

ים

גליונות החבל הימי לישראל



בעזרת הרכיבה והפיוט בים;
מאת: סגן אבס בחוף בת-ים



אהת
להדש

חוברת י" (ע"ג)

שנה ששית
אלול תשי"א / ספטמבר 1951
כתובת המערכת
חבל ימי לישראל, תל-אביב
מ.ל. 2437 ת.ד. 1917

לד"ר צבי בנדר

השתתפותנו באבלך הגדול
על הלכה ממך אחיד
י"ט י"ט ז"ל

בית החבל הימי לישראל

זה יפגע בפעולה הימית העצמית של האגודות הימיות, כי שום נער לא ירצה להשתתף בשתי מסגרות המחייבות אותו למשמעת כפולה.

גם בעיה זו יתכן וימצא לה פתרון חיובי, הואיל וגדנ"ע ים נמצא תחת פיקודו של חיל הים, המרכז את מדריכיו, ציודו ובסיסיו, ומעמיד בפועל את האגודות הימיות במעמד של גדנ"עיים לעתיד.

יש לציין, כי חיל הים עשה כל מאמץ כדי לקיים השנה את המחנות שהוקמו. הוא העמיד את מדריכי האגודות הימיות במסגרת חודש עתודתם. האגודות הימיות והח"ל חייבים תודה לחיל הים על העידוד.

מחנות האגודות

מחנה חברי „הפועל” נערך ב„נוה-ים” בו השתתפו 25 חניכים, שסיימו את הקורס בדרגה א' וקיבלו סמיכות של מדריכים ימאיים, דבר שיעודד את האגודה להרחיב את שורותיה.

מחנה „אליצור” קיים קורס לדרגות א' וב' בלבד, ואף מחנה זה עבר בהצלחה, בהתאם למטרות ששמו להם מאר-גניו. חברי מדריכים זה יוריס דם חדש בין חברי האגודה. 10 חברים שעברו את בחינות דרגה א' — הם כוח שאינו מבוטל לגבי פעולות האגודה.

אגודת יורדי ים „זבולון” נקטה השנה שיטת אימונים מעשית — ושונה מהמקובלת. היה אימון ממשי בלבדים — חניכיה של אגודה זו הפליגו בשתי ספינות „רהב” ו„אוריאל” (סירת הצלה מאנית „טיגר-הייל” שהעפילה ונחתה בחוף תל-אביב ב'1938) לקפריסין. כאן הונח הדגש על העבודה המעשית ממש ביים, בעוד שאת החומר העיוני יכולים לקבל החניכים בעונות ה„מתות” היינו — בחורף כשאין אפשרות לצאת לים.

אם נסכם את פעולת הקיץ של האגודות הימיות, יש לומר כי המחנות שנערכו עברו בהצלחה; מכאן אפשר להסיק, כי לו רצו האגודות לקיים גם את הקורסים לדרגה א' במסגרת משותפת (היינו בקורס המרכזי של הח"ל), וכל הכורחות היו מופנים לארגון מחנה מרוכז, בלי ספק שרמתו והצלחתו היו גדולות יותר.

אפשר כבר לסכם למעשה את הפעולות שנעשו השנה על-ידי האגודות הימיות, ואת פעולתו של המוסד להדרכה ימית של „החבל הימי לישראל”. עונת הקיץ משמשת, בדרך כלל, לפעילות יתר של האגודות הימיות — נערכים קורסים לדרגות שונות, ואף הפלגות מחוץ לחופי הארץ.

שני מחנות מסוג זה קיימו השנה האגודות הימיות, „הפועל”, „אליצור” ואילו „זבולון” הפליגה בשתי ספינות לקפריסין. מחוץ למחנות אלה נערך מחנה מרכזי משותף מטעם החבל-הימי לישראל. המחנה המרכזי תוכנן לכתחילה לשני מחזוריים למועמדים לדרגה ב' (כבשנה הבאה, לאחר עברם קורס של דרגה א' יקבלו סמיכות של מדריכים ימיים). המחנה הוקם במשק „מכמורת” דרומה למעגן ההולך ונבנה שישמש כנמל דיג.

תכנית ההכשרה במחנה רובה עבודה מעשית בסירות מפרש, שמירת משק וציוד, חוקי הדרך ביים, וצבעי הפנסים בלילה; עבודה בחבלים למיניהם וקשרים שונים, וכן עבודה עיונית. רוב הבאים לקורס נערים בני 15-16 יוצאי האגודות הימיות „הפועל” ו„צופי ים” מסניפי: נהריה, חיפה, נתניה, טבריה, תל-אביב ובת ים — רובם — ילידי הארץ, ואכן הנערים הוכיחו את יכולתם בבחינות שנערכו, עם סיום הקורס, וזכו בתעודות שקיבלו במפקד סיום הקורס. את המחנה ריכז י. ברלב, ומפקד המחנה היה א. קליין.

מצב קשה ואכזבה גדולה גרם ביטול הקורס השני, מאחר שחברי האגודות הימיות הודיעו על השתתפות חבריהם ואילו אלה ברובם שלא הופיעו, ומי שהופיע, הרי באיחור של כמה ימים. אין ספק, שעם שובם של סגני המדריכים לאגודותיהם תוכנס רוח חדשה ורצון עבודה עז בין יתר חניכי האגודות. אולם ביטול המחנה השני מחוסר משתתפים העמיד את הנהלת המוסד להדרכה על פרשת דרכים. אין ספק, כי היציאה אל המחנות איננה קלה לאנשים עצמם וביחוד חמורה הבעיה לגבי החניכים הימיים העובדים, אשר אין התנאים הכלכליים מאפשרים להם לעזוב את העבודה; מאידך קיימת למעשה אותה בעיה גם לגבי החניכים הלומדים, אשר רובם ככולם נמצאים בהסתדרויות נוער, ועם התחלת חופשת הלימודים הם יוצאים למחנות עבודה.

דעות שונות מהלכות בין חברי המוסד להדרכה: חלק הטוען שיש לשנות את שיטת האימונים, ולהחדיר יותר את הספורט הימי, היינו — את החתירה הספורטיבית בסירות „יולות” וכדומה; דבר זה עלול למשוך בעקבותיו גם מבוגרים שבמשך זמן קצר יוכלו לשמש כמדריכים לצעירים; ואילו הדעה השנייה אומרת, שיש למצוא את הפתרון באמצעות גדנ"עיים, ועל-ידי כך תיפתר מאליה שאלת המדריכים, כי הם ממילא משרתים במסגרת החובה שלהם. פתרון



בימאות הישראליות

מ. נון / הדיג הסורי הפקטי-חוקי בכנרת

(לקראת עונת-הדיג החופי)

לפי החוזה הבין לאומי שנחתם בין אנגליה לצרפת ב־1922, הוסכם שכל הכנרת היא בגבול המדיני של ארץ ישראל. לתושבי סוריה הובטחו זכויות דיג בכנרת, אך ההנהלה והפקוח של הדיג בכל הים נמסרו לידי ממשלת המנדט — שליטת הים. ולא די בכך; הגבול על הכנרת בין שתי המדינות הועבר לא לאורך החוף שארכו כ־15 ק"מ, במקום שהיבשה והמים נפגשים, אלא הועלה והורחק עשרה מטרים לפנים סוריה, כדי שלא יהיו לסוריה מים טריטוריאליים בכנרת כדי שדייגי ארץ-ישראל יוכלו, בזכות ולא בהסד, לעלות על החוף הסורי בשעת עבודתם.

וזאת לדעת: השיטה העיקרית בכנרת, במשך כל הדורות שחלפו, הוא ההרם (ג'רף), ורשת זו נפרשת בים באופן מקביל לחוף; והדייגים העומדים על החוף גוררים אותה בחבלים ליבשה. מכאן שרצועת אדמה צרה בטריטוריה הסורית שלחוף הכנרת, שייכת לארץ ישראל. ומכיוון שגובה פני הכנרת אינו קבוע (ומשתנה בהפרש שנתי של 3 מטרים), עולה ויורד יחד עם הים גם גבולו המדיני. ונוצר גבול בין־לאומי שאין דומה בעולם. במקום שהחוף עמוק אין השינוי ניכר כל כך, אך באדמות בקעת בטיחה, שבצפון הכנרת, במקום שמי החוף רדודים מאוד, מתקדם ונמוג גבור לנו עד כדי מרחק שבין חצי ק"מ ל־800 מטרים. אגב, כש־יהושע בן־נון חילק את הארץ נטל שבט נפתלי, שהתישב במערב הכנרת, את זכויות הדיג העיקריות בים, והיא הרשות היחידה לעבוד בחרם (ג'רף) ובקלע (שאבאקיה). ומכיוון שמאז ומתמיד אין דייג יכול לנצל את זכויותיו על הים אלא כשיש לו הרשות לעלות על כל חופיו, הובטחה גם אז לדייגי נפתלי הזכות הזאת. אך הרצועה שהבטיחו לעצמם מסביב לים לדייגי נפתלי היתה פי עשר גדולה יותר, ועל ידי כך גם מתאימה ונוחה יותר לעבודתם. ובספר זכר יותיהם צוינה יחידת אורך „דייגית“ מובהקת של אורך־חבל־חרם. וארכו של חבל זה הוא, מאז ומתמיד, כ־100 מטר. שנאמר בתלמוד: „תנו רבנן, ימה של טבריה של נפתלי היה. ולא עוד שנטל מלא חבל חרם בדרומה לקיים מה שנאמר: ים ודרום ירשה“ (ב"ק פ"א).

*

במשך כל תקופת השלטון הבריטי היה הדיג הערבי בחוף הסורי מרוכז בידי קבלן ערבי ממשפחת חורי רבת־הנכסים־וההשפעה (אשר לה שייך גם פרדס חורי הנודע לחוף החולה). קבלן זה ריכז בידיו רכוש גדול של סירות וציוד דיג; חנויות לממכר דגים ולאספקת ציוד ימי. הוא נהג גם לתת לדייגים הערבים הלוואות בשעת מצוקתם, ברבית קצוצה „ובהנהלת חשבונות“ מפוקפקת שבעל־פה. בדרך זה פרש את שלטונו בדרכים פיאודליות מובהקות, לא רק על הדייגים־הבדואים שכיריו שהשתמשו בציודו, אלא גם הרחיב את אזור השפעתו על דייגי טבריה העצמאיים שהיו אף הם נזקקים לעזרתו ונלכדים ברשתו. ורק לסירותיו של חורי או לקבוצות המשועבדות לו, היה מותר לעבוד בחוף בטיחה העשיר בדגים. לדייגים הסוריים, שכיריו של חורי, ניתנו רשיונות דיג, באמצעות פטרונו, ע"י שרות הדיג הארצי־ישראלי. קבוצות ערביות עצמאיות מטבריה שניסו לערער על זכות בלתי־רשמית זו, שנתמכה ע"י חבק שליט בטיחה ושהוכרה „דה־פקטו“ ע"י שלטונות המנדט — נכשלו קשות, ואף הן היו לו למס עובד. במלחמתו על זכויותיו לא נמנע חורי להשתמש גם בדרכי שוחד, אלימות ורצח. פעם ניסו גם אלמונים, כנראה מבין דייגי טבריה, לענות לו לפי דרכו והתנקשו בחייו, אך לא הצליחו. לבשת־נו יש לציין, שלעריץ הפיאודלי הערבי היה שותף יהודי שווה־זכויות...

*

לפני 14 שנה, כשהתחילו דייגי עין־גב וגנוסר בכבוש הכנרת — התחלנו במלחמה על זכותנו לעבוד בחוף „הפר־טי“ הזה. לאחר שגילינו עקשנות בעמידה על דרישותינו ולאחר התנגשויות וסכסוכים, תגרות־ידיים וגם יריות, התערבו השלטונות הבריטיים והורשה לנו לעבוד בחוף בטיחה במשך יממה אחת בשבוע — ביום רביעי. וכך נהנינו גם אנחנו מהזכות שהובטחה בשעתה לדייגים הארצי־ישראליים, והתחלנו להתהלך באופן חפשי על החוף הסורי. קשרי ידידות היו לנו עם הדייגים הסורים, עם תושבי הסביבה ושומרי הגבול, ואיש לא הקפיד על חוק עשרת המטרים. ומלבד הדיג היו אנשי עין־גב באים גם לחוף זה כדי לקחת זיפויף, שהובלתו לטבריה היתה מענפי ההכנסה העיקריים של עין־גב בימיה הראשונים.

במשך כל השנים לא ויתרנו על זכותנו לעבוד בחוף זה. ואף כי ידענו שכרגיל לא נביא שלל דגים, כי קשה להצליח ברשת אחת במקום דיג נרחב שנעדרים ממנו כמעט כל השבוע ואין עוקבים בו כראוי אחר תנועת הדגים — הרי הערך הפוליטי של עבודתנו היה ברור לנו, ולא עזבנו אותה על אף ההפסדים. מחמת המחסור באנשים לעבודה בלתי־מכניסה זו, היינו שוכרים כתריסר בדואים מאנשי הסביבה, לגרירת חבלי החרם. כך המשכנו אפילו בימי המאורעות שקדמו למלחמת השחרור, הם הדייגים הערבים

ישראלים על החוף הסורי, ובקרבת חיילי האויב החמושים פרשו וגררו את רשתם ונדמה היה, כאילו שוב חדשנו והר-כחנו זכותנו על רצועת החוף. אך במרוצת הזמן הלכו היחדים והחמירו; הפרות הגבול הלכו ונשנו. בהתנגשות אחת, בין משמר ישראלי לבין דייגים וחיילים סוריים, נהרג חבר עין-גב בתחזיקו בהגה הספינה. המצב החמיר יותר כשהעמדות הסוריות לקחו תחת חסותן את הדייגים הערביים. חוצה פתם גדלה עוד יותר.

*

כך עובדות בקביעות בחוף הסורי בקרבת הדייגים העבריים, 2—3 קבוצות חרם. בלילות יוצאות גם מן הנחלים סירות מובטן ערביות, מתערבות בחשכה בין הסירות העבריות, ואירע גם שגנבו את רשתותיהן. השלל השנתי של הדיג הזה נערך ב־30—50 טון, אך הנזק הנגרם ע"י הדיג הסורי הוא לאין ערך גדול מערך הדיגים עצמם, כי הדייגים הערבים צדים ברשתות במקומות ובזמנים האסורים בדיג, ועל ידי כך גורמים נזק רב לכל משק הדגה של הכנרת. אסור להתיר דיג זה שפירושו שוד וחבלה באוצרות מדינתנו.

ביישוב הבעיות הגדולות השנויות במחלוקת בין ישראל לסוריה; בהסדר שלום בין שתי המדינות — הפתרון לבעיה צדדית, "וקטנה" זו, שהיא גדולה וגורלית לכנרת ולעובדיה. בינתיים מתקרבת עונת החורף, וספק עם נוכל במצב זה לדוג בקורסי שבחוף הסורי ששם שדה הדייג העיקרי בעננה.

כבר פחדו לעבוד על ידנו — ולו גם בקרבת שומרי הגבול הסורים החמושים. עד שיום אחד נאסרו דייגינו בעוון חדירה לטריטוריה הסורית — ודווקא בשעה שעמדו, תוך זהירות, בקרבת המים. הם שוחררו לאחר שנסחט מאתנו קנס הגון, אך היה זה סימן רע לבאות. בשעת המשא ומתן לשביתת הנשק בין ישראל לסוריה בקשו הסורים זכויות דיג בכנרת. אך מכיון שנחתמה רק שביתת-הנשק ולא חוזה שלום — לא ניתן להם מבוקשם, וקו שביתת-הנשק הותווה לפי הגבול הבינלאומי הישן — במרחק 10 מטרים מפני המים. כל הכנרת נכללה שוב בשלמותה בגבול ישראל — ואין לה שום קשר לאזור המפורז שבקדמת הכנרת. הסורים ויתרו על זכויותיהם לדוג בכנרת.

*

כך דברו והסכימו נציגי סוריה בוועדת שביתת הנשק; אך הדייגים הסורים נהגו אחרת. הם הוציאו את סירותיהם החבויות בנחלים והתחילו לדוג בים, ואליהם נצטרפו דייגים-פליטים מטבריה שהצליחו להגיע לכאן עם כמה מסיירותיהם לאחר נטישת העיר. שוב חזר חורי לעסקיו הרגילים ומשלוחי דגים התחילו לצאת מדי יום ביומו — לשווקי דמשק.

סירות-המשמר הישראליות התחילו להלחם בנגע חדש זה. השלטונות הסוריים עצמו עין ולא הפריעו לדייגיהם במלאכתם, אך גם לא הפריעו למשטרה הישראלית לאסור את הערבים ולהחרים את סירותיהם. ופעם עלו אפילו דייגים

ד. פחמר / תעלת סואץ

תעלת-סואץ היא לא רק נתיבימים שנמתה לאורך 160 קילומטר. תעלה זו — היא הגשר הישיר בין הים התיכון וים-סוף; פרוזדור חשוב להודו ולמזרח הרחוק; הצומת הימי למזרח התיכון והקרוב, אירופה וארצות-הברית!

דבר זה היה ידוע גם למלכי מצרים הקדמונים, שרצו לפרוש שלטונם הלאה מגבולם, וניסו לחפור תעלה-מקשרת לים הדרומי. מתקופה לתקופה נמשכו הנסיונות והעבודות והגיע גם שלב הביצוע: יבשת אפריקה נותקה לחלוטין מאדמת אסיה, משנמתה קרהמים ברוחב 120 מטר ובאורך 160 ק"מ, מהנקודה הקרויה כיום פורט-סעיד שלחוף הים התיכון — דרומה לים האדום לעיר סואץ של היום. שינוי גיאוגרפי זעיר זה על פני מפת העולם, הביא לתמורות גדולות בענפי התחבורה הימית, ובמידה רבה גם ביחסים המדיניים.

מה היתה מטרת הנסיונות המרובים שקדמו לפתיחת התעלה במאה שעברה? — הענין הכלכלי והמדיני היה ראשון בחשיבות. את ההתחלה מייחסת ההיסטוריה למלכי מצרים; פרעה-נכה החל בכריית תעלה במאה ה־7 והשלימו דריוש מלך פרס מאה שנים לאחר מכן, כשכבש את מצרים. חשיבות הצי הלכה וגדלה בממלכות המזרח, באה פריחה מסחרית, האניות הרחיקו בהפלגותיהן והגיעו ליבשות חדשות. חלק רב נזקף גם לזכות יורשי אלכסנדר מוקדון, מבני תלמי, למלכה קליאופטרה ואפילו לטרינוס קיסר רומי (במאה



הראשונה לספירה) — כולם ידעו לשפר מעבר ימי זה לנוחות התחבורה והשלטון; אך עם הכיבוש הערבי נדונה התעלה לסתימה, ואם לא לנצה — לפחות לזמן ממושך.

בשלהי ימי-הביניים ניסו ערי הים-התיכון, שהיו מעין מעצמות ימיות, להדור מהים התיכון לים-סוף — בדרך הים. הצעות ותכניות צצו בתורכיה ובוונציה, בצרפת ובארצות שונות באירופה. אך במעשה פתח נפוליון בונפרטה בשעת מסעו במצרים (1799).

למר יצחק שמושהוביץ

מזכיר אגודת פועלי הנמל

ברנות להולדת הבן

הי"ד וחברי ועד החייל בחיפה

למר משה גולנרסקי

מזכיר אגודת הימאים

להולדת הבת
איחולינו הלבביים

החבל הימי לישראל

הלורד ביקונספילד (בנימין דישראל), ראש ממשלת בריטניה, או, גייס את הברון רוטשילד להשגת 4 מיליון ל"ש — ורכש לאנגליה את החלק הארי של מניות תעלת-סואץ. אם באותו יום היה זה אולי מעשה נחפו, הרי כיום אנגליה אסירת-תודה לדישראלי עבור עסק כה מוצלח מבחינה כספית ומדינית כאחת. האנדרטה הניצבת בפורט-סעיד, לחוף התעלה — מזכירה כיום כי היה פרדיננד דה-לספס שביצע את הפירת התעלה, אך הוא נשאר בחוסר כל. החברה נתפרקה, ואנגליה זו שהשתדלה להכשיל את לספס בתחילת מלאכתו, — ירשה את מפעל חייו.

חוק בינלאומי על עורק-המים

השיבות התעלה הוכרה בעיני כל המדינות, אלא שהאנגלים שהצליחו להתחזק בים התיכון (בידיהם גיברלטר, 1710, וקפריסין — 1878), כבשו את מצרים (1882) ונטלו לידיהם את הגהלת התעלה. הם ידעו לשאוב מהתעלה מיליוני ל"ש מדי שנה בשנה; תעריפי המכס והמעבר הנמוכים הגבירו את התנועה הימית, שיכללו את המיתקנים ושיפרו את הסדרים. אנגליה שמרה יפה על התעלה, וזרכי המסחר, הצי הגדול והקשר עם מושבותיה.

ב-1888 כינסה בריטניה בקונסטנטינופול, את נציגי אוסטרליה, גרמניה, הונגריה, איטליה, צרפת, רוסיה, ספרד, הולנד, בלגיה ותורכיה — לוועידה בינלאומית להסדר התנועה הימית בתעלת-סואץ. ב-29 לאוקטובר חתמו כל משתתפי הוועידה על המסמך החשוב „אמנת-תעלת-סואץ“, הקובעת במפורש, בין השאר: „התעלה הימית של הסואץ תהיה תמיד חפשית ופתוחה, בזמן שלום כבזמן מלחמה, לכל ספינות המסחר או המלחמה, ללא הבדל דגל“.

הצדדים הסכימו כי על מצרים, שבגבולה עוברת התעלה, מוטל תפקיד ההגנה עליה; כן נאסרו כל פעולות האיבה בתעלה, בקוטר של 3 מילין מנמליה. אך ב-1904, בתוקף ההסכם הבריטי-צרפתי, קיבלה עליה בריטניה את הערבות לחופש השיט בתעלה, לפי רוח „אמנת-התעלה“, אך המצרים החלו לסחוט מהאנגלים, תוך איומים מתמידים ויתורים שונים והענקות כספיות. רק ב-1936 הגיעו אנגליה ומצרים לידי הסדר להגנת התעלה: ב-26 לאוגוסט

בכוונה לחבל במעצמה הימית האנגלית, ראה צורך להתחיל בכריית התעלה; אלא שמהנדסיו מצאו משום-מה, שפני ים-סוף גבוהים ב-10 מטר מפני הים התיכון ויש סכנה להצפת מצרים... טעות זו (שנתגלתה רק ב-1841), דחתה את מלאכת ההפירה עד ל-1859. עד אז היו הוגי התכניות יגעים לקבץ האמצעים הדרושים, ופעילות מיוחדת גילתה קבוצת סוציאליסטים צרפתיים מתלמידי סן-סימון, אך העלו חרס בידם.

צרפתי בנה — אנגלים ירשו

ההשבון נראה בעיני החולמים פשוט למדי: הגתיב היחיד שעמד עד אז לספנות להודו, אסיה הדרומית והמזרח הרחוק, היה — הקפת יבשת אפריקה דרך כף התקוה הטובה. אך אם יקושר הים התיכון עם ים-סוף — יש בכך קיצור דרך „רק“ של 8000 קילור-מטרים. זה היה גם אורח מחשבתו של פרדיננד דה-לספס, מהנדס ששירת כפקיד בקונסוליה הצרפתית בקאהיר. אף שראה את מדבר החול המשתרע במקום המיועד להפירה, החליט: כאן תקום התעלה! רצה המקרה והמהנדס הצרפתי זכה בידידותו של סעיד פחה, שכיהן כמשנה-למלך במצרים; וכשהביע בפניו את רצונו להפור את התעלה והגיש את התכנית, העניק סעיד-פחה לדה-לספס את הוסיין ל„חברת-תעלת-סואץ“ (1856), כדי להתחיל במלאכת ההפירה. אך מאין יושג הכסף? היסכים השולטן התורכי לפעולה נועזת זו? ולמרות זאת, ב-25 לאפריל 1859, החלה העבודה במקום שעתידיה היתה לקום עיר-הנמל פורט-סעיד. בשלוש השנים שקדמו לכך תיכון לספס את מפעלו, על אף התנגדותה הנמרצת של אנגליה (שחששה לתחרות מסחרית ולהשתלטות צרפת על עורק התחבורה להודו) — ותכניה בחצר השולטן — הצליח לספס לקבל את האישור, בתוספת הסכם להספקת רבבות פועלים מצריים. כן הקים את חברת המניות לתעלה והפיץ 400,000 מניות בסכום 200 מיליון פראנקים בארצות שונות (חלק גדול קיבל המשנה למלך של מצרים).

