



1975 ינואר • חורף תשל"ה • גליון מס' 49 • עתון לימתי ועובדי אל-ים

ימנו אל ים

נחתם חוזה להובלת גרעינים עם הממשלה

לימאיון אלמו



משטאל לימאיון: יושבים השר ח. ברלב — שר המסחר והתעשייה, מר י. לאור — מנהל אגף יבוא מזון, מר רמאל רקנאטי — מנכ"ל חברת „אלייס“, מר יעקב רקנאטי — מנכ"ל משותף חברת „אלייס“, מר אריה חוברס — חברת „ציס“, בין העומדים: מר א. ברכה ומר ה. סמטה מחברת „אלייס“.



מנכ"ל חברתנו מר י. רקנאטי משמיע דבוי ברכה לאחר חתימת החוזה.

הספנות היא חלק אינטגרלי ממערך הכלכלה הבינלאומי, ולפיכך הזעזועים שפקדו את כלכלת העולם לא פסחו גם על הספנות.

ענף המיכליות נפגע קשה והוא שרוי במשבר שכמותו לא זכור. אותות המשבר העולמי ניכרים גם בענף הובלות המטען היבש, אולם במידה יותר קטנה. בשלב זה המשבר לא פגע באניות שחברתנו מתפעלת, מאחר והן חכורות לטווח ארוך ואינן נפגעות מתהפוכות השוק לטווח קצר. דוקא בעצמו של המשבר, אף נוספה אניה חדשה בתפעולנו. האניה החדשה שנוספה הנה פרי תכנון ופיתוח שנעשה עוד לפני מספר שנים, ועתה הנענו לשלב הבצוע. ברכת מזל טוב לאניה החדשה.

• • •

כידוע, חוזה להובלת גרעינים שחתמנו עם ממשלת ישראל לפני כחמש שנים, הגיע לקצו. לאחרונה חתמנו עם הממשלה חוזה חדש להובלת גרעינים שיהיה בתוקף לשנתיים. במסגרת חוזה זה יועסקו ברציפות בהובלת גרעינים מארה"ב וקנדה לישראל שלוש עד ארבע אניות. אין ספק כי „חובבי“ אניות הקו שבין ימאינו, זוהי בשורה טובה, ואנו מאחלים להם הפלגות נעימות ועבודה ברוכה.

• • •

מבצעים שונים שמטרתם לשמר את מוסר העבודה, להעלות את הפרייון ולהגדיל את התפוקה, נערכים עתה בארץ במאמץ להתי מודד עם הבעיות הכלכליות הקשות ולסייע למדינה באחת משעותיה הכלכליות הקשות ביותר.

„כל מה שעלינו לעשות“ — אומרת אחת מן הכרזות המופנות לעובד בישראל — „הוא למלא באמונה ובמסירות את תפקידנו, כל אחד בתחומו, כל אחד בעבודתו.“ „נטפח מסירות ואחריות לעבודה, כאשר לכל אלה השפעה מכרעת על מצב המשק ועל מצבו האישי“ —

כל העובדים במדינה. נעשה זאת למען המדינה, למען עתידנו הטוב יותר, למען רווחתנו הגדולה יותר בעתיד.

המערב

נאמר שם עוד. אין לנו הרבה מה להוסיף על הנאמר לעיל, אלא לקרוא לימאינו שינהגו בהתאם, שיטפחו מסירות ואחריות, שיהיו שותפים למסגרת המאמץ הכולל אליו נקראים היום



זרקור על...

ר/ח
ארנון קוריס



בעל גוף מלא, פנים חלקים ושופעים, חיוך נינוח, קורן נון — שאלאנטיות ובטחון עצמי מלא. בן 28. קברניטה החדש של מיכלית נפוחת כרס.

