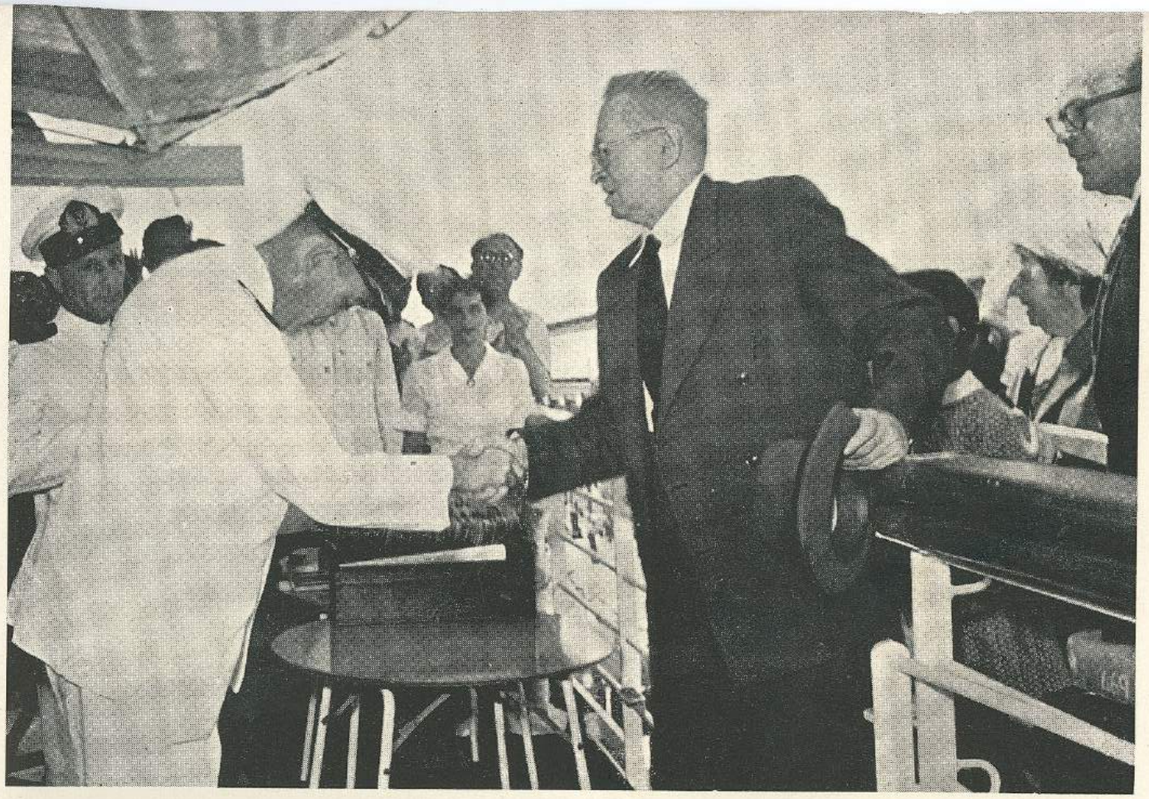
הד הרן

דפים לבית צים

תמוז תשי"ז — יולי 1957

א.ק. "תיאודור הרצל" בנמל חיפה

13



הנשיא מתקבל ע"י רב-החובל עם עלותו לאוניה

נשיא ישראל הפליג ב„תיאודור הרצל"

הנשיא נפרד, על האוניה, מיו"ר הכנסת מר י. שפרינצק ומראש עירית חיפה מר אבא חושי

תורן

דפים לבית צים

מס' 13

תמוז תשי"ז — יולי 1957

יוצא לאור על ידי

שחם שרותי חים בע"מ

התוכן:

„פיטורו" ו„תיאודור הרצל" — י. שפרינצק 4

הפלגת הבכורה של א.ק. „תיאודור הרצל" — יצחק וויט 6

הפלגת הבכורה בעתונות העולם — ו. . 18

מאזן החברה ל־31.12.56, דו"ח המנהלים . 20

השקת א.ק. „ירושלים" 24

שעות נוספות באוניות — ר. ס. מילר . 25

הכשרת ימאים — לדיסלב הגדוש . . 26

התחרות סירות בינלאומית . . . 27

מעל שולחני — ב. ע. 28

מחדר הישיבות — מ. ר. 30

מיכאל דה־רויטר וחופש השייט — ד"ר חיים ה. כהן 31

הצלת חילה בלב ים 32

תעלומות הים — מ. דודסון . . . 33

ביקורי בספינה הולנדית — ר. הירש . 34

במשפחת „שהם" 35

מהו הטוגאז' שלה? 36

לזכר נעדרים — מ. אברמסקי, יעקב ניב־רון 37

מתורן לתורן 38

התחרות צילומים 39

האחראי: ב. עברי / „אות" דפוס קואופ' חיפה

צינקוגרפיה י. צינס

* * *

„תורן" מספר 13 — לפניך.

הפלגת הבכורה של א.ק. „תיאודור הרצל" — שהיתה ללא ספק מאורע חשוב ורציני בחיי החברה — מובאת בגיליון זה בהרחבה. עתונות העולם והארץ הקדישו למאורע טורים ועמודים רבים ומצאנו לנכון להביא בפניך לא רק את תיאורה של ההפלגה המיוחדת בכתב ובצילום אלא גם חלק קטן ממה שנכתב על ההפלגה בעתונות העולם.

בין האורחים והכינוסים שנערכו על סיפון „תיאודור הרצל" היה גם כנס חגיגי של נשיאות הועד הפועל הציוני, בו נשא דברו יו"ר הכנסת **מר י. שפרינצק** שהעלה את ההשוואה באן אוניתו הדמיונית של הרצל בספרו „אלטנוילאנד" לבין האוניה החדשה „תיאודור הרצל". הבאנו דבריו המאלפים של יו"ר הכנסת — במילואם.

מאזן החברה לסוף שנת 1956 מעלה בפניך תמונה מסחרית־כלכלית אשר מן הראוי שכל עובד בחברה ידע אותה.

בעוד מפליגה „תיאודור הרצל" בהפלגת הבכורה לנמל הבית — הושקה בנמל האמבורג האוניה־אחות א.ק. „ירושלים".

קומנדר ר. ס. מילר מעלה הצעה מעניינת לגבי שעות העבודה הנוספות של „מאים באוניות. הכשרת הימאים, עליה כתב בגיליון הקודם **ב. ע.** הביאה בעקבותיה תגובות לא מעטות. אחת התגובות מובאת בגליון, פרי עטו של **ל. הגדוש.**

התחרות בינלאומית בסירות הצלה נערכה בניו יורק בהשתתפות צוות א.ק. „ציון" וכן פעולת הצלת והעברתו בלב ים ע"י צוות א.ק. „ישראל" — משתקפים בעמודי צילומים.

רב חובל ר. הירש מספר מרשמי ביקורו בספינה הולנדית.

המדורים הרגילים של „מעל שולחני", „מחדר הישיבות", „תעלומות הים", במשפחת „שהם", התחרות הצילומים ו„מתורן לתורן" — משלימים את הגיליון.

המערכת

„פוטורו" ו„תיאודור הרצל"

דברי יו"ר הכנסת מר יוסף שפרינצק על סיפון א.ק. „תיאודור הרצל"

הננו מסובים באוניה, ששמה „תיאודור הרצל". נעניו בחיבה להזמנה והרינו מקיימים ישיבה מיוחדת של נשיאות הועד הפועל הציוני הגדול באוניה, שכולה אומרת הדר לזכר מחוללה של התנועה הציונית וגם של המוסד שזכינו להיות כיום בהנהלתו.

אינני מתבייש להודות, שמזמן שאוניה זו, בעלת השם הזה, שטה על פני המים, הנני שרוי בהתרגשות רבה.

ישנם בכל מקום בארץ רחובות, הנושאים את שמו של הרצל; ישנה הגימנסיה „הרצליה", אשר גידלה רבים ממגשימי רצונו של הרצל. ועל הכל ישנו הר־הרצל. לקברו של הרצל זורמות שיירות של ילדי הארץ ושל המוני אורחים ותיירים, נציגי עמים וארצות מניחים זרי פרחים על קברו, אלה הם נציגי אותם עמים וארצות, שהרצל ביקש בחייו לשכנע אותם, שיכירו בכך, שבתקומת מדינת יהודים יש גם משום צורך בינלאומי.

עם כל זה, עם כל גילויי הזכרון המרובים, שהרצל זכה להם בתוכנו, הנני מודה, שהופעתה של אוניה זו עוררה בי התרגשות מיוחדת, שכן היא העלתה חוות מלבבת של החיאת תיאודור הרצל, הנע בדרכים, בקרב עמים ותפוצות ישראל.

כמה תוכן וסמל מקופלים בקבלת פני „תיאודור הרצל", השטה בדרכה למים הטריטוריאליים של מדינת ישראל!

שגריר ה„יודענשטאט" מקבל אותה במימי העיר לונדון, אשר בה הופיע הרצל לפני ועדת החקירה המלכותית לעניני ההגירה, כדי להמליץ על חופש הכניסה למהגרים יהודים, ובעיקר על הצורך לפתור את שאלת ההגירה היהודית ע"י הגשמת תכניתו להקמת מדינת־היהודים.

שגריר ה„יודענשטאט" בצרפת מקבל אותה במימי צרפת הידידותית, אותה צרפת, אשר הסופר הפרלמנטרי של ה„נייע פרייע פרעסע" היה עד בה ליסורי הקפיטאן דרייפוס וליסורי העם כולו; בצרפת זו שבעל התגובה על פרשת דרייפוס לא מצא בה בשעתו אזניים קשובות למחשבתו הגדולה על מדינת היהודים, ואשר לא יכול היה אז לקבל ויזת כניסה אפילו לביתו של אותו יהודי גדול, אשר במרוצת הימים נערץ בפינו כ„אבי הישוב".

באי־כח ה„יודענשטאט" — מדינת ישראל — מקבלים את „תיאודור הרצל" בכל מקום שהיא נמצאת, בדרכה למקומה הקבוע והיא מגיעה לנמל העברי, למימי אותה עיר, אשר הרצל אהב אותה. שכן בדמיונו היוצר, שנשתקף בספר „אלטנייילאנד", קבע הרצל את חיפה כמרכז ההגשמה לתכנית הקמת מדינת־היהודים.

כשביקרנו באוניה, באולם הנאה הנושא שם חזונו של הרצל, הרומן „אלטנייילאנד", עלתה לפני האסוסיאציה של „פוטורו", הספינה שהרצל כינה אותה כספינת חכמים, שהובילה, לפי המספר ברומן, אישי עמים שונים אל הארץ למען הראותם כל מה שקם במדינת היהודים מקץ שנים.

בימים אלה התעורר בי הצורך לחזור ולקרוא את הרומן „אלטנייילאנד", ואני מייעץ גם לאחרים לקרוא שוב את הספר ולבחון את תוכן החזון לאור המציאות בימינו. אתה קורא את „אלטנייילאנד" ואתה מופתע ומוקסם מכוח הנבואה וה־ראייה הריאליסטית כאחת: מניין להרצל עושר זה של תפיסה בעניינים רבים כל־כך, בכלכלה ובחקלאות, בארגון עבודות ציבוריות ובהתקנת דרכים חדשות בים וביבשה, וכן בגילויי גנזי האפשרויות שבאדמת ארץ ישראל?

מפליא הדבר, שהרצל כתב את „אלטנייילאנד" אחרי שביקר בארץ וראה אותה בכל שממונה, דלותה ושפלותה שבמשטר הטורקי, שהיה בהם כדי ליאש. מתוך העזובה והחשכה הבהבו רק הניצוצות — מבשרי הלהבה העתידה — אלו המושבות הקטנות והמעטות, שהרצל ביקר בהן בהיותו בארץ.

ברור, שבלבו של הרצל נאבקו הרשמים המדכאים עם רחשי אופטימיות מיסטית.

וראוי להביא בזה קטע מ„אלטנייילאנד", שבו באו לידי ביטוי תמציתי רשמיו והרגשותיו של הרצל בימים שלפני התהוות „אלטנייילאנד", לפי המספר ברומן:

„אם זאת היא ארצנו, אמר פרידריך (היהודי) בעצב, הרי ירדה פלאים כעמנו".

„כן חמש לגועל, מיאוס שבמיאוס, אמר קינגסקירט (הגוי), ואף־על־פי־כן ניתן לעשות כאן הרבה... נחוץ היה ליער אותה. מחצית המיליון של אשוחי ענק צעירים — הללו גדלים ועולים כאספרגוס. רק מים יצל דרושים לארץ הזאת, כי אז עוד נשקף לה עתיד — ואפשר גדול עד מאד".

„אבל מי יביא הנה מים וצל?"

„היהודים, לכל הרוחות..."

יו"ר הכנסת מר יוסף שפרינצק נואם בכנס נשיאות הועד הפועל הציוני על סיפון „תיאודור הרצל"

מתוך אמונה ב„יכולת היהודים", היכולת שבהכרח — נכתב הרומן „אלטנייילאנד".

כשהופיע הספר „אלטנייילאנד" זכה לפירסום רב ואף לביקורת קטלנית. היה מי שהעריכו כאוטופיה נאיבית. מישהו מיודעי ח"ן בספרות הוקיע את הספר כיצירה ספרותית חלשה, ושלומי־אמוני־הציונות־הרוחנית נטפלו בזעם לליקויים שבחזון הרצל לגבי עתידות התרבות וה־שפה העברית שב„אלטנייילאנד". המבקרים לא תפסו את הגדול והחדש שב„אלטנייילאנד" ולא הבינו, שהרומן הזה לא בא לתאר את ההווי הקבוע שבעתיד, אלא הוא בעיקרו קריאה נוספת ל„מדינת היהודים", קריאה להניף תנופה חדשה את היכולת היהודית להקמת מדינה, לאירגון בניינה ולריכוז המוני בוניה. והנה עברו שנים ובא אישורו הגדול של החזון. האם „אלטנייילאנד" אינגה כיום מציאות, שנבנתה על היסודות העיקריים, שהרצל ראה בעיני חזונו?

אכן, האגדה נהייתה למציאות.

אמנם לא כל מה שכלול בחזון „אלטנייילאנד" כבר נתקיים במלואו; לא נתגשם עדיין דבר „ישראל ישכון לבטח" ואידילית השלום והאחווה האנושית הבינלאומית, החקוקה ב„אלטנייילאנד", רחוקה עדיין כיום מן המציאות, הרצל התרומם ליכולת לחזות רק מה שעתיד לעשות העם היהודי להצלתו הוא ולא יכול היה לחזות מה שעתיד להתהוות בקרב העמים.

הסופרת הברונית ברטה פון סוטנר, ידידת הציונות ומעריצת הרצל, פירסמה בשעתה את ספרה הידוע „הלאה הנשק", וי. בליוך ממוצא יהודי, פירסם עבודה כבירה בארבעה כרכים בשם „המלחמה העתידה ותוצאותיה הכלכליות". הוא העלה בספרו תיאור מזעזע של התקדמות ההזדיינות עוד בימים ההם, לפני מלחמת העולם הראשונה, המאיימת בהשמדת עמים וארצות, ולפיכך סבר, שראיית ההתפתחות המסוכנת הזאת היא שתעקור כל רצון להתלקחות מלחמה בקרב העמים. הספר הזה גרם בזמנו לקריאת ועידת השלום הבינלאומית בהאג, שנכשלה אמנם בתוצאותיה. הרצל ההומניסטן האמין בנצחונם של השכל הישר והרצון הטוב באנושות, ואמונה זו הניעה אותו לשכנע את העמים, כי בפתרון שאלת היהודים על־ידי הקמת מדינת יהודים יש גם משום צורך בינלאומי, ועל כן צריכים כל העמים לסייע להגשמת תכניתו. בשאיפתו זו של הרצל היה משהו, שקיבל ב„אלטנייילאנד" מעמד של נייטראליות מופרת ומוסכמת ע"י כל העמים. מה שחזה הרצל לגבי בני עמו הולך ומתגשם, אולם ביחס לגויי הארצות — באו מלחמת העולם הראשונה והשנייה על כל תוצאותיהן לעמנו ולכל העמים, ואנו רחוקים עדיין מהשגת האידיאל שבמעמד הנייטראליות המבוקשת, ואנו מצווים עדיין להגן בלי הרף על קיומה של „אלטנייילאנד" והתפתחותה.

הרצל כתב רומאן. ההיסטוריה היהודית החדשה, החלוצית, העלתה את הרומאן שבכתב לרומאן החיים שלנו. עד שהגענו למדינת ישראל, עד שהגענו לצי עברי וגם לישיבה זאת של נשיאות הועד הפועל הציוני, שנתכנסה באוניה הנושאת את שמו של מחולל המוסד הזה — ההסתדרות הציונית העולמית.

לפיכך צורך נפשי הוא לי להגיד משהו גם למארחים שלנו, שהזמינו אותנו לקיים ישיבה חגיגית באוניה. האנשים היושבים אתנו במסיבה הזאת, ידועים לנו למדי ממפעל חייהם ומתרומתם הם לגילוי האפשרויות להגשמת משאת נפשו של הרצל, שנתגלמה ב„אלטנייילאנד". אמנם האנשים האלה תרמו את תרומתם על פי דרכם הם ולפי צווי התנאים המציאותיים. המארחים שלנו הם מאלה, שעסקו בהעלאת יהודים, דרך הברחה, אל הארץ, והם עוללו ע"י כך את הפרשה רבת העלילות, פרשת ההעפלה לתוך תולדות ההגשמה הציונית. סיסמתו של הרצל היתה אמנם „עפענטליך רעכטליך" — באופן חוקי ובגלוי — כלומר, לא הסתננות ולא אינפילטראציה, אלא כל מה שייעשה להגשמת הציונות, ייעשה באופן „חוקי וגלוי". ומה שעשו האנשים האלה לא היה כלל וכלל גלוי, אלא מה שעשו עשו בדרכי מחתרת, תוך סכנות רבות בימים וביבשה, אולם כל זה היה בהחלט „רעכטליך" — חוקי כחוק הטבעי, המחייב עם להצלה עצמית. ובדרך זאת הם הגיעו יחד אתנו לקיום הסיסמה של „עפענטליך רעכטליך" במלואה — כפי שנקבע ועומד „בחוק השבות" של מדינת ישראל ובהעלאה גלוייה של המוני ישראל, שבי־ציון, באוניות עבריות, ב„תיאודור הרצל" ובספינות האחרות, הנושאות שמות עבריים יקרים ללב היהודי. ועלינו לברך את מארחינו על שהם זכו יחד עם כולנו להישג מרומם זה.

ועוד פרט אופייני: מיסב אתנו רבהחובל של האוניה „תיאודור הרצל". תוך הבעת רחשי כבוד לרב־חובל עברי יצויין גם זאת, שהימאי הוותיק והאחראי הזה נולד במרחק של שבעה בתים מביתו של הרצל בבודפסט.

חברי נשיאות הוה"פ הציוני והנהלת „צים" בחדר „התעודה" — חדר הרצל באוניה

הפלגת

א.ק. „תיאודור הרצל" ליד הרציף בנמל האמבורג

כאן זה התחיל יום רגיל בנמלה של האמבורג. השמיים מכוסים עננים, ארובות בתי־החרושת פולטות עשן סמיך. האוניות במימי האלבה מלוכלכות כמימיה העכורים. הכל אפור. הכל קריר. הכל יומיומי. אל תוך אווירה זו של חולין היא נכנסה, צחורה, מצוחצחת, מבהיקה בחגיגיותה. החליקה אל הרציף ונקשרה.

לא עברה שעה קלה וכבר הופיעו ראשוני הסקרנים. הרציף קרוב למרכזה של העיר והסקרנים זרמו בהמוניהם ללא הפסקה. לא רק האוניה היפה משכה. כנראה שראשית כול משכה הארובה המודרנית, עליה מתנוססים בתכלת וזהב דגלה של „צים" וכן דגל חזונו של הרצל: הצחור, התכול ושבעת כוכבי הזהב, — היא שקסמה.

האוניה היתה קשורה לרציף „וויק אֶנד" שלם — ומשך כל הזמן זרמו אלפי סקרנים. הם עמדו והסתכלו בלי להוציא הגה. פה ושם שאל מישהו לזהותה. לפשר הארובה ודגלה. פה ושם נמצאו „מומחים" שידעו להסביר. קשה היה לנחש במה הם מהרהרים. בראש התורן התנוסס דגל המספנה, בירכתיים דגל גרמני — ובכל זאת חשו כנראה כולם שאין זו אוניה סתם. היה משהו מיוחד במעמדה של א.ק. „תיאודור הרצל" בלב לבה של האמבורג.

מזה יומיים שחצוות שלנו מרגיש את עצמו „משונה". הם מסתובבים בבגדי אזרחים על האוניה. האוניה — אוניתם היא — ועדיין אינם שולטים בה. הצוות הגרמני אשר היה באוניה (ויישאר בה עד המסירה) השאיר אותם כאילו „מהצד". רב־החובל אליעזר אקסל, נראה כמנצח ללא שרביט ואנשי הצוות — כחברי תזמורת ללא כלי־נגינה.

אבל כולם יודעים שעוד מעט וזה יחלוף. ובינתיים העצבנות גוברת במקצת.

המתיחות נמשכה ממש עד בוקר ההפלגה. היא גברה ככל שהתרחקנו מהנמל. שש שעות לאחר שיצאנו את האמבורג, הגיעה האוניה אל מחוץ למימיה הטריטוריאליים של גרמניה.

העברת האוניה לרשות „צים" מתחילה. באחד התאים מתכנסים חבר ההנהלה מר צבי יחיאלי, ד"ר בלום מהנהלת חברת השילומים וד"ר שולץ, מנהל המספנה „דויטשה ווּרפט" (זו שבנתה את האוניה).

הם חותמים על המיסמכים.

חבכורה של א.ק. „תיאודור הרצל"

חותמים על מיסמכי העברת האוניה. מימין לשמאל: ד"ר שולץ, מנהל המספנה; מר צבי יחיאלי, חבר הנהלת „צים" וד"ר בלום מחברת השילומים.

האוניה עוברת מיד ליד —

★

בתמונות אלה נראים מעבירי האוניה בשעת הטכס: מימין מוסר מנהל המספנה את האוניה לנציג חב' השילומים. ב־אמצע מעביר איש השילומים את האוניה לחבר הנהלת „צים", ומשמאל רב־החובל מקבל את האוניה.

צוות האוניה, אורחים ונוסעים — על הסיפון בסכס החלפת הדגל

בשלוש וחצי נמצאים כולם על הסיפון. הצוות אחר. לגמרי אחר. הם לבושים מדיהם המצוחצחים ופניהם, שהו כמוסים עד כה, לובשים ארשת חגיגית. איש איננו מכוון את ההתנהגות ומצב־הרוח — הם כאילו באים מעצמם. חגיגיות והתרגשות משונה אופפת את כולם.

הים אפור ומלוכלך, כאֶלֶה שהשארנו מאחורינו. מזג האויר אביך ואירופי.

בצעדים מאוששים ניגש ד"ר שולץ, בן ה־74, אל המיקרופון. הוא מודה ל־עשרת אלפי עובדי המספנה שלו, אשר בנו את האוניה. הוא מקווה כי היא תשמש שגריר טוב לעבודתם (עתון מקצועי לונדוני כתב לאחר זמן מה, כי א.ק. „תיאודור הרצל" משמשת שגריר מצויין למספנה שבנתה אותה, לצוות המחזיק בה ולחברה שהיא בעלת האוניה) והוא מעבירה, בלחיצת־יד, לרשותו של ד"ר בלום, איש חברת השילומים. בעוד ד"ר בלום מברך ומודה — מורידים בירכתיים את הדגל הגרמני. מעל התורן יורד אט־אט דגל המספנה. האוניה מתנודדת על הגלים העכורים. ד"ר בלום מעביר את האוניה לרשות „צים" ומר יחיאלי מקבלה בלחיצת־יד נרגשת. מקבל ומעבירה הלאה, לידיו של רב־החובל. „שמה של האוניה „תיאודור הרצל" מחייב! — אומר מר יחיאלי — ואני מקווה שהאוניה תמלא אחרי השם".

בשורות הצוות והאורחים המעטים עובר גל של התרגשות ומכל הפיות פורצת מאליה שירת „התקווה".

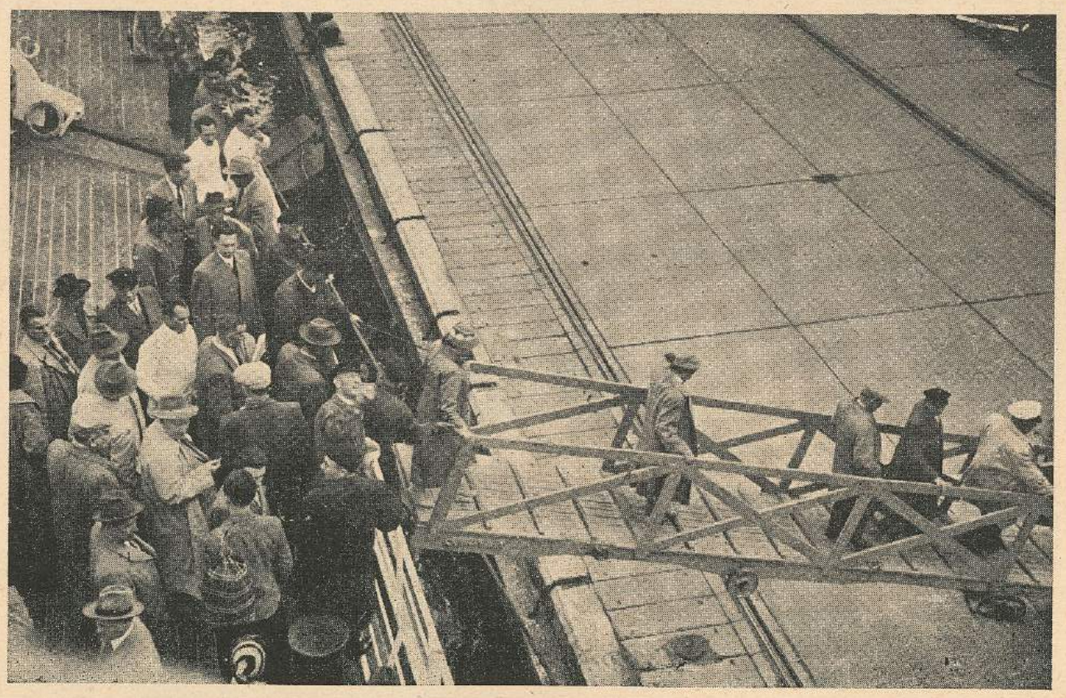
איננו רגשניים ביותר. בין הנוכחים ראינו מכרים הידועים לנו כקרי־מזג וציניים — וכולם משכו באף, ניסו לכלוא את הדמעות בעיניהם. היתה זו חווייה נסערת, נדירה. חווייה ציונית ללא כל מרכאות. מי שלא ראה את הדברים, לא יאמין. בדיוק ברגע זה זורחת השמש מבעד לעננים. מזג האויר משתנה — נעשה חם יותר, בהיר יותר. תיאום משונה בין רגשותיהם של כמה עשרות אנשים ומזג אויר משונה בים צפוני.

