

ים

גליונות החכל הימי לישראל



אחת
לחדש

חוברת (ד' - צ')

שנה שמינית

שבת תשי"ג פברואר 1953
כתובת המערכת

חבל ימי לישראל, תל-אביב
פ.ל. 62407 ת.ד. 1917

אחוניס בסירת מפרש

שמיר

ספרים חדשים

התובלה הימית — מאת ז'אן מארי רזי, וילי, כרך ב'.
בניו נמלים והתחלתה — הוצאת החברה הגיאוגרפית, הימית והקר-
לוגיאלית, פאריס.

אחרי שהופיע זה מקרוב בהוצאה זו ספר מקצועי, המטפל בעיקר
בצדדיה המסחריים של התובלה הימית, הופיע עתה ספר חדש הדן
בכל הבעיות הקשורות בבנין אניות ונמלים. מצד אחד מיועד הספר
להיות מכשיר-עזר לקציני-ימיה, ומצד שני יכול הוא לשמש גם את
הקהל הרחב המתעניין במקצוע הימאות. צורת ההרצאה מצטיינת
בבהירות למופת. בזה אחר זה פורש המחבר לפני הקורא את הת-
פתחותם של טיפוסים האניות השונות, את צורות הבנייה המיתקנים
ועוד.

חלקו השני של הספר מטפל בנמלים, והוא נותן הסברה מקיפה
על כל הנתונים שיש להביאם בחשבון בהקמת נמל, ועל הגורמים
השונים המשפיעים על התפתחותו. כן דן הספר בכל השאלות הנוג-
עות לשרות נוסעים ומשא, טפול באניות, תקונים ובטחון. שלושה
נמלים גדולים — לה הבר, מרסיל ורוטרדם — מתוארים בספר כפי-
דוטרוט. טרק מיוחד הוקדש לתאור המתקנים הקבועים והצפים, וכן
למתקנים מיוחדים העלולים לבוא בחשבון במקרים מסויימים.

החלק הגדול ביותר בספר הוא החלק הששי ובו רשימה
מפורסת של כל חברות הספנות העולמיות, לרבות בוני-אניות,
מפעלי-תיקון, יצרני מכונות, שרותי-גריירה-ההצלה, הנהלת נמלים
ועוד. החלק השביעי הוא „מיהו מי בעולם הספנות“, ובו ביוגרפיות
קצרות של 1500 אנשי-ישם בימאות.

„ספר השנה לספנות, זמיהו מז, ת/1952“

זוהי המהדורה ה-65 של ספר-השנה הנודע, והפעם השתדלה
ההוצאה למנוע את לקויי המהדורות קודמות. הושם לב במיוחד
למתן אינפורמציה על חברות יפאניות וגרמניות, וכן יוצבה הרשימה
הכללית של חברות הספנות לפי הנתונים האחרונים. למדור „מיהו
מי ז“ נוספו כ-250 שמות של אישים ידועים בעולם הספנות ו-1500
ביאוגרפיות קצרות.

בחלק הראשון טבלאות ונתונים החשובים ליורררים. בחלק
השני — החשובים שבחוקי הימאות הבינלאומיים, וכן חלק מתקנות-
הספנות הבריטיות. החלק השלישי מוקדש לבעיות של לימוד מקצוע
הספנות המסחרית, והחלק הרביעי כולל נתונים סטטיסטיים מכל
הסוגים. החלק החמישי מוסר פרטים על כל קוי הספנות העוברים
אינדקס אלפביתי על 50 עמודים נאפשר למעיין למצוא בנקל
הדרוש לו.

„קניה“ — לביקור נימוסין בחיל הים הישראלי

בנמל חיפה ביקרה אנית הצי הבריטי „קניה“. שלושה
ימים היתה אורחת חיל הים הישראלי, תוך עריכת בקורי
נמוסין ותחרויות ספורט במשחקי כדורגל ומרוצי-שיט
בסירות מפרשים.

בתגיע תאניה הוחלפו יריות כבוד ב-21 מטחי-אש ע"י
תותחנים מכל צד, ועל ספונה נערכה קבלת סנים רשמית
מטעם השלטונות הצבאיים והאזרחיים. אנשי הצוות, מלחים
וקצינים הוסעו ע"י חיל-הים לשורת בקורים על הכרמל
ובגליל.

אניה מונעת בכוח אטומי

יש לצפות בקרוב לבנייתה של נושאת-מטוסים ענקית
המונעת בכוח אטומי — הכריז דובר מיניסטרוני הצי האמ-
ריקאי בטקס השקת נושאת המטוסים האמריקאית הענקית
החדשה „סרטוגה“, בת 60 אלף טון.
„אנו משלימים את בנייתן של צוללות המשתמשות
במנועים אטומיים, וכבר נחתם חוזה לבנין מנוע לאניה
אטומית גדולה יותר“ — אמר הדובר.

ד"ר מאלאן — וחדג הקדמון

הסיפור על הדג הקדמון שנודג באוקינוס ההודי על ידי
דייג אפריקאי — עורר התענינות מרובה בחוגי המדע
בעולם. פרופסור סמית מיוהאנסבורג סבור, כי הדג מייצג
משפחת דגים מלפני 300 מיליון שנה, ויש בו סימנים שאפשר
לפרשם כשרידי אברים. סבורים, שזו אחת מחיות הקדומים
שמהן התפתח האדם. כשהביאו את הדג לד"ר מאלאן נדהם
וקרא: „האם אתה, פרופסור, תאמר לי, שכונאת היתה
דמותי לפני 300 מיליון שנה? I“ הפרופסור לא השיב על
כך, אבל כינה את הדג בשם „מאלאנאי“, — תרומה לתורת
הגזע הדרום-אפריקאית.

הים עושה קפיצות פעם בחמשת אלפים שנה

לפי המתקרים החדשים עושה הים קפיצות פעם בחמשת
אלפים—ששת אלפים שנים. המים הקרים של האוקינוס
הצפוני והדרומי יורדים לקרקעית וזורמים לאוקינוסים
האחרים, וכשהם מגיעים למימי איזור קו המשווה הם עולים
— מה שהיה מלמטה עולה למעלה ולהיפך, וכך נמשך
חדבר עד אין סוף.

זמן רב לא ידעו את שעור זרם המים דרומה וצפונה,
ועכשיו נקבע הדבר במדודות הרדיואקטיביות של דברים
הנמצאים במעמקי הים. הדבר הביא מהפכה במחקר האר-
כיאלוגיה. הוברר, שציורי-הקיר במערות לאקו בצרפת
הן מלפני חמשה עשר אלף שנה, התאריך הקדום ביותר
של מימצאים, שיש להם שייכות לאדם. באומה הקפואה של
אלסקה וכן בסיביריה נמצאו בעל-חיים ממינים שאספו בעולם
במצב כה טרי, עד שהבשר נוח אף לאכילת בני אדם. בשר
זה הוא מלפני 28 אלף שנה.

בן חמשים מיליון שנה

דג טרום-היסטורי — הקרוי קואלקנת — נתגלה במימי
מדגסקר. עד כה היו סבורים, שדג זה עבר מן העולם לפני
50 מיליון שנה.

נלכד כריש במסרף אילת

כריש באורך שני מטר, שמשקלו כרבע טון, נלכד ע"י
הדייגים בים אילת. במשך שעה ארוכה נאבקו הדייגים עם
הטורף הענק ורבי-הכוח, עד ששמו ח לפיו העצום והטילוהו
לתוך סירת-המנוע שהביאתו לחוף.

כל המוצגים הללו חסרים כאן, ומצפים ליד מרכזת שתקלטם ותציבם לציון של גבורה. ורצונו של החבל הימי לישראל בשיתוף עם מוסדות שונים: עיריית חיפה, הממשלה, המוסדות הימיים וכל הגורמים הקשורים בפרק ההירואי של ההעפלה, להקים מוזיאון ימי ראוי לשמו. והעיר חיפה ראויה לאכסן בתוכה מוזיאון כזה.

אני תקוה, שהננו זורעים גרעינים בריאים בפתיחת התערוכה הימית, שנועדה בעיקר לנוער הלומד והעובד, ומוצגים אלה יקנו לו מושג־מה על הנעשה בים, הוא מעוזנו ויסוד נכבד לכלכלת המדינה, ויעודדו את החיבה לים ואת התשוקה לראות בו עתיד וקיום. והן מטל עלינו להיות חזקים בים, גם כדי שנוכל לעמוד בפני מתקיפים. ותפלה בלבי, כי נזכה שהתערוכה הזאת תשמש דחיפה ליסוד המוזיאון הימי הראשון בעירנו.

תודתנו נתונה לד"ר זבה ולאנג'ינר היימן על הטפול במוצגים; למטה חיל הים ולרב־סרן בן־אלי על העזרה במספר מוצגים שהושאלו לנו ולמר ראש, מנהל המוזיאון העירוני בחיפה.

קו "שופטי ישראל" בהתפתחותו

צוות אנית־המשא "בן־נון" יצא בדרכו לקופנהאגן, כדי לקבל את אניתו מחברת הקיטור הדנית שנקנתה ממנה. רב חובל ישמש ציון צברי, יליד כרם התימנים וחניך "זבולון", האניה בעלת הקיבול של 8500 טון, תגיע עם מטען מחופי מפרץ מכסיקו לישראל במחצית מארס.

זו האניה הראשונה בשירות החדש של קו "שופטי ישראל", שהוקם לאחר עמל של שנתיים בגיוס הון בחו"ל. יוזמי המפעל הם ממיסדי אגודת "זבולון".

אניה שניה — "בן־יפונה", בעלת נפח של 10.000 טון ומקום נסיעה ל־12 נוסעים, עומדת להרכש מחברת ספנות בלגית. סבורים שתכנס לשירות בחדשי מארס—אפריל, 1953 ותופנה לקו הישיר בין ישראל לאיי הודו המערבית ומפרץ מכסיקו. היא תוכל להוביל סחורות בתפוזרת (תבואות) ומטען כללי.

קבוצת המממנים היהודים, שהשקיעו מליוני דולארים במימון קו האניות החדש, מוכנה להשקיע 4 מיליון דולר נוספים באניה שלישית. הכוונה היא הפעם לבנות אניה חדשה, מטיפוס "סלף־טרימר", בעלת נפח הובלה של כ־15.000 טון. אניה זו מסוגלת להוביל 50 אחוז מהתצרוכת השנתית הישראלית בתבואות יבוא וגרעינים. ההון הדרוש הועמד לרשות החברה, אניה מסוג זה ניתן להפכה אנית־דלק ללא קשיים.



בימאות הישראלית

מ. פומרק

יוקם המוזיאון הימי העברי בחיפה

(דברים בפתיחת התערוכה הימית בחיפה ב־4 בינואר 1953)

פתיחת תערוכה בכל מקום היא מאורע תרבותי נכבד. קל וחומר תערוכה ימית ישראלית בחיפה.

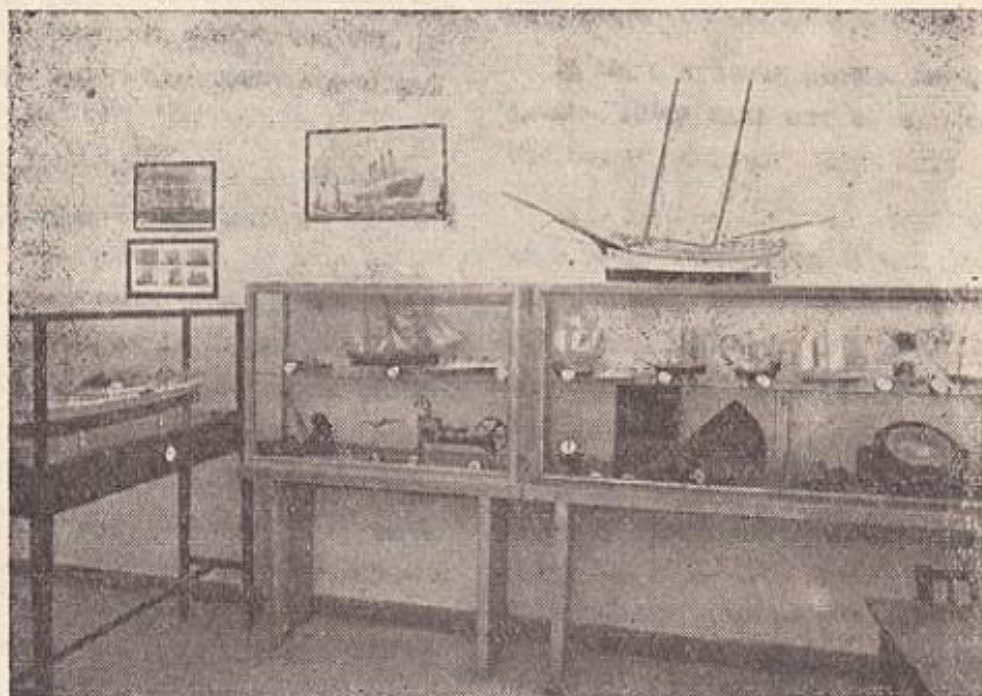
לעיניכם מוצגים על נושאים ימיים, שאספנום במשך הזמן ובכללם: ספינות מלחמה מתקופת האשורים והפיניקים מהמאה ה־8 לפני הספירה, ספינות סוחר צוריות מהמאה ה־4, ספינות סוחר מתקופת הצלבנים, ספינות סוחר ערביות. תחריטים ממראה החוף של יפו משנות 1676 ו־1849, עכו מ־1839, חיפה מ־1849, עטלית וקיסרי מאותה תקופה. נופות ימיות מתקופת הצלבנים. מראה חורבות חיפה מצד הים. מודל מספינת הדגל של קולומבוס "סנטה מריה". מוזיאונים של אניות קרב, אניות משא ואניות נפט. וכן אניות נוסעים משוכללות.

דיאגרמות וטבלאות על חלוקת צי אניות הנפט בין הארצות העיקריות ועל התפתחות הספנות העולמית וכן מוצגים של מכשירי־עזר לאניות כגון: קשרי חבלים, פנסי איתות לאניות, עגנים וכו'.

מצויים כאן תצלומים על ראשיתו של נמל תל־אביב — ומעט מן החי והצומח שבים משתקף בתערוכה זו; כמה דוגמאות של סרטן ים, דגים שונים ועוד. וכן אוסף של בולים על נושאים ימיים, ומובן מאליו — מפעלי החי"ל והתפתחותם מאז קיומו. מן התקופה בה נקרא "ליגה ימית" ועד היום, חוברות וספרים שהוצאו במשך השנים על ידו מתוך הרשימה שצוינה מסתבר, שחסרים אנו מוצגים על הספנות העברית הקדומה והנוכחית. ההיסטוריה יודעת לספר על מלחמת יהודים ורומאים בימה של יפו עד שמימי יפו היו אדומים מדם. על המלחמה בים כנרת עם הכובשים מאז. וההיסטוריה של תקופתנו מספרת על המצור שממשלת המנדט שמה על פס התכלת שאנו משקיפים עליו יום יום, כדי למנוע בואן של אניות עולים שהביאו את אחינו שארית הפליטה לחוף מבטחים, ועל התגובה של המוני הישוב היעברי בחיפה. זאת היתה תחילתה של מלחמת השחרור שלנו.



מוצגים בתערוכה הימית בחיפה



המוסד להל' תלמות בעבודות נמל

כזעקת אימים של חיה פצועה מחרידה הצפירה של מכונית העזרה הראשונה בעברה בדהרה את רחובות הדר הכרמל לנמל חיפה. סימן בלתי מובן של האתת הוא שגרם לכך, שמטען בשיעור של טונה מחץ את ראשו של פועל. כעינים עצומות שכב הפצוע, וקילוח של דם ניגר לתוך היים. במסעדה הסמוכה לא הפסיקו הסועדים את הארוחת, ובככר שלפני הנמל התגוששו הסבלים בינם לבין עצמם כתמול שלשום. רק אישם במזרחה של חיפה נפער פצע עמוק: נתאלמנה אשה ונתייתם ילד.