הוא איננו מופתע מן העובדה הזו, שבגיל צעיר יחסית וכה שיפקידו בידו רכוש עצום כזה, שהשליטה עליו, תופעולו התקין והבטוח, אינם מן הדברים הקלים. עצם העובדה, כי רק לפני חודשים ספורים העניקו לו את הפיקוד הבלעדי על אניה והוא רשאי עתה להתום על כל מיסמך „קברניט“ — איננה מוציאה אותו מגדרו ואינה גורמת לו תחושות של מי שהגיע ראשון אל קו הגמר וזכה בגביע. „פסוקט מאור, — אוטר רב חובל ארנון קוריס — ידעתי שאהיה קברניט של אניה כשעוד הייתי ילד, וכל מה שהתרחש מאז ועד היום היו לגבי התליכים פשוטים, טבעיים. הלכתי במסלול ברור. לא היו לי כל פסקות בקשר לכיוון ולמטרה הסופית שאליה אניע.“

דרך הספרות אל הים

הוא נולד בתל-אביב. הוא לא גר ליד הים. אף אחד מבני משפחתו לא היה ימאי. אבל היו לו ספרים שהוא אהב לקרוא בהם — אי המטמון של רוברט לוואיס סטיבנסון; היים האכזר של מונסרט; המרד על הקיין של הרמן ווק; ספרי ג'ק לונדון, קונראד מן וכיוצא באלה.

הספרים האלה הדליקו בקרבי את הנהייה אל הים. הם קשרו אותו אליו בעבותות של קסם. הם עיצבו את תכונותיו לקראת ההתבגרות. כשקראתי בהם וחזרתי וקראתי ידעתי ברור כי ייעודי הוא בטקציע הימאות. וכשסיימתי את בית הספר העממי, לא היה לי כל ספק כי אני

אלה היו המיטה עשר חודשים רצופים של חוויות והנאה. האניה היתה מצויינת והי צוות נפלא. כמעט ולא פקדנו נמל אחד פעמיים. ראיתי עולם ומלואו. לא השתי באף אחת מן המועקות המיוחסות למסעות טרמפ ממושכים. הר גלעד' היתה אניה ביתית, נעים היה לעבוד עליה, להיות בה.“

אהבה לאניות בקרור

אחרי הטרמפ הממושך הנה הגיע ארצה לחופשה ממושכת. לאחר מכן כרת „זמנית“ על אניות טונות בחברה, הדרוך תקופה מסויימת קדטים על סיפונה של ה„גבו“, עשה „טיקט“ של שני ושוב חזר לאניות הקרור — הפעם כקצין ראשון (פרמיט) על ה„בשן“.

„בדומה ל„הר-גלעד“ גם אניה זו היתה זכורה לי כאחת התקופות היפות שלי בים. גם זו היתה אניה ביתית נעימה, עם צוות טוב וקווים מעניינים.“

זכורה לטוב באמתחת זכרונותיו של רבי-חובל קוריס גם „הר-תבור“, עליה עלה כבר כקצין ראשון מוסטר. בסוף 1972 הועבר ל„ערד“, אבל ה„גזעניעים“ לאנית קרור תכפו עליו עד ה„עשיתי כל מה שיכולתי כדי לרדת מערד וחזרתי ל„הר-בשן“, עליה סרתתי שנה המיטה ואשר ממנה נהניתי כמו שהנחתי סאניות הקרור הקודמות עליהן סרתתי.“

סימוכות וניסויים

תקופת ה„הנאות“ נסתיימה בינואר 1973. קצין ראשון ארנון קוריס יורד לחוף לחופשת לימודים ממושכת, כדי לזכות בסמיכות לרבי-חובל. אך כשה הגיב שתקופה זו נעדרה הנאות „ראשית, הלימודים והבחינות לא היו בשבילי כל בעייה. לא נתקלתי בהסכים ונתר לי מספיק זמן כדי לנהל היים פריטיים.“

