

# יום אלים

עתו לימאי ועובדי אניות משא. אל-ים. בעים • גליון מס. 11 • קיץ תשכ"ה • יולי 1965

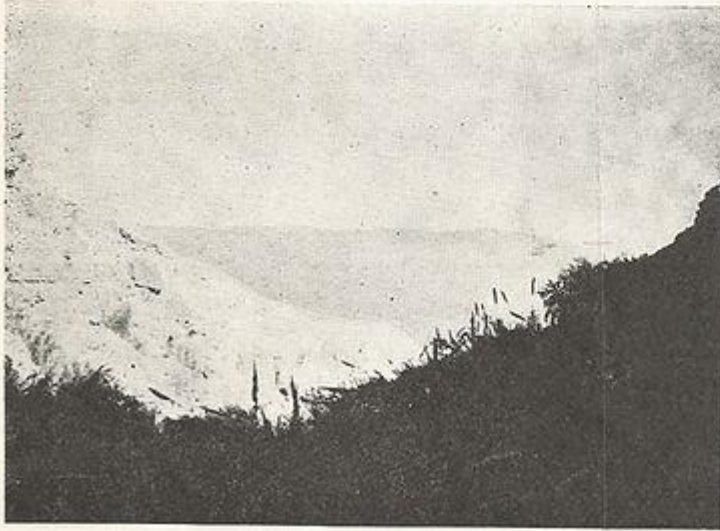


# חילוני ליל



## עדשה ימית

בחול המועד פסח נערך טיול אל הער-  
בה, סדום ועין גדי, בו נטלו חלק עובדי  
החברה. כמזכרת מן הטיול המוצלח בחרנו  
לפרסם בגליון זה תצלום של אחד העוב-  
דים אשר הצליח לבטא, ולו במעט, את  
ההוד הפראי של נוף הערבה.



חוינו כמצעד-צה"ל, אשר נערך  
ביום העצמאות בתל-אביב. יחד עם  
רכבות הצופים נעצנו עיניים סקרניות  
ומתפעלות כאותם „סינארים“ לבנים  
ומאורכים, הידועים כטילי „הוק“.  
הלב רחב למראם של הטילים רבי-  
העצמה והמהין הללו ולידיעה כי  
למדינת-ישראל נוסף מימד-כוח חדש  
ככל אחד מרכבות הצופים ברכנו על  
כוח-ההרתעה החדש, המצטרף אל  
שאר כלי-הלוחמה שלנו.

אך לנו, כאנשים הקשורים אל הכי-  
רת „אליס“, היתה סיבה נוספת לת-  
חושט גאוה והתפעמות: ידענו כי  
טילים אלה — ועוד רבים אחרים —  
הובאו על סיפונה של אחת מאניות  
החברה. וברגע שהלפו על פנינו  
זכרנו, כי הם לא הובאו בסתם סחוי-  
רה שיגרתית, אלא כמטען של כבוד,  
אשר תמורת הובלתו לא כיקשה  
החברה כל שכר.

שכן, הכאתם לארץ של הטילים  
ושאר הציוד והאביזרים הנלווים אלי-  
הם, היתה ככחינת תרומה אשר  
הריטה החברה למען ביצור כוחו של  
צה"ל, למען האדרת כטחונה של  
המדינה.

אין, איפוא, תיסה כי את הרפור-  
טו"ה המצולמת המרכיזית של גליון  
זה הקדשנו למאורע הכאת הטילים  
ארצה. מסיכות מוכנות נכצר מאתנו  
לספר את הסיפור כולו ונאלצנו להתי-  
סיר הרכה פרטים. אבל ייתכן ויבוא  
יום בו נוכל לספר מעל דפי עתון זה  
את הסיפור המלא על הבאת ה„הו-  
קיס“ וכל מה שקדם לזה.

המערכת



בפרס בן 10 דולאר זוכה  
גדעון פישמן, א/מ „הרסיני“  
על צילומו המוצלח.



## מה נשמע?

א/מ „ערד“ מרימה תרומה  
ליער אלי כהן

צוותה של א/מ „ערד“ שביקר זה לא  
טכבר בארץ הרים תרומה בסך — 460 ל"י  
לקרן שהוקמה ושטרתה לנטוע יער על  
שמו של אלי כהן הי"ד. חברתנו הריטה  
אף היא תרומה בגובה אותו סכום ושולחת  
את ברכתה לצוות האניה.

האיגוד הארצי לימאים מודיע כי גם  
השנה הוא עומד לקיים קייטנה לילדי  
ימאים בחודשי הקיץ. הקייטנה תהא פתוחה  
משך 10 ימים ומיועדת לילדים בגיל 6—14  
בלבד. גם השנה החליטה חברתנו להש-  
תתף בתוצאות דמי הקייטנה של ילדי  
ימאינו.



לטבח שני — אהרן פיפר הטובד על א/מ  
הר"רמון שולחים נשיקות מן הבית אמא  
ספני ואבא יגין. שמור על עצמך —  
מוסיפה אמא...

אבא, אמא, יוסי ולבי, משפחתו של  
משה נאור — נער מכונה על א/מ, הר"  
רמון — שולחים חיוכים חמים אל האח  
ברחבי היס. יוסי מקוש מתנה, גם אחיו,  
בעצם (למטה).

ליעקב בורג' — נגב על א/מ, תל-אביב"  
— דרישת שלום חמה מוסרים אבא —  
אברהם, אמא — יוליה וכן מירה, יגאל  
וגדי. הם, כמובן, מתגעגעים מאד (למעלה).



א/מ, הר"גלבע" — הפליגה מהגולף בני  
חצית יוני עם מטען המיועד ליוון, משם  
האניה חוזרת לגולף לטעון מטען של  
דגים המיועד לחיפה.

א/מ, הר"גלעד" — הפליגה מארה"ב  
במחצית יוני לנימאייקה לטעון מטען  
לפריקה באנגליה. משם מפליגה ליעד  
שטרם נקבע. (המשך בעמ' 4)

א/מ, הר"כנען" — הפליגה בתחילת יוני  
עם מטען דגים המיועד לאיים הקנא"  
ריים. משם תימסר בחכירת זמן להובלה  
ליפן.

א/מ, הר"כרמל" — תפליג מניו-אורליאנס  
בתחילת יולי עם מטען של תירס המיועד  
לחיפה. מחיפה חוזרת האניה לארה"ב  
ליעד שטרם נקבע.

## נתיבים רחוקים

א/מ, "ערד" — הפליגה מחיפה במחצית  
יוני למארטו אורזו בונצואלה. שם  
תמסר בחכירת זמן להובלת עפרות ברזל.  
הנמל הראשון לאחר פוארטו אורזו —  
מוביל בארה"ב.

# זרקור על...

לודוביג אייזיק  
אייזיק

ללמוד ולעמוד בבחינות סמיכות למכר נאי ראשון. לאחר שעמד בבחינות עלה על "הרגלבוץ" ואחרי כמה חודשים נמ" סר לו התפקיד של מכונאי ראשון. שנה תמימה היה עליו לשרת בדרגה זו כדי לזכות בה כמוסמן. זה היה ב־1963. בתחילת 1964 ירד שוב לחוף כדי ללמוד ולעמוד בבחינות של מכונאי ראשי — הדרגה הגבוהה ביותר. כעבור שמונה חודשים זכה גם בכך. הגה כי כן, שמונה שנים ארכה לו הדרך ממכונאי מתחיל עד מכונאי ראשי. וזו מה שנקראת עליה מהירה. מאז ועד היום הוא משרת על "הר סיני".



לודוביג אייזיק

זו שהיו של המכונאי הראשי על "הר סיני" לא יהיו חד־גוונים ומשעשמים. כתוצאה מן ההתארגנות הוּו השתנה תפקידי וממדיו התרחבו — מסביר לנו לודוביג אייזיק — בהתאם לסידור החדש אין יותר מתלקת סיפון ומחלקת מכונות בנפרד. קיימת עכשיו מחלקה אחת, מחלקת קת'אחזקה, המקיפה את עובדי שני המקצועות. זהו כמובן מהפכה גדולה בימאות ויש בה משום שבירת מסורת ארוכה והר גלים שקשה להינתק מהם. אבל אין שום ברירה ושום קומפרומיסיים. צריך ללכת עם הזמן, אחרת נשארים מאחור.

"שיטה חדשה זו כרוכה בהרבה בעיות — ממשיך לודוביג אייזיק — מפני שברור שהמכונאי לא מתלהב לעלות ולבצע עבודה על הסיפון, או להשתתף בניי קוי מחסן. וצריך לזכור כי עד כה היו המכונאים והסיפונאים שני עולמות נפרדים. היום צריך לגשר ביניהם ולטשטש את כל ההבדלים. וזה לא כל כך פשוט. כמובן שזה יסתדר, מפני שזה מוזכר להסתדר. שום דבר לא יועיל. יהיו קצת קשיים עם הוותיקים, שבמשך כל שנה תיהם על הים התרגלו למושגים המקובלים. לא יהיו כל קשיים עם ימאים חדשים מפני שבשבולם הסידור החדש יהיה דבר המובן מאליו.

