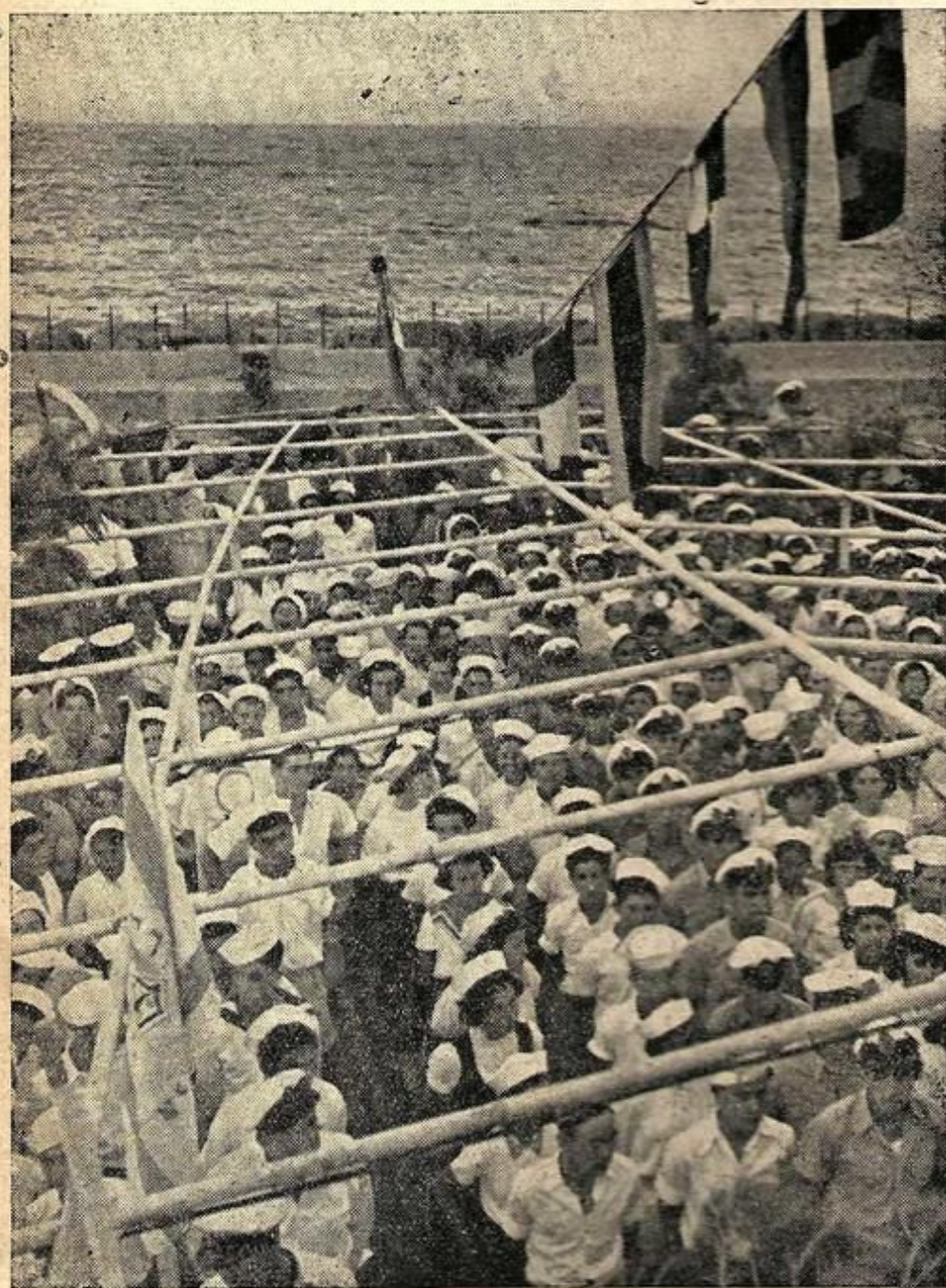


גליונות ההבל הימי לישראל



נוער ימי בחיפה, אורחי הצי העברי, ב"יום הי"ב תשי"ב

אחת
להדש

חברת מ"י (פ"ב-פ"ג)

שנה שביעית

תקופת מסח תשי"ב / יוני-יולי 1952

כתובת המערכת

הי"ב לישראל, תל-אביב

מ.ד. 1917 / 62437



בימאות הישראלית

מ. פומרק / התקנה המסיבת הקשה

(ליובל החבל ימי לישראל)

15 שנה מלאו ליסוד החבל הימי לישראל, ומן הראוי לעמוד על הישגיו ובעיותיו.

החבל הימי הוקם במגמה לעודד את הימאות העברית ולפתחה, בתקופה שצי עברי ונמל עברי היו בחזקת משאלה ושאיפה. ואכן, רבה תרומתו של החי"ל — בעידוד, ביזמה, בטפוח מפעליים. די לציין שהוא השתתף ביסוד חברת "צי" ומשתתף במניות היסוד שלה. אך הוא גם שנשא — ונושא עד היום — את דבר הים ברחבי הצבור והנוער וזו, דומה, עיקר שליחותו.

הצי העברי מגיע היום ל-310,000 טון.

בשדה החנוך הימי הקימונו את ביה"ס הימי, ש-130 תלמידים מתחנכים בו לעבודה בים. בתחילת 1950 רכש החי"ל בשביל בית-הספר פנימיה, בה מתאכסנים השנה 90 תלמיד. בוגרי המוסד נקלטים בענפי העבודה הימית השונים ובכל אניה של ציינו, המסחרי והמלחמתי, אפשר למצוא את חניכיו, רבים מהם בעמדות מפתח.

הקימונו מוסד מרכזי להדרכה ימית, המלכד סביבו את כל האגודות הימיות ופעולותיו הן: קורסים למדריכים; מחדנות קיץ; שעורי השתלמות לימאים; הדרכה לתלמידי הכתות הגבוהות בבתי"ס העממיים; הפלגות; ספרות מקצועית ועוד.

הצבנו לנו למטרה שכל צעיר ישראלי ידע להתהלך בים, ידע את גבולות הים בארץ ואת ערכו החנוכי, הכלכלי והפוליטי, למטרה זו אנו חותרים באמצעות הרצאות בבתי-הספר, למוד השחיה מהכתה הרביעית ואילך.

החי"ל הוא גם שותף למפעל חלוצי על חופו של ים סוף הקימונו, יחד עם גורמים ממשלתיים ומחלקת ההתישבות של הסוכנות היהודית, בסיס לדרכת דייגים באילת, שמטרתו לספק לכפר דייגים באילת ולכפרי דייגים שיקומו בעתיד קאדרים מאומנים ומנוסים.

הוספנו חג חדש ללוח — את חג "יום הים". ביום זה אנו מניפים בערי החוף את דגל הימאות העברית, ומרכיזים את תשומת לב הצבור לחשיבותו של הים.

והחינוכי — אנו דואגים גם לשורה של מוסדות עזר לימאים. פתחנו בית יורדי ים מפואר בחיפה ובו חדרי לינה (40 מיטות), מסעדה, ספריה, אולמי קריאה, מוזיאון וחדרי משחקים. גם לשכחה של אגודת הימאים נמצאת בבית.

ימאי החוזר לחוף המולדת מוצא כאן את האגודה של את ידידיו, את ביתו; והרגשה בו, שאין הוא בודד, ויתר מזו; בידו גם להזמין אליו חברים לעבודה בני עמים אחרים

גם בת"א הקימונו בית ימאים. פועלי נמל ת"א מבליטו בו את זמנם הפנוי בין עבודה לעבודה, אוכלים את פתם קוראים ספר ועתון ומנהלים פעולת תרבות.

נעשה גם נסיון להקים בית ימאים בחו"ל. התחלנו במרסיל, והננו מקוים שגם בניו-יורק יוקם בקרוב בית ימאים.

אנו מושיטים עזרה כספית לימאים שברצונם להמשיך לימודיהם ולעלות בדרגה.

אורגנו ספריות בחיפה ובת"א; ספריות נודדות ניתנות לאניות.

אנו מוציאים, זו השנה השביעית, את הירחון "ים" והחילוננו גם בהוצאת תוספת אנגלית — בשביל ידידינו בחו"ל ובשביל אלה מהימאים, שטרם רכשו ידיעה מספקת בעברית. אנו מוציאים לאור, מזמן לזמן, ספרים בנושאים ימיים.

הקימונו שני מוזיאונים ימיים בחיפה ובת"א, רוב המבקרים בהם הם ילדי בתי-הספר לכתותיהם.

סניפים גדולים לחי"ל פעילים באפריקה הדרומית בארגנטינה ובארה"ב — ויש התחלות בארצות אחרות.

עם כל אלה, רחוק החבל הימי לישראל מהרגשה של סיפוק מהישגיו, מי כמוהו יודע ומרגיש, מה רבים הצרכים ומה זעומות ההתחלות. אך ההתחלות מהייבות המשך, התמסרות, התמדה, כי נרחב וקשה הוא התפקיד של גאולה הים והחדרת התחושה הימית בהמוני ישראל ובנוער. היא גאולת הים, מהערוכות העיקריות לביצור עצמאות ישראל ועתיד עמנו.



הדג נמנה עם המזונות המתקלקלים במהירות יתירה. יותר מבעלי חיים אחרים הם נתונים להשפעת החום ולפגיעת חיידקים למיניהם.

כל עוד הדג חי במים, בשרו חפשי מחיידקים. רק במעיים ובעור מצויים חיידקי-מים מועטים, לערך. מת הדג מיד תוקפים אותו סוגים ללא ספור של חיידקים. הדג חסר הגנה הוא — והחיידקים מבקשים לחיות עליו חיי הטפילים שלהם ולהתרבות על בשרו. כיצד נלחמים בחזיון זה?

שלוש דרכים מוליכות לתכלית הרצויה: 1. מהירות האחסון ושיווק הדגים. — הדייגים והמשווקים, החנוונים דיצרני-השימורים חייבים לשים אל לבם, כי לגבי הדג נודע לזמן תפקיד מכריע. 2. הנקיון הוא הכרח למניעת אילוח הדג — הדייג חייב לשטוף בשקידה את ספינתו ותיבותיו, וכל הבא במגע עם הדגים, וגם לשמור על נקיון גופו. המשווקים הסיטונאים חייבים לא רק לשטוף את המחסנים, השולחנות, הספסלים לאחר העבודה אלא גם לשטפם במים לפני התחלת העבודה ובהמשכה, כדי להדיח את החיידקים הנאגרים. הוא הדין בחנוונים. המים מרחיקים גם את ריח הים. 3. הקירור — הנסיונות הוכיחו, שכל סטייה בטמפרטורה מעשר מעלות למעלה או למטה — מאיצה או מאיטה את ריבוי החיידקים בשיעור 2.5, בטמפרטורה של אפס מעלות כמעט שנפסק ריבוי החיידקים. אם אנו שולים את הדגים בלילה, דומה הטמפרטורה שלהם לזו של הים, 10—14 מעלות בקירוב; כמות החיידקים מועטה וגם ריבויים איטי. אם הדג נשאר בספינה מופקר לקרני השמש העולה, מתרבים החיידקים במהירות גדולה.

איך נלחם בצרה זו? על-ידי כיסוי בקרח.

על סמך מחקרים מדוקדקים בארצות הדיג אפשר לקבוע: א) כמות הקרח הדרושה לתכלית זו היא מרבע עד שלישת רבעי מכמות הדגים, לפי הטמפרטורה של הסביבה זכן לפי חוסנם של הדגים והטמפרטורה שלהם בשעת השליה ב) את הקרח יש לפורר לקוביות קטנות; ג) יש לבדוק את הקרח ולהבטיח שיהיה חפשי מחיידקים. (יש ארצות המשתמשות בקרח אנטיסאפטי, שכוח שימורו כפול לעומת הקרח הרגיל).

כמות קרח מן ההכרח שתלווה את הדג ללא הפסקה בדרכו מן הים אל הצרכן. אנשי המקצוע מדברים על "חוק של שרשרת הקירור הרצופה". האומנם מקיימים אצלנו חוק זה כראוי? אילו קויים, או אז לא היינו נתקלים בחנויות דגים ואצל יצרני-השימורים בדגים שאינם ראויים אלא להחרמה. אם הדגים נשלחים במכוניות-משא פתוחות בשמש הלוהטת, ורק השכבה העליונה של תיבותיהן מכוסה בכמות קמצנית של קרח — מה הפליאה שהסחורה מגיעה לתעודתה מקולקלת?

אפשר נלמד מארצות אחרות ונבנה לתכלית זו חמש-שש מכוניות משא מיוחדות, עם קירור יבש או עם סידורים אחרים? דבר זה דחוף לאין ערוך מהקמת בית-קירור והקפאה לדגים. אך כל עוד אין לנו מכוניות מיוחדות אלו, מן ההכרח שהדייגים, המשווקים, החנוונים ויצרני השימורים ישימו לבם לחוק "שרשרת הקירור הרצופה".

זוהות

את צפירת "קוין-מרי" אפשר לשמוע במרחק של 10 מילין.

*

הצוק של הגיבראלטאר, סמל הכוח, מורכב לאמתו של דבר גיר.

*

המגדלור החזק ביותר בעולם הוא המגדלור של כף סנט-ויננס בפורטוגל.

*

אין צוללת יכולה לעמוד בלי לנוע מתחת למים; עליה לנוע או לצוף על פני המים.

*

השהף יכול לעוף יום תמיא בלי להניע כנפיו.

גְבוּרַת בּוֹדְדִים

השאיפה לחצות את האוקינוס האטלנטי בסירה קטנה מתעוררה, כנראה, מפקידה לפקידה בעולם ההרפתקנים. במשך 12 החודשים האחרונים הגיעו לניו-יורק 3 סירות זעירות כאלו, והימאים הנועזים שנהגו בהן עוררו סערת-הערצה בעתונות ואף זכו לפרס כספי צניק. האדריכל הבריטי אדוארד אלקארד הפליג מגיבראלטר בסירה קטנה כפולת-דפנים; סטאנלי סמית, פועל בנין בן 35 ביארמות, וצ'ארלס ויאולט, מורה בריטי בן 32, הפליגו בסירתם הקטנה "נובה אספרו" — שאורכה אינו עולה על 20 רגל — מאנגליה לאיי-האזורים ומשם — לניו-יורק. הלייטנאנט קלייד דיל ממשמר החופים הגשים את שאיפת-חיו בחצותו את האוקינוס האטלנטי בסירתו הקטנה, שאורכה מגיע ל-33 רגל.

לפני שנים אחדות הופיע ספר בשם "מאגלנים בזעיר-אנפין", לאריק רויין. הספר מספר על אנשים רופי-הרפתקאות, כגון יהושע סלוקום ואליון גרבולט, שביצעו מסעות מסביב לעולם בסירות קטנות, עכבר-היבשה תמה, מדוע מחליטים אנשים אלה להתנסות בסכנות האוקינוס בסירות זעירות. "משום שאין אנו יכולים להרשות לעצמנו רכישת אניות גדולות יותר" — הסביר אחד הימאים. אפשר שהם משתוקקים להמלט מההמון ומהצרות המצויים בחוף. "לאלה שלבם פצוע, יכול הים להחיש מרפא" — כותב ימאי-משורר, כשאנשים אלה מגיעים אל החוף בעברו השני של האוקינוס, ממלאת אותה הרגשה של הישג עצום, הרגשה של התגברות על מכשולים על-אנושיים, הרגשה המוכיחה כי לעתים יכול האדם הקטן והחלש להנחיל תבוסה לכוחות הטבע הרבים והעצומים.

אף על פי שימאים עזי-לבב אלה אינם זוכים לקבלות-פנים מסוארות כמו צולחני-תעלת-לאמאנז או גנרלים מנצחים, בכל זאת נערכת להם קבלת פנים מיוחדת בבית יורוי הים בניו-יורק. ימאים מתכנסים סביבם, ומבקשים לשמוע פרטים על המסע מפי ההרפתקנים שזופי-העור ומגודלי-הזקן, המפגנים במסעות-הגבורה שלהם, שטרם חלפה תקופת "איש הברזל ואנית-העץ".

קיסריה מחדשת ימיה

שדותיים, קבוצת הדייגים השוכנת סמוך לחוף, במרחק לא רב מקיסרין העתיקה, חוגגת את שנת הש"ו להוסדה. חבורה בת 27 צעירים, חניכי "הנוער העובד" עלתה לסביבה עוינת זו — והיא מדבר חול שומם שרוח ים עזה מנשבתו. אהה שעה שכנו בנוקב כמה עשרות משפחות ערביות, ששלחו להמם על פני המים ופרנסתם העלוכה על הדיג.

חזונם הכפול של צעירים אלה היה — משק דייגים והחייאת קיסרין העתיקה. עד שהללו קבעו יחד במקום, שכנו חבריהם במפרץ חיפה ועסקו בעבודות-כיבוש בנמל, בסוחרות, סבלות, טעינה ופייקת האניות. ב־1940 נתאחדו שתי הקבוצות עם גרעיני הכשרה מ"מחנות העולים" וחברות נוער מעין חדור ונצו. משהגיע מספרם ל־120, החליטו עלות לקיסריה ולהקים בה נקודה ישוב חדשה.

ימי עליה ב'

כנקודה ישובית לחופו של ים, שימש המקום בסיס ל"פליים" וסייע ל"עליה ב'" בפעולותיה להורדת מעפילים, אף כי הבריטים התנכלו לה על כל צעד.

כיום מותר כבר לגלות, כי מקום זה שימש גם בסיס להתקפית על האנגלים ב"גבעת אולגה", לחופה של חדרה. בין חיפוש לחיפוש הורדו מאות עולים ליבשה.

