

חמיוני אלום

המלחמה האחרונה שעברה עלינו הוכיחה שוב כי אין לעם ישראל על מי לסמוך, אלא על עצמו. אם מישהו היה צריך אויבו נוסף, כי היום הוא השער החשוב ביותר של המדינה וצינור החמצן שלה, מלחמה זו קבעה זאת שוב בצורה המוחשית ביותר. שוב התברר כי צי ישראל עצמאי, גדול, רביגוני ועיל הוא הערובה הייחידה לתורמת פרימי הקיום אל המדינה הנצורה מכל עבריה.

שוב הוכח כי קיומו של שער-המים זה מותנה בצי סוחר גדול ומפותח, שיוכל לענות מיידית על בעיות התסי פוקת ושיוכל לסתום בקינים שנוצרו. או יודעים כי קיומו של צי כשיר מותנה בראש וראשונה בקיומו של ציבור ימאים בעל רמה מקצועית גבוהה. המכיר בערך תפקודו ודבק ב- משימתו בכל ימות השנה וכימי הרום על אחת כמה וכמה.

אנחנו יכולים להתכרך בעובדה כי כמו בתקופות החרום הקודמות, גם הפעם הוכיחו ומיאונו את כושרם, מסירותם ויכולתם לעמוד בפני אתגרים בלתי שוגרתיים. הם מילאו את חובתם ללא דופי בכל נתיב מים בה היטיבו את אנויותיהם.

המצב החדש שנוצר בעולם לא אהר מלחמת יום-הכיפורים גרם ל"רעידתי אדמה" לא רק אצלנו. משבר הדש ירד על ענף הספנות הבינלאומי, כשי הוא פוגע בעיקר בענף הטיכוליות. יחד עם זאת האמירו למעלה מראש מחירי הדלק והקושי בהשגתו משפיע על סדרי ההפלגות, מונע הפעלה תקינה של לוח זמנים וכיוצא באלה. הצור רך בחסכון כדלק יכריח אותנו, כמקרי רים טסוויטים, לעלות להורות על תקינות מהירות השייט, אולם לא יהיה די בכך. צוותי המכונות נדרשים, אי פוא, לעירנות יתר, לאהוקה קפדנית יותר ולעשיית כל מאמץ כדי למנוע צריכת יתר של דלק. כל אחד בתפי קידו ובתחומו וכול להרים תרומה חשובה שתאפשר לנו לעמוד בפני המציאות החדשה שניכפתה עלינו.

גם בימי רגיעה יחסית — שאיש אינו יודע כמה זמן תימשך — שומה עלינו לנהל ולתפקד — בחוף ובים — במתכונת של ימי הרום. שומה עלינו להיות ערוכים, הן מכהינה כטהונית והן מכהינה כלכלית, לקראת כל אפי שרות. כל זאת יתאפשר אם כל אחד מן העובדים יהיה מודע למצב, יעשה את שלו בנאמנות הנדרשת. נצטרך

מה נשמע?

בסוף חודש ספטמבר הגיע למחלקת הצוות המכתב הבא. אותו שיגר רב הח"ר בל של האניה "הר סיני". מכתב זה מתאר את הצלתו של ימאי על ידי המלח הכשיר פרנציסקו בלון, אשר גילה תור שייה מיידית ואומץ לב, בבצעו חובה אנושית ומקצועית. לחלן המכתב כלשונו:

לכי מחלקת צוות ה"ב" "אליים", חיפה.
הנדון: מלח כשיר פרנציסקו בלון א. ג.

הנני גאה להביא לתשומת לבכם, מע"ה מופת שבוצע ע"י אחד ממלחיני בתאריך 19 לספטמבר שנה זו. כאשר איש צוות חוף (ספון) נפל לים והחל טר בע. A.B. פרנציסקו בלון קפץ לים למשוחו ובכך הציל חיי הנפול.

להלן פרטי המעשה: ביום האמור, ש" לא כרגיל בעונה זו, היה הים גלי עד גבה גלי, עם גלי עומק מכיוון צפון מערב. תוך נדי הירידה בכבש האניה לסירה השרות של שעה 18.00, נפל איש צוות החוף אברהם בלמס לים. כנראה שעקב חבטה שקיבל תוך כדי הנפילה, ויתכן גם בגלל תנאי מזג האוויר ששררה. החל הנר של לטבוע.

להרכבה מאמץ ורעיון טוב כדי שנוכל לעיבור את המשבר הנוכחי בענף הים פנות ללא ועזויעים.

מערכת הניום למילואים לא פסי זה על הכרתנו. אלה שנתרו במשי רדים עושים מאמצים ראויים להוקרה לסתימת פרצות בתחומים הניהוליים. אף על פי כן ייתכנו פה ושם עיכובים ואיחורים בתיפקוד האדמיניסטרטיבי ועם אלה מכין הימאים, העלולים לי הוש בזה פה ושם — הסליחה והתכנינה.

ולבסוף, ברכותינו החמות והנאי מנות שלוחות בזה למנויסי החברה כאשר הם שם — בחוית הים ובחיות היבשה. תפלותינו לראותכם הזודים מן השרות בהקדם האפשרי, כריאים ושלמים.

המערכת

פרנציסקו בלון, שהיה אותה עת בחפ" קיד כמלח משטרה, קפץ למים מדופן האניה בטרם התאוששו נוסעי הסירה ר' משה את אברהם אשר לגם כבר מים ב- כמיות, ובכך הציל חיי'אדם. בקפיצה זו הוכיח מר בלון אומץ לב ונכונות לבוא לעזרת הנולת אשר יכולים וצריכים גם להיות דוגמה ומופת לכולנו. אשמח מאוד באם תביאו פרטי מעשה מופת זה לידיעת ציבור הימאים.

