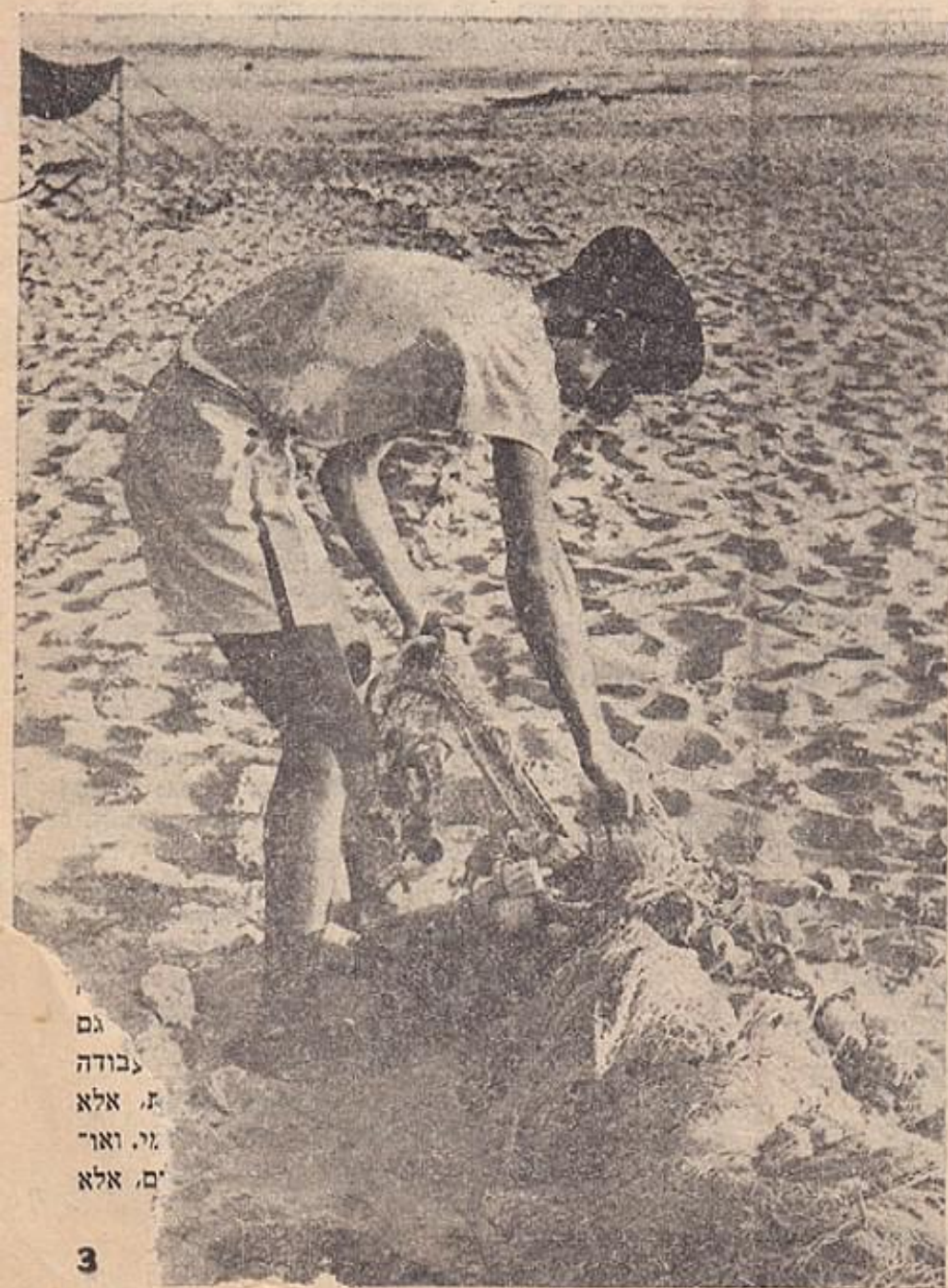


ים

גליונות החבל הימי לישראל



גם
עבודה
ג. אלא
ז. ואו"
ים, אלא

3

אחת לחדש

חוברת ג-ד (פ"ח-פ"ט)

שנה שמינית

כסל'סבת דצמבר ינואר 1953
כתובת המערכת

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

שמיר

מאזן חיובי באוצר מפעלי-ים

בקורת מתונה נמתחת בדין וחשבון על פעולה חד צדדית זו של הממשלה בהפרדת מעגן יפו ממעגן תל-אביב. הנהלת ה"אוצר" עשתה להקלת ביצוע ההפרדה מתוך גישה אחראית גם למפעל וגם לעובדי-ים. חלק ניכר מן הציוד הצף, רכושו של ה"אוצר" נמסר לרשות הנהלת מעגן יפו נגד תמורה מתאימה וכן סיפקה את הכח המקצועי שאומן בנמל תל-אביב במשך הרבה שנים כדי שיוכל נמל יפו, כבר ביום העבודה הראשון, לקיים את תפקידו. הנהלת נמל תל-אביב מבטיחה בסיום הדין והחשבון כי תמשיך במשנה מרץ לשפר ולהאדיר, את ערכי המסורת של מפעל חלוצי זה.

המאזן לשנת 1951 מסתכם ב"903.186 ל"י בצד הזכות והחובה. חשבון ריווח והפסד ל-1951 מסתכם ב"1.372.017 ל"י לעומת 1.266.334 ל"י בשנת 1950. חשבון החלוקה ל"110.827 ל"י לעומת 87.437 ל"י בשנת 1950.

עם סיום שנת 1951 הוזמן מר י. ציוזיק לשמש מנהל הנמל והצליח לדברי הדין והשבון להביא לשיפור ניכר בהבראת משק הנמל וביסוסו. כתוצאה מהסברה מקיפה בין הצדדים המעוניינים גדל נפח האניות העוגרות בנמלי תל-אביב יפו וחלו תקונים במהלך העבודה ופריונה. השיפורים האלה ניכרו ביותר במשך שנת 1952 והם שיבטיחו גם רווחים מספיקים לתשלום דיבידנדה לבעלי המניות, זו הפעם הראשונה מאז הקמת מעגן תל-אביב בסוף אפריל 1936. לפני שבע עשרה שנה בערך.

291.000 טון נפרקו ונטענו ב"1951

במשך שנת 1951 עגנו בנמל 207 אניות סוחר המפליגות בדגלי 20 ארצות. הפריקה הגיעה ל"266.000 טון והטעינה ל"25.000 טון. חלקו של מעגן יפו בפריקה ובטעינה הוא 117.000 טון. מעגן יפו נמסר להפעלת ה"אוצר" בשנת 1948. הנהלת שני המעגנים ביד אחת גרמה לחסכונות על ידי תימרון יעיל בכוח האדם ובכלי השיט והציוד.

בדו"ח של הנהלת "אוצר מפעלי הים" ל-1951, הובעה — זו הפעם הראשונה — התקווה למאזן חיובי ב"1952 ולתשלום דיבידנדה לבעלי המניות.

הדין וחשבון השנתי מציין, כי שנת 1951 עברה על הנמל בסימן הקשיים המשקיים שנסתמו בסוף 1950 לאחר שהאניות פסחו על נמלי תל-אביב—יפו וכתוצאה מכך באה הירידה המדאיגה בכמויות הפריקה וריבוי ימי חוסר העבודה. נוסף לכך העיקה עובדת התעריפים בעד השירותים השונים שלא נשתנו מאז 1949, על אף עליית מדד יוקר החיים וגידול ההוצאות. רק לקראת סיום השנה שונה לטובה המצב בשטח זה. כן קובל הדין וחשבון שהממשלה לא הקציבה מטבע חוץ לצרכי חידוש הציוד בנמל שבלה מיושן. לכך נצטרף גם פרוץ העבודה הירוד וירידת מתח העבודה ורק במאמצים מרובים הצליחה הנהלה ל"קיים את העבודה התקינה בשני נמלי הים מעגן.

טְבֵּעָה סִירַת הַמְשָׁרָה "פֶּלֶם" ח

מהאסון הועלו לחוף מבטחים. מונתה ועדת חקירה כדי לחקור את סיבות התאונה.

יחידות ההצלה שחשו לעזרה, לא יכלו לעשות דבר כדי להציל את הסירה, ורק אנשי הצוות הרטובים וההמומים

סירת משמר החופים והגבולות "מ.ח. 12" (פלמ"ח) שעלתה על שרטון בנמל יפו — אבדה. עובדיה ניצלו כולם. ערכה של הסירה, על ציודה, נאמד ב"100 אלף ל"י.

אָבְדָה סִירַת מֶפְרָשׁ שֶׁשָׁרְצָה לִית

ישראלית אחת ובה 8 מלחי חיל הים, שהגיעה לחוף הלבנון. הסירה השנייה ובה שבעה מלחים, אבדה. לחיפושים הנרחבים של צה"ל הצטרפו כוחות אוויר בריטיים ואמריקאיים. ואלה שמות אנשי חיל הים שאבדו בא"סין: יעקב גרודשטיין, שמואל גרבר, יצחק פרושוביץ, אברהם אלברסון, יעקב שחר, עמוס סעדון, ראובן דגני.

שתי סירות מפרש ובהן 15 מלחי חיל הים יצאו בחודש שעבר לשיט לאורך חופי ה"ארץ ובקרבתם. הסערה שפרצה טלטלה את הסירות לים הפתוח. מאחר שהסירות לא חזרו במועד שנקבע להן, יצאו כוחות ים ואוויר של צה"ל לחיפושים נרחבים אחריהן.

ב"21.11 הודיעה משלחת הלבנון בוועדת שבתת הנשק הישראלית-לבנונית על סירה

סירה זו שימשה, לפני קום המדינה "ספינת-ציד" של אניות המעפילים. בגלל ציודה החדיש ומהירותה היתה מסירות-הסיוור הטובות ביותר של המשטרה הבריטית. עם קום המדינה נפלה לידי משטרת ישראל שניצלה אותה בעיקר לפעולות נגד מבריחים.

משבאה באלחוט המשטרה הודעה מן הסירה: "איבדנו את השליטה על הספינה. ההגה נשבר. העוגן ניתן ממקומו ונשבר. סערה חזקה מטלטלת אותנו בכוון לסלעים" — מיד ניתנה הוראה לכל סירות ההצלה בנמל לחוש לעזרת הספינה. בינתיים נלחמו אנשי הסירה ישות בסערה וניסו להפנותה לכוון "אולם הרוח החזקה הדפה את הסירות והעלתה אותה על שר"

לפרופ. נחום סלושץ

הסופר והחוקר הנודע של תולדות הימאות העברית הקדומה בהגיעו לגבורות ברכות מאליפות

בית החבל הימי לישראל

ואנשי הספינה, ימאי ותיק, לפני שהספיקו אנשי הצוות. נה את אשר אירע, הרגישו יוומה, האנשים הועפו ממקומם החלה טובעת לאיטה:



בימאות הישראלית

ד. אבי-אבירם

תפוזים יוצאים בָּאֲנִיּוֹת עֲבָרִיּוֹת

כניסת האניות העבריות להובלת יצוא פרי-הדר נחשבת מפנה חשוב בהתפתחות הספנות הישראלית. יצויין, כי בעונת 50—1949, הובילו שתי האניות החדשות "הדר" ו"אתרוג" 120 אלף תיבות פרי-הדר. שנועדו לבלגיה, צרפת, שווייץ וצ'כוסלובקיה.

פרי-הדר התופס מקום ראשון ביצוא הישראלי, היה נשלח מכאן עד אז באניות זרות בלבד: בריטיות וסקאנדינאביות בעיקר. אנית-משא, נושאת דגל ישראל, המובילה תפוזים מארץ-החום אל ארצות-הקור — זה היה חלום אך לפני זמן קצר, והנה חברת "צים" עשתה את החלום מציאות.

החדירה לשוק

בעונה הראשונה הובילו האניות כמות פרי-הדר כה קטנה משום שהחברה הישראלית, "צים" נתקלה בקשיים בחדירתה לשוק. אין המלאכה קלה, כי השליטים בספנות לא ברצון מסכימים לפנות את הדרך לגורמים חדשים. החֲדִירָה הושגה במאמצים.

כיום מהווה ענף ההדרים כ־20% מהיבוא והייצוא גם יחד במדינה (מבלי להביא בחשבון חמרי-דלק). תקוות הספנות העברית היא בהגדלת כמות הפרי להובלתה, ותקוות הפרדסנות היא בנטיעת פרדסים חדשים, שכן פרדסים רבים נעקרו, כדי להפכם מגרשי-בנין ופרדסים אחרים נודקנו או תזנחו.

השנה יובל הפרי ב־3 קווי הפלגות: לאנגליה — שהוא הלקוח הגדול ביותר, לצפון-מערב אירופה (בעיקר הולנד ובלגיה) ולברית-המועצות דרך אודיסה.

ההובלה לאנגליה תגיע בערך ל־50 הפלגות בעונה זו. יש להניח כי "צים" תוביל בקו זה רק 6 מטענים. היינו כ־300,000 תיבות. ליבשת אירופה תהיינה, כנראה, 15 הפלגות ומזה — החצי ל"צים". לאודיסה תהיינה 8 הפלגות וטרם נקבע סופית מי יוביל לשם את הפרי.

ל"צים" יש כיום 6 אניות מובילות-פרי, אניות חדשות, המסוגלות לעמוד בהתחרות עם האניות הזרות. והן: "הדר", "אתרוג", "תמר", "רימון", "גפן", "צפונית" בהפלגה אחת מסוגלות כולן יחד להוביל 300,000 תיבות פרי-

הדר. גם "נגבה" מסוגלת להוביל כמות קטנה. בשנה שעבר רה הגיעה כמות הפרי שהובלה באניות ישראליות ל־20% מקווים, כי האחוז יגדל השנה.

להובלת הפרי נודעת לצי-המסחר הישראלי חשיבות מיוחדת, הנובעת מהעובדה, שזוהי הזדמנות כמעט יחידה, שאניה, המגיעה לנמל חיפה, נוסעת טעונה בשני הכיוונים. זוהי, איפוא, הנסיעה הרנטאבילית ביותר.

בייחוד בשנה זו, שנת משבר בספנות העולמית, נטוש מאבק-התחרות על הובלת הפרי הישראלי, שיש בו כדי להציל את המצב של חברות גדולות ורבות.

ידוע, כי הנורבגים בנו אניות מהרווחים שהכניסו מהובלת הפרי מארץ-ישראל. ההובלה בקווים אלה, היא בידי ה"קונפראנס" הבריטי, אשר "צים" אינה חברה בו ורק לאט לאט היא כובשת כאן את מקומה.

בשיטה משוכללת

היה זמן והפרי היה מיטלטל מיפו לבריטניה במשך 30 יום והיה מגיע למחוז הפצו רקוב בחלקו... כיום שונות הן השיטות ואחרות דרכי-העבודה והפרי מגיע במצב טוב, הדרך נמשכת 9—10 ימים בלבד.

תודות לאורור טוב, לשיפורים באיכות האניות ובמהירותן וכן תודות לאמצעי היטוי הפרי, שהפרדסנים נוקטים בהם מגיע הפרי לשוק במצב משופר. כיום ברור, כי להובלת הפרי אין צורך באניות-קירור.

לפני כמה שנים היו משלחי הפרי יהודים וערבים. גם בהטענת הפרי עבדו פועלים מבני שני העמים. אלה בצד אלה עבדו פועלים יהודים וערבים — ואולם מה שונות היו דרכי העבודה!

הנהלת הנמל העסיקה את הפועלים הערבים — בדרך כלל בני החורן — בשכר יומי ירוד, ואילו למוסד ההסתדרות נמסרה העבודה בקבלנות, והרי כר נרחב לאפשרויות מיכון וארגון כדי הבטחת שכר הוגן לפי אותם תנאי תשלום. הפועל הערבי לא נתן את דעתו במיוחד על עבודת כפיו. הוא בא הנה לעבודה ארעית, שנמשכה לפעמים 3—4 עונות (העונה היא מנובמבר עד סוף מארס). הוצאות מחיתו היו בשעתו כדי 8 מא"י ליום. מאכלו — פיתה, זית, בצל. שכר-דירה היה פטור מלשלם: מחצלת, שק או תקרת-מחסן שימשו לו גג. את כל הסכונו היה צובר, כדי לשוב לביתו ולקנות לו אשה.

ואילו הפועל העברי, בעל רמת-החיים האחרת, צרכיו שונים וגם צורת עבודתו שונה.

כיום, עם התמעטות העבודה בנמל, כאשר החברה הקבלנית משלמת שכר-עבודה למאות פועלים קבועים גם כשאינם עובדים, שוב חל שינוי. לא הוזמנו השנה לעבודה אותם פועלים מיוחדים, שעבדו בקבלנות בסבלות, אלא מועסקים בה פועלים מבין הקבועים, ששכרם הוא יומי, ואוֹלָם חל שיפור בשיטת העבודה, הנעשית לא בידיים, אלא

הדיג בכנרת לקראת החורף

החורף הממשמש ובא מדאיג מאוד את דייגי טבריה. אשתקד נטרפו בסערות סירות אחדות שעגנו בים הפתוח. מכיון שאין נמל ראוי לשמו שיוכל לשמש מחסה לסירות דייגי הכנרת. הנזק היה גדול והסירות שנטרפו אין להן תמורה, כי לרכישת אחרות, יש צורך במטבע-חוץ.

„אגוד דייגי הכנרת“ פנה לעיריית טבריה בהצעה לבנות נמל דיג באזור המיועד לייבוש ולפיתוח על שפת הכנרת. האגוד מסתמך על פעולות העירייה לעידוד התעשייה שלמענה בנתה ביתני תעשייה ומלאכה. גם הדיג בטבריה, — טוענים הדייגים, — הוא תעשייה שכדאי לטפחה, ומה גם שתעשייה זו אינה מצריכה השקעת מטבע חוץ ודאגה לחמרי גלם. אפשרויות הדיג בכנרת הן כמעט בלתי-מוגבלות ואפשר להכפיל את מספר המתפרנסים מענף זה.

העירייה הקציבה אמנם לשנת 53—1952 סכום מתאים לבנין הנמל ואף ביקשה מאגף התכנון להכין את התכניות, — אולם לרגל צמצום מקורות ההשקעה, — קיים חשש רציני שבנין הנמל יידחה ויידחה. העדר נמל מים עמוקים מונע את השמוש בסירות-מנוע גדולות ומצמצם את הידוג. נוכח הסכנה הצפויה לדייגים בחורף נדרשה העירייה לדאוג לפתוח לסדורים עראיים וקודם כל להקמת סככה לתיקון רשתות ולמחסן. הדייגים מוכנים להשתתף במימון המתקנים הללו, אולם על העירייה להיות המתחילה.