בימי מלחמת השחרור מלאו אנשי הישוב תפקיד מיוחד: משנייה הגליל המערבי, שמרו ספינותיה של קיסריה על הקשר עם נהריה (דרך עכו).

פרשת "חנה סנש", שאף היא יצאה מקיסריה לשליחותה שממנה לא חזרה היתה לאגדה.

מפעלים

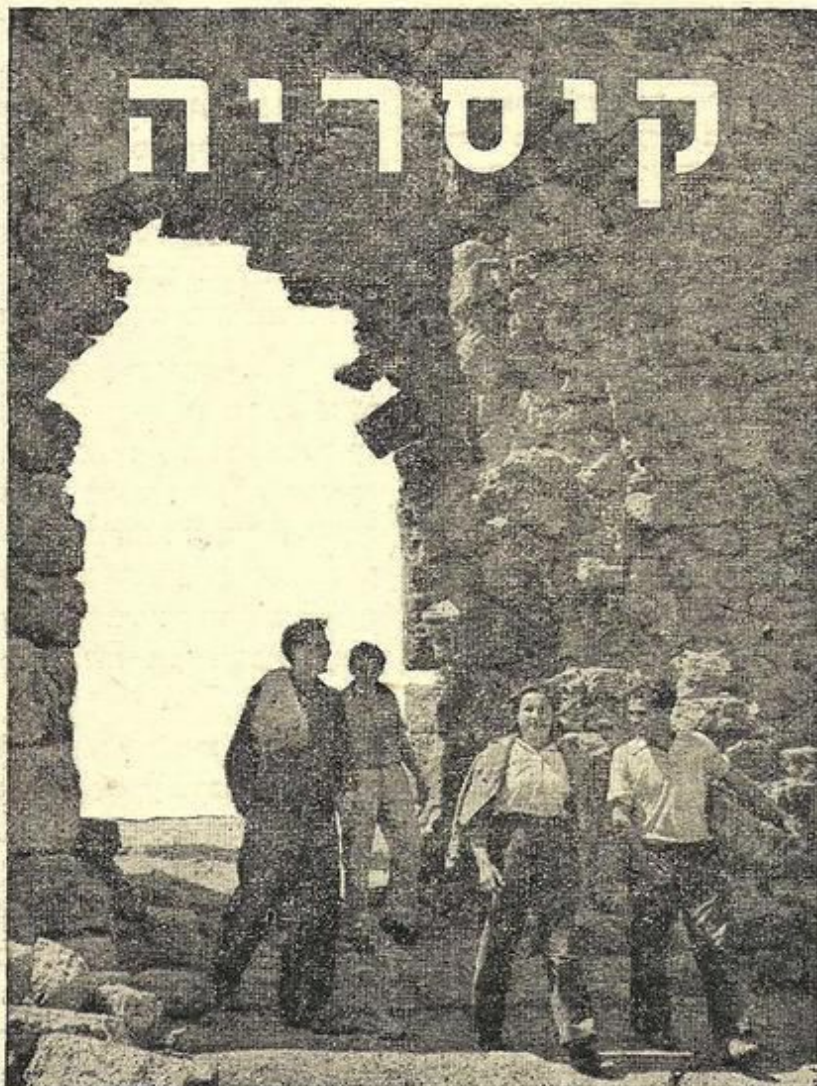
המשק היה נקודה שוקקת חיים. בים החול צצו עצי נוי ושטיחי ירק. כמויות המים הן בלתי מוגבלות; על שפת הים — מים מתוקים, בעומק 3 מטרים בלבד. בשאר הקידוחים — שפעת מים בעומק 60—40 מטר. המאור לצרכי המקום, לתעשייה ולקרור מיפק מתחנת-כוח מקומית. מרצפיה משוכללת מעסיקה 25 איש. המספנה, שהיתה מספקת סירות-פלישה לבעלות-הברית בימי מלחמת העולם השנייה, משמשת עתה נגרית רהיטים. מתקני הקרור הגדולים מעסיקים 20 איש.

נמל דייגים

אף חזונם של ראשונים קרוב עתה להתגשמותו: נמל הדייגים העתיק של קיסרין מוקם והולך. עשרות פועלים הולמים בפטישים ומערבולות-ענק יוצקות גושי בטון. על האניה הישנה שטבעה וסביבה נבנים קירות, שכל "לבנה" שלהם — משקלה 5—4 טון!

קיסריה העתיקה מחדשת ימיה כקדם.

עם זאת, הוקם גם בית נכאת מקומי בו נשמרים שרידי עתיקותי של המקום ההיסטורי הזה.





”כדי למנוע פריחה ממקצוע הימאות”

התנאים הקיימים בספנות דרום אפריקה מחייבים הרחבה מידית של מפעלי החינוך הימי, כדי למנוע פריחה ממקצוע הימאות — זאת המסקנה אליה הגיעה ועדת החקירה ממשלתית.

הועדה חקרה את התנאים במדרשה הימית בגורדונס ביי, בה מתקבלים תלמידים אירופיים בגיל 16—14 לקורס של שנתיים. המקנה להם הכשרה מוקדמת של קציני-נויגציה לעתיד. אחרי עמדם בבחינות הסופיות, יכולים הם להפליג בים כקדטים או פרחי-ימאים. הועדה המליצה להרחיב את המוסד, באופן שיכשיר קדטים גם להנדסה ימית וגם לנויגציה.

בדורבן הוקמה אקדמיה ימית להכשרת קציני-נויגציה, אך הועדה מצאה שאין בה כדי לספק את הצורך, משום שאין היא נותנת לחניכיה אלא שעות-הוראה חלקיות. על כן הומלץ להרחיב את תכנית הלמודים ולהעסיק מדריכים מוסמכים.

כן מצאה הועדה, כי אפשרויות ההשתלמות למהנדסים ימיים מניחות את הדעת בהחלט, משום שבת-י-ספר טכניים רבים מקיימים שעות-הוראה מלאות במקצועות אלה. לעומת זאת קבעה שאין בדרום-אפריקה אפשרויות מספיקות להכשרת אלחוטאיים, טבחי-אניות, מנהלי משק ועובדי-אפס-נאות למיניהם. הועדה מציעה, על כן, להתאים את המפעלים החנוכיים הקיימים במחלקת האפסנאות של מסילות הברזל להכשרת טבחי-אניות בשביל צי-הסוחר. כן הוצע, שבת-י-הספר המקצועיים הקיימים יכשירו אפסנאים וטבחים שלא מיוצאי אירופה, לשרות בספנות-החופים ובאניות-דיג.

הדו"ח של הועדה, הנותן את כל פרטי מסקנותיה והמלצותיה, פורסם זה עתה על ידי משרד העבודה הבינ-לאומי.

שרותי-סעד לימאי צי הסוחר בדרום אפריקה

התנאים בהם חייב הימאי לחיות ולעבוד, שונים בתכ-לית מאלה הקיימים בכל שאר המקצועות. בניגוד לשאר העובדים, המבלים בעבודה רק חלק מזמנם, עוזב הימאי את ביתו ומשפחתו וחי במשך שבועות רבים בשטחה הצר של האניה. נתון לסערות הים ולסכנותיו. הוא מפליג הרחק הרחק למדינות זרות, בונה גשר על פני התהום המפרידה

בין העמים, ומאחד את כל בני האדם בקשרי מסחר ורצון טוב.

צרכים מיוחדים

אלפים רבים מיורדי הים הבריטיים ביקרו אי-פעם בקייפטאון או בדורבן, ואולי גם בפורט אליזבט ובאיסט-לונדון, וביחוד בשנות מלחמת העולם השניה, כשלא היה לבעלות-הברית מעבר בים התיכון והאניות המפליגות למזרח התיכון והרחוק נאלצו לטובב את כל יבשת אפריקה. ימאים רבים המשרתים באניות-הקיסור של חברת "יוניון קאסל", היו מבקרים קבועים במדינה יפה זו. מתוך נסיונם הספיקו להכיר יפה-יפה את אירגוני הסעד המשרתים את הימאים בני כל הלאומים, העוברים יום-יום בנמלים של דרום-אפריקה.

אירגוני-הסעד, המקיימים תחנות קבועות בנמלים כ-קייפטאון, דורבן, איסט-לונדון, פורט אליזבט ועוד, מספקים לימאים הזרים שעשועים שונים כגון משחקי-ספורט, הצגות קולנוע, נשפיר-קודים, ושאר בידורי-זמן, המאפשרים למבקרים לבלות בנעימים חופשתם בחוף.

בימי המלחמה הקימה ממשלת דרום-אפריקה בכל אחד מארבעת הנמלים הראשיים ועדות-סעד מיוחדות, שהיו מורכבות מנציגי האירגונים השונים ומבאי-כוח מחלקת הספנות הממשלתית. אחר כך הוקמה ועדה מרכזית. שעליה הוטל לתאם את פעולותיהם של מוסדות-הסעד בנמלים השונים ולייעץ למיניסטרויון הפנים בכל הנוגע לבעיות-הסעד של ימאי הצי המסחרי.

עבודת הסעד הוכרה רשמית

הועדה מכונה "הועדה המיעצת הלאומית לבעיות הסעד בצי הסוחר". מאז הקמתה פעלה הועדה בכשרון רב וביעילות, ועדה מרכזת זו, יחד עם ועדות-הסעד בנמלים, הביאו תועלת גדולה, זכו להכרה רשמית וקיבלו מעמד של גופים חוקיים.

הרבה מן ההתקדמות בשטח הסעד הימי בדרום-אפרי-קה יש לזקוף לזכות המאמצים המזהירים שנעשו בימי המל-חמה על ידי "קרן המלחמה של הצי". הקרן נוסדה ביוהניס-בורג על ידי קבוצה קטנה של עסקניות ציבור. ולאחר המלחמה שינו את שמה ל"קרן-הסעד של הצי". הקרן אספה מאות אלפי לירות ברחבי המדינה, קיימה והרחיבה את הפעולה הן בשביל צי-הסוחר והן בשביל הצי המלכותי.

נאסף סכום של 200.000 לירות להקמת "כפר ספרינג-בוק" — זהו מפעל ללא תקדים בעולם כולו, לשיקומם של ימאי צי-הסוחר על בסיס חקלאי בבריטניה.

ב-1947 הסכימה ממשלת דרום-אפריקה לפי הצעה המיניסטור לעניינים סוציאליים, לייסד קרן-סיוע לימאי דרום-אפריקה ולתלויים בהם. "קרן הסעד של הצי" תרמה לצורך זה סכום של 25.000 לירות, על בסיס של לירה —

צ׳י הסוחר העולמי בקימן גידול

עליה מהירה מוגרשת כיום בנפחו של צ׳י-הסוחר העולמי בניגוד גמור לעובדה שהמחירים בשוק ההובלה העולמי מגלים נטיה לירידה. בכל העולם הגדילים את נפח האניות בשעור שטרם היה כמותו, ולא רק במדינות שנאלצו להשיג את אשר החסירו בימי המלחמה, אלא גם באותן המדינות שהיה להן צי ראווי לשמו בסיום המלחמה. המספרים האחרונים שפורסמו על ידי "לוידיס רג׳יסטר און שיפינג" מוכיחים. כי בשנה החולפת בלבד גדל נפח האניות העולמי בשעור של 2.6 מיליון טונות, והוא מגיע כיום ל-87.245.044 טונות.

לרשות ארצות-הברית עמד גם בשנת 1951 צ׳י-הסוחר הגדול ביותר, שנפחו הגיע ל-27.331.351 טונות. במקום השני עמדה בריטניה הגדולה, שנפח הצי שלה הגיע ל-18.550.361 טונות. והרי מספרים על גודל הצי של מדינות ימיות אחרות: נורווגיה — 5.815.738 טונות, פנמה — 3.609.395 טונות, צרפת — 3.366.701 טונות, הולנד — 3.234.953 טונות, איטליה — 2.917.323 טונות, רוסיה הסובייטית — 2.221.645 טונות, יאפן — 2.182.352 טונות, גרמניה — 1.030.525 טונות, ארגנטינה — 979.210 טונות. נפחו של צ׳י-הטאנקרים העולמי הגיע בשנת 1951 ל-18.210.287 טונות, ומזה שייך לארצות-הברית 4.400.415 טונות ולבריטניה הגדולה — 4.084.350 טונות.

מענין לציין כי הדו"ח של לוידיס מוסר, שלפי שעה אין כל סימן של ירידה בביקוש לנפח אניות נוסף. גם דבר זה עומד בניגוד גמור להתפתחות הנוכחית בעולם התחבורה. הירידה הנוכחית בשעור דמי-ההובלה איננה תוצאה רק מהצטמצמות הסחורות, אלא היא קשורה בראש וראשונה בגידול נפח האניות העולמי. אם במשך שנה אחת ויחידה הוצאו לשוק אניות בנפח של לא פחות מ-2.6 מיליון טונות, הרי שאין להעלות על הדעת כי הדבר לא ישפיע בצורה ניכרת על המצב הכללי, ואפילו בימנו אלה, כשהכל עוסקים בהזדונות מוגברת, המטילה מעמסה נוספת על התחבורה. יתכן שהשפעה זו היתה מורגשת בצורה ברורה עוד יותר, אלמלא צ׳י-המלואים המפורסם של ארצות-הברית, המשמש גורם מאזן בתחבורה העולמית. כידוע הוכנסו לשירות בחדשים האחרונים כ-700 אניות מצי המלואים, אך מראשית שנה זו עומדים להוציאן שוב מן השרות, ולהחזירן לצי הרזרוי. אך לא כל מדינה יכולה להרשות לעצמה לתחזיק צ׳י-מלואים, שאפשר להפעילו כגורם מאזן במקרה של עליית הביקוש והן במקרה של ירידתו.

גורם נוסף שימלא תפקיד חשוב בהמשך הנורמליזציה של הספנות — הוא הצורך לסלק האניות המתישנות.

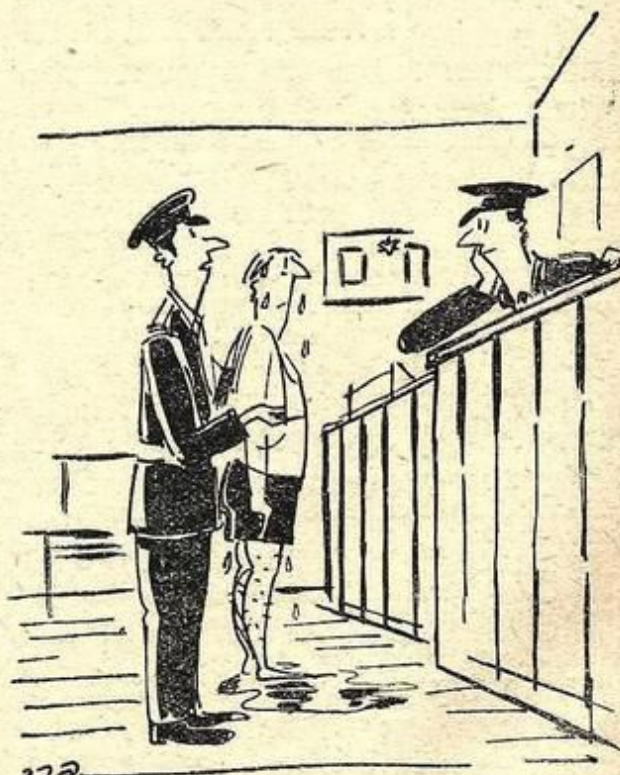
לעומת — לירה. קרן סיוע זו עומדת תחת הנהלתו של הבנק נאמנים, שמרכזו ביוהניסבורג. מגישי הבקשות לסיוע פונים אל ועדות-המשנה המצויות בכל הנמלים, ואלו בודקות את תנאי הושטת הסעד.

דוגמה אחרת של סיוע קונסטרוקטיבי הניתן על ידי קרן זו היא — הפנטיות הבריטיות, המשתלמות לבני-משפחותיהם של ימאים שניספו בשרות.

מועצת הנאמנים קיבלה זה לא כבר רשות מאת מיניסטרוני הסעד להכניס תיקונים בחוקת הקרן, ועל ידי כך הורחב היקף פעולתו של המוסד. מעתה אפשר יהיה, בתנאים מסויימים, להגיש סיוע גם לבני אומות אחרות, השוהים בנמלים דרום-אפריקאים.

ברחבי הממלכה המאוחדת קיימת המגמה לספק לימאים אפשרויות-בילוי ושעשועים חדישים ככל האפשר. הוקמו מועדונים משוכללים עם מזנון ושאר המתקנים הדרושים. המלון החדש של צ׳י-הסוחר, שהוקם במרכז לונדון, ואשר נחנך זה מקרוב, משמש דוגמה אחת מני רבות.

יש להכיר בעובדה, שאם לא תינתן האפשרות לימאי ללגום כוס בירה במועדון שלו ובסביבה תרבותית-חברתית — סופו לילך לבית-מרזח מפוקפק ולשקוע בטומאת ערי-נמל.



קרן

הגדולה בנושאות מטוסי-הסלון

נושאת המטוסים החדשה „איגל“ (הנשר) שהושקה ב-1946, תוקנה והותקנה לנשיאת מטוסי-סילון, במספנות פורטסמות באנגליה.

אניה זו היא הגדולה, המהירה והחזקה ביותר בין נושאות המטוסים של הצי המלכותי הבריטי. נפחה 36.800 טון. בנינה עלה כ-15 מיליון ליש"ט. בימי שלום היא תשא צוות בן 2000 מלחים וקצינים, ביכולתה לשאת עד ל-100 מטוסים. מהירותה המכסימלית עולה ל-30 קשר ויותר, ורק אניות-משחת גדולות יעלו עליה במהירותן. „איגל“ היא האניה ה-24 בשם זה לשרות בצי הבריטי.

