

## גליונות החבל הימי לישראל



הכשרה יאית - לקראת אחלות הקיץ

אחה  
לוודש

חוברת ז' (ע')

שנה ששית

סיון תשי"א / יוני 1951

כתובת הסערכת

חבל ימי לישראל, תל-אביב

מל. 2437 ת.ד. 1917



# "יום הים" תשי"א

## ב.פ. מאירוביץ / דברים בעצרת יום הים בתל-אביב

במשך שלוש שנות עצמאותנו פורקו בנמלי ישראל 4.092.000 טון סחורות (יבוא ויצוא), ועברו דרכם 512.000 נוסעים. בנמלי ישראל בקרו בתקופה זו 4.760 ספינות-סוחר בנפח כללי של 7.711.000 מכלל תנועת המטענים נטל נמל חיפה 75% והיה גם ל"שער העליה". מ-1000 טון, בממוצע, ליום ב-1948 עלתה התפוקה ל-3.000 טון ב-1949 ו-4.200 טון ב-1950. כיום מגיע תפוקתו היומית הממוצעת ל-6.000 טון בערך; ויחד עם נמלי הסירות בתל-אביב ויפו הגיעה תפוקת נמלינו ל-7.000 טון ליום. בזאת כמעט והגענו לקצה יכולת התפוקה של נמלינו בממדיהם כיום.

\*

סחר-החוץ הימי שלנו מוכיח, כי לחשבון כל נפש בישראל מובאים בשנה כאחד וחצי טון מטענים. אם אנו מעריכים את גידול האוכלוסייה בחמש השנים הקרובות כ-200.000 נפשות, בשנה, בממוצע, נמצא, כי היבוא יגיע ב-1955 ל-3½ מיליון טון, בערך. לקראת גידול זה אנו מכינים את אפשרויות הפריקה בנמלינו, תכנית פתוחה הקישור, אשר העבודה כבר התחילה בה תגדיל, בהשלמתה בסוף 1952, את תפוקת נמל חיפה ב-500.000 טון, לסוף 1952 תגדל התפוקה הכוללת של נמלינו במיליון טון, לפחות.

כמנהגי ימימה בקרתי גם הפעם, ב"יום הים", את הישגינו ותכניותינו בשדה הימאות.

מעמד זה נתן בעבר את הסעד המוסרי לעושי המלאכה. החבל הימי לישראל, התנועה הצבורית של שוחרי הים העברי, ידע לעודד ולתבוע פעולה, יהא דבר היום של "יום הים" תשי"א — קדימה הימאות העברית!

## י. שריר / עם זכרו של ד. רמז

בפתחו את האסיפה החגיגית ב"יום הים" בת"א, אמר י. שריר, מ"מ יו"ר החי"ל, בין השאר, את הדברים הבאים:  
הרשו לי להזכיר ולהספיד את האיש שהיה צריך להיות אתנו הערב — ואיננו עוד, את דוד רמז ז"ל (הקהל קם על רגליו) שהלך מאתנו בלא עת והניח חלל ריק במחנה שוחרי הימאות העברית. שר וגדול נפל בישראל, שר התחבורה הראשון במדינת ישראל, אשר הקים בימי החרום והתווה עם קום המדינה, את צי הסוחר הישראלי ואת התחבורה הימית הישראלית עם מדינות העולם. הוא השקיע את מרצו ואת יזמתו הברוכה במפעל הימי שנים רבות לפני תקומת המדינה. מראשוני הראשונים של הוגי רעיון הימאות העברית וחזונה, ממניחי היסוד של החבל הימי לישראל, אשר יחד אתנו השתתף לפני 14 שנה בכינוס הימי הראשון על ספונה של "הר-ציון", בו הוקם החבל הימי לישראל ובו קבע את שמו.

היה מיוזמי נמל תל-אביב ובוניו; מיוזמי חברת "צים" ומיסדיה; ממקימי כל ה"יש" הימי הקיים בארץ. גדולה האבדה למדינת ישראל, לעם ישראל ולימאות ישראל. זכרו הברוך יהיה חרות בתולדות התקומה הימית בישראל.

...על אף העובדה, שרעיון גאולת הים פיגר במסכת תקומתנו בעבר ומפעלי-הים היו קטנים ודלים עם קום מדינת ישראל — הרי הצליחה התחבורה הימית הישראלית לתפוס מקום ניכר במשק המדינה.

רק לפני 15 שנה ביום כ"ג אייר תרצ"ו — 15 במאי 1936 — עם מתן הרשיון של ממשלת המנדט לפרוק בחופה של תל-אביב את מטעניה — היה הים לנחלת העם כולו. מני אז ועד קום המדינה לא נתן לנו לעשות רבות בכבוש הים. מבפנים ומבחוץ הצרו את צעדינו; אבל הלהט שיקד בקרב הנוער והעם, חלוצי הספנות העברית, יורדי הים ועובדי הנמלים, היה אבן יסוד לימאותנו העצמאית.

טען הים הישראלי במשך שלוש שנות העצמאות עלה ל-4 מיליון טון ומעלה ומספר הנוסעים בדרך הים הגיע ל-500.000. לפי הערכה צנועה הגיעו דמיה-הובלה והנסיעה לסך של 36.000.000 ל"י במטבע זר.

הצי המסחרי הישראלי (שנפחו עלה מ-6000 טון בקום המדינה ל-100.000) נטל בממוצע, 8% בהובלת המטענים וכ-50% בהובלת נוסעים, וחשך למדינה כ-7 מיליון ל"י.

עשרים וחמש ספינות סוחר ישראליות מקיימות היום שרות סדיר למשאות ונוסעים בין ישראל ונמלי ארה"ב, אירופה המערבית ונמלי הים התיכון והולקן בסחר הים גדל והולך.

\*

ראייה לציון התנופה של חברת "צים" שנחלצה ראשונה לקידום הספנות הישראלית ועודדה גם את היוזמה הפרטית. חברת "דיזנגוף" (לספנות) רכשה אשתקד שתי אניות-משא בקו ישראל-אמריקה; וחברת "עתי" מחדשת פעולותיה באניה שרכשה בעזרת מלווה שהוענק לה ע"י ממשלת ישראל.

הצלחתו של הצי המסחרי הישראלי, לתרום לתחבורה הימית בקיום המקשרים את ארצנו עם ארצות המזרח לנו וקונות מאתנו, ולקיים את שרותו בדמי-הובלה המקובלים בספנות הבין-לאומית, תשמש הוכחה נוספת לא רק ליציבותו המשקית, אלא גם לאפשרויות הממונות בו להרחבה ובסוס נוסף.

סחר הים הישראלי גדל והולך; כבר השנה יגיע ל-2 מיליון טון דמי הובלה יגיע כדי 15 מיליון ל"י במטבע זר. עלינו לחתור לריכוז מחצית היבוא והיצוא הישראלי בהובלה ימית ישראלית. לשם כך יש להכפיל, לפחות, את נפח צי המסחר שלנו ע"י הוספת אניות בקיום הקיימים ולפתוח קיום חדשים בהתאם לצרכי המדינה, ואכן, נעשית פעולה בכיוון זה.

חברת "דיזנגוף" עומדת לרכוש עוד הקיץ שתי ספינות נוספות. ו"עתי" רכשה ספינה בארה"ב. עד סוף קיץ זה תתוספה לצי הסוחר הישראלי כשש ספינות בנפח כללי של 40.000 טון בערך. זו התקדמות חשובה — והמשכה לא יאחר לבוא. גם גורמים בחו"ל החלו לגלות ענין בפתוח הענף הזה.

ומהספינות לאכסניתן: — סחר הים שלנו היה מסגר, צי הסוחר שלנו היה לוקה לולא טיפחנו והרחבנו את גבולות נמלינו והגדלנו את כושר תפוקתם. נמל תל-אביב, ילד טפוחנו, שוב אינו "בן יחיד". העומס של סחר הים הטיל על משרד התחבורה אחריות גוברת למשק נמל חיפה.



חגיגת יום הים על גדות נחל קדומים

חגיגת "יום הים" בחיפה הועתקה הפעם למקום חדש — על גדות נחל קישון, ליד הגשר ב"איזור הנפט". בקרבת מקום זה מתחילה חפירת התעלה להקמת נמל לסירות וספינות ובנית איזור תעשייה חדש; עם פיתוח המקום יגדל כושר קיבולו של נמל חיפה, המתלבט ברוב צפיפות.

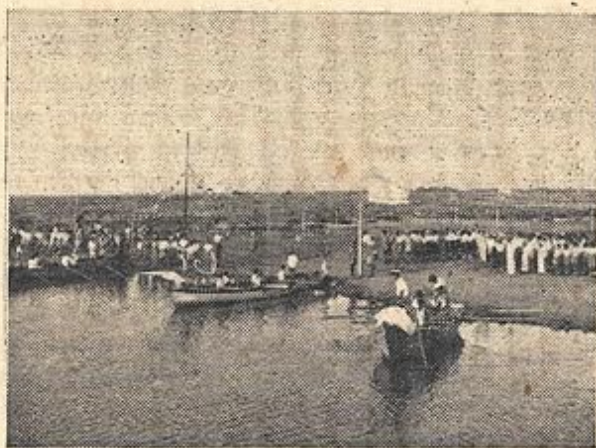
לחגיגה נתכנסו חברי אגודות הנוער הימיות, נציגי ציבור וקהל רב, בעיקר בני-נוער. לכאן הגיעו סירותיהם של הימאים הצעירים, שהתחרות ביניהן היתה חלק מהחגיגה.

במקום שבו ישן וחדש נפגשו

נוף דקלים וירק, מלפנים הים, שהקישון נשפך לתוכו ומאחור — הכרמל המרוק בשלהי האביב. חדש וישן נמזגו. נחל קדומים והר עתיקים מציצים אל המקום, שבו עתידים לצמוח חיים חדשים.

מגרש המסדר היה גדור במוטות דגלים, מתנפנים לרוח הערב ועטור דגלי איתות ימיים. לקול צלילי תזמורת "הפועל" צעדו חברי ארגוני הנוער למקומות שהוקצו להם במגרש; מצדו השני של הנחל נתאסף קהל; באמצע במה ארעית על גשר הקישון ועליה — מקבלי המסדר ומוזמנים.

העיניים נשואות אל סירות החתירה, המגיעות מצד הים ובקהל חולף משברוח מרענן. הנחל מתחיל רוחש סירות, המתקבלות בתשואות.



"יום הים" בחיפה

הים פותר בעיות

החגיגה נפתחה בשם חבל ימי לישראל בדברי מר מ. הינדס, שקידם בברכה את האורחים, ובמיוחד את מפקד חיל הים, את הממונה על המחוז, את הקונסולים וכו'. הנואם עמד על השי הנאה, שהוגש לנו על-ידי ההיסטוריה: חוף ים ארוך. היה מי שאמר, כי ארץ שגבולה ים אינה יכולה להיות קטנה. כשהארץ מתלבטת בבעיות סבוכות, יכול הים לפתור רבות מהן: הוא מאפשר קשר עם העולם ופותח מקורות פרנסה בענפים שונים, מחנך את הנוער ליזמה ומפתח בו דמיון ורוחב לב. לאות אבל על דוד רמז, הורד הדגל למחצית התורן. הקהל כיבד את זכרו בעמידת דום.



מפקד הנוער

להגברת הכוח הימי

— היטיב לעשות החי"ל, שבחר למקום החגיגה את גדות הקישון. מקום זה מסמל מעשה ימי קרוב — אמר מר אבא חושי, נשיא החי"ל וראש עיריית חיפה. פיתוח האיזור יוסיף כוח לעירנו — אמר. הנואם ציין גם את התכניות האחרות להגדלת נמל חיפה, ובכלל זה — בנית רציפים חדשים.

— אולם זהו לא רק יום חג וחדוה, אלא גם יום חשבון — אמר הנואם, הוא מנה את הישגי הימאות והדגיש; כי החברות הקיימות אינן מביטות בעין צרה על פיתוח יזמה חדשה. אפשר להגביר כוח, להוסיף יזמה, לרכוש עוד אניות. הנואם העלה את התפתחות ארגוני הנוער הימיים וקרא להמוני-נוער נוספים להכיר בחשיבות הים. כן הזכיר את שתי אניות המלחמה, שבקרו בארצות הברית והעלו את קרן ישראל בעיני העולם.

— חברי הצעירים, למדו מהם מה ספורט-הים עשוי לתת לנו: צוות ימי מסחרי, הגדלת מקורות פרנסה, העשרת הארץ והאדרת כוחה, היותנו עם חפשי ועצמאי במולדתו. פיתוח הימאות יתן לנו כוח הגנה, יקים לנו נוער זקוף-קומה, קר-מוג, אמיץ-לב, אוהב מולדת ומגן עליה. הגבירו החי"ל! — סיים נשיא החי"ל את דבריו.

תחרות סירות

בגמר הטקס נערכו תחרויות, בהן השתתפו 11 סירות מ-4 ארגוני-נוער ימיים: "הפועל" חיפה ועכו; צופיים; זבולון ואליצור, בלויי סירת-הדגל. מרחק התחרויות היה כ-600 מ'. ההפלגה ארכה 3-4 דקות.

"הרב ברלין" ("אליצור") ניצחה את "רוניה" ("הפועל"), שבה נשבר משוט עם התחלת התחרות. "עזרא" (זבולון) ניצחה את "וידנמילר" (צופיים). בתחרות "הפועל" חיפה — "הפועל" עכו ניצחה חיפה.

בסוף נערכה תחרות חסקות (דוגיות שטוחות). המטרה היתה: להפיל המימה את היריב בעזרת כידון (מחופה לשם מניעה מפני עות). "הפועל" ניצח את "צופיים" ו"אליצור" את "זבולון". בתחרות-הגמר ניצח "הפועל" את "זבולון". "הפועל" זכה במגן, שניתן על-ידי החי"ל. את המגן קבלו חניכי "הפועל": גד ברוקמן ורן עולמי.

"יום הים" תופס מקומו במנין חגיגי של המדינה הצעירה. ותוא טעון טיפוח ושקידה, כדי שישמש מנוף לקידום כוחנו הימי.



לשכת נשיא המדינה, הקריה.

15.5.1951

החבל הימי לישראל תל-אביב, רחוב אחד העם 15. ליום הים שלוחות לכס מיטב ברכותי הנאמנות. שאו ברכה על מפעלכם עד הנה, ושאו ממנו עידוד למשימות הגדולות של העתיד. הימאות הישראלית קמה והיתה לעובדה, והיא תרחב ותתבסס כיאה לעם אשר אל חוף ימים ישכון. התחבורה הימית משמשת ענף כלכלי נכבד ורוע בטחונית למדינתנו, שראויים לקלוט את מיטב הנוער שלנו אשר טובת המדינה ובטחונה קרובים ללבו. הכפילו מאמצים וראו ברכה בעבודתכם.

חיים ויצמן

ירושלים, 29.5.51

ברכותי לחבל ימי לישראל ביום הים, שיוסיף לשקוד במשנה מרץ בשנה הבאה עלינו לטובה על הפניית פני צעירינו ואנשי יזמתנו הימה, להגדלת ימאות ישראל ולהנפת דגלה בימים קרובים ורחוקים.

משה שרת

ירושלים, 28.5.51

הנני מצטער, שאין באפשרותי להיות נוכח בחגיגתכם. שולח את ברכותי הלבביות ומאחל הצלחה לפעולתכם החשובה להתפתחותה והתקדמותה של הימאות העברית.

יוסף שפרינצק

ירושלים, 28.5.51

חובותי בכנסת מונעות ממני, לצערי, את האפשרות לקחת חלק בכנס החגיגי לרגל יום הים. לשוחרי הימאות העברית ומטפחי אהבת הים בנוער — שלוחה ברכתי הנאמנה: יזכו לקצור פרי עמלם ולראות בהאדרת ציינו.

דב יוסף, שר התחבורה.

ירושלים, 28.5.51

לצערי לא אוכל להשתתף בחגיגות יום הים, כי בתאריך 28 דנא אהיה בירושלים בכנסת. אני מגיש לכס את מיטב ברכותי ומאחל לכס התקדמות והתפתחות, ונזכה לראות בכס כוח ימי חזק בישראל.

