

## גליונות החבל הימי לישראל



בהסיוס ההרכבה הימית באילת; קליטת רשת

אחת  
להדש

חוברת ג' (ע"ו)

שנה שביעית

כסלו תשי"ב / דצמבר 1951

כתובת הסערכח:

חבל ימי לישראל, תל־אביב

ת. ד. 1917

מל. 2437

(דברים במסיבה ב"מועדון הימי" בחיפה)

## "פקדון" מחסי ערובה בע"מ

המחסנים: דרך פתח תקוה

ע"י בית התעשיה

המשרד: תל אביב

רח' לילינבלום 19

טלפון 4831

הספנות שלנו היא כבר כיום גורם בספנות העולמית, והיא עובדת לא רק לצרכים ישראלים. האניות "יפו" ו"חיפה", למשל, מובילות סחורות בין קנדה לארה"ב. גם אניות אחרות מובילות מטען בשירות בינלאומי. הדבר חשוב מאד לספנות שלנו, מכיון שתודות לכך אין האניות מהלכות ריקות בכיוון אחד, כאשר היה עד כה.

\*

המדיניות של חברת "שהם" היא: לקיים קוים קבועים עם כל הנמלים כגון: ביון, בתורכיה, בקפריסין, בספרד, בצפון הים התיכון ובצפון אירופה, בצפון אמריקה ובקו החדש למערב אפריקה, אשר שם תהלך האניה "כנרת". "שהם" שואפת לשיתוף פעולה עם כל ה"קונפרנסים", היא כבר נתקבלה לשנים בים התיכון — גנואה ומרסיל — ומתנהל מ"מ להתקבל לנתיבים בינלאומיים נוספים. גם בקווי הנוסעים מחפשת החברה הסכמים בנוגע למחירים, החלפת נוסעים וכדומה. הצלחנו גם למשוך נוסעים לאייהודיים — צליינים מצרפת, איטליה, ונצואלה ועוד. עם הפחתת תנועת העולים תחתור החברה לשוקים חדשים, ויתכן שבשנה הבאה תעבור "שהם" לקו שלא יכלול את ישראל כנמל-מוצא. החברה רוצה גם להרחיב את הקוים הקיימים ע"י הובלת משאות, ביחוד בולי עץ ממערב אפריקה והיא עומדת גם לרכוש אניה להובלת חיטה. כן יש לחדש את הצי בקו הים התיכון, ובתכנית — גם בנין אניות-נוסעים בגבול 10.000 טון.

אולם אנו עומדים לפני קשיים רבים. אניות הנוסעים מתישנות ויש לרכוש חדשות במקומן, לעומת זה צי-המשאות הוא כמעט חדש. אך ההוצאות שלנו גדולות בהרבה משל המתחרים, וזוהי הופעה כללית במשק הישראלי. הספנות — אמר הנואם — היא תעשיית אכספורט יחידה בארץ ללא פרמיות, בעוד שכל יצואן מקבל תמיכה ממשלתית.

\*

הצוות היא אחת הבעיות הקשות שלנו, יש חוסר חמור באנשי-מקצוע ויש הכרח להעסיק זרים. שכר העובדים גבוה פי שנים מאשר ביתר הארצות הימיות כגון: גורבגיה, הולנד וכו'. גם התנאים הסוציאליים שלנו הם טובים יותר, מה שאין כן בפריז העבודה. בו בזמן שצוות זר מתקן גם את האניות, הננן נאלצים לפנות למספנות היקרות שלנו בארץ ומחוסר מבדוק — גם לחו"ל.

\*

כשם שהתקדמנו בהרבה ב"1951 נתקדם גם ב"1952; נר"י חייב גם את השתתפותנו בשוק הבינלאומי, נגדיל את הצי ע"י רכישת כמה אניות חדשות. למטרה זו מגייסת החברה הון נוסף בסך 2 מיליון דולר לפי הסכם עם חברת "אמפל" בארה"ב. כל הסכום הזה ישמש בתור השקעה כדמי-קדימה לבנין אניות-נוסעים מתאימה בקו העיקרי — קו ים התיכון. החברה מקוה להשיג גם את ההון הדרוש לרכישת עוד 2—3 אניות, ומצד שני נצטרך לוותר על "קוממיות" שתמכר לגרוטאות.

### יצחק צ'יזיק מנהל נמל תל-אביב

הנהלת "אוצר מפעלי הים" בת"א, מינתה את מר יצחק צ'יזיק מנהל נמל תל-אביב, במקומו של מר זיפשטיין שהתפטר לפני כמה חדשים.

אין ספק, כי בחדשים, אשר הנמל היה ללא מנהל הורגש בהם חוסר יד מכוונת ומארגנת. עתה, עם התמנותו של מר צ'יזיק, שאיננו פנים חדשות בארץ, בעבודתו מימי המנדט ומאז קום המדינה, ובמיוחד בועדת הנגב נצפה להגברת יעילותו ולפיתוחו הנוסף של הנמל.

החבל הימי לישראל מברך את י. צ'יזיק בעבודתו החדשה, ומקווה שתהיה לברכה לימאות הישראלית.

### ברגע האחרון;

עם סגירת הגליון גודע,  
כי חימאים החליטו לחזור  
לעבודתם.

עבודת היום כרוכה, בדרך כלל, בסכנות מיוחדות. ואם עבודת-הפריקה בנמל חיפה היא בחלקה על היבשה, הרי בנמל תל-אביב היא בלב ים ממש — וחובת הוהירות חלה על הפועלים והמנהלים. יקר לנו כל עובד נמל וגדול הצער וצורב הכאב, על מותם של שלושת הפועלים שאבדו, תוך עשרה ימים, מהם שנים בים ואחד ביבשה.

טרם הוצאו מסקנות הועדה החוקרת את מקרה האסון בתל-אביב, וגם החיפושים אחר גויות הטבוע העלו חרס. אולם, שני מקרי המות, בחיפה ובתל-אביב, שהיו בתוך הים דומים זה לזה: בחיפה אירע האסון כשהפועל ניסה לעבור מדוברת אחת לשנייה, ונפל למים, ואילו בתל-אביב (לפי השמועות) בשעה שפרצה סערה ליד הכניסה למעגן-הסירות וכמה פועלים קפצו למים כדי להגיע לחוף בשחיה; לגירסה אחרת הפיל הגל שלושה פועלים, שניים הצליחו לעלות לסירת-המנוע והשלישי טבע. פועל שלישי נהרג בנמל יפו, בעבודתו ליד המנוף. גם כאן טרם הובררה סיבת האסון. השתתפותנו בעמוקה בצער המשפחות — ומשפחת עובדי הים כולה. תשמע הקריאה — לזוהרות ולשמירה על החיים של עובדי הים!

לכבוד

נשיא המדינה

פרופ. חיים וייצמן,

נשיא הכבוד של החבל הימי לישראל

רחובות.

כבוד הנשיא,

חרדים יחד עם כל הישוב למצב בריאותך, אנו מרשים לעצמנו לשלוח לך, נשיאנו היקר והנערץ, את מיטב איחולינו הנאמנים והכנים ביותר להחלמתך המהירה והשלמה.

קבל נא, בהודמנות זאת, את ברכותינו להבחרך שנית כנשיא מדינת ישראל וליום הולדתך השבעים ושבעה.

מי יתן ותוסיף לעמוד עוד שנים רבות בראש מדינת ישראל, תשרה מרוחך האצילה על מדינתנו הצעירה ותנחה לחוף מבטחים.

הננו להביע לך את רחשי הוקרתנו והערצתנו.

בכבוד רב ובברכת גאולת הים

(א. חושי)

י"ד החבל הימי לישראל

(ד"ר צ. ברנרד) המזכיר

## דָּבָר אֶל הַיִּמָּיִם

כותב הטורים האלה זכה להיות עם אלה שנלוו לצמיחתו של יורד הים הישראלי מראשיתו, עוד בימים בהם בית יורדי הים ברח' המלכים, חיפה, היה קנין הבריטים — ושלטונם שפוך על חופינו כאשר ראשוני בה"ס הימי השתלבו במעגל, ועם זיאמא חייקין היקר באדם (אחיה של בת שבע, שניהם בעולם האמת), הִנַּחְנוּ היסוד לפעור לת ההסברה ולבטאון הראשון "אופק", שמ"נו צמחה הבמה היחידה לימאות הישראליה, "ים" (כינויו של ד. רמז), המתמיד, זו השנה השביעית, קיומו. וכאשר נלבטנו, יחד עם סעדיה גולדברג, בעיצוב מטבעות מונחיהם הראשונים בלשונונו.

כותב הטורים האלה מעיד על עצמו, שנהירים לו, במידה רבה, עיני הימאי הישראלי, הצעיר במשפחת החלוצים (אם כי, ודאי, לא כל ימאי ניחן בתכונה-סגור לה זו). אין בו ספק, שענינים אלה לקו (ולוקים) בחוסר הבנה מספקת וטיפול ראוי, בעטיים של גורמים שלא כאן המקום לעמוד עליהם. "כל פרידה — אומר הפתגם הצר"פתי — קורטוב של מוות בה", והרי הם הימאים, טועמים טעם זה באורח קבע, עם כל ניתוק מן החוף והמשפחה, עם כל הפי-

לגה למרחבי גלים וסערות. שכן טרם נס"תיים כיבוש הים לנוער הישראלי, וטרם נכבש הנוער לים על כל שלוחותיו. כי אין הימאות בחזקת משלוחי-יד במובן השגור, ויש בה מן המגע הישיר, מחשלה-אופר והדמות, עם הטבע רבי-הפאר וההתפוכות שכינויו הכולל: ים. כל ההערכה והכבוד והיקר לדור הראשון של כובשי הים ועובדי דיו!

אפס, מה רב המרחק מכאן — ועד לגסיון לשים מצור על חופינו! ואין בכך משום הבעת עמדה ויחס לעצם דרישות הימאים, לא לזכותן ולא לגנותן. הללו ענין הם — להסתדרות העובדים שסמכותה המקצועית על הימאים, בדומה למקובל ברוב הארצות של העבודה המאורגנת.

לא לטובת הימאים, ההסתדרות והמדינה הדבר, ששביתה-השבתה זו נוצקה בהש"ת לשלוחה, במטבעות מפלגתיים. אך לשוא יקונן "על המשמר" — "כל ערך ונכס חלוצי שבידי פועלים חלוצים בוני התיש"בות או מקימי הימאות העברית, הוכרזה עליו מלחמת השמד", ולא רעדה היד שכת"בה פסוק מאויים זה. לא נבוא בזה חשבון,

מי ומה הם הגורמים לירידת קרנה של החלוציות בימינו, אך מה טעם לזיווג-האנדרר גינוס הזה: האם כל שביתה-השבתה של פועלים כגילוי חלוצי תכונה? אכן, פשתה אינפלאציה גם בשימוש במונחים, שנתרר קנו ממשקל מושגיהם... ואם כל אניה בעינינו כנקודת-התיישבות לעובדיה ולמשק — הנברך גם על גוש משקים אשר יפסיק — בעטייה של דרישה זו או אחרת — עבר דתריצירתו והיא כעורק-חיים לכל?

המאמר הראשי בגליון האחרון של "ים" (שהימאים קוראים בו) ענינו בכותרתו: "נאיר פנים לימאים". אכן, ראויים הם לכך; אך ראויים גם ההסתדרות והישוב, שהימאים יאירו להם פנים, יתייצבו מיד להפעלת הצי, להסעת הדורים והמרייבנין, מזונות ועולים. אכן, עדיפה כניעה מדומה זו, מבחינה פועלית, מוסרית ולאומית על כל נצחון מפוקפק. דרישותיהם הצודקות של הימאים סופן לבוא על סיפוקן, אך לא בדרכי של דיקטאט וכפייה. זה יהא צעד שב"תבונה, שירים קרנכם בצבור הפועלים ובישוב!

א. ש. שמיין

13.12.51 "דבר",



## בימוט הישראלית

ש. זרחי / לא הנה ולא ינה הסגר בים

אם יוטל הסגר ימי על חופי ישראל, וייעשה נסיון לנתק את הקשרים הימיים שלנו עם העולם — מה יהיה מצבנו? האם תשותק העליה, ייהרס היצוא של הדורים והיבוא של מזון ומכונות וחמרי-עבודה? המבחן שהיה לנו בחשוון אש"ר-על-ההגה: — זה מוכרח ללכת.

הכרזת-המצור באה מצד שלא ציפה לו איש: מבפנים. כינוס של הימאים בחיפה הציג תביעות מסוימות כלפי הסתדרות העובדים. ההסתדרות קבלה חלק מהתביעות, ולא קבלה את החלק האחר. הימאים הודיעו, כי יש "חשבון" ביניהם לבין הועד-הפועל של ההסתדרות, ואין להם טענות לא אל בעלי האניות ולא אל הממשלה. אבל את החשבון ההסתדרותי-הפנימי החליטו לפרוע מן הרכוש הלאומי שהיה בידם כפקדון — והשביתו את הצי המסחרי. והודיעו: שום אניה לא תפליג, כל עוד לא יסודר החשבון.

אבל ההסתדרות העובדים — זה הגוף הצבורי הגדול ביותר במדינה — ניחנה במלוא החושים הממלכתיים, וראתה את עצמה אחראית למצב. היא קראה לחבריה הימאים לחזור לאניות. ומשלא נשמעו לה השובתים-המתפטרים בחיפה — באו והתנדבו ימאים-לשעבר מקרית-חיים ומנשר, מתל-עדשים ומנהלל ומעין-חרוד, מהגליל והנגב. והאניות הופעלו בזר-אחר-זו. הן פרקו את המטען שהביאו מהחוץ, טענו סחורות ליצוא, העלו נוסעים, יצאו להביא עולים, ובמידה מסוימת אפילו שמרו על לוח-זמנים של ההפלגות.

בשעה שנכתבים הטורים האלה — למעלה מארבעה שבועות לאחר שהתחילה ההתפטרות-השביתתה — כבר פוע-לות 11 אניות מאלו שהושבתו תחילה. 330 מתנדבים נמצאים באניות, לצדם של ימאים ותיקים, שלא התפטרו ולא שבתו בכלל. המבחן עוד לא נסתיים. אבל כבר עתה ברור: הסגר לא היה ולא יהיה.

"קדמה", הראשונה לאניות של צי-המסחר הישראלי, היתה גם הראשונה שיצאה וחזרה עם צוות מתנדבים. קרה, והטבע עצמו הכביד על האניה ואנשיה: כבר בלילה הראשון להפלגה קמה סערה קשה על הים. והעובדים באניה — ואפילו הם ימאים מנוסים — אינם מכירים כהלכה את מקום-עבודתם, ולא נכנסו לשיגרת-המקום. רב-החובל יצא לבדוק את האנשים בעבודתם. הוא מצא את ההגאי נאבק

קשה. שאל: מה המצב? ענה איש-ההגה: אל תשאל, קשה מאוד! אמר רב החובל: אם כן, מה יהיה, זה ילך? ענה תשי"ב הוכיח: בכוחה של מדינה צעירה לשבור המצור. זה לשון האחריות. בחושך, בסופה, בין-המצרים של שיתוק ושל ניתוק, פסק ההגאי את פסוקם של בוני-הצי, של מובילי-העליה, גושרי הנתיבות במים עזים. "זה מוכרח ללכת", כלומר — זה ילך.

אחרי הנסיעה הראשונה (זו היתה ה-92 להילוכה של "קדמה" העברית) רשמו הנוסעים את רב-החובל ואת העובדים ב"ספר הזהב". הנוסעים הוציאו גם עתון-קיר בתוך האניה, ושמו "על הגשר". בראש הגליון היה ציור: אפקי-ים, גלים, ונחשולי-ענק, ואניה מהלכת קדימה. על האניה כתובת "קדמה" ועל הנחשול — "שביתת הימאים". הנוסעים מצאו ביטוי בציור, בשיר, במכתבים-למערכת, לברך את המתנדבים ולאחל לציי-הסוחר הישראלי, שלא ישבות לעולם. "פרשת הימאים" נכתבת — ונאמרת — יום-יום. העתונים בטוריהם, המוסדות בהודעותיהם והאסיפות על נואמיהם, הכל יודעים, מה נעשה ומה נשמע.

ועדיין לא הגיע הזמן להסיק את כל המסקנות. ורק נקר דות בודדות, אלו שנדחקו לצדדין ברעש הצבורי שאפף את "פרשת הימאים" — אלו ראויות לציון.