"הפעלת השיטה החדשה והעיקוב אחריה תופשים עתה חלק ניכר מזמני בים וממצוי. אני לומד ומדווח לחברה, כדי שיסיקו מסקנות לגבי העתיד. שכן, במידה מסוימת אנו משמשים כשפני נסיון לקראת הגעתן של שתי האניות החדשות. הניבנות עכשיו ביפן ואשר, כפי שידוע, תהיינה כבר אוטומטיות".

(המשך ממסוד 3)

א/מ: "הר־רמון" — מיקה מטען של מכונות במילדלפיה שבארה"ב במחצית יוני. מטעם הפליגה לרפובליקה הדומיניקנית לטעון מטען המיועד לאירופה.

א/מ: "הר־סיני" — הפליגה מחיפה בתחילת יולי לקנדה לטעון מטען של דגנים המיועד לחיפה.

א/מ: "הר־תבור" — הפליגה ביוני מונקובר בקנדה עם מטען של עצים המיועד לנמלי הים התיכון וחיפה. מחיפה האניה מפליגה ליעד שטרם נקבע.

א/מ: "תל־אביב" — הפליגה מאיי הפיליפינים בתחילת יוני עם מטען של עפרות ברזל המיועד לנוף, מטען תימסר בתכנית וזו להובלת בוקסיט.

האם היו לו מקרים מיוחדים, אותם כדאי לציין?

"לא, שום דבר מיוחד, — מושך לודוביג אייזיק בכתפיו — לא היו לנו פני צירים, לא היו הרפתקאות, הכל דפק בסדר. לא טבענו, לא התפוצצנו, לא נש"רפנו. סתם הפלגות שיגרתיות, כפי שצריך להיות באניה טובה עם צוות טוב".  
הכל רגיל, שיגרת, בלי בעיות החורגות מתחום המורגל. כלום אין זה מתחיל לשעמם? מסתבר שלא. בפרט שעידן האוטומטיזציה כבר עומד בפתח ויש לקדם את פניו, להיות נכונים להשתלב בו.

"הר סיני" היא האניה הראשונה של החברה, בה החלו בריאורגניזציה לקראת הערכות המתחייבת מקבלת שתי האניות החוזיות. בהן כבר תהיה מופעלת הלכה למעשה שיטת האוטומטיזציה. די בעבודה

כרגיל אצלנו — לא אביו ולא סבו היו ספנים. הוא עצמו, עד גיל בחרות, לא חלם על קשירת גורלו עם המים המלוחים. הם היו משפחה רומנית־יהודית רגילה למדי: לאבא היתה חצי חנות מכולת חצי מסעדה. בשבתות וחגים היו הולכים לבית־הכנסת.

הוא — לודוביג אייזיק — למד מכר נאות, בבית־ספר "אורט" ברוטניה. בסוף 1948 עלה ארצה וגוייס ישר לצבא. לאחר שחרורו עבד כשש שנים בבתי־הזיקוק בחיפה. רק כשהיה בן 27 החליט לנסות את הים. הוא התקבל לעבודה על מיכלית בשם "ירקון", שהיתה שייכת לחברת "סחר־וספנות". מאחר והיה עמו נסיון לא מועט במכונאות, התקבל כקדט־מכונאי נות וכעבור חודשים זכה בדרגת מכונאי רביעי.

הוא שירת על "ירקון" זמן מועט. מיכלית נרשנה זו, שנבנתה עוד ב־1918, סיימה את הקריירה שלה ויחד עמה סיימה את הקריירה חברת הספנות שהפעילה אותה. לודוביג אייזיק, ש"רעל" הים כבר נמסך בדמו, חיפש אניה אחרת. הוא התדפק על דלת משרד "אג" ים, ונתקבל לעבודה על "ים־סוף".

זו היתה אניה ישנה, אבל לעומת "ירקון", שהיתה זקנה ממנה, היא נראתה לי כאנית־פאר חדשה, — נזכר לודוביג אייזיק — כעבור חודש הוענקה לי דרגת מכונאי שלישי. גם על אניה זו עבדתי עד הסוף. כלומר, עד שהוצאה מן השרות.

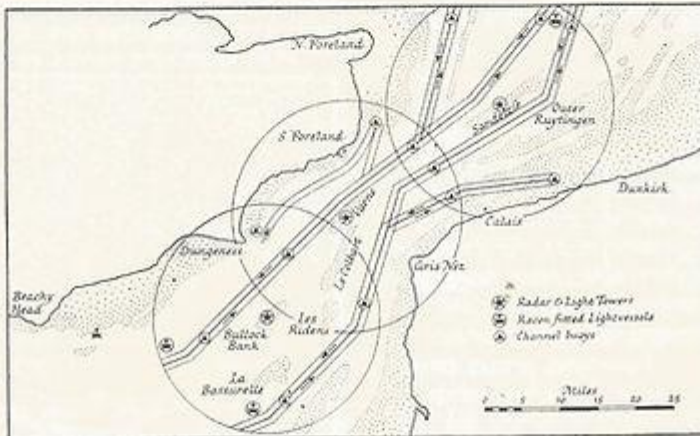
מותה של "ים־סוף" היה מיפנה בדרכו המקצועית של לודוביג אייזיק. הוא עלה לעבוד על "הר־כנען", המונעת במנועי דיזל. דבר שהווייה לגביו חידוש. לאחר כמה חודשי עבודה ירד לחוף, כדי

מאת :  
רב חובל  
יעקב המל

# בקורת שיוט

יד אניות הבאות ממול במרחק קטן מפאת חוסר מקום או ברירה. מספר האניות על מסך המכ"ם אינו מאפשר קביעת כיוון השיוט ומהירות ע"י סימון בלוח תמרון. ברור היה לאותם רבי חובלים, שהחוק היבש דורש מהם "בראייה פחותה" להאיט ועמדת המחוקק היא שאילו כל הקשורים היו מבצעים תקנות 15 ו-16, שום אניה בעולם לא היתה מסתכנת בהתנגשות. אבל לפי דבריהם חוק זה לא ניתן לביצוע באזורי צפיפות כמו התעלה האנגלית, מקום בו לא המהירות היא הנורם להתנגשות אלא הצפיפות. לפי דעת רבי חובלים הללו רק הכוונת השיוט יכולה לפתור את הבעיה.

גישה משמר החור פים של ארה"ב במח" קרו היתה שראשית יש לאתר סיבות ההתנגשויות בצורה סטטיסטית, על מנת למצוא מה הן נקודות התורפה. הטבלה הבאה מוכיחה כי שיוט בצד הלא נכון של התעלה כגורם עיקרי להתנגשות, עומד במקום השני בטבלת המקרים ש"נבדקו. יש לזכור כאן שבמקרים רבים ש"נבדקו ומצוינים בטיבלה למטה "שיוט בצד הלא נכון של התעלה", היה גורם נוסף לגורם העיקרי, לוח ההתנגשויות לפי סדר הסיבות לגרימתן, כפי שהוכח ע"י משמר החופים של ארה"ב.



הצעה לרשת הכוונה מהחוף

הסיבה :

77	מהירות יתר
58	שיוט בצד הלא נכון של התעלה
45	אי מתן סימן בצופר
29	כלי שיט משיג, אבל לא פונה דרך
27	חרטום מול חרטום ופניה שמאלה
24	כלי שיט הוצים, שנדרשו, אך לא פניה דרך
21	פינוי מועט מדי או מאוחר מדי
15	אי עצירת מכוונת או שיוט אחורה
12	רוח ים או זרם כסיבה עיקרית
9	עצמה מועטת מדי של המכוונת
6	אניה מושגת לא שטרה על כיוון השיוט

בניתוח נוסף של הנושא שנערך ע"י משמר החופים של ארה"ב, — מצאו שהגורמים העיקריים להתנגשויות מתגבשים סביב ההכללות הבאות :

מאמר זה הוא המשך של המאמר על ערפל מכ"ם והחוק הימי שהתפרסם ביומן "אלי"ם" האחרון.

עם ריבוי מקרי ההתנגשויות בים, נוכחו כי אין די בחקיקת חוקים יבשים, ואין לסמוך על התקנה שהם יישמרו על ידי ציבור הימאים. ממדי האניות של היום, השוקע שלהן וכוסר התמרון המוגבל עקב גודלן, דרש גישה מחודשת לנושא כולו, חיפוש אחר סיבות מניעים ועקיפתם.