ב. שיטרית, שר המשטרה

ירושלים, 28.5.51

שאו ברכה ליום הים. ישמש חגכם אות קריאה ועידוד לחלוצים השואפים לכבוש הים.

א. דובקין, הסוכנות היהודית

החגיגות קאָרץ

יום הים נחוג השנה, כבשנים הקודמות, בצורה המסורתית הנאה, שנתחבבה מאד על הקהל הרחב; בתכניות חל גיוון מסויים. הדגש הושם על חגיגות יום הים בכחלי בתי הספר ובקרבת ארגוני הנוער השונים. הוכן חומר ספרותי והסברתי רב (מעמד יום הים למפקדים, כרוז ליום הים, לחות קיר עם תמונות וכר) והומצא לכל בתי הספר העממים, התיכוניים, המקצועיים ולבתי המדרש למורים וכן לגני הילדים. מנהל אגף החינוך הד"ר ב. כן יהודה הוציא חזר מיוחד למנהלי בתי הספר, בקריאה לציין את יום הים בשיחות עם התלמידים. בחזר נאמר בין השאר:

חשוב וראוי מפעל גאולת הים במדינת ישראל וראויה לתהלה פעולתו המבורכת של החבל הימי לישראל. יקדישו,

איפוא, המורים ביום זה, כ"ג באייר, שעורים, שיחות ומסיבות וכל אשר יוכלו, לערכו של הים ומפעלי כל המטפלים בו.

איגוד הדייגים פנה בחזר לכל משקי הדיג בקריאה לחוג את יום הים כיום הדיג העברי.

הרבנות הראשית קראה לכל גבאי בתי הכנסת בכל הארץ להקדיש תפלת אזכרה מיוחדת לימאי ישראל הנעדרים.

לפי פניותינו קושוטו נמלי חיפה ות"א וכל האניות שעגנו בנמל לים לרגל יום הים. כן הניפו מוסדות רבים את דגל המדינה על בניניהם. הנהלת הסוכנות היהודית נתנה הוראות מיוחדות למוסדותיה בירושלים, ת"א וחיפה להניף ביום זה את דגל המדינה.

פנינו לכל הישובים בארץ בבקשה לציין, באמצעות ועדות התרבות שלהם את החג. לחות קיר הודבקו בחוצות הערים הגדולות.

קול ישראל שידר לרגל יום הים את התכניות הבאות: א) שאלות על הים בחידון, ושירוע לשאל. ב) פנת הנוער אל הים, מאת ימימה טשרנוביץ. ג) שיחה מאת ד"ר צ. ברנרד יום הים ועודו. ד) דרך בים תסכית. ה) מלבד אלה הושמעו ב"קול ישראל" שירי ים ורפורטז'ה על החגיגות. ו) תכניות בשפות לועזיות שודרו ב"פנת העולה".

קול ציון לגולה שידר ביום הים תכניות מיוחדות ב"שפות: אידיש, אנגלית וצרפתית.

גלי צה"ל שידרו שיחה מוקלטת מפי הד"ר צ. ברנרד בצורת שאלות ותשובות על החי"ל, מפעליו ותפקידיו ויום הים וערכו. הנהלת הדואר הוציאה ביום הים חותמת מיוחדת בה הוחתמו בחיפה כל המכתבים שנשלחו באותו יום. ארגוני הנוער השונים ציינו בחגיגות ובמפקדים את יום הים בקרב חבריהם.

העתונות היומית והספריודית (וביחוד העתונות לנוער וילדים) פירסמה חומר רב על יום הים; כרוניקה שוטפת; את כרוז החי"ל; מאמרים ראשיים; רשימות, סיפורים, שירים וכר; העיתונות המצוירת פרסמה תצלומים ממפעלי הים וההכשרה הימית.

הפצת תזויות לטובת מפעלי ההכשרה הימית

ביום הים בוצע מפעל כספי, באמצעות אגודות הנוער הימיות, ע"י הפצת תזויות החי"ל במקומות רבים בארץ, שהכנסתן קודש למפעלי ההכשרה הימית של החי"ל. החגיגות המרכזיות של יום הים היו בתל-אביב וחיפה.

בתל-אביב

נשף לעובדי נמל ת"א, נערך ע"י החי"ל בבית הימאים ב"ב-26 במאי. הבית על כל חדריו היה צר מלהכיל את כל פועלי הנמל שבאו לקחת חלק בחגיגה. פתח ח. אברמוביץ, יו"ר ועד עובדי הנמל שהספיד את דוד רמז ז"ל. ש. נמיר מסר על פעולות החי"ל. א. זכאי מועדת הנגב ופועלי נמל אחרים מסרו מרשמייהם על פריקת הסחורות בנמל אילת. חנה זמיר הנעימה בשירי ים. הקהל בילה בשירה ורקודים עד אחרי חצות.

עצרת עם חגיגות. חגיגה מרכזית זו היתה ב"ב-28 במאי ברוב עם ב"אהל שמ". פתח י. שריר, סגן יו"ר החי"ל בדברי אזכרה לדוד רמז ז"ל ופנינה זלצמן ניגנה מנגינת אבל. אלוף משנה ש. טנקוס הביא את ברכת מפקדת חיל הים. ח. לבנון, סגן ראש העיר, ברך בשם עירית תל-אביב. ב. כ. מאירוביץ, מנהל שרותי הנמלים, ים ואויר של משרד התחבורה, הרצה על בעיות הספנות הישראלית. עם הפתיחה קרא ד"ר צ. ברנרד את הטלגרמות והברכות לית.





## בימוצות הישראליות

### א. רונפלד / לפתוח התיירות

עומדים אנו עוד לפני תום מחצית השנה הראשונה, וכבר אנו מציינים בספוק שמאזן התיירות הימית עד כה לא היה דל כלל וכלל. אדרבא — השגנו הישגים ניכרים ומעודדים בשדה זה בחדשי השנה הראשונים.

ראשונה לאניות התיירים הגדולה היתה ה"אטלנטיק", שהגיעה לנמל חיפה ב־20 בפברואר ש. ז. האניה שהתה בחופנו יום אחד ו־17 מתייריה ירדו לתור את הארץ. ב־26 בחודש חזרה האניה אלינו ליום נוסף, והפעם בקרו אצלנו 248 מתייריה. כעבור יומיים, ב־28 בפברואר הגיעה אנית הפאר היפה מנורבגיה, ה"אוסלו־פיורד", המשרתת באורח קבוע בקו נורבגיה־דניה־ארה"ב. אניה זו הביאה על ספונה 339 תיירים שבלו בארץ יום אחד ולילה. למחרתו ב־1 במרץ עם צאת האניה האחת, נכנסה לנמלנו האניה המפוארת "אינדפנדנס", של חברת "אמריקן אקספורט ליין" בנסיעת הבכורה שלה. ארחנו את האניה הזו במשך 3 ימים ו־430 תייריה תרו את הארץ לארכה ולרחבה במשך תקופה זו. גם עם נסיעתה לא נשאר מקום המעגן גלמוד אלא שעות מספר. ב־4 לחודש הגיעה לנמל האניה הגדולה "בריטניק" של חברת "קונרד ויט סטאר", ושהתה עם 270 תייריה במשך 2 ימים. אחריה היינו עדים להופעה הנאה של "קרונה", אנית הלוקסוס של אותה חברה, שהביאה כ־280 תיירים ושהתה כאן אף היא יומיים.

בעת שאנו מציינים מספרי תיירים, אל לנו להתעלם מן העובדה שיחד עמם רב חלקם של אנשי הצוות של האניות, היכולים להחשב גם הם כתיירים לכל דבר. הם מטיילים עם התיירים ומוציאים את שמה של הארץ בעולם.

### שרותים קבועים

האניות שהזכרנו באו באופן מיוחד בנסיעות המתארגנות אחת לתקופה, חוץ מן האניה "אטלנטיק", העומדת להכנס לקו סדיר לנוסעים ותיירים. אולם בולטים גם שרותים קבועים, כגון השרות הקבוע החדשי בין ניריורק לחיפה של אניה זו אל נשכח את חלקן בתיירות של אניות הנוסעים אקספורט ליין, המביאה מדי חדש בחדשו ובקביעות תיירים יהודים מאמריקה, העולים לבקר בארץ, מי לשבועיים, מי לחודש ומי לתקופה ארוכה יותר. במקביל לשרות הרב של אניה זו אל נשכח את חלקן בתיירות של אניות הנוסעים השייכות ל"צים" ו"קדם" וכן אלה העובדות בשרות חברת

שנתקבלו לרגל חגיגת "יום הים" מהאישים והמוסדות הבאים: נשיא המדינה, פרופ. ח. וייצמן, שר החוץ, מ. שרת, יו"ר הכנסת, י. שפרינצק; שר התחבורה ד"ר ד. יוסף; שר המשטרה ב. שיטריט; חבר הנחלת הסוכנות א. דובקין; ראש עיריית ירושלים ש. ז. שרגאי; סגן שר התחבורה ר. שרי; נשיא מועצת הדרה ד. ברמן; סניף החי"ל באפריקה הדרומית, סניף החי"ל בארגנטינה, מהמשרד התל-אביבי של הקרן האמריקאית למוסדות בישראל, ממנהל נמל חיפה מר ע. לנדמן ועוד.

בקורים של בתי הספר בנמל ת"א. בתי ספר רבים על תלמידיהם הם ומוריהם מירושלים, המושבות וההתיישבות העובדת בקרו ב־29 במאי בנמל ת"א ובתערוכה הימית בבית הימאים וקבלו הסברה והדרכה במקום.

חחרויות חתירה בין הפועל, זבולון, צופי ים ואליצור. ביום ב', ערב "יום הים", נערכו תחרויות חתירה על הירקון בין אגודת הנוער הימית על הגביע הנודד של החי"ל, המנצחים — זבולון וצופיים ניגשו לתחרות הגמר ב־29 במאי בנוכחות קהל רב. תזמורת ואמנים הנעימו את החגיגה. סירת צופיים "דולפין" יצאה מנצחת והוענק לה פרס החי"ל, בדברי ברכה ועידוד מפי מ. פלאי, יו"ר מועצת סניף תל-אביב.



חותמת "יום הים" תשי"א

### בחיפה

חגיגות "יום הים" בחיפה החלו ב־28 למאי בבית יורדי הים, שם מוצגת תערוכה ימית אמנותית. היתה קבלת פנים למוזמנים מטעם החבל הימי, באו עסקני החי"ל והצבור, ראש העיר וסגנו ובאיריכת המפעלים הימיים.

בערב נערכה מסיבה עממית בגן "פנורמה" על הר הכרמל עם תכנית אמנותית שכללה שירי ים, רקודים וזקוקין־דינור והופעות אמנים. בחגיגה זו לקחו חלק למעלה מ־3000 איש.

למחרת היום, נתקיימה החגיגה המרכזית על גדות נחל קישון. הסתדרויות הנוער הימיות ובית הספר הימי, ערכו מיסדר על הגדה הימנית של הקישון. אותה שעה הסתדרו 12 סירות עם הצוותות וערכו "תהלוכה" ריחמית במים השקטים. נאמו ד"ר מ. הינדס וא. חושי. תזמורת "הפועל" ניגנה.

לכבוד "יום הים" קושט הנמל והודגלו האניות שעגנו בו. גם על מוסדות העיר הונפו דגלים. בבתי הספר שבעיר סודרה שחרית לילדים.

החבל הימי בחיפה מודה בזה לכל אלה שעזרו בהוצאה לפועל של חגיגות "יום הים", ובמיוחד לעיריית חיפה ולראשה מר אבא חושי, בעד הכנת מקום המסדר על הקישון וקישוטו והחגיגה בגן "פנורמה".



„מסגירי מריטים“ הצרפתית וחברת האניות „אדריאטיקה“ האיטלקית.

### סידורים משביעי רצון

יחס השלטונות והפקידים לתיירים משביעי רצון. וראוי וכדאי לציין את המאמצים היעילים של מחלקת התיירות הממשלתית, מנהלת נמל חיפה, מחלקת העליה ואנשי המכס, בטפולם המסור בתייר.

בדרך כלל התרשמו התיירים לטובה מהסידורים שנעשו עבורם, וראויה לשבח פעולתו של ראש העיר חיפה, מר א. חושי, שהראה התענינות גדולה במבקריו. הוא אף העמד את אולם הישיבות של העירייה לצרכי קבלת הפנים לתיירי ה„אינדפנדנס“, שנהנו הנאה מרובה מהסידורים המוצלחים ומהופעת הבלט של רינה ניקובה. העובדה שראש העיר קבל את פניו של רב החובל בברכת „ברוכים הבאים לעיר חיפה“ נתפרסמה וצוינה לזכותנו בעתונות חו"ל, כאות הבנה ורצון טוב.

כשאנו משקיפים אל העתיד בשדה התיירות, ברור לנו שבשעה שייחתם הסכם השלום עם ממשלות ערב, והגישה מכאן לעיר העתיקה, לבית-לחם, חברון ויריחו תהא חפשית — אזי יגדל בלי ספק מספר התיירים שיבקרונו במשך כל תקופות השנה, ולא רק בעת הופעתן של אניות תיירים מסורתיות.

מסעו של ראש הממשלה בחוף-לארץ, הופעת חיל הים שלנו בארה"ב, בקור התזמורת הפילהרמונית שם, אלה בתוספת העבודה הטובה של ההסתדרות הציונית דהתם, יחזקו בתוך היהדות האמריקנית בלי ספק את ההתענינות הגדולה בישראל וישמשו אות לבקורים וטיולים בארצנו בממדים רציניים ביותר.

### ש. בן-עמנואל / אילת בהתפתחותה

אילת שוב אינה בגדר חלום כאשר היתה עם כיבושה, ומאז היא מתקדמת בצעדים איטיים לקראת עיר-חוף בדרום הארץ. אדם שיבקר עתה באילת, יתמה לתנועה בה, ולמאות העובדים הרוצים להתקשר אל המקום הזה. אולם למען תהיה אילת ישוב גדל ומתפתח, יש להגיש למתישביה את כל העזרה ובעיקר בדחיפות; אפשר וביחס לישוב זה יש לנקוט בצעדים המזורזים שנקטו בהם בימי המנדט לגבי נקודות-תצפית. כמה וכמה מקורות-פרנסה מצויים במקום, ועוד רבים המקורות העתידיים להתגלות עם פיתוח המקום. יש במקום קבוצת דייגים שהחלה בעבודתה, אך התפתחות הדיג במקום כרוכה בידיים נוספות, במומחים והעיקר — בכלים. זה מקרוב הורדו לאילת רשתות גדולות וחדישות המאפשרות דיג בכמות גדולה, אולם מאחר שאין במקום בית-קירור נתקלים הדייגים בשאלה מה יעשו בשלל הדגה, והתחבורה אף בדרך האויר אינה תקינה לחלוטין. עם ביקורם של הלורד סמואל ומר רוטנברג לפני שבועות

אחדים, הובטח לתושבי המקום להתקין חיבור של חשמל במקום, אולם עד עתה לא נתגשם הדבר.

גם בנית בית-הסגר ובית-מטבחים כדי להעביר לכאן בקר, מאריתריה, חבש ועוד, מתעכבת.

לפני חדשים אחדים פתח קואופרטיב החיילים המשוחר-רים „יעל“ סניף באילת — וכן בנה סככת מוסך לתיקון המכוניות בנגב הדרומי ולמכוניות המגיעות לאילת וטעונות תיקון. 6 חברים נמצאים באילת, ומספרם יגדל, אם תקויים ההבטחה שקיבלו לשיכון-קבע. כן נחתם חוזה בין „יעל“ לחברת „של“ לפתיחת תחנה לבניין שתשרת את כל האיזור. משרד התחבורה נותן זכות קדימה למוסך זה להשגת חלקי מכוניות. במקום נמצאות שלוש מכוניות-משא, שתים המוע-סקות בעבודת הנמל, ואילו השלישית — בעבודות אחרות. הקואופרטיב עומד לפתוח עתה קרקע להובלת משאות — תל-אביב-אילת, ומחיר הטונה תעלה כ-22 ל"י. כן ישרת קו-משאות זה את הישובים בדרך לאילת. הקואופרטיב מקוה, כי המכוניות ישמשו בעתיד להובלת מחצבים.