כבוד רב
יצחק טמיר
ר/ח א. ג. "הר סיני"

חיפה, 29 בנובמבר 1973
חרגום מאנגלית

לכבוד
מר פרנציסקו בלון
מלח כשיר
א/מ "הר סיני"
מר בלון הנכבד,
ר/ח טמיר, קברניט א/מ "הר סיני" הודיענו על המקרה שקרה ביום 19.9.73 עת הצלת מטיביעה ימאי אשר נפל מסירת השרות במפרץ חיפה. הצלת חיי אדם בים הינו עיקרון חשוב בימאות, בעיקר שהדבר קשור בסיכון עצמי כפי שהיה הדבר במקרה שלך. לאות הערכה על פעולתך, אנחנו מתכ" בדים לשלוח לך בזה מדליון למוכרת. מיטב ברכותינו לך.
אניות משא "אליים" בע"מ
(—)
א. קושלביץ
מנהל מחלקת הצוות

הטחקים:
ר/ח י. טמיר
ר/ח ג. פיסטונר
האיגוד הארצי הפדרטיבי לימאים

תנחומים

מכונאי רביעי רוימי ישראל
משתתפים בצערך ובצער משפ' חתך במול אחיד על הגנת ה' מולדת במלחמת יום הכיפורים

* * *

לאברהם דולינגר
משתתפים בצערך על מות אמך

גינדי שפירא — לעלייתו לדרגת סוכר
 נאי רביעי
 ליעקב שגב — לעלייתו לדרגת קצין
 אלוהט
 נד עזריה — לעלייתו לדרגת כלכל
 ראשי



מלת סוף

רב מלחם בן אבו שלום —

להולדת הבת.
 יעקב צורי — להולדת הבת
 יצחק פלישון — להולדת הבן.

לר/ח גיל פיסטינה, קברניט א/מ
 תר-סיני, עם עלייתך לדרגת רבי
 חובל וקבלת פקוד ראשון, שלוחות
 ברכותינו להצלחה וכה לחי.

מיטב הברכות:

אברהם שאפי — להסמכתו כרב חובל
 אדס הרבסט — להסמכתו כרב חובל
 מיכאל שולר — להסמכתו כמכונאי
 ראשי
 שמואל אברהם — להסמכתו כמכונאי
 שלישי
 יאיר כהן — לעלייתו לדרגת חובל
 שלישי בפועל
 חשה ווימן — לעלייתו לדרגת חובל
 שלישי בפועל

אניות זרות מהלך אניותיהן לארץ, בגלל שיקולי והירות או בשל הלחץ הערבי יהיה אפשרי לארגן מחדש את תנועת הספנות בבעלות ישראלית כדי לעמוד בגלל כל היבוא והיבוא של ישראל. אי אפשר לבנות צי סוחר גדול ולקיימו בהתחשב בצרכי שעת הירום בלבד. יש להשתיתו על בסיס ריווחי מה עוד שעל ישראל מופעלים להצמיח כבדים של החרם הערבי, להצמיח שאין להם אחר דוגמה אצל ציים אחרים. יתכן שלתצמיח אלה ילכו ויהמירו בשל הרם הנפט והשפעתו על עמדת ממשלות זרות. אין לנו שליטה על מקורות האספקה החיוניים למדינה אולם אנו חייבים, לפחות להבטיח שליטתנו על ההובלה הימית החיונית למדינה. לכן חשוב שבעתים לקיים צי גדול, יעיל ורווחי. ניתן לעשות זאת במאמץ מרוכז ושיתוף פעולה של כל הגורמים, הממשלה, חברות הספנות, והעובדים. במיוחד יורדי ים. לטוב כך חייב ניים שיתוף פעולה, נכונות לוותורים הדדיים והעלאת מוסר העבודה. אין זו בעיה טכניקלית של צי הסוחר, היא קיימת בכל ענפי המשק אך סבורני שיוצרי ישראלים אשר גילו מסירות כה רבה בתקופת החרום יכולים לגלות אותה מידה של אחריות בימים שלאחר הקרבות — סיכום מר י. רקנאטי.

חולשת הצי בולטת בהובלת מטען כללי, ובמיוחד פרי הדרה האניות הישראליות מובילות רק 25 אחוז של מטען כללי ורק 5-10 אחוזים של יבוא פרי הדר מתוך 4.5 מיליון טון מטענים המובלים בשנה בקווי ישראל וממנה. צריכים להוסיף עוד 25 אניות להובלת פרי הדר שינוצלו להובלת מטען כללי אחרי עונת הפרי. יש לעבור במהירות להובלת הפרי במכולות משום ששיטות שינוע הפרי הקיימות גורמות מדי שנה לצמיחות אניות הנמלים. אילו קיצצה המלחמה בשיא העונה היו נסתמים לחלוטין הנמלים אמר ד"ר וויד"ר. רא. באשר לנמלים בארץ, שלושתם ביהד משתרעים על שטח של 583 דונם בלבד. אמנם תודות לאילחוריים מוצלחים אוסר 11 בנמלים 250,000 טון מטענים לעומת 100,000 טון בימים בתקום, אך הישג זה בא על חשבון יעילות שינוע שוטף. צריך במהירות להרחיב את שטחי הנמלים וכי מובן לפתור פתרון יסודי את בעיית התחילה היבשתית. יעקב רקנאטי הדגיש כי זו הפעם הראשונה עמדה הספנות הישראלית במל"חמה שנמשכה שבועות ולא ימים וסיפקה את צרכי הארץ. כושרה לעמוד בתפקידה גם אם חס וחלילה תחדש המלחמה והמשך תקופה ממושכת דוגמת מלחמת הדיחורו. אם נניח שבמקרה כזה יפסיקו

