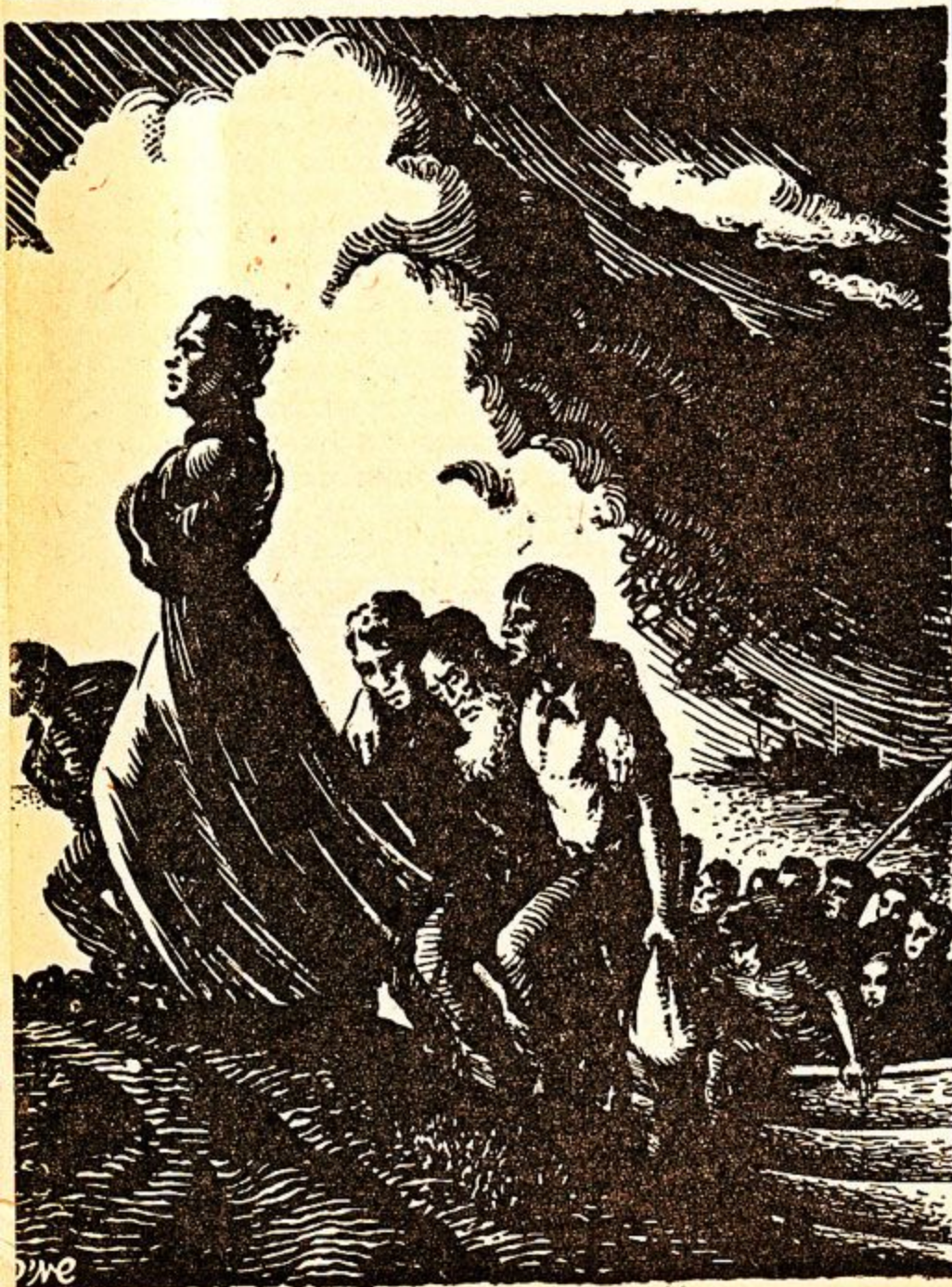


ים

גליונות החבל הימי לישראל



אחת
להדש

חוברת ג'ד' (ט"ו-ט"ז)
שנה שניה,
אב-אלול תש"ו, אוגוסט-ספטמבר 1946
כתובת המערכת
חבל ימי לישראל, תל-אביב
סל. 2437. ת. ד. 1917

שמיר

מכתב גלוי

...בימים הקשים ביותר, עת עמדה אנגליה יחידה במאבקה הנואש עם אויב־העולם האכזרי, והצי המלכותי, השולט בנתיבות עולם, שווע לעזרה — לכוחות אדם רעננים ודרוכים למאמץ עליון, התנדבנו גם אנחנו, צעירי ישראל בארץ ישראל — לשירות. חשבנו זאת לחובה ולכבוד גם יחד ליטול חלק, ולו גם קטן, במלוי התפקידים הנעלים של הצי המהולל, בעל המסורת עתיקת־היומין — להצלת העמים הנדכאים והאנושיות כולה. התגאינו בכך, שניתן לנו לצעוד תחת הדגל המשותף: להחיש עזרה לנרדף ולחלש, להציל כל טובע ולהביאו לחוף מבטחים.

באמונה ובמסירות מלאנו יחד, ידידי, את חובתנו הקדושה ברחבי הימים, בשנות אימים אלה של "דם, עמל ויוע". יחד סכנו את נפשנו על מנת להכריע את האויב, המתימר לרדות בעולם ולשעבדו. לאחר מאמצים נואשים וקרבות מרובים ראינו אותו — יחד ראינו אותו — כורע, קורס, נופל ומתבוסס בדמו. יחדיו צפינו בחרדה לעולם החדש, בעל "ארבע החרויות", שיקום על חרבות העולם הישן עם בוא הנצחון.

זוכר אתה ודאי, ידידי, מה רב היה שברנו — שברם של יורדי הים העבריים, בהגיע אלינו דבר ההשמדה של אחינו באירופה, בשריפה הגדולה שאכלה אותנו בתפוצות. ואתה, נדיב הלב והאציל, נדת לנו או, השתתפת בצערנו ועמדת דרוך ומוכן להושיט לנו יד עוזרת. זה הקל במקצת את מכאובי לבנו ועודד אותנו.

אמנם כן, לא פקפקנו אף לרגע, כי מוכן אתה לעזור לנו, כי מי כמוני יודע את אצילותך ואת אומץ לבך? אתה שחצית את האטלנטיק, בין הצוללות המרובות האורבות לך מכל צד; אתה שפרצת למורמנסק והמוות מאיים עליך מתחת ומעל; אתה, שבשיניך נאחות במבצר מלטה; אתה המלח האמיץ היודע לתת, אך גם יודע — לספוג... מי כמוני מכיר אותך, איש הים בעל הקליפה הגסה, המנבל פיו ללא הרף, ובתוך תוכו — לב זהב לו?

ועתה? — מה עוללו לך ידידינו? כיצד קם בהם העזו כה להשפילך? האמנם ממך דורשים לתור בלילות־חושך אחרי ספינות המעפילים הועירות החותרות לחוף? האתה תרדוף את הנרדף שבנרדפים, את האחד מני מליון, שניצל מידי היטלר והוא טובע עתה בים של דם ודיו ודבורים? כיצד קרה הדבר, שהיד המושטת לעזרה הפכה בן לילה לאגרוף רשע, המכה על ראשי שרידינו ונידחינו באירופה, וחוסמת את הדרך בפני יציאתם משם?

אותו הצי האנגלי המפואר, שעמד לימין בני הולנד המורדת ונלחם ב"ארמדה" הספרדית עד חרמה; אותו הצי, שהקים מתוכו את גלסון גבור האומה, שהביא את עצמו קרבן על מזבח המלחמה כרוזן העולם נפוליאון; האמנם הפך עתה צי זה לרודף דוגיות־מעפילים, הנמלטים על נפשם מגיא ההריגה והתופת הנאצית־אירופית? אכן, סוף סוף השגת את "ארבע החרויות", מצאת אותה וכבשתיה — ולנגד עינינו אסרת אותה במכלאות קפריסין...

יודע ידעתי, ידידי, שלא אתה האשם בכל המעשים הללו. אין אתה עושה זאת אלא לפי פקודת השלטון המרכזי שבלונדון הבירה. יודע אני, שרק מתוך חובת המשמעת אתה ממלא, בלילות האפלים, את הפקודות האכזריות של מפקדיך, טוב שחושך, ידידי, בשעת יציאתך למעשה "הגבורה", לאורך חופי ארץ הקודש, טוב שחושך ואיש אינו רואה את אודם הבושה המכסה את פניך, מי יתן, ששמע מעשיך לא יגיע לאזני בני ביתך, המחכים לך שם הרחק בחוף מולדתך.

אולם זאת עליך לדעת, שמעשים אלה לא ישאו פרי, לא תצלה המזימה. עשרים נתפסו — מאתים הגיעו בשלום; אחריהם יבואו עוד מאתים ועוד מאות ואלפים ורבבות. כי אין להם ברירה, ידידי, אירופה אינה רוצה בהם והם אינם רוצים בה וכאן מחכים להם אחים ורועותיהם פתוחות לקבלם.

יתכן, שבאחד הלילות תטביע לפי פקודה מגבוה, דוגית קטנה ובה — אחותי הקטנה, אמא ואבא וכל בני המשפחה נשרפו במשרפות או נחנקו בתאי הגזים. רק היא נותרה בנס והיא רוצה להגיע אלי. יתכן מאד, שאתה — במו ידיך תטביע אותה או תחזיר אותה על קליפת האגוז שלה אל לב ים, למוות הבטוח.

אינני נוטר לך שנאה, ידידי, כי לא בכך האשם. אך, האם לא תמצא דרכים וצורות־בטוי לכל מה שמתחולל בלבך? האם לא תמצא עוז בנפשך להגיד לאנשי השלטון, כי מעשים אלה ימיטו חרפת עולם על עמך ומולדתך ושנאת עולם על אשר התאכזרו בעם עולם?

צר לי עליך, ידידי.

שלך בידידות,

חברך היהודי מארץ הקודש,
אשר שירת אתך יחד בצני.

שיר ספנים*

התפוגג הכל בְּיָמֵי,
גַּם וְכֵתֵל בְּאַפֵּל
וּבְשִׁיר שֶׁל סַפְּנִים, כֹּה
צָף חֵלוֹן בְּלִב־הַלֵּיל.

צָף עֲלִיוֹ הוּא וְנִבְּה
עַל קִירוֹת וְעַל חוֹמוֹת;
רִיק מְשַׁל הַרְחוֹב לְמִטָּה,
רַק אֲנִי פֹה אֶעֱמַד.

צָף חֵלוֹן בְּעֵבֶר־רְקִיעַ
מְלֻקֵט וְרֹד בְּהִיר,
וְלִקוֹל צְלִילֵי גִיטָרָה
מִיִּשְׁהוּ גְּשִׁיר שֶׁם שִׁיר.

— מִי אֶתָּה, הַשָּׁר, לְמַעַלָּה,
לְרַחֲבֵי עֵמֶק נִרְדָּם
אֶת שִׁירְךָ רוֹגֵן תְּשַׁמִּיעַ,
שֶׁל סַפְּנִינָה וְשֶׁל הַיָּם?

שֶׁל סַפְּנִינָה בְּגֵאוֹ-הַדְּגָל,
שֶׁל הַיָּם עִם חוֹפֵי תְּכוּל,
מִי אֶתָּה שָׁם, נָא הַגִּידָה,
תּוֹ סַפְּן, תְּשַׁמִּיעַ קוֹל!

דָּמַם לֵיל, רַק בְּעֵנֶי
צָף חֵלוֹן כֹּה מְאֻדָּם;
וְלִקְצָב הַגִּיטָרָה
יַעֲנֶה הַשִּׁיר בְּרָם:

— עַל נִשְׁאֵת זֶה סַפְּנִינָנו
וְהַיָּם רָחֵב בְּכִיר;
אֲמִוּנָה הִיא קִבְּרֵינִטְנו
תּוֹף סוֹפּוֹת הִיא תַעֲכִיר.

יִתְקַצֵּף הַיָּם סְבִיבֵנו,
יִתְלַף אֵימִים הַלֵּיל;
דְּרֹךְ עַרְסְלֵי הַרְתָּב
הִיא תּוֹכִיף אֶל חוֹף גּוֹאֵל.

לֵם אֶעֱמַד, הַרְחוֹב בְּאַלֵּם,
הַרְקִיעַ כֹּה קוֹדֵר;
אֵךְ גְּדֵל מִדֵּי כֵּל רַגַע
חֵלוֹן, אִוְרוֹ גּוֹבֵר.

וּמִצָּף בְּאוֹר שֶׁל וְרֹד
עַל פְּנֵי גַג וְקִיר אֶפֶל
בְּשִׁירַת־סַפְּן גּוֹהֲרֵת
צָף בְּהִיר אֲנִי בְּלִיל — —

מיידִישׁ: אפרים חלמי

* נחפרסם ב, אונזער ווארט, עתון
מסלגת פועלי-ציון (צ. ס.) בפולין, גליון מס'
14 לודז, יוני, 1946. המשורר—מטובי המשמרת
הצעירה של משוררי היהודים בפולין. בין
החוזרים מרוסיה.

וּפְתַחוּ שְׁעָרֵיךָ תָּמִיד, יוֹמָם וְלַיְלָה לֹא יִסְגְּרוּ...

ישעי' ס', י"א

אניה ראשונה - צעד ראשון

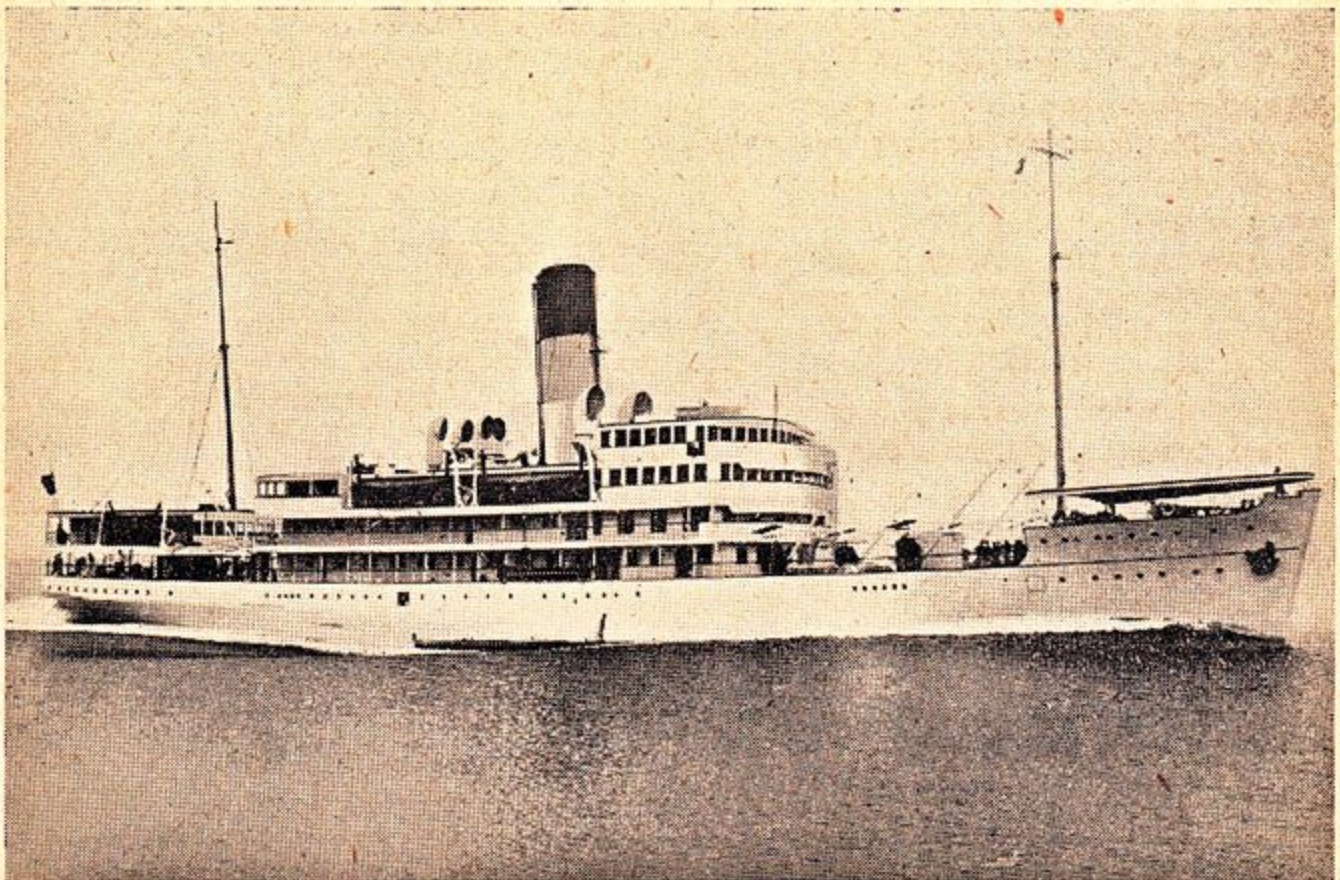
בחוברת האחרונה "ים" מסרנו פרטים ראשונים על ההסכם ליסוד חברת אניות אנגלית-יהודית, כתוצאה ממשאומתן ממושך בין הנהלת חברת השיט הארצי-ישראלית "צים" וחברה בריטית אחת לספנות. עכשיו נעשות כל ההכנות לפתיחת הקו הימי העברי לשירות נוסעים ומשאות בים התיכון עוד לפני סוף השנה האזרחית השוטפת.

הון היסוד של החברה המשותפת יהיה חצי מיליון לא"י. החברה רכשה כבר את אניתה הראשונה, לנוסעים ומשאות - "Kedah" ואף הוצע לה כבר שם עברי - "קדמה" (=מזרח) - שם סמלי, המבטא את מיטב שאיפותינו לפתוח תנועת אניות במזרחו של ים התיכון. האניה היא בת 3,000 טון בערך ומהירותה - 19 קשר. יש לברך על ההתחלה. כל נכס חדש בימאות העברית הישג הוא לנו, ואם גם - ראשיתו מצער. אנו נושאים את לבנו לצי עברי גדול ולעובדים רבים שיועסקו בו. אניה ראשונה זו בעלת 3,000 טון אינה יכולה להחשב אלא כפתח בלבד לקראת בצוע התכניות הגדולות לפתוח הספנות העברית, שעליהן אנו חולמים.

ושבעתיים יקר לנו נכס זה בשעה זו, לאור המעצורים והמכשולים המרובים העומדים בדרכנו להגשמת שאיפותינו הציוניות. בהפעלת תכניות הספנות שלנו נוספו עוד קשיים מיוחדים, שמקורם במסכת הבעיות של הספנות

העולמית. משהו הוזה עתה בשטח זה.

ויש לציין במיוחד, כי ההסכם עם חברה לא-יהודית בהקמת השירות החדש בים התיכון איננו בא לפגוע במידה כל שהיא בצביון העברי של המפעל. בהסכם שנחתם בין הנהלת "צים" והחברה הבריטית מובטח במפורש הדגל הארצישראלי וצנח העברי. גם ההנהלה של החברה משותפת היא. ידענו שעבריותה של אניה אינה מתבטאת בכך שהבעלים עליה הם יהודים. כל עוד לא יונף עליה דגל משלנו ולא יובטח בה חבר עובדים עברי - לא תחשב האניה כאניה עברית. "צים" שמרה על עקרון זה בהסכם שלה. וההתחלה הזו מחייבת גם את ימאינו העבריים. האניה האחת שנרכשה תעסיק כמאה עובדים לסוגיהם ודרגותיהם השונים. אם זוהי ההתחלה - ובטחוננו הוא שנוכח בקרוב לאניות נוספות - הרי מחריפה והולכת שאלת העובדים. לא אחד מאלה, שעלו לעבוד לאניות זרות, באין אניות משלנו, יידרש עתה להחליף את אניתו ולעבור לאניה העברית. ודאי יעשו זאת רבים מרצון, כי הרי זו היתה עצם שאיפתם - לשרת את הצי העברי בהקדם. אך לא פחות מזה מופנית התביעה לאגודה המקצועית של הימאים שלנו - לגייס את הכוחות הדרושים לאניותינו, להיות נכונים לכל קריאה להעלותם על הסיפון. ההתחלה נעשתה. ההמשך תובע מאמץ משותף ומרוכז לחזק מעמדנו בספנות.



(בשולי הגליון הרשמי מס. 1511)

עם התפתחותה של הספנות הארצישראלית, כשהיה צורך להודק יותר ויותר לחוק הימי, נתברר, כי מצבו של ענף חוק זה אינו מניח את הדעת כלל ועיקר. קובץ חוקי הים, שהשתמשו בו, היה הקודקס המסחרי הימי של נפוליון, שעבר אלינו בירושה מידי התורקים — מערכת חוקים ימיים מיושנת לגמרי, שנועדה לשמש את תנועת אניות-המפרש. בצד קובץ-החוקים הנה חקקה ממשלת א"י שורת פקודות, המסדירות כמה ענינים מיוחדים, בעיקר עניני נמל. על תערובת-חוקים זו מתוספים עוד המגילה העותומנית, שאבד עליה כלת, וחוק "קומון לוו" Common Law האנגלי, במסיבות אלה מן הראוי לקדם בכרחה את ההתחלה הנעשית עתה ע"י הכנסת תחיקה ימית מודרנית. בעתון הרשמי מס. 1511, מיום 8 באוגוסט 1946, פורסמה הצעת חוק חדש, הדנה בשני ענינים שונים שאינם מהווים, אמנם, אלא חלק קטן מהחוק הימי, אך אפשר לטפל בהם, מחמת מהותם הנבדלת, בדרך תחיקה חלקית.

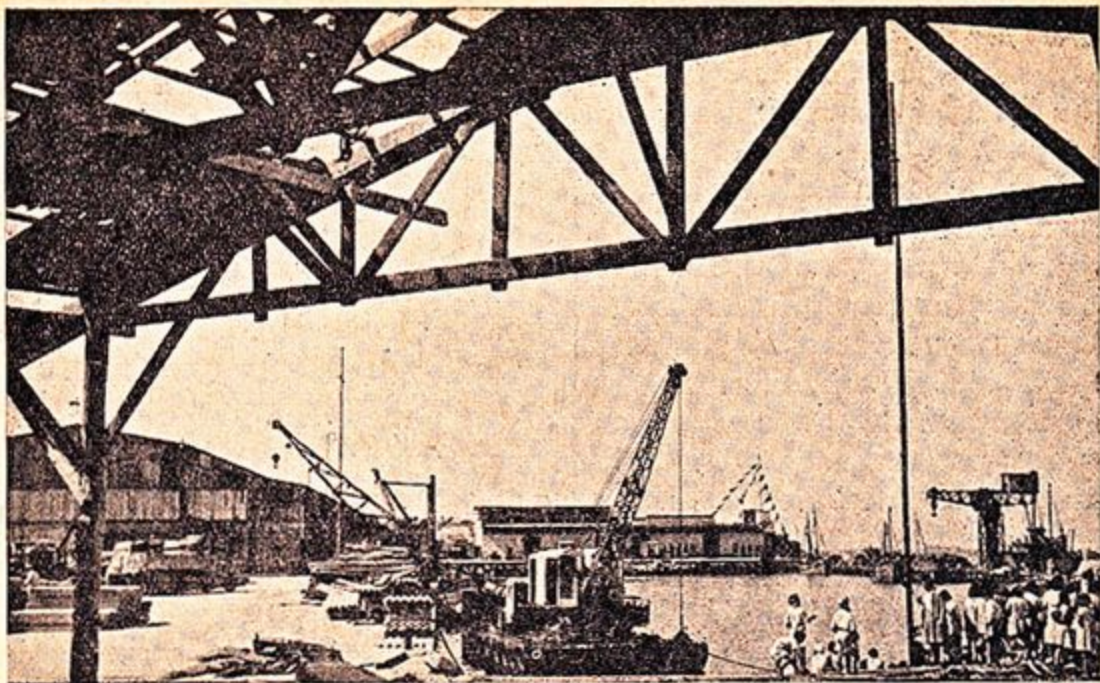
ההצעה דנה קודם כל ברישום האניות ובחוק הדגל, שני דברים שענינם הוא, בשורה הראשונה, הסדרת הבקורת והפיקוח של השלטונות, ואינם נוגעים כמעט באינטרסים הפרטיים של השייט. כאן מוגדר לראשונה מושג האניה הארצישראלית. לפי ההגדרה (סעיף 3) — הרי זו אניה השייכת כלה לנתינים ארצישראליים, או לחברה הרשומה בא"י ושלפי מטרותיה וסמכויותיה היא יכולה להיות בעלת אניות (10א). מבחינת החוק הפומבי אי אפשר לבוא בטענה נגד הגדרה זו. אולם, אגודת רבי החובל, הקצינים והמלחים העבריים, מעירה, כי צריך היה לכלול בהגדרת המונח "אניה ארצישראלית" הגבלה נוספת, דהיינו, כי בתור רב-חובל, קצין ראשי ומהנדס ראשי יוכלו לשמש רק נתינים ארצישראליים שבידם תעודות הכשרה ארצישראליות. דרישה זו היא נכונה ומוצדקת כשלעצמה, אולם היא שייכת לשטח אחר; לא יתכן מבחינה חוקית-טכנית, להתנות את הסטאטוס המשפטי-המדיני של אניה בנתינותם של אנשים מסוימים מבין עובדיה, אך, ודאי אפשר יהיה לקבוע זאת אחר כך, בתקנות על תנאי העבודה באניה, כי העובדה שהאניה היא ארצישראלית מחייבת שעובדיה יהיו בחלקם הגדול נתיני א"י.

חובת הרישום חלה על כל האניות, פרט לאלה שקיבולן הוא פחות מ-15 טון נטו (סעיף 4) וכלי שייט המשמשים רק לעבודות בתוך הנמל (5). בקשר לכך מתעוררת שאלה הטעונה בירור, הן בחיפה והן בתל-אביב וביפו משתמשים בסירות-פריקה שקיבולן הוא למעלה מ-15 טון. אולם בעוד שבחיפה מועסקות הסירות

האלה כרגיל רק בתוך תחומי הנמל, הרי בתל-אביב וביפו הן מוכרחות להפליג לים, כדי להגיע אל האניות העוגנות במרחק, לטעינה או לפריקה. האם סירות-פריקה אלה בתל-אביב וביפו פטורות מחובת הרישום או לא? מן הראוי שנקודה סתומה זו בהצעת החוק תובהר לפני שהחוק יכנס לתקפו. חובת הרישום איננה חלה לגמרי על אניות השטות בנהרות ובאגמים בתוך הארץ, או על אניות שהנציב העליון יפטרן במיוחד מחובת הרישום. הצעת החוק קובעת בתור רשמים (ריש פתוחה) את מנהלי הנמל בחיפה וביפו. על אלה יהיה לבצע את הרישום לאחר מילוי הדרישות הנקובות בחוק (8). קודם כל על המודד המוסמך לציין את סימני הזהות של האניה (המידות וצורת המבנה) ולמדוד את הטונאז' שלה, היינו את הטונאז' ברוטו ונטו. אחר כך יש לסמן את האניה ע"י רישום שמה על דפנותיה משני הצדדים וציון שמה ונמל הרישום שלה מאחוריה. בתוך האניה גופה יש לרשום את מספר הרישום והטונאז'. לבסוף יש לצייר על דופן האניה ואחורה את אמת עומק המים (ציור אמת-הטעינה באמצע דופן האניה, בהתאם לנוהג הבינלאומי אינו מיותר ע"י כך). על הדברים האלה חייב המודד להוציא תעודה, ביחס לאניות הבנויות בא"י צריך להמציא גם את תעודת-הבנייה, המציינת את כל סימני הזהות של האניה. בנוגע לשם האניה נקבע, כי שמות שנרשמו כבר או העלולים להטעות בדמיונם לשמות שנרשמו מקודם, לא יתקבלו ע"י הרשמים.