ממדרגות בית החולים הממשלתי הוא מדדה על קביים בדרכו "הביתה" — להיות מעמסה על קרובים וידידים. "טוב לי המות מהחיים" — ממלמל הוא לעצמו. שלם ובריא יצא אותו בוקר לעבודה, לסידור ארגוני פרי הדר למשלוח. לרגל שגיאת המנופאי נפגע הפועל בערימות ארגזים שרסקו לו את פיקת הברך וחיבלו בכל גופו. מאמצי הרופאים לא הועילו. נקטעה רגלו הימנית מעל לברכו.

תאונות רבות הוציאו אנשים ממעגל העבודה. סחורות רבות ערך ירדו לטמיון. וזה המניע להקמת המוסד להכשרת פועלים לעבודות נמל.

ששה שותפים למוסד להשתלמות: משרד העבודה, מנהלת נמל חיפה, מ. פ. ה. חברות קבלניות, משרד התחבורה (מחלקת הספנות) ומזכירות פועלי הנמל. לא בנקל עלה הדבר לזמן את הגורמים האלה — אולם פי כמה רבו הקשיים מצד הפועלים, שסרבו ופקפקו והיססו.

מנופאי אניות ומנופאי הוף, נהגי טרקטורים וראשי דוברות, נהגי קלשונים והגאי סירות, מחסנאים ומנהלי עבודה — ציבור זה, צוות התובלה שלנו בתחומי הנמל, התיישב על ספסל הלמודים. מספטמבר 1951 עמדו בבחינות 250 איש בקירוב, בכללם 11 "אכסטרינים" מחברת "עוגן".

עקומת התלונות של היבואנים וחברות הביטוח המצביעה על סימני ירידה מובהקים משמשת הוכחה נאמנה להצלחת פעולתו של המוסד. גם היחס לכלי העבודה נשתנה. הוראות מנהלי העבודה שניתנו לפעמים בניגוד לבטחון המכונה, הן כבר נחלת העבר. מנהל העבודה אינו מסתכל כבר בפועל מלמעלה למטה ו"יורה פקודות", הואיל והמנופאי שגמר קורס שוקל בעין בוחנת את המטען, אם אין הוא עולה על כוח העומס של אמצעי ההרמה וההנפה. נהג הקל-שון בודק יפה יפה את השרשרות, וכמוהו נהג הטרקטור.

גם תאונות העבודה שפחתו מוכיחות על התקדמות. תקופת הלימודים במוסד להשתלמות היא 2—3 חדשים. חבר המדריכים מורכב מבעלי מקצוע. תכניות גדולות להנחלת המוסד להשתלמות. היא רוצה שפועלי "שנים" (שירותי נמל מאוחדים) ילמדו כולם בקורסים והיו בעלי מקצוע.

לבעית הן ר'קה גאניוטינו

בתום שביתת הימאים התבשרנו על מכת ים חדשה. או יותר נכון מחודשת: "ימאים עריקים", והיו עתונים שהפריזו בפירסום חזיון העריקה. בינתיים נודע, כי לכנסת הוגש חוק עונשין לעריקים מאניות.

קודם כל — אל לנו בהפרזה. ממדי העריקה אינם גדולים. זו ועוד: עורקים לאו דוקא ימאים, כי אם בחורים אשר עלו לאניות בכוונה תחילה לרדת בחוף נכר, וזאת מטעמים שונים. אולם במידה שמצויים ימאים ישראלים מושרשים בין העריקים, ראוי הדבר שנתייחס אליו בכובד ראש. אין כל ספק, שלתוצאות השביתה היתה השפעה גם בשטח זה. שכן, משבר נפשי עבר על רבים והצטברה מרי-רות, ולא כל אחד גילה חוסן נפשי להתגבר עליו. נשמעו קולות: נעזוב את היים, נעבור לציים זרים וכ'.

לזה יש לצרף גורם נוסף: העברת ימאים מחברה לחברה, שכתוצאה מכך עזבו ימאים בעלי-מקצוע ותיקים עבודתם בחברתנו הלאומית ועברו לחברות פרטיות.

ספק, לדעתי, אם עורקים בגלל תשלום של דולרים או לרגל המשיכה לעבוד באניות אמריקאיות. יתכן שתנאי העבודה והחיים באניות וה"יחס", אף הם משפיעים. העריקה כרוכה, לרוב, בצער רב הנובע מן הפרידה מהאניה ומחבר העובדים לאחר שנות עבודה. ומכאן המסקנות:

(1) יש לעשות בהתמדה לשיפור תנאי החיים והמגורים של ימאינו באניות.

(2) יש לחתור לפתרון בעית העובדים הזרים ולצמצם ככל האפשר את מספרם.

(3) יש לבצע מבצע של תקון היחסים וקירוב הלבבות ולהרחיב את פעולת התרבות וההסברה.

אין בי ספק, כי מאמצים אלה עתידים לחסל את החזיון המחפיר של העריקה, או לצמצמו עד למינימום.

חיים שלח

מזח סינגפור שטובע

הידועות על כוונתה של האדמירליות הבריטית למשות מן היים את מזח-סינגפור המפורסם, שטובע במטוסי-אויב ב-1945 — עוררו מחדש את ההתעניינות במזח נודע זה, שנחשב בשעתו אחד מפלאי העולם. לאחר שימשהו מן המים יועבר המזח ל-בריטניה וימכר לברוטאות. הוא תוכנן ב-שעתו לנשיאת מטענים של 55.000 טון.

יפאן מקוממת את צייה

יפאן מקוה שעד סוף שנת-הכספים 1957 תגיע למצב בו תוכל להוביל 50 אחוז מן היבוא והיצוא שלה באניות-יהיא. בסוף 1952 היו ליפאן אניות בנפח כולל של 1.840.000 טון, מהן טאנקרים בנפח של 340.000 טון.

המוסד המרכזי להדרכה ימית

כאגודות

ועדת האגודות, שכל האגודות מיוצגות בה, דנה על פעולות האגודות בכל השטחים: מחנות, תקוני ציוד, הפלגות ושאר הפעילות המרכזיות.

4 הרכזים של האגודות עובדים במקומה של הרכז הארצי. בתכנית — לשתף ביתר שאת את רכזי האגודות בפעולות המרכזיות של המוסד. כיום פועלים במסגרת האגודות 3900 חברי בדרגות א', ב', ג', מהם 2500 בדרגה ג' (רובם תלמידי בתי-ס).

להלן הפעולות המרכזיות בשיתוף האגודות שקיימו השנה.

- א. שיוטים והפלגות
1. שיוט החוף (בגיוס העצמאות) בשיתוף עם המחלקה להכשרה גופנית של משרד החינוך בהשתתפות 36 סירות. 2. שיוט על הכנרת — כניל. 3. בגיוס הים" התקיימו תחרויות מקומיות בחיפה ובתל-אביב. השנה מכניס ל"יום הים" תחרויות חתירה בון תלמידי בתי הספר על גביע החייל. 4. שיוטים אזוריים. חידוש נאה הם השיוטים האזוריים שהוחל בהם השנה. ככר התקיימו שני שיוטים אזוריים בדרום ובצפון. בשיוטים משתתפים כל האגודות המתחרות על גביע, ולהם ערך רב מבחינת אימון החניכים. כן נערך שיוט הערים של "הפועל" בהשתתפות 17 סירות. גם ביתר האגודות נערכו כמה הפלגות קצרות.

ב. מחנות קיץ

המחנות קיימו בשתי נקודות: מחנה מרכזי של המוסד לדרגות א' וב' במכמורת; מחנה של "הפועל" בגניס נהריה ועכו. לדרגה ב' מחנה של "אליצור" לדרגות א' וב' בעכו. בסך הכל השתתפו במחנות 225 חניכי בחקופת אמונים של 21 יום כל אחד.

יש לציין את הצלחתו של המחנה המרכזי במכמורת מבחינת האימונים. במחנה השתתפו 150 איש מה"פועל", וזבולון, יצו"ר, י"י שקבלו אימונים במשך 236 שעות.

תרומה חשובה להצלחת הפעולה היא הפלגות הסיום של המחנה באנית חיל הים, בה השתתפו 18 חניכים גומרי דרגה א' למשך 8 ימים. המוסד מקצה לארגן השנה 2 קבוצות מפליגים.

אגודת "זבולון" ערכה 3 הפלגות ארוכות לרודים בהשתתפות 24 חניכים לתקופה של 21 יום. המוסד השתתף במימון ההפלגות. ב-1952 הוצא לפעולות המרכזיות הנ"ל סך — 11800 ל"י. בשנת התקציב 1953 הוקצבו לפעולות אלה — 17500 ל"י. כך שילם המוסד בהקצבה ישירה לאגודות, לפעולה הפנימית, סך — 8400 ל"י. גם השנה אנו מציעים להקציב סכום זה.

משק, תקוני ציוד ורכישתו

על אף קשיי הזמן תוקנו כל הסירות שהיו סעונות תיקון, ואפשר לומר שכל הציוד כיום הוא מתוקן ומסודר (5 סירות נמצאות במספנות לתקונים). מר. ש. דברת, מועדת המשק בדק את כל הסירות ופקח על התקונים.

בהשתתפות האגודות נרכשו 2 סירות חדשות, אחת ל"הפועל" — תל-אביב והאחרת ל"זבולון" — חדרה.

כיום יש ברשות האגודות 64 סירות, מהן: 27 ל"הפועל"; 16 ל"זבולון"; 13 ל"צופיים"; 8 ל"אליצור".

הסירות הקיימות אינן מספקות עוד את דרישות ההרחבה וקיים קושי רב בקליטת חניכי בתי הספר לאגודות. לכן יש צורך ברכישת סירות חדשות, ולמטרה זו הוקצב רק סך של 8.000 ל"י לשנת 1953. בדעת המוסד לשתף את האגודות ברכישת סירות חדשות.

הוחל בפעולה רחבה לבטיחות בהפלגות, ויש טפול בהתקנת סחי אויר בסירות המפליגות בים, ברכישת גלגלי הצלה וחגורות הצלה — והוקצב לסעיף זה סך של 4000 ל"י.

המוסד להדרכה ימית של החבל הימי לישראל — הוא ממפעליו החשובים והמרכזיים. ורבים זכויותיו בסיפוח הימי אות העברית הלכה למעשה בשורות הנוער העברי בארץ. בשפת המספרים אשר לדין וחשבון מפעולות המוסד לשנת 1952 והצעת התקציב לשנת 1953 רקומה ואחוזת שירות יצירה ושייה מבורכת — אשכול פעולותיו של החבל הימי לישראל בכיבוש הנוער העברי ובהכשרתו ליט.

שנת 1952 היתה שנת פעילות מוגברת במוסד להדרכה ימית.

תקציב המוסד לשנת 1952

1. הפעולה בבתי-ספר — 15640. ל"י
2. הקצבות ישירות לאגודות — 8400. ל"י
3. רכזים באגודות — 3400. ל"י
4. תקוני ציוד ורכישתו — 16000. ל"י
5. פעולות מרכזיות — 9550. ל"י
6. ספרות מקצועית — 2000. ל"י
7. רכזות פעולות (הנהלה, טכסים, רכו ארצי) — 3000. ל"י
8. סקוח מקצועי ופקוח משק — 1000. ל"י

במסגרת התקציב התמללה הפעולה, על אף הקשיים הרבים מחמת האמרת המחירים של תקוני ציוד ורכישתו, הצליח במסגרת המורים, המדריכים ורכזי האגודות, אשר לציון, שהיתה התבססות ניכרת בכל שטחי פעולתו.

הפעולה בבתי הספר

השנה עובדים בבתי הספר 5 מורים כשיעורים עיוניים ו-15 מדריכים בפעולה מעשית. פעולתם מקיפה 30 בתי-ספר, כ-4.000 תלמידים: מהם מקבלים 2.500 הדרכה בימאות מעשית.

מתחילת שנת הלימודים תשי"ג הצלחנו להעסיק את המורים בהוראה מלאה (20 שעות בשבוע לכל אחד). דבר המאפשר להקיף מספר גדול יותר של בתי-הספר. מסיבות טכניות לא הוצא, לשנת הלימודים תשי"ג, ספר לימוד לימאות, אולם יש לקוות שיוצא לקראת שנת הלימודים תשי"ד. נערכים ימי עיון קבועים, אחת לשבועיים, למורי הימאות, המקבלים הדרכה מקצועית ופדגוגית.

מר י. אברמוביץ ממשרד הפקוח על החינוך הגופני ממשיך לפקח על הוראת הימאות. נוכח הרחבת הפעולה בבתי הספר ודרישת משרד המפקחים — להקים במסגרת הפקוח אגף לימאות, שיפקח ויארגן גם את השעורים לשחיה — יהיה צורך להעמיד לרשות האגף מתחילת 1953 צוור למפקח.

מדרישה למורים

המוסד נתקל בקשיים רבים בהשגת מורים לימאות. נעשה נסיון לארגן קורסים מיוחדים בהשתתפות מורים כלליים. עתה באנו לידי הסכם עם המחלקה להכשרה גופנית, לסיו ילמדו משנת הלימודים הנוכחית, את מקצוע הימאות במדרישה למורי החינוך הגופני. במסגרת תכנית הלימודים הדידקטית במדרישה ינתנו 80 שעות ימאות עיונית ו-160 שעות שחיה. לאלה מהחניכים שיבחרו את הימאות כמקצוע, ייערך בקיץ מחנה ללימוד ימאות מעשית. המוסד מקצה לפתור בדרך זה את בעיות המורים. הסך של 2.000 ל"י למטרה זו — הקצבת החבל הימי לישראל — מופיע בתקציב המוסד ל-1953.

בשנת 1952 הוצא לפעולה בבתי הספר סך של — 16000. ל"י.

בתקציב 1953 נקבע לפעולה זו סך של — 23200. ל"י. אחד התפקידים העיקריים הקשורים בפעולה בבתי הספר הוא — הרצאה לקליטת הנוער הלימוד בפעולה מעשית באגודות.

14400	6000	4 רכזים
		משק
		בטיחות הפלגות, הסירות, ארגוני אויר,
4000		גלגלי הצלה וחגורות הצלה
4000		רכישת ציוד קבע למחנות (אהלים, מטות)
8000		תקוני סירות
8000		עזרה לרכישת סירות חדשות
25000	1000	ארגוני ציוד וכלי עבודה לאגודות
		פעולות מרכזיות
6000		מחנות קיץ
500		פעולות עיוניות לדרגה א'
500		בחינות למפקדי סירות
1500		הפלגות, שיוט יום העצמאות, שיוטים אזוריים
2000		ספרות מקצועית
3000		רכו ארצי והוצאותיו
1000		פקוח מקצועי על המשק וועדה מקצועית
17500	3000	משכורות, מכונות, הדפסות
80100		

הפעולות העיקריות לשנה לפי התקציב הנ"ל

- 1) ביסוס הפעולה בבתי הספר,
 - 2) הקמת אגף הפקוח לימאות במשרד החנוך,
 - 3) הוראת ימאות במדרשה למורי החנוך הגופני,
 - 4) שיוטים אזוריים,
 - 5) שיוט יום העצמאות,
 - 6) תחרויות "יום הים",
 - 7) מחנה קיץ מרכזי והפלגה ארוכה לסיום המחנה,
 - 8) הרחבת המשק ושמירה על המשק הקיים,
 - 9) בטיחות הפלגות בסירות,
 - 10) רכישת ציוד למחנה קבע,
 - 11) הוצאת ספרות מקצועית,
 - 12) הקמת מחסן מרכזי לציוד,
 - 13) שתוף יתר של הרכזים בפקוח על פעולות מרכזיות של המוסד.
- ראוי לציין, (אם כי אין הדבר משתקף בתקציב המוסד להדרכה הואיל והפעולה נעשית ע"י החי"ל עצמו), את בית הספר הימי של החבל הימי לישראל בחיפה ואת השתתפותו של המוסד בהכשרה מזורזת בשיתוף עם משרד התחבורה ו"שהם"; והבסיס להדרכת דייגים באילת שהוקם ע"י החי"ל בשיתוף עם הממשלה.

הוחל גם בהקמת מחסן מרכזי לחומר עבור תיקוני ציור, בו רוכזו צבע, שמן פשתן, מלגזים ועוד. אנו נשתדל להרחיבו במידה ניכרת. הוחלט להטיל, להבא, על אנשי משק האגודות שיתקנו את הנוקים הקלים שבסירות בכוחות עצמם, והמוסד יספק חמרים מתוך המחסן המרכזי. בצורה זו יחסכו סכומים ניכרים לתקונים במספנות. בכל שנה, עם התקרבות תקופת המחנה המרכזי, עומד המוסד לפני קשיים בהשגת ציוד להקמתו. לכן הוחל במשא ומתן עם הסוכנות היהודית, בעזרת מר רוסצקי, לקניית ציוד כגון אהלים, מטות וכו'. למטרה זו הוקצב סך של 4000 ל"י.