קרהאוויר הקצר ביותר בין שני הימים הוא כ-120 ק"מ, אך ברור שהמרחק היבשתי גדול יותר. הקשיים היו בשטח הגיאוגרפי-טופוגרפי. תנאי הסכמתו של הפחה — שמרבית הפועלים יהיו מצריים. כלומר — העבודה נתבססה על האדם. מצרים אמנם סיפקה שתי רבבות פועלי-כפייה, אך החברה זריכה לדאוג לשיכונם ולכלכלתם. בשלבי ההפירה הראשונים נדרשו 1800 גמלים ליום, לשם סיפוק מיי-השתיה ל-25 אלף הפועלים ואין צורך להוסיף את כל הקשיים הכרוכים בהעסקתם בעבודה בלבילבון של מדבררי האל! החפירה נעשתה בעומק 10-12 מטרים וברוחק 100 מ'; אך בפני החופרים עמדו קשיים חמורים ביותר: היה צורך להתור את נתיבי-המים בתחומי הטין הרחבים שבמוצאי הנילוס; זוהי מלחמת אדם נגד סופות-חול כבדות, רבדי-סלעים עמוקים, בלב מדבר שמם. העבודה נמשכה באטיות, ולפתע מת סעיד פחה. איס מעיל יורשו רצה להפסיק את החפירה והשפיע על השולטן למנוע את סיפוק הפועלים המצריים לעבודה. אך לא היה זה מכשול — מקרה זה הציל את תעלת-סואץ!

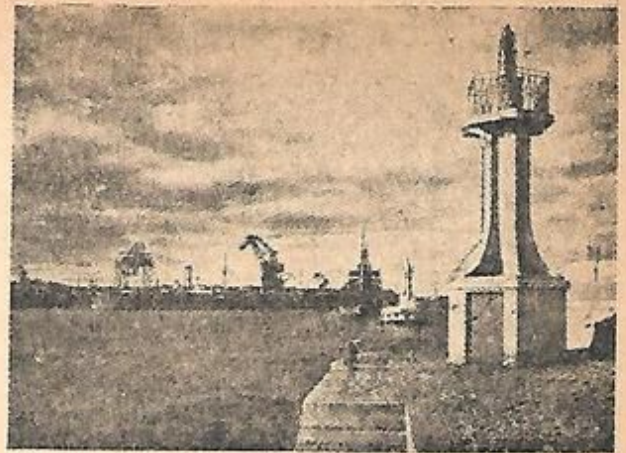
המלאכה נמשכה. המכונות באו במקום הידיים והן שאיפשרו לחג מקץ 10 שנים את פתיחת התעלה, ברוב פאר והדר, ביום ה-17 לנובמבר 1869 ובהשתתפות ראשי מדינות אירופה, לספס זכה בכבוד רב, אך מצב „חברת תעלת-סואץ“ היה חמור, ולאחר שעשר שנות החפירה הצריכו יותר מ-400 מיליוני פרנקים במקום 200 המיליון שהוקצבו לכך. ימיה הראשונים של התעלה לא היה בהם כדי לשפר את המצב הכספי; התנועה היתה מעטה; ערך המניות ירד פלאים, ואפילו איסמעיל פחה הציע מניותיו (43% מכלל המניות) — למכירה.

הדיג הערבי

אמת נא אבו סעיד, העיר אליהו באנתה.
 „ברשותך, חוג'ה אל'יס, אספר לך... ביום מן
 הימים, ואני עוד קטן הייתי כמו זה". הנמיך אבו
 סעיד את ידו קדי מתניו. „וסבא שלי, ירחמהו
 אלקה, יחד עם אהד דיג צעיר, מקרובינו, בן סוף
 אף הוא, נצאו בסירה אל הים. ופתאום לפתע,
 סערה השתגעה על הים והרימה גלים, אולי אלה
 מסר גובה, משל. הרים... עשרות דיגים עמדו על
 החוף ולא נכלו להושיע להם. הם חתרו, ועמלו,
 אוצי שעה שלמה ויותר, אכל אל החוף לא הגיעו.
 ירחמם אלקה, וסבא שלי דיג היה, אין דומה לו
 בין הדיגים בקל הארץ. שמעו הלך מחוף עזה עד
 בירות וקלאה. הוא היה זורק רשת, שבקה, דרך
 הסלון, ממרקס רב, לתוך חדר ושם נפתחה בשמש
 עגלה על הרצפה. בעיני ראיתי זאת. רבים הדיגים
 נפו לצעות זאת, כמוהו, ולא עלה בידיהם. גם
 אבא שלי, ירחמהו אלקה, דיג בן סל היה. בקמיו,
 הממשלה לא ממשלה, בכל העולה על רובה,
 עשה... דיגו בקמרי נפץ. ופעם, ואנו יחד על
 הים, ולפתע, פצצה התפוצצה בידו. ואני הבאתי
 אותו מת אל החוף. רואה אתה את פך ידיו שמי
 אצבעות חסרות לי מאז... קשים חיי הדיגים.
 אמר אליהו הרש.

נכון אמרת, חוג'ה אל'יס, קשים חיי דיגו;
 מי כמוך יודע זאת. יש מעלים רשת מלאה, ויש
 לא רשת, לא דגה ולא סקה... ולפעמים, גם
 פרוסת לחם חסרה בבית. כל עבודה קלה מדיג.
 משל, עבודה בפרדס, להוביל זיפוזי בגמלים
 למושבה. ולמה נא אבו סעיד לא, תחליף דיג
 בעבודה קלה ובלא סכנה? „קלום אני יודע
 למה? „משך אבו סעיד, בקתפיו. „יש ואני מקלר
 את ימי שנהייתי לדיג... והנפש, בכל זאת, נמשכת
 והולכת אחר הים. יום בלי ים, יום אבוד הוא לי.
 אינני יכל לעזוב את הים. קשור קשרני, קסום קסמי,
 ואני נמשך והולך, קלאחר עיני, רבע" ארורות...
 אכל יש והים משלם טובה: עונה מצלחת, רשתות
 וטרבה טוב"...

(תלם בים, פ. בר-אדון, עמ' 112)



מגדלור בגדיניה בכניסה הדרומית



בנמל טריאסט

נחתם הוזה אנגליטצרי, אשר לפיו מגינים הכוחות הבריטיים על
 התעלה, תוך שיתוף פעולה עם הצבא המצרי. אך המצרים היו
 הראשונים להפרת הסכמים; אף שרק בעוד 17 שנים יקבלו את
 הזכויות המלא על התעלה, קצרה סבלנותם ונטלו לעצמם סמכות
 בעלים בעצירת אניות שונות. ולא עוד אלא שמאיימים הם על
 בריטניה השכם והערב בביטול הדיצדדי של ההסכם מ-1936, שתקפו
 יתם בעוד 5 שנים.

שיטת הפשי בתעלה!

זוהי דרישת כל המדינות. את זאת אין מקיימת מצרים, כמובן
 מתוך מגמה מדינית מובהקת, אך חברות הספנות נפגעות מהמעצ-
 רים והעיקובים של אניותיהן בפתח-התעלה. מצרים אמנם נאחות
 באמתלה שנעצרות רק האניות החשודות בהעברת סחורות לישראל,
 אך התוצאה היא: פגיעה במסחר ובספנות של אומות רבות.

בעוד שלפני מלחמת העולם השנייה ניכר חלקה הרב של הולנד
 במעבר הסואץ, בקשריה עם המושבות בדרום-מזרח אסיה — כיום
 מסתייעת בו ארצות-הברית השואבת את הנפט מחצי-האי-ערב,
 בחריין, כוויית והופי המפרץ הפרסי; לצרפת חשובה התעלה
 כדרך מעבר נוחה לנתיב המזרח. מאליו מובן, שסכסוך הנפט
 בפרס העלה עוד יותר את חשיבות התעלה למעצמות הימיות.

אין ספק, כי הפרסום שניתן עד כה לענין נמל עמוק המים השני, לא הועיל בהרבה להבהרת הבעיה, כי מומנטים מפלגתיים ואינטרסים כלכליים אנוכיים הוסיפו סבוך ללא צורך. ב־5 למאוס 1950 היה בבית הימאים בתל-אביב, במסגרת המסיבות החדשיות של החבל הימי לישראל, דיון על בעיית נמל עמוק המים בהשתתפות באי כוח „אוצר מפעלי הים“; שר-התבורה הראשון דוד רמז ז"ל; נציגי החי"ל; הספנות; עמילי המכס וגורמים כלכליים שונים הקשורים במשק הימי. שר-התבורה המנוח מסר אז הצהרה בשם הממשלה, שאם ימצא גורם אשר יצליח במשך שנה לגייס את הסכום הדרוש במטבע זר לשם הקמת נמל עמוק המים בתל-אביב, יימסר הזכיון לידיה. דובר היה בתכנית שהוצעה ע"י המהנדסים האמריקאים בשטח מנשיה, ושצריכה היתה לעלות בסך 20 מיליון לירות. בתשובה על הצהרתו של שר התבורה, מסר מר א. זיפשטיין, מנהל הנמל לשעבר, הודעה, כי „אוצר מפעלי הים“ מוכן לקבל על עצמו את המשימה הנכבדה. שר התבורה המנוח הוסיף והעיר, שאם „אוצר מפעלי הים“ לא יצליח לגייס במשך שנה את הסכף הדרוש, תטול הממשלה את הענין לידיה ותבצעו בהתאם לתכניתה. כוונת הממשלה היתה, שאם ימצא גורם כספי צבורי, הרי תוכל הממשלה לשחרר מתקציבה היא את הסכף הדרוש לבניית נמל עמוק המים שלישי בדרום הארץ לצרכי ירושלים, אזור הדרום וים המלח.

כשחזר מר זיפשטיין מאמריקה התברר, כי „אוצר מפעלי הים“ לא יצליח לגייס את הסכף הדרוש לבניית נמל עמוק המים בתל-אביב. אין זה מעניננו לקבוע כאן, אם מטעם זה או לרגל היחסים המתוחים עם מזכירות פועלי הנמל, באה התפטרותו של מנהל הנמל. עובדה היא, כי כיום אין גורם צבורי רציני אשר בידו להרחיב, או להקים נמל חדש בתל-אביב.

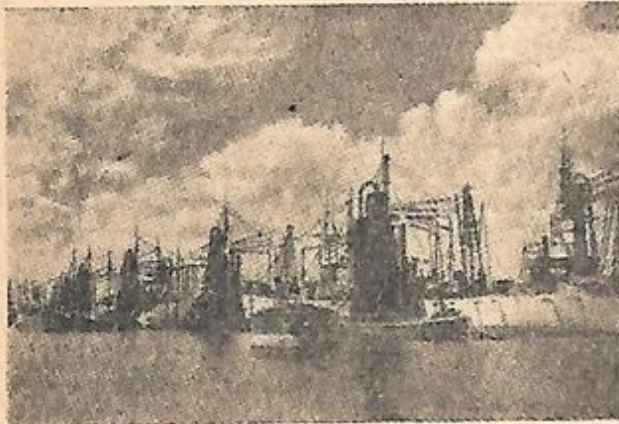
ולכן עברה הזומה לידי הממשלה, אשר הקימה ועדת מומחים לשם בדיקת האפשרויות לאתור נמל עמוק המים בדרום הארץ (כולל תל-אביב) לאור הצרכים הכלכליים, התחבורתיים והבטחוניים, ובהתחשב בבעיות הקשורות בפתוח הארץ. ועדה זו מורכבת מחבר מומחים ומהנדסים, ובכללם מהנדס עיריית תל-אביב, נוסף על נציגי משרד התחבורה ואגף התכנון של משרד ראש הממשלה.

בינתיים התחילה עיריית תל-אביב וגורמים כלכליים שונים, ללחוץ על הממשלה בעזרת דעת הקהל, בכוון להקמת הנמל בתל-אביב ולא במקום אחר. אמנם אין הגורמים האלה מתנגדים להקמת נמל עמוק מים גם בדרום הארץ, אולם בהתחשב עם האפשרויות הכספיות ברור, כי אין כל סיכויים עם הויכוח על בעיית בנייתו של נמל עמוק-מים שני בארץ.

לכך, שיימצא הסכף הדרוש לבניית שני נמלים בעתיד הקרוב. כל זמן שלא נתפרסמו המסקנות של הוועדה הממשלתית, אין להביע דעה עליהן. ספק גם אם המסקנות האלה צריכות לשמש נושא לויכוח פומבי. על כל פנים כדאי להביא לידיעת הגורמים המעוניינים את עיקרי הנמוקים — בעד תל-אביב, או בעד מפרץ סוכריר שבסביבת אשקלון.

בעוד שמצדדי הנמל בתל-אביב מביאים נמוקים כלכליים, כגון: קרבת מפעלי התעשייה ושטחי הפרדסים; חסכון בדמי הובלה וכן חסכון של 7 מיליון ל"י מייבוש 800 דונם במנשיה, מביאים אנשי אגף התכנון נמוקים כבדי-משקל הכרוכים בהגברת בטחוננו בדרום הארץ; דרכי גישה נוחים; מניעת צפיפות וסתימת דרכים והצורך בפיוור האוכלוסיה בשטחים בלתי-מאוכלסים.

אלה הן העובדות, ומחובת הפובליציסטיקה האחראית לא להכניס גורמים צדדיים בוויכוח עניני, אלא להבהיר את המצב לתועלת הצבור בכלל והימאות בפרט.



טעינת תבואות בנמל רוטרדם

ז. תורן / הנמל הגדול והאזרח הקטן

„עיריית תל-אביב תובעת נמל של מים עמוקים בגבול שיפוטה!“ „הממשלה מתכוונת לבנות נמל גדול במגדל אשקלון“ „עיריית נתניה חושבת בעתיד הקרוב לבנות נמל משלה“ ומה על חידוש זהרה הקדום של עתלית? ומה על הזוהר הלא-קדום-כל-כך של יבנה? ומה על רצונה של עיריית עיריית בני ברק, לבנות תעלה ימית, כדי שלדתיים יהיה נמל משלהם?!..

נמל פה, נמל שם. כל עיר ועיריה בישראל, השוכנת בקרבת החוף, רוצה בנמל משלה. וכי רק לחיפה זכות להיות בעלת נמל?!..

„הנמל יעלה 5.000.000 לירות.“ „הנמל יעלה 10.000.000 לירות.“ „הנמל יעלה 20.000.000 לירות.“ מה ערך למיליון נים? — הרי אפשר לייבש כמה אלפי דונם אדמה ולמכור כל דונם רק ב־2000—5000 לירות, והרי כוסו כל ההוצאות! מי לא יקנה דונם אדמה בשטח הנמל, במחיר של 2000 לירות?!..

„עירית ת“א הזמינה את המומחים הגדולים לבנין נמל לים“ו. „הממשלה הזמינה את המהנדסים המפורסמים לבנין נמלים“ו. „עירית נתניה ביקשה“ — „מועצת בתים פנתה“... הציבור הישראלי קורא את החדשות ונהנה מהן הנאה מרובה: הנה עוד מעט ויהיה לנו עוד נמל, יתווסף עוד נכס יקר למדינה, כן ירבו! ומי מעלה על דעתו את השאלה: אם הענין פשוט כל כך, מדוע מדברים זה שנים ואין בונים נמלים?

ואילו שאל השואל, מה היתה התשובה? הבה ונברר את הענין, ראשון — ראשון, ואחרון — אחרון.

נמל גדול מהו?

נתאר לעצמנו נמל, שדרכו צריך להעביר כ-3.000.000 טון סחורה בשנה. לשם כך יש לבנות, קירות מגן — שוברי גלים ארוכים, כדי ליצור מעגן של מים שקטים. אורך שובר הגלים יהיה 5—6 קילומטרים, כדי ליצור מעגן של 2000—3000 דונם. לבנות שובר גלים שעומקו עד 12—14 מטר, זה מפעל הנדסי גדול ומסובך, המחייב ידיעה מרובה ומכונות משוכללות.

מלבד המעגן יש לבנות רציפים — קירות ישרים, המבדילים בין היבשה והים והמשמשים מקום עגינה לאניה בזמן פריקת הסחורות או טעינתן. אם עומק המים ליד הקירות מגיע ל-10—12 מטר, אין צורך בעזרת סירות משא (כמו בתל-אביב) וכל אניה יכולה לגשת ישר לרציפים, ולפרוק את הסחורה על היבשה. אורך הרציפים הדרוש יגיע עד 6—10 קילומטר, כדי לאפשר פריקה מ-20—20 אגרות בבת אחת.

וגם בכך לא די. לא תמיד אפשר להעביר את הסחורה ישר לצרכן, או להביא סחורות יצוא בדיוק בשעת עגינת האניה בנמל. על כן דרושים מחסנים, מבנים שונים, על שטח של 100.000—150.000 מטרים מרובעים. שכן אי-אפשר לאחסן סוכר עם צמנט, בשר קפוא עם חטים, פוספאטים עם בקר חי. בשביל סוכר יבנו מחסנים סגורים, ובשביל צמנט — מחסנים פתוחים, בשביל בשר קפוא — בתי קירור, ובשביל חטים — ממקורות, לבקר חי — קרנטינות, ולנפט — מיכלים וכו' וכו'.

וכל מחסן וצידו כל סחורה ושיטת פריקתה. והואיל והחזקת אניה גדולה בנמל עולה בכסף רב (ובסופו של דבר, משלם האזרח), צריך לפרוק את הסחורה ככל המוקדם. על הרציפים דרושים מנופים בגדלים שונים, החל מ-2—2 טון וגמור במנופים צפים היכולים להרים 100—200 טון בבת אחת. בשביל הנמל שאנו מתארים אותו, דרושות 100—200 יחידות של מכונות-הרמה שונות.

כל אלה הם יסודות חשובים של נמל. אבל ערכם יהיה כאפס, אם בתוך הנמל ובגישה אליו מבחוץ לא תהיה רשת

איך נתרבו נמלי ישראל?

השיבותם של נמלי הארץ עלתה מחדש במקומה שבה הצלבנים — בני ארפה הקתולית שלטו בקהל ארץ ישראל ונהלו מלחמות תכופות נגד המוסלמים (1099—1295 לספירת הנוצרים). הם נזקקו תמיד לקבלת תגבורת ממולדתם. בסיסם העמי העיקרי היה עכו, לא רק בנמלם של המקומות הקדושים לנוצרים בגליל (נצרת, הר תבור, ים כנרת), אלא גם משום מצבה בעמק הקמח הרים, שקמערבה הקימו הצלבנים מצודות-משמר.

ערב הכבוש הצלבני היה הישוב היהודי בחיפה כה מרבה עד שהיהודים מלאו את התפקיד העיקרי בהגנת העיר. אך נאלצו לנוס כשנפלה בידי הצלבנים. הנוסע היהודי מספרד, ר' בנמיין מטודילה, שבקר בארץ בימי הצלבנים, לא מצא יהודים חיים בחיפה, אלא רק בית קברות גדול, בקפו מצא יהודי אחד, ובכוכו, קיסריה ואשקלון מצא 200 יהודים בקל אחת. אלה היו תוצאות התרבות שהפלישה הצלבנית הביאה על הישוב. רק בצור הקרובה מצא עוד ר' בנמיין יהודים בעלי אגרות-סוחר.

המוסלמים בקדפס את הצלבנים התרבו את ישובי החוף, כדי שתגבורת הצלבנים, בהגיעו מצד הים, לא תמצאנה בסיסים שבהם אפשר יהיה להתבצר. פתח בקדיניות זו השלטן צאלאח א-דין, שהתחריב את אשקלון ב-1191; וגרושם הנמור של הצלבנים מן הארץ בשנת 1291 בידי השלטן חאליל, נתלנה בקרם שיטתי של ישובי עמק החוף. גם ישובי חוף שנצלו, אבדו מן השיבותם בגלל השממה שהקיפה אותם. קיסריה וארסוף לא התאוששו מתרבות זה. יפו תזרה למלא תפקיד נפרד רק מהמאה ה-17 ואילך.

מסועפת של דרכים. כוונתנו לא רק לכבישים, אלא גם למסילת ברזל. כי כוח קיבולם של מחסנים מוגבל. ויש להוציא את הסחורות מהנמל תמיד. אם יצטרכו ביום אחד להעביר דרך נמל 20.000 טון סחורה, דרושות לכך 4000—5000 מכונות-משא ביום אחד, או 2000 מכונות משא ר-30 רכבות של 25—30 קרונות כל אחת. לכך דרוש ארגון, אבל קודם כל

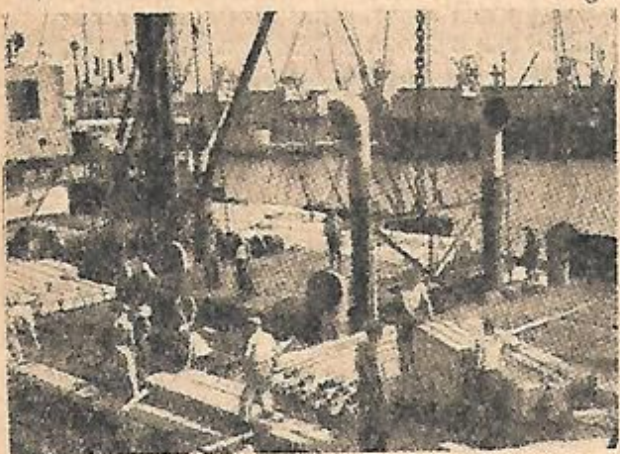
דרושה רשת כבישים, ודווקא כבישים פתוחים לתנועה, וגם רשת של מסילות ברזל.

ועתה נתאר לעצמנו שכל הכבודה הזאת צריכה לעבור את רחוב אלנבי ליד הדואר, או דרך פתח תקוה ליד בית הדר! האם תל-אביב מבטיחה גישה חפשית ונוחל לנמל וגישה זו מכרעת לגבי נמל גדול של מים עמוקים.

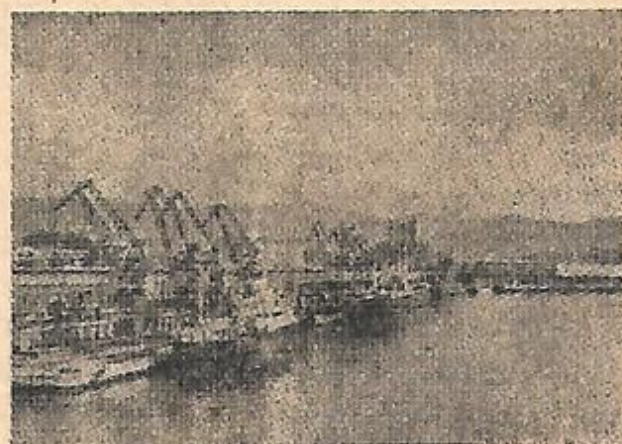
מלבד האלמנטים ההכרחיים הנ"ל, יש עוד דברים, שקיור מם או חסרונם משפיע על הפעולה הסדירה של הנמל. והנה כמה מהם: מינהלת הנמל המפעילה את הנמל, ומקשרת את חלקיו השונים; שירותי הבטחון, — בכללם משטרת הנמל ומשטרת החופים; שירותי בריאות ונקיון; שירותי המכס והביקורת; שירותי אור ומים; שירותים לאניות, ובכללם מספנות, מבדוקים, בתי מלאכה וכו'; שירותים מסחריים, משרדי חברות לאניות, עמילי מכס, בורסה לסחר רות; שירותי ציבור — מסעדות, דואר, ב"כ, אולמי המתנה לנוסעים וכו'.

ונוסף על כל אלה, יש גם מפעלי-תעשייה שמקומם בנמל. למשל, את החטה שמעבירים במפוזר לממגורות טוחנים בשטח הנמל לקמח ואורזים בשקים; את החמאה הבאה בחביות אורזים בנמל לחבילות קטנות וכו' וכו'.

הרשימה עדיין רחוקה מלהיות מלאה אולם דיינו בזה, כדי לתאר לעצמנו, מהו נמל — שכל אחת מהעיריות שלנו, השוכנות על חוף הים, רוצות להקים בגבולן, אך התמונה לא תהיה שלמה, אם לא נוסיף, שזמן בנינו של נמל גדול נמשך 4—10 שנים, לפי קצב העבודה, ומחירו 10—30 מיליון לירות, לפי שכר העבודה, מחירי חמר וכלים ושיטות העבודה. ולאחר כל אלה נשאלת השאלה, היש לנו צורך בנמל גדול, נוסף על נמל חיפה?



בשלש התמונות לעיל: טעינת בחים מוכנים המיועדים לאוסטרליה בטריאסט. — למעלה מ-13 אלף מ³ הוטענו בעשרה ימים ו-23 שעות.



בנמל החפשי טריאסט — המחסנים ליד רציף 7



בספרות ואמנות

ע. זוסמן / יום אחד בנמל

הים טרם נשא את דברו בספרות העברית החדשה; לא נהם עדיין את נהמתו, לא לחש את לחשו על קונכית האוון הרוגשת, לא קרא את האיש הישראלי להציץ בעמק מראותיו ולראות את חייו בדיוקן הגלים, הסוערים, הנשברים בהמון אל החוף והנרגעים בלב המצולה. מעט מהדיו שהושמעו בפרוזה ובשירה עלו יחד עם אותה דראמה ימית-עממית עקובת דמים, דראמה של מבקשי חוף והמתפללים לשיר הים להיות להם מגן ובן-ברית. אך אותו שיר ההפלגה הנצי-חית, שיר המרחב, הוא שיר ערש לכל מאוויי-אנוש, לכל געגעועיו וסערותיו, וכן שיר הנמל שיר השבים העצובים שבעתיים, שירים אלה השגורים בפני עמים יושבי הים — עדיין הם מאתנו והלאה. טרם הותר, פשוט כמשמעו, לשוטט על הרציף, בצד האניות, להסתכל לתוך המים הכבדים המעלים צבעי-שמן, לעקוב אחר תנועותיו וקולותיו של הנמל, זו היצירה המופלאה של האדם.

