

גליונות החבל הימי לישראל



המחנה להדרכה ימית ב"מכמרת"

אחת
להדש

חוברת י"י"א (פ"ב-פ"ג)

שנה שביעית

אב-אלול תשי"ב אונוסט-ספט. 1952
כתובת המערכת

חבל ימי לישראל, תל-אביב
מ.ל. 62437 ח.ד. 1917

מתולדותיו

נולד בהונגריה ב־1895. לאחר שגמר את לימודיו באוניברסיטה של וינה ובס־מינר הרבנים בפרשבורג, עסק בבנקאות. התמסר לפעולות ציוניות ודתיות, ועד מהרה תפס מקום בתנועת „המזרחי“ וייצגה בקונגרסים ציוניים.

עם עלייתו ב־1925, נבחר יו"ר מועצת המנהלים של בנק „מזרחי“. ב־1932 נבחר חבר מועצת עיריית ת"א וראש מועצת לקת החינוך; כן שימש חבר מועצת המנהלים של הסכניון העברי. בזמן כהר־נתו של הוועד הלאומי היה חבר בו ועם הקמת המדינה נצטרף למועצת המדינה הזמנית.

ב־1949 נבחר ציר „החזית הדתית“ בכנסת הראשונה ושימש בה יו"ר ועדת הכספים. כשהורכבה באוקטובר 1951 הממשלה החדשה, נמסר לו תיק התחבורה. הניח אשה, בן ובת.



שר התחבורה ד. צ. פנקס

*

ביקרתי בשטח „פיתוח הקישוף“ והייתי עד למעשה הגדול הנעשה שם — מעין שינוי מעשה בראשית. ידעתי כי העבודה הרבה הזאת היא ברשות משרד התחבורה ושאלתי את מלווי אחד המהנדסים הראשיים, ותיק שאני מכיר שנים רבות, על היחסים בין הנהלת העבודה והשר, והוא אמר לי:

— האיש במקומו! מחיר תפיסה, מקיף וחודר, בעל כוח החלטה, כוח-עבודה עצום, מסוג האנשים שבוחרים לעשות הכל בעצמם, ולוואי זי עמדי לו כוחותיו — — —

*

רק אתמול — —

כן, אנו רואים את מתי המספר, בחירונו בעבודתם שלמעלה מדרך הטבע, משתאים ליכולת עבודה זו ויודעים את השריפה שהם שורפים בעצמם. מתוך חרדה יש ואנו נזכרים ואומרים מזמן לזמן דברי אזהרה, והם נשמעים תמיד — כחיוך מכל מקום. אלה שלהם חרדתנו דאי שאינם שמים אל לב זכרונות ימים אחד אחר אחד: דוד רמז, אליעזר קפלן, דוד צבי פנקס — — —

בעל כוח-עבודה עצום, מסוג האנשים הבוחרים לעשות הכל בעצמם.

הנה תם ונשלם.

במשק עליון זה של המדינה ודאי אין לא הסדר ולא פיקוח ולא שימוש ראבוונלו.

כי אין ערוך למחיר שאנו משלמים בעד זה — ארונו של דוד צבי פנקס יוכיח.

דוד זכאי (דבר-)

בַּקוֹרְס הַיָּמִי הַפָּרָזִי בְּ"מְכַמֶּרֶת"

מראה מרהיב עין היה בהפליג מן המעגן 12 סירות בחתירה אל "היסיהפתוח" ושם הרימו מפרשים לבנים; ומיד נתפורו הסירות והתרחקו זו מזו לפי הוראות המדריכים — בחינה אחרונה.

כעבור שתיים בקירוב, קופלו שוב המפרשים, הים סוער ובחתירה יפה על משברי הגלים הגיעו למטרתם — לבסיסם.

אותה שעה נערכו הבחינות העיוניות לחלק אחר של המחנה — שקט שרר בחדר המבחן, נשמעו רק שאלות הבוחנים, ותשובות של הנבחן — ובפני כולם רצינות ואחריות כאחת.

היתה שעת בין השמשות, במרכז מחנה האוהלים הודלקה מדורה ולאורה נערך מבחן הסיום וקסם חלוקת התעודות.

ביום הסיום הוזמנו לסיוור במחנה העתונאים, ומראשי החבל הימי לישראל ופעיליו, ד"ר צ. ברנרד הביא את ברכת מרכז החי"ל לבוגרי הקורס, רב החובל זאב הים, מר פלדנקרייז, מרת ב. טדליס, עו"ד י. בדולח, מר ס. נמיר וא. ארגמן מחיפה.

את הפרטים על הקורס הימי מסר הרכז הארצי של המוסד להדרכה של החי"ל יצחק ברוקמן, ד"ר צ. ברנרד הוסיף, כי החבל הימי לישראל מטפל עתה בהכשרה ימית של 2000 נערים ונערות באגודות הימיות ושל 4000 תלמידי כתות ו' ז' ח' ב'תי ספר השוכנים לחופי ים. החבל הימי לישראל הקציב השנה לפעולות הדרכה ימית 110.000 ל"י. מהם 60.000 לירות למוסד להדרכה הכוללת את פעולות האגודות הימיות והנוער.



מחגיגת "יום הים" בחיפה.

כל שנוכח במפגנייהסיום של הקורס הארצי והמרכזי של האגודות הימיות מטעם החבל הימי לישראל, ודאי שעמד על המאמצים המרובים שהשקיעו המאמנים ועל העבודה הנאמנה והברוכה של החבל הימי לישראל בהכשרת יותדיו. חניכי הקורס, 140 במספר, חברי אגודות שונות הופיעו מלוכדים בשאיפתם הימית וכולם הוכיחו את רציפות המאמץ וההישגים.

יש לציין בסיפוק את המספר הגבוה של מדריכי דרגה א' שהיא הדרגה הגבוהה בהדרכה, בה לקחו חלק 40 איש, יתום — 100 חניכים היו בעלי דרגה ב'.

מי זמני המשתתפים?

אנשי הקורס הם חברי האגודות הימיות אשר קיבלו את אימונם במשך שנתיים לפחות ועתה באו והשלימו ידיעותיהם כדי לקבל סמיכות להדרכה באגודות.

60% של המשתתפים הם חברי "הפועל", 15 אחוז חברי "זבולון" ו-25 אחוז "צופיים". במחנה השתתפו חניכים מבתיים, יפו, ת"א, נתניה, חדרה, חיפה, עכו ונהריה.

240 שעות הוקדשו בקורס זה לאימונים. (עיוניים ומעשיים) ובכלל זה 100 שעות של עבודה בים ממש (הפלגה אחת של 200 קילומטר מחוף אשקלון עד ראש הנקרה). 12 מדריכים עסקו בהדרכתם (בפיקודם של ישראל קרביץ — איש "זבולון" ומאיר פאלק — איש "הפועל". שניהם מותיקי המדריכים הימיים) וגם אנשי חיל הים הושיטו את כל העזרה בהדרכה ואף בבחינות הסיום. במשך 21 ימי הקורס השתלמו החניכים במקצועות הבאים: חתיקה, שיט מפרשים, עבודות-חבל (קשרים וקליעה), מטראולוגיה, ניוגציה חופית, עבודה במפות וימאות למעשה.

האכסניה — "מכמורת"

מושב הדייגים "מכמורת" היושב על שפתיהם בעמק חפר — שימש אכסניה נאה לקורס.

על גבעה צופה פנייהם, ליד מעגן הסירות (הקולט כ-20 סירות ושטחו 250 מ"מ) הוקם מחנה האוהלים — מקום מגורים לחניכים ולמדריכים. אוהלים אלה, ארבעים במספר משמשים בעיקר למנוחת החניכים ובמרכזו — תורן ועליו דגל המדינה.

העבודה העיונית נעשתה בקבוצות — בצריף המשמש חדראוכל והעבודה המעשית בים ובחופו.

על יעילותו של המחנה והשתתפותם הפעילה של החניכים (ובניהם שבע בנות) אפשר היה ללמוד מהישגיהם של הנבחנים: 90 אחוז מחניכי דרגה ב' ו-95 אחוזים מדרגה א' עברו את הבחינות. שבחלקן נוכחו גם האורחים שבאו לסיום הקורס.

האשמות הדדיות

ברקמה זו, ששמה נמל חיפה, משתלבים עניניהם של רבים. דרישות שונות ואינטרסים נוגדים יש ל־30 המחלקות השונות, העובדות בתחומי הנמל וביניהן לבין לקוחותיהן. זה מעוניין להשהות וזה רוצה להחיש. אין פלא, איפוא, שכל אחד תולה את האשמה בקולר חברו. מנהלת הנמל טוענת, למשל, כי סדרי המכס מפריעים לעבודה, ואילו המכס "מתזיר את הכדור" לשולחו. אלה טוענים כי זכות הבכורה לאניות נוסעים מפריעה לאניות משא ואלה מתלוננים כי זכות עדיפות לתיירים מעכבת עולים וחוזרת־לילה. מנהלת הנמל מאשימה את כל הגורמים, הקשורים בנמל — (פרט להברות הקבלניות ובמיוחד "עומסים") בהפרעות לעבודה. ואילו גורמים אלה אף הם אינם טומנים יום בצלחת ומוכיחים, באותות ובמופתים, כי אך אתם הצדקה וכי מנהלת הנמל היא האשמה באי־הסדרים...

מחלקות רבות הן סמויות מהעין והקהל רואה רק את הנהלת הנמל ובה הוא תולה כל ליקוי — טוענת הנהלת הנמל. — "מחלקת הקליטה של הסוכנות היהודית רוצה, שמנהלת הנמל תתאים את העבודה לתנאי המצב ב"שער העליה" או במעברה בראש־פינה" — אומר סגן מנהל הנמל.

סוכני־המכס צריכים לעבור 30—28 "אשנבים" כדי לשחרר סחורה מהנמל. כל זה — כשהסחורה הגיעה במצב תקין. מטען שניזוק מחייב טיפול נוסף.

נציגי המועצה לשיווק פרי הדר טענו, כי אין לצרכיהם שטח מספיק בנמל, והדבר גורם לעיכוב הקטיף ולקלקול פרי.

יתרונות וחסרונות בתכנון הנמל

נמל חיפה הוא מהמעטים בעולם, שתוכנו כהלכה — העיד סגן מנהל הנמל. בחירת המקום וקביעת מקום שוברי־הגלים מבחינת כיוון הרוח מוצלחים ביותר. במשך 20 שנות קיום הנמל לא היה צורך לנקותו או לתקנו (יש נמלים, שבהם עובדות מכונות יומם ולילה, כדי לנקותם).

לעומת זאת — אמר — חסר לנמל שטח־עורף ביבשה. לרשות המעגן הגדול והמהדר, לאורך 4.5 ק"מ, רצועת־יבשה צרה, שאינה מגיעה אף ל־40 מ', ומקום צר זה צריך להכיל את כל המתקנים, הסידורים המחסנים והמשרדים, שדורש הנמל.

משיאה יסודית זו טובל הנמל גם המחסנים — תכנונם לקוי. רחוקים הם מהרציפים ואינם מתאימים לאחסנת סחורות בכמויות גדולות. מסילות־הברזל צפופות, נמצאות על אם הדרך וכל תמרונן רכבת גורם לעיכוב התנועה. יש והרכבות עוברות ליד שער הנמל 28 פעמים ביום.

נראה, כי בניית הנמל היתה מחושבת לצרכי הצי הבריטי, שדרישותיו לא היו מרובות. אולם עוד בשנת 1946, משנוכחו הבריטים שהנמל "סתום" מרוב אניות, הכירו בשגיאות שנעשו. מנהלת נמל חיפה הכינה תכניות לפיתוח הנמל ולהגדלת כושר־קיבולו. אולם האפשרויות מצומצמות. מ־160 דונם העומדים לרשות הנמל כבר פותחו 123.

בעיית השמירה

שלש הן הרשויות הממונות על השמירה בנמל: משטרת הנמל, משטרת המכס ובאחרונה גם שמירה אזרחית.

מדברי עדותם של סגן המפקח הכללי של משטרת ישראל ושל הטיבת חופים וגבולות מסתבר, כי מספר שוטרי הנמל הוא 140 שוטרי המכס — 100 ומלבדו זה יש למנהלת הנמל תקן ל־100 שומרים בס"ה — 340 איש.

לכל תפקידי הבטחון בנמל יש צורך ב־435 אנשים — טענו העדים, ראשי המשטרה. אולם במה דברים אמורים, — שהשמירה מרוכזת ברשות אחת.



בימאות הישראלית

ד. שובל / בעיות נמל חיפה לפני הוקמה הצבורית

לרגל התלונות המרובות, שנשמעו בציבור ובעתונות על הסדרים בנמל חיפה, ולרגל דרישת מ.פ. חיפה מונתה ע"י שר התחבורה המנוח ד. צ. פנקס ב־9 באפריל 1952 הועדה לבירור בעיות נמל חיפה. לפי הגדרת השר תפקידי הועדה הם: (א) בדיקת ארגון העבודה בנמל חיפה והצעות לשיפור; (ב) בדיקת מצב הבטחון (מניעת גנבות ופגיעות במטענים) והמלצות לשיפור; (ג) הצעות להרמת מוסר העבור דה בנמל ויצירת אווירה של מסירות לעבודה ואחריות מלאה.

הועדה החלה פעולתה ב־24 באפריל. ישיבה פומבית ראשונה נערכה ב־19 במאי.

הרכב הועדה

מספר חברי הועדה הועמד על 11, ואלה הם:

עו"ד יעקב סלומון — יו"ר; י. כספי — נציג מנהלת נמל חיפה; ח. סנדרסון — נציג הנהלת המכס; ד. זייץ — נציג מ.פ. חיפה; שלמה פרידלנד — נציג לשכת הספנות; א. בודנקין — נציג החברות הקבלניות בנמל; ד"ר מ. פליכס-ברודט — נציג לשכת המסחר והתעשייה; י. ססובר — נציג איגוד סוכני המכס; י.י. צול — נציג עיריית חיפה; ד. פרימן — נציג המחלקה למטבע זר; ש. שטאל — נציג איגוד חברות הביטוח.

נמל חיפה — עמדה חשובה זו, אשר משירותיה וביעירותה תלוי במידה ניכרת מצבה הכלכלי של המדינה; נמל חיפה — מקום־העבודה הסואן ביותר שבארץ — הוא מלא וגדוש בעיות סבוכות, שפתרון החיובי הוא ענין חיוני למדינה כולה. אל נמל חיפה צופיות עינים רבות. זהו לא רק מקום־עבודתם של 3,000 פועלים (בימי עבודה רגילה) ונוסף עליהם סוכני־מכס, סוחרים, נהגים וכו'. זהו המקום בו עוברת האספקה לאוכלוסייה כולה, שער העליה וגדול אכן. לא־אחת נשמעו — בציבור ובעתונות — דברי־ביקורת הריפים על נמל חיפה ועל הסדרים בתוכו. אך עם מינוי הועדה הציבורית מטעם משרד התחבורה, נפרשה מפי אנשים בעלי מגמות שונות וסותרות העוסקים בדבר, יריעת עניני הנמל במלואם: נשמעו עובדות והערכות, תלונות והצעות, ששימשו בסיס להחלטות, שיובאו כהמלצות לשר התחבורה.

לפי יומן המשטרה אין מספר הגנבות גדול ביותר: 179 ב-1951 שעליהן הוגשו תלונות. ברוב המקרים נתגלו העבריינים. אולם דווקא הגנבות הגדולות אינן מגיעות משופימה לידועת המשטרה. גם מקרי פחת בסחורה וטעויות בחשבון נזקפים על-חשבון הגנבות. מכאן דעת המשטרה, כי בסיכומי-שלידבר הגנבות בנמל חיפה אינן בממדים גדולים. "אם-כי כל הארץ צועקת חמס", אשר ל"ארגון מעשי הגנבה", סבורה המשטרה, כי אין גוף מאורגן, העוסק בהוצאת סחורות מהנמל כל-ירכב.

לתיקון המצב — סבורה המשטרה — יש להוציא מן הנמל מוסדות פרטיים כגון בתי-מלאכה (נגריות, מסגריות), שאינם עובדים למען הנמל, ולהפריד מנמל חיפה את נמל הדיג, שכן ספינות הדיג נכנסות ויוצאות מהנמל ללא ביקורת.

אשר לחיל הים דעת המשטרה הוא, כי הוגוס בהרבה ואין זה הוגן לתלות בו את אשמת המצב הזמור. מפקדת חיל הים מוציאה את ל. המסקנות כאשר פונים אליה. אולם מכל-מקום "אין זה בריא לאחד נמל אזרחי ונמל צבאי".

פירצה עיקרית לגנבות

מפרשת החקירה (מדברי נציג חברות הביטוח) למדנו לדעת, כי מבחינת החוק הבינלאומי לנמלים יש "איזור גנבות", וכי אנחנו נכנסנו לתוכו... מאז "כניסתנו" זו עלו דמי הביטוח למטענים בנמל חיפה.

מסתבר, כי הכל גונבין, כלומר רוב סוגי האנשים הבאים בקשר עם הנמל. נציגי המשטרה הודו, כי אפילו שוטרים ממשטרת הנמל נתפסו בקלקלתם.

נציגי הנהלת המכס נשאלו אפילו: אם לא רצוי לברוק בשער הנמל גם את מנהלי הנמל, מפקדי המשטרה, אנשי המשטרה והמכס? תשובתם היתה, כי שיטת שמירה כזו היא מוגזמת.

נמסרה עדות, כי לא קרה שלא תחסר סחורה מכל מטען עצום או ברזל, המגיע לנמל. אחד מנציגי חברות הביטוח אמר, כי הנמל הצורך עצים הרבה לעבודותיו, לא קנה עצים מעודו. כן נקבע, כי אין מקרה, שתגיע לממשלה הזמנה כגון תבואה או מצרך-מוון אחר, שלא יהיה בו חסר. בכל אנית תבואה חסרים 50 עד 100 שקים לפחות. ב"ים".

נציגי הנהלת המכס העידו, כי הנוהג בתקופת המנדט הבריטי היה, שסוכן האניה, הוחזק אחראי לסחורה עד שהובאה למחסני הנמל ומכאן ואילך — עד למסירת הסחורה למקבל — היתה אחראית הנהלת המכס. ואילו כיום יש "חלל ריק" בין האניה לבין המחסן בנמל, וזו פרצה ניכרת.

צריך שיהיה מוסד ממשלתי אחראי למען כל זמן המצאו בנמל — אמרו נציגי הנהלת המכס.

אין בנמל מניית סחורות משותפת (להנהלת הנמל ולחברות הקבל-יות) — היתה טענת נציגי לשכת הספנות — וזוהי סיבה עיקרית לגנבות.

— ההשגחה על הסחורה מטעם חברת הסוארות צריכה להתחיל עוד באניה, כי יד הגנבים מגיעה גם לשם.

— התפקדות בנמל גורמת לכך, שרביי-חובלים מסויימים מנצלים את המצב, וחולים בנמל אשמת גנבות נוספות...

— אין אל מי לפנות בתלונות. מנהלת הנמל אינה מטפלת כראוי בתלונות, או אף אינה משיבה לתן.

מצד שני טוען נציג הנהלת הנמל, כי לפעמים דורשים מהנמל גם אחריות לגעשה במכונית-המשא בדרך חיפה-תל-אביב... יש מטענים, הנפתחים ונשדדים בנמל-המוצא ויש הנפתחים באניה בדרך. לנמל

מגיעים לפעמים שברי-ארגונים ובכלל, ארגון הבאת חפצי העולים. זחוץ לארץ הוא לקרי ויש חבילות, המגיעות בלא סימון. כן טוען, כי אלפי חבילות מחפצי העולים מפורזות במחנות הסוכנות היהודיות. נציגי חברות הביטוח קבלו, כי מנהלת הנמל מודיעה רשמית על מטענים שאבדו או שלא הגיעו; אחר-כך מתברר, כי הסחורה מצויה ובעליה נדרשים לשלם דמי מחסנאות בעד חדשים רבים.

על הפועלים, בודקי הפרי, אמרו נציגי המועצה לשיווק פרי הדר, כי כל אחד מהם לוקח כמה תפוזים ביום מהערמה שעל הרצפה, ובס"ה מצטרף במשך העונה חשבון-נזק גדול...

דורשים עבודה בקבלנות ואיחוד החברות

טענות לא-מעטות נשמעו על-חשבון פועלי הנמל. 3000 פועלי הנמל הם שנשארו לאחר שעברו בו 20 אלף. בעבודה קשה ומפרכת זו נשאר רק 1 מבין 6 פועלים, המתחילים לעבוד. וספק אם גם מחצית הפועלים, העובדים כיום בנמל, רואים בו מקומם הקבוע. הפועלים לא הודרכו כראוי, וכולנו יחד משלמים בעד זה — אמר נציג מנהלת הנמל. שכרם ותנאיהם הסוציאליים טובים בהרבה משל כל פועל בארץ, אולם לא נעשה להחדרת הרעיון, כי בעד השכר על הפועל להפיק תוצרת ולשמור על הסחורה.