וואר הבקבוק של המשק אשר עלול לש"תק גם את הספנות. משק הספנות על כל ענפיו עמד במבחן שעת החרום. לדעתו, צריכה הממשלה לקבוע מדיניות ספנות ברורה לטווח ארוך ולפתח את הצי כענף כלכלי ראשון במעלה. לטפת את כח האדם הימי שהוא נכס גדול למדינה ול"המטיף בפיתוח הנמלים. דעות דומות באשר ללקחי המלחמה הבינו ד"ר נ. ווידרא. מנהל המכון הישראלי לחקר הספנות ויעקב רקנאטי. בעוד שד"ר ווידרא הצביע על נקודות תורפה מסוימות שנתגלו במשק הספנות, התייחס י. רקנאטי ביותר סירוט ללקחי המלחמה ובמיוחד לתפקידו שעתיד למלא צי הסוחר במאבק המדינה נגד הלחץ הכלכלי ההולך וגובר על ישראל כתוצאה של הרם הנפט הערבי והסלכותיו על מדיניות של ארצות רבות בעולם. בהרצאתו בפועדון רוטארי מסר ד"ר ווידרא שצי האניות בבעלות ישראלית מגיע ל-3.5 מיליון טון, מזה 2 מיליון טון מיכליות ומיליון טון אניות צובר וחצי מיליון טון אניות להובלת מטען כללי. המיכליות סיפקו בזמן המלחמה את כל צרכי המדינה ומעבר לזה. רק 170,000 טון אניות צובר עובדות בקווי ישראל, בהובלת גרעינים ויצוא כמויות קטנות של אשלגן, וגם טונגי זה מספיק בהחלט.



זדקוד על..

כאלו ראה
חיים סאלה

חיים שוהם — גבר מוצק למראה, בעל שער שחור, המכסיף מעט בצדעיו — הוא מוטיקי הוטיקים בחברת אליים. הוא נימנה על השלישייה הוטיקה ביותר במחלקת המשק. המשרד הקטן בחיפה, קומץ אניות ה„ליברטי“ וכל שאר צעדים ראשונים של חברה כמעט אלמונית אינם לגביו אנדה של אחרים. הוא היה מיוצריה. הוא ליווה אותה כמעט מאז היווצרותה, בכל שלביה.

חיים שוהם, כיום כלכל ראשי, עלה לראשונה לאניה בשנת 1953, כטבח באחת מאניות הנוסעים של צי"ם. מאז ועד היום הוא מתמיד בהפלגות, למעט הפסקה של שנה וחצי.



גם לבני האדם המסרתים תחת מיקרו, הוא ערובה לאניה נעימה. אני אישית בוחר, במידת האפשר, את האניה לפי רב החובל שלה ולא לפי הקו שהוא מפליגה בו.

כיום, — טוען חיים שוהם — הרמה הממוצעת של הטבתים באניות היא די נמוכה, אם כי יש ביניהם טבתים מעולים. אלא שלעומתם מספר ניכר של טבתים שנסיגתם וכשרם אינם עונים על הדרישות. בחור טבה בעל נסיון אני מרשה לעצמי, במקרה שהטבת אינו מן המעולים, להכנס יותר למטבח ולהתערב יותר ב"עניני הבישול. באניה בה אני מפליג יודע כי אין בעיות של אוכל. גם כשמפ" ליגים בקווים ארוכים, כשיש בעיות אובייקטיביות של הוסר במזון טרי, אני מצליח לפתור את הבעיות. אני עושה זאת, כי אני יודע עד כמה יכולים התפ" ריש וטיב האוכל לשחק תפקיד במצב הרוח של הצוות. בפרט בקווים ארוכים האנשים רגישים ועצבניים. כל היום יש להם שמים, מים ועבודה. הסוגי היחיד יכול להיות רק בתפריט. ואז אני משתדל שיקבלו לפחות את הפצוי הקטן הזה. שלגביהם הוא חשוב ביותר."

כמו ימאים רבים אחרים, גם חיים שוהם סובל מן התדמית הירודה שיש לימאי הישראלי בקרב הציבור. במקום שיש עשן, יש אש. אבל זהו חטא לראות בכל ימאי פושע ומברוח. אני מצדי עושה ככל האפשר שאניה בה אני משרת תהיה „נקיה“ טבתית הבראות. לדעתי גדל עכשיו בחברת אליים דור צעיר וטוב של קצינים ואם הם ימשיכו ויתמידו, תהיה לחברה קצונה בעלת רמה טובה מאוד. חבל מאוד שלא משקיעים בדרגים חלק מן המאמץ שמסקיעים בקצונה. אילו היו משתחים את הטובים והמבטיחים שבדרג גים וקושרים אותם לחברה באותם אמצעים בהם קושרים את הקצינים, היתה (סוף בממד 22)

רבות המשכתי בהפלגות רצופות גם מעבר למה שהתחזה חייב. את פרק הזמן הארוך ביותר ביליתי על האניה „הרקסטל“, לא ירדתי ממנה במשך למעלה מ־18 חודשים. היא הפליגה אז בקו אירופה — אמריקה — יפן — אוסטרליה וחזרה לאירופה. היינו תוררים מאוסטרליה לאירופה ב"הפלגה רצופה, שנמשכה 45 יום ללא חוף. בפעם הראשונה זה היה די קשה. אחר כך התרגלתי. מי סבל בעיקר מהפלגות ממושכות כאלה היו הצעירים. הוטיקים יותר עברו את זה בקלות יחסית."

