים. הם דרשו גם אינפורמציה מלאה, ובעל פה, על הנעשה בישראל בשטח הימי ורצו לדעת מה הישיגינו ומה תפקידנו ויעודנו. נטלתי על עצמי להביא להם את דברנו.

מגעי הראשון עם החי"ל בדרום אפריקה היה בקיפסאון, מיד עם רדתי מהמטוס. מדבריהם הראשונים של החברים ומארשת פניהם למדתי, מה מאד התגעגעו לבוא השליח ומה קדוש להם רעיון הים. מרגע דרוך רגלי על אדמת דרום אפריקה, ב־19 בפברואר 1950, ועד לעלותי למטוס עם עזבי את הארץ ב־9 במרץ של אותה שנה, בדרכי לארצות הברית בענייני המגבית היהודית המאוחדת, הרגשתי, כי נמצא אני בין אחים, הקרובים בלבם וברוחם לכל הנעשה בישראל, וביניהם חסידי הים הישראלי, שאש קדושה יוקדת בלבם לשרת את עניננו.

מצאתי אמנם באפריקה הדרומית גם משהו גלותי, שהער מידני על שאלות כאובות של יהדות התפוצות. סניף החי"ל שם הפך — מ„חבל ימי לישראל“, כפי שנקרא מאז הוסדו ועד להקמת מדינת ישראל, לסניף של „ידידי החבל הימי לישראל“; שלא יאמרו הגויים כי היהודי, נתין הארץ, הוא חבר פעיל בתנועה הימית של „מדינה זרה“ — של ישראל. בחשש זה של „לויאליות כפולה“ נתקלתי אה"כ, וביתר שאת, בחלק נכר מיהדות ארצות הברית.

אך למען האמת עלי לציין, כי עובדה זו של שנוי השם לא השפיעה על קצב עבודתם של חברינו. עד מהרה נתברר לי כי חברותם של „ידידינו“ באפריקה הדרומית בחי"ל היא לא פחות הדוקה ורצינית מזו של חברינו הותיקים בישראל, וה„ידידות“ כביכול, במקום הזהות, היא רק כלפי חוץ.

הנה, כהוכחה, משהו משיבת המרכז המקומי, שהשתתפתי בה עם בואי לקיפסאון. היו וכוחים ערים ואף בקורת על מעשינו כאן. בקורת והאשמות. תמהתי: הגולה מאשימה אותנו שאין אנו פועלים די, שאין לנו די משימות חיוניות, ושאינן אנו תופסים את המקום הראוי לנו בענפי הים בישראל, כיאה לתנועה עממית בעלת יעוד גדול.

מהיכן התלהבות ודבקות זו, מאין הבנה כנה ועמוקה זו לחשיבות הים לישראל? הרהרתי בכך לא פעם, ודבר זה עודדני בעבודתי.

בקורי התנהלו לפי התכנית: ישיבות ופגישות, אספות־עם ומסבות מצומצמות, נאומים והרצאות. לעתים עשיתי לילות כימים, בבקורי־בזק ברחבי המדינה ובטיסות על פני אלפי מילין ולא היתה המלאכה קלה. אך לא הצטערתי על כך.

דברנו נשמע ע"י ראשי הצבור ומנהיגי התנועה הציונית. ולמותר להוסיף ש„האיש הפשוט“ הוא אתנו בכל לב.

אין מקום בדרום אפריקה למגבית מיוחדת לצרכי החי"ל. ההסתדרות הציונית אסרה על מגביות נפרדות. אך מתוך הערכה לחי"ל ובדרישת עסקני החי"ל בדרום אפריקה, שאף הם מראשי ההסתדרות הציונית במקום, הובטחה לנו השתתפות ידועה בתקציבנו מכספי המגבית הישראלית המאוחדת. ומכיון שאין מגבית לחי"ל, נשללת מאתנו האפשרות לפעוֹר

לחברנו מר . מ. פומרק

באבלו

על מות אחיו ז"ל

נחומי

החבל הימי לישראל

יוהנסבורג — זוהי פרשה נכבדה ומיוחדת במינה. אין יוהנסבורג הבירה, אך היא היא העיר הראשית. פראטוריה הבירה היא עיירה קטנה לעומת יוהנסבורג הכרך, המכונה ניריורק של דרום אפריקה. כאן מרכז התעשייה והמסחר. ואף מכרות זהב בטבורה של העיר, ובה הרכוז הגדול ביותר והעשיר של יהודי דרום אפריקה. לפיכך נכונה לה עבודה מרובה.

ביוהנסבורג נמצא מרכז ההסתדרות הציונית. משרדים גדולים והתנועה בהם רבה. כאן נודמנו לישיבה בעניני החי"ל עם ההנהגה הציונית וכאן קיימנו גם ישיבות ואספות עם חוגים ומוסדות שונים. בראש הועד ביוהנסבורג עומד מר מ. קלף, סוחר ידוע. הוא היור, ומר ס. גורדון, חרשתן, הוא הסגן. עמהם חברים וחברות, כשלשים במספר, ובכללם הרב הראשי ד"ר רבינוביץ, שאם יחלצו לעבודה יש ביכלתם לעשות גדולות.

ולבסוף — טיסה של מאות מילין לבולוניה, עיר המסחר הראשית ברודסיה הדרומית, ובה קהלה יהודית שהראתה ענין בחי"ל. מתארגן ועד והבטחות ניתנות לפעולה מחודשת בעיר ובסביבה.

הסיכום: החומר האנושי בדרום-אפריקה הוא מן המובחרים. רעיון הים חדר ללבם של אחינו שם והם מוכנים לעבודה ולתמיכה, אך דורשים הם עזרה גם מאתנו. עיקר דרישתם היא, שלאחר מסע התעמולה הקצר של השליח הראשון יבוא מישראל איש-מעשה, מארגן, אשר ישהה עמם משלשה עד ששה חדשים — לקצור את אשר זרענו. הוא יארגן סניפים בעיירות הקטנות, ידאג להרחבת הפעולה בערים הגדולות ויתמיד במגע עם המרכז והועדים המקומיים וכן ברכישת חברים.

והרי גם מהרהורי אגב הביקור במקומות השונים. בין ראשי החי"ל בדרום אפריקה נמצאים: רבה הראשי של יוהנסבורג הרב ד"ר רבינוביץ ורבה הראשי של קיפטאון הרב י. אברהם, שכבדוני בהשתתפותם הפעילה באספות העם המרכזיות. אלו שמעתם את דבריהם הנרגשים והמלאים ענין על הים בישראל, הייתם לומדים לקח רב. אולי נלמד מזה, שגם כאן בישראל מן הראוי היה להפיל את ראשי היהדות הדתית? כמה רבנים נמנים כיום אצל

לת הסברה ותעמולה נרחבת, המלווה כרגיל את ההכנות למגבית. דבר זה מחייב אותנו אף הוא להמשיך ולטפח קשר אמיץ בין מרכזנו בישראל והמרכז והסניפים בדרום אפריקה. עלינו להאדיר את תנועתנו שם ולהגדיל את מספר החברים. זה יחזק את מעמדנו במדה נכרת וע"י כך תגדל העזרה מנהיגי התנועה הציונית וראשי המגבית לחבל הימי לישראל בדרום אפריקה ואפשר יהיה לשמור על ההקצבה ואף להגדילה. אגב: המפעל הימי הישראלי וההתלהבות לו בקרב יהודי הגולה מסייעים בעקיפין למגבית הישראלית המאוחדת, ונמצא — זה נהנה וזה — לא רק אינו חסר, כי אם מוסיף. החבר התורם לצרכי המגבית יודע, כי תורם הוא בזאת גם לחי"ל ואילו הכנסותיה של המגבית גדולות.

בקיפטאון אורגן המרכז מחדש ע"י תוספת כוחות. בראש הועד עומד כיום עו"ד ידוע, מר ס. כהן. הוא בין הצעירים שבחבורה. עניו, שלא כדרך עורך דין, ומסור לרעיון ננו בכל לבו. חברי המרכז הם ברובם מאותם החלוצים הוותיקים שנרתמו לעבודה עם הקמת הסניף וביניהם: ג'וני — יוחנן וינריך ורעיתו פאני (צפורה), מיכאל בן-אריה ("גולה" מישראל, שהנו "המשוגע המובהק" לעניני הים), משה נחמן מרקס, יהודי ליטאי, דובר עברית רהורטה, המוכן למלחמת-תנופה בכל מתנגד לרעיוננו, הגב' רוז הורביץ ואחרים. בחברה הדרום אפריקאית הם ידועים כ"אדמירלים היהודים".

בנוכחות ה"אדמירלים" הללו ובהשתתפות "המלחים הרגילים" של החי"ל התקיימה האספה הפומבית הראשונה באולם הקהלה בקיפטאון. היתה זאת חגיגה לבבית, מלאה התלהבות כנה, בהנהלתם של יעקב גיטלין, מאבות התנועה הציונית בדרום אפריקה, והרב ד"ר י. אברהם. אספת-עם אדירה, של יותר מאלפיים איש, קוימה ברובע מיוזנבורג של קיפטאון, בראשותו של מר ס. כהן, ראש המרכז. מיוזנבורג יושבת על חוף הים והיא מרכז התיירות והרחיצה למדינה כולה. רבים מאלה שבאו להתענג במיוזנבורג נהרו לאספה. היתה שמחה של ממש. התלהבות אין קץ לישראל ולרעיון ים. רכשנו בה חברים ואוהדים רבים לתנועתנו.

ומקיפטאון לפורט אליזבט — לארגן בה את הפעולה מחדש, לאחר הזנחה של שנים. תוצאות מאמצינו שם לא אחרו לבוא. אשה עסקנית, הידועה בכשרונה הארגוני המצוי, ואחיה — שניהם צעירים, קבלו עליהם את העבודה השחורה במזכירות. וגם ועד הוקם.