בפנקס הרישום נרשמים: שם האניה, נמל הרישום שלה, תאריכי תעודת המדידה, מוצאה של האניה ובעליה, אגב ציון חלקיהם בבעלות האניה ושטר קנינם. כל אדם רשאי לעיין בפנקס הרישום. תעודת הרישום המוצאת ע"י הרשם והמכילה את כל הפרטים האלה, ונוסף לכך את שם רב-החובל, היא מעין פספורט של האניה. בכל מקרה של הכנסת שנויים בפרטים הנזכרים יש להציג את תעודת הרישום (16-22). כתוצאה משנויים כאלה אפשר ופנקס הרישום בשביל אותה אניה יסגר, למשל במקרה של אבדן האניה, שבירתה או העברתה לנתין זר. רק במקרה שנרשמו משכנתאות על האניה ישאר פנקס הרישום בתקפו. למען שנוי שם אניה יש צורך ברשיון מיוחד (24). אולם השנויים המבוקשים יכולים גם להיות טכניים, כגון מבנה האניה או הטונאז' שלה (25-26); במקרה זה יש לסדר תעודת-מדידה חדשה וכתוצאה מכך אפשר גם שאניה תרשם מחדש. כן הוא הדבר במקרה של חילופי בעלים, לפי בקשת הבעלים (27).

לשם העברת הבעלות על האניה יש לערוך שטר מכר (29) לפי טופס המצורף להצעת החוק. שטר המכר צריך שיעשה בפני נוטריון צבורי, מובן, כי בעת רישום ההעברה נבדקת נתינותם של הבעלים החדשים.



הנמל בעבודתו (מחוך הספר, נמל תל-אביב, הוצ' אוצר מפעלי הים בע"מ)

ואם אין הם נתינים ארצישראליים או הברה הרשומה בא"י, אין רושמים את ההעברה. הצעת החוק מכילה הוראות מיוחדות ביחס להעברת בעלות שלא עפ"י מכר, אלא בתוקף החוק, כגון במקרי מות, פשיטת רגל או נשואין של בעלי האניה (32). אם באחד המקרים האלה יהא נתין זר זכאי לקבל חלק באניה, יוכל בית המשפט למכור אותו חלק לפי בקשת המעונין ולזכותו. אולם בית המשפט יוכל גם לסרב לבקשת מכר כזאת ולהחליט בענין לפי ראות עיניו.

לקרן בפני הנוטריון הצבורי ובנוכחות עדים שטר משכנתא לפי הטופס המצורף להצעת החוקה (36, 54). הרישום נעשה ע"י הרשם, אגב ציון התאריך והשעה שבהם הוגשה המשכנתא לרישום. כשיש כמה משכנתאות הן נרשמות לפי סדר הגשתן לרישום, ודרגותיה נקבעות לא לפי תאריכי שטרי המשכנתא, אלא עפ"י תאריכי הרישום. כאן יש לציין סתירה בין ההוראות השונות של החוק. רישום המשכנתאות ייעשה, כאמור, לפי תאריכי הגשתן לרישום. אולם, מה הדין אם נערכה משכנתא ראשונה, ומיד לאחר כך משכנתא שניה, ואם בסידור המשכנתא הראשונה בא עיכוב שיש לסלקו לפני שאפשר יהיה לרשמה? או שרישום המשכנתא השניה יידחה עד שאפשר יהיה לרשום את המשכנתא הראשונה, או (אם הרשם ינהג באופן פורמלי) שהמשכנתא השניה תרשם לפני הראשונה, אך ע"י כך תזכה המשכנתא השניה בדרגה שאינה מגיעה לה? יש כאן מקום לתיקון טכני של הצעת החוק. ענין דרגת המשכנתא חשיבתו מרובה גם לגבי המקרה של פשיטת רגל (40). לפי ההצעה — קודמת המשכנתא לכל זכויות וחובות אחרים. אולם, נראה כי נעלם פה מעיני מחבר-ההצעה דבר, שבמסיבות ידועות עלול להיות בעל חשיבות רבה. אכן, לפי דיני הים המקובלים בכל הארצות קיימות זכויות ידועות in rem (שעבודים) המבוססות על מצבי-עובדות מסוימים שהחוק הימי מכיר בהם (התנגשות, הצלה, עסקי מלוה מסוימים של רב-החובל, שכר עובדי-הים וכו'). זכויות אלה, הרובצות על האניה בלבד, יש

ואם אין הם נתינים ארצישראליים או הברה הרשומה בא"י, אין רושמים את ההעברה. הצעת החוק מכילה הוראות מיוחדות ביחס להעברת בעלות שלא עפ"י מכר, אלא בתוקף החוק, כגון במקרי מות, פשיטת רגל או נשואין של בעלי האניה (32). אם באחד המקרים האלה יהא נתין זר זכאי לקבל חלק באניה, יוכל בית המשפט למכור אותו חלק לפי בקשת המעונין ולזכותו. אולם בית המשפט יוכל גם לסרב לבקשת מכר כזאת ולהחליט בענין לפי ראות עיניו.

בקשר להוראות בדבר פנקס הרישום נידונה גם שאלת חוק הדגל. אניה ארצישראלית אינה רשאית להניף דגל לאומי אחר מלבד דגל "יוניון דו"ק" Union Jack בתוספת העיגול עם הכתובת "פלשתינה (א"י)" (46). כל דגל לאומי שיונף בניגוד להוראה זו יוחרם. מלבד זאת יהיו מניפי הדגל צפויים לעונש. יש להניח, כי מאחר שהדגל העברי אינו נחשב כדגל לאומי מבחינת החוק הבינלאומי, הנפתו מותרת, לפחות באותם מקומות באניה שאינם מיועדים לדגל הרשמי. יוצא מכלל האסור הנדון הוא השמוש בדגל לאומי אחר במטרה להמלט מאנית האויב. הצעת החוק מטילה עונשים עבור נסיונות שונים להסתיר את לאומיותה של האניה. לבסוף נקבעים מקרי ההחרמה והמעצר השונים של האניה ודרכי ביצועם (67-68).

חשיבות גדולה יותר בשביל הישוב נודעת לענין המשכנתאות. שעד עתה אי אפשר היה לרשמן על אניות ארצישראליות. לשם רישום משכנתא על אניה יש

השיפוט היחידה היא לבית הדין של האדמירליות (70). שידון לפי החוק הימי האנגלי במידה שאין החוק הארצישראלי מטפל באותו ענין (71).

על אף כל החסר או הלקוי יש להדגיש את חשיבות החוק המוצע. רישום משכנתאות על אניות הוא אמצעי מימון רב ערך לא דק בשביל אניות גדולות. כי אם גם בשביל ספינות דיג. אמנם, אין להפריז בערכה של המשכנתא הימית. מהותו המיוחדת של הסיכון בענף השיט, ובעיקר דין הקדימה של השעבודים החוקיים לפני המשכנתא, מהווים במידת מה מכשול על דרך השמוש במשכנתא להבטחת האשראי הימי, באירופה נפוצה המשכנתאות על אניות, בעיקר בבלגיה ובהולנד, למימון מפעלי אניות לתחבורה פנימית. בארץ ישראל מורגש למדי הצורך במתן הלואות למפעלי אניות, כי בדרך זו יכול ההון הפרטי להשתתף בפיתוח הספנות מבלי שבעל ההון יסכן את כספו יתר על המידה.

הצעת החוק מהווה ראשית של התפתחות. בהערות הממשלה להצעת החוק נאמר, כי ענין עובדי-הים ובטחון האניה, ישמשו נושאים להמשך התחיקה. יש לקוות שהממשלה תוסיף לתת את דעתה גם להבא על החוק הימי, וכי בבואה לטפל בשאלת תנאי העבודה באניות לא תסתפק בהעקפת "חוק הסחר הימי", האנגלי Mer-chant Shipping Act אלא תקדיש תשומת לב מיוחדת ליחסי העבודה השוררים בארצנו.

— מקצוע הוא.

לים. אחר כך החלו סוחרים אלה, שידם לא השיגה לרכוש אניות ביחידות, לפעול במשותף, אולם גם אז — בהובלת סחורתם הם בלבד. מהנהוג הזה וכן מהופעתו של המוביל הציבורי נוצרה במשך הזמן "האניה ה-64" המחולקת ל-64 חלקים (קאראטים). שהבעלות עליה היתה בידי 64 או פחות משקיעים. האניה היתה רכושם של אנשי עסק והונהגה בה חלוקת תפקידים; ההנהלה היתה בידי איש אחד או עסק אחד, שלו היה הנסיון בעסקי ההובלה והספנות. צורה זאת קימת גם כעת בתוספת "חזוי הנהלה", שעל פיהם נמסרת ההנהלה לידי אחד השותפים "בעל קאראטים", שהוא גם בעל מקצוע, המכונה "הבעל המנהל". לפעמים נמסרת ההנהלה לידי אדם, שאין לו כל חלק באניה, אך מוכר הוא כבעל מקצוע (ומכונה "הסוכן המנהל"). המוציא לפועל את תפקידו בהתאם "לחזוי הנהלה". חלוקת התפקידים הסתעפה והלכה בתקופה האחרונה על בסיס מניות בחברות אניות בערבון מוגבל. בחברות אלה, ובמיוחד בחברות המונות מאות או אלפי חברים, נמסרת ההנהלה לידי מנהלים (דירקטורים). לפחות חלק מהם הם בעלי ידיעות מקצועיות והם מעסיקים מנהלי משנה בעלי מקצוע בענפים השונים

להעדיפן במסיבות ידועות על תביעות כספיות אחרות במקרה של פשיטת רגל. אולם ברור, כי כל השעבודים האלה דין-קדימה להם לפני כל זכויות אחרות, וביחוד לפני משכנתאות. ההצעה אינה מזכירה לגמרי את כל התביעות האלה בעלות דין-הקדימה, אף על פי שחשיבותן מנקודת-הראות של האשראי הימי היא גדולה ביותר. פדיון המשכנתא נעשה ע"י הוכחת סילוקה בתוקף שטר-פדיון נוטריוני (37). אולם קיימות גם עילות אחרות לביטול משכנתא, שאין ההצעה מזכירה אותן, וכן אין היא דנה כלל בשאלות דרגה שונות העלולות להתעורר בקשר לסילוקי-משכנתא חלקיים.

לצורך העברת משכנתא על שם נושא אחר (41) קובעת ההצעה טופס מיוחד, אך גם פה נשארים ענין ההעברה החלקית ושאלת הדרגה ללא הסדר. מה שחסר לגמרי בהצעת החוק, הרי היא הסדרת האשראי הגדול הדרוש לספנות. אי אפשר כלל לרשום משכנתא על אניה, כדי להבטיח הוצאת אגרות חוב, בלתי אם כל בעל אגרות-חוב ירשם כבעל משכנתא באופן נבדל. בשים לב לכך שאגרות-חוב מוצאות לאלפים, אין כלל להעלות על הדעת דרך רישום זו, בפרט שיש לאפשר גם את העברת אגרות-החוב מיד ליד. פנקס-הרישום היה מתמלא במהרה ויוצא מכלל שמוש. יש לאפשר את רישום כל אגרות החוב על שם נאמן, בכל הנוגע לעניני משכנתאות על אניות, זכות

ד"ר קלמן ברקוביטש / בעלות האניות והנהלתן

ענף ההובלה בנתיבי הים עתיק יומין הוא והעוסקים בו הלכו והתמחו בו במרוצת השנים. כיום נחשבות כל הפעולות האלה הקשורות בבעלות על אניות, החזקתן והשימוש בהן וכן גם שירותי העזר הקשורים באניות — לפעולות מקצועיות. בעבר הרחוק לא היתה הובלת סחורות בדרכי הים ענף נפרד מסחר החוץ. המעבר מהמוביל הפרטי למוביל הציבורי אירע תוך תהליך אטי, במשך המאה ה-19; בתקופה האחרונה השלם תהליך זה וההפרדה נעשתה מוחלטת. בתקופת מעבר זו נקבע המצב החוקי-משפטי ונקבעו הסדרים הבינלאומיים ביחס למוביל הציבורי והובלת הסחורות מעבר לים וכן גם שוק ההובלה הבינלאומי קבלו אופי מיוחד וצורה ברורה. עם זאת גדל והלך בעולם הביקוש לאמצעי ההובלה וביקוש מוגבר זה, בצד ההתקדמות הטכנית בבנין אניות והתאמתן לתפקידים מיוחדים, דרשו השקעת הון ניכר להחזקתן ולפעולתן היעילה. כך הלך והתפתח ענף כלכלי זה והפך לתעשייה עצמאית ועסק בינלאומי.

מעבר זה הביא אתו שינויים בצורת הבעלות על האניות והנהלתן. תחילה היו האניות ברשותם ובהנהלתם של סוחרים פרטיים או ברשות חברות להתישבות מעבר

והמרוכים שבגדר פעולתם. יש מאלה שעלו לדרגת ראשי חברות גדולות אף על פי שאין בידם כל חלק בעסק. בארצות שבהן הממשלה היא הבעל העליון, כל עסקי האניות מנוהלים על ידי יחידות עצמאיות המאורגנות על בסיס מסחרי, בהדרכה מקצועית מתאימה. במשך המלחמה האחרונה היו הציים המסחריים האדירים של בריטניה וארצות הברית נתונים להנהלתם של המיניסטר להובלה מלחמתית בבריטניה והרשות להובלה מלחמתית באמריקה, באמצעות "מנהלי אניות" בבריטניה ו"מפעילי אניות" בארצות הברית. "המנהלים" ו"המפעילים" האלה אנשי מקצוע הם.

בעטייה של התפתחות הספנות כענף תעשייה נפרד ובינלאומי נוצר מקצוע חדש — הנהלת אניות, על כל שלבי התעשייה והעסק הכלולים בה. שירותי העזר המשרתים את הספנות כוללים סוכנים-מתווכים לקניה, מכירה ולהשכרת אניות; סוכנים בנמלים שונים בעולם העובדים בשכירות או באופן עצמאי; סוכנים המנהלים סוכנויות להסעת נוסעים וסחורות באניותיהם; באי כוח הבעלים בנמלים זרים למען הגנת זכויותיהם וענייניהם; סוכנים-ספקים המספקים דלק לאניות, בקביעות או על פי הזמנה, וכו'. כל אלה ממלאים תפקידים מיוחדים, שכל אחד מהם הוא חלק מהנהלת עסקי אניות. בכמה ארצות מחייב החוק להגיש את רשימת האנשים העוסקים בעסקים הנ"ל או — להשתייך לאגודות מקצועיות. כל אלה נחשבים לבעלי מקצוע בתפקיד המיוחד להם, כמו מנהלי חברות אניות במקצוע הספנות. התכונות המיוחדות של מקצוע הספנות נעוצות בתהליך ההתפתחות ההיסטורי ובאפיים המיוחד של עסקי אניות. התכונות המשותפות לסוחר בעבר, לבעל-מנהל בהווה ולבעלי המניות בחברות האניות ומנהליהן המקצועיים הן — ההעזה והרומנטיות בגישתם לעסקי הספנות. בתכונות נפשיות אלו ובמסורת שנתקדשה במרוצת השנים טמון סוד ההתפתחות של הספנות הפרטית. לגורמים הללו גודע לפעמים ערך יותר גדול מאשר לרדיפה אחר רווחים, שהיא התכונה היסודית השניה במעלה במקצוע הספנות. בניגוד לענפי כלכלה אחרים חדורה הימאות סנטימנט עמוק וגישה אנושית-נפשית למקצוע. איש האניה הוא תמיד תרבות של חלוציות ומסורת, כמו המקצוע שלו.

אולם הימאות היא גורם כלכלי חשוב הדורש בראש וראשונה מומחיות רבה; כן גם נתבעים לכך כל אלה המנהלים את עסקי הספנות. וכך מגדיר זאת סופר אנגלי ידוע: "בעל אניה או מנהלה יש שהוא ממלא אגב מילוי תפקידו גם את התפקיד של איש כספים, עורך-דין, מנהל חשבונות, בלשן, מהנדס, מתכן תכניות לאניות, מחסנאי, וגם מומחה לפחם וברזל. חייב הוא לשקוד על מפת העולם, בעיקר אם הוא בעל אניה משא

ולהיות בקי בסוג ובטיב התוצרת של כל הארצות. בעל האניה חייב גם להיות פוליטיקאי במקצת, מדינאי, סוכן לביטוח אניות, פילוסוף ואיש עסקים גם יחד".

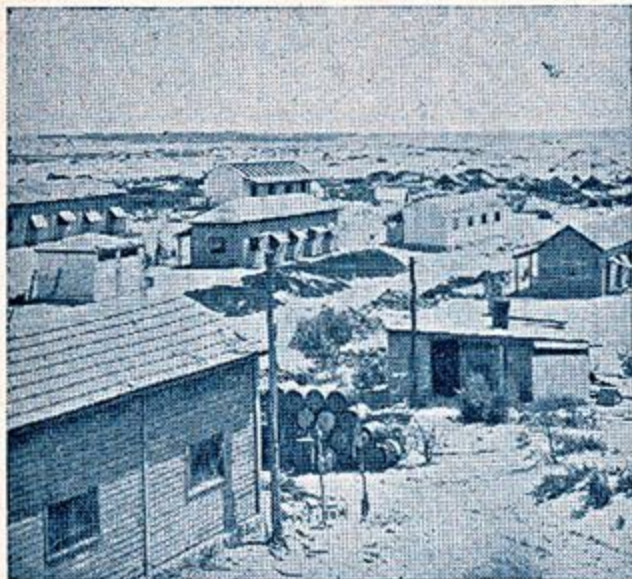
שום אדם לא היה מעמיס על עצמו נטל כזה בלי אהבת המקצוע. אך בזאת לא סגי. לאיש האניה דרושה השכלה מיוחדת, הכשרה ונסיון. בתקופתנו אנו נתון ענף הימאות במסגרת חוקים כלכליים מסוימים ואירגונו בכל הארצות מושגת על עובדה זו. מקצוע הימאות הגיע לדרגת התפתחות כזו, שיש בידו לארגן את חבריו על בסיס מסחרי ומקצועי וכן גם לדאוג לחינוכם והכשרתם. יש לציין, שביחס לצד האירגוני-מקצועי הגיעו כבר, בארצות בעלות צי מפותח, להישגים חשובים.

בזמנים עברו היה המקצוע נרכש בעמל תרגילים קשים. כעת קיימים לכך קורסים להכשרה אלמנטארית ולהשכלה גבוהה והתמחות. השכלה זו ניתנת בבתי ספר ובאוניברסיטאות או בבתי ספר גבוהים לכלכלה ובמכונים, כגון "המכון להובלה" בבריטניה, והיא נדרשת גם על ידי אי-אלה אירגונים מקצועיים, כמו "המכון לסוכנים מוסמכים" ואחרים. גם המדינה וגם חברות האניות מכירות בערך ההשכלה האלמנטארית והגבוהה בשדה הימאות ולכן שותפים הם לפעולה זו.

כולנו מקוים שבארץ-ישראל יגדלו וילכו ההשקעות וכן הרווחים מעסקי הספנות. לכן עלינו להפנות תשומת לב מרובה להכשרה ולהשכלה המקצועית. קצב התקדמותנו מבחינה המקצועית בהכרח שיהיה גדול יותר מקצב גידולה של הימאות שלנו שייקבע במידה רבה על ידי האנשים המנהלים אותה. לכן הייתי מציע שבית הספר הימי בחיפה וכל בתי הספר למסחר, כמו כן המחלקה לכלכלה העומדת לקום על יד האוניברסיטה העברית בירושלים יכללו בתכנית לימודיהם את ההשכלה האלמנטרית והגבוהה בימאות ובכל הקשור בה. כן גם יקיימו כל אלה קורסים מעשיים. עלינו לאפשר לדור הצעיר שלנו לרכוש את ידיעת המקצוע על ידי השכלה ועבודה מעשית. אלה ששימו את כל מעינם במקצוע ויתמידו בה, הם שייקבעו מסורת ימית בארצנו על בסיס מקצועי.

באיזור ים התיכון ישנם בעלי אניות ומנהלים מוכשרים שפעילותם נקבעת על ידי התנאים ההיסטוריים והכלכליים השונים בכל מקום ומקום. אם תושבי ארץ-ישראל רוצים לכבוש לעצמם מקום במקצוע זה בתור מתחילים, עליהם להתחשב בתנאים המיוחדים הקיימים אצלנו — בהתפתחות התעשייתית של ארצנו ובמידת הבקאות המצויה אצלנו. בכדי להצליח בשדה הימאות עלינו ליצור תנאים נוחים להתפתחות בכל צורה שהיא של ארגון הבעלות. בדרך זו נוכל לבסס את מעמדנו באיזור ים התיכון.

אנו יושבים במכלאות ורואים את מחנות-מחנות הצבא הנכנסים לקיסריה. שתי סירות משטרה בולשות את חוף הים, ואוירונים חגים מעל לראשינו בטיסה נמוכה ורעש מאיים. מכונות הרדיו דופקות וקני מקלעים פוערים לועים מול המכלאה — כל מכונת המלחמה



סדוהיים (מראה כללי)

האנגלית דופקת; בים, ביבשה, ובאוויר. רעש חזית והמולת כלי משחית. הכל ערוך מול "מבצר האויב". השעות חולפות. לחברות-אמהות ניתנת רשות ללכת להניק. הן הולכות בלוית חייל ושוטרת ערביה, חוזרות ובפיהן חדשות ראשונות: "הופכים את הבית". הוציאו את כל מחסן הבגדים החוצה. מחדרי חברים מוצאים דהיטים, ספרים ו—צעצועי ילדים. עוקרים דצפות. קודחים בגגות הבטון, מזיזים כל אבן מסביב, מסמנים בגיר על רצפות החדרים. מכשירים מגנטיים עובדים בקפדנות. עוברים צעד-צעד לפי סימנים לכל רוחב המחנה. מהפכים ומהפכים. מעלים פחים ישנים וחלקי אוירון שבורים. ליד בית-הילדים זמזם להם המכשיר המגנטי מין זמזום חשוד, והמומחים נתמתחו: הנה אוצר שבאצרות. הבהילו את כל המפקדים והמפקדה. הכתבים ועתונאי החוץ — כולם מוכנים לגילוי מפתיע. חפרו וחפרו עד שהעלו לבסוף — שארית של פח חלוד, למרבית צחוקם של העתונאים ולאכזבתם של החופרים. ובינתיים ממשיך טור כלי החיל והרכב לזרום, נכנסות שתי מכונות-ענק לחפירה, ושורת הכלבים הגרמניים מובלת בידי חיילים מומחים עם כובעים אדומים. גראה, שהובאו הנה המומחים שבמומחים ואמצעי הטכניקה החדישים שבחדישים — — — מול כפר דייגים קטן. 3 אחר הצהרים. החברים נלקחים למכונות וביניהם שתי חברות. הכל בא במפתיע. איש לא ציפה: הן כולם

יום שני בערב. הנהג שלנו חוזר מן העיר במכונית-המשא ומספר, כי ריכוזי צבא חונים בפינת הכביש המרכזי תל-אביב—חיפה והכביש שלנו. השומרים יוצאים מתחומי הגדר לבקר בשטח אדמותינו בהיפודרום ולראות את המתרחש — ובבית מתיחות.

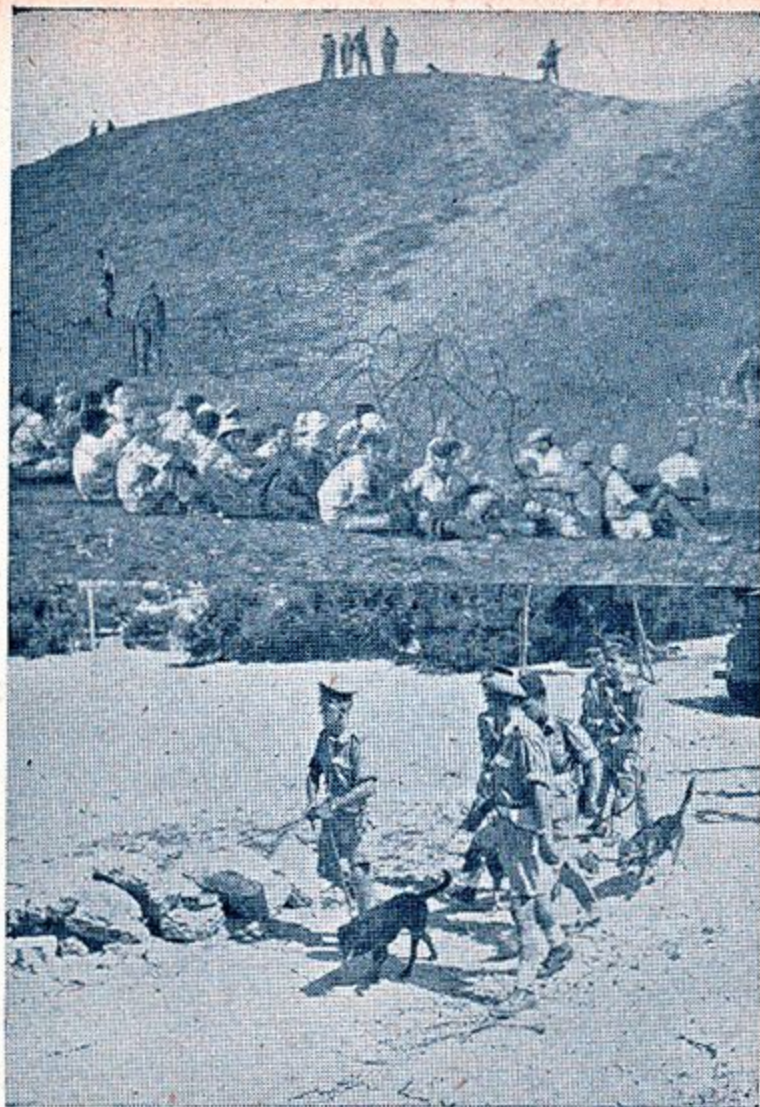
עשר בלילה. בסביבה שקט. פתאום מואר המחנה וכל שטח החולות הלבן באור רקיטות. אחת אחרי אחת מועפות רקיטות מצבעים שונים מצד ההיפודרום ונופלות הן במרחק לא רב מן המחנה. האנשים מציצים מדלתות החדרים, צופים ביפי האור, תוהים וחוששים. באים השומרים ומספרים שצבא נע בכל השטחים. כולנו דרוכים: האם יבואו באמצע הלילה? ואולי אין אלה אלא תמרונים-צבא ליליים?