כל הטכס הזכיר משהו של טכס ניסואין. תחילה באו „המחותנים" ותתמו על המיסמכים (הכתובה) בתא. היו או שלא היו וויכוחים על „נדוניה", אבל ללא ספק הופיעו שם במיסמכים סכומי כסף רציניים ששולמו ועוד ישולמו — — — ואחר בא הטכס. הכלה הלבנה עזבה את בית הוריה ונכנסה לרשות בעלה הצעיר. כוסות השמפניה משקשקות בעדינות רבה. „המחותנים" הגרמניים יורדים ומחכה לנו הלילה הראשון עם הכלה, לבדנו עם הכלה...

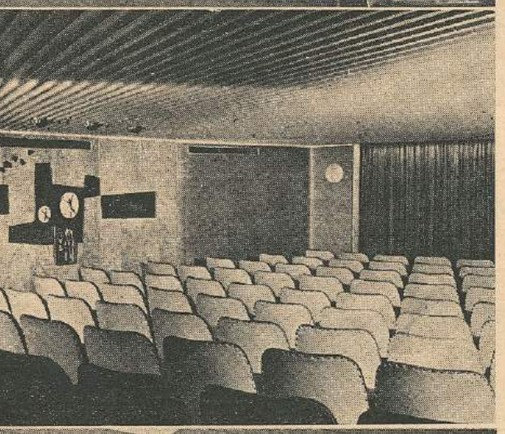
אחת הכלות היפות ביותר שראיתי.

א.ק. „תיאודור הרצל" מפליגה בדגל ישראל ונכנסת חזרה לנמל. נמל קוקסהאפן. הצוות והאורחים הגרמניים יורדים ומיד מפליגה האוניה ללב ים — בדרכה ללונדון.

לאחר טכס העברת האוניה והחלפת הדגל — הוגשה השמפניה...



בנמל קוקסהאפן — הגרמנים יורדים



עובדות ומספרים

המידות :

אורך כולל 148.68 מטר ; טון גרוס — 10,000 ;
רוחב דפוסי 19.68 מטר ; מהירות (בניסויים) — 19.5 קשר ;
עומק לסיפון ב' 8.35 מטר ; " (בשירות) — 18.4 קשר ;
מעמס — 2800 טון ; מספר הסיפונים — 7.

נוסעים :

מספר הנוסעים — 540 ; מספר האולמות — 5 ;
מספר התאים — 162 ; חדר־אוכל — 1 (ניתן לחלוקה).

נוחיות לנוסעים :

בית־כנסת ; שני חדרי ילדים ;
קולנוע — 90 מקומות ישיבה ; בריכת שחייה.
איוורור מלא ; מיתקני מיזוג אויר בתאי הנוסעים והצוות ;
תקע לרדיו בכל תא ; חיבור לרשת הרמקול ;
מיתקני „הי פידליטי" בסיפונים ובחדרי הבידור ;
מעליות ;
קשר טלפוני עם כל נמלי העולם.
180 אנשי צוות.

סידורי מיטען :

מספר המחסנים — 2 ;
קיבול למיטען — 50,000 רגל מעוקב ;
4 עגורנים (כ"א 5 טונות) ;
מכסי הכוות מופעלים באופן הידראולי ; התאמה מיוחדת להובלת פרי הדר וירקות בתאים מאווררים ומקוררים.

ציוד האוניה :

מצפן ג'ירוסקופי ;
מד־מהירות (ס.א.ל.) ;
מד־עומק ;
מכם (דקה 45) ;
אלחוט „גלובספן" ;
סירות הצלה מאלומיניום ;
מייצבים ;
מיתקני התזה לכיבוי אש ;
דלתות עומדות בפני אש, מופעלות ע"י שדות מגנטיים ;
ציפוי הסיפון מעץ טיק.

מכונות :

שתי מערכות טורבינות מתוצרת A. E. G., כ"א 6,000 כ"ס ;
שני מדחפי ברונזה ;
שני דודים — Babcock-Wilcox ;
לחץ 46.5 אטמוספירות ;
טמפרטורה 410° צלזיוס ;
וסת בערה תוצרת „בילי" ;
דוד עזר לשימוש בנמל ;
3 גנרטורים, כ"א 500 ק"ו ;
גנרטור לשימוש בנמל ;
גנרטור לשעת דחק ;
מכונת הגה הידראולית־חשמלית.

ארכיטקטורה פנימית :

5 אולמי בידור :
אולם הרצל — מוצגים דוקומנטאריים מחיי תיאודור הרצל ;
אולם אלטנוילנד — תערוכת יצירות אמנות וקישוטים מאת נ. בזם וזהרה שץ ;
אולם חיפה — תמונות קיר מאת זיץ דויד ;
אולם מרים — תמונות קיר מאת כהנא, מרבד קיר לפי י. סימון ;
קישוטי קיר מאת נ. בזם ;
היציע — חדר משחקים עם תערוכת יצירות אמני ישראל, בפיקוח ארגון המוזיאונים הישראלי.

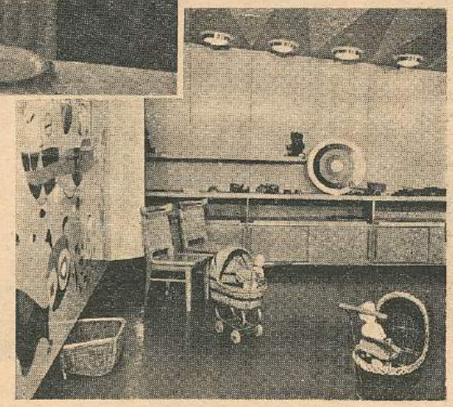
חדרי אמנות וקישוטי פנים :

בית־הכנסת תפילת הים של הרמב"ן באותיות נחושת מאת י. שכטר ;
קישוטי עץ מעל לדלתות הכניסה מאת שושנה היימן ;
נר תמיד מאת תלמיד בי"ס „בצלאל".
חדר־האוכל — תמונת קיר מאת י. סימון ;
קומפוזיציה מופשטת מאת בצלאל שץ.
קישוטי המדרגות מאת צבי גלי ור. וסטון.
ריפוד, וילונות ושטיחים לפי ציורי גב' יוליה קיינר.

בתמונות משמאל (מלמעלה למטה) : אולם „התעודה" שהוא „חדר הרצל" באוניה ; אולם הקולנוע ; אולם „מרים" למחלקת התיירים ; אולם „חיפה".

אולם „בצלאל" ובו תערוכת תמונות של ציירים ישראליים

חדר־האוכל



גן־הילדים שבאוניה

בימי ההפלגה עד לונדון „עשינו הכרה" עם האוניה. סובבנו עם כארבעים סוכני נסיעות מנורבגיה, שבדיה, גרמניה, דניה, הולנד וכו', אורחי החברה עד לונדון. ניסינו לראות הכול. להכיר את כולם — מרב־החובל ועד אחרון המלחים. מאולמות הבידור ותאי הפאר ועד תאי הצוות והמכונות.

רצינו לדעת את האוניה כולה.

הריהוט וצבעיו, הציורים והקישוטים, האולמות הציבוריים והתאים במחלקות השונות. הכול היה חדש ומעניין.

בלב ים

בכל הפלגה רגילה יש מן החגיגיות והחופש המיוחדים במינם. הנוסעים מתפרקים מיומיומיותם החיילונית, מסיחים דעת מכל המטריד ומדאיג ומתנהגים כבחופשה.

בהפלגת בכורה יש משהו של תוספת חג לאותה הרגשת חופש. משפחת הנוסעים חשה יפה־פה את המיוחד והראשוני שבהפלגה זו.

„אני הראשון המפעיל את ברז המים בתא הזה". „בפעם הראשונה שמשתמשים במאפרה זו". „זו הפעם הראשונה שמישהו שותה מכוס זו", ו„יורד במדרגות הללו", ו„יושב על הכיסא שבאולם הבידור", או „על הכורסא שליד הבריכה", „על הסיפון". הכול קורה כאן בפעם הראשונה.

ויחד עם החוויות — נמשכים חיי הפלגה רגילה. בין קבוצות הנוסעים נקשרים קשרי ידידות, חבורות חבורות מבלות זמן בצוותא ועד שעות הבוקר המוקדמות, מעל הסיפונים של האוניה. המפליגה במהירות נהדרת של 19 קשר, — נשמעים שירים ומנגינות של חוגגים המאחרים בנשף.

בתמונות מלמעלה למטה: הזמרת שושנה דמארי, שהצטרפה למיוחד להפלגת הבכורה, מופיעה בפני הנוסעים בלב־ים.

נופש על הסיפון.

תזמורת האוניה בניצוחו של מנשקה בהרב.

בריכת השחייה.

שגרירנו בצרפת מר י. צור עם האדמיראל הצרפתי ג. באג'וט

מראשי הכמורה בצרפת, בחברת שגריר ישראל על הסיפון

בערב מגיעים למארסייל

עוד לא הספיקו הנוסעים לרדת מהאוניה לביקורים קצרים בעיר וסביבותיה, בטיולים מאורגנים, וכבר הגיעו ראשוני המבקרים הצרפתיים. עוד באותו ערב עצמו הספיקה האוניה לארח מאות נכבדים ממארסייל.

למחרת נערכה קבלת הפנים הרשמית.

בטכס חגיגי ובהשתתפותם של 250 מוזמנים נערכה ארוחת צהריים מפוארת. בין האורחים הנכבדים בלטו שגריר ישראל בצרפת מר צור, שר המושבות הצרפתי (שהוא גם ראש עיריית מארסייל) מר גאסטון דאפרה, אדמירל ג. באג'ט, מי שהיה מפקד הכוחות הצרפתיים במבצע סואץ, תת־אדמיראל ג'. בוסווי, מפקד הצי הצרפתי במארסייל ואחרים.

שגריר ישראל בצרפת עמד בדבריו במיוחד על עזרת הצרפתים, ונמל מארסייל במיוחד, לספינות המעפילים של ימי טרום־המדינה, והזכיר, כמובן, את הקשר ההדוק בין שני העמים ושתי הארצות בימינו והרים כוס לחיי צרפת וישראל.

„קראנו לאוניה זו על שמו של תיאודור הרצל, כי הוא הוא שחלם על כל מה שיש בישראל" — אמר חבר ההנהלה בברכתו — „הרצל חלם את חלומו על מדינת היהודים על אדמתה של צרפת. הכנסנו את אוניתנו הטובה והיפה ביותר לשירות בין חיפה ומארסייל כאות הוקרה. העיר מארסייל ידעה לא מעט על שאיפותינו ועזרה לא מעט למאמצינו. היא פתחה שעריה לרווחה בפני מאות אלפי אחינו. מכאן יצאו ספינות קטנות בדרכי הים ועליהן אלפי נוסעים שתקוות חייהם היחידה היתה להגיע לחופי ישראל. זו העיר שלא שאלה לוויזות, לדרכונים ולסרטיפיקאטים. כי בליבה החם והאנושי עודדה אותנו. זו העיר של ה„אקודום" („יציאת אירופה"), זו העיר שסייעה וקיבלה בנמלה את אוניותינו הראשונות."

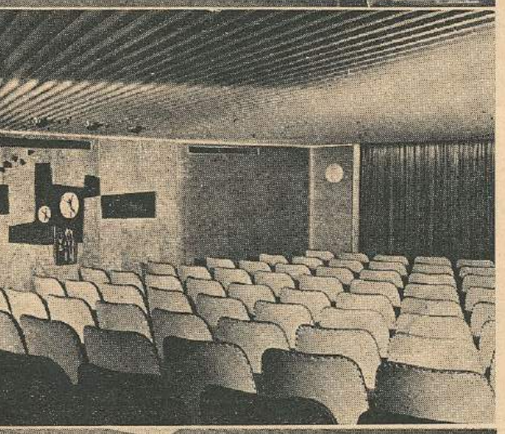
הנואם הודה לשלטונות הנמל ולגופים השונים שעזרו לחברה וסיים באמרו: „לצרפת ולעיר מארסייל רצינו לשגר את הטוב ביותר ואת היפה ביותר שיש לנו, הן אוניה טובה היא בבחינת שגרירה של מדינה."

אלפי דגלי ישראל וצרפת קישטו את אולמות הכניסה בנמל ומשמרות כבוד מיוחדים עמדו דום כשהגיעו האורחים ונוגנו ההימנונים.

אווירת ידידות חמה שררה אותו יום בנמלה של מארסייל.

הפלגנו ממארסייל עם ההרגשה הנואה והולכת של התקרבות הביתה.

שגריר ישראל ורעייתו עם רב־החובל בחדר „התעודה"



עובדות ומספרים

המידות :

אורך כולל 148.68 מטר ; טון גרוס — 10,000 ;
רוחב דפוסי 19.68 מטר ; מהירות (בניסויים) — 19.5 קשר ;
עומק לסיפון ב' 8.35 מטר ; " (בשירות) — 18.4 קשר ;
מעמס — 2800 טון ; מספר הסיפונים — 7.

נוסעים :

מספר הנוסעים — 540 ; מספר האולמות — 5 ;
מספר התאים — 162 ; חדר־אוכל — 1 (ניתן לחלוקה).

נוחיות לנוסעים :

בית־כנסת ; שני חדרי ילדים ;
קולנוע — 90 מקומות ישיבה ; בריכת שחייה.
איוורור מלא ; מיתקני מיזוג אויר בתאי הנוסעים והצוות ;
תקע לרדיו בכל תא ; חיבור לרשת הרמקול ;
מיתקני „הי פידליטי" בסיפונים ובחדרי הבידור ;
מעליות ;
קשר טלפוני עם כל נמלי העולם.
180 אנשי צוות.

סידורי מיטען :

מספר המחסנים — 2 ;
קיבול למיטען — 50,000 רגל מעוקב ;
4 עגורנים (כ"א 5 טונות) ;
מכסי הכוות מופעלים באופן הידראולי ; התאמה מיוחדת להובלת פרי הדר וירקות בתאים מאווררים ומקוררים.

ציוד האוניה :

מצפן ג'ירוסקופי ;
מד־מהירות (ס.א.ל.) ;
מד־עומק ;
מכם (דקה 45) ;
אלחוט „גלובספן" ;
סירות הצלה מאלומיניום ;
מייצבים ;
מיתקני התזה לכיבוי אש ;
דלתות עומדות בפני אש, מופעלות ע"י שדות מגנטיים ;
ציפוי הסיפון מעץ טיק.

מכונות :

שתי מערכות טורבינות מתוצרת A. E. G., כ"א 6,000 כ"ס ;
שני מדחפי ברונזה ;
שני דודים — Babcock-Wilcox ;
לחץ 46.5 אטמוספירות ;
טמפרטורה 410° צלזיוס ;
וסת בערה תוצרת „בילי" ;
דוד עזר לשימוש בנמל ;
3 גנרטורים, כ"א 500 ק"ו ;
גנרטור לשימוש בנמל ;
גנרטור לשעת דחק ;
מכונת הגה הידראולית־חשמלית.

ארכיטקטורה פנימית :

5 אולמי בידור :
אולם הרצל — מוצגים דוקומנטאריים מחיי תיאודור הרצל ;
אולם אלטנוילנד — תערוכת יצירות אמנות וקישוטים מאת נ. בזם וזהרה שץ ;
אולם חיפה — תמונות קיר מאת זיץ דויד ;
אולם מרים — תמונות קיר מאת כהנא, מרבד קיר לפי י. סימון ;
קישוטי קיר מאת נ. בזם ;
היציע — חדר משחקים עם תערוכת יצירות אמני ישראל, בפיקוח ארגון המוזיאונים הישראלי.

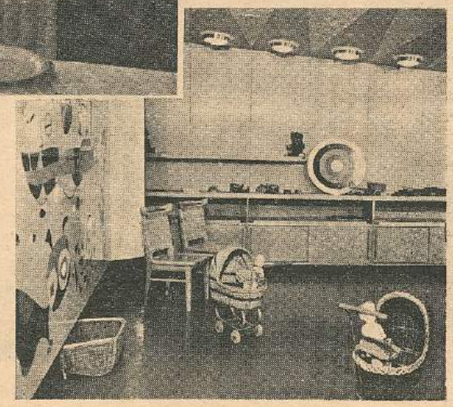
חדרי אמנות וקישוטי פנים :

בית־הכנסת תפילת הים של הרמב"ן באותיות נחושת מאת י. שכטר ;
קישוטי עץ מעל לדלתות הכניסה מאת שושנה היימן ;
נר תמיד מאת תלמיד בי"ס „בצלאל".
חדר־האוכל — תמונת קיר מאת י. סימון ;
קומפוזיציה מופשטת מאת בצלאל שץ.
קישוטי המדרגות מאת צבי גלי ור. וסטון.
ריפוד, וילונות ושטיחים לפי ציורי גב' יוליה קיינר.

בתמונות משמאל (מלמעלה למטה) : אולם „התעודה" שהוא „חדר הרצל" באוניה ; אולם הקולנוע ; אולם „מרים" למחלקת התיירים ; אולם „חיפה".

אולם „בצלאל" ובו תערוכת תמונות של ציירים ישראליים

חדר־האוכל



גן־הילדים שבאוניה

בימי ההפלגה עד לונדון „עשינו הכרה" עם האוניה. סובבנו עם כארבעים סוכני נסיעות מנורבגיה, שבדיה, גרמניה, דניה, הולנד וכו', אורחי החברה עד לונדון. ניסינו לראות הכול. להכיר את כולם — מרב־החובל ועד אחרון המלחים. מאולמות הבידור ותאי הפאר ועד תאי הצוות והמכונות.

רצינו לדעת את האוניה כולה.

הריהוט וצבעיו, הציורים והקישוטים, האולמות הציבוריים והתאים במחלקות השונות. הכול היה חדש ומעניין.

לונדון

הם באו באלפיהם. יהודים ולא יהודים. התרגשו כילדים. והתפעלו מהכול. נפגשתי עם שני פועלי נמל לונדון, הרגילים באריגיות, שאמרו לי כי מימיהם לא ראו אוניה כזו, אבל זה לא חשוב — מימיהם לא ראו התרגשות כזו בנמל לונדון. והם הוסיפו בחיוך אנגלי — „אבל אפשר להבין זאת...“

ב־5 במאי בשעות הבוקר ואחרי הצהריים ביקרו באוניה אלפי אורחים בשרשרת בלתי פוסקת.

למחרת ביקרו בה 500 אנשי תיירות, סוכני נסיעות, נכבדים יהודיים. אותו ערב נערכה על סיפוני האוניה מסיבת קבלת הפנים הרשמית של שגריר ישראל בבריטניה — לרגל יום העצמאות הישראלי. התכנסו שם כ־1300 איש, ובתוכם סלתה ושמנה של הדיפלומאטית הלונדונית.

השגריר, רעייתו ורב־החובל קיבלו את פני הבאים לפי כל כללי הטכס, כשכרוז מיוחד מכריז את שמו של כל אורח הניגש ללחוץ ידי המארחים. כשלחץ שגרירנו מר א. אילת את ידו של השגריר הסובייטי בלונדון מר יעקב מאליק, ורמז, בדרך דיפלומאטית ביותר, על הקשיים שבהם עלולה אוניה ישראלית חדשה זו להיתקל במעברה בסואץ — לא בא מר מאליק במבוכה, והשיב בחיוך: „תנסו לעבור את הסואץ עכשיו, כשאני על הסיפון, אני חושב שלא יהיו קשיים...“

בין האורחים היו חברי פארלמנט רבים, שגרירי מדינות בתלבושות ססגוניות ורשמיות של ארצם. דיפלומאטים רבים כל־כך לא נפגשו מזה זמן רב בצוותא על סיפון אוניה. כולם הביעו את שביעות רצונם מהאווירה המופלאה באוניה והם שהו על סיפונה למעלה מהמקובל בקבלות פנים רשמיות. הם סיירו בכל אולמיה של האוניה ושיבחו את הקלילות והנוחות שבהם. מר זייל מוק הצרפתי, הרגיש את עצמו כמו „בבית“.

היה זה חידוש מוצלח לערוך את קבלת הפנים הרשמית של השגרירות, ביום העצמאות, על סיפון „תיאודור הרצל“.

אגב, מעניינת היתה גישתו של מיופה־הכוח האוסטרי. הוא הזכיר לכולם כי „לאוסטריה יש משהו משותף עם ישראל — לאוסטריה ולישראל כאחד יש כיום תיאודור הרצל“. והעלה חיוך ווינאי על שפתיו.

למחרת היה „מסמר“ האירוח בלונדון: ארוחת הצהריים הגראנדיוזית בהשתתפות הלורד מיור סיר ק. וולטש, לורדים, שר המסחר סיר ד. אקלס, חברי פרלאמנט וכו'.

הלורד־מיור של לונדון, סיר ק. וולטש, מחזיק את שי החברה, אוסף מטבעות נדירות מתקופת המכבים.

הרב הראשי של אנגליה פותח רשמית את בית־הכנסת באוניה

וכאן אירע אותו מקרה משונה שהביא את המאורע לכותרות הראשיות של עתוני העולם: איום טלפוני של אלמוני כי הונחה פצצה באוניה.

הקריאה הטלפונית נתקבלה תחילה באוניה עצמה. לאחר מכן בסניף החברה בלונדון ואחר כך גם במשטרה.

ברגע שרב־החובל עמד להרים את כוס־הברכה — נקרא לפתע מהאולם. רק לאחר מכן התברר כי בעטיה של אזעקת „הפצצה“ נקראו עשרות בלשים לאוניה, אנשי בטחון סובבוה ושלושה מ„אנשי הצפרדע“ המעולים של לונדון צללו במימי הנמל — לבדיקת האוניה.

היתה זו אזעקת שווא.

בין היתר, אמר השגריר מר אליהו אילת, בנאומו: „...מאורע זה הוא חגיגי וסמלי כאחד. ארוחה זו המציינת את הפלגת הבכורה של א.ק. „תיאודור הרצל“ לישראל, משלימה את חגיגות העצמאות הישראליות בשנתה התשיעית של המדינה. הסעודה נערכת על סיפון האוניה הנקראת על שמו של חוזה מדינת היהודים. מידה גדושה של סמליות יש בכך שחגיגות העצמאות, אשר בדרך כלל נערכות בבניין השגרירות, „על קרקע ישראלי“ — נערכת הפעם „על הים“, על סיפון אוניה זו, בנמלה הגדול של לונדון.“

בסיכום דבריו עמד השגריר על אחת הדרכים להכרת עמים ולקשירת יחסים בין עמים על־ידי ביקורים הדדיים בארצות שונות והפלגות באוניות לאומים שונים. וסיים: „אני מקווה כי „תיאודור הרצל“ תשמש גם למטרה זו בהעברת נוסעים וסחורות בין ארצותינו“.

מר צבי הרמן, מהנהלת החברה אמר בין היתר: „...הרצל הורה לדורו ולדורנו „אם תרצו אין זו אגדה“. דורנו רצה. עם כל כוח היאוש של טראגדיה לאומית גדולה — רצה דורנו. רצה והצליח. מדינת היהודים היתה למציאות.“

הוא הביע תודת „צים“ לחברת האריס ודיקסון, סוכני החברה הכללים מאז החלה הספנות הישראלית; לחברת אישרווד על חשיבות הייעוץ הטכני שלה ול„לוידס“ שפיקוחה והשגחתה הבטיחו לאוניה יעילות, טיב וביטחון. בסכמו דבריו אמר: „...תודתנו לעיר לונדון שנמלה הגדול קיבל אותנו בלבביות וסייע לנו בפיתוח הקשרים בין ארצנו לבין בריטניה הגדולה. אדוני ראש העיר! — אמר מר הרמן בפנותו אל הלורד מיור — העבר נא תודתנו העמוקה לכל שלטונות הנמל ולתושבי העיר העצומה הזאת. הרשה נא לי בשם האוניה ובשם חברתנו להגיש לך שי צנוע אוסף מטבעות נדירות מתקופת המכבים. מדוע דווקא מטבעות אלה? כי הן מסמלות את עצמאותה של ישראל לפני כמעט אלפיים שנה. מדוע דווקא מטבעות? כי לונדון והסיטי שלה הם המרכז העולמי של המטבע. ואנחנו רצינו, לפחות בדרך זו, להתקשר למרכז עולמי זה.“

היתה זו חוויה גדולה ללונדון, לאנשי האוניה ולנו.

שגרירנו בלונדון מר א. אילת

מנהל רשות נמל לונדון, לורד וובדרלי ומר ישראל זיו

שר המסחר הבריטי סיר ד. אקלס

בלב ים

בכל הפלגה רגילה יש מן החגיגיות והחופש המיוחדים במינם. הנוסעים מתפרקים מיומיומיותם החיילונית, מסיחים דעת מכל המטריד ומדאיג ומתנהגים כבחופשה.

בהפלגת בכורה יש משהו של תוספת חג לאותה הרגשת חופש. משפחת הנוסעים חשה יפה־פה את המיוחד והראשוני שבהפלגה זו.

„אני הראשון המפעיל את ברז המים בתא הזה". „בפעם הראשונה שמשתמשים במאפרה זו". „זו הפעם הראשונה שמישהו שותה מכוס זו", ו„יורד במדרגות הללו", ו„יושב על הכיסא שבאולם הבידור", או „על הכורסא שליד הבריכה", „על הסיפון". הכול קורה כאן בפעם הראשונה.

ויחד עם החוויות — נמשכים חיי הפלגה רגילה. בין קבוצות הנוסעים נקשרים קשרי ידידות, חבורות חבורות מבלות זמן בצוותא ועד שעות הבוקר המוקדמות, מעל הסיפונים של האוניה. המפליגה במהירות נהדרת של 19 קשר, — נשמעים שירים ומנגינות של חוגגים המאחרים בנשף.

בתמונות מלמעלה למטה: הזמרת שושנה דמארי, שהצטרפה למיוחד להפלגת הבכורה, מופיעה בפני הנוסעים בלב־ים.

נופש על הסיפון.

תזמורת האוניה בניצוחו של מנשקה בהרב.

בריכת השחייה.

שגרירנו בצרפת מר י. צור עם האדמיראל הצרפתי ג. באג'וט

מראשי הכמורה בצרפת, בחברת שגריר ישראל על הסיפון

בערב מגיעים למארסייל

עוד לא הספיקו הנוסעים לרדת מהאוניה לביקורים קצרים בעיר וסביבותיה, בטיולים מאורגנים, וכבר הגיעו ראשוני המבקרים הצרפתיים. עוד באותו ערב עצמו הספיקה האוניה לארח מאות נכבדים ממארסייל.

למחרת נערכה קבלת הפנים הרשמית.

בטכס חגיגי ובהשתתפותם של 250 מוזמנים נערכה ארוחת צהריים מפוארת. בין האורחים הנכבדים בלטו שגריר ישראל בצרפת מר צור, שר המושבות הצרפתי (שהוא גם ראש עיריית מארסייל) מר גאסטון דאפרה, אדמירל ג. באג'ט, מי שהיה מפקד הכוחות הצרפתיים במבצע סואץ, תת־אדמיראל ג'. בוסווי, מפקד הצי הצרפתי במארסייל ואחרים.

