

# הימאי הישראלי

בטאון האיגוד הארצי לימאים



ההסתדרות הכללית של העובדים העברים בארץ-ישראל

ספטמבר 1958

תשרי תשי"ט



הנחמן בָּים דָּרָךְ וּבָמִים עֲזִים נְתִיבָה

(ישעיהו מ"ג ט"ז)

45



חלוצי הסחר הימי הנודד

**אניות משא "אליים" בע"מ**

א/ק	"תליאביב"	. . .	בת 10.800	טון
א/מ	"ריסוף"	. . .	בת 13.000	טון
א/מ	"הר כרמל"	. . .	בת 14.695	טון
א/מ	"הר גלבוע"	. . .	בת 14.695	טון
א/מ	"הר כנען"	. . .	בת 14.695	טון

**הובלות בצובר לארץ ומהארץ לכל חלקי תבל**

משרדים:

תליאביב, רח' פינסקר 2, טלפונים: 24158-9  
חיפה, רח' הנאמנים 2, מרכז מסחרי חדש  
טלפונים: 7-68356



שרות  
נוסעים  
ומשאות  
לארבעה חלקי תבל

**עִיִּים**  
חברת השיט הישראלית ונעה  
ימיים כריים  
שהם שרותי הים בע"מ

**יורד הים הישראלי**

הנך מוזמן בזה לבקר בבית מסחרנו,  
בו תהנה משרות אדיב —  
ביצוע מהיר ויחס מיוחד.  
**בקר ותיוכח!**

**רוזנבלום**

**ROSENBLUM**

חיפה HAIFA

יצרני אופנת גברות וגברים  
Creators of Ladies and Gents Fashion

רחוב הרצל 44 • טלפון 4760 • Phone 4760 • 44, Herzl St.

**"אופיר"**

קואופרטיב להובלה ימית  
בחיפה בע"מ

בעלי אניות

דרך העצמאות 39  
מברקים: אופטרנס  
ת.ד. 1461 • טלפון 66234

לציבור הימאים ולמוכירות האיגוד  
שנה טובה ומבורכת

**אהרן רוזנפלד**

סוכן אניות

עומד לרשות הקהל המסחרי  
בכל עניני הובלה ימית

חיפה  
ת.ד. 74  
טל. 4241'2

תל-אביב ירושלים  
טלפון 66879 3457  
ת.ד. 305 1357



# אגדת לחבר

## חברים יקרים!

מוכירות האיגוד דנה במספר ישיבות בנושא זה והחליטה שבמידה והועד הפועל של ההסתדרות לא יצליח לשנות אחת לתמיד את גישתה של החברה לאיגוד מקצועי, נאלץ אנו לנקוט בצעדים ובאמצעים בהתאם לצורך ולמצב. יש לציין שבעיות דומות במידה והם קיימות בחברות פרטיות מוצאות את פתרונן במהירות וללא צורך בבירורים כפי שזה מתבטא ביחסינו עם החברה ההסתדרותית.

### גורם המכריע

איגוד הימאים הנהו הגורם המכריע בעיצוב דמותו של הצי החדש למאמצינו התקדמה הרמה המקצועית של חברינו במידה ניכרת ואין להתבייש בהישגינו ואשר לייעילות בשטח זה ימאינו אינם גופלים מרמת כל ימאים אחרים בעולם.

הצי הישראלי עומד על רמה מקצועית בינלאומית ומכניס למדינה מטבע קשה. תקותנו שלא יפלו לרעה את הצי שהנו גורם כלכלי ובטחוני ממדרגה ראשונה למדינה ואשר הושקעו בו ידע ויוזמה. נתבע מדיניות ברורה מצד הממשלה וההסתדרות כלפי הצי. לצערנו הרב קיימת הרגשה קשה אצל ימאינו, כי אין משתפים אותם בפיתוח מפעל הספנות ההסתדרותית. אילו היו מתעצבים אתנו בזמנו בשטח המקצועי-הטכני — היה מצבנו היום יותר טוב. מבחינת מגורים באוניות וכו'. חברת 'שהם' לא שיתפה אותנו במפעל הספנות למרות שאנחנו הגורם המכריע, לא התיעצה איתנו ולא שאלו דעתנו. אין אנתנו יכולים להתוכח עכשיו ולהאשים אבל בשעת חשבון הגנש עלי לאמור גלויות שחב' 'שהם' אינה ממלאת תפקידה כחברה לאומית-הסתדרותית כלפי ימאיה. — יש לדאוג לקליטתם של אנשים חדשים בצי, להתחייבם ולקשור אותם למפעל ולתת להם את ההרגשה, כי הצי הוא ביתם. מתפקידה של החברה הלאומית לדאוג לאנשי הצי. על האיגוד וההסתדרות על מוסדותיה לחפש בשעה זו את הדרך במשותף לתיקון ושיפור המצב.

### ביטוח נגד מחלות

ימאי העובד שנים בחברת ספנות אחת ומסיבות שונות מועבר לעבודה בחברה אחרת, ולמחרת העברתו יחלה, שום חברה לא תשלם לו דמי המחלה.

אנסה לנתח בקיצור את פעולות האיגוד במשך שנה שחלפה — תקופה קצרה זו היתה לנו תקופת-מבחן לאיגודנו ומציאת דרך — תקופה של התבצרות כלפי פנים וכלפי חוץ. התקדמותנו בכל השטחים היתה איטית אך מתמדת אשר היא ערובה להצלחתנו בעתיד.

למדנו להתקדם לאט, אך בבטחון עצמי, לצמצם טעויות ושגיאות שנעשו בעבר. לא חסכנו מאמצים לשפר את פני הדברים. בעיות רבות לפנינו שגורמים לנו כאב ראש עקב התנאים המיוחדים שלנו.

בפנינו שורה של בעיות הדרושות תיכנון משובח ופתרון מתאים עקב גידולו המהיר של הצי, עדיין אין הציבור הישראלי חדוד הכרה-ימית מובהקת במידה שיוכל להעריך את עבודתו של יורד ים ישראלי.

### דאגה לצי המתרחב והמתפתח

איגודים מקצועיים כאירופה שמים את הדגש על פעילות סעד בו בזמן שאנחנו דואגים למיבנה אירגוני יציב של איגודנו, הכשרה מקצועית, דאגה מתמדת לתעסוקה ותמיכה במחוסרי עבודה, עקב המצב בספנות העולמית, הבטחת זכויות סוציאליות, שמירה על ביצועי של חוזה-עבודה על כל סעיפיה, כי כל פעם מתרחשים סיכסוכים ואי-הבנות בקשר לחוזה, עבודה שהחברה הלאומית התחייבה לשמור על כל סעיף ותת-סעיף, למרות שניסוח החוזה התגדרות הם מדויקים.

### יחסינו עם חברת שהם

כמה חדשים לאחר כניסת המוכירות החדשה לתפקידה עמדנו בפני משבר עם חברת 'שהם'. הודות להתערבות של של המחלקה לאיגוד המקצועי בועד הפועל של ההסתדרות נמנע המשבר. מדי פעם צפו בעיות שלא היתה להם כל הצדקה לולא יחסה וגישתה של חברת 'שהם' — מצב זה מפריע לעבודתה הסדירה של המוכירות ופוגע בסבל הפרט. גישה זו של החברה גורמת להוצאות גדולות, בזבוז זמן יקר, הורס את הרצון הטוב וגורמת נזק רב לשמה הטוב של ההסתדרות בין ציבור הימאים.

### תוכן העניינים

3	מנמל הבית
	איגרת לחבר — ר"ח ולטר דלמן / בטחון חיי אדם בים — ר"ח שונמן / ההתחברות כגורם כלכלי — מדברי שר התחבורה מר משה כרמל / סדר יום של עבודת הלשכה — עמיקם בנארי / בעיות כוח-אדם לאניות הקטנות בישראל — קומנדר ד. ס. מילר / מדינה קטנה בעלת צי גדול — ד"ר נ. ויזרא.
13	פרקים בתולדות הספנות
	המגדלור בפרוס על מטבע רומאי — ד"ר שש מאיר, ד"ר ג. רדן / כחול הים — נתיב ימי חדש — הישג בעל חשיבות עולמית, הצוללת נאוטילוס" רשמה פרק היסטוריה במטעה הנועז — מ. צ. / נוכח הצוללת האמריקנית — ישראל בר / צי המסחרי — גורם לאומי ממדרגה ראשונה — אבא חושי / איגוד ינהל מ"מ בשם ימאים אמריקניים המשרתים באניות זרות.
21	ידיעות ים ונמל
	מכרות המים — פיאר דה-לטייל.
25	במקצוע
	ימאי דע את החוזה עבודה שלך / מי הים לשימוש האדם — עדות שקולומבוס היה יהודי — ב. צ. גולדברג.
30	דמויות באניה ישראלית
	הוא ימאי מוכשר — טוביה כרמל / ים סוף ומפרציו — י. ב. / הערות בענין הצביעה באניות.
36	חברים כותבים
	איגוד הימאים לאן? — עמיקם בנארי / מרפאה ליורדי ים — ר"ח ולטר דלמן / מכתב תודה לקונסול ישראל בקרסאו — צ. בריוסף / תוספת יוקר — ר"ח ולטר דלמן / לא תהיה ידידה לחוף... — אליהו חצרוני / יחסינו עם חברת 'שהם' — ר"ח ולטר דלמן / בהתאם לחוזה — משה שפירא / מאווררים למטבח! — ר"ח ולטר דלמן.
39	הבול הימי
40	פרקי הווי
	ג. דאנונציו — הנתח בלב ים / מאה שנה ליוסף קונראד — ציד לויתנים מודרני — לזכר נעדרים — משה אירנבלס ז"ל — מ. ל.
46	במדינה ובהסתדרות
49	סכוד הטבע והחי

### חלופי-גברא

הח' ראובן פלצור פרש מתפקידו כמוזכיר חטיבת עובדי-מכונה. ממלא מקומו הח' צבי בריוסף.

\*

תודת האיגוד נתונה בזה לח' ראובן פלצור על עבודתו המסורה ואיחולי הצלחה לח' צבי בריוסף בתפקידו החדש.

### ברכותינו הלבביות שלוחות

לחברנו יחזקאל ארקין

להולדת הבת

איגוד הימאים  
מערכת הימאי הישראלי

### ברכותנו הלבביות שלוחות

לחברנו משה אלון

להולדת הבן

איגוד הימאים  
מערכת הימאי הישראלי

### לחברת "צים"

לרבי-החובל

לאנשי הצוות

לרגל הפלגת הבכורה של א.מ. "קיסריה" שלוחת הברכה לנו הלבבית לחיווק הצי, לכיבוש נתיבי-ים חדשים האיגוד הארצי לימאים מערכת "הימאי הישראלי"

### THE ISRAEL SEAMAN

ORGAN OF ISRAEL SEAMEN'S UNION

Published by:  
The General Federation of Labour in Israel  
Israel Seamen's Union

Editor: MOSHE LAZAROVICH

HAIFA, ISRAEL, 2, HANAMAL ST. P.O.B. 1324  
Cables: "IGRAM", Haifa.

### הימאי הישראלי

כפאון האיגוד הארצי לימאים

יוצא לאור עליוני

הועה"פ של ההסתדרות / האיגוד הארצי לימאים

העורך: משה לזרוביץ'

חיסוף, ישראל, רח' הנמל 2 / ת.ד. 1324  
המען למברקים: "איגרים", חיפה

אותה ע"י הצוות אשר שחה במים. לאחר ישור הסירה יש לבדוק באיזה מצב נמצא הציוד.

ג. יש לסבך את תמרוני ההצלה וכבוי אש על ידי הפרעות מתוכננות כגון — הפסקת אור וכח חשמל, דלתות נתפסות, יצירת עשן על הספון ומתחתי הגשת צורה לפצועים והטית וכיוון אנית האמונים. את התרגילים הנ"ל יש לבצע גם בלילה כשהצוות מוער משנתו.

ד. על ידי הרצאות ובעזרת סרטים אפשר להסביר ולהדגים את התוצאות של שתית מי ים, שיטות להרחקת כרישים, הזרדת פצועים מאניה טובעת והעלאתם על אניה אשר מבצעת את ההצלה. הסברת הסכנה הכרוכה בהופעת מערבולת בזמן טביעת אניה. סכנת הקפיצה המוקדמת לים לפני הופעת אניה מצילה וכ"ל.

3. אמצעי הצלה קיימים והשתמש בהם

א. חגורות הצלה חדשות

תגורות הצלה חדשות צריכות להיות עשויות בצורה כזאת שאפשר יהיה לקשרן על ידי שרוך מלפנים, וצריכות להיות מצוידות במשענת מחזיקת-סנטר או עורף. על ידי כך הראש יהיה מוחזק מעל פני המים במקרה והאיש מאבד את ההכרה.

איש הנמצא במים מנסה תמיד להתקדם בשחית חזה, ונתגה זה הוא נכון מפני שעל ידי זה הוא יכול להגיע יותר מחר למטרה ולכן המשענת צריכה להיות מתחת לסנטרו.

אולם כאשר המשענת מחזיקה את העורף בזמן השחיה על הכב והאיש אבד את ההכרה, קיימת סכנה שבקרבת החוף יכולים השחפים לנקר לו את העניים.

ב. סירות הצלה

קורה הרבה פעמים שבמקרה של התנגשות פתאומית סירות הצלה לא מורדות למים בצורה תקינה. הן יורדות למים עם נטיה חזקה, בזקת או הפוכות. בהרבה מקרים האתקל השומט (SLIP HOOK) לא עומד בפני הלחץ החזק המופעל עליו וגשבר, ולכן כדי למנוע נפילת החזקה של הסירה למים יש להתקין באונקל השומט קפיץ מיזחד במקרה שהאונקל השומט אינו אוטומטי.

בהרבה סירות הצלה ארגוני האויר לא אטומי אויר במידה מספקת. חשוב מאד שבסירות הצלה ובמיוחד בסירות עשויות מתכת יהיה מעין ציפיה מגנטי בפנים הדומה לצמיג ללא אבוב של אוטו, אשר תאפשר לארגו להשאיר אטום אויר גם במקרה שהמתכת אכולה חלודה במקצת. בעת רתוק אינונטר הסירה למקומו יש לקחת בחשבון את גודלו של כל הפץ ולפי זה לקבוע את חוזק תבלי הקשירה. ארגוני מנות אוכל ובמיוחד חביות המים וכן כל הפצים אחרים העלולים להתחלק בקלות בגלל צורתם החלקה יצוידו בוויים או אווונים כדי שחבל הקשירה לא יתחלק בזמן סערה או תזוזת חזקה.

טביעתה של ספינת הלימוד הגרמנית "פמיר", שגרמה לאבדן מספר גדול של חיי אדם, הסעירה במידה ניכרת את הרוחות בצבור הגרמני וכעת עושים חשבון נפש ובחוקים אם אמנם נעשו בעבר ועושים כיום את כל הצעדים הדרושים כדי למנוע או לפחות להקטין את מספר האבדות בשעת אסון.

בירחון הגרמני הידוע בחוגי הספנות "הנסה" פורסם לא מזמן מאמר גאון וזרדמן בו מעלה המתבר מספר הצעות להבטיח חיי אדם בים, הצעות שעקב חשיבותן ראויות לתשומת לב מיוחדת. לדעתי יהיה זה רק לתועלת באם לאור ההצעות האלו השלטונות המוסמכים ורבי החובלים אשר הם האחראים לבטחון האניות והצוות יבדקו יפה את המצב ובאניותנו מבחינת הבטיחות ויווכחו באיזו מידה יש צורך בתקנים ושפורים, בהדרכת ימאינו לפעולות הצלה, ומה יש להוסיף ולתקן באמצעי ההצלה הקיימים כיום.

הנקודות העיקריות בסקירת מתבר המאמר הן כדלקמן:

1. הבעיות הפסיכולוגיות

ברוב המקרים קורות התקריות הימיות באופן פתאומי ללא שום אזהרה מוקדמת. או נשאר מעט זמן לחשובים ולשקולים וברגעים הראשונים שהם המכריעים, רוב האנשים נמצאים בהשפעת זעזוע או מעין שיכרות חושים, ולכן דרוש שרוב הפעולות שיש לנקוט בהם מיד, תיעשה כמעט באופן אוטומטי. להשגת מטרה זו אנשי הצוות חייבים להמרון באופן כה יסודי את כל הפעולות שעליהם לבצע במקרה של שריפת נפילת אדם לים, עזיבת אניה בסירות, וכ"ל. עד שיהיו מסור גלים לבצע את הפעולות האלו אפילו במצב של תרדמה כביכול.

גורם פסיכולוגי חשוב הוא גם כן אמונתו של האדם ביעילות אמצעי ההצלה שעומדים לרשותו וככשר התחלטה והפעולה של הקצונה בשעת סכנה. ציוד בלתי מתאים או מקולקל מעכב ברגע התקרית את כצוע העבודות החיוניות לבטחון האניה, ודבר זה יכול ליצור את התופעה המסוכנת ביותר בשעת סכנה שהיא — הבהלה.

2. אמונים

כל ימאי צריך לעבור בחוף, קורסים להפעלת ציוד הצלה בשעת חרום ולהשתתף באמונים התקופתיים על האניה לפי דרישת החוק.

התרגילים השגרתיים הנהוגים כיום אינם מספיקים לאמן את הימאים במידה מספקת מאחר ולא מתאימים למציאות וגם לא מתחשבים במומנט הפסיכולוגי. לכן מוצע לכלול בכל תכנית אמונים את התרגילים הבאים: —

א. כל ימאי צריך לשחות מרחק מסוים כשהוא לבוש מלבוש מלא ומצויד בתגורות הצלה, דבר שישיריש בו את האמונה ביעילותו של ציוד ההצלה.

ב. יש לצייד סירת הצלה בציוד מלא ולהתרגל בה, אחר כך יש להפוך אותה, לגרור אותה מרחק מסוים וליישר

**שיכון ימאים**

כשנה האחרונה גדל במידה ניכרת מספר הימאים, ביניהם רבים שהקימו משפחות.

בעיית שיכון הימאים היא תחמורה ביותר המטרידה את האיגוד, כאשר היא מהווה גורם של היקללות האנשים בעבור דו-תיים. אין עבודתו של הימאי יכולה להיעשות ביעילות כאשר אין הוא בטוח שלאשתו ולילדיו יש פינה משלהם. אפשר להצביע כאן על כמה פעולות, שנעשו בשטח שיכון ימאים.

בעזרת כספי קופת התגמולין הבטחנו 120 יחידות-דיוור ימאים במסגרת מפעל החסכון לבניין ר"ח יחידות-דיוור הועמדו לרשותנו במקומות שונים באיזור חיפה.

חברת "שהם" קיבלה על עצמה את הטיפול ואת הדאגה למפעל זה ויש סיכויים להבטיח ב-100 יחידות דיוור ימאים. שהם עובדי "שהם", תוך השנתיים הקרובות. אנו מנהלים כעת מו"מ בנידון זה עם יתר חברות הספנות ואין ספק, שהן תקנה חלק במאמץ לשיכון הימאים, המועסקים על ידה.

**בית-דין ימאים**

בצנעה ובלי פרסום, בהתאם להחלטת המועצה, נפתחה ביום 1 ליולי 1958 ישיבה ראשונה של בית הדין המיוחד לימאים, הכסוף ישירות לבית הדין העליון של ההסתדרות. השופטים הם אנשי מקצוע משפטי ומחציתם הם ימאים. בית המשפט המיוחד לימאים ממלא את החלל שבחסרונו הרגשו הרבה שנים, טחנות הצדק טוחנות עתה גם באיגודנו.

העליתי לפניכם רק חלק קטן מבעיותינו היומיומיות. הנני פונה מעל דפי "הימאי הישראלי" לכל הגורמים ללמוד מהטעויות שנעשו בעבר, ברצון טוב מכל הצדדים נצליח לבסס את המפעל. דרוש מאמץ משותף של כל הגורמים למען הצלחת הספנות.

הנני מסיים בברכת שנה טובה לימאינו ולמשפחותיהם, תהיה זו שנת שלום, פיתוח הספנות ופיתוח נתיבי ים חדשים ושנת הישגים לישראל

ברכות ים  
ר"ח ולטר דלמן  
מזכיר מרכז

לתשומת לב הימאים שהפליגו בזמן מלחמת העולם כצי הסוחר הבריטי

בעקבות הצעה שהועלתה בישיבת תיאום של איגוד החיילים המשוחררים התקיימה ישיבת יוזמים (ר"ח דלמן, ש. יעקובזון, מ. רון) בקשר להענקת אות ההת-נדבות ליוצאי צי הסוחר הבריטי. הימאים הארץ-ישראלים אשר שרתו בצי הסוחר הנ"ל או באניות עזר של הצי המלכותי תקופה של לפחות 6 חדשים בשנים 1939—1945 מתבקשים להגיש בקשות להענקת "אות ההתנדבות".

טפסי הבקשה אפשר להשיג במשרדי איגוד הימאים, ועדה של ותיקי הצי תבדוק ותאשר את הפרטים בטפסי הבקשה, תרכו את השאלונים ותעבירם לאשר סופי של משרד הבטחון/אכא.

נא להגיש את השאלונים בחקט.

איגוד הימאים מתלבט בבעיה זו זמן רב, יתכן שנצטרך להקים קרן מיוחדת לביטוח נגד מחלות. נדרוש השתתפות כל חברות הספנות, שווה בשווה. ברור שבמצב הנוכחי חוסר כוח חברות הספנות כסף על חשבון הימאי.

**הכשרה וקידום מקצועי**

המוכירות הניעה את משרד התחבורה לקיים קורסים לקצינים ומלחים שמסיבות שונות לא היתה להם אפשרות ללמוד ולהתקדם במקצוע — הובטחה תמיכה כספית למשתת-פים בתקופת הקורס מצד משרד התחבורה וחברות הספנות. הודות לתמיכתנו הכספית איפשרנו לעשרות ימאים להבחן ולקבל תעודות סמיכות.

**אבטלה וקרן עזר לספנים**

הקרן נמצאת בעליה מתמדת ועמדה במבחן בימי אבטלה הקשים שעברו עלינו. שום גורם מבחוץ לא בא לעזרתנו מלבד חברת "אל-ים" שהרמה 3 אלפים ל"י, כדי להקל עלינו במצוקה זו. למודי ניסיון באנו לידי הכרה, כי אבטלה מחייבת פעולה והקדשת מחשבה רבה, אנו פונים לכל הגורמים להקים קרן חוסר, עבודה ולהבטיח מקומות, עבודה מתאימים לימאים בחוף כדי שלא נופתע בימי משבר.

**מרפאה ליורדי-ים**

ציבור הימאים סובל מהעדר מרפאה כללית, המרפאה הנוכחית הקיימת צמודה לחברת שהם בלבד, דבר שעלול להתבטא בהשפעת המעביד על סדריה.

המועצה החליטה לפנות לכל הגורמים הממשלתיים, וקופת חולים, שבמשותף יקימו מרפאה אחת כוללת לימאים, בסביבות הנמל בכדי למנוע התרוצצות של הימאי בין המרפאות השונות ועמידה בתור לקבלת טיפול או בדיקות.

מוסדות קופ"ח הכירו בחיוניות המרפאה ונתנו הסכמתם העקרונית על הקמתה.

הקמת המרפאה נמצאת בשלב תכנון. עם הקצאת מגרש מתאים לצורך זה בקרבת הנמל תתחיל הבניה.

**תקן**

יחד עם חברת שהם ועיבדנו תקן סיפון לכל אניה ואניה — בהתאם לנסיון העבר ובהשוואת לגבי אוניות בציים זרים. — קיימות חילוקי דעות בענין צוות לאוניות הקטנות (החופיות) הוחלט על הקמת ועדה מקצועית מכל הגורמים — אולם יחד עם זאת נדרוש לטפל ביעילותם של מחלקות החברה הקשורות באופן ישר בהפעלת האניות, כמו כן נדאג להגדלת צוות המשק על אוניות נוסעים. ציבור הימאים מאוכזב קשות מגישתה של החברה לבעיות יסוד של האיגוד. רק במאמץ משותף עם המפעל כולו נדע ליצור יחסי עבודה הוגנים ושיתוף פעולה מלא בין האוניות (ימאים) לחברה על כל מחלקותיה. אם ברצוננו להצליח בספנות ולהיות מסוגלים לעמוד בהתחרות חריפה ומתמדת של חברות ספנות זרות, אשר בסיון עשיר ורב ברשותן — הרי על החברה להקים מנגנון מושלם במשרדים שיוכל לבצע את תפקידיו של מפעל הספנות שהוא נכס לאומי יקר.

כיום כאשר בוחרים את הצבעים, לא שמים לב במדה מספקת לכך שצריך להיות הבדל בין הצבע של אמצעי ההצלה ובין הסביבה, שהיא בדרך כלל הים. מתוך שקלים שונים משתמשים ברוב המקרים בצבע לבן או אפור. הצבע הלבן בולט בסביבה במקרים מסוימים, אולם את השחור והאפור אין אפשרות להכדיל מצבע פני הים.

לאחר טביעת אניה צפים על פני המים מספר גדול של חלקים וחפצים אשר יחד עם הדלק הצף מכסים שטח נרחב בצבע שחור וכאם בשטח זה צף איש לבוש חגורה שחורה או אפורה, אין אפשרות לראותו מרחוק. גם את הצבע הלבן קשה להכדיל מקצף הגלים באם החפצים הצבועים בלבן (גלגלי הצלה, עצים וכו') לא מתבלטים במדה מספקת מעל פני הים.

בזמן השמוש נמצאו בצבעים יעילים ביותר הירוק-צהוב בגוונים כהים ובהירים וגם אדום סינגל בהיר-כתום. חגורות הצלה, רצועות, משוטים, גלגלי הצלה, סירות פנאומטיות וכו' צריכים להיות צבועים בצבע צהוב או אדום, כדי שאפשר יהיה לראותם מהאוויר. אך באף מקרה אין לצבוע אותם בצבע אפור.

4. הצעות למכשירי הצלה נוספים.

א. מאחר ובהרבה מקרים סירות ההצלה מגיעות למים במצב נוזק יש צורך לצייד את האניות במספר מספיק של רפסודות מתקפלות אשר יוחזקו על הספון במקום ובצורה שיאפשר את החלקתן המהירה למים.

קיימים כעת רפסודות המכילות חומר כימי אשר במגע עם המים מפתח גז שמנפח את תאי הרפסודה. ציוד זה הוא שמושי מאד על אניה מאחר ולא תופש מקום רב. שיקועו הקטן מאפשר את שמושו גם בגלי החוף ובמים הנוזלים לפעולה. יש גם אפשרות להתקנת גז שיגן על האנשים הנמצאים ברפסודה מפני מוג אויר רע. ומפני קרני השמש.

ב. כדי להוריד רפסודה לים במהירות מקסימלית, במקרה של הצלת אנשים מאניה טובעת ובאופן מיוחד במים רדודים, או באם איש צוות האניה נפל לים, רצוי להתקין על הספון מכשיר לזריקת רפסודה שפעולתו דומה לפעולת מטיל פצצות עומק.

רצוי גם לקשור את הרפסודה בחבל די ארוך כדי שהרפסודה לא תתרחק רחוק מהאניה, וכדי לאפשר התחלתה לאניה לאחר גמר פעולת ההצלה. דבר זה מאפשר משיית אנשים במהירות מקסימלית והוא חשוב במקרים שאנשים נמצאים במים והטמפרטורה היא נמוכה. בגלי חוף או במקור מות שקיימת בהם סכנת כרישים.

ג. מאחר שלניצול אין הכוח הדרוש לשחות את המטר האחרון בגלל המאמצים הגופניים הגדולים, יש לצייד את כלי השייט ההצלה בתבליים בעלי כח ציפה שבהם משוחזרים חתיכות עץ בלוח התולים בדפנות סירת ההצלה והרפסודות. במקרה וסירת ההצלה היא עוד ריקה ואיש לא יכול לעזור לניצול לעלות לתוכה או חיוניותם של תבליים אלה גדולה פי כמה וכמה.

ד. בהרבה מקרים הניצול יכול עוד להחזיק את הראש מעל פני המים אולם אין לו הכח הדרוש לעלות על אניה או על סירת הצלה ולכן דרוש לזרוק לו חבל עם חתיכת עץ כבד בקצו והניצול יכול לרכב על העץ ולהחזיק את החבל בידי.

משתמשים לפעמים למטרה זו גם בסולם יעקב אולם אין להמליץ על נוהג זה מאחר ולסולם זה יש כח ציפה גדול מדי והניצול מתקשה לעלות עליו.

ה. בפרוודורים, בחדרי מדרגות ובמקומות שמוחזקים בהם מכשירי הצלה, יש צורך לסמן את הכוונים בחצים צבועים צבע מאיר אשר יראו את הדרך בחשיכה במקרה של הפסקת זרם החשמל.

ו. קושי גדול בפעולות הצלה מהווה תמיד מציאת הניצולים ולכן באם יש אפשרות, נכון יהיה לצייד כל איש בשעת אסון בשקיות צבע שבאמצעותו אפשר ליצור כתם צהוב על פני הים, וגם בשדר אישי קטן.

ז. יש לצייד את הסירות ואת הרפסודות ברפלקטורים לרדאר.

ח. בתור אמצעי קשר אקוסטי מן הראוי לצייד כל איש צוות במשרוקית וכל סירה בסירנה המופעלת על ידי אויר דחוס או משאבת אויר.

5. התנהגות בשעת חצוקה.

במקרה של תאונה רצינית לאניה ובמיוחד כאשר האניה עלולה לטבוע יש להדריך כל איש ואיש להתלבש בצורה נאותה וללבוש את חגורת ההצלה מיד, ולאלה שמתוך "גבורה" מסרבים לעשות כן, יש להסביר שדבר זה גותן דוגמה רעה לאחרים ומקשה את כן למהלך פעולות ההצלה. עכוב יכול גם להביא לזה שהגישה למגורים תהיה כבר בלתי אפשרית או שבכהלה ישכחו לסגור מחיצות ודלתות אטומי מים. את הפקודות יש לתת בקול חזק אך מתון, ויש לאסור כל שיחה או וכוח לא לעניין. יש לערוך מפקד האנשים לאחר הלבשת חגורות ההצלה ובאם מישהו צריך להכנס מספר פעמים מתחת לספון עליו להתייצב כל פעם בפני הממונה על קבוצתו.

גורם פסיכולוגי חשוב בשעת סכנה הוא מתן העסקה לאנשים כדי שלא יהיו שקועים בהרהורים על מצבם, ועבור דות אלו הן: החבלת צרכי אוכל, שמיכות, ורפואות לסירת ההצלה, הבאת מגרונים על הספון, שחרור תבלי הרחוק מקורות עץ, עשיית רפסודות מדלתות וקרישים וכו'. על כל איש צוות להיות מצויד בסכין מלא.

בהרבה מקרים, אנשים קופצים מעל ספון האניה הטובעת מוקדם מדי מפני שמגוימים בגודל הסכנה הכרוכה במערבולת שנוצרה סביב האניה.

מי שקופץ מוקדם מדי עלול למצוא בקושי בים דברים שיצורו לו להצלחו.

לפעמים על ידי שימת לב ערנית למצב, אפשר להרגיש מה הוא הרגע הנכון לקפיצה, למשל: כאשר חלק של האניה נשבר, או המטען עובר מצד לצד, הנטיה של האניה ויצי-

בותה משתנים בצורה חזקה מאד והאניה רועדת. לאחר קפיצה למים מאניה טובעת באם הים רוגש והאיש נמצא בצד הרוח או יש סכנה שהוא יזרק כל פעם לאניה, ובאם הוא נמצא בצד המוגן מרוח, קיימת הסכנה שלא יוכל להתרחק מהאניה, ולכן יש לחכות לרגע המתאים לקפיצה. מאניה שמתחילה לטבוע בחרטום יש לקפוץ מהירכתיים רק ברגע האחרון מאחר והמדחף המסתובב עוד, יכול לסכן את החיים.

בהרבה מקרים קרה שדווקא האנשים שנשארו על האניה עד לרגע האחרון נצלו והורדו ישר מהאניה הטובעת לאניות ההצלה, האנשים שקפצו מוקדם מדי אבדו את חייהם. באם יש אפשרות, רצוי להזריק לפצועים זריקת מורפיום לפני עזיבת האניה.

6. התנהגות לאחר עזיבת האניה

לאחר טביעת האניה הניצולים צריכים להשתדל להשאר ביחד ועל ידי זה יעזור איש לרעהו וגם מצב הרוח של כולם יהיה מרומם יותר. בתוך המים, האיש השולט על קור רוחו נהפך במהרה למרכז שסביבו נאספים יתר האנשים.

אין לפשוט את הבגדים (מלבד געלים כבדות) כאשר נמצאים במים מאחר והם ביחד עם האויר הנשאר בין הגוף והבגדים מהווים ההגנה הטובה ביותר נגד ירידת טמפרטורה של הגוף, ומוסיפים לזמן מסוים כח ציפה נוסף, במידה והאיש אינו מבצע תנועות רבות מדי.

יש להתרחק בכמה שאפשר מהדלק הצף על פני המים היות וכניסה לתוך כתם גדול של דלק מביאה אחריה תוצאות פטליות.

הניצולים צריכים להתקשר אחד עם השני בחבל ודבר זה יעזור גם בשעת הפעולות למען הצלתם. עליהם לחסוך בכוחות, לעשות מעט מאד תנועות במים ולתת לסירת ההצלה לגשת למקום, במקום להתאמץ ולשחות לקראתה, כאשר כל הניצולים נאספו בסירת ההצלה יש למנות אחראי אשר יקבע את המשמרות ויתן לאנשים הבריאים תעסוקה יעילה כגון: הרמת מפרשים, אטימת הסירה בפני מים, שאיבת המים מהסירה, התקנת יריעות שימנעו כניסת המים, דיג, וכו'.

7. הצעות לאניות הצלה.

אנית הצלה צריכה לערוך תצפיות בכל הכוונים גם בתא התצפית שלה (Crow's nest) מאחר והרבה קריאות הצלה ואותות זחוי מצד הניצולים נתנים לאחר שהאניה עברה

על ידם. כדי להבחין באותות הקוליים (אקוסטיים) יש להעמיד אדם במקום אשר בו הרעש מינימלי.

את סירות ההצלה, רפסודות וגלגלי הצלה, יש לאמץ את רוחם על ידי מתן אות שיהווה כעין הודעה שהצלחתם קרובה (למשל — על ידי הכוונת האורות לכוונם או יריית רקטות לכונן האיש).

