

ים

גליונות החבל הימי לישראל



אהת
להדש

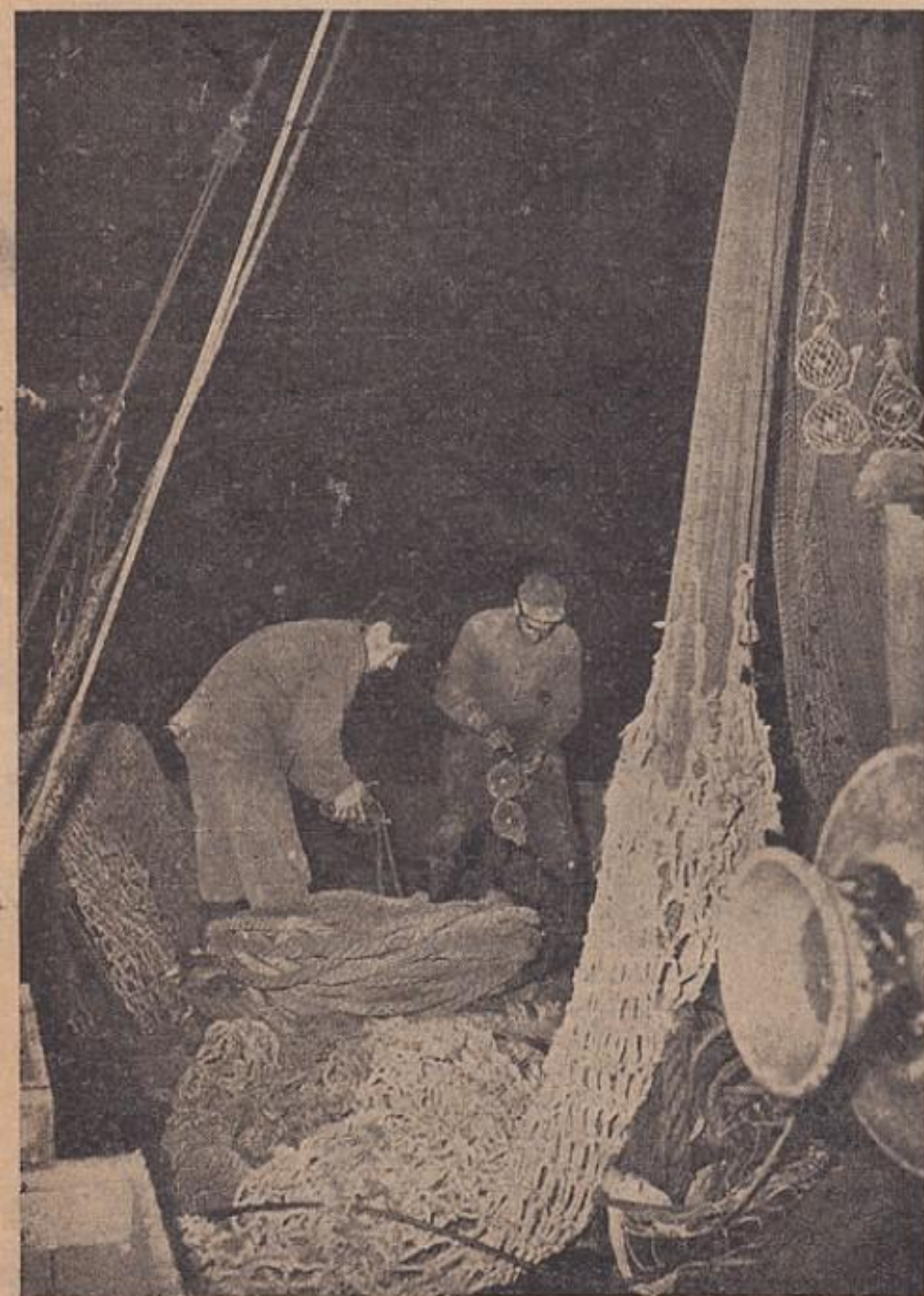
חוברת א (פ"ו)

שנה שמינית

תשרי תשי"ג אוקטובר 1952
כחובת המערכת

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

שמיר



סכינת הדיג "הנח" של "שדות ים". הכנת הרשתות לדיג בשעות הבוקר

ועידת החי"ל בדרום-אפריקה

"יהדות אפריקה הדרומית תתרום תרומה היסטורית לפתיחת קו האניות אילת-דורבן" — אמר מ. בן-ארי, ממיסדי החי"ל וממניחי היסוד שלו באפריקה הדרומית, בוועידתו האחרונה ביוהנסבורג.

ב-9 ביולי 1952 נערכה ביוהנסבורג הועידה הארצית של החי"ל באפריקה הדרומית בהשתתפות צירים רבים מקפטאון, יוהנסבורג, סיליבורי, בולוואייה, איסט-לונדון, פרטוריה ופורט אליזבט.

יו"ר החי"ל מר גורדון יפה פתח את הועידה וקידם בכריכה את הרב ד"ר מ. ס. ויילר, נשיא הכבוד של החי"ל ביוהנסבורג, את ד"ר ישראלשטם, ב"כ ועד הקהלות ואת מרת מריל באנה, ב"כ איגוד הנשים העבריות. הוא הביע את תקותו, כי החלטות הועידה תהיינה לעור לחי"ל ולמדינת ישראל.

ד"ר מ. ס. ויילר עמד על מהות החי"ל והצביע על התפקיד החיוני שמילא החי"ל בפיתוחו של המפעל הימי בארץ. היהודים היו אחת האומות הימיות הראשונות בעולם. הכריזו הנואם, ועתה, עלינו לחדש את מסורתנו הימית. אנויותינו ומלחינו יעוררו לחסכון כמטבע חוץ, אמר, החי"ל עזר בהרבה לפיתוח צי הסחר הישראלי, ואנו כאן באפריקה מצויים לתת את ידינו לחי"ל. כשם שדגלנו קדום בכבוש הארץ ובכבוש העבודה, כן עלינו לספח כעת את כבוש הים. בהמשך דבריו הציע הנואם להביא אניה עברית על מלחיה לסוור בחופי אפריקה הדרומית; דבר זה נעשה באמריקה והביא תוצאות יפות למלווה העצמאות שם, והוא גם יעשה רושם כאן.

נקרא מברק ברכה מאת מרכז החי"ל בישראל ואגרת ברכה מאת נשיא הכבוד של החי"ל בקפטאון, הרב הראשי י. אברהמס: אני מצטער על העדרי והרוני מבקש להבטיח לצירי הועידה את מסירותי המלאה לענייני החי"ל. עתדה של ישראל תלויה במדה רבה במפעליה הימיים. הים מהווה גשר בין ישראל לבין העולם הגדול, הים משמש לה עורף נרחב. בעמלו למען ביסוס כושרה הימי של ישראל והרחבתו עשה החי"ל מעשה ציוני רב-חשיבות. בצד הפעולות הכלליות למען החי"ל, על יהדות דרום אפריקה לדאוג לפיתוח אילת כנמל גדול, כדי לקרב את אפריקה הדרומית לישראל ולהדק בדרך זו את הקשר הכלכלי והרוחני בין שתי הארצות. פיתוח אילת הוא המפתח לפיתוח הנגב, והוא יקרע לנו חלון למזרח הרחוק ויחיש את השגת עצמאותנו הכלכלית. ד"ר ישראלשטם הביא את ברכת, ועד הקהלות".

מר גורדון יפה סקר את פעולות החי"ל בישראל בשנה האחרונה והצביע על גידולו הבלתי-פוסק של מפעלו בארץ בכל שטחי הפעולה הימית. הוא הזכיר את חגיגות "יום-הים" בקפטאון וביוהנסבורג, את בקורו של עו"ד סלומון בשנת 1950 שבעזרתו חודשו הסניפים בדורבן ובבולוואייה והוקמו סניפים חדשים בבנוני, פרטוריה ופורט אליזבט. 15 סטיפנדיות הוענקו לתלמידי ביה"ס הימי בחיפה, 2 סטיפנדיות הוקצבו לצעירי המקום שילמדו בביה"ס הימי בחיפה. תלמיד אחד כבר לומד זו השנה השניה ע"ח הסטיפנדיה הנ"ל בחיפה. החי"ל קיבל סכום כסף בצוואה מאת המנוחה מרסל לרמן. הרבעון האנגלי "הים" יוצא בקביעות זה השנה הששית ומשמש אחד מאמצעי התעמולה המעולים ביותר. הוקם ארגון "צופי ים" ביוהנסבורג וגדוד הים בקפטאון הנואם הודה לארגוני

הנשים השונים על יומתם להקים בית יורדי ים באילת ועל הקצבת הסטפנדיות.

לפי הצעתו של ד"ר ל. בר נתקבל הדו"ח של היו"ר מה אחד. להצעתו של יו"ר החיל ביוהנסבורג מ. צין, ואחר ויכוח ער אושר תקנון החי"ל של אפריקה הדרומית. ב. מטלטון מסר דו"ח קצר מבקורו האחרון בארץ ומסוירו במפעלי החי"ל בישראל.

בוועידה נתגבלו ההחלטות הבאות:

1. להקים מיד גוף מיוחד שיסייע, תוך שיתוף פעולה עם התכניות העשויות להדק את קשרי המסחר והים בין אפריקה משרדי החי"ל בישראל, לפיתוחה הימית של אילת ע"י ביוון הדרומית למדינת ישראל.
2. לפתוח במיזם בדבר יצירת סרט צבעוני על אילת בשביל אפריקה הדרומית ויחד הארצות דוברות אנגלית, שיכלול גם את מפעלי הים בישראל.
3. להוציא חוברת מצויירת על אילת.
4. לאשר מחדש, כי החי"ל הוא ארגון על-מפלגתי ואי-פוליטי ולהזמין את כל הארגונים הציוניים והיהודיים לשתף אתו פעולה.
5. להגדיל את מספר הסטיפנדיות לתלמידי ביה"ס הימי בחיפה.
6. לאשר את הקצבת שתי הסטיפנדיות לצעירי אפריקה הדרומית ללמודים בחיפה.
7. להקים סניפים נוספים ולהגדיל את מספר חברי החי"ל במדינה.
8. להכיר ב"צופיים" כארגון נוער רשמי של החי"ל באפריקה שמרכזו ביוהנסבורג ולעודד יסוד ארגוני צופיים בכל המקומות. בוויכוח בסעיפים השונים של סדר היום השתתפו: א. אברהמסון, מרת ד' מלמד, א. כץ, ב. מטלטון, מ. ארונסון, י. מ. וייגרייך, מרת ה. ליברמן, מ. נ. מרקס.

בהיות:

נבחרו נשיאי כבוד: הרב הראשי פרופ. י. אברהמס, הרב הראשי פרופ. ל. רבינוביץ, הרב ד"ר מ. ס. ויילר.

סגני נשיאי כבוד: י. גיטלין, ס. מ. קופר, יו"ר הפדרציה הציונית י. א. מיזלס, יו"ר, ועד הקהלות, יושב ראש: גורדון יפה (קפטאון). סגני יושבי ראש: מ. בן ארי (קפטאון), מ. צין (יוהנסבורג); גזברי כבוד: סול כהן, א. כץ (קפטאון); מזכירי כבוד: מרת מריל באנה (קפטאון), מרת ע. ארונסון (יוהנסבורג).

הועד הפועל:

יוהנסבורג: ל.מ. כהן, מ. קלף, זקס, ב. מטלטון, ה. אוויאן.
קפטאון: ד. כהן, י. פרנק, סס גרוס, ר. לטס, מ. נ. מרקס, ד"ר ע. ספירן.

ה י ם

עם הופעתו של הגליון מס. 1, יולי 1952, נכנס רבעון החי"ל בשפה האנגלית "הים" לשנתו הששית. בגליון: רשימות על ביה"ס הימי בחיפה, חגיגות "יום הים" באפריקה הדרומית, דו"ח על פעולות החי"ל וכו'.



בועידת החי"ל ביוהניסבורג, משמאל לימין: ד"ר ס. ישראלשטס (ב"כ ועד הקהלות), ג. מ. ווינגרייך, רבי ד"ר מ. וויילר, גורדון יפה, מ. צ'ין, מרת א. ארונסון.

רכישת אגרות בכספי השילומים

סופר "הארץ" בגרמניה כותב:

"במחלקה למספנות של מיניסטרוני הכלכלה בבון מס' רו לי אינפורמציה על מצב זה של משק הייצור הגרמני, המענין אותנו במיוחד הואיל ואנו רוצים לקנות מגרמניה גם אגרות.

כושר הייצור של המספנות הגרמניות שותק במידה רצינית בהפצצות בימי המלחמה ובפירוק המפעלים אחריה. אך גם המספנות הנתרות לא כולן פועלות, כי עד לפני זמן קצר שרר בעולם מחסור חמור בלוחות-פלדה, הם חומר הגלם היסודי של בנין אגרות. אף שכעת מחסור זה כבר אינו חמור כשהיה, עדיין הוא מעכב ניצול מלא של המספנות עד סוף שנת 1954. משום כך כבר צימצמה משלחתנו שתי אגרות-נפט גדולות ומזח צף גדול. ייתכן שנוכל לקנותם לאחר זמן, אבל לא לפני אפריל 1954, שעד אליו נמשכת רשימת הקניות הראשונה. במקום זה הוסכם שנזמין שתי אגרות סוחר בינוניות, בנות 8,000 עד 10,000 טונות, וכמה ספינות-דיג ועד אפריל 1954 ישולם רק תשלום ראשון על חשבון הזמנה זאת. כיוון שבדרך כלל משלמים מחיר אגרות חדשות בחמשה תשלומים, במשך זמן בנייתן, פירוש הדבר הוא כי עד אפריל 1954 יוחל רק בעבודות ראשונות לבנין האגרות האלה, ואין לחכות לאספקתן לפני סוף 1954

או אף 1955. (בנין אגרות-סוחר בינונית נמשכת כ-12 חודש). נציג המיניסטרוני גילה דעתו שנוכל להחיש את האספקה ולקבל מספר גדול יותר של אגרות מן המספנות הגרמניות. אם נספק בעצמנו את לוחות הפלדה (למשל, יאפאן מוכנה למכור סחורה זו), אך אין ספק שזאת לא נעשה."

לרוח הים - לד. רמז ז-ל

הופיע בהוצאת מרכז החי"ל ובעריכת ד' זכאי. י. פרישמן ומ. ריבלין הספר "לרוח הים", ובו דבריו של ד. רמז על הימאות העברית מראשיתה ועד יומו האחרון כשר התחבורה הראשון של מדינת ישראל. הספר, הכולל 120 עמוד ותצלומים שונים, יצא בצורה נאה ובעטיפה מצויירת.

לוח החבל הימני לישראל לשנת תשי"ג

יצא בהוצאת מרכז החי"ל לוח-שולחן, הכולל, בין היתר, פרטים רבים על המפעל הימי בארץ, מפעלי החי"ל ותאריכים ימיים.