והעובדות מדברות בעד עצמן: כבר ביום הראשון ללימודי פנה אבל חברים בנהריה נערה חמודה וסמכה יפה. הלימודים לא הפריעו לו לנהל בו זמנית רומן „סוער“, וכשסיים את הבחינה האחרונה, בקיץ 1973, סיים גם את תקופת חירותו: הוא נשא את הנערה לאשה. וכך בעת ובעונה אחת קיבל את הכתובה ואת תעודת הסמיכות לרבי-חובל. מכאן ואילך יהיה עליו לנווט שתי ספינות בעת ובעונה אחת... המשך בעמוד 4

הולך לבית ספר ימי. וכך הגעתי לעכו.“
המסלול הרגיל

אביו הסכים. אמר לו: בשבילי העיקר שתמשיך ללמוד. אתה רוצה ימאות, יהיה ימאות; אבל תלמד ותתקדם ותגיע למשהו רציני בחיים. האם עיקמה קצת את חוטמה. אילו הדבר היה תלוי בה ודאי שהיתה בוחרת לבנה יקירה מסלול מקצועי אחר. בסופו של דבר השלימה.

ארבע שנים למד ארנון קוריס מגמת סיפון בבית הספר לקציני ים בעכו. עם גמר לימודיו התגייס לחיל היים, סיים את שרותו על גבי משהחת בדרגת סמל. סמוך לשיחרורו פנה לחפש את הממסך: שרות בצני הסוחר.

„הלכתי לחברת ספנות אחת גדולה, זה היה בשנת 1966. רשמנו אותי, הבטיחו תשובה. התחילה סחבת. נמאס לי. פניתי לחברת אליים. שבוע לאחר שפניתי כבר מצאתי עצמי על סיפונה של „הר-סיני“ בתור קדט סיפון. כעבור זמן מה העבירו אותי לאנית הקרור „הר גלעד“, בתור קצין שלישי.“

טרמפ ללא סבל

„הר גלעד“ היתה אגיו: טרמפ, נעה ונדה על פני ימים רהוקים, מבלי להתי קרב אל נמל הבית שלה. ואף על פי כן זכר אותה רב חובל קוריס כאחת האניות הנפלאות ששרת עליהן. כל מה שכרוך באותה תקופה ממושכת ורעופה חיויק אצלו במחלקת הנוסטאלגיה. „לא סבלתי מגענועים, לא מבדידות.

מכתב למערכת



בקלות והיה צריך לשחררו במכות, בעזרת חתיכת ברזל שמצא במקום, פתאום השי' תחרר הכבל ואתו ביחד חלק הספנה ומחץ את המלח הרגיל מתחתיו וקטע לו את הנורע. רק לאחר זמן אפשר היה לשחרר את הנער המסכן ולאחר דהיות נשלח לבי"ח רמב"ם. נמסר לי כי מרגע התאונה עד שהנער הגיע לחדר המיון בביה"ח, לקח בערך שעה למרות שהמרתק ממקום התאונה ועד לחדר המיון אינו עולה על 400 מטר בערך.

בהקירה שנערכה לאחר התאונה נמצא כי: המלח הכשיר אשם ברשלנות מקי צועית והשעו את תעודת ההפסדה שלו קי' שיהיה מסוגל להוכיח לכוהנים כי הינו מסוגל לבצע את העבודות האחריות והמקצועיות של מלח כשיר.

ממצאים נוספים אני מביא לידיעתכם והם:

- (א) רב המלחים שעבד על הכננת לא הקיף במבטו את כל השטח והתרשל בכך שלא הציב אדם נוסף כאיש קשר בין המחסן ובין הכננת.
- (ב) המלח הכשיר נמצא מתרשל בחוסר התרכוות בכל המבצע והסכנות האפשריות במבצע זה.
- (ג) המלח הרגיל שוחרר מכל האשמה וזאת מן העובדה כי היה טירון ירוק ולא היה לו כל נסיון קודם בעבודות ספון, וכל הידע שהיה לו נרכש בעבודתו כנער משק.
- (ד) הסדורים לפינוי נפגע תאונה לבי"ח, נמצאו לקויים ואיטיים, ולא נעשו כל תרגילים לפינוי מזה זמן רב.