הציוד הוא חדיש, אולם בעקבותיו לא באה העלאת פריון העבודה לכל פועל; עלתה רק התפוקה הכללית. הפועלים מאחרים לעבודה ומקדימים להמסיקה.

הובאו טענות, כי נזקים נגרמים בעקבות טיפול רשלני. לעתים יש לפרוק מטען מקרון-רכבת ולטענו שוב מכיוון, שהטעינה לא היתה כתיקונה.

מזכיר פועלי הנמל השיב לתלונות: 95 אחוז מהעולים עברו דרך נמל חיפה והועלו לחוף על ידי פועלי הנמל, פועלים חרשים, יוצאי 12 ארצות, שפרקו גם למעלה מ-5 מיליוני טונות סחורה.

עדות מומחה

ראוי היה להאזין לעדותו של ד"ר בוריס שטרן מארצות-הברית, המומחה לעניני נמלים מטעם א"ם.

אמ"כ הוא מוצא, כי פריון העבודה בנמל חיפה קטן ב-50 אחוז מהפריון בנמל בעל התפוקה הירודה ביותר בארצות-הברית, אין הוא תולה את האשמה בפועלים, אלא בהנהלת העבודה, בחוסר אהגון יעיל ובחוסר טפול מתאים במטען.

הוא מנה את הקשיים הנגרמים לפועלים: הם נטולי מחסה-צל בימי החמסין, אין להם מקום להתרחץ ולהחליף בגדים. דברום אלה פוגעים — לדעתו — בטיב העבודה. הוא הציע שיפורים שונים למען הפועלים.

נציגי לשכת הספנות טענו, שאין משתפים אותם בסידורי-העבודה בנמל. כאשר ב-1932 הוקמה חברת סוארות יהודית ראשונה — פועלים מעולי סאלוניקי — היתה הפענה: הסוארים היהודיים היטיבו לעבוד ורמתם יצאה לה מוגיטין; ואילו כיום אומרים רביי-חובלים הזרים, כי אין סוארים גרועים מהיהודים. העבודה ירודה, התפוקה קטנה — דעה זו נשמעה לא רק מפי אנשי לשכת הספנות, אלא גם מפי שאר הגורמים מחוגי המעבידים.

כן הוצע, שבמקום 3 החברות הקבלניות שבנמל ("עומסיס", "סוארי", "שחף") תוקם חברה אחת, שתטפל בסחורה בכל תהליכי הפריקה והטעינה — מבטן האניה ועד למחסן בנמל. יש שטענו ל"התחרות חפשית" בעבודות הנמל, ואילו סגן מנהל נמל חיפה אמר, כי ההתחרות החפשית תהיה התחרות פרועה, שתביא אך נזק והפרעות.

פרשת הרכבת

חריפים ביותר היו דברי נציג הנהלת הרכבת (בתפקיד המתאם מטעם הרכבת בנמל), אשר — בהביאו עובדות רבות וחזקות — טען, כי הרכבת כאילו הוחרמה על-ידי מנהלת הנמל. בעוד קרונות רכבת רבים עומדים ריקים, מובלים מטענים בשיעור עצום במכוניות-משא. דבר זה הוא בזבוז הוצאות, דלק וצמיגים. ההובלה עולה כפליים ומעלה מאשר ברכבת. הדברים הגיעו כדי כך, שמנהלת הנמל מנעה כניסת קרונות-רכבת לשטח הנמל בלי אישור מוקדם. הנהלת הרכבת לא קיבלה דרישה זו והדבר בוטל.

על פי צו מיוחד הוטל על מנהלת הנמל להוביל מטענים מסוימים ברכבת. אפילו בימים בהם נענתה המנהלה לצו, עמדו בתחנות עד 20 יום קרונות עמוסי סחורות, בשמשם כמחסנים — ואותו זמן נמשכה ההובלה במכוניות-משא. «לא ראינו בזה אלא מעשה זידוני» — אמר העד.

המלצות

ועדת החקירה לבירור בעיות נמל חיפה המליצה על הקמת רשות עליונה לנמל חיפה כדי לשים קץ לכפילות ולא-יבהירות השוררת בו כעת, ולקשיים הנובעים ממספר הרשויות המקבילות בו; על ריכוז כל הסמכויות בידי «רשות הנמל שתהא אחראית לכל השירותים הניתנים בנמל ואשר כל הגורמים הפועלים בו יהיו אחראים כלפיה»; שהנמל יפעל תחת פיקוחו והדרכתו של שר התחבורה, אשר מצדו יפעל באמצעות שני גופים מקבילים: מנהל הנמל ומועצת נמל מקבילה לו, שתהא מורכבת מנציגי גופים ממשלתיים וציבוריים שונים. כן שוללת ועדת החקירה את צמצום סמכויות מינהלת הנמל וכפיפותה המוחלטת למחלקות שונות בקריה ובירושלים.

בהמלצותיה תובעת הועדה, כי «רשות הנמל» החדשה תהיה אישיות משפטית-ציבורית, כפופה לחוקה מתאימה שתקבע על-ידי הכנסת. מועצת הנמל שהיא אחד משני הגופים המקבילים אשר לפי המלצות ועדת החקירה ינהלו את נמל חיפה (הגוף השני — מנהל הנמל) תהיה מורכבת לפי הצעת הועדה ממנהל הנמל בתור חבר רגיל ומנציגי הממשלה והגורמים הציבוריים הקרובים לנמל והמשולבים בעבודתו.

להלן מציעה הועדה: (א) ייסוד חברה חדשה שתאחד את שלוש החברות הקבלניות הפועלות עתה בנמל («סואר», «שחף» ו«עומסים»). עם הקמת חברת השירותים המאוחדת יתפרקו שלוש החברות הקבלניות האלו, המייצגות אינטרסים של הסקטור הפרטי והסקטור ההסתדרותי כאחד. רשות הנמל תהיה שותפה בחברה האחידה ב-51%, ולה ההכרעה בהון ובהנהלה; (ב) קבלת «תכנית שטרן» להסדר העבודה בסווארות, סיראות וסבלות; (ג) קביעת רשות הנמל כאחר-אית כלפי היבואנים; (ד) תיאום עניני המכס בנמל על-ידי העברת מחלקות המכס המשחררות סחורות לבנין משותף עם מחלקות הנמל העוסקות בשחרור מטענים. כן ממליצה

ועדת החקירה לדאוג לתיאום-יתר בין עבודת שוטרי המכס ושוטרי הנמל; (ה) תיאום עבודת הרכבת עם העבודה בנמל הגברת השימוש בשירותי הרכבת בנמל על ידי תיקונים במתקני הנמל ועל ידי הכנסת שינויים קונסטרוקציוניים בקרונות הרכבת לצרכיו המיוחדים של הנמל; (ו) הוצאת משטרת הנמל מפיקודו של מפקד משטרת החופים והגבולות וקביעת משטרת נמל כחלק ממשטרת ישראל הנקראת «משטרת הנמל» בפיקוד מיוחד. משטרת הנמל תהיה כפופה, לפי ההמלצות, לרשות הנמל ול«מרות הכללית» של המפקח הכללי של משטרת ישראל; (ז) ועדת החקירה תובעת שמח-לקות הממשלה השונות הפועלות בנמל (בריאות, עליה, מס-חר ותעשייה ואחרות) יתאימו עניניהן לצרכי הנמל. כן תובעת הועדה הגברת התיאום בין חיל הים ורשות הנמל על-ידי פגישות בשלבים גבוהים של שתי רשויות אלו; (ח) תיאום בוא האניות למצב הנמל ופיזור בוא האניות באופן יעיל בזמנים המתאימים כדי לחסוך בתשלום דמי השהיה ועל מנת להקל על העבודות בנמל בעונת ההדרים. המלצתה העיקרית של הועדה בענין זה היא: להשתדל להגביל את תקופת היבוא בעיקר לחדשי הקיץ ולהשאיר את הנמל פנוי ליצוא בחדשי החורף.

רשות הנמל

רשות הנמל המוצעת תוקם על סמך חוק מיוחד שיתקבל בכנסת ותהיה מורכבת משני גופים מקבילים: (א) מנהל הנמל, שיתמנה על-ידי שר התחבורה (וב מועצת הנמל שחבריה יהיו, לפי המלצת ועדת החקירה: 1) מנהל הנמל בתור חבר רגיל; 2) מנהל המכס בתור שכזה ובתור בא כח האוצר; 3) מנהל הרכבת; 4) ראש עיריית חיפה; 5) יו"ר לשכת הספנות; 6) מזכיר מועצת פועלי חיפה; 7) באי-כח לשכות המסחר והתעשייה בישראל. הועדה המליצה לשמור מקום במועצה ליו"ר רשות הקישון לכשתוקם.



מימין לשמאל: מ. שנדריי, ק. צ'צ'יק, ד. גריצ'ינר, ד"ר א. מבשן, ד"ר פליש — פעילי החייל בארגון נתינה.

בית ספר לפועלי נמל

עבודה בנמל, וביחוד בכלי ממוכן, היא מקצוע והש-
תלמות היא צריכה — למסקנה זו הגיעו הגורמים הנוגעים
בעבודות נמל חיפה. בעקבות מסקנה זו הוקם המוסד להש-
תלמות בעבודות נמל.

לאחר תקופה ממושכת של הכנות וגישושים הוקם המו-
סד ולפני מחצית השנה החל בעבודתו התקינה. זה מקרוב
נערך טקס חלוקת התעודות לגומרי המחזור הראשון של
הקורסים למנופאים, נהגי-„גלשוניים“ ונהגי-טראקטורים.

עבודה מיוחדת — מוסד מיוחד

טיפול בהקמת המוסד: משרד העבודה בצפון ומנהלת
נמל חיפה. בהנהלה משתתפים גם מחלקת הספנות במשרד
התחבורה, החברות הקבלניות בנמל ומ. פ. חיפה. התקציב
בא מהמשלה והחברות הקבלניות. מנהל המוסד הוא מהנדס
א. ליטובסקי.

נהיגת טראקטור, נהיגה במנוף-קלשון, עבודה במנופי-
חוף, הפעלת מנוף באניה, נהיגת סירת-מנוע וסירת-גרר וכן
העבודה בדובריה — כל אלה משמשים המקצועות בקורסים,
שבהם לומדים כ-300 תלמיד, אשר 35 מהם סיימו את המח-
זור הראשון.

התלמידים משלימים בקורסים את נסיונם המעשי
בידיעות מקצועיות עיוניות. באופן זה מגיע הכלי לאריכות
ימים ולתפוקה מכסימלית. כן נמנעות תאונות עבודה.

תעודות-סמיכות

לפי התכנית ירחב במוסד בעתיד ויקיף את כל העוב-
דים הטכניים בנמל. כעבור תקופה זו לא יוכל לעבוד בנמל
אלא פועל בעל תעודת-סמיכות לעבודה במכשיר מיכני,
כשם שנהג זקוק לרשיון-נהיגה.

במסיבה לרגל סיום המחזור הראשון עמד ד"ר נאמן
על פעולתה של ועדת-החקירה, שחקרה את שאלת הבטחון
בעבודה בנמל. — „להפתעתנו נתגלה, כי ההצעות הוצאו-
לפועל במידה מרעת“ — אמר. הוגשם פיקוח קפדני ע"י
משרד העבודה והמומחים לציוד המיכני. כן הוגשמה ההצעה
לבטל עבודת פועלים צעירים במקצועות מסוכנים, והופסקה
עבודת צעירים מגיל 18 במנופאות.

תוצאות הבחינות נותנות מקום לשיעיות-רצון — אמר
הנואם. כן הוברר, כי בנמל חיפה היה קרבן אחד בתאונת-
עבודה שסופה היה מוות, על כל 180.000 טון סחורה. ואילו
ב-1951 לא היתה אף תאונת מוות.

ד. שן

כיו"ר יש למנות אדם אשר אין לו כל קשר עם הנמל
ועבודותיו ויהיה מקובל על כל הצדדים. ברם, אם לא יתמנה
יור"ר נייטראלי כמומלץ מציעה הועדה למנות את מנהל
הנמל ליושב-ראש.

מועצת הנמל לא תעסוק בעניני יום-יום של הנמל כי
אם תקבע, בכפיפות להוראות השר, את תכניות הנמל, קוי
פעולתו, תעריפים ותיאום כללי בין השירותים השונים.
לעומת מועצת הנמל יהיה מנהל הנמל הפקיד האדמיניסטר-
טיבי המבצע הוראות שר התחבורה ומועצת הנמל. במקרה
שדעת מועצת הנמל לא תזדהה עם דעת מנהל הנמל, יכריע
שר-התחבורה, ואולם עד להחלטה מצד השר — ההכרעה
היא למועצת הנמל.

כן קובעת הועדה כי יש הכרח לסדר מחדש את ארגון
המחלקות לרכון ולהעמיד את ראשי המחלקות כאחראים
באופן ישיר למנהל הנמל. הועדה מביעה את דעתה כי יתכן
וגידול מספר העובדים בנמל הוא מופרז, בעיקר במחלקת
האדמיניסטרציה וכי יש להתאים את המשכורות לתפקידים
בהתחשב עם משקיות הנמל וספקידיו המסחריים.

כן קובעת הועדה כי אין לשחרר איש מחובת הבדיקה
ליד שערי הנמל, כולל משטרה וחיל היס. יש לבדוק את
מעמדה של המשטרה הכלכלית בנמל ולתאם את עבודותיה
עם עבודת משטרת המכס. המלצה מיוחדת של הועדה קוב-
עת שיש לבדוק מיד את דרישות המועצה לשיווק פרי הדר
בדבר מקומות נוספים במחסנים ועוד. כן הומלץ להעביר
בהקדם את הדייגים וסירותיהם מן הנמל.

ועדת החקירה קיבלה את רוב החלטותיה פה אחד.

בדברי החתימה לדו"ח קובע יור"ר הועדה עוז"ד יעקב
סלומון, כי „יהיה האיש האחראי לנמל מי שיהיה ותהיינה
סמכויותיו אשר תהיינה, לא תהיה ברכה בעבודתו אם כל
הגופים והאישים הפועלים בתחומי הנמל לא יתלכדו לביצוע
המשימה מתוך נאמנות ואם לא תחוסל צרות עין מחלקתית,
משרדית או אישית אשר השפיעה בעבר לרעה על מצב
הדברים“.

ועדה בינמשרדית לדיון בדו"ח

שר התחבורה המנוח העביר את הדו"ח לשרים הנוג-
עים בעניני הנמל וכמו כן לשורה של פקידים ממשלתיים
בבתי. שר התחבורה ביקש מחבריו בממשלה למנות נציג
משרדיהם שישתתף בוועדה בינמשרדית, שמתפקידה יהיה
לדון על הדו"ח ולהחליט אילו מההמלצות יש לבצע ובאילו
צורה.



צופיים ליד סף החייל ביוהנסבורג.

"יום הים" בקינפטאון



צ. היימן ציר אפריקה הדרומית נושא דברו.



הרב י. רבינוביץ נואם בעצרת למען החייל.

עבודות מפעל פיתוח הקישון מתקדמות בקצב מלא לפי כל פרטי התכנית ועד כה הושלמה בנית הסכר בשטח הקישון, נחפרו חלקים חשובים של התעלה הראשית לאורך שובר הגלים — נמסר לעתונאים בחיפה עליידי מר ק. רופין מנהל המחלקה לפיתוח הקישון, בסיור מקיף שנערך במקום מקץ שנה לחתימת החוזה בין משרד התחבורה מצד אחד והחברה ההולנדית לעבודות נמלים ו"סולל בונה" מצד שני.

עד סוף 1952 תסתיים הפירת התעלה הראשית באורך של 2700 מטרים, יושלם שובר הגלים הנכנס אל הים לאורך 600 מטרים וייבנו מיננשים באורך של 345 מטרים לצדי התעלה.

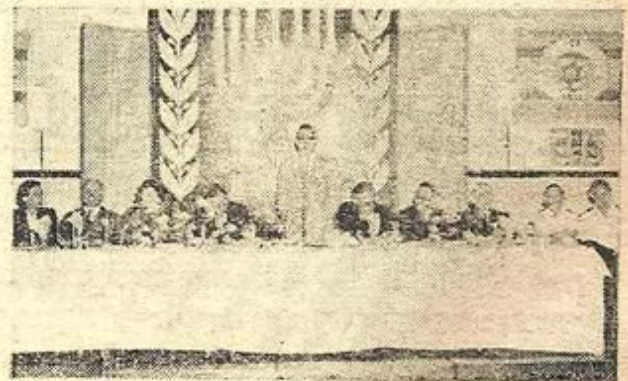
שינויים בתכנית

בד בבד עם הוצאתה אל הפועל של המלאכה הושגה התכנית הסופית של המפעל אשר בה הוכנסו בין השאר שינויים שונים. כגון העמקה נוספת של התעלה והרחבה במקומות מסויימים. שינויים אלה גוררים הגדלת נפח החפירה שהסתכם ב-1.750.000 מטרים מעוקבים עפר במקום 1.100.000. כדי להחיש עבודות חפירה אלה הוחלט להפעיל בספטמבר שנה זו מחפר שט (דריג'אר) שיווא מחוץ-לארץ. בינתיים השלים המתכנן ההולנדי מר וואן האמארסקאק את הצעיר תיו להכנון אזור פיתוח הקישון המקיף 3-800 דונם.

בין השאר מציע המתכנן יצירת אזור הפשי שיכלול את שדה התעופה הקיים, הקצבת שטחים לחיל הים, לדייג ולספורט.

שינוי בתקציב

הגדלת כמות החפירה, העלאות בשכר ובמחירי החמרים שינו את תקציב עבודות מפעל פיתוח הקישון שיעלו כפי המשוער בשלב הנוכחי כשני מיליון ל"י בהם 5 מיליון גולדן במטבע חוץ (הלואה מבנק הולנדי) לעומת מיליון ו-150.000 ל"י (בהם 4 מיליון גולדן במטבע חוץ) שנזכרו בחוזה המקורי. תשלום ההלואה ייפרע לשיעורין עד 1955. השיעור הראשון של הפרעון כבר הוכנס ביוני שנה זו. המחלקה לפיתוח הקישון במשרד התחבורה עדיין ממשיכה במו"מ עם המעוניינים להקמת חברה לפיתוח הקישון בה ישתתפו הממשלה, הקה"ל, קרן היסוד וחברת "גב ים לקרקעות" והון פרטי. בינתיים מטפלת המחלקה בעיבוד תנאי החכירה למעוניינים בהקמת מחסנים ותעשיות באזור הפיתוח. בין השאר הוחקר בימים אלה לחברת "הימה" (מפעלי חיפה להנדסה שהתמוגו עם מספנות "סולל בונה") שטח של 24 דונאם ליד מיכלי חברת הנפט העיראקית. כן הועמד לרשותם שטח של 200 דונאם בים שיובש בחלקו על ידם לצורך הקמת מספנה שבנינה יסתיים ב-1955.



הנואם מר מ. דין יו"ר הסניף. לידו יושם הרב זיילר, לשמאלו עו"ד ד. קופר, יו"ר הפדרציה הציונית בדרום אפריקה.

ומנהגו של עולם הוא, שבימה קטנה כגון הכנרת, שאוצר דגיה מוגבל והדגים אינם מצויים בה באופן שווה בכל החופים — מתעוררים ויכוחים וחיכוכים על הזכויות לדוג במקומות העשירים בדגה, וביחוד שחלק אחד מתושבי החוף מחזיק בזכויות יתר. סכסוכים ממין זה מביאים, כרגיל, להסכמים והסדרים הנמצאים בסכנה תמידית של הפרתם, כי מטבעו של דיג הוא לחשוב בלבד, לפני כל פרישת רשת, שהפעם תעלה לו רשתו את העושר המקווה...

גם בין קיבוצי הדיג בזמננו היו סכסוכים מסוג זה, לפני שהתאחדו ויסדו את הקואופרטיב של משקי הכנרת. אבותינו הדייגים ידעו את הסוד שאין להסכם דייגים תוקף של ממש אלא בלחץ הסמכות הגבוהה ביותר. מה עשו? קדשו את ההסכם על ידי כך שיחסו אותו לסמכות הגבוהה ביותר בעניני חלוקת הזכויות בארץ — ליהושע בן-נון.

בתלמוד נזכרים עשרה תנאים המיוחסים ליהושע, וכלם דגים בענינים שהם סלע המחלוקת הנצחית בין החקלאים, כגון: מרעה, לקוט עשבים ועצים בשדות, הליכה בשדות, חלוקת מי המעין וכד'. וביניהם נזכרת גם זכותם של דייגי נפתלי שנאמר: "עשרה תנאים התנה יהושע... ומחכין בימה של טבריה ובלבד שלא יפרס הקלע ויעמיד את הספינה..." (ב"ק פ' ב')

הקטעים מן התלמוד והתוספתא שהובאו קודם, אינם אלא דברי הסבר לתנאי הזה. אין לשער, שחלוקת הזכויות נעשתה כבר בימיו של יהושע, לפני שהספיקו להכיר את הים ולהאחז בו כראוי. ייחוס ההסכם ליהושע נעשה, דוגמת יתר התנאים המיוחסים לו, מתוך הרצון והצורך ליתן תוקף של סמכות להסדר של-קבע.