ארבע וחצי לפנות בוקר. ירייה חדה פולחת את האוויר ולאחריה נשמעים צעדי ריצה של השומרים. הצבא מתקרב לגדרות המחנה; הם ירו על השומרים. מיד עבר קול בכל החדרים וכל הישוב עומד על רגליו. החשכה עוד גדולה ומתוכה עולים פנסי המכונות הנוסעות בטור ארוך אלינו. אין רואים את קצה השיירה. פנסים ואורות עד האופק. נוסעים ונוסעים. מרחוק עולה טרטור הטאנקים. החברים מתרכזים קבוצות קבוצות ליד הבתים — והשחר מתחיל לעלות.

אנו מתפורים איש-איש למקום עבודתו ויודעים, שהיום העולה עלינו אינו לעמל. איוו תואנה חדשה בפיהם היום? — ולמה הם עולים עלינו בשניה? ובכל רכב האש שלהם? שוב אותו מסע מלחמה של אלפים מול ביתנו הקטן.

הצבא פועל במתינות. קובע את כלי המשחית מסביב לגבעות ומתכוונן לכבוש. שוב אותם החיילים והקצינים, אותה הבריגדה שהיתה פה, כל אלה המוכרים לנו יפה-יפה בלהב כידוניהם. הם מתחילים להוציא את האנשים ממקומות זעבודה והחדרים. בפינות שונות ממאגנס חברים ללכת. הם נסחבים ומוכים בקתות. חברות מסרבות ללכת, והן מובלות מחוץ לשער.

ובינתיים מוצאים החברים מהשער, מוקפים חיילים מכודנים. כל חברי המקום הובלו כבר לרפיה. זהו עובר במהירות, המכלאות מפתיעות הפעם: שני אהלים גדולים הוקמו לחברות ובהם ספסלים, — וחשד עולה בלב לאותה רוחה שהם מכינים לנו... ופתאום — והנה גל גדול של צלמים ועתונאים מקיף אותנו. מצלמים מכל הצדדים, חוקרים ומתעניינים. ניתנה, כנראה, הוראה מפורשת לא ללכלך את הפעולה בדם, לשמור על "אדיבות" אנגלית. — —



בשעת החפושים

התביישו לקחת סבון וסיגריות, כלי רחצה וגרביים. באחד החדרים מצאו בקבוק ליקר בארון, שפכוהו על הבגדים והשאירו פתק: "לקחנו דק בקבוק, נחזיר בהזדמנות". היו חדרים שנשארו שלמים. אנו עיפות ורצוצות, אך הלב שמח למפח נפשם. — — —

למחרת ב־6.30 ימשיכו בחיפושים. הלילה יורד עלינו בכתינו ואנו במצור. משני צדי המחנה זרקורים עצומים מאירים את כל המחנה ובולשים על ראשי הגבעות. מסביב חגורת משמרות צפופה.

ושוב שחר — יום שני למצור. צלצול העבודה בוקע כרגיל את דומית הבוקר, אנו קמים לעבודת יום-יום. הם מאיימים בהריסת המשק ובחפירת כל הסביבה, אם לא ימצאו דבר. אחד הקצינים לחש לחבר שלנו, שהוא יודע שיש לנו נשק ושמוטב שנראה להם אנחנו היכן הוא. יקחותו והכל על מכונו יבוא בשלום. אחרת יהרס פה הכל. מוסיפים למתוח חוטים לאורך כל המחנה. מעבירים את ערימת ארבעת אלפי הבלוקים שלנו ממקום

מזוהים, כולם ישבו ברפיה. לאן עוד להסיע אותם? מתקרב הערב. עבר יום ראשון במצור ואנו חושבות על לינת לילה בחוץ. עובדת הלולים מגיעה מהבית וספורים חדשים בפיה: גנבו את כל הביצים מהלול. נכנסו למחסן המיצרכים וסחבו צרכי אוכל ובירה, שיברו בכידונים כלי אלומיניום, נעלמו שעונים, עטים, צלמניות, חלילים ו—מברשות שיניים.

במחנה תוהו ובוהו. המקדחים קודחים ברצפת המספנה, המחפרים הופכים את כל ערימות העצים בחצר, הופכים ערימות זבל ליד האורוה, עוקרים עצים ושיחים וחופרים בדשא הגדול.

מתחיל להחשיך. הקצין מרשה לנו להכנס למחנה ללון. הילדים פוגשים אותנו בשער המחנה, נפחדים וצוהלים כאחת. כל אם חובקת את ילדיה וממהרת לראות את הנעשה במחנה ובחדרים.

ערב. צלצול לארוחה ולפגישה. רשמים ראשונים ממראת החדרים והרכוש שנעלם. התברר שהם לא

פתאם ראו הילדים את הסולם שלהם ליד הבית. והנה הוא עקור ומופל ארצה. נוגה רצה אל החייל וצועקת אליו: — "למה שברתם את הסולם היפה? זה שלנו שלנו הסולם!". גם אהוד תמה: "מי עשה דבר לא טוב?" — אני מספרת לחייל מה שואלים הילדים, והוא משפיל את עיניו חפוי ראש. אח"כ הוא תוקע את הסולם במקומו והילדים מטפסים כבר ועולים, בשלבים, זקופים, גאים בהירי-מבט וצוחקים. כאן בקיסריה הכל שלהם, גם כשבאים כלבים וחיילים.

הילדים משתעשעים בחדר המשחקים: דן נוהג אוטו, חנה משחילה חרוזים, דליה חובקת בובה, והחיילים עומדים ליד החלון ומביטים. הם מוציאים שוקולד ורוצים לחלק. אני אומרת לילדים: "אל תקחו, אבא יביא לנו שוקולד. הגידו: לא רוצים שוקולד?". וכשהחיילים מושיטים להם את השוקולד עונים כלם בנענוע ראש: לא רוצים שוקולד. ואהוד אומר: "תודה רבה. אני לא רוצה שוקולד. הכלב יאכל שוקולד". יאיר מרים פטיש: — "לך, אתה לא טוב". אחר הצהריים שוכבים הילדים לישון. נגה הלפקנית שוכבת יחידה בחדר. פתאם אני שומעת משם את קולה: "לא רוצים!". שני חיילים משקיפים בעד החלון ומושיטים לה שוקולד. והיא מנענעת בראשה ואומרת: לא רוצים! — —

לאחר ימי המצור חזר שוב הכל להיות כשהיה. בעליצות נפגשו שוב הילדים עם הים לאחר פרידה של יומים. כששבו הביתה התעכב אהוד ליד הנדנדה הגדולה, הביט אל עמוד הברזל שנעקר ושאל מהורח: מי קלקל? ובעצמו ענה: חיילים! שאלתי אותו: מי יתקן? — והוא ענה: החברים!

חפוש בשלישיה.

ביום ג', י"ד באלול תש"ו לפנות בוקר, הוקף משק "שדותיים" על ידי הצבא בפעם השלישית. משלחת קצינים הודיעה, שהצבא בא לחפש אחרי טרוריסטים. חברי המשק השיבו שאין אצלם זרים והם מתנגדים לחפוש. הצבא הקיף את הנקודה בשרשרת והחל להוציא את החברים בכוח. חברי הקבוץ השתטחו על הארץ ונסחבו על ידי החיילים בידיהם וברגליהם. הפעם, שלא כבחפוש הקודם, נהג הצבא בגסות רבה. יש פצועים אחדים ממכות ובעלי נקעים בידיים וברגליים. שנים מהחברים פצועים קשה, אחד בבטן ואחד בגב. שניהם העברו לבית החולים.

מהמכלאה העברו החברים לזהו. 5 חברות נעצרו לחקירה נוספת והובלו לזכרון-יעקב. יתר החברים שוחררו.

בזמן הזהו נערך על ידי הצבא חפוש מדוקדק בחדרים. הם הפכו כל מה שהיה בהם. ב10 לפה"צ עזב הצבא את הנקודה.

למקום. — מסייעים ממקומם את כל לוחות הבטונדה של מפעלנו. אינם משאירים אבן במקומה. אין סנטימטר בחצר שאין בודקים אותו במגניט. הכלבים משוטטים הלך וחזור, מתנשמים מעבודה קשה. המחפרים חופרים בורות עמוקים. שקי התבואה נדקרים והתבואה נשפכת.

עולה בנו רצון לאמור לכל אותם החיילים והקצינים מספר מלים. אנו יודעות באיזו תעמולה כוזבת הלעיטו אותם בבואם הנה. אנו רוצות לספר להם את האמת עלינו, ואנו מכינות כרוז באנגלית ומתכוננות להדביקו בלילה על מכוניות המשא והטאנקים. הערב קרב ואנו מתכוננות ליום מצור שלישי. עבודת החיפוש בחצר הולכת ומסתיימת. השעה 5 אחה"צ, מגיעים עתונאים יהודים, ובישיחה אתם מגלה הקצין שהם עוזבים אותנו.

לאחר שנעלם הגייפ האחרון באופק, הציף גל של שמחה, שאין לתארו, את הלבבות והעין סקרה באהבה את המחנה היקר הזה הרובץ בתוך החול, כשהוא שוב נקי מטאנקים, חיילים וכלבים. בכל אמצעי האימפריה האדירה שלהם לא יכלו להפיק את זממם בישוב הקטן שלנו.

ובערב, לאור המנורות בחדר האוכל על שולחנות, ערוכים בחפזון, בחברת ילדינו, ברכנו על כוס יין — לחיי ישוב קיסריה ולחיי המעצילים שבדרך ואלה שעוד יהיו בדרך אלינו ויעלו ויגיעו לחופה של הארץ.

כיצד התמצאו בני השנתיים ביו כלבים, חיילים, אירונים וטנקים?

הילדים ישבו מסביב לשלחן ואכלו לתומם את ארוחת הבוקר. פתאם נפתחה הדלת. חיילים המושים נכנסו לחדר. — "שלום! שלום! שלום חברים!" — קראו הקטנים בקול ובמאור פנים. נוגה, שנבהלה במקצת, אחזה בידי וקראה נרגשת: "שלום לכם חברים טובים" (כי רצתה שיהיו טובים). אך ל"שלום" שלהם אין עונים. עקבו הילדים אחר האורחים המשונים בתמהון ובקצת חשד. דפיקות הזקות נשמעות בבית. בחדר השינה מכים בתקרה ובקיר. אהודי רץ לשם וקורא בתוקף: — "מה אתה דופק פה? זה שלנו!". אח"כ שלח מבט בוחן בחיל אחד בלונדיני, שמכשיר גדול ומשונה תלוי לו עד אזניו. מסובב אהוד את החייל, מביט אליו למעלה ורץ מן החדר בצחוק מצלצל. חוה'לה סוגרת את הדלת הפונה לחצר, וכש"תגבורת" חיילים רוצה להכנס היא ממשיכה לדחוף: "לסגור! לסגור!". דני יושב על סף הבית, מביט החוצה ומריע: "הנה אוטו גדול! ועוד אוטו גדול! הרבה אוטואים גדולים! הנה טרקטור! (אין הם יודעים עוד להגיד טנק). והנה אופנוע, הרבה, הרבה! הביטו, אירון טס! והנה... ילדים, ילדים! הנה כלב! עוד כלב! הרבה כלבים!..."

קומנדור סטיבנסון מילר / דבר לתלמידים

ד"ר אהרונזי קדטים של ביה"ס הימי!

אני מצטער על שאיני יכול לדבר אליכם בשפה העברית. אקוה שבעזרתכם אלמד את השפה. אולם עד אז עלי לדבר אליכם בשפתי; במאמץ וברצון טוב נצליח להבין זה את זה ולעבוד במשותף למען מטרתנו.

"יתכן שמתפלאים אתם על שנמצא אני כאן; יש לזה סבות מספר. תחלה סבות פרטיות. אני אוהב להיות כאן. אני חושב את עבודתי למענינת ולכדאית מאד. כשעובתי את בית-ספרנו זה, על מנת להצטרף לצי המלחמתי בשנת 1939, נשארה משפחתי כאן לזמן ידוע וקבלה את כל העזרה ונהנתה. מיחס ידידותי ביותר מצד ידידי היהודים בחיפה; ועם תום המלחמה כשהיה עלי לבחור — אם לשוב לבית-ספר זה או לקבל משרה אצל ממשלה אחרת, עמדה אשתי בתקיפות על כך, כי נחזור לארץ-ישראל.

"ואם תשאלו — מדוע בחר ועד הנאמנים בכן של בריטניה, הרי גם לזה יש סבות מספר. יש מדינות העולות על אחרות במקצוע הימאות. הטובות ביותר הן בריטניה, ארצות סקנדינביה והולנד. בכל המדינות האלה, גם מחוץ לבריטניה, חייב המלח ללמוד אנגלית. זהו מקצוע הכרחי בהשתלמות ובבחינות בימאות. גם הבחינה הסופית שלכם לקצינות תהיה באנגלית. הרי לכם שתי סבות להצדקת מחנך אנגלי.

קומנדור ס. מילר, מי שהיה מנהל מחלקת השיט בביה"ס הימי בחיפה בתקופה שלפני המלחמה, חזר החודש לתפקידו ולעבודתו, — לאחר שירותו בצי המלחמתי מאז 1939. ברוך הבא! את הדברים המובאים לעיל (באנגלית) השמיע קומ. מילר באוני התלמידים על ספונה של ספינת האמונים, "ולדורה".

קומנדור מילר הצטרף אל הצי עוד בשנת 1924 ושרת בו בדרגת קצין עד לשנת 1938. אגב שרותו זה הוריך במשך שנים אחדות קבוצות של קדטים בתקופת המלחמה העולמית השנייה התחיל את שירותו בצי המלכותי כלויטננט בשולות מוקשים בתעלת לה מאנש. קבל אות הצטינות והועלה לדרגת לויטננט-קומנדור באניות משחית. נפצע פעמיים.

קומנדור מילר לקח חלק בפנוי הצבא מחופי צרפת, בלגיה והולאנד. הוא היה גם מדיין ראשי בבית-ספר לסירות-מנוע והשתתף בפלישה לאפריקה ובהגנה על מלטה. עד סוף המלחמה שרת בצי המלכותי באוקיינוס ההודי ובשנת 1945 קבל את כניעתן של הפלוגות היפניות הראשונות בויקטוריה שבכורמה. בדצמבר 1945 הועלה לדרגת קומנדור.

"והרי סבה שלישית. אין אני מתנצל בהזכירי סבה זאת. מאז יורדיהים הנודע והמהולל דריק ועד היום הזה, יודע העולם, כי המסורת הימית הבריטית היא מן המעולות ביותר, והנהלתכם וחבר הנאמנים מצאו לנכון לקיים בבית ספרם מסורת נעלה זו.

"ציינתי, שיש מדינות מסוימות המוכשרות יותר בימאות ממדינות אחרות. כיצד נבחין זאת? דבר זה קל מאוד. לפי מראה אניותיהם, לפי הטפול בספינות, לפי ההתענינות בצי שלהם, במשמעת ובהופעה הנאה של הקצינים והמלחים.

"אין זה מן הנמנע להגיע לשלמות בכל אלה. רוב מעלות אלה אפשר לרכוש ע"י שקידה ומאמצים. כל כמה שמאמצינו יוגברו, כן נגיע לדרגת שלמות יותר גבוהה.

"אין גבול לשאיפותינו מעלה. יש שקשה להבין את משמעות המשמעת — הדיסציפלינה. יש המזהים בטעות אגרוף ברזל וציות עור עם המשמעת. קל מאוד להסביר מהי המשמעת שאני מתכוון אליה. לפקודותיו של הקצין בים יש להענות מיד, על מנת להציל חיי אדם או רכוש. אם המלחים מתוכחים עם הקצין או מתמהמהים במלוי ההוראה, יש חשש לאבדות בנפש. לפיכך יש לקיים את הפקודה מיד ובלי היסוסים. בבית ספרנו זה עלינו לשאוף לזאת. אנו נקיים למעשה סדר ודיקנות בלבוש ובהנהגה. בפנותכם אל מדריככם או מוריכם עליכם לעמוד עמידה דרוכה ובלתי מרושלת. אם תקבלו פקודה תמלאוה מיד. בהופעתכם ברחוב, לבושי מדים, עליכם להשתדל להיות עוד יותר נאים ומסודרים מאשר בבית הספר. רבים יהיו אלה אשר יסתכלו בכם ואשר ירצו להיות גאים בכם. אפשרו להם להתפאר בכם.

"אני מקנא בעתיד אשר לפניכם. אתם חלוצים לא פחות מהורייכם. אין דרכם של חלוצים סוגה בשושנים. הדרך קשה. ואין לכם לקוות, כי דרככם אתם קלה לפניכם. אולם אבקשכם לחשוב על הדברים הבאים:

בספינות נוסעים יש חבר מלחים של מאה איש בערך — מאה אנשים המביאים לחם לביתם, למאה משפחות. זא. כארבע מאות גפוש. הרי זה כפר ממש המוציא את לחמו מעבודת האניה. אם תהיינה לעמכם הרבה ספינות תבינו מה רבה ברכתן. הרי זה חיוני מאד להצלחת מאמצכם בארץ זו, כי תהיינה לכם ספינות, הרבה ספינות.

"ואם תהיינה לכם ספינות הרי הכרחי הדבר, שהן תנהלנה באופן המעולה ביותר. הספינות בוא תבואנה, אך לגבי אופן הנהלתן הרי דבר זה תלוי בכם.

תכנית לפעולות בהדרכה ימית

עובדה בידי הועדה להדרכה והכשרה ימית שעי מחלקת הים של הסוכנות היהודית לא"י

מה נדרש מבעלי הדרגות, סגני המדריכים, המדריכים, סגני המפקדים והמפקדים באגודות הימיות?

דרגה ג'

המועמדים לדרגה ג' יכולים לגשת לבחינה 6 חודשים אחרי התחלת האימונים. הגיל המינימלי — 14 שנה.

דרגה ב'

המועמד לדרגה ב' צריך להיות שנה אחת לפחות בדרגה ג' ולעבור מחנה ימי אחד. נדרש ממנו נסיון של 120 שעות הפלגה לפחות — בסירת מפרש, הכוללת 5 הפלגות לילה לאורך החופים.

דרגה א'

המועמד לדרגה א' יכול לגשת לבחינות שנה אחת לפחות אחר קבלו דרגה ב', ולאחר שעבר מחנה ימי לבעלי דרגה זו. נדרש ממנו נסיון של 200 שעות הפלגה לפחות — בסירת מפרש במשך השנה, הכוללת 6 הפלגות לילה לאורך החופים. רצויה גם הפלגה אחת מחוץ לתחומי א"י.

סגן מדריך

כל חבר אגודה, אשר עמד בבחינה לדרגה ב', לפי התכנית האחדה של הועדה להדרכה והכשרה ימית שעי הסוכנות היהודית לא"י, יכול לקבל אחרי בחינה נוספת מטעם אגודתו, תואר של סגן-מדריך. הבחינה מכוונת בעיקר לקביעת כשרונו האירגוני וכשרון הפקוד למעשה. סגן-מדריך רשאי לפקד על סירת מפרש בירקון או בחלק המערבי של נמל חיפה. הוא רשאי לפקד על סירת משוטים לא הרחק מהחוף.

מדריך

כל חבר, ששמש בתפקיד של סגן-מדריך במשך שנה אחת לפחות ועמד בבחינה לדרגה א', יכול להיות מועמד לדרגת מדריך. מדריך רשאי לפקד על סירת מפרש בחלק המזרחי של נמל חיפה או בים, סמוך לתחנה שלו.

סגן מפקד

כל חבר, ששמש בתפקיד של מדריך במשך שנה אחת לפחות, יכול להיות מועמד לבחינת סגן-מפקד. סגן-מפקד רשאי לפקד על סירה פתוחה או חצי סגורה בחופי הארץ ובהפלגות למצרים, סוריה וקפריסין.

מפקד

כל חבר, ששמש בתפקיד של סגן-מפקד במשך שנה אחת לפחות, יכול להיות מועמד לבחינת מפקד. מפקד רשאי לפקד על ספינות בעלות ספון סגור בהפלגות רחוקות בים. הערה: הבחינות לדרגה ג' מבוצעות על ידי האגודה; הבחינות לדרגות ב' ו-א' — על ידי האגודה, בנוכחות באי-כח הועדה. הבחינות לתארים של מדריך, סגן מפקד ומפקד נערכות מטעם ה"ועדה" ובשמה נמסרות התעו" דות לבעלי הדרגות הנ"ל.

תכנית לדרגא ג'.

1. שחיה: על המועמד לעבור בשחיה מאה מטר לפחות במים שקטים.
2. עבודות חבל: חבל; כריכות; קשרים.
3. דגלים: הנפת דגל על בנינים ועל סירות; דגלי אומות.
4. איתות: מורס — דגלים ואור; אותיות וספרות.
5. מיון הסירות: לפי תפקידיהם; לפי החומר; היתרונות והחסרונות שבכל סוג.
6. חלקי הסירה: שלד; צפוי; חווקים; חלקים נוספים.
7. עננים ועגינה: מיון סוגי העננים ושימושם; עגינה.
8. חתירה: תרגילים שונים; הפלגה וגישה לחוף ולרציף; פעולות המשוט וההגה.
9. התנהגות בסירה: משמעת; תפקיד החובל; אופן החלפת המקומות והחלפת החותרים; השגחה על הצורה החיצונית של הסירה.
10. שמירה על המשק: טיפול במערך הסירה ובחבלי העבודה, עוגן ומשוטים.

פרוט לתכנית הדרגא ג'.

2. עבודות חבל: חבל (מבנה לחבלים והחמרים מהם הם עשויים; עובי החבל; פתיחת פקעת חדשה והכנת החבל לשימוש; שמירת החבלים). כריכות (רגילה, לולאה, משולשת, ארוכה וחבור). קשרים (קשרים: שמינית, שטוח, גדיל, מחליק, בהן כפול, אנך, חכה. רכסים: אורגים, אורגים כפול, דייגים. ענדים: חצי ענד, לולאה, לולאה כפולה, מוט, מוט כפול, זקף, נף, קורה, קורה ומחצה, ברוו, אונקל. לולאות: הצלה, הצלה כפולה. ענב למשוט. קצר. עצר, חבק פשוט).
 3. דגלים: דגלי אומות (כל הדגלים של ארצות אירופה וארצות גדולות וחשובות אחרות).
 6. חלקי הסירה: שלד (שדרית, תפקידה ומקומה; קנה וירכי תית, מקומם, צורתם ותפקידם; צלעות, סוגים שונים, מתי משתמשים בכל סוג ומדוע). צפוי (חלק, מרועף, מלוכסן, היתרונות והחסרונות שבכל סוג). חווקים (לאורך ולרוחב. חלקים נוספים (מלגו, כר, יתד, הרום, משוט וחלקיו, הגה, חלקיו וסוגיו).
 7. עננים ועגינה: חלקי העוגן. מיון סוגי העננים ושימושם (עוגן אדמירלי, פטנטי, חתול, פטריה; עוגן קבוע; עוגן צף). עגינה (כיצד נאחו העוגן, מצוף, קדור עוגן בסירה, הסלת העוגן והרמתו).
 8. חתירה: סדור האנשים והמשוטים על הרציף ובסירה; ספירת המשוטים והחותרים; אופן הירידה לסירה; פרישת משוטים; חתירה במים שקטים לפי קצב. תרגילים, כנון; סבוב הסירה, עצירת הסירה, דפן, שפה, זקוף וכו'. חתירה בישיבה ובעמידה במשוט אחד ובשני משוטים; חיסול משוטים; אופן היציאה מהסירה; הפלגה וגישה לחוף במים שקטים. כיצד פועל המשוט על קדום הסירה; פעולת ההגה במהלך קדימה ואחורה.
- ## תכנית לדרגא ב'.
1. שחיה: על הנבחן לדעת לשחות בגלים ולעבור מאתיים מטר לפחות.
 2. עבודות חבל: קליעת החבל; כפתורים; טבעת מגדיל אחד; חווק ובנין חבלים; קשירות.
 3. דגלים: ברכות; קוד.
 4. איתות: מורס.
 5. חתירה: חתירה בים ובגלי חוף; חתירה במשוט אחד בשמיניות; פיקוד על הסירה במים שקטים.

חכנית לדרגא א'

1. שחיה: הצלה ונשימה מלאכותית. שחיה בכגדים ופשיטתם במים. צלילה לעמק של 2 מטרים.
2. עבודות חבל: עבודות שונות בחבלים; חבלי פלדה; קליעת חבלי פלדה.
3. שמירה על המשק: סתימה בפשתן. תקונים קלים — פחי נחושת, מסמרות, מרק וכר; תקון מפרשים, ישור משוטים ותרנים.
4. ימאות: הצלת סירות. התגובה למקרים שונים בים. אמצעי זהירות. שליטה ופיקוד על סירות מפרש. איוון סירת מפרש; גלגלות וריוח כח.
5. חתירה: חתירה ממושכת ופקוד בים בתנאי מזג אוויר שונים.
6. סירות מוטור: נהיגה, ידיעה אלמנטרית במוטורים ימיים.
7. נביגציה: מגנטיות, מפה ימית, וריאציה, דויאציה, שגיאת המצפן, קביעת כוונים וקורסים ותקונם, התמצאות לפי עצמים. כרית. מד מהירות ועמק מיכניים. קביעת המצפן בסירה. הכרת מכשירים ימיים. הכרת נמלים ומגדלי אור בארץ.
8. יומן ימי: צורת הרשום ביומן.
9. תקנות למניעת התנגשויות בים: ידיעה אלמנטרית של כל התקנות.
10. יסודות לאסטרונומיה: מושגים, מערכות כוכבים.
11. שיטות הדיג בארץ.
12. האניות לסוניהן: בנין אניות, חלוקת התפקידים באניות.

פרוט לתכנית הדרגא א'

2. עבודות חבל: עבודות שונות בחבלים (מגינים, כדורים, רשת דיגים, תפירת חבל מסביב המפרש). חבלי פלדה (בנין וחזוק חבלי פלדה ושרשראות, שמירתם, שימון וצביעה). קליעת חבלי פלדה (מכשירים לקליעה, קליעה, קליעת עין סביב עין ברזל).
4. ימאות: הצלת סירות (סירות משוטים ומפרשים, בקרבת החוף ורחוק ממנו — מרגע ההתהפכות ועד ההוצאה לחוף). תגובות על מקרים שונים בים. אמצעי זהירות (חבלים רורציים, בדיקת הקשרים, מקומות שפשוף, הוצאת מימ, מכשירים לכבוי אש), שליטה ופקוד על סירת מפרש. איוון סירת מפרש (ביחס למפרשים, מטען ונוסעים; מרכז התנגדות המים, מרכז הלחץ; שרטוט חכנית מפרשים). גלגלות וריוח כח (שמות חלקי הגלגלת, חשובים בריוח כח ובשמוש במערכות גלגלות שונות).
7. נביגציה: מגנטיות (תכונות מגנטיות, מגנט טבעי ומלא; כותי, קטבים מגנטיים, הארץ בתור מגנט). מפה ימית (כדוריות הארץ וההוכחות לכך, חלוקת הכדור למעלות רוחב ואורך, שיטת מרקטור, קריאת המפה הימית לכל סמניה, שמוש במפה, סוגים שונים של מפות). וריאציה, דויאציה, שגיאת המצפן (וריאציה מזרחית ומערבית, דויאציה מזרחית ומערבית, השיטות למציאת הדויאציה, שתי טבלאות הדויאציה והשמוש בהן; מציאת שגיאת המצפן). קביעת כוונים וקורסים ותקונם (כוונים מה הם, המכשירים למדידתם, קביעת קורסים, תקונים בכל שלש החלוקות). התמצאות לפי עצמים (לפי שתי נקודות, נקודה אחת, זווית, אפקיות). כרית (גאות ושפל, כרית גדול וקטן ומועדיהם, מציאות זמן הגאות בכל תאריך). מד-מהירות ועמק מיכניים (בנינם והשמוש בהם). קביעת המצפן בסירה. הכרת מכשירים ימיים (כרונומטר, סקסטנט, קלת רגל, סרגל מקביל, מחוגה).