אחר, סר וזועף נראה לי הנמל העברי בבוקר זה, כשהמון רב צר על שעריו. המון רב התפתל בשורה ארוכה ליד אשנב הרשיונות ואלה שזכו להיכנס שוב צבאו על השערים הפני-מיים והביטו בקנאה באלה, המאושרים, שניתן להם לגשת אל האניות גופן.

כיצד דורכים לראשונה על יבשת זאת? מה התמהוון, התקווה, היאוש, הצער והשמחה הכתובים בפני הנמל הזה, כבפני אדם, מה הקולות-הקריאות הראשונים שפורצים בין חוף והאניה? עד שפלחה פתאום את הדממה הזעקה העתי-קה היהודית, כאילו זעקת היבשת עצמה — „מאָמע“, ואשה צעירה מתייפחת מנופפת בידה אל עבר האניה ואחר צונחת מפרפת אל זרועות — — אחרים נהגו ביתר מתינות, יתר זהירות, ובהמשך נקשר בין החוף ובין האניה דיאלוג שקט, שההפסקות בו היו רבות מן הדיבור. וסל נקשר לחבל ונשלח אל הסיפון ובו לחם ועגבניות ופלפל ירוק. התבהרו לרגע פנים ילדותיים. עם זה שכיסה את הסיפון ונתלה על הדפנים שמר על אלם וקדרות כחושב את מחשבתו האיטית, חיכה לירידה לחוף, בלי התלהבות ורגשנות. זוהי אמת חייהם הנתונים בלחץ ובאבדון-שמחה שנים על שנים.

באנית נוסעים ותיירים היה שלל גוונים וקולות של יוצאי

ארצות שונות. ובהגיע התור, היו יורדים במתינות. ובהגיע לראשונה אנשי המחלקה הראשונה, רובם תיירים על סממני-הם הבינלאומיים פוסעים בזהירות ובחשיבות מאונס על גבי הכביש הארוך, שומרים על שווי משקל של גופם היקר. אך זו המדרגה האחרונה המפרידה בינם לבין היבשת כתלור-יה באוויר היתה, כתלויה על בלימה — הקשה שבמדרגות לפסיעה. כאן נדרשה קפיצה קטנה. והם עושים אותה, בקלות של צעירים, בזהירות ובמאמץ ואי-גמישות של מיושבים. בחיוך סלחני שיש בו משום פירוש סוד גורלם וכן בתרעומת קלה על סדרי הנמל שלא התקין כראוי את השלב האחרון לרגלם. אך משדרכו על אדמת החוף רבים מהם נעשו צעיר-רים יותר וביקשו להתפשט ממלבושיהם הכבדים שאינם לפי האקלים. אחרים לא הביעו כל סימני תמורה. ירד מעל המדרגות וזג תיירים וחזותם כציור קלפי משתק מודרניים-הומוריסטיים. גבר בעל גוף עם סיגרה עבה התקועה בפיו, צלמניה ענודה לזרועו ומעיל גנדרני, כולו חשיבות מעושה בארשת של זעם. אשתו בנויה לתלפיות, אשת ענקים סגורה ומסוגרת בשריון שמלה שחורה מבריקה, עשויה קיפולים-קיפולים, ושורות ארוכות של כפתורים נוצצים בעין פלדה כערוכות לקרב, נפגשות על החזה הרחב ונמסרות לשרוולים בסדר מסנוור וחסר-שחר. בהגיע הזוג אל המדרגה האחרונה עשה הגבר את הקפיצה האחרונה באי-זהירות, נודעו עשהו אך השיב לעצמו את שווי המשקל. עמדה אשתו נבוכה ומחססת עד שהושיט לה בעלה את ידו הקטנה. עברו על פנינו במלוא חשיבות ששיוו להם כספם ומעמדם. אך לא הטילו אימים, וראש החיה של הפרווה המוטלת על צוואר האשה לטשה אלינו את שניה וצחקה.

כבימים כתיקונם נתרחשו ליד האניה חיבוקים, דמעות שמחה וצער כמו בתחנות הרכבת מימי הילדות. וכמו אז היתה חרדה של המקבלים את פני הקרובים. אחד המחכה לאחיו שלא ראהו כארבעים שנה, לבו חרד: כיצד יקבלו האחר; הרי בינתיים הזקין והלבין. מישוהו מבקש להרגיעו, כי גם לאח קרה ודאי מה שקרה לו, ומחלת הזקנה אינה מחלה ישראלית בלבד. אך היו ההוכחות והניתוחים לשוא. ואמנם נתאכזר בו הבא: „הו, כמה הזדקנת!“ עברו על הרציף אחים ואחיות, בני משפחה ובודדים. לא רעדה יבשת ישראל תחת רגליהם. רק אחד היה שהפך בין רגע את כל המראות, וכל מושגי-הנמל והעמידנו בפני אמת האימים שעלתה מגופו. היה זה כצרוור איברים לא מחוברים היטב: עוד מעט ויתפרק כולו איברים-איברים: זועקים, זועמים, רוקדים, תובעים. כאילו אבדה לאיש השליטה על ידיו ורגליו והן התנועעו בחירות מוזרה, בתנועה מרוסקת, מהירה עד כאבי-עינים. לא ידעתי שם המחלה הזאת, לפרפור איברים בלתי פוסק זה על החוף. מה שהפתיע הוא, כי לגוף מרוסק זה היה ראש חטוב יפה, פנים שהביעו משהו הדומה לשמחה. לגופו — האם אפשר לקרוא לאוסף זה גוף? — היתה כותנת

דקה ורוח הים נפחה בה כבמפרש והוא עמד כניצול מסערה, פליטה-הגיהנום, כמטיל אימים מודרניים של תקופת "האז-טום". מישוהו מעובדי החוף עזר לו לעלות על אחת מעגלות המשא הקטנות, המוסעות בידי מנוע כברכבת צעצועים אל אולם המכס. יושב על גבי המזוודות (גם בשיבה הוסיפו רגליו לרטט) הפליג הוא הכובש האומלל אל יבשת ישראל. בדרך כלל, רבים כאן בעלי מום למיניהם, פיסחים ועיוור רים, קטועי יד ורגל, אלמים וחרשים — אלה שמשטר סו-ציאליסטי ויתר עליהם. רבים זקנים וזקנות תלושי כוח המועברים בדאגה ובידיים נאמנות, אל האוטובוס, כששפתיהם לוחשות דברי ברכה.

שעות ארוכות נמשכה הורדה זאת, מתוך סדר ומשמעת שנרכשו במשך שנים. שעות ארוכות הפליגו מכונות עם העולים. אנשים לא שמחים, לא משתוממים למראה עיניהם ואך לפעמים הם מעלים חיוך עלוב. אנשים שממלאים איזה

צור שלא עמדו עדיין על טיבו וערכו. בשעות ארוכות אלה חולל הים את תמורותיו הנצחיים והחדשים תמיד. החליף צבעיו, ספג כל תמורות השמים עד שאסף לתוכו ברוב פאר את פני השמש. האפירו האניות. הן יפו מאד ונגעו עד הלב; סירות מנוע עגנו, הונמכו הקולות, נדלקו האורות בעיה באניות ובמגדלור, והעולים ירדו כבר אל תוך ערב ונגוהות השקיעה שירדו על הנמל לסיים את יומו הארוך הקשה, ולרחם את לבו.

ג. ב.

הערת לזוי שלמחרת, והערה שמוטב לה לולא היתה. תלונה על ארגז אחד, שידים עבריות — באניה או בנמל — שיברוהו והוציאו ממנו חפצי ערך וחסרי-ערך. בעליו שבא לארץ לטעום טעם חדש של יהדות, לא חסר הומור ורגיש הוא גם לאותו הומור הנפוץ בנמל, הפוטר את הכל ב"אל-פיים שנה" — — —

ס. דוּבַאֵל / הַשְּׁלוֹם לֹא לְבָנִי?

אָהוּי, יוֹרְדֵי-יָמִים!
הַשְּׁלוֹם לֹא לְבָנִי?
— מַה שֵּׁם בְּנֶךָ, אֵשֶׁה,
וּבְאִיזוֹ הַפְּלִיג הוּא אָנֹכִי?
שֵׁם בְּנִי הוּא גִ'וֹהָן, —
וְהוּא שְׁהַפְּלִיג בְּאָנִי —
וּמַה לִּי הַסְּפִינָה, סָפֹן,
לְבִי לְבִי לְבָנִי.
חִוֵּר אֶתָּה מָיִם
וְלֹא תִדַע אֶת גִּ'וֹהָן?
כּוֹטֵב וְשֹׁאֲלֵתִי כָּל אָדָם
הַמִּתְגֹּרֵר בְּעִיר.
בְּכָל הַמַּחֲזוֹ אֵין חֲמֹר
אֶת גִּ'וֹהָן בְּנִי לֹא יִפִּיר.
הַשְּׁלוֹם לֹא לְבָנִי, לְגִ'וֹהָן?
וְעַד שְׁלֵא תִגִּיד,
נִשְׁבַּעְתִּי אֵינְךָ מְלָח,
גַּם אִם מְעִילְךָ הוּא כַּחֲלֵי,
כַּפְתִּירֶיךָ נְחֵשֶׁת קָלֵל
וְכֹתֵר וְלֶגֶן לָךְ!
סְפִינָתוֹ הִיא גִ'וִּלְלִי בְּרִיטָוֹן —

— הַנְּמִיכִי, אֵשֶׁה, אֶת סְקוֹלִי!
וְלָמָּה, סָפֹן, אֲנִימִיכָה קוֹלִי,
עַתָּה אֵשֶׁאֲלֶךָ עַל בְּנִי, עַל גִּ'וֹהָן?
לֹא כָרַם בְּאֶנְתִּי הַרִימוֹתִי קוֹלִי
עַל בְּנִי כָּל הַעִיר הַשְּׂמֵעֵתִי הָרוֹן!
וְלָמָּה, סָפֹן, בְּלִמְשֵׁ אֵשֶׁאֲלֶךָ?
— "כִּי הֵאָנִי צָלֵל".
הַשְּׁלוֹם לְבָנִי, לְבָנִי?
מַה לִּי, סָפֹן, לְאָנִי,
לֹא רָדַתִּי בּוֹ מְעוֹלָם.
אִם בְּמִצוֹלָה הוּא אוֹ עַל בְּנִי יָם,
צָר אוֹ שׁוֹקֵעַ — מְבַטֶּסֶת אָנִי
יִשְׂאוּ זֹאת בְּעֵלִי הֵאָנִי!
שׁוֹאֲלֵת אָנִי עַל בְּנִי?
— "טָבְעוּ יוֹרְדֵי הַיָּם,
בְּמִצוֹלוֹת בָּלֵם".
הַשְּׁלוֹם לֹא לְבָנִי?
מַה לִּי לְיוֹרְדֵי הַיָּם
אֵינְנִי אֶמֶס! —
הַשְּׁלוֹם לֹא לְבָנִי?
עָלִיו רַק סָפֵר לִי אִישׁ יָם!
הַשְּׁלוֹם לֹא לְבָנִי?

מאנגלית: אפרים תלמי

מרוסית: נתן אלטר

— יחד עם הדייג המפורסם סטיפן פטרוביץ קוטולניקוב, מחופי האיים הקוריליים שבמזרח הרחוק, צועד אני עכשיו לעבר מושב הדייגים. רוח חדה, שהתנערה פתאום, נושבת בכוח בפנים. על פני מיצר הים — כרבולות קצף לבנות על הגלים הגדולים. הגלים מסתערים בעצמה גוברת אל הסלעים, השומרים כקיר-מגן על המושב בפני השתוללות האוקיינוס. רסיסים מלוחים, אבקת מים, נישאים ברוח, וקרעי קצף לבנים כגבשושיות צמר רך ואורירי.

סטיפן קוטולניקוב הולך, כשהוא כפוף קצת קדימה, בלי לסטות מכיוונו נגד הרוח. אין הוא מגן על פניו בכפפת-דייגים שלו, העשויה עור, כי מורגל הוא כבר אל הרוח הקורילית הזאת.

תולדותיו של קוטולניקוב הם כתולדות כל דייג מדורי דורות: סבו היה שולה דגים מן הים הכספי. אביו התחבר לקבוצת דייגי-תעשייה, שעברו להתישבות על-חצי-האי קמ'צ'טקה הרחוק. אך סטיפן עצמו היה כבר יליד ארץ-חצי-האי הזו. מגיל 15 שלח ידו, לפרוש ולמשוך הרשת, בהפליגו, יחד עם אביו, אל לב ימים. מעל סיפונה של ספינת-דייגים קטנטונת, ליד רשתות-עמידה בים אוחוצק הזועם, למד סטיין פן להכיר לדעת את תורת הדיג. בן 25 כבר היה דייג מאומן עשיר נסיון, ונהג בספינת-דייג גדולה לאורך חופי קמ'צ'טקה, ופעמים רבות התנוסס שמו על "לוח-ההישגים".

כשהציעו לו לעבור אל איי הקורילים, שרק זה עתה הוחזרו לרוסיה (אחרי מלחמת העולם — המערכת) — לא פיקפק זמן רב וענה:

— מסכים... הן גם פה, גם שם אותו האוקיינוס!...

ברם, האקלים של הקורילים קשה יותר. כאן התנצחו במאבק בלתי-פוסק, מימיו הקרים של ים אוחוצק עם זרמי האוקיינוס השקט. פעמים — היה גשם חם יורד על החוף האחד של האי, ובאותו זמן כיסה שלג רב את חופו השני. פעמים היה ערפל סמיך עוטה את חופו המערבי, ואותה שעה היו שמים בהירים מתרוממים מעל לחוף המזרחי. כאלה הם איי הקורילים עם אקלימם הבוגדני: רגע חם ורוגע, משנחו — קר וקשה.

הנה, גם היום — חם היה האויר ושקט, ופתאום קמה רוח סוחפת, גלי ים הזדקפו. מתרוממים עלולי אבק מעל לבתי הכפר. חורקים גגות-הברזל. סטיפן פטרוביץ מאהיל בכף ידו מעל גבות עיניו וסוקר את מי האוקיינוס שהשחיתו. — "עם בוקר היא תפרוץ... והן מסע מחנות דגי הלוסוס כבר יתחיל — היום, מחר. כמעט תמיד חוזר הדבר: כשפני הדייג לים — מתקומם האוקיינוס ומורד". — כך מדבר הוא

כאילו לעצמו, ונאנח קשות. פניו נעשים קפדנים וקמטים מכסים את מצחו.

— אי-מנוחה אחזה בסטיפן פטרוביץ: היפליגו מחר הדייגים אל הים הפתוח?

אנחנו מאיצים צעדנו. הרוח מורטת בגדינו, חופנת מחול החוף ומעיפה לתוך עינינו. היום תחשיך לגמרי. זרק קריצות המומות של אור חלונות הבתים, חוצות את רחוב הכפר הארוך והישר.

סטיפן פטרוביץ ניגש לביתו של סגן-הקברניט דובנוב, ומתין באצבעו בזוגית החלון.

— דמיטריץ, צא לרגע, יש ענין שצריך להחליט עליו! באצבע מזמינים את סטיפן להכנס הביתה, אך הלה מניע בראשו לאות שלילה:

— לא, לא, דחוף!

בעל הבית יוצא במרוצה אל הרחוב, כשעל גבו מעיל הצמר הקצר מנדנד את שרווליו הארוכים.

— מה הרעש, סטיפן פטרוביץ?

— התשמע את היללה? וכיצד נגיע אל דגי הלוסוס? היום או מחר כבר מתחיל המסע. הנחכה עד יעבור הזעם, או...?

סגן-הקברניט התעורר בזהירות:

— ואתה, פטרוביץ, מפליג?... בוא ונפליג שנינו! — ובדברו הוא משלשל ידיו תוך שרוולי המעיל, רוכס הכפתורים ומחזק את כובע הפרוה שלו, כאילו היה מוכן כרגע לצאת לקראת האוקיינוס. — בזוג להפליג — אי אפשר בסערה — משיב סטיפן פטרוביץ תשובה שבהגיון — יש להזעיק את כולם, לבל תשאר אף ספינת-דייג בתוך המפרץ, על כולן לצאת. הנתן כי דג הלוסוס יישמט מתוך ידינו? מה שם יקראו לדייגים כמונו?

— יש כאלה שאינם יכולים לצאת במצב כזה... בהתאם להוראות...

— ואתה, האם הגעת הנה לדוג דגים בהתאם להוראות בספור? והסערה... אולי תפרוץ, ואולי — לא. אבל שנינו הן נפליג, והם כולם יצאו אחרינו. יש לדרבן את האנשים לכך. הבנת — דימטריץ?... בוא נגש אל פטרנקו! סטיפן פטרוביץ דופק בחלון ביתו של פטרנקו וצועק:

— אי אי! אך, לרגע קט צא נא, יש ענין שצריך להחליט עליו!

פטרנקו הוא בן אוקראינה. מפלך פולטבה. זו שנתו הרביעית שהגו כורה תלמים במימיהם האי-שקטים של איי הקורילים. שללו תמיד — מאה אחוז לפי התכנית! הוא

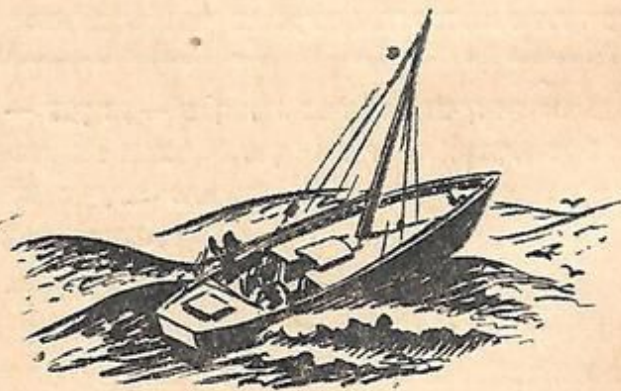
אדם זהיר. אך אוהב את עבודת הדיג. הוא אוהב גם את הספינה שלו וקרא לה: „נשרון“.

כאשר הסביר לו קוטולניקוב את סיבת הטרדה שנגרמה לו בשעה כה מאוחרת, סגר פטרנקו, בערמומיות את עינו האחת, לחצאין, ובשחקו לאט בשפמו השחרחר והדליל, אמר:

— טוב, נצאה יחדיו. אנו לוקחים את פטרנקו עמנו, ונכנסים לביתו של הקברניט דניסוב. אחרי כן לסגן הקברניט קובריגין, ואף לביתו של ראש-ספינה טיוליקובא. סטיפן פטרוביץ שם עצמו בצל, כאילו, ואת עיקר השיחות עם הדייגים מנהלים דובנוב ופטרנקו. אחרי שדניסוב הסכים לצאת לים — והוא התעקש מאד קודם לכן — אין האחרים דורשים שוב דברי הסבר מרובים.

— לא נתחבא במפרץ, סטיפן פטרוביץ, לא נפרוש מן הציבור...

בתגיענו לביתו, מעלה קוטולניקוב אור החשמל, מסיר את מעילו בתנועות שקטות, מוריד כובעו ומזין כסאות לעבר השלחן. אני מתישב. קירותיו של החדר המרווח טריים עדיין. ריח עצי אורן וארזי סיביר מורגש בחדר, לוחות הרצפה מבריקים מצבע. מעבר למחיצת מסך גמים שני בניו של סטיפן פטרוביץ.



— אלה הם כבר בני קורילים אמיתיים. הם נולדו כאן, על האיים — אומר קוטולניקוב בגאווה. סטיפן פטרוביץ מספר, כיצד הוא ודייגים אחרים באו ונאחזו באי הזה:

— ממש לא היה כאן דבר: לא היה אף סימן לכפר-דייגים, לא בית-החרושת לשימורים, לא מפעל הדיג, לא סדנת התיקונים, אפילו צריפון אחד. ועל חשמל — אף לא חלמנו אז...

באמצעו של סתיו באנו הנה, ומיד נגשנו לבנין ולעבודה. ההורף הדהים אותנו במהירות בואו, כאילו התגלגל עלינו כחתף מפסגות הרי הקורילים והשלג התחיל להערם עלינו רבדים רבדים, עד שנאלצנו לחפור מחילות ומעברים למקור

מות העבודה. אך כעבור זמן קצר כבר יכולנו להשתכן בבתים חדשים וחמים. אחרי זה הוקם בית-ספר, בית-חולים, מועדון וחדר משרד למנגנון המפעל כולו. טרדות על טרדות במשך כל החורף. ועם בוא האביב היה עלינו להתחיל בידוג. —

מלחץ נשיבות רוח נרעדו שמשות החלון. לרגע משתררת דממה. אנו מקשיבים לרעש.

הוא ממשיך לספר. השמעת על ה„שחף“?

— או „שחף“! ממנו מתחילות בעצם תולדות חיי בקור-רילים; כן, אפשר להגיד, שממנו; כאשר כבר עמדנו בגמר בנין בית-הספר קרא לי מנהל המפעל שלנו ופנה אלי בזה הלשון: „די לך — הוא אומר — סטיפן פטרוביץ, לייבש כאן את פוזמקאותיך על היבשה, הגיעה השעה לצאת אל הים. יש לסקור את מרחבי העבודה וללמדם. אין אנחנו יודעים את מקומות עבודתם של דייגי יפן. אתה מכיר את האוקינוס הזה עוד מקמצ'טקה — תקע מפות לתוך ידי, והוסיף: אך ספינה הגונה לא תקבל עכשיו, עוד אין לי ספינות-הדיג הגדולות תגענה לעונה. הראית שם ספינה קטנטונת, דו-תורנית, במפרץ? היא זקוקה לבדק יסודי. לך הכו אותה להפלגה!“

למחרת היום הלך ירד קוטולניקוב אל הדו-תורנית. בדק את המנוע, את מערכת החבלים, עבר עקב בצד אגודל, לאורך הסיפון, נכנס לתא ההגה. חרטומה של הדו-תורנית היתה לו צורה מוזרה ביותר, חד ודק כמקור צפרים. הערבה היתה מרוטה מכל צדדיה, אך בעלת יציבות טובה. את הצוות בחרו מבין חברי הגדנ"ע-דייגים, ועמם, אמנם, ביצע סטפן קוטולניקוב את כל עבודות הבדק. מלבר צבעו את הדו-תורנית בצבע אפור-בהיר עם פסים כחולים על שולי המעקה, ושם קראו לה: „שחף“.

...

כאשר שלמה מלאכתם, והספינות עמדה מוכנה להפלגה הימה, פנה סטיפן פטרוביץ אל הצוות ואמר: „שומה עלינו לעמוד במבחן גם על סיפונה של דו-תורנית גרועה... כי את הנצחון משיג האדם...“

בין המלווים שבאו להפרד מ„שחף“ טרם יציאתו לאוקיינוס היה גם מנהל המפעל. התיקונים נשאו חן בעיניו, אך הוא לא קיווה כי כלישיט קטן כזה יביא שלל גדול.

— היפנים היו משיגים בה עד שבעים טון לכל היותר, במשך עונת דיג, ואתה, הן רגיל אתה עוד מקמצ'טקה לאלפי טונות דגים. האם לא כן הוא, סטיפן פטרוביץ? — שאל המנהל.

„אניות לסיף“ מאת הלן אוגור

זהו סיפור מתקופת אניות־המפרש האמריקאיות, על משפחה בשם לו מברוקלין, אשר עסקה במסחר ימי עם סין. הספר כתוב בצורה מותחת והוא מדויק בפרטים ההיסטוריים. ראשיתו ב־1829, שעה שהריאט לו היפהפיה הגיעה למקאו על סיפונה של האניה „סומטרה“, בחברתו של דודה הקברניט, ויליאם לו, ואשתו אביגיל. בהיותה נועזת ואמיצה, היתה הריאט האשה האמריקאית הראשונה אשר הציגה את כף רגלה על אדמת סין. מיד אחריה בא אחיה, אבוט, אשר הצטרף לחברת „רוסל ושות“ מבוסטון, כדי לשבור את המונופולין הבריטי על המסחר עם סין. צ'רלס לו היה הקברניט המפורסם ביותר במשפחה כולה, ופיקד על אניות־המפרש המעולות אשר קשרו בין מפעלי המשפחה בניו־יורק ובקנטון. העסקים של המשפחה, המשיכו לעלות ולשגשג עד שאניות־הקיטור החלו לדחוק את רגליה של אנית־המפרש.

זהו סיפור מרתק על ספינות מפרש, ועל האנשים המצוינים אשר הפליגו בהן.

„במורד הנהר“, מאת ריצ'ארד אנדרסון

סיפור זה העוסק בחייהם של דייגי הסלמון, מצטיין כולו בקטעים אוטוביאוגרפיים, המסתמכים על נסיון של ממש. מסופר בו על הנרי טומפקינס אשר עזב את משרתו בבנק

— ענין זה — שלך הוא. סטיפן פטרוביץ. אך אנו נסכים בינינו: את תנובת ה„שחף“ החדש יש להגביר פי־שלושה. הן לא ספינות סומראיות, אלא ספינת־דיג מהירת־מהלך, סוביטית לפנינו.