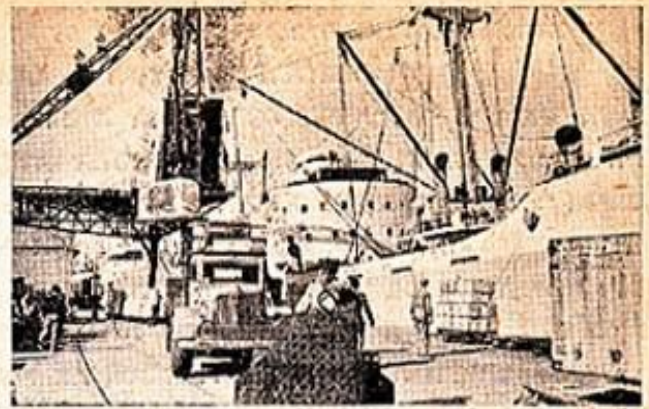
דייגים לא קרואים

החוף המזרחי של הכנרת הגובל בסוריה, מופקד ונתון לביזה ולשוד: על כך מתריעים דייגינו השכם והערב. פליטים ערבים השוכנים על החוף „שודדים“ את גדת הכנרת בשיטות דיג פראיות ופסולות: שימוש בחומר נפץ, דיג בעונת ההטלה וללא כל פיקוח על גודל „העין“ של הרשתות. תוצאות שוד זה עולים למדינה במאה טון דגים בשנה ובנוק חמור פי כמה, כי תוצאותיו של הדיג הפרוע ישפיעו על דגת הכנרת בשנים הבאות.

לדייגי סוריה אין כל זכות להשתמש בחוף למטרות דיג, כי הוא כולו בתחום מדינת ישראל. זוהי בעיה רצינית לישראל, ורק התערבות נמרצת מצד של או"ם וממשלת ישראל עשויה לשים קץ לשערוריה זו.

משקי עזר לדייגים

דייגי טבריה עסוקים בדיג רק 8 חודשים בשנה. ארבעה חודשים הם מובטלים. כדי לאזן את תקציבם ולהעסיקם בחודשי האבטלה, — עיבד אגוד הדייגים הצעה להקמת משקי עזר לדייגים בקרבת החוף. בית מגורים ושלושה דונם אדמה בהשקאה יספיקו, לדעתם, למלא את „החלל“ של חדשי-השפל. ואמנם נמצא מקום מתאים למטרה זו ועתה על המוסדות המיישבים לבצע את המשימה. בכפר דייגים מעין זה תמצאנה גם נשי הדייגים התעסקות.



„תמר“ טוענת פרי הדר בנמל חיפה.

במשטחים, שעליהם מובאות התיבות מן הקרון אל המחסן וממנו אל האניה.

לפי בקשה מממשלת המנדט מצד היצואנים היהודים — חברות רציניות, שדאגו לשמו הטוב של פרי-ההדר הארצישראלי — נקבעה בשעתו ביקורת הפרי. הבקורת מתחילה עוד בבתי-האריזה שבפרדסים ונמשכת בתחנות המשלוח ובנמלים. תיבות נפתחות והפרי נבדק. פירות פגויים נפסלים למשלוח.

אל ארצות הקור

ל-7 מליונים ו-440 אלף תיבות הגיע יצוא פרי-ההדר מנמל חיפה בשנת 9—1938, היא שנת השיא. הטענת הפרי כאן החלה בשנת 30—1929 והכמות קטנה היתה, בס"ה 347,524 תיבות, אז נשלח הפרי ליבשת אירופה על-ידי „לויד טריאסטינו“.

בתקופת מלחמת העולם השנייה הופסק היצוא וחודש בזעיר-אנפין בשנת 4—1943 (על-ידי משלוח למיניסטריון התזונה בבריטניה) והגיע אז אך ל-508,240 תיבות. בשנה שלאחריה הגיע המשלוח בקירוב ל-1.5 מיליון תיבות. ה"מספר גדל והלך והגיע כאמור, כדי 7.5 מיליון תיבות, בע"ר.

בשנים האחרונות, עם הזנחת הפרדסים בתקופת מלחמת השחרור, מגיע היצוא ל-4—5 מליוני תיבות.

לא אחת יש קשיים באחסנת הפרי או הפרעות מחמת מזג האוויר ומחסור באניות. עוד ב-1933 היו קשיים בנמל בהטענת הפרי מחמת סידורים לקויים, והדבר עורר שאילתות בבית-הנבחרים הבריטי. בהתייעצות עם הגורמים המשלחים נעשו סידורים, שיאפשרו משלוח מכסימלי בלי קושי. אך אחר-כך צפו מדי פעם קשיים חדשים.

אולם מקבל-הפרי, הצרכן בארץ הכפור, אינו יודע מה הם קשיי-ארגון בנמל שבארץ-המזרח. אליו מגיע הפרי עטוף בהקפדה בעטיפת נייר נאה. הוא נוגס בשיניו את הפלחים העסיסיים, המביאים לו דרישת-שלום מאותה ארץ-שמש, העטורה הוד-קדומים וחתן יצירה מתחדשת...

סִירַת מְפָרְשִׁים ע"ש מִיִּסְדֵי חֲדָרָה.

סירה חדשה הנושאת את שם "מייסדי חדרה" הושקה למים — בטקס הגיגי שנערך על חוף "גבעת-אולגה" בהשחתפות תושבי חדרה.

הסירה שאורכה ששה וחצי מטר נבנתה ע"י חברת "עוגן" בחיפה — ונמסרה על-ידי החבל הימי לישראל לאגודת "זבולון" בחדרה. את החגיגה פתח שלמה פרנק, יו"ר "זבולון" במקום. דברי ברכה אמרו מרת ה. דימונט; קצין המחוז, מנחם נחליאלי, את ברכת מרכז החבל הימי לישראל הביא ד"ר צ. ברנדר שהעלה בדבריו את הפעולה הגדולה של החבל הימי לישראל בשדה ההכשרה הימית. את ברכת עיריית חדרה הביא סגן ראש העיר י. ד. רבינא. שלמה מאירסון הביא את ברכת מייסדי חדרה, והסתדרות הציונים-הכלליים, התומכים ב"זבולון". בטרם הסתיים הטקס הגיע למקום רץ עם הפליד ממודיעין, והודלקו שש נרות החנוכה. (שהיתה עשויה משמונה תפוזים, מורכבים על מזלגות שני קילשונים). מר מאירסון נתכבד בהורדת הסירה.

סִירַת מְפָרְשִׁים ע"ש ? שְׁדָה

בטקס צנוע הושקה על ידי סניף "הפועל" תל-אביב סירת מפרשים הנושאת את שמו של יצחק שדה ז"ל. סירה זו נמסרה ל"הפועל" על-ידי החבל הימי לישראל שנשאה ברוב הוצאותיה.

על שפת הירקון התאסף קהל רב על אף מזג האויר הסתווי והגשום. המגרש היה מקושט בדגלי "קוד". לקול תרועת החצוצרה הועלו דגלי הלאום, המעמד ודגל הסקציה הימית של "הפועל" ת"א. את הטקס פתח מ. סנפיר, שסיפר כי יצחק שדה היה מראשוני ומיסדי "הפועל" ת"א וכבר אז הכריז על הסיסמה "אלפים — אלופים". ואף כי יצחק שדה נטרחק מהפעולה היום-יומית של "הפועל" עם התמסרותו לתפקידי הגנה ולחימה היה הספורט אחד המקצועות החשובים ששילבם בתכנית הפעולות של הפלמ"ח שהיה מייסדיו ומפקדו. יצחק שדה לא היה רחוק גם מהפעולה הימית. אם על ידי הפעולה של עליה ב' או ע"י פלוגות ה"פל-ים".

מ. סנפיר סקר את הפעולות המרכזיות שחברי הימיה של "הפועל" לקחו חלק בהן — נמל-תל-אביב, 23 יורדי הסירה בימי מלחמת העולם השניה, וכן מאות מחבריו המשרתים בצי המסחרי ועשרות הממלאים תפקידים נכבדים בחיל-הים. כן הדגיש את חשיבות פעולתו של החבל הימי לישראל, המאחד בתוכו את כל האגודות הימיות, דואג להדרכה ולמכשירים והביע תודה גם על סירה זו. י. שריר חבר נשיאות החבל הימי לישראל, אמר בדברי ברכתו, כי אין החבל-הימי דואג לפרסומת ומטרתו העיקרית — לקרב את הנוער לים ולעסוק ולטייע להכשרה ולהדרכה לטפוח השחיה בבתי הספר, לעזור לפעולת האגוד-

ות הימיות ולקידום הדיג וכן להתפתחות בית-הספר הימי בחיפה. ביוזמת החי"ל הוקם המוסד המרכזי להדרכה שרבות זכויותיו והוא קבע שיטת פעולה אחידה בכל האגודות הימיות.

את ברכת-מרכז "הפועל" הביא מ. זיליסט, שסקר את דרך חייו של יצחק שדה מאז עלייתו שהיה לדמות-אגדה בקרב הנוער הישראלי.

אלי אורנר מפקד הסירה הודה על הסירה והדגיש את המחסור הגדול בכלי שיט בסניף "הפועל" ת"א. אחד מפרחי הימאים קרא מיצירתו של יצחק שדה "ליד המדור-רה". יורם שדה בנו הצעיר של המנוח, יחד עם ס. נניר מעסקני-הים, כוודו בגזירת הסרט ובהשקת הסירה למימי הירקון, תוך תקיעת חצוצרה ותשואות.

מְקָתָבִים לְמַעְרַכֵּת

בית יורדי הים בני-יורק

לכ' החי"ל, ת"א.

א.ג.

הפתעה נעימה הופתענו בקבלנו את יר-הונכם ותצלום "בית הימאים" שלנו על דף המעטפה שלו. חן חן לכם בעד הטופס של ירהונכם הנאה.

ענין רב לנו לדעת על פעולותיכם למען הימאים הישראליים.

אנו מזמינים את ימאיכם לבקר בבית של-נו בכל הזדמנות שהותם בני-יורק, והננו מקוים שייהנו מבקורם זה. גם ספריתנו תעמוד לרשותם ונשמח לעזור להם בכל דרך אחרת, כמיטב יכלתנו.

אינג'ר מ. אציסון / ספרן

בשם "בית יורדי ים" בני-יורק

אל מערכת "ים",

בחוברת "ים" האחרונה נתפרסמה כתבה מאת דן פכטר על השיוט התשיעי של "הפועל", בה מצוין בעל הכתבה, כי שיוט העצמאות הוא "חקוי בלתי מוצלח" של שיוט הערים של "הפועל".

לדעתי הפריז הכותב ולא ביסס הנחתו בעובדות. עובדה היא, כי "שיוט העצמאות" הנערך שנה שנה בין עכו לתל-אביב, הוא גולת הכותרת למבצעים הימיים של האגודות הימיות, בו משתתפות כל האגודות בארץ, המקנות למפעל זה אופי עממי-כללי מובהק.

קשה להבין מה הניע את ד. פכטר להנה"ת, כי "שיוט העצמאות" נופל בערכו מש"יוט "הפועל".

יעקב רוזנפלד



דגת־הים וארח סייקה

רבים ושונים הם הדגים והיצורים למיניהם השורצים במעמקיהם האינסופיים של הימים והאוקיינוסים, ורובם הגדול ניוונים על בשרם של דגים אחרים, קטנים וחלשים יותר. אך לא כולם משתייכים למשפחת "הטורפים", כי יש ביניהם גם כאלה שהם בבחינת "צמחונים", בהיותם ניוונים על צמחים ועשבייים בלבד. ידועים אף דגים הבולעים בוץ מקרקע הים, וקיבתם מוצצת את חמרי־המזון המצויים בו ופולטת את הפסולת החוצה. יש דגים בעלי שיניים וחניכיים קשים, שבעזרתם חודרים הם לתוך הקרביים של קרבנותיהם, הגדולים מהם בהרבה. שם זול־לים הם את בני מעיהם ומביאים עליהם את המות תוך עינויים קשים וממושכים.

בדרך כלל הדגים הם אכלנים מובהקים, אך תכונה זו מוגבלת בעיקר לעונות מיוחדות. דייגים מספרים, כי בעונות אלו נלכדים הדגים בנקל, באשר אין הם מרבים לבדוק בטיבו של הפתיון. לעומת זאת יש עונות בהן יושב הדייג שעות רצופות על מקומו, ואף דג אחד אינו מתקרב אל הפתיון.

חקירות גילו, כי דגים חיים במים מתוקים יכולים להתקיים זמן רב ללא מזון כלשהו, והדבר אינו מוזק להם כל עיקר. אך כלל זה אינו חל על דגי־ים, שאינם מסוגלים להתקיים בלי מזון אף ימים ספורים.

הדגים משתמשים בתחבולות מתחבולות שונות כדי ללכוד את טרפם. יש הנוהגים לערבל את המים כדי להע־כירם, ועל ידי כך נמשכים למקום הדגים הקטנים. המחפ־שים תולעים בתוך המים העכורים. יש המושכים אליהם את קרבנותיהם בקרנים חשמליות היוצאות מגופם, ואח־רים משתמשים באלפי תחבולות אחרות, שעליהן סופר ונכתב רבות. אך הפעם נזכיר דג מיוחד במינו, המסוגל לקלוע אל טרפו ולהפילו אף אם הוא נמצא מחוץ למים. הקורא יודע ללא ספק, כי זרם חזק של מים הפוגע באדם עלול להמם אותו ולעתים אף להמיתו. מן המפור־סמות הוא, שהמטרה משתמשת לעתים קרובות בצנורות־כבאים לשם פיזור הפגנות, מאחר שסילוני המים יש בהם

כדי להמם. הדג שעליו ידובר הפעם מסוגל להתיז מתוך פיו סילון מים דק בכוח רב למרחק גדול. כשהוא מגלה חרק או ציפור על החוף או על צמרת ע־מעל למים, מיד מתזז הוא עליו את סילון המים המהמם אותו. הציפור או החרק נופלים למים, ולפני שהם מספיקים להתאושש כבר היו טרף לשניו של הדג. מענין במיוחד הוא כושר־הקליעה המדוייק שלו. לעולם אין הוא מחטיא אם הטרף נמצא במרחק שאינו עולה על 5—6 רגל. דגים אלה מצויים בקרבת חופי הודו, ובאיים שבסביבת דרום־מזרח אסיה.

יש דגים המאריכים ימים הרבה, אף יותר מן האדם. חוקרים מספרים על סוגי דגים המגיעים לגיל של 200 עד 600 שנה! דגים מסוגלים לסבול פצעים חמורים, והם יכולים לעמוד בהם יותר מאשר בעלי־החיים המצויים ביבשה. פצעיהם אף נרפאים במהירות גדולה יותר. הדג נולד בדרך כלל מתוך אחת ממיליוני הביצים שהנקבה מטילה. אך ישנם דגים הנולדים במישרין מתוך רחם האם, ממש כמו היונקים שביבשה. הלוינת הוא דוגמה של דג מעין זה.

ביצי הדגים זקוקות לחום כדי שהדגים הקטנים יוכלו להתבקע מהן. אך נקבת הדג איננה דוגרת על ביציה כמו התרנגולת, אלא היא מניחה אותן בבוץ או בגבעת־חול שעל קרקע הים, ויותר אף אינה באה לראות את צאצאיה. הביצים מקבלות את החום הדרוש במישרין מן השמש, או מן המים המתחממים בשמש. הביציה מכילה חלבון וחלמון ממש כביצת תרנגולת, ובעת שהיא מתחממת מופיע קו דק על החלמון. במשך הזמן הופך הקו דג קטן, וכעבור 12 יום הוא מתבקע מן הביצה ויוצא החוצה. בעת שהדג הקטן מתבקע מן הביצה, נשאר מעט מן החלבון דבוק על בטנו ומשמש כעין מלאי של מזון עד שהוא לומד להשיג את מזונו בכוחות עצמו. במשך הזמן לומד הוא לנשום כנימיו המיוחדים, והופך להיות דג ככל הדגים.

"גביש" בע"מ

חברת א"י לתעשיית זכוכית
ראשון לציון — טלפון 261

מייצרת: 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. נובומאסט, הנמל 13;

פרידנברג, הבנקים 5.

ירושלים: מ. פרנד, אגריפס 165

באתי לישראל בשליחות כלכלית השו"ב מטעם הפדרציה הציונית בדרום אפריקה וקבוצת יהודים משקיעיהון המעוניינים בפתיחת נמל אילת ומסחר עם ישראל דרך גת ימי זה"א, אמר בלוד ש. קופר, יו"ר הפדרציה הציונית בדרום אפריקה, שבא לישראל.

ש. קופר מסר, כי לפני בואו לישראל דן על תכניתו עם ממשלת דרום אפריקה. לפי התכנית יפתח נמל אילת ותוקם חברת ספנות בקו דורבן-אילת לסחר עם ישראל. אגו מעוניינים בכך שדרום אפריקה תשקיע כספים בישראל וביחוד בנגב ותקנה כאן פוספאטים, שיועברו דרך אילת לדרום אפריקה — הטעים ש. קופר.

בימים הקרובים יגש ש. קופר עם ראש הממשלה, שר האוצר ואנשי ממשלה אחרים.

דייגים איטלקים הגיעו לדיג בים סוף

קבוצת דייגים איטלקים בשירות "אתאוא" (אם תרצו אין זו אנדה) הגיעה לאילת לעבודה בדיג במימי ים סוף. אולם עד היום לא ניגשו הדייגים לעבודה, כיוון ש"חברת צים" אינה מוכנה לשחרר את הציד שלהם בקשר לסכסוך בדבר תשלום דמי הובלה.

ספינה ישראלית תצוד דגי טון

ספינת הנסיונות של מחלקת הדיג, "צבי", תצא בימים הקרובים למי הים השחור כדי לבדוק את אפשרויות הדיג של דגי טון.

דיג הטונות הוא ענף חדש לארץ והתעסקות בו הוצעה ע"י מומחה אירגון המזון הבינלאומי, שהביא גם דוגמאות של ציוד כוודרני לדיג זה.

הטונות הם דגים גדולים וטעימים ומשקלם מגיע כדי 10-20 ק"ג. הספינה "צבי" עבדה בזמן האחרון דרומה מחופי תורכיה, אך לא הצליחה. לא מומן נתקבלו ידיעות, כי בדרומו של הים השחור יש עדרים גדולים של טונות, ולכן תצא לשם כדי למצוא שדות דיג באותו אזור.

כפר דייגים הוקם לרגלי הלבנון

כפר דייגים בשם קיבוץ "סער" הוקם על גבעה הצופה אל מול הרי הלבנון. במסיבה חגיגית שנערכה במקום — הוצגה תערוכה חקלאית וכן הופיעה מקהלה והוצג מחזה מהווי הדייגים.

השיוט הקמחזי בקהילה

השיט האזורי הראשון נערך בזמן האחרון בהיפס. בשיוט נטלו חלק 7 סירות מפרש היפניות, 3 ל"הפועל", 3 ל"צופיים" ו-1 ל"זבולון".

עם מתן ירי ההפג, מזנקות: ראשונה "ספקטור", שניה "עין גדי", אחריה "וינד מילד", כולן מ"צופיים". אחריהו "נפחא" מ"הפועל".

ברוח קדמית חדה מצליחות שלושת הסירות הראשונות לעקוף עקול מסוכן. בעוד ש"נפחא" וכל הסירות אחריה נאלצות לעשות תפנית לרוחב הנמל. היתרון שבדבר מביא נצחון לסירות הראשונות. את קו ה"גמר הוצה ראשונה "עין גדי" בפקדו של ג. גיל. שניה — "ספקטור" ושלישית "וינד מילד".

המרחק בין שאר הסירות הוא רב. סירת הלוי יוצאת לאסוף את 4 הסירות הנוותרות. בטקס קצר העניק רב-החובל פודולי את גביע החבל הימי לישראל למנצח, ובירך את המפליגים בשם המוסד להדרכה.

הסירה "מעש" מסניף "הפועל" נהריה זכתה במקום הראשון בשיוט ע"ש חברת יוהנן רילף שנפל במלחמת השחרור.

