

# ד.ס.

## גליונות החבל הימי לישראל



אחת  
להדש

**חברת ס'י' (צ"ד-צ"ה)**

שנה שמינית

תמוז-אב תשי"ג יוני-יולי 1953

כתובת המסעכת:

חבל י"ם לישראל, חל-אביב

ס.ל. 62437 ת.ד. 1917

מסירות ביה"ט לדייג במכמורת שזכו בשיום החייל תשי"ג



# ההרפתקאה הימית — הגדולה והחשובה ביותר

מיוס החלה עבודה עברית בנמל חיפה עברו לא הרבה שנים — אולי כמחצית חיובל, אולם בתקופה קצרה זו עשינו יותר חיל בים מאשר בכל ארבעת אלפים השנה שקדמו לה, מחוץ אולי למאורע המכריע של מעברנו הראשון בים סוף מיד אחרי יציאת מצרים; אולם אנו רחוקים עדיין ממטרתנו — להיות עם ימי, כאשר היו קרובינו הקדמונים בני צור וצידון, אנשי בריתם של דוד ושלמה, אשר אניותיהם הגיעו לקצוי ארץ באירופה, אסיה ואפריקה, והיו למעצמה הימית הראשונה והגדולה בתולדות האנושיות, ואלפים שנה לפני וסקו די גמו הקיפו דרום אפריקה וירדו באניותיהם לים האטלנטי וההודי וסחרו עם בריטניה בצפון, עם ערב בדרום ועם הודו במזרח.

מכל ההרפתקאות היוצרות שאעלו בחלקנו ועדיין צפויים לנו בעתיד — ההרפתקאה הימית היא אולי הגדולה והחשובה ביותר. זכינו בימינו אלה למה שלא זכה העם היהודי בארצו לא בימי בית ראשון ולא בימי בית שני, לקיום ההבטחה שניתנה לנו בתורת משה: „ושמתי את גבולך מים סוף ועד ים פלשתיים“. בפעם הראשונה בתולדותינו שוכן העם היהודי הרבוני על שני ימים, ואנחנו העם היחיד בארצות הים התיכון שיש לו מוצא ישיר גם לאוקיינוס האטלנטי וגם לאוקיינוס ההודי מבלי להיזקק לתעלת סואץ.

הים, לא פחות מהיבשה, הוא שטח התישבותי, אם כי שטח התישבותי נייד. הים כאדמה הוא מקור לא אכזב למזון, ואינו זקוק לחריש ולהשקאה. הדיג והספנות יכולים לפרנס רבבות ומאות אלפים משפחות, ואין כל מניעה לכך שאניות ישראל, אניות מסחר, נוסעים ודיג ישוטו בכל שבעת הימים, ובכל רחבי תבל, וישאו הדיג היהודי לכל נמלי העולם. אם היינו לעם חקלאי — נוכל להיות גם לעם ימי, וכיבוש הים הוא אחד היעודים הגדולים ביותר של דורנו והדורות הבאים אחרינו. בקריעת הים החלה ההיסטוריה שלנו כעם חפשי, אולם או עברנו בתוך הים ביבשה, וחמים חומה מימין ומשמאל. בימינו עלינו לעבור בים — על פני המים, באניות סחר ודיג.

נאזור עוז ונשים, כדברי הנביא, מעמקי ים זרך לעבור גאולים, ונחנך אלפים ורבבות יורדי ים עברים, נועזים ורבייתושיה; ויחד עם הפרחת שממות הנגב — על ידי רועים, חקלאים, חוצבים, כורים, פועלי חרושת ודיגים, נכבוש מרחבי הימים החפשיים והפתוחים — מקצה העולם ועד קצהו — לדיג ולספנות.

בברכת הים: ד. בן-גוריון



## ביצאות הישראליות

### ברכות ל „יום הים“

להלן צרור דברי-ברכה ואיתולים, אשר נשלחו אל בשיאות החבל הימי לישראל, לרגל „יום הים“ תשי"ג. בדברים — גם הערכה על הישגי העבר וגם ציונים לעתיד.

#### ברכת נשיא המדינה

רציתי להשתתף עמכם בחג השנתי המסורתי בפעם הראשונה לכהונתי כנשיא המדינה, אך לצערי נבצר ממני הדבר. קבלו, איפוא, ברכותי הנאמנות למפעלכם ההיסטורי הבא להבטיח את עתידנו על הים.

ברכתי לקברניטים ויורדי הים העושים מלאכתם באמונה יום יום, ותקוים בכס ברכת המחוקק לשבט זבולון, שפע ימים ינקו ושפוני טמוני חול.

יצחק בן-צבי

#### יפקוד העם הישגיו

קבלו ברכת „צים“ חברת השיט הישראלית ליום הים. ביום זה שנקבע על ידי החבל הימי לישראל כסמל לשאיפת העם להחיות את הימאות הישראלית ולכונן את משקה הימי של ישראל — יפקוד העם את הישגינו: את עשרות האניות לנוסעים ולמשאות המפליגות תחת דגלה של חברתנו במרחבי הימים, הנהוגות בידי ימאים ישראליים, המסיעות עולים ותיירים, המובילות למרחקים תנובת הארץ, המביאות את בשורת הארץ למרכזי התפוצה הישראלית והמרימות אנו קרנה של מדינתנו בעמים.

רביס הישגיו של ציינו המסחרי הצעיר וגדול ורב ערכו בבנין המדינה, אולם רביס גם הקשיים.

ביום זה, ייקראו מוסדות המדינה והעם כולו לעוזר להתפתחותו, התרחבותו וביסוסו, לקראת הישגים נוספים, בברכה.

הנהלת „צים“, חברת השיט הישראלית



## מפעלנו משוע להרחבה

(דברים בעצרת "יום היס" בת"א)

בשם הועד המפעל של החייל יש לי הכבוד להביא לעצרת "יום היס" החיילית הזאת, את ברכת החבל הימי לישראל.

"יום היס" הוכרו ע"י החבל הימי לפני אחת עשרה שנה על דעת המוס"דות הלאומיים העליונים בזמן התוא, כעל חג הימאות העברית. כעל יום מועד בישוב ובתפוצות, כדי לרכז את דעת הקהל לערכו הרב של המפעל הימי בארץ, כדי לסכם את אשר הושג, לעודד את הקיים ולהבליט את החסר והטעון השלמה והרחבה.

"יום היס" תשי"ג נחוג, איפוא, זו הפעם האחת-עשרה בישוב ובפעם החמישית במדינת ישראל.

נסכם על כן גם השנה — ולו גם בקיצור נמרץ — יעשה זאת ודאי כבוד שר התחבורה ביתר הרחבה וידיעה — את מאוננו בים, בספנות ובנמלות, ב"עובדי הים והנמל, במערכת הדיג וב"מפעלי החנוך הימי.

צי הסוחר הישראלי, שתמך גורם בכלכלתנו, התבסס יפה. 31 אניותיו מפליגות על פני ימים קרובים ורחוקים ועד לאפריקה הדרומית ומפרץ מכסיקי הגיעו. מספר הנוסעים בו גדל והיך והורחב קו הנסיעות אף לארצות הברית. גם תנועת המשאות בקו העלית — וכבר הגיעה ל"25% מכלל החובלה הימית בישראל.

נמל חיפה יצא לדרך המלך. גדל הפריון. הוגברה התפוקה. השנה עומד להגמר שלב ראשון לבנין נמל הקישון. גם בנמלי תל-אביב ויסו חלו שיפורים ותקונים ועם הקמת הנמל המאוחד של תל-אביב-יפו, הוא ימלא תפקיד נכבד במערכת נמלי המדינה. על גדות ים סוף מסתמנים באופק ניצנים ראשונים ליצירת קו ימי בזעיר אנפין בין אס"ר יריקה לנמל אילת.

במערכת הדיג ניכרת התקדמות מקצועית והשתחררות מתלות במדריכים זרים. אך המחסור בציד ואספקה הוא בעומרי הדיג הישראלי. אין השנה ב"דיג שנויים בולטים לעומת אשתקד, והייצור המקומי שהגיע ל"7600 טון (34% מכלל התצרוכת) נשאר ברמת השנה האחרונה. הדיג באילת יוצא לאט משלב נסיוני ונראים נסיונות ראשונים להריגה מהמפרץ ויצאה לים האדום.

התקדמות יפה ניכרת במפעלי החבל הימי לישראל בשדה ההכשרה הימית על שלוחותיה המסועפים. ביה"ס הימי, ילד טפוחו של החייל משך כל 15 שנות קיומו, יוצא למרחב, מתווספים לו שר"תפים חשובים — משרד הבטחון וצה"ל (היל הים) והוא הוסף לבי"ס תיכון ל"קציני ים בצי הסוחר וחיל הים כאחד, אשר יקלוט כ"400 חניך. המוסד המר"כזי להדרכה ימית של החייל, המקיף למעלה מ"6000 חניכים מכל אגודות הנוער הימיות ותלמידי בתי הספר ש"על חוף הים, נעשה גורם ראשון ויחידי להכשרת הנוער לעבודה בים, מפעל ההכשרה הימית המורחבת מרחיב פע"י

לותו, הדרכת דייגים באילת ובמקומות שונים אחרים במשכת. החייל משפר שרותיו לימאים ומוציא ספרות ימית מקצועית.

אולם על אף ההישגים עוד רבה הד"ך לעצמאות בהובלה ימית, עוד מזער חלקנו בדיג, נפח אניותינו עוד מעון גידול, מפעלי הכשרה הימית זועקים להרחבה, החבל הימי לישראל יוסיף לעמוד ולפעול למען הגשמת יעודו. "ביום היס" תשי"ג קורא מחדש ה"חבל הימי לישראל לממשלה ולמוסדות הצבור, לישוב וליהדות הגולה לעשות למען קידומו של המפעל הימי ולהצט"ף לשורות שוחרי הימאות בישראל.

## נתונים על הספנות הישראלית

1952/3	1951/2	
31.3.53	31.3.52	1. מספר האניות בדגל ישראל
31	30	התפוסה
טון 119.060	טון 107.489	הגיל הממוצע של האניות
18 שנה	20 שנה	המעמס
169.675	148.329	במשך שנת הכספים 1952/53 נרכשו 4 אניות בתפוסה של 23.547 טון, ונמכרו שלש אניות בתפוסה של 11.964 טון.
224	218	2. מספר ההפלגות שקיימו ע"י אניותינו
1151	812	3. מספר הימאים המועסקים בצי הסוחר
184	242	ישראלים
1335	1054	זרים
		בס"ה
		מספר יורדי הים הישראליים גדל, איפוא, ב"281 לעומת השנה החולפת.
1952/3	1951/2	4. מספר הקורסים לימאים וקצינים שקיימו ע"י משרד התחבורה
5	2	5. מספר קציני הים שהוסמכו
46	31	6. מספר התניכים-מתלמידים שהועלו לאניות
36	120	7. מספר התלמידים בביה"ס הימי
126	130	8. פעולות המוסד המרכזי להדרכת ימית הקיפו:
4000	4000	(א) בבתי ספר היסודיים
3900	3250	(ב) באגודות הנוער הימיות
1952	1951	9. תנועת השיט והמטענים בנמלי הארץ:
1.351.691	1.800.203	כלל המטענים שפרקו וטענו בטונות
1.122.167	1.591.438	מזה יבוא — בטונות
229.524	208.765	מזה יצוא — "
372.511	322.273	כלל המטענים בדגל ישראל
323.511	298.000	מזה יבוא — בטונות
49.000	24.273	מזה יצוא — "
28%	18%	% המטענים באניות בדגל ישראל
290.000	160.000	הובלה באניות ישראליות בין נמלים זרים
65.110	114.704	כלל הנוסעים שהגיעו והפליגו
43.650	48.949	כלל הנוסעים באניות בדגל ישראל
67%	43%	% הנוסעים באניות בדגל ישראל
16.000.000	14.000.000	הכנסת הספנות הישראלית (לפי השער \$ = 1)



## ה. ברקת / ההסתדרות מחנכת דורות עובדי ים ונמל

חדשים ועולמות גדולים שמזרחה לארצנו. כאן — אנו עוד בראשית הדרך. ועלינו להתמיד בעקשנות ובאמונה — עד בוא היום והפתח ירחב והמפרץ — יהיה לדרך יים פרוצה לרחבה לנו ולאניותינו.

נחזק. איפוא, את הגשר. נייצב נתיבות בים, נרבה אניות ישראל. נרבה — יורדי יים והיה כל יורדי יים — נושא שליחות ישראל למרחקים וכל אניה — אנית הדגל לכל הסוב, הגדול והיפה שבחינו החדשים!

ארצנו קטנה היא ודלה. אנו מחפשים אוצרות טבע חדשים ובוסזים ומקוים, כי לא ירחק היום ואנו נמצאם ונגלם. כיום — אוצרותינו מעטים והמקורות הטבעיים לקיומנו הכלכלי — לא רבים.

**מבחינה זו — הרי הים הוא לנו אחד מאוצרות הטבע החשובים והברוכים. כספיתחבורה — הוא יוצר מקורות פרנסה חדשים בהובלת משאות וסחורות, בתנועת העליה, בהסעת נוסעים ותיירים. כמקור הדיג — פותח אפשרויות לפיתוח מפעל הדיג בארצנו, להקמת תעשיות-לווי הבנויות על הדיג, לתוצרת מכשירים וכלים לעבודות הדיג, למקורות תזונה נוספים. עוד טרם מצינו את כל האפשרויות, עוד טרם הסתערנו במלוא יכולתנו על הים. נוסיף, איפוא ונטפח את מפעל הים שלנו — כמקור עבודה ופרנסה!**

טוב עשה החבל הימי לישראל שהעמיד אותנו ביום הים על המפעל החנוכי שלנו. עלינו להפוך את הים לגורם חנוכי בתוכנו, לחנך את העולה החדש, את הנוער שלנו לים, לעבודתו, לניצולו. עלינו לדעת לאהוב את הים, להכיר אותו, ללמוד אותו ולהטביע באופי הלאומי שלנו מתכונות היסוד של יורדי יים, שיש בהן משום ראית-הסכנה וכוח העמידה בה, התמדה במאמץ, אורך-רוח וסבלנות, היכולת להסתפק, בשעת צורך, במועט, לעמוד בפני סופות וסערות ולחתור בלי הפסק ולאות אל הנקודה היעודה באמונה, בבטחה עצמית, בכח רצון ובהכרת האחריות המוטלת על האדם בים כמו ביבשה מילא הפועל העברי תפקיד חלוצי ומרכזי. הוא ראה מראשית דרכו את הים כאחת המטרות הנלספות לחידוש עצמאותנו, ביסוסה, חיכולה. לכן הוא נחלץ ביצר התנדבות ובלהט חלוצי לכל מפעל, אשר היה קשור בכיבוש הים ובחיבורו אל טבורה של הויתנו המתח-זשת בארץ הזו, בסבל, בקרבנות, במאמץ — הוא עשה וגם הצליח.

ההסתדרות — הינכה דור עובדי נמל וים, היא גיבשה גרעינים ראשונים של יורדי ים, היא הסתערה למפעל דיג, היא שיתפה עצמה בהקמת קווי-אניות, היא פיתחה פעולה חנוכית וספורטיבית ענפה בשטח הים.

ההסתדרות תמשיך לתת ידה לחבל הימי לישראל ותוסיף לטפח בקרב חבריה את הפעולה לכיבוש הים.

ביום הים — אנו מצטרפים כלנו לקריאתו של החבל זימי לישראל להאדיר את מפעל הים שלנו, לבסס את יסודותיו, להרחיב את מדותיו ולטעת בציבור כלו את הכרת חשיבותו של הים לקיומנו, עתידנו והתפתחותנו.

ביום זה — אנו סוקרים את מעשינו ופוקדים את הישגינו. מסכמים את אשר עלה בידינו לעשות, משנה לשנה, לקידום ענין הים בתוכנו ומתוים קוים כלליים לתכנית פעולתנו לעתיד לבוא. בו אנו שולחים ברכה חמה לכל העוסקים באמונה ובמסירות במלאכת הים לשלוחותיה השונות ובראש וראשונה — למלחינו בחיל הים ובצי המסחרי, האחזים בהגה ספינותינו ומוליכים אותן על פני נתיבות ימים להעלות דגלי ישראל בנמלי העולם ולקיים שליחות בטחונית וכלכלית גדולה בחיי מדינתנו הצעירה.

ביום זה — אנו זוכרים, תוך הכרת טובה, גם את מניחי היסוד למפעלנו הימי. את ראשני חולמינו וראשוני מגשימינו. נחשונים וחלוצים — אשר זינקו ראשונים בהעזה מבורכות לכבוש הים לעם ועתידו. אנו זוכרים את חברנו הדגול — דוד רמז ז"ל, אשר הראשון לתחבורה במדינת ישראל ואחד ממנהיגי המרכזיים של תנועת העבודה שלנו, אשר שימש כמשך שלוש-עשרה שנה מזכיר כללי להסתדרות העובדים והוא — ממסדי החבל הימי לישראל, מבוני נמל תל-אביב ומטפחיו הנאמנים, תוך חרדה רבה ואהבה גדולה, של מהעל הים שלנו.

הים — ימנו — מחבר את עתידנו אל עברנו. על חוף הים הזה — בין מדבר לים — יצקנו את דפוסי חיינו הראשונים. כאן — עיצבנו קווי-היסוד של דמותנו הלאומית. כאן — יצרנו את תרבותנו הגדולה — התרבות העברית של נביאי ישראל ומן החוף הזה — נשתלחה הקרנתנו התרבותית אל עולם המערב, אשר נכבש לה תוך התמרדות נגדה, תרבותו של העולם המערבי עוד טבועה עד היום הזה, בגלוייה העקריים, חותמה של השפעתנו הקובעת והמכרעת. דרך הים הזה — מונח גם קשרנו לעתיד לבוא עם העולם הגדול שמעבר לחופיו, אשר עליהם נמצאים מרכזי הציויליזציה העקריים של האנושות כולה, וגם אם נחתור בעקשנות ובהתמדה לשלום ושיתוף פעולה עם עמי ערב השכנים ונחפש דרכים לקשירת קשרים ולטיפוח ידידות והבנה עם עמי המזרח הגדולים — השוכנים לעברה המזרחי של ארצנו — עוד לא תמעט במשך שנים רבות זיקתנו הכלכלית לעולם שמעבר לימנו מערבה. העולם הגדול, החפשי, התוסס, העשיר, היוצר, הקובע. בעולם זה — מרוכזות גם גלויותינו העקריים והים — הוא לנו גשר אל אחים ונתיבת-קשר בין העם במדינה לבין פורויו בגוים.

