

## גליונות החבל הימי לישראל



דייגת מקבוץ „סער“ - בעבודתה בספינות „שחף“

אחת  
לחדש

**חוברת ד' (ע"ז)**  
שנה שביעית  
סכת תשי"ב / ינואר 1952  
כתובת המערכת:  
חבל ימי לישראל, תל-אביב  
מל. 2437 ת.ד. 1917



בתמונה למעלה — שר הבטחון ד. בן-גוריון נואם בפתיחת תערוכת חיל-הים; למטה — חיילים וחיילות מחיל הים מסיי רים בתערוכה.



ראש הממשלה  
בפתיחת תערוכת  
"חופי ארצנו"

אוספים מן המוזיאון הימי של חיל הים, ובו חומר נדיר, מפות  
תבניות וכו'.

עם פתיחת התערוכה אמר אלוף מ. לימון, מפקד חיל  
ים: הנוער שלנו לא גודל ולא חונך במסורת ימית. אולם  
נוכחנו לדעת, כי הטירונים שלנו מסגלים לעצמם את הים  
במהירות רבה ובגמר שירותם בצבא, בוחרים רבים מהם  
את הים כמקצוע ובונים עליו עתידם. רב-סרן א. בן אלי  
הרצה על הפעולה התרבותית הנעשית ב"בית המלח" —  
בו שוכנים 3 בתי ספר, למעלה מ-20 חוגים וכו'. הוא הסביר  
גם את מגמתה החינוכית של התערוכה.

ראש הממשלה, ואתו הרמטכ"ל, מפקד חיל הים ואלופי  
המטה הכללי ערכו סיור בתערוכה ובאוסף המוזיאוני. ראש  
הממשלה העיר הערותיו למוצגים, נכנס בוויכוחים על נוש-  
אים שבהיסטוריה וארכיאולוגיה ואח"כ חזר הקהל אל אולם  
ההרצאות. שם השמיע ד. בן גוריון את נאומו לפתיחת  
התערוכה. הוא אמר בין השאר: הוטל על דורנו ללמוד  
מלאכות הרבה שנשתכחו מאתנו וגם כאלו שלא ידענו,  
למדנו את מלאכת הים, וזו מילאה תפקיד מכריע: האלפים

"אין מאתנו יודע כמה שנים נחיה במצור יבשתי בארץ  
הזאת — אולי עשרות שנים! — אולם אם אפילו יקום הש-  
לום ונוכל לעבור ביבשה לשלושת חלקי העולם שאנו נמצ-  
אים בצומתם, גם אז יהיה כיבוש הים שאלת גורל לעם  
היהודי" — אמר ראש הממשלה עם פתיחת תערוכת "חופי  
ישראל" בחיפה.

"שני הימים הגדולים — המשיך ראש הממשלה — ממ-  
ערב ומדרום קוראים לנו, להיות בין אומות-הים הגדולות,  
והם פותחים לנו דרך לכל ארצות העולם ולכל תפוצות  
ישראל".

התערוכה "חופי ישראל" נפתחה בחיפה ב"בית המלח"  
והיא פרי עמל של חדשים רבים בלוחות, מפות, מודלים, הע-  
רוכים תוך זהות מדעית ובטעם אמנותי, ניתנת סקירה היסטור-  
רית של חופי ארץ-ישראל, קשרי העם עם הים, סקר של המ-  
שק הימי ואפשרויותיו וכו' וכו'. חוברת ההסברה, שהוצאה  
למבקרי התערוכה הוכנה ע"י רב סרן אריה בן-אלי, סרן ב.  
ספיר, וסגן פ. רוזנפלד. לצדה של התערוכה — גם תצוגה של

מן המוסדות המפוארים אשר האומה הבריטית הקימה לבניה יורדי הים, לעמוד לימינם לעת צרה ונכות. למותר להוסיף מלים על חשיבותו של המוסד הזה — ודאי מיו — ודבר הלמד מעניינו, שמן הראוי כי ניתן דעתו עליו גם בארץ. המערכת

### מַרְכְּזוֹ הַדְרָגָה לַיִמָּאִים

לא היה לו לבן־קופר דבר רחוק יותר מאשר זה, שבגיל 57, לאחר 41 שנות עבודה ביים, יהפך עובד אדמה. מאז היותו נער בן 16 עבד קופר בספינות־דיג, ובימי מלחמת העולם האחרונה עסק בשליית מוקשים. שש פעמים נאלץ להציל עצמו בשחייה, שעה שספינתו הקטנה טבעה.

באחד הימים אירעה תאונה ביים, בה נחבלה זרוע־ימינו לצמימות, ומקור־פרנסתו קופת. אותו זמן הגיעה אליו השמועה על ספרינגבוך. היה משהו מן הקסם בשם זה. הדבר העלה לעיני־רוחו את החזון של מרחבים גדולים, כפי שהיה רגיל להם על פני הים. הוא לא איבד זמן, ומיד כתב וביקש פרטים. הוא חשש במקצת שיהיה זקן מדי לעבודת־האדמה, והרי גם יד ימינו היתה פצועה...

אך הוא נרגע כאשר בא לראיון עם הנהלת המוסד. הוסבר לו, כי ספרינגבוך מיועדת במיוחד לאנשים כמותו. וכך אירע שהימאי בן־קופר הפך להיות חניך לגידול עופות. שנה אחת ניתנה לו ללימוד המקצוע החדש, ולאחר המועד עתיד היה להיפתח לפניו השער לקיום עצמי בכבוד. סיוע מדרום־אפריקה.

פרשת ספרינגבוך החלה בראשיתה של המלחמה העולמית השנייה, כשהצוללות הגרמניות הגבירו בהתמדה את פגיעותיהן בציי־הסוחר הבריטי. קרבנות אלה עוררו תשומת־לב אצל בני אפריקה הדרומית, אשר אירגנו מגבית ברחבי המדינה לטובת הימאים שנפגעו. המגבית הכניסה 200.000 ל"ש, שנשלחו אל מוסד־הסעד של איגוד הימאים הבריטי.

הכסף הופעל מיד. נקנה בית־אכרים גדול עם 400 אקר קרקע חקלאית במרחק של 12 מילין מגילדפורד. תוך זמן קצר היה המקום חוה חקלאית פורחת, שבה עסקו בגידול חזירים ועופות, בתעשיית תוצרת־חלב ובשיווק ירקות. המומחים מיהרו להכריז, כי ספרינגבוך היא מרכז־ההדרכה החדש ביותר במדינה בצידו המשופר.

מי הם הנהנים מיתרונותיה של ספרינגבוך? — התשובה היא פשוטה: כל אחד מעובדי ציי־הסוחר הבריטי, אשר בידו אישור, כי מבחינה פיסית אינו יכול לשוב לשרות ביים, רשאי להגיש בקשה לקבלת הדרכה חקלאית. הבקשות והאישורים לקבלת חניכים חדשים אינם כרוכים בתהליך פרוצדורלי ממושך.

והרכבות שהעפילו לארץ, הם שהכריעו את הכף. אחזנו במלאכת זאת בימים קדומים, לא היתה לנו הצלחה רבה ביים, אולי מפני שבאנו לארץ הזאת לראשונה מדרום וממזרח, ואחרי הגלות הראשונה חזרנו אליה שוב ממזרח. בימי המלך דוד חזרנו לים. לא הצלחנו אז להתזיק בו אולי מפני שהאניות הראשונות התנהלו ע"י „עבדי חירם יורדי ים“ ויהודים לא היו יורדי ים...

הקשר עם הים התחדש בימינו אלה, מן היום שהוקם נמל יהודי בת"א. עתה יש לנו חיל ים ויש לנו צי מסחרי אשר נתקנו לו עתידות. לא נוכל להתקיים בארץ הזאת בלי כיבוש הים, ובלי לעורר את סגולות האדם לשלוט בו. הים הוא מקור הכח, הבריאות והחוסן. אחת המתנות הגדולות אשר אבותינו לא ידעו להשתמש בה, ועלינו ללמדה.

ראש־הממשלה סיים בדברי ברכה לחיל הים, אשר מלבד תפקידו ללמד בני נעורים בקשת, הוא גם מעורר בהם את העוז לרדות ביים.

### רֹאשׁ הַמְּשָׁלָה עִם הַיִמָּאִים וְעִם הָעוֹלָם

בנמל חיפה נערך ביקור ממושך של ראש הממשלה שלמה ד. בן־גוריון ושר התחבורה ד. צ. פנקס. ראש הממשלה פגש את פני העולים מצפון אפריקה שבאו ב„נגבה“, עבר עמם את כל מדורות ההרשמה, הבדיקה ושאר הסידורים הפורמליים באניה ובנמל, ושוחח עם כמה מן העולים. ב„נגבה“ בילה ראש הממשלה עם עובדי האניה למחל־קותיהם, שאל לתנאי עבודתם ושכרם. הוא סעד על סיפון האניה עם מנהלי „ציים“, י. ברפל וד"ר נ. וידרה. עם ראש הממשלה היו גם שר התחבורה, והרמטכ"ל, וכן המנהל הכללי של משרד הבטחון ז. שינד.

### נִפְתָּח קו הָאֲנִיּוֹת יִשְׂרָאֵל—אֶפְרִיקָה הַמְּעֻרָבִית

דרישת שלום מישראל לאפריקה האקוטורילית — מסרה האניה „כנרת“, שעה שביקרה בנמלים הנדחים בסביבה ההיא — סיפרו אתמול רבי־החובל פ. וייל, האלהוטאי מ. פליישר ומנהל המשק של האניה — פרץ. האניה „כנרת“ אירחה במחצית ינואר את עתונאי חיפה לכבוד פתיחת הקו ישראל — אפריקה המערבית. עיקר עיסוקה של האניה יהיה הובלת עצים בשביל ביהח"ר „קלת“ באפיקים, ולפי בקשת חברי הקיבוץ ניתן לאניה גם השם „כנרת“. רב החובל סיפר, כי הכושים שעבדו בטעינת העצים אמרו: „זו הפעם הראשונה שהאנשים הלבנים מתיחסים אלינו כאל בני אדם“. ואפילו חיברו שיר־מחול באנגלית „בסיסית“ השגורה בפיהם ותרגומו:

רב החובל הוא ג'נטלמן,  
מנהל המשק הוא חברה'מן,  
הו כנרת, כנרת, כנרת  
אנחנו אוהבים אותך.

רב החובל פ. וייל, יהודי צרפתי, מפעילי עליה ב' היה לפני מחצית יובל שנים קברניטה של אניה צרפתית בקו צרפת — אפריקה האקוטורילית.

אנשי הצוות הזרים ב„כנרת“ יוחלפו בימאים יהודיים, לפני שתצא האניה למסעה הקרוב. כפי שסיפר קצין האלוט, שמעו האנשים כל הדרך את „קול ישראל“ ו„קול ציון לגולה“.

יו"ר החבל הימי לישראל וחברי הוועד בחיפה

מברכים את

מר אהרון רזנפלד ורעיתו

להולדת הנכד הראשון

**לח' משה גולנדסקי**

השתתפתו באבלו הכבד

במות עליו רעיתו

מרכז החבל הימי לישראל

**למר משה גולנדסקי**

תנחומים למות רעיתו

ועד החבל הימי לישראל

בחיפה

כל אדם המסיים את תקופת ההדרכה, מקבל את כל העזרה להשגת משרה מתאימה באותו השטח שבו הוא רוצה לעבוד.

מזונות ודיוור.

בספרינגבוך מקבלים החניכים דירה ומזונות חינם, ונוסף לזה דמי-כיס. רווק 1 ל"ש ו-19 שילינג, נשוי בעל משפחה 3 ל"ש, 18 שילינג ו-6 פנס לשבוע במזומן, במשך כל זמן שהותו במוסד.

במקרה שהחניך עובד במשך השבוע יותר מ-47 שעות, הוא מקבל בעד כל שעה נוספת בימי-חול 2 שילינג ו-8 פנס, ובעד כל שעה נוספת בשבת אחת-צ"ו ובימי ראשון — 3 ש"ל לינג ו-2 פנס. כן זכאים החניכים לחופשה בתשלום בשער של 6 ימים לשנה, בצרוף שני כרטיסי-רכבת חינם לתחנה כלשהי באיים הבריטיים. גם מגפים ובגדי-עבודה ניתנים לחניכים בימי שהותם במוסד.

אנשים הרוצים להתקבל לספרינגבוך מגישים בקשה במישרין למשרד המקומי של איגוד הימאים הלאומי; לאחר שמנהל הסניף המקומי קובע, שהמועמד רשאי להשתתף במפעל-ההדרכה של ספרינגבוך, הוא נשלח לראיון עם ועדה מיוחדת מטעם המוסד. כל האנשים המתקבלים לראיון זכאים לכרטיסי-רכבת חינם, והם רשאים לקחת עמם את נשותיהם.

כשמתקבל אדם לספרינגבוך, הוא רשאי לקבוע לעצמו את ענף-ההדרכה שבו הוא בוחר. בחירתו אינה נתונה לכפייה כלשהי. בכל ענף שיבחר יקבל הדרכה אינטנסיבית במשך 12 חודש, אם כי בחירתו מן הדין שתהא מושפעת במידת כושרו הפיסי. בתום 12 החדשים, אף כי אין הימאי הנבחר יכול לצפות שיהא מומחה מושלם, הריהו מובטח, לפחות, לקראת עתידו.

בלב השטח של 400 האקרים של ספרינגבוך מצוי בניין מגורים נאה, המצוייד בסדורים מתאימים ל-41 חניכים. הסידורים והאספקה מניחים את הדעת. המוסד נעים באוירתו ובסדריו, מלא קשוחים ותמונות. חדר-האוכל וחדר הבלוי נשקפים אל נאות-דשא ויערות; חדרי השינה — המיועדים ל-2 עד 4 איש — נוחים ומאווררים. בקומת-הקרקע נמצא באר שכיניו "המחרשה והעוגן", אשר שם יכלים החניכים להנפש בשתיית משקה או במשחק ידידות.

שעשועים.

מחוץ לבית המגורים מוקם והולך אזור-שעשועים. מתקיימים מגרשים לקריקט ולכדורגל, ולשטח עצמו קסם של כפר מוריק, ועל הרקע שלו נשקפים הבתים והסוכות שהוקמו בשביל הימאים הפורשים מן השרות ולנשותיהם. דירות אלו ניתנות ללא שכר-דירה, אף שהדיירים חייבים בתשלום בעד המאור החשמלי. כל דירה נושאת שם דרום-אפריקאי, כדי להזכיר ליושביה שהמקום נבנה בכספם של נדבנים מדומיניון זה.

הואיל ובספרינגבוך למעלה מ-350 אקרים אדמה חקלאית מעובדת, אפשר לקבל שם הדרכה נרחבת ומגוונת בכל ענפי החקלאות הכללית, ספרינגבוך מצויידת בכל הדרוש למשק חקלאי ממוכן, והחניכים מתמחים בשימושם של טראקטורים, מחרשות, קומביינים, מכונות-דיש ועוד. ולא זה בלבד, אלא שהם לומדים גם לתקן את המכונות ולשמור על יעילותן.

באגף העופות 2000 בעלי-חי, מותאם למקצוע גדול-העופות: הזנה, הטלה וגידול לשחיטה.

עמוד התווך של ענף החלב הוא העדר, 21 פרות-גרסי גזעיות מהוות גרעין של עדר נוסף, שהושג בנדבנותם של בעלי עדרים בריטיים. כן תרמה חברת האניות "קונרד" 100 ל"ש לקניית 3 עגלים גזעיים.

מתקן החליבה.

באגף לתוצרת-החלב נעשית החליבה בעזרת מתקן חדיש, ובחורף משכנים את הפרות במעון מכוסה. תפוקת החלב 120 גלון ליום, בממוצע.

ראויים לציון גם ענף הגננות וגידול הפירות. האנשים מקבלים הדרכה יסודית בטיפול באדמות ובשימושם של הזבלים השונים, וכן לומדים את עבודות הגיזום, הקטיפ והאריזה לצרכי שיווק.

אם כי מסקנותיה של הוועדה הממשלתית לאיתור הנמל עמוק המים לדרום הארץ אינן ניתנות עדיין לפירסום, מסתבר שהוועדה המליצה, אם כי לא פה אחד, על כך שהנמל השני לא ייבנה בחוף תל-אביב. דו"ח הוועדה יימסר לשר התחבורה ד. צ. פנקס שהזר אתמול מארה"ב, וידון בישיבת הממשלה.

לאחר שיותלט סופית על מקום הנמל, ידרש עדיין זמן של שנתיים בערך, לשם בדיקה ותכנון מדוייקים. יעבור איפוא, זמן לא קצר עד שנמל זה ייבנה ויוכל לשרת את אזורה הדרומי של ישראל. ידוע, כי שר התחבורה בביקורו האחרון בארצות הברית עסק גם בהזמנת ציוד לנמלים, שיש להזמינו זמן רב מראש, מחמת הקושי באספקתו.

### השיקולים

על הוועדה שהשתתפו בה נוסף ליו"ר ב. מאירוביץ, מנהל המחלקה לשירותי ים ואויר במשרד התחבורה, מהנדסים מאגף התכנון, היועץ ההנדסי של משרד התחבורה, נציגי עיריית תל-אביב ואחרים הוטל להכריע, ראשית כל, עקרונית, בין בנית הנמל בחוף תל-אביב לבין בנייתו באזור דרומי יותר. תומכי רעיון נמל תל-אביב טענו, כנודע, כי בנין הנמל בת"א שיש לה עורף כלכלי יעלה בזול יותר, וכי הדבר יחסוך גם בהוצאות הובלה. כן הדגישו, שחלק מהוצאות הבנין הגדולות אפשר יהיה לממן על ידי מכירת קרקעות באזור הנמל.

לעומת זאת הסבירו מצדדי הנמל הדרומי, כי תל-אביב הסרה דרכי-גישה נוחים, התנועה בה כבר עמוסה למדי; הנמל החדש מיועד לשרת את מחצבי הדרום והנגב. השטח בדרום פנוי לחלוטין (ולא יהיה צורך להפקיע קרקעות). דרכי הגישה נוחים למדי, וההבדל בהוצאות ההובלה לגבי סחורות-יבוא לא יהיה גדול ביותר. שיקולים בטחוניים והתנגדותו המובנת של אגף התכנון לריכוז נוסף של אוכלוסיה באזור תל-אביב, סייעו בידי בעלי הצעת נמל הדרום. בדרך זו באה הוועדה למסקנתה. לא נודעו עדיין פרטים על המקום המדויק שנבחר כמתאים ביותר.