באם אניה הצלה מגלה במקום תקרית בשעות החשכה, או בראש ובראשונה יש לספק לניצולים במים, אם ישנם כאלה את כלי ההצלה המוארים (שיהיו מצוידים בצנימים, פירות וכו'), זרק לאחר זאת להתחיל בפעולות הצלה ממשיות. ברוב המקרים נמצאים הניצולים במים במצב של חולשה כה אבסולוטית שאין בכוחם לעלות על כלי הצלה בלי עזרתם של המצילים, לכן בכלי שיט להצלה יש להתקין סולם, או מתקן אחר שקצו התחתון יהיה במים, ויאפשר לניצול לדרוך עליו, וכמו כן חבל שאפשרי יהיה לתפוס אותו.

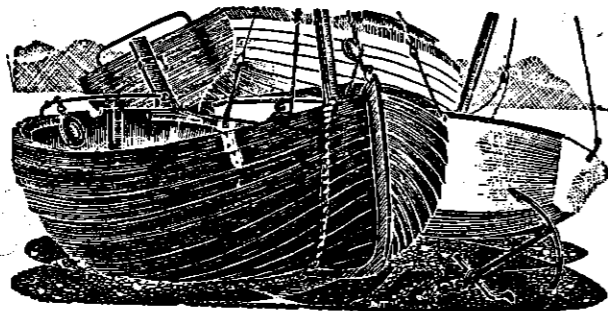
באם פורשים רשתות לאורך דופן האניה, יש להשתמש בהן רק לאחר הפסקת פעולת המדחף. הניצול צריך רק להחזיק ברשתות אלו היות וקשה ביותר להרימן על הספון. באם מוג האויר ומצב הים מרשים זאת ובאם צוות ההצלה מאומן היטב והניצולים אינם מפוחדים על שטח גדול, הרי אסיפתם בתוך סירת הצלה של אניה ההצלה היא הדרך הבטוחה ביותר.

★

נזהגים באניות להתייחס לאמונים בסירות הצלה כאל גורם המחבל בתכנית עבודתה של האניה, ולעתים קרובות מסבירים שהעבודות השגרתיות של החזקה ועבודות פריקת וטעינת המטען כמעט שלא מאפשרות אמוני הצלה תקינים. אך יש לעשות את הכל כדי להשריש את העקרון שהעבודה החשובה ביותר על אניה היא שמירת בטחון החיים של אלה העובדים בה. כל פקוד אניה שמנוגה את תפקידו בשטח זה כדי שבשעת בקורת יוכה במחמאת שאניתו צבועה יפה, עובר בצורה חמורה על חוקי הבטיחות צוות אניהו.

★

ברור שרוב הדברים המוזכרים במאמרו של מר וודרמן ידועים לכל ימאי ובחלקם מבוצעים על אניותינו, אולם יש צורך לחזור פעמים רבות עליהם, לתקן את אשר יש לתקן ולהוסיף אשר יש להוסיף היות והפעולה הכי קטנה שהזנחה בימים כתקונם מפני שנראתה מובנת מאליה, יכולה לגרום בשעת סכנה לאבדן של חיי אדם.



# התחבורה כגורם כלכלי

מדברי שר התחבורה מר משה כרמל

אופים של רוב מפעלי התחבורה, ביבשה, בים ובאוויר, אשר משרד התחבורה מופקד עליהם ועושה בהם מחייב הכנון לשנים רבות ועושה התואמת ראייה למרחוק, תוך התחשבות אחר תהליכי ההתפתחות הכלליים של הארץ ותבניותיה הכלכליות, המשקיות והחברתיות. אי-לואה, מעשי הפיתוח שלנו בתחבורה בשנה הקרובה, לא יהיו אלא קטע במסגרת של תכנון רחב יותר, תכנון העשור השני, הנשען על המש הנחות יסוד:

א. בשנת 1968, בגמר העשור השני, תמינה האוכלוסיה בארץ כ-3 מיליון נפש. ב. הפעילות החברתית והמשקית שלנו תשתרע על כל שטחי המדינה, כולל הנגב המרכזי והדרומי, שיהיו כונן דות חקלאיות, ישובים של עובדי מכרות ועיירות מלאכה וחרושת. ג. התפתחות מדינתנו בקשרי החוץ שלה — המדיניים, הכלכליים והמסחריים — תהיה בשני כיוונים ועל פני שני ימים: הים התיכון מזה והים האדום מזה.

ד. אמצעי תחבורה משוכללים נותנים סיכוי לעשות את ארצנו לארץ טרנויט למטענים יבשים ולדלק בין אירופה מזה לבין אפריקה המזרחית והמזרח הרחוק מזה;

ה. היבוא והייצוא היבש שלנו כעבור 10 שנים, כולל מטעני טרנויט יבש, יגיע במשוער ל-4,500,000 טון לשנה במקום כ-2,400,000 טון בשנה זו. מזה כ-3 מיליון טון יבוא, 1,200,000 טון ייצוא והיתר — מטענים בטרנויט.

מן ההנחות האלה מסקנות ממשיות בכל הנוגע לתכנון רשת הכבישים וצי המכוניות הנעות עליהם; להרחבת מסילות הברזל והגדלת הנייד של הרבבות; לבנין נמלים חדשים ולשכלול הנמלים הקיימים; להרחבת הספנות הישראליות; להגדלת יכולתה של התעופה האזרחית; לפיתוח התעשייה והמלאכה המסייעים לפיתוח כלי התחבורה וכן לייצורם בארץ; לחקיקת מערכת חוקים להסדרת התפעול הכולל של התחבורה ובנינה.

התפתחותה של התחבורה על כל ענפי

פיה וממדיה, קשורה בהתפתחות הכללית של הארץ — בהגדלת האוכלוסיה, בפעילות החברתית והמשקית על מרחבי ארץ נוספים, בהתעצמות הכלכלית וב-הרחבת המסחר עם גורמי חוץ. לעתים קרובות חייב פיתוח התחבורה להקדים מעשים של יצירה בענפים אחרים והוא תנאי בבצוע תבניות הפיתוח הגדולות של המדינה בתעשייה, בחקלאות, במלאכה, במחצבים ובכל פעילות כלכלית ומשקית.

## בעיות ההובלה הימית וגידול ציינו

פעילות רבה ידענו השנה בשטח ה-הובלה הימית. בשנת 1957 הוצאנו על הובלת מטענים ונוסעים כ-74 מיליון דולר, אשר 2/3 מהם שולמו לחברות ספנות זרות. צי הסוחר הישראלי הוביל אותה שנה 732 אלף טון מטענים המהווים 30.3% מכלל 2,402,000 טון של ההובלה הימית ביבוא וייצוא. מכלל 122,200 הנוסעים נטלו אניות ישראל 71,600 נוסעים המהווים 58.6%.

פדיונו של צי הסוחר הישראלי ב-1956 הגיע לכדי 25,823,000 דולר לעומת 17,848,000 בשנת 1955. הערך המוסף במטבע חוץ של הספנות הישראליות היה ב-1956 7,101,000 דולר לעומת 5,127,000 דולר ב-1955. תהליך זה נמשך גם ב-1957 למרות העובדה כי בשלהי שנה זו פקד משבר כלכלי את הספנות הבינלאומיות. שפל זה, אשר כמותו לא פקד את הספנות מזה 30 שנה, נובע מן הירידה הכללית בייצור התעשייתי בארה"ב והמשבר העובר עליה, מהקטנת היקף הובלת המטענים הנובע מגידול הייצור באירופה, ובמיוחד מעלית תפוקת הפחם בה, מהירידה בתצרוכת הנפט ומן העובדה כי בשנים ה-אחרונות נרחב קבולו של צי הסוחר העולמי במדה ניכרת והוחלפו בו האניות הקטנות והאטיות באניות גדולות ומהירות. נפגעה מכך בעיקר הספנות העוסקות בהובלת נדודת, ופחות מכך זו המקיימת קוים סדירים.

הספנות הישראליות מסונפת ברובה לקונפרנסים המובילים בקוים קבועים שבין הארצות ועל כן לא נפגעה עד-עתה במידה תמורה, אף היא פועלת בתנאים קשים. וכדי להחליץ מן הקשיים תובעות חברות הספנות מהממשלה את הפרמיה הניתנת לייצוא וזעדה ממשלתית בין-משרדית לבא לעזרת הספנות שלנו. אם כי מומחים בינלאומיים לכלכלה מעריכים כי אפשר והמשבר עוד ילך ויחמיר, הרי התפתחות קשרי המסחר של ישראל מחייבים פיתוח הספנות העצמית כמפעל משקי גדול חוץ טך מטבע זר שיוכל לשרת את היבוא והייצוא שלנו.

גידול האוכלוסיה בשנים הבאות, הסיי כוים לגידול הייצוא התעשייתי והחקלאי וגידול היבוא, שיוכלו בדרך הים, עקב המצור היבשתי וכו' הנו גתונים — מחייבים גידול מזורז של ציינו המסחרי עד כדי הובלה של כ-50% מכלל מתוור זה. בדגל ישראל, בחמש השנים הקרובות יגדל צי הסוחר הישראלי ב-33 אניות על 34 הקיימות והמעמס הכולל שלו יעלה מ-235 אלף טון ל-600 אלף טון בשנת 1963, בכל סוגי האניות כולל מיכליות גדולות להובלת דלק. פיתוח זה כרוך בהשקעה נוספת של 89 מיליון דולר, הוא ערך ההזמנות שנמסרו על ידינו למספנות.

הרחבת ציינו תקטין את תלותנו ב-גורמי חוץ, תגדיל את השפעתנו על קביעת רמת המחירים בהובלה הימית של נו, תיצור מקורות קיום חשובים, תצמצם בהוצאותינו במטבע זר ותבטיח את צרכי המדינה בעתות חרום.

צי הסוחר שלנו העסיק בסוף 1957 1,884 ימאים, גידולו של הצי מחייב הכ-שרה יסודית ומקיפה של 5000 ימאים נוספים ומהם כ-1500 קציני ספון, מכונה וקשר כדי לספק את כח האדם הדרוש לצי עם התפתחותו.

פיתוח ובנין נמלים חדשים

ההגדלה המשוערת במטעני יבוא וייצוא מחייבים התאמת הנמלים לכך. השנה תתחיל העבודה בהארכת הרציף של נמל חיפה ב-520 מטר. כך תמשך שם הרציף הליניארי בצווע עבודות הטעינה והפריקה באמצעות מנופים חדישים ומ-שוכללים. יורחב קיבולן של ממגורות

הדגון מ-20 ל-40 אלף טון גרעיניים ויותר קן מדלה נוסף לשאיבת גרעיניים בתפ-זורת, דבר שיקטין את שהות האניות בנמל.

נמשך הסקר ההידרוגרפי והחופי באשר דוידים מקום שם יקום נמל עמוק-מים נוסף לחוף הים התיכון. המשלחת הצר-פתית העוסקת בסקר תסיים את עבודתה תוך חודשיים מהיום. לאחר מכן תמשכנה התצפיות על-ידי מומחים מקומיים משך שנה נוספת. בד-בבד עם כך יגשו להכנת

נמשך הסקר במימי אילת לאספקת הנחונים הנחוצים לבנין הנמל הגדול, אשר עקב התנאים הגיאופיזיים במפרץ ניתן יהיה לבנותו שלבים-שליבים. ההת-רחבות הצפויה בסחר שלנו דרך המיצרים תחיש בנינו של נמל זה.

עד אם יהיה לנו נמל עמוק זים

## סדר יום של עבודת הלשכה

7.30	רישום בתור לפי תעודת פטורים (Discharge). אשור על חוסר עבודה ללשכת המס
8.30	על סמך תעודת פטורים אחרונה ופנקס ההסתדרות
8.30	חוזרים לאניותיהם (הרשומים בטופס מס' 4)
9.00	סידורי הסתפחות לאניות (Sign-on).
9.30	החזרת כרטיסי צוות חופי לפי שובר לתשלום
10.00	מסירת כרטיסים לחלון.
10.30	החזרת כרטיסי צוות חופי לפי שובר לתשלום
11.00	סידורי הסתפחות לאניות (Sign-on).
11.30	רישום בתור לפי תעודות פטורים (Discharge). אשורים על חוסר עבודה ללשכת המס
12.30	על סמך תעודת-פטורים אחרונה ופנקס הסתדרות
12.30	חוזרים לאניותיהם (הרשומים בטופס מס' 4)
13.00	קבלת קהל וברורים בימים ב' וה'
14.00	קצינים ותת קצינים
14.00	חלוקת עבודה לצוות חופי (מקרי)

ביום הפלגת האניה מתקיים סדור רצוף רק לגבי האניה המפליגה.

לשכה זו מטפלת אך ורק בימאים ובמועמדים שעברו מיון לפי הצורך. מועמדים הנמצאים בטיפולנו יפנו אך ורק בזמני קבלת קהל.

חדשים בעלי מקצוע המעוניינים להרשם יפנו ללשכות האזוריות.

י ר ו ש ל י ם — לשכת העבודה.

ת ל - א ב י ב — רחוב רמב"ם 24.

ח י פ ה — רחוב דבורה 2.

עמיקם בנארי

מוכיר הלשכה

במרכז הארץ הנוגו בודקים אפשרות פתוח נמל יפו. ללא השקעות גדולות, במגמה להעלות את תפוקתו, בעיקר בייצוא פרי החרד עד לתפוקה של 3 מיליון תיבות בשנה.

## המספנה — לשלב בצווע

התפתחות הצי המסחרי שלנו, גידול היבוא והייצוא ומספר האניות הרב מכל הדגלים הפוקדים את ארצנו — מחייבים לגשת ללא שהיות להקמת המספנה, ואמנם בשנה הקרובה יוחל בעבודת הקמתה ע"י גורמים מקומיים בשלח עם גורמי חוץ.

לכשתושלם המספנה היא תענה לצרכי התקונים של צי בן 600 אלף טון בנוסף לאניות זרות וכשר הבניה החדש במספנה יגיע לכדי 40 טון לשנה. שלוב התקונים והבניה החדשה יאפשר נצול יעיל של הציור וכח האדם. המספנה תהיה מסוגלת לבנות אניות שנפחן ילך ויגדל בהדרגה מ-4 אלפים עד שיגיע ל-16 אלף טון.

לפי האומדן תעלה המספנה כ-28 מיל-יון לירות. השלב הראשון של הקמת המספנה, בו אפשר יהיה לבצע את כל התקונים בציינו ולבנות אניות חדשות בהיקף של 20 אלף טון לשנה יעלה כ-17 מיליון ל"י.

ערך הייצור השנתי של המספנה נאמד בכדי 21 מיליון ל"י מהם 10 מיליון ל"י בתקונים ו-11 מיליון ל"י בבניה חדשה. אומדן הערך המוסף בבנין אניות הוא כ-30% ובתקונים — 65%. מספר העובדים במספנה במישרין יגיע עד 2,500. כן תהיה המספנה גורם בהתפתחות מפעלי עזר שונים ואף תספק עבודות ליצרנים.

## עבודתו של השרות המטאורולוגי

עבודה רבת-ערך ובעלת רמה טעשית על-ידי השרות המטאורולוגי המשתכלל והולך. השנה נעשו 80 אלף תחזיות על ידי שרות זה נוסף לסייע המדעי שהוא נותן לענפי מדע שונים. ראיות לציון התחנות שהוקמו בבאר-שבע, באילת ועל הר-כנען. השנה יוכל בהקמת הבנין המר-כו לשרות המטאורולוגי שירבו את עבודתו הענפה והמשתרעת על הארץ כולה ב-600 תחנות התצפית.

השרות המטאורולוגי שלנו זכה להערכה רבה על רמתו המדעית ועל הדיוק של התזויותיו בחוגים בין-לאומיים כמו גם בקרב גורמים שונים בארץ המסתייעים בשרות זה.

# בעיות כוח-אדם

## לאניות הקטנות בישראל



חאח  
קומנדר ר. ס. מילר  
חיוסן הימי  
של "ציס"

לפני זמן קצר כאשר היה צורך להחליט על מכונה מתאימה לאניה חדשה קטנה אמר אחד המומחים להתנדסה ימית כי חשוב ביותר לבחור במכונה הנכונה — כי לעתים תכופות מכונה קטנה הבאה ממפעל למכוניות גדולות הנה מכונה גדולה אשר התאמה לשמוש באניות קטנות; ואף ההפך הוא נכון — מכונה גדולה ממפעל המייצר כרגיל מכוניות קטנות, כמעט תמיד נשמרים בה הקיום האופייניים למכונה הקטנה.

מצב דומה שורר בספנות הישראלית, במידה מסוימת, ומתבטא בשיטה הקיימת המבוססת על היחידה הראשונית לפחות בחברה ישראלית אחת מורגשת השפעת ה"קדמה" של 1947 עד היום בדברים רבים ושונים, לדוגמה: תקן הצוות וסידורי העבודה בכל האניות מבוססים, פחות או יותר, על התנאים ששררו באניה ראשונית זו.

התוצאה באניות הגדולות לא דוקא גרועה אך באניות היותר קטנות גורם הדבר לעודף עובדים וביצוע עבודות בלתי נחוצות לאניות אלה, לכן, אם לגבי התקן באניות הגדולות לא יכולה להתעורר ביקורת חריפה, הרי, לדעתי, אניותינו הקטנות מפליגות לעתים קרובות עם תקן מנופת, ודבר זה איננו לטובת הצוות או החברה.

בחלקו נובע הקושי ממבנה החברה אשר עליה להפעיל אניות מסוגים שונים ביותר; סוגי האניות גדול בהרבה מהסוגים המופעלים על ידי חברות בגודל שווה בארצות אחרות. עצם התופעה כי הצוות לאניות חופיות בנות 600 טון ולאניות קו בנות 10,000 טון בא מאותו מקור, הנה בלתי רגילה בהחלט. בארצות אחרות נהוג לקבל צוות לאניות חופים מחוג אנשים הרגילים לחיים באניות אלה, והמבכרים לשרת בסחר המיוחד בהן פועלות אניות אלה, ומוכנים לקבל את תנאי העבודה הפתוחים במקצת בד בבד עם היתרונות — לגבי דידים — הכרוכים בסחר החופי.

ישנן חברות גדולות אחדות אשר ברשותן מספר אניות קטנות יותר, לאו דוקא חופיות, הנוקטות בשיטות מעניינות לפתרון בעיות הקצונה, חברה גדולה אחת מחלקת את קצינייה לשני חלקים נפרדים, בלי כל מעבר בין שני החלקים — האחד לשרות קוי הנוסעים (לחברה מספר אניות נוסעים רב) והחלק השני לשרות בקוי המשאות. חלוקת הקצינים לשני הסוגים הנה מוחלטת — גם גיוס האנשים הנו שונה לגמרי, וגם ההתקדמות לאחר הגיוס הנה בשלבים שונים לחלוטין.

לחברות גדולות אחרות שיטות אחרות. יש ודרגת הקצין הראשי באנית נוסעים שווה לדרגת רבי-חובל באנית משא, וצורת השוואה זו יורדת לכל אורך סולם הדרגות, ז. א. קצין שלישי באנית נוסעים מקביל בדרגתו לקצין שני באנית משא. אחת מחברות קוי הנוסעים העיקריות אף הרחיקה לכת, כא-

שר רבי-חובל באנית משא מקביל בדרגתו לקצין ראשון באנית נוסעים (לא הקצין הראשי).

שיטה אחרת, ובה נוקטת ישראל, נהוגה בחברות אניות אוסטרליות וניו-זילנדיות; שם הקצינים באניות החופים שווים בדרגתם ובמשכורתם — בהפרשים הצמודים לטונג' האניות — לקצינים באניות נוסעים ומשא המפליגות אל מעבר לים, אך דוקא עובדה זו מדגישה את הסיבות שאין שיטה זו תואמת את צרכי ישראל, כי בארצות אלה מפעילים האיגודים אניות חופיות בעלות מונופול בקויהן, ואין לגביהם כל תחרות של אניות זרות.

לדאבונו אין לאניות החופים הישראליות יתרון זה; להפך, עליהן לעמוד בתחרות חריפה מאניות בכעלות ארצות ים-תיכוניות אחרות.

אחת ההקלות העוזרות לבעלי אניות חופיות באירופה הוא כי קציני אניות אלה אינם חייבים, לפי החוק, באותה דרגת סמיכות כמו קצינים באניות הפועלות מעבר לים. כמו"כ מגוייס הצוות לאניות החופיות לעתים קרובות מבין אנשים העובדים חלק מהשנה בים וחלק מהשנה בחקלאות, והם מבכרים את ההפלגות הצמודות לחוף, ואין הם מעוניינים להפליג למרחקים גדולים יותר.

לכן, הנני מציע — אם כי אינני משוכנע כי ביכולתי לפתור הבעיה — את השיטה הבאה כמתאימה עבורנו:

תחילה לבעית הקצינים ורבי-חובלים, אני מציע כי נקח דוגמת אותן חברות הקוים המדרגות את קציניהן לפי תפקידם למעשה, ולא לפי הסמיכות הרשומה לזכותם. למעשה פתרון זה הנה די פשוט ונהוג זה שנים רבות בחיל הים ברוב האומות. רבי-חובל באנית מלחמה, נושאת מטוסים או ספינת סיוור קטנה, כולם רבי-חובלים הנם, אך איש לא יציע בי יש להעניק לכולם תנאים שווים או תשלום שווה. לכן יש לקבוע דרגות לפי האחריות המוטלת על הקצין, ולא לפי התואר הנרשם בחוזה האניה. עתה כאשר קצינים בעלי תעוררות רות רבי-חובל מפליגים כקצינים ראשיים, אפשר לבצע זאת בנקל. על ידי כך נוכל, פחות או יותר, להשתוות עם מתחרינו בים התיכון.

נוסף על כך, באניות הקטנות רצוי להנהיג שיטת תש-לום לרבי-חובלים המבוססת על משכורת היסוד — מבלי להוסיף קידום וזתק של 4 שנים הניתן לרבי-חובלים צוערים — והכללתם ברשימת רבי-חובלים הקבועים תהיה מותנה בתוצאות שרותם באניות הקטנות.

אשר לדרוגים, על ידי הצבת תנאים שונים לחלוטין מתנאי השרות באניות אחרות, הנני משוכנע כי נוכל לגייס טפוס ימאי אשר יבכר לשרת באניות אלה, אך על מנת לבצע זאת, אנו חייבים לחשוב על הבעיה בכללותה בצורה מתודשת.

בצפון אירופה מפעילות ארצות רבות אניות חופים על בסיס שעות נוספות והם מבכרים שיטה זו לעומת העמסת צוות מגדל על אניות אלה. לשיטה זו משיכה גדולה לגבי צוות מסויים, כמו"כ ברור כי הקטנת הצוות תביא לשיפור תנאי המגורים, לאור השטח המצומצם העומד לרשות המגורים באניות אלה, וכתוצאה נוכל להציע מגורים נוחים בהרבה. יש לזכור כי הפלגות אלה הן קצרות ולכן לא יורגש העול הנוסף, כתוצאה מהקטנת הצוות, בצורה כה חריפה.

לפי שיטה זו, חוסכת החברה בהוצאותיה, ע"י הקטנת הצוות, אך מאידך הצוות הנשאר מרווית יותר כסף, ונהנה מתנאי מגורים מעולים. הפסדם היחיד הוא שעות הפנאי — ואם כי ימצאו בודאי אלה הגורסים כי הדבר יגרום לירידה בפעילות תרבותית, מענין לדעת מה תחום הפעילות התרבותית האפשרית באנית חופים בת 500 טון בתנאי מגורים מצומצמים ביותר, נוסף לחוסר הנוחיות הקיימת מדי פעם לרגלי מזג האוויר המשתנה, לדעתי לא יהיה כל קושי במציאת אותו גזע ימאים אשר יבכרו להיות בביתם עם משפחתם לעתים תכופות יותר, כאשר בידם יותר כסף, ואשר ידאגו פחות למספר השעות אשר עליהם לעבוד באניה תוך ההפלה.

מענין לציין כי באותן החברות הבריטיות הנוקטות בשיטה זו, אין כל חוסר בצוות; ואף כי החוק אינו דורש קצינים מוסמכים, ואותם קצינים החייבים בסמיכות, חייבים רק בסמיכות להפלגות חופיות — מסתבר למעשה, כי באניות אלה משרתים כמעט רק קצינים אשר ברשותם תעודות רבי-חובלים וקצינים להפלגות ארוכות, אך הם מבכרים את החיים באניות אלה, מטעמים שונים.

## מדינה קטנה בעלת צי גדול

ד"ר נ. וידרא

פעולות הובלה בשיעור מאות אלפי טונות בין נמלים זרים — תחום-פעולה המתפתח-והולך עם גידול הצי הישראלי. הכנסות ציי-הסוחר הגיעו בשנת 1957 ליותר מ-30 מיליון דולאר, עם ערך מוסף של 10 מיליון דולאר בערך — כהכנסה או כחיסכון נטו במטבע זר.

אם נביא בחשבון, כי בשנת 1947 לא היה ציי-סוחר ישראלי בנמצא כמעט (הוא הכיל או 4 אניות, במעמס כולל של 5,700 טון), הרי יכולים אנו לציין בסיפוק את התפתחותו הרבה, המתבטאת במספרים שהובאו לעיל.

### שיעוריה השקעה וממדיה התעסוקה

בצי הישראלי מושקעים כיום כ-60 מיליון דולאר ומועסקים בו כ-2,000 ימאים, כלומר — השקעה של 30,000 דולאר לעובד, שהוא סכום גדול עד מאוד. אם נוסיף על מספר הימאים גם את עובדי השירותים בחוף (במשרדי החברות, בתיקון, באספקה וכו'), יגיע או מספר המועסקים בצי ל-3,000 ושיעור ההשקעה לעובד ירד או ל-20,000 דולאר, שאף הוא אינו מבוטל. שיעור השקעה זה על עובד יתוקן רק אם האוניות גם תיבנינה בישראל, אוי יכולים היינו להעסיק 2,000 עד 4,000 עובדים נוספים (לפי ממדי המספנה), ולא עוד, אלא תעסוקה זו תוכל להיות גם מתמדת, אם תיבנה המספנה לפי ממדי הפחת של הצי, לאחר שייגיעו לפיתוחו המלא, גם במספנה עצמה יהיה צורך, כמוכח, להשקיע כספים רבים, והקמת מספנה לתעסוקת 2,000 עובדים תעלה לפחות 10 מיליון דולאר. אם נוסיף איפוא להשקעה הקיימת, 60 מיליון דולאר, עוד 10 מיליון דולאר, נגיע לסכום השקעה של 70 מיליון דולאר ולתעסוקה של 5,000 עובדים (2,000 באוניות, 1,000 במשרדים ובשרותים בחוף

באופן כללי אפשר לומר, כי במשך 10 השנים, שחלפו מאז הקמת המדינה, הפך הציבור הישראלי לציבור בעל הכרה ימית. גרמו לכך המצב הגיאופוליטי של ישראל, שרק הים משמש לה גבול פתוח; ההצלחה להפעיל צי, לא קטן באופן יחסי, בהנהלה ובצוות ישראלי; מלחמת-סיני, שאחת מתוצאותיה החשובות היא פתיחת מפרץ אילת לספנות זרה וישראלי; ולאחרונה, רצונם של כמה מעמיי-אפריקה ללמוד מאתנו ולפתח בעזרתנו ציי-סוחר במדינותיהם החדשות. כל גורם לתוד וכל הגורמים יחד עוררו את הציבור הישראלי שיתן את דעתו על הימאות הישראלית. היום שוב אין אנשי מדינה או כלכלה, או אפילו האיש הפשוט, מטילים ספק בכך, אם יש צורך לפתח ימאות ישראלית, והשאלה היא אך זאת, באלה ממדים ובאלו כיוונים צריך לפתחה.

לפיתוח הספנות אספקטים רבים: השקעה, תעסוקה, הכנסת מטבע זר, עזרה לסחר-חוף הישראלי (יבוא ויצוא) ורנטא-ביליות. בבחינת אפשרויות הפיתוח יש לשים-לב במיוחד לאפשרויות פיתוח הספנות מחוף לסחר הימי הישראלי דהיינו — בקווי-ספנות בין נמלים זרים ובספנות-הנוד.

בסוף שנת 1957 בלל ציי-הסוחר הישראלי 34 אניות במעמס כולל של 233,000 טון. צי זה הוביל בשנת 1957 30% מכלל הסחר הימי הישראלי (732,000 טון מתוך 2,418,000 טון), לשם השוואה כדאי לציין, כי בשנת 1949 הגיע היקף הסחר הימי הישראלי ל-1,294,000 טון, ממנו הובלו באוניות ישרא-ליות 49,000 טון (4%). מלבד המשאות הסיעי ציי-הסוחר הישראלי בשנת 1957 43,000 נוסעים, מהם יותר מ-9,000 לארצות-הברית, וכ-25,900 עולים לארץ. נוסף על ההובלות והסעות הללו מישראל ולישראל, ביצע הצי הישראלי בשנת 1957

# המגדלור בפרוס (PHAROS) על מטבע רומאי

מאת: ד"ר שש מאיר, ד"ר ג. רון

שרידי פיריאוס, הנמל של אתונה, נתגלה עמוד כזה, הוא נבנה לשם המטרה הנדונה והותקן בו מנגנון תאורה מיוחד. המראה המדויק של עמוד תאורה נחשף במוזיאון מפרנינסטה (איטליה). הוא מוקף למרגלותיו במעקה אליפטי והעמוד בעל ראש קורינתאי. האש הומחשה בצבע אדום-בזער. העמוד עצמו עומד על מבנה שבים; מאחוריו מאדקרים משוט וצלצל בעל שלוש שניים ולפניו מזבח, אשר עליו אש תמיד, משמע, כי העמוד היה בחסותו של האל. על תפקידו של עמודי התאורה בכלל חלוקות הדעות היום ושאלה היא, כלום יכלו הם לשרת את הספנים ולהדריכם?

סבורים, כי המגדלור שמש בראשיתו Harbour Entrance light אור בניסה לנמל (?). הראשון הוקם בסיגיאון, על כף ליד טרויה, סמוך למצבת אביליס, אבל המגדלור המפורסם ביותר של התקופה הקדומה היה בפרוס. בגלל פרסומו הרב גם שמו היוני של המגדלור בכלל צוין בשמו של האי פרוס.

אלכסנדריה היתה ליד רומא העיר השניה בגודלה בעולם העתיק והתבירה של ארצות האגן המזרחי של הים התיכון. אוכלוסייתה התקרבה למיליון נפש ומאז שקיעת אתונה ירשתה ומרכזה של רוח הלאס. משמעותה המסחרית התחרתה עם פרסומה המדעי וחופה סאן אניות סוחר מכל קצווי התבל.

האי פרוס הוא גדול השרטונים הסוגרים על אלכסנדריה מצפון ומזה באורך של כ-1200 מ' קשרו עם אלכסנדריה. שם המזה הפטאסטאדיון, שהוא מצוין את אורבו (7 ריס). לפי עדותה של אגרת אריסטיאס עברו מתרגמי השבעים בדרכם לפרוס "שבעת האיסטדיונות לאורך סכר-הים אל החלק הנשקף צפונה" מתוך הנתונים הטבעיים של האי שמש הוא מעין שובר גלים וע"י הפטאסטאדיון חולק במל אלכסנדר דריה לשנים; הדרומי מזרחי, שהוא "הנמל הגדול" והדרומי מערבי ה"אונסטוס", "נמל החזרה בשלום". על הנמל הגדול סגרו שני מחוזים בהשאירם פתח רחב יריים לכניסת האניות. על המזח הצפוני עמד המגדלור הגדול.

תכנית העיר אלכסנדריה והנמל מעשה ידי האדריכל הינוקרטס, שעמד בשרותו של אלכסנדר הגדול, אבל העיר והנמל נבנו רק בזמן שלטון התלמיים הראשונים.

ראוי לציין, שהבונים אפילו לא חלמו על כך, כי הם אינם מחדשים דבר ושיסודות המבנים שלהם יעמדו על חורבות נמל קדום יותר. הנמל העתיק נחשף מתחת לשרידי הנמל ההלניסטי וההפתעה העצומה הוואת נתפרסמה בעולם ערב מלחמת העולם הראשונה. הנמל העתיק הוא קדם-הלני, אורך שובר הגלים שלו כ-2000 מ' ושטחו 150 אקר. הוא קלט



המטבע הוא ערך חליפין, עובר לסוחר ועקב השמוש הרב בו נוצל וע"י הממלכות בשופר תעמולה. הגלופות שבו בשרו לאוכלוסין את תהילת הקיסרות ומפעליהם האדירים. לנו לבני הדורות המאוחרים נותר הוא במקור ידיעות רב-משמע. בתור תשלום אמצעי פרסום, המגיע לכל שכבות העם, בא המטבע ומלא את תפקידו כיעילות. דיוקן הקיסר נודע ברבים ואף אל הפינה הנדחת ביותר של הממלכה באה בשורת השלטון וגדולתו. ארע אמנם, כי המטבע החדש עשה את דרכו אל הפרובינציה הרחוקה רק עם מות הקיסר. לאותו המטבע היו גם הוצאות משנה בפרובינציות שונות, זכות הטביעה זכות חשובה מאוד היתה ומטעם חסדו הגדול של הקיסר.



ברשותו של המוזיאון הימי בחיפה מטבע מתקופתו של אנטונינוס פיוס (138-161 לספ"ג) המתאר את אחד משבעת פלאי העולם, המגדלור בפרוס.

בראשית דרכו של האדם על פני הים, כאשר הפליג לא הרחק מן החוף, ידע כבר על חשיבות האותות באש. כך חדרכו את הספן מן החוף והאורות, שבקעו בעד האפלה, הראו את הנתב אל מתקני הנמל. בצפותם לבא הצי הועלתה אש יום או ימים קודם לכן, הרי לוח זמנים מדויק טרם יהעו הדורות הקדומים. סמני האותות לא שרדו לנו וקרוב לודאי, כי לידי קוננוציונליות לא הגיעו. על משואות החוף כתב כבר הומרוס. קשרו זרדים, אשר הובערו, אשי אותות אלה שרתו ראשית כל את הדיגים ולפני בניית המגדלורים הועלו משואות על גבעות, שכן תראינה ממתקנים. את האש הדליקו בזהנים והיא ללא ספק היתה בעלת משמעות פולחנית. משואות כאלה הועלו לאהל מכן על עמודי תאורה. בתוך

לאומיות של פחמים, דלק, גרעינים, עפרות וכו', שכן פיתוח צייסוחר מותנה לא בממדי המשק של המדינה אלא בממדי המשק העולמי.