עם כיבוש אילת — קם לנו לנחלה גם ימה של אילת. כבשנו ראש-גשר לים שני למדינה, הפותח פתח לאוקיינוסים



## "ירושלים" בניו-יורק

התיכון (קפריסין, מאלטה, מארוקו הספרדית, גיברלטר) והאוקינוס האטלנטי, היתה שקטה למדי, פרט לשעות האחרונות של שייט בערפל הכבד, בקרבת נמלה של ניו-יורק. השורץ אניות רבות, בין הנוסעים היה ניכר מספר התיירים האמריקאיים. אך הרוב היו ישראלים שבאו לביקר קרובים או בעניני עסקים. כמה עשרות נסעו כמהגרים, אך גם אלה ניכר היה בהם שאין הרגשתם נוחה, ומהם שהדגישו בכנות, כי בעוד זמן־מה ישובו לארץ.

מלבד התיירים האמריקאיים היו באניה 120 מבני מאלטה, רובם חקלאים המהגרים לקאנדה, ששימשו מקור הכנסה הגונה של דולארים לאנית "צים", במסעה הראשון.

זאב שינד, מנהל "צים" העיר לנו כי אניה זו אף על פי שהיא בת ארבעים, בנויה איתן (בשנת 1913 עדיין לא הסכו חמרים ולא קיפחו את טיב הבנייה). אפילו כן, ראוי לה יותר השם "ירושלים העתיקה", אף כי מבחינת טיב הבניה האניה היא ראויה לשוט עוד 10 שנים ויותר). ואילו החווה עם חברה בריטית יחתם בקרוב, והאניה תעלה כשני מיליונים וחצי דולאר ותהיה מוכנה כעבור שנתיים בקירוב. "ירושלים החדשה" תיבנה בקרוב (הח' שינד גילת לי, כי בינתיים תירשם "צים" בזכות אניתה "ירושלים" בוועדה האטלנטית (לשם כך דרושות לפחות ארבע הפלגות טרנאס־אטלנטיות בשנה) ותקדים כל מתחרה אפשרי בקו הנוסעים חיפה—ניו־יורק, החשוב כל־כך.

ובין המבקרים והאורחים הרבים ברציף היה אחד, כנראה, אגב, קצין־מכס יהודי אמריקאי, שראה את האניה בזקנה ונתאכזב קמעה, שאלו: "כלום זהו "מיידן־וויאג' והלא השם "אולד־מיידן וויאג' תולמה יותר". — אך נתחם מיד, כששמע שניגשים לבנות "ירושלים" חדשה, בת 10 אלפים טון במספנה אנגלית. "לזו נערוך קבלת פנים כהלכה — אמר — אנו נראה להם! אמר (ונתכוון כנראה למקנטריו שלא מבני־ברית).

הנוסעים היו מרוצים כולם מן הנסיעה ומן השרות. הנקיון באניה, אחרי 18 ימי נסיעה בים, היה מופתי. בין הנוסעים — אליהו דובקין, מהנהלת הסוכנות, ויצחק גרשטנקורן, ראש עיריית בני־ברק, בתאו של רבי־החובל ראינו את מתנת ראש עיריית ניו־יורק, אימפליטרי, צרור סרחי אביב ירושלמיים מיובשים על קלף במסגרת של זכוכית, המתנה נמסרה לאימפליטרי בטקס רשמי בשעת הצהריים, בבניין העירייה. ובעוד הנוסעים מפנים חבילותיהם כבר הוחל באניה בהכנות הצוות לקבלת הפנים מטעם החברה.

ביום שני של שבועות הועמדה האניה לרשות הקהל המבקר ובמוצאי יום ב' של שבועות נערכה בה מסיבת בעלי־מניות "אמפל" מטעם הנהלתה.

בנוהג שבניו־יורק, אניה חדשה באה לנמל, עורכים לה קבלת פנים, בליווי סירות משמרות החופים, מתיזים עליה סילונות של מים מצינורותיהם של כבאים בחינת "זורקתי עליך מים טהורים", והקהל הנאסף ברציף, והוא תמיד קהל רב, נהנה ושמת.

אם האניה אינה חדשה אך מסעה מסע ראשון לנמל העיר הגדולה, נהגים לקולא. במה דברים אמורים, כשראש העיר מקבל ומאשר את הטקס. וכשהאניה מגיעה בשעה הנכונה. היינו: בשעת הצהריים. לעת כזאת מוכן תמיד קהל צופים, הגוול את מחצית השעה מהפסקת הצהריים בעבודתו וקצת הולכי בטל, להשתתף בשמחה של מצווה מה שאין כן אם אין הכנה כזאת והאניה מגיעה בשש לפנות בוקר. במקרה כזה — אך חובתם של רפורטרים עלובי גורל היא הדוחפתם להתכנס באחד הרציפים. בשעה כה מוקדמת שאפלו הרכבות התחתיות כמעט ריקות בה מאדם.

אפילו כן מצאתי ברציף מס' 9 שלחוף הנהר המזרחי, ממנו הפליגה סירת המשמר אל האניה "ירושלים", כשני תריסרים ריפורטרים וצלמים, על הרוב — אנשי ענף הסטנות והסחר הימי, להודיעך מה גדולה ההתמחות של עתוני הענק, בני מאות העמודים, שיש בהם מקום לכל אלה, ומה שיש ביבשה — יש גם בים, כידוע.

הסירה הפליגה בשעה שש וחצי אל האניה, מהלך מחצית השעה בים הליוך וסבוב את האי מאנהאטן, בואך אל רציף הצפון. הוא רציף 42, שבו דרות בצפיפות מרובה כמה חברות ספנות גדולות, ובראשן הנורווגית, חורה "ירושלים" ("ברגנפירד") הנורווגית לשעבר, לאכסניה שלה, אף כי ספק גדול הוא, אם עדיין זכור לה לאניה מקום מוצאה, ארץ הפיורדים, מלפני ארבעים שנה.

במרחק מועט ממצבת־החופש הידועה, נתקרבה סירת המשמר שלנו אל "ירושלים", ומשעלינו עם פקודי המכס האמריקאיים לאניה, הפלגנו אל רציף 42 והגענו אליו בשעה 8. ערפל כבד עטף את האניה ואת נוסעיה, בהגיעם לנמל המעגן, כשלפניה הולכת סירת־הכיוון "מקאליסטר" ומורה לה דרכה, האניה היתה עטורה דגלי איתות של כל האומות הימיות, כיאות לאניה הנכנסת לנמל בפעם הראשונה בשמה החדש. באמצע התנוסה דגלה הימי של ישראל, ומעבר מזה דגל "צים". על הגשר עמד רבי־החובל אקסל, שנתן הוראות אחרונות לצוות, לפני הטלת העוגן, השמש הגיחה מבעד לערפל כאילו ביקשה שלא לאחר הודמנות נאה זו, ולברך אניה ישראלית יורדת־אוקינוסים ראשונה, במסעה הראשון מחיפה לניו־יורק.

רב החובל אקסל סח לנו, כי הנסיעה על פני הים



# הסכם ספנות ב"ו ישראל ואיטליה

הסכם בין ממשלת ישראל לבין ממשלת איטליה. בדבר הענקת יחס של שוויון זכות האומה המעודפת. לאניותיהן של כל אחת משתי המדינות העוגנות בנמליה או מימיה של השניה — נחתם בקריה.

מצד ישראל חתם המנהל הכללי של משרד החוץ, מר ו. איתן, מצד איטליה, הממונה על הצירות האיטלקית בישראל, מר נ. ס. רוקי.

עד כה הוטלו על אניות ישראליות בנמלי איטליה, בגלל חוסר הסדר הדדי, מיסי עגינה ואגרות נמל הפלייתיים אשר גרמו לנטל כספי ניכר על ספינותינו. מצב זה יתכן על יסוד עקרון ההדדיות שנקבע בהסכם אשר יכנס לתקפו עם גמר הצעדים הדרושים לפי החוקים הפנימיים של שתי המדינות. זה ההסכם הראשון שנחתם בין ממשלת ישראל לבין ממשלת איטליה.

## עידוד לספנות העברית דורשת חברת צ"ם

דרישה לשערי-חליפין מציאותי, להגברת ההובלות של סחורות יבוא ולאשראי לחידוש צי האניות השמיעו מנהלי צ"ם צ. יהואלי וד"ר וידרא במסיבת עיתונאים בת"א. מאז 1949 חלה ירידה ניכרת בהובלת נוסעים, והסיבה לכך נעוצה בצמצום העליה. ב"1949 הגיעו באניות חברת צ"ם 93,500 עולים, וב"1952 מספרם ירד ל-14,900 איש, כלומר ירידה ב"85 אחוז. לעומת זאת עלה מספר הנוסעים מ"11,600 ב"1949 ל"27,300 ב"1952. דוברי החבדה ציינו שבשטח הובלת משאות הלה התקדמות ניכרת, וב"1952 הובלו קרוב ל"300,000 טון משאות (מזה 165,200 טון — יבוא; 41,400 טון — יצוא ו"91,600 טון הובלה בין נמלים) לעומת 22,000 טון ב"1949. לזאת יש להוסיף עוד 250,000 טון משאות, שהובלו באניות של קו אמריקה.

דוברי החברה ציינו, שאחת הבעיות הרציניות העומדות לפניה היום היא החלפת האניות המיושנות בהדישות, אשר יתאימו דלרישת ציבור הנוסעים, כדי לעמוד בהתחרות הגוברת מצד חברות ספנות איטלקיות וצרפתיות, במיוחד יש צורך דחוף להזמין אניות נוסעים חדישה, הואיל ושלוש אניות הנוסעים שנמצאות בשירות הן מיושנות, איטיות ואינן מאפשרות ניצול מלא.

## אנית-נוסעים חדשה תיבנה במספנה בריטית

עתה מנתלת החברה מ"מ לבנות אניות-נוסעים בת 10,000 טון במספנה בריטית, ויש לקוות שבקרוב יתקבל אישור האוצר לסידורים הכספיים. אניה חדשה, שבנייתה תימשך כשנתיים ומחצה, תעלה כ"2 מיליון ל"י. כן יספרו מנהלי צ"ם, שהאניות המיוחדות להובלת פרי הדר מובילות רק כ"20 אחוזים מכל ההדרים שנשלחים לאירופה ונוכח הסיכויים שיצוא פרי הדר יגדל בשנים הקרובות, יש צורך באניות נוספות.



על ספונה של "דאן דארק". משמאל לימין: אריה כהן, מרדכי מעין, דב שומרוני, יצחק קליין, יצחק שושני.

## חסכון של 6 מיליון דולר בשנה

הובלת הסחורות ע"י אניות ישראליות חוסכת לאוצר המדינה כ"6 מיליון דולר מדי שנה בשנה. אולם שער החליפין של לירה לדולר מגדיל את הוצאות החברה. נוכח ההתחרות הגוברת מצד חברות זרות והסימנים הראשונים של שפל בהובלת משאות, דורשת חברת צ"ם שערי-חליפין מציאותי, כדי לא לגרום לה הפסדים כספיים. אין החברה מבקשת סובסידיות, אלא אשראי מכספי תקציבי הפיתוח או כספי השילומים, כדי לחדש את צי אניותיה. כן דורשת החברה הרחבת ההסדר עם ארצות שונות, כדי להבטיח הובלת 50 אחוזים מכמות היבוא עלידי אניות ישראליות, כפי שזה נהוג ביחס ליבוא מארה"ב.

## רב הובל ישראלי קיבל פרס

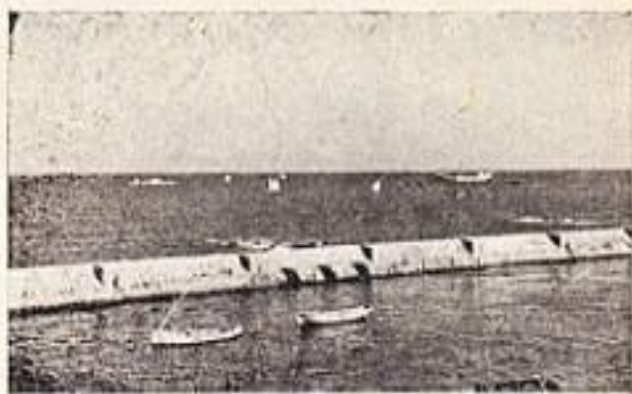
רב הובל ה. רוזנטל, המכהן כנוטל בנמל חיפה, קיבל פרס כספי ומכתב-תודה נלבב על מעשי גבורה שגילה בשעת סערה, בהצילו אניות-תיירים מפוארת סטביעה, ב"13.3.53, בשעה שהתחוללה סערה בעלת עצמה שלא כמצוי — נוהקו כבלית-עגינה של האניה, אוסלו פיורד, שעגנה בנמל חיפה האניה טולטלה בסערה בעצמה רבה לעבר הרציף, וסכנת ההתנקשות בקיר הסגן ובאניות אחרות איימה להמיט אסון על האניה המנותקת והטרופה ברות. רב הובל רוזנטל, כנוטל עשה סאמצים על-אנושיים, כדי לחלץ את האניה מסכנה. התמצאותו המהירה ושקידתו במשך כל זמן הסערה, עד שהצליח לחלץ את האניה ולהעבירה אל מחוץ למעגן, עורר, התפעלות מצד כל אלה שהיו איתו יום בנמל חיפה והמקרה, פורסם אז בעתון. רב הובל של "אוסלו-פיורד" העיד אז, כי ככל שנות חייו ועבודתו על הים — והוא ראה סערות גדולות ורבות — לא ראה עוד גילויי גבורה ואומץ לב כאלה. במשך 24 שעות רצופות היה רב הובל רוזנטל על משמרתו ועבודת ההצלה שלו זכתה להוקרה כללית.

עתה העניקה לו החברה הנורווגית, בעלת האניה, את הפרס ומכתב ההצטיינות, שהועברו אליו באמצעות א. רוזנסלד, נציג החברה וקנסול בלגיה בחיפה.



# השיוט האזורי הרביעי בדרום

12 סירות השתתפו בשיוט האזורי הרביעי של האגודות הימיות. הסירה "עמל" של "הפועל" תלאביב בסקורו של ר. כרדב, חצתה ראשונה את קו המטרה כעבור שעה ושלושים דקות בדיוק. אחריה הגיעה "עמירם" מ"הפועל" תלאביב בסקורו של גולדברג כשאחריה מפליגה "בוק" של "זבולון" בתים, זו שזכתה בשיוט הקורם בככורה.



ההפלג בשיוט החוף בנמל יפו — צילם רן איזוה בן 13

שתיים עשרה סירות נטלו חלק בשיוט; 6 מ"הפועל", 3 מ"צופי ים" ו-7 מ"זבולון". ארגון השיוט היה בידי הרכז הארצי של צופי ים ש. זינגלמן, וראוי לציון שביצעו בהצלחה ראווה לשבת. בהשכמת הבוקר החלה התכונה בירקון לקראת השיוט. אחרי שכל סירה צוידה כהלכה החלה היציאה מהירקון, וזאמה של "הפועל" תלאביב לא כיוונה יציאתה, נתקלה באזור גלירחוף, נהרסה לעבר מוז רידינג, ואחרי חבטה עזה נאלצה לחזור לירקון — בלי אפשרות להשתתף. יתר הסירות הסתדרו בינתיים. לפי הנראות מספק השיוט, בקו ישר מול פתח נמל תלאביב, ובשעה 11.05 בדיוק, ניתן את ההפלג.

על הסירות לעבור מסלול של 5 מיל; מקו ההפלג יש להקיף מצוף מעל רחבת הרברט סמואל. משם להקיף מצוף נוסף מעל סלעי נמל יפו — וחזרה לקו ההפלג. הוא גם קו המטרה. רוח מזרחית העוברת אם אט מערבה — נושבת בעצמה בינונית.

עם אות ההפלג מתפרצת ראשונה "עמירם", אחריה "עמל" ושלישית "בוק". השופרת עקבות הראשונות בהתמודדה רבה כעבור 10 דקות חולפת "עמל" על פני "עמירם", ליד המצוף הראשון. "עמירם" עוברת את המצוף בשתי דקות אחריה. כאן מתחילה התמודדות חריפה — והתוצאה ש"עמירם" עוברת את המצוף מול סלעי יפו לפני "עמל", עיי הישוב נכון וניצול חילוף הרוח. יתר הסירות מפליגות לפי הסדר: "בוק" ל"זבולון" בתים; "שדה" ל"הפועל" תלאביב; "ברל כנולסון" ל"הפועל" תלאביב; "סרני" ל"הפועל" בתים; "משי" ל"זבולון" תלאביב; "דולפיין" ל"צופיים"; תלאביב; "השלושה" ל"צופיים" תלאביב; "אוקס" ל"זבולון" תלאביב; "ברל" ל"הפועל" בתים; הסירה "יוסף אברונין" של "צופיים" תלאביב לא התייצבה לקו הזנוק — ונספלה.

הסירות במאסף נכנסו לזרם מים צפוני שמטה אותן מהמסלול. 73 אחרי אות ההפלג עוברת "עמל" ותופסת את המקום הראשון. גם "בוק" משנפת מטרשה, אך מאמציה להשיג את "עמירם" עלום כחיה, מסקו "עמירם", עיי חסימת דרך טכסיסית מונע העברתו למקום השלישי...

"עמירם" חוצה את קו המטרה כעבור 1:31:30 שעות. "בוק" 1:32:00

## בית-ם במכמורת זכה בשיוט

השיוט נערך מנמל יפו אל נמל עכו, והיה הגדול ביותר בארץ מבחינת המשתתפים. 41 כלי שיט פרצו עם מתן אות ההפלג מעל אנית-הצי, — ירית זיקוקין עליידי מנהל מחלקת התחבורה הימית מ. יערי, ובהורדת הגל מול תורן אנית הגל — על ידי מספק השיט רבי חובל י. פודולי. ברוח דרומית מערבית, ובעוצמה של 20 קשר, פרצו הסירות צפונה ב"חטפן" את הרוח בפרשיהן.

תחילה נראו עוד קבוצות קבוצות 6 7 8 סירות יחד, אך לאחר רבע השעה הראשונה, הפליגו רובן למרחבי הים מתוך הנחה כי הרוח תשתנה כדברי החזאים לצפונית מערבית — דבר שהטעה את הימאים.

שלוש סירות בית-הספר לדיג ב"מכמורת" החלו שטות לא הרחק מהחוף, ודלגו בגמיאתן מרחקים גדולים. הראשונה היתה "ורדית" שהתקדמה מרחק לא רב משתי חברותיה, "טרית" ו"מרי" לדת" אולם כעבור שעתיים הצליחה "טרית", לתפוס-רוח ולהתקדם בהשאירה את שתי אחיותיה במרחק רב. מהירותה היתה בין 6 ל-8 קשרים, ואף ספינת-המנוע של המשטרה, ששימשה כקשר בין הסירות לא יכלה להשיגה במשך שעות רבות.