### שתי פרשיות קשות

שתי פרשיות קשות שעדיין לא מצאו את פתרונו הן: האכסניה והתחבורה האוירית. האנשים הבאים לאילת אין לרשותם אכסניה המניחה את הדעת. פועלים רבים נאלצים לצאת לעבודתם בלי אוכל, מאחר שהם מתחילים לעבוד ב-5 בבוקר, ואילו ארוחת הבוקר ניתנת מ-7 עד 9. אין גם להסיח הדעת מצבור המטיילים והתיירים המזדמן לכאן. זה גם אחד הטעמים לקוצר הרוח, בו מחכים הפועלים לשיכון, למען יהיה בידי משפחותיהם לנהל משק-בית-עצמי. גדולה מזו: באכסניה הנ"ל הנמצאת לחוף הים אין להשיג דגים, אלא דגים... בקופסאות...

### הירק מתפתח והולך

אחד הפלאים הגדולים של אילת הם: הנקיון והירק. מפליא הגן הנטוע סביב בנין משרדי ראש הממשלה והגן בסמוך לו; ועוד גן באילת — „גן-שמואל“ (גן שבא מתל-אביב ונטע נטיעות וקרא את הגן על שמו, לפני כמה חדשים בא העירה ונהרג באופן טראגי בתאונה בת"א; עתה בלי ספק ישמש כזכרון למיסדו שמואל דרורי ז"ל).

נציג ועדת הנגב במקום דואג במיוחד לנקיון. שטח מיוחד על שפת הים הוקצה למטיילים, ושם שני חדרים (בעיקר למטיילים לצרכי מטבח וכו'); סודרו ברזי מים, נוחיות ופחית-זבל.

אין תושבי אילת מן המפגרים בשדה התרבות: אמפי-תיאטרון ובמה גדולה במקום, ורוב האמנים הבאים לארץ — מפרישים הצגה גם לאילת. כן נערכות הרצאות והצגות קולנוע. עתה עומדים להקים גם בית קולנוע מיוחד. ועדת הנגב עושה רבות לפיתוח המקום, אולם לא סגי בכך; על הממשלה, מוסדות הציבור והיזמה הפרטית, להטות שכמם לפיתוח האיזור ובמוקדם.



כדי לאפשר גם השנה את הרחיצה לילדים עד גיל 9; ורק תחת לחץ העירייה התיר משרד הבריאות את הרחיצה למבוגרים.

אולם התרת הרחיצה למבוגרים לא פתרה את הבעיה, מאחר שמי שהתיר את הרחיצה למבוגרים לא רק שאסרה על הילדים, אלא גם הזהיר את האמהות שלא לבוא כלל עם הילדים אל חוף הים.

פרשת זיהום מי הים, ואימתן אפשרות לפתח את ספורט הים — היא חוליה נוספת ביחסה של הנהלת העירייה גם לגבי יתר ענפי הספורט; אשר הנוער שלנו — ובעיקר עתה עם העליה ההמונית — כה זקוק לו. תשמע נא הדרישה באוני מועצת עיריית תל-אביב, לעשות מאמץ מיוחד, כדי לנקות את מי הים והחוף מהזוהמה, ולבנות בריכה נאותה, שתאפשר לנוער בתל-אביב ובתי לרוכש את מקצועות הים. החבל הימי לישראל, אשר לו חלק גדול בחינוך הנוער לפעולות הים, מצטרף אף הוא לתביעות אגודות הספורט לאפשר להמונים, את האימון הימי הראשוני, את השחייה.

במשך שנים רבות תבעו אגודות הספורט הימיות בתל-אביב מאת הנהלת העירייה, לבנות בריכת-שחייה, ולאפשר באמצעותה לאלפי תלמידי בתי הספר העממיים והתיכוניים את לימוד תורת השחייה שהיא הצעד הראשון לקרב את הנוער אל הים, אל הסירה והאניה.

אך לא זו בלבד שעיריית תל-אביב אטמה אזנה משמוע את התביעות הללו — וטרם הוקמה אף בריכת-שחייה עירונית אחת שתהיה ראויה לשמה. בצפרניהן ממש נאחזו אגודות הספורט הימי בגדות הירקון — והמשיכו פעולותיהן בחתירה, אף כי גם שם אין כל אפשרות לפתח את השחייה, מאחר שמימי הירקון נגועים במחלת בילהרציה. אגודות הספורט נאלצו, איפוא, לעזוב את העיר ולחפש מקום אחר לפיתוח השחייה, אם לחולון, גבעת-רמבם, „גלי-גיל“, או פתח-הקוף, כדי לאפשר לחבריהם ללמוד את השחייה בבריכות הקיימות, מאחר שמי הים, שזוהמו בתל-אביב עוד בשנה שעבר, טרם נוקו. עיריית תל-אביב שידעה את ענין הזיהום (וידעת אותו גם כיום), לא נקטה בצעדים יעילים.

## מ. נון / רוחות הקנרת

### ה. רוחות קיץ מקומיות

(המשך)

כי רק מקרה נדיר הוא שעבודת הדיגים תופרע ע"י אחת הרוחות שיצאה מגדרה.

באשמורת הלילה האחרונה נרגע הים לגמרי, אך עם עלות השמש מתעוררות שוב רוחות הלילה הנזכרות והן גוועות רק בנבור הום הבוקר. מכאן ואילך משתנה כיוון הרוחות — ומלבד הים מתחילים להגיע ליבשה משבים קלילים. וגם במקרה זה הם מורגשים בעיקר בדרום הים, עד שנדמה כאילו רוח צפונית קלה נושבת בדרום — ולמעשה מקום לידתה הוא על הים. את רוחות הלילה והבוקר אפשר לנצל לשיט מפרשים. בכוחם של משבי היום הקלילים רק להפיג במקצת את חום היום הקשה. זה גלגל הרוחות הקיצי הקבוע על הכנרת.

### 1. תקופת החורף וגלגל רוחותיה

לעומת גלגל הרוחות הקיצי היציב אין רוחות החורף נתונות לשום סדר קביעות, והן באות ופורצות מכל רוחות השמים בכל שעה כעולה על רוחן; ולעומת יום הקיץ בו כיוון ושעת הסערה הקבועה ידועים מראש, עלול יום החורף להיות גדוש הפתעות למכביר. בחורף אפשר שיעברו ימים שלמים ורצופים הים שלו ורוגע, ולפתע יתחיל לגעוש ולא ירגע במשך שבוע. בקיץ רב מספר הסערות, כי אין לך כמעט יום שאין בו סערה. בחורף קטן יותר המספר הכללי של הסערות, אך הסערות החרפיות הן עזות יותר ומסוכנות. בקיץ נוהר הדיג רק מן המערב — בחורף אורבת לו סכנת הסערה בכל פנה, אך לכל סערה חרפית מכל מקום שתבוא — לאחר שפרצה יש לה כללי התנהגות וטבע משלה, ומן הראוי לעמוד על כל אחת לחוד.

### 2. ה„שרקיה“

בין רוחות החורף מצוייה אחת, המיוחדת במינה, אופיינית מאד לכנרת, המטביעי חותמה על כל הווי החיים סביבה: הרוח המזרחית הידועה בשמה הערבי שרקיה (שרק בערבית — מזרח).

כידוע מתחממים ומתקררים המים ביתר אטיות מאשר היבשה, וכך נוצר הבדל בלחץ הברומטרי בין הים והיבשה שהוא הגורם לרוח הנושבת ביום מהים ליבשה ובלילה מהיבשה לים. רוחות אלו נקראות בשם הלועזי — בריזות. ה„מערבית“ בים התיכון היא בריזה יומית, והיא משתלטת במשך היום על כל אגמי הארץ. אך לאחר שהיא נרגעת מתחילים לפעול, בכל אגמי הארץ, הגורמים המקומיים המעוררים את הרוחות המקומיות. ובכנרת, ב־10 בערב, מיד לאחר שהימה נרגעת מועפה של ה„מערבית“, מתחילות לנשוב בכל פינות הים רוחות קלות מהיבשה אל לב הים. אך במציאות יש הבדל רב בין ארבע הרוחות השונות, ועצמתה של כל אחת מהן נקבעת ע"י גדלו של העורף היבשתי שבמקור מוצאה. בדרום הכנרת משתרעת בקעת הירדן הנרחבה — בצפון בקעת בטיחה הקטנה ממנה, ובמערב בקעת גנוסר הקטנה ככולן, ובמזרח יש רק רצועת אדמה צרה בין ההרים והים. לכן החזקה והקבועה ברוחות הלילה היא ה„דרומית“ המגיעה בעצמתה כדי 20-10 ק"מ לשעה והפורשת את שלטונה על רובה של הכנרת ובעיקר על חלקו המזרחי. כי שלוחת החר הסוגרת על טבריה מצד דרום, עוצרת את הרוח הדרומית ואינה מניחה לה להגיע למערב הים.

השניה בעצמתה היא ה„צפונית“, המורגשת בעיקר בקצה הצפוני-מערבי של הים, ורק לעתים רחוקות תגיע עד גנוסר. מכוון בקעת גנוסר תפוצנה לפעמים „מכות“ מערביות קלות. בעין-גב שבמזרח, לאחר שנפסקת ה„דרומית“, מורגשת תנועת אויר מצד מזרח ותושבי המקום נוהגים להעמיד מיטותיהם ליד חלונות אלה, כדי ליהנות בליל הקיץ החם מהמשב המזרחי הקליל. אלו הן רוחות הלילה הקיציות הרגילות על הכנרת; והדיג הקיצי, המתרכז בעיקר בסביבת גינוסר השקטה ביותר, הוא קבוע במשך כל הלילות.



# בנק לאומי לישראל בע"מ

הבנק הוותיק בארץ  
הבנק שלך



רוח חמסנית זו באה מרחוק, ממדבר סוריה ומוכרת בכל הארץ, אך לצערנו "חביבה" עליה במיוחד הכנרת. לה היא מעניקה בקורים מרובים שפגיעתם רעה, ובעיקר בצדה המזרחי אותו היא פוקדת במשך רוב ימי החורף. פה היא יורדת לפתע בקול יללה ובחמת זעם מחומת הגולן, ומביאה בכנפיה טרדות רבות לאדם והרס רב לצומח ולבנין: היא מעלה אבק דקיק שאין שום מפלט ממנו. כי חודר הוא דרך כל החרכים לחדרי המגורים ועוטה כל שיפגע שכבת עפר דקיקה; היא מוצצת את לשד האדם בנשימתה המיבשת ומורטת את עצבי האנשים ביללותיה הפרועות. לפרקים הנשיבה כה עזה, עד שאין ללכת מולה אלא במאמץ רב. היא מכבידה על חיי האנשים והופכת את האקלים החורפי בצד הזה של הים לקשה מאשר בצדו המערבי. ומופלאה היא התופעה, שבה בשעה שבמזרח הים תשתולל השרקיה ללא מצרים בעצמה של 40-60 ק"מ לשעה, אין היא מגיעה אלא עד אמצעו של הים, ובמערבו אין היא מורגשת כלל. וכשם שה"מערבית" בקיץ היא ברכת קדמת הכנרת — כך ה"שרקיה" בחורף היא קללתה. וקשה פגיעתה גם בחקלאות: היא גורפת את עפר ההרים, מעבירה גבעות חול ממקום למקום, מיבשת את רטיבות האדמה המועטה, מוצצת את לשד הצמחים, מחבלת בפירות הגדולים, שוברת את נופי העצים וכו'.

ולא פחות קשה פגיעתה של ה"שרקיה" בים. היא תדרדר לפתע מן ההרים, ובן רגע תהפוך את הים הרועג למרקה. גלים עזים יתרוממו במהירות מהחוף, וככל שיתרחקו גדל הוולך כוחם וגבהם. סירת משוטים השטה במרחק־מה החוף תוכל רק בקושי רב לחזור ליבשה, ואם אין חותריה מנוסים, עלולים הם להגרף בסערה. ומעטה קצף המשברים יכסה את עין הים שהשחיר, והאוויר יתמלא המולה רבה והמית גלים, וסילוני מים המורמים בכוח הרוח ניתזים לכל עבר ופורצים לתוך הסירות.

ה"שרקיה" תפרוץ לפתע וגם תעלם לפתע; יש והיא נפסקת לאחר כמה שעות — ויש שלא תרגע במשך שבוע שלם. שעות המשבר שלה הן ברדת הלילה ובעלות השמש, שעת לידתה הרגילה היא בערוב היום. ויש גם שהיא תשתולל במשך כל הלילה, עם אור היום תנוח מזעפה ועם בוא הלילה תחדש התקפתה, וכך תחזור הלילה במשך ימים אחדים.

ושני מרכזים לרוח זו: אחד בצפון בקורסי, והאחר בדרום הים בסמרה, ואין שני המרכזים קשורים יחד בשעת פעילותם. לכן יתכן שבדרום הים תתחולל סערה מזרחית ובצפון הים יהיה שקט, ולהיפך. לפעמים מורגשת תופעה מזוה עוד יותר, שבה בשעה שבמקום אחד בחוף המזרחי תישב ה"שרקיה" בחזקה ולא תתן לדיגים לעסוק במלאכתם — הרי במרחק ק"מ אחד בלבד הים שקט לגמרי ונוח לדיג. ועוד צרה ל"שרקיה", שלא בכיוון קבוע. ובכוח שווה היא נושבת אלא ב"מכות"־פתע ומצדדים שונים. לפעמים היא מביאה גם את הגשם — וקדמת הכנרת הוא המקום היחיד בארץ אליו מובא הגשם ברוח מזרחית.

רב הוא פחדה של ה"שרקיה" על יורדי הכנרת ומרבים להזהר מפניה. רוח־צפונית מברשת את בואה ולכן שמה בערבית "אבר־שרקיה" — אבי המזרחית. ולדיגים עוד סימנים בשמים שלפיהם הם מזהרים על בואה.

## ח. רוחות החורף האחרות

הרוח החרפית השניה הפוקדת את הכנרת בבקורים תכופים וממושכים, היא ה"דרומית", שאף היא נושבת לפעמים ימים שלמים ללא הפוגה. ואף על פי שגם רוח זו משבשת הרבה את עבודת הדיגים ואת דרכי הספנות, הרי אהודה היא יותר על תושבי הכנרת, כי היא מביאה בכנפיה את הגשם המיוחל. פגיעתה של

ה"דרומית" נעשית קשה יותר, לאחר שהיא מתחילה להסתובב על צירה ועוברת לדרומית־מערבית; כי סערה מכיוון זה היא המסוכנת ביותר בכנרת והיא משתלטת על כל הים. הסערה החזקה ביותר שנרשמה עד כה על הכנרת היא דרומית־מערבית שהגיעה, לפי רשום המדרוח האוטומטי בבית־גורדון שבדגניה א', כדי עצמה של 107 ק"מ לשעה. רוח מעין זו מסומנת לפי הטבלה הבינלאומית של בופור במספר הגבוה ביותר — 12 — והיא כבר בגדר של סופה משותלתת — ("הוריקאן"); כשסערה זו עוברת ל"מערבית" היא נחלשת וכאילו הכריזה על סיומה הקרוב.

רוחות מערביות וצפוניות הן נדירות יותר בכנרת בחורף ואין הן מאריכות בנשיבתן.

מלבד הסערות הרגילות הממושכות תפרוצנה לפעמים סופות חטף־קצרות בכנרת מדרום, מערב וצפון — ואלו פורצות במפתיע בכוח רב וסכנתן מרובה (וכבר ראינו, שה"שרקיה" על הכנרת אינה קשורה כלל ברוחות הנושבות ולפעמים תנשב בחזקה רק במזרח הכנרת בלבד). גם רוחות החורף האחרות אינן תלויות תמיד ברוחות הנושבות בארץ. הרוח הצפונית הבאה מהלבנון חזקה לפעמים בכנרת יותר מאשר בתל־אביב. הסערה הדרומית החזקה שבים התיכון מגיעה על פי רוב לכנרת כשהיא חלשה יותר. והמערבית החרפית הבאה מהים התיכון יש והיא חזקה יותר בכנרת ויש שגם חלשה יותר. ונוסף לכך נושבות לפעמים בחורף בכנרת רוחות מערביות ודרומיות בלי שום קשר עם הנעשה בים התיכון. כל זה מתברר מתוך השוואת רשום מדי־הרוח מסוג דינס שבבית־גורדון ובתחנת רידינג בחוף תל־אביב.