והנה — עיר הנמל דורבן. זוהי עיר שהשפעת האנגלים מרובה בה מהשפעת האפריקנים וגם יהודיה "התאנגלו" במדת-מה: קרירים ואדישים הם בתחלה — ולפחות למראית עין. וגם כאן הזנחה. והנה מעלה משהו את הרעיון — לארגן תנועה של צופיים יהודים. נתפס אני לרעיון זה. אולי נבנה ממנו? אולי יושפעו המבוגרים מן הנוער?

לנו עם מנהיגי החי"ל? כמה מהם מזדהים עם תנועתנו ועור-
שים למענה? חוששני, שלא רבים.

ומאלפת מאד היא גישתה של האשה העברית הדרום-
אפריקאית לעניני ישראל. רבות הן הנשים הצדקניות המקי-
דישות זמן ומרץ לצרכי ישראל, בצד דאגתן לצרכי הקהלה
המקומית. גישתן לכל הנוגע לישראל: הדסה, עליית הנוער,
החבל הימי וכו' היא גישת-קודש. רבות מהן עושות לילות
כימים בעבודה צבורית — למען ישראל — מתוך הבנה
רבה ומתוך רצון להזדהות עם הפלא, עם החלום המתגשם
— עם תקומת ישראל בארצו.

התאחדות הנשים היהודיות (הלא-ציוניות) בדרום אפ-
ריקה היא בין האגודות שדבר הים מצא להן חזק בקרב חברי-
היה. הן נתנו לחי"ל מלגות לחניכי בית הספר הימי בחיפה.
ולמותר לציין, שהנשים הציוניות מסייעות בידינו. אלה
התלהבו במיוחד לרעיון „אילת“, ומועצתן קבלה עליה את
האחריות לרהוט בית יורדי הים באילת. כן קבלה עליה גם
מועצה זו לתרום מלגות מספר לתמיכה בחניכי בית הספר
הימי בחיפה.

דומני, שאצלנו אין אף חברה אחת בועד הפועל של
החי"ל ומועטות הן הנשים, אם בכלל ישנן כאלה, בועדי
הסניפים. האין מקום לעיון ולדיון בנושא זה ואולי — גם
לשנוי המצב?

ומן המבוגרים — אל הנוער.

ההתענינות בחי"ל בדרום אפריקה היא בעיקרה בין המ-
בוגרים. בקרב הנוער לא נעשתה כמעט כל פעולה. השתדל-
תי להפגש בכל מקום גם עם באי-כח תנועות הנוער. נפגש
תי עם מדריכים, הופעתי גם בפני ילדי בתי-ספר, אך זה

היה בלתי מספיק לחלוטין, כאלו דרך אגב. הלב דואב על
העזובה וההזנחה המחרידה בחנוך הנוער היהודי. האמנם
פטורים אנו מדאגה לנוער בגולה?

ראויה יהדות דרום אפריקה כי נשלח אליה מדריכים
ומורים מצוינים. אם אמנם רוצים אנו, כי יבואו אלינו חלר-
צים מדרום אפריקה — צעירים למודי-מלחמה, נוער היודע
חופש מהו, מומחים או אפילו מתמחים, במקצועות חפשיים,
בחרושת ובמלאכה — נדאג נא לכך בעוד מועד. פעולות
אנשי המח"ל מדרום אפריקה, שהיו מראשוני חיל-האוויר
שלנו, מעידות מה רבה הברכה הצפונה בחנוך הנוער בגולה
לקראת יעודיו בישראל.

נסתיימה שליחותי אל חברינו באפריקה הדרומית ואולי
החלה עתה שליחותם אלינו, באמצעות אותו שליח.

יהדות הגולה מוכנה לפעולה. אחים יקרים שם המלאים
הערכה להישגינו, במלחמה ובבנין, והם חרדים לשלומנו.
הם דורשים את תמיכתנו ברוח ומבקשים מאתנו, כי נכיר
בהם כשותפים וחברים.

יש לראותם כחיל-מלואים בעורף, ומתוך ראייה זו גם לק-
בוע מה עלינו לתת להם לחנוך הדור ולפעולה משותפת.

יהודי דרום אפריקה מעריכים במאד את רעיון הים. נוכל
לקרבם אלינו יותר ויותר ולהצמידם לפעולה אם נדע להח-
שיב את התלהבותם ואת יראת הרוממות המפעמת בקרבם
לכל הנוגע לישראל, ובכלל זה לפתוח הים ולחינוך הנוער
ליים, ובעיקר — אם נביא להם לא רק את בשורת הים, כי אם
גם נוכיח, שאנו מוכנים לשתפם בכל מעשה ומעשה ולפעול
עמם יחד לתחיית ישראל וימו.

בשרות הקהל משנת 1903

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

בנק אנגלו-פלשתינה בע"מ

לזכר נעדרים

שלום קליין

בן 19 שנה ושמונה ימים היית כאשר נלקחת מאתנו.

ראשון היית לכל שליחות, שחיבה נכונות, אומץ-רוח וסבל. בגיל 16 התגייסת לצבא, נפצעת בקרבות — ועל אף הוראות הרופאים חזרת לחיל-הים. כי תמיד חלמת על הים — על צי עברי ועל ימאים עבריים באניות ישראליות. לא מקרה הוא שאניתך הראשונה נקראה „התקוה“. הרבה מכשולים היה עליך לעבור — — — התגברת עליהם, על אף גילך הצעיר.

ובגיל 18 — על סיפונה של „גלילה“ — נתגבשה בך ההכרה, כי הימאי העברי צריך להיות שונה בדרכו מימאי כל האומות. והדרך לכך: הקמת קואופרטיב ימי. רבים המאמצים והזיעה שהשקעת בהקמת המפעל. באמונה גדולה ובלהט של קדושה דברת אל אלה שאת עזרתם בקשת או שרצית לשכנעם לרעיון!

ואחר כך — זכורני, כשאנית הקואופרטיב היתה במימי סקאנדינביה ולפניה הפלגה מסוכנת לאיסלנד, במלא עצמת סערות-החורף הכבדות — ואחדים הססו להפליג — אמרת בתוקף: „ימאים עבריים אינם מהססים“. הצלחנו בהפלגה זו, אף כי לא מעטים היו הקשיים ומרובות התלונות. היית אתה הממריץ — בחיוך על שפתיים, בשלוות רוח, בעבודה. בשעות הקשות ביותר המשכת לעבוד וללמוד במקצוע. והנה — נגמר כל זאת. ב־28.3.50 קרה האסון.

גם ברגעיה האחרונים לא אבדת את התקוה.

הספינה טבעה ב־28 למרץ. לא היית בין הניצולים. פתע נתגלתה לנו הסירה ובה משוט מורם כתורן ועליו כמפרש — מכנסיך, שלום — — אכן, הוכחה אלמת לאומץ-לב ולשקט נפשי.

רק חדשיים לאחר האסון הבאתי את גופתך ארצה. על קברך הרענן נשבעתי: לא נשכחך, שלום, ולא נשכח את המפעל שלמענו נפלת. חבר יקר היית לנו וימאי עברי גאה.

אורי פרוסקוואר

שרגא בורובסקי

קשה להשלים עם העובדה, שחברנו היקר שרגא אינו נמצא עוד אתנו. לא נגזים אם נאמר, כי אין למלא את מקומו — אם בקואופרטיב בו היה פעיל, והוא בעל נסיון ובעל כשרון ארגוני רב, ואם בחבריה, בה היה ידיד לכל אחד, מוכן להגיש עזרה בכל זמן ומקרה מבלי להתחשב במסיבות.

שרגא בורובסקי נולד בשנת 1924. בבית הוריו ספג אל תוכו את הרעיונות החלוציים אשר הדריכו במרוצת הימים את מעשיו. את השכלתו קבל בבית הספר הימי בחיפה ואחר כך — בבית הספר הגבוה למשפט וכלכלה בתל-אביב. בתקופת למודיו מצא גם את הזמן להתמסר לעבודה בחנוך הנוער. הניכיו הרבים אהבו אותו מאד והוא היה תמיד קרוב ללבם. כן היה פעיל בארגון ההגנה.

שרגא התגייס לחיל הים ולאחר שנת שירות אחת צורף לקורס של קצינים. שם נזדמן לי להכירו מקרוב. היה בו קסם רב, וכל המדריכים והתניכים שבקורס חבבו אותו.

בקורס זה נתקל בפעם הראשונה ברעיון הקואופרטיב הימי. שם חלמנו חלום של ספנים עצמאיים, בעלי הכרה סוציאלית ורמה חברתית ורוחנית גבוהה. אך

השלושה
שטבעו במימי נתניה
בי"ז בניסן תשי"י



יונתן קיש
נולד בי"ז בתמוז תרצ"ב



גורי משקיף
נולד בי"ד באייר תרצ"ד



דני ויצנבלוט
נולד בכ"ז בתמוז תרצ"ה

מתוך התפנקות של צינה: „אה, לו היתה לנו כאן אחת שהי' תה מדוחקת כך, בינינו, בירכתיים — היו הדברים אחרת". אלישע ירטן לחלל הלילה בקול צרוד ובטון של מי שנתנסה כבר בצגון אלו רבות-רבות, והריהו מן הבררנים: „אבל אין לך מי... „וחוה? — יתערב קטנצ'יק באמצע. „אה, עזוב!" — יענה אלישע בביטול. ורק ישראל ישמור נפשו מהתערב בשיחה רווקית זו, שמא יאונה לו מה. אמנם גם על חיכו ודאי תדגדג איוו הערה שנונה-ממולחת ותפרפר לצאת, משהו מעין: „מהתחככות כזו — היתה הסירה מתהפכת על פיה...“ אבל לא יעזו לבצע זממו אלא יהא מטה את פניו אל צד ומחריש כלא שומע ובולע משפטו על נפש ריקה... ואחר כך עוד יהיו מפליטים בזה אחר זה משפטים תפלים בעניני מאכלות ובעניני חברים ובענינים כלליים של הקבוצה.