ופה ראוי גם להזכיר, שעקבותיהם של דייגי שבט נפתלי שישבו בתוך נחלתו של שבט גד השתמרו עד ימינו בשם החורבה אוס ג'וני שלחוף הירדן (דגניה). לדעת החוקרים* נשתמר בשם הערבי הזה שמו של היישוב העברי כפר ג'וין (אגוין) הנזכר בתלמוד. ויישוב זה נקרא על שמו של ג'וני בנו של נפתלי (בראשית מ"ו—כ"ו). ואם ישבו כאן בני נפתלי, הרי היו אלה דייגים שהתקדמו מן הכנרת במורד הירדן, עובדה זו משלימה ומאשרת את דברי התוספתא.

* קליין: ארץ הגליל, ע' 123.

האשה בחרה בסירה

מר פראנק ואן ליו, ימאי אמריקאי, קנה זה מקרוב באנגליה סירה חד-תרנית בנפח של 12 טונות, והוא מתכוון להפליג בה באביב הבא מסואתהמפטון לאמריקה המרכזית, בחברת אשתו הבריטית ובנו הקטן, שמלאו לו שלושה חדשים בלבד. אפשר ואחד מירידי, יורדי ים נורווגי, ישמש לו כצוות.

מר ואן ליו, בוגר האוניברסיטה של אוקלהמה, סופר, סאטירי הכריעה לטובת הסירה, שעה שביקש ממנה לבחור בינה לבין ריבת ביבשה.

הצייד והדיג בארץ בימי קדם היו חפשים, ומותר היה לכל אחד לעסוק בהם. הואיל וחיות הבר, העופות והדגים הם הפקר, הרי כל מי שצד אותם הראשון נעשה בעלן, כפי שנאמר במשנה התורה של הרמב"ם:

הצד דגים מן הימים ומן הנהרות או שצד עופות או מיני חיות והואיל ואין להם בעלים זכה. ובלבד שלא יצוד בשדה חברו. ואם צד קנה, ואם היו הדגים בביביון של בעלים וכן היה ועוף שבביביון אף על פי שהוא ביבד גדול והוא מחוסר צידה הרי זה של בעל הביבדים והצד משם הרי זה גולן. (יד חזקה, הלכות זכיה ומתנה).

יוצאת מכלל זה היא הכנרת, שזכויות הדיג בה לא היו שוות לכל השבטים שישבו מסביבה. מסביב לכנרת ישבו שלשה שבטים: נפתלי במערב, מנשה במזרח וגד בדרום. אך הכנרת עצמה בנחלתו של שבט נפתלי בלבד היתה, והוא נטל את זכויות הדיג העיקריות בים, שהתבטאו ברשות לצוד בשתי השיטות המכניסות ביותר בימים ההם: בחרם ובקלע. לכל בני השבטים האחרים מותר היה לצוד רק בחכות, רשתות ומכמרות. אך בגלל אפיין של שיטות הדיג הללו, שאין הדייג יכול לנצל את זכויותיו על כל הים אלא אם הובטחה לו גם הזכות לעלות על כל חופיו לצרכי פרישת הקלע וגרירת החבלים — צורפה לנחלתו של נפתלי גם רצועת אדמה מסביב לים שנמשכה כנראה לאורך כל החוף המזרחי. במזרח הים עבר גבול נחלת נפתלי מלכתחילה לא לאורך קו המים אלא על כתף ההרים, שנאמר: "וירד הגבול ימה על כתף ים כנרת קדמה; וירד הגבול הירדנה..." אבל בדרום הים במקום שהגבול הוא הירדן, נטלו דייגי נפתלי התקיפים מאת בני גד רצועת אדמה שרחבה "מלא חבל חרם", כי בדרך כלל אין גוררי החרם הרתומים לחבלים מתרחקים מן החוף אלא כדי מרחק של חבל אחד וארכו גם כיום כ-80—100 מטר.

מקור הידיעות הללו הוא התלמוד (ב"ק פ"א—ב') שנאמר שם:

"ומחכין בימה של טבריה ובלבד שלא יפרס קלע ויעמיד את הספינה, אבל צד הוא ברשתות ומכמרות. תנו רבנן, ימה של טבריה בחלקו של נפתלי היתה ולא עוד אלא שנטל מלוא וזבל חרם בדרומה לקיים מה שנאמר: "ים ודרום ירשה". — (ב"ק פ"א—ב) והתוספתא מוסיפה: "בראשונה שהיו שבטים כתיקונן אמרו, אין אדם פורס חרמו ומעמיד ספינתו בתוך של חברו, אבל צדין בחכין ובמכמורת, מכל מקום אין נמנעים בלבד שלא יפרס הקלע ויעמיד את הספינה. אין השבטים צדין דגים מימה של טבריה מפני שהיא חלקו של נפתלי, ולא עוד שיותן לו מלוא חבל חרם לדרומה של ים, שנאמר: "ים ודרום ירשה". דברי רבי יוסי הגלילי." (ת' ב"ק פ"א).



מחלקה מיוחדת של המכון עוסקת בחיפוש ימאים נעדרים. לפי בקשת קרוביהם וידידיהם. במשך השנה החולפת הצליחה המחלקה לגלות למעלה מ-300 נעדרים, ולחדש את הקשר בינם לבין משפחותיהם. המחלקה מכינה רשימות של ימאים שנרשמו כנעדרים, ומפיצה אותן בטוכנויות ימיות ובמועדוני ימאים בכל רחבי עולם. כל ימאי היוודע דבר על אחד מן הנעדרים, מתקשר עם המוסד ומוסר את הידוע לו.

מלקח ימאות העולם

בית יורדי ים בניו-יורק.

בית יורדיים בניו-יורק הוא גדול המוסדות מסוגו בעולם, ובטפולו כל ימאי ללא הבדל דת, גזע או מוצא. הוא משמש מקום מפגש לימאים בני כל העמים המזדמנים לניו-יורק.

טפול אינדיבידואלי

המוסד מגלה ענין אף בבעיותיו האישיות והאינטימיות ביותר של הימאי ומשתדל לפתרון כמיטב יכולתו. רשת פעור לתו היא, לכן, מגוונת מאד החל בעניני אכסון ובידור וכלה בהושטת עזרה רפואית, ביטוח, פיצויים, פנסיה ועוד ועוד. לא אחת יקרה, שימאי מחוץ לארץ התדפק על שערי המוסד לאחר ששוטט שעות בגשם השוטף ברחובות הכרך בלא מטרה וללא גואל. והנה הובא לבית יורדי ים, וכאן דאגו לאכסונו וניתנו לו כל צרכיו. הוברר שהימאי איחר לעלות על אניתו — מתקשר המוסד עם שגרירות ארצו ודואג להסעתו לנמל הקרוב, שם ימצא את אניתו ויעלה עליה.



חיפוש נעדרים

במערכה נגד הבדידות והשעמום

בית יורדי הים נותן דעתו לכך שרוב הימאים סובלים מבדידות ושעמום במסעותיהם הארוכים והחדגוניים בלב ים, או בנמלים מרוחקים וזרים — בנכר. ושעל כן מתאמץ הבית לחתור לפצוי מתאים. בין כתליו קיימים מועדונים בהם יכולים הימאים להפגש ולבלות שעה נעימה בשיחת רעים קלה, או במשחק משעשע, לפגוש ימאים אחרים מבני ארצו, לדון בבעיות הקרובות ללבו וגם, כמובן, מזנון זול. המוסד דואג לאכסונו של כל ימאי ימאי זר הנקלע לניו-יורק, ומאפשר לו לבלות את חופשתו על החוף בחדר נאה ובנוחיות מכסימלית. קיים שירות קבע לימאים דתיים. גם אל מרחבי הים מושטת זרועו של בית יורדיים, והוא משתדל להנעים חייהם של הימאים ולהקנות להם הרגשה ביתית. לדוגמה ישמשו חבילות חג המולד. אך לא זה בלבד.

* סקירה מפורטת על מחלקה זו ויוזמתה «אם הנעדרים» פורסמה ב"ים".



משלוח חבילות ספרים לאניות



תערוכת ימאי־ציירים.



ב"מועדון ההולנדי" בבית יורדי־הים



חבילות־שי לימאים

ספרית המוסד דואגת לא רק למבקרים בין כתליו בניו־יורק, אלא היא מספקת גם ספריות־ניידות לאניות. הימאים עצמם רשאים לבחור להם את הספרים הרצויים להם, והם מחליפים אותם אחר כך בספרים אחרים המצויים באניות אחרות.



טורגות בשמחה ליורדי־הים...

חוגים לסריגה

ביזמתו של בית יורדי־ים אורגנו חוגים לסריגה של נשים באות בימים, המקדישות את זמנן הפנוי כדי לסרוג אפודות, גרבים ושאר מיני הלבשה בשביל מלחי הצי.

פעולות תרבות והשתלמות

כן עוסק המוסד בפעולות תרבות מרובות. ליד בית יורדי־ים קיימים בתי־ספר ומדרשות מקצועיות, בהם יכולים הימאים להשתלם ולהוסיף דעת. בית האולפן הימי הוא מהמשוכללים באמריקה, ובו גם מחלקת ראדאר. מספר המתדפקים על שעריה הוא גדול כל כך, עד שהיה צורך להנהיג בו גם שעורי ערב. לרגל המחסור בקצינים הגובר בצי הסוחר האמריקאי, מתרבים הצעירים הנכנסים לבית־הספר הימי. גם קצינים זרים, מפיקים תועלת מבית־הספר, כי שם ניתנת להם האפשרות לרענן ידיעותיהם לקראת הבחינות האמריקאיות. היה מקרה שקברניט פרש מן הים ועסק משך שנים אחדות בהקלאות. אחרי כן עבר קורס קצר בבית־הספר ובדרך זו הצליח לחזור לתפקידו כקברניט. קרן סטיפנדיות קיימת ליד המוסד בשביל ימאים מחוסרי־אמצעים.

תקציב המוסד

תקציבו של המוסד מתכסה בתשלומי הימאים תמורת השרותים (75%) וכן על ידי תורמים מבחוץ. מקור ההכנסה החשוב ביותר הוא התשלום בעד חדרים ואכסון. ב־1951 חלה ירידה רבה במספר החדרים שנשכרו, הואיל ורוב הימאים לנו באניות ובאו לחוף רק לשעות מספר כדי ליהנות מאשר שרותי המוסד.

סיוע כספי

מחלקה אחת של המוסד עוסקת במתן סיוע כספי לימאים לצרכים שונים. לדוגמא יצוינו ההלוואות לצרכי שיקום, הניתנות ללא רבית לימאים שנאלצו לפרוש מן העבודה הימית לרגל תאונה או מחלה. כן ניתן סיוע כספי לאנשים ששחררו מבית־חולים, כדי קיום עד להחלמתם המלאה. במשך שנת 1951 נהנו מסיוע זה כ־2442 ימאים, וכמעט כולם התזירו בתודה את חובם.



1910 דפואי

מרפאה

גם מרפאה משוכללת קיימת בין כתלי המוסד, ובה יכול כל ימאי לקבל עזרה רפואית במחיר זעום. מנהלי המרפאה ועודדים את הימאים שיטפלו בכל חולי בהיותם על היבשה, ולבל יזניחו גם מיחושים קלים. אחד התפקידים החשובים ביותר של המוסד הוא — המלחמה בנגע השיכרות.



בקורסים להשתלמות

ברכות נאמנות
לשנה החדשה

לסופרי „הים“, ולעשתתכפיו,
לנשיאות חבל ימי לישראל,
ולכל חבריו וקוראיו

מאחלת

מערכת הים

בְּאַרְצוֹת עֶרֶב וְהָאִשְׁלָם.

הרכוש הערבי הגדול ביותר הם הנמלים בים התיכון במפרץ הפרסי. שחינויותם בלטה ביותר במלחמת העולם השנייה.

במרכז הים התיכון, מחזיקה בידה לוב שלושה נמלים: טריפולי, בנגאזי וטוברוק. מהם, בנגאזי וטוברוק בעלי חשיבות ממדרגה שניה, בעוד שנמל טריפולי מתפתח בעזרת האמריקאים והבריטים הבונים בו בסיס ימי ואוירי חשוב. נמל טריפולי משמש אף כנמל אספקה לוויילוס, אחד הבסיסים האוויריים האמריקאיים הגדולים במזרח התיכון. למצרים שלושה נמלים ממדרגה ראשונה, נוספים אליהם הם פורט-סעיד וסואץ. אין לשכוח כמובן, את תעלת סואץ ושני נמליה: פורט-פואד ופורט-טופיק.

אלכסנדריה הוא הנמל השלישי בגדלו בים התיכון (אחרי מרסיל וגנואה). אולם רק החמישי בחשיבות מבחינת תחבורה ימית ופריקה וטעינה. אין לזלזל בחשיבותו כבסיס ימי בים התיכון. כרגע, אין אניות מלחמה בריטיות באלכסנדריה, אך ברור, שבזמן מלחמה לא יהסס הצי הבריטי להשתמש בנמל זה עם או בלי הסכמת המצרים. אלכסנדריה משמשת עתה, כנמל האספקה הראשי של מצרים, בו בזמן שפורט-סעיד וסואץ הוצאו מכלל שימוש, לרגל המאורעות האחרונים.

פורט סעיד וסואץ אינם נופלים בכושר קבול מטענם מאלכסנדריה. קיימת גישה טובה אליהם על ידי רשת רכבות מסועפת לקהיר ולדלתה. סואץ היא נמל הנפט היחידי של מצרים, ובית הזקוק היחידי של ארץ זו נמצא בה.

עקבה, הנמל העבר-ירדני קשור קשר אסטרטגי עם סואץ. בזמן מלחמה תשמש עקבה כנמל אספקה יחידי לכל הכוחות שיפעלו במדבר ערב. עקבה הופכת בהדרגה נמל יבוא עבר-ירדני ומקבלת את רוב המטען המיועד לארץ זו, שעבר קודם לכן דרך נמל בירות. הבריטים מחזיקים צבא ואניות מלחמה בעקבה.

סוריה ולבנון, הן בעלות נמלים חשובים למדי בחוף המזרחי. נמל הנפט בצידון, מטפל במטעני הנפט הגדולים ביותר במזרח התיכון. צידון הוא קצה צנור הנפט הטרנס-ערבי השייך והמופעל על ידי חברת הנפט הערבית-אמריקאית. מיליוני טונות של נפט גלמי זורמים למקום זה דרך צנור הנפט מערב הסעודית. כאן נשאב הנפט לתוך אניות או לתוך מיכלי-ענק.

צידון היא הראשונה במעלה בחוף המזרחי מבחינת חשיבותה הכלכלית והאסטרטגית. נעשות עתה הכנות לבנות כאן מפעלי זיקוק.

הנמל הראשי של לבנון הוא בירות, העוסק ברוב תנועת ההטענה והפריקה של לבנון, סוריה וירדן. נמל בירות שרת את צבאות הברית במלחמה האחרונה כבסיס אספקה וכבסיס ימי כאחד.

רק נמל אחד בעל חשיבות מעשית קיים בסוריה, והוא לטקיה. הוא נבנה רק תודות לעובדה שהנמל הטבעי של

סוריה, אלכסנדריה, סופח לתורכיה.

נמלה היחיד של עירק הוא — בצרה, נמל ממדרגת חשיבות שניה במעלה — מנקודת ראות אסטרטגית, אך עליו נשענת כלכלת הארץ.

במפרץ הפרסי, קיים נמל הנפט אשר בו מרוכזים בתי הזיקוק הגדולים ביותר בעולם, הוא עבדאן.

כרגע ממלאים את מקומו של נמל עבדאן — בחריין קווית וז'הראן, המספקים כבר עתה כמות נפט העולה בשווי עורה על הכמות שעבדאן יכולה היתה אי-פעם לספק. נמל הז'הראן על מפעל הזיקוק ראס-טאנורה, הרביעי בגדלו בעולם — מפיק כמעט את כל הנפט ממדבריות ערב הסעודית.

ביום סוף קיימים רק שלושה נמלים בעלי חשיבות גדולה והחשוב ביניהם הוא נמל עדן, במושבת הכתר הבריטי. הוא משמש בעיקר תחנת-חנייה לאניות סוחר העושות את דרכן לאוקינוס ההודי, ובסיס ימי לאניות מלחמה בריטיות, הפועלות בים סוף ובחלקו המערבי של האוקינוס ההודי.

ג'דה, נמל ערב הסעודית עוסק בעיקר בתנועת עולי הרגל למכה וכן בתנועה החופית של ערב הסעודית. לנמל זה לא נודעת כל חשיבות אסטרטגית. לעומת זאת, משמש נמל סודאן בחוף האפריקאי — נמל אספקה חשוב לצבאות הבריטיים באפריקה.

לאור המצב הקיים משמשים נמלי המזרח התיכון קלפי-משחק בידי העולם הערבי. השאלה היא, כיצד ישתמשו בהם במשחק הבינלאומי...

בְּנִמְלֵי תַרְכִּיָּה.

בסוף 1951 נסתיימה הירידה הממושכת בתנועת האניות בנמל איסטמבול. שנגרמה בחלקה על-ידי סתימת הנמל. מאז ניכרים בנמל סימנים בולטים להחשת התנועה. כן חל שיפור בעבודות הפריקה והטעינה.

ועידת הספנות למזרח הקרוב החליטה לבטל מ-1 בדצמבר את התוספת בסך 20% על משלוחי הסחורות לנמל איסטמבול. במקביל לאמצעים הננקטים על ידי השלטונות, ניכרים גם אמצעים מרוכזים מצד קבלני-ההובלה וסוכני-האניות, לעשות הכל כדי להחיש באופן מכסימלי את הטי-פול בסחורות הנכנסות והיוצאות.

בנמל ארגלי, השוכן לחוף הים השחור, חלה התקדמות ניכרת בעבודות השכלול והמודרניזציה. זה עתה הוחל בהקמת מעגן חדש שארכו יגיע ל-600 מטר בערך, ואשר בו יהיה מקום לארבע אניות, חציו האחד של המעגן יצוייד במתקנים הדרושים למטעני פחם, וחציו האחר יותאם לסחורות אחרות מכל הסוגים, עם השכלולים יוכל הנמל לקלוט בבת-אחת 28 אניות.

תקנה אחת של ממשלת תורכיה מיועדת למניעת הבר-

גדל נמלי אירלנד ומספנותיו

נמל בלפסט הוא מרכז המעגנים והמספנות הגדול ביותר באירלנד. רציפיו מתאימים לאניות מכל הסוגים, ארכם 10 מילין. מתקניו משוכללים ביותר. ב-1939 הוקם כאן בסיס ימי.

בשנת 1951 הגיעה כמות הסחורות שעברה בנמל בלפסט ל-4.885.552 טון, היינו — עליה של 290.137 טון לעומת 1950. בספנות החופים חלה באותו פרק הזמן עליה של 276.346 טון, בעוד שהספנות עם ארצות-חוץ ירדה בשעור של 154.117 טון.

אף על פי שסחורות אולסטר נשלחות דרך נמל בלפסט במישורין לרבים מנמלי אירופה ואמריקה, הרי החלק הגדול יותר של עבודת הנמל קשור בספנות החופים ובנסיעות אל מעבר לתעלה. בקו הנוסעים הפועל לילה-לילה בין בלפסט לבין ליברפול, פועלות 2 אניות בנפח של 4000 טון; 7 אחרות פועלות באותו הקו בהובלת משאות. שרותי-משאות קיימים גם בין בלפסט ושאר נמלי בריטניה.

באירלנד קיימות שתי חברות-ספנות למים עמוקים, שמרכזיהן בבלפסט.

מאז המלחמה העולמית הצליחו לשקם את כל צי האניות של חברת אולסטר, אשר סבל אבידות כבדות מידי האויב. הצי המחודש צוייד עתה באניות החדשות ביותר. זה 75 שנה ומעלה מקיימת החברה קשר-אניות עם קנדה, ארצות-הברית ואירופה.

ביקורי אניות-נוסעים טראנסאטלנטיות בנמל בלפסט נפסקו בפרוץ מלחמת העולם השנייה, ואין להניח שיתחדשו בעתיד הקרוב.

המספנות של בלפסט קבעו לעצמן תכניות-שיא של בינוי וחידוש, ואם לא יחול צמצום באספקת הפלדה יש לשער ששנת 1952 תהיה להן שנת הישגים מרובים. הנפח הכולל של האניות הנמצאות בתהליך הבנייה מגיע למחצית המיליון טון.

במספנות בלפסט נשמעת ללא-הרף הלמות פטישיהם של פועלי-הסמרור וטרטור המכוונות הכבדות. במרומי הפיגומים עובדים אנשים רבים ומשוויים צורה לאניות הנבנות.

מבקר מן החוץ הנקלע למפעלי-ענק אלה, המעסיקים למעלה מ-20.000 פועל, אינו יכול שלא להתרשם מן המעוף הרבגוני של העבודה. אפשר לראות כאן טאנקרים, אניות-נוסעים וספינות-משא בשלבי-הייצור השונים.