ועוד, תופעה אופיינית לכנרת בחורף: במשך שעות ספורות תחליף הרוח את כיוונה מן הקצה אל הקצה מספר פעמים. יתכן גם שבעת ובשעה אחת נושבות בקצות הים השונים רוחות שונות וגם מנוגדות.

אכן, מופלאים דרכי הרוחות על הכנרת ועוד לא נחקרו הגורמים המשפיעים על גלגל הרוחות בים זה.

(על קשיי הספנות בכנרת — בפרק הבא)





הים וכלי השיט שעליו. הם שרתו בבריגאדה באירופה, ובהיותם בהולאנד התמסרו במיוחד ללמוד בעיות הים והדיג. חלק מן החברים נשאו בהולאנד להשתלם שלשה חדשים נוספים, ואלה שמשו גרעין לחבר מדריכים, שהדריכו צעירים מהם בארץ. ובינתיים התקשרו דייגים אלה עם קבוצת נוטרים והיו לגוף אחד, והנוטרים נאחזו במקום. הישוב נוסד ב־1945 (ד' כסלו תש"ו). הקבוצה הקימה את צריפיה הראשונים. חדר אוכל ומספר אהלים.

קשים היו חיי אנשי מכמורת בימים הראשונים. תחבורה לא היתה תקינה. בחורף לא יכלו להגיע בשום קנים המכונות אל המקום מצד כפר וויתקין. גשר על נחל אלכסנדר לא היה ואנשי המקום נאלצו בחורף להביא את מצרכיהם דרך חדרה מצפון.

### התחיל הדיג

חברי המושב התחילו לעבוד בדיג. הם פעלו בעיקר לפי השיטות האיטלקיות־שמרניות. הם רכשו להם 2 סירות דיג, ובאלו היו יוצאים לים. חוסר העבודה היה מעיק על האנשים, ובאין אפשרות לפתח משק עזר בחולות, היו החברים עובדים עבודה שכירה בפרדסי כפר וויתקין והסביבה. בכל זאת היו עושים עבודתם על אף זרקורי הבריטים שהיו בולשים את הסביבה יומם ולילה. בלילות היו אנשי מכמורת מסייעים להעברת מעפילים, וביום היו יוצאים לדיג. משרד הבטחון (כעת מותר לגלות את הדבר) סייע בידי חבריו וחברי מכמורת — סייעו בכיבוש יפו מצד הים ובכיבוש טאנטורה. וגם בגליל הראו אנשי המושב־החילים את כוחם במלחמה.

### חידוש הנקודה

לאחר מלחמת השחרור, הוחלט על הקמתה מחדש של הנקודה. לפני שנה וחצי הוחל בבנין הבתים הראשונים. כאן יהיה ישוב בן 100 משפחות, לכל משפחה בית ומסביב לו מגרש בן שלשה דונם וחצי. האדמה — חלקה חול וחלקה חול חמרה וטובה לעיבוד. כבר עתה אפשר לראות חתימת ירק, גנות ירק נאות, ובעיקר לולים: על הלול תיכון פרנסת העובדות — הנשים. לכל משפחה בית בן שני חדרים ופינת בישול. בשעה זו יש 40 חברים במושב. אך הוא יורחב ויקלוט 80 חברים, ועשרים עובדי צבור.

### התחבורה

מכפר ויתקין למכמורת המרחק כ־4 ק"מ. הכביש מסתעף מכפר בן שמן אל עבר צפון. זהו כביש צר עם הרחבות פה ושם למקרי פגישת שתי מכוניות. בקרוב יתחילו לסלול את כביש נתניה־חדרה, שיעבור בקרבת מקום. ובינתיים בא שלוש פעמים ביום למקום אוטובוס של „אגד“.

### אברהם סלומון / מקמורת

במפרץ הקטן של מינת־אבור־זבורה לפנים וכיום מכמורת — רעש והמולה. מחפר ענק ניצב במים, והוא חופר ודולה מקרקע הים כמויות עצומות של חול ועפר בכפותיו. סקרפרים מהלכים רצוא ושוב, ומעבירים את העפר אל מעבר לשטח הנמל. על פני חולות החוף השוממים. כאן יקום נמל דייגים — מבטיח מר אפרתי, ראש כפר הדייגים מכמורת. יהיה זה נמל שקט, שוברי הגלים שיבנו ישמשו מעגן נוח וטוב לסירות הדייגים שלנו, ומעתה, לא יצטרכו עוד לנוע ולנוד עם סירותיהם לחיפה או לתל־אביב הרחוקות.

### לתולדות המקום

מפרץ קטן זה בין חדרה לנחל אלכסנדר נקרא עד עתה בשם מינת־אבור־זבורה. זה היה מפרץ קטן ושקט, חבוי בין צוקי סלעים וגבעות, שרק זמן קצר במשך השנה היה מלא תנועה. לכאן הובאו אבטיחי הסביבה מחדרה ובנימינה בצפון וממעברות ואבן יהודה בדרום. הסביבה יצא לה שם כמולדת האבטיחים המתוקים. שנה־שנה היו נשלחים מנמל־ארעי זה רבבות אבטיחים בסירות מיפרש, שהפליגו למצרים ולסוריה.

כל הנסיונות לרכוש מפרץ קטן זה לא הצליחו. הערבים סרבו למכור שטח זה. אז נעשה נסיון להקים מזח עברי בסביבה. עוד כיום נראים שרידיו של מיזח זה — שורת עמודי ברזל החודרים לתוך הים. מיזח זה היה יותר „פוליטי“. בזה רצו להסביר להם לבידואים, שאם לא ימכרו את הנמל הקטן, אפשר יהיה להתקיים בלעדיהם ולבנות מיזח דרומית לשפך נחל אלכסנדר. מיזח זה מילא תפקידו באמונה והשיג את מטרתו.

### לומדים בהולאנד

באותם הימים בשל בקבוצת חברים הרעיון לייסד מושב דייגים על שפת הים. אנשיו אלה ישבו ברובם בחיפה ועבדו בעבודות דיג וספנות בנמל. בשנות המלחמה 1939—1945 הם התגייסו לצבא הבריטי, והמשיכו להשתלם בענף ידיעת



מאת פטר פ. אנסון, הוצאת סאלטייר

שמו של פטר אנסון ייזכר תמיד בקשר לאמנות הים, הואיל והוא אחד מגדולי הציירים הימיים ומייסדו של מספר אגודות לאמנים ימיים. אך עם זאת הוא גם סופר. האהבה שהוא רוחש לדייג הסקוטי, וידיעותיו המרובות בשדה זה — באו לידי ביטוי בציוריו, אשר ספינות-דייג סקוטיות מופיעות בהם לרוב, בעוד שארבעה מספריו הוקדשו לספינות הללו ולאנשים ולנשים העובדים בהן.

כרך חדש זה, המעוטר בציורים מרובים הוא, למעשה, שני ספרים: האחד סיכום תעשיית הדיג הסקוטית הן בעבר והן בהווה, בצורה מפורטת, מספרים על תפוקת הדגים בכל נמל ונמל, פרטים על המחירים, על נפחן של אניות-המפרש, אניות הקיטור ואניות המנוע לגדליהן השונים, פרטים על מספר האנשים המועסקים בהן ועוד. כל אלה כרוכים יחדיו בספור אנושי מאד על חייהם של הדייגים עצמם, על סירותיהם, על דתם ואמונותיהם התפלות, ובתוך זה שלובים פרקים על צורות הדייג השונות, והכל יחד נותן תמונה ברורה מאד על אחד היסודות החשובים ביותר של הימאות הסקוטית.

החלק הסטטיסטי של הספר ניתן בעיקר בצורת הערות בשולי העמוד, או כטבלאות לעיון ופרקי מלואים מפורטים, כך שהקוראים שאין להם ענין בבהינה הסטטיסטית יכולים לדלג על המספרים, אם רצונם בכך, ולהתרכז רק בחלק הספורי המרתק.

מאחת הטבלאות אנו נמצאים למדים, כי ב-21 נמלים ומעגנים קטנים היו ב-1938 218 ספינות, מהן 157 ספינות-מנוע ו-61 ספינות מפרש. נפחן הכולל 1345 טונות, והן העסיקו 446 איש; ואילו ב-1948 היו בסך הכל 188 ספינות, מהן 167 ספינות מנוע ו-21 ספינות מפרש. הנפח הכולל 1679 טונות ומספר העובדים — 603 איש.

הציורים מלאי חיים, אף על פי שהם פשוטים. הספר מעשיר את ידיעתנו על הדיג הסקוטי, ואילו התאורים על שיטות-הדייג המעשיות, מעמיקים בלב הקורא את ההערכה לעמל הדייגים.



שובר הגלים במכמרת

כבר ב-1948 הוחל בבנין המעגן. שטח המפרץ הוא בן עשרה דונמים. זהו מפרץ זעיר, שמי הים חודרים לתוך החוף. צוקי סלעים, אבני כורכור שתורות ומתפוררות, ניצבות משני עברי המפרץ. כאן נבנו שני שוברי גלים. אורך האחד 95 מטר, והשני — 80 מטר. עוביים של הקירות בבסיס הוא שלושה מטרים ולמעלה מטר וחצי. נוסדה חברה בשם: „רשות פתוח מעגן מכמורת“. שותפים בה: השלטונות, מועצת עמק חפר וחברי מכמורת, עתה מעמיקים את המעגן. בקרוב יובא מנוף צף והוא ימשיך בהעמקת הבריכה. יש לציין, שבריכה זו עמדה בנסיון במשך השנים הללו על אף הסערות. היא לא נסתמה בחול. לאחר שתגמר העמקת המפרץ יוכלו לעגון כאן שלוש הסירות של המושב הקואר פרטיבי.

לפני זמן מה נקנתה הסירה „שחף“ מהולאנד והיא בת 60 ט. חברי הקואופרטיב, עוסקים בעיקר בדיג במים עמוקים. הם יוצאים לים בריחוק 15 מילין, ולפרקים גם 200 מילין. הם מפליגים למן עזה בדרום ועד לצפון. את שלל דגיהם הם משווקים או בנמל תל-אביב, או בחיפה באמצעות „תנובה“. חברי המושב רואים חיים בעמלם. אלא שהניתוק המתמיד מן המשפחות, מעיק עליהם מאד מאד. רשות הפיתוח, יוזמת להגביה את שוברי הגלים ולהפוך אותם לרציפים שלידם יעגנו הספינות. תבנה עוד בריכה נוספת בשטח של 10 ד' צפונה למעגן. בריכה זו תשמש לתיקונים ולעגינה. כאן יבנו סככות לסירות, מחסני קורה, בית מכס ומשטרה. כן יוקמו כאן בתי חרושת לשמורים ולפסולת הים. כאן תהיה פלאזה נהדרה ויוקמו בתי רחצה, בתי קפה ומלון. כבר עתה נוהרים שבת-שבת שוחים ורוחצים לרוב למקום חמודות זה. הקרן הקיימת לישראל ייערה שטח של 500 ד. חולות. נטעו כבר 250.000 עצים עצי אקליפטוס ואשל. רובם עלו יפה. לאורך נחל אלכסנדר עוסקים בניקוי גדות הנהר ושותלים עצים.

#### השטח

בקרבת מכמורת יוקם בקרוב בית ספר ימי. השטח בן 100 דונמים כבר ניתן למטרה זו. בית הספר הזה, היו חלומו של כפר הנוער בן שמן, ומשום כך כה שמחו אנשי בן שמן וסמנלו ד"ר ליהמן להצעה זו, להשתכן על שפת הים בכפר וויתקין. הרוח החיה במפעל בית הספר הוא רפי רופין, בנו של המנוח ד"ר א. רופין. רפי רופין הוא חבר המשק מכמורת, והוא העוסק בהקמת מוסד זה.

בימים שהים שקט (ימים כאלה מועטים הם בדרך כלל) באים לכאן דייגים מכל הסביבה העוסקים בדיג סרדינים במים עליונים.



## שירת הספן

המלים: יפה קרינקין המנניה: אביאסף ברנשטיין

שיר אשיר לך, ספינתִי,      תכלת לנו בשחקים,  
 זמר שאהב;      תכלת גם הים;  
 מלוא תבל תשיר אתִי,      כך גפליג למרחקים,  
 ממצולה עד עב.      כך נשוב משם.

אם הים יגאה, ישפיל,      פי רבים הערפלים  
 ערפיל יעוט,      וסופות - אין ספור!  
 לב ספן אינו נבקהל,      אך אחת בין הגלים  
 הקפינה תשוט.      ספינתִי תאור.

שיר אשיר לך, ספינתִי,  
 פי אותך אהב.  
 תזמרי גם את אתִי  
 בין גלים ועב.



# בספרות ואמנות

## מ. גורלי / נגינת הים

זה הים הגדול אינו נח ואינו שוקט לעולם. האוינו לפעימת לבו, הקשיבו לזרם גליו שאינו פוסק, לא ביום ולא בלילה. הים מזמר תמיד. מי ימנה מספר נעימותיו וקצביו של הים, שהם מרובים כמספר הכוכבים בשמים!?

ובני האדם למדו להאזין להמיתר-זמרתו של הים, והתחילו שרים עליו ועל תמורותיו. מה רבים ושונים הם שירי הים של עמים יושבי-חופים, שוכני-איים ויורדי-ים! כן משלימה שירת הים, היא שירת הגלים הנעים, את שירת האדמה הטובה והמוצקה.

## שירת הים בתנ"ך

בתנ"ך מתואר הים בכל מראותיו והדרו. יש פרקים ומזמורים שלמים המוקדשים לו. אחד הפרקים הנהדרים, הנקרא "שירת הים" הוא שמות פרק ט"ו. כידוע, קוראים את התנ"ך בנעימות הקרויות "טעמי נגינה". לתורה יש טעמים מיוחדים הידועים כטעמי-המקרא, לפיהם קוראים את כל חמשת חומשי התורה בצורה שווה. אבל מסורת עתיקה היא בפי עדות ישראל לקרוא בשינויים מסויימים שתי שירות את "שירת הים" ואת "שירת הבאר", והוא גילוי לערכם הפיוטי הרב. לנוסח המקובל של הטעמים מוסיפים סלסולים ליפות ולהעשיר את הנעימות, קובעים הפסקות חשובות לכל פסוק ועוד. סלסול רב בשירת-הים נוהגים יהודי סאלוניקי, שהם יושבי חופים. עשירה יפה במיוחד זמרתם של יהודי פרס בשירת-הים:

אז ישיר-משה ובני-ישראל את השירה הזאת לה' ויאמרו לאמר:  
 אשירה לה' כי גאה גאה טוט ורכבו רמה בים.

## הים במוסיקה העולמית

הים בעושרו הנגיני העצום שימש מאז נושא חביב על הקומפוזיטורים. הים עורר בלב המלחינים רגשות אדירים, והם השתדלו למסרן בשפת-הצלילים, בזמרה ובנגינה. מבין הקומפוזיטורים האנגלים אדוארד אלגאר מחרוזת שירים לקול ולתזמורת "תמונות הים", ופראדאריק דאליוס חיבר פואימה סימפונית "זרם הים" לתזמורת.

הקומפוזיטור הרוסי הנודע ניקולאי רימסקי-קורסאקוב, שירת כקצין בצי והוא הפליג פעמים מסביב לעולם. הוא דבק לאהוב את הים ותיארו ביצירותיו המוסיקליות הרבות. ביצירתו הנודעת "שאחאראפאדה" יש שני פרקים המתארים בצורה מוסיקלית נהדרת את הים, הלא הם פרק א' "הים וספינת סינדבאד" ופרק ד' "הים, הספינה מתנפצת אל הסלע".

הקומפוזיטור אנטון רובינשטיין, יהודי יליד רוסיה, חיבר כמה סימפוניות, מהן המפורסמת ביותר היא סימפונית "האוקינוס".

הקומפוזיטור פאליקס מנדלסון, יהודי יליד גרמניה, אהב אהבה רבה את הים. הוא הרבה להפליג בים והקדיש לו יצירות רבות. כן חיבר פתיחה (אוורטורה) לתזמורת "דומיתיים ומסע צלח" לפי שני שירים של המשורר גיתה. יפה היא יצירתו "האגדה על מלוזינה היפה", פתיחה תזמורתית המתארת את הים ואת החיים בו, את האגדה על בת-הגלים שמחצית גופה - דג ומחציתה השניה - אשה. נודעת ביפה יצירתו של מנדלסון "האברידים" (מערת פינגל), שהיא שירת ים נהדרת-צלילים ונעימות.