לחיים שוהם „פילוסופיה ישית“ משלה. הים זה מקצוע שצריך לדעת להסתדר עמו, להסתגל לטוב ולגרוע שבו ולנסות להפיק את כל החיובי והמועיל שבתחום זה. בן־אדם, הוא אמר, הוא היה המתרגלת לכל מצב. מי שמחליט להיות ימאי צריך ליצור לעצמו מצבי הסתגלות. הבן־אדם, אומר חיים שוהם, עושה את האניה ולא האניה את הבן־אדם. בכל אניה בה אני משרת, אני משתדל ליצור את ההרגשה והאווירה הטובה עד כמה שאפשר. אין לי אניות סייבוריטיות. לא חסובה לי האניה, אלא מי משרת עליה. ובראש וראשונה חשוב לי מי רב־החובל. רב חובל שיש לו יחס לא רק לרכוש המופקר בידיו, אלא

ניסיתי לחזור ליבשה. נכנסתי לענף המלונאות. החזקתי מעמד כשנה וחצי. נשבר לי. חזרתי לים. נדבקתי מהוירוס הזה. שכל ימאי אמיתי יודע מהו. לא יכולתי להיגמל ממנו."

חיים שוהם, גבר בן 47, הוא יליד גרמניה. עלה ארצה ב־1935. התחנך במרן סד „אהבה“ שבקרית־ביאליק ולאחר מכן שנה ללמוד את מקצוע הטבתות.

נתקבלתי כנער מתלמד במסעדה חיפ"אית בשם „אסטוריה“, זו היתה מסעדה נודעת ברמתה הגבוהה. בה סעדו בעיקר קצינים בריטיים גבוהים, פקידים בכירים של מטסתל המנדאט וכיוצא באלה. את המסעדה ניהלו „ייקס“ לפי מיטב המסורת הקפדנית. עם טבתים מעולים. סדר, מש"מעת, קפדנות קיצונית וכדומה היו סימני ההיכר של המקום הזה. סטירות־לחי ובע"י טות בושבו היו חלק ממערך הלימודים. אבל יחד עם זה ניתן היה ללמוד את המקצוע ליד המומחים שעבדו שם."

סמוך לקום המדינה מתגייס חיים שוהם לפלמ"ח ומשרת בחטיבת־הנגב. לאחר מכן הוא מצטרף לצבא הקבע וב־1953 הוא משתחרר בדרגת סרן.

התחשק לי לראות קצת את העולם והצטרפתי לצי"ם. תוך שאני מנצל את ידיעותי בטבתות. סדתתי על אניות נוסעים כ„טבח־קרי“, עד שפגשתי את מר אליהו ברבה ודרכו הגעתי לאליים. ב־1961 מינו אותי לכלכל־ראשי ומאז אני בתפקיד זה."

למרות הותק הרב לא „עבר“ חיים שוהם אניות רבות. בכל אחת מן האניות ששרת עליהן התמיד זמן ארוך יחסית. העדפתי לדבוק באניה אחת. כרווק לא פחדתי אותי הפלגות טרמפ. פעמים

that's the way it was...



חזית סורית

1. בצהרי יום ה'6 באוקטובר, בעי צומי של יום הכיבוש, פתחו הסורים במתקפת רבתי לאורך קו הפסקת האש ברמת הגולן. בגזרות אחדות עלה בידם להבקיע ולחדור אל חוף השטח הישראלי. לאחר מלחמת יבליטה נואשת הוכו הסורים לאחור. בתצלום שיירה סורית שנופצה.

SYRIAN FRONT

(1) At noon on October 6 the Syrians launched a major attack along the Ramat Hagolan cease fire line, penetrating Israeli territory deeply. Desperate fighting stopped the Syrians and drove them back. Above: Wreckage of a Syrian convoy.



2. לאחר שלב הבלימה, שהיה רווי מעשי גבורה מופלאים, פתחו כוחות צה"ל במתקפת נגד ולאחר קרבות כבדים התל האוייב הסורי להיסוג לעבר קו שביתת הנשק, כשהוא סובל אבידות קשות, שהג' חיתו עליו כוחות קרקע ואוויר. בתצלום: טנקים ישראלים יוצאים לתקוף.

(2) Israeli tanks move forward in land-air counter attack that followed heroic defensive action, inflicting heavy losses on the enemy.



מטוס מיג סורי צולל לתקוף יחידת שריון ישראלית שחדרה לתחום הסורי.

(3) Syrian Mig attacks but fails to stop Israeli armour as it crossed 1967 cease fire line.

(4) The strategic Mount Hermon outpost fell to the Syrians on the first day of the war. On the last day of fighting, however, Golani division and commando forces succeeded in retaking it after fierce combat. Photo shows Golani preparing to storm captured Israeli fort before taking two Syrian outposts higher up the peak.

3. המאמץ הסורי לבלום את מיתקפת הנגד הישראלית לא הניב פירות. כוחות השריון של ישראל הדפו את יחידות האויב אל מעבר לגבול והחלו מתקדמים בתוך שטח סוריה לכיוון דמשק. בתצלום:

4. המוצב הישראלי בהר הרטון היה אחד המקומות שנפלו בידי הסורים ביומה הראשון של המלחמה. ביום האחרון לקרב בות הצליחו כוחות של הטיבת "גולני" ויחידת צנחנים להעפיל להר ולכבוש חזרה את המוצב הישראלי וכן שני מוצ' בים סוריים. הנמצאים במסגרת הנבחרות. בתצלום: חיילי "גולני" לקראת פריצה אל תוך המוצב הישראלי הכבוש.