מאבק קשה היה בין הסירות: "עמל", יצחק שדה ו"עמירם" של "הפועל" ובין סירות "שוקה" — "זבולון" ו"ינדרמילר" — "צופי ים", שהחפיש ביניהן היה כ-150—100 מטר, אולם בהפרש של כמה קילומטרים משלוש הסירות של בית הספר לדיג. מאבק זה נתגלה בקיורת נמל-חיפה ונמשך עד לקריאה מ"כספיר" "עמל" ראשונה מבין הסירות של האגודות הימיות ואחריה שוקה של "זבולון", יצחק שדה ("הפועל"), ו"ינדרמילר" ("צופיים") ושוב סירת הפועל "עמירם" ו"מיסדי חדרה" של "זבולון" ו"עידן גדי", "צופי ים". לקו הגמר הגיעו, איפוא, 10 סירות בלבד מתוך 41, ואילו עד לאחר נמל חיפה הגיעו עוד 11 סירות שהיו כבר קרובות למטרה אך לרגל הלילה, הודיע מספק השיט על הגמר.

הואיל והתקנון מקנה את הפרס הקיבוצי ל-4 הסירות הראי שונות — לא ניתן פרס זה השנה מאחר שמבין סירות האגודות הימיות הגיעו מ"הפועל" שלוש סירות בלבד, ואילו מיתר האגודות דות מ"זבולון" (ו"צופיים") לשתיים. סירות אלי-יצור לא הגיעו כלל למטרה.



תלמידי בית הספר באימונים

אם נסכם את השיט, הרי שיהיה הפעם ליקוי אחד חמור והוא, כי מארגני התחרות קבעו שופטים לכל סירה, אולם האגודות המשתתפות לא מילאו אחר ההוראות.

ש. פ.





אותה הערה על ה"אורחים", נתכוונה אלי ואל חנן הצלם אלא שחנן והמצלמה שלו היו כבר אז "במלוא הפעולה", ואף אני לא שמתי לה לב, קפיצה אחת — ואנו כבר על הספינה. הגנו מפליגים דרומה...

### „כדור להרגשה טובה“...

שלמה — ה"ראיס" של הספינה — הורידנו אל תא השינה המסודר דרגשים, „קומה על גבי קומה“, קבע לנו את מיטותינו ואיחל לנו ליל־מנוחה והרגשה טובה על הים. הן ידוע המעשה ב-„עתונאי“ שעלה לספינה והרגיש רע ביותר במשך כל הדרך, וכשירד, כעבור יומיים, ביקש שיספרו לו משהו, כדי שיהיה לו מה לכתוב“...

אנו החלטנו להיות אמיצים ולהחזיק מעמד, ובהסתר מעין־הדייגים בלענו כל אחד „כדור להרגשה טובה“, שהבאנו אתנו על כל צרה שלא תבוא, כתינוקות בעריסה המתנדנדת, כן נרדמנו עם נינוּע הספינה ומיקצב המיית־הנלים, אם בזכותם של אותם כדורים ואם לאו, אך עם בוקר היתה הרגשתנו מצויינת, ואל שפופרת הכדורים שוב לא חזרנו עד כלות המסע.



## שלושה ימים בספינת־דייגים

אנו מפליגים דרומה...

— השמעת את הודעת הרדיו?: „לידיעת הספנים והדייגים בים התיכון: הנשכ רוח צפונית־מזרחית, הים יהיה נוח עד גלי“...

— נו, יש להתכוונן לסערה הגונה, ואתה, אל תיקח לי אורחים לדרך, תהיינה לנו די צרות בלעדיהם...

היה זה בשעות התשיעית בערב, בנמל תל־אביב, „פליים“ — ספינת־הדיג של מעגן־מיכאל — נכנסה זה עתה לנמל והחלה פורקת מטענה. על הרציף כבר חיכתה מכונית משא, המובילה את הדיגים ל„תנובה“, וכן עמד הטנדר של הדייגים שהביא פרודוקטים, עתונים, ומחצית הצוות המת־חלף, כי דייגי מעגן־מיכאל, וכנראה גם יתר הדייגים כף, עובדים 8 שעות על הים ונחים אחר כך 4 ימים בבית, ובכל הפלגה מתחלפים כמה אנשים.





הרי רשת שהועלתה לפני זמנה אין בה יותר ממחצית  
השלל הזה.

## העלאת הרשת

פעם שניה הועלתה הרשת באותו יום בשעה 2. כחוליה  
קרביית בחזית, כן מסתדר הצוות, כל אחד במקומו. כל  
איש יודע את תפקידו, ללא פקודות או צעקות. רמו קל  
ביד — ודי לחכימא, רק המלים "וירה" (הרם!) "מינה"  
(תורד!) — זו השפה הבינלאומית של הספנים, נשמעת  
גם כאן.

שק הרשת צונח על הסיפון, נפתח ונשפכים ממנו דגים  
ודגיגים מכל המינים. הנה דגי-הטריסה הגדולים, הנקראים  
בפי הדייגים "כלבי-הים", הנה "שדי-הים" — זה דג  
המפלצת, שבלחיצה חזקה על בטנו, יוצאים ממנו הדגים  
שבלע לא מכבר, ה"גמכרה", או כפי שהדייגים קוראים להם  
סרטניות או צפדינות — הם דגיגים זערעורים ורודים,  
הנמכרים במחיר אפסי כמעט לבית-החרושת לקמח-דגים  
או כמזון לגן-החיות. אגב, טובות הן מאוד למאכל, אנו  
טעמנו אותן מטוגנות, אך הדייגים איכלים אותן גם חיות,  
ואחרון-אחרון: דגי-המאכל הטעימים — שהעיקרי בהם



## נתקלנו

כאשר שמענו בבוקר את המלה "נתקלנו" וראינו את  
הדייגים עוזבים מיטותיהם ואצים אל הסיפון — לא ידענו  
עדיין פשרו של דבר, מיד עלו במוחי כל מיני תקלות  
הצפויות להם לדייגים בדרכם.

על לוח העבודה של "פליים" התלוי בחדר-האוכל של  
הספינה, עוד רשומים על חשבון חודש זה, 10 ימי תורכיה,  
ללא שלל, היתה זו "פליים" שחיפשה מפלט מסערה בנמל  
אלכסנדרטה, לאחר הלשנת הדייגים המקומיים, כי "פליים"  
דגה במים הטיריטוריאליים של תורכיה — נעצרו דייגינו,  
הובאו למשפט, שוחררו בסופו של דבר, אך הפסידו בכך  
ימי-עבודה נקרים ושלל שחמק מידם.

לא מכבר נתרהשה ל"פליים" גם אותה תקלה עם המצ-  
רים, שערכו "ביקור-נימוסין" על הספינה, תקלה שפורסמה  
בשעתה בכל העתונות, אלא שה"נתקלנו" הפעם, היה מקרה  
רגיל בעבודה, בשיטת רשת-הגריפה, בה עובדות כל הספי-  
נות הללו, הרשת, הנגרפת לאטה על קרקע-הים, בעומק  
של 300 מטר בערך, נתקלת לעתים באבן או בשכבת-בוץ,  
דבר המאלץ את הדייגים להעלות אותה בטרם זמנה, אין  
זו תקלה רצינית, אך יש בכך משום הפסד בטוח ב"לוח  
הזמנים" של הספינה, המחושב על העלאת 3 רשתות כל  
יום — שכן, כל רשת נמצאת כ"4 שעות בים, ואם ברשת  
תקינה שמעלים אותה קצובות, השלל הוא כ"10 ארגונים,





החליט לא להפסיד את ההזדמנות. להיכנס להיסטוריה על אף הסכנה הכרוכה בכך, כשהועלתה הרשת, ובתוכה התלכט-התבלט הכריש הגדול — לא נראו כמעט דגים אחרים ברשת. יש להניח שבמסע המשותף, שנמשך כמה שעות, הספיק הכריש לבלוע את מרביתם...



בשר, לכל הדעות, ואף-על-פי כן דג טורף הוא, שאינו מתנור מבליעת דגים אחרים. בין דגי-המאכל הניצודים בעונה זו במידה מועטת, נמצאים ה„ורדית“, ה„סולטן“, ולעתים גם דגים בודדים בעלי שמות מצלצלים, כגון „משה רבנו“, ו„אבא חושי“, יבדל לחיים...

שוב מורדת הרשת הימה, והדייגים מתיישבים על הסיפון למיון הדגים ואריותם. מיד אל יד עוברים הארגזים לנקרה, שבתחתית האניה רשת זו נתנה 10 ארגזים דגי-מאכל, 2 ארגזים דגי-טרף גדולים הנמכרים בזול, ו-5 ארגזי פסולת. — האם זה שלל טוב?

— „לא רע“, — עונים הדייגים. — „כמובן, שמזדמנת רשת עם 25 ארגזים, הרי היא חרותה זמן רב בזכרוננו. היו תקופות שרשתות עם 15—20 ארגז לא היו נדירות ביותר, אף-על-פי כן מסתפקים אנו בהחלט ב-10 חדשים בשנה, 20 יום כל חודש, 3 רשתות בכל יום ו-10 ארגזים בכל רשת, בכל רשת, רק שלא תהיינה תקלות...“

„הלו, כאן פל-ים!“

צומת-העצבים בספינה הוא מכשיר-הקשר, כאן תוכל לשמוע כל היום מוסיקה וחדשות כאוות-נפשך, כדאי היה לראות את הדייגים, כיצד צהלו כאשר „ניצחנו“ את יוגו-סלביה, „גברנו“ על איטליה ו„הזרענו“ את צ'כוסלובקיה. דן הדייג הפסיק אפילו מלעיסת „המאסטיק“, בה הוא עסוק 25 שעות ביממה, ועשה השבון: „בפעם הששית ניגנו היום את „התקוה“ בטוסקוה...“

אך עיקר תפקידו של המכשיר הוא כמובן אחר, באמץ צעות המרכזיה (ששמה נשאר עוד מימי האנגלים, האם לא הגיע הזמן להחליפו?). מקבלים הדייגים את כל החדשות על מזג-האוויר, המצב בשאר הספינות, שעות-הפריקה בנמל וכו'. באמצעות מכשיר זה מתקשרות גם הספינות אחת עם השניה, וכן נמטרות ידיעות הביתה.

על לוח-המודעות במעגן-מיכאל ישנו „אזור“ מיוחד לדייגים, החברה הרשתנית מאזינה כל יום לשידורי הספינות, ומפרסמת אותם לכל פרטיהם על הלוח, אך לא רק היא בלבד, רבים הם החברים במקום, ובעיקר נשי-הדייגים, המחכים במתיחות לשעה בה יפתחו את הרדיו בגלים קצרים וישמעו את שלמה, את מנחם או את גרשון ויש להניח כי גם הם התרגשו, שעה ששמעו ברדיו כי הנה העלתה „פל-ים“ היום ברשתה... כריש.

## הכריש

קשה לדעת מנין נודע לו לכריש שנמצא צלם על הספינה, אך כנראה שחש זאת בחוש-הריח המיוחד שלו, והוא



התרגשות כללית אחזה את הדייגים, חנן הפעיל את המצלמה שלו, והדייגים הכינו את ה„פזוה“, בתלותם אותו על אונקל הספינה, והרי הוא לפניכם: אורכו כ־3 מטר, קוטר אמצעיתו כ־70 ס״מ, ומשקלו למעלה מ־200 ק״ג, לאחר מכן תורד חכריש בכבוד לבית הקירור. מהרתיים יעמדו ודאי רבים בנמל לחזות בכריש זה. שיעשה דרכו לבית־החרושת, על מנת להיעשות „פילה“ משובח...



### וניגשה ספינה לספינה...

שתיים הן הספינות של מעגן־מיכאל, „צופיה“, הותיקה יותר, העובדת כבר שנה ששית, ה„פליים“, הצעירה ממנה בשנה, „צופיה“ — ספינת־עץ אנגלית היא ומשקלה כ־70 טון. בשעתה עמדה בנמל חיפה ושימשה בתפקיד „הנכבד“ של התזת מים על מעפילים, המתנגדים לגירושם מהארץ. „פליים“ — ספינת־ברזל, שמשקלה 45 טונות, ומוצאה מאיטליה, לשתי הספינות — המעלות והחסרונות שלהן, „צופיה“ עולה על „פליים“, בזה שברשותה ה„אקוסאונדר“, זה מדי־העומק החשמלי, המורד את עומק המים ואף „רושם“

כל „גוף זר“ הנקרה בדרכו, מסיבה זו משתדלות הספינות לעבוד יחד, אך אין זו הסיבה היחידה, כאשר הגיעה „צופיה“ כעבור יום מחיפה והחלה עובדת בקרבתנו, נודע לנו מפי המכשיר כי הקומפרסור שלה התקלקל, והמקרה אינו עובד, גרשון, המכונאי של „פליים“ — איש פליים ותיק, בלי מרכאות — החליט לעבור אל „צופיה“ ולנסות לתקן את המקרה, כיון שכך, קרבו הספינות אחת אל השניה, ומכונאי שתי הספינות התחלפו, אותה שעה ניצלנו אף אנו את ההודמנות, קפצנו וטיפסנו אל „צופיה“, אחר־כך התברר כי הקלקול רציני יותר, ואין אפשרות לבצע את התיקון ביום, בלילה היה הים סוער אך הספינות שטו אחת ליד השניה.

### מה אומרים הדייגים?

מזר, אך עובדה היא: כל שלושת הימים ששהיתי על הספינות לא שמעתי אף בדיחה ואף ציזבאט מהדייגים, רק דברים רציניים אתה שומע מהם — על הדיג של מעגן־מיכאל ושל יתר ישובי הקיבוץ ועל עתיד הדיג בכלל. כ־20 ספינות־דיג עובדות בים התיכון, מהן 5 של הקיבוץ המאוחד — „חנה“ של שדות־ים, „נחשול“ של נחשולים, „פלמחית“ של פלמחים ו„צופיה“ ו„פליים“ של מעגן־מיכאל. קרוב ל־30 איש עוסקים עתה בדיג במעגן־מיכאל, כבר הוכן הצוות לספינת השלישית העתידה לבוא, אך יש סכנה שאם יתעכב בואה שוב, אי־אפשר יהיה לאסוף את הצוות, העלול „להיבלע“ בינתיים בענפי־המשק, „צוות־הספינה הוא בן 6 אנשים, אך אנו מחזיקים תמיד 7, אמנם, דבר זה מקטין את שכר יום־העבודה, אך זוהי





## קפיטון, הי קפיטון

קפיטון, הי קפיטון.  
איקטי פפליג סקאן  
קפיטנו זו?  
הן קלב נקספ אץ גים  
ידיקליין-ציניגס גס  
אסקה קה פה.  
קפיטנו — קכי טוב  
נקה קה קנוקה קרב.  
היא אינה רוץה  
לעגן אץ חוף קגום.  
וקמו לנו — הן יקסט  
הקרסק גס קה.  
גס אסה, הקפיטון.  
לא תשקה יותר בקאן —  
לא סקסין קרף!  
כי ציניף הן קרות  
אך מנה וקלעה עוד.  
הקנוקה לא קרף!  
סלסינו — בחורים  
קלא לטס נעורים —  
צער קגת-סקקס.  
קל אקד קעיר סובב.  
ריק קאמונה סלב —  
רק קמיקה קגים!  
יקיטר זה קי ציק.  
לנוסע הנתיק. —  
גזאף גנשי:  
אן אקנה — בקה קשה.  
רק אשפע קורא, נקשה.  
זה הים גס קי!

אברהם רייזין

עברית — ש. שנהוד

תרומתנו להכשרת דייגים נוספים. חברי קבוצת הנח"ל שקיבלה הכשרתה אצלנו והצטרפה ל"פלמחים", מהווים עתה את יסוד צוות העובדים על ספינתם פלמחית". בעיות מיוחדות יש לדייגים. והן הולכות וגוברות. במיי דה שהחברים מתבגרים ומשפחותיהם גדלות. רב סבלם של החברה ושל ילדי הדייג, הנמצא מרבית הימים על הים. ההחלטה שהחברה תעבוד שעה אחת פחות ביום, אינה פרי תרת את הבעיה, ורבים המקרים שהדייג חייב לרדת מהספינה כאשר ילדו חולה, או חברתו מועמדת לאיזה קורס או סמינר, וכו' דבר זה תובע מאתנו הכנסת כוחות צעירים והכשרתם המתמדת.

בשמחה שמעו על הגרעינים הימיים הקמים עתה בנוער העובד והצופים-החלוציים, אך הם תובעים הינוך ימי בתנועות הנוער של הקיבוץ מגיל צעיר ביותר, וכן הם מדגישים את הצורך בחינוך זה גם בבית-הספר וב"חטיבת בני הקיבוץ".

### שיווק הדגים ומכירתם

לבסוף הגעתי לשאלת שיווק הדגים. במקום אחר נודמן לי בזמן האחרון לריב את ריב דייגי גנוסר ועין-גב, שהואשמו בעתונות-הערב בהעלאה מוסרות של מחירי הדגים, אך מה שסופר ע"י דייגי מעגן-מיכאל, גובל תכופות עם שערוריה. עד היום מספק הישוב, עם כל עבודת הדייגים והבריכות — רק 30% מתצרוכת הדגים שלו, ואף-על-פי-כן מדהים הדבר, עד מה גדולות התנודות במחירים. בעיקר קובעים את המחיר הסוחרים, המתאספים ב"תנובה" וקונים את הדגים לפי מיכרו, שם נקבע המחיר שיקבל הדייג, אך הצרכן משלם תמיד פי שלושה או ארבעה את שכר עמלו העיקרי של הדייג משלש הסוחר לכיסו.

### שלום לכם הדייגים!

שלושה ימים לאחר שעלינו אל הספינה, החילונו מתקרי בים שוב תל-אביבה. כבר נראים מרחוק הישובים שעל שפת הים, ואטיאט אנו קרבים אל החוף. הגה בתים, יפו, והגה גם נמל תל-אביב, עזבנו את הספינה כעבור שלושה ימים, כשבבטנה המקורר כ-50 ארגו דגי-מאכל לבנים, 5 ארגוני-טריפה, 20 ארגוני-פסולת, וביניהם רובץ לו על הקרקע הכריש הגדול.

הרגלים היו קצת כבדות, כשעשינו צעדינו הראשונים על הרציף שבנמל. התאוששנו רק כשנכנסנו לאוטובוס הצפוף, יושבי הכרז מיהרו אותו זמן אל ההצגה השניה באולמי הקולנע, ואנו, בכגדינו המלוכלכים, נראינו ביניהם מזורים ביותר, כאילו מעולם אחר באנו...

האם לא מעולם אחר באנו?..