— ברור הכל! — ענה הדיג.

וכך היה זה ה„שחף“, שתולדות חייו של קוטולניקוב באיי הקורילים התחילו ממנו. זה המש שנים עובד הוא באור־קיננס סביב האיים, ומדי שנה שנה הוא עולה בהרבה על מאת האחווים של המכסה עם ה„שחף“ החדש.

• • •

כשקמתי בבוקר, כבר לא נמצא סטיפן פטרוביץ בבית, אף במפרץ לא היה, גם ספינתו נעלמה משם.

— אתה מחפש את „שחף“? — פנה אלי מרכז הדיג — זה מזמן התעופף מכאן. כבר התחיל מסע דגי הלוסוסים ופטרוביץ הוא אדם אשר לא יתן לכגון זה שישמט מידו! לא רק „השחף“ הפליג לאוקיננוס. השתולל הסער, יללה ושרקה הרוח, הזדקפו ועלו הגלים עד חודי הסלעים הגבוהים, אך במפרץ לא נשארה אף ספינת־דיג מסתרת. כולן יצאו לעבודה — לדיג.

„השחף“ הרים עוגן ויצא מן המפרץ. באילו מקומות היה חוצה את המים הצוננים, לא ידע איש בכפר. בשעה מאוחרת בלילה היה מופיע, לרוב, ליד המזח של בית־החרושת לשימורים, פורק את מטען הדגים וחוזר אל האוקיננוס. אפילו בשיא־סערות לא היה „שחף“ מסתתר במחבואי המפרץ. לפעמים היה קוטולניקוב מאותת וקורא סירת־מנוע מן המפרץ, שהיה מוסר לה את השלל, וחוזר ונעלם, עם הדור־תורנית שלו, ברחבי האוקיננוס. במקרים כאלה שוב לא ראו את „שחף“ בקרבת החוף, במשך שבועות.

בגמר אותה שנה, שנת עבודה קשה ומפרכת, נמצא שקוטולניקוב הביא ומסר שבע מאות טון דגים!

דייגים מומחים היו באים אליו לשמוע מפיו כיצד עלה בידו יידוג רב כזה. אפשר שיחק לו מזלו והוא נתקל בעדת דגים רבתי? או אולי — ובידו מפה מיוחדת ובה נתיבונה הדגה?



לשמע שאלות אלה היה סטיפן פטרוביץ מחייך ופורש ידיו בתמיהה. אין הסוד נעוץ לא במפה מיוחדת, ולא ב„מזל“ של עדה־דגים־רבתי. גם במקרה זה הביאה את הנצחון בעבודה המסורה ללא לאות של כל אנשי הצוות, ידיעת האוקיננוס, ונסיונו של דייג מחצי־האי קמצ'טקה. וסטיפן פטרוביץ לא חסך דברים, וסיפר בפרוטרוט כל שאפשר ללמוד מנסיונו, גם לדייגים האחרים, היה מראה להם על המפה את המקומות בים הנוחים לעבודה.

ושוב קרא אליו המנהל את סטיפן פטרוביץ.

— הנה הגיעו ספינות־הדיג החדשות, לך בחר לך אשר תחשוק. רואה אני בך שדיג קפדן, הסר־מנוחה הנך. ואת הגרוטאה היפנית יש לזרוק לאשפה. מספיק להסחף עמה! — אמר, איני מתנגד, חבר מנהל, אך את השם „שחף“ אעביר גם לספינתי החדשה. שם זה הוא כבר חלק מעצמנו! — השיב קוטולניקוב.

החל בחוברת זו נפרסם פרקים קצרים מן ההיסטוריה הימית של אומות העולם והתפתחות הספנות הבינלאומית.

הפוף המר

שנת 1950 ראויה לציון מיוחד גם משום כך, שבה נסתיימה תקופה רבת-משמעות בתולדות הימאות — תקופתה של ספינת-המפרש.

אשתקד הגיעו מאוסטרליה לארצות הברית שתי הספינות „פאמיר” ו„פסאט” — ספינות המפרש האחרונות שנועדו לנסיעה במים עמוקים; ומאחר שהחלט להוציאן מכלל שימוש לאחר נסיעה זו, נסתיימה בזה התקופה הארוכה של אניות-המפרש, תקופה שראשיתה נעוץ עוד בפריהיסטוריה.

הרוח היתה האמצעי החיצוני הראשון, אשר גוייס על ידי האדם לצורך חציית-הים. בתקופת המשוטים היה כושר התנועה מצומצם הרבה יותר, הן בגלל כוח ההתמדה המוגבל של החותרים, והן בגלל הצורך להצטייד צידה ומי-שתייה. אניית-המפרש נתנה לאדם חופש-פעולה גדול יותר, אף על פי שהרוח איננה נושבת תמיד בכיוון ובעצמה הרצויים.

כבר בתקופה הקדומה ביותר השתמשו בספינות-מפרש, ובמקדש העתיק של דיר אל-בחרי אפשר למצוא את אחד הרישומים העתיקים ביותר, המתאר משלחת ימית מ־1500 לפני הספירה הרגילה. הספינות מצוידות עם תורן אחד ומפרש מרובע. כ־1000 שנים לאחר זאת מספר הרודוטוס על משלחת של אניות פניקיות, אשר יצאה ממצרים לסיבוב בים התיכון. הנסיעה נמשכה שלש שנים. קסנופון מתאר את הספינות הפניקיות, ומציין את כושר הטעינה הגדול שלהן ואת הסדר המופתי ששרר בהן.

בעזרת ספינות-מפרש חיפש הנסיך „הנרי הספן” את הדרך למזרח, ובהן השתמש קולומבוס במסעו המפורסם. במלים אחרות: ספינות המפרש שימשו להוכחת העובדה של כדוריות הארץ, דבר שרק מעטים האמינו בו, ואילו רבים הכחישוהו נמרצות. הוזהמה ההנחה, שהעובר את קו האופק עלול לנפול את תוך התהום...

הספינות שבהן השתמשו הנסיך הנרי וקולומבוס לא היו משוכי-ללות בהרבה מאניותיהם של הפניקים. הן היו בעלות חלל אחד גדול, שנתמלא במהירות על ידי הפירצה הקטנה ביותר. לעומת זאת ידעו הסינים עוד לפני כן לבנות אניות בעלות 4 עד 6 תרנים, אשר החלל הפנימי שלהן היה מחולק למדורים רבים על ידי מחיצות-משנה. במקרה שנבלע פרץ באניה, הוציאו את הסחורה מן המדור שמחיצתו נפגעה, ולאחר הוצאת המים ותיקון הפריצה החזירו את הסחורה למקומה. אילו היתה ספינה כזאת לקולומבוס, אשר בילה שעות רבות של אימתמות בהריקו בסירים ובדליים את המים מן האניה, „סנטה מריה”...

כל התיירים והחוקרים המפורסמים בעולם ביצעו נסיעותיהם ותגליותיהם בספינות-מפרש, ספינות מאותו הסוג של „פאמיר” ו„פסאט”, אשר בצאתן משימוש ב־1950, שמו קץ לתקופה ממור שכת ומזהירה בתולדות הימאות.

כדי לעבור למקצוע הדיג ועל שורה שלמה של טפוסים המ-קורבים לו. מאבקים של דייגי הסלמון להשגת פרנסתם מן הנהר המסתורי והאדיר, הוא חלק מפרשת נסיונותיו של האדם במערכה הנצחית עם הטבע. הסיפור מבוסס על נסיונו של אנדרסון שנרכש במשך שנתיים, כאשר שימש דייג מסחרי באניה „קולומביה”. בולטת בספר תפיסה רגישה של נפש גבוריו — והבנה רחבה של הנושא.

„הים והמסתורין שבו”, מאת ג'ון ס. קולמן

האם קיים באמת זרם ה„גולף”? ומדוע המים צלולים כל כך באזור הטרופי? והידוע לך על דבר רוכסי-הרים מתחת לפני הים ועל סבת הגאות והשפל? ועל דגים מעופי-פים? וכיצד ליהנות ממסע-טיול ימי?

לג'ון ס. קולמן יש מה לומר בכל השאלות האלו ובעוד ענינים רבים אחרים הנוגעים לים. והדברים שהוא מספר, סותרים במידה מרובה את אשר היה מקובל. הספר הוא הקדמה ללמוד הטכני של תורת האוקינוס, אך סגנונו הברור והסיפורי של המחבר עושות את הספר חומר קריאה מושך ומאלף ביותר, הן לחובבי המדע הימי והן לאלה שמקצועם מביא אותם אל הים.

רשימת חומרי-הקריאה בסופו של הספר היא מושכת במיוחד.

„בית הקברות של האוקינוס השקט”, מאת ג'יימס א. גייבס

הספר הוא דין וחשבון על הסכנות הכרוכות בעבודת הספנות בחוף המערבי ועל האניות המרובות אשר התנפצו במשך דורות אין-ספור, החל מן התקופה הקדומה ביותר, אל השרטונים שטופי-הסער בקרבת שפך נהר קולומביה, ואשר פוזרו על גדותיו או נבלעו על ידי החולות הנוודים.

הספר פותח בנסיונות הקדומים אשר נעשו על ידי ספינות ב־1570, למציאת הזרם מאחורי „כף האכזבה” והשרטונים החוצצים שבקרבתו.

75 ספינות מפרש אסיתיות נמצאו מרוסקות על החוף בצד האמריקאי עד שנת 1875, וכפי הנראה נסחפו לכאן על ידי הזרם היאפאני מעברו השני של האוקינוס השקט. יש דעה, כי חלק מאנשי האניות ניצלו ונטמעו במשך הזמן באינדיאנים יושבי החוף, אך אין זה אלא ניחוש בלבד.

החלק העיקרי של הספר דן בסיפור קורותיהן של כ־200 אניות, אשר התנפצו בנהר הגדול.

זהו חומר חדש ומענין על הים, בעיקר בשביל קוראים בארצות המזרח

בינלאומיותו של צי-הסוחר השוודי — המקור השני
במעלה למטבע זר — עודף-יבוא בשנת 1951

שטוקהולם, סוף אוגוסט 1951

הצי המסחרי שלנו מהווה את אחד מסעיפי-האקטיב החשובים ביותר במאזן המדינה, והוא מן המקורות העיקריים להשגת מטבעי זר. על כן הצביעו בזמן האחרון מתוך ספק רב על הגידול שחל בנפחו ועל הישגיו הבינלאומיים.

האבידות שנגרמו בתקופת המלחמה לא זו בלבד שנמצא להן תחליף מלא, אלא שחל גם גידול של 30% בערך. ואם ב-1937 היה הנפח הכללי של האניות 1.520.353 טון, הרי שבסוף השנה החולפת הגיע ל-2.135.183 טון. אולם חשוב יותר לציין, שהגידול שחל בצי המסחרי מתבטא בעיקר באניות-אוקיגוס.

בעוד שבשנת 1937 עסקו בנסיעות-אוקיגוס ובנסיעות לארצות אירופה רק 48,3% מן הצי, הרי ב-1949 עסקו בכך לא פחות מ-66,5% מהנפח הכללי של הצי שגדל בינתיים בהרבה. כן גדל נפחן של האניות המפליגות למרחקים גדולים ב-600.000 טונות, שהם 82%. נפח האניות הפועלות בים הצפוני ירד, לעומת זאת, ב-140.000 טונות (מ-38,5% מן הנפח הכללי ל-22,2%).

גם בנפחן של אניות הנוסעים (ב-1937 — 123.406 טונות, וב-1949 — 231.367 טונות) — כלומר אניות המצוידות ברישיונות להסעת יותר מ-12 נוסעים — חלה תמורה חשובה. לגבי התקופה של לפני המלחמה היתה עליה ב-124.000 טונות, היינו הכפלה הנפח. מבחינה יחסית היו לפני המלחמה רק 41,6% בשרות קוי האוקיגוס, ואילו לאחר המלחמה — 75,9% מן הנפח הכללי של הצי השוודי. ירידה ניכרת מאד חלה בנפח האניות העוסקות בנסיעות קצרות והפועלות באגמים. את הגידול בנפחן של אניות האוקיגוס יש לזקוף לא רק לזכות אניות הנוסעים הגדולות, אלא גם לזכותן של האניות המשמשות לנוסעים ולמשא כאחד.

אם נתבונן בנפחן של אניות הנפט (ב-1937 — 135.569 טון וב-1949 — 354.494 טון) יתברר, כי מאז התקופה שלפני המלחמה גדל ב-219.000 טונות, שהם 162%. גם כאן חל עיקר הגידול — משו יותר מ-200.000 טון — בחלקן של אניות-האוקיגוס. שינוי זה ראוי לתשומת לב מיוחדת, משום שהצי המסחרי השוודי התחיל להתעניין בענף זה בזמן מאוחר מאד. חלק ניכר מאניות אלו עובד בשביל חוכרים מחוץ לארץ.

הנפח הכללי של אניות-המשא (ב-1937 — 1.261.378 טון וב-1949 — 1.421.232 טון) גדל רק ב-12,7%, היינו גידול צנוע הרבה יותר מגידולן של אניות הנפט. גם במקרה זה חלה העליה ברובה הגדול בנפחן של אניות-האוקיגוס (ב-1937 — 474.965 טון וב-1949 — 680.107 טון).

לפי נתונים אלה אפשר לעמוד על תהליך הגידול ושיקומה של ספנות-המסחר השוודית. האניות השוודיות הודרות במידה גוברת והולכת למסגרת התחבורה הבינלאומית, ועל ידי כך גדל משנה לשנה פדיונה של המדינה במטבע זר. הצי המסחרי השוודי היה מתוך כך למקור השני במעלה למטבע זר, לאחר התעשייה להשבת העץ העומדת במקום הראשון.

בקשר לכך יגלו הקוראים ענין במיוחד בעובדה, כי שרותי הרכבות בשוודיה הולאמו בשעור של 89%, בעוד שקרוב ל-99% מן הצי המסחרי נתונים בידי פרטיות.

התפתחותו של סחר-החוץ השוודי קשורה הדוק בהתפתחותה של הספנות השוודית ובמערכת התחבורה בכלל.



הקו ארצות חוץ

מכתב משוּדָּה

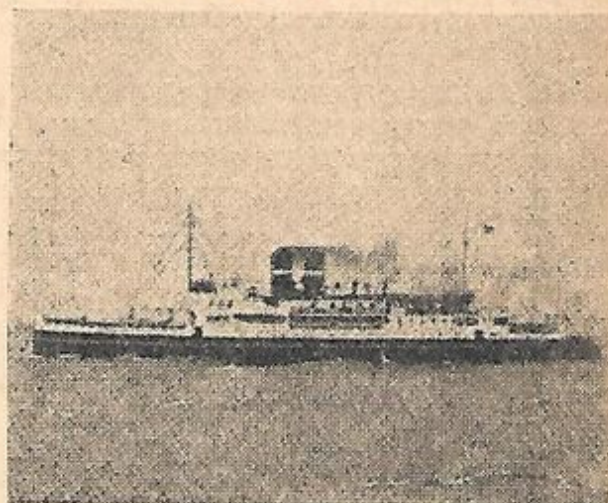
הנמל החפשי של קופנהאגן — הזול ביותר בעולם;
דאגה בקשר לעסקים עם אנגליה

קופנהאגן, סוף אוגוסט 1951

הנמל החפשי של קופנהאגן — גדול נמלי סקנדינביה (המתנהל על ידי „חברת המניות לנמל החפשי“, שהיא בעלת כל המחסנים, המנופים, פסי מסילת הברזל ושאר מתקני הנמל) — הוא הנמל הזול ביותר בעולם.

לרגל העלאת המחירים האחרונה, אשר חלה לפני חדשים אחדים בנמל קופנהאגן, נעשתה בדיקה של רמת המחירים בחשובים שבנמלי העולם, לצורך השוואה. מתוך החישובים נתגלה דבר שיש בו כדי להפתיע בחוץ לארץ יותר מאשר בדנמרק עצמה, היינו — שהוצאות הכרוכות בעבודה מסויימת הן הנמוכות ביותר בנמל קופנהאגן. המספרים מוכיחים, כי עבודה שיש לשלם בעדה בקופנהאגן 3,21 כתרים דניים (כלי כל תוספות מיוחדות), עולה בנמל המבורג 3,27 (בתוספת הוצאות מיוחדות); בגוטברג 3,75; ברוטרדם 4,36; בלונדון 4,40 (בתוספת תשלום מיוחד בעד השימוש במנופים); באנטוורפן 6,75 ובנמלים הצרפתיים עד 15,50 כתרים דניים. לא יפלא, איפוא, שמשתמשים בנמל קופנהאגן במידה גוברת והולכת לא רק לצרכי ההובלה הלאומית, אלא גם כתחנת-מעבר בשביל המסחר עם נורווגיה, שבדיה ופינלנד. אף על פי כן לא הצליחו עד היום להשיג את היחס הרצוי בין הסחורות המקומיות וסחורות-המעבר. ב-1950 עברו דרך נמל קופנהאגן סחורות-מעבר בשעור של 18 עד 20 אחוז בלבד.

אשר לתנועת האניות הגרמניות מתברר כי הלקן בנסיעות לקופנהאגן הולך וגדל. לפני זמן קצר תפסה גרמניה את המקום השלישי בנמל קופנהאגן עם 133 אניות (46.088 טונות). לאחר שהמקום הראשון והשני נתפסו על ידי אניות הדגל הדני והשוודי.



„דנמרק“, 3972 טון, 15½ קשר, 1000 נוסעים ו-16 קרונות-משא



אמסטרדם (האמסטל)

הצי בחזית קוריאה

הצי המסחרי ממלא אף הוא את תפקידו במערכה הצבאית, בהעברת ציוד ואנשים לשדה-הקרב תחת מטר של אש, ובביצוע פעולות-פינוי טראגיות בשעת הצורך.

הספור הדרמטי ביותר הוא זה של אניית-המשא „מרדיס וק” טוריי”, אשר פינתה 14.410 פליטים קוריאניים מהונגנאם, אף על פי שלמעשה נועדה להעברת 62 איש בדבר, כולל נוסעים ואנשי הצוות. האניה העבירה את הפליטים לפוסאן, וסיוטי-הנסיעה נמשכו שלשה ימים. המספר הנקוב למעלה אינו כולל את התינוקות שנל-חצו אל הוריהם ושהיו קשורים אל גב אמותיהם. המהנדס של האניה סיפר, כי חמש נשים ילדו ב־24 השעות הראשונות של הנסיעה.

קפטן רוסי, שהיה נוכח בכניסתה של האניה לגמל פוסאן, מספר: „כשראינו לראשונה את האניה לא יכולנו לנחש בשום פנים מהו סוג המטען שעל ספונה. מרחוק לא ראינו אלא גוש כהה וסמך. בהתקרב האניה הצלחנו להבחין, כי היא נושאת יצורי-אנוש. האנשים לא השמיעו הגה. אפילו הילדים והתינוקות שמרו על שקט מזור. מי שלא ראה את הדבר בעיניו, לא יוכל להאמין בו.”

מטען אנשי זה הוא הגדול ביותר שהובל אי-פעם על סיפונה של אניית-משא כלשהי, ויתכן שזהו המשא הכבד ביותר שהועמס אי-פעם על אניה בכלל. „קוין מרי” (81.235 טונות) העבירה במר צע 10—12 אלף חיילים בימי המלחמה, בימי שלום — 2.000 נוסעים.

כל עובדי האניה צוינו לשבח על ידי הפיקוד של הצי. תת-אדמיראל ק. ט. ג'יי, מן הפיקוד הימי של ארצות הברית במזרח הרחוק, שלח לקברניטה של האניה, את המנשר הבא:

„ברכותי הלבביות לרגל המשימה אשר בוצעה כהלכה. מבצעייכם במשך המערכה הקוריאית היו תמיד ראויים לציון מיוחד. אנשי הצי המסחרי עשו את שלהם בחשאי, אך המעשים מדברים בעדם בקו רם.”

העלאת המחירים בנמל גנואה

מחירי הפריקה והטעינה של מתכות, פחם, מטעני-נוסעים ושאר סחורות הועלו בנמל גינואה בשיעור של 5,5% עד 7%.

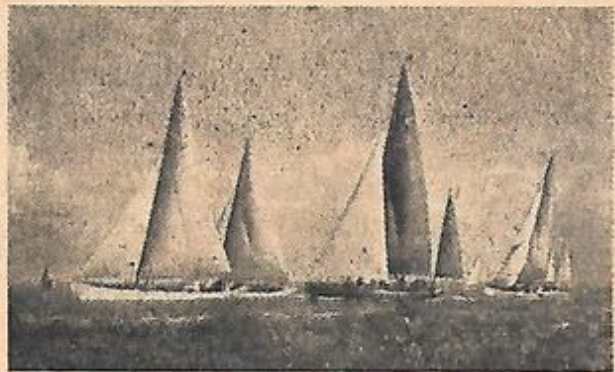
שכלולו של נמל מרסין

לשכת המסחר במרסין (תורכיה), החליטה למסור את התכנית לשכלול הנמל במרסין — לביצועה של היזמה הפרטית. הורכבה ועדת-משנה שתפקידה לארגן קבוצת בעלי הון. זו הפעם הראשונה שהון פרטי משתתף בתורכיה במפעל מעין זה.

תעריפי הנמלים הגרמניים

קביעת רמתם העתידה של תעריפי הנמלים הגרמניים נדונה בין נציגי הגופים השונים של מערכת התחבורה הגרמנית. המשאלה להשוואת מחירי ההובלה — נמצאה כבלתי מעשית. מן הסתם יוסיפו לקיים גם להבא את שיטת-החישוב היחסית, אשר לגביה ייקבע אחד הנמלים הגרמניים — האמבורג בדרך כלל, וברמן ביחס לסחורות מסוימות — כקובע-התעריף. אף על פי כן, ישתדלו במקרים בודדים להגביל ככל האפשר את היתרון לגבי דמי ההובלה שיפול בחלקם של הנמלים, שמצבם הגיאוגרפי הוא טוב יותר מאשר הנמל קובע-התעריף. באותה מידה ינסו לצמצם גם את הלקויים ביחס לנמלים הגופלים במצבם הגיאוגרפי מן הנמל קובע-התעריף (בעיקר נמלי הים הבלטי).

אם יוגבל יתרונה של ברמן מבחינת גובה דמי ההובלה, כי אז יהיה בזה משום צעד של התחשבות בצרכיהם של הנמלים בארצות בנלוקס, הואיל ולפי שטת החשוב היחסי היו מחירי ההובלה לנמלים אלה עולים על מחירי ההובלה לברמן. לרגל שיתוף-הפעולה הבינלאומי יש למנוע תופעות כאלו ככל האפשר, ויש מגמה לשפר את מצבם של נמלי הים הבלטי מבחינת דמי ההובלה.



סירות מפרש בריטיות בים הצפוני.

הסתרת באניה על רקע רומנטי

צעיר אמריקאי הסתתר זה לא כבר על סיפונה של האניה „סטיל אינוונטור”, במטרה לחזור אל נערה הודית, אשר קנה בקראצ'י ב־165 דולה, בהיותו חייל ב־1945. הוא הועמד למשפט בברוקלין, אך השופט שיחררו כששמע את סיפורו. זהו נסיונו השני של ויליאם ברדלי להגיע לקראצ'י, כדי להתחתן עם פאטימה בת ה־16, שעודנה מחכה לו. הוא לומד את השפה זה שש שנים, ולאחר שיתחתן עמה ימשיך את חייו כמוסלמי. החברה לה שייכת האניה סידרה בשבילו את התעודות הדרויות, למען יוכל לעשות את דרכו לארצו של אלה, כפועל על סיפונה של האניה.

רוטרדם — נמל מעבר למסחר השווייצרי

הרי מספרים המשקפים את משמעות הגדולה של נמל רוטרדם לגבי סחר-החוץ השווייצרי: ב-1929 נשלחו דרך נמל רוטרדם לא פחות מ-29.7% מכל היבוא השווייצרי; ואילו 22.6% מהיצוא ב-1950 גדל מספר זה עד 42.1%. רוטרדם רואה עצמה כיום כנמל-המעבר לשווייץ.

שיכלול נמל ליבק

350,000 מרקים גרמניים הקציבה ממשלת גרמניה המערבית לצורך שיכלולו של נמל ליבק. הדבר דרוש באופן דחוף לשם טפול במטעני המתכות, הנשלחים בכמויות גדולות והולכות משוודיה לאוסטריה ולגרמניה המערבית.

בושר הטעינה של אניות, איטליה

בפתחה את שרות-האניות המפואר שלה לאמריקה, ייחסה חברת-האניות "איטליה" להובלת המשאות חשיבות לא פחותה מאשר לשרותי-הנוסעים. אף על פי שאניות-האוקיינוס הגדולות של החברה (כגון "וול-קניה", "סטורניה", "קונטה גרנדה" ו"קונטה ביאקמנו"), אפשר להשוותן למלונאי לוכסוס שטים שבידם לספק את צרכיהם של הנוסעים המפונקים ביותר — בכל זאת הופרש חלק הגון מנפתח לצרכי המטען. מצב דומה קיים ביחס לכל שאר אניותיה של החברה. בסך הכל עומד לרשותה של חברת "איטליה" נפח אניות של 150,000 טון, השווה, בערך, לנפחו של מגרד-שחקים בעל 50 קומות.