6. ימאות: מדידת עומק; מדידת המהירות; ציוד הסירה; מכשירי הצלה; שקית השמן והשמוש בה; מצפן.

7. מפרשים: מערך; סוגי מפרשים ומפרשיות; סדור המפרשים בסירה; הרמת מפרשים והורדתם; הרוח והסירה; הרוח והמפרש; רש; תפקידי המפרשים השונים; גישה אל גופים; סיבובים; סטייה; חרב; הפלגה במפנים; צמצום מפרשים.

8. שמירה על המשק: נקיון; צבע; שמירת מברשות; הוצאת הסירה מהים והכנסתה; טפול במעטה הקבוע והנע בסירה.

9. תקנות למניעת התנגשויות בים: חוקים מס. 1, 2, 7, 17.

10. יסודות מזג האויר: לחץ האויר ומכשירים למדידתו — ברומטרים; טמפרטורה וטרמומטרים; הרוחות הרגילות בארץ; דרגת בפורד; עננות; מצב הים.

פרוט לתכנית הדרגא ב'

2. עבודות חבל: הכנות לקליעה (פתיחה נכונה של החבל, קשירתו מלמטה, קשירת קצוות העקרים במשיחה). מכשירי הקליעה (משיחה, דונג, דקר, פטיש עץ, אולר). קליעות (קליעה קצרה, ארוכה, עין, פנימית, קליעת כפתורים, קליעת צמה). כפתורים (כפתור, כותרת, כפתור וכותרת ביחד). חזוק חבלים (חזוק הקליעה וחזוק העבודה, חשובים שונים). בנין חבלים (חבל רגיל וחבל כבל, החמרים הנפוצים ביותר בתעשיית החבלים; אופן מדידת עבי החבל). קשירות (ידיעה מעשית בשמוש בקשרים של דרגא ב', בחושך).

3. דגליט: ברכות (כיצד מברכים כלי שיט שני בים. אבל. קישוט). קוד (הכרת הדגלים המבטאים סמנים דחופים בעלי אות אחת).

4. איתות: מורס (אופן ההתקשרות, קליטה ושדור של 4 מלים בנות 5 אותיות לרגע).

6. ימאות: מדידת עמק (מוט; האנך, וצורתו. בדיקת הקרקע בעזרתו. סמון החבל, אופן המדידה בו). מדידת מהירות (שיטה פרימיטיבית בעזרת מצוף ואורך הסירה, מד מהירות רגיל; מושג של "קשר"). ציוד הסירה. מכשירי הצלה (סירות, דוברות, גלגל, גופיה, חגורה, אופן השמוש בהם ובדיקתם). שמוש בשמן להשקטת גלים. מצפן (מצפן יבש ורטוב, בנינו, נהוג, חלוקות הטבלא לחלוקה רציפה, רבעית ונקודית).

7. מפרשים: מערך (מפרשים, חלקי העץ, חבל). סוגי מפרשים ומפרשיות (מפרש משלש, נף, זרוע, מפרש רוחב, המעלות והחסרונות של הסוגים השונים, מפרשיות שונות). סדור המפרשים בסירה (מקום כל תורן ומפרש ומצבם בסירה). הרמת מפרשים (הרמת מפרשי זרוע, מרובעים, משלשים, מפרשי נף). תפקידי המפרשים השונים (תפקיד המאסף, הראשי, החלוק, אפשרויות של הפלגה בחלק מהמפרש רשים). גישות (לגופים קבועים ונעים). סבובים (עם הרוח ונגד הרוח, אופן הבצוע של כל סבוב, ההבדל בין הסבובים האלה). סטייה (כח הסטייה וזווית הסטייה, ההבדלים בזווית הסטייה בכווני הרוח השונים, מדידת זווית הסטייה). חרב (תפקידה, אופן הורדתה והרמתה). הפלגה במפנים (מפנים שוים, מפנה קצר וארוך). צמצום מפרשים (סבוב סביב המגור, הורדת חלק המפרשים, גדילי צמצום, מפרשי סערה).

8. שמירה על המשק: נקיון (הערך של הנקיון במפנים ומבחוק, מויקים עיקריים במים מתוקים ומלוחים). צבע (תפקידו, אופן הכנתו, צביעה). שמירת מברשות (נקיון אחרי הצביעה, סדור נכון במחסן). הוצאת סירה (שיטה פרימיטיבית, גלילים ולוחות, שמוש בגלגלות, מסלולי החלקה, מסגרת, מגופים). טפול במעטה (שמירת תרנים, מפרשים, חבלים וגלגלות השייכים להם).

חלוץ בנתיבי הים

לזכרו של בנימין חרמוני ז"ל, חבר ע"ר גב, במלאת שלש שנים למותו.

בכ"א לחודש אב מלאו שלש שנים לטביית עתה של ספינת ההעפלה "לילי". צוללת האויב פגעה בה בדרכה מפמגוסטה לחיפה. שלשה יהודים וששה יונים ניספו באסון וביניהם — בנימין ויטנברג-חרמוני, חבר עין גב.

בהעלותנו את זכרו של בנימין תעלה לפנינו דמותו של צעיר יהודי מיוצאי גלות גרמניה, שגדל בסביבה מתבוללת ורחוקה מיהדות והגיע אלי נתיב ההגשמה של חלוצי ישראל לאור תבערת ההשמדה, שנשתלחה תחלה ביהדות גרמניה וסופה, שכרתה את יהדות אירופה כולה.

ומשתפס לדרך הציוניות העובדת והחלוציות המגשימה חתר כל ימיו בארץ להיות בין העושים את המעשה החלוצי הראשוני ביותר.

הוא שאף אל הפסגה. הוא נשא עיניו אל התפקידים הקשים ביותר, שהעלתה התקופה. על כן היה לאיש הקבוץ. על כן היה לדייג בין הדייגים הראשונים בעין גב וחי את תפקיד הכבוש של הכנרת; על כן ראה את עצמו מגויס מתחילת ימי ההתנדבות העב"רית; ועל כן נדלק באש החזון של הקמת יחידה ימית עברית לוחמת. ולבסוף — ראה את פסגת חייו בהיותו למלח ומורה-דרך

חיים מולכו

ב"15 ביולי ש. ז. נספח חיים מולכו, סוואר בנמל תל-אביב, פצעי מוות בשעת עבודתו, כשקרשים נפלו מתוך המנוף ופגעו בראשו. כל המאמצים להצילו עלו בתוהו.

מראשוני הפועלים הסלוניקאים. עבד בני מל תל-אביב מראשיתו. עד המלחמה היה חבר בועד עובדי הנמל והתמסר במיוחד להטבת תנאי העובדים שם. חביב היה על בני עדתו ועל הבאים אתו במגע.

בן 45 היה במותו. הניח אחריו אשה ו-5 ילדים.

על סיפונה ליד תותח. יותר לא ראיתי, לא את טבס ולא את בנימין.

כריסטו ואני ניסינו להוריד את סירות ההצלה. התחלנו לטפל בהורדת הסירה הקטנה, אולם לא הצלחנו להחיר את החבלים, כי דלקו. לפתע רפו החבלים ואנו נפלנו לים יחד עם הסירות. התרחקנו מספינתנו, אשר המנוע שלה עבד עדיין. ראיתי את "לילי" ממשיכה לשוט וכעבור 2-3 דקות ירדה תהומה.

היות והאניה לא הגיעה לחיפה למועד הקבוע התחילו מחפשים אחריה באוירונים. רק ב-25 לחודש, שלשה ימים אחרי האסון גילה אוירון שתי סירות הצלה בלב ים. שעות מספר אחרי כן הגיעה אניה מלחמה בריטית ואספה את שתי הסירות. בכל אחת מהן היה בחיים רק איש אחד. ששה יוונים ושלושה יהודים ניספו באסון.

באניה ראשונה, בתוך מלחמת עולם זו, שנו עדה להביא פליטי ישראל, שרידי-חרב, מחוץ-האיים אל חוף-מבטחים. היש בתקופתנו תפקיד נעלה יותר מאשר הצלת פליטי ישראל? הוא מסר את נפשו על משמר התפקיד הזה.

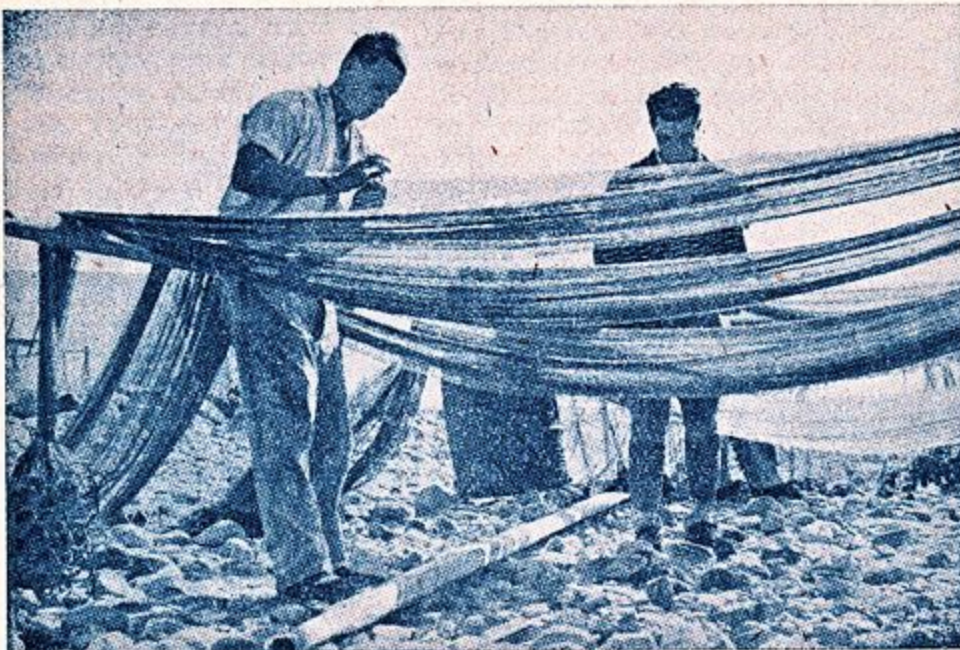
איך קרה האסון!

(מפי אחד הניצולים)

ספינתנו "לילי" עזבה את פמגוסטה ב-21 באוגוסט 1943 בשעות הצהריים. המנוע עבד בסדר. מזג האויר היה נורמלי.

ב-9.30 מסרתי את המשמרת לגרשון מר כוס ואמרתי לו, שיקרא לי באם יצטרך דבר מה. אחרי כן שכבתי לישון על הסיפון. בשעה אחת העירני גרשון, ולאחר שמילאנו את הטנק שכבתי שוב. תוך כדי הרדמי שמעתי קול נפץ חזק. חשבתי, כי קול זה בא מאחד המכונות וירדתי לשם. המכונה היתה בסדר והמשיכה לעבוד, אולם בתדר היו מים. בו ברגע שמעתי קול נפץ שני.

עליתי לסיפון ולקחתי אתי את חגורת ההצלה, ששימשה לי בתור כר. או שמעתי 3-4 התפוצצויות נוספות. הבינותי שאנו מותקפים. התורן הקדמי נפל ואש אחזה בו. האש אחזה גם במפרשים. שוב שמעתי קול ירייה וראיתי את מר אסאך לידי יחד עם ויקטור, טבס ובנימין. ראיתי את אנשי האניה קופצים ונופלים למים. לאור הלהבה הבחנתי בצוללת משמאלנו, במרחק כ-15 מטר מאתנו; כמו כן ראיתי את המלחים העומדים



בתקון רשתות בנימין חרמוני ז"ל בעבודתו (מצד שמאל)

קטעים מיומנו של בנימין חרמוני ז"ל
מתקופת עבודתו בצי המסחרי.

4.9.1942

— — — לכל אשר אשא עיני — מים, רק מים. אנחנו באניתנו הקטנה לבדנו כאן. מהווים אנו מעין מדינה עצמאית קטנה עם ממשלה משלה וחוקיה המיוחדים. השליט העליון הוא — הקברניט. פקודתו — קודש היא לכל עובדי האניה. כן, אי אפשר לשוט בימים בלי שישורר משטר של משמעת ברזל. אך מאידך — קשה להיות כה תלוי במצב רוחו של השליט. פייכמה קשה הדבר בספינה קטנה כזאת, שמידותיה הזעירות יכלו ליצור הרגשת אינטימיות. אבל למרות היות הספינה שייכת ליהודים, ואף קציניה יהודים (בחלקם — חניכי "החלוץ" הגרמני) — כרויה גם כאן תהום ביחסים בין הקציינים והמלחים. ביחוד מקפיד על כך הקברניט. כשהוא שרוי במצב רוח טוב, מגלה הוא ברוב חסדו נטייה ל"עממיות", שואל את המלחים על עניניהם הפרטיים. אבל אוי לך, כשהוא שרוי במצב רוח רע. או — חלילה לך מהיראות לפניו.

בין המלחים העברים עובד באניה גם מלח נכרי — יווני מאי דודקנו. הוא הסתגל כבר במקצת אל מנהגינו; ואף שיחות קלות בערבית אנו מנהלים אתו. הוא מספר לנו על ביתו, על משפחתו הגדולה שהשאיר אותה בארצו בברחו משם בחוסר-כל. הוא חרד להם מאד מאד. ובין משפט למשפט הוא מוסיף קללה לאיטלקים, שהרסו את מולדתו, שלא אורו כוח לכבשה אלא בעזרת הגרמנים. מדי פעם הוא מפסיק ומרים את ידו לשבועה — שבועת נקם באיטלקים. וכעבור דקות אחדות הוא מספר בשבתו ובמעלותיהן של הנשים האיטלקיות. כזה הוא אופיו של הימאי — כאפיו של הים — גלים ותנודות, תנוי דות וגלים..

הגענו לסביבה שקטה שכבר למעלה משנה וחצי אינה יודעת התקפת אויר מהי. אך בה במידה שאתה משתחרר מהחרדה לחיך, גוברות הדאגה והחרדה לארץ. זה ימים רבים שלא ראיתי עתון. ומקלט-הרדיו עומד בחדר הקצינים, אשר לשם אין לך דריסת רגל כל-שהיא. אמנם, לפעמים מוסר לנו הקצין קטעי-ידיעות, אך אין זה מספיק כלל כדי ליצור תמונה בהירה על הנעשה. הנך חסר ידיעות, ומלא דאגה וגעגועים. מתי כבר נגיע לנמל?

5.9.1942

והנה — נמל... מרחוק נראים כבר הבתים, תרניאניות. אלה בולטים אך מעט מאד מן המים — אניות האויב הן, אשר הטביע אותן בשעת נסיגתו, בכדי שלא תיפולנה בידי כוחות-הברית, וגם כדי לסתום את



הערב נעים מאד. רוח מצננת נושבת אל תוך המפרץ, המשמש נמל ענקי, ומקררת את המוחות הלוהטים. חם היה היום והמלאכה היתה מרובה. הרוח חולפת על פנינו ומלטפת את כל אחד מאתנו, כאילו רצתה לפייס ולאמר: "נו, נו, אל רוגז, הרגע נא. הכל יבוא על מקומו בשלום". הכל נתפייסו: החל בקברניט, אשר גם היום נתן להרגיש את שגעונותיו, וכלה בנערה-הסיפון, שיצא כבר העירה לביקור קצר. לי היתה נחוצה ביותר הרוח, כי יצאתי היום מכלי בצורה לא נאה לחלוטין. היתה זו, כנראה, התקפה קטנה של "קדחת טרופית".

...לא אהיה ודאי יחיד במשאלתי — לקבוע סמל למלח הארץ-ישראלי. כל המלחים מארץ-ישראל המפליגים בימים מרגישים צורך חיוני בכך.

אין אנו מתהלכים, כרגיל, בתלבושת הצי המסחרי. אילו היה כך, היה כל אחד מכיר אותנו לפי הכתובת שעל הכתפים, המעידה על נתינותנו הארץ-ישראלית. אבל — את "בגדיה-השרד" שלנו אנו לובשים רק בהזדמנויות-חג. חשוב על כך, שבדש בגדנו הרגיל יהיה תמיד סמל, המבליט אותנו.

אינני אמן, אך יורשה לי להציע דוגמה לסמל. הייתי רוצה, שהוא יהיה בצורת עוגן כחול על רקע לבן ועל העוגן — מגן דוד. אפשר גם, שהסמל יהיה בצורת מפרש, שמגן דוד מתנוסס עליו והשם ארץ-ישראל רשום בו בצורה ניכרת. אולי תקבל על עצמה אגודת הימאים את הדאגה לכך?

הכניסה למפרץ. אך נראה שלא עשה את מלאכתו שלמה, לא חיבל באניותיו באופן יסודי. פועלים רבים עובדים כאן כדי להעלות את האניות ולהחזירן לשימוש, וגם הכניסה לנמל, בחלקים שונים, אפשרה מומן.

עם כניסתנו למפרץ, בו תעגון ספינתנו, משגרת אלינו ברכתה אניה עברית אחרת העוגנת בנמל. מה רבה השמחה בפגישה זו של שתי אניות עבריות כאן בנכר. מיד עם הורדת העוגן באו אלינו קצינים ומלחים מן האניה ההיא לשאול אותנו על הארץ, על שלום חברים וקרובים. לא פעם נקטעת השיחה פתאום, כאשר אין תשובה לשאלה בדבר שלומי של פלוני: נעדר, נהרג, טבע... לרגע קט מעלה כל אחד בפני עצמו בדומיה את האיש אשר איננו אתנו עוד, ושוב שוטפת השיחה... עתה הגיע תורנו להיות השואלים — על הנמל, על המקום החדש ועל מה שיש לראות בו. והתשובה איננה מספיק: מקום עלוב הוא. "ותיקי-המקום". העיר שים כאן זה שבועות אחדים, "מהללים". את האויר הטוב של המקום. ואנחנו, — רק כותנתנו לעורנו — ומכוסים זיעה שוטפת...

בשעה אחת וחצי הגענו למקום יעודנו. בשעה שתיים הורדנו את העוגן המימה. עגנו. הריני כבר 18 יום בשרות, מהם 10 ימים בדרך. עברתי כ-1250 מיל. עגנתי 5 פעמים, מזה ארבע פעמים בחוף אפריקה ופעם באסיה. הרחקתי את אפקי דרומה בערך עד לקו הרחב ה-14. הוספתי לראות קונטיננט חדש ועל אף הכל — עדיין כמעט ולא כלום. מכל מקום, מוקדם לסכם משהו.

אני דואג לשלומכם

אני מודאג מהידיעות ומחוסר הידיעות — מהארץ. הידיעות מדכאות. אני דואג פשוט לחברים — לבריאותם, לשלומם, לחופשתם. לו לפחות ידעתי על כך דבר ברור. אני חי כאן על שמועות בלבד ועל קטעי ידיעות. עות. מעיני, כי יגור נהרסה וחבריה נאסרו; יגור זו שכה יקרה לי, שסללה את דרכי הראשונה, חנכה אותי ונתנה לי כה הרבה במשך למעלה משנה — בתקופת הכשרתי שם כחבר „המחנות העולים“. ועתה אני זוכר: לפני שנה היה הדבר, כשיצחק (אהרן) נוביץ ואנכי בקרנו במשק. קבלת פנים ערכו לנו בחדר האוכל וחברי המשק ישבו והאוינו לדברינו — על המאורעות שעברנו עלינו ועל רשמים מהפולם הגדול ומהגולה היהודית. הרבה הוסיף לי ערב זה ביגור ותמיד ילווני זכרונו.

מה מאד הייתי רוצה לדעת על שלומם של החברים! מה שלום הילדים? וההורים הזקנים? מה נהרס? הן אין פנה וענף שלא עבדתי במ.

מצב רוחי רע. אני שופך את לבי לא פעם בפני חברי-המלחים והאנגלים שבאניה. אני מספר להם על מעשי חבריהם בארץ. למה? — הם שואלים בתמיהה. איזה עולם משונה הוא?

ובינתיים — אני חי את חיי ועושה את מלאכתי. אין לי ברירה. דומני שאני ממלא את תפקידי והוא אשר נותן לי את המרץ להמשיך בימים כאלה. זה מהסה במקצת על הגעועים הרבים האינסופיים.

לח' משה פומרק

חבר נשיאות הח"ל

לכלולת בתו

ברכת מזל טוב

מרכז החבל הימי לישראל.

והנה גם הוזמנתי לנשף גדול בביתו של מיליונר יהודי, שהכנסותיו מוקדשות לארץ. „הופעתי“ לאחר חצות. הרקודים נפסקו לפתע. מישוהו הכריז והודיע על בואו של מלח מארץ-ישראל. אמרתי את אשר אמרתי ולאחר שתרגמו את דברי יצאו כולם ברקוד של הורה סוערת ושרו בהתלהבות את „עם ישראל חי“.

הופעתי בבואנוס אירס בתלבושת הזי המסחרית. זה הוסיף הרבה להופעתי, לרושם החיצוני. רק 5 ימים הייתי שם. ימים רבים לא אשכח את בקורי זה. חשבתי או בלבי: הפעם בבתי יחידי ומה כוחי? תארתי לעצמי אניה עברית, עם חבר מלחים עבריים, מגיעה לבואנוס אירס. היו מחוללים שם מהפכה ממש.

באזני המוסדות

...אין צלים בפי לתאר את הפגישה עם יהודים בנכר. זו היתה בשבילי החוויה רבת-הרושם ביותר מאז עזבתי את הארץ. לא המעבר בתעלת סואץ; לא השייט בים האדום ימים רצופים מבלי ראות חוף; לא העליה לאסמרה ועוד מאורעות רבים ותופעות רבות שנודמנו לי עד כה שלא מניתי אותם; אלה ואלה נחרתו עמוק בנפשי, העשויה קלוט כל דבר למגדול ועד קטן. אולם שום חויה לא תשווה להרגשה האמיתית בניכר, שכל ישי ראל אחים.

בין יהודי ארגנטינה.

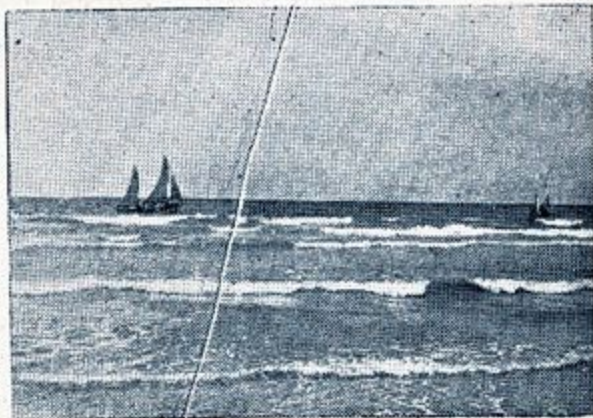
וטוב שקרה כך, שבחודש האחרון הגעתי לבואנוס אירס. אלה היו ימים מענינים ביותר. שמחתי וחרדתי לבקור זה. ארגנטינה רחוקה מהארץ ורק שליחים בודדים מגיעים אליה. ומה תהיה שפת הדבור המשותפת שלי עם יהודי ארגנטינה? ספניולית לא אדע.

לחששותי לא היה כל יסוד. חמימות כזאת לא הרגשתי אלא במקומות מעטים מאד. היה מי שבטא זאת, באחד ממסבות הנוער, באמר: רוי: לא מלח אתה, כי אם מלאך מארץ-ישראל...

השתתפתי בפגישות ומסבות רבות. ספרי תי על חיי הים בארץ, על מלחים, על מעי פילים... למדתי את הנוער ואת המבוגרים גם יחד את שירי הארץ החדשים. רקרתי דברתי עברית תמיד ואת דברי תרגמו לספניולית. בקרתי בקן הגדול של „השומר הצעיר“, באגודת „דרור“, באגודת הסטודנטים; השתתפתי במסבת „עונג שבת“, בקלוב היהודי המקומי. היה עלי להופיע כ„שחקן“: לבוא לאחר שהודיעו עלי מראש, לצאת מאחורי הקלעים אל הבמה, לקול מחיאות כפיים וכו'. ועוד קלוב יהודי, ועוד מסבה בתנועת הנוער „תיאודור הרצל“ — וכך במשך ימים אחדים. ובכל מקום: התפעלות מהמלח, עינים נוצצות וסקרניות ואזנים כאפרקסת לכל מלה היוצאת מפי — ללשון המקרא והתרגום גם יחד.



בלב ים (צלום מאחת הסירות)



בצאת הסירות לדרך

ש י ו ט ה ע ר י ם תחרות ארצית בסירות-מפרש בקו תל-אביב-יפו, מטעם „הפועל“.

ה. מ. תומלינסון / בטבוע "טיטאניק"

א

קברניטה של "קאליפורניה" שעשתה דרכה מלונדון לבוסטון והיתה מתקרבת והולכת אל חופה של אמריקה. עצר בספינתו. רבה מדי היתה שפעת הקרח שראה לנגד עיניו. רק לפני שעות מעטות הודיע לכלי-השיט שבקרבתו על מציאותם של שלושה קרחונים גדולים. אין הוא רשאי להעז להפליג בלילה שכזה. הוא פקד לסובב את גלגלי המכונות אחורנית ועצר. השעה היתה 10.20 בלילה. לפי שעון האניה.

הלילה היה ליל-חושך, בלי ירח, אך כה בהיר, שכל כוכב עולה יכול היה להחשב כפנס של ספינה מתקרבת. המולות נצנצו והבהיקו בשפולי הרקיע הנושקים לים. מעולם לא ראו המלחים כוכבים רבים כל-כך. דומיה מסביב. אנשי-המשמר הטו אזנם להקשיב, אך לא שמעו דבר. הים היה כה שליו, עד כי מלאו תמהון, לפי שלא נראה להם הדבר טבעי למימי האוקיינוס הצפוני. הקברניט סר אל חדר-האלחוט ופנה אל המאות.

— "איזה אניות יש לך בסביבה?"

— "דומני כי ה"טיטאניק" קרובה אלינו. התקשרתי

אתה."

— "מוטב שתקרא לה ותאמר לה, כי אנו מוקפים

קרח."

המאות עשה זאת. זה היה מיותר. כמה שעות לפני כן התקשרה עמו ה"טיטאניק" באותו ענין. אך בכל זאת עשה זאת, והוגד לו שיסור הצידה ואל יפריע. חדר-האלחוט של האניה הגדולה היה עסוק מאד בקבלת מיברקים מ" Cape Race", בשביל נוסעיה, וקריאתו של המאות הפריעה לקליטה. הוא מילא את חובתו, וב-11.30 עלה על משכבו.

אותה שעה בערך ראו האנשים שעמדו על המשמר ב"קאליפורניה" ספינת-קייטור, שטה במהירות מזרחה. — זו מי? דומה, כי אין היא מרוחקת יותר מאשר שישה-שבעה מילין משם. אפשר פחות. קצין-המשמר הבחין בשני פנסי-התורן שלה. האין היא מחליפה את הכוון וחשה לבוא אל הנמל? האם נעצרה? הוא סר לחדר-המפות והודיע לקברניט.