לאור המאורעות-על-הים נתברר, מהו הרכוש האנושי שלנו — הזרובה הימית. הקריאה לימאים להתנדב מצאה הד נרחב, ונתגלה, כי ימאים מכל המקצועות והדרגות נמצאים בכל פינות הארץ. רבים עזבו את המקצוע מתוך רצון להתישב על הקרקע — כשם שרבים עוד יעזבו את הים מקרב הימאים הנמצאים כיום בשורות המקצוע והאגודה המקצועית. אולם כולם יהיו מוכנים, ברגע שייקראו, לחזור לבטיסם, אל הים, ברגע שיידרשו לצי הגדול בעתיד הגדול. ושוב נתגלה, כיצד מגיב הצבור על נסיונות-הניתוק. היה צריך להתגבר על סנטימנטים, על יחס אבהי לבחורים נלהים, מהם בעליות-קו-זכויות. אבל כשעמדה לפני הצבור הברירה — לקדש את האמביציה (ותהא צודקת כשלעצמה) הפרופסיונליסטית, או לקיים את עורקי-החיים במדינה, קבע רוב-רובו של ישובנו לצד האינטרס הממלכתי. כי חי וקיים יצר הקיום של מדינה ועם בישראל.

הגלים ישוכו, הענינים יתישבו. ההסתדרות העובדים תיישב הסכסוך עם בניה-השתמדרו. הימאים יחזרו לעבודתם. הב-עיות של הווי ושכר, חינוך ומשמעת, ארגון ואחריות — כל אלה יהיו נושא לדיונים ולסידורים צבוריים. אבל גם השובתים-המתפטרים עצמם, כאשר יוסדרו הענינים, יהיו שוב נושאי של צי מסחרי גדל ומשגשג בישראל — ואז יזכרו לטובה את האינסטינקט הממלכתי הישראלי, אשר הציל אותם ואת כל המדינה מן השגיאה הגדולה שיכלו לעשות: הסגר ימי על ישראל — מבפנים.

6 בדצמבר 1951

אני על סיפון "עכו" האניה הישראלית המפליגה בקו ישראל - אמריקה.

הפלגתנו בים מתנהלת בשקט וללא הפרעות. הצוות עושה רושם של חבר אנשים. שתואם היטב את מטרותו. בתוכו כמה בחורים שהים כבר הספיק להטביע עליהם את חותמו.

עלינו לסור למלטה. כדי להשלים את הצוות. הסרים קצין אחד ושלושה עובדים בעמדות חשובות של האניה. נדמה של בחורים הטובים האלה אין ידיעות מעמיקות ביותר בעסקי ימאות. המכונאי הראשון מרבה לדבר סרה בהם. אחד כבר הוצא אחת ולתמיד מאולם המכונות. באמרו של "אין מושג" במתרחש שם. אך למרות הכל: האניה מתקדמת לתעודתה ונדמה אפילו, שהיא עושה את דרכה בביטחה.

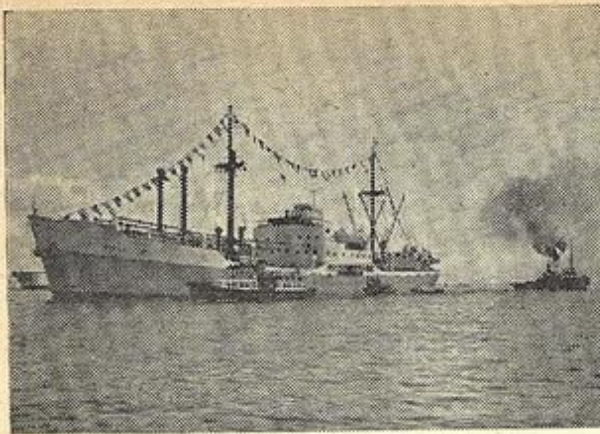
### "קול ישראל" משמיע קול

בליל ה' 21 בנובמבר היה מאורע חשוב באניה. שמענו את "קול ישראל" ודרכו קיבלנו חדשות מן הבית. ובכן: השביתה נמשכת; אני מתכוון לשביתת הימאים. הידיעה ברדיו הפכה נושא לשיחה באולם האוכל. "מתנדבים" אלה שעלו לאניה כ"מ" פירי שביתה" בעיני איגוד הימאים, נוטים בדרך כלל להצדיק את תביעות האיגוד, אלא שכולם אחידים בדעה, שהאיגוד כלכל את מעשיו בחוסר תבונה.

המכונאי השני סבור, שחברות הספנות לא ייתקלו בקושי בהעלאת צוותות חדשים על הספינות. לדעתו אפשר להפוך כל אדם, אם רצונו בכך, לימאי מומחה תוך פרק זמן קצר, בין שהוא היה לפני כן סנדלר או חייט ואפילו עתונאי. הוא משבח את הצוות הקודם, שלא היה דוגמתו. "אמרתי להם טרם שעזבו את האניה, שמוטב להם להתנחם בדעתם". אך כולם היו בדעה שכל "הענין" יימשך שנים שלושה ימים בלבד. הם יפסידו עתה את מקומות העבודה שלהם, כאשר עד שנחזור, יהיה הצוות החדש טוב כמו הישן. "לימאים אפשר תמיד למצוא ממלאי מקום ובכך נעוצה השגיאה ששגו אלה שעזבו את האניות".

### בין סיציליה למלטה

יורד גשם. האניה מתנדנדת על הגלים. הימאים קוראים להם "גלי שיגרה", אך אין לזלזל בהם. העיקר שהטבח והמלצר מחזיקים מעמד במשמרתם. בנוגע לטבח אין לי חשש. הוא ראה גלים לרוב בחייו. אך אני מודאג בגלל המלצר, שגם על גלי שיגרה הוא נראה לאיציב ביותר. זהו מלצר



"רימון" במל היפה

שכל ימיו שירת אורחים בבתי קפה על הים בשה.

כל הערב חזרתי אחרי קציני הקשר, לצורך משלוח מברק לניו יורק, שאי אפשר היה להשיגה. האיר לנו פנים מזל נדיר, כשעלה בידינו להתקשר עם חיפה. אך לכי לל מסירת מברק לא הגענו. הקשר נפסק באמצע. נסינו שוב, אך חיפה שותקת ומ" שותקת. ב"מורה דרך" בינלאומי לימאים מצאתי אחר כך כתוב לגבי חיפה: "תחנה בעלת עובדים דלי נסיון וחריצות".

לבסוף הצלחנו להתקשר עם "ארצה" בעלת כושר השידור החזק, שעלה בידה לי עורר את חיפה מתרדמתה ולהעביר גם את המברק שלי.

כל האניות הישראליות שפגשנו בדרך, שאלונו מה נשמע בחיפה. שאלה כזו הגיר עתנו גם מ"תל אביב" הנישאת אי שם על גלי האוקיינוס האטלנטי. אניות אלה, שמ" או פרוץ הסכסוך לא היו עוד במל-האם, שואלות וחוקרות, כיצד ובאילו תנאים הפ" לגנו מחיפה. אך הרדיו-טלגרפיסט מתחמק מתשובה; הוא אומר שהפלגנו עם צוות זר ובעיקר עם איטלקים. דבר שלמעשה אינו רחוק מהמציאות.

### במבואות מלטה

ב' 24 בנובמבר הגענו למבואות מלטה, לאחר ששוטטנו 36 שעות מסביב לאי שלא יכולנו להתקרב אליו בגלל הסערה. סערה, גשם וגלים גבוהים היו מנת חלקנו בימים האחרונים ולא יכולנו להיכנס לגמל מבט חיים. האניה עלתה וירדה גבהים ותהומות והתנדדה כסירה, באשר היתה ריקה ממט"ען וקלה לתנודות.

הנווט של מלטה לא יכול לצאת אלינו בסערה כזאת. הבה, ננסה להיכנס לפי הור

ראותיו. כאשר נסינו, נדחפנו אחרנית. למחרת היום נוכחנו לדעת שאנו במרחק כששים מילין ממלטה, אי שם לא הרחק מסיציליה. אך רב החובל נטל את המשימה לידו וחזרנו. לבסוף הצלחנו להיכנס לגמל.

### שידור מערכות

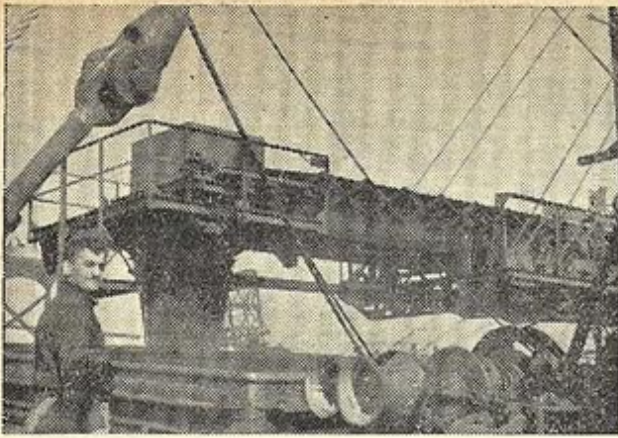
במלטה מורידים מהאניה את הימאים האיטלקים שהושאלו ל"עכו". עליהם לחזור בטיסה לחיפה, כדי לשוב לספינתם. אתם יורדים גם כמה "מתנדבים" שנמצאו לא-יוצלחים לתפקידם. במקום כל אלה נתקבלו לעבודה איטלקים ומלטיזים שנשכרו בגמל. רב החובל סירב לשחרר אחד הקצינים וכן את האתת שהושאל על ידי גמל חיפה. אין הוא יכול להפליג בלעדיהם.

הצוות מורכב עתה מחציתו ישראלים ומחציתו זרים. ליד המכונות עוד חסרים אנשים. מהאיטלקים שנשכרו למכונות לא הפיקו תועלת רבה. נשלחה דרישה טלגרפית לחיפה, להטיס לבונה שבאלג'יר מכר נאי שלישי וחמישי. המכונאים שהיו אתנו נפלו מעל רגליהם מרוב עבודה. הם עבדו יומם ולילה.

מובן שמסולידריות עם הימאים השובים תים אין מה לדבר על סיפון האניה הזאת. אך גם בנמלים אין רואים נטיה לכך. מזכיר איגוד הימאים במלטה שמע על השבירה, אך העיקר בשבילו שמחוסרי העבודה שבקרב חבריו יוכלו לעלות לאניה ולהשתכר לחמם.

פועלי הנמל הערבים בבונה קבעו מתוך צער, שידידיהם נעדרים מסיפון אנייתנו. הם שאלו, איפה צביקה ושמואליק ומשה והיכו הימאים היהודים, ידידיהם. האסאן, בחור כארז, קבע בצער שימאי "עכו" הם עתה איטלקים ומלטיזים ולא יהודים וזה לא טוב בעינינו...

נסיון חדש



ימאי ישראל ליד מכונה בנמל בון (אלזיר)

העוגן הורם. המכונות מטרטרות ברעש. הצופר משמיע „תקיעה גדולה“ לאות-פרידה מהנמל. אנו מתחילים להתנדוד. — האניה זזה. זוהי „ברכה פולד“, מאניות המעפילים. זמן רב היתה קשורה אל שובר-הגלים בנמל חיפה וכעת, לאחר שתוקנה — שוב מתחילה לחצות את הים כאנית-משא. היא הפליגה לאיטליה להשלמת התיקונים במבדוק.

האניה, שהיתה שייכת לחברה „אניות וספינות“, נקנתה על-ידי חברה חדשה: „קיסריה“ בע"מ. היא עומדת להיכנס לשירות בקו ישראל — קפריסין — תורכיה — יוון.

נסיון חדש. קדמו לו כבר כמה נסיונות, שנעשו על-ידי חברות קטנות ולא הצליחו. האמנם אין מקום בספנות לחברה, המתחילה פעולתה בספינה קטנה ומגיעה אט-אט למעמד בינוני, או שנגזר שהענף יהיה רק בידי חברות גדולות רבות-יכולת?

אכן, אין לפסוק לשלילה. אם עסק רגיל תלוי לעתים במזל, על אחת-כמה-הזדמנויות, התלויה בגורמים רבים ובידיעה במקצוע. ייעושי-נא נסיונות ולואי ויצליחו. קנאת חברות תרבה יומה..!

הם אינם נרגנים

לבנה-אפורה עמדה „רימון“ — אניתה החדשה של חברת „צים“, אנית-הפאר בצי המשא הישראלי — קשורה לשובר-הגלים בנמל חיפה, בבואה ממסע-הבכורה.

הצוות שלה מונה 35 איש, כולם יהודים. נפחה — 2.500 טון, כושר הקיבול — 4.000 טונות. היא מצויידת במערכת מתקני אוורור חשמלי. יש בה מקום ל-12 נוסעים ב-6 תאים. היא תוביל יצוא פרייהדר בקו ישראל — צפון אירופה, 65 אלף תיבות בהפלגה אחת.

במסיבת עתונאים על סיפון „רימון“ הקשבתי לדברי החסבר מפי רב-החובל א. פרוידנברג. גם סירנו באניה. בין השאר במקום-מגוריהם של המלחים.

אולם לא הסתפקתי בסיוור הרשמי, ו„חטפתי“ שיחה עם אחד המלחים.

— על תנאי-המגורים אין בפינו תלונות — אמר, בהראותו את חדריה-המגורים ואת חדר הקריאה והמנוחה — הלואי ובכל האניות כך!

הרהרתי בלבי: יודעים המלחים להוקיר ולהעריך תנאים הוג'נים. לא, אין הנרגנות בחזקת „טבע שני“ אצלם.

נמל יגדל

נמל חיפה מגדיל את כושר-קיבולו: נוספים שטחים מרוצפים, יוארך הרציף הראשי, נעשים שכלולים שונים, העבודה עוברת לשיטה ממוכנת יותר. אולם בכל אלה אין כלל כדי להדביק את קצב הדרישות לגבי הנמל עמוקה-מים היחידי בארץ.

תכנית הקישון עשויה על-יכן להביא לידי מפנה חשוב. כאן הולך ונבנה המשך לנמל חיפה. כאן יהיו אזורים חפשיים ולידם — מפעלי-תעשייה ומחסנים, אזור דיג ומעגן לספורט ימי.

נעשית כאן עבודה גדולה, אשר מאז הוקם נמל חיפה ב-1933 לא ידעה הארץ כמותה. העבודה שתעלה כדי 2 מיליונים ל"י ותוסיף לחיפה אזור-תעשייה חדש, תיגמר בסוף 1953.

לכבוד  
הועד הפועל  
הקרן האמריקאית למוסדות בישראל,  
ת ל א ב י ב  
א. נ.

לרגל יובל העשור של הקרן האמריקאית למוסדות בישראל שלוחים לכם בזה ברכותינו ואיחולינו הלבביים ביותר.

כשם שידעה הקרן בעשר שנות קיומה הראשונות להתחבב על הצבור הישראלי הרחב ולהיות לסעד למוסדות תרבות וחנוך רבים בישראל, כן יהי רצון ותדע בעשר השנים הבאות להמשיך — וביתר שאת — במפעלה המבורך למען ישראל בכלל ולמען הרחבת החנוך הימי של הנוער הישראלי בפרט.

נרשה לעצמנו לבקשכם להמציא את ברכותינו הנאמרות לומר אדוארד נורמן, נשיאה ומיסדה של הקרן, לכבודו מוקדש יובל עשור זה.

בכבוד רב ובברכת גאולת הים

מ. זיליסט, סגן יו"ר; י. שריר, סגן יו"ר; ד"ר צ. ברנדר, מזכיר

ה מ ר כ ז

13.12.51

מאשר הגבר, ואילו החלק השני הימי — ההפלגות בים, העבודה של משיכת רשתות ושלייתן היא מנת חלקו של הגבר. החלוקה הטבעית המקובלת בכל העולם בדיג מקר בלת, בדרך כלל, גם אצלנו.

אבל היו צעירות שלא השלימו עם החלוקה הטבעית הזאת, והן נחלצו לעבודת הדיג ממש, ז. א. להפלגות בים וכל הכרוך בכך.

וכך אנו מוצאים כיום, בעיקר באגמים בכנרת ובחולה, דייגות המפליגות יחד עם הדייגים לים וממלאות את כל עבודת הדיג. הבעיה שעלתה בהמשך הזמן היא בעית ההתמדה במקצוע שהיא קשה גם לגבר, ופי כמה קשה לאשה הדייגת. שכן עבודת הדיג היא בעיקר עבודת לילה ובריחוק מהבית ואינה מאפשרת לאשה נשואה ומטופלת בילדים להתמיד בה.