בתכנית הנסיעות השנתית של "איטליה" כ-200 נסיעות מאמריקה ולאמריקה, כך שצירי-האניות של החברה מעביר במשך

השנה כ-1.3 מיליון מטרים מעוקבים של מטען, שהוא כנפחה של רכבת משא באורך של 248 ק"מ. לרשות קהילת-הנוסעים הועמדו בשנה זו 188,288 מקומות, מהם 133,222 במחלקה השלישית.

ההספק של ספנות-המסחר הפורטוגזיות

מליסבון נתקבלה הסקירה המענינת הבאה על ההובלות שבוצעו על ידי צירי-הסחר הפורטוגזי בשנות 1945—1950: 11,795,953 טון סחורות. החשובים שבמפעלי-הספנות הם חברת: "קולוניאל די נוואגאצו" שהר בילה 1,762,956 טון (14.9%); חברת "נצ'יונל די נוואגאצו" — 1,619,868 טון (13.7%); "אמפרס אינסולד די נוואגאצו" — 377,173 טון (3.2%); "גראל די קומרציו" — 3,999,872 טון (33.5%); ו"ספונאטה די נאוואגאצו" — 500,233 טונות (4.2%).

חברות אלו ביצעו למעלה מ-70% מן ההובלה הימית הכללית של המדינה, אף על פי שטרם נוצל במלואו כל נפח האניות העומד לרשותן. לאורך היה צורך לעתים קרובות, לצרכי היצוא, לתת זכות בכורה לאניותיהן של המדינות אשר להן היו מירדות הסחורות.

הגדלת השרות הפולני לסין

האניה החדשה ביותר בצי המסחרי הפולני, "פוקוי" ("שלום"), אשר הורדה לים זה עתה, תבצע בקרוב נסיעת-בכורה לסין. מכאן ואילך תשרת האניה בקביעות בקו פולין — סין. היא מהחדישות בצי הפולני.

תשואות לחותרי המשוט

ארבעה חותרי-משוט מחברי הצוותות של סירות ההצלה קיבלו מדליות-כבוד מידי נשיאת "המוסד המלכותי הלאומי ל"סירות הצלה" הדוכסית מקנט, בכנוס השנתי האחרון. בנאומה שיבחה הדוכסית מקנט את

שרותם של 2,000 אנשי סירות-ההצלה, שאינם נרתעים מכל סכנה ומבצעים את תפקידי-ההצלה שלהם במשך שנים. אנטוני איזן הביע אף הוא תודה לעובדי המוסד ולמתנדביו, העוסקים בגיוס כספים. איזן עמד על כך, שתמורות פוליטיות לא השפיעו על פעולת המוסד, שנשארה כתמיד בעלת אופי בינלאומי.

השגריר הצרפתי ציין את מידת התודה שהיבים למוסד כל יורדי הים באשר הם. יושב ראש המוסד סיפר בדו"ח השנתי, כי ההכנסות עלו ב-50,000 ל"ש, אך אף על פי כן עודם נמוכים ב-70,000 ל"ש מן ההוצאות.

תערוכה:

פיצוד לנצל את שעות הפנאי בים?

זה מקרוב נערכה בלונדון תערוכה בשם "שעות-הפנאי בים", ובה מוצגים שרבים שהוכנו על ידי יורדי-ים בזמנם הפנוי על הסיפון.

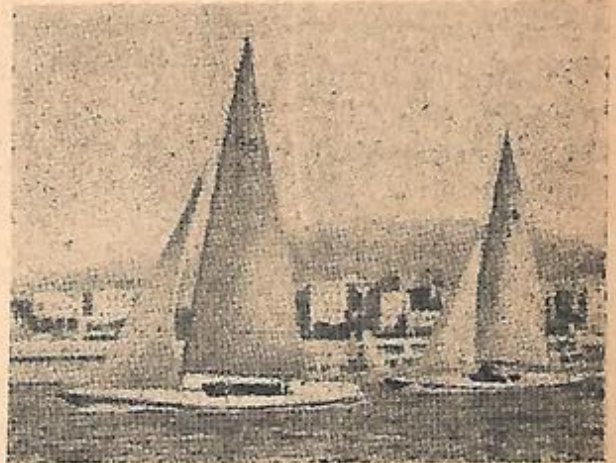
בין המוצגים — דוגמאות של אניות מכל הסוגים והגדלים, החל במודל של חצי אינץ' וכלה בסירת מנוע באורך של שלשה רגל, ששום פרט אינו חסר בה. כן היו בתערוכה עבודות של חיתוך-עץ; שטיחים; עבודות מתכת ופיסול; ציורים וקריקטורות. גם לעבודת הציילום — שרבים חובבים בן יורדי-הים — ניתן מקום בתערוכה.

חלק חשוב תפסה תצוגת הספרים, אשר הכילה שתי ספריות שהוכנו באניות, ומי אות ספרים שנקנו בחדשים האחרונים בשביל ספריות של אניות על ידי שרות התרבות של יורדי-הים.

יורדי-ים רבים מנהלים בשעות הפנאי שלהם חליפת מכתבים עם בתי-ספר שונים, ופינה מיוחדת הוקצתה בתערוכה לקורסי פונדציה זו.



אזור הנפט במל אנטוורפן



תחרות יאכטות שוודיות ואיטלקיות (5.5 מטר) בגינואה



התקדמות גידול הקרפיון בקרית המועצות

גידול הקרפיון הולך ונפוץ בזמן האחרון בקרית המועצות. במיוחד התפתח ענף זה באזורי המערב, כגון אוקראינה ואזור הדניסטר. באזורים אלה מגדלים את הקרפיון כמעט בתנאים דומים לתנאי ארצנו. במשך השנים האחרונות הוקמו כמה תחנות-גידול באזור לבוב וקייב, והודות לאינטנסיפיקציה הגיעו להישגים ניכרים למדי בהתחשב עם האזור הגיאוגרפי ונמצאות הבריכות.

בפברואר 1951 התקיים כנוס ארצי של מגדלי הקרפיון באוקראינה שהקדיש את רוב זמנו לשמיעת דינים וחשבונות והרצאות על דרכים לקידום הענף. מההרצאות המדעיות שנשמעו בכינוס ראוי לציין: (א) דרכים להרמת פורינת הבריכות. (ב) שיטות החדרת האיימן המעורב כדרך לאינטנסיפיקציה. (ג) האקולוגיה של הגדול והתזונה של דיגי הקרפיון. (ד) על גידול דיגי לואי בבריכות הקרפיון. (ה) מחלות דיגים והדברתן.

השכלולים הטכניים הרבים, בעיקר בקציר הצמחיה הגסה, וכן הקשר האמיץ בין מגדלי הדיגים והתחנה לחקר המידגה בקייב

סייעו להעלאת פוריות הבריכות במשך השנה החולפת ב-20%; ובגידול הדיגיגים בבריכות האיימן ב-67%. תפקיד חשוב בהעלאת פוריות הבריכות יחסו המתכנסים ליבוש הקיצי של הבריכות.

בשיתוף עם שני המשקים המצטיינים ביותר שבאזור, התמסרה התחנה בקייב בטיפול שני זני קרפיון מקומיים. במשך השנה הגיעו להישגים ניכרים, ומקוים בקרוב להפיץ את הזנים האלה ולהעלות על ידם עוד יותר את פוריות הבריכות.

נשמעו בכינוס הרבה דו"חים של מנהלי עבודה מהמשקים המצליחים במיוחד, על שיטות העבודה בהן הצליחו להגיע ליבולים גבוהים במיוחד. מובן שאף יבולים גבוהים אלה אינם עומדים בהשוואה עם היבולים המקובלים בארצנו. אולם, בהתחשב עם היבולים המקובלים בארצות אירופה השכנות הנמצאות בתנאי אקלים דומים, באורך תקופת הגידול ובכמות ההזנה המלאכותית — הרי ההישגים הם גבוהים למדי.

את הדגים שולחים באזור זה לשוק כבר בשנת חייהם השניה, היינו, בקיץ הבא של-

אחר ההטלה. לעתים (בהתחשב עם התיכונות הרצוי) אף מגיעים לגודל המתאים לשיחוק כבר בשנה השוטפת. משקל הדגים הנשלחים לשוק הוא בערך 500 גרם.

משק "רודניקי" באזור הדניסטר הוא אחד מהמשקים המצטיינים. ב-1950 הצליחו לקבל שם בבריכות האיימן, במשך עונת גידול אחת, דיגיגים במשקל 36 גרם. עונת ההטלה החלה ב-4 למאי. 12 הטלות במשך נתנו בממוצע 75 אלף דיגיגים להטלה. בצידה של בריכת ההטלה סודרו בורות-גידול מיוחדים לדפניות. בורות אלה יש להם קשר מים לבריכת ההטלה. מיד עם התבקעות הביצים מתחילים להזרים כמויות של דפניות לבריכת ההטלה, כדי להבטיח מזון טבעי לדיגיגים במידה מספקת מהיום הראשון. אחרי חמשה ימים מעבירים את הדיגיגים לבריכות אימן.

הבריכות במשק זה קבלו עיבוד קיצי שיטתי, נזרעו בחציר בקייה-דגן אשר נקצר פעמים לעדר הבקר.

באחת הבריכות במשק זה (גודלה 45 דונם), הנהיגו הגשת מזון חי בצורה מלאכותית: על "שולחנות" שסודרו בגובה של 10-15 ס"מ מעל פני המים הניחו גושי בשר רקוב, שהיו מרטיבים אותם כמה פעמים במשך היום. מהבשר הנרקב והולך נוצרים תולעים שהם מעצמם, תוך תנועתם, נופלים ישר לתוך המים ומשמשים מזון מצויין לדיגים.

היבול שהושג במשק זה משלוש בריכות על שטח של 120 דונם (כלי כל תוספת מזון מלאכותי) הגיע ל-70 ק"ג לדונם.

במשק שני, "ברדני", באזור לבוב הורג שג מבריכה אחת בת 200 דונם יבול של 67 ק"ג לדונם.

(ריבנויה חזיאטיטברו מס' 4 (1951))

הקרפיון - ובענת האספקה בהאיטי

האיטי היא ארץ בעלת צפיפות אוכלוסייה מהגבוהות ביותר בעולם. בעית אספקת המזון — וביחוד החלבון מן החי היא שם — כמו בארצנו, מדאיגה מאד.

לפי בקשת ממשלת הארץ ביקרה משלחת מטעם המוסד לתזונה וחקלאות שליד א"מ, לשם תכנון פתרון בעית המזון החליבוני. המשלחת סיכמה את עבודתה והציעה שהציעה לממשלת האיטי היא לפתח את גידול הקרפיון בכל מקווי המים המצויים במדינה. לשם כך יעצה המשלחת לנצל את מי הבריכות האגמים, בריכות האגירה אשר

נות, שדות האורז ואף לבנות בריכות באזורים המתאימים.

ההצלחה הרבה בגידול הקרפיון בכמה ארצות וביחוד במזרח הרחוק, בהן מגיעים בנקל ליבול של 250 ק"ג/ד; ההשקעה המועטה בהשוואה לדיג הימי; והזמן המרעט הדרוש לשם קבלת כמויות בשר — הגיעו את המשלחת להגיע להצעה זו, וזרזו אים בה פתח לפתרון הבעיה אף בארצות אחרות של האזור הקאריבי הסובלות מארזון מחסור בחלבון מן החי.

לפי בקשת ממשלת האיטי אשר קבלה

את תכנית המשלחת, בילה המומחה לדיג של המוסד הנ"ל — ס. י. לין תקופה מסוימת בהאיטי ועיבד פרטים לצעדים הראשונים לבצוע — תכנית זו. 10 אלפים דולר הוקצבו על ידי הממשלה ל-1950 לשם בצוע התכנית הראשונה. מוקמות בריכות-הטלה-ואיימן להספקת דיגי הקרפיון; מוקמת תחנה קטנה לשם הצצה והסברת שיטות העבודה; מומחה מיוחד נשלח לתקופה של שנה אחת לפיתוח הענף וכמה משתלמים נשלחו לארצות הברית לשם לימוד מקצוע גידול הדיגים בבריכות.

עם פיתוח הענף בארץ זו נכנס עוד אזור נרחב, המקיף כמה מדינות, למסגרת הארצות המגדלות את הקרפיון.



הבסיס המרכזי לשיט בהולנד

ייה מקבילה לתכנית האולימפית ואף מורחבת יותר. התחרויות מאורגנות לרוב בשבת וביום ראשון, מחדש מאי עד תחילת ספטמבר. הליגה הראשית לשחייה מורכבת מ-8 אגודות הטובות ביותר ומחולקת לליגה א' רב' כן קיימות ברפובליקות השונות ליגות נפרדות. כדוגמת הליגות לשחייה מאורגנות גם הליגות למשחקי כדור-המים; תחרויות האליפות בכדור-המים נמשכות ששה ימים — פעמיים שלושה ימים.

אצטדיון שחייה ל-25 אלף

הנבחרת היוגוסלבית מורכבת מ-10 השחקנים הטובים ביותר, שנבחרו מתוך 8 הקבוצות הראשונות. במשך השנה מתקיימים 3-4 קורסים לשחינים ולשחקני כדור-המים הנבחרים. הקורסים נמשכים 3-4 ימים, ולפני תחרויות גדולות גם שבוע. על השחיין נים המובחרים לבלות, איפוא, מחדש החצי עד חדשים בשנה בקורסים ובאימונים. בחשבון זה כלול גם החופש שלהם. שחקני נבחרת כדור-המים שוחים כולם 100 מטר סגנון חפשי בזמן פחות מ-1:06 דקה. העונה היא רק בקיץ, בכריכות הפתוחות. פרט לבלגרד, אין ביוגוסלביה בריכות סגורות. בעיר לייבאך, המונה אוכלוסייה של 100 אלף איש, קיים איצ' טדיון-שחייה המכיל 25 אלף מקומות וכן מתקני השמל לתחרויות לילה.

תמיכה ממשלתית מליאה

המחלקה לתרבות הגוף שהוא המוסד הממשלתי העליון לספורט במדינה, מגישה את מלוא התמיכה להתפתחות ספורט המים במדינה. אגודות הספורט השונות נתונות למרותה, אולם הן חפשיות לארגן מפעלים ותחרויות שונות. בכל אגודה — מאמנים ומדריכים קבועים, המלמדים גם את תורת השחייה בבתי-הספר במדינה. מאמנים אלה עומדים בקשר מתמיד עם הורי התלמידים ו"שולים" את השחינים המצטיינים לאגודות השונות.

הגורם השני להתפתחות השחייה הוא זמן העבודה הנוח. ביוגר סלביה עובדים המפעלים הגדולים משעה 6.00 או 7.00 בבוקר עד שעה 2.00 אחה"צ. שעה זו נפסקת כל העבודה. שעות אלה הן לטובת הספורטאים.

סיבה נוספת להתפתחות ענף השחייה היא, שהממשלה נותנת את תמיכתה רק לאגודות המפתחות את ענפי הספורט החיוניים כגון אתלטיקה קלה, שחייה וכד'. $\frac{2}{3}$ מן השחינים הם סטודנטים. הואיל וזמן חופש הלימודים מקביל לעונת השחייה — אין פלא, שסטודנטים רבים קשורים לספורט המים.

השחינים מחולקים לדרגות בהתאם להישגיהם. יוגוסלביה גאה על כך, שברשותה חצי תריסר שחינים — מהשחינים הבינלאומיים הטובים ביותר. מהם 3-4 השוחים 100 מטר סגנון חפשי בגבול של 60 שניות. שחינים בעלי דרגא א' (1:06 דקה — 100 מטר סגנון חפשי) מספרם כ-25. דומה החלוקה גם בסגנוני השחייה האחרים. ביוגוסלביה קיימות כ-200 סקציות לשחייה. תכנית השחייה מקבילה לתכנית האולימפית ואף מורחבת יותר. התחרויות מאורגנות לרוב בשבת וביום ראשון, מחדש מאי עד תחילת ספטמבר. הליגה הראשית לשחייה מורכבת מ-8 אגודות הטובות ביותר ומחולקת לליגה א' רב'. כן קיימות ברפובליקות השונות ליגות נפרדות. כדוגמת הליגות לשחייה מאורגנות גם הליגות למשחקי כדור-המים; תחרויות האליפות בכדור-המים נמשכות ששה ימים — פעמיים שלושה ימים.

קורסים ומחנות

השחינים מחולקים לדרגות בהתאם להישגיהם. יוגוסלביה גאה על כך, שברשותה חצי תריסר שחינים — מהשחינים הבינלאומיים הטובים ביותר. מהם 3-4 השוחים 100 מטר סגנון חפשי בגבול של 60 שניות. שחינים בעלי דרגא א' (1:06 דקה — 100 מטר סגנון חפשי) מספרם כ-25. דומה החלוקה גם בסגנוני השחייה האחרים. ביוגוסלביה קיימות כ-200 סקציות לשחייה. תכנית השחייה

עתון יומי בלב אוֹקִינוֹס

גם הדשות-העולם מוטסות על גלי הא-תר אל אנית הלוכסוס, הנושאת על סיפונה 3.500 נוסעים, צמאים לידיעות מן העולם הרחב. הדבר מאפשר להנהלת האניה להרציא לאור עתון יומי מלא. הדומה לעתון רגיל היוצא ביבשה.

ידיעות נשלחות בומנים קבועים, שבי הם מכונים אלוטאי האניה את מכשירי-הם הרגשיים, וכך נקלט באניה עלון-חד-שות זכו הכל. החל בהתנגשויות בקוריאה וכלה במקרה-הגירושין האחרון שאירע בהוליבורד.

לפני שאור השחר מתחיל להפציע. הנוסע נח בשלוה על מטנו ובולע בתאוה את הח' דשות האחרונות, שעה שהשמש מתחילה לזרוח על הים.

בערך 30.000 מלים נשלחות באמצעות הרדיו לאניה משני צדי האוקינוס במשך נסיעה אחת, וחומר זה משלים את המאמר רים שהדפסתם נעשתה עוד לפני כן בחוף. אניה היא עולם בזעיר-אנפין, שתושביו הם בני לאומים שונים. שגרירים דיפלומטיים ומסחריים מבני כל האומות קוראים את עתונה של האניה — אחד העתונים הבינלאומיים המועטים הקיימים בעולם.

המברקים המתקבלים מובאים אל הער' רך, ולאחר שהוא משווה להם את הצורה הנאותה הם נשלחים לבית הדפוס השט, אשר בו מסדרים במהירות את השורות. פרט להדשות האחרונות מדפיסים את כל חלקי העתון עוד על החוף, כך שמתקבל גליון בעל גודל רגיל. המדפיסים צריכים להתגבר על קשיים שונים, הכרוכים בחוסר יציבותן של המכונות, כתוצאה מתנועת הגלים.

מיד לאחר סיומה של ההדפסה עוברים שמי האניה לאורך המסדרונות הארוכים, ותוחבים גליון אחד מתחת לכל דלת, עוד



במת "ורד" ה"ה

וכך הפליגו הימאים הצעירים...

(פרק מן ההוי של גדנ"עים)

לסירה רד!... מלגזים הצב!... למשר
טים!... פרוס שוט!... ימין יבש!... כולם
יחד שוט!!!

חמשת החותרים עברו קשה. תנועות
גופותיהם לפנים ולאחור והמשיכה החזקה
במשוט, הבליטו שרירי ידיהם וחזם. היו
שזופים כולם, בבגדיים או במכנסי חקי
קצרים — מעסיקים עצמם ברצינות ובמא-
מץ בחתירה.

ארבע סירות גדנ"עים יצאו אותו יום
מהמפרץ הקטן שבקיפריה אל פני הערב.
הים היה שקט, ושייטת הסירות עשתה דר-
כה לאט בנתיבי הים.

יוסי ברומברגר, מפקד השייטת, ניצב
בסירה מספר 2 ליד ההגה, והיה מסתכל
אל העובדים בסירתו ואל הסירות האחרות.
הוא שאג פקודות אל עבר הסירות המת-
רחקות האחת מהאחרת.

— "עוגן ימין הכן!" — באה פקודת
מפקד הסירה. "עוגן ימין מוכן!" — ענה
ארי צימבר, צעיר כבן 17, שמתפחת אדומה
מקשת צווארו. "עוגן ימין הטל!" — פקד
מפקד הסירה. "עוגן ימין מוטל!" — ענה
ארי והעוגן הוטל. הסירה המשיכה ושטה
עד לאותו רגע בו צעק ארי: "עוגן ימין
תפוס". הסירה התנדנדה על הגלים.

החבריה לא בזוהו זמן. מפקד השייטת
הורה לסירות האחרות, כי זמן ההפלגה
יהיה ברגע בו יזנף הדגל על סירת מפקד
השייטת. הסירות האחרות עגנו אף הן בס-
ביבה וכל הימאים הצעירים היו עסוקים
בפעולה קדחתנית להרמת התרנים, הצבתם
והנפת המפרשים.

— "הים תורן מאסף! הים תורן רא-
שי!" מתח מיתרים! הים מפרש מאסף!"
רדפו הפקודות אחת את רעותה, שעה שכל
הידיים עסוקות היו בעבודת קשרים וחבלים.
יוסי — מפקד השייטת ניצב ליד התורן

הראשי, כשהוא מתזיק ידו על המיתר ומש-
קיף על הסירות האחרות. לבוש מכנסי הא-
קי קצרים בלבד וכובע נפוליוני משולש
על ראשו ופניו מחייכים. הוא מדריך ומ-
ייעץ למפקד הסירה, וכן שואג פקודות
לאנשים בסירות האחרות. צעקותיו:
"ג'רום!" (מפקד סירה) אל מפקדי הסירות
שמסביב, מועברות בצעקה, כשידיו של ה-
צועק מחפות על פיו ומנסות להתגבר על
הרוח ומשק הגלים.

התרנים כבר מוצבים. המפרשים פרו-
שים. הסירות מחכות לפקודות ההפלגה.

— "הנף הדגל!" — קורא יוסי בקריצת
עין שובבית. הדגל מורם אל ראש התורן.
"עוגן — ימין הרם!" ארי מרים את העוגן
ומושך בחבל בכוח. "עוגן ניתק!" — הוא
מודיע כשהוא מרגיש את העוגן ניתק מחול
הים שלמטה. הסירה זזה. הפעם מונחים
המשוטים בסירות. המפרשים מונעים ב-
"מערבית" (רוח מערב), והסירות זוזת
דרומה כשהן מרימות חרטומן ונוטות על-
צדן בהטייה רצינית. הסירה איננה מתא-
זנת. רוב הנמצאים בה יושבים בירכתים,
וההטיה עוזרת לסירה להתקדם עם הרוח,
כשהגאי, היושב מאחור, מכוונה לפי המצ-
פן ולפי נקודת-האחיזה על החוף; מגדל
המים הגבוה של נתניה נראה באופק הר-
חוק. הסירות מתקדמות בשורה, בזו אחר
זו. מראה שייטת הגדנ"עים מרהיב-עין.
מפקדי הסירות יושבים בצידי הסירות ומ-
פקדים על פעולות האנשים האוחזים בחב-
לי המפרשים. "נפוליון", מפקד השייטת,
מודד בעיניו את המרחקים של הסירות זו
מזו.

*

במרחק כמה קילומטרים (הם מודדים
מרחקים בקשרים, אולם לאישיבשה קשה
להתרגל למדידה מסוג זה) — אנו עוברים
"שביל" מדווח. המוני מדווחות כחולות-
ירוקות ומבריקות נמצאות במרחק הושטת
יד. הן מתדפקות על ירכתי הסירה, אולם
החבריה מזהירה שלא להושיט יד — הן
צורבות. הצבעים נהדרים. עומק המים הצ-
לול וצבעי המדווחות, המתמוזגות בצבעים
דומים ועדינים — משרים בך שלוה נפל-
אה... עד שאחד מהחבריה, זה שליך החור-
טום צועק: "דולפין!" ובמרחק כמה מט'
רים מהסירה אנו רואים משהו שחור מת-
קדם בין הגלים. שנים מהגדנ"עים מלגלגים
— והם צדקו. משהתקרבה הסירה ראינו
בקבוק צף. הבקבוק נראה ישן ומעלה
אזוב. — "מי זה צעק דולפין?" — ממשי-
כים ללגלג ואותו אחד כובש פניו ביט.

בחוף נראית גבעת-אולגה. ההחלטה הי-
תה תחילה שלא-לרדת, אלא שלאחר כמה
וכמה "נסיונות השפעה" משתכנע "נפול-
יון" בעל הכובע המשולש — והפקודה מוע-
ברת בצעקה לסירה שמאחורינו: "עוגנים
בגבעת אולגה!"

