

## גליונות החבל הימי לישראל



מחיר 1.50  
 מס' 100  
 ת.ד. 1917  
 תל-אביב

אחת  
 לחדש

חוברת ו' - (צ"א)

שנה שמינית

אדר תשי"ג סוף 1953

כתובת המערכת

חבל-ימי לישראל, תל-אביב

ת.ד. 1917

מ.ל. 6148

חוקת הסיום בכנס הראשון של חטיבת חותרי "הפועל"

שמיר

### משק האניות

אשר למשק האניות — 31 אניות בעלות נפח של 112 אלף טון, מניסות את הדגל הישראלי. 26 אניות שייכות לחברת צ"ים. האניות העבריות מעסיקות 1367 ימאים מהם 226 ימאים זרים. אחוז הימאים הזרים הוא 16.5 אחוז לעומת 37 אחוז בשעת קום המדינה. נוסף לימאים מעסיקה הימאות העברית 300 טכנאים ופקידים ו-300 עוסקים בתיקון אניות ובאספקה. האניות הישראליות מובילות 27 אחוז מהיבוא ו-18 אחוז מסחורות היצוא. סך הכל מעבירות הן 400 אלף טון סחורות לשנה לנמלי ישראל. נוסף לכך מעבירות הן 200 אלף טון בין נמלים זרים.

### ירידה במספר הנוסעים

בשנת 1952 נסעו באניות ישראליות 66 אחוז ממלל הנוסעים לעומת 43 אחוז בשנה הקודמת. לעומת זאת חלה ירידה ניכרת במספר הנוסעים. בעוד שב-1951 נסעו באניות ישראליות 114 אלף איש הרי ב-1952 הגיעו לארץ 39 אלף איש והפליגו 25 אלף.

הכנסות ברוטו של האניות מגיע ל-14 מיליון לירות המתחלקות כדלקמן: מיליון וחצי מנוסעים; 10.5 מיבוא ויצוא בנמלי ישראל; 2 מיליון ממסעות בנמלים זרים.

50 אחוז מההוצאות של הספנות הן במטבע חוץ.

בעוד שלארצות ערב אין ספנות מפותחת הרי המתחרים העיקריים לספנות העברית הם — היונים. האיטלקים וה- תורכים.

### המצב בנמל חיפה

נמל חיפה מסוגל לקלוט 2 מיליון טון מטענים בשנה. ב-1952 היתה ירידה בשליש לעומת 1951. עיקר היבוא והיצוא מתרכזים בעונה אחת. כך ש-50 אחוז מהיבוא וה- יצוא התרכזו בחדשים נובמבר — אפריל. דבר זה מפריע לאיזון העבודה.

כיום עוסקים בנמל חיפה בהרחבת רציף חדש לנוסעים ומשאות. ליד רציף זה תוכלנה לעגון שלש אניות קטנות או שתי אניות גדולות ותאפשרנה הגדלת כוח קיבול הנמל ב-400 אלף טון.

ה"סילו" המוקם על ידי חברת "דגון" יושלם בעוד שנתיים. הוא יוכל לקלוט 12 אלף טון גרעינים — והתפוקה תהיה 200 טון לשעה.

שר התחבורה גילה, כי נחתם חוזה בין הממשלה לחברת "הימח", שתעסוק בתיקון האניות. עם השלמת המספנה אפשר יהיה לחסוך מטבעות חוץ בתיקון האניות. עבודת הפריקה והטעינה בנמל עולה ביוקר רב. למרות



## בימאות הישראלית

י. ספיר / שר התחבורה

### מצבה של הספנות הישראלית

בפתח הרצאתו על "משק התחבורה" במועדון הימי והכלכלי בחיפה, ציין שר התחבורה לשבח את האכסניה ואמר, בין היתר, כי "כדאי להיות חבר ממשלה, כדי ללמוד ולדעת כמה מוסדות חשובים מצויים במדינה, התורמים תרומה חשובה להעשרת חיי הכלל".

דברו על ענף הספנות עמד המרצה על התפתחותה של הספנות הישראלית התופסת כיום, בממוצע, 25% מההובלה הימית של ישראל. יש התקדמות ניכרת, וספנותנו כדומה לספנות של מדינות אחרות. מתחילה לגלות פעילות גם מחוץ לתחומי הארץ. היינו במסעות בין נמלים זרים. עד כה לא תמכה הממשלה בספנות תמיכה ישירה. העזרה צריכה להיות גדולה יותר. אולם קשה לומר כעת מה תהיה מידת העזרה וצורתה.

את היחסים עם הספנות הכללית יהיה צורך להסדיר כחלק מבעיית קשרי המסחר עם מדינות חוץ.

### יש צורך בגיוס הון

תקופת המריחה בספנות בעולם נגמרה לפני זמן קצר. 2-3 השנים הבאות תהיינה שנות שפל בהובלה הימית. מקורות להשקעות נוספות יש לחפש. איסוף מחוץ לענף. מן הראוי להתחיל כעת, כי אחר-כך, עם בוא גיאות חדשה, שוב יקשה הדבר. ואכן, הספנות היא כר נרחב להשקעות. השר קרא לבעלי ידיעה, נסיון ואפשרות, שיעשו לגיוס השקעות הון יהודי מהחוץ להפעלת אניות נוספות בצי ישראל. שכן באמצעותם של תושבי המדינה כיום ספק אם אפשר יהיה להתגבר על האטיות בקצב ההתפתחות. הספנות היא גורם חשוב להבראת המשק ולהגברת התעסוקה. לספנות דרושה עזרת הממשלה — קבע השר — והביטוח לפעול בכיוון זה.

שבנמל קבעו פרמיות ונורמות. הרי הפריון הוא ב־20 אחוז נמוך מהמינימום הדרוש.

בהזכירו את נמל „הקישון“ סיפר מר י. ספיר, כי עז ל־1 לאפריל הוצאו לבנין הנמל כ־4 מיליון לירות, כדי להביא את הנמל לידי מצב, שאפשר יהיה להשתמש בו בשלב הראשון יהיה צורך ב־3 מיליון לירות נוספות.

התפוקה בנמלי יפו ותל־אביב ב־1952 היתה פחות מ־300 אלף טון, ביפו מועסקים 320 פועל ובתל־אביב — 650 פועלים. בגלל מיעוט העבודה מקבלים הפועלים דמי אבטלה.

נוסף לכל אלה פועלת בנמל גם המשטרה. מספר השומרים שהופקדו על ידי מנהלת הנמל גדל והולך.

לתיקון המצב מינה בזמנו שר התחבורה המנוח ד. צ. פנקס ז״ל ועדת חקירה ציבורית והטיל עליה להביא את מסקנותיה לשיפור המצב בנמל. בדיון וחשבון המפורט, שהועדה הגישה היא המליצה בראש וראשונה על הקמת רשות אחת, אשר לה תהיינה סמכויות רחבות ותעמוד תחת מרות שר התחבורה. הועדה המליצה לצמצם את תפקידי יתר הרשויות ולהגדיר את תפקידי המכס למניעת כפילות.

## ההסדר החדש

שר התחבורה, מר י. ספיר ציווה עתה על הפעלת הנמל על בסיס הצעות ועדות החקירה. הוחלט, שכל עניני הש״מירה בנמל יופקדו בידי שומרים, שיפעלו תחת פיקוח מנהלת הנמל. השומרים יהיו נתונים למשמעת משטרתית ואילו הקצין, אשר יהיה אחראי על השומרים יהיו נתונים למשמעת משטרתית ואילו הקצין, אשר יהיה אחראי על השומרים יהיו נתונים למשמעת משטרה־המשטרה. הסדר זה יקל על הקשר ושיתוף הפעולה בין שומרי הנמל והמש״טרה האזרחית בנמל ומחוצה לו. קשר זה יעשה באמצעות קציני המשטרה, שיעמדו בראש השומרים.

אשר לרישום המטענים הנכנסים למחסנים וכן הטיפול בהם, יעשה לתבא באמצעות אנשי מנהלת הנמל ואילו פקידי המכס יטפלו רק בהערכת המטענים וקביעת דמי המכס. בעת חישוב דמי המכס יגבו גם את מסי הנמל, כדי למנוע כפילות בחישוב המטענים והתרוצצות ממחסן אחד לשני.

ביחס למחסן הנוסעים תחליט שר התחבורה, שכל הטיפול יעשה על ידי אנשי המכס. תחלטה זו נתקבלה בשום לב לעובדה, שרוב העבודה והטיפול בנוסעים נעשית על ידי אנשי המכס. שוטרי המכס יהיו, איפוא, אחראים גם על השמירה והסדר במחסן הנוסעים בניגוד להסדר במחסני המטענים.

הסדר דומה נקבע גם ביתר נמלי הארץ ובשדה התעופה בלוד.

המסיבה נפתחה בדברי מר מ. ה י נ ד ס שציין את המספר הרב של הבאים למסיבות המועדון הימי והכלכלי.

מר מ. פ ו מ ר ו ק יו״ר החי״ל ביחפה, הודה לשר התחבורה על הרצאתו רבת־הענין. הוא מסר לו את ברכת החי״ל העומד בקשרים הדוקים עם משרד התחבורה והביע את התקווה, כי גם השר החדש יגלה יחס אותך לחבל הימי לישראל. מר פומרוק מסר לשר התחבורה סיכת־זתב — סמל החי״ל.



י. ספיר, שר התחבורה

## למניעת כפילות

ההסדר החדש בנמל חיפה, שלפיו יוגדרו הרשויות בין מנהלת הנמל לבין שלטונות המכס ותימנע כפילות בין המשרדים השונים, יכנס בקרוב לתקפו.

לאחר בדיקה קסדנית בנעשה בנמל לאחר עיון בהמצות ועדת החקירה הציבורית בראשות עו״ד סלומון מחיפה וועדת המשנה של ועדת יעול של השר פ. לבון — תחליט שר התחבורה, מר י. ספיר על פרטי הריאורגניזציה בעבודת הנמל. השר ביקר פעמיים בנמל לפני שנתן את ההוראות האחרונות לביצועה. ההסדר החדש יביא הקלה לציבור בשחרור הסחורות מהנמל ויביא חסכון רב בכוח אדם. המנגנון בנמל יצומצם ל־300 איש בערך.

## ריבוי הרשויות

בנמל חיפה פעלו כמה רשויות והיתה בולטת הכפילות בעבודה. מנהלת הנמל, השייכת למשרד התחבורה דאגה לשמירה בנמל ומחסנים, נוסף על תפקידה לנהל את הנמל עצמו. מחלקת המכס דאגה אף היא לרישום הסחורה הנכנסת לנמל והפקידה שומרים משלה לשמור על המטענים.

# נ. ש. / נמל חיפה בפעולתו

עם מזכירות פועלי הנמל, החברה הקבלנית ומנהלת הנמל, ובה עוסקים בכבוד ראש כבעיות הכרוכות בעבודות נמל, נקבעה טבלת הנורמות ומזרז שהעתונות שמענינה היה לעמוד לימין המעשה המהפכני שבנמל חיפה. נקטה עמדה שאין בה משום עידוד לפועל במאמצי המיוחד, ו"מומחים" שונים הביאו עובדות בלתי מבוססות. שאין הציבור הרחב יכול לבדקן די צרכן.

להלן כמה מספרים המלמדים על שיעור המטענים המגיעים לנמל חיפה וכן הנורמות שנקבעו למטענים שונים בעבודות הנמל בשנת 1952.

למטענים — 10 סוגים ראשיים, והרי טבלת האחוזים לכל סוג וסוג של המטענים:

15.59%	1. צורות ללא אריזה חיצונית
7.62%	2. ארנזים
44.91%	3. שקים
1.07%	4. כריכות (בלוח)
1.57%	5. קרטונים
0.54%	6. חבילות
5.84%	7. חביות
22.67%	8. ברזל — עצים
0.01%	9. בקבוקים גדולים
0.18%	10. ליפסים
100.00%	

לפי שהשקים הם כ" 50% מכלל המטענים, נקבעה בסוג עבודה זה נורמה מכסימלית, כלומר, 120 טון לקבוצה, ואין להגיע לנורמה זו בלי מאמץ רב, הוא הדין במטעני עצים וברזל.

והרי טבלת הנורמות כפי שאושרה ע"י המועצה המשותפת לייצור ופירוק עבודה ועבודה ע"י באי-כוח הפועלים ומנהלת העבודה:

## טבלת נורמות הכמות

טון המטען	נורמה לקבוצה פועלים
מטען כללי	55 טון ליד (כ" 10 פועלים)
בולי עץ	60 בולים ליד
צריפים	30 טון ליד
בשר קפוא	(המגיע בסריגיידר) 70 טון ליד
בשר קפוא	(בחתיכות) 46 טון ליד
ע צ י ם	
ארנזים ועטורים	68 טון ליד
עץ לבן	50 "
בוק	45 "
אורז	65 "
אריזה	65 "
סחים בודדים	80 "
סחים בחבילות	120 "
חביות	(עד 100 ק"ג ומ"מ 100 ק"ג ומעלה כסוג אחד)

קרוב לעשרת אלפים מתושבי חיפה מתפרנסים במי שרין על עבודה בנמל, בכלל זה עובדי מנהלת הנמל, מכס, שוטרים, עמילי מכס, הובלה, סוכני האניות וכו' וגמור בפועלים, סבלים וסוארים, ספנים וסוללי כבישים, בוני רציפים וכו'.

אין מספר זה מבוטל כל עיקר ויחד עם הנפשות התי לוויות בעובדי הנמל, כ" 16% מכלל תושבי חיפה מתפרנסים על עבודה בנמל, אחד ממקורות העבודה החיוניים ביותר למשק ולמדינה.

לעבר נמל זה נשואות עיני רבים מאורחי חיפה ואף יתר אורחי המדינה, כי דרכו עוברים כ" 80% מהסחורות המיועדות לתזונתו ולמחייתו של כל אדם בישראל, בשל אפיו של מקום עבודה זה הפתוח והנתון לבקורת מתמדה לכל מי שבא אתו במגע ואף לאלה שאין להם כל קשר עם ענף זה, הנמל הוא מעין ראי, שבו משתקפים מכלול הישגיו וכשלונותיו וכן מעשיהם של העובדים בו, בטבע הדברים חובה היא ששיטות העבודה בו תהיינה מן המשוכללות והחדישות ביותר.

רבות גיששנו כדי להנהיג שכלולים בעבודה הנמל ולמדנו לדעת שגם בנמלי אירופה שיטות העבודה שונות הן, בשבדיה, למשל, שיטת הקבלנות, שהיא לפי נורמה מכסימלית ופרמיה מוגבלת, אינה דומה לשיטת העבודה בחולנד, המושתתת על שכר יומי, רצוננו למצוא את הסיני טיזה בשיטות העבודה ומקיים אנו לעלות בדרך המלך, שיטת נורמות ופרמיות בעבודות הנמל היא חידוש רציני ומטרתה העיקרית — הוזלת הפריקה והטלת אחריות מכי סימלית למטענים, שהיתה עד כה נקודת המוקד בעבודה הנמל.

עם המהפכה שחלה בחיינו כעם, אין להעלות על הדעת ששיטות עבודה שהיו נהוגות עד כה ראויות להמשך, זרימה פועלים חדשים, שהם עתה למעלה מ" 80% מבין העובדים, לא איפשרה לנו להנהיג את שיטת הנורמות והפרמיות קודם-לכן, לפני 3 שנים בערך הוצעה ע"י מ. פ. ח. שיטת נורמות, אך הדבר לא בוצע, כי הפועלים לא היו מוכשרים לכך מבחינה מקצועית, הנהלת העבודה לא היתה מוכשרת מבחינת כושר הארגון והנמל בכללו היה עוד במצב של התהוות, לא כן עתה, החלטת הועד הפועל של ההסתדרות, לפיה הנורמה והפרמיה הן שיטת העבודה היחידה שתתן לפועל הזדמנות להיטיב את שכרו, נוסף לתוספת היוקר — היתה במועדה, ופועלי הנמל קיבלו בהכנה הראויה לצבור מבורג.