פעולה זו נעשתה במקביל על ידי מספר גופים ימיים בעולם: משמר החופים של ארה"ב, מכון הניווט הבריטי, מכון הניווט הגרמני, חברת הדלק הבריטית-הולנדית "של" ומספר רבי חובלים שנטלו יומה פרטית. לכל הגופים האלה היה ברור שצורה מסוימת של ביקור רתי"שיוט (Traffic Control) הצטרך ל"י" יוקבע בעתיד הקרוב. אולם צצו כאן שני סימני שאלה:

1. יחס ציבור הי"מאים, היתה סברה בקרב הממשלות וגור פים אחרים, שרביי החובלים בכל העולם יתנגדו לכל צורה של הגבלת חופש השייט שלהם והכ"וונתם לנתיבים קבועים וכחוצאה מכך יתעלמו מן החוק.
2. השיטה, על בסיס איזה חוק קיים, אפשרי הדבר? ומה תהיה השיטת שבה יכונו את השיוט בנקודות תורפה?

## יחס ציבור הימאים

אחד האיזורים החמורים ביותר מבחינת ההתנגשויות בים והצורך בבקרת-שיוט היא התעלה האנגלית. מכון הניווט הבריטי, בשיתוף עם המכונים המקבילים של גרמניה וצרפת, ניגש לבדיקת בעייה זו ע"י שליחת שאלון ראשוני ל-5,000 רבי חובלים, בשאלון זה נשאלו על יחסם לביקרת-שיוט בכלל ובתעלה האנגלית בפרט.

התוצאה היתה מפתיעה. מתוך 3500 רבי חובלים ששלחו תשובה קבעו 95% כי ביקרת-שיוט היא הכרחית בכלל ובתע"לה האנגלית בפרט. בסיכוב שני של שאלות, שנערך ע"י המכונים הנ"ל, על בסיס שיחה אישית עם רבי-חובלים, ניתנה תשובה יותר מפורטת לנושא.

רבי-חובלים הדגישה שלמרות השיכולים בציוד מכ"ם, הם (עקב ריבוי המטרות על מסך המכ"ם) מוכרחים לעבור על

ה. מרבית העבירות התייחסו לתקנות 16-18-25-29, דבר המראה שבעיית פעולת התימרון או הגבלת פעולת התימרון מחייבת פתרון דחוף.

ט. מספר ההתנגשויות בהם האשמה היתה מכנית, נדירה מדי מכדי ציון.

האם ההתנגשויות בנתיבים צפופים מראים על ליקוי בהכשרה יחיד של לאומיים שונים?

טבלה שפורסמה על ידי לידס במסגרת בדיקת לאומיות של האניות המעורבות בהתנגשויות בים הצפוני, בנתיבי נמדי (Nemedri) מראה שאין כל קשר עם הלאום. מספר הודגלים המעורבים עמד ביחס ישר למספר האניות אשר מאותו לאום בים הצפוני בשייט במשך השנה.

להלן טבלת הלאום של 104 אניות אשר היו מעורבות בהתנגשויות בים הצפוני בשנים 1959-1963: —

גרמניה	—	25	—	נורוגיה	—	2
הולנד	—	15	—	טורקיה	—	2
שבדיה	—	9	—	פנמה	—	2
אנגליה	—	9	—	שוויץ	—	1
דנמרק	—	4	—	ספרד	—	1
ליבריה	—	4	—	הודו	—	1
בריה"מ	—	4	—	פינלנד	—	2
ארה"ב	—	3	—	איטליה	—	1
יוון	—	3	—	פורטוגל	—	1
בלגיה	—	3	—	לבנון	—	1
פולין	—	3	—	אנית מגדלור	—	1
צרפת	—	4	—	לא ידוע	—	1

האם יש קשר בין סוג (טיפוס) האניה לבין מספר ההתנגשויות באזורים צפופי-שייט?

בניתוח נוסף של 104 אניות לניל, אנו רואים שיש קשר ישיר אבל אינו בולט במיוחד. יש סברה שמיכליות מפנים ומפונים יותר עקב חומר המתלקח שהוא מטענם. אניות המפי ליגות בשייט מקומי גורמות ליותר התנגשויות ויש סברה שהסיבה היא, כי הפיקוד, בסומכו על הידע המקומי שלו, "חותך פינות" בהתעלמו מבעיית הצפיפות המקומית. (בימים מסוימים עוברות 2400 אניות לאורכה של התעלה האנגלית, כלומר: 100 לשעה בכל נקודה).

#### טבלת סוגי האניות המעורבות בהתנגשויות בים הצפוני בשנים 1959-1963

מיכליות	—	5	—	אניות מלחמה	—	1
מטען יבש	—	60	—	ספינות מגדלור	—	1
ספינות חופים	—	21	—	ספינות עוגנות	—	3
ספינות דייג	—	8	—	בלתי ידוע	—	3
ספינות גרר	—	2	—			

הנתונים שהובאו למעלה מראים בכרוך שרק על ידי בקרת השייט בנתיבים צפופים אפשרי להתגבר על המספר הרב והולך של התנגשויות באזורים אלה.

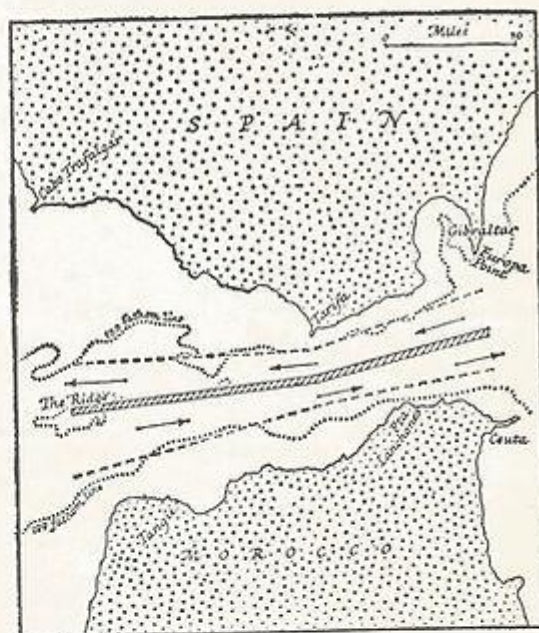
כאן אין הגורם האנושי הסיבה העיקרית לגרימת ההתנגשויות, אלא הבעייה הטכנית, שאפשר להכליל אותה במשפט אחד: כאשר צפוף ואין סדר מתנגשים...

א. יותר התנגשויות בחורף מאשר בקיץ.

ב. קורלציה (Correlation) בין מספר ההתנגשויות ביום לעומת הלילה. עקומה סטטיסטית הראתה בבירור, שיותר אניות מתנגשות בלילה מאשר ביום. מינימום ההתנגשויות בשעה 11.00 בבוקר. מחבר המאמר רוצה כאן להפנות תשומת לב הקוראים שבשעה זו, ברוב האניות, רב החובל ואף החובל השני מצויים בגשר, נוסף לקצין המשמרת (החובל השלישי).

ג. אניות בעלות גודל שווה מתנגשות פחות מאניות בעלות גודל שונה. זה מראה בבירור שבאניות בעלות גודל שווה קציני משמרת יודעים את כושר התימרון של השניה ומעי ריכים נכונה יותר את פעולותיה.

ד. רוב ההתנגשויות, במעברים צרים או בעת שנתב באניה או במקום שידע מקומי דרוש לשם בטיחות. מחקר נוסף מראה ש-59% מההתנגשויות בעולם קורות במקום שחל עליו סעיף 25 (תעלה צרה); 52% מיתר ההתנגשויות אירעו במקום שמצב גיאוגרפי הייב את שתי האניות להפליג הרטום מול הרטום (למרות שלא היתה תעלה צרה).



הצעה לשייט הנתיבים במיצר גיברלטר

ה. יותר התנגשויות קורות במצב של ראות מאשר בחר סר-ראות. 40% מההתנגשויות בלילה בראות מעל 5 מיל, 21% באור היום מעל 5 מיל, יתרת 39% הם מקרים של ראות פחותה מ-5 מיל ביום או בלילה.

ו. במחצית המקרים לא ניתנו סימנים קולניים כפי שהתקנות דורשות זאת.

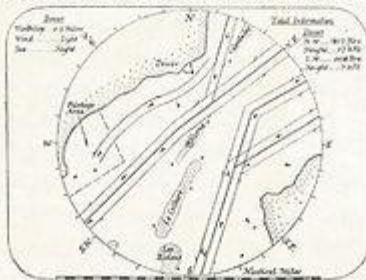
ז. ידיעה ראשונית על הימצאות האניה השניה היא ברוב המקרים בתצפית ראייה. רק 10% ראו לראשונה את האניה במכ"ם, ורק ב-3% מהמקרים היה המגע הראשוני באמצעות אותות קולניים.