לפני קום המדינה היו דייגות רק בישובי האגמים, כי בים התיכון כל עבודת הדיג התרכזה בנמל חיפה והיו קשיים שונים לכניסת האשה לעבודת הדיג בנמלים.

עם קום המדינה נראו גם הסנוניות הראשונות של דייגות ממש בים התיכון. אמנם לעת עתה אחת בקבוצה ושתיים בקיבוץ, אבל בכל זאת קיים חזיון זה בישראל: אשה מפליגה לדיג לים וממלאת תפקידה כמו הגבר.

הדייגים הבודדים וחברי הקואופרטיבים הם לרוב אלמנט עירוני, ונשותיהם עוסקות לרוב במשק ביתן. עם קום כפרי דייגים של קואופרטיבים, יש לקוות, שאשת הדייג תהיה מלווה נאמנה לבעלה הדייג.

החדירה של האשה לענף הקשה הזה היא לעת עתה איטית, מכיון שאין לנו גם מעגנים וכל עבודת הדיג נעשית בנמל חיפה; אבל עם קום המעגנים ליד ישובי הדייגים אין ספק, שהאשה תשתתף בבנין הענף ובקידומו, לפי כשרון נותיה הטבעיים, בעבודת רשתות וגם בהפלגות לים ובשליט דגים.



## דב שמידט / דייגות ב'ישראל

אפשר לכנות בשם דייגת כל אשת דייג, כי מבחינה מסוימת אשת הדייג שותפת היא לבעלה בכל חיותיו בעבודה ומשתתפת עצמה באופן פעיל בהן.

אבל לא לדייגות — נשי דייגים אנו מתכוונים, אלא לדייגות ממש העוסקות בענף הזה במו ידיהן.

בכל העולם, בכפרי דייגים, מקובל שאשת הדייג משתתפת ממש בעבודת הדיג ע"י התקנת רשתות חדשות, תקון רשתות קרועות, סריגת רשתות ושזירת חבלים. החלק הזה של העבודה, הוא כל מה שהדייג צריך לעשות ביבשה נוסף לייבוש ושמירת הצידה, ואת החלק הזה ממלאה האשה בהצלחה רבה.

כל שראה פעם כפר דייגים בחו"ל ודאי נחרת בזכרונו המחזה של נשי וילדי הדייגים המחכים במעגן לראשי המשפחה, ובהגיע הסירות מוציאות הדייגות את התוצרת למכירה בשווקים.

מפאת השוני של בנין החברה העובדת אצלנו, שונה גם מעמד הדייגים ותפקיד האשה בתוכו. לענף הדיג העברי עוד לא מלאו 15 שנה.

עם השאיפה והרצון של הנוער לחדור לכל ענפי הייסוד של המשק ולכבוש את כל סוגי העבודה במולדת, נחלץ הנוער החלוצי גם לכיבוש ענף ראשוני זה. הישובים "משמר הים", "שדות ים" (קיסריה) ו"נוה'ים" (עתלית) — בים התיכון, "עין גב" "גנוסר" ו"חולתא" — באגמים הניחו את היסוד לדיג בארץ.

האשה בקיבוץ בעלת המעמד השווה לגבר, שאפה תמיד להיות שוות-ערך בכל הענפים והמקצועות. ועם פיתוח ענף הדיג כבשה האשה את חלק העבודה המתאים לה ביותר: התקנה, תיקון וסריגת רשתות, טיפול בצידה, ייבוש וצביעה.

ההבדל מבחינה זאת בין כפר דייגים בחו"ל לבין ישוב דייגים, שאצלנו לאו דוקא אשת הדייג התמחתה במקצוע הזה, אלא כל צעירה שהיה לה רצון ושאיפה למקצוע החדש בידה לעשות זאת.

החלק היבשתי הזה של עבודת הדיג הוא גם באופן טבעי מתאים לאשה, והיא גם מוכשרת יותר להתמחות בו

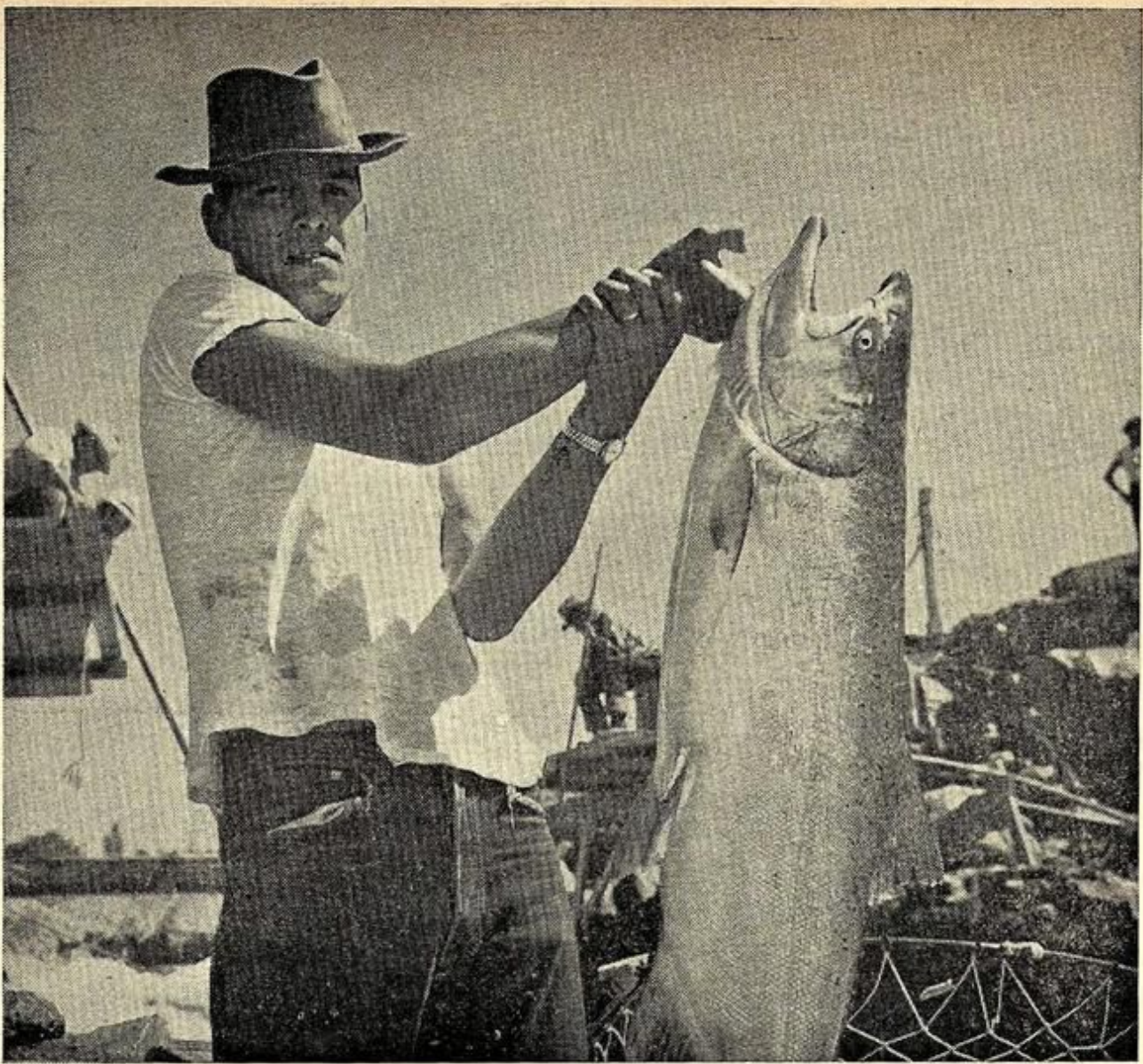
### י. גרין ושות' (א"י) בע"מ

תל-אביב חיפה ירושלים

משרד ראשי:

תל-אביב, סמטת בית השואבה 6, טל. 2372-4492

מכשירי רפואה  
מכשירים חירורגים  
מכשירי רנטגן ופילמים  
כימיקלים לחקלאות



ציד הסלמון בארצות הברית

## פיצר עליו לנהוג

(מכתב למערכת)

שח לי אחד מעובדי האניה "ארצה" על פרשת קבלת רשיון להבאת פריגיידר לביתו. פרשה מאד ארוכה, ותשובה בלתי עניינית של משרד האוצר. והרי הפרשה: בחודש מאי 1951 הגיש עובד האניה מ. ב. בקשה למשרד המסחר והתעשייה בירושלים לאשר לו רשיון לרכישת מקרר חשמלי בצרפת — מאחר שהוא מקבל 30 אחוז ממשכורתו במטבע זר — כנהוג לעובדי האניות. את המקרר יכול היה לקנות לאחר חסכון של ארבעה חדשים. את תשובתו קיבל כעבור זמן רב; אולם במקום לתת תשובה חיובית או שלילית, השיב משרד האוצר (ולא משרד המסחר) כי עובדי האניות מתאוננים על האחוז הקטן של המטבע הזר המוקצב להם, בשכרם, ושאלו, כיצד יכול האיש לחסוך את הסכום הדרוש? והאיש שואל, האם משום שפנה בדרך הישרה של אזרח הגון, חייב היה לקבל תשובה כזו שלא לעניין? האיש הגו בעל משפחה ובחופי אירופה אינו יוצא למקומות שעשועים. את המטבע הזר הוא מקבל באופן חוקי, ומן התכרח שיוציאו.

ושתי שאלות לו: מדוע התעכב מכתב־התשובה במשך 4 חדשים ומה ענין תלונת המלחים לגבי גובה המטבע הזר שהם מקבלים לפריגיידר שביקש רשיון להבאתו?

מ ל ה



דומה, אמא שוב היתה ב"שוק השחור"...





# במת "וורד" ה"ם

## קאגוד הדיגים

### תכנית המיליון

לפני כחודש ימים קבלנו הודעה מאת משרד החקלאות כי הוקצב סכום של מיליון דולר, מתוך כספי ההענקה, לצרכי הדיג. עובדה הצעת תכנית להוצאות הכספים האלה והוגשה למשרד החקלאות. להלן התכנית: רשתות וציוד שוטף למכמורת — 90.000 דולר; דיג חופי ומים עליונים — 115.000 דולר; אנמים — 89.000 דולר; פק"ים — 16.000 דולר; ע"ח הספינות שהור"ו מנו באנגליה — 207.000 דולר; הזמנת ספינות נוספות — 196.000 דולר; ע"ח הספינות שחברת נחשון רוכשת באיטליה — 50.000 דולר.

נוסף על כך כוללת התכנית השגת 22 מדי עומק, 17 מתקני קרור (לצייד בהם את הספינות החדשות ואת הספינות הנמצאות בארץ שטרם צוידו במתקן זה), 20 מכשירי רדיו טלפון, 10 מנועים, "פטרס" לסירות עץ, חלקי חילוף למנועים, 3 מכונות קרור להור"בלת דיגים, בגדי סערה ואביזרים שונים שבהם מורגש מחסור בציוד המשק הקיים. מזכירות האיגוד דנה בתכנית הנ"ל והוחלט, כי הסך מיליון דולר אינו מספק את הצרכים הדחופים של הענף, לאחר ש"במשך תקופה ארוכה לא ניתנה הקצבה מספקת לציוד שוטף ותוספת כלים, סוכים, לפנות למשרד החקלאות בתביעה להגדלת סכום ההקצבה.

### כספי הפיתוח

הובטח לנו ע"י משרד החקלאות כי בקרוב יופעל סך 100.000 ל"י, מתוך כספי הפיתוח, ע"י הבנק לחקלאות. עובדה הצעה לחלוקת הכספים לפי הענפים השונים.

### מוצב הציוד

גם בחדשים האחרונים לא הוקצב מסבע זר להזמנת ציוד חדש, פרט לסכומים ש"הוקצבו לפני 8 חודשים ושהציוד מגיע כעת. נתגלו קשיים בהבאת רשתות וכבלים הנמצאים בנמל המוצא, ואשר בזמנו הוק"צב לכך המטבע הדרוש, בגלל אי אפשרות של הארכת רשיונות היבוא שפג תקפם —

פעולה שבעבר לא היתה כרוכה בקשיים. חבלי הפלדה מבלגיה הגיעו ארצה מאר"ח יותר משציפו לכך ונפרקו בנמל ת"א. דיג ברשת טבעת בהתחלת העונה נראו סימנים טובים של עליה בשלל הדגים, אולם עם הופעת הסע"רות, ירדה התפוקה בענף. מזכירים

מחירי הדגים, במשך החודש האחרון, היו בדרך כלל טובים, בעיקר לדיגי מכמרת. התקנת הספינות באנגליה

בישיבת מזכירות האיגוד עם באי כוח המשקים המועמדים לקבלת הספינות, סוכים לפנות למשרד החקלאות לפעול למען שי"גור משלחת בת 3 איש לפיקוח על עבודת הבניה של הספינות.

### התישבות הדייגים האיטלקים

התקיימו בירורים בקשר להבאת 50 מדי"ריכים איטלקיים עם משפחותיהם ולישבם בשיכון שהוכן בשבילם. ע"י משרד העבר"דה, בקיסריה, נהריה, עכו ונתניה. התישבות זו תבטיח את ענין ההדרכה מבלי שנהיה תלויים במצב המטבע הזר וכן את יעילות ההדרכה של האיטלקים.

כן סוכים לפנות למחלקה, שתפעל לשי"גור משלחת לאיטליה, אשר יחפשו אחרי מדריכים מעולים לדיגי ברשת טבעת ומכ"מורת, ויטפלו בהבאתם ארצה.

### פיור במזרח ים התיכון

לשם לימוד מעשי ואימון יעיל יצא ה"קורס שנערך לאחראים בספינת "הצבי" ל"סירור בחופי מזרח הים התיכון. ההפלגה ה"תה חשובה מאד להכרת החופים, ללימוד שדות הדיג המרוחקים מחופינו והאפשרות לעבוד בהם בעונות מסוימות. בעיקר השוב"היה הסירור בתוך המפרץ של אלכסנדריה והכרת הסימנים הבולטים והמגדלורים של מפרץ אלכסנדריה.

ההפלגה ארכה 5 ימים, עברנו לאורך חופי הלבנון וסוריה וסיירנו קרוב מאד לאורך החוף התורכי עבור את נמל מרסינה כמאה מיל לאורך החוף התורכי, משם יצא"נו לקפריסין והקפנו את האי החל מנמל קירינה עבור את כף אנדריאס בואך למפ"רץ פמגוסטה. בקרנו גם בנמל פמגוסטה והמשכנו להקיף את האי גם בצדו הדרומי. הים סער בהתחלת ההפלגה ובסופה, אבל מורגש היה שמפליגים ימאים ותיקים.

האימון המעשי בתוך ספינה בים היה חשוב מאד מבחינת לימוד השיט והתמצ"אות בים. הן החניכים והן המדריכים, הערי"כו את ההפלגה כהישג גדול בלימוד הדיג לסיום הקורס נערכה ע"י האיגוד מסיבה עם הבוחנים במעון "כרמליה" והוצג הסרט המקצועי: עבודת הטרול מתחת למים.

### חברת "נחשון"

חברת "נחשון" רכשה באיטליה 2 ספי"נות ברזל. אורכן 25 מטר והן מצוידות ב"מנועי "אנסלדו" — 150 כ"ס ו-200 כ"ס. הספינות תגענה מצוידות ומוכנות לעבודה ברשת מכמורת. נעשות הכנות להעלות את דייגי מושב "טנטורה" לעבודה על הספינות הנ"ל.

### מושב "מנמורה" — דאר"

י. אריאב, ר. רופין וצ. ליטוביץקי בקרו במושב "טנטורה" וקיימו בירור יסודי על דרך המושב בדיג. סוכים, כי הדיג צריך ל"היות ענף יסודי ועיקרי במושב. הוחלט על ביצוע מידי של הקמת קבוצת דיג חופי בת 5 חברים, עם מדריך ערבי, ועל העברת ה"ציוד של קאופרטיב "הפורשים" לרשות ה"קבוצה הזו.

כן תורכבנה שתי קבוצות, מבין דייגי המושב, אשר יועלו לעבודה על ספינות "נחשון". התכנית הנ"ל מבטיחה התבססות רצינית של המושב בענף הדיג.

### בגדי עבודה

נגמרה חלוקת הבגדים וחולקו 200 בגדי סערה. נעשה טיפול נמרץ בקבלת הקצבה של בגדים חרפיים ומגפי גומי.

