

עמנו ליימאד ויעודד אנניונו מושא. אל-ים"ו בע"מ • גליליונו מוס. 20 • ראש השנה תשפ"ח • אוקטובר 1967

יום אל ינו

חברות אלום



מה נשמע?

משרד הבטחון אגף כוח אדם
שירותי שיקום והנצחה
מדינת ישראל
הקריה, ל' אב תשכ"ו

5 ספטמבר 1967

לכבוד

מר א. ברכה

אניות משא "אליים" בע"מ

רחב הבנקים 3, חיפה

אדונים נכבדים,

אני מאשר בתודה קבלת מכתבך
מ-1.9.67 אליו צורפה המחאה מס. 25059
משוכה על בנק דיסקונט לישראל בע"מ -
חיפה ע"ס 1.258.43 ל"י.

ימאי!
שלח צילומים משלך למדור-
רנו, "עדשה ימית". הצילום-
מים הנבחרים יזכו את
שולחיהם בפרס בן 10
דולאר ויפורסמו בעתוננו.
המערכת

הסכום הוכנס לקרן התרומות אשר נר-
עדו לעזרה למשפחות חללים ונגפעים והוא
ינוצל למטרה זו.

אודה לך באם תואיל להעביר לתורמים.
אנשי צוות א/מ "תל-אביב" את רגשי תר-
דתנו והערכתנו הכנים.

בכבוד רב.
א. פינק
מנהל שרותי שיקום והנצחה

עזרתה הפעילה והמכרעת של המ-
דינה.

*

על כן, בפרוס השנה החדשה,
גדולה תקוותנו כי השנה הבאה
תהיה שנת התעוררות לא רק בתחום
פיתוח הספנות-הישראלית, כי אם גם
בתחום פיתוח עתודת-כוח-האדם, לו
משווע צי-הסוחר שלנו.

לקראת השנה החדשה שלוחה
ברכתי החמה לכל ימאינו ועובדינו
באשר הם שם - בלב ימים, בחופים
רהוקים ובמולדת. מי יתן ותהיה זו
שנת שלום, שנה טובה וברוכה לנו
ולכל בית ישראל.

רפאל רקנאטי
מנהל כללי

של יותר ממליון טון, לפי דעתנו,
ובהתאם להמלצות שהגשנו לממשלה,
עלינו להשתדל שצי הסוחר הישראלי
יגיע תוך העשור הבא למעמס כולל
של 5 מיליון טון, והכרת "אליים" ב-2
מיליון טון בתוך מכלול זה. אנתנו,
מצדנו, נעשה כל אשר ניתן כדי לבצע
את התחזית הזו. עד היום הוכחנו
כי מסוגלים אנו להוציא מן הכוח אל
הפועל כל יעד שאנו מציבים בפני
עצמנו.

אחת הבעיות החמורות שתעמוד
בפנינו בתקופת הפיתוח הגדולה הזו,
היא בעיית ציוות האניות החדשות,
שכמה מהן תמסרנה לידינו בשנה
הבאה. לפי הערכה נודקק תוך
שנים מעטות לאלף ימאים וקצי-
נים כדי לצוות את אניות החברה,
ואם לא תדאג הממשלה מבעוד מועד
לשידוד-מערכות רציני בהכוונת צעי-
רים אל מקצוע הימאות, נימצא
מבחינה זו עומדים בפני שוקת שכו-
רה. אחרי ככלות הכל, חברת ספנות
יכולה, לייצר" אניות גדולות וטובות,
אך נבצר ממנה, לייצר" ימאים ללא

המלחמה האחרונה שהתרגשה
עלינו מצאה אותנו בתקופה של שפל
כלכלי במדינה ובתקופה של משבר
ממושך בספנות הבינלאומית. אולם
לאחר המלחמה, ולאחר הנצחון המור-
פלא שהעניק לנו צה"ל, נשתנו במי-
דה מסוימת פני הדברים, וברגע זה
עומדת המדינה בפני תנופת התחד-
שות כלכלית. ההתעוררות הרגה אל
מחוי' לתחומי המדינה והיא מקיפה
חלקים נכבדים של העם היהודי בת-
פוצות. אחד האותות לכך הוא הועי-
דה הכלכלית הבינלאומית של מנהי-
גים ואנשי עסק יהודיים שנערכה
לאחרונה בישראל. יש לקוות כי בעק-
בות ועידה זו, בה השתתפו, בין
היתר, אנשי עסקים נודעים, יבואו
תוצאות של ממש ותחול התעוררות
בשטח ההשקעות והפיתוח. כרצונה
של אליים לתרום את חלקה, כי אחרי
ככלות הכל, הספנות - הוא ענף
המטפס ועולה בסולם החשיבות הכל-
כלית של המשק הישראלי ואחד
מעמודי-התווך של מערכת הייצוא.
הגברת הפיתוח פרושו - הגברת
הייצוא.

חיוניותו של צי-סוחר בעל היקף
ורמה לבטחונה של המדינה הוכח
שוב בעת מלחמת ששת-הימים. בעוד
שבזמן מבצע-קדש (ב-1956) סבלה
המדינה מחוסר מיכליות, הרי שהפעם
ענה צי הסוחר הישראלי לכל הדרי-
שות וכל ההומרים החיוניים הוכאו
ארצה ללא הפרעות ועיכובים. המדי-
נה נה נשענה בכל על צי-הסוחר שלה,
לא נודקקה בשטח זה ל"טובות" ולא
הצטרכה לשלם מחירים מנופחים.
בענין זה הריטה חברת אליים את
תרומתה.

*

המלחמה הסתיימה ואנו ממשיכים
לכלכל את עניינינו כשפנינו אל העתיד.
כל תכניות הפיתוח שלנו בעינינו עומי-
דות ולפי התחזית הנוכחית נתהיל את
שנות השכעיים כשלרשותנו צי כנפח

קיצור השהייה בהפלות רחוקות

במסגרת מאמצי ההבלי מוסקים לשיפור תנאי הצוות בהפלות ממושכות ומתוך רצון כן לגמול לצוות הבכיר והנאמן שלנו על מסירותו, החליטה הנהלת החברה על רכיזה מסוימת בשטח משך ההפלות הרצופות.

בשלב זה תחול ההטבה לגבי בעלי הדירות הבכירות. בעוד שעד כה זכאי היה הקצין לטיסת חופשה הביתה לאחר כשנה של שירות רצוף בים, קוצרו התקופות כדלקמן: רביחובלים ומכונאים ראשיים זכאים יהיו לחופשת מולדת וכרטיס טיסה הביתה לאחר הפלגה רצופה של 8-6 חודשים, בהתאם לנסיבות. חובלים ראשוניים ומכונאים ראשוניים — לאחר תקופה של 10-8 חודשים.

שיפור מופלג זה בתנאי העבודה יהווה מעמסה כספית וחד עם זאת יכבד על בעיות הציונות, שגם היום אינן מן הקלות והפשוטות לאור המחסור בכוח אדם מאומן ובעל ניסיון בספנות הישראלית. אולם הנהלת החברה, ביועצה כי אורך השירות בחוף והניתוק הממושך מהבית ומן המשפחה הן אחת הבעיות המעיקות על עובדינו, החליטה לעשות את מירב המאמצים כדי לקצר את תקופת הניתוק.

להלן אנו מביאים את תוכן המכתב שהועבר בוודון לרבי החובלים ולמכונאים הראשיים של אליים:

רב חובל / מכונאי ראשי יקר, במשך השנים האחרונות היוו עדים להתרחבות ברוכה של חברתנו. לא זו בלבד שהוספנו אניות חדשות אלא שכל יחידה נעשתה גדולה יותר, יעילה יותר וחדשה יותר. ברור לנו שגידול זה לא ניתן היה להשגה ללא עבודה קשה ומסורה של קצינינו ובמיוחד של קצינינו הבכירים שעל שכמם מוטלת המעמסה והאחריות של ניהול אניות.

בעונת רב יכול אני להודיע לכם על תוכניתנו הנוכחית להרחבת ציינו שיעלה את המעמס של חברתנו, אל ים, והחברות המסוגלות אליה, ליותר ממיליון טון מעמס עד שנת 1970.

מובן שהיינו ערים לעובדה ששחר הנווד העולמי בו אנו עוסקים דרש לעיתים מזומנות את העדרותכם מהבית למשך תקופות ארוכות, עובדה שהינה בעלת משמעות רבה לאלה מביניכם שהינם נשואים ובעלי משפחות.

לפיכך, החלטנו לקצר את תקופת השרות בים הנדרשת מרבי חובלים ומכונאים ראשיים והחזרתם ארצה לחופשת בית לעיתים קרובות יותר, וזאת כדי לאפשר לכם להיות עם בני משפחותיכם לעיתים תכופות יותר מאשר בעבר.