שגריר ישראל בצרפת עמד בדבריו במיוחד על עזרת הצרפתים, ונמל מארסייל במיוחד, לספינות המעפילים של ימי טרום־המדינה, והזכיר, כמובן, את הקשר ההדוק בין שני העמים ושתי הארצות בימינו והרים כוס לחיי צרפת וישראל.

„קראנו לאוניה זו על שמו של תיאודור הרצל, כי הוא הוא שחלם על כל מה שיש בישראל" — אמר חבר ההנהלה בברכתו — „הרצל חלם את חלומו על מדינת היהודים על אדמתה של צרפת. הכנסנו את אוניתנו הטובה והיפה ביותר לשירות בין חיפה ומארסייל כאות הוקרה. העיר מארסייל ידעה לא מעט על שאיפותינו ועזרה לא מעט למאמצינו. היא פתחה שעריה לרווחה בפני מאות אלפי אחינו. מכאן יצאו ספינות קטנות בדרכי הים ועליהן אלפי נוסעים שתקוות חייהם היחידה היתה להגיע לחופי ישראל. זו העיר שלא שאלה לוויזות, לדרכונים ולסרטיפיקאטים. כי בליבה החם והאנושי עודדה אותנו. זו העיר של ה„אקודום" („יציאת אירופה"), זו העיר שסייעה וקיבלה בנמלה את אוניותינו הראשונות."

הנואם הודה לשלטונות הנמל ולגופים השונים שעזרו לחברה וסיים באמרו: „לצרפת ולעיר מארסייל רצינו לשגר את הטוב ביותר ואת היפה ביותר שיש לנו, הן אוניה טובה היא בבחינת שגרירה של מדינה."

אלפי דגלי ישראל וצרפת קישטו את אולמות הכניסה בנמל ומשמרות כבוד מיוחדים עמדו דום כשהגיעו האורחים ונוגנו ההימנונים.

אווירת ידידות חמה שררה אותו יום בנמלה של מארסייל.

הפלגנו ממארסייל עם ההרגשה הנואה והולכת של התקרבות הביתה.

שגריר ישראל ורעייתו עם רב־החובל בחדר „התעודה"

חיפה באופק — הנוסעים מצטופפים על הסיפונים

לילה לפני חיפה היו מעטים שישנו.

בבוקר השכם כבר נראו הזריזים המקדימים על הסיפון כשהם מחפשים את רוכסי הכרמל באופק. ב־9 כבר היו כולם על הסיפונים. חיפה קרצה כשהיא רוחצת בשמש הבוקר. מרחוק ראינו את הסירות הראשונות שיצאו לקראת האוניה.

עם כניסתה לנמל, כשהיא מקושטת בשלל צבעים ודגלים, החליקה א. ק. „תיאודור הרצל" לנמל הבית. סביבה המתה פמלייה שלימה של ספינות וסירות מלווה. ה„כבאית" של הנמל העלתה אל על סילוני מים.

כל האוניות בנמל צפרו.

כל הלבבות רעדו מגיל. היתה הרגשת יום חג בנמל חיפה.

אנשי הצוות ובודדים, מאלה שליוו את האוניה מהאמבורג ועד כאן, עמדו בהתרגשותם כשהם מעריכים אל נכון את גודל המעשה, גודל המאורע — גודל הרגע.

היה זה מעמד שגיא.

האזרח הראשון שעלה על כבש האוניה בנמל חיפה היה שר התחבורה מר משה כרמל.

זמן קצר לאחר שנקשרה האוניה לרציף כבר קיימו באולם „אלטנוילאנד" את מסיבת העתונאים הראשונה על האוניה בהש־תתפות שר התחבורה, ראש העיר מר אבא חושי, מנהל הנמל, מנהל משרד התחבורה ואישים אחרים.

„תיאודור הרצל" החלה להכיר את נמל הבית ואנשיו. נמל הבית בא בשמחה ללטף בעיניו את האוניה הצחורה והמקושטת ולומר לה „ברוך הבא".

הראשון שעלה — שר התחבורה מר משה כרמל

ראש־הממשלה ושר־הבטחון מר ד. בן־גוריון יורד מהאוניה בחברת מר יוסף ברפל, מהנהלת החברה.

היה זה שבוע גדוש ביקורים, חגיגות, אורחים. ביום הראשון עלו עובדי החברה להכיר את האוניה החדשה. למחרת נערכה ארוחת הצהריים הראשונה למועצת המנהלים של החברה. המזכיר הכללי של ההסתדרות מר פ. לבון, אנשי הועד־הפועל של ההס־תדרות והנהלת חברת העובדים, קיימו את ה„קוקטייל פארטיס" המקובלים לאנשי הנמל והספנות, נכבדי חיפה וכו'.

בטכס מיוחד במינו הוגש שי לראש־העיר מר אבא חושי. „לראש עיריית חיפה — מאולם „חיפה" של האוניה. השנה מלאו 10 שנים מיום בוא אוניית המעפילים „תיאודור הרצל" לנמל חיפה" — נאמר בברכת ההנהלה כשנמסר השי לא. חושי — „זה יכול לשמש סמל לרציפות הרעיון והמשימות שדורנו ממלא. חוזה מדינת היהודים ראה בעיני רוחו עתידה של חיפה וקבע לה מקום מיוחד הראוי לה. ואתה, מר אבא חושי היקר, ביזמתך הברוכה, במרצך כי רב ובמסירותך ללא לאות — מגשים את חזונו של הרצל יום יום. יהיה שי זה אות הוקרה על פעילותך ומסירותך".

הביקורים ההמוניים נמשכו. אלפים עברו באוניה. בין האורחים הבולטים היה גם ראש־הממשלה ושר־הביטחון מר דוד בן־גוריון.

ביום הששי, שבוע לאחר שהגיעה לנמל הבית — ביקרו באוניה הרבנים הראשיים ויחד עם ברכת „ברוך הבא", ברכה בברכת־הדרך.

א. ק. „תיאודור הרצל" יצאה מחיפה למסעותיה.

יצחק ווייט

ראש העיר מר א. חושי ורב החובל. בידי ראש העיר כד עתיק — שי החברה, ובידי רב החובל סמל העיר — מתנת העירייה לאוניה.

הפלגת הבכורה של „תיאודור הרצל" בעתונות העולם

רק עכשיו, לאחר שעל השולחן הולכים ונערמים מדי יום ביומו קטעי העתונות המגיעים מארצות שונות, אפשר לעמוד על המוניטין שיצא להפלגת הבכורה של „הרצל" בעתונות העולם. „יהללך זר ולא פיך" — פסוק זה נתקיים בנו הפעם במידה מלאה. אמנם גם „פינגו" — המחלקה לעתונות של החברה, — עשתה במיסב יכולתה כדי לתת פומבי לאוניה וסיפקה לעתונות „חומר" רב, פרסים עובדתיים על האוניה, אולם את ה„הלל" על האוניה גמרו ה„זרים" והקציר עלה על המשוער. לא רק בעתונות הישראלית זכתה „הרצל" לפרסום רבתי, לכתבות ותצלומים לרוב, ע"י חבר העתונאים אשר ליוו את האוניה בהפלגתה הראשונה לגמל הבית, לחיפה, ולפרי עטם של הבריחם אשר עלו על סיפונה עם עגינת הבכורה שלה בחיפה. גם בעתוני העולם עלה בחלקה של האוניה, ובהזדמנות זאת גם בחלקה של חברתנו, פירסום רב. העתונות היהודית והכללית, וגם העתונות המקצועית, הקדישו להפלגה זו טורים נרחבים, כותרות גדולות ואף תצלומים רבים. חשובי העתונים באנגליה, צרפת, איטליה, גרמניה ואף בארצות אחרות הבליטו את המאורע.

★

מובן הדבר מאליו שלעתונות הישראלית היה דבר בואה של „הרצל" בחינת מאורע בעל חשיבות רבה. אולם מה הם הגורמים אשר שיוו להפלגתה של אוניה זו ערך של מאורע נכבד אף בעיני העתונות העולמית? והלא אוניה חדשה אינה חזיון נדיר כלל וכלל בארצות אירופה בעלות ספנות מפותחת. והנה דווקא בגלל התחושה היערות בארצות הללו, וביחוד אצל תושבי ערי החוף שבהן, כל אוניה חדשה המצטרפת אל עדת אחיותיה ויוצאת בפעם הראשונה למרחקים, מעוררת בלבם התרגשות ונימי חבה ואהדה רבים. הכתבים המיוחדים של העתונים, המומחים לעניני אוניות וספנות, יודעים לספר לקורא אימה פרטים טכניים רבים על האוניה ועל כל האופייני שבה, המייחדים אותה בין רעותיה. ויש לך הרגשה, כי תוארים אלה על כל פרטיהם אינם מופנים רק ליודעי ח"ן, לאנשי מקצוע הספנות, אלא שרוב הקוראים מבינים ומתמצאים בהם. גם „תיאודור הרצל" שלנו לא תרגה איפוא מן הכלל, ואף עליה נמסרו פרטים טכניים רבים על מערכת המכונות שבה, צידוד הנביגציוני ותאורים מלבבים על מראה החיצוני. בעתונות האנגלית הוקדש במיוחד מקום רב לפרטים הטכניים, בגלל העובדה שהאוניה נבנתה במספנה גרמנית, ובאופן מסירת הדברים בלטה הדאגה למראה הישגיה של התעשיה הגרמנית. ה„דיילי מייל" הלונדוני מציין, כי המיצבים שבאוניה מתוצרת גרמניה, הם ה„אחר האחרון ביותר לבוני האוניות שלנו". וב„איסטרן דייליפרס" נאמר: „הטבלא אשר מצאנו באוניה ועליה כתובת: „תאריך הנחת השדרות 6/4/56, תאריך הזקשה 1/10/56" צריכה לשמש אות וסימן למספנות שלנו על מידת הזריזות של הגרמנים".

★

המראה החיצוני של האוניה לבנת־הגוף ויפת־התואר עוררה התפעלות רבה ואחד העתונים כתב כי „האוניה היא כליל היופי, לבנה מדי ווהורת מדי מכדי להכניס אותה למים מלוחים"...

אולם לא רק זכות של הפלגת בכורה עמדה לה ל„תיאודור הרצל" בעתוני העולם. לא פחות מזה עמדה לה זכות היותה אוניה ישראלית. אנו שהגנו, כידוע, מדינה ימית בעלת מסורת „עתיקה" כל־כך, כבר איננו מתרגשים ביותר לתוספת כוח לצי הסוחר הישראלי. וכי מה הר בותה? הלא כסף לבניית אוניות יש לנו לרוב, צריך רק לחתום על הצ'ק; ימאים ישראליים מנוסים — הלא אלפים מהם מציפים את ערי הגמל של הארץ ומחכים לאוניות לשרתם ואין כלל צורך לדאוג להכשרתם; נסיון אדמיניסטרטיבי ומשקי לניהול עסקי ספנות — הלא אבותינו ואבות־אבותינו היו בעלי אוניות בתחום המושב של רוסיה, בערי גרמניה ובעיירותיה של גליציה; פתיחת קוי הפלגה חדשים, חדירה לשווקי העולם ועמידה בהתחרות עם חברות אחרות — אין כל זה מטריד ביותר, והלא מלבד אוניותינו אין כלל אוניות אחרות מהלכות בימים וכל נתיבי התחבורה הימית פתוחים לדגל היש־ראלי; הפסדים בימי השפל בעסקי הספנות — והלא הממשלה משלמת לנו סובסידיות ושר ה־אוצר בכבודו ובעצמו מגיש לנו מדי חודש בחודשו על מגש של כסף את הצ'ק, והאשראי אשר אנו מקבלים בממשלה למטרת בניית אוניות הוא לא לשנים ספורות, כי אם לשנים רבות, ורבית — הם מלהזכיר!

בעינינו אנו הכל פשוט. לא כן הגויים. הם אשר הקימו את הצי המסחרי ה„קטן" שלהם במשך דורות ואשר בהקמתו סייעו הממשלות בצורות רבות ושונות (במאמרו על „מדיניות הספנות הישראלית", אשר הדפסנו צורף ל„תורן" מס. 11, מונה ד"ר וידרה 29 סוגים שונים של סובסידיות אשר באמצעותן מסייעות הממשלות לפיתוח הספנות בארצות שונות, והנה נמצא אחד מעובדינו אשר חקר ומצא כי המחבר לא דק פורתא: — הוא החסיר ולא מנה 3—2 סוגי סובסידיות נוספים...) — גויים אלה עדיין מלאים השתוממות נוכח הגידול המהיר וחסר התקדים של הצי המסחרי הישראלי וביקורה של „תיאודור הרצל" בנמלי העולם שימש עילה לפירסום סקירות על התפתחותו של הצי שלנו ודברי הערכה על גידולה של חברתנו. את סקירתו על האוניה והחברה מסיים כתבו של „דורגל אוף קומרס אנד שיפינג", כדלקמן:

„עם רדתי מהאוניה, זרקתי מבט אחרון על „תיאודור הרצל" הזוהרת בצבעה הלבן כשדגל תכלת־לבן של ישראל מתנפנף בגאווה ברוח. דורות עברו מאז השיגו היש־ראלים את אוניותיהם על פני ימי העולם, והנה בשנה התשיעית לתקומתם כמדינה, הם חוזרים לים במלוא הכוח"...

★

אולם היה עוד גורם אשר הוסיף על ההד הרב אשר היה לביקורה של „הרצל", ביחוד בלונדון, הלא היא ההתרגשות הגדולה שהאוניה עורה אצל התושבים היהודים, אשר נהרו לחזות בה ולהתבשם מהאוירה הישראלית שבה. עתונים רבים ציטטו את דבריו של פקיד גמל אלמוני אשר אמר למראה הזרם הבלתי־פוסק של המבקרים באוניה: „כואת עוד לא ראיתי מימי"... ואכן היה זה מחזה נוגע עד הלב. אוניה ישראלית, דגל מדינת ישראל על תרנית, שמו הנערץ של חורזה המדינה נישא עליה, וכשהנך עולה על האוניה ניבטת עליך דמותו האצילה במלוא הדרה ותנה, והנה אולם מפואר ושמו — „אלטנוילנד", המרעיד נימי לב רבים ומעלה זכרונות נלבבים מהימים כאשר כל זה היה אך חזון וחלום. אוירה מיוחדת במינה זו שיהודי לונדון אופפו בה את האוניה, דבקה גם בעתונות, וכמעט בכל עתון ועתון הופיעו פרטים ביוגרפיים על „היהודי האוסטרי" ד"ר תיאודור הרצל ופעלו, כדי להשכיל את קוראיהם הלא־יהודים על זה האיש אשר על שמו נקראת האוניה האורחת.

★

פרט מעניין אשר הוסיף לפירסומה של האוניה אף בחוגים אשר בדרך כלל אין שעתם ודעתם פנויות לכך, הוא העובדה, כי האוניה עגנה בנמלה של לונדון ביום העצמאות והמסיבה ה־מסורתית של שגרירות ישראל נערכה על סיפונה של „הרצל". הסגל הדיפלומטי וקרואים נכבדים אחרים באו לאוניה ותאור המסיבה הנאה (גב' אילה, רעיתו של שגריר ישראל בלונדון, היא אשר הגתה את הרעיון היפה לערוך את קבלת הפנים באוניה) מילא אף הוא טורים רבים בעתונים ואף „טורי הרכילות" שבעתונים הזינו את קוראיהם בכמה וכמה „צימוקים" שנלקטו בקבלת הפנים הדיפלומטית.

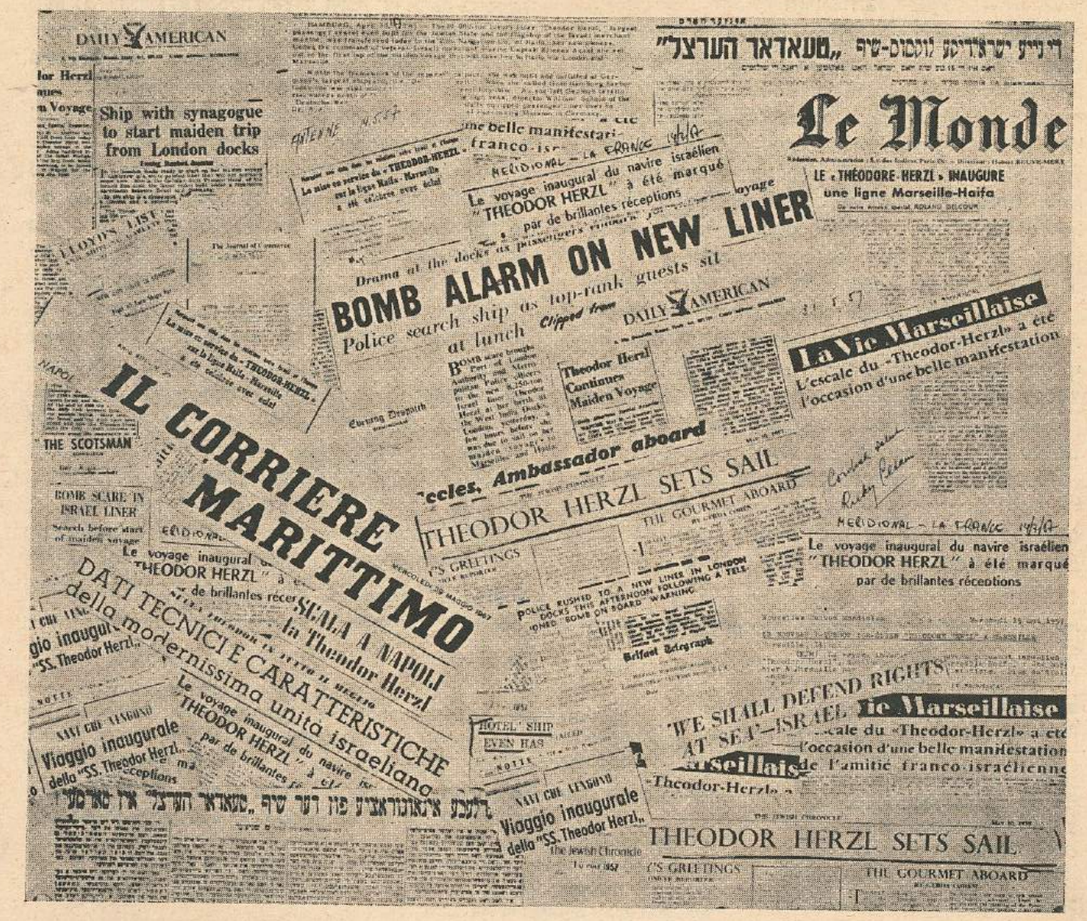
★

פרטים רבים נמסרו על רב־חובלה של „הרצל" — מר אקסל, ועתונים רבים אף הביאו את תמונתו. קורות חייו של רב־חובל ישראלי, שירותו בעבר ופרטים אישיים אחרים היה בהם כנראה עניין לקהל הקוראים, שכן אף להם הקדישה העתונות מקום רב. בעתונים אחדים צויין והחבלט הפרט שרב־חובל אקסל, מפקדה של האוניה „תיאודור הרצל", אף הוא מיוצאי יהדות הונגריה שעל בניה המפוארים והמהוללים נמנה תיאודור הרצל, שהאוניה נושאת את שמו. גם דבריו של רב־החובל — בתשובה לשאלת אחד העתונאים — כי „כאשר באחד הנמלים שבהם עוגנת אוניה ישראלית יש צורך דחוף להזעיק את הימאים מהחוף לאוניה אין משגרים לשם כך רצים לבתי־המרזח, אלא לבתי הנכאות והתיאטרונים" — זכו לפירסום ונמסרו בהבלטה בעתונים רבים.

★

תשומת לב רבה עוררו בעתונות הכללית והמקצועית כאחד הקישוט של האוניה ואדריכליה, וכן האמנים הישראליים אשר פיארוה, זכו לשבחים רבים. במיוחד הובלטה בכמה עתונים העובדה שבין היתר קיימת באוניה תערוכת תמונות של ציירים ישראליים. „אפילו גלריה לאמנות!" — מכריזה כותרת גדולה ומודגשת מעל לאחת הרשימות שנתפרסמו ב„דיילי אקספרס".

ואם לא הספיק כל זה כדי לפרסם את האוניה ולהזין את העתונים, בא ענין ה„פצצה" והוסיף משלו. הליצנים אומרים, כי הקריאה המסתורית בטלפון לסקוטלנד־יארד, כי פצצת־זמן הוטמנה באוניה והיא עלולה להתפוצץ בזמן קבלת הפנים החגיגית, לא היתה אלא המצאה של קצין העתונות שלנו, אולם אנו מכירים את האיש, ואם כי נהירים לו כל דרכי התעמולה והרוזן



והעתון „דהי ארכיטקט זיורנל" כותב:

„ההישג הגדול של קישוטי הפנים באוניה הוא אי־שימת־לב לפרטים המיותרים תוך הקפדה ושמירה על האופי הימי... אם להשוות את הציורים האלה עם הברק וה־גודש הבובזני של האוניות הבריטיות האחרונות, אפשר להעריך כמה חשוב הוא הדבר כאשר לרשות המבצעים עומד תקציב מצומצם"...

★

ועוד רבים הם השבחים האחרים אשר זכו להם אמני ישראל בהזדמנות זאת, אם כי לגבי קישוטים מסוימים באוניה היו דעות מחולקות.

דרזין של המקצוע, אין הפנטזיה שלו מגעת עד כדי כך. לא ידוע לנו מי הוא שצילצל והזעיק לאוניה את משטרת לונדון, רגלים ורוכבים, אמרדאים ו„אנשי צפרדע", כדי לבדוק את מהימנותה של האזהרה — אולם הידיעה עשתה לה כנפיים, והוסיפה מתח וסממן חריף לאוירת החג, וביום הפלגתה מלונדון שוב עלתה האוניה לחדשות — הפעם באותיות של „קידוש לבנה".

★

דברי פרידה יפים עם צאתה את נמל לונדון פורסמו בעתון „טיים אנד סיידי":

„זכרונות המוארים באור של אירוניה היסטורית אפפו את האוניה כמו ערפילי הסמזה. רב־החובל שלה, יליד הונגריה, שרת בימי מלחמת העולם השניה בצי המלכותי ועגן למדיו אותות הצטיינות בריטיים. האוניה עצמה נבנתה בגרמניה והנה תוצרת רבתי של התעשיה הגרמנית. הרציף שלידו עגנה הוא אותו רציף עצמו אשר בסוף המאה ה־19 עגנו לידו אוניות משא מינשנות שהגיעו מהנמלים הבלטיים של רוסיה וגרמניה והיו מורידים כאן את המיטען האנושי שלהם — מהגרים יהודים, אשר עם מטלטליהם בידים, היו פונים מיד עם צאתם מהנמל ומחפשים את בית הכנסת הקרוב. את התקופה שבין הגירה עצובה וקשת עורף זו ועד האוניה הזוהרת, הלבנה והגאה אשר הפליגה הביתה לישראל — מפריד צרוף מאורעות משונה ונפלא, כפי שיכלו לקרות רק בתולדות התקופה האומרונה".

הגמל השני אליו הגיעה „הרצל" בדרכה הביתה היתה פרס"ל, ונם העתונות הצרפתית

(סוף בעמוד הבא)

מאזן החברה ליום 31 ברצמבר 1956

דין־וחשבון של המנהלים

כרקע לפעילות החברה בשנת 1956, שימשו רווחה בספנות בכללה וגיאות מתגברת בענף הטראמפ במיוחד. כבר מתחילת השנה היה בשוק הבין־לאומי ביקוש רב לאוניות והוא גבר והלך ללא הפסקה מאמצע השנה ועד סופה בהשפעת משבר הסואץ. מדד דמי „השכירות למועד" עלה במשך השנה ב־114 נקודות, או ב־50% ומדד דמי „השכירות למסעות" עלה ב־58 נקודות, או ביותר מ־30%. הגיאות בשוק החופשי נתנה אותותיה גם בתחום ההובלה בקוי־אוניות אשר בהם, כידוע, השיגויים בדמי ההובלה קצובים במועדיהם ושיעוריהם מותאמים לרוב לתנודות בהוצאות ההפעלה של האוניות. דמי ההובלה בקוי־אוניות עלו במשך השנה בקונפרנסים השונים רק בגבול של 5-10 אחוזים. בכל זאת היתה רווחה גם בקווי־האוניות, בעיקר בתוצאת הביקוש הגדול לאוניות אשר אפשר למצוא את מלוא כושר הובלתן.

גם בשנת 1956 עמדו צרכי ההובלה של משק הארץ במרכז פעילותה של החברה וכל אוניותיה, פרט לאחת, הופעלו באורח רגיל בנתיבי הסחר הימי הישראלי, נוסף להן, חכרה החברה אוניות זרות ושילמה דמי שכירות גבוהים לפי הצורך, ביחוד בקווים שבהם לא יכלה להפליג אוניה בדגל ישראל. גם האוניה היחידה של החברה שפעלה בקווים בין־לאומיים, הועברה בימי „מבצע קדש" ואחריו לשירות ישראלי, וכל הצי של החברה הועמד לצרכי ההובלה החיונית — האזרחית והצבאית כאחד. במשך כל השנה, וביחוד בשעת החירום, הפעילה החברה את מלוא כובד משקלה נגד העלאות דמי־ההובלה של מיטעני הסחר הישראלי, ומבחן ימי החירום הביא הוכחה נוספת לערכה של חברתנו בהבטחת האינטרסים של משקנו הלאומי בעתך ההובלה הימית.

חידוש הצי

שנת הדו"ח עמדה ברובה בסימן חידושו של צי־האוניות אשר בבעלות החברה. בהתאם לתוכנית חידוש הצי נתקבלו בראשית השנה 2 אוניות, שגרמו לשינויים נוספים בהרכבו והביאו לתמורות־מה בתוכנית הפעלתו: — א/ק „ציון" נצטרפה אל אחותה, א/ק „ישראל", בהפעלה מתוכננת של קו האוניות המעורבות בין ישראל וארה"ב; ואוניית־המיכל „חיפה", שעמה נוסף לחברה סוג חדש של אוניות, החלה ראשית פעולתנו בשוק הבין־לאומי להובלה זו. יתר על כן, שנת הדו"ח היתה הראשונה בה הופעלו באופן תקין וסדיר במשך כל השנה שמונה אוניות־המשא, שנוספו לצי החברה בשנתיים האחרונות, במקומן של אוניות ישנות.

גודלו הכולל של טונג' החברה נשתנה אך מעט בשנת הדו"ח. עם שתי האוניות החדשות, „ציון" ו„חיפה", נתווסף אמנם טונג' (בחשבון טונות תפוסה לאוניות נוסעים ומעורבות וטונות מעמס לאוניות־משא) בסך 25,531 טונות, אך הוא היה פחות ב־500 טונות מכלל הטונג' של האוניות הישנות שהוצאו למכירה. עם זאת, חל בהרכב הטונג' שבבעלות החברה שינוי מהותי, ועיקרו פחיתת הטונג' של אוניות־משא. שינוי זה עתיד להעמיק בשנה הבאה, כאשר עם קבלת אוניות הנוסעים החדשות — א/ק „ת. הרצל" באפריל ש.ז. וא/ק „ירושלים" במחצית השניה של השנה, יושלם חידושו של הצי לפי התוכנית המקורית שבביצועו הוחל בשנת 1954. 5 אוניות־המשא החדשות בטונג' כולל של 33,500 טונות־מעמס, אשר הוזמנו ב־1955 לפי תוכנית ראשונה להרחבת צי החברה, עתידות להתקבל רק ב־1958.