— "כנראה, אנית-נוסעים גדולה היא. אורותיה

מרובים."

— "קרא לה בפנס-המורס. ראה, שמא תוכל לקבל

תשובה."

פנסו נשאר כקול קורא במדבר, אם כי פעם נדמה היה לו, כי התשובה עומדת לבא. לא, זה היה רק פנס מהבהב שעל גבי התורן. אין קול ואין עונה.

הפעמון מצלצל להחלפת המשמר. חברו של הקצין נטל את הפיקוד לידו ועמו נער-מלחים. שניהם הוסיפו לבדוק את שכנתם המזרחה, בעזרת משקפותיהם.

— "על גבי הסיפון האחורי שלה מבהיק אור לבני"

— אמר הנער.

הענין פשוט למדי. אור. וראקטות? בלי ספק.

חמש ראקטות. הקצין הודיע על כך לקברניט.

— "כלום סימני חברת-האניות הם אלה?" — שאל

הקברניט.

— "איני יודע. ראקטות לבנות."

— "הוסף לאותת. אם תשיג משהו הודיעני."

האותות לא זכה לתשובה והשעה היתה שתים אחרי

חצות הלילה.

— "התבונן בה עכשו" — לחש הנער, — "זיג נראית

מוזר מאד. אורותיה מזורים גם הם."

— "אכן, סוד לחדר-המפות. לך ואמור לזקן, כי אין

היא עונה לאיתות שלנו."

הדבר היה מוזר מאד. הקצין השתווגם. מה פשר

התמעטות הדרגתית זו של אורותיה? כלום היא

מתרחקת והולכת?

— "הספרת לו?"

— "כן"

יותר מזה לא יכלו לעשות. השעה היתה אחרי

שתים בבוקר. אורות האניה נעלמו כליל.

— "עכשו אתה רואה אותה?" — שאל הקצין.

— "לא" — אמר הנער, "איני רואה."

ב

"לא, לחדר-העשן לא" — אמרה הֶלֶן אחרי

סעודת הערבית. — הקוביוסטוסים הללו! איזה פנים

חמורות ורציניות להם. ובטרקלין עומדים הכל לשיר

הימנונות ואני אין אני רוצה להזיל דמעות. אשאר כאן

ואקרא בספר בטרם ארד למטה. זוהי הפינה הנעימה

ביותר באניה."

האנקי שלח את מבטו ללפי הספרייה. אכן, היה זה

חדר נעים. אצטבות הספרים מספוני הקירות היו עשויים

עץ מאהגוני, והעמודים הלבנים, התומכים את הסיפון

שממעל, היו שלווים בפשטותם.

— "ובכן, את שבי לך פה בניחותא ואני, אם לא

איכפת לך, אלך לי. אתבודד בחוץ, בחושך. אשתעשע

עם מחשבותי. להתראות בבוקר. השתדלי בבקשה לבוא

לפני ארוחת הצהריים. אני בטוח, כי תוכלי לעשות זאת.

אם תשתדלי."

הילך למצוא את הקופאי? לא, אין השעה יפה לכה.

הקופאי בודאי עסוק למדי, שהרי הם קרבים והולכים

אל החוף שמנגד. משמע, שלא נותר לו אלא חדר-העישון.
כגדול האניה יגדל הכלא.

יכול הוא גם לילך לישון. השעה היא אחרי האחת
עשרה. אך בניגוד לעצת השמש הוא יצא החוצה לראות
— הלילה מה טיבו.

השמש צדק. הרוח היתה כצנינים, מחמת מהירות
הנסיעה כפי הנראה. המהירות גדלה והלכה. אותו כוכב
בהיר שבשפולי הרקיע שירטט קו על פני המים, משל
לפנס המשתקף באגם. מעולם לא ראה האנקי את
האוקינוס האטלאנטי כה שקט. הספינה מלאתי המרץ
היא בלבד שהקימה שאון במרחב. היא היתה מהפכה
ומערבלת את דומיית הבדידות — תנודה יחידה בשווי-
המשקל השמימי של המרחב. הכוכבים כאילו הודלקו
הלילה מחדש סביב דמותה האפלה של הספינה; הללו
אף לא היו תקועים בקמרון השמים, אלא תלויים היו
כביכול על בלימה, מהם בוערים בקרבה ומהם רחוקים
וחזורינים. אם כי האויר הצונן אולי יפה לחגיגת-מולות
זו, הרי בשבילו היה זה יותר מדי. הוא שם פניו לרדת.
בחדרו, שעה שישב וקרא, נתמלא לפתע חרדת-
חשד, הרגשה של משהו מבושר-רעה. מה זה? הוא הניח
ידו על כותל התא.

ובכן זהו. המכונות חדלו לעבוד. זה כמה זמן, שהיתה
לו הרגשה כי משהו הכרחי חסר כאן. הוא חיכה לזמזום
המוכר, שיתחיל מחדש והיטה אזן להקשיב. לב האניה
נדם. הוא שמע רק את מלמול הבריות העוברים במסדרון
ואחרי כן — צחוק. הניח את ספרו מידו. מדוע עמדו
פתע בלילה כה בהיר? קלוקל במכונות החדשות מחמת
עבודה יתרה? מוזר! כדאי לשאל מה פשר הדבר.

ג

המסדרון הארוך היה עזוב. בקצהו עמד שמש כשהוא
נשען בניחותא אל הכותל, מחכה באורך-רוח לקריאה.
בדלת הופיע ראש אשה בכומתת-לילה.

— "משהו קרה?" קראה. השמש תלה בה מבט, אך
לא ענה. האנקי שהיה קרוב אליה יותר, ענה הוא.
— "לא כלום, גברת. שקט למדי, לא כן?"

הוא לבש מעיל ועלה למעלה, אף על פי שלבו הגיד
לו שלא יעשה זאת. ברם, מעולם לא יכול היה לפטור
את עצמו, בהיותו באניה, מן ההרגשה שתמיד קיימת
ועומדת סכנת הפורענות העלולה להתחולל.

המעלית לא פעלה כמובן, לפי שהשעה היתה קרובה
לחצות. האורות דלקו. עצי-הדקל נמנמו בפיונות הטורקלין.
על גרם-המעלות היה נדמה לו, כי רגליו אינן משרתות
אותו כהלכה. הוא שפשפן באחד המרבדים. הוא טועה
כנראה. ודאי שהוא טועה. לא יתכן כי גרם-המעלות
חרג ממקומו והוא נוטה קדימה. אין זה מדרכו של
גרם-מעלות כבד ורחב.

כמה סיעות של משחקי-קלפים נשארו בחדר-העישון
שקועים במשחק כרגיל. בחוץ, באפלה, נעלמה הרוח.
לא נשאר לה זכר. עומדים היו על המקום, נעים מצד
אל צד. למה הם מחכים?

הכוכבים השקיפו ממרום. על סיפון הסירות שלמעלה
שמע קול פיקוד. הוא החיש את צעדיו. בדרכו פגש את
מיסטר נואל, מנהל בית-הספר, חוזר אל הסיפון הבינוני;
הנה הוא מצא משהו בלתי רגיל והיה מעונין להראותו
לאחרים.

— "משהו עוד נשאר — קרא בהושיטו ידו. הבט,
קרח. מצאתיו על הסיפון. שמעתי שאניתנו התחככה
בקרחון. לואי וראיתיו".

האנקי הוסיף ללכת. הוא שכח את הקור. חרטום
האניה לא פלס עוד נתיבה בים ולא נישא עוד בגאון
ובשאון מעל פניו. הוא לא היה מלא חיים ושצף, כמקודם.
אפשר שמשום שלא הולכים עוד קדימה, כלום שקע
החרטום?

אכן חרטום האניה שקע. הקור העז חזר. האם מתמלאת
האניה מים? לא יתכן. לא האניה הזאת, לא בעת
שהוא נמצא בה. הוא חש צינה. זו חילחלה בעצמותיו.
המלחים היו עסוקים בסילוק מכסי הסירות. הלילה
השקט פרץ בשאגת-רתת ואשה שעבר לידה תפסה בו
תפיסה של עווית. רק לרגע אחד נתעכב, כי עכבה בעדו
האשה ונהמת-קבר מתמשכת נשמעה פתע.

בעדינות שיחרר עצמו מידה. "זה לא כלום, יקירה
— מלמל. הקיטור. אין רוצים בו. הם הוציאוהו. אל
תפחדו".

הלן. הגיעה השעה למצאה. הוא לא בזבז אף דקה
מיותרת, ובפלסו לעצמו דרך בתוך סבך ספונים
ומסדרונות מצאה בתוך זרם מקרי של נוסעים שעשו
דרכם לאטם. בידה היתה חגורת-ההצלה.

— "איני יכולה ללבוש זאת. אני ישנה למחצה.
השמש אמר לנו לעלות לסירות. אתה יודע היכן הן?
בגלל מה כל הענין הזה?"

ליד דלת אחד התאים היה דיין-ודברים חריף; אחד
השמשים דיבר קשות עם אחד הנוסעים. רגע אחד לא
יכלה התהלוכה אל הסירות להתקדם. — "לא היתה לך
רשות לפרוץ את הדלת בכוח. היית צריך לקרוא לי.
הבט, שברת את הדלת! אתה עוד תשמע על כך בניו-
יורק".

— "הוא עשה מעשה שטות" העירה הלן בהוסיפם
ללכת. "היה צריך לחכות. כמה זמן תמשך כל המהומה
הזאת?"

מועטים היו הסמנים על סיפון האניה, כי הזמן יקר.
קצין צעיר היה מפקד על העבודה ליד הסירה הקרובה
ביותר, שכבר הורמה אל על. זו היתה דמות מעודדת.

הרגילה לציאות ולזרירות במלוי הפקודות. הבריות עמדו מסביב בעמידה של אפס מעשה. שקטים בפני הבלתי-מוכן להם. מטרונית ישישה התאוננה על הקור. ראקיטות המריאו לאפלת המרומים והבהיקו בלבנוניתם. קצין קשיש התקרב אל תחנת-הסירות ודיבר אל אחד מאנשיו הסרים לפקודתו. במעוף-ראקיטה נתגלו הפסים שעל שרוולו.

— "מי הוא זה?" שאלה הלן.

— "הקפיטאן".

— "מה? זו הפעם הראשונה שאני רואה אותו".

רעיון אחד או שנים צצו בראשו של האנקי בהביטו אל הקפיטאן המתרחק. לפי כל כללי המשחק זו אולי גם הפעם האחרונה שהיא רואה אותו, כי ספון האניה מוטח כבר אל הצד בצורה מסוכנת. הוא הטיל גם ספק בסירות ההצלה. יהיה מי שיהיה שיזכה לראות את אור השמש; אדם זה ודאי לא יזכה לכך. ואף על פי כן, רבים עוד היו האנשים השקטים שמסביבו; הם עוד היו מהססים, לא משוכנעים שסכנה מרחפת על האניה, שבה נתנו אמונם. הקצין היה מודאג. אין זה קל לדבר על לב הנשים הנואלות הללו שתעלינה לסירות; רואות הן משום מה את סירות ההצלה כקליפת השום לעומת הסיפון הרחב, המוצק.

— "אל תתווכחי, ילדתי. אל תתווכחי, אמרתי. עליך ללכת". האנקי נהג תקיפות בהלן.

— "מה, להכנס לתוך זה?"

הוא משך אותה במהירות אל הסירה. הקצין ששמח על העזרה, סייע לה להכנס. לפי שהסירה היתה מרוחקת כדי סכנה מדופן האניה. הלן שלחה מבט אל המים ונרתעה בבהלה למראה התהום השחורה.

— "איני יכולה. אתה תכנס ראשון ותעזור לי" — התחננה.

— "לא" — אמר האנקי. "עכשו עולים רק נשים וילדים".

— "אז אשאר פה אתך".

הקצין קצר-הרוח, ראה שוב כיצד מופרות פקודותיו על ידי אשה. זו נצמדת בחוקה אל בן-ליותה, וכאן לפניה סירתה, שעדיין רחוקה היא מלהיות מלאה. האנקי ניסה לדבר ברוך על לבה של הלן. הכל יהיה כשורה. עליהם להפרד לזמן-מה. לא לזמן רב. אחרי שהנשים תעלינה יעלו גם הגברים על הסירות. היא מעכבת את מהלך העניינים.

היא לא ענתה. — "מה, הנה שם ילדה קטנה", קראה. — "איך זה, הרי אני מכיר אותה" — הפטיר האנקי.

"אלי שבשמים! בטי, היא אבדה כנראה. היכן הוריה?" — בטי עמדה בצד מבוישת, ידיה מאחורי גבה, כולה קשבה, אך בלתי נראית כמעט. שמחה היא שמצאה לה

חברה, אך אין היא בטוחה אם רצויה היא לאנשים. בהווכחה, כי ראוה ולא דחווה, התקרבה אל האנשים הללו המסבירים לה פנים.

הלן גחנה אל הילדה. אותו רגע הבחינה, כי היא עולה למקום ששם אף פעם אין המים צריכים להיות. מים במקום הזה? מה מעשיהם שם? היא הרימה את הילדה בבהלה, לו רק כדי להרחיקה מן הסכנה. היא העיפה מבט על סביבה, וראתה לפתע את הקצין ליד הסירה דוחף אדם אחד לתוכה; הזדמנות אחרונה בטרם תרד הסירה המימה.

היא עטה אל הסירה עם בטי. בבת-ראש הטילה את הילדה לתוך זרועותיו של מיסטר נואל, והלה, שהיה עומד על גבי כסא-נוח שגישר בין הסירה והאניה, התגלגל עם הילדה לתוך הסירה. הכסא צלל הימה.

— "להוריד" פקד הקצין.

— "עמוד".

— "להוריד, קדימה".

— "להוריד, יחד!"

מיסטר נואל, זרועו סביב הילדה, הבחין כי היא רועדת. הוא פשט את מעילו וחיתל אותה בו.

שקט להפליא. נדהם מפאת שורת המאורעות הבלתי-רגילים והבלתי-הגיוניים, היה עתה מיסטר נואל כפות אל מחרוזת האורות של האניה האפלה. הללו היו צריכים להיות מקבילים למי הים, אך לא כן היה. אדרבא, הם היו נוטים אל הים בצורה בלתי טבעית; הם שקעו אפילו מתחת למים.

הוא חיכה. גם אז לא האמין עדיין כי תרד תהומות. הם יחזרו אליה ברגע שלא יראו עוד סכנה בשבילם.

— "ג'רי" — קרא המלח שבסירה. "הבט אל אורותיה! אני אומר לך כי היא תשאר צפה על צדה. היא תחזיק מעמד. המסיקים עדיין מטפלים בה, הבחורים עוד שם". ג'רי לא ענה לדברי חברו. אף הוא עשה כמעשה כולם — נשען אל משוטו, תלה עיניו באניה.

לפתע כבו אורות האניה. הוא נזדקף. — "אלי, הם טובעים" — אמר. "אבינו שבשמים! היא טובעת!"

נהמה אדירה נשמעה במערבולת המים, שנתהוותה סביב האניה השוקעת. יושבי הסירה הוסיפו לתלות עיניהם בחלל. הם נשארו אלמים. רק קצתם הבינו מה פירושו של דבר, בשמעם קול אנקות ממושכות. אי אפשר היה לשמוע דבר ברור. המרחב עצמו כאילו קונן, כאילו קונן על כביית מאורות חמימים ופשוטים ורבים כליכך. אשה אחת בסירה הרכינה ראש, ואת אזניה אטמה לבל תשמע את הקולות.

מאנגלית: חיים גליקשטיין

י. פרישמן / ועדת הים (ועד חיפה-סלוניקי)

פרק בקורות היאחזותו של הפועל העברי בעבודות הנמל בחיפה.

נר נשמת לזכרו של ר' דוד פלורנסקי ז"ל.
במלאת חמש שנים לפטירתו.

בימי מרץ האחרונים לשנת 1933 החל "הועד למען חיפה" — ביזמתו של ה' ברוך עוזיאל, באיכות והסתדרות הציונית ביון — לטפל בשאלת "התאחוות היהודים בעבודות הים בחיפה" והקים לשם כך ועדה מיוחדת, המכונה בשם "ועדת הים" או "ועד חיפה-סלוניקי". הועדה היתה מורכבת מבאי כוח: הועד למען חיפה (ה'ה מנדלסון ורייך), מועצת פועלי חיפה (ה'ה אבא חושי ופרוכטר) וההסתדרות הציונית ביון (ה'ה יצחק אלבו, מוריס רפאל וב. עוזיאל הנ"ל). ה' רייך נבחר כיו"ר הועדה ומר ב. עוזיאל — כמזכירה.

רשימה זו אינה אלא עיבוד תמציתי לספר הפרטיכלים של הועדה הנ"ל (הספר נמצא בחדר המוזיאון של החבל הימי לישראל, בבית יורדי הים בחיפה) — לתקופת זמן של קרוב לשלושה ירחים: 3 במאי 1933 — 1 באוגוסט 1933, הוא יום פתיחת הנמל בחיפה לתנועת אניות.

מלים מספר להערכת ספר הפרטיכלים: הספר כולל 15 עמודים בלבד, בכתב יד ברור; נוסף עליהם מסמך אחד בכתב מכונה — העתק ממכתבו של ה' עוזיאל ל"ועד למען חיפה", מיום ה-27 למרץ 1933. פרטי הדיונים אינם נמסרים בשם אומרם, דבר דבר כפי שיצא מפי הגואם או המשתתף בוכוח — בלשונו ובהגדרותיו; המזכיר רשם רק את סכומי הדברים ואת המסקנות. רק במקרים מעטים נמסרים הדברים בשם אומרם.

הפרטיכלים כתובים ביד מאומנת. ניכר מהם, שרושםם היה בתוך תוכם של הענינים והבעיות שעמדו לדיון היו נהירות לו ביותר. המעיין בהם יכנס על נקלה לשאלות הנדונות ויצור לעצמו תמונה ברורה מפעולותיה של הועדה.

נוסף על פרטי הדיון בישיבות הועדה (6 ישיבות בסך הכל) ימצא הקורא בספר הנ"ל ידיעות מענינות על עבודות הסבלות בנמל חיפה ועל בואם של הסלוניקי-אים הראשונים לארץ ישראל.

הועדה החלה בעבודתה לפי תכנית קבועה מראש. וזה לשון הפרטיכל ביחס למטרותיה:

(1) השתדלות לאחוז יהודים בכלל וסלוניקאים בפרט בים חיפה, ע"י רכוז הפעולות, והשקעות והכספים

לשם זה.

(2) הכנסת ריגולציה ביחסים שבין נותני העבודה והפועלים במקצועות הים כדי למנוע בעד כשלון ההתאחוות.

אם לתרגם את שני הסעיפים "היבשים" האלה לשפת חיים מפורטת ישתרע לפנינו המצע הרחב של הפעולות, בפניהם העמדה הועדה עם צעדיה הראשונים. עלינו לזכור, כי הימים בהם ידובר הם ערב פתיחת הנמל בחיפה לתנועת אניות. הישוב היהודי לא יכול היה לותר על חלקו בעבודות הנמל והיה זה מחובתו ומזכותו להלחם על מקום עבודה זה ולהבטיח בו מעמד לעתיד. ולנוכח צורך חיוני זה התבלטו ברוב בהירותם הקשיים והמכשולים: חוסר אנשים — יהודים, בעלי נסיון בעבודת ים; העמדה ההססנית והחשדנית של הממשלה לכושר פעולתם ויכולתם של היהודים בחדירה למקצועות עבודה ידועים בנמל (פריקת הפחם); ההכרח למצוא דרך לשתוף פעולה עם הערבים, עם הקבלנים ועם הפועלים; הבטחת הסבלות היהודית ליהודים (משא ומתן עם האכספורטרים היהודים הגדולים); רכי-שת כלים למשאות ולנוסעים על ידי גיוס הון צבורי ופרטי.

רק היום, לאחר נסיונות של שנים מספר בנמלי הארץ ולאחר המאמץ היהודי הנועז בהקמת הנמל העברי בתל-אביב, ברורים לנו הקשיים, שבפניהם עמדו אנשי הועד חיפה-סלוניקי.

לא בכל הכוונים האירה ההצלחה פנים ליוזמים, אך בכולם ניסו, שנו ושלשו, ועל אשר השיגו יבורכו.

בדפי הישוב ירשם לעולמים דבר כניסתם של הסלוניקאים לעבודות הים שלנו. מפזורי ישראל הרחוקים נראה בלבנוניותו "המגדל הלבן" של סלוניקי הימית, היא גם עיר ואם ליהודה הימית. "מקום אחד יש בעולם ששמה יהודים עוסקים בעבודות הים מדורי דורות וזוהי סלוניקי. שם אתה מוצא ספנים ותיקים, סבלי נמל כבירי כח, דייגים מלידה, מספקי מזונות לאניות, מומחים וזרזים וכו'. אם אנו רוצים להקים מעמד של עובדי ים בארץ ישראל בלי קרבנות רבים ובלי עמל רב עלינו לפנות איפוא אל העיר הזאת ולהשתמש ביורדי הים שלה" (מתוך ספר הפרטיכלים הנ"ל, ככתבו). משהתחילו היוזמים לטפל בדבר היתה ראשית פניהם לסלוניקי. לא במעט נעזרו גם על ידי המנוח ר' דוד פלורנסקי.

באוגוסט 1933 יצא אבא חושי, מזכיר מועצת פועלי חיפה, לסלוניקי "לבחור חומר אנושי", כלומר להעלות יורדי ים יהודיים לארץ ישראל. כתוצאה



גליל בע"מ

דמת-גן (מול עליח)

הבריכה הגדולה והמשוכללת בארץ

בריכת ילדים

צל חורשה וגן, קפה, בר,
מסעדה, מוסיקה, ריקודים.

גליל-גיל יעטפוך כאן
הכל לנחיותך ולשרותך
את יום חופשתך תבלה
כאן בנעימים.

עם הקבוצה הערבית הגישו חברי הועדה (בפני מ. שרתוק, ששמש אז בתפקיד של מיכיר הסוכנות, ומר דוסטרובסקי) את תביעתם שהזיזה לא יחודש לפי שעה. לאחר מכן נתקבלה ההצעה בדבר חברה יהודית-ערבית. משותפת, בזכויות וחובות שוות.

בענין שוטרי הנמל התנהל משא ומתן בין לשכת המסחר והנהלת המכס. תחילה לא נראו כל סיכויים שאפשר יהיה להעסיק שוטרים יהודים בנמל. הוחלט על כן להפעיל בכונן זה את ועד הקהילה ואת הסוכנות. לבסוף הסכים מנהל המכס לבחון את המועמדים לשוטרי הנמל ולבחור מביניהם גם מספר יהודים. התיצבו בפניו 40 מועמדים יהודים לעומת 400 ערבים. כלפי היהודים הוגשו דרישות מופרזות ומבין 25 המועמדים שנתקבלו לעבודה היו 5 יהודים בלבד. מאמציה של ועדת הים בכונן זה לא נפסקו.

עד כאן דברי הסכום לפרטיכל של ועדת הים. אין להעריך דברים אלה אלא מתוך פרספקטיבה היסטורית. הפעולות שנעשו, מואהת באור הנכון, מסמנות מאורע נכבד ביותר בקורות האחוזות של הפועל העברי בנמל חיפה. ואין זה אלא קטע בלבד לפרשת מאמצינו לחדירה למקצועות גים — נסיונם של נחשונים, שראו נכוחה את ההכרח להבטיח לישוב בעוד מועד את המקום הראוי לו גימאות. גם נסיון זה משתלב במסכת המאמצים הכלליים של הישוב, שהביאונו עד הלום. ויבורכו הראשונים.

מפעולתו, בסיוע רב ערך של הנהלת הסוכנות, ההסתדרות הציונית ביון והסתדרות העובדים הכללית בארץ עלו סלוניקאים רבים, שחדרו לעבודות הים לאורך כל החוף הארץ-ישראלי, לנמלים, לספנות ולדיג. הקבוצה הראשונה של סבלי הנמל מסלוניקי הגיעה לנמל חיפה ב-28 ביולי 1933 וב-1 באוגוסט של אותה שנה, עם פתיחת הנמל החיפאי לתנועת אניות, החלה בעבודה.

פעולתיה של הועדה להבטחת מקומם של היהודים בנמל, נעשו בשלושה כוונים: (1) סבלות, (2) הורדת נוסעים, (3) שוטרי נמל.

שונים ומרובים הם סוגי הסבלות בנמל: סבלות מכס ואכספורט, סבלות ב"סלון" (הובלת חבילות הנוסעים מן הסירה לאולם המכס), סבלות הפחמים וסבלות בונדד ופריקת סירות.

להבטחת העבודה הזאת היה הכרח לנהל משא ומתן עם גורמים אחדים: עם הממשלה (בעיקר בשאלת סבלות המכס), עם הערבים (פריקת הפחם), ועם היהודים (האכספורטרים היהודיים הגדולים) — "נשר", "שמך", "פרדס", הטחנות הגדולות וכו'. במשא ומתן עם נותני העבודה היהודים נעזרה הועדה ע"י הנהלת הסוכנות היהודית וע"י לשכת המסחר.

כתוצאה מפעולותיה של הועדה בשטח זה הושג: (1) מספר אכספורטרים גדולים הסכימו למסור את משלוחם לסבלים יהודים, באמצעות המשרד הקבלני בחיפה; (2) חלק מהעבודה בסבלות-המכס נמסר ליהודים וב-1 באוגוסט 1933 החלו בה 15 סלוניקאים; (3) מתוך הסכם עם הקבלנים הערבים קבלו היהודים חלק רב בסבלות הפחם. כך, למשל, נחתם חוזה בין מ. פ. ת. והסוואר הערבי קאמיל-אברוז, למשך שנה, שלפיו התחייב הנ"ל להעסיק שליש פועלים יהודים, לא פחות מ-8 בקיץ ו-25 בחורף, בשכר מינימלי בינוני של 8- לא"י לחודש.

ולענין הורדת הנוסעים: בעבודה זו עסקה קבוצה ערבית, שהסוכנות היתה קשורה בה בחוזה. שירות זה לא היה לרצון לעולים ולתיירים היהודים, כי הערבים היו מתעללים בהם עם רדתם לחוף. איך לתקן את המצב? נסתמנו שתי תכניות: האחת (של ה' אלבו) — להקים קבוצה יהודית, שתתקשר בחוזה עם הסוכנות ועם משרדי הנסיעות ולה תמסר כל העבודה הזאת: השניה (של אבא חושי) — ליצור חברת מניות ערבית-יהודית, בה יהיה ליהודים שליש בהון, בעבודה וברוחים.

מכיון שב-1 ליולי עמדה הסוכנות לחדש את החוזה

(1) מינאר ועד לחודש יוני 1933 הכניסה סבלות זו עד 5 אפסים לא"י (התעריף לכל חבילה — 8 מא"י); רוב ההכנסה באה מיהודים. (מדברי אבא חושי בישיבת הועדה).

נמל תל-אביב. תרצ"ו-תש"ו. הוצאת, אוצר מפעלי הים' בע"מ. תל-אביב. עברית ואנגלית. 92 ע. תמונות רבות ודיאגרמות. מדור מיוחד למודעות ולברכות.