היא עברה את המרחק (כ"10 ק"מ) במשך שעה אחת ו-17 דקות. פיקד עליה יוסף דואן. שניה הגיעה הסירה "נפחא" ל"הפועל" על חיפה בפיקודו של דב ישכיל.

השיוט עצמו היה רבת-הפוכות. עם מתן ירי ההפג יצאה ראשונה הסירה "רוט" בפיקודו של ש. בוכר כשבעקבותיה דולקת "נפחא" החיפנית. במרחק גדול מהן מודנת בורה "ברטי" ו"מעש". כשהסירות הגיעו למחצית הדרך נשבר התורן הראשי של "רוט" — ו"נפחא" נטלה את המקום הראשון.

"נפחא" ו"ברטי" פנו לעומק ואילו "מעש" התקרבה לחוף. שיקול זה של מפקד זה הביא לה ניצחון. "נפחא" הגיעה שניה ב"1:31.00 שעות. "ברטי" — 1:33.00 שעות ו"רוט" — שתיקנה בינתים תרנה — ב"1:47.60 שעות.

לקראת בניית נמל לודקיה בסוריה

קולונל סילו, נשיא סוריה, וקולונל ש"ר שאקלי ראש המטה של הצבא הסורי, הניחו זה מקרוב את אבן-היסוד לבנין נמל לודקיה. מודיע ראדיו דמשק. לפי התכנית, יגיע היבוא והיצוא דרך הנמל כדי מיליון טון לשנה.

השיוט הקמחזי בדרום

שיוט מחוזי שני למחוז הדרום נערך בתל-אביב מטעם המוסד להדרכה ימים של ההבל הימי לישראל לאורך 6 מיל, בין האגודות הימיות, "הפועל", "זבולון" ו"צופיים". בשיוט השתתפו 12 סירות — (חמש "הפועל", חמש "זבולון" ושתיים של "צופיים"). במקום הראשון זכתה סירת "בוק" של "זבולון" בתיים.

אות ההפג ניתן בנמל תל-אביב כששורה חזיתית של 12 הסירות הרימו את מפרשיהם. בראשית השיוט ובמשך חמש הדקות הראשונות היתה סירת "בבל" ("הפועל" בת"ים) בראש המפליגים, אולם כעבור עשר דקות תפסה את המקום הראשון "עמל" ("הפועל" ת"א) ואחריה "עמירם" ("הפועל" ת"א). קהל רב חזה בתחרות בעבור ה"מפרשיות הלבנות" על פני גן העצמאות וכבר הכנסת. תוך כדי התקדמות הסירות הצליחה סירת "עמל" להשיג את סירת "ברל". את המקום השני תפסה סירת "בוק" של "זבולון" בתיים, ושלישית "אברונין" "צופיים". סירת "בוק" מצליחה תוך כדי "מאבק" והישוב נכון לעבור על פני יריבתה "עמל" — ולאחר הסיבוב בנמל יפו חזרה ראשונה כעבור שלושת רבעי שעה לקרהגמר מול נמל ת"א (שעתיים לאחרי התחלת השיוט). קרב מרתק התנהל בין סירת "אברונין" של צופי ים שהיתה שניה בדרך אל קו הגמר לבין סירת "עמל" ש"טה בעקבותיה והצליחה לעבור על פניה, ובהפרש של שלוש שניות בלבד באה לקו הגמר אחרי "בוק". לא האיר הפעם מולה של "אברונין" ובדרכה אל הגמר חלפו על פניה "עמירם", "ראובן", "דולפין" ו"ברל" שתפסה בגמר את המקום השביעי (לאחר למעלה משתי שעות וחצי מהפג השיוט). כ"3 שעות ארך השיוט וכל הסירות הצליחו לבוא לקרהגמר. עם סיום השיוט נערך מפקד על חוף הירקון בפיקודו של יצחק פוקס, מרכז הימיה של "הפועל" — שהביא את ברכתו לקבוצה המנצחת.

יצחק בורקמן, מרכז המוסד להדרכה ימית של החבל הימי לישראל — מסר את הגביע לקבוצה המנצחת — פרס חבלי ימי לישראל — וקרא לאגודות הימיות להגביר פעולותיהם.

סירות מנוע מנמל ת"א, עובדיו על מנה"ל, מרכז הפעולה הימית של "הפועל" ת"א מ. סנפיר, צלמי קולנוע "גבע" ליוו את השיוט. יש לציין לטובה את הסדר והמשמעת במשך כל שעות השיוט שלקחו בו חלק 120 צעירים וצעירות.

אַרצות קאוקאזוס - קציר קלא זריעה

ישנם עמים המשתמשים באצות למאכל. אצות מסוימות עשירות בוויטמינים א, ב, צ, ובירודין.

קציר האצות באוקיינוס מרמז לאנושות על שפע-עושר, המצפה למלוא ניצולו.

מַצְרוּקָה קֶלֶב יָם

נושאת-המטוסים הקאנאדית „מאגניפי-סאנט“ (14.000 טון), שסיירה בים התיכון, הפכה גאלריה של תמונות הצפה על פני הים. תמונות ססגוניות הוצגו על הקירות בחדר-האלחוט. באולמות האניה האחרים ואפילו בחדר-המספרה.

היתה זו תערוכת עבודותיהם של 23 מ-עובדי האניה, שלמדו ציור בהדרכת הקצין צ. אנתוני לאו והממשש קצין-אימונים. קצין זה שימש צייר רשמי של צבא קנדה במלחמת-העולם השנייה. הוא הדריך את ה-ימאים במלאכת הציור ובטכניקה של הצב-עים, אולם הניח להם לעבוד כרצונם. ה-תלמידים נתארגנו ב„מועדון לאמנות“ ובע-גון האניה ביוון, במאלטה, בצפון-אפריקה ובסקוטלנד ניצלו את הופשותיהם הקצ-רות כדי לצייר את נופי-הארצות הללו ואת ההווי שלהן. לכן היתה תערוכתם הראשונה באניה ציורים בנוסח האימפרסיוניסטים הצרפתיים מהמאה ה-19, תמונות בסגנון הרומאנטיקאים, ציורים מתוך גישה ריא-ליסטית, ואפילו נסיונות אחדים בסגנון ה-אמנות המופשטת או הסוריאליסטית. משחזרה האניה לנמל האליפאכס שבקנ-דה הוצגו 48 תמונות באחת הגאלריות ה-דועות ותערוכת ימאים-חובבים אלה זכתה להצלחה רבה אף בחוגי האמנים המקצ-ריים.

קבוצת חובבים זו נתפלגה לא בגלל ה-י-לוקי-דעות אישיים או אידיאולוגיים אלא מסבה פשוטה זו, שחבריה הועברו לאניות שונות. אולם חברי הקבוצה הראשונה ה-דיעו, כי הם ימשיכו בציור בתקופת שיר-תם וישתדלו להפיץ „הובי“ תרבותי זה ב-כל אניות הצי הקנדי.

אלף-למד

לוייתנים במפרץ מכסיקו

במפרץ מכסיקו נתגלה לוייתן במשקל 12 טון ובאורך עד 16 מטר. הוא צד דגים כש-הוא עומד זקוף במים. זהו הדג הגדול ביותר שנתגלה עד היום. בני משפחה זו מצו-יכ גם בים התיכון ומדרום לאפריקה הדרו-מית.

קים גם אצטון וקאלציום-אצטט, הדרושים לייצור אבק-שריפה.

במעבדות משמשת האצה, בצורת „אגאר“ לקידום גילויי המדע ולהצלת חי-אדם למעלה משתי שעות תוחצי מהפלב השיוט). ברט קוך, שהתפרסם בגילויי חיידק השחפת, מידיום מתאים שעליו יפתח את תרבויות הבקטריות. אשת עוזר-לעבודה הציעה ש-ינסה סממן בו השתמשה להכנת שימורים. את מתכון-הסממן קיבלה מידידיים הולנדיים שגרו ביאווה, שם קוראים בשם „אגאר-אגאר“ לדייסת-אצות, שהיא מאכל נפוץ במזרח. „אגאר“ התאים ביותר לצרכי-המ-דע, כיון שהוא נשאר מוצק גם בטמפרטור-רות הגבוהות בהן משתמשים להדגרת הבקטריות, וכן עומד הוא בפני פעולתן הממסיה. המעבדות משתמשות רק באחה-קטן מצמחי ה„אגאר“ הנקצרים כיום. מש-תמשים בו במפעלים רבים ושונים — החל בייצור אברים מלאכותיים, גידול אורכי-דיאות וכלה בשיניים תותבות.

בימי מלחמת-העולם השנייה נפסקה אס-פקת האגאר מיפאן; לעומת זאת נתגלה על-הוויף האמריקני של האוקיינוס השקט אגאר אדמס-ארגמני, אשר מנע את המשבר. קציר אצות-אגאר אלו הוא עסק קשה ומ-סוכן. הן גדלות כדשא נמוך מתחת לעצים הגדולים של חילפות-הענק, בעומק של 4-9 מטרים, המתאים, בעצם, לפעולות צלילה בעזרת קסדה וחמצן, אלא שבו המים עורים סוערים, צוות של שלושה יוצא למלאכה — ספן, משגיח על הכבל ואמודאי. האמודאי צולל ומגשש דרכו בין הסלעים בחיפוש אחרי האצות הדקיקות. לעתים הוא נתמך אל גזעי חילפות-הענק וחותר את האצה ואוספה בחוף סל. שעתיים עבודה מייגעות גם את האדם החזק ביותר ורק במשך 100 ימים בשנה שקטים המים במידה שתאפשר צלילה.

כבר לפני זמן רב גילו בני-האדם, כי ה-אצות מחזירות לאדמה חמרים כגון נתרן, פוספטים, אשלג ומנגן. זבלים אלה נשטפים בכמויות גדולות אל תוך הים, אך האצות סופגות כמויות גדולות מהם, ועל-כן משמ-שות חומר-זיבול מצויין. כמו-כן מהוות הן מזון משוכח לבהמות. בדנמרק, השוכנת לחוף ים, ואשר עדריה משובחים ביותר — מייצרים מזון-אצות לבקר. מחלבה אמריק-נית שסיפקה תוספת אצות מיובשות למזון עדריה, זכתה לפני כמה שנים בשיא עולמי בתנובת-החלב.

אגדות רבות מהלכות בקרב הימאים על „חורשות“ של אצות הצפות באוקיינוס ה-אטלנטי, אצות בעלות-עצמה רבה עד כדי לכידת-ספינות והטבעתן.

אך אם נניח להן לאגדות הרי שמצויות אצות ממשיות שכדאי לספר עליהן.

מרבית האצות גדלות על סלעים. אך מצוי סוג אחד שהוא נטול-שרשים לחלוטין, וצף לו חפשי באוקיינוס. אלא שלעתים אתה רואה אותן ולעתים הן נעלמות מן העין. אך מצויות גם אצות נפלאות, שאין בהן תעלומה כלשהיא: בסמוך לחוף קליפורניה, גדלה חילפת-הענק הגדולה בעולם. שור-שיהן של אצות אלה יורדים לעומק 9 מ-ט-רים. אמיריהן דחוסים וכבדים כעלי צמחי-הגומי. הם צפים הודות לטורים כפולים של שלפוחיות אויר, או לעתים בעזרת מצוף יחיד של אשכולית. כמה מהם, דוגמת עצים ביבשה, הנם רבי-שנתיים. אחרים, חד-שנ-תיים, מגיעים למידות-ענק במשך עונה אהת.

יתר-על-כן, אל 4 אצות-ענק ניידות אלה נצמדים צמחים לאין-ספור כדרך שאנו מוצאים בצמחיית-היבשה ביערות הטר-פייס; לעומת זאת מצויות אצות זעוריות, המרטיטות בקרקע הים כאזוב-קיר. כזהו ג'ונגל האוקיינוס.

בין האצות הקטנות אנו מוצאים, כמו בין פרחי-השדה, מינים רבים, נפלאים בצבעם ובצורתם. המין היפה ביותר, הנראה כאל-מוג, נמצא בקרבת ברמודה, במפרץ נאפולי ובמים העוטרים את האי קירואסט. בפלוריד-דה, כמה מן האצות, דוגמת האלמוגים, הש-תתפו בעיצוב האדמה עליה אנו דורכים, האלמוגים החיים זוכים לכל התשבחות, אך האצות-האלמוגיות עשו ודאי את מחצית המלאכה.

לאורך חוף קליפורניה צף לו יער-אצות. זהו פס חום, שרחבו בין 45 ל-135 מטרים; בכבדות הוא נח לו על האוקיינוס השקט ומתמשך לסרוגין מאלסקה למכסיקו. גוש אצות זה כולל מאות קילומטרים מרובעים, ומשקלו מגיע בודאי למיליוני טונות. ספינה מיוחדת ניגשת אל אי-אצות זה וקוצרת בו כקומביון בשדה-חטים, אם קוצרים את ההילפות בדרך הנכונה, הריהן מיטיבות לצמוח אחר-יכן.

בימי מלחמת-העולם הראשונה, כשנפסקה אכפת האשלג מגרמניה לאמריקה — הצי-לו חילפות-הענק את המצב, הואיל והן עשירות מאד במחצב זה. מן החילמה מפוי

תעלת וולגה-דון ע"ש לנין כבר פתוחה לתנועת אניות. נתיבי-המים החדש, שאורכו 101 ק"מ, יש בו 13 שערי-חסימה, 3 תחנות-שאיבה ו-13 סכרים עשויים בטון ואדמה. על הדון נוצר אגם-מים ענקי חדש, ימת צימליאנסקאיה, שארכה כ-200 ק"מ. בין המבנים שנבנו בקצה התחתון של הימה — תחנת-כוח חשמלית ותעלת-שייט לאורך 5 ק"מ, שעליה הותקנו עוד שני שערי-חסימה.

די החברה ועל הסיוור שערכו עמנו במפעל. המיד אזכור בגאווה את הידידים הטובים שרכשתי באניה זו! עוד רבים הם החברים האחרים שזוכר אני לטובה, ביניהם אפסנאי מקרדיף, טבה מהודו המערבית, האנס הגרמני ומנואל ה-ספרדי. וטוב לי להזכר בהם ובידידות הכנה ששררה ביני לבינם. גאה אני, שרבים יורדי-הים האמיצים בין ידידי. ("דהי סימן")

זה זמן מאז פרשתי מן העבודה הימית, אך זכר הידידים שרכשתי ביס לא יימחה מקיי לעולם.

ואמנם, מה מלבב הדבר לחזור ולספר על מאורעות שאירעו לך בהפלגות המרובות, ארוכים ורבים הספורים. לרוב אתה פותח לדבר על עצמך, עובר לדבר על המקצוע, ומגיע לבסוף לספורים על חבריך לאניה!

זוכרני, אחד הימים שעברנו בשמש הלור הטת בצביעת אניה והמים הקרירים קרצו לנו מתחת. והנה מצא האחד תחבולה: הטיל עצמו לתוך המים, למען נוכל כולנו לקפוץ אחריו ולהצילו. וכאן נזכר אני בקד צינן-שני, שאהב יונים וגידל אותן בחדרי, ואני — שהייתי ממוגה על ניקוי החדרים — אנוס הייתי לסבול מהן. באחד הימים החל-טתי לפחור את הבעיה באופן ראדיקאלי: מתחתי את הכלובים והן הבינו את הרמז... אל-לכם לקנא בי על התפרצויות-הזעם שירו עלי אחר-כך, אך הדבר היה כדאי!

במיוחד התרשמתי תמיד מהתנהגותם של הספנים הנורווגים, לעולם לא דיברו אלא אנגלית בנוכחות האנגלים, אף אם הדבר עלה להם במאמץ. אך בעלותם על החוף מיד הפכו אנשים אחרים, נתנו בכוס עיני-הם והשתנו עד לבלי-הכיר.

ובהעלותי את מכת השתיה נזכר אני בדיד טוב, סקוטי, מומחה לסירות מפרשים, ששירת עמי באניה להובלת בנות. נאמן ומוכן לעזור, תמיד במצב-רוח מרומם ור שופע בכל עת סיפוריים לרוב. מנהג היה לו להחליף את רעהו ליד ההגנה דקות אחדות לפני הזמן. אך השתיה המופרות הרסה אותו, ולא אחת הסתבך עם המשטר והוא לבית-הסוהר הגיע. בסוף ימיו בא לבית-מחסה לימאים מזדקנים, ואז ראיתי תצלומו באחד העתונים, כשהוא עוסק ב-בנית מודל של אניה קבוע בבקבוק. מוזרות דרכי הגורל: איש זה, שידע להוביל אניות גדולות אל מעבר לאוקיינוסים, ירד מטה-מטה בשל לגימה מבקבוקים, וסופו סיים את הקריירה שלו בקביעת מודל של אניה בבקבוק...

באניה זו, שעשתה בשליחות חברה לשרי-ווק בנות, ניתנו לבעלי-הדרגות מדים נאים ביותר. פעם בעלותנו לחוף נשלחנו למשרד החברה לקבלת כרטיסי-רכבת, אך לרגל המדים ההדורים חשבו בטעות שאנו ועדת-ביקורת, שבאה לבדוק את שיטות שיווק הבנות... מה צחקנו אחר כך, כשסיפורנו על קבלת-הפנים המפוארת שערכו לנו פקי-



בככר טרפלגר בלונדון: לזכר יורדי-הים שניספו

אנטורפן: יותר מטענים נמנסים פחות משלוחים לחוף לארץ

זה"ענתה הופיעה הסטאטיסטיקה על מחזור המטענים בנמל העולמי אנטורפן במחצית הראשונה של 1952. בהשוואה לחלק הראשון של השנה הקודמת גדלה הפריקה, בעוד שהטעינה הצטמצמה. נכנסו 7,033,724 טון סחורות לעומת 7,2 מיליון טונות באר-תה תקופה אשתקד. מחזור הסחורות היוצא-אות הגיע ל-6,449,908 טון, לעומת 7,2 מיליון טון באותה התקופה אשתקד. בסך-הכל הגיע מחזור המטענים ל-14,433,632 טון, לעומת 14,410,858 טון אשתקד. פרוש הדבר, שתנועת הסחורות הכללית אף גדלה במקצת לעומת השנה הקודמת. עד כה קיים היה בנמל זה שוויון מלא בין כמויות המטען היוצא והנכנס, ועובדה זו היתה גורם מושך אף לגבי חברות-הספנות הבינלאומיות.

למר יצחק טרם ורעיתו

שפע ברכות

להולדת הבן

חבל ימיו לישראל — סניף חיפה



בספרות ואמנות

ספור ימי קדש של המינג'וי

השבועון האמריקאי המצוייר „לייף” עורך ענין רב בציבור, כאשר נתפרסם בו בשלמות סיפורו החדש של המספר הנודע ארנסט המינג'ווי — „הזקן והים”.

הסיפור מכיל כ־29,000 מלים וכבר הופיע בצורת ספר של 140 עמודים. אך השבועון „לייף” הודרו ופירסם את הסיפור כולו, עוד לפני שהספיקו להוציא לאור את הספר. המינג'ווי נחשב כיום כסופרה המעולה ביותר של אמריקה, ורבים ממעריציו רואים בו את הטוב שבסופרי העולם כולו. כל עתון וכל כתב־עת היה רואה כבוד גדול לעצמו, אילו ניתן לו להדפיס את יצירתו החדשה של המ־ספר הדגול.