האניה הגדולה ביותר הנמצאת עתה בתהליך הייצור היא אנית-נוסעים בת 28.000 טון, ולידה אנית-נוסעים אחרת בת 17.000 טון. כן בונים 4 אניות-נפט, שתים בשביל בעלי-אניות נורווגיים, טאנקר מהסוג הגדול ביותר, 32.000 טון, נבנה בשביל חברה בריטית.

חה של מטבע זר מן המדינה. חברות הספנות אינן רשאיות למסור ליצואן את תעודות-המשלוח לסחורות המיועדות להוץ-לארץ, אלא הן חייבות להעבירן במישורין לבנק מסויים — והבנק מעבירן אל הלכות בחו"ל.

גם בשטח הוקת-המכס יש לחכות שיחולו בקרוב שינויים. כבר לפני זמן רב התחילה ועדה מיוחדת בעיבוד תעריף חדש. עתה נבדקת, ההצעה בחוגים הנוגעים בדבר.

כן הצטרפה תורכיה להסכם הכללי למסחר ומכס, ובקשר לכך חתמה על הסכמי-מכס עם מדינות שונות. מעתה יש לצפות, שמוצרים רבים שהובאו עד כה לתורכיה בכמות מוגבלת מאד, מחמת שיעורי-המכס הגבוה, יתחילו עתה לזרום לתוכה בכמויות גדולות.



נמל איסטנבול משמש בימים אלה נושא לויכוחים סוערים. זה כבר קיימת תכנית להקמת נמל מסחרי חדש, אך הדעות נחלקו בשאלת המקום שייבחר לתכלית זו. הואיל ונשמעה תביעה להימנע מהכנסת שינויים במקומות שיש בהם משום ענין לתיירים, נוסף לזה דנים ביצירת אזור חפשי בנמל איסטנבול, לשם הגברת המסחר עם המזרח התיכון. גם כאן נתגלעו חילוקי-דעות בשאלת המקום, אך סבורים שלבסוף יוחלט להקים את האזור החפשי בעברו האסיאתי של ים השיש, בקרבת העיר טולצה.

ביקורת קשה נמתחה בעתונות המקומית על העלאת מחירי-ההובלה מתורכיה ואליה. בעיקר התאוננו יצואני הפירות המיובשים, אך בעלי האניות טוענים כי דוקא הם מקבלים הקלות ממשיות שיש בהן כדי לכסות את ההעלאה.

ענין מיוחד מעוררת העובדה, שחברות הספנות התורכיות אירגנו שרות-אניות מיוחד בקו איסטנבול-חיפה, משום שמדינות הליגה הערבית סוגרות את שערי נמליהן לפני כל אניה המבקרת גם בנמלים ישראלים.

מן ה-1 במאסר התחיל לפעול בתורכיה „בנק לספנות“ שנוסד זה עתה על ידי האוצר התורכי תוך שיתוף עם מספר מוסדות כספיים חשובים. הון המניות של הבנק מגיע ל-500 מיליון לירות תורכיות, המחולקות ל-5 קבוצות של 100 מיליון לירות כל אחת. 51% מן המניות מצויים בידי המדינה. בעוד שאת 49 האחוזים הנותרים יכולים לרכוש אזרחים תורכיים ומוסדות כספיים בתורכיה.

המניות אינן נמכרות למי שאיננו אזרח תורכי. בישיבה הראשונה של מועצת המנהלים נבחר אדמיראל נדז'אטי אויודניץ נשיא החברה, ופרופ' אתא נוטקו — סגן-נשיא.

נמל ניו-יורק

עליתה של ניו-יורק מעירת-חוף למעמד של מטרופולין ימי כל-עולמי היא פרשה מופלאה ומתמיהה. ההיסטוריה של נמלי אירופה החלה לפני כמה מאות בשנים, בעוד שראשיתו של נמל ניו-יורק הוא ב-1620, לערך. צורתו הטבעית של הנמל מיוחדת במינה מנקודת מבט גיאוגרפית, והוא אחד הגורמים שסייע להתפתחותו: מפרצים, נהרות, מעגנים ואיים. לאחר שנים רבות של תכנון ופיתוח נהנה כיום נמל זה מכל הנוחיות שאפשר להעלות על הדעת. רוב המתקנים ממוכנים והעובדים מאומנים ומנוסים.

קו-חוף ארוך

אורך קו-החוף של נמל ניו-יורק מגיע ל-770 מילין. בתוך הנמל מצויים בערך 1.900 מעגנים ורציפים, מהם יותר מ-300 מותאמים לקליטת אניות-אוקינוס. ב-1949 עגנו בנמל ניו-יורק 10.989 אניות וב-1950 הגיע מספרן ל-11.649, 60% מכל האניות הללו הפליגו תחת הדגל האמריקאי, ואילו השאר היו אניות זרות. אין עוד נמל בעולם היכול להשתוות לנמל ניו-יורק בתדירות ההפלגות ובמספר הנמלים העולמיים עמו הוא מקיים קשר-הפלגות קבוע. המספר הכולל של ההפלגות מנמל ניו-יורק הגיע ב-1949 ל-11.077, וב-1950 ל-11.517.

התפקיד בימי מלחמה

נמל ניו-יורק מלא תפקיד מרכזי בהשגת הנצחון במלחמת העולם השנייה, בהיותו נקודת-מוקד להטענת אניות ולהפלגתן. למעלה מ-1500 שיירות, שהכילו יותר מ-40.000 אניות עברו דרך הנמל והביאו חיילים, ציוד צבאי ואספקה לחזיתות. כיום מהווה ניו-יורק מרכז-חלוקה עולמי לכל המדינות המקבלות משלוחי-סיוע מארצות-הברית.

צ'י-הסוחר האמריקאי

לפחות 19 נשיאים אמריקאיים, מג'ורג' ואשינגטון ואילך, הטעימו את העובדה, כי צ'י הסוחר הוא אחד הצרכים החיוניים ביותר של המדינה. צ'י הסוחר מבטיח, יציבות ובטחון לאומי. מסחר בינלאומי וספנות הם בסיס הכלכלה הלאומית.

את פתיחתה של ההיסטוריה הימית המגוונת את אמריקה מציינת דו-תרנית קטנה בת 30 טון — ה"וירג'יניה". הספינה שהורדה למים ב-1607, נבנתה מחמרים מקומיים. שבע שנים לאחר מכן הורדה למים אניה נוספת, שנבנתה על ידי סוחר הולנדי. היתה זאת אנית-הטיולים "אנראסט", בת 16 טון. למעשה היו אניות קטנות אלו מעין "אמצעי בריחה" הואיל והשתמשו בהן בעיקר מתישבים אחוזי-געגו

עים, שהתכוננו לחזור לאירופה. אך היתה זו תחילתה של תעשייה גדולה.

המושל ג'ון וינטרופ בנה את האניה הראשונה שנועדה לשימוש מסחרי ממש: ספינה בת 60 טון שהורדה למים ב-1631.

לא עבר זמן רב, ועצי-האורן הגבוהים והתמירים של מדינת ניו-אינגלנד עוררו את קנאתה של אירופה. היערות האמריקאיים היוו את רכושה היקר ביותר של בריטניה במושבות. הבריטים סימנו בסימן מיוחד את כל עצי-האורן שקוטרם עלה על 24 אינץ', למען יישמרו לייצור תרנים. אניה מעצי-שקמה, בעלת תרנים של עצי-אורן, אפשר היה לבנות באמריקה במחצית המחיר שהיה דרוש לשם כך באירופה.

איכרים, אמפיביים

ב-1730 כבר שגשגו 16 מספנות במושבות האמריקאיות ולא זו בלבד: אמריקה הפכה להיות מדינה של "איכרים אמפיביים". איכרים רבים שחיו באזורים הפנימיים של המדינה עסקו בבנין סירות קטנות בתוך אסם-התבואה שלהם בימי החורף הגשומים, כשתנאי מזג האויר לא הניחו להם לעסוק בעבודת האדמה. כאביב העבירו את הסירות על גבי עגלות לנהרות ומשם השיטו אותן לחופי הדיג.

אניות הפכו במשך הזמן אמצעי התחבורה הראשי בין המושבות. עצם קיומה של אמריקה היה תלוי בהן. סוסים, פרות ושאר צרכים חקלאיים הובאו מאירופה בסירות זעירות. בשוכן לאירופה הובילו האניות את מוצרי-היצוא האמריקאיים: דגים, דגן, בשר כבוש, כותנה וטבק.

תרומה חשובה תרמה אמריקה להתפתחות הארכיטקטורה הימית. ב-1731 הורדה למית בגלוצ'סטר אנית-מפרש מצוידת בסיפון מיוחד בעל שני תרנים. האניה היתה קלה יותר לטיפול מהאניות המסורתיות, רבועות-המפרשים והעסיקה אנשי-צוות במספר קטן יותר.

למעלה מ-2300 אניות אוקינוס היו שייכות למושבות האמריקאיות בעת שפרצה מלחמת העצמאות. נפח האניות שעמד לרשותה של הספנות האמריקאית עלה על זה של גלאזגו, ליברפול ולונדון גם יחד. כן פעלו אז אניות-מלחמה פרטיות שהיו שייכות לסוחרים אמריקאיים.

למר י. חלף

ברכות בית החבל
הימני ישראלי

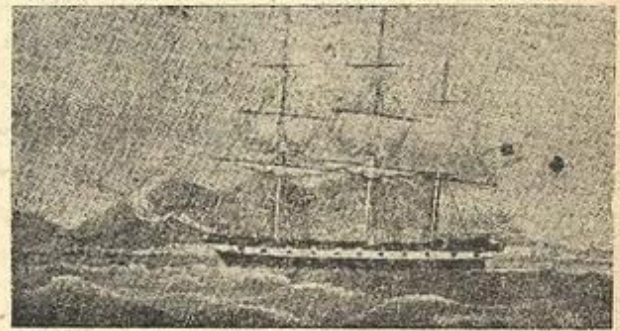
להולדת בעז

תור הזהב

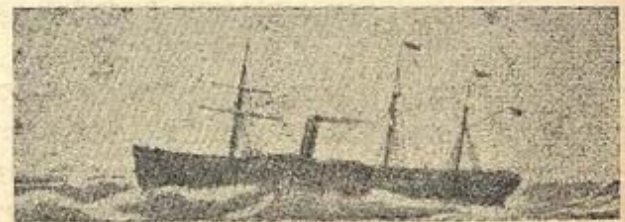
תור הזהב בתולדות הספנות האמריקאית בא אחרי מלחמת העצמאות, בשנים שבין 1790 ו-1855. הצי האמריקאי התפתח בממדים גדולים. אימרת-כנף שרווחה בתקופה זו קובעת, כי „כל רחוב באמריקה מוליך אל הים“.

אנית-הקיטור האמריקאית הראשונה חצתה את האוקיינוס האטלנטי ב-1819. ב-1843 נבנתה במספנות האמריקאיות אניה מהירה חדשה, שבישרה את השלב הסופי והמפותח ביותר בתולדות אניות המפרש. בזמן מאוחר יותר נבנתה אניה שהצליחה לעבור 421 מילין ב-24 שעות — מהירות שטרם נודע כמוה עד אז.

ב-1850 כבר יכול היה צי-הסוחר האמריקאי להתחרות בצי המפותח ביותר בעולם. כן מנה 700 אניות לציד-לויתנים. הצי מיליון טון אניות נבנו לשנה, ושלושה רבעים מכל היצוא האמריקאי הובלו תחת הדגל האמריקאי.



ספוסים של כלי-שיט אמריקאיים בעבר.



השפל

תקופת-השפל בהתפתחותו של צי-הסוחר באה לאחר מלחמת-האזרחים. תקופת אניות-המפרש עמדה להסתיים ותעשיית האניות האמריקאית הגיעה לנקודת-קפאון. ב-1870 פנה הנשיא גראנט בקריאה נמרצת לקונגרס „לעשות להח-יאתו של צי-הסוחר המתנוון“. הגורם העיקרי למצב זה היתה העובדה, שתעשיית הברזל והפלדה בארצות-הברית טרם הגיעה להתפתחותה הגדולה.

לראש הממשלה ולשריה
לנשיא המדינה
לצבא ההגנה
לחיל הים הישראלי
לעובדים באניות
העבריות ובנמלים
לדייגים בחופי ארצנו
לכובשי הים הצעירים
ולכל חבריו וידידיו

שלוחה

מיטב אחולינו לשנה החדשה

החבל הימי לישראל
ומוסדותיו

לחברנו א. באווריסטר

ברכות נאמנות
ליובלו החמישים

עובדי

החבל הימי לישראל

מסרת ימית

המסורת הימית עוברת מאב לבן במשך דורות, ורצופה היא מעשיגבורה עילאיים. הרי האלחוטאי ססירב לעזוב את אניתו משום שהיה בידו לשדר עוד קריאת ס. או. ס. אחרונה לפני טביעת האניה. אין זה מקרה נדיר, שמהגוס אנית יסרב לעזוב את חדר המכונות שטוף המים, בהמשיכו להפעיל את המשאבות עד שי הוא מאחר את המועד. ימאים אלה הם לסיפר על שהיותיהם בנמלים זרים, אך על מעשיגבורה הם מדברים רק לעתים רחוקות. הם "טבעיים" בעיניהם.

מה ראשיתה של המסורת המופלאה הזאת, — קברניטים נהגו לרדת תהומה עם אניותיהם מאז ימי הויקינגים. ידוע, כי לאחר מותו של קברניט ויקינגי העלו את גויתו על האניה, אנשיהצוות שלחו בה אש והטילו לים.

סיר פראנסיס דרייק המשיך את המסורת הזאת, שעה שאירגן את הגנת אנגליה נגד הארמויה הספרדית. קברניטיו קיבלו פקודה להמשיך במלחמה עד רדת אניותיהם תהומה.

במסורת הימית האמריקאית נוכר שמו של קפטין ו. הנדרסון, שהוסיף לעמוד בגאווה על סיפון אניתו עד שבלעוהו המים. בתנועתיד סילק סירה שבאה להצילו, וכך שקע עם אניתו ולעיניו אנשי הצוות שלו הנמלסים על נפשם. דמות אחרת — קפטין ג' לורנס, קברניט בן 32, שעה שפיקד על הפריגאטה המפוררת סמת "צ'סאפיק" במלחמת 1812. בקרב ימי התנגש באניה הבריטית "שאנון", ונפצע פצעים רמות, כשהורידוהו למטה, צעק אל אנשיו לבל יתאשו מהגנת האניות. המלחים הוסיפו להחזיק מעמד בימשך כל קרביהדמים הסוער עד לכיבושה הסופי של "צ'סאפיק" — ולא נכנעו.

הלוחות הלבן

הלוחות הלבן הופיעו שנית לאחר שנעלם זה מאה שנה. אך הפעם אין הוא רק דמות סמלית. זה מקרוב נצוד לוחותאלבינו לבן, משקלו 56 טון, עי אניתהציד "אנגלורוד", ליד חופי פארו.

מצוי סוג ידוע של לוחותנים קרויים "הלוחות הלבן", אך למעשה צבעם צהבהבאפרפר. לוחותאלבינו הטהור, שנצוד הוא הראשון שהופיע איפעם.

ציד הלוחותנים כיום שונה לאין ערוך ממה שהיה לפניו, כשמספר ימאים אמיצים, מזוינים בצלצלייה, היו יוצאים לציד מחופי נירוינגלנד בסירתעץ רעועה. כיום יוצאים צייד הלוחותנים בצי של 14—15 סירותציד, השטות מסביב לאניתאם ענקית בת 24,000 טון. ארכן של סירותהציד הוא 150—200 רגל, והן מצוידות במנועים של 2500 כוחותסוס. בתוך חרטומה נושאת כל סירה תותחצילצלים, המטיל יתדות מתכת של 160 ליטראות. בראש הצלצל — מטען של חומר נפץ התורג את הלוחות ומפזר רסיסים בגופו. ביימים מקדם נהגו להטיל את צלצלהיד בגופו של הלוחות, ואחריכן רדפוהו בסירותמשוט בתקוה שיתעייף וימות. אך לעתים קרובות קרה ההיפך.

אניתהאם היא למעשה ביתחרושת עצום, שבו מפיקים את השומן של הלוחותנים. ציד 50—60 לוחותנים ביום נחשב כיום הישג מניח את הדעת. בממוצע צדים בעונה אחת כ־20 אלף טון.

האניות יוצאות מחופי גרווגיה ועוברים את הדרך הרחוקה עד הים הארקטי. הצי שורה בחוף זמן בלתי מוגבל, ואניתהאג הענקית משמשת מקור אספקה לשאר האניות. בתום העונה חוזר הצי לבסיס לשם רחיצה וחיסוי, אחר כך הוא עובר לאזורציד אחר.

הי ימי בשמות רחובות

משהו מצביונה של עיר נקבע גם עיימות רחובותיה. אין פלא, איפוא, ששמות הכרוכים בהיו ימי טבועים בשמות רחובות בהיפה, אם כי במספר זעום.

והרי רח' הנמל, דרך הים, רח' המים, רח' הבריכה, דרך סטלה מאריס ("כוכב הים"), סמטת כ"ג ("ע"ש כ"ג יורדי הסירה). רחובות לפי שמות נהרות: רח' הירדן, רח' הקישון, רח' השילוח, רח' הירמוק, רח' ליטני, רח' קדרון; גם רח' כנרת, והרי שמות בעליחי ימיים: רח' הדלפין, רח' השחף ועוד. רח' נחשון, רח' נחילאלי, סמטת צידון.

שלוש שכונות נושאות שמות ימיים: בתגלים, קריתיים ועיןהים. בשכונת עיןהים מצויים רח' התורן ורח' העוגן.

והרי מספר הצעות לשמות נוספים: רח' המפרשים, רח' השייטים, רח' המכמורת, רח' נון, דרך הדייגים, רח' הצדפים, רח' אילת. כן אפשר לצרף לביטויים אחרים את המלים: ים, גלים, חוף — כגון רח' מראהים, גלי סער, חוף החותרים, וכדו'.

ארוכים הם חופי הארץ ויישובים ימיים מבצבצים לאורכם. יזכורנא החופים גם לפי שמות רחובות ושכונות, שהחיים טבוע בהם! ד. א—8

נסיונות שיוט לים מים מתוקים

— ששה אנשים עומדים לצאת מנמל מונאקו בסירה לטיול בים התיכון והים האטלאנטי, בלי שיקחו אתם מים ואוכל, כדי להוכיח כמה זמן יכולים אנשי שים שאניתם וטרפה והם ניצלו בסירה להמצא בים ולחיות בו בלי עזרה. מארגן הטיול הוא ד"ר בומבאר, העובד במוזיאומו הימי של מונאקו. ד"ר בומבאר לוקח אתו מכשיר לדוג דגים, מסחטה לפירות, מסנן מניילון וצנצנת של חצי ליטר. לדעתי יכול אדם לחיות עם מכשירים אלה זמן בלתי מוגבל. הדגים שידוגו יספקו גם מזון וגם מים מתוקים, כי שלושה קילוגרם של דגים לאחר הסחיטה נותנים קילוגרם של מים מתוקים. אם לא יצליחו לדוג דגים ישתו מים מלוחים של הים מן הצנצנת. לדעתו של ד"ר בומבאר אדם יכול לשתות במשך יום אחד חצי ליטר מי ים בלי נזק לבריאות, אם יתרגל לכך כבר ביום הראשון שנמצא בים. המסנן מניילון ישמש להספקת "פלאנקטון" הצף על פני המים ומורכב מצמחים ומיקרו־אורגניזמים היכולים לסיפק את הוויטאמינים הנחוצים לשם הצלת האנשים ממחלת הצפדינה.

לרב החובל יוסף פודולי

במות עליו אלו ז"ל

השתתפותנו הכנה

החבל הימי לישראל המרכז



בספרות ואמנות

„מִבְּחַר סְפוּרֵי יָם“

(סוף מהגליון הקודם)

— אל אלוהים, לא תוכל לקבל זאת — אמר המכונאי ביאוש.

— שלח אש בכל תנור־המטונפים — ציווה רב החובל בקול פסקני.

— טוב, אעשה כן — קרא המכונאי. ומיד לאחר זאת שמעתי יורד במרוצה.

תקפתי רעדה. אין הפחד תוקף את המלה, אלא בשעת הסכנה האיומה ביותר. ירדתי לתא המלחים והסתכלתי בדיוק הישן ובביל ששכב לידו. היתה זאת הפעם האחרונה, שראי־תי יותר מאשר את ידיהם בלבד. עליתי לסיפון מבלי לה־עירם. לאחר זאת שמעתי שוב את קולו של המכונאי על הסיפון.

— עלי להפסיק מיד את המכונות — קרא בקול, או שהן תיפסקנה מאליהן. הצנורות רועדים, מחוממים עד כדי התכה. חדר־המכונות מלא עשן, עד כדי מחנק.

— אסור לך להעמיד את המכונות — אמר הקברניט. והרוח נשבה בחזקה. חדרה לארובה וכיבתה את השלהבת. נשמעה מעין יבבה והאניה נעצרה במקומה.

