

ים

גליונות התנ"ך היםי לישראל



אהה
להדשו

חוברת ב' (ע"ה)

שנה שביעית

חשון תשי"ב / נובמבר 1951

כתובת המערכת:

חבל ימי לישראל, תל-אביב

ת.ד. 1917

מל. 2437

בית יורבני ים פניו יורק - האגוד בשלום

800 4th Avenue, New York

אחת הבעיות החשובות היא בעית תיקון רשתות הדיג, — במשקי דיג אחרים, עושים עבודה זו החברות, כאן בבסיס טרם עלתה בעיה זו; אך ב"כ נח"ל נכון לשגר לכאן עשר נערות אשר תתנדבנה ללימוד מקצוע הרשתנות. — הכל קבלו ברצון הצעה זו, ונראה כי בזמן הקרוב ישמש בסיס הדרכה לדיג גם להוראת מקצוע הרשתנות לחברות הנח"ל. עצם היותן בבסיס ההדרכה יגוון את חיי בסיס הדיג.

כיצד חיים החניכים?

בתוך הצריפים שוכנים החניכים, ארבעה ארבעה לחדר. החדרים גדולים, בהם מיטות, שולחן וכסאות. בשיחה עם כמה מאנשי הנח"ל הביעו הללו את שובע רצונם. כמה מהם העירו על צורך דחוף בנעלי גומי, כי הכניסה לים גורמת פצעים ברגלים, מפאת הרמשים והצמחיה המיוחדת בים.

החניכים עסוקים 4 שעות בעבודה עיונית ובאימונים, וארבע שעות בעבודה בים ממש.

בפי כל שומע המבקר במקום תהילה לאנשי חיל-הים ויתר השירותים, המטפלים באנשי הבסיס כבחניכים — אחים צעירים. עובדה זו מעודדת מאד את אנשי הבסיס והמדריכים כאחד.

בסיס ההדרכה

בסיס ההדרכה לדיג שבנינו נסתיים זה עתה, כולל שיכון ל-30 חניכים (ביניהם מועמדים לכפר הדייגים ואנשי נח"ל) אשר ימצאו במקום שלושה חדשים. במשך השנה יקוימו לפי התכנית, שלושה קורסים, בהפסקה של חודש בין קורס אחד לשני. גם את הבסיס להדרכה הקימה המתלקה להתיש-בות של הסוכנות היהודית והשקיעה בהקמתו עשרים אלף ל"י. מטרתו העיקרית של הבסיס היא: לאמן דייגים צעירים יעיצו להאחו בעתיד בכפר הדייגים.



שר-התחבורה ד. צ. פנקס במסבה במיעדון הימי בחיפה; לימינו — מר מ. פומרנק, לשמאלו — ד"ר הינדס.

שני צריפים שוודיים, בית "וילסון" ודגל האומה המת-נוסף במרכזו החצר לרוח הים — כזה הוא מראה מחנה בסיס-הדייגים בחוף אילת, שרק לפני שבועות אחדים הכ-ריזו על הקמתו.

ואכן, שמחה גדולה היא לאלה היוורדים עתה לאילת. בראותם בסיס ימי זה, המסמל ללא ספק את הקמת בית-ספר קבע לדיג בזמן הקרוב. ההנהלה המשותפת לכמה גופים מרכזיים, והנתונה למעשה לפיקוח החבל הימי ליש-ראל — מוכיחה רצון עז לפיתוח בסיס הדיג, אשר ישמש גם את כפר-הדייגים.

העובדה, כי אנשי כפר הדייגים קיבלו על עצמם למלא תפקידים שונים בבסיס ההדרכה — מגביר את הקשר בין השכנים.

"טוב מראה עינים"

וטוב עשתה הנהלת הבסיס, המשותפת, שהחליטה וירדה לקיים את ישיבתה עם אנשי בסיס הדיג (וממילא עם כפר הדייגים) — דוקא במקום מושבם באילת.

היתה זו ישיבה קצרה ומעשית, בה נשמעו טענות ותבי-עות של אנשי הבסיס בענין המים, המזון, התחבורה ועוד, דברים שאנשי ההנהלה יכלו להתנסות בהם בעצמם; ואם גם לא החליטו במקום החלטות, הרי לפחות ראו את הדברים מקרוב, וטוב מראה עינים ממשמע אוזן, וביחוד במרחקים אלה...

בחדר האוכל שני שולחנות וסביבם שרפרפים וספסלים, לידו המטבח, חדר-המגורים של החברות, מחסן הפרודוקטים, ובעתיד — חדר המדריכים. לאורח נראים חדר-האוכל והמט-בח כמסודרים אך לדברי אנשי המקום — חסר חדר למדריכים, — והמה עובדים קשה, שמונה שעות ליום, ובתנאי אילת, אין הדבר קל כלל וכלל; במקום, בינתיים, רק שני מדריכים, אכן הובטחו עוד שנים אך הם בוששים לבוא... והעומס רב. אף צנור המים, שהובטח הנה נראה במחצית הדרך אל הבסיס, ובינתיים, יש להוביל את המים בטנקים ובהביות ולצקת אותם אל הבריכה אשר במקום.

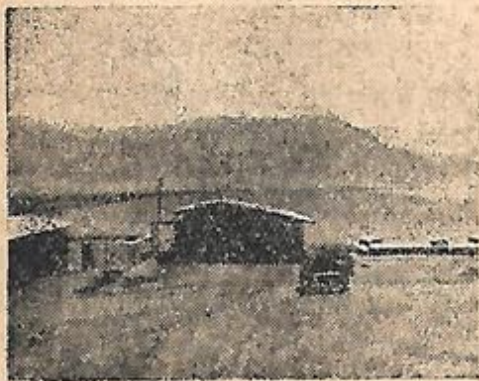
חוסר תחבורה קבועה לבסיס גורם תקלות; דמי התח-בורה במקום יקרים, ההליכה מהבסיס אל אילת היא ענין של שעתיים — רובם של החניכים, אינם יודעים כהלכה את השפה (יש אמנם מורה מתנדבת, אך הבאתה בכלי-רכב כרוך בקשיים) — ותפקיד הוראת השפה מוטל אף הוא על... המדריך. והוא הדין בעזרה ראשונה או בשאלת הרופא. טרם הוקמה במקום מרפאה של קופת חולים. אנשי הנח"ל כאן מקבלים את העזרה הרפואית על ידי חיל הרפואה, אך הבעיה טורדת לגבי אלה שאינם אנשי נח"ל...



הולנד ידעה זמנים אחרים...

הולנד ידעה זמנים אחרים. בימים ההם, היו אניות מכל רחבי העולם נכנסות ובאות בתעלות האלה, ומגיעות עד בין הבתים משם. הלא משום כך המציאו ההולנדים אפילו את הגלגלים האלה שבראש כל בית. משחילים חבל בגלגל ומעלים את הסחורה מן האניה ישר לתוך המחסן. כל בית באמסטרדם, קומתו העליונה היתה מחסן. עמוק עמוק לתוך הארץ היו מגיעות התעלות וכל בית שלח מהוכו יד אל טפוני האניות. משום כך היו פני ההולנדים כה שבעים, מבהיקים וחלקים, כאשר ראתי בחמונותיהם של פרנץ האלס ואחרים. מכל העולם הובאו לאמסטרדם שטיחים, זהב, יהלומים, כלי־נשק עתיקים, כושים, עבדים, טבק, בשמים ואף פסלים מכל קצווי תבל. אפילו החוח ההולנדי החזק ביותר, סוחו של המברנדס, נחפש לאגירתם ורכישתם של חפצים ממין זה. עד שהיה הדבר גורלי לחייו כיוצא. כל בית היה מויאון קטן.

(מתוך רשמית מסע לא. נבון)



צריפים ראשונים באילת

בקשר להקמת בסיסה ההדרכה נוסד גוף מיוחד הנקרא „הנהלת בסיס הדיג באילת” — ומרכזו „החבל הימי לישראל”, ואלה הגופים התומכים בהחזקת הבסיס: החבל הימי לישראל, המחלקה לחקלאות של המדינה, משרד העבודה, ועדת הנגב והמחלקה להתישבות של הסוכנות. התקציב לקיום קורס אחד מגיע כדי 6000 ל"ג, ואילו „החבל הימי לישראל” משתתף ב־40 אחוז.

בקורס הראשון שנפתח באוקטובר משתתפים 18 אנשי נח"ל שהתנדבו ללמוד מקצוע הדיג. בכוננה להיאחו במקצועם לאחר גמר שירותם הצבאי. וכן כ־10 מועמדים להתישבות בכפר הדייגים. חברי הכפר מונים עתה 25 חברים, המאורגנים בשם „ארגון דייגי אילת בע"מ” ומגדירים כארגון של תנועת המושבים.

כפר הדייגים באילת

מחלקת ההתישבות של הסוכנות היהודית, החליטה זה מקרוב להקים כפר דייגים באילת, ובו 100 משפחה.

למטרה זו הוקצבו לשנת תשי"ב 100.000 ל"י לרכישת הציוד המשקי הדרוש לדיג; יוקם בית־קירור לאיסוסן 4*3 טון דגים, בהנחה, כי תושבי הכפר ידגו עד טון דגים לשבוע.

בשנה הראשונה אומרת הסוכנות לישב 30 משפחה. קו המים הקשור לאילת ימשך עד לכפר הנמצא במרחק 4 קילומטר דרומה מאילת ויספק את המים למתישבים, וכן לטחנת קמח־הדגים של „המשביר המרכזי” ולבסיסה ההדרכה שכבר הוקם בנחל־שלמה.

המחלקה להתישבות של הסוכנות כבר החליטה במתן הציוד הדרוש לכפר הדייגים לצרכי הובלה מחוץ למקום: מכונית־משא בת שמונה טון, מכונית קלה לתחבורה מקומית וסירת מנוע אמריקאית בעלת 25 כוחות־סוס, רשתות דיג ועוד.

רובו של הציוד ימסר למתישבים עם הקמת בית־הקירור. ההתחלה הנאה מוכיחה, כי הכפר ידע להתגבר על הקשיים הצפויים לו; לעת עתה מקיימים אנשיו את עצמם בעבודה שכירה. אך חלק גדול מהוצאותיהם מתכסה כבר בדיג.

את פעולת ההתישבות באזור הערבה מרכז מטעם הסוכנות מ. טלע. חברי ההנהלה של בסיס ההדרכה הם: מ. בדולת, ב. פלדנקריוו מטעם החי"ל, מ. טלע ב"כ הסוכנות היהודית, ר. רופין ממחלקת העבודה והמקשר בין הבסיס באילת להנהלה בעיר — י. ברילב.

שמעון פינס



בימאות הישראלית

מנדל נון / תעשיות שמורי הדגים לפנים וקניינו

א. הציר — מזון עמומי בימי קדם

הדרך העיקרית להכנת שימורי מזון (כבשים או כבושין בלשון התלמוד), שהיתה ידועה ליוונים ולרומאים היא ההמלחה. כך עשו גם בדגים שע"י כבישתם במלח היו מתקינים מהם מאכלים רבים. בדרך זה נהגו גם אבותינו בימי קדם.

המצרך העיקרי מסוג זה — הוא הציר. ע"י השריית הדגים זמן רב במלח היה שותת מהם מיץ (או „זיעה" בתלמוד), שנקרא בערבית ציר וברומית garum לציר נודע ערך כלכלי ומסחרי רב, הוא תפס מקום נכבד בתפריט המזונות של המוני העם. את הציר אכלו, טבלו בו את הפת ותיבלו בו את הבשר ומאכלים אחרים — או בלשון התלמוד: „תקנו בו את הקדירה". לאחר שמהלו אותו במים נהגו גם לשתותו. בציר היתה קשורה תעשייה גדולה ומפותחת ותער שיות-לוואי שונות. משום כך הוא נזכר בענינים שונים פעמים רבות בתלמוד.

אומנים-מומחים היו מכינים את הציר מדגים שונים ובדרכים שונות. בתלמוד נזכרים ארבעה מינים: 1. אוכסי-גרון Oxygaron וכפו שמעיד השם, הוכן מציר וחומץ. 2. הילמי Halme (הילמי צריכה אומן). 3. מוריסי Morace („מוריסי אומן"). 4. חילק Halec — שהוכן מהדג בשם זה. השמות הלועזיים, יווניים ורומיים — מעידים שאלו הם מוצרי התעשייה היוונית-רומאית, שבאו ליהודים בדרך המסחר. בתעשייה זו עסקו גם היהודים בארץ, אך רוב הציר בא בדרך הים מהצידונים, היוונים והסורים.

דגים טהורים וטמאים

את הציר החזיקו בכלים שונים. בשוק היה מופיע בחביות של חרס, שנקראו בשם גרבין, וביחיד — גרב. על היקף הפסקים בסחורה זו תעיד „ארבא דמוריסיא" — ספינה מלאה מוריסי — הנזכרת בתלמוד. הציר לא היה תמיד בצורת נוזל, ונהגו להשאיר בתוכו גם מהומר הדג הסחוט והמרוסק, ויש שנשאר בו אפילו דגים שלמים („ציר שיש בו דגה" — ודבר זה היה לתועלת רבה. כי רוב הציר, כאמור, היה בא ליהודים מידים נכריות, שנהגו להשתמש גם בדגים טמאים, שהם וצירם אסורים על יהודים.

היו אמנם מינים של ציר שהוכנו רק מדגים טהורים, אך אם היה חשש לטהרתו, היו פותחים את הגרב ובודקים, ואם מצאו סימנים לזהוי הדג — היו ההכמים מתירים. אך הסוחרים יש שהיו מערבבים דגים טהורים בטמאים, או דגים משוכחים ויקרים במינים פחותים וזולים. יש שזייפו אף את המלח וערבבו בו קרבי דגים שתוקים. ועוד מעשה זיוף היה נפוץ: הוספת מים, עתים כדי המחצית. חכמי ישראל התיירו לסחוט את הדג בשבת ולהוציא את צירו לתוך הקערה, משום שנחשב כמאכל עממי.

הצחנה

מין אחר של שימורי דגים נקרא בשם צחנה, ושמו מעיד על ריחו. אישור לכך גם בדבריו של האמורא-הדייג אבא צ"א, שהסביר לרב, שהדג סמוך לטרחנונו טוב יותר מאשר בשעת צידתו. לפי דברי המפרשים נראה, שהצחנה הוכנה מתערובת דגים קטנים, מהם שלמים ומהם מרוסקים, שנכ" בשו בציר כדי להתסיסם. גם לצחנה היתה תפוצה רבה. הרבו לסחור בה ומרבים להזכירה בתלמוד. נזכרת אפילו ספינה מלאה צחנה („ארבא דצחנתא"). אשר לטעמו של מאכל זה מנוגדות הידיעות. על יואב מסופר בתלמוד, שהוא כיל את כל עניי העיר ב„מוניני וצחנתא", כלומר מאכלים טעימים ועדינים. אגב, משערים שהשם מוניני מורכב משתי מלים: מו"מים ניני-דגים (נון פירושו דג) כלומר, מיד-דגים. לעומת זה נאמר במדרש, שהצחנה לא היתה מקובלת ולא אחת אי אפשר היה לאכלה. שנאמר דרך משל: „מנהג שבעולם אדם אוכל צחנה שנים שלושה פעמים ונפשו נקיטה ממנה..." (נמאסת עליו).

ההרסן

עוד מין מאכל דגים (כסא דהרסנא), הוכן משמנו של הדג ותוספת קמח, שמו: הרסן. אף מאכל זה היה נפוץ וידוע בטעמו הטוב. ולדברי רב פפא הוא עונג לשבת. לד" בריו חייב יהודי המכין את כל צרכי הסעודה, להחסיר ממנה דבר מועט לזכר חורבן ירושלים. והמעט הזה הוא כסא דהרסנא. ולפי מקור אחר פג טעמו הטוב של מאכל זה לאחר שיעמוד זמן רב, ואשה מיניקה אסורה במאכל זה.

שימורי דגים מחו"ל

מפלוסא (Pelusium) שבגבול מצרים ומאספמיא (כנראה עיר בחוף הסורי או ספרד) היו מביאים לארץ גם שימורים שהוכנו מביצי דגים ומקרביהם, ומכיון שלפי דעת חכמי התלמוד אין בימים אלו מצויים כלל דגים טמאים — מותר לקנותם אפילו מנכרים.

כן הרבו להביא לארץ שימורי דגים מארצות הים התיכון שכן הדיג המקומי לא סיפק את צרכי הישוב. ממצרים הובא הדג המצרי באריזה מיוחדת שנקראה בשם קופה, כנראה מין סל מיוחד. מספרד הובא הדג קוליס האיטליאני, והצורים

מכרו דגים בשער הדגים בירושלים כבר בזמנו של נחמיה ואפילו בשבת. המרכז למסחר הדגה היתה עכו, שאליה הובאו הדגים באניות מארצות הים. בעכו עסקו הרבה גם בציד דגים, נכרים וגם יהודים ("צידי עכו"), וכאן מקור המשל: "כלום מביאים דגים לעכו", ולפי המדרש "שער הדגים" הנזכר בספר צפניה היא עכו משום "שהיא נתונה בחיקם של דגים". ולפי גירסה אחרת: "עכו נתונה בחיקו של הים, ששם נצודים דגים הרבה".

הדגים המשומרים היו מובאים לשוק גם שלמים וגם התוכים. מהנכרים מותר היה לקנות דג חתוך, אלא אם כן אפשר היה להכיר את מינו של הדג. סימני הטהרה הם הראש והשדרה. ורק במיני הדגים, ארא ופלאמודא, שראשיהם דומים לראש הדג הטמא, יש צורך גם בסימנים הנוספים: בקשקשים וסנפירים. ודי בקשקשים, שאם יש לדג קשקשים מובטח שיש לו גם סנפירים. במשנה נזכרים, במיוחד, "התיכות של אלתית".