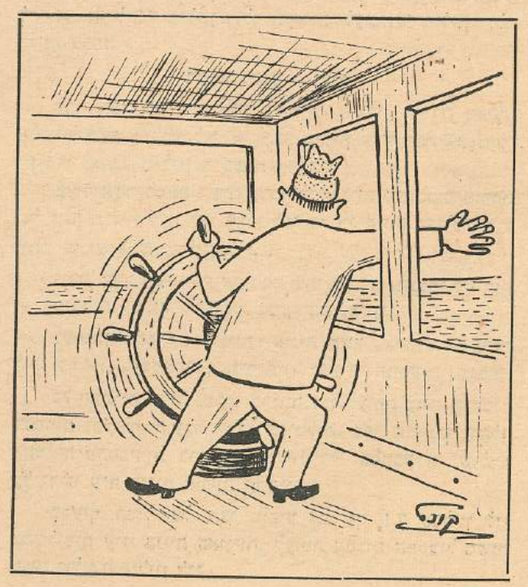
תוכנית הרחבת חצי

אם כי בבעלות החברה נשארו עוד כמה אוניות־משא ישנות, שטרם נמכרו ובתנאי הרווחה אשר שררו בשוק ההובלה הימית בשנה האחרונה, אפשר היה למצוא להן תעסוקה, בכל זאת סבלה החברה מחסור חמור בטונג' עצמי של אוניות־משא. מחסור זה פגם ביכולתה של החברה להרחיב את שירותיה הקיימים למשק הארץ, לפתח קווי־אוניות חדשים חיוניים. ועל אחת־כמה־וכמה לנצל הסיכויים לתעסוקת אוניות בשוק ההובלה הבין־לאומי ששכרה היה בצדה. מכאן, במידה רבה, זיקתה של החברה בשנת הדו"ח לאוניות זרות, חכורות, אשר ההובלה בהן הגיעה כדי 14% מכלל הובלותיה בקווי־המשאות הקיימים.

הדאגה לטונג' עצמי נוסף הפכה לבעיה אקטואלית ביותר, נוכח הגידול הצפוי בסחר־החוץ הישראלי בשנים הקרובות ובהתחשב עם כך שהמספנות בעולם עמוסות עבודה וזמן של שנים, לפחות, נדרש מהזמנת אוניה ועד קבלתה. אנו שמחים לציין, כי באישור הממשלה ועזרתה, מסרנו השנה הזמנות נוספות למספנות גרמניות, לבנות עוד 19 אוניות, כלהלן: —

9 אוניות־משא לשירות בקווי־אוניות	במעמס כולל של	53,790	טונות
7 אוניות־ציבורת	" " "	124,000	"
3 אוניות־מיכל	" " "	72,500	"

לפי מועדי המסירה המוסכמים עם המספנות תתווספנה האוניות שהוזמנו אל דגל החברה במשך השנים 1958—1963.



הרחבה זו של הצי תספק את הטונג' הדרוש לקיום צרכיה של החברה בהובלת סחר־החוץ הישראלי המתפתח וכמו־כן תאפשר פעולה רחבת־היקף בשוק ההובלה הבין־לאומי.

נקל להבין, כי עם תוכנית ההרחבה הזאת נטלה החברה על עצמה עול כבד של התחייבויות כספיות, שתחייבנה אותה להקדיש בשנים הבאות מאמצים רבים לגיוס הון נוסף להשקעות וקבלת אשראי.

קווי־הנוסעים

המספר הכולל של הנוסעים באוניותינו בשנת 1956, גדל ב־20% לעומת השנה הקודמת והגיע ל־40 אלף בקירוב. המהווים 70% מכלל תנועת הנוסעים בדרך הים לישראל וממנה, לעומת 60% אשתקד.

עם זאת עלה בשנת 1956 גם מספר העולים באוניותינו והגיע ל־36 אלף, או כדי 80% יותר מאשתקד.

בשירות הנוסעים והעולים בקו ים התיכון פעלו השנה האוניות „ירושלים" ו„ארצה" — כל השנה — והאוניה „נגבה" כ־8 חודשים, עד למכירתה. למרות שאוניותינו אלה הן המיוכשנות ביותר בציינו, עשויות תוצאות ניצולן בשנת הדו"ח להשביע רצון, מבחינת מספר הנוסעים והעולים, שהגיע לכדי 69 אלף, לעומת כ־44 אלף בשנה הקודמת. אך לא כן הדבר מבחינת התוצאה המשקית: ההכנסות ממחירי־הנחה לעולים ומהמחירים היציבים לנוסעים לא הדביקו את העליה בהוצאות ההפעלה של האוניות המיושנות האלה. אולם, אין להתעלם מן העובדה, כי הפעלתן בשנת הדו"ח היתה הכרחית כדי לשמור על עמדותינו בשירות הנוסעים בים התיכון, עד לקבלת אוניות הנוסעים החדשות.

בשירות הנוסעים האטלנטי פעלו שתי האוניות המעורבות א/ק „ישראל" — בכל השנה — וא/ק „ציון" כ־9 חדשים. מספר הנוסעים באוניות אלה גדל במשך התקופה ב־25% לעומת אשתקד והגיע בקירוב ל־6 אלפים. יש לציין, כי המאורעות המדיניים באיזורנו ברבע האחרון של השנה, אשר בעקבותיהם הטילו שלטונות ארה"ב איסור על אזרחיה לבקר בארץ, פגעו ביותר באוניות האלה וכושר פעולתן, לפיכך, לא נוצל במילואו. אם לדון לפי תוצאות פעולתן של האוניות האלה בחודשים הראשונים של 1957, לאחר ביטול האיסור הנ"ל, יש יסוד להנחה, כי לשירות הזה נכונו סיכויי הצלחה טובים.

קווי־משאות

כמויות המיטענים שהחברה הובילה באוניותיה בשנת 1956, גדלו בכל קויה כלהלן (באלפים טונות משקל): —

קווי אוניות	1956	1955	בשנת 1956 הגידול ב־%
קווי אמריקה	296.6	282.9	4.8
קווי צפון־מערב אירופה	296.6	271.0	9.4
קווי אפריקה	77.3	72.7	6.3
קווי הים־התיכון	84.3	54.9	53.5

בכללה הסתכמה תנועת המיטענים באוניותינו, בחשבון טון־מיל, בעליה של 11% לעומת השנה הקודמת. הגידול הכמותי של ההובלה באוניותינו, נוכח הירידה בטונג' העצמי

(סוף מעמ' קודם)

קידמה את פני האוניה בסבר פנים. כאן הוארה קבלת הפנים באור הידידות בין צרפת וישראל וראים מהעתונים העלו בהודמנות זו את פרשת היחסים בין שתי המדינות.

„לה־מונד" כותב בעניין זה בין היתר:

„לא היה בלי כל ספק, בתקופה האחרונה, מפעל מופלא יותר מאשר הקמת מדינת ישראל. ואין סמל גאה יותר למפעל זה מאשר הפלגת הבכורה של האוניה „תיאודור הרצל".

והוא מסיים את מאמרו בזה:

„עם כניסתה של „תיאודור הרצל" לשירות, ניתנה דחיפה חדשה לחברת הספנות הישראלית, אשר נחשבת במרסיל לאחת מחברות הספנות החשובות ביותר. יחסי הידידות הקיימים בין צרפת וישראל יתגברו עוד יותר".

„לה־קומבט" אף הוא מקדיש לאוניה רשימה ארוכה ומעלה בהזדמנות זו את זכר הימים כאשר „פועלים צרפתיים, נשים וטף של מרסיל עמדו לצדם של אלפי פ/שים אשר לחמו כדי להגיע למולדתם אשר שעריה נגעלו בפניהם"...

„השם של אוניה זו הוא סמל, סמל של ישראל ורצונה לחיות".

והוא מסיים את מאמרו באמרו, כי:

„כניסתה של „הרצל" לשירות תגביר את קשרי הידידות בין ישראל וצרפת".

גם ב„פיגרו" ניתן לאוניה פירסום רב ובין היתר כותב העתון:

„כל אחד נכבש ע"י צורתה האלגנטית של האוניה... זוהי האוניה הכי מפוארת והכי מהירה מכל אלה המפליגות למזרח הקרוב... אמנים ישראליים רבים תרמו לקישוטה הפנימי של האוניה שהוא מודרני ביותר".

★

ברוח זו כתבו גם עתונים רבים אחרים ובימי עגינתה במרסיל נוצרה סביב האוניה אוירת ידידות מלבבת שהטביעה את חותמה על קבלת הפנים המפוארת אשר גמל מרסיל המקושט לכבוד המאורע ערך לאוניה בבואה, ואף על הנאומים רווי חיבה וידידות שהחליפו ביניהם נציגי ישראל וצרפת בזמן קבלת הפנים באוניה.

לא פחות נלהבת היתה הגבת העתונות האיטלקית, כאשר „הרצל" עגנה לראשונה באיטליה בדרכה מחיפה למרסיל. גדולי העתונים הקדישו מקום נכבד לאוניה ולחברה, והעתון „איל קוריה מרטימו" הקדיש למאורע עמוד שלם. גם כאן עמדה העתונות על התפתחותה המפליאה של „צים" ו„דיילי אמריקן" היוצא ברומא כותב:

„עשר שנים בלבד עברו מאז קיבלה „צים" את אוניתה הראשונה — „קדמה" ועד הפלגת הבכורה של „הרצל". ואין זה מפתיע כלל כי חברת השיט הישראלית „צים" יכולה להתברך בהישגיה בעשור שעבר".

גם העתון „איל קוריירה מרטימו" כותב ברוח זו:

„מי שביקר באוניה לא יכול שלא להתלא הרגשת גאוה למראה אוניתה החדשה שנתווספה ל„צים". מאז קבלה את אוניתה הראשונה „קדמה" ועד הפלגת הבכורה של „הרצל" עברו רק עשר שנים. כל אלה אשר עקבו אחרי התפתחותה של „צים" עמדו בלי ספק על הדרך שעברה ועל ההישגים שהשיגה. אולם יהא עוד נטויה ופניה להישגים נוספים".

עמדנו כאן רק על מקצת מן המרובה שנתפרסם על הפלגתה של „הרצל". באחת: היתה להפלגה זו עתונות טובה.

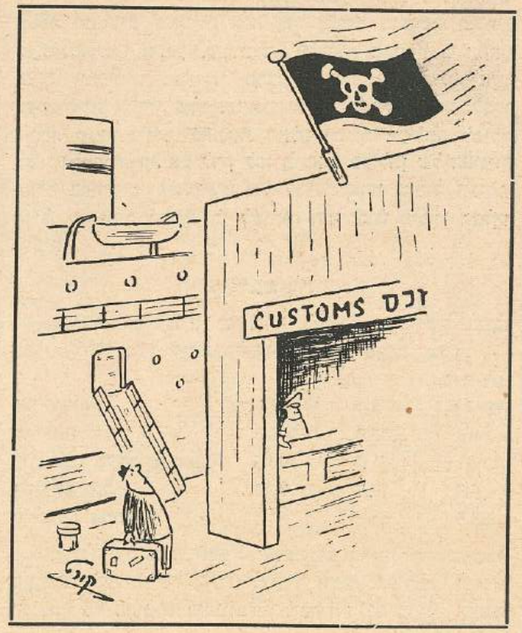
של אוניות־משא, משקף את השיפור שחל בניצול כושר ההו־בלה של הצי ואת יעילות ההפעלה של האוניות החדשות.

כאמור, הפליגו אוניות־המשא של החברה רובן ככולן בשירות סחר־החוץ הישראלי, וההובלה באוניות אלה בין נמלים זרים היתה מוגבלת למקרים של מחסור מיטענים בסחר הישראלי.

תנועת המיטענים הישראלית בשנת 1956, פרט לדלק, גדלה ב־30,000 טון והגיעה ל־2,170,000 טון, אולם בעוד שהיבוא — 1,471,000 טון פחת כדי 29,000 טון לעומת אשתקד, גדל היצוא הישראלי לעומת אשתקד ב־59,000 טון והגיע ל־699,000 טון.

חלקן של אוניותינו בהובלת סחר־החוץ הישראלי גדל בשנת 1956 לעומת אשתקד, בכללו מ־21% ב־1955 ל־28%; ביבוא מ־22% ל־25%, וביצוא מ־18% ל־34%. המספרים מלמדים, כי הזיקה של היצוא הישראלי לאוניותינו עלתה על שיעור גידולו הכללי. התפתחות זו היא במידה רבה תוצאת מדיניותה הנידעת של חברתנו לעודד את היצוא הישראלי על־ידי הקלות והנחות בדמי הובלתו, למען הקל על כושר התחרותו בשווקי העולם. עם זאת, ירד חלקנו בהובלת פרי ההדר, בעיקר מחמת חוסר אוניות. צרכינו באוניות נוספות להובלת פרי הונחו ביסוד תוכנית ההרחבה של הצי, על מנת להגדיל את חלקנו במידה מתאימה בהובלת פרי ההדר.

לעומת המגמה הכללית לעליית דמי ההובלה הימית בשנת 1956, היו השינויים בדמי ההובלה באוניות המשא שלנו קלים באופן יחסי. הקונפרנס לצפון־מערב אירופה היה היחידי בו חלה עליה רגילה בדמי ההובלה, בשיעור 5% החל מה־1 במרס וב־5% נוספים החל מה־1 בדצמבר. כל הקונפרנסים שחברתנו מצורפת אליהם, פרט לקונפרנס הצפון־



אטלנטי, הוסיפו בתקופת „מבצע קדש" היטלים מיוחדים על דמי ההובלה בשיעור 15%—10 לכיסוי הוצאות מוגדלות על דלק וביטוח מלחמתי. בכל זאת, יש בתוצאות של הפעלת אוניותינו בקווי המשאות השנה כדי להשביע רצון, הודות לעליה בהכנסות שבאה בעיקר מגידול כמויות ההובלה. יש סיכויים, כי השפעת ההעלאה בדמי ההובלה שחלה בחודשים האחרונים של השנה והעלאות שחלו בראשית 1957, יביאו שיפור נוסף בתוצאות הפעלת אוניותינו בשנה הבאה.

ספנות־נוד

בשנת הדו"ח החלה, כאמור, ראשית פעולתנו בשוק־ההו־בלה הזה הבין־לאומי: הופעלה המיכלית „חיפה", אשר בזמן קבלתה לרשותנו לא נמצאה לה תעסוקה בסחר הישראלי. אותה שעה היו דמי השכירות בהובלת חיטה טובים יותר מאשר בהובלת דלק, ולפיכך הושכרה „חיפה", כל עוד לא הובל בה דלק, להובלת חיטה מארה"ב למערב־אירופה, בתנאים מניחים את הדעת. אולם כתוצאה ממשבר הסואץ והמחסור באוניות־מיכל בעולם שבא בעקבותיו, והעמיד בסכנה את אספקת הדלק לישראל, היה הכרח לבטל, בהתאם להוראות רשות ההובלה הממשלתית לשעת חירום, את חוזה השכירות האמור ולהפעיל את המיכלית בהובלת דלק לישראל. הננו שמחים לציין, כי המיכלית קיימה את משימותיה בהצלחה רבה. בשנת הדו"ח הובילה המיכלית כ־86,000 טון חיטה בהובלה זרה וכ־17,000 טון דלק לישראל. לאחר שבראשית 1957 סיימה הובלת דלק לישראל, הושכרה „חיפה" לחברת „של", בחוזה לשנתיים, בתנאים טובים.

ערך מוסף

עלית ההכנסות, והחסכון בהוצאות הפעלתן של אוניותינו החדשות, הביאו בשנת 1956 — בחשבון של חיסכון במטבע חוץ — לעליה בערך המוסף הנוצר מהפעלת אוניותינו והוא הגיע ל־34%, או ל־7.5 מיליון דולר בקירוב, לעומת 5 מיליון דולר בשנת 1955.

רכוש קבוע — חצי

ערך הצי, כפי שמופיע בספרים (לאחר הורדת הפחת) מגיע ל־58.5 מיליון ל"י = 32.5 מיליון $, לעומת 39 מיל־יון ל"י = 22 מיליון $ בשנת 1955.

בעוד אשר במאזן רשום ערכן של אוניותינו בסכום מופחת של 51.4 מיליון ל"י, הרי ערכן לפי מחירי השוק העולמי גדול יותר ומגיע ל־72 מיליון ל"י.

גידול ערך הצי נובע מתוספת שתי אוניות שנכנסו לשירות — המיכלית „חיפה" והאוניה המעורבת „ציון".

לעומתן, נמכרו 4 אוניות: אונית משא „אילת" — בבע־לות ק.י.א.; „עצמאות"; „נירית"; ואונית הנוסעים „נגבה".

כל האוניות הנ"ל נמכרו בריווח הון לעומת ערכן שהופיע בספרים והעודף הועבר לקרן קפיטלית, כפי שמוסבר להלן. התמורה מהמכירות בסך 4.3 מיליון ל"י במטבע זר, שולמה על־ידינו ע"ח בניית אוניות חדשות.

בסעיף הנ"ל של הצי מופיע גם סך 7.1 מיליון ל"י כתשלומים ע"ח בניית האוניות, לעומת הסכום המקביל משנת 1955 של 0.4 מיליון ל"י.

הסך הנ"ל מהווה את תשלומינו ע"ח אוניות שבתהליך הבנייה, כולל — אונית הנוסעים „תיאודור הרצל", אחותה „ירושלים" וסכומים ששולמו ע"ח השלבים הבאים.

הפחת בשנת החשבון מגיע לסך של 3.3 מיליון ל"י (בממוצע 5.7% ממחיר הקרן של האוניות), לעומת סך 2.5 מיליון ל"י בשנת 1955.

רכוש קבוע אחר

העליה בסעיף נכסי דלא־ניידי מסך 0.77 מיליון ל"י לסך 1.9 מיליון ל"י, מקורה בהרחבת מחסננו בנמל חיפה ובעיקר ברכישת בית חדש עבור משרדינו בת"א. בנין חדש זה יגמר במחצית השניה של השנה וישוכנו בו כל משרדינו בת"א. אולמות הקהל הגדולים שבבנין החדש יתנו אפשרות לשרת בנוחיות את הלקוחות.

מחיר הרכישה של הבית החדש כולל את הבית הישן, אולם, נקטין את מחירו הסופי ע"י מכירת או החכרת 3 הקומות העליונות.

בסעיף „מפעלים מסונפים" חלה הקטנה נטו בסך 230,000 ל"י. הקטנה זו נובעת מביטול הגדלת ערך המניות בשתי החברות המסונפות, שנעשה בשנת 1952, ע"י התאמת המחיר ששולם בזמנו במטבע זר לשער המטבע החדש דאז. ההפרש בסך 468,000 ל"י הועבר אז לזכות קרן להפרשי השער, כעת — קרן קפיטלית. נתברר עכשיו, שאין הצדקה כלכלית להגדלת ערך מניות אלו והחזרנו את מחיר המניות למצב הקודם ע"י חיוב מתאים לקרן קפיטלית, כלומר כל המניות בחברות המסונפות מופיעות במאזן זה במחיר הקרן.

בשנת החשבון הגדלנו את השקעתנו בחברות מסונפות ע"י השתתפותנו בחברה בחו"ל, שמטרתה לבנות 2 אוניות בנות 14,000 טון.

הבנו להציע להפחית השנה מ„זכויות לסוכנויות" סך של 200,000 ל"י לעומת 100,000 ל"י שהופחתו בכל אחת משלוש השנים הקודמות.

רכוש שוטף

העליה בכל סעיפי הרכוש השוטף נובעת מהרחבת פעולות החברה: — בסעיף מחסנים — מהגדלה ניכרת במלאי שבמח־סני נמל חיפה, בחלקי חילוף ומצרכים אחרים עבור האוניות החדשות.

הפער, בין רכוש שוטף לעומת התחייבויות שוטפות, שקטן כבר בשנת 1955 לעומת שנת 1954, נעלם לחלוטין בשנת החשבון, והרכוש השוטף מתאזן עם ההתחייבויות השוטפות. כמובן, שאיזון זה נעשה ע"י הפרשה לפחת והרווחים שנשארו בחברה.

הוצאות בקשר לגיוס הון הופחתו השנה ב־200,000 ל"י לעומת הניכוי של 100,000 ל"י בשנה הקודמת.

הון, קרנות ועודפים

לא חל כל שינוי במאזן הנדון בסעיפים — הון מניות נפרע; קרן התאמת הון ואגרות חוב תמידיות.

מלוות

יתרת המלוות לזמן ארוך ממשלת ישראל גדלה ב־17.5 מיליון ל"י לרגל קבלת שתי האוניות החדשות. לעומת זאת, יתרת המלוות לזמנים ארוכים מאחרים, קטנה ב־2.4 מיליון ל"י.

ההגדלה בסעיף מלוות לזמן בינוני נובעת מההלוואה בתנאים נוחים מבנק הולנד, ע"ס 2 מיליון $, שנמסרה במלואה ע"י החברה לממשלה ע"ח בניית האוניות החדשות.

זמני הפרעון של מלוות לזמן ארוך ובינוני, חלים בשנים 1957—1968, מזה, סך של 6,500,000 ל"י עומד לפרעון בשנת 1957.

התחייבויות שוטפות

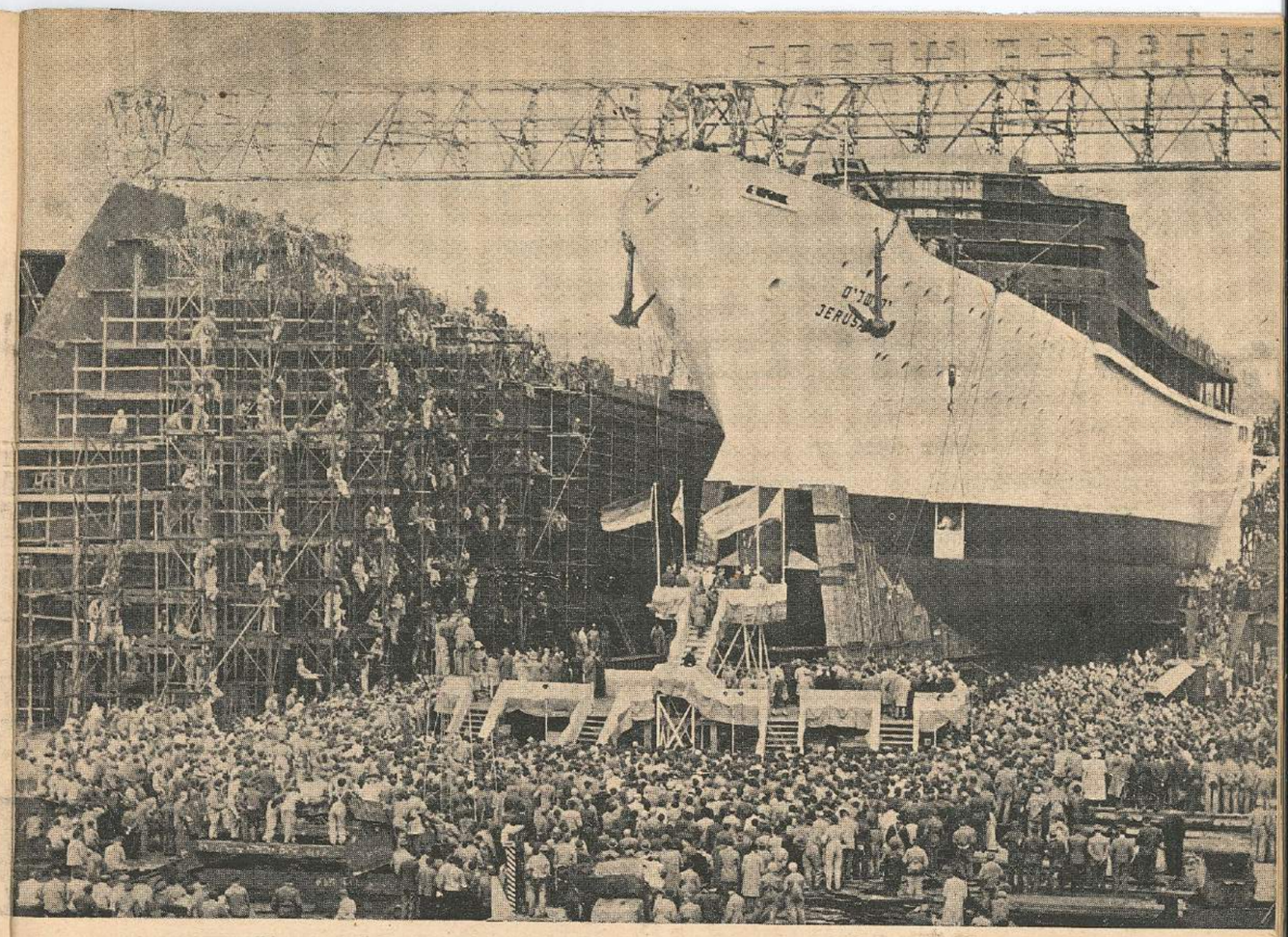
סה"כ ההתחייבויות האלו כמעט ולא השתנה לעומת שנת 1955. ההגדלה בסעיף „בנקים, מלוות ומשיכות יתר", בסך 0.8 מיליון ל"י, נובעת ממשיכות יתר במטבע חוץ. לעומת הגדלה זו חלה ירידה בסעיף תובעים בסך של מיליון ל"י בקירוב.

אנו רואים לנו חובה נעימה להביע את תודתנו הכנה עבור העזרה שקיבלנו מממשלת ישראל וכן לחבר עובדינו בים ובכישה, בעד מסירותם לתפקידם.

בפקודת מועצת המנהלים:

ש. אייזנברג	נ. וידרא
י. ברפל	צ. יחיאלי
צ. הרמן	ש. צימרמן

חיפה, י"ח באייר תש"ז (ל"ג בעומר)
19 במאי, 1957.



השקת א.ק. „ירושלים"

האמבורג 9 במאי 1957

ברכת מר שלמה אייזנברג בטכס השקת האוניה

גבירותי ורבותי,

אני רואה זכות גדולה לעצמי, כאיש ירושלים מזה עשרות שנים, לייצג את חברת „צים" במעמד זה של השקת האוניה, הנושאת את שם בירת מדינתנו — י ר ו ש ל י ם.

רצה הגורל, ובשעה זו, עת האוניה הנושאת את שמו של ד"ר תיאודור הרצל — חוזה מדינת היהודים — שטה בדרכה לגמל האם שלה בחיפה, אנו משיקים אוניה־אחות לה, הצעירה באוניות הנוסעים שלנו, הנושאת את שמה של אחת העתיקות בערי העולם, בירתה של אחת הצעירות במדינות העולם — האוניה י ר ו ש ל י ם.

