

# ים

## גליונות החבל הימי לישראל



אלג'ן פופאר - אשרידי הימאים בז'י אלוסטריה-הונגריה  
(היום בלהרניה)

אחת  
להדש

חוברת ר' (ס'ז)

שנה ששית

אדר ב' תשי"א / מרץ 1951

כתובת המערכת

חבל ימי לישראל, תל-אביב

מ.ל. 2437 ת.ד. 1917



## תכון הענינים

<p>צי הרזרבה הבריטי המוזיאון האוקיאנוגרפי במונקן — בחופי הקוטב הצפוני — כרוניקה בינלאומית</p> <p style="text-align: center;"><b>זמרות</b></p> <p>שאלות בפרלמנט הבריטי; שודדי לור</p> <p style="text-align: center;"><b>בנתיבי ההכשרה הימית</b></p> <p style="text-align: center;">בנות בימיה —</p> <p style="text-align: center;"><b>בספרות ובאמנות</b></p> <p>גלגולי של סירה (ספור) — שירים — ימאים עברים לפני 40 שנה — מכתב למערכת — דמויות מבית העולים — קול מים רבים —</p> <p style="text-align: center;"><b>בחבל הימי לישראל</b></p>	<p>א. ש. מ. פומרוק ש. פוגלמן</p> <p>ד"ר ע. ליבמן א.ב. ג. פולק</p> <p>א. ש. ג. ש. נועם</p> <p>א. אופנר</p>	<p style="text-align: right;"><b>דבר המערכת</b></p> <p>התשובה האחת; לעו"ד מ. בדולח — המועדון הימי בחיפה — הימאות העברית באספקלריה של מוצגים —</p> <p style="text-align: center;"><b>כימאות הישראליות</b></p> <p>השפעת הנילוס — הערכים והימאות — „דיזנגוף“ נחלצה מאסון; תאונת „קדמה“</p> <p style="text-align: center;"><b>כמשק הדיג</b></p> <p>שפמוך-ענק לוחם על חייו גדול כפרי הדייגים בישראל — י. גייגר</p> <p>שאלות ותשובות</p> <p style="text-align: center;"><b>במת יורדי הים</b></p> <p>„הדר“ בנמלי ליווארפול ובאלפאסט — כאן בונים ספינות —</p> <p style="text-align: center;"><b>הימאות בעולם</b></p> <p>הצי הסובייטי בים השחור —</p>
---	---	--

### הימאות הישראלית באספקלריה של מציגים

מזה זמן פתוחה לקהל הרחב — בבית הימאים בתל-אביב — התערוכה על שם ישראל בדולח ז"ל, בוגר בית-הספר הימי שהצטיין בפעולתו הימית לפני הקמת המדינה. התערוכה כוללת את המדורים הבאים: העפלה; אילת; נמל ת"א; ההדרכה והחנוך ימי; בית-הספר הימי; סלונקי הימית; החי והצומח בים. מלבד זה — דפדפת תמונות ממפעלי הים; אקוואריון; אוסף בולים ימיים מכל העולם; פנת ישראל בדולח ז"ל וספרות ימית.

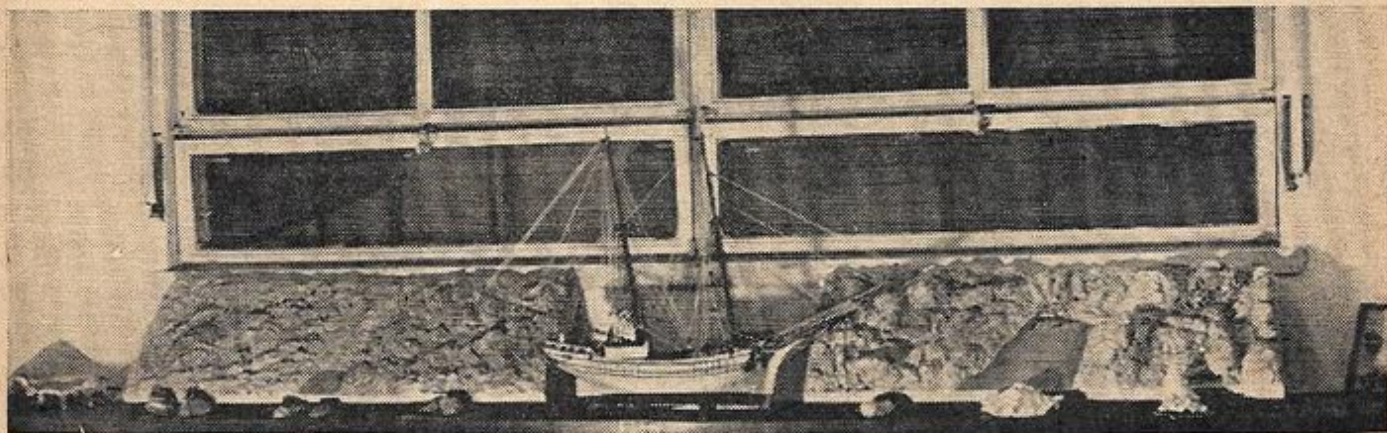
במדור העפלה אנו רואים את הפלגתה של „יציאת אירופה“ וגירושה על רקע של מפת אירופה. מדור ההדרכה והחנוך הימי כולל עבודות חבלים, תעודות ותמונות, ספרות ומוצגים של אגודות הים. בית-הספר הימי ליד התכניון בחיפה, מיוצג בתערוכה בעיקר בתמונות מכל שלבי התפתחותו. פרשה מענינת היא סאלוניקי הימית, הנמל היחיד

בעולם שהיה בו רוב של ספנים יהודים ושהיה סגור בשבתות. במרכז המדור — המגדל הלבן — סמלו של הנמל. נמל תל-אביב מיוצג בשלש תמונות מרכזיות: מכשירי עבודה בנמל; תצלומי ספנים; תלבושת אמודאים ועוד. במדור החי והצומח בים — אקוואריון של דגי-נוי צדפים ואצות שונים.

אוסף בוליים מכל העולם, מתנתו של ד"ר ולטר מוזס, הוא אחד מהנדירים וראוי לעיון מיוחד.

לבסוף ראוי לציין גם את מפת הנמלים הקדומים בארץ ואת הפינה המוקדשת של ישראל בדולח ז"ל.

לתערוכה נודע ערך למודי והינוכי לתלמידי בתי-הספר, למורים, לחברי אגודות הים, לארגוני הנוער והחובבי הימאות בכלל. רבים כבר בקרו, אולם מן הראוי שהצבור הרחב על כל שכבותיו וחוגיו יגלה בה, בתערוכה מאלפת זו, יתר ענין, ויבקרה לתועלת המבקרים ולהרחבת דעתם.



מפות בולטות של אילת, אלמוגים וצדפים מחוף אילת



## התשובה האחת

מתוך הנתונים המעטים אשר אנו מפרסמים ב"הים" על שיקומה של הספנות הגרמנית מסתבר, כי היא נמצאת בסימן של עליה וגידול בלתי-פוסקים. ואין לך, אולי, סימן מובהק יותר לתקומה הכלכלית-משקית של ארץ זו מאשר התפתחות ימאותה — והוא שלב מכריע בדרך לעצמאותה. כמעט כל המדינות שעמדו בקשרי מלחמה עם גרמניה הנאצית קבלו, בין היתר, בתורת פצויים, יחידות-צי שלה. רק מדינה אחת, מדינתו של העם הנרצח, בכור קרבנותיו של המשטר הנאצי, טרם קיבלה — ולו גם באורח חלקי — מהפצויים המגיעים לה. ואכן, יחד עם הכרזתה על אי-הכרה בגרמניה (המערבית והמזרחית כאחת) הודיעה ממ-שלת ישראל על כך, שהיא עומדת בתוקף על זכות ישראל לפצויים בעד הרכוש היהודי שנגזל ונשדד.

בין כה וכה: המתיחות בין גושי מעצמות המזרח והמערב וגידול כוחה הצבאי והמשקי של גרמניה אשר לא באה על ענשה, מסייעים לתקומתה מחדש גם ככוח ימי בינלאומי. שנת 1951 תהיה, לפי כל הנתונים, שנת התרחבות והתבצרות לספנותה ולימאותה. אין בידנו, כמובן, למנוע את התהליך המצער הזה, תהליך התעצמותו של הכוח הרהי-הסכנה לעולם ולישראל. אך על אחת מצוים אנו: לתת את כל מעיננו לחיזוקה של ימאות ישראל, לחי-נוכס והכשרתם של יורדי-ים ישראלים ולהתבצרותם של הצי המלחמתי, צי הסוחר וצי הדיג שלנו. זו תשובתנו הממשית האחת.

## המועדון הימי בחיפה

עם סיכום פעולתו של המועדון הימי בחיפה עד עתה מן הראוי לציין, כי רעיון נאה זה, יזמתו של מ. ריבלין, הצדיק את עצמו. בשנה השניה לקיומו רשאים אנו לומר בודאות מלאה, כי אכן הוא משמש את מטרתו. הוא התחבב על כל הקרובים לימאות בישראל, העושים לקידומה ול-התפתחותה, על כל החוגים ללא הבדל השקפה וזרם; המו-עדון הוא במתם המשותפת, החפשית, המזמנת אותם — בקביעות — לחילופי דברים ומחשבות בענין המשותף. חוליות-קשר נכבדה. עד עתה הרצו ולקחו חלק בדיוניו של המועדון עסקנים רבים ובכללם שר-התחבורה, ראש עיר חיפה, ראשי חברות לספנות וראשי צבור שונים. כיו"ר הראשון שלו כיהן ד"ר מ. הינדס (מיסודו ב-20.1.50 ועד 23.6.50), כיו"ר בשנתו השניה מכהן — החו"מ.

יצוין בזה, כי למועדון הד רחב בצבור ובעתונות; רוב הדברים הנשמעים בין כתליו מתפרסמים בעתונים היומיים לידיעות הצבור הרחב, ורב שרותם להקניית חשיבותה הגורלית של הימאות והחדרתה בהכרת הצבור.

מ. פומרק

## לעו"ד מ. בדולח — העוסק זה שנים בעסקי צבור

באמונה בשטחים שונים; ממייסדי החבל הימי ויו"ר הסניף בתל אביב, היוצא לארגנטינה שם יטפל גם בעניני החבל ימי לישראל — איחולינו הנאמנים.



העו"ד מ. בדולח

יהדות ארגנטינה הוא מענפי-העם העממיים והפוריים ביותר; מרכז יהודי צעיר בגיל, ההתבוללות טרם חיבלה בו. תוסס ורב פעלים וער לכל ענין יהודי וציוני. כל גרעין של התענינות וכל קשר שייקשר עם מפעלי-הים והחבל הימי בישראל — סופם להניב ברכה ברבות הימים: שלח לחמך על פני המים, כי ברבות הימים תמצאנו...



ברמן



העובדה שפוריותו של הים לא שוה בכל מקום, ידועה בלי ספק מקדמת-דנא, וביחוד מאז הפך הדיג מתעסוקה ארעית לענף עצמאי, הדורש פעולה תדירה על פני שטחים נרחבים. הסיבות להבדלים אלה, וכן היקפם העולמי, התחייבו לו להתבהר רק בסוף המאה הקודמת, כשחקירת הים והמים המתוקים התפתחו כענפים עצמאיים של מדעי הטבע. כיום, רוב הגורמים הקובעים את פוריותו של הים ידועים לנו יפה, דבר שחשיבותו גדולה בשביל הארצות שמחיתן — רובה או בחלקה — על תנובת הים.

בין הגורמים האלה שנים הם בעלי חשיבות ראשונה במעלה כלפי פוריותו של ימה של א"י: (א) הזרמים; (ב) המים המתוקים היורדים מהיבשה.

להבנת שאלת פוריות הים בכללה, עלינו להקדיש שורות אחדות לתאור צורות החיים בים ותלותן זו בזו.

בים — כמו ביבשה — כל החיים תלויים בצומח, בעיי קר באותם הצמחים המיקרוסקופיים הנקראים בשם פִּיטוֹ-פלנקטון. כמו שאר הצמחים כן גם אלה בונים את גופם מהמלחים האנאורגניים של מי הים, כמובן, בעזרת האנרגיה של קרני השמש. באופן כזה מהוה הפיטופלאנקטון יסוד ראשי במחזור המזון שבים ביצרו חומר אורגני חי, מחומר בלתי-אורגני. מאידך משמש הפיטופלינקטון מזון לבעלי החי הזעירים ואלה — לכל שאר החיות שבים.

קרני השמש חודרות לתוך הים רק לעומק של 200 מטר, בערך, ואין הפיטופלאנקטון יכול לגדול ולהתפתח אלא בשכבה עליונה זו; וגם כאן אחרי שבועות מספר של גידול ושגשוג, מנצל הפיטופלאנקטון את מלחי הים הדרושיים לקיומו — בעיקר הפוספאטים והניטראטים — וגידולו נפסק. לרגל הפסקה זו מתדלדלים החיים בכלל בשכבות העליונות של מי הים. מצב זה נמשך במשך כל תקופת הקיץ ורוב ימי הסתיו. לעומת זאת אין המלחים המזינים נעלמים מהעומקים הגדולים שלמטה מ-200 מטר, והאיל ואין בהם צומח וצמיחה. נהפוך הוא, המים העמוקים עשירים בפיגרי הצמחים והחיות השוקעים תדיר למצולות, מהשכבות העליונות.

רק בהתחלת החורף מתחיל שווי המשקל במלחים המזינים לחזור לישנו. לרגל הירידה העונתית בטמפרטורה מתהווים בים זרמים ורטיקליים, המעלים את מי העומק העשירים במלחי-הזנה אל פני הים, פעולה זו בעזרת גם ע"י הסערות השוררות בימי החורף, המסייעות לערבב את המים העליונים עם התחתונים. באופן כזה חוזר המצב לישנו, עד שבסוף החורף שוב תמצא במים העליונים מלחים מזינים, והכל מוכן לשגשוג. המתחיל עם עליית הטמפרטורה באביב.

מפאת ההבדלים הקטנים שבין הטמפרטורה של הקיץ

והחורף בים התיכון וכן מסיבת העדר סערות תכופות אין הזרמים הורטיקליים מפותחים בו ביותר. זוהי, לפי דעת המלומדים, הסיבה העיקרית שאין בים התיכון שפע של חיות ודגים.

ברם, במשך חקירותי בים, בסביבות עכו, חיפה ועת-לית, בשנות 1929—1931 עלה בידי לגלות גורם חשוב מאד הממלא במידה ניכרת את המחסור והגרעון הנה: הלא היא השפעת הנילוס על פוריותו של ימנו.

המליחות, אחרי היותה נמוכה בחדשים ינואר—מרץ מפאת הגשמים, מתחילה לעלות באפריל. הסיבה לדבר היא כידוע הפסקת הגשמים ועליית הטמפרטורה העונתית. עליה במליחות מגיעה לפסגתה בח' אוגוסט. ברם, בהתחלת ספטמבר חלה ירידה פתאומית ומי הים נעשים מתוקים יותר מכפי שהם בחורף — עונת הגשמים בארץ ובים התיכון בכללו. יחד עם ירידה זו במליחות, חלה עליה ניכרת בכמות הפלנקטון שהיא גדולה פי כמה מזו שבאביב. בעקבות ריבוי הפלנקטון מופיעים מחנות גדולים של דגים וביניהם גם מינים משובחים, שהם נדירים או לא נראים כלל בכל שאר ימות השנה וידי הדייגים מלאות עבודה.

תופעה זו אמרה: דרשני! בסביבה של מאות קילורטרים אין גשמים יורדים בעונה זו, וגם בצפוננו של הים התיכון הגשמים נדירים מאוד. לכן אי אפשר היה להניח כי ירידת המליחות היא תוצאה מהגשמים בים התיכון וסביבו; גם לא עליית מים מן העומק היא הסיבה לכך, כי המים אלה הם תמיד מלוחים יותר, חוץ מאשר במקרים יוצאים מן הכלל.