5. בחדירתם אל תוך תחום סוריה כבשו חיילי צה"ל טירת כפרים. מרבית תושבי כפרים אלה נמלטו לכיוון דמשק. רק תושבים בני העדה הדרוזית וכן מעט זקנים נותרו בכפרים אלה. בתצלום: חייל ישראלי משקה ישישה כפרית. מיד לאחר כיבושו של כפר סורי.

(5) Elderly village woman drinks from Israeli soldier's canteen in captured Syrian hamlet. Save for the Druze inhabitants and a few old people, most of the population fled toward Damascus.



(7) Traditional observance of Succot, the Feast of Tabernacles, in an Israeli armoured unit in the Golan Heights in October. By that date the whole of the Golan, save for the Hermon, was again in Israeli hands.

7. הג הסוכות הל ביום הששי למלח" מה. אותו יום נשתנו כבר פני המערכה ברמת הגולן מן הקצה אל הקצה. פרט למוצב החרמון היה כל השטח הישראלי שוב בידי צה"ל, אשר עבר כבר משלב בליטה לשלב התקפה. בתצלום: אנשי יחידת שריון מקבלים את החג בתפילה. עם לולב ואתרוג.



6. כוחות צה"ל, שנכנסו לתוך השטח הסורי, התקדמו בכביש הראשי המוליך מקונייטרה לעבר דמשק. הם עצרו במרחק של שלושים וכמה ק"מ מן הבירה הסורית. בתצלום: חייל ישראלי על אם הדרך לדמשק, ליד אבן הקילומטר ה-56.

(6) Israeli soldier stands at Km 56 on Damascus road. Advanced forces are within 35 km. of the Syrian capital.

חזית מצרית

8. ביום הכיפורים, בשעה 2 בצה"ר יום, פתחו המצרים במיתקפה גדולה לאורך תעלת סואץ. הם הצליחו לצלוח את התעלה בכוחות גדולים ולהשתלט על רצועה צרה לאורך הגדה המזרחית. לאחר קרבות בליטה כבדים התארגנו כוחות צה"ל למיתקפת נגד והשתלטו על קטע של כ-15 ק"מ לאורך הגדה המזרחית של התעלה. בתצלום: כוח שריון ישראלי מתקדם בשטח הדיונות לעבר קו התעלה.

EGYPTIAN FRONT

(8) At 2 o'clock on October 6 the massive Egyptian attack along the Suez Canal began. They crossed the Canal in force and conquered a strip along the east bank. Photo shows armour advancing over the dunes as Israel launches the counter attack that followed heavy defensive fighting.





9. קרבות מרים התנהלו בחזית סיני, בהם לקחו חלק כוחות שריון אדירים של שני הצדדים הלוחמים. אשר סבלו אבידות רבות באדם ובשריון. בתצלום: הליקופטר של צוות רפואי ישראלי נותח באחד מן צירי המערכת כדי לסגור פצועים מן הקרב.

(9) Israeli helicopter prepares to evacuate those wounded in Sinai battles that caused heavy losses in men and material on both sides.



10. תוך כדי קרבות מכדים הקימו כוחות צה"ל ראש גשר בתוך מערך האויב והחלו הוצים את התעלה מערבה. לתוך אדמת מצרים. בתצלום: אחד מן הנגשרים שהקים חיל ההנדסה של צה"ל על התעלה. בו עברו כוחות שריון ורגלים לארץ גושן שבחזום מצרים.

(10) A bridge to the Land of Goshen, in Egypt, erected by the Israel Army Engineers under heavy fire.



11. במסע הכיבושים מעברה המערבי בו של התעלה, שהיה רצוף קרבות קשים, חדרו יחידות צה"ל אל עומק השטח ה"מצרי. חלק מן הכוחות הצולחים פנה אל עבר הערים סואץ ואיסמעיליה. בתצלום: טנקים ישראליים חונים בכניסה לעיר סואץ, כשבאופק מיתמר עשן כבד ממאגר נפט מצרי.

(11) Smoke from an Egyptian oil installation forms the background for Israeli tanks at the outskirts of Suez.



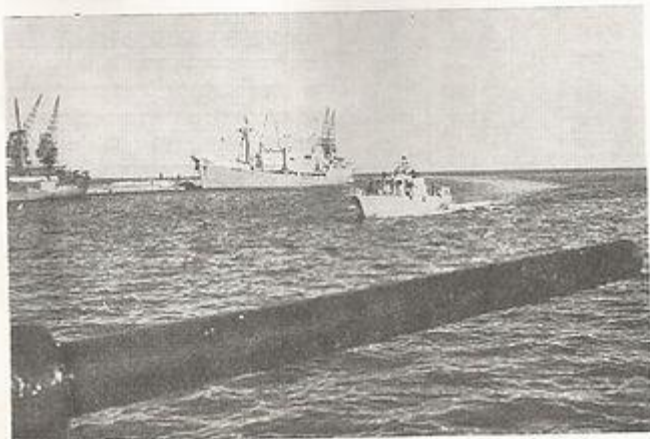
12. תוך כדי קרבות טיהור וצליחה תעלות מים באזור הקלאי מיושב שבארץ גושן הגיעו כוחות צה"ל אל פרברי העיר איסמעיליה. בתצלום: צלם צבאי הנילוזה אל אחד הכוחות. ליד מוצב מצרי כבוש. בדרך המוליכה לאיסמעיליה.

(12) Crossing the freshwater canal in the thickly settled agricultural area of the west bank brought the Israel Army to the suburbs of Ismaelia. An army photographer is shown with one of the forces encamped in an abandoned Egyptian position.