### להתחיל מיד בחקמת נמל עמוק מים בת"א — דורש י. רוקח

בעוד 4 שנים יהיה יצוא ההדרים לפחות 12 מיליון תיבות — אמר י. רוקח, ראש עיריית ת"א בהרצאתו ב„מועדון הימי" בחפה. גוסף לאלה, אמר, יהיה יצוא של יינות, מחצבים (מים המלח בלבד — רבע מיליון טון לשנה) ותוצרי תעשייה. היוכל נמל חיפה לבדו להעביר כל הכמות הזאת? בהמשך דבריו עמד י. רוקח על ההכרח לבנות נמל עמוק-מים בתל-אביב. חיפה נעשית עיר התעשייה הכבדה, ותל-אביב, מחוסר מקום, תצטרך להסתפק בתעשייה בינונית וזעירה. אולם תל-אביב תישאר המרכז לשטחי ההדרים וכן החוף הטבעי ליצוא התוצרת מדרום הארץ, כולל הנגב וים המלח. את הנמל יש לבנות לפחות במשך 4 שנים ובבנייה יש להתחיל עתה, כדי לספק את צרכי משק הארץ הגדל. ד. רמז ז"ל, אמר י. רוקח, גילה ענין רב בהקמת הנמל הגדול הדרומי. תכניות שונות נבדקות עתה ע"י ועדה מיוחדת השוקלת אם הנמל יהיה בקרבת תל-אביב, או דרומה יותר (מדובר אפילו על מרחק של 45 ק"מ מדרום לת"א). לדעת הנואם המקום המתאים הוא השטח שבין רחוב אלנבי בתל-אביב עד בתיים, מתוך הנחה, כי בתיים תצטרף לתל-אביב ויפו.

האורח נתקבל ע"י אנשי המועדון. בירך יו"ר המועדון ד"ר מ. הינדס, ראש עיריית חיפה ויו"ר החי"ל א. חושי, אמר, כי אנשי חיפה ישמחו להקמת נמל גדול בתל-אביב ותהיה מובטחת עבודה רבה לשני הנמלים.

### ה. וו. לונגפלו

## בֵּין עֲרָבִים

עָגוּם מְעַרְפֵּל בֵּין-עֲרָבִים,  
הָרַחַץ סוֹעֵר כֹּה נִזְעַם;  
בוֹרְקוֹת מְצַנְפוֹת גְּלִי מַיִם  
כְּצַחַר כְּנָפֵי עוֹפוֹת יָם.

כְּבִקְמַת הַדִּיג הַבוֹדְדָה  
בַּק שָׁם אֲדַמְדֵּס אוֹר יְהוָה;  
בְּעַד הַסְּלוֹן פָּנֵי יְלָד  
יְצִיצוּ אֵל עֵמֶק הַלֵּיל.

לְזוּגֵיט הַסְּלוֹן כֹּה גִלְחָץ הוּא  
לְרֵאוֹת בְּעֵינָיו הַחוֹדְרוֹת,  
שְׁלַחְשָׁכָה כֹּה נִנְעָצוּ,  
דְּמוּיוֹת מוֹפִיעוֹת מוֹרֹרוֹת.

וְצִלָּל אֲשֶׁה מְתוֹנָעֵע  
הִנֵּה וְשׁוֹב לוֹ חוֹלְפִי;  
הִנֵּה בַּמְקָרָה הוּא נוֹגֵעַ  
הִנֵּה הוּא יִשְׁפִּיל יְתִכּוֹפִי.

מֵה סְפוּר יִסְפְּרוּ לוֹ לִילָד  
אוֹקֵינּוֹס זוֹעֵף וְנִזְעַם  
וְרוּחַ-הַלֵּיל מְשַׁתּוֹלְלֵת  
מִקָּה בְּטָרוּף וְתִנְהָם ?

וְלָמָּה עַת גִּהֵם אוֹקֵינּוֹס  
וְרוּחַ הַלֵּיל הַשְּׁחוֹר  
בְּזַעֲף הוֹלְקִים עַל לֵב אִמָּא —  
פָּנִיָּה יְתוּרִיו קוֹר ? — — —

מאנגלית:

אפרים תלמי

הארי של יבוא הסוכר העולמי המגיע לשיעור של מליון טונה בשנה. כאן באזור זה מועבד הסוכר הגלמי וחוזר נשלח לכל רחבי תבל — בתורת סחורת יצוא בריטית.

### המעגנים המלכותיים

ספינתנו פילסה דרכה הלאה במורד הנהר. דרך מסדרוני מים ושערים נפתחים ונסגרים, הגענו לאחד המרכזים החשובים ביותר של נמל לונדון — למערכת „המעגנים המלכותיים“. כרבים ממפעלי החרושת הקשורים בהתפתחות הטכניקה המודרנית גם מערכת זו נושאת את שמותיהם של המלכה ויקטוריה. ובעלה הנסיך אלברט. שני אלה הוקמו במאה הקודמת. אליהם נוסף בדור הנוכחי מעגן המלך גיאורג החמישי. שטח המים הסגורים כאן הוא מהגדולים בעולם, והמוזחים המסתעפים מכאן הם בעלי מידות, כל אחד ואחד מהם עולה פי כמה על כל נמל חיפה, אף אם ניקח בחשבון את „תכנית פיתוח הקישון“. כאן עוגנות ספינות של עשרים ושלושים אלף טונה מאוסטרליה ומדרום אפריקה. לכאן מובא טבק הנאגר בכמויות ששווין 300 מליון לירות (שטרלינג כמובן); כאן מחסני קירור במימדים שהיינו רוצים לראותם בישראל (מחסן אחד בלבד כולל 13 אלף טונה סחורות). כאן פורקים סחורות כלליות, כאן מזדקרות מערכת מנופיע־ענק, ציוד חדיש ורשת מסילות ברזל עניפה ויעילה.

### הגיאנות והשפל

לאחרונה יש להזכיר את מערכת מעגני טילבורי, אותה ראינו רק ממרחקים. מעגנים אלה נפתחו עוד ב-1886 ואליהם נוספו מתקנים חדישים ובדורנו הוסיפו את המיתקן החשוב ביותר: רציף ענק צף, העולה ויורד עם גאות מי הנהר, והוא משמש מרכז להסעת נוסעים שמספרם מגיע ל-150 אלף בשנה. בעיה מיוחדת בנהר התמוזה היא בעיית הגאות והשפל. על חופי האוקינוס האטלנטי הרי זו מציאות ממשית, המתפרשת ב-21 רגל הבדלי גובה במעת לעת! הבדלים אלה אינם קיימים כלל במעגני הנמל. הבעיה נפתרה עוד לפני דורות על ידי התקנת שורה של „שערים“, סכרים כפולים הנפתחים ונסגרים ומהווים כעין „פרוזדור“ או בריכה סגורה, בה מתעכבת הספינה בהכנסה או ביציאה, עד אשר יועלה או יורד גובה המים באמצעות משאבות

ללונדון הגעתי ישר מחיפה. כל ילד בישראל יודע כי חיפה היא עיר נמל, עיר הנמל, לפיכך, בהיות מצוייד בקצת ידיעות, מעט סטאטיסטיקה ושאר מושגים כלליים על מה שקוראים „נמל המים העמוקים של מדינת ישראל“, הרהבתי עוז בנפשי לבקש מייד בלונדון להראות לי את הנמל המקומי.

„הנמל המקומי! היש לך מושג למה מכוונים דברייך?“ — ידידי הסתכל בי כעל יצור קרתני מבטן ומלידה. „נמל לונדון, לונדון וחיפה! דומה הנך לבעל קיוסק החפץ להיווכח כיצד מתנהלים העניינים בחנות „כל־בו“ המשתרעת באולמי בנין בן 5 קומות...“ ואמנם לא היה בהשוואה זאת משום הפרזה. כשם שלונדון היא כרך עצום ורב אשר כל אחד מעשרות פרבריו הוא עיר שלמה בפני עצמה, כן נמל לונדון איננו כברת מים מסוגרת בין שני שוברי גלים הנראים כה יפה ממרומי הכרמל, אלא רשת מסועפת וענפה של חמש מערכות רציפים, מזחים, מעגנים, ממגורות, מחסנים, מסילות ברזל ועוד ועוד. אם תוסיף לכל זאת מפעלי חרושת ותעשייה, בתי זיקוק לסוכר, מחסני קירור ומפעלי תיקון אניות, טחנות קמח ותחנות כח חשמלי המשתרעים על גדות הנהר לאורך של ארבעים קילומטרים — כמרחק שבין חיפה לחדרה — ותקבל מושג מה מממדי נמל לונדון.

ובדומה לכרך עצמו צמחו מיתקני הנמל לא על שפת הים אלא לאורך „הירדן של בריטניה“ — נהר התמוזה המפורסם, עורק כלכלי נכבד עוד מתקופת רומי, אשר הפך במאה וחמישים השנה האחרונות תעלה עמוקה בה תהלכנה אניות אוקינוס ומרכולת מקצוי תבל שם תתרכזו.

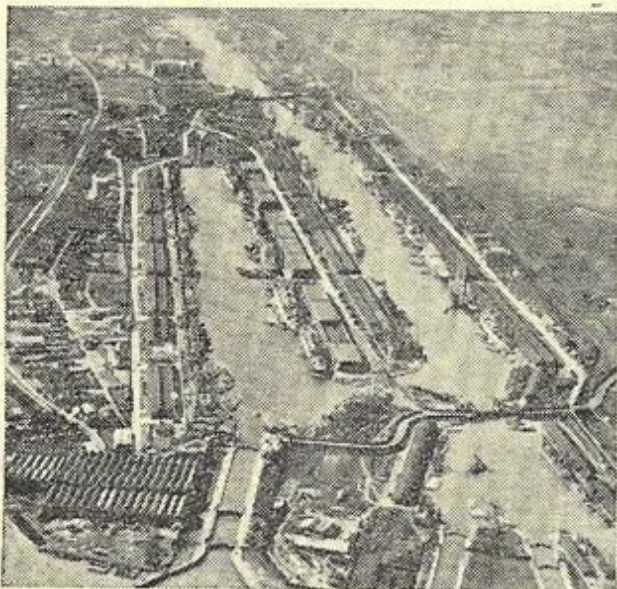
### סוור בספינה

רושם מוחשי מעצמת המפעל קבלתי בסוור לאורך הנהר בספינת טיול של „רשות נמל לונדון“. ארבע שעות ארך המסע ולא הקפנו אלא מעט מזעיר מהתמונה הכללית.

יצאנו ממזח „מצודת לונדון“ („לונדון טאוואר“) ועברנו תחת הגשר הססגוני, העשוי להפתח למעבר אניות גדולות בדומה לצעצוע־ענק המופעל בידי אדם, ומשמש משום כך אחד הסימנים המובהקים של לונדון. ראשונה נתקלו עינינו במערכת המעגנים הקרובה ביותר, היא מערכת מעגני לונדון וסאָנט־קרינה. כפי שנמסר לנו אין הם עתיקים ביותר: רק מאה וחמישים שנה שהם „כיום אתמול“ במסורת הבריטית הארוכה. כאן עוגנות ספינות בינוניות מצרפת, ספרד ופורטוגל ומרכולתן העיקרית — יין. מחסני היינות עתיקים הם ונאמר לנו, כי אף שיטות האריזה והטעינה והשיווק לא נשתנו בתקופתנו האטומית, ועוד מיצרך נכבד נאגר שם בממגורות — צמר, רבבות טונות.

הלאה משם נחקרבו אל מערכת מעגני סורראי, המעגנים היחידים המשתרעים דרומית לנהר. הם נבנו במחצית המאה התשע־עשרה והמטען העיקרי הנערם כאן — עצים, חצי מליון טונה עצים נערמו כאן בתחילת מלחמת העולם השנייה והפכו, כמובן, מטרה נוחה לפצצות התבערה הנאציות. עם העצים עלו באש מחסנים, נשרפו ממגורות ובעיר סברו, כי הנמל כולו אחוז להבות.

ספינתנו החליקה על פני הנהר, משמאלנו השתרעו מעגני הודו המערבית, הודו המזרחית ומעגני מילוואל. לבקי בדברי הימים של בריטניה הרי שמות אלה אומרים פרקי הווי ופרקי עבר של אימפריה הובקת זרועות עולם. תחילתם של מעגנים אלה ב-1802, בתקופת נלסון, ובהלקם הוקמו בתקופה מאוחרת יותר והושלמו ב-1868 בימי ויקטוריה הטובים. עוד מלפני עשרות שנים הוחכרו מעגנים אלה לחברות פרטיות שונות. היו ממגורות־חיטה בנות קיבול של 24 אלף טון, מחסני קפה בסיטונות, כאן מתרכז החלק



מראה כללי של מעגני „לונדון טאור“ בלונדון, הרציף הצף ומחסניו

## מנהלת הנמל

כמה מלים על מנהלת הנמל. אין הנמל מתנהל על ידי הממשלה ואף לא על ידי חברות פרטיות כפי שהיה בעבר. מעגני לונדון מנוהלים מזה 40 שנה על ידי "רשות נמל לונדון", חברה ציבורית שנוסדה שלא על מנת לשאת רווחים. בחברה מיוצגים נציגי מחלקות הממשלה ובאי כח כל החוגים הקשורים בעבודת הנמל ובספנות: סוחרים, עמלים, סוכני אניות והאגודות המקצועיות. רווחים במידה שהם מצטברים מושקעים בשיפור הנמל והרחבתו. נזק כביר גרמו הפצצות מלחמת העולם השנייה. אך "מען יצא מתוק", והשטחים שנתפנו על ידי פצצות האויב נותנת פורקן לכשרון מהנדסים לתכנון חדיש ולבניית מתקנים אשר ישוו לנמל העתיק אופי מודרני יגבירו את יעילותו, כדי לעמוד בתחרות במירוץ הזמן עם ארצות אחרות, והיא מגמה המשותפת לכל מפעלי בריטניה כיום.



מראה כללי של "המעגנים המלכותיים"

ענק הפועלות במהירות מפליאה. באופן כזה אין יציאת האניה משטח המים הסגור גורמת לזרימת המים אל הנהר או בכיוון ההפוך.

## הפלגה ב"נתיב ההיסטוריה"

וכך בהפלגה של עשרות מילין קיבלנו מושג-מה מעצמת הנמל העתיק והמתחדש תמיד. לאורך כל דרכנו חזר והופיע המראה הססגוני של בניני ענק וארובות פולטות עשן כבד השמימה, צריחים ומגדלים, גשרים מתרוממים ותעלות מים, מפעלי חרושת



קטע ממעגני "סט. קתרינה" וסירות הפריקה

חדישים וממגורות בנוסח הדור הקודם. עתים נדמה היה לנו, שאין אנו מפליגים בנהר אלא בנתיב ההיסטוריה העתיקה והחדישה גם יחד. הנה מעגני ספינות המלכה אליזבת ובסמוך להם מתקנים חדישים שהופצצו על ידי הנאצים. הנה מצודת לונדון בת אלף השנה ובקרבתה מזדקרים שלדי תחנת כח חשמלי הנמצאת עדיין בתהליך הקמתה. כאן תחנת המצפה גריניטש המפורסמת, ולידה מפעל זיקוק סוכר. לידנו ממש עגנה ספינת המפרשים הגדולה "קאטי סארק" אשר עד לפני חצי יובל שנים היתה מובילה תבואה מאוסטרליה, ולא הרחק ממנה התנשא צריחי אניית-פאר בת 30 אלף טונה. כחוט השני המאחד עתיק וחדיש הן סירות הפריקה הגדולות, שמספרן מגיע ל-8000 והן אחד מסימני ההיכר המובהקים של מעגני לונדון. צי סירות ענק זה קולט 70% מהסחורות המפורי-קות כאן. על אף התקדמות הטכניקה משמשות סירות הפריקה בתמוזה אמצעי-הובלה והאחסנה הזמנית הזולים והיעילים ביותר, וכבימים קדמונים עושו תסירות הפריקה את דרכן בשיירות במעלה הנהר כשהן נושאות משאות כבדים במהירות קצובה, ומסמלות את אורח החיים הבריטי הזורם בשובה ובנחת...

## חוקה חיבוא

עצום היקף העבודה במעגני לונדון כשם שעצומים הם מימדי חיבוא של בריטניה: מטעני חיטה וצמר מאוסטרליה, בשר מאר-גנטינה, סוכר מקובה, תה מצ'יילון, עצים ממרכז אפריקה, טבק מארה"ב, יינות מספרד, הדרים מישראל. ומכאן חוזרות הספינות וטוענות תוצרת המדינה: סוכר מוקק ומלט, מוצרי טכסטיל וכל דברי חרושת מוגמרים, תוצרת מזון ובעיקר מכונות ומכוניות הנשלחות לכל חלקי תבל, — סך הכל מטען שנתי של 46,000 אניות וספינות הנפרקות ונטענות על ידי צוות של 33 אלף עובדים: סבלים, סווארים ועושי מלאכה בנהר התמוזה.

## מאיר מוהר

### קְחוּפַת סוּפַת יָם

קְחוּפַת סוּפַת יָם

סִרְתִּי פְרוּעַת מְפָרֶשׁ.

תְּהוּם מְאַיֶמֶת בְּעַיִם,

וְאִין חַף וְאֶפֶס מְפָרֶץ.

בְּלִמְשַׁטְמָה כָּל גָּל,

הַיָּם אֵינָנו סוּבְלֶץ!

וְנִדְהֵם, בְּאִישׁ אִין-אֵיֶל,

שׁוֹכְבֵי-הוֹזָה רַב-חֹבְלֶץ.

בֵּין מְשַׁרְי יַעֲם עוֹ

כְּכָלִי אִין-חֶפֶץ תְּנַעֲי,

וְשִׁמְסֵם מְפַעַל לָךְ בְּזוֹ

בְּשִׁקְט — טְהָרוּ הַגְּאֵלֵי.

קְחוּפַת סוּפַת לֵיל

סִרְתִּי נְעָה-נְדָה.

לֵלֵא אֹר, לֵלֵא גֵיֵל, לֵלֵא אֵל

אֵלֵי שְׁמַת-בְּלֵי מְדָדָה.

הבטיחו לי שרק נדנודים קלים הם אלה וכי הים נוח למדי... נכנסתי, איפוא, לחדר האכילה לארוחת הבוקר. חדר זה הריהו מין ד' על ד', שהשולחן ממלא 80% מכל שטחו. נוסף לשני הספסלים שמעבריו, הרי אין כאן כל דבר הראוי לציון, פרט לשיטת האכילה הנהוגה בו.



# עק הדין

## יום אָהַד שֶׁל דִּינָג

### לחפוך לכם טרחה

כבר אמר מי שאמר כי לא היה מזיק שכל חברי המשק יעלו לתקופה מסוימת אל הספינה למען הכר מקרוב את תנאי החיים והעבודה עליה. משער אני שלא כל אחד מתלהב לרעיון גאוני זה כבעל-העצה עצמו; אך כיון שבאמת כדאי לדעת מה נעשה בתיבת-נוח שלנו, הריני בא לחסוך לכם טירחה ומנסה לתאר את התמונה כיד הכתיבה הטובה עלי. וכיון שרשמי אלה הם פרי הסתכלות של יום אחד בלבד, יתכן ויתערבו כאן דמיון עם מציאות, ועל כך אבקש את סליחתכם מראש...

### דגל ודמות...

לראשונה — הרי לכם תיאור-מה של הספינה: גדלה — קצת יותר מסירת-מוטור, מהללו השטות על פני הירקון. אם נתחיל לסייר בה מלמעלה — תיתקל עיננו מיד ב ד ג ל. אכן, דגל זה מעורר תשומת-לב. משער אני כי הוא אחד מן הדגלים שהתגבר פפו עוד על בנין הקונגרס הציוני הראשון בבול. הן צבעו והן צורתו אין בהם כדי להעיד שבו תקופתנו הוא. יכולים אנו רק להתנחם כי הספינה עצמה לא קיבלה עדיין את צורתו...