פית רבה, אבל מבטיחה את התוצאות הטובות ביותר לזמן ארוך. השיטה בכללה מבוססת במקצת על שיטת הבקרה הנ"הוגה במטוסים לפיה מתקרב המטוס לשדה התעופה בנתיבים קבועים מראש ותוך בקרה מצד מגדל הפיקוח.

ניקח לדוגמה את התעלה האנגלית: — יסומנו במפות מספר נתיבים בהם יהיה אפשר לעבור התעלה לאורכה. ב־3 המקומות במרכז התעלה יוקמו תחנות מכ"ם, אשר ישרו תמונת מכ"ם בטלביזיה למרכז בקרה בחוף. אניות מגדלור בהתחלת הנתיבים ידווחו למרכז הבקרה על האניה הנכנסת לנתיב (כולל שם — לאום — מהירות — ולאן מועדת האניה). בשידור „חדשות האוור“ לימאים יאמר כל שעה מספר האניות בכל נתיב, הצפיפות, מצב הים — ראות וכו'. רב החובל יוכל לבחור לעצמו הנתיב שבו, לפי דעתו, המעבר הנוח, הבטוח והמהיר ביותר.

התחנה המרכזת תשדר על שלושה ערוצים תמונת טל־ביזיה, של מפת כל אחד משלושת איזורי המכ"ם שבפיקודה, על תמונת המפה תהיה מורכבת תמונת המכ"ם שנתקבלה מאותו איזור.

דוגמת תמונת מכ"ם משולבת עם מפה ניתנת להלן:

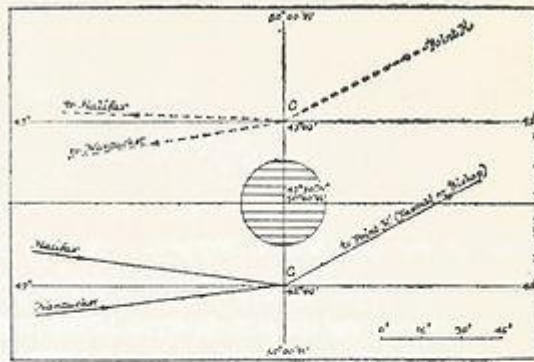


דוגמת תמונת מכ"ם ומפה משודרת בטלביזיה

התמונה יכולה לכלול ידיעות מודפסות של מזג אוויר, גאות ושפל, וכדומה. ר"ח יראה עצמו שט על גבי המפה ובמידה ויש לו ספק לגבי מיקומו, יופיע כל 15 דקה חץ על המפה שיציינ כל אניה שהודתה בעת כניסתה לנתיב, בצירוף שמה ומהירותה.

תכנית זו מחייבת כל אניה לשאת מכשיר טלביזיה, אבל מאחר והכוונה כאן לאפשר השימוש במכשיר טלביזיה רגיל, ההוצאה הכספית נראית כקטנה יחסית. רצוי לציין ששיטה זו תאפשר את אשר קוראים מסירת הכלי Forwarding, כלומר רשת טלביזיה משולבת עם מכ"ם, שהתקנה בכניסה לנמל יכולה „לקבל“ האניה מהתחנה המרכזת את הפיקוח על התעלה האנגלית ולכוון אותה לפתח הנמל, ואפילו להכניסה פני־מה. ושוב, בעיית השפה המשותפת ואיטון מוקדם יהיו תנאי להצלחה. אין ספק שאנו עומדים על סף של שינוי יסודי בשטח שהיינו רגילים לקרוא לו חופש־השייט. כבר בשנים הקרובות נחיה עדים להתקנת אמצעי בקרה אלקטרוניים על השייט במפרצים הנמצאים בבעלות בלעדית של מדינה אחת והצעות להסכמים בין־לאומיים נמצאים בשלב מתקדם.

במעברים צרים כמו התעלה האנגלית, מיצר בביאל־מנדב, מיצר גיברלטר, ועוד, יקימו טמשלות, בשיתוף פעולה רשתות מיצוף, ידפיסו מפות בהן מסומנות „המלצות“ לנתיבים ואנו נוותר על קצת חופש ונצבור הרבה בטחון.



הצעה לניתוב בצומת דרכים

## השיטה

הרעות על שיטת ביקורת־השייט חלוקות היום. מאחד אותן רק הידע שצריך לעשות משהו בנידון. להלן מספר הצעות לביקורת־שייט, אשר, קיבלו תמיכתם של ארצות או גופים ציבוריים.

### 1. שיטת קשר תג"ם

מצדדי שיטה זו הם בדעה שהסיבה להתנגשויות היא חוסר הקשר בין האניות. הם מסכימים שכל אניה צריכה להפליג ככל הניתן בורם שיוט מכוון מראש (ראה תקנה 25, תעלה צרה), אבל חיוני לדעתם הקמת קשר דיבור ישיר בין שתי אניות המופיעות במכ"ם והמתקרבות זו לזו. לפי דעתם דבר זה יאפשר השתלבות קשר דיבור תג"ם מתחנות תצפית בחוף לצורכי תדריך והכוונה ואפילו הכוונת אניה לתוך נמל ללא נתב בעת סערה, כאשר נתב אינו יכול לצאת מהנמל.

### 2. שיטת הנתיבים

מצדדי שיטה זו ממליצים להפריד לחלוטין בין זרמי השייט העיקריים ע"י אזור מפורז שבו השייט יהיה אסור לחלוטין. אזור מפורז יראה על מסך המכ"ם ע"י מצופים מיר־חדים הניתנים לזיהוי מיוחד במכ"ם. ברור ששיטה זו דורשת יצירת נקודות צומת, מאחר ויש אניות החייבות להצות את הנתיב הנגדי על מנת להגיע לנמל הפצם. במקום זה תהיה אניות־מגדלור וכל האניות תפלגנה סביבה במעגל, כפי שנהוג כיום בעיגול צומת כבישים.

מתנגדי השיטה טוענים כי היא תגרום שמספר ההתנגשויות שלפני כן היו פזורים לאורך כל הנתיב הצפוף, יתרכזו עכשיו ליד הצומת שבו יפגשו כולם. מצדדי השיטה, טוענים לעומתם שנקודות צומת ניתנות לשליטה ע"י ביקורת מכ"ם בשילוב עם מקלט פשוט, בו אניות מגדלור מוסרות איהו נתיב ממשיך לשוט ואיהו נתיב ממתין, כפי שנהוג כיום ע"י תמרורי אור בכבישים. ברור שקיימת כאן בעיית שפה משותפת ומשמעת, כי מספר אניות אשר אינן נשמעות להוראות ספק הצומת, יגרמו לנטישת השיטה ע"י היתר. כמו כן ספק הוא אם השיטה ניתנת לביצוע בעת סערה, כאשר כושר התימרון של האניות מוגבל עקב תנאי הים.

### 3. שיטת הכוונה מהחוף

שיטה זו היא המתקדמת מכולן. היא דורשת השקעה כס־

# אבנר קראוס

## הבן שהלך בעקבות אביו

ולבית. קשתה עלי הפרידה מהאנית. ואז ידעתי שהים הוא. כנראה, היעדר שלי."

### אל העולם הגדול

מיד עם גמר הלימודים במבואותיים החל מחור על פתחי חברת "אלי" ביולי 1963 עננה בחיפה. הר"גלבו" והוא נתקבל בה בחור חנוך-משק, אם כי שאיפתו היא הסיפוק. תוך כדי נסיעה נתרצו לו והעז בירוהו למחלקת הסיפוק.

כך החלה פרשת הפלגות ממל למל, כשהוא רואה, לראשונה בחייו, ארצות חד" שות ונמלים זרים. החוויות היו עצומות. הפליגו לסיציליה ומשם לקורפוס-קריסטי שבארה"ב. שם צרפוהו אל חלק מן הצוות שעזב את האניה על מנת לעבור לאניה "הר-גלעד", שיצאה מיפן לעבר פנסמה. כדי להגיע אליה טסו מקורפוס-קריסטי לגולף-שם עלו על אניה שבדית שהביאה אותם לפנסמה. בפנסמה זכו לחופשה של 14 יום. עד לבואה של "הר-גלעד". עם "הר-גלעד" הובילו בננות בקו מרכז-אמריקה — בניו-יורק. עד שיצאו עם מטען בננות לעבר המבורג ומשם הפליגו לחיפה על מנת לטעון פרי הדר לנמלי יעד בקנדה וארה"ב. אחרי חודשים רבים זוכה אבנר לשוב למר' לדת. עמוס חוויות לעייפה. לאחר שתי הפלגות בקו חיפה — אמריקה יצאה האניה ליפן ולפורמוזה. שוב אמריקה. שוב גרי-מניה. שוב המזרח הרחוק. עולם אדיר. אר' צות אכסוטיות. נמלים גידחים. בן אדם נורמאלי אינו יכול לחלום להגיע לכל המי-קומות האלה בזמן כה קצר. — אומר אבנר — זהו היתרון של מקצוע הימאות."