13. כוחות הצליחה של צה"ל השתלטו על כל השטח שבין איסמעיליה וסואץ וכן על שטח נוסף מדרום לסואץ, שבו שורת נמלים ומוצבים גדולים של הצבא המצרי. בתצלום: מיפגש בין חייל ישראלי לפלח מצרי על הכביש המוליך לסואץ.

(13) Israeli soldier meets Egyptian farmer on the Ismaelia-Suez road. The area south of Suez with its ports and major fortifications is also in Israeli hands.



14. שני נמלים במפרץ סואץ נכבשו בידי כוחות צה"ל, אשר שימשו בין היתר, בסיס אספקה לכוחות המצריים שצלחו את התעלה מורחה. בתצלום: ספינת משמר ישראלית של חוליהום מסיירת בנמל הכבוש עדאבייה.

(14) Israel Navy patrol boat at conquered port of Abadiya, which supplied Egyptian forces east of the Canal.

לאומיים בדבר נזק גרעיני, בקשר לאוטו האן. אבל גם כך, אני משער ששימוש נדיח בכוונות גרעיני יגיע הרבה יותר מהר משי המשבים בתעשייה הימית.

חתימה לקראת העתיד

יש צעד ממשי קדימה לקראת האקטואליות של האניה הגרעינית. מחקרית התנדסות הקוד"מ מילכניה של באבוקס את וילקוקס" אוי דות הנגראטור הגרעיני המשולב הם בשלבי סיום בסוף השנה תגיע תכנית זו ב.ב.א.ה.ר. לנקודה בה יוצע לוועדה לאנרגיה אטומית דרישה לתיאור בטיחות מקדים בתוספת פירוט הוצאות. ותכנית לאניה שתהיה סוכנה בראי שיה 1973, אימך ג. ת. אסליק: פעלנו נמר צות למען יישים ימי מתאים במשך השנתיים שבער. ריתקנו את עניינם של מפעילי אניות רבים ושונים, כולל אניות איטונים, אנו עדיין מאמינים שקיימים כל הסיכונים להשגת תו"ם עבור שלוש אניות גרעיניות עפ"י תכני"תנו הראשונית. כאשר יתממשו ההזדמ האלה, הם לא יעסקו בניסויים מסוג ה.ס.א.ב.א.ה.ר. במקרה היתה "סאראד" בעלת התווה העיקרית אתנו ועד כה הסקיעה 3.8 מיליון דולאר בתכנון ובמחקרים הנדסיים. אך מה שאנו מקרנו הוצע לבעלי האניות, אחם אנו במגע, על בסיס עסקי, תהיינה סובסידיות כפי שניתנו עבור אניות רבות אחרות שנבנו בארצ"ם ומסופעות ע"י אמריקאים. ולסיכום — מה שאנו מוכרים לבעלי האניות הוא, הדבר האמיתי, הטוב ביותר, ולא איוו תכנית מסתלחת ראוותנית ומצופצפת.



כרגע, רק שתי אניות נחמד גרעיניות נמצאות בשירות ה"אוסוואך" הגרמנית (למעלה) וה"מוסטור" היפאנית. ושתיים נמצאות בים יותר למטרות מחקר מאשר למטרות נסיון להשיק רוח"ם.



שוברת הקרח הסובייטית שהפכה גרעינית, ה"ג'ני".

הזמן ההתחלתי עבור אניה גרעינית שעלולה להיות מעמסת מבחינת תחוק, ואחר כך לא תצדיק את מהיר ההשקעה. כך שהסיפורים על ההצלחה בהפעלת האניות נפתחים באורה וזהר, אך הצלחה בעסקים כמו שלנו משמעי תה לעתים קרובות בחירה והירה באניה הי"מאטיה וטיפול נכון בצי הקיים.

אסליק ט.ב. אה ו"י, מודת שהששטותיהם של מפעלי אניות מעניינו רשיונות ותקנות" מסתלחות אינם הסרייסוד, איננו יכולים לערוב לכך שאניה גרעינית, לאחר שנבנתה, לא תעמד מרותקת לחוף אפילו שנתיים, בשל עיכובים הנוגעים לאישורים תקינים, שוקלים עכשיו בדבר תכנית מטרעה לפיה "סאראד" תשלם סכום מסוים למפעילי אניה כאשר תחייש בנית כלי השיש שלה, הסכום הבסיסי יהיה בסביבות 20,000 מיליון דולאר לאניה ומפעיל האניה ישלם זאת הורה ומחסר כונות ברלק שיהיו לו, תוך כדי הפעילות הטוספת של אניתו, אנו מקבלים תגובות חיוביות לתכנית זו ממפעילי אניות עמם אנהנו כעת במגע.

סיכונים חוקיים הם בעייתיים במיוחד עבור מפעילי צי"הסכילות, אחד הסעיפים שב"חוק הסחר הימי 1970" מחייב כל מפעילי אניות, שנהגה סובסידיות עבור אניה גרעינית, להפטר מכל אנותיו הנושאית דגל"ר תוך עשרים שנה, אנטי מילכיות טענים שהחוק אינו מציאותי ואיש מהם לא יעלה על אניה גרעינית כל עוד חוק זה בחוק.