מן הדגל עוברת העין אל ה ת ר נ י מ : לא הייתי מציע למי שמשקלו עולה על 60 ק"ג, שינסה לטפס עליהם... בין שני התרנים מתוח חוט, ולא סתם חוט, אלא האנטנה, שחשיבותה מרובה ביותר, ובכך תכירו גם אתם כשאספר לכם על בן-זוגה, הרדיר טלפון. אך נניח עתה לתרנים ולכל הקשור בהם, ומוטב כי נעבור ל ס י פ ו נ .

סיפון זה נחלק לשלושה: ה ח ר ט ו מ — בו מגובבים תלים של ארגזים, חבילות, רשתות ושאר אשפה, כרגיל בכל חרטום; א מ צ ע ה ס י פ ו נ — בו נמצאים חדר האכילה, המטבח, השרותים ותא ההגה; והחלק השלישי, הם ה י ר כ ת י מ , שנודף מהם ריח מיוחד, כרגיל מכל ירכתיים... ואם נעמיק ונרד אל מתחת לסיפון, נמצא גם שם מקומות מענינים ביותר, כגון חדר-

השינה (או כפי שהוא מכונה בשם פוקסל), חדר-המכונות והמקרר.

### כמעט שפיצחתי גלגלתי...

כיון שירדנו אל הספינה בלילה, לא התמהמנו הרבה והלכנו לישון בפוקסל. יש בו, בפוקסל זה, 8 תאים המתקראים משום מה בשם מיטות, והמסודרים שניים-שניים, זה מעל זה. צריך להתקפל כאקרוטב סיני בכדי להיכנס אל משכב משונה זה או לצאת ממנו מבלי להיתקל בחלק זה או אחר של הגוף. מומחיות מיוחדת תידרש מדרי הקר מה העליונה, שבשעת כניסה או יציאה הם עלולים לדרוך על פרצופו או חזהו של השוכב בתא התחתון. נסיתי לחקות את דרך כניסתם של הדייגים הותיקים לתוך תאי השינה, ולא הצלחתי: משהוקצה לי תא עליון דווקא, קפצתי לתוכו בנינוק חד ומ' היר, כפי שעשו האחרים — וכמעט שפיי צחתי את גלגלתי. נוסף לכך דרכתי דריכה רצינית על בטנו של שכני מלמטה והפכתי את המאפרה שעמדה ליד משכבו של שכני



מימין, כך שהאפר ושיירי הסיגריות התפזרו על שמיכתו. למזלי לא עוררתי תשומת-לב מיוחדת בתעלולי אלה, שאם לא כן רע ומר היה גורלי...

### הלב של הים — וארוחת הצהריים...

כשהקיצותי, היינו כבר מחוץ לנמל, אם עוד לא בלב הים (בכלל, קשה לדעת היכן ב ד י ו ק הלב שלו...). מה שחשתי אני — שהלב שלי אינו במקומו... הספינה התנר-דה מצד אל צד בעוז, אך הדייגים חזרו

למשל: ארוחת הצהריים, שהיא דבר מיוחד במינו, בהתחשב במאכלים המיוחדים המוגשים אז — מרק-דגים ודגים במרק — וכן במצב פני הים בשעה זו, בה מתחילה הרוח בדרך כלל לשנות את כיוונה ולהעלות גלים. טלטולי הספינה עזים יותר ממשעות הבוקר, והכלים שעל השולחן "מטיילים" להם להנאתם לכאן ולכאן. יש ואתה תוקע את מזלגך בצלחתך, ויש שהוא ננעץ בצ' לחתו של שכנך, שהגיעה משום-מה אליך, שעה שזו שלך "הלכה" להפש לה בעלים אחרים... מומחיות נדרשת אף לגמיעת המ' רק, ומלאכה זו נעשית כשהצלחת נתונה בידך, ולא רק מחשש שתחליק ותברח, אלא שאם תניח את הצלחת על השולחן — לא תספיק להשקיע את הכף, וכבר תהא ריקה מתוכן...

לא ייפלא, איפוא, שאין איש שש אל ניקוי חדר-האכילה לאחר סעודה זו. בקירו של חדר-האכילה מצוי אשנב, קשר למטבח הסמוך, שהוא בתחום שלטונו של אותו מס' כן אשר נקבע לשמש טבח אותו יום. לא די לו לאותו חלכה שהערות וקללות ניתכות עליו ועל מעשה-ידיו להתפאר — עוד שומה עליו גם להשגיח בשבע עינים שלא יחליק הסיר מעל האש או שלא תידרדרנה הצלחות ממקום ישיבתן. אך מעל לכל חייב הוא להר יות בקי בגדלה וטבעה של קיבת כל אחד מחבריו, שאם לא כן אין להתקנא בו...

### אותה ביציה מארוחת הבוקר...

לאחר סעודת הצהריים, שעיקר תכנה היה מרק-דגים ודגים במרק, הרגשתי לחץ מסויים בקיבתי, אלא שלא היה ברור לי עדיין מה כיוונו, אם כלפי מעלה או כלפי מטה... יצאתי אם כן מחדר האכילה ונכנסתי לאותו חדר שרות נפלא שיש בו כל מה שדרוש, ואף ראי מבהיק ומצוחצח.



לא נמוג קול זה — וכבר עולה עוד קריאה מקריאות בני-עשו: „דאָטרו“ — רוצה לומר: „הואל בטובך וסע עתה בכיוון הירכתיים, כלומר אחורנית“.

### מדוע „הרקולס“?

עד לאותה שעה עומדים הבחורים (פרט לשנים הממונים על הויגץ) כשידיהם בטלות מעבודה וזוכרים עדיין אותה קריאת „סלפ־רה“ ארורה שניתקה אותם מעולם שכולו בטלה, להתעסקות משונה זו של העלאת הרשת וכל הכרוך בה... אך מן הרגע שנשי מעה הקריאה „דאָטרו“ והספינה החלה מהלכת לאחור — הרי הם ניתקים ממקומם, תופשים בידיהם את התבלים הקשורים בחלקם התחתון של השאָרברטים וגמשכים משם למעמקי-הים, עד שהם מתחברים בקצותיהם אל הרשת עצמה. חבל זה — שם מיוחד במינו „הדביקו“ לו, והרי הוא קרוי „הרקולס“. הדייגים טוענים כי שם זה ניתן לו משום שחזק הוא, ואילו אני סבור כי משום שדרוש כוחו של הרקולס כדי למשותו בידים מן המים. למזלם של הדייגים אין משיכה זו נמשכת זמן רב, כי מיד כורכים אותו הרקולס מופת על גבי הויגץ, והלו כבר מעלה אותו בצורה יותר „משכ־נעת“...

לא אאריך ולא אפרט כל אותו תהליך משונה של הוצאת הרשת מן המים. די אם אומר כי ההרקולסים נכרכים על הויגץ, עד שנראים על סיפון הירכתיים אותם חבלים, בעובי של שוק כל אחד, הנמצאים בראש הרשת וקרויים אף הם בשם טראגי ביותר, דהיינו „ליבאָנס“... ברגע זה נכנע סים לפעולה מכשירית-תופת חדשים הקרויים גנצ'ים, ואלה מעלים את הרשת, עד שנראה חלקה התחתון, הסגור מעל לפני המים. עתה מפעילים יצור חדש, בעל שם דרמטי מאד, הוא הפאָפּאָגאָלי, המרים אל-על את חלקה התחתון של הרשת, הוא השק, בו נמצא סוף-סוף שלל הדגים, ומוריד אותו בבת-אחת על רצפת הסיפון.

### אמנם אינני פסיכולוג...

כאן נאלץ אני להפסיק רגע את תיאור הדיג, ולתאר לכם, בכמה קוים, את המתחולל בנפשם של הדייגים ברגע זה. אמנם אינני פסיכולוג, אלא שקראתי מחשבות אלו של הדייגים בהבעת פניהם, וסבורני שלא טעיתי. המתחולל בנפשם אינו אלא מלחמה בין היצר הטוב והיצר הרע. היצר הטוב, מהו אומר? הלואי והיה השק מלא דגים ונבוא לנמל עמוסי-שלל. ואילו היצר הרע, מה לוחש? הלואי ויעלה השק דגים מעט, כי אז לא תהא העבודה מרובה ותהיה שהות לנוח עד ל„פרמה“ הבאה, כלומר עד שיהיה

קריאה שכל אחד מן הדייגים מתפלל בלבו שתבושש לבוא, כי פירושה — „קומו מרב־צכּ, חדלו לכם מבטלה, והיכוננו להרמת הרשת!“... אחד-לאחד מתלקטים החבריא אל הירכתיים, כשפניהם מביעים ברור כי מוטב היה שאותה קריאה של הגוי האיטלקי היתה נתקעת לו בגרונו ולא יוצאת לאויר-עולם. אך כיוון שנעשה מעשה ואין להשיב — הרי הם ניגשים לעבודה, כלומר להעלאת ה„נירים“. מה הם אותם ניירים — לא אסביר לכם עתה, כשם שלא אפרט את יתר השמות המשונים שתשמעו להלן... על כל פנים, אלה הם מיני חבלים של ברזל או של פלדה — בכל-אופן-איזושהיא מתכת — תחילתם של החבלים המשונים, שבסופם קשורה הרשת עצמה.

מושכים, איפוא, בוירים הללו, עד שגרי-אים במעמקי המים שתי קורות-עץ הקשר רות בקצותיהן, שגם להן שמות שלא-אמן העולם-הזה — הלא הן השאָרברטים. על־מנת שתקבלו מושג על יצורים בני-בלי-דמות אלה, די אם אומר כי מיני לוחות הם, בגודל של מטר על מטרו-וחצי בערך, שמש־קלו של כל אחד מהם מספיק בהחלט כדי למעוך לחוטין כל כסיל שינסה לשכב תחתיו. עם ששאָרברטים אלה נראים בתוך



המים, יש להודיע לגוי המוליך את הספינה כי יאיט את המהירות... אך מה לעשות וראשו של גוי אטום הוא כראשם של כל הגויים, ואינו מסוגל ללמוד מלה עברית אף אם ישמענה השכם והערב? פונים אליו, איפוא, בלשונו, וכאן באה הקריאה הידועה „אָטגו“, שפירושה לא-ט. והנה עולים סוף-סוף אותם שאָרברטים מפורסמים מתוך המים, מגיעים עד לגובה הסיפון, וברגע זה נפסקת משיכת הוירים (אגב: אין לכם לחשוב כי את הוירים מושכים, חלילה, בידיים. לשם כך יש מכונת-תופת מיוחדת הנקראת וינץ, שכל הרוצה להישאר שלם ובריא, ירחיק עצמו ממנה).

עתה צועקים פתאום: „אָוּטִי!“ לא ברור? כך מודיעים לו לגוי, ב„מאמע־לשון“ שלו, שיחתור קדימה במהירות גדולה יותר. למה באה קריאה זו — אינני יודע, משום שמיד לאחריה מודיעים לו בלשון עמו: „פרמה“, שפירושו „עצור!“ ועוד

אודה ולא אבוש — נדהמתי למראה פני שהשתקפו אלי מתוך הראי. צבעם היה מש־הו בין תכלת לכרתי, והתנחמתי אך בזה שהדייגים חשבו זאת ודאי לצבע פני הסבעי...

לאחר כל הנסיונות שנסייתי, הייתי נאלץ להשלים עם העובדה כי הלחץ בקיבתי פועל כלפי מעלה דוקא...

אם כן, יצאתי מאותו מקום, הרכנתי עצמי מעבר לדופן הספינה, וחשבתי כי איש לא יראני בקלקלתי...

אך לא זה עיקר האסון, שנתגלית. מכה קשה מזו היא לראות במו עיניך כיצד כל אותם מטעמים שבלעתי צוללים הימה. אותה ביצה נהדרת מארוחת-הבוקר, אותו מרק־



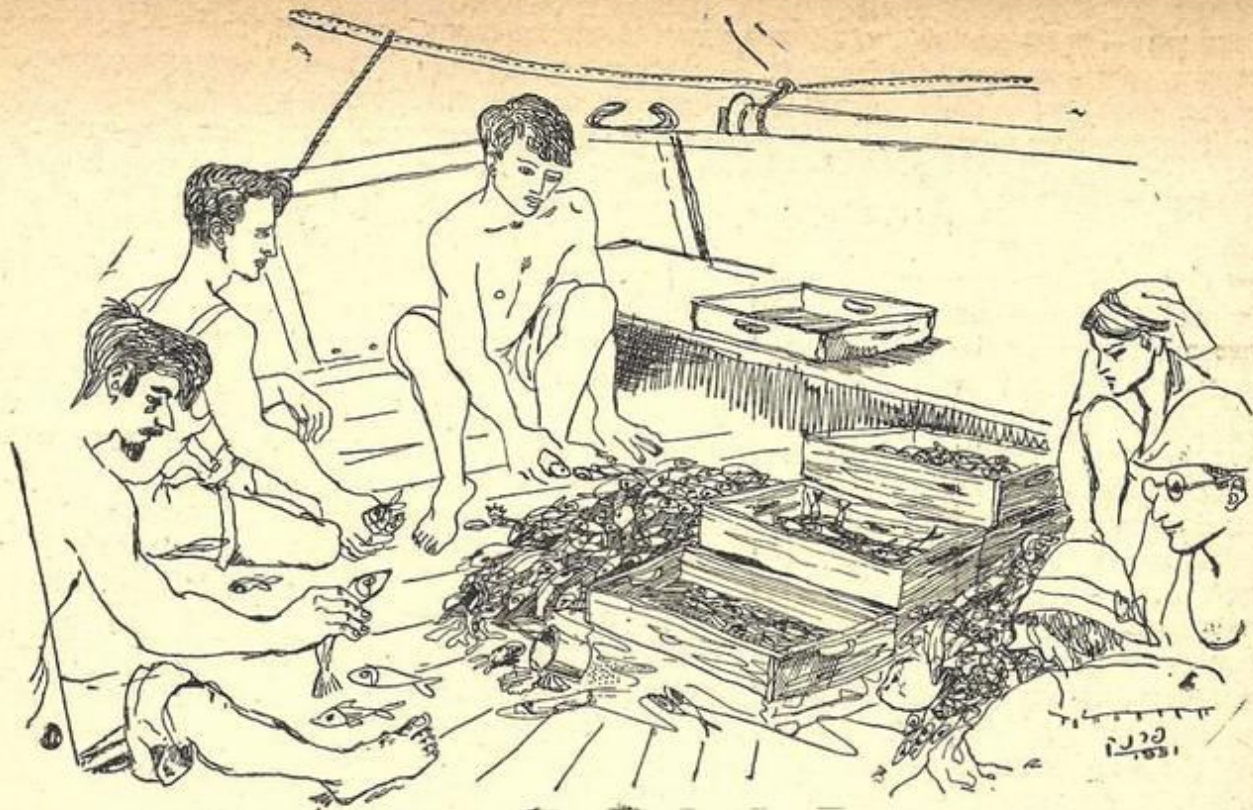
דגים ואותם רגים במרק מהצהרים — שוב הופיעו לפני בבהירות, ואין לעכב... תקוה רק אחת נחמתני — כי אולי ישמשו אלה פתיון משכנע לדגים, לעלות ברשתנו.

וכיוון שהזכרתי את הדגים והרשת, מוטב ואעבור לתאור עצם העבודה.

### מיצד דגים דגים?

„העסק“ מתחיל כך: על פני הסיפון מתגלגלת פתע קריאת-שאגה של הגוי האי־טלקי: „סלפ־רה!“ שמעתם? זוהי אותה





נוסף למקצועו, גם פרק בהלכות-מחול, כדי להצליח „איך שהוא“ לבצע את המלאכה... שעה זו של בירור הדגים משמשת הזדמנות נאה לסיפורי רכילות ובדיחות ודרימיהן, ויש שאפילו שירה פורצת מפהם של הדייגים. אך שאלה היא עדיין אם רמתה המוסיקלית עולה בהרבה על זו של הדגים...

**מוסוליני, „החווה בכוכבים“...**

והמלאכה עצמה — אין ספק שהיא נזקקת למומחיות ולחכמה. חייבים להכיר כל דג בשמו, בצורתו, בתכונותיו ובכל יתר סימניו. הטירון, שאינו בקי בכך, אין הבדל לים אלה נראים לו חשובים ביותר. הדגים, ככלות הכול, הרי כולם ממשפחת הדגים הם ואינם ממריאים ממעמקי הים כשתו דבוק על מצחו וזנבו של כל דג עם שמו המפורש, צאו וראו שמותיהם המוזרים של דגים אלה, ואמרו בעצמכם אם יש להם טעם ואם יש להם חקר! האחד, למשל, נקרא סולטן. מה דמיון מצאו בינו לבין סולטן — פליאה ממני. אך כיוון שכך קראו לו — חייב הוא להיכנס אך ורק לארגז הסולטנים, ואוי לד"יג שישליכהו לארגזם של אלה הקרויים טורולולוס, כי אז נחשב אותו דייג עלוב לטאראלאלה מוחלט... או קחו נא, למשל, איתו דג המכונה ז'רבידה, הד"י מה תכלית דמיון לדג אחר ששמו עליזה, והקרוי גם בשם מוסוליני או „החווה בכוכבים“. ההבדל העיקרי בין שניהם הוא במבנה הפה ומקום העיניים. ואתה, לך ובדוק

(המשך בעמוד 22)

בו. משנתישבו במקומם — הרי הם שולחים ידיהם, נוטלים את הדגים אחד-אחד ומשריכים, דגדג לארגז המיועד לו — בהתאם לשמו, צורתו, גדלו ויתר סגולותיו.

אף כי מטבעי אינני אניידעת ביותר, נראתה לי מלאכה זו בגדר רצח ממש. צאו וראו: נחים להם הדגים בערימתם, זה על גבו של זה, מפרכסים בשארית כוחם לאחר שניטל מהם מקור-חייהם — המים, ולא די בכך, אלא שנוטלים ומשליכים אותם בתנור פה לארגזו, ככלי אין-חפץ-בו. הרי שכל אחד מהם נחבל קשה אותה שעה, אם בראשו וואם בבטנו, ויסוריו גדולים ודאי לאיך ערוך! טוב שלא ניתן קול לדגים, שאלמלא כך היתה צעקתם עולה לשמים והדייגים שוב לא היו עושים מלאכתם בשלוה שכזו. יכול להידמות לכם כי מלאכת בירור הדגים אינה אלא מעשה של מה-בכך. אינכם אלא טועים. עליכם לדעת כי לא דגים בלבד מעלה הרשת ממצולות הים; עולים עמהם ממעמקים גם מיני צדפים ושבוללים, חיות שונות ומשונות, אבנים ובוץ, מיני מינים של אשפה שפלטו אניות וספינות הימה במשך דורות — כך שאותה ערימה שעל הסיפון אינה אלא ערימה מפוקפקת למדי, שריח מיוחד נודף לפעמים הימנה... ושערו נא כיצד נעשית מלאכה זו של בירור, כשנוסף לכל אלה החליט הים גם לסעור! אותה שעה כאילו דבקים גלגלים לארגזי המושב, והרי הם נעים וגדים לכאן ולכאן, ובדומה להם מיטלטלת ערימת הדגים וכל המצוי בה, וחייב הדייג לדעת,

צורך להעלות את הרשת מן המים פעם שניה.