קעת שורה, אמנם, משבר חמור בספנות הבינלאומית. משום שהסחר הימי העולמי לא התפתח בשנה האחרונה באותם ממדים כמו הצי הימי העולמי. אבל אין ספק, שזו תופעה חולפת, שתחלוף בהכרח עם פתוח התעשייה והחקלאות, פיתוח המדינות הנחשלות, העלאת רמת-החיים העולמית והגדלת האוכלוסיה העולמית. סבורים, שתוך 20 שנה יתווספו עוד 50 מיליון טון אוניות לצי העולמי; האם ורודה מדי היא התקנה, שבמסגרת 50 מיליון טון אלה תקים ישראל צי של 2 מיליון טון? צי כזה יוכל להכניס למדינה 100 מיליון דולאר נטו ערך מוסף בשנה, ובכך לתרום תרומה מכרעת לעצמאותנו הכלכלית.

### המטרה: עם ימי

בעשור הראשון למדינת-ישראל הוביחה הספנות הישראלית את אפשרות קיומה והחזירה לציבור הישראלי את ההכרה בחיוביותה, מבחינה מדינית וכלכלית כאחד. אולם בכך לא סגי: הספנות הישראלית לא תמלא את שליחותה אם תשקוט על שמריה ותסתפק בהשיגיה עד כה. ערכם של הישגים אלה הוא בכך בלבד, שהם יכולים לשמש יסוד להקמת צי גדול, בעל ממדים בינלאומיים. המטרה היא: הפיכת העם הישראלי לעם ימי, שיבסס את משקו על היבשה והים כאחד, ושישאב כוח ממקורות-הפרנסה הנרחבים של הסחר הימי העולמי.

(לכרך)

בויעת אפיך תלמד מכונותיך...



2,000 במספנה), או להשקעה של 14,000 דולאר על עובד — סכום שאינו מוגזם ביותר, אפילו בהשוואה להשקעות בחקלאות.

### ספנות לאומית — תנאי לעצמאות כלכלית

ברם, מבחינה כלכלית נודעת לספנות חשיבות לאו דוקא בתחומי ההשקעה והתעסוקה. הספנות תישאר תמיד ענף הדורש השקעה גדולה והמספק יחסית תעסוקה קטנה. חשיבותה המיו-חדת של הספנות נעוצה בעזרתה לסחר-החוץ של המדינה. באפ-שרויות פיתוחה ובכך שהיא משמשת מקור נכבד ביותר להכנסה של מטבע-זר.

מדינה, אשר סחר-החוץ שלה מתנהל כולו בדרך-הים (מלבד ההובלה האוירית, שהיא מוגבלת), לא תהיה עצמאית מבחינה כלכלית אם לא תהיה בעלת רוב הכלים הנחוצים לסחרה. והכוונה ליבוא וליצוא גם יחד. ציים זרים ישרתו אותנו בימים כתיקונם ובמחירים בינלאומיים, שהם לפעמים נמוכים ולפעמים גבוהים מאוד, אבל אי-אפשר לבטוח בהם שיעמדו לרשותנו תמיד, בכל התנאים, בכל הזמנים ובכל התה-פוכות, שאינן נדירות בימינו, ומלבד זאת, למה נשלם לחברות זרות עבור שרותים, שאנו יכולים לספק לעצמנו?

בשטח היצוא משמש הצי גורם מעורר ומכוון של מכירות לאותן הארצות להן הוא יכול לספק שירותי-הובלה תקינים וחולים. סחר-החוץ דורש זרם מתמיד של סחורות לשווקים, וגם רציפות זו אין להבטיח בלי שליטה על שרותי ההובלה הימיים. צייסוחר וסחר-החוץ תלויים אהרדי וההשפעה ביניהם היא השפעת-גומלין. על כן אפשר לומר, כי הגדלת הצי המסחרי והקמת קווי-הובלה גוספים קבועים בין ישראל והארצות מעבר-הים, מהוות יסוד הכרחי לפיתוח סחר-החוץ של מדינתנו.

### מדינה קטנה יכולה לפתח צי גדול

פיתוח הספנות גם מגדיל את אפשרויות ההזרמה של מטבע זר למדינה. אפשר לטעון, אמנם, כי מיפעלי חקלאות ותעשייה מסויימים מכניסים יותר מאשר 30-35 אחוז ערך-מוסף נטו, שהוא שיעור הערך המוסף של הספנות כיום. (עם הקמת המס-פנה והתחלת בניית אוניות בארץ יעלה, אמנם, הערך המוסף נטו של הספנות בשיעור 5-10 אחוזים, שכן היום מנכים בחישוב הערך המוסף את סכומי-הפתח כהוצאה במטבע זר), אבל, כידוע, אפשרויות הפיתוח של החקלאות והתעשייה במדי-נתנו הן מוגבלות, ובעניין זה ראוי לציין כי הספנות מתפתחת בדרך-כלל במדינות אשר תחומי-פעולה שלהן ביבשה הם מוגבלים. ובכך אין פלא, כי דווקא מדינות אלה מחפשות להן מקורות פרנסה והכנסה נוספים לאיוון משקם, ומבחינה זו מהווה נורווגיה, בת 3 מיליון התושבים ובעלת צי של 9 מיליון טון, המבססת 80% מתקציב תשלומי-החוץ שלה על הכנסות הספנות, דוגמה בולטת ביותר. צייסוחר יכול להכניס במשך שנה 40-50 דולאר ערך מוסף נטו לכל טון מעמס.

זאת ועוד: בפיתוח הספנות אין המדינה קשורה כלל וכלל בממדי משקה היבשתי. שדה ההובלה הבינלאומית מהווה מקור-פרנסה נרחב, ואפשר גם להקים קווי אוניות בין מדינות זרות, כמו האנגלים, הנורווגים, ההולאנדים, השוודים ואחרים. אפילו הצי הישראלי הקטן מקיים כבר היום כמה קוויים קבועים בין מדינות זרות, כגון — בין נאפולי וניו-יורק, או בין ספרדיסן ואנגליה וכו'. כן אפשר לקחת חלק בהובלות-הנודו בין

מאות אניות (בהתאם לממדים של האניות דאן) וארכו של הציף כ-700 מ'. כנראה המצרים בנוהו, אבל לא לאניות שלהם, שכן הם לא הודקו לנמל רחב וגדול כזה. מתוך שרידי המבנים הנוספים למדו, כי הכרתים הכשירו כאן את הקרקע לצרכי המסחר הימי שלהם עם מצרים. על מסחר זה באלף השני לפנה"ס ואף קודם לכן ידוע לנו לא מעט.

המגדלור נבנה בומן שלטונו של תלמי פילדלפוס. בראשית המאה השלישית לפנה"ס. תאורים רבים מתארים אותו. אבל התאורים והשחזורים סותרים לא פעם איש את רעהו. סופרים והיסטוריונים יונים ורומאים גמרו עליו את ההלל, ביניהם המפורסמים כגון סטרובון, פליניוס, גם קיסר הזכירו, יוספוס למגדל פאנאל השוהה וכן ספר עליו הגאוגרף הערבי אידריסי, שחי בסיציליה (מאה 12 לספחה"ג).

התאורים תמימי דעה בכך, כי המגדלור עמד על יסוד מרובע. קרוב לודאי, שהיסוד הונח על הסלעים שמסביב למזח לשם חוקי הבנין המבנה. יסוד מרובע זה התרומם בשפוע עד לעשרות מטרים. מספר הקומות אינו ידוע כבר היום, אבל הנוספות (2 או 3) בעלות צורה משומנת (אוקטגונית) היו המרפסות של הקומות אפשרו מראה מרהיב עין למעפילים לגובה הרב. עד לקומה השנייה עלתה דרך פתלתול (לא מדרגות) בפנים המגדל. הקומה העליונה בעלת צורת גליל הייתה ושם הותקן מנגנון התאורה.

השחזורים על הקומה העליונה מתארים בקצוות דמויות בעלות ראש אדם וגוף דג המחזיקות בידיהן שופר או צדף (?). הצדף הוא סמל עתיק יומין של הימאים. בעוד השופר מזכיר לנו את המצוף השורק Whistle Buoy, המזהיר את הספינים מפני הסכנות, שמתחת פני הים. הדברים נאמרים כמובן מתוך הסתייגות רבה ביותר, אבל החקירות החדשות על העולם העתיק הפתיעו אותנו כבר הפתעות נועזות (לדוגמא: בבית רומאי מתקופת נירון נתגלתה מעלית הידראולית וכו'). הכניסה למגדלור בגובה של 15 מ' מעל פני המים, גובה הכניסה מסתבר מתוך הצורך ליצור משקל מספיק לשם הכטחת יציבות העמידה כפי דרישתו של המגדלור רב הקומות; ומשום כך החלק התחתון הוקם מבנה גגוש ומסיבי. בבדיקה שובר הגלים של פרוס מצאו החוקרים, כי חלק הוא בעופרת במקום מלט וקרוב לודאי שכך רצו להתגבר על כוח הארוסיה של הים.

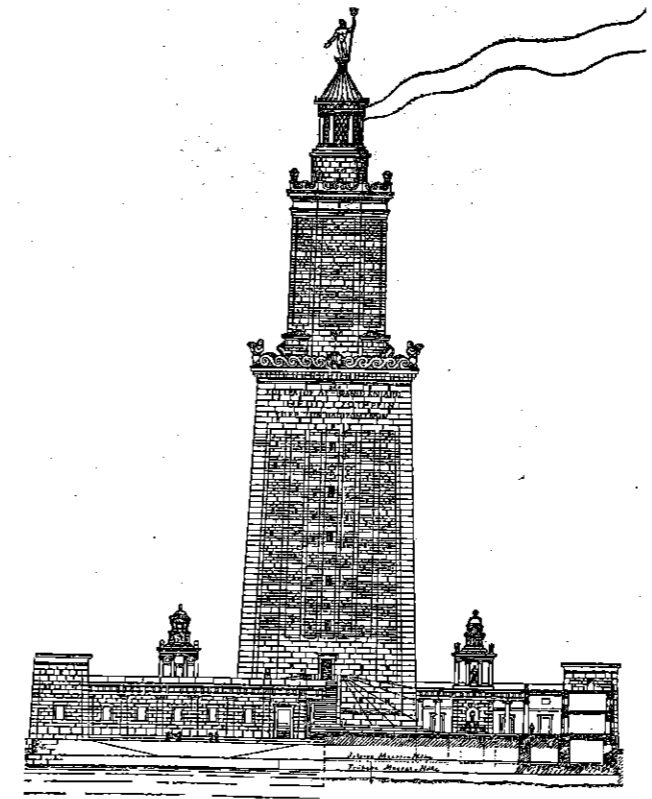
למעלה מכל ספק הוא, שהשאלה המעניינת ביותר התי צורתו, הרבנו ואופן פעולתו של מנגנון התאורה, אבל גם בכך הידיעות אינן בטוחות ושאלות רבות עודן ללא פתרון. לפי יוספוס, צוות עובדים מיוחד טפל באש הפתוחה. כן היה המגדלור באוסטיה, אבל הוא שמש כנראה רק כאור לכניסת הנמל.

המטבעות הרבים וגם זה, אשר ברשות המוזיאון הימי בחיפה, מתארים את מקום מנגנון התאורה מכוסה גגון וכך הוגן הוא בפני הגשם וכו'. חומר הבערה היה עץ והפת. מראה קעורה או מנגנון של מראת קעורות העביר את קרני האור לעבר הים. יוספוס מעריך את טווח קרני האור של המגדלור ל-300 ריס, אבל אש פתוחה תוך תנאי האוויר של האזור לא נראית יותר מ-7-6 מיל ימי ואם נוסף מנגנון המראת הקעורות, הרי הוערך טווח קרני האור לכ-20 מיל ימי

לכל היותר. המנגנון המודרני של המגדלור בחיפה מאיר ל-32 מיל ימי ובמרחק זה רק מגובה של 5 מ' לפחות אפשר להבחין בו.

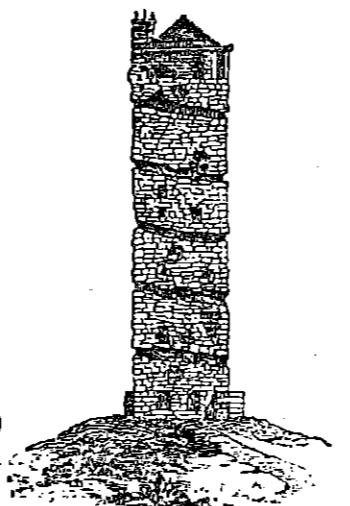
הפירורטכניקה (טכניקת התאורה) של התקופה הקלסית העתיקה הייתה מפותחת מאד. הקיסר קליגולה ערך הצגות תיאטרליות לאור מנורות; דומיטינוס ביכר את הציד הלילי בתאורה ומלאה וגם הקירוסים הוארו וכו'.

המטבע של המוזיאון הימי בחיפה מתאר את החלק העליון של המגדלור בפרוס. איסיס, האלה של נמל אלכסנדריה, הפטרונית של הספינים המצריים מתזקקה בשתי זרועותיה את המפרש בהיות קצהו השלישי קשור לחרטום הספינה. המפרש מנופת, משמע, כי הספינה בדרך; המגדלור מציין כי איסיס קרובה מאד לנמל. המפרש לפי צורתו משולש, מעין Velum Triangulare. מפרשים כאלה היו לאניות המשא, שהובילו את התבואה מצרים לאיטליה — (Classis Alexandrina). לפי דעה אחרת המפרש הוא ארטמון, Artemon מקופל. הארטמון מפרש קדמי היה ובעזרתו תמרנו בשעת הקרב לאחר הורדת המפרש הגדול, אבל נוצל גם להובלת הספינה לתוך הנמל או לעבור ובנתיב הצד שליד המגדלור ואף להפליג מנמל לנמל; כגון שני הנמלים שבאלכסנדריה ובאוסטיה. דעה זאת נשתנתה לאור גלוי ארון מתים בקופנהגן מהתקופה הרומאית. ציור הסרקופאג מספר על "דרמה שכים", על מאבק הספינים טרם טביעת ספינתם. המפרש של הספינה Sprit Sail, מפרש מוט רומאי. כך הגיעו לידי המחשבה, כי גם המפרש שבידי איסיס מפרש מוט רומאי, כאשר זרועה האחת משמשת תורן ראשי והשנייה היא המוט; אם כן לפנינו רשומו של מפרש מוט



שחזור המגדלור "פרוס"

רומאי. מפרש המוט ידוע בדרך כלל בימי הביניים, אבל ארון המתים בקופנהגן הוכיח, שגם הרומאים הכירוהו. פולחנה של איסיס הגיע אל כל העולם הרומאי וידועה היא בכל חופי הים התיכון. בפרוס כונתה בשם מקומי, איסיס פריה. לפי תאור המטבע; איסיס חוזרת אל נמל הבית, שהוא נמל אונוסטוס, נמל התורה בשלום. כפי האמור לעיל, זה היה החלק המערבי של נמל אלכסנדריה. הספינה מתקרבת מכוון מערב ופרוס, המגדלור נראה אם כן מצדו הדרומי-מערבי.



המגדלור ב"מלח קורונה" (1900)

לא לחנם נחשב המגדלור לאחד מפלאי העולם, אבל הואיל והרבה הזכירוהו, נסתלפה דמותו וקשה כבר היום להכירו בדיוק ולהעמיד אותו במלא קומתו תוך העטפות במסתורי האגדותיות.

התגומה הערבית ייחסה למגדלור טווח ראייה עצום וספרו שעמדה שם מראת מתכת ובה ראו את קושטא. לפי בודתה נוספת, אספו במראה קרני אור ולמרחק 100 מיל ימי הבעירו בהן אניה. זהו כנראה הזכר לרמת המדעים האסטרונומיים והמתימטיים של אלכסנדריה.

אשר החקירה הצילה לדורנו גם כן מפליא ביותר. את הקונסטרוקציות התת-ימיות למדו מארכימדס; בזמן בנית יתר המגדלורים בתקופת רומא התפתחה הטכניקה התפתחות נוספת. לאחר המצאת המלט ההידראולי, המורכב מסיד וטופה וולקאנית, חזקו עוד יותר את היסוד; על כן הוא כבר רחב פחות. בראשית ימי הביניים בנו מגדלור ישר לתוך המים ולא על לשון יבשתית (בורדו 805 לספחה"ג).

מהתקופה הקדומה ידועים לנו כ-20 מגדלורים. את המגדלור ב" La Coruna (ספרד) בנה הקיסר טרייגוס (?); המגדלור של בולון עוד עמד לרשותו של קרל הגדול בהלחמו בפירטים.

המגדלור של פרוס נהרס ב-1300 בעקבות רעש ארץ. שמעו בעולם העתיק היה רב והוא שמש דוגמא למבנים רבים. סגנון בניתו גלוי לעין אף היום במגדלי הכנסיות הנוצריות בכל רחבי אירופה, מבלי שהבונים ידעו, כי מעתיקים הם את פרוס. ברוב הכנסיות הנוצריות עומד מגדל מרובע ועליו חדר פעמונים משומן (אוקטגונית).

בומן הכבוש הערבי נבנה חדר תפילה בקומה העליונה וחזקה עליו, כי גם צריחי המסגדים מתחילים למגדלור של פרוס.

גם בנין עצום זה הפך אגדה, עדות למאבקו של האדם עם איתני הטבע. הוא ציין שלב חשוב בהשתדלויותיהם של באי העולם להדביר תחתם את הים.

## כחול הים

"כחול הים" נוהגים אנו לומר כבר אל-פי שנים. אך מדוע, בעצם, הים כה כחול? זאת לא ידענו עד לפני זמן קצר. בדרך כלל סבורים היו, כי הים כחול משום שמשתקפים בו השמים הכחולים. רק בסוף שנות השלושים החלו החוקרים מתעניינים בשאלה זו באופן יסודי — ואז נתברר להם, כי הים כחול משום שיש בו חומר כימי מסוים.

הכימאי ד"ר קאלה מהמבורג הוכיח, כי במימי הים והאוקיינוסים מצויים "צבעים" שונים ואפשר לבודדם במבח"נות ולחקרם. בין ה"צבעים" הללו יש שני יסודות עיקריים: "היסוד הצהוב" וה"היסוד הוזהר", בעל גון כחלחל, המבי"ריק בקרני הוזהר, והוא המשווה למי הים את "עין התכלת" המרהיב את עי-

נינו. שני היסודות הם שייירים מהתפר-קוּתם של חמרים אורגניים שונים, כפי רט של פחמימנים, כגון: סוכר, תאית, עמילן ודומיהם. "היסוד הצהוב" בא אל הים מן היב"ש. הוא משתפך אליו עם הנהרות, ה"מושכים את מימיהם מביצות, מאדמות כבול ומשאר מקורות העשירים ב"הור" מוס חום". לעומת זאת, מתהווה "היסוד הוזהר" במימי הימים, אשר בהם נרקבים גופות של דגים, סרטנים, אצות וצמחים



שונים ושיירי צואתם של בעלי החיים למיניהם. כך מגיעים אנו גם להבנת הסיבות להב"דלי גונייהם של המים השונים. בלב האוק"ינסים מועט ביותר אחוז "היסוד הצהוב", כי מי הנהרות אינם מרחיקים להשפיע עד שם ועל כן עניים שם המים בהומוס וב"צבע, ורק זוהרים בגון הכחול. אבל, הרבה יותר עשירים ב"היסוד הוזהר" מי המים המוקפים יבשות, כגון הים השחור והים הצפוני. לפי מדידות מדויקות מכילים מי הים הצפוני, למשל, את "היסוד הוזהר" בריכוז גדול פי עשרה ממי "ים סארגאס" שממערב האוקיינוס האטלנטי. להיפך מצ"טיינים ימים אלה בעינם הכחול העמוק, אולם חלקיהם הסמוכים לחופים מכילים גם אחוז רב של "היסוד הצהוב", ועל כן יש למימיהם כאן לא עוד גון כחול, כי אם ירקרק.



# נתיב ימי חדש - הישג בעל חשיבות עולמית הצוללת "נאוטילוס" רשמה פרק היסטוריה במסעה הנועז

מבצע של הצוללת "נאוטילוס", שגילתה מעבר ימי חדש בין הצי ההודו-המזרחי והמערבי מתחת לקרחוני הקוטב הצפוני, הוא צעד נועז ורב-ערך בהתקדמות לקראת הכרת העולם והשליטה על נתיבותיו. מבצע זה — במסגרת השנה הגיאופיסית הבינלאומית — יירשם בתולדות האנושות כהישג בעל חשיבות עולמית, הישג מדעי, אסטרטגי ויש לקוות — גם בעל תוצאות מעשיות רבות-ערך.

"נאוטילוס" הפליגה ב-23 ביולי ש"ז ממל הפנינים שבהונולולו, איי האוואי. היא עשתה את דרכה ממיצר פרינג עד לים גרינלנד, בין סיביר לאלסקה. הצוללת צללה אל מתחת לקרח הארקטי בקרבת כף באראו שבאלסקה וב-1 באוגוסט יצאה אל האוקיינוס האטלנטי לאחר ששהתה במשך 96 שעות מתחת למים ולקרח ועברה בצורה זו 2,978 ק"מ, בעשותה 93% מהדרך מתחת לפני המים. את הקוטב הצפוני עברה 2-4 באוגוסט בשעה 3.15 לפי שעות גריניץ'. היה זה מסע מהולל ועתונים ברחבי העולם הקדישו לו מאמרים בעמודיהם הראשונים.



החלוץ הימי היהודי  
אדמירל ריקובר

מבצע תת-ימי זה הוחש כנראה על-ידי האחראים בצמרת הצבאות והמדינות של ארצות-הברית כדי לעודד את רוחות העם האמריקני, אשר הישגיה של ברית-המועצות בתחום הטילים הבאליסטיים וה"ספוטניקים" השרו חרדה בלב.

עד כמה שידוע ארה"ב הן המדינה היחידה שברשותה צוללות אטומיות. מבצעה של "נאוטילוס" אומר, כי רוב שטחה של ברה"מ עלול להימצא בטווח טילים, הבאים מצוללות אטומיות, כשהן פועלות מתחת לקרחוני הקוטב וקשה לגלותן. הצי האמריקני כבר הוכיח את יכלתו לשגר טיל מדגם פולאריס מתוך צוללת, השקועה במים.

מפקד הצוללות האמריקניות באוקיינוס השקט כינה את מסע "נאוטילוס" כ"תשובת ארה"ב לספוטניק". מפקד המבצעים הימיים של הצי האמריקני הודיע, כי הצי מעיין באפשרות

לנקוב חור בכיפת הקרח של הקוטב כדי להטיס ממנו טילים. הישגיהן של הצוללות עשויות להביא ברכה, אך עם זאת עלולים הם גם לגרום לחיזוק המלחמה הקרה על איזור הקוטב, להגברת המתחים ביחסים הבינלאומיים ולעלות קרנם של הדוגלים בהפיכת המלחמה הקרה למלחמה חמה. הדבר תלוי בהתפתחות המאורעות הפוליטיים.

## בעזרת מכשירים מיוחדים

מכשיריה של "נאוטילוס" היו ציוד הניווט המעולה ביותר לשימוש במסע תת-ימי. מפקד הצוללת קומאנדר ו. ר. אנדרסון גילה, כי נמצאים בה מכשירי ניווט חדשים ומדויקים, שאפשרו לה לעבור בדיוק מתחת לנקודת הקוטב הצפוני

לצוללת יש 10 מכשירים שונים לעיקוב אחרי תנועות הקרח ממעל ו-3 מכשירים למדידת עומקי האוקיינוס מתחת. היא מצוידה ב-4 מצפנים מטיפוסים שונים. כן יש לה מכשיר-ביקורת אוטומטי כדי להחזיקה בדיוק לפי הכיוון והעומק. גם ציוד טלביזיה שימש לצוות כדי לכוון את הצוללת בבטחון במסעה בדרך לא-נודעת. ציוד הטלביזיה, הרגיש גם בחשיכה — ובכללו מצלמת טלביזיה, העשויה מעשה רשת שמיכה — שימש גם להתבוננות בקרח לשם מתן אזהרה כאשר "נאוטילוס" התקרבה יותר-עלי-המידה אל קרקעית הקרח השקוע במים. מצלמת הטלביזיה הורכבה בנרתיק פלדה (במשקל טונה) במגדל התצפית של הצוללת. המצלמה אינה זקוקה לאור מלאכותי.

מפקד הצוללת, בתבוננו בקרח במכשיר הטלביזיה, אמר, כי המראה הוא מלבב, כמראה עננים העוברים מעל.

"נאוטילוס" מצטיידת בדלק אחת לשנה ובמשך הזמן הזה איננה נאלצת איפוא להגיע לנמל לצורך זה. אין היא זקוקה לחמצן רב, שכן מכונותיה — שלא כמכונות אניה רגילות — אין להן צורך באוויר לשם הפעלתן. המטרה היחידה להגיע לנמל תוך השנה היא להצטייד בחמצן לצורך נשימתם של אנשי הצוות, וכמויות החמצן הדרושות הן מרובות, שהרי הצוות הוא בן 106 אנשים ועבודתם היא קשה.

תת-אדמירל ריקובר, הנחשב כ"אבי הצוללת האטומית", הודיע, כי הצוללת מתוכננת באופן שתימנע אפשרות סכנת ראדיואקטיבית אפילו במקרה התנגשות וזדונית עם כלי-שייט אחר. הוא העיר, כי לא תהיה סכנת התפוצצות אטומית במקרה כזה ישטפו מים את הריאקטור וימנעו את הסכנה הזאת.

"נאוטילוס" משתמשת בשיטת נהיגה "בלתי פעילה", הנשענת על גירוסקופ, מדי-עומק, מונים ושאר מכשירים עדינים ועובדת בלא עזרת השמש, הירח, הכוכבים, הראדאר או אמצעי ניווט רגילים אחרים. מהלכה היה כה בטוח, שהשלימה את דרכה התת-ימית כמעט בלא טיטות.

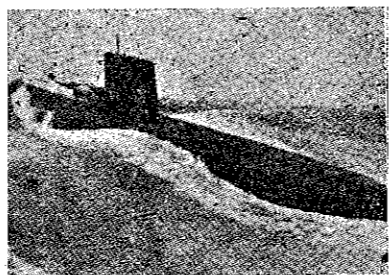
שני אנשי צוות כתבו למשפחותיהם, כי עוד חודשיים קודם-לכן נעשה נסיון-הפליגה, אולם לאחר שהצוללת נתקלה

בקרח נאלצה לחזור לנמל הפנינים ולהמתין שם לתנאים נוחים יותר. היתה זו חומת קרח בגובה 80 רגל, שניצבה לשטן בדרכה.

## צוללת אטומית ראשונה

"נאוטילוס" הפליגה במסע-הבכורה מהמספנה בגרוטון, קונטיקוט, ב-17 בינואר 1954. היתה זו צוללת ראשונה בהיסטוריה, המונעת בכוח אטומי, המופק מהמתכת "אוראניום 235", שהיא איזוטופ של אוראניום. מקורות בלתי-רשמיים מעריכים, כי הכור מספק למעלה מ-7,500 כוח-סוס. בכל ליטרה מהדלק האטומי אצורה אנרגיה, השווה ל-300,000 גלון בנזין או 3,300 טונות פחם.

חומה הגדול של הדוד מועבר אל הדוד על-ידי מים, האצורים בלחץ עצום בצינורות, כדי למנוע הפיכתם לקיטור.



בסער היס...

אנשי צוות "נאוטילוס" בחדר הביקורת

מילחץ אלה מוזרמים תמיד באורח מתוזרי אל הכור האטומי לשם חימום שוב. דבר זה נעשה בקצב, המאפשר שמירת טמפרטורה רצויה בדוד לשם הפקת קיטור, המסובב את המדחפים באמצעות ממסרה ומניע את הצוללת.

תכנונה ובניתה של "נאוטילוס" נמשכו 7 שנים. המפקח העליון של המפעל היה תת-אדמירל היימן ג. ריקובר (יהודי), ראש המדור לאנרגיה גרעינית בצי האמריקני. גוף הספינה נבנה על-ידי המחלקה לספינות חשמל של "ג'נרל דינאמיקס קורפוריישן". ארכה הוא 100 מ'. כמה מאות קבלנים עסקו בבניתה.

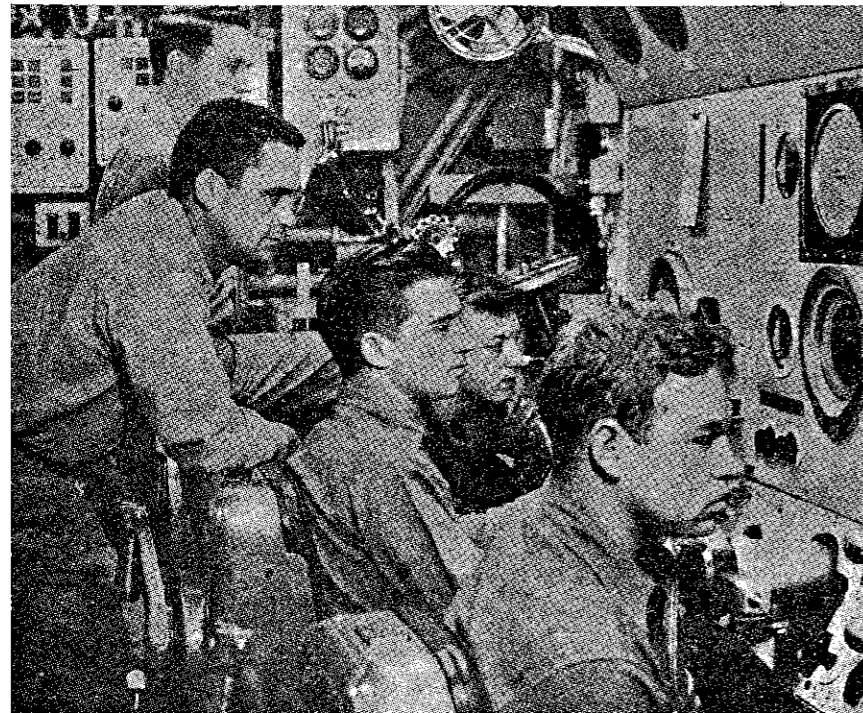
פיתוחה של צוללת זו הנהו חלק מתכנית ענקית של מחקר אטומי, המתנהל בארצות-הברית. השם "נאוטילוס" לקוח מספרו של הסופר הצרפתי הנודע זול ורן: "80,000 מיל מתחת למים", שבו זהו שמה של צוללת דמיונית.

## תגליות מעולם הקרח ומעמקי האוקיינוס

רבי-חובלה של "נאוטילוס" במסע זה, קומאנדר ו. ר. אנדרסון, בן 37, אמר לעיתונאים בהגיעו לואנשינגטון כדי להשתתף בטקס מטעם הנשיא אייזנהואר, כי הצוללת שטה 120 מ' מתחת לכיפת הקרח במהירות 20 קשר לערך. הצוללת השתדלה למצוא את הנתיב הטוב ביותר לקרו טראנס-קוטבי. המסע היה כולו במים בינלאומיים. הגיווט היה הפעם בעזרת תחבולות. המסעות הבאים יהיו נוחים יותר...

"נאוטילוס" צלמה בשעת מסעה סרטי טלביזיה מקרקעית האוקיינוס הארקטי. אחת מתגליותיה החשובות היא, כי הקרח הארקטי נמצא בתנועה מתמדת בגלל השפעת זרמי-המים הרוחות.

הצוללת השיגה רישום רצוף של עומק המים ועובי הקרח בכל אורך הדרך באוקיינוס הארקטי. רישום זה יספק



למדענים ולהידרוגרפים אינפורמציה רבה, שלא היתה ידועה עד כה. למעלה מ-11,000 מדידות עשתה באיזור זה, שבמובן יחסי לא נחקר. נתגלו קווי-אופי של קרקעית האוקיינוס, אשר עד כה לא היו ידועים.

עובי הקרח בקוטב הוא 12 רגל בממוצע, אם-כי יש גושים, שעוביים מגיע ל-50 רגל ואף יותר. המים בקוטב הצפוני נמדדו במד-עומק פרציוזי עד כדי 13,140 רגל, בעוד שעד כה היה העומק, שהגיעו אליו חוקרים קודמים, ב-1927 רגל פחות.

בעומק האוקיינוס הארקטי מגיעים המים ל-32 מעלות פארנהייט, אולם מצפון לשפיצברגן מביא סעיף הגולפשטרומ את המים ל-40 מעלות.

הצוללת עברה לאורך 30 מיל במרכז הגיאוגרפי של כיפת הקרח הארקטי, שאין גישה אליו. הזמן הקצר שעל-פני

# נוכח הצוללות האמריקניות

מאת ישראל בר

כרגיל, ניסו קטנים להתקדם בגלל הטעויות ואולת-היד שלהם באותו אדם, שהוא גבוה משכמם ומעלה מהם, ואף השתמשו לשם נקמה זאת בשיטות המתאימות לרמתם. אולם מקומו של החלוץ הימי היהודי שמור בהיסטוריה אף אם היססו להעניק לו את הדרגה המתאימה לו, או ששכחו להזמין אותו לבית הלבן לחגיגת מיבצע "נאוטילוס".

## המשמעות הצבאית

אם להצלתן של הצוללות האמריקניות יש חשיבות גדולה לגבי התפתחות הטכנית והמדעית לעתיד, אין לה סיק ממנה מסקנות מוגזמות לגבי יחסי הכוחות הבינ-גושיים בשטח הצבאי.

בכוח הדבר, שלאחר שהצוללות האמריקניות יצויידו בטילים מסוג "פולריס", אז תהיה בידי ארצות הברית האפשרות לפגוע, במקרה של מלחמה, במרכזי ברית המועצות מהגזירה של הציר הצפוני. אולם טילים אלה לא ייכנסו לשי-רות לפני שנת 1961 או 1962, ויש להניח, שעד אז גם הרודים ישיגו כלי הרס מדעיים, שיש להם אותן התכונות, או תכונות דומות, כמו לצוללת האטומית נושאת הטילים; נישדות גדולה, יכולת של פעולה במפתיע, וחסיון יחסי לגבי איתור ע"י האויב.

עד השנים 1961-2 ייהנה הגוש המזרחי במאבק העולמי מאותם היתרונות שיש לו לפי שעה: טילים, בעלי טווח בינוני, התקדמות ניכרת לקראת הטיל הבינונישתי ויחד עם זאת עוצמה צבאית בעלת איזון פנימי בכלל, הכולל גם אוויריה איסטרטגית, גם צי צוללות בעלי טווח ארוך, גם כוחות יבשה גדולים המושים בנשק שיגרתי חדיש ביותר, ובסופו של דבר — כל אותם המסגרות והכלים למלחמה מהפכנית וחתרנית: פרטיזנים, לוחמי מחתרת, רשתות סוכ-נים, משלחות צבאיות בארצות זרות ועוד.