לא נשאר לי איפוא אלא להניח, שזוהי השפעת הנילוס, המושך את מימיו מאזור אקלימי שונה לגמרי מזה של הים התיכון, לבקשתי סיפקה ממשלת מצרים את הנתונים דלקמן ביחס למשטר מימיו של נהר ענק זה:

בחורש מרץ בערך, חלה עליה ניכרת בכמות מי הנילוס, לרגל הגשמים הכבדים היורדים במרכז אפריקה בעונה זו. עם התחלת הגיאאות טותמים השלטונות את שני פיות הנהר בסכרים עשויים עפר. כתוצאה מכך ממשיכים פני הנילוס לעלות, והתעלות ואגמי ההשקאה מתמלאים מים. עליית פני המים נמשכת במשך החדשים הבאים עד שיגבהו ב-7—8 מטרים, דבר שחל בסוף יולי או ראשית אוגוסט. כדי למנוע שטפון, שוב הורסים את הסכרים וכמויות ענקיות של מי הנילוס, עשירים במלחים מזינים ובחומר אורגני, מתחילים לרדת אל הים. המים המתוקים נגרפים ע"י הזרם השוטף לאורך חופי ים התיכון ומביאים אתם גם לחופי ארצנו את שי הנילוס.

אנאליזה של הידוג בחדשים שבהם זרם הנילוס משפיע על מימי ימנו (ספטמבר, אוקטובר) מראה שהנילוס, חשיבותו רבה מאד בקביעת פוריותם, כגורם חיצוני, הוא תופש



את המקום הראשון אחרי הגורם העונתי המקומי.

ההתעוררות שחלה בצומח ובחי בימי הסתיו השפעה תה אינה מוגבלת רק לענף הדיג. חשיבותה לא קטנה גם לגבי שאר הענפים הקשורים לים: הספנות ושמירת האניות, נמלים וכו'.

יש להצטער שבגלל האדישות של שלטון המנדט וכן בעטיין של המלחמות, לא נחקרה עדיין לכל פרטיה השפעתו המפרה של הנילוס.

המחקר על השפעתו של הנילוס על ימה של א"י הוא הראשון שגילה, מה רב חלקם של מי הנחלים בקביעת תנובת הים. אמנם לפני כן נחקרה שאלה זו ע"י החוקר אטקינס ביחס לנחלים היורדים למיצר פלימוט, ברם, כנראה מפאת קטנות הנחלים, לא נמצאה כל השפעה שהיא על הים.

רק שנים אחדות אחרי שעלה בידינו לקבוע את הש-

פעת הנילוס על חופיו המזרחיים של הים התיכון, מצא החוקר ריילי השפעה דומה מצד נהר המיססיסיפי על חלקו הצפוני של מפרץ מקסיקו. חקירה זו חשובה לנו, מפני ששני הנהרים דומים זה לזה בגודלם והמסקנות שריילי הגיע אליהן ביחס למיססיפי זורעות אור נוסף על שאלת הנילוס, בפרט למה שנוגע לשאלת תוספת החמרים החימיים לים. ריילי מצא עליה ניכרת בפוספטים 200 קילומטר מזרחה ומערבה מפי הנהר — וריבוי הפלנקטון התפשט עד כדי 800 ק"מ לכל צד. הוא חישב ומצא, כי בזמן חקירתו, קיבל הים מדי יום ביומו 4700 ק"ג פוספטים, כמות שכוחה להור"סיף יום-יום מיליגרם פוספטים לכל מטר מעוקב של מי-הים על פני שטח של 1000 קילומטרים עד לעומק של 80 מטר!

אכן, חקירת הנילוס, לכשתיעשה פעם, בכל היקפה — מה רבה הברכה הצפונה בה למזרח התיכון כולו!

## אב. נ. פולק / הערבים והנמאות

אלכסנדריה (המשך)

זהו נמל קדום, אך בימי קדם הוקם לא בידי בני הארץ אלא בידי זרים, במקום הנוח להם יותר. הוא נקרא על שם מייסדו, אלכסנדר מוקדון, ונבנה במקום בו הספנים, הבאים מצד יון (והארצות שמערבה), פוגשים לראשונה בחוף המצרי את האדמות המעובדות והנושבות. מבחינת הצרכים של בני הארץ, המקומות המתאימים יותר לנמלי סחר החוץ הם ראשיד (רוזטה) ודמיאט (דאמיטה), ערים הבנויות ליד שפכי פלגי הנילוס אל הים התיכון, בפנים השטח הנושב ולא בסמוך למדבר. אולם את התפקיד הראשי בספנות ליד חופי מצרים מילאו תמיד הנכרים, ועליהם היתה אלכסנדריה תמיד מקובלת יותר. מצבה, המבודד למדי — משך אף הוא. נראה הוא כמחליש את שליטת המצרים עליה, וכמקיל את הגנת ציים זרים על מושבה זרה זו. הבריטים, הנוטים בדרך כלל לקבוע את נמלי המלחמה לא בנמלי-מסחר אלא במקומות אחרים, הנוחים יותר להגנה, עשו בכל זאת בשעתם את אלכסנדריה בסיס לצי המלחמתי (בעדן קרה מקרה הפוך: את הבסיס המלחמתי עשו במשך הזמן גם לנמל מסחרי, כדי שלא לבזבו כספים על הקמת נמל מסחרי מיותר).

ומכל מקום: אלכסנדריה היא בתוך המדינה המצרית, ומכל הנמלים שבמדינות ערב היא היחידה שאינה בגדר "פוטנציאל" אלא נמל המפותח כבר במלואו. הנמל הראשי בים התיכון המזרחי מבחינת מחזור המטענים בו, ואחד משלושת הראשונים בים התיכון כולו: שני האחרים הם מארסיי, התופסת מקום ראשי ללא-ערעור, וגינואה, שנפגעה קשות בגלל הרס הספנות האיטלקית במלחמת העולם השנייה.

אלכסנדריה דומה למארסיי על שום שהיא משמשת "נמל החסנה", לא רק להעברת סחורה מסויימת מהרכבת לספינות או להיפך, אלא גם להשהייתה במחסנים. במקום הבוטנים והתבואה שבמארסיי, אוצרים מחסני אלכסנדריה את הכותנה. אם נעמיד לעומת רבבה ויותר של אניות קיטור, המבקרות מדי שנה בנמלי מצרים שקיבולן הכולל 40—45 מיליוני טונות, את 4—5 אלפי אניות שעוברות את תעלת סואץ ושקיבולן הכללי הוא בין 25 ל-30 מיליוני טונות, — תתברר לנו "היתרה" הגדולה לזכות אלכסנדריה. כאן אנו מדברים באניות סוחר בלבד.

אלכסנדריה היא עיר של מיליון אוכלוסים (928.237 לפי המפקד של 1947), ובה משמש הנמל מקור-ההכנסה העיקרי. הן במישרין והן בעקיפין. מחסני הכותנה, בתי המלאכה לניקוי וכבישה למשלוח, הבורסה, תחנת הרכבת, הבאנקים — כל המפעלים האלה קשורים בנמל, שלא לדבר על החנויות ובתי השעשועים המתקיימים על צוותי האניות והתיירים. מבחינת התעסוקה נהנית מצרים יפה מנמל זה. לא כן מבחינת האפשרות לנצלו לטובת פיתוח הצי. אמנם במידה שקיים צי מצרי מסחרי ומלחמתי, הרי אלכסנדריה היא בסיסו העיקרי. מכאן מפליגות ספינות "חברת מיסר לספנות ימית" (נוסדה ב-1934) אל גנואה ומארסיי. אך הצי המצרי בכללו הוא חלק פעוט של האניות המבקרות בנמל, וכשם שהדיג הימי לא משך את לב הפלחים בכפרים הסמוכים, כך אין הצי המסחרי והמלחמתי מושך את לב הנוער. עיר לוונטינית זה, חריפת-הנגודים בין עושר לעוני, אינה שופעת רוח חלוצית. הימאות אינה כאן ענין ציבורי, אך השלטונות מקדישים לה תשומת לב, שאין להגזים בתוצאותיה, אך אין גם להתעלם מקיומה.



אניה המשא „מאיר דיזנגוף“ נבנתה ב־1921 במספנת צ'יקשאו בארה"ב. לפני שנה, ב־17 בספט, הונף דגל ישראל בנמל ניו־יורק על האניה. שמה הקודם היה „אטלנטיק סיטי“. רב החובל הוא יהודי אמריקאי ואילו רוב אנשי הצוות — ישראלים. האניה הפליגה לראשונה בקו אמריקה—יש"ר אל ב־6 בפברואר אשתקד ופתחה בזה את השרות החדשי בין אמריקה וישראל. ב־6 במארס עגנה לראשונה בנמל תל־אביב. בנמל נתאספו אז אורחים רבים, ביניהם שר־החוץ, כדי לעלות על סיפון האניה לטכס שנועד. אך מפני הגלים העזים בגלל הרוח לא יכלו המוזמנים לצאת ללב הים והטכס בוטל. האסון אירע בנסיעתה החמישית מחופי יש"ר אל בדרכה לאמריקה. ברגע שהגיעה הספינה הבוערת לנמל — חוברו אליה משאבות לסייע לאנשי הצוות בבלימת האש, ומלחים מספינות מקומיות נחלצו לעזור לאנשי „מאיר דיזנגוף“, שנלחמו בלהבות זה 18 שעות רצופות.

בלבטימור. הדליקה פרצה בחלק הקדמי של האניה, במקום ריכוז המטען של שעם וכרום. אנשי הצוות נאבקו בדליקה ועשו מאמצים נואשים להוביל את הספינה במצב זה לבר־מודה; לשם כך צווה רב־החובל להטיל הימה חלק מהמטען, אבל האש פשטה בכל מרתף האניה. מטוסי סיור של חיל־האוויר האמריקאי, שטסו מעל לאניה הודיעו שראו להבות בר־קעות מהאניה ששטה במלוא המהירות.

כמה אניות, שנמצאו במרחק מה של „מאיר דיזנגוף“ הבוערת חשו לעזרתה. האניה הברי־טית „סנייפ“ שהתקרבה על לאניה הבוערת מסרה כי עשן רב מתמר ממנה.

לויטננט מחיל האוויר האמריקאי מסר באל־חוט לבסיסו, כי אנית המשא, שדליקה משתר ללת במרתפה הקדמי, חדלה להתקדם והיא נוטה על צדה. חרטומה מגיע כמעט עד לפני המים. הוא היה אחד הטייסים שחגו מעל לאניה מאז שידרה את קריאת המצוקה.

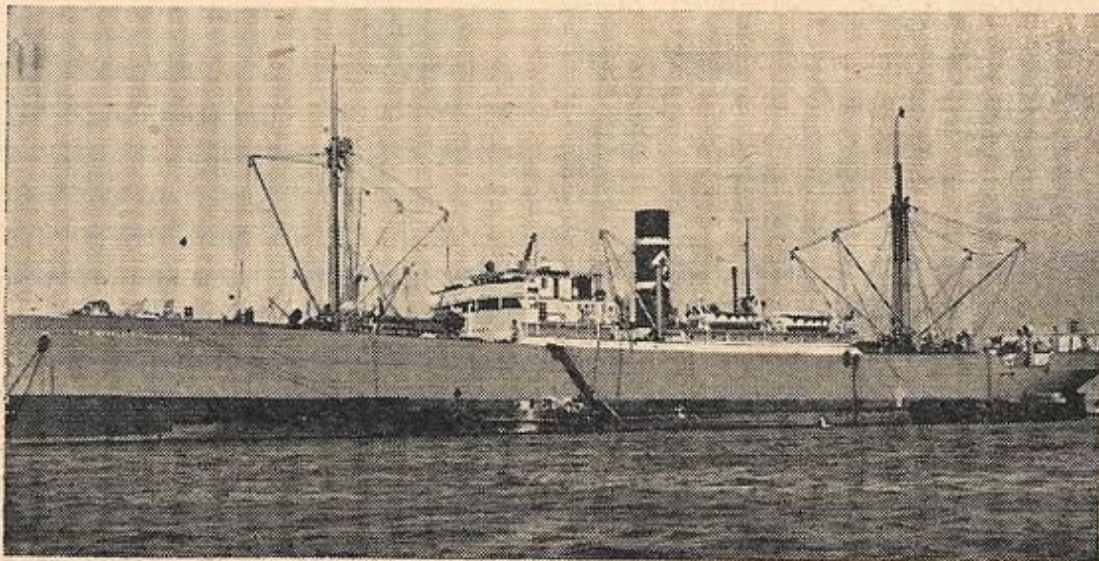
הספינה הישראלית „מאיר דיזנגוף“, בת 5.700 טון, שנתלקחה באש בלב ים הגיעה לנמל סט. ג'ורג' בליווי הפריגיטה הבריטית „סנייפ“, והטילה עוגן ליד חופי ברמודה, כשהיא מעלה עשן כולה וחרטומה שקוע בי־מידה רבה.

**הדי הדליקה בתל־אביב**

הידיעה על האסון לאנית המשא „מאיר דיזנגוף“, השייכת לחברה „אמריקה ישראל“, עוררה התרגשות רבה. חברת „דיזנגוף“ בתל אביב עמדה בחילופי מברקים עם סניפה בניו יורק כדי להודיע על גורלה של האניה.

מנהל החברה המריא באוירון לאי ברמודה כדי לקבל פרטים מלאים על גורלה של האניה ואנשי הצוות שלה. שנים מאנשי הצוות נפגעו קל וליתרם שלום.

האניה עלתה באש באוקיינוס האטלנטי, כ־70 מילין צפונית לברמודה, בדרך מליסבון



„מאיר דיזנגוף“, אנית משא של חברת מ. דיזנגוף ושות' בע"מ בקו ישראל—אמריקה

**תְּאֵוֹנֵת 'קֶדְמָה'**

אל שרידי „פאטריה“. הורגש שפשוף גדול, ונגרם חתך בתחתית האניה. הנווט של מנהלת הנמל, שהיה על הסיפון, החליט מיד להוציא את האניה מן המעגן ולהביאה אל חוף רדוד. ניתן אות־אזעקה ומיד חשו למקום הגוררות („איתנה“ ו„צוריה“), כמה סירות קטנות, דוברת־הכבאים וחברי מנהלת־הנמל, אולם על אף המים שחדרו למחסנה המשיכה „קדמה“ בכוחות עצמה דרכה. יצאה את ש־רי הנמל והגיעה בשלום לחוף „שמן“. יש לציין, כי הדלתות החסומות — המפרידות בין מחלקה למחלקה — נסגרו בזמן, אנשי האניה לא איבדו קור־רוחם וחדר־המכונות

„קדמה“ ניזוקה בסוף ינואר, בשעה שעמדה לגשת אל שובר־הגלים הראשי בנמל. האניה יצאה בכוחות עצמה אל מחוץ למעגן הנמל. החששות שנתעוררו לגורלה של „קדמה“ — חששו לטביעתה, לאחר ששניים ממחסניה נתמלאו מים — לא אושרו ע"י המומחים. ואלה פרטי המקרה: „קדמה“ קיבלה הוראה לפנות את הרציף עם בוקר ולעגון ליד שובר־הגלים. במרחק מועט משם נמצאים השרידים של „פאטריה“, קצתם בולטים מעל למים. רוח מזרחית חזקה שנשבה בבוקר, הייתה כנראה, את האניה, והיא התקרבה

נשאר חסום בפני המים. הדודים, המכונות והמדחפים לא ניזוקו. אמודאי „עוגן“ ומני־הלת הנמל גילו, כי בתחתית האניה נעשה חתך באורך של 4 מטרים וברוחב של 25 ס"מ. במשך היום חדרו המים גם למחסן מספר 1, אולם האמודאים עמלו כל היום וסתמו את כל הפרצות. במשך היום היתה האניה מול חוף „שמן“ במרחק כ־200 מטר מן החוף, נטויה כלפי מטה בחלקה הקדמי, כשהירכתיים מורמים. משאבות עבדו כל היום — הדוברת של כבאי־הנמל, משאבות צפות של „עוגן“ ומשאבות של האניה עצמה. שר־התחבורה ד. יוסף מינה ועדת־חקירה לבדיקת התקלה.