קרב אכזרי זה נמשך בנפשו של הדייג כל עוד לא נראה השק מעל לפני המים. ואילו אותו רגע שהוא צף — נעלמים כל הספיקות. אחד מן היצרים בא על סיפוקו במילא, והעבודה זורמת כבר באפיקה. לאחר שנפתח השק והדגים מוצאים ממנו, הרי הוא נקשר בשנית ונזרק המימה, לאחריו יורדת הרשת, אחריה הליבאנס, אחריהם ההרקולסים ולבסוף השאָרברטים והויררים. הספינה ממשיכה דרכה והדייגים ניגשים לפרשה חדשה במסכת עבודתם — היא פרי שט בירור הדגים ומיונם.

**אילו צעקו הדגים...**

יושבים להם הדייגים סביב לערימת הדגים בחצי גורן ומתחילים במלאכת הבירור. ישיבה זו נעשית לרוב עלגבי ארגזים, אלא שנמצא גם אחד, זריז וממולח, שהתקין לעצמו שרפרף מיוחד לענין זה, ואוי לו לזה שינסה ליטול אותו הימנו ולהשתמש

## 1. יחס העם אל הדגים

כבר מימים קדומים נהגו היהודים יחס של חיבה מיוחדת לדגים. לפי המסורת זכה נון שבנו יהושע יכניס את בני ישראל לארצם משום ששמו כשם הדג (שמו"ר צ"ז). הדג הוא סמל הברכה הלאומית, שנאמר: "וידגו לרב בקרב הארץ" (בראשית מ"ח ט"ז) והוא מאז ומתמיד מאכל-תאוה לבני עמנו.

חיבת העם לדגים מקורותיה קדומים מאד, עוד מימי שבתו במצרים. וידוע הוא מקדמת דנא שהנלוס ושלוחותיו מלאים דגים בשפע וצידם קל: לאחר שיורדים מי גאות היאור נשארים ביבשה דגים. הדגים הטריים במצרים הם מאכל עממי וזול, וגם היהודים הורגלו בהם ובנדודיהם במדבר התלוננו: "זכרנו את הדגה אשר נאכל במצרים חנם" (במדבר י"א—ה').

בתקופת התנ"ך לא תפס הדג מקום חשוב בכלכלת העם. ראשית משום שאין ארצנו עשירה ביותר בדגים, וכן מטעמים אחרים:

עוד לפני הכבוש היה הדיג אחת הפרנסות החשובות של יושביה; הפיניקים תושבי החוף הצפוני היו עם של ספינות ודיגים, וכן גם הפלשתים תושבי החוף הדרומי ואילם דגון היה בעל פנים וידים של אדם וגוף של דג. גם מציאות ארכאולוגיות שונות כגון משקלות של רשתות, צלצלים וחכות, שנמצאו במקומות שונים לחוף הים, אף הם מעידים על פריחת הדיג בארצנו זמן רב לפני כבושה על ידי העבריים. אך התורה הוזהירה את העם לבל יעשה לו, בין יתר הפסילים המקובלים, גם "תבנית כל דגה אשר במים". אמנם בני ישראל עבדו לשקוצי הגויים, ובמיוחד לאילים החקלאיים, אך לא מצאנו בתנ"ך זכר לעבודה לאילי הדגים. גם לאחר כיבוש הארץ עסקו בדיג בעיקר תושבי הארץ הקדומים. חוף הים הגדול לא היה רוב הזמן בשלטון עברי, ורק בני השבטים נפתלי ואשר, ובמקצתם גם מבני דן, נעשו ליורדיים, ספנים ודיגים וישבו לחוף הים, מחוץ לגבולות המדינה של המלכויות העבריות. עבודת הדיג היתה אמנם ידועה ומוכרת לעם אך ערכה לא היה גדול לעומת ענפי התעסוקה החקלאיים האחרים, אף שהיו גם דייגים עבריים גם בקרבת הנחלים, נהרות והאגמים.

מכאן דלות הידיעות על הדיג והדגים בתנ"ך. אין הדגים נזכרים בתנ"ך למעשרות, לקרבנות ולמתנות, ואין נזכרת אפילו אכילת דגים. רק פעם אחת נאמר: "את זה תאכלו מכל אשר במים: כל אשר לו סנפיר וקשקשים תאכלו; וכל אשר אין לו סנפיר וקשקשים לא תאכלו, טמא הוא לכם" (דברים ט"ו י"ז) הנוסח הקצר של החוק הזה מוכיח, מה דלות היו ידיעות מחוקקיו בעניני דגים. הרי באותו פרק עצמו דנה התורה באריכות בענין טומאה וטהרה של החיות

והעופות, ומונה שמות רבים שלהם. אך בכל התנ"ך לא צויין בשמו אף דג אחד! אפשר לומר ללא חשש, כי בתקופת התנ"ך לא היו הדגים מאכל עממי אצל יהודי הארץ.

\*

בתקופה היונית-רומאית חלה עליה גדולה בתצורות הדגים. התפתח הדיג המקומי; ובמיוחד מסביב הכנרת. פריחת המסחר בכללו הביאה גם לעליה במסחר הדגים, ולאורך הובאו מארצות הים שמורי דגים בכמויות גדולות. התעשייה שקמה והתפתחה התחילה לשמר את דגי הארץ, וגם ליהודים היה יד בענף זה. הדגים כבשו מקומם בכלכלת העם.

חיבת העם לדגים גברה בגלות בבל רבת-הנהרות. כאן היה הדג מזון עממי נפוץ וזול. והיהודים עסקו בצידו. על ריבוי הדגים מסופר בתלמוד, שבאביב נהגו להטות את זרם הנהר לאפיק חדש — ובאפיק הישן היו נשארים כל כך הרבה דגים ש"כל העולם" הלך לצודם ולהביאם. ומכיוון שלא יכלו לאכלם בשבוע הפסח הותר למלחם אפילו בחול המועד, כדי שהסחורה שעולה ממון רב לא תלך לאבוד (מ"ק י"א א'). הנהר פרת מימיו "פרין ורביץ" דגים (ברכות נ"ט ב'). בבבל השתרשה בעם החיבה לדג. צריכתו משום כבוד מיוחד לשבת. ספרותנו מלאה אגדות וספורים על חירוף הנפש בו שמרו ישראל מנהג זה. הידיעה הראשונה על כיבוד השבת בדגים היא בתלמוד בבלי (שבת ק"ג). בישיעה נ"ח י"ג נאמר: "וקראת לשבת ענג". חכמי בבל שאלו: "במה מענגו? ור' יהודה משמו של רב השיב: "בתבשיל של תרדין ודגים גדולים וראשי שומין". ממקום אחר בתלמוד נודע, שהדגים היו מאכל חביב על הילדים (תענית כ"ז א'). הספרות התלמודית היא אוצר בלום של ידיעות על הדגים אצל קדמונינו.

2. חקירת עניני הדיג והדגים שבתלמוד בתלמוד מצויות ידיעות רבות על יחס העם לדגים ולדיג, על שיטות הדיג וחוקי הדיג בשבת ובמועד, מסחר הדגים, טהרת הדגים, שמות דגים, אמונות עממיות על הדגים, משלים ואגדות על דגים, ובעיקר רב החומר על מאכלי דגים ואכילת דגים. ולא לאכילה בלבד שמשו הדגים; בחלבם השתמשו למאור, מעורם הכינו חפצים שונים ואפילו קלף לכתובה, על עור הדג הטהור כתבו גם תפילין.

הראשון שריכז חומר רב על דגים, ובמיוחד על הזואר-לוגיה שלהם היה הרב ד"ר ל. לויסון בספרו "הזואולוגיה של התלמוד" (בגרמנית), יצא לאור בפרנקפורט ב-1858. הוא ניסה גם לזהות את כל שמות הדגים שבתלמוד, אך מכיון שלא היה זואולוג, ולא הכיר את דגי הארץ ושכנותיה, לא הצליח בכך. גם הפרופ' שמואל קרויס בספרו רב-ההיקף והערך "קדמוניות התלמוד" הקדיש שני פרקים לציד דגים ולאכילתם. כן נעשו עבודות מחקר קטנות יותר; אך הנושא מחכה עוד למיצוי ולתקונו.



# בספרות ואמנות

## רבקה קויטקובסקה-פנחסיק / אניות שטות לישראל

(סיפור)

ההפתעה שגרמה האניה עצמה היתה גדולה כל כך, עד שאיש מן העולים לא הרגיש כשנעתקה ממקומה. פתאום פרצה קריאה מפיו של מאן-דהוא: — דומני שאנו נוסעים!

שמחת-פתאם ניצתה בעיני האנשים, השתפכה כאור על פניהם ומילאה הלבבות ברטט של קדושה:

הנערות והבחורים מפולין מסתכלים בעינים מלאות עצב אל תוך מי הים הירוקים, המשתרעים אל מרחבי אין-קז, דמעות מנצנצות בעינים ובלב חולפת מחשבה:

— נוסעים אנו, אך לבדנו... הם לא זכו לראות בחייהם זאת... נשאר אִישׁם בבתי העלמין של הגיטו המנואץ, באפרם המתפורר של מחנות-הרכוז... הכל כבר שכחו את אשר היה להם! אין איש חושב עוד על אלה שאינם עוד, על אלה שהובלו לטבח!

ברעש רודפים גלי הים את האניה, משל רוצים הם לשתק את הכאב הצורב בלבותיהם של העולים מפולין. תמיד-תמיד רואים גלי-הים אנשים מוכי-דאגה ויאוש, אך פנים מיאשות כל כך ועינים כבויות כל כך טרם ראו עד הנה. רודפים הגלים אחרי האניה, לופתים אותה סביב היטב-היטב, כאילו רצו לטלטל משם את העולים במהירות האפשרית, למען השאר הרחק-הרחק מאחוריהם את הזכרון נות הקודרים של האתמול...

על הסיפון המולה. הכל מדברים יחדו, הכל מצטופפים ליד האשנב הקטן והצר, כדי לראות את הים, להשקיף על הדרך הארוכה שעליהם עוד לעבור. אחרים מסדרים חבילותיהם, כשהם חוזרים וממלמלים ללא-הרף:

— כן, אנו נוסעים! אנו נוסעים באמת!

דומה, אין הם יכולים להאמין, שאכן התרחש הנס!

שנים רבות כל כך קיוו, חלמו, ייחלו. תמיד דחו למחר את התחדשות חייהם... אחרי המלחמה אף לא חשבו לחזור לבתיהם הקודמים, בעיירות פולין הזעירות. ידוע ידעו, כי שם נשאר אף חורבות ותלי-אשפה. אחרי השחרור ישבו על מזוודותיהם במחנות גרמניה במשך שבועות, חדשים

ושנים. ועתה, הנה הגיעה השעה! כבתוך חלום רחוק שהפך מציאות מצטיירות לעיני רוחם תמונות מן הארץ הרחוקה, הקרובה ללבבות כל כך.

במסדרונות הארוכים של האניה מתהלכים העולים ממרוך קו עם בני משפחותיהם, ועוברים אל התאים שהוקצו להם. זהו גזע של אנשים גבוהי-קומה ורחבי-גרם, שדמות להם כבני-ענק חצובים בסלע. על הזרועות ועל הכתפים נושאים הם את ילדיהם. הנשים לובשות שמלות ארוכות, מגוונות, וכל אחת מוקפת המון ילדים, בדומה לתרנגולת זו המוקפת אפרוחים. הגדולים נטפלים אל אבא-אמא, מסתבכים בין רגלי הגדולים, מושכים בבגדיהם וממלאים את האויר חדות-ילדות תמימה וחסרת-דאגה.

הישישים, שזקנים לבנים יורדים על פי מידותיהם, צועי-דים אחריהם כרועים אחרי העדר. פני להם כבירות, מכור-כמות מסערת-רוחות וסופות-גשמים. לידם הסבתות הזקנות במטפחות-ראש צבעוניות בשמלות ארוכות, וסביבן מצטרף פפות הבנות והומים הנכדים. כולם עמוסים חבילות שונות וארגזים מסומרי-נחושת, בידיהם סלי-קש קלועים, מלאים לבנים לילדים, חיתולים ומצרכי-מזון. הכל נדחקים קדימה ברעש והמולה, וללא הפסק נפלטות מפיהם קריאות בערבית ובצרפתית, כאילו חוששים היו שילכו לאיבוד בתוך ההמון הגדול והזר.

יהודי מצ'נסטוחוב מסתכל מן הצד אל העולים ממרוקו, ופונה אל שכנו בהערה של אהדה:

— כשאני מתבונן בהם נדמה לי, ששבט יהודי אבוד חוזר אל צור-מחצבתו; ואחרי המלחמה דימיתי לתומי, כי אני הוא היהודי האחרון שנשאר בחיים בכל העולם כולו! שריד אחרון של עם שהובל לטבח! ועתה — הסתכל-נא בילדים הרבים המתרוננים כאן, כפניני-חן מתנוצצות! לא לחנם נאמר במקרא:

— „הרבה ארבה את זרעך, ככובי השמים וכחול אשר על שפת הים”.

ושכנו שותק.

הוא לוטש עיניו בכל מלוא ישותו אל אשה מרוקנית צעירה, הנושאת תינוק בזרועותיה. בעיני-רוחו הוא רואה את אשתו המנוחה. גם לה היו שערות שחורות וחלקות ופנים מארכות-מחוטבות, כמו לאשה זו. לבו מגביר קצב פעימותיו. הוא שותק. מה לו ולעולים ממרוקו? — אשתו, אם ילדו, איננה עוד בין החיים ולא תהיה עוד לעולם! ומה בצע לו, איפוא, ששבט יהודי חוזר לארץ-ישראל? — מה לו ולכל היהודים המתרוננים, השרים „התקוה” בעינים דומעות? — לבו קרוע וריק. הוא נס מפני בדידותו, אך היא רודפת אותו באכזריות ללא-חשך.

בחוג מופרש משלויים יושבים העולים משודיה. הם מס-פרים וחוזרים ומספרים על אשר עבר עליהם במחנות-הרכוז הגרמניים, על אשר התנסו בתקופת-הלילה הנאצי

החשוק: הם מזכירים את השחרור, את דרכם הארוכה ואת מי־חוליים, אך פניהם מוארות אור הנצחון:

— זכה זכינו לראות בשברם של העריצים! ראינו בנוסם מבתים אחוזי־להבות, ובהתגוללם ככלבים בראש־חוצות! — אמת, קשה להאמין בכל אשר התרחש — פותחת אחת הנשים — הרי עדיין לא עבר זמן רב משעת שחרורנו ומיום צאתנו לשוּדִיָּה להבראה, כאשר לא ידענו מה יביא לנו המחר בכנפיו... ועתה שוב אנו נוסעים, אך זוהי הפעם הנסיעה האחרונה! זהו סוף הטלטולים והנדודים! אשר היה — היה... עתה עומדים אנו להתחיל בחיים חדשים; ראה תראה, כי בישראל נהיה אנשים אחרים!

גבר צעיר בלבוש ספורטיבי אפור, בעל עינים אפורות וכבויות, מסתובב בין העולים משוּדִיָּה — שאינם אלא יהודים מפולין — כשמקטרתו בפיו, ואינו מוצא לעצמו מקום. הוא מתבונן בהם בורות ובוהס־אהדה, מוציא את המקטרת מפיו ותוקעה לכיס מעילו הספורטיבי האפור. הוא פותח באיטיות קרירה, בהטעימו כל מלה ומלה:



— ומה היא, לדעתכם, פלשתינה זו? — הלא אין זו אלא מדינה ככל מדינה אחרת. כל הבא בכיסים גדושי־כסף חי לו להנאתו, ואילו הבא בידים ריקות — אינו אלא עני ואביון סתם. כסבורים אתם, שתמצאו את ארץ ישראל כפי שהיא מתוארת בעתונים? המציאות היא אחרת לגמרי! בימינו שוב אין הנביאים מטיילים להם בכבישי הארץ הקדושה...

— ומי זקוק לך שם? — משסעות אותו מספר נשים בבת אחת, ואינן מניחות לו להמשיך. הדברים עוררו מהומה והמולה, ונתקבל הרושם שכולם השתוקקו להתנפל על האיש הצעיר, בעל העינים האפורות והכבויות, ולשסעו לגזרים. ויותר מכולם הרים את קולו היהודי מצ'נסטוחוב, שצרח וזעף:

— שמע־נא! שמע־נא דבורים! הלשם כך הקריבו ה"צברים" חייהם והלכו "באש ובמים", כדי שיבוא ביש־גדא כמותו ויעשה הכל לעפר ואפר? — וכי מה עשה בחור שכמותו לפני המלחמה? — מן הסתם ישב בנחת והיה סמוך על שולחנו של אבא, וקרא בספרים להנאתו, הלא כן? —

ואחרי המלחמה? — ישב לו בשוּדִיָּה ועישן מקטרת! ועכ" שיו הוא בא ופיו מלא טענות כרימון! — מה תאמרו אתם לכה, ילדים? —

— והילדים אינם אומרים מאומה. הם משוחחתיים בשודית בינם לבין־עצמם, ואינם מבינים כלל מהו הדבר שבגללו מתכתשים הגדולים.

(המשך יבוא)

## ד. אבירים / דמויות נשים בפסקנות

### לוסי בורכארדט

מקובל לחשוב, כי הספנות, שהיא מקצוע מסובך, הדורש הבנה, כשרון ונסיון רב, היא "מקצוע גברי". ואמנם, כמעט שאין למצוא בעולם נשים, העומדות בראש חברות־ספנות. ואולם גם לענף זה חדרה האשה היהודיה, בכבשה לה מקום מכובד. תצוין בראש־וראשונה לוסי בורכארדט, אשה, שמוצאה מגרמניה, המנהלת עסק, שחשיבותו מרובה והמגלה יזמה ניכרת.

לוסי בורכארדט, שהיא כיום בת 74, עומדת בראש החברה הידועה בשם משפחתה — באנגליה וכן גם החברה לשירות ימי "עתיד" — במדינת ישראל. לחברה סניף בגרמניה, שנשאר עוד מלפני עלות הנאצים לשלטון. לוסי — על אף גילה, פעילה ושקודה גם כיום בעבודה, במשרדה בלונדון. היא גם מקיימת קשרים עם סניפי החברה וטסה לביקורים בקשר להנהלת העסק.

### ירושת משפחה

ילדת המבורג מ־1877 וגם בעלה המנוח — ריצ'ארד, נולד באותה עיר. הפירמה "בורכארדט" נוסדה כחברת־ספנות עוד לפני כ־90 שנה.