השנה הוצא למשק וציוד סך 16700 ל"י. בתקציב 1953 מוצע סכום של 25000 ל"י.

הועדה המקצועית

הועדה המקצועית מקשרת בין כל ועדות המוסד בתחום פעולותיהן המקצועיות. היא מתכננת את כל הפעולות, מטפלת בקביעת החומר המעשי למחנות, בארגון ההפלגות, הכשרה מקצועית לדרגות ובחינות למפקדי סירות. הועדה גילתה השנה פעילות רבה.

הוצאת ספרים

השנה הוצאנו לאור חוברת "נביגיציא חופית" לש. טנקוס וכן מהדורה שניה של "שיט מפרשים". כן נעזר "הפועל" תליאביב בהוצאת החוברת "חוקי דרך".

בגלל מחסור בכתבי יד ובספרים אנשי מקצוע — לא הוצאנו חוברות מקצועיות נוספות.

על מנת לתקן את המצב הוזמנו אנשי מקצוע: אלוף משנה ש. טנקוס, די"ר פרנק מהטכניון בחיפה, רב חובל הנריקו לוי, רב חובל י. פודולי ורבי-חובל זאב הים, לקביעת שיטות החנוך הימי בקשר להוצאת ספרות מקצועית. המוסד מקווה, כי מתחילת 1953 תגדל הוצאת ספרות מקצועית, ולמטרה זו הוקצב סך של 2000 ל"י לשנת 1953.

בחינות למפקדי סירות

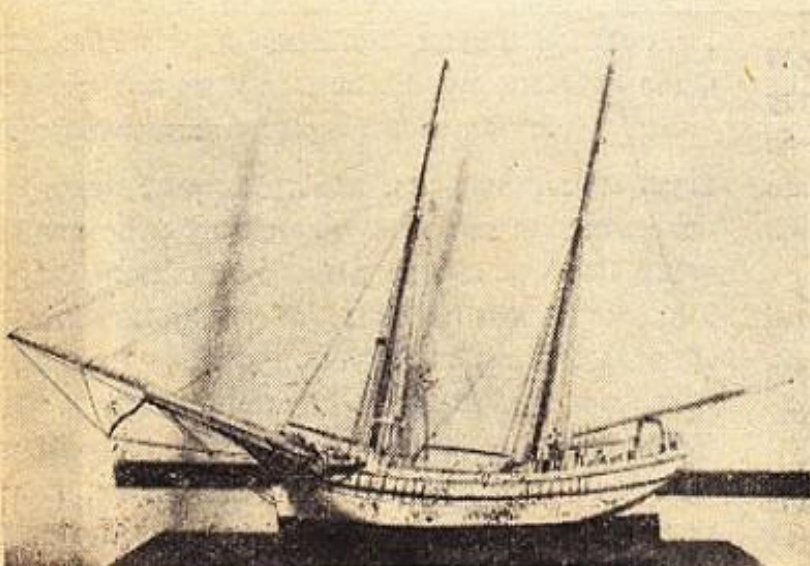
בשנה האחרונה נתבררה יותר ויותר החשיבות שבקביעת מפקדי סירות מוסמכים. העברו בחינות למפקדים, אולם בגלל חילופי גברי שהיו ברכוז המוסד לא נסתיימה הפעולה. המוסד מקווה, כי השנה יסתיימו הבחינות כפי שנקבעו ע"י הועדה המקצועית.

לקראת שנת 1953 מוצע התקציב הבא:

7500	הפעולה בבתי הספר
	מורים (5 מורים)
1200	מפקח משרד החנוך (כולל הדרכה בשחיה)
11000	מדריכים (15 מדריכים)
	מדרשה למורים ע"י מחלקת החנוך
2000	(כולל מחנה קיץ למורי המדרשה)
1000	הדפסות, מערכי שעורים, הוצאות וכו'
500	ימי עיון של מורי הימאות
23200	

האגודות הימיות
הקצבה ישירה

8400



מוצגי התערוכה הימית בחיפה

אָנִיָּה בְּנַמְל אֵילֵת

שבוע ימים עמדה אילת הצעירה בסימן הצפייה לבואה של האניה הדאנית „אנדריאס בויה“. זה כשנה ומחצית השנה שממו דרכי המפרץ באילת. סיבות שונות לדבר, ובכללם קשיי הפיתוח והמימון בחבל ארץ רחוק זה, שקשר התחבורה אליו ביבשה הן בדרך הערבה ההורסת את כלי הרכב והן בדרך האויר, עולה כסף רב. ולכן התהלכו אנשי אילת ב„קדחת האניה“. מפה לאוזן סיפרו על אניה דאנית בת 700 טון, שהפליגה ב-24 בדצמבר 1952 מנמל מומבאסה באפריקה המזרחית ובה סחורות שונות לצרכי בניייה של אילת. הם ניחשו כמה ימים תשהה בדרך הארוכה 7000 ק"לומטר; אם לא יפקדוה סערות-חורף קשות בעונה זו של השנה, אם הדרך תעבור ללא תקלה ועוד.

אניה הבאה לנמל מנמלי העולם אינה מעוררת תשומת-לב מיוחדת. עם בואה יוצאים לקראתה פקידי הממשלה והמכס, מכניסים אותה למעגן ומקצים לה מקום. בין שאר האניות הבאות לפרוק מטענן או לטעון סחורות מסחורות שונות. אך לא כן באילת, העיר הצעירה בנגב הדרומי, הנל-בטת קשות על קיומה, השוכנת בכל ערייתה המדברית הסס-גונית בנוף נורא-הוד על גדות ים סוף. — באילת זו בואה של כל אניה הוא בחזקת מאורע היסטורי. ועל כן אין לתמוה, מדוע היו אנשי אילת נרגשים ומתוהים, מצפים בקוצר-רוח לידיעה על התקרבות האניה למפרץ.

וכאשר הבהיקו אורות רחוקים בקצה המפרץ נפעמו הלבבות בגיל חזק. סוף-סוף באה! תמו הספקות ונתבדו החששות. סירות מודגלות יצאו לקראתה להנחותה הדרך, להביאה לנמל הזעיר הארעי שהותקן במיוחד לכבוד המאו-רע. מפקד הנמל לא ידע נפשו מרוב אושר. חגיגי ומצוחצח במדי הים, זקוף-קומה על אף ששים שנותיו, קפץ ראשון אל הסירה המתנועעת, שמנועה משתעל עמומות... אחריו ירדו אנשי אגף הערבה, הרופא, פקידי המכס והממשלה, נציג החברה שוכנת האניה ועוד. המעטים מתושבי אילת, שהוענקו להם רשיונות-כניסה מיוחדים, נתכנסו על הרציף וליוו במבטי-קנאה את המפליגים המאושרים.

כשעה תמימה עברה מאז נראו האורות בקצה הדרום עד שהגיעה האניה והטילה עוגן מול הרציף. המוזמנים עלו על האניה בלב שמח ובפנים מאירות. אך נראה שאנשי הצוות הדאני לא „העריכו“ כראוי את המאורע הזה... חלק מהם נשאר יושב בתאים, שותים בירה ומשחקים בקלפים... חלק הסתכל במבט משועמם בבאים. הייתכן? הרהרו אנשי אילת. רגע היסטורי כזה והם כה אדישים ושלווים? הכי לא באו לאילת, הצעיר בנמלים והזקוק ביותר לעידוד ול-טיפוח? אך הנה ניתר ממקומו הקצין הראשון, אדם בעל-בשר שמאור-עיניים בפניו, רץ לתאו, חיטט שם שעה ארוכה,

הוציא חבילת זיקוקין-די-נור ויצא אל הסיפון. בזינוק רועש המריאו אורות-הזיקוקין לשמים האפלים של סוף החודש והטילו אלומות ססגוניות למרומים. מזה נוצצו אורות עקבה הבריטית-ירדנית, ומזה קרצו בחביבות אורות אילת העב-רית, והיתה השמחה במעונם של האורחים והמארחים.

לאט לאט הפשיר „הקרח“. הקברניט, אדם צעיר ומאו-פקי, יצא מסוגר שלותו הקרה. המכונאי הראשי נצטרף ולגם מהיין הישראלי שהובא לאניה. הקצין הראשון נתחמם ושר שיריים דאניים ושיריים עם רכים רוויי געגועים. אנשי אילת השיבו מנה אחת אפיים: שירי עם ושירי צבא ופלמ"ח לסי-רוגין. כוס הקישה בכוס ושיר בשיר נגע, עד שהגיעה שעת חצות. החבילה נתפרדה: אלה לנוח מהתרגשות היום ואלה מעבודת האניה משך הנסיעה הארוכה.

כבר למחרתו הוחל בפריקת הסחורות. צוות הפריקה הורכב בקפדנות, מנמלי תל-אביב-יפו הובאו מומחים ומנופאים, ואלה ניצחו על המלאכה בנריזות. גם הפורקים, מתושבי אילת עשו עבודתם בנאמנות ובשמחה. צופים לא חסרו. „כל אילת“ באה למחרת היום לראות את מלכת-הים הקטנה. באה גם הגננת עם פעוטיה, אחווי השתוממות-גיל, ולבסוף נמלך אחד הפעוטים ופצח שיר: האניה שלנו! וכולם החזיקו אחריו. היה זה אולי המחזה הנוגע ביותר ללב. ואף הנוף הפראי המפואר כמו נצטרף לשמחה.

היה יום נאה וצלול. המפרץ המשובץ כאבן-חן בין טירות-חרים נישאות, קרן בריבואות זהרורי אור, והאניה הקטנה הבליטה עצמה ברוב חשיבות, כיאה לאורחת כבודה, שהואילה לסור מדרכה אל מפרץ רחוק ונידה, אשר אולי ברבות הימים יחדש נעוריו ותפארתו מימי קדם —

האניה שמהירותה 9 קשר לשעה עברה ללא תקלות את מיצר תיראן שבכניסה למפרץ אילת, והטילה עוגן במרחק כ-500 מטר מהחוף.

„אנדריאס בויה“, היא הרביעית במספר האניות, שעברו דרך מיצר תיראן במבוא למפרץ אילת. היא נשכרה במיוחד על ידי אגף הערבה במנהל הפיתוח, אשר אירגן את הקנייה, ההובלה והפריקה. המטען כולל מזון, ברזל ומטען כללי שו-נה. עם פריקת אניה זו נחנך רשמית בית-המכס באילת ו-הוצמד לו לראשונה השלט „בית המכס אילת“.

ב„אנדריאס בויה“ צוות של 10 אנשים, 6 קצינים, 3 מלחים והקברניט ראסמוס פטרסון, בן 34. הוא מסר, כי הנסיעה עברה בסדר פרט לקלקול קל שחל במנוע סמוך להצטלבות הקו הימי לתעלת סואץ, ותוקן מיד. זו לו הפעם הראשונה לבוא למימי ישראל — אמר — וישמח להמשיך בהפלגות.

א. אבי-זורון

5000 חניכים אָנוּ בְּסִפִּינָה אַחַת

הקטנים יותר טפסו אל ראשי-התרנים ממש. לעתים עד גובה של 160 רגל מעל לספון. לקול פקודה צנחו המפרשים מטה. כשהם מכסים את הספינה ביריעות-בד גדולות ולבנות. השטח הכללי של מפרשי הספינה מגיע ל-21.500 רגל מרובעים. גובה התרנים ליד הקוער ל-174 רגל. עומק שקיעתה ל-17½ רגל וארכה 258 רגל. מצויידת היא במנוע-עזר המסוגל להניעה במהירות של 6 קשרים.

מאז כניסתה לשרות בתחילת שנות העשרים שימשה בית-ספר ל-5.000 חניכים, ונתנה הזדמנות לכל אחד מהם להתאמן במקצוע הימי המתאים לו ביותר. בדרך כלל מסיירת הספינה רק במימי נורווגיה. אך היא עורכת בקורים קצרים גם בשוודיה, דנמרק ובריטניה הגדולה. הבקור שנערך השנה בארה"ב היה הראשון מסוגו בתולדות הספינה, והוא נתאפשר תודות למאמץ משותף מצד "קרן ברגן להד" רכה ימית", איגוד המעבידים ומספר בעלי-אניות פרטיים בנורווגיה.

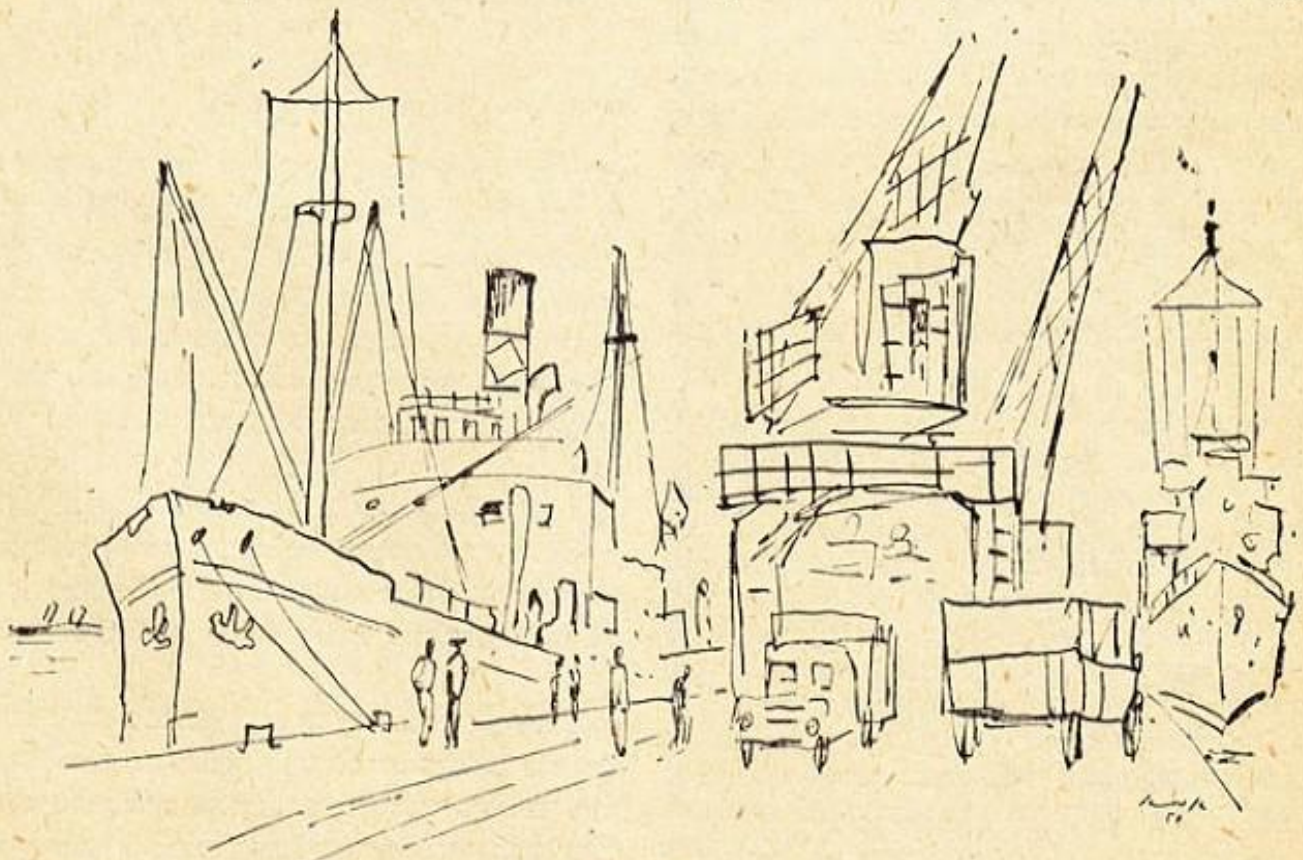
בחוגי חברות-הספנות רווחת דעה חיובית כל כך ביחס לרמת ההדרכה הניתנת על הספינה. עד שלכל הבוגרים מובטחת תעסוקה מידית. עם בוא הספינה לניו-יורק, גמרו את חוק לימודיהם כ-120 נערים, שיקבלו מיד מקומות עבודה באניות נורווגיות.