### גדול כפרי הדיגים

טון הבאקים היו צדים במימי החולה 18 דייגים, שולים דייגי חולתא כיום בכח של 5 אנשים. אנשי חולתא מפתחים גם את חוף הדיג על ידי בניין מעגן משוכלל. שנים רבות צעדו דייגי הכפר על מעגן רעוע — גשר רציף שבור למחצה — והסירות עגנו במים פתוחים והיו נתונות למשחק גלי הים ורוחות הסער, שגרמו לא מעט נזקים. עתה הושלם המעגן החדש בקשת שארכה כ־150 מטר, הדיג המשוכללות ביותר. השיטה האחרונה היוצרת בריכה של 2 דונם בחדשי הקיץ ושל 4 דונם בחדשי החורף בגובה של 2 מטרים מעל פני הים. אנשי הכפר הסיעו אבני הבזלת כבדות ובנו בהן את נמל הדייגים שלהם, ש במימיו השקטים עוגנות עתה 12 סירות מכל המינים, מ"מקצרה", הקוצרת את העשבים שמתחת לפני המים, ועד "דבורה" בת 5-6 טונות.

דייגי כפר חולתא עמדו גם על חשיבות ההשתלמות, וחבר קיבוץ צעיר נשלח במיוחד לחו"ל ולמד שם את השיטות החדישות ביותר. עוסקים בהשבחת מיני הדגה על ידי הכנסת מינים של דגים המובאים ממקורות אחרים. ביתוד הצליח הנסיון בקארפיון, שהוכנס לים לפני שנים, ועתה שולים דייגי חולתא קארפיונים בגודל 10 ק"ג ויותר. נסלל כביש גישה מיוחד למעגן החדש ול מחסן הדגה הגדול, שהוקם ליד המספנה. עזרה רבה ניתנת ע"י משרד העבודה והקליטה ומחלקת הדיג המשתלמת.

י. גייגר

ולא רק ששמרו על כיבוש הים, אלא אף העיזו להיות החלוצים הראשונים, שנאחזו וכבשו את החוף המזרחי של אגם מי מרום, — בעלותם לאדמות דרורה, בעצם ימי מהר מות הדמים.

לפני כארבע שנים עברו למושבם הקבוע באדמת אתלל, מזרחית ליסוד-המעלה, והיו גם לעובדי אדמה, המעבדים כ־3000 דונם שטחי בעל, שלחין ואף מטעים. אולם הדיג נשאר העיקר בכפר. משיטות הדיג הפרימיטיביות, שלמדו בראשית צעדיהם מדרך הדיגים הערביים, הגיעו דייגי חולתא לשיטות שהגיעו אליה, היא שיטת גריפת הרשת בכח החשמל — רשת שגדלה כ־200 מטר, המחזר ברת לחבלים באורך למעלה מ־500 מטר — שיטה המביאה קימוץ וחסכון רב בכח האדם ובשעות העבודה. כמויות דגים, שבימי של-

כשגרעין ההכשרה של 40 הנערים והנערות התחילו עבודתם כפועלים בשטח הזכיון של החולה, לא חשב איש בימים ההם, בראשית 1936, שתוך עשר שנים יהפך הגרעין לכפר הדייגים העברי הראשון והגדול ביותר שבמדינת ישראל, המונה למעלה מ־200 חברים וחברות.

לא קלה היתה דרך כובשי הים והדיג הדיגי, שהתחילו עבודתם תוך סביבה עוינת של דייגים ערביים, שראו בעין רעה את משליכי החכה הצעירים. ועוד לפני שהצליחו להאחו על חוף מי-מרום, תוך חוסר עבודה וקדחת, מחוסרי נסיון ובודדים, התחילו ימי הדמים של שנות 39-1936, אולם בחורי חולתא לא נרתעו, והמשיכו להפליג בסירות הדיג על אף הקרבנות, שנפלו מהם מהתקפות ממארב, מביצות החולה ומעבר לגבולות.



מרוסית — ג. אל תר

בכוח רב בשתי ידי והתחלתי מושך: והנה הרגשתי הרגשה מלהיבה ומפחידה: דג עצום במים, הוא שמשך את החוט בכוח כה רב עד שלא יכלתי לקרבו אלי אף כמלא הזרת. הרגשתי שהסירה מתקדמת במעלה הנהר, מול הזרם, לפי שהבחנתי מאושת המים שקמה מעברי הדופנות. ידי כאבו מחודו של החוט וכוחתי הלכו ואולו...

נאלצתי לותר על רצוני לנחול יחידי נצחון במלחמה עם הדג ואקרא בקול רם לחברי לעזרה. אך הדג לא נכנע גם למאמציו המשותפים: במקומות עמוקים עוד יכלנו לקרבו קמעה, הלך וקרב לסירתנו, אך בהרגישו חול-שרטון תחתיו היה מתעורר וזונק ונמלט שוב רחוק מאתנו, מתוך התפלשויות עצומות. ושוב היה עלינו להתחיל מחדש.

במשך המאבק, שכבר נמשך שעה ארוכה, יכלנו להבחין כי שפמון-ענק הוא זה שבלע את חכתנו. אורכו עלה ודאי על שני מטרים, ראשו — כאבטיח עם שני שפמים ארוכים לעבריו וזנב גדל-מידות ומאיים לו. לא יכלנו אף לעלות בדעתנו, כי נוכל למשות מן המים מפלצת כזו בעזרת הרשת הקטנה שהיתה עמנו.

פעמים אחדות כבר צף ועלה השפמון-הענק בקרבת סירתנו. אז צצה פתאם הצעה חדשה במוחי: הן נוכל להשיט את סירתנו אל מתחת לגופו של השפמון ולהכניסו לרשתנו:

נאמר — אף נעשה! בלי שהיות קפצנו, לבושי בגדים, לתוך המים. הטינו את סירתנו ומלאנוה מים עד שוליה כמעט. אם בשחיה ואם בצעדים על ראשי אצבעות קירבנו את כליהשיט שלנו אל גוף

זה היום השלישי אנו חיים בצריפון לחופו של הנהר אוקה (צפון רוסיה) וכל עיסוקנו הוא דיג ובישול הדגים. שעות על שעות ליד המדורה, סופגים אנו עשן לרוב ומשתזפים בשמש. מפעם לפעם מפליגים לפי התור, חברי או אני, לבדוק את חוטי-החכות הארוך ששלי שלגוהו לרחבו של הנהר על קרקעיתו, כשעל מאות חכותיו שחולים נתכי קרסי-נהרות כפתיון.

...כבר בדקתי יותר מחציו של החוט, לפעמים אני מסיר מן הקרס זאב-מים קטן או קרס-נהר שנזודו, אך פתאם — כאילו דבר מה תפש והחזיק במשיכה בכח, כאילו נאחו במוט או בשורש-קרקע בולט. משכתי ביתר מאמץ — אך החוט נמתח כמיתר אחורה, גרעדו והשתחרר במהירות הבזק מתוך ידי אל ירכתי הסירה, החליק וגלש לתוך המים. תפשתי בעוגן הקטן והרחקתיו בזריקה כדי לבצר את עמדת הסירה ובמאמץ רב העליתי אלי את חוטי-החכות. אחותי בו





הדג אינם עוד החוט והחפה שלנו. בצעקות של יאוש נועקנו שנינו אל שללנו ששבר את החכה בפיו. השפמון, שעדיין לא חזרה אליו, כנראה, מלוא הכרתו, עוד נח בלי תנועה. סמוך לסירתנו השקועה. חברי צלל והתנפל על הדג במלוא גופו, בהשתדלו לתקוע את כפותיו מתחת לזימיו (זימים: אברי הנשימה של הדג הנמצאים מאחרי עצמותיו). של הדג; אך כהרף עין הועף שוב פרקדן למעלה על ידי תנופת זנבו העצום של השפמון, ובאנך גופו חזר ונפל למים, מתוך צחוק מר...

השפמון נעלם בין הגלים. המאבק נגמר... נבוך התבוננתי סביבי וגיליתי לפתע את הגרון החד, שלהבת הפלדה שלו הבריקה אלי דרך שכבת המים הדקה, מעל קרקעית סירי תנו שצללה...

— האח! מה רגש-תעוב היה בדבק שנדבקו בגדינו הרטובים אל גופותינו!

השפמון שצף חסרת-תנועה על פני המים, השקענו במים את צד הסירה אליו, והתחלנו להשיטה בזהירות מתחת לגופו של הדג. כאשר חזרנו והרמנו את הדופן, נמצא השפמון שוכב וצף כאילו באמבטיה... הח' לפנו מבטים אני וחברי, המומים ומיוגעים.  
— אין דבר... בר... בר... עוד מעט ונתחמם...

...

אך ברגע זה התרחש דבר מדהים שלא צפינו לו. השפמון, שכאילו נכנע, הודקר פתאום מעל לסירה כטבעת גדולה, צנף עצמו צניפה בגובה של מטר אולי, מעל פניה ונפל ברעש גדול למים בקרבתנו כעברו בתנועות מהירות אל מתחת לפני הנהר. בהתנגשות בחוף השרטון שוב קפץ וזנק מלא קומתו מעל למים, כמעט וניצב על זנבו, ושב וצנח לתוך הנהר. אני הספקתי לראות, כי בפיו של

### צרור פתגמיים אנגליים

הַיָּם וְהָאֵוִיר - בְּחֵלֶת אֶדָם הֵם.

אֵין הַיָּם מְשִׁיב פָּנֵי נָהָר מִן הַנְּהָרוֹת הַזֹּרְמִים לְחִיקוֹ.

בְּנֶשׁוֹב הָרוּחַ - מֵתַח מִפְּנֵי שֶׁ

כָּל שְׂאֵינוֹ יוֹדֵעַ לְשֵׁאת תְּפִלָּה אֵל נְפִלִיג בָּיִם.

כָּל הַנְּהָרוֹת הַזֹּלְכִים לַיָּם וְאֵינָם מְרִוּים צְמֵאוֹנוֹ.

אֵם עַל פָּנֵי הַיָּם אֶתָּה - הַפִּלֵּג;

וְאֵם עַל פָּנֵי הַיָּבֵשָׁה - תְּקַע יָמָד.

הַיָּמִים הֵם דְּרָךְ הַמֵּלֶךְ בֵּין אֲרָצוֹת וְצַמִּים.

### הַיָּדְעָתָּ?

17. איזה הוא האי הגדול ביותר באוקינוס השקט?
18. איזו מלה מופיעה בשמותיהן של אניות יפאן?
19. איך נקרא השעון המדוייק באניות המשמש לקביעת מקום המצאה של האניה?
20. האם "הים הצהוב", הוא צהוב באמת?
21. מהו עומקה הגדול ביותר של תהום הים?
22. איזה מקום מכונה "בית הקברות של האוקינוס האטלנטי"?
23. האם השבלול סופג לתוכו מן המים בהם הוא חי?
24. האם הדגים הם בעלי חוליות?
25. אילו ימים מקשרה תעלת סואץ?
26. באיזו עיר בעולם נמצא מספר הגשרים הגדול ביותר בעולם?
27. על חופו של איזה ים נמצא נמל קוויבאק?
28. איזו אניה מפורסמת טובעה בנסיעת-הבתולים שלה?
29. מה מקור שמה של הכנרת?
30. מי המציא את הבורג לבנין אניות?

ראה עמוד 14



יהודי המקום, אשר גילו התענינות רבה בכל הנוגע לישראל. מאחר שהיו בינינו צברים רבים, קל היה לספק את סקרנותם של היהודים — אולם לא את זו של האירים.

האירים לא רק כיבדו אותנו על הישגינו, אלא גם קינאו בנו. דומים היו ל„אינקוויזיטור רים“. אי אפשר היה לרוות את צמאון סקר וכי אי אפשר היה לרוות את צמאון סקר נותם עד אשר שמעו כל אשר אפשר היה לשמוע, תוך הנעת-ראש שבחיוב, ומתוך בטחון כי אין איש מלבדם אשר יוכל להעריך כראוי את הישגינו. יחד עם סקרנותם זו לא שכחו מעולם את מידת הכנסת האורחים המסורתית שלהם, דבר שהיה לנו להפתעה רבה. אנרחים איריים הומינו אותנו לבתיהם, ואף כי הזמן היה קצר ניתנה לנו הזדמנות להציץ אל אורח החיים הביתי שלהם, וניתנה לנו הרגשת ידידות כנה.

עם הפלגה זו השלימה „הדר“ גם את שנתה הראשונה תחת דגל ישראל. השנה היתה שנת תעסוקה מלאה, אך גם הסיפוק היה מלא. במשך השנה שחלפה היו רק חילופין מועטים בצוות שלנו, ואין מגזימינו כן שמציגים את „הדר“ כאחת האניות המועטות בצי הישראלי, שרוח של שבסיפוק שוררת בה.

אורי שגי (הצעיר)



## במחת „הדר“ ה"ה

### האניה „הדר“ בנמלי ליברפול ובלפאסט

שניתנה לנו ע"י המועצה לבקר בנשפיות הרקודים שלהם, להשתמש בחדר המשחקים או ליהנות מקונצרט, אליו קבלנו מן המועצה כרטיסי חינם.

לא עבר זמן רב עד שמועדון המועצה דמה יותר למועדון ימאים ישראליים, ובשעה ש"עזבנו, נראה צער הפרידה בפני רבים.

בלפסט, בירתה של אירלנד הצפונית, הר כחה אותה מידה נאה של הכנסת אורחים כמו ליברפול. מלבד מודעת קבלת הפנים וברכת ברוך הבא בעתונות המקומיים, הוזמנו שוב לקבלת פנים רשמית, הפעם על ידי

הפלגתנו האחרונה היתה מן הגעומות ביותר היה לנו הכבוד להיות באניה הישראלית הראשונה שנכנסה לנמלי ליברפול ובלפסט, ונהנינו מקבלת פנים והכנסת אורחים שלא ראינו כמותה מיום שהתחלנו לשוט בים הצפוני.

רק הגענו לליברפול, וכבר התחרו ביניהם נציגי המועדון היהודי והמועצה הבריטית במידת הכנסת אורחים כלפינו. אלה גם אלה אלה השתדלו לעשות למעננו, והוזמנו לקבלת פנים על ידי המועצה הבריטית, ולמסיבת תה על ידי המועדון. השמרנים שבינינו הלכו לשני המקומות ורבים השתמשו באפשרות

ההנהלה. המזמינים מחכים בתור. ואם תוך חדש, חדשים לא יחודש המלאי יעמוד המפ" על בפני סכנה רצינית של צמצום הייצור.

„לא כל אניות הצי המסחרי עושות את התקונים בארץ“ — מוסיף איש שיחי — והדבר מביא הפסדים למדינה ומצמצם את אפשרויות הקליטה של העולים.

ההישג החדש של המפעל הוא המתקן, ה: ראשון בארץ, לבדיקת תורנים של מגופי מש" אות ושרשראות שנבנה והוקם בשטח המפעל לפי דרישות חברות הבטוח ומשרד העבודה.

### הוצאתו מעז מתוק

המפעל החשוב קנה לו נסיון רב, בעקר, בשנות מלחמת העולם השניה עת הצי הבריטי טי היה נאלץ להשתמש בכוחות הגנזים של הישוב. „הנסיון שרכשנו אז לא יסולא בפז“, מדגיש אחד ממנהלי המפעל. הוא הדין לגבי גרעין הפועלים הממשיך בעבודתו מזמן ה: מלחמה ומהוה נכס רציני וחשוב במפעל בוני הספינות.

ש. נועם

### באן בונים קפינות

פתחות משקיהם ומשק המדינה. תקן-אניות — האקספורט הסמוי מן העין — מכניס למדינה 50—50 אלף ל"י לשנה במטבע זר. רק 25% מוצא מהארץ להבאת חומר גלם. הגי שמת תכנית משרד החקלאות לבנין 50—60 ספינות דיג תוך שלוש השנים הבאות, תחסך לנו — על ידי ייצורן בארץ — כמיליון ל"י במטבע זר.

### המפעל משגשג

החצר הגדולה „הצטמקה“ וצר המקום להתרחבות נוספת. למעשה, המקום המתאים למפ" על הוא סמוך לים. ואמנם, משרד התחבורה הקצה שטח על החוף בחזית של 600 מטר לצד הים. המתקנים שייבנו בשטח החדש יאפשרו לצי המסחרי ובעקר לצי המלחמתי לעשות את כל התקונים בארץ ולבנות ספינות דיג וחופים בקנה מדה גדול. על ערך הדבר במי שלום ובעקר בימי שבוש הדרכים אין ליתר את הדבור.

„לולא המחסור בחומר גלם (ברזל) היינו יכולים להכפיל את הייצור“ אומר לי איש

הזוכרים אתם את ההתחלה הצנועה של המפעל שנוסד לפני שש-עשרה שנה עלידי קירשטיין-גרינשפון אנשי הכשרון והמרץ?