### המוצב בקואופרטיבים

1. כתוצאה מהעונה הקשה בענף המכ"מורת נפגעו כמה קואופרטיבים בגלל עזיבת חברים וחוסר כוח אדם. קיים מחסור בדיי"גים בכלל ובפרט בדייגים מאומנים. גם ב"קואופרטיבים שהיו מועמדים לקבלת ספי"נות עזבו חברים והקואופרטיבים "שלדג" ו"הפורשים" התרוקנו מחברים. הובאה הצ"עה לאיחוד שני הקואופרטיבים ואישור מתן ספינה עבורם.

2. אחרי העונה הקשה ברשת הטבעת החליט הקואופרטיב "מגדלור" לחסל את ה"עבודה ברשת טבעת. בקואופרטיב נשארו כ"6 חברים שהביעו נכונותם לקיים את ה"קואופרטיב רק בספינה חדשה.

3. כל הקואופרטיבים מוכנים לקלוט דיי"גים בתור חברים למשקיהם.

### פדורים בנמל חיפה

נתקבלו תלונות ממנהלת הנמל על אי גקיון סביב בנייניו והססכה בנמל. נעשה טיפול להקמת מקלחות עם מים חמים עבור הדייגים בנמל.

בקרב תשודר ב"קול ישראל" מבית יו"די ים בחיפה תכנית על הדיג. את התכ"נית הראשונה עורכת קבוצת "החותרים" ולהנא ימסר הדבר, לפי תור, למשקים אחר"ים אשר יצטרכו להכין תכניות על הדיג. בתכנית גם פריסות שלום לחברים בים, והמשקים המעוניינים יפנו למזכירות.



## הספנות הסקנדינבית

### הספנות הדנית משקרת את מאזן המטבע הקר

כפי שמתברר מתוך הדו"ח השנתי שפורסם על ידי מיניסטרוני-הכספים הדני, תהיינה הכנסותיה של הספנות הדנית בשנת 1951 גבוהות מן ההכנסות של אשתקד בשעור של 250 מיליון כתרנים דניים בערך. מקוים, כי ההפסד במטבע-זר שנגרם למדינה כתוצאה מהעלאת המחירים של סחורות-היבוא בשעור של 30% — יצטמצם על ידי כך למיליארד כתרנים דניים. הדבר מוכיח, כי לספנות הדנית יש חלק ניכר בשיפורו של מאזן המטבע הזר, הגורם לממשלה הדנית דאגות רבות.

אך גם בשטח אחר עומדת הספנות הדנית לתת את תרומתה לשפור הכלכלה הלאומית כולה, על ידי נקיטת אמצעים שמטרתם למנוע תופעות-אינפלציה בדנמארק. מיניסטר הכספים הדני ניהל זה לא כבר משאומתן עם נציגי חברות-הספנות הדניות, במטרה להניע אותם, שיורידו מרצונם הטוב את תעריפי-ההובלה של סחורות-יבוא ידועות. הכוונה היא, שעל ידי הורדה זו של המחירים תתן הספנות את חלקה להורדת יוקר-החיים של האוכלוסיה הדנית. לפי שעה לא נתקבלו עדיין פרטים מדויקים על תוצאותיו של משאומתן זה, אך מתוך הידיעות המתפרסמות בעתונות היומית בדנמארק אפשר להסיק, שחברות הספנות הודיעו על נכונותן להוריד את המחירים בשעור מקסימלי של 15 מיליון כתרנים דניים.

בקשר לכך מענין לציין את ההכנסות ברוטו של צי-הסוחר הדני ב-1950. הכנסות אלו הגיעו ל-780 מיליון כתרנים (לעומת 658 מיליון ב-1949). אך עליה זו בהכנסות אינה תוצאה מעלית המחירים, אלא יש לזקוף אותה על חשבון הגדלת הנפח של צי-הסוחר ב-8% בערך. נוסף לזה יש לציין, כי לאחר הדוואלואציה של הכתר הדני חלה עליה בהכנסות אשר נתקבלו בדולרים וחושבו בכתרנים דניים. לאחר נכוי כל ההוצאות מגיעות ההכנסות נטו ל-408 מיליון כתרנים דניים, לעומת 367 מיליון ב-1949.

אינפורמציה על נמלי דנמארק.

לפנינו המהדורה החדשה של חוברת, אשר הוצאה על ידי חברת הספנות ק. ק. האנסן, קופנהאגן, והנותנת אינפורמציה על הנמלים הדניים. החוברת עצמה אינה חדשה, כי מהדור

רתה הראשונה הופיעה כבר לפני 20 שנה, אך במשך הזמן הוציאו מדי פעם בפעם מהדורות חדשות, שהותאמו למצב החדש ובה נתונים חדשים. כן מכילה עתה המהדורה החדשה פרטים רבים על הנמלים אלבורג, נורסונדבי, ארהוס, קופנהאגן, אסביר, קרסור, אוגדנזה וסבנדבורג. בחוברת מפות ותכניות של הנמלים השונים, ואינפורמציה מועילה. תכנה של החוברת מענין לא רק בשביל מפעלי-ספנות המשתמשים בנמלי דניה, אלא גם בשביל שולחי הסחורות ומקבליהן, המבקשים אינפורמציה על כושר הפעולה של הנמלים השונים. הרי הפרק על קופנהאגן, ובו אינפורמציה על חלקי הנמל השונים, על תנאי המים ועל כושר האחסנה של הנמל. שטח המחסנים המכוסים מקיף 4.2 מיליון רגל מרובעים, מחסנים עם סדורי חימום משתרעים על 193.000 רגל מרובעים, שטחים לאחסנת עצים משתרעים על 2.2 מיליון רגל מרובעים, המיכלים לנפט יכולים לקלוט 50 מיליון גאלונים, ואסמי-התבואה — 52.000 טונות. לרשות הנמל עומדים 160 מנופים, מהם 50 מנופי-פחם, מספר מנופים למשאות כבדים, שכושר ההרמה שלהם הוא 45 טון, ונוסף לזה 4 מנועים צפים ו-17 מתקנים לפריקת תבואה.

### צי הסוחר השוודי

שטוקהולם, 23 בנובמבר 1951

התענינות מיוחדת עוררה בשוודיה תכנית כלכלית חדשה המחושבת לזמן ארוך, אשר הוגשה זה עתה לממשלה על-ידי ועדת-מומחים, לשנים 1951 עד 1955 — מעין תכנית-חומש שוודית. התכנית ממליצה על הגדלת ההשקעות הצבוריות במסחר, במפעלי ההובלה והתחבורה, בבנין דירות, בפעילות סוציאלית ועוד. מטעמים, כי כל השטחים האלה קופחו בשנים האחרונות במידה מרובה בהשוואה לתעשייה ולחקלאות.

משמחת העליה הגדולה שחלה בסחר-החוץ של שוודיה בחודש האחרון. היצוא הגיע ל-785 מיליון כתרנים שוודיים,



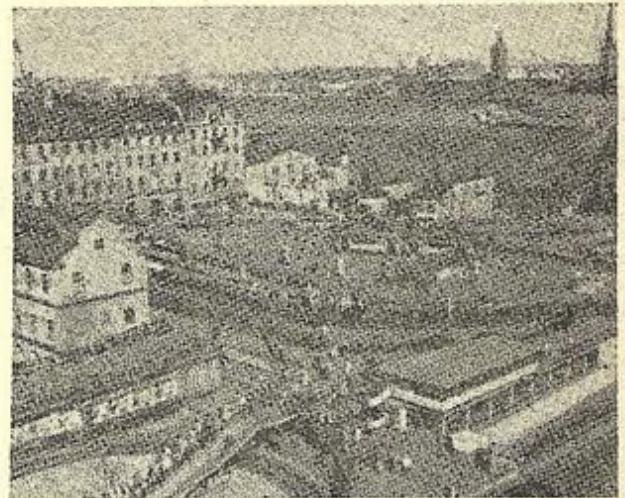
מספנות גטהוורקן בשוודיה

והיבוא ל-846 מיליון, זוהי עליה של 327 מיליון ו-355 מיליון לגבי מאי אשתקד.

בחמשת החדשים הראשונים בשנה זו הגיע היבוא השוודי לשווי כללי של 3671 מיליון כתרם שוודיים (לעומת 2228 מיליון כתרם אשתקד), ודבר זה מהווה עליה של 65% בעוד שהיצוא גדל רק עד 2927 מיליון כתרם, היינו — גידול של 43% בלבד. על ידי כך נוצר עודף-יבוא גדול יותר מזה שציפו לו כתוצאה מן הצמצום העונתי של היצוא בחדשי האביב.

בכל זאת סבורים שעודפי-היבוא הגדולים של החדשים האחרונים יהפכו בקרוב לעודפי-יצוא, דבר שיגרור בעקבותיו שפור ניכר במצב המטבע הזר בשוודיה.

אשר לבעיות התחבורה המיוחדות, יש להצביע בראש וראשונה על העובדה, שההכנסות ברוטו של צי-הסוחר



ממראות שטוקהולם

השוודי הגיעו בשנת 1950 ל-950 מיליון כתרם שוודיים (לעומת 901 מיליון ב-1949). לא פחות מ-93.5% מסכום זה באו מהפלגות לארצות-חוץ, בעוד שמחצית הסכום שול-מה בעד נסיעות בין נמלים זרים, דבר המדגיש את חשיבותו הבינלאומית של הצי השוודי. החברה „קוי סבנסקה — אפריקה המזרחית“ עשתה חוזה חדש עם חברת-אניות צרפתית, לפיו מקבלות שתי החברות במשותף את התנועה הימית בין נמלי סקנדינביה והיבשת מצד אחד, ובין סקנדי-נביה ונמלי ים סוף והאוקיינוס ההודי מצד שני. עד כה הכניסה החברה השוודית ארבע אניות לקוים אלה, ובקרוב תוכנסנה לשרות שתי אניות נוספות של החברה הצרפתית. הנמל הדרומי ביותר באפריקה, שאליו מגיעות אניות אלו, הוא מומבאסה.

בחוגים של קבלני ההובלה השוודיים מתחו ביקורת נמרצת על מספר נמלים שוודיים, ודרשו לשפר את תנאיהם. הסיבה, כי ההשתייה הממושכת של הסחורות במקום המעגן הרא-היא הגורם לעיכוב האניות בנמלים השוודיים. לדעת

המבקרים יש לארגן בצורה יעילה ומהירה יותר את שרות המכס ואת פעולת הרכבות, וכן לצייד מחדש את בתי האחסנה ולשפר את שיטות העבודה בהם. גילוי-הלב אשר בו מטפלים בשאלות אלו, מוכיח, כי קיימת השאיפה להעלות את רמת הנמלים השוודיים, למען ימשכו עוד יותר את הספנות של ארצות-חוץ.

קבלני-ההובלה החלו לטפל כמו כן בהגנה חוקית לתואר „קבלן-הובלה“; הואיל ונמצאו אנשים אשר נטלו לעצמם תואר זה מבלי שהיו מוסמכים לכך, והדבר גרם לחתירה תחת מעמדו של המקצוע. הודגשו הסגולות המיוחדות של קבלנות-ההובלה בכלל ושל קבלן-ההובלה הימית בפרט, מקצוע שהוא מגוון ומסובך, ודורש אחריות מרובה. סמל האיגוד המקצועי המופיע על נירותיו של קבלן-ההובלה, מהווה אמנם ערובה ברורה ללקוח שהוא עומד במגע עם איש-מקצוע מוסמך; אך אף על פי כן הובעה תביעה נמרצת שהכנוי „קבלן הובלה“ יועמד תחת חסות החוק, בדומה לתוארו של רופא או מהנדס, באופן שרק אנשים מוסמכים באמת יוכלו להשתמש בו.

### תַּעֲלַת הַסְּפָנוֹת וּוְלַגַּה־דוֹן — גְּדוֹל מַפְעָלֶיהָ שֶׁל בְּרֵה"מ

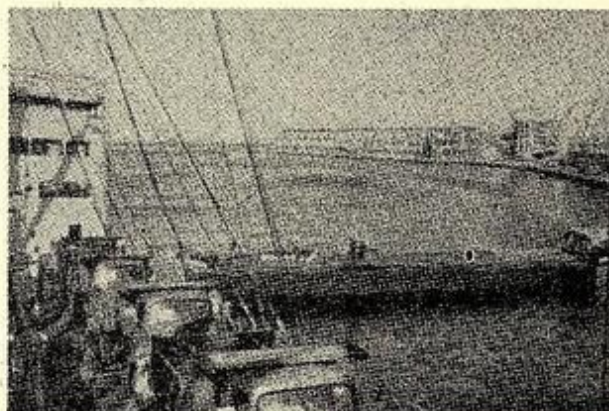
היבורם של הנהרות הגדולים וולגה ודון באמצעות תעלה, היה מאז ומעולם חלומו של העם הרוסי. שוב ושוב הביעו אישים מתקדמים בני כל התקופות ההיסטוריות השונות את הרעיון, שיש לקשר את שני עורקי המים האלה, כדי לספק את אחד הצרכים הכלכליים הדחופים ביותר של המדינה. במשך הזמן הקצר שחלף מתחילת המאה ה-18 ועד למהפכת אוקטובר — עובדו כתריסר תכניות לבצועו של מפעל זה, אך אף אחת מהן לא באה לכלל הגשמה.

כבר לפני המלחמה הוחל בבנין התעלה וולגה-דון, לפי תכנית אשר עובדה על ידי מהנדסים סובייטיים לפי הוראותיו של סטאלין. מפעל זה, לא זו בלבד שצריך היה לשמש גולת-הכותרת לכל העבודות הכבירות שבוצעו בתקופת שלטונם של הסובייטים, לשיקומם ולהקמתם מחדש של נתיבי המים המקשרים את הים הבלטי והים הכספי עם הים האזובי והים השחור; כוונתו היתה גם לספק מקורות-השקאה לאזורים המדבריים למחצה שבסביבת רוסטוב וסטאלינגראד.

עם פרוץ המלחמה העולמית השנייה נפסקה העבודה בתעלה, ובעת שחדשה, ב-1948, נקבעה שנת 1953 כמועד סיומה. בנית התעלה התקדמה בצורה מניחה את הדעת. המכונות החדשות ביותר, דחפורים, מכונות בטון אוטומטיות ועוד, הועמדו לרשותם של בוני התעלה במספר בלתי-מוגבל, וגם חמרי-בנין וחמרי-גלם בשפע. יתר על כן,

בעת בנין התעלה אומן סגל מעולה של עובדים טכניים, אשר ניצלו את הטכניקה של רוסיה הסובייטית ואת נסיונם העשיר של פועלי-הבנין שלה.

נוכת תנאים נוחים אלה החליט מיניסטרוני העבודה לקצר בשנתיים את המועד שנקבע לביצועו של המפעל, כך שתאריך הסיום יחול ב-1951 במקום 1953. תנועת האניות בנתיבי-המים צריכה להתחיל באביב 1952, כן יחול באותו הזמן בהשקאת האזורים של רוסטוב וסטאלינגראד.



טעינת נפט בטריאסט. — באופק: פורטו נואובו

הכשרת הדון לספנות. נתיב המים וולגה-דון נמשך לאורך של 540 ק"מ. מסטלינגראד לרוסטוב. התעלה המחברת את הוולגה והדון תופסת כ-100 ק"מ ממרחק זה, ואילו שאר הדרך אפשר לעבור על פני הדון. אמנם הנהר במצבו הנוכחי מהווה נתיב גרוע למעבר אניות. על כן הוקם הסכר הנודע של צימליאנסקאיה בין העיר קאלאטש (מקום השתפכותה של התעלה אל הדון) לבין רוסטוב, וכך הוגבהו פני המים בנהר ב-26 מטרים. מיכל המים אשר יוצר על ידי כך יקלוט את מיהאביב, שכיום הם זורמים ללא כל תועלת אל הים האזובי, ויספק את כמויות המים הדרושות להעמקת נתיבי-הספינות לכל ארכו של הדון עד לרוסטוב, ולהשקאתו של האזור רחב-הימים בסביבה זו.

יתר על כן: ליד הסכר של צימליאנסקאיה מוקמת תחנת-כוח גדולה, אשר תספק אנרגיה חשמלית לחקלאות ולתעשייה של כל הסביבה.

באזור שבו עוברת התעלה וולגה-דון, שורר אקלים יבש המצטיין במשב של רוחות וההפרעות האקלימיות מורגשות עוד יותר מהורך כך, שהנחלים הקטנים בסביבה מתייבשים לגמרי בימות החמה. אספקת המים באזור זה מחייבת, על כן, הקמת תחנות-שאיבה גדולות. לפי התכנית שאושרה יוקמו ליד התעלה שלש תחנות-שאיבה, וכמויות המים ינוצלו לצורך העברת הספינות דרך הסכר.