— תן לנו שהות של רבע שעה — אמר הקברניט. הוא התקרב לסגנו: — הזעק את כל המלחים והוצא את העוגן הצף.

אך היה זה מאוחר מדי, כי באותו רגע נשמע כבר קול שבר וזעקת כאב של אדם. המכונאי זנק אל חדר המכונות, אך המכונות היו דוממות. חרטום הספינה החל מתנועע. כעבור רגע, כשגברו הגלים, החלה הספינה מסתובבת סביב עצמה פעם ופעמיים. הרוח סחף אותה בלי הרף וכל מה שהיה עליה החל להינתק בקול נפץ חזק. ושוב הסתובבה הספינה מצד אל צד. האם לא ייפסק הדבר לעולם? ראיתי את הקברניט כשהוא מחליק בזעקה מהגשר וסגנו נזרק גם הוא אחריו. צעקתי מתוך בהלה וטיפסתי אל הסולם המרכזי כדי להאחז בו. הר־הגעש שמצפון האיר עלינו באורו האדום. עוד רק פעם אחת שמעתי את זעקתו של הקברניט, אך הים בלעה. אחד הקצינים נכלא בתאו וגם את זעקתו שמעתי. מעתה הייתי „דוֹק הבודד“, הוחל באצבעות

שותתות דם, המנסה להיאחז ברצפת־ברזל משופעת ומוח־לדת. הגיע אז לאזני קול איום של קרע ושבר. המכונות נפלו כפי הנראה לתחתית האניה, או שהדודים התפוצצו. נאחזתי בצפרני ברצפה והקאתי מרוב חולשה. אך לא הפסקתי כל אותה שעה לקרוא: בילי, דוֹק... כמטורף הייתי. צעקתי והכיתי באגרופי על לוחות־הפלדה השחורים ומכוס־האיזוב שעליהם שכבתי. רעדתי כל כך עד שנפלתי כמעט לתוך הים. הרי זה נורא! רגע אחד אתה נמצא בין בני אדם חיים, מאזין לדבריהם, רואה את האור ושומע את טרטור המכו־נות וגניחות האניה, וברגע השני — הרי אתה כ„דוֹק הבודד“, הנוסע עם המות, ולא על סלע בודד, כמו שנראתה הספינה מתחתי, אלא על גווית צב של ספינה רקובה וישנה, העלולה להיגרף כל רגע למעמקי הים.

זעקתי כשראיתי את קצף המים הלבן המסתער עלי ככריש פעור־פה. ראיתי מרחוק את אור הר הגעש, שדמה ללשון אש הזרקור, המועם בערפל. מראה האדמה, או המ־קום ששם היתה האדמה צריכה להיות, הרגיו אותי ביותר וכילד פרצתי בבכי מרוב חולשה.

היה זה איום, אדוני. כל כך נחלשתי, עד שאבדתי את אחיזתי במעקה. אך מיד טיפסתי שוב וקשרתי עצמי בחגור־רתי אל בליטה גדולה שמצאתי...

ואו — שמעתי קול. היה זה קול מישהו, סגור בבטן האניה כבתוך קבר, דופק משם בפטיש. צעקתי אל אחי הנמ־צאים שם: — אינכם יכולים לצאת, אינכם יכולים לצאת! קולי הפחידם. יללה משונה נפלטה מפי, כמעט שלא קולי שלי. זחלתי אל המקום, שמתוכו נשמעו הדפיקות והבנתה, כי דוֹק הוא הדופק אלי או ביל זאולי שניהם גם יחד. הכיתי באגרופי על לוחות־הפלדה עד זוב דם, מבלי להרגיש בכך. קוויתי שהלוחות הם מוחלדים ורקובים כל כך כפי שהאמנו, אך לא כן היה. הם היו יצוקים ברזל. לא היה עמדי אלא סכין ולא ידעתי במה הם דופקים מבפנים. והאיר שם ודאי דחוס ומחניק, וחושך שם... התפללתי וקללתי נמרצות ושוב דפקתי באגרופי. שמעתי פתאום שלוש דפיקות רצופות ולאחר הפסקה — שלוש דפיקות נוספות. דפקתי אז גם אני. אלה שבפנים התחילו מיד לעבוד במרץ ורגעים מרים עברו עלי כשנחו מעבודתם. בקור של הים וברטיבות של רסיסי המים שניתזו עלי הזעתי כפר.

כעבור שעה או יותר נראו סימנים לכך, שהאנשים הגיעו ללוח הפלדה. לפתע שמעתי קול שריקה מזור, כקול קיטור המתפרץ. היה זה האויר הדחוס ששמר על האניה שתצוף. עתה יצא האויר בשריקה דרך הסדק הצר. ידעתי שעוד מעט תשקע הספינה יותר ויותר והבינותי שאומללים אלה, המנסים להימלט, יטבעו. ואולי אפשר יהיה להוריד את לוח הפלדה במהירות? קראתי אליהם, אך הם לא שמעו דבר. הם רק ידעו, שאדם עומד מעליהם. תקעתי את סכיני ללוח הפלדה, אך להבו נשבר, עבדתי מתוך קדחת וכל הזמן

— רואה אתה, אדוני, את האור המנצנץ מעל הסיפון
 האחורי — שאלני.
 — כן, רואה אני אותך גילבני.
 — זהו הר' הגעש, אדוני.

ביק קאני

"היא" על שום מה?

ספינת קרוינה בפיני "היא",
 והסבה ברורה:
 הן לא גזרה של חן נשי
 והופעה לתפארה.
 לאיש מוג' לב לעג תלעג,
 תכלא ממנו רחמיה,
 וכן דרוש כהל וסרק
 למען שמר על זיו מראה.
 מאהבה תצח אוקניוס צנק,
 דוגית וצלפנית היינו-הך;
 אף אם לא תקשרנה בקשר טוק
 אותך ודאי זגם תונח.
 תקף גברי יוליכנה בתלם,
 בקיות ממעל קודרים השקים;
 אף ביום אביבי נהג כצלם
 חלק מתמאות — ואהבתך שבצתים.
 על בן דרוש קצין שני
 כאב לא ופטרון,
 אל נבשת, ים נאי
 יובילנה בגאון.

קפטיין קרלסון

במים הממשלים הפלד למען הגבירו,
 בן האוקניוס ימשל אוהבי שירתו.
 הן אלה יצמדו על משמר אנותם
 גם כי יבצענה תהום מתחת לרגלם.
 מלא כל הארץ הילת זה הגזע
 שפטי ומותו הם פנשת דם ניוע
 פנשת אמץ-לב שאין צמו פשרה...
 גם שם הקפטן קרלסון יזכר פה לתהלה.
תירגום: ב. גילאי
 (מתוך "דה לוק")

דברתי. ממש שגעון תקפני, ואז היכה מישהו מבפנים בחזקה
 בלוח וקצהו של מוט ברזל נראה מבעד לחור. דפקתי שוב
 שלוש פעמים והם ענו לי. צעקתי: בילי, דו'ק... קולו של
 דו'ק ענה אלי כמתוך קבר, דק ועמום כצעקה.

— תום, תום...
 זה אנוכי, הים לרגלי, הרוח הומה, אור הר הגעש הא-
 דום לפני ואחי מתחתי, היש אחים, שאינם אוהבים זה את
 זה?

צעקתי.
 לשונות ים זחלו אלי, האויר הכבד שהתפרץ אלי היה
 נשמת אפם של בילי ודו'ק, הם הרחיבו שוב את הסדק, אך
 הוא היה קטן מדי, להעביר בו יד אדם. הם הפסיקו ואני
 קראתי להם, שמעתי ברורות את קולו של דו'ק.

— בא הקץ.
 — היכן בילי?
 דפקתי בחזקה על הברזל הקר.
 הוא נמצא כאן.

פקדתי על דו'ק, כי יעביר אלי את מוט הברזל ועבדתי
 מבחוץ כמטורף. דו'ק ובילי מצאו את המקום הרקוב היחידי.
 אך אנוכי לא יכולתי להכניס את קצות המוט מתחת לדפנות
 הלוח.

— המים עולים — אמר דו'ק, המסכן הוציא את ידו
 ואנוכי אחזתי בה, אדוני, ברגע זה לא האמנתי, כי יש אלו-
 הים, הים ליקק אותי, הספינה החלה להתהפך, המים האדימו
 מאור הזיקוקין של הר הגעש.

— אין לי כל תקוה למצוא כאן נקודת-אחיזה — אמרתי.
 כל הזמן זרם האויר החם והקלוקל החוצה, דו'ק לקח
 ממני את מוט הברזל, אך הוא נשמט מידו, חולשה מזורה
 תוקפת אדם, הנושם אויר כזה, שמעתי שוב את קולו.

— המוט נפל עמוק במים, איני יכול למצוא.
 אחר כך הרים את בילי, בילי שירבב את ידו החוצה
 היא טובעת, תום — אמר בילי.

הוא דיבר כמתוך שינה והמים עלו עד לגובה ברכי
 בשבתי על המעקה, הוא לא דיבר דבר עוד, גם דו'ק שתק.
 ברגע זה ראיתי את החרטום והנה הוא שוקע במים יותר

מהיורכתיים. ידעתי, כי המים חדרו לתוך הספינה, ידעתי כי
 שניהם אינם עוד בחיים, עדיין אחזתי בידו של הנער ואני
 בוכה וזועק, אחר כך נשמטה ידו מידי והוצפתי מים...

התרחקתי בשחיה מהאניה ונאחזתי בקורה גדולה, חר-
 טום האניה התרומם קמעה מעל פני המים והספינה שקעה.
 רבצתי על הקורה עד אור הבוקר, הר הגעש העתיק קרץ
 אלי מבעד לערפל... לפנות בוקר אספתי סירת-דייגים
 והביאתני למסינה.

צעדתי עם ה"שתקן" הזקן על פני הסיפון הקדמי של
 האניה, והנה צלצל מישהו בפעמון הגדול שבתורן. ה"שתקן"
 התרחק ממני, לאחר רגעים מעטים הוא קרא לי.

הקלסיקונים של הספרות הימית הם קונראד ומלוויל. תחושת הים עוברת כחוט השני בכל כתביו של קונראד, אך דומה שהדבר בא על



הסופרת הימית רחל (רייצ'ל) קארסון

בטויו הצרוף ביותר דווקא באחד מספוריו המפורסמים פחות — „הראי של הים“. נהי שולי הים האדירים והתמודדות הרוח והמים — לא תוארו מעולם בצורה מזהירה יותר.

אשר לספרו של מלוויל „מובי דיק“ ראוי לציין, כי מלבד היותו חודר סמליות ומש מעות אנושית עמוקה, הריהו בבחינת מסכת תאורית כבירה. צורת הכתיבה הנרחבת והי הפשית היא כעין בבואה לרוח-הדרור השוררת בים.

רצונכם לחוש בכוח-הקסמים של נסיעה ימית ארוכה, על כל הצפיה וההתפכחות הכי רוכים בה — לכו לטומלינסון, לספרו „הים והגינגל“, לאורך סימטאותיה הגשומות של עיר-נמל ולשית זעירה. דרך הרציפים הארוכים שלידם עוגנת ה„קפללה“ — ויחד עמו הרימו עוגן וצאו בדרך הארוכה לבראזיל.

עם טומלינסון, בסערה האיומה — הרינו רואים בעיני-בשר ממש את נחשוליה-העז המקציפים כשהם פורצים מתוך מעטה החשיכה, ואזינינו שומעות את המיית הרוח הזורעת, השוטפת את הסיפונים בחשרת מיים מלוחים.

אותה הרוח של ריאליזם מצוייה גם בספר אחר, שאף בו ניתן תיאור מוחשי מופלא של סערה ימית. הכוונה היא לספרו של ריצ'ארד

האגס „סיכון“, המצטיין בתיאור דראמטי חי לאסונות תכופים היוורדים כחתף בזה אחר זה.

מפתיעה העובדה שרבים מן הספרים הימיים הידועים ביותר — ענינם אניות הנתורנות בצרה, והם מתארים את מלחמתו הנוראשת של האדם בעצמת ההרס של סערה ימית. אך למעשה אין זה אלא צד אחד של נושא מגוון ולא מעטים הספרים המתארים את הים בשלוותו האפית. אחד מהם — ספרו של הנרי בסטון „הבית הקיצוני“, המתאר קורותיו של אדם שבילה שנה אחת בחוף החיצוני של כף קוד לבדו עם הים, הרוח והכוכבים, עם הצפרים הנודדות ועם יצורי הים שבקרבת החוף. לא זכור לי כמה פעמים קראתי את הספר, אך כל פעם שאני חוזרת לקראו הוא גורם לי קורת-רוח והנאה עמוקה. הספר רצוף יפי הטבע והים, והוא מעין צוואה של אדם שספג לתוכו את אפיו הפשוט והיסודי של הטבע.

אולי לא נטעה אם נאמר, כי אותה צורת התיאור עושה גם את „קון טיקי“ ספר ימי גדול. העובדות על הרוח והים, על היצורים העולים אל פני המים ועמם מן המסתורין של מעמקים אינסופיים, הסתף האכזרי של זרמי הים המושך ללב האוקינוס את הרפסודה ואנשיה — כל אלה הם בבחינת מעשים שאין יודע מקורם ותמוה שאין בידינו להשיג תלת עליהם.

לא מעטים הספרים, בהם מקנים לנו חוקרי טבע מושג מפורט על מסתרי-החיים הרוחיים בתוך הים. קרוב לוודאי שאיש לא ערך בעולם מופלא זה מחקרים מקיפים יותר מאשר ויליאם ביבי. ספרו „חצי מיל מתחת למים“ הוא הדו"ח היחיד של עז-ראיה של ממלכה תתי-ימית זאת. בספרו „מתחת לים הטרופי“ הוא מתאר בצורה מרתקת את העורלם היפהפה של צמחי האלמוג, אשר תואר בכשרון רב גם ע"י גילברט קלינגל בספרו „אינגואה“ וה„מספרין“.

(„זה לוקאוס“, ניו-יורק)

עֵס רֵוֶם הַיָּם

על רחל (רייטשל קארסון) וספרה „הימים אשר סביבנו“ — כבר עמדנו ב„ים“. ספר מחקר ותיאור זה כבש את לב הקוראים וזכה לתפוצה גדולה ביותר.

לאור הצלחה זאת החליטו המו"לים של מרת קארסון להוציא לאור ספר שני שלה, והוא הדפסה חדשה של ספרה שיצא לאור לפני... עשר שנים ויותר, ב־1941. אותה שעה איש כמעט לא נתן דעתו לספר זה, שענינו

החיים מתחת לפני הים, ואילו עתה הוא כבר נמצא ברשימת „בסט-סלרס“.

עולם החי אשר בים, בחופיו ובתבומיו, עולם החי המגוון והעשיר, הוא הוא תוכן ספרה, הכתוב בלשון שופה לבבות.

שלשה חלקים בספר: האחד ובו תיאור מסעות הצפרים מיבשת אמריקה לאיים שונים — ומשם לשממות-השגל בקוטב הצפוני וחזרה. השני — אורח חייו של הדג הנודע, ה„מקרל“, בזרמים ובגלים הוא נישא בהמוניו לחוף, בסמוך לנהר, ולאחר גידולו חוזר לים, לתמיד. השלישי — אף הוא תיאור חיי דגים, שראשיתם בנהרות וסופם בימים. ולבים התיאורים של מלחמת-החיים הבתליופוסקת של עולם העוף והדגה הניזונים מן הים. בכלל המלחמה הזאת, אשר הסופרת מעלה דוגמאות לאין ספור ממנה גם מלאכת הדג בממדיה הנרחבים בחופי אמריקה, אשר לא תמיד ידו של האדם היא בו על העליונה. א. ש.

הַיָּם הַיָּמִי מְרֵדָה

(סיפורת של קוסמט)

אליזבת ריינארד, הוצאת הוטון.

זהו סיפור המבוסס על אגדה עתיקה של כף קוד, והסופרת — מצאצאיהם של קברניטי אניות מפרש וספינות-לויתנים — היא בעלת כל הנתונים הדרושים להעלאתו על הכתב. המכשפה מאיסטהאם, מריה האלאט, היא נעימה צעירה ויפה, שמכרה נשמתה לשטן תמורת אניה, למען יוכל מאהבה בלאמי לצאת לחיפוש מטמונים. לפנינו אגדת-עם מסופרת על ידי מחברת מוכשרת, בצורת סיפור מרתק על שודדיים, מעשי אלמות וקסמים.

דְּגָיִים גְּאִים הַיָּם

מאת פ. מאסון, פילדלפיה וניו-יורק, 1952.

תקופה גרושת-הרפתקאות עברה על הלי טנאנט סמואל סיימור מגבורי מלחמת העצמאות של ארה"ב. מסעו באנית-הקרב „סאמי טר“, נסיונותיו הרומנטיים בבית-הסוהר בריקובה, בריחתו הסופית מניו-אורליאנס העולה בלהבות — כל אלה מתוארים בספר בידי אמן, כמו בספוריו הקודמים על המהפכה האמריקאית יצר הסופר רקע היסטוריימי חי לסיפורו.

טיבועה של „מארימאק“ במל נורפולק, פרשת התעשייה הימית בניו-אורליאנס שהחלה בייצור אניות משורינות, הסיפורים על חיי הים בדרום ארה"ב — כל אלה מבוססים על מחקר מדויק.

דינם הומתק

ב'4 בדצמבר, הועמדו השנים לדין בלונדון, לפני השופט העליון וחבר שופטים רמי-מעלה: התובע הכללי ניהל את המשפט. בשם הכתר, ומשני הצדדים השתתפו אנשי-משפט רבים ידועי-שם. לאחר שמיעת כל העדויות והטענות, החליט בית הדין סופית שראדלי וסטפנס אשמים ברצח, אך קביעת העונש נדחתה לתאריך מאוחר יותר ושני האנשים נכלאו בבית סוהר. ב'9 בדצמבר נגזר עליהם פסק-דין מות, אך ביצוע העונש נדחה זמנית לפי הוראות המלכה. ב'13 בדצמבר התחוללה המערכה האחרונה של הדרמה הימית הטראגית, שעה שפסק-הדין החמור הומתק, והוחלף במאסר 6 חדשים ללא עבודת פרך.

הואיל ואין אנו בקיאים בשבילי החוק, אולי אין זה מתפקידנו לחוות דעה על פסק הדין. עם זאת יש להעיר, כי במותו של פארקר — שעמד בלאו הכי למות תוך זמן קצר — יש לראות: או רצח בכוונה תחילה, או מעשה טראגי שהנסיבות הנואשות הצדיקוהו. אם היה זה רצח, הרי שמאסר 6 חדשים אינו עונש מספיק, ולעומת זאת, אם המעשה היה מוצדק, כי אז לא היה צריך להענישם כלל. בעתונות וברעת הקהל רווחה אותה שעה הדעה שהיה צריך להחזירם מיד לחופש.

מכל מקום — הקורא שקרא הפרטים ישפוט.
(„דחי ניווי” — בטאון הליגה הימית הבריטית)

25 סיימו לימודיהם בבית הספר היומי

ב'9.7.52 נערכה בפנימית ביה"ס היומי מסיבת סיום למחזור התשיעי של בוגרי ביה"ס בהשתתפות המסיימים, הוריהם, קרוביהם וחבריהם. פתח את המסיבה ד"ר ג. אהרוני סגן יו"ר ועד הנאמנים בשם ההנהלה ברך סגן המנהל א. דוד, אחד ההורים הביא את ברכת ועד ההורים. גמרו את חוק לימודיהם 25 תלמידי, מהם 17 במחלקת השיט ו-8 במחלקה למכונאות ימית. נקראה ברכת מרכז החי"ל.

נדקה, ושלושת האנשים האחרים אספו את הדם בתוך כלי, חילקוהו זלק כחלק, וגם ברוקס קבל את חלקו... ירשה לנו לפסוח על שאר הפרטים המוזעזעים.

אניה באופק

למחרת מותו של פארקר הצליחו האנשים לאסוף מייגשמים נמידה שהספיקה להרוות את צמאונם, ובמשך 4 ימים ניוונו מבשר גוייתו של פארקר. יום אחד אחר-כך, ב'28 ביולי, 21 ימים אחרי עלותם לסירה, ראו באופק אניה. בהפעילם את משוטיהם במרץ הגיעו כעבור זמן קצר לספינת-המפרשים הגרמנית „מונטזומה”, כשהם חלושים מרעב ומאמץ, עד שהיה צורך לשאתם על כפיים אל הסיפון. האנשים לא היו אלא עור ועצמות, עיניהם הקמות הבהיקו מסבלות רעב, לחיהם נפלו-השחירו, שערותיהם ווקניהם המגודלים-פרעו. היו דבוקי-מלח ורגליהם צבו (בעזרת מפרשיהם וזרמי הים התרחקו ממקום טביעתה של ספינתם כרי 1.050 מילין). שרידי גולתו של פארקר הושלכו תהומה. הסירה הועלתה אל הסיפון וה"מונטזומה" המשיכה דרכה. ב'6 בספטמבר הגיעה האניה לפלאמות.