130 עובדים מעסיק כיום המפעל ושכר עבודתם מגיע ל-150,000 ל"י לשנה. המקום צר מהכיל את כל כבודת הייצור, זמר הפי טישים והמכונות ממלא את חלל החצר.

### איכות גבוהה וחפזון במטבע זר

איש שיחי המלווה אותי בסיוור אמר לי בגאווה: עיניך הרואות את אשר הננו מייצרים. כלי שייט שונים: דוברות, סירות גרסעים, ספינות דיג ומשמר המפליגות בימים הן מעשיידי פועלי מפעלי חיפה להגדסה.

הנה לפניך סירה — שהוזמנה על ידי מח" לקת הדיג — עבור דייגי ים כנרת, מוסיף המלווה. 13 מטר אורך הסירה ולפני זמן-מה נבנתה במפעל סירה שארכה 20 מטר. הסירה עושה רושם יפה במראה החיצוני. סדוריה הפנימיים נוחים ולדעת מומחי הדיג היא מתאימה לתפקידה ואינה נופלת באיכותה מתוצרת חוץ. רב ערכו הכלכלי של הענף להת





## הצי הסובייטי בים השחור

המספנות הרוסיות בניקולייב, בחרסון, באודיסה ובאינקרמן עובדות במלוא הקצב. בשעה זו עוסקים הרוסים במספנות הים השחור בייצורן של אניות-קרב גדולה בת 35 אלף טון, שתי אניות משחית מטיפוס לאינדוע 30 צוללות לערך.

מקורות תורכיים, המקורבים לחיל-הים מציינים, כי הצי האדום בים השחור עולה בכוחו בהרבה על הצי התורכי כולו, אף בלי להביא בחשבון את האניות הנבנות עתה.

לדברי התורכיים, יש בידי הסובייטים כבר עתה שתי אניות קרב בים-השחור, בעוד שלצי התורכי אניה אחת ויחידה מטיפוס זה. לרוסים חמש אניות-סיוור בים-השחור, ואילו לתורכים אין אף אחת. בידי הרוסים 21 אניות-משחית באזור זה, בעוד שלתורכים 10 בלבד. לרוסיה שבע ספינות טורפידו מהקבוצה הראשונה, ולתורכים אף לא אחת. לפי הערכת התורכים יש בידי הרוסים 30 עד 50 צוללות, לעומת 11 הצוללות שבידי התורכים. לרוסים מאות אניות קטנות, ואילו בידי התורכים רק חמש מניחות-מוקשים ו-24 שולות מוקשים.

הצי הסובייטי בים השחור עולה בהרבה על הצי התורכי לא רק מבחינת היחידות, כיראם מבחינת כוח-האש. בעוד שאניית הקרב התורכית היחידה, "יאבוז" בת 23.000 טון, היא "גאבן" לשעבר, שנתפרסמה כאניית הצי הגרמני במלחמת-העולם הראשונה) מצוידת ב-10 תותחים בני 280 מ"מ, המושה "סאבסטופול" הרוסית (אף היא בת 23.000 טון) ב-12 תותחים בני 305 מ"מ, ואניית-הקרב הסובייטית השנייה ("גוליו צ'אסרי" האיטלקית לשעבר בת 23.000 טון) מצוידת ב-10 תותחים בני 320 מ"מ — על כך מוסרים מקורות תורכיים.

אניית-הקרב הסובייטית השלישית, הנבנית עתה, תהיה לפי אותם המקורות מצוידת ב-9 תותחים בני 406 מ"מ. התורכים מציינים, כי במקרה של סכסוך יוכלו הסובייטים להפעיל 31 תותחים לעומת 10 תותחים תורכיים, ונוסף לכך גדול יותר קוטר התותחים הרוסיים. נוסף להזיוקו של הצי בים השחור ביצרו הסובייטים באופן ניכר את חופיהם שעל הים-השחור, במיוחד סביב סאבסטופול. באזור ההוא הוצב מספר תותחי-חוף יחד עם מתקנים להפעלת מקלעי "ור-2". האי טנדר שבשפך הדנייפר בוצר ותפקידו להגן על הגישה לאודיסה, לניקולייב ולפרקופ. הוקמו בסיס-ראויר חדשים ליד קורסק-מגיל, ליד מליטיפול, בפיאודוסיה שבקרים ובאישמעיל שליד הדנובה. כביש ה"אוטוסטרדה" ממוסקבה לסאבסטופול הוארך עד לקרץ. גם חיטומל קו מסילת-הברזל באטום-באקו והנחת מסילה שניה בקו חרסון-ניקולייב מעידים על החשיבות שהסובייטים מייחסים לאזור זה

\*

כל התכונה הזאת מדאיגה את התורכים, על אף השיפור הרב שחל בכוחו הצי התורכי. התורכים קיבלו עד עתה מארצות-הברית 6 צוללות, 4 אניות-משחית, 8 שולות-מוקשים, ספינה להנחת רשתות, אניית-תיקוף, אניית נפט קטנה, אנייה להצלת צוללות; ציוד מכונות למספנה של הצי וציוד אחר, כולל ראדאר ואמצעי-קשר. יש תורכים החוששים, שצי הים השחור הסובייטי עלול לערוך

נחיתה גדולה בחוף הצפוני של אנאטוליה, ולעשות בכך צעד פתאומי אל "לב תורכיה". אבל לדברי מקור תורכי רציני, אין להתחסס בריצינות לאפשרות של נחיתה רוסית גדולה. הים השחור, אמר, סוער כל השנה פרט לאוגוסט. נוסף על כך אין בחוף נמלים גדולים היפים לפעולת-נחיתה גדולה. כן יש להביא בחשבון שהרוסים, למרות הגדלת כוח הים שלהם בזמן האחרון, אינם עם ימי. אין להם מסורת מספקת ולא מספר מומחים מספיק.

כמו בשאר תחומים של האסטרטגיה הגלובאלית, גם אפשרות של התנגשות ימית בין תורכיה וצי הים השחור הרוסי אינה יוצאת מגדר השערות. יש להביא בחשבון את העובדה, שמאז ימי פטר הגדול, במאה ה-18, לא חדלה רוסיה לנסות להשיג אחיזה בבוספורוס ובדרדנלים. כן יש לזכור שרק לפני 5 שנים בקשה הממשלה הטובה ייטית חלק בשמירת המיצרים התורכיים בשתי אגרות רצופות ששלחה לממשלה התורכית.

לפני כמה ימים הראה לי ידיד תורכי אחד אטלס שנדפס במוסקבה. אף על פי שבדרך כלל היו המפות משורטטות בקנה-מידה גדול, ולא מדוייק, היה עמוד אחד ערוך בפרוטרוט רב. זה היה העמוד של מפת הבוספורוס והדרדנלים.

## צי הרזרבה הבריטי

מן הסיפון העליון של "דיוק אןף יורק" — אניית-הדגל של אדמיראל סיר רובין ברידג', מפקד צי-המילואים — נראות לאורך נמל פורטסמות שורות האניות העוגנות שם. מהן זוגות-זוגות ומהן בודדות, צבועות באפור, וצל-ליותיהן נעות על-פני הבנינים אדומי-האריחים שעל החוף. חלק מן האניות הללו נראות כאילו לא טיפחו ולא טיפלו בהן, אך בפנים, בין הסיפונים ומתחת להם — בכל מקום שיש חשיבות לדבר — מתוקנות הן כל צרכן, ומוכנות להפלגה, ללב ים תוך ימים מספר, אם יהיה צורך בכך.

אניות אלו הן רק קומץ מציי-המילואים הבריטי. 400 אניות ברזרבה נמצאות בנמלים שבכל רחבי הממלכה המאוחדת. רבות מהן אניות שמתקני הקרב שלהן שומרו באמצעות מעטפות פלאסטיות מפני מזג האויר. בשעת הצורך אפשר להכשירן תוך זמן קצר לא רק להפלגה, כי אם גם ללחימה.

10.000 קצינים וחיללים של הצי ב-9% מאניותיו, הן אניות המילואים, מכל הסוגים המצויים בצי הבריטי: אניות-קרב, נושאות מטוסים, אניות סיוור, אניות-משחית, פריגאטות, ספינות-נחיתה, ושאר אניות וספינות-מנוע לדיג. הקצינים והחיללים חיים בכמה מן האניות הללו ועובדים בכלן, מלבד הטיפול באניות, הם גם מלמדים את הצעירים מהם ימאות מעשית, שלא היתה שהות קודם ללמדם באניה המזהלכת ביים.

הצי למד לקח מן השנים שלאחר מלחמת העולם הראשונה, עת הוזנחו האניות עד שהעלו חלודה ורקב. הפעם שומר הצי את אניותיו מוכנות לפעולה, ואף את העתידים לעבוד בהן לא זנח. אחת לכמה שבועות מפליגים ומתאמנים בניווט, באיתות, בקליעה ובשאר מקצועות מסובכים של יורד-הים הצבאי בן-ימינו.



## המוזיאון האוקיאוגרפי במונקו

למחרת עזבי את פאריס באתי למונקו. ארץ שטופת-שמש, ושמי פעמי לארמון המדעי, הוא: "המוזיאון לאוקיאוגרפיה". המוזיאון הזה הוא יחיד במינו ומקנה למבקר תמונה מאלפת של טבע הים ומחקרו. הבנין עצמו מרהיב במראהו. מצד הים מספר קומות לו, כנצמד לצוק תלול ורם. סמוך לגג חקוקים שמות האניות בהן נערכו המסעות המפורסמים לחקר הים.

ובפנים — שלל מוצגים המצטרפים לשלמות אסתטית אחת. במסדרון — גברות בצורת מדוזות. הצפות-פסיפס ססגוני ימי טובהק וקירות שתמונות-שמן מחיי יורדי-הים מקשטות אותן. באולמות רוכז חומר רב לידיעת טבע הים על כל צפונותיו. הראשון בהם, הוא אולם האוקיאוגרפיה הזואולוגית, גדוש מוצגי צמחית הים בארונות-ראוה.

המדובר בצמחים שליד החופים. צמחית המים העמוקים יותר והעמקים, והצמחיה של אזורי המים המוארים, שמורות יפה בנוזלים מתאימים. ציורים נאים, בגונים טבעיים, מלווים את המוצגים.



המוזיאון במונקו

בחלקו המרכזי של האולם הזואולוגי ימי נאספו חלקי-גוף של היונקים הימיים: דלפינים, לויתנים ועוד, כמוצגים במודלים או בשלדים. לאורך האולם שלדו הארוך (כ-20 מ') של לויתן, ולידו ארונות-ראוה עם שלדי תנינים.

מדגות סגנוניות מובילות לקומה הראשונה, מקום שם מצפים לנו מוצגים אחרים רבי ערך וענין. הרי סירה המשמשת לצייד יונקי-הים הגדולים בתותח היורה צלצל. על הקירות והמדפים ערוכות

מפות ושרטוטים בנושא המטראולוגיה הימית, מודלים של אניות וצלומים מסורתי החוקרים. לצד שמאל — אולם האוקיאוגרפיה הפיסית. חלוקה זו בעריכת המודלים טעמה עמה: כי נוהגים לחקור את הים משתי נקודות-ראות: כמרחב פסיכוימי מחד, וכמקום שחיים רוחשים בו לרוב — מאידך.

בארונות-ראוה תלויים המכשירים המשמשים לבדיקת שקיפות המים ותנאי האור בים (פוטומטרים, התא הפוטואלקטרי), למדידת החום בעמקים שונים, לבדיקה סמיכות המים (ארומטרים ועוד), משאבות למיניהן עשויות מתכת או זכוכית בהם בודקים את כמות המלח, החמצן, הנטרן והפוספורים. כל זה מודגם כאן בבהירות. מסתבר, כי מלבד מלח מצויות במרחבי-הים כמויות לא מבוטלות של זהב וכסף. והרי הדגמות לתורת קרקע הים — הטופוגרפיה, שהגיעה להתקדמות ניכרת תודות לשימוש ב"אנדהד", שאורח פעולתו מודגם במוצגים. וכן מודדי-הזרם מטיפוסים שונים, המשמשים לקביעת כיוונם ועצמתם של זרמי הימים.

והרי צרור מכשירים המשקף את חדירת האדם לים מקדמת-דנא ועד הזמן החדש: כובעי אמודאים ומסכות-נשימה. "אופני המים" הצפים על פני הים בעזרת משוטים המצויידים בשמשה בבסיסם, מניחים למבקר לשהות סמוך לחוף ולראות את קרקע הים.

מחלקה חשובה היא זו של האוקיאוגרפיה השימושית, הכורכת את ידיעת הים בחיי המעשה: כי מן הים יפיק האדם כמות ניכרת של מזונותיו המספקים לו חלבונים, שמנים וויטמינים. וכן חמרים לצרכי תעשייה, ענבר, פנינים ועוד. והים כנתיבת-חבורה, כמחשל אופי וקורא דרור ליוזמה ולמחשבה. כל הגילויים המקשרים את האדם עם הים נאספו פה במשך שנים, ומובן שמצויים כאן מוצגים של דגיה-מאכל, מכשירי-הדיג ושיטות-הדיג של עמים ואומות שונים. רוב המוצגים הם מן הים התיכון, — אשר בדומה לימים המימיים אחרים — אינו משופע דגיה-מאכל. לא חסרים מוצגים שענינם תעשיות השימורים ומוצרים שניים במעלה, כגון שמני דגים.

ענין מיוחד בארון-הראוה עם מוצרי הרפואה המופקים ממימי הים. הרי ייצור המלח המופק על ידי אידוי בברכות, — מקצוע שעוסקים בו לרוב איטלקים וצרפתים; תעשית הספוגים והאלמוגים, הפנינים, עיבוד צדפי הים; השימוש במוטיבים ימיים בתעשית תכשייריקישוט ותפאורה מהרסינה, עץ ואפילו אריגים העשויים מחוטי גופים ימיים.

ארונות-ראוה מיוחדים מעמידים אותנו על משמעותה של הביאר לוגיה הימית, התזונה, הריבוי הטבעי, ההתפתחות, נדודי התזונה וההטלה, הפלאנקטון הימי ועוד. הרי בעלי-הכנף הימיים שנאספו בסביבות מונקו, מושבת הפינגווינים שהביאוה מרחקי האנטרקטידה. צדפים מכל ימי העולם ממלאים את מדפי הארונות. מהתקררות משתל-שלות מכמרות ותמנון שניצוד ע"י אנית-החקר של המוזיאון.

מחלקה חשובה אחרת — האקוואריון הימי. הוא נמצא במרתף, וכבר במדרגות מרתקות את תשומת הלב שתי ברכות בהן נעות היווני-הים שצבען אדום לגוניו השונים. הברכות מובילות לעולם תתימי רווי קסמי הים התיכון, ואמנם אפשר ללמוד עליו לאחר הסתכלות בפלאי 64 הברכות. נאספו פה כל טפוסי החי של הים התיכון. בצבעיו הטבעיים הנהדרים, לעומת הסוגים הצפוניים.

במרחק מה רובץ על קרקע החול דגיה-חשמל ששריריו פולטים זרם בעל מיתח גבוה למדי. מרתקים את תשומת הלב גם בעלי-החי האחרים: התמנון המזהיר בשלל צבעיו, רכוכית ימית, ספוגים למיניהם, כוכבי-ארגמן ימיים, קפודים טגולים, סרטנים מצופפים בצדפים.

האקוואריון במונקו זכה בתנאים נוחים: המים צלולים, חמים ואינם מורעלים במי-שופכין ובוזהמת האניות. במוזיאון: העולם התתימי המופלא, עולם של קסמי-אגדה הוא.



## פ. אילינגורת / בחופי הקמב הצפוני

תושבים ב־1930, אוכלוסייתה היום 30 אלף, וקירובסק גדלה עוד יותר. את כוח־החשמל מספקות טחנות־הרוח המופעלות על ידי הסופות המשתוללות בצפון הרחוק.

בגורילסק מספקים מכרות־הפחם דלק לאניות הטעונות ניקל המפליגות לולדיבוטוק. בחטנגה, עיר צפונית יותר מגרגלנד המרכזית, נתגלו מקורות נפט, ותודות לשטח־מלח גדולים מנצלים את הכמויות שאין להן סוף של סלמון. הדגים נשלחים לשווקים שרויים במי־מלח. רוסיה מבקשת לעשות את אזווי־הקוטב שלה בלתי־תלויים מבחינה כלכלית. מגדלים שם כל מיני ירקות. אלה הם שטחים שוממים, מכוסים טונדרה ויערות, שכבר פותחו במידה רבה.