בסיבוב נהדר מתקדמות הסירות אחת
אחרי חברתה ונכנסות למפרץ הקטן שליך
גבעת-אולגה. במרחק כמה מטרים מן
החוף משליכים עוגן. "מי מתנדב להשאר
בסירה?" שואל המפקד. אין קול. "מי יהיו
שני המתנדבים?" — הוא מחייך... — אתה
ואתה נשארים!... השנים מקבלים את הפ-
קודה בשקט. הם מבקשים רק לברר, אם
ישארו כל זמן שהייה על הסירות — ול-
אחר שמודיעים להם כי יוחלפו — הם



בסיס לשיט ולמחנות אימונים
מפרץ בחופי סקוטלנד

מחייכים. השאר קופצים למים ומגיעים בשחייה אל החוף. לאט-לאט עולה „שיי רת“ הימאים היחפים על הגבעה.

הטבח שבגבעת-אולגה היה חבוב... בהי משת הרגעים הראשונים. לכל מי שהצליח להגיע למטבח הגיש פרוסת-לחם, עגבניה ומלפפון — הבאים גם חטפו פרוסת גבינה לבנה ושתו קצת מים. הכל היה יפה וטוב, עד שהטבח ראה כי המדובר לא בשנים שלושה... הוא פסק מלהיות טוב והחל גוף בבאים. החברה החלו „לסחוב“ והצעקות הגיעו עד לקצין התורן...

*

לאחר מכן, בשעות הלילה, כשישבנו ליד המדורה ב„מכמורת“, הודיע מפקד היר קורס שהופיע במקום: „בענין הסחיבה הפיראטית שלכם היום בגבעת-אולגה — מחר ומחרתיים תהיינה מנות המזון שלכם מוקטנות. העדף יחזור לגבעת-אולגה. אין היכוחים, ואינני רוצה לשמוע יותר דבר על הפרשה“. חלק מהחבריה ניסה להתר- עם: „אנו לא סחבנו“ — אולם הוויכוח היה חד-צדדי; כולם ידעו כי „זה יהיה הסוף“ אלא שההרפתקה היתה אולי כד אית... עד לאותו רגע בו התברר, כי מנת המזון הוקטנת בגלל הרפתקה כזו. יש לה ניה, כי להבא יזהרו מלהיות „פיראטים“...

*

בשחייה הגיעו הימאים הצעירים לסי רות. מכאן ועד ל„מכמורת“ — מטרת הש

יוט — קיימו ארבע הסרות תחרות. ההת להבות גדלה והלכה לקראת אות ההפלגה. הדגל הונף והסירות זזו. סירת הכתה המ גויסת היתה גם הסירה המנצחת. אחריה באו סירותיהם של מפקד השייטת וסירתו של „גרום 51“. בסירות אחרות נתגלו „פנצ'רים“ והן החלו לשוט לאחור, היינו לא עם ההרטום קדימה. אלא בכיוון הפוך — ועד שהצליחו לסובבן כבר הפסידו את חמש מאות המטרים לבין הסירה שלפניהן.

החבריה היו מתוחים. בסירות אחדות שרו הימאים שיריים.

— הם חושבים שהשירה תתן רוהייתר במפרשים — צחקנו. אחד משלנו החל גר שף לעבר המפרשים והצחוק אחז בכולם. בתרועות-נצחון ובוויכוחים סוערים על ה„למה“, „איך“, ועל זווית ההטייה והרוח והמפרשים ובכלל... נכנסו סירות השייטת למעגן הסירות שב„מכמורת“. במעגן שחו כמה וכמה מחברי המשק השכן והזהירו את הבאים: „שם סלעים“.

לאחר שורה של תמרונים הגיעו הסי רות „אל המנוחה והנחלה“ — ונקשרו למעגן. התרנים המפרשים הורדו. המשור טים הונחו לשני צידי הסירות והאוכל ש נלקח, הוצא למעגן וממנו לגבעות החול שעל החוף. כיתות-כיתות התפזרו הימאים בשטח הגבעות, והסבו לארוחת-ערב.

לאחר שיוט מעין זה, לא היה שם אחד שלא היה לו תיאבון — שלא הרגיש את

ההרגשה הטובה של הצלחת השיט, הצלחת רוח הים הטובה.

מרחוק, מעבר כביש כפר-יתקין, אפי שר היה לראות את הירח מאיר גבעות חול ולמטה ממנו, בקו אחד, נקודת אור מפות. היתה זו המדורה. לאחר מנוחה קצ רה וויכוחים סוערים על הים ו„למה באת לים?“, „למה אתה רוצה להיות ימאי ומלח?“, וכדומה — הרדלקה המדורה, ואחר כך פתחה החבריה בשירים. שירי ימאים שירים כאלה, מסביב למדורה: החזירו אותך שמונה שנים לאחור — לימי הפלמ"ח וההגנה, לימי הרוח החלוצית והרצון הטוב לשיר גם בהיותך עייף.

„סינמה... אהה יה סינמה“ — שר אחד וכולם חזרו החזיקו אחריו. „מעשה באחד שטבע“, ו„קפיטן, קפיטן“ — יכולת לשמוע כאן בד בד עם „לצחוקך נערה“. כולם שרו.

לאחר שעה של שיחה חפשית, נפרדנו מגדנ"עיהים שחיכו ל„צפונית“... לרוח צפונית, על מנת לצאת שנית אל הים, בלילה. לחזור לבסיס בסירות המפרשים, בשורת שייטת סירות, בשירת „הביתה“.

הירם האיר את הגבעות מסביב. המדו רה האירה את החבריה מסביב לה — וה מכונית התרחקה בכביש, שלחה שלום בי אורותיה לאורות שעל החוף, לימאים הצ עירים ורבייהתלחבות, לרוח המופלאה שבלב.



5000 נערים ונערות עברו את המוסד בניו-לנד (אנגליה), שנועד לילדי ימאים, יתומים מאב או מאם. נוסד ב־1821. אין ערוך לחשיבות המוסד ליורד הים הבריטי.

טיול צנות 'דרומית' בקלקסום

שהיגו בטריאסט. בעוד ימים מספר היה צריך להיות "יום העצמאות", וכל הצוות חשב כיצד לבלות אם היום בנעימים. הצעות מהצעות שונות נשמעו — אך כולן היו לקויות. לבסוף נצנץ רעיון במוחו של שרפי הקצין השלישי שלנו, רעיון עצום — טיול לצוות "דרומית", להררי הדולומיטים. רב-החובל שלנו, רב המלצרים והועד התאספו והחליטו כי דבר לא ימנע את בצוע התכנית, אפילו לא הכסף. היה רק מכשול אחד גדול, טריאסט היא עיר כבוש אנגלר-אמריקאית, וכל הרוצה לעזוב את העיר זקוק לרשיון מיוחד. הנקבל את הרשיון? רב המלצרים כצמן מצא את ה"פרוטקציה" הדרושה.

עתה הגיע תור המטבת. לחיים המסכן היה על מה להזיע באפיה ובבשול. ערב "יום העצמאות" התחיל בארוחה כיד המלך ולאחריה מסיבה מוצלחת שאורגנה ע"י הועד, ואשר אליה הוזמנו אורחים מטריאסט. היום הגדול הגיע, והוא היה בשבילנו בעל משמעות כפולה.

השעה היתה 5.45, בבוקר גשום, אוטו-בוס אפור נאה, דומה ל"אגד", חיכה ליד הרציף, כל המטיילים עורו בהטענת הארגזים עם האוכל והמשקאות, ועשר דקות לאחר מכן היינו בדרך. עוד פעם אחת היה עלינו לעצור כדי להראות לפקיד המכס את רשיונות המעבר — ואח"כ קדימה לעיר אודין, אך גם בחלפנו בעיר הרגשנו את הקסם של אודין ימי הבינים השרויה על עיר זו. כברת דרך אחרי העיר הגענו לבית קברות צבאי קטן של חללי מלחמת העולם השנייה ובו מצאו גם אחדים מאנשי הבריגדה דה את מנוחתם האחרונה.

הרעב תבע את שלו, וארוחת בוקר נאה הכתה לנו. בעוד אנו אוכלים, תוך כדי נסיעה, כבר עברנו את סמן הגובה של 1000 מטר: מפלי מים, נחלי-הרים וכפרים הלפו על פנינו וליד חוה קטנה עצרנו למנוחה קצרה. לרבים מהצברים שלנו נועדה הפתעה כשהגענו לגובה גדול יותר. בפעם הראשונה בחיינו ראינו פסגות הרים מכוסים שלג נצחי. הויכוחים וההשוואות עם הר הכרמל היו מיותרים...

עלינו במעלה ההרים, לסאפאדה, מרכז סקי מפורסם בדולומיטים, אך לא יכולנו לשהות זמן רב, כי מגמתנו היתה קורטינה ד'אמפצנה. השעה היתה כבר 15.00 בהגידנו שמה — לפנינו הדולומיטים.

היות ואנו הושבים את עצמנו לבני אדם בעלי שליטה עצמית, לא התפרצנו בתרועות גיל והתפעלות, אך כמעט שעשינו כך. אנחנו, אשר תמיד עינינו רואות מים ומים מסביב, לא תארנו לעצמנו את עולם ההרים הגשגב הזה ואת יפיו הטהור. ואחרי שעלינו לגובה של 3200 מטר ברכבת-כבלים, היתה התרגשותנו מעבר לכל גבול.

ד. ה. שטיינהרד

תאונה על א/ק «קוממיות»

זו הפעם הראשונה מאז 1934, אירעה תאונה בחדר המכונות בגלל חוסר ידיעה, באחת מאניותינו. היו מקרים קודמים, אחד מהם אסון עתיד (בשנת 1941), אולם הצוות או לא היה אשם בדבר.

אולם במקרה זה אין כל תירוץ. אין לתלות את האשמה בחוסר החמרים, ואין להטיל את האשם באנשים מן החוץ. נאמר למכונאי לבדוק שסתום עוצר ראשי בדוד קר. הוא לקח שני אנשים לעזרתו, והסיר את כל הברגים מן המכסה, בלי לבדוק

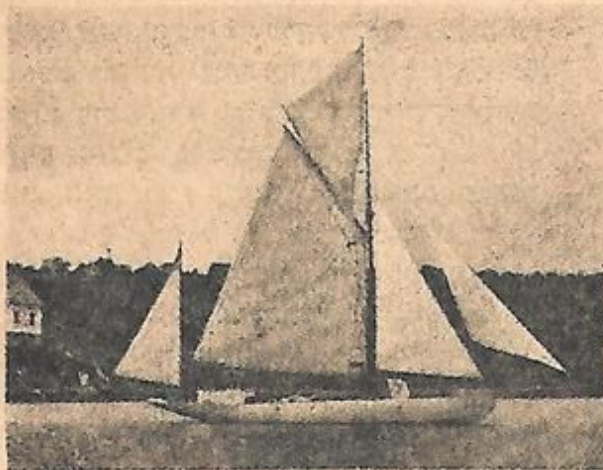
תחילה אם אין לחץ בקו הקיטור הראשי. התוצאה: כוויות חמורות לשני אנשים.

לדעתי, נגרמה תאונה זו רק ע"י חוסר-נסיון וידיעה. אי-נקיטת אמצעי זהירות אלמנטריים בעבודה במתקני קיטור מגלה בורות גמורה בתכונות של מתקני קיטור. העובדה, כי כל השסתומים העוצרים סגורים בדודים החמים, איננה ערובה לבטחון, אלא אם כן מריקים את הצנור קודם לכן.

כדי למנוע הישנות מקרים דומים, מוטל על המכונאים הותיקים שיהיו בטוחים בידיעותיו של האיש, לפני המליצם על העלאתו בדרגה. אחריות למשמרת היא ענין רציני ואין להטילה בקלות ובחפזן על מישהו. דק משום שהוא משמן חרוץ ורזני. חריצות וחריזות כשלעצמן אינן פיצוי לחוסר ידיעה.

עד עתה קיימות רק שתי דרכים כדי להבטיח שקציני המכונה יהיו מוסמכים למלא את תפקידם. דרך אחת היא האמריקאית — אין העלאה בדרגה ללא בחינות. הדרך השנייה היא הבריטית — אין העלאה בדרגה מן השורה בכלל. מאחר שאנו סובלים ממחסור בכוח אדם, איננו יכולים להרשות לעצמנו דרך זו. לפיכך הנני מציע, כי כל המועמדים להעלאה בדרגה יעברו בחינה מוקדמת בידיעה מעשית בלבד, במטרה למנוע תאונות בעתיד.

זאב מלינוב



מפאר ספינות השיט הנורווגיות

בהבל הימי לישראל

לה' יוסף רייך

מעובדיו הותיקים והמסורים של החי"ל,
ברכות נאמנות ליובלו השבעים

בית החבל הימי לישראל

הורקת המים מהטובע ששתה מייים מרובים אינה מלאכה קלה; ואי-ידיעה עלולה לגרום למותו של הניצל בחניקה. מחובתם של „החבל הימי לישראל“ - המטפח את הפעולה הימית הענפה בעריכת קורסים שונים, בטיפוח השחייה בקרב הנוער ובהכשרה ימית - יחד עם המחלקה להכשרה גופנית שליד משרד החינוך והתרבות, להטיל על עצמם את דבר ארגון קורסים מיוחדים למצילים ולהסמיכם לתפקיד זה. - דוגמת מעשה המחלקה להכשרה גופנית בקביעת מורי התעמלות; או החבל הימי לישראל - בהכשרת מדריכים ימיים.

לא יתכן לפתח את החינוך הימי, בה בשעה שהבא להתרחץ ולשחות בים, יהיה צפוי לסכנות; את הפחד (של הורים ובניהם) אפשר לסלק אם נדע להעמיד חבר אנשים אמיצי-לב ומוסמכים, מצויידים בכלים הדרושים לעבודת-ההצלה בים.

כל שקרא בשבועות האחרונים בכרוניקה של העתונות היומית, נודעו למקרא הידיעה על ששה מקרי מות בטביעה בחוף הים, במקום אחד, תוך ששה שבועות. ומתעוררת השאלה: האמנם הכרח הוא בקרבנות-שוא, מחוסר מצילים מוסמכים? עירית תל-אביב, ידעה להעמיד לחוף הרחצה חבר מצילים מוסמכים, ואכן היורד להתרחץ ולשחות בימה של תל-אביב, יכול לבטוח, לפחות, כי גם אם יהיו חיי תלויים בסכנה, הרי עין פקוחה ויד מאומנת שאפשר לסמוך עליהם תעזור לו (לצערנו, קופחה השנה בכלל אפשרות הרחיצה והשחייה בת"א).

מן הדין לתבוע מהממשלה לחוקק חוק הדורש מן המציל סמיכות בעבודתו, ובינתיים מוטלת החובה על המוסדות הנוגעים בדבר, להתחיל בפעולה להכשרת חבר מצילים, - דבר שימש צעד נוסף לקידום הפעולות בים והחינוך לקראתו.

ש. בן-מרים

החלטת הקונגרס הציוני הכ"ג על משקי הים והחבל הימי לישראל

1. הקונגרס מצייין בסיפוק את הקמת משקי ים לאורך חוף מדינתנו, ומטיל על המוסדות המישיבים להמשיך בפעולה זו.

תשומת-לב מיוחדת יש להקדיש לפיתוחם של משקים אלו, ובעיקר להרחבת ושכלול ענף הדיג המשמש כיום אחד המקורות החשובים של הזנת הישוב.

הקונגרס מעריך במיוחד את התחלת הפעולה בהקמת מושב הדייגים באילת ומטיל על המחלקה להתישבות להקדיש למפעל זה את כל תשומת-הלב הדרושה.

2. הקונגרס מצייין את פעולתם של המוסדות המסייעים למפעל הדייג הימי ולימאות בכלל ומטיל על המחלקה להתישבות לעזור למוסדות אלו ביעול עבודתם.

3. בהתחשב עם פעולתו החשובה של החבל הימי לישראל בעזרה לפיתוח מפעלי הים והדיג ובהכשרת ימאים עבריים, מטיל הקונגרס הציוני הכ"ג על כל ההסתדרויות הציוניות הארציות, לבצר ולהרחיב את סניפי החבל הימי לישראל הקיימים בארצות השונות, ולהקים סניפים חדשים בכל ארץ וארץ.

הבו מצילים מוסמכים

מדי שנה בשנה עם התקרב עונת הרחצה, חוזרת מתעוררת הרת הבעייה החשובה - היא בעיית המצילים לשפת-הים. רבים החובכים המוכנים, ואף עוזרים למצילים במקומות הרחצה השונים, אם על שפת הים, או בבריכות-השחיה. אולם השנה יותר מאשר בכל זמן אחר, הורגש, לרגל ריבוי האוכי-לוסיה, מתסור חריף במצילים. לאידך, רבים מבין המתרחצים אינם מכירים את חוף הים הישראלי - והבים היו מקרי-הטביעה. אפס, לא זה עיקר הבעיה. הבעיה חמורה יותר, כאשר במקום-רחצה-ושחיה, אליו באים רבבות, נמצאים „מצילים“ אשר הקהל בוטח בהם ובכושרם, אף כי אינם מצילים מקצועיים, ואינם יודעים את התפקיד הקשה והאחראי המוטל עליהם - פיקוח נפש ממש. טרם נחקק חוק המחייב את המציל להיות מוסמך. לא סגי בכך שאדם ידע לשחות ואפילו למרחקים ארוכים, כי רבות החובות המוטלות על המציל. ראשית, עליו לדעת למשות אדם טובע, מלאכה שאינה קלה, כי האדם המתחיל לטבוע מושך אחריו כל מי שבא לעזרתו, ויש לדעת כיצד לגשת אליו, כיצד למשכו, או להעלותו על סירת-ההצלה השטוחה. לא אחת קרה כי הטובע הופך את הסירה על מצילו.

שנית על המציל לשמש גם כאיש העזרה הרפואית, אשר ידע להגיש את העזרה הראשונה לאדם לאחר שנמשה מן המים, והועלה אל החוף. עליו לדעת את מלאכת ה„נשימת המלאכותית“ עד בואו של הרופא, או החובש המוסמך; גם



סקירה חדשית על הפעולה בבית יורדי ים

(יולי 1951)

* ב-9 לחודש קיימנו שידור בכורה מטעם אירגוני הנוער הימי בחיפה. התכנית היתה נאה והולכת את הנוער, ובה גם שאלות ותשובות בהנהלת שמואל רוזן מ"קול ישראל". בסיום התכנית חילק רב החובל מר זאב הים פרסים לזוכים בתשובות מטעם החבל ימי לישראל.

* בית יורדי ים הוכיח את חשיבותו לימאים, שעה שמאות ימאים התרכזו בחוף לרגל השביתה באניות "שהם". במשך כל ימי השביתה המה הבית מהימאים, שמצאו בו מקום ריכוז ופעילות ובלוויזמן תרבותי.

* החודש ביקרה קבוצה של 35 איש מהרבנים הרפורמיים מארצות הברית. לאחר שמיעת הסברה של מנהל הבית, סודר להם מטעם הבית סיור בסירה על הים. ד"ר הינדס מסר להם הסברה על חבל ימי לישראל ומוסדותיו. מבית יורדי ים המשיכו האורחים את סיורם בפנימיה של ביה"ס הימי. האורחים התרשמו מאד מהבקורים ודבריהם הסבר (לכל אחד חולקה גם חוברת מצוירת של בית יורדי ים) והם מודים בזה לחבל ימי על קבלת הפנים.

* כן ביקר בבית השופט מר לווינטל מארצות הברית, שבא לביקר בלוחית מר סולומון.

* ב-15 לחודש היתה בבית יורדי ים מסיבת הסיום לקורסים לקציני אניות הסוחר. המסיבה התנהלה ע"י רב החובל זאב הים. בירכו והעריכו את הקורסים מר בר כוכבא מאירוביץ ממשדד התחבורה, המפקד מילר, ראש הבוחנים ורב החובל האורח מק פרלן מאנגליה.

* במשך חודש יולי ניתנו בבית כ-750 לינות לילה לימאים.

באוגוסט 1951

(1) השידור ב"קול ישראל" ב-13.8.51 הוקדש להכשרה המקצועית לימאים.

(2) אורחים רבים מחוץ לארץ ביקרו בחודש בבית והתענינו בשידוריו וביניהם: סגן יו"ר החי"ל ביוהניסבורג הד"ר מ. ווילר, ויו"ר החי"ל בארגנטינה מר מלמוד ורעיתו. בסעודה לאורחים נוכחו חברי ועד החי"ל בחיפה וב"כ המרכז מר בדולח וגברת טדליס. דברי ברכה אמרו י. הינדס, בדולח, וריבלין.

(3) עם שובו של מר מ. פומרק, יו"ר החי"ל בחיפה, קויים בירור דחוף בקשר לבנייה הבלתי-חוקית בחצר הבית ע"י מ.פ.ה. הענין חוסל בהסכמת שני הצדדים.

(4) גברה ההתענינות של הימאים ב"בית" ועלה מספר הימאים הסועדים במסעדה, ומשתמשים בספריה, לעומת זאת ירד מספר הלנים בבית. החודש ניתנו 600 לילות לינה בבית.

בסניף חיפה

(1) קבוצת צירי הקונגרס הציוני ביקרה במפעלי החי"ל בחיפה ב-8.8.51; בפנימיה ביה"ס הימי נערכה לכבודם ארוחת צהרים שבה השתתפו מר א. חושי ראש עיריית חיפה, חברי ועד החי"ל ה"ה מ. פומרק, י. הינדס, עו"ד קייזרמן, ארגמן, כספי מהנהלת נמל חיפה, ד"ר נ. ויזרא, מהנהלת חברת "שהם", רוזנפלד, סגן יו"ר לשכת הספנות, אהרוני ורוד מביה"ס הימי, עו"ד בדולח ועוד.



קבלת פנים לצירי הקונגרס הכ"ג בפנימיה ביה"ס הימי; השופט בטשאו מקנדה עונה לברכות.

בירכו את האורחים א. חושי בשם עיריית חיפה, ומ. פומרק והינדס בשם החי"ל וועד הנאמנים של ביה"ס הימי.

ענו לברכות בשם האורחים השופט העליון הרי בטשאו מקנדה ומר וויטרבו סגן יו"ר ההסתדרות הציונית מאיטליה, שהבטיחו את עזרתם לחי"ל. אחרי הצהריים ביקרו האורחים בלוחית מר מורבציק בבית יורדי ים, בנמל חיפה, ובאניות חיל הים. לאורחים חולק הומר על החי"ל וסיכת סמל החי"ל למזכרת.

(2) בחדשים יוני, יולי, אוגוסט, ביקרו בנמל חיפה באמצעות החי"ל: 2.744 תלמידים; 974 בני נוער בלוחית 218 מורים ומדריכי כים מ-40 בתי-ספר ו-72 אורחים.

דו"ח מפעולות החי"ל בקונגרס הציוני הכ"ג בעמוד 25.

(3) ביולי-אוגוסט ביקרו בין היתר במפעלי החי"ל כמה קבוצות תיירים מטעם "הקרן האמריקאית למוסדות בישראל".

יוסף ברנדר ז"ל

ב-29 באוגוסט — כ"ז באב נספה באורח טרגי מר יוסף ברנדר, אחיו של ד"ר צבי ברנדר, בטביעה בימה של בתיים.

למד משפטים באוניברסיטה בצירנוביץ והוסמך כעו"ד. עם פלישת הגרמנים לרומניה הוגלה עם אשתו לטרנסדניסטריה והת-ענה שם משך 3 שנים. במאי 1950 עלה לישראל. עבד ועמד בקרוב להשתכן בבתיים. והנה נקטף בדמי ימיו...

היה פעיל בתנועה הציונית ובמפלגת "האיחוד". איש עדין ויפה רוח. הכל אהבוהו ותוקירוהו. תנצב"ה.

השתתפותני הנאמנה בצערו של חברנו ונחומינו לו ולאשת המנוח.

בית החבל הימי לישראל



הישועים החקלאיים-הצריה עובדיה ולקוחותיה
הפועלים ואת העם כולו בשנת קצוץ בלוחית ובנין

בפגישות חברי הוועד הפועל מיום 19.7.51 בהשתתפות ה"ה מ. זיליסט, י. שריר וד"ר צ. ברנדר ובפגישה שהיתה ב" 12.8.51 בהשתתפות ה"ה מ. בדולה, מ. פלאי, ד"ר צ. ברנדר וב. פלדנקרייז — הותוו קווי פעולה אלה של החי"ל בקונגראס הציוני הכ"ג בירושלים:

1. להכין סגנד החי"ל, או לוח גדול, ולהציגו במסדרוני הקונגראס, יחד עם הלווחות של מוסדות צבור אחרים.
2. משלחת החי"ל תפגש עם מר א. דובקין לשם בירור האפשרות לקבלת החלטה על החי"ל בקונגראס.
3. להכין לכל צירי הקונגראס פומרהסברה על החי"ל ב" 3 שפות (עברית, אנגלית ואידיש).
4. לערוך לצירי הקונגראס סיור במפעלי הים והחי"ל בחיפה.
5. להפגש עם צירי אפריקה הדרומית בעניני ההקצבה לחי"ל וכן עם צירים שונים בעניני החי"ל.
6. בצוע התכנית נמסר למוזכיר המרכז, ד"ר צ. ברנדר.
7. נבחרה ועדה בהרכב ה"ה עו"ד מ. בדולה ומ. פומרק לעזרה ולפקוח על בצוע התכנית במקום.