כתערה אחרונה אני רוצה לשאול שאלות אחדות כל כל הימאים קצינים ודירוגים כאחד:

- (א) האם הנכם משוכנעים כי בכל עבודה נבדקו כל אמצעי הבטיחות, ונבדקו יעילותם?
- (ב) האם חשבתם עד הסוף בכל פעולה על מחדלים וקשיים ואיך לפתור אותם?
- (ג) האם אתם משוכנעים כי האנשים אשר חייבים לבצע עבודות מסויימות הינם אנשים מאומנים באופן מקצועי ועובדים תחת פיקוח מקצועי, כפי לאבטח את בטיחותם המלאה?
- (ד) האם אתם בודקים כל פעם באם אמצעי הבטיחות הם במצב תקין? ומשתמשים בהם בכל עת?

מוגש למפרסום ע"י ועדת הבטיחות המרכזית של צי הסחר הישראלי.
לפי בקשת ועדת החקירה של משרד התחבורה, אני מביא לתשומת לבכם את הספור הבא ותוצאותיה של תאונה מאד מצערת שקרתה על אחת מאניותיה בנמל חיפה.

כחודש מרץ שנה זו רב מלחים אחד, מלח כשיר אחד ומלח רגיל אחד עבדו בסגירת מחסן ביניים באחת האניות שהיתה קשורה לשובר הגלים. ספנות הביניים היו מסוג הספנות המת" קפלות לצירי האניה במצב פתוח, כדי לאפשר טעינת מכולות. כל צד מהווה שלוש חלקים הקשורים אחד לשני באמי צעות צירים. בעת סגירת המחסן נעים הספנות על גלגלי פלדה על פסים המיוע- דים לכך. במצב פתוח קשורים הספנות

אחד לשני ע"י שרשרות מאובטחות ע"י שקלים, לסגירה צריך להשתמש בכבל פלדה של הדריק שצריך להעבירו דרך גלגלת קשורה למעטר העובר אל גלגלת כוונון ומשם דרך גלגלת שנית אל החלק הראשון של הספנות עם מתיחת כבל הפלדה של הכננת הקשור לספנה הקדמית, נוסף משקל הספנות על כבל הפלדה של הכננת ואז ניתן לשחרר את שרשרות האבטחה המאבטחים את הספנות. עם שחרור הדרגתי של כבל הפלדה, באם הכל בסדר נסגרים בהדרגה הספנות ע"י משקלם הגדול לפי מהירות שחרור כבל הפלדה.

כפי שאמרתי קורה דבר כזה כאשר הכל תקין, לצערנו במקרה הנ"ל לא מצאו לנכון להשתמש בגלגלת בראשונה בחוך המעטר וכבל הפלדה לא היה בכונן ישר אל הדריק וברגע שהתחילו לשחרר את החלקים, נתפס כבל הפלדה בין הלחיים וגלגלת הכוונון. רב המלחים שהיה על יד הכננת ולא היה לו שדה ראייה הפשי על מה שקורה במחסן, הודיע למלח כשיר במחסן לאבטח את הספנות מחדש ולשחרר את כבל ההרמה. המלח הכשיר קשר את שני החלקים הפנימיים אחד לשני, ולאחר שנשאל ע"י המלח הרגיל מדוע לא לקשור את החלק האחרון, נענה כי לא נחוצ כי ממילא החלק תקוע ואינו זו. רב המלחים שחרר את כבל ההרמה והמלח הרגיל נשלח לשחרר את הכבל שהיה תקוע בין הלחיים של גלגלת הכוונון. הכבל לא יצא

זרקור על... האשה — בסדר

את ירח הרבש הימי" הוא מבלה עם רעייתו הטרייה על "הר קסטלי". לאחר מכן הוא נשלח לקורס לבטיחות וכבאות באנגליה ועובר להתמחות בענף המיכליות. לאחר המיטה חודשים בענף זה הוא מקבל תחת פיקודו את האניה הראשונה, בה הוא משרת עד עצם היום הזה.