השם ירושלים יקר לנו עתה יותר משהיה אי־פעם. רק תשע שנים חלפו מאז עמדה העיר הזאת במצור, מנותקת מכל ישוב, מופגזת מכל העברים, רעבה ללחם וצמאה למים. תושביה וחייליה ידעו לעמוד במערכה ברוח איתנה ובאמונה ללא־חת, והנצחון היה אתם.

אני מברך את מארחינו, ה־Deutsche Werft, שבנו את האוניה הזאת; את חברת השילומים — ובאמצעותה את ממשלת ישראל — שאיפשרה לחברת „צים" לרכוש את האוניה; ואני תקוה וברכה שהאוניה י ר ו ש ל י ם תהיה לכבוד ולתפארת לצי הסוחר הישראלי הצעיר, לשם ולתהילה למדינת ישראל.

שעות נוספות באוניות

בכוונת השורות הבאות לעורר מידה מסויימת של מחשבה בקשר לעבודת שעות נוספות באוניות.

בכל אוניה יש לעבוד מספר מסוים של שעות בכדי להפעילה, ועל־מנת להגיע למספר השעות הדרוש יש להעסיק צוות במספר כזה שיוכל למלא ולהספיק את עבודתו בשעות העבודה הרגילות שלו, או להעסיק בה מספר קטן יותר, ובכדי להגיע להספק הדרוש יש להעסיקם שעות נוספות. אירגונים מסויימים מתנגדים לע־בידת שעות נוספות מסיבות שונות, אך ספק הוא אם מגמה זו הנה לטובת בעלי האוניות והצוות גם יחד, כפי שיוסבר להלן:

כאשר הצוות אינו עובד שעות נוס־פות, התוצאה הנה:

1) לצוות נשאר זמן חופשי רב מדי, וספק הוא אם יש ביכולתם לנצלו לתו־עלתם.

2) מטרת בעל האוניות היא להר־ויח כסף על־ידי מכירת נפח באוניתו, והדבר מכוון למיטענים ובאותה מידה לנוסעים; אך במיוחד באוניות נוסעים, כל איש צוות נוסף העובד באוניה גורם לבעל האוניה הפסד כפול: ראשית על־ידי הגדלת התשלום היסודי לצוות בכללו, ושנית על־ידי הפחתת נפח באוניה שאפ־שר לנצלו לרווחים.

יש לעמוד על כך כי זמן חופשי באו־ניה אינו דווקא לתועלת איש הצוות. כותב שורות אלה רוחש אהדה מלאה לכל אלה הרוצים לקצר את שעות העבודה, אך ספק הוא אם ישנה האפשרות לנצל זמני חופש ופנאי ארוכים בלב ים לתו־עלתו המקסימלית של הפרט.

בעל העמדה הנוחה ביותר באוניה הנו רב־החובל, אבל אף הוא, כיתר אנשי הצוות, מנותק כליל מחיי משפחתו, ראייתו מוגבלת על ידי האופק, שמרחקו כ־7 מיל; השטח המקסימלי לתנועתו באוניה הוא בערך 400 רגל, והבידור העומד לרשותו הנו האזנה לרדיו, וקריאת ספרים; ישנם בעלי מרץ העוסקים באריגת שטיחים אפילו ברקמה. לרשות שאר הצוות עומד בידור זה במידה פחותה או גדולה במקצת, אך לרוב התעניינותם באריגת שטיחים הנה מוגבלת, וגדולה יותר בצ'יזבטים.

אחת הבעיות בחיים המודרניים של רוב בני־האדם היא, כידוע, חוסר הידיעה בניצול הזמן הפנוי מעבודה. על־אחת־כמה־וכמה באוניה, אשר בה האפשרויות מצומצמות ביותר, בעיה זו מחריפה ומט־רידה במיוחד. ביבשה, יכול כל אדם, ויהא זה בדרג הנמוך ביותר, אשר לרשותו זמן חפשי, להגיע לבידור על־ידי הוצאה כספית; בים אין לימאים אפילו אפשרות מינימלית זו.

ספק הדבר אם ראשי האיגוד המק־צועי האידיאולוגיים ביותר יקבלו ויסמכו את ידיהם על בילוי הזמן החופשי באוניה כפי שהנו כיום.

הפועל ביבשה, העובד שעות קצרות יותר, מסוגל לנצל במלואו את זמנו החופ־שי, אם בביתו, בחוג משפחתו, בתיקונים בביתו, בעבודת גננות; הוא יכול להת־עניין בעסקי חברה, ברשות המקומית, יכול לבקר בהרצאות תרבותיות, בתיאטרון וכו' או לעסוק בכל תחביב שהוא. אם תחביבו הוא דייג, או שחייה, למשל, יכול הוא לבלות את שבתותיו וכל זמנו הפנוי בכגון אלה.

אף אחת מהתעסקויות אלה אינן עומ־דות לרשות הימאי, אלה הטוענים כי על־ידי סיבוביו בעולם הימאי מרחיב את דעתו, עליהם לזכור כי אף עם מספר שעות עבודה המינימליות ביותר, הימאי מוגבל באפשרויותיו לניצול זמנו הפנוי לנסיעות סיור, מאחר שעליו לעבוד גם בימי עגינת האוניה בנמלים.

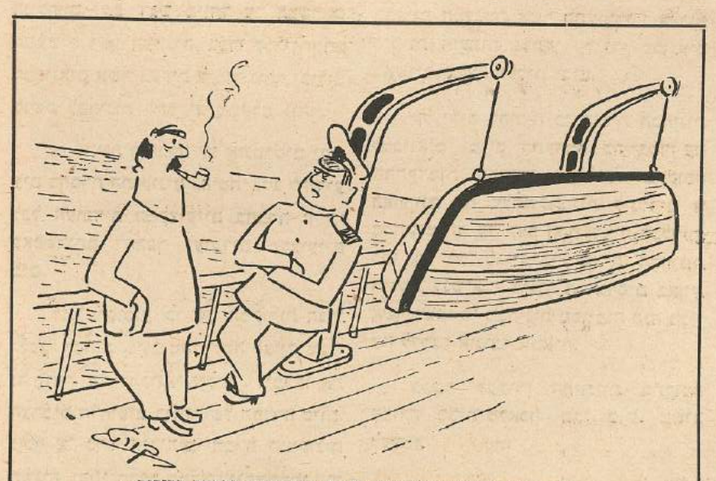
רצוי איפוא, שהימאי יגיע למצב שיו־כל לבלות את זמנו הפנוי עם משפחתו, והפתרון שאני מציע, רק עבור אוניות נו־סעים, הוא: שלאוניות יהיה צוות נוסף אשר לא יימצא באוניה.

פירוש הדבר: אם מספר הצוות הי־סודי באוניה הוא, למשל, 200 — מספר הימאים אשר למעשה יפליגו באוניה יהיה 150, ו־25% יימצאו בחופשה. בו בזמן ימלא הצוות הנמצא באוניה את השעות החסרות על־ידי עבודת שעות נוספות, אשר התשלום עבורן ייעשה על־ידי תו־ספת חופשה.

היתרונות בסידור זה הם ברורים. הצוות יבוא על סיפוקו, כי יבלה זמן ארוך יותר בחיק משפחתו; בעלי האוניה יפיקו את התועלת על־ידי כך, שאף כי בספריהם הנם נושאים צוות רב יותר, למעשה עומד לרשותם מקום נוסף עבור נוסעים, בתאי הצוות הנמצא בחופשה. ואחרון אחרון, הנוסעים גם הם יהנו מזה שעל־ידי כך שלא תהיינה הגבלות במספר השעות ה־נוספות של אנשי הצוות, יקבלו הנוסעים שירות במשך 24 שעות.

ביצוע התכנית, המבוססת באופן כללי על קוים אלה, בכוחו להביא לידי שינוי המצב, שנוצר כיום, שלמעשה אינו לתוע־לת הצוות ובעלי האוניה גם יחד.

קומנדר ר. פ. מילר



— היה זמן שכמעט בכל נסיעה מצאנו נוסע־סמוי מסתתר בסירות...

הכשרת ימאים

בקשר למאמרו של ב. ע. בגליון „תו־רן" האחרון, ברצוני להעיר כי מוטב היה לשמוע קודם דעתם של האנשים העוסקים בבעיות אלה מאז איגוד הימאים.

הבעיה העיקרית כיום, ולתקופה ממו־שכת בעתיד, הנה — ההכשרה. הדאגה וה־תיכנון הדרושים לפתרון בעית ההכשרה חייבים להיות בין הצרכים הראשוניים בחשיבותם. עובדה היא כי החברה כבר הפסידה 4—3 שנים בביצוע תכנית הכשרה מקיפה, וכיום אין בעיה זו סובלת כל דיחוי נוסף. כאשר הופיעו התקוות הראשונות לבנין מספר אוניות מכספי השילומים, היה מוטל על החברה להכין תכנית מקיפה לטווח ארוך, להכשרת צוותות חדשים; ובמסגרת תכנית זו יש להדגיש במיוחד את הכשרת המכונאים וצוות המכונה.

התכנית המוצעת להלן הנה בבחינת דוגמא, והיא רק מצביעה על קוי יסוד כל־ליים, ועל היקף הפעולה הדרושה.

הכשרת מכונאים

1) הכנת רישום כל עובדי המכונה הנוכחיים, עם דגש מיוחד על הכשרתם המעשית ו/או העיונית, בכדי למיין אותם המכונאים אשר בעזרת לימוד נוסף יכולים לגשת לבחינות לתפקיד מתקדם יותר.

2) היות ולחברה יש אינטרסים ידו־עים בחברת התיקונים „הימה", יש להודיע לכל העובדים המקצועיים בחברה זו כי באפשרותם להתפך לעובדים מקצועיים בים.

הנני משוכנע, כי שני המקורות הנ"ל יספקו לפחות 25% מהדרישה לצוות מכו־נה זוטר, עד למכונאי שלישי, וימלאו את הצרכים הדחופים ביותר של החברה כיום. נוסף על כך: חיל־הים, חברת התיקונים השניה, ובתי־הספר המקצועיים יספקו עוד כ־10% מהצרכים הנוכחיים.

בעוד כ־4 שנים ביה"ס הימי יוכל לספק את חלק הארי מצרכינו במכונאים זוטרים.

3) בו בזמן יש להתחיל בתכנית שניה — גיוס צעירים בעלי השכלה מס־פקת, ובוגרי הטכניון, על מנת להעבירם תקופה חינוכית בבית־המלאכה של „הימה", בכדי שירכשו את הניסיון המעשי, שהוא חיוני באוניה. בחוזה בין קבוצת צעירים זו, החברה ו„הימה" יש להדגיש במיוחד כי צעירים אלה חניכים הם על מנת לר־כוש נסיון בבית־המלאכה, ואין להעסיקם בתקופת לימודים זו כחלק מקבוצות התיקונים, כפי שקורה כיום, כאשר שני־שליש מזמנם עובר בעבודות בלתי־מק־צועיות.

הנני משוכנע כי יש מקום להסכם מיוחד עם מועצת הבוחנים בקשר לאורך השירות הנ"ל על סמך דרגת הלימודים הטכניים אשר קדמו לחניכות.

נכון הדבר, כי בתחילה היתה ההש־כלה התיאורטית במכונאות ימית ירודה; אך בעיות הדודים המכונות הפשוטות ההן היו אולי קשות יותר מאשר הבעיות המודרניות, לאור היחס בין בעיות אלה ובין חוסר ההתפתחות הטכנית הכללית בזמן ההוא. מעניין לציין, כי כמעט כל הבעיות הטכניות אשר התעוררו במכונות הימיות הישנות נפתרו על־ידי מכונאים ראשיים אשר הפליגו בים.

קל יהיה להוכיח כי תכנית הבחינות למכונאים ימיים התקדמה בד בבד עם ההתקדמות הטכנית הכללית, ובתקופה האחרונה אף עלתה תכנית לימודים זו בהתקדמותה על קצב ההתקדמות הכללית. כמו כן יש לציין כי תכנית הבחינות הוגשה לנשיאות איגוד המהנדסים בארץ, אשר מצאו כי מבחינות מסוימות הנה מגי־עה לדרגה אוניברסיטאית.

בקשר לעקרון החיוניות בתקופת עבודה בבית־מלאכה, הרי ב. ע. משיב לעצמו.

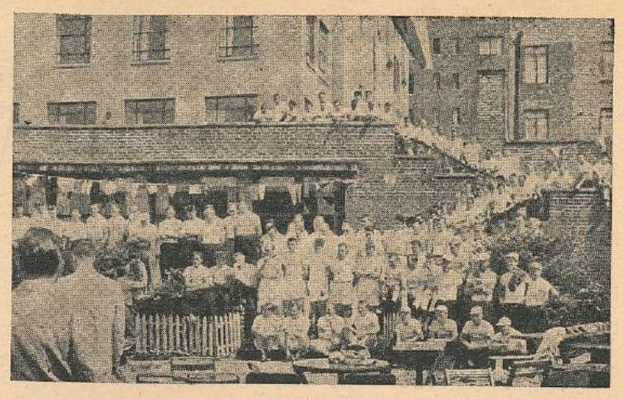
ההצעה הכלולה במאמרו של ב. ע., ואשר אף הביעה בעל־פה, כמהווה את הבסיס לתכניתו, הנה: קיום שני סוגי מכונאים באוניה — תיאורטיים ומעשיים; או צוות מכונה בראשותו של מכונאי ראשי בעל תעודה אוניברסיטאית, וכל היתר — תת־קצינים. אין לי ספק כי ההצעה הנ"ל לא תביא את התוצאות המקוות והרצויות. לכן, פתרון הבעיה — ובטוחני כי זו מגמתו של ב.ע. — נראה בהחדרת כוח אדם לצוות המכונה בשתי הדרכים המוצעות לעיל. אך דרכים אלה הנן יקרות. ואני חושש כי בעוד שנה או שנתיים נחזור למצב אשר ממנו החילונו.

שיטת החברה בהפעלת מכונות דו־מות, עד כמה שאפשר, באוניותיה השונות הנה טובה. ואני מציע להגדיל את משרד המחקר הנוכחי על־ידי תוספת ספציאליס־טים מיוחדים לכל ענפי המכונאות השונים הקיימים באוניה.

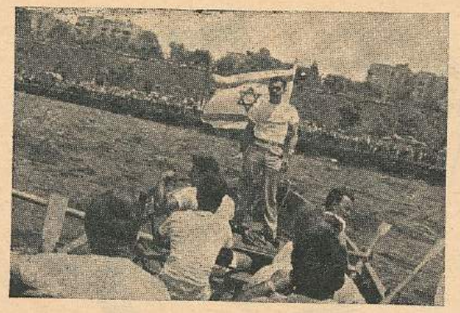
המכונאי הצעיר, אשר זה עתה גמר לימודיו ובחינותיו, ימצא בסיס טוב ל־ספציאליזציה בכל ענף בו יתעניין. אם נעסיק צעירים אלה במכונאות בלתי ספ־ציאליסטית, כפי שהנה במציאות באוניה, ימצא עצמו לאחר זמן קצר בדומה למכונאי הראשי, אשר עליו לטפל בכל השטחים בבת אחת. אין הוא יכול להתמסר לשטח מיוחד במכונאות, כי עליו לעסוק בכל שטח המתעורר במשך ההפלגה. אני מניח כי לאחר תקופת זמן יגיע לידיעות תיאורטיות בכל השטחים, גבוהות במידת־מה מאלו של המכונאי הראשי הנוכחי, אך זו איננה ה־מטרה אשר ברצוננו להשיג.

ידיעותיו התיאורטיות של מכונאי ראשי טוב ממוצע גבוהות במידה מספקת בכדי להתגבר על כל בעיה רגילה באוניה; ויודע אני כי ישמח לקראת האפשרות של קבלת עזרה ספציאליסטית מאותו משרד מחקר המחכר לעיל, לפתרון בעיות שהן למעלה מיכולתו. במקרה זה יעלה ספציא־ליסט לאוניה, עם המכשירים הדרושים לבדיקות ונסיונות, ולאחר פתרון הבעיה, הגשת הצעות וביצוען, אפשר יהיה להפיק את התועלת המלאה מפעולה זו בכל יתר המכונות הדומות בצי כולו.

לדיפלב הגדוש
מכונאי ראשי



הצוותות השונים לפני ההתחרות



בדרך להתחרות

התחרות בינלאומית בסירות הצלה

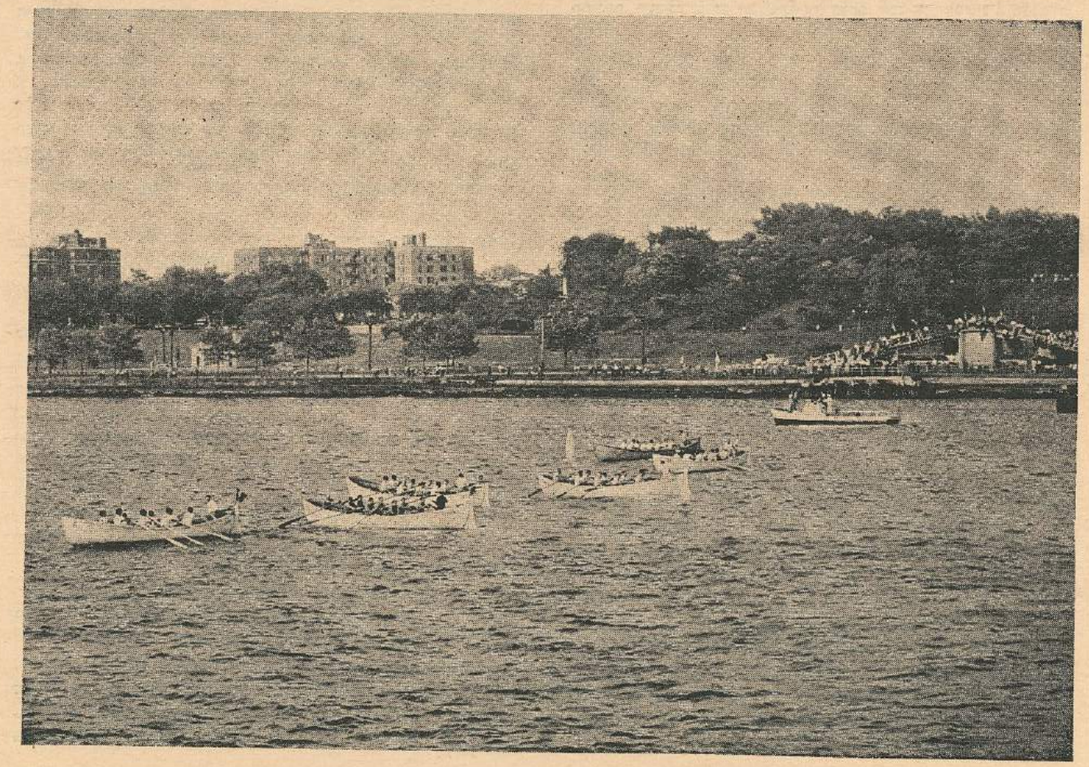
בהתחרות בינלאומית בסירות הצלה שנערכה השנה ב־30 למאי בניו־יורק, התחרו צוותות של אניות אמריקאיות, נורבגיות, שבדיות וצוות א.ק. „ציון" — מישראל. בהתחרות השתתפו 14 סירות הצלה.

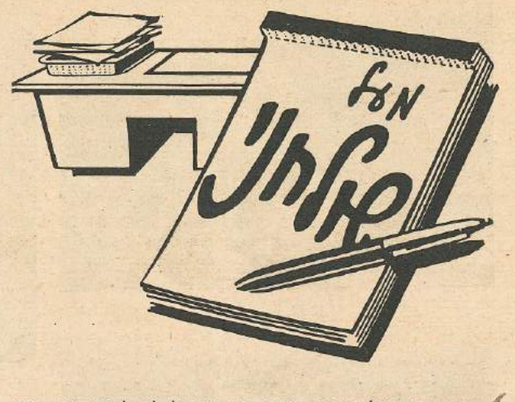
צוותות אניות זרות מתאמנים חודשים רבים לקראת ההתחרות.

לא היינו ראשונים — אבל גם לא אחרונים.

הצילומים: זבולון בצלאל, א.ק. „ציון".

בסירת ההצלה לפני הזינוק





רוחי טובה עלי היום ומשום כך אשתדל לא לפגוע באף אחד. ומהי השמחה שתקפה אותי? — הויכוחים מסביב למה שנאמר ונכתב ב„מעל לשולחני" האחרון.

באמריקה ישנו נוהג והוא הרצת מברקים וצילצול טלפונים לאחר הופעתו של נואם, שחקן, איש ציבור וכו' וכו', והמדובר הוא לא רק על מברקי ברכה. לא פעם גם הודעות מחאה וגילוי־לעג. העיקר: אנשים מגיבים. כי אין לך גרוע מאשר לפעול בחלל ריק.

זכורני מקרה מלפני הרבה שנים, ישבתי בחדר־האוכל הישן של משק יגור ועל הבמה הופיע השחקן היהודי האמריקני המפורסם מוריס שורץ; וכדרכם בקודש (בזמנם) של חברי קיבוץ, היו הללו יושבים בשורותיהם, מקשיבים לדברי השחקן ועם גמר כל „מספר" שוקעים בדממה אילמת — ללא מחיאות־כפים, ללא קריאות־עידוד. מוריס שורץ הופיע משום־מה כשלראשו חבושה מגבעת לבנה, מגבעת־פנמה, ולפתע לאחר שגמר לדקלם קטע מהתנ"ך והציבור נשאר באילמותו — זרק את המגבעת בכעס על הרצפה ובפיו צעקה: — אני אעזוב את האולם, אין באפשרותי להמשיך ולהופיע כשאתם יושבים כגולמים ושותקים. עליכם להגיב — אם הצלחתי בהופעתי — תמחאו כף, ואם לא — תעיפו עלי את הסנדלים אשר לרגליכם, או ביצים מהלול שלכם או עגבניות מגן הירק — אבל אל תשבו כמתים ללא תגובה.

השחקן זקוק לתגובת הקהל וכשתגובה זו לא באה, אין באפשרותו להמשיך.

אנחנו כולנו „ארטיסטים" כנראה וזקוקים לתגובות הקוראים. אחרת אין ערך לכל עמלנו ומאמצינו על הנייר.

והפעם היו תגובות — אמנם שלילית, אבל ייתכן שמעז יצא מתוק. והויכוח הוא קלאסי מאוד — האם נלך עם הזרם ועם החיים בהתפתחותם או שנעצום עינים ונגיד לעצמנו ששום דבר לא קרה.

נגיד לעצמנו שהאוניה היא איתה האוניה שמלפני שלושים או חמישים שנה. והמכונות הן אותן המכונות והסידורים הם אותם הסידורים והבעיות אותן הבעיות. מה לעשות והמציאות היא אחרת ומציאות זו טופחת על הפנים ואומרת: זהו זה! אנו מוכרחים לקצר את דרכו של המועמד לדרגת קצונה ויחד עם זה להעלות את הרמה של הקצין — לכאורה שני הדברים סותרים אחד את השני.

אבל יש בהחלט אפשרות להתגבר על קושי זה, כאם נפנה למקורות שעד עכשו לא טיפלנו בהם והיה להם בבחינת טבו.

בדרך כלל נסגרה הדרך בפני הרבה בחורים טהבים שמגמתם היתה רכישת מלאכת הספנות. וזה שנים שאנו נאבקים על כך עם כל מיני גורמים — ולא מצליחים (ולמרות שלנו יש איזה נסיון במלחמה לפריצת שערים. את השערים המוגפים האלה לא הצלחנו לפתוח)...

למרבית המבוכה קורה לעתים ש„קו" זה שממנו מסקנות ותוצאות לעתיד הימאות בארץ לא נקבע מגבוה ע"י מוסדות מוסמכים אלא „העיבודות ההיסטוריות" נוצרות ע"י אחד חברה'מן או שני לצנים מעין „השמן והרזה" ופקידים אלה שמונו (לא נבחרו חלילה) הם הם הלוחמים על טהרת התזד הצודק, נגד הפליה, על עבודה מאורגנת, ללא משוא פנים וכו' וכו'... לולא השביתה בביח"ר „אתא" הייתי צוחק בקול רם — אבל כשיש שביתה אסור להגיב על כגון אלה...

★ ★ ★

עדיין אין לנו המועמדים — בוגרי הטכניון או חניכי בתי־ספר מקבילים בחוץ־לארץ — שעומדים בתור להתקבל לעבודה באוניותינו, — אבל עלינו למצוא אותם ולעזור להם למצוא את עתידם באניותינו. לעזור להם ולהיעזר על־ידם.

כיום המצב ברור מאוד: בוגר הטכניון, או כל בוגר אחר, עם תעודה אוניברסיטאית של מהנדס, יכול גם יכול להתקבל באוניה בקדט, אבל עם תום שנתיים של שהייתו באוניה, ככדט, לא יתנו לו לגשת לבחינות של מכונאי שלישי — כי הן חסר לו ותק של בית־מלאכה. הוא יצטרך, אם כן, לאחר גמר בית־הספר לחפש לו בית־מלאכה (מוכר) ולאחר שלוש שנים של עבודה בשוליה בבית־המלאכה יצטרך לבלות שנתיים על אוניה ואחר־כך נואיל ברוחב לבנו לאפשר לו לגשת לבחינות של מכונאי שלישי. לאחר בחינות אלו יעבוד באוניה שנתיים נוספות ויוכל לגשת לבחינות מכונאי שני ולאחר שנתיים נוספות יוכל להגיע לשיא חלומותיו: לגשת לבחינה של מכונאי ראשי או כפי שזה נקרא בלועזית: צ'יף אינז'ינר (יש מי שתירגם את זה לעברית בסיסית: מהנדס ראשי).

באם נסכם את מספר השנים שעלינו להתכונן, יחד עם זמן בית־המלאכה הרי שהחשבון מגיע לתשע שנים — וזה כמובן לאחר שהטיפש הזה (כי הוא צריך להיות טיפש ברבוע כדי להסכים לכך) בילה כבר כחמש שנים בבית־ספר גבוה ועבר שבעה מדורי גהינום עד לקבלת התואר של מהנדס מוסמך.

העזתי אם כן להגיח ברשימותי הקודמות — ואני ממשיך להעיז ולהגיד — שזה לא ייתכן ויש להשתחרר מהנוהג השמרני שקיבלנו בירושה מהגויים, ושבינתיים גם הם שינו את דעתם, אבל אנו ממשיכים בעקביות בחיקוי...

כמובן שעלי לחזור ולהדגיש שאינני מתעלם מחשיבותה של העבודה המעשית, שעל המכונאי הראשי באוניה לשלוט בה ולרכשה ושהמכונאי הראשי צריך לדעת לעבוד בידיו הוא (לא בידים של אחד מפיקודיו) בחרטות, בנפחות, בשרברבות, במסגרות, בהלחמה ולדעת לתקן בעצמו (ולא ע"י שליח) כל מה שטעון תיקון בזמן שהאוניה נמצאת בים.