אניה ראשונה בשם זה נקנתה ב-1592 במחיר של 70 לירות — ואילו ה„איגל“ ה-21 הוחל בנינה ב-1942 ונשלם ב-1946. תימושה כולל 16 תותחים 4.5 אינץ' ו-61 תותחים קטנים יותר. בשעת קרב ניתן לכוון תותחים אלה כולם באמצעות רשת הראדאר העניפה של האניה, כך שכל פגז ישיג את מטרתו. נושאת מטוסיס זו — הראשונה והיחידה בכל ציי העולם כולו, המסוגלת לשאת מטוסי-סילון חדישיים ביותר.

אנית-ענק זו „יושבת“ היטב במים והיא מוצקה ויציבה כדרוש לנושאת מטוסים. בתמרונים שנערכו בנובמבר האחרון, בשעת סערה והיא במלוא מהירותה, לא הרגיש איש מבין העתונאים שהיו מסובים בחדר האוכל של האניה בתנודותיה — אכן, היא יציבה למופת. תאי הקצינים והמלחים, חדרי האוכל, המנוחה ויתר החמרים, מהוים צרוף גאה של יעילות ונוחיות. המסתכל מקצה האחד של האניה אל משנהו — ייווכח עד מהרה מה עצומה וגדולה אניה זו. קרוב מתחת לספון ההמראה נמצאים מדלים ענקיים, המסורים גלים להניף את המטוס הגדול ביותר. באולם האוכל המרכזי יש מקום ל-600 איש במשמרת אחת. באניה — מרכזיה טלפונית אוטומטית, הראשונה שהותקנה באנית מלחמה, עם 500 שלוחות-העילית (המבנה שעל האניה) הקרויה בל-שון הימאים „אי“ נישאת אל-על בצד ספון ההמראה, וגודלה כגודל אנית משחת בינונית. כאן יש למצוא אולמות מנוחה לטייסים מוסתי-אוויר, ואולמות שעשועים מוארים באור פלואורוסצנטי וכו'. למעלה, בקצה העילית — הרשת הענפה של הראדאר, ואנטנות הרדיו.

כל מטוס מועלה לספון מחדר האכסון בעזרת מדלה בעל שתי זרועות; מדלים אלה נמצאים בחרטום ובירכתי האניה. לאורך מסלול ההמראה צנור המעוט (קאטאפולט) למטוסי הסילון. מטוסי-סילון מועט במהירות של 100 מילין לשעה, מהירות שדי המטוס להתחיל ולטפס אל על. מטוסי סילון מטיפוס „אטאקר“ מועטים במהירות של 5 מטוסים לכל 10 דקות, ומטוסים בעלי מנועי-בוכנה הממריאים בכוחות עצמם — בהפסקות של 45 שניות בלבד.

מפקדה של האניה הוא הקפיטן ג'י וילובי, מהותיקים ומהנועזים שבין מפקדי האניות בצי הבריטי.



אנית-מסתורין בס.ס.ר.?

האם יש לברית המועצות אניות-קרב חדשות היורות לקעים מנוהלים, במידה שהן מסוגלות לירות פגזים? לפי הידיעות שהסתננו למערב יש ברשות הסווייטים מחלקה חדשה של אניות-קרב, מורכבת משלוש אניות-אחיות לשרות בים הבלטי ובים השחור; אחת מהן נבנתה ליד לנינגרד ב-1939, ה„סובייטסקי סיוז“ נזוקה במפציצים גרמניים עם השקתה, ויתכן שבנינה טרם נשלם מאז; אך שתיים אחרות שנבנו בארכנגלסק, ה„סטראנא-סוויאטוב“ ו„סוויטסקאי-ביאלורוסיה“ יתכן ובנינן נשלם עתה.

הטפוס הסוואטי החדש הוא אניה בעלת 45.000 אלף טון ומנועים של 200.000 כח-סוס, ובידה לפתח מהירות מכסימלית עד ל-35—33 קשר. החימוש כולל סוללה של תשעה תותחים בקוטר 15 או 16 אינץ', וחימוש-משנה של 20 תותחים בני 5 אינץ' ומספר רב של תותחים אנטי-אוויריים בעלי קוטר קטן יותר.

התיאור של אניות-מסתורין אלה דומה לזה של אניות-הקרב האמריקאית הגדולה „יובה“, שנפחה 45.000 טון והיא נושאת תותחים בני 16 אינץ'. דומה, כי האניות הרוסיות קצרות יותר (כ-270 מטר), רחבות יותר — 42 מטר, וקו הרדוד בגובה 9 מטר. הן מצוידות במגדלי-שגור לקלעים מנוהלים בעלי טווח גדול, שיוכלו לשאת, או נושאים, מטעינים אטומיים.

ציוד בדומה לזה אינו נמצא ברשות שום מעצמה אחרת. היפאנים בנו עוד לפני פרוץ מלחמת העולם השנייה שתי אניות-קרב ענקיות בנפח של 63.000 טון, שנשאו תותחים של 17 אינץ'; ה„יאמאטו“ וה„מוסאשי“. שתיהן טובעו ע"י מטוסי ארה"ב.

מ. מיסר (לפי עתונות-ים אנגלית)

מזרח גרמניה מקימה צי

לאורך 220 ק"מ של חוף הים הבלטי, בגרמניה המזרחית, פועלים כיום קציני צי גרמניים, ולפקודתם עשרות צוותות של ימאים מנוסיע. הם מהווים את גרעינו הגדול החוק של צי גרמניה המזרחית, הפועל עתה כיחידות של "המשטרה הימית".

סבורים, שכוח ימי זה מונה כ-3300 איש, המשרתים ב-43 ספינות. קיימות תוכניות להגדיל את הכוח, שימנה בסוף 1952 — 19,000 קצינים ומלחים.

מניחים, כי שני גורמים מעכבים גידול נוסף של כוח ימי זה: חוסר ציוד ושיכון וחוסר האימון מצד שלטונות הצי הסוואטיים לקצונה הגרמנית הצעירה. עקב חוסר האימון אין מאמנים את הגרמנים

במלחמת צוללות, מקצוע מפותח מאד בצי הסובייטי. לצרכי היחידות הימיות עובדות חמש מספנות, המעסיקות כ-25,000 איש. היחידות הפעילות בים מורכבות ביחוד ממניחות מוקשים, שולות מוקשים, ספינות קרב לצרכי משמר חופים, סירות טורפדו, סירות נגד מטוסיות וכן ספינות אספקה, הצלה ואימונים. במספנה אשר בווארנמינדה נבנית ספינת-סיור בת 2,000 טון, שתצויד במטוס לצרכי תצפית.

ספינות אלה חמושות בכלי נשק שונים, ממקלעים כבדים ועד תותחי צי של 4 אינץ'. לעתים עורכות היחידות תמרונים בים הבלטי, לאחר שנערך סיור מוקדם, המבטיח כי אין ספינות זרות נמצאות בקרבת מקום. נוסף לנמלים, מהם פועלות היחידות, הוקמו לאורך החוף שורה של מתקנים — תחנות רדאר ואלחוט ובסיסי אימונים.



פרחי הצי המזרח-גרמני המוקם

בריטניה בנתה אשתקד 327 אניות פוחר

אך נפתחו הכולל של צי-הסוחר עודנו נופל במיליון טונות מהנפח של 1939

המספנות הבריטיות הורידו למים ב-1951 327 אניות בנפח כולל של 1,370,431 טונות — מודיע עלון הספנות והמספנות. המספרים המקבילים ל-1950 הם — 341 אניות ו-1,402,270 טונות. אין מספרים אלה כוללים את כלי-השיט שנפחם קטן מ-100 טונות. הטאנקרים היו 65 אחוז מנפחן הכולל של האניות אשר נבנו בבריטניה ב-1951, בסך הכל הורדו למים 80 טאנקרים, בנפח של 899,004 טונות, מבין 53 האניות שנפחן עלה על 10,000 טונות, היו 49 טאנקרים — מהם 18 שנבנו בשביל בעלי-אניות בריטיים. במשך כל השנה הורדו למים רק 4 אניות שנפחן עולה על 10,000 טונות, היו 49 טאנקרים — מהם 18 שנבנו בשביל בעלי-אניות בריטיים.

במשך כל השנה הורדו למים רק 4 אניות שנפחן עולה על 10,000 טונות ושאינן שייכות לסוג הטאנקרים. קיבולה של כל אחת מהן — 17,500 טונות, ושתייהן נבנו במספנות בלפסט. בדיקה של האניות מגלה, שחל שיפור מה בשעור אניות-המשא העומדות להבנות בשנה או בשנתיים הקרובות. דבר זה הוא בעל חשיבות רבה אם נזכור, שצי-הסוחר הבריטי קטן כיום במיליון טונות משיעורו ב-1939, ולא זו בלבד, אלא שחלק גדול מן האניות הנמצאות בשימוש הן מיושנות ושוב אינן מסוגלות למלא שליחותן

הכנסותיו של צי-הסוחר השוודי

הכנסות ברוטו של צי-הסוחר השוודי, הגיעו ב-1951 ל-1058 מיליון כתרם שוודיים, 582 מיליון מן הסכום הזה הושג מן התנועה בקויים ארוכים, בעוד ש-261 מיליון כתרם הם הכנסת התנועה בים הבלטי. 106 כתרם שוודיים נכנסו מן התנועה באירופה ובעיקר משרי הים התיכון.

ניו-יורק — גדול הנמלים בארצות-הברית

במשך שנת 1951 נכנסו לנמל ניו-יורק 7974 אניות בנפח כולל של 36,433,741 טונות, ובאותו פרק זמן יצאו מן הנמל 8248 אניות, בנפח של 36,744,521 טונות.

ב-1951 שמר נמל האוסטון על מעמדו כנמל שני בגודלו בארצות-הברית, בהגיעו למחזור-סחרות של 45 מיליון טונות ומעלה.

אנטורפן — לנמל האירופי הראשי ליאפאן

לדברי נציגים של חברות-הספנות היאפאניות עתידה אנטורפן להיות הנמל האירופי הראשי בשביל צי-הסוחר היאפאני. לפי שעה תגעי מדי חודש בחדשו אניה יאפאנית אחת לאנטורפן ומספרן יגדל בהדרגה.

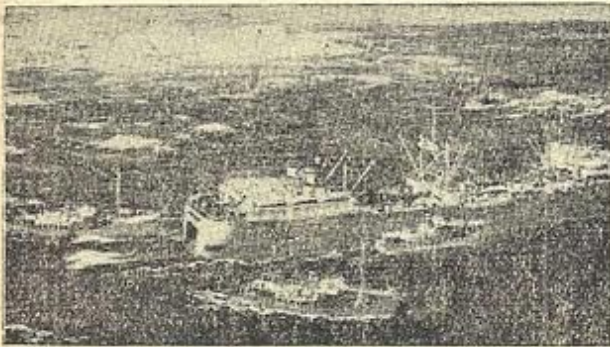
נמל גאנט ייוצג ביריד בינלאומי

הנמל השני בגודלו בין נמלי בלגיה — גאנט, יהיה מיוצג בתערוכה אתאמה ביריד הסתו שייערך בקלן ובפרנקפורט.

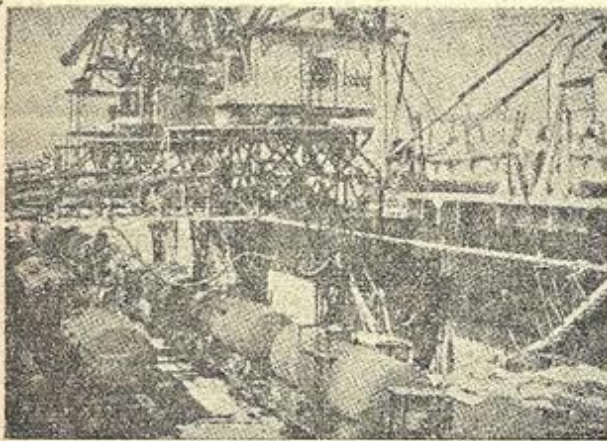
ההגברת הנטחון בימים



רציפים נרחבים במל ונציה



אניות לציד לויתנים



טעינת נפט בהמבורג



„אנטרפרייז“ — אניה הנוסעים האמריקאית המהירה ביותר, הפליגה ב־1 ביולי למסע־הבכורה לאנגליה.

שיתוף הפעולה הבינלאומי להגברת הבטחון בימים גובר והולך. שתי ועידות בינלאומיות הכינו את הקרקע לכך: הועידה הימית של האומות המאוחדות, שייסדה את „ימקו“ — ארגון ימי בינממשלתי מיעץ אשר יצורף לאו"ם. מתפידו של מוסד זה — להעלות את הסטנדרטים הנהוגים בבטחון בימים ויעילות הספנות. צעד חשוב אחר — הועידה לבטחון ימי שנערכה אותה שנה בלונדון ואשר הכינה אמנה בינלאומית בשאלות הבטחון בים.

37.000 מגדלורים

שיתוף פעולה בים אינו דבר חדש. מצופים מוארים צצו ברחבי הימים, כדי לסמן את מקומות הסכנה — שרטות נות וסלעים. זולת זה מצויים בתבל 37000 מגדלורים, הדרך בין המגדלור העתיק של אלכסנדריה — אחד משבעת פלאי העולם — לבין משמרות ההליקופטרים — רצועה שתוף־פעולה מעשי בין העמים בקידום שיטות השמירה על כלי שיט באשר הם שם: שירות סירות הצלה, מצופים, הודעות על מזג האוויר, סמני איתות בינלאומיים ועוד ועוד. אמצעי אופיני הוא ההסכם הבינלאומי מ־1930 בדבר „קו ההטענה הבינלאומי“, המתכוון למנוע הטענת־יתר של אניות־משא ונוסעים. בדומה לכך נקבעו הכללים למניעת התנגשות בים. ומאז אסון טיטאניק ב־1912, משמרות של שוברות קרח הופעלו על־ידי צי ארה"ב למען עמי העולם. עתה מבוצעת החזקת משמרות אלה על בסיס בינלאומי.

ראוי לזכור, שאם כי המדע צייד את המדינות באמצעים חדשים להבטחת האניות, הרי הטבע נוטל קרבנות כבדים באדם ורכוש. לדוגמא: ב־1946, השנה הראשונה לשלום, אבדו 179 כלי שיט בנפח כולל של 370.000 טון ברחבי הימים. עובדה זו דייה להדגיש את ההכרח בשיתוף־פעולה בינלאומי בתחום הבטחון הימי.

אניות הצלה

בעידוד האו"ם הושגה התקדמות חדשה בשדה הבטחון הימי, וחלק חשוב ממנה ממלאים משמרות אניות ההצלה בנתיבי התנועה בצפון האוקיינוס האטלנטי. אניות אלו מצוידות באמצעי המדע החדשים ביותר ועורכות תצפיות עונתיות, הנמסרות לתחנות החוף המשדרות את הדשות מזג האוויר. כן הן מספקות אינפורמציה לאניות המפליגות ולאוירונים טרנס־אטלנטיים, עומדות על משמר תדיר כדי לחוש לעזרה בצרה. פעולה זו אורגנה על־ידי האירגון הבינלאומי לתעופה אזרחית שלייד או"ם על בסיס בינלאומי.

המישיה של נינה, מאופיר קרחוקה
 חותרת אל פנצן שמשית למפנן.
 עם מטען שן-הפיל.
 עם קופים, טנסיס
 אלקמים, ארוים ויין סטק לרן.

לציאת ספרד מפיצר, גהוד רב
 חוצה הטרופיקים, לנד חופי-התמרם.
 עם מטען נהלומים,
 ברקיות, אהלקמה,
 פטרה, קינמון, מואדורים... וקב.

ספינה מגריטניה, נהומה, מפינתה,
 בתפלה... בימי מארס, נאבקה
 בצולות.

עם מטען פהם טיין...
 פפי-מסיקה ועופרת.

צצי-בצר, ספר-ברזל וצלקחות פח זולות.
 תרגום: משה דור

- * ספינה בעלת 5 טורי רשוטים.
- ** המיצר הכוונה לאמריקה המרכזית
- *** מטבעות-זהב פורטוגליות.
- **** הכוונה לתעלת למאנש.
- ***** פחם טיין — פחם אנגלי משובח.

ק'מה את נדרה!

אשה הרוצה בעילום שמה בקרה אצל רב החובל קרלסן ערב הפלגתו מהנמל ונתנה לו במתנה סך של 100-000 פרנק. האשה ספרה לרב החובל אמיץ הלב, אשר קנה לו פרסום עולמי על סירובו לנשוא את אניתו הטרופה בלב ים, כי היא נדרה נדר בשעתו לתת לו במתנה סך של 100-000 פרנקים אם יינצל, ובמקרה של מותו — לאלמנתו. עתה היא קיימה את נדרה. רב החובל קרלסן, העביר את הכסף לקונסול הדני בלה-האבר בצירוף בקשה להפריש מחצית מסכום זה לכומר המקום בגלל פעולותיו לטובת הכלל, ואת המחצית השנייה בשביל בית יורדי הים.

"האח הצעיר הארי"

הארי לאדי בן 80, הוא אחד מן "הנערים החדשים" שהגיעו לבסיס ההבראה המכונה בבריטניה "לימפספילד". הוא בא לכאן לפני שלש שנים, לאחר ששרת 43 שנה בצי המסחר. יחד עמו נמצא אחיו, גימי לאדי, בן 82, תושב קבוע של לימפספילד זה 14 שנה. גם הוא, כאחיו, שרת בצי לא פחות מ-43 שנה. במשך שנים אחדות היה ממונה על

הקנטינה בלימפספילד, ורק לפני זמן קצר חזר מבית הוולים. בתמונה, בצד שמאל, מי שמכונה "האח הצעיר הארי", אחיו הקשיש גימי נראה מצד ימין, ובין שניהם עומד יודם "סקאפ" (המנהל הכללי של לימפספילד, מר ר. ו. סקאפ-פלהורן). סקאפ נראה כמי שרוצה לומר: "תהא בר כת האל שרויה על שני הספנים הנועזים, שהגיעו לזקנה ושיבה בשרותם בים".