במשך 36 הימים שהספינה היתה בדרך, היו נוסעיה מנותקים מן העולם ומלואו, ואף לא היה להם קשר רדיו.

ספינת-מפרשים תלת-תרנית, עשויה פלדה, שכמותה רואים כיום לעתים רחוקות, ביקרה זה מקרוב בנמל ניו-יורק, וכוונה למקום המעגן ע"י שתי סירות-גורר, לקול צפירות-ברכה של כל שאר האניות שנמצאו בנמל.

היתה זו הספינה הנורווגית "סטאטראד לאמקול", המופעלת ע"י "קרן ברגן להדרכה ימית", והמשמשת בית-מדרש ללמוד מקצוע הימאות לנערים בני 15—17. העתו-נאים שנלוו אל ועדת קבלת-הפנים כוונו את מצלמותיהם בקדחתנות כאשר התקרבה הספינה אל המזח. מפרשיה מתוחים ללא דופי וחלקי-הפליו המצוחצחים שלה מעידים על רמה גבוהה של משמעת וידיעה מקצועית. הספינה השיבה בקול צלול לשלוש צפירות-הברכה של סירות-הגורר, ולאחר שהשליכה עוגן נערך על סיפונה טקס קצר של קבלת פנים. בו השתתפו אדמירל אמריקאי, הנספח הימי הנורווגי, נציב הימאות והתעופה של ניו-יורק ועוד. אחרי הטקס — שכלל מסדר נאה של החניכים — ריכזו החניכים תשומת לבם לעבודה בהרמת העוגן שדרשה מהנערים מאמץ רצוף של ארבעים דקה.

לעיני המסתכלים הופיע מחזה מרתק, כאשר ניתן האות לאנשי-צוות-הספון לטפס אל מרומי-התרנים, במדי-הימאים הצחורים התרוממו הנערים במהירות במעלה מערכת-התרנים, בצורה שהיה בה כדי להביא לעצירת-נשימה. הנערים



(ציור : אבא)

ב נ מ ל ח י ס ה



בספרות ואמנות

א. הים לבש מתי

אין להכיר עוד את פניו, פנים חמרמרים מרוגז. קדרות בהם ורצינות בהם, וזעף של הכרה נואשת: לא לעולם תכלת! לא לעולמך שקט! שרשרות גלים מסתערות בלי הרף על החוף הריק מאדם, וקול־המונס שונה לגמרי מאשר בקיץ: געש איתנים פראים, מתוך התנחשלות פרועה, הרת זעם וקצף, עד שעשן עולה לאורך כל שפת הים. שני הזקנים, שהיו יושבים כאן, לנוכח הים, בבוקר בבוקר, נעלמו ואינם. הים הסתווי אינו לפי כוחותיהם הדלים. דק השחפים הבודדים מיטלטלים להנאתם מעל פני המצולה הרותחת ושחרים לטרף. הרוח מתעלל בהם, מנסלם ומנשאם הנה והלוס וזורק אותם באויר כזרוק כנפיים שבורות, אך הם בשלהם: אינם סוטים מעל מסרתם ואינם מרפים משללם. ואילו השמים ממעל, מעוננים ומהורהרים, שקטים ודוממים מאד, מאופקים, מכונסים בתוך עצמם ורחוקים מכל המהומה התחתית הזאת כרחוק השמים מן הארץ. וכעין תמיהה רבה עצורה בקרב הדממה העליונה הזאת: מה להם ולכל הצרחנים הנסערים הללו? יתגעשו משברים ויתרעשו נחשולים — ישאו תהומות דכיים, הלא „מקולות מים רבים, אדירים, משברי ים — אדיר במרום אדוני!”

ב. רוח ים

רוח ים עם ערב, לאחר יום שרב ועמל! מה ישווה לו ומה ידמה לו, לחסד־חינם זה, הניתן לנו מאת איתני־הטבע. הוא מלפף את הגוף ואת הנפש במין רוח כזה, במין התרפקות כזאת, עד שבשביל לטיפה רחמנית זו בלבד כבר כדאי כל השרב וכל העמל של היום! לא תשיג אותה יד־אשה בחבקה ולא תערוך לה לחיצת יד־גבר ברגש ידידותי הנאמנה; כי כולה באה ממקור החסד העליון, שאינו דורש גמול ואינו מבקש שכר, כי־אם התמכרוהו המלאה והשלמה של מקבל ההנאה, של העצם הנאהב. וכך אמנם יושב לו עם ערב האדם העייף על שפת הים ומפקיר פניו המיוגעים והמיוזעים לרוח הים, מוסר נפשו הנלאה למשבי־הרחמים הבא ממרחקים. יום עבודה, יום ענות ועצבנות, חלף עבר, והנה בא הים ומשלם חובות היבשה. הרוח מתקן פגימות החומר, ואח רחוק, גל הרוח, מכפר עוון של שכן קרוב.

רוח הים! הלא סמל נאמן היא לאהבת הבורא לברואיו: לא כוונה בה, לא הבנה בה, לא מטרה ולא תכלית, וכולה נדיבות אין־קץ, קולה עדינות סתמית, עולמית, חובקת זרועות עולם בלי דעת וזרעת הנאה ענוגה במגעה הרך והעז. כזאת היא רוח־הים עם ערב, לאחר יום שרב ועמל.

חדש תמיד, חזק תמיד, צח וטהור באוירו, ורחב, חגיגי בהיקפו, כשיר של ביאליק, י־פרוזה של שופמן, הריהו מפתיע אותי תדיר. מדי רדתי אליו מהמונה של עיר. הנה הוא מסתער אל החוף, מתנפץ אל החולות שוב ושוב בהמון גליו הנסערים ומסוערים ללא לילות, ללא הפוגות, גלים תוססים, מקפיצים כסגנונו של הזו. שרשרות של כסף־קצף משתזרות לאורך שפת הים, מבהיקות, מרהיבות עין ולב כסלסולי לשונו הצחה של יעקב קלצקין, והרעש והמהומה וההמולה מחרישים און ומדהימים נפש, ביחוד במקום טביעת האניה. בשצף־קצף מתנגשים שם המשברים, מתנחשלים, מתקרזלים, וקמים זה על זה לבלא ולבלוע, ומדי פעם יעמוד רגע אחד כמין נד שקוף, ירקרק, שעינו כעין הזכוכית של בקבוק, ומיד הוא נבלע ונהרס, ועל ימותיו ידרוך עוז נחשול חדש — מהומה פרועה הייזית ונשנית בדיוק נפלא ובסדר למופת! כשפת יצירתו של נחום טוקולוב.

הרחק־הרחק, כלפי האופק, אין הגלים נראים, וכל השטח הענקי משתרע ישר וחלק, כביכול, מאר ברחבות באור הרך והנוח שלאחר שקיעה, כפרקי הפרוזה האפית של עגנון. לאורך האופק, עד כלות העי, נמשכת שלשלת עביבים זכים, שקופים, רקמות סמט ואטלט, חציים מוארים וחציים מועמים, כעצם הקיץ לטהור ולזוהר, כחרוזי משרני־חובסקי הבהירים והרעננים לעד. מן הצד, תלוי על בלימה מעל גבי הים, גוש ענן מוצק, מגובש ומכובש בתוך עצמו, רובץ לבדד במרחביה התכולה ומקדיר חלק גדול מן הים, בשעה שמעל שוליו נוזל ומשתפך הזהב הטוב, רמוז בולט לקשר עליון עם גלגל־החמה הסמוי... הלא זוהי דמות תבניתה של שירת יעקב שטיינברג! מצד שמאל, לפאת נגבה־מערבה, סירת־מפרש בודדת נישאת על פני ישימו־המים, רוטטת, מתניידת ואובדת במרחק — כסמל יצירתו הנוגה־ענוגה של מרדכי זאב. פי יכרג. וממעל, בחלל הכחלחל, פרוש על הכל אוחו דוק זך, שקוף וצרוף, עצם השמיח לטהור, שעינו כעין רקמת סגנונו הענוגה והדקה של י. ד. ברקוביץ. והנה אי־אלו שחפים צחורים נקלעים באויר, נישאים ברוח העז, ובקושי גדול יחזיקו מעמד באויר המסוער שעל פני הגלים. קליח, אוריריים כשירים ליריים, כשירי דוד פוגל, המרחפים מעל למציאות, מחמת רוב פחד מפני המציאות. זה הים גדול ורחב יריים! הכה גלים עמוקים בספרות העברית.

למן שירת הים („נצבו כמו נד נזלים, קפאו תהומות בלב ים“) עד „המו גלים ברוץ גלגלים, ועבים וקלים, על פני הים“ לר' יהודה הלוי, ועד „במצולות ים“ של ילג, נוהם וסוער הים בין דפי ספרותנו העתיקה והחדשה, ומן הראוי שידידנו חיים תורג, המומחה לאנתולוגיות יתן דעתו על כך ויגלה עקבותיו של הים, שבא לידי ביטוי בשירה ובפרוזה של היצירה העברית, כשם שהצליח כל כך להראות את „ירושלים ביצירת הדורות“, אנתולוגיה נהדרת בתכנה ובצורתה, שיצאה זה עכשיו בהוצאת „יבנה“. ינופף נא ידו על הים ועל רוחותיו המנשבות על פני הספרות העברית ויקבץ הדיו ושאו גליו ומשבריו הנפוצים על שדות יצירתנו מאז ועד עתה, והיו בידו לספר מסוער ומפואר, הכובש בקרבו נשימת הים הספרותי כקונכייה זו העוצרת בתוכה את המיית הים. ילקט נא מפה ומשם בשדה ספרותנו ולו רק ככלב המלקק מן הים.

מאיר מוהר

הפְּלִגָּה קְטָנָה אַחַת

„אמנם נכון הדבר, חוזר אתה עכשיו מהפלגתך הראשונה, ניתן לך להציץ ובמקצת להריח ריחם של ימים, וללמד ארחן של ארצות זרות, חושב אתה את עצמך לקולומבוס עצמו, אלא שטעות גדולה בידך ואינך אלא כאפרוח זה שיצא מביצתו לאוויר עולם. מה יודע אתה על הים? וכי בכלל הרגשת אותו? הן קיר ברזל מכדיל בינך ובינו, ואתה מגבוה בלבד תראנו, מה קשר לך אתו, הגד לי מה? יושבים היו, האחד צעיר, התער עוד לא עלה על לחייו, כולו להוט לספר לעולם על החוייה הנפלאה שעברה עליו, נסיעתו הראשונה. והשני, שנים של מסעות מאחריו, אניות גדולות וקטנות, ספינות פחם, וספינות-העפרות, חיים של רווחה בחופים זרים, וחיי כלב ללא בית, ואין דבר חדש בעיניו, ישבו בודדים בפנית המרפסת הצופה פני ים, מתבוננים במל השטוח לפניהם כמצויר על גלוייה, מקום בו איש לא יפריעם.

„כן, אמר, „רחוקים הנכם מהים וריחו רק בקושי יגיע עדיכם, ואילו אני התחלתי במשהו אחר, בריחן של רשתות פרושות על החול ליבוש, וריחם העבש של דגים המונחים זמן רב בשמש, בינך ובין ים דופן עץ דק וכל מרחק ממנו אמה אחת. הצעיר לא ידע אם שוב מועמד הוא לקבל מוסר-השכל כאשר תמיד ירגישו הגדולים ממנו חובה לעצמם להטיף לו על כל צעד ושעל, או סתם רוצה זקן זה להסית לבו, — על כן אמר „גו או מה“ אולם הגדול ממנו לא שמע הערתו והמשיך: „רוצה אתה לשמוע על פגישה ראשונה שלי עם ים, פגישה שרישומה יהיה חרות בי כל חיי, וסופה מר? — אם רוצה אתה לספר לי כולי אוזן, ענהו.

הגדול נשא עיניו, שמבט של מרחקים נטוע בהם, אל האופק המזוהר בשמש של אחרי צהרים, והחזירם אל פני הצעיר היושב מולו. „יצאנו עם בוקר“, פתח ואמר, „מבעוד ערב ירדו כולם לחוף, עמוסים לעיפה ציור, אוכל ושמיכות — העונה עונת סוף חורף היתה — וכל דבר טוב שאפשר לשים עליו יד בבית, או שאמא דחפה לסל למרות מתאריך הבלתי-פוסקות, שממילא אין מקום בסל ויהיה צורך לזרוק את מחצית הדברים לים. כך ירדנו לחול הקריר מרחובותיה של שכונה, מנותקים כל זכרון הקשור בה, הרוח הצפוני מנשב לו קלות, והשמש רוחץ לו חציו טובל באופק מאדים, הסירה הוכנה מבעוד יום, רוחצת בלובן צבע חדש, תורנה מוקם. המשוטים והמפרשים מונחים לאורך הספסלים, כולה אומרת נכונות, ורטט עובר בה כבאותו סוס הרתום לכרכרה מפוארת המחכה לרכב בקוצר-רוח, למען צאת בטפיסה נאה בחוצות קרת“.

„אנחנו שלא היינו אלא ילדים, שבעה במספר ורק אחד, הוא האחראי, גדול מאתנו בשנים ולא בחכמת-נהוג סירה בים, — לפי בקשתנו בא, אחרת: איזה אם תהיה נותנת לילדה לצאת על פני מים רבים, והוא אביבים ראה רק תריסר... מתוחים מצפיה מרחרחים באוויר ומחכים לחילוף-הרוחות, מתרוצצים כולם על החוף, הוחלט שעם נטית רוח לדרום, יוצאים, השמש ירד והחושך החל שולח אצבעות אשכיות בשערותיו של יום למשכו מטה ולשלוט תחתיו. המדורה החלה מרכות את כולנו סביבה, וגם הקפה שטעמו מר לעולם, החל מבעבע ומחבשל, ריחו העדין מרעיד נחיריים. הנערות שירדו לשפת-הים לשבת אתנו פתחו בשירה ואנחנו עונים אחריהן, לאחור-זמן מוכן הקפה, משאיר סימניו בתחתית של ספלן וצריבה בשפתיים. אותן נערות מביטות עלינו בהערצה מהולה קנאה על שאין הן יכולות לקחת חבל עמנו במסע זה. סופו של דבר דועכת המדורה, ואתה שירה נאה, הנערות קמות והולכות לבתי-הן, ואנחנו אחרי שחלקנו את משמרת הלילה, התכרבלנו כל אחד בפנינו (היש פינות על שפת הים?), מנסה להרדם חוץ מהשומר שעינו סקוחה

ר. קרנסטון ליי

הַעֲלֵן

הַעֲלֵן הוּא אֶבְזֵר קְרוֹב לְעַב, וּמִשְׁמָעוֹ: חוֹף מִבְּטָחִים שׁוֹקֵט עִם דָּם הַרוּחַ הַשׁוֹאֵג בְּרֵם תְּרָנִים, כְּתָם הַדָּהָר סְחוֹר לְהוֹרֵן-קֶף-גֹּזֵשׁ אַחַר חֲצוֹת יָמִים בְּמִסְרָשִׁית, טוֹעֵנֶת עַל שְׂקֵמָה קֶצְפִי הַחֶרֶף הַזּוֹעֵף; טְמוֹת-שְׂקָגִים, קְטוֹאת-קֶרֶחַ סְחוּית-מְטָר-צוֹףֶף, הַאֲמֵן לִי עֲמִיתִי אִישׁ הַיִּבְשֶׁת, כִּי טוֹב לְחִישׁ שְׁנִית אֶה אֲחִיזֹת-הַעֲלֵן בְּקֶרֶעַ הַמִּלָּה, דַּעַת כִּי לְבִטָּח, פֶּהֶת לְשֶׁרִית, אֶבְזֵר חֶסֶן נְטוּב אֲחִזוֹ שֶׁם בְּחֻזְקָה; חֶסֶן-מִקְרָס לֹפֶת שֶׁם לֹעַג לְגֵאוֹן הַקְּרִית.