ביזמת מ. פ. ח. והמחלקה למועצות ייצור שליד הועה"ס הוקמה ועדת יעילות ופירוק עבודה בנמל חיפה, בשיתוף

ברזל	(עד 8 מטר) 100 טון ליד
ברזל	(מ"8 מטר ומעלה) 90 טון ליד
צנורות	(עד 8 מטר ומ"8 מטר ומעלה כסוג אחד) 90 טון
שקים	(עד 50 ק"ג) 100 טון ליד
שקים	(מ"50 ק"ג ומעלה) 120 טון ליד
י צ א	
מלס	(עד 50 ק"ג) 95 טון ליד
קרטונים	מיץ 72 טון ליד
סכניות	30 סכניות

דה והסרת המכשולים לביצועה היעיל. המכשולים רבים עדיין החל מהתחבורה הקשורה ברכבת, אוטומובילים ואמצעי הובלה אחרים, בלי הרמה וחבלים, פרט לפגעי הטבע. כל אלה ביחד הנם גורם עצום, ומנהל העבודה נדרש עתה להסיר או לצמצם את הגורמים המפריעים והוא יהיה, כאמור, שותף נאמן ושווה לפרמיות.

שומה יהיה עלינו למצוא גם דרך לשיתוף העובדים האדמיניסטרטיביים במינהלת הנמל בנורמות ובפרמיות, כי גם בהם תלוי לא מעט ביצוע העבודה, ודאי שתתעוררנה בעיות רבות, אבל יש מקום לקביעה, שהיסוד הונח ונצטרך לפעול בצוותא, כדי למצוא פתרון לבעיות, הצלחת השיטה תקבע את מעמדו של נמל חיפה כלפי פנים וכלפי חוץ וימים יגידו.

### תכנון

ודאי, שבלעדי תכנון רציונלי של העבודה לא יוכל המבצע להצליח, ולכך נדרשים כל הגורמים, החל ממנהלת הנמל וגמור בקבלן המבצע, להרתם בעול המשימה. מן ההכרח שתהיה תכנית עבודה מוגדרת ומעובדת היטב, ולכך משקיעה המועצה המשותפת לייעול את מיטב מאמציה.

אין ספק, שהדרך החדשה בה בחרנו, תאלץ את כל הגורמים להתאים את עצמם למסגרת חדשה זו, כי בלתי אין, המדובר הוא גם בתחבורה ובקואופרטיבים העומדים לרשות הנמל, ברכבת וכל הקשור בעבודה, ומי שירצה לשרת את הנמל שירות יעיל וטוב, יהיה חייב להטות שכס ולהתגבר על כל המכשולים בביצוע העבודה המשוכללת בנמלנו.

קרב ובא היום בו יוקל העומס הגדול על נמל חיפה ורציפיו הקצרים, ואניות רבות נוספות יוכלו לפרוק מטענן, לחסוך "דמי השהיה" יקרים ולהעלות את הספנות הישראליות ואת תעשיית העזר בבדק אניות ותיקונן על שלב גבוה יותר.

כבר באסריל תכנסנה "נגבה" ו"ארצה" כאניות ראשונות של צי המסחר הישראלי לבדק ותיקונים בנמל הקישון. שכנייתי בנמל עזר לנמל חיפה הגיעה לסיומו של השלב הראשון.

עתה מתרכזת העבודה בעיקר בקטע בין שפך הקישון לבין "כביש שדה התעופה", בעקבות פניותיה של "שהם", אשר בקשה מהרשות המפקחת על ביצוע עבודות הנמל להכשיר בהקדם קטע מהנמל החדש לעגינת אניות. כרגע נעשות עבודות גמר סביב שוברי הגלים ומתרכזים זים בהשלמת מבנה הסוללה, בעיקר בצד הפונה לים הפתוח. לשוברי הגלים — שארכו 600 מטר — הובאו עד היום בקרוב 150 אלף טונות אבנים, ביניהן אבני-ענק שמשקלן 15 טונה.

הנורמות שנקבעו הן נסיוניות לפרקיומן של 3 חדשים ולאחר ההתפתחות שתחול בעבודה, יבקרו שוב את הנורמות וייתכן שיצטרפו להכניס בהן תיקונים, אם לחיוב ואם לשלילה.

הועדות הפריטטיות שהוקמו ע"י מועצת הייעול חייבות לברר את הבעיות, המתעוררות עקב השיטה החדשה ולשקוד על ביצוע החלטת המועצה המשותפת בנידון זה.

בעית הצוות בעבודות שונות בנמל, בה התלבטנו במשך שנים, באה על פתרונה עם התחלת העבודה בנורמות, ועתה יודע כל פועל מהו מספר הפועלים הדרוש לכל סוג וסוג של עבודה.

### טעינת הפרי

כדי להשלים את התמונה ולא לפצל את סוגי העבודה, כללנו גם את טעינת הפרי בתחומי שיטה זו, המאפשרת לכל פועל בנמל לעמוד בה, שלא כבעבר, עת עבדו רק יחיד סגולה בקבלנות.

הנהלת העבודה העמידה מדריכים לרשות עבודת הפרי, רוב ציבור פועלי הנמל, שהם קבועים בו, התמחו בעבודה זו והתוצאות הן מאלפות מבחינת ההנאה לפועל וגם מבחינת טיב העבודה ואספקת התיבות ללא עיכובים לאניות המפליגות לימים, צויין שגם הפחת ירד, כי בהסכם שנחתם בין מ. פ. ה. והמחלקה לייצור וייעול לבין הנהלת החברות יש גם סעיף המבטיח את טיב העבודה, בעונת זו לא היו שום תלונות בקשר לטיב העבודה, ולמעלה משני מיליון ארגזי פרי נשלחו מנמל חיפה, ברור, שיש לזקוף את החישג לזכותו של הפועל בנמל, לבגרותו והתמחותו בעבודות הפרי.

הטענות, נגד שיטת הנורמות בפרי, שהושמעו ע"י צדדים רבים, נתבדו והגענו לשיא בטעינת יומית — למעלה מ-70 אלף ארגזים, בעוד שלפני כן הגיעה הטעינה הממוצעת ליום לכדי 40—45 אלף תיבות בלבד, וכשם שעמדנו במבחן עבודות הפרי, כן בטוחים אנו שנעמוד במבחן השיטה החדשה גם ביתר סוגי העבודה בנמל.

מנהל העבודה והנהלת העבודה, תפקידיהם ומעמדם בעבודה — אפיים שונה מזה שקדם לכך, מנהל העבודה אינו עוד מפקח, אלא שוקד על סידורים נוחים יותר בעבודה.

לפי התכנית המקורית עמדו לבנות שובר-גלים שארכו 1500 מטר אשר יהווה זרוע שניה אל מול שובר הגלים הראשי של נמל חיפה. מטאת ההשקעה הגדולה הדרושה למפעל כזה. נדחה בינתיים ביצוע התכנית כולה ושובר-גלים שנבנה ארכו 600 מטר בלבד. לעומת זאת הוכנס שינוי רצוי מאד לגבי התכנית המקורית. המאפשר העמקה נוספת של נמל הקישון עד 1 מטר. מעתה יוכל נמל הקישון לקלוט בתוכו אניות שקיבולן 6000 טונות במקום אניות של 3000 טונות. כפי שתוכנן בתחילה.

נגמרה בניית המנגשים (רציפים) לאורך 350 מטר ועבודה רבה הושקעה פה — הודיע א. בלשה, המהנדס המפקח על ביצוע העבודות מטעם משרד-התחבורה. לוחות פלדה הוכנסו ע"י פטיש-מכני ענק — לאורך המנגשים — בעומק 12 מטר. ואחר-כך יצקו עליהם חגורת בטון עבה. עתה נמשכת הכשרת השטחים הסמוכים למנגשים. להקמת כבישי-גישה. מחסנים ושירותים שונים. שיופעלו עוד בקיץ זה בנמל החדש.

כן עומדים להוסיף — מחוץ לתכנית של עכשיו —

## חברת "צ'ים"

מעטים הם המפעלים בישראל, אשר במשך שנים מע"ט טות בלבד הספיקו לגדול ולהתפתח במידה כזאת כמו "צ'ים" חברת השיט הישראלית בע"מ.

"צ'ים" נוסדה בשנת 1945 ע"י הסוכנות היהודית. הסתדרות העובדים והחבל הימי לישראל. אולם, למעשה, החלה בפעולותיה רק בשנת 1948. עם יסוד המדינה. אנית נוסעים אחת בלבד. בת 3500 טון. חיתה אז בבעלותה של "צ'ים", אשר הפליגה מחיפה למרסיי, ואילו היום, כעבור 5 שנים בלבד, נמצאות בבעלותה של "צ'ים" 24 אניות, אשר הטונאז' הכללי שלהן עולה ל-120 אלף טון. באניות אלו, מהן אניות נוסעים ומשאות, מקיימת "צ'ים" — באמצעות הסוכנים הכלליים שלה חברת שיט שרותי הים בע"מ — רשת מסועפת של קוים, המחברים את מדינת ישראל עם רחבי העולם.

אניות הנוסעים שלה — א.ק. "ארצה" וא.ק. "נגבה" מפליגות בקביעות מחיפה למרסיי דרך איטליה. וזה מקרוב נתוספה אליהן האניה הטראנסאטלנטית הגדולה א.ק. "ירוי" שלים. בת 15,000 טון, אשר תפליג אף היא בים התיכון ומספר פעמים בשנה גם בקו חיפה ארצות הברית. לעומת הירידה במספר העולים המגיעים לישראל באניות החברה עקב צמצום העליה, הולך ורב מדי שנה בשנה מספר הנוסעים והתיירים המפליגים באניותיה של החברה. בשנת 1949 הגיע מספר הנוסעים ל-11640; ב-1950 ל-15400; ב-1951 ל-20000 ואילו בשנת 1952 עלה מספרם ל-27132 איש. המספר הכללי של הנוסעים והעולים, אשר הפליגו באניותיה של "צ'ים" מאז קום המדינה עולה על

רציף נוסף בקרבת הים, שארכו יהיה 200 מטר ועומק המים לידו 7 מטר, שישימש לעגינת אניות בעלות קיבול של 6000 טונות.

עם הכנסתו של נמל הקישון לשימוש חלקי, יועברו אליו כל הדוברות מנמל חיפה. הפורקות מהאניות ומעמיסות עליהן וע"י כך ישחררו את הרציפים בנמל חיפה מחלק ניכר של העומס וההפרעות.

## מימשה ומיבדוק יבש

מפעל חשוב לתיקון אניות עומד לקום בקרבת הנמל החדש. חברת "הימה" הנאבכת זה שנים בדרישתה להקצאת שטח לבניית מפעל בתוך שטח הנמל, תבוא לבסוף על סיפוקה. הואיל והוקצב לה מקום בחוף, בין ביח"ר "שמן" לבין מעגן הקיחור של חברת-החשמל.

מימשה (בלע"ז "סליפויז") לתיקוני ספינות עד 1000 טונות נמצא כבר בארץ. בשלב הראשון עומדים להקים מיבדוק יבש לתיקון אניות עד 7000 טונות. תוך הנחה, שבהמשך הומן יוסיפו מבדוק לתיקון אניות שקיבולן יגיע עד 15 אלף טונות.

## בהתפתחותה

רבע מיליון איש.

שרותי המשאות, אשר מקיימת חברת "צ'ים", מסתעפים ל-3 קוים עיקריים:

ישראל — צפון-מערב אירופה;

ישראל — נמלי הים התיכון;

ישראל — אפריקה המערבית והדרומית.

בקוים אלה מפליגות אניות המשא של החברה: "דרוי-מית", "כנרת", "צפנית", "עצמאות", "נחשון" ואניות הפרי החדשות: "גפן", "אתרוג", "הדר", "רימון", "תמר", אשר שתיים מהן, "רימון" ו"תמר", נבנו ב-1951 במיוחד בשביל "צ'ים".

מלבד זה מקיימת "צ'ים" גם שרות חופי בין ישראל לארצות הסמוכות בים התיכון בארבע ספינות: "השלושה", "נרית", "המורד" ו"משמר העמק".

שרות משאות קבוע מישראל לארצות הברית וקנדה מקיימת החברה "קו ישראל-אמריקה". הנמצאת בבעלותה של חברת "צ'ים" באניות "עתלית", "אילת" ו"חיפה", ובזמן האחרון, עם רכישתה של חברת "דיונגוף" על ידי "צ'ים", תפלגנה בקו זה גם האניות "מאיר דיונגוף", "הנריטה סולד" ו"אברהם גרץ".

תנועת המשאות באניות "צ'ים" אף היא גדלה מדי שנה בשנה. בעוד אשר בשנת 1949 הובילו אניותיה של "צ'ים" 22,000 טון משאות, עלה המספר הזה בשנת 1950 ל-112 אלף טון, בשנת 1951 ל-196,000 טון ובשנת 1952 ל-310 אלף טון.

לשעת נרכשה מחברת „הום לינט“ ועד הזמן האחרון היתה מתלכת בקו גינואה — מונטריאל — ניו יורק וחזרה. תחת השם „ארגנטינה“, לפני כן שימשה בשם אחר כאנית הדגל של הצי הנורווגי הסראנסאטלנטי.

לאחרונה עגנה האניה בנמל ברמן. שם עברה בהצלחה את המבחן השנתי של ה„לוידיס“ וקבלה תעודת סיווג הגבוהה ביותר.

בכמה קבוצות יצאו אנשי הצוות לברמן כדי להביאה משם לחיפה. לאחר שנעשו בה שכלולים ושיפורים שונים כדי להתאימה לצרכים בקו ההפלגה החדש.

בחדשי הקיץ תפליג בקו הפלגותיה הקבוע חיפה — מארסיי. עם עגינת ביניים באיטליה.

סדורים חדשים נכנסים לתקפם בימים אלה בשרותי האניות להובלת משא בין ישראל וארצות הברית-קנדה.

קו ישראל — אמריקה, שחברת „צים“ היתה אחד משותפיו, עבר באחרונה לבעלותה המלאה של החברה. שרכשה כידוע את האניות של „חברת דיונגוף“. מעתה יופעלו בקו זה 6 אניות משא של שני הנורמים הנ"ל בשרות מתואם תחת הנחלה אחת. עם זה תמשיך חברת דיונגוף בפעולותיה, אף על פי שהעמידה את אניותיה תחת הנהלת „צים“.

יתכן, כי בקו הזה יופעלו גם אניות קטנות ומהירות. שלוש אניות אחרות שהיו בשרות קו ישראל—אמריקה לשעבר, „יסר“, „עכו“ ו„תלאביב“, שנרכשו על ידי חברה חדשה „אליים“, — יופעלו בשרות „טרמפי“.

כתוצאה משינויים אלה, שבאו להגביר את התיאום תוך מניעת כפילות והפרעות בקו הזה, מקווים ליתר יעילות בהובלת המשאות על ידי אניות שיפליגו ביתר תכיפות וקביעות.

הסידורים שנעשו בידיעת הקונסראנס האטלנטי יאפי שרו גם יתר תיאום בין החברות האמריקאיות לבין הקו הישראלי המיוחד.

התפתחות מעודדת בתנועת המשאות באניותיה של „צים“, מבחינת ההכנסות במטבע הוץ, היא כמות המטענים אשר אניותיה מובילות בין הנמלים השונים, כלומר, מטענים שאינם נכנסים בגדר של היבוא לישראל או היצוא מתארץ. בעוד אשר בשנת 1951 היתה כמות המטענים האלה 11% מכלל המטענים, עלה תאחז ל־29% בשנת 1952. גם המטענים אשר הובלו באניות „קו ישראל—אמריקה“ בע"מ כמותן גדלה והולכת מדי שנה בשנה: מ־156,000 טון בשנת 1950, עלתה ל־239,000 בשנת 1951 והגיעה ל־250,000 טון בשנת 1952.

שרותים אלה להובלת נוסעים ומשאות, אשר הוקמו ופותחו על ידי חברת „צים“, ממלאים תפקיד חיוני ורבי ערך בכלכלתה של המדינה. מיליונים דולרים הכניסו שרותי תיה לקופת המדינה.

מספר הימאים המשרתים באניותיה מגיע ל־1000 איש. עם רכישת האניה הגדולה „ירושלים“ על ידי חברת „צים“, שבאה במקום האניה „קדמה“ שנמכרה, תתחיל לתלך על פני ימים תחת דגל ישראל אניה טראנסאטלנטית מפוארת שתביא את בשורת בירת ישראל ברחבי העולם. „ירושלים“, שבאה לרשת כעת את מקומה של „קדמה“ כאנית הרגל של צי הסוחר הישראלי — גדולה ומפוארת וגם רפרונטאטיבית למדי. אין ספק, שיש בה כדי תגבורת לעידוד התיירות.