בהמבורג היו 2 עסקים למשפחת בורכארדט: חברת אניות ובתי־מגורות וחברת אניות־גזר. לחברת האניות היו 2—3 כלי־שיט, שפעלו מעבר לאוקינוס שלא בקווים קבועים. העסקים התנהלו על־ידי ריצ'ארד בורכארדט ושני בניו ינס וקורט. בפרוץ מלחמת־העולם הראשונה גויס ריצ'ארד לצבא ואשתו לוסי, החלה לנהל את עסקי המשפחה ומאז היא ממשיכה בכך.

### לתחית הימאות במדינת ישראל

לוסי היא חברה לתנועה הציונית המאורגנת, עוד מ־1898, בהמבורג. היא גם ביקרה בכמה קונגרסים ציוניים באירופה. ביקורה הראשון בארץ היה ב־1946.

אחר עלות היטלר לשלטון, ב־1935, החלה לוסי לדאוג לפיתוח הימאות בארץ־ישראל, אשר לשם שלחה אז 40 צעירים יהודים — הניכים מאומנים בימאות, אותם הינכה בגרמניה.

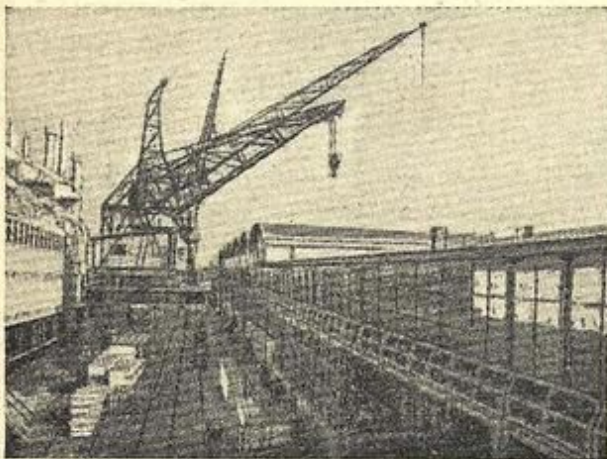
מלחים צעירים אלה החלו לעבוד באניות: "עתיד", "עליזה" ו"עמל" — 3 אניותיה של החברה "עתיד", אשר הקימה ב־1933 בארץ, לשם הגיע הבן הבכור ינס. האניות פעלו בים התיכון עד מארסייל. כמה מהצעירים עזבו את המקצוע, ואולם חלקם המשיך. — היו אלה ימאים יהודים ראשונים באניות יהודיות בארץ. אחדים מהימאים התופסים כיום עמדות־מפתח בספנות ובצי־הסוחר, הם מאותם צעירים, שהעלתה אז לוסי.

"עליזה" היתה אניה ראשונה, שנכנסה לנמל תל־אביב לשמחת עובדיה הראשונים והישוב כולו.

## בימי „המדינה בדרך“

היו ימים שהעליה לארץ היתה במחצתה, וכל תקוותינו באניות הבאות ומביאות מעפילים לחופי הארץ. הנסיון בספנות לאנשי „המוסד לעליה“, שהחלו לעסוק בזה, לא היה אז מרובה ולוסי, שהיתה אז באנגליה ובהולנד, סייעה מבחינה מקצועית — בקניית אניות ובארגון הפעולה. גם בנה ינס בא לעזרה בתורכיה ובמצרים.

חברת „עתיד“ עזרה אז, בשנים האחרונות למשטר המנדט הבריטי, בהסעת עסקני „המוסד לעליה“ בדרכים חשאיות להורל — לתורכיה, לאיטליה ולצרפת, ומילאה בזה תפקיד חשוב. החברה עזרה גם לאסוף מטענים, שנועדו לישראל ואשר אניותיהן של חברות זרות פרקו בנמלים אחרים בים התיכון, הואיל ולא רצו להסתכן ולהביא את הסחורות לישראל, שנאבקה אז במלחמה לחיים ולמוות על תקומתה כמדינה עצמאית. בדרך זה סייעה חברת „עתיד“ לקיום הקשר בין ישראל לעולם בימים כה חמורים.



ב„רציף וילהלמינה“ בנמל רוטרדם

## החמשין בדגל ישראל

דגל ישראל הונף ביוני 1951 בניו-יורק על האניה „האוסה“, שנרכשה על-ידי חברת „עתיד“, ושמה שונה ל„דניאלה בורכארדט“. אניה זו, שנקנתה בגרמניה לפני 2 שנים, היא בעלת נפח של 5.300 טונות. היא נועדה לקו אנטוורפן — רוטרדם — אנגליה — ישראל. הרי זה המשך בדגל ישראלי לחברה, שהחלה לפתח ספנות עברית עוד מלפני שנים.

כיום יש לה, לחברה, סניפים ב-3 ארצות. מלבד הסניף במדינת ישראל, המשמש כאן גם כסוכנות לאניות שבורות, יש לחברה גם עסק בגרמניה וכן גם באנגליה.

לפני כשנתיים הוחזר ללוסי בורכארדט הרכוש, שהיה לה בגרמניה. לרגל מאורע זה נערך טקס מיוחד על-ידי השלטונות הבריטיים וראש עיריית המבורג. העסק, הכולל 21 אניות-גרר צולחות-אוקינוס, הוחזר בשלמות מחוץ לאניה אחת.

באנגליה, אשר לשם עברה ללוסי יחד עם בנה השני, קורט, ייסדה באיוונמות, בתעלת בריסטול, חברת אניות-גרר וכן גם הפעילה את האניה „לוסי בורכארדט“ בקו ההפלגה אנגליה — אמר-ריקה. החברה פתחה סוכנויות בגנואה ובניו-יורק לשם העברת סחורות וחכירת אניות.

כאמור, הניפה החברה את דגל ישראל על אניה שרכשה. אנו מאחלים לה ולאשה, העומדת בראשה, הצלחה רבה בדרך זו.

מומן מותו של ריצ'ארד ב., ב-1930, מתנהל העסק כולו על-ידי לוסי. הבן הבכור ינס עלה ארצה, ולוסי עברה ב-1934 לאנגליה ולשם הובאה גם האניה „לוסי בורכארדט“, הנקראת על שמה. שאר האניות ואניות-הגרר נשארו בגרמניה, מקום שם נמשך העסק בהנהלת הפקידים.

## ב„שדרת הפצצות“

דגל ארץ-ישראל התנוסס על 3 האניות („עתיד“, „עליזה“, „עמל“) ועל עוד 2 אניות קטנות, שנוספו לחברה בארץ: „ענתר“ ו„לילי“.

בפרוץ מלחמת-העולם השניה הוכנס הבן קורט, כאזרח ארץ אויב, למחנה-ריכוז באנגליה. עול העסק נפל שוב על אחיות האם בלבד. בנה השלישי פרד, נעדר מימי שלטון הנאצים בגרמניה (מלבד 3 הבנים יש ללוסי 2 בנות: סוזי — רופאה באנגליה ולוסי, הגרה בירושלים).

„עתיד“ ו„עליזה“ הפליגו בימי מלחמת-העולם השניה בין חופי הארץ לטוברוק, והובילו חמרי-מלחמה. הדרך הזאת ידועה מאז בשם „שדרת הפצצות“. אולם האניות „טיילו“ ב„שדרה“ המסוכנת, בלי שייגרם להן נזק והביאו תקווה ועידוד לחיילים היהודים מארץ-ישראל בחופי צפון אפריקה.

„ענתר“ ו„לילי“ עבדו בין קפריסין לישראל. צוללות איטלקיות גילו אותן, והזהירו את אנשי האניות להסתלק מהאניות, שהיו קרובות לחופי סוריה. האנשים ירדו בסירות-הצלה והאניות טובעו באש-תותחים.

3 האניות האחרות, ששירתו בשתי מלחמות-העולם, נתיישנו ונמכרו.

אחד המלחמה ניתנה לחברת „עתיד“ על-ידי האדמירליות הבריטית הזכות ליהנות מהקלות בקניית אניה תמורת האניות, שטבעו בפעולות המלחמה, כפי שהיה נהוג לגבי הדומיניונים והמושבות. אולם כדי ליהנות מהקלה זו נדרשה החברה להניף על אניה את הדגל הבריטי. היתה זו האניה „ריצ'ארד בורכארדט“.

אניה זו עבדה אף היא רק לצרכי ארץ-ישראל. במאי 1948 נעצרה במצרים ושם נאלצה לפרוק את מטענה. לוסי בורכארדט, כאזרחית בריטית, נסעה אז למצרים והצליחה לשכנע את השלי-טונות, לתת לאניה את האספקה הדרושה ולשחררה, אלא שהסחורה הוחרמה.

לחברה היה גם סניף במצרים. כל רכושה הוחרם על-ידי השלטונות המצריים.



העוגן התעקש...

## סרופ' נחום סלושץ /

## האם הגיעו אניות שלמה לאפריקה הדרומית?

א.

האמנם הגיעו עוברי הימים בדורות הקדומים של כתיב הקודש לחופי אפריקה הדרומית, כמו שיש להסיק מכמה ידיעות מקוטעות שאנו מוצאים בספרי הקדמונים? והאם יכולים אנחנו להניח בבטחה פחות או יותר נאמנה, כי גם מקומם של ספני ישראל לא נפקד בתהליך הגשמת הגדול הזה בדברי ימי כיבושי הימים של חלוצי כבוש דרכי הים על-ידי האדם השר עם כוחות הטבע ויוכל להם?

את התשובה על השאלה הראשונה אנו מוצאים בסיפורו של „אבי ההיסטוריה“ היווני הרודוטוס שכתב את ספרו קרוב לדורו של עזרא הסופר, ואשר שאב את הידיעות ממקור מצרי. וכאן הוא מספר בקיצור אבל באופן ברור כדברים האלה: (\*).

„פרעה נכה — זה שניצח את המלך יאשיהו — צווה לחפור תעלה שתחבר את נהר נילוס אל מפרץ ערב (ים סוף) וכשנגמרה המלאכה הזאת זימן יודעי ים פניקיים (מצור) אשר נטל עליהם להפליג באניות (לצד דרום באוקינוס ההודי) ולשוב ולעלות (לאורך האוקינוס האטלנטי) עד עמודי הרקוליס (הוא מיצרים גיברלטר) מסביב (ליבשת אפריקה) ומשם בדרך (ים התיכון) לחופי מצרים. וכך נסעו האנשים בדרך הים האדום (שכן נקרא האוקינוס ההודי) ומשהגיעו ימי הסתו עלו על היבשה באחת מארצות לוב (אפריקה בימי קדם) ושם זרעו מזרע באדמה ונשארו במקום עד עונת הקציר. אחרי אספס את היבול (לצידה לדרך) שבו לשוב בים וכה עשו בשנה השניה. ובשנה השלישית פנו לצד (המערב) עמודי הרקוליס ושמו בים (התיכון) עד שהגיעו למצרים“.

הסופר היווני מוסיף ואומר, כי לאחר שסבבו (את אפריקה) ופנו צפונית מערבית נוכחו הנוסעים לתמהונם, כי השמש שנמצא קודם לימינם לווה אותם מעתה משמאלם והנה דווקא הפרט הזה שהוא גלוי וידוע בימינו הוא שנפגש באי-אמון מצד סופרי יוון הבאים אחריו אשר הטילו ספק באמתות הסיפור בכלל.

על המדוכה הזאת של כנות הידיעה על הסיבוב ישב כותב הטורים האלה בחיבורו („ספר הים“) (\*\*). והעלה בידו ידיעות ממקורות אחרים, כי לאמיתו של דבר היתה דרך סבוב אפריקה (שארכה הגיע עד 13,000 מיל) ידועה לספני צור העזים מדורות זירט ושלמה, אלא שהם לא הלכו בדרך מזרחה של אפריקה, כלומר בדרך הנילוס לאורך החוף המזרחי אלא היו יוצאים מעיר הגדר (היום נמל קדיכס בקצה דרומה של ספרד) והדרימו לאורך חוף האוקינוס האטלנטי, אשר שם הנסיעה בים היא שקטה ובטוחה יותר וכה הגיעו עד מיצר התקוה הטובה, אשר משם שבו ועלו צפונה עד שהגיעו לאחד מנמלי ים סוף. ידוע כי עיר הגדר, שנבנתה על-ידי הצורים קרוב לשנת 1100 לפני הספירה, שימשה להם תחנת מוצא ראשית, אשר ממנה שלחה צור ואחריה קרתגו כתי (שם העיר הנכון הוא קרתחדשה בעברית) יציאות לשם מסחר באניות לירכתי צפון ארצות הבדיל והאלקסרון עד איי בריטניה וכמו כן לארצות הזהב באפריקה המערבית. זכר ליציאה כזאת ברוב עם ותכונה נשאר לזכרון בספר שר החובל חנא, אשר הרחיק ללכת עד אשדות נהר סנגל בגלילות הקו המשווה במערב. דיאודור רוס מטיציליה במאה הרביעית לפנה"ס ואסטרבון — התוכן היווני מדורות החורבן — מקיימים את העובדה שכנעני הגדר הפליגו

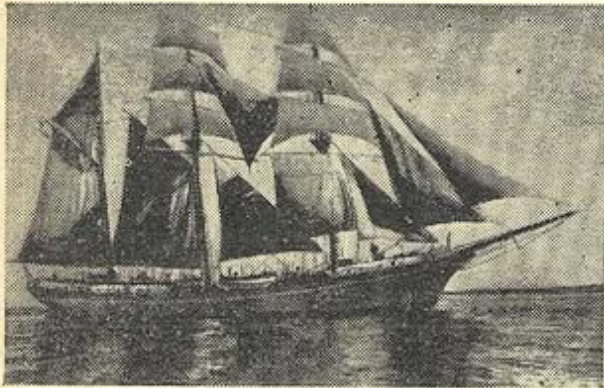
(\*) הערה: „ספן הים“, כרך א' ע' 211 וכו'.

(\*\*) הוצאת „חבל ימי לישראל“.

ברחבי האוקינוס האטלנטי לשם מסחר וקנין. נסיון כזה לשוט באוקינוס האטלנטי נעשה במצות מלך פרס על-ידי ראש הצי הפרסי סטספס אשר אף הוא יצא מעיר הגדר, אבל לא הגיע לתכלית מטרתו אל נכון מפני שספני צור וקרתחדשה נהגו להסתיר את סוד הדרכים מכל הזרים בכל האמצעים שבעולם: כמו שהוברר מכמה מקורות כתובים ויותר מזה מכמה מסורות לא חדלו הכנענים מנסיעותיהם (שם ע' 221) ללב ארץ אפריקה אשר הביאו משם את הסחורות היקרות האלו: עפרות זהב מארץ סודאן, שן או שנהבים מיערות הקו המשווה, אבני יקר ובשמים לרוב, וביחוד עבדים כושים. יש זכר לשווקים ולערי מסכנות שהיו להם על חופי הימים ובדרכי הנהרות, לא רק על חוף האוקינוס האטלנטי, אלא גם משני עברי האוקינוס ההודי עד איי זנזיבר (שנקרא בזמן מלכות רומא בשם מניחיאס) ואי מדגסקר, ואולם אחרי כיבושה של צור בידי אלכסנדר מוקדון חדלה צור המעטירה להיות גברת הים ואת מקומה בימים תפשה קרתחדשה עד שנחרבה על ידי הרומאים (בשנת 146 לפנה"ס) וסחרה ואתננה עבר לידי רוכלי ערב הדרומית ממזרח ובידי סוחרי ישראל אשר שטו באניות לשם מסחר בימי המזרח והמערב, כמו שמעידים על זה אבות הכנסייה הנוצרית כגון היארונימוס ואוגוסטינוס.

ב.

מתעוררת השאלה השניה שהבאתי בראש מאמרי זה: מאימתי התחילו יורדי הים מישראל להרחיק נדוד בימים הרחוקים, והאם יש להניח כי אמנם הובילום רגליהם — ויתר נכון אניותיהם — עד חופי אפריקה הדרומית?

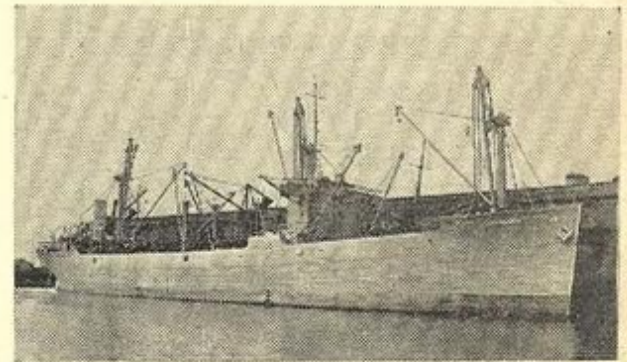


סירת לימודים של הצי הבריטי

והנה, מנקודת הראות של הפולקלור וחקר מסורות ילידי אפריקה הובאו על-ידי הנוסעים בזמן מאוחר — כעריבים כפורטוגיזים, האנגלים והצרפתים — המון ידיעות על סימני השפעות יהודיות שהשפיעו על האוכלוסים ילידי אפריקה השחורה לפני שנות אלפים. בקרב עממי הפלים או פוטמה — והם גזע מבני חם המונה אלפי אלפים נפש שהוא מפחד על פני כל ארץ סודאן ואגפיה — מתהלכות מסורות המקשרות את מוצאם אל דורות יציאת מצרים. ואמנם רבים ממנהגיהם, נמוסיהם ומסורותיהם דומים למנהגי היהדות הקדומה, עד שהנוסעים הראשונים האמינו כי אמנם מישראל מוצאם. מסורות כאלו רווחות גם בקרב השבטים אשר בחלקה הדרומי של אפריקה אלא שצריך להתחשב עם העובדה, כי גם האוכלוסים הנוודים למחצה שהגיעו לקצה היבשה השחורה מוצאם מן הצפון, מערבות סודאן או מחוף סומאלי. אין מן הצורך להאריך במפורסמות, כי מלבד שבט הפלשה — או „בית ישראל“ — בלשונם הכושית, שהם מתיחסים על היהדות, חדורה ארץ חבש

כזלה מסורות המיוסדות על מגע קדום עם היהדות: ידוע כי מלכי הארץ ואציליה טוענים, כי מוצאם משלמה המלך ומלכת שבא. מסורות מעין זו בצירוף מנהגים לקוחים מן היהדות החיה רוחות אצל שבטי המטה והפלים בכל רחבי סודאן עד האוקיינוס האטלנטי. ואשר לדרומה של אפריקה אנו מוצאים באי מדגסקר שבט מיוחד בשם „בני איברהים“ (אברהם) שהחוקרים מצאו אצלם אותות וסימנים רבים של השפעה יהודית (הם מהווים מעין עם לבדד ישכון). השפעה זו יכולה להתפרש לכאורה על ידי מה שידוע כי יורדי הים מערב הדרומית נהגו מדורות קדומים לשוט לרוח צפונית-מערבית — שכבר נודעה בזמן קיסרי רומא בשם רוח Conus, ולהביא סחורות יקרות מחופי דרומה של אפריקה. מסחר זה התנהל על ידי יהודי נמל עדן בימי קיסרי רומא — אשר מסבבותיהם נתגלו במקומות שונים — ושוב נתחדש בימי הביניים. יש רק להתפלא על שהארכיאולוגים לא מצאו עד היום חפץ במידה מספיקה לאסוף את כל הידיעות מספורי הילידים ולחקור את החורבות אשר מוצאים אותן במקומות שונים בקרב המושלים והילידים השחורים בכלל על חופי דרומה של אפריקה משני עבריה.