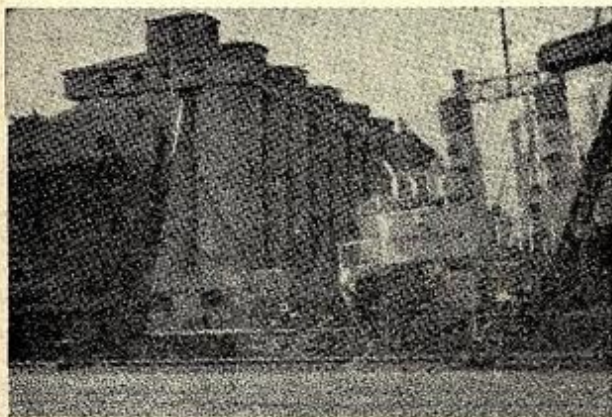
לצורך דרכי התחבורה היבשתיות, החוצות את התעלה, יוקמו ששה גשרים גדולים ממתכת, בשביל הכבישים ומסילות הברזל.

כל המתקנים של מפעלי התעלה יצויידו במנגנונים חשמליים ואוטומטיים. הסכר של צימליאנסקאיה מוקם במקום שם מפריד המרחק הקטן ביותר בין גדות-האבן הגבוהות של הנהר. שפלת הנהר השוכנת מעל למקום הסכר, מאפשרת את בנייתו של מיכל-מים עצום, שבית-קבולו יהיה 12 מיליארד מטרים מעוקבים.

בשטחי הערבות העצומות של אזור רוסטוב, שבאדמתם הפורייה אפשר לגדל מלבד חיטה גם כותנה, אורז, גפנים וצמחי תרבות אחרים, יורד היבול לטמיון בכל שלוש או ארבע שנים מחמת הבצורת, רוחות הערבה וחוסר לחות מספיקה. גם את שטחי המרעה הגדולים של הערבה אין לנצל לגידול בהמות, בגלל מצוקת המים.

תכנית ההמטרה וההשקאה באזור זה, המקיף 3 מיליון הקטר ומעלה, ממיכל המים של צימליאנסקאיה תסתעף תעלת השקאה-והמטרה גדולה, אשר תאפשר המטרה על שטח של 600.000 הקטר והשקאת מיליון הקטר באזור רוסטוב, ואילו באזורים הדרומיים של מחוז סטאלינגראד יאפשר הדבר המטרה על שטח של 150.000 הקטר והשקאת שטח של מיליון הקטר.

הקשוחים הארכיטקטוניים של בניני התעלה יתארו את הקרבות ההיסטוריים הכבירים שהתחוללו בסטאלינגראד.



ארהוס — מחסני-ענק בנמל

לשם בנייתו של נתיבי-המים וולגה-דון ולצורך התחלת ההמטרה על השטח הראשון של 100.000 הקטר, היה צורך להרחיק 164 מיליון מ"ק של עפר, ולהניח 2.860.000 מ"ק של בטון רגיל ובטון מזויין. כל העבודות הללו בוצעו בשיטה ממוכנת לחלוטין. עבודות הבנין היסודיות ממוכנות ב-90% ועבודות העפר ב-97%.

שנשאר מנוף בודד ראוי לשמוש הושמדו המעגנים, מסילות הברזל ובתי האחסנה, ואם נשאר פה ושם בית אחסנה שלם, הרי שהדרך אליו נחסמה על ידי המון שברי-אניות שהיה צורך לסלקם.

### עצוב המסבצ' ו-תקנית מ'של'

הן השלטונות הגרמניים והן שלטונות הכבוש, לא היו מסוגלים לעשות תחילה יותר מאשר לשקם מספר מקומות בנמל, שהיו דרושים באופן דחוף לתחבורה הצבאית של כוחות הכיבוש. הרבה יותר חשוב היה לפנות באופן מידי את ההריסות מן הכבישים הראשיים של העיר, ולתת לפחות מחסה כלשהו למשפחות שנמלטו מאימת ההפצצות ואשר החלו עתה להסתכן חזרה לעיר. למעלה ממיליון איש נמלטו מהאמבורג בבהלה, בעקבות הפצצות-המחץ ביוני 1943.

במשך שלוש השנים הראשונות לאחר סיומה של המלחמה נשארו רוב מפעלי-השיקום — הן לגבי העיר והן לגבי הנמל — בגדר של פעולות דחופות הנעשות באופן ארעי. תכניות-שיקום בקנה-מידה גדול נשארו על גבי הגיר, עד שבשנת 1948 אירעו שני דברים אשר שינו לחלוטין את כל הבסיס של הכלכלה הגרמנית לאחר המלחמה. ראשית, ייצובו של המטבע הגרמני, ושנית — התחלת הסיוע לפי "תכנית מרשל".

המראה הנהדר של העיר הקמה לתחיה, הנשקף היום לעין המבקר, ראוי לציון עוד יותר, אם יובא בחשבון שכל זה הושג כתוצאה ממאמץ מרוכז של שלוש שנים בלבד.

### עקבות ההפצצות נמחו

כיום — מרכז העיר האמבורג הוא כרך מודרני מזהיר, שאין לגלות בו כל סימן לכך שפצצה אחת ויחידה הוטלה שם אי-פעם.

נכון הדבר, כי בפרברים התעשייתיים ובאזורי המגורים של העובדים — אשר סבלו ביותר במלחמה — נשארו עוד סימנים לנזקי ההפצצות. אך המראה שונה כיום מאשר לפני. במקומות בהם שרר לפני שנים אחדות חוזה ובוהו של חורבות והריסות, משתרעים כיום שטחים נרחבים, בנוי דל של 1-2 מילין מרובעים, אשר שם ישרו את הקרקע בצורה נאה, בגובה של 6-8 רגל מעל לשטח המקורי של הרחוב.

רושם חזק עוד יותר מעוררות יחידות-הדיור החדשות. בימי המלחמה הושמדו לחלוטין לא פחות מ-300,000 יחידות דיור (מתוך 530,000 דירות שהיו בהאמבורג לפני המלחמה). מאז התחילה עבודת-השיקום הוקמו מחדש לא פחות מ-80 אלף יחידות-דיור. אמנם, מבחינה סטטיסטית לא שוקמו אלא כרבע מבתי המגורים שנהרסו, אך אף על פי כן עלי

במשך דורות רבים היה הנמל הגדול של המבורג כעין בית ליורדיים מכל קצוי תבל. אף אחרי ההרס של המלחמה הטילו רק מעטים ספק בדבר, שנמל גדול זה יקום לתחיה וימשיך להתקיים כאחד ממרכזי המסחר והספנות הגדולים ביותר באירופה, כפי שהיה במשך תקופה של שמונה מאות שנה כמעט. אך רק בודדים האמינו שתחיה זו תארע במשך זמן כה קצר.

זה עתה חזרתי מבקור של חודש ימים בהאמבורג, ויכול אני להעיד, כי עבודת השיקום של הנמל התקדמה במידה העולה על כל המשוער — ואף על תקוותיהם של הגרמנים עצמם.

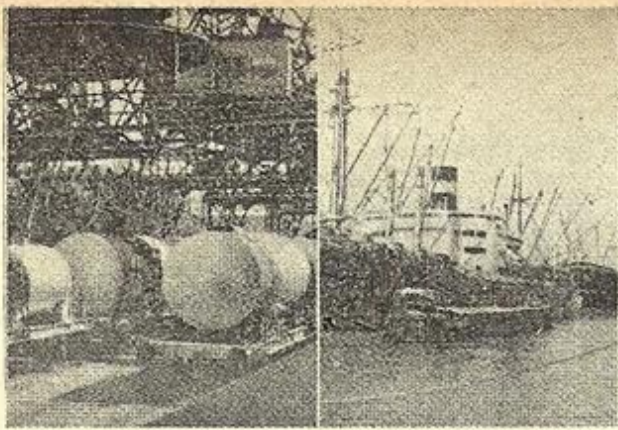
האמבורג החלה שוב לבנות אניות, אם גם בקנה מידה צנוע, כתוצאה ממספר הגבלות של שלטונות הכיבוש אשר טרם בוטלו. היא שוב נמל-המוצא של צי דייגים גרמני הפועל בים הבאלטי ובצפון האוקיינוס האלנטי, והגדל במ-הירות. האמבורג מקבלת שוב אלפי אניות, אשר נפחן הגיע אשתקד ל-11,500 טונות, בעוד שבשנה זו מחכים למספר גדול עוד יותר. שוב יכולה האמבורג להתגאות במתקנים של עגינה, החסנה והטענה, מן החדשים ביותר בעולם. האמבורג שבה להיות נמל-נפט חשוב באירופה, ואחד המרכזים לזקוק הנפט.

### עקרנות רכה

לפני שאתאר את הישגי שיקומה המהיר של האמבורג (אשר החל רק אחרי חורף-הרעב הגרמני ב'47-1946), יש צורך לתאר בקצור את היקף החורבן אשר נגרם להאמבורג — הן בנמל והן בעיר — על ידי מפציצי חיל התעופה של בנות הברית. תאור זה מבוסס על אינפורמציה ממקור ראשון שנרכשה על ידי כתב-מלחמה בריטי, אשר היה מן הראשונים שזחלו דרך הריסותיה של האמבורג בראשית הקיץ של שנת 1945. אכן, העיר והנמל היו מתים באותו זמן.

הרי הנמל — תשעים אחוז מכל המתקנים שלו היו הרוסים לחלוטין. רק כ-10 אחוזים משטח המעגן נשארו שלמים לאחר סיום הקרבות. לא היו כל מנופים ראויים להנעה, ורק רבע מקוי מסילות הברזל היה ראוי לשמוש. וגרוע מכל — לא היתה גישה אל הנמל עצמו. הנהר אלבה, המוליך אל הנמל, ואף רוב מקומות העיגון, היו מעין מער-בולת של מים ושברי-אניות. היה צורך לסלק לא פחות מ-2900 אניות שבורות, כדי לפתוח את הדרך אל הנמל. רק חמישית אחת מבתי האחסנה נשארו לפליטה אחרי ההפצצות.

למעשה היה צורך לחדש את הנמל כולו, כי במקום



ממראות נמל המבורג

## מִזְגַּת הָאוֹיֵר נִקְבַּע עַל סִפּוֹנֵי הָאֲנִיּוֹת

האלחוטאי הצרפתי של התחנה המיטיאורולוגית באי קרגואלן שבאוקיינוס ההודי, נופף בידו סרטיאיתות וקרא אל רעהו: „האוסטראלים באים!“ זה עתה קלט ידיעה, שקבוצה של מומחים אוסטרליים לחקר מזג-האוויר עומדת לבקר באי הבודד, בדרך חזרתה מהורדרוק.

מיד נגשו הצרפתים להכנת דגל אוסטרלי משיירי בד צבעוני, וכעבור זמן קצר קידם הדגל בברכה את אניית האורחים, בהתנופפו ברוח ליד הדגל הצרפתי. לא עבר זמן רב, ואוסטרלאים וצרפתים הרימו את כוסותיהם לכבוד הידידות הבינלאומית. כי בשביל האנשים החיים באי קרגואלן ובמאות מקומות מבודדים אחרים, שבהם עוסקים באיסוף אינפורמציה מיטיאורולוגית — מהווה כל מגע עם העולם החיצוני מאורע מיוחד במינו ונדיר מאד.

פעילותם של אנשים אלה תורמת לא רק לבטחונתה של התחבורה הימית והאווירית, אלא היא בעלת חשיבות רבה גם בשביל אכרים ועובדי-אדמה, ולכל אלה העובדים בשרותי-התחבורה-ההובלה, והנמצאים בנסיעות תמידיות.

התחנה המיטיאורולוגית באי קרגואלן היא רק אחת מ-12,000 התחנות הפזורות בכל רחבי עולם, תפקידם של עובדי התחנה הוא — לגלות לעולם מראש, מה יהיה מזג-האוויר מחר.

ענף-המדע העוסק בהסתכלויות בתופעות מזג-האוויר והמנצל הסתכלויות אלה לטובת האנושות כולה — צריך שיהא מאורגן על בסיס בינלאומי. בטחונם של אנשים רבים ללא ספור תלוי במסירת ידיעות סדירות ומדויקות על התנאים האטמוספריים ביב-שה, בים ובאוויר, ובהפצתן הנרחבת והמהירה ביותר של ידיעות אלו.

עד שנת 1920 עמדו לרשות הארגון המיטיאורולוגי רק תחנות הסתכלות שהוקמו ביבשת. אך הואיל והימים מכסים  $\frac{3}{4}$  מפני כדור הארץ, היה צורך להרחיב את השרותים ולהקים תחנות הסתכלות שטות. האניה הצרפתית „ז'אק קארטייה“ עשתה את הנסיעה הראשונה כ„נביא אקלים“. מומחים הכינו מפות של מזג-אוויר, ולפי זה נבאו לספנות על סיכויי מזג-האוויר. במשך הזמן הוחלפה האניה „ז'אק קארטייה“ בשתי אניות-הקיטור „קובה“ ו„פלנדרה“, אשר ערכו נסיעות קבועות בין לה-הבר והאנטילים. אבל גם זה לא הספיק. בתקופת הטיסות לטווח-ארוך, הנערכות בשמי האוקיינוסים, נתגלה הצורך בהפעלת „אניות מזג-אוויר“ במקומות קבועים.

הודות לשיתוף-פעולה בינלאומי ראשון בשדה השרות המיטי-

לומר, כי זהו הישג שיש בו כדי לעורר תמהון. המראה של רובע הפועלים — שם עומדים כיום בתים עירוניים שלמים במקום בו היה לפני שנים אחדות ים של חורבות — עושה רושם חזק ביותר.

אשר לנמל, הרי כושר הפריקה וההטענה שלו לגבי סחורות-נפח (כגון חיטה, פחם, כותנה וכו'), הוא כיום כמעט כמו שהיה לפני המלחמה, וליתר דיוק — למעלה מארבע חמישיות של כושר הפעולה שלפני המלחמה.

במובנים רבים הביאה עבודת השיקום לידי מודרניזציה. למשל, ה„מחסן 75“ המפורסם, אשר הוקם על הריסות המחסן הקודם, הוא ללא ספק אחד המתקנים החדשים ביותר מסוג זה. בית האחסנה מצוייד במכשירים לקרור ואיזורור. רכבות המשא הטעונות סחורות העלולות להתקלקל, כגון בשר טרי או פירות, יכולות להכנס לתוך המחסן, ומתקנים מיוחדים מאפשרים טעינה ופריקה ללא שנוי כלשהו בטמפרטורה.

משקיפים בריטיים אינם יכולים לראות בשיקומה של האמבורג ללא רגשות מעורבים, אם כי טבעי הדבר שמתקנים המוקמים בשנות 51—1950 הם חדישים יותר מן המתקנים של ליברפול או קרדיף, שנבנו לפני המלחמה.

השאלה העיקרית היא — כמובן — מהו הדבר שאיפשר את השיקום הזה, האגדי כמעט?

התשובה היא פשוטה מאד. שני יסודות עיקריים גרמו להבראתה של האמבורג: ראשית, המרץ והמשמעת של הגרמנים, ושנית — ההענקות של „תכנית מרשל“.

אשר לגורם השני, הרי קשה לומר שהאמבורג זכתה ליחס של נדיבות רבה מצד מחלקות הממשלה הפדרלית של בון, המחליטות באופן סופי על צורת החלוקה הפנימית של סכומי הסיוע הניתנים לפי „תכנית מרשל“. אך הואיל והאמבורג היא נמל, ניתן לה בעקיפין ליהנות הנאה מרובה מתכנית זו. הואיל וחלק גדול מסחורות תכנית-מרשל, המיועדות לגרמניה המערבית, זרם דרך הנמל שלה. שוויין הכללי של הסחורות שנשלחו לגרמניה המערבית מגיע ל-1.165 מיליון דולר. דבר זה גרר בעקבותיו לא רק הכנסות גדולות של מכס ודמי-פריקה, אלא סיפק גם תעסוקה לאלפי פועלי-נמל ופקידים. מתוך כך זכתה האמבורג לשגשוג כזה, אשר רק ערים מועטות באירופה ראו כמותו.

רבות ושונות יכולות להיות הדעות על מצב זה, אך בכל אופן יש להודות, כי האדמיניסטרציה של עיר-נמל ותיקה זו ניצלה בצורה הנכונה ביותר את ההענקות של הסיוע החיצוני.