דוד קנוט

נְמֵל

הַזְּרֵבוֹת פּוֹלְטוֹת עֶשֶׂן, סִפִּינָה יוֹצֵאת לְשִׁית, רוֹעֵם מְגִרוֹן הַמִּסְפִּישׁן סִלּוֹן בְּרִי שְׁמֵן-זַיִת, שְׁכָרוֹן מִסַּע-לָא-תְכַלִּית מִצִּית, בְּלָבִי שֶׁלְהֶבֶת „תְּכַלִּית“ — מִלְנֶת אֲוִיִּית בְּמַחֹל סוֹפָה שׁוֹבְבֶת, חוֹמְקוֹת לָיִם הָאֲנִיוֹת, חוֹמֵק הַלֵּל, בְּעֶצֶם... חוֹלְפוֹת נְשִׁים יְפִיסִיוֹת, חוֹלְף אֶתֵן הַקֶּסֶם, וְלֹא תִדַּע עוֹד לְעוֹלָם: בְּנֵי מְהִיר-הַתְּמָם, אֲוִי, עֶבְרָה... (אֵד בְּאֵן, נְכָלֵם, פּוֹסֵק הַשִּׁיר מְרָמֵז).

עברית: חנניה ריכמן

לשמים ורוח. השונה אינה ממהרת לבוא, אין זו המיטה הרכה בבית, החול ליד שפת המים ריחו משונה, מלוח במקצת, והרוח הקרירה חודרת בקלות דרך שמיכה אחת, על אף כל זאת הנך נרדם לבסוף, ומתפלא מה לה לאותה יד שפנצרת אותך בלי הפסק עד שמבין אתה שתורך הגיע.

הנך קם ממשכבך במשקע החול והקור גדול ושיניך מנקשות זו בזו. תורך הוא עכשיו להסתובב שעה שלמה. שתי זמויות מתקרבות לאורך החוף, בגדיהם הלבנים מבשרים על בואם עוד לפני שנשמעת שיחתם השקטה. שני דייגים בני עם זה, רשתותיהם על גבם, צועדים פניהם לביתם. מוזמנים הם לשבת ליד השומר המנומנם, ולספר עמו. אש קטנה מועלית, ואחר זמן מה עולה ריחם המגרה של דגים צלויים, כמעט ומעיר את יתר האנשים. האחד מהם פותח ומספר על אודות אבותיו, ואבותיהם של אבותיו שהיו יוצאים בסירות פתוחות שלהם למרחקים גדולים להביא את הדגה לביתם. יושבים הם זמן רב, מעשנים סיגריותיהם המגוללות בידיהם, ולחן הסיפור נמשך והולך, וסוף אין לו, עד שנוכר האחד שעוד הדרך רב למשכנותיהם, והם קמים ממקומם מתנצלים על שאין הם יכולים להסב צמנו יותר. לפני לכתם אמר האחד, כשהוא נושא עיניו לירח, "הזהרו, ילדים, מחר יעלה הים גבוה", וכברכה נפנים הם והולכים.

כולם ביחד, אליייהו הם! שואגים הנערים, והקריאה מהדהדת וחוזרת משולי גבעות. אוזרים כוח יחד, ואסיאט זהה הסירה הולכת וטובלת במים עד שבחייפה אחרונה היא צפה, וירכתיה פונים אל השמש העולה. כולם לסירה, שנים למשוטים. ההוראה מבוצעת במהירות, ואיושת קצף לבן נשמעת מהחרטום החוצה במים הצלולים שהאזוב על קרקעם נשקף בבהירות. המפרש הראשי מועלה, וכנפיו הצחורה של שחף, מתמלא רוח בוקר קל. הולכת ומפליגה לה סירה בשלחה גדולה. ראו שהסירה מתקדמת יפה והעלו תורן ומפרש שני. פרשו מפרש קדמי לשמאל ואחורי לימין, וצורה של מפרש צחור נשתוותה לה. היו מפליגים והולכים, והשמש כבר גבוה כשפח מעל גבעות החול, מאיר על שלוש נקודות לבנות באופק שהיו עוד סירות שיצאו ליהנות מיום חורסי יפה זה. חלוקת התפקידים נעשתה והמשמרת החפשית היתה מכינה את ארוחת הבוקר לכולם. עדיין היינו מקמצים באוכל, אחרי הארוחה פנה איש איש לעסקיו, מי למפרש ומי להשען על דופן וליהנות מצבעם היפה של המים. ההגאי היושב בירכתי הסירה רכון מעט קדימה מחלק מבטו בין המצפן לבין המפרשים. שומר את חרטום הסירה אל מול קו החוף המסתמן באופק. ישוב כך לנך ההגה מעיף מדי פעם מבט במפרש שספינתו מתנפנסת ובפקודה קצרה מחזירו למצב נכון. אחרי זמן מה פותחים החבריא בשירה, וצפרים של ים מתעופפות מלמעלה מתפלאות, מה להם ליצורים אלה הישובים בקליפת אגוז ושרים להם שיר התולך ומתגלגל על פני מים מקצה אופק עד קצהו, ככל שהולכת הסירה ומצפינה, הולכת וגולה מהירותה, עד שקם מישהו ומכריו שהנה הים משנה צורתו ואינו חלק כמקודם, אלא עשוי הוא גבעות וגאיות ומורדות תלולים ואין הסירה מחליקה עוד כי אם מקפצת בתזוזות שאין לה פשר והיא חותכת במים במהירות שאינה משוערת כלל. האחראי פוקד על הורדת המפרש האחורי, ומיד נעשה מהלך הסירה איטי ונוח יותר. מישהו מושיט ידו אל מימיה, ואחר, לדאבנו, רכון מעבר לדופן מספר קצת עם הדגים, מקוה שאין רואים אותו בקלקי לתו, אולם כולם מבינים, דבר לא נסתר. הים מגביה והולך, והרוח הוסף שרקני, עובר ביללה בעד לסמוכות התורן הקטן מנסח בטן עצומה במפרש הלבן, ושובל המים שהסירה משאירה מאחריה מלבין והולך. עתה שכובים מרבית הנערים על קרקעית הסירה, עיניהם עצומות, והרגשתם לא טובה. אלה שהים עוד לא גבר עליהם, ועינם פקוחה רואים שמים שעכים לבנים אפורים עוברים בהם ביעף, כאילו ממהרים הם לאיראן. ההגאי מלאכתו קשה עכשיו. אין הסירה נוטה לשמור על כוונה והיא סובבת לה כחפצה עם כל גל הבא מאחוריה ומספח בירכתיה הקצוצות. יתר הסירות שיצאו לפניו ירדו לחוף, חוץ מאחת שגם היא עושה הכנות אחרונות לירידה. חילופי דברים קצרים, התיעצות מהירה — ואנו ממשיכים בדרכנו. נחפש אפשרות ירידה במקום אחר, פה סלעי מדי, טוען האחראי, והרות נושא אותנו הלאה. אף אם החלו להבין שאין זה רוח סתם אלא סערה של ממש שנתגעשה לא בעתה והיא נפכת סכנה גלויה. המפרש הראשי הורד גם הוא ונשאר רק אחד קטן בחרטום לשמירה על הכיוון, בגלל עצמת הרוח אין המהירות נוספת כלל, והחבריא מתרוממים מרבצם ומדיינים מה לעשות. מתברר, שגלי החוף גבוהים מאד ורעש התנפצם אל סלעי החוף מגיע עדינו. לנסות להגיע עד המפרץ הגדול שבצפון, הוא הפתרון ההגיוני ביותר, אולם איש אינו מכיר את הכניסה לשם, והדרך גם היא ארוכה מדי. קם אחד הנערים ואומר שמכיר הוא את הירידה לכפר הדייגים הנראה על החוף במרחק.

הוחלט לנסות לרדת שם. עתה יש לפעול במהירות לפני שנעבור גם נקודה זו. המפרש הקטן מורד ושני התרנים מוצאים מקומם

(סוף בעמוד 26)

אודה על האמת, הפסיקו הצעיר, שכל זה לא עברתי, ובסירות הקטנות לא ירדתי, אבל אין זה נכון שאיני מכיר ריחו של ים וכל הקשור בו, כמו פינות חשוכות במלים בהם השער סומר להסתובב יחידי כלילות, לא תגיד שאין לזה קשר עם ים? ספק והביט בצפייה בפני גדול ממנו שיגיד אמנם כן, אלא שהלז רק רגז: איזה שטויות, אני מדבר על חוף ים ואתה עונה לי נמל, מי מדבר על נמל עכשיו, זהו אשר אמרתי, אין אתם חיים קרוב למים, רק מגבוה תביטו בם, פננים חורגים אתם לים, שב בשקט ושמע עד הסוף! אילו רק ידענו את אשר טומן לנו הים בחובו באותו יום, היינו שמים גבינו לדפנות הסירה, ומעלים אותה הרחק ככל האפשר לעבר גבעות החול, אולם אחרת נגזר מלמעלה. סירת מוטור נראתה חוצה את מיהנמל השקטים שרוח לא עיווה פניהם. עשן האניות היה עולה בקו ישיר לשמים, קו ישר ויפה בתחילתו, והולך ומתרחב ונמוג עם עלותו מעלה. בעצם, אמר, שקט זה מזכיר לי את אותו בוקר.

המורה הלך ושינה את צבעו לאפור אדמדם והחושך לא היה סמיך יותר, הצוקים, שביללה נראים כה קרובים כאילו עומדים הם לסגור עליך, החלו להסתמן בבהירות עם קצוותיהם החדים כקרני קרנפים. הירח כבר ירד והכוכבים היו הולכים ונעלמים כאילו מישהו היה הולך ומכסם בוילון בהיר. האסור הולך ומוריש את מקומו לאדום, אכן אין זה סימן טוב ליום נאה אם תחילתו אדומה. אולם השמים בהירים ואף עננה קלה אינה מעיבה פניהם. הגיע הזמן להצירם, מחליט השומר, אם רוצים לנצל רוח זו ככל האפשר. תכנית ההפלגה היא להצפין עם הרוח הדרומי והמערבי, ובתחילת סיבובו כלפי צפון לסובב את הסירה, ולחזור כדורה עם גלי אחר הצהריים הביתה. ניגש השומר אל האנשים ומעירם. אחד אחד מתרוי ממים הם, שמיכתם על כתפיהם, מרעידים בחזקה מקור שאין שמיכה אחת עומדת לפניו, והבקבוק עם המשקה השורף עובר מיד ליד, מפזר חום נעים בחלל החזה עם לגימה ראשונה, וטלטול ראש חזק עם ברררר — בלגימה שניה. עתה כבר עומדים כולם על מקומם. האחראי מסדרם בשורה ומריצם לאורך החוף הלך וחזור מספר פעמים עד שהדם זורם בעורקים בעוצמה רבה ואין הקור מורגש יותר. השמיכות נורקות אל הסירה, והנערים מסתדרים משני צידיה מוכנים להדפה למים עם הנתן הסקודה.



פרקים מאלפים מתולדות הימאות

פְּרָשָׁת , שְׁרָה סַנְדָּס "

ב-15 באוגוסט 1857, היא שנת המרידה ההודית, הפ" ליגה מפורטסמות הספינה "שרה סאנדס", שנחכרה ע"י השלטונות הבריטיים להעברת חיילים לקלקוטה, למסעה הארוך מסביב לכף התקוה הטובה. היתה זו ספינת-מפרשים בלבד, אך היו לה גם מנועי-עזר, כדי להכניסה לנמל ולהוציאה ממנו וכדי להניעה בשוך הרוח. מפקד הספינה היה קפטיין קאסל.

מלבד הצוות הרגיל שלה הובילה הספינה מספר קציני-צבא עם נשותיהם, 6 נשים אחרות, מספר ילדים וכן 354 קצינים וחיילים.

חדשיים ימים עשתה הספינה דרכה עד הגיעה לכף התקוה הטובה, ושם עגנה חמישה ימים לפני שהמשיכה דרכה. יום ה-11 בנובמבר מצא את הספינה בדרום האוקיינוס ההודי, במרחק של 600 מילין מחופי ציילון ו-800 מילין ממאוריציוס. אחרי הצהרים, בהיות הים סוער וגבה-גלים, ראו כמה חיילים שעבדו בין הסיפונים עשן דק מיתמר מן הדלתות המובילות אל ירכתי האניה, מקום שם הותקנו מחסנים ממשלתיים. מסתבר, כי היתה התלקחות.

מיד ניתן אות-אזעקה, הדלתות נפתחו והוחל בהוצאת החבילות הגדולות, כדי לאפשר לאנשים להגיע למקום האש. חלק מן האנשים הפעיל מכונת-כיבוי והתיוזו זרמי מים לתוך החדרים הבווערים.

אך מאמצייהם היו לשוא; האש גברה במהירות הבזק בהעלותה עננים כבדים של עשן סמיך. לא נשארה ברירה אלא לסגור את הדלתות כדי למנוע מן האש את האוויר, ולסובב את חרטום הספינה אל עבר הרוח, למען לא תוכל הבערה לפרוץ קדימה. סירות ההצלה הורדו למים וצוידו בחפזון בכל הדרוש, כדי לקלוט את הנשים והילדים. הדבר היה כרוך בקשיים ובסכנה מסויימת לרגל הסערה שבים. אך בעת שהורידו למים את הגדולה שבסירות-ההצלה קרה מקרה בלתי-צפוי. בו ברגע שהסירה נגעה בפני המים קפצו לתוכה רוב אנשי-הצוות וחלק מן החיילים, וכולם סרבו לחזור בעת שניתנה להם הפקודה לכך. חלק מאנשי הצוות פרקו מעליהם עול המשמעת וגילו נטיה להתמרדות. בינתיים גברה האש, ומספר חיילים נשלחו למטה כדי לרוקן את מחסן הנשק, ולסלק מן האניה את התחמושת

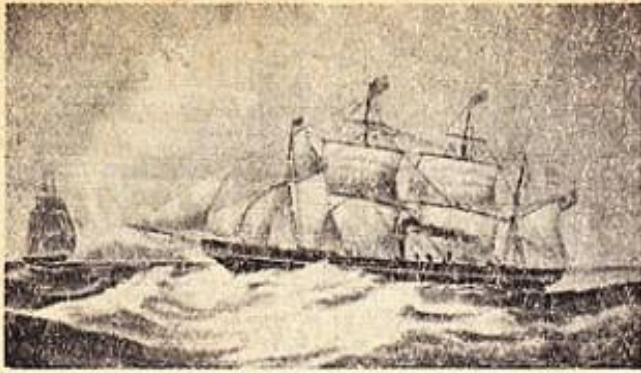
שבה. כאשר אלה הלכו לעשות זאת, החלה האש לפרוץ אל הטרקלין, מישהו נזכר כי דגל הגדוד נשאר מונף בטרקלין, ומיד נחפזו לשם שני קציני-צבא צעירים להצילו. אך הם נאלצו לסגת, הואיל והעשן היה כבד מנשוא וכמעט נחנקו. אפסנאי האניה הצליח אחרי-כן לפרוץ לתוך הטרקלין ולהוריד את הדגל במכת גרזן, אך לפני שהספיק להגיע אל הדלת נפל מתעלף תחתיו מחוסר אויר. טוראי עשה את הנסיון הבא ואף הצליח לחלץ את הדגל ואת קודמו, ולהביאם למקום מבטחים.

✱

מחסן הנשק של האניה, שהגישה אליו היתה קשה מאד, הכיל עדיין כמויות של תחמושת. על אף סכנת ההתפוצצות, נמצאו אנשים שהתנדבו לרדת למחסן כדי להוציאה. בתוך החלל המוגבל, המלא עשן סמיך וחום מחניק, התעלפו האנשים ללא הרף, והיה צורך לשאתם לסיפון ולהשיב רוחם במטפחות רטובות. רוב חביות התחמושת הובאו לסיפון והושלכו למים. אך שתי חביות, שנפלו מידיהם של אנשים מתעלפים, התגלגלו אל אחת הפינות, ובתוך ההמולה והעשן נשארו במקומן ושוב לא הושם לב אליהן. נוסף לזה נמצאה באניה גם כמות של אבק-שרפה, שהשתמשו בה לשם איתות, ואשר החיילים לא ידעו עליה כלל. כל הקצינים היו עסוקים בתפקידים אחרים — ואבק-השרפה נשכה מלב.