מפתחים את נתיבי האויר במידה שמפתחים את הספנות. ב־1938 חנך מולוטוב את „נתיבי האויר ע"ש סטלין" ממוסקבה לפטרופו־לובסק (הבסיס הימי בחצי האי קמצ'טקה) דרך נוביא זאמליה. הבסיס הימי והאוירי הזה (רק הבסיס במורמאנסק עולה עליו באדמת הקוטב הצפוני) וזה שבכף־ההשגחה (במיצר בארינג מול אלסקה) שומר על דרכי הים הצפונית. אין מרשים לאניות זרות לבקר כאן. המרחק מולדיבוטוק למורמנסק, דרך תעלת פנמה, הוא 14,000 מיל, ואילו בנתיב הצפוני־מזרחי רק 6,000 מיל. ב־1934 הוטל על הנהלת נתיבות הים הצפוני במוסקבה להכשיר דרך זו. הדבר בוצע בהשקעות מרובות, ובראשית המלחמה עברה שיירה בת 40 אניות־סוחר את שדות הקרח. כיום פתוחה דרך זו כל שנה בחודשים מאי—אוקטובר. תעלת מור־מאנסק—לנינגרד, שנחפרה ב־1933, נתנה לברית המועצות נתיבי־מים רוסי מן הים הבלטי עד מיצר ברינג.

כל צעד שעשו הרוסים בשטחי הקוטב — האמריקאים עשו כדוגמתו באלסקה ובקנדה הצפונית. התפתחותן של ארצות הצפון, מבחינה צבאית ומסחרית, אין להפריד ביניהן. והיה אם תפרוץ מלחמה — תהיה אדמת הקוטב הצפוני משדות המערכה החשובים.

זה יובל שנים חותר האדם אל אזורי הקוטב. האוכלוסייה של שטחי הקוטב הצפוני גדלה בהתמדה מחצי המיליון (אסקימוסים, אינדיאניים, לאפים ודרי סיביר) עד לשני מיליון, לערך. ערים בעלות ערך מסחרי ואסטרטגי ניכר צמחו במקום שהשתרעה לפניו הטונדרה. שוואדיה שימשה מופת בסללה לראשונה, על ידי מהנדסים בריטיים, בראשית המאה, מסילת ברזל משטוקהולם אל „הרי הברזל" העשירים מאד, שבקירונה, במרחק מאה מיל צפונה לחוג הקוטב הקו הורחב עד נארוויק, שהפכה מכפר קטן, בן 8 משפחות (ב־1908!) לגמל חשוב. באותו זמן בערך התחילו מהנדסים אמריקאים לכרות פחם בשפיצברגן, ובאזור הקוטב הצפוני של קנדה ובאלסקה התחיל דור חלוצי להתקדם לתוך השממה.

הסיבה להתפתחותם המפתיעה, של אזורי הקוטב ברורה למדי. הוכר כי הצפון הרחוק הוא בעל חשיבות אסטרטגית ובעל ערך מסחרי לא־ישוער. ברית המועצות צועדת בראש תכנון הפיתוח של חוג הקוטב. ב־1917 כבר היתה רכבת למורמנסק, אך עד 1930 חיו תושביו — בני 26 אומות — בכפרים בבתיים עשויים עץ וטיט. התחבורה היתה באמצעות כלבים. לא היה להם אלף־בית משלהם. בשטח המשתרע על  $5\frac{1}{2}$  מיליון מיל מרובע היו רק 30 בתי־ספר ופחות מזה בתי־חולים.

\*

כיום מגומר החוף הקטבי הסובייטי בבסיסי־אויר מסחריים, תחנות מטאורולוגיות, גמלים ומכרות. שטחים גדולים זרועים דגן ונתיביים — מפותח, ממורמאנסק באירופה, לאורך החוף הקטבי הסובייטי, עד ולדיבוטוק באסיה.

העיר החדשה קירובסקי ונמלי־הנהר איגרה, הם דוגמאות אופייניות להתפתחות אדמת־הקוטב הרוסית. איגרה, שמנתה 43

## זוטרות

### על שחיה בפרלמנט הבריטי.

מר הקטור הוגס ציר לפרלמנט משמש נוסף לכך יושב ראש של הועדה לקדום הוראת השחיה. ציר זה מושך בזמן האחרון את תשומת לבו של בית הנבחרים לצורך בפעולות להקלת הוראת השחיה בבריטניה. בעת האחרונה הגיש את השאלות הבאות לנוגעים בדבר, וקבל מהשרים את התשובות המצורפות להלן:

1. מר הקטור הוגס שאל את שר החינוך לסטטיסטיקות המורות על מצב הוראת השחיה בבתי הספר של המדינה; מהו היחס בין התלמידים היוזעים את מלאכת השחיה לאלה שאינם שולטים בה; מהו אחוז השוחים בבתי הספר לפי הגילים השונים; ומהי ההשוואה של המספרים האלה בגילים השונים לאלה שלפני 20 שנה.

מר טומלינסון (שר החינוך): האינפורמציה אינה מצויה. על כל פנים, נוחה דעת, בדרך כלל, מכך שמוסדות החינוך מפקיט תועלת מלאה מההקלות הנתנות להוואת השחיה בברכות הצבוריות ובמקומות אחרים.

2. מר הקטור הוגס שאל את מזכיר המדינה לענייני בטחון ומלחמה מהו מספר האנשים המשרתים בצבא, שאבדו ע"י טביעה בפעולות צבאיות שונות במשך 20 השנים האחרונות; כמה מאלה ידעו לשחות וכמה לא; ואילו דרכים ננקטו על מנת להגדיל את שיעור השוחים בצבא.

מר מ. סטיארט (מזכיר הפרלמנט לענייני מלחמה): הסטטיסטיקות הנדרשות אינן מצויות, השחיה היא אחד הענפים הכלולים באימון הדו־שנתי של המשרתים בצבא.

מר הוגס ידוע כשחיין רב־צדדי, שאינו נפרד מן הים בכל עונות השנה. כאשר „משוגע" זה מקבל את רשות הדבור בפרלמנט, יודעים הצירים שהנושא יהיה: שחיה, דיג או בנין־אניות. וטוב הדבר, כי על ידו הוא מביא את ה„בית" להכרה בצרכים אלה.

המועצה, בה משמש הוגס יושב ראש המשיכה בשנה החולפת בתפקידה לצבור חומר ואינפורמציה על התנאים ללימוד השחיה, טיפוסי בריכות, הכנסת השחיה במסגרת בתי הספר, הסמכת מורים וכן פוטים אחרים הסמוכים לנושא זה.

### שוֹדְרֵי לֹב

ארבע שנים נמשכה המלחמה בין ממשלת ארה"ב וממשלת טריפולי. הצי האמריקני הטיל מצור על נמל טריפולי. בקרב ימי הפסיד הצי של ארה"ב את אנית־המלחמה „פילדלפיה". רב החובל והמלחים נשבו על ידי הלובים. לבסוף נכרת חוזה־שלום. טריפולי ויחרה על תביעותיה, וממשלת ארה"ב שילמה סכום של 60,000 דולאר כופר־נפש בעד המלחים השבויים...

דמיון? לא, היה זה בשנים 5—1801, כאשר שליטי לוב דרשו מארה"ב את הגדלת המס אשר אמריקה (ומדינות אחרות) היתה משלמת להם תמורת הבטחת אניות־המסחר שלהם משוד־הים. כל המשטרים שקמו בלוב עד למחצית המאה ה־19 — היו מיוסדים על שוד ים.



# הֵימָאוֹת בְּעוֹלָם

**גרמניה.** מכל ענפי הספנות באירופה צפויים סיכויי-התפתחות הגדולים ביותר בשנה השוטפת — לספנותה של גרמניה. לפי דרישתה של תכנית-מרשל מצווה היצוא של המדינה להיות מבוצע, לפחות, כדי מחציתו, באניות גרמניות. נמלי גרמניה — ובעיקר האמבורג — השיגו ב־1950 מחזור-תחבורה של 26 מיליון טון, קודם כל תודות לגידולו הגדול של הייצור הגרמני עצמו. כן מתרבים והולכים תביעור תיהם של נמלי גרמניה לחלקם בתחבורה האירופית בכללה.

176 קוי התחבורה קשורים בנמל האמבורג. הגידול העיקרי לעומת השנה שחלפה (1949) הוא — בקשרים עם הארצות שמעבר לים. — קובץ גדול ובו תיאור מדוקדק של כל אניותיה של גרמניה, נמליה, קשרי התחבורה שלה, חברות האניות וכו' — יצא לאור בליבאק.

\*

**חקר המצוללה.** — בסוף דצמבר הגיעה לדרום-אפריקה משלחת דאנית לחקר תהומות הים. המשלחת מסיירת מסביב לכדור העולם וכבר גילתה עובדות חדשות מעולם החי והצומח מעומק של 21 אלף עד 32 אלף רגל.

\*

**יוזמרים.** ב־1950 הגיע מספר אניות-הים שעגנו בנמל כדי 12,800, לעומת 11,604 ב־1949; 8502 ב־1948 ו־5974 ב־1947. לגידול מפתיע הגיעה הובלת המשאות: 12.1, 15.7, 20.7 עד כדי 28 מיליון טון ב־1950.

\*

**נורווגיה.** קרוב לשני שלישי האוכלוסיה גרים לחוף ים ובפירורים, וחלק ב־2000 איים. עד 1827 היתה התחבורה בסירות מפרש, מאז ואילך — באניות קיטור ומנוע. ב־1940 היו בארץ 84 אניות-קיטור לצרכי התחבורה, מלבד 300 מטפוסים קטנים ומהירים יותר, במלחמה אבדו לנורווגיה 42 אניות-חוף גדולות (36 אלף טון) ו־18 אניות קטנות (4,000 טון). מאז נעשים מאמצים לשיקומה של הספנות.

\*

**יוגוסלביה.** ספנותה של ארץ זו ונמליה נמצאים בתהליך של התפתחות רצופה ומהירה. אגב: 65 אלף טון של אניות טבועות הועלו מתהומות הים האדריאטי!

**טריאסט.** התחבורה שמעבר לימים מפותחת מאד, אם כי המלחמה פגעה קשה בספנות. "לויד טריאסטינו" מונה כיום 16 אניות (100 אלף טון, לעומת 750 אלף טון לפני המלחמה). טריאסט היא השער לעורף של מרכז אירופה ולקשריו עם הודו (דרך הסואץ) ואסיה המזרחית והמזרח הרחוק. כן קיימים קשרים עם צפון ודרום אפריקה, אנגליה וצפון אירופה ועם ארה"ב. הסכמי-המסחר האחרונים בין אוסטריה וארצות אמריקה הדרומית יחזקו ודאי את מעמדו והיקף פעולתו של הנמל החשוב הזה.

\*

**פולין.** את מקומה של פולין בימאות וקשריה ההדוקים עם הים (הבאלטי בעיקר) משקף הילקוט הגדול POLSKA HISTORIO- GRAFIA BATTLYCKA שיצא לאור בסוף 1949. מודגש בקובץ, בין היתר, אופייה ה"באלטי" (הימי) של מדינות פולין בניגוד לאופייה היבשתי של מדינות צ'כוסלובקיה.

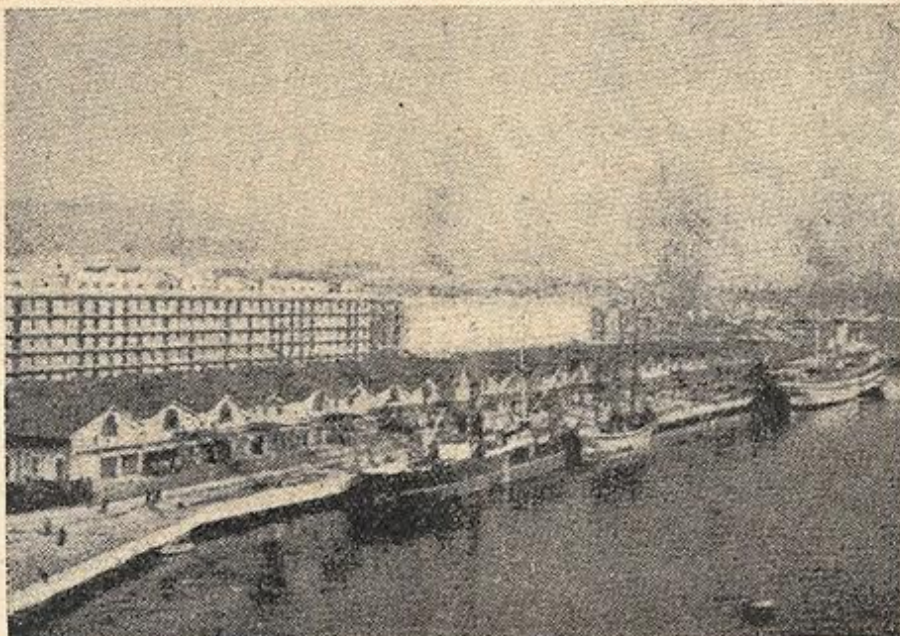
לשנת 1951 הוקצבו אמצעים ניכרים לפיתוח הספנות. חברות הספנות התמוגו בחברה אחת בפיקוח הממשלה.

\*

**צרפת.** היוקר בבנין האניות בצרפת הוא אחד הגורמים המפריעים בהתפתחות ספנותה. אין בונים אניות-נוסעים. דאגתה של המדינה נתונה לאניות-נפט — 10 אניות מסוג זה יתווספו ב־1951. כן נבנות אניות לצרכי הובלת היין מאפריקה הצפונית, אניות עם מחסני-קרור לפירות טריים וירקות (מאמריקה). אניות-המשא שתכנסנה לשרות ב־1951 תהיינה בעלות מהירות של 16 מילין ימיים, היינו כפליים מאשר זו של אניות "ליבארטי". אחד ליקויי העיקריים של צי צרפת — התישנותו ופיגורו. מ־1945 ועד 1950 השקיעה המדינה 232 מיליארד פראנק בפיתוח הספנות. אעפ"כ שילמה בשנה האחרונה 115 מיליון דולר דמי-הובלה לאניות זרות. הנמלים שוקמו. נמל בורדו ישמש, כנראה, בסיס עיקרי לאספקתו של הצבא הגרמני החדש.

\*

**פקיסטאן.** במשך שלשת שנות קיומה של המדינה נמשך בהתמדה פיתוח הצי שלה, בעיקר בדרך של רכישות. ב־1949 מנה הצי של פקיסטאן 19 אניות (88 אלף טון), אולם הוא כבר עלה ליותר מ־100 אלף טון. נמליה העיקריים של המדינה: קאראצ'י וציטאגונג.



ט ר י ס ט





— „סתם כך. תגידי לי, דיטה, מדוע בכלל הצטרפת לימיה?”  
 נראה שהגדלתי לשאול. היא מניחה את הפרימוס על דופן הסירה,  
 מנגבת בגב ידה את הויעה הניגרת מן המצח ומחייכת חיוך מקוננס.  
 — „מה החקירה הזאת, אולי תשאלני מדוע נולדתי?”  
 אני מתקרב אליה, שם ידי לתוך כיסי, משפיל המבט, ומוסיף:  
 — „אין כוונתי לחקירה, רצוני רק לדעת, מה את מוצאת בכלל  
 בימיה; הרי אין זה מקצוע בשבילך; ודאי תגייסי בקרוב, ואחר  
 כך... אחר כך אין לדעת מה תעשי. מדוע, איפוא, את מכזבת ומנך  
 על דברי הבאי אלה?...”

— „שמע, אם אתה מתלוצץ — כלחילך לכל הרוחות, אבל אם  
 אתה שואל ברצינות, אני לך: זה פשוט מענין אותי. הים מושך  
 אותי אני מתגעגעת אליו.”

— „אבל לשם מה את לומדת מבנה סירה ונוויגציה, הרי מהנדסת  
 אניות או קצינה ימית ודאי שלא תהיי.”

— „אדם המגלה ענין בדבר מסויים, שואף להכירו בכל שטחיו  
 ופרטיו. והוא הדין בי, אם זה נוויגציה או עבודת-חבלים... אך לעתים  
 אני מציגה לעצמי אותה שאלה מטרידה, ואין לי מענה... אפשר  
 שההגיון אומר אחרת, אך הלב נמשך... ואם אני מחסירה פעולה,  
 אני מרגישה שחסר לי דבר חשוב.”