שנת יצירה ושגשוג,
שנת שלום וברכה

עיריית טבריה



ביצאות הישראלית

י. ציזיק

לעתידם של נמלי ת"א-יפו

שאלת בנית נמל עמוק במדינה, שהיא חלק בלתי נפרד מקווי התיכנון הלאומי הגדול של תקופתנו, נבחנה בעיקר, עד כמה שידוע, לאור מגמת-יסוד של פזור האוכלוסיה ורסון התפשטות הנוספת של הערים הגדולות. הועדה שנתמנתה בזמנה על ידי הממשלה לקביעת מקומו של נמל זה כבר הגישה את המלצותיה לממשלה. אלה לא פורסמו לפי שעה, אך נודע על קיום דעות רוב ומיעוט בועדה; הרוב הוא בעד קביעת הנמל בסביבות נחל-רובין ואלו המיעוט — בעד תל-אביב. בדעת הרוב יש לראות מעין פשרה לגבי דרישת אגף התכנון התובע את קביעת מקומו של הנמל השני עמוק המים במגדל אשקלון דוקא.

מסתבר, כי מגמות היסוד הנ"ל האפילו על מגמת יסוד אחרת, לא פחות חשובה בתכנון הלאומי, והיא — הקמת שרותי מים ותחבורה ארציים בממדים המאפשרים גידול כוחות-ייצור בישובים קיימים ושל אלה הנבנים והולכים. כל זה לשם העלאת כושר תחרותם הכלכלית והתעשייתית והבטחת רווחתם ורמת החיים של תושביהם. לולא כן לא יובן משום מה באה התעלמות ממצואות לוחצת ודוחקת המחייבת גישה שונה, שנקודת המוצא ישמשו לה בעיקר הצרכים הממשיים והדחופים. צרכים אלה הנובעים מתוך המציאות, מן הראוי שיוקחו בחשבון באשר הם המשפיעים עתה וישפיעו במדה רבה על דרכי התפתחותן של מערכות התחבורה במדינתנו בעתיד.

במדה שהרוב בועדה פנה עורף לצרכים המציאותיים הדוחקים ולפי זה גם אגף התכנון קבע מה שקבע — כדאי לברר מה הם השיקולים העיקריים שהכריעו לשלילת הנמל עמוק המים מתל-אביב.

ב.

אלא שמן הראוי להקדים בברור זה שאלה אחרת: האם בעית הנמל העמוק השני הועלתה כבעיה כוללת, למטרת פתרון השרותים הנמליים בחלקה הדרומי של המדינה, או אין היא באה אלא כשלב ראשון בפתוח שרותי נמלים בכלל במערכות התחבורה של המדינה. מסתבר, כי הבעיה הועלה

תה מבחינת קביעת מקום לנמל-ענק בדרום המדינה, אשר ישמש מרכז ליבוא ויצוא ואף לצרכים אחרים — לכל האזור הנרחב המשתרע דרומה מתל-אביב ובנותיה, כולל את מרחב ירושלים, את הנגב ואת מפעלי האשלג באזור סדום והלאה מזה עד אילת.

העמדת הבעיה בצורה זו נוגדת ללא ספק את מגמות היסוד של אגף התכנון, ואין לה מקום בתכנון ארצי כללי של בנוי נמלים במדינה כמדינתנו השוכנת על חופי ימים. חוף ימה של המדינה מן הראוי שינוצל בצורה ההולמת לו, על ידי מערכת נמלים גדולים וקטנים, שונים לא רק בהיקפם אלא אף באופיים ודמותם, מותאמים לאופי האזור או העיר, תעסוקת התושבים וכלכלתם.

מכאן אך למותר לדעתי, לבוא בהשגות על תכניות הקובעות את אשקלון או אף את נחל ראובן כמקומו האפשרי של הנמל הגדול השני במדינה. בדיקה כל שהיא תוכיח, כי אין תכניות אלו עשויות לעמוד במבחן של שקול מדיני, בטחוני וכלכלי כלשהו.

ג.

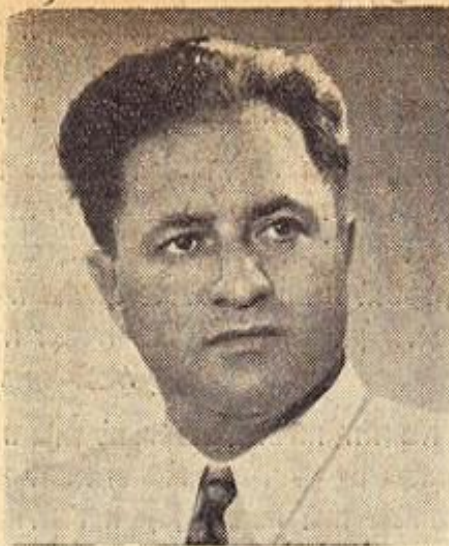
מה אפוא יכלו להיות השקולים, שהניעו, כביכול, את רוב הועדה לקבוע את מקומו של הנמל בנחל ראובן ולא בתל-אביב?

נראה שהשיקולים העיקריים היו: (1) פזור נרחב של האוכלוסיה ורסון גידולה הנוסף של העיר תל-אביב-יפו; (2) שקולים בטחוניים; (3) קשיי גישה יבשתיים.

הבה נבדוק באיזו מדה עשויים היו שקולים אלה להכריע בשאלה הנדונה ומה מדת הצדק שבהם.

האוכלוסיה, מפעלי התעשייה, שטחי הפרדסים, מפעלי המסחר והכספים, — כלומר, כל הגורמים של תצרוכת מצרכי יבוא, ייצור, מצרכי יצוא, והתאים המשקיים המ-טפלים בסחר חוץ — נמצאים כבר כיום במרכז הארץ. 75% מכלל האוכלוסיה בארץ נמצאו, לפי מיטב ידיעתנו, בשנת 1949 במרכז הארץ. בנדון זה לא חל עד עתה שינוי ניכר, למרות המאמץ לפזור האוכלוסיה שהופעל מכבר. באזור תל-אביב, במובנו הרחב, מוצאים מקומם 60% מהתעשייה, 90% מן הפרדסנות, 75% מתעשיות היצוא, תהליך הרכוז המשקי באזור זה לא הואט אף הוא למרות רצונה של הממשלה להגיע לפזור רחב יותר.

מציאות זו מחייבת, מה טעם, אפוא, לאתר נמל במקום אחר שיגרור מיד פתוח ישוב עירוני בקרבתו, על חשבון צרכיהם ונוחיותם של רכוזי ישובים קיימים מכבר, אשר, בליט בריר, יאלצו לנוד ממקום מושבם בכדי לקיים את צרכיהם בסחר-יימים? ספק רב אם על ידי כך תושג מטרת הרסון של גידול העיר תל-אביב-יפו, והקמתו של נמל חיפה הגדול בשנות השלושים תוכיח, עובדה זו לא עיכבה את הרכוז המשקי בתל-אביב וקשה להאמין שהקמת הנמל



יצחק צ'ידיק

ד.

להתגבשות הדעה על איתור נמל עמוק דרומית לת"א
השפיע לא מעט הפוטנציאל הכלכלי הגלום בנגב. בעלי
הדעה לקביעת מקומו של הנמל באשקלון רואים בו את
מוצא הנגב לים התיכון, ליצוא מוצרי ים המלח מסודם
ולייבוא צרכי החקלאיים והאחרים של הנגב. אין ספק כי
בתכנון שרותי התחבורה ענין הנגב וצרכיו הוא ענין נכבד
וחשוב מאד וראוי לשימת לב רבה. אולם לכל אלה אין מקום
במערכת בעיות התחבורה הדחופות הדורשות טפול לאלתר
הנסיון לכרוך יחד בעיות תיכנון לזמן קצר וזמן ארוך, עלול
לאכזב בכל שטח שהוא ובפרט בענין שלפנינו.

ציינו לעיל שגם מבחינה מעשית אין הצדקה להקמת
נמלי-ענק בארץ זו אפילו מטעמי פיזור אוכלוסיה, בטחון
וכיו"ב. מכאן ניתן לשאול: במידה שיש צורך לבנות נמלים
נוספים במדינה, היכן הוא המקום לכך מבחינת המוקדם
והמאוחר והצורך לאלתר. על כן, אך טעות תהיה מצד
האחראים לכך להקדים בבניית נמל באשקלון לבניית נמל
בת"א. ולא כל שכן שאין נמל זה יכול לבוא במקום נמל
תל-אביב.

מבחינת התכנון לזמן קצר לא יהא בכך משום פתרון
כל עיקר. ספק גם אם בעתיד תהווה אשקלון הפתרון המת-
קבל על הדעת.

מתן דין קדימה לת"א וסביבתה לבניית נמל הראוי
לשמו אינו זקוק להוכחה יתרה. ניתן להוסיף, גם אם בלי
ברירה יהיה הכרח לקשור אזור זה לנמל בדרום, אשר
ישמש את יצוא המחצבים למיניהם, ספק רב אם לא יצא
השכר המפוקפק בהפסד הרב שבבניית נמלי-ענק כל-בו
שיבוא מצרכי מזון, הדרים ודברים אחרים ויצוא חמרים
מינרליים משמשים בו בערבוביה. ואם כי בעיה זו יכולה

העיר תל-אביב מהווה מרכז אוכלוסיה וכלכלה הזקוק
לשירותי נמל מתאימים לעצמו. נוסף לכך היא מהווה אזור
של חלוקת-משנה לחלקים האחרים של הארץ. אתורו של
הנמל במרחק עשרות ק"מ מן העיר, לא פותר, אפוא, מאומה
בנדון פיזור אוכלוסיה ורסון גידולה של העיר. יהא בזה
משום חזרה על פרשת חיפה, כלומר, יהא שוב הכרח בהי-
בלת כמויות עצומות של מטענים לתל-אביב ובנותיה
(לפחות לאוכלוסיה בת חצי מיליון נפש). הן לצרכי האוכ-
לוסיה, הן לצרכי ייצור למפעליה התעשייתיים, הן לשם
אחסנה בקרפיפים העצומים הקיימים בסביבה לצורך רא-
דיסטריבוציה.

אשר לשקול הבטחוני, אין לשכותן שנמל אינו אלא
מתקן סתם. ככל מתקן הוא אמצעי בלבד ולא מטרה בפני
עצמה. שיקול הבטחון לכשעצמו איננו יכול להכריע בשאלת
איתור הנמל אם איננו נלווה למגמה העיקרית: פיזור האוכ-
לוסיה. רכוזים ישוביים גדולים ללא נמל אינם גופלים
מבחינת הערך כמטרה צבאית לצרכי הפצצה מנמל עצמו.
ועל כך לא כדאי להרחיב את הדבור. בזמני חרום, מהווה
בעית האספקה הסדירה והמהירה לריכוזים ישוביים וחופש
התנועה בדרך הקצרה ביותר אליהם, גורם חשוב מאד
מבחינה בטחונית. יהא בכך משום קוצר ראות לאתר את
הנמל במרחק כל שהוא מרכזי הישוב הקיים ולסכן על ידי
כך את האספקה אליו. אם נדון מבחינת השקול הבטחוני
הרי דוקא הוא יש בידו להכריע לטובת אתורו של הנמל
בתל-אביב.

אשר לשקולי הגישה היבשתית מובן, שיותר קל ונוח
לייצר אמצעי גישה חדשים בשטחים בלתי בנויים ופתוחים.
אולם, מלבד הצד הטכני שבדבר קיימים נמוקים כלכליים
כבדי-משקל העשויים לבטל שקול זה כמו שאלת ההובלה.
ארצנו על אף קטנותה תיוקק תמיד לתחבורה יבשתית
מכרעת. תחבורה זו יקרה מאד וכל כמה שניתן לקמץ על
תחבורה יהווה קימוץ זה גורם מכריע בכל תכנית כלכלית.
איתור הנמל במרחק מסוים מן העיר יחייב מיד התקנת
רשת דרכים מתאימה וההשקעה הכספית תהיה ניכרת מאד.
אך בזה לא נפתרה הבעיה. הסעת מטענים מן הנמל למרכזי
הישוב הקיים ופחת מכוניות ההובלה יגררו הוצאות בסכור-
מים עצומים, אשר יעלו, לאין שיעור, על ההשקעות הדרור-
שות ליצירת גישה נוחה לנמל בת"א. נוסף על כך ניתן
בגבולות העיר, להשתמש במכוניות שאינן כשרות להובלה
בין-עירונית. עם חלוף השנים, יגדל אחוז המכוניות מסוג
זה. הקמת נמל ת"א גופא תאפשר שימוש בכלי רכב אלה
בעוד שהקמת נמל באשקלון ואפילו בנקודה יותר קרובה
יחייבו הגדלה ניכרת מאד במשק מכוניות המשא.

להיראות כטכנית בלבד (ואולם לא כאן המקום להעלותה). נראה לנו כי היא חורגת בהרבה מהתחום הטכני בלבד ועשויה להיות גורם מכריע ביעילות וארגון העבודה בנמל זה ואף לעורר בעיות מסובכות ביותר.

אולם גם מבחינת הנגב וצרכיו אין אשקלון עשוייה להיות נמל-יצוא עיקרי מתאים. יש לזכור כי רק המחצבים (הפוספטים) שבמכתש מרוחקים מרחק מתקבל על הדעת מאשקלון, ואילו הובלת האשלג מים המלח לאשקלון תעורר בעית תחבורה חמורה מאד מפאת המרחק של 200 ק"מ ממקום ייצורו עד לנמל.

מבחינה זו ניתן למצוא פתרון הרבה יותר נוח בקביעת נקודת המוצא ליצוא האשלג בעתיד — ים-אילת. המרחק בין סדום לאילת הוא קטן בהרבה ונוח מבחינת קשרי תחבורה יבשתיים. העליה מסדום לים אילת היא הדרגתית. בעוד שבכביש סדום—כורנוב בואכה צפונה לאשקלון היא תלולה וקשה ביותר. נקודה זו חשובה מאד ביחס לבלאי ופחת המכוניות שתעסוקנה בהעברת החמרים לנמל היצוא. באשקלון, אם הדבר נכון לגבי יצוא אשלג על אחת כמה וכמה לגבי המנגן, הנחושת, הברזל והקווארק, הנמצאים בקוטר שאינו עולה על 40 ק"מ מים אילת. קרבת מחצבים לחוף ים אילת והאפשרויות הנובעות מכך מן הדין שיוקחו בחשבון בתיכנון דרכי תחבורה ארציים. אפשר ולעתיד הקרוב נחוץ יהיה נמל-יצוא קטן באשקלון לצרכי המחצבים הנמצאים במרחק מתקבל על הדעת הימנו. אולם קשה לראות מקום זה כמתאים לנמל-יצוא עיקרי שישמש את צרכי הנגב ומחצביו. אין גם לשכוח את חוף אילת עצמו וסביבתו הקרובה, שבלעדי פיתוחו כנמל הדרומי של המדינה אין לראות כיצד יקום. יגדל ויתפתח הישוב המ- קווה בנקודתה הדרומית ביותר של המדינה.