חשוב היה לאתר את האש בירכתי האניה, ולשם כך גייס רב-החובל מספר מתנדבים שטיפסו עמו אל מרומי התורן, כדי לכוון את המפרשים כך, שהספינה תפנה לעבר הרוח, אולם אך החלו האנשים לעשות זאת, הבקיעה האש את הסיפון והחלה מלחכת את מערכת החבלים, כך שהמתנדבים נאלצו להימלט מהתרנים, תוך זמן קצר ירדה החשכה ומצבה המחריד של הספינה הבווערת הוחמר עוד יותר, משהוקפה מחנות-מחנות של כרישים שנמשכו אחרי ברק הלהבות. הכרישים נראו ללא הרף כשהם מרחרחים מסביב לסירות-ההצלה, בהן נמצאו הנשים והילדים הנדהמים.

בינתיים המשיכו להתיוז מים על האש במשאבות-היד שפעלו במלוא המרץ. קבוצות של חיילים מצויידים בגרזנים החלו להרוס את תאי-הגשר והסיפון, בהשליכם לתוך המים כל דבר העשוי להתלקח. כל התרנים הרזרוויים נוצלו לבניית רפסודות, הואיל וסירות-ההצלה לא הספיקו לקליטת כל האנשים. אך האש גברה על אף הכל, ורב-החובל אמר לקצין הצבאי הראשי, שאין הוא רואה כל סיכוי להצלת האניה. אולם, לשם מניעת בהלה ודוחק, העלולים לגרום אבידות בגנפש, הציע רב-החובל שהאנשים לא יורשו להפסיק את מאמצי הכיבוי. "אנו נמשיך להלחם על נפשנו עד שהלהבות יגרשו אותנו המימה" — הכריז מפקדם של החיילים. וכך המשיכו האנשים להאבק בלהבות עד שהגיעה האש לאבק השריפה והתחמושת שנשארו בתחתית הספינה.



האניה „שרה סנדס“

את האש אל מעבר לחתך שהובקע בסיפון, דבר שהיה מאלץ את האנשים לנטוש את אניתם. על כן נצטוו הסירות לקרב אל האניה, וניתנה להן הוראה לגרור אותה כך שחרטומה יפנה לעבר הרוח. אך רק אחת הסירות צייתה לפקודה, והיא היתה קטנה מכדי להועיל. אנשי הצוות שתפסו את הסירה הגדולה, שהיא בלבד עשויה היתה לעזור, לא זו בלבד שפחדו להתקרב, אלא אף העילבו את אנשי-האניה בצעקות מקנטרות. לא היו אלה דוגמה של יורדיים בריטיים, וככל שנמעט להזכירם כן ייטב.

✱

ב-12 בנובמבר בשעה 3 לפנות בוקר כבר לא היה זכר לחלקי העץ בירכתי האניה, וצלעות המתכת האדימו ולהטו בחום. אך בגלל העובי הבלתי-רגיל של דפנותיה ותודות לעבודתם המסורה של החיילים על הסיפון, הוסיפה הספינה להחזיק מעמד על פני המים, והאש לא פשטה יותר. כעבור זמן-מה החלו הלהבות לדעוך ובמקומן עלה אד חם מעורב בעשן. בשעה 9 בבוקר נעלם גם העשן, ובמקומו הופיעו ענני קיטור שנוצרו כתוצאה ממגע המים במתכת הלוהטת. עתה הוכנעה האש כליל, והסכנה המידית חלפה. הדאגה העיקרית שנשארה היתה — כיצד להביא את החורבה הצפה ללא תקלות אל הנמל.

הסערה נמשכה, אך בשעה 11 בבוקר נקראו הסירות לשוב אל האניה. הימאים מוגיי-הלב, מוכי-החרדה לגורלם, טיפסו אף הם אל הסיפון. אפשר לתאר בנקל את קבלת-הפנים העויינת שניתנה להם מצד החיילים, אשר מאמצייהם הביאו להצלת האניה. אך שירותם של הימאים היה דרוש כל כך, שכל המחשבות על פעולת-תגמול נשכחו. קרוב לודאי, כי יסורי-המצפון היו למוגיי-הלב עונש מספיק על שביצעו את הפשע הימי החמור ביותר. בנטשם את חבריהם בעת צרה.

„שרה סאנדס“ הפכה להיות גל אשפה צף על פני המים. המנועים וההגה יצאו מכלל שימוש, ומאחורי התורן הראשי

התפוצצות אדירה החרידה את הספינה, טלטלה את האנשים והמטירה עליהם ברד של שבבי-עץ בוערים. הסיפנה כולה נודעצה מעצמת המהלומה, והיה רושם שהקיץ עליה הקץ. אך הדבר נמשך רק שניות ספורות. על אף הסכנה האיומה לא קיפחו החיילים אומץ לבם, ומיד הסתדרו על הסיפון ליד קציניהם, מחכים לפקודות.

הזמן חלף תוך מתיחות עצומה — עשר דקות, רבע שעה, והסוף טרם הגיע. בחלקה האחורי של האניה בערה אש-תופת, אך אף-על-פי-כן לא הוסיפה לשקוע. לפי שעה ניצלה הספינה מטביעה בזכות המבנה המוצק שלה. ההתפורצות לא הרסה את קרקעיתה, אך את הסיפונים עקרה ממקומם והבקיעה בדפנות פרצות גדולות, מעל לקו-המים ממש.

✱

אך הסכנה טרם חלפה, הואיל והאש הוסיפה לנוע קדימה בעקשנות ובהתמדה. על כן הציע המהנדס הראשי לחתוך באחד המקומות את סיפון-העץ, הגטוי על פני רשת של קורות ברזל, כדי ליצור מרחק שימנע את התפשטות הבערה אל מחסני הפחם וחדרי-המכונות. חיילים ומספר ימאים שנשארו על האניה ניגשו לעבודה בקרדומות ובכשילים. ללא מנוחת-רגע עבדו האנשים כל הלילה המחיריד, בעוד שמשאבות-היד מוסיפות להתיז מים על מדורת-הגהינום המשתוללת מאחור. למטה עסקו קבוצות של חיילים בסילוק הפחם, שעמד בסכנת התלקחות. בתוך הגאז המחניק, שנפרש מהפחם המחומם, לא יכלו האנשים לעבוד יותר מאשר דקות ספורות בבת-אחת. חלק מן האנשים נישא על כפים אל האויר הפתוח כדי להשיב רוחם.

התורן האחורי נשרף לשניים בין הסיפונים, ולפתע התנווד ונפל לצדה של האניה, כשהוא נאחז ברפיון בחבלים. התורן הכבד שהתנועע הנה ושוב לפי תנועת האניה, הוה סכנה חמורה לכל האנשים. עד שנמצא ימאי אמיץ-לב, שהעז לגשת למקום ולנתק בגרונו את החבלים, כך שהתורן נשמט המימה. היה זה רק אחד ממעשי-האומץ המרובים, שנעשו אותו לילה. מעידת-רגל קטנה עלולה היתה לגרום שהימאי הגבור יפול לתוך המדורה הלוהטת בפנים האניה וייצלה חיים.

התורן הראשי נאחז בלהבות אף הוא, אם כי היה עטוף כולו סחבות רטובות. כל האניה מאחורי התורן הראשי הפכה ים של להבות, שהשמיד ללא רחם את חלקי העץ, בעוד קורות המתכת מאדימות מחום.

לא עבר זמן רב, והנה סכנה חדשה החלה לאיים על האנשים. במשך הזמן הסתובבה הספינה כך, שצדה פנה לעבר הרוח. בנשוב הרוח מכיוון האש הטיחה בפני האנשים ענני-עשן מחניק וניצוצות-אש לוחטים, שאילצום לנטוש עבודתם. רוח תמידית מאתו הכיוון עלולה היתה להקפיץ

המעשיה של בָּנֵי אֲנִיּוֹת בְּרִית הַמוֹעֲצוֹת

עם מהפכת 1917 נהרסו כמעט לחלוטין המספנות החשובות ברוסיה, שהוקמו על-ידי ממשלת הצאר בעזרת הון בלגי וצרפתי במשך עשרות בשנים. מספנות ראואל וריגה נפלו בידי אסטוניה ולטביה, והאיל והיו גדולות מדי לעומת הצרכים הצנועים של מדינות אלו. הן פורקו וחוסלו בחלקן. המספנות שנותרו בידי ברית-המועצות שותקו בחלקן הגדול מחמת המחסור במהנדסים ובפועלים מקצועיים. בנסיבות אלו צומצם בנין האניות בברה"מ והוגבל בשנים 28—1918 בבניית אניות קיטור וספנות לשיט נהרות, ובתיקון אניות-המלחמה שנותרו מצי הצאר.

עם תכנית החומש הראשונה (32—1928) הוחל בשיכלול המספנות ובהגברת קצב בנין האניות. נרכשו בחו"ל מכונות חרישות. בתכנית החומש השנייה והשלישית נבנו סירות ואניות-משחית חדשות. תכנית הבניה סופקו במידה רבה על-ידי מספנות איטלקיות. בקשיים מיוחדים היתה כרוכה הקמתן של אניות-קרב חדשות. המאמצים לקנות חלקי מכונות ומכשירים אופטיים בגרמניה ובארה"ב עלו בתוהו. להקמת הסירות הסוואטיות החדשות מטיפוס "צ'פאיב" דרושות היו עשר שנים ומעלה, ואילו בארה"ב בונים אניות כאלו בשנתיים או בשלוש שנים.

מבין 500 המספנות בקירוב שבברה"מ מתאימות כ-450 למטרה של בנין אניות קטנות וסירות דיג; 50 המספנות הנותרות עוסקות בבנין אניות מלחמה ואניות מסחר.

המספנות הסוואטיות הגדולות ביותר נמצאות בלינגראד. כמעט כל המתקנים הוקמו בעזרת הון זר עוד לפני 1917, והגדול על-ידי הסוואטים רק במידה מועטה, המפורסמות ביותר הן המספנות ע"ש מארטי, ז'דאנוב, סודומק, וסרגייאורדג'יניקדזה, שבהן אפשר בעת ובעונה אחת לעסוק בבניית כ-25 אניות, כולל אניות קרב וצוללות. באזור לינגראד-לאדווגה-אונאגה יש עוד כשלושים מספנות קטנות יותר ומפעלים שונים לתיקון אניות. במספנות לינגראד, שעל הגדה ניאווה, אין אפשרות להשלים אניות גדולות, וגופי האניות מועברים משום כך להתקנת המכונות לקרונושטאדט.

מאז 1945 נמצאות בידי ברה"מ המספנות של אסטוניה, לטביה וליטא שביים הבאלטי, וכן המספנות של אזור קניגסברג הגדולות שבמספנות בייס השחר נמצאות בניקולאיב, שם נבנו לפני המלחמה אניות קרב, סירות, אניות-משחית וצוללות. המספנות הצפוניות והדרומיות שבניקולאיב נהרסו ב-1941 ע"י הרוסים וב-1944 ע"י הגרמנים, ועבודת בניית האניות חודשה שם רק ב-9—1948. במספנות אורסה, שנפגעו אף הן קשה בימי המלחמה, התמחו מאז ומתמיד בבניית אניות-סוחר, ואילו בסבסטופול עסקו באניות מלחמה ומסחר בינוניות. לפי תכנית החומש השלישית עמדו להקים מספנות גדולות במאריופול ובברדיאנסק שעל חוף הים האזובי, אך התפתחות זו נבלמה עקב מלחמת העולם השנייה. לשאר המספנות שעל חוף הים השחור אין חשיבות גדולה.

עד לשנת 1936 לא היתה קיימת בסיביר שום מספנה הראויה לבנייתן של אניות גדולות. דבר זה מנע בעד הקמתן של צי עצמאי גדול במזרח-הרחוק. ב-15 השנים שחלפו הוקמו שם שלוש מספנות גדולות ומספר מספנות קטנות יותר, נראה, כי החשובות שבהן הן המספנות של קומסומולסק על הגדה אמור; אפשר לבנות בהן סירות, אניות משחית וצוללות. מתקני הבניה והתיקון הצנועות שבולאדיוסטוק, שהוקמו עוד לפני 1917, הורחבו, ונבנו בהן מאז אניות וסירות-דיג במספר גדול למדי.

היה חלל ריק מעלה אדים, בעומק של 17 רגל. בתוכו התגלגלו הנה ושוב ארבעה מיכלי מים, שנעקרו ממקומם ע"י האש. והיה חשש שהם עלולים להבקיע פרצה בדפנות שנחלשו. התורן האחורי נעלם לגמרי, ואילו התורן הראשי, שכל מערכת-החבלים שלו היתה מאכולת אש, התנודד אנה ואנה בצורה מבשרת-רע.

כל הידים הופעלו במאמץ משותף לתקן את הקלקולים. המשאבות עבדו ללא-הרף בהוצאת המים שחדרו לאניה, וארבעת המיכלים הוזקו למקומם מיד אחרי שהתקררו במק-צת. הפרצות נסתמו בסחבות ויריעות-מפרש, שנקשרו במו-טות ובכבלים. משך כל אותו יום ובלילה שלאחריו עבדו האנשים ללא לאות, עד שביום ה-13 בנובמבר שקטה הסערה והרוח שככה במקצת. אז הצליחו האנשים להעלות מפרש על התורן היחידי שנשאר לפליטה וכן התקינו מערכת-הגאים זמנית באמצעות לוח-עץ שנקשר בכבל אל אחורי האניה. למזלו הצליח רבי-החובל להציל מצפן אחד ומפה אם כי כל הכרונומטרים עלו באש. הרוח נשבה לעבר מאוריציבוס, שהיתה מרוחקת מן המקום כ-800 מילין. האניה כוונה, איפוא, לשם, אך את המקום לא יכלו לקבוע במדויק, אלא על פי ניחוש בלבד.

בגדיהם של כל האנשים על הסיפון היו חרוכים ובלוי-יים. והנשים איבדו בעת המהומה את כל מה שהיה להן. אחדות מהן, שהיו בתאים בעת פרוץ הדליקה, נמלטו אל הסירות כמעט ללא לבוש. מיד ניגשו להכין לעצמן בגדים. אך הבד היחידי שאפשר היה להשיג לצורך זה היה — יריעות מפרשים. כמויות המזון היו מצומצמות מאד, והאיל ורוב המצרכים נשרפו. למזלם מצאו האנשים כמות מסו-יימת של מי-שתיה, שהספיקה למנה יומית מצומצמת.

היה צורך בשלושה ימים של עבודה קשה, עד שהצליחו להוציא מן האניה את כל המים עד תומם. החום היה גדול כל כך, ששמשות זכוכית גמסו ונמצאו תלויות כקרחונים זעירים, ומטבעות מתכת שינו את צורתן בתוך הלהט.

אין אנו יודעים היכן נמצאו מקומות-מגורים לנוסעים; לאחר שהטרקלין והתאים הושמדו, יש להניח, שהאנשים הקימו להם מחנה על הסיפון. תחת כיפת השמים. כך עשתה האניה את דרכה המתפתלת לאורך 1000 מילין ומעלה, עד שביום ה-12 אחרי פרוץ האש הופיעה באופק פסגתו של ההר פאטרבוט, כשהיא זוחלת דרומה מעבר לאופק המכחיל. כעבור זמן קצר נכנסה הספינה הגיעה לתוך גמל פורט לואיס שבמאוריציבוס, והטילה שם עיגן. אף אדם אחד לא אבד בכל ההרפתקה המחרידה.

אם קרה אי-פעם שאניה וכל נפשות ניסעיה ניצלו בזכות מאמצי-הגבורה של אנשיה — הרי היה זה במקרה של "שרה סאנדסט".

דגל המשי שהוצל מתוך הטרקלין הנוער עודנו שמור עד היום הזה בקתדרלה של נורביץ.



בְּרִיכוֹת לְאֶגֶרֶת מַיִם לְגִדּוֹל – דָּגִים

משרד החקלאות עורך עתה נסיונות לגידול דגים ב־ בריכות לאגירת המים.