אין זה דבר נדיר, שכתב־עת באמריקה מדפיסים יצירות שלמות; לפני שנים אחדות, ביום השנה החמישי להטלת הפצצה האטומית על הירושימה, הקדיש השבועון „ניו־יורקר” גליון שלם למאמר אחד: מאמרו של הסופר הנודע ג'ון הארסי (מחבר הספר „החומה” על מרד גיטו וארשה), בו תאר את אשר ראה בהירושימה חמש שנים אחרי ההתפוצצות האטומית.

אולם מאמרו של הארסי — אף כי היה זה תיאור־אמנותי שרישמו נחרת בזכרון — היה בעל אופי שונה לחלוטין מסיפורו של המינג'ווי. למאמרו של הארסי היה אופי של רפורטג'ה, בעוד שסיפורו של המינג'ווי הוא ספרות יפה לכל הדעות.

את כל תכנו של הסיפור אפשר למסור בשנים־שלושה קטעים: זהו תאור של המאבק הנצחי בין יצורי הטבע המבקשים לבלוע איש את רעהו מאז היות שמים וארץ.

סיפור המעשה הוא בדייג זקן, סאנטיאגו, שבמשך 84 יום לא הצליח ללכוד אף דג אחד, ורק ביום ה־85 עולה בידו פתאום להעלות ברשתו דג ענק, שכמוהו לא לכד מעודו.

אך האיש נחלש מדי במשך 84 הימים הארוכים וכו־חותיו עזבוהו, כך שלא היה לאל ידו להביא את הדג לחוף. בינתיים נטרף הדג על ידי חיות הים, האורבות אף לדייג עצמו. לבסוף חוזר הדייג לביתו עייף, שבור ורצוף, ומן הדג הענק נשארו לפליטה רק הראש והשלד.

אך העלילה עצמה איננה העיקר בסיפור, אלא צורת הביטוי והסגנון השוטף ומרתק, התאורים המושכים של הים והמערכה באיתני־הטבע. במיוחד מעניין תאור המח־שבות החולפות במוחו של דייג בימים ובלילות הארוכים שהוא מבלה על פני המים, תוך מלחמה מתמדת בסכנות הים ובדג העצום, שבמחי אחד של זנבו האדיר היה מסוגל להפוך את הסירה הקלה ולהטיל את הדייג הימה.

גם ביצירותיו הקודמות של המינג'ווי הוא שר שיר־תהילה לאומץ לבו של האדם. גבוריו הם לרוב אנשים נוקשים שאינם יודעים פחד מהו ושאינם נכנעים לעולם, אף שהם נתונים במלחמה תמידית, פנים אל פנים עם המות. ביצירתו האחרונה מפאר המינג'ווי גם תכונות אחרות של האדם. הדייג הזקן מצטיין לא רק באומץ לב, אלא יש בו גם מידה גדושה של רכות אנושית ופשטות פילוסופית. הוא מתפלסף בשיחותיו הדמיוניות עם הדג ומדבר אליו כאילו היה אחיו. אף על פי שהדג נלכד על ידיו, ואף על פי שנלחם בו ונאבק עמו, מנסה הוא להתגבר עליו בסב־לנות ואורך־רוח. בלבו מרגיש הוא רחמים רבים כלפי הדג המסכן, שנגזר עליו לשמש מאכל לאחרים. הוא כועס רק על חיות־המצולה הצמאות לדם, אשר זללו את הדג וחסלוהו.

המינג'ווי מביא בסיפורו תאור נוגע־עדי־לב למסירות ולאהבה שהוגה נער צעיר בשם מאנאלין לדייג הזקן. סאנ־טיאגו לימד את הנער אמנות הדיג, והנער מסור לו בלב ונפש. אך הוא נאלץ לעזוב את הזקן, משום שהכל רואים בו ביש־גדא משלא הצליח לדוג מאומה במשך 84 יום, הוריו מכריחים את הנער לעזוב את סאנטיאגו ולעבור לדייג אחר. אך בכל עת שהנער מוצא לעצמו שעה פנויה חוזר הוא אל רבו הראשון, הוא מביא לו מזונות ומתבונן בעבודתו.

הנער אף הפך לברוח מאדונו החדש ולחזור אל סאנ־טיאגו על אף פקודת הוריו. אך הדייג הזקן מעריך מאד את הדברה של כבוד אב ואם, והוא משכנע אותו שעליו להשאר אצל הדייג החדש, אך חזקים געגועיו אל הנער. אילו היה הנער עמו — הוא הוגה — היה מסייע בידו להתגבר על הדג הגדול במהירות רבה יותר.

תאור היחסים בין הדייג הזקן לבין הנער נוגע עד לב, במתיחות מיוחדת יקראו את יצירתו של המינג'ווי מיליוני חובבי הדיג, היוצאים למצוד על דג־ים גדולים. הם יתפעלו ללא־ספק מן התאורים הנפלאים של הים, הטבע והדגים. מרתקים במיוחד תאורי המאבק בין הדייג הזקן לבין הדג. קוראים שאינם בקיאים בעבודת הדיג ואינם יודעים מה רבה מידת הגבורה וההתמדה הדרושה בדיג של דגים גדולים, עלולים לראות את תאוריו של המינג'ווי כמוגזמים. אף על פי כן יראו גם הם ביצירתו פרק־מופת מספרות הים.

אָנִי רַב הַחוּבֵל

(בשולי ההצגה מחיי ימאים עברים)

שחקן מ"הבימה" סיפר לי, — לא לפרסום חלילה, — אלא הפרט כל כך אופיני, שכדאי למסרו ברבים. "הבימה" הציגה את "אני רב החובל" של הימאי הצעיר יוש בחיפה. להצגת-הבכורה באו "המחותנים" העיקריים: מלחים וקצינים. הם הודו שבאו מתוך היסוס. מי יודע, אולי הוציא הימאי הצעיר "סודות מן החדר", אולי הרביץ יתר על המידה, אולי בישל דייסה שאין לעכלה. כך דרכם של אנשים פשוטים, שאינם אוהבים שכותבים עליהם בעתון או מוציאים את פרצופם בפרהסיה. זוהי אימתא דציבורא לא רק אצל שחקנים, אלא גם אצל סתם אזרחים.

הם באו ונוכחו ש"לא נורא". נהנו. אניה ישראלית העוגנת בחיפה, הזמינה את צוות-השחקנים ל"קומויץ". אותו ערב נתקיים באניה חילוף-משמרות. רב-חובל ותיק, יהודי מצרפת, מסר את האניה לרשותו של "צבר" צעיר, שהתמחה בעליה ב', עבר קורסים ובסופו של דבר נתמנה רב-חובל.

✱

המציאות באניה ישראלית היא קצת אחרת, כפי שהיא מתוארת ב"אני רב-החובל". בצי, במציאות, מצויים לעתים לבטים וחילופי-דעות ואף התנגשויות, — אך הכל נגמר (במציאות) ב"האפי-אנד". האניות הישראליות מפליגות. בתיאטרון מוסיפים בכוונה מתח ופרובלמאטיקה. מגדשים את הצבעים, מגזימים, בתיאטרון — תמצית. מה שמתרחש על כמה אניות במשך כמה שנים, — מרוכז כאן באניה אחת במשך שעתיים. ואף על פי שאתה יודע את החוק האלמנטרי, שבתתיאטרון הכל מותנה, אתה נדהם לעתים מן "הראיה השחורה" של המחבר.

היכן הוא גילה (במציאות) את רב-החובל הלועזי על אניה ישראלית, שהוא כל כך נוקשה, עיקש ומושחת? הרי יודעים אנו, עד כמה המומחים מחוץ-לארץ עזרו לנו במלחמת העצמאות. לא היו לנו טאנקיסטים, טייסים, רבי-חובל, מומחים לראדאר וכו' — ואין זה הכרחי להתעלל דוקא על הבמה העברית במומחה נכרי, ולהציגו סמל השחיתות. נבחר למטרת חצי-המוסר שלנו אחד משלנו.

יוש ימאי מקצועי. בכתיבת-מחזות הוא עדיין טירון ומשתמש בסממנים מילודראמאטיים כדי לעורר מתח חיצוני.

אך על אף התקלות, הנובעות מחוסר-נסיון וממגמתיות

(המשך בעמוד 18)

קְלוּמוֹת עַל הַיָּם

מאת ור. ה. דיוויס

לא אֶבְינָה מֵה טַעַם תְּשׁוּבָה בְּמִיָּה
בְּבִגְדֵי שֶׁטֶף לְחֹזֶר וְלְשׁוֹט;
גַּלְיָה אֲשַׁמַּע צְלִי עָרֵשׁ מוֹתִי,
מִלְחָה לְנַצַּח אֶל דְּמֵי כְּפוֹת;

וְהֵן רְאִיתִיךָ חוֹבֵט בְּאֵנִי
בְּרַב-רְצוּעוֹת מְגַלְבֵּךְ גְּדֵל-הָאוֹן;
וּכְבִּגְלִיל הֵן צָפְתָה בְךָ צִינִי,
בְּלֶכֶת גִּשׁוּעַ אֶל סְפִינַת שְׂמֵעוֹן.

רְאִיתִי רוֹחַף הַרְבֵּה, הַמְתוּנָה,
בְּבִקְוֵי תְרִיץ אֶת גְּלִי הַקָּמָה;
וְאֵת סוֹפְתֵךְ כֹּה עֲנָה, אֵימְתָנָה,
חוֹשֶׁפֶת בְּרֶסֶן שֶׁל סְפִינּוֹת לְחֵמָה.

אֶתָּה הַמְאַלְף הַיָּמִים הַגָּסִים,
אֶתָּה הַטֶּשֶׁט קִימַת רוֹחֵבִים;
אֶחְשֵׁב עַל אַרְמְדָה, הַפּוֹטַת מַפְרָשִׁים
עוֹצְמִים וְגִדּוּלִים וּבוֹלְעֵי הַעֲבִים.

אֶךְ רְאִיתִי אֵי-נַעַר צְעִיר וְטָבוֹעַ
מוֹטֵל עַל הַחוֹף וּבִינְךָ הָאֲכֻרֶת
עַל-סִנְטְרוֹ הַעֲנוּג וְזָקֵן עֲשָׂבֵי-יָם פְּרוּעַ,
עֲמָעַם חוֹל רְגִיל תְּכֵלֶת-עֵינַי מוֹהֶרֶת.

וּבְקֵל-זֹאת, עַל-אֶף-קֵל, תְּשׁוּבָה בְּמִיָּה
בְּבִגְדֵי שֶׁטֶף לְחֹזֶר וְלְשׁוֹט;
גַּלְיָה אֲשַׁמַּע צְלִי עָרֵשׁ מוֹתִי,
מִלְחָה לְנַצַּח אֶל דְּמֵי כְּפוֹת.

תרגום: מנשה דוד

„כאהבת הספן לים“

מאת באלארד האדמן, „הארפרס“ 1952

ביד אמן מתארת המחברת בספרה את ביקורה באלסקה, שלפי התכנית צריך היה להמשך קיץ אחד, ואשר נמשך למעשה עשרים שנה. היא נשארה במקום לאחר שנישאה לדייג, ובמשך הזמן היתה בעצמה דייגת, וגידלה משפחה על סיפונה של ספינת-הדיג הקטנה.

לפנינו סיפור על חלוציות מודרנית, הכתוב מנקודת השקפתה של אשה, פשטות הסיפור ורוח ההרפתקנות המרתקת של ארץ הצפון המיסתורית מפעמים בו.

דִּיג בְּעֶזְרַת עֲגָלָה וְסוּס

עמודי־עץ התקועים בקרקע הים במרחק של 3 מילין מן החוף, והמתרוממים לגובה של 15 רגל. בבוא הגיאות שוטפים המים את המקום ומכסים את העמודים ואת הרשתות גם יחד, כך שהדגים נלכדים בזימיהם ברשתות. כשמי הים מתחילים לסגת עם בוא השפל, והעמודים מצויים שוב במקום יבש, יוצאים הדייגים בעגלותיהם כדי לאסוף את השלל שנצטבר ברשתות. לעתים קרובות צריכים הם להסתייע בסולם כדי להגיע אל הדגים שנתפסו במקום גבוה מדי.

זאת היא נובה סקוטיה, מקום שם מתרחשים הרבה דברים מוזרים ומופלאים, שאינם מתרחשים בשום מקום אחר בעולם. במפרץ פאנדי נהוגה שיטה זו של דיג כדבר רגיל ומובן מאליו, והתהליך המתואר למעלה מתרחש שם פעמיים בכל יום. פעמיים ביממה יוצאים הדייגים לסבוב בעגלותיהם, והם מצליחים לאסוף במשך יום אחד דגים בשווי של 50.000 דולר, אם האנשים עובדים במלוא התנופה.

הדייגים חייבים להודרז בעבודתם, כדי שיספיקו להגיע לחוף לפני רדת ערפלי־הלילה הסמיך, המבשר את בואם הקרוב של מיהגיאות.

לפחות במקום אחד בעולם מצויים דייגים, שאינם יוצאים למלאכתם בסירות ובדוגיות אלא בעגלה רתומה לסוס ובסולם גבוה, שבעזרתו הם מגיעים אל שללם.

צורה מוזרה זו של דיג נהוגה בנובה סקוטיה, והיא מתאפשרת על ידי גבהם הרב של מיהגיאות. חזיון רגיל הוא בנמל וינדזור, נובה סקוטיה, שאנית־משא יושבת על קרקע הנמל במקום יבש לגמרי, כמו לפני הורדתה למים. אף על פי כן היא פולטת עשן מתאבק, מכונתיה פועלות במלוא הקיטור ועל הסיפונים מורגשת התכונה האפינית לשעה האחרונה שלפני ההפלגה; ואין כל תמיהה בכך, כי תוך זמן קצר ישטפו מיהגיאות את הקרקע היבשה וירימו את הספינה עד לגובה של 40 רגל ומעלה.

מיהגיאות בנובה סקוטיה הם הגבוהים ביותר בעולם כולו, והם מגיעים במקומות מסויימים ל־46 עד 99 רגל בעת סערה שארעה לפני שנים אחדות הגיעה הגיאות אף לגובה של 103 רגל. ולאורך קו החוף של נובה סקוטיה קיימים ישובים של דייגים, המוצאים את פרנסתם תודות לתופעת־טבע זו.

בשעת השפל מותחים הדייגים רשתות מיוחדות על



חזיון רגיל בנמל קנדזור, נובה סקוטיה: אנית־משא יושבת על קרקע הנמל במקום יבש לגמרי; תוך זמן קצר ישטפו מיהגיאות את הקרקע היבשה וירימו את האניה עד לגובה של 40 רגל ומעלה.



מִשְׁבַּר הַסַּפְנוֹת בְּעוֹלָם

אחד הסימנים הבולטים לשפל המעמיק והולך בעולם — הוא משבר הספנות הבינלאומית. מחמת קשיי המטבע, צרכי הזיון, וצמצום העזרה האמריקאית מקצצות ארצות רבות ביבוא והסחר העולמי יורד והולך. רבים מנמלי ארה"ב, אנגליה, אוסטרליה וכו' — פרט לנמלי גרמניה, מובטלים באופן חלקי.

הירידה במחירי הובלת מטענים גרמה לכך, שעשרות אניות משא פרטיות עוגנות עתה בטלות לאורך החוף האטלנטי של ארה"ב, אולם גם מספר ניכר של אניות בריטיות ואוסטרליות עוגנות אף הן בנמלים תוך בטלת-אונס. אחת הסיבות העיקריות לירידה במחירי הובלה בים כרוכה בהגבלות היבוא מטעם כמה ממשלות, מחמת המחסור במטבע זר. השפעת ירידת המחירים הורגשה עד כה פחות בארצות אירופה מאשר על ארה"ב ואוסטרליה.

דו"חות מאוסטרליה מציינים, שסחר החוץ שלה הגיע לנקודת שפל, אשר לא נודעה כמותה שנים רבות. **ירידת המחירים מונעת קשות בספנות ארה"ב** בגלל משבר מספנות הפרטית הוציאה ממשלת ארה"ב מן השירות הפעיל כמעט את כל 600 האניות שבבעלות המדינה. באוגוסט נשארו רק 242 אניות-משא בפעולה, שרובן עמדו להיות מועברות לצי המלואים. לאניות אלו לא יורשה להתחרות בצי המסחרי שבבעלות פרטית. הן הוצאו מהשירות בגלל המחסור במטען הנועד לעזרה למדינות-חוץ.

באחד באוגוסט מנה צי הסוחר האמריקאי שבבעלות פרטית 1.268 יחידות-שיט.

מאז פרוץ המלחמה בקוריאה הכניסה הממשלה 700 מאניות המלואים לשירות, אך בחדשים האחרונים הוחזרו 500 למילואים. הסטטיסטיקה של החדשים האחרונים מוכיחה, שכל הארצות הפחיתו את היבוא מארה"ב והיצוא שלה ירד ל-1.164.000.000 דולר מסכום השיא של 1.466.000.000 דולר במאי. מספרים אלה כוללים גם מטעני עזרה-צבאית שירדו ב-118 מיליון דולר.

אף בבריטניה גדל מספר הספינות הבטלות בחוגי הספנות בלונדון סבורים, כי מספר האניות העוגנות מחמת אבטלה יגדל וילך.

המספרים שפורסמו לאחרונה מגלים, כי באחד ביולי היו בטלות 1.126 אניות בריטיות, שקיבולן הכולל למעלה ממחצית המיליון טון. אך מספרים אלה כוללים גם אניות שבתיקון, המחכות לתקונים, או הבטלות רק מסיבות עונתיות.

רק 20 אניות בריטיות בטונז' כולל של 36.630 טון ברוטו עגנו באחד ביולי מחמת אבטלה ממשית — טונז' השוה לזה של שתי ספינות מובילות-דלק, או כשני שלישים מן הטונז' ברוטו של האניה החדשה, "ארצות הברית".

שוב אין להעלים, כי חלפה הגאות בספנות. ההוצאות השוטפות ומחירי הלקיחה-חילוף עלו במידה ניכרת וכן חלה ירידה רבה

בתעריפי הובלת מטענים. ארצות רבות מגבילות את היבוא, תכנית הצנע של חבר העמים הבריטי, ובעיקר קיצוצי היבוא של אוסטרליה. הם הגורם העיקרי לירידת התעריפים. השיפור שחל במלאי-הפחם בבריטניה הביא לביטול הובלת פחם מצפון אמריקה, אך בתדשי החורף יאלצו מדינות רבות באירופה לחדש את מלאי הפחם שלהן. כן הועסקו אניות רבות בהובלת החיטה מאוסטרליה למרחקים גדולים.

הסכויים לעתיד תלויים בתחיית הסחר הבינלאומי, ובכושר ההתחרות של הספנות הגרמנית, האיטלקית והיפאנית. **סחרה של אוסטרליה בנקודת שפל**

עסקי הספנות לעבר הים של אוסטרליה הגיעו לנקודת השפל. ראוי לזכור, כי מאז חודש מארס ש. ז. צמצמה אוסטרליה את היבוא שלה ב-60%. כן חל צמצום ביצוא האוטירלי מחמת הבעורת, השטפונות ועליה רבה במחירי סחורות-היצוא. מספר אניות המשא המגיעות לנמלי אוסטרליה פחת בסוף השנה ב-70%.