ורק ברקה יהא שותק שתיקה עיקשת, שתיקה חמורית, שתיקה שתהא נשמעת, מוצלפת כגעה. ויהיה חותר בהד' גשה ניצחת, כל תנופת משוט ומשמעות תוכחה שלה: כי מה השיחות הטפלות האלה שאין להן סבר ואין בהן מועיל ורק גינוני התפנקות הן, רק לטיפות רכות איש על חלקת בשר רעהו. אם דייגים רוצים אתם להיות — הרי: הוו יושבים כבושים על דופן הצלע, בעין פקוחה ובאוזן קשבת, חופרים מעמקיו של ים, נוגסים חללים-חללים ממרחבו האפל, סופ' גים לתוך נשמתם גלל ומלל שלו, אורבים לניע-זיזע של עיצומי-שריריו, לרטיטות גלדי-חמוקיו, מסמרים חושיכם לקליטת זרמי-קרבי, כולכם אפרכסת אחת שנקפצת מאליה עם איוושת פרפור סנפיר בטווח של קשר-על-קשר, דרוכים על המשמר כחתול בקרן זווית באישון ליל ואז... ואז — אם יעלה מלפני רצונו של אל ת חתיות-שאו'ל ואם הים לא ירגז ולא ינוס ואם הרוח לא תכה ולא תשתולל ואם מזל-דגים יקרה על גיזרת רשתכם עדרים של סרדינים פו-תים, תועים מתוך אוולות ועיוורות — אז אולי תעלו טרף בחכתכם, 25 או 35 ק"ג בערך דגים טהורים, כשרים, נוצצים-מכסיפים, ככה, לפחות כדי שלא להתבייש, לפחות כדי סבר-אוזן ושובע-עין, לפחות כדי התרברבות בפני הבהורות שעל החוף, לפחות כדי קלף להניחו על שולחן האסיפה הכללית, לכשידובר נכבדות בגורל הדיג החופי בבית-חרס... אבל — אם גם זה לא, אם במקום התמכרות גוף ונפש לבר-ייה קרה ומלוחה זו שים שמה, אתם עושים לכם שחוק ילדים ספורט של שיט-לילה, שבת מנעמים לשם שיח ושיג — ברי שאתם מסיימים כל לילה כזה ורשתכם קרוחה וקלתותי-כס ריקות ואתם עצמכם כפליטי ספינה טרופה שעולים מן הרחצה... כך או מעין כך יהיה מתריס בטפיחות משוט ובשתיקה חומרנית...

אבל היתר יהיו ממשכיכם בלהגם גם הלאה, כאילו לא

מרחוק מנצנץ הים באלפי שברורים וכעין הספיר עיבו. קרני-אור מרצפות על פניו הקמוטים וניתזות חזיזים-חזיזים למרחקים. אם לא תשתנה הרוח יצאו בלילה לדיג סרדינים, יתעטפו בסודרי הצמר ויכרכרו סחבות על גבי סחבות ויחבשו את הכומתות החומות עד למטה מתנוכי האזנים, יטלו עמם את סלי-האוכל ואת הפנסים ואת שמיכות המוך המרופטות וירדו משיפולי הגבעה אל הסירות. ישראל עוד יתעכב „כדי לקחת משהו“ על יד סככת הרשתות ומתוך החשיכה אפשר יהיה להבחין בו מתחכך שם בצילה של עליזה ולחשים חמים, מוחשיים, רוחשים בין שניהם. ואחר-כך תהיינה הסירות משיטות כלפי דרום. ארבעה יהיו אווזים במשוטים וייתרם יהיו מכורבלים בירכתיים, מנסים להתנמנם וללא הצלחה.

* זהו פרק מספרו של א. מגד — „רוח ימים“, שיצא לאור בחודש האחרון בהוצאת הקיבוץ המאוחד. כאן בא על בטויו ותיאר דו, בעט אמן של אחד מסופרינו הצעירים, משהו מפרשת היאחזותה והתלבטויותיה של קבוצת דייגים בחופנו.

שרגא לא היה איש חלומות. ברור היה לו כי החלום — זוהי המציאות בעתיד. משום כך התמסר ללא כל היסוסים או חישובים אישיים להגשמתו.

היתה זו תקופת-עבודה מיגעית; ואעפ"י כן — מבוקר ועד ערב ובשעות הפנאי — וכוחים, תכנונים ו„ריצות“, ומה רבים היו המכשולים! אך הוא ברוחו לא נפל ובמצב-י-מרירות אף חיזק את רוחו באמונתו השלמה למפעל. ומה רבה היתה שמחתו ברגע שהצלחנו להתגבר סוף סוף על כל התקלות ורכשנו את האניה והעלינו את דגל ישראל על תרנה. אולם דוקא אז העמד שרגא בנסיון קשה. בהתחשב עם סדורים אדמיניסטרטיביים הכרחיים הוטל עליו להשאר ביבשה לרכוז הנהלת המפעל. הוא רצה מאד להפליג באניתנו, להשתלם במקצוע וללמוד עמים ואר-צות, ובכל זאת קבל את התפקיד שהוטל עליו ומלא אותו במסירותו הרגילה. אך לא פעם תקפוהו געגועים לחבריו המפליגים בירכתי צפון, שהעזו להרחיק לאיסלנד ולשוט במימי האטלנטיק.

בהתקרב מועד שוב האניה ארצה יצא שרגא בשליחות הקואופרטיב לגנואה, לטפל שם בענינים ארגוניים. הוא ניהל את המשק, לשביעת רצונם של החברים העייפים מהפלגות של חדשים, ואף הכניס שפורים בפעולה התרברי-תית באניה. הוא הזרים כוח ואמונה בלבם של החברים וכה שמח בעבודתו, עד כי החליט שלא לעזוב עוד את האניה. ואז קרה האסון. האניה נטרפה. שתי סירות הצלה חתרו לחוף ורק אחת הגיעה. שרגא לא היה בה. אחרי שבועות נמצאה גם הסירה השניה — והיא ריקה.

קשה להשלים עם עובדת העדרו של שרגא. לא נוכל להתזירו לחיים, אך נמשיך בהגשמת הרעיון, שלו הקדיש את חייו. רוחו האיתנה היא היא שתדריכנו בקידום מפעלנו.

שלמה הררי

לעו"ד זאב ארגמן

חבר הועד הפועל של החי"5

להתמנותו

כיועץ בצירות הישראלית במוסקבה

ברכת

החבל הימי לישראל

מתחיל להקיא. אבל כהוגן! את בני מעיו היה שופך, מרתו היה מלעלע, את נשמתו היה נוחר! ואז הייתם רואים תקציב! וקידוח! ובנינים! וקרקה! וכל מה שאתם רוצים! — מה דעתכם?"

וכאן יהיו הכל צוחקים עד להתפקע, מלבד יצחק, שאינו תולעת נעדרת חוש הומור מכרסמת לו תמיד בתוך תוכו ומשווה לפניו הבעת-חמצות כשל חולה-קובה. הוא יטיח משפט יבש, חרוך-טינה בנוסח: „הפקידות הזאת“... והכל יהיו חשים פתאום שבענינים של אידיאולוגיה קא-עסקינן, סלע שעליו מתנפצים גלי ויכוחים בין מפלגות ובין סיעות, חרב מתהפכת, ולא פשוט להביע דעה, אלא יש לנסח כהלכה ולחזק ביתדות של הוכחות ולהיתלות באילנות גדולים ולגייס ניבים שנהוגים במאמרים ובנאומים, ואז ודאי יתנער גדעון וישא דברים של טעם, ברורים ומפורשים על זה שההתיישבות נבנית על ידי תנועה „מלמטה“ ולא על ידי אדמיניסטרציה „מלמעלה“, ושזהו התוכן, המובן והמהות של תנועה חלוצית, ושכך היה תמיד, שהפועלים הם הם שדחפו את המוסדות ולא להיפך, שאלה האחרונים „מטבע הדברים“ שהם נגררים אחרי העובדות ולא יוצרים אותן, ושיש „הגיון פנימי“ להתפתחות היחסים בין המנגנון והתנועה... אלא שכאן יהיה ברקה מפסיק נאום שדוף זה, להג שפתים זה ומתוך תענוג סתר יהיה פוקד כאן, דוקא ברגע שנדמה לו לגדעון שהוא מעפיל אל פסגת נבואתו, יהיה פוקד בטון יבש, ללא רוטב של מליצה: „להשליך את הרשת, חברה!“ וכאן יהיו הכל משתתקים ומתייצבים וכובשים להם מעמד איתן ואותוים אלה בתחרי הפקק ואלה בתחרי המטיל — ומשלש-לים את הרשת מדופן הצלע וחוצה, והרשת תסרח שובל אחר שובל, רבדים רבדים כמפל מטווה-שיראין יקר, באיוושת זהב מכושפת, ברשרוש קל מלא-רו ורק סרח תחרי הפקק על פני המים, המתפתל עד איך-אורך ומתעלם בין ערפילי הלילה, יהיה עדות מציאותה היחידה...