יצירה נפלאה ביפי-צליליה חיבר הקומפוזיטור הצרפתי קלוד דביסי: "הים", שלוש תמונות סימפוניות: 1. מן הבוקר עד הצהרים על פני הים; 2. משחק הגלים; 3. דושיח בין הרוח והים.

## הים בנגינה הישראלית

ארץ-ישראל שוכנת לחוף ים התיכון, ובצפונה של הארץ נח ים כנרת, המרהיב את העין בתכלת מימיו. משוררים רבים שרו על יפי הכנרת ומלחינים רבים חיברו עליה מיטב מנגינותיהם. נזכיר את שירו של יעקב פיכמן "על שפת ים כנרת", את שיריה של רחל במנגינות יהודה שרת, שירו היפה של אביגדור המאירי במנגינתו של מ. לברי, ורבים אחרים.

באייר תרצ"ז נוסד הנמל בתל-אביב, קמו לנו יורדי-ים, סוארים, ספנים ומלחים - ושירה חדשה בפייהם. פיטנינו ומלהיננו מחברים זמירות חדשות ואף יצאו לאור שני קבצים של שירי ים, מטעם הקרן-הקיימת ומטעם חבל-הימי לישראל. יצירה מוסיקלית אמנותית חיבר הקומפוזיטור אברהם ראוס: קאנטאטה (יצירה לזמרים, מקהלה ותזמורת), "הפתח אל הים". ביצירה זו, שחבורה לכבוד נמל תל-אביב, הצליח אברהם ראוס לתת ביטוי מוסיקלי מענין לרוח העבודה ולקצב הבנין המפעם בארץ.

כן נמשכת שירת-הים מימי קדם ומתחדשת בכל דור ודור.



## ד. אבי-אבירם / תערוכת הים בחיפה



תערוכת הים בחיפה

תערוכת תמונות — בבית יורדיים? אכן, הנושאים הם ימיים והתערוכה נערכת עלידי אגודת הציירים והפסלים בשיתוף עם חבל ימי לישראל — ומה אכסניה מתאימה יותר מאשר הבית, המשמש מרכז לפעולות הימיות?

הוצגו 52 תמונות, פרי יצירתם של 35 ציירים מחיפה וממקומות אחרים בארץ. צייר-צייר וסגנונו, צייר-צייר ונושאו: חיפה ומפרצה; עתלית; נוה ים; נתניה; תל-אביב; יפו; הכנרת; הירקון; ואף הסינה בפרס. המוטיבים: מלחים; דייגים; סירות; עבודה בנמל; דגים; שחפים; צי המעפילים; עולים; הר וים. גיוון בנושאים, בצורה, בסגנון. אולם קו אחד המאחד: הים.

### לראות את הים!

דברי תודה לחי"ל על שנתן לציבור את ההזדמנות לראות תערוכה זו, המיוחדת במינה, הביע א. חושי, ראש עיריית חיפה, שנתכבד עלידי מ. פומרוק, יו"ר ועד החי"ל בחיפה, לפתוח את התערוכה.

הנואם ציין את התפקיד החינוכי הגדול של התערוכה: טפוח אהבת האמנות והים. התחלה טובה היא, שתשפיע על ציירינו לגלות יתר ענין ביפי הטבע, שארצנו ועירנו חוננו בה וביפי הים על כל האלמנטים שבו.

### חידוש המעורר מחשבות

האמנים, המוחזקים כאינדיבידואליסטים, ירדו ממרומי האמנות המופשטת ונהיו ממלאי הזמנה — נעימה מעין זו נשמעה בדברי א. ישכיל, באי-כוח אגודת הציירים והפסלים, שנאם בפתיחה. לדעת הנואם יש לתת לאמן אפשרות לצייר על סיפון האניה ובתוך האניה, לצייר את האניה בפעולתה ואת המלח בעבודתו.

### ד"ר ליוזמה לוי / על התערוכה

אגודת האמנים בשיתוף עם החבל הימי לישראל ערכו במועדון המלחים בחיפה תערוכה של תמונות-ים.

תצוגת נושא אחד ויחיד מענינת מבחינה זו, שהיא מאפשרת לנו לעשות השוואה בין הסגנונות השונים. אף כי מציגים כאן אמנים רבים ושונים — הרושם הכללי הוא אחיד, כי הים כשלעצמו ניתן פחות ל"פתרונים" סטריאוטיפיים וקוביסטיים מאשר

לנאטוראליסטיים. אך כיון שרוב האמנים האלה מושפעים מהאמנות המודרנית — הרי הם בוחרים כנושא את האניות והמלחים, שנותנים יותר אפשרויות לקומפוזיציה.

מענינות שתי התמונות של מאירו ביץ ("אניה", על הסיף פוץ), שהופך כל נושא לקומפוזיציה מופשטת. ר. באזר הולך באותן הדרכים בצבעי-מים; "הירקון", שלו עושה רושם קל ועליו. האניות של פ. הניך — אחת התמונות הטובות ביותר שבתערוכה; היא עשויה בטון אפור, אך הפס האדום שבקצה הארובה נותן הרגשה אקוסטית של צפירת האניה לפני הפלגתה.

ב"אנשי הים" של הצייר הצעיר אליה גת יש נימה הומוריסטית. "במאבק הגלים" של לזינגר מלא ביטוי בפרטימטיביות שבו.

את הצד הלירי של הים מראים לנו מ. שיפר ואיצקוביץ; עבודתו של זה האחרון נאה ועדינה במיוחד. הנאת-שמחה גורמת תמונת "נמל חיפה" מאת סימה סלונים. שבה ההרגשה האסתטית מאוחדת עם יכולת טובה. מתעורר הרצון לראות עוד יצירות של אמנית זו. יש להזכיר גם את התמונות המצויינות של ש. רעיוני ("עולים", "ימאי"), ד. ויסמן ("דייגים", "עבודה בנמל חיפה") וא. גרינברג ("ים כנרת").



סירות במפרץ ניאפולי — צבעי שמן



למשפחת הרנן-דורנה בהוקרה

באותו יום קיץ, עת נכנסה המכוננית לחצר-המשק ופלטת מתוכה את קהל-נוסעיה, וביניהם גם ארבעת ילדי רבי-החובל הנוצרי, נפלה הברה בחברת הילדים: — „אנו מקבלים ילדים-עולים מסוג חדש. עד עתה לא קרה כדבר הזה אצלנו, ואולי באף משק בארץ.“ „ובכן, איך הם נראים? הראיתם אותם כבר? והן אינן הם מבינים אף מלה עברית? ואפילו לא אידיש, ולא ערבית? אילו ילדים משונים?!”

אכן, לא משונים היו ילדים אלה. הם בני עם אשר את חופיו ילחנו וילטפו גלי אותו ים, כאשר ילחנו וילטפו את חופי ארצנו. הם מתחממים לאורה של אותה שמש חמה, אשר תנבית ותגדל את מרבית גידולי האדמה והפרי. ילדים אלה גדלים שם, שזופים וחסונים ומלאי מרץ והחלטיות נוקשה. אלה הם בני-אדם אהבי-עמל ושואפי-דרור, אשר רביס-רביס מהם היו לפליטים בעל-כורחם שמילטו נפשם מפני הרוזן אשר השתלט על הארץ לאחר קרב אורחים גדול ועקוב-דמים. הלא זוהי ארץ ספרד, אשר בניה הטור בים נדדו לארצות-נכר, עד עבור הזעם בארצם.

ובין הפליטים גם הוא, אבי-הילדים, רבי-החובל המנוסה והלוחם האמיץ לאידיאלים הסוציאליסטיים, אשר נפצע בקרבות הימים הקשים ההם. שעה שהרגיש על בשרו את תלאותיו של פליט זמורדף מעט ומארץ, המחפש לו ולילדיו עתיד חדש וטוב יותר — נתן הוא את מלוא עזרתו ונסיונו הרב להצלת בני-העם היהודי החותרים לחוף-מולדת. הוא שימש קברניט לספינות וסירות-המעפילים, בזמנים הקשים ביותר של ימי-ההעפלה.

ובתקוע שופר החירות לעם-ישראל ועם כינונה של מדינתנו, החליט אף הוא להצטרף, ולצרף את ילדיו ואת כל משפחתו, למפעל-התקומה של ישראל בארצו. והמקום שבו בחר לחינוך ילדיו — הוא המשק הקבוצתי.

בימים הראשונים זר היה המקום שלנו על אנשיו וילדיו בעינייהם של חוגג, ופולי, ומץ וצ'ארי הקטנה, אשר באו לשבת בתוכנו. זרה השפה, זרים המנהגים, זר האוכל המוגש. הכול היה זר ומוזר בעיניהם. והם מצטופפים לכמה ימים, בכדי לעזור לילדים בבדידותם ואינם מרפים מאמא, אשר באה יחד אתם למקום החדש. אך הנה באחד הערבים הקרובים, בשעת מסיבה לסיום שנת-הלימודים, השלך פתאום הס ונדמו כולם, כי הנה עלו על הבמה שתיים מהבנות החדשות, ולבשרן לבושן הלאומי הסט-גוני. ברטט וברעדה טופפות הן על קרשי-הבמה ומנענעות את גופיהן התמריים ואת ידיהן האוחזות בשולי שמלתן. כך הן רוקות דות את ריקוד-עמון היפה. מחיאות כף, טוערות והתרגשות כל הצופים, והילדים בכללם, ליוו את הופעתם הראשונה של הילדים. וכך נמוגה והלכה לאט-לאט הזרות והלכו וקרבו הלבבות. ובאותו ערב השתלבו אף הם לריקוד „הורה“ הסוער...

ולאחר מזה, באו שוב ימים של חבלי-הסתגלות לסביבה החדשה, לשפה, ללימודים. וערבי-ערגה-וגעגועים לאמא ולאבא, אשר רחקו מהם, בנסעם למרחקי-הים, על סיפוני אניות ישראליות, להביא עולים, להוביל משאות — ואותם, את הילדים השאירו בכפרהקטן והנידח, בין אנשים וילדים נכרים. אכן, מידה רבה של כושר-הסתגלות ורצון של חיים בסביבה החדשה גילו ילדים אלה. לא עבר זמן רב ובשעת ביקור הוריהם לאחר 2-3 חדשים של מסעות, בבואם להתייחד עם ילדיהם, והנה מצאום ערים וצוחקים ומפטפטים בשפה זרה כבר להם. היא — השפה העברית.

כי ילדי המשק לא חסכו עמל ולא החמיצו כל הודמנות כדי לקרב את הילדים, ללמדם שפה ומנהגים חדשים, משהקים ומעשירי שובבות משותפים והחדשים היו קולטים ולומדים ומתבוללים. כי רבה כוחה של סביבת-ילדים מחנכת, לומדת, מלמדת ומקרבת. בחוגג, הגדול בארבעת הילדים, אשר ברבות הימים הסב את שמו לחנן, כי ישב בחברת רעיו וידידיו, לא תכיר בשום פנים ואופן כי לא מילדי המקום הוא. אותו שטף-הדיבור במלים מובלעות, המלוות תנועות-הידיים הילדותיות לתוספת הסבר וכוח-שיכנוע אם הלשון גורעת ומחסירה. אותה בלורית פרועה וחולצה פרומה ורגלים יחפות ומאובקות. אותה ישיבה של „לא-איכפת“ עקומה וכפופה על אבן בודדת או זיו בולט של בנין או קפל-קרקע וחפירה מוזנחת. אותם לגלוגים וצחוק ופטפוטים של מה-בכך, באותו ניב „צברי“ השגור בפני ילדינו.

ואת כאב ערגתו וגעגועיו להוריו, — ובעיקר לאבא, — יסתיר, יבליע יפה-יפה בלבנו. כי אבא בשבילו הוא סמל הטוב, האמיץ העשוי לבלי חת, הנוהג ספינות במים אדירים. מעטים הרגעים שאביו יקדיש לילדיו, ובכל-זאת מה נקשרו כולם אליו. ועל כולם — חנן. כי ירד אבא ממכונניתו בחצר-המשק, ויעטו אליו ילדיו לחבקו, לגפפו, לנשקו וללטפו וחנן יגביר ויתגבר על כולם. ימים רבים יעברו עד שאבא מחליט לרדת לחוף ולנסוע למקום משכן ילדיו; ויש לנצל כל רגע, כל שעה. אז רק אז מתגלית כל אהבת הילדים לאב הנערץ והאהוב.

ובלבנו של חנן מתחילים הרהורים וכיטופים של קשר לים, לאותו מקצוע אשר אביו קשר אתו גורלו, אותו מרחב שם יבלה את חייו ושנותיו. ואם כי רך בשנים חנן עדיין, וטרם בגר לכך, אין מחשבותיו מרפות ממנו. וברגעי פגישותיו עם אביו, ימטיר עליו שאלות, קושיות ומשאלות, אשר קשה לו, לאב, להשתמט מהן.

ובאחד הימים, עת נסע חנן ללוות את הוריו עם צאתם למרחץ קים מעבר-לים, חזה הבן במצעד הצעירים, תלמידי בית-הספר הימי, כולם בבגדי לובן, מבהיקים וממורקים. „זהו“, חשב בלבנו, „זהו בית-הספר המתאים לי; זהו המקצוע הקורא לי ומושך אותי“. ועם כל התקשרותו לכפר לכל אשר בו — לטרקטורים שלמד לנהוג בהם, לפרות אשר הובילן למרעה ולמד לחלבו, לכרם הענבים אשר את ענביו חמד ועבד בבצירתם, ולחברת-הילדים הגדולה ובנותיה היפות והנחמדות — רעיון היט לא מש מזכרו ולא פסק להדריך את מנוחתו.

וכתום שנת-הלימודים, בימי החופש הגדול, נעלם חנן לימים מספר. לא ידעו אנה נסע. כעבור שבוע שב ובשורה בפיו: רבו הסיכויים, שיתקבל לשנת הלימודים החדשה בבית-הספר הימי בחיפה. אחד מידידיו הרבים של אביו מסדר לו הכל; הוא אף ישפיע על האב לכשיחזור ממסעיו, כי יסכים לתפניתו אלו.

והתחילו ימים גדולים לחנן, ימים של צפייה והרדה ליום הגדול בחייו, בו יצעד צערו הראשונים בין כתלי בית-הספר הימי באותו לבוש-המלחים הלבן...

וביום נסעו לחיפה, עת עיניו זלגו דמעות בהפרדו מחבריו הטובים ומהחברה שטפלה בו בימי שהותו במשק — אשר בו קבל את חנוכו החדש, קלט את השפה החדשה והמנהגים החדשים — שעה שהודה למורו ולמחנכו, אשר העניק לו את ידיעותיו ותכונותיו לדרכו החדשה בעתיד, נראה היה בעליל מה גדול כוחה של חברה מחנכת כחברת-הילדים של הקבוצה. הנה לתוך כורי-ההיתוך שלה נכנס ילד נכרי זור ויצא ממנה נער קשור אליה בכל נימי נפשו ולבבו, המדבר את שפתה וחי את חייה; נכנס אליה חוגג ויצא חנן, הצבר החדש.





דף ח ארכיון = 17

מצאו לא רק שודדיים מוכשרים ונועזים, אלא גם צי גדול של אניות סוחר, שהופעלו על ידי בני הגזע הערבי. הפורטוגזים טיבעו את האניות ככל שהשיגה ידם, אך לא הצליחו להשמידן כליל. „החברה הבריטית להודו המזרחית“ הטילה לעתים קרובות על הספנים ההודיים להוביל סחורות מפרס וממדינות אחרות, הואיל ועבודתם היתה יעילה בהרבה מעבודת האניות הבריטיות שנבנו במאה ה-17.