מיניסטר הספנות האוסטרלי טוען, כי הגיעה השעה לבטל את המחירים הנוספים על מטענים המובלים בין נמלי אוסטרליה, שעה שאניות העוסקות בסחר-חוץ מתעכבות זמן רב בנמלים אוסטרליים. חוגי מסחר מאמינים, כי לא תחול במהרה הטבה בסחר הספנות עם אוסטרליה. השנה, זו הפעם הראשונה מאז פרוץ מלחמת העולם, מחפשים סוכני הברות ספנות מתורכיה, יפאן, איטליה ושוויצריה עסקים באוסטרליה.

תעסוקה מלאה כצי-הסוחר הצרפתי

לעומת זה פועל צי-הסוחר הצרפתי במלואו, והירידה העולמית בתעריפי התובלה עדיין אינה מהווה לגביו סכנה רצינית ממשית. ירידת התעריפים, סבורים בצרפת, מקורה בעיקר בסיום הדרישה המוגברת לאניות שבאה בעקבות מלחמת קוריאה. ירידה זו פגעה בעיקר באניות שאינן פועלות בקוים קבועים, ואלו מעטות בצי הצרפתי. עם ירידת המחירים מופנות גם האניות המעטות האלה לקוים הקבועים, אשר בהם התנאים הכלכליים יציבים יותר. כדי לטפל בכל היצוא והיבוא של צרפת היה מן הצורך להכפיל את צי-הסוחר הצרפתי. ולכן אין סכנת המשבר מאיימת על הספנות הצרפתית, כשם שפגעה בצי-הסוחר הגדולים ביותר המשרתים גם ארצות חוץ.

לצרפת בתור מעצמה קולוניאלית רשת שוקים מובטחת. 75% של היצוא והיבוא בינה לבין מושבותיה מבוצע באניות צרפתיות. אף זה משמש גורם מייצב בכלכלת צי-הסוחר שלה.

על אף הירידה בתעריפי הובלת מטענים, הרי צי-הסוחר הצרפתי מתרחב בקביעות. כיום מועסקים בו 50.000 ימאים. הטונז' שלו, מאז תום המלחמה, גדל כמעט במיליון טון.

הבלגים מודאגים מן הירידה כמתח הרווחים

ירידת התעריפים בהובלת מטענים על הוצאותיה העגומות — הצטמקות מתח הרווחים — גורמים לדאגה, אם גם אינם פוגעים עדיין קשות, בספנות הבלגית.

כיום עוגנות מאונס רק חצי תריסר ספינות בלגיות שאינן פועלות בקוים קבועים.

מרביתו של צי-הסוחר הבלגי, כ-93 אניות שקיבולן ברוטו 430.000 טון, פועל בין נורבגיה למרוקו.

הקוים הקבועים סופם להפגע במשבר אם התנאים הקיימים ימשכו. ימאים בלגים שהובטלו מחמת אבטלת אניותיהם, אינם נוטים לקבל עבודות-יבשה. הם מעדיפים לקבל סיוע מקרן תגמולין מיוחדת, שבה משתתפים הימאים, בעלי הספינות (כ"א מקציב אחוז אחד מן המשכורת) והממשלה (2 אחוזים).

כ-100 אלף טון של הספנות האיטלקית מובטלים

כ-100.000 טון מכלל הספנות האיטלקית כבר עוגנים עגינת אבטלה בנמל גינואה.

נמשכת חקירת הקטב הצפוני

ההתענינות באזור ים-הקוטב גדלה מאד בזמן האחרון, ובעיקר מקדישות לו המעצמות הגדולות תשומת-לב ערה ביותר.

ארצות-הברית מארגנות ללא-הרף משלחות-מחקר היוצאות לאזור הקוטב במטוסים ובציוד חדיש, כדי לחקור את תנאי-האקלים השוררים שם, את האפשרויות של הטסת מטוסים ממישורי-קרח, ואת מידת יכלתם של האנשים, בעלי-חי ומכונות לעמוד בתנאי-הקור הקשים. גם קנדה אירגנה אשתקד "מעבדה צפה", שיצאה לאזור הים הארקטי שמימיו שוטפים את חופי אלסקה וקנדה. ססס"ר גם היא אינה טומנת ידה בצלחת, והיא שולחת לאזורי-הקור הצפוניים אניות מבקעות-קרחונים ומטוסים, המבצעים שם פעולות-מחקר ענפות, לעתים בעלות אופי הרפתקני ביותר. עד לזמן האחרון היתה ההתענינות באזור הארקטי בעיקר גיאוגראפית ומדעית, ונמשכו אחריה בראש וראשונה הרפתקנים ומחפשי מאורעות מופלאים. אך בימינו אנו תופס הים הארקטי מקום חשוב מבחינה פוליטית וצבאית. כל משרד-מלחמה בחצי הכדור הצפוני מכין מפות של כדור-הארץ, שהקוטב הצפוני במרכזו. חשיבותן הצבאית של גרינלאנד, איסלאנד, סקנדינביה וחצי-האי קולה, אינה נופלת כיום מזו של מצרים, פרס ומיצר הדרדנלים; לא יפלא, איפוא, שהמעצמות אינן חוסכות מאמץ לחקירתו. על אף כל המחקרים שנעשו עד כה, יש עוד מקום לעבודת-מחקר עצומה בשטחי-שממה קפואים אלה. יש צורך במסע-חקירה מקיף באגן-הקוטב, לשם עריכת מדידות מדויקות בשטח הטופוגראפיה, הגיאולוגיה, הגראוויטאציה והמגנטיות.

בדרך הים אפשר להתקרב אל הקוטב הצפוני מכיוון האוקיינוס האטלנטי עד למרחק של 400 מילין, ואילו מצד אלסקה אין להתקרב אליו אף כדי 1000 מיל. אף על פי כן היו תיירים נועזים שהצליחו להסיע את אניותיהם צפונה הרבה יותר, וכאן ראוי להזכיר את האניות "פראם" ו"סא-דוב": הראשונה היתה של התייר ד"ר נאנסן, שהניח לה להלכד בתוך הקרחונים, לאחר שנשתכנע, שקיים זרם תמידי באגן הקוטב המושך צפונה. נאנסן הניח, כי זרם זה עלול להביאו לבסוף אל הקוטב עצמו. בסיום מסעו נטש נאנסן את האניה והמשיך ברגל ובמגררות לכיוון הקוטב. לבסוף עלה בידו לחזור בשלום לשפיצברגן אחרי מסע-הרפתקאות נועז.

מקרה דומה ארע למבקעת-הקרחונים הסובייטית "סא-דוב" שנלכדה בתוך מדבר-הקרח צפונית לברית-המועצות, והמשיכה לשוט צפונה עם הזרם במשך שנה ומחצה. מש-נשקפה סכנה לגורלה יצאה לעזרתה מבקעת-הקרחונים



טעינת עצים בנמל טריאסט לארצות המזרח התיכון

בעלי האניות חוששים, שאם ימשך השפל — מספר זה יוכלל. הם מזכירים את הגיאות בעסקי הספנות שבאה עם פרוץ מלחמת קוריאה, ואשר נמשכה עד לזמן בו חלפו החששות להתפשטותה. באותה תקופת-גיאות קמו חברות-ספנות רבות. בעלי-אניות ותיקים טוענים, כי המשבר הוחרף בגלל קיומן של חברות קטנות אלו, הואיל ובעונה זו של השנה קיים בדרך כלל שפל עונתי.

הימאים המובטלים הצטרפו ברובם למחנה שני מיליוני המובטלים של איטליה.

ציר-הסוחר של מערב-גרמניה — בתעסוקה מלאה

ירידת התעריפים עדיין לא פגעה במידה רצינית בספנות הגרמנית. בגרמניה, בניגוד לכמה ארצות אחרות, עדיין אין ספינות עוגנות עגנת-אבטלה. דבר זה מוסבר בממדיו הקטנים של ציר הסוחר הגרמני, אשר הטונות שלו מגיע רק לרבע מזה שהיה לפני הירידה משפיעה, במידה מסוימת, על האניות שאינן פועלות בסוים קבועים.

כמה מבעלי-האניות מתירים לאניותיהם להפליג ללא מטען תוך תקוה שישגוהו בדרכם.

ירידת התעריפים ועליית מחירי הברזל במערב גרמניה גרמו לכך, שרוב בעלי האניות דוחים תכניות לבנין ספינות נוספות.

שבדיה חשה בהתחרות מצד גרמניה והולנד

המצב בספנות מעורר דאגה בשבדיה, אם גם אין עדיין מקום לדבר על משבר.

השבדים טוענים, שהם סובלים בעיקר עקב ההתחרות הגוברת מצד הספנות הגרמנית. בגלל צוותיהם הקטנים והזולים פועלים הגרמנים במחיר קטן ב-44% מזה של האניות השבדיות. הולנד אף היא מתחרה רצינית, פועלת במחיר קטן ב-48% מזה של השבדים. בריטניה — ב-67% פחות.

המחירים השבדים היקרים נובעים מהעובדה, ששעות עבודתו של הימאי השבדי מוגבלות לשמונה שעות ביום. בגלל כך חייב הצוות השבדי להיות גדול יותר.

כן מאמינים בשבדיה, שהגבלות היבוא של ארצות כאוסטרליה ובריטניה לא יאריכו ימים, ומכאן — פתח להטבה במצב הספנות. הספנות ההולנדיות לא נפגעה מוצמצום המטענים

הספנות ההולנדיות לא נפגעה עד כה באופן רציני ממצמצום המטענים, אך אף על פי כן כבר נראים סימני דאגה בחוגי החברות. עם זאת סבורים, כי הקשיים אינם אלא זמניים. רוב חברות הספנות ההולנדיות הן במצב כספי טוב כל כך, שהן יכולות להרשות לעצמן להפעיל את אניותיהן גם בימי משבר, אף כשהדבר כרוך בהפסד מסויים. כן ממשיכות הן בתכניותיהן לבנין אניות חדשות ללא שינוי.

מועדון האלפיניסטים הימים

בחוף הים התיכון בקאן, במחוז הריביארה הצרפתית. הטיילת הומה עוברים וישובים. וממול — התכלת של האלפים הדרומיים עטורה שלג.

אתה לובש בגדיים בתוספת אביזרים מוזרים. אל בגדך צמודים ברצועות שני בקבוקי אויר דחוס, ולחגורתך גטל-עופרת לצלילה. מסכה מכסה עיניך וחטמך. על אף משקלך המופלג, אתה מתחיל לצעוד אל תוך הים — והנק ממשיך וצועד. אתה אורח של המועדון התתימי האלפיני ועומד לפני צלילתך הראשונה.

המועדון בקאן מייצג סוג חדש של אלפיניסטים, אשר במקום לטפס למעלה הם מטפסים מטה — למעבה הים. במקום געלים מסומרות וסלילי חבלים, הם לובשים מסכות וגפיי-שחיה. במקום תרמילי-גב — בקבוקי אויר דחוס.

הם חוקרים מערות שבתהום הים. מגלים שרידי תרבויות עתיקות, אניות ומטענים שטבעו לפני 2000 שנה. כמה מהברי המועדון צדים דגי-ענק — מתגנבים אל נאות המרעה שלהם. רודפים אחריהם אל מאורותיהם. הם מצלמים תצלומים תתימיים, ואף סרטים שלמים.

מייסד המועדון הוא הנרי ברוסאר מקאן. יום אחד, בשנת 1946, צפה ברוסאר במיפגן-צלילה שנערך על-ידי קבוצת מחקר של הצי הצרפתי. הם השתמשו בחגור-אמודאות מיוחד שפותח בזמן המלחמה. ברוסאר צפה באמודאים הצוללים ושוהים מתחת למים עד שלוש-רבעי שעה. מתנועת הסירות שעקבו אחריהם על פני המים ברור היה, שהם נעים לכל צד כרצונם. התקדמותם צוינה על-ידי בועות-אויר שעל פני-המים.

ברוסאר הוקסם. הוא היה טפסן-הרים ושחיין מעולה, והועיון של שדה-ספורט חדש כבש לבו. הוא ידע, כי במצולות שליד חופי הים התיכון מצויים צוקים תלולים, מערות עמוקות, יצורים מוזריב ודגי-ענק השוכנים עמוק מכדי שאפשר יהיה לצודם מעל פני המים.

הוא רכש לעצמו „אוטונומוס“ (קיצור השם הרשמי של חגור-האמודאות הנזכר לעיל) וצלל. מאז, בילה את מרבית זמנו הפנוי בשיטוטים על קרקעית הים. אותה שעה יסד את המועדון המונה כיום 200 חבר — בני-בית בים. טיול בעומק של 25—20 מטר מתחת לפני הים הוא להם מנהג יום-יום. המנוסים יותר יורדים לעומק של 75 מטר.

המועדון משאיל ציוד לחבריו החדשים ומלמדם להשתמש בו. **צלילה ראשונה**

הנה כי כן אתה נתון ב„אוטונומוס“ שלך, מוכן לצלילתך הראשונה. אתה מרגיש גטל כה כבד עד שכמעט אינך יכול לנוע. ברוסאר בוחן את סתומי בקבוקי-האויר שלך, מכניס את הצנור לפיך. „עכשיר“, הוא אומר, „נניח שכבר צללת. נשום באופן טבעי.“ האויר נכנס בלי קושי מיוחד, אך שעה שאתה פולטו, הנך שומע מעין נחרה איומה בערפך. זהו המפליט. „עכשיר“, אומר ברוסאר, „שחה!“

עם כל הנטל הזה? מגוחך. אך אתה מנסה. לאפתעתך המרובה אינך שוקע. אתה צף על פניך, נושם באופן נורמלי. רק עם הנשיפה אתה שומע עוד רעש גס מאחוריך. מדוע לא להעמיק רדת ולהיפטר ממנו?

אין קל מלעשות זאת. אתה צולל. הרעש נפסק. אתה שוקע לאט דרך הדמדומים הירקרקים, ניצב על הקרקעית, מתקדם בשפוע הדרגתי, כשנתיבך פס אור-שמש שבחול. עולם מופלא מתגלה לעיניך. סלעים מכוסים צמחיה מוזרה — דקלים דקים עם ניצת-פלומה. אתה מושיט יד לקטוף אחד מהם.

„יוסף סטאליון“, ובמשך 5 שבועות הבקיעה לעצמה דרך צפונה, עד שהגיעה למחוז-חפצה. מה שנראה מלכתחילה כאסון, הפך להיות מסע-נצחון לחוקרי-הקוטב. כי במשך החדשים הארוכים בהם צפה האניה מתוך אונס צפונה, הצליחו אנשי הצוות שלה לאסוף שפע רב של אינפורמציה, שאישרה את חוקי נאנסן בקשר לטבע הקרחונים באגן הארקטי המרכזי. כן נתגלו נתונים חדשים בקשר למהות הזרמים ועצמתם.

בשנים האחרונות בוצעו נסיונות חשובים לבדיקת כוח-הסבילות של בני-אדם בתנאי-האקלים של האזור הארקטי. האנשים שהתנדבו לשמש „שפני-נסיון“ אספו אינפורמציה מועילה. ב-1937 יצאו ארבעה חוקרים רוסיים בדרך האויר לנקודה המרוחקת מילין אחדים מן הקוטב, הקימו לעצמם סוכות-קרח ועשו מחקרים בשטח המטרולוגיה, המגנטיזם והאוקיאנוגראפיה הארקטית. הדבר היה כרוך בסיכון רב, אך האנשים ניצלו לבסוף על ידי שלוש מבקעות-קרחונים. חוקרי-הקוטב טפלו גם בשינויי-האקלים המתהווים באזור הארקטי. מדידות שנערכו באזור הקרחונים בנור-ווגיה העלו, כי הקרחונים הנורווגיים מאבדים שנה שנה בין מיליון וחצי לשלושה מיליון מטרים מעוקבים של מים לכל קילומטר מרובע. במקרה שתהליך זה יימשך, עלולים הקרחונים הנורבגיים לעבור מן העולם תוך יובל שנים. בקשר לכך מענין לציין, כי בשנת 1919 אפשר היה לעבור משלוחי-פחם משפיצברגן ללא עזרת מבקעת-קרחונים רק במשך 95 ימים בשנה, ואילו ב-1939 גדלה תקופה זו עד 203 ימים, לרגל הצטמקותם של הקרחונים.

אין ספק, כי העליה ההדרגתית והמתמדת של הטמפרטורה באזור הארקטי תביא בעקבותיה שינויים רציניים באקלים העולמי. הנחות אלו מתאשרות על ידי חוקרים דניים, רוסיים ואיסלנדיים. אנשי-מדע סובייטיים מוסרים, כי בעקבות העליה התמידית של הטמפרטורה נתאפשרה בזמן האחרון חדירתן של אניות לאזורי-קרח נרחבים, שהיו לפנים סגורים ומסוגרים בפני תנועת-אניות.

אם אמנם ימשך תהליך זה של שינויי-אקלים, כך שקרחוני אזור-הקוטב יעברו מן העולם ותתאפשר תנועת ספנות סדירה בים הארקטי, יביא הדבר ללא ספק תועלת עצומה לתחבורה העולמית כולה.

לצפורה זילברברג

להולדת הבן

מזל טוב ואחולים לבביים

החבל הימני לישראל וחבר עובדיו

ששקעה שם לפני 2000 שנה. עדיין אפשר היה לפענח את שם היצרן ואת הסמל המסחרי.

המועדון ייסד קבוצה למחקר ארכיאולוגי, שהספיק כבר לגלות תגליות רבות אחרות החשובות להיסטוריונים – אניות, עגנים, חרבות ששקעו וכיו"ב.

יש סיכון רציני אחד בספורט זה: "שנת האמודאים", הנגרמת בלחץ ממושך על פעולת הדם בעומק רב. זוהי תחושה נעימה של היות האדם משוחרר מכל דאגה, לחטוף תנומה קלה. אולם לישון בעומק 75 מטרים פירושו – להתעורר טבוע.

בטולון ניסה קציני צי לעבור את השיא של 150 מטר. הוא השתמש במדע-עומק, שהמועדון משתמש בו תכופות: אנך היורד אל הקרקעית מסירה שעל-פני המים. בריווח של 7.5 מטרים על קו-האנך קשורים פיסת צפחה וגיר. האמודאי מסמן צלב על כל פיסת צפחה שהוא עובר.

אותו קצין ירד. במשך מחצית השעה התבוננו חבריו שבסירה בבועות האוויר העולות. הבועות החלו להתמעט, ולבסוף לא נראו כלל.

חיש מהר ירד אמודאי אחר בעקבות האנך, כל צפחה סומנה עד לעומק 150 מטר. למטה מזה לא ראה כל סימן. כשהועלה הקצין הטבוע אל פני-המים היתה על פניו הבעת שמחה אין קץ. מת תוך הרגשת אושר.

דיג תת-מימי

דיג תת-מימי אף הוא ספורט מפורסם לאורך הריביירה. באחד מטיולי-המחקר שלו ראה הצולל דג מארו ענק. הוא הלך בעקבותיו עד למערתו שבסלעים, בעומק 20 מטר. דג המארו דומה בעצם לפיל מאולף – אין בו סכנה עד אם דרך עליך. יש דגי-מארו שמשקלם מגיע כמעט ל-100 ק"ג. בשרם מאכל-האווה.

הדג שבו אנו שחים היה מן הגדולים שבהם. האמודאי ערך כמה טיולים כדי ללמוד את מנהגי הדג ולערוך את תכניותיו. יום אחד ארב וחיכה לו.

אך גם הדג חיכה. הוא נעשה סקרן לגבי "העצם" הנוצץ והלבן, שהופיע יום יום בחזית ביתו. ברור היה שאין בו סכנה. יתכן שהוא גם טוב לטרף ועל כן, משהופיע הצייד בפעם הרביעית, התפרץ הדג כדי להתבונן בו מקרוב.