החקירות האלו התחילו בשנת 1871 כאשר גילה הנוסע Mauch חורבות חשובות שנבנו על ידי בני אדם שבאו מן החוף בחבל Zimbaye במרחק 200 מיל בפנימה של סופאלה. ונמצאו במקום עקבות ניצול עפרות זהב אשר לדעת החוקרים ראשיתם היתה באמצע האלף השני לפה"ס. ובראשית המאה הזאת, לאחר שנוסדה מדינת רודסיה, האמינו נוסעים שונים, כי אמנם נתגלו לפניהם



אנית-פלדה חדישה

מכרות הזהב, אשר מהם שאב המלך שלמה את אוצרות הזהב שהובאו אליו על ידי אנשיו לירושלים. המספר האנגלי ח. האגארד עשה לו שם על ידי סיפור דמיוני בשם „מכרות המלך שלמה“, ואשר עזר לא מעט לפרסם בריבם את האגדה, כי אופיר של שלמה היא ארץ בדרום אפריקה, והיא אשר תרגום השבעים קורא לה בשם סופיר. המאמינים באמיתות הדעה הזאת מצאו סמך להם באגדות המתהלכות בקרב הרוכלים הערבים השטים בים הדרום מדורי דורות, ושבהם מסופר על שלמה המלך ואניותיו שהביאו זהב לרוב מקצות הדרום.

וכאן אנו מגיעים לעצם התשובה על השאלה, אם יש ממש היסטורי במסורת מעין זו. חבל, שהכותבים על מסע אניות שלמה במלכים ובדברי הימים קצרו במקום שהיה חשוב כל כך להאריך, ואולם עיון מעמיק בכתובים הוכיח לי, כי אמנם, נמצא באחד מהם ראייה, כי אנשי שלמה, כמוהם כאנשי חירם מלך צור, הלכו

לתרשיש בדרך סיבוב אפריקה וכי הם שקדמו לצורים שסבבו את כף התקוה הטובה בימי פרעה נכה בשעתו. וכמוהם גם חנו בחדשי החורף בדרך מסעם הארוך בתחנות האוקיינוס ההודי. ולא מקרה הוא מה שבסיפורו של הרודוטוס נמשכה הנסיעה שלוש שנים ממש כמשך נסיעתם של אנשי שלמה.

אין אני מקבל עלי הפעם להחליט דבר אם ארץ אופיר הנזכרת במלכים א' ט' נמצאת באפריקה, אף על פי שהשם שהוא קרוב לשמה של היבשה בכלל מרשה להניח זאת. אבל ברור הדבר, כי (כמסופר בפ' י' כ"ב) הכוונה היא לנסיעה מסביב לאפריקה, ממש כמו שנעשה בזמנו של נכה. וזה לשונו:

„כי אני תרשיש למלך (שלמה) בים עם אני חירם. אחת לשלש שנים תבוא אני תרשיש נשאת זהב וכסף שנהבים קפים ותכיים“. פסוק זה נשנה בדברי הימים ב' (ט' כ"א):

„כי אניות המלך הולכות תרשיש עם עבדי חורם. אחת לשלש שנים תבואנה אניות תרשיש נשאת זהב וכסף שנהבים וקופים ותכיים“.

אם נשים אל לב, כי הנסיעה נמשכה שלוש שנים — אם גם לא רצופות, כי בזמן עונת הגשמים חנו באחד הנמלים — וכי האניות יצאו מנמל אילת שאותו בנה שלמה לתכלית קשרים עם ימי הדרום, אז נבין כי, מטעמים שהובררו בימינו, בחרו האניות של שלמה ואפילו של חירם לסבב את אפריקה כולה, מאשר ללכת בדרך ים התיכון שהשתלסו עליו בעת ההיא אומות של פירטיס ושוודים — כמו שאנו יודעים ממקורות אחרים. בעקב סבוב זה שהגיע אל מטרתו בראשונה נוצר קו של תחבורה קבועה שנתחדש אחת לשלש שנים.

יש הרבה יסוד לדעה, כי הזהב הובא לשלמה מגדות הסנגל והניג'ר, אשר שם ניצלו אותו הרוכלים היהודים והערבים שנסעו בארחות במדבר צחרה עד סוף ימי הביניים. ואשר לשם שנהבים במקום שן סתם הוכחתי במקום אחר, כי השם הוא ממוצא מצרי (הב, יב הוא פיל במצריית). יוצא מן הכלל הוא התוכי — שם שאינו מתבאר אלא על פי אחר שהוא דומה לו בלשון סנסקריט, אבל יתכן כי את העוף הזה היקר כל כך בימי קדם השיגו הנוסעים באחד משוקי ערב המשמשים עד היום תחנות מסחר לסחורות הודו. מצד אחר אין כל ספק, כי כמות הכסף הרבה — אשר שלמה שם אותו זול „כאבנים“ — באה מתרשיש אשר בדרומה של ספרד מקור הכסף העולמי בימי קדם.

בסוף דברי אלה אני בא לידי מסקנה, שלא זה בלבד שאניות שלמה עצמו חנו בנמלים שונים בדרומה של אפריקה, אלא שגם מלכים אחרים כגון יהושפט ועוזיה שלחו את אניותיהם בדרך זו ואם לא נשתמרו זכרונות מקומיים ברורים יותר אין זאת אלא מפני השינויים הגדולים שבאו פעם בפעם בהרכב האוכלוסים הילידים בארץ הרחוקה ההיא. מצד אחר, יש ידיעות מרובות שיופיעו בכרך השני של ספרי על הים שנמסר לדפוס, כי בימי הביניים הרבו סוחרי ישראל מעדן ומשאר נמלי ערב לסחור בכל רחבי האוקיינוס המסורות והאגדות שהן מתהלכות בקרב הילדים. מן הראוי היה שחובבי עתיקות ישונו ויבדקו את שרידי הביניים שמוציאים אותם במקומות שונים ואשר הילידים בארץ בכל אופן קצרה ידם מלהקים. בשנים האחרונות שבהן רבו בקרב החוקרים במערב חובבי הערביים ותרבותם וממעיטי זמות התפקיד ההיסטורי הגדול שמלאו סוחרי ישראל וספניו בימים הרחוקים מן הראוי שמלאכת החקירה תעשה בידי אוהבי מחקר מבני עמנו, ובלבד שלא יתלו עצמם יותר מדי בדעות משוחדות מראש.



של הנפט. לעומת מכונת הקיטור צפויים למנוע סיכויים רבים: צירוף של 2 מנועים עם מכונת-קיטור אחת (הגאזים המיותרים של המנועים משמשים ליצירת קיטור בדודים); — צרוף של מנוע עם דינמו השמלי על אניות גדולות ("נורמנדי" וכמה אניות אמריקאיות). שהיא השיטה היעילה ביותר מבחינת ניצול האנרגיה. געשו גם נסיונות לפיתוח הטורבינה שהגעתה מבוססת על נפט, ובאניות-קיטור השתמשו בכמה מקרים בתערובת של פחם מוצק עם נפט כחומר-דלק. במידה רבה משתמשים במנוע כמכונת-עזר בספינות-מפרש קטנות (במקרה של חוסר רוח, או רוח קלה, בכניסה לנמלים או במקרים של סכנה) — ומכונאי אחד מספיק להפעלתו. אולם מכונת הקיטור לעולם לא תשמש כמכונת-עזר. במידה שירד מחיר הנפט וייוצב — יש לצפות להרחבת השימוש בו בספנות ולצמצום השימוש בפחם ולקידומה של הספנות בעולם.

### בִּיצָד קוֹרְחִים נֶפֶט בָּיִם?

בימים אלה נמסר על הצלחה בקידוחי-נפט ביים, בחופו הדרומי של האי הבריטי טרינידאר, הנמצא לא הרחק מחוף וונצואלה, לידיעה צורפה הערה משוללת כל יסוד, והיא: "זוהי ההצלחה הראשונה של קידוח-נפט מתחת לפני המים".

ידועה העובדה, שזה כמה שנים נעשים קידוחים מוצלחים ביים, הן בימים של אמריקה והן בברית המועצות, ושטחיים גדולים לבשו צורה המזכירה את דמות שדות-נפט ביבשה: מגדלים מגדלים מזדקרים מעל פני המים. צנורות אופקיים המחברים את המגדלים שתייערבו מוליכים את הנפט המופק אל החוף.

### קידוחים משופעים

אכן היתה התפתחות-ביניים עד שהגיעו לקידוחים בקרקע היים. קדמו להם קידוחים משופעים. בקידוחים אלה יורד המקדח למטה לא במאונך, אלא הוא מתחיל בקו אנכי, ותוך ירידתו הוא פונה הצידה בליכסון הגדל והולך; כך, למשל, בעומק של 1000 מטר סוטה הקידוח מהקו האנכי ב־350 מטר. פירושו של דבר, שאפשר להתקין את המגדל על חוף היים, ולשאוב את הנפט הנמצא מתחת לפני המים העמוקים, בריחוק מאות מטרים מהחוף.

מה היה הגורם שהניע לבקשת פתרון זה? לפי דברי הסובייטים, הגיעו לכך בעלי מקורות-הנפט האמריקאיים מתוך רצון לגנוב נפט משכניהם: יש שמבצעים שני קידוחים, האחד לא הרחק מהשני, והאחד מגיע לאוצר נפט בעוד שהשני נשאר עקר. והנה החליט בעל הקידוח הבלתי-מוצלח ליהנות מהצלחת השכן והוא מגיע לאוצר שמעבר לגבול-חלקתו, באמצעות קידוח שמגיע והולך אל הנפט של השכן.

לעומת זאת הופיעה הדרישה לקידוח משופע בשדות הנפט של באקו בניסיבות אחרות לגמרי. התברר מתוך בדיקות גיאופיזיות, שמקור עשיר של נפט נמצא מתחת לאזור שלם של העיר באקו המאוכלס בצפיפות. היפשו פתרון שלא יחייב את הריסת האזור. ב־1941 הגיעו לקידוח משופע, שתחילתו מחוץ לאזור וסופו מתחתיו, בעומק של 2200 מטר.

ואם כי הגיעו לקידוחים אנכיים ביים, שיטת הקידוחים המשופע־עים לא נתבטלה. הקידוח בחוף המגיע אל מתחת לקרקע היים, הוא זול בהרבה מהקידוח הישיר ביים. שיטת הקידוחים המשופעים מאפשרת גם לעבוד בצורת "שיח", כלומר שממקום אחד ביים יוצאים שלוחות-קידוחים לכל הצדדים. מגדלי-קידוח מרוחקים כשמונה מטרים זה מזה, במקום 250—400 מטר כמו בקידוחים האנכיים. על אף ריכוז המגדלים, נשאב הנפט מאזור תת-קרקעי ברדיוס של 400—600 מטר. בשיטת הקידוחים המשופעים השתמשו בברית-המועצות גם בשטחי-נפט באזור הררי. כאן אפשר, למשל, להגיע מתוך גיא לנפט הנמצא מתחת לגבעה או הר.

במאה שעברה דחקה אנית קיטור את אנית-המפרשים מרחבי היים כמעט לגמרי. מכונת הקיטור היתה מבוססת על פחם בתור חומר דלק. בכל נמלי העולם אפשר היה לקבל פחם אנגלי במחיר סטנדרדי, בצירוף דמי ההובלה. על הקלקולציה הזאת ביסס בעל-האניה את הנהלת אניתו ואת דמי-ההובלה. עם התקדמות הטכניקה ירדה תצרוכת הפחם לכל כוח-סוס בשעה מ־5—4 ק"ג למחצית הק"ג.

בתחילת המאה ה־20 התחיל הנפט לפרוץ את מונופול הפחם בשני דרכים: ייצור הכוח ע"י שימוש בנפט כחומר דלק; ייצור הכוח והשימוש בו ע"י השריפה הפנימית במכונה עצמה (מנוע דיזל). אין השימוש בנפט כחומר דלק כרוך בשינוי במנגנון הדודים. תערובת של הנפט עם חמצן נשרפת כליל ומעריכים, שטון אחד של נפט שווה ל־1.6 טון פחם.

כיום אפשר לקבל נפט בכל הנמלים החשובים בעולם (1200—1500 טון לשעה), ולצמצם את שהותן של האניות בנמלים. הנפט עצמו מובל בטנקים, שאינם מתאימים לתפקיד אחר, ובדרך כך נחסך מקום ניכר להובלת סחורות. השימוש בנפט גרם גם לצמצום במספר עובדי המכונות.

עם כל אלה אין להסיק, שבספנות אין עוד מקום לפחם כחומר דלק. למעשה רק 60 אחוז, בערך, של הצי העולמי מבוססים על נפט, שמחירו בשוק העולם הוא גבוה למדי. רק הורדה במחיר עשויה לצמצם לחלוטין את השימוש בנפט. שונה לגמרי המצב בצי המלחמה. כאן אין עומדת שאלת הרנטאביליות, ולפיכך הם מבוססים כמעט במלואם על השימוש בנפט כחומר דלק. המונר פול של הפחם נפרץ גם ע"י הופעת מנוע הדיזל בשנת 1893, שמהנדסים התאימוהו גם לצרכי הספנות. לאחר נסיונות ממושכים נבנתה האניה הגדולה "סלנציה" במנוע-דיזל (בשנת 1912) ע"י החברה "בורמיסטר בויין" מקופנהגן, הממשיכה בבניית אניות מנוע עד היום. כיום 20 אחוז, בערך, של הצי המסחרי העולמי, משתמשים במנוע. אמנם במשך הזמן הוכנסו שכלולים במנוע, אבל טרם הצליחו לבנות מנוע מעל ל־7500 כוח-סוס. רק אניה אחת בעלת למעלה מ־30,000 טון גרוס מצוידת ב־4 מנועים, כל אחד של 7500 כוח-סוס בערך. בצי המלחמתי לא הצליח המנוע החדור אלא לאניות-עזר. הסיבה לכך — הגובה הגדול של המנוע (העולה על גובה של כל מכונות קיטור), מחייב להעלות את סיפון השריון, דבר המשפיע לרע על יציבות האניה. לכן הטורבינה היא השולטת בצי המלחמתי.

ההתחרות בין מכונת-הקיטור לבין המנוע טרם נסתיימה. אין ספק שיש יתרונות גדולים למנוע, שהוא מנצל את כוח חומר הדלק יותר טוב ממכונת קיטור היעילה ביותר (40% כנגד 18%), ומצויים גם יתרונות אחרים: חסכון של מקום ע"י ביטול חדר הדודים ומחסני חומר הדלק, המהירות הנקיין שבטעינת נפט, ביטול הזעזועים בחלק האחורי של האניה (חשוב באניות נוסעים!) וצמצום ניכר של הצוות (מחוסר הדודים), — ועל כן גם חסכון בהוצאות הנהלתה של האניה. אין גם להסיח את הדעת מליקויי של המנוע — וקודם לכל מהיוקר. אנית-מנוע עולה, בדרך כלל, 20%—40 יותר מאנית קיטור באותו נפח. תיקונים גדולים במנוע אין לבצעם ביים. המנוע פועל ביעילות רק אם כוחו מנוצל ב־100%. כשהאניה מפליגה בתעלות או בכניסות לנמלים, או אם האניה מפחיתה מהירותה מטעמים אחרים, תצרוכת הנפט גדולה באופן יחסי. מכל מקום, תצרוכת המנוע בשמן המכונה גדולה משנים עד ארבע בהשוואה לתצרוכת מכונת הקיטור הרגילה.

מבחינת היעילות הכלכלית הצליח המנוע על אניות בינוניות, בנסיעות ממושכות בלי נמלי ביניים, בתנאים של מחירים יציבים

מיניסטר התחבורה הבריטי הגיש זה לא כבר פרס לנווט של אנייה-הדיג הצרפתית "פיקורה", לאות הוקרה על שרותו בהצלת האניה הבריטית "קאסלדור".

"קאסלדור" איבדה את הבורג שלה ב-27 בינואר, שעה שעברה במפרץ ביסקאיה, והחלה לשדר קריאות ס.א.ו. ספינת-גרר בריטית השיבה לקריאה, והודיעה שתבוא למקום תוך 12 שעות.

אך בינתיים הורע מזג האויר, והגלים נשאו את הספינה במהירות לעבר החוף, כך שנשקפה לה סכנה להתנפץ אל הסלעים. למחרת נתברר, שהאניה מרוחקת מן החוף 7 מילין בלבד. האניה שידרה קריאת ס.א.ו. נוספת וירתה רקטות-אזעקה. לאחר שעות אחדות הפריד בינה לבין החוף מרחק של 1½ מילין בלבד. שני העגנים הושלכו אל הים, אך בגלל הסערה הכבדה היה חשש לנתק הכבלים.

כשהופיעה "פיקורה" במקום גברה הסערה כל כך, שכבלי העוגן נותקו והאנשים נאלצו לעזוב את האניה לאחר שהצליחו בעמל רב להוריד למים שתי סירות-הצלה. בעת הורדת האנשים גילה הצוות של "פיקורה" אומץ-לב מופת, בהציבו את האניה בין החוף לבין האניה הבריטית, כדי לשמור עליה מהתקרב אל החוף. אחרי כן הועלו הניצולים מתוך שתי סירות-ההצלה. זמן קצר אחר כך עלתה "קאסלדורה" על שרטוני-החוף.

### הסמנים למקרי התנגשויות

ברית המועצות הודיעה זה לא כבר, כי היא מקבלת את התקנות למקרי-התנגשויות בים לפי הנוסח המתקון, אשר הוסכם עליו ב-1948 בוועידה לעניני בטחון-החיים בים.

29 מדינות הודיעו עד כה על החלטתן לקבלת התקנות, ואלו הן: אוסטרליה, בלגיה, בראזיל, בורמה, קנדה, צ'ילה, דנמארק, הדומיניקנים, אקוודור, צרפת, יון, איסלאנד, הודו, עיראק, אירלנד, איטליה, מכסיקו, הולנד, נירוזילנד, ניקרגואה, פאקיסטאן, פולניה, ספרד, שוודיה, טורקיה, דרום-אפריקה, הממלכה המאוחדת, ברית-המועצות, יוגוסלאביה.

הנפה הכולל של צי-הסוחר של מדינות אלו מגיע ליותר מ-40 מיליון טונות. התאריך אשר בו יוחל בהפעלת התקנות החדשות, ייקבע על ידי ממשלות הממלכה המאוחדת, לאחר שתושג אחדות דעות יסודית בדבר קבלת התקנות.

### ספר הונגרי על גויגציה אסטרונומית

רב החובל ליזס ריל מהברת "מזצהרט" חיבר את הספר "גויגציה אסטרונומית", שהופיע זה עתה בהוצאת משרד התחבורה בבוד-פסט. הספר מטפל בכל הפרטים של קביעת מקום האניות באמצעות השמש והכוכבים, מוסר ידיעות על מכשירי הגויגציה האסטרונומי מית. הספר בכריכת בד, מחזיק 220 עמוד, כולל גם תמצית בשפות מטריה הספירית.