מעתה ואילך תשחררו מתפקידיכם בים לאחר תקופה של 6-8 חודשי שרות, מיום היותכם בישראל בפעם האחרונה, לחופשה מינימלית של ארבעה שבועות. מתן חופשה נוספת מעל לארבעת השבועות יהיה תלוי בצרכים התפעוליים של החברה ובכך שותיכם לחופשה נוספת.

כפי שאתם מבינים כרוך צעד זה בהוצאה כספית גדולה נוספת על חשבון החברה, אולם הדבר נעשה לפי רוח מסורת החברה, הדואגת לשלום עובדיה.

אנו מקוים כי הטבות אלו ישמשו לכם מקור עידוד וסיפוק נוסף בביצוע מסור יותר של תפקידיכם ומשימותיכם.

בכבוד רב,

ר. רקנאטי



לאבנר ויזר א/מ, "הריתבור" ד"ש מאבא ואמא



לאלכסנדר אוליבאר א/מ, "הריתבור" ד"ש מאבא ואמא



אפרים הייט א/מ, "הריתבור" ד"ש מאבא ואמא





זרקוד על...

4
"מאן ק'א"ק"

בזמן ששורות אלה נכתבות הם עדיין "סטודנטים", המצפים בסקרנות מתוחה לקבלת תוצאות הבחינות שהגישו ימים מספר לפני כן לקבלת תואר מכונאי ראשי. בזמן ששורות אלו נכתבות הם עדיין מכונאים ראשונים, אשר "דגרו" חודשים ארוכים בעכו, נאבקו עם חומר חדש, דשו ועידכנו חומר ישן, כשהם חותרים לקראת היעד הנכסף — קבלת הסמיכות. אם יקבלו את הסמיכות — יגיעו אל מרום הפיסגה בתחום מקצועם ומעמדם: דרגת מכונאי ראשי.

אולי רק מקרה הוא, אך עובדה: הארבעה שהגישו עתה זה אך את בחי' נותיהם לאחר קיץ ארוך של לימודים, נימנים על אותו רובד עובדים בתברה אשר החל את הקריירה שלו מהשלב התחתון ביותר של סולם הדירוגים. הארי בעה — שמואל ממך, יצחק פלד, שאול בן-טוב ולוי יוסף — צמחו יחד עם החברה. היו חלק אורגאני ממנה והיום, עוד בטרם זכו להיות קצינים ראשיים, הם נמנים עם בכירי הימאים ומסווגים כעובדים יעילים ונאמנים שיש לסמוך עליהם בכל. לאלה מאנשי ההנהלה, המלווים אותם מראשית צעדיהם בים ובאליים, משמשים הארבעה כמקור גאווה ונחת-רוח. עוד לפני שנים הבחינו בגרי עין הטוב והמבטיח הטמון בהם. לפיכך, טיפחו אותם, סייעו להם ככל הניתן בקי-דוטם, וככל שנקף הזמן כן הוברר כי הללו עתידים לתפוס את מקומם בצמרת הפיקוד המקצועי. ה"קלף" שהניחו עלי-הם לא איכזב.

מי הם הארבעה?

נתחיל בשמואל ממך, פטרויש טבר" יאני מובהק, אשר נולד לפני 36 שנים

לחוף הכנרת. את היכרותו הראשונה עם המים עשה, כמובן, בחוף עיר מולדתו. אבל את הים הגדול, האמיתי, למד להכיר מספרות. סופרים כמו סטיבנסון, פייר לוטי, דאגונצ'יו, קיפלינג ואחרים תרמו הרבה לסקרנותו הימית ונטעו בו את התשוקה להגיע ביום מן הימים לאותם נתיבים עליהם כתבו סופרים מחוגגים אלה.

כאשר גוייס לצבא, הוצב לחיל-הים וכאן קשר את הקשר הראשון עם עולם הספנות. עם שיתורו מהצבא, ב-1958, התייצב במשרדי חברת ספנות צעירה ושמה אליים. הוא התקבל לעבודה על "הר-תבור" כנער-מכונה. דרגה פחותה מזו לא היתה קיימת. אולם לא לאורך ימים "רביץ" בתחתית הסולם. בהתמדה, תוך עבודה נאמנה והוכחת אחריותו

דיו ונחשב לאחד המעולים בקרב המכור נאים שלנו.

*

את יוסף לוי, שהוא זאב הים הותיק בקרב ארבעת ה"סטודנטים", אף כי לא המבוגר שבהם, מגדירים אנשים המכיר-רים אותו כמצליח מבחינה מקצועית, כנות לבריות וכעובד נאמן, הממעט לעשות בעיות.

יוסף לוי עלה עם הוריו ארצה מטורקיה ב-1955. ב-1956 התקבל לעבודה באליים והועלה בתור מסיק על "תל-אביב" הישנה, כשנכנסה לשרות "הר-כנען". הוצב עליה כנגב וכ-דונק"מאך. שלוש שנים הפליג, עד שירד בפעם הרא-שונה לחופשת לימודים. יעדו הנכסף היה: קבלת סמיכות של קצין שלישי. כמעט שנה תמימה "דגר" על החוף,



יוסף לוי — לשעבר: דונק"מאך



יצחק פלד — נשוי + 2

נאבק עם שפע החומר התיאורטי שהיה עליו לקלוט ולדעת. בלב חרד ניגש לבחינות — והצלחה. מאן ואילך חתר לקראת קידומים נוספים, עד שהגיע אל התחנה האחרונה: לימודים לצורך קבלת סמיכות כמכונאי ראשי.

*

יצחק פלד בן ה-33 הוא יוצא-הדופן בתוך חבורת הארבעה: הוא נשוי ואב לילדים. "כימאי" — הוא אומר — יש לעובדה זו הרבה חסרונות, אך גם הרבה יתרונות.

וכושרו המקצועי, החל מטפס שלב אחרי שלב. הפלגות ארוכות, ירידה לחוף לצור רך לימודים, הפלגות, בחינות, הפלגות ושוב לימודים — לקראת קידום נוסף. בתחילת השנה הנוכחית ירד שמואל ממך לחוף כדי לחבש את ספסלי הקורס של המכון להכשרת קציני צי סוחר, המאור-גן על ידי משרד התחבורה והממוקם בעכו.

שמואל ממך הוא ה"אינטלקטואל" שבחבורת הארבעה. — אומרים עליו — הוא בחור רציני, שקדן, אהוד על פיקוד

את הקריירה הימית שלו החל בפלורגה הימית של הפועל בחיפה, עיר הורדתו. את צעדיו הראשונים בצי הסוחר עשה על אניות "צים" אך כבר ב־1958 הצטרף לחברת אליים ומאז הוא עובד בשרותה.

יצחק פלד, המכונה איציק, ידוע בחוש ההומור הבריא שלו, ברוחו העליונה וביכולתו "לקחת את הדברים בקלות". בהנחלת החברה מציינים את רוח ההתנדבות המפעמת בו ואת הענותו לכל קריאה "למרות היותו נשוי"...

*

ואחרון־אחרון חביב — שאול בן־טוב, המכונה שאולי, גבר בן 29, יליד מצרים, אשר הגיע ארצה ב־1948. שאולי מעיד

וכחבר טוב לאלה מבין פיקודיו המתייחסים לעבודתם ברצינות.

*

אותם שבועות ארוכים שבילו הארבעה בלימודים בעכו היו בבחינת פרק זמן דחוס, רווי מתיחות של קליטת חומר רב בתקופה קצרה יחסית.

"תלמיד נשאר תלמיד" — הם מספרים לנו — למרות שחלק ממשנתפי הקורס, מחברות הספנות השונות, היו אנשים מבוגרים, בעלי נסיון ועמדה מקצועית, הרי שהתנהגו כסטודנטים לכל דבר, היו עושים חממות, זורקים ניירות, מציירים קריקטורות של המורים ונהנים כשאחד המורים לא יכול היה לבוא לשעור.

ששה ימים בשבוע, שש שעות ביום — זו היתה הרוטינה, זה היה הקצב של

להיות במקומם, מוכנים לכל קריאת חרום. שלושה שבועות מהזמן היקר ירדו לטמיון עקב ההפסקה המעשית של הלימודים. "עובדה זו דרשה מאתנו מאמץ יתר ואנחנו מקווים כי לא תהיה לנו לרועץ". — אומרים הארבעה.

לדעתם, יש לקורס של משרד התחבורה שני יתרונות בולטים: הקניית חומר תיאורטי בצורה מסודרת וכינוס יחד של מכונאים בעלי נסיון, המקנים איש לרעהו מנסיונם המעשי. למעשה, אין כל תקנה המחייבת קצין להתכונן לבחינותיו דווקא באמצעות הקורס בעכו. הוא יכול לגשת לבחינות ללא כל זיקה לקורס זה, אולם — אומרים הארבעה — עכשיו הנטייה הכללית היא להעזר בקורס זה, בו ניתן למצוא את החומר בצורה יסודית והגיונית יותר, במסגרת מאורגנת ובהדרכת אנשי מקצוע טובים.