כמובן שהוא צריך לדעת את כל הדברים האלה לא רק ידיעה תיאורטית אלא הלכה למעשה ושבשעת הצורך בהעירו את אוזן אחד מפיקודיו על משגה בחרטות או במסגרות — עליו להימצא במצב שיוכל לגרש (אולי זה ביטוי חריף מדי ולא מתאים להשקפותינו המת־קדמות) את המכונאי הצעיר (אולי יותר נכון להגיד את המהנדס הצעיר) מהמחרטה ולגשת ולהמשיך לעבוד ולחרט את החלק במו ידיו...

הבעיה היא איפוא של מידת התיאום. עלינו להשתחרר ממושגים ומנורמות שאבד עליהם הכלח ולהתאים את עצמנו לרוח הזמן. (ימי עוד כימאי יודע את חשיבותה של הרוח...).

★ ★ ★

ואולי נעזוב בינתיים (בינתיים — כי עוד נחזור ל„שפל" במועצת הבוחנים...) את המכונה ונעלה על הסיפון. מה המצב כיום ביחס לבחינות לקציני סיפון? חלק גדול של הנבחנים לחובל שלישי הם בוגרי בית־הספר הימי. הללו מתקבלים לאוניה ככדטים ולאחר שנתיים של שירות בקדט מקבלים מינוי של חובל שלישי בלתי־מוסמך ואח"כ ניגשים לקבלת הסמיכות.

בית־ספר ימי זה, שהתחיל בזמנו כבית־ספר לדיירוגים, עבר בינתיים להיות בית־ספר לקציני־ים ועם תום לימודיהם החניכים עוברים לשרת לתקופה של שנה ככציינים בחיל־הים. עד היום טרם נקבע מעמדם של אלה מהבוגרים שיעזבו את חיל־הים וירצו לעבור לצי המסחרי (הסחנות טוחנות לאט...). החלק השני של המועמדים הניגשים לבחינות חובל או קצין סיפון הם ימאים שקיבלו דרגת מלח כשיר ולאחר תקופה של

שנה־שנתיים בתור מלח כשיר או רב־מלחים גם הם מקבלים מינוי של חובל שלישי בלתי־מוסמך ואז ניגשים לבחינות לקבלת הסמיכות. במלים אחרות: לא יוכל ימאי לגשת לבחינות חובל שלישי אלא אם הגיע לפני זה לדרגת מלח כשיר.

כידוע לא יוכל ימאי לגשת לבחינות מלח כשיר אלא לאחר שלוש שנות שהייה בים. ופה נשאלת השאלה: מה ההגיון בעקרון שאדם (מבוגר) לא יכול לגשת לבחינות לקצין אלא לאחר שלוש או ארבע, ועל פי רוב חמש שנים, של עבודה באוניה? לא היינו מערערים על כך לו היה מישהו מסביר לנו את ההכרח שבדבר. ידוע גם ידוע שידיעות תיאוריטיות כמעט שלא נדרשות ממלח כשיר בגשתו לבחינות, זאת אומרת שתוך שלוש השנים המועמד לקצונה לא רוכש הרבה מהמיטען התיאורטי הנחוץ לו להצלחתו בבחינות לקצין שלישי, — מה בכל זאת הוא כן רוכש על מנת להצדיק את הצורך ב„זמן בים" כה ממושך?

אשמח מאוד אם יוסבר הדבר ע"י משרד התחבורה, משרד הרישום לימאים וועדת הבוחנים.

לפני ההסבר, שאני מצפה לו, ברצוני להביע את עניות דעתי — והיא: שאין שום הצדקה בדרישה זו.

את העבודה המעשית שהימאי רוכש עד הגיעו לדרגת מלח כשיר הוא מסוגל לרכוש תוך תקופה הרבה יותר קצרה — נגיד שנה, מקסימום שנתיים.

לדעתי חשוב יותר שהמועמד לקצונה יהיה בוגר בית־ספר תיכון בתוספת של שנתיים עד שנתיים וחצי בים. כי גם בשטח זה אנו קרבנות של מושגים שהיו נכונים בשעתם, אבל כיום התנדפו ומקומם לא יכירם עוד.

הכוונה היתה לאו דווקא לרכישת ידיעות מקצועיות (שטיפת סיפונים, צבעות, הורדת הצבע הישן וחידושו, זריקת החבל עם קשירת האוניה, ניקוי מחסנים וכיסוים, הורדת זרועות המנופים והפעלתם, קשירת המדרגות והתאמתן לרציף, הפעלת סירת ההצלה וידיעת מנות הברזל ו„אמצעי הקשר" שלה, והפעלת ההגה לפי הוראות הקציין ועוד כאלה וכאלה ידיעות „מקצועיות"). הכוונה היתה לחישול האופי — להפיכת „עכבר יבשה" לאיש ים; להסתגלות לסבל גופני, לתנאים פיזיים בלתי רגילים, למאמץ אישי, תוך תנאים לא נורמליים — על מנת שהאיש יעמוד במיבחן המציאות בעשותו את מלאכתו ב„מים רבים".

הבה ונבדוק את האידיאות היפות האלו לאור המציאות של ימינו.

חטיבת הקציינים לוחמת על זכותם של הקציינים הצוערים (ברוכם בלתי־מוסמכים והם אותם „הקרקטירס" שצריכים לגשת לבחינות סמיכות) לבלות בבארים באוניות־נוסעים דוקא עד חצות.

ואם החברה תובעת שבשעה 10 יסתלקו בחורים אלה מהבאר ויכנסו לתאים שלהם על מנת לנוח ולהתכונן למשמרתם המתחילה בשעה שתים־עשרה — הרי גישה זאת מתפרשת כגישה קפיטאליסטית־שרירותית, אנטי־הסתדרותית ואנטי־פועלית.

ייתכן ואיגוד הימאים צודק בדרישתו שהקציינים הצוערים זכאים לבלות בבארים עד חמש דקות לפני עלותם למשמרת; ייתכן וצודקים האנשים החושבים שמספיק לשטוף את העיניים במים קרים חמש דקות לפני התחלת המשמרת. האמנם יוכל האיש להחזיק מעמד (על אחריותו לפעמים „רק" 1250 חיי אדם) ולא להירדם בעמידה (כפי שזה קרה לא פעם)? ייתכן וכל זה נכון ואפשרי (אין חלקי עם אלה) — אבל שאין בין זה ובין חישול האופי ולא כלום נראה לי כאחד המוסכמות ואז נשאלת השאלה: מה הועילו חכמים בתקנתם?

לשם מה ביבוז זה של שלוש שנים ואף למעלה מזה?

לו היו אומרים לי (לו!) שסיפונאי לא יוכל לגשת לבחינות קצונה עד שלא יעבוד לפחות שנה באוניות מפרש, הייתי מקבל את הגזירה בשביעת־רצון.

אבל בדליכא אניות־מפרש שאני...

וכל זה בשביל להודיע לכם שחברת „צים" תתקשר עם בית־הספר לדיג במבואות ים, מקום שם תיפתח מגמה מיוחדת — מגמה ימית.

(אמנם בזה אנו נכנים בבעיות הכשרת ימאים משרד ממשלתי נוסף, והוא משרד החקלאות, ואכן, ברוב עם הדרת המלך...).

★ ★ ★

אני מתאר לי את הבעת פניהם של רבי־החובלים למקרא שורות אלו. בכל־אופן, על דבר אחד לא יוכלו להתלונן — על הפליה... על הפליה לגבי המכונאים הראשיים.

אלה ואלה יגלו אולי בדברי גישה של זילזול בתפקידם, ולא כן הדבר. ההיפך מזה הוא הנכון — אני מתייחס בכבוד רב לתפקידם ודווקא משום כך אני חותר ומציע לשקוד על העלאת רמתם. וגם האצילות מחייבת. עלינו להכניס יתר השכלה לתאיהם. השאלה היא הרבה יותר רצינית מאשר נראית ממבט ראשון, המדע, רבותי, הוא יקבע את עתיד הארץ הזאת, אתו ננצח, בהעדרו — ניכשל.

תקופת ה„חברמניות", ה„ציוביטיות" וה„הוא משלנו" צריכה להיעלם, את מקומה צריכים לתפוס: ההשכלה, הלימודים, המדע. סוד הצלחתו של צה"ל הוא בזה שידע להתגבר על בעלי „העבר המפואר" והציף את יריעות אוהליו בהשכלה אינטנסיבית, בשפע של קורסים, ידועה גם ידועה לכולנו „המלחמה הקרה" בין רבי־החובלים והמכונאים־הראשיים. בתפיסתנו רב־החובל הוא נציגה של החברה. אנו גורסים כי רב־החובל הוא האחראי לאוניה כולה ולא רק למחלקת הסיפון. לדעתנו — חדר־המכונות נמצא בתוך האוניה והוא רק חלק במערכת הכללית שלה ולא להיפך. כל זה טוב ויפה. אבל אם רב־החובל לא ידע את הנעשה בחדר־המכונות, אם הוא לא יכיר ולא ידע את מערכת המכונות ולא יעקוב אחר ההתפתחות והשיכלולים בחדר־מכונות זה, הרי שהחיים יעשו את שלהם, והוא „יוציא את עצמו" בדיעבד מכל אחריות ושליטה באוניתו, אם כי לכאורה ימשיך וישמור על מעמדו הרשמי בצוות, אנו בתומנו חושבים שאמנם אנו אוכלים את החיים, אבל המציאות היא אחרת: החיים אוכלים אותנו... שליטתו של רב־החובל באוניה לא תושג ע"י הצהרות וחוזרים מטעם הנהלת החברה אלא בכוחה של השתלמות והתמחות בכל ענפי המקצוע — כולל מערכת המכונות. והאוטוריטה שלו תגדל ותעמיק רק אם יתגלה כבר־סמכא גם בחדר־המכונות.

★ ★ ★

...וכשהמדובר על עתונות הרי קטע מ„דבר", מוסף של „האיגוד המקצועי" מה־4.7.57.

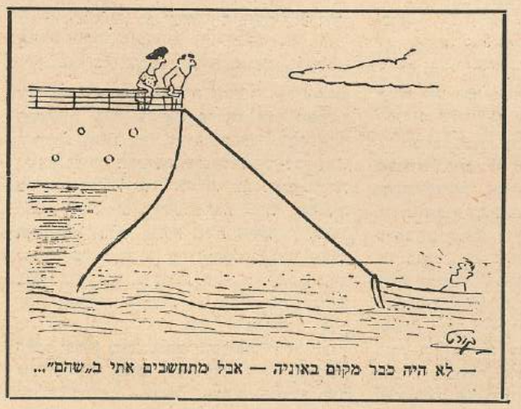
„הכשרה ימית":

כ־2500 ימאים חדשים וקרוב ל־500 קציני־ים יוכשרו במק־צוע תוך 5—4 השנים הקרובות. תכנית זו מתבססת על התכניות להכפלת תפוסתו של צי הסוחר הישראלי.

הממשלה החליטה על הקצבת רבע מיליון ל"י למטרת ההכ־שרה ויש להניח שחברות הספנות יתרמו סכום דומה."

מי אמר שאין אנו יודעים בארץ את מלאכת הפירסום?... זה לא נכון.

ב. ע.



— לא היה כבר מקום באוניה — אבל מתחשבים אתי ב„שהם"...

עם גידולה של חברתנו והתרחבות פעולתה ועם ריבוי ההזמנות שנמסרו על ידינו לבנין אוניות נוספות, עולה בפני ההנהלתה בכל חומרתה שאלת המימון של הבניה והגדלת ההון העצמי של החברה. לעומת הסכום של 58 מיליון לירות — שהוא ערכו של הצי שלנו במחיר הקרן — שוויו לפי מחירי השוק העולמי עולה על סכום זה ומגיע ל־72 מיליון לירות — מגיע ההון העצמי של החברה לסכום המתקרב ל־20 מיליון לירות בלבד.

הפער הרחב בין שני הסכומים האלה מגלם בקרבו פרשה עשירת משמעות ורבת מתח. אלמלא הרגשת השליחות ההיסטורית המקוננת בלבם של האחראים לעסקי „צים", להקים ולבנות את הצי הישראלי הלאומי — כי אז בודאי שהפער בין היכולת ובין הצרכים לא היה רחב כל כך, המאזנים „יפים" יותר ועומדים בפני בקורתם של השמרנים מבין אנשי הכלכלה הצרופה, הענינים בודאי שהיו פשוטים יותר והחיים קלים יותר. אולם לעומת זה היה כיזה הימי של ישראל נטול ערך רב ולא נעמוד בהזדמנות זאת על כל הנובע מכך ומשתמע מזה. ספק אם נשארו עוד רבים בתיכנו אשר הדבר לא מוסבר להם, כפי שזה היה בעבר הלא רחוק ביותר.

אולם מאז הוסדה ועד היום הזה עמדו לנגד עיניה של „צים" לא רק השמירה על הקיים, הסתפקות במה שהושג, כי אם חזון הצמיחה והגידול. וחזון זה מלווה בהעזה רבה וכוח לשאת בעומס המשימה שלפעמים היה כבד ומכביד — הבשיל פרי ההולים. עם ראשיתה של תכנית השיולמים ראתה הנהלת „צים" הזדמנות חד־פעמית ובלתי חוזרת שניתנה למדינת ישראל להגדיל את כוחו של ציינו המסחרי. עוד יסופר פעם, ימן הדין שיסופר, על המאמצים הרבים שמתמנית בעניין זה. אולם כתנאי מוקדם ראוה החברה צורך לשמור על אופיה הלאומי והצי בורי. רק בכוחה זה, בכוח מהותה הפנימית כחברה ציבורית, אשר לנגד עיניה עמדו רק האינטרסים של פיתוח הספנות הלאומית, הגיעה במשך תקופה ארוכה, מחוץ לתחום התעניינותם וטיפולם של מוסדות הישוב ובמידה לא מעטה גם חוסר אמונה ביכולתה של „צים" להרים את המשא — עמדו בדרכה כאשר התחלנו להת־דפק על השערים ובפינו התביעה — לבל תוחמץ ההזדמנות והדרישה — לבנות מכספי שילומים אוניות לישראל.

שלבים, שלבים, תוך מאמצי שכנוע רבים, ניתנה ההסכמה. וראה זה פלא, ככל אשר הוספנו לבנות, נוכחו והלכו הגורמים הממשלתיים אשר בידם ההחלטה, כי אכן היה יסוד וטעם לדרי־שתנו: „צים" עמדה ועומדת בכבוד בהתחייבוי־תיה הכספיות כלפי חברת השילומים והאוצר, אשר ליתר בטחון נמצאת בידיו משכנתא ראי־שונה על האוניות, ומשלמת את ההלוואות שקב־לה לבנין — הקרן והרבית גם יחד. האוניות נבנות זו אחר זו ונכנסות לשרות, ולשרותן נודע ערך נכבד למדינת ישראל מבחינות רבות. משנוכחו הגורמים הממשלתיים בצדקת תביעו־תיה של „צים" לתוספת אוניות מכל הסוגים, נתהפך הגלגל, התיאבון בא עם האכילה, והמוס־דות הממשלתיים הם הבאים עכשיו וכידיהם תכניות להתרחבות נוספת, לבנין אוניות נוס־פות.

קיצורו של דבר, „אבן מאסו הבונים היתה לראש פנה" ומבחינה זו יכולים אנו לראות מתוך קורת רוח רבה כיצד הוכיחה המציאות את צדקת ההנחות שלנו ואת מידת ראיית הנולד שביסודן.

אולם „אבן" זו, אשר העמסנו על כתפינו מכבידה במידה לא מעטה. הפער בין ההשקעות וההתחייבויות אשר קיבלנו על עצמנו לבין ההון העצמי מחייב את מוסדות „צים" לאחוז באמצעים שונים כדי להגדיל את ההון העצמי של החברה. על מדוכה זו ישבו בחודשים האח־רונים מוסדותיה המנהלים וכמה תכניות פעולה מסתמנות בענין זה. אולם כתנאי מוקדם ראוה החברה צורך לשמור על אופיה הלאומי והצי־בורי. רק בכוחה זה, בכוח מהותה הפנימית כחברה ציבורית, אשר לנגד עיניה עמדו רק האינטרסים של פיתוח הספנות הלאומית, הגיעה „צים" למה שהגיעה. על כן מעדיפים מוס־דות החברה כדרך לגיוס הון, הפצת מניות החברה בחוץ־לארץ, הוצאת אגרות חוב בארץ, משכון האוניות והחכרתן הזמנית. יחד עם זה הם מחייבים עקרונית גם הקמת שותפויות עם בעלי הון ציבורי ופרטי, תוך נאמנות לעצמה ושמירה על מהותה ואופיה.

בשני הכיוונים גם יחד, בכיוון של הגדלת ההון העצמי על ידי הוצאת מניות ואגרות חוב, ובכיוון של ריכוז הון ע"י הקמת שותפויות, מסתמנות בפני החברה הצעות נכבדות. הפעולה הראשונה שנעשתה בחו"ל להפצת מניות החברה הוכיחה, כי אפשרויות רבות גנוזות בשטח זה בכמה וכמה ארצות ובודאי שגם הציבור בארץ יביט בעין טובה על השקעה באגרות חוב של „צים", לכשנקבל את אישורה הסופי של הממ־שלה להוציאן לשוק הכספים. גם כמה הצעות מצד גורמים כספיים שונים, על שיתופם בבעלות על אוניותינו, עומדות לדיון בפני החברה. סיכויי התרחבותה של הספנות הישראלית בכללה בע־תיד, מתחלים להוות כוח משיכה רב למשקיעים, ושיתוף פעולה בין ההון הציבורי המושקע בחברתנו לבין ההון הציבורי הנוסף והפרטי ישמש אף הוא גורם נוסף לקידומו והתפתחותו של המשק הימי הישראלי.

★

בעיות העליה והסעת העולים לארץ נדונו בזמן האחרון בישיבות ההנהלה בכמה וכמה הזדמנויות, אחת המטרות העיקריות שלשמה נוסדה בזמנו „צים" היתה לשרת את צרכי ה־עליה, ומאז ימי ה„מוסד לעליה" כאשר אוניותיו הובילו לארץ־ישראל המנדטורית מעפילים „בל־תי לינגאליים" ועד היום הזה, כאשר רבבות עולים מגיעים מדי שנה בשנה לחופי מדינת ישראל, עומדת „צים" בשרות העליה. מאות אלפי עולים עלו לארץ באוניותיה של „צים" ובאוניות זרות ההכזרות עליידה ובתקופה הראשונה לקיום ה־חברה שימשה העליה גורם רב־ערך בהתעצמותה של חברתנו. מאז ומתמיד שימשה הגירת המונים אל מעבר לים מקור לפיתוח ולהרחבת שרותי הספנות ואף ההגירה היהודית ממזרח אירופה לעבר האוקינוס העשירה בזמנו את חברות ה־אוניות אשר שרתוה, וכינו העליה לישראל גרמה והביאה להרחבתו ופיתוחו של צי הסוחר הישראלי. וכשם שהספנות הישראלית שרתה את העליה לישראל, כך גם סייעה העליה לקידומו ולביסוסו של ציינו המסחרי. קשרי גומלין אלה, בין העליה והספנות, נשאו בחובם ברכה רבה למשקה של הארץ.

שרות צרכי העליה מעלות מדי פעם בפעם בפני החברה בעיות לא קלות. גם לאחר שהכנסנו לשרות את האוניה „תיאודור הרצל", אין לר־שותנו בים־התיכון מספר מספיק של אוניות בהן נוכל להסיע בכל עונות השנה גם את הנוסעים והתיירים וגם את המוני העולים לארץ. העמדנו לצרכי העליה את שתי האוניות „עליה" ו„ארצה", אולם בשתיהן גם יחד אנו יכולים להביא בחודש רק 3500 עולים. כדי להיענות לצרכי העליה הגדלים נזקקת החברה לאוניות זרות שלא תמיד, ולפעמים בקושי רב, אנו מצליחים לחכור אותן, והטיפול בעולה באוניות זרות חכורות בודאי שאינו נמצא על הרמה הנהוגה באוניותינו.

בגלל סיבות בלתי תלויות בה והנובעות מגורמים חיצוניים שאין לה כל שליטה עליהם, נאלצת מחלקת העליה של הסוכנות לשנות מדי פעם בפעם את תכניות העליה ולהכניס שינויים תכופים וגם דחופים במכסות החודשיות של העולים. לעתים קרובות חל שינוי גם בנמלי ההפלגה של אוניות העולים. שינויים מתמידים אלה משבשים את תכניות הפעולה הסדירה ואת לוח ההפלגות של האוניות. שיבוש תכניות גורם לא רק להוצאות נוספות, אלא לפעמים משפיע לרעה גם על הסידורים באוניות הנוסעים, אשר על יעילותם מצווים אנו לשמור מכל משמר.

כולנו מקוים כי העליה לארץ תלך ותגדל, אולם כאמור אין שתי אוניות החברה העומדות כיום לצרכי העליה, יכולות להוביל אלא חלק קטן ממספר העולים המקוה. כאשר תצא מה־שרות האוניה „עליה" — הפלגותיה תימשכנה רק זמן קצר — יחמיר המצב עוד יותר ועל הנהלת החברה וכן על מחלקת העליה של הסוכנות, האחראית לעניני העליה, לתת לכך את דעתן בעוד מועד.

בעיה זו של הסעת עולים צמודה לה גם בעית התיירות העממית. רב מאוד הוא מספרם של התיירים בכוח, יהודים ולא יהודים, בני השכבות העממיות, אשר הסיור בארץ הוא משאת נפשם, אלא שבגלל מיעוט האמצעים שברשותם אין בכוחם להיזקק לאוניות הנוסעים. ייתכן וה„פתרון לשתי בעיות אלו כאחד הוא ברכישת אוניה נוספת, מותאמת לצרכיהם של העולים והתיירים מעוטי האמצעים. אולם פתרון זה אינו קל כלל וכלל, שכן מחירי האוניות הם בסימן עליה ואילו דמי הסעת נוספים ועולים ירודים הם.

בעיה זו של מחירי הסעת העולים משמשת זה כשנתיים נושא לברורים רבים בינינו לבין מחלקת העליה של הסוכנות. דמי הסעת העולים שחברתנו מקבלת מאת הסוכנות אינם מכסים את הוצאות הפעלתן של האוניות. הוצאות אלו עלו בהרבה וזה שנים אחדות שהסעת עולים מביאה לחברה הפסדים ולמעשה נתמך ענף פעולה זה של חברתנו ע"י הכנסות של ענפי פעולה אחרים.

★

עדות נוספת לקשרים הטובים המתפתחים והולכים בין מדינת ישראל לבין כמה מדינות של היבשת האפריקנית מצד אחד ולשם הטוב אשר חברתנו קנתה לה בחוגי הספנות הבין־לאומיים מאידך, משמש המשא־ומתן המתנהל עכשיו בין „צים" לבין אחת המדינות הללו על שיתוף פעולה בעסקי ספנות. אף היא, שרק לפני חדשים מספר הגיעה לעצמאות פוליטית, רואה הכרח לעצמה לפתח את הספנות הלאומית שלה על מנת להשתחרר מהתלות באוניות זרות. אלא שעוד יותר ממדינת ישראל בימי היוסדה, חסרה מדינה זו נסיון ימי וידיעת ערכי הספנות. וכשם שגם אנו בראשית צעדינו בשטח זה שיתפנו פעולה עם גורמים זרים, כך מעוניינת גם מדינה אפריקנית זאת לשתף פעולה עם בעלי נסיון וידיעה בענף הימי. היו לגבד עיניה הצעות שונות מגורמים ימיים בעלי וותק מקצועי רב מזה של חברת „צים", ובקורת־רוח רבה יש לציין את העובדה, כי הבחירה נפלה עלינו. ייתכן, כי הבטחון בחוסר פניות צדדיות מצד חברה ישראלית הוא אשר הכריע את הכף לצד המשא־ומתן עם חברת „צים", אולם כנראה שהאמון בחברתנו, שאף היא התחילה את פעולתה בקטנות ובמשך השנים גדלה והתפתחה, מילא וודאי גם הוא תפקיד בהכרעה. פרטי ההצעה נידונים עכשיו במוסדות החברה. אם כי עיסקה זו, אשר תחייב את החברה להשקעות נוספות, לא גדולות ביותר, תורגת ממסגרת תכנית הפי־תוח המיידית של „צים" — הוחלט עליה בחיוב. אין זו הפעם הראשונה שחברת „צים" מקיימת תפקידים חלוציים אשר חברות אחרות רואות את עצמן פטורות מהם. גם במקרה זה אין „צים" פטורה מהשליחות המוטלת עליה. ואין זו שליחות בלבד. ייתכן ויש בה בשליחות זו גם משום „שלח לחמך על פני המים". אין ספק, כי ברבות הימים תצמח ממנה ברכה לא מעטה למשקה של הארץ, להגברת הייצוא שלה, ואף יהיה בה כדי לפתור במידה מסויימת את בעיית התחבורה הימית הישראלית בנתיבות ימיים אשר לפי שעה נבצר מאוניות ישראליות להפליג בהן.

מ. ר.

מיכאל דה־רויטר וחופש השייט

(יום הולדתו ה־350 — 1957—1607)

לפני 350 שנים נולד בפליסינגן (הולנד) האיש שהקדיש כמעט את כל ימי חייו לתפקיד אחד: חופש השייט. במרס 1607 נולד מיכאל דה רויטר וכבן 11 שנים נכנס לצי המסחר. מ־1637 עד יום מותו, בשנת 1676, שירת בצי המלחמה ההולנדי. במלחמה האנגלו־הולנדית הרא־שונה היה סגן־אדמירל ובשתי המלחמות שלאחריה אדמירל.

הולנד עמדה בזמן ההוא במקום הרא־שון של המסחר הימי. בשנת 1650 עלה מסחרה פי חמשה על המסחר הבריטי וצי המסחר ההולנדי מנה ארבע חמישיות של צי המסחר העולמי. זה היה הגורם החי־צוני למלחמה. סיר מונק, האדמירל האנ־גלי כתב: „אין צורך לנמק את המלחמה. אנחנו רוצים להעביר את המסחר ההולנדי לידינו".

ברקע המלחמה או עמדה בעיה אחרת. בשנת 1609 פירסם הוגו גרוטיוס, המלומד ההולנדי, את ספרו "Mare liberum" („הים החופשי"). בספר הזה הוא דרש חופש השייט לכל עם וביסס את הרעיון הזה על גורמים משפטיים ועל גורמים דתיים ומוסריים: „חופש השייט, חופש המסחר הם לכל עם זכויות טבעיות שאינן מוטלות בספק... וכל מלחמה לחופש השייט היא מלחמת צדק".