(מתוך שבועון "הקיבוץ המאוחד").

א. סדומי



# העתודה לדיג

(בית ספר הראשון לדיג בעמק חפר)

החניך. ולחניך היא מאפשרת להכיר באופן כללי את רוב מקצועות הים. עם בחירת המגמה כבר רכש החניך מושגים יסודיים אפילו בשטחים שאין הוא נתמסר להם במיוחד במשך השנתיים הבאות.

מגמת ביה"ס היא — להקנות לתלמיד לא רק השכלה מקצועית, אלא גם חנוך תיכוני נרחב.

כדי להרחיב את מסגרת העבודה המעשית, נעשה השנה נסיון להעלות בחדשי החופש מספר תלמידים על ספינות המשקים.

לרשות ביה"ס עומד כבר כיום ציוד די ניכר: "צי" של סירות, רשתות, מכשירי נביגציה וימאות. כן קבל בית הספר מחיל הים מספר דיזלים המאפשרים לתלמידים אימון בפירוק והרכבה. כמוכן, מול הצרכים המרובים אין הציוד מספיק, אבל בהתחשב עם תנאי הארץ והזמן הקצר — נרכש הציוד הדרוש והכרחי להעמקת הידיעות המקצועיות.

מכספי השלומים הובטחה לביה"ס ספינה גדולה, שתוכל להכיל כחה של 25—30) של תלמידים.

## התכניות לעתיד

ביה"ס שוכן בינתיים בכפר בן שמשן שבמעמק חפר. בן שמשן הושיטה לביה"ס את מלוא עזרתה, סייעה להקמתו במימון, מדריכים, עזרה בארגון חיי בית הספר וקלטת את הנערים בפנימייתה. התקופה הארעית בבן שמשן מתקרבת לסיומה — ועיני ביה"ס נשואות למקום החדש והטבעי ליד מעגן מכמורת, במקום כבר הוקמו המבנה לרשתנות והמספנה. יתכן ולקראת שנת הלימודים החדשה תחול ההעברה, בינתיים מתכננים את המוסדהישוב שצריך לכלול בית ספר גדול עם מעבדות משוכללות לסבט, פיסיקה, מוזיאון לסבט וליים, אולם הרצאות, חדר נביגציה, מגדל חפיות, בית חרבות, דיוור לתלמידים ועובדים.

בתחום ביה"ס יוקצב מקום מכובד לקורסים לדייגים שכבר נקלטו במקצוע — לשם זה יוקמו שני ביתנים מיוחדים וספריה מקצועית מרכזית.

רבות התכניות ורבה האמונה, שביטאמן ובעבודה יקום המפעל החשוב שלקלוט עשרות ומאות נערים, יכשירם להיות דייגים אמיצים בעלי רמה מקצועית גבוהה. ביה"ס מצפה ליום בי יקלוט בין כתליו את בני הדייגים הישנים, שיבואו ללמוד תורה ולהמשיך במעשה האבות.

לפתרון בעית הדיג הכינה הממשלה הדייגים מכמורת, שהגישו לממשלה תכנית להכפלתו ולהשלשתו של הענף הדיג זמן קצר. בתכנית זו מודגש הדיג על פני נידול דגים (שהוא לכשעצמו ענף הצורך מטבע חוץ במידה רבה), אפס, הגשמתה של התכנית מחייבת קריאה כל עתודה של נוער דייגים המוכן מבחינה נפשית ומקצועית לתת את היי על קידום הענף, פיתוחו וביסוסו.

ענף הדיג בארץ ובעיקר ענף הדיג הימי (שבו צפונות אפשרויות הפיתוח והעיקריות) סובל כיום ממחסור בנוער כזה. ההכשרה לדיג, שהתנהלה בעבר ומתנהלת כיום בדרך העלאת נוער חלוצי או עולים חדשים, על ספינה או סירה, כדי שילמדו מרביותהם "הותי קים" — היא ארוכה מאד והיא חסרה את היסודיות הדרושה. הדיג חסר גם את הידיעות הכלליות האלמנטריות, שבלעדן אין להקיף את המקצוע על ענפיו השונים, להתמצא במצבים בלתי רגילים ולתרום להתפתחות הענף ולהידומה.

צורתם להקמתו של המוסד. **יסודות בית הספר** ביה"ס לדיג הוקם בשנת תשי"א כמוסד ממשלתי המשתיך למשרד ה"חקלאות. הוא שוכן בכפר הנוער בן שמשן ב' שבמעמק חפר. התלמידים גרים לפני הממשלה לדיוור, כלכלת וחנוך התלמידים. המורים הם עובדי המדינה, התלמידים, בין המקצועיים ובין הכלליים ניתנים במסגרת ביה"ס לדיג, פרט ל"למודים: מכונאות, חשמלאות, מסגרות ונגרות הנלמדים במסגרת ביה"ס אורט בבן-שמשן.

כבסיס לאמונים בימאות ובדיג מש"מש מעגן מושב מכמורת הסמוך. במעגן עובדות סירות ביה"ס — ולידו הוקמו מספנה וכן בית מלאכה ללמוד רשתות.

## מזיגה בין עבודה מעשית ושעורים עיוניים

בטי"ו שבט השנה מלאו שנתיים ל"קיומו של בית הספר לדיג. שנתיים ימים הם פרק זמן קצר בחיי בית ספר רגיל, ומכל שכן בחיי ביה"ס מקצועי לדיג שהוא ראשון בארצנו, אולם כבר אפשר לציון שביה"ס יצא מתחום חפ"ר הדרך בקביעת תכנית הלימודים ומצא את המזיגה הנאותה בין העבודה המעשית והשעורים העיוניים. שנה שנה יש לשכלל את התכנית ולהתאימה למציאות הדיג הישראלי.

בתחילתו מנה ביה"ס רק 10 תלמידיים; היתה זאת קבוצת "הנחשונים"; חלקם נערים ישראלים וחלקם נוער עולה. כיום מונה ביה"ס כ-70 תלמידים (כ-50 ילידי הארץ). עם קבלת הנוער לביה"ס עליו להמשיך את העודת-גמר של ח' כתות ביה"ס עממי. הילדים באים מכל השכבות הן מהעיר והן מהמושבה, ואצל רובם פור עם הרצון להתקשר למקצוע ימי. ראוי להעיר, שגם התורים נהפכו לאוהדי ביה"ס — תודות לרמת הלימודים, ל"כחות ההוראה המעולים ולרוח הכללית הטובה השוררת בין כתלי ביה"ס.

## שתי מגמות

לביה"ס שתי מגמות: חובלים ומכורים. את המגמה בוחר הנוער עם תום שנת הלימודים הראשונה. שנה א' היא כללית, היא מאפשרת למורים ולמלמדיים לבחון את נטיותיו האישיות של

## אין דייגים בעלי מקצוע בתפוצות

ענף הדיג מחייב דייגים בעלי מקצוע. דייגים כאלה אין להביא מתגולה. כמעט שאין יהודים במקצוע זה בעולם. הדרך היחידה היא — להכשירם בבית ספר לדיג בארץ.

בתי ספר מקצועיים לדיג קיימים ב"כל ארצות הדיג המפותחות: בארצות-הברית, בסס"ר, קנדה, אנגליה, צרפת, הולנד, ארצות סקנדינביה ועוד. רשת בתי ספר אלה מתחילה בחינוך עממי וגוברת בגבוה, ומסתעפת למקצועות הדיג והספנות למיניהם. בדרך כלל הם נמצאים במרכזי הדייגים. תכנית הלימודים מותאמת לשיטות הדיג העיקריות של המדינה, תנאי הים שלה, לשדות הדיג העומדים לרשותה ולחיי קת המדינה.

בתכנון ביה"ס לדיג הובאו בחשבון ונאיי הדיג המיוחדים לארצנו וכן הצורך ביצירת דור ומסורת דיג שלא היו קיימים עד כה.

מתוך הכרת הצורך הדחוף בבית-ספר לדיג, החליטה הממשלה עוד ב"תשי" להקים בית ספר כזה. להחלטה זו היה חלק לא מועט למחלקה לעלית הנוער של הסוכנות היהודית. לכפר הנוער בן שמשן, לאגוד הדייגים ומושב



## דג' מאכל בים סוף

לפני מלחמת העולם השנייה השתרעו שטחי הדיג בים סוף לאורך החוף המצרי. שטחי דיג אלה נוצלו ע"י דייגים אייטלקים. אשר השתמשו בספינות מנוע בעלות 50-60 כח סוס. כן עבדו בשטחים אלה ספרשיות מצריות, שהשתמשו בשטות דג פרימיטיביות.

הדיג המסחרי במצרים מוגבל ע"י שיטת רשיונות הנתנים לכל ספינה. דבר זה נעשה מתוך כוונה כפולה — להגן על זכויות הדייגים המצריים ועל שדות הדיג המקומיים העניים בדגה.

### מיני הדגים ונתונים על התוצרת

מחלקת הדיג המצרית מעריכה באופן כללי ש"40,000 טון של תוצרת עצמית נצרכים מדי שנה במצרים.

25% ממספר זה הוא שלל ימי, 60% תוצרת אגמים ורק 15% נתפסים בנהרות (הנילוס ויובליו). שטחי הדיג בים סוף תורמים 4000 טון מכלל הידוג הימי שערכו במקומות הפריקה הוא 200,000 ל"מ (1 ל"מ—4.11 דולר).

המספר הזה הוא בגודר הערכה בלבד, והאיל ורק אינפורמציה מועטה בעלת סמך למחלקת הדיג המצרית.

המינים החשובים של הדגים בכמות מסחרית בים סוף הם סול, סרדינים (גזילים באופן יוצא מן הכלל), הקיסונים (בורי), גדולים וקטנים, מקרל, מליחים, מיני סלמון וסלמון מים סוף; סרטנים גדולים, סרטנים קצרי זנב וסרטנים הנתפסים במים מתוקים בכמויות נכרות, כרישים נתפסים לעתים קרובות.

### שיטות דיג ומסופי הציד

תחת פיקוח מחלקת הדיג נמצאות 18 ספינות מכמורת בעלות 160-100 כ"ס הפועלות בים סוף ובמפרץ סואץ מנמלים מצרים. ספינות אלה פועלות עם רשות גדולות לתפיסת דגי הקרקע. אולם פעולתן מוגבלת למפרץ סואץ בלבד בגלל שוניות האלמוגים הרבשים בשטחים העיקריים בים סוף. דיג מרוחק ע"י ספינות אלה נעשה ברשתות צפות. 500 ספרשיות נוספות מהטיפוס הפרימיטיבי של ים סוף פועלות בו ומשתמשות בציד שנה. צידן של ספינות המכמורת והמספרשיות הוא פרימיטיבי ובלתי יעיל. סדרי קרור נמצאים רק באחדות מן הספינות ודבר זה מגביל את זמן שהיית הספינות בשטחי הדיג. כן אין גם יחידות קרור בנקודות הפריקה החשובות בסואץ.

### מפעל הדיוג המסחרי

הפעולה הנוכחית של צי הדיג בים סוף מבוצעת בעזרת קבלנים פרטים ושותפויות קטנות לספינות בודדות.

המחלקה לדיג מאמינה שבהשקעות הון לא גדולות אפשר להעלות את ארגון הדיג — על בסיס טוב אשר היה פסיוע בשנות הדיג בים סוף. אולם ההון המקומי מתיחס באדישות לשטח זה. מחלקה זאת מנסה כיום לעורר ענין בנצול מקורות דיג הכי רישים. שיטת השווק אינה מאורגנת טוב. ישנם כמה סוחרים סטונאים בסואץ, אשר רק אחד מהם הוא בעל אמצעי תחבורה ושולח הספקה יום יום לקהיר. המשלוחים האלה הם בממוצע 2 טונות, אולם מגיעים ל-5-6 טונות בימים של דיג טוב.

חוסר אפשרויות קרור וארגון בלתי יעיל של המשלוחים הגורם לכמויות בלתי קבועות של דגים, מביא לתנודות במחירים.

מוסחה אמריקאי לשמורים נשכר בתחילת 1948, כדי ליעץ לממשלה המצרית על אפשרויות של פתוח תוצרת השמורים. כיום הוא חוקר את האפשרויות לניצול הדגים מים סוף — להקמת מפעל שמורים בסואץ.

## תנאי העבודה של הדייגים

לספינות הגדולות צות דייגים קבוע אולם בקטנות הצות מתחלף לעתים. הצות עם המספרשיות מקבל תשלום המבוסס על אחוז ממחיר השלל, בו כומן שבספינות הגדולות הדייגים מקבלים תשלום מינימום הנקבע ע"י הנהלת הנמלים — וברוב המקרים תשלום נוסף המבוסס על השלל.

הצוות מקבל הספקת מזון — קמח, סוכר, שמן, לחם טבך מבעלי הספינה. בדרך כלל מסגדרד החיים הוא נמוך ועולה רק במקצת על זה של הפועל החקלאי במצרים.

## חוזה קולקטיבי בספנות הישראלית

כמעט כל יורדי הים הישראליים נכללו בחוזה הקולקטיבי שהתם האיגוד הארצי לימאים עם חברות הספנות הישראליות: "צים-שחם", "דיונונה", "אליים", "שופטי ישראל" ו"עתיד".

תחווה בכללו מאשר ומחדש את חוזה אשתקד, אבל האיגוד השיג בדרגות נמוכות (עד לרדת קצין-תחיל), יקבלו תוספת שכר 2 לי לחדש, התוספת השנתית גדלה ביום אחד, מ"14 ל"15 יום, במגמה שבכל שנה יתווספו יומי-החופשה, עד ל"18 יום תוספת מטבע-חוץ תנתן לימאים בנסיעות ממושכות, כשהיה ממושבת במל זר וכן בהפלגות לאזורים סובטרופיים. לפי זה הוסכם, למשל, עם חברת "אליים", שכל אניותיה עוברות ב"סראמפ" בנסיעות ארוכות שעובדיה יקבלו נוסף מחמישים עד מאה אחוז מטבע חוץ, ימאי ששירת למעלה משנה מחוץ למל הבית, יוחזר לארץ על חשבון החברה, יורדיים, שהספיק את עבודתו מחמת מחלה או תאונה והחלים, יוחזר לאניתו, או יועלה מחוץ לתור לאניה אחרת של החברה.

בין השאר, הוסכם שההספקות לארוחות קלות לא ינוכו משעות עבודתו של הימאי. שעות-העבודה בנמלים כערכי שבתות וחגים קוצרו בשעתיים (חמש במקום שבע), לפי רשימה מוסמכת תספקנה החברות מדרייצוג לקציני האניות, עד עתה היה הקצין מקבל תוספת-מה למשכורתו לבגדים.

### 1200 ימאים ישתתפו בבחירות לאיגודים

תשעה חברים נבחרו לוועדת הבחירות למועצת האיגוד הימאים, ובה מייצגים כל הזרמים והחטיבות המקצועיות. ועדת הבחירות תשמש גם ועדת-קלפי, תוצאת הבחירות בקלפיות המקומיות, באניות ובנמלים יועברו אל ועדת הבחירות. כאלף ומאתיים חבר וחברה הם בעלי זכות-בחירה למועצת האיגוד, שתמנה 17-25 חבר, זכות הבחירה לעובדים בקביעות במקצוע, או נמצאים שנה על הים, שהם חברים בהסתדרות, הבחירות ימשכו מ"15 ביוני עד אוגוסט.

### צוות ארצה- ורבי-חובלה זכו בפרס

4000 לירות שטרלינג הוענקו ע"י חברת ספנות יוונית לצוות האניה "ארצה" ו"1000 ל"יש לעורא ריכרד, רב החובל של האניה, שהצילו בינואר 1951 את האניה היוונית "ג'ורג' יוסיבי" מסביעה בקרבת האיים הכרתיים, כששים שעות עמל הצוות עד שעלה בידו לגרור את האניה לאי מבטחים, במרחק 120 מיל ממקום המקרה. בימים אלה הודיע משרד האוצר, כי הכסף ינתן לצוות לאחר שיוחלף במטבע ישראלי לפי השער של 1.800 הדולר.



## המחלקה הימית ב"אלי-צור"

שלוש מגמות עיקריות לנו בפעולתנו הימית: א. קירוב הנוער הדתי לים ולימאות, ב. אימון מעשי מוגבר והשתל"םות עיונית למדריכים ולהניכי הדרגות השונות, ג. סיוע בקליטתם של בוגרי הימיה בצי המסחרי ובענפי הימאות השונים.

לצערנו, טובלים אנו מחסור חמור בציוד ובסירות, וגם המצב התקציבי — דחוק.

אחרי מאמצים רבים הצלחנו להוסיף סירה אחת (ע"ש "מאיר שטרן") — ועל ידי כך היה בידנו להענות לדרישות חברינו בנתניה ולפתוח שם סניף.

במשך השנה הגדלנו את הצריף שלנו על שפת הירקון לאיכסון הציוד הימי. כספים רבים השקענו בשיפור הצריף. לאחר שמינהלת נמל חיפה נוקקה לטבח, עליו היה צריף הציוד שלנו, להרחבת טבח הנמל, עברנו למקום אחר — והקימונו צריף רחבי-ידים בו מאוכסן הציוד כתנאים נאותים.

### פעולת הסברה בקרב הנוער

חיתי לו לחבל הימי לישראל על פעולתו הימית בין כתלי בית-הספר. הפעולה מתנהלת בשתי צורות: פעולה לימודית בין כתלי בית הספר ע"י מורים לימאות ופעולה מעשית בירקון (בת"א) ובנמל (בחיפה).

מהמורים לימאות, 2 בתל-אביב ואחד בחיפה, הם בוגרי המחלקה הימית של "אלי-צור". הפעולה המעשית בוגריה המחלקה הימית של "אלי-צור". הפעולה קהמעשית נעשית ע"י מדריכים חברי אלי-צור — ובמסגרת האגודה. כן מתנהלת פעולת-הסברה ישירה שלנו בקרב ארגוני הנוער הדתי ובמוסדות לעלית הנוער הדתי שבסביבת תל-אביב.

### מחנות מקומיים ומחנה מרכזי

שוני עיקרי מבדיל בינינו לבין שאר האגודות הימיות: אין השבת כיום מנוחה וקדושה באה בחשבון. לשום פעולה ימית מעשית, ומשום-כך נודעת משנה-חשיבות למחנות המרוכזים. כל חופשה וימי-ספרא מנוצלים לעריכת מחנות ימיים, מחנות מרוכזים, מחנות ביתיים, ליום-יומיים, 3 ימים ועד שבוע ושבועיים. קיימו מחנות השתלמות למועמדים להכשרה מזורות, הדגש העיקרי הושם על המחנה המרכזי בעכו (21 יום), לדרגות ב' וא'.