תנועת הסחורות הכללית בנמל ונציה ב־1950 הגיעה ל־3.704.641 טונות, ומספר זה מניח את הדעת הואיל ויש בו משום עליה לגבי השנתיים שלפני כן. אך מדאיג הוא היחס שבין הסחורות הנכנסות והיוצאות: לעומת 3.409.339 טונות שנפרקו הוטענו 295.302 טונות בלבד.

הטבלה הבאה מראה מה היה חלקה של אירופה המרכזית בתנועה זו:

ארץ המוצא או היעוד	כמות הסחורות היוצאות (בטונות)	כמות הסחורות הנכנסות (בטונות)
גרמניה	9.265	10.108
אוסטריה	187.193	11.823
צ'כוסלובקיה	1.439	17.665
שוויצריה	10.705	689
יוגוסלאביה	12.639	12.522

אוסטריה תופסת את המקום הראשון בתנועת סחריהחוץ של נמל ונציה.

**שרותי ספנות**

איטליה: הפלגת בכורה לדרום־אמריקה. לפני כמה חדשים נערכה הפלגת־הבכורה של אנית־מנוע איטלקית — הגדולה ביותר שנבנתה לאחר המלחמה — מנאפולי וגנואה לבראזיליה ולא־פלוטה. זוהי האניה „גיאוליו צ'ארה“, בעלת נפח של 26.000 טונות, אשר הורדה אל הים אשתקד. בעוד חדשים אחדים תוכנס לאותו הקו גם האניה „יוגוסוס“ הנמצאת עתה בשלב האחרון של השלמת בנינה.

**קָרָא אֶבְרָהָה «אֶפְרַי»**

לפני כחודשיים נעלמה הצוללת הבריטית „אפריי“. ניתוק הקשר אתה עורר מיד את החשש, שאירע כאן מקרה־אסון. זמן רב נמשכו החיפושים, וכשאבדה כמעט כל תקווה למצוא את הצוללת, איתרו את מקום האסון. הצוללת מונחת על קרקע הים בעומק של 80 מטר בקירוב. החיפושים נערכו בשטח נרחב ובראשונה גילו את הצוללת בעזרת מכשיר מיוחד. לאחר זאת שלחו אמודאים בתוך תא תצפית.

האמודאים קבעו, שהאסון בא על „אפריי“ כחתף. הצוות לא עשה שום מאמצים להצילה. אפילו לא הספיקו לפתוח את תא המצופים. העשויים לצוף על פני המים כשהם קשורים לצוללת, ולציין בזה האופן את המקום בו צנחה הצוללת. „אפריי“ נמצאה שלמה, פרט לסנורקל שלה, שהיה חתוך וחלקו העליון חסר. הסנורקל הוא כידוע צנור טלסקופי המאפשר לצוללת לצייד את מכונותיה באוויר תוך כדי צלילה ועל־ידי כך להישאר במשך חדשיים בלי לעלות על פני המים אפילו בלילה.

נראה, שבאותו רגע היא נתקלה באניה שעביה מעליה, וקר־קעית האניה חתכה את הסנורקל. בורברגע הדיו המים בכוח רב לתוך הצוללת ולא היה סיפק לאנשיה לנקוט אמצעי הצלה כלשהו. ומשנקבעה סיבת האסון והוברר שאין כל סיכוי להצלת האנשים ואף לא למשיית הצוללת מרבצה, הוחלט לוותר על פעולות הצלה.

אורולוגי, הצליחו לבחור את הזמן המתאים ביותר — אשר הבטיח תנאי מזג־אוויר נוחים ככל האפשר — לטיסה המפורסמת לטווח ארוך מפאריס לניריווק אשר בוצעה בשנת 1930. לפני הטיסה הוטל על האניות הצרפתיות „רושמבו“ ו„איל־די־פראנס“ לאסוף מכל האניות החוצות את האוקינוס את כל האינפורמציה האפשרית על תנאי מזג־האוויר. שיתוף הפעולה היה מופתי, ובאופן כזה ניתנה האפשרות לשרות המיטיאורולוגי הצרפתי לקבוע, כי ב־1 בספטמבר 1930 ובלילה שאחריו ישרוד מזג־אוויר נוח.

כזה נסתיימה תקופת האימפרוביזציה, ושיתוף־הפעולה הבינלאומי בשדה השרות המיטיאורולוגי הפך עובדה. בצפון האוקינוס האטלנטי בלבד פועלות כיום 8 תחנות, אשר שם הוצבו אניות מזג־אוויר לצורך פעולות־תצפית. כל תחנה נושאת כסימן־היכר את אחת מאות־יות האלפא־ביתא. צרפת והולנד אחראיות לנקודה המסומנת באות A, הקבועה בין האיים האזוריים לבין פורטוגל. שאר התחנות מופעלות על ידי אניות של מדינות אחרות, היושבות על חוף האוקינוס האטלנטי.

כל אחת מתחנות אלו שולחת יום־יום ידיעות על התנאים האטמוספריים השוררים במקום, וידיעות אלו מנוצלות לצורך תצפיות מזג־האוויר. ידיעות אלו כללות הסתכלויות בפני המים, דו־חיים על עצמת הרוח וכיוונה, על העננים, על הטמפרטורה ועל לחץ האוויר. אינפורמציה זו נמסרת לכל תחנות־החופים של השרות המיטיאורולוגי, בצרוף הודעותיהן של אניות שונות המצויות בלב־ים. אניות משא ואניות־דואר, טאנקרים, ספינות דייגים ואניות נוסעים, מוסרות לשמונה התחנות את תוצאות תצפיותיהן.

לפני שהמטוסים ממריאים משדה־התעופה אורלי שבפאריס, בדרכם לניריווק, בודקים הטייסים מפה של האוקינוס האטלנטי, אשר הפרטים המדויקים המסומנים בה מאפשרים להם לבחור את הדרך הבטוחה והמהירה ביותר. את המפות הללו מכינים פעמים ביום, לפי הידיעות המתקבלות מאניות מזג־האוויר. אך גם הספנות פועלת לפי השרות המיטיאורולוגי של האוקינוס האטלנטי. ב־1950 הודיעה הנקודה A מראש על התהוותה של סופה בים, ועל יסוד זה יעצה לדייגים להשאר בנמלים. אזהרה זו הצילה נפשות רבות ממות, ומונעה נזקים גדולים.

כל הלוועים לנבואות על מזג־האוויר חייבים להביא בחשבון, שנבואות אלו מתאמתות בשעור של 80%. יצוין עם זאת, שהמיטיאורולוגיה הגיעה לתוצאות חיוביות רק לאחר שהמדע בא לכלל הכרה, שהמסתכל הבודד, המתבסס אך ורק על תצפיות־הוא, אינו יכול להשיג כל תוצאות. הוכח, כי גם ביחס לבעיות של תצפית מזג־האוויר, כמו לגבי כל שאר הבעיות, שיתוף־הפעולה הבינלאומי הוא האמצעי היחידי להשגת תוצאות חיוביות.

**הקורסים לקבלני־הובלה באנטורפן הֶאָרְכוּ בְּשָׁנָה אֶחָת**

הקורסים התלת־שנתיים לקבלני־הובלה, המתנהלים באנטורפן במסגרת „המכון המקצועי לעובדי הובלה“, הוארכו עתה בשנת למודים נוספת. בשנת הלמודים הרביעית ניתנות הרצאות מקצועיות מפי מומחים מוסמכים על בעיות מיוחדות שונות בשדה הספנות וההובלה.

כידוע, נפתח זה לא כבר גם בבריטל קורס תלת־שנתי לקבלני־הובלה. בהתחשב עם קיומה של מדרשה זו, יחד עם המדרשה המורחבת באנטורפן, אפשר לקבוע, כי בלגיה השיגה הישגים למופת בפעולתה לאמון דור חדש של קבלני־הובלה.



# בספרות ואמנות

## הימים הסוקרים אותנו

מאת ר. קארסון, בהוצאת אוניברסיטת אוקספורד.

כיצד נוצרו הימים. — בעלי החי

במעמקי המים. — הגלים והרוחות. —

האוצרות המופקים מן הים.

בעולם הספרות של אמריקה אירע השנה מקרה מופלא: אשה, מלומדת וחוקרת, שהתמחתה במדעי „המים, הצומח ובעלי-החי“, פירסמה ספר על הימים המקיפים את כדור הארץ. הספר נכתב בלשון שוטפת, ובמקומות מסויימים אף בסגנון פיוטי, אך תוכן הדברים הוא מדעי בהחלט. מיד לאחר צאתו ממכש הדפוס הוכתר הספר בהצלחה רבה, והוא תופס עתה את המקום הראשון ברשימת ה„בסט-סאלרס“ שאינם ספוריים. המחברת — רחל קארסון.

בפרק הראשון תיאור מדעי של התהוות היבשה, הימים וראשית החיים — הצמחים ובעלי-החי. „גם האדם חזר במידה מסויימת אל הים“ — כותבת מרת קארסון — „לא היה ביכולתו, אמנם, להכנס לים בצורה פיטית ממש, כפי שעשה זאת כלב-הים או אריי-הים. האדם הוצרך להסתפק בעריכת מחקרים בים, בהתקשרות עם הים מבחינה רוחנית ואינטלקטואלית.“

בפרקים הבאים מתארת המחברת את הנעשה במעמקי הימים, בשכבות המים העליונות ועל פני קרקע הים. היא מוכיחה, כי כל תופעות-הטבע שאנו רואים על פני היבשה, מופיעות גם במעמקי הימים: בימים מצויים הרים ובקעות כמו ביבשה, הרייגשש היורקים אש והפולטים מתוכם מתכות מומסות, ומתחוללת מלחמת-קיום כמו על פני האדמה: גם שם אורבים הצמחים ובעלי-החיים זה לזה, גם שם הם ניזון נים זה מזה, כמו במעבי-הג'ונגלים והיערות שעל פני היבשה. על קרקע הים נמצאים משקעים של מינרלים ומתכות מכל הסוגים, כמו בהרים שביבשה. על ידי חפירה בקרקע הים אפשר לגלות מכרות שונים ומעינות-נפט כמו ביבשה. מובן מאליה, כי ידיעותינו על הימים לא התקדמו עדיין באותה המדה כמו ידיעותינו על היבשת. עד לפני שנים מועטות לא היו לנו עדיין המכשירים הדרושים. אך בשנים האחרונות הושגה התקדמות רבה, והומצאו מכשירים מרובים לתכלית זו. נתגלו עובדות מופלאות חדשות, עובדות דמיון

ניות ממש. התגליות החדשות מרחיבות את ידיעותינו והבנתנו אף ביחס לסביבה אשר בה אנו חיים. תגליות אלו עלולות להעשיר את אמצעי-החיים שלנו, ולהרבות את אוצרות חמרי-הגלם הדרושים לתעשייה ולחקלאות. הבה נצטט כאן קטעים אחדים מן הספר, אשר יתנו לקורא מושג על התגליות המדעיות המתוארות בו.

## הימים במעמקי הים

בפרק הנושא את הכותרת „הים חסר-השמש“, מתארת המחברת את בעלי-החיים המצויים במעמקי-הים. לפנים סברו, כי כל היצורים החיים בים — צמחים ודגים כאחד — מצויים אך ורק בשכבה העליונה של המים, אשר אליה יכולים קרני השמש להחדור. שערו, כי במקומות שאין השמש מגיעה — אין זכר לחיים. כיום ידוע לנו, כי אין הדבר כך. יש חיים אף במעמקי-המעמקים! כיצד יתכן הדבר? —

הנה מה שאומרת המחברת בענין זה:

„צמחים באמת אינם יכולים להתקיים בעומק גדול יותר מאשר כמה מאות רגל מתחת לפני המים, הואיל ואין הם יכולים קרני השמש להחדור. שיערו, כי במקומות שאין השמש הדרוש להם. אך דגים מצויים אף במים העמוקים ביותר... אולם מאחר שהצמחים אינם בנמצא שם, ובעלי-החיים אינם מסוגלים „לייצר“ מזונות, נאלצים הדגים במעמקי-הים להיוון על בשר זולתם, ועל פרורי המזון השוקעים בדמות גשם מן השכבות העליונות של המים, מקום-שם מצויים צמחים ודגים החיים על אכילת צמחים. הצמחים והדגים תושבי השכבות העליונות שוקעים לאחר מותם ומשמישים מזון לדגים. מעמקי-הים מחולקים למספר שכבות, כעין דרגות. לכל דרגה — סוג דגים משלה, המשמשים מזון לדגים בני דרגה נמוכה יותר.“

## עצמת הגלים

והנה מספר קטעים מחוך הפרק „רוח ומים“, אשר בו נותנת המחברת הסברה מדעית על מהותם של גלי-הים: „ברובם הגדול נוצרים הגלים על ידי הרוחות הנושבים על פני הים. יש מקרים יוצאים מן הכלל, כשהגלים נוצרים על ידי רעידות בקרקע הים.“

מהו גבהם של הגלים הגבוהים ביותר? — „בקשר לשאלה זו חלוקות הדעות. רוב החוקרים סבורים, כי בעת הסופות העזות ביותר מתרוממים הגלים עד לגובה של 60 רגל ומעלה. אך יורדיי-מנוסים טוענים, כי ראו גלים גבוהים עוד יותר. המדובר הוא בגלים של סופות עזות, אך בדרך כלל אין הגלים גבוהים יותר מאשר 25 רגל.“

מהי עצמת הגלים? — מהו כוח התנופה של הגל החזק ביותר? — בקשר לכך כותבת המחברת דברים אלה: „ידועים מקרים, שגלים עקרו ממקומו מזה, שמשקלו עלה על חמישה מיליון ליטראות, והטילוהו הרחק ממקומו... נמסר



על מקרה אחר, שגל העיף אבן בעלת משקל של 135 ליטר אות אל ראש מגדלור שגובהו 100 רגל. האבן נפלה על גג המגדל, והבקיעה בו פרצה של 20 רגל... בשנים האחרות נות גילו חוקריים. שהמשברים הגדולים והמסוכנים ביותר אינם מופיעים בשטח העליון של המים, אלא במעמקים. משברים אלה נוצרים על ידי התנגשות בין זרמי-מים מסוגים שונים. הגלים שבמעמקי-הים יכולים להגיע עד לגובה של 300 רגל".

„אוצרות המים המלוחים“

הימים מכילים אוצרות של חמרי-גלם, מתכות ומינרלים, שאנו משתמשים בהם לתעשיית המזון, לחקלאות ולמטרות אחרות. אחד הפרקים המעניינים ביותר של הספר, „אוצרות הימים המלוחים“, נותן הסברות נרחבות בענין זה. בפרק זה מספרת המחברת על התהוותו של הנפט. לפי התיאוריה המדעית החדשה נוצר הנפט לפני מיליוני שנים מתחת לימים, אשר כיסו אז את פני הארץ. החיות והצמחים שבים שקעו לאחר מותם אל התהום, ולאט-לאט נתכסו על ידי החולות אשר שטפו הגלים מן ההרים ואשר הובאו על ידי הרוחות ממקומות רחוקים. מתחת לחולות התפוררו השלדים של החיות והצמחים, והפכו לנפט. בזמן מאוחר יותר יבשו ימים אלה, מתוך שצורת האדמה השתנתה באותם המקומות. אך הנפט שהיה מצוי במעמקים נשאר במקומו, וכשאנו חופרים היום במקום הזה מגלים אנו את מעינות הנפט. הואיל והמלומדים סבורים, כי ראשיתם של מעינות-הנפט היא מתחת לפני המים, מחפשים כיום נפט בקרבת ההרים שבים, ואף באמצע הימים. לפנים עסקו בחיפוש-נפט אך ורק ביבשה.

הספר אינו גדול בכמותו: 200 עמוד, אך יש בו אוצר מגוון של עובדות, הסברים ותאורים, אף מלה אחת מיותרת. המחברת היא, כאמור, חוקרת גדולה שנתברכה אף בכשרון ספרותי. זהו מחקר שיש להתעמק בו בקפדנות ובהירות, וללמדו לפרטיו. פרקים ידועים קשים להבנה, ולא יתמצא בהם אלא מי שיש לו ידיעה מסויימת בפיסיקה, בחימיה ובגיאולוגיה. עובדות על הים ומלואו שיש בהן כדי להפתיע, — מצויות לרוב בספר.

### מדריך לקציני אניות סוחר

מאת א. א. טורפין וב. א. מק-אבן

המדריך לקציני אניות-סוחר הוא ספר בעל מטרה כפולה: ראשית, ספר-עיון מעשי לבעיות יום-יום באניות, ושנית — אינפורמציה ממצה בענין בחינות-ימאים שונות. המהדורה החדשה של הספר ממלאה שתי מטרות אלו.