שבע רצון?
"הרי לכך שאפתי וחתרתי כל השנים."
והאשה, האם אין היא דוחקת בך להיות איש חוף?
"בדיוק להפך. אמנם היתה רוצה לראות אותי יותר בבית, אך היא אומרת שלאחר שהשקעתי כל כך הרבה שנים בים והגעתי לפיטגה מסויימת, עלו להמשיך ולקצור עכשיו את פירות המאמצים וההישגים. וזה מה שאני עושה."

ניצולים על סיפונה של מיכלית

בשביעי בספטמבר 1974 יצאה המיכלית שלנו מנמל ונציה בדרכה ארצה. לעת ערב הקדירו השמים את מניהם וסערת ברקים עזה פקדה את הים האדריאטי. רב החובל מרקו מוסקוס עלה אל הגשר.

נו את ה, גאנג'יוויי וגם את סולם הנווט, זרקנו חבלים וכדומה. בקושי רב הצליחו אנשי היאכטה להתקרב אלינו ולתפוש את החבל שזרקנו להם. משכנו אותם לדופן האניה. בגלל הגלים לא יכלו לי העור, גאנג'יוויי והם עלו בסולם הנווט.

קבלת פנים חמה

היו אלה שני אורחים איטלקיים שי חזרו מטיוול שערכו ליוגוסלביה ביאכטה הקטנה שלהם. אחד מהם גבר המתקרב לשנת הארבעים שלו, היה רופא. השני, נער כבן 18, היה גיטה. הסערה העזה

"היתה זו סערת ברקים עזה ביותר, — נזכר רב החובל החסון והחייכני, המשרת בחברה מזה שבע-עשרה שנים רצופות — בכל הקריירה הימית שלי איני זוכר סערה כה עזה מסוג זה. היו קצת גלים, גשם וכמובן רוח חזקה. מהיותנו אניה גדולה לא השפיעה עלינו הסערה הזו באופן מיוחד. באחת בלילה שככה קצת הסערה וגם הגשם החזק נחלש. חורתי לתאי, בשעה שמים ועשרים בלילה טילי פן אלי הקצין השני רפאל בועז הדיווח שהוא ראה רקיטה אדומה מולנו. מיד עליתי לגשר והסקפתי לראות רקיטה נוספת. כעבור עשר דקות יכולנו להבין חיון ביאכטה קטנה המיטלטלת על הגלים. נראה היה שאנשיה אינם שולטים בה בגלל הרוח העזה. ראינו עליה שתי דמויות. עשינו כמה עיקופים סביב הי היאכטה כדי לגסות לזהות מי היא וכדי להוריד את המהירות שלנו. אנשי הי היאכטה העיפו רקיטה שלישית. לא היה ספק: הם מבקשים עזרה. הזעקתי כמה אנשי צוות ועשינו הכנות לחילוץ. הורדי

לקצינים הבכירים אני פונת בשאלה האם אתם בטוחים שימאים המקבלים הוראות לבצע עבודות מקצועיות למדו הוראות בצוע? והאם בדקתם האם הם עובדים לפי זה? כל זה יכול להתמשך מספר שניות, אבל זה יכול לתת לכם את הסיפוק שמנעתם תאונה כמו במקרה הג'יל אשר הפכה בן אדם צעיר ובריא לנכה לכל חייו, ויהפוך אותו למעמסה על החברה, נוסף לרגש אשמת שכל אדם אשר היה מעורב בתאונה כזו חייב לשאת כל חייו.