דעתם על מוסד זה, השייך למשרד התחבורה, היא חיובית. לדבריהם הוא עומד על רמה נאותה, מוריו טובים ותרומתו להעלאת הכושר המקצועי של הימאי הישראלי אינה מוטלת בספק.

*

עם צאת הגליון מקווים ארבעת ה"סטודנטים" להיות בלב ים, נושאים בתפקידים הרמים, כשהפיקוד הראשי על ממלכת המכונות בטוחה הישג ידם. לא נותר לנו אלא לאחל להם הצלחה.



שמואל חמין — מים כנרת לים הגדול



שאול בן־טוב — סמל מכונה בחיל־הים

הכצת תודה

"מגן דוד אדום" ביקשנו להעביר תודתנו על התרומה הנאה שהעבירו לו רב חובל ז. קראוס, הקצינים ואנשי הצוות הבאים מא/מ, "הר־בוקר":

1. מלח כשיר צ. יחזקאל
2. מלח כשיר בפועל א. בן חיים
3. מלח רגיל א. ישראלוביץ
4. מלח מתחיל ש. נוזניגר
5. מכונאי שלישי א. לבירן
6. עוזר קצין קרור ע. כהן
7. מכונן י. ינאי
8. מכונן א. כהן
9. כלכל ראשי י. גבעתי
10. טבח ראשי י. שוורץ
11. מלצר ד. אזרן

בית הספר בעכו. ולאחר מכן — איש איש לביתו, איש איש למחברותיו ולספריו. כשפרצה המלחמה — פסקו הלימודים, אם כי לא באופן רשמי. לאיש לא היתה סבלנות, גם לא לאוהם מורים שנותרו ללמד. את השעורים היו מעבירים בהאזנה צמודה לחדשות ובוויכוחים איסטרטגיים. כמובן שלא היה קל להם להישאר "מחוץ לתמונה" ונסיונר תיהם לנטוש את בית הספר ולהצטרף למאמץ הלאומי בצורה זו ואחרת, "הוכר" לאחור על ידי החברה, אשר דרשה מהם

על עצמו כי הגיע לים לגמרי בדרך מקרה: כשגוייס לצבא, הוצב לחיל־הים ורק שם החל המלח להימסך בדמו. את שרותו הצבאי סיים, ב־1959, כסמל־מכור גות. מצוייד בנסיון זה ובהחלטה לקשור את גורלו עם הים התייזב במשרדי החבר"ה וביקש עבודה. העלו אותו לאחת האניות כעובד־מנוע. הוא שינס את מתינו החל לפלס לו דרך במסלול הקידור מים. עד מהרה הוא מוצא עצמו בחברת בכירי המכונאים של חברת "אליים". שאולי ידוע בחברה כעובד נאמן ומטור

עֵזָה וְיִשְׁכָּנָהּ

שוב, לאחר „הפסקה” של כעשר שנים, אנו משוטטים ברחובותיה של עזה, אחת מערי פלשת ומן הקדומות שבערי העולם. שוב אנו פוסעים לאורך רחובה הראשי, שהוא מרכזו ולבה והעורק הראשי המוליך אל חוף הים ואל נמלה הקטן והפרימיטיבי-יחסית.

מדם. אלפי חיילים בריטים נפלו בקרב הגדול על כיבוש העיר, בה התבצרו התורכים והגרמנים. כתוצאה ממלחמה זו סבלה העיר קשות וחלקה נהרס.

בעת מלחמת-העצמאות שימשה עזה מר-כז ובסיס לפולש המצרי ולאחר מכן בסיס לחוליות ה„פידאיון”, שיצאו לפעולות רצח, חבלה וריגול בשטחה של ישראל. היא הפכה לבירת רצועת-עזה ולבסיס צבאי ושלטוני של מצרים. במבצע-קדש, בסוף 1956, נכבשה על ידי צה”ל לאחר קרב קצר. במלחמת ששת-הימים, ביוני 1967, גילתה התנגדות חריפה יותר וקרבות קשים נערכו סביבה עד שנכבשה.

בתוקף הנסיבות הפוליטיות, אשר ניתקה מנמלים קרובים, מיתחה עזה במקצת את נמלה הקטן, אשר שימש את כל יושבי הרי-צועה. נמל זה יכול לפעול רק במזג אוויר נוח ובהעדר גלים גדולים, מאחר והוא פתוח ופרוץ לכל עבר ואין בו מעגנים של ממש. הוא פעיל בעיקר בעונת ההדרים ומשמש גם כנמל-דיג.

בתקופות קדומות היה הנמל וסביבתו עיר עצמאית. היוונים קראו לה מיומסניאפוליס

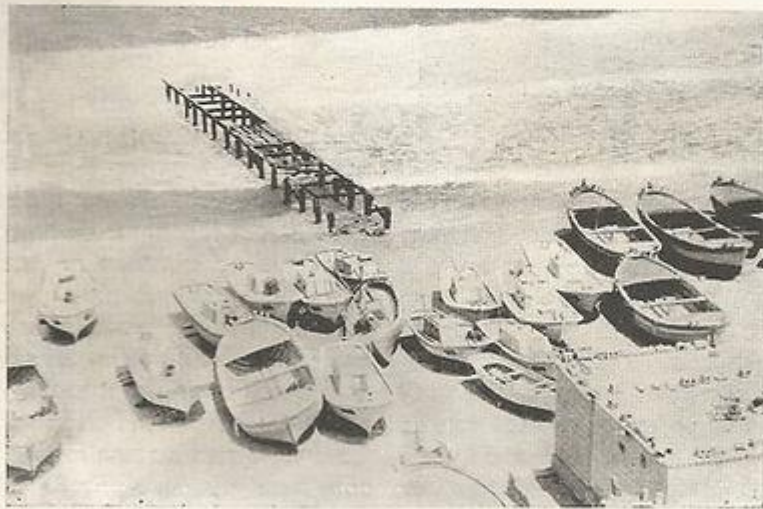
עזה הוסיפה להיות מרכז מסחרי חשוב והדרך עזה-אילת היתה עורק כלכלי חשוב, שהמה משיירות-סוחר. התלמוד מזכיר את עזה כאחד משלושת הירידים הגדולים של ארץ-ישראל. מהיותה עיר של נכרים, נחשבה עזה מחוץ-לתחום עולי-בבל ולא חלו עליה המצוות שנדרשו בשאר חלקי הארץ.

שליטים באו ושליטים הלכו. תמורות וחי-ליפות עברו על העיר. וככל ש„זקנה” העיר, כן הלכה חשיבותה ופחתה. אך יהודים תמיד נמצאו בה. חלק ממגורשי ספרד, שהגיעו ארצה, התיישבו בה. ובמאה ה-17 התברכה הקהילה היהודית של עזה ברבנים נודעים ובתלמידי חכמים. ב-1660 עבר בעזה שבתאי

בימים קדומים שימשה עזה כשערה הד-רומי של ארץ-ישראל והיתה תחנה חשובה ב„דרך-הים”. נמלה היה שם-דבר. עוד במאה ה-14 לפני הספירה היא נזכרת כמקום מור-שבו של הנציב המצרי לארץ-ישראל, כאשר שימשה בירתם ובסיס שלטונם של המצרים בארץ-כנען. בתקופת הפלשתים היתה העיר הראשית בחמשת הערים של סרני-פלשתים ועם כיבוש הארץ בידי בני-ישראל נועדה לנחלתו של שבט יהודה. היא נזכרת פעמים רבות במקרא ובספרים עבריים קדומים אחרים. היא ידועה בסיפורי שמשון הניבור, אשר היה פוקד אותה לפרקים. אחד מהנודעים בסיפורים אלה הוא על אודות שערי העיר עזה — „ויקם (שמשון) בחצי הלילה ויאחז בדלתות שער העיר ובשתי המזוזות ויסעם עם הבריה וישם על כתפיו ויעלם; (שופטים ט”ז). סיפור אחר על גבורתו ונקמתו בפלשתים של עזה היא הפלת מקדש האל דגון על עצמו ועל הפלשתים החוגגים שם את נצחונם, ומכאן הפסוק הנודע: „תמות נפשי עם פלשתים”.

כובשים רבים, מפלות, חורבן ובנין-מחדש ידעה עזה מאז ימי קיומה. היא שימשה, בין היתר, שערי-כניסה להלניסטים, שוק ראשי לסחרות של דרום-ערב ונמלי-יוצא לסחרות ערביות ונבאטיות. ברוב תקופותיה היתה עיר נכרית, עוינת ליהודים. בימי בית-ראשון היתה עיר פלשתית ובימי בית שני — עיר הלניסטית. תקופה קצרה בלבד היתה קשורה בממלכת יהודה. מאמצים רבים עשו החשי-מונאים להאחז בחוף פלשת ופעמיים עלה בידם לכבוש את עזה. אולם השלטון היהודי בעזה נמשך אז רק כ-35 שנה. עם כיבוש הארץ בידי פומפיאוס הרומאי הורחקה יהודה בכוח מחוף הים והעיר עזה שבה להיות עיר הלניסטית. זמן קצר הצליח לשלוט בה הורדוס, אך עם מותו נקרעה שוב מיהודה וסופחה לנציבות סוריה הרומאית. כאשר תושבי עיר החוף ההלניסטים ערכו פרוצדורות ביהודים המעטים שישבו בהן, פשטו יהודים על הישובים ההלניסטים — כולל עזה — וערכו בהן טבח-ניקם גדול.