למטרה זו יבואו בחשבון אגם בית גטופה (1.700 דונם), בריכות האגירה שליד סכרי משמר-הנגב ותל-ירוחם ועוד כמה בריכות שסכום שטחיהן מגיע ל־3.000 דונם. בערך יש לציין, שההוצאות במטבע חוץ לטון דגי בריכות הן פחותות מההוצאות לטון דגי יבוא. בעוד שטון פילה עולה 150 ליש"ט — עולה טון קרפיונים 70—80 ליש"ט. לעומת זאת גבוהות הוצאות הייצור בלירות ישראליות. נודע, שמשרד החקלאות אישר הקמת 5000 דונם בריכות חדשות לתשי"ג אך, אין סיכויים רבים לכך שהדבר יוגשם, כיון שההוצאות מגיעות ל־100—150 ל"י לדונם. נעשים עתה נסיונות לאקלם בארץ זן דגים, שמקורו במזרח הרחוק, האוכל עשב בלבד.

הוֹצָאָה הַתְּפִתְחוֹתוֹ שֶׁל עֲנַף הַדֵּיג

רמת היבולים שלנו בדיג־בריכות היא מהגבוהות בעולם והישגינו משמשים דוגמה לארצות רבות. בדעת ארגון המזון של א"מ להקים בקיץ הבא בישראל מרכז להשתלמות במקצוע גדול דגים בבריכות לארצות ים התיכון — אמרו ח. אילן, מנהל מדור המדגה במשרד החקלאות, ובן־אהרן מזכיר ארגון מגדלי דגים, בשיחה על מצבו של הענף. צריכתה השנתית של האוכלוסיה במדינה בכל סוגי הדגים (קרפיונים, פילה, דג מלוח, סרדינים ושימורים) מגיעה ל־25 אלף טון. כמות הדיג הימי (כנרת, חולה וים התיכון) היתה בתשי"ב 3700 טון ודגי בריכות 4300 טון. ואילו 17 אלף טון הטבאו מהחוץ. הדיג הימי

גם הדיג הימי בישראל יכול וצריך להרחיב תחומיו, ואין הצדקה לכך שארצנו תזדקק ליבוא דגים מהחוץ בכמות כה גדולה. ההרחבה תלויה ברכישת הציוד המתאים, וב־טיפוח איש־הים שאינו נוטש משלו ידו עם כל קוניונקטורה חדשה בשוק העבודה.

ביום הכספי קיימות רק זה שנים מעטות מספנות גדולות שבהן נבנות עתה גם אניות בעלות נפח של 14 אלף טון. כן קיימות מספנות על הולגה ובקייב שעל הניאפר; אחרי מלחמת העולם השנייה קיבלו הסוואטים לידיהם מספנות מספר, השוכנות על הדנובה, לרבות המתקנים הגדולים של חברת הספנות האוסטרית באַלטהוּסן.

לפי הערכה קפזנית אפשר להסיק, כי לא היתה בידי ברה"מ כל אפשרות לבנות בשנים 41—1928 אניות יותר מאשר בנפח כללי של 400—600 אלף טון לשנה. חלקן של אניות המלחמה היה כ־15 עד 20 אחוז מהנפח הכללי, ואניות סוחר ימיות נבנו בנפח של 100.000 טון לשנה, בקירוב. כושר הבניה של המספנות הסוואטיות הספיק להקמתו מחדש של צי הנהרות; לעומת זאת היה צורך להזמין שנה בשנה מספר גדול למדי של אניות סוחר ימיות ממספנות בחו"ל, וכן נקנו אניות מיושנות בגרמניה ובסקנדינביה. אניות מיוחדות, כגון אניות נוסעים מהירות, נבנו אך ורק במספנות גרמניות, דניות, הולנדיות ויפניות. כנראה לא היה בידם של הסוואטים לבנות אניות כאלו. בשנים שקדמו למלחמת העולם השנייה נבנו כמה אניות־מלחמה קלות בשביל ברה"מ באיטליה; ואילו המ"מ להזמנת אניות־מלחמה ממספנות צרפתיות ואנגליות עלו בתוהו.

בימי מלחמת העולם השנייה נהרסו 98 מספנות סוואטיות, והקמתן מחדש לא הושלמה אלא ב־9—1948. כפי שמוריעים הוכפלה, תודות למשלוחי הפיצויים מגרמניה, "החכר והשאל" מארה"ב ותפיסת מספנות חדשות בצפון־אירופה הכבושה, יכולת התפוקה של תעשיית האניות הסוואטיות לעומת הרמה הטרומ־מלחמתית, כלומר היא מגיעה עתה למיליון טון בשנה בערך. לפי המשוער יש בידי הסוואטים מאז 1952 לבנות שנה בשנה 60 צוללות, עשר אניות משחת, וסירת אחת או שתיים, מלבד אניות קטנות רבות. על אף העליה ביכולת התפוקה נאלצים גם עתה הסוואטים להזמין אניות בחו"ל. כן, למשל, בונים עתה בשבילים אניות־נוסעים, אניות־נפט, אניות־גרר ואניות מיוחדות במספנות בשוודיה, דניה, הולאנד ואיטליה, ואילו אניות־נוסעים גרמניות לשעבר, הזקוקות לתיקונים, נשלחות לאנטווארפן, הואיל ובסס"ר חסרים המתקנים הדרושים לכך.

רווחת הדעה, כי מוצרי תעשיית האניות הסוואטיות הם מוצקים ופשוטים, משבחים במיוחד את שוברות־הקרח.

כושר התפוקה המוגבל של המספנות הסוואטיות עשוי לרסן את מדיניות ברה"מ, הואיל וגם מעצמה יבשתית כסס"ר זקוקה בימי מלחמה ליכולת להקים אניות חדשות במקום אלו שנפגעות, ולשם כך אין כושר־הבנייה הקיים כספיק. המדינות הגרורות, שתסוקתן קטנה עוד יותר, אינן מסוגלות לסייע לברה"מ בתחום זה. (נויה ציריך, צייטונג, 6.12.52)

"תרזיה"

בית חרושת לנגרות בע"מ
ת. ד. 14 טלפון 219
ראשון לציון

ביח"ר הגדול והמשוכלל ביותר בארץ לייצור הריטים ועבודות נגרות לבנין מכל המינים והסוגים

הים התיכון

האגן המרכזי הוא הקטן ביותר ומשתרע בין קורסיקה סרדיניה ובין החופים המערביים של איטליה וסיציליה. החלק הזה של הים התיכון ידוע גם בשם הים הטירני. הים הטירני עמוק יותר, וליד האי אלבה מגיע ל-3731 מטר. איים קטנים רבים משתרעים ליד חצי האי האפניני וליד סיציליה. באחד מהם, סטרומבולי, מתרומם הר געש פעיל לגובה 1000 מטר. עמוד העשן המתמר אל על מהווה זה מאות בשנים מורה-דרך ליורדי הים.

בין איטליה לסיציליה מפריד מיצר מסינה. במקומו הצר מצטמצם המעבר עד כדי 4 קילומטרים. זרמים עזים עוברים במיצר זה. גלים גבוהים ומשברים, המסכנים את שלום הספינות. סיציליה קרובה גם ליבשת אפריקה והמעבר בינה לבין כף בון שבתוניס, רחבו 140 ק"מ. המים רדודים מאד. איים זעירים אחדים מתרוממים מקרקע הים.

המפורסמים בין האיים המהברים את סיציליה עם אפריקה הם פנטלריה ולמפדונה. מעברה המזרחי של סיציליה נמצא האי מלטה.

האגן המזרחי של הים התיכון הוא הגדול בכולם. הוא מהדיר שלוש שלוחות צפונה. הנקראות הים האדריאטי, הים היוני והים האיגיאאי. באגן הזה נמצאת התהום העמוקה ביותר בים התיכון כולו ועומקה 4404 מטר. החוף הצפוני של האגן מפורץ מאוד — מפרץ טרנטו בדרום איטליה, מפרצים רבים מאד בחוף המזרחי של יון ובמערבה של תורכיה. כל אלה מקלים על הספנות.

מיצר אוטרנטו, רחבו 37 ק"מ, מפריד בין הים התיכון הראשי ובין הים האדריאטי, הנראה כמפרץ גדול. הים האדריאטי צר (250 ק"מ) וארוך (950 ק"מ). הוא רדוד מאד.

הים התיכון הוא אחד מהחשובים בעולם. בו מצטופפות מסילות הספנים, המחברות לא רק את המדינות המקיפות אותו סביב, כי אם גם את אירופה עם הודו, המזרח הרחוק ואוסטרליה.

חשיבות ראשונה במעלה נודעת לים התיכון למדינת ישראל. החוף הישראלי הארוך משתרע מראש הנקרה עד רצועת עזה לאורך 188 ק"מ. אנו מוקפים מדינות עוינות וגבולותינו היבשתיים סגורים. הפתח היחיד לעולם הרחב הוא הים התיכון.

הים התיכון הוא ים פנימי, מוקף שלוש יבשות: אירופה בצפון, אסיה במזרח ואפריקה בדרום. מסיבה זו יקרא כלשונות אירופה "הים הבינייבשתי".

הים ארוך וצר. ארכו כ-4000 ק"מ, רחבו הבינוני אינו עולה על 500 ק"מ. הוא מתחלק ע"י איים וחצי-איים ל-3 אגנים בעלי סגולות מיוחדות: — לאגן המערבי, המרכזי והמזרחי.

האגן המערבי משתרע ממיצר גיברלטר ועד איי קורסיקה וסרדיניה. בפנתו הצפונית-מזרחית ליד גינואה, הוא נקרא הים הליגורי; בצפון-מערב חודר מפרץ ליאון הגדול בין צרפת וספרד.

העומק הבינוני של האגן הזה הוא 2700 מטר. המקום העמוק ביותר (3149 מ') מצוי ליד הפנה הדרומית-מערבית של קורסיקה.



הים התיכון וחופיו

דיים שלו וכל אחת פיתחה צי מסחרי משלה, אולם לרובן ציים קטנים ביחס. צרפת היא בעלת הצי הגדול ביותר — 32 מיליון טונות נפחו. אולם למדינה זו חוף ארוך גם לצד האוקינוס האטלנטי. גם לאיטליה צי גדול — 2.6 מיליון טון. ליתר המדינות ציים בנפח קטן. תורכיה — 90.000 טון, יוגוסלביה 215.000, מצרים 100.000 טון. הישראלי, הצעיר בכולם, הצליח בזמן קצר מאוד לתפוס מקום נכבד בין ציי הים התיכון.

ד"ר י. פאפוריש

הפֶּלֶגָה

(סוף מעמוד 12)

מושכים לאורך הספסלים, עכשיו כמעט ואין לאנשים שליטה על הסירה. שני המשוטים הכבדים אינם מספיקים לקידומה ובקושי יכולים שני אנשים על משוט להסב פניה מול הרוח. הגורות הצלה אין ואחד אינו יודע לשחות (זאת נתגלה אחרי כן). העוגן קטן מדי ולא יכול לאחוז אותנו מול הגלים שבאו עלינו כשהם מתגלגלים בנהם גדול, וסירה יורדת והולכת אל מול גורלה. הנער שכאלו מכיר את הירידה עומד על החרטום תר אחרי סימני הסלעים, אולם הגלים גבוהים מדי ואין הוא רואה דבר. הסירה הגיעה אל מקום בו היו הגלים נשפכים — והדרך אחורה חסומה. העוגן שנמשך מאחורנית ושני המשוטים הכבדים אינם מאפשרים שום תמרון, ועל הסירה להמשיך בדרכה אל עבר החוף, ללא אפשרות לנטות ימינה או שמאלה. ופתאום ירדו המים רגע אחד וכעשרים צעד ישר קדימה נגלה מה שגרם לקץ הסירה: סלע ענקי. בהיותה כחמשה מטרים ממנו צעק האחראי: "כולם למים! לעזוב את הסירה!" וכך עשינו. הרגעים הבאים היו תופת. גל ענק תפס בה, הרימה, תקע חרטומה בסלע, העלה את ירכתייה בקשת ענקית על מול השמים — ואחר נפלה, ונתרסקה. אחד נשען תלוי על דפנה צועק שאינו יודע לשחות. שיעורו לו. אולם איש לא יכול היה לעזור לאומלל והוא נגרף על גבו לכל אורך הסלע עד שנמצא בצדו השני כולו פצוע. את אלה שידעו לשוות והיה סיפק בידם להתרחק מהסלע תפסו הגלים. עירבולם, הפכום, היכום אל הקרקע והוציאום על החוף כל עוד נשמת אפם במ (זה סוף המסע שהתחיל כה יפה, והציגנו ככלי ריק, אלא שנתן לנו ללמוד במקצת תהפוכותיו של ים). לכל אורך החוף היו מפוזרים שברי הסירה, מפרשים קרועים, בגדים ואוכל. עמדנו שם ליד שפת המים ולבנו בוכה על סירה יפה שאינה עוד. וזהו לקח ראשון שלימדנו הים, כן, ברת-הפוכות הוא, ואתה על נפשך תישמר.

גמר את סיפורו ודמעות עמדו בעיניו. שותקם שניהם, מכינים נכחם.

אהרון רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי בכל עניני תובלה ימית

חיפה — ת. ד. 74 — טלפון 4241/2

סניפים:

תל-אביב-יפו — טלפון 66879, ת.ד. 305

ירושלים — טלפון 3451, ת.ד. 1357

בשני שלישים משטחו לא יגיע עומק המים אפילו ל-200 מטר, רק בחלקו הדרומי הוא מעמיק עד ל-1600 מטר. בימינו מועטת מאד חשיבותו לספנות הבין-לאומית. שני נמלים גדולים שוכנים בקצהו הצפוני — טריאסט ווינציה. המים בין מיצר אוטרנטו והפלופונס נקראים הים היוני. בחופו המזרחי מצויים איים רבים, החשוב שבהם האי קורפו. מן הים היוני חודר מפרץ קורנתוס ללב יבשת יון. מי-צר יבשתי מחבר את הפלופוניס עם הבלקן. כדי לקצר את הדרך מהים היוני לים האיגיאי נחפרה שם בשנת 1893 תעלה למעבר אניות. אורך התעלה כ-65 ק"מ, רחבה 25 מ', עמקה 8 מ' בלבד. רק אניות קטנות ובינוניות (עד 6000 טון) מסוגלות להפליג בה, ואף אלו נגררות ע"י ספינות גרר. האי כרתים סוגר על הים האגאי המשתרע בין יון לאסיה הקטנה. אורך הים האגאי כ-650 ק"מ, רחבו כ-320. איים קטנים וזעירים במספר רב פזורים בים זה. שלוש קבוצות איים ידועות בשם הציקלדיס, הספורדיס והדודיקנוס. האי החשוב בכולם הוא רודוס.

שני פתחים טבעיים מחברים את הים התיכון עם ימים אחרים; במערב מתחבר הים שלנו עם האוקינוס האטלנטי, במזרח עם ים קטן וסגור — הוא הים השחור. תעלה מלאכותית בדרום-מזרח (היא תעלת סואץ) פותחת דרך לאוקינוס ההודי.

רוחב מיצר גיברלטר במקומו הצר — 14 ק"מ, ליד העיר הבריטית — 22 ק"מ. המים רדודים ליד הכניסה מצד האוקינוס האטלנטי — 200 מטר בלבד. צוק הסלע הנודע של גיברלטר מתרומם מן הים לגובה 420 מטר. חשיבותו האסטרטגית של המיצר עצומה. כאן אפשר לסגור את הים כולו. הבריטים השתלטו על הצוק לפני כ-250 שנה ובצרוהו היטב. מאז הם שומרים בכוח רב על הבריח הזה של הים התיכון.

שני מיצרים וים קטן ביניהם מחברים את הים התיכון עם הים השחור. מיצר הדרדנלים נמשך מים האגאי עד ים השיש (ים מרמרה). רחבו במקום הצר 3 ק"מ, ארכו 40 ק"מ, ארכו 40 ק"מ. הדרדנלים שומרים על הכניסה אל הים התיכון, על כן נודעת להם מאז ימי קדם חשיבות רבה. אורך ים השיש היפה 250 ק"מ, רחבו 20—25 ק"מ. חופיו נאים ואיים אחדים חמודים מוסיפים לו גוי מיוחד.

לא פחות חשוב הוא המיצר בוספורוס; המחזיק במיצר זה שולט על הכניסה מן הים השחור לים התיכון. הבוספורוס הוא אחד המיצרים הצרים בעולם; ליד איסטמבול, המרחק בין שתי גדותיו אינו אלא 550 מטר. ארכו 25 ק"מ ועומק מימיו 37 מטר. המיצר שולח מפרץ קטן לתוך יבשת אירופה. זוהי "קרן הזהב", הנמל הטבעי של איסטמבול ואחת הפינות הנאות בעולם.