ה.

נמל חיפה בהיקפו כיום ונמלי הסירות ת"א ויפו אין בהם כדי למלא את צרכינו בתקופת העליה. עוד שנים לא מעטות כלל נאלץ להזדקק ליבוא מן החוץ ואף לאחר מכן נהיה חייבים ליתן את הדעת על סחר החוץ. ברור אפוא כי נהיה זקוקים לנמלים אחרים בעלי גדלים שונים ולצרכי מטרות שונות.

צירוף שאלת הנמל העמוק השני למדינה לסבך הבעיות של התיכנון הגדול ריתקה את כל תשומת הלב לנמל שבצפון המדינה ואם נעשה משהו בנידון פתוח שרותי נמל נתרכזה הפעולה אך בחיפה ללא כל דאגה למרכז הגדול והתעשייתי והכלכלי במרחק 100 ק"מ הימנו. אין ספק כי נמל חיפה, בהיותו הנמל החשוב ביותר במדינה, זקוק להגדלה ולשפורים בקנה מידה גדול ביותר. הלא מכאן מוצא

הדלק, כאן קיימים תנאים טבעיים לתוספת מתקנים לצרכי צבא, בנית אניות, בדק אניות בקנה מדה גדול ומסחר טרנזיט. אולם כל זה איננו יכול להצדיק השחית פתרון של שירותי נמל בשביל האזור הכולל שלישי מאוכלוסית המדינה. השהיה זו נתנה את אותותיה הקשים מאד במשק וכלכלת המדינה ב-4 השנים האחרונות. לא כאן המקום ליחד את הדבור על הנוקים העצומים במטבע זר ובהוצאות הובלה שנגרמו למדינה עקב המעמסה הכבדה והמיותרת שהוטלה על נמל חיפה בשנים אלה. אך אין ספק שהוצאות דמי ההשהיה וההובלה והבזבוז הרב בדלק וכל אשר מסביב לכך מסתכמים בודאי לסכומים שיכלו לשמש השקעת-יסוד לצרכי פתוח נמל במרכז המדינה. היתה התעלמות מגורם הזמן, שבמצבנו אנו הוא שהיה צריך להכריע, אין גם לשכוח כי שעת החרום למדינה טרם פסה וההתרככות המיותרת בצפון צופנת בחובה סכנות רציניות ביותר.

ו.

הנהלת אוצר מפעלי ים המורכבת מנציגי העיריה, הסתדרות העובדים, לשכת המסחר, הפרדסנים והסוכנות היהודית החלה לטפל בבעית נמל עמוק מים בתל-אביב עוד בשנת 1948 ולפי המלצת הממשלה הזמינה מומחים בעלי שם עולמי לעריכת תכנית מתאימה. הסקר שבוצע לפי יזמתה הובא לידיעת הממשלה עוד בשנת 1949 ומאז לא חלה כל התקדמות בענין, פרט למנוי ועדה, אשר סכמה כל שסיכמה והגישה, עד כמה שידוע, את מסקנותיה לוועדת שרים, שהיא אשר תחליט ותכריע בבעיה. ללא כל רצון להטיל ספק בכשרה וביכולתה של הועדה וללא כל כוונה לעורר ספק כלשהו לגבי הדיון שיקויים בודאי בוועדת השרים ניתן לומר, כי יש בכל זאת מקום לליבון נוסף של כל הבעיה — ביחוד נוכח הצרכים הדחופים של התקופה הדינאמית כתקופתנו שלנו — שדו"ח הועדה יפורסם מיד כדי שאפשר יהיה לדון בו בפומבי בכנסת וכן למנות ועדה פרלמנטרית לבדיקת הבעיה לכל היקפה.

תהא ההחלטה הסופית אשר תהיה (ורצוי להקדימה ככל האפשר), הכרח הוא להקדיש תשומת לב רבה לתקופת הבינים — עד להקמת הנמל העמוק — ולמתקנים הנמליים הקיימים במדינה. האדישות לגבי נמלי הדרום היא תוצאה מן הדעה הקדומה, כאילו ת"א וסביבתה אינן כשרות לבנית נמל עמוק. זוהי תופעה השלילית ומזיקה והפסדה ניכר מאד במערכות המשק והכלכלה של המדינה. חלקם של נמלי הדרום ביבוא וביצוא נכבד למדי גם במצבם הנוכחי. אולם על ידי תוספת ציוד והכשרת שטחים יוכל קיבולם ויתר רמו במידה נכרת להקלת המעמסה על חיפה ואף יגיעו לידי אפשרות של פריקת מרבית המטענים הנועדים לדרום המדינה.

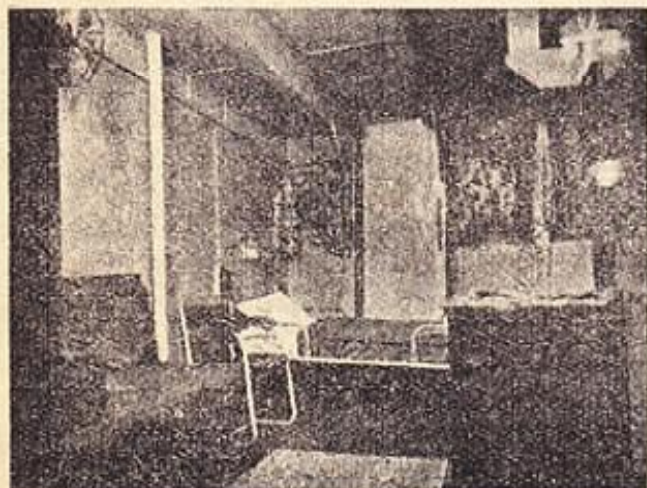
כָּפֶל-רְאִיָּה

בגליון האחרון של „הימאי העברי“ נתפרסם שיר וענינו כפל-
הראייה של הימאי, כפי שהוא מצטייר בעיני הצבור, וזו הסיכומת:
„וכי אנשים רגילים אנחנו — הידעו?
אלא שהים — הוא הוא המיוחד,
ושיש בינינו מכל הסוגים,
אלא שהספינה, הספינה היא אחת!“

לא אמנה כאן רגעים לאין ספור,
של אור וצל שבערבוביה משמשים,
ולא ארד כאן לנפשו של אדם,
כי עושים זאת כבר — מדוע? — אחרים.

רק אוטיף ואומר, כי אנחנו:
רעים-וטובים,
פחדנים-וגבורים,
תמימים-ופרוצים,
חוקים-וחלשים,
ככל האנשים בעולם.
ואין בינינו לבינם —
אלא הים.

אביטל קריביצקי



תא משוכלל לימאי באניה חדישה

ביה"ס לדיג בעמק-חפר בסימון התפתחות

בית הספר לדיג של משרד החקלאות שנכנס לשנת הלימודים
השלישית לומדים עתה 80 תלמיד.
עם פתיחת שנת הלימודים במוסד הנמצא בעמק-חפר ליד
ביה"ס בן שמן נערך טקס חגיגי על שפת-המעגן, בהשתתפות שר
החקלאות וסגנו. נערכו תרגילי שיט בים, שהדגימו את הישגי
תלמידי שתי הכתות הראשונות.
בבית הספר מתקבלים תלמידים בגיל 14—15, בוגרי כתות ח'
של ביה"ס היסודי. משך הלימודים שלוש שנים. במוסד שתי
מגמות: חובלים ומכונאים. תשומת-לב רבה מוקדשת לנביגציה,
רשתנות והימאות המעשית. בתכנית גם לימודים הומאניסטיים.



ד"ר יצחק צטלין

עסקן צבור באמונה, רב-פעלים.
עושה זה עשרות בשנים בשדה הצבו-
ריות היהודית — ורשמי פעילותו
מניבים פרי בתחומים שונים.

מזכירה הראשון של אגודת יורדי
הים „זבולון“ מ-1936. ועתה משמש
סגן יו"ר המרכז שלה, ורבה זכותו ב-
הדרכתם המקצועית של מאות חלוצי
הימאות העברית. מאמריו בתחום הימ-
אות העברית מצטיינים בבקיאות, ב-
סודיות, בבהירות.

נולד ב-1901 בוארשה. חניך האו-
ניברסיטה במוסקבה וביה"ס הגבוה
לחימיה בליאוו (בלגיה). מ-1927 פעל
רבות ב„אורט“ וארשה, עסקן ומפקח
על ההשתלמות המקצועית והעמיד תל-
מידים הרבה. ב-1933 משתקע בארץ
ובזכותו קמה רשת מוסדות „אורט“
בארץ והוא מראשיו.

מצויין חלקו של ד"ר י. צטלין ב-
יסוד החברה לאמנות „יפיע“, שערכה
בתל-אביב סידרה של קונצרטים, ובכ-
לל זה של עולים חדשים. ב-1950 ייסד
ד"ר צטלין, בשיתוף עם עסקנים שו-
נים, את החוג לאמנות עברית עממית
„גנזא“, העושה לארגון תערוכות של
היצירה העברית העממית.

זה מקרוב מלאו לפעילותו הצבורית
המבורכת של ד"ר צטלין 25 שנה,
ולברכה שנושאים לו ידידיו ותלמידיו
תצורף ברכתם של כל שוחרי הימאות
העברית.

א. ש. שטיין

כארבעים שמות דגים אנו מוצאים במקורות היהודיים הקדומים. ואלה שמות הדגים הנזכרים בתלמוד ובמדרשים.
 כלכית (כילכית, כלכית, כלכוד), כלבית, (כלבית), פוטית, אלתית, טרית, סולתנית, ביניתא, ארא, תפיתא, שבוטא, אברומא, כופיא, תפושא, גילדנא, פלמודא, ערבונה, הרסן, עפיאן, עפיץ, צלופח, חילק, כריש (כרשא), שפר־נונא, קבר־נונא, קדש־נונא, אפונס, אקונס, אטינס (טונא, טונוס), באטי (בטי), מרנש, בורבוטש, סספתיאת (כטספטייס), אכספיאס, עכבר־הים, שור־הים, חמור־הים, עז־הים, דג המצרי, דולפיץ, קוליס האספנין, כן נזכר הלויתן שהוא, לפי התלמוד, מין דג.

שונה הוא מקורם של השמות, ומתם גם לוועזי, יווני, רומי ולדעת רש"י גם פרסי. חלקם הוחזר לשימוש ע"י הזואולוגים בספרי הלימוד ובשפת הדבור. אך זהו כל השמות מלאכה קשה היא וטרם נפתרה כליל, שכן ברשימת השמות מצויים דגים מארצות שונות וממקוי מים שונים: דגי מים מתוקים ודגים ימים, דגי ארצות הים התיכון ודגי כל המזרח כולו. יש וגם אותו הדג נקרא בכל מקום בשם אחר, וגם להיפך: יש ובאותו שם קראו לדגים שונים במקומות שונים, כגון, השבוטא.

ה ט ר י ת

שם זה נזכר תכופות במקורותינו ומקורו יווני. בברכת משה לזבולון ויששכר נאמר שישמחו בחלקם, "כי שפע ימים יינקו ושיפוני טמוני חול" (דברים ל"ג י"ט). ותרגום יונתן לאותו פסוק מסביר, ששמחה זו תבוא להם משום שישבו לחוף הים הגדול וייהנו מדגי הטרית וגם לפי המדרש, "טמוני זה טרותי", כי את דגי הטרית "מטמינים", כלומר, משמרים במלח. מכאן, שדג זה היה נצוד בעיקר בנחלתם של שבטים אלה, בין חיפה לצור.
 שיטות הדיג בהן עבדו בימים ההם אינן שונות בהרבה מהדיג הערבי החופי בימינו. הדג הנצוד ביותר בימינו הוא הסרדין, המופיע לעתים בנחילים עצומים. הסרדין נקרא, איפוא, בשם טרית. ואמנם גם השם הזה אושר ע"י ועד הלשון וכבר נמצא מזמן בשימוש ודגי הסוג Sardinella נקראים, ובצדק, בשם דגי הטרית. אגב, הערבים מכנים גם את מין הדג הקטן שבכנרת הנקרא בעברית לבנון בשם: סרדין המים המתוקים, או סרדין הכנרת (טבריה). הדמיון בשמות נובע מן הדמיון הרב בין שני מיני הדגים, שגם דגי הכנרת מופיעים בנחילים גדולים ונצודים ביותר בים, והשם סרדין נגזר מרומית Sardinal השם לבנון הוא חדש וניתן ע"י ועד הלשון לפי השם הרומי Alburnus שמוכנו "הלבן", אין ספק, שלדג זה היה גם שם עברי קדום, ומי יגלה אותו?

ה ב י נ י ת

שמה של הבינית מופיע בתלמוד כמה פעמים ובשנויי נוסח: ביניתא, בינותא או בנותא. מסתבר, שהמדובר בדג טהור. "ביניתא אכרסה תקלה" נאמר בגמרא — "כובדה של הבינית הוא בכרסה". ומגמת הפסוק: ראית בשוק דג הנמכר במשקל וכרסו גדולה כשל הבינית, אל תקנהו אלא אם כן הוצאת לפני כן את קרביו. ויש מפרשים שכוונת המשל היא — שמשקלה של האשה המעוברת הוא בכרסה. נראה, איפוא, שקרבי הבינית חלק ניכר הם ממשקל גופה. ועוד: בנוכחותו של אדם שתלוי בביתו אין אומרים לבעל הבית: "תלה לי את הבינית" (זקוף ביניתא), כדי שלא להזכיר לו את צערו. ללמדך, שנהגו לתלות את הבינית לייבוש. כן נאמר,

שאם אכל החמור בתקופה עליו הרעב את הבינית ישלם בעליו נזק שלם. ומעשה בריב שפרץ בין שני אנשים, שהאחד קיבל במתנה 7 ביניות וחברו לקח ממנו חמש. שמע מינה, שהבינית הוא דג בעל ערך. כן נאמר שלילדת מכינים מאכלי בינית. זהו השם ביניתא נעשה קל במדתימה שגם כיום מצוי שם דומה לה בלשון הדייגים הערבים, בארץ וסביבתה. דייגי אגן הירדן הערבים, כוללים שלשה מיני דגים (קרסין, אשרי וחפאפי) בקבוצה אחת קרויה בפיהם בשם ביני, והצד השווה בכולם, שלשלתם יש נימים מסביב לפיהם. ונימה נקראת בלשון התלמוד גם: בין, בינא ובינתא. אפשר שבשימוש הרב נתאזרה השם העברי בינית ונשמר בפיהם עד היום בצורת: ביני או ביניה. גם בבבל מצויים דגים מסוג הבינית הדומים לביניות הכנרת, אך גדולים מהן ואף הם נקראים בשם זה. השם בינית אושר ע"י ועד הלשון העברי לסוג Barbus ומכאן שני השמות החדשים (1) בינית — ארוכת הראש (קרסין) (2) בינית — גדלת הקשקשים (אשרי).