בתקופה הביזנטית ידעה עזה פריחה ושיגשוג והוקמו בה בנייני-אבן ומקדשים לאלים לים השונים אותם עבדו תושביה. אותה עת התקיימה בעיר קהילה יהודית גדולה, שמילאה את תפקיד חשוב כחיים הדתיים של הישוב היהודי בארץ-ישראל, ביחוד באותה תקופה בה נאסר על יהודים לעלות לירושלים ולהתיפלל בה.



ה„נמל” של עזה

צבי ובה הוכרו כמלך-המשיח. בעזה נולד נתן העזתי, תלמידו ומבשרו של שבתאי צבי ובעיר התקיים המרכז הרוחני של התנועה השבתאית. לאחר כיבושה בידי נמליון בוני-פרט (1799) וכתוצאה מהמלחמות שהתחוללו בעיר ובסביבתה, נדלדלה עזה והישוב היהודי שבה חדל. הקהילה היהודית בעזה התחדשה ב-1880, לאחר שזו נכבשה על ידי איכרים פחה המצרי והחלה מתפתחת מחדש. דורות רבים התקיימה בעזה קהילה שומרנית, אשר הותירה אחריה שרידי בית-קברות, בית-מר-חץ וכתובות שונות.

בעת מלחמת העולם הראשונה נמצאה עזה בקו החזית ושימשה יורת מלחמות עקובות

סיום לטובה ולחירות ולרושאים

של קציני החברה השוהים בחוף ואנשי המשרד



המטיילים ליד הכותל המערבי

שכחתי להזכיר את הנוף המקסים הנשקף ממלון אינטרקונטיננטל. משם ניתן לראות את כל המקומות ההיסטוריים של ירושלים המאוחדת ובין השאר גם את מצבות היהודים שעל הר הזיתים אשר חוללו ע"י הירדנים.

כשאנו מלאי התרגשות למראה ירושלים בירתנו פנינו לעבר חברון ולמערות המכפלה. ביקרנו בקברי האבות והאמהות. המקום שאליו לא יכול היה יהודי להיכנס זה אלפי שנים. אנו חיים בתקופה היסטורית זו, אשרינו שזכינו לבקר במקום קדוש זה.

ומכאן לבית לחם ולכנסיית המולד. מה גדול הניגוד בין הסדר והנקיון ששרר בתוך הכנסיות ובכניסות אליהן ובין האי-סדר, הלכלוך והזוהמה שהיו בכל המקומות השמורים ע"י המוסלמים.

ומהעיר בית לחם עברנו דרך קבר רחל אשר המונים עמדו ליד פתחו וההמולה שם רבה. הלילה ירד על הרי יהודה וכשאנו מלאי התפעלות וחוויות חזרנו הביתה.

אורי אושאדי

ועכשיו לירושלים, בירתנו המאוחדת. נכנסנו דרך „שער האריות“, המקום בו פרצו לעיר הצנחנים במלחמת ששת הימים, ופנינו דרך הסמטאות לויאה דולורוזה הידועה אשר לפי ההיסטוריה הנוצרית, ישו עבר דרכה בנושאו את הצלב. הגענו למסגד כפת הסלע ואל-אקצה. יש האומרים כי מסגד „כפת-הסלע“ הוא בין המבנים היפים בעולם. בתוך המסגד קיים סלע ענק שעליו ניתן לראות כפות רגלים שאותם מייחסים לכפות רגליו של מוחמד. משם פנינו לכותל המערבי שעניי כל יהודי העולם נשואות אליו. אנשים רבים בוכים מרוב התרגשות על הזכות הגדולה שנפלה בחלקם לבקר ולראות במו עיניהם את האתר האחרון שנשאר מבית מקדשנו. כמובן שהרבינו להצטלם במקום. מר ברכה הניח תפילין. בכל מקום אותם הרוכלים הערבים הקטנים נטפלים אליך ומציעים לך „הכל בלירה“. מן הכותל עברנו דרך שער האשפות בואך קבר זכריה ויד אבשלום וכאן כדאי לציין את ירידתו ההיסטורית של מר קלמן פולק על גבי תחבורה מקורית ביותר, הוא החמור. וכן,

ב אחד מבקרי חודש אוגוסט יצאנו באר טובוט לבקר בשטחים המשוחררים של הגדה המערבית וירושלים. יצאנו לדרך בשעה מוקדמת מחיפה ונסענו דרך מגידו לג'נין. לאורך הכבישים חזינו בסנקים שרופים שהעידו על המפלה המוחצת של הצבא הירדני. ג'נין, עיר ערבית טיפוסית על השוק הרוחש המון רוכלים ויתושים. בעיקר בלטו הישראלים הרבים אשר קנו מכל הבא ליד ובעיקר את המציאות שהציעו הסוחרים הערבים, מגדול ועד קטן. כדאי לציין את הניגוד הכולט שבמעבר מהאזור הישראלי לאזור המשוחרר. עוניים של התושבים בלט לעין.

מג'נין נסענו לשומרון העתיקה וחזינו בדרך העמודים ובמבצרו של הורדוס. בלטו לעין אבנים הרודיאניות המיוחדות לתקופת בית שני. משם נסענו לשכם הנמצאת בין הר גריזים והר עיבל והידועה בעיקר בזכות כת השומרונים שמושבה על הר גריזים. טיילנו בעיר שכם המלאה טיילים ישראלים הקונים מכל הבא ליד. זללנו את הבקלואה, את הקנפה, תמרהינדי וסוס. התנפלו עלינו כל הרוכלים הקטנים וצעקו „הכל בלירה! הכל בלירה!“

למראה התושבים הערבים התיים במ"קום הרגשתי שאני חוזר כמאה שנים אחרנית.

משכם נסענו לירושלים ועברנו דרך רמאללה. שם כמובן ראינו את תחנת השי"דור הגדולה שהשמיצה בעבר כה רבות את המדינה. ושוב פעם אותם הרוכלים הקופצים עליך והמציעים את מרכולתם „הכל בלירה“, „הכל בלירה!“

בדרכנו לירושלים עברנו את נמל התעופה עטרות לשעבר קלנדיה ואת שעפת. אזור הוילות הידוע בתפארתו. פה נהנינו לראות את ארמונו של חוסיין כשעל תקרתו מתנוסס דגלנו הלאומי ואת חיילינו האמיצים מפצחים גרעינים על גדרותיו ושרים „נאצר מחכה לרביך“.

המעבר במיצרי טיראן



פתיחתם של מיצרי טיראן לשייט חופשי של אניות ישראליות ואניות אחרות המיועדות לאילת, נמלה הדרומי של ישראל — אחר שנחסם על ידי מצרים הוא אחד ההישגים הגדולים של מלחמת ששת הימים. אף כי חופש שייט זה מובטח עתה בתוקף כוחו של צה"ל, ודאי כי בעית מעבר החופש במיצר תידון לא מעט במסגרת מוסדות האו"ם ועל-ידי דעת הקהל הבינלאומית, לאור הענין שישנו בהשגת פתרון יסודי ומתמיד למשבר שפרץ במזרח התיכון סביב בעיה עקרונית זאת, שיש לה גם השלכות החורגות מתחום האזור. לפיכך רצוי מאד להבהיר את השאלות המשפטיות שהיא מעוררת.

דיגלה של האוניה. יעודה או אופי מטענה. בסוגיה זאת אין תמימות-דעים בעולם המשפטי הבינלאומי.

יתר-על-כן, השאלה מסתבכת יותר, מכיון שזכות "המעבר בתום-לב" אינה חסינה מפגיעה. המדינה החופית רשאית לבטל זכות זאת באורח זמני בקטעים שונים של "הים הטריטוריאלי" שלה, מה עוד שאין בעולם נהוג אחיד לגבי רוחבה של רצועת המים המהווה את "הים הטריטוריאלי" שלחופי כל מדינה ומדינה. בימים-עברו מקובל היה על הכל, כי רצועה זו רוחבה 3 מילים, אלא שמדינות רבות החלו מכריזות באורח עצמאי על הרחבתה כראות עיניהן. האו"ם כינס שתי ועידות לדיון בנושא זה, אחת בשנת 1958 ואחת ב-1960. אך אף באחת מהן לא הושג הסכם על קביעת רוחב אחיד, וההישג היחיד היה הסכמה כללית כי רוחב זה לא יעלה על מרחק 12 מיל מן החוף.