ואחר כך, בשעה שבין זריקת רשת להרמתה, כשהיו כולם שקועים ראשם ורובם בלעיסה ובמציצה ובמקח חליפין של פרוסות נקניק וצפיחיות חלנה ומשקשקים בדברי ליצות ובדברי-בדות, תהיה פיתו של ברקה מלופתת חרדה כמוסה ואין שלווח בה: שמא שוב תעלה הרשת חרס ושוב יהיה עליו לפגוש את השואלים על החוף בריגשת פנים ובחפזי

כלום... „אומרים שהשבוע יבואו לקדוח“ — „ואני שומע את נוסח הבשורה הזה כבר שלושה חדשים“ — „הגיעו כבר צינוורות“ — „יעלו חלודה עד שיבואו להפכם, הרי זה הקצב אצלנו בכל דבר“ — „הרי אין הדבר תלוי בנו, שאלה של תקציב, והמוסדות — להם אין הדבר איכפת, כשם שלא איכפת להם שאין קרקע, שאין כביש, שאין חדר-אוכל, שאין דירה אנושית לגור בה, שאין כלים, שאין כלום! ומה ייגרע מבשרם? יסבלו קצת הנערים ומה בכך! קיום מצוות התרישבות — מדרך הטבע שיסורים בצדה, ואם כיבוש הים רצונכם — ספו ענויים על עינויים. איך אמר אותו פקיד שבא לחקור את המצב בקשר עם הדיון על התקציב? למה לכם מקלחת — הרי ים גדול לרגליכם, הו, הו, אמבטיה כזו — כל אנשי ירושלים היו מתברכים בה! וטפח לנו טפיחה אבהית על השכם...“

וכאן היה ישראל מוצא את שעת הכושר לפורקן סאת-רגשותיו הגולשת: „אני הייתי מטעימו קצת ברכתו של ים, את הפקיד הזה, הייתי אומר לו: אולי יש ברצונך... ברצונך, לשוט מעט בסירה, ככה קצת, לסייר את המפרץ, לחוש ממש מהי התישבות ימית, והרי שם, בירושלים אין הזדמנויות רבות לשוט ככה שיטה של ממש... והוא בעל-כרחו, ככפוי שד, בפיק ברכים ובחיוורת-פנים היה הולך אחרי! וכי מה, יסרב, בן נעוות-פחדים זה, איך אפשר? הרי צריך פקיד הסוכנות להכיר את המציאות מקרוב, כהווייתה, לא כן? והיה יתחילו להשיח על דא ועל הא, אברהם יהיה מתעטף היטב בסודרו, דוחק את גופו בין שתי זרועותיו המשוכלות, מתוך כונה להתכדר עד היותו לפקעת של צמר ומוך ויאמר כדרכו, אומר ודאי בחנק-גרון: כן, כן, בודאי! אוהו, זוהי הזדמנות מצויינת! נראה למה אתם קוראים כבוש הים! נהיה גם אנח-נו בין חלוצי הים ח'ח'ח'... ורק אל תטביע אותי, אין אני חש בטוב על הים, פשוט, איני רגיל... מאז באתי באניה לפני 25 שנה לא שטתי אף פעם, וגם אז הייתי חולה במחלת הים...“ — כך היה אומר ודאי ונשמתו מפרפרת לצאת... אבל היה הולך אחרי, והיה חולץ את נעליו ומפשיל את מכנסיו מתוך נקיפת-לב על הקמט המתמעך וחושף שוקיים לבקניות שחופות-מראה ועולה על הסירה כמובל לגרדום... ואחר כך הייתי משיט אותו ככה, כנגד גלי החוף ועם כל גל וגל הוא רואה את מלאך-המוות לפניו, אבל הרי לא נאה לפקיד המח'לקה הימית להראות פחדו בפני זאטוטי הדייגים, ובכן היה ודאי מתלוצץ עמדי, כך: הו, הרי זו נדנדה נפלאה! וכך אתם שטים יום יום! מה? גם בלילות? ואתם ודאי מטגנים דגים בכל ארוחה בחול כבמועד, מה? נו, נו, מי פלל ומי מילל שיהיו לנו לא רק דגים יהודים, אידישע פיש, אלא גם דייגים יהודיים! וכמה אתם מביאים? מעט? מדוע? א — זה לא יפה! צריך ללמוד את המלאכה, בחורים! גם בחקלאות היתה ההתחלה קשה! ים סוער היום, מה? הו נרטבים קצת לעזא-זל, אבל אין דבר! ובעצם, מאוחר כבר, מה? אולי נחזור?... — וכאן כבר לא יכול היה יותר להבליג על בחילתו והיה

של העוויה, ספק חיוך ספק מרי, עם הלצה פגומה בצידה ועם תירוץ שמתקבל על דעת ההדיוטות, מעין: היו זרמים בים... הטמפרטורה נמוכה מדי... יצאנו מאוחר מדי... הגענו מוקדם מדי... וכו', ולראות שוב אותו חיוך של לגלוג על פני השואלים, שכל משמעו אינו אלא: הלא ידענו שתחזור בידיים ריקות... כן, ואחרי כן ימשכו את הרשת אמה אחרי אמה בתנופות ידים קצובות ומאומצות הייחוס, הי והופ, וכל גיזרת רשת תבליח בלעג ריקנותה, וחוריה מבהיקים בקרום בועות-מים דק כעין הבדולח ונקיה מדגים תהיה... ובכל זאת יעזו הלב לצפות, אולי בגיזרה הבאה נקרו כל הדגים, אולי נלכדו דוקא בסרס האחרון, אולי פגע העדר דוקא בצד השני. אלא שככל שימשכו יותר, כן תיכזב התוחלת לברק עיני-רשת מצופות דוק וזוגי כדמע, ורק בני שחץ מעטים אי-פה אי-שם על פני הרשת יפרפרו כל עוד רוחם במ — למישבת-שמחה ומגינת-לב. ואחר כך יהיו משייטים חזרה כלפי מזרח, יהיו מחרישים בלב מר, כמנוצחים החוזרים מן הקרב, בראש חפוי ובנפש דאובה, ורק הערות חלושות, נכות וכושלות תרפרפנה בכנף שבורה בין איש לרעהו... ועם כך יפציע השחר במזרח ויחוויר החוף מרחוק בקו ענוג ומעודן של רוכסי גבעות החול הוורודות וחמוקי-שיפועיהן החלקים, המשתפלים בקימורי משי ערטילאיים, ילכו הלוך והתבהר, והצוקים הגבוהים וחומות הכפר יודקפו בקומת-שחם גבוהה מתוך האפילה כעיר פלאים אגדית, והמפרץ

מרחוק יהיה רדוד בתוך מיצר הסלעים, וחזות לו כלאי-אלמוגים שבקצה האוקיינוס, וחלקת הים תמיר גווינה מרגע לרגע, והעופרת המועמת תבהיר ותלך עד אשר תהיה לת-כלת דהויה, ללא גל, מופזה בעין החכליל השלגי, צחה-שקופה ושוקטה כאגס-נח, אך רחבה עד בלי גבול ורק עולה ויורדת קצובות כלמינשם-חזה גדול... והכל יהיה דמום, מתעלף, וקול ענות חלושה לו ודמות מסתורין לה, כלא מעל-מא-הידין, כאילו יצא העולם מן הלילה והוא אחר שונה לחלוטין, מוזר מאוד, זר לתמולו וצופה אל מחר לא נודע... ועליד עליד יתחוררו מבעד לערפילים צורות האוהלים והסככות שעל הגבעה כשעודם רדומים, נסוכי חלום, עלופי רחמי שמים וים, גומעים חסדה של שעה זו שאינה יום ושיאנה לילה והיא מתנת-אל למרגעה מרוגז רוחות-מערב ושרקיות-מזרח וסופות-חול וועף-גלים ושחור לילות-לא-כוכב... וכשיעגנו את הסירה בסתר הסלע וירדו אל החוף תשושים מתנודדים, בראש-סחרחר, הלומי-לילה ושיט, וישאו על כתפיים את הרשתות, ויפרשו על פני החול, יתכווץ הלב באיזו עקת-עצבות משונה, כמעט עד כדי בכי, ולא ידעו מדוע ולמה, אם משום שחזרו ריקים ואם משום שלא ישנו בלילה, ואולי מפני ההוויה של יום שהיא משונה כל כך... ויהיו חשים שאנשים אחרים הם מאלה שכאן על החוף, אנשים שעבר עליהם כל כך הרבה, בלילה ארוך כל-כך שהוא עולם אחר לגמרי... ואיש לא יבין כאן לרוחם — — —

במפרשי ספר

אהרן מגד — רוח ימים.

הוצ' הקבוץ המאוחד תש"י. 282 ע'.

ספרו החדש של אהרן מגד, איש קיסריה, הוא לקט של ספורים, שחלק מהם נתפרסם בשעתו מעל במות ספורי תיות שונות.

רובו של הספר — ספורים מחיי דייגים וימאים. ששה הם במספר, ושם כולל ניתן להם: „לצלעו של ים“. תמצא בהם פרקיהווי של קבוצה צעירה לחופו של ים התיכון, המכה שרשים בחול הצחית, ושחבריה נטלו על עצמם את המשימה הכבדה לחרוש תלם בים.

בספוריו של מגד מתגלה לעיניך הווי חדש — הווי נוקר שה, רווה ריחות-הים והמלח, על שלל גוונים ועלילותיו. ודמויות רבות מופיעות בהם — גבורי העלילה, שבמאבק בלתי פוסק הם מתמודדים עם הגל ועם הרוח, עד כי יוכלו להם.

הרי „מטען של שוורים“, המצוין בספורי מגד. בעט אמן ובשפה עשירה ורבגונית מתוארים בו חיי נמל חיפה, מימי ראשית כבוש העבודה בו. תמונה מופלאה של עובדים ועבודה, באניה וברציף.

והרי „שברי חרטים“, פרקים פרקים מחיי הדייגים בנטי-בות השונות ובמשך כל שעות היממה — בחוף ובים. דאגות והתלבטויות וסערות נפש ומלחמה באיתני הטבע. מכאן — הים, אשר „אלף פנים כעוסות ואלף פנים רצויות“ לו, ומכאן — חולות חוף, שבצפוניים ממש אתה נאחו בהם, כדי להקים ישוב. רוח וגלים וחול, ומעליהם — חזן ישוב וחזון הפלגות למרחקים.