האח הצעיר הארי

משדר צף

הנשיא טרומן ביקר זה לא כבר במש"דריהשט החדש של "קול אמריקה", המותקן על אנית משמר-החופים "קורי" אר". מעל סיפון האניה שידר הנשיא נאום לעמי העולם. אחר כך ביקר בכל חלקי האניה, שנפחה מגיע ל-5.800 טונות. הוא עקב אחר המשדר בן 150 הקילובט, שאת קולו אפשר לקלוט עד למרחק של 1000 מילין. בקרוב תצא האניה לסיוור בקאריביים ו"משם תמשיך דרכה בכון בלתי ידוע למיליו שליוחותה.

סירת הצלה מוצנחת ומזנהגת ע"י הרדיו

סירה המוצנחת ממטוס להצלת טובעים בים אינה עוד חידוש. עכשיו מיצרת חברת החשמל "ווסטינגהאוז" הידועה, סירת הצלה אשר לא זו בלבד שתוצנח ממטוס, אלא היא גם תובל בעזרת מכשיר רדיו שבמטוס אל הטובעים במקום הימצאם. קודם לכן לא היה כל בטחון שהסירה המוצנחת תיפול על יד הטובע כדי שהוא יוכל להיעזר בה. לא כן הסירה החדשה. לאחר שהיא ירדה, יכול אדם היושב במ"טוס לחתור מלמעלה ולנהוג את הסירה ע"י גלי רדיו עד המקום שבו נמצא

הזקוק להצלה. כאשר הניצולים נכנסו בסירה ובכוחם לחתול בעצמם, אזי נפתקת פעולת הרדיו. הסירה מצוידת במזון וכו' למשך עשרה ימים, ובדלק לנסיעה של 800 מיל. הסירות האלה "נכנסו לשרות" הצי האמריקאני.

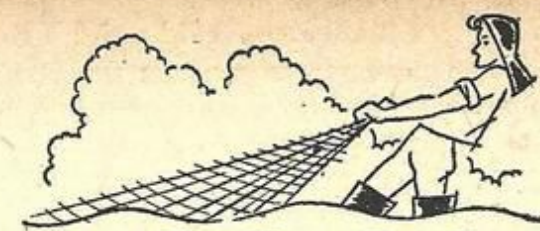
השיט כמומי בולגריה ורומניה

גודע, כי השלטונות הבולגריים הרחיבו את מימיהם הטריטוריאליים והעמידו אותם על 12 מילים ימיים מהחוף, במקום 6 מיל עד עתה. אניות-חוף לא יוכלו, על כן, להתקרב עוד לאזור שלושת המילין, אם אינן עומדות לעגון בנמלים בולגריים או למצוא מחסה מפני סערות. הנמלים סטלין (ורנה) וטוזופול סגורים בכלל בפני אניות חוף.

הממשלה הרומנית הנהיגה בפקודה מירדת את חובת הנוסות במימי רומניה ונמליה כמים טריטוריאליים נחשב פס של 12 מילים ימיים מהחוף.

העברת מטענים מאניה לאניה בנמלים אנגליים מעונה רשיון

לפי הוראת הממשלה הבריטית, טעונה העברת סחורות מסוימות מאניה לאניה רשיון העברה. עם הסחורות האלה נמנים נפט, פלדה, צנורות, גומי, נשק, מנועים וכו'.



עַק הַדָּגִים

ה. לנדוי / סִיּוּר בַּמִּזְרַח הַרְחוֹק

יש גם בריכות בגודל של 15—20 דונם. הבריכה צמודה לחבר האכר, על הסוללות נטועים בצפיפות עצי-פרי וביניהם עומדים לולים עם עופות-מים, ברווזים וגם דירי חזירים, וכולם ניוונים בצמחיית הבריכה. הם מספקים זבל לדישון הבריכות, המשמשות גם בית-קיבול לביוב של חצר האיכר; זהו בור השופכין, כאן גם כובסת אשת האיכר את כבסיה... יש להניח, שבריכה כזאת היא גם מקור למחלות הנפוצות בארצות המזרח הרחוק.

ניצול מל הביוב לצרכי המדגה מפותח מאוד בהודו. ממי הביוב של כרך כמו קלקוטה ניוונות בריכות-מדגה על שטח של 35,000 דונם בסביבות העיר, המספקות 5000 טונות דגים לשנה. השטח הזה הוא חלק של ביצה המשתרעת על שטח של 90,000 דונם, שהממשלה ייבשה אותו וסידרה בו בריכות המוחכרות לבעלי-הון. הממשלה גם מתקינה בריכות מאפיקים היבשים של הנהרות ומחכירה אותן.

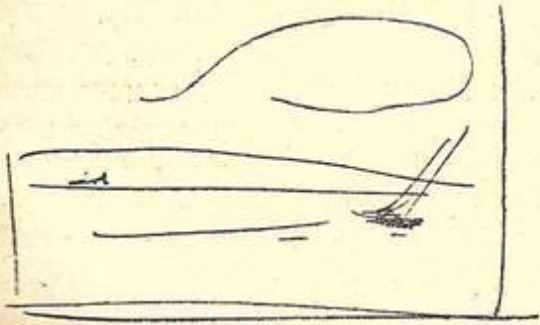
עֹרֵת הַמַּמְשָׁלָה

בכל הארצות הללו ניכרת מאד עזרת הממשלה ועידודה לפיתוח הענף. באינדונזיה קיימות 50 תחנות כבשלתיות אזוריות להטלה ולגידול דגינים, שהממשלה מספקתם למגדלי אורי. כל תחנה היא משק לדוגמה, וכמדריכים משמשים בוגרי בתי-ספר חקלאיים. גדול הוא במיוחד עידוד הממשלה בהודו, הממשלה מיישבת על הקרקע אכרים מחוסרי-אדמה, ליד הכפרים החדשים נחפרות בריכות-מדגה ועל הסוללות נטועים בנות. האכרים עובדים במדגה כשכירי יום. לאחר שההכנסה מהבריכות תכסה את הוצאות-ההשקעה, הן יעברו לרשות האכרים.

המסיירים מישראל התעניינו במיוחד בנונים חדשים שבאים בחשבון כגידול-לוואי לקרפיון המקומי, מתוך מגמה של ניצול מלא של אוצרות המזון הטבעיים המצויים בבריכות. לשם כך הביאו עמם 400 דגים מארבעה זנים, ביניהם מהון ההודי קטלה-קטלה, הניזון רק בעשב. הדגים נמסרו לתחנת-הנסיונות בשדה נחום. דרושה תקופה ממושכת של נסיונות עד שאפשר יהיה להוציא מסקנות על כדאיות הגידול. הבעיה העיקרית היא, אם הדגים יטילו בבריכות בתנאי הארץ. המשלחת הישראלית נתקבלה בכל מקום בכבוד רב. גדולה מידת הכנסת האורחים בארצות הללו. גם מצד מוסדות ממשלתיים וגם מצד האכרים, היתה נכונות מלאה לספק להם את כל הידיעות הדרושות להם.

בְּקוֹאוּפְרָטִיב הַדֵּיגִים

כן סיפר ש. שריג על ביקורו בקואופרטיב של דייגים בהודו, הקיים למעלה מ-15 שנה. אנשים עניים שהתארגנו וקיבלו מהממשלה שטח-אדמה. עתה מאורגנים בקואופרטיב 200 חבר ולהם בריכות גדולות על שטח של 4000 דונם. העיבוד הוא משותף, אולם כל חבר מקבל שכר-עבודה. היבול נמכר במכירה פומבית לחברי הקואופרטיב, ואלה מביאים את הדגים לשוק למכירה — והרח הוא שלהם. הרחמים שמתקבלים מהמכירה הפומבית, לאחר גיבוי הוצאות ושכר-העבודה, מהווים קרנות לביטוח זיקנה ולחינוך הילדים. כעת ניגשים להקים שיכון. למטרה זו חסכו קרן של 700,000 דולר.



כנרת (רישום)

שני דייגים מעמק בית-שאן, מחלוצי המדגה בארץ, חזרו זה מקרוב ממסע למודים בארצות דרום-מזרח אסיה. המסע נערך ע"י האירגון להונה ולחקלאות שליד או"ם, במטרה להכיר את תנאי גידול הדגים במזרח הרחוק, את דרכי הגברת הפוריות בבריכות המדגה ולחקור את האפשרויות של הכנסת זנים חדשים לגידול בארץ. שני הנוסעים חיים אלון משדה-נחום, ושמואל שריג מתל-עמל, עשו באינדונזיה, סינגפור, תאילנד (סיאם) והודו מאה יום — וחזרו מלאי רשמים, והרי מקצת מרשמיהם.

עֵנָף הַמַּדְגָּה שֶׁלֵנו רִמְתוּ גְבוּהָה מְאוּד

כדאי לציין — אמר ש. שריג — שמבחינת ארגון העבודה וההישגים הטכניים עומדענף המדגה בישראל על דרגה גבוהה מאד, ללא כל השוואה עם רמתו בארצות בהן סיינו. אולם עם זאת היה לנו מה ללמוד שם. קיימת בארצות המזרח הרחוק מסורת בת מאות שנים בגידול דגים. הם הגיעו לפוריות גבוהה ע"י שמגדלים בבריכה אחת זנים שונים של דגים, שכל אחד מהם ניזון בשכבה אחרת של מים, וע"י כך מנצלים את כל אוצרות המזון הטבעיים. יש דגים שמוזנם מצוי בקרקע הבריכה, ואחרים שניזונים בפלנקטון אשר בשכבות העליונות של המים; כן מצויים זנים הניזונים מירק, והדייגים בתאילנד מגישים להם עשבים ועלי בננה, כשם שמגישים מזון ירוק לפרות ברפת. היבולים בבריכות הם גבוהים, אף כי הממוצע נמוך יותר מאשר אצלנו.

הבריכות הן בדרך-כלל קטנות ופרימיטיביות. לרוב מתמלאות במי הגשמים. דפנות הבריכות הן קבועות ואינן נשספות. (אצלני צריך כפעם בפעם לייבש את הבריכות ולתקן את הדפנות הנשספות במים). ראיתי — אמר ש. שריג — בריכה שנחפרה ב-1840 ומאז לא חוקנה.

שְׁדוֹת הָאוּרוֹז — בְּרִיכוֹת-מַדְגָּה

תנאי גידול הדגים שונים באינדונזיה. מקובל שם דג קטן, משקלו 100—30 גרם, עונת גידולו קצרה — ובמשך שנה אחת יש 6—8 יבולים. שדות האורז העומדים תמיד במים משמשים גם בריכות לגידול דגים. הדג משמש מקור עיקרי לחלבון-מן-החיי. גידול הדגים הוא מקור חשוב להכנסות האכרים, ושלל הדגים הוא כולו ברשותם. את הדגים שולים בסל-באמבוק, האכר מעמיס שני סלים כאסל על שכמו ומשווקם בשוק בעיר הקרובה, עתים במרחק של 40 ק"מ. לעומת מגדלי הדגים בשדות-האורז קיימות גם בריכות-מדגה מיוחדות, אבל אלו הן בריכות להטלה ולגידול דגינים בממרים תעשייתיים ממש.

בְּרִיכוֹת בִּיּוֹב לְגִידוֹל דָּגִים

ביתר הארצות מבוקש דג גדול, לא פחות מק"ג אחד משקלו. גם שם המדגה הוא ענף במשק משפחתו של האכר. הבריכה היא קטנה, פרימיטיבית, לרוב בור בעומק 6—7 מטרים (בהודו); בסינגפור

הדיג ככל המלאכות ההכרחיות לקיומו של האדם, מותר בחול המועד, אלא שיש לעסוק בו בצנעה (בהסתר) ולצרכי המועד בלבד כלומר, שלא לאגור דגים שיאכלו אחרי החג. שנאמר „צדי חיות, עופות ודגים צדים בצנעה לצורך המועד“. בנדון זה דומים הציידים והדייגים לדשושות (הדשים וכותשים חיטים לדייסא), ולגרוסות (טוחני גריסין) שנאמר באותו מקור: „הציידין והדשושות והגרוסות עושים בצנעה לצורך המועד“. אך הדייגים החסידים עוד החמירו על עצמם. דייגי עכו („צדי עכו“) לא צדו כלל בחול המועד ודייגי טבריה, אף כי לא הפסיקו לגמרי את מלאכתם בחול המועד — הרי צמצמו היקף עבודתם שנאמר: „מנהג קיבלו עליהן חכמי טבריה ודשושי עכו וגרוסי צפורין שלא לעשות מלאכה בחולו של מועד“.

חרמי טבריה שהיו יראי שמים החמירו על עצמם, ואף על פי שמותר היה להם להמשיך את מלאכתם הרגילה בחור לו של מועד הפסיקו לעבוד בשיטות המצויות בידיהן במשך כל השנה והן: החרם, הקלע והרשת, ומשום המועד יצאו לדוג רק בחכה ובמכמרת ששללן מועט ואומר התלמוד: הגרוסות והדשושות יכולים להכין הרבה גריסין וגרעינים כתושים לפני החג ולא יורגש מהסור בימי החג אבל הדייגים — שבגלל מנהגם זה נעשה שללם יותר קטן, האם אין הם ממעטים את שמחת החג בגלל המחסור בדגים? ור' אמי (ראש ישיבת טבריה) מבזה את הדייגים על שהם ממעטים בשמחת הרגל.

מכאן אנו למדים גם, שדייגי טבריה היו יראי שמים עד כדי הפרזה; שהמכמורת היתה שיטה נדירה בכנרת — וזה מתאים לזהויה עם שיטת המלכודת הנחוגה בכנרת רק בגחלים ופתחיהם.

4. ה ט ר ה

כידוע, חוקי הטהרה והטומאה של דת ישראל חמורים הם, ורבים הם הדברים העשויים לטמא אדם מישראל וכליו, כגון: נגיעת המת והשרץ, בעלי חיים טמאים, עבודה זרה, נגע צרעת וכד' וגם הדיג וכליו הוקפו חומרות, וראשית דבר-המים, אף על פי שהמים הם עצם טהור ומטהר, הרי מסוגלים גם הם לקבל טומאה ככל הכלים והעצמים האחרים וגם להכשיר מיצרכים לקבלת טומאה. מיצרכים בדרך כלל, אינם מוכשרים להידיבק בטומאה אלא אם כן נתן עליהם האדם מים ברצון ובכונה — וזו משמעות המונח התלמודי „כי יותן“.

במשנה נאמר: „המים העולים בספינה ובעקל (השקע) שבו מתאספים המים שחדרו לספינה דרך הסדקים) ובמשו"טים אינן „בכי יותן“, ובמצודות וברשתות ובמכמרות אינן „בכי יותן“, ואם ניער — „בכי יותן“, כלומר, שאם ניער האדם את הכלים הנ"ל והתירו מימיהם על דברי מאכל, הרי

1. הדיג בשבת

הדיג ככל המלאכות אסור בשבת, ומכיון שבשבת מצווה האדם לא רק על שביתתו הוא אלא גם שביתת כליו, התעוררה השאלה בין החכמים האם מותר להשאיר את המצודות במים שיצודו במשך השבת, והתחלקו הדעות, לדעת בית שמאי מותר לפרוש בערב שבת רק מצודות כאלו שמובטח לגמרי שהן תצודנה רק עד כניסת השבת ולאחר כניסת השבת הן תהיינה כבר „מקולקלות“ כלומר, בלתי-מוכשרות לצוד, והמדובר אם כן הוא רק במלכודת היכולה לדוג דג אחד או דגים אחדים בלבד שנאמר במשנה: בית שמאי אומרים אין פורשין מצודות חיה ועופות ודגים אלא כדי שיצודו מבעוד יום ובית הלל מתירים. (שבת — א — ו) והירושלמי מפרש: „אם נתקלקלה המצודה דבר בריא (ברור) שנצודו מבעוד יום“.

במקרה מיוחד יכול אדם לפרוש רשתו ולצוד דגים בשבת וליהנות מהם מבלי לצאת חייב בדין והוא — בשעה של הצלת נפשות, שנאמר: „שמע שטבע תינוק בים ופרש מצודה להעלות דגים והעלה דגים — חייב, להעלות דגים והעלה תינוק ודגים — רבה אומר פטור ובבא אומר חייב“. הראשון פוטר אותו מעונש בגלל מעשיו והשני מחייבו בדין בגלל רצונו לצוד דגים. (ב. מנחות ס"ד — א). וגם אם לא שמע שטבע תינוק ופרש מצודה, הרי אם העלה דגים וגם תינוק — לפי דעת רבה הוא פטור.

2. דיג ביום טוב

הדיג ביום-טוב הוא אסור, אבל מותר במועד לבשל מאכלים וגם דגים, ומותר לצורך זה להוציא את הדגים מן המצודות אך מותר להשתמש רק — כשידוע ומובטח שנצודו לפני כניסת החג, שנאמר: „מצודות חיה ועוף ודגים שעשאן מערב יום-טוב לא יטול מהן ביום-טוב, אם כן יודע שנצודו בערב יום-טוב“. (ב. ביצה כ"ר — א').