כאשר עולה רוחבו של מיצר ימי על רוחבו המשותף של שתי הרצועות של "הים הטריטוריאלי" שלחופי המדינות השוכנות לארכו זו מול זו, אין מקום להת" עוררות בעיות מעבר במי-כוו. כוהה למשל, המצב בתעלת לה-מא-ש העוברת בין בריטניה לצרפת, שכן שטח הים בין שתי רצועות אלו הוא חלק מן הים הפתוח, ובו חופשי השימוש לכל מדינה ומדינה.

אולם אחר הוא המצב, כאשר רוחבו של מיצר קטן מרוחב "הים הטריטוריאלי" של שתי המדינות השוכנות לחופיה. אם מוליך מיצר זה אל "ים סגור", כלומר ים שכל חופיו סביב סביב שייכים למדינה אחת, שהיא גם המדינה שהמיצר נמצא בתחום "הים הטריטוריאלי" שלה — בגלל צרותו — כי או נתשבים המיצר והים הסגור" גם יחד כ"מים פנימיים" של המדינה שבה מדובר, והיא רשאית לנהוג בתחומם כראות עיניה.

אולם אם מדובר במיצר צר כזה, המוליך

ההשקפה המשפטית הבינלאומית מבחינה בין סוגים שונים של מקווי-מים. בראש ובראשונה מבחינים בין "הים הפתוח" שהשימוש בו חופשי לגבי כל המדינות, בדרך כלל, לבין "מים פנימיים", כגון ימים סגורים ונמלים, המצויים בתחום הריבונות המלאה של מדינה חופית מסוימת. אולם בין "הים הפתוח" ל"מים הפנימיים" מסווג המשפט הבינלאומי כמה סוגים של מקווי-מים לצורך הסדרת מעמד דם ותוך התחשבות במדינה החופית שלידה הם משתרעים, ובשאר המדינות הנוקקות למעבר בהם. אחד הסוגים הללו נקרא "הים הטריטוריאלי", ואחרים הם "האזור הסמוך" וה"המדה היבשתית", ולגבי כל אחד נקבעו חוקים שונים. לפי ההגדרה הליים על מיצר טיראן חוקי "הים הטריטוריאלי", בימינו מקובל, כי "הים הטריטוריאלי" נתון בסמכותה המלאה והבלעדית של המדינה החופית, אולם בסיג חשוב אחד, והוא שכל האניות, יהיה דגלן אשר יהיה, זכאיות לעבור "בתום לב" בלא נטילת רשות-מעבר מראש, ובלא הודעה מראש למדינה שים זה נתון בסמכותה.

"מעבר-בתום-לב" הוא מעבר ללא עצייה ועגינה, אלא אם כן נעשה הדבר לצרכי השייט עצמו או בשל טקרה הכרוך ב"כח עליון". כאשר אין המעבר ב"ים הטריטוריאלי" מפר את השלום או פוגע בסדר-הטוב ובבטחון המדינה החופית שבה מדובר, נחשב המעבר כמי שנעשה "בתום לב". אמנם, עשויה להתעורר שאלה בידי מי נתונה הסמכות לקבוע האם נעשה מעבר "בתום-לב", או לא, ומהי אמת המידה להגדרת "תום-לב" זה. האם, למשל, נקבע הדבר לפי דרך התנהגותה של כל אניה ואניה בעת מעבר, או שמא יש כאן מקום לשיקולים אחרים, כגון

בעיה "אחות" לבעיה מיצר טיראן היא בעית חופש השייט בתעלת סואץ, אולם על האחרונים הליים דינים בינלאומיים אחרים, שכן כנתיב מים בינלאומי שונה התעלה במהותה מנתיב מיצר טיראן, ומ" שום כך ראוייה היא להארה נפרדת, שלא כאן מקומה.

מיצר טיראן הוא מיצר טבעי צר, שבו מתחבר מפרץ אילת — או מפרץ עקבה — עם ים סוף. בפתחו של מיצר זה מצויים כמה וכמה איים, שהגדולים בהם נקראים טיראן וסנאפיר, וכן כמה שוניות אלמוגים, והללו מצמצמים עוד יותר את אפשרות מעברן של אניות מן המפרץ אל הים וחזרה, אכן, מצויים במיצר רק שני מעברים כאלה, שניהם בין חוף הציאי סיני לבין האי טיראן המשתרע מולה.

ימי המיצר מצויים בתחום הים הטריטוריאלי של מצרים ושל סעודיה — שתי המדינות שלאורך חופיהן משתרע המיצר. השתיים תבעו באזור זה בעבר, כל אחת לעצמה, "ים טריטוריאלי" בתחום של 3 מילים מן החוף. בשנת 1949 הרחיבה סער דיה תחום זה ל-5 מילים, ומצרים עשתה כמה בשנת 1951. בשנת 1958 הגדילו השתיים שוב תחום זה ל-12 מיל, אולם אף ללא הרחבה אחרונה זאת, מצוי המיצר כולו, ובפרט מקום המעבר של האניות, בתחום "הים הטריטוריאלי" של מצרים ושל סעודיה — כה צר המקום.

מפרץ אילת, שאליו מגיעים מן המיצר, נחלק בין ארבע מדינות: מצרים, ישראל, ירדן וסעודיה. רוחבו הוא בין 15 ל-3.7 מילים, מצויים בו שני נמלים — אילת בישראל ועקבה בירדן. שדרך המיצר היא המוצא היחיד שלהם לים הפתוח, לגבי ירדן זהו המוצא הימי היחיד.

המעבר במיצרי טיראן

בעת הדיונים שנערכו בארץ בימי עצרת 1957 על נסיגת ישראל מסיני, ובעת הדיון נים בוועידת ז'נבה ב-1958, אשר בה נתקבל הסעיף 16(4) ברוב גדול של 62 נגד 1. עם 9 נמנעים.

אולם גם אם יוסכם כי הסעיף בדבר חופש מעבר במיצר המחבר ים פתוח עם ים טריטוריאלי של מדינה זרה הוא רק חידוש של ועידת ז'נבה, עדין קיימת זכות מנהגית לחופש מעבר במיצר טיראן. שכן המשפט הבינלאומי המנהגי מכיר בעקרון חופש המעבר במיצרים המהווים חיבור בין ים הפתוח למפרץ רב-לאומי.



עמדת החותמים המצרית בראס נאצראני. ברקע — האי טיראן

כלומר, מפרץ שלחופיו שוכנת יותר ממדינה אחת. האם חל דין זה גם על מיצר טיראן, אף כי מפרץ אילת צר עד כדי כך שרובו או אף כולו כלול בתחומי ים טריטוריאלי של המדינות השוכנות לחופיו? לפני שהרחיבו מצרים ועודיה את תחום ימיהם הטריטוריאליים עד 12 מיל, היו במפרץ אילת שטחים ניכרים של ים פתוח, אולם אחר הרחבה זאת לא נותרו בו כאלה. אולם שאלת עקרון המעבר החופשי במיצר ובמפרץ אל נמלי אילת ועקבה אינה מושפעת כלל ממצב זה, שכן העיקרון המנהגי לגבי חופש המעבר במיצר שבין ים פתוח ומפרץ רב-לאומי אינו תלוי כלל וכלל בשאלה האם קיים או לא קיים ים פתוח בתוך המפרץ. אפילו נמצא המפרץ כולו בתחום ים טריטוריאלי של המדינות החופיות,

בעית מיצר טיראן לנגד עיניהם של מחברי ריו.

אמנת ז'נבה לגבי ים הטריטוריאלי וההאזור הסמוך מחייבת, ככל אמנה, רק את המדינות החותמות עליה. אולם אותם סעיפים באמנה, המבוססים על המשפט הבינלאומי המנהגי, מחייבים את כל המדינות כולן, בין שחתמו על האמנה ובין שלא חתמו, שכן הן כפופות לסעיפים

לא לים סגור — כגון מיצר סונד המחבר את הים הבלטי עם הים הצפוני — אלא לים שחופיו שייכים למדינה או למדינות אחרות, כי אז יש לאניות כל המדינות, ולא דווקא המדינות שלהן שייכים חופי המיצר והים הלא סגור, זכות מעבר בתום לב בתוכו. זכות זאת, כאמור, אינה כרוכה בקבלת רשות או במסירת הודעה מראש למדינה או למדינות שהמיצר משתרע בין חופיהן.

מהו ההבדל בין דינו של מיצר צר, הנמצא בתחום ים הטריטוריאלי של מדינה מסוימת, לבין דינו של ים טריטוריאלי רגיל, שגם בו, כפי שלמדנו לעיל, קיים חופש מעבר בתום לב לאניותיהן של כל המדינות? התשובה על שאלה זאת היא שבעוד שלמדינה החופית ישנה זכות לבטל את חופש המעבר בתום לב בימה הטריטוריאלי, אין היא רשאית לעשות זאת לגבי זכות המעבר במיצר. ראוי לציין כי חופש המעבר המוחלט במיצריים הוא אחד מכללי המשפט הבינלאומי המנהגי, החל על כל המדינות ומחייב אותן, וכי כלל זה אושר בבית הדין הבינלאומי היושב בהאג. עקרון זה אושר ונרשם גם מטעם הוועידה של נציגי ממשלות שנתכנסה בז'נבה בשנת 1958 לצורך כינוסם של כל דיני הים, ומופיע כסעיף 16(4) באמנה שניסחה הוועידה על ים הטריטוריאלי וההאזור הסמוך: "לא תושעה זכות המעבר בתום לב של אניות זרות במיצרים המשמשים לשיט בינלאומי בין שני חלקים של ים הפתוח, או בין ים הפתוח לבין ים טריטוריאלי של מדינה זה".