תעשית שימורים יהודית

על אף היבוא היתה גם בארצנו תעשית שימורים ענפה ומפותחת, שעסקו בה גם יהודים; ובעיקר עסקו בהמלחת הטרייה (הסרדין) שנצודה או (וגם בימינו) בכמויות גדולות בחופי הארץ, ולפי המדרש הטרייה היא אחד האוצרות בהם נתברכו השבטים שישבו לחוף הים.

את הטרייה נהגו להמליח בשתי דרכים: כשהיא שלמה וכשהיא קצוצה ומרוסקת, וכך הבדילו בין טרייה טרופה לבין טרייה שאינה טרופה. ואיזהו טרייה שאינה טרופה כל שהראש והשדרה ניכרין. את הטרייה החזיקו בכלי מיוחד, שנקרא בשם ספל. מה רב היה השימוש במאכל זה בימי החשמונאים יעיד הסיפור המוגזם: "עיר אחת היתה לו לינאי המלך בהר המלך שהיו מוצאים ממנה ששים רבוא (600.000!) ספלי טרייה לקוצי תאנים מערב שבת לערב שבת" (ברכות מ"ה, א).

תעשית השימורים העברית פרחת לחוף הכנרת, ובמיוחד בעיר מגדל. עיר דייגים זו (ששמה העברי המלא היה: מגדל נוניה — מגדל הדייגים), נקראה ביוונית בשם טרייה כיאה, שפרושו — מקום המלחת הדגים. וההיסטוריון הרומי אסטרבין אומר: "בטרכיאה מספק הים את הדגים הכשרים ביותר למליחה".

ובימינו אלה

הדג היחידי, מבין כל דגי הכנרת, הראוי לשימור, הוא הדג הקטן הקרוי בפי הערבים בשם סרדין המים המתוקים, או "סרדין הכנרת", ובעברית ניתן לו לאחרונה השם החדש: לבנון, גם בתקופת האנגלים, כשדג זה ניצוד ברשת העתיקה — הקרוייה במקורותינו בשם קלע (ושמה הערבי "שאבא" קיה), היה חלקו בין מחצית לשלושת רבעי השלל בכנרת. לדגים הגדולים של הכנרת המפורסמים בטיבם ישנו, וללא

ספק גם היה אז, שוק מובטח בערים הגדולות שמסביב לים. אך בשיווק הדגים הקטנים, כגון הלבנונים, המופיעים לפתע בכמויות גדולות, יש מאז ומתמיד קשיים מרובים. במשך כל השנים האחרונות נזרקה, שנה שנה, כמויות גדולות של לבנונים לאשפתות בגלל חוסר קונים. אך אבותינו, דייגי הכנרת הקדומים, מצאו פתרון נבון לעודף השלל ע"י כך שיסדו תעשית שימורים בתוך ישובי הדייגים עצמם.

כאן המקום לציין, כי למסקנה נכונה זו הגיעו דייגי הכנרת העבריים בימינו — רק בשנה האחרונה. כעת מוקס והולך ע"י קואופרטיבי קבוצי-הדיג של הכנרת בית חרושת לשימורי דגים בעין-גב. אגב, ההיסטוריון הרומי הב"ל, אסטרבון, מעיר ששימורי הדגים של הכנרת נמכרו אפילו בשווקי רומי. משמע שגדולה היתה מומהיותם של תושבי הכנרת במלאכה זו ועמדו בהתחרות עם תוצרת הארצות האחרות.

תמוה, שאין שימורי הכנרת נזכרים במיוחד בתלמוד. יש להסיק, שהם נקראו באחד השמות הרגילים של שימורי הדגים שעמדנו עליהם קודם. סרדין הכנרת היה, כנראה, שם משותף עם סרדין הים הגדול, כפי שהוא נקרא בימינו בפי הדייגים הערבים. שני המינים דומים במקצת בצורתם, ובעיקר במנהגם להופיע בנחילים גדולים. נראה, ששימורי הכנרת אף הם נקראו טרייה.

שימור על-ידי יבוש

שיטה נוספת לשימורי הדגים היתה — ייבושם בשמש. לשם זה היו משחילים אותם על-גבי חוט, כי בתלמוד נזכר הביטוי "מחרוזת של דגים". במקום אחד נזכר גם, שהיו תולים את דגי הבינית — ואף זה כנראה לצרכי יבוש. שיטה זו היתה נהוגה מסביב לכנרת עוד בראשית המאה הזאת, כשעדיין לא היו אמצעי-החברה מהירים למשלוח



דגים טריים למחזקים. לירושלים ולדמשק היו נשלחים דגים מיובשים שנוקו מקרביהם.

במגדל, שלחוף הכנרת, היו הדגים נארוזים בקנים ובעלים, או בחוף סלים שנקלעו מנורי התומר ונקראו בשם חותלות (ביחד: חותל). מותר היה לעשות כן בשבת ובלבד שלא יקלעו מחדש את העלים והקנים שנתפרקו, שנאמר: „מקרע ואוכל ובלבד שלא יקשור“.

המסקנה: קדמונינו ידעו היטב את מקצוע שימור הדגים ועיי כך יכלו גם לנצל את מלוא האפשרויות הגנוזות בבשר הדג. אנו, בימינו, אין אנו יודעים עדיין לעשות כמוהם, ורבה עוד הדרך עד שנגיע לרמתם המקצועית בענף שימור הדגים.

משלחת פועלי הנמלים הישראלים בחו"ל

(מתוך מכתב מהדרד)

משלחת פועלי-הנמל הישראליים באה לשטוקהולם ב־6.10.51, ונתקבלה באהדה רבה על-ידי נציגי הממשלה, העתונות, מרכז האיגודים המקצועיים ואיגוד פועלי התחר בורה והנמל, וכן עיי נציגי הצירות הישראלית. המשלחת שוכנה במלון יפה, השייך לתנועה הקואופרטיבית בשוודיה, בו נערכה לה קבלת פנים חגיגית. למחרת סירה המשלחת בנמל שטוקהולם ושמעה הרצאות על בעיות הנמלים בשוודיה וסידוריהם. כן נערך סיור קולקטיבי של המשלחת בשיתוף עם נציגי האיגודים המקצועיים בשיכוני הפועלים, ביחוד של פועלי הנמל. העתונות השוודית לכל גווינה נתנה פרסום רב לביקור המשלחת, תכניתה ותכליתה.

בערב סוכות הגיעה המשלחת לנמל גטבורג וניתנה לה הזדמנות לעמוד על הסידורים הנהוגים בנמל גדול זה, שעשו רושם כביר על החברים. ביחוד נתרשמו החברים מן השקט היוצא מגדר הרגיל השורר בנמל. הטונאז' של טעינה ופריי-קה מגיע בנמל זה כדי 5 מיליון טון לשנה, ועובדים בו כ־1500 פועלים קבועים וכ־400 ארעיים, בעוד שבנמל חיפה מספר הפועלים גדול יותר, אף כי הטונאז' קטן בהרבה.

פועל-נמל בשוודיה הוא בעל-מקצוע, הבקי בעבודתו לכל צדדיה. אין הוא מתאמץ ביותר, אך אינו מבזבז רגע מזמן עבודתו. סידור העבודה מצד ההנהלה הוא למופת. שטחי הנמל הנרחבים מנוצלים עד למכסימום לנוחיות העבודה.

מגטבורג המריאה המשלחת לנמל מלמה. היקף הנמל (2 מיליון טון לשנה, מלבד דלק) דומה יותר לשלנו. גם כאן אותה תופעה, שהיינו עדים לה בשטוקהולם ובגטבורג: שמירה קפדנית על שלמות הסחורה וסידורים נפלאים לח-סכון של זמן ואנשים. יש במלמה נמל-תעשייה מיוחד:

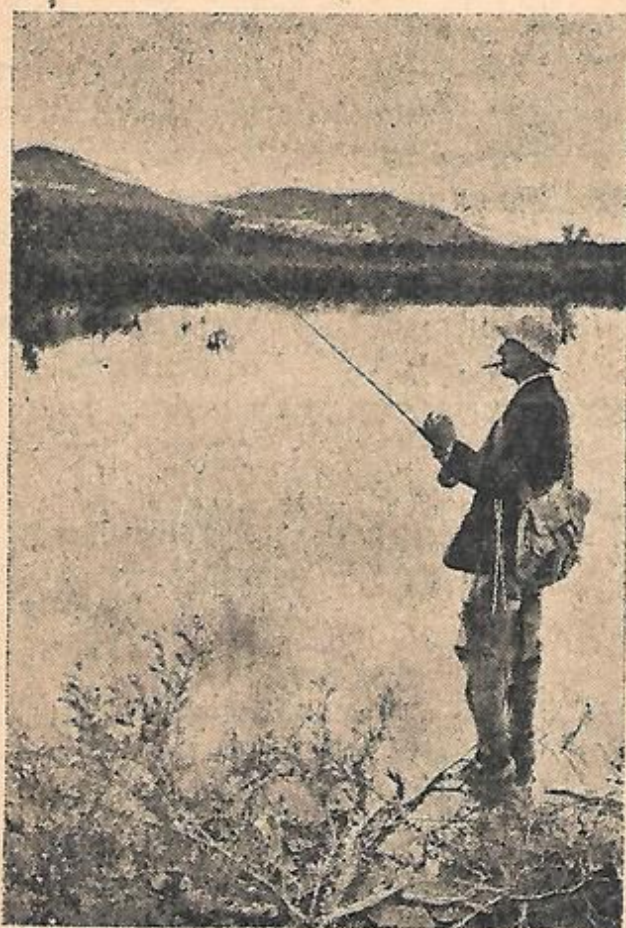
מפעלי החרושת נבנו מלכתחילה על שפת הים, והקימו לעצמם נמל, כדי לאפשר העברת התוצרת במישרין מן המפעל לאניה.

גם כאן נתקבלה המשלחת באהדה עיי ב"כ האיגוד המקצועי והנהלת הנמל.

בנמל רוטרדם מבוצעת העבודה בשכר יומי, שלא כב-שוודיה, בה נעשית עבודת-הנמלים בקבלנות. על אף זאת הרושם הוא שברוטרים עובדים הפועלים בקצב מהיר יותר.

מבחינת שכר-העבודה ניכר ההבדל במצב שתי המדינות. פועלי הנמל בשוודיה משתכרים בין 120—200 דולר לחודש, בעוד שבהולנד מגיע שכרם ל־70 דולר לחודש. הפועל בהולנד חי בדחוקת לעומת הרווחה, שממנה נהנים פועלי שוודיה.

גם מבחינת האירגון, מצבם של פועלי הנמל בשוודיה טוב יותר. בעוד שבשוודיה מאורגנים כ־90% מן הפועלים בהסתדרות אחת, מגיע מספר הפועלים המאורגנים בהולנד כדי 50% בלבד והם משתייכים ל־5—6 הסתדרויות. בנמל רוטרדם עובדים 10 אלפים פועל, מהם 50% קבועים. בשוודיה אחוז הקבועים הוא 70%.



דייג-חובב בשוודיה.

יות צחוק מתוך מעבה החשכה בנדוד הזוגות השחורים
 המאושרים לבתיהם. תחתינו הבהבו אורות העיר.
 „אך את הסירה איחרת“ — אמרה.
 „כן, אבל יכול אני לשכור קאנו“.
 „לא, עכשיו לא ישיט אותך איש... עליך לעבוד מחר?“
 „לא“.

„ובכן תוכל להשאר אצלי. יש לי בית משלי“ היא אמרה
 זאת כדרך אגב ונתנה בי את עיניה. „האם זה מוצא חן
 בעיניך?“ „כן“, אמרתי. מאד רציתי להשאר אצלה. וכך
 המשכנו שלובים ומשולבים יחדיו. מן המרחק הגיעו קולות
 תיפוף מעוררים, רוחשי סוד.

לולו היתה גאה מאד על ביתה. זה היה קראל תקין, או
 בקתה, ומלאכת טיח בלטה בחלק התחתון, אף על פי שהשאר
 היה עשוי קש. בלי שום ספק, שכבה זו של טיח היא שהצ-
 דיקה בעיניה את הכינוי בית. היו שם שורות ארוכות של
 בקתות ובתים משני הצדדים. מבעד לקיר הקש יכול הייתי
 לראות כי באחדים מהם העלו אור. כמה שחורים היו עוד
 ישובים בחוץ, אחדים העלו אש. מדי פעם היתה לולו מברכת
 את מישהו ואני הלכתי בעקבותיה ומכל הצדדים ראיתי אך
 פנים מחייכים.

בביתה לא היתה כל דלת, ורק מפץ של קש, שהויותה.
 היה חושך גמור, לכן חכיתי עד שתעלה אור. בעשותה כך
 חמק מקץ ענקי למסתר וכמה זיקיות זנקו כחיצים מקשת
 עד גג הקש. היה אך כסא אחד בחדר, לכן ישבתי על המיטה,
 שהיתה אך מזרון פרוש על כמה קרשים ערוכים על תיבות
 נמוכות. שמתי את הבקבוק על השולחן והצתי סיגריה בשבי-
 לה ובשבילי. לגמנו במקצת. לולו עשתה את שערותיה,
 בעיקר כדי להפנות את תשומת לבי לראי. הוא היה קבוע
 בקיר הקש מעל לאצטבה, שעל גבה ערכה קופסות פודרה
 וכו', כפי שהיו נוהגות גם הגערות בבית. על תיבה אחת
 היתה קערת רחצה. אכן, לולו יכלה להתגאות במשכנה. היא
 חייכה אלי מאושרת והתחילה לשאול עוד שאלות.

„האם ארצך רחוקה מצרפת?“

„כן, מרחק הגון.“

היא נענעה בראשה מפני שדברי נתקבלו על דעתה, כיוון
 שלא הייתי דומה לצרפתי כל עיקר.

„היש הבדלים בין אדם לאדם?“ שאלה פתאם.

„כן, ודאי יש הבדלים“.

„אך אם כולם נוצרים, ההבדלים למה? הלא כך הטיף

המיסיונר. הוא אמר, כי כולנו בנים לאלהים. האם צדק?“

„כן, ודאי, כלומר...“

ובכן, מה יכולתי לומר... לגמתי מן הליקור, ידעתי כי אין
 כאן מיסיונרים צרפתיים. המיסיונים היו עפי הרוב אמרי-
 קאיים או נורווגיים. הם השפיעו רוב טובה, ואולי עיקר
 תפקידם היה ללמד את ילדי המקום קרוא וכתוב — כלומר
 במידת האפשר, כי מאדאגאסקאר הוא אי גדול מאד, הצרפ-



בספרות ואמנות

ג'. קלפציג / לילותיו הפורפיים של מלך נורבגי
 (סוף)

פנינו ללכת. סרתי לבאמבו וקניתי בקבוק אפריקו. סבור
 הייתי כי ללולו ינעם הליקר המתוק. היא חיכתה לי בחוץ,
 בחושך, אחר-כך עלינו במעלה הדרך מן הים והלאה. חשכה
 רבה היתה סביבנו, אך לולו ידעה את הדרך. הרגשתי שאני
 כל כך גדול ומגושם בנעלי הכבדות הטפשיות הללו שענה
 שהיא החליקה כחתולה לצדי בלי להשמיע אפילו רשרוש.
 „לאן אנו הולכים?“

„לריקוד בטאנאמבו“, חייכה.

ידעתי שטאנאמבו פירושו כפר של שחורים, והם היו
 מרוחקים במקצת מהשכונות של הצרפתים, הסינים והחר-
 דיים. הייתי עצבני במקצת בתארי לעצמי שלא אוכל לרקוד
 את הריקודים המקומיים, אך לבסוף הייתי מאוכזב בגלותי
 שכל התזמורת אינה אלא גרמופן מיטלטל ישן.

רקדנו במעין קרחה בין הדקלים. אי אפשר היה לראות
 את פניהם של השחורים. כאילו בגדים ממינים שונים רקדו
 יחדיו. נתהבהבו לי רגליים יחפות, שכוסו אבק אפור, אשר
 התאבך בלחט הריקוד. כמעט כולם רקדו בנוסח מודרני,
 חוץ מאחד או שניים, שרקדו לפי קצב מקומי פוכס-טרוט
 ישן. הייתי הלבן היחיד, ולולו אפילו לא ניסתה להעלים
 את גאוותה שאני נמצא בחברתה.

כעבור זמן מה ישבנו תחת דקל לבנו. פתחתי את הבקבוק
 והצעתי את הלגימה הראשונה ללולו. היא קבעה שעלי
 ללגום הראשון. אחר כך טעמה במקצת, משכה באפה, החלי-
 טה כי המשקה טוב ולגמה יותר. אחר כך הביאה כמה מוזים,
 והגה ישבנו לוגמים ואוכלים ומסתכלים ברוקדים. לא היה
 מבחר רב בתקליטים, שכן חזרו על כולם כמה פעמים. וידעתי
 מתי יגיע למשל תור „הימים המאושרים“. אך השחורים
 התעלסו בינם לבין עצמם. זו היתה באמת חגיגה מאושרת
 בליל שבת כאן בטאנאמבו. במעבה השיחים סביב רפרפו
 הגחליליות אנה ואנה כניצוצות חוריינים. לולו חיבבה את
 הליקר ולגמה שוב. אחר כך רקדנו שוב, אך לבסוף נגמר
 הענין. לולו הפליטה אנתת צער: „סא פיני!“

ברדתנו יכולים היינו לקלוט פה ושם גיחוכים והתפרצו-

תים לא התנגדו שאחרים יעשו מה שבעצם מהובתם היה לעשות.