המועצה השנייה של אלי-צור (חיל המועד סוכות תשי"ב) החליטה, כי מטעמים דתיים ותנועתיים אין חברי אלי-צור יכולים להשתתף במחנה הכללי של החי"ל. המחנה הימי העצמאי של אלי-צור קיים איפוא בעכו, יחד עם הקורס הכללי להתעמלות. מפקד הקורס, מ. רוזנצויג, בוגר הימיה ומורה לימאות, קיים בו משמעת וסדר למופת. אורה מיוחדת שררה בשבתות, החל במקד קבלת שבת והעלאת נרות לראש התורן וכלה במסיבת שבת, שעורי תורה והליכה בסך לבית הכנסת לתפילה. הקורס מילא תפקידו בגיבוש חברתי ותנועתי וסייע להעלאת הרמה הכללית בימיה.

רוב גומרי הקורס נכנסו לפעולת הדרכה בסניפים השונים.

### בוגרינו בצי המסחרי

עשרות מבוגרי המחלקה הימית של אלי-צור נמצאים בצי המסחרי, (אנו מציינים בסיפוק כי אף מקרה עריקה אחד לא אירע מבין חברינו). אחדים מחברינו נקלטו

בקואופרטיב "אופיר", אחרים עובדים באניות, שותפים ואחדים על ספינות דיג.

נציג הפועל המזרחי בלשכת הימאים ובוועדות השונות — הוא חבר אלי-צור והוא שומר על עניניהם.

בהכשרה המזורזת אנו רואים גשר לתניכי דרגה א' לעליתם על אניה. כעשרה מחניכינו עלו, באמצעות ההכ" שרה המזורזת, בסולת הדרגות באניות השונות.

כדי לאפשר לתניכינו אוכל כשר ריכנום באניות נוסעים. לצערנו, עד כה האוכל באניות-המשא הוא בלתי כשר — וחברינו נאלצים לשהות בחוף עד שאפשר להעלותם לאניות נוסעים.



מחנה "אלי-צור"



אימונים בסירות מפרש



## רצח מחריד בים

בתקופה בה הגיעה מערכת הצוללות במלחמת העולם השנייה לשיאים חדשים ונראה היה כי גורל המלחמה יוכרע בזמן הקרוב ביותר לטובת גרמניה. פירסום מטהו של האדמיראל דניץ (ב־17.10.42) את הסקודה דלהלן למפקדי הצוללות הגרמניות:

1) אין להציל בכל צורה שהיא אנשים מאנית־אויב שהוטבעה — כולל משיית אנשים מן המים והעכרתם לסירות־הצלה. ישור סירות הפוכות או טסירת מוזן או מים לניצולים. הצלה נוגדת את הדרישות הראשוניות של ניהול המלחמה להשמדת אניות־אויב וצוותותיהן.

2) התוראות לשביית רביי־חובלים ומתנדסים ראשיים בעיני עומדות.

3) הצל את ניצולי האניות רק אם הודעותיהם עשויות להיות בעלות חשיבות לצוללת שלך.

4) הייה אכזרי וזכור, כי האויב אינו מבחין בין נשים וילדים בהפצותיו את הערים הגרמניות.

כתום מלחמת העולם השנייה נימקה פקודה חמורה זו ע"י הגרמנים ואף ע"י דניץ עצמו בכך, כי גם בעלות הכרית לא נהגו אחרת, ולדבריהם הוצאה התוראה לאחר־גסיגוה המר" של צוללת גרמנית בקשר להטבעת האניה "לאקוניה". "לאקוניה" שהיתה אניה גדולה, הועסקה כחובלת צבא וכיוצא בזה. ב־12 בספטמבר 1942 הובילה במרכז האוקיינוס האטלנטי 1500 שבויים איטלקיים, מספר נשים וגברים אנגלים ומשמר פולני. היא עשתה דרכה בכיוון מערבי צפוני. בשעה 11 לפני הצהריים הרגישה באניה הצוללת הגרמנית "או־156" בפיקודו של רב החובל הרטנשטיין. במשך 11 שעות עד שהחשיך, עקבה הצוללת אחרי קרבנה ואחר כך, משירד הלילה עלתה על פני המים. שילחה בה שני טורפדות ושניהם פגעו בה. האניה לא טבעה מיד ושיגרה קריאות־עזרה. אותה שעה הורדו סירות־ההצלה לים וכנראה עלה בידי מרבית אנשי האניה לירד בהן. שכן היא טבעה רק כעבור שעה ו־16 זקות.

כל אותה שעה שהתה הצוללת בסביבה, בצפותה לכך, שתאניה תרד תהומות. בינתיים גילה רבי־החובל הרטנשטיין, כי "לאקוניה" הטיעה שבויים איטלקיים, בני בריתו, והחליט לסייע להם. אולם הוא לא העז לעשות דבר על דעת עצמו, כי אם התקשר עם מטה הצוללת בגרמניה. גם מטה הצוללות חשש, כנראה, כי הטבעתם של 1500 בעלי ברית עלולה לעורר רושם מדכא ביותר באיטליה, ונתן להרטנשטיין הוראות לאסוף מספר ניצולים גדול ככל האפשר וכן ניתנו הוראות ל־3 צוללות נוספות להתקרב לאזור למטרה זו.

בשעה ארבע וחצי לפנות בוקר, יותר משש שעות אחרי הטביעה שירד מפקד הצוללת מברק למטהו: "האניה הספיקה למסור באלחוט את מקום הטביעה המדוייק, 193

ניצולים על סיפוני, מהם 21 בריטים. מאות ניצולים צטיב רק עם תגורות ההצלה. מציע נייטראליוציה דיפלומאטית של הסביבה. נראה, שאניה בלתי ידועה נמצאת בסביבה". שעות מספר אחרי כן שלח הרטנשטיין, מפקד הצוללת, מברק בגלים מקובלים של אניות־סוחר, בו הודיע, כי כל מי שיבוא לעזרת ניצולי "לאקוניה", לא ייפגע על ידו. הוא חזר על המברק, אך כל אניה לא באה לעזרת הניצולים, שכן איש לא רצה להאמין להבטחותיה של צוללת גרמנית.

במשך יום המחרת הוסיפה הצוללת לשוטט במקום כשהיא אוספת את הניצולים, ומעלה אותם לסירות הצלה. ביום ה־15 בספטמבר הופיעה במקום צוללת גרמנית נוספת ואספה חלק מן הניצולים.

בינתיים פקד המטה הגרמני על אניות צרפתיות לצאת מדאקאר כדי לאסוף את כל יתר הניצולים. שתי הצוללות הגרמניות הוסיפו לשוטט במקום ולהניש עזרה לסירות ההצלה המשוטטות בלב ים. ב־16 לחודש החלה הצוללת המטביעה לאסוף את הסירות השונות ולרכון במקום אחד. בגררה אותן בעזרת חבלים, כדי לאפשר לאניות הצרפתיות לאסוף את הניצולים במרוכז. ב־11 לפני הצהריים, בעוד הרטנשטיין עסוק בסחיבת 2 סירות, התקרב מפציץ אמריקאי וחג מעל למקום. לדברי הגרמנים, ניסו הם להתקשר עם המטוס, אך הדבר לא עלה בידם. המפציץ הסתלק וחזר כעבור שעה. הגרמנים הניפו דגל צלב אדום, אולם המטוס הטיל שתי פצצות. הגרמנים התירו את החבלים בהם סחבו את הסירות. פצצה נוספת פגעה בסירות, אחת מהן התהפכה. אחר פגעה פצצה בצוללת עצמה. הגרמנים שהתכעסו על "חוסר ההתחשבות" של האמריקאים (נראה כי הטבעת אניות־נוסעים ללא אזהרה נחשבה בעיניהם למעשה הומני), החזירו לסירות את האנגלים ואחרי כן גם את האיטלקים, בהשתמשם בכוח, שעות מספר מאוחר יותר ציווה מטה הצוללות על הרטנשטיין להפסיק כל פעולות־הצלה. נראה כי מרבית הנפגעים ניצלו בכל זאת למחרת היום, מאותו זמן החטירו הגרמנים את החוראות שנתנו למפקדי הצוללות והאדמיראל דניץ כתב: "תאינצידינט הזה מוכיח פעם נוספת כי בטחונה של הצוללת צריך להיות קודם לכל יתר השיקולים".

הצוללת שהטביעה את "לאקוניה", לא נפגעה קשה והוסיפה לשחור לטרף באוקיינוס עוד חודש ימים לאחר מקרה זה. אחרי כן חזרה בשלום לגרמניה, אך לגבי הגרמנים נודע לאינצידינט זה ערך רב: הם יכלו לעשות את אכזריותם הבלתי־אנושית באיצטלה של נקם בבעלות הכרית המת־נפלות על אנשים חסרי מגן. לסיפור המעשה ניתנה בזמנו פרסומת ניכרת בעתונות הגרמנית, שהדגישה את ההבדל בין "ההומניות" הגרמנית וה"ברבריות" האנגלית־אמריקנית.

## טביחת הניצולים

מקרה זה, המתואר להלן, הוא למעשה אחד מני רבים בשלשלת מעשי הרצח בדם קר שביצעו הגרמנים במלחמת



העולם השניה במלחמה הימים בכלל ובמלחמת הצוללות בסרט. המיוחד שבמקרה הוא בכך, שכאן נתפשו האשמים והובאו לפני כס המשפט.

רק שלשלת של מקרים היא, שהיתה בעוכרי מפקדיהם של הצוללות „או 852“ ואיפשרה לזותתם כאחראים להטבעת האניה היוונית „פיליאוס“ ולמעשי הרצח שבוצעו בעקבותיה. רציחתם של ניצולי האניה לא עלתה יפה, ושלושה מתוך שלושים וחמשת אנשי הצוות ניצלו באורח נס. זמן לא רב אחרי כן נפגעה הצוללת על ידי מטוסים בריטיים, אך לא טבעה אלא נפלה בשלמותה לידי האנגלים, כשכל אנשי צוותה על סיפונה. בשעת שביית הצוללת לא הושמד משום מה, יומנה, ולפי הרישום בו אפשר היה להוכיח, כי ה- „או 852“ הטביעה את „פיליאוס“.

ב־18 לינואר 1944 עזבה את נמל קיל שבגרמניה צוללת חדשה שמשפחה „או 852“, היה זה מסע־הבכורה של הצוללת לרחבי האוקיינוסים. מפקדה קיבל הוראות להגיע מקיל לאוקיינוס ההודי בקו נסיעה שהתווה בדיוק: גורווגיה — מרכז האוקיינוס האטלנטי — כף התקווה הטובה, מסעה זה, שהיה הראשון וגם האחרון, לא היה מוצלח ביותר. הוא נסתיים כארבעה וחצי חודש אחרי כן, ב־2 למאי אותה שנה, בקרבת חוף סומאלי שבאפריקה המזרחית, לאחר שנפגעה על ידי מטוסים של בעלות הברית, יומן הצוללת, אשר לא הושמד, כאמור, מלמדנו כי „או 852“ הטביעה במסעה זה שתי אניות בלבד: ב־13 במארס הטביעה אנית־משא במרכז האוקיינוס האטלנטי, סמוך לקו המשווה, בדרכה בין אפריקה לדרום אמריקה וב־1 באפריל הטביעה אנית הובלה, לא רחוק מקייפטאון.

„או 852“ היתה אחת מתוך סידרה של צוללות גרמניות מטיפוס גדול וחדיש, אך נראה, כי כל הסדרה לא נולדה במזל של הצלחה, שכן מתוך המש הצוללות שהורדו לים לפני „או 852“ הוטבעו ארבע, נפחה היה 1200 טון ועל סיפונה צוות בן 57 איש, ובכלל זה 6 קצינים. מפקד הצוללת היה קפיטן לויטננט היינץ אק, היה זה מסעו הראשון כמפקד צוללת בפטרול קרבי, הוא היה בן 29 והתגייס לצי ב־1934, הקריירה שלו לא הצטיינה בשום דבר בלתי רגיל, הוא סיקד על שולת־מוקשים מתחילת המלחמה עד שנת 1942, אותה שנה התנדב לצי הצוללות, ולאחר שעבר את הקורסים הדרושים, קיבל לרשותו את הצוללת בתחילת ינואר.

ב־13 בחודש מארס 1944 עשתה האניה „פיליאוס“ דרכה לבדה, ללא ליווי, מפריטאון שבאפריקה לדרום־אמריקה, אותה שעה נמצאה דרומה מקו המשווה ומרוחקת כשלוש מאות מיל ימיים מהיבשה הקרובה באפריקה. אף שהיתה ללא ליווי, היתה מזויינת בנשק להגנתה, אך היא לא הספיקה להפעילו כלל, נראה שאיש באניה לא הרגיש כי זה מספר שעות רודפת אחריה צוללת.

דקות מספר אחרי שעה שבע, בערבו של ה־13 במארס 1944, הבחין קצינה הראשון של אנית המשא היוונית

„פיליאוס“, שעמד על גשר הפיקוד, בעקבות 2 טורפדות מתקרבות מצד אחד, הוא עשה נסיון להטות את האניה במקביל לטורפדות המתקרבות, אך הזמן היה קצר מדי ושתייהן פגעו באניה והתפוצצו, האניה נפגעה קשה וטבעה תוך שתי דקות, כשהיא עוטה ענן עבה של עשן וקיסור. עד כאן אין בפרשה זו שום דבר יוצא מגדר הרגיל — כזה היה גורלן של אניות־סוחר ונוסעים רבות בשנות המלחמה. אולם מפקדי הצוללות הובאו לפני בית דין עקב המעשים שבוצעו על ידיהם (או בפקודתם) לאחר ההטבעה, כשניסו לטבוח את כל אלה מאנשי הצוות שעלה בידם לקפוץ המימה מבלי שנפגעו בהתפוצצות.

פיליאוס“ היתה אניה יוונית בת 8833 טון, שעבדה בשירות בריטי, על סיפונה היה צוות בן 35 איש, אנשי הצוות היו בני עמים רבים ושונים, ורק שלושה מהם נשארו בחיים.

מיד לאחר ההתפוצצות קפצו לים כל אותם אנשי הצוות שלא נסגעו, הם נאחזו בחפצים צפים שונים וברפסודות, במידה שמצאום, אותו האזור היה אזור טרופי והים שרץ כרישים, הניצולים היו ללא מזון או מים או מכשירי־איתות להצלתם, מרוחקים מאות מילים מהחוף הקרוב ביותר, ולמעשה היו חסרי־ישע לחלוטין.

לתוך קבוצה זו של אנשים אבודים צפה ועלתה הצוללת „או 852“, היא שטה סביבם, והזמינה את אנשיה על אחת הרפסודות להתקרב אליה והעלתה את הקצין השלישי של האניה „פיליאוס“ על סיפונה, כדי לחקור לשמה של האניה הטבועה, לכיוון מסעה, מטענה וכיוצא בזה, כתום החקירה נלקחה מן הקצין השלישי הגורת ההצלה, שנשאה את שם האניה, הוא תוזזר לרפסודה ונאמר לו ולחבריו, כי האנגלים יבואו ויאספום.

לרגע נראה היה, כי הצוללת היתה מרוצה ממעשי ידיה ונסתלקה לתוך החשכה, הקצין הראשון של „פיליאוס“ הצליח בינתיים לחבר שתי רפסודות ובאמצעות שריקות וסימנים החל לאסוף את הניצולים סביבו, כעבור זמן מה עלתה בידו לאסוף חלק ניכר מן האנשים שנאחזו בשברי עץ צפים, בעוד הוא עוסק בארגון פעולות ההצלה הראשוניות, הופיעה הצוללת שנית מתוך החשכה, מישוה מגשר הפיקוד קרא להם להתקרב, בעוד הם עושים זאת נפתחה עליהם מסיפון הצוללת אש ממכונת־יריה וכן נזרקו רימונים לעברם, כדי לאפשר את קליעתם האירו מהצוללת בורקור את ה„מטרות“, אחרי שנסתיימה ההתקפה הראשונה של הניצולים, הוסיפה הצוללת לשוטט חמש שעות נוספות בין השרידים הצפים של „פיליאוס“, כשהיא פותחת באש מדי פעם בפעם, רק זמן קצר לפני עלות השחר נסתלקה הצוללת לדרכה כשמפקדה סבור, כנראה, כי עלה בידיה להטביע את האניה „פיליאוס“ מבלי להשאיר כל סימנים.

אך מלאכת ההשמדה של הניצולים לא בוצעה, כאמור, בשלמותה ושלושה אנשים — כולם פצועים בכדורים



וריומונים נשאר בחיים. אחד מהם היה הקצין הראשון ועמו עוד שני מלחים. גם אדם רביעי נשאר בחיים. הוא הקצין השלישי שנקרא קודם לכן לעלות לצוללת. אך הוא מת מסצעיו כעבור עשרים ושלושה ימים על הרפסודה. שלושת האחרים נאספו במצב של אפיסת כוחות 38 יום לאחר ליל-האימים על ידי אניה פורטוגזית שהביאתם לחוף מבטחים.

### לפני כס המשפט

ב־17 באוקטובר 1945 הובאו מן השבי הבריטי לפני בית משפט צבאי בהמבורג. המורכב מבריטים ויוונים. מפקד הצוללת אק, לויטננט הוסמן, מהנדס הצוללת לאנץ, רופא הצוללת ויספינג ומפקד הצוות שוואנדר. אנשים אלה ביצעו מעשה הטבח של צוות „פיליאוס“, או לפחות היו אחראים לו. הגנת הנאשמים מההאשמות החמורות לא היתה מבוססת כולם הצהירו כי אינם אשמים. הואיל ולדעתם היתה זה מעשה כלל על הכחשת העובדות. כפי שהובאו פחות או יותר לעיל. מבחינה זו היה מצבו של מפקד הצוללת אק קשה משל חוקי, וגם האנגלים והאמריקאים נהנו בעבר בצורה דומה. האחרים, שכן הוכח בעליל כי כל מה שבוצע לפי פקודתו בוצע, ולא היה בידו להוכיח — והוא גם לא ניסה לעשות זאת — שקיבל הוראות ממפקדיו הישירים לנהוג כך. הגנתו התבססה בעיקר על הכרח שבשעת פעולה. לדבריו — וזה זוכה במשפט — נעלמו באותה סביבה זמן־מה לפני כן ארבע צוללות אחרות. כנראה מפניעות של אווירונים לעשות כל אשר לאל ידו להעלמת עקבות הטבעת האניה בריטיים. אי לכך — טען סניגורו של אק — היה על שולחו מעיני אווירונים בריטיים לבל יתחילו לתור אחריו. כן טענה הסניגוריה. כי אק לא עסק כלל ביריות על תאנשים אלא רצה להטביע את הרפסודות, ואילו עלה הדבר בידו היה מונע מן הניצולים את הסיכוי להיוותר בחיים.