תצלומים רבים, מפות ומפות-כוכבים משלימים את הספר, הראי שון במיגו שהופיע על תורת הגויגציה במדינות הדמוקרטיה העמ' מית. הספר בכריכת בד, מחזיק 220 עמוד, כולל גם תמצית בשפות רוסית, צרפתית, גרמנית ואנגלית.

קידוחי-הנפט בים קיימים בוונצואלה, בחוף קאליפורניה, במפרץ מכסיקו, בים הכספי ועכשיו גם בחופי האי טרינידאד.

וכיצד קודחים בים? כשיש לקדוח בקרבת החוף, בעומק לא רב, אפשר להקים מגדל-קידוח על אי מלאכותי הנוצר על ידי מילוי (באבנים, בחצץ וכו') או על סירה גדולה שמטביעים אותה במקום הדרוש. שיטות אלו אינן מתאימות לעומק רב יותר.

באגם מאקארייבו (ונצואלה) היו תוקעים בקרקע הים, בעזרת מנופים צפים, עמודים מצנורות פלדה, בקוטר של מטר וחצי בקירוב, ממולאים ביטון. הם בולטים במקומות שעומק המים מגיע ל-18 מטר, ויש שארכם הכללי (החלק הבולט מעל פני המים, החלק שבתוך המים והחלק התקוע בקרקע הים) מגיע ל-45 מטר. בתקיעת העמודים האלה בים היו נעזרים על ידי כך שהיו מעמיסים אותם בגושי בטון כבדים. עמודי-ענק אלה, כשהם תוקעים איתן בקרקע הים, הם מהווים בסיס לאי-מלאכותי העשוי מבטון-ברזל, שעליו מציבים את מגדל הקידוח. באגם הנ"ל עומדים ופועלים מאות מגדלים כאלה הערוכים שורות שורות.

מגדל-קידוח בים הכספי מוקמים בשיטה אחרת: במקום הקידוח מציבים עמוד המשמש יסוד למגדל-הקידוח. משיטים אותו למקום הדרוש ומתקינים אותו בחלקים-חלקים העשויים מיבנה סטנדרטי מצנורות.

קרקע הים אינה אפקית, בדרך כלל, לכן דאג הממציא לנייד את החלק התחתון של האי ברגליים טלסקופיות. כך שאפשר בנקל להתאים את אורך הרגלים להבדלי העומק בים. אחרי הצבת האלמנט התחתון, מזריקים דרך הרגלים התלולות מי-צמנט לקרקע שליד הרגל, וכך מייצבים את האי. כל חלק של עמוד-האי גבהו 10-15 מטר ומשקלו 20 טונה. יש ומרכיבים על גב זה ששה חלקים כאלה. מתקבל אי-פלדה איתן, העומד בפני סערות, ועליו מקימים את מגדל הקידוח על כל הציוד הכבד שלו. התקנת האי מבוצעת בעזרת מנוף, במהירות גדולה, ואפילו כשהים אינו שקט.

במרחק 50 מטר מאי-הפלדה מותקן אי בשביל צריף העובדים. צריף זה מחומם. מצוייד ברדיו לשם קשר עם היבשה והוא מחובר למגדל הקידוח באמצעות גשר תלוי.

כל הנהירה הזאת אחרי הנפט בים לא לחינם היא. החקירות העלו שכמות הנפט הנמצאת מתחת לימים גדולה מאוד, ויתכן שהוא עולה על זו שבמעמקי היבשה, ביהוד במקומות ששם אוצ'רות-הנפט נמצאים לא רחוק מחוף הים.

ואולי פעם ידקרו מגדל-קידוח גם בים שלנו ובחופי, בים המלח?

## בוני נדבכים בע"מ

### בית חרושת של חיילים משוחררים

### למוצרי מוזאיקה ומרצפות

תל-אביב, דרך פתח-תקוה

ליד בית התעשיה

טלפון 2505

ת. ד. 2260



לְקַח אֶרְצוֹת-יָם

בצרה בקרבת החופים, הגישו אנשי משמר-החופים עזרה ב־85 מקרים אחרים. פעולות-הצלה אלו נעשו במקרים של אסונות בשעת רחיצה בים (בחלק מן המקרים היה צורך בנשימה מלאכור תית), ובמקרים שאנשים נותקו מן החוף על ידי גאות-הים. קבוצות-ההצלה של מתנדבי משמר-החופים הובהלו עם מכשירייהם ב־131 מקרים, לעומת 113 מקרים אשתקד.

### שרות התרבות ליורדיים

באבידות-הספרים הנגרמות לשרות התרבות של יורדיים חלה השנה ירידה של 15% לעומת 1950, והדבר מוכיח, כי הימאים למדו להעריך ספריות אלו ושמו לב לקריאת ההנהלה, אשר ביקשה מהם להקפיד יותר על שמירת הספרים.

מחירי הספרים עלו בשעור של 30% ב־12 החדשים האחרונים, ועליה זו מכבידה על שרות התרבות של יורדיהים הבריטים, העומד לפני קשיים כספיים גם בלא-הכי, בהיותו חייב לשלם את הוצאות ביתו החדש. הקמת המוסד תעלה ב־24,000 ל"ש, ואיגוד הימאים תרם למטרה זו 500 ל"ש.

שרות התרבות עורך, בין היתר, תחרות (בפרסים של 100 ל"ש) בעד סיפורים, מסות, שירים, ציורים, עבודת-יד, צלומים, מאמרים ותשבצים.

### תאונות ואבידות בצי הבריטי

דו"ח שהוכן על ידי הרשם הכללי לספנות וימאות על אבידות ומקרי-מות בים במשך שנת 1949, פורסם זה לא כבר על ידי מיניסטריון התחבורה הבריטי. הוא מגלה, כי בשנות 1947-49 אבדו שמונה אניות-סוחר בפגיעת מוקשים וגורמי-מלחמה אחרים. בסך הכל אבדו 10,477 טונות של נפח-אניות ר־66 איש. 13 אניות אחרות, שנפחן הכולל 62,623 טונות, ניווקו קשה.

ב־1949 נגרם נזק קשה לאנית-סוחר בת 8292 טונות בפגיעת פצצה בקרבת שנחאי, וספינה קטנה אחרת טובעה על ידי מתמרדים ליד חופי בורמה. כל שאר האבידות נגרמו במוקשים.

הסטטיסטיקה מראה, כי הנפח הכללי של אניות-מנוע, מחוץ לספינות-דיג, שאבדו ב־1949 כתוצאה מסיבות ימיות, הגיע ל־60,276 טונות. מספר זה עולה כמעט פי שנים על אלה של שנת 1948, אך הוא שווה בערך לזה של שנת 1947. אניות בנפח של 3,725 טונות בלבד אבדו ב־1948 כתוצאה מעליה על שרטונים, לעומת 53,271 ב־1949.

האבדה הגדולה ביותר ב־1949 היתה האניה „מגדלנה“ (17,547 טונות), שעלתה על שרטון בשעת מסע-הבכורה שלה.

במשך שנת 1949 ניספו 29 ימאים בתאונות, לעומת ממוצע שנתי של 83 בשנות 1946-49. מספר מקרי-המות שנגרמו במחלות, רצח ואבוד-לדעת הגיע ל־288, וזהו המספר הנמוך ביותר שנרשם בזמן מן הזמנים. לפני כן היה המספר הנמוך ביותר 292.

אף נוסע אחד לא ניספה במשך שנת 1949 בתאונות. אבידות נוסעים במחלות, רצח ואיבוד לדעת הגיעו בשנה זו ל־281, מספר הנופל בהרבה מן המספרים של השנים שלפני המלחמה. עם זה מציין הדו"ח, כי מספר האנשים שהוסעו ב־1949 קטן בהרבה ממספרם בשנים שלפני המלחמה.

ב־1949 אבדו 32 ספינות-מנוע לדיג, היינו — כאחוז אחד מן הנפח הכללי הרשום (בסוף השנה היו רשומות כ־5,240 אניות שנפחן מגיע ל־10,000 טונות ומעלה. 1600 אניות מהן הורדו למים לפני 35 שנה ויותר).

המספר הממוצע של הקצינים בצי המסחרי היה 137,500 ב־1948, לעומת 142,000 ב־1949.

### שנת רבת-עיסוק למשמר-החוף

לפי דו"ח של מיניסטריון התחבורה, הצילו אנשי משמר-החופים ואגף המתנדבים שלו בשנת המסתיימת ב־31 במארס 1951 68 איש, לעומת 54 ב־12 החדשים הקודמים.

נוסף לתפקידם הראשוני בהצלת אנשים שאניותיהם נתונות

### אריה סיון / הַיָּם בְּחַרְף

הַיָּם סוֹעַר, לָבְנו גָּלְיוּ מְקַצֵּף,  
הַעֲנָנִים גָּחִים מְבֹטָן מְעָרֵב;  
שׁוֹאֵג הַיָּם, וְכַרְבָּלוֹת הַשָּׁצֵף  
אֶל-עַל מְתָרֵי-מֶחֶם, פְּנֻכּוֹנוֹת לְקָרֵב,

עֲפֵעוֹף פְּנָפוֹ שֶׁל שַׁחַף וְנִצְקַת רוֹחוֹחַ  
רַעַם שֶׁפָּגַר דוֹהֵר עַל סוֹס אָפוֹר  
יָרַק טְרָפִי עָלִים בְּרָפֶשׂ מְדַרְכּוֹת  
מְגֻדְלֵי סִפִּינָה בְּעֵמֶק-הַעֵכוֹר.

שְׁחוֹר, מְקַדֵּיר רְקִיעַ, כְּבֵד וּמְאִים,  
מְעִיל-שֶׁל-גֶּשֶׁם זָע, חוֹמֶק בְּעֵד מְפֹלֵשׁ;  
תְּעִלּוֹת-שׁוֹפְכִין עָלָיו עַל גְּדוֹמֵי-הוֹ,  
גָּהַר אֵיתָן — רְחוֹב; וּבֵית — בֵּית-מְקַדָּשׁ.

מְסֻגָּד וּמְגֻדְלוֹ טַפְסוֹ עַד שְׁחָקִים,  
אֶלְמוֹן חוֹפּוֹ שֶׁל יָם וְרִצְפוֹ דוֹלֵף;  
צִלְצוֹל שֶׁל פְּבָאִים בְּכַכְרֹת רִיקִים —  
וְשִׁטָּף שֶׁל מְטָר הוֹזֵר וּמְשַׁתְּלָף.

## מאָקוּ שֶׁל רֵב הַחֹבֵל בְּלֵב יָם

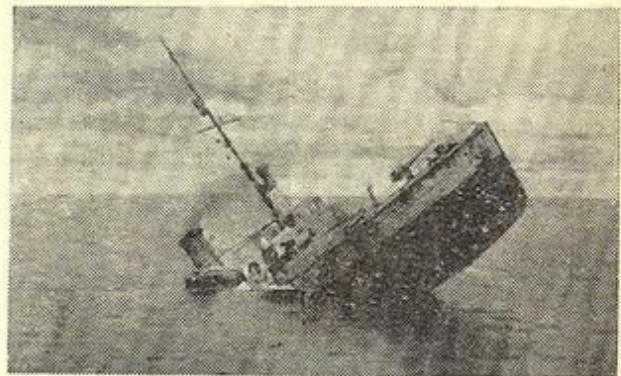
רֵב הַחֹבֵל קוֹרֵט קאַרלסן, שֶׁשָׁהָה לִבְדוּ זֶה 10 יָמִים בְּאֵינֵת הַמִּשָּׂא הָאִמְרִיקָאִית „פִּלְאִינְג אַנטֶרפְּרִיז“, שֶׁנִּפְגְּעָה קֶשֶׁה בְּסוֹפָהּ וְטוֹלְטָלָה אֵין אֹנִים בְּלֵב יָם בְּמִרְחָק כ־650 ק"מ מִן הַקְּצֵה הַדְּרוּמִי הַמְּעֵרְבִי שֶׁל בְּרִטְנִיָּה, אִמֵּר בְּאַלְחוּט לְאֵינֵת הָעוֹמְדוֹת הַכֵּן לְהַצִּילוֹ: „אַתָּם סוֹבְלִים יוֹתֵר מִמֶּנִּי“.

כֹּאשֶׁר הַחֵלוּ מִים לְחַדוֹר לְאֵנִיָּה וְהָיָה יֵצֵאָה מְכַלֵּל תְּנוּעָה קִפְצוֹ אֲנָשֵׁי הַצּוֹת וְהַנּוֹסְעִים הַמִּימָה, וְנִמְשׁוּ עַל יְדֵי אֵינֵת אַחֲרוֹת מִתּוֹךְ הַיָּם הַסּוֹעֵר. אוֹלָם רֵב הַחֹבֵל קאַרלסן סִירֵב לִנְטוֹשׁ אֶת אֵינֵתוֹ. אֵינֵת הַמִּשְׁחִית הָאִמְרִיקָאִית „ג'וֹן ו. ווִיקְס“, שֶׁעֲמָדָה הַכֵּן לִיד „פִּלְאִינְג אַנטֶרפְּרִיז“, הוֹדִיעָה כִּי הָאֵנִיָּה נוֹטָה עַל צִידָה כְּדֵי 60 עַד 80 מַעֲלוֹת.

מְבְרִיטְנִיָּה יֵצֵאָה אֵינֵת הַגֵּרֵר הַבְּרִיטִית „טאַרְמוֹיל“, אַחַת מֵאֵינֵת הַגֵּרֵר הַחֲזוֹקוֹת בְּיוֹתֵר בְּעוֹלָם, כְּדֵי לִנְסוֹת וּלְגִרֹר אֶת „פִּלְאִינְג אַנטֶרפְּרִיז“ לְנַמֵּל. מִטְעַן הָאֵנִיָּה נֶאֱמַד ב־750.000 עַד מִלִּיּוֹן לִישׁ״ט.

בְּאַחַת מִשִּׁיחֹת הָאַלְחוּט הוֹדִיעָה קאַרלסן, הַנִּיזוֹן מִמְזוֹנוֹת יִבְשִׁים שֶׁבְּאֵנִיָּה תָּה, שֶׁהִיא רוֹצָה בְּקֶפֶה חָם וְכִמָּה כְּרִיכֵי בֶשֶׂר. אֵינֵת הַמִּשְׁחִית הַתְּקַרְבָּה וְנִיסָתָה לְהַעֲבִיר לוֹ קֶפֶה וְכְרִיכִים בְּאַמְצָעוֹת חֶבֶל, אֲבָל קאַרלסן לֹא הִצִּילָה לְהַעֲלוֹת אֶת הַחֶבֶל אֶל הַסִּיפּוֹן הַנּוֹטִי, וְהוּא נִתְיָאֵשׁ וְהוֹדִיעָה לְאֲנָשֵׁי אֵינֵת הַמִּשְׁחִית, שִׁיחֲכוּ עַד שִׁישְׁתַּפֵּר מִזֶּג הָאוִיר.

ב־10 בִּינוֹאֵר הַחֵלָה הָאֵנִיָּה לְשִׁקוֹעַ וּרְבֵי-הַחֹבֵל אֲמִיץ הַלֵּב וְעוֹזְרוֹ, קִפְצוּ מִמֶּנָּה הַמִּימָה — וְנִצְלוּ.



אֵנִיָּה בְּרַגַע עֲלִיתָה עַל מוֹקֵשׁ צָף

## בַּנֵּק לְאֹמִי לְיִשְׂרָאֵל בַּע"מ

הַבַּנֵּק הַחֹתִיק  
וְהַגְּדוֹל בְּאַרְץ-  
הַבַּנֵּק שֶׁלְךָ



## בַּנֵּק הַפּוֹעֵלִים בְּעֶרְבוֹן מוֹגְבֵל

תְּלֵאכִיב

הַמְּשַׂרְדֵּר הָרֵאשִׁי: רְחוֹב מוֹנִטְפִּיּוֹרִי 21  
טֵלְפוֹן 4296/77

מְשַׂרְדֵּר: רְחוֹב אֶלְנָבִי 126  
טֵלְפוֹן: 2907, 3037

לִי	935.000.-	1.1.51	הוֹן הַמִּנְיּוֹת וְהַרְזוּבוֹת לְיוֹם
-	16.600.000.-	-	פְּקֻדוֹנוֹת
-	4.800.000.-	-	קְרֻבוֹת לְהִלּוּאוֹת
-	15.000.000.-	-	הִלּוּאוֹת

סִנִּיפִים: יְפוֹ, חוֹלוֹן, רַמְלָה, לוֹד, מַגְדֵּל-גַּד, בְּאַרְיֶשֶׁבַע

מִנְהַל עֶסְקֵי בַּנֵּק לְכָל עֲנִיָּהֵם



אַל תַּעֲנֶה לוֹ הוּא מִגְמָגֵם...

### סְפִינֵת-נוֹסְעִים עֲנֻקִית

חֶבְרַת-אֵינֵת אִמְרִיקָאִית גּוֹמְרַת אֶת בְּנִייתָהּ וְשִׁיפּוּצָהּ שֶׁל אֵינֵת-הַנּוֹסְעִים הָעֲנֻקִית „יוֹנִיטֵד סְטִיטִיס“, שֶׁתְּפִלֵּג בֵּים בְּיוֹנִי הַבָּא. אֵנִיָּה זוֹ נוֹעֵדָה לְהַסְעַת 2000 נּוֹסְעִים, נּוֹסֵף עַל 1000 עוֹבְדִיָּה. קִיבּוּלָהּ — 51.500 טוֹן, וְמַהִירוֹתָה עוֹלָה עַל 28 „קֶשֶׁר“. אֶרְכָּה 990 רֵגֵל (בִּיאֶרְד אַחַד יוֹתֵר מֵאַרְכָּה שֶׁל אֵינֵת-הַנּוֹסְעִים הַגְּדוֹלָה בְּיוֹתֵר בְּעוֹלָם — „הַמְּלַכָּה אֶלִּיזָבֶת“).

הוֹצָאוֹת בְּנִין הָאֵנִיָּה הַחֲדָשָׁה מְגִיעוֹת ל־70 מִלִּיּוֹן דּוֹלָר.

א. הדרכה

בשנה שעברה לא הצליח האיגוד עם המדריכים האיטלקיים, בעיקר ברשת-טבעת. קרה גם שהמדריכים מאיטליה ידעו פחות מאשר דייגינו, ולמדו פה במקום את שיטת העבודה ברשת-טבעת. הסיבה העיקרית ל"כשלון" — שהמדריכים לא נבחרו, אלא הוזר מנו לפי כתובות.

גם ברשת-מכמורת אין ההדרכה יעילה; הרוב המדריך הוא החובל והדייג הראשי של הספינה — ואינו מלמד את דייגינו.

ועדת היעול דנה עם מזכירות האיגוד בבעיה זו, וסוכם לשגר משלחת לאיטליה, לשם בחירת מדריכים ודייגים-מתישבים ש"יבואו להתישב בארץ. דב גל וא. טומשוב נקבעו כחברי המשלחת. מנהל משרד החק"לאות ת. גבתי אישר את נסיעתם.