„אך האם הצרפתים הם נוצרים?“

„ודאי, אך אולי באופן אחר...“ אכן, וותרתי על הנסיון להסביר לה את עיקרי הקתוליות. אף לא ניסיתי להסביר לה את ענין ממשלת וישי. הרי אי אפשר היה לצפות שלולו הקטנה תתפוס את כל השתלשלות הענינים האירופיים. הלא אף בשבילנו הסתבכו מדי. אך לא היתה משוכנעת כלל וכלל שגם הצרפתים הם נוצרים. עכשו נעשתה ממש שוחד-נית, ושאלה יותר שאלות משהייתי מסוגל לענות. אני פשוט המהמתי כמה הברות. ראתה שהיא אך לטורה, ומיד הפסיקה. היום התמשך מאד. מקודם העבודה על הסיפון ואחר כך הריקודים. השטחתי את עצמי על המטה. לולו עסקה בכמה דברים בטרם תכבה את האור. יכולתי להבחין אך בשמלתה הלבנה בחשכה. פתאם נתכדרה כלפי מעלה ככדור, ושוב התישרה, וכאילו פרחה עד הקיר ושם נתקעה. ושוב לא ראיתיה. עתה הכל היה שחור.

אך ראיתי שערכה את בגדי בקפידה, קיפלה את מכנסי הלבנים לפי קפליהם ותלתה אותם על הכסא. אחר כך שמעתי יוצאת ושוטפת את פיה. כעבור זמן מה שמעתי רשרוש מאצל קופסות הפודרה שעל האצטבה. העלתה גר, תקעתו בפמרט ונגשה לקיר. והנה נעצרה לפני וילון צר, שהזיזה בקפידה. נתגלתה אנדרטונת של גבס, ישו הצלוב. לולו כרעה על ברכיה ושמה את הנר על הרצפה. התפללה בקול רם בלשון מאלאגסי או גאסיסק. דמעות נגרו על לחיה. נעצתי בה עינים כמוקסם. זה היה מראה נהדר. דמותה הגמישה היתה באנדרטה של ארד. אך יחד עם זה נתעוררה אצלי הרגשה משונה... האמנם היא מבקשת סליחה מראש. כשסיימה והחזירה את הוילון למקומו, קרבה אלי, הנר בידה. היא הסתכלה בי ואמרה כמתוודה:

„נסלח לי.“

„מה נסלח לך?“

לולו פירשה את חטאה היום. היא שתתה כוהל ואין זה מעשה טבעי. זהו חטא. אך עכשו היא מאושרת, כי עוונה נסלח. עכשו טוב הכל טוב ויפה. כן, כי האהבה הלא היא מטרת כל הבריאה וזה ענין טבעי בהחלט. כלום חטא הוא אם אוהבים באמת?

„לא“ נאנחתי בהרווחה וכביתי את הנר.

לולו פרשה עלינו כילה. כאילו ערפל צמרורי לבן עטפנו.

*

ימים עברו עד ששוב פגשתיה. הוטלה עלינו עבודה נוספת באניה כמעט כל יום, ובהודמנויות המעטות כשגתר גלגלתי לחוף, הייתי מבלה את הערבים בבית המרוח — בציקלון או בבאמבו. בחוף, בחושך אי אפשר היה לראות דבר. בהיותי בפנים, הייתי יושב עם הפתח כדי שאוכל

לראות כל עובר בתהום אורות בית המרוח, אך מעולם לא ראיתיה. אילו היתה עוברת, הייתי מיד מרגיש בה.

ערב אחד פרצו התעסקויות, פשוט מרוב שעמום היינו מתגרים בצרפתים, והוא שהצמיה הרבצה בחוף. האמריקאים היו בעוזרינו, אך הצרפתים הזעיקו עזרה, והענינים הרתיחו מאד. אמנם זה היה אך שינוי רצוי על רקע השממון. והנה פתאם הרגשתי הבטה אדירה בראשי וכל עולמי החשיך.

*

פקחתי את עיני. היכן אני? מה קרה? זכרתי את ההרב-צה ולכסגתי מבש אל פרק ידי השמאלית. לא השעון איננו. גם הבגדים שלי נעלמו. הגה הנה, עסק גאה. עתה מששודדוני עד עצם, מה עוד? נעצתי עיני בכילה. חורים גדולים נקרעו בה, כך שהיתושים יכלו לעבור באין מפריע, אך למה... הלא אני אצל לולו!

„בונזור“ אמרה וקרבה אלי ובידה בקבוק מים. היו כל כך חמים עד שבקשתיה להביא במקומם מוזים. עד כה וכה הסתכלתי סביבותי. הנה הצלמניה שלי והכובע הטרופי שלי תלויים על הבמבוק שבאמצע הבקתה. לא יכול הייתי להבין מה קרה. לולו חזרה ובידיה המוזים. „ועכשו לבש נא זאת“, אמרה והגישה לי מין חלוק לבן. „אמא מכבסת את בגדיך, היית מזהם ומגואל בדם. הנה רואה אתה, אסור לשתות. היית לא מעט שכור אתכול.“

„היש עוד סיגריות?“

הגישה לי חפיסה. „סוף סוף, לא רע כל כך“, הרהרתי. „והנה כאן הכסף שלך“, אמרה בשלפה צרור שטרי כסף מחזיתה.

„תודה יקירתי... איך הגעתי לכאן? הלא כבר אמרתי נואש לראותך שוב, לולו.“

סיפרה לי, כי עקבה אחרי כל אותו ערב, וכשהפילוני סחבוני ידידיה השחורים לתוך החשכה והעלוני לטאנאמבו. „כל הערב עקבת אחרי?“

„כן“, ענתה והוסיפה שהיתה קרובה אלי כל ערב כשאך הייתי מגיע לחוף. היא הלכה בעקבותי וישבה בחשכה. היכתה. אך תמיד הייתי בחברת אחרים ולא רצתה להפריע. אילו הייתי אך מתפנה ומבקש לי נערה בחוף, היתה מיד נגשת אלי. אך תמיד הייתי עולה לסירת המנוע או לקאנו וחוזר לאניה.

„לולו, האם עקבת אחרי כל ערב?“

„כן, כל זמן שהאניה שלך עוגנת כאן, אני שלך. אף נאמנת אני לך. כל כך חביב אתה, אף עלינו לרקוד ו... כלום לא ידעת שכך אנהג? כלום אין הבחורות בארצך נאמנות לידדיהן?“

„אמנם“, צריך הייתי לשקר לה. „א...“

„בקרוב תקבל את בגדיך הנקיים, עד מהרה יתייבשו בשמש. קומה, אני ארחץ אותך ותוכל לשוב לאניה.“

„כן“ התיפתח, „משום... כן“, חלילה לי לכעוס, אמרה, אך היא שיקרה לי. הידיד שלה לא מת. מחכים לשובו בגמר תקופת עבודת הפרך שלו כל שעה. יתכן שמחר... נתרתי ממקומי. „לולו, את משקרת, הגידי שאת משקרת“. היא הסתכלה בי מוחרדת, אך השפילה עיניה כמתוך הרגשת חטא.

והנה כך שוב התמוטט הכל. ממש כבנין קלפים, הכל התמוטט דוקא כאשר האמנתי, כי הנה סוף־סוף... אכן, ככלות הכל אין כל הבדל בין שחורות ללבנות. הן כולן דומות, לעזאזל! נושא קמתי מעל המטה, העליתי את המצ' למה על כחפי, נטלתי את הכובע הטרופי.



לולו נפלה לפני על ברכיה וכיסחה את נעלי בנשיקותיה. הזוניה ביד רכה ויצאתי.

בחוף, ברחוב, השגתי ריקשה וירדתי העירה. על החוף שכרתי קאנו להשיטני אל האניה. כאילו השתחררתי מהכל, וכל תשוקתי היתה אך להיות שוב על פני הים, על פני הים הפתוח המשתרע מאופק עד אופק.

כשעליתי על הסיפון נזפו בי בגלל האיחור. הלא האניה עמדה להפליג בין רגע, ועלי אך לשמוח שלא נעזבתי לאנ־חות. והרי דוקא השתלשלות־ענינים זו היתה עוד לפני שעה הופכת אותי למאושר בבני אדם. לא הספקתי אפילו להסיר את בגדי הלבנים. כי עמדנו להפליג מיד. ההכנות נתגלגלו במהירות. כשהסוארים גמרו במחסנים, סגרנו את החרכים והעלינו את הציפויים. בעזוב הסירה האחרונה של עובדי הנמל את האניה, עלה הנווט על הסיפון.

„הצוות בסיפון הקדמי והאחורי. שני אנשים אל העוגן!“

היא רחצה את ידי וזרועותי, סיבנה את ראשי, הדיחה אותי במים נקיים. ואחר כך שפשפה אותי עד יובש. הייתי מאושר. פתאום החלטתי שלא לשוב לאניה. אשאר כאן אצל לולו. למה לי להפליג עוד כשאפשר לראות כאן חיים? אוכל למצוא איזו עבודה. אם לבן מחליט משהו, הרי איך שהוא יממש את משאלתו. „לולו, אשאר כאן, אצלך. אינני רוצה ללכת מעמך. האיני יכול להשאר כאן?“

קודם סתם תלתה בי את עיניה כמבודחת, אחר כך הייכה מרוב אושר. האמנם אני מתכוון לכך באמת? חיבתיה חבק היטב ואמרתי: „כן, לולו, בזה אני רוצה. אניה אווילית זו יכולה להפליג בלעדי. אוכל לקבל כאן איזו עבודה שהיא.“ „כן, אמרה, יתכן שתקבל עבודה, אך לא תקבלנה כל זמן שתדבק בנערה שחורה. הצרפתים לעולם לא...“ „אני מצפצף על הצרפתים.“

„אך עבודה לא תקבל.“ „אלך אל הסינים, או אקבל איזו משרה אצל סוחר הודי.“ אך פני לולו היו רציניים, היא הניעה את ראשה בעצבנות. „אל תשאר כאן.“

„כן, דוקא אשאר“, אמרתי והתפרקדתי על המטה במלוא הרווחה תוך כדי הצתת סיגריה. מעתה אפתח דף חדש בחיי. שלווה מבורכת עטפתי. לא היתה לי הרגשת אושר כזאת זה זמן רב. אם הענינים לא יסתדרו כרצוי, הרי תמיד יש לי מוצא קל — אוכל לעלות על האניה הנורווגית הבאה, שצריכה להגיע בעוד חודש.

אמה הכניסה את בגדי. היא היתה שמלה וכולה חיוכים ואף קידה החוותה כשלחצתי את ידה. האח הגדול הביא את נעלי שצחצחן להפליא. אחות קטנה הצטופפה בבישנות בפניה, משמיעה מדי פעם ציוץ של התפעלות מהאחות הגדולה, שיש לה ידיד לבן אמיתי.

כשהייתי לבוש כדבעי והאח הגדול קשר במקומי את שרוכי הנעלים, הסתלקה המשפחה. לולו ישבה לצדי על המטה.

„האינך רוצה שאשאר אצלך, לולו?“ „אני רוצה“, לחשה ונלחצה אלי. כך ישבנו שעה ארוכה. למה לי לצאת שוב למסע נדודים? לולו העניקה לי הרבה יותר מכל בחורה לבנה אשר הכרתי מאז. חוץ מזה היתה לי הרגשה זו הפעם הראשונה בחיי, שמישהו דואג לי וזקוק לי. הרגשה זו בלבד מסלקת כל מיני תסביכים. שוב לא היתה לי הרגשה של בדידות ואפסות.

הייתי שקוע ומשוקע בחלומות עתיד וכמעט לא שמתי לב שלולו יצאה חרש מהבקתה. המשכתי לשכב ולהרהר. שוקט על שמרי הייתי ודמדמתי עד מה חמודים הם אלה החיים.

כשלולו חזרה יכול הייתי לראות שבכתה. היתה אומללה בגלל משהו. לולו?

הנרעת את דרך הרוח?

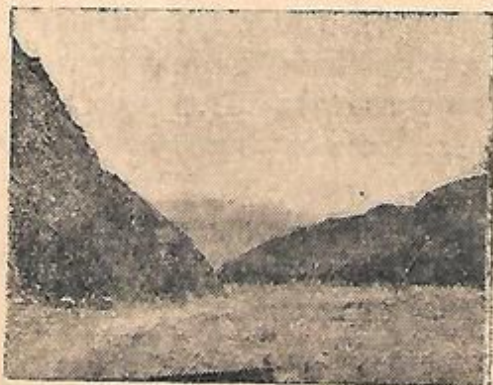
להלן הנדרות אחדות לסופות התזקות ביותר באוקינוסים:

הוריקן: המנה לקום מלשונם של האנדנינים שקריביים הקדומים, אשר בנו את הסערה הקבדה בשם "הורקן" או "אדקו". שרשה של המלה מצרפתית ומספרדית ופרושה — "רוח רעה". זוהי סופה טרופית בצלח עצמת-הרוח הגבחה ביותר. מהירות הרוח — יותר מ-75 מיליון לשעה.

טיפון: השם גזור מן המלה הסינית "טי-פונג", שפרושה — רוח גדולה, ומן המלה היננית "טיפון" או "טיפוס". סערה טרופית, המופיעה בים הסיני ובאזור הסיפנינים. המשג "טי" באי פורמוזה, מציון רוח-מערבלת עזה. לכבוד האלילה קיא-ווי, שטיפון הוא בנה, נבנו פתח-מקדש.

ציקלון: מערכת של רוחות, המסתובבות מסביב למרכז אחד שבו הלחץ הברומטרי הוא נמוך באופן יחסי. הדבר שכיח בעקר במספר בנגל ובצפון האוקינוס ההודי. השם בא מן המלה היננית "קילוס" שפרושה מעגל, או מן המלה "קיקלון", שמשמעותה — להסתובב.

בחצי הכדור הדרומי מסתובבים הרוחות בכיוון מהיגי השעון, ואלו בחצי הכדור הצפוני — בכיוון נגדי.



צוקי אילת

שוקטים מימי אילת, מימי אילת שקופים. תראי קלות רק מתקמט אל מול הגנה. הרי גפרית וגבס, על ברביהם כפוסים, משרים בכבד ראש את דממת הרגע.

מתוך נבכי הזמן, ממרתמי קלאות, ישב במלח-הנזיה חריף הרים; מעבר לזכרון סתרים ולזיע וילאית ספינות לבנות-מפרש באות לאור ירח:

זמב אוסיר ושו מהדוי אלמגים, אטון אדין וברך קציו קטיפת העלט — זרים עבריות פקרו היום בגיל ליד נמל צעיר ברזל ומלט, מלט:

על קונכיאות, אשר שקעו בין האצות, שכשוך קליל עובר כסוד הבא מרחק — וגל לוחש בשורה לגל בדמי חצות, וממזמז עיניו המתפלאות בשחק...

אני נשלחתי אל ההגה. הפעלתי את ההגה לאט לאט אחורה וקדימה כמה פעמים. הצופר הצפיר של צפירות צרוחות וארוכות. כמין אמירת שלום והבעת תודה על המעגן כאן, מה שהביע גם את רגשותי. תחבתי משהו לכיס והגה רשרוש. זו היתה פיסת ניר. עוד היתה לי שהות לבדוק אותה, כי העוגן עדיין לא הועלה. פיסת ניר קטנה ובאותיות דפוס גדולות ומגושמות נחרת בה בצרפתית לאמור:

"שארי... שיקרתי לך. אין לי ידיד שצריך לחזור. אתה יחיד יחידי. אך אתה לבן. זכור זאת. ואני שחורה. סלה. מוטב בשבילך לעזבני. אני מאחלת כל טוב. לעולם לא אשכחך, שארי. דרך צלחה. שלך לולו."

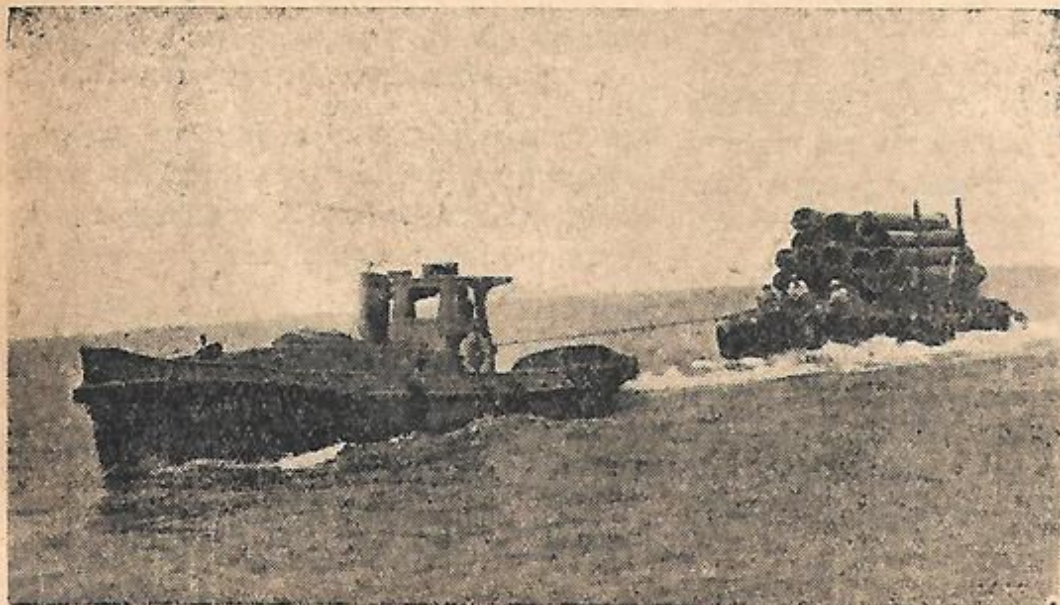
"הספגת מכת-שמש?" שאל טרידן שעמד ליד הטלגרף של חדר המכוונות. לא ענית, רק בעצתי עיני בחוף. כן, שב ע"י הכרכוב, יכול הייתי להבחין משהו לבן. זו ודאי לולו. היא נפנפה בידה. לא יכלתי להחזיר לה נפנוף. העלי לבסות לחזור אל החוף? אין כל סיכוי, אולי לכתוב מכתב ולשלוח ע"י הנווט... אך טירוף. והגה עלה על דעתי שאף לכתוב לא אוכל לה, הלא היא אלמונית, ובלי כל כתובת. היא היתה סתם נערה שחורה קטנה, ששוב לא אראנה לעולם...