נטלה מהם את היכולת לשלוט בסירתם. הם נאלצו להוריד את המפרש. מנוע הי עזר הקטן שהפעילו לא היה בכוחו לי השיטם בכיוון הרצוי. מזה שעות אחדות שהיו מופקרים, למעשה, לחסדי הרוח, שטילטלה אותם חזרה לעבר החוף היוגו-סלבי. הם היו תשושים ומיואשים והת-כוננו לרע ביותר. עד שראו את אורותיה של המיכלית שלנו.

„העלנו אותם לגשר, — ממשיך רב חובל מוסקוס בסיפורו — הם היו עייפים ונרגשים, ביחוד הבחור הצעיר, שהיה נחון כמעט בהלם. לא היתה לנו ברירה אלא להפקיר את סירתם. אבל מאוחר יותר דווח לנו כי סירתם נמצאה על ידי אניה אחרת שנגרה שלמה לנמל קרוב. דיווחנו מיד לשלטונות האיטלקיים על הניצולים שעל סיפוננו וקבענו כי נוריד אותם מול נמל בוינדיווי. סיפקנו לשני הניצולים בגדים ונעלים מכל הבא ליד, השקינו אותם במשקאות חמים וחרושים, נתנו להם קבינת ושלחנו אותם לישון. לפני כן איפשרנו להם לשלפן לביתם בבולוניה והם לא חרלו להורות לנו על שהצלנו אותם ועל היותם החם והלבבי שאנו מגלים כלפיהם. בערב הבא ערכנו לכבודם „פארטי“, הקרנו סרט עליו מאז. שני האיטלקים האלה פשוט לא ידעו כיצד „לאכול“ את הטיפול החם שכל אנשי הצוות מרעיפים עליהם.”



מלת סלח

- נתן שיבר — להולדת הנכד.
- פיסטיני ניל — לנשואיו
- לפקוביץ יהודה — להולדת בן
- דני נובק — להולדת הבת
- היימוביץ נלו — לנישואיו
- אזולאי יוסף — להולדת הבת
- מאיר פוהבוט — להולדת הבת
- גרופר מריס — ליום הבר מצוה של בנו
- סלמה אדוארד — להולדת הבת
- ניר שמואל — להולדת הבת
- אסתר שטיין — להולדת הבת
- מידס יוסף — לבר מצוה של הבן
- מזרחי רחמים — לנשואיו
- מרדכי גולן — לשובו מצה"ל



תעודות סמיכות ועליה בדרגה

לארנון קוריס,
מיטב הברכות והאחוליים להצלחה
מקבלת הפקוד הראשון

To Mr. O. SAGANIC
Congratulations and best
wishes for success on your
promotion to Chief Engineer

- מוקבר רמי — לעליתו בדרגה מצוער סיפון לחובל שלישי בפועל.
- טייץ בצלאל — לעליתו בדרגה ממכונאי שלישי למכונאי שני.
- טור מוריס — לעליתו בדרגה מצוער סיפון לחובל שלישי בפועל.
- לוטמני מיכאל — להסמכתו כמכונאי שלישי על א/מ, „ערד“.
- נפון מאיר — להסמכתו כמכונאי שלישי על א/מ, „תליאביב“.
- טנגי מרדכי — להסמכתו כמכונאי שלישי.
- נוימן משה — להסמכתו כחובל שלישי.
- נוח ציון — להסמכתו כחובל שלישי.