משראה האמודאי 100 ק"ג של דג צונחים לעברו בלוע פתוח. נשא רגליו – או יותר נכון את גפיה-השחיה שלו – כדי לברוח מהר.

הצייד אומר, שהדבר דמה לסיוט לילה, שעה שאתה מנסה לרוץ ואינך יכול לזוז ממקומך. ואז פנה לעבר הדג והניף זרועותיו. הדג זינק למאורתו בתנופה עצומה. ענן חול התרומם מעלה, משהתבהר הענן, היה כבר הצייד על-פני המים.

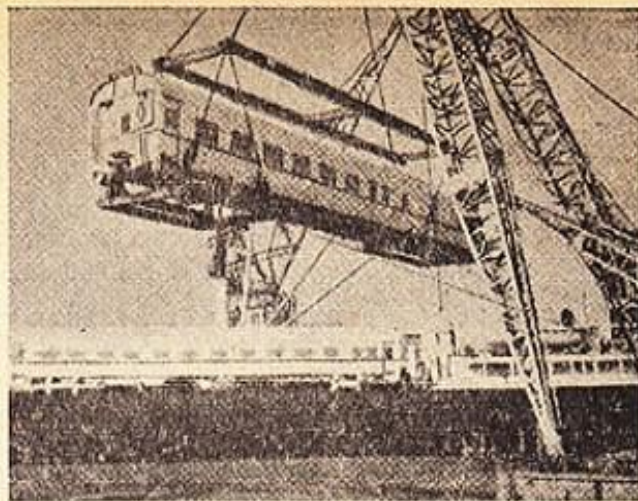
לאחרונה הצטרף כלב אל הסידי הדיג-במעמקים. הכלב היה חמיד צייד-שפנים נלהב. עתה היה הולך לחוף, מילל בקול נוגע ללב כשהוא רואה את אדונו לובט "אטומוס" ונעלם מתחת לפני המים. יום אחד הזמין אדונו הגור-צלילה בשביל הכלב.

עתה הכלב הוא אמודאי מושלם. נושם בקלות, רודף אחרי דגים באותה להיטות בה רדף אחרי שפנים.

בעלוני המועדון המופיעים אחת לשנה מצויות מודעות רבות: שעונים מחוסנים בפני מים, מצלמות סרט וכדומה – עולם מסחרי שלם הופנה אל מרחב ההרפתקות החדש. האפשרויות הנן בלתי-מוגבלות. יתכן ואנו נכנסים לתקופה, בה ייראו דמויות ז'ל וורן הזוררים ותמימים.

כבר דנים על ייצור בגד פלסטי, שאליו מצורפים זימים כאלו של דג, המפיקים חמצן מן המים. בעזרת בגד זה תוכל לשהות מתחת למים זמן בלתי-מוגבל.

ובסוף השבוע תרד לים במטוסים תתימי, תסתכל בהתחרויות



מטרט על נמל רוטרדם: טעינת רכב כבד

הניצות נעלמות. הגזע חשוף. אין זה צמח כלל וכלל, אלא נחיל יצורים חיים. והוא הדין בעץ-הכסף הזה, המכוסה פרחים כהולים דוגמת להבות קטנות. אתה מנסה לגעת בו – והלהבות כבות. אף אלה יצורים חיים. המקום כולו שורץ חיים.

סלע גדול חוסם דרכך, ולפיכך אתה פונה לכיוון אחר ומוסיף לרדת. כיצד אתה נע כלפי מטה? אינך מהלך פשוטו כמשמעו. אינך שוחה, אתה מרחף! די בפניה קלה של גופך, כדי להעלותך או להורידך.

אין לך משקל. אתה נע קרימה, אחורה, מסתובב על צידך בלי שתניע אף שריר אחד. המשאלה בלבד מספיקה.

אך לפתע מתחילות אוניך לכאוב, אתה נזכר בעצה נוספת של ברוסאר. "יתכן וצנור-השאיבה לא יפעל כהלכה בצלילה הראשונה. נסה לבלוע כדי לפתחו".

אתה מנסה לבלוע, אך כדי לעשות זאת עליך להפסיק לנשום. אתה נבהל שאין בידך לנשום באף. אתה מרגיש כאילו נחנקת ומנסה לעלות מעלה.

הגעת למעלה, אתה מניח לצינור לשאוף אוויר. אך בגלל משקלך הכבד, פיך עורו במים, ואתה בולע מידה מסוימת של מים. אך הנה מופיע ברוסאר לעברך בשחית-חתירה איתנה. דבר זה נוטע בך אומץ להחזיר את הצינור לפיך ולשחות לחוף.

על החוף אתה חוזר למשקלך הטבעי ונזכר במראות המפולאים למטה. כמעט ואינך יכול לחכות מקוצר-רוח לצלילה הבאה.

גילוי עתיקות ואוצרות

אחת מפעולותיו של המועדון התתימי האלפני היא ציד-אוצרות. אוצרות קבורים (או טבועים) מצויים לרוב מתחת למים. יום אחד נחו שני חברי המועדון על החוף לאחר צלילת-בוקר. אמר האחד: "הראית אותם דברים שנראו כשפעת אגרטלים לרגלי הצוק, בעומק של 40 מטר לערך?"

"ודאי", אמר האחר. "מישהו כנראה השליך כדים ישנים". "אינני חושב כך. בעיני הם נראו שונים לחלוטין. אפשר והם מלאים אוצרות".

האחד צחק. אף על פי כן, כשראה אותו יום את חברו לובש את ה"אוטונומוס", התכוון גם הוא לרדת עמו. הם ירדו ונגשו אל כד בגודל מחצית גוף-אדם, קשרוהו בחבל ובכוותח משותפים הצליחו להעלותו אל פני-המים.

לא היו בו אוצרות אבודים – רק חול וסרטנים. אך הכד עצמו היה אוצר. מומחי-מוזיאונים קבעו, שזה כלי-אנפורה (כלי בעל שתי אוזניים) רומאי טהור, כנראה מתוך מטעניים של אנית-סוחר

בְּהַבֵּל הַיָּמִי לְיִשְׂרָאֵל

בְּמֶרְכָּז

ישראל בימים לפרופ' נ. סלושץ

הוחל בהחלטה מוקדמת על ספרו החדש של פרופ. נ. סלושץ "ישראל בימים" בהוצאת החי"ל, שנמסר לדפוס ויופיע בחודשים הקרובים.

מסיבה לפרופ. נ. סלושץ

בהגיעו לגבורות נערכה בביתה של משפחת איזקסון-מזיא בתל-אביב בהשתתפות ראשי הסופרים, העיתונאים ואנשי ציבור, בין היתר ברך ד"ר צ. ברנדר את חתן היובל בשם החי"ל והעלה על נס את זכויותיו המרובות לחקר תולדות הימאות העברית הקדומה.

קול ישראל לגולה" ש. ...

שדר רפורטז'ה מלאה על החי"ל, תפקידיו, פעולותיו ומפעליו, שהופיעה בעתון המנוקד לעולים, "אומר" מ-18.12.52.

בְּמוֹסֵד הַמְּרְכָּזִי הַהַדְרָכָה יָמִית

מדיוני הוועד הפועל של המוסד

בישיבת הוועד הפועל של המוסד שהיתה ב-10.12.52 בראשותו של מר י. שריר, יו"ר המוסד, הוחלט בין השאר להציע למרכז החי"ל להקציב למוסד לשנת 1953 תקציב של 80.000 ל"י, לאשר הקצבה לבטיחות כל הסירות (ארגוני אויר ותגורות הצלה), לאשר בצער את התפטרותו של מר י. ברוקמן כרכו מקצועי ולבחור במר י. פודולי כאחראי לפעולות המוסד עד לקבלת רכז מקצועי חדש.

הוראת ימאות במדרשה למורים לתרבות הגוף

עפ"י הסכם בין המדרשה למורים לתרבות הגוף של משרד החינוך והתרבות לבין החבל הימי לישראל הונהג לימוד מקצוע הימאות כלימוד חובה משך 80 שעה לכל חניכי הקורס הדרשני של המדרשה.

אלה מהחניכים שיבחרו בהוראת הימאות בבתי הספר למקצוע, יקבלו נוסף על כך בחדשי הקיץ הכשרה ימית מעשית במחנה, שתכלול גם שעורי שחיה משך 160 שעה.

כל ההוצאות הקשורות בהנהגת הוראת הימאות העיונית והמעשית יתכסו ע"י החבל הימי לישראל.

ימי עיון קבועים למורי הימאות

לשם השתלמות מורי הימאות בבתי הספר בתל-אביב, חיפה, נהריה ועמק הירדן, הונהגו ימי עיון קבועים הנערכים אחת לשבוע עיים בתל-אביב בהדרכת בעלי מקצוע בהוראה ובימאות.

טקס השקת הסירה ע"ש י. שדה של "הפועל" תל-אביב

ב-13.12.52 נמסרה ע"י החי"ל ל"הפועל" תל-אביב בטקס נאה על הירקון סירת מפרשים ע"ש י. שדה ז"ל. פתח את החגיגה מ. סנפיר. בשם מרכז החי"ל ברך י. שריר, מ"מ יו"ר החי"ל ואת ברכת מרכז "הפועל" הביא מ. זיליסט. בהורדת הסירה למים כובד בנו של המנוח וס. נמיר.

טקס השקת הסירה ע"ש "מיסדי חדרה" של "זבולון"

ב-18.12.52 נמסרה ע"י החי"ל ל"זבולון" חדרה בחגיגה נאה על שפת ימה של גבעת אולגה סירת מפרשים ע"ש "מיסדי חדרה". החגיגה נפתחה ע"י יו"ר זבולון בחדרה י. פרנק. בשם מרכז "זבולון" ברכה הגב' ה. דיימונד. את ברכת מרכז החי"ל הביא ה"ד"ר צ. ברנדר. ברכו עוד סגן ראש העירייה מ. רבינא ומ. מאירסון, מותיקי חדרה, שכובד גם בהורדת הסירה.

לרגל פטירתו של נשיא המדינה, שהיה נשיא הכבוד של החי"ל, נשלחו מכתבי תנחומין לגב' ו. ויצמן, למ"מ נשיא המדינה י. שפרינצק וראש הממשלה ד. בן-גוריון. נתקבלו מהם מכתבי תודה על ההשתתפות בצער.

מדיוני הוועד הפועל של החי"ל

בישיבת הוועד הפועל מ-3.11.52 בראשותו של מר מ. זיליסט, נדונו עניני ביה"ס הימי בחיפה והיחסים עם קרן נורמן; כן דנו בפעולה התרבותית בבית יורדי הים בחיפה והספקת ספרים לאניות. ועדה בהרכב ה"ה עו"ד מ. בדולח, צ. לבנה (ליברמן) ומ. פומרוק תטפל בענין.

אנוחיס

הגיעה ארצה הגב' רחל גולדנברג, עסקנית פעילה בסניף החי"ל בארגנטינה ויו"ר ארגון הנשים שעל יד החי"ל בבואנוס-אירס. האורחת בקרה במפעלי החי"ל בתל-אביב וחיפה והבטיחה להפעיל את סניף החי"ל בארצה.

כן מבקרת כעת בארץ קבוצת מורים מאפריקה הדרומית. הוכנה תכנית מיוחדת לסיור הקבוצה במפעלי החי"ל בחיפה, תל-אביב ואילת.

פגישות, ישיבות ומסיבות

ב-11.11.52 נתקבלו ה"ה עו"ד מ. בדולח וד"ר צ. ברנדר לראיון אצל ציר ארגנטינה בישראל, ה"ד"ר פ. מנגואל, בדבר השגת רשות להעברת הסירה "ולדורה 2" מארגנטינה לישראל. הציר הבטיח את עזרתו.

ב-20.12.52 היתה בבית יורדי הים בחיפה פגישה בין איגוד הימאים לבין החי"ל. השתתפו מטעם החי"ל חברי הוועדה ה"ה מ. בדולח, צ. לבנה ומ. פומרוק, ד"ר צ. ברנדר ווו. שלח ומטעם האיגוד ה"ה א. שרי וי. הרדוף. נדונו בעיות בית יורדי הים והפעולה בו למען הימאים וכן ענין הספקת ספרים לאניות.

ב-14.11.52 היתה בקריה פגישה בין החי"ל לבין משרד הפיתוח, אגף הערבה. השתתפו מטעם החי"ל ה"ה מ. בדולח, י. שריר, ד"ר צ. ברנדר וב. פלדנקריין ובשם משרד הפיתוח ה"ה א. גלי ומ. אביזוהר. נדונו בעיות השתתפותו של החי"ל בקידום המפעלים הימיים באילת.

ב-4.12.52 היתה פגישה היכרות בין מנהל נמל יפו א. דקל ובין באי כוח החי"ל ה"ה ד"ר צ. ברנדר ופ. גל. הובררו מספר ענינים משותפים לשני המוסדות.

לרוח היס" של ד. רמז ז"ל למשפחתו

משלחת החי"ל בהרכב ה"ה מ. ריבלין וד"ר צ. ברנדר בהש"ת תפוחו של ד. זכאי, מעורכי הספר, מסרה בפגישה צנועה למשפחת רמז את הספר "לרוח היס", שיצאה בהוצאת החי"ל והמכילה את דבריו של המנוח הדגול על הימאות העברית מראשיתה ועד יומו האחרון כשר התחבורה הראשון במדינת ישראל. אלמנתו הודתה במלים נרגשות על החוברת הנאה שהומצאה למשפחה במספר טפ"סים בכריכת עור מיוחדת. בשיחת רעים הועלה זכרו של המנוח ופעלו למען הימאות.

בינלאומיות שתיערכנה באיצטדיון התת-ימי, תבקר בכיכר הדול"פינים, תתעכב לאכול ארוחת-מעדנים של תהומות-הים ב"מערות וולדורף" — שבלולים, תמנון צלוי, פירות-ים ופודינג-אצות. יתכן שמערות תת-ימיות אלו תשמשנה מקלטים מושלמים בפני פצצות-האטום, אף מקלט לחולי אסטמה. פנטסטי? יתכן. אך גם פעולות המועדון התת-ימי האלפגי והישגיו הם פנטסטיים.

התחרות האזורית בים במחוז הדרום

ב"20.12.52 נערכה התחרות האזורית השניה במסגרת מפעלי השייט האזוריים שהונחה ע"י המוסד להדרכה והנערכות אחת ל-3 חדשים בצפון הארץ ובדרומה.

התחרות נערכה בין תל-אביב ויפו לאורך 6 מילין בין האגודות הימיות "הפועל", "זבולון" ו"צופיים" בהשתתפות 12 סירות מפרש. אות ההפלה ניתן בנמל תל-אביב. ניצחה סירת "בזק" של "זבולון" בת"ים שהגיעה לקו הגמר כעבור 2 שעות. עם סיום השייט היה מפקד המשתתפים ופרס החי"ל לסירה המנצחת נמסר ע"י י. ברוקמן הרכו המקצועי של החבל הימי.

בְּסִיִּים הַתְּרֵכֶת דִּינְגִים בְּאֵילֵת

הקורס השני לדייגים באילת, שנערך ע"י החי"ל ואגף הערבה של משרד הפיתוח נסתיים. החניכים, חברי עזיון גבר, שעברו בקורס שעורים אינטנסיביים בחתירה, רשת, חבלים, עבודת משק וימאות מעשית, יעבדו בדיג באילת בשיתוף עם חברת אתאז"א. במסיבת הסיום השתתפו קציני חיל הים. מפקד הנמל, ב"כ המ"מ שלה באילת ועוד.

בְּמַפְעָל הַתְּרֵכֶת הַיָּמִית הַמְּזוֹרָזֶת

המתנהל ע"י החי"ל, משרד התחבורה ו"שהם". החל קורס חדש ומספר חניכים הועלה על אניה לקבלת הדרכה ימית מעשית. בסניף תל-אביב

ב"18.12.52 נערך נשף חנוכה נאה בבית הימאים. פתח י. הלף, בשם מרכז החי"ל ברק עוז"ר מ. בוונח, שסקר את מפעלי החי"ל והצביע במיוחד על ראשית פעולתנו לפיתוח מפעלי הים באילת.

לאחר הדלקת הנרות וכבוד קל בוצעה תכנית אמנותית עשירה. פעולת ההתרמה ורכישת חברים נוספים מתנהלת בקצב מלא.

— הקורס המקצועי של חיל הים ממשיך בשעוריו בבית הימאים.

בְּסִנְיָ חִיפָה

פעולות סניף חיפה בנובמבר 1952

— נסתיימה פעולת ההתרמה בקרב המורים והושגו תוצאות יפות.

ב"3 ישיבות הועד נדונו עריכת נשף חנוכה, פתיחת המוויאון הימי והמועדון הימי. הוחלט להרחיב את מסגרת המועדון ולקרוא לו "המועדון הימי והכלכלי של החבל הימי לישראל". ד"ר מ. הינדס נבחר יושב ראש המועדון. הזמן לפתוח את המועדון לש"נחו הרביעית בהרצאת שר הדואר לשעבר, הרב מ. נורוק.

— הוחל במפעל תרומות לטובת ביה"ס הימי, המתנהל בהצ"לחה.

נִפְתַּח הַמוֹעֵדוֹן הַיָּמִי הַכִּלְכְּלִי שֶׁל הַחִי"ל

המסיבה הראשונה של המועדון היתה ב"12.12.52 בבית יורדי" ים. יו"ר ועד החי"ל, מ. פומרוק, פתח את המסיבה בציינו כי המועדון שנכנס לשנתו הרביעית, הספיק להתחבב על הקהל. הוא הודיע כי גם השנה נבחר מ. הינדס יו"ר המועדון, שנהלו עד כה בהצלחה.

מ. הינדס, יו"ר המועדון, הציג את המרצה, שר הדואר לשעבר ד"ר מ. נורוק. הרב ד"ר מ. נורוק הרצה על פעולות משרדו.

במסיבה השניה הרצה הד"ר ב. שטרן, מומחה לענייני נמלים מטעם א"ס על הנושא: "ששה חדשים בנמל חיפה". פרטים יבואו. **בבית יורדי הים** (סקירה לחודש נובמבר).

התקיימו 2 מסיבות לימאים שאורגנו ע"י איגוד הימאים. החודש ניתנו 911 לינות לילה לימאים ישראלים זורים.

בְּסִנְיָ הַחִי"ל בְּחוּלָה

באפריקה הדרומית

האספה השנתית של החי"ל בקפטאון

היתה ב"2 בנובמבר ש.ז. יו"ר החי"ל גורדון יפה סקר את פעולות הסניף משך השנה החולפת וציין לטובה את עבודתם המסורה של עסקני החי"ל במקום. כן הביע תודה לחברי מערכת "הים" וקרא לצבור הרחב להגביר את מאמציהם למען החי"ל. את הדו"ח הכספי מסר ס. כהן. לועד הסניף החדש נבחרו: סול כהן, ה. דרמן, י. דרמן, י. פרנק, ג. גריס, י. גוליס, מ. קפלן, מ. ג. מרקס, עו"ד א. שפירו, צ. סויל, א. זטלר, הגב' צ. קסר ופ. ויינרייך. הרב הראשי י. אברהמס נבחר כנשיא הכבוד ומ. ויינרייך כחבר כבוד בוועד. ה"ה מרקס וי. פרנק הודו ליו"ר ג. יפה על תרומתו הרבה לבסוס הסניף משך תקופת כהונתו ואחלו לו דרך צלחה לישראל, מקום שם הוא יוצא להשתקע. ג. יפה הבטיח להמשיך בפעולתו למען החי"ל גם בישראל.