אך אנגליה היתה אז עוד רחוקה מרע־יון הצדק הבין־לאומי הזה, ויוחנן סֶלדֶן, המלומד האנגלי, כתב בפקודת המלך ספר נגד "Mare clausum" („הים הסגור"). בספר זה הוא דרש ריבונות בים לאנ־גליה והריבונות נקבעה על־ידי אנגליה ממעלת הרוחב הצפוני ה־43 עד המע־לה ה־63 ומהמעלה ה־5 באורך מזרחי עד המעלה ה־20 במערב. ויתר־על־כן הכריז קרומבל בשנת 1651 את „נבי־גציון־אקט". לפי חוק זה אסרה בריטניה כל יבוא באוניות בעלות דגל זר ודרשה זכות החיפוש בכל אוניה בתוך מימי ריבונותה. או פרצה המלחמה הראשונה ובה היה תפקיד ראשי למיכאל דה־רויטר לשמור על חופש השייט של השיירות ההולנדיות. התפקיד עלה יפה בידיו. במלחמות מ־1665 עד 1667 ומ־1672 עד 1674 לחם הוא בציו לטובת אותה המטרה. אולם יותר מזה: הוא מגע נחיתה אנגלו־צרפתית בחוף ההולנדי. אילו לא הצליח דה־רויטר להכות אחור את צי האויב אז לא יכלה הולנד להתקיים במל־חמה ההיא, כי הותקפה גם מהיבשה. נצ־חונות דה־רויטר על הים הצילו את הולנד וגם את חופש השייט. כי כתוצאה מתבו־סותיה בים כרתה אנגליה סוף־סוף ברית־שלום עם הולנד, שבה וויתרה על חלק מדרישותיה ל„ים סגור". ואם הריבונות הבריטית בחלקי הים הנ"ל שלטה עד המאה ה־19 במידה מסויימת, היה זה רויטר הראשון שגרם לוויתורים הרא־שונים. כאשר נפל בקרב ימי בים התיכון בשנת 1676 כיבדו אותו חבר ואויב. הוא חי בהיסטוריה כמשחרר הים, כלוחם לחו־פש השייט.

וטוב להזכיר את שמו בימים אלה.

ד"ר חיים ה. כוהן

הצלת חולה בלב ים

בהפלגה ה־14 של א.ק. „ישראל" בוצעה הצלת חולה מאוניה נורבגית. הקטע הבא, הלקוח מיומנה הרשמי של האוניה, מספר:

„ב־0730, 12.6.57, א. מ. „וויליאם" הנורבגית ביקשה עזרה רפואית. ב־0800 חובר קשר רדיו־טלפוני. רב־חובל א.מ. „וויליאם" הסביר כי אחד מאנשי הצוות שלו קיבל התקפה שניה לאחר ניתוח בטן, והוא חושש לשטף דם פנימי. מאחר שבאונייתו לא נמצא רופא, והוא בדרכו לאירופה, מרחק של 2500 מיל, החלטתי, לפי עצת רופא האוניה, להעביר את החולה אלינו.

שתי האוניות שינו את כיוונן בכדי להיפגש בשעה 1100. בשעה 1110 נשלחה סירת ההצלה שלנו, בפיקודו של הקצין הראשון מר מ. אונגר, ומופעלת על ידי 9 ימאים, להביא את החולה לאוניה. ב־1129 חזרה הסירה, והחולה הועבר ללא תקלה לאוניה. מקום ההעברה היה 38°24' צפונה; 56°15' מערבה. שם החולה: דניאל אולף סוארנסן."

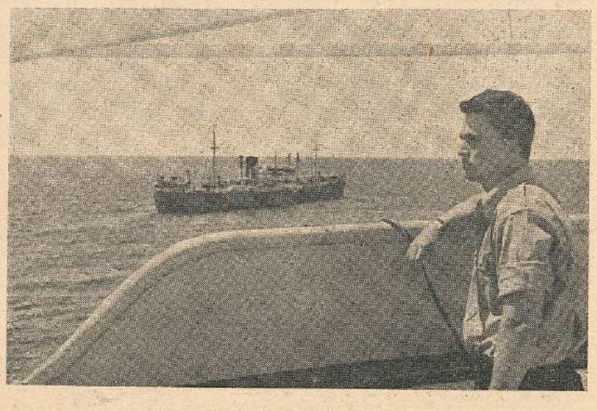
חתום: **רב־חובל י. יעקובסון**

המברק הבא נתקבל אצל רב־חובל „ישראל" מבעלי האוניה: „תודתנו העמוקה ואיחולינו הלבביים לרב החובל, הקצינים, הרופא והצוות על תשומת הלב והעזרה הרבה שניתנה לאיש צירת שלנו מהאוניה „וויליאם". אנא טלגרפי אם יש שינוי במצב.

פהרסנס

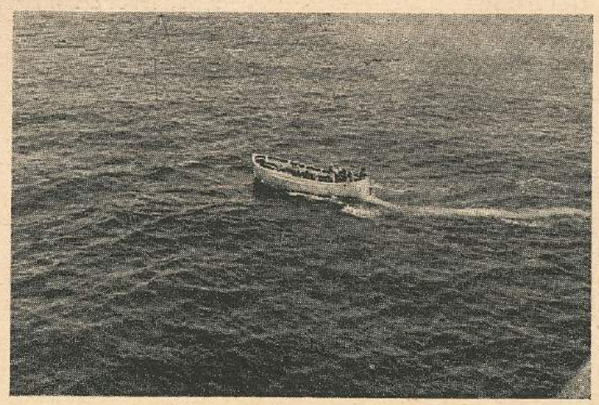
(בעלי האוניה „וויליאם")

רב־חובל י. יעקובסון על הגשר



א.מ. „וויליאם" נראית מעל סיפון „ישראל"

החולה מועבר לאוניה



סירת ההצלה בים — בין שתי האוניות

תעלומות הים

ים „מיצרי דנמרק" — צפונה לאוקינוס האטלנטי, בין איסלנד וגרינלנד, — אינו בין הנחים לספנים, נוסף לסערות וסופות הפוקדות אותו לעתים, אורבת לו גם סכנת הקרחונים. אך על אף הקור, הסערות והסכנות מפליגות בו אוניות רבות מדי שנה בשנה, ואין נתיב מים זה שומם אף בחדשי החורף הקשים ביותר.

אחת הסיבות העיקריות לריבוי הספנות באיזור הנה העושר בדגה, שמביא לכאן ספינות דייג רבות מארצות שונות, וספניהן, ותיקים ומנוסים, מכירים את הסביבה, והם משיטים את אוניותיהם בכל מזג אויר שהוא. ואין הדבר מפליא, כי דייגים אלה עוסקים במלאכה זו מדורי דורות, כשהבנים בימי נעוריהם נלווים לאבותיהם בהפלגות הרחוקות בימים.

בעבר הפליגו ספנים אלה בספינות דייג קטנות, ולא חזקות ביותר, וצידה היה דל. ההתקדמות הטכנית לא דלגה, כידוע, על מקצוע זה, וכיום ספינות הדייג היוצאות לצפון הנן משוכללות ביותר, מותאמות במיוחד לתנאים השוררים שם, מצוידות במכשירי העזר המודרניים ביותר, וכתוצאה מכך איזור זה, שנחשב בעבר כאחד המסוכנים, הרי כיום מספר התאונות בו קטן ביותר.

א.מ. „לוריט" למשל היתה אחת מספינות הדייג המודרניות אשר הפליגה מדי שנה בשנה לאיזור זה — בת 800 טון, בעלת אורך של 175 רגל, ורוחב אמצעי של 25 רגל. מונעת על־ידי מוטור חזק בן 900 כוח־סוס, ונושאת ציוד דייג מודרני. נוסף לרדר, מד־עומק חשמלי, רדיו־טלפון, סירות הצלה משוכללות, מופעלות על ידי עגורנים חשמליים, וסירת הצלה מתנפחת מגומי — ציוד חדיש ביותר אשר הוכיח את יעילותו בהצלת ימאים בתנאים קשים.

א.מ. „לוריט" וא.מ. „רודנה", אשר דמו אחת לשניה כמעט בכל פרטיהן ואף נבנו באותה מספנה, הפליגו מהול, בדרכן למיצרי דנמרק ב־17 בפברואר, 1954. הפלגת דייג רגילה ככל הפלגותיהן. בכל אחת נמצאו 20 ספנים, כולל 4 מכונאים ואלחוטאי להפעלת הרדיו־טלפון.

מזג האויר היה נאה, ושדות הקרח בסביבות גרינלנד היו מוגבלים ביותר.

הספינות הגיעו צפונה מאיסלנד, והחלו משוטטות בחיפושיהן אחר שלל דגים; הקשר הטלפוני ביניהן פעל כשורה, אף כי התחרות בין שני רבי־החובלים מנעה שיחות העלולות לגלות לידיב מציאת אוצר דגים, והמרחק ביניהן לא היה גדול.

ב־25 בפברואר, לפנות ערב החלה רוח מזרחית־צפונית־מזרחית אשר התגברה במשך הלילה והפכה לסופה, ויחד עם סופה זו החלה הטמפרטורה יורדת בקצב מהיר. למחרת גברה הרוח לחוזק מס. 10 ולעתים מס. 11. בד בבד עם הסופה והירידה בטמפרטורה החלו שדות הקרח להתפשט, והספינות קלטו את אזהרות שרות הקרחונים.

גם ב„לוריט" וגם ב„רודנה" החלו מי הים, אשר ניתזו מהגלים הגבוהים, הופכים לקרח, תחילה בפינות הספינות ובקצוות התרנים והעורנים, ואחר זמן־מה התהוו שכבות קרח סביב החבלים, סירות ההצלה ודפנות הספינות, וככל שהמשיכה הסופה כן גדלו שכבות הקרח בכל חלקי הספינות, על הסיפונים וסביב הציוד, וסירות ההצלה החלו קופאות למקומן. הצוות יצא לסיפון והחל בשבירת הקרח בגרזניהם המיוחדים, אך למרות מאמציהם גדל והלך הקפאון. ציגורות הקיטור המיוחדים הופעלו בסיפונים כדי להמס את הקרח, אך לאחר זמן־מה אף פעולה זו לא הועילה, והקיטור קפא ברגע שיצא מהצינור.

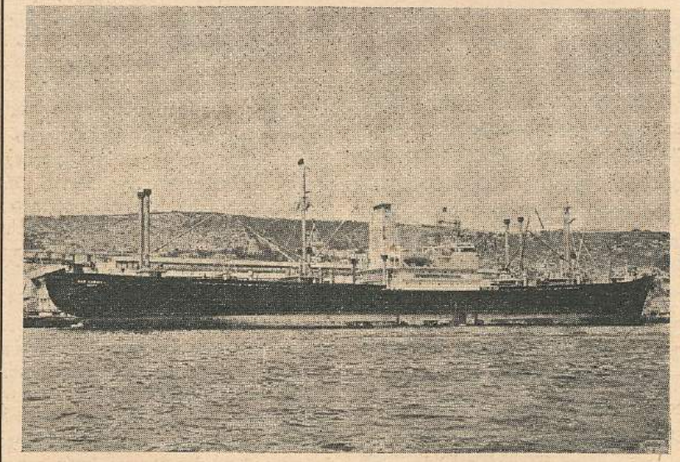
בינתיים החלו רבי־החובלים מטים ספינותיהם עם התרסום לרוח, כשהמכונות מואטות, בכדי להקל על הספינות לעמוד בפני הסופה והמשיכו במשך כל הזמן בניווט מיוחד זה, הידוע כ„דודג'ינג" בין דייגי הצפון. ואמנם מצד אחד הכוונה זו הקלה על הספינות ושמרה עליהן, אך מצד שני הן ספגו עוצמת גלים מוגברת, סילוני מי הים אשר הפכו לקרח, הגדילו את הקפאון, אשר גרם לחוסר גמישות והכביד ביותר על תנועות הספינה והקשה על הכיוונתה.

הצוות המשיך בכוחות נואשים לפצח את הקרח, אך לא יכול להתגבר על קצב הקפאון, ומדי פעם כאשר הזיזה הרוח את הספינה יתר על המידה, ניסה רב־החובל להחזירה עם חרטומה לרוח על־ידי „קדימה במלוא הכוח", אף כי פעולה זו הגדילה עוד יותר את עומס הקרח בספינה, והגבילה את תנועותיה. נוסף על כך ידעו רבי־החובלים כי ניתוק מיוחד־ זה מקרבם יותר ויותר לשדות הקרח, אך לא היתה ברירה אחרת בפניהם.

הסערה והכפור המשיכו ב־26, וב־27 ב־חודש. ב־27 אחר הצהריים קלטו אוניות מרוחקות יותר את הודעת רב־חבל „לוריט" לחבריו ב„רודנה", כי הקרח אשר נוצר סביב אוניותו גרם להטייה רצינית, ומספר שעות לאחר מכן הודיע, כי בכוונתו לעשות מאמץ נואש לסובב את אוניתו ולהפכה עם ירכתיה לרוח, מאחר והתקרב בצורה מדאיגה לשדה הקרח.

מצבה של „רודנה" אף הוא היה בכי רע. היא נאבקה באותם הקשיים, אך הצליחה לשמור על יציבות טובה מרעותה. רב־חובל „לוריט" החל בהכנות הדרושות לסיבוב; היכה להפוגת מה בין גל לגל, וכאשר הגיע רגע שקט, באופן יחסי, פקד לעצור את המכונות. מיד עם עצירת המכונות החלה האוניה להתנודד מצד לצד בקצב איום, והיה חשש שתיהפך. במצב זה נגוזה תקוות רב־החובל לסובב את האוניה בעזרת הרוח והגלים, כי קצב התנודות מצד לצד, נוסף לעומס הקרח בגוף האוניה, גברו על כוח הרוח, ומיד פקד להפעיל את המכונות מחדש.

א. מ. „הר כרמל"



א/מ „הר כרמל" אוניית המשא של חברת „אל־ים" בע"מ הגיעה לראשונה לנמל הבית — חיפה — ונתקבלה בחגיגיות.

האוניה נמסרה לחברת „אל־ים" בינואר השנה ומאז הובילה פחם בין ארצות־הברית ואירופה. א/מ „הר כרמל" היא הראשונה מארבע אוניות, שחברת „אל־ים" הזמינה בגרמניה.

„הר כרמל": מעמס 14960 טון; מהירות כ־14 קשר. האוניה מונעת במנוע דיזל ובמכונות עזר מודרניות, מערכת מגופים חשמליים ומכשירי ניווט ואלחוט מודרניים כגון הגה אוטומטי, ראדאר וכו'.

ביקורי בספינה הולנדית

קשה לקבוע אם הצלחת הנסיון היתה עלולה להציל את „לוריה", אך ידוע כי עם הפעלת המכונות מחדש, וירידת קצב התנודות, נשארה „לוריה" בהטייה מוגדלת, כמעט קריטית, ולא עברו שעתיים עד אשר נשמעה בסביבה קריאת העזרה הטלפונית, „מיי־דיי" — ה־אס.או.אס. של הרדיו־טלפון.

ברור כי „רודנה" לא יכלה לגשת לעזרתה; מצבה היא היתה בכי רע, כשהקפאון מחריף מרגע לרגע והכוונתה הולכת וקשה, ורק בקושי הצליחה להמשיך בניווט מינימלי ללא יכולת לנוע.

לאחר שעתיים נשמעה הודעתו האחרונה של רב־חובל „לוריה": „אנו עומדים להתהפך", ומספר רגעים לאחר מכן: „אנו מתהפכים." איננו יכולים לעזוב האוניה".

מאוחר בלילה, ב־27/28, ההלה סוף־סוף הרוח שוקטת במקצת, ועם אור הבוקר החלה גם הטמפרטורה עולה, אם כי רק במידה מינימלית. אך עם ההקלה בסערה החלו אנשי „רודנה" שוברים ביתר מרץ את הקרח באוניתם, ולאחר שעות מספר יכלו אף להעזר בצינורות הקיטור להמסת הקרח; וככל שהצליחו להתגבר על הקפאון גברו תנובות אוניתם וגמישותה, וב־שעות הצהריים, ב־28, החלו נעים בכיוון מקומה האחרון של „לוריה", בחשבם כי אולי ימצאו את הצוות „לוריה" בסירת הגומי המתנפחת; הם ידעו כי סירות ההצלה הרגילות היו מוק־פאות ולא ניתנו לשימוש.

בשעות אחר־הצהריים, סמוך לחשיכה המק־דימה מאוד בתקופה זו של השנה, ראו אנשי „רודנה" ספינה, ועם התקרבם הכירוה כ„לוריה". מאמציהם לקבל קשר טלפוני לא הצליח, וככל שהתקרבו הבחינו, כי „לוריה" נוטה לצידה הימני, מנמיכה במים, ומתנועעת לאיטה בגלים.

מאחר ולא קיבלו כל תשובה לסימני האיתות ולצפירות, ולא הבחינו בכל פעילות באוניה, החלו מקיפים אותה בסיבוב מלא, עד המצאם מצידה השני, כשהצוות מנסה להבחין במצבה ובמתרחש באוניה. כיוון שלא הבינו פשר חוסר התנועה „לוריה" החליט רב־החובל לשגר לאוניה קבוצת מלחים למתן כל עזרה העלולה להידרש שם.

הקבוצה יצאה, עלתה על „לוריה", והחלה משוטטת בה. הם לא מצאו דבר בלתי צפוי — הספינה היתה קפואה כפי ששערו, הסירות היו קפואות. הם מצאו את סירת הגומי במקומה הרגיל, ולא הבחינו בכל סימן אשר יעיד על נסיון להשתמש בה. מכשירי הגשר נמצאו במצבם הרגיל, וכן חדר המכונות; רק הטלפון והרדר נמצאו מקולקלים, אך סיבת הקלקול לא היתה ברורה להם. רק דבר אחד לא היה כשורה — לא נמצא אף אדם באוניה, חי או מת.

כאשר החלו חשים בתנודות יתר, עלו לסיפון והבחינו כי הסערה מתגברת שוב, ומאחר ולא היה כל טעם בהשהיה נוספת, מיהרו לסירתם וחזרו ל„רודנה", אשר מיד עם עליתם מיהרה להמלט מהמקום כל עוד לא חזרה הסופה לעוצמתה הקודמת.

מיקי דודסון

כשהתקרבה אלינו הספינה ההולנדית התפלאתי מחיצוניותה. פזילה מעין זו הופכת טבע שני אצלנו, אנשי הים, כמו למשל אצלכם הפניית ראש אחרי נערה נאה.

היתה זו ספינת חופים הולנדית שמש־כה את תשומת לבנו. בשעות הערב המאו־חרות, כאשר ספינתנו היתה עזובה מאדם, הצצתי לתוך חלונותיה המרווחים של שכנתנו, לתוך הסלון של רב־החובל, שם ישבו בצוותא, ובילו בשיחה, רב־החובל ואשתו, הולנדי שני והמכונאי. הזוילונות מותאמים, ברק פוליטורה עדין מפזר מאור נעים בתא, בקבוק וכוסיות על השולחן. ניגשתי אליהם עם אשתי. קבלת הפנים היתה קרירה. זקפתי זאת על חשבון היותם ממוצא ארץ צפונית. התגברתי על כך. צירפנו את נעלינו לתערוכת הנעליים שקישטה את סף הכניסה לתאו של רב־החובל. הרי זה מובן. בחוץ בוץ ובפנים נקי. כאן אוירה של בית. לאחר דברי נימוס הטרדתי אותו להראות לנו את הספינה.

היא בת 499.97 טון גרוס, בנויה בשנת 1957, בעיקר להובלת תפזורת. מחשבה רבה לא ניתנה למנופים ול־Cargo Gear. שני מחסנים ארוכים, בק־צהו של כל אחד מודקר לו Derrick בודד ויחיד. הלא רוב גמלי צפון אי־רופה משתמשים במנופי חוף. סגירת המחסנים לפי השיטה הנושנה של Beams & Hatchcovers וכיסויי ברי־זנט. הספינה קשורה בגמל שקט זה בשני כבלי פלדה, קדימה ואחורה. חבלים עולים ביוקר. אין Mooring Winch מיכני אחו־רנית. תוך תיאום עם הגשר המכונה קו־שרים שני מלחים לבדם את הספינה. למה לאמץ מכונה וקצת שכל? לכל היותר מפעילים מנואלה.

תאו של רב־החובל מעל הסיפון הרא־שי. לרוחבה של הספינה, בחזית, משתרע סלון נאה, מצופה עץ מהגוני. כאן אפשר לשבת בנוחיות וליהנות מערב שקט ליד כוסית בחוג המשפחה וכמה ידידים.

בחדר הסמוך (לרוחב) ישנים. כלומר מיטת משפחה אמיתית, באמצע החדר — ארונות, מיטה מתקפלת לילדה בת החמש, אשר כבר מזמן עברה לעולם חלומותיה; שטיחים עבים ובסמוך הנוחיות.

מעליו הגשר. בחדר ההגה יש טלגרף, הגה־יד הידרולי ומד־עומק, משובח וודאי. בסמוך חדר־המפות והאלחוט. הכל נוצץ. אנשי הצוות מסובים ליד התנור במטבח. ליד תנור פחם נוצץ בלובנו עומד קומקום מבריק, מכינים קפה. הם כמו קרשים, אומרים שלום מנומס ובישני. כולנו יח־פים, כי בחוף יש מטען מלוכלך. המקרר איני גדול. שלנו בבית מכיל כפליים. גם במחסן אינם מחזיקים מזון יותר מלמשך הפלגה בין נמל לנמל. את מיצרכי המזון הם קונים באשר הם שם, לפי תקציב אשר הוקצב לרב־החובל, לאדם ליום. הוא משיב על שאלתי שאין מה להרויח בצורה זו, כי התקציב מבוסס על נסיון ומספיק Just About להאכיל את הצוות, כמו־כן אין בדעתם לפרנס ספקי־אוניות רמאים, על חשבון קיבוותיהם.

הצוות מונה 10 אנשים. רב־חובל ואשתו, טבחית, 4 מלחים, שני מכונאים ושני מוטורמנים.

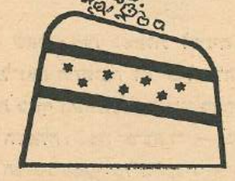
עברנו לחדרי־האוכל. המטבח במרכז. חלון אחד פונה לתא הקצינים וחלון בקיר הניצב פונה לתא המלחים. אין הבדל רב בין שני המסים. הנקיון למופת. מי שומר כל־כך על הנקיון הזה? שאלתי באנחה. רב־החובל משך בכתפיו. אין כאן מלצר. זאת ספינה קטנה. הטבח משתלב בהחלט על מלכתו. וגם הצוות הרי הם חיים כאן, כאן הם עובדים ומבלים את כל שעות הפנאי שלהם. הם שמים לב.

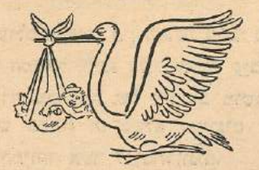
תאי הקצינים והצוות נמצאים על ה־סיפון הראשי, ללא הפרדות קירות או מדרגות. אין צורך בכך. התאים אינם יפים ומשוכללים כמו אצלנו. מיטה צרה. כמעט אין ארון, כמעט אין שולחן וכמעט אין איפה לשבת. כל־כך צר המקום. המכו־נאי השני והשלישי גרים יחד בתא. קיים גם תא רזרבי, שמא יצטרכו להגדיל את מספר הצוות, או במקרה הנוכחי, כשבתו של בעל־האוניה (בת 22) הצטרפה להפ־לגה.

התעניינתי בחדר־המכונות. ירדנו, אני מדגיש, יחפים. המכונה הראשית היא קט־נה 450 HP, בכוחה לפתח 10 קשרים במזג אויר נוח. יסודה מתחת לרצפה, לכן

המשפחתי שלכם

בכבכת מגל טוב
ואימולץ הלבבים
לחבריכם





בודוך שמואל (משרד חיפה)
גרינשפון צפורה (משרד חיפה)
כהן יוסף (בחוף)
כן ישראל (משרד חיפה)
מאוטנר אריך (בחוף)
פורטי שושנה (משרד חיפה)
רובין מיכאל (בחוף)
רוזנקויט שלמה („חיפה")
רוטנברג שושנה (משרד חיפה)
שורץ צבי (משרד חיפה)
שיבר אנשל („גלילה")

אברמוביץ שלמה („יהודה") בת
אדר מנחם (משרד חיפה) — בת
בן־זקרי מוריס (בחוף) — בת
בן־סימון שמעון (בחוף) — בת
בנדקובסקי תחיה (מ' חיפה) — בת
בר יצחק (משרד חיפה) — בת
גלרי גבריאל („ארצה") — בת
הל אשר („גפן") — בן
חזן מנחם (משרד חיפה) — בן
טלמן יהודה (בחוף) — בת
כהן חוה (משרד חיפה) — בת
מוזס נורברט („ת. הרצל") — בן
מוריציאנו יעקב (משרד ת"א) — בן
נוברוצקי יוליאן (בחוף) — בן
סבג יוסף („ארצה") — בן
עוזיאל משה („גלילה") — בן
עזרן שלמה („גלילה") — בת
פישר אלימלך („נחשון") — בן
פרנק דוד („ישראל") — בת
רון מנחם (משרד ת"א) — בן
רון ראובן (בחוף) — בת
שורץ לוי (משרד חיפה) — בת
שטרן מנחם („ציון") — בן
שלוש אביאסף (משרד חיפה) — בן

קיבלנו אותם „כיד המלך". הידידות נתהדקה. רב־החובל התעניין כמובן בכל אשר מצא באוניה שלנו. עברנו אותה לאורכה ולרוחבה. גדולה היתה התפעלותו מן ה־מק גריגור, הגירו, ההגה האוטו־מטי, ה־Cargo Gear המשוכלל, כוח ה־מכונה ומהירותנו. השתדלתי לעכבו בחדרי השירות שלנו, בפרט לאחר שהתפארתי שיש אצלנו מלצר.

הרהרתי בספינה ההולנדית וברב־חובלה. בתו כמעט שנולדה בה, גדלה בה, ותישאר פה עד גיל בית־הספר. שאלתי את אשתו אם ביקרו בעיר? כן, ביום ראשון אחה"צ, אולם העיר אינה יפה. רחו־בות צרים ומלוכלכים. היא מודה שמעולם לא שמעה על Via XX Settembre וככר דפררי.

לפני שהפלגנו עמדנו על הרציף ושו־חחנו, כיצד מטפלים בסיפונים, איך הוא נוהג ומה אני עושה. הבטתי על שתי הספינות. לא הייתי מחליף את „אשקלון" ב„אולימפיה". אולם התקנאתי ברוח ה־שלווה, השוררת ב„בית הצף" ההולנדי

נדמה שאינה גבוהה בכלל. הרושם הראשון הוא שהמקום מרווח. כמה מטורים, משא־בית רגילות, גנרטור אחד המתחבר לציר בשעת ההפלגה. בנמלים מסופק הכוח רק ע"י מצברים, בלילה, וביום דינמו קטן ממלא אותם. תצרוכת החשמל היא מוג־בלת, רק למאור. המנופים הם יחידות נפרדות. הכל כה פשוט. מערכת צינורות מסומנת בצבעים שונים וברזיהם, מחרטה קטנה ומקדחת־שולחן, מערכת האספקה למכונה הראשית נמצאת מתחת ללוחות הרצפה. איזה דלק? מה השאלה, כמובן גז־אויל. סיפרתי לרב־החובל על דיזל־אויל. הוא אומר שבהולנד נעשו כבר נסיונות רבים בדלק והמסקנה האחרונה, בכל אופן לגבי טיפוס זה של מכונה, MAK גרמנית: גז־אויל. התצרוכת פרו־פורציונלית לשלנו.