אפרים הלמי / א י ל ת

פלא אור היא לנוד	כל עונש שלא חת
שי טפתיע ומקח	מקשיי דרן ונרד
היא אקח	אל אילת
לקראתה כל לב ירעד	בלבו ישא לעד
את קטמה כל פה ילאט :	חנה ענה אחת
הוי אילת !	את אילת
כל יעיו יזכר אדם	אבוננו פתלה ברה
פרן דרן שטעם	קבועה בעטרה
עד אילת	היא אילת
אך לנצח גם יזכר	בעטרת הקסמים
את הפלא את האור,	בין צוקי הרים רמים
את אילת.	היא נפלאות

חדש תמיד, חזק תמיד, צה וטהור באויר, ורחב, חגיגי בהיקפו, כשיר של ביאליק, כפרוזה של שופמן, הריחו מפתיע אותי תדיר, מדי רדתי אליו מהמונה של עיר. הנה הוא מסתער אל ההוף, מתנפץ אל החולות שוב ושוב בהמון גליו הנסערים ומסוערים ללא ליאות, ללא הפוגות, גלים תוססים, מקפיצים כסגנונו של הזו, שרשרות של כספי-קצף משתזרות לאורך שפתיהם, מבהיקות, מרהיבות עין ולב כסלסולי לשונו הצחה של יעקב קלצקי, והרעש והמהומה וההמולה מחרישים און ומדהימים נפש, ביחוד במקום טביעת האניה. בשצף-קצף מתנגשים שם המשברים, מתנחשלים, מתקרזלים, וקמים זה על זה לבלע ולבלוע, ומדי פעם יעמוד רגע אחד כמין נד שקוף, ירקרק, שעינו כעין הזכוכית של בקבוק, ומיד הוא נבלע ונחרט, ועל במותיו ידרוך ענו נחשול חדש — מהומה פרועה החזרת ונשנית בדיוק גפלא ובסדר למופת ! כשפת יצירתו של נחום סוקולוב, הרחק-הרחק, כלפי האופק, אין הגלים גראים, וכל השטה הענקי משתרע ישר וחלק, כביכול, מאר ברחבות באור הרך והנוה שלאחר שקיעה, כפרקי הפרוזה האפית של עגנון, לאורך האופק, עד כלות העין, נמשכת שלשלת עביבים זכים, שקופים, רקמות סמט ואטלס, הציים מוארים וחציים מועמים, כעצם הקיץ לטהור ולזוהר, כחרוזי טשרניחובסקי הבהירים והרעננים לעד. מן הצד, תלוי על בלימה מעל גבי הים, גוש ענן מוצק, מגובש ומכובש בתוך עצמו, רובץ לבדד במרחביה התכולה ומקדיר חלק גדול מן הים, בשעה שמעל שוליו נוול ומשתפך הזוב הטוב, רמוז בילס לקשר עליון עם גלגל-החמה הסמוי... הלא זהו דמות תבניתה של שירת יעקב שטיינברג ! מצד שמאל, לפאת נגבה מערבה, סירת-מפרש בודדת נישאת על פני ישימון-המים, רוטטת, מתנוודדת ואובדת במרחק — כסמל יצירתו הנוגה-ענוגה של מרדכי זאב פיירברג. וממעל, בחלל הכהלהל, פרוש על הכל אותו דוק זך, שקוף וצרוף, עצם השמים לטהור, שעינו כעין רקמת סגנונו הענוגה והדקה של י. ד. ברקוביץ. והנה איאלו שחפים צחורים נקלעים באויר, ישאים ברוח הענ, ובקושי גדול יחזיקו מעמד באויר המסוער שעל פי הגלים. קלים, אודיריים כשירים ליריים, כשירי דוד פוגל, המרחפים מעל למציאות, מחמת רוב פחד מפני המציאות. „זה הים גדול ורחבי-ידיים“ הנה גלים עמוקים בספרות העברית. למן שירת הים (נצבו כמו נד גוולים, קפאו תהומות בלב ים) עד „המו גלים ברוץ גלגלים, ועבים וקלים, על פני

הים“ לר' יהודה הלוי, ועד „במצולות ים“ של יל"ג, נוהם וסוער הים בין דפי ספרותנו העתיקה והחדשה, ומן הראוי שידידנו חיים תורן, המומחה לאנתולוגיות יתן דעתו על כך ויגלה עקבותיו של הים, שבא לידי ביטוי בשירה ובפרוזה של היצירה העברית, כשם שהצליח כל כך להראות את „ירושלים ביצירת הדורות“, אנתולוגיה נהדרת בתכנה ובצורתה, שיצאה זה עכשיו בהוצאת „יבנה“. ינופך נא ידו על הים ועל רוחותיו המנשבות על פני הספרות העברית ויקבץ הדיו ושאון גליו ומשבריו הנפוצים על שדות יצירתנו מאז ועד עתה, והיו בידו לספר מסוער ומפואר, הכובש בקרבו נשימת הים הספרותי כקונכיה זו העוצרת בתוכה את המיית הים. ילקט נא מפה ומשם בשדה ספרותנו ולו רק ככלב המלקק מן הים.



צנורות מים לנב, מהאניה — לחוף.

הַשְּׂקָה — הוֹרְדָה לָּם ?

באיכות צי"ם פנה בזמנו לדיד רמז ז"ל בבקשה למצוא מונח עברי לפעולת הרדת אניה מהמספנה הימה. השר הרהר רגע, ניגש לארון הספרים ונטל מסכת מק"וואות והראה על הכתוב: "עריבה שהיתה מלאה כלים והשיקה למיקוה". ומלשון הכתוב גרס: להשיק אניה אל המים. והפעולה: השקה.

בענין זה כתב "הארץ":

הערות המערכות: כבודו של השר ז"ל במקומו מונח, אבל ההלכה, שהובאה בשמו מתוספתא מקוואות, מוכיחה שאין "השקה" משמעותה הורדה אלא נגיף עה.

וזה הדבר: מקוה כשר לפי הדין צריך להכיל 40 סאה מים, אבל רק רוב המים, כלומר 20 סאה ועוד שיעור קטן, צריכים להיות מים כשרים, כלומר או מי מעיין או מי גשמים. את השיעור החסר לארבעים סאה אפשר להשלים במים שאובין מן החוץ, אם "נגררו המים השאובים הוץ למקוה ונמשכו למקוה", או כדברי רש"י: "יעשה חריץ וגומא למרחוק, ויערה מן הכלי לתוך הגומא ויקלחו המים דרך החריץ לתוך המקוה". כלומר: המים שאובים צריכים להגיע למי המקוה על ידי

נגיעה בהם, וזוהי ההשקה שבהלכה הנ"ל מן התוספתא, שעל ידי בעל המכתב לא הובאה בשלימותה. במפורש מתבררת משמעותה זו של השקה מסעיף 10 שבאותו פרק מן התוספתא (ה), המדבר במקוה, שהיו בו פחות מארבעים סאה, ונשפך בו קצת יין, והובאו מים שאובים, כדי להשיק לים את החסר: "השיק (= הביא לידי מגע) מקום המים (השאובין) במקום המים (הקודמים), שלא הגיע אליהם היין) — טהור; השיק המים במקום היין — לא טהור".

כבר בתנ"ך (יהזקאל, ג) אנו מוצאים: "כנפי החיות משיקות", כלומר נגיעות זו בזו. בן־יהודה במילונו הגדול בערך "השקה" מביא שתי דוגמאות מן הספרות התלמודית, שמשמעותן — נגיעה. ועוד יותר דוגמאות מביא בן־יהודה בערך "נשק". וידועה המימרא התלמודית: "שמיא זאר" עא דנשקי אהדי" — השמים והארץ הנורשקים = הנוגעים זה בזה. ומכאן בלימודי הגדה המונח "משק" (שין ימנית בקמץ) או "משיק" למונח האנגלי

מה עוללו הצלבנים לנמליה של ארץ ישראל

השיבותם של נמלי הארץ עלתה מחדש בתקופה שבה הצלבנים — בני אירופה הקאתולית — שלטו בחלק מארץ ישראל וניהלו מלחמות תכופות נגד המוסלמים (1099—1291 לספירת הנוצרים). הם נזקקו

תמיד לקבלת תגבורת ממולדתם. בסיסם הימי העיקרי היה עכו, לא רק כנמלם של המקומות הקדושים לנוצרים בגליל (נצרת, הר תבור, ים כנרת) אלא גם על שום מצבה בעמק המכותר הרים, שבמעבריה, הקימו הצלבנים מצודות־משמר.

ערב הכיבוש הצלבני היה הישוב היהודי די בחיפה כה מרובה עד שהיהודים מילאו את התפקיד העיקרי בהגנת העיר, אך נאלצו לנוס כשנפלה בידי הצלבנים. הנוסע היהודי מספרה, ר' בנימין מטודילה, שביקר בארץ בימי הצלבנים, לא מצא יהודים חיים בחיפה, אלא רק בית קברות גדול. ביפו מצא יהודי אחד, ובעכו, קיסריה ואשקלון מצא 200 יהודים בכל אחת. אלה היו תוצאות החורבן שהפלישה הצלבנית הביאה על הישוב. רק בצור הקרובה מצא עוד ר' בנימין יהודים בעלי אניות־סוחר.

המוסלמים, בהדפם את הצלבנים ההרייבו את ישובי החוף, כדי שתגבורות הצלבנים, בהגיען מצד הים, לא תמצאנה בסיסים שבהם אפשר יהיה להתבצר. פתח במדיניות זו השולטן צאלאח־אדין שהחריב את אשקלון בשנת 1191, וגירושם הגמור של הצלבנים מן הארץ בשנת 1291 בידי השולטן האילי, נתלווה בהרס שיטתי של ישובי עמק החוף. גם ישובי חוף שניצלו, איבדו מחשיבותם בגלל השממה שהקיפה אותם. קיסריה וארסוף לא התאוששו מחורבן זה. יפי חורה למלא תפקיד ניכר רק מהמאה ה־17 ואילך.

ישראל קשת (י. קופלוביץ) / המטמון

בנדודיו בנכר מצא מגלה־האוצרות על שפת הים קופסת ישפה ובה מטמון של פנינים יקרות, גדולות וקטנות.

"אין זאת כי אם פליטת ספינה שנטרפה בים", אמר הנודד אל לבו. "בנות עמי עונדות חרוזי זכוכית לצואריהן — ולמה זה אצפין אוצר זה ברשותי? מוטב שאשלחנו אל ארצי ואל מולדתי, לשמח לבות עמיתי היקרים לי מעודי".

הלך אל הנמל, והנה לפניו אניה שעמדה לחזור לארץ מולדתה, והאניה נושאת צאן לשחיטה בשביל העשירים, חטים ללחם בשביל הרעבים, נוצות לערשות בנות־נדיבים וקופים אחדים לגן־החיות של השליט. — ניגש הנודד אל רב־החובל ואמר לו:

"קה־נא עמך אוצר זה והביאהו לארצנו. לא רב המטען, אבל יקר הוא".

הסכים רב־החובל לעשות כבקשת הנודד.

בהיות האניה בלב הים פרצה סערה, ורב־החובל ביקש להטיל הימה חלק מן המטען. נמלך בדעתו: "האשליך את הצאן? חלילה לי, העשירים יקצפו עלי. האשליך את החטים? אי־אפשר! העם רעב ללחם. האשליך את הנוצות? וכי במה נחשב כל משקלן? האשליך את הקופים? אוי לי! השליט יתיו ראשי; השליט אוהב קופים".

אותה שעה נתקל מבטו בקופסת הפנינים. "חפץ זה מכל־מקום אפשר להשליך! איש לא יכעס עלי בגלל זה ואיש לא ירגיש בחסרונו", נצנצה מחשבה בלבו של רב־החובל, מתוך רוגז שלא־מדעת על שנבצר ממנו למצוא פתרון של הגיון כיצד להפחית מן המטען. — והקופסה עם הפנינים הועפה התהומה ושקעה לעולמים.

לעולמים. אל־נא תשלו את עצמכם בשוא, מגלי אוצרות! המטמון אשר הגיע אל עמיתכם בזמן שנתגלה, שוב לא יגיע אליהם לעולם.



הצי - בסיס התפתחותה הכלכלית של אירלנד

מכתב מדובלין, 10 בספטמבר

קידומה התעשייתי של הרפובליקה האירלנדית הושג במידה מרובה הודות למתקניהם של הנמלים המשובחים ושל המעגנים מוכוללי הציוד המצויים בכל רחבי המדינה. בהתחשב עם ערכם הגדול של מתקנים אלה לגבי המדיניות הכלכלית והתעשייתית - הוחל בבצוע מספר תכניות לשפורם של המתקנים, ומעיינים בתכניות נוספות. התכניות שכבר הוסכם עליה כרוכות בהוצאה של יותר מ-6 מיליון ל"ש, שחלק ממנה כוסה על ידי הענקות ממשל - תיות בסך 2 מיליון ל"ש.

ארבעת הנמלים העיקריים הם: דובלין, קורק, ליימריק וטרפורד. רד. החשוב מכולם הוא נמל דובלין, אשר בו החל, ב-1947, בתכנית שיפורים העולה ל-4 מיליון ל"ש. עתה עומדים לבנות מוסכי מעבר חדשים ובתי-אחסנה, וכן יוקם מזה חדש לאניות-אוקינוס. כמו כן יעמדו את קרקע הנמל, כדי לאפשר את כניסתן של אניות שעומק-שקיעתן מגיע עד ל-30 רגל, וזאת בכל התנאים של גאות ושפל. עוסקים גם בהקמת אזורי-נפט חשוב, בו יהוברו מיכלי-המלאי באמצעות צינור אל שוברי-גלים מיוחד, לשם הקלת פריקתן של אוניות-הנפט.

הוחל בבינינו של מעגן עמוק חדש, אשר יאפשר עגינתן של אניות בנפח עד 18,000 טון ארכן עד 630 רגל. לאחר שכל העבודה תושלם, יהיה בדובלין נמל משובח מאד, ובתי-האחסנה יגדילו ב-מידה מרובה את עסקי-האחסנה, שהם כבר היום נרחבים מאד.

נמל קורק

הנמל השני בגודלו הוא בקורק, אשר שם עוגנות אניות-האוקינוס הגדולות. מתקני הנמל הראשיים בנויים לחוף הנהר לי, המרוחק 15 מיליון מן הים. שפורים בשעור של מיליון דולר הם בשלב הבצוע וכוללית: העמקת מקומות המעגן והרחבתם, למען אפשר עגינתן של אניות השוקעות לעומק של 28 רגל, בימי הגאות באביב. עוסקים בהרחבת אפיקו של הנהר עצמו לשם יצירת אגן-תנועה, לקליטת אניות באורך 470 רגל.

נמל וטרפורד

בוטרפורד הוקם הנמל על גדות הנהר טואיר, 17 מיליון מן הים הפתוח. ספינות שעומק-שקיעתן עד 25 רגל ואורכן עד 450 רגל, יכולות לעגון לאורך המעגנים בכל תנאי הגאות והשפל. עומדים לבנות מוסך-מעבר חדש, שוברי-גלים וגשרים צפים. כמעט הושלם בנינו של מעגן חדש, המצויד בארבעה מנופים חשמליים, אשר יוכל לקלוט אניות השוקעות לעומק 22 רגל בכל תנאי הגאות והשפל. הנמל של ליימריק יושב על הנהר שאנון, 60 מיליון מן הים. כיום יכול הנמל לקלוט ספינות שעומק שקיעתן עד 22 רגל, אך עומדים לבצע תכנית שתעלה 300,000 ל"ש, אשר תאפשר את כניסתן של אניות שעומק-שקיעתן עד 24 רגל לחוף המעגן המקורי, לאחר העמקתו והתקנת כניסה חדשה. עוד לפני המלחמה הוצאו לצרכי שפורו של הנמל, 100,000 ל"ש.

נמלים אחרים

נמל אחר בעל ממדים ניכרים הוא גאלווי, אשר המלחמה הפסיקה את שכלולו. כבר הוצאו למעלה מ-230,000 ל"ש לצרכי שפורים, ומעניינים בתכניות נוספות. על הנהר שאנון שוכן גם הנמל פויק, המטפל בעקר במוצרי-נפט.

נמל דאנדאלאק תופס מקום חשוב בין דאבלין לבין בהפסט, ולו מעגנים באורך של 2400 רגל על גדות הנהר קאסלטאון. המלחמה גרמה להפסקת המסחר בנמל זה, ויש צורך בהוצאה של 900,000 ל"ש בערך לתקונים ושפורים. בין הנמלים הקטנים יותר נודעת חשיבות גם לנמל סליגו 5 מיליון מן הים הפתוח, ויש צורך בשפורים שונים כדי לאפשר לאניות שעומק שקיעתן עד 19 רגל להשתמש בנמל בימי הגאות של האביב. עומדים לבנות שני שוברי-גלים חדשים ומוסך-מעבר, בסך 65,000 ל"ש מזה תרומם המדינה 47,000 ל"ש.