אלה בתוקף היותם מנהגיים ביסודם. מדינות ערב לא חתמו עדיין על אמנת ז'נבה משנת 1958, ולפיכך יש מקום לשאול האם העקרון שנקבע באותה אמנה לגבי מעבר במיצר כבמיצר טיראן מיוסד על המשפט הבינלאומי המנהגי, או שמא הוא רק חידוש שחידשה הוועידה. במקרה הראשון, ברי כי העקרון מחייב את כל מדינות העולם, אך במקרה השני אין הוא מחייב את מדינות ערב, ובמקרה מסוים זה את מצרים ואת סעודיה שמיצר טיראן נמצא בתחום ים הטריטוריאלי שלהן — כל עוד לא חתמו על האמנה. סוגיה אחרת שנויה במחלוקת בעולם המשפטי הבינלאומי, אף כי רוב המדינות הימיות דוגלות בכך שהעקרון מבוסס על המשפט המנהגי ולפיכך מחייב את כל המדינות — חתמו או לא חתמו על האמנה הנ"ל. גישה זאת השתקפה בבירור

ניסוח זה קיצוני למדי, שכן הוא קובע חופש מעבר מוחלט לא רק במיצר המתבר שני ימים פתוחים, אלא גם במיצר המחבר ים פתוח עם ים טריטוריאלי של מדינה שלישית, ומכיון שכך, הוא חל בדיוק על המצב השורר במיצר טיראן, שכן מיצר זה מהווה חיבור בין ים סוף, שהוא ים פתוח, לבין מפרץ אילת שהוא ים טריטוריאלי של מדינות זרות שאינן שותפות לחופי המיצר עצמו, הלא הן ישראל וירדן. יתכן מאוד, כי שעה שסעיף זה נוסח בוועידת ז'נבה בשנת 1958, היתה

אין איפוא זכות לגורם כלשהו לחסום בו את המעבר.

יתר על כן, לא יתכן כי חופש מעבר שנבע מכך שבעבר נמצא מפרץ בתחום „הים הפתוח“, יבוטל באורח חד-צדדי על ידי כמה מן המדינות החופיות המרחיבות את רצועת „הים הטריטוריאלי“ שלהן. זכות חופש המעבר במיצר טיראן ובמפרץ אילת קיימת, איפוא, גם אם עקרון חופש המעבר הל רק במקרים שבהם ישנו „ים פתוח“ בתוך המפרץ שבו מדובר.

שלוש הן הטענות המשפטיות העיקריות שמטעינות מדינות ערב כנגד זכותה של ישראל ליהנות מחופש מעבר במיצר טיראן:

הטענה הראשונה היא טענת „המפרץ ההיסטורי“. הדוברים הערביים חוזרים על הקביעה, כי מפרץ אילת הוא „מפרץ היסטורי“ (לעתים הם מכנים אותו „מים ערביים היסטוריים“, „מים ערביים“ או „ים טריטוריאלי ערבי“, אולם רק למושג „מים היסטוריים“ יש משמעות משפטית), ומשום כך לא חל עליו כלל עקרון חופש המעבר.

זכויות „היסטוריות“ מבחינת המשפט הבינלאומי הן זכויות מנהגיות מיוחדות, הסוּטות מן הכללים המנהגיים הרגילים. היקפן מצומצם, והן נתגבשו לאורך זמן ובאורח יציב תוך הסכמה אילמת מצד המדינות הנפגעות מזכויות אלו, מבלי שאחת מהן התנגדה או מתתה על כך. ואמנם, בצורה זאת השתלטו מדינות שונות בעולם על מפרצים אשר לפי הכללים המקובלים של הנוהג הימי הבינלאומי צריכים היו להישאר מחוץ לתחומיהן.

אולם מצב זה אינו חל על מפרץ אילת. מעולם לא התייחסו אליו המדינות החופיות במפרץ זה כאל „מים היסטוריים“ המצויים בתחום ריבונותן. מצרים אשר קבלה מידי סעודיה בשנת 1950 את החוקה על האיים טיראן וסנאפיר, אף הצהירה כי „החוקה זאת אינה מכוונת להפריע בצורה כלשהי למעבר בתוּס־לב בין האיים לחוף המצרי של סיני, ומובן מאליו כי מעבר זה... ישאר חופשי כבעבר, וזאת בהתאם לנוהג הבינלאומי ולעקרונות המוכרים של המשפט הבינלאומי“.

הצהרה זאת אינה עולה בקנה אחד, כמובן, עם תביעה ל„זכויות היסטוריות“ במפרץ, ואמנם, פעם ראשונה נשמעה תביעה זאת לא מפי נציגי מצרים, אלא מפי נציגיה של סעודיה. הדבר היה בשנת

1957, והמגמה היתה, כמובן, למנוע את חופש השיט מישראל.

כאמור, אחד התנאים להיווצרותן של „זכויות היסטוריות“ היא הסכמה אילמת מצד המדינות הנפגעות. במקרה של מפרץ אילת עובדה היא כי רוב המדינות הימיות, שלא לדבר על ישראל, כמובן, לא הסכימו מעולם עם הגדרת מפרץ אילת כ„ים היסטורי“ ומחו בתוקף על ההגבלות שהטי לה מצרים על חופש השיט במיצר טיראן. מדינות ערב ניסו לנצל את סעיף 10(3) של אמנת קושטא משנת 1888 (על תעלת סואץ) לצורך הוכחה כי מפרץ עק־בה הוכר כ„ים סגור“, באותו סעיף נא־מר: „מוסכם שארבעת הסעיפים הנדונים (4, 5, 7, 8) לא ימנעו בעד הממשלה העותומנית מלנקוט אמצעים שייראו בעיני ניה כדרושים להבטיח בכוחותיה את הגנת תם של שאר שטחיה בחוף המזרחי של ים סוף“. ניסוח זה מלמד, שמטרת תעלת סואץ אינו חל על מפרץ עקבה. ואין בו אף רמז קל כי מפרץ זה נחשב כ„ים היסטורי“ סגור.

הטענה הערבית השנייה נובעת מקיום „מצב לוחמות“. עקרון חופש המעבר במי־צרים אינו תופס בימי מלחמה, ומאחר שמאז שנת 1948 טוענות מדינות ערב כי הן נמצאות במצב לוחמות עם מדינת יש־ראל, תובעות הן זכות לעצור אניות שיעו־דן נמל אילת ולערוך בהן חיפושים. אין כל צורך בדיון משפטי מפורט במהות היחסים בין ישראל למדינות ערב. מבחינתה של ישראל די בעובדה כי כל המדינות המערביות בסיכסוך חברות באו־ם, שכן מגילתו של ארגון בינלאומי זה קובעת, כי אין אף אחת מחברותיו רשאית להפעיל סמכויות „צד לוחם“ כנגד מדינה אחרת, אחר שנשתיימו הקרבות הצבאיים ביניהן. מצרים אינה רשאית איפוא, להפעיל סמ־כויות „צד לוחם“ כנגד אניות המפליגות לאילת וממנה.

כל עוד היו הסכמי שביתת־הנשק משנת 1949 בין ישראל למצרים שרירים וקיימים, נבע עקרון חופש המעבר במפ־רץ אילת גם מן האמור בסעיפיהם, ודבר זה השתקף בהחלטת מועצת הבטחון בספטמבר 1951 על חופש המעבר בתע־לת סואץ: „...מאחר שמשטר שביתת־הנשק העומד בתוקפו קרוב לשנתיים וחצי, הוא בעל אופי קבוע, אין צד אחד יכול לטעון באורח סביר כי הוא נמצא באופן פעיל במצב של לוחמות, או לתבוע לעצ־

מו זכות מעצר, חיפוש ותפיסה למטרה חוקית כלשהי של הגנה עצמית“.

טענה ערבית שלישית ואחרונה היא ערעור על זכותה של ישראל לחוף אילת. באחרונה החלו דוברים ערביים משמיעים טענה כי ישראל אינה יכולה להיחשב „מדינה חופית“ במפרץ אילת, שכן אין היא זכאית לריבונות בשטח זה מפני שהיא נמצאת שם רק בתוקף הסכם שביתת הנשק מ־1949, אשר אינו מקנה זכויות של ריבונות. הערבים טוענים, גם כי לפי הסכם שביתת־הנשק אין ישראל זכאית להימצא על חוף אילת, שכן יחידות צה־ל הגיעו למקום זה רק במאָרס 1949, במועד מאוחר יותר ממועד הסכם שביתת הנשק עם מצרים (אשר נחתם ב־2 בפברואר אותה שנה).