### מחיל-הים ל"אלי"

15 חודשים היה אבנר על הים. מנותק לגמרי מהמולדת. אולם את משפחתו זכה לראות כמה פעמים — בניו-יורק, שם שהה אביו בלימודים וכן בכטה נמלים, שעה שאניתו שלו ואנית. אביו נפגשו במקרת. (המשך בממוד 12)

לפני זמן מה ירד מאחת מאניות הקרור של אליים שעננה בצרפת חנוך צעיר, לאחר הפלגות רצופות של 15 חודש. יחד עם עוד כמה מימאי החברה, הגיע ארצה כטיסה. הוא לא נמש את האניה מפני שנמאס לו, או מפני שהשתוקק לחופשה במולדת. משוט, הגיע זמנו להתייצב מלשכת-הגיוס ולמלא את שרותו בצה"ל.



אבנר קראוס

הספר העממי הלך ללמוד בבית הספר לדר' ייג וספנות שבמבואותיים. בתום השנה הראשונה. במקום לבלות את החופשה הג' דולה כדרך שאר הנערים, החליט לנצל את החודשים העומדים לרשותו כדי "לט' עום" את הים ולערוך את היכרות ממשית יותר. "פרוטקציה" בא"י היתה לו. איפ' שרו לו לעלות על מיכלית החברה כחניך' משק ולערוך אתה שתי הפלגות.

"האמת היא. — מתודה אבנר — כי ההפלגה הראשונה היתה קשה. זה היה עולם חדש. שלא הייתי רגיל אליו. זה היה די מורד לחיות על הים ולא על היבשה. הרגשתי את הניתוק והיו לי הרבה שעות של בדידות וגעגועים לעולם אליו הייתי רגיל. אבל בהפלגה השניה היתה כבר ההרגשה אחרת. כשהורנו ארצה והיה עלי לנטוש את המיכלית ולחזור ללימודים

שם הצעיר הוא אבנר קראוס. את שרו' תו בצה"ל הוא רואה כאינטרמצו שלאחריו הוא ישוב אל אחת מאניות אליים. במשך אותם תמישה-עשר חודשים היה לו די פנאי כדי להחליט בנחת. בישוב-הדעת וללא כל אימפולסים כי את עתידו יבנה בים. ובעיר ניו אין דבר טבעי יותר מאשר לעשות זאת על גבי אחת מאניות אליים. בכך ימשיך את מסורת אביו — זאב קראוס — המכהן כיום כקצין-ראשון בחברה.

טעות תהיה בידכם אם תחשבו כי האב הימאי הוא שהחזיר בבנו את הרעיון. כי הוא אשר הכניס את המלה לדם בנו. אבא שלי. — אומר אבנר קראוס בן ה-18 — לא היה נלהב ביותר כששמע ממני שאני עומד לאמץ לי את הימאות כמקצוע ועוד בחיים. מי כמדה יודע מה פירוש הדבר. כמה קש' יים טמונים בכך. זה רק טבעי כי הוא רצה שבנו יחיה חיים נוחים יותר, על היבשה. אבל אין להסיק מכך כי הוא, או אמא. ניסו להפריע לי. להשפיע עלי בחוקף כי אשנה את דעתי. זאת לא. ברגע שבו החלטתי סופית. המשפחה היתה אתי."

### שתי הפלגות במיכלית

האב לא התלהב כל כך. לפחות בתחיל' לה אך, אין לפטור אותו מן ה"אשמה" כליל. עוד בהיותו קצין בחיל-הים נהוג היה לקחת את אבנר לנמל, לשוטט אתו על המזחיים, לערוך לו סיורים באניות המלחמה.

כשהגיע אבנר לגיל 13, כבר היה הים בדמו ומחשבות רציניות ראשונות על עתידו דו כימאי קיננו בפשו. כשסיים את בית

**א**ין זו תופעה יוצאת דופן שאחת מאי ניות החברה מקבלת הוראה לשנות את הקורס שלה ולפנות ולעגון בנמל שלא היה רשום לפני כן בתכנית המסע שלה. אולם יוצאת דופן היתה הסיבה שגרה מה להוראה זו. אם כי לא דובר עליה בגלוי הרי שלצוות נודע כי שינוי נתיב ההפלגה כרוך הפעם בהטענת מטען חירי ני לבטחון המדינה. טיבו של מטען זה נודע לצוות רק כאשר הועלה על הסיפון. לצורך טעינה זו סטתה האניה. שנשלח תירס באחד מנמלי הגולף, אל התוף המזרחי של ארה"ב. בנמל אמריקאי מסוי יים החלו מטענים עלוה את טילי ה"הוק" המיועדים למדינת ישראל.

שינוי הקורס. — כולל העברת מטען ה"הוקים" לישראל — נעשו על ידי חברת אל"ים ללא כל תמורה כספית. היתה זו תרומה לבטחון המדינה.



Discharging of equipment for Ministry of Defense פריקת חלק מן הציוד מעל האניה

# הבאתנו את

הטילים הועמסו ולקראת אמצע אפריל, בשעות הלילה, נכנסה האניה לנמל חיפה וניווטה ישר אל הרציף — ללא המתנה בתור, ללא כל פרוצדורות. על הרציף כבר המתינו אנשי החברה ומערכת הבטחון של מדינת ישראל. מיד עם קשרי רת האניה הוחל בפריקת הטילים — מלאכה שנמשכה כמעט שתי יממות ואשר נערכה בקצב מזוהר. הופיעו לחוות במארז רע ההיסטורי ראש הממשלה ושרי הבטחון, הרמטכ"ל, ספקר החיל האוויר, פקידים וקצינים בכירים ממערכת הבטחון. ראש עיריית חיפה ומנהל הנמל. הם עלו על האניה למסיבה מאולתרת וכטוב לב האויר חים נישאו כמה נאוטים קצרים. אשר הרעיפו שבחים על החברה אשר נחלצה למשימה בהתנדבות, ללא כל טובת הנאה. מר יעקב רקנאטי, שהשיב למבר' כים, אמר, בין היתר, כי החברה פעלה מי תוך אמנה שהיא מעלה תרומה חשובה לביצור כוחה של המדינה.

לאחר שנסתיימה פריקת הטילים יצאה האניה על מחוץ לנמל. המתנה עם מטען התירס שבמחסניה עד שיגיע תורה.

משתאל ליפין: אל"ם א. פלד, ראש אגף החימוש במשרד הבטחון, מר י. רקנאטי, מר ש. ספורטה, די"ר א. לוי, מר ר. מולכו ומר מ. אדיר — מפקח משרד הבטחון בנמל חיפה.

From left to right: Colonel A. Peled, Ministry of Defense; Mr. J. Recanati, Mr. S. Saporta, Dr. A. Levi, Mr. R. Molcho, and Mr. M. Adir.



Prime Minister Mr. L. Eshkol with Mr. S. Peres observing discharge of Howks.

ראש הממשלה ושר הבטחון מר ל. אשכול בלוויית מר ש. פרס שוקרים את הטילים שופרוקו.