חסרונות כיתרונות

ניסוק טיפוסי של מפעילי אניות כנגד הכוח הגרעיני איננו רק התחום הרחב של תל"רונע במניו יערות, אלא התחוקים הרוועים לו כמסוכנים, השיעור המרוויק של עלות האניה הגרעינית עדיין לא נקבע, וכאשר ייקבע יהיה גבוה, יש לשכור ולמסן צוותים מיוחדים של טכנאים בעלי מסכורה גבוהה עבור הפקיד"האניה השונים, הביטוח יהיה גבוה במידה מסוימת מהביטוח הרגיל, והי איום שבדליפה רדיואקטיבית במקרה של הת" נגשות הוא גורם מרתיע לא פחות. למצדדים בנושא הגרעיני יש דרך להפיקת החסרונות ליהרונות, הם קובעים שהנגרטרור הגרעיני הוצר קיטור חסין מפני דליפות, אפילו כאשר מתהפכת האניה, יתר על כן, אם יוכנס הכוח הגרעיני לשימוש יפחת הס"ר כון כאשר תצות המוצע, למשל לאנית מכ"ר לה גרעינית (בת 2200 סבולות) הוא רק 24 איש, לפי אסליק, יש חסכון מסויים בגמח הי"מטען, ע"י בניה שלכתחילה של 3 נגראטרור רים גרעיניים במקום אחד בלבד, נחסוך כמה מיליוני דולארים בהון הבסיסי של היהודה", והוצאות הפעול גבוהות יותר ניתן לאון בה"ר צאות דלק רגיל באניות בעלות כוח"ס רב, יש עוד שיקולים בתדלוק אניות גרעיניות שדיר פול ת. ריינקר, סגן ניהול המהלקה להנעה גרעינית ב.ב. אה ו"י, גילה בעדותו לפני ועדת המסנה"לסחרי"י של ארה"ב תעוסקה ביסאות דני, בהנחה שמחצית הדלק עבור אניה רחבה, מהורה, המונעת בדלק

זרקור על...

(סוף חשמו"ד 5)

כמשך השנים נוצרה גם קבוצה יעילה של זורגים, אשר היתה גורמת להעלאת הרמת המקצועית והחברתית באניות ה"חברה לטובת החברה ולטובת הימאים כאחד".

היים שוחם אוהב את עבודתו, אוהב את הים וחש עצמו היטב במסגרת חברת אל"ים, אין לו בעיות ואין לי טענות נגד החברה, כל פנייה שלי נשקלת בת" שוטת לב רבה וברוב המקרים נענית בחיוב, הולכים לקראתי ומשתדלים ש" אהיה שבע"רצון, מצב זה הוא, כמובן, הדרי, כשאחת לא מרגיש עצמך מספר של מחשב אלקטרוני, כשמתחילים אליך בהכנה, מכירים את בעיותיך כשיש כאלה ומשתדלים לפתור אותן, אתה מתווך באותו יחס, כל עוד מצב בריאותי יאפשר לי, אני אמשיך להפליג, וכל עוד אמשיך להפליג, אעשה זאת על אניות אל"ים, אני יודע שיבוא יום בו אצטרך לפרוש מן העבודה בים, ואני יודע שיום זה יהיה בשבילי יום של משבר, לכן, כל עוד הדבר יהיה תלוי בי, אשתדל לדחות יום זה".

teenth Century B.C., and later on by Ramses II and Pharaoh Marnapatah. Six centuries later it was conquered by the Philistines from the Greek Islands who spread out over the country before the days of the Israelite kings, and who made Ashkelon one of their five principal cities. Later settlers from Greece turned the town into a bustling commercial centre with considerable cultural influence.

For a long time Ashkelon retained her independent position. Many of its inhabitants were Jews who had a special status as regards religious commandments: they lived outside the Holy Land whose boundary passed nearby, but they were not numbered among the Jews of foreign lands who were exempt from certain injunctions connected specifically with living in Israel.

Ashkelon reached one of the peaks of its development in Roman times. King Herod, who earned such a bad reputation in the New Testament, was born here in 37 B.C. and was one of the great builders and beautifiers of the city.

With the first Arab conquest in the Seventh Century A.D. the city went into a long, slow decline. Hence as late as the Twelfth Century it was still a beautiful town, an economic centre for the whole region.

In 1152 the Crusaders conquered the town. In 1191 the Crusader governor invaded the renowned Jewish sage Maimonides, born in Spain and buried in Tiberias, to settle in Ashkelon as his personal physician, but the invitation was turned down. In 1270 Sultan Bibers from Egypt stormed the city and captured it from the Crusaders, after which he razed it to the ground.

The Crusader ruins are still to be seen in the southwest section of contemporary Ashkelon; in which the whole area of historical ruins has been made into a park. One can distinguish the mediaeval ramparts, the council house and a synagogue. Other ruins of Ashkelon's rich historical past are strewn among the greenery of the park.

On the coast, beneath the Crusader ruins it is still possible to make out the site of the Roman port. Today, however, it is a haven for underwater fisherman and divers.

Encl.

cc: NOCNY

Captain I. Tamir
 Captain I. Pistiner, Master,
 M/V HAR SINAI
 Israeli Seamen's Union

At the end of September the Crew Department received the following letter from the Master of the m/v HAR SINAI. The letter tells how the life of a seaman was saved by Able Seaman Francisco Balon who immediately showed resourcefulness and courage in carrying out his human and professional duty. Here is the Captain's account of what happened.

M/V HAR SINAI
 September 24, 1973
 Crew Department,
 Messrs. EL-YAM LTD.
 Haifa.
 Gentlemen,

I take pride in calling to your attention the exemplary action of one of our seamen. On September 19th, one of our deck crew fell overboard and was about to drown when Able Seaman Francisco Balon jumped into the water to pull him out, thus saving his life.

This is what took place. On the day in question the sea was moderate to moderately high, which is unusual for that season, with a northwest undertow. While descending the gangway to the 6 p.m. service launch, deck hand Avraham Blams fell into the sea. Possibly because of a blow sustained in the fall and possibly because of weather conditions as well, he began to drown.