דגל ישראל מתנוסס במל סקורדי (גאנה)

נסיעתה של הצוללת האטומית "נאוטילוס" מהאוקיינוס הפציפי לאוקיינוס האטלנטי תחת מעטה הקרח של הקוטב הצפוני והחזרה על מבצע זה ע"י אנית-האחות שלה — "סקייט" — רק ימים ספורים לאחר מכן — הם ראשית כל הישגים מדעיים ממדרגה ראשונה. הם משמשים הוכחה, אם היה עדיין צורך בהוכחה כזאת, מהו הפוטנציאל המדעי וה-טכנולוגי הענקי, העומד לרשותם של ארצות הברית ושל העולם המערבי כולו.

ובין הפרטים, שגודעו ועל מסע זה, ראויים לתשומת לב לא רק יכולת של המנוע הגרעיני, אלא סדרי הניווט המהפכניים, שרק הם איפשרו תנועה ממושכת תחת הקרח העבה; אלה הם סידורים, שמנגנונם מבוסס על מערכת הכוון של אחד הטילים רחוקי-הטווח, שהצי האמריקני השתמש בהם, ואם נוסף על זה את מהירות הנסיעה, את העובדה, שפיקוד הצוללות היה יכול לעקוב אחרי המסלול באופן קבוע בעזרת טלביזיה, ובסופו של דבר תנאי הקיום המשופרים של הצוות אפילו בפעולה מורכבת וארוכה כזאת, או לא תהיה הפרזה אם נאמר, שנפתחים אופקים מהפכניים בשביל התפתחות הספנות בכלל.

הנסיון של "נאוטילוס" ו"סקייט" מגביר את הסיכוי, שאמנם התכניות הרחבות יותר, כגון זו של האנגלים בדבר אנית דלק תת-ימי, בעלת מנוע גרעיני וקיבולת של 100 אלף טון, וכן התכנית האמריקאית על ההפלגה הקרובה של צלבנית, המונעת על ידי אנרגיה גרעינית, ניתנות לביצוע.

הישגים אלה מהווים ללא כל ספק גם תשובה ומשקל נגד לשוב הקרח האטומי הסובייטי, "לנין", שהיתה עד עכשיו האניה היחידה בעלת מנוע גרעיני, אשר שטה בים הארקטי.

## חלקו של האדמירל ריקובר

כמו כל הישג גדול כן גם הצוללת האטומית היא תוצאה של חיפושי דרך רבים ומאמצי הכנה ממושכים. וכפי שקרה לא פעם בתולדות האנושות, היו מאמצים אלה צריכים לתת גבר לא רק על קשיים אובייקטיביים, טכניים ומדעיים, אלא גם על עצלות-המחשבה ועל השיגרה השמרנית של מנגנון ביורוקראטי, המתחסס באופן עקרוני לכל חידוש, אם לא בשלילה הרי לפחות בספק.

וכשם שכל חלום, שצריך ליהפך למציאות, נוקק לכוון דוחף חלוצי, כך גם הצוללת האטומית לא היתה לעובדה קיימת במשך זמן קצר כל כך, אילולא היה נמצא גם לו לוחם חלוצי כזה — הלא הוא בן השוחט היהודי מברוקלין, איש הצי האמריקאי היימן ריקובר.

היום רוב הציבוריות של ארצות הברית מודה בכך, שבלי התחושה, הסגולות המדעיות ואף העקשנות הבלתי רגילה של איש זה, לא היתה ההצלחה האחרונה האמריקאית במירוץ העולמי המדעי בגדר האפשר.

כיצד בילו מלחי "נאוטילוס" את שעת הפנאי, בהיותם בין מים לקרח? — 38 סרטי-קולנוע הוצגו בשעת המסע. כן בילו המלחים את הזמן במשחקי שחמט, קריביג' (משחק קלפים) וכו', תקליטים הושמעו כמעט בלי הפסק.

אחרי שעברו את הקוטב הצפוני נהנו המלחים מארוחה, שכללה אומצת בשר, דגירקק צרפתיים, אפונה בשמנת וגור, סאלט פירות טריים, לחם טרי ו"עוגות הקוטב הצפוני"... המלחים שעשו את מסע הקוטב ב"נאוטילוס", יזכו לתואר "פאנור" (פאסיפיק טו אטלאנטיק ויא די גורת פול).

ב-27 באוגוסט ערכו 250,000 מתושבי ניו-יורק קבלת פנים נלהבת לאנשי צוות "נאוטילוס", שעברו ברחובות במכוניות פתוחות.

במסיבה, שנערכה אחרי קבלת-פנים זו, השיב תת-אדמירל ריקובר, "אבי הצוללת האטומית", לדברי ראש עיריית ניו-יורק ריכארד ואגנר, באמרו: — "בשם הנשיא אייזנהאור רוצה אני להודות לאנשים אלה בעד העזתם ומסירותם. כל עוד יהיו לנו אנשים מסוג זה, מובטח לנו שארצות-הברית יישארו תמיד מדינה חפשית".

## לקראת נתיב לצרכי מסחר

השאיפה להגיע במעבר ימי ממימי אירופה למימי אסיה, או מחצי-הכדור המזרחי המערבי, הנה חלום ישן — שאיפת ימאים עוד מלפני 400 שנה. המפורסם ביותר היה רב-החובל ההולנדי הנדריק הודסון, שהפליג במפרץ, הנושא את שמו, בחיפושי אחר המעבר הנכסף נעלמו עקבותיו יחד עם הצוות והאניה ולא נודעו עד היום הזה.

המסע ההיסטורי של הצוללת "נאוטילוס" נועד בלב בעלי-הדמיון שבין אנשי הספנות את התקווה, שיבוא יום, שבו יובל מטען בכלי-שיט תת-ימיים בדרך חדשה זו, אשר עד כה היתה ללא גישה כלל.

כדי להוכיח, כי אין זה מקרה יחיד, חדי-פעמי, אלא הישג ממשי בעל חשיבות מרובה, עשתה צוללת אמריקנית אחרת, "פקייט", אותה הדרך שבוע לאחר-מכן.

מסתבר, כי הנתיב הארקטי עשוי לקצר את הדרך בין טוקיו ללונדון ב-7,800 ק"מ, היינו בערך עד המחצית, דרך ימית בחציית תעלת פאנאמה, שארכה הוא 18,000 ק"מ, מתקצרת בנתיב הארקטי ל-10,000 ק"מ. אותה קפיצת-דרך מתקבלת מלונדון אל חופיהן הצפוניים-מערביים של ארצות-הברית. פתיחת קווי-ספנות ארקטי תצריך כלי-שיט, המסוגלים לעשות דרך זו באורח סדיר ושיטות נהיגה להחזקת קו תת-ימי בטוח ומדויק.

מ.צ.



השטח נוצל לסקור את גושי הקרח מלמעלה. פרצות מים שכוחות תמיד אפילו בעיצומו של חורף, אם-כי גושי-קרח עצומים משתרעים ברציפות על שטח 10 מילים או יותר.

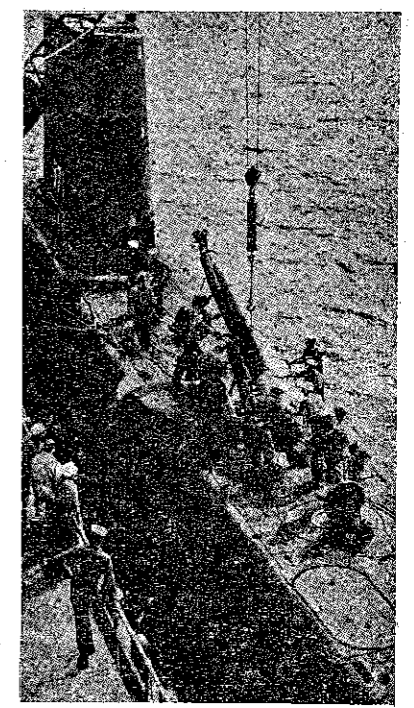
מסעותיהן של הצוללות "נאוטילוס" ו"סקייט", שבאה אחריה, מציינים שלב של תכנית גועזת למחקר אוקיינוגרפי, הכולל לא רק טופוגרפיה תת-ימית אלא גם זרמים תת-ימיים והתנהוות הקרח.

חוגי צי ארצות-הברית מקווים, כי תוך שנים מעטות יהיו בידי המדינה צוללות-מעבדות ובהן מדענים מכל תחומי המחקר האוקייני, במשך הזמן יהיו בידי אנשי הצוללות האטומיות ידיעות בדבר קרקעית האוקיינוס וזרמי-המים כשם שהאוויראים יודעים כיום על קווי הגובה של האדמה ועל הרוחות על-פני העולם.

יש לומר, כי גם ברית-המועצות תיהנה ממסע "נאוטילוס" משום שידעויות כלליות — כגון עומק האוקיינוס מתחת לקרח — יפורסמו.

"כל עוד יהיו לנו אנשים מסוג זה"...

מדוקדקת ביותר היתה בחירתם של אנשי הצוות לעבודה הקשה בצוללת. בצוות היו 14 קצינים, 98 מלחים ו-4 מדענים אורחיים. המועמדים, שבאו מבין אנשי הצי, נבדקו בהקפדה וכל פגם — ולו גם הקטן ביותר — הביא מיד לפסילתו של המועמד. ההקפדה היא בעיקר על לבו וריאותיו של האיש, על יכלתו להימצא ומרומה בלחץ ויכלתו התברתית לחיות בתנאי צפיפות בין אנשים.



"נאוטילוס" מטעינה טורפדות

מסעה של "נאוטילוס" היה מסוכן יותר מהרגיל בצוללת. אילו אירעה תקלה בצוללת זו, לא היה באפשרותה לעלות על-פני המים, שהרי חלק מדרכה עשתה מתחת למעטה קרח.

### צוללות אטומיות חדישות

הכוונה להגדיל את תפוקתו של נמל חיפה ב-700 אלף טונה בהארבת רציפיו ב-520 מטרים. השר עמד גם על פיתוח נמל אילת אשר לפי ההכנות יעברו דרכו בשנת 1965 700-800 אלף טונה מטענים, מהם כ-600 אלף טונה מחצבים ליצוא. פרט לגפט.

#### הצי המסחרי

חלק מהכריו הקדיש השר להתפתחות הצי המסחרי והוא אמר כי בסוף העשור השני יהיו לנו כמיליון ו-200 אלף טונה ואולי אפילו כשני מיליון טונה מעמס על הים, לעומת 250 אלף טונה היום. בהודמ"גות זו מסר מר כרמל כי הושג הסדר עם המועצה לשיווק פרי הדר לפני היא הנה-חיבה להוביל באניות ישראליות את כל כמות הפרי שהן מסוגלות לשאת ורק היתרה תימסר להובלה לאניות זרות. כבר בשנה הבאה יובילו אניות ישראליות שני מיליון ו-700 אלף טונות שהם כ-30 אחוז מכלל יצוא ההדרים. לאחר מכן יגדל יצוא הפרי באניותינו בשיעור של כמיליון תיבות בשנה. לצורך תפעול הצי המוגדל נודק בעוד עשר שנים לבעשרת אלפים ימאים, לעומת אלפיים המשרתים כצי הסוחר עתה.

#### "צוללת משא" אטומית

מהנדסים בריטיים מתכננים את בנייתה של צוללת משא הראשונה שתופעל באמצעות אנרגיה אטומית.

מיבצעים של הצי האמריקאי, כי ה"סקיפ" ג"ק" תהיה מחוננת במהירות, בושר שהיה במים וכושר תמרון תת-מימי ש"טרם הושג עד כה. צרוף ההנעה האטומית וקער (או גחון) בעל תכנון חדיש, בצורת תבנית זרימית, יאפשר לה כושר תימרון המשופר ביותר מזה של כל הספינות המשרתות כיום בצי האמריקאי. היא תוכנס לשירות סדיר לפני תום השנה.

באותה מספנה אשר בגרנטון, מדינת קונקטיקוט (ארה"ב) נבנות והולכות שש צוללות אטומיות נוספות, אשר שתניים מהן נועדו לשאת כחלק מחימושן ציוד התקפה חדיש ביותר — את הקליעים הבאליסטיים "פולאריס", שנועדו להיות משוגרים מהן לטווח של 2500 ק"מ. הללו נורים מהן מתחת לפני המים והם מונקים ועולים למרום ונעים בכוח שריפת מטען חמרי-השריפה של עצמם — דלק מוצק — עד שהראש הנפיץ שלהם, הנושא בחרטומו פצצת-מימן, נופל חזרה וצולל לעומת היעד העשוי להימצא. כאמור, במרחק של עד 1500 מיל. ה"פולאריס" נועד באופן מיוחד לשמש נשק התקפה מצוללות אטומיות ויצורו במכוניות והכי-נסתו כציוד לצוללות הללו נועד להתגשם בשנת 1960.

### אניה ראשונה באשדוד ב-1963

מכן יושלמו יתר מתקני הנמל. בסוף הע"שור השני יושלם השלב הראשון של הנמל ותפוקתו תהיה או כמיליון טונה לשנה. בשלבו הסופי יוכשר נמל אשדוד לתפוקה של שני מיליון טונה לשנה.

מר כרמל מסר כי לפי התחשיבים יהיו היבוא והיצוא בסוף העשור השני לקיום המדינה כחמישה מיליון טונה, מהן 3 מיליון טונה יבוא והיתר יצוא. או יסתכם יצוא ההדרים שלנו כ-20 מיליון תיבות לשנה, לעומת 7 מיליון תיבות בעונה החורף. לפת, לפיכך שומה על משרד התחבורה להכפיל את כושר תפוקתם של נמלינו המסתכם עתה ב-2.5 מיליון טונה בשנה.

לאחרונה הושקה במספנות החברה האמריקאית ג'נרל דינמיקס, הצוללת האטומית המחירה והתמרינה ביותר, ה"סקיפ"ק", המשתייכת לסוג חדש של צוללות אטומיות, בעלות מיבנה חדיש ביותר. יש לה גוף דמוי-ברישי, בדומה לשלפוחית ענקית, ונוסף לכך ממדים אותה שני מישטח-ציליה גדולים המזה"קנים בצדי מגדל התצפיות שלה, יכן המרחף היחיד שלה, אורכה 250 רגל (75 מטר) ותפוסתה 3000 טון (כמו זו של "נאוטילוס" ה"גאב הים").

ה"סקיפ"ק" מסוגלת לבצע שיט מ"תחת לפני המים או מעליהם למרחק כללי של יותר מ-60 אלף מיל (96 אלף ק"ג) מבלי שתודקק להיטען מחדש בדלק (שבמקרה זה הוא דלק אטומי, אורניום רדיואקטיבי). את הנועחה במים מקנה לה המדחף בעל חמשה להבים, שהוא הגדול ביותר מטלוי המשמשים לצוללות כלשהן, 4.5 מטרים קוטרו, אשר משקלו 15 טון. את הכור האטומי שלה, אשר מים דחוסים משמשים לו כאמצעי להתולפת החום העצום המופק ממנו (כשם שב"נאוטילוס"), נבנה על ידי חברת החשמל ווסטינגהאוס ש"כפיטסבורג (ארה"ב).

בשאתו הבריו בטקס ההשקה אמר אדמיראל ארלי א. בארק, ראש מטה ה-

בשנת 1963 תוכל האניה הראשונה להטיל עוגן בנמל עמוק המים באשדוד — אמר שר התחבורה מר מ. כרמל במ"סיבת הסיום המסורתית, לפני פגרת הקיץ של המועדון הימי והכלכלי בחיפה שנע"ר"כה על סיפון האניה "ישראל".

בהרצאתו המקיפה על תכניות משרדו לעשור השני סיפר השר כי סקר שנערך על ידי חברה צרפתית קבע שתוף אשדוד מתאים לנמל עמוק מים, כבר עובדים על תכניות האב של הנמל ועם השלמתן באוגוסט יגשו לשלב הביצוע שיחל עוד ב-1959, בשנת 1963 יהיה שטח הנמל מר"גן כבר לצורך פריקה וטעינה ורק לאחר

ההוכחות לכך. אולם עם זאת, המגמות שלמען השתמשו בכונה אדירה זו, התכנית ההסגנית, המחוסרת תכליתיות, שבמסגרתה היא פעלה, הם עדות לחולשה אמיתית של המערב. חולשה זאת איננה כלל בשטח המרי, אלא בשטח התיכונן, ההנהגה, וביסודו של דבר במחשבה האסטרטגית, הפוליטית.

ההישג של הצוללות האמריקאיות בא בעת ובעונה אחת עם פרסום ששת הסעיפים של הנשיא איזנהאור לגבי המורח התיכון, ושוב בולט בו הפער בין האמצעים, שעומדים לרשותו של העולם הדמוקרטי ובין היד אשר מכוונת אמצעים אלה. כי ששת הסעיפים הם ביטוי נוסף לעובדה החמורה, שההנהגה האמריקאית, אפילו בשעה זו עדיין לא תפסה במלואה את המהות של המלחמה הקרה וחוקיה, שהנהגה זאת עדיין שרויה באשליות ומוסיפה לחפש תרופות לסימני המחלה ולא למחלה עצמה.

הסיכוי לסיום המלחמה הקרה ולשלום והיציבות באיזור זה ובעולם כולו מותנה בכך, שהפער בין היכולת והמעשה, בין הכלים ובין כושר היד המפעילה, המאפיינים את האסטרטגיה המערבית, עד שעה זו — ייעלם!

(הפועל הצעיר)

### איגוד ינהל סו"ם בשם ימאים אמריקניים המשרתים באניות זרות

החלטה, שנתקבלה לאחרונה על ידי "המועצה הלאומית ליחסי עבודה" ואשר לפיה ניתנה לאיגוד אמריקני הזכות לנהל מו"מ בשם ימאים המשרתים באניות זרות, עתידה לחולל מפנה בתחום מצב העבודה באניות זרות — על כך הודיע ה"ניו-יורק ג'נרל אוף קומרס".

המועצה הלאומית ליחסי עבודה, בהחלטה לגבי אניית-הנוסעים פלורידאס, המפליגה תחת דגל ליברי ושייכת לחברת "אוקסידנטל סטימשיפ" שבסיסה במיאמי, הרשתה לאיגוד הבינלאומי של הימאים לנהל מו"מ בשם הצוות, המועצה קבעה כי אף שהאניה מניפה דגל ליברי, הרי האינטרסים שלה אמריקניים ולכן הם כפופים לחוקי העבודה האמריקניים. כתוצאה מהחלטה המועצה, נערכה הצבעה על האניה והימאים בחרו ב"איגוד הבינלאומי של הימאים".

לפי דברי העתון ה"נ"ל, ציין דובר המועצה כי ההחלטה פתחה פתח להחלטות דומות לגבי אניות זרות אחרות, שהן בבעלות אמריקנית או מופעלות על ידי אמריקנים, אם יבקש האיגוד לערוך בהן בחירות לקביעת הייצוג. עם זאת — אומר העתון — תבחיר הדובר כי בכל מקרה של אגיה המני"פה דגל זר צריך יהיה לדון בנפרד, ואין זה מתקבל על הדעת שמקרה אחד ישמש תקדים למקרה אחר.

בחירתם של ימאים האניה פלורידס ב"איגוד הבינלאומי של הימאים" היא חדירתו הראשונה של איגוד מקצועי אמריקני לחברה המניפה דגל זר; ולפי שנמסר עומד עתה האיגוד לערוך בחירות בקווי-אניות זרים אחרים.

יש הכרח להרגיש את הנקודה הזאת ולהיזהר שוב מהאש"ל, הרווחת בחוגים צבאיים ומדיניים אמריקניים, שכבר היתה לא פעם לרועץ לעולם המערבי. אשליה זו אומרת, שע"י הישג מדעי טכני מיוחד אפשר יהיה אחת ולתמיד להבטיח את כושר ההרתעה המוחלטת לגבי הגוש המזרחי ולוותר על כל הכלים והגופים הצבאיים האחרים.

הישגי הצוללות האטומיות יגבירו ללא כל ספק שוב את הפיתוי לקראת הלך מחשבה מסוכן זה. הדבר מסוכן, מפני שהוא סותר את האמת שהיא: על מאזן ההרתעה בין שני הגושים, ועם זה על שלום העולם, אפשר לשמור רק על ידי מאמץ מתמיד וכל-צדדי, ואין קיים קיצור-דרך טכני, שיהווה תחליף למא"מץ כזה.

#### מכריעים לא האמצעים אלא היד המפעילתם

מעולם לא היה ספק בכך, שהפוטנציאל המדעי הטכנולוגי והתעשייתי של העולם המערבי, באופן מיוחד זה של ארה"ב, הוא לפחות שקול אם לא עדיף, כנגד זה של הגוש המזרחי. פעולת הנחיתה האמריקאית בלבנון יכלה מבחינה ארגונית, מבחינת מהירות ריכוז הכוחות וגמישות תפעולם, לשמש כאחת

#### הצי המסחרי — גורם לאומי ממדרגה ראשונה

חברים, ב-15 במאי 1948, הפסיקו כל האניות בעולם לבוא לישראל. עשו עלינו בלוקדה רצו להרעיב אותנו. המצב הזה עלול לחנוך ואו יצטרפו לסמוך רק על הצי הערבי; ועל כן הצי הזה איננו רק גורם כלכלי שצריך לתת פרנסה לאלף — או לעשרת אלפים עובדים, הוא גם גורם לאומי ממדרגה ראשונה. בלעדיו אנהנו עלולים לרעוב. במלחמה הופך הצי המסחרי גם לצי מלחמתי. ומי יודע, לקראת מה אנהנו הולכים, ואיננו יודעים נגד מי נצטרך לעמוד במלחמה. אנהנו עלולים לעמוד נגד ציים יותר טובים, יותר מודרניים, יותר עשירים — כמה נעמוד? אנהנו נעמוד רק ברוח יותר גדולה, במסירות יותר גדולה, כאשר התמודדנו עם צבאות של שש ארצות ערביות ובידינו היו רק רובים תלודים; כאשר התנגד ברזל בברזל — גיצת המורל, הרוח וההשראה של החייל היהודי. אותו דבר יהיה במלחמה הבאה. אנהנו לא נהיה כל כך עשירים כמו אחרים, אם יש לנו תקוה להתקיים לבצח במערכתנו הכלכלית — והיא יותר חמורה מאשר המערכת המלחמתית — ואם יש לנו תקוה לבצח במערכת הצבאית — והמשק הזה הוא גם משק מלחמתי! — הרי רק בזה, שתפעם רוח כונו של אהבה ומסירות לענין מצד העובדים, כשהעובד ידע, שאיננו עובד שכיר ומנוצל, כורג בלתי חשוב במכונה, אלא שותף ובעל-השפעה במפעל גדול ושיש לו דעה לא רק בעבודתו, אלא בכל התגורה המקיפה את המשק הזה, תזל מנער הסיפון וכלה במנהל התברה.

מדברי אבא חושי — 1948

**„אל-ים“ הזמינה אוניות חדשות**  
 חברת „אל-ים“ הזמינה אוניות חדשות בנפח של 68 אלף טון. כיום מגיע נפח הצי של חברת אל-ים ל-83 אלף טון וברשותה ארבע אוניות מועסקות. באחרונה בוטלה הזמנת מיכלית עבור החברה בנפח של למעלה מ-40 אלף טון ובמקומה הוזמנה מיכלית קטנה בת 23 אלף טון. יציצום ההזמנה מתבטא ב-5 מיליון דולר.

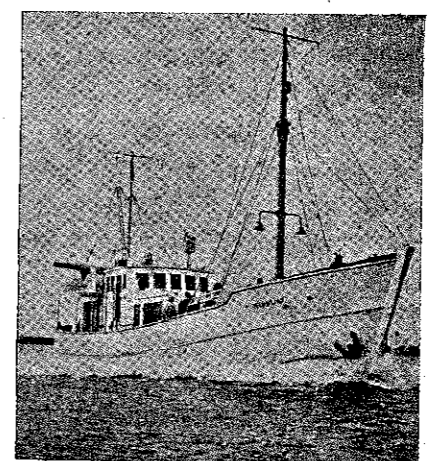
לארבע האניות מובטחות תעסוקה מלאה עד סוף 1960. בעיקר בהובלת פחם מארה"ב לאירופה.

**6 ספינות דייג ישראליות יפעלו בים סוף**

חיפה יום ב' — חמש ספינות דייג ישראליות יחלו לפעול בהדרגה בים סוף תוך מחצית השנה הקרובה. חברת הדייג „נחשון“ מבררת עתה את האפשרויות להעברת ספינות הדייג שאורך כל אחת מהן הוא 25 מטר. דרך היבשה, אם העברה זו לא תואפשר, היא צורך לרכוש ספינות דייג חדשות באיטליה ובדרום אפריקה ולהשיטן משם לים סוף. ספינת הדייג „מלכת שבא“ שהיא היחידה הפועלת כיום בים סוף יצאה ה' שבוע את נמל מסאווה והפליגה לים סוף חברת „נחשון“ מקיימת עתה מגע עם חברת „צים“ ומשרד-מסחר ותעשייה, במטרה להגיע להסדר בו יוטען שלל הדגים על אוניות סוחר המגיעות לאילת ולמנוע ע"י כך ביטול ספינות דייג מע' בודתן.

**גאנה מגדילה השקעתה ב"בלק סטאר"**  
 ממשלת גאנה החליטה להגדיל את השקעתה בחברת הספנות בלקסטאר כדי לרכוש אוניה חדשה. להשקעתה עד כה — 180 אלף ל"ש — הוסיפה הממשלה עוד 120 אלף ל"ש. הממשלה קיבלה את ההחלטה אחרי שמנהלי החברה החליטו בשיבתם לקרא לבעלי המניות לרכוש מניות חדשות בסך 200 אלף ל"ש. לממשלת גאנה 60% בחברה ולחברת „צים“ 40%.

**אניה להובלת חלב**  
 לפני זמן קצר נבנו שתי אוניות במס' פנת פרדרקסונט בדנמרק למטרה בלתי-רגילה. בעלי האניות הנם חברה לתעשיית מצרבי חלב, בברזיל, ובכוונתם לאסוף בהן חלב מהאיכרים של גרר האמזון. החלב ישאב ל-10 מיכלים בני 1,200 ליטרים, עשויים פלדה בלתי מחלידה, אשר הותקנו באניה, אשר בהם יקורר החלב ויובל למחלבה.



האניות „וולוו לינו“ ו„קורונל מדיי רי“ הפליגו לברזיל בתוך שבוע. אורכן 79 רגל, רחבן 19 רגל, ולכל אחת מהן מכונית מורמיסטור בת 280/300 כח. סוס ומכונית ויין-אלפה בעלת 375 סבובים. המניעה מדחף בעל עצמה הנתנת לזווית סות; מהירות האניות 10 קשר.

**אוניות טבועות ליד חופי ישראל**  
 החברה הימית היוגוסלאבית „ברודוס פאס“, העוסקת בעיקר בפניו דרכי-מים ממכשולים שונים, מוסרת, כי קיבלה מיש-ראל הזמנה לחלץ ולפנות שלוש אוניות-הובלה טבועות ליד נמליה. החברה עדיין לא החליטה, אם תקבל הזמנה זו.

**קו ספנות לנוורבגיה**  
 דובר חברת „צים“ מסר כי קורספונד חדש להובלת משאות בין ישראל לנוור-בגיה עומד להיפתח החודש ע"י „צים“. האניה שתפתח את הקו תהיה „תמר“ ולאחריה יצאו אוניות „צים“ מתיפה לנוור-בגיה אחת לשלושה שבועות.

**גדל נפח בניית האוניות**  
 ברבע השני של השנה הנוכחית הור-שג שיא חדש בבנייה עולמית של או-ניות: ניבנו 10.13 מיליון ברוטורגיסטר טון, שהם 68,000 טון יותר מנפח הבנייה ברבע הראשון של השנה — מודיע „הללוידס רגיסטר“.

נפח הבנייה ברבע השני 1968

הארץ	טון	מכלל הבנייה (במיליונים) העולמית	ה-%
אנגליה	2.3	22.65	
יאפאן	1.26	12.39	
גרמניה המערבית	1.1	10.86	
איטליה	0.901	8.9	
ארה"ב	0.840	8.3	

מתוך נפח כולל זה מהוות המיכליות 51.9%.

מעניין לציין, שיצואן אוניות מיס-חירות הגדול בעולם הוא יאפאן, שסיפקה 20.4% מכלל האוניות שיוצאו בתקופה הנ"ל בעולם, בנפח כללי של 4.07 מיליון טון. אחרי יאפאן באות גרמניה המערבית (14.5%), איטליה (10.7%), ארה"ב (9.5%) ובריטניה (8.5%).

יבואן האוניות הגדול בתקופה הנ"ל היתה ליבריה — שייבאה אוניות בנפח של 1.14 מיליון טון. אחריה באות נור-בגיה — 765,000 טון, פאנאמה — 512,000 טון.

**„אי-הדמעות“**  
 משרד ההגירה בארה"ב מציע למכירה את האי אלס-איי-לנד, הנמצא בפתחו של נמל ניו-יורק. האי ידוע בעולם בשם „אי-הדמעות“, והוא מוכר לכל אורח אמריקני יליד חו"ל, שנאלץ לעבור דרכו, והנה על אף ההיסטוריה „המפוארת“ שלו, ועל אף מקומו המכובד — בשער הכניסה הראשית לארה"ב — אין עליו קופצים רבים. המחיר הגבוה ביותר שהור-צע עבורו הוא 200,000 דולאר בעוד שה-בניינים והמתקנים שקיימים בו — מלבד שטחו, המגיע ל-80 דונאם — ערכם עו-לה על ששה מליון דולאר.

**הגרמנים יבנו מספנה באלכסנדריה**  
 ממשלת ק"מ עומדת לקבל את הצעו-תיהן של שתי חברות גרמניות אחת מהן חברת קרופ — להקמת מספנה לבניית אוניות בנמל אלכסנדריה שתעלה ב-12 מיליון דולר, הודיע דובר חברת קרופ בגרמניה.

דובר קרופ אמר כי הוא בטוח שממ-שלת ק"מ תקבל את התכנית המשותפת של שתי החברות הגרמניות, ותעדיף אותה על פני הצעות דומות של חברות דניות איטלקיות, סוביאטיות ופולניות. צוללת אטומית אמריקאית שנייה „סקייט“ עברה מתחת לקרחוני הקוטב הצפוני ימים מספר לאחר מבצע דומה של הצוללת האטומית „נאוטילוס“. הצוללת בפיקודו של קומנדר גיימס קאלברס, היא בת 2400 טון ובה צוות של תשעה קצינים ו-72 חוגרים. היא עברה את הקוטב בקו ממזרח למערב. מטרת הנסיעה של הצוללת היתה לע-רוך בדיקה שנייה של „קו המים העמרי-קים“ שמחתת לכיפת הקרח של הקוטב הצפוני.

**ריקובר — נציג הנשיא**  
 הנשיא אייזנהאואר מינה את תת-אדמירל היימאן ריקובר ל-תפקיד של נציג אישי, שיכיר את צוות הצוללת האטומית „נאו-טילוס“, לאחר מסע היסטורי מ-תחת למעטה הקרח של הקוטב הצפוני.

**הישגי המחקר הבינלאומי להמתקת מי-הים**  
 לפני כחצי שנה נערך נסיון ראשון במיתקן חדש להמתקת מי-ים ולזיכוך מים מזוהמים באמצעות אלקטרוליזה. הד-מיתקן הוא פרי אמצאת המכון למחקר בעייה זאת, שמשותפת בו שמונה ארצות: ישראל, הולאנד, צרפת, אנגליה, יוון, פאקיסטאן, דרום-אפריקה ואוסטרליה. בימים אלה נמסר מטעם המועצה המ-דעית ההולאנדית, כי המיתקן יוצר בקנה-מידה מסחרי על-ידי חברת כרונסבורק, באמסטרט שבהולאנד.

אם יצליחו להמתק מי-הים ברמת-מחירים נמוכה, עשוי הדבר לחולל תמור-רות מהפכניות במיבנה הכלכלי של אר-צות רבות בעולם. בנייהן בישראל, שבה מחיר המים למשק עולה כיום על 100 פרוטה למ"ע באזורי הפיתוח החקלאי והתעשייתי.

**אמצעות לחסכון במים**  
 מומחים אוסטרליים פיתחו שתי אמ-צאות חשובות, העשויות למנוע בזבוז רב של מים באיזורים צחיחים: האחת — כיסוי הקרקעית של האגמים ואפיקי הנח-לים (לפני התמלאותם במי-הגשמים) ב-שכבת פוליאטילן; השנייה — פיזור כמות זעירה של צטיל-אלכותול על פני המים, למניעת התאיידותם.

**מסקנות משרד-התחבורה על התאונה ב-„ציון“**  
 הועדה חקרה ולא האשימה איש. הועדה הוקמה אחרי שנפגע חרטום האניה „ציון“ בהיכנסה לנמל חיפה. האנ-יה הפליגה במהירות מופרזת והגאי לא שלט במידה מספקת בהגה. הקברניט חשש, כי אניתו תעלה במלוא המהירות על הרציף, או תתנגש עם אוניה אחרת שעג-נה בקרבת מקום. הוא הורה איפוא, להפ-עיל את המכונית, לנסוע אחורה ולהטיל עוגן.

בעקבות מסקנות הועדה נקבעו הנחיות חדשות לגבי הנתיב הנמל חיפה; לפיהן הפיקוד יהיה בידי הנחב (Pilot); אולם

רבי-החבל יהיה רשאי, אם ימצא כי האניה נתונה בסכנה, להעביר לידו את הפיקוד, אך הנחב ימשיך ליעץ לקבר-ניט בכל הנוגע לתנאים המיוחדים בתוך הנמל.

**מחצית החיטה תובל ע"י אוניות ישראליות**  
 מחצית מכמויות גרעיני החיטה המ-יובאים מארה"ב לישראל תובל מעתה ע"י אוניות ישראליות. מחצית הכמות מובלת ע"י אוניות אמ-ריקאיות, בהתאם לתנאי החוזה של יבוא החיטה מארה"ב, ואילו המחצית השנייה מועברת עד כה ע"י אוניות יווניות. ב-12 החודשים הקרובים צפויה הור-בלה של חצי מיליון טון גרעיני חיטה ע"י אוניות ישראליות.

מרכז להדרסה ימית יוקם באילת בקרוב יוקם באילת מרכז להד-רכה ימית ולהכשרה מקצועית ב-עבודות ימאות. הקמת המרכז נת-אפשרה על-ידי תרומות בסך רבע מיליון ל"י שנתקבלו מהחבל הי-מי לישראל בדרום אפריקה. לצו-רך הקמת המרכז מינה ראש הממ-שלה ועד בה משתתפים נציגים ממשרדי הבטחון, הפיתוח, העבו-דה וכן מחבל ימי לישראל על שני אדריכלים, י. ישר וי. סגל. הוטל להקיף תכנית, והועדה תצא בקרוב לאילת כדי לאתר מקום לבנין יחד עם נציג הועדה המ-קומית לבנין ערים.