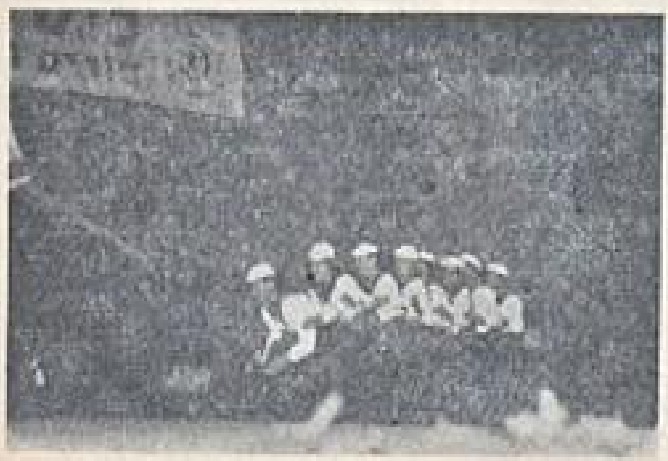
זו הפעם הראשונה נרכשה אניה המסיעה 800 נוסעים. דיק את התקות שתולים בה.

האניה בת שלוש המחלקות מצטיינת בסיפונה המרווח חים ובאולמיה היסים והמתוקנים לנוחות הנוסעים. לכל מחלקה אולם אוכל מיוחד, ולמחלקת התיירים שני אולמי אוכל. ישנם גם אולמי מרגוע עם באר, וכן שני סיפונים לטיולים וספורט, בריכת שחיה, גן חורף, שני חדרים לאוכל ומשחקים המיועדים לילדים. אולם מיוחד עם ריהוט וסידורים מתאימים ישמש לבית כנסת.

באניה גם „מרכז מסחרי“ בזעיר אנפין, חנות לממכר מזכרות וחפצי אמנות, מספרה, מכבסה וכן קולנוע ובית חולים.

חומרת מהידועות בארץ תועסק באניה בקביעות. את רב החובל ומרבית הצוות ירשה „ירושלים“ מקוֹ וסגולות כאלה שתביא בודאי עידוד לתנועת התיירות ותציג דעתה „קדמה“ — ימאים מנוסים במלאכתם ובטיפוח יחסי בעלת צוות של למעלה מ־200 איש והיא בעלת אפשרויות חיבה ונימוסין עם הנוסעים. גם שאר אנשי הצוות נבחרו בקסדנות יתירה. בהתאם לצרכיה המיוחדים.

האניה שנבנתה באנגליה היא בת 15 אלף טון ובעלת 4 סיפונים, באורך 176 מטר ורוחב 22. המהירות 16 קשר



ריקוד המלחים ע"י הפועלי נהריה.

# בעית העריקים החמירה

## ענישין נגד עריקות מאניות-סוחר

הצעת חוק לתיקון סקודת הנמלים המנדטורית, אשר הממשלה הניחה על שולחן הכנסת, כוללת הוראות עונשין נגד עריקת ימאים מאניות-סוחר ישראליות. יתר התיקונים הם סכניים, ונוגעים למשיית אניות שסבצו במימי החוף, להעלאת שרי עורי הקנסות בעד העבירות הנקובות בסקודה, ולהרחבת התחום שבו מוסמך שר התחבורה להוציא תקנות-ביצוע.

החוקים הקיימים אינם כוללים הוראות סליליות נגד עריקת ימאים מאניות סוחר ישראליות, והבסיס המשפטי-פלילי היחיד נגד מקרי-עריקה כאלה, עד כמה שאירעו בחו"ל, היה תביעת העריק לדין על הפרת התנאים שבהם ניתן לו ויתר יציאה, לפי דבריה-הסבר הרשמיים להצעת החוק בא הצורך בהוראות המוצעות, עם התרבות מקרי העריקה מאניות, אך יש להניח כי גם התחלטה על ביטול שיטת היתר-היציאה, וירוח את הממשלה לקביעת עונשים מיוחדים נגד עריקת ימאים מאניות סוחר, עריקי' הוא לפי הצעת החוק, כל מי שנשכר ושירת כימאי באניה הרשומה בישראל ונטשה ללא רשות, כדי שלא לחי זור אליה, ומי שנשכר לאניה כזו ונטשה לפני גמר המסע, או תקופת השכירות, ונטישתו נרשמה כחוק ביומן הרשמי, ייחייב שב כאילו נטש את האניה ללא רשות כדי שלא לחזור אליה, די, איסור, כדי להציג ימאי כנוטש אניה לצורך התביעה הפלילית ברוכחת עויבתו את האניה ורישומה; ו' עומס ותוכחה כי העזיבה לא היתה בחינה נכיסה בלתי-חוקית — על הימאי הנאשם, דינו של עריק שערק מאניות בחו"ל — מאכר עד שנה אחת ללא כופר קנס, אך לא פחות מתורש אחד, וכן קנס שלא יעלו על השכר שהיה נשכר באותה אניה במשך שנה אחת, החוק אינו מסתפק, איסור, בקביעת עונש מסוימוס חמור באופן יחסי, כי אם קובע גם עונש-מינימום, ונוקט בה שיטה שסקודה החוק הפלילי אינה גורסת אותה, ושהמחוקק הישראלי הנהיג אותה רק כלפי עבירות בודדות, כגון תקיפת שוטרים.

על כן, אין גורעות הוראות אלו בדבר חריבות תשלומים של העבריון, מזכותו של בעל האניה לתבוע את האיש לדין אזרחי — למשל על פיצויים ותשלומים אחרים, על סמך הפרת-החוז או עילות משפטיות דומות.

נוסף על הסנקציות הנ"ל, קובעת הצעת החוק: אדם שערק מאניותו, בארץ או בחו"ל, וכן אדם שנשכר כימאי, וללא סר בה מספקת לא הצטרף לאניה בהפלגה כים, בין בארץ ובין בחו"ל — דין הפציו



2 פסלים מצויים שרידי האניה, שמפוליון' שטלתה על שרפון בקרבת בירות לפני חדשים חספר, עומדים עוזבים על שפת הים האניה עצמה נקראה על שמו של המלומד הצרפתי, ניר'פרנסוא שפפוליון, אשר, בשנת 1882, פנתח את כתב התרוממים על רוחסה מסוני' הידועה ומצא את המפתח למצבותיה העתיקות של מצרים ולתרבותה.

שהשאר באניה, והן שכרו המגיע לו בעד השירות שהוא כבר שירת באניה, כדן נכסים המצויים בישראל ואין להם בעלים, וינתנו בהם כפי שיוורה שר התחבורה בתקנותי'.

כל הסיכנה של הצעת-החוק מטביע על מערכת הסנקציות ויתם של קירובו של דין המעשים הנקובים כחוק, לדין עריקה מן הצבא או חיל הים.

בהציעו את החוק מסר שר התחבורה כר י, ספיר בכנסת כי בעיית העריקים החמירה בזמן האחרון, ב'1949 ערקו 8.2 אחוז מהמלחים הישראליים, ב'1950 4 אחוז, ב'1951 5.5 אחוז, ב'1952 עלה הא' חזו ל'10 אחוזים.

השר קרא קטעים מדו"ח שקיבל בענין זה מהקונסול בניו-יורק בו נאמר, שהדבר עודד תשומת לב מיוחדת של שלטונות הוגירה האמריקאית, לדעת השר קיימת סתירה מאורגנת המסייעת למלחים ערי' קים מספינות ישראליות להסתור בעבודה באניות אחרות, לפי תותק הרי 101 הע' רילים ערקו כך: 313 כבר בהפלגה הרא' שונת, 46 ערקו בשנה הראשונה לעבודתם, 26 בשנה שניה ו'16 למעלה מסנתיים.

## אליים- החלה בפעילותיה

חברת ספנות חדשה בשם אניות-משא, אליים' בע"מ, הוקמה ביזמת החברה הישראלית למיסון ולהסקעות בע"מ, חברת ההסקעות של בנק איי לדיסקונט.

חבר, אליים' רכשה שלש אניות מסיפוס, קנדיאן ויקטוריה בנות סוגא' המופה של למעלה מ'10,000 טון לכל אחת, א/ק, תל', אכיבי', ישר' ו'עכר', אשר הועברו אצל רעם החברות לבעלות החברה החדשה.

החברה הנ"ל נוסדה כתוצאה מהסנטיים שחלו בחברת קו ישראל-אמריקה בע"מ, שבעלית הקודמים (דהיינו, האגודה הכל' כלית לא"י, אפסל' וקבוצת החברה הישראלית למיסון ולהסקעות) מכרו — תוך הסכמה הדדית — את מניותיהם לחברת 'צ"מ'.

בחברת, אליים' משתתפים גם משקיעים אמריקניים, מנהלי החברה הם ד"ר א. לוי, ה. מרקין (ניו-יורק) מוריס סלם (גינבת), ש. ט. ספורטה, משה קרסו, דינאל רקנאטי, יצחק שלום (ניו-יורק) ורסאל רקנאטי.



# מפעל נאה של החסיבה לחתירה ב"הפועל"

בזכותו של הרכו המקצועי של הימיה. יצחק פוקסן וחבר המדריכים. כל סעיף קויים בזמן שנקבע לו.

על המגרש שליד הירקון נערך בשבת בבוקר מפקד המשתתפים: 400 נער ונערה. אחרי כן החלו התחרויות כזו אחר זו. ואכן השכילו המארגנים לסיים את התחרויות ואת מפקד הסיום בטרם החל הגשם לרדת.

התחרויות נערכו במסגרת של ליגה, וכאלוף הנערים לחתירה ל-800 מטר הוכתרה קבוצת הנערים של "הפועל" בנתניה. שריכוזה 6 נקודות והשיגה זמן של 3:29.4 דקות. בהפרש דקה אחת באו נערי תל-אביב, אשר תפסו את המיקום השני. בהשיגם רק 4 נקודות. לעומת הנערים זכו בנזח "הפועל" תל-אביב בתואר האליפות. הן עברו את השטח של 600 מטר בזמן 2:52 דקות. לעומת בנות נהריה שהגיעו לגמר כעבור 3:07.4 דקות. גם בין הילדים זכו התל-אביבים במקום הראשון לאחר שעברו את 600 המטר בזמן של 2:42.6 דקות. ואילו ילדי נהריה הגיעו בזמן של 2:52.6 דקות.

בפרס הנודד מטעם חברת "עוגן" — תבנית נאה עשויה עץ של סירה — זכתה קבוצת "הפועל" נתניה. יתר הפרסים נתרמו על-ידי החבל הימי לישראל, סולל-בונה, סועלים יציבים של "סולל-בונה" ומרכז "הפועל". עם סיום המפקד אמר דברי הערכה למפעל הרכו המקצועי של "הפועל". ע. גיל.

תלמידי בית הספר המקצועי ע"ש מכס פיין תרמו אף הם תרומה נאה: התקנת רמקולים באולם ועל שפת הירקון.



מר י. שריר מימין יודך הזייל מברך את הכנס.

כינוס ימאי חטיבת הנוער של "הפועל" העוסקים בענף החתירה נערך בתחילת חודש מארס. בתל-אביב.

היה זה הכינוס הראשון של חותרי "הפועל" שבאו מנקודות שונות בארץ. התכנית נחלקה לשני חלקים: ערב פתיחה חגיגי-אמנותי (בכוחותיהם של החותרים הצעירים עצמם) ולמחרת סיום תחרויות החתירה על תואר "אלוף הפועל" לשנת 1953.



אלוף הנערים — "הפועל" נתניה.

אולם "הפועל" בתל-אביב היה מקושט בדגלי "קוד" ומלא בני נוער עד אפס מקום. לאחר דברי פתיחה של ס. נמיר, אמרו דברי ברכה א. אלפרט בשם מ. ס. ת"א, י. שריר הביא את ברכת החבל הימי לישראל. ומ. זיליסט את ברכת מרכז "הפועל".

התכנית האמנותית היתה מגוונת: התעמלות, מקהלה מדברת, מקהלה מזמרת, תזמורת-נשיפה במפוחיות, חלילים, ריקודים, המעניין — שכל הנושאים היו ימיים. אכן, אין לדרוש מבני נוער בגיל זה הופעה אמנותית מושלמת, אך עצם העובדה שנערים אלה התמסרו תוך שבועות להופעות ולא נוקקו לאמנים מקצועיים, היא מעודדת, ועוד דבר חשוב מאד מבחינה חינוכית היה בכינוס זה: הארחתם של בני תל-אביב וסביבתה את חבריהם ממקומות אחרים בארץ.

## הכל לפי תכנית מראש

לא אחת אנו עדים ל"תקריות" שונות בהופעות ספורט, ואף במפעלים ימיים. לא כן היה הפעם — וזה בלי ספק

# השיט האזירי השלישי בצפון



פועלי החייל ואישים במסיבה עם י. ספיר כמועדון הימי הכלכלי

סיפת" רוח וכל מעות של זולתו. לעינינו יתרון פעוט. קו הנמר מתקרב. עינינו חוצה אותו במקודו של ג. גיל, בזמן 47:35 דקות. 15 שניות אחרית — וינדמילר" במקודו של כיצ' בולגובסקי. ספקטור" מסיימת כעבור 55 דקות. אחרית "עזרא" מזבולון בזמן 69:15 דקות. גרשון" של הפועל" מסיימת המינית בזמן 72:10 דקות במקודו של מנחם סורת.

## חלוקת הפרסים

רבי'חובל זאב היס מוסר את נביע החבל הימי לישראל לקבוצה המנצחת. כטקס שנערך אחרי השייט. כנאום קצר הוא מברך את הקבוצה שהוכיחה רוח קרב למופת ושליטה במפרשים. דב ישכיל. הרכו המקצועי של הפועל" חיסה עומד על הנצחון הנאה של צוסי"ים".

אין ספק. שאחד מספעליה המוצלחים של היערה המקצועית של המוסד להדרכת בחייל. הוא ארגון השייטים האזוריים המעלים את המתח ואת הרמה המקצועית של החניכים באנויות. כן מעוררת היא התענינות בחוגים מפרשייכיים שעד כה היו רחוקים מעולם השיט הימי.

## יזחק פוקס



כיץ, הפועל" נתניה מקבל את הפרס הנודד.

אותי ההסלג צריך היה להנתן לשייט תאזורי השלישי בשעה 11. קו ההסלגה היה בין האניה. גלילה" העוננת בשטח המערבי כנמל חיפה לבין סירת השופטים: סירת מוטור קסנה השייכת לחברת. עוגן". על הסירה נראים פנים ידועות: רכזי הסניפים של האגודות הימיות בחיפה. עתונאים. צלמים והמלווים.

עוד מספר דקות והסירות תצאנה לדרך — עליהן לעבור 5 מיליון ימים. היינו לצאת מהנמל. להקיף מצוף מול חופה של קרית-חיים (המסמן מקום סביעתה של אניה) — לחזור ולחצות את קו ההסלג בכיוון ההפוך — זהו גם קו הנמר.

שייט כחולים מפלינו ובשולי האופק עננים לבנבנים. רוח דרומית מזרחית נושבת בעצמה בינונית. תשעה מפרשיות (5 של הפועל". 3 של צוסי"ים" ואחת של זבולון") מסתדרות לפני קו ההסלג. עיני כולם נעוצים במחוגי השעון. לפתע סונה. נפתא". ומתרחקת מקו ההסלג — מה קרה? ספקדה החליט ששעתו בידו. טעות מטלית זו הביאה לסירה מפחינשה.

השעה 11 בדיוק. הדגל מורד. הסירות מונקות דרך קו ההסלג



מראה בית ימאי. הפועל" בתיא בשפת התערוכות

## הנצחון המזחיר

ראשונה חוצה את הקו "עזרא" של זבולון". בעקבותיה — ספקטור". עינינו ווינדמילר" של צוסי"ים". סירות הפועל" משוסימה ברישון. לא חולפות עשר דקות וסירות. צוסי"ים" חולפות על פני "עזרא". בעקבות האחרונה דולקת. נפתא" ו"רוניה" מ. הפועל". המצב בראש השייטת מתחלף רק כעבור 15 דקות. עינינו תופסת המקום הראשון. וינדמילר" שניה ו. ספקטור" שלישיית. כעבור 27 דקות עוברת. עינינו את המצוף מול קרית-חיים. דקה אחרית עוברת. וינדמילר". נראה שבין שתי הסירות הראשונות ניטש קרב חריף. וינדמילר". ע"י ניצול מכת" רוח חולפת על פני "עינינו". כעבור 38 דקות חולפת. עזרא" על פני המצוף. בשעה 11.40 מצב הסירות הוא: ראשונה וינדמילר" — אחרית "עינינו". ספקטור". עזרא". גרשון" מ. הפועל". נפתא". רוניה". ססי". וב"גוריון" במאסף.