הפרסים הגיעו להודו עוד לפני כמה מאות בשנים, ופיתחו בה ימאות בקנה-מדה גדול. שעה שהחברה הבריטית החלה לעודד את המסחר אשר הפורטוגזים ניסו להשמידו, החלו הפרסים לבנות ספינות גולות יותר, אשר הצטינו בכלל היתרונות של האניות הבריטיות מבלי לאבד את היתרונות של אניות-הילידים. האניות הגדולות היו שייכות

### הספנות בהודו

אף שאין להניח, שהעם ההודי יגלה בשנים הקרובות נטיה חזקה לספנות, שהרי הודו היא בעיקרה מדינה חקלאית, נתעורר בזמן האחרון ענין רב בחוגי הסוחרים ואוכלוסית איזורי-החוף, לימאות. לאידך עובדה היא, שהממשלה וגם החברות הפרטיות בהודו נתקלים בקשיים במימון תכניותיהם.

במערכת ההסברה לפיתוח הימאות וזירו רצונו של הנוער לשרת כקצינים באניות — משתמשים במידה רבה בהיסטוריה הימית של המדינה. קשה לקבוע במדויק את ראשית פעילותה הימית בהודו, ולכן אין לקבל כתורה מסיני רבות מן הסברות של ההיסטוריונים ההודיים, לפיהן נעוצים שרשיה של הימאות ההודית עוד בתקופה הקדומה ביותר. ברור, אמנם, כי סחרה של הודו — הן לצד מזרח והן לצד מערב, היה קיים כבר בזמן העתיק, אך קשה לדעת אם גם ספנותם עתיקה באותה המידה. גם המצרים והיהודים במרום גדולתם היו סוחרים מוכשרים, אך את עבודת יורדי הים השאירו לעמים משועבדים, לעבדים ולאומות שהתעסקו במקצוע ההובלה, כגון הפניקים והיונים, ואפשר שגם ההודים נהגו כמותם. ברור, כי הפניקים בקרו בחוף המערבי בימי שלמה המלך, וביצעו עסקי מסחר וחליפין דרך האי ציילון. אין להטיל ספק, שבימים קדומים אלה כבר היתה פעילות יעילה של סוחרים הודיים, אך אין כל עדות ברורה למציאותם של יורדיים או ספינות בהודו.



מלח אנגלי

אופיני הדבר, שברוב האיזורים מהם באו טובי הימאים ההודיים, ניכרת השפעה ערבית ברורה. אם השפעה זו הובאה בזמן מאוחר יותר על ידי הפליטים הערביים, או באמצעות משלוחי העבדים שנקנו בערב ובארצות אפריקה הצפונית — שאלה זו טרם מצאה את פתרונה.

אלכסנדר הגדול מצא בהודו המערבית פעילות בלתי מאורגנת ובלתי-משוכללת של ספני-נהרות בלבד, אם כי בחוף המזרחי היה מסחר מפותח ומאורגן היטב. אך עם תחילתה של תקופת הנצרות היו היהודים בוגי-אניות מוכשרים ביותר.

משהגיעו הפורטוגזים לחוף המערבי (בסוף המאה ה-15)

בדרך כלל למלכים ולנסיכים, והפרסים מינו קצינים בריטיים או הולנדיים. אניות אלו עסקו בדרך כלל במסחר ובהובלת אוצרות ועול-ירגל.

בסוף המאה ה-18 התפתחה בנית הספינות בהודו במדה כזאת, שרק ההוראות של „חוק הימאות“ היה בכוחן למנוע רבים מבעלי-האניות הבריטיים מלהזמין את האניות המצוינות שנבנו במספנות ההודיות. אפס, הצורך הדחוף בתחילת המלחמה גרם להקלה בהוראותיו של החוק; אניות



# תנובה

## המכל"ר הראלי

### להספקת

### תוצרת חקלאית

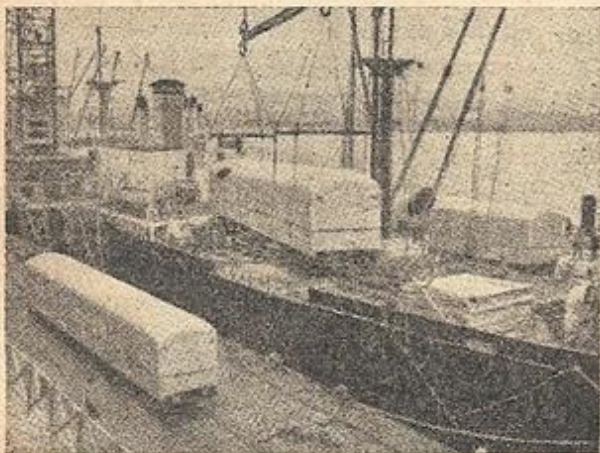
### במדינה



כל כלי שהיה מסוגל לצוף יכול להביא רווחים, ממש כפי שהיה בבריטניה לאחר המלחמה העולמית הראשונה. חברת „סינדיה“ (ועוד חברה אחת או שתיים שהיו להן עובדים מנוסים) הכניסו לשרות אניות משוכללות והדישות, ובכלל זה אניות-נוסעים. גם הממשלה יזמה הקמת שלש חברות גדולות אשר היא עצמה תחזיק ב-50% ממניותיהן, ואשר יורדיהם המנוסים ינהלו אותן. עד כה הוקמה רק חברה אחת כזאת, ולרשותה 2 אניות בלבד.

ממשלת הודו מעוניינת בהקמת שרות ימי מסחרי, וההתקדמות האיטית צריכה לשמש אזהרה לכל אלה החולמים על הקמת צי של 2 מיליון טון, דבר הכרוך בקשיים אין ספור.

הערת המערכת: סקירה זו מתוך „נאוטיקל מגאזין“ משקפת, כמובן, את התפיסה הבריטית בנושא הנידון.



הטענת קטרים הונגריים למצרים בטריאסט

רבות של הילידיים הוכנסו לשרות הצי הבריטי וזכו לאורך ימים יוצא מגדר הרגיל.

לאחר חסול המונופולין של „החברה להודו המזרחית“ על הימאות בהודו, החלה תקופת השגשוג של הספנות ההודית. היא התחילה לרכוש אניות ישנות של החברה



מלח שבדי.

הבריטית, והפרטים החלו להפעיל אניות-קטור קטנות בחוף המערבי. כן קנו בעלי אניות הודיים אניות בריטיות, בעיקר לצורך העברת עולי-הרגל. רוב בעלי האניות ההודיים נתקלו בקשיים בהשגת קצינים (בגלל החוקים הדתיים של העדות), אך לא היו קשיים בהשגת ספנים טובים, אם כי השכר הגבוה יותר ששולם על ידי החברות הבריטיות משך את הכוחות הטובים ביותר.

ב-1927 העבירה הממשלה לצי המסחרי את הצלבנית הישנה „דופריין“, כדי שתשמש כאנית-אמונים. נפתח קורס לקצינים של שלוש שנים לאנשים ששירתו כקדטים בריטיים. נבחרו 30 מתוך 97 מועמדים. חלק מגומרי הקורס הלכו לעבוד באניות הודיות, שמספקם גדל והלך, ועם זאת גברה הדרישה למסור להם את הזכויות על המסחר בחופים.

בהתגשם העצמאות ההודית חלה התקדמות בספנותה. נקנה מספר גדול של אניות אירופיות ישנות (כ-40% מן הצי הן אניות הנמצאות בשרות למעלה מ-25 שנה). אנשים בלי נסיון מעשי נכנסו למקצוע הימאות בתקופה זו, כאשר



## הצי המסחרי של איטליה

גם בצי המסחרי של איטליה נתגלה החזיון האפייני לכל העמים יורדיים. היינו — אניות הלוכסוס לנוסעים נדחקו לקרן זווית. לא רק משום כך. שלצרכי נסיעות מסחר ממשיות משתמשים כיום במידה רבה במטוסים, אלא גם משום שהנוסעים בטיולי-מותרות מועטים היום מטעמים שונים; ולכן העדיפו אניות-משא וטאנקרים (גפס).

הרכבו של הצי האיטלקי ב-1939 וב-1 ביולי 1950 משתקף בטבלה הבאה:

1950	1939	
62%	52%	אניות משא לסחורות רגילות
16%	33%	אניות קיטור לנוסעים
20%	13%	טאנקרים
2%	2%	אניות מיוחדות אחרות

עם אירגונו מחדש של הצי המסחרי האיטלקי ב-1936 חולקו השרותים השונים בין 4 החברות: "איטליה"; "לויט טריאסטינו"; "אדריאטיקה" ו"טורניה". שהיו כפופות כולן לחברה אחת כללית — "פינמארה" — שעמדה תחת פיקוח המיניסטרוניון לשקום.



נמל לונדון

מולאמות, הרי בתקופה שלאחריה גברה היוזמה הפרטית. השרות למהגרים לאוסטרליה ולדרום אמריקה, החיוני כל כך לאיטליה, מבוסס בעיקר על חברות פרטיות.

בהודמנות זו יש להזכיר, שהתעסוקה המוגברת וגידול המטענים הביאו לחברות-האניות רווחים נכרים; קרוב לודאי שיגדילו את התכנית לבנות אניות שנקבעה מלכתחילה. המספנות האיטלקיות שוקמו לגמרי, כל נזקי המלחמה (שערכם מגיע ל-13 מיליארד לירה!) תוקנו, והן מסוגלות כיום לבנות מדי שנה בשנה נפח אניות של 300.000 טונות. מספר זה עולה על צרכיה של איטליה, הואיל ו"פינמארה" מתכוננת לבנות באמצעים העומדים לרשותה רק כ-40.000 טונות לשנה.



תעלת קורינת



"דולפין", סירת צופיית שנצחה בתחרות החתירה בירקון בת"א, יום הים, תשי"א.



ברצלונה

הקיום הקבועים סבלו מאד מן המלחמה, כמוכח מן המספרים על 4 חברות הספנות: ב-1939 עמדו לרשותן 208 אניות בעלות נפח של 1.365.000 טונות; ב-1945 — רק 15 אניות שנפחן 120.000 טונות (7%); ב-1948 עלה מספר האניות ל-60 והנפח הגיע ל-337.000 טונות; ב-1949 — 73 אניות שנפחן הגיע ל-449.000. לקראת סוף 1951 מקוים להגיע ל-92 אניות שנפחן 617.000 טונות, היינו — 45% ממכסת לפני המלחמה. והמדובר הוא עתה באניות חדישות ומהירות, אשר יאפשר לה לעשות את העבודה שהיה עושה צי כפול בשנים לפני במלחמה.

בסך הכל הצליחו אניות "פינמארה" להגדיל בשלש השנים האחרונות את שרותן מ-1.836.000 מילין ימיים לשנה עד ל-3 מיליון מילין ב-1949-50. מספר הנוסעים גדל, בממוצע, ב-50%, וגם כמויות הסחורה גדלו בשעור ניכר.

אניות "פינמארה" עובדות ב-39 נתיביים, ביניהם 6 לדרום אמריקה ("איטליה"), 8 לאפריקה, הודו ואוסטרליה ("לויט טריאסטינו"), 10 במערבו של הים התיכון ("אדריאטיקה"), ו-15 במזרחו ("טורניה").

אם לפני המלחמה בוצעה עבודת הימאות על ידי חברות



# בְּיַמֵּי אֲרֵץ הַיַּבֵּשׁ הַיְּבֵרִית

נוספות, כדי לספק את הדרישה המוגברת. מטעני הסחורות יצטרך כו לשלם תוספות מיוחדות נוסף לתעריפים הקבועים, לשם כיסוי הוצאות-ההכירה המרובות.

**משלוחים להודו המערבית באמצעות נמלי-מעבר**  
חברת האניות האמריקאית „בול אינסולר ליין“ מניו-יורק, נתנה שוב הזדמנות לסוכנות שלה ברוטרדם לקבל מטענים למשך לוח למקומות שונים, בהעברה דרך נמל ניו-יורק.

**בוטל האיסור על בנין אניות בגרמניה**  
מן ה־3 באפריל 1951 בוטלו ההגבלות שחלו על בנין אניות בגרמניה מאז תום המלחמה. בהתאם לכך, רשאת גרמניה לשוב ולבנות אניות מכל סוג ובעלות כל מהירות — אניות נוסעים, אניות משא ואניות לציד-לוליתנים — וזאת לא רק לצרכי יצוא, אלא גם לשימושה היא. אמנם, עוד יהיה פקוח מסויים מצד בנות הברית על המספנות, וכן תצטרכה החברות השונות לקבל אישור על כל הגדלה של מספר האניות שברשותן; אך סבורים, כי הדבר לא יגרום קשיים מרובים. בבטול ההגבלות על המהירות רואים את ההקלה הגדולה ביותר; גם האניות שכבר הוחל בבנין יוגדל כושר מהירותן.

לאחר בטול ההגבלות נחתם הסכם בין מיניסטר הכספים הגרמני לבין הבנק של המדינות הגרמניות, בדבר מימון בנין של אניות סוחר בשווי של 100 מיליון מרקים גרמניים.



אנטוורפן

## הרחבה נוספת של נמל ברמן

נמל ברמן עומד לקבל מממשלת גרמניה המערבית הלוואה לשם שיקום נוסף. התיקונים הדחופים ביותר יצריכו הוצאה של 12.5 מיליון מרקים גרמניים. תקונו של הרציף הדרומי בנמל האירופי יצריך סכום נוסף של 12.5 מיליון מרקים גרמניים. פעולת המימון תמשך כשלוש שנים.

## ברמן — נמל מעבר לתבואה

כמות התבואה בה מטפל הנמל בחודש מגיעה ל-200,000 טונות. הכמות השנתית — מיליון טונות.

## קו-אניות תורכי לארצות הברית?

לפני זמן קצר עשתה האניה התורכית „ססורו“, עם מטען של 8000 טונות עפרות-ברזל, נסיעה מאלכסנדריה לניו-יורק. בהזדמנות זו נבחנה אפשרויות ליצירת קשרי-תנועה סדירים בין תורכיה לבין ארצות הברית, והסיכויים להשגת מטענים חוזרים מארה״ב לתורכיה.

## על תנועת האניות ממריאסט

הסטטיסטיקה שפורסמה מטעם לשכת המסחר בטריאסט על תנועת האניות בנמל זה בחדשים הראשונים של השנה, מגלה מצב מעודד. ואלה התוצאות:

ינואר—פברואר		
1951	1950	
(טונות)	(טונות)	
2,454,423	1,582,564	מטען נכנס: ברכבת
4,031,647	4,421,152	בדרך הים
6,486,070	6,003,716	בס״ה
2,792,198	2,900,062	מטען יוצא: ברכבת
2,194,072	1,252,914	בדרך הים
4,986,270	4,152,976	בס״ה

חלק בראש נוטלה אוסטריה, ואחריה — בהפרש גדול — איטליה והונגריה, וכן יוגוסלאוויה, צ׳כיה, גרמניה ומדינות אחרות. עם צ׳כוסלובקיה הושג הסכם, לפיו תנתן הרשות למדינה זו לשלם בסחורות את דמי ההחסנה בנמל טריאסט. בדרך זו מקוה טריאסט לחדש, לפחות בחלקה הגדול, את תנועת האניות הצ׳כוסלובקיות שהיתה לפני נכרת מאד בנמל זה. אך בינתיים רואה טריאסט מתוך דאגה, שכמויות גדולות והולכות של סחורות מוצאות את דרכן לנמל שטטין — אשר שם יש לצ׳כוסלובקיה אזור הפשי — וכן לנמל המבורג.

לאחר המלחמה לא נזקקה טריאסט למאמצים מיוחדים לקיים את לקוחותיה, הואיל והנמל שלה התחיל לפעול מיד, בעוד שנמלים אחרים עסקו בפנוי הריסותיהם. אולם עתה החלה התחרות להראות את אותותיה, וטריאסט תרגיש בקרוב בפעולתם של נמלי הדרום ומערב הים התיכון.

## לויד טריאסטינו: קו טריאסט-אוסטרליה לא יפעל לפי שעה דרך גנואה

נוכח העובדה, שבנמל גנואה אין להשיג סירות-פריקה במדה מספיקה, לא תהיה אפשרות, לפי שעה, לשלוח מטענים מטריאסט לאוסטרליה, בהעברה בנמל גנואה. עד שיחול שנוי במצב זה, תיעשה העברת הסחורות בנמל פורט סעיד.