**עוד צוללת אמריקנית חצתה הקוטב תחת הקרח**

תחת כיפת הקרח של הקוטב הצפוני, שנת-גלתה ע"י „נאוטילוס“.

**שיא שהייה**  
 הוודעה הרשמית הוסיפה, כי הצוללת תמשיך בחקירותיה באיזור הקוטב ולא תבהירה מתי תחזור לבסיסה. הסקייט היא הצוללת השלישית בטוילה מבין 4 הצוללות האטומיות של ארה"ב. היא השיגה לאחרונה שיא של מהירות, בתצ-ייה דו-כיוונית של האוקינוס האטלנטי. כן השיגה שיא שהייה רצופה מתחת לפני המים במשך 31 ימים רצופים.

אינן מים? אל דאגה. נקדח באדמה עד אשר נגיע אל שכבות-מים תת-קרקעיים. אז נוכל להעלות את המים מבורות, ואולי אם יהיה לנו מזל, הקרקע עצמה תעלה לנו את המים בלחץ בארות ארטואניות — כך חשב האדם, ובמשך כל ימי תולד-דונתו האמין הוא, כי לרשותו עומדים אוצרות בלתי-מוגבלים של מים. הרי אין גבול לאוצרות המים של הנהרות והימים. כיצד יכול מישוהו לתאר לעצמו, כי המים עלולים להיעלם מהאדמה? נכון, באר זו או אחרת התייבשה, שומעים אנו מזמן לזמן, אך היה זה בוודאי מקרה, משהו יוצא מן הכלל. אולם עתה הגיע המדע למסקנה, כי ייתכן שכורי הבורות הרחיקו לכת יותר מדי ולעתים קדחו בקרקע, אשר שיכבת המים רחוקה מלהיות אינסופית.

בשנים האחרונות התקדמה ההידרו-לוגיה בהרבה. התקדמות זו באה למדע ההידרולוגיה הודות למאמץ השיטתי, ש-אורגן על-ידי יונסקו במסגרת התכנית הנרחבת למחקר הקרקע הצחיחה. בדצמבר 1948 קיבלה הוועדה הכללית של יונסקו החלטה, שהוצעה על-ידי משלחת הודו, לפתוח בפעולה בשטח זה. בדצמבר 1949 נועדה בפאריס ועידה מיוחדת של מומי-חיים, שעבדה תכנית מיוחדת למטרה זו. מאז 1940 נערכו סימפוזיונים כדי ללמוד אספקטים שונים של הבעיות המתעוררות בשטחים של קרקע צחיחה, ובשנת 1956 החליטה הוועדה ה-9 של יונסקו לתת זכות עדיפות למחקר בעיית הקרקע ה-צחיחה.

הדיונים על הנסיון שנרכש באזורים צחיחים שונים על-פני העולם כולו, העלו עובדה העלולה להיות חשובה ביותר ל-מדינות רבות: שכבות-המים התת-קרקעיים, שחשבונון בלתי-מוגבלות, יש לראותן במקרים רבים כ"מכרות", העלוי-לות בסופו של דבר להתייבש. זהו רעיון חדש. המים נחשבו תמיד לסמל ההתחד-שות, לכוח וזרם. כיום ידוע לנו, כי שכבת-מים עלולה להתייבש אם אנו דולים ממנה יותר מדי מים. המים שבשכבה עלולים להיות "מיי-חצב", שהסתנוו בתקופות הגיאולוגיות הקודמות ונשארו כלואים ב-שכבה בלתי נספגת. אפשר לרוקן את אוצי-

רות המים הללו כפי שאפשר לייבש באר-נפט על-ידי שאיבה.

נכון שמקרים כאלה הם יוצאים מן הכלל. על-פירוב מקבלת שכבת-המים התת-קרקעית אספקה מתמדת של מים "חדשים", אף כי הם מורכבים בחלקם ממים "ישנים". פירוש הדבר, שאם אין אנו רוצים לסכן את עתידנו, עלינו להור-ציא מן האדמה רק את כמות המים, שאותה היא מקבלת חזרה באופן סדיר.

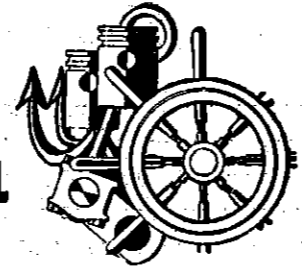
הבעיה היא בהרבה יותר כללית מש-אחם חושבים כי היא מתעוררת באור-רים שבשום פנים אי-אפשר לחשוב או-תם לצחיחים. צריכת המים במדינות גבוהה, היא עצומת-ממדים. מקובל לח-שוב, כי החקלאות היא צרכנית ענקית של מים, אך עתה נלחמת התעשייה על המקום הראשון בצריכת המים. ייצור טונה של פלדה דורש 280 טונות של מים. תהליך הייצור של נייר עתונים צורך מים פי 200 עד פי 300 ממשקל הנייר. גם התעשיות הכימיות צמאון המים שלהן אינו ניתן לרווייה. במקרים רבים אי-אפשר להשתמש בהם בתעשייה אף לא להשקאה.

שיקולים אלה גרמו לכך, שמדינות תעשייתיות מנצלות במידה מרובה את שכבות המים התת-קרקעיות שלהן. ב-בריטניה, למשל — שאיש לא היה קורא ארץ "יבשה" — מורגשת בהלה בגלל הירידה המתמדת של רמת-המים בבורות בכל רחבי המדינה.

עד הזמן האחרון לא היתה לנו אפ-שרות לקבוע את הקליטה הסדירה של שכבת-מים תת-קרקעית אלא על-ידי ל-מוד ממושך וסבלני וניסויים רבים. מובן, כי בניסויים כאלה טמון הסיכון של דילדול מקורות המים. אפילו בתנאים הטובים ביותר היו הרושות שנים כדי לקבוע איזו כמות אפשר לשאוב. אולם בוועידה הבינלאומית למחקר הראדיו-איזוטופים שנערכה בספטמבר אשתקד ב-פאריס על-ידי יונסקו, גילו שני מלומדים גדולים אמריקאיים, ויליאד ליבי, ופ-באגמאן, שיטה חדשה כדי לקבוע כמה זמ-היו המים מתחת לקרקע.

באזורי מדבר מרובים של ה-מזרח התיכון עולה מחיר המים על מחיר הנפט. באומו באום הבטיח הנשיא אייזנהאואר לפתור את המחסור הכללי הגדול הזה על-ידי קידום טכנולוגי. היינו התפלת מים-ים, ונגילוי מקורות מים חדשים.

חמשה מכונים גדולים להתפלת מים-ים פועלים כעת באזור המפ-רץ הפרסי עתיר הנפט. הגדול ש-בהם, בעל תפוקה של 22.5 מיליון ליטר מים ליום, מצוי בכווית, אולם שיטות אלו יקרות מדי בש-ביל ארצות עניות יותר. לאחרונה פיתחה אחת המחלקות של מיניס-טריון הפנים האמריקאי שיטות חדשות שהוזילו את מחיר התפלת מים-ים מ-1.50 דולאר ל-0.60 דו-לאר ל-4.5 אלף ליטר. אולם זה ועדיין יקר מדי לשימוש כללי. אך וואשינגטון מנבאת פתרון סו-פי לבעיית המחיר במשך חמש עד חמש-עשרה שנה.



במקצוע

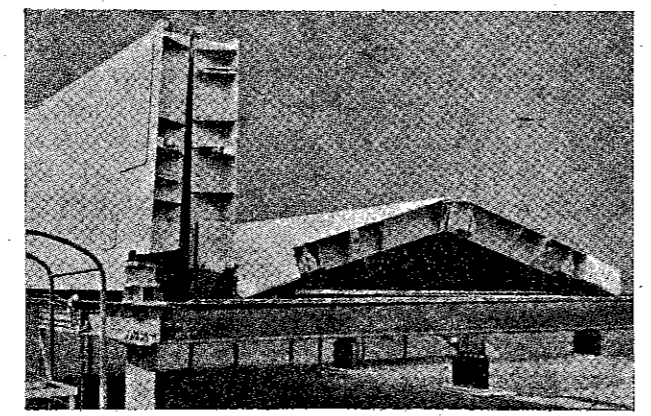
מכסות כוה הידרבליים חדשים מתוצרת בריטית

מכסות הכוה ההידרבלי הראשון אשר נבנה בבריטניה הודגם בתודש שעבר. הוא תוכנן ע"י חברת מקגרגור (מגנ-דסים ימיים) בע"מ. מוטילי ביי לצרכי חברת הספנות הבריטית-הודית.

המכסה הנו מטפס ביצנים שפוי בלתי חדיר למים, אשר הנו סוג הנדרש יותר ויותר לאור החסכון בעבודה וטפול במטען, והנו הגדול מבין 6 המיועדים לאניות מוטור של החברה הבריטית-הודית הנבנית במספנת הרלנד-וולף, בגובן (Govan). 4 אניות דומות נוספות תוזמנו ע"י אותה חברה, ויש להניח כי גם לאניות אלה יותקנו מכסות כוה הידרבליים דומים בסיפון הבניים, בזמן שמכסות הפלדה בסיפון העליון יופעלו ע"י כמות שרשראות עצומה המונעים ע"י מגופים מיוחדים.

המכסה המודגם (בציורים), מראה חצי אחד מהמחסן הגדול ביותר, אשר מימדיו — 8' 2" x 46' 2" (פתח פנימי), ויחידת הכוח באניה תכלול משאבה חשמלית הנמצאת בחדר המכונות, המפיקה את מקור הלחץ לכל 6 הכוה. הנחלים נשאבים לשתי בוכנות הידרבוליות מנוגדות, הנמצאות בין צירי המישכים Hinged Joints של כל זוג מכסות. כאשר הכוה התנודתי מרים את המכסות או מורידן למצבן המאוזן הנורמלי.

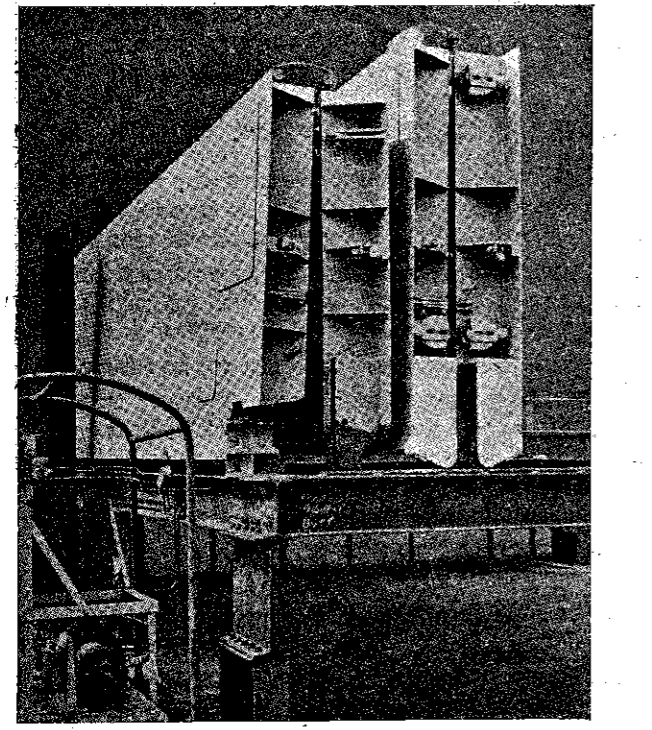
המשאבה אשר נבנתה כוללת משאבה ראשונית המספקת נחלים בקצב של 3.2 גלון/רגע, ומשאבת משנה בעלת תפוקה של 0.8 גלון/רגע. משאבת המשנה פועלת בתמידות בזמן שהמשאבה הראשונית נכנסת לפעולה באופן אוטומטי על מנת



לספק כוח נחלים מנובר להעלות או להוריד את אותו זוג המכסות הדרוש תוך הזמן הנקבע. כתוצאה קיים תמיד לחץ קבוע בנקודות הויסות מבלי להזדקק לשיטת מצברים; כל נזילה קלה מצינור הלחץ לצינור התרקה, כתוצאה מספיגה מאחרי התוף של שסתום הויסות Control Valve Spools, מתמלאת באופן קבוע. מוטור בעל 10 כח סוס מניע את המשאבה עד ל-1,200 סיבובים לרגע, והלחץ הממוצע בעבודה הנו 1,650 ליברות/אינץש מרובע.

המשקל הכולל של המכסה המודגם הנו 4.6 טון עבור הזוג הראשון ו-5.3 טון עבור הזוג השני. הזמן לפתיחתם הוא 2 רגעים ו-10 שניות; הדגמת התרמה של זוג אחד ארכה רגע אחד. המהירות המוגבלת להורדת המכסות לא היתה פחותה מ-10 שניות.

אפשר כמובן להפעיל מכסות אלה בצורה מכנית, במקרה תקלה לצינור ההידרבלי.





מזקקים אלה מיוצרים עכשיו בגדלים שונים — מיכולת קיבול של 1.000 גאלון ליום ועד ליכולת-קיבול של 50.000 גאלון ליום. עד עכשיו יוצרו מהם 12.000. המ"זקק הגדול ביותר, ביכולת קיבול של 50.000 גאלון, הוקם באי ג'ונסון בבארמור-דה. אף כי זוהי התחלה בלבד, יכולים אנו לראות, שאנו הופכים עכשיו מי אוקיינוס למי-שתייה בממדים, שאיש לא העלה אותם על דעתו לפני 10 שנים.

#### התחלת שימוש המוני

בין השאר סיפקו מזקקים אלה מי-שתייה ליותר ממיליון איש באזורים קר-ביים בשעת המלחמה האחרונה. הם המ-ציאו מי-לכוחות הבריית בשעה שפלושו לצפון-אפריקה ולאיים רבים באוקיינוס השקט. סרג'אנט אחד של ה"מארינס", ב"מאמר בכתב-עת צבאי, סיפר על היתרון, שנתנו מזקקים אלה לכוחות האמריקאיים על פני חיילי יפאן באי איבורגימה הצ'י-

חיה. הם סיפקו מי-חיים לצוללות ולא-גיות. עכשיו נזקקות להם פלוגות-עבודה, המניחות צנורות-נפט במדבר ערב, וצו-תי תחנות במקומות יבשים אחרים. הם מספקים מי-למפעלים כימים ופארמא-צבטיים, בתי-חרושת לבירה, מפעלי-נייר, מפעלי-קרח וכן לאניות בלב-ים. שאחרת היו מתקשות לשאת עמן די מי-טהורים לכל הנוסעים ולצרכי הפעלת האניה. וזהו הדרך בה פועל הויקוק בדימוס: משתמשים בקצת חום מוקדם — בדומה ל"סטרטר" של מכונית — כדי להפוך קצת מי-לקיטור. קיטור זה נדחס דיחוס מכאני, כך שהטמפרטורה שלו עולה, וכן עולה הטמפרטורה בו הוא נדחס למים. החום הנפלט, כשהוא נדחס, משמש לאדות כמות נוספת של מי-מזקק, או אפשר "לכבות" את ה"סטארטר", והכוח היחידי הדרוש מעתה, כדי שהמנגנון יוסיף לע-בוד, הוא המדחס. תהליך זה יעיל פי כמה מן המזקק הרגיל. שבו אין מנצלים את החום הנפלט על-ידי המים הנדחסים.

הייצור המוגבר הנוכחי של מי-ים שה-מלח תוצא מתוכם, הוא רק טיפה בים ב"השוואה להיקף העצום והענקי שהיה ד"רוש, כדי למלא את החסר באספקת המים להשקאה ולמערכת-המים העירונית. ברם, התחלה צנועה זו באופן יחסי גורמת לנו לחיות חזיונות ולחלום חלומות על הפיכת אזורים נרחבים של מדבר לגן-דרוה. על התהליכים הפחות ידועים גמנה ה"אידיי באמצעות חום השמש. עדיין לא פותח מוקק-שמש יעיל אף בעל יכולת-ייצור צנועה, והיחידות הקיימות מפיקות רק ליטרים אחדים ליום. תהליך אחר, ש-נעשה בקשר אליו קצת עבודה במעבדה, הוא תהליך הצינון, הטבע השתמש בשיטה זו בקנה-מידה רחב: הרי-הקרח הגדולים באזור הארקטי הם מי-טהורים, כשכל המלח הוצא מהם על-ידי הקור. אם הקונגרס האמריקאי יאשר את התק-ציב לחקירת האפשרויות, אפשר יהיה ל-צפות, איפוא, לגדולות ונצורות בשטח נצול מי-האוקיינוס למי-שתייה.

## עדות שקולומבוס היה יהודי

מאת ב. צ. גולדברג (ניו-יורק)



כריסטוף קולומבוס

במשך מאות בשנים אנו נתקלים לא אחת בשתי מלים אלה, ובשלהי המאה ה-19 התעורר ויכוח חריף בין ההיסטוריונים עמם. המקור הוא נוצרי בהחלט.

הסברה, כי כריסטוף קולומבוס היה יהודי, אין מקורה אצל יהודים, המבקשים "לרכוש" עוד שם מפורסם, למען תהילת עמם. המקור הוא נוצרי בהחלט.

עוד בימי קולומבוס נפוצו שמועות, כי אבותיו יהודים היו, בן תקופתו, ידו בארתולומאה דה לאס קאסס מצא לגבון להכריז ברבים, כי קולומבוס היה נוצרי נאמן. בארתולומאה דה לאס קאסס ישב שנים רבות בארה"ב, זמן קצר לאחר גילוי-יה, בעשותו למען האינדיאנים, בהגנתם מפני זועות ה"קונקיסטאדורים" — הכוב-שים הספרדיים. בימים ההם נפוץ היה בין המלחים פומון על אדמירל זקן ממוצא יהודי — "אי וסטוזו אלמיראנטא אסטה אספניול חודייסאנטא" (בינוי, שבו היה ידוע קולומבוס).

בדפוס אנו נתקלים במיסמך, המציין את יהדותו של קולומבוס, יובל שנים לאחר מותו של מגלה אמריקה. במיסמך דיפלומאטי לממשלתו כתב שגריר צרפת בספרד, בירדאן, על "קולומבוס היהודי". בספרות הרבה שנכתבה על קולומבוס

מערב-ספרד במיסמכים משפחתיים עתי-קים, הרומזים שקולומבוס היה בן למש-פחת אנוסים. מיסמכים אלה עוררו בין התוקרים ויכוח דומה לזה שעוררו בימינו אנו המגילות הגנוזות. בתערה הדעה המיושנת, כי מגלה אמריקה, כריסטובל קולון, זהה עם האדם כריסטופרו קולומבו מגינואה — ואיש אינו יכול עוד לקבל ברצינות את הטענות השונות והמשונות, כי מגלה אמריקה היה צרפתי, גרמני, אנגלי, או ארמני. הסברה היחידה המתק-בלת על הדעת, היא שהוא היה יהודי ספרדי, שהציג עצמו כנוצרי.

אחד המקורות החשובים, התומך בסב"רה זו, הוא ספרו של המדינאי וההיסטור-יון הספרדי הנודע סלודור דה מדריגא. בספר זה עדות רבה לביסוס הסברה, כי קולומבוס היה בן למשפחה יהודית, ש-היגרה מספרד לגינואה, כפי שעשו מש-פחות יהודיות רבות בשתמירו רדיפות האינקוויזיציה. המשפחה הוסיפה לשמר על הלשון והתרבות הספרדית, וקולומבוס חזר לספרד לאחר שהתבגר.

## קולומבוס הסתיר את זהותו

עובדה היא, כי קולומבוס, בניגוד למגלי הארצות האחרים, עשה כל מה שב"יכולתו כדי להסתיר את מוצאו. לא ב"ימים הראשונים להיותו בספרד. בהיותו בלתי-ידוע, ואף לא בהיותו על פיסגת ההילת, כשחזר מאמריקה, לא השמיע קולומבוס דבר על מוצאו או על מקום הולדתו. בכתביו הרבים, הנוגעים גם ל-ענינים פרטיים בהחלט, אין אף מלה על מוצאו. אפילו בנו פרנאנדו לא ידע אגון מוצאו של אביו. אחרי מות קולומבוס ביקר פרנאנדו באיטליה, וכתב משם, כי מצא מאות אנשים בשם קולומבוס, אך לא מצא זכר למשפחת אביו — אפילו לא בשש הערים, הטוענות שהן מקום הולדתו של קולומבוס. הוא מסיק את המסקנה, כי מוצאו של אביו ומקום הולדתו הם "ענין של סוד".

עוד בימי חייו היה קולומבוס עטוף מיסתורין. אם-כי רווחה ההנחה, כי הוא איטלקי, הוא לא השתמש מעולם בשפה האיטלקית. טוסקאנלי, אסטרונום איטלקי, הכין עבור קולומבוס את המפה לקראת הפלגתו; אך אפילו לטוסקאנלי לא כתב קולומבוס באיטלקית, והאסטרונום האי-טלקי סבר שקולומבוס הוא מפורטוגל. מגלה אמריקה לא השתמש מעולם בצורה האיטלקית של שמו, קולומבו, כי אם בצורה הספרדית, קולון. בפורטוגל ראו בקולומבוס זר, אולם בספרד הוא דיבר ספרדית במבטא פורטוגלי. אפילו תאריך לידתו איננו ידוע — נמסרו 16 תאריכים שונים, בין 1430 ל-1456.

### בן למשפחה עניה

יש רמזים לכך, כי קולומבוס היה בן למשפחה עניה. בספרו בתואר "דון" היה כה מאושר שרשם ביומנו את הערה רבת המשמעות: "עליתי מאשפתות"; אולם מאידך כתב כשנתמנה אדמירל, במכתב לגנסיך חואן: "אינני האדמירל הראשון במשפחתי, אך אניח להם לכנותני בשם הרצוי להם; הרי דוד, שהיה מלך גבון מאד, רעה צאן בטרם זכה בתואר מלך ירושלים; ואני משרתו של אותו אלהים עצמו שהעלה את דוד למעמד זה".

הדברים במכתב זה לגנסיך חואן הם אופייניים לקולומבוס. הן בהתמקדות מציון עובדות ברורות והן בציטוט התנ"ך.

קולומבוס היה אדם בעל שאיפות משי-חיות ותסביך יהודי.

### רצה לשחרר את ירושלים

הבנייתו של קולומבוס לשוט מערבה באוקיינוס האטלנטי, ולגלות דרך חדשה להודו, עשויה היתה לספק את שאיפותיו של כל מגלה ארצות שהוא — ועל אחת כמה וכמה של אדם בלתי-ידוע ועני-כ"קולומבוס. אך אצל קולומבוס לא היתה משימת-הענק אלא חלק של תבנית גדולה יותר. לאחר גילוי דרך קצרה להודו היה בדעתו לצאת בראש מסע צבאי לשחרור ירושלים משלטון התורכים, ולחדש את מלכות דוד — וכנראה ביקש הוא עצמו לשבת על כסא מלכות זה. מאחר שהבטיח לעצמו בחוזה עם המלכה איזבלה, כי יהיה משנה-המלך של כל הארצות שיגיע אליהן, ולא היה זה לגביו רק חלום. בשובו מן העולם החדש הפציר קולומבוס במלכה איזבלה שתצידו בצבא של רבבת פרשים ועשר רבבות לוחמים, כדי שיוכל לצאת בראש המערכה לשחרור ירושלים. הוא טען, כי באוצרותיו של העולם החדש יש לממן שליחות גדולה זו, שליחות שתכשיר את התנאים לקראת שובו של הגואל למען כינון מלכות השמים עלי אדמות. ברצונו היה להביא את המשיח — לא פחות ולא יותר.

### תערובת של יהדות ונצרות

דתו של קולומבוס היתה שילוב מוזר של נצרות ויהדות. הוא לא ידע תיאולוגיה נוצרית תוך מהשלמה עם ישו במשיח. אך ישו חשוב לגביו לא בשל הופעתו הרא-שונה על הארץ — כי אם משום התקנה לשובו, ולמילוי שליחותו המשיחית במונח ה"יהודי" של המלה. הוא הירבה ב"י"חושים על מועד "קץ הימים", כלומר בוא המשיח, בדומה לאנוסים רבים. תא-ריכים נהג לציין לפי לוח שנים ביצירה העולם, בדומה ליהודים, ולא מהולדת ישו, כפי שעשו הנוצרים. הוא דיבר על ירושלים כעל "טבור העולם" — ביטוי תלמודי בלתי מקובל אצל הנוצרים.

### התסביך היהודי

מעל לכל בולט אצל קולומבוס תסביכו היהודי. הטופס של הספר "אימיגו מונ-דיי", ספר הגיאוגרפיה המקובל של זמנו, שהיה ברשותו, כולל הערות בענינים יהודיים. כך למשל ליד השם ירחו רשום:

"עיר ששמה נפרסם יהודית ליהושע"; ועל דף אחר רשם: "מקומות יהודים רבים נזכרים כאן". במקום אחר אנו מוצאים את הערה: "כל העמים קיבלו את האס-טרונומיה מידי היהודים". לאחר גילוייה של אמריקה כתב, כי נתמלאה נבואתו של ישעיהו. בימי סערה בים, בכתבו על הגלים הגבוהים, הוא הוסיף: "דבר זה לא אירעה אלא בימי היהודים, בצאתם ממצרים בהנהגת משה". ברגע של יאוש, בשעת מסעות אחרים, כתב על עצמו: "מה לא עשה אלהים למען משה ודוד? מאו לידתי שמר עלי... נתן לי את איי הודו... האם הפליא מזה עשות למען ישראל, בצאתם ממצרים?"

### הוריש כסף ליהודי

בצוואתו עשה קולומבוס דבר מוזר, בצוואתו "ליהודי, המתגורר בכניסה לג'וטו ליסבון, או ליהודי אחר, שיקבע ע"י כומר, את הסכום השווה לחצי מטבע של כסף". היה זה מעשה סמלי של תודה עם יהודים, תוך כדי כתיבת הצוואה. יש דברים סמליים אחרים, שלא כולם יכולים להיזכר כאן. כשכתב קולומבוס מכתבים לזרים, נהג היה לצייןם בחלק העליון בצלב המקובל. לציון דתו של הכותב, אולם 13 המכתבים לבנו אינם נושאים ציון כזה, חוץ מאחד שאותו היה צריך הבן להראות למלך ספרד. בשאר המכתבים בא תחת הצלב סימן המזכיר את האותיות העבריות ב' וה', ראשי התיבות של "בעזרת השם". ולמען בנו צייר קולומבוס חתימה משפחתית מיס-תית, המורכבת מן האותיות שד"י.

### המסקנות

דברים אלה ואחרים, שאין מקום ל"פרטם כאן, רומזים, כי קולומבוס היה יהודי או אנוס. שנוגד בספרד, חונך בא"י טליה, חזר לספרד דרך פורטוגל, בתקופה שבה השתוללה האינקוויזיציה. היה עליו להסתיר את יהדותו, אולם הדבר רק חיזק בו את הרגשות היהודיים ואת הכ"מיהה המשיחית.







רוחב מיצר באב אל מאנדב כ-35 קילומטרים. מימיו מתרומם אי קטן — פרים. האי מחלק את המיצר לשתי תעלות צרות. התעלה המערבית חשובה יותר, כי רחבה — 28 קילומטר, מימיה גם עמוקים — 320 מטר. התעלה המזרחית צרה מאוד, על כן חוקים בה יותר הזרמים. רחבה 3,5 קילומטרים, מימיה רדודים — עומקם מגיע ל-30 מטרים בלבד. האניות משתמשות בדרכן אל תעלת סואץ וממנה בתעלה המערבית בעיקר.

ים סוף שוכן באחד האזורים החמים בחבל כולו. בקיץ עולה הטמפרטורה יום יום עד 45 מעלות צלסיוס, לעתים קרובות אף ל-50 ויותר. גשמים כמעט ואינם יורדים כלל. ההתאידות אינטנסיבית ומשום כך גבוהה הלחות היחסית. בגלל כל הגורמים האלה קשה לשאת את האקלים. החופים לאורך הים כמעט ואינם מיושבים. לא נעים לעבור בים אף באניות נוסעים נוחות. התפלגה בקטע ימי זה נחשבת למיגע ומרפה את כוחות האדם.

ים סוף מצטיין בתכונות מיוחדות של מימיו. הם חמים מאוד. כמו המים בימים טרופיים. באזור החם מתחממים מאוד המים. בקיץ מגיעה הטמפרטורה של המים העליונים ל-25 עד 30 מעלות צלסיוס. המים מלוחים מאוד, אחוז המלח עולה על זה שבימים הפתוחים האחרים. ההתאידות באזור גדולה מאוד, על כן מתרכזים המלחים במים. אין משקעים שיוסיפו מים זכים לים סוף, חסרים גם נחלים שיביאו לו מים מתוקים. מימיו מכילים 4,1 אחוזים מלח, לעומת 3,5 אחוזים במי האוקיינוסים ורוב הימים הפתוחים.

ים סוף נחשב לים טרופי גם בגלל הכפים והאיים האלמוגיים המרובים הצומחים מימיו. כמעט את כל אורך החוף מלווה שרשרת ארוכה של כפים ואיים כמחרוזת בלתי-פוסקת. האיים קטנים מאוד ואף זעירים. הם חשופים מכל שיח וצמח. באקלים השחוף, חסר הגשמים אין מים שיפרו צמחיה טבעית עשירה. האלמוגים הסלעיים בולטים בארטילאומם, כי אין התנאים נוחים להתהוות עפר פורה שיוזן צמח. כל האיים בלתי מיושבים. רק דייגים עוגנים לפעמים בספינותיהם לידם, כדי לנוח או ליבש את שלל הדגים, ואף הם מביאים את מי



צוות א/מ דגן באפריקה המערבית

השתיה עמיהם. רוחב רצועת הכפים והאיים מגיע לקילומטר אחד.

הכפים מתרוממים מעל למים רדודים מאוד. מן הכפים שוקע החוף מורחה במהירות ובתלילות לעומק של 60 עד 150 חוט (כל חוט מידתו 1.88 מטרים בקירוב). בין שלשלת הכפים והחוף משתרעת רצועת מים רחבה, ובמקומות אחדים אף עמוקה. המים הסגורים הללו אמנם רוגעים אך אינם נוחים כלל לספנות. במים מצויים כפים פילגיים, שהם סלעים ואיים תתימיים זעירים. הם מכוסים רוב הזמן מים רדודים ואין לגלותם בנקל. בעת סופות וסערות ניכר רשמים, כשגלים עמוקים מכים בים הם נשברים על פני הצוקים התתימיים, אז נראה על פני הים פס לבן של גלים שבורים. כשהים שקט ורוגע בולטת רצועת הכפים הפלגיים בצבע מיוחד של מי הים. המים המכסים אותם נראים כבהירים-ירקרקים, בניגוד לצבע התכלת של המים העמוקים.

שלשלת האיים והכפים המלווה את חוף הים מהווה מכשול לספנות, כי איים רבים קשורים ביניהם על ידי סף רדוד מאוד שאין לעבור אותו אפילו בספינת דייג רגילה. המעבר מן החוף אל הים הפתוח אפשרי רק דרך תעלות טבעיות עמוקות, הן משמשות נתיבים לספנים. התעלות הללו נמצאות מול שפכי ואדיים שביבשה, אפשר לראות בהם המשכים טבעיים לאפיקי הנחלים, אם כי הללו חרבים כיום ואין בהם זרם מים כלל. בעבר הגיאולוגי שטפו בהם מים בשפע והיה בהם כוח לפרוץ פתחים. בעת סופה בים סוף אצות ספינות הדייגים אל החוף לעגון מאחורי שלשלת הכפים והאיים הנוחנים מכסה הגון, אבל הכפים הפילגיים מסוכנים לא פחות מאשר גלי הים. לא ספינה אחת נשברה לרסיסים כשנורקה עליהם. יוצא אפוא כי חופי ים סוף אינם נוחים לספנות.

החוף עצמו אינו מתאים לעגינה. אין לו גם ערך רב מבחינה כלכלית. העורף הוא מדברי ובלתי-מיושב. האקלים קשה מאוד, אין דרכי תחבורה נוחים וזולים שיובילו מן החוף המערבי אל עמק הנילוס הפורה והמיושב בצפיפות. אין גם מי שתיה שיספיקו לתצרוכת המינימלית של אוכלוסיית קבע. כל אלה מנעו התהוות של עיר נמל אפילו בגודל בינוני. אין פלא בדבר שאין למצוא על החופים המערביים של מצרים אפילו עיר נמל אחת הראויה לשמה. בחוף המערבי בנויות ערי נמל אחדות, ביניהן אחת, היא ג'דה, בעלת מעגן מלאכותי ונה, אך התפתחותה המהירה בשנים האחרונות קשורה בשגשוג הכלכלי בערב הסעודית שבא על מדינה מדברית זו בעקבות מעינות הנפט העשירים השופעים כמויות עצומות של שמן הסלע בחופי המפרץ הפרסי. בחופי מצרים בנויות רק שתי עיירות נמל קטנות, מהן מיצאים מחצבים אחדים, בעיקר פוספטים, הנכרים במדבר שמערב לים סוף. מי הבארות המקומיות אינם מספיקים אפילו לתצרוכת המצומצמת של התושבים המעטים ומן ההכרח לזקק מים מן הים.

חוף הים עצמו ישר הן בצד המצרי והן בחצי אי ערב. אין בו מפרצים שיתנו מעגן בטוח לספינות. בקטעים רבים מתקרבים הרי המדבר עד גלי הים ממש מבלי להשאיר אפילו מישור צר למעבר. החוף המצרי ארוך מאוד, אם כי אינו מפותל. קו החוף המצרי הפונה אל ים סוף ואל שני מפרציו החשובים, מפרץ סואץ ומפרץ אילת, הגיע ל-1700 קילומטרים.

אחר מבצע הכבוש של צה"ל הוא נתקצר ב-500 קילומטרים ויותר. אך ערכו הרב של החוף מונחה בתעלת סואץ ובתנועת האניות הרבה שבה, אבל לא במקומות עגינה בחופי ים סוף. על ההרים היורדים בתלילות לים, לרבים דמות קירות זקופים, נשברים הגלים ומקשים על הספינות להתקרב אל החוף. מרכס ההרים הארוך יוצאים כפים אל מי הים. הם נראים כמו חצאי איים זעירים חשופים ושוממים. בערבית הם נקראים "ראס". הגדול בין הכפים הוא ראס באנה הנמצא קילומטרים אחדים מצפון לחוף הסרטן. הכפים סוגרים על מפרצים זעירים, אך אין להם כל ערך לספנות. ראס או זית נחשב לצפוני בין הכפים. הוא ומפרצו הזעיר סוגרים על מפרץ סואץ מדרום. ליד הכף מצויה קבוצה גדולה של איים אלמוגיים.