ויש גם דמיון בין השם הרומי והעברי, שברומית פירושו זקן, ובארמית בינתא היא שערה. את נכונות זהוהי מחזקות גם הידיעות מהתלמוד א) משקל הקרביים של הבינית ביחס למשקל גופה הוא די ניכר. ב) גם כיום הביניות הם דגים מקובלים ויקרים יותר מאשר דגי הים הגדול.

ק ו ר א ק י נ ו ס

הדג היחיד מדגי הכנרת שזכה לתשומת לבם של ההיסטוריון נים הקדומים הוא השפמנון; וזאת משום שקדמונינו האמינו במציאותן של מחילות תת־קרקעיות המחברות ארצות רחוקות. הדמיון שבין דגי הנילוס לדגי הכנרת העלה את האמונה העממית, שהם קשורים קשר תת־קרקעי ביניהם באמצעות המעין הגדול של טבחה. אמונה זו שהיתה רווחת בעם בזמנו של יוסף בן מתתיהו מצויה גם בספרו "מלחמות היהודים" (ג—ח) שנאמר: "יש המאמינים כי המעין שבקרבת כפר נחום אינו אלא זרוע של הנילוס. מכיון שהדג קוראקינוס מצוי במי המעין הזה כשם שהוא נמצא באגן הסמוך לאלכסנדריה". קוראקינוס הוא השם היווני של הדג ופירושו "עורב המים" ובא לו כנראה בגלל צבעו או קולו שהוא משמיע לאחר שהוצא מן המים. שמו העברי הקדום אינו ידוע לנו. הברית החדשה מכנה את השפמנונים בשם "דגים רעים", כיון שהם טמאים ליהודים בגלל חוסר קשקשים. השם שפמנון הוא חדש וניתן לו בגלל השפם בעל שמונה השערות הארוכות העוטרות את שפתיו.

הדג המצרי

הדגים הנצודים ביותר במצרים הם האמנונים למיניהם, ובמיוחד אמנון היאור שהוא הנפוץ ביותר בנילוס. השם הדג המצרי הנזכר בתלמוד נקרא בשמו משום שהובא ממצרים. כרגיל משתמשים בו להכנת שמורי דגים לצרכי ייצוא. יש, איפוא, יסוד להשערה, שהאמנון נקרא אז בשם הדג המצרי.

השמות החדשים

השמות העבריים החדשים ניתנו לדגי הכנרת ע"י הועד למונחי הזואולוגיה בשנת תרצ"ז ואושרו ע"י ועד הלשון. צורת השמות נבחרה כדגמת זו הנזכרת בתלמוד עם הסיום — נון (דג בלשון התלמוד). כן נקבעו השמות: אמנון, שפמנון, בינון, קרנון, ולאמנון

הקומנדו הימי שלנו *

הליל היה אפל ורוח קלילה נשבה. המחלקה צעדה לעבר המעגן תוך שתיקה גמורה. הגענו למקום ונכנסנו לסירות. המשמיה היתה ברורה לכל פרטיה ולא היה מקום לשאלות. טירת המפרש התנוודדה קלות ולידה האפילה הספינה כ.

„הרם מערך“ — נשמעה הפקודה, ולאחר מספר דקות הפליגה ספינת המפרש לדרכה מלווה על ידי כ.

הבחורים זימזמו חרישית ולפתו בחזקה את נשקם. רוח צפונית החלה נושבת והאיטה את מהירות המפרשים. המפקד סקר את החוף במשקפת, עיין במפה ולבטוף פסק כי זה המקום.

הבחורים לא זעו, דומה כאילו לא להם נוגע הדבר.

— „ר. ו.ב. שחו לפנינו בכיוון לחוף וקבעו מקומות מעגן נוחים!“ — פקד המ.מ.

הם הניחו את הסטאנים ליד הדפנות וקפצו בבגדיהם המימה. „חכו“ — קרא — „קחו עמכם את המקלע“...

המקלע הורד אליהם והם החלו שוחים חרישית. הרוח הצפונית גברה והספינה החלה מתקרבת לחוף. הבחורים העיפו מבט בכלים וחייכו למראה ה„כבדים“ שהותקנו לצדי הספינה ומתפקידם היה לחפות על ההתקפה.

עברה מחצית השעה והשחינים עדיין לא חזרו. הכל עמדו דרוכים. לפתע נראו מרחוק שני ראשים וניצוץ נדלק וכבה חליפות. הכל כשורה. הספינה קרבה לחוף כשטירת המפרש מאחריה.

„קפוץ“ — לאט המסמס וכשלושים איש ירדו המימה מבלי להשמיע כל אוושה שהיא. החוף היה תלול והעפלנו עליו בזחילה. במרחק 100 מטר מהחוף נראה הכפר.

„תפוס עמדות“ — באה הפקודה.

הבחורים עשו זאת בדממה כשנעלי הקרפ שלהם משמיעות לעתים קול חריקה יבשה. נותרו עוד שמונה דקות לשעת האפט. מרחוק נשמעה יללת.תן.

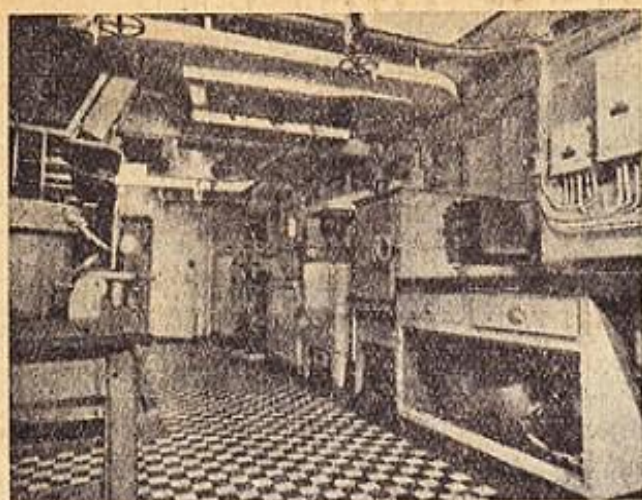
„אש!“

החלה סימפונית בלהות. מהספינה נישאו זיקי אור ורעמי ה„דוידים“ הדהדו למרחוק. התותח פצח גם הוא ברינה וחטיפה על הכיתה שהתקדמה משמאל. הערביט השיבו אש חזקה והכבידו על ההתקדמות. המ.מ. נע בראש ולפתע נתקלה רגלו באבן ומעו. הסטן נתקע בארץ ופלט יריה. ה„חברה“ זחלו אליו נדהמים, אך הוא דמם. הירד לפתח את הקת בחזקה וכעיניים עמד הדם. הפעם יקחו נקם. כיתה מספר שתיים פרצה לכפר ועשן החל מיתמר מתוכו. קולי היריות הלך ושכך, כעבור שעה נדם לחלוטין.

השעה היתה חמש לפנות בוקר והכפר היה בדינו. פעולת הקומנדו הימית העברית הראשונה — הצליחה. עלה השחר ופאתי מרחו החלו מחוררים. הבחורים פסעו דוממים בכיוון לים, כשהם נושאים שלוש גוויות.

* קטע זה ניתן מתוך הספר „ישראל במערכה“, שיצא זה עתה בהוצאת „עמיחי“ בתל-אביב. — תכנון: תיאור תולדות מלחמת העצמאות. מלווה שירים ותמונות. את החומר ליקט וערך אפרים תלמי.

שמו הססטמי Tvistinella Casarea ניתן השם התלמודי קושנין. השמות הרומיים ניתנו ע"י חוקרי הכנרת הראשונים לזכר האנשים שהביאו להם את הדגים, או לפי דמויות מהברית החדשה. אך לא לכל דגי הכנרת ניתנו שמות עבריים. וגם לא כל השמות שניתנו הצליחו ונקלטו. ובינתיים ניתנו שמות חדשים ע"י אנשים הנוגעים בדבר: זואולוגים ודייגים — ורב הבלבול. הגיעה השעה שתקום ועדה מוסמכת ותתקן את המעוות.



מטבח משוכלל באניה חדישה

במוסד המרכזי להדרכה ימית

עם גמר המחנה הארצי עסקו אגודות הנוער הימיות בימי הפגרא בעבודה עצמית במסגרת אגודותיהן.

הפעולה בכתי הספר

עם ראשית שנת הלימודים תשי"ג החלה מחדש פעולת ההדרכה הימית בכתי הספר. לפי שעה התחילו בעבודה ב־25 בתי ספר במקומות שונים בארץ. אחרי החגים תורחב הפעולה ותקיף בתי ספר נוספים רבים.

הפלגה לאיי יוון

בראשית אוקטובר תיערך למצטיינים במחנה הארצי של החי"ל במכמורת, דרגה א', הפלגה באנית חיל הים לאיי יוון הדרומית. ההפלגה תימשך 7 ימים וישתתפו בה 18 חניכים. בתכנית ההפלגה: אמון המלח, למוד חוקי דרך ונביגציה.

שיוט הערים של מרכז „הפועל“

בחול המועד סוכות ייערך ע"י מרכז „הפועל“, בהשתתפות כל סניפיו, שיוט הערים המסורתי ע"ש ז. חייקין על גביע החבל הימי לישראל.

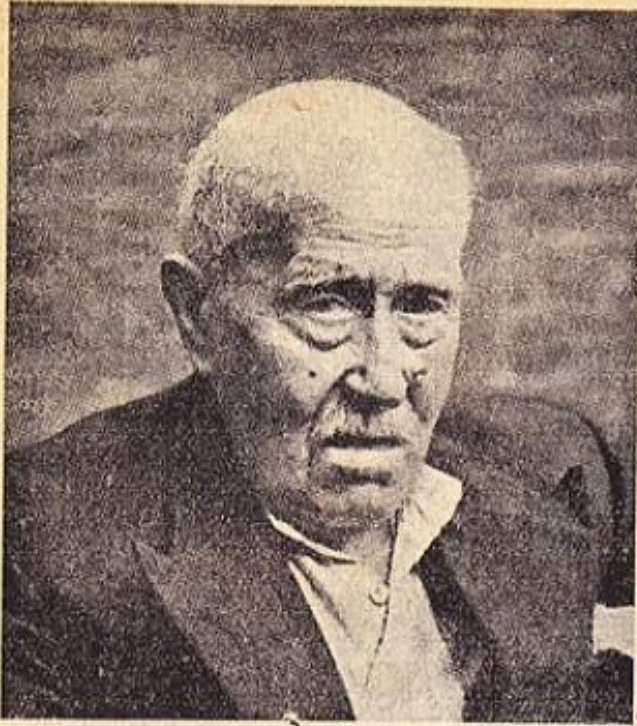
המועדון הימי

הוחלט לפתוח את העונה החדשה של המועדון הימי באוקטובר ש.ז. ולבקש את הד"ר בינדס לעמוד בראשו. לאחר הצלחתו בניהולו בשנים הקודמות. כן הוחלט להנהיג חברות קבועה במועדון.

המוזיאון הימי

לאחר הכנות מרובות והשלמת המוצגים ייפתח המוזיאון באורח רשמי מחדש בחודש אוקטובר ש.ז.

שְׁלֹשָׁה מַפְעָלֵי-יָם



זְקֵן הַיַּמָּאִים הַכְרִיטִיּוֹם

משעברו הפקידים באיגוד הימאים הכריטיטי על רשימת החברים, נתקלו בין השאר בשמו של הימאי הישיש פרדריק ברקלינג, שהגיע לגיל 96 — הקשיש בחברי האיגוד. בחיצוניותו הוא נראה צעיר בהרבה מגילו. הרגשתו העצמית מצויינת, אם כי הוא מודה שלעתים הוא „נאלץ להרכיב משקפיים“, ושכיום שוב אין בידו לעשות „כל אשר עשה לפנימ“.

עד שנתו ה־95 נהג היה ללכת מדי חודש בחודשו למשרדי האיגוד כדי לקבל את תשלום הפנסיה שלו. את המרחק עד למשרד האיגוד — 3 ק"מ בערך — היה עובר ברגל, בלוויית כלבו...

בורקלינג מספר, כי את הקריירה הימית שלו החל „מיד אחרי המלחמה“ — כלומר — המלחמה הפרוסי-צרפתית ב־1870. את בית־הספר עזב בגיל 13 ועבד בחזילה בביח־מלון, אך לבו נמשך לים. הוא סבב באניות מכל הסוגים, אך לבסוף החליט לעבוד באניות בריטיות. במלחמה העולמית הראשונה שירת בצי הטוחר, ומזלו הטוב גרם שמעולם לא נוקשה אניתו ומעולם לא טבעה. ב־1922 פרש מן השרות הימי בגיל 66. הגיש בקשה לפנסיה, ומאז הוא מקבל את ההענקה המיוחדת לימי זקנה בקביעות במשך 30 שנה כמעט. הוא אחד מ־202 בעלי זכות־הפנסיה, שנכללו ברשימה הראשונה של קרן הפנסיות המלכותית לימאים, והוא היחיד מכולם שעודנו בחיים.

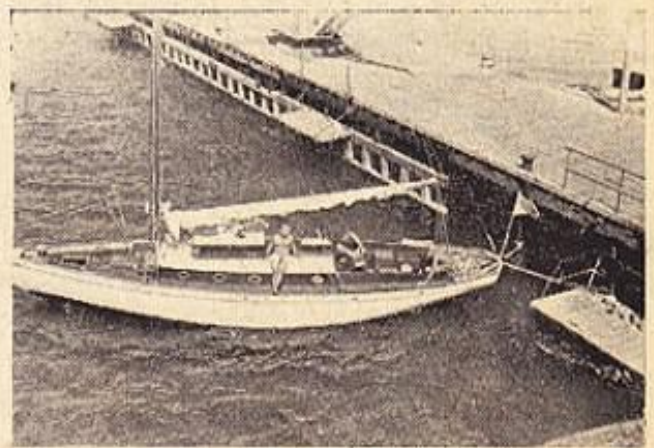
שלושה מפעלי ים, של אגודות הספורט הימי „הפועל“, אליצור וזבולון עומדים להערך בחודש זה: „שיט הערים“ המסורתי של „הפועל“, שיוט לאורך חופי הארץ ע"י אגודת „אליצור“ והפלגת אימון בסירות מפרש ומנוע אף הם לאורך חופי הארץ מטעם אגודת יורדי־ים וזבולון.

מפעלים אלה משמשים כעין סיכום לאגודות הים, לאחר הקורס הארצי שנערך מטעם הועדה המקצועית של החבל הימי לישראל, ובקורס נפרד של „אליצור“, בה הגיעו חניכי האגודות לדרגות פיקוד.