הקרב בין עינינו לוינדמילר" מתחיל. ושתי הסירות מתרחקות מרחק רב מיתר הסירות. עם הכניסה חזרה לנמל עוברת עינינו במרחק קטן לפני וינדמילר". הסירות מתקרבות לנמר. שני המקומים נראים מודאגים ומחששים סכסכים כדי לנצל כל



# בספרות ואמנות

## מהפך באוקינוס

סאטירה מאת סטיפן ליקוק

סטיפן ליקוק, הקנדי, הנו אחד מגדולי ההומוריסטים המודרניים בשפה האנגלית. סיפור זה הוא סאטירה עד דרך כתיבתם של סופרי ההדפסקאה הימית הזולה — ליקוק מחזקת, כביכול, דרך כתיבה זו, וע"י כך הוא שם אותה ללעג ולקלס.

באוגוסט 1867 עליתי על סיפונה של האניה „סלי הערמומית“ שעגנה אז במספנת גרייסבנד, כדי לקבל את תפקיד הקצין השני.

הרשו נא לי לוטר קודם משחו על עצמי.

אני הייתי בחור גבוה, צעיר ונאה, רחב-כתפיים ומוצק-גו, שזוף-שמש וירח (ואף נקודי-כוכבים במקומות מסויימים), ובעל פרצוף שבו נתמזגו ישרי-לב, בינה ופקחות יתירה עם חסידות, פשטות וענוה.

כאשר דרכתני על הסיפון לא יכולתי להמנע מתחושת ניצחון קלה, כאשר ראיתי את תוריפניהם של הימאים משתקפים בחבית-הזפת שליד התורן, וכעבור שעה קלה כבשתי אך בקושי רגש של תודיה כשראיתי אותם משתקפים שנית בחבית של מים תחתיים.

„ברוך בואך לאניה, מר עונשבי“, קרא אלי רב החובל תחתית, כשהוא מגיח מתיבת המצפן ולוחץ ידי דרך מעקה הסיפון.

ראיתי לפני ימאי יפה-צורה בגיל ביון שלושים לששים, מגולח למשעי מחוץ לוקן-לחיים עצום, זקן עבות ושפם מגודל; בעל מבנה מוצק ולובש זוג מכנסי-ימאי רחבים, שעל צידם האחורי אפשר היה לכתוב את כל ההיסטוריה של הצי הבריטי. לצידו עמדו הקצין הראשון והשלישי — שניהם אנשים שקטים בעלי מבנה רופף אשר שלחו ברבי-החובל תחתית מבטים חששניים.

האוויה עמדה להפליג, סיפונה המה מן התכונה והרעש שהם כה יקרים ללבו של הימאי, האנשים היו עסוקים במיסמור התרנים, בצחצוח חורי הכיוב וכשפיכת זפת תמה על גשר הסיקוד.

רב החובל תחתית, הצמיד רמקול אל שפתיו וקרא אל אנשיו בדרכו הימאית הקישחת:

„הי, שם, אל תתאמצו יותר מדי, רבותי! אנא, זיכרו

כי יש לנו עוד זמן רב, השארו בצל, טפס בזהירות על החורן, ג'ונס; אני חושש שהוא מדי גבוה בשבילך וייליאמס, אל תתלכלך כל-כך בזפת, אי אפשר יהיה להביט עליך אחר-כך.“

עמדתי נשען על המפרש הראשי והרתרתי — כן, הרתרתי, קורא יקר, באמי, מקוה אני כי הערכתך אלי לא תפחת משום כך, כל אימת שהעניינים מתחילים להתקדר, אני נשען על משהו ומתרתר באמי, במקרה שהם משחירים לגמרי, אני עומד על רגל אחת ומתרתר באמי, לאחר זאת יכול אני לעמוד בפני כל.

הרתרתי גם במשהו אחר, משהו צעיר מאמא ויפה מאבא! כן, „חוקי ואמצי, יקרה“, לחשתי, כשהניחה ראשה בתוך מעיל-העור שלי ובעטה בעקבה האחה, מתוך עומק יגונה הנשי, „בעוד חמש שנים יסתיים המסע, וכתום שלוש שנים נוספות אחזור עם סכום כסף שיספיק בשביל לקנות חכה משומשת ולהתישב על החוף“.

בינתיים נשלמו ההכנות על הסיפון, התרנים ניצבו הכן, המפרשים סומרו והאנשים קיצצו בגרזיניהם במהירות את כבשי-האניה.

„הכל מוכן“, שאל רב החובל.

„הן, הן, אדוני“.

„אז הרימו העוגן ושילחו מישחו למטה עם מפתח הברא“.

פתיחת הברא! הטכס הנוגה האחרון של הפרידה, פעמים רבות ראיתי זאת במסעותי; קבוצה קטנה של אנשים, העומדים לגלות מביתם והם ניצבים נוגים ועצבים, מצפים לאיש שבידו מפתח הברא כאילו נצמדו למקום בכוח של איזה קסם מוזר.

למחרת בבוקר טובבנו בעזרתה של רוח טובה את כף של אנגליה, והיינו יורדים לאורך התעלה, איני יודע מראה נאה יותר, לאלה שעדיין לא ראוה, מן התעלה האנגלית, זהו דרך המלך של העולם, אניות מכל המדינות עוברות לכאן ולכאן — הולנדיות, סקוטיות ונצואליות ואפילו אמריקניות.

סירות סיניות חולפות ונעלמות, אניות מלחמה, ספינות טיול, קרחונים ורפסודות ניראות בכל אשר יפגע המבט, אם אוסיף לכך את העובדה כי ערפל כה כבד מכסה על הכל, עד כי אין לראות מאומה, יקבלו קוראי מושג מה על הודו ושגבו של המראה.

שלושה ימים אנו נמצאים על הים, מחלת הים הראשונה שלי החלה מסתלקת ואני מתרתר פחות באבי.

בבוקר השלישי ירד לתאי רב החובל תחתית.

„מר עונשבי“, אמר, „נאלץ אני לבקשך לעמוד במשמרת כפולה“.

„מה קרה?“ שאלתי.

„שני הקצינים האחרים נפלו ליס“, השיב בעצבנות.

וזמנע מלפגוש במבטי. הסתפקתי באמירת „טוב מאד, אדוני“, אולם לא יכולתי שלא לחשוב, כי מזור הדבר ששני חקצינים נפלו לים באותו לילה.

בלי ספק היתה תעלומה צפונה בדבר.

שני ימים אחרי־כן הופיע רבי־החובל לארוחת הבוקר ובעיניו אותו המבט המתחמק והעצבני. „משהו לא בסדר, אדוני?“ שאלתי. „כן“, השיב, „מנסה להראות שקט, ומטלטל ביצה מבושלת בין אצבעותיו בכוח כזה, עד כי נשברה כמעט לשניים — אני מצטער להודיע שאיבדנו את רב המלחים“.

„רב המלחים?“ נודעקתי.

„כן“, אמר רב החובל ביתר שלווה. „הוא נפל לים, במיקצת אני מאשים את עצמי בכך, הרמתי אותו על זרועותי כדי שיסתכל בקרחון ובמקרה, באמת במקרה, חסלתי אותו לים“.

„רב החובל תחתית“, שאלתי. „הנקטת איזה שהם אמצעים לתצילו?“

„עדיין לא“, השיב עצבנית.

התבוננתי בו במבט חודר, אולם לא אמרתי דבר, חלפו עשרה ימים.

התעלומה נתעבתה, ביום חמישי הודיעו על אכדן שני אנשים ממשמרת־ימין, ביום ששי נעלם עוזרו של הנגר, בליל שבת קרה משהו, אשר אם גם היה חסר ערך כשלעצמו, נתן בידי מפתח להכנת המתרחש.

בחצות הליל, כאשר ניצבתי ליד ההגה, ראיתי את רב החובל מתקרב אלי בחשכה כשהוא סוחב את נערי־הסיפון ברגלו האחורית, הנער היה חמוד ועליו, ונתחבב עלי זה כבר, ולכן ציפיתי בענייני־מה לראות מה יעשה בו רבי החובל, כשהגיע למעקה האניה, התבונן רב החובל רגע בחשדנות על סביביו, ואחר הפיל את הנער הימה, דקה אחת פירפר ראשו של הנער בגלים הורחניים, רב החובל השליך בו מגף, נאנח עמוקות, וירד למטה.

הנה כאן צפון מפתח התעלומה! רב החובל היה משליך את הצוות היטה, למחרת בבוקר נפגשנו בארוחת־הבוקר, כרגיל.

„וויליאמס האומלל נפל לים“, אמר רב החובל, כשהוא נוטל נתח מבר־האניה וקורע אותו בשיניו כמעט כאילו התכוונן לאכלו.

„קפיטן“, אמרתי, כשאני נרעש ביותר, תוחב בהתרגשותי את סכיני בתוך ככר לחם האניה בעצמה כזו עד שכמעט נכנס בה — „אתה זרקת את הנער לים?“

„זרקתי“, אמר רב החובל תחתית, ושלוח גדולה ירדה עליו לפתע. „אני זרקתי את כולם לים, ואני מתכוונן לזרוק גם את היתר, הקשב, עונשב, אתה הנך צעיר, מלא שאיפות ונאמן, אגלה לך סודי“.

הוא סתח מגירה, חיטט בה רגע והוציא מתוכה פיסת קלף מכורכמת והניחה על השולחן, היתה זו מעין מפה, במרכזה היה עיגול, באמצע העיגול היתה נקודה קטנה ולידה האות א' בקצה המפה האחד נסתמנה האות ד' ובקצה שממול — צ'.

„מה זה?“ שאלתי.

„אינך יכול לנחש?“ תמה רב החובל, „זהו אי מדברי“.

„אה — נזעקתי לאור ברק השראה פתאומי — ו־צ' מסמן

צפון ו־ד' דרום!“

„עונשב“, אמר רב־החובל וחבט בשולחן בכוח כזה עד

כי ככר הלחם שעליו, קפצה ארבע פעמים, „אתה קלעת

למטרה, החלק הזה של העניין לא עלה בדעתי מעולם“.

„והאות א'?“ שאלתי.

„האוצר, האוצר הטמון“, אמר רב־החובל, ובהפכו את

המפה קרא את הכתוב על גבה — „הנקודה א' מורה על

המקום שבו קבור האוצר תחת החול, הוא כולל חצי מיליון

דולרים ספרדיים והוא טמון במזודת עור חומה“.

„ואיפה נמצא תאי?“ שאלתי בהתרגשות.

„זאת אינני יודע“, השיב רב־החובל, „אני מתכוון

לשוט במעלה ובמורד מעלות־הרוחב עד שאמצאנו“.

„ובינתיים?“

„בינתיים יש להפחית את מספר אנשי הצוות, כך

יהיו פחות שותפים לענין, שמע, שמע“, אמר מתוך פרץ

של התגלות־לב, אשר הכריחני לאהוב את האיש, למרות

מגרעותיו.

„התצטרף אלי בעסק? נזרוק את כולם לים — רק את

הטבח נשאיר עד הסוף, נוציא את האוצר ונחיה בעושר עד

יום מותנו“.

הקורא, התגנה אותי על שאמרתי הן! הייתי צעיר,

לחוט, שאפני, מלא תקוות מזהירות והתלהבות ילדותית.

„רב החובל תחתית“, אמרתי בהניחי את ידי בתוך שלו,

„אני שלך“.

„טוב“, אמר, „עכשיו גש למדור המלחים ותברר מה

חושבים האנשים“, ניגשתי אל תאי המלחים, היה זה יום

ראשון, והאנשים ישבו לבושי פיזמותיהם.

כשנכנסתי קמו והצדיעו.

„אדוני“, אמר טומפקינס, סגן רב המלחים, „חושבני

שזו חובתי לספר לך כי ישנה מידה רבה של אי־שביעות

רצון בין אנשי הצוות“.

אחדים מן האנשים הנידו ראשיהם לאישור.

„הם אינם מביטים בעין יפה על הנפילות לים“, המשיך

וקולו מתרומם לטון של סערה שאין לרסנה — „זה טפשי

מאד, אדוני, אם תרשה לי לומר כך, והאנשים רחוקים

מלהיות מרוצים“.

„טומפקינס“, אמרתי בדרך ציווי, „אתה צריך להבין

שתפקידי לא ירשה לי להקשוב לדיבורים מרדניים מסוג זה.

חורתי אל רב החובל. חושבני שהאנשים אומרים מרד אמרתי.

טוב, אמר רב החובל. משפשף ידיו זו בוז. זה יאפשר לנו להפטר מרובם. וכמובן, הוסיף מתוך הרהורים, כשהוא מציץ החוצה בעד הכוזה הרחבה והנושנת אשר בקיר־התא. אני מחכה בכל רגע לשודדיי־ים. וזה יחסל גם־כן חלק גון מהם. על כל פנים — וכאן לחץ על הכפתור המזעיק את נער־התא. אמור בבקשה למר טומפקינס שיגש הנח לרגע.

טומפקינס. אמר רב החובל. כשנכנס סגן רב המלחים. הואל נא בטובך לעלות על הארון ולהוציא ראשך החוצה דרך הכוזה ולספר לי מה דעתך על מזג האויר.

הן, הן, אדוני, השיב המלח בפשטות שגרמה לנו להחליף חיוך שקט.

טומפקינס עמד על הארון והוציא ראשו וכתפיו דרך הכוזה. נטלנו כל אחד רגל אחת ודחפנוהו. שמענו את שק־שוק המים.

טומפקינס הלך קל־אמר רב החובל — סלח לי לרגע עד שארשום את מותו ביומן.

שלושה ימים לאחר מכן סובבנו את כף התקווה הטובה, ונכנסנו למימיו השחורים של האוקינוס ההודי. ביום הרביעי הופיעה ספינת שודדי־הים, כולה צבועה שחור, דגל שחור מתנפנף על התורן, המפרשים שחורים ועל הסיפון מסתובבים שלובי־זרוע אנשים שחורים מכף רגל ועד ראש. המלים „אנית פירטים“ היו צבועות באותיות לבנות על הירכתים. — בקיצור, מראה איום ונורא, שבכוחו לרפות ידיו של האמיץ שביורדי הים.

שתי האניות קרבו זו אל זו. השודדים הניחו קרש ביניהן, ובעוד רגע נהרו בהמונים אל סיפוננו. מגלגלים עיניהם, חורקים שיניהם ומשחזים צפרניהם.

ואו החל הקרב. הוא נמשך שעתיים, עם הפסקה של 15 דקות לארוחת צהרים. האנשים חבקו זה לזה. בעטו זה בישבנו של זה. סטרו סטירות לחי ובכמה מקרים אף יצאו מכליהם לגמרי וניסו לנשוך. השגחתי בבחור בריא אחד שהכה במגבת על ימין ועל שמאל בתוך אנשינו. עד שניגש אליו רב החובל תחתית ותלם על פיו בקליפת בנגת.

מקץ שעתיים הוסכם על הפוגה. התוצאות היו 62 : 61. „עכשיו“, אמר רב החובל, כשהוא נוטל אותי הצדה. „בוא נראה כמה מן האנשים עייפים במידה שאפשר להשליכם לים“.

הוא ירד למטה. כעבור כמה רגעים חזר ועלה, ופניו חיורים כפני המת. „ענשבי“, אמר, „האניה טובעת. אחד הפירטים (כמובן בלי כל כוונה, אינני מאשים איש) נקב בכעיטה חור בדופן. בוא נקשוב להד“. הטינו אונינו אל

תחתית האניה ונשמע קול פכפוכם של מים. האנשים נקראו למשאבות ועבדו במאמץ מטורף אשר רק אלה שניספו באניה טובעת יבינו לו.

ב־18.00 הגיעו המים לגובה של חצי אינטש. ב־21.00 ל־ אינטש ובלילה הבא הראתה המדידה 31 אינטש מים. המצב היה נואש.

אותו לילה קרא לי רב החובל אל תאו. לפניו היה מונח ספר מלא טבלאות מתימטיות. ודפים מלאים חישובי שברים־פשוטים כיסו את השולחן מכל צד. „האניה עתידה לשקוע“, אמר, „לאמיתו של דבר, עונשב, הריהי הולכת וטובעת. אני יכול להוכיח זאת. זה יכול לקחת ששה חדשים או שש שנים — אולם אם יוסיפו המים לעלות — טבע תטבע. אין ברירה אלא לעזבה“.

בחשאי כרתנו את התרנים. קיצצנו אותם לפי האורך המתאים. וקשרנום לרפסודה בשרוכי־נעלים.