לציון יובל העשור של נמל תל-אביב הוציאה הנהלת "אוצר מפעלי הים" את ספר היובל. היתה זאת כנראה כוונתם של עורכי הספר להוציאו לאור, כדבר פרסום רפרונטיבי כלפי חוץ. ובזאת הצליחו. צורת הספר נאה מאד והחומר הכלול בו נותן מושג ברור על התפתחותו של הנמל ועל בעיותיו.

תמצא בספר מאמרים אחדים: דברי פתיחה מאת ה. צוקרמן; על עתידו של נמל תל-אביב — א. ז. הופייך; על בעית הנמל בתל-אביב — ישראל רוקח; העיר והנמל — דוד רמז. אולם בעיקר ימשך הקורא אחר הפרטים המרובים והמספרים המכחימים שבספר. כאן תתגלה לפניו כל פרשת הנמל: הקמתו, המאבק על קיומו, הקשיים, היחסים עם השלטונות ומעל לכל — חלקו של הנמל העברי הצעיר במאמץ המלחמתי של הישוב. לא רבים יודעים על אותה העזרה שהושיט הנמל לכוחות הלוחמים בשנות הדמים. הן מכאן יצאה יחידת הנמל העברי לצבא הבריטי; כאן נמסר ציוד רב לצי והחכר שטח נרחב מהנמל לשלטונות; כאן נבנו כלי שיט מרובים לצי, כולל את שולות המוקשים הגדולות; כאן התארגנה גם קבוצת המשייה, שהעלתה מן התהומות ציוד רב.

ומעינינים גם במאד הפרטים על הנמל עצמו, כפי שהוא כיום, בהשוואה לשנים שעברו, ואתם המספרים על אפשרויותיו של הנמל לעתיד. המספרים נמסרו בחלקם הגדול בצורת דיאגרמות מוצלחות: על כוח קבולו של הנמל, על תנועת הסחורות בו, על העובדים לסוגיהם וכו'.

אך דבר אחד תמוה בעינינו. האינפורמציה הכללית בעניני הנמל ופרקי החוק נמסרים רק באנגלית. על שום מה? האמנם אין לקורא העברי ענין בהם? ואם גם מיועד הספר בעיקר כלפי חוץ, הן גם בארץ — ובעיקר בחוגים אלה המעוניינים מקרוב בהתפתחותו של הנמל — ימצא הספר קוראים רבים. אין זה אלא משגה, שחומר אינפורמטיבי מאלף זה לא נתן להם בלבוש עברי.

* * *

בנימוני ויטנברג חרמוני, מעזבונו ודברים לזכרו. ערוך בידי מרדכי ניישטט. הוצאת ע"ן גב, מנחם אב. תש"ו. 144 ע.

משק עיניגב הוציא את הספר לזכרו של אחד מחבריו, בנימין חרמוני ז"ל, שטבע במימי קפריסין.

כשספינתו טורפדה על-ידי צוללת האויב. הספר כולל את רוב עזבונו של המנוח: דפי יומן, מכתבים ורשימות ספרותיות ודברים שבע"פ. בסוף הספר — מדור "לדמותו", מפרי עטם של חברים שהיו קרובים לו — להשלמת דמותו.

המנוח ידע לבטא את עצמו. מתוך רשימותיו אתה מכיר את דמותו, על כל לבטיו ופעולותיו של חלוץ זה בנתיבות הים. והדמות המופיעה לפניך היא דמות שלמה, בלתי מסולפת, כי נשימתו של הספר — אמת. דבריו של בנימין הם כנים וגלויים ואין הוא מנסה לאפר את מעשיו. הנה הוא מופיע לפניך כמו שהיה. תוסס ובלתי שקט, מחפש דרך תמיד, אינו משלים עם הקיים ואינו מסתפק ב"יש", מתריע, זועף ומבקר, אולם — גם מציע דברים לתקון ונרתם בעול.

ובצד אישיותו של בנימין עולה לעיניך, עם קריאת הספר, מסכת של מאמצים, של צעירי ישראל בימינו — בכבוש נתיבה בים: הקמת ישוב עברי-כפר דייגים על הכנרת וכבושו של הדיג בכנרת; בהתנדבות היהודית לצי המלכותי; בהקמת צי מסחרי עברי. הרי זה פרק נוסף לאותו ספר רבת-הלה ורב-גבורות של מתנדבי ישראל בימי המלחמה. כאן לפניך קטע מני רבים. מופיע בו מלח עברי, מראשוני המגוייסים, שהיה מורה דרך בספינת "לילי" — ספינה ראשונה להצלת פליטי ישראל מארצות-האימים.

אתה קורא בספר בענין רב.

* * *

פ. בר-אדון. תלם בים (ספור). ספרית פועלים / נעורים, הוצאת הקיבוץ הארצי השומר הצעיר, מרחביה, 1946.

לא רבים הם הספורים הנותנים לנוער שלנו תאור חי מהמתהווה בישובי הדייגים בארץ. "תלם בים" הוא אחד הראשונים שבהם. זהו ספור מהוי חיינו, המגלה לנו טפח ממאמצי ההיאחזות בחוף המולדת, בכפר דייגים. והספור מציאותי. לעתים נדמה לך, כי קורא אתה ביומנים של קיסריה ועתלית; לעתים — כאילו ישבו לפניך ראשוני הכובשים של נקודות החוף בארץ וספרו לך על מסכת היאבקותם. לא פעם — כמעט תצלום.

לא קלים החיים בנקודות החוף. סערות וסופות הופכות לפעמים בן לילה את המחנה לחורבה ואת הכבושים — לאל. ולמחרת היום יש להתחיל מחדש. יש לכבוש את הים ואת הקרקע גם יחד.

שנים אלה — השדות והים — הם גם המעצבים

לעסקני ההתאחדות, שגם במפעל הבריכות יד לו לחבל הימי לישראל, שנתן מכוחו וארגונו, מכספו ומהדרכתו להקמתן?

אין זה הוגן להוציא לאור חוברת בשם "ספורט השחיה בא"י" ולהעלים כל זאת מהקורא, וחבל, שע"י כך נפגם תכנה של חוברת, שיש בה מן התועלת לצבור.



כתוף תל-אביב: המציל אריה כץ ויל

ליפא לויטן, השחיין והמציל התל-אביבי (לזכר אריה כץ). הוצאת ארגון המצילים תל-אביב, 1946. ע' 16.

אתה לוקח ברצון חוברת צנועה זו לידיך, לעיין בה. צורתה החיצונית נאה מאד. ויפה עשה המחבר שהציב זכר לאחד מאלה הנותנים את נפשם להצלת זולתם. "כל המקיים נפש אחת בישראל כאילו קיים עולם מלא". המציל כץ הציל נפשות רבות ומן הראוי שלא ישכח. במשך שנים רבות היה כץ המציל הרשמי של עירית תל-אביב. הפנקס שלו הוא המעיד על פעולתו. למעלה מ-300 איש הציל מצפירני המות, כשחש לעזרתם על שפת ימה של תל-אביב. כמעט איש אינו יודע על כך. הרי זה שרות אלמוני. אך האם יש לו לאדם זכות גדולה מזו של הושטת עזרה לטובע?

באחת מפעולותיו הנועזות בהצלה נפצע פצע אנוש. מאז חלה ובלא עת נפקד פתיל חייו. והוא רק בן 37.

את דמותם של הכובשים. מכאן — מחסור בקרקע והכשרת חולות לעבודה חקלאית ומכאן — הים "הנותן בשפע והנוטל בשפע". לא אחד נופל בדרך. לא אחד יישר במאבק. אך — התלם בים נחרש. על אף הכל — ממשיכים וכובשים.

הנוער שלנו יקרא ברצון בספר זה ויתחנך גם הוא לחלוציות ולגבורה של כבוש.

ספורט השחיה בארץ ישראל. הוצאת ההתאחדות הארצישראלית לשחיה. בעריכת אל. אלכסנדרוביץ. מאי, 1946. ע' 20.

לקט של מאמרים. תמצא בחוברת פרטים מעניינים להתפתחותו של ספורט המים בארץ: על הפעולות הראשונות של "מכבי" חיפה ועל הבריכה בבת גלים; על השחיה בשעת ה"מכביות" בארץ; על הופעתם של שחיני ארץ-ישראל בחו"ל (בפראג, ניו-דלהי, בערי מצרים ובלבנון) ועל התחרויות בארץ עם נבחרות חוץ; על אישים שפעלו בספורט השחיה ועל הישגיהם; על היהודים בספורט השחיה בעולם; על המבנה הארגוני של ההתאחדות הארצישראלית לשחיה.

יש להצטער על הקו המיוחד, שנקטו בו העורך ומחברי המאמרים גם יחד, בסדור החוברת — והוא הפגם שלה.

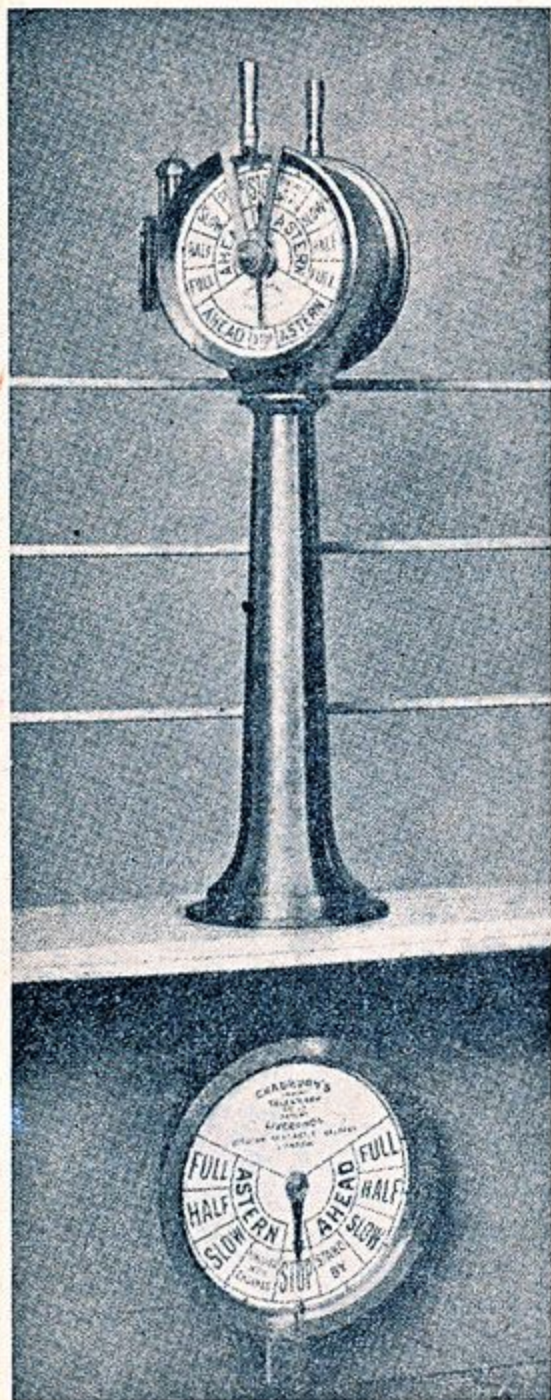
השם של החוברת מטעה, כן גם הכותרות של מאמר זה או אחר. הקורא בחוברת לא יוכל להגיד, כי אכן מסופר בה על "ספורט השחיה בארץ-ישראל". החוברת היא על השחיה של "המכבי" ושל הארגונים הקשורים בו בלבד, ואם גם יש בה לפרקים "תוספת נוי", בצורת חצאי פסוקים, על "שחיני אגודת הספורט האחרות". גם בפרשת הבריכות מדובר בעיקר על אלה, שהוקמו בזמנתו של "המכבי". האם אפשר להעלים עובדות, שעליהן יודע כל ילד וכל מבוגר בארץ, כי בשחיה עוסקים גם ארגונים אחרים (ובהישגים נכבדים)? ו"צלחת הכנרת" אף היא מפעל בשחיה שראוי להתכבד בו — ואין אף זכר לדבר בחוברת זו (!).

והאמנם אין עסקני ההתאחדות לשחיה יודעים על כך שזה שנים מספר מתנהלת פעולה בשחיה לתלמידי בתי-הספר, שהקיפה השנה למעלה מ-12,000 ילד? נראה, שגם העורך הנכבד של החוברת יודע על כך. והלא פעולה זו נעשית על-ידי מחלקת החנוך והחבל הימי לישראל זה שנים מספר. כיצד מעלה על כן מר נ. פלש את הדאגה להנהגת השחיה כלמוד חובה בבתיה"ס. כשדבר זה מתגשם והולך על פי הוראות של מחלקת החנוך זה שנים מספר? ואולי מותר גם להזכיר

דוד זליקוביץ / אמצעי ההתקשרות בתוך האניה

טלגרף הקשימה (Docking Telegraph) נמצא בדרך כלל בירכתי האניות הגדולות, שבהן גדול המרחק בין הגשר והירכתיים. הם מחוברים לטלגרף דומה על הגשר, באותה צורה שלפיהם מחוברים הטלגרפים של חדר המכונות. לוח הסימנים מסודר כך שאפשר יהיה

הקשר הפנימי בתוך אניה קטנה יושג על נקלה, ולו גם ע"י קולו של האדם, בלי כל עזרה מיכנית. לא כן על סיפונה של אניה גדולה. כאן קשה יותר לשמור על קשר מהיר ויעיל בין גשר הפיקוד וחלקי האניה השונים. הומצאו לשם כך מכשירים שונים, כגון: טלגרף לחדר המכונות, טלגרף לצרכי קשירת האניה לרציף (בירכתיים), טלפונים וצנורות-קול וכן גם מכשירים שונים המודיעים על מצב הדלתות האטומות (שאין המים חודרים בעדן); על כיבוי פתאומי של אחת מאורות השיט של האניה; על חמום גבוה מדי של אחד מחלקי האניה או על שריפה שפרצה. כל המכשירים הללו קבועים בחדר ההגה, על גשר הפיקוד, שהוא בעצם עורק החיים של האניה.



הפקודות ניתנו מהגשר לחדר המכונות באמצעות טלגרף מיוחד. בתוך קופסה, שמשני צדדיה מסומנים מצבים שונים של מהירות וכוח המכונות, נמצא גלגל-שיניים הקשור למנוף אופקי. כשמזיזים את הידיות, בהן קשור המנוף, מתחיל הגלגל להסתובב. שרשרת דקה מחוברת לגלגל ואליה — חוט ברזל, הנמשך בדרך הקצרה ביותר לחדר המכונות. שם קשור הוא לשרשרת שניה המחוברת למכשיר דומה לזה שעל הגשר (ראה הצילום של הטלגרף שבחדר המכונות). באותה קופסה ישנו חוט שני המשמש את הטלגרף שבחדר המכונות, שעל ידו נמסרת התשובה לגשר, שהפקודה שניתנה מובנת לו למקבל. הטלגרף מצלצל בתנועתו, כך שגם במקרה שהמכונאי לא יסתכל בו הוא ימשוך את תשומת לבו. במקרה שהטלגרף בחדר המכונות אינו מותאם לזה שעל הגשר, יש לפתוח את המכסה של עמוד הטלגרף שעל הגשר ולשחרר שרשרת אחת על חשבון השניה עד אשר הכל יפעל שוב כראוי.

סימני הטלגרף נמצאים משני צדי הקופסה. הסימנים הם: קדימה (Ahead) ואחורה (Astern). כל אחד מאלה מחולק לשלושה: למהירות אטית (Slow), חצי מהירות (Half) ומהירות מלאה (Full). נוסף לזאת ישנו גם סימן מיוחד ל"היה נכון" (Stand By), עצור (Stop) ולגמר פעולת המכונות (Finished with Engines). פקודה אחרונה זו ניתנת רק או כשהאניה קשורה לרציף או לעוגן ואין עוד צורך במכונה הראשית. כאשר מזיזים את הידית שעל הגשר ל"חצי המהירות קדימה", זה המחט שבתוך חדר המכונות ל"חצי קדימה", ועל ידי כך מופעלת מחט התשובה שבטלגרף שעל הגשר, שאף הוא מצלצל בפעמון; מתוך כך יודע הקצין הנווט, שנתן את הפקודה, שהפקודה מובנת לחדר המכונות. עד. כאן — על הטלגרף לחדר המכונות.

למעלה: הטלגרף שעל הגשר, למטה—הטלגרף שבחדר המכונות.

להבדיל בנקל בין חבלי הקשירה בצד ימין או שמאל של האניה. התמונה הרצ"פ תסביר בדיוק את צורת הסימון של לוח טלגרף הקשירה המחולק לחלקים הבאים:

עצור (Stop)

אחורה (Astern)	קדימה (Ahead)
מסוכן (Not Clear)	הכל חפשי להנעה (All clear)
מח את חבל הירכתיים (Heave in Stern Rope)	רפה את חבל הירכתיים (Slack Away Stern Rope)
מח את הקפיץ (Heave in Spring)	רפה את הקפיץ (1) (Slack Away Spring)
קשור את חבל הירכתיים (Make Fast Stern Rope)	שחרר את חבל הירכתיים (Let Go Stern Rope)
קשור את הקפיץ (Make Fast Spring)	שחרר את הקפיץ (Let Go Spring)
קשור הכל (All Fast)	גמרנו עם המכונות (Finished with Engines)

האניה בחרטום; הקצין השני נמצא בירכתיים והוא אחראי לקשירת החלק האחורי של האניה.

נוסף לטלגרפים תמצא באניה גם טלפונים פנימיים וצינורות קול (Voice Pipes). רצוי להשתמש במכשיר המיכני, המניח את האפשרות לחזור על הפקודה ברגע בו נתנה, היות ולפעמים אין לתפוס את הפקודות הנתנות ע"י הטלפון, בעיקר בים סוער. אגב: זהו מנהג ימי עתיק שמקבל הפקודה יחזור עליה, שיהא נותנה בטוח כי הפקודה מובנת וברורה.

מונחי ספינות

כלי השיט לאניהם

אָנִי או אָנִיָּה. השם הכללי של מכשיר נסיעה ימי בתקופת המקרא (בפעם הראשונה, בראשית מ"ט י"ג; אח"כ — דברים כ"ח, ס"ח; שופטים ה', י"ז וכו').
אָנִי שֵׁט. השם המקראי של הספינה המונעת על ידי משוטים (ישעיהו ל"ג, כ"א).

אָנִי תַרְשִׁישׁ. אניות תרשיש. בראשונה — השם המיוחד של ספינות המפליגות לתרשיש, אח"כ — שמן הכללי של הספינות הגדולות המפליגות למרחקים (מלכים א' י', כ"ב; כ"ב, מ"ט וכו').

אָנִיָּת אֶבֶה. סירה קטנה מפפירוס (איוב ט', כ"ו); אָנִיָּת סוֹחֵר ספינה המביאה סחורות (משלי ל"א, י"ד). דוֹבָרָה. מין רפסודה (מלכים א' ה', כ"ג).

סְפִינָה. השם התלמודי הכללי של מכשיר-נסיעה מימי. במקרא פעם אחת (יונה א' ה'). עֶבְרָה. מין רפסודה, שבה עברו נהרות (שמואל ב' י"ט, י"ט).

צִי אֲדִיר. שמן המקראי של ספינות המלחמה (במדבר כ"ד, כ"ד; ישעיהו ל"ג, כ"א).

רַפְסוּדָה. עצים גדולים קשורים זה בזה, שבהם אפשר להשתמש במקום ספינות (דברי הימים ב' ב', ט"ו).

יודי הים באניות

אֲנָשֵׁי אָנִיָּת. שמם המקראי הכללי של כל העסוקים בספינה (מלכים א' ט', כ"ז).

חֹבְלִים. אנשי ספינה העסוקים בחבלים (יחזקאל כ"ז, כ"ז).

יֹרְדֵי הַיָּם. אנשי הספינות שיודעים, כלומר מכירים את הים (מלכים א' ט', כ"ז).

יֹרְדֵי הַיָּם. המלחים וגם הנוסעים ש"יורדים" מן היבשה אל הים (תהילים ק"ז, כ"ג).

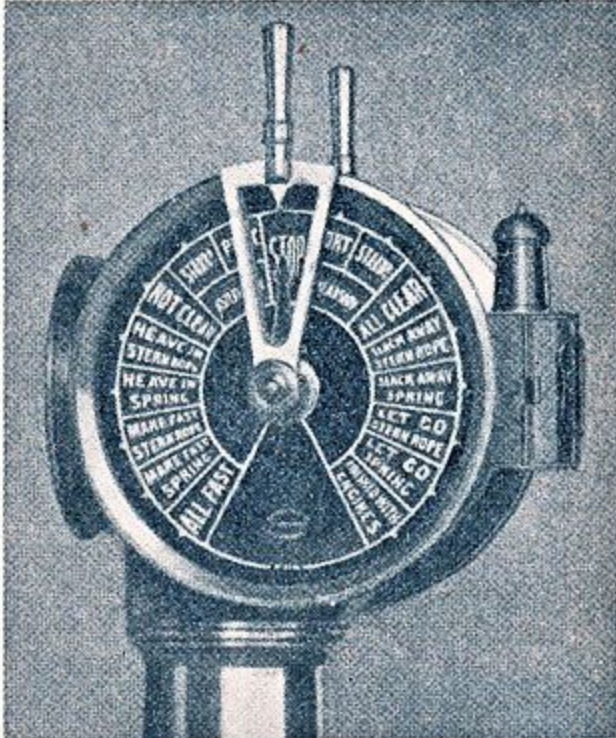
בְּנֵי יָם בְּדָק. מומחים שעסקו בתיקון הספינה הנס־דקת (יחזקאל כ"ז, ט').

מְלָחִים. שמם הכללי של אנשי הספינה (יחזקאל כ"ז, כ"ז; יונה א', ה').

רַב חֹבֵל. השם המקראי של הקברניט (יונה א', ט').

שָׂטִים. העובדים במשוטים להניע את הספינה (יחזקאל כ"ז, כ"ז).

תּוֹשְׁפֵי קֶשֶׁט. הם השטים (יחזקאל כ"ז, כ"ט).



הטלגרף שבירכתי האניה

הקצין השלישי שבאניה ממונה על הטלגרפים כשאניה נכנסת או יוצאת מהנמל. הוא הוא המפעיל אותם לפי הפקודות של הקפיטן או הפילוט — Pilot — (הוא הקצין הימי, הממונה מטעם שלטונות הנמל להכניס או להוציא אניה מהנמל). הקצין הראשון נמצא בדרך כלל בחרטום האניה והוא המפקד על מכונת העוגן וקשירת

(1) הקפיץ — ככל ברזל הנמתח בירכתי האניה כלפי החרטום. הוא קשור לחוף בכוון נגדי לחבלים הקשורים לצד הירכתיים, ומשמש לכך, שהאניה לא תזוז אחורנית ע"י משיכת החבלים. קפיץ שני מאותו סוג נמתח מהחרטום כלפי הירכתיים.

המורנה — *Muraena helena*

באנגלית Moray, בערבית — זרומבי Zrombai



המורנה

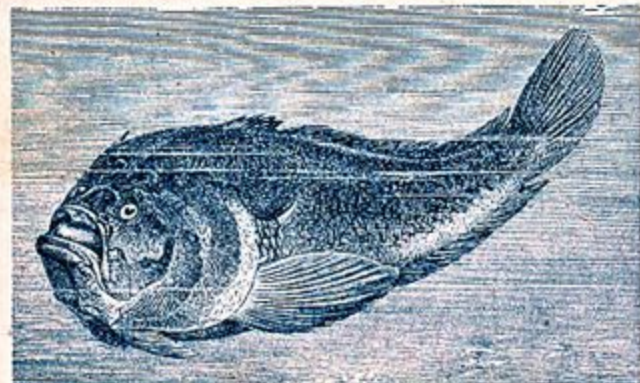
בשעת המנוחה, אולם מסוגלות הן להזדקף ברגע ההתקפת. ארס המורנה פועל על הדם וגורם להמסת הכדורים האדומים. תוצאות נשיכתה של המורנה אינן מסוכנות ביותר, אולם הדייגים יראים מאד מפניה. גם דמה של המורנה ארסי כדם הצלופחים. יש שמדמים את הרעל שלה לרעל הצפעוני. בהשפעת החמום נהרס הארס. אין כל סכנה לאדם מאכילת הדג הזה. בשרה של המורנה טעים. היא נמכרת תכופות בשוקי הדגים בחופי ים התיכון.

המורנה היתה מאכל תאוה לרומאים הקדמונים. הם היו מגדלים מורנות בברכות מיוחדות ומאכילים אותן בשר עבדים, כדי להשביח את טעמן. בעת ההטלה מתקרבת המורנה אל החוף. הרבייה כרוכה בגלגולים. לרוב מופיעה לרחה בצורת לָפְטוֹ-צֶפְלוֹס, כמו בצלופחים.

החווה בכוכבים — *Uranoscopus scaber*

באנגלית. — Star-gazer בערבית: קבוס Kabboos

החווה בכוכבים חי בימים חמים. מצוי הוא בשפע בים התיכון. זהו דג לא גדול, שארכו מגיע עד 30 סמ'. הוא חי על הטרף וקשור לקרקע, כמו צפע הים הקרוב לו קרבת משפחה. החווה בכוכבים מסתתר לרוב בין האבנים. כאן הוא חופר לעצמו גומה בקרקע ומבלה בה שעות על שעות כשגופו מכוסה חול ורק ראשו בולט החוצה. הראש הרחב-המרובע עושה רושם מוזר. הוא מכוסה מבחוץ לוחיות גרמיות מחוספסות. בצד העליון של הראש ומאחוריו נמצאים קוצים חזקים המגינים על החווה בכוכבים בפני אויביו. העיניים הקטנות פונות למעלה (ומכאן השם!). הן מתנועעות בכוונים שונים, כעיני הזיקית, ויכולות הן לבלוט ולשקוע כעיני הצפרדע. מפתח הפה מאונך במכוון למזון הבא אליו רק מלמעלה. הרקע הכללי של הגוף הוא חום-אפור כצבע האבנים



החווה בכוכבים

המורנה דומה בצורת גופה לצלופח ואף היא דג קרקע וטורף כמותו. הגוף ארוך וגלילי, העור חלק. הקשקשים הנעוצים עמוק בעור קטנים מאד, כמעט מנוונים. גם למורנה, כמו לצלופח, סנפיר ארוך מאד, המקיף את הגב ואת הבטן. סנפירי הבטן וסנפירי החזה מנוונים לגמרי. הראש המארך מסתיים בקצהו הקדמי בחרטום מחודד.

הגון היסודי של הגוף הוא חום-אדום ופזורים בו כתמים בהירים וכהים. המורנה חיה רק בים ובעומק רב. חביבים עליה המים באזורים החמים. מוצאים אותה בשפע בין ריפי האלמוגים. היא נמצאת בים התיכון, באוקיינוס ההודי ובאזורים הדרומיים של האוקיינוס האטלנטי. אורך הגוף מגיע עד למטר אחד ומשקלו — עד לחמשה ק"ג.