— „אולי בגלל החבריה” — אני שואל בזהירות.  
 — „לא! — היא עונה בתוקף. הים, ההפלגות, המחנות הימיים,  
 אתה יודע... הרי תנועה ימית אנו, זה הדבר...”

והיא נוטלת את הפרימוס, מנפחת אותו קמעא, מפנה לי את  
 גבה — וחוזרת לעבודתה.  
 אני מסתלק ומהרהר...

י. פוקס

## בנות בימיה

אחת הבעיות שעד היום כמעט לא דנו בה היא — מה מקום  
 הבנות באגודות הימיות. מצויים החולקים על כך, אם בכלל יש  
 מקום לבת באגודה הימית, היות ולרוב אין היא רואה בימאות את  
 יעודה בחיים. לכן אמרתי — „גלך אל הנערה ונשאל את פיה.”

\*

בחרתי באחת הבנות, שעברה את ימי שנותיה, מהן הקדישה  
 שלש לימיה. נערה חנינית, החיוך על פניה, כולה חידוד וטוב-לב.  
 ראיתה בנמל, כשידה האחת מחזיקה פרימוס-הלחמה בוער, ובידה  
 השניה מגרד, עומדת על גבי סירה הפוכה, יחפה, ושורפת צבע  
 בשקידה ובחריצות.

סביבה משוטטים נערים ונערות טרודים בתפקידם. זה נושא  
 משוט על כתפו, וזה סוחב עם חברו הגה-סירות גדול ומתאמצים  
 שלא ישמט מזיהם.

נתייצבתי לידה ואתבונן בשקט בעבודתה. היא העיפה בי עין,  
 נענעה בראשה לשלום, ושקועה בעבודתה אמרה:

— „מה הענינים?”

— „כלום”, — אני מוסיף ומתבונן בנערה, אשר כבר רכשה  
 לעצמה נסיון בעבודתה, ועתה היא קולפת את הצבע ביד אמונה.  
 מתחת לצבע המקולף מתגלה העץ הצהבהב. ריח שרף מעורב בצבע  
 שרוף חודר לנחיריים

— „לא מפליגים היום?” — אני שואל.

— „אנחנו קבוצה תורנית — ענתה — אם נגמור עבודתנו  
 נפליג אחרי הצהריים...”

— „הגידי לי, דיטה, אני מוסיף, אילולא היית באה היום לנמל,  
 מה היית עושה?”

היא נועצת בי מבט חולף, כאילו נטרפה עלי דעתי.

— „באי משמע?”

— „משמע, לו היה קובעים כלל, שבימיה מקום רק לבחורים?”

— „לא היו קובעים זאת.”

— „מדוע?”

— „משום שאין הבדל בין עבודת הנער והנערה.”

נראה ששכבה עיקשת של צבע והלוזה לא ניתנה להגוד, היא  
 קימטה במקצת את המצח ובמרץ-משנה עשתה גרוד ארוך וחזק וקרבה  
 את פרימוס-הלחמה ללוח.

— „הה, מדוע אתה מציג לפתע שאלות מסוג זה?”

## תשובות

17. אוסטרליה.
18. מרו.
19. כרונומטר.
20. כן. מימי נראים צהובים מסחף החול הצהוב הנגרף לתוכו.
21. 9960 מטרים, בעמקי הים השקט.
22. האי טייבאל ליד ניו-פאונדלנד; יותר ממאתים אניות צללו בקרבח.
23. כן. 4—5 גלונים מים נשטפים בתוך הצדף במשך יום אחד.
24. כן. מכיון שיש להם עמוד-שררה.
25. בונציה שבאיטליה.
27. אין נמל זה בנוי לחופו של ים. הוא מרוחק 300 מיל מן האוקיינוס האטלנטי.
28. „טיטאניק” ב־14 באפריל 1912.
29. כי לדעת חכמינו תבניתה דומה לכנור, רחב לצד צפון וצר לצד דרום.
30. יוסף רסל (1857—1793).



## דב שובל / צעירים לומדים לרדות בים



המתקבל, רוכש כאן ידיעות מקצועיות וכלי ליות, מתרגל לעבודה ולמשמעת — והספנות נעשית חלום-עתידי. דבר זה עומד גם בהתיאמה לרצונם של הורים רבים: יהא בנם בעל-מקצוע, אולם גם בעל השכלה. — שתי סגולות, שתעמודנה לו בדרכי החיים. ההשכלה תועיל לו גם בהתקדמות, בעליה בדרגה. הצעיר הוא, במקרים רבים, גם חבר לאגודת נוער ימית, ובשעות-הפנאי עוסק בספורט ימי בהדרכת מדריכים מהאגודה. הים, המדים, המיפקה, האגודה, המדריך — יש באלה כדי למשוך לב צעיר.

### מבטך למסנת...

יש קסם בימאות וצעירים רבים נמשכים אליה, משום שהיא מרחיבה אפקים ומאפשרת עריכת טיולים לארצות רחוקות. אולם לאורך — לא קלים הם חיי הימאי. חייו עוברים בריחוק מיבשה, בניתוק ממשפחה, בסביבת אנשים מוגבלת.

אין פלא, איפוא, שלעתים באה אכזבה. יש וגם ימאים ותיקים נושטים מקצועם ומסתדרים במקצוע ימי ביבשה כגון נזר-טות, פיקוח על אניות וכד'. לא-כלישכך שמכונאי ימי ימצא על-גולה עבודה ביבשה. אולם הברירה מתחילה עוד בבית-הספר. לא כל יתלמידים, המתחילי סבכיתה אי בבית-הספר הימי, מגיעים עד לגמר. אך

— מנין באה לך המשיכה לים? — שאלתי את הימאי הצעיר, שמצאתי בבית יורדי ים בחיפה, אשר מילא אותו זמן תפקי קצין בדרגת מכונאי שלישי באחת האניות העבריות.

הצעיר, אינימוסים ובעל עינים פקחות, השיב לי:

— נולדתי בארץ זו, במושבה שליד חוף הים ודאי לא תתפלא לשמוע, כי הים משך אותי מילדותי. מלבד זה גמרת את בית-הספר הימי בחיפה...

### חינוך מנוער

רבים רבים תמצאם פזורים באניות ציי-המסחר ובחיל הים הישראלי — את המלחים, השייטים והמכונאים, גומרי בית-הספר הימי שליד הטכניון העברי בחיפה. בכל מקום שתמצאם הם מהווים גרעין של בעלי-מקצוע מעולים, אנשי עבודה ויזמה. רובם בתפקידי פיקוד.

אכן, כדי להיות ימאי אין זה מן ההכרח ללמוד ולגמור בית-ספר לימאות. מה רבים הם הימאים בעולם, העולים לאניה, כדי לעבוד ולהתפרנס: מהם, הרואים עבודה זו כארעית, מהם המתקשרים למקצוע, מתקדמים ועולים בדרגה.

ואולם מה שונה הדבר, כאשר נער מתחיל עוד בשחריימיו ללמוד את מקצוע הימאות להלכה ולמעשה. הנער בעל השכלה עממית

הנער בעל הרצון העז, בעל כוחות הגוף והנפש, מתגבר על כל הקשיים בין כתלי בית-הספר. הוא זוכה בהכשרה מקצועית, הדרושה לו מאוד להתקדמות בעבודה, וכן הכשרה נפשית-תרבותית, שתעמוד לו בארצות זרות או בהפלגות בימים.



אל תחזור בלי דגים! ...



## מה נשתנה ?

תקומת המדינה לא עברה בלא השפעה גם על ה"אלמא מאטר" לימאים.

גם יחסם של ההורים והציבור אל בית הספר הימי נשתנה. בעוד שההורים היו מקור דם ממעטים לשלוח את בניהם לבית-ספר שנראה באותם הימים (רק לפני כשלוש שנים) כ"מוסד שהוקם קודם זמנו" — כהגדרתו הקולעת של מנהלו, ד"ר ג. אהרוני, בוועידה העולמית של חבל הימי לישראל, — הרי כיום הוא נראה כממלא תפקיד ממדרגה ראשונה. בתקופת השפל מנה המוסד רק 60 תלמיד, ואילו כיום מלאות הן כיתות ויכולת קיבולו בתנאי היום — 125 תלמיד. כשלושים תלמיד לא נתקבלו בראשית שנת-לימודים זו מחוסר מקום...

כיצד יגדל ויתפתח בית-הספר ? יש תכנית לשנות את צורת הלימודים, באופן שחלק ניכר מהם יתנהל על-פני גלי הימים — באי-ניה. גם אז, כמובן, יישאר לבית-הספר "בסיס יבשתי" בחיפה: חדרי כיתות, מעבדות, בתי-מלאכה. מכל-מקום צר לו המקום לבית-הספר והנהלתו בודקת תכניות-בנייה-והרחבה.

## על-פני ימים...

אולם גם עתה אין התלמידים לומדים "לשחות ביבשה"...

מלבד אימונים בסירות-מפרש-ומשוט קטנות, קיים תחילה בית-הספר הפלגות בספינת-האימונים "ואלדורה" (ספינת מפרש ומנוע, בנפח 105 טון, נבנתה בשנת 1912). במסעור-תיה בשנים קודמות הגיעה לבירות, לקפרי-סין ולאיי יוון. היה זה חלק חשוב בעבודתם המעשית של התלמידים הצעירים. כאן, בין ים ושמים, נבחנות ידיעותיהם, כאן קנו הרי-גליים והמשטר המקובל באניות. כאן גובר כוח-הסבל ומתחשל הרצון.

כיום עורך בית-הספר לתלמידיו הפלגות קצרות וארוכות ב"אניות ממש", באניות הצי הישראלי. בקיץ 1950 הפליגו כ-30 תלמיד לאמריקה ושהו בים למעלה מחדשיים. הנקל להבין לשמחתם ולרשע-ילבם של בני ה-15, בצאתם בפעם הראשונה למסע רבתי אל "העולם החדש"!

בגמר הלימודים במחלקת השיט, הנמשכים 3 שנים, עולה התלמיד כרגיל לעבודה באניה, שם הוא מקבל את ההכשרה המעשית לפני שיתייצב לבחינות הממשלה לקבלת סמיכות בדרגת קצין שני או שלישי. בחינות אלו נערכות על-ידי מועצת הבוחנים שליד משרד-התחבורה.



## למר משה גלפז

להולדת בנו

איחולינו הנלבבים

החבל הימי לישראל

## לחברתנו צפורה גוריון

ליום כלולותיה עם בחיר לבה

מזל טוב וברכות נאמנות

## לחברנו נטע בומפלד

לנשואי בנו

ברכות לבביות

ועד העובדים  
החבל הימי לישראל

## מפנה חשוב

מפנה חשוב בחיי בית-הספר הימי נחשבת הקמת הפנימיה, המאפשרת לקלוט תלמידים מכל השכבות וממקומות שונים בארץ. כאן, בבית ששימש קודם מלון, המונה 28 חדרים, מתאכסנים 90 תלמיד שמחוץ לחיפה. כאן הם גרים ומקבלים את כלכלתם.

בפנימיה חיי-חברה משותפים. ההנהלה דורגת גם לצרכי תרבות, והתלמידים מבקרים בצוותא בהצגות ובקונצרטים וכד'. כאן שורר משטר-קבע. התלמיד רשאי לצאת החוצה בערב ביום פנויים קבועים באישור הנהלת הבית.

— האם אין המשטר הזה חמור מדי ? — שואל אני את מר א. דוד, מנהל בית-הספר. — לא — הוא משיב לי. — יש סבורים, כי המשטר נוח מדי...

## תנובה

המכליר הראלי  
להספקת  
תוצרת חקלאית  
במדינה







# בספרות ואמנות

גלגולה של סירה

ספור לבני הנעורים מאת צבי ליברמן

א

ילדותו של עמוס עברה בנעימים. כפר נאה בצ'כיה, סביבו שדות ירוקים וגני-פרי, במערבו יער עבות ונגם רחבי-ידיים שעל גדותיו צי-ערכה גבוהים ירוקים. בקמוף לו טחנת מים הטוחנת קמח והגורכת גריסים, קנינו של אבי עמוס, הוא אפרים הטוחן. רשת אבות היא.

הטחנה, במקבל בימים ההם טחנת-מים הייתה. המים גולשים בלח על פני גלגלי-עץ גדולים, מניעים אותם ומסובבים את אבני-הרחים. אבו לאבו ולחצת והן טוחנות חטים ושעורה, תירס וגרעיני תבואה למיניהם. לימים הוסיף אפרים הטוחן עוד אגף בשטחנה, הכניס בו מנוע-דלק, ומאז היא טוחנת גם בלח המכונות.

מהשטחנה-במעלה אל הכפר - ביתו של אפרים, בית בן קומה אחת מקף צצי פרי וגן-ירקות. בתצר הקרוחת מטילים תרנגולות, בראזונים, תרנגולי-הדו וליד האסם - רפת ובה פרות שמים ועגלה. בבית הנזה, סמוך לנחל ויער, בין שדות מוריקים, גלה עמוס ילדותו.

ביאהב הנער את מרבדי השדות הירוקים, את הקמה המוחיכה הנקוסה, את הקהמה והעוף למיניהו ואת היער. אולם שבועתים יאהב את הנחל, את המית-הגלים המלטסים קחבה את גזעי צי-הערכה. תביב עליו סאון המים והמלתם ונדביכה עליו הסיכה הממליקה על פנייה, ממליקה ומגממת, גולשת וצפה, והמים? לשמוה, יפוזו מעבריה ברסיס-יחן ומשובה...

ב

בהגיעו למצוות הגשו לעמוס שלש מתנות: סבא גתו לו שי את ספר התנ"ך; הדודים והדודות - ספריה עברית, אביו ואמו - סירה חדשה.

ויגל לבו של עמוס על המנחות הנאות. בספרים הוא קורא ולומד, אולם בכל שעת פנאי הוא חש אל שפת הנחל, יושב בסירה, שט על פני האגם, מגיע לגדה השניה וקושרה אל גזע-עץ מתחת לאחד העצים. הוא מתאחד עם ספריו וגבוריו עד השקיעה ואז יחתור שוב בסירתו על פני האגם לעבר ביתו.

ובשוטו על פני האגם הרוגע לאור הכוכבים והקדם, יש ויתקפוהו בעגועים עזים על ארץ-ישראל. קדמיונו - הוא ובני משפחתו שוקנים בגליל ולקם שדות וגן-ירק, כבשים ותנגלות, עצי פרי ועצי-נוי. בערבים נעלה על סירה ונפליג עם חבריו על פני הנחל הקסומה, ועמם רשתות-דוגה. כבטוי לשאיפתו צבע עמוס את סירתו תכלת-לבן ושרטט עליה את התבה: "התקה".



עמוס מקבל שי ברימצוה סירה בשם "התקה"

ומאז קרא לסירתו "התקה". וכך יכונה גם האחרים.

לימים בא זמן חמור למדינת צ'כיה. שגיסות הנאצים כבשוה ואת יהודיה דכאו וענו שבועתים, וצקרום מעמדות קיומם, ורבים גרשו לבתי-כלא ולמחנות-הסגר. בין המגרשים - גם אפרים הטוחן ומשפחתו.

ג

עמוס הנה אחד המקשרים, שכן עד מהרה נתבשר, פי נרשם עם הנער העולה לארץ ישראל. לא הנה גבול לאשרו.

משאת-נפשו של עמוס מילדותו הנה מתנשם: הוא נעלה למולדת, ידבר רק עברית והחביבה עליו, ימצא בין יהודים, שתר לבניו ספר, אמ"כ גם נעלה את הוריו ושאר קרוביו אליו.



בשוטו בסיכה הניחידה בים הפננת, הוא הזנה  
 בקפר-הדיגים הפורח העמיד לקום ברבות-המים.  
 בגדת-הפננת - מזח ונציף, סירות-שיט וסירות-מוטור  
 עוגנות ומפליגות, ושלל הדגה נשלח לכף קצני הארץ.  
 רק התפדה, עקשנות וחלוציות! אז ירסב לבו של  
 עמוס והוא גואה בשיר, שירת הים, שירת הגלים.