הרומאים הכניסו לארץ את מלאכת גידול הדגים המלאכותי בכריכות שנקראו בשם פיסקין Piscina או בריכות Vivarium בכריכות אלו היו מגדלים דגים או שמכניסים לתוכם את הדגים שכבר נצודו במקוה מים אחרים, ובענין זה נאמר: „אין צדין דגים מן הביברין ונותנים לפניהן מזונות“, וההבדל בין החיות והעופות לדגים הוא, משום שהחיה והעוף לאחר שהוכנסו לביבר הרי הם כבר כלואים לחלוטין ואין קושי בהוצאתם לסעודה ביום-טוב, אבל הדגים בכריכות מתחבאים בין האבנים ובתוך החורים ומתקיימים גם בלי מזונות, שנונים הם מן הצמחים ומן הקרקע, וגדול בולע קטן; כלומר שהם חפשים בחיק הטבע, וכל הכא להוציאם נאלץ כאילו לצודם מחדש, ומלאכת הדיג אסורה ביום-טוב.

רים טמאות וכנראה בגלל עיניהן הקטנות. ואקון — שהוא סל שצדין בו דגים — טהור.

מן הרשתות היוצאות מן השמוש היו מכינים האנשים בגדים, ובנוגע לטהרתם נקטו החכמים בכלל הבא: כל בגד העשוי מרשת בעלת עינים גדולות וכל זמן ואין בו אף חלק מעשה אריג הרי הוא טהור (אינו מקבל טומאה) ובמקרה ההפוך — הוא טמא. ומכאן יובנו דברי המשנה (כלים כ"ג — ה'): «העושה בגד מן החרם וכפלו טמא». ור' עובדיה מברטנורא מפרש: «מן החרם מן הרשת ובשרו נראה לפיכך שחור: מזוטו יש בתחתית הרשת מעט אריג עשוי כבגד וקרוי זוטו של רשת: וכפלו שכפל את הרשת ותפרה ואין בשרו נראה מתוכה דחשיב (שנחשב) בגד ואין הלכה כר' אליעזר בן יעקב.

וגם בתוספתא נאמר: «רבי אלעזר בן יעקב אומר העושה בגד מן החרם מן המצודה וכפלו ותפרו ואין בשרו נראה מתוכו טמא» (כלים ב"ב ה').

5. חוקי דיג אחרים

הסכם בלתי-כתוב קיים בין הדייגים, שאם דייג אחד פרש את רשתו או הטמין פתיון לדגים במים, אסור לדייג שני לפרוש רשת בקרבת מקום כדי שלא למשוך את הדגים הנמצאים בתחום צידתו של הראשון ועלולים להכנס לתוך רשתו. ושונה הוא המרחק בכל שיטה של דיג, כי יש דגים המובהלים על-ידי הרשת או הנמשכים לתוכה ממרחק גדול, ויש ממרחק קטן בלבד, ומרחק זה המיוחד לכל דג נקרא בלשון התלמוד: «מלא ריצת הדג».

על אף המקובל והמוסכם יקרה לעתים שהדייגים מפריעים איש את רעהו בעבודתם, דבר המעורר סכסוכים ביניהם. אך החכמים התערבו בדבר ואסרו את דבר ההפרות שנאמר בתלמוד: «מרחיקים מצודת הדג מן הדג כמלוא ריצת הדג. וכמה? אמר רבה בר רב הונא עד פרסה». המרחק «עד פרסה» הוא ללא ספק מוגזם או מטעה, כי אין צורך במרחק כל כך גדול בין רשת לרשת.

ועוד חוק השייך לפקוח על מכירת הדגים. בטבריה היה נקבע מחיר לדגים, ולסוחרים אסור היה להפקיעו, ואילו במקומות אחרים שהדגים בהם לא היו מרובים — רשאי היה הסוחר למכרם בכל מחיר. מחיר מעין זה הנקרא «גורן».

✱

במלחמת העולם הראשונה השתמשו הצבאות השונים בדגי הזה, כדי לגלות את מציאותם של אוי רעל במים.

✱

דג-החתול הוא הדג היחיד, העלול לטבוע אם מחזיקים אותו שעה ארוכה מתחת לפני המים.

✱

דג-החרב בהולנד אינו גדול מראש סיכה; אך תוך שנה הוא גדל ומתפתח ומשקלו מגיע ל-600 ק"ג.

הם נעשים מוכשרים להדבק בטומאה והם אסורים באכילה. הדגים לאחר שהוצאו מן המים ומתו, אף הם בהזקת מזון, לכן אסור לנער עליהם את הרשתות שבהם ניצודו. בחוק זה החמירו מאד ועל «עם הארץ» (בור שאינו יודע תורה) לא סמכו שידע, כי אין לנער את הרשתות על הדגים ולטמאם.

ומכאן יובנו דברי התוספתא: כיצד צדין דגים בהזקת טהרה? בין שצדין בחרם ובין שצדין בכפיפה ובין שצדין במצודה (ולא) ניער את המצודה עליהן — הרי אלו בהזקת טהרה. ולעולם הן בהזקת טומאה עד שיתכוון לצוד בטהרה. ואין עם הארץ נאמן לומר לי ניערתי את המצודה עליהן. מכאן למדים אנו גם, שלא די שאסור לנער את המצודות אלא שהדייג צריך גם להתכוון מלכתחילה לצוד את הדגים בטהרה. ובעניני דגים החמירו עם עם הארץ יותר מאשר במאכלים אחרים, שנאמר: «נאמן עם הארץ לומר כבשין אלו כבשתין בטהרה ולא רבצתי עליהם את המשקין, אבל אין נאמן לומר דגים אלו צדתיים בטהרה ולא ניערתי עליהן את המכמרות (תוס' עבודה-זרה כ"ה—ד').»

וגם במשנה נאמר, שבעניני פירות סומכין על עם הארץ אבל בעניני דגים, לא.

לדעת חכם אחד מצויים שלשה מיני דגים היוצאים מכלל זה שנאמר: «כל הדגים בהזקת טומאה. ר' יהודה אומר חתיכת אלתות (אלתית) ודג המצרי הבא בקופה וקוליס האטפנין הרי אלו בהזקת טהרה». מדוע יצאו שלשה אלו מן הכלל סתמה המשנה, ואין גם בידינו לזהות את הדגים האלה. ר' עובדיה מברטנורא מפרש: «ושלשה מינים הללו אין מכשירים אותם (לקבל טומאה) כשאר הדגים, לפי שהן חיינ זמן מרובה אחר צידתן. ולאחר שהן נעשין אוכל, דהיינו לאחר מיתתן, אין נותנין עליהם מים לפי שהמים מפסידין (מקלקלים) אותן. ואין הלכה כר' יהודה».

ויוצא מכל אלו, שלא קל היה להיות דייג עברי בימים ההם, כי לא די היה בידיעת המלאכה בלבד — צריך היה גם לדעת תורה ולהיות נאמן על הצבור שהוא צד את הדגים בכוננות של טהרה. ודייג עם הארץ היה מתקשה במכירת דגיו, וכך נתגלה לפנינו, אגב אורחא, קו נוסף לדמותו של הדייג העברי בתקופת המשנה והתלמוד.

גם כלי הדיג השונים עלולים להטמא אם נגעו במת או שרץ. ומתוך דברי המשנה מסתבר, שכל רשת שענינה גדולות הרי היא טהורה וכל רשת שענינה קטנות, ודומה למעשה אריגה, הרי היא טמאה. לכן נאמר במשנה (כלים כ"ג—ח') «החרם טמא מפני זוטו». ור' עובדיה מברטנורא מפרש: החרם לשון מצודים וחרמים (קהלת ז'), רשת עשויה מחוטים וקשרים זה בזה, ובו נקבים נקבים אלא שיש מעט בתחתית הרשת שהוא אריג כבגד וקרוי זוטו (הכ' וונה לשק החרם) והרשת כולה מקבלת טומאה מפני האריג כבגד שבתחתיתה». וגם הרשתות והמכמרות ומצודות הסכ-

הים השני — כך קוראים אצלנו לים־סוף, משום היותו, נוסף לים־התיכון, הים הפתוח היחיד הנמצא ברשותנו. אף גזני־עזי הים כִּי־נוהו כך, שכן זה היה „הים השני“ בו נערכו אימוניהם.

קורס ימי מצריך ציוד רב ובלתי נוח לטל־טול, כגון סירות מפרשים, וזאת נוסף לכלים הרגילים שבלעדיהם אין להקים ולקיים מחנה (אהלים וכו'). מבחינה זו יש לראות את קיו־מם של שני הקורסים לשייטים באילת. כהרי שג רציני.

המחנה הוציר, שהתנוסס לראות כל באי־אילת המרובים כל־כך בעונת הטיולים, שכן על שפת הים האדום ממש, בצורת עשורה אהלים גדולים סביב למגרש מסדרים ארעי, שבאמצעיתו דגל המדינה — עשה רושם נאה ומסודר. במרחק של כחמשה מטר, בתוך הים, נראו שתי סירות חתירה גדולות. קשור רות בחבל ליתדות התקועים בחוף. התפלאתי קצת — האם באמת חוששים שיטי הגדני־עז עד כדי כך, שהם מתאמנים רק בהיותם קשור־ים לחוף? אי־שישחי, מדריך בגדני־עזים, הסביר לי, כי אף־על־פי שאין לראות גלים גדולים על פני הים, הרי סוער הוא בעקבות הרוחות הצפוניות החזקות וכי הסירות, שי החותרים בהן הנם מתחילים, עלולות להת־הפך על נקלה. ואמנם, אומר הוא, קרה לפני זמן־מה לאנשי־ים מנוסים, מבני־המקום, שי סירתם התהפכה בשעת סערה. מוטב, אפוא, להזהר...

משהתקרבתי אל הסירות, לראות במה עוס־קים השייטים, נתגלתה לעיני תמונה זו: בי־שתי הסירות עמדו המדריכים, כשהם צועקים מלות־פקודה לחניכים, שלמרות שנראים הם כמתאמצים בכל כוחם למלא אחר ההוראות, אין הידים תמיד נשמעות להם. המשוטים טובלים אט־אט במים, על־מנת שיוצאו מהם במשיכה חזקה. אך כדי להשיג קצב אחיד, ז"א שכל המשוטסי יפעלו בעת ובעונה אחת — יש צורך באימון ממושך, וקורס זה — הרי הוא ראשון, וזה עתה התחיל.

את ארוחותיהם אכלו הגדני־עזים בחדר־אוכל סמוך. אחרי שהשביעו עצמם בארוחת צה־רים, יצאו לחידוש העבודה.

החניכים התישבו בסירות, כשהכתה השניה יצאה לשעור תיאורטי (למוד קשרים), את החתירה אוהבים יותר, כמובן. הדבר היה ניכר כל־כך לעין, שכאשר נתן אלי את הפקוד־דה הראשונה, טבלו שמונת המשוטים במים כמעט באותו רגע.

היה ברור, שעוד לפני סיום הקורס, יפעלו כל שמונת המשוטים בקצב אחיד.

ג

מ. ג. / הַהַפְלָגָה לְתֵרָפִיָּה

היה זה בחודש יולי, שעה שתיקנו רשתלת בנמל. צצה אז המחשבה על נסיעה ארוכה יותר. איך ניסע? לאן? עדיין לא ידוע. אך רנה נמצא אחד האחראים האיטלקים שהקשיב קשב רב לחלומות החבריא, ובפיו הצעה ברורה להפליג למרחקים. שכנוע הצוות גם הוא לא עלה בקלות, אך לבסוף נאות והסכים. וכבודם חשמל התנערנו לקראת ההכנות להפלגה: מיכלי־הדלק מולאו, הכנת הפרודוקטים נעשתה כאילו עוזבים אנו את הארץ לחודש. נמצאו גם כ־250 ארגזים שסודרו על הסיפון כסרדינים בקופסיה. גם לקרח זאגנו לכל צרה שלא תבוא. וכך עזבנו את הנמל כשהפלג־תנו אפופה טוב.

עברו 24 שעות ועדיין מפליגים אנו צפונה. זה עתה עברנו את קפריסין, נטינו מזרחה וחופה של תורכיה הזדקר למולנו אדיר ורם. בחרדה נזרקה הרשת הראשונה. הלילה קרב, הירח שולח אורו על מפרץ אלכסנדריה וההרים הסובבים אותו. ואז נרקמים החלומות: מה ילד יום? האחד טוען: ארגזים? — ודאי לא יספיקו! לעומתו השני: ארגזים? אין צורך בהם כלל וכלל, הרי הדגים כאן גדולים, ונסדרם במקרר בלבד. היינו מהרהרים הרהורים שונים. אך סופו של דבר ידוע לכולנו: דגים גדולים לא היו בכמויות וכן גם הארגזים הספיקו. ללא שינה בלילה ועבודה ביום חזרנו לחיפה כשהדייגים בנמל מצפים לנו בסקרנות ובקנאה — לא חשובה כמות הדגים! אך איך היה? כמה זמן נסעתם? היכן עבחתם? ושאלות משאלות שונות.

היו רבים שדיברו כבר על מציאת שדות־דיג חדשים, על התפשטות למרחקים וכו' וכו'. ובאמת! להפלגה זו חשי־בות רבה בפיתוחו של הדיג בעתיד. הצעד הראשון למציאת שדות דיג נעשה! ונעשה על ידנו!!

תְּגִלּוֹת בְּמַצוֹלוֹת יָם

טה צרפתית שנהרסה ע"י גלסון ב"ו באוגוסט 1798.
אמוראים אחרים גילו 3 אניות מודר־ניות, ביו שרידי האניות הצרפתיות ש־אבדו באקספדיציה למצרים.

בבית העלמין של צי נאפוליאון, בתח־ית הים שבמפרץ אבוקיר, 25 קילומטר מזרחה לאלכסנדריה נתגלה ע"י אמוראים מטוס חיל האויר הבריטי, שטבע במלחמת העולם השניה, כשהוא מונח על פריגא־



בספרות ואמנות

„מבחר ספורי ים“

„מבחר ספורי ים“ — אנתולוגיה זוטא, רובה תירגום, מיעוטה מקור, שיצאה זה עתה בלשוננו בהוצאת „החבל הימי לישראל“, מן הראוי שנברך עליה ברכת הנהנין. עשרות ספורים, תיאורים וקטעים, שהוערו אל הכלי העברי מלשונות שונות; פרי זמנים ומחברים שונים, והרי הם מצטרפים לשלימות אחת, ליריעה אחת, לנגינה אחת, — היא נגינת הנצח של הים, על המספר-לאין-סוף של גונים ורטטים וחלומות שבו. ואף זו: „הקורא העברי ישמע מן הספר „מבחר ספורי ים“ את בת-קולו של הים — ימו“ — כהערתו של אשר ברש ז”ל שהקדים לו דברי-מבוא. הדים בו, בספר, למאבק הנצח עם הסטיכיה של הגל והסערה והמצולות — ועם האמונות התפלות אשר הצמיח זה משלוח-היד הקדום; להתרפקות ולגעגועים עם מקור-החיים והתנועה והעויים וההופש שאין לו גבולות; לרחשי קצב ההמייה של המים הרבים — ותהום אל תהום קורא — הנכבשים על-ידי האדם וכובשים אותו ובתוך כך משנים את אפיו ורוחו.

וטוב המעשה החלוצי של המלקטים העורכים שהביאו את ההמייה הזאת לקורא העברי במולדת ישראל, שהים חלק מהוויית-הנצח והערגה לים — כלק בהתעוררות חושי-הטבע לעם השב להיות עם תוך שיבתו לארצו. ועל כך תלווה אותם ברכתה הנאמנה של משפחת שוחרי הימאות העברית ונאמגיה.



בספריה „בית יורי ים“ בניוירוק

מורלי רוברטס. 57 — 1942. מספר אנגלי. שוטט בחלקי תבל שונים — כבעל-חווה לגידול בקר, כנהג מסילת-ברזל וכמלח באניות.

„דו"ק הבודד“, מזעזע בפשטותו. ה„שתקן“ הזקן מספר על המאורע הטראגי ביותר בחייו, כשהוא, ניצול יחידי מספינה שנטרפה, ראה במות אחיו וקצרה ידו מלהצילם.

חייתי הנוסע היחידי על סיפון האניה „הינדר“ ואפילו בקציני האניה לא מצאתי ענין. רב החובל, שתקן מטבעו היה. אמרו עליו, שאין הוא פותח את פיו אלא ביום ראשון בשבוע, כשהוא מייסר קשות את עובדי האניה ומבטיח להם מאשו של גיהנום כשכר לעבודתם בימים, הוא היה אדוק באמונתו, ישר וקמצן שאין כהומו בעניני הספק; על כן אהבוהו בעלי האניה. קטן-קומה היה וחיוור, כאילו לא זופתו השמש מעולם. הוא היה נושא תמיד בכיס ספר תהילים וקופסת טבק להרחה. לא מצאתי בו כל ענין ועוד פחות מזה — בשני חבריו הקצינים. אלה היו אנשים נשור-אים, בעלי משפחות גדולות, שהיו נכנעים ברצון לממונים עליהם מפחד אבדן משרתם. הם היו נותנים יד איש לרעהו נגד רב החובל, אדישים לים ולכל עבודה הקשורה בו. שניהם ערגו לחיים שקטים בחוות חקלאיות.

לא פעם נסיתי לשוחח עם המלחים ורק הודות לטבק, שסיפקתי להם כפעם בפעם, קרובות מאוד ישבתי אתם בלילה, סופרתי להם את ספורי וגם הם סיפרו לי. אך סיפור אחד בלבד נשאר שמור בזכרוני, לא משום שהיה בו משהו מיוחד, אלא מפני האופן המיוחד שבו נמסר לי והקושי המיוחד שהיה לי עד שהניעו את בעל הסיפור לספרו לי.