המורנה ניזונה בעיקר מסרטנים ודיונונים. פיה מצויד בשיניים חזקות וחדות, העשויות כוויים. מכשיר הארס שלה דומה לזה של הנחשים הארסיים. בקרום הירירי של החך תמצא שקע, הדומה לכיס, שקבועות בו בלוטות מפרישות ארס. הכיס הזה מקיף את השיניים הגדולות. הכיס נלחץ בומן הנשיכה והארס נשפך דרך השיניים לתוך הפצע שבגוף הטרף. שכובות השיניים

(*) ראה: "ים", כרך א', חוברת ח' וט'. בחוברת א' שבכרך הראשון פרסמנו את מאמרו של הד"ר י. כרמין על הצלופח.



נבל הים

רק לעתים רחוקות יעזב דג זה את מקום רבצו אשר בחול ויתרומם מן הקרקע. אין הוא מרבה לשחות. בסנפיר הגב הראשון יש קרנים, שהתארכו לחוטים, המשמשות כפי הנראה למישוש. הן מסייעות לו לחוש בבעלי החיים העוברים על פניו בהיותו רובץ על הקרקע. להגנה משמשים גם הקוצים אשר בצדי מכסות הזימים.

צבעי הדג הזה יפים להפליא. הזכר גדול מן הנקבה ושונה מאד ממנה במראהו. על הרקע הכתום של הגוף בולטים קוי ארך כחולים. אצל הנקבה — הגון היסודי הוא אדם-חום וכתמים כהים ובהירים בו.

לפני ההפריה שוחה הזכר לצד הנקבה לאורך הקרקע, אח"כ הם מתקרבים ונצמדים זה לזה. ליד סנפיר השת נוצרת תעלה שלתוכה נופלים זרעו של הזכר והביצים. בצדי מכסות הזימים תמצא קוצים משונים הפונים לאחור, המשמשים להגנה. סבורים שבזמן ההתייחסות מפרישות בלוטות-עור הקשורות בקוצים מיץ שמיחסיים לו השפעה ארסית.

החווה בכוכבים שוחה בקשי רב. החלק הקדמי של הגוף המגושם והכבד מושכו למטה. הודות לסנפירי החווה הרחבים הפועלים כמצנחים הוא נשא במשך זמן קצר במים, אולם שוקע הוא במהרה לקרקע.

לציד הטרף משתמש דג זה בתחבולה מיוחדת. סמוך לבסיס הלשון נמצא תוספתן, עשוי כעין פתילה. הדג הרובץ בתוך החול שולח החוצה את הפתילה, הנראית במים כתולעת, והיא משמשת פתיון לטרף המשוטט בסביבה. החווה בכוכבים נזון מבעלי חיים שוכני קרקע כמו נְרִ (B ennis) קברנון — Gobbius רכיכות ועוד.

סנפיר הגב הראשון — צבעו שחור. אצל צפע הים משמש צבע בולט זה צבע אזהרה בפני הארס; אצל החווה בכוכבים — שהקוץ הקדמי בסנפיר הגב הראשון מנוון — מציאותו של ארס במקום מוטלת בספק. ובכל זאת יראים הדיגים מפני הדג הזה, כי פגיעתם של הקוצים החדים, אשר בקדמת גופו, קשה מאד. יש הסוברים שבתקופת ההתייחסות מופרש ארס דרך קוצים גדולים אלה.

נבל הים — Callionymus lyra

באנגלית Dusky skulpin

נבל הים חי במים עמוקים על קרקע הים. ארכו 20-35 ס"מ. הראש והחלק הקדמי של הגוף משוטחים והחלק האחורי גלילי. הקשקשים אינם נראים כמעט והעור חלק מאד. העיניים קבועות אחת ע"י השניה בחלק העליון של הראש, צופות למעלה ולצדדים ונעות בזריזות מצד אל צד. צבען כחול יפה והן נוצצות כעין הספיר.

בעזרת הראש השטוח בעל החרטום הארוך נובר נבל הים בקרקע ומחפש בה את טרפו. הוא נזון רק מבעלי חיים קטנים, כמו תולעים ורכיכות קטנות, ומפתח פיו — קטן.

בנק אנגלופלשתינה בערבון מוגבל

לונדון / תל-אביב / יפו / ירושלים / חיפה / הדר-הכרמל
טבריה / צפת / פתח-תקוה / חדרה / רחובות / ראשון-לציון

סוחר מוסמך במטבעות זרות

חברת-עזר:

חברת ב. א. פ. לנאמנות בערבון מוגבל

(קוים להתפתחות)

עמ"י דונלד ה. פרי

אין לעמוד על התפתחותו של דיג הסרדינים בקליפורניה, אלא לאור תעשית שמורי הסרדינים, שהתפתחה שם בעשר השנים האחרונות של המאה שעברה.

בית החרושת הראשון לשמורי סרדינים על חוף הים השקט הוקם על-ידי חברת "שער הזהב" בסן-פרנציסקו והוא פעל בשנים 1889-1893. תוצרתו הוצאה לשוק בקופסאות פח עגולות של ליטרה אחת ושתי ליטראות — לסרדינים, ורבע הליטרה — לאנצ'ובי. הדגים נצודו במפרץ סן-פרנציסקו בג'רפים רגילים. סבות שונות גרמו לכך, שבית החרושת הפסיק את עבודתו — ובין השאר, עובדת הופעתם הבלתי קבועה של הדגים. החברת פורקה והמכונות של בית החרושת נמכרו.

בשנת 1893 החלה בעבודה בשמורי דגים החברה הקליפורנית לדיג, שנוסדה בסן-פדרו. תחלה חשבה החברה לפעול בשמור מקרלים (סקומבריה) בלבד, אולם מכיון שתוצרתה לא עלתה יפה, החלט לטפל גם בסרדינים. פעולתה של החברה בשטח זה נפסקה כעבור שנים מספר, לאחר שבית החרושת שלה התחיל לפעול בעיקר בשמורי פלמידה.

הסרדינים והמקרלים סופקו לבית החרושת על-ידי ספינת רשת הארנק הראשונה בקליפורניה. הידועה בשם "אלפא", שבראשה עמד הקפטין יונג. הספינה היתה מצוידת בשתי רשתות-ארנק. הקטנה שבהם לדיג הסרדינים, היתה באורך של 120 אמות ים (Fathom) ובעומק של 8 אמות. עין הרשת היתה תחילה אחד וחצי אינצ'ים (רישות מתוח), אולם כעבור זמן מה החליפה ברשת עין של אינץ' אחד, מכיון שהקודמת היתה לוכדת יותר מדי דגים. הרשת לדיג הסקומבריה היתה באורך של 135 אמות ים ובעומק של 17 אמות; העין שלה היתה בעלת 2 אינצ'ים. את הדגים הובילו בממגורות על ספונה של "אלפא", שקבולה היה 16 טון לערך.

בית החרושת השלישי לשמורי דגים נוסד על-ידי מר פ. א. בוז, במונטרי, בשנת 1902. שם השתמשו לא בסרדינים הקטנים ביותר, אלא במבוגרים שבהם, בגודל של 12-9 אינצ'ים. בעל בית החרושת השיג

לראשונה את כמות הדגה הנחוצה לו מאת דייגי הרשתות הזימיות. אחר כך החל הוא בנסינות ברשת הארנק, שגדלה 12x200 אמות ים. גדל העין היה אינץ' אחד (רישות מתוח). הרשת, יחד עם השלל, הועמסה על סירה — "סירת הג'רף של נהר סאקראמנטו", שהיתה דומה לסירת דיג רגילה, אולם היתה גדולה יותר. ספינת גרר קטנה הובילה את הסירה ואתה עוד שתי סירות עזר קטנות. הרשת היתה נורקת מתוך הסירות הקטנות והשליות נעשו מתוך סירות העזר או מסירת הג'רף, כשהיו מוציאים את הדגים מתוך רשת הארנק, היו סירות העזר, סירת הרשת וספינת הגרר מחזיקות את הפקק על פני המים.

הרשת היתה יעילה ביותר במים מרודדים, אולם יכלו לעבוד בה רק בשעות היום, במים אלה אין הסרדינים נמצאים בשעות היום, אלא בעונה קצרה בלבד; את היתרון של דיג בלילות טרם ידעו. על כן התעורר הצורך לחפש אחר שיטות יעילות יותר מזו שברשת הארנק.

מפיו של הקפטין פטה פרנטה נודע לכוז, כי בים התיכון נמצאת בשמוש רשת בשם לאמפרה, היעילה במאד במים עמוקים. בעזרתה מקיפים את הדגים ושולים אותם משני צדי הסירה. קצוות הרשת היו בעלי עינים גדולות, החלק האמצעי (או השק) — בעל העינים קטנות בצורה של עדשה, שצדה הפתוח היה נמתח מתחת לדגה ונשלה אחר כך מתוך המים. הכנפיים, בעלי העינים הגדולות, נועדו להבריח את הדגים מהקצוות ולאספם לתוך השק, שממנו לא יוכלו להתחמק. בון רכש לעצמו רשת מסוג זה והדייגים שעבדו אתו הכינו דוגמתה רשתות נוספות. עד מהרה הופצה שרשת הלאמפרה יעילה בהרבה מרשת הארנק, ובעיקר בלילות אפלה. רשת הארנק נשארה אז לשמוש בעיקר לצרכי הדיג ביום.

ספינת הגרר ושתי סירות העזר ששמשו את רשת הארנק הראשונה הופעלו גם בלאמפרה. רק סירת הרשת החלפה בברקה. לאחר שהדייגים למדו להשליך את הרשתות ישר מתוך ספינת המוטור, לא היה עוד צורך להשתמש בשעת הדיג בסירות-העזר.

"ים" מופיע מדי חודש בחדשו.

דמי החתימה — 600 מא"י לשנה.

היה עם חותמי "ים"!

כתובת המערכת: תל אביב, רח' אחד העם 15, ת.ד. 1917, טל. 2437.

עם השנויים שחלו בשיטות הדיג התקדמה גם תעשיית השמורים במונטרי. בשנת 1906 הופעל בית חרושת שני במקום, מיסודה של "חברת הדיג לשמורים של מונטרי", שנקראה אחר כך "חברת הדיג של הפציפיק". בשנת 1916 חלה עליה עצומה בעסקי הסרדינים, בשל תנאי המלחמה והבקוש הרב לצרכי מזון. בתי חרושת נוספים הוקמו ומספר קבוצות הדייגים גדל. בחלק הדרומי של המדינה החלו בשמורי סרדינים רק שנים מספר לפני פרוץ מלחמת העולם הראשונה. לעומת זאת היו קיימים שם בתי חרושת רבים לפלמידה (טונה). לעליה גדולה בתעשיית השמורים הגיעו בתי החרושת בתקופה שלאחר המלחמה.

בשנת 1918 הנהיגו דייגי קליפורניה שיטת דיג חדשה, שגרמה להתפתחות נוספת — שיטת הלאמפרה הרכוסה הראשונה או רשת הטבעות. היו

ברשת זו שני חבלים, חבלי הרכוסה. כל אחד מחובר לחבל העופרת, משני צדי השק, וקשור לכנף, במרחק של כ-15 אמות ים מהקצה. כשקצות החבלים האלה העלו על הסיפון, חלק מהדייגים משכו בהם עד אשר חבלי העופרת נצמדו אחד לשני. במרוצת הזמן החלו לקשור את חבלי הרכוסה ישר לחבלי העופרת והעבירו חבל דרך סדרה של טבעות רכיסה מסביב לגדה התחתונה של השק.

הרשת החדשה דרשה מומחיות רבה ונסיון. על מנת שאפשר יהיה להפעילה בהצלחה. היו בה מהיתרונות של הלאמפרה ושל רשת הארנק. רשתות הארנק והטבעות הפכו על כן במשך הזמן לרשתות היחידות לדיג הסרדינה לשמורים ברחבי קליפורניה; רשת הלאמפרה — לרגל מחירה הנמוך והפשטות שבהפעלתה — הופעלה רק לדיג של כמויות קטנות.

תיבת נוח

(מתוך: Shipbuilding and shipping Record)

מיום ה-13 ליוני 1946, כרך 67, מס' 24.

"החברה לבניית אניות" הכריזה על פרס יקר ערך עבור הדוגמא המוצלחת ביותר של תיבת נוח. אין כל ספק שפרס זה יעורר את כשרון ההמצאה של בוני תאניות, ובקרוב נוכח מה מסוגלים אנשים לעשות בשטח זה, על פי הנתונים שבידינו.

לצערנו אין בידינו אלא פרטים סתומים הסותרים האחד את השני. לפי ספר "בראשית" היו ממדי התיבה $30 \times 50 \times 300$ אמה. אם אורך האמה הוא 25 זרת (אינטשים) אנגליים, הרי שארכה של הספינה היה 625 רגל ו-7 זרות, רחבה 104 רגל ו-3 זרות וגבהה 62 רגל ו-6 זרות. הספק מתעורר לאור העובדה שהיו אז גדלים שונים של אמות. לפי הספור הבבלי "עלילות גלגמש" ובהתאם למדות הזמנים ההם — אפשר להסיק שאורך התיבה היה לא יותר מ-207 רגל ורחבה כ-70.

זאת היא הסבה להערכות השונות של הטונז'ה של התיבה, שפורסמו בזמנים השונים. אפילו בזמננו יש הבדלים בהערכות השונות של הטונז'ה: כשנבנתה האניה "הכוכב הלבן האוקיינוסי" (White Star Oceanic) בשנת 1899, הערכה הטונז'ה הכללית שלה ל-24,000 טון, וכעבור זמן הערכה מחדש ל-15,250 טון.

זמן קצר אחרי שביתת הנשק ב-1918 נתפרסם בעולם קצין תעופה בצבאות הצאר, שחנה כמה מילין צפונות מערבית מהרי ארט — ולדימיר רוסקוביצי — באחת מטיסות הנסיון שלו. הוא טס בכוון לשיא ההר מכוסה הקרה. לפתע ראה, על שפת אגם ידוע בדרום

ההר, אניה גדולה בעלת תרנים מגועי עץ, שהספון העליון שלה מעגל כתבנית צוללת ושטח מישור לה הנמשך לכל ארכה ברוחב של כ-5 רגל. הקצין וחבריו בדקו את האניה כמיטב יכלתם, וגילו שהיא הרוסה בצדה האחד, בו בזמן שבצדה השני היה פתח עצום בגודל של כ-20 רגל מרובעים.

משהגיעו השמועות ע"ד האניה אל הצאר, נטה הוא להאמין שטייסיו מצאו את שרידי תיבת נוח, ונתן פקודה לשתי פלוגות חיילים לטפס ולעלות לאותו מקום. אחרי שבועיים של חפשים נמצאה התיבה. היא נבדקה בקפדנות וצולמה, והד"ר עם התמונות נשלחו באמצעות אוירון אל הצאר. אך ימים אחדים לאחר זאת פרצה המהפכה הרוסית והצאר הפך לאסיר; הד"ר נשאר עד היום בגדר תעלומה. יש על כן המפקקים להאמין בכל הספור המסתורי הלזה. גם את הזהוי האחרון של הספינה, כשגלו סימנים על מוט ההגה שלה, שנעשו כאלו ע"י הפילים בחדרם שם את שיניהם, אפשר לפרש כהוספה מאוחרת, שמטרתה היתה לחזק את ההשערה המוקדמת.

בזמן החפירות במשכן כלדיס בשנת 1925, נתגלתה כתבנית מעניינת עד למאוד חקוקה באבן בהט. הגלופה תארה אניה קלועה קני סוף. החלק האחורי של האניה היה גבוה מחרטומה. בצדה האחד עמד אדם ולידו חזיר מציץ מהתא, ובצדה השני ברוז ושני דגים תלויים על הדפנות. הארכיאולוגים ראו בזה תמונה טבעית מתי ערביי הביצות בארם נהרים, אך כשהגיעה השמועה ללונדון האמינו רבים שזאת היא התיבה המקורית.

בשנת 1927 שוגרה משלחת אמריקאית לחפש לחפש את השרידים המפורסמים של התיבה — אך ללא תוצאות ממשיות.

בעולם

בקוי האוקיינוס השקט.

לאחר שהספנות היפנית לא תפעל עוד באוקיינוס השקט, שבו שלטה לפני המלחמה, החלו ארצות הברית ואנגליה (וקנדה) מתחרות ביניהן על הקוים לסין, לפיליפינים להונגקונג, סינגפור, להורו ההולנדית וכו'. האמריקנים עומדים לבנות 89 אניות נוסעים ואניות משא, יותר ממיליון טון בסך הכל, בעלות מהירות של 16 עד 30 קשרים, לשמש בקוים אלה בעיקר, אף על פי שמבחינה כלכלית לא יפיקו מזה כל תועלת לרגל המחירים הגבוהים של בניית האניות והנהלתן. 22 חברות אמריקאניות ישתתפו בבצוע תכנית זו והן דורשות תמיכות ממשלתיות, כדי לעמוד בפני ההתחרות האנגלית.

הספנות של קנדה.

לפני המלחמה היו לקנדה 40 אניות גדולות — 250.000 טון בס"ה. כיום יש לה 400 אניות בערך, בטונות כללי של 2.700.000 טון. יש להניה, שנקודת הכובד של הספנות הקנדית תעבור מעתה יי החוף המזרחי אל החוף המערבי.

לקביעת מחירי מינימום באניות.

"הוועידה האטלנטית" Atlantic Conference שהתקיימה לפני המלחמה, חדשה את דיוניה בתחילת שנה זו בלונדון. מתפקידה: לקבוע מחירי-מינימום בעבור הסעת נוסעים בין נמלי ארצות הברית, אירופה, הים התיכון, הים השחור, מרוקו וכו'. משתתפות בה 15 חברות-אניות (אמריקאניות, אנגליות, צרפתיות, קנדיות, דניות, פולניות, הולנדיות, נורבגיות ושברדיות). חשיבות מרובה נודעת לפעולה זו שיש בה משום חתירה לשחיקת בינלאומי בספנות, למרות חקשיים הקיימים.

אנגליה מוכרת אניות מלחמה.

שלטונות הצי הבריטי מכרו, מאז סוף המלחמה, אניות מלחמה רבות (לא מיושנות) לארצות שונות. נמכרו כבר 2 אניות נושאות אווירונים, 10 אניות משחית, 9 צוללות וכ-120 אניות נוספות, שחלק מהן אפשר להתאים לשימוש הספנות הפרטית. רוב האניות תשמשה גם להבא בתפקידים של אניות מלחמה בציים של האומות הקטנות, שאינן יכולות לעמוד במחירים העצומים של האניות החדשות.

התנועה בתעלת-סואץ.

במשך שנת 1945 עברו בתעלת סואץ 4206 אניות בעלות 25.064.966 טון. מהן — אנגליות 63,42%; אמריקאניות — 22,17%; הולנדיות — 4,48%; נורבגיות — 3,11%; יוניות — 2,52%. ההכנסות הגיעו ל-9.911.500 לא"י.

פולניה מקבלת חזרה את ציה.

אניות המשחית "בליסקוויצה" ו"בורניה" והצוללת "ווילק" ימסרו לידי הממשלה הפולנית. אניות אלה הצליחו להתחמק מנמל גדינה עם כבושה ע"י הגרמנים. הן נלחמו בפקודו של הצי המלכותי, מודולות בדגל הפולני, במשך כל שנות המלחמה. 4 אניות אחרות, שחבר מלחיהן פולני, לא נדרשו ע"י ממשלת ורשה, מאחר שאלה נמסרו בהשאלה לצי הפולני.

בימי המלחמה ולאחריה.

איטליה. עתה נודע שאנית הקרב האטלקית, "רומה" טבעה מפגיעת פצצה גרמניתו הדבר קרה ליד מיצר בוניפיציו ב-9 לספטמבר 1943.

נורבגיה. הצי הנורבגי המלכותי רכש לעצמו ארבע אניות משחית אנגליות ושלש צוללות. מצרים. הספינה "פובי" שנבנתה במספנות דונופורט ב-1930 נקנתה ע"י הממשלה המצרית. ספינה זו בעלת נפח של 1105 טון, תהיה בשרות האדמיניסטרציה של הנמלים המצריים. היא באה למלא את מקום האניה "סולום" שאבדה בשנות המלחמה. ט"ן. בתחילת יולי הגיע לנניקין, תחת הדגל הסיני, צי המרכב מ-3 אניות משחית, 4 שולות מוקשים ו-2 ציודי צוללות. אניות אלה נרכשו ע"י ממשלת סין מהצי האמריקאי.

להכשרת ימאים.

ארגון שבדי ("אברהם רידברג") רכש אנית אימונים להכשרת 40 מלחים. מענין, שהאניה (בעלת 292 טון) היא "יכטה" (Vacht) כמו "ולדורה" שנרכשה לא מכבר בשביל בית הספר הימי בחיפה, עם 3 תרנים ומכונת עזר חזקה. שלמו בעדה 18.500 לא"י.

בארץ

בנמל תל-אביב

הגדלת כושר עבודתו של הנמל.

בישיבת הוועדה המיעצת של נמל תל-אביב, שהתקיימה ב-12 לספטמבר, ש.ז., מסר מר א. ז. הופין, יו"ר "אוצר מפעלי הים", דו"ח על המצב בנמל ועל תפקידיו בעונה זו. מאחר שנמל חיפה עמוס עבודה, החלו גם שלטונות הארץ לשים לב יותר לנמל בתל-אביב. לפי אומדנה של הנהלת "אוצר" יש צורך ב-50.000 לא"י לשם הרחבה מינימלית של ציוד הנמל עוד בעונה זו. יש להכשיר את הנמל, שיוכל להטעין 20.000 תיבות ולפרוק עד 5.000 טון מטען ליום. המועצה המיעצת תפנה בענין זה לגורמים כלכליים שונים בעיר — לחוגי המסחר והתעשייה ולאקספורטרים של סרי ההדר.

חכרזה למשרת מנהל כללי לנמל תל-אביב

הנהלת "אוצר מפעלי הים" בע"מ הכריזה על משרת מנהל כללי לנמל תל-אביב. זה כמה שנים, מאז מותו של מר ון-ויריזונד, לא היה מנהל לנמל והמפעל התנהל על-ידי מוזכרו של ה"אוצר", מר ה. צוקרטן, ששימש בתפקיד של ממלא-מקום המנהל. הכרות ה"אוצר" נתקבלה בסיפוק בחוגי הסוחרים ושאר החוגים הקשורים בנמל. בתקופת המלחמה, כשלא היתה תנועה בנמל, לא היתה בעיית המנהל חמורה כל כך. לא כן עתה, כשהנמל מרחיב את פעולתו. מן ההכרח הוא, שבראש הנמל יעמוד עתה איש בעל נסיון, הבקי בהנהלת מפעל כזה.

לחקירת הצפיפות בנמל חיפה

ועדת מומחים מאנגליה עשתה בזמן האחרון בארץ לבחינת הצפיפות והקשיים לפריקה ולטעינה בנמל חיפה. הוועדה — המורכבת מחיליאם מקגילווורי, מאיור-גנרל וויליאם וקפטן צאפמן — תחקור את הסיבות שהביאו למצב הקיים בנמל ותגיש המלצות לחיכונו. הדו"ח של הוועדה יוגיש לנציב העליון ולמיניסטרוני הספנות בלונדון.

לפיתוח הדיג הימי בארץ

הגיע לארץ הד"ר פביוס גרוס, פרופיסור לנוואולוגיה באוניברסיטת אינבורג, שנתפרסם במיוחד בנסיונותיו לזבול מי הים — להגדלת כמות הדיגים. ד"ר גרוס הוזמן על-ידי התחנה לחקר הדיג הימי, מיסודה של מחלקת הים של הסוכנות היהודית והחבל הימי לישראל. יעשה בארץ כחודש, יחקור את השטח של הדיג

הימי בארץ ויקבע תכנית לפיתוחו. עלידו יעזרו המומחים של התחנה לחקר הדיג הימי ומהמכון הביאלוגי של האוניברסיטה בירושלים.

בקורה של "ולדורה" בקפריסין.

בראשית חודש ספטמבר, ש. ז. בקרה "ולדורה", ספינת האמונים של בית-הספר הימי, בנמל פאמאגוסטה שבקפריסין. כתבו של "הצופה" פרסם (בגיליון "הצופה" מיום ה"כ"ב באלול ש. ז.) את רשמיו מ"ולדורה":

"הפתעה נעימה היתה לי בימי שהותי בגולת קפריסין, בהגיע לנמל פאמאגוסטה ספינת האמונים העברית החדשה "ולדורה". ברחובותיה הצרים של פאמאגוסטה, שעד כה לא שמעתי בהם אלא מלים יווניות וזרות, הדהדו עתה צלילי השפה העברית אשר יקרו לי עתה שבועיים, מפיהם של 12 מתלמידי בית-הספר הימי בחיפה, שבאו עם מפקדם האנגלי הקומאנדור רוברט טטיבנסון מילר בספינתם החדשה.

בשמחה הובילוני לספינה הדרתורנית שארכה 80 רגל. הציגוני בפני הקומאנדור: "עתונאי עברי מארץ-ישראל". בפשטות מלאת חן הביע שביעת רצונו מתפקידו כראש מחלקת השיט של בית הספר הימי מטעם "החבל הימי לישראל". סגנו, צעיר תל-אביבי עליו ושמה, יעקב אנייב וחברו שידלו, הראוני את הספינה ההדורה לכל חלקיה. "ולדורה" נבנתה בסקוטלאנד בשנת 1903 לאנגלי עשיר, ריס, לטיולי משפחתו. כבספינת "לוקס" תמצא בה חדר אוכל מרווח ומ צוחצה, סלון לגברות, שעתה דרים בו הסגנים, ארון ספרים מלא ספרות מקצועית של יורדיים מופלגים, מטבח ובו מקרר, דבר יקר מציאות בספינה, סירת מוטור על סיפונה ולה שני מכונות לקידום ולמים, בקיצור: הספינה ההדורה ביותר במזרח הקרוב. נקנתה ביז אלפים לא"י באנגליה, לפני כחודשיים.

הצעירים. הורידו את המפרשים. בשקט, בקצב ובזריזות עשו מלאכתם לשביעת רצונו הגמורה של המפקד...

בחביבות רבה נפרדתי מקומי. מילר. אני לביקור במחנה המעפיר לים והוא — להורכת צעירי ישראל לפלס נתיבות בימים סוערים.

בריכות חדשות.

גליגיל ברמת-גן. הבריכה המשוכללת ביותר בארץ, נבנתה לפי מידות אולימפיות: 20x50 מ'. העומק מ' 1.05 עד 5 מ'. מצוידת בחדרי הלכשה, מקום ליציע ושטח נרחב למגרשי ספורט ושעשועים, מדשאות, במה פתוחה וכו'. ליד הבריכה הגדולה — בריכת ילדים, שמדותיה 10x5 מ' ועמקה — 60 ס"מ. הבריכות יחד עם המיתקנים והמגרשים שמסביב משתרעים על שטח של 18 דונם. האדמה, שהבעלות עליה היא למועצת רמת-גן, נמסרה כזכיון לחברת גליגיל למשך 25 שנה.

הבריכה תוכנה ע"י המהנדס רפאל ויהודה מגידוביץ וב. גרנובסקי. ד"ר נוימן מהתכנון בחיפה שימש כיועץ.

הבריכה נחנכה ב' לאוגוסט ש. ז., במעמד קהל רב. דברי ברכה השמיעו מר א. קריניץ, נשיא מועצת רמת-גן, י. הפסמן, ח. ו"ן וד. רוטשטיין. שחיני המכבי מתל-אביב ורמת-גן הדגימו את סגנוני השחיה השונים.