הדמויות המופיעות בפרקים קצרים אלה — כה חיות ומוחשיות הן, שיכול אתה ממש לזהותם בבקורך אצלם. פלה ודייג ועגלון ועובדות מטבח ועוד. ושתי „דמויות באפור“, שלהן הקדיש מגד ספור-מיוחד — גזבר הקבוץ ובן-ציון תרבות-ניק — משלימות את הרשימה.

ופרובלימטיקה רבה מפעפעת בספורים. מעגלות מעגלות של ישוב צעיר: ספקות ופקפוקים ועזיבות. מבין השיטין היא מבצבצת ומתוך ספורי החברים ושיחותיהם.

בספורי „הסערה“ ו„עזיבתו של יוסף“, וכן בפרקים אחרים, מתגלה במיוחד דמותו של הדייג. לא דייג מעצם ברייתו הוא ורק נסיון מעט יש לו בעבודה. מכאן הק-שיים שהוא נתקל בהם ולבטיו ודאגותיו, ומכאן גם — דאגת חבריו. תפלה ישאו על שפתיהם להצלחתו בצאתו לדיג ובחרדה רבה, עמוקה ונוקבת, ילווהו בהתחולל סערה בים. ובשמחתו ישמחו גם הם. כי „שבע יצא דייג לים ויעלה חרס בחכתו, ובשמינית — לויתן יביא בצנתו; שבע — היצי-בוז יקדמוהו ובשמינית — תצאנה הנערות בתופים ובמחולות להקביל דגת זהבו“.

מגד הוא אחד מהחבורה, היודע מקרוב את המתרחש בקבוצה. ראייתו חריפה ותיאוריו ריאליסטיים, מדוייקים ומפורטים. מתוך כך ניתנת גם לך, הקורא, האפשרות לה-ציץ פנימה ולגלות טפח מחיי גבוריו. הוא הראשון והיחיד כמעט בקרב סופרי ישראל שגילה לנו הווי זה וזכות רא-שונים לו בטפוח ענף זה בספרותנו.

תשומת-לב מיוחדת מעוררת סירת-מגורים סינית. גדלה — 2.5x9 מ. המפרש עשוי קש-מחצלות. בתוך סירה כזאת אנשים נולדים, גרים ומתים. מדלת העם הם. יש בה מקום גם להחזקת דגים, שכן יושביה ניזונים על דגים ואורז. עושה-המודל ראה סירות אלו כשהיה בסין.

סירות-מגורים יש גם לסינים העשירים, ואלה מהודרות ומפוארות. עשירי המדינה עוברים לגור בהן כאשר נמאסה עליהם דירתם על היבשה... גם במצרים מצויות סירות-מגורים מעין אלה והן נקראות דהביה. יש בהן כל הנוחיות בדומה לבית. בנויות הן על מיכלי-ברזל וספינת-גרר מעבירה אותן ממקום למקום. למטרות מגורים משמשות גם סירות-מנוע.

והרי גם כלי-שיט מטיפוס אחר. הנה סירת-נחיתה לעבודה בנמלים ולהורג בלת ציוד לנחיתה וכן גם להסעת צבא. הנה ספינת המלכה קליאופטרה — ספינת חתירה ומפרש, מותאמת לנוסע יחיד. 6 משוטים בה, שעבדים חותרים בהם במסע-טיול בנילוס. והנה סירת-דיג וסירת-נחיתה למשאות קטנים, קלה ופשוטה.

אניות מלחמה

והנה מעשה-ידיו של הסמל הצעיר ש. קרא: מודלים לצרכי מחנה-ההדרכה של חיל-הים, המוצגים הם ברובם טיפוסים אניות מלחמה.

לפנינו סירת כבדה מטיפוס אנגלי ועליה סיפונים, מבנים, חימוש, סירות, טורפדות ואף אורזון. לידה — אניית-משחית קלה

בתיקונים, בבנייה ובשינוי מבנים. בימי הפלישה ליוון הוציא מנועים מטנקים צבאיים והפך אותם למנועים ימיים. בעזרת מנועים אלה הרכיב 25 ספינות, שהובילו אספקה וחומרי-רפואה לאיי יוון. סמל ש. קרא עובד בצוות-ההדרכה של חיל-הים. בן 19 נולד בברלין ועוד בגרמניה נמשך לים והיה מדריך-נוער בתחום זה. בארץ היה חניך צופיים בחיפה. בניית מודלים — זוהי המלאכה החביבה עליו, אולם שאיפתו היא ללמוד בנייה ממש ותיקון אניות.

וכלים מכלים שונים

אנו מסיירים בתערוכה ומסתכלים במוציאים.

הנה לפנינו סירת-משוטים אינדיאנית מלפני 4000 שנה ומעלה. כלי שיט פרימיטיבי, החוצה בהצלחה את המים הודות לכך, שהרטומו וירכתיו מחודדים. לידה — סירה מצרית, המשמשת לדיג. טיפוס שכיח, סירה קלה, עשויה עץ, ה"יִשְׁבֵּת" כהוגן במים. מספנות טובות לסירות-עץ יש במצרים — מסביר לי וינוקור.

ומסירת מפרש נוחה לצרכי טיולים לאורך החוף אנו עוברים לסירת משמר-חופים עשויה מתכת. יש בה 3 מנועים, כל אחד בן 500 כוחות-סוס. הסירה מצוידת במכשירי אלוט, מכונת-ירייה ו-2 תותחים קטנים, מהירותה — 45 קשר.

והנה גם סירת-מנוע, הגוררת דוברות בנמל וספינת טיול, עם תאים וסיפון גדול.

— מהי מטרת התערוכה הזאת? — שאלתי את האחד משני אנשי חיל הים, המלווים אותי בסירי.

בצניעות אשר חן-שלהומור משוך עליה, השיב לי:

— יבוא צעיר, יראה מודל של סירה, ירצה לראות סירה של ממש, יסור לנמל, יקפוץ לתוך סירה — ומכאן...

— זוהי צניעות יתרה — אמרתי. נדמה לי, כי גם גדולים יכולים ללמוד מתערוכה זו.

עורכי התערוכה

המדובר הוא בתערוכת מודלים של כלי-שיט, שהוצגה לאחרונה במועדון חיל הים בחיפה. תראה בה ממעשי-ידיהם של הובל ראשון יעקב וינוקור וסמל שלמה קרא: סירות וספינות ואניות, מצי-המסחר ומהצי הלוחם. וכל המודלים עשויים בקנה-מדה של 1:300.

והרי פרטים מעטים על עורכי התערוכה. הובל ראשון י. וינוקור, כבן 40, עובד במחלקת התכנון של חיל הים. נולד במוסט-קבה, מקום שם גמר את חוק למודיו באוני-ברסיטה, כמהנדס מכונאי. זה 12 שנה הוא עובד בעבודות הצי, 7 שנים מזה במצרים, כמהנדס ויועץ טכני למיניסטרויון המלחמתי (הבריטי) להובלה ימית. אמ-כי היתה לו ויזה דיפלומטית ויכול היה להישאר שם, הרי בתאריך ההיסטורי — 14 במאי 1948 — בא ארצה, כדי לשרת בידעותיו את המדינה הצעירה. בימי מלחמת-העולם השנייה עסק

באגודת הימאים

נבחר ועד חדש לאגודת הימאים

620 חברי, מתוך 650 בעלי זכות הבחירה, השתתפו בבחירות לוועד אגודת הימאים, שנתיקיימו ב-8-9 במאי ש. ז.

ואלה הם החברים שנבחרו לוועד החדש: ס. שינמן, רב הובל; דב ברסלר, קצין שני; פוריה דוד, מכונאי ראשי; דיאק צ'ארלס, קצין אלוט; יודקביץ צבי, מנהל משק; ו. מיכאליס, רב מלחים; אשל נמרוד, רב מלחים; בנדרסקי אריה, רב משמנים; מנדל שמשון, רב משמנים; שיבר נתן, מלצר; פ. הירש, אופה וטבח; מנדל שמואל, סקצית השיט בנמל.

הימאי הישראלי

אגודת הימאים החלה להוציא לאור עלון פנימי לחבריה (בסטנ-סיל) בשם "הימאי הישראלי".

בגליון הראשון, לחודש יוני, נאמר בין השאר ב"דבר המערכת לחברים:

"אגודתנו, הנמצאת בתהליך של גידול ושל התפתחות מתמדת, עומדת בפני הצורך לברר וללבן שאלות ארגוניות ומקצועיות,

העולות על הפרק בחיי יום יום. לנו, בתור ימאים, יש הרבה מה לומר בקשר להתפתחותה של הספנות הישראלית. ענף הספנות הוא צעיר ורך, הוא קולט נוער ועולים חדשים, מורגש הצורך בעתון שיעמיק בקרב החברים את הערכים הציוניים, את ערכי תנועת העבודה ואת ידיעת הספנות הישראלית. לימאים המפורזים על פני הימים דרוש בטאון משלהם, שדרכו יוכלו להביע את מחשבותיהם, דעותיהם ודרישותיהם."

מערכת "הימאי הישראלי", מתכוונת לקיים בבטאונה גם מדור מקצועי ומדור לספנות העולמית.