רבים האיים בים סוף. הם קטנים וזעירים. אחדים מהם איים וולקאניים שנתהוו על ידי התפרצויות הרי געש בתקופות גיאולוגיות קודמות. איים אחרים הם יבשתיים. האיים נקרעו מהגוש היבשתי והוקפו מי ים. רבים גם האיים האלמוגיים. זהו האזור הצפוני ביותר בתבל בו מופיעים איים אלמוגיים, המצויים רק בימים טרופיים חמים. אלמוגים שלמים (מושבות אלמוגים) והן שברים נשטפים אל החוף ומכסים את שפת הים הצרה. אין למצוא באיים אלה מים, אין בהם צמחייה, על כן אין הם מיושבים.

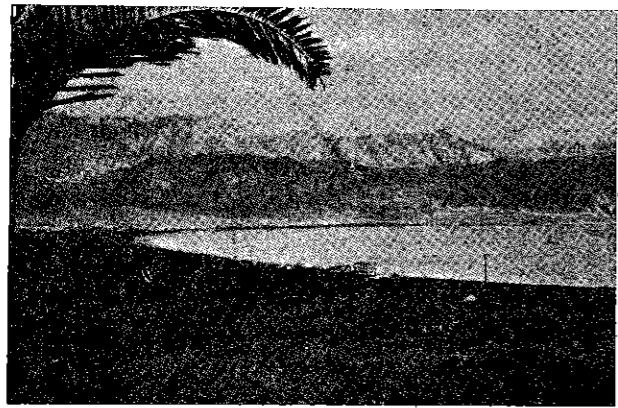
בימי קדם היתה חשיבות כלכלית רבה לים סוף. הנילוס היה מחובר עם מפרץ סואץ. ספינות סוחרים הפליגו ממצרים וכן ממפרץ אילת לערב הדרומית, לאפריקה המזרחית, להודו, לסילון, ובתקופות מסוימות אף לסין. מאז ימי קדם ועד התקופה הערבית היו יחסי מסחר ערים מאוד בין הארצות השוכנות על חופי הים התיכון לבין הארצות המזרחיות. המסחר חייב תנועת ספינות רבה. אף ערי נמל אחדות נבנו על חופי ים סוף הבלתי נוחים. בימי הביניים התנוון המסחר יותר ויותר. את מכת המוות הוא קבל אחרי גילוי הדרך להודו מסביב לכף התקה הטובה (סוף המאה ה-15). ים סוף נעזב כמעט. אניות גדולות לא פקדו אותו, הים היה נידח ונשכח, הוא לא עמד במרכז הספנות הערה במאות של התגליות הגדולות והתרחבות המסחר. נתיבים של אניות לא עברו בו. חופיו השוממים לא משכו את לב הסוחרים והספנים האירופים. אל הודו וסין היו דרכים נוחות יותר. ספינות מפרש ערביות שוטטו על מרחבי הים. מהן עסקו בהובלת סחורות בין העיירות ששכנו על החוף הערבי, מהן הובילו בעונת העליה לרגל עולי רגל לחג'אז, מהן עסקו בשוד ימי. ספינות אחרות העבירו עבדים כושים מאפריקה לערב. אכן יש המפרשים (פרוש "חפשי") את השם באב אל מאנד, דהיינו שער האבל בכך, שרבים התאבלו והוזילו דמעות כשהובלו בספינות דחוסות דרך המיצר אל העבדות. כך היה המצב עד לפני 90 שנה בקירוב.

המצב נשתנה כשנפתחה תעלת סואץ. מיד הפך ים סוף לאחד הנתיבים הימיים החשובים בתבל. תעלת סואץ מקצרת את הדרך מארצות אירופה להודו, למזרח הרחוק ולאוסטרליה במידה ניכרת, על כן רבות האניות המפליגות בו, מהן גדולות מאוד המפליגות במרחבי האוקיינוסים. אבל נמלים לא נפתחו על חופיו. לא קמה כל עיר חדשה, כי לא היה צורך בה. נמל עדן בדרום ונמל סואץ בצפון גדלו והתרחבו מאוד בעקבות התחבורה הימית הגדולה. הן ציידו את האניות בכל הדרוש, לא היה צורך בתחנות ביניים.

בשנים האחרונות רבה מאוד התנועה של מיכליות נפט. אלפי מיכליות עוברות מדי שנה מהמפרץ הפרסי דרך ים סוף ותעלת סואץ אל הים התיכון ואל אירופה. הן מעבירות עתה כ-70 מיליון טון שמן הסלע בשנה אחת. כמות זו גדלה בעשרות אחוזים בכל שנה. כמעט כל הנפט הדרוש לארצות אירופה המערבית עובר בים סוף.

### מפרץ אילת

שרטון תימי, מכוסה מים רדודים מאוד והנושא עליו איים אלמוגיים רבים, הפוזרים בצפיפות מהווה את הגבול בין ים סוף לבין מפרץ אילת. הכניסה למפרץ צרה מאוד. מחצי האי ערב הגדול חודרת בליטה, חצי אי משנה דרומה-מערבה, יוצר מיצר צר מול הישוב הזעיר שבסיני, נבך. רוחב המיצר, הנקרא תיראן, כ-8 קילומטרים. מדרום לצואר בקבוק צר זה מתרוממים שני איים, סנאפיר במזרח ותיראן במערב. האי האחרון גדול למדי, ארכו המכסימלי 12,5 קילומטרים, אך אין הוא שונה באפיו משאר האיים בים סוף ובמפרציו. אין בו מים, הוא



אילת — המפרץ ומבט לעקבה

חסר צמחיה, שומם ובלתי מיושב. רחבו 5 קילומטרים. השטח מכוסה חול. בצדו המערבי מתרוממות גבעות עד לגובה של 85 מטרים. האי סנאפיר קטן, ארכו 6 קילומטרים בלבד.

כרוניסט בינטיני שחי במאה השישית, פרוקופיוס, כותב, כי באיי-יטבה או יותטבת (היא תיראן) ישבו יהודים "אוטונומיים", בעלי שלטון עצמי. רק יוסיטיניוס הקיסר אילצם להכנס לקיסרות בינוץ. זהו המקור היחיד על הישוב היהודי באי. ההיסטוריון צבי גרץ קרא לאי "ממלכה יהודית". התנאים האקלימיים מונעים הנחה זו, הרי לא היו שם מים לישוב גדול. כנראה התבצרה באי קבוצה מבין יהודי ערב, שגבתה מסים מכל אניה שעברה במיצר תיראן.

הכניסה למפרץ אילת קשה גם מסיבות נוספות. במים פזורים צוקים סלעיים ואף כפים פילגיים, המאיימים על כל ספינה שלא נוהרת בהפלגתה. האי תיראן נראה כפקק מושלם הסוגר באופן הרמטי על הכניסה. אפשר להכנס למפרץ אילת רק בין האי תיראן במזרח לבין חצי האי סיני במערב. המרחק בין שניהם מגיע לארבעה קילומטרים בלבד. השליט על האיים שליט על המפרץ, כי אין לעקוף את המיצר הזה. המצרים ניצלו את עמדתם זו. הם שלטו שליטה מוחלטת על השער הימי

## הערות בענין הצביעה באניות

יותר מדי זמן מחבובו באניות בעולם על גירוד צבע מברגים, הברגות, גסקטים ומקומות אחרים, שמכת-חילה לא היו צריכים להיות צבועים. קצת תשומת לב לחוקים ההגיוניים האים יחסכו זמן ויטיבו את מראה האניה.

בשום פנים ואופן אל תצבע גסקטים מגומי שעל דלתות הרמטיות ועל כל מיני פתחים אחרים באניה. אל תצבע שום הברגות, טבלאות עם שמות המחד לקות, רשתות אויר ומגני אבק בתחתית האניה.

אל תצבע אף פעם, בלי פקודה מיוחדת, מקומות שלא היו צבועים קודם לכן.

אל תצבע ואל תכסה אותיות או מספרים בלי פקודה מיוחדת. לכל אות ישנה חשיבות מיוחדת באניה, ואסור בהחלט לכסותה בצבע.

היות וישנם חוקי צביעה אופיינים לכל אניה ואניה, אל תצבע שום דבר בצבע שונה מהקודם, בלי הוראה מיוחדת לכך.

בצביעה השחמש במעט צבע על קצה המברשת. אל תצבע בהצלבה, צבע תמיד בקוים מקבילים, אל תצבע אף פעם בשכבה עבה. זה יתקשה מבלי להתיבש, ותמיד ימשוך לכלוך. צבע בשכבה דקה — זה יתיבש מהר ויצור שכבה קשה.

אל תצבע אף פעם על לכלוך או שטח גס, בלתי-מוכן לצביעה. לעתים קרובות מדי צבועים אנו במקום לגרוד. כל שטח המיועד לצביעה יש לגרוד ולהחליקו לפני הצביעה.

זכור! בצביעת או רחיצת בנינים מעל הספון, תמיד תתחיל בצד שמעל הרוח, ותתקדם עם הרוח, כך שהצבע או המים לא ילכלכו את השטח הרחוק או הצבוע.

בשעת צביעת תרון או שימון מערך האניה, דרך פשוטה למניעת לכלוך הספון היא להכניס את פחית הצבע לתוך דלי, ולהכניס סמרטוטים מסביבה, כך שבשעת נקוי המברשת מעודף הצבע יטפסף הצבע על הסמרטוטים וישאר בדלי ולא ידלוף על הספון. זה ישמור על נקיטת הספון.

בניקוי מברשות ששמשו לצביעת לבה, יש להש-תמש באלכוהול (אם אין לך אלכוהול השתמש בשמן פשתן) ואחרי כן במים וסבון. מברשת כזו אסור שתשאר באויר זמן ממושך בלתי רחוצה, מסיבת התיבשותה המהירה.

שמן פשתן שמושי מאד לרבוך מברשות שהתקשו.

זכור! צביעה טובה דורשת מברשת טובה. מברשת טובה דורשת תשומת לב.

רחוקות מגיעה אנית קיטור קטנה לעקבה. הירדנים תכננו להקים בעיירה זו נמל מים עמוקים, אבל לא התקדמו מעבר לתכנון. עתה גדולים הסכויים לפתוח נמל גדול באילת היש-ראלית. הרי כאן השער הישיר אל עבר ארצות המזרח, מבלי שיהיה צורך להשתמש בתעלת סואץ כדי להפליג להודו, למזרח הרחוק ולארצות אפריקה המזרחית. בעקוף התעלה אפשר לחסוך את דמי המעבר היקרים.

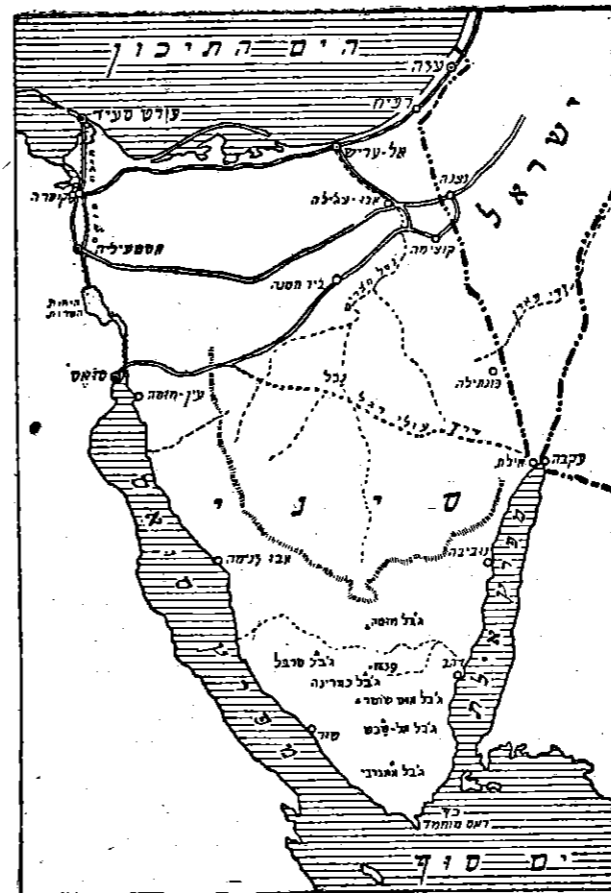
### מפרץ סואץ

מפרץ סואץ המערבי דומה לשכנו המזרחי בתכונותיו הפי-סיות. מפרץ סואץ גדול בהרבה הן באורך והן ברוחב, וכמובן עולה גם בשטח. המפרץ מפריד בין חצי אי סיני במזרח לבין מצרים במערב. הוא חצי טבעי בין אסיה ואירופה. אף המשכו בצפון, מיצר סואץ הצר, נחשב מימי קדם כגבול בין 2 היבשות. המפרץ מתחיל ליד הכף הדרומי של חצי האי סיני, הוא ראס מוחמד. הכניסה מים סוף אל המפרץ נקראת מיצר (ימי) ג'ובל, אבל אין לראות במעבר ימי זה מיצר במובן יחסי, כי אין הוא צר יותר מאשר המפרץ עצמו. ליד הכניסה דוקא נראה פתח רחב — 50 קילומטרים הוא המרחק ממזרח מערבה, קבוצת איים גדולה, הקרובה יותר ליבשת אפריקה מאשר לסיני, מיצרה על המעבר. האיים דומים במבניהם ובשמותם לאי תיראן שבכניסה למפרץ אילת, שלושת האיים הגדולים נקראים ג'ובל, טוולה ושדיאן.

כוון המפרץ צפוני-מערבי. הסטיה סימטרית מתאימה לסטיה המזרחית של מפרץ אילת, המפרץ פונה 25 מעלות מערבה מן הקו הצפוני. אורך המפרץ מראס מוחמד עד העיר סואץ 290 קילומטרים. הרוחב הבינוני 30 קילומטרים. הרוחב המכסימלי 42. המים רדודים מאוד כי הם מכסים מסד יבשתי המשתרע על פני כל השטח. העומק אינו עולה על 80 מטר. גם בכניסה למפרץ זה מתרומם על קרקע הים סף גבוה ועליו איים קטנים ואף כפים פילגיים. המכוסים מי ים. אולם אין הכניסה אל מפרץ סואץ צרה כמו בשכנו המזרחי ואין לסגור עליה בקלות. פתח רחב משמש דרך כניסה לאניות. אף לגדולות מאוד העוברות בתעלת סואץ. מסיבה זו מהווה המפרץ חוליה חשובה בנתיבי הימים.

החופים במזרח ובמערב שוממים כמו בכל האזור. האקלים המדברי, חוסר גשמים, המחסור במי השקאה ואפילו מי שתיה, מונעים מהאדם להתישב באזור. נקודות הישוב הזעירות והבודד-דות אינן משנות את התמונה הכללית של המצב. בעיירות טור, אבוו נימה, ובישובים החדשים ליד שדות הנפט (סודר, ראס מטרמה, אסל) עוגנות ספינות כדי להוציא את האוצרות מסיני. כדומה למפרץ אילת מסתיים גם מפרץ סואץ בצפון במפרץ משנה צר, בליטה בתוך היבשה. הרוחב בקצה הזה כששה קילומטרים בלבד. שם נכרה הפתח לתעלת סואץ, תעלת כניסה מוגנת על ידי סוללות עפר החודרת קילומטרים אחדים לתוך המפרץ. עיר נמל קטנה וחדשה, פורט טופיק, שומרת על הכני-סה. העיר בנויה על אי מלאכותי, בעת החפירה שפכו על קרקע הים הרדוד סלעים ועפר ויצרו את האי. פורט טופיק משמשת בעיקר כנמל לאניות מלחמה מצריות. העיר הגדולה והעתיקה סואץ נמצאת ממערב לתעלה בקצה הצפוני של המפרץ. מי הים בסביבה רדודים מאוד, היה צורך להעמיק באופן מלאכותי את האפיקים הנוחים להפלגת אניות גדולות הנכנסות אל התעלה.

י. ב.



מפרץ אילת אינו נמצא מעל למסד יבשתי כמו שכנו המערבי. מפרץ סואץ, מימיו אינם רדודים. העומק הבינוני 500 מטרים. בחלק הדרומי הם מתעמקים עד כדי 1000 מטר ויותר. המסד היבשתי אינו אלא פס צר מאוד המלווה את החופים. התפשטות המועטת הליוה בצורת החופים התלולה היורדים בזקיפות אל הים. את נטייתם החדה הם ממשיכים גם במים, משום כך הם מתעמקים עד מהרה.

גם במפרץ אילת מצויות עוד מושבות אלמוגיות. על החופים אפשר לאסוף אלמוגים רבים. אולם כיום אין בו איים, מלבד אחד. האי היחיד מתנשא רק קילומטרים אחדים מדרום לאילת, כ-400 מטרים בלבד מרחק משפת הים ליד טבא. הוא השתייך למצרים. האי קטן אך מענין מאוד בגלל השרידיים היפים של טירה צלבנית. בערבית הוא נקרא ג'זירת פרעון. בימי הביניים כינוהו הצלבנים בשם "איל דה גריי". במאה השתיים-עשרה התפרסם האי. אביר פרנקי, רינווד דה שטיליון, אסף בעקבה, ששמה היה אז אילין (ובכן אילת) ובחופי האי צי ספינות. הוא יצא עם אביריו דרומה, כדי לכבוש את מכה הקדושה למוסלמים. המסע נכשל, האנשים אבדו, רק שרידיים רומנטיים על גבנוני האי השומם מעידים על ההרפתקה ההיס-טורית. האי נותן לפעמים מחסה לסירות הדייגים. גדלו 320 מטרים על 100; הוא גבונוני. אי זעום נוסף נראה לא רחוק משם.

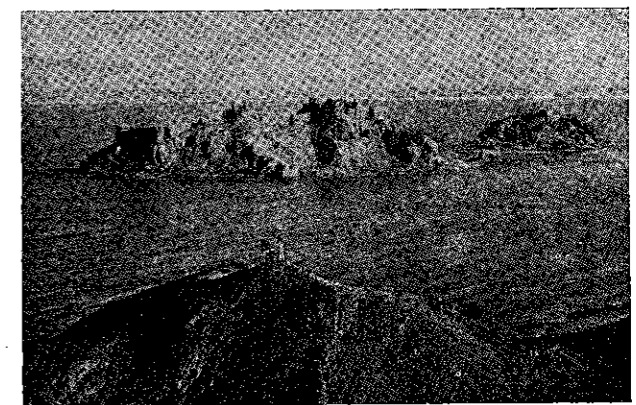
המפרץ אינו מהווה כיום נתיב ימי לאניות, אם כי בימי קדם הפליגו בו ספינות רבות עמוסות סחורות. מעציון גבר או אילת הן הפליגו לאופיר ולארצות רחוקות אחרות ששכנו על גדות הימים. כיום נראות ספינות מפרש מעטות, לעתים

הזה. הם לא הרשו לאניות ישראליות לעבור בדרך ימית זו, אם כי על פי החוק הימי הבינלאומי, שמכבדים אותו כל העמים בעלי חופים ימיים, אין נחשבות גישות צרות מסוג זה כמים טריטוריאליים והמעבר בהם פתוח כמו בימים פתוחים. אכן, המצרים שלמו ביוקר רב בעד ההפרה של החוק הבינלאומי וגם בעד אי התחשבות בהסכם שנכרת בעת שביתת הנשק ברודוס. כוחות ישראלים שולטים עתה על השער למפרץ אילת.

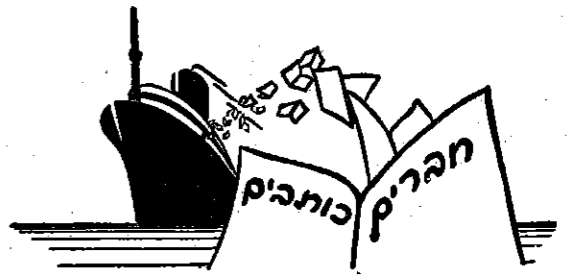
כוון המפרץ צפוני-מזרחי; הסטיה מהקו הצפוני אינה רבה, כ-15 מעלות בלבד. אורך המפרץ מן האי תיראן, השוכן על קו הרוחב 28 מצפון לגריניץ' 165 קילומטרים. המפרץ צר מאוד. הוא נראה כחדירה עמוקה וצרה של הים אל בין השטחים המדבריים. צורתן היא תוצאה של קו השבר והשקע הגיאולוגי, כי המפרץ שוכן אף הוא באחד האגפים של השקע הסורי-האפריקאי הגדול. המפרץ צר מאוד, רחבו הבינוני אינו מגיע אלא ל-200 קילומטרים, המכסימלי 27. בצפון הוא צר יותר. המפרץ מסתיים בבלוטה ימית צרה מאוד — כ-5 קילומטרים מפרידים כאן בין החוף הישראלי לבין החוף הירדני. ביום בהיר, וימים בהירים הם הכלל באזור הזה, אפשר לראות מן האניה המפליגה בים יפה לא רק את החופים אלא גם את הנעשה בהם. אולם אין דבר מלבד הנוף המקסים שימשוך במיוחד את העין. האזור שומם.

הרים גבוהים מלווים את חוף המפרץ מהצד המערבי. בחצי האי סיני מתנשאים אל על הרים בגובה 2000 מטר ויותר ובולטים יפה בצבע הסגוני של סלעייהם ובצורתיהם המבו-תרות עד להפליא. בקטעים אחדים נופלים ההרים אל הים ממש בקיר גבוה ותלול, כאחרים הם משאירים רצועת מישור שפלה וצרה, בדרום היא מתרחבת קצת. החוף אינו מיושב, כי הוא מדברי. אך שלוש נקודות ישוב זעירות בנויות על שפת המפרץ, בהן נמצאו תחנות משטרה מצריות וכן התגוררו שם מעט פועלי מכרות. בדרום, בכניסה למפרץ נמצא הישוב נבך. הנקודה דהי, כנראה בא השם ממכרות הזהב, שוכנת על שפך ואדי נסב, המוליך בחורף מעט מי שטפונות. על שפך ואדי וואטיר הארוך נמצאת נויבה, ממנה יוצאת דרך עפר לעבר הנקודה כמרכז סיני נחל. סמוך לגבול המנדט מתרומם בנין המשטרה טבה, בה היה גם ישוב אזרחי זעיר.

החוף המזרחי שייך כולו לערב הסעודית. הרי מדין הגבוהים מתרוממים ישר מן הים אל על ואין כל שפלה ראויה לציון שתפריד בין המים לבין ההרים. האזור מדברי ואין בו כל ישוב.



אי האלמוגים — ליד אילת



# אגוד הימאים לאן?

את ציינו בכל ציי העולם פקד שפלו. אין לומר כי קברניטי אגודנו לא נצלו את הנאות שקדמה לו. תוזה העבודה שנחתם כראות ועל התקדמות רצינית ובריאה ובמובן זה הבריאות קודמת לכל. כי אין להתלהב מסתם העלת משכורה שאינה קשורה במשהו וכאן היה הדבר קשור בשימת הדגש על התקדמות ה- מקצועית, הדרגה והוותק בים.

כך העלאה באה כשכר הצמד לדיעה ולגסיון. לא אטעה אם אומר שקיימת איווה רגויה ומגנית או עונתית ברמת השכר למרות זאת שאין לחדול מלחבוץ תקונים סוציאליים נוספים. דבר שהוא לחם חוקי של אגודים, דבר שבשגרה לשפור ולתקנון של החוזה. ועם זה ה- עלאת רמת החיים כי גם בהתחשב בזמן הרע בספנות לא נמצא עדיין פצוי שיחסה ויכפר על ניתוק אדם ממשפחתו או מאחצו. חבר שאנו יכולים לדרוש מהדשים, רוקים וצעירים. שלפחות בשנים הרא שונות לנסיעתם בים. אך לגבי ימאים ותיקים ובעלי המשפחה אין שום פצוי להפלה בים. ברור מן ששכר המיקוח של אגודנו עם תברות הספנות הוא חלש בכל הקשור בחומרות. אך בכל קברניט טוב צריך אגודנו להפנות את המאבק לצירי אחר שבו הדבר ניתן לעשות ובשטח זה העבודה היא רבה. היה ויכוח על מסחר והברחות. המועצה בהתכנסותה הנה באור פן ממצה ועמוק בבעיות אלו. ונגעה מבלי אפשרות להתחמק בבעיה התברותית כי הדברים קשורים אחד בשני. קיים היה תהליך חברתי ואוירה מסוימת שיצרה אפשרות ואפילו פתוי. לירידה במדרון לא אנסה לנתח פה מה הגורמים שהביאו לכך דובר ועל כך רבות. אך הבה ננסה להגדיר לעצמנו למה אנו שואפים. מה נעשה לשם השגת המטרה. יש האומרים שצריך לחזור לאוירה שהייתה קיימת לפני השביתה וכאן אני מתקן לאומר

את ציינו בכל ציי העולם פקד שפלו. אין לומר כי קברניטי אגודנו לא נצלו את הנאות שקדמה לו. תוזה העבודה שנחתם כראות ועל התקדמות רצינית ובריאה ובמובן זה הבריאות קודמת לכל. כי אין להתלהב מסתם העלת משכורה שאינה קשורה במשהו וכאן היה הדבר קשור בשימת הדגש על התקדמות ה- מקצועית, הדרגה והוותק בים.

כך העלאה באה כשכר הצמד לדיעה ולגסיון. לא אטעה אם אומר שקיימת איווה רגויה ומגנית או עונתית ברמת השכר למרות זאת שאין לחדול מלחבוץ תקונים סוציאליים נוספים. דבר שהוא לחם חוקי של אגודים, דבר שבשגרה לשפור ולתקנון של החוזה. ועם זה ה- עלאת רמת החיים כי גם בהתחשב בזמן הרע בספנות לא נמצא עדיין פצוי שיחסה ויכפר על ניתוק אדם ממשפחתו או מאחצו. חבר שאנו יכולים לדרוש מהדשים, רוקים וצעירים. שלפחות בשנים הרא שונות לנסיעתם בים. אך לגבי ימאים ותיקים ובעלי המשפחה אין שום פצוי להפלה בים. ברור מן ששכר המיקוח של אגודנו עם תברות הספנות הוא חלש בכל הקשור בחומרות. אך בכל קברניט טוב צריך אגודנו להפנות את המאבק לצירי אחר שבו הדבר ניתן לעשות ובשטח זה העבודה היא רבה. היה ויכוח על מסחר והברחות. המועצה בהתכנסותה הנה באור פן ממצה ועמוק בבעיות אלו. ונגעה מבלי אפשרות להתחמק בבעיה התברותית כי הדברים קשורים אחד בשני. קיים היה תהליך חברתי ואוירה מסוימת שיצרה אפשרות ואפילו פתוי. לירידה במדרון לא אנסה לנתח פה מה הגורמים שהביאו לכך דובר ועל כך רבות. אך הבה ננסה להגדיר לעצמנו למה אנו שואפים. מה נעשה לשם השגת המטרה. יש האומרים שצריך לחזור לאוירה שהייתה קיימת לפני השביתה וכאן אני מתקן לאומר

את ציינו בכל ציי העולם פקד שפלו. אין לומר כי קברניטי אגודנו לא נצלו את הנאות שקדמה לו. תוזה העבודה שנחתם כראות ועל התקדמות רצינית ובריאה ובמובן זה הבריאות קודמת לכל. כי אין להתלהב מסתם העלת משכורה שאינה קשורה במשהו וכאן היה הדבר קשור בשימת הדגש על התקדמות ה- מקצועית, הדרגה והוותק בים.

# מרפאה ליוורדיים

לכבוד שר הבריאות לשכת השר ירושלים.

כבוד השר, ציבור הימאים סובל מהעדר מרפאה כל לית. המרפאה הנוכחית הקיימת צמודה לחב "שהם" בלבד, דבר שיעולל להתבטא בהשפעת המעביד על מדיניות. מועצת הימאים התליטה לפנות לכל הגורמים; ממשלתיים וקופיזם שבמשותף יקי מו מרפאה אחת כוללת לימאים בסביבות הנמל.

הצורך במרפאה נובע מסיבות: —  
1. חלק ניכר של ימאים אינם ימאים ואינם צמודים לשום מרפאה.  
2. פיקוח מתמיד על רמת בריאותו של הימאי.

3. מגיעת התרופות של הימאי בין המרפאות השונות ועמידה בחור לקבלת טיפול בדיקות. מוסדות קופיזם בחיפה הכירו בחובות המרפאה ונתנו הסכמתם העקרונית על הק מתה, ואני מציינו התחייבנו לגייס כספים ממקורות שונים למטרה זו.

ניסיון לשתי את משרד הבריאות סניף חיפה, שהתלהב בתחילה לתכנית זו. אולם חזר בו כאשר התחילו בדייקים תכליתיים. משרד הבריאות רציני שיעמיד להשתלבו מקום מתאים כשטח הנמל, דבר שהיה מאוד חצוי או בסביבתו. הפעלת קופיזם בחיפה נתקלת בקשיים של השגת מקום מתאים, או מגוש לצורך הקמתה של המרפאה. ידוע לנו שקיימים מגשים בבעלות האר צר, נסכים עירוניים. לכן הננו פונים אליך כבוד השר שתפעיל את מלאו השפעתך על משרד האוצר שיעמיד לרשות קופיזם מגוש או מקום להקמת המרפאה.

סככור רב, ריח ולטר דלמן

# תוספת יוקר

לכבוד חב"י נתיבי הים התיכון חיפה. בהתאם לזכרון דברים בין הועצה של ההסתדרות לבין התאחדות בעלי התעשייה בענין תוספת יוקר חודשה מיום 16.7.58 אשר מחייבת את מקומות העבודה בארץ, נבקשכם אפוא לשלם לעובדיכם את התוספת יוקר החודשה, שלישית במקום 3,2%, 6,8%. העתק זכרון הדברים מצ"ב. נבקשכם לאשר קבלת מכתבו ואשרור על חשולו תוספת היוקר מיום 15.7.58. בכבוד רב, ריח ולטר דלמן

# לא תהיה ירידה לחוף....

למשוה היקר שלום רב! הבטחתי לך לכתוב מהדרך, והריני לפניך. אמרתי לך כי יש סדעתי לכתוב מפלמה ההימורקה וברצוני להתעניין באנו- סים יהודים רבים הגרים בפלמה, כך קראתי בכתבה שהת- פרסמה בעתון הערב "ידיעות אחרונות". הכתבה הביעה סברה כי 10.000 יהודים מצאצאי האנוסים חיים כיום ברחבי האי, לפי דברי תשוב פלמה, הנמטה בבירור על בני ישראל היודע שהיא שייך לכת האנוסים, בהתאם לסימנים ברורים. לדאבוני, אין באפשרותי לכתוב על יהודים אנוסים שבספרד, מאחר ולא היתה ירידה בחוף. זו הפעם הראשונה מאז אניחנו עוגנת בפלמה לא ירדנו בחוף. אולם במקום זאת יש באפשרותי לכתוב לך על צוות האניה ונוסעים אשר אנוסים היו לעמוד כל היום משעות הבוקר ועד לשעה 5 אחר הצהריים ולהסתכל מרחוק על החוף הנפלא. כמשה רבינו בשעתו, נעשנו גם אנו "כי רק מגד תראה את הארץ", אולם משה ההוא לא היה ימאי...

זו היא פרשת אי הירידה לחוף בפלמה: אניח נוסעים בריטיים, כשעל סיפונה אלף תיירים אנגלים הטילה עוגנה בגמל פלמה שעה קצרה לפנינו, שלושית הסירות הגדולות המיועדות להובלת והעברת נוסעים הובילו נוסעי האניה האנגלית- לחוף וחזרה. השלטונות המקומיים טענו כי אין ברשותם סירות בגודל ובמספר המספיק להעמיד לרשות האניה "ישראל". מקרה נדיר הוא שבגמלם עוגנת שתי אניות נוסעים במספר גדול כל כך של אנשי צוות ונוסעים ביחד. אולם סירה אחת היו נכונים להעמיד לרשותנו. רב החובל התליט לאור המצב, כי לא תהיה ירידה לחוף. לא לנוסעים ולא לצוות. אנשי הצוות התמרמרו ובצדק אמרו: גרד אנחנו לחוף, והפשיש מעבודה. אולם לפי ראות פיקוד האניה היה עלול דבר זה לגרום להתמרמרות גדולה יותר של הנוסעים. אשר היו רואים בדבר הפליה לרעה. אולם לא כן סבר הצוות. רבים הביאו דוגמאות שונות של מקרים דומים עם נסיון בעבר אשר בה הנוסעים לא ירדו לחוף והצוות ירד, כי זכותו היא בהתאם לתקנות, לרדת לחוף בזמן שהאניה עוגנת בגמל. וכך יצא שלא רק שלא ירדנו לחוף אלא במשך כל היים הסתכלנו במבט עורג לחוף ולאניה הבריטית אשר בקרבתנו, אשר צוותה ונוסעיה ירדו וחזרו חליפות. מעט המטען אשר קבלנו בפלמה עיכב בעדנו מלהפליג. עובדי הנמל המקומיים בשיטות העבודה המפגרות עסקו בהקלאת המטען במשך כל שעות היום. בסיכום היה זה ביקור ממושך יחסית בפלמה, אולם גם בלתי מוצלח בצורה בלתי רגילה, כי אי מקסים זה הנו אחד המקומות היפים ביותר אשר מהם הנני נהנה בביקוריני בגמלים השונים בדרכיניו.

# החידון התנ"כי

# ועד לצוות המשק

התענינות בלתי רגילה ויכווחים ערניים בציבור הנוסעים והצוות של האניה גרמה תדעיקה תקצרה שפורסמה ב"ביקור חהשות היום" ב-18 לחודש. היו גם התערבויות מי "אבה בתואר אלוף התנ"ך העולמי, ומעניין, הניחושים היו מציאותיים

אמש התקיימה אסיפה של צוות המשק באניה על מנת לבחור כוועד צוות. באסיפה השתתפו כל אנשי צוות המשק, אשר לא היו בתפקיד. היו ויכוחים ערניים על פעילות החברים ותפקידי ועד צוות באניה בכלל. לבסוף הורמו הידיים להצבעה. נבחרו לוועד אמינו ניסים, גליק יוסף, וכתב השורות האלה, יש לי הרושם שבחברות נהג הצוות לבחור בדרך כלל באלה שאינם להוטים להיבחר. כידוע לך הנני עוסק כתרסר שעות ביממה בעבודתי בתפקידי וללא ספק אצטרך להקדיש מזומני המעט והיקר לעניני ועד, ומאחר והנני עוסק קצת בלימוד עצמי לבחינות בגרות, וגם ספר רוצים לקרוא מפעם לפעם, בקשתי מהחברה לא לבחור בי, באסיפה שהתקיימה במזמן הצוות אימיתי על החברה שיבחרו בי, כי אתן להם טמפו הם וכו'... אולם ללא הועיל. אבל ברור, מאחר ובחברתי אמלא תפקידי כנציג הציבור כמיטב יכולתי.