בחפזון השלכנו על הרפסודה כמה תיבות של מזון ומשקה. מצפן, כרונומטר, מדיגו, משאבת־אופנים ושאר מכשירים מדעיים. ואז הורדנו את הרפסודה המימה, ובחסות האפלה הטרופית מתרנו להסתלק מתאניה שנחרץ גורלה. שחרו של היום מצא אותנו כנקודה זעירה באוקינוס ההודי.

בבוקר, לאחר שהתלבשנו והתגלחנו כמוטב ימלתנו, פתחנו את תיבת המזונות. ואז הפציעה האימה הנדולה שבמצבנו.

בוז אחר זו הוציא רב־החובל מתוך התיבה את הקופ־סאות הכחולות של הבשר המשומר שהכילה. חרדים ומתו־חיים חכינו עד שהוצאה הקופסה האחרונה. מחשבה אחת קננה במוחותינו. רב החובל ניצב על גבי הרפסודה וניבט בשמים בעינים פראיות.

„פיתח־הקופסאות?“ צרח. „אלוהים אדירים, פיתח־הקופסאות...“ ויתעלף.

בינתיים, פתחתי, בידים רועדות את תיבת הבקבוקים. היא הכילה בקבוקי בירה. כל אחד מהם פקוק בפקק מיוחד. בזה אחר זה הוצאתים החוצה. בסך הכל היו חמשים ושנים. כשהוצאתי את האחרון וראיתי לפני את התיבה הריקה, יללתי — „הדבר, הדבר, הו אלוה רחמן, הדבר שפותחים אותם בו“. ואפול מתעלף על רב־החובל.

מסביבנו היתה ערימה של קופסאות בשר ובקבוקי־בירה. את סבלותינו בימים הבאים אין לתאר. הכינו את הקופסאות באגרופינו, חבטנו אותן אל עצי הרפסודה. רקענו עליהן ברגלינו, הלמנו בהן וגדסנו אותן. סרטנו וגירדנו את הבקבוקים בצפרנינו. חבטנו אותם בקופסאות, מבלי לח־שש אפילו לשבירת הזכוכית וקלקול הבקבוקים. לשוא.

יום אחד ישבנו שותקים ונוגים. מכורסמי רעב, ואין

לנו דבר לקרוא. דבר לעשות ולמעשה גם לא דבר שנוכל לשוחח עליו.

ביום העשירי שבר רב החובל את הדממה.

הכנ את הגורלות. עזנשב, אמר, אין ברירה.

כן, השבתי קדורנית. אנו הולכים ומרוים מיום ליום.

ואו לנוכח האפשרות האיומה של אכילת בשר אדם, הטלנו את הפור.

הכינותי את הגורלות והושטתים לרב החובל. הוא נטל את הארוך שבהם.

מה פרוש הדבר, שאל. מפרפר בין תקוה ליאוש. הזכיתי?

לא תחתית, אמרתי בעצב. אתה הפסדת.

אולם לא אספר על הימים שבאו אחר-כך, הימים הארוכים של רביצה עצלה וחולמנית על גבי הרפסודה, ימים שבהם החזרתי לעצמי אט אט את כוחותי שנדלדלו מחמת הרעב. היו אלה ימים קורא יקר, של שלווה עמוקה שותקת, ובכל זאת אינני יכול להזכר בהם מבלי להזיל דמעה לזכרו של האדם האמיץ אשר גרם להם שיהיו מה שהיו.

היה זה ביום החמישי לאחר זאת. התעוררתי משנתי העמוקה מחמת חבטת הרפסודה בחול. כנראה שאכלתי יתר

על המידה. כיון שלא השגתי בקרבתה של היבשת. לפני השחרע אי, אשר צורתו העגולה וחופו החולי גרמו לי שמחה.

אי המטמון, קראתי. סוף כל סוף אקבל שכרי על כל גבורותי וסבליי. בקדחת של חפזון אצתי אל מרכז האי. מה היה אותו מראה שנגול לעיני? בור גדול פעור באדמה, מזוודה ריקה מוטלת לצדו, ועל קרש-ספינה שהיה תקוע עמוק באדמה כתובות המלים: "סלי העקמומית, אוקטובר 1867". כך! הנבלים תקנו את האניה. כיוונה לעבר האי, שעל קיומו למדו מן המפה שהשארנוה אחרינו על שולחן התא, וחמסו ממני ומתחתית האומלל את האוצר שכה ראויים היינו לו!..

היום מכובד כפיית-הטובה האנושית צנחתי על החול. תאי הפך מעוני.

שם חייתי חיי-כלב, נזונותי בחול וחצץ, והתלבשתי בעלי קטוס. שנים חלפו. אכילת החול והחצץ הרסו לאט-לאט את גוי המוצק. נפלתי למשכב. מתי. קברתי את עצמי. לו היו עושים זאת גם שאר כותבי ספרי הים!

תירגם: א. סיון

(במחנה — הנח"ל)

נועים והמנופים, ונקבע לוח לזמני אספקתן של 7 הספינות הנמצאות במספנה. זמן אספקתן של שאר שלש הספינות יהיה מקביל לזמן אספקתן של 7 הספינות.

כן הוזמנו המנועים, המנופים והמקררים ונקבעו באורח סופי מחירי הספינות, כולל הוצאות העברתן. מכשירי רדיו-טלפון יועברו מבלגיה להתקנה בספינות. מדי-העומק הדי-יום הוזמנו ישר לארץ.

אשר להעברת הספינות ארצה — הוברר ששלוש הספינות הקטנות מתאימות לפי ממדיהן להעברה דרך התעלות בצרפת, ואילו שבע הספינות הגדולות תפלגנה בכוחות עצמן מאנגליה לארץ בחדשי הקיץ המתאימים להפלגה.

מחיר הספינה כולל סכום של למעלה מ-5000 ל"י — הוצאות העברת הספינה, הוצאות כוללות שכירת חובל וסגן, ששכר עבודתם ישולם במטבע הוץ, ושליחת 4 דייגים להעברת הספינות לארץ.

בפגישה עם רבי-החובל זאב הים הובטחה העזרה הדי-רושה להשגת בעלי מקצוע מסוג חובלים וסגנים בארץ. כן הובטח שיינתנו לדייגים פנסים ימאים כדי לאפשר להם לנסוע לאנגליה ולהוביל את הספינות לארץ. מזכירות איגוד הדייגים קבעה את חלוקת הספינות כדלקמן:



### עשר ספינות-דיג חדשות

הזמנת 10 הספינות באנגליה נמצאת זה זמן רב בראש סדר היום של כל פעילותיו של איגוד הדייגים, והיא הציר העיקרי בתכניות לפיתוח הדיג, אין לצאת למרחב כל עוד הספינות הן רק ב"אוסף" ולא בנמל. אין גם אפשרות לתכנן בניית ספינות נוספות ופיתוח נוסף.

עתה עברנו את המכשול העיקרי — רוב הכספים במטבע הוץ מובטח לכל 10 הספינות וגם הכספים במטבע ישראלי שולמו בכספי הפיתוח. נשאר, איפוא, קושי בזמני אספקת הספינות. לשם תיאום וקביעת זמני אספקה — יצא שליח האיגוד לאנגליה והסדיר באופן סופי את הזמנת המ-

- ספינות גדולות: 1. מושב טנטורה, 2. קואופ. "רהב";  
 3. מושב "מכמורת"; 4. לבוך "סער"; 5. קבוץ הצופים א"י;  
 6. קבוצת "חרות"; 7. קבוץ "שדות ים".  
 ספינות קטנות: 1. מושב "מכמורת"; 2. קואופרטיב  
 "נאמן"; 3. קואופרטיב "שלדג".

### שנתיים לבית הספר לדיג

זה מקרוב מלאו שנתיים לקיומו של בית הספר לדיג, שנתיים ימים — זהו פרק זמן קצר בחיי בית ספר רגיל, ומכל שכן בחיי בייס מקצועי לדיג. שהוא ראשון בארצנו. מותר לציין, שהמוסד יצא מתחום חיפושי הדרך בקביעת תכנית הלימודים וכן מצא את המזיגה הנאותה בין העבודה המעשית והשעורים העיוניים. כמובן, ככל בייס דיגמי, יהיה עליו כל שנה לבדוק מחדש את התכנית, לשכללה ולהתאימה למציאות הדיג הישראלי.

כתחילתו מנה ביה"ס רק עשרה תלמידים — קבוצת

"הנחשונים". חלקם נערים ישראלים וחלקם נוער עולה. כיום מונה ביה"ס כ־70 תלמיד (מהם כחמישים ילידי הארץ). בזמן קבלת הנער לביה"ס עליו להמציא תעודת גמר של ח' כיתות בייס עממ. יחד המינימום ההכרחי להמשכת השכלתו. היסוד האנושי שהתקבל למוסד, אם נשווה אותו לבתי ספר מקצועיים אחרים בארץ, הוא טוב ולא מעטים הכולטים בכשרונותיהם. באו ילדים מכל השכבות הן מהעיר והן מהמושבה, אצל רובם פעם רצון להתקשר למקצוע ימי. לא אחד צריך היה לעמוד בויכוח לא קל עם ההורים שרצו לכונו למקצוע אחר ולעתים בלב כבד "מחוסר ברירה" הסכימו לרצון הנער. "הויכוח" הזה מטיל אחריות רבה על ביה"ס, ואמנם בסיפוק רב יצויין, שכל ההורים בלי יוצא מהכלל נהפכו אהדי ביה"ס — וזה בזכות המתח הלימודי הרציני, כוחות ההוראה המעולים והרוח הכללית הטובה השוררת בין כתלי ביה"ס.

לביה"ס שתי מגמות: חובלים ומכוננים.

## דיג בבריכות

— — — העבודה נעשית כאן בצורה פרימיטיבית. כמעט שאין מכונות. התחנה היא שבעה ק"מ מהעיר. במקום יפה.

— — — הארץ יפה, אך נחשלת. 90% הם איכרים חיים כמו לפני מאות בשנים. האקלים טרופי, אך לא חם. פחות מאשר בעמק בית-שאן. כמעט בכל לילה יורד גשם. הצמחייה עשירה, פירות מצויים בשפע כל השנה: אשכוליות, תפוזים, בננות, אבוקאדו, אגוזי-קוקוס, מלונים וכו'. כל אלה צומחים משך כל השנה בלי הפסקה.

מדינת ישראל ידועה פה לא מעט והענין בת רב, ברור, שאני ממלא תפקיד של "שגריר" ישראל עם כל הכרוך כזה...

דיג הבריכות הקיים רק 13 שנים משתרע על 31 אלף דונם, במסגרת 100 משקים: 10.000 בגליל העליון, 6500 בעמק בית-שאן, 6000 בעמק זבולון ועמק הירדן, והשאר לאורך החוף. החוק מתיר להקים בריכות לגידול דגים רק באדמות שאינן ראויות לעבוד חקלאי, כל שנה מוסיפים 5000 דונם. לפי תכנית הפיתוח צריך היה שטח הבריכות להגיע בסוף 1953 ל־41 אלף דונם, ויכול הקרפיונים ל־7500 טון, אך מגדלי הדגים נתקלים בקשיי אספקת מזון וחוסר אשראי זול. משום כך לא נוצלו השנה הרשיונות לחפירת 3000 דונם נוספים. הצמצום באספקת מזון גרם להפחתת הייצור. יכול הדגים ירד מ־175 ק"ג לדונם ל־145 ק"ג.

עבודה חשובה נעשית בשדה המחקר, הכנסת זנים חד-שים, בדיקת טיב המזון והשפעתו, דרכי הזיבול, מלחמה במחלות ועוד. זה מקרוב נפתחה תחנת נסיונות לחקר המדגה בטנטורה, ושטחה 500 דונם. גם ארגון מגדלי דגים עוסק בחקר המחלות בשיתוף עם ביה"ס לרפואה של האוניברסיטה העברית.

שגריר תל-עמל בתאיטי

חבר קיבוץ תל-עמל, מוותיקי המומחים בדיג, העושה בתאיטי כמדריך במסגרת חילופי מומחים מטעם א"מ. כותב: קיימות פה בריכות על שטח של 20 דונם, אך כולן בנויות שלא כהלכה, בלי שיפועים מתאימים ובלו מוצא למים. תפקידי הראשון: רקונסטרוקציה של הבריכות. יש לי יד חפשיית בעבודה, לרשותי תקציב גדול ופועלים.



קבוצת ילדי ח"א נוגרת בתחרות על ילדי נהרית. כנס ה'טי' של "הפועל" בת"א

בשם "עונים" — אין הדגים יכולים לעבור. החרם הוא שיטת דיג עתיקה ופרימיטיבית מאד. אב"טיפוס של כל רשתות הדיג. הרשת הפורה ומחוברת מכל עבריה בתוך מסגרת של חבל השומר על צורתה. לחבל התחתון מחוברים גושי עופרת ולחבל העליון פקקים. תודות לעופרת המושכת את הרשת כלפי מטה והפקקים המושיכים כלפי מעלה נעמדת הרשת במים במצב מאונך בצורת קיר ארכו של החרם הערבי הוא כ"400 מ', אך החרמים העבריים שבימינו קטנים יותר עד כדי החצי. גבהו של החרם כ"2 מ' בקצוות וכלפי האמצע הוא הולך ומגביע כדי 5-6 מ'. גודל הצוות של רשת גדולה הוא כ"20 איש. וברשתות הקטנות כמחצית או שליש מזה. צורת החרם ודרכי עבודתו הם עתיקי יומין מאד, ואין הבדל בין התבליט המצרי המתאר קבוצת חרם קטנה בעבודתה שלפני 3500 שנה לבין העבודה בימינו. אלא שבמקום עופרת השתמשו בימים ההם גם במשקלות אבן או חרס, כגון אלו שנמצאו גם במקומות שונים בארץ — ובמקום הפקקים השתמשו בגורי עצים.

**ב. החרם בעבודתו**

זהו סדר העבודה בחרם.

לקראת ההפלגה לים מסדרים את הרשת על סיפון היריכתיים של הסירה. כשמגיעים למקום הדיג (בכוח המשוטים הכפריים או בישינו המנוע), נעשות ההכנות האחרונות ל"זריקה". כלומר לפרישת הרשת. ה"ראיס" (כנוי ראש הקבוצה — בערבית) קובע באיזה מרחק מן החוף ייפרש החרם. ובתאם לכך נקשרים לשני מקלות הרוחב שבקצותיו מספר חבלים באורך כ"80-100 מ'. בשעת הפרישה מתקדמת הסירה רק בכוח המשוטים. הנמסרים לחותרים מנוסים היודעים להתור מבלי להשמיע ששק. שלא להבריח את הדגים. וכשהכל מוכן ניגשת הסירה למקום התחלת הפרישה. ומחצית הקבוצה יורדת ליבשה ונוטלת את הקצה של החבל הראשון. או תתרחק הסירה לאישה מן החוף. באופן ניצב לו. כשמאחריה משתלשל למים החבל. אח"כ משנה הסירה את כיוונה ומתקדמת באופן מקביל לחוף.

לאחר שנגע חרסם הסירה ביבשה. היא נעו: ע"י רמתצית האחרת של הדייגים. הלוקחים עמם את קצה החבל השני. ואז מתחילים שני הצדדים להעפיל על החוף כשהם רתומים במחיבת החבלים. העופרת של החרם כבדה מן הפקקים לכן ירדה הרשת ונעמדה על קרקע הים כקיר זקוף. בצורת חית ארוכה [ישראל]. תנועה ההתקדמות של שתי הקבוצות היא בשני כוונים כאחד: מן הים ליבשה ואחת לעומת הברתה. והמטרה היא: כאשר יגיעו שני קצות החרם לחוף יהיה המרחק ביניהם כ"10 מ' בלבד. עם משיכת החבלים מתקדם ה"קיר" אל היבשה וצורת הצוות נעשית יותר צרה וארוכה [ישראל]. מטבעם של הדגים הוא, שבהרגישם במסנה הם צוללים על הקרקע כמון ללב הים. ויוצא מכאן, שהחרם גורף בדרכו את כל הדגים שנמצאו בשעת הפרישה בכל נסח המים שהוקף על ידו.

כלל הוא, שאת החבלים יש למשוך לאט. בקצב שווה וללא הפסקות. כי לכשיעצר החרם ותמסק מתיחות התקדמותו ישתחררו הדגים ויחפשו פתח הצלה כלפי מעלה או בצדדים. אך גם כשהעבודה מבוצעת כהלכה, אין כל הדגים הנגרפים ע"י החרם מקדקע הים מועלים ליבשה. כי רבים מהם. ויתכן אפילו שפרביהם. נמלטים. שכן החרם הוא פרימיטיבי לעומת השיטות המודרניות הסוגרות היטב על הדגים הנלכדים. בגלל התנועה המתמדת השווה והאיטית יש לומר, שהחרם נגרר ע"י הדייגים — והוא גורר אתו את הדגים שנגרפו על ידו על קרקע הים.