עמוס בדרך לארץ ישראל

ראשית תחיתה של היםאות העברית עורכה  
 הדים ברמבי הגולה.

נערים ונערות נתלהבו ברעיון זה ומתם  
 שהצטרפו לפלגות ההקשרה היםית. ורבים וכן טובים,  
 מנאמני ציון, נתעוררו ואמרו: הבה ונחלץ לימין  
 חלוצי הים במולדת; הבה ונגיש להם שי של סירות,  
 רשתות ומכשירים.

ויתרמו כסף, איש איש בנדבת לבו, וירכשו  
 סירות ומכשירים. ואחת הסירות הללו עלתה בגורלה  
 של פלגת-ים הצעירה על גדת הפננת.

ד

ותרב השמחה בקבוצה... העבודה בים תקפל  
 גם תוקל. ונסירה צבועה כאלו חדשה היתה, קלה  
 ונוחה. וכאשר יתשוב בה עמוס, ואסו במשוט ויפליג  
 למרחבי הים, - מתעוררות בו הרגשות כמוסות  
 גנוזות... עולים בזכרונו ימי נעוריו בבית משפחתו,  
 בקפר הגולים, השיט באגם גלילות הים, חלומותיו  
 ושאיפותיו. ורק מהורים וסקרובים... היבואו? היעלו?  
 מי הפננת ונסירה הקלה המתחלקת עליהם  
 מנצרים מעליו את העצבות. אין לעצב אחיזה ממשכת  
 על פני הפננת. הלב רוגש וגואה, ועמוס פורץ בשירה  
 רוינת געגועים שצליליה מתמזגים בהמיית-המים. ותפעם  
 הרוח גם את הפננת ותשר גם היא שירתה...

ה

באחד הימים נתברשה סערה בים. הגלים נעפו  
 ורגשו, הסירה טלטלה בכת לחוף ונספעה. הפחורים  
 גררוה לתקנה ולצבעה מחדש.

רבוע עמוס ליד הסירה, מגרד בסביו את  
 הצבע הישן, בודק את החבורים, ולפתע עמד בו  
 לבו: אפתעה מאין כמוה! עם גרידת הצבע נתגלו  
 אותיות עבריות! והאותיות ברורות ומברות: ה ת ק ו ה,

בשירה ובהתלהבות דרכו רגליו על אדמת  
 ישראל.

שנתיים עבד יחד עם קבוצתו באחד המקשים  
 בהקשרה סקלאית. כיליד הכפר שאף לסיי-כפר, תלם  
 על שיט ודיג. ואזו בתם מועד ההקשרה הצטרף  
 עמוס לפלגת-ים על גדות הפננת שתכניתה: ששוב  
 של משק סקלאי ודיג הים. הקרו הקנימת העמידה  
 לרשות הפלגה שטח-אדמה. קרו היסוד הקציבה הלואה  
 לרכישת סירה ומכשירי דיג.

והפלגה תקעה אהליה במצלה החוף והתחילה  
 בעבודות-סקלאיות ודיג. כל התחלות קשות.

האדמה מנצלת ומגדלת שיח-פרא, מקסה  
 סלעים ואבנים וקשוחת שורצת.

מאחורי צוקי-הגבעות אורב שודד ורוצח.  
 המרציב לבנין וציוד זעום. אך בענף הקדש - הדיג  
 והשיט - מסרים גם הנסיון והמסרת. ודיגים ממתים -  
 נער יספרם.

ועל הכל: עניה הפלגה במכשירי-ים, אין רשת  
 במדה מספקת וסירה רק אחת.

כמה עשירים בחורינו? בעקשנות ובמרוץ. הכרח  
 לכבוש את מקצעות הים. ויהי מה! הו כבר גברו  
 בארץ ישראל על מקצעות קשים אחרים. שבע יפול  
 חיוץ - וקם!

ועמוס, מניף האגם ונסירה, נחשב אחד מעמודי-  
 התורן במקצע הים. שיט מנסה. שחנן קעלה וגם  
 פדיג יד לו.





הסופר והמשורר מ. מהר

מאיר (מוהר\*)

**עם ערב היים יתנפר**

עם ערב היים יתנפר,  
יתנצל עדי-הזקב,  
יאסוף חיוכי-הזמר  
ושקע בגיון הרקב.

יאפיר על עצמו קטלית  
של עב-ערפל ואד:  
אל נא תשלט-בו עין  
בשעת-עניו הכבד!

ובחצי-ליל, בגפול  
תדבטה על בני-אדם,  
יקום וישאג שאגת  
שבר גדול כים!

**עם שחר**

לאט לאט יוסר עם שחר  
הלוט מעל פני-ים:  
סירת-דיג תגלה  
בהגלות סוד נעלם.

האפק - גדר של עבים  
מסביב למעגל הנע...  
רצפת זכוכית מועקה,  
כבר נכעו פוצים בה.

ספינה רזית, ערפלית  
פורצת גדר-השחר,  
כשי, שולח שר-לילה  
לשר-היום ההולך ואור...

(\* המשורר זכה זה מקרוב בפרס רופין).

— והו חרוטות בעצם ידו. "התקנה" שלו. סירתו.  
סירת הילדות. הסיירה בה נרקם חזונו הגדול על  
ארץ-ישראל.

נרגש עד למעמקי הנפש השתרע עמוס ליד  
סירת ילדותו, לטפה בלטה את אחוהו שלא ראה  
אותה שנים רבות.

אט אט נעלמה השמש מאחורי הר מוריה. ערב  
קריר נרד על הספנת. באפלה הציצו הכוכבים, התננצו  
בראי הספנת, קרצו וחיכו. ועמוס שכוב סמוך לסיירה,  
זכרונות ורגשות מפעמים בו.

ולפתע התרומם, דחף את "התקנה" לחוף  
הספנת, קפץ לתוכה, אוחז במשוטים ופולג עם הגלים  
הקלילים הקרירים, הרים ראשו אל הכוכבים ויאמר  
בלב נרגש:



והנה נתגלו על הסיירה אותיות "התקנה"

— בסירת "התקנה" רכקתי את תקוותי ומיטב  
חזיונותי ועטה שבה ובאה אלי ממרטקים. האין בכך  
משום אות וסימן, שגם הורי והמוני ישראל סופם  
לפרוץ ולעלות למולדת?

הכה במשוטים ו"התקנה" התליקה על פני  
הספנת. עמוס — עיניו במרטקים ולבו מפעם חזונו...

<p><b>ספר הקליסיקנים העבריים</b> בכרך אחד ובהוצאת לוכס כל כתבי מאפול, כל כתבי מנרלי מו"ס, כל כתבי אחד-העם, כל כתבי ביאליק, כל כתבי ש. בן-ציון, כל שירי י. ל. גורדון</p>	<p><b>ספר האגדה</b> בכרך אחד מהדורה שלישית מושלמת ומתוקנת בצרוף מפתח מורחב (תחת מכש הדפוס)</p>	<p><b>תורה נביאים וכתובים</b> ערוכים ומפורשים בידי פרופ. מ. צ. סגל מהדורת לוכס ב-4 כר 7.700 ל"י</p>	<p><b>מבחר ספרי "דביר"</b> </p>
---	--	---	--



## ימאים עקריים מלפני ארבעים שנה

רצוני להעלות בזה פרק נשכח בימאות הישראלית. עוד חיים עמנו היום יורדיי ישראל, אשר הפליגו לפני 40 שנה ויותר, ואני בתוכם, בצ"י אוניות מגוריהם.

אני עצמי עבדתי מ-1910 ועד להתפוררותה של הממלכה היינו עד 1918, ברדיוסלגרף של אוניות קרב שונות בצ"י המלחמה האוסטרית-הונגרית הן בפולה והן בנמלים אחרים בים האדריאטי.

בפולה אומנו טירוני צ"י המלחמה קודם כל בשמוש בנשק, לאחר מזה הופנה כל אחד למקצוע מסוים, עתים אפשר היה גם לבחור במקצוע. היו קיימים קורסים מקצועיים שונים כגון למכונאות, לחשמלאות, טורפדו, מוקשניים, תותחנות, תורת ההגה, טלגרף, איתות וכו'. כידוע שימשה טריאסט נמל צ"י הסוחר האוסטרי, ואילו הונגריה העדיפה את הנמל בפואמה. כשנה לפני פרוץ מלחמת העולם הראשונה שאל משרד הדואר האוסטרי, שהתקין אז תחנות רדיו באניות הנוסעים, מספר קטן של בקיאים ברדיו-טלגרף מצי המלחמה, ביניהם 3 יהודים. וכך הפלגתי כשנה בתורת מפעיל-רדיו באנית נוסעים בקו דרום אמריקה, מטריאסט לבואנוס-איירס.

היינו קבוצה קטנה של יהודים בצ"י המלחמה המלכותי; באנית

הקרב, רדצקי, למשל, על צוות של אלף איש, היו וכן ארבעה יהודים. בקרב הקצונה הימית היה האחוז למאה או נכון יותר האחוז לאלף, ועוד יותר. אני עצמי זוכר רק קצינים יהודים בודדים שלא יכלו, כיהודים להשיג דרגה גבוהה יותר, והעלתם בדרגה היתה תלויה בשמד או לפחות בפרישתם מהקהילה היהודית. יוצא מן הכלל היה בחטיבת המהנדסים הימיים, מקום שם יכלו גם יהודים לעלות לדרגות גבוהות יותר, אזכיר בזה את המהנדס הכללי הימי העליון, זיגפריד פופר, מחברן של כל תכניות הבניה של אוניות הקרב החודשות ביותר. כן היו יהודים מעטים מבין רופאי האניות ובין פקידים התשלומים.

אנו היהודים, המלחים הסמלים והקצינים עמדנו אז במבחן והתרגלנו חיש מהר לחיים רבייהענין בים אעפ"י שכמעט כולנו באנו מהמחוזות הפנימיים של אוסטריה-הונגריה ואחדים מאתנו אף לא ירדו קודם לכן באניה.

והנה נשארה לפליטה כאן בארץ חבורת אנשים קטנה של הצי הזה, אשר כבר נכנס להיסטוריה, ולפי הידיעות שבידי אנו מונים 8 אנשים: שנים מהם עומדים עוד כיום בשרות הספנות הישראלית ומקנים לה מניסיונם. ולואי ונזכה בקרוב לשגשוגו של צ"י המסחר וצ"י המלחמה הישראלי.

### אגון פופר

## דמויות מבית העולים

### האיש וסירת המזמר - מעשה ידיו

כמה עשרות מעפילים, והוא מתעקש לבנותה לא במספנות אלא דוקא ביבשה. חמרים? אלה לא חסרו לו. החיילים האמריקאים נותנים לו חמרים ובעין יפה. וכך הולכת ומוקמת סירת המוטור לשמחתם הרבה של יושבי המחנות. השמועה עושה לה כנפיים ומתפשטת: אנית מעפילים ניבנית בגרמניה... העתונות היהודית של שארית הפליטה מדפיסה את תמונת הגיבור וסירתו. עתונים אמריקאים מאיצים בי שליחיהם באירופה להשיג פרטים על בונה האניה, המטלגרפים לעתוניהם רפורטאזות נלהבות על המעשה הרב.

האיש מוציא חבילת ניירות מקומטים ופורש לפני קטעי עתונים עם תמונות, הוא הפך סנסאציה... השלטונות האמריקאים מציעים לו לבוא לאמריקה ולהיות אחראי באחד האגפים במספנה צבאית בדרגה גבוהה. הוא דוחה את ההצעה. הוא וסירתו שקרא לה "וולף" (לזכר בנו) ישרת את הענין היהודי. בינתיים פורצת מלחמת השיחרור. הוא מבקש לגייסו לצי ישראל יחד עם סירתו. פקידים הסוכנות דוחים

יוסף ג. יהודי בן 57, פניו חרושים "חריש עמוק", ידיו מכוסות עור נוקשה — ידי עובד ותיק, שתי אצבעות ידו קטועות, גבו שחוח במקצת. מאז עמדו על דעתו לא עבר עליו יום שלא עבד מלבד בשבתות וחגי ישראל. גם במלחמת העולם השנייה, עת יהודים בגיטו הובלו לכבשן, הסתדר כפועל מומחה במספנה גדולה באחת מערי הגמל הגרמניות וכך ניצל מהשמדה. הוא היהודי במשפחה שניצל, עירי ויחיד, ישב במחנות גרמניה והתעתד לעלות "למען יוכל עוד לתרום את חלקו בהקמת המדינה ובבניתה", כדבריו. ביחוד השתוקק לתרום מנסיונו בבנית ספינות ותיקונן. עוד במלחמת העולם הראשונה היה מלח בצ"י הקירא (יליד למברג) בממלכת אוסטריה-הונגריה. מאז שוכנת בו נשמת מלח-ימאי. בהיותו במחנות גרמניה, הוגיש שהגיעה שעתו לעשות מעשה של ממש למען ארץ-ישראל. הימים ימי העפלה נועזים. גבורנו מר יוסף ג. מתחיל לבנות "ספינה", היינו — סירה שבית קיבולה יקלוט

אותו באדיבות, אולם מביטים לעזור לו ול-סירתו בהקדם לעלות ארצה. עם שוך הקרבות הם מגיעים ארצה. הוא בין הנוסעים — והסירה במחסן הסחורות. הוא נשלח לבית העולים והסירה לנמל חיפה, כשהיא משועבדת לחברת הובלה בעד דמי הובלה בסכום הגון, למעלה ממאה ל"י, ולאיש אין פרוטה לפדות אותה. הוא חושב להתפרנס לעת זקנתו מן הסירה, אם בדייג או בהובלת משאות מן האניות אל הנמל, או בשעשועים על ידי הסעת נוסעים בחוף הים. מתחילה פרשת התרוצצויות. מחלקת הקליטה של הסוכנות מאשרת לו הלוואה לפדיית הסירה, אולם אין לו ערבים לשטרות. בינתיים עובר זמן יקר. כל יום שהיה בנמל עולה בכסף והחוב גדל והולך. סירתו היא מיטב הגיגו ביום ומיטב חלומותיו בלילה. ילד טיפוחיו. האיש הנוקשה הזה, שמעודו לא הויל דמעה יושב לפני רבוכה בדמעות שליש; כיצד יפדה את יציר-כפיו?! עם הסירה ברשותו — יהיה איש מועיל ופרודוקטיבי. יגור בסירתו בתא מיוחד שבנה לצורך מגוריו, ויסיע בקיץ את המש-תעשעים — הנופשים בימה של נתניה או במקום אחד...

## ספרית דביר לעם

ספרים מכורכים, בחבנית כים נוחה, במחיר 250-350 פ"י כל ספר:

- |                                      |                               |
|--------------------------------------|-------------------------------|
| (א) מסעות בנימין השלישי - מנדלי מו"ס | (ו) ספורים קטנים - מנדלי מו"ס |
| (ב) טוביה החולב - שלום עליכם         | (ז) מספורים עם - י. ל. פרץ    |
| (ג) מפי העם - י. ל. פרץ              | (ח) אהבת ציון - מאפו          |
| (ד) המכשפה מקשטיליה - ש. אש          | (ט) צפרים - אריסמופונט        |
| (ה) אדם ובהמה - שלום עליכם           | (י) שירות עם בלדות - ש. מלצר  |

## שפתנו במראות

מלון בצ'ורדים

מאת

ד. אמינגר

למלון מצורפים  
מפתח עברי ואנגלי

מחירו - 3 ל"י



# בְּחֵבֶל הַיָּמִי לְיִשְׂרָאֵל

תודות לקבוצים בסביבת חיפה גויסו סבלים יהודים לעבודה; הסבלות היתה עבודה קשה, כי לא היו אז מכונות ומנופים וגם חסר היה הנסיון. הם היו גם את גרעין הבטחון בנמל וסייעו להעפלה. להן מסר הנואם מספרים על הפריקה (1.300.000 טון ב־1950), שכריהעבודה (1.710.000 ל"י), ימיהעבודה (640.000).

מר ג. סו בא ר הודה לנואם והביע תקוותו, שעם קביעתם והרחבת הדרכתם של פועלי הנמל — יעלו גם רמתם ופריון עבודתם.

\*

המסבה החמשית של המועדון היתה ב־19.1.51 בבית יורדי ים. מר מ. פומרק יו"ר החי"ל בחיפה, פתח את המסיבה וברך את מר אבא חושי לבחירתו לראש העיר, ואיחל לו הצלחה בפעולתו לטובת חיפה — עיר־הנמל.