על הנהר אבוקה, במקום שם הוא משתפך אל הים, עוסקים בבנין נמל ארקלו, אשר יעלה 25,000 ל"ש. עושים למניעת הצטברותו של החול בקרקע הנמל. מכינים תכניות לשפורים בקנה-מדה גדול גם בנמל דרוגאדה, ובנמל קיליבגס שבמפרץ דונגל עומדים להשלים את חידושי של המזה ואת בנינו של מוסך-מעבר חדש.

בסך הכל ישנם 25 נמלים עקריים, אשר בהם קיימים המתקנים הדרושים לפריקה ישירה ולמשלוח מידי של המטענים. יש להם קשר-רכבות ישיר עם כל מערכת מסלות-הברזל ברפובליקה, והם נהנים מתחבורה נוהה בתעלות המשובחות, בנתיבי-המים ובכבישים הראשיים. התעלות עודן מהוות אמצעי-קשר חשוב בין האזורים הכפריים לבין הים.

הפקודה על הנמלים

הפקודה האדמיניסטרטיבי על הנמלים נמסר, לפי "הוק הנמלים" מ-1947, לידי ארגונים לא-פוליטיים ובלתי-תלויים, אשר חבריהם מתמנים על ידי הרשויות המקומיות, חברות הספינות, לשכות המסחר ואירגוני העובדים.

הספנות באוקינוסים

לפני המלחמה נתקבלו, למעשה, כל סחורות-היבוא האירלנדיות מן הנמלים הבריטיים אשר שם הוכנסו למחסנים, או הועברו מאניה לאניה, לשם משלוח לאירלנד. נהוג זה הופסק במלחמה, ימאו מבוצע היבוא בעיקר במשלוחים ישירים מעבר לים: המשלוחים הישירים מעבר לים 1,044,503 טון ב-1949 לעומת 731,612 טון ב-1939. הנפח הכללי של הספינות שהשתמשו בנמל קורק היה 798,021 טון ב-1939 ו-827,352 ב-1949; הנפח של אניות הנוסעים היה 2,135,778 טון ב-1939, ו-2,142,321 ב-1949. בנמל וטרפורד: ב-1939 386,897 טון לעומת 268,450 טון ב-1949. בלימריק - 190,633 טון ב-1939 לעומת 156,538 טון ב-1949.

נפח האניות גדל והולך

לאחר שעמדנו על חשיבותם של הנמלים והמעגנים במערכת הכלכלה האירלנדית, נעמוד על הספנות באירלנד. ב-1939 היה נפח האניות של אירלנד קטן מאד, אף בהשוואה למדינות קטנות אחרות, כדי להתגבר על מצב זה, החליטה הממשלה ב-1941 על יסוד "חברת הספנות האירלנדית בע"מ", שעליה הוטל לרכוש אניות למיס-עמוקים ולהפעילן. על אף מכשולים רבים הצליחה החברה לרכוש אניות משומשות, ויותר ממיליון טון מטענים חיוניים הובאו למדינה בעת מחסור רציני.

כיום נתונה החברה במצב של התקדמות. כל הספינות הישנות נמכרו, נרכשו שבע אניות חדשות ונפחן הכללי 47,000 טון. הן

הימית לעמוד בהצלחה במאבקי ההתחרות עם שרותי המעבורות (ferry-boat) המקיים את הקשר בתעלה, הואיל והאניות מובילות את הסחורות במישורין ממרכזי התעשייה ועל ידי כך חוסכים את ההוצאות הגבוהות של הרכבת האנגלית.

סידורים מיוחדים מביטחים טעינה ופריקה מהירה של סחורות העוללות להתקלקל, ולפי דרישה אפשר לאחסן גם במחסני קרור. כן קיימים סדורים מיוחדים לטעינה ופריקה של מכוניות ומשאות כבדים.

אם לגבי צי זה של „הולנדים מעופפים“ אפשר בכלל לדבר על מטרה סופית, הרי יתכן שזו תהיה היום לונדון, הל או ליברפול, אך מהר או מאוחר תהיה המטרה שוב אמסטרדם, אשר שם נפגשות כל אניות הצי הזה, ואשר שם עומדים-הכן קרוגות-המשא הדרושים להמשכת ההובלה לארצות השונות של היבשת, כגון גרמניה, אוסטריה, שווייץ, צ'כוסלובקיה והונגריה. אניות הריינוס המצויות באמסטרדם מעבירות את הסחורות אף עד באזל. מובן, כי הרכבות וספינות-הריינוס מביאות גם בכיוון ההפוך סחורות יצוא לאמסטרדם.

באופן כזה מצליחה אמסטרדם להעביר במשך חמשה ימים מטענים מבריטניה הגדולה לתעודתן הסופית בבאזל או בווינה, והזו הישג שלגבי מטענים דחופים ויקרים איננו ברה-התחרות מבחינת הזמן.

תנועת-הסחורות בין בריטניה הגדולה לבין רבות ממדינות היבשת נתונה בעליה מתמדת. הסטטיסטיקה המסחרית מוכיחה, כי בתקופה מ-1949 עד הרבע הראשון של 1950, עלתה בריטניה מן המקום הרביעי למקום השני ברשימת המדינות שאוסטריה קוננה מהן סחורות יבוא; ואילו בסתיו-היצוא האוסטרי עברה בריטניה במשך אותו הזמן מן המקום התשיעי למקום הששי. מכאן שהל גידול מתמיד בורס-הסחורות זה העובר דרך אמסטרדם. אין, איפוא, מקום לדאגה ביחס לקשריו של נמל-אמסטרדם עם האיים הבריטיים!

„חובת שימוש בנמלים גרמניים“

מטענים הנשלחים מחופיה השונים של אמריקה הצפונית ליבשת אירופה דרך נמלי המבורג וברמן, הויבו בזמן האחרון בדמי הובלה גבוהים ב-10% מדמי הובלה של מטענים הנשלחים דרך הנמלים של שפך הריינוס.

בעובדה זו רואה גרמניה מדיניות של הפליה. כתבי-העת „ידי-עות נמל המבורג“ טוען, שאין לראות את סיבת הדבר לא במרחק, ולא בזמני-הפריקה. גם הוצאות-הנמל, המהוות גורם חשוב בקביעת דמי ההובלה, הן גמוכות יותר בנמלים הגרמניים מאשר בנמלים אחרים.

כתבי-העת סבור על כן, כי אין זו אלא פעולה של התחרות, והוא מגיע למסקנה, כי הכלכלה הגרמנית חגיב על כך בהכרזת „חובת-שימוש בנמלים גרמניים“.

האוקיינוס עוודנו גדל

טרופסור נוריס רייקסטרו (פרופסור להימיה במוסד לאוקיאנוגרפיה, אוניברסיטת קליפורניה), אומר, כי האוקיינוסים על גבי כדור-הארץ עודם גדלים. אחד הגורמים לכך — השפעת הוולקנים שמתחת לים.

מי האוקיינוסים מכילים את כל המינרלים, לרבות אורניום וזהב (כ-7 טון אורניום וכ-140 ליטראות זהב בכל מילי-מעוקב של מים).

מבקריות באופן קבוע בנמלי היס הבלטי, בצפון-אמריקה ובנמלים אחרים. החברה הזמינה אניות נוספות.

אף כי החברה פועלת על בסיס מסחרי, אין היא מתחרה בקווי הנסיעות של החברות הפרטיות הקיימות במדינה.

עדיין בספינות בריטיות, ורק חלק קטן מאימפורט הפחם מובא רוב התנועה בקרה-מסחר הראשי בין בריטניה לאירלנד היא למדינה בספינות אירלנדיות. ביבוא-נפט אין הספינות האירלנדיות עוסקות כלל.

התרחבות מוכתרת

הממשלה האירלנדית ואנשי היומה הפרטית מקדישים תשומת לב רצינית ביותר לעתידה של הספנות במדינה, ואין ספק שצי-הסוחר האירלנדי עומד בפני הרחבה.

החברות הספנות הראשיות באירלנד — שלא להביא בחשבון את החברות הזעירות, המפעילות אניות-חופים וספינות-פחם קטנות — הן: חברת אניות-הקטור של ליימריק, חברת אניות-הקטור של וקפורד, חברת אניות-הקטור של סיסטאט והיבשת, וחברת האניות הבריטי-אירלנדית.



קשרי התחבורה בין נמלי בריטניה-אירלנד-אמסטרדם

בריטניה הגדולה ונמל אמסטרדם

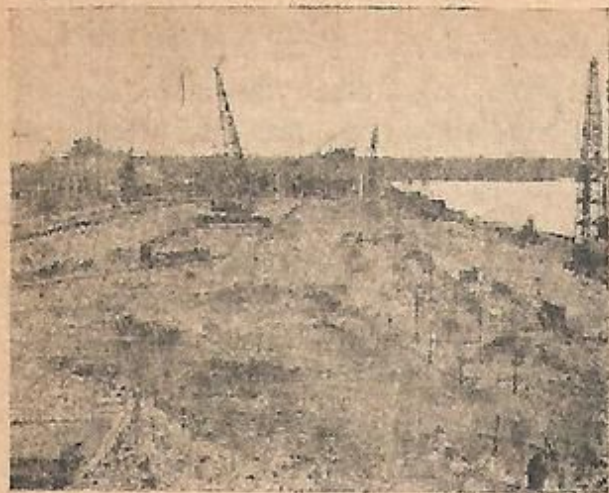
אניות-מנוע קטנות, קלות-תנועה, מהירות והדישות, לצורך הובלת משאות, פועלות ללא-הרף במימי אנגליה, סקוטלנד ואירלנד. מהתחלות צנועות של ספינות-מפרש ואניות-קטור ב-1885, התפתחה תנועה זו במשך הזמן, והיא גדלה והולכת בהתמדה. נקודת-המוצא של אניות אלו היא אמסטרדם, והיא אף מטרתן הסופית בתום כל נסיעה ונסיעה. אין כמעט למצוא כיום נמל באיים הבריטיים שאין לו קשר עם אמסטרדם, לפחות אחת לשבוע, באמצעות צי-אניות זה המקיים בדייקנות נמרצת את זרם הסחורות לשני הכיוונים, בכל תנאי מזג-האוויר. באופן כזה מצליחה הספנות

התפתחותם התעשייתית של נמלי אירופה

בצורתם המקורית היו נמלי אירופה בעלי אופי מפורש של נמלי-מעבר, כלומר, שעיקר תפקידם הכלכלי התבטא באחסנת סחורות ובהעברתן מן האניות לתעודתם. אך בעשרות השנים האחרונות היחל בפעילות תעשייתית בתוך הנמלים עצמם. מפעלי התעשייה מוקמים בתוך אזור הנמל, ולפעמים אף ליד שטח המים, באופן שהם יכולים לקבל את המרי-הגלם באופן בלתי-אמצעי מן האניות, ולמסור לאניות באופן ישיר את הסחורות המוגמרות המיועדות למשלוח.

היתרונות של מפעלי-תעשייה כאלה אינם טעונים הוכחה. עובדה היא, שכל הנמלים שפעלו לפניו אך ורק כתחנות-מעבר לסחורות, החלו בעשרות השנים האחרונות לפתח תעשייה פנימית. התפתחות זו נתמכה, מטעמים מובנים, על ידי הממשלות והרשויות השונות. מיד לאחר שהשיגו מעמד תעשייתי מסוים, החלו נמלים אלה להקדין השפעתם על האזורים הכלכליים שבסביבתם.

נטיה זו — המבוססת על העקרון של חסכון בדמיו-הובלה — ניכרת בכל ארצות אירופה, וגם בנתיבי-המים הפנימיים באירופה. גדול נהרות-אירופה, הריינס, הפך בעשרות השנים האחרונות מעין רחוב תעשייתי, ועל גדותיו הוקמו נמלים ומעגנים רבים



מגדולי הרציפים בנמל המבורג, הרום בהתפוצצות, אחר המלחמה.

במה מתעניינים קציני אניות?

זה לא כבר ביקשה חברת „אמריקן ליינס“ להשלים את הידיעות שבידה על הבר-העובדים באניות, ולצורך זה שלחה שאלונים לאניות „אמריקה“ ו„ראשינגטון“, וכן ל-46 אניות משא הנוסעות לאירופה, לאוסטרליה ולמזרח הרחוק. ביחוד הושם הדגש בשטחי החובבות של הספנים. סיכומי-התוצאות מוכיחים, כי בקרב הקצונה הימית קיימת התעניינות מרובה בספנות, באסטרטגיה, בנאויגציה ובהזינוגות-הים.

בדומה לקודמו בספינת-המפרש, אוהב גם קצין-האניה המודרני להנציח על הבר את הוד השמש השוקעת באוקיינוס השקט או את מראה הים כשהוא נתון בסערה. כן מגלה הוא ענין ביצירת מודלים של אניות מעץ ומחמרים אחרים, בדיג ובקריאה, באיסוף כוללים, עתיקות וחפצים שונים מאזורים מרוחקים.

שמהי ההתעניינות של הימאים התרחבו והסתעפו

אולם יורדי-הים של ימינו שטחי התעניינותו הסתעפו יותר ויותר, אולי משרם שזמנו החפשי מרובה יותר לרגל מהירותה הגדולה של האניה המודרנית.

בין הקצינים של ימינו יש רבים העוסקים בלימוד המתמטיקה ברמה גבוהה יותר מזו הדרושה לצרכי הנאויגציה, וכן מגלים הם יותר מאשר התעניינות חולפת באמנות ובספרות, בתיאטרון, באופרה ובבלט, במוסיקה ובאיסוף תקליטים. כל ענפי הספורט המודרני כלולים בשטח התעניינותו של יורדי-הים; אחדים מקציני החברה הודו, שהם מתעניינים בתעופה, ושנים מהם הם גם טייסים. אחרים מתעניינים בגידול צמחי רפואה; באלחוט; בקרמיקה; בגידול דבורים; במירוץ מכונות; בצילום; באיסוף שירים עממיים ועוד.

יש קצינים אשר עברו מבנין דוגמאות של סירות לבנין מודלים של מטוסים, וקצין אחד המציא מכשיר-מתירות אוירי שנבחן ונתקבל על ידי הצבא והצי של ארצות הברית.

החקירה העלתה, כי תדיג הוא השעשוע הנפוץ ביותר בין הקצינים, ומספר חובביו בין עובדי החברה מגיע ל-24. 22 בחרו בצילום, וכמספר הזה בקריאה.



המחסנים ששוקמו במקום ההרס — מהחדשים בעולם.

בצפיפות גדולה. מפעלי התעשייה הכבדה ובתי-החרושת החימיים הגדולים גילו את הנטיה, להקים את מפעליהם על גדות הנהר ממש, למען תהיה להם גישה ישירה אל נתיבי-המים באמצעות מעגנים פרטיים.

מבחינת פירון העבודה והיקף התעסוקה של המוני-פועלים, כבש לעצמו הנמל התעשייתי עמדת-כבוד בין טיפוסי-הנמלים השונים. בנמלים אלה יש להקפיד על מבנה מיוחד, לדאוג לכבישים ולמסילות-ברזל בתוך שטח הנמל, ובפרט יש צורך במתקני-כוח (השמל וגז). מכאן שלא כל הנמלים ראויים לשמש נמלי-תעשייה, ובכל מקרה ומקרה יש לעיין בכובד ראש בגורמים המצדיקים הקמת תעשייה בשטח הנמל.

מפעלי-תעשייה פנימיים נותנים אפשרות לנמלים להגביר את כושר-עבודתם והדבר ניכר בכל נמלי אירופה. נמל טוב השפעה מלכדת נודעת לו על כל הכלכלה.

מחסור בנפח-אניות על אף גדול הציונים

אף על פי שיש כיום בעולם יותר אניות משהיו אי-פעם בעבר, קיים מחסור בנפח-אניות, וביתר דיוק — מורגש מחסור בנפח-אניות מסוג מסויים. זוהי המסקנה הנובעת מתוך המספרים האחרונים שפורסמו על ידי הפדרציה הלאומית לספנות באמריקה.

הדו"ח של הפדרציה מסביר, כי בעולם כולו מצויות כיום כ-11,000 אניות, בנפח כולל של 180 מיליון טון; גרמניה ויפן חדשו את צייהן; מדינות קטנות רבות, שלפני המלחמה לא היה להן כל צי, הקימו עתה צי-סוחר גדולים. נוסף לזה יש במספנות העולם הזמנות ל-1000 אניות חדשות, אשר 800 מהן תורדנה הימה עוד השנה.

אף על פי כן אין אניות במספר מספיק, וכמעט מיליון טון של המרי-גלם המיועדים לארצות-הברית, מוטלים בנמלי הודו ואפריקה המזרחית ואין אפשרות לשלחם לתעודתם מחוטר נפח-אניות. המחסור גרם לעליה ניכרת במחירי-ההובלה — עד 100% ומעלה.

אחד הגורמים למצב זה היא המלחמה בקוריאה, הדורשת אניות רבות למטרות צבאיות ישירות. יתר על כן — כתוצאה מן המלחמה מעסיקים אניות במספר גדול בכל רחבי העולם לצורך הובלת חמרים מלחמתיים.