טענת היעדר הריבונות והשליטה היש־ראלית בתוקף כיבוש צבאי בלבד יכולה להישמע מפי הערבים, לכאורה, גם על חי־פה ותל־אביב, שכן גם אלה חלקי מדינת ישראל שהריבונות עליהם לא הוקנתה בתוקף מסמך בינלאומי או פעולה בני־לאומית כלשהי. מכאן, שהטענה מופרכת מעיקרה, אשר ל„אי־חוקיות“ כיבוש אילת על־ידי ישראל, לאור העובדה שהדבר נעשה אחר חתימת הסכם שביתת־הנשק עם מצרים, יש לקבוע כי כיבוש זה לא פגע כלל בקו שביתת הנשק שנקבע עם מצרים באיתו הסכם וכן קו זה חופף בדיוק את הגבול הבינלאומי הקודם שבין ארץ ישראל המנדטורית למצרים.

על כך יש להוסיף עוד, כי בעת כיבוש אילת על ידי כוחות ישראל נמצא במקום לא צבא מצרי, אלא צבא ירדני, וכי הסכם שביתת־הנשק בין ישראל לירדן נחתם אחר הכיבוש, ב־2 באפריל 1949. כן יש לזכור, כי אזור אילת נועד להיות חלק ממדינת ישראל לפי החלטת החלוקה של ארץ־יש־ראל שעליה המליצה עצרת האו־ם בכ־ט בנובמבר 1947.

זכותה של ישראל ליהנות ממעבר חופ־שי של אניות־היא ואניות אחרות אל נמל אילת וממנו אינה מוטלת, איפוא, בספק מבחינת כללי המשפט הבינלאומי למיניהם. למרבה הצער, אין מאחורי כל־לים בינלאומיים אלה כוח בינלאומי שיע־רוב להפעלתם המתמדת, אך למרבה הסי־פוק, נמצא כוח ממשי זה בידי ישראל עצמה, שהפעילה אותו פעמיים, ובאחרונה, ככל הנראה, לתמיד.



נתיבים וחוקים

א/מ "ערד": הפליגה מנמל רוטרדם לנמל לטון לפוארטו־אורדו שבנו: צואלה לטון עפרות ברזל עלימנת לפרוק בנמל מור ביל שבגולף. אחרי מוביל צפויה לטון מטען של גרעינים המיועדים לארץ.

א/מ "הריבשן": הפליגה מנמל בלטימור לאלמירנטה שבפנמה עלימנת לטון מטען המיועד לניו־אורליאנס.

א/מ "הריבוקר": הטעינה מטען כללי בנמל סאוטהמפטון המיועד לקונסטון בנימי קה.

א/מ "הריכען": הטעינה מטען של מלח בתפוזות בנמל ראדווד־סיטי שבחוף המערבי של ארה"ב המיועד ליפן.

א/מ "הריכרמל": הטעינה מטען של פוס־פטים בתפוזות בנמל טמפה שבפלורידה המיועד ליפן.

א/מ "הריקסטל": הטעינה בנמלי סידיני ופרימנטל שבאוסטרליה מטען המיועד לאמסטרדם.

א/מ "הריגלבע": אחרי פריקה של עפרות בנמל ננויה שבין הפליגה לכיוון ווני קובר שבקנדה.

א/מ "הריגלעד": הפליגה מנמל וילהיסיס־נרוס שבספרד לנמל פורט־לואיס שבאי טורביצוס ולנמלי המזרח הרחוק.

א/מ "הרימירון": הפליגה מנמל קובה ליעד שטרם נקבע.

א/מ "הרימון": הפליגה מנמל וילהיסיס־נרוס עם מטען של דגים קפואים המיועד לנמלי סינגפור ואוסקה.

א/מ "הריסיני": הפליגה מנמל בומונט עם מטען מלא של גרעינים בתפוזות המיועד לחיפה. בחיפה תטען מטען של כ-22,000 טון קלינקרס בתפוזות המיועד לפריפורט שבאי בהמה.

א/מ "הריטבור": הפליגה מנמל אנרה־דוסי־ראיס שבברזיל עם מטען של ברזל גלמי המיועד ליפן.

א/מ "תליאביב": אחרי שתי הפלגות בין פוארטו־אורדו ומוריסוויל הפליגה מק־נדה עם מטען מלא של גרעינים המיועד דים לארץ. האניה תפליג מנמל חיפה לנוסף לטעון מטען נוסף של גרעינים בתפוזות המיועדים לארץ.



אחד מהמחזים שנמל

לאור האומדנים המצביעים כי בשנת 1975 הצורך אירופה המערבית כמות של 390 מיליון טון נפט בקירוב, ברי כי נמלי הנפט של רוטרדם עומדים כבר עתה מול אתגר התרחבות נוספת.

אחד השכלולים החשובים המציינים את נמל רוטרדם, ואשר בלעדיו אין לתאר את יעילותו הרבה, הוא מערכת הרדאר המותקנת לאורך "נתיב המים החדש", שאורכו כ-30 ק"מ, ששבע תחנות חיה מנחות את האוניות הנכנסות אל הנמל ויוצאות ממנו. אף כי כבר אין במערכת זאת כל חירוש, שכן היא פועלת בלא הפסקה זה עשר שנים מאז 1956, מה גם שאין זה הנמל הראשון בעולם או באירופה שבו הותקנה מערכת הנחיה מסוג זה, הרי אורכו וצורתו של נתיב־המים והעיקולים בחלקו הפנימי, חייבו התקנת מערכת מסובכת ומיוחדת, שבוססה על מערכות הקשר האחרות שמפעיל הנמל עם האוניות, אף הן חדישות ומשוכללות. בעזרת מערכת הרדאר אפשר להנחות אוניות אל הנמל גם בתנאי ראות קשים ביותר, ובכך נחסכים שעות ימים רבים של המתנה בשער הנמל למוג אויר טוב יותר.

רוטרדם, העיר השנייה בגודלה בהר־לנד, (מספר תושביה למעלה מ-700 אלף) יש לה במה להתגאות: לא זו בלבד שהיא מופיעה כנמל במפות עתיקות החל משנת 1328, אלא שהיא התגברה על הרי־סותיה וחורבנה בימי מלחמת העולם השנייה והפכה את נמלה לשני בגודלו בעולם, לגדול נמלי הנפט באירופה, ולגדול נמלי הצובר על פני כדור הארץ.

כי 38 אחוז מן הנפט המגיע לרוטרדם מקורם במזרח התיכון, 13 אחוזים בים הקאריבי, 14 אחוזים באפריקה ו-35 אחוזים מקורם במפרץ הפרסי.

מיכליות נפט החלו לפקוד את נמל רוטרדם כבר לפני 70 שנה, ובאותם ימים עגנו ממש מול מרכז העיר, ברי, כי במרוצת הזמן נתעורר צורך למצוא למי־כליות אלו מעגן מתאים יותר, ונמל הנפט הראשון הראוי לשמו הושלם ברוטרדם בשנת 1929 (בית היוקק הראשון, של חברת "של", הוקם כאן ב־1936). נמל־נפט שני הושלם ברוטרדם בשנת 1955 וכן נוספו במקום מפעלי זיקוק של חב־רות נפט עולמיות אחרות. נמל נפט־שלי־שי, באיזור בוטלק, החל להיבנות בשנת 1954, אף כי שלושת נמלי הנפט הללו יכולים לקלוט מיכליות בעלות תפוסה של 60 אלף טון, החליטו שלטונות הנמל, לאור תחזית הצרכים בעתיד והעליה בגודל המיכליות, להקים נמל נפט רביעי באזור נמל "אירופורט", בו תוכלנה לע־גון מיכליות בעלות תפוסה של 100 אלף טון. נמל זה נבנה והולך וארבעה ממעגניו הושלמו. חברות "של", "אסטר" ו"קאלטקס" כבר הקימו בו מאגרים, וכבר עגנה בו מיכלית של 73 אלף טון.

אף כי אוכלוסייתה של הולנד מהווה רק 4 אחוזים מאוכלוסיית ארצות אירופה המערבית, מוקקים בנמל רוטרדם 15 אחוזים מכלל הנפט שצורכת אירופה המערבית. עובדה זו מקנה להולנד מעמד נכבד בין מוקקי הנפט של אירופה אף שכמות הנפט שמוקקת בריטניה, גרמניה, צרפת ואיטליה עולה על זו שהיא מוקקת.

בראי עקים



ועכשיו נלוש אותך ו'.

עול הכלי והגבלתה, סמכויות שיפוט, מע' צר וענינים דומים אחרים.
המרכו בג'נבה הוא מקום מושב מוט' דות האו"ם על העבודות הנערכות בהם.
(על אמנות לונדון, בריסל, ג'נבה ואר' גון העבודה הבינלאומי — ברשימה הב' אה).