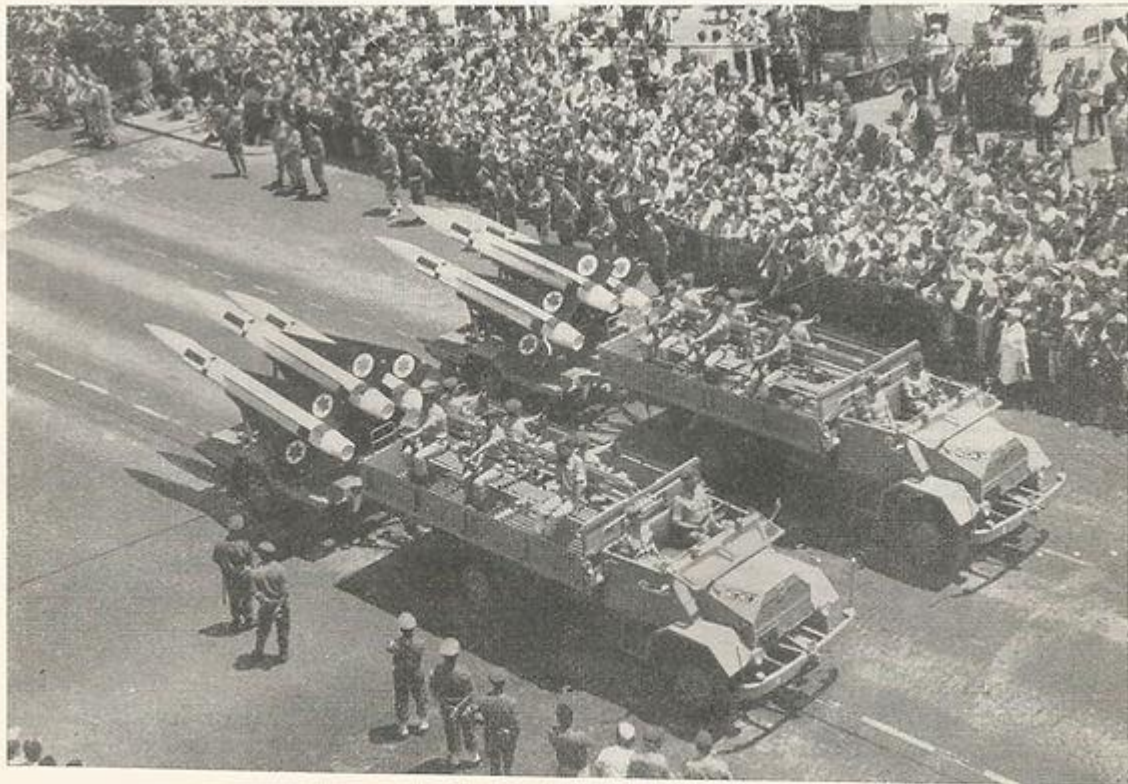




Reception held on board vessel at Haifa. From left to right: Mr. S. Peres, Mrs. J. Recanati, Mr. Abba Khoushy and Prime Minister Mr. L. Eshkol.

קבלת המניס שנערכה על סיפון האניה בנמל חיפה. משמאל לימין: מר ש. פרס, נבי י. רקנאטי, ראש עיריית חיפה מר אבא חושי וראש הממשלה מר ל. אשכול.

# "ההוקים"



"Howks" on display at Independence Day Parade.

טילו ה"הוק" בשעת מצעד יום העצמאות.

# בית המדרש

## ואלה המכות שבאות עלינו:

מכת הצ'פינג, מכת הסווי, מכת הבוסן, מכת הבילדג'ים, מכת הצבע, מכת רב החובל והאוכל הקפוא שיהרוג אותנו סופית.

רבי דמירג'ן אומר – פסח על שום מה? משום שכולנו רוצים שעות נוספות ומתנות לחג.

מצה זו שאנו אוכלים, על שום מה? על שום שהטבחים לא יודעים להכין לחם.



מרור על שום מה? על שום שחיים מריס בים, שנאמר: וימררו את חיים בעבודה קשה, בחומר ובלבנים ובכל עבודה בסיפון.

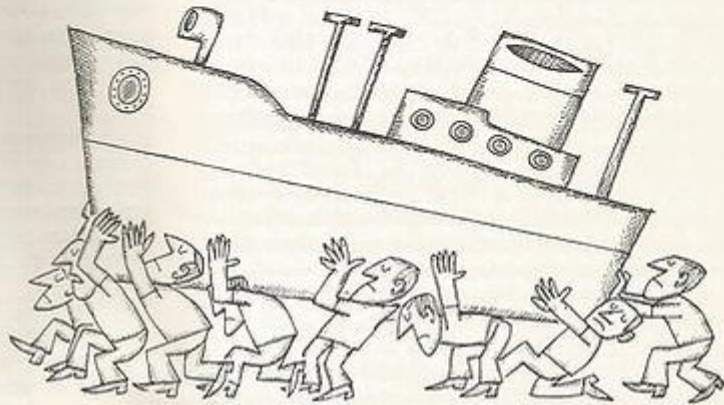
לפיכך עלינו להתפלל למי שהוציאנו מכאן ביד חזקה ובזרוע נטויה. מעבודות לחרות, מיגון לשמחה, מאפלה לאור גדול, ומחוסר חתיכות לאי של נודיסטיות.

## בצאת ישראל ממצרים

- הודו לפשה כי טוב —
- כי לעולם חסדו.
- הודו לאורי כי טוב —
- כי לעולם חסדו.

אנו מודים לרבי גדעון פישמן שהתחפש ליטאי ועלה לשבת על „הר-סיני“ כדי להחזיר בנים סוררים אל דרך-הישר.

עם בואה לחיפה של „הר-סיני“, הוברחה אלינו ההגדה הסודית אשר הוקראה בליל-הסדר על סיפונה של אניה זו.



מסובין בחדר האוכל והיו משי- חקים פוקר עד שבאו תלמידיהם ואמרו להם: רבותינו, הגיע זמן קריאת שמע של שחרית!..

ברוך אתה רקנאטי בונה הר-סיני. ברוך אתה אליהו ברכה, שנתת לנו עבודה על „הר-סיני“.

## מה נשתנה?

במה שונה אניה זו משאר האניות? שבכל האניות מנקים ספון יום אחד. ובאניה הזו שלושה ימים, שבכל האניות ישנם מכונאים וסיפוןאים העובדים — באניה הזו כולנו בטלנים, עושים עבודות בלתי נחוצות בזמן רב ובמשכורת מופרזת.

\*

עבדים היינו ל„אליים“ ב„הר-סיני“, אך בחיפה נצא ממנה ביד חזקה ובזרוע נטויה.

ואילו לא נצא ממנה הרי שאנו, בנינו ובני בנינו משועבדים נהיה. ואפילו כולנו ימאים ויודעים את תורת הנקיון והמכונאות, מצווה עלינו לספר על „הר-סיני“ — וכל המרבה לספר על אניה זו הרי זה משובח.

\*

מעשה רבי טרג'נו, ברבי אליצור, ברבי גוברמן ורבי מוקה, שהיו



# נוסח "הר-סיני"

ויבוא הציף-קוק, וירביץ לסקנד-קוק במקל, שנשך את הגליבוי שאכל את הפודינג.

ויבוא הבוסן וישרוף את המקל של הציף-קוק שהיכה את הסקנד-קוק שנשך לגליבוי שאכל את הפודינג.

ויבוא פשה וישפוך דלי מים על הבור סן, ששרף את המקל של הציף-קוק שהרביץ לסקנד-קוק, שנשך את הגליבוי שאכל את הפודינג. ויבוא הקצין השלישי וישתה את המים ששפך פשה על הבוסן, ששרף את המקל שהציף-קוק הרביץ בו לסקנד-קוק שנשך את הגליבוי שאכל את הפודינג.

ויבוא הקצין-הראשון וישחוט את הקצין-השלישי, ששתה את המים ששפך פשה על הבוסן ששרף את המקל שהציף-קוק הרביץ בו לסקנד-קוק, שנשך את הגליבוי שאכל את הפודינג.

ויבוא מלאך-המות – הציף-אינג'י-נר, ויהרוג את הקצין-הראשון ששחט את הקצין השלישי, ששתה את המים ששפך פשה על הבוסן ששרף את המקל שהציף-קוק היכה בו את הסקנד-קוק שנשך את הגליבוי שאכל את הפודינג.

ויבוא רבי-החובל ויקרע לכולם את הת –

חד גדיא, חד גדיא, חד גדיא...



ילדים, שני רחובות, אחד אליהו ברכה שבשמים ובארץ.

חמישה מי יודע, חמישה אני יודע, חמישה קציני-מכונה, ארבע שעות משמרת, שלושה ילדים, שני רחובות, אחד אליהו ברכה שבשמים ובארץ.

ששה מי יודע, ששה אני יודע, ששה ימי עבודה בשבוע, חמישה קציני מכונה, ארבע שעות משמרת, שלושה ילדים, שני רחובות, אחד אליהו ברכה שבשמים ובארץ.

שבעה מי יודע, שבעה אני יודע, שבעה חבלים קושרים האוניה, ששה ימי עבודה, חמישה קציני מכונה, ארבע שעות משמרת, שלושה ילדים, שני רחובות, אחד אליהו ברכה שבשמים ובארץ.



שמונה מי יודע, שמונה אני יודע. שמונה פיסטונים לאניה, שבעה חבלים, ששה ימי עבודה, חמישה קציני מכונה, ארבע שעות משמרת, שלושה ילדים, שני רחובות, אחד אליהו ברכה שבשמים ובארץ.

תשעה מי יודע, תשעה אני יודע. תשעה מחסנים לאניה, שמונה פיסטונים, שבעה חבלים, ששה ימי עבודה, חמישה קציני מכונה, ארבע שעות משמרת, שלושה ילדים, שני רחובות, אחד אליהו ברכה שבשמים ובארץ.

## חד גדיא

ויאכל הגליבוי את הפודינג שהכין הסקנד-קוק. ויבוא הסקנד-קוק ונשך לגליבוי שאכל את הפודינג.



הודו לאפנוע של איתן – כי לעולם יעשה רעש.