כל הנאשמים האחרים טענו להגנתם, כי עשו מה שעשו תוך מילוי פקודותיו של מפקדם ועל כן אין הם אחראים למה שבוצע. טענה זו לא נתקבלה. כי לפי הנוהג אין אדם פטור מאחריות למעשה פלילי שעשהו ביודעין, רק משום שקיבל הוראה לעשותו מאת הממונה עליו. במיוחד נדחתה הגנה זו ביחס לויספינג, רופא הצוללת, אשר ידע כי לפי החוק הבינלאומי (הסכמי ג'נבה והאג) אסור לו לשאת נשק שלא נועד להגנתו האישית. לא כל שכן להשתתף במעשה רצח בדם קר של אנשים הנאבקים על חייהם בים מסוכן. במשפט הוכח, כי ויספינג היה אחד האנשים שירה במכונות־היריה ואף הטיל רימון. למעשה אף נתברר, כי היתה זו פעם ראשונה שהשתמש במכונת־יריה, ויש מקום להניח כי עשה זאת מתוך הנאה של אדם היורה לראשונה במקלע.

האדם היחיד בין הנאשמים אשר הוכחה התנגדותו לכל המבצע הזה היה מהנדס הצוללת לאנץ. עם התוראה להעלות נשק קל לסיפון ניגש לאנץ אל גשר הפיקוד והצהיר לפני אק על התנגדותו למעשה. אך פנייתו נדחתה ע"י אק והוא

ירד מתחת לסיפון ועסק שם בחיבור דו"ח על חקירת הקצין השלישי של „פיליאוס“. שנתעסק בה בשל ידיעותיו באנגלית. ארבע שעות לארץ שהחלו היריות עלה לאנץ שנית אל סיפון הצוללת והציע לאק — למרות התנגדותו קודם לכן — להשמיד את הרפסודות בתותחים ולא במכונות־יריה. אחרי כן עשה מעשה שרק מוח גרמני מסוגל להבינו. להלן הקטע מתוך חקירתו של לאנץ במשפט בענין זה:

ש. היתה חושך או אור כאשר עליית שנית על גשר הפיקוד? — ת. היה חושך רב.

ש. הראית שברים צפים? — ת. ראיתי שברים רבים צפים בצד אחד של הצוללת.

ש. הראית רפסודות? — ת. לא, לא ראיתי.

ש. ראית ניצולים? — ת. לא.

ש. מה קרה אחר כך? — ת. שמעתי ממישהו כי צל

נראה על אחת השאריות הצפות וכי הצל נראה כדמות אדם.

ש. הראית צורה אנושית זאת כמו עיניך? — ת. לא.

ש. מי הוא שאמר כי ראה דמות אנושית? — ת. אינני

יודע עכשיו איך נאמר הדבר על הנשר.

ש. את מי ראית על הנשר? — ת. את הקומנדנט ואת

האחרים. אינני יכול לזכור.

ש. הנשארת על הנשר? — ת. כן.

ש. ומה קרה אחר כך? — ת. הסתכלתי לאחור וראיתי

את רב־המלחים שוואנדר לצד הרוח. כשהוא מכון מכונת־

יריה לעבר שברים צפים. הנחתי מתוך כך, כי אם נשאר

מישהו על השברים הצפים — הוא עלול להתרג. הלכתי

לחלקו האחורי של הגשר. מקום שהיתה קבועה מכונת־

היריה. דחפתי את שוואנדר הצידה ולקחתי את המכונת־

ש. אתה זוכר שאמרת לנו לפני כן שלא הסכמת

לפקודת הקומנדנט אק? הנכון הדבר? — ת. כן.

ש. אמור, איפוא, לבית־המשפט מדוע לקחת לידיך

את מכונת־היריה מידי שוואנדר. — ת. סבור הייתי שאם

שוואנדר יירה באותם שברים צפים — יפגע או יהרג בן־

אדם שאולי דיברתי אתו לפני זמן־מה; ואני לא רציתי

שאדם יפגע ויהרג ע"י כדורים שנורו בידי מלח. שלפי

השקפתי הוא בעל אופי גרוע.

ש. למה חשבת ששוואנדר הוא בעל אופי גרוע? —

ת. במשך האימונים ובחלק הראשון של הנסיעה היו לי אתו

צרות רבות. כן הרהרתי באותה שעה על הידיעה האלחוטית

שקיבלנו כי לשוואנדר ילד בלתי־חוקי; אך במועד מאוחר

יותר נתברר שטעיתי.

בסופו של דבר דחה בית המשפט את מרבית הטענות

של הנאשמים ועורכי־הדין הרבים. כן נדחו הטענות

שהמעשה היה מותר לפי החוק הבינלאומי. הוא מצא את

חמשת הנאשמים אשמים בעבירה על פשעי מלחמה.

כתוצאה מפסק־הדין הוצאו להורג אק, הוסמן וויספינג.

לאנץ נידון למאסר עולם, כנראה בשל התנגדותו המלולית

למעשה; שוואנדר נידון לחמש־עשרה שנות מאסר.



# ש ו נ ו ת

## ספרים שנתקבלו

### ספר הא-ב לנוטות-

מאת ו. מיקסטר, הוצ' נוסטרנד, לונדון.  
 המהדורה השלישית המתוקנת של "ספר הא-ב לנוטות" היא, ללא ספק, ספרהלמד הטוב ביותר המצוי כיום בשוק במקצוץ זה. הספר מצטיין בשלמות החומר, בבהירות הניסוח, בביצוע נאה של הציורים והשרטוטים ובמבחר מנחן של שאלות מכל הסוגים. במיוחד יש לציון לשבח את ההסבר הניתן בספר להבדלים השונים בין שיטות הנחטות הנהוגות בצד הסותר לכין אלו הנהוגות בצד המלחמתי.

### ים ואיים-

מאת מייסל פ. פייג, הוצאת רובנס הייל, לונדון.

זהו ספר זכרונות של יורדים. הנבדל מאד מכל שאר הספרים מסוגו. במקום לתאר תקופות ימים שלמה של הרפתקאות ימים, מקי ויש פייג, קצין רוז'יבאניה, את ספרו לתי אור מאורעותיה של שליחות אחת, אסורה ומשעממת לכאורה, שנבוצרה מבלים רוב ומגם בטאנקים העוסקים במחן דלק לאניות בתוך החופי הנמל. התקריות המתוארות ב"ספר הן מועטות ביותר ואף על פי כן מושכת ומרתקת העלילה.

הקצינים של טאנקים קטנים הם, לרוב, עצבנים, והמבחר הצלוח לתאר נאמנה את דמויותיהם של הימאים המשרתים עמו באינה. כן נותן הוא תאור חי של הנמלים השונים בהם ביקר.

כל הרוצה בהרפתקאות נועזות — הספר יאכזבו; אולם מי שמבקש תאוריהו מתי תאניה — יפיק מן הספר הנאה מרובה.

### ספינות התח-

מאת ז'ור. מק'נרנו, הוצאת פרסינג, פרשל ושוח' בע"מ, לונדון.

הספר מתאר את ספינות התח בנישה חדשה לגמרי, הוא מחולק לשני חלקים, והראי שון בהם המכונה "המסחר", מבוסס על עבודת מחקר מקיפה של מסחר התח בכללו; ממטעי התח אל מקום טעינת האניות, סדור המטענים על הסיפון ובעיות מזג'האוויר ועד לנחיית הים שבהם מפליגות האניות לנמלי הבית.

החלק השני הוא עמוד התחך של הספר ושמו — "האניות", מוקדש לתאור שיטות הבניה של כמה וכמה ספינות התח מפורסמות, כולל נתונים על התפתחות בשימוש העץ והמתכת בבנין אניות, החומר מודגם בשפע ציורים, תצלומים ושרטוטים.

### בעיות המפנות ההודית

בימי התחלבות הלאומית של שנת 1947 הבטיחו מדינאי הודו להקים תוך תקופה של חמש שנים ציראניות שנפחו יגיע ל-2 מיליון טון. חמש השנים מסתיימות בזמן הקרוב, אך נפח האניות ההודיות אינו מגיע כיום אף למחצית המיליון, אכן, קם מספר של חברות נמל, מבר סעות על הצורך הנקוב של הממשלה ההודית, אשר שילמה סובסידיות בשעור שמ"עבר לכל הישוב מציאותי. חברות אלה הניעו עתה לשפל המדרגה, משעברה תקיפת השפע, שנכרמה כומנו על ידי מחירי התובלה הנכוחים וסכנת הבעורת שאיימה על המדינה.

חוסר הנסיון בהנהלת משק אניות — הוא אחד הקשיים הרציניים ביותר שהודו חייבת להתגבר עליהם, אך בעיה רצינית עוד יותר היא בעיית כוח-האדם. נכון אמ" גם שימאי הודו הוכיחו עצמם כספנים ממדרגה ראשונה בימי מלחמה כבימי שלום, אך משום-מה אין הם נותנים אמון בקצרי נים ההודיים, והם מעדיפים לשרת באניות בריטיות. נראה הדבר, כי הגורם העיקרי העושה את ההודי ליטאי טוב, הוא האמון שהוא רוחש לקצינו, הממשלה לוחצת על הימאים ההודיים לשרת תחת הדגל ההודי, אך למרות זאת מורגש מחסור באנשים, שיש הכרח למלאותו במדה רבה על ידי העסקת ימאים מפאקיסטאן.

### להרחבת קוי השרות מונציה

בתחילת חודש יוני הוספל מנמל ונציה קראניות חדש להודו ולמזרח הרחוק. חברת "לויט טריאסטינו" חידשה את שרות האניות שלה בקו זה על ידי שתי אניות המנוע, "ויקטוריה" ו"אסיה", בעלות נפח של 11,600 טון כל אחת ומהירות של 20 קשר, שלוש התפלגות הראשונות הן עד כומבי בלבד, אך הקו יוארך עד הונג קונג. גם שרות האניות מונציה לדרום-האלונגט יורחב וישרת את נמלי אלכסנדריה, פורט סעיד, בירות, איסקנדרון ומרסיין, ויש שהי שרות יגיע גם עד קפריסין, כרתים וקא"לאטסה.

לקרהאקספרס אדריה — יון — קפריסין — ישראל, צורפה אנית-הקיסור החדשה "מספיה", בת 6000 טון.

### ממטבחיו האניות

בקורת הריפה על אופן הכנת המזון באניות בריטיות נמתחה לא מכבר על ידי הקצין הרפואי של נמל מנצ'סטר, בדריח שלו לשנת 1952.

הדריח מציון, כי ציוד המטבחים ברוב

האניות הישנות אינו מניח את הדעת. ומ"צב זה מונע רמה מספקת של נקיין, הוא סבור, כי בשטח זה נותר עדיין ליפאים הכריטיים ללמוד מחבריהם הסקנדינביים, ההולנדיים והגרמניים, שכן ברוב האניות הישנות של ארצות היבשת אין ציוד-המטבחים משובה יותר, ואף על פי כן אין הטבחים נמנעים משמירה קפדנית על הניקיין והם מכינים ארוחות טעימות ומזינות. זה שנים רבות שהרשויות המוסמכות משתדלות לשפר את רמת-ההיגיינה במטבחי האניות, בוגרי בתי-הספר הימיים, שקבלו שעורים מקיפים בתורת-הנקיין, נוטים לשכוח את תלמודם מיד בצאתם לים, אם אינם משרתים באניות-נוסעים ספוארת. באניות-הנוסעים רמת הנקיין היא גבוהה בהרבה, תודות לבקורת התמידית הנערכת על ידי רביה-החובל והקצינים.

### נמל יוגוסלבי יוקם במאלוניקי

לדברי סוכנות הידיעות היוגוסלאביות "טניוב", יתחילו בקרוב בהקמתו של נמל חופשי יוגוסלאבי באיזור הנמל היווני סא"לוניקי.

מוסחים יוגוסלאביים ייצאו בקרוב ליוון כדי לפקח על עבודות הבנין, לפי הידיעה הסתיים העבודה תוך שנה.

### שאלה קשה-

השאלה העתיקה, מדוע אניה נקראת "היא", עוררה שוב גל של ניחושים — הפעם בתנובה לשאלה של "המכון האמריקאי של צי הסוחר".

השוואות רבות נעשו על סמך העובדות, שגם לנשים וגם לאניות יש שנים, יהלומים, עיניים ובעלים, אך יתכן שהתשובה המשבנעת ביותר ניתנה ע"י אדם מטכסס, הכותב: "ראשית תמיד מסתובבת כנופיה שלמה של גברים מסביבה, שנית יש צורך בכמות עצומה של צבע כדי לקיים את ימיה, ושלישית — היא נתונה למצבירות משתנים, מעייה בלתי-צמויים מראש וקשה להסתדר עמה".

אנשי בית יורדיים בניו-יורק שנשאלו בענין זה, היו את דעתם שאין אניה נקראת "היא" אלא אם כן שם אשה לה, בתוך המשחקים של המכון הרים מלה צעיר את עינו ממשחקו, והציע בנתיחת שורה שלמה של תשובות, אולם יורדיים זקן מכף הורן, אשר עלה לראשונה על אניה לפני כחמישים שנה, הניע ראש והמשיך לעשן את סקטרתו. ("נוטיקל מגזין")



## חידוש הספנות בגרמניה המערבית

הסכם השלומים עם גרמניה המערבית מפנה מחדש את תשומת לבנו אל הספנות הגרמנית.

הספנות של גרמניה קשורה בשמו של אלברט בלין, היהודי, שעמד בראש הספנות הגרמנית מ-1886 עד 1918. א. בלין 32 שנים, הוא היה המנהל הראשי של "קו המבורג-אמריקה" מחשובי הענף בעולם. הוא מת באופן טראגי כאשר ראה את חורבן מפעל הייז עם מפלתה של גרמניה במלחמת העולם הראשונה.

היום קשה מאד להעלות סקירה טמעה על הספנות הגרמנית ויש צורך ללקט ידיעות וקטעי אינסורמציה, כדי לקבל מושג כולל מהתפתחותה העצומה.

בשלושה כוונים מתבטאת ההתפתחות הזאת: א) ברבוי קוי הנוסיעות; ב) בבניית אניות; ג) בשכלול טכני.

בריטיות והתפלגה של אניות בגמלים הגרמניים המערביים (המבורג, קוכסהבן, ברמהבן, וילקלמסהבן) ואמזן בים הצפון וליבק, קיל, אקרסרדה ופלנסבורג בים הבלטי) מופיעות יותר מ-40 חברות ספנות ובכללן הידועות היטב מלפני מלחמת העולם הראשונה: "ה.פ.ג.", נורד דויטשר לויז, קו לבנסה, קו דויטש אפריקה, סטינס, אנדרטון וגם השם "בלין" מופיע שוב בחברת "בלין וייזמן".

לרובן של האניות טונני בינוני: מ-3000 עד 10000 טון.

אופייניות להתקדמותה של הספנות הגרמנית אחרי מלחמת העולם השנייה הן עובדות אחרות: בחדשים האחרונים העסיקה הנהלת נמל המבורג כל יום ויום 1000 סועלים נוספים, ומן הצד השני — במנין התפלגות מטרטרם יש לאניות גרמניות 10 אחוזים מ-2358 אניות נכנסו לנמל זה בשנת 1952, ב-1.9 מיליון טון שלה תופסת גרמניה המערבית את המקום הרביעי בתנועה בנמל הזה (אחרי הולנדיה, בריטניה הגדולה ונורבגיה).

מלבד התנועה באוקיינוס האטלנטי פתחה הספנות הגרמנית לאוקיינוס ההודי דרך העלת סואץ (פרס, הודו, סין ויפאן) ולחופים המזרחיים באפריקה.

מפליאה התחזקות העבודה של המספנות הגרמניות אחרו התיבות החרוצה במלחמה, גרמניה תופסת את המקום הרביעי בעולם בבניית אניות. בשנת 1952 בנתה 514,728 טון (41758 יותר מאשר ב-1951). המספנות מקבלות הזמנות מאמריקה, מאסיה הרחוקה, משוודיה, נורבגיה, דנמרק וכו'. לפי דעת האמריקאים בונות המספנות הגרמניות יותר בנול וביתר שכלול, ביהוד אניות פרטיות (אניות מרוץ ואניות סיוול), דוגמה אחת: המספנת המבורגית "הולד" קיבלה על עצמה להאריך טנקר אנגלי ב-11 מטר, והגת "חתכו" במספנה את מני האניה ואת אחוריה והרכיבו חלק אמצעי חדש, בלי לשנות דבר במבנות וכל זה בזמן מועט.

בייצור מנועים לספינות השינוי בתי החרושת הגרמניים הישנים ניכרים הן בנוגע לאיכות והן בנוגע לכמות. (דיוול ס.א.מ., טורבינות א.ע.ג.), בסוף מלחמת העולם השנייה העבירו הרוסים את כל המכונות ממפעל לטורבינות א.ע.ג. לרוסיה, היום עובד המפעל שוב ב-760 מכונות חדשות, לפי דו"ח אחרון הגיע היצוא בשנה הזאת כמעט עד לשעור מימי השלום.

גם צי הדיג נמצא כסיון התפתחות, חברות הדיג הימי קבעו הכנית שלפיה ייבנו כל שנה 15 אניות דיג חדשות, באשראי ממשהל, גם בשטח ההידרוגרפי והאוקיאוגרפי נעשתה עבודה רבה, בדו"ח החברה הנאוטית בהמבורג צויין, כי המוסד מכר 20000 מפות ימיות, חלק גדול מהן לחו"ל, הכנסות המכירה עלו ל-420000 ד"ר (100000 דולאר).

## עיר נמל מיועדת לפורעניות

עיר הנמל וואלפארייזו בצ'ילי היא עיר הנמל היפה והמודרנית ביותר בשפת האוקיינוס המערבי של אמריקה הדרומית. אבל זוהי עיר מועדת לפורעניות. במשך ארבע מאות שנות קיומה הותקפה על ידי היהודים, האנגלים וההולנדים, הופגזה על ידי הצי הספרדי, נהרסה בשריפה, שמשפנות, מהפכות ורעידות אדמה. הצרה הגדולה ביותר התרחשה ב-1906, כשקפץ עליה נחשול ים על ידי רעידת אדמה וניספו 3000 נפש, וחמשים אלף נשארו ללא קורת גג.

אבל העיר קמה שוב ונעשתה יפה יותר משהיתה בזמן מלחמת הווננים. האוכלוסיה שלה עלתה עד רבע מיליון. ופתאום באחד בינואר 1953 פגעה בה שוב צרה. בשעת החניגות העליונות לכבוד השנה החדשה גרם זיקוק דינוור לשריפה, שפשטה על הבניינים ובתוכם מחסן חמרי נפץ, וכשהתפוצץ המחסן פגע באלפי החוננים שהצטופפו מבחוץ כדי להסתכל בפעולת הכבאים. עשרות נזויות עפו באויר בכל הכווניות. בבהלה שפרצה נדרסו רבים או נהרגו בהריסות שנפלו עליהם.