בין ההצעות למועמדים הציגו מועמדותו של חברינו זיגד, ואני למכתי בו. אגב, משה, האם ידוע לך כי זיגד זה הנו אחד הימאים הותיקים הנמצאים בחוכנו? בחור זה עבד כמלצר על אנית הנוסעים הראשונה בדגל פלשתינאי "תל-אביב" על האניה "פולוניה" המפורסמת, על "הר-הכרמל" העתיקה בשנות השלושים. הסיפונאים והמכונאים נהגים לנגח אנשי צוות המשק בקראם להם צחוריי-המקטורן, היינו — White Jackets — הסחורים. עובדה היא כי דווקא בין "צחוריי-המקטורן" הללו באניה "ישראל" תפגוש ימאים עם ותק של עשרים שנה בים ויותר כסלי שומר, אשר עבד על אניות גרמניות עוד טרם עלתו ארצה. וגם בין הטבחים שבאניות תפגוש ותיקים אשר אפשר לקרוא להם מראשוני הלוצי הימאות העברית בתקופתנו, ואותם בתורים ממשכיכים בעבודתם המסורה עד היום.

מחר ביום שישי אחר הצהריים תגיע אניחנו לגמל-היעוד גיר-ירוק. בשעה 3 נגיע להתנתח-הנמל, פירוש הדבר כי בשעה 5 תהיה קשורים לרציף, שוב הפעם נעמד בפני בעיות של

3. באותה סדרה בה הופיע בול גמל תלאביב ויפו הופיע הבול אשר לפנינו, בול מפרץ אילת. בשביל הכתובת — אילת בחוף ים־סוף. הבול בערך של 350 פרוטה, צבע אדום.



# הבול הימי

מאת חצרוני אליהו



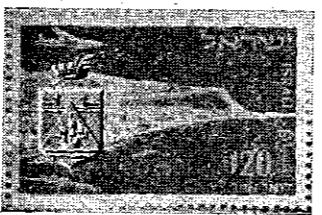
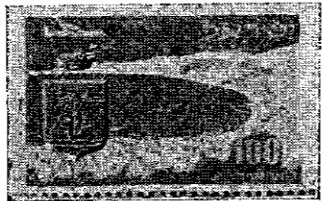
מדורנו הפעם מקדוש כולו, לבולי ים ישראלים. גמלי ישראל ומאורעות ימיים ישראלים, אשר צוינו על ידי דאר ישראל על גבי כולים וחוממות מיוחדות.

1. גמל חיפה הוא גמל הבית לימאים הישראלים. מפרץ חיפה עם אניות העוגנות בו, הר הכרמל, סטלה מריס, הכניסה לגמל, כל זה — אנו רואים בשני הבולים היפים אשר לפנינו. הוצא ע"י דאר ישראל בשנת 1952, לרגל תערוכת כולים בינלאומית, אשר הוצג בחיפה, היא תערוכת הביא.

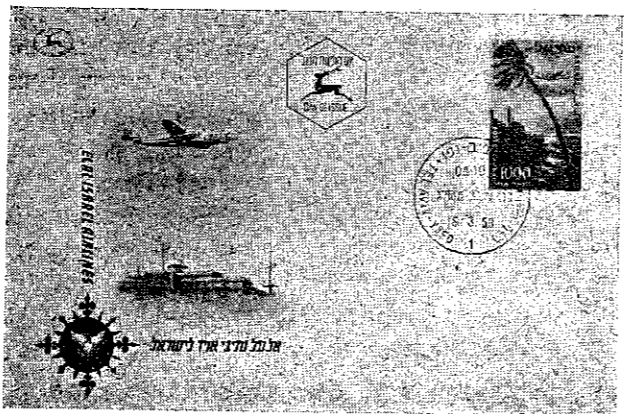
בחמונה שני צמדים של שני הבולים בערך של 100 פרוטה, צבע חבלת וצמד 120 פרוטה צבע ורוד.

4. ים כנרת הוא הים הקדוש לנוצרים, וחוף עין גב אנו רואים בבול זה.

5. "מבולון לחוף ימים ישאון ורוא לחוף אניות". ספינת מפרשים סמל של שבט זבולון אנו חואים בבול בערך של 180 פרוטה שהוציא דאר ישראל ביהוד עם סמלי 12 שבטי ישראל.



2. לתלאביב ויפו אין גמל עמוק מים, אולם החוף מקום שם עוגנת האניות הפורקות מסענן אנו רואים בבול בערך של לירה אחת אשר הופיע בסוף שנת 1953. לפנינו מעטפות היום הראשון יום הופעת הבול.



6. אנית נוסעים מצוירת ונוסעים עם מזוהות יורדים ממנה, נטרה עם מטענה. כל זה לפנינו בבול בערך של 5 פרוטות, שהוציא דאר ישראל בשנת 1955, לציון יובל עלית הנמער. בשביל אנו קוראים: עשרים שנה לעלית הנמער.



אבל היה לנו קצת מזל בשטח אחר. בקבוק המשקה החריף אשר מתלקים לפני ניר-יוקר — קבלנו הפעם ז'וני ווקר — אין לנולול בתופעה זו. אין כו'וני ווקר המזליק לתוככה פנימה בקלות כמים, ומי כו'וני ווקר משרה מצב רות? איה המשורר אשר ישיר שיר תהילה לאותו מיסטר ווקר אשר המצאתו ממשיכה לשמח לבב יורדי ימים, שנים רבות לאחר הסתלקותו לעולם שכולו אמת. אמר לי המחסנאי כי ז'וני ווקר ויסקי זול יותר מהאחרים, אולם קשה להשיגו, ככל דבר טוב אחר. ובכן, ברצוני לסיים עם בעיות הווי של צוות. מרחם אני על עבברי היבשה בכלל ועל העוסקים בצרכי ציבור באמנה ביבשה בפרט. קבל גא מכתבי זה בכנות כמות שהוא, מסור ד"ש לחברנו ז'וני שתיל, מאכיר חטיבת המשק ולכל החברים אשר בין יושבי היבשה גורלם, עם השתתפותי בצערם.

ברכת ים

אליהו חצרוני

הגעה באיתור בערב שבת עם עניני בעיות הדתיים שבין הנוסעים. הנני מקוה שכולם ירדו לחוף, ולא יהיה צורך להשאיר אנשי צוות מיוחדים שייעבדו ביום המנוחה בשבת, לרגל הנוסעים הדתיים. האיתור נגרם לרגל מוג אויר קשה ודוקא בחודשי הקיץ היפים, הוא חודש אוגוסט, הבכן אין חוקים קבועים לים שקט. הרוח החזקה עלולה לתפוס אותך בים בכל עת ובכל שעה! אנו הצלחנו שלא להיפגש בהוריקן שהשתולל בסביבות האיים האיוותיים והאגניה "הר הכרמל" של חברת "אל ים" תפשוה זנב הימנו זמן קצר לאחר שעברנו בסביבה נתמזל מזלנו כי שפר חלקנו מהם, או רב החובל הוא אשר חילץ אותנו מפורענות זו. השמועה אומרת, כי אנו נסע מג'ירוקר לפילדלפיה ונשטה שם שלושה ימים, תהיה אכזבה נוספת לצוות, לא יהיה זמן לנח בני-יוקר, אמנם פילדלפיה היא עיר גדולה, אולם משום מה אין זה גמל סימפטי לאנשי הצוות שלנו.

אלם כשטח של חופשה בגמלים זו היא הפלגה בלי מזל.

## בהתאם לחוזה...

לכבוד  
וועד הצוות מ.ק. "תשפה".  
הג.

את מכחכם מ-8.7.58 אל התכרים בקסין וסייק קבלתי, ובתור ממלא מקום הנני להשיב לכם, ויאת לפי אותו סדר הבעיות שעודרתם במכחכם.

א. תקן חסר — נתגלו חלוקי דעות בינינו לבין החברה והענין נמצא בברור.  
ב. דוד הקפה ותשלומי האשיל בגמלים — הנהלת החברה הבריקה מברך לרב החובל ואני תקוה שהענין סודר לפי רצונכם.

ד. תשלום חותק — בררתי ביוק, למי טינר עתידי מגיע עבור השנה השניה החל מ-1.7.58. לתכרים אייזנברג משה ופריד צבני יש לכל אחד ותק ימי קצת מעל לשנתיים מתוך לאניות "שהם" וחברות אחרות, ולפי חוזה העבודה מגיע להם ותק כחוספת מקצועית עבור שנה אחת. (עיינו בתווה, סעיף 14 משנה ב'). פניתי לחב' "שהם" בכתב בענין הותק שלהם והענין יסודר בהקדם.

ה. החלפת הצוות — לפי חוזה עבודה והתחייבות היא ל-12 חודשים ועל החברה להחזיר את האיש ארצה תוך 3 חודשים מיום שמילא שנת עבודה. אותם האנשים שירצו לתור, תדאג החברה להתוורם בהתאם לחוזה.

ו. בגדי עבודה — גשלתו הוראות לרב החובל ותקבלו מטבע זר לפי אותו סכום שמ' גיע לכם בכסף ישראלי בהתאם לחוזה. בסיכום שמתתי יחד אתכם שהצוות התאקלם יפה, והנסיין שלנו עם אניות טרמפ הוא טוב מאוד ואין בעיות. חוברות של ימאי ישראל ויומן גשלתו לכם במעטפות נמרדות ואני מקוה שקבלתם אותם כבר. המשיכו לעמוד אתי בקשר ושלחו לפחית גלויה ממל גמל.

ברכת דרך צלחה  
שלכם, מושה שפירא  
מזכיר חטי סיפון ומכונה

## יחסינו עם חברת "שהם"

מאדך בעיות הזמות, במידה והם קיימות בחברות פרוטיות מוצאות את פתרונן במהירות וללא צורך בברורים כפי שזה מתבטא ביתי סיני עם החברה ההסתדרותית. גישה זו של החברה גורמת להוצאות גדולות, כובו זמן יקר, וזרס את הרצון הטוב וגורמת נזק רב לשמה הטוב של ההסתדרות.

מזכירות איגוד הימאים זגה במספר ישרות בנושא זה והתליטה שבמידה והוועד הפועל של ההסתדרות לא יצליח לשנות אחת הלחמיד את גישתה של החברה לאיבוד המקצועי נאלץ אנו לנקוט בצעדים ובאמצעים בהתאם לצורך ולמצב.

ברכת חברים,  
ר"ח ולפור דלמן  
מזכיר מרכז

## מאורדים למסבחה!

לכבוד  
ר"ח אברמסקי  
"שהם", מח' טכנית

א. ג. בהמשך לשיתותנו הטלפונית מהבקר, שי הופסקה בינינו, בענין מאורדים למסבחה באניה זו, הננו פונים אליכם בכתב.

נציגי מזכירות איגוד הימאים בקרו באניה לפני הפלגתה ביום 22.8 ונדהמו מהתום השורר במסבחה ואין לנו מלים לתאר את התנאים ששוררים במסבחה. יחד מזו התמלאנו שרבר אלמנטרי לתנאי עבודה יש צורך בפניה מצידנו, דבר שמונח מאילוי ומתפקידה של החברה לדאוג לכך.

נבקשכם איפוא, להתקין מאורדים במידה מספקת באניה, ארצה" בהקדם ובהתאם.

בכבוד רב,  
ר"ח ולפור דלמן

לכבוד  
וועד הפועל המח' לאגוד מקצועי  
ת.ד. 303  
תלאביב.

ת.ג. גראה לנו שבנושא זה אין צורך בדברי הקדמה היות וזו פרשה שנמשכת שנים רבות וחוררת בצורה תמורה מדי פעם. הווי זכור לכם שאשתקד, כמה חודשים לאחר נסימת המזכירות התרשה לתפקידה, עמדנו בפני משבר ביחסינו עם החברה, ולאחר התערבותכם נמנע המשבר לצערנו גמשה היחסים החקוינים זמן קצר בלבד. מדי פעם צפו בעיות שלא ויתרה להם כל הצדקה לולא יחסה וגישתה של חב' "שהם".

בתחשיים האחרונים הצטברו שוב ענינים שבהלקם ידוע לכם מתוך הענין מכתבים ופניות אליכם, ובהלקם גשארנו תלויים. גורם נוסף מפריעה בחברה היא התלות באנשים מסוימים שבהעדרם, יצאה לתויל, מחלה, תופש וכו' נפסק למעשה המגע עם החברה ואין עם מי לסיים ענין והתיה דתיפיתו אשר תהיה.

בענין זה לא פעם הווענו לכם והבעיה יהושיה לכם. גם קעת אנו נמצאים במצב זה שמז מיה הכללי של החברה נעדר מהארץ ולפני נסיפתו השאיר הוראות בניגוד להענתו ועמ' דתנו ואין עם מי להתדיין.

למותר לציין שמצב זה מפריע לעבודתה הסדירה של המזכירות ופגיעה בסבל הפרט.

- נציין מספר מקרים: —
1. חונה רבי חובלים
  2. גכים
  3. קרן פנסיה
  4. תקן
  5. תישובי חופשה בזמן התגים
  6. דמי הבראה.
- והוד מקרים רבים קטנים וגדולים שלא יספיק הנייר לפרטם.

ג. ד'אנונצ'יו/הנתח בלב ים

גבריאלו ד'אנונצ'יו. 1863-1928. משורר ומספר איטלקי. מראשי המדברים בספרות האיטלקית. ניהן בכוח צנאיטי חודר וחושף.

לעת ערב הפליגה "טריניטא", ספינת-משא טעונה תבואה, אל הים. היא נועדה לדלמצייה. אט התליקה הספינה על פני הנהר, החלק ועבור על סירות-הדוגה מאורטונה, שנחו על עג-ניהן. מן החוף ניצתו והבהיקו האורות ונשמעה זמרת הספנים השבים הביתה. הספינה עברה בזוהרות את פי הנהר אל מרחב-הים.

מזג האויר היה צח. בשולי שמי תשרי היתה תלויה הלבנה כמנורה ורודה, שנראתה כצפה על פני המים. ההרים והגבעות בעומק הנוף נראו כדמויות נשים רבוצות. במרומי האויר טסו בלי שאון אוויר-בר ונעלמו באפלה.

ששת הגברים ומשרת הספינה חתרו לבוא אל פני הרוח; כאשר תפחו אחר כך המפרשים המאדמים, המכוסים ציורים גסים, ישבו הששה והתחילו מעשנים מתוך קורת-רוח. משרת הספינה קפץ ועלה ברכיבה על מעקה הספינה וטרטר לו גרון פטריוטי.

טלמונטי, הבכור, רקק בקשת רחוקה על פני המים ואמר, בתתו שנית בפיו את מקטרתו המפוארת: — מזג-האויר לא יעמוד.

לשמע נבואה זו הביטו כולם למרחק, ולא אמרו דבר. הם היו ספנים חרוצים ומנוסים בקרב התמידי עם האיתנים. פעמים רבות פרשו אל האיים הדלמציים, לצרא, לטריסט, לספלוט, והדרך היתה נהירה להם. אחדים מהם שמחו לזכר היין של דיניגו, שריחו כריח השושנים וטעמו כטעם הפירות המשובחים שבאי.

הנהגת הספינה היתה בידי פירנטי לא סלוי. גודד-המלחים כלל את שני האחים טלמונטי, צ'ירו, מסצ'יו וג'ילוקא. כלום ילידי פסקרה. שם משרת הספינה היה נצרינו.

בהיות הלבנה במלואה, ישבו כולם על הסיפון. הים היה זרוע סירות-דוגה. מומן לזמן חלפה סירה סמוך לספינה והספינים נים שלחו זה אל זה, כמכרים ישנים, בדיחות גסות השגורות בפי יורדי-הים.

הסירות נעלמו אחת-אחת במרחקים, ועל הים השתררה בדידות. האחים טלמונטי ירדו למשכב באולם-הספינה; מסצ'יו וג'ילוקא כילו לעשן את מקטרותיהם והלכו אחרי חבריהם. צ'ירו היה על המשמר. לפני רדתם הראה ג'ילוקא לחברו דבר מה על צוארו ואמר:

— ראה נא, מה לי שם?

מסצ'יו הביט וענה:

— לא חשוב, אל תשים לב.

הצואר היה במקום אחד מאדם, כאילו עקצו רמש; באמצע האדמומיות נראתה שאת קטנה.

ג'ילוקא הוסיף עוד:

— חש אני כאב.

בלילה הפך הרוח ומשברי הים הגבירו מהלכם. הספינה חוללה על פני הגלים, נהדפה לצד מורח ונתקפחה בנסיעתה. בעת העבודה נאנק ג'ילוקא לפרקים, כי כל ניד-ראש חזק גרם לו מכאוב.

פירנטי לא סלוי שאל אותו:

— מה לך?

לנוגה השחר הראה לו ג'ילוקא את מכתו. העור האדים יותר, ובאמצע הדלקת נראתה תפיחה גדולה.

אחרי שפירנטי בדקו, אמר לו גם הוא:

— לא חשוב, אל תשים לב.

ג'ילוקא כרך את צוארו במטפת-כיס והתחיל מעשן.

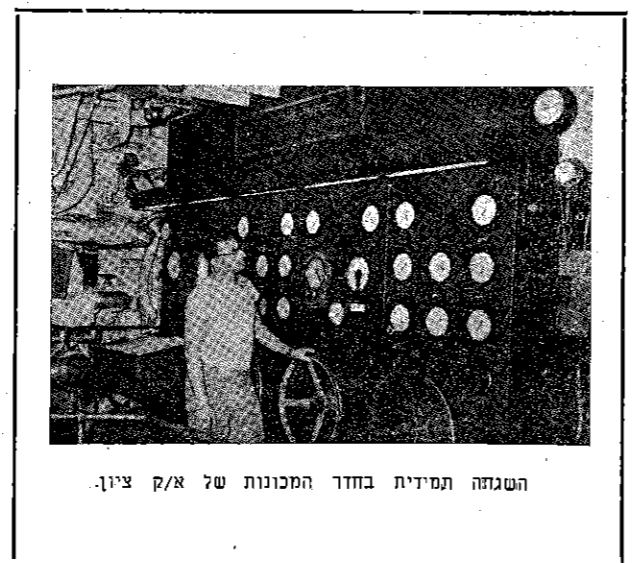
הספינה רקעה והרוח הממרה הדפה הלאה מורחה. שאגת ים בלעה את קולות האנשים. פעם בפעם זנק נחשול על הסיפון ונופץ בקול טפוחה.

לעת ערב שככה הסערה והירה יצא כנדור אש. הרוח רפה, והספינה נחה בשקט-הים כמעט בלי תנועה. המפרשים נגגרו רפויים ורק מעת לעת עבר בהם רוח קל.

ג'ילוקא גנח מתוך יסוריו, לא היה מה לעשות, וחבריו התחילו מתעסקים במכתו. כל אחד ידע תרופה אחרת. צ'ירו, הזקן שבחבורה, יעץ לשים רטיה של קמח דבש. אשתו היתה מעלת ארוכה לבריות בסמים ובליחות, ועל-כן האמין בידי-עותיו ברפואה, אבל לא נמצא כאן לא קמח ולא דבש. בפכסמי-האניה אי-אפשר היה להסתפק.

סוף סוף לקח צ'ירו בצל ומלוא החופן זרעוני תירס; הוא כתש את התירס, חתך את הבצל לחתיכות קטנות והקטין מן התערובת רטיה. כשנגעה הדיסה בפצעו, חש ג'ילוקא מכאבים קשים עוד יותר.

כעבור שעה קרע את התחבושת חזק את כל ה"סמרטוט" כמשתולל הימה. כדי שייפטר מרוחו הרעה, עמד על יד ההגה ונהג בו שעה ארוכה. הרוח נעור והמפרשים ניפנפו מתוך עלי-צות. באויר-הלילה הבהיר עלה מרחוק, כענן על המים, אי קטן. ודאי פלנוסה הוא.



השגחה תמידית בחדר המכונות של א/ק צ'ירו.

למחרת הבוקר ביקש צ'ירו לראות את המורסה. בטוח היה שיעלה בידי לרפאותה. התפיחה התפשטה במדה כזו, שכיסתה כמעט את כל הצואר; מראה הפך אדום עמוק ובראשה נראה בה גם כעין הסגול.

— אה, מה זה. קרא בקול נבעת, שהחריד את ג'ילוקא, ורמז לפירנטי, לאחים טלמונטי ולאחרים שיגשו לראות.

הדעות היו מחולקות: פירנטי דיבר על מחלה אנושה, שתגרום לג'ילוקא חנק ודאי. חיו, בעינים פקוחות לרווחה, הקשיב זה לדברי חבריו. השמים התקשרו כולם בעבים, והער-פל חתל את הים הקודר. עדות בני-שהף עפו לעבר החוף ונפש ג'ילוקא לבשה חרדת-מות.

— הרי "תורמוס" ביש — חווה את דעתו טלמונטי הצעיר. האחרים הסכימו: — כן, זה ייתכן.

ואמנם למחרת היום נקווה מתחת לקרם-העור, נוזל בער-רב בדמ, שנתגלע לאחרונה. כל השטח הנפגע היה דומה לקן של צרעין וימן הפתחים יצאו ושפעו זרמי מוגלה בקצב של התמקקות. הדלקת והלפלוף התפשטו במהירות מבהילה.

בחרדת-נפשו התפלל ג'ילוקא לרוכס הקדוש, רופא הפצ"עים והחבורות, שיחיש לו תשועה, ונדר לו עשר, עשרים ליטרא שועה. הוא כרע בטבור הסיפון, פרש כפיו השמימה ונדר נדרו בדחילו ורחימו. ולחיוק הנדר קרא לעדים, את שם אשתו וילדיו, חבריו שעמדו מסביב הצטלבו לכל שם שיצא מפיו.

פירנטי לא סלוי הרגיש ברוח המתרגשת לבוא והרעים קור-פקודה אדיר על פני הים השואג. הספינה רבצה ממש על צדה. מסצ'יו, האחים טלמונטי וצ'ירו, הטו את הספינה במהי-רות לא-תאומן. נצרינו טיפס ועלה באחד התרנים למעלה וכתהף-עין כינס את המפרשים. רק בתורן הקדמי נשאר מפרש מתות. האניה כשיכור מצד אל צד ושטפה כסוס-מרוץ על כרבלות-הקצף.

— רוכס הקדוש! רוכס הקדוש! — צעק ג'ילוקא, שרוי-חו נסערה מאוד בתוך ההמולה הרוחתה, קרס ונשען על-ידיו, כדי שיוכל לעמוד בפני הדיפות הרוח.

משברי-המים הסתערו בזה אחר זה על פני הספינה; המים המלוחים הציפו את כל הסיפון.

— רד למטה!! — גער פירנטי בג'ילוקא.

ג'ילוקא ירד במדרגות לתוך האולם. כל גופו היה לזהט וזיבש. אימה ומכאוב כווצו את גרונו. למטה בתוך האפולוית נדמה הכל כבעולם-רפאים. המשברים התחבטו עמומות אל צלעות הספינה והיא חרקה בכל פרקיה.

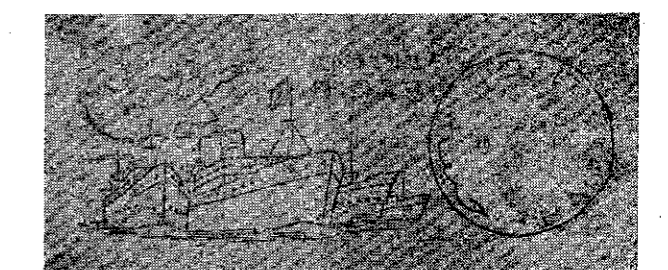
כעבור חצי שעה עלה ג'ילוקא שנית אל הסיפון, חוורון-מות על פניו, כאילו עלה מתוך הקבר. למעלה באויר הוקל לו, נוח היה לו להסגיר עצמו בידי הרוח העזה, וקרבת החברים הרגיעתהו.

פירנטי, שנדהם מרוע-פניו, שאל:

— ומה שלומך?

איש איש על מקומו חיפשו המלחים תרופות חדשות. אנו-סים היו לצעוק, כדי שישמעו איש את קול רעהו. הם התחילו להתרגש; כל אחד חשב את הצעתו לטובה ביותר. בכטחון של רופאים הגנו על דעותיהם ושכחו מתוך כך את הסכנה הצפויה.

7. לפנינו מעטפה עם חותמת מיוחדת. ב-28 לינואר 1949 הוציא דאר ישראל חותמת מיוחדת ובה מפת האי קפריסין. הכתובת: ברוכים הבאים! אנויות בכל המדלים, להגל עלית עצורי מחנות קפריסין אשר העפילו ארצה.



8. ועל גבי מעטפה אנו רואים בול הקרן הקיימת בערך של 10 כר" ובגוף הבול חותמת דאר וחותמת דאר מנהלת העם על המעטפה. בול ימי זה של ספינת המעפילים "שאר ישוב", היה בשימוש בתקופת טרומ' המדינה בשטחים שפוגו ע"י הבריטים, והשלטון מדינת ישראל טרם היה קיים.



9. בין הבולים הראשונים שהוצאו בשנת 1949 אנו רואים שני בולים ימיים אלה, האחד בערך של 30 פרוטה, לציון המאבק של עליה חפשית לזכר ההעפלה. הבול השני בערך של 40 פרוטה, מראה אניוח הבות מגיעות לאתר הקמת המדינה — עליה חפשית.



מסצ'יזי ראה לפני שנים, איך שרופא אמתי התנהג במקרה דומה לזה כשנתחו את ג'יובני מרגדונא בצדו. הרופא חתך את בשרו באיזמל, אחר-כך משח את הפצע בחוטר-עץ טבול בנוזל עשן, וכך שרף את הפצע, הבשר המשחת, שעינו כעין משקע-הקהה, הוסר במין בף, וכן ניצל מרגדונא ממות.

מסצ'יזי חזר בהתעוררות כרופא נתח חסר-רגש:  
— מוכרחים לנתח אותך!  
— מוכרחים לחתך!  
ובדברו כך הניע את ידו מעל החולה בתנועה של חיתוך. צ'ירו הסכים לדעתו של מסצ'יזי. גם האחים טלמונטי הסכימו בנידריאש.

אך פירנטי לא סלוי הניע ראשו לאות שלילה.  
צ'ירו הציע אפוא לג'ילוקא שיסכים לניתוח. ג'ילוקא סירב עוד.

אז קרא אליו צ'ירו קשות:  
— אם כן תיפח את נפשך!  
ג'ילוקא החזיר עוד יותר והסתכל בחבריו בעינים גדולות מלאות זועה.

אתא לילה. בחשכה נדמה כמו הים יחמר ביתר עוז. לנוגה האור שעל חרטום הספינה הבהיק קצף הגלים המזנקים. היבשה היתה רחוקה. המלחים נאחזו בכל כוחם בחבלים, שלא ייסחפו במחי המשברים. טלמונטי נהג בהגה. מעת לעת הריע קולו מתוך הסערה.

— רד, ג'ילו!  
בנפשו של ג'ילוקא היתה התנגדות טמירה לבדידות ולא יכול להחליט לרדת, אף-על-פי שהתענה מאוד במכאובו.

גם הוא אוח בחבל; הוא חרק שניו מיסורים קשים. בעלות גל נתנו, גחנו המלחים וצעקו קול אחד, כאילו אמרו להתגבר בכוחות משותפים על קושי מיוחד.

הלבנה יצאה ממפלשי עב, ובלחות-הסערה נפוצו מעט, אך כל הלילה הלך הים במשברים כבדים.

לעת הבוקר נכנע ג'ילוקא לגורלו ואמר:  
— בואו וחיכתו!  
האנשים התאספו בפנים רציניים והתיעצו בפעם האחרון-נה. אחרי-כן בדקו את המורסה, שגדלה בינתיים כאגרוף של גבר. כל הפתחים, שנדמו קודם לכן של צרעין או לכברה, הת-חברו עתה לחור אחד גדול.

מסצ'יזי אמר:  
— חזק ואמץ! קדימה!  
בחלקו נפל התפקיד של רופא-נתח. בקצות האצבעות בדק את פיות הלהבים, לבסוף בחר בסכיניו של טלמונטי הבכור, שהושחזו מקרוב.

— חזק ואמץ! קדימה!  
הוא וחבריו רעדו כמעט מקוצר-רוח.

את החולה כאילו תקף עתה טמטום גמור. מבלי להשמיע הרבה, בפה פעור ובורועות תלויות בלא כוח, נעץ את עיניו כמטורף במרחב הים.

צ'ירו אמר לו לשבת, סילק את התכבושת ושפתותיו מיללו הכרות, שהביעו את גועל-נפשו. מחרישים שוחחו כולם על המכה.

מסצ'יזי אמר: "כך—ו—כך", כשהוא מסמן בסכין את כיוון החיתוכים, והנה התפרץ ג'ילוקא פתאום בקול יללה. הוא רעד בכל גופו.

— חזק ואמץ! — עודדוהו המלחים.  
מסצ'יזי נגש למלאכה.

עם מגע-הסכין הראשון צרח ג'ילוקא צריחה גדולה, ובחש-קו אחר-כך שניו זו בנו, השמיע יבבה חנוקה.

מסצ'יזי ניתח מתונות, אך בבטחון. הוא הוציא את קצה לשונו, מה שעשה תדיר בשעת עבודה שיש בה עיון, כשהספינה טולטלה עבר החתך מן הצד, ועתה כשהספינה נודעוזה ממשבר מסתער, חדר הלהב לתוך הרקמה הבריאה. ג'ילוקא פלט זעקה וספק בידיו סביביו, כולו שותת דם, כחיה תחת ידי הטבח. הוא לא רצה לקבל עוד את היסורים במנוחה.

— לא, לא, לא!  
— גש הנה! גש הנה! — האיץ בו מאחוריו בגערה מסצ'יזי, שרצה להמשיך את מלאכתו.

הים החומר לא שתק מזעפו. ממרחק באו העננים ביעף ועירבלו זה אחר זה. לא נראה כל עוף, בתוך המולה זו שאין לה סוף, לרושם אור-האימות, תקפה את האנשים התרגשות מזורה; התנגדותו של הפצוע, שנחלק מתפישותיהם, גרתה אותם שלא מדעת.

— הנה תגש!  
מסצ'יזי הוסיף כמצליף ארבעה-חמשה חיתוכים חדשים. מתוך הפתח נבע ועלה נוזל מעורב דם ומוגלה. נצרינו עמד בקדמת הספינה והביט במגור אל מעשה-החוועה.

פירנטי לא סלוי ראה, שהספינה באה בסכנה ופקד במלוא גרונו:  
— הורד המחיצות! החזק את ההגה!  
האחים טלמונטי, מסצ'יזי וצ'ירו עשו במלאכה, והספינה הבקיעה שוב במרוצה מטורפת את הגלים. כמרחק עלתה והי-פיעה ליסה, בקרנים ארוכות טס עתה והרה-החמה על פני הים ונעלם מאחרי העננים הנרדפים, ששינו בלי-הרהף את תבנית השמים.

פירנטי נשאר ליד ההגה, האחרים פנו שוב אל ג'ילוקא.  
— עתה הגיע הזמן לנקות, לשרוף ולחבוש את הפצע.  
המנוחה נמצא במצב של אפיסת-כוחות גמורה. לא איכפת לו כלום. הוא הסתכל בחבריו בעינים דועכות, חדלות-הבעה, כעיני חיה גוועת. בשיחו אל נפשו חזר כמעט בלי הפסק:  
— אני הולך למות! אני הולך למות!  
צ'ירו ניסה לנקות את הפצע במעט נעורת, ובוה גרהו עוד יותר. מסצ'יזי בקש לחקות את מעשה הרופא של מרגדונא לכל פרטיו והתחיל מחדד במתינות חוטרי אורן קטנטנים. האחים טלמונטי התחילו להכין את העטרן, שצריך היה להרתיחו, לשרוף בו את הפצע. אבל אי-אפשר היה להבעיר אש על המכ-סה, כי הסערה כיבתה אותה בכל רגע. שניהם ירדו למטה.

מסצ'יזי צעק אל צ'ירו:  
— רחצוהו במים מלוחים!  
צ'ירו עשה כמצווה. ג'ילוקא קיבל עתה הכל, רק יבב בלי-חשך ושניו נקשו. הצואר התנפח במדה מבהילה והיה אדום מאוד, כמעט סגול, ומסביב לחתכים נתגלו בהרות חומות אחדות.

— ירחם עליו רוכוס הקדוש, — אמר מסצ'יזי שגמר את חידוד החוטרים וחיכה לעטרן.

דחופה בידי הרוח פנתה הספינה לצד סבניקו והאי נעלם מן העין. החמה עמדה עתה במרום הרקיע, מוקפה ענני שושן. האחים טלמונטי הביאו כלי-חרס מלא עטרן לוהט.

ג'ילוקא כרע על ברכיו לשנות את נדדו לרוכוס הקדוש, כולם עשו את אות הצלב.

— הוי רוכוס הקדוש, הושיעני! הריני נודר לך מגורת-כסף ושמן לשנה תמימה ושלשים ליטרא נרות — הוי רוכוס הקדוש, הושיעני! חוסה על אשתי ועל ילדי! — חוס ורחם, רוכוס קדושי!  
ג'ילוקא שילם ידיו ודיבר בקול, שלא היה עוד שלו.

אחרי-כן קם ואמר למסצ'יזי:  
— התחל!  
מסצ'יזי עטף את החוטרים במשהו נעורת, טבלם חליפות בעטרן הלוהט, וטפטף על המקומות הפתוחים, כדי להעמיק את השרפה ולשרש את הרע, גם יצק מן העטרן לתוך הפצע. ג'ילוקא לא השמיע הברה. למראה זה אחזה פלצות את המס-תכלים.

פירנטי הניד סאשו ואמר ממקומו:  
— הבאתם עליו כליה!  
האחדים טלטלו את ג'ילוקא המת למחצה למטה והניחוהו על אצטבה. נצרינו נשאר ליד החולה לשמור עליו והאזין שם למטה לקולו העמוק של פירנטי, בקראו לחבריו, ולצעדיהם המגושמים של המלחים. פתאום נחבטה "טריניטה" וחרקה מכל מסגורותיה. נצרינו השגיח תיכף בפירצה, שהמים הקרו בתוכה, והרים קול צעקה. האנשים מיהרו לבוא והודרו לתקן את הבדק.