למלאכת הדיג אין מונחים מיוחדים בלשוננו. כי הציד והדיג שותפים במונחיהם. סיבת הדבר בתולדות התפתחות עמנו. בתקופת הנדרים והמדבר היה. כנראה, ספותח ציד החיות והעופות. ואז נוצרו השמות והפעלים לכלי עבודתו של הצייד. עם כיבוש הארץ והמעבר לחייקבע החלה להשכח מלאכת הציד. תהליך שהוא ההפך הגמור מהתרחשות אצל העמים השכנים. שאצלם היה הציד משעשועי המלכים והשרים ומאימוני המלחמה. מלכי מצרים מתפארים בתצלחותיהם בציד. ובמצבות הזכרון שהקימו לעצמם הם מזכירים יחד עם נצחונותיהם הצבאיים גם את מספר האריות הנפרים וכר שצדו כמו יריהם. לא כן הדבר אצל ישראל ומלכו. והעמיתים מובנים.

מטרת הצייד העברי היה רק הכשר הכשר והעור. אך לעומת ציד החיות עסקו היהודים בציד דגים. והשמות והפעלים של הציד הותאמו לצרכי הדיג. כתג'ך ערד מצוייה הבדלה בין ציד לדיג. אך בתלמוד. צייד הוא שם נרדף ל"דיג" ולפעמים קשה להבדיל אפילו במי המדובר. שנאמר: "צידי היות. עופות ודגים".

ככל מכשירי העבודה כן מכשירי הדיג פוערים מעט לעם ומארץ לארץ. והם נעשים משותפים לכל הארצות היושבות לחוף ים אחד או לאזור גיאוגרפי נרחב. אשר בו שוררים הנאי דיג דומים. לכן מותר להגיד שבימים ההם. כמו בימינו אנו. לא היה הבדל גדול בין שיטות הדיג שהיו נהוגות במצרים. ארץ ישראל. סוריה ובבל. שמות ותאורים של שיטות הדיג הקדומות נזכרים לרוב בכל מקורותינו.

מקור חשוב להקירת הדיג בכנרת משמשים האבנגליונים. תלמידיו ושליהיו של ישו היו דייגים וכן רבים משומעיו וחסידיו. בבתי הדייגים הוא התגורר. ראה אותם בעבודתם וגם עזר להם. ובסירותיהם עבר פעמים רבות לארכה ולרחבה של הכנרת כדי להרביץ תורתו בין פשוטי העם. לא אחת נשא את דרשותיו לפני הציבור הגדול שעמד על החוף מתוך סירה קטנה שבנו לו תלמידיו כמייוחד. לכן מרובים בכרית החדשה התאורים הנאמנים על חייהם ועבודתם של דייגי הכנרת. ודבריו של ישו מתבוללים במשלים מוצוי הכנרת ודייגיה. בכרית החדשה, שנכתבה במקורה יחצית. נזכרים שמות הרשתות לפעמים בשמותיהם המיוחדים. אך לרוב הן נקראות בשם הכללי לכל שיטות הדיג ביוונית — *στυγίον*. אך פרטי התאור מזהים את שיטה הדיג המיוחדת.

שיטות דיג שונות נזכרות בספרות התלמודית פעמים רבות. נזכרים גם עניני דיג שקשרם לכנרת מפורש לחלוטין. וכן מסורות עממיות המיוחסות ליהושע בן-נון על חלוקת זכויות הדיג בכנרת. שיטות הדיג הקדומות הן חמש: 1. חרם. 2. קלע. 3. טכמורת. 4. רשת. 5. חכה.

**א. החרם**

בשם חרם נקראת במקורות שיטת הדיג הידועה כיום ברבים. שמה הערבי: ג'רף. שהוראתו בערבית כמו בעברית ה"גורף" או "מגרסה". משום שהוא גורפת את הדגים מעל קרקע הים ומוציאה אותם ליבשה. השם העברי הקדום חרם ניתן. כנראה לרשת זו משום שמחריפה היא הדגים. כלומר מרחיקה ומבדילה אותם מבני מינם. העובד ברשת זו נקרא חרם או חורם. שיטה זו היתה הנפוצה ביותר בכנרת. ולפיכך נקראו דייגי סבריה בלשון התלמוד בשם חרמי סבריה. ובמדרש נאמר דרך משל: "החרם הזה צד ביבשה אבל האשה צדה בים וביבשה".

החרם הוא בצורת קיר ארוך וצר של רשת המרונה חוטים עבים וחוקים שבין תרווחים שביניהם. — הקרויים בלשון הדייגים



כמסופר בברית החדשה: ויהי כשמוע שמעון פטרוס כי הוא האדון ויסגור את מעילו כי צירום היה ויתנפל אל הים (יוחנן כ"א — 7).

### ד. זוטו של החרם

כשדייגי עי'גב ירדו לכנרת ומצאו את החרם והוא פרימיטיבי מאד ובכל תקלה קטנה בעבודה מתחמקים דגים רבים. הוחלט מיד לדאוג לשכלולו. או הזכנס ע"י מדריך הדיג שינוי מכריע — ולחרם נוסף שק ארוך. שלתוכו נכנסים הדגים בזמן הגרירה ואין הם יכולים להתחמק ממנו עד שהרשת מגיעה לתוף. לאחר עיון במקורות התברר לנו. שההמצאה הזאת היא רק חזרה על מעשי קדמונינו. כי כבר בימים ההם היה לחרם שק מיוחד לקליטה הדגים.

בתלמוד נזכרת פעמים מספר המלה "זוט" (זוט וגם זוט) המציינת את החתיית. כך למשל. נקרא. קרקע הים בשם "זוטו של ים". השם הזה נתן גם לשק החרם שהוא חלקו האחורי התחתון. חומר הזוט (גם זוטו או הזוטן) היה שונה מזה של גוף החרם כולו. כי החרם היה סרוג עינים גדולות והזוט הוטו עבים ועיניו קטנות מעיני החרם כדי שהדגים המתרכזים במקום זה לא יפוצו את הרשת. ודבר זה נודע לנו מתוך פירושו של עובדיה מברסנורה למשנה והרמב"ם חזון עליו.

גם בפרט זה לא השתנה דבר מאז ועד דורנו. שגם הערבים שמים בחלק האמצעי של החרם רשת בעלת עינים קטנות כדי לצוד את הדגים הקטנים.

לפי חוקת הדיג של הכנרת שנכנסה לתקפה ב'1924. העין הקטנה ביותר המותרת בכל חלקי החרם היא 35 מ"מ (מקשר לקשר).

### ה. החרם בתנ"ך

בתנ"ך נזכר החרם של הדייגים 9 פעמים בדרך משל והשוואה. והחשוב ביותר לעניננו — גילוי מונחי הדיג המקוריים והידושים — הוא בספר חבקוק פרק א' (בפסוקים י"ד—י"ז): בני האדם נמשלים לדיגי הים שהם הפקר ומחוסרי מגן. ובכוכבצנר נמשל לדייג הבא לדונם באין מפריע בכלי הדיג השונים. ולבסוף הוא זוכה לכלי צידו כי לדעתו בהם גולם הכוח: ותעשה אדם כדגי הים כרמש לא משל בו כלה בחכה העלה יגרוהו בחרטו ויאספתו במכמרתו על כן ישמח ויגיל. על כן יבזה לחרטו ויקטר למכמרתו כי בהמה שפן חלקו ומאכלו בראה. העל כן יריק חרטו ותמיד להרוג גוים ולא יחמול.

המחבר מגלה הבנה דקה בין האופנים השונים בהם ניצוד הדיג בשיטות השונות. את הדיג מעלים בחכה ואוספים במכמרת — ובחרם נגרר הדיג ליבשה. רש"י שהתקשה בפרוש הענינים הנוגעים לדיג ולדגים נכשל גם פה. אין הוא מבין מה עושה כאן ענין "גרר" לכן הוא מבאר: "יגרוהו מלשון אגירה ז. א. יאספנו".

אך כל דייג יבין את הביטוי הקולע "יגרוהו בחרטו". כי החורם נורר את הדגים ליבשה. וזהו הפועל השיטושי. המקורי והמדויק. לאחר סיום העבודה אין משאירים את החרם הרטוב על הסירה. וכדי שלא ירקב שוטחים אותו על התוף לייבוש. רשת שטוחה או תלויה לייבוש היא קו אופייני לנופו של יישוב דייגים פרט ציורי זה מקובל על הנביא יחזקאל. הוא גם נזכר בחזונו על הנחל השוטף מן המקדש היורד לים המלח ו"מבטא" את סיפיו כלומר הופכם למתוקים. וים המלח יתעורר לחיים יתמלא דגים לרוב. והדייגים הרבים הבאים לצודם ישטחו את חרמיהם לייבוש על הופי ים־המוות: והיה יעמדו עליו דגים. מעין־גדי ועד עין עגלים משטוח לחרמים יהיו. למינה תהיה דגתם. כדגת הים הנדל. רבה מאד. (יחזקאל מ"ז — 7).

(סוף בעמוד 18)

ובינתיים נעות על התוף שתי סירות של סוחבי חבל. וכי סוחב מתקדם עם החבל הצמוד לשכמו או מתניו — ולאחר שהתרחק למדי מן התוף. הוא עוזב את החבל ויורד לספת המים ונרתם מחדש. וכך חוזרת השרשרת של עולים ויורדים. עד שהוצאו כל החבלים מן הים. אחר כך מתישבים הדייגים בקרבת המים ובמי האפסיים. ומרשכים מן המים את הרשת עצמה עד שהיא נערטת כולה על התוף. ולבסוף בחלקה האחרון — באמצעיתה הגבוהה המתארכת לצורת שק. מופיע השלל הצטוי.

גודל השלל תלוי בגורמים שונים: בשדה הדיג. בעונה. במזג האויר וגם... במזל. ויש סבורים שזו הגורם העיקרי. יש הרשת העלה אבנים רבות ודגים מועטים ואפילו תקרע לפרקים. וכשהי הצלחה תאיר את פניה נאמד השלל בעשרות ואף מאות ק"ג. וכך חוזר הדבר 8—5 פעמים ביום. בימי הקיץ נגרר אחרי הסירה ארגו סגור ונקוב השקוע במים. ובתוכו מוחזקים הדגים החיים כדי שלא יתקלקלו בחום.

משך הזמן של פרישה אחת תלוי בגודל הרשת ובמספר חבלי החרם. בין שעה לשעה וחצי. כל אותו הזמן עמדה הסירה על התוף בטלה מעבודה. לעתים אף תוסיף הסירה לעמוד שעות אחדות על התוף בצפייה שהים יורגע והדגים יבואו לחוף. רוב עבודת החורמים היא. לכן. ביבשה ולא בים. ועיקרה גרירת החבלים. משום כך יש בתלמוד שני ביטויים לעבודת החרם. לפרט החרם ו"להעמיד את הספינה" — ומובנם אחד. סירת הדייגים יקראת בתלמוד גם בשם ספינה.

### ג. החרם בברית החדשה

בברית החדשה נמצאים תאורים אחדים של עבודת החרם. אבל רק פעם אחת הוא נזכר בשמו היווני טגניה. אלא שהמתרגמים שלא ידעו את מונחי הדיג העבריים תרגמו וכתבו במקומו מכמורה (המדובר הוא במתתיהו י"ג 47. במקום שיטו הנוצרי משתמש בחרם לשם הסברה אלגורית של תורתו): עוד דומה מלכות השמים לחרם אשר השלך לים ומיני דגים שונים יאספו לתוכו. וכאשר נמלא העלוזו אל שפת הים וישבו וילקטו את המינים הטובים לתוך הכלים ואת הרעים השליכו.

ואמנם כל פרטי המשל מתאימים לעבודת החרם. את החרם משליכים (פורטים) לתוך הים וגוררים ליבשה. הוא מעלה מתוכו את כל הדגים שפגע בדרכו. והם בעלי גודל ובני מינים שונים. את הדגים הנצודים מלקטים מתוך הרשת. שרטוט נוסף הוא היחס אל "הדגים הרעים". והכוונה לשפסמונים מחוסרי הקשקשים אשר אכילתם אסורה על היהודים.

בברית החדשה מוצאים אנו עוד פרט מהווי החרם המצוי גם בימינו. החרם היא כאטור רשת גדולה ויקרה. ואין ידו של דייג אחד משגת לקנותו וכן לקיים את הצוות הגדול. לפיכך זוכה בחרם משלה רק משפחה אמידה. אך הואיל ואין ביכלתה של משפחה אחת לספק את כל העובדים. שוכר בעל החרם פועלים שכירים המקבלים את שכרם לפי מנהג הכנרת בחלק מוסכם של השלל. כזה הוא הנהוג כיום וכך נהגו גם בימים ההם. וכשישו קורא לבני זבדי יעקב ויוחנן הדייגים. היושבים בספינה ומתקנים את הרשת שיבואו אתו והיו לדייגי אדם. הם עושים כדברו ועוזבים את אביהם בספינה עם. הפועלים השכירים" (מרקוס י"ב. 13). ולבסוף עוד פרט חשוב: אחת הסיבות שבגללה אין החרם חביב על דייגינו. הוא התכרת להכנס לתוך המים הן בימות המה והן בימות קור ורוח. אחדים מוכרחים אפילו להתפשט לגמרי ערומים כדי לצלול ולהסיר את אבני הנגף מדרך הרשת המתקרבת לחוף ולהשגיח על כך שהעושרת לא תרוזם ולא תברית החחה את הדגים. דבר זה אף הוא. כחרם עצמו. נמשך אלפים שנה. וכבר הדייג שמעון־פטרוס שהתפרסם כשליח הנצרות התנסה בה



## הולנד - ארץ בצלו של הים

האסון הגדול שבא כחתף על הולנד ואוכלוסייתה השקטה הסב אליה את תשומת-לבו של העולם כולו. אכן, רבים הקרבנות של התפרצות איתני-הים זו וגדולים הנזקים לכלכלת הארץ, אשר ימים ספורים קודם-לכן זכתה להגיע למטרה נכספת: היא הודיעה ברבים כי שוב אין לה צורך בתמיכה כספית מבחוץ.

השטפונות מאיימים בתדירות על חלק ניכר של ארץ „נמוכה“ זו. למעשה מתפרץ הים לתחומה — התפרצות הרסנית — אחת לכמה מאות שנים. אולם במשך כל הדורות בין פורענות לפורענות, שוקד העם ההולאנדי בעקשנות על מלאכת-כיבוש. הוא כובש מהים, באיטיות ובשיטתיות, שעל-אדמה אחר שעל-אדמה. המניע לכך הרעב לאדמה חקלאית מניבה.

לשלושה חלקים מחולקת הולנד: על אחד מהם מרחפת הסכנה של שטפון מצד הים, השני צפוי לשטפונות של נהרות ורק החלק השלישי פטור מצרות אלו. בסך-הכל — כ־38 אחוזים משטחה של הולנד הם ארץ שאוכלוסיה חיים בצילו של הים, ביום ובלילה. פתאומיות הופעתה של הסע-

(המשך מעמוד 17)

ובנבואתו על חורבנה של צור אומר הנביא שיעלו עליה גייים רבים יורסו את חופותיה ומגדליה והעיר תיהפך שפמה, ורק הדייגים יפרשו במקום שפמה זה את רשתותיהם לייבוש: „ונתתי אותה לצחיה סלע משטח חרמים תהיה בתוך הים“ (יחזקאל כ"ו — ה'). „ונתתי לצחיה סלע, משטח חרמים תהיה לא חבנה עור“ (שם פסוק י"ז). ובנבואתו על ספלה מלך מצרים התקייף כמו התנין בנילוס אומר יחזקאל: „כה אמר אדני יהוה, ופרשתי עליך את רשתי, בקהל עמים רבים, והעלוד בחרטי ונטשתך בארץ על פני הסדה אטילך...“ (לי"ב — ג').

והנביא מיכה אף הוא נזקק לחרם בהתאוננו על השחתת המדות בארץ: „אבד חסיד מן הארץ וישר באדם אין כלם לדמים יארבו איש את אחיו יצודו חרם“ (ז' — ב').