כיום נתמעטה הדרישה לנפח-אניות המיועד לסחורות בודדות-ארוזות, ובמקום זה יש צורך גובר והולך באניות המובילות חמרים שונים, כגון עפרות-מתכת, פחם ושאר חמרים איסטרטגיים. הסטטיסטיקה מוכיחה, כי להלכה צריך נפח-האניות הכללי לספק את כל הדרישה, אך למעשה קיים מחסור באניות להובלת חמרים המובנים. אופייני הוא, כי כל הצי הבריטי שנפחו מגיע ל-22.5 מיליון טון, כולל 750,000 בלבד של נפח-אניות להובלת חמרים מסוג זה.

גורם נוסף למחסור באניות הוא, שלאחר המלחמה הוצאו בארצות הברית 1800 אניות מכלל שימוש, ורק 220 מהן הושכרו אחר כך למפעלי-ספנות פרטיים. כן אין תעשית האניות הפרטית מעוניינת בהזמנות נוספות לרגל ההוצאות. תאור אמריקאי מענין זה יש לראותו כקריאה לבנין אניות חדשות, מיועדות בעיקר להובלת חמרים.

אך יש גם דעה אחרת, שהובעה על ידי א. הוגברג, נשיא ההתאחדות של חברות-הספנות השודיות. הוא זוקף את הדרישה הגדולה לנפח-אניות על חשבון התנאים הבלתי-נורמליים, השוררים כיום ברבים מנמלי העולם. הוגברג מציין, כי אין כמעט שבוע ללא הודעה על שביתת פועלי-הנמל במדינה זו או אחרת, דבר הגורם לריתוקן של אניות רבות במשך זמן רב. נוסף לזה מטעים הוגברג, כי במקרה שתחול הקלה במתיחות הפוליטית הבינלאומית — יגרום הדבר מיד לעודף גובר והולך באניות.

התגברות התנועה בנמלי אירופה

על אף ההתחרות של התובלה האוירית, היתה התנועה הימית הבינלאומית בסימן-עליה גם בשנת 1950. ובפרט כתוצאה מחידוש ההזדונית.

נטיה זו לעליה משתקפת מתוך כמויות הסחורה שהוטענו ושנפרקו בנמלי אירופה. מתברר, כי ברוב המקרים עומדים הנמלים לחזור למידת פעילותם ב-1938, ורק בנמלי גרמניה ובנמלים המ-קיימים קשרי-מסחר הדוקים עם גרמניה — כגון רוטרדם — מורגשים עדיין סימני פיגור. לפני המלחמה היווה חלקה של אירופה 70% מן התנועה הימית הבינלאומית, ורק נמל ניריורק עלה בהיקף פעולתו על הנמל האירופי הגדול ביותר, רוטרדם. תנועת הסחורות בנמלי היבשת האירופית בשנת 1950 מסתכמת במספרים אלה:

נמל לונדון, המטפל ב-50 מיליון טון לשנה, הוא כיום הנמל השני בגודלו בעולם אחרי ניריורק.

נמל רוטרדם שהיה לפני המלחמה השני בגודלו בעולם, טרם הספיק לחזור לעמדתו זו, משום שפעולתו תלויה בחלקה הגדול בתנועת-הטרנזיט לגרמניה. העליה בתנועת המרי-הדלק הנוזלים מפצה את רוטרדם במידה מסויימת על ההפסדים הנגרמים לה מהמת צמצום הטרנזיט.

נמל אנטרפן עלה לדרגת הנמל השלישי בגודלו בעולם, בעוד שלפני המלחמה היה זה מקומה של האמבורג. תנועת-הסחורות בנמל אנטרפן, שהגיעה ב-1950 ל-21.5 מיליון טון, נופלת במקצת מן התנועה ב-1938. אך ברבע האחרון של 1950 עלתה תנועת הסחורות על זו שלפני המלחמה (6.9 מיליון טונות לעומת 6.3 מיליון באותו פרק-זמן לפני המלחמה).

במקום השלישי בין נמלי היבשת עמד ב-1950 נמל מרסיי, שאף הוא הצליח לעלות על המבורג. נמל זה והנמל העולמי השני בצרפת, להאבר, וכן הנמלים של קופנהאגן וגנואה, הם היחידים אשר תנועת-הסחורות בהם עלתה כבר אשתקד על התנועה שלפני המלחמה.

המבורג עומדת כיום רק במקום הרביעי בין נמלי-היבשת, אחרי מרסיי, אף שהיתה לפני הנמל הגדול ביותר באירופה המרכזית. כתוצאה מחלוקת גרמניה ואבדן ארצות-הספיגה של סחורותיה (כגון צ'כוסלובקיה), הפסידה המבורג הרבה מחשיבותה, ותנועת-הסחורות בה ירדה ב-1950 כדי 11 מיליון טון, לעומת 25.7 מיליון ב-1938.

נמל גנואה בשנים 1900 עד 1950

חברת ובה אינפורמציה על התנאים והמתקנים בנמל גנואה, וכן חומר היסטורי על התפתחותו ב-50 השנים האחרונות — פורסמה זה מקרוב ע"י מנהלת-הנמל.

במחזור תנועת הסחורות ניכרת עליה מתמדת, המופרעת כפעם בפעם על ידי מלחמות ומשברים בכלכלה הבינלאומית. אם ב-1916 הושגה נקודת-גיבה של 7.8 מיליון טון לשנה, הרי ב-1918 חלה ירידה כדי 4.9 מיליון. ב-1928 הושג שיא של 8.7, ב-1932 חלה ירידה עד 6.3 מיליון, ואחרי כן חלה שוב עליה. עם פרוץ מלחמת העולם השנייה הגיע הנמל כמעט לכלל שיתוק מוחלט. ב-1944 לא עלה מהחזור הסחורות על 295,465 טון. מ-1945 ואילך מתחילה שוב העליה, כדי 8 מיליון טון לשנה.

טפוסי לנמל גנואה ההפרש הגדול בין כמות הסחורות הנכנסות והיוצאות, דבר הגורם דאגה מרובה לשלטונות הנמל. מתוך מחזור כללי של 8 מיליון טון, ב-1950 הוטען רק כמיליון ונפרקו כ-7. עם זאת יצויין, כי היבוא מורכב ברובו פחם, עפרות-מתכת, שמנים ודגנים, ואילו היצוא כולל בעיקר סחורות יקרות-ערך, הדורשות עיסוק מרובה יותר והכנסתן גבוהה יותר.

התקדמות עצומה לספנות היוגוסלוויה

תמונה ברורה על התפתחותה הגוברת של התנועה הימית היוגוסלווית מקנה ההסתכלות בגידול התעסוקה בנמל היוגוסלוויה הגדול ביותר — ריאקה.

ב־1950 עגנו בנמל זה 15,300 ספינות — תנועה שהנמל לא ראה כמותה מיום היווסדו. בשנים האחרונות היתה ריאקה לא רק מרכז הספנות היוגוסלווית, אלא גם מרכז של תעשיית האניות. מספר החושבים עלה מ־50 אלף לפני מלחמת העולם השנייה ל־110,000.

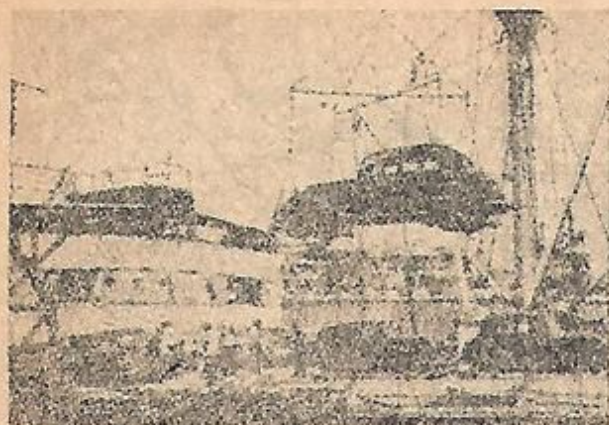
בריאקה נמצאים כל מוסדות הספנות של המדינה, המספנות הגדולות ביותר ומספר מפעלי תעשייה שחשיבותם רבה לארץ. במלחמה נהרס הנמל כליל, אך כבר הצליחו להקימו מחדש, והיום הנמל כולו ממוכן. התחבורה הפנימית בשטח הנמל מבוססת בעיקר על טרקטורים ושאר אמצעים מיכניים, בעוד שלפני המלחמה השתמשו בעגלות־סוסים.

המספנות היו קימות בעיר גם לפני המלחמה, אך עם ספוחה ליוגוסלוויה פיתחו אותן במידה מכרעת והשנה החלו — בפעם הראשונה מאז הקמתן — לבנות גם אניות לנסיעות אל מעבר לים, וארבע מהן כבר נמצאות בתנועה. כן בונים בריאקה מיכלי מים, אניות־גפס ואף מכונות ומנועים לאניות־חופים.

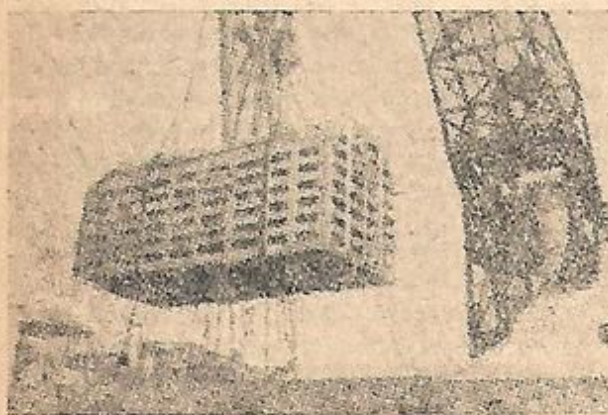
השנוי ביותר סהר־ההוף של יוגוסלוויה משמש אף הוא גורם לגידול מתוזר הסחורות בריאקה. המסחר עם הגוש הסובייטי נמסך כמעט לחלוטין, ובמקום זה קמו קשרי־מסחר עם מדינות אירופה המערבית. סחורות אלו עוברות ברובן הגדול דרך נמל ריאקה. במספנות „אוליאניק“ עוסקים עתה בבנין 6 אניות־נוסעים חדשות, שתופעלנה על ידי שני מנועים של 52 כוח־סוסים כל אחד, ואשר בידן לקלוט 700 נוסעים כל אחת.

הגנת צי־הסוחר בהולנד

„נדרלנדס ניוס“ מודיע, שהסכום הכולל להגנת צי הסוחר בשני התקציבים של חיל הים ההולנדי ומשרד התחבורה הוגדל עד 2,503,000 גולדן (בערך 250,000 לירות), בשביל השנה הנוכחית (לעומת 188,000 גולדן בשנת 1950). מן ההקצבה של שנת 1951, 2,440,000 גולדן הם בשביל רכישת תותחים ותחמושת והזקתם והדרכת צוות תותחנות.



טעינה מהירה של מכוניות בנמל טריאסט.



אניות במפרץ טריאסט — לצד שמאל הפיורד.

נמלי אמריקה הדרומית, כגון סנטוס, מונטווידאו ובואנוס איירס, ללא שהייה בנמל ליימער. האניה שיוכת להברה דרוס־אמריקאית.

פעילותו של נמל ונציה בשדה תנועת הסחורות האוסטריות

פעילותו המוגברת של נמל ונציה, בייחוד בשדה ההתחרות על הובלת סהר־ההוף של אוסטריה, עוררה בחודשים האחרונים תשומת־לב של אירצון בטריאסט.

לנמל טריאסט נגרמות דאגות רבות על ידי ההתחרות של האמבורג ושאר נמלי גרמניה, המנסים להשתלט על המסחר האוסטרי בעזרת מתן הקלות שונות בתעריפים. נסיונות דומים נעשים גם על ידי הנמלים שבארצות בלזיקס.

רבה את השרות הימי של תורכיה, תמסרנה לתעודתן עד סוף שנה זו.

אניה הירשה בקו הים התיכון — אפריקה המערבית

זה עתה נשלם במספנות פנחוט בנינה של אנית־הקיסור „פוך“ בשביל חברת האניות הצרפתית „פרטינה“. האניה תפעל בקו הים התיכון — אפריקה המערבית, בצד האניות „בונפורה“ ו„קנדה“. האניה „הוגר“ תוצא מן השרות בקו זה.

נוסף על 651 מקומות לנוסעים מכילה האניה החדשה הדרי־מטען ומתקני־קרוז ניכרים.

קשר ישיר מברמן לאמריקה הדרומית

בנובמבר נפתח שרות ישיר, על ידי אנית הקיסור „סט הלנה“, מגמל ברמן ל־

מספנות התורכית

הצעת־החוק בדבר יסוד „בנק־דניץ“, שיקבל על עצמו את התפקידים שהיו עד כה בידי ארגון קו־המספנות התורכית — אישרה על ידי האספה הלאומית התורכית בישיבתה האחרונה לפני פגרת הקיץ. המנהל הכללי של חברות־המספנות הודיע, כי ייחל מיד בהעברת הפקידים לחברת־המניות החדשה, אשר 51% מן הבעלות עליה יהיו בידי הממשלה.

המשאניות החדשות בשביל השרותים התורכיים

בנין של שתי אניות מסוג „מארמה“, שהוזמנו במספנות הולנד על ידי חברת האניות התורכית, נשלם והולך. כן עוסקים בבנין שתי אניות נוספות מסוג „ילובה“. המשאניות יחידות־צי אלו, שתבנה במידה



במחשבת "וורד" ה"ה"ם

ד. ברסלר / וכך נָרְרָנו אֶת נַחֲשׁוֹן לַאֲנָגְלִיָּה

(זכרונות)

גרירתה של "נחשון" מחיפה לאנגליה נעשתה בשני שלבים. האחד מחיפה לנמל טרנטו שבאיטליה, והשני מטרנטו לנהר טיין שבצפון אנגליה. את השלב הראשון בצעה אניה הצלה הדנית, אמ. ז. שויצר של חברת שויצר מקופנהגן. אניה זו, אשר תחנתה הקבועה היא בנמל מסינה שבסיציליה, היא האניה שטיפלה בהורדתה של ה"נחשון" מהשרטון בתלאביב. בגרירתה לנמל חיפה, ובהכנתה של ה"נחשון" לאיטליה.

הצלתה של ה"נחשון" מהוה ודאי פרק מענין, אבל מכיון שהצטרפתי אל צוות האניה רק אחרי הגיעה לחיפה, הספקתי רק להשתתף בהכנתה לגרירה. הכנות אלו היו בראש וראשונה — סתימת כל הפירצות שנתהו בקרקעית האניה בזמן האסון. דבר זה נעשה ע"י הכנסת זוויות עץ ע"י אמודים איים מבחוץ, וע"י בנית ארגזי בטון משורי יינים מעל לפירצות מבפנים. עבודת הכנה השובה אחרת היתה, לקבוע באיוו מידה טובים מיכלי המים והדלק בחרטום האניה ובירכתיים, מיכלי הקרקעית הכפולה ורשת צנורות השאיבה מהם. כל מיכלי הקרקעית הכפולה, ואף מיכלי החרטום והירכתיים נזוקו קשה בזמן עלייתה של "נחשון" על השרטון ורוב המחיצות בין המיכלים השונים נפרצו. היינו צריכים להאוג למיכל מים מתוקים עבור דוד זה (מיכל מי שתיה בכמות מספקת נמצא על הסיפון והוא לא ניווק. אם להביא בחשבון שאף רשת הצינורות נזוקה קשה, היה זה תפקיד לא קל. עבודת ההצלה וההכנה נעשתה בעיקר ע"י אנשי ה"שויצר" בפיקוחו הכללי של מר בלשפרוט. נציג אגוד ההצלה של הללויד שבא לשם כך מאנגליה.

עובנו את נמל חיפה עם הצוות של "נחשון" בלבד; אחרי שחרור הכלי

שאפשר. איש לא העלה על דעתו שגמל היעוד חבא יהיה מוזן לגבולות איטליה. עד שביום בהיר אחד באה הידיעה המפתיעה שהגופים הנוגעים בדבר החליטו להעביר את האניה לאנגליה לתיקונים.

לשם גרירתה של האניה למסע ארוך כזה, (ובשביל גרירה, זה מרחק גדול מאד), נעשו בה חיזוקים מסויימים, ביחוד בקרקעית האניה. לשם כך הוכנסה האניה למבדוק. בדקנו את חוזק מיכלי הקרקעית הכפולה תחת לחץ מים והמקומות שהראו סימני נזילה, חוזקו על ידי טלאים של ברזל או ע"י הלחמה. חזוקם של המיכלים איפשר לנו להחזיק את האניה במצב ישר ואף למלאותה עד הסוף, אם כי נמנענו מלהחזיק זמן ממושך תחת לחץ כלשהו.

את הגרירה מטרנטו לסאות-שילדס שבצפון אנגליה ביצעה אניה הגרר "וויטה זי" של חברת סמית ההולנדית. להברה זו יש מסורת ארוכה ונסיון רב בגרירה, אשר החל עוד במאה הקודמת. פעולותיה של הברה זו כוללים גרירות מהארוכות ביותר בעולם.