הרוצחים כמשפט

ראדלי, סטפנס וברוקס לא העלימו את אשר קרה, ומסרו פרטים מלאים לפקודי המכס ולמשטרה. יומיים אחרי הגיעם לנמל הובאו השלושה לפני השופטים באשמת רצח בים. ב'19 בספטמבר שוהרר ברוקס, ואילו ראדלי וסטפנס הועמדו לדין באשמת רצח.

סכום כסף נאסף לצרכי הגנתם ופרקליטיהם טענו, כי בהתחשב בנסיבות היתה פעולתם מוצדקת בהחלט. השופטים המושבעים קבעו, כי העובדות הוכחו ללא כל ספק, אך בית הדין הפלילי לערעורים חייב לקבוע, לפי איזה סעיף יש להענישם. עם זאת המליצו השופטים המושבעים בכל לב, שהנאשמים ייהנו מרחמי הכתר. השופט הורה לשחררם בערבות.



שיא אמריקאי בים.

בימים אלה התבשרנו, שהאניה האמריקאית החדשה „ארצות-זברית“ חצתה את האוקיינוס האטלנטי הלך וחזור במשך שלושה ימים ושתיים עשרה שעות לצד אחד, וכבר עברה על השיא של שלושה ימים ועשרים שעות, שזאז שנת 1938 היה בידי האניה זבריתית „קווין מרי“. זה עשרות בשנים נמשכת בין המעצמות הימיות ההתחרות על הסרט הכחול: על שיא המהירות בחציית האוקיינוס האטלנטי. אומנם מבחינה כלכלית התחרות זו, אין לה כל הצדקה. עד עתה היה הסרט הכחול תמיד בידי אניות אירופיות. עכשיו הוא עבר לידי האמריקנים.

בניית „ארצות הברית“ נמשכה קריב לשלוש שנים. האניה היא בת 51 והצי אלף טון. ארכה 300 מטר ורחבה 30 מטר. באניה — 12 סיפונים והיא יכולה להסיע אלפיים נוסעים ואלף אנשי הצוות. המדובר הוא בזמני שלום. ואלו בתכנון האניה ובבנייתה הובא בחשבון גם השימוש בזמני מלחמה. במקרה זה, היא תשמש אניה להובלת צבא, שביכולתה יהיה להסיע 14 אלף חיילים, היינו דיבויזה שלמה, למרחק של עשרת אלפים מיל ללא הצטיידות בדרך. מתוך 75 מיליון דולאר שעלתה בנייתה — 30 מיליון כוסו מתקציב הצי. מכאן גם הסודיות האופפת את המיתקנים שמוחוץ לתחום בשביל הקהל.

כך, למשל, אין נתונים רשמיים על טיב המכונות ועצמתן. בספרי רישום של האניות היא מופיעה כאניה בעלת 120 אלף כוח סוס בקירוב. אך אניה זו אף על פי שהטונז' שלה קטן בהרבה מאנית „קווין אליזבת“ (בעלת 85 אלף טון) יש בה מקום למספר נוסעים שאינו קטן מאלה שבאניה הבריטית, ואף תנאי הלוכסוס אינם ירודים יותר. מסתבר שב„ארצות-הברית“ הסכו הרבה מקום על חשבון השטח התפוס על ידי הדודים, המנועים ומיכלי הדלק — מכאן רמז על שיכלול ניכר במערכת המכונות.

(בימים אלה הביא הרדיו את הידיעה על אניה צרפתית חדשה, שעומדים להורידה על פני המים, שמצוי בה מיתקן להפיכת מרי הים למים מתוקים. חידוש זה עשוי ליתן לאניה לא רק איתנות ממקורות אספקה של מים מתוקים ביבשה, אלא גם לאפשר לה להפוך את השטח התפוס על ידי מיכלים למים מתוקים שבאניה).

בדומה ל„מלכות“ אחרות החוצות את האוקיינוס דאגו גם כאן לנוחיות ולבידור של הנוסעים. לרשותם עומדים שני אולמים של תיאטרונים עם 500 מקומות ישיבה בכל אחד (עם רצפה משופעת כמו בקולנוע), בריכת שחיה, אולמי ספורט, אולמי אוכל, מועדוני לילה, ספריות וכו' וכו'. לשלושת-רבעי החדרים, המיועדים ל-45 נוסעים, צמודים חדרי אמבטיה נפרדים, 12 מעליות מאפשרות להתגבר על הבדלי גובה ללא מאמץ. בכל האולמים והחדרים מסודר מיוזג אוויר מלאכותי ובקרבת החדרים ישנם מכשירי טלפון המאפשרים לדבר עם היבשה.

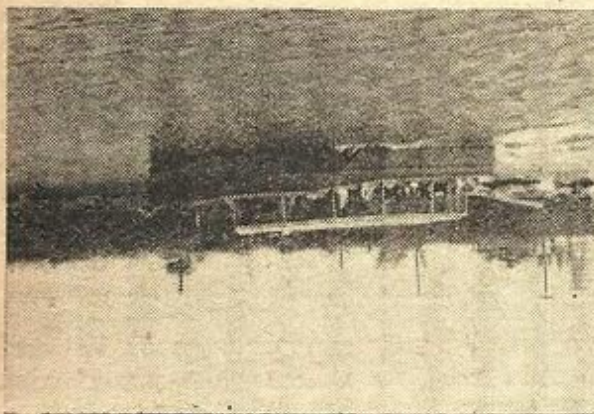
בדומה לכל אניה חדשה דאגו גם כאן לבטחון מוחלט מפני שריפה, לשם כך נקטו בכמה אמצעים. קודם כל סולק העץ מהאניה: לא השתמשו בו בשביל המיבנה, לא בשביל הקירות וגם לא בשביל הרהיטים. כאן שולט האלומיניום — ממתכת זו עשויים הן הרהיטים והן הרצפה בתהליכים מיוחדים, שאיפשרו עיבוד המתכת הזאת וגם בשביל לצפותה בשכבה מיוחדת. גם

ואולם, אם על אף הכל פורצת שריפה, מוכנים למקרה זה, בכל חלקי האניה, מכשירים המגלים את העשן (את הגאז הנוצר מהשריפה) ומיד מצלצל פעמון בחדר הפיקוד בו מרוכזים מכשירי הפיקוד של האניה. לפי אור אדום שנדלק בלוח מיוחד יודעים גם בו ברגע באיזה חלק של האניה פרצה השריפה. מחדר הפיקוד ניתנה מיד אזעקה לסביבה בה פרצה השריפה, כדי שהנוסעים ואנשי הצוות יעזבוה מיד. בעקבות האזעקה מפעילים מחדר הפיקוד באורה השמלי את הדלתות הגובלות עם השטח הנוצר ובצורה זו סוגרים את המקום הננוע באופן הרמטי. אחרי כן ניגשים לכבוי השריפה. האניה מחולקת לתאים-תאים הניתנים להסגר באופן הרמטי גם לאחר חדירת מים במקרה של פגיעה באניה (פעולות מלחמה), שהמים לא יוכלו להתפשט מהתא הפרוץ.

האניה מצוידת ב-24 סירות הצלה, שכל אחת ארכה 12 מטר. הסירות עשויות אלומיניום ויכולות להכיל לפחות 140 איש כל אחת. בסירה סידור מעניין בשביל הפעלתה. במקום המשוטים הרגילים היא מצוידת בעשרה מוטות-ידיות העומדים בשתי שורות בציר הסירה. הידיות קשורות למטה על ידי שני מוטות אפקיים. הנוסעים היושבים דוחפים קדימה וביחד שורה אחת של הידיות ומושכים את השורה השנייה ואחר כך להיפך (בדומה לתלת-אופנים המופעלים בידיים על ידי נכה). שני המוטות התחתונים מתקדמים ונסוגים חליפות ומפעילים מדחף הנמצא במים. מחוץ לדופן הסירה. בצורה זו נדחפת הסירה.

האניה עצמה נדחפת על ידי ארבעה מדחפים בעלי גפיים של 2.70 מטר עשויים ארד. לאניה שתי ארובות עצמות. הגדולה מהן תופסת בכיוון ציר האניה (הארובות אינן עגולות, כדי להקטין את התנגדות האוויר בשעת הנסיעה) 18 מטר וגובה 16.5 מטר. במקום התרנים המקובלים ישנו מגדל הראדאר.

כתוצאה משימוש רב באלומיניום, המצטיין במיעוט משקלו הסגולי, ירד מרכז הכובד של האניה נמוך יותר — ולפיכך היא מתנוודדת פחות ונסיעתה שקטה יותר.



תלמידים ומורים ב'רשת שעורי ערב לעברית בת"א ערכו סיור בסירות על הירקון. עם גמר הסיור הסביר י. חלק, את הפקיד החי"ל, זב. צ. ידידה על חשיבותה של הימאות בישראל.

פיקאר מתכונן לכבוש מעמקי הים

באחד ממפעלי הפלדה הגדולים שלאטיליה מתנהלת עתה עבודה מוזרה ומענינת. עשרות פועלים עמלים בהכנת כדורי-פלדה, ענקי, שמש" קלו כעשרה טון. כדור זה הוא ה"באטיספרה", כדור-הצלילה אשר יאפשר לכובש הסטראטוספירה השווייצרי פרופסור פיקאר לצלול לעומק של 3 קילומטרים מתחת לפני הים התיכון.

כידוע הצליח פיקאר, שהוא עתה בן 68, להשיג שיא-גובה חדש ב־1932 כאשר המריא לסטראטוספירה בכדור פורח מיוחד, והגיע לגובה של 16.201 מטר.

אם יעבור הכל בשלום, יהיה פרופסור פיקאר האדם הראשון שיגיע לעומק כה גדול. שיא הצלילה הנוכחי — 923 מטר, הושג בשנת 1934 ע"י החוקר האמריקאי צ'ארלס ב. י. שצלל במימי בר־מודה.

יתכן שגיוהן פיקאר, בנו של הפרופסור הזקן, ילווה אליו בצלילה המסוכנת. חברת סרטים אמריקנית הציעה לפרופסור 100 מיליון לירות איטלקיות, אם יסכים לקחת איתו את אחד מצלמיה.

שיסתו של פיקאר בחקר מעמקי-הים בקרבת האי האיטלקי פונצה, תהיה שונה לחלוטין מן השיטה בה השתמש ב"באטיספרה" של ב"ב היתה קשורה לספינה בכלבל פלדה ובחטי סלפון, ותנועתיה היו תלויות בתנועת הספינה על פני המים, אולם פיקאר שואף להגיע את ה"באטיספרה" שלו באופן עצמאי, כדי שיוכל לחקור לפי רצונו, בעזרת זרקורים חזקים, את הצמחים ובעלי-החיים המרובים אשר לא שזפתם עד כה עין אנוש.

ההכנות המתנהלות עליהן אפופות סודיות מדובה, ואף-על-פי-כן נודע, כי הוא בנה את ה"באטיספרה" שלו לפי עקרונות הכדור המורח.

הכדור הפורח מלא כרגיל, מימן, שהוא קל מן האוויר. הכדור הפורח ממריא אל על בשעה שהטייס משליך את שקי החול המכבידים עליו, וכאשר יש ברצונו לרדת, הריהו משחרר חלק מן המימן; דבר המרבה את משקלו של הכדור ומכחיחו לרדת.

כדור-הצלילה של פרופסור פיקאר יהיה מיכל שיכיל 50 טון בנזין, שהוא, כידוע, קל מן המים. בשעת הירידה יוכבד הכדור ע"י מטילי ברזל שירותקו בכוח אלקטרו-מגנטי.

כאשר יגיע פיקאר לעומק הרצוי ויסיים מחקריו, יפסיק את הזרם החשמלי במגנט. מטילי הברזל ישתחררו וישקעו לקרקע הים, והבנזין הקל יעלה את הכדור אל פני המים. לפי הידיעות יהיה קוטר הפנימי של ה"באטיספרה" שני מטרים. הוצאות בנייתה נאמדות ב־15 מיליוני לירות איטלקיות.

היא תיבנה מפלדה מיוחדת בצורה של שני חצאי-כדור, שיחוברו יחד ולחץ המים גדל והולך עם הצלילה יצמידם בחזקה.

אגב, פרופסור פיקאר כבר ערך נסיון צלילה אחד, שנשתיים בכשלוון. הוא קיווה להגיע לעומק של שנים וחצי מילין, והצלילה להגיע רק לעומק של 25 מטרים. הוא הפסיק נסיונותיו לאחר שהכדור המיוחד שהתקין נחבל קשה בצלילת-מבחן לעומק של 1500 מטר. התברר, שדפנות הכדור אינן מסוגלות לעמוד בלחץ המים והפרופסור נגש לבניית כדור-צלילה חדש, חזק ומשוכלל יותר.

עתה קרבה המלאכה לסיומה ולא רחוק היום בו יתגלו לעיני איש-המדע הדגול ולידיעת העולם כולו פלאי מעמקי הים וצפונותיהם.

לחקירת תולדות הספנות בחופי הארץ

ערכה של הארכיאולוגיה לתולדות הספנות ידוע וברור לכל. אם תמצא, למשל, בארץ שברי כדים טיפוסיים לאחת ממדינות הים, הרי הם עדות לקשרי ספנות עם ארץ זו. המומחה ידע לרוב גם לציין את התקופה בה נעשו כלים אלה. שרידי תוצרת קפריסין, דרך דוגמה, נמצאו בארץ מהתקופה הפרהיסטורית המאוחרת והובאו אלינו ישר מקפריסין, או דרך סוריה.

בבקורי במעגן הישן של אבו-זבורה, בחוף עמק חפר, מצאתי במדרון החלול שמעל לשפת הים, אבנים רבות שאין כמותן בארצנו. מעין אלה מצאתי בשכבות ההרים שמדרום לאנטיוכיה, וידוע לי שהן מצויות גם בקפריסין. כשהראיתי את האבנים לגיאוגראף ולגיאולוג הביעו גם הם דעה דומה על מוצא האבנים: קפריסין ואולי דרום-מזרח אנטוליה. איך באו אבנים אלה לנמל ארץ ישראל פועט זה? אין ספק שאלה הן אבני-מכבד Ballast באנגלית) שהוכנסו לאניות קטנות, או לסירות, שהביאו לארץ סחורה קלה, כגון כדים נאים, ריקים, וטענו כאן סחורה כבדה, כגון דגן, שמן, או פירות מיובשים. אפשר גם שכלי השיט באו בלי מטען והוכרחו להרבות באבני-מכבד. בחוף הארץ טענו סחורה או עולי רגל תזורים אחרי החג. האניות (או הסירות) קטנות היו והגיעו עד שפת הים, שכן לו היו גודלות והשליכו עוגן במרחק-מה מהחוף, לא היו מטילות את האבנים על שפת הים. אבני-מכבד אלו מעוררות בעיות רבות, הטענות פתרון. וראוי להמשיך ולחפש באותן שכבות העפר והאשפה הקדומה גם שרידי תוצרת ידי האדם. כגון ידיות של כדים או שברי חרס וזכוכית, מתכת או עצם מעובדת. על סמך אלה יוכל ארכיאולוג מומחה לפסוק, מתי הושלכו אבני-מכבד על חופנו. לפי שעה רק דבר אחד ברור: בזמן מן הזמנים עגנו כלי שיט קטנים מקפריסין או מארץ הפינה שבין סוריה ואנטוליה על יד שפך נהר אלכסנדר. הם עגנו לא פעם פעמיים, אלא פעמים רבות, כי האבנים מרובות, והן פזורות במרחק של 200—300 מטר (במידה שביקרתי לאורך החוף). מתי היה הדבר לא אדע.

ארכיאולוגים הבקיאים באבני הארץ יכולים לגלות לפי אבני-המכבד, המצויות ודאי גם בנמלים ומעגנים אחרים, פרקים מענינים בתולדות השיט לאורך חופינו. רצוי שסיירים משכילים ישימו לב לאבנים זרות לאורך שפת הים וימסרו דוגמאות לבדיקת מומתים.

א. י. בראזור

לעויד מ. ברולח ורעיתו

לברולות בנו עם בח"ל איחולים לבב"ם ונאמנים

בית החבל הימי לישראל

בְּהַבֵּל הַיָּמִי לְיִשְׂרָאֵל

בְּמַרְכְּזוֹ

מַרְכְּזוֹ הַיָּמִי הַפּוֹעֵל שֶׁל הַחַי"ל

בישיבת הוועד הפועל מ"20.7.52 בראשותו של מר א. חושי, נדונו בעיות השתתפותה של הקרן האמריקאית למוסדות ישראל במפעלי החי"ל ובעיות תקציבו של בית הספר הימי. מר י. שריר, סגן יו"ר החי"ל, יצא למספר שבועות לחו"ל.

אֲרֵזִים

במשדרי מרכז החי"ל ביקר הד"ר פרנקל ממנהלי קרן גורמן, האורח ספר על השתתפותה המתמדת של הקרן בארצות הברית, קנדה ואמריקה הדרומית ועל הסכומים להתרחבותה. נמסרה לו אינפורמציה על החי"ל והובטח לו להמשיך בכך בעתיד.

בְּמוֹסַד הַמַּרְכְּזִי לְהַדְרָכָה יָמִית

הַמַּחֲנֵה הַיָּמִי הַמַּרְכְּזִי בַּמַּמְמוּרָה

היה זה המחנה הגדול ביותר שהוקם ארבעים ע"י החי"ל, מבהינת מספר התניכים והמדריכים ומספר הסירות. השתתפו בו 140 תניכים ו-18 מדריכים מאגודות אלה: "הפועל" — 60%; "צופיים" — 25%; "זבולון" — 15%; הציוד כלל 12 סירות חתירה ומפרשים: 6 — מ"הפועל" 4 — "צופיים" 2 — "זבולון". המחנה חולק ל-2 קורסים: לדרגה א' (40 איש) ולדרגה ב' (100 איש). בדרגה א' לבדו עבודה מעשית ב-148 שעות, עבודה תיאורטית ב-88 וחצי שעה ובס"ה 236 וחצי שעה.

בדרגה ב' ניתן 189 שעה שעורים מעשיים ו-54 שעות לימוד תיאורטי. המחנה נמשך 21 יום והושקעו בו למעלה מ"4000 ל"י.

מפקד המחנה שמש ישראל קרביץ והמדריך הראשי היה מאיר פליק, שניהם בעלי ותק ימי של 10 שנים ויותר. שניהם, בעזרת יתר המדריכים, שיוו למחנה רמה גבוהה שלא נפלה מהמחנות הימיים של פל"ים. על החלק העיוני של המחנה נצחו המדריכים ג. גיל, י. שטיין וג. רון.

עם גמר הלמודים ניגשו התניכים לבחינות. עמדו בהן 120 חניך, מהם 38 לדרגה א' (98%) ו-82 לדרגה ב' (82 אחוזים).

בתום הבחינות נערכה במחנה מסיבת עתונאים בהשתתפות אורחים. ד"ר צ. ברנדר, סיפר על מפעלי ההורכה הימית של החי"ל, שאחד מהם הוא המוסד המרכזי להורכה ימית. י. ברוקמן, הרכז המקצועי, מסר פרטים מלאים על המחנה, מבנהו, חומר הלמודים, הפלגות וכו'.

אחר כך נערך מפקד חגיגי. בשם מרכז החי"ל בירך את בוגרי המחנה ד"ר צ. ברנדר ובשם משרד התחבורה רבי-חובל זאב היט, שכובד גם בחלוקת תעודות הסמיכות לחניכים.

עם תום החלק הרשמי החלה המסיבה ליד המדורה. שנמשכה תוך רקודים ושירה עד אור הבוקר.

מַחֲנֵה "אַלְיָצוֹר" בַּעֲכוֹ

במסגרת המחנה הכללי של "אליצור" בעכו, שהיה מ"14.7.52 — 4.8.52, נערך המחנה הימי בתמיכתו המלאה של החי"ל. בקורס הימי השתתפו 23 תניכים מהם 10 בדרגה א' ו-13 בדרגה ב' ו-4 בארצות הברית.

מדריכים ולרשותם 3 סירות. חומר הלמודים, המעשי והעיוני, היה כמתכונת המחנה המרכזי. התניכים יצאו ל-3 הפלגות, וניגשו לבחינות הגמר. כ"60% עמדו בבחינות. רכז המחנה היה י. בלומנקרנץ, מפקד המחנה הכללי מ. רוזנצווייג. עם תום המחנה נערך נשף סיום נאה.

המחנות הפנימיים של "הפועל"
"הפועל" קיים הקיץ את המחנות הפנימיים האלה בעזרתו הניכרת של החי"ל:

בַּמַּמְמוּרָה — מחנה לדרגה א' ובו 15 חניך ולרשותם היו 2 סירות. המחנה נמשך מ"3.8.52 — 24.8.52. בו במקום נערך גם מחנה לדרגה ג' ל-15 איש, שנמשך 4 ימים.

בַּעֲכוֹ קיים "הפועל" מחנה לדרגה ב' ל-50 איש במשך 12 יום. **עַל הַיָּרְקוֹן** קיים מחנה לדרגה ג' שנמשך 5 ימים והשתתפו בו 30 חניך.