הועד החדש של סניף החי"ל בקפטאון

עם סיום האספה השנתית נתקיימה ישיבת הועד החדש ונבחרו החברים י. פרנק — יו"ר הועד; ד"ר א. שפירו — סגן יו"ר ומזכיר כבוד; סול כהן — גובר כבוד.

נבחרה ועדת משנה לציוד ביה"ס הימי בחיפה

בראשותו של העסקן הותיק של החי"ל וסגן יו"ר הועד המרכזי של החי"ל באפריקה הדרומית מ. בן-אריה הוקמה ועדה מיוחדת שמתפקידה לאסוף מכשירים וספרים לביה"ס הימי בחיפה. הועדה כבר החלה בפעולתה ובקרוב יצא המשלוח הראשון לביה"ס.

(המשך מעמוד 11)

יתרה, — הוא הגיש לנו מחזה חי, המרענן את הבמה. הוא העלה קטע מן המציאות, ההולכת ונוצרת לעינינו.

✳

ההצגה נראית לנו במשבר-רוח של מרחב, תסיסה, ערות, נצנוצי-הומור של ימאים עבריים, הווי, יוש התרחק מן המתיקות היתרה, ואינו נרתע מלהשוף נגעים וצללים. אין הוא מתאר את המלחים שלנו בנוסח של אידיאליזציה, ודוקא זה משכנע, כשם שהאניה "סנונית" ב"הבימה" נצולה מט"ביעה, ככה נצלו גם המחבר יוש וגם הבמאי הצעיר ישראל בקר מן הצורים והצוקים, העומדים למכשול לכל נחשון בשטח הדראמאטיקה הישראלית המקורית. הצגת המחזה חיונית מיסודה.

כל השחקנים מרגישים עצמם בבית. הדמויות מוכרות להם מקרוב, והם מייצגים אותן בחמימות.

✳

...וכך דרכה של יצירה. תחילה יש חזון וחלום מעורפל. הרי רק לפני שנים מעטות רק העזנו לחלום ולשיר על מלחים וצי ישראלי. עכשיו בא ימאי, עמד על הקרקע של המציאות והעלה הימנה גוש-חיים, — רוטט, מרתק, עוד יבוא משורר, שיעמיק מציאות זו וישרה עליה מרוחו ועלה אותה. כל מעשה — יסודו בחזון וסופו לחזון. לעת-עתה, — נברך בברכת הנהנין על הרפורטאג'ה טוב שהתיאטרון אינו תלוש מן החיים המתהווים, אלא יש מגע, ומן האניה הדקוראטיבית של ש. יורני שב"הבימה" — יש קרש-קפיצה לאניה של ממש, כי שניהם, — גם השחקנים וגם העמלים חותרים לאותה מטרה, — להע-שיר ולגוון את חיינו בתוכן של ממש. י. מ. ניימן

הַאֲפּוֹלִיּוֹן שֶׁל „שִׁמְפּוֹלִיּוֹן“

כדי להעביר את אנשיה אל היבשה. סירותיהם נתהפכו. אולם כל האנשים ניצלו במאמצי גבורה של אנשי משמר החופים הלבנוני. הם הצליחו למתוח חבל אחד, שקצהו נקשר אל טאנק של הצבא הלבנוני, אולם הוא נקרע. לפני שאפשר היה להעביר בו אנשים עם חבלים נוספים.

בינתיים גרם השבר באניה לכיבוי האורות ולהפסקת קשר האלחוט.

שני דיילים שהיו בין המתנדבים, סיפרו, כי אנשי הצוות חשו למקומותיהם מיד עם עלות האניה על החוף, ואספו מד את הנוסעים, שרובם לא הספיקו עדיין להתלבש. כיוון שכל האניה מוצפת, חוץ מן הגשר, אין אוכל

למצטופפים שם, פרט לצנימים ומים. בין הנוסעים — ששה או שבעה ילדים, איש לא נפצע, ולא פרצה בהלה בן הנוסעים. המתנדבים סיפרו, כי בצאתם מן האניה, חיכו הנוסעים בשקט לבוא מצילים.

במשך הלילה טס „הליקופטר“ בריטי מקפריסין מעל האניה, אולם מחמת החושך הכבד הודיע הטייס, שאינו יכול לעשות מאומה עד אור הבוקר. כן נמצאים בדרך הליקופטרים אמריקאיים מצפון-אפריקה, ויחידות של הצי הבריטי.

אנית הסיור הבריטית „קניה“, בת 8.000 טונות, הגיעה הבוקר מפורט-סעיד בדרכה ללבנון, כדי לבוא לעזרת נוסעי „שִׁמְפּוֹלִיּוֹן“ המצטופפים על גשר האניה, במרחק 200 מטר מן היבשה.

הצלב האדום הלבנוני פנה בראדיו אל כל האחיות במדינה ואל נשי הסביבה להתנדב לפעולות הצלה שעמדו להיפתח הבוקר בשעה 5.

נשיא לבנון קאמיל שמעון ביקר אתמול פעמיים במקום האסון בסערה הכבדה, ונתן הוראות לגייס את כל האמצעים לפעולות ההצלה. גם ראש הממשלה אמיר כאלד שהאב והשגריר הצרפתי מר ג'ורג' באליי באו אל החוף.

ספינת-הגרר הישראלית „צוריה“ נמצאת זה 12 שעות בקרבת „שִׁמְפּוֹלִיּוֹן“ במים הטריטוריאליים של הלבנון. הספינה יצאה מנמל חיפה אמש בשעה 5, אולם הגיעה למקום רק בשעה 11 בלילה בגלל סערה חזקה שהתחוללה בים.

בשעות הלילה לא יכלה „צוריה“ להתקרב ל„שִׁמְפּוֹלִיּוֹן“ בגלל ראות חלשה וגלים גבוהים חופיים, שהגיעו עד למעלה מ־3 מטר. רק בשעות הבוקר, עם התבהרות קלה, הצליחה „צוריה“ להתקרב עד כדי חצי מיל ימי מהאניה „שִׁמְפּוֹלִיּוֹן“. היא עוגנת ליד אנית מלחמה אמריקנית, שאף היא, למרות גודלה, איננה יכולה לגשת קרוב יותר ל„שִׁמְפּוֹלִיּוֹן“.

בין נמל חיפה ו„צוריה“ קיים קשר אלחוטי מתמיד. בשעה 12 בלילה הגיע המברק הראשון לחיפה. הבוקר

ב־22 בדצמבר הוזרדה הארץ ליריעה, כי אנית-הנוסעים הצרפתית הגדולה „שִׁמְפּוֹלִיּוֹן“ עלתה על שרטון בקרבת בירות והיא נתונה בסכנת טביעה. האניה נתרכקה — והגלים הסוערים מכים בה מכל צד. מאות אנשים, הנוסעים והצוות, נתונים בסכנה. ליל אפלה וסערה. מחמת המים הרדודים אין להתקרב לאניה ולהושיט לה עזרה. חלק מהאנשים הצליחו לאניה ולהושיט לה עזרה. חלק מהאנשים הצליחו להגיע לחוף בשחיה, אולם חלק מצא מותו בגלים.

היריעות המשיבו וסיפרו:

האניה נמצאת במצב מסוכן מאד ואם כי אניות שחשו להצלת „שִׁמְפּוֹלִיּוֹן“, וביניהן אנית-גרר מנמל חיפה, הצליחו להתקרב אל האניה עד כדי 500 מטר, מונעת הסופה המש- תוללת כל אפשרות של הגשת עזרה יעילה.

ביחוד נתמעטה התקווה להצלת הנוסעים והצוות, לאחר שהגדולה באניות העזרה — אנית מלחמה בריטית — נכשלה במאמצי ליצור קשר באמצעות כבלי פלדה עם האניה הנטרפת. כן נכשלו מאמצי הצבא הלבנוני להעביר כבלים לאניה באמצעות ראקיטות, ונסיונותיהם של הלי- קופטרים ומטוסים של חברות שונות להוריד חבלים ממעל. קבוצה של כ־15 מתנדבים ניסתה עם שחר להגיע אל האניה באמצעות סירת-הצלה מן החוף, אולם הגלים הפכו את הסירה במרחק כ־50 מטר מן האניה, ובקושי ניצלו המתנדבים.

בפרוץ הבהלה בין הנוסעים קפצו רבים מהם המימה עות הצלה, או ניסו להוריד סירות לים הסוער. כ־50 מן הקופצים לים נמשו בינתיים, רובם מושחרים משמן הדלק המכסה את פני הים, ושגרם להתעלפותם. הם הוחשו מיד באמבולאנסים לבנוניים לבתי חולים סמוכים.

שיעור הנטיה של האניה על צדה נתגבר בינתיים בשיעור מסוכן, ומשברים אדירים הולמים בה בלי הרף. אלפי אנשים הצטופפו על החוף כדי לחזות באניה הסדוקה, הנוטה על צדה הימני, מוקפת שמן ממיכלי הדלק השבורים.

באניה נתהווה סדק עמוק — אם כי מנהל חברת „מסאזרי מאריטים“, בעלת האניה, הכחיש את השמועות שהאניה נשברה לשני חלקים — וכל סיפונה מוצפים. הנוסעים ואנשי-הצוות שבאניה נמצאים על הגשר — הוא המקום היחיד באניה שאינו מוצף מים והמוגן מפני המשברים.

17 מתנדבים מכין אנשי הצוות הגיעו אתמול לפנות ערב אל החוף, בנסיון למתוח חבלים בין האניה ובין החוף

בשעה 6.30 שוחח רב־חובל הנמל בחיפה, קפיטן אברמסקי, ברדיו־טלפון עם רב־חובל ספינת הגרר קפיטן שינמן. רב־חובל ביקש הוראות מחיפה. אם להישאר במקום, למרות שאין לפי שעה אפשרות להגיש עזרה ממשית. חבר מנהלת נמל חיפה, מר כספי, התקשר עם משרד החוץ, ונתקבלה הוראה להישאר במקום כל עוד יהיה צורך בכך. הספינה "צוריה" צוידה, בטרם עזבה את חיפה, בציווד הדרוש להצלה. כגון חבלים ומוטות, וכן קיבלה אספקה המספיקה לצוות המונה 16 איש במשך 4 ימים.

שידורי רב־חובל "צוריה" ל"שמפוליון" לא נקלטו עד כה למרות הקירבה בין שתי האניות.

רק לאחר שמיניסטריון החוץ הצרפתי פנה באופן דחוף אל ממשלת הלבנון, ניתן ההיתר לספינת־הגרר הישראלית להכנס למים הטריטוריאליים של הלבנון, כדי לנסות לעזור ל"שמפוליון".

מיד לאחר שקיבלה הצירות ידיעה על האסון שאירע ל"שמפוליון" ועל סירוב השלטונות הלבנוניים להרשות לאניות ישראליות לבוא לעזרתה, התקשר מיופה־הכוח הצרפתי בתל־אביב, מר דברואז, עם מיניסטריון החוץ הצרפתי. אולם רק בשעה 3 אחה"צ קיבל הודעה מפאריס, כי לבנון נתנה את הסכמתה, מר דיברואז הודיע על כך מיד למשרד החוץ, ולספינת־הגרר החיפאית ניתנה הוראה לצאת לפעולת ההצלה.

דובר משרד החוץ גילה, כי חיל ההנדסה של צה"ל הציע את מלוא עזרתו להצלת נוסעי האניה "שמפוליון". נמסרה הודעה לצרפתים, כי חיל ההנדסה מוכן לצאת עם כל כליו במכוניות אל חוף לבנון, מקום שם תקועה האניה, ויש ביכולתו להקים גשר־סירות מהחוף אל האניה, שעל גביו יוכלו לעבור הנוסעים מן האניה אל החוף. אפשר להגיע מבסיסי חיל ההנדסה אל חוף לבנון במשך שעה וחצי בכביש.

הצרפתים, שהודו על הצעת העזרה, הודיעו, כי מכיוון שטרם נשקפת סכנה לנוסעי האניה, אינם רואים צורך להפעיל הצעת־עזרה זו, אך אם יורע חלילה מצב הנוסעים באניה, יבקשו להגשים את הצעת העזרה של חיל ההנדסה. לאחר שהורדו אחרוני הנוסעים ואנשי הצוות מעל סיפונה של "שמפוליון" בת 12 אלף הטון, עם סיום פעולות ההצלה אמש, נשאר על האניה 40 אנשי צוות בלבד. 26 איש טבעו שעה שחלק מנוסעי האניה ומלחיה ניסו להגיע לחוף בשחיה. כ־45 מהם, ביניהם שש נשים, הצליחו להגיע לחוף.

פעולות ההצלה הושלמו היום ע"י קברניט של סירת־מנוע לבנונית שגילה גבורה שלא כמצוי בהעבירו יחידי 150 אנשים מן האניה הטרופה לחוף מבטחים. סירת־המנוע עשתה 3 נסיעות לאניה והנוסעים ירדו אליה בסולמות־חבלים. בין היורדים — גם נשים ותינוקות בזרועותיהן.

שפרצו בדמעות גיל. נער בן 12 נחבל בעת שטיפס על סולם החבלים — ומת בדרך ליבשה.

רב־החובל של האניה, אנרי בורדה, נשאר על סיפון אנייתו עד הסוף. הוא ואנשיו נתונים בסכנה גדולה, כי השבר באמצעיתה של האניה גדל והלך.

על סיפונה של האניה נמצאו 318 אנשים. מהם 113 נוסעים ו־205 אנשי־צוות.

במשך כל יום אתמול נעשו נסיונות־הצלה ע"י אניות ומטוסים. הקורבאטה של חיל הים הישראלי וספינת־הגרר "צוריה" לא הצליחו לקרב אליה מחמת המים הרדודים. גם אנית הסיור הבריטית "קניה" שהפליגה לעזרה מפורט־סעיד לא הצליחה לקרב ל"שמפוליון". מטוסי חיל־האוויר הבריטי וכן מטוסים והליקופטרים של חיל־האוויר האמריקאי, חגו מעל לאניה וניסו להוריד חבלים וצרכי־מזון.

סירה ובה 2 מלחים מנוסים שעשתה נסיון להגיע לאניה ולמתוח ממנה כבל אל החוף — נתהפכה ואנשיה נצלו בקושי רב.

מספינת־הגרר הישראלית "צוריה" שיצאה בדרכה ל"שמפוליון", נבצר להושיט עזרה ממשית להצלת נוסעיה, על אף העובדה שמאו חצות ליל ב' היא נמצאת בקרבת האניה הטרופה. הספינה הישראלית עמדה במשך כל הזמן בקשר אלחוטי עם נמל חיפה. לרב־החובל שלה, קפיטן שינמן, ניתנה הוראה להשאר במקום גם לאחר תום פעולות ההצלה. הוא הודיע, שהאניה נוטה על צדה ב־50 מעלות. הקורבאטה של חיל הים הישראלי שהפליגה לצידון, חזרה לגמלה כדי להצטייד בציווד־הצלה נוסף, בין השאר בתותח־כבל.

רב־החובל של "שמפוליון" ואתו אחרוני אנשי הצוות עזבו אף הם את האניה והועלו לחוף. האניה הטרופה נעזבה לחלוטין, ואין נראים כל סיכויים לתיקונה או להצלתה.

גבור ההצלה היה הימאי הלבנוני, קפיטן ב. ראדוואן, קברניטה של סירת־מנוע המדריכה את האניות בכניסתן לנמל בירות. הקפיטן ראדוואן התנדב לנסות לבדו להגיע אל האניה הטרופה. משהגיע לאניה הטילו אליו המלחים חבלים, והוא קשר את סירתו הקטנה לצדה של האניה הטרופה. מיד אחרי כן השליכו המלחים סולמות־חבלים מן הסיפון אל הסירה, והנוסעים החלו לרדת. שלוש נשים נשאו בזרועותיהן תינוקות ברדתן לסירה. כן ניצלו עוד 3 ילדים, הניצולים ירדו בסדר ובשקט, וכשהגיעו לחוף כרעו על ברכיהם בתפילת־הודיה על הצלתם. מיד יצא הקפיטן ראדוואן למסע־הצלה שני בסירתו.

בעקבי פרשת "שמפוליון" נתעורר ויכוח סוער בפר־למנט הלבנוני. צירים רבים דרשו חקירה במקרה, והאשימו את הממשלה בחוסר כוונות להושיט עזרה במקרה אסון.

של פקחים, שהאזור הנתון לפיקוחם משתרע מכפר ויתקן עד מגדל-אשקלון.

הואיל ואין להכיר כל פגיעה חיצונית בדגים שנפגעו בחומר הנפץ, יש רק שתי דרכים לגילוי העבריון. הראשונה — משרואה הפקת אדם הנכנס למים כשידו מורמת (לבל תירטב הפצצה) וסיגריה לוחשת בפיו (כדי להצית את הפתיל). והשניה, משיוצא הוא מן המים ובידו שלל דגים, אך אין ברשותו המכשירים הדרושים לדיוג כה מוצלח. אחד הדגים נלקח למעבדה, ואחר ניתוח נקבע כיצד הוא נידוג.

משטרת החופים אף היא משתפת פעולה עם הפקחים. משמרגישה סירת המשמר בעבריינים, היא מודיעה באלחוט לניידת המשטרה, ואלה מטלפנים למשרד הפקחים. אך יש גם פעולה הפוכה — משמתחמקת סירת-דיוג ללב הים, מועיקים הפקחים את הניידת, משם מועברת הידיעה באלחוט אל סירת המשמר וזו מגרשת את סירת הדיוג לעבר החוף.

נחרג בנסותו לדוג בחמרי-נפץ

צעיר תל-אביב, בן 25, קיפח באמצע דצמבר את חייו, כשניסה לדוג בירקון בחמרי נפץ.

האסון אירע בשעה חמש לפנות ערב, כשאליעזר פלדמן יצא עם חברו לדוג בירקון בקרבת המת-אביב. כשפלדמן ביקש להשתמש למטרה זו בחומר נפץ, אירעה לפתע התפוצצות והוא נפצע באופן אנוש בכל חלקי גופו. חברו, שניצל בנס, הועיק את המשטרה. אולם השוטרים מצאו את פלדמן בלי רוח חיים.

חקר מקורות הדיוג בכנרת

בתחנה לחקר-המדגה הוחל בפעולה של חקר ים-כנרת. אל צוות המומחים הישראליים הצטרף גם מומחה לדיג מטעם ארגון המזון הבין-לאומי של א"ם, ששירת בזמן האחרון במיניסטריון החקלאות של אינדונזיה.

דיג בחמרי-נפץ בארץ

עלא פה איסור החוקי, לא מעטים הם בארץ העוסקים בדיג באמצעות חמרי-נפץ. דיג זה הוא, כנראה, כדאי משני טעמים: מבחינת הזמן — אין הפעולה נמשכת יותר ממחצית השעה, ומבחינת השלל — לעתים קרובות נאספים בפרק זמן קצר זה כמויות ניכרות של דגים מומתים.

שלא כדיוג הרגיל, הדורש מן הדייג להכיר את כל ארחות חיי הדגים, הרי הדיג בפצצות אינו דורש כל מומחיות. הפצצה נורקת ביד, הדגים צפים על פני המים מעוצם ההדף ומצפים למי שיבוא ויאספם. שיטה זו רווחת בעיקר בארצות מפרגות, והיא מסמנת תמיד את ירידתו של הדיג.