הודו לאלול כי טוב – כי לעולם יעשה לכם תספורת.

הודו לחשמלאי כי טוב – כי לעולם החשמל מקולקל.

הודו לקפטן כי טוב – אם לא תודו תקבלו לוגים.

## אחד מי יודע?

אחד מי יודע, אחד אני יודע, אחד אליהו ברכה הוא שבשמים ובארץ.

שנים מי יודע, שנים אני יודע, שני רחובות בניו אורליאנס בורבון סטריט ופרנצ' קוארט, אחד אליהו ברכה שבשמים ובארץ.

שלושה מי יודע, שלושה אני יודע, שלושה ילדים לרב החובל שמעון רים את כולנו ב-5 בבוקר שני רחובות בניו-אורליאנס, אחד אליהו ברכה שבשמים ובארץ.

ארבעה מי יודע, ארבעה אני יודע, ארבע שעות משמרת, שלושה

# בראי עקום



מה את עושה הטרב?"

את השיר הבא שלח אלינו גדי המל  
בן ה'11 מקרית מוצקין. בנו של יעקב  
המל עובד חברתנו.

## באניה בלב ים בשעת בין ערביים

קודרת שטה האניה במים  
כשעל סיפונה מאדימים צללי בין הערביים.  
קצין המשמרת ניצב על הגשר  
ומבטו אל הים הזועף הקודר.  
צללי התרנים הנבוהים  
מופיעים כהרים תמירים וזקופים.  
והאוויה חודרת לתוך החשכה.  
דומם בלאט פולחת היא במים דרכה.  
ומשברי הגלים שיוצר החרטום  
מבהיקים כשלג בוהר היום.  
כך ממשיכה האניה דרכה בחשכה  
כשאת סיפונה עוטפת עלטה כבדה.



ברכת "עד מאה ועשרים"  
שלוחה לבעלי יום ההולדת  
הבאים:

שלמה קומט	יוסף דניאל
ורקזו דמירג'אן	ברבאום אריה
סובג שלמה	אפרים הייט
אברהם זאב קופקה	יוסף שלומון
יעחק שלומון	דוד פיוזני
בנימין מוקה	שמאל קלמן
לודויג קופרבג	פטר ורנה
אבוקסיס אברהם	יוסף אלקלעו
דניאל אלחנן	יאיר זילברשטיין
יעחק בירנברג	מיכאל בלוס
רפאל נאום	אברהם נפתלי
קלמן פולק	יוסף מורחי
משה גרופר	ניסים לוי
צבי ברקוביץ	יעחק ורבלוס
אלכסנדר וייסמן	עובדיה מורחי
יעחק בן שלום	פרי מיכאל
מרדכי ריטר	אמיר מיכאל
סן אבא זיידה ינקו	שמעון אמר
מוריס כהן	לויין וולטר
סגן אלפרד	מנחם גרונדלנד
חיים הררי	יעחק מיליתנו
שמעון אלמני	אברהם בשקין
יהודה אריה כהן	נתן סיננסקי
כורין יאפורג'אן	דוד אברהם
זאב תירוש	בנימין שוורץ
ישראל ליבוביץ	לורוב יוסף
מיכאל בנישטי	יעקב חסידים
שלמה שחוח	יעיש זוהר
ניורא קסל	אבנר נתנאל
אשר עלמני	יעקב נבעתי
משה נאור	נויגבורן גורג'
	דניאל כהן

# מגדור

תעודות סמיכות נחסרו לאחרונה לימאים  
הבאים:



- א/מ "ערד"  
חיים אשכנזי — מכונאי שלישי
- א/מ "הרי-נעון"  
מנחם לויטס — חובל שלישי
- א/מ "הרי-גלעד"  
אברהם גורדון — מכונאי שלישי
- א/מ "הרי-גלבע"  
דניאל כהן — חובל ראשון
- א/מ "תל-אביב"  
יוסף נחמנוביץ — מכונאי שלישי  
שמאל ברק — מכונאי שלישי
- 
- מיכאל קרחי — מכונאי שלישי

היחרי הפלגה הוצאו לימאים אלה  
לאחרונה, ע"י משרד התחבורה.

- א/מ "ערד"  
רוברטו פטרנקר — מכונאי שני
- א/מ "הרי-כרמל"  
דוד גל — מכונאי שני  
אורי רזאל — חובל שני

# מלת סאה

מוריס יזרא — ברכות לנשואיו  
דוד גל — ברכות לנשואיו  
מוריסיו נורנברג — להולדת בת — שא ברכה  
אריה ויטנברג — להולדת בת —  
ברכותינו הלבביות  
לאברהם יפרח — ברכות לנישואיו



## OF MOUNTAINS AND SHIPS



### HAR GILEAD

The name Gilead which first appears in the book of Genesis is explained by popular etymology to mean "heap of witness", in connection with the story of the heap of stones which Laban and Jacob piled up as a sign of their covenant.

The Biblical story relates how Jacob out of fear of his brother Esau's wrath fled from his father Isaac's house and came to the city of Nahor to live with his uncle Laban. For fourteen years Jacob tended Laban's flocks in order to wed his beloved Rachel, the younger daughter of Laban. At the end of this long period Jacob took his family and possessions and set out to return to his home — the land of Canaan. When Laban heard of Jacob's departure he followed him, ostensibly to bid his children farewell but actually to prevent Jacob from continuing on his journey. The Biblical tale relates how Jacob and Laban were finally reconciled and made a covenant of friendship before they went their separate ways. Jacob and Laban gathered stones to mark the place where they reconciled their differences. Laban called the place Jegar Sahaduta (heap of witness) which is one of the few Aramic place names to be found in the Pentateuch, Jacob however gave the place its Hebrew name "And Jacob called it Gilead.. in this heap is a witness between you and me today."

In the Bible the name "Gilead" is used sometimes to designate a district or mountain, sometimes a city. The district of Gilead has an undetermined boundary and stretches over an area of approximately 1860 square miles. It often designates in general the land east of the Jordan insofar as it was inhabited by the ancient Israelites. The western part of the district is quite mountainous and covered with the remains of ancient forests. The highest

peak of this mountainous range reaches a height of approximately 4112 feet above sea level.

Although the district of Gilead is not included within the boundaries of the modern state of Israel, it was conquered and settled by the ancient Israelite tribes during the conquest of the Land of Canaan under Moses and Joshua.

The tribes of Reuven, Gad and a part of Manassah were granted special dispensation by Moses to settle in the district of Gilead which was on the eastern side of the Jordan and therefore not originally designated as part of the promised land.

From early Biblical times and throughout the Roman conquest and occupation of Palestine, the district of Gilead with its rolling mountains and fertile plains was continuously inhabited by the Jewish people. During the Hellenistic period in Palestine (circa 300 — 100 BCE) the Maccabean kings came to the aid of their brethren in Gilead who were being oppressed by their Gentile neighbors. The Maccabean King, Alexander Jannai actually forcibly converted a large number of these Gentile inhabitants to the Jewish faith. In the beginning of the 7th century when the Arab tribes swept over the middle east, the district of Gilead as well as the land of Israel was conquered by these Arab tribes and became a part of the Moslem world.

At the end of the 19th century it was proposed by the Englishman, Sir Lawrence Oliphant that an independent Jewish State be set up in the land of Gilead.

After the conquest of Palestine by the British during World War I, the district of Gilead was allocated to Transjordan (presently known as the Kingdom of Jordan) and not included within the boundaries of the Palestine Mandate.

(Continued from page 24)

able tonnage began to accumulate in the various loading areas, rates declined to very low levels. Toward the end of April, demand for prompt loading positions began to increase noticeably. This increase in demand continued generally through June. Although slight rate improvement was noted in the Persian Gulf area, the rate structure was stabilized at a relatively low level due to the abundance of available ships. During June, the rate structure began to

firm up slightly. In view of the relatively poor rate levels for Persian Gulf loadings, Owners have become reluctant to ballast their vessels from the Continent back through the Suez Canal without first securing employment. This latter attitude has been adopted in order to forestall any further condition of vessel congestion. During June, cargoes loading from the Mediterranean ports became more plentiful, and rates for this area were slightly better than the Persian Gulf rates to similar desti-

nations.

Due to a large volume of tankers in the Western Hemisphere area becoming employed in the grain trades, demand for oil shipments from the Caribbean loading ports slightly exceeded the amount of available tankers throughout most of the period under discussion. Freight rates for tankers up to 24,000 DWT improved noticeably throughout May and June. However, vessels of over 24,000 DWT were forced to accept considerably lower rates.