## התנועה הימית באזור היוגוסלאוי של טריאסט

בחלק היוגוסלאוי של האזור החפשי טריאסט היתה תנועת הסחורות אשתקד גדולה ב־10% מאשר ב־1949. בנמלים של האזור הזה ביקרו אשתקד יותר מ־4600 אניות-קטור וכמעט 8000 אניות-מפרש. תנועת הסחורות הגדולה ביותר היתה בנמלים פירן וקופר. גם משלוחי האורז, בפרט המשלוחים לטריאסט, גדלו. בקוי האניות המקומיים, ובקוים של טריאסט, הועברו בשנה החולפת כמעט מיליון נוסעים.

## קו-אניות היוגוסלאוי: הרחבת השרותים בקו טריאסט — נמלי הצפון

לשרות הקבוע של קו-אניות היוגוסלאוי, היוצא בכל שבועיים מטריאסט ללונדון, האמבורג, רוטרדם ואנטוורפן, הוסיפה החברה עתה שרות של אניות-מנוע מהירות (מסוג „ריאקה“) הפועל אף הוא בהתסקות של 14 יום, ובסה״כ היא מקיימת ארבע הפלגות בחודש.

## משלוחים לאוסטרליה

מרוטרדם מודיעים, כי על אף המחסור בנפח-אניות, הצליחו החברות שאניותיהן מפליגות לאוסטרליה, לחכור מספר של אניות



**הרופא קאניא**

אניה אפשר להשוותה לממשלה, אשר בה משמש הקברניט כראש ממשלה, הגובר — כמיניסטר הכספים והאפסנאי הראשי כמיניסטר המזון, ואילו המהנדס הראשי ממונה על ביצוע העברות. דות. אולם הנחבאים אל הכלים הם הקצב, הספר והרופא.

את הרופא תראה בשעת עבודתו במשרדו, בבית החולים של האניה או בבית המרקחת. בנמל מופיע שוב הרופא, לרגל בקורו של קצין רפואי, או ועדה רפואית הבאה לבדוק את נוסעי האניה המבודדים מטעמי בריאות. הרופא מוסר להם דו"ח על מצב הבריאות באניה. רק אחר כך רשאית האניה להכנס לנמל, להמשיך דרכה או לקבל מבקרים. הרופא חייב להודיע על כל מקרה של מחלה מדבקת — והקצין הרפואי של הנמל רשאי לעכב את האניה; להטיל עליה הסגר או לצוות על נקיטת אמצעי-בידוד נוספים. הרופא הוא היחיד באניה, האחראי במישרין בפני הקברניט ובפני המפקח הראשי של חברת האניות.

יש רופאים העובדים באניות באופן זמני. אחרים משרתים בקביעות, וביניהם קצינים לשעבר, אשר החברה מעדיפה אותם. חלקם יוצאים לנסיעה כמי שיוצא למסע-נופש, ולעומתם אחרים למען בריאות הנוסעים. עבודת הרופא היא ברובה שגרתית, אף שישנם גם מקרים מיוחדים, כגון ניתוח הכרחי או מחלה מדבקת. לעומת זאת יש והנסיעה היא שקטה לחלוטין וזולת הטפול בחולים במחלת-הים, אין כמעט טפול אחר. עתים עליו לטפל, באמצעות האלחוט, בחולים של אניות אחרות, אשר אין בהן רופא.

יש מקרים, שהרופא מקבל ידיעה קצרה אך מבשרת-רע: חייו של פלוני נתונים בסכנה; על הרופא להחליט, האם ייעץ לקברניט לשנות את מהלך האניה, להוריד את החולה לניתוח, או לנקוט צורת-טפול אחרת? הדבר יכול לגרום הוצאות נוספות לחברה, הפרעות למלחים ועוכבים לשאר הנוסעים. הרופא נוטל את האחריות.

לרופא ניתנת דירה נוחה משלו, ורוקה ואחות עוזרים על ידו. את משכורתו הוא מקבל עבור הטפול באנשי הצוות של האניה, ולנוסעים מגישים חשבונות מיוחדים אשר רק בחלקם הם נפרעים. לעתים על הרופא להיות גם עד-ראיה לקבורה בים. הדבר נעשה בעלות השחר.



ניו יורק, גשר ברוקלין ומנהטן

**מטמונים בים**

שפע של אוצרות זהב חבוי באיים רחוקים ושקוע בתהומות הים, ויש העורכים חיפושים כדי לזכות באוצרות אלה.

שוודיהים הצרפתי אוליביה להיוסר הוצא להורג ב-1790, לאחר שעסק כל ימיו בשדידת אניות. טבורים, כי המטמון האגדי שלו, שערכו מגיע כדי 90 מיליון ל"ש, חבוי אי-שם במערה על אחד מאיי טיישל, והבריטים מחפשים עד היום את מקומו. מוסרים, כי לפני הוצאתו להורג זרק להיוסר להי מון את המפה, המתארת את מקום המטמון, וקרא: "ינסה למצוא אותו מי שיוכל, אך הוא יתקל בסכנות ובמות".

עתה מציינים משלחת לחיפוש המטמון של הקפיטן קיד באיי היס הסיני, על יסוד מיטמך עתיק שנחגלה.

ליד חופי האי מאל (שבסקוטלנד), מחפשים את אוצרותיה של הספינה הספרדית "פלורנציה" שירדה תהומה. כן ידוע, שאוצר גדול שקע עם אנית הדגל הצרפתית "בוקטורה", שטובעה בטרפלנגר, ואילו במפרץ אבו-כביר שקע זהב בשווי של 6 מיליון ל"ש באנית-הדגל הצרפתית "לה אורינט".

למעלה מ-40 נסיונות נעשו כדי לגלות את מקום המטמון של אנית השוודים הבריטית "מארי דיר", אשר שוויו נאמד ב-125 מיליון ל"ש. האניה טובעה לפני 120 שנה, במרחק 400 מילין מחופי קוסטה-ריקה, ואוצרותיה נשדדו מן הכנסות העשירות שבלימה.

שלושת האיים הראשיים שבאיי הקאריביים — שימשו מקומות מחבוא לשודדי-הים הבריטיים, אשר חמסו את האניות הספרדיות עמוטות-הזהב בדרך מדרום-אמריקה לספרד.

בקרב של נאבארינו טובעו 63 ספינות של הצי התורכי-מצרי, ולפי השמועה שקועים במקום זה חפצי-חן בשווי של מיליון עד 10 מיליון ל"ש, אשר נשדדו על ידי התורכים.

גם בסביבות חופיה של בריטניה מצויים אוצרות-זהב גדולים. במימי התחמה שקעה האניה "רגינה" ובה 100 טונות של חפצי-חן איטלקיים, ובקרבת פלמבורו עוד מוטלת האניה "צארינה", שנשאה הון של 3 מיליון ל"ש.

ספינות אלו הן רק דוגמאות מעטות מתוך רשימת המקרים הידועים; יום יבוא ואוצרות אלה ימצאו על ידי אלה שיתמידו בחיפושים.

**שאלות**

1. מי מאן להתרחץ במימי הירדן?
2. מה משמעות המונחים: (א) הידרופוביה, (ב) הידרופוניה, (ג) הידרוגרפיה?
3. מי עשה את הנסיונות הראשונים בציד לוינתים באמצעות צלצלים חמשליים?
4. מהו מקור המזון העשיר ביותר בים שטרם נוצל?
5. מהו שטחם הכולל של כל האיים בעולם?
6. איזה דג נמנה עם משפחת היונקים?





נמל בברצלונה

**גימס קוק (1779—1728)**

אנגלי. ב־1769 סיפח את אוסטרליה לקיסרות הבריטית. ערך מסעות רבים וגילה מקומות שונים, ביניהם איי האוואי.

**רואלד אמונדסן (1928—1872)**

נורווגי. בשנים 1903—1906 עבר עם ששה חברים בספינה קטנה של 47 טונות דרך „המעבר הצפוני-המערבי” — הוא המעבר בין הקוטב הצפוני ובין חוף קנדה — והצליח לקבוע את מקומו של הקוטב הצפוני המגנטי. הראשון שהגיע לשם. לאחר שנכשל נסיונו לעבור על פני הקוטב הצפוני, בספינה תקועה בתוך קרח, יצא לשם בספינת-האוויר „נורג” ב־11 במאי 1926, והצליח לעבור מעל הקוטב הצפוני. ב־1928 יצא במטוס לחפש את משלחתו של האיטלקי נובילג, שיצא בספינת-האוויר לקוטב הצפוני ונעלמה, ומאז לא נודעו עקבותיו.

**ריצ'רד אולין ברד (נולד 1888)**

ארצות-הברית. ב־9 במאי 1926 הגיע במטוס לקוטב הצפוני. ב־1928 יצא למסע לאנטארקטיס, והביא עמו מטוס בעל שלשה מנועים, שבו טס מבטיסו לקוטב הדרומי ב־28—29 בנובמבר 1928.

ב־1933—1935 עשתה משלחת שניה של ברד באנטארקטיס, והביאה עמה ידיעות מרובות על מזג האוויר. משלחתו השלישית של ברד לאנטארקטיס יצאה בשנת 1939.

**רוברט אדוין פירי (1920—1856)**

ארצות-הברית. הראשון שהגיע לקוטב הצפוני. ב־1892 הוכיח כי גראַנְלַאנד היא אי, בעברו את הקצה הצפוני-המזרחי, שלא נחקר עד אז. בשנים 1894 ו־1898 עד 1902 המשיך בחקירת גראַנְלַאנד. ב־1905 יצא באניה לקוטב הצפוני, אך בגלל קשיי מזג האוויר הוכרח לחזור לאחר שהגיע לרוחב של 87 מעלות ו־6 דקות. ב־1908 יצא שנית בספינתו, וב־6 באפריל 1909 הגיע אל הקוטב הצפוני.

**רוברט פולקון סקוט (1912—1868)**

בריטי. יצא ב־1910 בספינה לאנטארקטיס, כדי להגיע אל הקוטב הדרומי, ובנובמבר 1911 יצא עם ארבעה חבריו במחלות מבטיסו דרומה. לאחר תלאות רבות הגיעו לקוטב ב־18 בינואר 1912 — 33 יום אחרי אמונדסן. בדרך חזרה לבטיס חלו החוקרים וגם מזונם אזל, והם ניספו בסוף 1912.

**ברתולומאו דיאז (1500—1460)**

פורטוגזי. ב־1486 גילה את כף התקווה הטובה. ב־1500 (אחרי קולומבוס) עבר את האוקיינוס האטלנטי והגיע לבראזיל.

**כריסטופר קולומבוס (1506—1451)**

ליד גינואה באיטליה. ב־1492 עבר לראשונה את הדרך מהאיים הקאנאריים על פני האוקיינוס האטלנטי לאיי הודו המערבית. בשנים 1493, 1498 ו־1502 חזר על אותו מסע, ועלה בין השאר על חוף היבשה במיצר פאנאמה.

**וסקו דה גמה (1512—1452)**

פורטוגזי, הראשון שהגיע להודו, דרך כף התקווה הטובה, ב־1497.

**אמריגו וספוצ'י (1512—1452)**

בן פירנצי באיטליה. ערך מסעות רבים לאמריקה, בשנים 1497, 1499, 1501, 1504. גילה את חוף ריאודיז'אניירו. על שמו נקראת כל יבשת אמריקה.

**פרדיננד מגלן (1521—1480)**

פורטוגזי. ב־1519 הפליג מספרד בחמש ספינות למסע סביב העולם. עבר במיצרי מאגלאן ועל פני האוקיינוס השקט. משהגיע לאיי הפיליפינים נרצח, ואחד מאנשיו, סבסטטיאן דל־קנו, המשיך את המסע באניה האחת שנשארה מן החמש, האניה „ויקטוריה”. אניה זו המשיכה דרכה סביב כף התקווה הטובה וחזרה לספרד. היתה זו האניה הראשונה בהיסטוריה שהקיפה את כדור הארץ.

**ז'ק קרטיה (1557—1491)**

צרפתי. בשנים 1534, 1535, 1541 ערך מסעות לצפון אמריקה, וגילה את חצי האי גאספא, וכן סיפח את קנדה לנחלותיו של מלך צרפת.

**אבל ינסזון טסמן (1659—1603)**

הולנדי. ב־1642 גילה את המקום הנקרא על שמו — טאסמאניה, וכן את ניו־זילאנד וקבוצות איים נוספות בימי הדרום.

**תשובות**

1. נעמן האשורי.
2. (א) פחד חולני ממים; (ב) גדול צמחים במים; (ג) אמנות הכנת מפות היס.
3. המהנדס הנורבגי אלפרד נילסון ב־1881.
4. הפלנקטון.
5. 2 מליון מילין מרובעים (מחוץ לאוסטרליה); עמה —
- 4 מליון.
6. הליתן. דמו חם. הנקבה מניקה את וולדיה.





## במת "ורד" ה"ם

### מיומנו של מסיק בצי המלחמה

תן יד קבלת העברה לאניה. מה אגיד לך אינני יודע אם לקנא בך או לאו, אך לפי שאני מכירך, חייב אתה להיות מאושר ברגע זה. הרי סוף סוף אתה עולה על אניה ישראלית. אני רץ למשרד המטה. כן, יש צו העברה עבורי: „עליך להתייצב ביום... באניה... התפקיד מסיק“.

עוברים בדמיוני תשעת ירחי עבודתי כמסיק באניה בריטית. והנה שוב פגישה „ידידותית“ עם החבר פ.ח. כמה קללתי אז את הבונקרים של הפחם השחור והפיה שהיה חודר לנחיריים. אבל הפעם לא פיה אנגלי הוא זה, אלא אניה ישראלית ועובדים ישראלים, וממילא גם הפחם ישראלי. בקר צור, שמחתי שאעבוד באניה, ולו גם בתור מסיק. חילופי ברכות; תקיעות כף, ספק חברית, ספק לגלגנית: — מה אתך, פחם?! ואני מניד ראש: כן, כן פחם.

הגיע הרגע הנכסף. אני נכנס לנמל כששק הפצי על גבי ותר ומחפש אחר אניתי. הנה היא עומדת ומחייכת לקראתי. שני תרנים לה וכולה אומרת דרשני. סירה מו- בילתני אליה ואני בתוכה.

החבריא באניה מחרחרים שדרך כוכב חדש. אני „נמדד“ על ידם מלמעלה למטה ומפטירים לעומתי: — „יתרגל“. התחלתי בסיורי הראשון, סיוור של היכרות עם האנייה. ואודה: לא מצאתי כל חדש כאן. אותן המדרגות המוליכות למטה ואותו הפזמון השגור בפי המסיקים, בבחינת „מעמקים קראתיך...“

— הי, אריה, גם אתה פה?

— עיניך הרואות, מסיק נשאר מסיק. ואני כתייר, בבגדי השבת, ירדתי מטה ועם כל הזהירות שנהגתי, עלתי לסיפון כור לי מפויח עד לחוזה. החברה הקיפוני וניסו לתהות על קנקני.

— בר-מול אתה, חבר, הגעת ברגע הנר כון. אנו מפליגים בקרוב לאיטליה ונשהה שם כשלושה חדשים. תיהנה מטיוול נאה. והחבריה יושבים ורוקמים תכניות מסביב

לביקורם הקרוב באיטליה, והותיקים שנת נסו כבר מנסיעות לאירופה מרביצים שעור, כיצד מתנהגים שם — והטירונים כבר נהנים.

\*

בשעה 8 נקראתי להתייצב למשמרת. — יצחק, תרד למטה ותעשה „גרימ“ לינג“. מי שעבד באניה יודע פרושה של מלה זו. הכוונה ל„גרימלינג“ ולא ל„דרימ“ לינג“.

אני יורד למטה ומוצא את החבריא עומד דים בתוך ענני אבק שחור, מנסים למצוא גוש פחם בתוך הערמה, ומקללים אלוהים ואנשים. לאחר עבודה של שמונה שעות הפכתי כולי שחור. רק שיני והלובן בעינים הצליחו לשמור על צבעם המקורי. וכמויות מים ללא גבול ושעור באו אל תוכי בעצם היום הזה. ולא מים סתם, כי אם מי לימון עם קרח. נדמה היה לי שדרוש לנו בית חרושת של קרח, למען ספק את צרכי המ- סיקים בלבד. המשמרת הגיעה לקיצה ומ- צב הרוח מתרומם לקראת המקלחת החמה. ויהי ערב ויהי בוקר, לא הרגשתי כיצד חלף הלילה, ואני שוב על יד ה„גרימלינג“..