תַּחֲרוּיּוֹת אֲזוּרִיּוֹת בַּצִּפּוֹן הָאֲרֶץ וּבְדִרְזוֹקָה

מעבדים תכנית לעריכת תחרויות אזוריות בצפון הארץ ובדרומה. שתיערכנה אחת ל-3 חדשים בהשתתפות האגודות הימיות. גיומי צבור ובודדים, התחרויות תיערכנה בסירות לפי טיפוס אחיד ולטווח של 5 מילין.

"נְבִיגָצִיָּה חוֹפִית"

בהוצאת מרכז החי"ל יצאה החוברת "נביגציה חופית" לש. טנקוס. חוברת ד' לספריה המקצועית. בחוברת 94 עמוד ושרטוטים לרוב.

"רֶהֱב" חֲזָרָה

עם שובה של ספינת המפרשים של "זבולון", "רהב" מסיוורה בן 2000 מילין בים התיכון, ערך "זבולון" מסיבת עתונאים. פתח ד"ר י. צייטלין, הרצה י. הלוי ורב החובל של הספינה י. עובד תיאר את המסע הנועז, גבי דייחונד הביאה את ברכתה. בשם מרכז החי"ל בירך את הצוות ד"ר צ. ברנדר, שהרים על נס את השתתפותו הניכרת של החי"ל במסע הנ"ל ופעולתו הענפה בשדה ההכשרה הימית בקנה מדה ארצי, הכוללת כ-6000 חניך מכל האגודות ואת תלמידיו. בתי הספר שעל חוף הים, במפעל ההכשרה בלבד, באמצעות המוסד להורכה ימית, משקיע החי"ל למעלה מ"60.000 ל"י.

מַפְעָל הַהִסְבָּרָה

פעולות ההסברה ע"י הרצאות במושבות, מושבים ובישיבות המועצות האזוריות של ההתיישבות העובדת, נמשכות בקצב מלא. כן נערכות אספות הסברה רבות במקומות עבודה שונים באזורי התעשייה.

במסגרת המפעל נערך ב"3.7.52 שדור ב"קול ישראל" על מפעלי החי"ל, שודרה תסכית על ביה"ס הימי בחיפה בהשתתפותו של סגן המנהל א. דוד ושלושה תלמידים.

בְּסִנְיָף חִיפָה

המוזיאון הימי נשלם והולך ונרכשו רהיטים ומוצגים נוספים. במיוחד יש לציין את רכישת הבולים הימיים.

קבוצת מורים מארצות הברית בראשותו של מר היכל ב. קרן נורמן, ביקרה בבית יורדי ים. בארוחת צהרים משותפת ברכם זאב היים בשם החי"ל. כן השמיע דברי ברכה ב"כ הסתדרות המורים בחיפה. מר היכל הודה על קבלת הפנים והבטיח לפעול לסגור החי"ל בארצות הברית.

שלוש שנים למועדון הימי בחיפה

בשנה השלישית לקיומו נערכו במועדון הימי בחיפה ההרצאות (הבאות: 1) מר ד. צ. פנקס — שר התחבורה: תכניות הימאות בארץ, המשיב: מר מ. פומרק — יו"ר החי"ל בחיפה; (2) ד"ר ג. וידוא — מנהל "שהם": הספנות העברית לקראת 1952 — מר ג. משולם, נשיא לשכת הספנות הישראלית; (3) מר א. פ. גיזנס — המזכ"ל הראשון של השגרירות האמריקאית: המדיניות הכלכלית האמריקאית כלפי ארצות-חוץ — מר א. רוזנפלד, סגן נשיא לשכת הספנות; (4) מר י. רוקח — ראש עיריית תל-אביב: תביעתנו לנמל מים עמוק בת"א — המשיב מר ע. לנדמן, מנהל נמל חיפה; (7) ד"ר ג. מרון — המנהל המשפטי לשעבר: הכנית לחוק ימי בישראל — המשיב עו"ד י. קיזר; (6) פרופ' ו. לאודרמילק: בעית חופי ישראל — המשיב מר ע. למון, מנהל נמל חיפה; (7) ד"ר ג. מרון — המנהל הראשי של חברת הדלק הישראלית בע"מ: בעיות הימאות ביחסי ישראל ארצות הברית — המשיב עו"ד י. סלומון; (8) מרת לוסי ג. ארונים — מארצות הברית: עבודות החי"ל — המשיב מר דוד הכהן; (9) מר ש. רוזן — היועץ המשפטי של משרד החוץ: סואץ מבחינת ישראל — המשיב מר מ. פומרק; (10) מר ע. לנדמן: נמל חיפה ונמלי חוף — המשיב מר ג. משולם; (11) מר א. חושי: בעיות חיפה בתור עיר נמל — המשיב מר י. לונץ; (12) קומנדור ר. ס. מילר: רשמי נסיעה של ימאי — המשיב מר ס. אדלר, חבר ועד החי"ל בחיפה; (13) מר י. שמושקוביץ — מזכיר פועלי נמל חיפה: לקה הסוירים בנמלי אירופה — המשיב מר א. רוזנפלד; (14) מר בריכוכבא מאירוביץ: ממוח תל-אביב ועד נמל אילת — המשיב מר מ. פומרק; (15) מר אהרן רוזנפלד: הספנות הזכה בישראל — המשיב רב הזובל זאב הים.

במסיבה ה-16 סקר ד"ר מ. הינדס את התפתחות המועדון בשלוש שנות קיומו. א. רוזנפלד הרצה על "הספנות הזרה בישראל. רב החובל זאב הים הודה למרצה. נשמעו דברי הערכה למועדון וליו"ר שלו על הצלחתו בניהולו מפי ה"ה מ. פומרק, י. סאטובר, וש. זרחי. **כבית יורדי הים**

הבית ממשיך, בשיתוף עם קרן העזרה לספנים, במתן עזרה לימאים. בתי ספר רבים בקרו בבית וקבלו הסברה על מטרות ושרותו לימאים. כן בקרו במוזיאון והתרשמו יפה מהמוצגים הנאים.

בארגנטינה

ב-19 במאי נחוג בבואנוס-אייירס "יום הים" ע"י סניף החי"ל בארגנטינה. החגיגה נערכה באולמי "בני ברית" בהשתתפות מאות חברי החי"ל ואורחים. הנשף נפתח בהימנון הארגנטיני וב"התקווה". את נאום הפתיחה נשא סגן יו"ר החי"ל במקום קולוס טשטשיק. אחריו נשא את דברו משה שנדריי, מעסקני הפעילים של החי"ל. הוצג סרט על השקת "חולדורה" 2 וסרט על מפעלי החי"ל בארץ. הנשף עבר בהצלחה רבה.

באפריקה הדרומית

כבכל השנים חגגו סניפי החי"ל באפריקה הדרומית בצורה הנאה ביותר את "יום הים" תש"ב.

ב ק פ ט א ו ן

נערכה אספת עם חגיגת כולם הפדרציה הציונית. פתח מר גורדון יפה, יו"ר החי"ל וקידם בברכה את ציר ישראל ס. היימן, את נשיא הכבוד של החי"ל הפרופ. י. אברהמס, את נציגי הקהלות, מועצת המנוף העברי וארגוני הנשים. הוא הרים על נס את מפעלי החי"ל וציין את חלקו של הסניף באפריקה הדרומית לקדם הימאות בישראל. ס. היימן, ציר ישראל, סקר את הישגי הימאות בישראל והביע

את תקוותו, כי עם פתיחת הנמל באילת יקום קו אניות ישיר בין ישראל לקפסאון. אחרי זה שמע הקהל בענין רב את דבריו המוקלטים של שר התחבורה ד. צ. פנקס שהוקלטו ע"י החי"ל בירושלים. תכנית אמנותית בבצוע מקהלת "הבונים" וקבוצת רקדנים סיימה את החגיגה הנאה. באותו יום נערכה לנוער הפלגה בים בספינת מוטור.

ב י ו ה נ ס ב ו ר ג

נערכה חגיגה המונית ב"אולם ההכתרה". קהל רב בא לחגיגה, שנפתחה במצעד דגלים ע"י ארגון "צופי ים" של החי"ל. בדברי הפתיחה שלו עמד מ. ציג, יו"ר החי"ל ביוהנסבורג, על חשיבות המשק הימי של ישראל ועל תפקידיו של החי"ל.

הנאום הראשי בחגיגה היה מר קופר, יו"ר הפדרציה הציונית שאמר, כי הוא עוקב בענין ובאהדה אחר פעולות החי"ל באפריקה הדרומית. "אנו רשאים להתגאות בחלק שתרמנו אנו, יהודי אפריקה הדרומית, לפתוח הימאות בישראל" — אמר בסיום דבריו.

הרב ד"ר מ. וויילר סיים את שורת הנאומים. בין היתר הוא הזכיר את בקורה המוצלת של שייטת חיל הים בארה"ב ופנה לפדרציה, שתיווה בקור כזה גם באפריקה הדרומית. החגיגה נסתיימה בתכנית אמנותית עשירה, נתקבלו ברכות מקונסול ישראל וממוסדות צבור שונים.

העתונות באפריקה הביאה רשימות רבות ותמונות מחגיגות "יום הים".

למשרד החבל הימי בארץ

נתקבלו, בין היתר, המברקים הבאים:

איחולינו וברכותינו הטובים ל"יום הים" שלנו.

החבל ימי לישראל — ארגנטינה

ברכותינו הלבביות לרגל "יום הים" ואיחולינו הטובים להצלחת מאמצים לגאולת הים — אנו מבטיחים את עזרתה המלאה של יהדות אפריקה הדרומית בכל מפעלי הים.

החבל הימי לישראל — קפסאון

נסתיים הקורס לקציני צי-הסוחר

ב-24.7.52 נערך הטקס לחלוקת כתבי-הסמיכות לקציני צי הסוחר הישראלי בבית יורדי הים בחיפה. הקורס התנהל ע"י משרד התחבורה. פתח מנהל לשכת הרישום לימאים, זאב הים, שחלק את התעודות ובירך את הבוגרים. נתקבלו ברכות משר התחבורה המנוח ד.צ. פנקס וממרכז החי"ל.

מר מתתיהו הינדס, נשיא המועצה של החי"ל בחיפה, קבל מכתב ממונטריאל — קנדה, מהשופט העליון, הרי בטשאו, אחד מפעילי החבל הימי במקום, שהחי"ל במונטריאל, יחד עם ארגון הצעירים העברים במקום עשו סדורים, כדי לקבל את פני הצוותות העבריות בזמן עגינת אניותיהם בקנדה.

עם סגירת הגדלין:

✱ מר מ. פומרק חזר בשליחותו בעניני החי"ל באנגליה.

למינויינו

כדי שנוכל לעמוד בהופעת הירחון, אנו נאלצים להעלות את דמי החתימה לשלוש לירות לשנה, ובטחנו כי המינויים יראו זאת בעין יפה.

ההנהלה

ברכתנו

למדינת ישראל ולממשלה

לצבא ההגנה לישראל ולחברינו בתוכו

לצבור הפועלים בארץ ולכל חברי התנועה

לעם היהודי בתפוצות

ולתנועתנו בגולה

איחוד הקבוצות והקפיצים



שנה חולפת - שנה באה
והביטוח לעולם עומד -

שנה טובה

לכל מבוטחינו
ולכל בית ישראל

הסנה

חברת הביטוח הגדולה בישראל

מדרכי אמסלם

ח.י.פ.ת. רחוב הנמל 53

טלפון 6051 ת.ד. 610

שחרור מבטח וסוכן אנויות

לכלבית ישראל
שנה טובה

ברכת

„פניציה“

מפעלי זכוכית א"י בע"מ

גאות ושפע בים וביבשה
להאדרתה וחזוקה של מדינת ישראל

מועצה אזורית גזר

הגליל העליון	"	"
חוף השרון	"	"
מנשה	"	"
מרום הגליל	"	"
עמק חפר	"	"

שנת עליה וקמוץ גלויות וביצור השלום

ג ש ר

שנת תנופה חלוצית להפרחת השממה

ב מ א ב ק

תכלה שנה וקלילותיה ותחל שנה וברכותיה

פ ע ד - ע ל ו מ י מ

שנת יצירה, בנין ושלום

ק ב ו י ת - י צ ח ק

תהא שנת תשי"ג שנת לכוד ויצירה

מ ש ק ח נ י ת ה

לכובשי הים — בנמלים, באניות ובדיג

מיטב אחולינו לשנה החדשה

ק ב ו י ת ג ב י מ

שנת שלום ועליה וביטוס המדינה

ק ב ו י ת ג ב ר ע מ

מיטב אחולינו לשנה החדשה — תשי"ג

ק ב ו י ת נ ו ר - א ל י ה ו

שנת ברכה ויצירה — מאחל

ק ב ו י ת - א ל י נ י מ

בשנת שלום ובנין

מ ב ר ד
מ ש ק ת ל - י ו ס פ

מיטב אחולינו לשנה החדשה — תשי"ג

ח ר ו ת - א מ ר ו ק ה ב

ליורדי הים העבריים, לעובדים
בנמלים ולדייגים בחופי ארצנו

מיטב אחולינו לשנה החדשה

כ פ ר ד י י ג י מ מ כ מ ר ת

שנת שפע ויצירה

ג ל י ל י מ - מ נ ר ה

לכובשי הים בנמלים, באניות ובדיג,

מיטב אחולינו לשנה החדשה

מ צ ר ב ה

שנת פריון עבודה וביטוס מפעלי הים

א י ל ת ה ש ו ח ר

שנת שלום ושפע ...

ק ב ו י ת ה י ו י צ ר י מ

שנת יצירה, בנין ושלום

מ ש ק ע ין ד ר ו ד

שנת יצירה, בנין ושלום

מ ו ש ב כ פ ר ש מ ו א ל

לחיל הים הישראלי, ליורדי הים העכריים, לעובדים בנמלים ולדייגים בחופי ארצנו

מיטב אחולינו לשנה החדשה

ק"ב :

משמר דוד	הסוללים	ארז
משמר הנגב	חזרע	איל
משואות וצחק	השרון — רמת דוד	אפק
מעין צבי	הצופים ד'	אפיקים
משמר השרון	המעפיל	ברקאי
נוה ים	החותרים	בית השמה
נחשולים	זיקים	בארי
ניר עציון	חולתא	גבעות זיור
ניר דוד	הפצי בה	געתון
נאות מרדכי	הפקי חיים	גבת
נוה איתן	טירת צבי	גזית
נוצנים	יסודות	גת
סער	יבנה	גלעד
סנה	כברי	גבע
עין המפרץ	כפר הופין	גבעת ברנר
עיינות — רמת דוד	כפר הנשוא	גניגר
עין גב	כפר גדיקסון	גנוסר
עין צורים	כנרת	גבעות עוז
קרית ענבים	דוחמו הגיטאות	גבעת חיים
רביבים	דביא	דגניה א'
רמת יוחנן	דחבות	דגניה ב'
רמת הכובש	מזרע	דליה
שדות ים	מסדה	דן
שער העמקים	מעדה החמושה	דביר
שדה אדמה	מרחביה	החושלים
שער הגולן	משמר העמק	העוגן
שמיר	מגידו	הגושרים

קבוצת אחים

תל אביב בע"מ

עבודות אספלט ומינור,
ברוכות השקאה ושחיה

מחלקה מיוחדת לתיקוני גנות אספלט

כמוכן מכירת צבע אספלט לקי מתאים במיוחד
לבידוד קירות ולצנורות השקאה

תל-אביב, החוב פינסקר 27 - טלפון 62456

נ. פלדמן ובנו

בע"מ

תל-אביב

רחוב הגליל 9

טל. 2571

חיפה

רחוב העצמאות 57

טל. 2522

מכונות ומבשירים לחקלאות

"חות"

דפוס קזאופי בע"מ חיפה

שולח מיטב הברכות
ללקוחותיו וציבור הפועלים
ולכל בית ישראל
מאחל להם שנה טובה

נהריה אשר לחוף ימים תשכון

שולחת את ברכתה לכל הנותנים את ידם לקדום
מפעלנו הימי ובטחון המדינה ולכל בית ישראל

מועצה מקומית נהריה

תהא שנת תשי"ג

שנת האדרת המדינה
שנת ביצור השלום
שנת תנופה חלוצית להפרחת השממה

ביתן

גבעת הן

היוגב

כפר חמין

מולדת

נכמים - ארגון אלכסנדר

שדה ורבורג

תמרה

ראש עיריית חיפה, סגנו וחברי המועצה

מברכים את

נשיא המדינה, ראש הממשלה ושריה, חברי הכנסת
השניה, אזרחי חיפה רבתי וכל בית ישראל

בשנת יצירה ושגשוג, שנת שלום וברכה

לכובשי הים - בנמלים, באניות ובדיג

מיטב אחולינו לשנה החדשה

המועצה המקומית, אבן יהודה

שנת ברכה ושלום לקידומה של מדינת ישראל

המועצה המקומית, כפר סבא

שנת בנין ועליה לביסוס המדינה וקבוץ גלויות

עיריית לוד

כרמית

בע"מ

תעשייה חיימית

סבון רך וסבון נוזל בשביל אניות

חיפה, ת.ד. 282 — טל. 7228

"דיג ומשק"

חיפה, רח' העצמאות 66
טלפון 2768 — ת.ד. 1263

"צבע"

תעשייה מזרחית לצבעים בע"מ



חיפה ת.ד. 577

חברת פחם ישראל בע"מ

ISRAEL COAL COMP. LTD.

חיפה, רחוב העצמאות 47, טל. 3431



פחם מדמרגה ראשונה, טעינה ישירה מאגית המחסן שלנו, "יוסף" העוגנת בנמל חיפה ע"י שובר הגלים.

מן וברמן בע"מ

תל-אביב * ירושלים * חיפה

בית מסחר לחמרי בנין ותעשיית תיבות תפוז

פל קרמיק

תעשיית קרמיקה
אמנותית ושמזשית



מפרץ חיפה, ת.ד. 4888, טל. 7124

סוכנות לאומית לבטוח בע"מ

דרך העצמאות 47, חיפה
טלפונים: 3841 — 4865, ת.ד. 289

כל ענפי בטוח ע"י חברות
וללויהם לונדון

יצחק פודינובסקי

ספנות, עמילות במכס, הובלה, ביטוח

רחוב העצמאות 47, טלפון 6545
חיפה ת.ד. 1219

לסוללי נתיבה בימים

ב ר כ ת

מושב בית שערים

לחלוצי הים ולכובשיו שלוחה

ברכת ח ז ק מעל הר הכרמל

משק בית אורן

בית מרגוע - בית אורן

חיפה, ת. ד. 701, טל. 6501

למקדמי הספנות העברית

ב ר כ ה

קב' יסעור

בית חולים בילינסון

מאחז לממשלה, להסתדרות ולישוב שנת המשך העליה
ההמונית, שנת שקום גופני לישוב כולו, שנת מאמץ
עליון לבסוס המדינה ולשגשוגה.

לנותנים דרך בים -

לחלוצי הימאות הישראלית
המפלסים לנו נתיבה בימים

ב ר כ ת

כפר החורש

מושב "צהל"

לשוחרי הימאות הישראלית

חזקו ואמצו

מושב רשפון

שנת בנין ויצירה
שנת לכוד כוחות הבונים

שדמות דבורה

לחלוצי הים, מרחיבי גבולות מדינתנו

ש פ ע ב ר כ ו ת

מושב כפר ויתקין

למפלסי נתיבה בימים

ב ר כ ת

מושב כפר יהושע

ליורדי הים באשר הם שם

ש א ו ב ר כ ת

קבוצת יגור

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

שנת שלום, עליה, בנין וחלוציות

קופת מלוח, נהריה

למקדמי הספנות העברית

ב ר כ ה

כפר מלוח

לממשלת ישראל, לצבא ההגנה לישראל,
לחבל ימי לישראל ולכל מוסדות הישוב —

שנת שלום וברכה

מאפיח קואופ, הגליל המערבי, עכו

שנה טובה ומבורכת, שנת ביצור המדינה והכלכלה

וביסוס המשק — מאחל

מושב תל-עדשים

לחלוצי הים, לכל הישוב ומוסדותיו

ש פ ע ב ר כ ו ת

אמפלנדה — לדרר נהריה

שנת קבוץ גלויות, קליטת העליה

ביצור המדינה וביסוסה

מושב נהלל

גאות ושפע ביס וביבשה להאדרתה

וחזוקה של מדינת ישראל ועובדיה

מושב חרות

בשנת שלום ובנין

לנותנים דרך בים

מ ב ר ך
מושב כפר חיים

מושב משמרת

לועד הפועל של ההסתדרות
להגברת העובדים,
לכל מוסדות ההסתדרות
למשקים החקלאים ולקואופרטיבים
לכל חברי קפתנו ולכל צבור הפועלים
שנת שלום ובנין
שנת יצירה ותעסוקה מלאה

מאחלת
קופת מלואה וחסכון שתופית
של העובדים בחיפה בע"מ

שנה טובה ומבורכת

שנת קבוצ גלויות, קליטת העלייה
ביצור המדינה והכלכלה וביסוס המשק

מאחלת
הלואה וחסכון
חיפה

אגודה הדדית בע"מ
חיפה, ערב ראש השנה תשי"ג.