— מדוע אינך מנסה לשמוע את סיפורו של ה„שתקן“ הזקן? — אמר לי פעם אחד מיורדי-הים הצעירים שלנו, כשהייתי עמו על חרטום האניה, מקום שם עמד כצופה. זה שאינו מדבר הרבה, יכול לספר רבות. מן הראוי שתנסה לפתוח את פיו לנו אין הוא מספר דבר. בפנינו הוא סגור כתא, שאין המים חודרים לתוכו. אומרים עליו, הוא בא הנה כניצול יחידי מאניה שטבעה.

מה יעשה אדם, כשהוא בודד בהפלגתו, מבלי שיהיה איש שיוכל לשוחח אתו, בלי ספרים ועתונים, ושעות כה רבות של בטלה לפניו? הימים היו אפרורים, הים היה עכור ומשעמם, כידיעות שעבר עליהן הזמן. יצאתי שוב „לצוד“ סיפורים והפעם — אל ה„שתקן“ הזקן, כפי שכינהו העובד-דים. ניגשתי אליו בזהירות. לא העזתי לשאול אותו דבר, כי זה היה מכנס אותו עוד יותר לתוך עצמו. לא פתחתי בשיחה עמו. כמוהו שתקתי גם אנוכי ורק מנה כפולה של טבק הגשתי לו. הזמנתי לתאי וכיבדתיו בלגימת ויסקי.

יחידי בים? האם חשת פעם את אימות הים, זו האימה, הדביקה, הרטובה והצוננת? האם הרגשת פעם את הים הגדול מתחתיו והשמים הפרושים מעל לראשך כשאתה בודד ויחידי?

היתה לי פעם חוויה כזאת. בליתי לילה אחת בתעלה האנגלית. בעטיו של ספורט אוילי זה. המכונה "שיט יחידי". נזכרתי איך ישבתי פעם בטירת הקטנה בים הפתוח והשקט. בשעת השקיעה פסקה הרזה ונשארת יחידי למשחק הגלים. החוף מרחוק נראה כרצועה דקה הבולטת מן הים וצריחי כנסיה נראה מול השקיעה. אך הגאות סחפתני הרחק לתוך השקט האינסופי המבהיל, זה השקט הונוטהר של האלמות. החשכה בלעה את האדמה. בחצות הלילה הייתי יחידי ובודד, הייתי עולם לעצמי. רק לפעמים התקרב אלי איזה דג גדול. "שוחחתי" עם צלם של המפרשים, שהיו תלויים מעלי ללא תנועה, אך קולי אבד בגאות הים ובאוויר הקל. כשעלה והשחר צצו שוב לעיני הים והאדמה. מעתה לא הייתי עוד בודד.



עוף ימי נדיר (לארוס פוסקוס)

— הרגשתי זאת במשך לילה אחד — אמרתי. זה היה הנסיון המר ביותר שלי כיורדיים. הזיתי לרגע בזכרי את אשר קרה לי ונתעוררתי רק אז כשמעתי אותו מדבר. אלה המאריכים בשתיקתם מגיעים לפרקים להתעלות שבדבור. אחי ואנוכי... שמעתי את קולו המרתת. בהזכירו את

הוא שתה ושתיק. מחה את שפתיו. פלט מעין תודה מפיו והסתלק.

הוא היה אדם מילאונכולי עלוב. עור פניו צהוב ומצומק. זקנו מגודל, כפות ידיו מיובלות. שיניו שחורות, מטבקי לעיסה. אזניו — כשני מפרשים קטנים, נקובות לעגילים. אף על פי שמעולם לא ענד אותם. עיניו השחורות ישבו עמוק בחוריהן, פיו הקטן נראה כסדק צר. גופו איתן היות, שלא לפי גילו הגבוה. אך סימנים מיוחדים של אסון ושל שעות אימות נראו בו ועצבו בגדו בו לפעמים. ידיו היו רועדות מאוד. כשהיה מקרב את הכוס לשפתיו.

— ודאי עבר עליך לא מעט — חשבתי בלבי. הייתי רוצה לדעת מהו.

ראיתי ב"שתקן" הזקן אדם מוכה. הייתי מבחין לפרקים בעיניו ניצוץ מוזר, המעיד על כך, שהוא יודע את המות מקרוב. הזקן עורר את סקרנותי. מהו סיפורו של אדם מסכן זה?

לבסוף פתחנו בשיחה.

— לילה שחור זה, אדוני — אמר לי הזקן, שמו האמיתי היה גילבי. אכן, שחור הוא הלילה.

ה"שתקן" עמד אז במצפה והשעה היתה אחת אחר חצות. טיפסתי ועמדתי לידו. ליד ההגה, ברוח הקר והסתכלתי כמוהו לתוך החשכה. הזקן דמה למקל זקוף מכוסה בד. העננים היו נמוכים ואף כוכב לא נראה בשמים. הים היה עכור. מגופי האניה נראו כשדים דרוכים. מתחת לנתיב ה"הינדר" הישר המה הים כשאון מים רבים. המכונות דפקו מונוטונית.

— אכן, ליל חושך הוא — עניתי, בעמדי קרוב לזקן. הסתכלתי רגע במאור המסנוור שעל המפרש הראשי ונתעוררתי לרגע. בבדידותי הרבה היה לי אור זה נחמה פורתא. כמוהו כאורות בצדי האניה. אפשר להאמין באמונת הסינים התפלה. שהאניה רואה באורותיה הצדדיים כבעינים ממש.

שנינו שתקנו במשך עשר דקות רצופות.

— היית מלח, אדוני, לא כן? — שאלני בדיבור חתוך. — לפני עשרים שנה.

חזרתי בזכרוני לאותם הימים הרחוקים, כשעוד נער הייתי. לפני עשרים שנה... יחידי הותיקים אינם עוד בחיים. לפני עשרים שנה אמרת, אדוני? — היה משהו מוזר בקולו, כמין כאב חריף.

— עשרים שנה תמימות — עניתי כחולם.

— כשהייתי צעיר נדמה היה לי, שאדם מסוגל לשכוח הכל במשך עשרים שנה...

זה היה לפני עשרים שנה, בתאריך של אתמול, אדוני — המשיך בקולו הנמוך. ליל חורף היה, ליל חושך. האם שחקת פעם במשחק "דז'ק הבווד" בים? האם היית פעם

אחיו, כרתת אניה בהיפגעה בשרטון שבים.

— ...היינו באניה ישנה ורקובה, הם ואנוכי. דו"ק הבכור בחור גבוה היה, טוב לב ועדין, אמיץ וחזק כאריה, יורד-ים אמיתי. אין פוגשים עוד כאלה בימינו. הוא היה מפליג לרוב בסירות-מפרשים, אך לא בעם יצא גם אתנו לשוטט בים התיכון. כי אהב הנער לראות את הכל, ובהיותו על הים היה קורא הרבה. הוא ידע לספר על רומי העתיקה ועל תכונותיה המיוחדות של סיראקוז הקדומה, הוא ידע בעל פה עשרות שמות של אימפורטרים רומאיים. פעם, בהיותנו בנמל אתונה, אמר, שההר שממולנו היה מקום משכן האלים לפני בוא הנצרות. ולכל אשר פנה הצליח, דו"ק היה עולה ודאי מעלה מעלה, אילו קיבל בילדותו את החינוך הרצוי, וביל, אחי הצעיר, היה בחור טוב גם הוא, אבל שונה מדו"ק, לבו לא היה נתון אלא לשעשועים. יפה היה להפליא, בהיר-שער כאור היום. ראיתו פעם כשהוא נאבק — בחיך על שפתיו — עם הולנדי גדול ממנו פי שנים ומכריעו.

וכך היינו שם שלשתנו באותה סירה רקובה וישנה. עם כל רוח קלה היתה סירתנו מאבדת את שווי-משקלה; היינו אז מחפשים מחסה לעצמנו ומחכים עד יעבור זעם, אכן, פחד אלוהים היה מעיק עלינו תמיד.

הפלגנו מברצלונה לקונסטנצה. הובלנו חטה מאיבראיל שעל גדות הים השחור לסולינה. היודע אתה, אדוני, את הים התיכון? —

היודע אנוכי את הים התיכון? אפילו בשעת סיפורו של הזקן הרהרתי בכרתים שמאחורינו ובאתונה שלפנינו, בהרים המלבינים של מיצר מסינה, שתבנית מגל לו, ובקטניה שצבעה כצבע הלבה בסיראקוז העתיקה וההר טרומינה הגבוה וזריחת השמש על הרי קלבריה האפורים. ולאחר זאת — הר הגעש סטרומבולי, העשן והמכוסה אפר, ניאפולי הרוגנת והרועשת והאי קפרי הטובע בזוך האורירי הכחול.

היודע אנוכי את הים התיכון?

— אכן, יודע אני את הים התיכון.

— באנו מכיוון סיציליה במעלה-המיצרים לצד מסינה, מקום שם פרקנו את משאנו. משם פנינו שוב צפונה. בעב-רנו ליד הר הגעש ראינוהו מעלה עשן אפרורי, מבשר רעות. הים התעורר אותה שעה מתנומתו. הראות נתערפלה, הרוח נעשה זועף יותר וקשה היה לנו לפלס דרך בין האיים. עמדתי אז על המצפה, כשם שעומד אני עתה. דו"ק עבד לידי, חיך אלי ואמר: "חוששני לעגלת-קש זו, שעומדת היא לטבוע", והלך. רב-החובל שחשש גם הוא, ובצדק, לספינתנו, הפנה את חרטומה נגד הרוח. וכך עמדה הספינה מול רוח עזה וחדה, נלחמת על קיומה עד שעות הערב. את פת הערבית אכלנו יד. ביל המסכן היה הפעם נחמד יותר מתמיד — אהה! ... יכול אני להיזכר בדבריו אפילו עתה...

הזקן הפסיק לרגע את דבריו והכה באגרופו על מעקה

האניה.

— אל אלהים עשרים שנה עברו כבר מאז — אמר בקול חנוק. והר הגעש מעלה עשן, כענק המעלה אש במק-טרתו. ואנו בספינה רעועה, על פי ימים עמוקים, במרחק אלף מילין מערבית להר הגעש.

הזקן שתק רגעים מספר. כשפתח שוב בדברים היה קולו שקט יותר.

— אמנם כן, אדוני, שונים ומרובים הם האסונות בים. טובעים אנשים לפעמים מבלי להוציא הגה מהפה ולפעמים נופלים הם מעל סיפון האניה בזעקת-אימים מרה. רבים היו האנשים שהים סחפם מעל אנייתם הרעועה בשעות סערה, כשהוא גועש כחית-טרף פצועה...

הייתי גם אנוכי עד-ראייה לאסונות בים ואת המות ראיתי בצורותיו השונות... אבל — אחי מתו אחרת... הרי אחזתי אותם בידיהם ממש ולא יכולתי להצילם. אחזתי בידיהם, ראיתי את פניהם, אך קצרה ידי מלהושיט להם עזרה. הייתי כ"דו"ק בודד", כשהם זעקו אלי.

...וחושב אנוכי, שיד המכונאי הראשי היתה הפעם במעל, שנתגלה אותו לילה, שמן לא היה בספינה. בקונס-טנצה קנינו מאת יווני וארמני אחד שמן קלוקל. לאחר פת ערבית, שמעתי במקרה את דבריו של המכונאי הראשי אל רב החובל. הוא בא אליו במרוצה ועלה אל גשר-הפיקוד ואמר:

— קפטן, רוב רובו של אותו שמן לא היה אלא מים והשמן המעט שנשאר הוא כלולך כל כך, שהמכונות נשח-קות בו ומתקלקלות. יש להעמיד את המכונות.

— להעמיד את המכונות? — נודעק הזקן. בקולו הכרתי את עצבנותו הרבה ואת חרדתו לספינה הקטנה. — ההשת-געת. בן אדם? הן הספינה תיהפך מיד. אנו נמצאים עכשיו בטווח הר הגעש. זקוקים אנו ליותר קיטור ולא לפחות.

(סוף בחוברת הבאה)

נמלי יוגוסלאביה וספנותה בשנת 1951

ציהסוחר היוגוסלאבי השיג בשנת 1951 התקדמות ניכרת מכל הבחינות. נסחן הכולל של האניות השטות אל מעבר לים גדל אמנם רק ב-13 אחוז לעומת 1950, אך כמות הסחורות שהועברה על ידיהן עלתה על הכמות של אשתקד בשעור של 37 אחוז. הפדיון במטבע זר עולה על זה של השנה שעברה בלא-פחות מ-40 אחוז. גם נמלי יוגוסלאביה נתונים במצב של עליה והתקדמות. הנמל הראשי, ריאקה, הגיע למחזור-סחורות שנתי של 2.5 מיליון טונות כמעט. כן עוסקים בהרחבת הנמל סיבניק, המשמש ליצוא מגנוזיט, ומשכללים את נמל ספליט, שחשיבותו רבה ליצוא המלט. גם הנמל קרדליבו עתיד להיות בעל חשיבות מכרעת, בהיותו המוצא הטבעי של הרפובליקה העממית בוסניה, העשירה בעפרות ברזל. תפקיד חשוב בספנות היוגוסלאבית מילאה גם החברה "ברוויס-פאס", אשר משתה מן הים במשך השנה 120 אניות, בתוכן טש אניות-אוקיגוס.

מוכי דיק מאת הרמן מלוויל
(הוצאת מ. גיומן, תשי"ב)

הרמן מלוויל, סופר אמריקאי מעולה, שקנה לו תהילת עולם בספריו המצויינים על חייהם של ספנים יורדי ים מכל לסוגים, דיגים וציידים תנינים, מתאר בספרו "מוכי דיק" כמה וכמה פרשיות, שכחוט השני יעבור בהן ענין אחד עיקרי, הלא הוא — התנין — ציד התנינים במרחבי האוקיינוסים וכל ההופתקאות הכרוכות בו.

הספר פותח בתיאור יורדי ים המתלקטים אחד-אחד במבואותיה של עיר הנמל נאמיטקט. ממנה מפליגות ספינות התנין למסע שימשך לא פחות משלוש שנים, אלו הן דמויות מיוחדות במינן: חובלים, ספנים, צלצלים, עובדי דיאלילים וכיוצא באלה, שאצלם הנשמה הריה מין גלגל חמישי לעגלה. אלא שמצוי ביניהם גם פרא מאיי הים, אשר גם מבעד

לכתובת הקעקע המשחיתה את פניו ניכר כי "סבר אצילות היה בו בפגן הלזה. שגם גסו" תו החיצונית לא יכלה לנוולה. זה היה סבר של אדם שמעולם לא התרפס לפני חבורו". ויש ביניהם גם ספנים הנושאים שמות תנ"כיים, מיוצאי הקוויקרים, שהושפעו מכוני הקודש. ולפיכך מכונה רב החובל הראשי אחאב, שכמותו כמלך, שכן שליט הוא בספינת התנין "פיקוט" המפליגה למסע צידהי תנינים.

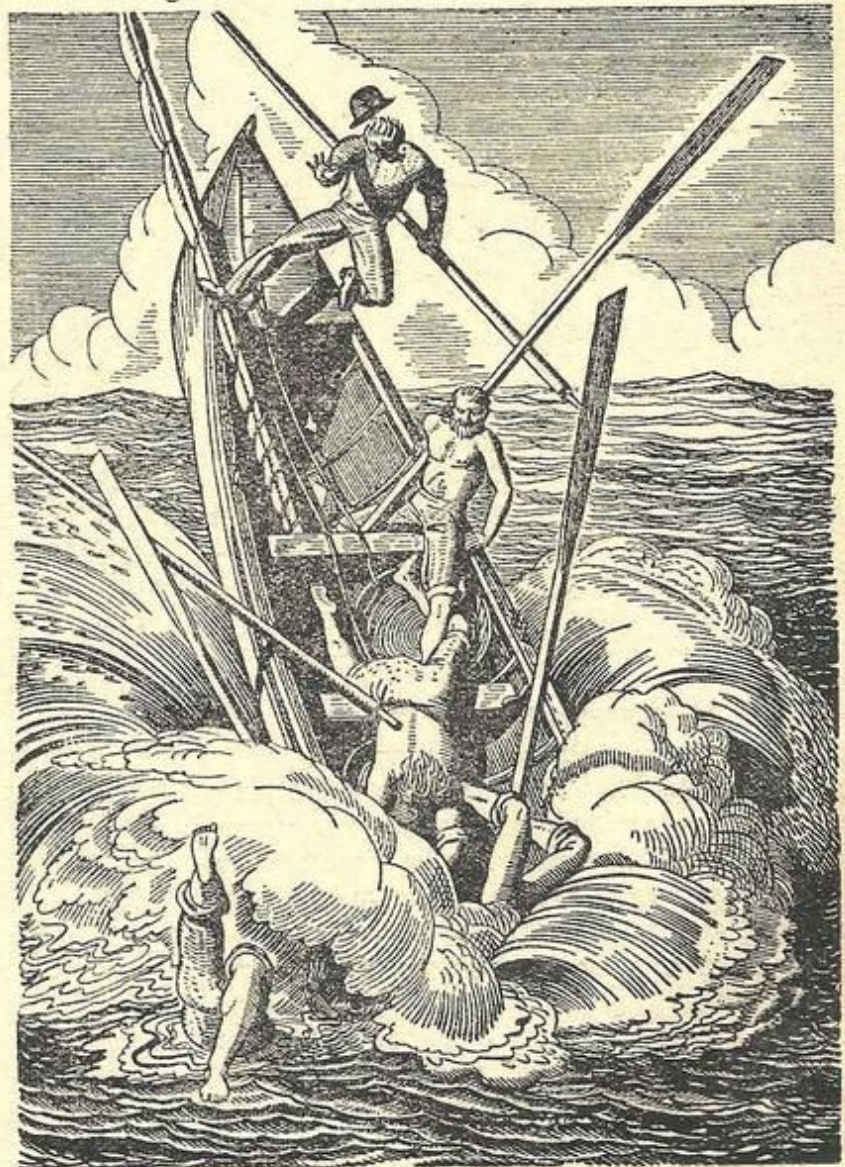
במסע תנין קודם אירעה לרב החובל אחי אב תאונה מחרידה. במרחבי האוקיינוסים מצוי היה תנין אדיר ועצום השונה מאחיו התנינים במראהו הלבן, והעולה עליהם בשיעור גדול, עצמתו ושרירותו, ופגיעתו רעה וקטלנית ביותר. שמועות שונות נפוצו על פרשת אכזריותו כלפי התנינים שביקשו לצורו, ואלה שהתגרו להילחם בו — סבלו אבידות כבי

דות. "מוכי דיק" היה שמו של התנין האיום הזה, ומספינה לספינה, מחופי ימים רחוקים ונידחים נישא שמו בהערצה ובקבלה כאחת. על שום מצחו הלבן כשלג כינוהו התנין הלבן, ובהופיעו מתוך המצולות מלכותי ורוגע על פני משפחי המים העצומים, היה מר-אהו השליו מוליך שולל את התנינים בנפצו את סירותיהם לשברים, ובכלותו את זעמו בי ספנים עד שהללו החלו ליחס לו כוח-שיפוט נבון ויודוני כאחד. באחת הפגישות עם "מוכי דיק" ניפץ התנין גם את סירתו של רב החובל אחאב, ובנופפו את מגל לסתו התחנתה והיא אימה מתחת לגופו של רב החובל — קיצר את רגלו בתנופת זעם נמרצת.