ה"וויטה זיי" היא אניה מוטור, ואחות ל"הודסון" אשר גררה את המנוף הצף שלנו מבליטימור לחיפה. יש לה צוות של שמונה עשר איש, כולל רב-הובל, שני קציני ספון, קציני רדיו, טבח ועוזרו, ויתרם אנשי מכונות. רוב אנשי הצוות הם אנשים צעירים, וחלק ניכר מהם הם בניו לאנשים שעבדו בהברה. לפי הוראות ה"שויצר", חיברנו את כבל הגרירה שלהם ישר את קצה השרשרת שלנו. לעומת זאת השתמשו אנשי ה"וויטה זיי" בשני כבלים נוספים בין כבל הגרירה העיקרי ובין שרשרת האניה. הכבל הראשון, שהוא כבל פלדה בעל 5 אינטש ונקרא "רתמה", חובר אל קצה השרשרת באמצעות שקל. אורך הכבל הזה כ-150 רגל. אל ה"רתמה" מחובר חבל מג'י לה בעל ששה עשר או שמונה עשר אינטש, הנקרא "המיתר", ואשר ארכו אף הוא כ-150 רגל. רק אחר כך בא כבל הגרירה העיקרי. אורך השרשרת שהוצאנו במקרה זה, היה שקל אחד בלבד. במשך כל זמן נסיעתנו, אף בימים הסוערים ביותר, היו המיתר והרתמה מתחת לפני המים. את טרנטו עזבנו במזג אוויר יפה. המהירות הממוצעת שלנו היתה ששה קשרים. בלילה הראשון בים נכנסנו לערפל, אבל זה לא ארך זמן רב. גם כאן, השמירה על המיכלים היתה עיקר דאגתנו. במזג אוויר טוב, היה זה פשוט למדי, אבל ברגע שהאניה החלה להיטלטל, היינו נאלצים לשאוב את המים מכיון שהם נטו לעלות במיכלים. וכך הגענו לצפון אנגליה.

הירכתיים הרימונו את שרשרת העגנים. בהשארנו שרשרת על העוגן השמאלי שתספיק להחזקתה של האניה, העלינו את העוגן הימני מעל המעקה אל הסיפון. ניי תקנו ממנו את השרשרת והכנסנו לאניה דרך צנור שרשרת העוגן. בינתיים התקרב ה"שויצר" אלינו ושלה את סירת המוטור שלו לקבל מאתנו כבל פלדה, אשר בעזרתו העלינו אל האניה את כבל הגרירה של הגוררת. אחרי שחברנו את כבל הגרירה, בעובי 5½ אינטשים, אל קצה השרשרת, הוצאנו החוצה שני שקלים, חזקנו אותם באמצעות מעצור מכונת העוגן ומעצור העוגן עצמו, הרימונו את העוגן השמאלי — והיינו בדרך. אורך כבל הגרירה שהגוררת הוציאה החוצה כ-400 רגל.

הים היה חלק, ובהעדר רעש המכונות, אפשר היה בקושי להרגיש בנוסעתה של האניה. שזחלה לאטה במהירות של חמשה קשרים; "כאב הראש" היחיד היה נטייתה של האניה לצד אחד; למזלנו לא ארך ימים רבים. אחרי שעברנו את האי כרתים, התגברה הרוח ואתה אף הים, מהירות האניה ירדה וכתוצאה מכך גברו הטלטולים, ונוסף לזאת החלו הגלים לדפוק בחרטום. בגלל מצבה הרופף של קרקעית האניה, לא העזנו להחזיק את מיכלי התחתית הכפולה תחת לחץ. העקומות הרבות שנתהו בתחתית האניה ובמסכה המיכלים בזמן שהייתה של האניה על השרטון גרמו למידה מסוימת של "מים חפשיים" בתוך מיכלים אלו, דבר שהגביר את הטלטולים.

ההשגחה על המיכלים היתה עיקר דאגתנו, ודרושה היתה שמירה מתמדת על גובה המים בהם ושאיבה עם הסימן הראשון של עלית המים. לפעולה כזו דרוש מקסימום של שיתוף פעולה בין המכונות והסיפון, ולדעתי הצלחנו להשיג זאת.

את הקשר בינינו ובין הגוררת קיימנו אם כי במידה שהדבר נגע לנוויגציה, היתה פעולתנו פסיבית בלבד. כל מה שיכולנו אנו לעשות היה לקבוע היכן אנו נמצאים, בלי כל אפשרות לשנות בעצמנו את הקורס או את המהירות.

עשרה ימים אחרי שעזבנו את חיפה, הגענו במזג אוויר רע לנמל טרנטו. לפני הכניסה לנמל, קיצרנו את השרשרת עד מטרים אחדים בלבד, בגלל קלקול במכונת העוגן. נאלצנו לעשות זאת באמצעות מכונת המנוף של מחסן מספר 2.

שהייטנו בנמל טרנטו ארכה זמן רב. הימים הפכו לשבועות, והשבועות לחדשים. במשך תקופה זו היה עיקר תפקידנו לשמור על המיכלים, או להוריקם לפי הצורך, על מנת להחזיק את האניה צפה ישר עד כמה

**בַּנְק
לְאוֹמֵי לִישְׂרָאֵל
בְּע"מ**

**הַבַּנְק הַחֻתִּיק
וְהַגְּדוֹל בְּאַרְץ-
הַבַּנְק שֶׁלךְ**



לבעליהם למצוא את דרכם בחשכת המעמקים. שני דגים אלה הועלו מעומק 5,000 מטר.

האוליאווד — אף זה סוג דג־מעמקים, ארכו 25 ס"מ בסך הכל; גופו נחשי ומתפתל; בלועו הפעור הגדול שיניים חזקות, ארוכות וחדות כמחטים מלוטשות. אברו המאיר קבוע מתחת לעיניו. זו הפעם הראשונה שדג זה ניצוד ברוסיה.

סוג אחר של דג מצולות נדיר הוא המקדונלדי, אשר רק חמש יחידות ממנו — משומרות — נמצאות בעולם כולו; גופותיהם מארכים ופוקרניים הדים מכסים אותם לאורך הגב. כיום, נוספו עוד שני דגי מקדונלדי לעולם המדע, שהמשלח הות הסוויטיות שלו אותן מעמקי האוקיינוס.

ענק בעל מידות נראה לעומתם דג מוזר אחר הנשקף מתוך קופסת זכוכית גדולה, גולגלתו ואף עיניו — גדולות וקשקשים שהורים יכסום. פרופסור ט. פאסס, אחד מראשי המשלחת המדעית הסוויטית לחקירת המצולות, אמר: „זו היא תגלית עולמית. ארוך־הזנב־השחור הזה נשלה על ידינו מעומק 8,000 מטרים! הנה הוכיחו המלומדים הסוויטיים ברורות, כי גם במעמקים אלה אפשריים חיים!“... ואמנם — מעומק זה — 8,000 מטר — הועלו עוד יצורים: חלזונות, ראשנים ותולעים השמורים כיום בגנוי המכון.

עבודת הציד בעומק הזה נעשתה במכשירי ידוג חדשים; רשתות־טרול ורשתות־מלכודת זותניות בנויות מתמרים ולפי תרשימים מיוחדים.

(„אוגניוק“)

מה הוא גבול עמקי האוקיינוסים והימים, בהם יכול יצור לקיים את חייו? זה ימים רבים מעסיקה שאלה זו את המלומדים. קבוצת חוקרים דניים, העוסקת בחקירת המצור־לות עוד מ־1925, באה למסקנה, כי העומק הגדול ביותר, שבו אפשר למצוא סימני חיים אינו למטה מ־10,000 מטר; ועד הזמן האחרון לא נמצאו נתונים מדעיים שיפריכו הנחה זו.

במעבדה לחקר הדיג שליד המכון ללימוד האוקיינוסים (אחת המחלקות של האקדמיה הסוויטית למדעים) אתה מוצא צנצנות וכלי־זכוכית שונים, ממולאים בנוזל המשמר



בספינת המפרשים „טורישטש“ עברו תלמידי בת"ס ימיים בסס"ר את הים הבלטי, הצפוני, באוקיינוס האטלנטי, הים התיכון והשחור...

„פורמלין“, שכל מיני דגים, מוזרי צורה, „צפים“ כביכול בתוכם. אלה הם חלק מן השלל אשר המשלחת הסוויטית להקר המצולות הביאה עמה. את תשומת לבנו מעוררים במיוחד: האלתית־המאירה, אשר כעין שורת „כפתורים“ מפיצי־אור דבוקים לה בתפר בטנה, ודגיגון קטן, גנוסטומא, הזורח כולו, נקל להבין עד מה מסייעים אברי־הארה אלה

ונדלנד - מורשת הויקינגים

(האפוס הימי של עמי הציפון)

רק מעטים מחוץ לאלה העוסקים בלימוד הפולקלור הסקנדינבי - בקיאים בפעולותיהם הימיות ובמלחמותיהם של הויקינגים. והרי במשך 300 השנים הקרויות בשם „התקופה החשוכה“ היו גם אדוני הים.

שואפי־קרב היו, חסרי־תרבות ובעלי מזג סוער. אימת פשיטותיהם היתה פרושה על כל חופיה של אירופה.

הם היו יורדיים בעלי שעור־קומה, ונוסף לזה - אנשי מלחמה. הם עשו כבתוך שלהם בכל המרחב המשתרע מחופי בריטניה ועד טיציליה ומעבר לה, וחדרו אף לתוך לבה של רוסיה. גם עד אמריקה הגיעו, והחלו ביישובה של גרינלנד. קרבותיהם הימיים אינם מפורסמים, אולי משום שלא היה כל כוח ראוי לשמו שיכול היה לעמוד בפניהם.

לימים פרצו מריבות פנימיות בין אומות הויקינגים לבין עצמן, וציי־השודדים נפגשו פנים אל פנים בקרב. המפורסם ביותר בקרבות אלה הוא הקרב על ונדלנד, אשר התחולל בערך בשנת 1000. מערכה זו היא אחת מהתגוננויות־הגבורה הגדולות ביותר, שבוצעו אי־פעם על הים. היה זה הקרב העקוב־מדם ביותר שהתחולל במימי הציפון.

מלים אחדות על האניות אשר לקחו חלק במערכה זו: היו שני סוגים עיקריים של ספינות. ספינות־המסע היו קצרות ומוצקות, בעלות טפון גבוה וחרטום רחב. נפחן היה 50 טון, בערך, וכמעט שהשתמשו אך ורק במפרשים. משוטים הופעלו רק במקרים יוצאים מן הכלל, כשהרוח שככה לחלוטין. צוות העובדים היה מורכב מ־30 איש, אך הספינה יכלה לשאת עד 40 איש, ונוסף לזה בהמות, צידה ומזון לנסיעות ארוכות.

ספינת המלחמה של הויקינגים היתה צרה ומהירה יותר. כרגיל בעלת נפח של 30 טון ובאורך של 30 רגל. הקצוות היו שווים משני הצדדים; הספינה יכלה להפוך את כוון נסיעתה בין רגע; את התורן אפשר היה להגביה ולהנמיך, ו־16 זוגות של משוטים, אשר כל אחד מהם הופעל על ידי שני אנשים או יותר, יכלו להגדיל את המהירות עד ל־10 קשרים. הספינה נשאה עמה סירות קטנות; על דוכן מיוחד עמד המפקד, אשר שימש (שלא בשעת פעולה קרבית) גם כהגאי. הציוד המלחמתי כלל שללאות־קשירה, מוטות ברזל מתחת לפני המים ובלטות של מתכת בחלקה הקדמי של האניה. ספינה כזאת, שכל אחד מאנשיה פעל בקשת ובחרב כאחד, היתה מכשיר מלחמתי יעיל.

*

גורמיה של המלחמה אשר הגיעה לשיאה בקרב על ונדלנד היו שונות ומסובכות, ונבעו ממעשי סכסכנות וחר-

זור־דיב בין הדנים, השוודים, הנורווגים ושאר השבטים. אולם המניע העיקרי היתה הברית שקמה נגד אולף טריגויי־טון מנורווגיה, שערך מסעות שוד בבריטניה, ושם נשא אשה אנגלית וקיבל את הדת הנוצרית.

משחזר לארצו בתור מלך נורווגיה, הודיע ברוב קנאותו, כי כל נתיניו חייבים לטבול את עצמם לנצרות, ואם לאו - אחת דתם למות. ואמנם רבים הוצאו להורג. אולף ניסה לנטוע את הדת החדשה ברחבי סקנדינביה, ובו בזמן עסק בתכנית לבנין צי, הואיל ואויביו החלו לרכז כנגדו את כוחותיהם.

הוא ביקר בפולניה עם צי של 71 אניות וכרת עמה ברית. לאחר זאת ביקר ביומטבורג, עיר אשר מקומה המדויק אינו ידוע, אך קרוב לודאי שכיום היא שקועה בים, אי־שם צפונית לפינמונדה. המחוז היה קרוי בשם ונדלנד.



במפה: ממסעות הויקינגים.

הרוזן שהיה ממונה על עיר לוחמת זו (לנשים אסור היה להמצא בה, וכן הוטל איסור על מציאותם של נערים למטה מגיל 18 וגברים למעלה מגיל 50), היה מקרוביו של מלך הדנים, אויבו העיקרי של אולף.

הרוזן עיכבו במשך פרק זמן אשר היה בו כדי לאפשר לקרוביו לארגן צי. לאחר זאת הציע להורות לצי הנורווגי את הדרך בין השרטונים המטוכנים שבאזור.

אולף שלח את הכוח העיקרי שעמד לרשותו אל הים הבלטי, כדי לחפש את כוחותיהם של אויביו. הוא עצמו, עם 11 אניות, שט לאורך החוף לפי הוראותיו של מורה־הדרך מיומטבורג. אנית הדגל שלו, „השפיפון הארוך“ (ארכה 160 רגל, 34 משוטים לה, והיא נשאה צוות־לוחמים של 250

דרך חייו של הסלמון

סלמון זה, שמרבים לאכול, מאזור הנהר קולומביה שבצפון ארה"ב הוא בא. בנהר הוא נולד ואל הנהר הוא חוזר לאחר נדודיו בים. עם התפתחות הטכניקה והקמת סכרים בנהרות, הסתגל גם הסלמון לתנאים החדשים והוא מקפץ על סולמות וחוזר אל צורי מחצבתו.

על פיגום הדייגים, הבנוי מעל לאשד, עומד אינדיאני. בידו מכמורת שצורתה כמצנפת המחוברת למוט ארוך. הוא משקיעה במים — וממתין. פה ושם עוברות ביעף, במים המקציפים, דמויות כהות. במעלה הנהר מונק מתוך המים דג גדול וחולף בין הסלעים. — דגי הסלמון של אגן נהר קולומביה בצפון-מערב ארה"ב עולים אל בריכות הדגירה.

זה מאות בשנים מהווים דגים אלה את מקור פרנסתם העיקרי של האינדיאנים ילידי המקום, ושל יתר המתיישבים באזור. כיום נחשבים ציד הסלמון ושימורו כתעשית-מוזון חשובה.

מחזור חייו של הסלמון מתחיל ומסתיים בנהרות המשתפכים אל האוקיינוס השקט בצפון-מערב ארה"ב. דגי הסלמון הצעירים בוקעים מן הביצים בבריכות קטנות אשר במעלה נהר קולומביה. כעבור זמן מועט מתהילים ה"אצבעונים" (הדגים הצעירים) את מסעם אל הים, הם נכנסים אל מי האוקיינוס השקט ושוחים כאלף ק"מ צפונה לאורך החופים.

דגי הסלמון מבלים בים כארבע שנים. במשך הזמן הזה הם גדלים ומשמינים. כשהם ניזונים מדגים קטנים. לאחר תקופה זו חוזרים הדגים המבוגרים אל נהר קולומביה כדי להעמיד דור חדש. הם נאבקים בורמי הנהר החזקים, מתגברים על אשדות ועוברים מכשולים בקפיצה. תוך שלושה-ארבעה חודשים מוצא כל דג את פלג-הנהר שלו, ואת מקום הולדתו המדויק. שם, בבריכות השקטות, מטילה הנקבה כ-5,000 ביצים, והזכר מפרה אותן ומכסה אותן חול. הדגים המבוגרים מסיימים בכך את תפקידם ומתים וצאצאיהם הבוקעים מן הביצים, ניזונים מגופותיהם.

עם התפתחות הטכניקה נחסמות בפני הדגים דרכיהם המסורתי תיות. המכשולים העיקריים בדרך שובם הם הסכרים ההידרו-חשמליים שהוקמו בנהר קולומביה ובפלגיו.

כדי לעזור לסלמון לשוב אל בריכות-הדגירה נבנו בכמה מהסכרים, "סולמות דגים", "סולם" כזה מורכב מדרגות נמוכות מוצפות מים, המאפשרות לדגים לעקוף את הסכר, בעלותם במדרגות בקפיצות.

אולם כמה מן הסכרים כה גבוהים הם, עד כי לא יועילו סולמות. בשנים האחרונות ניצודו דגים מביגרים מתחת לסכרים אלה. מן הנקבות הוצאו הביצים, הופרו בדרך מלאכותית והודגרו במדרגות מיוחדות בתוך מימיו של אותו פלג. מדרגות מלאכותיות אלה הוליהו את יעילותן: דגים שנולדו בהן חוזרים אליהן ולא אל מקור מוצבתם של הדרגות הקודמים.

איש), מורה הדוד הוביל את הנורווגים לעבר מפרץ קטן דרומית לריגן, כדי להביאם פנים אל פנים מול רכוזי הצי של ארבי אולף. היתה זו מלכודת מחושבת.

לפחות 180 אניות עמדו מול 11 האניות של אולף. קציניו הציעו להפוך עורף ולהמלט אל הים הבלטי, אך אולף נתן את תשובתו בזה, שקרע את המפרש מעל תורן אניתו.

אולף הצטיין בכשרון ובאומץ-לב כאחד. הוא נתן הוראה לספינותיו להתיצב אחת בצד חברתה, כך שנוצרה רחבה צפה ברוחב של 150 רגל. אנית-הדגל היתה באמצע. על פני הרחבה זו התכוננו לקרב למעלה מ-1000 נורווגים.