## נסיעה בים ובאוויר

איש הים המרחיק ראות ודאי לא יולול בהתחרות מצד שירותי התעופה. אך הדעה הכללית היא, כי העליה באחוז הנוסעים באווירונים היא במידה רבה תוצאה של המחסור במקומות באניות. המורגש זה כמה שנים, אנשי עסקים ששעתם דוחקת, יוסיפו גם להבא לנסוע באווירונים למרחקים, ויווכחו לדעת כי הטיסה כרוכה במאמץ גדול, מה שאין כן ההפלגה באניה שאין כמוה למנוחה. אנשי עסקים רבים מעדיפים נסיעה בתא אניה נוח, המצויד באמבטיה פרטית, על טיסה באוירון, אין ספק, כי גם להבא מובטח ציבור נוסעים גדול לאניות. בתנאי שתהיה דאגה נאותה לנוחיות הנוסע.

## מה דורש הנוסע מתא האניה

בימים שבהם קבל צ'רלס דיקנס מרה על תא האניה, שאינו אלא "תיבה נפסדת", היו מעטות האניות המצוידות בתאים נוחים. כיום דורש הנוסע באניה תא, שבו הוא יכול לבלות בנוחיות בשעת נסיעה, התא צריך, כמובן, להיות סתאם לתנאי האקלים באזור, שבו נוסעת האניה.

ענין רב עורר בקרב בוני אניות וחברות ספנות הויכוח, שאורגן עליידי המכון הסקוטי של המהנדסים ובוני אניות, לשם הערכת התוצאות של תחרות בתיכונן תאים. סיר קולין אנדרסון מחברת האניות "אורינט" ציין, כי הנוסעים לאוסטרליה מעדיפים מקלחות על אמבטיות ליד התאים. מנהל חברת "קויק" השיב על כך, כי נוסעים אמריקנים רבים דורשים אמבטיות. הערה מענינת העיר אחד המשתתפים, באטרו, כי הרכב הצבעים אינו נוסל בהשיבותו מתיכונן הרהיטים בתא, ואילו מומחה שני שאל, אם אין בעלי האניות מפרוים בקישוטים, מועצת התיכונן התעשיתי במקטלנד מוסיפה להקדיש תשומת לב לענין, והויכוח שהתנהל ישא בנראה פרי חשוב בעתיד.



## סיכום העונה ב"מועדון הימי" בחיפה

הרביעית של "המועדון" מעל במה זו כבר נערכו 60 הרצאות של שרים, אורחים, מנהלי חברות ספנות, ראשי ציירות ואנשי כלכלה. היורד הביא את ברכת המועדון לספנות העברית, במיוחד לחברה "צ'ימשהם" והודיע, לקול תשואות הנאספים, על הרשמת החברה כ"ספר הזהב צ. יחיאל, מנהל "צ'ימ" השמיני דברי הורה נרגשים והממונה על המחוז י. ברנמן, הודה לי, דורי על הרצאתו. היורד הזכיר לשבח את העתונות העברית המשקמת נאמנה את הבעיות שהועלו מעל במת המרי עזון, ש, זרחי, בשם העתונאים, ציין את ערכה של חיפה כ"עיר הבירה הכלכלית של ישראל", ואת מקומו של המועדון בעידוד המחשבה הכלכלית.

רביהחובל וצאת העובדים של "ירושלים" זכו לתווית על העריכה הנאה של המסיבה.

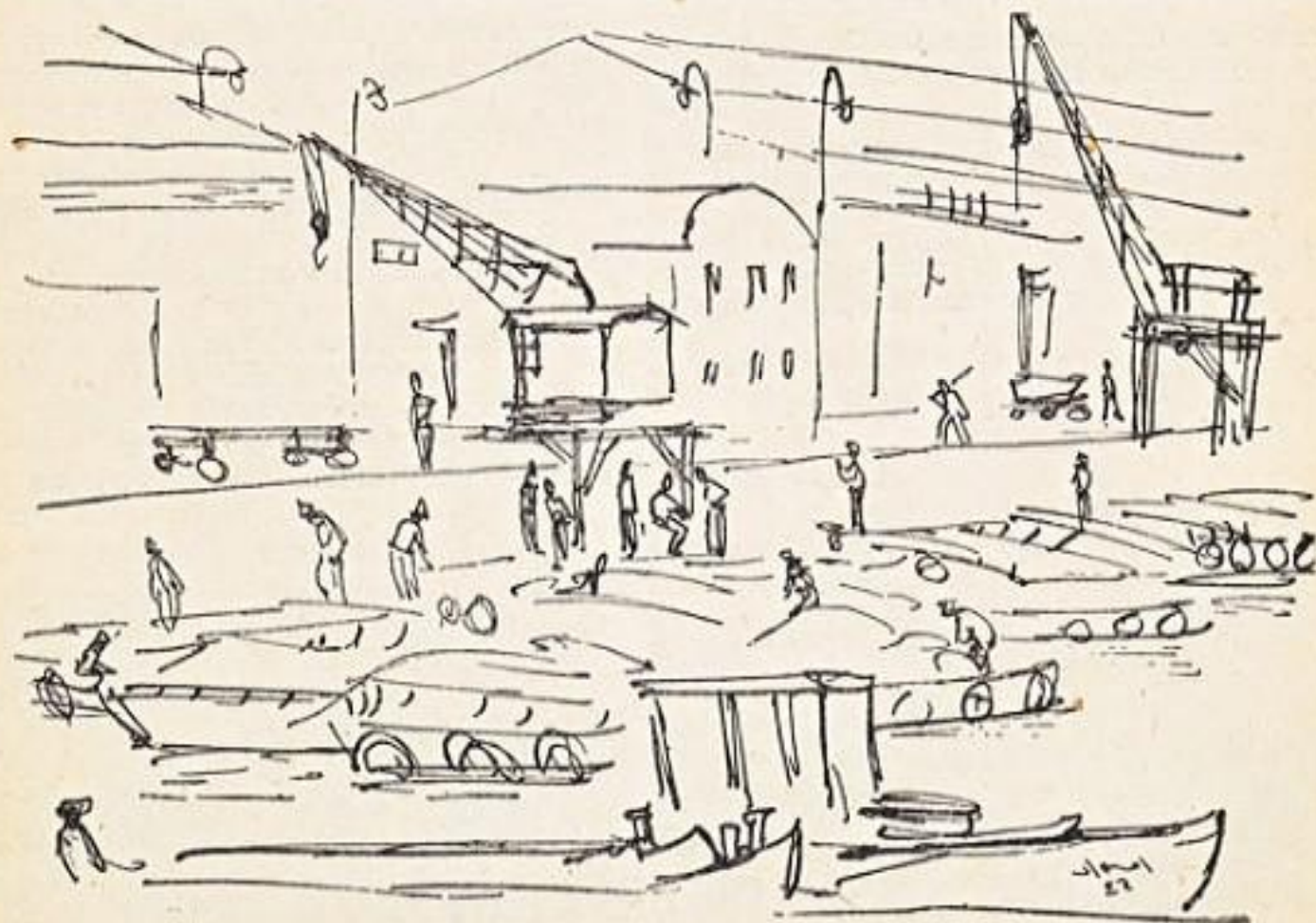


מר מ. הינרס

יורד המועדון הימי הכלכלי בחיפה

רק חלק קטן המנוער המסיים בתי ספר יסודיים הולך לבתי ספר טכניים מקצועיים — אמר רב אלוף י. דורי במסיבה של "המועדון הימי הכלכלי" שנערכה על סיפון האניה "ירושלים" בנמל חיפה, כבר עתה חסרים בעלי מקצוע, אומי נים, חרשים מנהלי עבודה — מקצועות שעליהם מושגת כלכלה בריה. 3,500—4,000 בני נוער המקבלים השכלה מקצועית טכנית (מלבד הלוסדים הקלאות) — הוא מספר הרי חיק טאד טן הדרוש, הנאם הדניש את הצורך בעריכת תכנית כללית לחינוך אוניוים, מנהלי עבודה טכנאים, מהנדסים וחוקרים בקנה"מידה ממלכתי. הרבר הכריחו גם כרי לאזן את המשקל בין כוחותינו לבין הכרי חות העוליים לעמוד נגדנו.

במסיבת "המועדון הימי הכלכלי", שנע"ה בה בנושאות מ. סומרוק, סוכמה העונה



ברציף הנמל בתי"א

(ציור, אבא)



# סקירה על הפעולות והחגיגות

ב"יום הים" כ"ג באייר 8 במאי 1953 תשי"ג

י. במשך כל הימים מוסיקה ושירים לכבוד "יום הים".  
קול ציון לגולה - שדר ביד זב"ג במאי תכניות מנוגנות לרגל  
יום הים באידיש, עברית, אנגלית וצרפתית.  
קול ישראל לעולה - הקדיש את תכניותיו ביד 9 ו-10 במאי  
ל"יום הים" ושדרן באידיש, צרפתית, ספניולית, בולגרית, תורכית,  
ורומנית.  
גלי צה"ל העבירו את שדריו "קול ישראל" מ-7.53 ל-7.55 מאוניבר.  
עיר התחבורה, מר י. ספיר פרסם לרגל "יום הים" קריאה  
בעתונות וב"קול ישראל", בו הוא מעלה בין היתר, את זכותו של  
החייל לקביעת חג הימאות העברית, את "יום הים".

איגוד הימאים הוציא חוזר לכל ישובי הדיג לחוג את "יום  
הים" כיום הדיג העברי, נתקבלו הדיג מהתנינות וביחוד מקבוץ הדייגים  
ס צר, אשר בו הוקדש ליל השבת כולו, ל"יום הים" ולסיכום הישי  
גיו של ישוב דייגים זה במקצועות הדייג השונים. לקראת בוא ספי  
נתם השניה.

## ארגוני הנוער

חומר "יום הים" נשלח גם לכל מרכזי ארגוני הנוער, הימי  
והיבשתי ונתקבלו הדים רבים על התנינות שנערכו על ידם ברהבי  
הארץ. ביהוד יש לציון את הסדרות הצופים, נוש הצופים הקשישים,  
מרכז צופים, ארגון בני עקיבא, שהוציאו חוזרים לסניפיהם וקבעו  
תכניות שונות לציון "יום הים".

הרבנות הראשון, סנתה בקריאה לכל גבאי בתי הכנסת  
בארץ להוכיז בשבת, "יום הים" בתפילה מיוחדת את תלמי הים  
בישראל.

לכל הקיבוצים והמושבים נשלח חומר "יום הים".  
ברוב המושבות הודבקו ברחובותיהן לוחות התמונות שהומ  
צאו להן ע"י החייל.

מפעל כספי - כשבוע "יום הים" הופצו באמצעות אגודות  
הנוער הימיות ותלמידו בתי הספר תווית החייל.

## חגיגות "יום-הים" תל-אביב

1. שיוט "יום הים".

בשנים הקודמות עמדה תמיד ההופעה הספורטיבית הימית הגי  
דולה במרכז התנינות של "יום הים".

רישומי של "יום הים" תשי"ג היה מאד ניכר בצבוריות בארץ, הן  
הודות לשפע המאמרים והדיועות בעתונות והשדרים המנוגנים ב"קול  
ישראל" משך ימים רבים לפניו ואתרו והן הודות לתנינות השונות  
שנמשכו כ-10 ימים ושמשכו עליהן את דעת הקהל.

## הפעולה בקרב מוסדות החנוך

כבכל השנים הוכן חומר הסברתי וספרותי רב (כרוז "יום הים"  
תשי"ג, הצעה למפקד לבתי-ספר והסתדרויות נוער, לוח תמונות, חוזר  
החייל וכו') ונשלח ל-1,500 בתי הספר באר (עסמיים, תיכוניים,  
מקצועיים, חקלאיים, בתי מדרש למורים ובתי ספר לנוער העובד).

## משרד החנוך והתרבות

הוציא כחתימתו של מנהלו הכללי, הפרופ. אליעזר ריגו, חוזר  
מיוחד לכל מנהלו בתי הספר במדינה בקריאה לציון את "יום הים"  
בשעורים, שיעור, מסיבות וכו' ולהטביר לנוער את חשיבותה של  
הימאות העברית ואת מפעלו של החבל הימי לישראל.

## העתונות

כל העתונים היומיים פרסמו ב"יום הים" מאמרים ראשיים, את  
כרוז "יום הים" של החייל וסקירות על הספנות והדייג, כרוניקה  
שוטפת ורפורטזיות על התנינות, ביהוד הקדישה העתונות לנוער  
וילודים את גליונותיהם כמעט רובם ככולים ל"יום הים" בהביאה  
חומר רב בספור, שיר ותמונה על החוי הימי.

קול ישראל - הקדיש ל"יום הים" את התכניות הבאות:  
א. הודעות שוטפות על ההכנות ל"יום הים" והתנינות השונות.  
ב. ב-7.53, ב"יומן החדשות" - רפורטזיה מלאה על "שיוט  
יום הים" שנערך ב-3.53.

ג. ב-7.53 בשעה 8.00 בירב - זכר שר התחבורה י. ספיר  
על "יום הים".

ד. ב-7.53 בשעה 8.05 בערב - מסכת יום הים מאת דוד  
אשכול.

ה. ב-7.53 בשעה 8.25 בערב - שיחה על "יום הים" והחייל  
מאת ד"ר צ. ברנר.

ו. במוצאי שבת, 53. 9.5 בשעה 8.00 בערב - התכנית "ושירע  
לשאל" של ש. רוזן הוקדשה בחלקה ל"יום הים".

ז. במוצאי שבת ב-9.53 בשעה 9.00 בערב ב"יומן החדשות"  
- רפורטזיה על עצרת "יום הים" בתל-אביב בעתון העתונאים.

ח. ב-10.53 בשעה 5.30 אהה"צ בפינת הנוער - הסכית  
"יום הים".

ט. ב-11.53 בשעה 5.45 אהה"צ בסנה הילר - ספור ימי.



מראה ההפקה מנמל יפו לנמל עכו





# לכל מקום שאתה נוסע - כלתורם מצוי בכל מקום!

לליוד ארץ-ישראל ומצרי בע"מ

משרדים:

לונדון, ניו-יורק, פאריס, מרסיי,  
ברוקלין, וינה, רומה, יוהנסבורג,

קפטאון

כ־10000 תלמידים. נשמעו ברכות, הוצגו סרטים ימים וחולקו פרסי החייל לתלמידים שהצטיינו בחבור ימי ולבתי הספר שזכו בתחרויות החתירה לרגל "יום הים".

## כ ה י פ ה

מסבות שונות לא נערכו השנה תנוגות פרטיות של "יום הים" בחיפה והתקיימו רק מפעלי המוסד להדרכה לכבוד היום.

ב"יום הים" 8 במאי הונפו על כל האניות שעגנו בנמל חיפה דגלי חג וקושט בית יורדי הים.

בתיאטרון רבוים ערכו סיורים בנמל והפליגו בסירות.

בי"ב במאי נערכו תחרויות שיט של בתי הספר על סרסי החייל. הופצו תוויות החייל ע"י ארגוני הנוער הימי ותלמידי בתי הספר. ביום ר', 15 במאי התקיימה בקולנוע "עצמון" עזרת תלמידי בתי הספר בחיפה, הלוטדום ימאות בהשתתפות מאות תלמידים על מוריהם. פתח דב יטניק, מורה לימאות, מ. פומרוק, יו"ר החייל בחיפה, הביא לתלמידים את דבר החייל, ש. קוש, ברך בשם המורים. הוצג סרט וחולקו פרסי החייל למצטיינים בתחרות על חבור ימי ותחרויות חתירה.

## ב נ ה ר י ה

בי"ב במאי התקיימו תחרויות שיט של בתי הספר והאגודות הימיות של "הפועל" נהריה ועכו, שאורגנו ע"י שמחון בובר, את ברכת החייל הביא חיים שנוו. התחרויות עברו בהצלחה ומשכו קהל רב.

## ב ס נ י פ י ה ח י ל ב ח ו ל באפריקה הדרומית

### ק י י ס ט א ו נ

עצרת תנוגות לכבוד "יום הים" נערכה מטעם סניף החייל בקייפטאון בי"ב במאי באילמים הנרחבים של הפדרציה הציונית. התייגבה נפתחה ע"י יו"ר הסניף י. פרנק. מ. וינרייך הספיד את העסקן הציוני הוותיק וסגן נשיא הכבוד של החייל באפריקה י. גיסלין. היו"ר ברך את אורחי הכבוד שבאו להשתתף בחגגה וביניהם את הקונסול הכללי של ישראל באפריקה הדרומית י. איזון, שעשה מסע של יותר מ-10000 מיל על מנת להשתתף בעצרת, את הרב דושינסקי ובתנוון — בי"ב הפדרציה הציונית, מ. י. וינרייך — בי"ב ועד הקהלות, גבי פ. ויניקור — בי"ב אגודת "בנות ציון", ד"ר זואר — בי"ב מועצת התנוף העברי, ד"ר שפירו — בי"ב הועד הארצי של החייל, גבי י. וינרייך — בי"ב הסתדרות נשים עבריות, כן ברך היו"ר את גבי פ. גרוס, עורכת "הים" באפריקה, הוא הרים על נס את התפתחותה של הימאות העברית בישראל וסיים בקריאה להצטרף לשורות החייל.

עם קום המדינה הועברה משום-מה ההוסעה ליום העצמאות. כעת, עם צמצום האמצעים של המחלקה לתרבות התנוף של משרד התנוף והתרבות, ששתמה פעולה עם החייל בעריכת השיט, חזרה עטרת ליו"ר שנה והשיט נערך השנה שוב במסגרת תנוגות "יום הים". אמנם, מפאת הקשיים לשחרר את הנערים ביום חול מהלמודים בבתי הספר, הוחלט לקיים את השיט בלי"ב בעומר, בי"ב במאי, היינו 5 ימים לפני "יום הים", אך בכל זאת הוא קיים בשבוע "יום הים", שיט "יום הים" היוות השנה שיא בתולדות שיטו החוף. השתתפו בו 52 סירות מפרש (מהן, "הפועל" — 18, "זבולון" — 12, "צופיים" — 7, "אליצור" — 4, בי"ס לדיג — 4, מועדון השייטים "כרמלי", חיפה — 7) וכ-400 נערים. ירידה-מלב ניתן בשעה 10 לפנה"צ בדיוק ע"י מר ה. ישרי, מנהל מחלקת הספנות של משרד התחבורה.