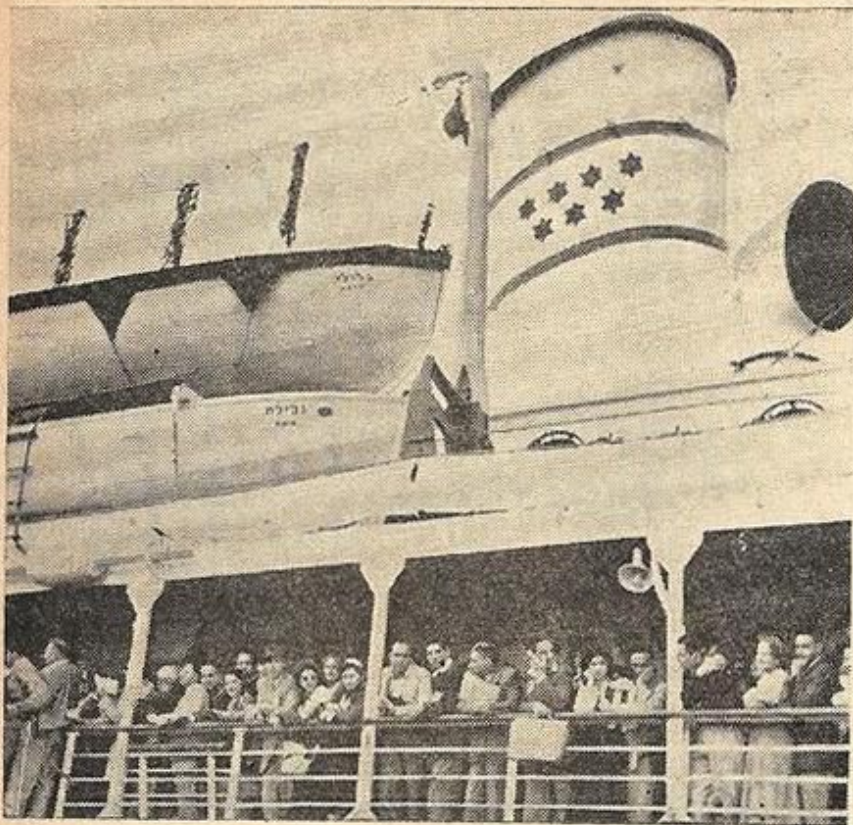
"הימאי הישראלי" יופיע בעברית ובאנגלית.

מנזר הימאים תש"י

בימים כ"א — כ"ד בתמוז ש.ז. יתקיים בבית יורדי הים בחיפה כנס נציגי הימאים לשנת תש"י.

שלוש בעיות עיקריות תעמודנה בו לדיון, והן: א) חידוש חוזה העבודה עם הצי, "שהם"; ב) דבר הקמתה של ועדת יעילות; ג) בעיות ארגוניות.

מהפיוול לקפריסין ב„גלילה“



על סיפונה של „גלילה“



בשיחה עם רב החובל אל. חודורוב

מטיפוס איטלקי ועליה תותחים קלים; נשקה העיקרי — 4 טורפדות. והנה סירת-טורפדו, שיש בה גם מכונת-ירייה אנטי-אווירית; כלי מהיר מאד, המהלך ב־60 קשר.

להלן — „סלופ“, כעין אנית-משחת, מטיפוס אנגלי, אלא שהיא אטית יותר. מהירותה — 20 קשר. אין בה טורפדות. יש בה 6 תותחים, בני 4 אינצ'ים, כל זוג נתון בצריח. עם סוג זה נמנית, למשל, אנית-הדגל של הצי המצרי כיום. מכאן — לסיירת קלה מטיפוס הולנדי, הידועה כא־נית-משחת קלה. נפחה — 4.200 טונות. יש בה 6 תותחים, בני 5.9 אינצ'ים, סוללות אנטי-אוויריות ואווירון.

ולהלן — פריגאטה מטיפוס „קפיטנים“. בארצות-הברית נבנו בתקופת המלחמה 700 כלי שיט מסוג זה לצרכי ליווי שיי-רות באוקיינוסים האטלנטי והשקט. חלק מהן נמסר לבריטניה. אניה זו משמשת בעיקר למלחמה בצוללות ויש בה חימוש אנטי-אווירי קל. מהירותה — 20 קשר.

ושוב סירת-אימונים מסוג קאטר, המת-אימה גם לשני אנשים להפלגה לא-הרחק מהחוף. והרי קורבטה מהטיפוס הקאנאדי „פרחים“. נשקה העיקרי הוא תותח אחד, בן 4 אינצ'ים, הפולט אש מהירה — בחר-טום; תותח בן 3 ליטרות — בירכתיים. כן יש בה מטילי פצצות-עומק מפני צוללות, מקלעים אנטי-אוויריים ליד גשר הפיקוד, דוברות-הצלה, סירות-הצלה, סירת-מנוע, ראדאר. הצוות — 85 איש. אניה זו היא יציבה גם בים סוער והאנגלים והאמריקנים השתמשו בה במלחמה לליווי שיירות. ושוב סירת-מפרש לטיולים ואימונים מסוג קאטר. הגענו לספינת-נחיתה, המיועדת בעיקר להובלת ציוד כבד — זחלים וטנקים. דלת נפתחת לצד החוף בעזרת מנופייד וממנה נפלטים הציוד וכ־300 חיילים.

סירת-דייגים חופית עומדת בקשר עם צוללות ומשמשת כעין תצפית לגילוי צר-לות של האויב. מכמורתן מזויין — זוהי ספינת-דיג, שהורכב עליה תותח והותאם בה גם מתקן לפצצות-עומק. היא אטית ומשמשת בעיקר במלחמה בצוללות. לא נפסה גם על הדוברת ההובלת פחם. ולבסוף — תיבת-נוה, בנויה תחתיים, שניים ועליוניים. חיות שונות בה ומעליה יונה, שעלה-זית בפיה.

את התערוכה משלים „בית-מלאכה צף“, היינו ספינה לביצוע תיקונים בכלי-שיט בים בקרבת הנמל. יש בה מנוף למשאות קלים, מתקן ריתוך חשמלי, משאבות וכו'. כן גם נמצאות בתערוכה מערכות מכשירים לתיקון אניות ולשימוש למלא. התערוכה מעוררת מחשבות ומזרות לפעולה. עורכייה לא טרחו לשוא.

התפתחות טובה לקן ישראל-אמריקה

ב־31 לינואר 1950 סיימה החברה „קן ישראל אמריקה“ את שנת פעולתה הראשונה וב־22 ליוני ש. ז. התקיימה במשרדי החברה בתל-אביב האספה הכללית הראשונה של בעלי מניות החברה. החלט לחלק דיבידנדה של 6%.

פרטים על התפתחות החברה נמסרו ע"י המנהלים הכלליים ה'ה' ז. שינדור. ר. קנטי. במסיבת עיתונאים שנחיימה בתל-אביב ב־25 ליוני ש.ז.

במשך 17 חדשי קיומה רכשה החברה 4 אניות, בנות 10.200 טון כל אחת (א. ק. „חיפה“, א. ק. „תל-אביב“, א. ק. „יפו“ וא. ק. „עכו“). הטונז' שלהן מהווה כ־30% מהטונז' הכללי של הצי המסחרי הישראלי. האניות נרכשו ע"י החברה בחלקן במזומנים ובחלקן בעזרת אשראי בנקאי בקנדה.

ביולי 1949 הכירה ממשלת ארה"ב רשמית בזכות האניות הישראליות להוביל מטענים מארה"ב לישראל, מאחר שהסכימה לכך ששליש אחד מכל הסחורות שתקנינה בכספי המלואה האמריקאית תובלנה באניות ישראליות. במאי 1950, עם גידול מספר האניות הישראליות המובילות סחורות בין ישראל לאמריקה, הסכימה ממשלת ארה"ב להגדלת חלקן של האניות הישראליות בהובלה עד להמישים אחו.

החברה „קן ישראל אמריקה“ מקיימת הפלגות דו-שבועיות מניו-יורק, פילדלפיה ובלטימור לחיפה ולתל-אביב, ואחת לחודש לקנדה (סנט ג'ון בחורף ומונטריאל בקיץ). כן מתקיימות הפלגות מנמלי החוף המזרחי והמערבי של ארה"ב וקנדה בהתאם לכמויות המשא המוכנות להובלה לישראל.

דמי ההובלה באניות החברה חוסכים למדינה משנים עד שנים וחצי מיליון דולר לשנה במטבע זר. מנהלי „קן ישראל אמריקה“ מעריכים שהשנה תוכלנה 4 אניותיה ושתי האניות של חברת „דיונגוף“ להוביל 50% של כל היבוא לישראל מארצות הברית וקנדה.

החברה „קן ישראל אמריקה“ היא שותפות של שלש קבוצות, של כל אחת שלישי מהון המניות: חברת „צים“, החברה האמריקאית הישראלית להובלה ימית בע"מ (חברה אמריקאית יהודית) והחברת הישראלית להשקעות וממון בע"מ (חברת בת של הבנק לדיסקונט).

בתכנית החברה לרכוש גם אנית נוסעים, שתשמש את הקן ישראל-אמריקה.

„ארצה“ נבנתה מחדש במספנת „עוגן“

אניית הנוסעים של חברת „צים“ — „ארצה“ נבנתה מחדש „מתחת יתה ועד ספונה העליון“, במספנת „עוגן“ בחיפה.

נוספו לה מיבנים חדשים, הורחבו סיפונייה, וגבהה קומתה ב־3 מטרים בערך. הותקנו מחדש תאים בני מקום אחד, שנים וארבעה מקומות. תאים מיוחדים ונוחים וחדרי שמוש הותקנו לצוות האניה, וחדרי-אוכל ומזנון לנוסעים, וסידור מוצלה של מטבח שהוא מתחת להדר-האוכל עם מעליות אוטומטיות. הריהוט, מרגיע ונוח — ללא בובות מיותר, הריפוד וכו' — הכל נעשה בחיפה. 400 איש היו עסוקים בעבודה זו במשך החדשים האחרונים. היקף העבודה מגיע למאה אלף לירות, וכמעט בכל הסכום הזה נחסכו למדינה דיונים, שהיו מוצאים לחו"ל אילולא יכולתם של עובדים יהודים לעשות את העבודה בארץ.

אפשר לבצע בארץ כל עבודות תיקון באניות

במסבת עיתונאים, שנערכה על סיפון „ארצה“ ספרו חברי הנ"ל „צים“ צ. שינדור. י. חילאי, כי מעתה נפתרה בעיית תיקוני אניות בחופנו. כל עבודות תיקון אפשר לבצע בארץ, פרט לאלה המצריכות מימשה (מספנה צפה). לא תהיה גם כל מניעה לבנות אניות, במדה שיתקדם הנסיון ויירכש הציוד הדרוש.