לקצינים ולמלחים
באניות הישראליות
לעובדים בנמלים
ולדייגים בחופי ארצנו

ברכה



הסתדרות עולמית לנשים ציוניות

ויצ"ו

בברכת שנה טובה

אוצר לחקלאות

בע"מ

תל-אביב

טל. 62500

„מזל ברכה“ - „שלבית“

בע"מ

ביח"ר לעבוד יהלומים

טל. 145 - נתניה, ת. ד. 150.



בברכת תשובה שלמה

אהרן רוזנפלד

מברך את משרד התחבורה

את מנהלת הנמלים בארץ

ואת פקידי ועובדי הנמלים

בשנה טובה ומבורכת

לממשלת ישראל

לעולים במדינת ישראל

לציבור הפועלים בישראל

לצבא הגנה לישראל

לדור הצעיר בישראל

לתנועה החלוצית ושלוחניו בתפוצות

לחברי מפלגת פועלי ארץ ישראל

תהא שנת תשי"ג

שנת שלום לעולם ולישראל

שנת בסוס כלכלי ובטחוני של המדינה

שנת המשך לקיבוץ גלויות ומייזוגן

שנת תנופה חלוצית להפרחת השממה

שנת קליטת העלייה והשרשתה במולדת



מרכז

מפלגת פועלי ארץ-ישראל

לשוחרי

הימאות

הישראלית

חזקו ואמצו



כפר אתם

המועצה המקומית

לחלוצי הימאות הישראלית

המפלסים לנו נתיבה בימים

ברכת:

ל גליקמן בע"מ חיפה

טלפון 172/



מברכת את הישועים החקלאיים-חבריה עובדיה ולקוחותיה
את ציבור הפועלים ואת העם כולו בשנת קבוץ גלויות ובעין

תנובה

תשי"ג

ציהם
 חברת השיט הישראלית בע"מ
 סוכנים כלליים

שהם
 שרותי הים בע"מ

רדיו בוגל

חברה להספקת מכשירי חשמל
 רדיו ומלפון בע"מ

רחוב 348 מס. 11
 טלפון 80183, יפו ת. ד. 97

אנו מוצרים:
 מקלטי רדיו חדישים
 חלקי רדיו שונים
 מוצרי גומי לחשמל
 כבלי חשמל מגופרים
 לתעשייה ולבית

תוצרת כל חשמל יפו

חברה א"י לחוטי חשמל בע"מ
 חיפה

ISRAEL/ELECTRIC WIRE CO. LTD.
 HAIFA

החקלאית

אגודה חדרית לבטוח
 ושרותים ומרינריים למקנה
 בישראל בע"מ

פרא
 התעשייה
 הכבדה
 פרא

וולקו
 בני יצוקה בע"מ
 חיסור ת.ד. 524 טל. 7104, 7127, 7121

INTERNATIONAL
INTERNATIONAL DIESEL



חברה להנדסה חקלאית לישראל בע"מ

ח' פ' ה, בנין אגריפל רחוב הנמל 48
ת. ד. 306, טלפון 4613, 4986.
תל-אביב, רחוב לילינבלום 31,
ת. ד. 1749, טלפון 5243.

אמסקר

בע"מ

(לשעבר מעדן חיפה בע"מ)

מחסני קרור
זחסנה ומחסני ערובה
בי"ח"ר לקרח

חיפה, רח' הנמל 14,
ת. ד. 1466, טלפון 3859

חברת החשמל

לארץ-ישראל

מאחלת לתושבי ישראל
שנה טובה

ש. בי"ן ושות' בע"מ

חיפה, רח' הבנקים 11 ת. ד. 536, טלפון 3300
זכויות למיננים, רחמים, מכוניות וכו'
מראות, כלים מזכוכית, בקבוקים וכו'

ההסתדרות הכללית

של העובדים העברים בארץ-ישראל

מועצת פועלי תל-אביב

מ.ו.

טחנת קמח

חיפה
טלפון 2978 — ת. ד. 686

בנק למשכנתאות

דרום אפריקה בנין בע"מ



ת. ד. 152 חיפה, טלפון 3280

ת. גייזלר

דפוס ובית חרושת לקופסאות
חיפה, רחוב המגינים 52, טל. 3856



"תרזיה"

בית חרושת לנגרות בע"מ

ת.ד. 14 טלפון 219
ראשון לציון

ביח"ד הגדול והמשוכלל ביותר בארץ
לייצור רהיטים ועבודות נגרות לבנין
מכל המינים והסוגים.

תבל

חבר נסיעות בע"מ

כרטיסי נסיעה לאירונים, אניות ורכבות
משלוח ימי מסען אירי
כל סוגי בטוח — טיולים
טלפון: 67551

רחוב לילנבלום 42, תל-אביב. — מברקים: תבל

TEVEL Travel Trust Ltd.

חברה להספקת צרכי
חשמל, קרור והנדסה,
בע"מ חיפה



המשרד הראשי: בית חשמל, בית מלאכה לקרור
שער פלמר 4 רח' הרצל 57 רח' שבתאי לוי 16
טלפונים: 4004, 6239

שרות למתקני קרור באניות

"המסד"

חברה לבנין ולקבלנות בע"מ

המנהל: י. שמושקוביץ
תל-אביב, רח' משה בן עזרא 15, ת.ד. 2312



מוציאה לפועל עבודות שבון עירוני וצבורי
בניני דוור ותעשייה

בית דפוס סוכובולסקי

חיפה

סמטת עזה 5 — טלפון 3882

אניספלד את ברטל

חמרי בנין וכלי עבודה

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

"יהודה"

חברה לבטוח בע"מ

המשרד הראשי: רח' אלנבי 120 תל-אביב
ת.ד. 230 טל. 5358
סניפים: ירושלים וחיפה

„כרמן“

חברה מזרחית בע"מ

סוכנות אניות — משלוח סחורות — בטוח

תל-אביב, ת. ד. 1246, רח' לילינבלום 11, טל. 4831

חיפה, ת. ה. ד. 1354, רח' העצמאות 47, טל. 2587

משרד רשום: ירושלים, בית מצפה, רחוב י' 19.

חברת החמצן

לישראל

האחים מילר

ביח"ר לחמצן אצטלין ומטליוזיה

טל. 7215

טל. 3295

חיפה ת. ד. 290

לשוחרי הימאות הישראלית

בכל אתר ואתר



תעשיית „אבן וסיד“

בע"מ

חיפה ירושלים תל-אביב

קואופרטיב „הנול החדש“ בע"מ

הובלת משא

חיפה, רחוב הנמל 45, טלפון 2829

אגודת פועלי

ההובלה

שע"י מועצת פועלי חיפה

חיפה, רחוב הנמל 51, טלפון 3524

מבצעת כל מיני הובלות חומר בנין ומטען כללי

ההסתדרות הכללית

של העובדים העברים בארץ-ישראל

מועצת פועלי חיפה

שרותי ים בע"מ

עמילות מכס, ספנות, הובלה, בטוח

חיפה, רחוב העצמאות 61

טל. 6339, 2409 ת. ד. 1347

ש. פרידמן ושות'

שהרה, רשום, משלוח סחורות וקומיסיון

סוכני מכס מזרשים

אקספרטיב מוסמכים לחמרי בנין



חיפה, רח' העצמאות 37, חדרים 31 — 30

טל. 6376 — 6959

ת. ד. 1716

נחשון בערבון מוגבל

NAKHSION LIMITED

דיג בליים עמוקים

סכנות ודיג

חיפה, תבת-דאר 550 טלפון 4734



=====

לחברת "שהם", לחברת מ. דינגוף, מנהלת הנמל ולסוכני אניות, סולל בונה, לאניות העבריות ועובדיהן, לעובדים בנמל, למ. פ. ת., למוכירות עובדי הנמל, לחיל הים הישראלי ולחבל הימי לישראל וכל הפקידים והעובדים

מיטב איחולינו לשנה החדשה

"עאור" בע"מ

קואופרטיב לשרותים באניות

חיפה, רחוב הנמל מס. 2

=====

ברכת שנה טובה

"ליים" בע"מ

חברה להספקה לאניות

יעקב כספי

סוכן אניות וחובלה

חיפה, דרך העצמאות 76, פנת רח' נתן 1. — ת.ד. 27, טל. 3026

מברך בשנה טובה את יורדי הים הישראליים

"הימיה"

**המפעלים הישראליים
למספנות והנדסה בע"מ**

בתי מלאכה ויציקה

קבלנים לעבודות הצי והממשלה

כל סוגי תקון אניות

בנית סירות וספינות מפלדה

המשרד: דרך העצמאות 8, טל. 66551 ת.ד. 1951

בתי מלאכה: מפרץ חיפה, אזור התעשייה, טל. 7186

המשביר המרכזי

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

תל-אביב
חיפה
ירושלים



המוסד המרכזי להספקה
של התנועה הקואופרטיבית
בישראל



ככל מקום
שאתה נוסע -

פלתורם מצוי בכל מקום

לזיכרון ארץ ישראל ומצרי בע"מ
משרדים: לונדון, ניו-יורק, פאריס
מריסיל, ברזיל, וינה,
רומה, יוהנסבורג,
קיפטאון.

נסיעות - תיירות - משען אוירי
הובלה בין-לאומית - ביטוח

פלתורם

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

יכין חקל בע"מ

עיבוד פרדסים
קטיף ואריזה
שווק תוצרת חקלאית
פיתוח גני-ירק
התישבות עממית - נטיעה חדשה
תעשייה חקלאית

המשרד הראשי:

תל-אביב, רחוב לילינבלום 48
ת.ד. 332 טלפון 67221

קופת מלווה וחסכון שתופית
של העובדים בכפר סבא בע"מ

מברכת את כל חבריה

ואת כל העם היושב בציון

בשנת פריחה וביסוס כלכלי

ת.ד. 12

טלפון 206

„שוק חקלאי“

חברה לשיווק ואספקה בע"מ



טלפון 2307 תל-אביב ת. ד. 2018



סמל תנובה ערובה לטיב התוצרת

ב. לוריא בע"מ

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

חבלים, כדים, חוטים, צרכי דיג
וחקלאות, הספקה לאניות

מיטב איחולינו לשנה החדשה

אליעזר סקר בע"מ

חמרי בנין אספקה טכנית

רחובות	טבריה	חיפה
רח' הרצל	רח' הגליל	דרך העצמאות 33
טל. 261	טל. 28	טל. 4428*9

לסוללים נתיבה בימים
ברכת: „הקו“

קואופרטיב קבוצי השוב"צ
להובלת משא בע"מ
חיפה, רח' הנמל 55, טל. 2228

חברת המהנדס

אגודה שתופית של ארכיטקטים, מהנדסים
ומתכנני ערים בחיפה, בע"מ

חיפה, רח' ירושלים 2, ת. ד. 5140, טל. 2505

א. סברנסקי

ביח"ר לקונסטרוקציות ברזל
וכל מיני עבודות מתכת

רח' נצרת מול תחנת הכח הישנה
חיפה טל. 4797

הקואופרטיב המאוחד להובלת בע"מ

הובלת משאות לכל חלקי הארץ

המשרד הראשי: ת"א, מקוה ישראל 8

תל-אביב	יפו	חיפה	ירושלים	פתח-תקה
טל. 3986	טל. 80834	טל. 4394/6	טל. 3026	טל. 231
טל. 4618, 4641				

„שלב“

רחובות	טבריה	באר-שבע
טל. 232	טל. 221	טל. 33

מחסני ברזל בע"מ

תל-אביב
ירשלים
ח י פ ה

ה מ ש ר ד ה ר א ש י :
ד ד ר י פ ו ת ל - א ב י ב 37
ת . ד . 50 ט ל פ ו נ 5116

יבוא ומכירה של ברזל בנין
פסים ופחים מכל הסוגים

מחסני עצים בע"מ

ה מ ש ר ד ה ר א ש י :
ר ח ו ב ל י ל י נ ב ל ו מ 39
ת . ד . 1772 ט ל פ ו נ 5979

עצים לבנין ולרהיטים

מטבחי פועלים

בתל-אביב

ר ח ו ב ב ר נ ר , ב י ת ב ר נ ר . ה ס נ י פ : ר ח ' א ל נ ב י 130
ט ל פ ו נ 3448 ט ל פ ו נ 4125

קואופרטיב

"ד ד"

מברך את :

מוסדות הממשלה
ראשי העיריות והמועצות המקומיות
תנועת הפועלים
חבריו ועובדיו ובני משפחותיהם
ואת כל בני ישראל

בברכת שגשוג וביצור בשנת תשי"ג

ומאחל לציבור נוסעיו שנה חדשה
בסמן שכלול התחבורה והאדרתה

ערב ראש השנה תשי"ג

החברה המאוחדת
לצנורות ולמסחר ותעשייה
ב ע " מ

||

ר ח ו ב ל י ל י נ ב ל ו מ 39
ת . ד . 529 ט ל פ ו נ 2135
ת ל - א ב י ב

החברה הארצית לעבודות עפר בישראל

מוציאה לפועל עבודות סקול, חרישים, נקוז תעלות השקאה, בונה מעפר מקוי מים וברכות דגים, יישור שטחים לשכונים, פלוס דרכים לכבישים, בנין סוללות למסילות ברזל, לכל סוגי קרקע ובכל שטחי הארץ. בציווד חדיש של מהפרים, טרקטורים דחפורים וסקרייפרים אוטומטיים מהגדולים והחדשים ביותר.



"חריש" חברה קואופרטיבית חקלאות בע"מ

תל-אביב, רחוב לבונטין 30 — טלפון: 3122, — מחסן: 67698.

הארגז בע"מ

תעשיית עץ ומתכת

טל. 3755 תל-אביב ת. ד. 106

מרכבים לאוטובוסים — אמבולנסים — מרכבי משא וכלי רכב שונים — רהיטי פלדה ועץ למשרדים — רהוט וציוד פלדה ועץ עבור בתי חולים, ספריות ובתי מסחר — תיבות לאריזה מכל המינים והמדות — הדפסה בצבעים על עץ — נגרות בנין.

חברת איי לתעשיית זכוכית

גביש" בע"מ
ראשון לציון — מלפון 261

מיצרת: כלי בית ומטבח, ● בקבוקים וצנצנות לתעשייה, ● סך: כ-300 מוצרים.
סוכנויות: תל-אביב, חיפה, יפו
תל-אביב: טופלסקי, החלוצים 20
קלוגר, נחלת בנימין 115
המשביר המרכזי, סלמה
חיפה: ד"ר י. גובומאסט, הנמל 13
פרידנברג, הבנקים 5
ירושלים: מ. פרנד, אגריפס 165

עצמון

מחסני ערובה בע"מ

מחסני ערובה ארצי-ישראלים

בע"מ

(מקודם ז. שריבר)

תל-אביב, רח' אחד העם 30, ת. ד. 1789, טל. 54-6353



מחסני ערובה ופרטיים, עמילות מכס, העברה אקספורט — אימפורט, סוכני אניות, בטות והערכה.

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

תל-אביב, רחוב לילנבלום 11
טל. 62485-ת. ד. 698

חיפה, רחוב הנמל 14 (בית מעדן)
טל. 6356, 66196 ת.ד. 1466

ירושלים, בנין סנסור
טל. 5270 — ת. ד. 951

ארגון בע"מ

מפעלים
לצביעת
טקסטיל



בני-ברק

טלסון 8-7197

צוק תנובה



משקה מדבש
מפוסטר ומבושל

"פרדס"

אגודה קואופרטיבית של פרדסנים בע"מ
(נוסדה בשנת תר"ם)



המשרד: תל-אביב, רחוב לבונטין 8

טל. 4351, ת.ד. 461

ת.ו. ברמן

תל-אביב, רח' גחמני 36

קבלנים לעבודות בנין ולסלילת כבישים



לכל קרובינו, ידידינו, לצבור הפועלים
ולכל עם ישראל

שנה טובה
ומבורכת

י. גרין ושות' (א"י) בע"מ

תל-אביב, חיפה, ירושלים.

משרד ראשי: תל-אביב

סמטת בית השואבה 6.

טל. 4492 — 62372 — 66626

מכשירי רפואה

מכשירים חירורגים

מכשירי רנטגן ופילמים

מכונות וחמיקלים לחקלאות

החברה הישראלית לטרקטורים וציוד

בע"מ

תל-אביב — חיפה



מברכים את לקוחותיהם

בברכת שנה טובה

למקדמי

הספנות

העברית

ברכה

בימים

ל. גליקמן בע"מ

תל-אביב - חיפה - ירושלים

אחים גולדשטיין
חברה לשכון ופתוח בע"מ



החברה בונה ומוכרת דירות,
חנויות ומשרדים בבתיים משותפים.



רמת-גן
רח' ביאליק 45
טלפון 7261

אוצר עמ"י

אגודת אשראי הדדית בע"מ



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

לחלוצי הים, לכל הישוב ומוסדותיו

שפע ברכות

שיכון אזרחי בע"מ

מיסודו של המפדה האזרחי בישראל

תל-אביב, שד' רוטשילד 28 א, טלפון 62348, 66260

לרגל ראש השנה

ברכות ואיחולים
לימאות העברית

סוכנות ראשית למכוניות

הילמן 12 כ"ס.

המבר 16 כ"ס.

קומר משא 1/2 - 7 טון.

משה קרטו ובניו בע"מ

רחוב החשמל 18/20, טל. 4723, תל-אביב

המוסך החדש: רחוב ריבל, טל. 67996 ת"א

„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

„שלב“

הקואופרטיב המאוחד להובלת משאות

תל-אביב - ירושלים - חיפה

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

רחובות - פתח-תקוה - טבריה - באר-שבע

232, 231, 211, 33

מברר:

את מדינת ישראל ומוסדותיה, צבא ההגנה לישראל,
מוסדות ההסתדרות, מרכז הקואופרציה,

את צבור הפועלים, נותני עבודה

והספקים, את החברים

העובדים ומשפחותיהם

בשנת שלום וביסוס מדינתנו

בנק הפועלים בע"מ

תל-אביב

המשרד הראשי: רח' מונטיפיורי 24, 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, בת-ים, רמלה, לוד, מגדל-גד,
באר-שבע.

מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם

קופת מלווה

של הפועל המזרחי בא"י בע"מ

תל-אביב, רחוב אחד העם 108, טלפון 4474—66755

סניפים: ירושלים, רח' הרצל, בית כורי טל. 5181.

נתניה, ככר ציון, טל. 321.

כפר סבא, רח' השרון, בית הפועל

המזרחי, טל. 204.

ההון הרשום: 200.000 ל"י

כל עסקי בנק

מחלקה מיוחדת לכל סוגי בטוח

ירושלים

המקשר

אגודה שיתופית לתחבורה עירונית ובין-עירונית
טלפון 3956

שלוחה ברכתנו

לראש הממשלה, לשרי המדינה, לצבא ההגנה לישראל,
לעובדים ולכל בני ביתם,
לצבור הנוסעים בארץ

שנה טובה — שנת שלום, עליה ופדות

הלואה וחסכון יפ"ת"א

אגודה הדדית בע"מ

תל-אביב, רח' הרצל 21, ת.ד. 151.

טלפונים 3—2—6061

סניפים:

שדרות קה"ק 47 פנת דינגוף, טלפון 67673.

רחוב לוינסקי 63, טלפון 66596.

יד-אליהו רחוב לה-גרדיה 23.

הדרייסוף, שכונת עמידר.

יפו, רח' תרשיש 3, (בוסטרוס) טלפון 80138.

- (1) הלואות לחברים
 - (2) קבלת כספים לחשבונות עו"ש, חסכון ופקדונות.
 - (3) העברת כספים לכל חלקי הארץ.
- כספות (סייפים) להשכיר בסניף שד' הקק"ל — פנת דינגוף.

מ.ג.ש.

קואופרטיב של חיילים משוחררים
לייצור חמרי בנין בע"מ

תל-אביב, רחוב החשמלאים 82, טלפון 5232

מייצר מדצפות למדרכות
אבני שפה, לבנים ובלוקים
וכל מיני תוצרת מלט

מוציא לפועל

עבודות רצוף והנחת אבני שפה.

מרכז „הפועל“

נישראל

„ציון“

חברה לבטוח בע"מ

המשרד הראשי: רח' אלנבי 120 תל-אביב

ת.ד. 1425 טל. 4671

סניפים: ירושלים וחיפה

„הבונה“

חברה קבלנית לבנין של הפועל המזרחי
מוציא לפועל: עבודות בנין צבוריות ופרטיות
בעיר ובכפר.

המשרד הראשי:

תל-אביב, רח' אחד העם 35, טלפון 62874.

סניפים:

ירושלים, רח' בן-יהודה 3, טלפון 4015

חיפה, רחוב החלוץ 29, טלפון 2213

רחובות, רחוב הרצל 194, טלפון 269.

נתניה, בית הפועל המזרחי, טל. 218.