לפני שתלכו Have a Drink, הוא מזמין. נכנסנו לתאו. הפמליה ישנה. הת־ישבנו. שאלתי היו מכוונות לאינפורמציה על בעל האוניה, לשם השוואה. הוא בעל שתי ספינות מסוג זה, הולנדי זקן. הוא הפקיד ספינה חדשה זו בידו של רב־החובל הוותיק אצלו. „נהג בה כאילו היא שלך, הזמן כל מה שנחוץ ושמור עליה". רב־החובל עושה זאת בנאמנות. אולם לא רק משום שזה תפקידו בלאוו־הכי. בעל הספינה מאשר לו 1½% מהכנסות הברו־טו של הובלת כל מיטען. רב־החובל כרגע מדוכא בגלל אבדן שני ימי עמידה בתור לפריקה. הוא לחץ, משחד, מתחנן, מרמה ומשתדל בכל האמצעים לזרז, להחיש את הפריקה, כדי להוביל יותר מיטען במשך השנה, על מנת בסיכום להרויח יותר. הוא היה גם מפקח על בניית האניה, הוסיף ושיכלל מלקח נסיוני, כבא־כוחו של בעל הספינה עם כל הסמכויות וכוח הביצוע שבידו. אחרי הכל, מה יעשה הזקן ההולנדי אם לא יוכל לסמוך על רב־החובל שלו?

הערב התקדם ככל שהכוסיות רוקנו. סיפרתי על ישראל, על רוח הנוער שלנו, על מפעלינו וקליטת העליה, על הגילויים האישיים שבנו, על הקמת ציינו. הקשיבו בעניין, מימיהם לא היו בים התיכון. כל הידוע להם על הבעיה היהודית הרי הם הזכרונות מימי המלחמה כאשר חיט זה או מכר אחר, יהודי פולני ואזרח אלמוני, נעלמו לפתע. גיסטאפו ועיצויים והפצצות. כן, אחדים גם ניצלו.

לבסוף נפרדנו בלבביות כנה, תוך הבטחה שיחזירו ביקור למחרת.

והיקר ליושביו. — רעם המק־גריגורס הנסגרים, ניסויי הטלגרף, Derricks מצטלבים, אור וחיים ליד הרציף המת.

לנו אין מסורת ימית. אולם כבשנו את הים. הגשמנו רעיון. הגוי ההולנדי לא נמשח מה' לשום מעשים ותפקידי שעה מיוחדים. אולם יש לו תרבות אנושית פשוטה וישרה. כאשר אנחנו נגיע למעמדו נוכל להתגאות ולקרוא בתמימות: „אתה בחרתנו".

ר. חירש

רב־החובב של „אשקלון"

מהו הטונג' שלה?

(מספר תשובות קצרות לשאלות מסובכות)

שאלה זאת נשאלת לעתים קרובות, ובכל־זאת התשובה לא יכולה להיות מפורשת כגוף השאלה. בגליונו האחרון ענינו על השאלה: „מה ארכה?" — כאן נבחון את המושג המעורפל במקצת — טונג'.

בעולם הספנות אין המושג טונג' מוּרה על המשקל, והוא עלול להיות קיבול. יש מידה מסויימת של עירבוב מושגים בשימוש במונח זה כשלא מציינים את המדד המיוחד אשר לו מתכוונים.

מבחינת משקל, טונג' פירושו דחיית המים — כלומר, משקל המים אשר האוניה דוחה; ומשקל זה משתנה בהתאם לכמות המיטען באוניה המשפיעה על שקיעתה במים. „טונג'" הוא בעצם משקל האוניה במים עם כל הנמצא בה.

מבחינת מעמס, הרי טונג' מעמס הוא ההבדל במשקל (בטונות בנות 2,240 ליברות) המוריד את האוניה ממצב שקיעתה כשהיא ריקה, למצב שקיעתה כשהיא טעונה. וטונג' זה כולל המיטען, הדלק, הצוות וחפציהם, המים המתוקים והאספקה הנצרכת.

המושג „טון קיבול" מוצאו מתקופת הסחר הספנותי הבריטי הראשון, בזמנים כשהיין מיבשת אירופה היווה את המוצר העיקרי בהובלה הימית. את היין היו מובילים בארגזי מיכל אשר נקראו „טונז'", ואשר בדרך כלל היו כולם בגודל שווה. האוניות אשר שימשו בסחר זה היו בנות מידות שונות, ולשם השוואה ביניהן היה נוח ביותר לאמוד אותן לפי מספר ה„טונים" שהיו מסוגלות להוביל. שיטה זו התפשטה בעולם כולו, ואף כאשר האוניות לא הובילו יין, היו הבעלים משתמשים במידת הטונים כסטנדרד לחישובי קיבול האוניות. במשך השנים שובשה המילה טוּן והפכה לטוֹן וטונג', במידה והכוונה לקיבול; ומאז נכנסה לתוקפה שיטת „מורסום" על־ידי חוק הספנות המסחרית ב־1854, הפך הטון הזה לשווה 100 רגל מעוקבים.

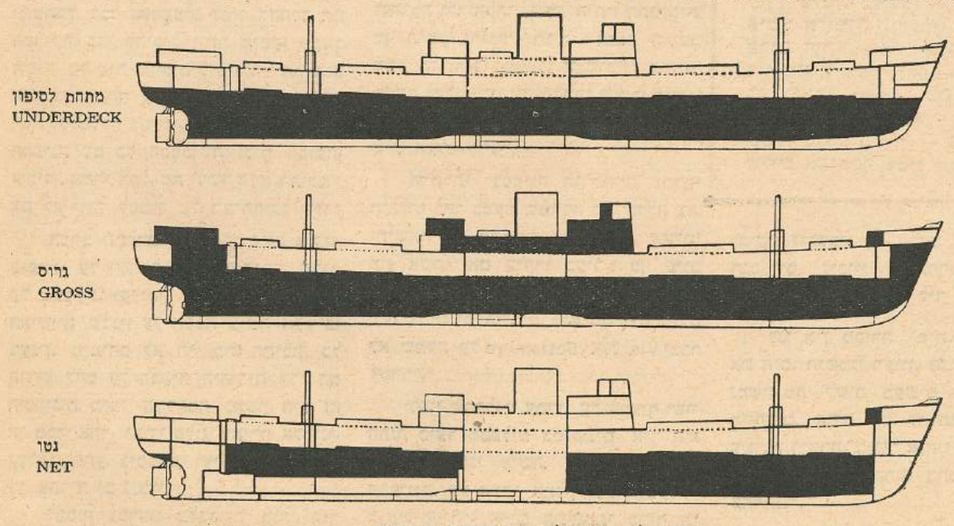
כתוצאה מכך, כאשר המדובר הנו בטונות גרוס או נט, הרי הכוונה היא לקיבול, ואין המדובר במידת משקל. טונג' גרוס הנו נפח האוניה, בטונות מעוקבים, הכולל את הגוף, מיבנים עליונים סגורים — אך אינו כולל חללים מסויימים אשר החשוב ביניהם הנם „החללים הפתוחים" כפי שהם נקראים מבחינה טכנית; וכמו־כן חללי הנוויגציה, כגון גשר הפיקוד, המטבח, וחדרי המדרגות.

הטונג' נטו הנו הנפח המיועד למיטען ונוסעים, ובכדי להגיע לטונג' זה נעשות הפחתות מוגדרות מהטונג' גרוס (ברוטו) עבור מכונות ההנעה — הפחתה זו נקראת: הקצבה לכוח ההנעה — מיכלי זיבורית, מגורי הצוות, וחללים אחרים אשר את נפחם מותר להוריד.

ישנו הסכם מעשי בין רוב ארצות הספנות אשר לפיו הן מכירות בתעודות הטונג' השונות של הארצות השונות; אך ישנו ניגוד בין הטונג' הבריטי והטונג' המקובל בתעלות סואץ ופנמה, והאוניות המשתמשות בתעלות פנמה וסואץ חייבות במדידת הטונג'ים השונים לפי הכללים של האוטוריטטות האלה.

(ג'ורנל ה„ברנסיסלנד גרופ" מאפריל 1957.

טונג' רשום ברוטו בצורה דיאגרמטית — אונית משא מסוג „שלטר דק" Shelter Deck טיפוסית.
Diagrammatic representation of BRITISH REGISTER TONNAGE — typical open shelter deck cargo ship.



הקצבה לכוח הנעה לפי חוק הספנות המסחרית.
Propelling power allowance in accordance with Merchant Shipping Acts

רב־חובל רוזנטל ז"ל

נולד בשנת 1898 בברמר־האון וירד לים בהיותו בן 14 כנער סיפון באחת מספינות־המפרש המיועדות לנסיעות ארוכות. בספינות אלה אמנם ידעו את מועד ההפלגה, אך תאריך ההגעה היה בבחינת נעלם, הנתון לשבט ולחסד בידי הרוח וה־סערה. בתנאים חמורים אלה קיבל רוזנטל הצעיר, היהודי היחיד בין הימאים המחוסנים מבני כל האומות, את הכשרתו הראשונה בשנים 1912 עד 1918. בשנת 1920 נשא לאשה את פרידה כהן, בת למשפחה יהודית וותיקה בברמר־האון.

לאחר שעמד בבחינות הקצונה שרת בתפקידים שונים של קצין סיפון באוניות־הקיטור של חברת „אולדנברג פורטוגיז ליין" עד עלותו ארצה, בשנת 1934, ב־תפקיד רב־חובלה של האוניה העברית הראשונה „עתידי" של חברת „עתידי", כשנכנסה לשרות אוניית־הנוסעים הראשונה „תל־אביב" שרת בה כרב־חובל משנה, ואחיו אמיל רוזנטל היה המהנדס הראשי באוניה. ב„תל־אביב" הכשיר ר"ח רוזנטל עשרות צעירים ישראליים למקצוע הימאות — ורובם משרתים כיום בחברתנו כרבי־חובלים או קצינים בכירים.

לאחר ש„תל־אביב" נמכרה ליפאנים הצטרף ר"ח רוזנטל לחברת „בחשון" כמומחה ומדריך להכשרת ימאים לעבודה בספינות עץ ודייג.

הוא רכש לחברת „בחשון" את ספינת־העץ „רחף", הכשיר אותה ואת צוותה להפלגה בים.

הוא קיבל את פיקוד הספינה ושט בה בהצלחה רבה בין חופי הארץ לקפריסין ולארצות הערביות השכנות. כאן התאכזר לו הגורל: באחת מהפלגותיה של „רחף" בשנת 1940, שעה שרב־חובל רוזנטל נשאר בחוף, נטרפה הספינה בעת סערה ונזרקה אל הסלעים בחופי קפריסין. בין אנשי הצוות שניספו היה גם בנו הצעיר גדעון, שזו היתה הפלגתו הראשונה בים.

בימי מלחמת־העולם השנייה, לאחר הפצצת נמל חיפה, קיבל על עצמו רב־חובל רוזנטל, את שליית המיכלית הצרפתית „פניקס", שעלתה על מוקש וטבעה בשטח הנמל. מאמץ של חדשים היה כרוך בשליית המיכלית והוצאתה מן ה־נמל. היה זה אחד ממבצעיו הרבים ש־הכשירוהו לתפקיד של נווט נמל חיפה, שבו שרת משנת 1944 עד יומו האחרון. בחוגי נמל חיפה ידועה היטב פרשת האוניה „אוסלופיורד", אותה הציל רב־חובל רוזנטל מתאונה חמורה. הדבר היה בשנת 1953, בשעת סערה בנמל חיפה. באומץ־לבו וידיעותיו המקצועיות המעולות עלה בידו להשיט את האוניה לתוך מבטחים ללא תקלות רציניות. כאות הוקרה למבצע נועז זה זכה בפרס מבעלי האוניה.

בשנת 1953 קיבל בחברתנו את פיקוד „חיפה" הראשונה. באוניה זו הגיע באחת מהפלגותיו לעיר מולדתו ברמר־האון, בה נתקבל בהתלהבות על־ידי של־טונות העיר.

חייו ופועלו של רב־חובל רוזנטל הנם מופת לאהבת הים. כל מאמציו היו נתונים להכשרת דור ימאים יהודים, באישיותו נתגלמה דמותו של הימאי ש־היווה גשר בין התקופה הרומנטית של אוניות־מפרש לתקופתנו, המשופעת ב־אוניות מודרניות משוכללות.

למשפחתו, לחבריו, לחניכיו ולציבור הימאים כולו — תנחומים על אובדנו.

מ. אברמסקי

יצחק סלוצקר ז"ל

יצחק היה ימאי לא רק ברמ"ח אבריו, אלא בכל מאודו ונפשו.

הוא אהב את הים, את העבודה בים, והיה ידיד ורע לכל הסובבים אותו, אינו נרתע מכל משימה קשה שהוטלה עליו, הן בארבע שנות לימודיו בבית־הספר לקציני ים, הן בשנות שירותו בחיל־הים הישראלי, בו שרת באחת היחידות אשר לא רבים המתגדבים אליה, והן בעבודתו בחברתנו.

בן 21 אביבים היה יצחק, זה עתה קיבל את דרגת החובל השלישי בה הגיע למשאת נפשו של כל נער, שאחת היתה מטרתו מילדות — העבודה בים.

קרה האסון, ואחד מאותם הנערים הבונים בגופם ובנפשם את צי הסוחר הישראלי, שאנו כה זקוקים להם, נלקח מאתנו ללא עת.

אבלים נעמוד כולנו, כל החרדים לגורלו הבריא של ציינו, כי זועזענו בהילקח מאתנו יצחק. וארשה לעצמי לצטט פסוק אחד מצעקות הכאב של האם השכולה על קברו: „למען צי הסוחר הישראלי, נפלת, יצחק!"

יהיה זכרך ברוך ודמותך נר לאלפי הנערים שיבואו אחריך.

יעקב ניכרון

פקודת־יום של מנהל בית־הספר לקציני ים בעכו לזכר יצחק סלוצקר ז"ל

בלב דווי, הנני מודיע לקדטים ולסגל ביה"ס שהקדט אברהם יצחק סלוצקר, בוגר ביה"ס הימי, מחזור תשי"ג, קפח את חייו בעת מילוי תפקידו על סיפון א/ק „הדר", ביום שבת, י"ז באייר תשי"ז, 18.5.1957.

קדט סלוצקר מסר את חייו כאשר מילא מקום של קצין שלישי במימי מפרץ פינלאנד.

אנו מתאבלים מרה על אבדן חיים צעירים אלה, שהנם קרבן נוסף, מבין משפחת תלמידי ביה"ס, על מזבח המאבק הנצחי בין האדם ובין הים החוזר וגובה, לעיתים, מס יקר מכובשיו.

בדמותו של קדט אברהם יצחק סלוצקר ז"ל מתגלמת שוב המידה הגדולה של דבקות במילוי החובה עד למסירות הנפש ממש.

נמשיך בפעלו ונשמור את זכרו הברוך בליבותינו לעד! בוה תהא נחמת משפחתו.

א. לוי, רב־חובל
המנהל

תנועת הנוסעים בדרך הים

מאי 1957 בהשוואה למאי 1956

כלל תנועת הנוסעים בדרך הים לישראל וממנה הגיע ל־4,862 נפש, לעומת 5,093 אשתקד, כלומר פחות כדי 5%. אוניותינו הוליכו 3,300 נפש, לעומת 3,379 אשתקד, כלומר פחות כדי 2%.

חלקן של אוניותינו בכלל תנועת הנוסעים עלה ל־72%, לעומת 66% אשתקד.

בנתיבי הים התיכון הגיע מספר הנוסעים הכולל ל־3,752 נפש, לעומת 4,139 נפש אשתקד, כלומר פחות כדי 9%.

אוניותינו הוליכו 2,394 נפש, לעומת 3,202 נפש אשתקד, כלומר פחות כדי 25%.

בנתיב ארצות־הברית הוליכו אוניותינו 906 נפש, לעומת 177 נפש אשתקד, כלומר עליה ב־411%.

מספר העולים שהגיעו ארצה נסתכם ב־11,097 נפש, לעומת 4,740 אשתקד, כלומר גדל כדי 134%. אוניותינו הוליכו 3,626 עולים, או 33% מכלל מספר העולים, והשאר באוניות חכורות על־ידי חברתנו.

2. סיכומים ינואר־מאי 1957 בהשוואה לינואר־מאי 1956

כלל תנועת הנוסעים בדרך הים לישראל וממנה הגיע ל־15,829 נפש, לעומת 19,006 נפש אשתקד, כלומר פחות כדי 17%.

חלקן של אוניותינו בכלל תנועת הנוסעים עלה ל־72%, לעומת 69% אשתקד.

בנתיבי הים התיכון הגיע מספר הנוסעים הכולל ל־12,854 נפש, לעומת 14,746 נפש אשתקד, כלומר פחות כדי 13%.

חלקן של אוניותינו בכלל תנועת הנוסעים בנתיב זה ירד ל־69%, לעומת 76% אשתקד.

בנתיב ארצות־הברית הוליכו אוניותינו 2,590 נפש, לעומת 1,919 נפש אשתקד, כלומר עליה ב־35%.

מספר העולים שהגיע ארצה נסתכם ב־34,813 נפש, לעומת 20,128 נפש אשתקד, כלומר גדל כדי 73%.

אוניותינו הוליכו 13,933 עולים, או 40% מכלל מספר העולים, אוניותינו החכורות — 58% ואוניות זרות — 2%.

כדורגל בניו־יורק

התחרות כדורגל בין נבחרת צוות א.ק. „ציון" ו„מכבי" ניו־יורק — התקיימה בניו־יורק ב־28 למאי 1957. המשחק הסתיים בתוצאות 3 : 5 לטובת „מכבי" ניו־יורק. בתמונה: שתי הקבוצות לפני ההתחרות.

עונת הפרי 1956/57 בהשוואה לעונת 1955/56

בחשבון תיבות גדולות נשלחו בעונת 1956/57, 7,504,000 תיבות לעומת 7,258,000 אשתקד; כלומר עליה כדי 3%.

אוניותינו הובילו בחשבון תיבות גדולות, 1,351,000 תיבות, לעומת 1,818,000 תיבות אשתקד; כלומר פחות כדי 26%.

חלקן של אוניותינו בכלל משלוחי הפרי ירד, איפוא, בתקופה האמורה ל־18%, לעומת 25% אשתקד עקב הסיבות דלקמן:

א. אי הובלת פרי למרחקים קצרים (רוסיה) שהגיע בעונה הקודמת לכדי 300,000 תיבות והיווה כ־16% מכלל הובלת הפרי באוניותינו בעונת 1955/6.

ב. מספר המסעות שאוניותינו עשו בהובלת פרי פחת, בעיקר מכוח העובדה שבמספר מסעות הרבילו יצוא אחר מן הארץ גם בתקופת עונת הפרי (מלט) ומחמת הפרעות ביציאה פרי ההדר באוניותינו בתקופת מבצע סיני.

חניכי בית־הספר הימי בעכו להפלגת לימודים ב„גפן" ב־א.ק.

26 מחניכי בית הספר לקציני ים בעכו, הפליגו ביום שני 15.7.57 ב„גפן" לקפריסין וצפון מערב אירופה. רב החובל באוניה להפלגה זו היה רב החובל אנריקו לוי, מנהל בית הספר.

זו הפעם השנייה שחברתנו נאותה לבקשת בית הספר ואיפשרה הפלגת לימודים מעין זו, המשתלבת עם הפלגה עסקית רגילה של אוניותנו. כזכור הפליגה הכתה המסיימת של בית"ס אשתקד, ב„גפן" „נחשון" לים האדריאטי. הפעם הורחב טווח ההפלגה עד לים הצפוני.

מן הנעשה והנשמע

סימפוזיון על ייעול הטיפול בנוסעים נכנסים ויוצאים, בנמל חיפה, נערך על סיפוני א.ק. „יש־ראל", בחסות מועדון „סקול" בחיפה. השתתפו כ־70 נציגי משרדי ממשלה, חברות נסיעות, תעופה וים.

★

הנהלת החברה אירחה את הנהלת המועצה לשיווק פרי הדר על סיפון א.ק. „תיאודור הרצל". התקיימה ישיבה משותפת והאורחים סיירו באוניה.

★

תלמידי בית הספר לפיקוד ומטה של צה"ל, היו אורחי החברה על סיפון א.ק. „ת. הרצל" ושמעו את הרצאתו של חבר ההנהלה מר צבי יחיאלי על החברה ואוניותיה. קציני האוניה מסרו הסברים על האוניה עצמה.

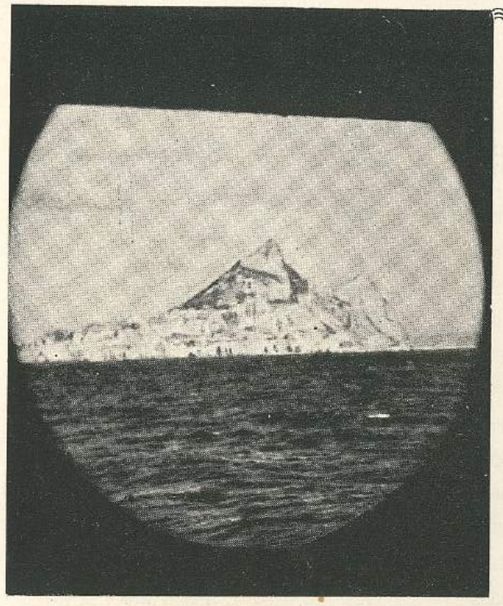
★

כ־1500 איש סיירו בא.ק. „ת. הרצל" בביקורה האחרון בנמל חיפה. בין האורחים היו מהנדסי העירייה, חברת „עוגן", חיל הים, „אשד", עיבדי ביטוח לאומי, עובדי חברת השילומים, משרדי הבריאות והפנים בחיפה.

חוזה עבודה ליורדי ים 1957/58

קיבלנו בכתב את כל תביעות איגוד הימאים בקשר לשינויי התוזה הקיים. המדובר בינתיים על הקצינים והימאים. טרם התחלנו לדון בתוזה של רבי־החובלים והמכונאים הראשיים.

נתקיימו מספר פגישות בין הנהלת החברה לבין נציגי האיגוד. סיכום עד כה החלק הדן בבעיות החוקה. טרם נידונו הבעיות הכספיות.



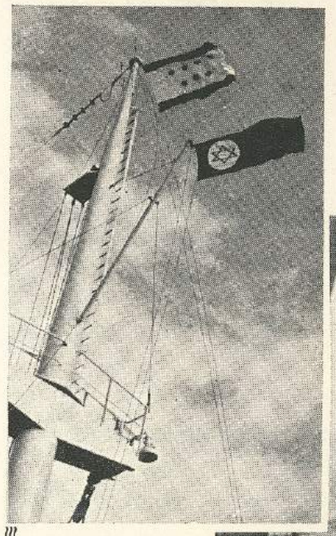
תחרות הצילומים של „תורן"

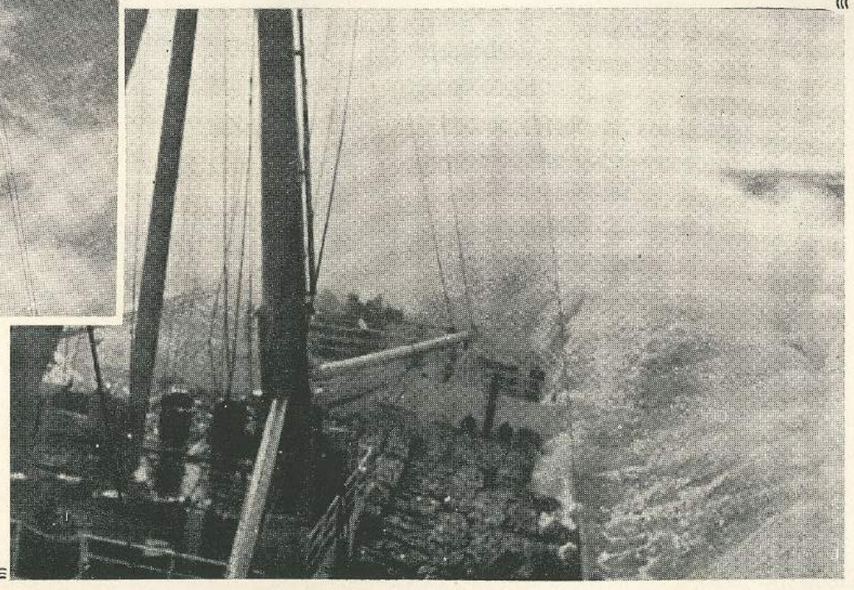
מבין הצילומים שנתקבלו במערכת נבחרו שלושת הצילומים המופיעים בעמוד זה.

בפרס ראשון זוכה **דניאל קלר**
קצין שני ב„גפן"
בעד הצילום **„סלע הגיברלטר מחלון האוניה"**

בפרס שני זוכה **רב־חובל ב. ברקוביץ**
בעד הצילום **„זנב הוריקן מכה באוניה"**

בפרס שלישי זוכה **יוחנן ליפמן**
מאנף המיטענים במשרד תל־אביב
בעד הצילום **„שני דגלים על התורן"**





שלחו צילומים להתחרות!

מצבת אניות „צים" ב־20.6.57

שם האוניה	שנת הבניה	טונג' גרוס	מעמס	מספר הנוסעים	מהירות בשרות (קשר)
א.ק. „ישראל"	1955	9853	6658	313	18
א.ק. „ציון"	1956	9855	6713	313	18
א.ק. „תאודור הרצל"	1957	9913	2800	550	19
א.ק. „ירושלים"	1913	11015	6700	768	15
א.ק. „ארצה"	1930	3213	1362	393	11.5
א.מ. „שומרון"	1955	5430	6740	12	15.5
א.מ. „יהודה"	1955	5013	7037	12	13.7
א.מ. „תפוז"	1954	5012	6924	12	13.7
א.מ. „דגן"	1954	5013	6924	12	13.7
א.מ. „קדמה"	1955	3126	4350	—	13
א.מ. „גלילה"	1955	3128	4350	—	13.8
א.מ. „רימון"	1951	2373	3998	12	13
א.מ. „תמר"	1951	2372	3998	12	13
א.ק. „הדר"	1949	2574	3440	12	11.5
א.ק. „גפן"	1951	2067	3600	8	11.3
א.מ. „אתרוג"	1950	1845	3050	5	13.3
א.ק. „צפונית"	1937	2992	5235	—	10
א.ק. „נחשון"	1937	1342	2610	—	10.5
א.ק. „אברהם גרץ"	1920	5686	9370	—	10
א.מ. „עתלית"	1955	898	1554	—	12
א.מ. „אשקלון"	1955	898	1554	—	12
א.ק. „חיפה"	1956	12676	18700	—	15.5
ס"ה 22 אוניות		106,294	117,667		

צים חברת השיט הישראלית בע"מ סוכנים כלליים: שהם שרותי הים בע"מ