א. חושי הרצה על אפשרויות הפתוח של חיפה בקשר עם הנמל והים.

לאחר שציין את זכויותיו של ראש העיר היוצא, עמד הנואם על מעמדה של חיפה, אשר הטבע העניק לה תכונות מיוחדות ומצב גיאוגרפי, טופוגרפי ואקלימי — מיוזג נפלא של הכרמל עם הים — שהשיפיעו על אוכלוסייתה ועל מצבה המשקי. נמל וים הם מקור כלכלה, והוא הדין התעשייה הכבדה — כתוצאה מקרבת הנמל והתפתחות התחבורה. את הכרמל והים — יש להפוך מרכז לתיירים, גושפ והבראה לתושבי הארץ.

הנואם הרצה בהרחבה על תפקידי העיריה בסעיפים אלה ועמד במיוחד על עבודת־ההרחבה של נמל חיפה ובנית נמל הקישון בחודש מארס. העיריה תתן ידה למפעל זה ע"י פתוח מרכז חדש לתעשייה על שטח של 3700 דונם באיזור הקישון. יוקצה מקום לשטח בנין לאומי חפשי שימש גם מרכז למסחר בינלאומי. תפקידה העיקרי יהיה ללוות ולסייע להתפתחות הנמל.

מר א. רוזנפלד עמד בקצור על התפתחותה של חיפה ב־50 השנים האחרונות, הודה לנואם בעד הרצאתו המאלפת ואיחל לו הצלחה בפעולותיו למען פיתוחה של עיר־הנמל.



אבא חושי נואם במועדון

## המסיבה השישית של המועדון הימי

היתה ב־9.2.1951 בבית יורדיים

פתח מ. פומרק בברכה לאורחי המועדון ה"ה גורדון יפה, סגן יו"ר החי"ל בדרום אפריקה ועו"ד ד. בר־רב־האי, חבר הכנסת ואחרים. לאחר שהציג וברך את שר התחבורה דב יוסף

## בסניף החי"ל בחיפה

א. בפגישה בין ה"ה מ. פומרק, מזכיר אגודת הימאים, גולנדסקי ומזכיר בית יורדי ים ש. מורבצ'יק עם ב"כ ועד פקידי עיריית חיפה סוכם, שכל פקידי העיריה יצטרפו כחברים לשורות החי"ל. בתכנית — קיום פגישות דומות עם ועדי העובדים רבים בחיפה.

ב. ב־5 לפברואר ביקר מר ז. רוסצקי ממשד הבטחון במפ"עלי החי"ל בחיפה: ביה"ס הימי, הפנימיה ובית יורדיים, וקיבל הסכרת מתאימות.

ג. מר גורדון יפה, סגן יו"ר החי"ל בדרום־אפריקה, ביקר במפעלי החי"ל בחיפה ונפגש עם חברי הוועד ב־7.2. בהזדמנות זו חילק לתלמידי בית־הספר הימי חפצי־זמר — מתנת סניף החי"ל בדרום־אפריקה.

ד. בעקבי החלטת מועצת החי"ל מן ה־20.12.50 על חידוש "תלוש הנוסע"; ואחרי הסכמה של חברת "שהם" — התקימה ב־9.2.51 פגישה בבית יורדיים עם מנהל חברת "אדריאטיקה" מר קוטי שהסכים, כי גם חברה זו תדביק תלוש בשיעור 500 פ"ל לכל כרטיס־נסיעה, ותודיע על כך בחזור מיוחד לכל משרדיה בארץ. מטעם החי"ל השתתפו בפגישה מ. פומרק, היגוס, פרידלנד וש. מורבצ'יק.

## פעולות "בית יורדיים" בינואר 1951

1. **בשטח האדמיניסטרטיבי:**  
סידון ושופצו האולמים, כדי לשוות לבית צורה חיצונית.
2. **בשטח התרבותי:**  
החלט להפסיק לע"ע את קיום מסיבות־השבת ולהמשיך לעומת זה, בהצגות קולנוע, קונצרטי תקליטים וכן מסיבות הימאים אשר השתתפותם של הימאים ובני משפחותיהם בהם רבה.  
ב־15 בחודש נפתחו השידורים לימאים ב"קול ישראל". השידור השני נערך ב־19 בפברואר, בלוי תכנית אמנותית וריקודים. במשך החודש נערכו: 21 הצגות קולנוע ו־3 קונצרטים.
3. **קשרים עם אגודות זרות ועבריות:**  
החל מינואר הנהגנו תישדורת לאגודות עבריות המתקרבות לחוף, מודיעים לצוותות על תכנית הבית ומזמינים לביקור. הדבר נתקבל באהדה. נמשכים הביקורים באגודות זרות וכתוצאה מכך מבקרים מלחים זרים בבית יורדי הים.
4. **שונות:**  
(1) כן נערכו במשך החודש בבית 2 חתונות של ימאים. הוגשה לזוג הצעיר כל העזרה וההקלה.  
(2) סוכם להעמיד לרשות אגודת הימאים למשרדיה אולם מתאים.  
(3) הנהלת הבית וועד החי"ל אישרו את ההסכם עם משרד התחבורה, המחלקה לרישום ימאים, בדבר קביעת מקום במוסד למטרות לימודים לימאים.  
(4) חדרי הלינה מנוצלים עד אפס מקום.

## במועדון הימי

### המסיבה הרביעית של המועדון הימי

היתה ב־5.1.51 בבית יורדיים בחיפה

פתח מ. פומרק, יו"ר החי"ל בחיפה ומסר פרטים על קידומו של הנמל. מר שמחה גולן הרצה על עבודתן של חברות־השרות, בנמל, חיפה. הוא מסר, כי בנמל חיפה עובדות 5 חברות ומן: "עומסים", "שחף", "סואר", מחסני ערובה, "לעולה" ו"עוגן".



## קול מים רבים / מאת ע. הלל

פי זה הים קסערו, וזו מחשבת איש קסערה;  
הנה שניהם יפים קאש  
ואימי-פאר קמוה.

אין קמו קאש אשר ידמה לים המים,  
ואין קמו הים אשר ידמה לאש.  
זולת לב קאדם שהוא הים והוא קאש.

עד-אנה מגיעים עמקי הים?  
אבל עמקי יפיו עמקו מהמה!!  
עד-אנה מגיעים קולות הים?  
אבל קולות נפשו הולכים הרחק מהמה!!

### כרוניקה

ב-24.1.51 ש.ז. הרצה הד"ר ב. ברנרד בפני קהל רב בבית ארלוזורוב בת"א על הימאות הישראלית בלוחית סרט החי"ל.

#### אורחים

הקפטן ע. מורגנס, חבר הועד הפועל של סניף החי"ל בארגנטינה, הגיע לביקור קצר בארץ. הוא מתעניין בהקמת חברת אניות בקו ארגנטינה-ישראל. בפגישה עם חברי הועד הפועל של החי"ל מסר פרטים על פעולות החי"ל במקום. בחיפה סייר במפעלי החי"ל והים.

#### מדיוני הועד הפועל של החי"ל

בישיבת הועד הפועל מ-21.2.51 נסתיים הדיון בבעיות המוסד המרכזי להדרכה ימית. הוחלט: לבחור בה"ה ש. נמיר, מ. פומרק, ב. פלדנקריין וי. שריר ככ"כ החי"ל בהנהלת המוסד ובמר י. שריר כיו"ר ההנהלה. כן הוחלט לפנות למשרד-הבטחון, החנוך והתרבות, החקלאות ואיגוד הדייגים בדבר שיגור נציגיהם להנהלה. נדונו גם עניני ביה"ס הימי.

#### באפריקה הדרומית

ב-29.1.51 התקיימה במיוזברג שע"י קפטאון מסיבת החי"ל בהשתתפות קהל רב. הוצג סרט החי"ל "בנתיבי ים". הופיעה חוברת ינאר של "הים", רבע-שנתון החי"ל באפריקה הדרומית.

#### מכתב למערכת

אודי לכם אם תואילו לפרסם בירחונכם את השורות הבאות:  
כר"א ותיקה של "ים" שמחה אני לציין את השיפורים הרבים שחלו רחוק ואת דופק-החיים החדש המפעמו. לואי ותמשיכו בקו זה, אף מצוקת הגייר והדפוס.

אך כאחת עם זאת רצוני להביע בזה את הוקרתי לעורך הקודם, י. פרישמן, בעד עבודתו הנאמנה והשקודה בירחון במשך זמן רב. אני סבורה, כי בשני הדברים גם יחד אני מביעה הרגשת רבים.

בכבוד ובברכת ים א. מ. — חיפה

שיבה את הצוות של "מאיר דיונגוף" שגילה אחריות מקצועית והצלחה להביאה לחוף-מבטחים; ואת הצוות של "קדמה" שהודות למסירותו, בעזרת עובדי הנמל, נצלה "קדמה" והנמל לא נסתם.  
השר אמר בפתח דבריו, שהוא שמח להודמנות הפגישה עם חבר האנשים הנושאים בעול פיתוחה של הימאות בארץ. במשרד התחבורה יש תכניות מרהיקות-לכת לקידום הימאות הישראלית. במשך שנים ספורות אפשר יהיה להכפיל את כושר-הקבול של נמל חיפה, לבנות את המבדוק לתקון אניות, להוסיף הציוד, לשפר את שיטות-העבודה בנמל ולהחיש את תהליכי-העבודה. במאסר יתחילו בפתוח הקישורן ע"י חברה הולנדית בשותף עם קבלנים מקו-מיים, המטרה כפולה: הגברת כוח-העבודה של הנמל, והתקנת איזור הפשי, דרך ישראל לארצות השכנות, בבוא השלום. הקישורן יועמק ויוצאו 7 שלוחות, כל אחת מהן לעגינת אניות בנפה עד אלף טון ולפריקת הסחורות. בנין נמל הקישורן יעלה ב-1.600.000 ל"י. ליד הקישורן יהיה שובר-גלים ומאחוריו יבנה המבדוק לתקון אניות עד 10.000 טון שיטפל ב-4 אניות בבת אחת. בנייתו שתעלה 2½ מיליון ל"י, תבטיח את איתנותנו בה"ל ותחסוך מטבע זר. עם פתוח שפך הקישורן תהיה נמל חיפה אחד הנמלים החשובים במזרח התיכון.



מר גורדון יפה מחלק את שי ההסתדרות נשים עבריות בקיפטאון

אשר לספנות: האוצר הבריטי נתן את הרשיון הדרוש לבנות באנגליה, באשראי, אניות-תיירים בת 22 אלף טון, שתעלה 3¼ מיליון ל"י. אשר להדרכה הימית — יש להגדיל את מספר הימאים בעלי המקצוע, והממשלה תסייע בכך וגם תקים מוסדות נוספים להרחבת חנוך הנוער הישראלי לים. בתכנית הממשלה גם הקמת נמל שני בדרום הארץ שיעלה 5-6 מיליון ל"י.

בסוף דבריו פנה השר בקריאה לציבור הרחב, להשקיע כספו בקנית אניות, השקעה שאינה בטוחה פחות מקנית קרקעות, בתים וכו' והשיבותה מכרעת לפיתוח ארץ.

ד"ר נ. וידרא הודה לנואם וציין, כי ד"ר יוסף גילה ענין בימאות עוד לפני הקמת המדינה ועזר בעניני דיג, ביחסים עם הצי הבריטי והקמת חברת "צים".



אור לט' באדר א' נפטר מנהל התחנה לחקר הדיג הימי, ד"ר ה. ליסנר.

הסתלק מאתנו אחד מאנשי-המדע היהודים המעטים שהקדישו עצמם לחקר בעיות הדיג.

דמותו ידועה גם לעולם המדע. למד אצל גדולי מדע בגרמניה, וקנה מקום כאחד המומחים בדיג ומחקר ההרינגים (מליחים). נבחר נציגה במועצה הבינלאומית למחקר הים. עד לעלייתו, 1946, עובד במרכזי הדיג באנגליה, איטליה וטורקיה.

מקיים קשרים עם חוגים ציוניים בגרמניה, מבקר בארץ ולבקשת ההסתדרות הציונית בגרמניה, כותב חוות-דעת על אפשרויות פיתוח הדיג בארץ.

בתחנה לחקר הדיג הימי קרע חלון רחב לכל הנעשה בשדה המחקר באירופה. היה מורה ומדריך לחבר העובדים. הקים ספריה מקצועית עשירה בתחנה מפליג בקביעות לים בספינות-דיג קטנות על אף טלטולי הים. מגמתו: מודרני-זציה של הדיג הישראלי.

ביום ובכנרת, תמיד עם כולם על הספינה, מדריך ומכוון את העבודה.

שני חלומות נשא בלבו זוכה לראות בהתגשמותם: נמל דיג מרכזי בקיסריה ומעבדות לתחנה לחקר הדיג הימי לאכסון אנשי מדע מקומיים ואורחים.

לא יצאו שלושה שבועות מאז התכנסו חבריו לעבודה עמו, כדי לפתוח את המעון החדש של התחנה בבניני "מעוז הים" ולשתול את העצים הראשונים בחולות על שפת הים — והנה נתאספו באבל כבוד כדי למלא בקשתו האחרונה: להביאו למנוחת עולמים, במקום בו יפעם לב הדיג העברי, כבוד לזכרו.

## חבריו לעבודה

### אוצר ששקע בים

בשנת 1792 שקעה בשפך מנהר לא-פלאטה הספינה הספרדית "פראסיאדור", שהובילה זהב שנשדד בפארו. הספינה טבעה על עובדיה.

מאז נעשו כמה וכמה נסיונות לגלות את מקום הספינה השקועה ולהעלות את האוצר ששווי נאמד כדי 200 מיליון דולאר. האמודאי היווני המקצועי טרולוס טוען, כי הוא גילה את מקום הספינה. הוא מבקש שותף שישקיע 3,500,000 דולאר ויחלק עמו במידה שווה את מחצית האוצר, מאחר שהמחצית האחרת תיפול בחלקה של ממשלת אורוגוואי המוכנת אף היא להשקיע 3,5 מיליון דולאר.

היווני הפיקח לא הביא בחשבון את ממשלת פארו, העלולה לתבוע לעצמה את כל הזהב שנשדד בארצה לפני 150 שנה.

**אניה אטומית.** אנשי מדע בריטיים עוסקים עתה בנסיונות להמצאת מכונה, שתונע, בכוח אטומי, הכוונה היא, שמכונות אלו יות' קנובאניות. חברת "לוידיס" מתענינת במיוחד בתכנית זו ועוקבת אחריה מקרוב.

# בנק אנגלו-פלשתינה בע"מ

הבנק הוותיק  
והגדול בארץ-  
הבנק שלך





# הסנה

חברת הבטוח  
הגדולה בישראל

**כל ענפי הבטוח**

המשדד הראשי: ת"א  
רח' לינינבלום 44

פרסום מלאריאלי



# המשביר המרכזי

חברה קואופרטיב להספקה  
של העובדים העברים  
בארץ ישראל בע"מ

תל-אביב, חיפה, ירושלים

המוסד המרכזי להספקה  
של התנועה הקואופרטיבית  
בישראל -

# בנק הפועלים

בע"מ

תל-אביב  
ת.ד. 27  
טל. 97.96-4296

הון המניות הנפרע והרזרבות

620,000.- ל"י

מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם

# תחבורה בע"מ

אגודה חקלאית שתופית  
של משקי העובדים להובלה

המשרדים הראשיים:

תל-אביב: רח' עקיבא איגר 7  
טלפון 2709 - 5197

חיפה: רח' הנמל 53, טל. 2381

ירושלים: רח' סטורס 10, טל. 2990

סניפים בכל חלקי הארץ

שרות בין עירוני:

חיפה/תל-אביב/ירושלים/  
טבריה / באר שבע  
ולכל משקי העובדים

מחלקה מיוחדת להובלת חבילות. כלים  
מיוחדים להובלת משאות כבדים וארוכים

חברה  
ארץ-ישראלית  
לתעשית  
זכוכית

# גביש

בע"מ

# תרזיה

בית חרושת לנגרות  
בע"מ

# ראשון-לציון

טלפון 219

# אהרן רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי  
בכל עניני הובלה ימית

חיפה

ת.ד. 74 טלפון 4241/2

סניפים:

תל-אביב-יפו - ירושלים