שיט הערים שהנהו המפעל הספורטיבי הימי הכללי שהפך למסורת באגודת „הפועל“ נערך זו הפעם התשיעית. לזכרו של זיאמה חייקין, אחד מהפעילים בשטח העבודה הימית באגודה זו. בשיוט ישתפו כ־16 סירו תמפרש, מס־ניפי „הפועל“ אשר להם סקציות ימיות. מפקד השיוט הוא הרכז המקצועי של החבל הימי לישראל, יצחק ברוקמן. המפליגים יילוו ע"י שתי ספינות מנוע של חיל־הים וספינת משטרת החופים והגבולות. השנה ינתן אות הירי בחוף תל־אביב והגמר יערך בנמל חיפה.

כמעט באותם הימים עורכת אגודת „אליצור“ שיוט מפרשים לאורך חופי הארץ. בשיוט זה תשתתפה שש סירות מפרש. הפלגה זו תשמש ללא ספק אימון טוב לקראת מפעלי שיט טוספים שיערכו בקרוב מטעם הועדה המקצועית של החבל הימי לישראל.

אגודת יורדי ים „זבולון“ שספינתה „רהב“ עשתה את מסעה לחופי קפריסין ויון — תערוך עתה אימון של שלוש סירות מפרש לאורך חופי הארץ. שלושת הסירות הללו תלוונה ע"י שתי ספינות מנוע של האגודה „רהב“ ו„אוריאל“, אשר אף הן לא תשתמשנה אלא במפרשים, ואם יהיה צורך יעזרו במנוע.



„רהב“ לזבולון בחופי קפריסין

עמל להכנסת שיפורים. המוסד עומד לפני הרחבה. "מועדון הימאים הקאתולי" הוא מוסד דומה מכל הבחינות, ואף הוא אינו מגביל את שרותיו לקאתולים בלבד, אלא מגישם ביד רחבה לימאים בני כל הגזעים והדתות. ההבדל היחידי הוא בכך, של "מועדון הקאתולי" אין מקומות איכסון.

המנהלים של שני המוסדות משתפים פעולה באופן הדוק, לטובתם ולרווחתם של כל הימאים המזדמנים למונטריאל.



מלקח ימאות העולם

הספריות הנוודות באניות השבדיות

מרכז הספריות הנוודות לימאי שבדיה נמצא בגוטבורג, ומונה עשרות אלפים ספרים.

היסוד לספריות נודדות חילוניות הונח ע"י אגודות הימאים בשבדיה בשנת 1915. אבל המפעל יצא למרחב בשנת 1929, לאחר שהממשלה הקציבה סכומים גדולים לרכישת ספרים. המרכז נהנה מתמיכת עיריית גוטבורג ומתרומות של מוסדות צבוריים ופרטיים.

ב־1950 צוידו ע"י המרכז 6100 אניות בספריות נודדות המונות 45000 ספרים, בלאי הספרים בשנה זו הגיע ל־4%. מחוץ לספריה הנוודת קיימת בכל אניה ספריה קבועה המכילה בין 70 ל־100 ספרים מקצועיים ומיועדת להרחבת ידיעותיהם של הימאים.

הביקוש לספרים הוא רב, ומחוסר אמצעים אין המרכז יכול למלא את כל הדרישות. מתברר, שהימאים קוראים יותר מאשר אנשי יבשה והתופעה הזאת מתבארת בעובדה שמחוסר אפשרויות לבלוי בזמן ההפלגות מוצא הימאי ענין בקריאת ספרים.

מה קוראים הימאים?

הספרות היפה תופסת את המקום הראשון. במקום השני באים ספרי גיאוגרפיה, ביולוגיה והיסטוריה, במקום השלישי — ספרי הרפתקאות. ספרידת אינם נקראים כלל.

בשנים האחרונות גוברת אצל הימאים ההתענינות בשטח האמנות ונחוצים אמצעים ויזמה לספק צרכיהם של יורדיהים בשטח זה.

=====



חדר אוכל משוכלל של הצוות באניה חדישה

"בית יורדי ים" במונטריאל

בעונת־הספנות, מאפריל ועד תקופת־הקפאון תחילת דצמבר, מבקרות כ־4000 עד 5000 אניות בנמל מונטריאל, הנמל הגדול ביותר בעולם השוכן בפנים־היבשת.

פרושו של דבר, שמדי שבוע עוגנות בנמל כ־130 אניות ולא ייפלא, אפוא, שהעיר הומה מאות ימאים זרים במשך 24 שעות ביממה. הם זקוקים למקום בו יוכלו להפגש עם חברים, דרושים להם בידור ושעשועים בעת שהותם על החוף, וכן עצה, הדרכה וסיוע בפתרון שאלותיהם היומ־יומיות. תפקידים אלה נטלו על עצמם שני אירגוני־סעד גדולים: "בית יורדי ים במונטריאל" ו"מועדון הימאים הקאתולי".

"בית יורדי ים במונטריאל" נוסד ב־1862 במספר חדרים שכורים, והתפתח במשך שנים מעטות לאחד המוסדות הגדולים בעולם מסוגו. המוסד עומד במשך כל היום לשרותם של יורדי ים בני כל הלאומים ובו מלון גדול, כן מכילים שני הבנינים הגדולים של המוסד אולם קונצרטים, חדרי ביליארד, אולמי קריאה וכתביבה, משרד דואר וכנסיה מפוארת. קנטינה מספקת סיגריות ושאר מצרכים במחירים מוזלים. כל השרותים האלה עומדים בכל־עת לרשות הימאי המזדמן למונטריאל. המוסד עורך גם תחרויות־ספורט בין הצוותות של האניות השונות, ובעיקר בענף הכדורגל והשחיה.

המוסד עוסק גם בשרותים בעלי אופי אישי יותר, כגון: מתן עצות, אישפוז בבתי־חולים, חיפושים אחרי געדרים וקרובים, החלפת כסף ודואר ועוד. גם בית־קברות יש במוסד, בו מוצאים מנוחת־עולמים ימאים שנפטרו מחבתיהם.

בכל פעולותיו משתדל המוסד להיות בית לימאים הרחוקים מבתיהם, ולהקנות להם תחושת־בטחון ומרגוע. עזרה וידידות, המלחים למדו לדעת, כי בין שיש להם כסף ובין שאין — תמיד יוכלו להשיג במוסד קורת־גג, מזון, שעשועים, עזרה רפואית ועצה.

המנהל וחברי־העובדים של המוסד אינם חוסכים כל

שרות התרבות לימאים הקריטים

שנה שנה שולח שרות-התרבות של הימאים רבע מיליון ספרים לאניות בלב-ים וקונה 30.000 ספרים חדשים כדי למנוע את דלדולו של המלאי. ספריות השרות משמרות את צרכיהם של 60.000 ימאים.

מספרים רבי-רושם אלה נמסרו ע"י ד"ר דונאלד הופ, מנהל שרותי התרבות של הימאים, בכינוס השנתי הכללי של איגוד הימאים הבריטי.

המרצה עמד על העובדה, שההוצאות להחזקת השרות גדלות בהתמדה, ועל כן פנה בקריאה לכל חברי האיגוד המקצועי לסייע למוסד ככל יכלתם, על ידי מתן פרסום לפעולותיו הענפות.

אשר להשתלמות, ציין ד"ר הופ, כי אין הימאים מרבים להזקק לשרות התרבות ולקורסים המקצועיים שהוא עורך. "מפעל ההשתלמות — אמר ד"ר הופ — יכול לסייע בידי נערי-סיפון להתקדם במקצועות שהם בוחרים לעצמם. יש גם בידנינו לספק ספרים מקצועיים לפרחי-ימאים, אשר בעזרתם יוכלו להתקדם במקצועותיהם ולעזור לעצמם. נוסף לזה נותן השרות אפשרות להשתלם בקורסים במקצועות אזרחיים שאינם קשורים בימאות, כגון הנהלת פנקסים ועוד. השרות משאיל ספרים מקצועיים בכל השטחים, פרט לספרי הלימוד היקרים במקצועות הנאוויגציה. הנסיון הוכיח, כי בכל מקרה שהשאלנו ספרים כאלה לא זכינו לקבלם חזרה."

ד"ר הופ קרא לפני שומעיו מספר מכתבים לדוגמה, כדי להדגיש מה רב צמאונם לתרבות של חלק מחברי האיגוד. ע"ש זאת הטעים, כי מתוך ציבור של 145.000 ימאים מנצלים את מדור-ההשתלמות 2000 איש בלבד.

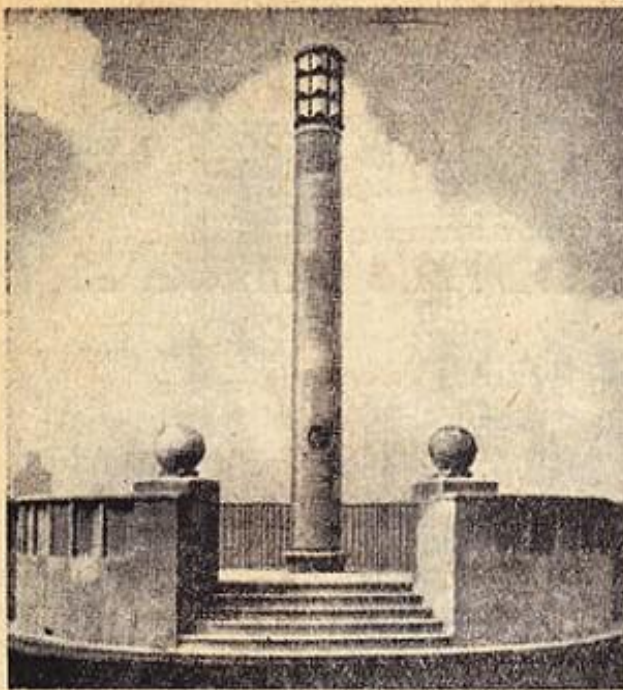
"מה הסיבה לאדישות זו — שאל ד"ר הופ, בהוסיפו: לדעתי בא הדבר מתוך חוסר מגע אישי מספיק בין המדור לבין הימאים. קשה מאד ליצור מגע-אישי מצדנו, משום שקיום נציגים של שרות-התרבות בנמלים השונים מחייב תקציב גדול מדי, אך בידכס-אתם האפשרות ליצור את המגע האישי הדרוש, והריני קורא לכם להיות שליחי-המצוה של שרות-התרבות ושל מדור-ההשתלמות. אתם נפגשים עם הימאים יום-יום ושעה-שעה, ויש בידכם לומר להם אישית את הדברים שבידי לעמוד עליהם רק במכתבים ובעלונים."

בית חדש ליורדי-הים

זה מקרוב נורתה באנטוורפן אבן-פינה למעון חדש ליורדי-ים. הבית יכלול 120 חדרי-שנה, חדרי-קריאה, אולם לקונצרטים, אולם התעמלות וחדר-משחקים. קפה-בר וקולנוע יהיו פתוחים גם לצבור הרחב.

בתי ספר לימאים

במונטריאל ובהליפאקס יוקמו בתי ספר להכשרת ימאים הרוצים לעבוד באניות קנדיות.



מצבת זכרון בליברפול לימאי צי הסוחר הבריטי שנפל במלחמת העולם השנייה (עשויה אבן וברונזה).

חוסר-עבודה בין ימאי דניה

הועדה המורכבת מ-כ"כ אגוד הימאים הדני והתאחדות בעלי האניות תדון בקופנהגן בבעית חוסר העבודה בין ימאי דניה ועל הדרכים לפתרון. 20% מחברי האגוד הם מחוסרי עבודה ומקבלים מדי שבוע בשבוע סיוע של 26.000 ל"ש.

חמרים יקרי ערך מקשקשי דגים

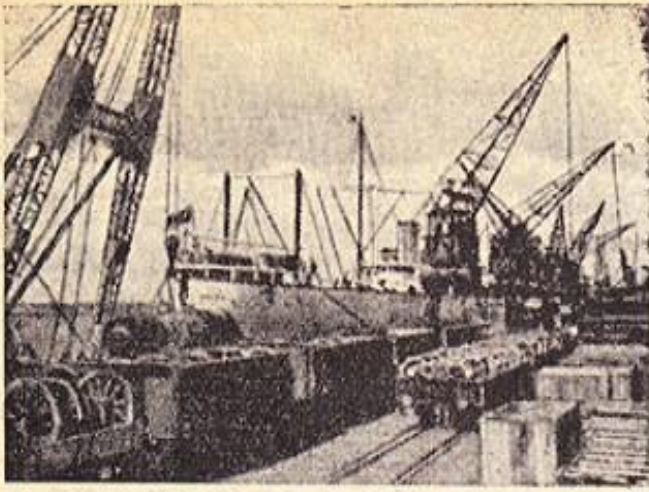
המעבדה המרכזית של מרכז הדיוג בגדאנסק (פולין) עיבדה שיטה חשובה להפקת חמרים חשובים מקשקשי דגים, בראש וראשונה תפיק התעשייה הפולנית מהקשקשים כמויות גדולות של ז'לטנה, החשובה לתעשיות המזון, הצילום ועוד. כן מייצרים מהקשקשים דבק המצטיין באיכות מעולה וקמח מינרלי המצטיין בורחן ובגפרית ומשמש, בין היתר, להונת עופות.

תנובה

המכליר הראלי
להספקת
תוצרת חקלאית
בארץ



אמסטרדם הנמל האירופי לדרום-אמריקה



בנמל אנטוורפן — מיתקנים חדשים

נמל אמסטרדם תפס בשנה זו את המקום הראשון בנמלי אירופה שבהם נפרקו סחורות יבוא מבראזיל. עובדה זו דיה כדי להדגיש, שאמסטרדם הופכת להיות הנמל האירופי הראשי לשרות אמריקה הדרומית.

חברות-ספנות מרובות מקיימות בנמל אמסטרדם את הקשר עם חופי אמריקה הדרומית, ועשרות אניות עורכות הפלגות שבועיות לכראזיל, ארגנטינה ואורגוואי. חשיבותו של הנמל גדלה והולכת גם בסחר-הטרנויט, משלוחיכ רבים של קפה, עפרות-מתכת, קקאו וצמר-גפן. מגיעים אמנם מבראזיל לאמסטרדם, אך למעשה הם מיועדים לאפריקה הדרומית, ספרד, גרמניה ועוד. אפילו יאפאן התחילה בזמן האחרון להביא סחורות דרום-אמריקאיות דרך נמל אמסטרדם.

מצב דומה שורר גם לגבי היבוא מארגנטינה. חמרי הבורסקאות המובאים מארגנטינה לנמל אמסטרדם מספקים את הצרכים של כל התעשייה האירופית כולה, וכן נפרקים שם מטעני תפוחים ואגסים לצ'כיה. מטעני צמר לתעשייה הצרפתית ועוגות-שמן לאירלאנד.