ב. חברת "נחשון"

הגיעו לארץ שתי ספינות של חברת "נחשון": אחת "ניסן" מצוידת במנוע בן 150 כ"ס, והשניה "נחמן" במנוע בן 200 כ"ס. שתי הספינות עשויות ברזל ומצוידות במקררים חשמליים. בארץ מרכיבים עליהם משדרים.

מזכירות האיגוד ניהלה מו"מ עם החבר"ה בקשר לעבודת הצוותות. נחתם הסכם זמני לתקופה של חדשיים, עד שייחתם הסכם עבודה קבוע. על "ניסן" הועלה צוות של דייגים ממושב נטטורה, והצוות של הספינה השניה מורכב מדייגי מושב "מכמורת" ודייגים בודדים מחיפה.

לפי הסכם העבודה מקבל הצוות 46% בעד שטר עבודה.

לכל אחת מהספינות אושרו 3 מדריכים (חובל, מכונאי ורשתן) למשך 3 חדשים.

מזכירות האיגוד מברכת את חברת "נחשון" ואת הצוותות בעבודה צלחה.

ג. חברת "עזרא" לדיג

במים עמוקים

החברה מכרה את הספינות "שולמית" ו"צפורה". הספינה "מרים" הפליגה בתחילת ינואר לעבודה במימי מרוקו. פעולות החבר"ה ומטרותיה טרם נתגבשו.

ד. דייגי סרדיניים ביפו

עם תום תוקף חוזה העבודה עם חברת "דייגי סרדיניים" ביפו — מתנהל מו"מ עם החברה לחתימת הסכם עבודה חדש.

בהתיעצות עם דייגי המקום הוגשה הצעה להסכם עבודה חדש, שבו נקבעו סוגים ופרמיות באחוזים לדייגים.

ד. ביטוח עובדי הדיג

מתנהל מו"מ עם חברות ביטוח על בייטוח עובדי הדיג.

הביטוח יקיף את כל עובדי הדיג בארץ (גם במשק העצמי). בהסכמי העבודה הח"דשים הנחתמים כעת כבר הוכנסו סעיפים בנוגע לכך.

ה. כפר דייגים בקיסריה

עם הקמת נמל דייגים מרכזי בקיסריה, שיוכל לשרת את הישובים הימיים במרכז הארץ ויכיל כ־30 ספינות-דיג ומספר רב של קבוצות לדיג חופי ומים עליונים — נכנס האיגוד במו"מ עם המרכז החקלאי להקמת כפר דייגים ליד הנמל, עבור הקר"אופרטיבים.

העבודות בנמל קיסריה נכנסו לשלב מ"עשי עם הטבעת האניה כשובר גלים, ויש לשער שבחורף 1952 תוכלנה ספינות-דיג לעגון בנמל ולפרוק דגים. בנמל קיסריה מתכננים לבנות מתקני-דיג כגון: מחסני "תנובה", מבדוק, סככות לרשתות וכדו'. קדום הנמל ופיתוחו תלויים במידה רבה בריכוז דייגים בסביבות הנמל. בהתחשב עם הקשיים הטכניים בעבודתנו בנמל חיפה ואי-אפשרות הכניסה לנמלי תל-אביב ויפו — הננו חושבים כי בזמן הקרוב יהיו הנמלים המרכזיים לדיג בקיסריה ובמכמורת.

הסוכנות תהיה אחראית לכפר, לבנינו ולהקמתו. התכנית היא לכפר דייגים בן מאה משפחות. כל משפחה תקבל 2 דונם אדמה סביב הבית למשק-עזר מטע וחצר לאספקה עצמית.

ו. פעולות קרן איגוד הדייגים

בדצמבר ניתנו הלוואות לגופים הבאים: קואופרטיב "רהב" — 700 ל"י; "הצופים ד" — 400 ל"י; "נחשולים" — 500 ל"י; "החותרים" — 300 ל"י; "שדות-ים" — 500 ל"י; "אדווה" — 200 ל"י; "הדיג התיכון" — 500 ל"י.

כן ניתנו הלוואות לגופים שונים לתקור פות קצרות בסך 3525 ל"י.

ז. מחסור בציוד לדיג

ל"משביר המרכזי" הגיעו 4 מנועים ימ"יים וחלקי חילוף.

על אף ההבטחות וההכנות המרובות, לא הופעלו עד כה כל כספים להקצבת ציוד מתוך כספי ההענקה. אם לא יוקצב מטבע זר לרכישת ציוד — יורגש מחסור חמור בכל שטחי הדיג.

ח. בגדי עבודה

חברי הקואופרטיבים ודייגים שכירים בודדים יקבלו את הקצבת הבגדים באופן אישי, והמשקים הקיבוציים והמושבים יקבלו את תוספת הבגדים דרך מועצות האספקה של הקיבוצים והמושבים.

ט. כללי

אחרי סיור של 4 חדשים בארה"ב וב-אנגליה חזר לארץ מנהל מחלקת הדיג ה"ממשלתית" י. רותם. מטרות סיורו היו בעיקר: קר: התקנת הספינות שנרכשו בזמנו לד"יג; התחקות אחר שיטת העבודה בדיג פלגי בחופי ארה"ב, ובירור אפשרויות של הזמנת כלים והבטחת אספקת ציוד למשק הקיים.

בימים אלה יוצא לאנגליה בר-שמעון לשם פיקוח על בניית ספינות.



כאן שוכן קורס הדייגים באילת...



עבודה ברשת-הבסיס הימי באילת

הרחבת פעולותינו בשטח הימאות בין אגודות הנוער ותלמידי בתי הספר דורשת מאתנו במפגיע רכישת ציוד נוסף ובעיקר סירות מפרש.

מפאת מחירן הגבוה של סירות אלו אין ביכלתנו לרכוש אותן מתקציבנו הרגיל.

לכן פונים אנו אליך, תורם נכבד, שתרים תרומה חד-פעמית ההולמת את המשימה הגדולה לרכישת סירות מפרש נוספות.

התפקידים המרובים לקידום פעולותינו בשטחי הימאות שנטלנו על עצמנו בהתאם לצו השעה, הטילו עלינו עומס כספי נוסף של הוצאות גדולות שבשום פנים לא נוכל לעמוד בו אם לא נכפיל את תקציבנו מ־1 בינואר 1952.

אנו מקוים שתבין לרוח החלטתנו זו ותעזור לנו בבצוע פעולותינו הנ"ל בהגדלת מס חבר, שעיקר הכנסותינו בני עלינו.

וכדי לחסוך הוצאות מיותרות, אנו מבקשים ממך, שתגדיל את מסיך למוסדנו על־ידי הגובה המבקר אצלך.

נשיאות חבל ימי לישראל

## שאלות ותשובות

שאלה: מה זה דיוגוג?

ת. יונק גדול אוכל עשב ונר באוקיינוס הקדי. ידוע גם תחת השם בתולת-הים מעדן.

ש. מי היו יורדי הים הראשונים?  
ת. הצורים.

ש. מי היה חוקר האוקיינוס המערבי הראשון?  
ת. ז'רכו.

ש. מה גדול ציפה של שניץ?

ת. 21 אגילות-סוחר חוצות אוקיינוסים. הטונז. הכלל — 71.458.

ש. איפה ומתי נמצאה אחת המפות הראשונות, המראה לחב וארץ גאוגרפית?  
ת. בארץ-ישראל במאה השנייה.

ש. באיזו תקופה היו יהודים חלוצים במדעי האסטרונומיה, שבוגציה והאקיאוגוגרפיה?  
ת. בקפריס, עד לגרוש ב-1492.

## קרדיט גומלין

אגודה הדדית בע"מ  
(נוסד בשנת 1926)

תל-אביב, רח' הרצל 14  
פנח רח' לילינבלום  
ת.ד. 128, טל. 5137

כל עסקי בנקי קואופרטיביים

(המשך מעמוד 10)

מבנה פיהו של כל דג והיכן קבועות לו עיניו בקדקדו...

דג, שחזותו אינה עלולה להטעות אותך הוא, למשל, זה הנקרא בשם צונגה, או בלשון בני-אדם: "דג משה רבנו", זה שני אמר עליו כי נחתך לשנים, לכל ארכו, שעה שמשה רבנו חצה את ים סוף... כן אין ספיקות לגבי הלוקוס, שסימנו הבולט היא אותה לשון שהוא משרבב מפיו לאחר שנגמר החמצן בויפיו, כרוצה להודיע: מצפצף אני עליך על שהעלית אותי מן המים...

עד שנשמעת שוב ה"סלפרה"...

לא אעמוד ואמנה כרוכל את יתר מיני הדגים, אלא אזכיר רק מיני חיות שונות ומשונות, שאינן דגים, ואף-על-פי-כן מצריות בכל רשת. הנה לפניכם הסבידה:

הרי זו מין רכרוכית עלובה, שמתוך גופה תלויים לה מיני זנבות הדומים לאטריות הרוכות, ואכילתן כמות שהן, נחשבת לדבר רגיל שברגיל אצל הדייגים הוותיקים. ומי שאינו רגיל בכך — הרי שעולה בו בחילה לא רק למראה גופה של חיה זו, אלא אפילו למראה צורתה. לא-כל-שכן אותו יצור, חל-את המין הדגי, הקרוי זטרוחה, שמוטב כי לא אתאר דמותו, שרק למשמע אוזן עלולים אתם לקבל בחילה... נוסף עליהם יש באותה ערימה עוד מיני דגים וחיות, אלא שלא אלאה אתכם יותר...

בקיצור, כשגומרים לברר את הדגים, דג למקומו, לפי ערכו וכבודו וחשיבותו — שוטפים אותם שטיפה יסודית ביותר, כדי שיהיו ראויים להיכנס לאותו קודש-קדשים, הוא המקרר הידוע. עתה מדיחים גם את הסיפון מכל הזוהמה שנצטברה עליו — וכל הפרשה של העלאת הרשת, עם כל הכרוך

בה, חוזרת לחילה כעבור זמן קצר מאד, כשרק נשמעת שוב קריאתו של האיטלקי: "סלפרה! סלפרה!"...

כשתשמעו קריאה זו...

ולסיום, משהו על "מרכו העצבים" של הספינה, אותו מכשיר הקרוי רדיו-טלפון, המשמש לדייגים קשר, כמעט חי, אל העולם הרחב, אל לב אהובות ונשים, אבות ובנים, ושאר בני-אדם, שהדייגים בחרו בהם כדי לשפוך לפניהם את הלב..."

אנא, פתחו את מקלטי הרדיו שלכם בשעות הקבועות בכל יום, וכשתשמעו קול קורא: "הלו, פור-אכסטי, הלו פור-אכסטי, פה "נחשול" קוראת לנחשולים, פה "נחשול" קוראת לנחשולים!" — כשתשמעו קריאה זו, האזינו היטב, ותשמעו את שיר-תם של דייגינו בוקעת ועולה — —

נחשולים  
(מתוך "בקיבוץ", שבועון הקיבוץ המאוחד)

**בְּמַרְכּוּז הַחֵי"ל**

— קורס בהשתתפות עובדי המחלקה הימית של נמל ת"א נמשך בבית הימאים בת"א.  
— לספריה ולתערוכה שבבית הימאים נוספו ספרים ומוצגים חדשים.

**בְּסִנֵּיף חֵיפָה**

— סקירה חדשית על הפעולה בבית יורדי ים (דצמבר 1951)  
— הבית היה בסימן שביתת הימאים. ושמש את מטרתו — מאות ימאים התרכזו בבית וכולם הביעו הערכה לחבל ימי לישראל.  
עם גמר השביתה התחיל לשמש בית יורדייים לריכוז ימאים לסידורם בעבודה.  
— הסערות והגשמים לא פסחו על הבית ונגרמו כמה נזקים: נופצו שמשות ועוד.  
— בוצעו שיפורים ושכלולים שונים בבית „יורדי ים“. מחוץ ל„מועדון הימי“ שנערך כל שבועיים נערכה מסיבת חנוכה המסורתית של החי"ל בחיפה, אשר ריכזה כ-170 איש. לרגל שביתה הימאים נפסקו שידורי „קול ישראל“ מבית יורדייים.  
— לרגל שביתה הימאים לא היו ביקורים של ימאים זרים בבית.  
— שני דיגים ייגוסלבים שהתגוררו בבית עזבוהו החודש וחזרו למולדתם.  
— עשרות ימאים השתמשו בספריה.  
— חדרי הלינה מלאים כולם ובין הגרים קבוצת ימאים שהתחילו בלימודים להעלאה בדרגה, ביניהם אלוטאים וסיפונאים ומכונאי אחד.  
— הבית איפשר 1320 לינות לילה לימאים.  
— עם עזיבת מזכיר החי"ל בחיפה, מר מורבצ'יק, את עבודתו, מטפל מנהל בית יורדייים בעניני החי"ל במקום מה-15 לדצמבר.

— עו"ד מ. בדולח חזר משליחותו בארגנטינה בעניני החי"ל, והצליח לארגן מחדש את סניף החי"ל במקום ולהבטיח את השתתפותה השנתית של הקהלה היהודית בבואנוס-אירס במפעלי החנוך הימי של החי"ל. הסניף המקומי החליט עפ"י הצעת מר בדולח, להעביר את ספינת המוטור „ולדורה“, לישראל. הספינה תשרת את מפעלי ההכשרה של החי"ל בארץ.

**המוסד המרכזי להדרכה ימית**

— פעולת ההכשרה הימית בבתי הספר הורחבה עם ראשית שנת הלימודים ומקיפה כ-4000 תלמיד בבתי-הספר בתל-אביב, חיפה, עכו, כפר ויתקין ודגניה. נוסף על 2 שעות העבודה המעשית בשבוע הונהגו גם שעורים עיוניים אחת לשבוע. הפעולה נעזרת ע"י המפקח על החנוך הגופני של משרד החינוך והתרבות. בעבודת ההדרכה בבתי הספר מועסקים כיום ע"י החי"ל 20 מורים ומדריכים.  
— יום עיון למרכזים ומדריכים של כל האגודות הימיות התקיים בחנוכה בבית הימאים בתל-אביב. השתתפו 40 איש. פתח יו"ר המוסד, מר י. שריר, שהסביר את מטרת הפגישה; ללבון תפקידי אגודות הנוער הימיות, הבעיות החינוכיות והארגוניות של האגודות. כן הרצו ה"ח: י. פודולי וא. בר-אורין. עם תום ההרצאות הנתהל ויכות, בו השתתפו רוב המדריכים.  
— הוצאת ספרות ימית בשותף עם גורמים מעוניינים. הוחלט על הוצאה סדירה של ספרים ימיים, מקצועיים וכלליים עפ"י רשימה ערוכה בידי כל הגורמים המעוניינים בחנוך ימי. בקרוב יופיעו שני הספרים הראשונים של ההוצאה: „נויגציה חופית“ לש. טנקוס ו„שיט מפרשים“ (מהדורה חדשה) כנ"ל.

— בסיס ההדרכה לדייגים באילת. תקופת האימונים של הקורס הראשון הוארכה עד ל-1 למרץ. על מועד פתיחתו של הקורס השני יוחלט בקרוב. כעת מתבררת האפשרות להעברת בוגרי הקורס הראשון לעבודה מעשית בדיג באילת. נתקבל מדריך נוסף לדיג ופעולת האימונים המעשית בדיג מתנהלת באינטנסיביות.

**בְּסִנֵּיף חֵי"ל בְּחֵי"ל**

**הכנות לעריכת חוק ימי בישראל**

על ההכנות לעריכת חוק ימי בישראל הירצה במועדון אניות, העברת הבעלות, מישכון אניות וענין הדגל.  
מר רוזן סיפר, כי להכנת הצעה לחוק הימי עוסקת ועדה בראשותו של עוה"ד סלומון. הטיוטה להצעת החוק מכילה לא פחות מ-325 סעיפים. בטרם תוגש לכנסת, צריכה ההצעה לעבור שורה של שלבים וסבורים, שרק כעבור שנתיים יהיה לנו חוק ימי.  
בינתיים עומד משרד התחבורה להביא לפני הכנסת 3 סעיפים של הצעת החוק, מן הדחופים ביותר, והם רישום הימי בחיפה שר המשפטים לשעבר, מר פנחס רוזן. המסיבה, שנוכחו בה חברי כנסת, שופטים ועורכי-דין, נפתחה על ידי נשיא המועדון מר מ. הינדס. כתום ההרצאה הודה למר רוזן, יו"ר אגודת עורכי הדין בחיפה, מר י. קיזרמן.

איטליה

נתקבלה ידיעה מצירות ישראל ברומה כי עפ"י השתדלותו ופנייתו של קונסול ישראל בגנואה, קיבל על עצמו הד"ר א. אביגדור את הקמתו והנהלתו של סניף החבל הימי לישראל במקום.

אנגליה

מר מ. פומרוק, יוצא בקרוב בשליחות החי"ל, לאנגליה לשם ארגון סניף החי"ל והפעלתו.  
העו"ד מ. בדולח שהה באנגליה בדרכו חזרה מארגנטינה לישראל ונפגש עם יו"ר החי"ל במקום הד"ר י. סגל. הם שוחחו על ארגון הפעולה למען החי"ל.

**בְּסִנֵּיף תֵּל-אָבִיב**

— נשף חנוכה, מוקדש לבסיס ההדרכה לדיג באילת, נערך ע"י ועד הסניף ב„אוהל שם“, ועבר בהצלחה. הכנסתו היתה למעלה מהמשוער. מר י. צ'ידיק, מנהל נמל ת"א, סקר את התפתחותה של אילת והצביע על חשיבות הדיג במקום. בחלק האמנותי השתתפו שחקני „הבימה“ והתיאטרון הקמרי, זמרות זכר. בו במקום הופצו הוצאות החי"ל.

# אחים גולדשטיין

חברה לשכון ופתוח בע"מ

רמת גן

רח' ביאליק 45

טל. 7261

החברה בונה ומוכרת דירות,  
חנייות ומשרדים בבתי משותפים

## ל. גליקמן

בע"מ



תל-אביב

טלפון 66721, 4455, ת. ד. 317

חיפה

טלפון 3172, ת. ד. 52

ירושלים

טלפון 3118, ת. ד. 637

## „תחבורה“ בע"מ

אגודה חקלאית שתופית של משקי העובדים להובלה

המשרדים הראשיים:

תל-אביב: רח' עקיבה איגר 7, טל. 2709 - 5197

חיפה: רח' הנמל 53, טל. 2381

ירושלים: רח' סטורס 10, טל. 2990

סניפים בכל חלקי הארץ

שרות בין עירוני:

חיפה / תל-אביב / ירושלים / טבריה / באר-שבע

ולכל משקי העובדים

מחלקה מיוחדת להובלת חבילות:

כלים מיוחדים להובלת משאות כבדים וארוכים

## הארגז בע"מ • תל-אביב, ת. ד. 106

(2) תעשית עץ, נוה שאנן - טל. 67531  
ארגזי אריזה מעץ לפרי וירקות / צריפים, נגרות,  
בנין ורהוט עץ

(1) תעשית מתכת, יד אליהו - טל. 68690  
מרכבים לאוטובוסים, לאוטו משא ומסחר / רהיטי  
פלדה למשרדים, לאכזיונים לספריות ובתי חולים

שותפי חברת „אמקור“ לתעשית מקררים