מדינות רבות שוכנות לחופי הים התיכון והימים הצד-

השטפונות באירופה

חורבן וחרם בעקבות נחשולי הסופה
הטרגדיה במזרח-אנגליה

הסערות והשטפונות באיזורי שפת האוקיינוס והים באירופה המערבית גרמו לאבידות באים ולהספדים גדולים. מספר נוספים באנגליה הוא 164, ורבים נעדרים — אין זוכרים באנגליה נחשולים כאלה. הים הצפוני הציף כפרים שלמים בשפת הים המזרחי. אין כמעט ישוב או בית לאורך 250 ק"מ שלא נפגע. הנחשול עלה במעלה התמונה, ואנשים רבים הוצרכו לפנות את בתיהם. בכמה עיירות נתלקטו אלפי פליטים, אנשים, נשים וטף, רבים אך כתונתם לעורם מפני שלא הספיקו להתלבש. בתים התמוטטו כקופסאות גפרורים. רחובות שלמים הפכו לזרמי מים. ילדים ניתקו מזרועות אמהותיהם. משפחות שלמות עלו לקומות העליונות וכשעלה הנחשול ניקבו חורים בגג וטפסו למעשנות וכך בילו לילה שלם. בעיירה פליקסטון נכנסו סירות של המשטרה לתוך כנסייה ומצאו 40 ילדים שנמלטו שם מן המים. באיזור השטפון נמצאו גופות מתים דבוקות לענפי עצים. זקנים וחולים נלכדו בבתיים המוצפים. בכל אנגליה אורגן מיד אוסף שמיכות, מזרונים ומלבושים לאיזורי השטפון. כל מיני סירות של אזרחים ושל הצבא נשלחו להצלה. חיילים אמריקניים השתתפו בהגשת עזרה. בלינקולנשייר ילדה אשה כשהיתה לבדה בקומה עליונה. כבאים הצליחו לקחת אותה לבית חולים.

במקום אחד הוצפו צריפים, שכחם גרו משפחות אנשי צבא אמריקניים. הצריפים עמדו במרחק עשרות מטרים מן הים. גם בצרפת הציף הנחשול מאות הקטרים של אדמה זרועה. בכמה כפרים הוצאו התושבים.

רוטרדם כוסתה מים

ב הולנד גרם הנחשול לאבדן 250 נפש. במשך לילה שלם נאבקה אוכלוסית הולנד ובלגיה המערבית עם הסטיכיה — עם הים. המים פרצו דרך הסכרים וגרמו לאחד האסונות הגדולים ביותר במאה ה-20 באירופה. מספר מחוסרי קורת גג עולה לאלפים. החלק החמישי של אדמת הולנד הוצף מים. חלק ניכר של העיר רוטרדם כוסה מים, הנמל הוק נוחק, כל מכוניות המשא חשו מלאות חול לסתום את הפרצות. על גבי שטחים נרחבים נראו רק ראשי גגות ומעשנות. פגרי בהמות צפו על פני המים. מהנדסי צבא אמריקנים טסו מהידלברג שבגרמניה לארגן את העזרה. חיילים אנגלים וקנדיים העמידו עצמם לרשות העזרה. גרמניה המערבית הציעה לשלוח הליקופטרים לעבודת הפינוי. בגרמניה המערבית עצמה גם כן היו שטפונות על שפת הים. חברות עזרה אמריקניות של הצלב האדום מחלקים שמיכות, מזון וקפה חם לפליטים הקופאים מקור.

שיא הרמה מאז 1849

הים הגיע לשיא הרמה משנת 1894. בכלגיה נפגע ביחוד נמל אוסטנד המנותק ושרוי בחושך. נשלחו לשם מים וחלב. חשמל אין בעיר, כי תחנת החשמל ומגדל המים מוצפים שני שלישים של העיר מכוסים מים. המצילים חצו במים עז צואר וחיפשו קרבנות. בכמה חלקי בלגיה שורר תוהו ובוהו בתחבורה. גיזוקו קוי החשמל של הרכבות. בכמה מוקמות ירדו שלגים רבים. עצים עקורים חוסמים את הכבישים.

הנחשול בים התיכון

בשוך הסופה באירופה הגיע נחשול דרך האי סרדיניה לים התיכון. רוח סערה עקרה רעפים ממאות בתים. כן עקרה עצים ועמודי טלפון וחשמל וחסמה דרכים בארצות שונות באזור.

„עצמאות“ בדרום-אפריקה

קבלת פנים נלהבת ל„עצמאות“ ע"י יהודי דרום אפריקה

על התלהבות והתרגשות בקרב יהודי דרום-אפריקה לרגל בוא אניית-המשא הישראלית „עצמאות“ לנמל קיפטאון — נמסר במברק רבי-החובל של האניה הישראלית הראשונה המבקרת בדרום-אפריקה. אם כי האניה עמדה להגיע בשבת בבוקר חיכו לה עוד ביום ו' מאות יהודים, שהביעו את התרגשותם בשירת „התקוה“. בהכנס האניה לנמל זכתה לתשואות אלפים שציפו לבואה.

רב החובל ואנשי הצוות הוזמנו למסיבה שנערכה לכבודם ע"י החבל הימי לישראל בדרום-אפריקה. במסיבה שנערכה על סיפון האניה השתתפו מושל-המחוז, ראש-העיר, הקונסול הישראלי, הרב הראשי, מפקד הנמל וראשי השלטון.

„עצמאות“, שהיא בת 10 אלפים טונות, הובילה מאנגליה מטען שימורים וקמח דגים לדרום-אפריקה. משם הפליגה לביקורה הראשון בגמלהיבת שלה. חיפה.

„מוזנק“ הגיעה לטולון לבקור רשמי

זו הפעם הראשונה בדברי ימי צי המלחמה הישראלי הגיעה הטריגטה הישראלית „מוזנק“, לביקור רשמי בנמל צרפתי — לפי הזמנת צי המלחמה הצרפתי.

„מוזנק“ — פריגטה, שנפחה 1450 טון ועל סיפונה 36 חניכי חיל הים, באה לביקור של יומיים בבסיס הצרפתי שם. החניכים סיירו בנמל ובקרו באנית המלחמה הצרפתית „רישלייה“ (35 אלף טון) וכן במספנות הצי. רב חובל האניה, רב סרן יהודה בריוו, ערך מיד עם עגון האניה ביקור רשמי אצל סגן אדמירל לאמבר.

חקמת נמל עמוק מים בדרום הארץ

25 מיליון לירות שטרלינג יש להשקיע תוך 10 השנים הבאות, בהקמת נמל עמוק מים בדרום הארץ, בו אפשר יהיה לפרוק ולהטעין 3-5 מיליון טונה מטען לשנה, בעיקר תוצרת מחצבי הנגב ומפעלי ים המלח — אמר ז. שינד, אך בינתיים, עד שתוכל הממשלה להרשות לעצמה השקעה זו, יש, לדעתו, לרכוש את הציוד הדרוש כדי להסוך את נמלי תל-אביב ויפו לנמל שאפשר יהיה לפרוק ולהטעין בו לפחות מחצית המטען המיועד לדרום הארץ או הבא ממנו. בדרך זה יימנע בזבוז רב בהובלה.

נפטר זקן הספנים של נמל תל אביב

אליעזר ברוך (אבו-יודה) מספני סאלוניקי הראשונים, שחנכו את נמל תל-אביב לפני כ-17 שנה, מת באמצע ינואר, בגיל 82, בביתו בתל-אביב. בהלווייתו לבית הקברות בגבעת שאול השתתפו בני מש-פחתו המרובים וכן עובדי הנמל בהמוניהם.

על מותו של

ד"ר חיים קוגל

ראש עיריית חולון

מידידו ועסקניו הותיקים של החי"ל

מתאבל מרה

בית החבל הימי לישראל

בְּחֵבֶל הַיָּמִי לְיִשְׂרָאֵל

כְּמִרְכָּז

עם כניסתו של שר התקבורה י. ספיר לתפקידו נשלח לו ע"י מרכז החי"ל מכתב ברכה תוך הבעת משאלה להפגש אתו לשם מסירת פרטים על עבודתנו.

אורחות

בקרר בארץ קבוצת מורים עבריים מאפריקה הדרומית וסיירה במפעלי החי"ל בחיפה ותל-אביב. בחיפה נערכה קבלת פנים נאה בפנימית ביה"ס הימי. ברכס מטעם החי"ל מ. פומרוק והשיב י. ביחנן בשם הקבוצה.

בלוית הגב' ב. טדליס סיירה קבוצת המורים באילת ובסביבתה. שטן בסירות וקבלו הסברה על אילת. מפעליה ועתידה.

בקבוצה השתתפו גם מוזכירת הכבוד של החי"ל ביהונסבורג, הגב' א. אהרונסון ומוזכירת החי"ל בקיפטאון הגב' א. מרגולית.

אתן קוימו שיחות וביורורים וסידורים בנפרד. פגישות.

ב-2.1.53 היתה במשרדי הפדרציה הציונית של אפריקה הדרומית פגישה בין ש. קופר, יו"ר ההסתדרות הציונית של אפריקה הדרומית וס. לויין לבין משלחת החי"ל בהרכב מ. זיליטס, י. שריר, ד"ר צ. ברנדר, נדונו שאלות השתתפותה של הפדרציה בתקציב החי"ל ופעולותיו באילת.

בבית הספר הימי בחיפה

בעקבות התכנית להרחיב את מסגרת בית הספר הימי לשם טפות חנוך אחיד לקציני צי הסוחר וחיל הים. הוקם ועד מפכה חדש של ביה"ס הימי מורכב מבאי כוח המשרדים והמוסדות: משרד הבטחון — חיל הים, משרד התחבורה, משרד החנוך והחבל הימי לישראל. כבאי כוח החי"ל נבחרו ה"ה מ. הינדס וח. פומרוק. הועד המפקח החדש כבר התחיל בעבודתו.

מפעל הסירות

מרכז החי"ל מארגן מפעל מיוחד בהיקף ארצי לרכישת סירות לאגודות הנוער הימיות. הוכן חוזר מיוחד ומספר עסקנים מתל-אביב והמרכז העמידו עצמם לרשות הפעולה. המפעל עומד להתארגן גם בחיפה.

האלבוס הימי

של הציר א. בוגן נמסר לדפוס ובקרוב יצא בהוצאת החי"ל. הועדה למונחי הימאות

הועדה המבינה ליד מרכז החי"ל וועד הלשון סיימה פרק אחד של עבודתה — הכנת כרטיסיה למונחי ימאות מתוך המלון הגדול של קרקוב וניגשה לעבודת מיון וחלוקת החומר לפי המקצועות השונים.

מפעל ההכשרה הימית המזורזת

ועדת המיון של המפעל המורכב מבאי כוח משרד התחבורה (לשכת הרשום לימאים בהנהלתו של רב החובל זאב הים), החי"ל ו"שהם" אישרה מספר מועמדים נוספים מהאגודות לעליה על אניות לאימונים ועבודה.

המוסד המרכזי להדרכה ימית

הוראה הימאות במדרשה למורי החנוך הגופני כבר החלה. השעורים נערכים 4 פעמים בשבוע, חלקם מוקדשים לנושאים כלליים וחלקם לימאות.

בועדת האגודות בישיבותיה מ-21.1.53 ו-3.2.53 הוחלט לארגן ימי עיון לדרגה א' כמוסד קבע לכל האגודות. שתיערכנה אחת לשבועיים בת"א ובחיפה. נדונו עניני המשק, שיוט החוף ליום

העצמאות ואשר מניו של א. מירון מרכז מקצועי של המוסד.

בועדה המקצועית נידונו בעיות ההדרכה באגודות. בין היתר הוחלט כי חברי הועדה (י. פודולי וי. ליפשיץ) והרכו המקצועי יסיירו בכל סניפי האגודות כדי לעמוד מקרוב על העבודה המקצועית במקומות.

הוצאת ספרות ימית מקצועית בעברית

לאחר בירורים עם רב חובל א. לוי, מנהל ביה"ס הימי, בהשתתפותו של ב"כ החי"ל הוסכם להקים ועדות מומחים לקביעת סוגי הספרים שיוצאו לאור ע"י החי"ל במסגרת הוצאת הספרות המקצועית.

הוקמה כבר הועדה למכונאות ימית בהשתתפות החברים: ד"ר פרנק (הטכניון העברי), מהנדס יצחקי (חברת החשמל), רב חובל זאב הים, רב חובל א. לוי, רב חובל י. פודולי, מלינוב, וא. דוד (ביה"ס הימי). הועדה כבר סימנה בישיבתה הראשונה את הספרים שיש להוציאם לאור.

בקרוב תורכב גם הועדה לנביגציה ולאסטרונומיה.

ציוד קבע למחנות המרכזיים

המוסד ניגש לטפל ברכישת ציוד קבע למחנות המרכזיים של החי"ל. מתנהל מ"מ עם הסוכנות היהודית לקניית אוהלים, מטות, מזרונים וכד' בסיועו הפעיל של ז. רוטצקי ממשרד הבטחון. השיוט האזורי בדרומה של הארץ יתקיים בחודש מרס.

בבסיס להדרכת דייגים באילת

נעשות הכנות לפתיחת קורס דייגים בהשתתפות חברי שחי"ל.

קורס לדייגים לאנשי נח"ל.

מחלקת הדיג בשיתוף עם החי"ל פותחה בקרוב קורס לדייגים ל-25 מצעורי נח"ל. הקורס יהיה במסגרת ויימשך 4 וחצי חדשים. החי"ל מעמיד לרשות הקורס שני מדריכים.

בסניף תל-אביב

בביתה של הגב' ונציה נערכה מסיבת עסקנים מוקדשת לארגון מפעל הסירות. עובדו תכניות הפעולה וסומנו דרכי הבצוע. נבחרה ועדה מצומצמת בהשתתפות ש. נמיר, י. כץ ועוד.

התערוכה "עינינו לים"

שסודרה ע"י ביה"ס לפעילי ההסתדרות במסגרת הקורסים לימאים ננעלה. ביה"ס הודה לסניף החי"ל על המוצגים, הפרסומים והספרים שהועמדו לרשותו מהתערוכה והספרייה של החי"ל. "חומר זה היה בבחינת תרומה נאה לתערוכתנו".

בסניף חיפה

פתיחת התערוכה הימית של החי"ל

ב-4.1.53 נפתחה מחדש ע"י ראש העיר ויו"ר החי"ל א. חושי ויו"ר החי"ל בחיפה מ. פומרוק התערוכה הקבועה של מוצגים ימיים מטעם החבל הימי לישראל בבית יורדי הים. מ. פומרוק הסביר לקהל המוזמנים את תפקידי התערוכה שנועדה להיות מפעל חנוכי של קבע. המשקפת ע"י תמונות, ציורים, דיאגרמות ומודלים את התפתחות הימאות בישראל ובעמים.

במועדון הימי והחבלכלי של החי"ל

במסיבה השלישית בראשותו של מ. הינדס, יו"ר המועדון, הרצה עמוס לנדן, מנהל הנמל, על "בעיות נמל חיפה". במסיבה הרביעית הרצה ז. הופיין על הנושא: "הכלכלה בארץ ובעיות האשראי". הודה למרצה הד"ר ג. וידרא, מנהל "שהם".

„מיש“

קואופרטיב של חיילים משוחררים
לייצור חמרי בנין בע"מ

תל-אביב, רחוב החשמונאים 82, טלפון 5232.

מייצר מרצפות למדרכות
אבני שפח, לבנים ובלוקים
וכל דימוי תוצרת מלט

מוציא לפועל
עבודות רצוף והנחת אבני שפח

בנק
לאומי לישראל
בע"מ

הבנק הוותיק
והגדול בארץ-
הבנק שלך



תנובה

המכליר הראשי
להספקת
תוצרת חקלאית
בארץ



„הארגז“ בע"מ

תעשית עץ ומתכת

טל. 3755 • ת. ד. 106

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

המשביר המרכזי

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

תל-אביב
ח'י'פ'ה
ירושלים

המוסד המרכזי להספקה של
התנועה הקואופרטיבית בישראל