ומחבר הספר קוהלת אף הוא משתמש בחרם ברצונו לתאר את טבעה של האשה הרעה, שנאמר: „ופוצא אני מר ממות את האשה אשר היא מצודים וחרמים לבה, אסורים ידיה, טוב לפני אלהים ימלס כמנה וחוסא ילכד בה“ (קוהלת ז' — כ"ז).

יותר מכל שיטות הדיג נזכר בתנ"ך החרם — ואף זו הוכחה, שהוא היה בימים ההם כלי הדיג השימושי והנפוץ ביותר לתופי כל הימים של ארצנו.

רה ההרסנית האחרונה תוכיח זאת. בשטח זה שוכנות גם הערים הגדולות ביותר של הולנד: אמסטרדאם ורוטרדאם.

## פורעניות משכבו הימים

בתולדות הולנד נושמו מכות-יים קשות יותר. הגיאות הגדולה בשנת 1282, המלווה סערה איומה בים הצפוני, גרמה להתפרצות הים ליבשת הולנד; האגם פלבו, שהיה ידוע עוד בימי הרומאים, „נכבש“ על-ידי הים וצורף לתחום. מן נוצר באותו יום המפרץ הזידר-זיי. בכיבוש זה נהרסו 80 כפרים על רבבת תושבותם. בשטח של 16.5 אקף קמ"ר, גם הביצות שבצפון-מערב מתוו בראבאנט הצפוני מקורן בהתקפת-ים פתאומית. באותו לילה של שנת 1421 נעלמו 27 כפרים, ורק בשירת העם נשאר זכרון הישובים האלה כשרידם היחיד.

## שינויים במפה

רק במאה השש-עשרה החל המאבק השיטתי לגירוש הים הכובש. העבודה היתה איטית, אולם התנהלה לפי שיטה שעיקריה מקובלים גם היום: הקמת דייק (סוללה) המנתק שטח מסוים מן הים, שאיבת המים מהשטח אל הים באמצעות תעלות-ניקוז, הורדת אחוז-המלח מאדמת השטח תמיר בש, בעבר שימשו להנעת המשאבות בעיקר טחנות-רוח. שמיספרן בהולנד מגיע ל־1600 והן אופייניות לנופה של הארץ הזאת. השטפונות בהולנד הצפונית שאירעו בשנת 1916 המריצו את המדינה לביצוע תבנית גדולה ויסודית של ייבוש מפרץ הזידר-זיי. (תכנית המתנדס-לאלי). מפעל זה, שהוחלט עליו בפארלאמנט ההולנדי, בשנת 1916, שייך לאותם המפעלים המעטים בעולם הגורמים לשינוי במפה הגיאוגרפית. (להבדיל מן תמפה הטופוגראפית, אשר בה כל יישוב חדש, כל כביש ואף בית בודד וכו' גורמים לשינוי).

המסתכל באטלס מיושן או במפה מיושנת של הולנד, שאינם מסומנים בהם שלבי-המפעל הראשונים שבוצעו כבר, היה מציע בוודאי לנתק את המפרץ מהים במקומו הצר ביותר של המפרץ הרדוד ולהוציא ממנו את המים בעזרת המכונות הכבירות של זמננו — וחסל. אולם אין הדברים כה פשוטים. בבחירת התווי של הדייק יש לקחת בחשבון לא רק את אורך הדייק, אלא גם את העומקים ואת טיב קרקע-הים לארכו. את הזרמים השולטים וכו'. וזהו רק חלק קטן בלבד מן הבעיות המתעוררות.

לתוך מפרץ הזידר-זיי נשפכים זרמי מים וביניהם הנהר איסטל, שהוא זרוע הנהר הגדול ריין (הדלתה שנוצרה על-ידי הזרועות המרובים של הריין והומרה-הסחף הרב המובא על-ידיהם והשוקע כאן — ייצבו במידה רבה את הנוף ההולנדי). ולאן ילכו מיי-האיסטל אם ננתק בפניהם את הדרך אל הים?

ויש עוד בעייה. בתופיו של המפרץ שוכנים נמלים

ובניהם נמל בעל חשיבות רבה — הוא נמלה של העיר אמסטרדאם. אמנם עיר זו קשורה במישרין לים־הצפוני על־ידי „תעלת הים־הצפוני“ (מטפלים עכשיו בתכנית להארכה והרחבה ניכרת של תעלה זו), אלא שאין לנתקה מהיישובים הקיימים בפנים הארץ לאורך חופיו הארוכים של המפרץ.

זאת ועוד. השטחים שיובשו ויועמדו לרשות החקלאות יחייבו ניקוז מתמיד ממימי המשקעים. — ואיך לארגן את רשת הניקוז משטח עצום זה של שני מליונים אדמה מערב־בדת. שהם כעשירית משטחה של הולנד?

### תוכנית לאלי

לאור כל השאלות האלו נבין את התשובה שנתן להם בתוכניתו המהנדס לאלי. ואלה עיקרי תכניתו. סוגרים את המפרץ בדייק. בתוך השטח הזה. המוגן מפני גאות. זרמים וסערות־הים. מקימים דייקים פנימיים הסוגרים על ארבעה „פולדרים“ — כך קוראים בהולנדית לחלקות־מישור שנכבשו מן הים. בחלקו המרכזי של המפרץ יוצר אגם איסטל, שדרכו יישפכו מ־הנהר אל הים. בעוברם מעברים מיוחדים לכך. המותקנים בדייק הראשי.

כל הפולדרים מוקפים תעלות המשמשות לשייט ולני־קוז שטחי הפולדרים. התעלות סגורות על־ידי סכר־מעבר. ובדומה לכך מותקנים בסכר הראשי סכרים־תאיים למעבר אניות מאגם איסטל אל הים ובכיוון נגדי.

וכך יתמלאו כל הדרישות הנ"ל: מעבר מ־הנהר לים; הבטחת מוצא לים מן הנמלים הקיימים וקשר ימי לאורך החופים ובניהם; מוצא למ־הניקוז מהשטחים המיובשים.

### שלבי העבודה

נראה עכשיו עד היכן הגיעו בביצוע התכנית הגדולה הזאת ומה הן דרכי הביצוע.

בעבודה הוחל למעשה ב־1923, ובראשונה חשבו שתס־תים תוך 15 שנה. אולם מלחמת העולם השניה וגם קשיים כספיים גרמו להאטת העבודות.

חוסר תקציב מספיק לביצוע מפעל יקר זה גרם גם לשינוי־מה בתכנית: במקום ארבעה פולדרים — שהם ארבעה שלבי־עבודה — היה הכרח להגיע לחמישה פולדרים על־ידי חלוקת אחד מהם לשניים. כדי להשיג שלב־עבודה נוסף.

בשלב הראשון מוקם חלק מהדייק המנתק מן הים. קטע של 2.5 ק"מ המחבר את הקצה המערבי של האי וירי־נגן עם חיבשה. אחר־כך הקימו דייק. שנהפך לדייק פנימי. המתחיל בקצה המזרחי של האי וירינגן והנמשך בכיוון דרומה בערך. לאורך 18 ק"מ. וכן נותק מהים הפולדר הראשון.

כיצד ביצעו את הדייק הפנימי? היו מתקינים תיבות גדולות העשויות ענפי־עץ גמישים ודקים (שיטה המקובלת

גם בעבודות לוויסות הנהרות). השורים והקשורים למיבנה חזק אחד. את התיבות הטביעו בשני קיום מקבילים כשהן מלאות אבנים לתוך הרווח שביניהן. המוגן על־ידי שני קירות תת־מימיים אלה. הטילו חול. כיסו באדמת חמרה והניחו עליה מגן מפני גלים. העשוי מאבנים וכו'. הרווח בין שתי השורות של תיבות האבנים נקבע כך שיתקבל עובי של דייק. המאפשר להתקין עליו כביש. בשנת 1930. עם סיום הדייק הסוגר על הפולדר הצפוני־מערבי. הופעלו שתי תחנות שאיבה כבירות שהיו מוציאות מדי יום ביומו ארבעה וחצי מיליון סמ"ע מים. פני המים בפולדר העתיד היו ירודים כדי שני ס"מ ביממה. תוך חצי שנה הוציאו כ־600 מיליון סמ"ע מים ועבודת השאיבה הושלמה. אלא שגשם שוטף הציף את השטח מחדש... נוסף על כך שיתקה פגיעת־ברק למשך עשר שעות את אחת מתחנות השאיבה והיה צורך להוציא תוך ארבע יממות נוספות את המים שנצטברו.

פולדר וירינג זה חולק לארבעה חלקים. הותקנו בו תעלות מרובות לשם ניקוז מתמיד של השטח — באמצעות משאבות — ומשתמשים בהן גם למטרות שייט. השטח חולק לחלקות של 20 דונאם (250 מטר על 80 מטר). בקצה האחד של החלקה עוברת דרך לרוחבה ובקצה השני — תעלת ניקוז ושייט.

מ־הגשם שמצאו להם מוצא על־ידי תעלות־ניקוז מרובות. שטפו את המלחים שבהם היתה רוויה אדמת קרקע הים. החריש והזיבול הפכו את האדמה לפוריה. חלוץ הפול־דרים אישר את התקוות שתלו בו.

### הדייק הראשי

בינתיים נמשכה העבודה העיקרית: הקמת הדייק הראשי. התחילו בה ב־1926 ולשם כך הקימו אי מלאכותי ששימש נמל לספינות המביאות חמרים כשביל הדייק. הוחל בהקמת הדייק עצמו בכמה מקומות רדודים בעת ובעונה אחת.

לשם כך צריך היה לסלק את הקרקע החלשה של הים שלאורך הדייק העומד לקום. לתוך התעלה. (שנוצרה על־ידי המכונות הצפות. בעלות דליים דולים. המותקנים על סרס נע סגור) הטילו חול. עליו הוטלה אדמת־חמרה מעורבת באבנים וכך נוצר דייק הבולט מן המים. מצד הים היה צורך להגן עליו מפני הגלים. לשם כך כוסה הדייק מצד הים על־ידי „מזרוני־ענק עשויים ענפים שהושטו למקום וכוסו אבן. הרחבת הדייק לצד האגם הושגה על־ידי מילוי חול. שכוסה אף הוא בחמרה.

היה צורך בהרחבה זו. כדי ליצור מקום לכביש ולמס־לת־ברזל בעלת שני נתיבים לאורך הדייק. משום כך נקבע רחבו כדי 30 מ' בקדקדו וכדי 120 מ' בבסיסו. וכל זה לא־רץ של 30 ק"מ בקירוב.

לאחר שש שנות עבודה (במקום שמונה כפי שחשבו תחילה) הגיע הרגע של סיום הדייק וניתוק שטחי המים, לא היתה זו משימה קלה, מחמת הזרמים וגיאות-הים, היתה זו תקופה של כשלונות מרובים. נוצר זרם חזק במעבר הצר ונשאר ונתהווה בור בעומק של 28 מטר, לבסוף, ב־1932, הגיע הרגע המקוה כשלפירצה הוטל העפר שסתם אותה. צופרי הספינות שותפו ברגע הגיגי זה. בסך-הכל השתתפו בעבודות הדייק 27 ספינות דולות, 13 מגופים צפים, 130 ספינות ו־60 גוררים.

בשני קצות הדייק הראשי מותקנים סכרים-תאיים למ־עבר אניות ומעברי מים. בקצה המערבי קיימות שלוש סידרות של חמשה מעברים בכל אחת, ונוסף על כך סכר־תאי שאורכו 142 מטר ורוחבו 14 מטר. בקצה המזרחי קיי־מים שני סכרים-תאיים וחמשה מעברים למים.

בסכרים יש סגירה אוטומטית המיועדת בעד מי־הים ובגיאיתם הופכים את הכניסה לאגם. היה צורך לדאוג גם למיכל גדול שיוכל לאחסן במשך כמה ימים את מי נהר איסטל הבאים. בימים שהים סעור, ופתיחת המעברים היתה גורמת להתפרצות מי הים לאגם, וזהי מטרה נוספת של האגם איסטל.

ב־1937 הוחל בהקמת הדייק סביב הפולדר הצפוני-

מזרחי כשהאגם כבר היה מנותק מהים. העבודות האלה הושלמו ב־1940 ועבודות-השאיבה נסתיימו ב־1942. בשנת 1950 הוחל בייבוש הפולדר השלישי — הוא הפולדר המזרחי. מניחים ש־84 ק"מ של הדייק הפנימי הזה יושלמו ב־1956. והייבוש והסרת המלחים — בשנת 1961.

### מיבצע „החזרת הגזילה“

ובעתיד, עם סיום ייבושם של יתר שני הפולדרים, יושלם המפעל של „החזרת הגזילה“ מהים. השטח המיובש, לרבות האגם איסטל, יהווה מחוז נוסף של הולנד.

מה סיבו של המפעל במובן הכלכלי? שונות הדעות על כך. הפסימיסטים מצביעים על ההוצאות המרובות הכרוכות בביצוע המפעל הזה ושאינו עומדות בשום יחס לתועלת שמפיקים מתוספת השטח החקלאי. הם מצביעים גם על אוכלוסיית דייגים בחופי המפרץ שאיבדה את פרנסתה כי נעלמו דגי הים.

לעומתם טוענים האופטימיסטים, שאין לדעת מראש מה רבה התועלת שתצמח מהקרע שנוספה לארץ. הם מציינים גם שאחוז וחצי בקירוב מכלל האוכלוסיה חי על העבודות המתנהלות בייבוש הוידר־ויי. ונוסף על כך, כשלוש מאות אלף איש יבנו את חייהם בשטחים ה־משוחררים ויצאו את לחמם מארץ שהיתה במשך מאות שנים קרקע־הים.

נמל ניו־יורק

## 10 אלפים אניות־אוקינוס כשנה

מחזור שנתי של סחורות-יצוא בשווי של 6 מיליארד דולר.

המישה כרכי־ענק אמריקאיים, אשר כל אחד מהם כמעט ואינו נוסל בגדלו מיינה, התלכדו לחטיבה אחת על שטח מצומצם באופן יחסי, ויצרו את הגדולה בערי העולם: ניו־יורק; אך בין מגרדי־השחקים של מנהאטן לבין גושי־הבנינים העצומים של ברוקלין, קווינס, ברוקס וריצ'מונד, משתרע הכרך הניו־יורקי הששי, המספק פרנסה ליותר מ־4 מיליון נפש — הוא נמל ניו־יורק.

בצורת ספרצים נרחבים חודר האוקינוס האטלנטי לתוך היבשה, מתאחד עם זרם הנהר הודסון ויוצר מערכת מסועפת של נתיבי־מים, שיש בהם כדי לעורר את הרושם, שהעיר כולה בנויה על מים. ליד ערוצי־מים אלה הוקם הנמל הגדול ביותר בעולם כולו, כמעט פחצית היצוא של ארצות הברית עוברת בבתי־הנתיבות העצומים של הנמל, וליד המזחים שלו מסעונים שנה שנה סחורות בשווי של 6 מיליארד דולר, 10,000 אניות־אוקינוס עוגנות בנמל מדי שנה בשנה, בעוד שהנמל השני בגדלו בעולם, הוא נמל לונדון, מאכסן במשך שנה, רק־ 8,500 אניות אוקינוס, אניות־הנוסעים טהוות רק חלק זעיר מ־10,000 האניות הנכנסות לנמל, ובעיקר מבקרות שם אניות־משא המביאות חמרי גלם לעיר והמסעיונות שם כל דבר שאפשר להעלות על הדעת, החל בגפרורים לסינגפור וכלה במכוניות „ביואיק“ המיועדות לאירופה.

נמל ניו־יורק משתרע סמצבת החירות בצורת קרנים כלפי חוץ, והוא מתחלק למספר נמלים נפרדים, באופן רשמי מגיע שטחו הכולל ל־4000 קילומטרים מרובעים, והוא מקיף לא רק את מימי

העיר ניו־יורק, אלא גם את אלה של הערים השכנות ניו־ארק, הובוקן וג'רסי־סיטי.

הסגולות האפיניות לנמל ניו־יורק, והמבדילות אותו מכל שאר נמלי העולם, היו קיימות כבר בשנת 1524, בעת שהמקום נתגלה על ידי האיטלקי ג'יאורג'י דא ורואנו, בדרום מוגן הנמל מנחשוליו הזועפים של האוקינוס האטלנטי על ידי האי סטייטן וחצי האי סנדי הוק, המתמשך לאורך, הודות להם מצויים מתקני הנמל בקרבת מקום לים, ועם זאת מוגנים הם מזעפו, המפרץ של לונג־איילנד, המתאחד עם ההודסון ליד מנהטן, מאפשר מעבר בטוח של אניות למדינות ניו־אינגלנד, הודות לנחשולים הכבדים המתגלגלים ממפרץ לונג־איילנד אל הים הפתוח, נשארה הכניסה לנמל עמוקה די הצורך וחפשית באופן יחסי מקרהונים. ניו־יורק לא היתה זוכה לעולם למעמד זה של הגדולה בערי תבל, אילמלא תכונות סיוחדות אלו, שניתנו לה על ידי הטבע ביד רחבה כל כך.