הספינה היתה צפויה לסכנת אבדן.  
רצון מגו ועד נפש התרומם ג'ילוקא מעל האצטבה, בחש-כו כי הספינה תוכתה לרסיסים, חדל-עזרה לפת את אחד האחים טלמונטי והתחנן כאשה:  
— אל תעזבוני! אל תעזבוני!  
הם הרגיעוהו והשכיבוהו שוב על האצטבה. מלא חרדה מילמל מלים בלתי-מובנות, בכה וילל, שאינו רוצה למות. הדלקת המתגברת הלכה והתפשטה על כל הצואר, אחזה לאט לאט את הגוף והתפיחה נעשתה איומה יותר, והעלוב חש שהוא הולך ונחנק. הוא פער את פיו ככל אשר יכול, לשאוף משהו אויר:

— העלוני! פה אין לי אויר! פה אני מת!  
אז קרא פירנטי לאנשים לעלות על המכסה. הספינה משו-לשת-התרנים גסתה ונישאה בקלות. קשה מאוד היה לנהגה. פירנטי כיוון את הרוח וחילק את הפקודות הנחוצות. הערב היה ממשמש ובא והים הלך הולך והירגע.

כעבור זמן-מה עלה נצרינו נבעת כולו וקרא:  
— ג'ילוקא גוסס! ג'ילוקא גוסס!  
הספנים מיהרו שמה; הם מצאו כבר את חברם מת; גופו היה ממותח על האצטבה. עיניו פקוחות ופניו נפוחים, כמת בחניקה.

טלמונטי הבכור אמר:  
— הוא מת?

האחרים עמדו נבהלים ומחרישים על המנוח. בדממה עלה שוב אל המכסה. טלמונטי חזר:  
— הוא מת?  
הלילה ירד על הים, הסערה היתה לדממה. המפרשים נגררו שוב רפויים והספינה לא זזה ממקומה, הם היו על יד האי די סולטה.

הספנים ישבו צופים וכוצים וסיפרו זה עם זה על המ-אורע. הם היו נרעשים מאד. מסצ'יזי היה חוגר ושקוע בתוך עצמו.

הוא העיר:  
— הבריות יאמרו, אנחנו רצחנוהו נפש, מה נעשה עתה?  
את הבחורים, המלאים חשדים ואמונות-ישוא, עינה הפחד, והם ענו לו:  
— אמנם כן הוא.  
מסצ'יזי נאנק:  
— וי, מה לנו לעשות?  
טלמונטי הבכור ענה בקרירות-רוח:  
— הוא מת? — טוב, נשליכנו הימה. נאמר, טרוף טרף בסערה. אין ספק, יאמינו לנו.

האחרים הסכימו לדבריו.  
קראו לנצרינו.  
— הוי, אתה — אילם תהיה כדג! — ובהעויות של איום ריתקו את הסוד בתוך נשמתו.

הם ירדו והעלו את הפגר. מבשר הצואר כבר נדף ריח מחריד. לכל תנודה זכה המוגלה לארץ.

מסצ'יזי אמר:  
— נשימתו בתוך שק.  
אבל השק קלט רק מחציתו. הם קשרו את השק מעל לברכים והרגלים היו בולטות. אינסטינקטיבית הביטו זה אל זה בשעת מעשה. לא נראה מפרש; הים הולך מימיו אחרי הסערה בגלים גדולים, שוקטים. האי די סולטה היה שרוי בתכלת עמוקה.

מסצ'יזי אמר:  
— נכבידוהו לפחות באבן.  
הוא לקח אבן מנטל הספינה וריתקה בחבלים לרגלי ג'י-לוקא.

מסצ'יזי אמר:  
— קדימה!  
הם הרימו את הפגר מעל לדופן הספינה והשמיטוהו הימה. המים ניתזו. הגויה ירדה תחילה לאטה, אחר כך נעלמה בתוך המצולה, ובקול בעבוע נתאטר עליה המים.

הספנים שבו מאחורי הסיפון והמתינו לרוח. בדממה העלו עשן מקטרותיהם. מסצ'יזי עשה תנועה כלאחרי-יד, כדרך אנשים סגורים, בשעה שהם נלחמים כנגד יצר פנימי.

הרות ניעורו. המפרשים תפחו, אחרי התנפפם רגע ברעש. ה"טריניטה" התחילה נעה לצד סולטה. אחרי שיטה יפה במשך שעתים עברה את המיצר.

החוף היה מוצף אויר הירח. הים היה חלק כראי מוצק. שתי אניות יצאו מנמל ספלטרו וקרבו אל ה"טריניטה" על מכסות שתי האניות שרו המלחים.

כשמוע צ'ירו את קול הזמרה, אמר:

# מאה שנה ליוסף קונראד



מלאו מאה שנה להולדתו של יוסף קונראד. הוקרים, יורדיים, סטודנטים — ובעצמם כל אלה שלקחו חלק באחד ממעשיו של קונראד אל הפינות הנידחות של לב האדם — חולקים כבוד ליוֹרְדֵי־הַיָּם ממוצא פולני, שספריו היו לגאווה הספרות האנגלית. אך בעיקר עושה זאת, זה 23 שנה, הספריה ע"ש קונראד, ליד בית יורדיים בני־יורק.

בעלי אהב תמיד את יורדי הים והתנאה בהיותו אחד מהם — כתבה מרת ג'סי קונראד למכון זה, לרגל חנוכה הספריה ע"ש קונראד ב־1934. באותו טקס עצמו סיפר כריסטופר מורלי, שהביא את דבר מעריציו הרבים של קונראד, כי הסופר המנוח סירב באדיבות לקבל מהכתר הבריטי תואר של אביר, משום שלא רצה במחציה כלשהי בינו לבין יורדי־הים, שאותם הירבה לכנות בכינוי "אחי".

ספריית קונראד, שנפתחה במאי 1934, היתה אחת הספריות הקבועות הראשונות לשירותם הייחודי של יורדי־הים. בימים הקשים של אכטלה בשנות השלושים, מצאו יורדיים רבים מקלט בספריה זו, שאיפשרה להם לעסוק בדבר־מה קונסטרקטיבי. יורדיים צעיר בשם יוג'ין אוניל היה בין אלה, שהרבו לטפח ספריה זו בימים שוב עבודה, וספריית קונראד החלה מתמסרת לתפקיד של אספקת ספרי קריאה למלחים שעל האניות. ביוני 1941 ביצעה הספריה לספק 2400 ספרים כתבי־עת ליוֹרְדֵי־הַיָּם בריטיים שבגיברלטר בתקופת המלחמה סיפקה הספריה מדי חודש בחודשו 1800 ספרים ומעלה למלחי הצי המסחרי, שהיו עסוקים במלאכה המסוכנת והתדוגנית של העברת חיילים ואספקה אל מעבר לאוקיינוס.

מלוא מאה שנה להולדתו של יוסף קונראד. הוקרים, יורדיים, סטודנטים — ובעצמם כל אלה שלקחו חלק באחד ממעשיו של קונראד אל הפינות הנידחות של לב האדם — חולקים כבוד ליוֹרְדֵי־הַיָּם ממוצא פולני, שספריו היו לגאווה הספרות האנגלית. אך בעיקר עושה זאת, זה 23 שנה, הספריה ע"ש קונראד, ליד בית יורדיים בני־יורק.

בעלי אהב תמיד את יורדי הים והתנאה בהיותו אחד מהם — כתבה מרת ג'סי קונראד למכון זה, לרגל חנוכה הספריה ע"ש קונראד ב־1934. באותו טקס עצמו סיפר כריסטופר מורלי, שהביא את דבר מעריציו הרבים של קונראד, כי הסופר המנוח סירב באדיבות לקבל מהכתר הבריטי תואר של אביר, משום שלא רצה במחציה כלשהי בינו לבין יורדי־הים, שאותם הירבה לכנות בכינוי "אחי".

ספריית קונראד, שנפתחה במאי 1934, היתה אחת הספריות הקבועות הראשונות לשירותם הייחודי של יורדי־הים. בימים הקשים של אכטלה בשנות השלושים, מצאו יורדיים רבים מקלט בספריה זו, שאיפשרה להם לעסוק בדבר־מה קונסטרקטיבי. יורדיים צעיר בשם יוג'ין אוניל היה בין אלה, שהרבו לטפח ספריה זו בימים שוב עבודה, וספריית קונראד החלה מתמסרת לתפקיד של אספקת ספרי קריאה למלחים שעל האניות. ביוני 1941 ביצעה הספריה לספק 2400 ספרים כתבי־עת ליוֹרְדֵי־הַיָּם בריטיים שבגיברלטר בתקופת המלחמה סיפקה הספריה מדי חודש בחודשו 1800 ספרים ומעלה למלחי הצי המסחרי, שהיו עסוקים במלאכה המסוכנת והתדוגנית של העברת חיילים ואספקה אל מעבר לאוקיינוס.

תר — כגון זה הארטוג, ווק או נורדהוף והול. קונראד תופס כיום מקום דומה לזה של מלזוויל — הוא נחשב אחד הגדולים, מי שאינו עוד בן תקופתו.

יורדי־הים, המבקרים בספריה, אינם מתעניינים רק בספרות, העוסקת בענייני ים. הם מתעניינים בכל — החל בספרות של רומי העתיקה וכלה בספרות של ימינו. רבים משלימים את השכלתם, ועוסקים בעבודה רצינית בנושאים היסטוריים ופילוסופיים. יש גם המקדישים את זמנם לדבר מיוחד במינו — ישנו, למשל, יורדי־ים, המתעניין במדע הנומיומאטיקה, בכך שו לגלות מטבעות נדירים בין אלה, הנופלים בידי בארצות רחוקות, וימאי אחר שוב עוסק במינרולוגיה, בתקווה שיצליח לגלות מתצבי אורניום.

ספריית קונראד מחלקת בין מלחים שבים כ־19 אלף ספרים לשנה. מלחים רבים באים לספריה לפני ההפלגה, כדי להצטייד בספרות לימי מסע ארוך — ואין הם חייבים בהחזרת הספרים. נראה, כי יורדי הים מרבים לתת את מחשבתם ליוסף קונראד ויצירותיו בהיותם בלב־ים. כשאדם נמצא לבדו, ומשקיף על הים האין־סופי, הוא עשוי להרגיש, כפי שהרגיש יוסף קונראד, את הרגש של אחווה עם כל היקום... את רגש הסולידאריות, המלכת לבבות בבידיותם".

# ציוד לוייתנים מודרני

לפני מאה שנה, בחור תחוב של ציד הלויתנים, היו מאות ספינות מפליגות מננטוקט וניו־דפורד על מנת לבלות שנה תיים או שלוש שנים בים הפתוח בציד לוייתנים. המלחים האמריקניים היו צדים את הלויתנים בצלצלים מתוך סירות פתוחות, מסכנים את חייהם ומביאים מדי שנה בשנה למולדתם 11 מיליוני גאלונים של שמן לוייתנים.

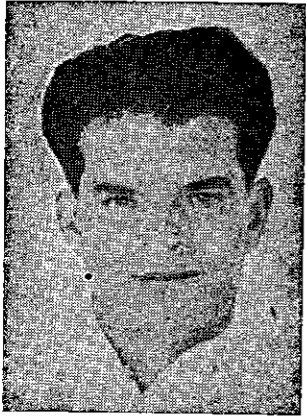
כיום נעלמו הציידים האמריקניים מן הימים, אבל ציד הלויתנים מוסיף לשגשג. הוא מבוצע בשיטות מודרניות ומספק לעולם 90 מיליוני גאלונים שמן מדי שנה בשנה. הציידים, ברובם אנגלים ונורווגים, אינם משתמשים עוד בסירות זב־צלצלים המוטלים ביד. הם צדים את הלויתנים מספינות מנוע מהירות בעזרת תותחי־צלצלים גדולים. במקום הספינה־האם קיימת כיום ספינת בית־חרושת המטפלת בגופות הלויתנים בעזרת מכונות חדישות. הסכנה חלפה כמעט כליל והריוחיים גדלו עשרת מונים.

השיטות המודרניות הן כה יעילות, עד כי מדינות העולם נאלצו להקים מוסד להגנת הלויתנים מפני השמדה גמורה. מוסד זה הנו "הוועדה הבין־לאומית לציד הלויתנים", הקובעת את עונת הציד (כ־גיל מינאר עד מרץ) ומגבילה את מספר הלויתנים הניצודים. בעונת הציד הייבת כל משלחת למסור די־יוחשבון שבועי על מספר הלויתנים שנרגו. כאשר מגיע מספר הלויתנים הניצודים למסדה מסוים מת, נגמרת העונה והספינות מפליגות היתה עם מטען השמן המשמש לתעשיית מרגרינה, סבון ומצרכים אחרים.

הוועדה הוקמה באיחור רב ולא הספיקה למנוע את השמדתם הגמורה של שני סוגי לוייתנים. עתה מנסים אנשי המדע למנוע את השמדתם הגמורה של שאר הסוגים ומשתדלים לאסוף אינפורמציה על הרגליהם, מספרם ומלאי מזונם של היונקים הענקיים. מזור הדבר, אולם על אף 1000 שנות ציד־הלויתנים ועל אף העובדה שכמעט כל ספינת ציד מהווה מעבדת ניתוחים, ידוע לאדם רק מעט מאוד על חיי הלויתנים.

הלויתן הנו היצור הגדול ביותר בעולם. הבריכוזאורוס, הגדול בדינוזאורים אשר חיו בימי קדם, משקלו היה כנראה 50 אחת המזון שנשא בפינו.

# זוכר נעדרים



משה איכנבלט ז"ל  
נפטר ב־28.8.58

עדיין לא נקלט בתפיסתם של חכמים וידידים שמושה איכנבלט איננו, כי המת בא עלינו כמת. משה היה, עד ובעל לב פתוח לעניינים שבין אדם לחברו, תמיד היה מסור ומאמץ למשפחתו. השיקע את עצמו באניות בעבודות משק, בשיפור השירותים, לא נרתע מעובדות הקשות ביותר כי הוא אהב את הים. מזגו היה טוהר כסער הים, אמיץ לב היה ותמיד התאים את עצמו לכל הנסיבות התנאים כדי לעזור לזולת. תמיד דאג לתעלות על פניו חיוך מרגיע ומשום כך רכש לו ידידים רבים ומאמינים. הוא זכה לאימון ולאהבה מצד כל מי שבא עמו במגע.

חבר המועצה הראשונה ואחד ממארגני הראשונים של "הכרמל" בצי. סמל ואל מרץ ויוזמה.

אם כי ידע את מצב בריאותו השתחל למנוע דאגה מבני משפחתו הסתיר מהם את הרע והצפוי לו.

ימאים אהבו לעבוד איתו, כי הבין לרוחם. עם הסתלקותו, אחד לנו חבר יקר, אשר תרם הרבה מנסיונו לצי הישראלי בשטח המשק. איכה משה היקר? רק תמול שלשום נפגשנו והפתע נעקרת מעולמנו.

זכרו היקר ישאר תמיד בלב כולנו.

מ. ל.

מציים גם סוגים אחרים בעלי שיניים ומנגנון־הזנה פחות מורכב. לוייתנים אלה צוללים אל קרקע האוקיינוס וזוונים מא־צוות, שארכן מגיע לעתים לעשרה מטר. לוייתנים אלה מסוגלים לבלוע כרישים שארכם 4 מטרים (או נביאים שהוטלו הימה).

היצליחו אנשי המדע והמוסדות הבינ־לאומיים למלט את בעלי החיים המופלאים ורבי ההוד מפגיעתם של כלי המשחית המודרניים? הניצלו הלויתנים מכליון גמור? קשה לדעת זאת בבטחה. אפשר רק לקוות.

# הריפורמה בסולל בונה לשם מה ?

הועד הפועל של ההסתדרות אישר, בישיבה מיוחדת, את המלצותיה של מועד רות חברת העובדים לערוך ריפורמה ארגונית בחברת "סולל-בונה". מיד לאחר אישור זה מונתה ועדה, בראשותו של השר פ. נפתלי, לביצוע ההחלטה.

חברי ההסתדרות עקבו מכבר אחרי דיוניה של מועדות חברת העובדים, אשר הקדישה, בשנה האחרונה, זמן רב לליבוני בעיותיו של משק הפועלים. ברם, לרבים היתה ההחלטה על ריפורמה ארגונית ב"סולל-בונה" בשום הפתעה. ואכן, החלטה זאת נתנה מקום להרבה סברות בלתי-נכונות, לשמועות מצוצות מן האזע-בע ולסיפורי-בדים, הרחוקים מכל אמת עובדתית. על כן מן הראוי לעמוד על המניעים והנימוקים להחלטת הריפורמה ב"סולל-בונה".

## "סולל-בונה" מהו ?

אך לפני שנגעת את החלטותיהם של חברת העובדים והועד הפועל של ההסתדרות, מן ההכרח לסקור קצרות את תולדותיו של "סולל-בונה".

לפני מלחמת העולם השנייה התקיים "סולל-בונה" כמשרד קבלני צנוע בחיפה, קיבל על עצמו עבודות-קבלנות מסוגים שונים וניסה להרחיב את יריעת פעולותיו. אך לא תמיד בהצלחה רבה. כבר אז אף על פי שהמוסד עמד לא אחת בפני קשיים כלכליים וכספיים חמורים, חלמו מנהליו על הרחבתו ועל כניסתו לתחומי התעשייה ובעקבות זאת נרקמו תכניות ראשונות.

עם פרוץ מלחמת העולם השנייה הגיעה שעתו של "סולל-בונה". הצבא הבריטי היה זקוק לכל קבלן, לכל בעל-מלאכה ולכל כוח מארגן; היה צורך להקים ביצורים בצפון הארץ נגד חזירה עוינת מצד סוריה ולבנון; היה הכרח לסלול כבישים, להקים שדות תעופה, מחנות-צבא ומה-סוגים תת-קרקעיים. ידים עובדות במהירות, ביסודיות ובחריצות נדרשו בכל מקום, ומי שיכול היה ליטול על עצמו משימה תגנתית, נרתם למאמץ המשותף של ביצור המזרח התיכון בפני סכנת החזירה הגרמנית.

כמשך שש שנות מלחמת העולם השנייה התרחב והסתעף "סולל-בונה". הוא גילה כושר ארגון, מעוף ותעוזה. יכולת-ביצוע ועמד בהתחייבויותיו כלפי לקוחותיו בצבא הבריטי, ועל כן זכה לעבודות רבות ומכ-ניסות. הצבר ההון נתן לסולל-בונה את התנופה הדרושה לכניסה הנכספת לתחומי תעשיית-הבנין; נרכשו מחצית מניותיו של בית החרושת "נשר" למלט בחיפה; תעשיית היציקה צורפה לתחומי "סולל-בונה", ובמרוצת הזמן הצמיח הגרעין התעשייתי שלווחות חדשות. כאמור, היוותה תעשיית הבנין את הבסיס שעליו ניבנה "סולל-בונה", וממנה נסתעפו השלוחות הרבות של מפעלי "אבן וסיד", ולאחרונה — המחלקה לעבודות-חוף.

שמו של "סולל-בונה" החל ללכת לפניו הצבא הבריטי זכר את הנסיון הטוב שהיה לו עם החברה ההסתדרותית הישראלית

ההסתדרות הקימה מועצה להפצת התנ"ך.

ליד המרכז לתרבות ולחינוך של ההסתדרות הוקמה מועצה ציבורית, מורכבת מבאיי-כוח של חוגים ואישים שוחרי תנ"ך, להפצת ידיעות ברבים. מועצה זו נטלה על עצמה תפקיד לסייע ככל האפשר ביעוץ, בארגון ובהדרכה — להדרכת הרשת הקימת של החוגים לתנ"ך ופתיחת חוגים נוספים ללימוד התנ"ך וההיסטוריה העברית בקרב ציבור הפועלים.

ועל כן הוקמה שותפות עם בעל הון יווני, ובמשך שנים ביצעה החברה המשותפת עבודות בקנה מידה נרחב בשביל הצבא הבריטי בקפריסין. וכאשר פרסמה ממשלת תורכיה מכרז להקמת שדות תעופה ומסלולי המראה משוכללים, זכה במכרז זה "סולל-בונה" והוא ביצע את העבודה על הצד הטוב ביותר. לאחרונה, נחתם הסכם עם ממשלת גאנה על הקמת חברה קבלנית משותפת לשתי המדינות, ואם כי ממשלת גאנה מחזיקה בחברה המשותפת ב-60% מהמניות, הרי נמצאת הנהלה המעשית, השכנית והמקצועית, בידי מומחי "סולל-בונה".

אשר חברה העובדים ניסחה את הצעות ההחלטה שלה בדבר הריפורמה בסולל בונה עמדה בפניה השאלה: כיצד לעצב את פעולותיה של החברה הגדולה הזו שיהיו תואמים את צרכי התקופה, וכיצד

## מה הציפעה ועדת סולל-בונה ?

אולם, בעקבות הגידול הנפלא, התנופה המדרבנת והתעוזה העצומה הופיעו שאלות אחדות הטעונות תשובה ופתרון בהקדם, אם מבקשים לשמור על כוחו ועל ייחודו של סולל בונה ולמען אפשר לו יצירות רבות נוספות. מטבע אנוש הוא, כי החוגים החולמים, כאשר הם מגיעים להצלחה וקוצרים את יכול עמלם, הופכים לעתים, לשמרנים, המקדשים את הצורה הקיימת ואינם רואים שום צורה אחרת זולתה. שמרנות כזאת, המתעלמת מן ההתפתחות הדינמית של החיים בכלל ומן המציאות הישראלית המיוחדת בפרט — היא תופעה שלילית, המעכבת כל התפתחות חדשה. ההזדהות הטבעית של מנהלי סולל בונה עם מפעלם, שהוא מפעל חייהם, יצרה מתיחות בלתי-נמנעת בינם לבין ההסתדרות.

כאשר חברה העובדים ניסחה את הצעות ההחלטה שלה בדבר הריפורמה בסולל בונה עמדה בפניה השאלה: כיצד לעצב את פעולותיה של החברה הגדולה הזו שיהיו תואמים את צרכי התקופה, וכיצד

יפעל סולל בונה, הלכה למעשה, כזרוע מבצעת של ההסתדרות, על כל מה שמתחייב מכך.

יש להקדים ולומר, כי חברת העובדים לא היתה הראשונה שהציגה לעצמה שאלה נוקבת. זאת; הנהלת סולל בונה עצמה הגיעה למסקנה, כי עליה להשיב על שאלה זאת, על כן הודרכה ועדה פנימית מטעם החברה, והיא חקרה וסיכמה, כי ריאורגניזציה במפעלי סולל בונה היא הכרחית להבטחת שיתדו ופועולתו התקינה. חברי הועדה קבעו במסקנותיהם, שנתקבלו פה אחד, כי יותר ויותר מחריף הצורך למצוא תיאום בין הישגיו המשקיים של סולל בונה לבין שיטות הארגון החדשות. כן ציינה הועדה, כי חסרה בחברה הגדרת תפקידים ברורה וחד-משמעית וחלוקת סמכויות מוגדרת היטב וכי קיים ריכוז מופרז ועומס רב מדי, מצד אחד, ואי שיתוף בצורה מתאימה של כוחות צמאי-פעולה, הנמצאים בין עובדי המוסד, מצד שני. הועדה סיימה את מסקנותיה בהערה, שכל דחייה בהוצאת מסקנות מן המצב הקיים, תגרור אחריה העמקת הקשיים בפעולתה של החברה.

## ארבעה עקרונות יסוד בהחלטת חברת העובדים

מכאן הסיקה חברת העובדים את המסקנה הראשונה לגבי הצורך הרחוק בדיצנת טראליזציה במיכנה סולל בונה לטובת המשק ושילובו היוצר בחיי ההסתדרות והמדינה. מכאן גם מסקנה שניה: ההנהלה המרכזית של סולל-בונה היא חיונית להמשך פעולתו התקינה של המוסד ומילוי תפקידו, אבל היא צריכה להיות בעלת סמכויות מוגדרות ומוגבלות. פירוש הדבר, הנהלה מרכזית, שאינה מנהלת ישירות את כל מפעלי החברה אלא מתרכזת בתפקיד של הנהלת קונצרן מסובך ומסועף זה; בפיקוח על הנהלות השונות, החולשות על החטיבות השונות, כגון בנין, שירותים, תעשייה; טות מחייבות בענין השקעות, אם לפיתוח הקיים ואם ליצירה חדשה.

על רקע הנחות-יסוד אלה נוסחו ז' הסעיפים בהחלטת הועד הפועל, האומר:

א) מוכירות חברת העובדים תבחר בהנהלה מרכזית למשקי סולל-בונה, וכן תבחר שלוש הנהלות לשטחי הפעולה ה-שונים של סולל-בונה.

ב) ההנהלה המרכזית תיבחר חלקה מבאיי-כוח ישירים של שלוש הנהלות, וחלקה מבאיי-כוח חברת-העובדים.

ג) תפקידיה של ההנהלה המרכזית הם:

1. פיקוח כללי על פעולות ההנהלות;
2. תכנון הפיתוח של משקי סולל-בונה;
3. החלטה בדבר השימוש בכספים להשקעה לשם פיתוח המשק הקיים והקמת מפעלים חדשים.

ד) שלוש ההנהלות תהיינה: אחת לבנין והתעשיות הקשורות ישירות לבנין; שניה לתעשייה; שלישית לעבודות חוף ונמלים. כל אחת מהן תפעל באופן עצמאי מבחינה משקית, אדמיניסטרטיבית וכספית.

ה) בהנהלות אלו ישותפו נציגים של העובדים. ארגוני העובדים יציעו מספר כפול של מועמדים ומתוכם תבחר מוכירות חברת העובדים את החברים להנהלות.

ו) בשלוש ההנהלות, וכן בהנהלה המרכזית, ייבחרו מרכז וגנבר, שבלי חטיבת שניהם לא תבוצע שום עיסקה.

ז) ועדה מיוחדת, שתיבחר על-ידי מוכירות חברת העובדים, תקבע תיחומם ומקומם של העבודות הציבוריות, מפעלי אבן-סיד וכמה תעשיות ומפעלים אחרים, כן תחליט הועדה בשאלות הכרוכות בבנין-צוץ החלטות אלה של מוכירות חברת העובדים.

מתוך עיון בהחלטות אלה יתבררו לנו ארבעה דברים יסודיים, המשתמעים מהחלטת חברת העובדים.

א) הנהלה מרכזית היא חיונית להבטחת קיומו והתפתחותו העתידה של המוסד. אולם אין להעניק לה סמכויות של הנהלה ישירה של משקי סולל בונה. עם זאת היא תמלא תפקיד מרכזי בתכנון הפיתוח של החברה ובהכוונת השקעותיה, למען תוכל לעמוד כיעודה ההסתדרותי.

ב) ההנהלות של שלוש החטיבות תהיינה עצמאיות מבחינה משקית. ארגוני-כספית.

ג) ההכרח בשיתוף הפועלים בהנהלות אלו, והכוונה היא לשני סוגי עובדים: ארגוני העובדים והעובדים הבכירים, מתוך מגמה ברורה להגיע להעמדתו של דור מנהלים חדש למשק זה, שייכנס לתפקיד מתוך רצון לבנות את המשק הזה יחד עם האנשים העומדים כיום בראש החברה.

ד) הצורך לקיים שני בעלי תפקידים נבחרים בכל אחת מהנהלות: מרכז וגנבר, שבלי חטיבתם לא תבוצע שום עיסקה בשלוש ההנהלות התפעוליות ובהנהלת-הגג.

הנהלות החטיבות והנהלה המרכזית שאלות נוספות היו: מי יבחר בהנהלות של החטיבות? כמה הנהלות תיבחרנה וכיצד תובטח העצמאות הכספית של הנהלות אלו?

התשובות לשאלות אלו הן: להסתדרות ענין חיוני בבחירתן של שלוש הנהלות תפעוליות, וחברת העובדים היא אשר תבחר בהן ולא ההנהלה המרכזית של

## מפעל האלקטרוניקה באשקלון יופעל בקרוב

המבנה שהוקם על-ידי אגף ה"שיכון למפעל למוצרי חשמל ול-מוצרים אלקטרוניים ובשכונת אפי-רידר באשקלון הושלם ותוך שבועיים מקווים להפעיל את בית החרושת. עוד בה פועל המפעל, "פרדאי", במרכז המסחרי באפרייר (מעסיק עשרה פועלים).

המפעל החדש, שהוא כבעלות ארבעה מומחי קשר ומהנדסים, הצליח להקים רשת רדי-טלפון למספר חברות באזורי הגב. כן מייצר "פרדאי" אנטנות מיוחדות ופילטרים נגד הפרעות ברדיו, הנגרמות על-ידי גורות ניאון; המפעל הוציא לשוק מכשיר בי-קורת אלקטרוני לתעשייה. המבנה החדש משתרע על שטח של 180 מ"ר והושקע בו כ-20,000 לירות. בציוד הושקעו עד עתה כ-35,000 לירות ובשלב ראשון יעסיק המפעל על 25 פועלים.

המוסד, חיוק נוסף לזכותה הבלעדית של ההסתדרות לבחור את ההנהלות יש למצוא בעובדה, כי כל חטיבה מהווה עסק בעל פדיון שנתי של עשרות מיליוני לירות, ולעתים אף של סכומים העולים על מאה מיליון לירות.

כן נקבע, כי אין ההנהלה המרכזית צריכה לעסוק בעניני עבודות-חוף של המוסד ולכן דרושה לחטיבה זאת הנהלה עצמאית משלה. נוסף על ההנהלות לחטיבת בנין וחטיבת התעשייה.





מקום מפגש לכל הימאים בחיפה



"מרתף בלפור"

תיארו ולווי

חיפה, רחוב בלפור 3,  
טלפון 2219

מברך את ציבור הימאים  
ומשפחותיהם  
בשנה טובה ומבורכת!



נתיבי הים התיכון בע"מ  
בעלי אגרות  
סוכני וחוכרי אגרות

לקראת השנה החדשה  
שלוחה ברכתנו הלבבית  
לימאינו ולמשפחותיהם

חיפה  
ת.ד. 1755  
רחוב אליהו הנביא 3  
טלפון 2-66151

צבור פועלי נמל חיפה  
מברך  
את צבור הימאים וארגונו  
את הועד הפועל של ההסתדרות  
ומועצת פועלי חיפה

בברכת שנה טובה, שנת התפתחות הצי,  
שנת שלום ושגשוג כלכלי

מאת  
מוכירות פועלי נמל חיפה

ברכותינו הלבביות שלוחות לחברינו

זנה מאיר	ובח"ל	נורסטון יעקב	ובח"ל
גידלי יואל	ובח"ל	פרנדיזי אפרים	ובח"ל
גורדון דן	ובח"ל	פרנקל גבריאל	ובח"ל
אמוס יצחק	ובח"ל	הזנטל ימנחם	ובח"ל
בן-סימון אפרים	ובח"ל	רומנו שבתאי	ובח"ל
גלר ברוך	ובח"ל	רייס סעדיה	ובח"ל
זנד מיכאל	ובח"ל	שטס ארטור	ובח"ל
ליפקין יגאל	ובח"ל	שרייבר זיגי	ובח"ל
מחן יצחק	ובח"ל	מרמור הוגו	ובח"ל

לנשואיהם

בן-מוחה פרוספר  
רוסו ארצי  
דדון דוד  
בוגנים סימון  
גראי אברהם  
ורבורג יעקב  
זונסג רודי  
מימון מרדכי  
סלפין הנרי  
עיני נסים  
פריץ יצחק  
שחם אליהו  
שלום אליהו

להולדת הבנים

בן-יוסף צבי  
איציק יוסף  
אזולאי חנניה  
בן-שמעון אליהו  
בראונשטיין אברהם  
ר/ח ברקוביץ בני  
לב חיים  
מוזס דוד  
פלכטה משה  
פסקל זליג

להולדת הבנות

איגוד הימאים  
מערכת "הימאי הישראלי"

לחברינו בבתי-החולים

באוס סלי  
צוקר ולטר  
קריסיק יידיה  
שודץ הרמן  
קאושינסקי אברהם  
פיוס יוסף

החלמה מהירה ושנת בריאות

האיגוד הארצי לימאים  
מערכת "הימאי הישראלי"

ברכת שנה טובה  
שלוחה לכל יורדי-הים הישראליים  
באשר הם שם

מאת

המפקח הימי  
מנהל השירותים הטכניים  
וחבר העובדים כאגף  
הספנות והנמלים חיפה

לימאי ישראל

ברכת שנה טובה

מרכז "הפועל"  
ועדת הים המרכזית

סניף מכבסה "יהודית"  
י. רוזיאל ומשפחתו  
חיפה, רח' כיאס 5

מברכים את צבור הימאים  
בשנה טובה ומבורכת

שפע ברכות ושנת הישגים

לכל יורדי-הים ולמשפחותיהם

צינקוגרפיה י. צינס  
חיפה, רחוב שרה 1  
טלפון 67288

לחברתנו קלרה שינדלר  
ברכותינו ואיחולינו הלבביים  
לנשואיך עם ב"ל - במזל טוב  
יעדי הצוותנות  
איגוד הימאים  
מערכת "הימאי הישראלי"



לימאינו ובני ביתם

שלוחה ברכת

אניות משא "אל-ים"

# ההנהלה ועובדי המועדון

מאחלים למזכירות האיגוד הארצי לימאים  
לציבור הימאים באשר הם שם  
ולכל באי המועדון

שנה טובה ומבורכת  
חג שמח וכל טוב

חיפה, ערבי 15 תשי"ט

## עגור בע"מ

קואופרטיב לשרותים באניות

גרוד תלונה • צביעה • נקוי דודים  
ומיכלי מים ודלק • תחוקה

חיפה, דרך העצמאות 1

מברכת את ציבור הימאים באשר הם שם

בשנה טובה

## קפה המלכים

(קיננס בר)

מברך את ציבור הימאים  
ומבקרו הקבועים

בשנה טובה ומבורכת

לנשיא המדינה / לממשלת ישראל / לצבא ההגנה לישראל.  
לועה"פ של ההסתדרות / לחברינו המפליגים על פני שבעת  
הימים / לכל הימאים באשר הם שם ולמשפחותיהם

שלוחה ברכתנו לשנה החדשה

תהא שנה זו שנת כמחון ופיתוח למדינתנו  
שנת שגשוג ופריחה לספנותנו  
שנת ליכוד וביצור לאיגודנו

האיגוד הארצי לימאים  
הימאי הישראלי



# עתיד חברה לשרות ימי בע"מ עתיד קוים התיכון (1955) בע"מ

מברכת את יורדי הים הישראליים

בשנה טובה ומבורכת

הטכנים הכלליים:

אחים ברנט את בורכרד בע"מ

חיפה — תל-אביב — ירושלים

## קפה "עדן"

חיפה, דרך העצמאות 41

מברך את ציבור הימאים  
ומשפחותיהם

בשנה טובה ומבורכת!

לימאינו המפליגים במים רבים  
ומשפחותיהם



צים  
חברת השיט הישראלית