רב החובל הזקן ואמיץ הלב היה היחידי שלא חת מפני מוראו של מוכי דיק, וכיון שבערה בו כאש חמתו על המום שהטיל בו התנין בשעת המאבק הראשון, גמר אומר בלבו לרדוף אחריו, להשיגו ולנקום בו את נקמת כבודו המחולל וגופו שלקה. שנהא זו התפתחה לתכונה שלא הוסיפה לו כבוד בעיני סגני חובליו ומלחיו. אלא שבכוח אישיותו התקיימה שיתק כל נסיון של בקורת, ואת כל הגיגיו השקיע בשעשועי דמיונו על הפגישה העתידה עם מוכי דיק. הוא גם קבע פרס שיועיל נק לראשון מצופי התנינים אשר יכריז על הופעתו של מוכי דיק, וענין זה של רדיפה אחרי התנין עובר כחוט השני בתוך פרקי הספר.

אך אין הרמן מלוויל מסתפק בסיפור המעשה בלבד. הספר אינו כתוב כחסיבה אחת שלמה הדן בעלילה מסוימת. מלוויל מקיף ומתאר ענינים לרוב הכרוכים במסטר שעל גבי הספינה, בעבודה העצומה והמענינת שבהפקת השומן מן התנינים המומתים, תיאור כלי העבודה, הנוהג והמסורת הימית. במינהוד מגדיל מלוויל לעשות בתיאור פרקים מיוחדים על עצם מהותו של התנין, שהגדול שביחיות היבשה. הפיל, הוא רק כלכלב לעומת הלויתן, ובהשוואה לזנב התנין הרי חרטום הפיל הוא כקנה החבצלת. — — — כל המושגים שלנו על בריה עצומה זו מתמוססים שעה שאנו קוראים ברוב ענין את התיאורים הבאים להשלים את דמותו של התנין, ורק תוך קריאה אנו עומדים מופתעים על הממדים העצומים של אברי התנין, מערכת שריריו ועצמותו שאין ערוך להם, על ראשו המופלא ופיו הגדול שאפשר להאמין בו שולחנות אחדים עם המסובים גם יחד, הנראה יפה וטהור, ומרצפתו עד תקרתו מצופה הוא קרום לבן, מבהיק כאסלט של שמלת כלה. תיאורי תנין נהדרים, מפורטים, הן מבחינה מקצועית והן מבחינה עלילתית.

כן מצויים בספר פרקים שהם סיפורים של



לאניות בסאן-דיאגו. היס איבד את קסמו לגבי הימאי הותיק, ולא ארכו הימים והקברניט פרש אף הוא מן השרות — הוא לא האריך ימים מעוצם צער, וביום 8 באוגוסט 1935 נפטר בסאן-פרנציסקו.

ממש אותו לילה החליקה אל חופו של סאן-דיאגו אנית משמר-החוף „טאמארוואה“. הצופה לא הרחיק כלל בבית-העלמין של האניות, לפי שכלי-שיט אלה שיצאו ל„פנטיה“ ניטלטלו תמיד על חלקת המים. אבל אותו לילה נודעק הצורפה בקריאת-התראה, כיון שאחת מאניות-הרפאים הלכה וקרבה, כשעל תרניה מנצנץ אור פלאי. האניה לא השיבה על סימני האור שאותתו אליה. מלחיה הנדהמים של אנית משמר-החופים עלו לסיפונה של אנית-הרפאים ומצאוה ריקה מאדם, כשעוגניה מורמים ופניה אל היס הפתוח. האניה היתה „האמבולדט“ והגם שעל סיפונה לא היתה נפש חיה — היה ההגה העזוב בתא-הנווט מכוון במסלול ישר לעבר התעלה, והאוחז בו (כך מאמינים הימאים) היה הקברניט אליהו ג. בואומן, שנפטר בו בלילה כשנפשו עורגת לפיקוד.

מאנגלית: שאול הון

שאל זקני-הימאים על אנית המשא „האמבולדט“ ויגידו, ועיניהם תיקרענה לרווחה בשעת דברם. אניה זו, „האמבולדט“, משכה בעול למן היום שנבנתה ב-1899 עד 1933, כשהוצאה מן השרות, בקו סאיטל-אלאסקה.

מכל קברניטיה ומלחיה של „האמבולדט“ לא היה אחד שהיטיב להכירה ולאהבה מן הקברניט אליהו ג. בואומן. אבוי לספן שלא נזהר בשמירה על ברק האניה ומירוקה, כי גאותו של בואומן היתה על אניתו זו, שדמתה בעיניו לאנית זייל ושעשועים. מסעות שגרתיים מאלאסקה נראו על סיפונה של „האמבולדט“ באור מיוחד. סופות או קרחונים לא הזיאו את האניה הנועות מהפלגותיה. מאזת מיליונים בזהב הועברו לבטח על האניה הנאמנה אל הבנקים של סיאטל. עד שבשנת 1933 נקבצו כל הימאים ללוות את „האמבולדט“. אניות אחרות עלו עליה, חדשות יותר, מהירות יותר. מכל מלווי האניה לא היה אחד נסער ברגשותיו כקברניט בואומן. עצם מעצמותיו ובשר מבשרו היזהר האניה והנה עתה נועדה להלך בדרכה האחרונה — אל בית העלמין



הדיג לא חזר לחוף... (מצוירי רייד)

מים בפני עצמם, כגון: פרשת המרד בספינה „טאון הון“ ואבדנו של הקברניט רדאני בפיו של מובי דיק; מעשה-הצלה מופלא ב„באר ודליים“ שנעשה בידי הפגן קווינקוג כהצילו את ריעו שצלל דרך תאונה בשומן ראשו של תנין מומת שגוויתו נקרעה מן הכבלים; וכן „העזובי“, ומעשה במלח כושי מסכן שמרוב פחד קפץ מן הסירה תוך מאבק עם התנין ונעזב בלב ים ומה שעלה לו כתוצאה מכך,

פרקים רבים אחרים הארוגים בתוך היריעה הרחבה הזאת. זהו, איפוא, ספר שעטו ברוך-הכשרון הנציח אותו בשלל צבעים ובכוח-תיאור עצום, תוך ידיעת דברים והגזרתם הנכונה. ואין לס' יים את הרשימה בלי לומר דברים אחדים על ציוריו של הצייר רוקוול קנט. אלה הם ציורי רים המוסיפים ערך רב לספר ומלווים בנאות רבה את התיאורים שבכתב והמשלימים

יוסף אריבא

מר א"ש שטיין נכבדי!

המאמר הנידון הוא, לדעתי בוסר, הואיל והוא פוסק הלכה מועית-הסטורית ללא ביסוס דוקומנטרי. כדי לפתור את הבעיה, אם דגים היו מאכל עממי בישראל בשבתו על אדמתו, צריך להתעמק יותר בחומר ההיסטורי ובשרידי הארכיולוגיים ואפיגרפיים. מכל הידוע לכל משכיל, כגון פסוקים בתנ"ך ובדברי חז"ל ובכתבי הנוצרים הראשונים, יוצא, שהיו דייגים יהודים רבים במפרץ חיפה ועל חופי כנרת, שינקו משפע ימים. אם הובאו דגים ירושלימה לשער הדגים, סימן שבתוף היה עודף לסחורה זו ולא יכלו למכרה שם. חוקר צעיר, ובפרט אם הוא עסוק במלאכה אחרת מחוץ למחקר, צריך לנהוג יתר זהירות במסקנותיו.

בכבוד ובברכת שמח זבולון ממקורכם.

א. י. ברור

(*) הכוונה למאמרו של טופרנו מ. נון על צריכת הדגים בארץ ישראל הקדומה.

לכבוד, ד"ר ברור, קריח-משה, ירושלים. —

קבלנו מכתבך למר מגדל נון והעברנו העתקו למחברו. אין אנו מקבלים דעתך, הואיל ולענין מקום הדגה בחיי אבותינו בתקופת המקרא — שונות הסברות ופנים לכאן ופנים, וגם לדעתו של מ. נון סמוכין חזקים. אגב, הנ"ל דייג ותיק וחוקר צעיר, אשר פירסם חבורים חשובים בנושא זה ואנו שמחים לאכסנו בעתוננו. ברצון אנו מפרסמים חיבורים, שתורתם מקור הם לחקר הדיג בישראל.

דפי "ים" פתוחים, כמובן, לפניך, ד"ר ברור הנכבד, להערות ולתגובות מדעיות.

בברכה, א"ש שטיין

ד"ר ברור הנכבד!

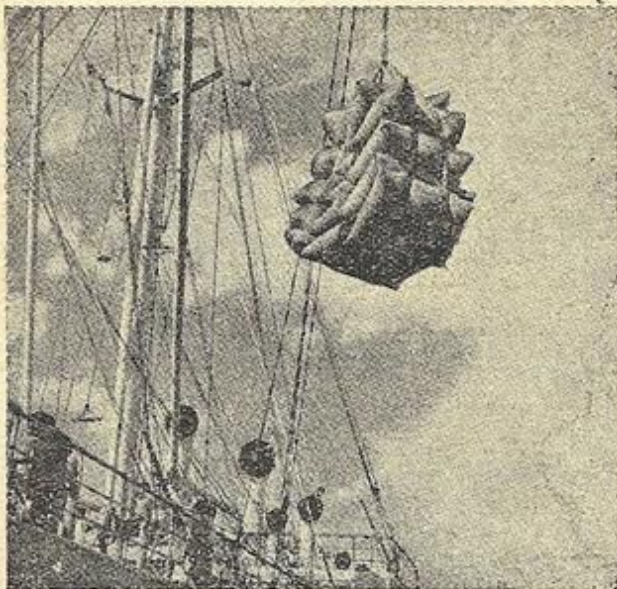
אחדות הן טענותיך כלפי וכלפי רשימתי, הדגים אצל קדמונינו ובנות משקל שונה הן. ועיקר טענתך, שאין אני יודע הכתוב על הדיג בתנ"ך ומשום כך הגעתי כביכול, למסקנה המטעה, שהדיג לא היה נפוץ בעמנו בתקופת התנ"ך. על זאת אענך כדלקמן: אין רשימתי זו הראשונה — ותקותי של האחרונה, בירחון זה. כבר ב-1947 פרסמתי בו סידרת מאמרים בשם: "הווי הדיגים העברים על הכנרת בימי קדם" ובהם טענתי והוכחתי את ההפך מן הדעה שאתה מיחס לי והוא: שבימי התנ"ך היה כבר הדיג נפוץ וידוע לעם וסופריו וגם השיטות הנהוגות בימינו בכנרת מזכירות את אלו הנזכרות בתנ"ך ובמקורות האחרים (התלמוד והברית החדשה). אם יעייך כב' בכרך ג' של "ים" ימצא בפרסומי את כל המקורות וההוכחות לכך מן התנ"ך ועוד כהנה וכהנה, ועל אותם הרעיונות חזרתי גם במאמרי "הדיג העברי בימי כנרת" בשנתון הקק"ל "קמה" — תש"ט, בהוצאתי בסימפוזיון לחקר הים שראתה אור בהטבע והארץ כרך ח' חוברת ב' — ג' וברשימות אחרות שהתפרסמו בכתבי עת שונים, וגם ברשימתי האחרונה אומר אני: "עבודת הדיג היתה אמנם ידועה ומוכרת לעם... ולא אבינה למה לייחס לי דעות שהן ממני והלאה.

רשימתי האחרונה "הדגים אצל קדמונינו" היא השניה בסידרה שלמה. כבר קדמה לה אחת על שמורי הדגים ואחריה עוד תבאנה על שימורי הדגים בתלמוד, אכילת דגים, טהרת הדגים וכד', ובכך

הנושא הוא דגים ולא דיג. ועיקר דברי ברשימה זו — שאינם נראים לך — הם: שהדג (הכוונה לדג טרי), ומלאכת הדיג — שהיתה ידועה ונפוצה, לא תפסו מקום ניכר בכלכלת העם בימי התנ"ך. והרי כד גם המצב בימינו: מצויים דייגים רבים בארצנו לחופי הימים והאגמים והנהרות, הדגים בשיטה משוכללת יותר מאשר בימים ההם, ועל אף כל אלה אין השלל המקומי מטפף אלא חלק מצער מן התצרוכת של הישוב בדגים טריים, וגם כיום אין הדג המקומי מאכל עממי — ועל אחת כמה וכמה בימים ההם, כשלא היו מקורים ואמצעי-התבררה מהירים, גם בימינו אין למלאכת הדיג ערך רב לעומת ענפי החקלאות האחרים. ועוד: אומנם אין תורתנו, "ספר למוד בזואולוגיה", אך התנ"ך על חלקיו השונים משקף נאמנה את מנהגי העם בכל שטחי החיים, הכלכליים והחברתיים. ולדעתי לא מקרה הוא, שאין הדגים נזכרים בו בחיי יום-יום אלא רק בלשון הפיוטית בלבד. ואשר לטענתך, שסימני הטהרה של הדגים בתורה הם פשוטים ומספקים אביא לידך עתך, שתכמי המשנה והתלמוד הרחיבו, החמירו והוסיפו סימני טהרה נוספים, וכל זה משום שבימיהם אכלו דגים יותר מאשר בימי התנ"ך ומתוך נסיון החיים נוכחו שיש גם צורך בסימני-טהרה נוספים. התנאים שעסקו גם בבדיקות בעלי החיים מצאו בכלל, שסימן הספיר הוא מיותר ודי רק בסימן הקשקשת — הם הם הקשקשים, ועוד אעמוד על כך באתר מרשימותי. ומכאן גם דעתי, שהכוהנים — בעלי תורת הטהרה — לא הכירו הרבה את הדגים.

ואסיים בהערה נוספת: דייג פשוט הנני שזה לו עשר שנים פורש רשתות בכנרת. משהתחלתי מתעניין בתולדות מקצועי נוכחתי שעקב היותי דייג במעשה, יש והכתוב במקורות על הדיג מובן לי יותר מאשר לאנשי-שם מוסמכים הרחוקים מעבודת הים. ומשהתחלתי להעלות את רשמיי על הכתב — בשביל חברי בלבד, בעתון המשק — היה העתון "ים" שעודדני והמריצני להמשיך בזאת — והוא היה הראשון שפתח לפני את שערי גליונותיו. ועל כך אסיר תודה אני לו. וגם להבא אשתדל להביא חיבורי לתועלת צבור הדייגים ולכל המתענינים בתולדות הדיג, ואעשה לפי מיטב כוחותי וידיעותי. תמיד הרשות נתונה להעיר ולהאיר.

מגדל נון



ציוד לקונגו הבלגית מוטען במל אנטורפן

"יוֹם הַיָּם תְּשִׁיב" (סקירה על הפעולות והחגיגות)

אפשר לומר, כי מבחינת ההד בצבוריות, בעתונות וברדיו והצלחת עצם החגיגות, היה "יום הים" תשי"ב אחד השיאים לחגיגות. "יום הים" מאז קיומו, בגמל תל-אביב, למשל, הזכירה התרגשות הקהל את ימי פתיחת גמל ת"א במאורעות תרצ"ו.

הדגש בחגיגות "יום הים" הושם על מוסדות החנוך בארץ ועל ארגוני הנוער. הוכן חומר ספרותי והסברתי רב (כרוז ל"יום הים" תשי"ב, מעמד "יום הים" למיפקדים, לוחות קיר עם תמונות וכו') ונשלח לכל בתי הספר העממיים, התיכוניים, המקצועיים, החקלאיים ולבתי מדרש למורים (מחמת יוקר הנייר לא הומצא החומר לגני הילדים). אגף החנוך של משרד החנוך והתרבות הוציא חומר לכל מנהלי בתי הספר בקריאה לציין את "יום הים" בשעורים, שיחות, מסיבות לשם הסברת ערכו הרב של מפעל הים ופעולתו המבורכת של החבל הימי לישראל, להרחבת יכולת הקליטה ולחנוק בטחונה של מדינת ישראל. כן צורף לחומר למנהלי בתי הספר קריאה להפניית בוגרי בתי הספר העממיים לבית הספר הימי בחיפה.