סדר הלווח

לאחר מר"מ ממושך עם הנהלת "בניני האומה", הוסכם בינינו להכין לוח. הוכנו התמונות, הטקסטים בעברית ובאנגלית. הלוח הותקן במסדרוני הקונגראס ועורר תשומת לב רבה. הלוח נשאר גם לוועידת "ויצו" העולמית, 5-14 בספטמבר, ב"בניני האומה".

הפגישה עם מר א. דובקין

ב" 6 באוגוסט היתה הפגישה עם מר א. דובקין במשרדי הסוכ"נות, בהשתתפות ה"ה מ. בדולה, י. שריר וד"ר צ. ברנדר. מר דובקין הדריך את המשלחת בכל הענינים הקשורים עם הגשת הצעת ההחלטה לקונגראס על החבל הימי לישראל.

הומרה הסברה: לצירי הקונגראס. לשם קמוץ בהוצאות הוכנה במיוחד לקונגראס חוברת על מפעלי החי"ל (באנגלית), שיצאה בצורה נאה ואילו את החומר לחוברת העברית כללנו ב"ים שהוק"דש לקונגראס. כן השתמשנו בחוברת באידיש בצורת דפדפת. בקונגראס דאגנו לחלוקת החומר במועד.

החלטת הקונגראס על החבל הימי לישראל

עיקר שאפתנו התרכזו מסביב לשאלה כיצד לפעול כדי שהקונגראס הכ"ג יקבל, כקודמיו, החלטה על החבל הימי לישראל. שתעזור לנו בעיקר בעבודתנו בחו"ל. המצב היה הפעם שונה בתכלית מאשר בקונגראסים אחרים. עד קום המדינה היתה קיימת מחלוקה לים של הסוכנות אשר שימשה כתובת, אליה יכולנו לפנות. כעת המחלוקה אינה קיימת.

אולם אחד מחברי נשיאות הקונגראס (הרב נורוק), אליו פנה מר מ. פומרק בענין זה, יעץ לנו להגיש תזכיר לנשיאות הקונגראס להסביר בקצור את תפקידו ומפעליו של החי"ל ולבקש קבלת החלטה על החבל הימי. התזכיר הוגש בצרוף הצעת החלטה והדבר הועבר ע"י הנשיאות לוועדה להתישבות. בהתאם לכך מסרנו ה"עתיקי התזכיר והצעת ההחלטה וחומר אחר על החי"ל לראשי הוועדה וחומר אחר — לחבריה. כולם הבטיחו תמיכתם.

ד"ר ברנדר השתתף בכל ישיבות הוועדה, הוחלט למסור לנשיא את הוועדה הכנת הצעות ההחלטות השונות. אולם להפתעתנו נקראו ההצעות השונות — ותחי"ל צויין בשתי מלים בלבד, כאחד המוסדות המסייעים למפעל הדיג בארץ. הנשיאות טענה, כי אין זה מתפקידה של הוועדה להתישבות לדבר על ימאות ועל כבוש הים. לאחר הסברה מצדנו בפני מליאת הוועדה, הוחלט פה אחד

לקבל את הצעת החלטתנו ולהוציא רק את ראשיה. המדינה על חשיבותה של הימאות לבטחונה וכלכלתה של המדינה. האיל ומשפט זה אינו הולם את הוועדה להתישבות. לבסוף נבחרה ועדה בת 3 חברים והוטל עליה לנסח סופית את ההחלטות. רק לאחר מאמצים רבים עלה בידנו להעביר את נוסח ההחלטה (המתפרסמת בגליון זה).

סיור קבוצת צירים במפעלי החי"ל בחיפה

רבות נתלבטנו בשאלה, אם לערוך מסיבה לצירי הקונגראס בירושלים, או להביאם לחיפה לסיור במפעלי הים והחי"ל במקום. הוחלט להסיע את האורחים לחיפה. לפי הצעתו של מר מ. פומרק ערכנו את נוסח ההזמנות (ב" 3 שפות) וצרפנו לכל הזמנה גלויה מודפסת לתשובה על השתתפות בסיור. את ההזמנות שלחנו לכל צירי הקונגראס. הגיעו למעלה מ" 60 תשובות מצירים כמעט מכל הארצות.

לרוע מזלנו נמשך הקונגראס יום יותר מאשר נקבע וישיבת הנועילה נמשכה עד 5 לפנות בוקר (30 באוגוסט) ודבר זה מנע מרבים מלהשתתף בסיור. יצאנו עם 15 ציר לחיפה.

פגישות

מר מ. בדולה נפגש עם צירי ארגנטינה ושוחח אתם ארוכות על החי"ל והומינם לסיור.

— מר מ. פומרק וד"ר ברנדר השתתפו בפגישה עם הד"ר מלמוד, מחשובי העסקנים בברזיל, קונסול כבוד של ישראל בארצו, ושוחחנו על האפשרות ליסוד סניף החי"ל בברזיל. ד"ר מלמוד הבטיח עזרתו.

— ד"ר צ. ברנדר נפגש עם צירי דרום-אפריקה ה"ה אלכסנדר לויין ותג'ר בעניני ההקצבה והחוב מהפדרציה הציונית. מר תג'ר שחזר באותו יום לאפריקה, הבטיח מיד לפעול בכון זה. כן נפגש עם מר דנסקי, גזבר הפדרציה הציונית ביוהנסבורג, ועם הרב אברהם מס', נשיא הכבוד של החי"ל בקייפטאון. הרב שלה את ברכתו לעסקני החי"ל הידועים לו ה"ה זיליסט, שריר, פומרק, פלאי, ריבלין, ד"ר הינדס וכו') וביקש להמציא לו תזכיר על החי"ל ופעולותיו.

משך ימי הקונגראס שוחח ד"ר ברנדר עם עשרות צירים מארצות שונות וסיפר להם על החי"ל ותפקידיו.

תזכיר לוועדת הכספים של הקונגראס

בצרוף תקציב החי"ל הוגש לנשיאות הקונגראס, וזו העבירה אותו לוועדת הכספים. הוועדה החליטה להעביר את כל הבקשות בעניני הקצבה לגוברות הסוכנות לטפול.

סיכום

לסיכום אפשר לומר כי דבר החבל הימי לישראל הגיע בצורות שונות (ע"י לוח החי"ל, חומר ההסברה, ההזמנות לסיור, הסיור עצמו, הפגישות והשיחות השונות ועל כולם ע"י החלטת הקונגראס) לכל צירי הקונגראס — וזו היתה מטרת פעולתנו בקונגראס הציוני הראשון במדינת ישראל.

מאיר יפה ז"ל

בצער רב הגיעתנו הידיעה על מות אחד מטובי חברינו, ממיסדי החי"ל בקייפטאון.

המנוח היה חבר פעיל בועד החי"ל במקום, והקדיש מזמנו ממרצי לקידום התנועה הימית.

יהי זכרו ברוך!

בית החבל הימי לישראל

לנשיא המדינה; לראש הממשלה ולשריה;
 לצבא ההגנה; לחיל הים הישראלי; לאגודות
 העבריות ולעובדיהן; לעובדים בנמלים;
 לדיונים בחופי ארצנו: לכובשי הים הצעירים;

מיטב איחולינו לשנה החדשה

החבל הימי לישראל

ומוסדותיו

בנק הפועלים בערבון מוגבל

תל-אביב

המשרד הראשי: רח' מונטיפיורי 21, טלפון: 42967
 משרד: רח' אלנבי 126, טלפון: 2907, 3037

הון המניות והרזרבות ליום 1.1.51 — 935,000 ל"י
 סקדונות — 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

סולל-בונה בע"מ

המרכז הקבלני

של ההסתדרות הכללית של העובדים העברים בישראל
 מוציא לפועל עבודות בנין,

סלילת כבישים ועבודות צבוריות אחרות

בית סולל-בונה תל-אביב, רחוב הנמל 66

חיפה, תבת דאר 563, טלפון 15-4311

סניפים:

תל-אביב, רחוב יבנה 38, ת. ד. 1276, טלפון 37-6031

ירושלים, רחוב בן-יהודה 1, ת. ד. 1944, טלפון 2486



שנה טובה

בנק לאומי לישראל בע"מ

ומארצות קבצם: ממזרח
ומערב, מצפון ומימין.
וידריכם בדרך ישרה
ללכת אל עיר ומושב
(תהילים ק"ז)



ברכתנו לשנת תשי"ב
שנת ביסוס המדינה
שנת שכלול התחבורה

אגד
(א.ש.ד.)



יוחננוך

תעשייה ומסחר בע"מ

אריגה
צביעה ואשפרה
של אריגי
זהורית וסיבית

משרדים:

תל-אביב, רחוב הירקון 154
טלפונים: 4598, 4590, 3382, 4861

מפעלים:

תעשיית אשי דלפינר
תל-אביב, רחוב הירקון 151
תעשיית אשי דלפינר
פתח-תקוה, כביש סגולה
כרמיל מפעלי צביעה
למקסטיל
פתח-תקוה, כביש סגולה

חנויות:

דלפינר יוחננוך בע"מ
תל-אביב, רחוב נחלת בנימין 40
ירושלים, רחוב הרצל 407

בנק הפועלים בערבון מוגבל

תל-אביב

המשרד הראשי: רחוב מונטיפיורי 21
טלפון 4296/7

משרד: רחוב אלנבי 126
טלפון: 2907, 3037

הון המניות והרזרבות ליום 1.1.51	-	935.000.-
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

לחלוצי הים
מרחיבי נבולוח מדינתנו
ש פ ע ב ר כ ו ת

מרכז הקואופרציה ומוסדותיה
תל-אביב, רחוב מקוה ישראל 6, טלפון 4698

ע צ מ ו ן

מחסי ערובה בע"מ

החסנה / סוכני מכס / סוכני אניות
הובלה ימית / בטוח / סבלות מכנית

תל-אביב, רח' לילינבלום 11
טלפון 2485 / ת. ד. 698

חיפה, רח' הנמל 14 (בית מעדן)
טל. 6356, 66196 / ת. ד. 1466

ירושלים, בנין סנסור
טלפון 5270 / ת. ד. 951

כל עסקי בנק בחנאים נוחים
בנק ארץ-ישראל למסחר בע"מ

תל-אביב, רח' לילינבלום 42
טלפון 2410 - ת. ד. 1992

חברת א"י לתעשית זכונית "גביש" בע"מ

ראשון לציון - טלפון 261

מיצרת: כלי בית ומטבח ♦ בקבוקים
וצנצנות לתעשייה ♦ סך: כ-300 מוצרים

סוכנויות: תל-אביב, חיפה, יפו

תל-אביב: טופולסקי, החלוצים 20
קלוגר, גחלת בנימין 115
המשכיר המרכזי, סלמה

חיפה: ד"ר י. נובומאסט, הנמל 13
פרידברג, בבנקים 15

ירושלים: מ. פרנד, אגריפט 165

כ ל ת ו ר ם

ללויד ארץ ישראל ומצרי בע"מ

נסיעות • תיירות • מטען אוירי
הובלה בין-לאומית • ביטוח

משרד ראשי: תל-אביב, רח' אחד העם 28 (בנין פלטיק) טל. 4385/7
סניפים: חיפה, דרך העצמאות 82, טל. 4561/2 • ירושלים, רח' הנסיכה
מרי 2, טלפון 4318/9 • רחובות, רחוב הרצל, טלפון 225

משרדים: לונדון, ניו-יורק • פריס • מרסיל • ברוסל
וינה • רומה • יוהנסבורג • קפטאון



לרגל ראש השנה

ברכות ואחולים לימאות העברית

סוכנות מכוניות

הילמן
המבר
קומר

משה קרסו ובניו בע"מ

רח' החשמל 18/20 : טל. 4723 תל-אביב
מוסד: רח' ריבל דרך ראש פינה ת"א

לנשיא המדינה. לראש הממשלה ולשרי המדינה
לצבא ההגנה לישראל ולחיל הים הישראלי
לועד הפועל של ההסתדרות ומוסדותיה
ולכל צבור הפועלים
לכל לקוחותינו ולכל אלה הבאים אתנו בקשרים
לכל חברינו ועובדינו ולכל בית ישראל -

שנת שלום ועליה
וביסוס המדינה

„הארגז" בע"מ

תל-אביב

„המסד"

חברה לבנין ולקבלנות בע"מ

המנהל: י. שמושקוביץ

תל-אביב, רח' משה בן עזרא 15, ת.ד. 2312

מוציאה לפועל

עבודות שכון עירוני וצבורי

בנייני דיוור ותעשייה

מ. וי. ברמן

תל-אביב, רח' פרוג 5

קבלנים

לעבודות בנין ולסלילת כבישים

לכל קרובינו, ידידנו, לצבור הפועלים
ולכל עם ישראל

שנה טובה ומבורכת

בנק ארצישראלי לתעשייה
בערבון מוגבל

תל-אביב, רחוב מונטיפיורי 13
טלפונים 13-12-4311 ת.ד. 2297

חיפה, מרכז מסחרי חדש, בית בוביס
טלפון 2367

כל עסקי בנק של בעלי תעשייה, הלואות, נכיון
שטרות, אשראים דוקומנטריים בתנאים נוחים
מחלקה מיוחדת לענייני בטוח תעשייתי

מרכז „הפועל"

בארץ ישראל

לישובי הקבוץ וחבריו
לתנועת הנוער הקשורות עמן
לחברינו בצבא ההגנה לישראל
לצבור הפועלים בארץ
לעם היהודי בתפוצות

להגשמה מהירה של חזון קבוץ הגלויות
להתישבות חלוצית רבתי ברחבי הארץ
לקליטת העליה בהתישבות ובעבודה יוצרת
להגברת בטחונה ועצמאותה של המדינה

ב ר כ ת

מוכירות הקבוץ המאוחד

לממשלת ישראל
לעולים במדינת ישראל
לצבור הפועלים בישראל
לצבא ההגנה לישראל
לדוד הצעיר בישראל

לתנועת החלוצית ולשליחינו בתפוצות
לחברי מפלגת פועלי ארץ-ישראל

ת ה א ש נ ת ת ש י " ב

שנת שלום לעולם ולישראל,
שנת ביצור המדינה,
שנת המשך לקיבוץ גלויות,
שנת תנופה חלוצית להפרחת השממה,
לקליטת העליה והשרשתה במולדת.

מרכז מפלגת פועלי ארץ-ישראל

ברכתנו

לעם היהודי בתפוצות
ולצבור הפועלים בארץ
לכל חברי התנועה
לחברינו בצבא ההגנה לישראל
ולתנועתנו בארץ ובגולה

חבר הקבוצות

לצבור העובדים בארץ
לכל אזרחי המדינה ולבני עמנו בעולם
לכנסת ולממשלה
לצבא ההגנה לישראל ולנוער
לידידי ההסתדרות בתפוצות

ברכת

ההסתדרות לשנה החדשה

חשי"ב - למעשי יצירה ובנין, לקבוץ גלויות ומיוזגן,
לשמירת אחדותה וכוחה של ההסתדרות, להפעלת
תכנה החלוצי! לשנה שלום לעולם ובטחון לישראל!

ההסתדרות הכללית של העובדים העברים

הוועד הפועל

חברה לשכון עממי בע"מ

מברכת את הישוב
על מוסדותיו
וצבא הגנה לישראל

תל-אביב, רח' לילינבלום 12

ט. 5696/4463

לנותנים דרך בים

ב ר כ ת

הסתדרות מכבי ישראל

המרכז

« חריש »

חברה קואופרטיבית הקלאית בע"מ
מוציאה לפועל כל מיני עבודות עפר, צבוריות
וחקלאיות, במחירים, דחפורים וטרקטורים
עם מכונות גרר חדישות ביותר

יישור דרכים ושטחים
הפירת בריכות עפר,
תעלות נקוז והשקאה וכו'.

תל-אביב, רחוב אלנבי 125

טלפון 3122

מפעלי זבוכית ארצישראליים "פניציה" בע"מ ח"פ

תיבת דאר 168, טלפונים 7239, 7289, 7365

הנהלת העסקים:

פניציה בע"מ, דרך יפו תל-אביב 7, טל. 6031.

מכשירי "פניציה" בע"מ

ירושלים

תיבת דאר 342, טלפון 4775

הוצאת ספרים נ. טברסקי, חברה בע"מ

ספרות יפה מקורית ומתורגמת • ספרים מהודרים
לילדים ולנוער • ספרי-לימוד וספרי-עזר למורים
ולתלמידים • ספרי מחשבה, מדע וכלכלה
ס פ ר י - כ י ס . ל כ פ

ההפצה הראשית:

סוכנות י. ברונפמן, רח' צילנוב 2, תל-אביב

בית דפוס "אמנות"

משה לוי את זרודינסקי

ח'יפה, הדר הכרמל, רח' סוקולוב 7, טלפון 3812

מ | תחנת קמח

ח'יפה

טלפון 2978

ת. ד. 686

מפעלי "יכין-חקל" בשנת תשי"א

(1) עיבוד מטעי הדר:

חקל, חברה קבלנית לחקלאות (מיסודה של "יכין" ופאזא) בע"מ.
עיבוד 14,000 דונם פרדסים ב-21 מושבות.

"חקל-יכין" — בשותפות עיבוד 10,000 דונם פרדסים מהרכוש הנטוש.
(2) גידול ירקות, משתלות:

"חקל-ירקות", מעבד 9,800 דונם גני ירק. כולל גידולי טבק, סורגום,
משתלות עצי פרי והדרים.

(3) משלוח פרי:

"יכין" אגודה שתופית חקלאית בע"מ — שווק בעונת 1950/51 865,000
תיבות פרי לחוק-לארץ ו-34,500 טונות לתצרוכת מקומית, המהווה 17.5%
מהמשלוח הכללי של המועצה לשווק פרי הדר.

(4) תוצרת לזאי מפרי הדר ושמורי ירקות:

"יכין" חברה לתעשית שמורים בע"מ השתמשה ב-12,843 טונות
פרי הדר ליצור רכו ומיצי פרי ליצוא, ומיצים ממותקים, ריבות ושימורי
ירקות לתצרוכת מקומית.

(5) התישבות חקלאית:

"יכין" — התישבות עממית — מארגן ומקים ישובים חקלאיים לבעלי
אמצעים עצמאים, בשטח כללי של 20,000 דונם אדמות קרן הקיימת שנמסרו
למטרה זו.

מכשיר 10,000 דונם לנטיעת פרדסים-חדשים בשנת 1952.

המושרד הראשי: ת"א רח' לילינבלום 48, ת.ד. 998, טל. 4365/4158.

המלחים בע"מ

בית חרושת לעבודות ברזל ורתוך
בית-ייציקה
תל-אביב

דרך פתח תקוה מן קרית מטלון
ת.ד. 1275, טל. 3080

מ'יצרים:

דודי-קיטור, ארמטורות לדודי
קיטור, משאבות ואינזקטורים

בית-חרושת ליציקת
ברזל ומתכות אחרות

מיכלים להובלת והחסנת חמרי
דלק, ברכות לשמן ולמים וכו'

קונסטרוקציות ברזל מכל גודל וסוג,
דוברות ברזל, גשרים, מנופים

לנמלים, מגרסות הצץ וכו'

מכונות לתעשית טקסטיל ואפרטים
לתעשייה כימית

מיטב איחולינו

לשנה החדשה תשי"ב

לכל בית ישראל בתפוצות,
לראש ממשלת ישראל ושריה,
לצבור הפועלים בארץ ולמוסדותיו,
לצבא ההגנה לישראל ביבשה, בים ובאוויר,
ליורדי הים באניות חיל הים וצי הסוחר
ולעובדי הנמלים במולדת, לכובשי הים
הותיקים והצעירים –

שלוחה ברכת שנה טובה, שנת קידמה ושגשוג

מבית סולל בונה

לכל אנשי הים הישראליים באשר הם שם
שלוחים ברכותינו ואחולינו לשנה החדשה

שנת שלום, עליה, בנין וחלוציות

„חברת המהנדס“, חיפה

ארכיטקטים, מהנדסים ומתכני ערים

אהרן רזנפלד

מברך את אנשי הנמלים בארץ
ואת כל יורדי-הים שלנו באשר הם שם

בשנה טובה ומבורכת

„פ ח ר“

תעשית קרמיקה בע"מ

מפרץ חיפה

מרכז התעשייה / טלפון 8137

מרדכי אמסלם

חיפה, רח' הנמל 53, טל. 6051, ת. ד. 610

סוכנות אניות ושחרור ממכס

מברך את לקוחותיו וידידיו בשנה טובה ומוצלחת

וכנה יימר

ה כ פ ל ו ת
ה מ ש ר ד ל – ה ד פ ס ו ת
ת ר ג ו מ י ם

טלפון 2488

חיפה, רח' הרצל 14

פלקרמיק בע"מ

תעשית קרמיקה

מפרץ חיפה ת. ד. 888

מ. דיזנגוף ושות'

(ספנות) בע"מ

שרות קבוע בין ארה"ב וקנדה לבין גמלי ישראל

א/ק „מאיר דיזנגוף“

א/ק „הנריטה סולל“

דייגי ישראל

שולחים אחולים לשנת עליה, התישבות ובנין

למוסדות המדינה וההסתדרות, לפועלי ישראל
ולכל צבור כובשי היס העבריים

אגוד חרדייגים

ב. לוריא בע"מ

דרך העצמאות 35, חיפה
טלפון 3539 ת. ד. 1595

חבלים, בדים, חוטים, צרכי דיג וחקלאות, הספקה לאניות.

ה מ פ י צ י ס ב מ ח ו ז ה צ פ ו ן
של בית"ר לחבלים וחוטים "עבות" בע"מ.

פוטו סטודיה

שרלוטה את גרדה מאיר

דרך העצמאות 63, ת. ד. 609, טל. 2115, חיפה

פורטרטים, רפורטג, אדריכליות,
צלומי ילדים ופספורטים

קואופרטיב הנמל החדש בע"מ

הובלת משא

חיפה, רחוב הנמל 45, טלפון 3228

ש. פרידמן ושות'

שחורה, רשום ומשלוח סחורות, קומיסיון.

סוכני מכס מורשים.

אקספרטים מוסמכים לחמרי בנין

חיפה, דרך העצמאות 37, חדרים 31-30
ת. ד. 1716, טל. 6376, 6959

מעדן חיפה בע"מ

מחסני קרור, החסנה ומחסני ערובה, בית חרושת לקרח

חיפה, רחוב הנמל 14 ת. ד. 1466, טלפון 3859

כרמית בע"מ

תעשייה כימית

סבון רד וסבון נחל בשביל אניות
חיפה, ת. ד. 282, טל. 7228

ברכת

פועלי נמל חיפה

לממשלת ישראל, לצבא ההגנה, למועצת
פועלי חיפה לוועד הפועל של ההסתדרות
ולכל עובדי ויורדי היס באשר הם שם

שנת ברכה ושגשוג מדינתנו

יצחק פולינבסקי

ספנות, עמילות במכס, הובלה, ביטוח

דרך העצמאות 47, טל. 6545

יעקב כספי

סוכן אניות והובלה
ת. ד. 27, טל. 3026

דרך העצמאות 76, פנת רח' המערב מס' 1
מרכז מסחרי - חיפה

לשוחרי הימאות הישראלי

חזקו ואמצו!

המועצה המקומית

כפר עטה

הובלת משאות
לכל חלקי הארץ



באר-שבע
טל. 33

טבריה
טל. 211

רחובות
טל. 232

פתח-תקה
טל. 231

ירושלים
טל. 3026

חיפה
טל. 4394

תל-אביב
טל. 3986
4611-4618

הקואופרטיב המאוחד להובלה בע"מ

"שלב"

מ. דיזנגוף ושות'

(ספנות בע"מ)

א/ק "מאיר דיזנגוף"
א/ק "הנריטה סאלד"
אניות של מדינת ישראל

שרות ישיד ארצות הברית - ישראל
תשלום דמי הובלה בלירות ישראליות



הסוכנות בארה"ב:
Isthmian SS. Co., New-York

תל-אביב	ניו יורק	חיפה
ת. ד. 1693	39 ברודוואי	ת. ד. 300
טל. 4565/6	WH. 4-415031	טל. 66121/3

אחים גולדשטיין

חברה לשכון ופתוח בע"מ

החברה בונה ומוכרת דירות,
חנויות ומשרדים בבתיים משותפים

רמת-גן. רח' ביאליק 45, טל. 7261

בברכה שנה טובה

אוצר לחקלאות בע"מ

תל-אביב

אוצר עממי

אגודת אשראי הדדית בע"מ

שדרות רוטשילד 20 תל-אביב
ת. ד. 1943 טל. 5212

קופת מלוה וחשבון

של פועלי אגודת ישראל
אגודה שתופית בע"מ

תל-אביב, רח' מונטפיורי 18, טלפון 3060

"חמת" בע"מ

מפעלי מתכת, נחלת יצחק

תל-אביב, ת. ד. 1944 טל. 67607 - 67606

ביהח"ר הגדול והחדש לייצור של:

ארמוטורות סניטריות

ברזים, בטריות לאינסטלציה, שמתומים לבנין ולהשקאה

מחלקה לצפוי כרום וניקל

מוצרי פרזול לדלתות ולחלונות

צירים ישרים, כפופים ומתרוממים, פומלים וצירי "טע",
מנעולי לחץ, דליים לבנין

קונסטרוקציות ברזל

סיכלים ודודים

ציוד תעשייתי

מחלקה חדישה לכלי-שלחת מניקל בסף בלתי מחליץ

למבסקין בע"מ

תעשיית עוד עליון

תל-אביב, רחוב מונטפיורי 24, טלפון 5761

החברה המאוחדת לצנורות

ולמסחר ותעשייה בע"מ

רחוב לילינבלום 39

ת. ד. 529 טלפון 2135

תל-אביב

"שלב"

הקואופרטיב המאוחד להובלת משאות

תל-אביב - ירושלים - חיפה

טל. 4765, 3986 302 4394
4618-4, 4641-2

רחובות - פתח-תקוה - טבריה - באר-שבע

232 231 211 33

מברך:

את מדינת ישראל ומוסדותיה. צבא ההגנה לישראל
מוסדות ההסתדרות, מרכז הקואופרציה.
את צבור הפועלים, נותני עבודה
והספקים, את החברים
העובדים ומשפחותיהם

בשנת שלום וביסוס מדינתנו

שנה טובה ומבורכת
שנת קבוץ גלויות, קליטת העליה
ביצור המדינה והכלכלה וביסוס המשק

מאחלת

הלואה וחסכון, חיפה

אגודה הדדית בע"מ

חיפה, ערב ראש השנה תשי"ב

"החקלאית"

אגודה הדדית לבטוח ושרותים וטרינריים
למקנה בישראל, בע"מ



עוד שנה חלפה

את מחוג השעון אין להסיב אחורנית. ככל
שעוברים השנים כן נעשית הדאגה לפתור
חשובה יותר. בטוח ב"הסנה" פירושו בטחון
לעתיד, חסכון לימות זקנה ומשען למשפחה
במקרה אסון

שנה טובה

שנת שפע וברכה למבוססיהנו ברחבי המדינה
ולכל בית ישראל. שנת יצירה והגשמה
ל"הסתדרות" ולצבור העובדים בעיר ובכפר.