גם בסחר-היצוא האירופי עם ארצות דרום-אמריקה תופשת אמסטרדם מקום חשוב. מכונות-הקלאות, מתקני-חרושת, מכונניות, קרונות-רכבת ושאר מוצרי תעשייה נשלחים לארגנטינה ולפראגואי דרך נמל זה. מאז 1948 גדל היצוא לנמלי לה'פלאטה דרך נמל אמסטרדם מ-63,000 טונות ל-165,000. היצוא לבראזיל — מ-23,000 טונות ל-131,500. התפתחות מהירה זו היתה אפשרית רק תודות לפעולתם הבלתי-יפוסקת של בעליה-האניות, שעשו כל מאמץ כדי לתת שרות מעולה.

סחורות-היבוא המגיעות מדרום-אמריקה לאמסטרדם מתחלקות לסוגים עיקריים אלה: קפה, עצים, נחושת, מינרלים שונים ועוד. היצוא מאירופה לדרום-אמריקה כולל בעיקר מוצרי-תצרוכת.

חוסר נפח מספיק של אולמות-אחסנה בארצות דרום-אמריקה גורם קושי מיוחד במינו. כתוצאה ממחסור זה זומינים היבואנים הדרום-אמריקאים כמויות קטנות מאד של סחורה בתכפיות רבה, עד שספינה קטנה בת 5000 טונות מביאה עמה לעתים לא פחות מ-1000 תעודות-משלוח.

30 מיליון טון המחזור של נמל אנטוורפן

בקרואנו בפרסום סטטיסטי כי מחזור-הסחורות של נמל אנטוורפן נסתכם ב-1951 ב-30 מיליון טון — יש ונשתאה על המספר הגדול; יש וננסה להשוותו עם ההישגים של נמלים אחרים; אבל קשה להשיג משמעותו האמיתית של מספר עצום זה, ולחאר בדמיון את כמויות-המטען הענקיות הכלולות בו.

לשם המחשה יצויין, כי הובלתה של כמות זו בקרונות-רכבת של 10 טון היתה דורשת לא פחות מ-3 מיליון קרונות בשנה, שהם כ-8000 קרונות ליום. חלק הארי של הסחורות — 16—18 מיליון טון — אינו מגיע לנמל ברכבת אלא בסירות-משא בנהרות ובאגמים. אף שכשר-התעינה של הסירות גדול יותר מזה של הרכבת, מבקרות באנטוורפן לא פחות מ-90,000 סירות כאלו בשנה.

עם זאת נשארת לטיפול הרכבות כמות לא מבוטלת של מטענים, 8—11 מיליון טון לשנה. מחזור עצום זה נתאפשר רק תודות לעובדה, שחלק עיקרי של המטען מועבר אל האניות מן

הסירות או מקרונות-הרכבת באופן בלתי-אמצעי, בעזרת ציודו המשוכלל של הנמל, הכולל 26 מנופים צפים בעלי כושר-הרמה גדול מאד, כושר-ההרמה של 6 מהם מגיע ל-80—150 טונות. כן מצוייד הנמל ב-560 מנופים אחרים, רובם השמליים.

לסחורות שאין אפשרות להטעינן באופן בלתי-אמצעי מיועדים בנמל בתי-אחסנה עצומי-ממדים. בין אלה ראויים לציון מיוחד בתי-הקרור הגדולים, שבחלק מהם אפשר להוריד את הטמפרטורה עד 20 מעלות מתחת לאפס. חיבורים ישירים של מסלות-הברזל מאפשרים העברה מידית של הסחורות לקרונות-קרור.



**כל אלה
ואנרה
בהסנה
יבוא**

הסנה

חברת הביטוח הגדולה בישראל
המושרד הראשי:
תל-אביב רח' לילינבלום 44

ימים על הים

ימים על הים דומים זה לזה כטפות מים ימים על הים נפלים זה מזה כחיתם של אנשים. שטחי הדיג שלנו מגבילים. עובדים אנו לארך החופים הדרומיים-מזרחיים של הים התיכון; בהפרישנו לצפון, נראה כל הזמן יבשה מימיננו — ואילו בשטנו בכיוון הפוך, קו החוף מתלנה אלינו מעבר הדפן השקמאלי. אם פה ואם פה, לצדה האחד של ספינתנו — ים אין גבול תמיד, ומשום כך בנדאי קראו לו אבותינו הים הגדול.

הגדול והתיכון. משני ההארים האלה מצוין האחד את האין סוף ואילו השני מבטא נדאות — שהמרחב הזה השטח הענקי הבוהק והסי, תום בקל זאת בקרב חופים אדמה, אדמת יצרות זיתים ופרדסים, יצרות גרושים כאפלים — אדמה כהה, או סלעית מזה וצדקה, או אפנה מדברית עם גאות דקלים מזה — מקיפים ברוך

יחיאל מר

גלים

זה צום הכביר בעלום אלי שבר —
שיר הצירים — למוח ולנהלד!
כך זה כורע — כמו גבר
אל חק אשה, בתאות-השמד:

להתרומם ועוד! להנשא אל על!
בהתנסות אין גבול, בלח לא נסגע!
נדמה, דבד יצלת, נדמה דבד יוכל,
הנה יגבה, ויגבהו יקסא!

וכבר גועש גאוש, בוזקת-ערוף
שיבה זו צעירה בחוף עצמו יקבר!
ניצטו גלים, ויבנהם טרוף
יגבו את המת, יכסו את הבור!

כך לשונות פלדה רק יצרים צרים,
זה סוד העליות וצו להחריב!
זה הקרב הנצחי, משברים נשברים,
אחד על גזית אחיו
אחד על גזית אחיו

את הים התיכון. סגור ביבשה כשאנחנו קמים לצבודה. הספנה דוממת צדין; שעה זו, אפילו הגל רוחץ את דפנה בנחת לא ישער.

איני מגמגם, אף על פי שמאחרי רק שלש ארבע שעות של שנה. אני מדיח את פני במים וקש את עצמי רצוף, אולם מתביגן בשמים המתבהרים והולכים ותוהה לעצמי כמה זה הגנו על הים — ארבעה ימים? חמשה-כמה-ימים אנחנו על הים מכס? —

מכס מקמט את מצחו.

ששום שלחנו דגים, הנה אומר בפעם השנייה טפה, טפה — היום יום השביעי — אינה יום בשבת היום מכס? — שמע, מה אתה? אין לך טרדות יותר חשובות מאלה?

שכחתי את התאריך ואת היום ואת השבוע מצחר שקל זה אינו חשוב כאן. אנו חיים לפי הנריחות והשקיעות שהאירו פה על פני אותו ים עצמו לפני אלפים בשנים וכה יאירו כעבור שנות אלפים אחרות. כמה נחשב, אפוא, יום, שבוע וחדש כמכתה לא משגת במרחב הזמן והמים? בחוף, רק מילים אחרים מקאן. חיים להם אנשים לפי שעות, וגם אני נושא עמדי שעון על היד, אכל פה הריהו משלל כל ערך!

ומני מפלג בין "טל" ו"נחת" — בין הקטלת הרשת היקח ובין משיחה. על היבשה נוטל בן-אדם כל יום עתון ביד ומציץ בדף הראשי ליום ולתאריך. לי ככר מזמן לא נודמן לנד עתון ואף ספר. כמעט ואינני מרגיש בהעדרם. סי אני חיים אחרים: אוכל ועובד — אני הונה והגיגי שקטים ופשוטים.

מסביבי למזן אנשים, רקיע וים. היבשה וענגינה רחוקו ממני מאד.

על רקע השמים התכלים-בהירים אראה בברור צלילייתם האפסולית של החופים ואינה בית בגבצה.

מנוצ הספינה פועם כסדרו.

פוחחים אנו יום חדש, נוסף לימי האין ספור של הים.

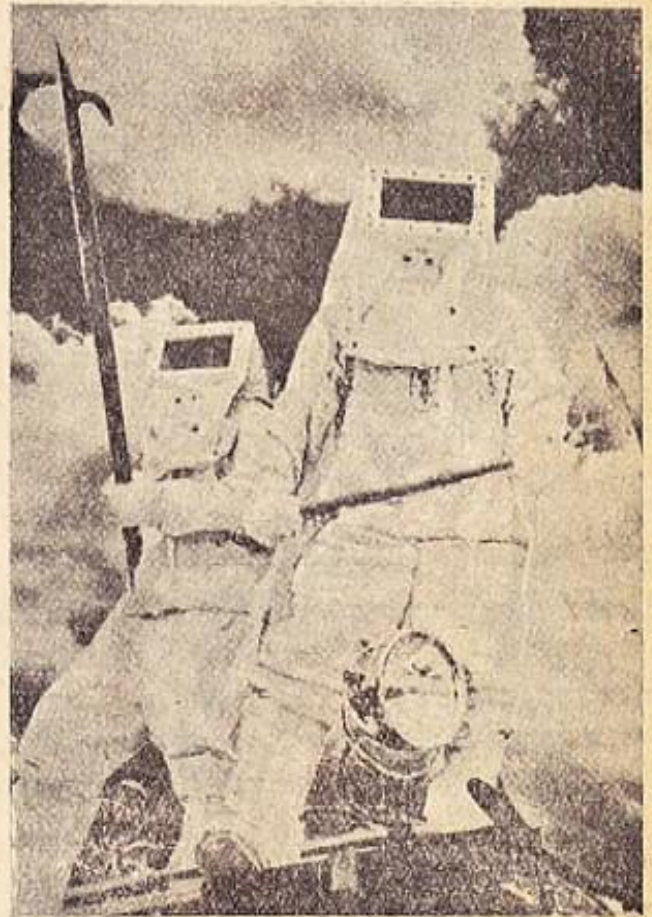
ג. אורדבר (קיסריה)

דליקות – גורם ראשי לאסון אניות

נודע, כי דליקות והתפוצצויות היו עיקרי הגורמים לאבדן אניות סוחר ב־1951. כמות קטנה יותר של נפח אניות ירדה לטמיון לרגל עליה על שרטונים.

נתונים אלה כלולים בפרסום סטטיסטי על אבידות ומקרי־מות שארעו בלביים לאניות הרשומות בממלכה המאוחדת. הפרסום יצא לאור על ידי מיניסטרוֹן ההובלה. במשך כל השנה לא אבדה אף ספינת־נוסעים אחת בעלת נפח של 1000 טונות ומעלה. לעומת זאת תופסים הטאנקרים מקום ניכר ברשימת־האבידות, ואחוז הטאנק־רים שניזוקו במשך השנה עולה על האחוז של 1949. 20 אניות מסוג זה ניזוקו קשה.

מקרי־אסון ומחלות גרמו ב־1950 למותם של 369 ימ־אים בריטיים שהיו רשומים כאנשי־צוות באניות־מסחר. ב־1951 מצאו 298 ימאים את מותם בגורמי־אסון בלתי־טבעיים. 185 מתו בטביעה; מחלות־לב גרמו ל־452 מקרי־מות, ומחלות מנגנון־הנשימה ל־42 מקרי־מות. לעומת זאת מתו בשחפת 18 איש בלבד, ובהשוואה לשלוש או לארבע השנים האחרונות יש לראות בכך ירידה יחסית ניכרת.



חלבושת אטבסט למכבי־אש באניות...

היור וחברי הועד

החבל הימי לישראל חיפה

מברכים את מר אהרון רוזנפלד ורעיתו

לנשואי בנם ישראל

(המשך מעמוד 6)

למרבה הצער, לאחר הזנחה במשך שנים וקיפוח מש־ווע של אי־הקצבת חמרים וציוד, נתפשים חוגים מסויימים לרעיונות הנוגדים אפשרות ניצולם המלא של נמלי הדרום. ואלה המנסים גם כאן לנקוט דרך של ריכוז בלתי רצוי ואף בלתי אפשרי, מבחינה טכנית, במעגן האחד (יפו) של עבודות פריקה וטעינה העלול להביא בעקבותיו את ניוונו של הנמל השכן (ת"א) — מפעל שזכות קיומו בשעה זו איננה מוטלת בספק. קשה להבחין ב"מעשיות" שבצעד זה, אשר איננו עשוי לעמוד במבחן כלשהו, הן מבחינת התועלת למדינה והן זו של יושביה.

עם כתיבת דברים אלה נפלה ההחלטה בדבר הוצאת נמל יפו מרשות אוצר מפעלי ים והחזרתו לטפול משרד התחבורה; ואם כי ניתן להוסיף ולומר דברים כדרכנות בקשר להחלטה זו אף במסגרת השאלה הנדונה לעיל, הרי מוטב כי נשאיר לעתיד הקרוב לקבוע מה מידת ההצדקה שבצעד זה.

טובת המדינה ויושבי אזור זה דורשת את האדרתם וניצולם המכסימלי של שני המעגנים בת"א ויפו גם יחד, תחת הנהלה אחת, מרוכזת ויעילה. יש לספק להם מיד את מיטב הציוד והמתקנים למען יוכלו לשאת בהצלחה את היעוד המוטל עליהם בתקופת הביניים עד שתבוצע הקמת הנמל העמוק בימה של תל־אביב; ברוח המלצתם כבודת המשקל של המהנדסים המומחים, המבוססת על סקר יסודי שנערך על ידיהם.



„רהב“ בחופי יון — תורכיה



בספרות ואמנות

מ. מגד

מעשה בספינה שנטרפה

(קטעים מסיפור)

פרק שלישי

א

לילה אחד החלו דוודי־הקיטור לנהום.

כבר היתה הספינה בדרכה שבעה שבועות תמימים. ועוד אין איש יודע את קצו של המסע. פעמים היתה מאיצה מהלכותיה ופעמים מאיטה להן אך תמיד עושות מכונותיה את המוטל עליהן באמונה. רק אין הנוסעים עושים את המוטל עליהם. שהם יעדו לעצמם תכלית, לברוא להם ארץ חדשה, וזו נעלמה מתם שעה שעלו על סיפון האניה. ככל שהיה שבוע מתווסף על שבוע, כן הלכה ונשתכחה התכלית. אלה שהיו משגיחים בתאוצתה של הספינה היו ששים על ריבוי מהירותה ומצירים על מיעוטו. תוך שהם שמחים על החפזון נחפזו לשכוח שאין זו תכלית בפני עצמה.