העתונות היומית פרסמה חומר על "יום הים": מאמרים ראשיים, כרוז החי"ל, רשימות, כרוניקה שוטפת וכו'. כן הקדישה העתונות הפרוידית, וביחוד העתונות לנוער ולילדים, מקום רב ל"יום הים" ברפורטזות, ספורים, שירים, תמונות וכו'.

"קול ישראל" הקדיש לחגיגות "יום הים" את התכנית הבאה: בימים שלפני "יום הים" — הודעות שוטפות. ב'18.5.52 — שיחה מאת ד"ר צ. ברנרד ונאום מוקלט מאת שר התחבורה ד. צ. פנקס; מסכת "עם וים" לד. אשכול; ב'19.5.52 בפנת הנוער: תסכית "ספניו של יוחנן" מאת ש. טבת ורפורטזיה על עצרת "יום הים" בגמל ת"א; ב'21.5.52 — שאלות על הים במדור "מה עסקך", כן ניתנה מוסיקה ושירי ים, שודרו תכניות מיוחדות לכבוד "יום הים" בשפות לועזיות רבות, לפי החומר שהומצא על ידינו, ב"קול ישראל לעולה".

"קול ציון לגולה" שידר תכניות שונות לרגל "יום הים" באידיש, אנגלית וצרפתית.

ארגוני הנוער השונים ציינו את "יום הים" בחגיגות, מפקדים, מסיבות ועוד בסניפיהם השונים ברחבי הארץ. לכל הארגונים נשלח חומר לקשוט המועדונים ולסדר החגיגות.

איגוד הדוידים קרא לכל משקי הדיג לחוג את "יום הים" כיום הדיג העברי.

"אליצור" בחר ב"יום הים" לחנוכת סירה ופתיחת סניפו בנתניה. **הרבנות הראשית** פנתה בחזור לכל גבאי בתי הכנסת בארץ להקדיש תפלת אזכרה, שחובה על ידה מיוחד למטרה זו, לימאי ישראל הנעדרים.

הנפת הדגל ב"יום הים", נמלי הארץ, מוסדות הסוכנות היהודית ומוסדות צבור רבים הניפו את דגל המדינה. עדיין לא הצלחנו להשיג הסכמה רשמית של הממשלה להנפת הדגל ב"יום הים", נעשים מאמצים בכון זה.

לכל המושבים ולקבוצים פנינו באמצעות ועדות התרבות שלהם, לציין במקומותיהם את "יום הים". נשלח להם כרוז החי"ל וחומר אחר.

מפעל כספי, כבכל השנים הופץ בשבוע "יום הים" באמצעות אגודות הנוער במקומות רבים בארץ תו החי"ל, לטובת מפעלי ההכשרה הימית.

גורם חדש: משרד התחבורה. בסיפוק רב קיבלנו את הודעתו של משרד התחבורה, כי הוא מוכן לשתף את עצמו בפעולות "יום הים" ולתת יד לעיבוד תכניותיו. אנו עומדים, איפוא, לפני התפתחות רבת-ידיים של מפעלי "יום הים" בארץ.

שר התחבורה, מר ד. צ. פנקס, פרסם בעתונות היומית כרוז מעודד לחבוד "יום הים". הכרוז שודר ב"קול ישראל".

בישיבת הוועד הפועל של החי"ל מ'10.6.52 הוחלט לקבל ברצון את הצעת משרד התחבורה בדבר שתוף פעולה בענין עריכת חגיגות "יום הים" וסדוריו. בבוא הזמן תיבחר ועדה שתבוא בדברים עם משרד התחבורה. הוחלט להמשיך בטפול להעברת היאכטה מלונדון לישראל ולאשר סופית את השתתפותנו במפעל ההכשרה הימים המזורזת בסך — 800 ל"י לחודש.

בתל-אביב

עצרת העם החגיגית בגמל-תל-אביב

שנערכה ב'18 במאי, היתה החגיגה המרכזית של "יום הים" תשי"ב. רחבת הגמל מהכניסה ועד לבריכה היתה צרה מהכליל את האלפים שבאו להשתתף בחגיגה עממית גדולה זו. חגיגה זו הוכיחה, כי מפעל "יום הים" כוחו עמו למשוך המונים.

הרחבה ובמת הנשיאות היו מקושטות דגלי המדינה, דגלי קוד וסימאותיים ומאורות בשפע נורות.

פתח את החגיגה עו"ד מ. בדולח בשם הוועד הפועל של החי"ל. "הג משולש לנו היום: "יום הים" תשי"ב, יובל העשור של "יום הים" ויום מלאת 15 שנה להוסד החי"ל". היו"ר הספיד את הימאים הנעדרים, את כ"ג יורדי הסירה ואת שר התחבורה הראשון בישראל ד. רמז ז"ל. לבסוף סקר את מפעליו ותפקידיו של החי"ל. את ברכת הממשלה הביא שר התחבורה ד. צ. פנקס בנאום מקיף על ערכה של הספנות למשק המדינה. השר קרא לנוער להתגייס לעבודת כיבוש הים. בשם עיריית ת"א ברך סגן ראש העיר ח. לבנון, סגן אלוף ש. אראל הביא את ברכת מפקד חיל הים וא. וישניאק ברך בשם מ. פ. ת"א—יפו. ד"ר צ. ברנרד קרא את הברכות שנתקבלו וביניהן: מנשיא המדינה ד"ר ח. ויצמן, מ"מ הנשיא ויו"ר הכנסת י. שפרינצק, שר האוצר א. אפלג, מיו"ר הסוכנות היהודית ב. לוקר, הלשכה הראשית של קרן היסוד, ראש עיריית ירושלים ש. ז. שרגאי, ראש עיריית ירושלים בפועל א. אלישר, מנהל מחלקת הספנות ח. יערי, ראש עיריית חדרה ד. ברמן, ראש עיריית עכו ב. נוי, סניף החי"ל באפריקה הדרומית, סניף החי"ל בארגנטינה וכו' וכו'.

בתכנית האמנותית השתתפו לאקת זמרים של כספי ולהקת המחול של מ. ארבטובה. לצלילי התזמורת פתח הקהל ברקודים שנמשכו עד אחרי הצות.

תחרויות חתירה

במסגרת חגיגות "יום הים" נערכו על הירקון ב'16 וב'18 במאי תחרויות חתירה בין האגודות הפועל, זבולון, צופי ים ואליצור. ניצח "הפועל".

נשף הימאות

במסגרת לילות השבת של מ. פ. ת"א נערך בבית ברנר ב'16 במאי נשף הימאות לכבוד "יום הים". הרצה ד"ר צ. ברנר. חנה זמיר שרה שירי ים.

בְּיָפוֹ

אספה חגיגית ערב "יום הים"

אספה רבת משתתפים נערכה בקולנוע "צליל" ביפו בליל שבת, 16 במאי. נאמו עו"ד מ. בדולח, יו"ר סניף ת"א וד. אריזמן. בחלק האמנותי הופיעו נורה משולם — שירי ים וא. קוטאי — פרקא מקרא.

בהיפּה

מחמת צאתו הפתאומי של שר החוץ מ. שרת, שעמד להופיע בחגיגות "יום הים" בחיפה, הועתקו החגיגות ל'21 במאי וצומצמו

במה רבה. ב-21 במאי, העלו כל האניות שעגנו בנמל את דגליהן והנמל קושט.

סיום באניות חיל הים לחברי החי"ל

בשעות הצהריים נערכו סיוורים לחברי החבל הימי לישראל באניות חיל הים ובמתקניו.

מסיבת קבלת פנים

ב-5 היתה מסיבת תה למזומנים על ספונה של "גלילה". השתתפו מראשי העסקנים של העיר.

ה מ ס ר

ב-6 אחה"צ נערך מיסדר חגיגי על ספון "גלילה" בהשתתפות כל אנודות הנוער הימיות ותלמידי ביה"ס הימי. אחרי טקס הנפת הדגל וקריאת "יוזור" פתח את החגיגה בשם החי"ל מ. פומרוק, יו"ר החי"ל בחיפה. בשם העירייה בירך י. נוסבוים, סגן ראש העיר, בשם חיל-הים — סגן אלוף נ. רוזן. בתשואות נתקבלה ברכתו של ראש הממשלה ד. בן-גוריון:

"...יהי יום זה והימים הבאים אחריו ימי היחלצות הנוער לכבוש מרחבי הים בדיג, בספנות ובמחקר ימי. אל יפגרו חלוצי הים אחרי חלוצי החקלאות כי האדמה והים ניתנו להתישבות ולהעשרת חיי אדם ועם."
המיסדר נעל בשירת "התקוה". אחרי הטקס נערכה מסיבה לאגודות הנוער שנשתיימה ברקודים.

מ. פומרוק / הים יהיה קנינם של כובשי

(דברים במסדר "יום הים" תשי"ב בחיפה)

"...הנני מתכבד לפתוח את "יום הים" הרביעי במדינתנו המשוה דת, ונתייחד תחילה עם זכרם של גבורינו שנתנו נפשם על חייו וחרותנו, ובכללם יורדי הים ושר התחבורה הראשון בישראל — דוד רמז ז"ל.

החבל הימי לישראל שהוקם לפני 15 שנה במגמה לפתח בישור את הויקה לים, לעודד ולקדם את היצירה הימית. — פונה ביום זה לצבור הרחב לשתף את עצמו בגדולת הים ולחת את ידו למפעלי החבל הימי לישראל.

אנו מוקפים עדיין ממזרח, מצפון ומדרום שכנים האורבים לכשולנו והמוכנים בשעת כושר להשימדנו. רק במערב משהירע הגבול הטבעי שלנו — הים, והוא פתוח לפנינו, שומה עלינו להתבצר בו. הים יהיה קנינם של אלה שיגלו עוז לכבשו, ושעל כן חובה ראשונה היא לנו — לחנך דור של ימאים כובשים ומפלסי נתיבות בימים. עמנו בארץ ובתפוצות הגולה רואה בימאים את שליחי עמנו המתחדש. אתם, הדור הצעיר, צריכים לראות בעבודת הים, עבודה חלוצית ממדרגה ראשונה, מקור פרנסה ובסיס משקי חשוב.

אין בים הגבלות ואין מניעה, שאניות ישראליות תפלגנה בכל שבעת הימים עם צוותות ישראליות ובדגל ישראלי — ורוחיהם במטבע חוץ יסייעו לשפור מאזן המדינה. עמים התבססו ורכשו מעמד מכובד בזכות הישגיהם בים, ומצויים עמים שעיקר פרנסתם על הים. לאשרנו הרב אנו חיים לאורך ים גדול, מדוע יגרע חלקנו? מה מונע מאתנו להקים קו נוסעים סדיר ישראל-אמריקה, ולהסיע תיירים באניותינו, כדי שהיהודי הרוצה לבקר בישראל ירגיש באוירתה כבר בנמל ארץ מגוריו ובכל מסעו? ומדוע לא ישקיעו יהודים כספם בספנות הישראליות שעתיד גדול נשקף לה?

ביום זה, שמחשבתנו נתונה לים, אנו פונים בקריאה נמרצת לממשלה ולחברות האניות — הרחיבו את הספנות העברית שברכה רבה בה לעתידנו, הקימו קו נוסעים סדיר ישראל-אמריקה! ולנוער אנו פונים בקריאה, — להצטרף לארגונים הימיים, הים

מחנך לאומץ רוח ומחשל את האופי, תכונות-יקר שאנו כה זקוקים להן.

ולצבור הרחב — תנו כתף לספנות, התרכזו סביב החבל הימי לישראל, קחו חלק בגאולת הים!

נשלח מכאן איחולי הבראה לנשיא מדינתנו וברכות חמות לראש הממשלה, לשרי ישראל, לכנסת, לחיל הים, לצבא הגנה לישראל, לימאים, לארגוני הנוער הימי, לחברות האניות, לחברי החבל הימי לישראל, וליודינו בגולה.

בְּחֶבֶל הַיָּמִי ? יִשְׂרָאֵל

אורחים מבקרים במוסדות החי"ל

ה"ה י. נורמן ומ. לורוס, מהנהלת הקרן האמריקאית למוסדות ישראל, בקרו ב-18 במאי במפעלי החי"ל בחיפה בלוית מ. פומרוק ות. שלח. מר פומרוק שוחח עם האורחים על השתתפותה של הקרן במפעלי החי"ל.

מר ב. סטולסון, סגן יו"ר החי"ל ביוהנסבורג ומיסד תנועת הנוער הימי של החי"ל "צופרים" במקום, ביקר במשרדי המרכז וקיבל אינפורמציה מלאה על פעולות החי"ל. הוא סייר עם מרת ב. טדליס ומ. נחמה במקומות האימונים על הירקון והשתתף בשיחה עם חברי הועד הפועל מ. בדולח וי. שריר בת"א. בלוית מרת טדליס סייר במפעלי החי"ל בחיפה. קבל חומר על המוסד להדרכה וארגוני הנוער הימיים בארץ וסקירה על מפעלי החי"ל. בכונתו לתאם את ההכשרה הימית באפריקה לכללי המוסד בארץ. הבטיח גם לטפל בענייני השתתפותה של הפדרציה הציונית בתקציב החי"ל.

ההכנות למחנות הקיץ 1952 מסתיימות והולכות. המחנה המרכזי יפתח ב-6 ביולי במושב הדייגים "מכמורת" ליד כפר ויתקין. הוא מיועד לדרגות א' וב' ויימשך שלושה שבועות.

כן ייערכו ע"י כל האגודות מחנות פנימיים לדרגה ב'. מחנות אלה יפתחו עם סיום המחנה המרכזי. "אליצור" מקים את מחנה הקיץ שלו בנתניה לכל הדרגות. לכל המחנות הוקצב השנה סך 5.800 ל"י.

הוחל בדיון בתכנון הפעולה לקראת שנת הלמודים החדשה. **שיוזם הפועל ע"ש ר. וקר בבת-ים**

ביזמתו של "הפועל" בתיים נערך ב-21 ביוני בחסות החבל הימי לישראל תחרות שיט בתיים — תלאביב — בתיים בהשתתפות "זבולון" ו"צופרים".

בבסיס להדרכת דייגים כאילת

פתיחתו של הקורס השני נדחתה ל-15 ביולי. ישתתפו בו 25 צעירים מנח"ל. הושלמו כמעט כל ההכנות, חודש הציוד והזומנו המדריכים.

בבית הספר הימי

הוחלט לגשת להרחבת הפנימיה, שתשמש חלקית גם לצרכי הלמודים. כן הוחלט להזמין מאמריקה מכונאי ראשי שיעמוד בראש מחלקת המכונאות הימים וכן לשגר לאמריקה 2 מורים להשתלמות במקצועות ימיים. לקראת שנת הלמודים החדשה הועמדו שכר הלמודים ע"ס — 150 ל"י ודמי ההכנסה בפנימיה ע"ס — 350 ל"י. הקיץ יפליגו כתות א' וב' באניות חיל הים, יתר הכתות והמכונאים באניות "שהם".

ים באנגלית

הופיע גליון 3-2 של הירחון האנגלי "ים".

באפריקה הדרומית

יצא גליון מס. 4, אפריל 1952, כרך 5 של רבעון החי"ל בשפה האנגלית "הים", מוקדש לאילת. בחוברת תאור מלא של כנוס החי"ל במיוזנברג שעסק בבעיות אילת.

חברה קבלנית לבנין

צבי סבירסקי ושות' בע"מ

בנין בתים משותפים
ברמת-גן, בגבעתיים והסביבה

המשרד: רמת-גן, רחוב ארלוזורוב 6

המשביר המרכזי

חברה קואופרטיב
להספקה של העובדים
העברים בארץ-ישראל
בע"מ

תל-אביב
ח'יפה
ירושלים



המוסד המרכזי להספקה
של התנועה הקואופרטיבית
בישראל

"רמט" בע"מ

חברה קבלנית להנדסה
סלילה ובנין

תל-אביב

רח' לבונטיין 7-9 טל. 4998



קבלני בנין כלליים.
מוציאים לפועל עבודות
בנין מכל הסוגים
כמויכן עבודות ביוב.
כבישים, גשרים וכו'.

סולל-בונה בע"מ

המרכז הקבלני של ההסתדרות הכללית
של העובדים העברים בישראל

המשרד הרשום:

ח.י.פ.ה. רח' הנמל בנין סולל בונה
ת.ד. 563 טל. 4311-5

משרדים:

תל-אביב, רחוב אלנבי 111
טל. 6031-7
ירושלים, רחוב בן יהודה 1
ת.ד. 1344 טל. 4315-7

בנק הפועלים בע"מ

תל-אביב

המשרד הראשי: רח' מונטיפיורי 21, טל. 4296/7
משרד: רחוב אלנבי 126, טלפון 3037, 62907

הון מניות 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, מגדל-גד, באר-שבע

מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם

אן וברמן בע"מ

תל-אביב

ירושלים

חיפה

בית מסחר לחמרי בנין
ותעשית תיבות תפוחי-זהב

„תחבורה" בע"מ

אגודה חקלאית שתופית
של משקי העובדים להובלה



המשרדים הראשיים:

תל-אביב: רחוב עקיבא איגר 7, טל. 5197-62709
חיפה: רחוב הנמל 53, טל 2381
ירושלים: רחוב סטורס 10, טל. 2990

סניפים בכל חלקי הארץ

שרות בין עירוני:

חיפה, ת"א, ירושלים, טבריה; באר שבע

ולכל משקי העובדים

מחלקה מיוחדת להובלת חבילות
כלים מיוחדים להובלת משאות כבדים וארוכים

בוני נדבכים בע"מ

בית חרושת של חיילים משוחררים
למוצרי מוזאיקה ומרצפות

תל-אביב, דרך פתח-תקוה

ליד בית התעשייה

ת.ד. 2260

טלפון 62505