\*

עברו ימים אחדים איני מרגיש את עצמי עוד חדש כאן, מחר יוצאים להפלגת נסיון לתלאביב לפני נסיעתנו לאיטליה. הצוות חייב לעמוד במבחן בנסיעה זו, והמסיקים עושים במיטב יכולתם להוציא תוצרת, כי בהם בעיקר תלוי גורל הנסיעה לאירופה. הצרפתי האחראי על המסיקים, מופיע פעם בפעם לרגעים מספר. ויוצא להינפש לעתים. הנה דעכה האש, למרות כל המא- מצים, מיד מופיע הצרפתי ובתנועות זרי- זות מצילה ומדגים בפני החבריא כיצד מפיהם אש בתנור. אחדים מצביעים עליו ומתלחשים: ראו נא אף ראו, לא גוף ולא בשר, רק עור ועצמות ומנין לו הכוח והזר- ריות? ...

עובד לו „הצרפתי“ ומטיף:

— אתם ה„צברים“ לא תצליחו למאומה, רק אנו יודעים להיות מסיקים טובים. וה- חבריא נוטרים לו איבה, ל„צרפתי“, בשל כמה וכמה „מעשים טובים“, והם בולעים בשקט גם את „מחמתו“ זו האחרונה ומת- לחשים: — אין דבר, כל מעשיך בספר נכתבים...!

ומעשה שהיה וירד ה„צרפתי“ לארוחת צהרים ולא ערבה הארוחה לחיכו. עמד והשליך את כלי האוכל וכל אשר בהם וחדר האוכל הפך לתוהו ובוהו... והחבריא שומרים את הדבר בלבם.

בהפלגתנו לתל אביב דעכה האש. ירד ה„צרפתי“ למטה. אירגן מחדש את העבר דה וציוה על אחד לנקות את שני התנור

רים. הלה סירב ואף ענה בחוצפה. מבלי לחשוב הרבה תפס ה„צרפתי“ קומקום עם מי לימון וזרקו בפני המסיק הממרה את פיו. הלז התאושש לאחר המכה והחל בר- דיפה אחר ה„צרפתי“, כדי ל„סיים“ אתו אחת לתמיד. לאחר רדיפה ממושכת הד- ביקו השכיבו לארץ ו„סילק“ את כל החש- בונות. החבריא לא היו נייטראליים ולא עמדו מן הצד, אלא נצלו את ההזדמנות והוסיפו...

ה„צרפתי“ יצא כולו מקושט „פנסים“. עמד וחבש את פצעיו ולא הגיב במאומה על כל המעשה.

האניה הפליגה והפחם בער כתמיד, אך הצרפתי שינה את טעמו והיה כאחד האדם...!

### נדן עים בקחול

אחת הורועות החשובות של גדודי הנר- ער העושה עבודתה בהכשרת ימאים צעירים. אשר יחדירו בלב הנוער בארץ את האהבה לכבוש הים היא — גדנ"עיים.

בהכנסך למחנה גדנ"עים השוכן ליד החוף והנישא על צוק רם וטראה בנערים, שמדים כחולים להם וכובעי מלח תכולים על ראשם. לא הרחק מן המחנה — מתקדם טור במשעולים צרים ומאחוריהם תופסים הנערים מחסה עם רוביהם. ולשוא תחפש דבר, שיזכיר לך במעט אמוניי. גם בהת- קרבך אל חוף, לא תראה אלא גלים מכוסו קצף מבריק. אך הישקל תוכח לדעת, שאכ- זבתך נעוצה בעובדה — שאינך נמנה על „המבינים“ הגדולים בימאות, שכן ראשיתו של אמון הימאי אינו באניות, אלא על הקר- קע דוקא.

וכך עוברים גדנ"עיהים כעין קורס לא רק על מנת להעלות את כושרו הגופני של הימאי, אלא גם להכשירו. בעת הצורך, להיות מפקד טוב גם על היבשה והאמונים האלה הנתנים לחניכים — ב„קורס מפקדי הסירות“ — כשלב ראשון.

בשלב השני, מונח הדגש על אמוניי. הוא מחולק לשנים: אמונים על גבי סר- רות-חתירה וסירות-מפרשים וכל הכרוך בהם, ואחר כך — השתלמות על ספינות דיג, בצי חיל-הים ועל אניות-סוחר ישר- אליות, כל הנערים עברו מבחנים קודמים, מדי פעם בפעם נערכות בחינות, אך אין בתוצאותיהן כדי לקבוע, אם הנער ממשך בקורס. עבודה רצופה ומסורה, אך פי ההולם מדרך ורצון טוב — הם הגור- מים המכריעים. ובאשר להוטים הנערים אחרי הימאות ו„מתים“ להפליג מעט לחו- פים זרים, קיימת התקוה, שעם סיום הקורס יוכשרו עשרות מדריכים בעלי ידיעה מקצו- עית רחבה שיבנו יסוד איתן לגדנ"עיהם.

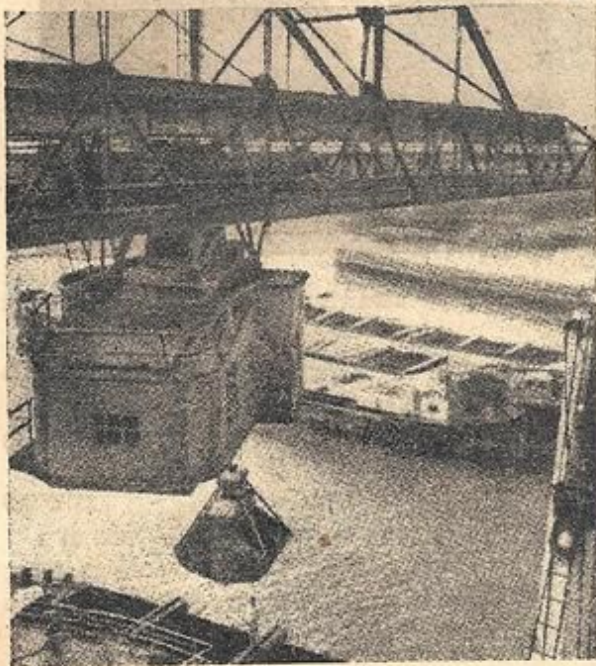




קופנהאגן

תית", המרכזת באורה שלל דגה. פתאום נשמעת צעקתו של ציין לאחד מנומנם, הממהר ומשחרר את כבל העוגן, הדרוש. החברה מעלים את הרשת והמנוף מושך בשקשוק צרחני את כבל-העופרת. השק נסגר ועולה, והכל צופים פנימה ומנחשים בחרדה את כמות השלל. הדגה מועברת לסירות-ההובלה בלווי ספירה חרישית: אחד, שניים... ויש מצליחים ומרבים. "כנר" תית" מתרחקת ושטה לחפש נחיל דגים חדש. אותו זמן מקפלים החברה את הרשת המוכנה לנריקה.

השמש עדין נמה מאחורי הרי הגלעד, ורק סומק מוקדם יבשר את בואה. הרטומה של "שחף", הגוררת אחריה את שלל הליל, מפלח את ראי הים. ועת עובדי החוף יטענו הדגה — "גבו" החברה את מנת שנתם היומית לקראת מלאכת הדיג בלילה הבא...



הטענה ברוטרדם

הערב כבר ירד על העמק ועם האפלור לית נעטף גם הים דומיה. פה ושם נשמע טרטורם הצרחני של מנועי ה"סימוס" המורכבים על סירות-הננס, שמבעוד יום נחפזו לתפוס מקום במפלשי האבן של החוף המערבי הפורה. "להחמיץ לילה כזה — פרושו הפסד ממון", במלים אלו פנה שייקה, ראש וקן הדייגים לחבריו. לאחר ימים, שה"שרקיה" (רוח סערה) מנעה מהם לצאת את המעגן אל מרחבי הים. מנשקה ענה לו בנענוע-ראש: "גו, ברור שיוצאים ומסתבר, שדגים יהיו כהוגן".

שבעה במספר הם יורדי הסירה. יוסקה ציו, בחור גברתן, שזה לו שמונה שנים על המים; מנשקה, מרכו הענף, ובשעת הצורך גם עובד הסירה; לוי, מעולי מרוקו, ועוד ארבעה צעירים, שזאת להם העונה הראשונה על המים, אך מעמדם בחברה הוא של "זאבי ים" מובהקים.

הירח זה עתה שקע. כאשר המחנה נס את תנומתו הערבה, יורדים השבעה, עטופי כפיות-צמר ולבושי בגדי-גומי. אל המזה המואר באור הלוכסים. אחד, בסוף השורה, נושא על גבו את ארגוזה-אוכל, מנת הל-לה — קודמיו מהלכים ומפומים נעימות קלות מתוצרת חוץ. המנוע הודלק, החבלים נתהדקו — והשיירה יוצאת אל המעגן.



הטענה בכרמן



# בְּחֵבֶל הַיָּמִי לְיִשְׂרָאֵל

## מדיוני הוועד הפועל של החי"ל

בישיבות הוועד הפועל מ-16.5.51 מטר עו"ד בדולח פרטים על שליחתו בארגנטינה בעניני החי"ל. סוכמה עמדתו של החי"ל בענין הטיולים הימיים. הוטל על מר מ. פומרק לצאת בשליחות החי"ל לארצות אירופה.

## טיול ימי

בל"ג בעומר, ה-24 למאי 1951, סדר החבל הימי טיול באניה "קדמה", לאורך חופי הארץ, השתתפו 430 איש. תזמורת "קדמה" ניגנה. הופץ תו החי"ל.

## אורחים

מר ס. הקנר מדורבין באפריקה הדרומית, בקר בארץ ותרם סטיפנדיה לביה"ס הימי בסך — 200 ל"י.  
כן בקר בארץ גזבר הכבוד של החי"ל בקיפטאון מר א. סגורסקי, שתרם סטיפנדיה לתלמידי בתה"ס הימי.  
מר ד. מ. קלף, לשעבר יו"ר החי"ל ביוהנסבורג, תרם אף הוא סטיפנדיה לביה"ס הימי בסך — 500 ל"י.

## בביה"ס הימי

— הצעיר ה. שפר מקייפטאון הגיע ארצה ונתקבל כתלמיד בביה"ס הימי במחלקת המכונאות הימית. זהו הנסיון הראשון של צעיר מחו"ל שעלה על מנת להצטרף כתלמיד בביה"ס הימי. החזקתו מובטחת ע"י סטיפנדיה מאפריקה הדרומית.  
— מרכז החי"ל הוציא חוזר לכל מנהלי בתי הספר העממיים בארץ בקריאה להפנות את בוגריהם לבית הספר הימי.

## במוסד המרכזי להדרכה ימית

— מר א. ארגמן נבחר יו"ר ועדת המשק וצורף לוועד הפועל של המוסד. מר ז. פריד נבחר מ"מ יו"ר הוועדה המקצועית.  
— נעשות כל ההכנות לפתיחת מחנות הקיץ לדרגות השונות.

## אזכרה לישראל בדולח

ביום חשנה השלישי נתקיימה ב-1 ביוני בבית הימאים. באזכרה השתתפו באי"כח משרד הבטחון, החבל הימי לישראל, אגודות ימיות, הוועד למען החייל, הורים שכולים וקהל רב מבין ידידי המשפחה. פתח מר מ. פלאי, יושב ראש מועצת החבל הימי לישראל בציינו את דרכו של המנוח בכיבוש עמדות בימאות הישראלית הצעירה, את אומץ לבו ותכונותיו הנעלות. אביו של המנוח עו"ד מ. בדולח סקר את כל השלבים בחייו של בנו, החל מבית הספר הימי, דרך פליים, הצי המלכותי ועד לקרבות על הדרך לירושלים. העיר העתיקה וכיבוש הראדאר, מקום שם נפל בשעת קרב עז. אחרי האזכרה ביקרו הנאספים בתערוכה הימית הנקראת על שמו של המנוח.

## ננעלה תערוכת הים

תערוכת התמונות "הים", שהיתה ב"בית יורדי הים" בחיפה, ננעלה. השתתפו בה יותר מ-30 ציירים בתמונות שמן, צבעי-מים פסטל וכר. נמכרו 12 תמונות, ובין הקונים ועדי-פועלים ממקומות עבודה גדולים בחיפה. ביקרו בתערוכה, בין היתר, תלמידי בתי הספר, והתרשמו יפה.

בפרסקניה של החבל הימי לישראל זכה הצייר החיפאי מאיר רוביץ, בעד התמונה "על הסיפון".

## אניה נאצית לשעבר לשרות ישראל

אנית סוחר גרמנית אשר נבנתה במספנות הנאצים בברמן ב-1942 והנמצאת עתה בנמל ניו-יורק מאז תום המלחמה כשלל מלחמה לאמריקה תניף בקרוב את הדגל הישראלי. האניה, בת 5000 טונות, שעוד לא היתה בשימוש נקנתה על ידי חברת "עתידי" ותקרא בשם "דניאלה בורכארד". היא תפליג בין ישראל ללונדון וכן תבקר ברוטרדם ואנטוורפן. האניה תפליג לחיפה ושם יעלו עליה אנשי ים ישראליים.



ה. א. שפר — סטיפנדיאנט ראשון מאפריקה בביה"ס הימי בחיפה

## בקורים בנמל חיפה

בחודש מאי בקרו בנמל חיפה 1859 תלמידים ונוער, בלוויית 113 מורים ומדריכים מ-50 בתי-ספר.

## פגישות

ב-21 במאי נתקיימה פגישה בין מר יצחק נורמן לבין באי"כוח החי"ל בהשתתפות ה"ה מ. בדולח, מ. זיליסט, מ. פומרק, וב. פלדנקרייז. נידונו עניני החי"ל ב"קרן נורמן".



# חברה קבלנית לבנין צבי סבירסקי ושות'

בנין בתים משותפים  
ברמת-גן, בגבעתיים והסביבה

המשרד: רמת-גן, רחוב ארלחורוב 6

תעשיית ארג. ארץ-ישראלית בע"מ  
יצרני ויצואני אריגי צמר מכל המינים

בית החרשת  
בבני ברק מרכז המכסמיל

המשרד  
תל-אביב, רחוב נחלת בנימין 58. טלפון 5679

בנק הפועלים בערבון מוגבל  
תל-אביב

המשרד הראשי: רחוב מוניספורי 21

טלפון: 4296/7

רחוב אלנבי 126

משרד

טלפון: 2907, 3037

הון המניות והררובה ליום 1.1.51	- 935.000.	ל"י
פקדונות	- 16.600.000.	
קרנות להלוואות	- 4.800.000.	
הלוואות	- 15.000.000.	

סניפים: יפו, חולון, רמלה, לוד, מגדל-גד, באר-שבע

מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם

## "במעסי"

ביח"ר לתריסים מתקפלים ולעבודות עץ

תל-אביב, גבעת הרצל 122

טלפון 4966

# ש. בליזובסקי

חברה לבנין בע"מ

רמת-גן

רחוב יהלום 40

טל. 7373



## המשביר המרכזי

חברה קואופרטיב להספקה  
של העובדים העברים  
בארץ ישראל בע"מ

תל-אביב  
חיפה  
ירושלים

המוסד המרכזי להספקה  
של התנועה הקואופרטיבית  
בישראל -



# הטנה

חברת הבטוח  
הקואופרטיבית בישראל

**כל ענפי הבטוח**

המשדד הראשי: ת"א  
רח' לינינגטון 44

פרינסטון מיליטרי

## "תחבורה"

אגודה חקלאית שתופית  
של משקי העובדים להובלה בע"מ

משרדים ראשיים:

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

## "לנרו"

בית חרשת לאמיל בע"מ

חיפה

טלפון 7286 ת.ד. 851



כלי מטבח ♦ שלטי אמיל

## אהרן רזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי  
בכל עניני הובלה ימית

חיפה

ת.ד. 74 טלפון 4241/2

סניפים:

תל-אביב-יפו - ירושלים



מפעלי מלט  
פורטלנד אי  
**נשר**  
ב"ע"מ

## ל. גליקמן

בע"מ

תל-אביב

טלפון 66721, 4455 ת.ד. 317

חיפה

טלפון 3172, ת.ד. 52

ירושלים

טלפון 3118, ת.ד. 637