מ. יודנפרוינד, מנהל „עוגן“, סיפר על העבודה החלוצית הגדולה בבינוי האניה „ארצה“ וסיכם: למדנו, כי אין עבודה שאין לעשותה בארץ בידי פועלים יהודים. מ. פ. חיפה גייסה לעבודה חלוצית זו את הטובים בבעלי המקצוע, ועל ידי כך עזרה לנו מאוד.

„ארצה“ המחודשת עשתה את מהלכה הראשון מישראל לאיטליה וחזרה בהצלחה רבה. המהירות הגיעה לשיא של 13.5 קשר.

אשראי ממשלתי לחב „צים“

וועדת הכספים של הכנסת אישרה מתן ערבות ממשלתית לחברת האניות „צים“, לשם קבלת אשראי בנקאי בגובה של 200 אלף ל"י, לרכישת שתי אניות נוספות.

תיקון אניה יסודי בוצע בחיפה

תיקון כללי ויסודי של אנית-המשא ההונגרית „טישה“ בוצע ע"י החברה הא"ית לתיקון אניות (המהנדס ע. טובים ז"ל היה שותף בחברה) בנמל חיפה. התיקון נעשה בהתאם לחוזה, במשך 66 יום, לשביעות רצונם המלאה של בעלי האניה.

זוהי הפעם הראשונה שאניה זרה מוסרת ביצוע תיקונים יסודיים לחברה יהודית בארץ.

בקבלת העבודה עמדה החברה נגד מספנות ותיקות באיסטנבול ואלכסנדריה. דמי התיקון ישולמו במטבע זר.

נאסרה כניסת „יפו“ לקזבלנקה

אנית המשא הישראלית „יפו“, המהלכת בקו ישראל-אמריקה לא הורשתה לעגון במרוקו. עם בואה לקזבלנקה, פרצו מהומות באזור רי הנמל והשולטן של מארוקו אסר את כניסתה לנמל על אף התערבות השלטונות הצרפתיים.

„יפו“ הפליגה לפילדלפיה, מבלי שתקבל בקזבלנקה את המטען שנועד בשביל ארה"ב.

נרים כוס של ברכה
עם חברינו
ברוך רוזן
להולדת הבת
עו"ד צבי שורץ
לנשואי בתו ראומה
חבל ימי ישראל

מר נ. בומפלד

מוותיקי העובדים במשרדנו ומנאמני ביתנו

בהגיעו לששים

מיטב ברכותינו ואחולינו

כה תוסיף לשרת את תנועתנו שנים רבות
ולשמוח בהתקדמותה ובהישגיה

חבל ימי לישראל

אננות ישראליות בנמל ניאפולי

ארבע יחידות של חיל הים הישראלי הגיעו בראשית מאי ש. ז. לנמל ניאפולי לשם ניקוי עונתי. קונסול ישראל ברומא, מר אריה אורון, ערך בהן, ב־11 במאי ביקור רשמי. מר אורון דיבר במעמד זה על מסורת הצי אצל כל עם ומדינה ועל ערכה המיוחד למדינתנו הצעירה ולעמנו המפוזר. כן הזכיר את המסיבות בהן אנו פועלים ואת המעבר מאניות-מעפילים, שהמ"ק בהשכת ליל לאניות הצי המלחמתי הישראלי המבקרות רשמית בחופים זרים. (אחת האניות היא אנית-מעפילים לשעבר).

עליה בתפוקה בנמלים

התפוקה בנמלי הארץ בחמשת החדשים הראשונים של שנת 1950 עלתה ב־41% לעומת אותה תקופה אשתקד. בחדשים ינואר-מאי 1950 פורקו והוטענו בנמלי היפה, תל-אביב ויפו 794,000 טון, ככללם 623,000 טון יבוא ו־171,000 טון יצוא. בחלקו של נמל היפה — 625,000 טון, המהווים כ־80% מכלל סחרי-החוץ של ישראל.

באותה תקופה אשתקד פורקו והוטענו כ־562,000 טון, מזה בנמל היפה — 390,000 טון (כ־70%).

ציוד נוסף לנמל חיפה

חלק גדול מן הציוד היבשתי, שהוזמן מכספי המלווה האמריקאי הגיע לנמל חיפה.

הציוד כולל: מנוף בן שלושים טון, שני מנופים בני עשרים טון, שמונים מנופים בני עשרים טון, שמונים מנופים בני המישה טון, חמשים וארבעה מנופי-קלשון בני שני טון, ארבעה מנופי-קל-שון בני שבעה וחצי טון, עשרים ואחד טרקטורים, ארבע מאות טון פחים לבניית סירות וכן צנורות ברזל והמרים אחרים.

יוקמו שני רציפים חדשים בנמל חיפה

הממשלה אישרה הקמת שני רציפים נוספים בנמל חיפה, ובחודש יולי השנה יתחילו כבר בבנינם.

ציוד חדש לנמל ת"א

תפוקתו של נמל ת"א תגדל באופן ניכר עם הפעלתם של 6 המנופים החדשים, בני 2 וחצי טונות כל אחד, אשר נבנים כעת בארץ ע"י "המלחים". כל המנופים האלה יורכבו ליד הבריכה של הנמל. הראשונים עומדים להגיע לנמל תוך החודש הקרוב.

כעת נמצאים בנמל 9 מנופים, שאחד מהם ישן ביותר, ויהלף מיד עם בוא המנוף החדש הראשון. כן יועברו שני מנופים חדשים לעבודות קלות במקומות אחרים בנמל.

בסתיו עומד להגיע לנמל מכשיר לשאיבת החול מהבריכה, אשר הוזמן בהולנד. מחירה של משאבה זו, המורכבת על כלי שיט

ואליה מחוברים צינורות גמישים, הוא 4000 ל"י. עד עתה נעשה ניקוי הבריכה מחול ע"י מחפר פרימיטיבי, אך זה אינו מדביק בניקויו את הקצב שבו החול נסחף לתוך הבריכה. עם הפעלת המכשיר החדש יוקטנו בהרבה הוצאות הניקוי והעבודה תיעשה במהירות גדולה בהרבה.

לנמל יפו הוכנסו בזמן האחרון מנופים נעים מאנגליה ושניים נוספים עומדים להגיע בעתיד הקרוב.

משבר בענף הדיג

נוכח הליקויים בשווק תוצרת הדיג המקומית צומצמה עבודת הדייגים.

הליקויים בשווק שלל הדיגים גרמו להשבתה חלקית של עבודת הדייגים העבריים. עתה הם עובדים רק הצאילילות, כדי להבטיח שהתוצרת תשווק במלואה.

דברי הסבר למצב שנוצר נמסרו ע"י מזכירות איגוד הדייגים שליד המרכז החקלאי. ואלה הם:

"השברועות האחרונים היו ברוכי-דיגים משלל הכנרת והים. בעיקר נדגו כמויות גדולות של סרדינים (160 טון במשך השבועיים האחרונים).

"עוד לפני למעלה מחודש הודיעו איגוד הדייגים ו"תנובה" למוסדות האספקה על הסיכויים לשלות כמות זו. אעפ"י כן לא נעשו צעדים מספיקים להחדרת דיגים מקומיים אלה, רבי הערך התזונתי, לשוק.

"מהננת העולים, הצורכים מדי חודש עשרות טונות של פילה מתוצרת חוץ, אינם מוכנים להחליפו בדיגים מקומיים מתוך נימוק של מחסור בעובדים לנקוי הדיגים. בתי החרושת לשימורים קבלו בזמן האחרון כמה מאות טונות של מליחים מתוצרת חוץ לעיבוד העשייתי, ורובם אינם מוכנים לקלוט כמות של עודפי הדיגים המקומיים. במקומות רבים בארץ נמכר עדיין הפילה באופן חפשי ולא נעשית פעולה להחלפתו בדג המקומי.

"המדינה הוציאה אשתקד 2.3 מיליוני לירות על יבוא דיגים. באותו פרק זמן לא הושקע ע"י הממשלה כל סכום ב"קרן הדיג". עשרות גופים מחכים הדיגים רבים לתורם לקבלת ספינה לעבודה.

"בחדשים האחרונים, בלי סעד ממשלתי ובכוחם הם, הרחיבו משקי האגמים את הייצור כמה מונים (בחדשים מאי יוני 1949 — 64 טון; מאי-יוני 1950 כ־160 טון). גם בים קמו קבוצות לדיג סרדינים ולפי התכנית יוכלו בחדשים הקרובים מספר הגופים העוסקים בדיג זה.

מזכירות איגוד הדייגים תובעת להחליף כליל בחדשים אלה את אספקת הדיגים מן היבוא לדיגים המקומיים."

כביש מן מכמורת" לכפר ויתקין

מושב הדייגים השיתופי "מכמורת" ליד כפר-ויתקין זכה לחנוך ב־16 ליוני ש. ז. לאחר חמש שנות קיום, את הכביש החדש המ"קשר אותו עם כפר-ויתקין ומשם עם הכביש המרכזי ת"א-חיפה, ליד שער הכבוד, שהוקם על הכביש, קיבל ראש המועצה האזורית, ח. בן-צבי, בברכה את נציגי השלטונות, המוסדות, והישובים השכנים. הוא הודה לכל הגורמים שסייעו בסלילת הכביש, שארכו שלשה ק"מ, ואיפשרו לישוב חלוצי, שהיה מנותק, את התפתחותו. במיוחד הודה לשלטונות הצבא, שהקימו את הגשר הגדול על נחל אלכסנדר, מנהל משרד העבודה, המהנדס אהרונוב גור את הסרט, ואח"כ יצאו האורחים לביקור במושב.