# "ZIONISM - THE HISTORY OF A DREAM"

*The birth of the modern State of Israel which was celebrated on May 6th not only marks the victory of the Jewish people in the War of Independence but in a much deeper sense, commemorates the fulfilment of a people's dream which was crystallized in the form of a national movement called 'Zionism'.*

Zionism is one of the more important national and social revolutions of modern times which drastically transformed the history of the Jewish people. It is also unique in the sense that it brought about the return to its homeland of a people which had wandered for 2000 years in the diaspora. It captured the imagination and heart of the Jewish people and reawakened the desire to return to the homeland, to settle in the land of Israel and to establish an independent Jewish nation.

There were two factors which contributed greatly to the growth and widespread acceptance of the Zionist movement: during the many years of exile, although the Jewish people lived in many countries, their spiritual home remained the land of Israel. The prayers, legends, the Bible, special ceremonies and customs connected with Israel, served to unite the people scattered throughout the world and to nurture within their hearts the hope of returning to the land of their forefathers.

However, despite these internal factors which served to unite the people, it is doubtful whether Zionism would have so captured the imagination of the people, had it not been for certain external causes: the oppression, discrimination and pogroms proved to the people that living in exile was to say the least extremely tenuous if not impossible and reinforced the desire to return to the homeland.

The Zionist movement was, therefore, influenced by two distinct factors: the inner yearning of the people to return to Israel and the cruelty and antisemitism which prevalent in their countries of birth.

The first spokesmen for Zionism came from two separate groups within the people: Rabbinical leaders such as Yehuda Alkalai (1789-1878) and Zvi Hirsch Kalischer who laid religious foundations for Zionist ideology amongst Eastern European

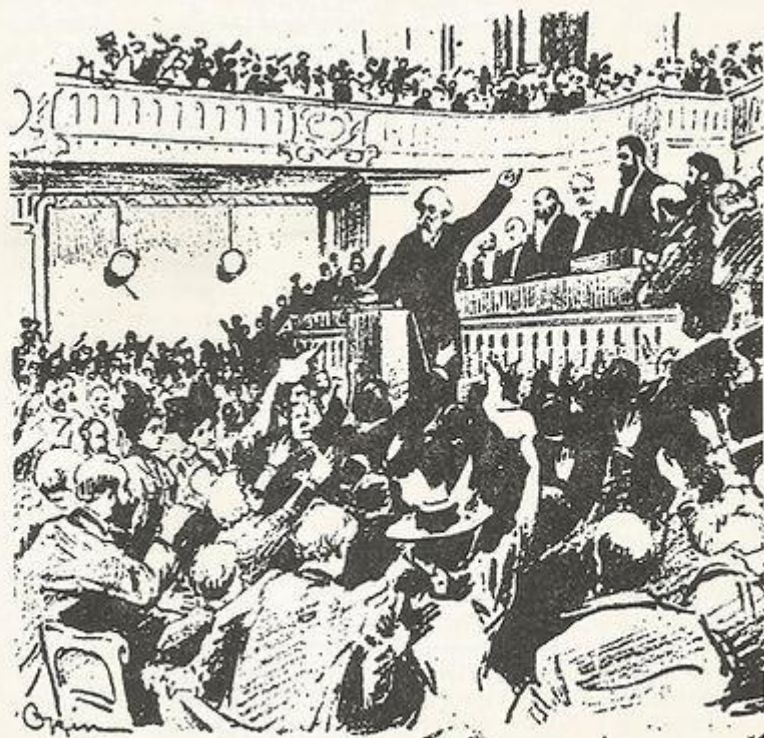
Jewry, the vast majority of whom were orthodox Jews. In the west, the Zionist movement was spearheaded by enlightened Jews such as Moses Hess (1862-1875) an assimilated socialist, colleague of Karl Marx. In his classic book 'Rome and Jerusalem' the author calls for a rebirth of national feeling and a return to the land. Hess stated that the only solution to the 'Jewish Problem' was the negation of exile and the return to Israel.

The years 1881-1883 were crucial and tragic years for Russian Jewry. The murder of Czar Alexander II brought in its wake a series of pogroms and persecution which convinced the Jews that they were not able to depend on the constitutional government to protect their rights. Thus started the popular movement

known as 'Lovers of Zion'. Groups of young Jews left Russia and came to Israel where they founded the first agricultural settlements 'Rishon Le Zion', 'Nes Ziona', 'Rehovot', 'Rosh Pina' and others.

In 1882 the 'BILU' movement was founded which set as its purpose not only the resettlement of Israel but also the establishment of an independent Jewish State. By the end of the 19th century, there were already about 50,000 Jews living in Israel on 22 agricultural settlements covering an area of 218,000 dunams. The success of this early immigration was due largely to the generous financial assistance of Baron Edmund de Rothschild who stood by these settlers even in their darkest hours.

In the same way that the pogroms and persecutions in Russia awakened a large number of assimilated Jews to the pressing problems of Jewish survival, the Dreyfus Affair in 1895 similarly effected assimilated Western European Jews, amongst them Theo-



First Zionist Congress, held in Basle, 1897.



Theodor Herzl  
(1860—1904)

dore Herzl. These two events — the persecutions in Russia and the Dreyfus Affair in France transformed Zionism into a national movement and an active force in the formation of Jewish history.

Herzl in his pamphlet 'The Jewish State' (1896) declared that the only solution to the Jewish problem is through 'Political Zionism', that is the establishment of an independent Jewish State. With prophetic vision, Herzl analyzed the intolerable situation of European Jewry and outlined the social and political framework for the founding of a new Jewish State. However, Herzl's pleas for financial assistance from wealthy Jewish benefactors such as Rothschild, Hirsch, Montagu and others fell on deaf ears.

It was at this point that Herzl made his momentous decision which was to change the course of the Zionist movement; to turn to the people; to organize the people into a national movement and not to depend entirely on the good will and generosity of individual Jews. Herzl realized that the establishment of a Jewish State would not come about as a result of the piecemeal and sporadic settlement of groups of Jews in Israel but only from the concerted

political action of the mass of world Jewry.

In order to organize the people under the banner of political Zionism, Herzl called for the first Zionist Congress which met in Basle, Switzerland, in the summer of 1897. It was there the motto of Zionism was first proclaimed "If you wish, it is not a dream". The first Zionist Congress succeeded in capturing the imagination of world Jewry and provided the movement with a wide popular base of support. From then on Zionism became a national political movement. The Congress set forth its ultimate goal in the "Basle Program": "Zionism strives for the Establishment of a Jewish State in Israel guaranteed by International Law".

At the end of the Congress, Herzl wrote in his diary, "Today The Jewish State was Founded". Fifty years later, David Ben Gurion wrote: "The State of Israel was founded first and foremost in the hearts of the Jewish people". And it was Herzl who, at the First Zionist Congress, captured the hearts of the people.

The first step had been taken. In the course of time the organizational framework was established and national symbols were created such as the national flag of blue & white, the national anthem 'Hatikva', etc.

However, arguments and differences of opinion among the Zionist leaders were not lacking. The many differences centered mainly around two distinct ideologies: **Practical Zionism** which concentrated its effort on the acquisition and cultivation of land in Israel and **Political Zionism** which emphasized political action in order to achieve international recognition for the Land of Israel as the Jewish State.

There was also a third ideology called "**Spiritual Zionism**" whose major spokesman was Asher Ginzburg (Ahad Ha'am) which envisaged Israel as the spiritual center of the Jewish people.

During the years 1904-1914, the first major immigration to Israel was effected. These young settlers came to Israel with the desire to establish a new Jewish way of life. For the first time in hundreds of years, the Jew appeared as a manual laborer, a farmer. The 'Shomer' a self defense

organization which was the forerunner of the Israeli army was established; the Hebrew language was modernized and reborn; Hebrew periodicals and newspapers appeared in Jewish homes; a national health service and workers' union were set up and many more activities which formed the basis for the modern State of Israel.

The outbreak of the World War I in 1914, temporarily interrupted the activities of the young settlers in Israel. The Jewish Community in Israel was cut off from the centers of Jewish life in Europe and America; the Turkish government strongly repressed any Zionist activity in Israel. Nevertheless, during the course of the War, the Zionist movement succeeded in taking an important step forward. Through the inspired leadership of Chaim Weizman (who was to become the first President of the State of Israel), Zionism was officially recognized by a foreign government. In the Balfour Declaration of November 2nd, 1917, the British Government recognized the right of the Jewish people to a national homeland in the land of Israel.

The years between the two world wars were filled with bitter quarrels between the Jews in Israel and their



Dr. Chayim Weizman  
(1874—1952)



One of the Missile Launchers being discharged at Haifa.

אחד ממטורי הטילים שנפרק מן האניה בנמל חיפה.

# EL YAM LOG

MAGAZINE FOR SEAMEN AND EMPLOYEES  
OF CARGO SHIPS "EL YAM" LTD.

No. 11

Summer 1965

Printed in Israel