- | | |
|-----------------|-----------------|
| דוד רוזנבאום | רון פלד |
| אברהם ישראלוביץ | עמי המר |
| נסים בטיטו | אהרון פיפר |
| אלכסנדר פרלמן | יעקב קלטן |
| פדרו זיסמן | שלמה הוינר |
| אלכסנדר הרמן | משה ורדיק |
| ברנד דמיאני | ראובן וליט |
| אפרים רוזנבאום | לודביג אייזיק |
| ארנון קוריס | יוסף דינר |
| יעקב סבאן | יצחק דייז |
| דניאל נובק | יצחק שחח |
| ציון מעוז | יודה נויגבאווער |
| דוד זגורי | יעקב וגר |
| שלום הברי | אילן שטימן |
| אברהם אבאי | דורון הוכברג |
| יחזקאל סמואל | יוסף גולדמן |
| צ'רלי יחזקאל | אפרים דרטה |
| | רוברט יוסף |

מקורות המשפט הימני

(109 מעמוד 17)

מסורת העבר, האינטרסים המשותפים של ההווה והאופי הבינלאומי של עניני ההר בלה הימית הביאו בשלהי המאה ה-19 לתנועה של אחד המשפטים הימני בקנה מידה בינלאומי. הממשלה הבריטית, עקב מסורתה הימית של בריטניה, נטלה על עצמה את היוזמה לעריכת כנסים בינ' לאומיים של נציגי המדינות ואשר בפני הם הובאו הצעות לאחידות עניני הסחר הימי. לדוגמה: בטיחות החיים בים ומני' עת התנגשויות בים. ניתן למצוא הסדרים בינלאומיים ראשונים בתחום זה בשנת 1864. הסדרים ראשונים אלה התפתחו לאמנות שעם מרוץ הזמן ועם ההתפתחות הטכנית הדביקו את הצרכים. המשפט הי' מי כיום מסדיר באמנות והסדרים בינ' לאומיים את הענינים הנוגעים לספנות ולתיפעול כלי שיט. יש 4 מרכזים עיק' ריים בהם נוצרו האמנות האלה:

1. המרכו בלונדון.
2. המרכו בבריסל
3. המרכו בג'נבה שבו באה לידי גי' בוש עבודת האו"ם בשטח הקודי' פיקציה של המשפט הבינלאומי.
4. ארגון העבודה הבינלאומי על הא' מנות הנערכות על ידו.

לונדון היתה המרכו שבו נערכו מספר אמנות בחסות הממשלה הבריטית בעיקר בעניני בטיחות השיט ובענינים טכניים הנוגעים לכלי השיט. הוא הדין לגבי אמ' נות בריסל שנערכו בחסות הממשלה הבל' גית והקיפו בעיקר בעיות משפטיות בקשר לתיפעול כלי השיט. מידת האחזיות בתפ'

מגדרון

תעודות סמיכות נמסרו לאחרונה ליחאים הבאים:



- יעקב דרור — רב חובל
שאול אריך — חובל ראשון
פיליפ הופשטר — חובל ראשון
אליעזר שטרנברג — חובל שני
נתן ארונזון — אלחוטאי
יובל גולדמק — אלחוטאי
רוני לוי — אלחוטאי
עאוני איסא גרסי — מכונאי שלישי

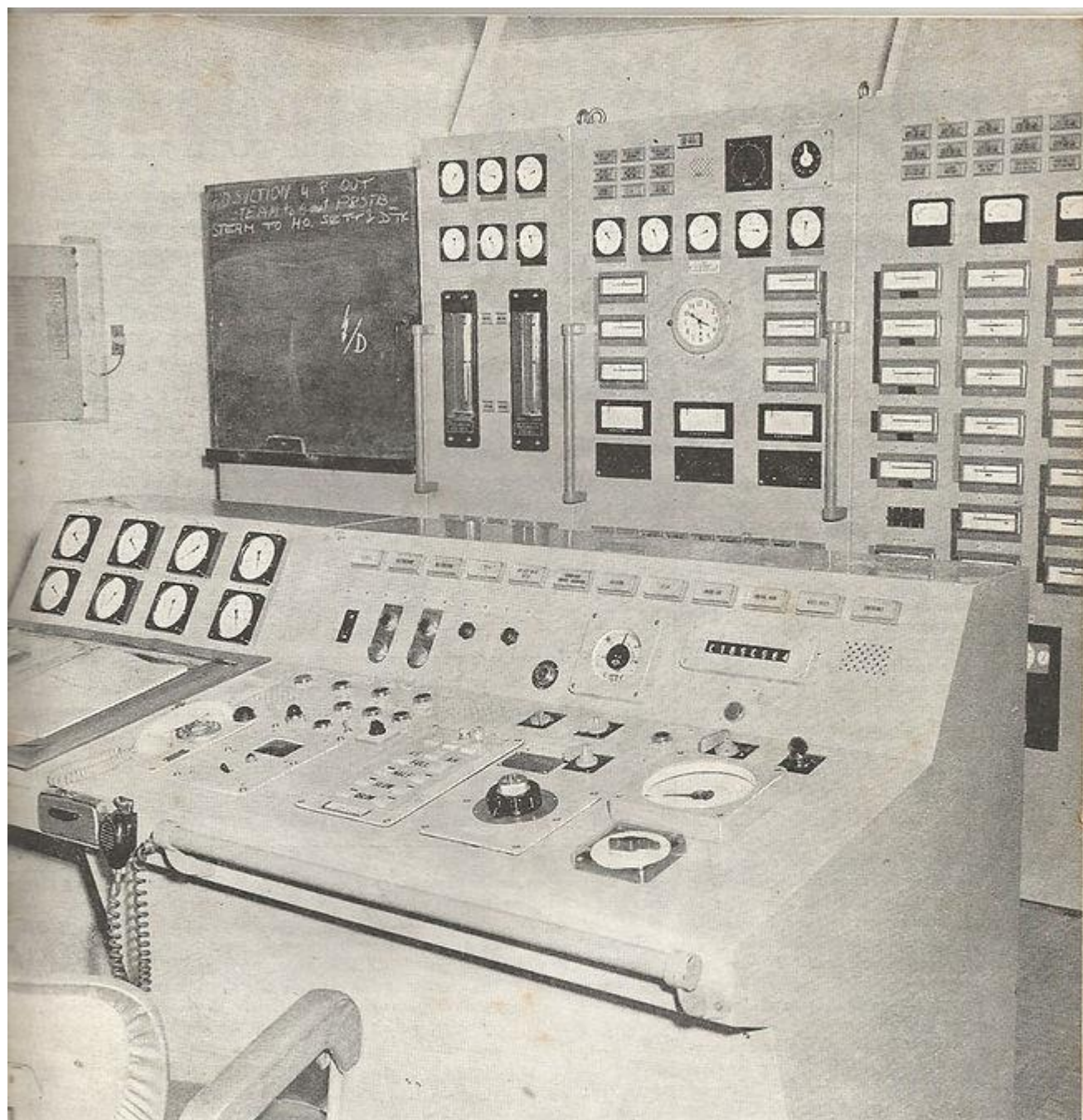
מלת סוף

למר עומסו חיים לנישואי בתו למכונאי שני יאיר זילברשטיין לנישואיו



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

- | | |
|----------------|---------------|
| דן קורן | נח זונננד |
| דוד סטיבנס | ישו ינאי |
| יעקב מילר | חני ענן |
| סעדיה ישראל | אברהם אמר |
| אבנר טורס | טאודור בוטיפן |
| דוד לוי | יוסף אלבו |
| שלמה פיקמן | אשר שמטוב |
| מנחם מעברי | ציון יפת |
| בדיה חדאי | משה בראומן |
| בוריס אילובסקי | חיים מעוז |
| אליעזר שטרנברג | שלמה דקל |
| נחום קוגן | מאיר שער |



The first automated ships of the Company, M.V. HAR MERON and M.V. HAR CASTEL, passed recently the customary survey, prior to the expiration of Builders' guarantee period. The success of the automation equipment in these ships encouraged the Company to incorporate even more extensive automation equipment in her present new buildings. In the above picture a part of the Control Room of the M.V. HAR MERON can be seen.

אניות החברה הראשונות בהן הוכנסה אוטומציה, א.מ. הר מירון וא.מ. הר קסטל עברו לאחרונה את הבדיקות המקובלות עם תום תקופת האחריות של בוני האניות. הצלחתו הרבה של ציוד האוי' שומציה באניות אלו עודד את החברה להכניס באניות החדשות הנבנות עתה ציוד דומה ואף משוכלל יותר. בתמונה למעלה נראה חלק מחדר הבקרה של א.מ. הר מירון.

EL YAM LOG

MAGAZINE FOR SEAGOING AND SHORE PERSONNEL
OF CARGO SHIPS "EL YAM" LTD.