במסיבה שנערכה בחדר האוכל של המושב בירך את האורחים ר. רופין, צבי יהודה מנהלל שיבח את המתישבים שהלכו לבנות חיים רעננים בשממת החולות שעל חוף הים. בשם שלטונות המחוז בירך קצין המחוז ד. רזניק.

מפקד הצי הבריטי בים התיכון, האדמירל סיר ג'ון אדלסטון, הגיע — ב־26 ליוני ש. ז. — לביקור נימוסין בישראל באניתו „סורפרייז“.

מקץ שנתיים ימים ל„טכס הפרידה“ בנמל חיפה מעם הגנרל הבריטי האחרון שניצח על פעולת הפינוי, נערך באותו מקום טכס מתוכנן ומדוקדק, לפי כל חוקי הנוהג הבינלאומי, בו נתקבל אדמירל בריטי בכבוד צבאי מלא ע"י חיל הים הישראלי.

בהכנס „סורפרייז“ לנמל הרעימו תותחיה את 21 היריות המסור־רתיות ודגל ישראל הונף על תרונה הראשי. תותחי ישראל השיבו 21 יריות ועל בנין מנהלת הנמל הונף הדגל הבריטי. לאחר חילופי ברכות עבר האדמירל אדלסטון לפני משמר כבוד של חיל הים ואחר עזב את הנמל, עם מלווייו ומקבלי־פניו.

אדמירל סיר ג'ון אדלסטון נתמנה כמפקד הצי הבריטי בים התיכון בחודש מאי ש. ז. קודם לכן שימש, החל מאוקטובר 1947, סגן ראש מטה הצי הבריטי. בימי מלחמת העולם השניה נטל חלק חשוב בארגון השיירות האטלנטיות ובמלחמה נגד צוללות האויב.

על חלקם של הסלוניקאים בכבוש מפעלי הים

כ־300 איש הסבו ליד שולחנות ערוכים במסבה שנתקיימה, מטעם החבל הימי לישראל, ב־3 ביוני ש. ז. ב„בית שאלתיאל“ בת"א, לציון חלקה של יהדות סלוניקי בכבוש מפעלי הים בישראל. ה"ה י. פרישמן וש. ונציה מסרו פרטים על ראשוני הסלוניקאים, שעלו ארצה להמשיך כאן בדיג ובעבודות נמל. במיוחד עמדו על חלקם בכבוש העבודה בנמל חיפה ובהקמת הנמל בת"א.

בתכנית האמנותית השתתפו: חיה שיפר ויצחק לוי.

הכנסת הערב הוקדשה כולה למדור סלוניקי בתערוכת בית הימאים בתל־אביב.

מדורים חדשים בתערוכת בית הימאים בת"א

לחדרי התערוכה ע"ש ישראל בדולה ז"ל בבית הימאים בת"א נתוספו שני מדורים חדשים: מדור סלוניקי (על חלקם של עולי סלוניקי בכבוש מפעלי הים בארץ) ומדור ההעפלה. כן הורחב במדה ניכרת מדור אילת — בתמונות, מפות ומוצגים רבים שהובאו במיוחד מים סוף.

המדורים החדשים נחנכו במעמד קהל רב, ב־15 במאי ש. ז., במלאת שנתיים לנפילתו של ישראל בדולה ז"ל בפריצת הדרך לירושלים. י. פרישמן ועו"ד מ. בדולה, אביו של המנחה, העלו את זכרו ומסרו פרטים על התערוכה הנקראת על שמו.

ספריות לעובדי האניות

החבל הימי לישראל ממשיך לצייד את האניות הישראליות בספריות עבריות. עשרות ספרים נמסרו לאחרונה לעובדי האניה „מ. דיונגוף“ של חברת דיונגוף ושוח', נתקבלו סכתבי תודה מצוות האניה ומאגודת הימאים.

אורחים מדרום אפריקה

בסוף מאי ש. ז. בקרו הגב' קפלן מבולוניה והגב' ברולד וזקס מקיפטאון וכן הגב' ינובר מפרטוריה, בלווית הגב' ב. טדליס וה' עמית, במוסדות החי"ל בתל אביב ובחיפה. האורחים גילו ענין רב במפעלי החי"ל והבטיחו את עזרתן לקדומם.

נעמוד דום

על קברו של **ישראל טייבר** ז"ל

השתתפותנו העמוקה
באבל המשפחה

בית החבל הימי לישראל

במועדון הימי בחיפה

אלה הן הפגישות, שנתקיימו במועדון החי"ל בחיפה בחדשים מאי ויוני:

28/4/50 ד"ר נ. וידרא — בעיותיה הכלכליות של הספנות הישראלית;

12/5/50 מסבה ליום הים, בהשתתפות מ. הינדס, מ. פומי רוק, א. רוזנפלד וע. לנדמן.

26/5/50 עו"ד י. סלומון — רשמיי־ביקור מאפריקה הדרומית ומארה"ב

9/6/50 המהנדס פ. סורנסאן — פיתוח הנמלים בארה"ב. קונסול ארה"ב בחיפה מר פ. א. וואלר הציג את האורה.

23/6/50 ב"כ מאירוביץ — הספנות הישראלית והספנות הבינלאומית.

מסיבת סיום במועדון הימי בחיפה

עם הרצאתו של מר ב"כ מאירוביץ, ב־23 ביוני ש. ז. נסתיימה העונה הראשונה של המסיבות הדר־שבועיות ב„מועדון הימי“ בחיפה. עד כה קוימו בו 13 מסיבות. בין המשתתפים במסיבה האחרונה היה הצייר ר. ראובן, לשעבר ציר ישראל ברומניה, שזכה בפרס החי"ל בעבור תמונתים, ואשר הגיש כשי למוזיאון החי"ל תבנית סירה, שבנו קיבלה מאנוסי ציון ברומניה, בזמן כהונתו שם.

עם סיום המסיבה השמיעו דברי הערכה לפעולות המועדון ד"ר נ. וידרא, ס. אדלר ועו"ד ז. ארגמן. ש. זרחי הודה בשם התאגדות העתונאים בחיפה.

מר מ. הינדס, יו"ר המועדון, סיכם את שנת פעולתו הראשונה של המועדון ובירך את העו"ד ז. ארגמן, סגן יו"ר החי"ל בחיפה לרגל מינויו כיועץ בצירות ישראל במוסקבה.

ועד חדש לסניף החי"ל בחיפה

הרכבו של ועד החי"ל בחיפה, שנבחר באספה הכללית האחרונה, הוא כדלקמן: ס. אדלר, עו"ד ז. ארגמן, א. ארגמן, מ. גולנדסקי, רב החובל זאב הים, צבי יחיאל, מ. פומרוק, ש. פרידלנד ועו"ד י. קיזרמן.

מר מ. פומרוק נבחר כיו"ר הועד ועו"ד ז. ארגמן כסגן. כיו"ר מועצת הסניף נבחר מר מ. הינדס.

מר מ. פומרוק, חבר הועד הפועל של החי"ל יצא לאירופה לשבועות מספר. בזמן שהותו בצרפת ובאנגליה, יפגש מר פומרוק עם עסקני החי"ל במקום, לבירור דרכי פעולתנו שם.

י כ י ן ח ק ל

אגודה שתופיח חקלאית בע"מ חברה קבלנית לחקלאות בע"מ

מפעלים משותפים:

עיבוד פרדסים ושווק פרי הדר ♦ תעשית שמורי הדר, תרכיזים, מיצים וריבות ♦ התישבות חקלאית ♦ סידור ועיבוד גני ירקות ♦ סידור גני נוי צבוריים ופרטיים ♦ הכשרת קרקע, יעור וכו'

המשרדים הראשיים:

תל-אביב, רחוב לבונטין 5 - טלפון 4365/4158

המשביר המרכזי

חברה קואופרטיבית להספקה של העובדים העברים בארץ ישראל בע"מ

תל-אביב, חיפה, ירושלים



המוסד המרכזי להספקה של התנועה הקואופרטיבית בישראל

„המגפר“ בע"מ

בית חרושת למוצרי גומי
המשרד הראשי ובית-החרושת:
מפרץ חיפה, ת.ד. חיפה 1335, טל. 7218

סניפים:

תל-אביב, רחוב הגליל 9, מול תחנת האוטובוסים המרכזית.
חיפה, רחוב אלנבי 14, טלפון 2195

נעלי התעמלות - נעלי בית - נעלי רחוב - צנורות גומי וצנורות פלסטיקה - סוליות ועקבים מגומי - חלקי מכוניות - מוצרי אבניט - סרטיל נעים - ציוד טכני - חידוש צמיגים.

„ב ש ע ר“ במאון החטיבה הצעירה
שבועון הנוער החלוצי
מופיע בכל יום ד'

דמי חתימה לשנה 2.400 ₪
לחצי שנה 1.200 ₪
לרבע שנה 0.600 ₪

המערכת והמנהלה:

תל-אביב, שד' רומשילד 60 - טלפון 5846



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

ת.ד. 805

טלפון 4431/2

ראדיו בוגל

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

טל. 183 פ. ת. ד. 97

בנק הפועלים בע"מ

תל-אביב ת.ד. 27 טלפון 4296-97



הון המניות הנפרע והרזרבות

620,000.- ל"י



מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם

אהרן רוזנפלד

סוכו אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי
בכל עניני הובלה ימית

ח.פ.ה

טלפון 4241/2

ת.ד. 74

יעקב כספי

סוכן אניות והובלה

ת.ד. 27 טלפון 3026

רחוב המלכים 76,

פנת רח' המערב מס' 1

מרכז מסחרי - חיפה

"סהר"

חברה לבטוח בע"מ

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

המשרד הראשי:

רחוב נחלת בנימין 39, תל-אביב, טלפון 3665

סוכנים בתל-אביב:

סוכנויות מאוחדות לבטוח - רח' אחוזת בית 3

סוכנים בחיפה:

שירותים בע"מ, דרך המלכים 61, טלפון 6393