התחרות התקיימה בין יפו לעכו לטרחק של 114 ק"מ. הסירות לוו ע"י שתי אניות של חיל הים וסירות מגווע של משטרת החופים. הסירה "טרית" של ביה"ס לדיג הניעה ראשונה בזמן של 8 שעות, 13 דקות ו-30 שניות. גם את המקום השני והשלישי כבשו סירות ביה"ס לדיג, במקום הרביעי זכתה "עטל" של "הפועל" תל-אביב, בחמישי "יזחק שדה" של "הפועל", תל-אביב. את הפרס הראשון — "מגן החייל" קבלה צוות "טרית", 10 הסירות הראשונות קבלו דגלוני החייל. הפרס הקבוצי לא חולק השנה. כן זכה קלוב השייטים "כרמלי", חיפה בגביע החייל ע"ס התחרות לסוג סירות מיוחד בשיט.

## ג. עצרת "יום הים" מעתון העתונאים

התקיימה ב"יום הים" 8 במאי באילם מוגרבי, פתח את החגיגה י. הנסמן, יו"ר אגודת העתונאים, בשם הועד הפועל של החייל ברך י. שריר, מי"מ יו"ר החייל בסקרו את התקדמותו בעבודה הימית בכלל ואת מפעלי החייל בפרט. את ברכת עיריית תל-אביב הביא ראש העיר ה. לבנון אשר הזכיר, בין השאר, את הימים הראשונים של בנין נמל תל-אביב, בשם הועד הפועל של הסתדרות העובדים הכללית נאם ר. ברוק, מנהל המחלקה המדינית של ההסתדרות, אשר גלל פרשה רחבת של הישג הימאי העברי בכל שטחי כבוש הים, את שורת הנזמים סיים שר התחבורה י. ספיר בהביאו לחגיגה את ברכת הממשלה. בנאום מיקיף סקר שר התחבורה את מפעלי הספנות בציינו את השיבותם למשק המדינה. לבסוף קרא ד"ר צ. ברנדר את הברכות הרבות שנתקבלו וביניהן מנשיא המדינה י. בן-צבני, מראשי הממשלה ד. בן-גוריון, משר הפנים י. רוקח, ראש עיריית חיפה ויו"ר החייל א. חושי, חברת "צ"ס", סניף החייל בארגנטינה וכ"ו וכ"ו בתכנית האמנותית הביאו שחקני "הביטה" קטעים מובחרים מהמחזה "אני רב החובלי".

## ג. מסיבה תנוגית לכבוד "יום הים"

היתה ביום א' 10 במאי בבית הימאים, ליד שולחנות ערוכים הסבו האורחים-התורמים ונתכבדו בכבוד קל. פתח את המסיבה מר מ. פלאי, חבר הועד הפועל של מרכז החייל ויו"ר מועצת סניף תל-אביב. הנואם ציין את ערך היום, וסקר את מפעליו של החייל. בחלק האמנותי הופיעו הזמרת הגת זמיר, הבנרית ג. ברנדר והקוני סרנסיה א. גרנובסקי. נערכה גם הגרלה ובין היתר הוגרלו מספר תמונות מתוך-האלבום הימי בהוצאת החייל מאת הצייר אלכסנדר בוגן. הקהל בילה בנענועים עד הצות. המסיבה הכניסה כ-1000 ל"ה.

## ד. עצרת תלמודי בתי הספר

הלומדים ימאות התקיימה בי"ב במאי בקולנוע "עדן", השתתפו



## למר משה פומרק

להולדת הנכד  
מזל טוב ושפע ברכות

מרכז החבל הימי לישראל

## „חמת“ בע"מ

מפעלי מתכת. נחלת-יצחק

תל-אביב, ת.ד. 1944, טל. 67607 — 67606

ביהחיר הגדול והחדיש לייצור של:

ארמטורות סניטריות

ברזים, בטורות לאינסולציה, שסתומים לבנין ולהשקאה  
ומחלקה לצפוי כרום ניקל.

מוצרי סרוזל לרלתות ולחלונות

צורים ישרים, כפומים ומחרומים, סומלים וצירי „טעי“ מנעולי  
לחץ, מריצות, יפונקות, דליים וכלי עזר שונים לעבודות בנין.

קונסטרוקציות ברזל

מיכלים ודודים

ציוד תעשייתי

ת. מ. ה. חברה לייצור כלי-שולחן

מניקל כסף בלתי מחליד ונירוסטה

על מותו של

## יעקב גיטלין ז"ל

העסקן הציוני הותיק ורב הפעלים

באסריקה הדרומית

לשעבר יו"ר החבל הימי לישראל וסגן נשיא הכבוד  
של החי"ל

מתאבל

מרכז החבל הימי לישראל

נקרא ברכות ספר צ"ן, יו"ר החי"ל ביוהנסבורג ומיירר מנן דור  
אדום וכן מהרב הראשי י. אברהמס. ברכתו של נשיא מדינת  
ישראל י. בן-צבי שנקראה ע"י הרב דושינסקי נתקבלה בתנ"ן  
להבות ובמחויאות כפיים סוערות. את דבר „יום היס" השמיע  
הקונסול י. אילון. הוא ציין את גידולו המהיר של צי הסוחר  
הישראלי ומספר יורדי הים העבריים. דברו עוד הדיר מואר  
והרב דושינסקי. לבסוף הוצג סרט ימי והגב' לילי אנדרסון  
בליווייה של הגב' האס שרה שירים עבריים ושירי ים.

חבור ימי

לרגל „יום היס" ערך סניף החי"ל בקייפטאון בין הנוצר  
העברי בעיר תחרות על חבור ימי. החבורים שיוכו כפרס. יסור  
סמו ב.זי"ס.

תפילה חגיגית בקייפטאון

לרגל „יום היס" נערכה בבית הכנסת „תפארת ישראל" תפ"ו  
לה חגיגת. החזן קוסביצקי עבר לפני התיבה והרב מ. מורגנשטין  
נאם מעניני דיומא.

## א ר ג נ ט י נ ה

בבואיננס איירס התקיימה חגיגה גדולה לרגל „יום היס".  
פרטים יבואו.

## למר יעקב שריר

מ"מ יו"ר החבל הימי לישראל

לבר-מצוח של בנו

דוד

ברכות מאליפות ואחולים לבביים

בית החבל הימי לישראל

## תנובה

המכליר הראלי

להספקת

תוצרת חקלאית

במדינה





## "תורן"

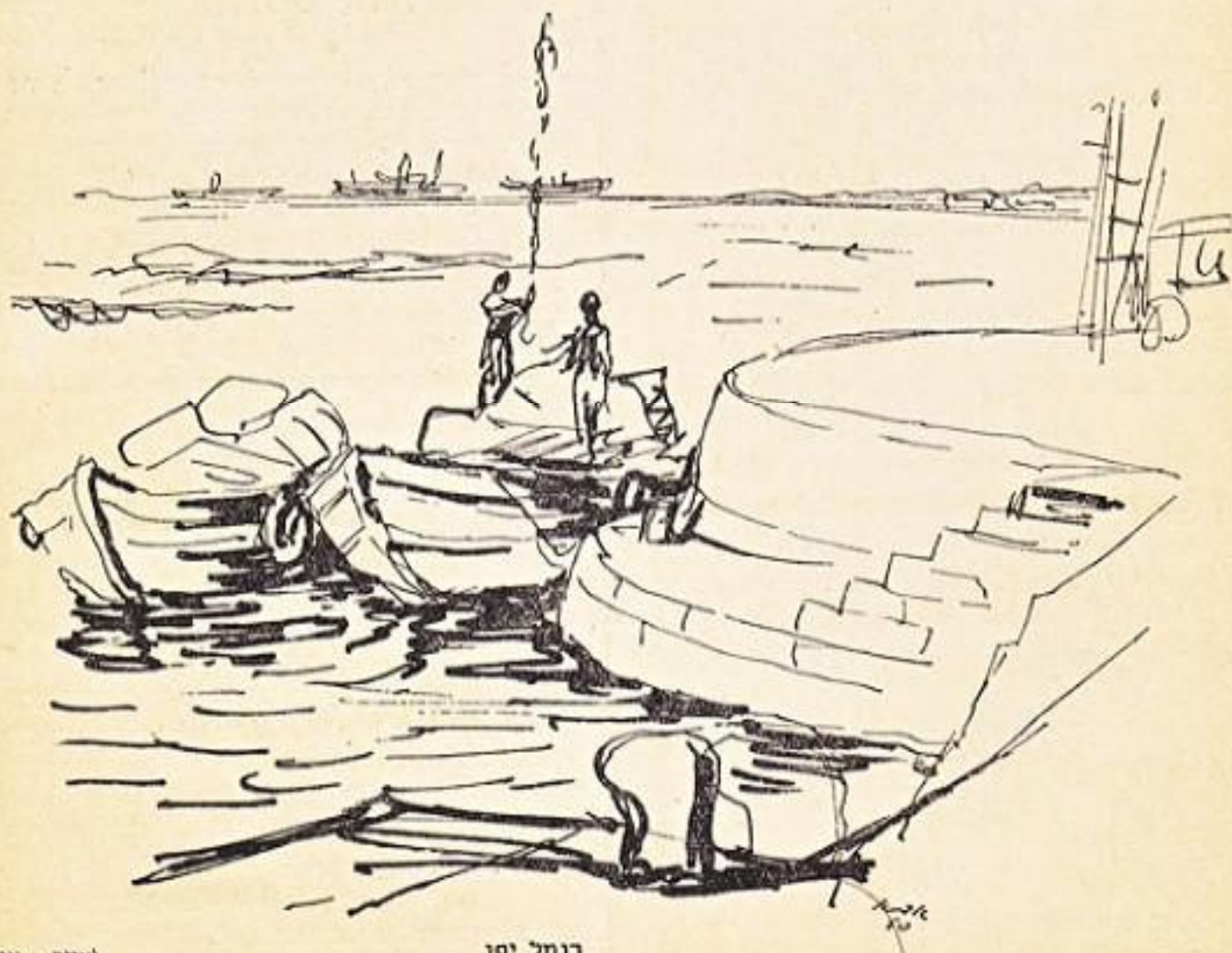
הוסיע גליון ראשון של "תורן" — דסים לבית "צים". כסתח החוברת נאמר:

לשקף את התפתחותה של "צים" בענפי פעולתה השונים והרבים; ללוח את תהליך התפתחותה בדיעות ודברי הסברה על הבעי יות השונות, אשר החברה נתקלת בהן; לאפשר לעובדי החברה באשר הם, להשיח את לבם בכל העניינים הנוגעים לחברה ול- עבודתם ותנאיה; להגביר את הקשר בין העובדים בחוטים ובים — כל אלה מתפקידו של "תורן", דסים לבית צים.

הגליון ערוך בסוביטעט ומלווה רישומים מלאיחן סך ההוי הימי.



משמאל לימין (שורה ראשונה): אברהם לונץ, מר גורדון יפה, יצחק קליין, מר י. פרנק, שורה שניה: ד"ר א. שפירא, דב שומרוני, מר א. אברמסון.



(ציור • אבא)

בנמל יפו



# ב ח ב ל ה י מ י ל י ש ר א ל

## ב מ ר כ ז

### מדינוני הועד הפועל של החי"ל

בישיבת הועד הפועל מ"4.53 צורף י. אליאש כחבר הועד הפועל במקומו של י. הכט שהתפטר מסיבות אישיות. כן נדונו עניני הפעולה בקרב הימאים, בישיבת הועד הפועל מ"24.53 נדונו עניני ביה"ס הימי וצוינה בברכה תרומתו הרבה של החבל הימי לישראל להתפתחותו של ביה"ס הימי בחיפה עד הגיעו לשלבו החדש — הפיכתו לבי"ס תיכוני לקציני ים לצי הסוחר וחיל הים כאחד. אושר תקציב החי"ל לשנת 1953 בסך 262.000 ל"י — הכנסה וסך 260.500 — הוצאה. הוחלט להקים קרן סטיפנדיות לטובת ביה"ס לדיג ואושרה הקצבה בסך 500. ל"י לצופי"ים היפה לרכישה ספינת מטור.

### בוועדה השנייה של איגוד הדיונים בישראל

שהיתה ב"29.53 וב"30.53 בחיפה ברכ מ. פומדוק בשם מרכז החי"ל והצביע על פעילותו הגדלה והולכת של החי"ל בשטח הדיג — סטיפנדיות לבי"ס לדיג, הבסיס להדרכת דייגים באילת, בהשתתפותו במפעלי ההדרכה לדיג וכו' וכו'.

### א ו ר ה י ם

הגיעה ארצה הנבי תמר פריסטין, עסקנית פעילה של החי"ל בקרן נורמן. סירה במפעלי החי"ל בתל"אביב וחיפה ונפגשה עם חברי המרכז. כן מבקר בארץ מר א. כץ, חבר הועד הארצי של החי"ל באפריקה הדרומית שבא בשליחות הסניף להסדרת השתתפותה של הפדרציה הציונית במפעלי החי"ל.

### יום ישראל בציור

יצא לאור בהוצאת החי"ל האלבום הימי גאלקטנדר בוגן, הכולל 18 ציורים על ההווי הימי ונוף הים בישראל. כתב דברי הקדמה ד"ר א. קולב, מנהל מוזיאון תל"אביב, האלבום יצא בחיזור רב ועוסק רחשם נאה בחיצוניותו היפה. ההפצה מתנהלת בתצלחה.

### פ נ י ש ו ת

ב"10 ביוני נפגשו היה א. כץ מקיפסאון, מ. זיליס, מ. פומדוק וי. שריר עם מ. אוסטסקין, מנהל קרן היסוד, בעניני הקצב בתה של הפדרציה הציונית באפריקה הדרומית למפעלי החי"ל. ב"29 ביוני היתה פגישה בין היה צ. אינסלר, מזכיר הפדרציה הציונית באפריקה הדרומית וסם לוין והיה י. שריר וב. סלדנקרייז מטעם החי"ל באותו הענין.

הרצאתו של מ. פ. קלה, מנהל נמל להיתאבר בבית הימאים בתל"אביב היתה ב"17 ביוני. פתח מ. זיליס, מ"ס יו"ר החי"ל בדברי ברכה לאורח, מוטחה עולמי לנמלים, רב החובל זאב הים הציג את האורח בשם משרד התחבורה וספר על תולדות חייו. אחרי ההרצאה נשאלו שאלות רבות והאורח השיב, מר זאב הים שמש מתורגמן מצרפתית.

### אזכרה ליעקב גיטלין ז"ל

המשרד הישראלי של הפדרציה הציונית באפריקה הדרומית ערך ב"10 ביוני במועדונו אזכרה רבת משתתפים לעסקן הציוני

הוותיק ורב הפעלים ר' יעקב גיטלין ז"ל. המנוח, ששימש בזמנו יו"ר סניף החי"ל בקיפסאון ואחר כך סגן נשיא הכבוד של החי"ל באפריקה הדרומית, הראה התענינות רבה לתפקידיו ומשימותיו של החי"ל בישראל, בשם החי"ל השתתפו היה י. שריר וד"ר צ. ברנדר.

### במוסד המרכזי להדרכה ימית

ההכנות לפתיחת מחנה הקיץ הארצי נשלמות והולכות. המחנה ייפתח ב"17 ביולי במסמורת, מושב דייגים ע"י כפר ויתקין. משתתפות בו האגודות הימיות "הפועל", "זבולון", ו"צופי ים". המחנה מיועד לדרגות א' וב' ויהיו בו 200 הניכים ר"25 סירות בהדרכתם של 20 מדריכים. לקראת פתיחת המחנה נתקיימו בחינות מיוחדות למועמדים ונרכש הציוד הדרוש. כן תוקן צי" הסירות.

### טקס חלוקת הפרסים לשיוט, יום הים היה ב"14

ביוני בבית הימאים, ישב ראש י. שריר, יו"ר המוסד שברך את משתתפי השיוט, את ב"כ משרד התחבורה ונציגי ביה"ס לדיג, כפרס הראשון זכה צוות הסירה "טרית" של ביה"ס לדיג.

### טקס סיום המחנה למורי המדרשה

כפי שהודענו בזמנו הונהג ע"י החי"ל לסיד מקצוע הימאות במדרשה למורים לתרבות הנוף של משרד החנוך והתרבות. עם גמר שנת הלימודים הראשונה הוקם ע"י החי"ל מחנה לימאות מעשית על הירקון ל"25 מורים. עם סיום המחנה נערך טקס לסיכום העבודה, פתח י. פודולי בשם המוסד. בשם מרכז החי"ל הביא ברכה ד"ר צ. ברנדר, מר י. פרישמן סיכם את ההישגים וסר מ. ויין הודה בשם המדרשה לחי"ל על שיתוף הפעולה הנאה. בשם המדריכים ברך אייזיק לוין.

### ג ח ל ל

ב"12 ביוני התקיימו ישיבות שונות עם ועד המושב, עובדי הצבור, עובדי ביה"ס החקלאי וכו' בהשתתפותו של ד"ר צ. ברנדר וז' בענין השתתפותם במפעלי החי"ל.

לד"ר צבי ברנדר

על מותה בלא עת של גיבתו

## חנה ברנדר ז"ל

תנחומין

בית החבל הימי לישראל



# יכין חקל בע"מ

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

המשרד הראשי:  
תל-אביב, רחוב לילינגלום 48  
ת.ד. 332 • טלפון 67221



פראג  
התעשייה  
הכבדה  
פראג

**וולקו**  
בית ציוד בע"מ

# אהרן רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי בכל עניני הובלה ימית

חיפה — ת.ד. 74 — טלפון 4241/2

סניפים:

תל-אביב-יפו — טלפון 66879, ת.ד. 305,  
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, בתים,  
בית-דגון, רמלה, לוד, באר-שבע

כל עסקי בנק בתנאים נוחים  
קשרים בנקאיים ענפים בחו"ל

העברות וגובינא בכל חלקי הארץ  
באמצעות הסניפים וקיסות המלווה  
של העובדים שברחבי הארץ



כל אלה  
ואצרה  
בהסנה  
יבאח

**הסנה**

חברת הביטוח הגדולה בישראל  
המשרד הראשי:  
תל-אביב רח' לילינגלום 44

# המשביר המרכזי

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

תל-אביב  
חיפה  
ירושלים

המועד המרכזי להספקה של  
התנועה הקואופרטיבית בישראל



חברה קבלנית לבנין  
צבי סבירסקי ושות' בע"מ

בנין בתים משותפים  
ברמת-גן. בגבעתיים והסביבה

המשרד: רמת-גן, רחוב ארלוזורוב 10 פנת המעגל



מפעלי מלט  
פורטלנד אי

**נשר**

ב ע מ

בנק  
לאומי לישראל  
בע"מ

הבנק הוותיק  
והגדול בארץ-  
הבנק שלך