כבר היתה הספינה בדרכה שבעה שבועות וראתה שבע סערות שאחריהן באו ימים של מרגוע. היו הנוסעים מציינים הרבה עם כל סערה ושמחים על כל מרגוע. מצירים לא בלגד על־שום שנתהפכו עליהם בני־מעיהם ונשתפכה כמעט מררתם וראו סיוטי־מצולה לנגד עיניהם ממש. כל אלה ולא כלום, כביכול, לעומת הצער שהם מצטערים על שהסערה מטה אותם מדרכם, והיו שמחים על ימי המרגוע לא בלבד על שום שאלה הביאו שלווה לקרביהם וסילקו חזיונות בלהה מעיניהם אלא גם משום שקרבו למטרתם. כל־כך היו שמחים וכל־כך היו מצירים. איש־איש בתאו ובלשכתו ובתחום המגודר לו על גבי הסיפון, ומרוב שבאו לידי כך, שוב לא נועצו בינותם להתוודע איך ומה, איש־איש בונה לו ארמנות־שליפו בדמיונו עם כל יום של שלווה. אלה נהרסים בסערה — והוא בונם מחדש, כיון שעברו עליו שבועות הרבה בספינה, שוב לא ראם לארמו־נותיו אלא כדרך שהורגל בתאגו שעל הסיפון העליון או בבטן הספינה או על סיפונה, ויותר משנתאוה לארמונות נתאוה לבנותם לבדו ולמענו. היה כלוא בצוות אחת עם מריעיו והיה סבור שתכלית כל חלום היא החירות מכלא

זה. כן כך, עד שנשתכח הימנו להיוועץ ברעיו אם אינם יכו־לים לעשות מאום להיחלץ מכלאם.
לילה אחד החלו הדוודים בנהמתם. אפשר שאין זו מבשרת אלא לומר לשבויים דרור ולאסורים פקח־קוח.

ב

בלילה החל הדבר.

אין יודעים מי שמעהו תחילה. אפשר שמעהו תחילה המסיק או אשר־על־המכונה. ואפשר שמעהו תינוקות בער־שם. אם אלה הראשונים, חזקה שבדקו בדפנות הדוד והארור־בה וחקרו לחזקם ולמידת סבילותם. אם שמעהו אלה, ודאי ראו בחלומם קרונות־שעשוע, שמדלגים וחופזים על־פני מהמורות ומובילים אותם לעולם שכולו טוב. ואפשר — לא אלה אף לא אלה שמעהו תחילה.

זוג נאהבים יש בספינה והוא מדמה שכל המתרחש בה נעשה אך למענו. העלם מוחזק משורר בעיני עצמו וכשהוא לוטף עורה של אהובתו, או מנשק לה בשערה, הוא מטה אזניו לקשוב מה אומרים הרוחות. סבור הוא שלא נועדו הרוחות אלא לנגן באזניו ובאזני אהובתו סרנדות. ישמע לסרנדה היטב, ודאי יעשה ממנה שיר נאה. חרוז וקצב ונעימה, תפוחי־זהב במשכיות־כסף. כיון ששמע לנהמת־בטנה של האניה, היה מהנה עצמו בהרהורי עצבת־וקץ. כביכול, אין הנהמה אלא נעימה. תהא מעלה בלבו דימויים הרבה, עד שימאס הדבר עליה ועליו.

קברניט ומהנדס ומסיק ומכונאי, חשים הם מה פשר הנהמה, אך אינם יודעים מה יעשו בה: היו מסיקים הרבה את הדוודים, שתהא הספינה אצה בדרכה, עד שאלה נתלה־טו ודפנותיה נתכרכמו. ימעיטו להסיק — סברה שאין הס־פינה עומדת בפני סערות־הגלים שעה שהיא שוהה זמן הרבה במקום אחד. לא כל שכן, שהנוסעים מאיצים בה לאוץ על־מנת שתגיע במהרה למקום המיועד לה.

אפשר הקברניט מבקש לומר לנוסעים כולם שהספינה טעונה בדק ותיקון. אפשר הוא מבקש לסור לאחד העקלים על־מנת לבדוקה ולתקנה. אם אומר הוא מה שבלבו, אין הם משלמים שכרו. אי כה ואם כה — אפשר סערה שבים מונעת בעדו מלמלא חפצו.

תינוקות בערשם חולמים על קרונות־שעשועים ועלם באהבתו חורז חרוזים וזקנים פוקקים אזניהם במוך, כיון שאינם רוצים לשמוע לנהמה זו.

והקברניט מתבונן בכלי המדידה שלו וחושש שמא תפקדם הסערה בשנית, ולא תעמוד הספינה בפניה, חושש — ואין לבו מגלה לפיו ואין פיו מגלה לאוזן.

ג

בלילה השני נתעצמה הנהמה, ולמחרת, כבר היו שומ־עים לה בכל פינה. אפילו לא נתאו להקשיב, היתה מגעת לאזניהם בעל־כרחם. גם זקנים שאזנם פקוקה אינם נמלטים ממנה.

עוד אין מבינים פשר שיחה, אך מבינים כבר מה היא שחה.

בלילה זה נתעוררו אמהות לקול הנהמה. האזינו רגע, וכיסו את ראשם של תינוקות בשמיכה או בכר. יושבת אם ליד פעוטה שעה קלה ושומעת איך הוא נושם. מובטח לה שנרדם. היא חוזרת אל ערשה וזמן מה שוכבת ועיניה פקרות. במה היא מהרהרת אותה שעה ובמה אינה מהרהרת. אפשר היא מבקשת שהנהמה תיפסק, שהיא טורדת אותה משנתה. אפשר היא מצפה שבעלה יתעורר אף הוא משנתו, לשיח עמה קמעה-קמעותיים, או שהיא מתאוה לסוך גם עליה. גבר — סבורה היא — כמוהו כתינוק. אלא שהוא אינו מתעורר והיא ערה עוד מעט. נזכרת בנהמת-הרוח שעברה באילנות הגן בעודה ילדה קטנה. היתה שומעת לרוח שמשירה טרפי-אגוז ולבה מדמה חזיונות הרבה. תוך שה-רוח מיללת, טוב לילדה שהיא בערש-חם ומוגנת מפני חזיונות שלה. משטוב לה, היא נרדמת ועמה נרדמת גם האם. שזכרונות ילדות טובים חלפו במוחה והיטיבו עמה הרבה.

הזקן שקבע את משכנו בקצה הסיפון העליון מימין נעור אף הוא. היתה הנהמה מהלכת עליו חרדה גדולה. כדרכם של זקנים. יותר משידע מה הנהמה שחה, סבור היה שלבו שלו הולם כך. משמע, שקוצבו שעותיו. אינו יודע אם טובות היו שנות-חיו עד כה. אם רעות. מובטח לו שאלו שתבואנה. שנות עדן תהיינה. עד אין קץ. לבו נוהם ומספר לו על-אודות הרעה אשר לא חדשה היא בעולם ועלולה להתרגש גם עליו.

כיון שאינו סבור שהמוות ראוי לו והוא ראוי למות — אינו רוצה להקשיב לפעימות-לבו. הוא יודע שלא לבו הוא המבשר לו את הרעה — כבר הוא זקן ושבע תלאות ונסיונות הרבה — אך אינו רוצה לדעת. נוטל הוא גלולה-של-שינה וחובש כומתה-של-ליל על ראשו. כיון שיארך עוד הזמן עד שירדם, נוטל הוא את שיריו של אנקריאון וקורא בהם עד שירדם ולא ישמע יותר מאום.

אותו פלוני, שגדל לו חלקה משלו על-גבי הסיפון ולא אבה לתת לזר דריסת-רגל בה, אף הוא שמע לנהמה. נעור בבהלה ורגע קל חרד מאוד לבו מה יארע לכרעי-הערש זבדל-הדרגש שעמו. אחר שנתכוון מאוד להאזין מנין הנהמה באה, גמר בדעתו שאל פינתו אין הרעה מגעת. נרדם בש-נית.

כמותו נהגו גם שכניו.

ד

אותו עלם שמע לנהמה בלילה הראשון, שמע לה גם למחרתו. תחילה היה סבור ששיר-עצבת היא מנעימה באזניו ובאזני אהובתו. בליל זה הוא חש בכל עצמותיו ששיר הקץ הוא.

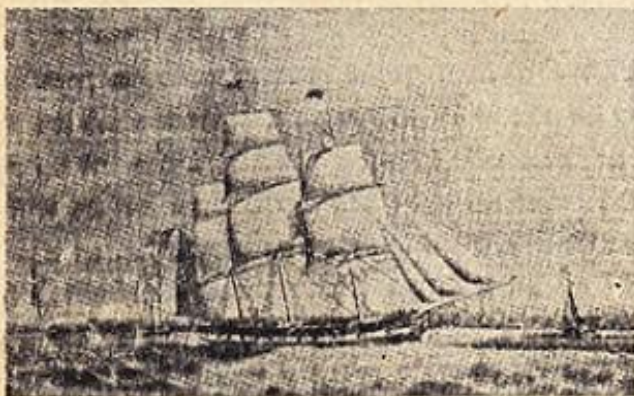
כיון שצעיר הוא ועוד עולם ומלואו מצפה לו, הוא

”ים — ואיים”

מיד אחרי המלחמה בילה מחברו של הספר ”ים ואיים”, מיכאל פ. פייגל, שנתיים כקצין-אלחוט בטאנקרים שסיפקו דלק לצי המלחמתי. ספינתו הראשונה היתה אנית-נפט ישנה בנפח של 2000 טון, שבסיסה כינגאפור. השיגרה הרגילה היתה — אם לומר זאת בלשוננו של הקצין הראשי — ”למלא את האניה דלק, לשאוב את הדלק להוך האניות וחזור חלילה”. אך הכוונות ניות הופנה עם השרות בצי שולות-המוקד שים באיי מרגואי, אנדמנס וניקובר. אחרי תקופה נוספת של שהייה ממושכת בנמל, הועבר המחבר לאנית-נפט גדולה כדי למלא מקומו של קצין-אלחוט שחלה. מלא הדרה הפליג עמה לעבראן, אך בינתיים הלח גם הוא במחלת הירקון והובא לבית-הולים. אחרי צאתו מבית-החולים עשה חודש ימים במחנה-נופש שבאי ביאה-גימה, ולאחר מכן נתמנה קצין רדיו באנית נפט קטנה, חדישה, שבסיסה הונגיקונג.

החיים באניות-הנפט הקטנות, הפועלות בתוך הנמלים, היו מונוטוניים עד לזוועה, וביחוד לקצין-אלחוט הבודד, שלא היתה לו כל עבודה פרט לשמירה על הקשר הרדיו-טלפוני עם החוף בתוספת פעולות-פיקוח שיגרתיות. כדי להימלט מן השעמום, התמסר לעבודת הכתיבה החביבה עליו. ספר זה הוא בהלקו פרי שעות ממושכות שבילה המחבר בתא זעיר ולוהט, ”שכמעט ואינו עולה בגדלו על תא של רכבת”.

אף שהמחבר אינו נמנע מהדגשת קדרותה של פעולת הנמלים, אין הספר עצמו מעורר רושם קודר כל עיקר. הספר מקנה מושג על גורל האנשים העובדים ביחידות העזר של הצי.



ספינת מפרשים — מלכת המאה ה'ח"ח—י"ט.

יודע ששיר הקץ רע הוא. והקץ עצמו רע שבעתיים.

יצא בספינה זו על-שום שלבו נתאוה לחזות במחרים הגדולים הפרושים דרך-חירות, על פני ארצות זרות ורחוקות. עוד לא היה מחוץ לעירו ומדינתו, הילכך היה מדמה שהחירות והאושר ימצאו במרחקים. אין הוא צריך אלא לעלות בספינה אחת ולשוט לקראתם.

לא כל שכן, שאהובתו עמו.

הרבה היה משיח עמה על האושר המזומן להם. צעיר היה כדי שידמה שאמנם אושר הוא. רבות רעות עברו עליו, אף מבשרו חזה אלה, מכדי שידמה שקל-כנפים יהיה ומשי מגעו.

לכן הוא יודע שהנהמה מבשרת קץ ושהקץ רע הוא מאוד-מאוד.

היה חובק את אהובתו בזרועותיו וחרד מאוד לפשר הקולות שאזניו שומעות.

בעירו, בביתו, הוצרו צעדיו בשל תלאות של עוני ושל מריבות הרבה. כל-כך, עד שגמר בדעתו ששוב לא יגור בין חבריות שעה שיגיע לארץ המובטחת, חפשי יהיה, היה חוזר ולוחש באזניה, וגם אם ייקר עד-מאוד מחיר חירותו, היה סבור שנסיעה זו בצוותא אחת עם אלה שביקש להימלט מהם אינה אלא פרוודור-שבהכרח לטרקלין, וכך סבר שגם הנהמה אינה אלא אקדמה שבהכרח לאושר.

הנהמה מתחזקת והולכת, והוא מצווה על אהובתו להק-שיב לפעימות לבו.

נהיה חזקים, אומר הוא לה, נהיה חזקים. פח יקוש הושם לנו, שלבנו יהיה מפחד ומבקש להוליכנו בדרך חזרה. פח יקוש, בשל אהבתנו שאנו אוהבים זה את זה נהיה חזקים. מבחן-ערמה הוא שמבקשים לפתותנו בו, מבחן-ערמה, בשל אהבתנו שאנו אוהבים את המחר המצפה לנו נהיה חזקים. עתה מדמים שניהם שלהם נועדה נהמה זו, ברצותם היא פח יקוש וברצותם היא מבחן שעוברים אותו בזכות האהבה אשר הם אוהבים.

היא מבשרת את הקץ — מדמים הם — אך אינה הקץ.

ה

יותר מכולם מבינים הקברניט וחבר-מלחיו פשרה של נהמת-הקיטור המתגברת.

שעות ארוכות עומדים הם ליד הדוודים שחשוקיהם מחשבים להתפקע ונועצים מה לעשות. לאחר מכן, הם עולים לתאיהם וממשיכים במועצות שלהם, ואחר הם יורדים שוב ותוהים מה יהא על חישוקים אלה וכמה זמן יעמדו בכך.

יש בצוות-המלחים מעטים הסבורים שעדיין יש בכוחם להציל ולמלט, ולעומתם הרבים חשים ששוב לא יפלטם מאום, אם לא חסדי שמים. אין הם מאמינים בחסדי שמים, אך בדיעבד מצפים להם שיתגלמו ויתרחשו ולו פעם אחת. אחד מאלה הסבורים שעוד לא פסו תקוות הוא הקברניט עצמו. היה נוהג לומר לסדרים למשמעתו שאין דבר בא

עליו על אדם אלא אם כן האדם גרמו. פעמים גרמו מחמת קוצר-ראות ומיעוט-ההבנה ופעמים שבינתו וראייתו עמדו לו ועשה את שדרוש לעשותו. ועוד היה אומר שכל אדם יש בו סגולת אלוה ממעל, לפיכך אין חוקיו של אלהים חלים עליו בחינת הכרח-בל-ישונה. כיון שאדם יודע מה עלול לקרות עמו ומה יש ביכולתו לעשות, שוב אין הוא עבדו הנרצע של הגורל. היה מבקש משומעיו שיאמינו בדבריו, שכן רב-נסיון הוא ואת חכמתו קנה לא מפי ספרים אלא בין גלויים סוערים. גלי הים דומים לתהפוכותיו של גורל. יורד ים שאינו מאמין שיש בכוחו לרדות בהם, סופו שיש-טפוהו אלי-מצולות. אותו שלמד לשפל ולגאות שלהם, אמד לחזקם וגובהם, שוב אינו מתירא מפניהם. יודע הוא מה יש בכוחם לעשות לו, לפיכך הוא יודע מה יש בכוחו לעשות להם.