אופן הכנת הפצצה הוא פשוט למדי: כמות קטנה של ט.נ.ט. או אצבע ג'לטין בקופסת-שימורים ריקה. אל חומר הנפץ מחובר מתיל קצר, ושעה שעומד ה"דייג" בתוך המים, הוא מדליק את הפתיל ומטיל את הפצצה.

בעקבות ההתפוצצות נוצר לחץ הגורם זעזוע קשה לכל בעלי-חי הנמצא במים בהיקף עד שלושים מטר ממקום ההתפוצצות: אבריהם הפנימיים של הדגים מתרסקים וכלייהם העיקריים שלהם נפגעים. ברדיוס עד ששים מטר מושמדים הדגים הקטנים יותר. ברדיוס נרחב יותר פוקעת שלפוחית האוויר של הדגים ויש שגם קרום הבטן ניוזק. דגים אלה מצליחים לשחות זמן מה, אך לאט לאט מתים בריחוק מקום, ואין יד הדייג משגת אותם. כן נשמדים מיליוני ביצי דגים וצוורים מיקרוסקופיים שאינם נראים לעין. היצורים האלה מהווים את המזון הטבעי של הדגים, והשמדתם ההמונית מביאה בהכרח לדלדול הדגה והרעבתה, וגורמים לכך, שדגי המאכל עוובים את מימי הארץ ונודדים לשדות-מים אחרים לשם השגת מזון. באחד האיים היווניים התרוקן הים לחלוטין בעקבות הפצצת הדגים מדגיו. אך יש גם צד אנושי באיסור הדיוג בחמרי נפץ. אם תחאחר, ולו רק בשניה אחת, זריקת הפצצה, יהיה סופו של הדייג כסופם של הדגים. מדי שנה בשנה חוזרים ונשנים מקרי מוות הנגרמים מחמת האיחור בהטלת הפצצה, וכן ידועים מקרים רבים של ריסוק אברים, אצבעות, ידים, רגלים ועינים.

מדיחים בני נוער

ב"מקצוע" זה עוסקים בעיקר פושעים ואנשי העולם התחתון. בתל-אביב גרים רוב ה"דייגים" בכרם התימנים. הדיג בפצצות הוא להם רק "הובי", כי "מקצועם" העיקרי הוא גניבות ופריצות. מצויים גם עולים חדשים שנתפסו ל"מלאכה" זו.

גם צד סוציאלי יש בפרשה זו. עורריהם של ה"דייגים" האלה הם תלמידי בתי-הספר. הם מקבלים חלק אפסי (באופן יחסי) מן השלל, אם בדגים ואם בכסף מזומן. מובן שילדים אלה מבכרים "עבודה" קלה והרפתקנית זו, ששכרה בצידה, מאשר בילוי "משעמם ומיגע" בבית הספר.

לשם השגחה על קיום החוק האוסר את השימוש בחומר נפץ לשם דיג, מעסיקה מחלקת הדיוג במשרד החקלאות מחלקה מיוחדת

יכין חקר בע"מ

עיבוד פרדסים
קטיף ואריזה
שיווק תוצרת חקלאית
פיתוח גני ירק
התישבות עממית — נטיעה חדשה
תעשייה חקלאית

המשרד הראשי:

תל-אביב, רחוב לילינבלום 48

ת.ד. 332 • טלפון 67221

ר ד ר ב א נ י ו ת ? ש ר א ל י ו ת

ירדו דמי ההשהיה בנמל חיפה

דמי ההשהיה, ששולמו בנמל חיפה לאניות זרות בגלל סיגורים בפריקת מטעניהן, ירדו בתקופת אוקטובר-נובמבר 1952 ביותר מ-99 אחוז לעומת אותו פרק זמן לפני שנה. בעוד שבתקופה המתאימה של 1951 הגיעו דמי ההשהיה ל-205 אלף דולר, שולמו השנה רק 250 דולר — והיה זה מקרה אחד בלבד אשר נגרם על ידי סיבות שאינן קשורות בעבודת הנמל.

לעומת זה הרווחה המדינה דמי-זירווי בסך 14.500 דולר בעד פריקת מטענים לפני המועד המוסכם.

תוצאה זו נובעת בחלקה מן הירידה בכמות הסחורות, שנפרקו בחיפה, אך במידה רבה נתאפשר ההישג הודות לעבודתו של ד"ר בוריס שטרן, מומחה לארגון עבודה וייעול מארצות הברית. ד"ר שטרן נשלח לארץ בתחילת השנה מטעם מועצת הסיוע הטכני של האומות המאוחדות.

מכשירי הראדאר הראשונים באניות הצי המסחרי הישראלי יותקנו בקרוב ואניות-הנוסעים של חברת "שהם" וכמה ספינות-משא ומשרתות בקו ישראל — מערב אירופה יצוידו במכשירי ראדאר, שחשיבותם לבטחון האניה בערפל גדולה מאד.

אחרי מלחמת השחרור הקימה חברה בלגית לאלחוט "סיאט" (שבה שותפים אנגלי, צרפתי ובלגי) סניף בישראל. הסניף טיפל במשך שנתיים בציוד האלחוט של אניות ישראליות וספנות זרות, שעגנו בנמלי ישראל. ביולי אשתקד נוסדה חברה ישראלית עצמאית ומניותיה שייכות ב-63 אחוז לחברת "צים" וב-37 אחוז לחברה הבלגית.

שרות למכשירי אלחוט

כל אניה שבעליה חתמו על חוזה שנתי עם "אלחוט-ים" בחיפה, זכאית לקבל שירות למכשירי אלחוט ללא תשלום בכל 250 הנמלים. חברה "אלחוט-ים" בחיפה, זכאית לקבל שירות למכשירי אלחוט ללא תשלום בכל 250 הנמלים.

הוצאות התקונים על אניות ישראליות בנמלי חו"ל כוסו על-ידי ההכנסות מתיקונים שבוצעו על ידי "אלחוט-ים" על אניות זרות בנמלי ישראל. בעונת החורף לא היה יום שאניה זרה לא תבקש את עזרת "אלחוט-ים".

השרות של "אלחוט-ים" אינו מצטמצם באניות. רוב ספינות הדיג הישראליות מצוידות כיום במכשירים ראדיו-טלפוניים שהותקנו על ידיה. כ-20 ספינות דיג קשורות באלחוט עם תחנת חוץ ביפן, המקיימת שירות של 24 שעות ביממה. דרכה מבקשים הדייגים ידיעות על מזג האוויר, מומינים תחבורה ומוריעים על כמות הדגים שדגו. לפני זמן קצר הותקנו במכשירי אלחוט גם בחמש ספינות-דיג בים כנרת הקשורות באלחוט עם תחנות בקבוצים עין-גב וגנוסר.

מנופיקלשון השמליים יופעלו בנמל חיפה

מנועים למילוי סוללות, שהגיעו באניה "אילת" מארה"ב לנמל חיפה, משלימים את ציודם של 17 מנופיקלשון השמליים, שהגיעו עוד לפני כשנתיים לנמל, אולם עד כה אי-אפשר היה להפעילם בגלל חוסר סוללות.

המנופים החשמליים יופעלו בלא רעש בניגוד לטרקטורים, המצוים כעת בנמל. הם יחסכו גם הוצאות, שכן האנוסים הרגילים צרכו דלק, בעיקר בנוזן, אלא שהציוד המשוכלל יכנס לשימוש דווקא בשעה שבנמל יש מעט מטענים וירידה מבהילה בהיקף העבודה, וכאשר למאות פועלים קבוצים ניתנת משכורתם גם כשאין הם עובדים וגם הציוד המצוי אינו מנוצל כולו. אי-הבאת המנועים בשעתו היתה אחת מהזנחות ה"סחבת", שצויינה ב"שיבות הועדה לבירור" עיות נמל חיפה.

מ א י ר מ ר ג ל י ת

שעות ספורות בטרם הכריעתהו התקפת הלב האכזרית, ישב במשרדו, כמוזכיר כללי של משרד התחבורה, וחתם על מכתבים. דבר בסניו לא העיד על הקץ הטראגי המתקרב. החיוך הקליל, זריר וזת המעשה לא עזבוהו.

לפתע קרה הדבר. שעה קלה לאחר צאתו מהמשרד, גלווה אל אשתו לטיול קצר בשדרות בן-מימון שברחביה. הוא התמוטט פתאום והובא אל ביתו מחוסר-הכרה וכעבור דקות מעטות נפרד מארץ החיים. סמל של מסירות לעבודה בשרות המדינה, מופת של סדר ושל דייקנות. ראשון הבאים ואחרון ההולכים היה האיש בעבודה. הוא ראה בשרותו תוכן-חיים פיצוי רוחני-מוסרי לאבדן בנו-יחידו, שנפל במלחמת השחרור.

בא לארץ כחייל בגוד העברי, התגייס בארה"ב ועוב ספסל-לימודיו בבני-גבוה להנדסה אווירית, מתוך התלהבות-נעורים של ציוני. בימי המנדט מילא תפקידים נכבדים במחלקות ממשלתיות שונות, ותרם מנסיונו האדמיניסטרטיבי העשיר, עם כליון המדינה, לארגונו של משרד החקלאות הישראלי. תקופת שרותו במשרד התחבורה בראשותו של השר ד. צ. פנקס ז"ל, היתה תקופה של התרוממות-נפש בשבילו. השנים הוקירו זה את זה וכיבדו זה את זה. "עכשיו הגיע תורי" אמר מאיר מרגלית בקול נרגש, אל עוזריו הקרובים, עת צעדו אחרי מיטתו של השר המנוח ז"ל. ולא אבה איש להאמין כי קומה זקופה זו, הדרת פנים זו, מרץ תוסס ומלא נעורים זה, יפלו לפתע...

חמה הדמעה על קברו, דמעה-אמת על איש-אמת.

תקנון העבודה בספינות מכמורת. שאושר

זה עתה ע"י איגוד הדייגים — והוא ישמש חוזה העבודה בין הדייג למעביד.
(1) שכר עבודה:

(א) דייג מתחיל. (1) משכורתו של דייג מתחיל בחודש הראשון לעבודתו היא — 65 ל"י לחודש. (2) גובה המשכורת הנ"ל ייבדק מדי פעם בפעם וישונה בהתאם לתנודות באינדקס יוקר החיים. (3) לדייג כנ"ל העונב את מקום העבודה תוך השבוע הראשון, אין המעביד חייב לשלם בעבור העבודה. (4) בוגרי קורסים לדייגים, ימאים או יוצאי הילהים — דינם לגבי קביעת המשכורת כדון דייג אשר עבד בדיג לפחות חודש ימים כאמור בסעיף 1ב' (1), אולם דינם כדון דייגים מתחילים לגבי האמור בסעיף 1א' (3), במקרה של עזיבת העבודה תוך השבוע הראשון.

(ב) דירוג השכר בספינות רגילות המצוידות במנועים בני 100—170 כ"ס ואורכן עד 20 מטר — (1) עד השנה הראשונה — 3.5%; (2) משנה ועד שנתיים — 4.5%; (3) משנתיים ומעלה — 5%; (4) דייג סוג א' (רשתן מקצועי) — 6%; (5) סגן — 7%; (6) מכונאי ראשי, חובל — 8%.

(ג) דירוג השכר בספינות גדולות עם מנועים בני 170 כ"ס ומעלה ואורכן למעלה מ-20 מטר — (1) עד השנה הראשונה — 3%; (2) משנה ועד שנתיים — 4%; (3) משנתיים ומעלה — 4.5%; (4) דייג סוג א' (רשתן מקצועי) — 5.5%; (5) סגן — 6.5%; (6) מכונאי ראשי — 7.5%; (7) חובל — 8%.

האחוזים ייחשבו מפדיון הדגים של הספינה לפי חשבונות "תנובה". לאחר הורדת הוצאות הפרמיה לביטוח העובדים, הוצאות קרן והובלה.

במקרה של עבודה בספינה בעלת תכונות מיוחדות שלא הוגדרו בסעיפים ב' ו-ג' או שכושר פעולתן מסופק — ייחתם הסכם בכל מקרה ומקרה, לאחר בירור באיגוד.
(2) חופשה:

(א) אחרי עבודה של 3 ימים בים — יקבל הדייג חופשה של יום אחד.

(ב) אחרי עבודה של 6 ימים בחוף — יקבל הדייג חופשה של יום אחד.

(ג) בספינות שנוהגים לתת חופשה יותר ארוכה לחברייהם — יקבלו הדייגים השכירים גם הם חופשה כנהוג לגבי החברים.

(ד) התמורה בעבור החופשה תשולם בהתאם לדירוג השכר באחוזים כאמור לעיל.

(ה) חופשה שנתית — אחרי שלושה חדשי עבודה בספינה זכאי הדייג לחופשה שנתית, לפי חישוב של 12 ימים בשנה, בתשלום של שכר עבודה יומי כאמור בסעיף 3ב' (2).

3) עבודה בחוף:

(א) ימי סערה: (1) בימי סערה חייב הדייג לעבוד בחוף רק בעבודות הנוגעות באופן ישיר לספינות, כגון התקנת ציוד ועבודות בגוף הספינה; (2) עבור עבודה כנ"ל — לא יקבל הדייג שכר מיוחד.

(ב) תקונים: (1) במדה וספינה נמצאת בתקונים בחוף, כגון: תקון בגוף הספינה, המנוע או ב"סליפ" — חייב הדייג לעבוד בתקוני הספינה 3 ימים הראשונים בלי תשלום מיוחד; (2) אחרי 3 הימים הראשונים — ישלם בעל הספינה לדייג שכר עבודה יומי בסך 5 ל"י ליום, גובה השכר היומי ייבדק מדי פעם בפעם וישונה לפי תנודות אינדקס יוקר החיים; (3) זכותו של בעל הספינה לפטר את הדייגים במקרה של העמדת הספינה לרגל תקונים ע"י מתן הודעה מוקדמת לדייג שבוע ימים למפער.

4) כלכלה:

הדייג יקבל מבעל הספינה כלכלה נאותה בעת שהותו בים ובעת עגינת הספינה מחוץ לנמל הבית.

5) תנאים סוציאליים:

(א) מחלה: (1) דייג שיחלה תוך שלושת החודשים הראשונים לעבודתו בספינה — אינו זכאין לקבל תשלום בעבור ימי מחלתו; (2) אחרי 3 חודשי עבודה בספינה זכאי הדייג לקבל תשלום של יום אחד מחלה עבור כל חודש עבודה עם זכות צבירת הימים; (3) השכר עבור ימי המחלה ישולם לפי שכר עבודה יומי בחוף כאמור בסעיף 3ב' (2).

(ב) בטוח: (1) המעביד יבטח את העובדים ביטוח נגד תאונות בעבודה בהתאם לפקודת חוק הפיצויים הממשלתי לעובדים; (2) תשלום הפרמיה של הביטוח ינוכה מפדיון הדגים בנוגע לחישוב האחוזים לעובדים.

(ג) כל החוקים המחייבים את המעבידים ביחס לעובדים שכירים בארץ, יחולו גם על הדייגים השכירים.

6) פטורין:

(א) דייג כי יפטר או יתפטר בחודש הראשון לעבודתו בספינה — חייבים העובד והמעביד להודיע על כך שלושה ימים למפער.

(ב) דייג כי יפטר או יתפטר אחרי שבוע חודש ימים בספינה — חייבים המעביד והעובד להודיע על כך שבועיים למפער.

(ג) דייג כי יעבור עבירה פלילית או עבירה דומה — יפטר מעבודתו, בלי כל הודעה מוקדמת.

(ד) דייג שייעדר מעבודתו יותר מהפלגה אחת בלי סבה מספקת לכך — הוכות בידי המעביד לפטרו בלי הודעה מוקדמת.



זר פרחים לזכר חללי הצי בבריטניה

פריון האוקיינוסים

מחבר, שהאוקיינוס השקט והאוקיינוס ההודי הם הפוריים ביותר בין הימים. הם מכילים, לפחות, 50 אחוז יותר פוסף פאטים וחנקן, שבהם תלוי גידול הצמחי, מאשר האוקיינוס האטלנטי והים התיכון. הצמדיה בהם עולה על צמחית כל היבשות. 90 אחוז של חמרי המזון נמצאים במעמקי הים.

דברים אלה פירסמה ועדת חקר האוקיינוס באקדמיה למדעים בווינגטון. כן פירסמה עוד פרטים חדשים ואלו הם: ארצות הברית הולכות וקטנות שנה שנה ב"מ קל"מ, ברצועה לאורך 80 אלף קל"מ של שפת הים.

האורניום באוקיינוסים מספיק להעניק לעולם כוח למשך מיליון שנים, אלא שתפוקתו יקרה ביותר.

אילו אפשר היה לחלק את כל הזהב המצוי במימי הימים לאוכלוסיית העולם, היה כל אדם מקבל זהב בשווי 4000 דולר.

אם יוכל המגנזיום למלא מקום הברזל האזול (סבורים שבעוד 75 שנה יאזל הברזל לגמרי) — הרי שהמגנזיום המצוי בימים יכול לספק את צרכי העולם במשך 10 מיליון שנה.

ראצידיזם...

פקיד בריטי אחד זכה זה מקרוב בנטיית עת'חנם מסאותהמפטון לניו יורק וחזר רה, בהסתתרו ב"קוין אליובט". משנת' גלה, זמן קצר לפני שוב האניה לסאות'המפטון, טען, כי בא לעיר הנמל כדי לעלות על האניה כסועל ולשלם בעבודה בעד הנסיעה לניו יורק. לדבריו, החליט להסתתר באניה רק לאחר שנתברר לו, כי הסיודר שביקשו אינו בא בחשבון... והרי היו ימים, כאשר כל אדם שהור"ה לעלות לאניה, כדי לעבוד בה תמורת נסיעתו. בתקופת גילוי הזהב באוסטרליה היה נוהג זה נפוץ ביותר, והמור"ים הגיעו בדרך זו לארץ'הזהב הנכספת.

אהרון רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי בכל עניני הובלה ימית

חיפה — ת. ד. 74 — טלפון 4241/2

סניפים:

תל אביב — יפו — טלפון 6687, ת.ד. 305

ירושלים — טלפון 3451, ת.ד. 1357

ה) בכל מקרה של עכירה או היעדרות מהעבודה כנ"ל — יבוצעו הפיטורים רק לאחר ברור באיגוד הדייגים והסכמת האיגוד.

ו) בכל מקרה של פטורין, חייבים העובד והמעביד להודיע על כך לאיגוד הדייגים.

ז) משמעת בעבודה:

א) דייג שנשלח לעבודה בספינה — יתקבל לעבודה ע"י בעל הספינה.

ב) עם התקבלו לעבודה — יישמע הדייג להוראותיו של האחראי לספינה בלבד.

ג) במדה והאחראי על הספינה הנו דייג איטלקי — ימנה בעל הספינה אחראי מבין הצוות העברי ולהוראותיו יישמעו הדייגים.

ה"הארץ" בע"מ

תעשית עץ ומתכת

טל. 3755 • ת. ד. 106

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

חברה
קבלנית
לבנין

צבי סבירסקי ושות' בע"מ

בנין בתים משותפים
ברמת-גן, בגבעתיים והסביבה

המשרד: רמת-גן, רחוב ארלוזורוב 6