תחילה פעל הטכסיס יפה. אניות בודדות אשר ניסו לשבור את הרחבה נטרסקו לשבורי-עץ וטבעו, לאחר שכל אנשי הצוות נהרגו. אף על פי שכוחותיו של אולף עמדו מול כוח שעלה עליהם פי 16, החזיקו את היוזמה בידם והשמידו את אניות האויב אחת-אחת.

אולם באחד האגפים תקף המפקד השוודי בספינתו האי-שית, אשר היתה מוגנת בצפויי-ברזל, את האחרונה שבספינות הנורווגיות. הוא השמיד את הצוות שלה וטיבעה. בצורה דומה התקיף את האניה הנורווגית הבאה, ודנים עשו כך באגף השני.

לאחר קרב של עשר שעות נשארה רק ספינת-הדגל הנורווגית. לאחר שכל הצוות שלה הושמד, קפץ אולף לתוך המים בהתגוננו במיננו, והחל להמלט בשחיה. בכל רחבי האזור הבאלטי רווחת האמונה, כי הצליח להמלט, אך הואיל והיה פצוע ונשקו הכביד עליו, אין להניח שיש אמת בדבר. הקרב של ונדלנד הוא מקרה קלאסי של קרב ימי בו התמודדו מעטים נגד הרבים, ואשר בו כמעט והצליח אומץ-הלב. יתר על כן, בתבוסתו השיג אולף את מבוקשו, להביא את הנצרות לסקנדינביה. אניותיהם של הויקינגים הן שהפיצו תרבות זו באמצעותן של שרות הובלה יעיל ובטוח, שכמותו לא ידעה אירופה מעולם.



צייד הסלמון בארצות הברית.

עלו הוצאות הייצור בשנה האחרונה ב-25%, וההפרש נתן פצוי מה לדייגים בעונת השפל.

הכשרה מקצועית — קורסים

במשך הקיץ נערכו 2 קורסים, אחד למכונאים ראשוניים והשני למכונאים שניים. לאחר גמר הקורסים שעברו בהצלחה, הוחלט לקיים קורס לאחראים בספינות מכמורת. המשקים אשר לא שלחו הבריהם להשתתף בקורס הנ"ל, יסבלו בקבלת מדריכים איטלקיים לספינותיהם, ובעתיד לא תורשה שום ספינה לצאת לים ללא אחראי מוסמך. כל דייג בעל 4 שנות עבודה בדיג יוכל לגשת לבחינות, לקבלת תעודה שתקנה לו סמכות אחראי בספינת דיג.

הדיג בשנים 1949/50 (בטונות)

סוג הדיג	1949	1950	עליה ב %
מכמורת	646.3	1,091.9	69
דיג חופי	252.4	344.1	36
דיג במים עליונים	—	444.1	—
דיג אגמים	396.7	707.0	78
דיג מרחקים	—	486.5	—
גידול דגים	2,938.2	4,013.5	36
סך הכל	4,233.6	7,087.1	65

מספרים אלה מראים, שבסוגי הדיג החדשים — דיג במים עליונים ודיג במרחקים — התוצאות הן דלות למדי, אף כי דוקא בהם הושקעו כספים ומאמצים ניכרים. שני סוגים אלה של דיג סיפקו בשנת 1950 בקושי 4% מכלל תוצורת הדיגים שלנו. חברת „עזרא“, שנסודה לפני למעלה משנה ושהציבה לה למטרה לפתח את דיג המרחקים, לא השיגה עד עכשיו תוצאות מניחות את הדעת, ועכשיו היא נגשת לעסוק יותר ביבוא-דיגים מאשר בדיג. בנוגע לדיג במים עליונים עמדו לרשות הדייגים שלנו, בסוף שנת 1950, 15 ספינות בשביל סוג זה של דיג, אבל במשך כל השנה הכניס הדיג במים עליונים רק כ-440 טונות דגים, או כ-30 טון דגים בממוצע שנתי לספינה — וזו תוצאה עלובה ביותר, אפילו נניח, שבראשית אותה שנה היו לנו פחות מ-15 ספינות לדיג במים עליונים.

יבוא דגים והדיג המקומי

בחדשים האחרונים הופיעו בשוק כמויות גדולות למדי של דגים, ומעריכים שהובאו לארץ כ-3,000 טונות דגים מכל המינים, מלבד דגים מלוחים. אך בגלל המחסור בבת-יקרור לא יכול היה משרד החקלאות לכוון את שיווקן של כמויות-דגים אלה, ודייגים וכן קארפיונים טורקיים נמכרים ללא קיצוב. דבר זה מזיק לדיג המקומי, ודייגי הכנרת פנו אל משרד החקלאות בדרישה, לאסור את מכירתם של דגייבוא במשך הזמן, שיש בו ידוג גדול יותר של סארדינות מן הכנרת. אך נראים הדברים, שאין משרד החקלאות יכול לקבל דרישה זו, כי כאמור חסר נפת קירור במחסני-הקירור.

בהוגי הדייגים בארץ מותחים בקשר למצב שנוצר בקורת חריפה על משרד החקלאות. בקורת זו מכוונת לעובדה, שהמשרד לא היה מסוגל לכוון את יבוא הדגים, כך שהוא מביא דגים קפואים דוקא בזמן שיש תנובת דגים מקומית, תחת לרכוש אותו בעונה, שחסרים בו דגים מתוצרת הארץ.

הדיג שלנו לכל סוגי הכניס בשנת 1950 כאמור כ-7,000 טונות דגים, לעומת 4,200 טונות ב-1949. היתה זו עליה ב-65%. כשהיא לעצמה יש לברך על עליה כזו בדיג בשני שלישים בערך, אך ניתוח מפורט יותר של מספרי הדיג, לסוגי השונים, יראה שהתוצאות רחוקות מלהניח את הדעת.



עק הדיג

מדיוני מועצת האגוד

בישיבה האחרונה של איגוד הדייגים בחיפה, נשמעה אינפורמציה על פעולות האגוד על מצב הקואופרטיבים ועל דרכי פעולתה של קרן איגוד הדייגים. לאחר הדיונים הוחלט כי לקרן 3 מטרות: (א) מתן הלוואות להון חוזר לתקופה, עד ששה אחת; (ב) להשקעות קונסטרוקטיביות לתקופה, עד 3 שנים; (ג) לזמנים קצרים ביותר.

נבחרה הנהלה הקרן: צ. ליטוביץקי, ר. רופין, א. טומשוב. לשם מתן אפשרויות לאיגוד לפעול כגוף רשמי מוכר (פעולות משקיות, הקמת שרותים שונים וכו') — הכינה המזכירות תקנון שאושר פה אחד.

בישיבת מזכירות האגוד בחיפה — דנו על העלאת האחוזים של הדייגים הישראליים העובדים על ספינות נכריות ועבריות. כן סוכם עקרונית, כי יועלו דייגים בדרגה רק לפי ידיעה מקצועית ולא לפי ותק. בתקופה הקרובה ביותר יקוימו קורסים לרשתנים, ורק לאחר עמידה בבחינה — תאושרנה ההעלאות כן ניתנה האפשרות לגשת לבחינה לדייגים העובדים בשיטת דיג אורות שנה, או 8 חדשים, לפחות.

הלוואות מהבנק לחקלאות

הנהלת הבנק הסכימה לתת הלוואות לגופי ולמטרות קונסטרוקטיביות, כגון רכישת מתקנים, ציוד וכו'. ספינות

הספינות העומדות להגיע לישראל ל-10 ישובים — כבר נרכשו והובטחה אספקה מהירה של מנועים.

בחדשים האחרונים הורגש מחסור מוחלט בציוד בענף דיג המכמורת. ספינות לא יצאו לעבוד בעומק בגלל מחסור בכבלים וברשתות. ימים רבים הלכו לאבוד בגלל הצורה לתקן את הרשתות אחרי כל הפלגה. בזמן האחרון הגיע משלוח של רשתות המאפשר חלוקה של 2 רשתות לספינה. כן הגיע משלוח של כבלים מבלגיה ומאנגליה.

דיג במים עליונים

לרגל השפל בענף זה לא הורגש המחסור בציוד. ממחסור בציוד סבלו דייגי כנרת.

דיג חופי

הנסיגות שנעשו הוכיחו על מציאות דגים בחופי הארץ; אולם קבוצות הדיג מהסעות להתחיל בעבודה בגלל חוסר מלאי לחדוש הרשתות. יש להצביע גם על הקשיים להשגת חמרים שהיו מצויים בשוק המקומי, כגון: חבלים, עופרת, צבע לסירות וצבע לרשתות. אחרי חדשים של הסרת הפקוח על מחירי הדגים, עלו המחירים של דגי מכמורת ואגמים ב-25-35% ובדיג חופי ב-50%. למעשה

בְּחֶבֶל הַיָּמִי לְיִשְׂרָאֵל

מְדִינַת הַנְּעֻד הַפּוֹעֵל שֶׁל הַחַי"ל

הַצְגוֹת סְרָטִים בְּבֵית הַיִּמָּאִים

המזכירות התחילה בפעולה להקנית ידיעות על הנעשה בעולם ובארץ בשדה הימאות, חרושי ההובלה, התעשייה, המדע, הטכניקה, ההיגיינה וכו' ע"י הצגות סרטים קצרים, בשעות הפסקת הצהריים לפועלי הנמל, ובשעות הערב גם לארגוני הנוער הימיים ולהברי החי"ל.

לשבתת הימאים

עם מסירת חוברת זו לדפוס עוד נמשכת שביתת הימאים. אנו נמנעים בזה לחוות דעתנו לגוף הסכסוך (עוד גשוב לכך), אך לא נוכל להעלים רוב צערנו על המכה הקשה — החמרית והמוסרית — אשר הוכה צי הסוחר הישראלי. פרטי השביתה ידועים לקוראינו מתוך העתונות היומית ולא נחזור עליהם. אמונתנו היא, כי השביתה תסתיים ככל המוקדם, והעניינים הטעונים בירור בין הימאים למוסדותיה העליונים והמוסמכים של הסתדרות העובדים — ייושבו, לטובת הימאים וההסתדרות כאחת; שהרי אין כהסתדרות העובדים החרדה לטובת הימאי ולשלום הצי הישראלי הצעיר גם יחד.

ביה"ס הימי לפני הרחבה

על התפתחות בית-הספר הימי בחיפה הבעיות העומדות לפניו בעתיד מסר לעתונאים מר מ. הינדס, יו"ר ועד הנא" בזמן קיומו, החל מ-1938, עברו דרך בית-הספר 1000 מנים של המוסד.

תלמידים שמהם סיימו את חוק לימודיהם 250 תלמידים הממשיכים לשרת בחיל הים ובצי הסוחר הישראלי. ביה"ס מונה עתה 145 תלמיד ומשתדל לתקן את המגרעות אשר נוצרו בעקבות מלחמת העולם השנייה ומנעו ממנו את המגע עם הים. הפנימיה הקיימת ליד ביה"ס בבנינו בבית "מלון וינדזור אנקס" לשעבר מאכסנת 90 תלמיד ובאחרונה נתמנה כמנהל ביה"ס רב-החובל אנריקו לוי. כן הוחלט להזמין מכונאי ימי מנוסה. בקיץ שעבר הפליגו תלמידי ביה"ס באניות חיל הים והצי המסחר והפלגות אלה שימשו בשבילם חלק מאימוניהם המקצועיים. הבעיות הדחופות העומדות עתה לפני בית-הספר הן: (1) אפשרות השימוש באניות לתלמידי ביה"ס (2) מציאת מקום מתאים עם ההעברה של הטכניון למקומו החדש. קרוב לודאי שבית-הספר יצטרך לרכוש לעצמו אנית-אימונים בינונית אשר תשמש להפלגות ואולי גם לפנימיה.

לשם הבטחת תקציבו דורש ביה"ס מאת החבל הימי לישראל השתתפות שנתית בסך של 24 אלף ל"י, ממשרד התחבורה — 12 אלף ל"י וממשרד החינוך — 12 אלף ל"י. כן תיתבע השתתפות מעיריות תל-אביב וחיפה, מאת חברות הספנות הישראליות והחברות הזרות הפופוליות בארץ.

מר מ. פומרוק, יו"ר החבל הימי בחיפה, מסר כי תקציבו של החי"ל מגיע ל-145 אלף ל"י בצורת תרומות מחי"ל והיתר בא ממסים ותרומות בארץ. מר פומרוק ציין כי גרעונו של ביה"ס הימי מגיע ל-48 אלף ל"י לשנה. מזה מכסה את המחצית החבל הימי. העיר חיפה גייסה בשנה שעברה למטרות ימאיות כ-22 אלף ל"י. כסכום הזה נאסף כבר בעשרת החדשים הראשונים של השנה השוטפת.

תקון טעות: מספרה של החוברת הקודמת צויין שלא כהלכה וצ"ל: א' (שנה שביעית).

בישיבת הוועד הפועל של החי"ל בראשותו של מר א. חושי, ב-13.11, החלט להטיל על הוועדה הכספית את הכנת התקציב ל-1952. מר יצחק הכט נבחר חבר הוועד הפועל במקומו של מר ש. ז. שרגאי, שהתפטר מחמת עומס עבודתו כראש עיריית ירושלים.

בקור בכסים להדרכת דיונים באילת

ב-12.11 ביקרה הנהלת הבסיס עם נציגי המוסדות בכסים ההדרכה באילת. מטעם החי"ל השתתף הד"ר צ. ברנדר. היה דיון בו לקחו חלק כל המשתתפים. החלט להמליץ בפני מליאת ההנהלה על שיפורים שונים.

המוסד המרכזי להדרכה ימית

ב-8.11 היתה ישיבת ההנהלה של המוסד בראשותו של היו"ר מר י. שריר. נערך דיון מקיף על דו"ח המוסד שנשלח בכתב לכל החברים. החלט להפעיל מחדש את הוועדות השונות, ולהטיל על הוועד הפועל של המוסד להכין את תקציבו ל-1952.

מבחר ספורי ים

נמסר לדפוס ויופיע בקרוב בהוצאת החי"ל הקובץ "מבחר ספורי ים" בעריכת א. תלמי וי. פרישמן.

צבור המורים והחי"ל

מרכז החי"ל עומד לסיים בקרוב את החתמת צבור המורים ברחבי הארץ על חברותם בחי"ל בשנת הלימודים החדשה. המפעל מתנהל בהצלחה.

בסניפי החי"ל בחו"ל

אפריקה הדרומית. ב-28 באוקטובר נערכה בקייפטאון האספה הכללית השנתית של סניף החי"ל באפריקה הדרומית. פתח יו"ר הסניף, העו"ד ד. כהן, שסקר את פעולות החי"ל בארץ ואת שאלות הארגון במקום. באספה השתתפו ב"כ ארגון הנשים ובנות ציון והיו"ר העריך את התענינותן הרבה במפעלי החי"ל. ציין כי הסניף הצליח לשלוח על חשבונו תלמיד לביה"ס הימי בחיפה ודרש מאמץ נוסף בכיוון זה. כן הדגיש את חשיבות כתב העת "הים" הוצא בקביעות באפריקה בראשות מרת פני גרוס, עורכת העתון. מר ר. לסס מסר את הדו"ח הכספי. אחר ויכוח בהשתתפות רבים נבחרו: הרב הראשי פרופ. י. אברהמס — נשיא כבוד, י. גיטלין — סגן נשיא כבוד, יו"ר — מר גורדון יפה, סגני יו"ר — ח"ה א. כץ ומ. ג. מרקס; גזברי כבוד ח"ה ס. כהן ור. לסס; חבר כבוד מר מ. ג. ויינרייך; חברי האכסוקוטיבה: ח"ה ד. כהן, י. פרנק, ג. גרוס, ד"ר ע. שפירא, גב' ויינרייך.

בסניף תל-אביב

בישיבה האחרונה של הוועד החלט על פעולה מוגברת לטובת מפעלים ימיים המוקמים, או נתמכים ע"י החבל הימי לישראל. בין השאר התחילה המזכירות במפעל לטובת בסיס ההדרכה לדייגים באילת. הוחל בארגון נשף חנוכה גדול, שהכנסתו תוקדש כולה לכסוי חלק מהתקציב שנועד למפעל זה.

לקריאת המזכירות התנדבו חברי הוועד וחלק מהברי הנשיאות לעזרה בניצוע המפעל.

הנשף ייערך ב-31 בדצמבר באולם "אהל-שם", ובו ישתתפו שחקני הבמות בתל-אביב. כן יוגרלו מספר פרסים — טיולים לאילת.

אהרן רונפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל במסחרי
בכל עניני הובלה ימית

חיפה

ת.ד. 74. טלפון 4241/2

סניפים:

תל-אביב-יפו - ירושלים

„תחבורה“

אגודה חקלאית שתופית

של משקי העובדים להובלה בע"מ



משרדים ראשיים:

תל-אביב: רחוב עקיבא איגר 7
טלפון 2709 - 5197

חיפה: רח' הנמל 43, טל. 2381

ירושלים: רח' סטורס 10, טל. 2990



סניפים בכל חלקי הארץ

המשביר המרכזי

חברה קואופרטיב להספקה
של העובדים העברים
בארץ ישראל בע"מ

תל-אביב
חיפה
ירושלים

בנק הפועלים בערבון מוגבל תל-אביב

המשרד הראשי: רחוב מונטיפיורי 21
טלפון 4296/7

משרד: רחוב אלנבי 126
טלפון: 2967, 3037

הון המניות והרזרבות ליום 1.1.51	-	935,000.-
פקדונות	-	16,600,000.-
קרנות חלואות	-	4,800,000.-
חלואות	-	15,000,000.-

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

מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם

המוסד המרכזי להספקה
של החנועה הקואופרטיבית
בישראל