Francisco Balon, who was on duty at the time, jumped overboard from the main deck before the launch passengers did so, retrieving Avraham, who had already swallowed large quantities of water. Thus he saved a human life.

In taking this plunge, Mr. Balon showed courage and a willingness to help others; that, should be an example to all of us.

I would be very happy if the details of this exemplary deed were brought to the attention of our seamen.

Master, m/v 'HAR SINAI'

Yours truly,

s/
 Itzhak Tamir



Haifa, 25 November, 1973

Mr. Francisco Balon
 Able Seaman
 M/V HAR SINAI

Dear Mr. Balon,

Recently, Captain I. Tamir, Master of the MV HAR SINAI, informed us of an incident which occurred on September 19, 1973, when you saved from drowning, a seaman who fell over board in Haifa Bay.

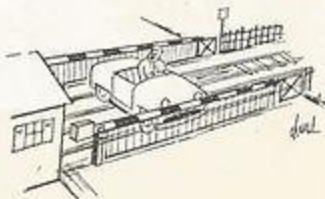
Saving of a life at sea is the most important factor of good seamanship, especially when it involves danger to oneself, as was in your case.

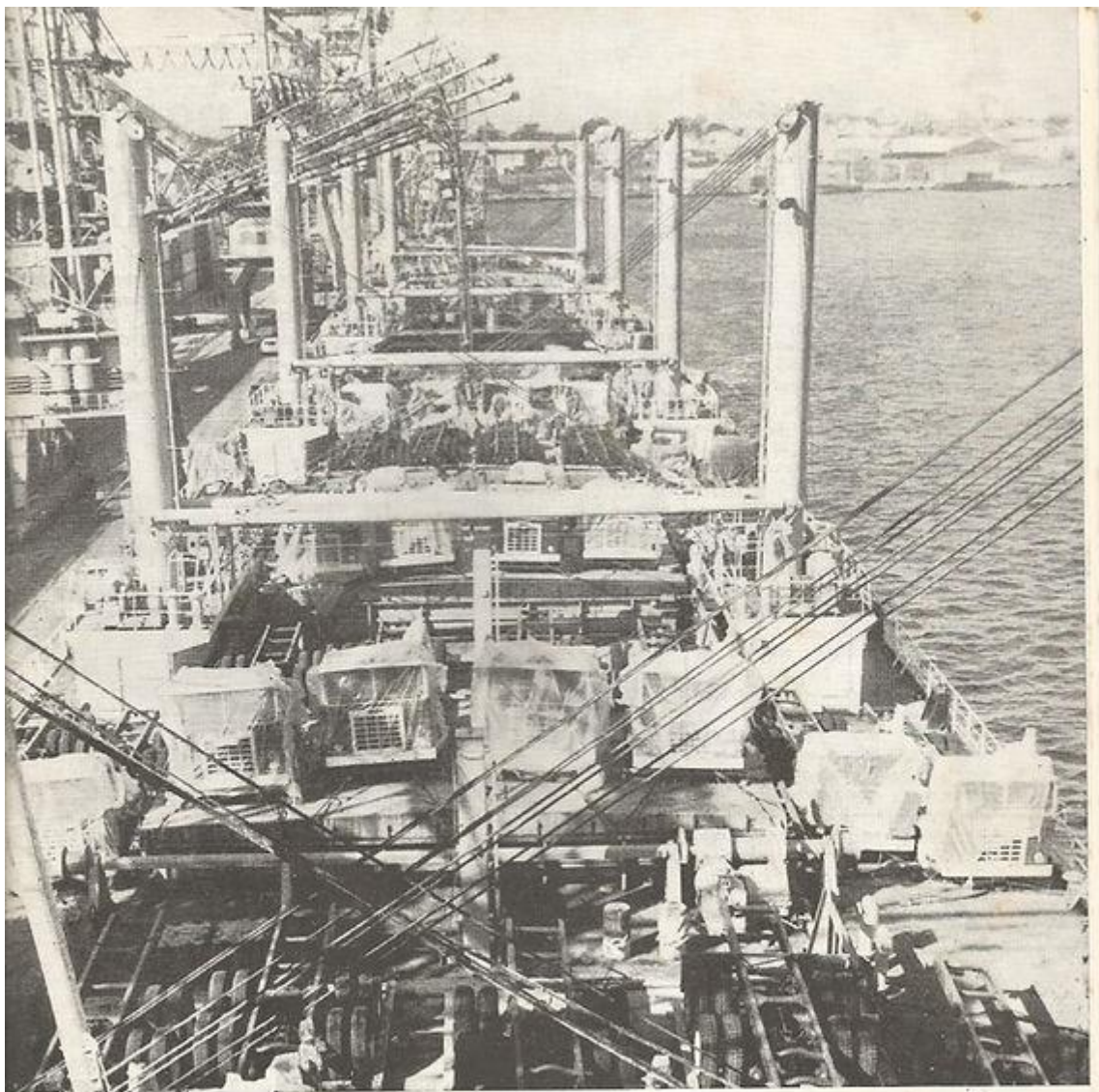
In commemoration of your deed, we take pleasure in enclosing this medallion as a souvenir.

With best regards,

Cargo Ships "El-Yam" Ltd.

Very truly yours,
 Captain A. Koshilevitch
 Manager, Crew Department





M/V "HAR CARMEL" discharging trucks at Haifa

א/מ „הר כרמל“ פורקת בממל חיפה משאיות חמויות למשק.

EL YAM LOG

MAGAZINE FOR SEAGOING AND SHORE PERSONNEL
OF "EL YAM."

No. 45

Winter 1974

Printed in Israel