אחרי מבוא מפורט, הדין בעבודת היום-יום של קציני-אניות, נותן הספר הסברה על המכשירים השונים ועל כלי-

העזר בהם משתמשים במקצוע הימאות. כן דן הספר בנוסות, גאות הים וזרמיו, הפלגות, מיטיאורולוגיה, מטענים, ומכשי-רי-הרמה, איתות, חוקי הדרך, בנין אניות, שמירתן ותיקונן, נפח אניות וציבותן, כבוי-אש, חוקי הנאויגציה בארצות-הברית, עזרה במקרה של דליקות וסניטאציה של אניות ועוד. בנספח הארוך בסוף הספר — בחינות לקצינים מדופל-מים, הרשמה לעתודות-הימיה, טבלאות ושאר סוגי אינפורמציה מועילה. זהו ספר מושלם ביותר, ויש להמליץ עליו לכל קצין המשרת בציי-הסוחר.



שטקהולם: הנמל הפנימי של העיר העתיקה

### המוזיאון הימי

ספר היסטוריה והדרכה

הוצאת המוזיאון הימי, ניופורט ניוס, 1950.

בספר תיאור ציורי משובח למוזיאון אמריקאי חשוב זה. הוא שוכן במרחק של 20 מילין מחצי-האי ויליאמסבורג, וירג'יניה, במקום בעל משמעות היסטורית. לא הרחק משם שוכנת העיר העתיקה ג'יימסטאון, המושבה האנגלית החשובה הראשונה באמריקה. מעבר לחצי-האי של נהר יורק יושבת יורקטאון, שם נכנע קורנוואלי ונסתיימה המלחמה על עצמאות אמריקה.

המוזיאון עצמו הוא בבחינת אוצר בלום לכל אלה המגלים התענינות כלשהי — מדעית או היסטורית, רגשית או מסחרית — בכל הנוגע לענייני ספנות. אפשר למצוא כאן מודלים של סירות מכל הסוגים, ספינות פרימיטיביות, סירות אינדיאניות, ספינות מפרש מכל המדינות ומכל התקופות ההיסטוריות. חומר מודפס, ספרים, שרידי עתיקות, חבורים בשביל עובדי מחקר במקצוע הימאות, מדי-עומק, מכשירי נאויגציה ומודלים של אניות מלחמה. ציורים, תמונות של אניות ושל קרבות מפורסמים. אין למצות ברשימה קצרה את העושר הגדול של חומר מכל הסוגים, אשר הספר „המור זיאון הימי“ משקפו.

אבראשה, או — כפי שהוא קרוי עתה — אברהם, שרת בחוץ לארץ, לפני עלותו לישראל, בצי אחת המדינות הצפוניות. הואיל וגבולות הים שונים מדרכי היבשה, הפליג אברהם בנתיבי הים הידועים לו, הגיע ארצה ונכנס מיד לשרת בצי היהודי הצעיר שהוקם אז.

שפע חיים ועליונות באו אתו לחיפה והציפו את כל הסביבה, בה גר בחור גבוה וגברתן זה, בעל השערות החומות, המעלות בזכרון שבלים בשלות בשדה, בעל הפנים הבהירות והעיניים התכולות, המפיקות רוח מיוחד במינו. הוא מפזם ניגונים שונים ושר כזמיר. יחד עם זאת הוא מנגן בכלים שונים: במפוחית־יד, במפוחית־פה, ובאין ברירה הוא לוקח מסרק, עוטף אותו בנייר ומנגן בו נעימות שונות. הנוער מהסביבה התחיל מיד לנהות אחריו. בבוא הערב, מתאספים הם, הזוגות, על פי רוב עולים חדשים מבולגריה

כל פעם שהוא היה מפליג באניה לימים ולשבועות, היתה היא, בצאתה לכל מקום שהוא, מגיעה תמיד לשפת הים.

מכאן הפליג. פה, ליד החוף, עמדה ונפרדה ממנו בנפנוף־יד, הביטה אליו, לסיפון האניה, למקום בו עמד כששערותיו מתבדרות ברוח סביב ראשו הבהיר, ונדמה היה לה, כי ישותו ממלאת את כל הים. בכל מקום שנתנה בו את עיניה, ראתה רק אותו. כך היה נעלם מעיניה, כשהוא מתקטן יותר ויותר, עד שהיה מתמוזג עם האופק הרחוק.

תמיד, בבואה הנה, נדמה לה, כי בו ברגע ישוב הנה מאותה נקודה רחוקה בים, שבה נעלם, אם כי לפי המברקים שהיא מקבלת ממנו צריכה האניה שלו להגיע רק לאחר שבו־עות אחדים.



וממארוקו, סביב דירתו. הואיל והדירה צרה מלהכיל את כולם הרי לא לחינם פרושים שמים כה גדולים מעל הראש והאדמה משתרעת מתחת לרגלים — יוצאים איפוא מהבית ומבלים בחוץ. הוא, אברהם, יושב, שערותיו מדובללות ופרועות, עיניו זוהרות בנוגה רך ומלטף. על בשרו, על בית־החזה המוצק, מהודקת מתניה שעליה מצויירים עלים ופרחים ירוקים ונחש חום ענקי הנכרך מסביב. מתחת למכנסיים הקצרים מתבלטות ויוצאות רגליים בריאות ומוצקות. הוא מנגן באחד מכליו המגינה לריקוד. וסביבו — מסתובבים הזוגות לקצב המגינה. כשהוא עליו, מבודת, הוא משמיע צלילים עליזים, בקצב מהיר. והם, הזוגות, מסתובבים מהר־מהר, בהתאם לקצב שלו. מתחממים, משתלהבים ומתלכדים יחד. הידים החובקות את מתני בת־הזוג, הנשימה החמה הנודפת מכל אחד, הראש המסתחרר קימעא, הלב הדופק

אינה שוהה הרבה ליד החוף. בלעדיו נראה הים כה ריק, הגלים כה סוטרים זה את זה, עולים ויורדים בלי שום מטרה. היא עוזבת מיד את המקום. אולם כעבור ימים אחדים היא מזדמנת שוב ליד החוף, הים לקח אותו והים חייב להחזירו. עם שובו מתמלא הים חדוה, הגלים משתכשכים בעליונות, בקול דיצה ורינה. הם מפטפטים דברים כה נפלאים ובלתי־מובנים, כשם שנפלא ובלתי מובן העולם שמסביב לה. אכולי געגועים הם מתרפקים זה על זה ומתחבקים, משל לכלי שנת־פרק במקרה לשני חצאין, שמחברים שוב את חלקיו זה לזה. והם היו יורדים אז לסימטאות הנמוכות והמתפתלות של נמל חיפה.

הוא הגיע לארץ כאשר התלקחה אש מלחמת השחרור, כאשר אלפי בני העם עברו גבולות ביבשה ובים ונהרו מכל קצווי־תבל לעזרת המדינה היהודית הצעירה המותקפת. הוא,

אברהם הבחין שהעיגול סביבו נעשה פרוץ ודליל מרגע לרגע.

פתאום חדל לרקוד. מה אירע? הכל פונים לו עורף ופניהם זועפות. ואיפה ליזה? הוא נשאר עומד לבדו והאשה המקועקעת על לוח לבו.

— ליזה, ליזה! — התחיל לקרוא לה. איש לא אמר לו איפה היא נמצאת, אם כי הכל ראו אותה ברוצה אל מאחורי הבית הקטן.

הוא רץ, פורש את שתי ידיו, ממקום למקום. האנשים מסביב כאילו קפאו ועמדו — ממתנינם לראות מה יהיה בסופו של דבר.

הוא מצא אותה עומדת בפינת החצר, ופניה אל הקיר.

— מה קרה, ליזה? אחז בה וטילטל אותה לעבר פניו. עיניה, שרעפו תמיד שמחה, זלגו עתה דמעות. מראה פניה כדליקה אחר היכבותה.

— „מי האשה?“ — נעצה את מבטה בלוח לבו — „רמית אותי! יש לך אחרת, אחרת, שחקקת אותה על לבבך.“ היא נאבקה בידיה הצנומות, כדי להחליץ מידיה. אך הוא החזיק בה בידי החזקות.

— ליזה — אמר אליה — הרי אין זאת אשה ממש, אלא חלום על אשה. את מבינה, יקירת, שבועות תמימים על פני המים האפורים, אינך ראה במשך כל הזמן אלא את האנשים שבאניה, לפיכך אתה חוקק לך אשה על לוח לבך!.. הרי אשה זאת אינה אלא ילידת החלומות. רק אותך אהבתי, ליזה, רק אותך.

...אף על פי כן, עד היום הזה, כשהיא מלטפת את בשרו, היתה רוצה, אילו רק עלה בידה, לגרד מעל חוזה את צורת האשה הזאת עם העלים שמסביב לראשה.

בקצב אחד — כל זה עושה את הקהל הצעיר חטיבה אחת. למולם של הרוקדים מנשבות בחיפה רוחות המגיעות ממרר חקים, המצננות קצת את הלבבות המשולהבים, ואלמלא כן — מי ידע מה היה בסופם — — —

עייפים מהריקוד הסוער הם יושבים בעיגול מסביב לאברהם, והוא שר להם שירי מלחים. הנעימות רוויות יגון געגועים, ברובן חוברו על ידי המלחים עצמם בעמדם על סיפון האניה, כשמסביב להם שמים ומים והם מביעים בנגינה או בשריקה את כל כיסופיהם לבית, לאשה, לכל העולם, שנותקו ממנו.

בשעות הערב המאוחרות רואים את אברהם הולך עם נערתו, ליזה. הוא מלווה אותה לחדרה.

היא נמוכת-קומה, רזה, בעלת פנים מוארכות קצת, רק שתי עיניה שחורות ומבריקות, ובהביטן אליך נדמה לך כאילו שני כדורי-אש ניחתו ללבך. שערותיה שחורות ומקורזלות. מדוע בחר אברהם הגברתן וגבה-הקומה דוקא בנערה הצנומה שגדלה רק כמחצית גופו? הוא ראה ללבה, ללבה החם, להתרפקותה עליו כחתלתול. והוא אהב אותה אהבה עזה ונאמנה.

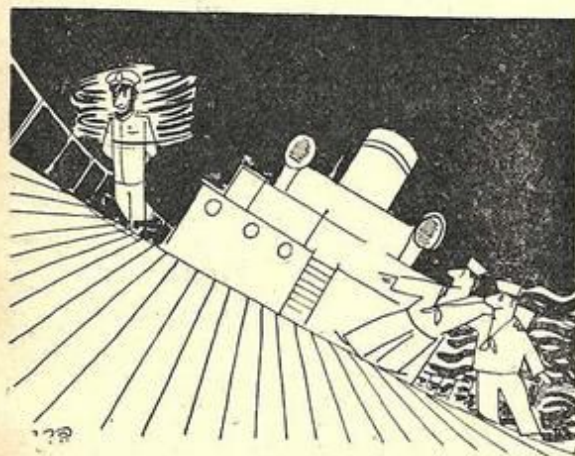
הולכים הם כך בסימטאות הצרות והעקלקלות של חיפה. הסימטאות עולות מעלה מעלה ויורדות מטה מטה, ואנשים עולים ויורדים בהן. והוא, אברהם, בהניעו את ידיו ורגליו המגודלות, כשהוא צועד בסימטאות חיפה, היה נראה בעליתו ובירידתו כעוף ענקי, שכנפיו פרושות, השומר על היצור הקטן — על ליזה.

פעם קרה משהו שהביא לידי מבוכה את כל בני החבורה, וביחוד את ליזה.

הכל, כעשרים זוגות, עמדו בעיגול, ואברהם יצא במחול-מלחים. הוא שרקד לעצמו וסימל בריקוד דמויות ומלאכות שונות באניה: מתיחת חבלים, שטיפת הסיפון, הבטה במשקפת. קפץ בידי וברגליו, נתלה באויר כאילו על סולם, ובהתחממו פשט מעליו את מתניתו.

כל הסובבים אותו נדהמו: על חוזה הרחב היתה מקוע-קעת צורת אשה, ולה פנים עגולים, אף מחוטב, וסביב ראשה משני הצדדים — עלים.

אברהם המשיך בריקוד, חיקה טיפוסים שונים של עובדי האניה: אנשים שמנים בעלי-כרס, בעלי-גוף המתנועעים כברווזים. הוא לא הרגיש בכך, שהעומדים מסביב התחילו לקרוץ בעיניהם איש לרעהו ולהתלחש: אשה? אשה זרה על החוזה? ליזה הסתלקה הצדה בבכי כבוש, שזעזע את כולם. הכל ידעו מה רבה אהבת הנערה אליה, מה עצומים כיסופיה אליו שעה שהוא מפליג באניה. בגידה כזאת! אשה זרה!



שוב השתכר הזקן...

תרגום: משה דור

המלח הזקן:

מעשה אמת אשים על מסעותי,  
אשיר יגונות ואסון עת אפליג,  
רעב ומשאות התלצה הנבדלים,  
הסער והעמל הנורא בימים,  
יום-יום נשאתי על ספון ספינתי,  
אים שוא גלים אשר הקיפני  
שומר בלילות על הדפן הצר,  
כי-תלפה ליד הצוקים בקצה טבלתי,  
אל הספון דם קפאו רגלי,  
לכודות ביד-קר עת משברי הדאגה  
החמים לבי הציפו ומלתעוח הנפן  
מצו און רוחי עיפה לימים.

מעט הוא יודע אשר שפרה נחלתו,  
חסי בשלנה בחיס אנמה,  
פיצד טרוף-לבב, על ימי הקרח,  
אמלל חניתי משך החרף  
עירום משמחות וגולה מידידים,  
עוטה גלדי-קרח, עקוז אבני-ברד,  
דבר לא שמעתי, רק הרעם חלול  
של גלי-חרף, קריאת ברבור-פרא,  
לומר היתה לי צריסת אןרקה,  
לתרועות-שחוק נביסת כלב-ים,  
צנח השחרף לעולו משתים,  
בעד שאגת הסופה הזועקת,  
מצלפת עלי-שפת צורי-הים,  
צלול ונזקב בוז יסעור בנוצות-קרח  
ותשובת מצרח נשר רטב-הנפנים.  
ועיר יחלום גומע-ענג-סיים,  
סבנה לא תפגע בו בפתחה הערים,  
עז-מצח וגא-ביינו איך יגע  
עד מנת חרפתי בימים הפתוחים.  
ברד שחור הליל, השליג מצפון  
קציר של ברד.

הצעיר:

הו, פראי, נף לבי  
בחזי ומצוני לנסות  
טלטול וגאות הימים ההומים,  
רום, מי-מלח ושאגת המשבר,  
יום-יום, שעה-שעה, מאיצה בי רוחי  
להפליג ולשור ארצות רחוקות,  
אין איש חקי, כה אדיר-נשמה,  
כה נדיב במסן, כה עולז בנעוריו,  
כה נועז-צדילוח, כה יקר למושלו,  
אשר אין נשמתו מתאנה הרפתקות  
שוקקה לנסות מה ישלח המזל.  
אי-אפשי לו בפרט-נבל, בצבר-אוצרות,  
לא אשה תכבשהו, לא שמחות בתבל,  
ישביעוהו רצון רק הגלים הזונקים.  
עולזות האחוזות, מה יפים הפרים,  
רק אותות לו המה, וברבנוהו לסוע,  
את שלבו רעב כה לטעם  
סכנות ומענוגות הצולה איו-נתיב-לה.

המלח הזקן:

התשית לךךך אל אלית קוקיה ?  
יגון מנבאה שומרת-הקניז.  
מה איש-יבשת רוסז בערנה,  
מה יפגר בים הגועש,  
לחפש מתלאות הגולה, אשר תש  
קצרו נתיבות-האוקינוס הרחוקים.

הצעיר:

לפתע חורגה נשמתי מכלאה,  
רוחפת הרחק מעל לים ההומה,  
מעופפת ברום עלי משכון-לונתו;  
חזרה-אלי צפור-הרום ביעף ורומנה,  
מכנסת דרקה עלי יער ומישור,  
רעבה-אלי-נוד, להביאני למקום  
נוצות כברוח-זהר של קצר בורק.  
החיים על יבשת לי מנת אטי,  
הבורלי את-שמחת ים-אלהים הגדול.