בקבוץ עין שמר. הבריכה נחנכה ב' 24 לאוגוסט ש. ז. גודלה 25x14 מ'. היא בנויה כולה בטון, לפי תכניתו של האדריכל מ. קלפוס. בריכת הילדים טרם הושלמה. בנינה של הבריכה נעשה בעיקר בהתנדבותם של חברי הקבוץ.

בטכס הפתיחה נאמו: י. פולקביץ, מ. הדרי, וע. גלישמן. מ. מרגלית מה"אהל" קרא פרקי ספרות. הוקראה ברכתו של החבל הימי לישראל, שנתן גם את הקצבתו להקמת הבריכה.

מ. קלפוס ודאדי, איש עין שמר, הדגימו סגנוני שחיה שונים. צעירי הקבוץ השתתפו במשחה השליחים והפעוטים — ערכו פני טויה במים.

בריכת השחיה של מכבי-אבשלום בפתח-תקוה. אחת הבריכות הגדולות בארץ: 20x33 מ'. היציע כולל 1000 מקומות ישיבה. במפעל הושקעו 17 אלף לא"י. עיריית פתח תקוה, הקציבה למטרה זו אלף לא"י והחבל הימי לישראל — 600 לא"י.

במעמד קהל רב נחנכה הבריכה ב' 5 לספטמבר ש. ז. נאמו ה"ה: מ. בן-דוד, יו"ר אגודת מכבי-אבשלום, י. טפיר, ראש העיר, מ. שלוש (מכבי העולמי), ח. ו"ן (מכבי א"י), ג. פלש (ההתאחדות הא"י לשחיה), י. פרישמן (חבל ימי לישראל) ואחרים. למעלה מ-100 שחיניים ושחיניות מפתח תקוה, רמת-גן ותל-אביב הדגימו הופי עות שחיה בכדור מים.

קורס ארצי למורי השחיה

ביום ה', 22 לאוגוסט ש. ז. נתקיימו המבחנים ונערך הסיום של הקורס הארצי למורי השחיה, שאורגן ע"י ועדת-השחיה המשרתת של מחלקת החנוך והחבל הימי לישראל, בשיתוף עם המחלקה להכשרה גופנית. בקורס השתתפו 37 מורים ומדריכים מכל פנות הארץ, אשר השלימו במשך 12 יום את ידיעותיהם בשחיה. התכנית כללה אמונים וידיעות עיוניות. נהל את הקורס ר. פנון, הדריכו: מ. קלפוס וצ. כתבי.

החל משנת הלמודים הבאה, יוכלו להורות שחיה בבתי הספר רק מורים אלה שנבחנו וקבלו תעודה מטעם הוועדה הבוחנת. בקורס שנתקיים השנה חולקו התעודות הראשונות.

במפקד הסיום הביאו את ברכתם למסיימים: ה' רפאל פנון, בשם מחלקת החנוך, ברוך בג — המחלקה להכשרה גופנית; י. פרישמן — החבל הימי לישראל.

אורחים מאפריקה הדרומית.

— בימים 19 ו-20 לאוגוסט ש. ז. בקרו ה"ה י. גיטלין, סגן יושב ראש הפדרציה הצינית באפריקה הדרומית, וא. קירסון, חבר ועד החי"ל ביוהנסבורג, בקבוצי הדייגים בעתלית וקיסריה ובמפי עלי החבל הימי לישראל בחיפה: בתחנה לחקר הדיג הימי (ובספינת המחקר "גנסיון"); בספינת האמונים "ולדורה" ובבית יורדי הים. במסיבה עם חברי הוועד המקומי קבלו האורחים דברי אינפורמציה על פעולותיו של החבל הימי לישראל, מפי ה"ה ד"ר מ. הינדס, מ. פומרוק וד"ר צ. ברנדר. אחר הסיום נפגשו ה"ה גיטלין וקירסון עם חברי הנשיאות: מ. זיליסט, י. פרישמן וי. שריר.

— מר נתן מלמד, מעסקני החי"ל בפורט אליזבת, בקר בתחנה לחקר הדיג הימי וב"ולדורה", בלויית מר מ. פומרוק.

שיחות לנוער ברדיו ירושלים.

בחדשים אוגוסט וספטמבר ש. ז. שדר מר י. פרישמן — בכל יום א' בבוקר — שיחות לנוער בשם "בין ימאים צעירים". בהגלגל" מיום ה' 22 לאוגוסט נמסר על סדרת שיחות זו כדלקמן:

"בירתי הקיץ מרובות הפעולות בספורט המים: בבריכות השחיה למקומותיהם ובים, בשחיה ובשיט ובהורכה מקצועית ימית, כי ככל אשר יגבר החום ידחוק אספורט המים את כל ענפי האספורט האחרים.

אגודות אחדות עוסקות כיום בפעולה האספורטיבית הימית בארצנו: האגוד האספורטיבי הדתי "אליצור", "הפועלי" אגודת יורדי הים "זבולון", הסתדרות המכבי וצופי הים. נוסף על אלה קיימים בערים — בתל-אביב, בחיפה ובטבריה — מועדוני-שיט, שחבריהם, צעירים ומבוגרים גם יחד, מתאמנים בסירות אספורט, במשוטים ובמפרשים. כמעט כל האגודות האלה מקבלות עזרה והדרכה וסירות מאת החבל הימי לישראל, השוקד על פתוח הימאות העברית.



שאול

חיפה, רח' הרצל 47

נוסד בשנת 1929

ט ל ס ו ן 2 4 4 3

**מציע לך את שרותו לרווחתך
זהירות לפני שתקנו!**

**קניית זהב, תכשיטים או
שעונים הוא ענין של אמן**

פעולתו העיקרית של מר ריבלין היתה מכונת לרכישת ספינת אמונים לבית-הספר הימי. מאמציו בכוח זה הוכתרו בהצלחה וכידוע — נרכשה בשביל בית-הספר הימי הספינה „ולדורה“.

הועד הבריטי של החי"ל, שנוספו עליו כמה עסקנים חשובים, חידש כבר את פעולתו. מעל כמות שונות (בע"פ ובכתב) הביא מר ריבלין את דבר החבל הימי לישראל לצבור המקומי. הופעתו האחרונה היתה בקלוב האנגלו-ארצישראלי. ישב ראש הלווינטט — קולונל פ. בטטר.

באפריקה הדרומית

מר הצוקרמן, מ. מ. מנהל „אוצר מפעלי ים“ בע"מ וחבר הנהלת החבל הימי, השווה עתה באפריקה הדרומית בשליחות קרן היסוד, מושיט עזרה ניכרת לסניפי החי"ל שם. בהשתתפותו נתקימה אסיפה גדולה באולם ההסתדרות הציונית בקיפטאון, בה מסר פרטים על מפעלי הים בארץ. הוא קרא לנוכחים להגביר את עזרתם לחבל הימי לישראל. כן גם השתתף מר צוקרמן באספות החבל הימי לישראל ביוהנסבורג ובבולוביה.

האספה בבולוביה היתה רבת משתתפים. ישב ראש מר ש. וייטמן. הגב' ס. גוף, מזכירת החי"ל המקומי, קראה את מכתבי הברכה לאספה וה' שגוף — ברך בשם ההסתדרות הציונית ברוודיה.

נעשות הכנות להוצאת „הים“, בטאונו של החבל הימי לישראל באפריקה הדרומית. החוברת הראשונה תופיע באוקטובר.

קבוצים להכשרה ימית באיטליה

זה כשנה, שהמרכז לגולה באיטליה, עושה מאמצים להקמת מפעל הכשרה לקראת כפר דייגים בארץ. כיום קיימות באיטליה שתי נקודות הכשרה: האחת — בפאנא, השנייה — באוסטיה ע"י רומא. בפאנא נמצאים כ-130 חניכים, מפליטי ישראל, המקבלים הכשרה מקצועית בימאות בבית-הספר הממשלתי המקומי לרבי חובלים ולמלחים. לומדים הם: בנית סירות ותיקון, הכנת רשתות, מלאכת שמורי הדגים ובעיקר — דיג במלל וביים. תכנית ההדרכה נקבעה לשנתיים ימים.

באוסטיה נמצאים 50 איש, המקבלים הכשרה בדיג ימי בלבד. שתי הקבוצות נעזרות בפעולותיהן ע"י מומחים מקומיים. החומר האנושי בשתייהן — טוב.

תיקון טעות:

הקטע שבע' 17 — מתחת לכותרת „באוני המוסדות“, מקומו בסופו של הע' 16 (מדברי בנימין חרמוני ז"ל); הקטע משם הוא מדבריו של שאול אבני ומקומו בע' 17, תחת הכותרת „באוני המוסדות“.

על המעטפה: אלי חוף המולדת (הציור מאת ש. מ. י.)

כל אחת מהאגודות האלה עושה את פעולתה בדרך המיוחדת לה, בין חבריה היא. המאמץ המשותף שלהן — זו גם תרומתן הכוללת לתחייתה של הימאות בארצנו.

כי האספורט הימי שלנו — אספורט שמושי הוא; לא המטרה האספורטיבית בלבד עיקר היא בשבילו. גם על ידו אנו מתקדמים בהדרכה הימית. מבין הימאים הצעירים עתידים לקום לנו אלה, שישרתו את הצי העברי ואת הדיג במולדת, אלה שיעבדו בממלינו ואלה ששיטו את אניותינו על במתי הים.

בסדרת השיחות „בין ימאים צעירים“ נספר לכם: על פעולות רגילות בשחיה ושיט, על בריכות-שחיה וכלי שיט למיניהם, על הפלגות קרובות ורחוקות בסירות-משוט ובספינות-מנוע ומפרש, על החיים במחנה ההדרכה ועל תחרויות ארציות ובין-לאומיות.

— בסדרת התכניות „אנשי מקצוע מספרים על מקצועם“ — ב„הסכת והשכל“, השמיע ד"ר נ. וירא את שיחתו על ימאות ודיג — ביום ה', 12 בספטמבר ש. ז.

בסניפים

בתל-אביב. לקראת הפעולה המוגברת ברכישת *חברים במי קומות העבודה המרוכזים פרסמה מועצת פועלי תל-אביב ויפו (בה) תימתו של ל. שקולניק) את החוזר הבא בעניני החבל הימי לישראל: „היאבקותנו לעצמאות מדינית וכלכלית לא תשא פריה המלא אם לא נרכוש לנו עמדה יציבה וחזקה בים ובמימי הארץ. הים אינו גבול הארץ, אלא המשכה. חשיבות השתרשותנו בים כהשתרשותנו בקרקע.“

תפקיד זה הוטל על החבל הימי לישראל.

החבל הימי לישראל מנהל כעת פעולה בין הצבור הרחב להכניסו לשורות תומכיו. עודדו את הפעולה וחזקוה. כל חברי ההסתדרות — חברים לחבל הימי לישראל.

(חוזר מס' מ/פ/13/84, מיום 21.8.46)

בחיפה. בחדשים האחרונים נרכש מספר רב של חברים חד-שיים. מועצת פועלי חיפה והמועצות המקומיות שבאזור חיפה, כן גם ועדי השכונות — פרסמו כרוזים לתושביהם להרשם כחברים לחבל הימי לישראל.

שפורים נוספים נעשו בזמן האחרון בבית יורדי-הים. גם המזיאון הימי יפתח בחודש ספטמבר לבקורים של תלמידי בתי-הספר.

בגבעתיים. ב-28 לחודש אוגוסט התקימה מסבת עסקנים, להתחלת הפעולה הארגונית בגבעתיים ובנותיה. ישב ראש — מר ש. בן-צבי, נשיא המועצה. י. פרישמן מסר פרטים על פעולותיו האחרונות של החבל הימי לישראל. נבחר ועד זמני לסניף המקומי של החי"ל בהרכב היה: אזורוביץ צבי (המרכז), בן-דוד שלמה, גולדשטיין אהרן, טרוינסקי לוי, פוגל מאיר, פורטוגלי אריה ופריד מרדכי. מר ש. בן-צבי משתתף בקביעות בעבודת הועד.

פעולת ההתרמה החלה והיא מתנהלת ע"י מר אהרן צלר-קרויס.

מפעלותינו בחוץ לארץ

מנחם ריבלין בשליחותו

זה החודש החמישי עושה מר מ. ריבלין בחו"ל, בשליחותו של החבל הימי לישראל. פעולתו העיקרית מרוכזת בלונדון. במשך כחודש ימים שהה מר ריבלין בפאריז, לשם הקמת סניף ארצי לחבל הימי שם. תוך מגע עם נציגי ההסתדרויות הציוניות מארצות שונות, המזדמנים לעתים קרובות ללונדון, נקשרו קשרים ליסודו של החבל הימי במקומות רבים.

העורך: י. פרישמן, חברי המערכת — ד"ר נ. וירא, מ. פופרוק, מ. ריבלין, א. ש. שטיין.

לחלוצינו בכבוש הים

לרבי החובל, הקצינים והמלחים בציהמסחרי,
לעובדים בנמלים, לד"גים - פורשי הרשת
במימי ארצנו, לתלמידי בית הספר הימי
בחיפה ולבוגריו, לחברי האגודות הימיות
ולשוחרי הימאות העברית באשר הם שם

מיטב איחולינו לשנה החדשה

תכלה שנה וקללותיה,
תחל שנה וברכותיה.

החבל הימי לישראל ומוסדותיו

סמל "תנובה"



ערובה לטיב התוצרת ולמקורה

סולל בונה
בע"מ

פועלי ופקידי

בית-החרושת "שמן" חיפה

"חבר" אגודה קואופרטיבית לשרות
מכונות צבוריות בע"מ
חיפה

"תחבורה"

אגודה להובלה של משקי העובדים בע"מ
חיפה, רחוב הנמל 53, טלפון 2381
תל-אביב, רח' החלוצים 7, טל. 2709

"שלב" הקואופרטיב המאוחד להובלה בע"מ

תל-אביב	ירושלים	חיפה	בירות
3986	3026	4394	85-85

"צים"

חברת השיט הא"ת בע"מ.

חיפה, ת. ד. 1723

חברה ארץ ישראלית
לספנות ואספקה
בע"מ

חיפה, ת. ד. 571

החברה המזרחית למחסני ערובה
בע"מ (לכנסט בונדר)

חיפה יפו תל-אביב
מחסנות, הובלה, עמילות מכס וספנות

חברה לספנות ולמסחר בע"מ

שער פלומר, בית התורן ת. ד. 454, טל. 2462

ועד הדר הכרמל

"נוה שאנו" חיפה, אגודה הדדית בערבון מוגבל

ההסתדרות הכללית של העובדים
העברים בא"י, מועצת פועלי חיפה

פוטו ולד

חיפה, הדר הכרמל, רחוב נורדוי 10א

רדיו זוסמן, חיפה, רח' ארלוזורוב 17

דן גבריאל, חיפה

"ארז"
חברה להספקת חמרי השמל, קרוז
והנדסה בע"מ רח' הרצל 57

בית-חשמל:

חיפה, שער פלומר 4, טל. 4004-6239, ת. ד. 1485

קפה "ורנר" חיפה

רחוב הרצל 48, טלפון 4983

בית דפוס "חיפה" א. מרכוס

חיפה, מרכז מסחרי הישן

דפוס "אמנות" חיפה

משה את לוי זרודינסקי

בית דפוס מ. סוכובולסקי, חיפה

סמטת עזה 5, ע"י "אגד"

ח. מייזלר, דפוס וביח"ר לקרטונו'

חיפה מרכז מסחרי החדש טל. 3856

מִינסקי

משרד לנסיעות

ירושלים, בנין סנסור

משרד לתרגומים, "אוניברסל"

ירושלים בנין סנסור, טל. 2500.

"רוזנטורס"

משרד לנסיעות

ניו-יורק תל-אביב חיפה

טלפון 2525

שרות טקסי "מצפה" בע"מ חיפה, רח' בלפור 7
שרות יומם וליל.

חברת דרום אפריקה
בנין למשכנתאות בע"מ

רחוב אלנבי 12, חיפה

קופת מלוה וחסכון של העובדים בחיפה
בע"מ

קופת מלוה "העולה" אגודה הדדית בע"מ
סוכנות חיפה

"צבע"

תעשיית צבעים מזרחית בע"מ
חיפה

ב. לוריא בע"מ רחוב המלכים 35, חיפה

טלפון 3539, ת. ד. 1595

חבלים, בדיסוחוטים, צרכי דיגוחקלאות, הספקה לאניות

יצחק הלוי ושות'

המלכים 66, טלפון 2768
צרכי דיג

הזדמנויות

אהרון כהן את לוברסקי

חיפה, הדר הכרמל, רח' הרצל 56, טל. 3150

אליעזר סקר בע"מ

חיפה
טבריה
רחובות

ד"ר ע. וילבושביץ ושות'

חיפה, רח' המלכים 15

לוד א"י ומצרי בע"מ
פ ל ט ו ר ס

תל-אביב חיפה ירושלים
נסיעות - בטוח - טרנספורט

"עצמון"

בונדר (מחסני ערובה) בע"מ

י. גולדבורט

שלמה ונציה

ד"ר ז. זלהיימר

מ. פלאי

י. סלפטר

טקסי, מונטפירי"

תל-אביב, רח' מונטפירי 26
פנת רח' אלנבי (ע"י ריבולי), טלפון 5182

"יעל" קואופרטיב להובלה של חיילים
עברים משוחררים בע"מ

המניע, חברה להובלת משא

י. הילל ושות' בע"מ

שירות לנסיעות ושחרור ממכס
תל-אביב, הרצל 1, טלפון 5179

גטץ את לוד בע"מ
מחסני ערובה ומחסנים חפשיים

בנק נורוק-אידלוק, בערבון מוגבל

תל-אביב
מחלקה מיוחדת לניירות ערך

בנק זרובבל

אגודה שתופית מרכזית בע"מ
תל-אביב, רח' לילינבלום 32, ת. ד. 75

בנק ארץ ישראל ברימניה בע"מ. תל-אביב

סניפים: ירושלים, חיפה, לונדון

למשפחה צבי הרי לוריה

ולמשחתפים ב"ספר הבונים"

של היכל התרבות

שנת עליה ופדות

בית העם, ירושלים

"ינין" אגודה שתופית
חקלאית בע"מ

מרכז הקואופרציה
חברת נוע בע"מ

הסתדרות הפועלים החקלאיים
המרכז החקלאי

קופת מלווה וחסכון שתופית
של העובדים בתל-אביב בע"מ

מפעל האספקה "משען"

טנא אגודה חקלאית שתופית של משקים
עבריים, בארץ ישראל בע"מ

"ביצור" בערבון מוגבל

קופת מלווה של הפועל המזרחי בא"י בע"מ
תל-אביב, רחוב אחד העם 108 - ט. 4474
כל פעולות בנקאות

"חריש"

חברה קואופרטיבית חקלאית בע"מ
רחוב אלנבי 125, תל-אביב, טל. 3122

תעשיית
תוצרת
חלב



מטבחי הפועלים בת"א

רחוב ברנר, טל. 3448
אלנבי 130, טל. 4125

„שחמט“

ירחון השחמט העברי היחיד בארץ.

מכיל: תורת המשחק למתחילים, ידיעות מחיי השחמט בארץ ובעולם, תולדות אנשי השם בשחמט, היהודים בשחמט העולמי, קרבות, חידות, כרוניקה קאריקטורות וכו'.

החתימה: ל-12 חוברות - 850 מיל
ל-6 חוברות - 430 מיל.

כתובת המערכת: ת"א, רח' מוצקין 3.

תנובה



נוסדה בשנת 1926

מאגדת 200 ישובים חקלאיים ומאת רבות של משקים בודדים בכל אזורי הארץ להעשיה ושיווק של תוצרתם החקלאית. מוציאה למכירה חלב ומעבדת תוצרת חלב למיניה במחלבותיה בתל-אביב, חיפה, ירושלים, רחובות, פתח-תקוה, כפר מל"ל, דגניה ותל-יוסף.

מוכרת במחסניה - בערים ובמושבות - ירקות, פירות, ביצים, עופות, דגים, דבש, ריבות, שימורים, קורנפלאור, פודינגים, אבקת מאפה, פרחים, שתילי עצי פרי, צמחי נוי ויער, צמר כבשים וצמחי רפואה.

משווקת 70% מכל התוצרת של המשק החקלאי העברי המעורב בארץ ישראל.

סמל תנובה - הוא ערובה לטיב ולאיכות של תוצרתה החקלאית.

בתי מסחר ב. ברלוי

תל-אביב, רחוב אלנבי 57 - טלפון 3691
„משׁרמט“ חיפה - הדר, הרצל 13, טל' 1737
כל מכשירי ציוד, מכשירי כתיבה
צרכי הנדסה ומשרד

מ. י. את צ. מילרר בע"מ

תל-אביב וירושלים
בימ"ס סיטוני לגיר ומכשירי כתיבה

י. קשטן, חמרי חשמל

אלנבי 121, תל-אביב

ז. וילנצ'יק ובניו בע"מ

סחולות ברזל
תל-אביב - רמת-גן

בית מסחר ואימפורט לכל מיני תבואות

ב. יקימובסקי, רח' העליה 4

בית מסחר „טכניקה“ יעקב בורשטיין

תל-אביב, רח' רמב"ם 22, טל. 3216

אגודת יצרני מרגרינה

בארץ-ישראל בע"מ

«סרג עדין» בע"מ.

הרצל 61, תל-אביב

המבורגר, מקור האריגים

רח' אלנבי 49, תל-אביב

„המשמר“ שרות לבטוח

תל-אביב חיפה ירושלים

החברה המאוחדת לקדוח בע"מ

ת. ד. 2223, תל-אביב

הרב קרטיק, שדרות-רוטשילד 82

משלוח חבילות לכל הארצות

משרד למשלוח חבילות לרוסיה

ולכל ארצות אירופה

אחים גורארי את קמזון.

תל-אביב, שדרות רוטשילד 17



מכוניות לכל המטרות



שרות ממדרגה ראשונה



חלקי חידוף למכביר בכל חלקי הארץ

המספצים:

חברה א"י לאוטומובילים בע"מ

ירושלים

חיפה

תל אביב

ע ת י ד

חברה לשרות ימי בע"מ
החברה הלאומית לספנות



א ה ר ן ר ו ז נ פ ל ד

סוכן אניות

עומד לשרות הקהל המסחרי בכל עניני הובלה ימית

ח י פ ה

טלפון 4241/2

ת.ד. 74

ליורדי הים העבריים

ולאחינו החותרים לחוף המולדת

ברכת שנה טובה

ה ס נ ה

חברה א"י לאחריות בע"מ

ה מ ש ב י ר ה מ ר כ ז י

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

חיפה

ירושלים

תל-אביב

הספק הראשי

של המשק הקואופרטיבי בעיר ובכפר

א ר ג א ן

מפעלים לצביעת טקסטיל בע"מ

לבון, צביעה, עדון, גרוד, אימפרגנציה,
צמר, צמר-גפן, משי טבעי
וכל מיני משי מלאכותי—בחתיכות ובחוטמים.

טלפון 7197/98

רמת-גן,

ציון

חברה לבטוח בע"מ

כל סוגי
בטוחים
כסוי סכון מלחמה

המשרד הראשי:

תל-אביב, רח' אלנבי 120
טל. 3-4671

סניפים:

חיפה, רחוב המלכים 43
טל. 2000

ירושלים, רח' בן-יהודה 1
טל. 5157

"חרות" בע"מ

קבלנים לאינסטלציה סניטרית, הסקה מרכזית ומים חמים

המרכז:

תל-אביב, רח' נחלת בנימין 44, טל. 4762

סניפים:

תל-אביב
רחוב יפו-ת"א 5
טל. 4762 ת.ד. 1969

חיפה
רח' הנמל, בנין טולל בונה
טל. 4789 ת.ד. 648

ירושלים
רחוב יפו, טלפון 3096 ת.ד. 42

ספרות'ל פישבוים

בימ"ס לניר וצרכי משרד

חיפה

טלפון 3064

שער פלמר 3

יעקב כספי

סוכן אניות והובלה

ת.ד. 27 טלפון 3026

רחוב המלכים 76

פנת רחוב המערב מס' 1

מרכז מסחרי - חיפה

«עליון»

חברה א"י לתעשיית עורות בע"מ

נתניה

עורות-עליון לכל הצרכים

וגם מוגנים נגד מים

"שלב"

קואופרטיב המאוחד להובלה בע"מ

המשרד הראשי: דרך פ"ת 30, טל. 3986, 4618/9, 4641/2

סניפים: בנמל תל-אביב, טלפון 4276
חיפה 4187
ירושלים 3026
רחובות 232
פתח-תקה 231

מחלקה מיוחדת לחמרי בנין, חציץ ואבן

בנק הפועלים בע"מ

תל-אביב

ההון הנפרע ורזרבות

450.000 ₪ א"י

מנהל עסקי בנק לכל ענפיהם

במיטב ברכותינו מברכים אנו

את החי"ל וכל עובדיו באשר הם שם.

דפוס הפועל המזרחי

תל-אביב, רח' הרצל 78

לישוב
ולמוסדותיו

ברכת שנה טובה

חברה לשיכון עממי

בע"מ

בנק ארץ-ישראל לדיסקונט בע"מ

ירושלים

תל-אביב

הון נפרע ורזרבות 830.625 לא"י

בנק מסונף: בנק מרכנתיל א"י בע"מ

חברת עזר: חברת ב.א.ל. לאופיטרופסות בע"מ

כל עסקי בנק

הוצאת "מסדה" בע"מ

תל-אביב, ירושלים, חיפה

במשך שנת תש"ו הוציאה הוצאת "מסדה" לאור כ-60 ספר בשטחים שונים של הספרות, והרי רשימה מהספרים החשובים שבהם:

בשבילי הביבר - ד. שמעונוביץ, משלים 1.200

מולדת - ד. שמעונוביץ, קובץ ספורים 850

כעיר נצורה - אשר ברש, ספור על תל אביב 900

בערבה - מ. סמילנסקי, ספור 850

(*) ישראל בערב - ח. ז. הירשברג 1.350

(*) דברי ימי הערבים - א. ב. פולאק 1.600

דרכי לקראת התחיה והגאולה - פרופ' י. קלוזנר

1.300

המדיניות הציונית - ז. ז'בוטינסקי 1.300

וודג'בוד אל היהודים - תרגם וערך י. נדבה 650

(*) יומן נעורים - פ. לסל, ספרית "לגבולם" 1.200

פלאי עולם - אנציקלופדיה מדעית לנוער, כרך ב'

1.700

משבת לשבת - ליקוטי אגדות לפי פרשיות השבוע

ע"י אמוראי 650

ברכת בקר - יעקב כהן, שירים לילדים

(*) בשתוף עם "מוסד ביאליק"

חברת ארב

רחת גן

טלפון 7217

גרבי משי טבעי ומלאכותי לגברות, מכל המינים,

גרבי גברים,

גרבי ילדים.

תוצרת טובה ביותר

חברת האניות

אקטיבולגט

"טרנסמריין"

הלסינבורג

וטוכניה בתל-אביב

א. רוזנפלד וא. פולני

בע"מ

תל-אביב, רח' אלנבי 87, טל. 3160

שולחים את מיטב ברכותיהם

לשנה החדשה

לקהל לקוחותיהם ולאנשי הים.