הסנה

לקראת הימים הנוראים והחגים הבעל"ט,

לשכת הספנות הישראלית

מברכת את הספנות הישראלית,
קברניטה, קציניה וכל עובדיה

בברכת שנה טובה ומבורכת,
כתיבה וחתימה טובה ומועדים לשמחה

יבואנים • יצואנים • סוכני פרי-הדר

כאי כח תעשיות הולנדיות למשי מלאכותי,
כימיקליים, צרכי מזון, כדי חלב ופרמצוטיקה

אמיל ויסר את פ. שילר בע"מ

רחוב אחד העם 15, ת. ד. 2119
מברקים PAYAK טלפון: 2451

**החברה הישראלית
לטרקטורים וציוד בע"מ**

תל-אביב - חיפה

מברכים את לקוחותיהם
בברכת שנה טובה

ירושלים

המקשר

אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ טלפון 5956

שלוחה ברכתנו

לראש הממשלה, לשרי המדינה, לצבא ההגנה לישראל,

לעובדים ולכל בני ביתם,

לצבור הנוסעים בארץ

שנה טובה - שנת שלום, עליה ופדות

קופת מלוה וחסכון שתופית

של העובדים בפתח-תקוה בע"מ

סניף יהוד רח' 1

וווו

ת. ד. 60

טלפון 237

ת-ל-ארזה בע"מ

חברה למחסני קרור
ביו. חרושת לקרח

ירושלים, שכ' מחניים, רחוב שמואל הנביא

ת. ד. 1380 - טלפון 5757

„עליון“

חברה א"י לתעשיית עורות בע"מ

נתניה, טלפון 72

יצרני עור עליין

המשובח ביותר

במזרח התיכון

אספקה בע"מ

רח' עליה 43, תל-אביב

טלפון 3054

גאות ושפע בים וביבשה

להאדרתה וחזקה

של מדינת ישראל ועובדיה

לשכת המס המרכזית

תל-אביב, משרדי הועה"פ של ההסתדרות

בני משה קורים

תל-אביב, רחוב וולפסון 52

טלפון 4401

המשמר שרות לבטוח

משרדי טחון		המשרד המרכזי:
חיפה	ירושלים	תל-אביב
דרך העצמאות 99	רחוב אנריפס	שדרות רוטשילד 33
טלפון 3625	טלפון 2557	טלפון 2407/3659

לנשיא המדינה, שרי המשלה ומוסדותיה,
 לחברי הכנסת,
 להנהגת תנועת הפועלים בארץ ומוסדות ההסתדרות,
 לצבא ההגנה לישראל,
 לראשי עיריות תיא"פ, פ"ת, ר"ג, בנ"ב, המועצות המקומיות
 למרכז הקואופרציה,
 לחברינו ועובדינו ולבני משפחותיהם.

שלוחה ברכת שנה טובה

"דן"

אגודה שתופית בע"מ

תבל

חברת נסיעות בע"מ



ברטיסי נסיעה לאירונים, אניות ורכבות
 משלוח ימי. מטען אוירי
 כל סוגי בטוח. טיולים

רחוב לילינבלום 42, תל-אביב. מברקים: תבל

לחלוצי הים, לכל הישוב ומוסדותיו

שפע ברכות

שיכון אזרחי בע"מ

מיסודו של המפדה האזרחי בישראל

תל-אביב, שדי רוטשילד 28, טלפון 2348, 6260

שמשון חי ליסוד שכונות בע"מ

תל-אביב רח' יפו ת"א 34

טל. 67399

מברך את כל הישוב בשנה טובה ומוצלחת

למקדמי

הספנות

העברית

ברכה

בימ"ם

ל. גליקמן בע"מ

תל-אביב - חיפה - ירושלים

לממשלת ישראל, לצבא ההגנה
לחיל הים הישראלי,
לאניות העבריות ולעובדיהן
לכובשי הים הצעירים —

מיטב אחולינו לשנה החדשה

תכלה שנה וקללותיה,
תחל שנה וברכותיה.

חברה להנדסה חקלאית לישראל

בע"מ

הספקה של טרקטורים ומכונות חקלאות

חיפה, בנין אגריפה רח' הנמל 48, טל. 4613, 4989
תל-אביב, רח' לילנבלום 31, טל. 5243, ת.ד. 1749

מרדכי מנו

סוכן אניות נוסעים ומטען,

עומד לרשות הקהל בכל עניני הובלה ימית,
החל מתאריך 15.11.51

משרדי עובר לכתובת: רח' הנמל 53, קומה א', בית אריה
ת.ד. 3003, טל. 66040. למברקים: מורמנו — חיפה.

אניספלד את ברסל

חמרי בנין וכלי עבודה

מרכז מסחרי החדש, טלפון 4819, ת.ד. 488
חיפה.

מפעלי „נמליט“ בע"מ חיפה

עמק זבולון, אזור התעשייה.

המשרד: בנין הלואה ותסכון, מרכז מסחרי חדש
תעשיות:

צנורות מלט לגשרים, השקאה ודרינג, מרצפות,
לבנים, רעפים, מוזאיקה ומדרגות.

ת.ד. 1435, טל.: 7126, 3662

ח. מייזלר

דפוס ובית חרושת לקופסאות

חיפה, מרכז מסחרי החדש, טל. 3856

„דיג ומשק“

חיפה, דרך העצמאות 66

טלפון 2768, ת.ד. 1263

בית מסחר תבואות, זרעים ומספוא

אפרים קרסניצקי

רחוב הנמל 51, חיפה, טל. 3562

לחלוצי הימאות הישראלית
המפלסים לנו נתיב בימים

ברכת

ל. גליקמן בע"מ

חיפה, טל. 3172, תל-אביב טל. 4455, ירושלים טל. 3118



„ארז“

חברה להספקת צרכי חשמל
קרור והנדסה בע"מ

תיקון של מתקני קרור באניות

המשרד הראשי בית חשמל בית מלאכה לקרור
שר פלמר 4 רח' הרצל 57 רח' שבתי לוי 16

חיפה, ת.ד. 1485, טלפונים: 4004, 6239
מברקים: ארז חיפה

החברה המזרחית למחסני ערובה בע"מ

חיפה, ת.ד. 26

החסנה א"י בע"מ
PALESTINE STORAGE Ltd.

מחסני ערובה ומחסנים פרטיים

תל-אביב, רח' מקה-ישראל
 ת.ד. 2201 טל. 4134

**החברה הארצישראלית המרכזית
 למסחר והשקעות בע"מ**

תל-אביב, רחוב לילינבלום 39
 טלפון 6044 ת.ד. 501

הון המניות - 1,040,000 ל"י
 נוסדה ע"י

החברה המאוחדת לצנורות ולמסחר ותעשייה בע"מ
 מחסני ברזל בע"מ מחסני עצים בע"מ



מפיצים כלליים של תוצרת
 מפעלי מלט פורטלנדר א"י, "נשר" בע"מ
 הסוכנים הראשיים להפצת המוצרים הסניטריים מתוצרת
 בתי יציקה "וולקן" בע"מ
 ומפעלי קרמיקה "חרסה"

ב ק ר ו

בחנויות ויצו

המסייעות לפיתוח תעשיית בית
 ומלאכת מחשבת בישראל

ירושלים
 רחוב יפו
 טל. 2155

חיפה
 רח' נורדאו 9

תל-אביב
 רח' אלנבי 87
 טל. 66763



חדר דאווה וממכר דברי אמנות ומלאכת-
 יד מזרחיים ומודרניים וכל מיני תשורות

ליורדי הים באשר הם שם

שאו ברכת

מפלגת הפועלים המאוחדת

ה מ ר כ ז

ב ב פ ר

חברה ארץ ישראל אפויקה לבטוח בע"מ

חברה מסונפת למפעלי יהדות דרום-אפריקה בישראל

כל סוגי הטוח

תל-אביב • חיפה • ירושלים • רחובות



ההסתדרות הכללית
של העובדים העברים בארץ ישראל

מועצת פועלי חיפה

„מרכז המסעדות בע"מ"

מטבחי הפועלים חיפה

רח' החלוץ 41, טל. 4186 רח' העצמאות 53, טל. 6127

„אות" דפוס קואופרטיבי בע"מ

חיפה

גדול בתי הדפוס בצפון הארץ
הדר הכרמל, רחוב הרצל 61 — טלפון 2973

צבי אריסון

סוכן אניות ובתי חרושת

חיפה, רח' הנמל 47, ת. ד. 1276, טל. 2240

האחים משולם

סוכני אניות ועמילי מכס

המשרד הראשי: חיפה, ת.ד. 376, טל. 3772

סניף: תל-אביב, ת.ד. 1746, טל. 5068

ראש עיריית חיפה, סגניו וחברי המועצה

מ ב ר כ י ם

את נשיא המדינה, ראש הממשלה ושריה,
חברי הכנסת השניה ואזרחי חיפה רבתי
בשנת יצירה ושגשוג, שנת חסול
גלויות ומזוגן בארצנו, שנת שלום
וברכה לכל

עיריית חיפה

ל מ מ ש ל ת י ש ר א ל,
ל צ ב א ה ה ג נ ה ל י ש ר א ל,
ל ה ס ת ד ר ו ת ה ע ו ב ד י ם ו ל מ ו ס ד ו ת י ה,
ל א נ י ו ת ה ע ב ר י ו ת ו ע ו ב ד י ה ן

מיטב איחולינו לשנה החדשה



„לים" בע"מ

חברה להספקה לאניות

ל מ מ ש ל ת י ש ר א ל,
ל צ ב א ה ה ג נ ה ל י ש ר א ל,
ל ח י ל ה י ם,
ל א נ י ו ת ה ע ב ר י ו ת ו ע ו ב ד י ה ן,
ל ע ו ב ד י ם ב נ מ ל י ם,
ל ד י ן ג י ם ש ל ח ו פ י א ר צ נ ו,
ל כ ו ב ש י ה י ם ה צ ע י ר י ם

מיטב אחולינו לשנה החדשה

המספנות המאוחדות

«עגז» בע"מ - חיפה

ה ז ר ע

אגודה שתופית לגידול ולהספקת זרעים בע"מ

זרעי ירקות מכל המינים, זרעי פלחה ומספוא מבוררים.

דרשו את הזרעים שלנו רק
באריזה אורגינלית חתומה

הספקה לבתי המסחר על ידי:

המשביר המרכזי בע"מ

המשביר זרעים

ת. ד. 1565

טל. 4271, 3767

חיפה,

יואב כץ

עמילות, שחרור ממכס
הובלה, החסנת סחורות,
שרות חבילות מזון וצרכי חשמל
מארה"ב וארצות אירופה.

ת ל - א ב י ב

ת. ד. 328 טלפון 3701

מפעל-מים, כפר-סבא

אגודה הדדית בע"מ

מברך את כל הישוב
בשנה טובה ומוצלחת

טל. 233

ת. ד. 30

"במעסר"

ביח"ר לתריסים מתקפלים
ולעבודות עץ

ת ל - א ב י ב

גבעת הרצל 122

— טלפון 4966 —

הסתדרות הפועל המזרחי בישראל

על כל תאיה ומוסדותיה

מברכת את עם ישראל במולדת ובתפוצות

בכתיבה ובחתימה טובה

תהא השנה הבאה עלינו

שנת קיבוץ גלויות

וביסוס המדינה

מטבחי פועלים בת"א

רח' ברנר, בית ברנר הסניף: רח' אלנבי 130
טל. 3448 טל. 4125

מלאי

ב ע מ

מרכז לשווק אריגי ישראל

דרך יפו 9 בית רומונג, טל. 5790



חברה קבלנית לבנין

צבי סבירסקי ושות' בע"מ

בנין בתים משותפים

ברמת-גן, בגבעתיים והסביבה

המשרד: רמת-גן, רחוב ארלוזורוב 6

אחים כץ

תעשייה ומסחר יהלומים

נתניה, טלפון 115

„מזל ברכה“ בע"מ

ביח"ר לעבוד יהלומים

טל. 145 - נתניה, ת.ד. 150

בברכת תשובה שלמה

נדבך בע"מ

(חיילים משוחררים)

בית חרושת למרצפות ומדרגות מוזאיקה

תל-אביב, דרך פתח-תקוה, ע"י בית התעשייה
ת.ד. 2260, טלפון 2505

החברה הישראלית לטרקטורים וציוד

בע"מ

תל-אביב - חיפה

מברכים את לקוחותיהם

בברכת שנה טובה

ארגמן

מפעלים לצביעת טקסטיל בע"מ

בני-ברק

טלפון 7197/8



לראש השנה

ברכות נאמנות
לידידנו ולכל
עם ישראל

דובק

בע"מ

מצבעה ואשפרה לטכסטיל

„קשת“

בע"מ



מפעלים לנקוי יבש

„קשת“

בע"מ

מחסני עצים בע"מ

המשרד הראשי:
רח' לילינבלום 39
ת.ד. 1772 : טלפון 5979

עצים לבנין ולרהיטים

מחסני ברזל בע"מ

תל-אביב
ירושלים
חיפה

המשרד הראשי:
רח' לילינבלום 39
ת.ד. 50 : טלפון 5116

יבוא ומכירה של ברזל, פסים ופחים מכל הסוגים

לקצינים ולמלחים
באניות הישראליות
לעובדים בנמלים
ולדייגים בחופי ארצנו

ברכה



הסתדרות עולמית
לנשים ציוניות
ויצ"ו

"תחבורה"

אגודה חקלאית שתופית של משקי העובדים להובלה בע"מ

משרדים ראשיים:

תל-אביב רח' עקיבא איגר 7 טל. 2709-5197
חיפה רח' הנמל 53 טל. 2381
ירושלים רח' סטורס 10 טל. 2990

סניפים בכל חלקי הארץ

מ. זהבי ושות' בע"מ

חברה להנדסה ומסחר במזרח התיכון

תל-אביב, ת.ד. 5021
רח' הרצל 65, טלפון 3399

הננו מאחלים לכל לקוחותינו, לישוב ומוסדותיו
שנה טובה ומאושרת

י. גריץ ושות' (א"י) בע"מ

תל-אביב, חיפה, ירושלים.

משרד ראשי: תל-אביב
סמטת בית השואבה 6,
טל. 92-44-2372

מכשירי רפואה

מכשירים חירורגים

מכשירי רנטגן ופילמים

מכונות וחימיקלים לחקלאות

חברת פחם ישראל - פולין בע"מ

חיפה, דרך העצמאות 47 טל. 3413

פחם פולני משלוחה ממדרגה ראשונה
העוגנת בנמל חיפה עלייד שובר הגלים.
טעינה ישירה מאנית המחסן שלנו "יוסף"



צ י מ

חברת השיט הישראלית בע"מ
סוכנים כלליים:

ש ר ה מ

שרותי הים בע"מ

חברת החשמל לארץ ישראל
מאחלת לתושבי ישראל
שנתה טובה

תעשיית אבן וסיד בע"מ
משרד ראשי:
חיפה, רח' הנמל 46, ת.ד. 563, טל. 4691/92
סניף ירושלים: רח' בן יהודה 20, טל. 5283
סניף תל-אביב: רח' יהודה הלוי, טל. 6036
סניף באר-שבע: באר שבע.

הוצאת דביר תל-אביב



ספרים חדשים שיצאו לאור בתשי"א
יו"ט לוינסקי / ספר המועדים, כרך ד': סוכות
אהרון קמינקא / מחקרים בתלמוד
פרופ' י. קלוזנר / ביאליק ושירת היין
י. ל. פרץ / כתבים, כרך ז': אבן ואבן
משה סמילנסקי / רחובות
ד"ר א. גרנות / בהתנחל עם
י. למדן / מסדה (מהדורה אלבומית מצוירת)
א. ריגר / תולדות הזמן החדש
אריסטופנס / קומדיות (תרגום זילברשלג)
יוסף הגר / בהיגות היסטוריות
יהודה קרני / בימה קטנה
א. ראובני / סיפורים
מ. מוהר / עין בעין
יצחק שליו / אוחות ענף שקד
יצחק עוגן / שמים אחרים
רוזה וול / עלילות רות ויוחנן
בספריות "דביר לעם"
י. ל. פרץ: מסיפורי העם / אברהם מאפו: אהבת ציון /
ש. מלצר: שירות עם, בלדות / מרים ש"ך: אשר אתם
התהלכתי / יצחק בן-אשר: רב סעדיה גאון / אריסטופאנס:
פלוטוס (תרגום זילברשלג) / אריסטופאנס: צפרים (תרגום
זילברשלג) / אשר ברש: סיפורים נבחרים / חיים צ'מרנסקי:
עירתי מוטילי.



"אופיר"

קואופרטיב להובלה ימית
בחיפה בע"מ

מברקים: אופטרנס
טל. 66234 רח' יפו 88
ת.ד. 1461

בתי יציקה, וולקן בע"מ
מאחלים לעם ישראל וממשלתו,
לצבא ההגנה לישראל,
לכל ידידיהם ולקוחותיהם,
לציבור העובדים ומוסדותיו,
לסולל בונה ומפעליו
שנת שלום ושפע!
ע"ה תשי"ב

שרותי ים בע"מ
עמילות מכס, ספנות, הובלה, בטוח
חיפה, רחוב המלכים 61
טל. 2409/6339 ת.ד. 1347

אינג' א. ד. טחורש ואחיו

ירושלים, טלפון 2891 פרטי 5121
תל-אביב, רחוב מרכז מסחרי 58, טלפון 6084

תוצרת אלומיניום ופלדה:

משקופים, דלתות, חלונות סטנדרטיים ואחרים,
קונסטרוקציות מיוחדות וכו'

בתי אלומיניום מוכנים

בית חרושת

"מצות ארצנו"

רחוב בר-כוכבא 32 פתח-תקוה

מברכים את כל לקוחותיהם, ידידיהם,
עובדיהם ואת כל עם ישראל בשנה טובה
שנת בנין ויצירה במדינת ישראל המשגשגת

מן וברמן בע"מ

תל-אביב
ירושלים
ה פ ה

ביה מסחר לחמרי בנין
ותעשית תיבות תפו"ז

"אורט" במדינת ישראל

בכתה א' של בית-הספר לנגרות
רהיטים בתל-אביב נשאר 3-4
מספר מקומות פנויים.

תקופת הלמודים שלש שנים. נוסף
על העבודה המעשית והמקצועות
העיוניים הקשורים במקצוע -
נלמדים מקצועות כלליים בהתאם
לדרישת משרד החנוך הממשלתי.

ההרשמה במוזכירות בית-הספר, תל-אביב,
מגרש התערוכה.

ש. יופיטר וא. סגל

ק ב ל י ם

תל-אביב, רחוב פרוג 32

מוציאים לפועל עבודות בנין שונות

לסוללי נתיבה בימים
ברכת

בית החרושת למצות הראשון בירושלים
ה שימונוביץ ובניו
ירושלים 3387

**לכל יורדי הים
לחג הים העברי**

ברכות

המשביר המרכזי ב"ע"מ

מיטב אחולינו לשנה החדשה

בנק קופת עם בע"מ

תל-אביב
ירושלים
חיפה

עסקי בנק
בחנאים נוחים

מחלקה
לניירות-ערך

בא"כח
"פרודנשל"
חברת אחדיות בע"מ



עתי"ד

חברה לשרות ימי בע"מ

החברה החלוצית
בספנות העברית

הסוכנים המנהלים:

אח"ם ברנט את בורכרד
בע"מ



סמל תנובה
ערובה לטיב התוצרת



גפני, ללוי"ד לאומי ארץ-ישראלי

תל-אביב, רח' זבולון 1 טלפון 2552
סניף חיפה, רח' הנמל 37 טלפון 3188
ירושלים, רח' הסולל 4 טלפון 3453

משרד להובלת משאות לכל חלקי ישראל

GAFNI „Palestine National Lloid“

TEL-AVIV, 1 Zevulun str., Tel. 2552
HAIFA, 37 Harbour str., Tel. 3188
JERUSALEM, 4 Hasolel str., Tel. 3453

Transport Office To All Parts of Israel.

לחיל הים הישראלי,
לאניות העבריות ולעובדיהן,
לעובדים בנמלים,
לדייגים שלחופי ארצנו,
לכובשי הים הצעירים

מיטב אחולינו לשנה החדשה

המפעלים הימיים לספנות והנדסה
„הימה“ בע"מ, חיפה

לכל עובדי המכס והנמל בחיפה,
מנהלים, פקידים, פועלים, סוכני אניות,
ולכל חברי החבל הימי לישראל, סוכני המכס ויבואנים

מיטב אחולינו לשנה תחדשה
תכלה שנה וקללותיה
תחול שנה וברכותיה

ועד אגוד סוכני המכס והתחבורה
בחיפה

מפעלי „שלב" בע"מ יהלומי תעשיה

מכשירי תעשיה מיהלומים
בעיקר: חוטנים מיהלום ומפלדה
קשה מיוחדת למשיכת חוטי מתכת

טל. 145 ז' ת"ש ת.ד. 150

איזור תעשיה א' בבנין היהלום בע"מ
בברכת תשובה שלמה

אחים ביטר בע"מ

תל-אביב, רחוב אלנבי 119, טל. 2760

מברכים את כל הישוב ומוסדותיו.

סחורות ברזל, פרזול לבנינים
הרכבה לרהיטים וכלי עבודה

קבוצת אחים בע"מ תל-אביב

מקבלים ומוציאים לפועל באחריות גמורה
עבודות אספלט ובדוד גגות, בריכות
שחיה והשקאה, מדרכות, כבישים.
מחלקה מיוחדת לתיקוני גגות אספלט
ובידוד ב"סידקוי" © כמו כן נמצא
למכירה צבע קיטומינזוי אנטיקורוזיבי

תל-אביב, רח' פינסקר 27, טל. 2456

הברג בע"מ

בית חדושת לברגים

נחלת יצחק ע"י תל-אביב

טלפון 3841

ת. ד. 1341

קופת מלוה וחסכון שתופית

של העובדים בכפר סבא בע"מ

מברכת את כל חברה

ואת כל העם היושב בציון

בשנת פריחה וביסוס כלכלי

ת. ד. 12

טלפון 206

"פקדון"

מחסני ערובה בע"מ

המחסנים: דרך פתח תקוה

ע"י בית התעשייה

המשרד: תל-אביב

רח' לילינבלום 19

טלפון 4831

"כרמן"

חברה מזרחית בע"מ

סוכנות אניות / משלוח סחורות / בטוח

תל-אביב, ת.ד. 1246, רח' לילינבלום 19, טל. 4831

חיפה, ת.ד. 1354, רח' המלכים 47, טל. 2587

משרד רשום: ירושלים, בית מצפה, רחוב יפו

החשמל והפנס

מצרכי חשמל קנו
אך ורק אצל

תל-אביב, רח' אלנבי 86, טל. 2238

רחמת'גן, רחוב ביאליק 21

ותקבלו שרות של מומחים. מחירים נוחים

אריץ בע"מ

בית חדושת הראשון לאריגי צמר בישראל

תל-אביב

המשרד: רח' לילינבלום 30

בית החרושת: רח' לבנדה 12

טלפון 5727 ת.ד. 1392

שלמה ונציה ובניו

בית מסחר

לחמרי בנין

תל-אביב, הגדוד העברי 2

טלפון 2553