## פְּרִשֶׁת סִיּוֹ הַסְּרָגִית שֶׁל הַקְּפִיטָן קִיד

הוא חף מפשע, והגיע לניו־אינגלנד באניה קטנה שקנה בהודו המערבית. ביוני 1699 שלח אגרת לאציל בלומונט, והציע לעלות על החוף אם תינתן לו חנינה. בלומונט השיב, כי אם הוא חף מפשע יכול הוא לעלות לחוף באופן חפשי ולהפגש עמו בבוסטון. קיד הגיע לשם ביולי, ולאחר שהופיע לפני המושל נאסר ונשלח לאנגליה.

מועצת האדמיראליות ערכה חקירה בענינו ב־1700 והחזימה את כל תעודותיו. לאחר זאת הושם במאסר. גם בבית הנבחרים פרצה סערה בגללו, הואיל והאופוזיציה האשימה את הממשלה ששלשה מחבריה ציידו שודדים, בהיותם שותפים באניה „אדוונטשר“.

אינטריגות פוליטיות גרמו להשהיית משפטו, ובמאסר שהיה חף מפשע. במאי הועמד לבסוף למשפט. הוא הודה בהריגת התותחן, אך אמר שהדבר אירע בשעת ריתחה, כשעמד לפני צוות של מלחים מתמרדים. בהשיבו על ההאשמה, שביצע מעשי־שוד בחמש אניות, אמר קיד, כי שתיים מהן היו אניות צרפתיות, והפעולה היתה חוקית בהחלט. הוא הסביר, כי אין הוא יכול להגיש את התעודות כעדות לדבריו, משום שניירותיו הוחרמו על ידי האדמיראליות. אשר לשאר שלוש האניות, טען קיד, כי אנשיו ביצעו את הפעולות נגד רצונו, וכלאוהו בשעת מעשה בתאו.

קיד נמצא אשם במעשי שוד ורצח, ונידון למות. כאשר שמע את פסק־דינו אמר: „רבונו של עולם, זהו גזר־דין חמור. מה שנוגע לי הריני חף מפשע יותר מכולם“.

בשעת הוצאתו להורג התמוטט הגרדום, והוא נפל ארצה בריא ושלם, כשעניבת התליה על צוארו. הוא נתלה אחרי כן על עץ שצמח בקרבת מקום.

לאחר מותו הוחרם רכושו לאוצר המדינה, ומשפחתו נתחסלה בצורה טראגית. בתו מתה לפני משפטו, ואשתו נישאה שנית לאחר הוצאתו להורג. בנו נהרג ב־1715, בקרב ליד סטירלינג.



„כיס־עִינָה“ בפּוּרְד של גרוויק

לרוב בני האדם אין הוא ידוע אלא כשודר־ים, ואף על פי כן היתה לו לקפיטן ויליאם קיד קריירה מכובדת בציי המסחרי, לפני שהלך בדרך אשר הביאתהו לגר־דום. פרשת חייו — חוליה בהוי הימי בעבר.

קיד נולד בסקוטלנד, בשנות ה־40 של המאה ה־17, וכבר בגיל צעיר יצא לעבודת הים. לא עבר זמן רב והוא קיבל את הפיקוד באניה. עם פרוץ המלחמה בין אנגליה וצרפת ב־1688, העמיד קיד את אניתו לשרות המלך, והצטיין בפעולות ימיות נגד הצרפתים. בן 40 התבסס כקברניט ובעל־אניה אמיד בניו־יורק, ורכש לעצמו נכסים רבים.

בהגיעו ללונדון ב־1695, הוצג לפני האציל בלומונט על ידי הקולונל לוינגסטון. בלומונט שנתמנה אז כמושלה החזי דש של ניו־אינגלנד, קיבל הוראות לפעול נגד שודדי־הים, ולוינגסטון הציע את קיד כמועמד לתפקיד זה. כל אניות המלחמה היו עסוקות במלחמה עם צרפת, ועל כן הוחלט לשלוח את קיד באניה פרטית, וניתן לו כתב־הרשאה לפעול נגד הצרפתים ולתפוס שודדי־ים.

בדצמבר 1695 הורדה לים האניה „אדוונטשר“, בת 287 טון, מצויידת ב־34 תותחים. בנין האניה עלה ב־6000 ל״ש, וחמישית אחת של הסכום הושגה על ידי קיד ולוינגסטון, השאר — על ידי בלומונט ואצילים אחרים מחברי הממשלה. הוסכם, כי בלומונט ושותפיו יקבלו ארבע־חמישיות מרווחי פעולותיו של קיד, ובמקרה שלא יהיה כל ריווח — יוחזר להם כספם.

אפשר שנקודת המפנה הפטלית בחייו של קיד באה משהגיע עם אניתו לניו־יורק, וצירף לצוות שלו אנשים מפוקפקים שהתלקטו אליו מכל צד, ומספרם — 155.

ב־1696 הגיע לאיי קומורו, צפונית למדאגסקר, ושם מתו שלישי מאנשיו. הנשארים החלו לגלות סימני התמרדות, וקיד הסכים לבצע פעולות שוד נגד ספינות קטנות תחת לחץ איומים של אנשיו. אולם משרוב להתקיף אניה הולנדית ידיונית, פרצה התמרדות באניתו, וקיד הכה את התותחן של „אדוונטשר“ והרגו.

מאז החלו להגיע ידיעות שקיד מבצע פעולות־שוד על אניות ידיוניות, ואסכדרון ימי נשלח כדי לחפשו. לא ידוע אם פעולות השוד נעשו על פי רצונו החפשי, או שאנ־שיו המתמרדים הכריחוהו לכך. יש סבורים, כי לאחר שראה את התוצאות העלולות לצמוח מהריגת התותחן, הוברר לו שאין לו עוד מה להפסיד גם אם יבצע עוד מספר פשעים. לאחר שהאניה „אדוונטשר“ יצאה מכלל שמוש עבר קיד למדגסקר. בהגיעו להודו המערבית ב־1699 נודע לו כי הוצאה נגדו פקודת מאסר בעוון רצח ושוד; קיד טען כי

**בְּמַרְכָּז הַחֵי"ל**

**המוסד המרכזי להדרכה ימית**

הועדה המקצועית שהרכבה: ב. ליברמן, י. פודולי, י. ליפשיץ וז. פריד חידשה פעולתה: עובדה תכנית למודים להדרכה ימית לתלמידי בתי הספר, ותכנית להוצאת ספרות ימית מקצועית. החור ברת הראשונה תצא בינואר 1952.

— נערך יום עיון למורי הימאות בבתי הספר בהדרכת י. פודולי ואחרים.

— בחנוכה ייערך יום עיון למדריכים ולמרכזים של כל האגודות הימיות.

— כל סירות האגודות נבדקו ע"י מומחים ואושרו התקונים הדרושים.

— הוקמה ועדה להיתר הפלגה. תפקידיה: 1. לבדוק את הסירה לפני צאתה לים אם היא מצוידת כהלכה (אגודות הצלה, מפרשים, מכשירים, מזון וכו'); 2. לברר את סכויי מזג האוויר; 3. אם מפקד הסירה הוא מפקד מוסמך.

— בישיבת הועד הפועל של המוסד הוחלט בין השאר: לקבוע את משכורתם של המורים לימאות בבתי הספר; להעמיד סך 5.000 ל"י לרשות תקוני הציוד לשנת הכספים הבאה; לאשר הקמת קורס לאנשי משק, שייערך בחיפה לתקופת 14 יום, ואשר יכלול 15—18 חניכים של האגודות.

**הבסיסי להדרכת דייגים באילת**

בישיבת ההנהלה של הבסיס בסוף נובמבר מסר מנהל קורס הדיג דב לב דו"ח על הפעולה לנובמבר. החניכים עברו את החומר הבא: חתירה — 47 שעות; נויגציה — 4; עבודת משק — 33; חבלים — 17; רשת — 34; עברית — 6; ימאות מעשית — 19; שחייה — 6; הרצאות כלליות — 7. החניכים חזורים רצון רב לעבודה ולהתקדמות.

— הנהלת הבסיס החליטה להרחיב את מסגרת האימונים ולצורך לקבוצת החניכים הנוכחית קבוצה בת 12 צעירות משורות נח"ל ללמוד מקצוע הרשתנות שחסרונו מורגש בכל ישובי הדייגים בארץ. קורס הרשתניות יתחיל עבודתו עם פתיחת הקורס השני ב"ב 15 בפברואר 1952. החי"ל משתתף ב" 40% במפעל הזה.

— ב"ב 12.12 אירעה תאונה לאחת מסירות המפרשים של הבסיס שהתהפכה בשעת האימונים. המדריך הגיע בשחייה לחוף והזעיק עזרה. שנים מהחניכים שנזקקו לטיפול רפואי הועברו במטוס לבית החולים בלויית רופא וחובש. לכבוד ניצולי הסירה נערכה מסיבה בבסיס. המנהל והמדריכים הודו לכל אלה שהגישו עזרתם לטובעים, וביתוד לחיל הים. המטובים בילו עד שעה מאוחרת בשירה ורקודים. שני הפצועים החלימו.

**המוסד האנגלי ל"ים"**

נבחרה מערכת המוסד בהרכב דלהלן: מרת ב. טדליט, מ. פומרק, גב' רוז מלצר, מ. ריבלין, א. ש. שטיין.

**להקמת ועדה רכזית למונחי הימאות**

לפי יזמתם של מרכז החי"ל וועד הלשון העברית התכנסה בטכניון בחיפה בראשותו של הפרופ. אטינגן, פגישה של באי כח מוסדות ימיים וכלליים (החי"ל, הטכניון, ועד הלשון, ביה"ס הימי, מחלקת הדיג, "שהם", משרד העבודה, משרד התחבורה וכו') לברור הבעיה של קביעת מונחי ימאות הוחלט: להקים ועדה מרכזית למונחי הימאות ליד החבל הימי לישראל, ועד הלשון והטכניון.

נבחרה ועדה מכינה ליד החבל הימי וועד הלשון שהרכבה: ד"ר צ. ברנדר, י. פודולי (החי"ל) וד"ר א. איתן (ועד הלשון). עליה הוטל לעבד תכנית מפורטת להקמת הועדה המרכזית, תקציבה ושיטות עבודתה. מטרתה הסופית של הועדה המרכזית להגיע, לאחר עבודות מינוח מקיפות וממושכות, להוצאת מלון גדול למונחי הימאות. הועדה המכינה כבר ניגשה לעבודתה.

**יובל העשור של הקרן האמריקאית למוסדות בישראל**  
לרגל יובל העשור של הקרן שלח מרכז החי"ל את ברכתו למועצה הישראלית. כן העביר החי"ל טלגרפית את איחוליו לאדו"ר ארד נורמן, מייסדה ונשיאה של הקרן, לכבודו מוקדש יובל העשור. ב"ב 16.12.51 נערכה הגיגת היובל של הקרן בת"א. בהשתתפות באי כח הממשלה, הסוכנות, המוסדות, החי"ל וכו'.

**לרגל מחלתו של נשיא המדינה פרופ. ח. וייצמן**  
המשמש נשיא כבוד של החבל הימי לישראל, העביר לו החי"ל בחתימתו של היו"ר א. חושי, איחולים להחלמתו המהירה.

**מפעל חנוכה לטובת ביה"ס הימי**  
מרכז החי"ל ביצע בהצלחה, באמצעות אגודות הנוער הימיות, מפעל עממי לטובת בית הספר הימי בחיפה.

**בְּסִנְיַי הַחֵי"ל בְּחו"ל**

**אפריקה הדרומית**

כפי שמודיעים לנו מסניפנו באפריקה הדרומית ייערך בינואר במרינברג, ליד קייפטאון, כנוס ארצי גדול בהשתתפות באי כח כל הסניפים, מוקדש לנושא: "אילת". המרכז נתבקש להמציא חומר על אילת והתפתחותה, סכויי הדיג, הנמל ומפעליה הימיים. החומר, בצרוף תצלומים, נשלח לתעודתו.

— הופיעה החוברת מס. 2, כרך 5, של הרבעון האנגלי של החי"ל באפריקה "הים" עם חומר עשיר ותצלומים.

— ד"ר מ. ויילר, רבה הראשי של הקונגרסיה הרפורמית ביוהנסבורג, שלח מכתב-תודה והערכה למרכז החי"ל על קבלת הפנים הנאה שנערכה לו בעת בקורו בארץ. הד"ר ויילר פירסם גם מאמר הערכה על הישגי החי"ל ב"הים" האנגלי.

**אנגליה**

בהשתדלותו של מר מ. פומרק קיבל החי"ל ספינת-יאכטה — שי ממר קונרד אברהמס. הספינה תעבור בדיקה ותועבר בקרוב ארצה.

**ארגנטינה**

ב"ב 25 בנובמבר נערכה חנוכת ספינת-הלמוד "ולדורה 2" בבוא" נוס איירס, שנבנתה במספנות במקום. הספינה מיועדת להכשרה ימית של הנוער במקום, ותועבר בהמשך הזמן לישראל. הגיגת ההשקה נערכה במעמד באי כח כל הצבוריות היהודית, הממשלה, הרב הראשי, ציר ישראל ד"ר צור, עו"ד מ. בדולח, חבר נשיאות החי"ל ועוד. במסבה דיברו ראש הקהלה ד"ר גולדמן, יו"ר החי"ל מ. מלמוד, עו"ד בדולח והציר ד"ר י. צור. החגיגה עורדה רושם רב בצבוריות היהודית.

עו"ד מ. בדולח שנמצא כעת בבואנוס איירס, עושה להפעלת סניף החי"ל במקום, ומקיים פגישות וישיבות רבות לשם ריאורג' ניזציה של פעולות החי"ל.

## המישביר המרכזי

חברה קואופרטיב להספקה  
של העובדים העברים  
בארץ ישראל בע"מ

ת-ל-אביב  
ח-י-פה  
ירושלים

המוסד המרכזי להספקה  
של התנועה הקואופרטיבית  
בישראל

## מפעלי "יכין-חקל" בשנת תשי"א

- (1) עיבוד מטעי הדר: חק"ל, 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 9800 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 לחוף-לארץ ו-34,500 טונות לתצרוכת מקומית, המהווה 17.5% מהמשלוח הכללי של המועצה לשווק פרי הדר.
  - (4) תוצרת לואי מפרי הדר ושמורי ירקות: "יכין" חברה לתעשית שמורים בע"מ השתמשה ב-12,843 טונות פרי הדר ליצור רכז 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.

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

חברה קבלנית לבנין

## צבי סבירסקי ושות' בע"מ

בנין בתים משותפים  
ברמת-גן, בגבעתיים והסביבה

המשרד: רמת-גן, רחוב ארלוזורוב 6

# בנק הפועלים בערבון מוגבל

תל-אביב

המשרד הראשי: רחוב מונטיפיורי 21  
טלפון 4296/7

משרד: רחוב אלנבי 126  
טלפון: 2907, 3037

הון המניית והרזרבות ליום 1.1.51	935,000.-	ל"י
פקדונות	16,600,000.-	-
קרנות להלוואות	4,800,000.-	-
הלוואות	15,000,000.-	-

סניפים: יפו, חולון, רמלה, לוד, מנדלינג, באר-שבע  
מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם

# "תרזיה"

בית חרושת לנגרות בע"מ

ראשון לציון

טלפון 219

# סינקלר

שמוני סיכה מתוצרת ארה"ב  
SINCLAIR LUBRICATING OILS

שמנים משובחים למכוניות,  
טרקטורים, דיזלים, אוירונים וכו'

המפיצים הראשיים:

משה קרסו ובניו בע"מ

רח' החשמל 18/20, טל. 4723, תל-אביב

# אחים גולדשטיין

חברה לשכונן ופתוח בע"מ



החברה בונה ומוכרת דירות,  
חנויות ומשרדים בבתים משותפים



רמת-גן, רח' ביאליק 45, טל. 7261

# בנק ארצישראלי לתעשייה

בערבון מוגבל

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

חיפה, מרכז מסחרי חדש, בית בוביס  
טלפון 2367

כל עסקי בנק של בעלי תעשייה, הלוואות, נכיון  
שטרות, אשראים דוקומנטריים בתנאים נוחים

מחלקה מיוחדת לענייני בטוח תעשייתי

# קבוצת אחים בע"מ תל-אביב

כקבלים ומוציאים לפועל באחריות גמורה  
עבודות אספלט ובדוד גנות, בריכות  
שחיה והשסאה, מדרכות, כבישים.  
מחלקה מיוחדת לתקוני גנות אספלט  
ובידוד ב"סידקין" • כמו כן נמצא  
למכירה צבע קיטומינזוי אנטיקורוזובי

תל-אביב, רח' פינסקר 27, טל. 2456