מדוע אירע להן לספינות-רבתי שירדו תהומה, שאלו לו, כיון שהנהגים בהן לא נתנו דעתם על שעלול להזדמן להם בדרכם או שסברו שכל מה שיעשו, לא ישנה את הצפוי להם כהוא זה. אוי להם ואבוי לספינתם.

עמד ונשא את דבריו בפני נוסעי הספינה, מעטים שמ-עו לדבריו והרבים שלא שמעו. אלה שלא שמעו ודאי לא הבינו מהו סח, ואלה שהאזינו לדבריו, לקקו את שפתותיהם על-שום שהיו דבריו נאים ונעימים לאוזן, גמר את דבריו, ונתפזרו איש-איש לאהלו.

צוות של מלחים יודע מה צפוי לספינה מנהמה זו של דוודיה, מהם שסבורים שעוד בכוחם להציל ומהם שחשים שאבדה תקוה, אלה ואלה סבורים שלא נועדו אלא למלא רצונם של נוסעי האניה, עשיר אחד גדול, או חבר פוחזים, או זקנים וחכמים. אין הללו אומרים מה רצונם — אף המלחים אינם עושים מאום.

פרק רביעי

א

בלילה החמישי כבר ידעו כל הנוסעים, לרבות הטף, שקרב קצם.

נהמה של קיטור, דרכה שמתחילה היא לומר באזניהם בקול עמום וחסר-גוון, אחר היא מתעבה ומתעמקת. מי שאוזן קשבת לא יוכל לשמוע כיצד קולות אחדים מתאבכים בה ומריבים בינותם. אפשר שאחד הקולות הוא זה שידו של המכונאי או המהנדס שלחתו להשתלט על ריעיו הסוררים. אחר היא מתפשטת, נדחסת ומגבהת קולותיה, מי שאוזן קשבת לו יכול עדיין לשמוע חרחור-גוויעתם של קולות אחרים, אפשר שאחד מהם הוא קולה של הספינה המתאוה לחיות, סופם של כל הקולות האחרים לגווע וסופו של הקול האחד להתעצב ולבשר ברמה על נצחוננו, אלה שביקשו לב-שר על חיים מתו וזה שמבשר על מות ועל קץ, יש לו שו-פרות גדולים ועצומים להשמיע מה שהוא מבקש להשמיע.

ותמיהה היא שכן אם ייחפו במלאכתו סופו שגם הוא יעבור עד-מהרה מן העולם. נראה שאין תמהים על כך.

היו שומעים לתחרות-אונים זו ומכאן לכאן מבינים מה היא סחה. גם אם אין חפצים בכך הם מבינים לה. כל אימת שצנועה היתה, דחקה מלבם. עתה, שגאותנית היא, בעל-כרחם הם שומעים לה כל שעה משעות היום והלילה.

הקברניט נושא מדברותיו פעמיים כל יום. מדבר הוא ברמזים ובחידות, כיון שסבור הוא שאינו רשאי לצוות את העשיה על הממונים עליו.

הללו שומעים לדבריו, כולם. מהם שמבינים למה ירמוז ומהם שאינם מבינים די צרכם. אלה ואלה אינם סבורים שדבריו יש בהם דרישה וציווי-של עשיה.

כיון שמתחזקת נהמתו של קיטור, מתחזקת דעתם של הנוסעים שסופם להיטרף במצולות ים.

הם מוחזקים אבודים בעיני עצמם ואינם יודעים מה יעשו.

שעות שאנשים מדמים שקצם קרב, מתרבים ביניהם החוזים והמתנבאים. על ראשית ועל אחרית הם מתנבאים ורק אינם אומרים לאחיהם מה ראשית ואחרית לכל שעה שעוד מצויים הם על-גבי ספינה זו.

ב

נוסעי הספינה קושבים לנאומיהם של חוזים ומתנבאים וקושבים לנהמת הקיטור.

לנאומים הם שומעים בצוותא אחת. לנהמה הם שומעים איש-איש בפינת משכנו.

מרגילים את אונם למלאכת-מחשבת שבמלים הנאמרות והופכים בהן בשיח-ושיג בינותם. זה אומר נשגבו דברי הדובר מבינתי וזה אומר נופת-צופים הם וראויים להישמע. זה אומר ראוי הוא שישליכוהו לים, על-שום שהוא מעכיר את הסברה וטורף את הדעת. וזה אומר ראוי הוא שיכתבו את דבריו על הנייר לזכרם. למלים האמורות הם שומעים בצוותא ולבשורת המעשים ביחידות. מי שאינו מבין למלים, יכול לשמוע פירושן מפי רעהו. מי שאינו מבין לבשורתה של הנהמה, אין לו ממי שישמע פירושה.

נוח להם לעמוד ולהקשיב לנאומים המתנבאים. שרוח הים נעימה היא ואינה נותנת את דעתה על הצפוי לספינה. לא-נוח להקשיב לבשורת-הקיטור על-גבי הסיפון, שסבורים הם שהפחדים מוטב יבואו עליהם כשהם שרויים בדי-אמות שלהם עצמם. לבל יודו בהם בריש-גלי.

ואפילו אותו עלם מאוהב, את פחדיו הוא מספר לאהו-בתו כשהם שרויים לבדם. את אהבתו הוא מספר לבריות כולן ואינו בוש. כביכול, נאים הם רחשי-אהבתו שיהיו ידו-עים לכל ומהנים לכל ביפיותם ועמקותם. אים נאים הם פחדים-מוות שבו שיהיו יודעים לכל כיון שכעורים הם ועכורים.

בלילה חמישי כבר ידעו הנוסעים כולם מה צפוי להם, אלא שאיש לא גילה און רעהו. היו מתקבצים ומשיחים בינותם על דברים שבהגות ועל דברים שבהבלות ונהנים משיחותיהם.

הים שלו והרוח מנעימה את הנסיעה והנוסעים מדמים שככל שהם שרויים יחד לא יארע להם דבר. מגיעה שעתה של אכילה, או שעתה של מנוחה, או שעתה של שינה, או שעתה של עשיית-צרכים, או שעתה של אהבת-בשרים, מיד הם מתבדלים והולכים איש-איש לתאו. שעה זו הם יודעים ומבינים כל שצפוי למם, עד שהם עולים שוב להתקהל על-גבי הסיפון. שומעים לחוזים ומתנבאים, מטים און לדברי הקברניט ומתגעגעים למראה זריחתה ושקיעתה של חמה. אם כה ואם כה, שוכחים הם עד-מהרה כל מה שהכינו שעה אחת קודם לכן.

ג

התחילה הספינה מטלטלת בתהפוכותיה.

מים עזים שוטפים את סיפונה הקדמי, אצים-רצים הכל לירכתים. יורדת הספינה ועולה והמים מציפים את ירכתיה. מיד נחפזים הכל לקדמתה.

המלחים טרודים-חפוזים במלאכתם: מדיילים למים והופכים דליהם לים ברגע האחד אף שיודעים שבמשנהו יחזרו הללו ויבואו שוב. הם טרודים בעיסוקם שלהם, מי בדלי ומי בחבל, מי בתורן ובמנוף. כיון שהורגלו בכך ואינם יודעים ראוי מאלה לעשותו.

שקודים ונלהבים שבנוסעים נלווים על המלחים בעבור-דתם. הופכים ושולחים את ידם בכה ובכה. כיון שאינם מורגלים בעבודה זו, סופם שהם חוזרים למקומותיהם בראש חפוי ובלב דווי. והספינה אחת היא בלב האוקיאנוס, מאופק עד אופק.

אין סערה בים והספינה סעורה ומסוערת.

חישוקי הדוודים עוד מעט-קט ויתפקעו. יש אומרים: יממה יחזיקו כך ותורלא. ויש אומרים: רק שעה אחת. המלחים אינם יודעים אם יממה ואם שעה וטורחים בחבל ובדלי. והנוסעים, אלה שעזבו עמם ואלה שלא עזבו, מטים און למדיינים על קצבתו של זמן שברשותם ומנצים בקולות גדולים. מחיצות שנקבעו בין לשכה ואת, בין דיוטה עליונה לדיוטה תחתונה, באו המים והרסון. אפשר שעוד היו שוכני לשכה זו ודיוטה זו מבקשים לשמור למחיצות ולגדור עצמם בתחומים שלהם, אך שוב אינם יכולים לעמוד בכך.

רק תחום אחד עומד בפני המים המתפרצים, הלא הוא תחומם של מלחים. מלכתחילה לא קבעו לעצמם דיוור שיש לו מחיצות ושמו את משכנם בספינה כולה. כיון שתחום יחיד שלהם הוא תחום עיסוקיהם, לא נצטרכו לחשוש שמא ייהרס והמשיכו בעבודתם. כל הנוסעים, סופם שנתערבבו אלה באלה ועתה היו צופים ומאזינים יחד בצנפה המטלטלת את הספינה ואין הם יודעים מה יעשו לה. אלה עומדים ומתפ-

ללים שתינות הטלטלה ולו גם לרגע קט ואלה שוב אינם מתפללים.

אמהות מנסות להשביח יללות התינוקות שלהם. וה' עומדים בקרבתי. ששוב אין גדר מבדילה ביניהם. מצירים כצערן ואזלה ידם מהושיע. נואשו האמהות מהתקוה להשי' תיק את הבכיה. צרפו עצמן אליה ועדמהרה הקיפה היללה את הספינה כולה.

אף אותו עלם עמד ובכה בקול גדול.

ד

עוד הם עומדים ובוכים, חדלו המלחים מעיסוקיהם. באו והחלו מתירים לסירות מקישוריהן ומורידים אותן אהת לאחת הימה. לא היה הסיפק בידם להוריד את השתיים הראשונות וכבר נתמלאו הללו מהמון אדם. היו המלחים מצעקים בקול גדול ואין שומע לצעקתם. מי שיש לו יד ורגל יורד לסירה ואינו נותן את דעתו על האחרים. גם על אביו ואמו לא נתן דעתו.

אמהות שיש להן תינוקות נחפזות אף-הן לרדת בסירות. אך אינן מגיעות אליהן. מצירים הכל בצערן של אמהות ואינם יכולים לסייע בידן. ואפשר שהם יכולים ואינם סבורים שהם יכולים.

זקנים שבהם מהרהרים רגע-קט בכך שמוטב הם נות' גים לצעירים לרדת תחילה. הם עשו כבר את מכסת-חייהם עלי אדמות. שעה שאלה חיהם מתחילים עתה. כך הם מהרהרים. אך כיון שהם עומדים בקרבה יתירה לסירות-ההצלה. יצרם משיאם לנסות לסירות הללו. חזקה עליהם יד-יצרם וירדו תחילה. תוך שהם יורדים, שכחו להרהורים כולם וזנחום. וכבר אמר מי שאמר שתקיף הוא המעשה מהרצון והרצון מהמחשבה.

בעלים מסייעים בידי נשותיהם, והללו מתמהמות. זו מנסה לסחוב עמה צרור שלות שלה וזו את תכשיטיה שלה וזו נתקלת כל רגע בשולי השיראין שנעטפה בהם ואינה יכולה להיחפז. הללו תמהמות ויורדים הבעלים תחילה.

בנק הפועלים בע"מ

תל-אביב

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

הון מניות והרזרבות ליום 1.1.51 935.000 ל"י
פקדונות " 16.600.000
קרנות להלוואות " 4.800.000
הלוואות " 15.000.000

סניפים:

יפו, חולון, בת-ים, רמלה, לוד, מגדל-גד,

באר-שבע.

מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם

הם מושיטים ידיהם לסייע לנשותיהם. ניתקת הסירה מה' ספינה וידיהם תלויות ריקם באויר. הם זועקים ובוכים הרבה. ונשותיהם, סופקות-כף ומבכות את הפרידה. אלה מורטים שערם ואלו קורעות שמלותיהן. גם שמלות-המשי והקטיפה בכלל זה. ואלה בדלים מעל אלו. וכבר אמר מי שאמר שקצ' רה ידו של אדם מהושיע כשבא גל גדול ומחולל את מעשהו. רק העלם נושא את אהובתו בזרועותיו ומביאה עד לא-חת הסירות ומניחה בעדנה וברוך על דרגש ופורש את מעילו מתחתה. אחר הוא מושיט רגלו לרדת. באה יד גדולה ונוטלתו משפ. באה יד שניה ומשליכה את אהובתו ממקומה. הוא נתכוון לטובה ונסובו הדברים לרעה.

המלחים משתהים עד שהכל ירדו בסירות ואינם נח' פזים. יש אומרים שהם נוהגים כך משום שחובתם בכך ויש אומרים שייעדו להם סירה שתאה מוליכתם בשלום למחור-חפצם.

(סוף יבוא)

המשביר המרכזי

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

תל-אביב
ח'יפה
ירושלים



המוסד המרכזי להספקה
של התנועה הקואופרטיבית
ב'שראל

מאת המערכת:

בטעות סומנה החוברת האחרונה „י-יא“ (פ"ב-פ"ג) — מספרה — „יא — יב“ (פ"ד — פ"ה) לשנת תש"ב.

לחלוצי הים

מרחיבי גבולות מדינתנו

ש פ ע ב ר כ ו ת

מרכז הקואופרציה ומוסדותיו

תל-אביב, רחוב מקוה ישראל 6, טלפון 4698

לכובשי הים בנמלים,
באניות ובדיג

מיטב אחולינו לשנה החדשה

קב' משמר הירדן

ברכת פועלי נמל חיפה

לממשלת ישראל, לצבא ההגנה, למועצת

פועלי חיפה, לוועד הפועל של ההסתדרות

ולכל עובדי ויורדי הים באשר הם שם,

שנת ברכה ושגשוג מדינתנו

בשנת

שלום

ובנין

מ ב ר כ

כפר סולד

תהא שנת תשי"ג

שנת לכוד ויצירה

קב' נחשונים

החסנה א"י בע"מ

PALESTINE STORAGE LTD.

מחסני ערובה ומחסנים פרטיים

תל-אביב, רח' מקוה ישראל 3

ת. ד. 2201 טל. 4134

החברה המזרחית למחסני ערובה בע"מ

חיפה ת. ד. 36, תל-אביב ויפו

מחסני ערובה ומחסנים חופשיים

עמילות מכס והובלה

חברה קבלנית לבנין
צבי סבירסקי ושות' בע"מ

בנין בתים ושותפים
ברמת-גן, בגבעתים והסביבה



המשרד: רמת-גן, רחוב ארלוזורוב 6

מחסני עצים בע"מ



המשרד הראשי:
רחוב לילינבלום 39
ת.ד. 1772 טלפון 5979



עצים לבנין ולרהיטים

מחסני ברזל בע"מ

תל-אביב
ירשלים
חיפה

המשרד הראשי:
ת"א, רח' לילינבלום 39
ת.ד. 50 טלפון 5116

יבוא ומכירה של ברזל בנין
פסים ופחים מכל הסוגים