בתחילת המאה ה־17, כשהעיר היתה ידועה עדיין בשם „ג'יר אמסטרדם“, שימשו ספרציה מפלט לאניות שנלכדו בסערה ומקום מחבוא לשודדי־ים למיניהם, ואילו המקום עצמו לא היה אלא חתנה הולנדית בלתי־ידועה למשלוח פרות.

ב־1818 נפתחה מניו־יורק זו הפעם הראשונה תנועת־אניות סדירה לאירופה וב־1825 נפתחה תעלת־אירי, המקשרת את הנמל עם סנים־המדינה, מאחר שהרכבת טרם היתה בארץ בימים ההם, הביא הדבר הקלה עצומה למשוקי הדגן, והעיר ניו־יורק עלתה

ועל כן יעשו בעליה את הכל כדי להוציאה מן הנמל במהירות האפשרית. המתקנים הטכניים המשוכללים, העומדים לרשות הלקוח לצורך זה הם בעלי ערך יוצא מן הכלל, ואין למצוא כמותם בעולם כולו.

בממוצע נחות כ־400 אניות אוקינוס ליד 200 המעגנים. שבחלקם הגדול הם קטורים במישרין עם מסילות הברזל המובילות לפני המדינה. המספר הגדול של ספינות הנמל הקטנות מאפשר לבצע את פריקת האניות ואת הטענתם בעת ובעונה אחת. הן מן המזח והן מן הים. מתקנים מיוחדים מאפשרים גם לאניות הנפט המגיעות לנמל במספר גדול, לפרוק את מטענן תוך 24 שעות. גם אניות היספה מסוגלות לפרוק 12,000 טונות תוך 24 שעות. תודות למעיל מיוחדת, אך מאחר שלרוב האניות יש מטען מעורב, נאלצות הן ברוב המקרים לעגון בנמל זמן רב הרבה יותר.

כוח משטרתו של 178 איש חולש על עניני הבחון בנמל, בודק יומם ולילה את המעברים והמפרצים, וחונט הגירה בלתי חוקית. כוח זה התפתח מן היחידות שהוקמו ב־1858 למלחמה בשודדי הים, ואשר צויידו לראשונה בסירות־משמר. כיום עומדות לרשות המשטרה 11 סירות מהירות, המצוידות במתקנים חדישים ובמכשירי־אלחוט מודרניים.

מעלה מעלה ועברה במהירות את הערים הגדולות פילדלפיה ובוסטון. כיום גדולים המעגנים והמוחים של הנמל במידה כזאת, שהם מסוגלים להכיל בבתי־אחת את הגדולות והמפורסמות שבאניות־האוקינוס המודרניות.

בעיני המבקר המקרי עלולה התנועה בנמל ניו־יורק להיראות איטית עד מאד וחסרת־הכנית באופן מפתיע; מצד אחד תורשות אניות־אוקינוס אדירות את משטח המים בצורה איטית הרבה יותר מן הצפוי. בעוד שספינות נמל קטנות המצויות בניו־יורק בשפע, תרוצצות במהירות מסחררת מסביב לענקי־הפלדה, ומעוררות את הרושם שאסון מהירד עלול להתרחש תוך כדי רגע. אך למעשה עומד הכל תחת השגחתם הקפדנית של שלטונת הנמל, ואין אף להעלות על הדעת שקורת־עץ אחת ויחידה תישמש וחפז הסימה מבלי שהרשות המתאימה תרגיש בכך. המשיע־שרה ספינות מיוחדות מיועדות אך ורק לאיסוף גזרי־העץ המצויים בתוך המים. העלולים להזיק לברגי האניות. העצים נאספים על ידי רשתות פלדה גדולות, ונשרפים במקום מיוחד.

גם קצב־התנועה בנמל הוא איטי רק למראית עין. כי בו בזמן שבים הפתוח אין כמעט כל הגבלות מבהינת הזמן והמרחב, הרי בשטח הנמל יקר כל רגע וכל מטר מרובע. כל אניה השוהה בנמל חייבת לשלם מדי יום ביומו 2000 עד 3000 דולר דמי טיפול.

## „הים — ידִיד ונחב כ אחד“

זה עלול להתרחש בו, אין צורך למבט בים בגלל הטובה שאין יודעים מתי ואיך לצמצם מפרשים, או אין יודעים מהיכן תבוא הרוח וכיצד למתוח את המפרש... כן, יש ללמוד היטב, נכון, החומר הנלמד כיום מעון השלמה.

החינוך לים בוחל במליצות, אנו צריכים לראות בעבודתנו היום־יומית עבודה קודש, אין אנו ספורטאים העושים עבודתם לטען הפרסומת, אנו מחנכים למקצוע בחיים.

**עזי (הכשרת נוהים)**

### הרכבו של צי הסוחר הנרמני

בסוף השנה מנה צי־הסוחר שהניף את דגל הרפובליקה הפוראלית של גרמניה המערבית 1655 אניות, כולל סטנות החופים. חברת הסטנות הקולוניאלית בליסבון הרחיבה שרותה והקימה קשר־אניות ישיר להאמבורג.

גרמניה המערבית מקמה להתחיל באביב 1953 בבנין שלש אניות גדולות להובלת משא ונוסעים, כל אחת מהן בנפח של יותר מ־20,000 טונות, בכל אחת משלש האניות יהיו סטורים מתאימים להובלת 1000 נוסעים. הבניה המומן בהון פרטי ומלחמת ממשלה, שיכסו כ־40% מן ההוצאות.

### ינפו למשורת אניות שטמטעו

52 מומחים להעלאת אניות מקרקע הים, הפליגו מיסאן לסיליפינים, כדי לחקור במקום את אפשרויות העלת אניות שבטעו שם בעת המלחמה.

שאלת אחי מה נוחנת ההפלגה בים? — הבה אענה לך בדרך של סיפור מנסיוני.

...ששה היינו בסירה: ארבע בנים ושתי בנות הפלגתי־כיף היתה זו, עד אשר הגענו לאזור חיפה, והנה קידמה את פנינו שרקה (סערה מזרחית חורפית) עזה, הסירה החלה שותה מים בכמויות גם לאחר שצמצמנו את המפרשים כדי משפחות־אף, במשך 6 שעות נאבקנו ברוח עד שהצלחנו להיכנס לנמל חיפה מיוגעים עד צאת הנשמה. כל הומן מילא כל אחד את חפקידו באמונה, לא נשמעה תלונה, כל אחד ידע את המוסל עליו אך ורק בגלל הלכות עבודה בים שקיבל בשיטורי ההדרכה, והרגשת פעם טיפוס הממלא את כולך? רגש כזה יכול לפקוד רק אדם המאמין בנחו, ולחם במתנגד ויכול לו, היתה עוד אויב וידיד כאחד דוגמת הים? אם העזבנו יום יומים יעובך. הים דורש החמדה, רק החמדה מקרבת אותך אל הים ואת הים אליך.

אמרוח את שההפלגות הן דבר רומנטי שאינן משמשות אותנו למטרוננו, מועה מאד את, יקירת, את למדת להכיר את הים בצדו הנוח והנעים, את הים השקט המכחיל כשהסירה מחליקה עליו והחברה יושבים ושרים, אולם לא הכרת את הצד השני, רב החפוכות, לא הכרת את הים בעפו, לא נרשפת עד עצמותיך מברבורים מתנפצים אל החרטום ומתפשטים על כל הסירה; לא הפלגת בים בוסן אשר בו כל אחד מכוונס בעצמו והוא אך חלק אחד מצוות לוחד, צד זה אינו רומנטי כלל וכלל, אך הוא מלמד את האדם לחיות את הים ולהעריכו.

את הים יש להרגיש מערוב, אולם צריך גם לדעתו וללמוד

# בחבל הימי לישראל

## במרכז

### פגישות ושיחות

שר התחבורה י. טויר קיבל ב־13.2.53 משלחת הועד הפועל של החבל הימי לישראל בהרכב היה מ. זיליסט, עו"ד צ. סלמנטינובי טעי, י. שריר, וז"ר צ. ברנדו. שמסרה לו על פעולותיו ומפעליו של החייל בכל שטחי עבודתו וביחוד בשדה ההכשרה הימית. השר הביע את סוקו על פעולות החייל והבטיח להושיט לו את מלוא עזרתו.

— ב־15.3.53 נפגשה משלחת הועד הפועל של החייל בהרכב היה שריר, ז"ר צ. ברנדו וב. סדוקרית עם ד. סלג, סגן מנהל משרד הבטחון בענין השתתפותו של המשרד במפעלי החייל.

— הושגה הכנסת המרכזית דנה בשתי ישיבות בתקציב החייל לשנת 1953. עובדה הצעת תקציב שתוגש לאישור ישיבת הועד הפועל הקרובה.

### ספריה מרכזית לימאים ליד החייל וש"הם

נחתם הסכם בין החייל לבין "ש"הם" בדבר הקמת ספריה מרכזית לימאים שתשמש להספקת ספרים לאניות "ש"הם" ולהשאלת ספרים לקראה בבית יורו הים בחיפה לכל הימאים.

הספריה תנהל ע"י החייל וחברת "ש"הם". החייל מעמיד לרשות הספריה חדר מיוחד. תקציבה של הספריה המרכזית יכוסה ע"י שני הצדדים.

— כן תוקם ספריה מיוחדת ליד החייל בשתוף עם האגוד הארצי של הימאים לשם הספקת ספרים לאניות של כל יתר הברות האניות.

### אזכרה לע מובים ז-ל

כמלאות שלוש שנים למותו קיים "זבולון" עליה לקברו, והניה אבן פינה לתחנת סירות על שמו ואספת אזכרה בבית הימאים. פתח את אספת האבל ד"ר מ. שפירא. ש. הלוי העריך את אישיותו של המנוח. בשם מרכז החייל הספיד ז"ר צ. ברנדו, בשם המוסד להדרכה של החייל ש. נמיר, מטעם התאחדות בעלי התעשייה מר הלקונסקי. סיימה הנב' ה. דיימונד.

### כנס הימיה תשי"ג של הפועל

ב־27.2.53 התכנסו כ־400 פרחי הימאים של "הפועל" לכנס חגיגי. פתח ש. נמיר, מ. זיליסט ברך בשם מרכז הפועל, י. שריר בשם מרכז החייל, ומטעם מ.פ. ח"א א. אלפרט. רושם רב השאירו ההופעות האמנותיות של פלוגות הים השונות של האגודה. למחרת נערך מסקד על שפת הירקון וסודרו תחרויות גמר לאליפות בחתירה

בסירות כבדות. נערי "הפועל" נתניה זכו בתואר אלופי החתירה ונערות "הפועל" תל-אביב הוכרו כאלופות החתירה.

### הוקם ועד החייל בעפולה

ב־22.2.53 היתה באולם הישיבות של המועצה המקומית עגישה מוזמנים בראשותו של ז"ר המועצה ד. קניאל לשם בחירת ועד סניף החייל במקום והגברת פעולה ההתרמה לטובת החייל. לאחר הרצאתו של ז"ר צ. ברנדו על החייל, תפקידיו ומפעליו, נבחר ועד בן 16 חבר ובראשו י. דייסקין — יז"ר, נח לוין — סגן יז"ר ונחתיהו ברון — מזכיר. יתר חברי הועד: ז"ר אלישע טרדומן, ז"ר גילן, א. דגני, ת. ויגה, ח. ל. חרסונסקי, ש. לוריא, י. מצגר, א. מש, י. סמונוב, סיסנר, ד. קניאל, א. רחום וס. רוטמן. ביום 15.3.53 התכנס הועד לישיבה שניה ועובדה הכנית רחבה להתרמה ולרכישת חברים נוספים.

### המוסד המרכזי להדרכה ימית מדיוני הועד הפועל של המוסד

בישיבת הועד הפועל שהיתה ב־15.2.53 בראשותו של י. שריר הוחלט על אחוד הועדה המקצועית ועדת המשק. הועדה המקצועית המשקית, שתטפל בכל העניינים המקצועיים והמשקיים של המוסד, הורכבה מהיה: א. ארגמן, י. ליפשיץ, י. פודולי, כן צורפו לוועדת בתי הספר הייה מיכאל נחמה וי. שטיין. הוסל על הועדה כיבוד הכנית לשפור ההדרכה בבתי הספר והרחבתה.

### שיוט העצמאות תשי"ג

נעשות כבר כל ההכנות הדרושות לשיוט, שיהיה השנה ב־15.4.53 חוף שחוף עם המחלקה לחנוך גופני של משרד החנוך והתרבות. בישיבת מטה השיוט הוחלט לקיים הפעם את הוינוק בחוף תל-אביב—160 וסיומו בחוף עכו. השנה ישחתפו בשיוט למעלה מ־400 סירות מכל אגודות הנוער הימיות.

### בועדת בתי הספר

בישיבתה מ־26.2.53 הוחלט על קיום תחרויות חתירה ועל כינוי סים לקראת "יום הים". במסגרת הכנסים הספורטיביים, שיאורגנו ע"י משרד החנוך, כן הוחלט על השתתפות המוסד להדרכה בתערוכה של הסתדרות המורים, שתיערך בבניו הארמה בירושלים ואשר תשקף את הישגיו בהדרכה הימית בבתי הספר.

מפאת חוסר מקום יובא יתר החומר על הניספים וח"ל בגליון הקרוב.

ה ע ר ה : בטעות נדפס בחוברת הקודמת האות ד במקום ה.

## המשביר המרכזי

חברה קואופרטיבית להספקה של  
מעובדים העברים בארץ ישראל  
בע"מ

תל-אביב  
ח.פ.ה  
ירושלים

מוסד המרכזי להספקה של  
מתנוקה הקואופרטיבית בישראל

סטודיו לצלום אמנותי

# פוטו ארדה

תל-אביב

רחוב אלנבי 55 פנת רחוב ברנר 1



אין חרות לאומית  
בלי  
עצמאות כלכלית.  
לקראת מטרה זו  
הזוטר הבנק  
במשך  
חמשים שנות קיומו.

## בנק לאומי לישראל בע"מ



BUTAGAZ

## החברה הארץ-ישראלית לגז

בע"מ

שולחת את ברכותיה הלבביות  
לכל לקוחותיה לחג הפסח — חג החרות  
ומאחלת להם חג שמח

## „הארגז" בע"מ

תעשית עץ ומתכת

ת.ד. 106 • סל. 3755

מרכבים לאיטובוסים — אמבולנסים — מרכבי משא  
וכלי רכב שונים — רהיטי פלדה ועץ למשרדים —  
רהט וציוד פלדה ועץ עבור בתי חולים, ספריות  
ובתי-מסחר — תיבות לאריות מכל חמינים וחמידות —  
הדפסה בצבעים על עץ — נגרות בנין.

# חברה קבלנית לבנין צבי סבירסקי ושות' בע"מ

**בנין בתים משותפים  
ברמת-גן. בגבעת"ם והסביבה**

המשרד: רמת-גן, רחוב ארלוזורוב 10 פנת המעגל

## אהרון רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי בכל עניני תובלה ימית

חיפה - ת.ד. 74 - טלפון 4241/2

סניפים:

תל-אביב-יפו - טלפון 50879, ת.ד. 308

ירושלים - טלפון 3451, ת.ד. 1357

## בנק הפועלים בע"מ

נוסד בשנת 1921  
תל-אביב

משרד  
רח' אלנבי 126

המשרד הראשי  
רח' מונטיפיורי 21

סניפים

צפון ת"א, יפו, קרית-שלום, חולון, בת-ים,  
בית-דגון, רמלה, לוד, באר-שבע

כל עסקי בנק בתנאים נוחים  
קשרים בנקאיים ענפים בחר"ל

העמדות זמינות בכל חלקי הארץ  
באמצעות הסניפים וקופות המלווה  
של העובדים שברחבי הארץ

דפוס א. מוס, ת"א, רחוב סני 7.

**סיגריות נשיא**

כסף פופולרי



20  
סיגריות  
230  
פזיות

נשים לב שחמשתן הוא בדרך אט מוצאים לשוק  
סיגריות, נשיא כשת צורות: עגולות ושטוחות.  
אחים בזרנו בעפ