ניווט והתמצאות ובכך הרחיב מאוד את השכלתו הימית. כשייט חובב היתה זו מצומצמת מאוד. „בלילה האחרון, טרם הגענו לאשקלון, ערכנו „קפטין דינר“ על טהרת המטבת האיטלקי. הטבת שלנו הכין מקרוני, פיי צות וכדומה. גמרנו את הערב בקבינה שלי עם שתייה ומוסיקה והאווירה היתה מאוד לבבית. לאיטלקים הללו לא היו די מלים להודות לנו. הרופא אמר שהוא רוצה לתת לי איזושהי מתנה, אך אין אתו שום דבר. הוא שאל אם אהיה מוכן לקבל ממנו כמתנה ומוזכרת את חגורת ההצלה שלו. כמובן שלקחתי. „כשהגענו לאשקלון כבר המתינו לני- צולים בא כוח הקונסוליה האיטלקית בי ישראל וכן נציג חברת אל-ים שנלווה אליו. וכשנפרדנו מאורחינו ראיתי כי ב- זוויות עיניו של הרופא האיטלקי ניקו דמעות“.

מוזכרת — תמורת הצלה

עם התקרב המיכלית אל מול בריני דיוו נתבקשו שלטונות הנמל לשגר סי- רה כדי להוריד את הניצולים לחוף. אוי למעבור זמן מה הודיעו שלטונות הנמל כי בגלל הים הסוער נבצר מהם לבצע את הדבר. סוכם כי הניצולים יובאו לי- ישראל ושם ימתין להם נציג הקונסוליה האיטלקית. הודעה על כך נשלחה למשי- פחות הניצולים. הרופא ביקש ממני כי אעסיק אותו בעבודה כלשהי על האניה, כדי שלא יאכל לחם חסד, — ממשיך רב החובל מוסקוס את סיפורו — אמרתי לו: אתה רופא ואם יהיה צורך ניסנה אליך. כדי שתהיה לו הרגשה טובה שלחנו לו כמה אנשי צוות לבדיקה וכן בדק את הציוד הרפואי שלנו והציע כמה הצעות בתחום זה. בערבים היה מבלה שעות רבות על הגשר, כשאנשי הצוות מלמדים אותו כללי

מדינת ישראל משרד התחבורה אגף הספנות והנמלים

חיפה, דצמבר 1974

אל הימאים:

לאחרונה ארעו מספר מקרים שבהם פעלו ימאים ישראלים באלימות כלפי אנשי בטחון של אניות צי הסוחר הישראלי בחו"ל וזאת כתגובה להוראות בעיניי בטחון שאנשי בטחון הורו לימאים לנהוג לפיהם ואשר לא מצאו חן בעיני הימאים. אנו התיחסנו בחומרה רבה למקרים הנ"ל שהובאו לידיעתנו. בכל מקרה מהמקרים הנ"ל הושעה הימאי החשוד מעבודתו בים מיד עם הגעת אניתו לישראל, ונפתחו נגדו הליכים משפטיים וכן במקרים מסוימים גם הליכים פליליים. לא יתכן שאנשי בטחון המוצבים מטעם המדינה ושתפקידם למנוע פעילות חבלנית עויינה נגד אניות צי הסוחר הישראלי — יחששו מתגובה אלימה מצד הימאים שאין דעתם נותה מהגבלות, איסורים או הוראות אחרות הכלולות בהוראות הבטחון. כל בר דעת חייב להבין שקיום אבטחה נאותה של אניות צי הסוחר הישראלי מחייב הגבלות מסוימות או עשיית פעולות אלו או אחרות, שלא היה צורך בהם בזמנים כתיקונם. אנו מצפים מהימאים הישראליים שיתוף פעולה מלא בביצוע אבטחת האניות שבהם הם משרתים שהרי הדבר בראש ובראשונה להגן ולשמור על חייהם. אנו נפעל במלוא החומרה נגד הימאים אשר יפריעו לפעולות הנעשות לאבטחת אניות צי הסוחר הישראלי וצוותיהן.

רב חובל מ. אקדיש
מפקח ראשי על הימאים

איך מקבלים פרסי בטיחות?

ככל הנראה מצאו שרמת הבטיחות והערי-
רנות לנושא זה נשארו בעינם.
לדעתו של רב חובל שאקי התחרות
בנושא הבטיחות היא גורם מדרבן ומועיל
בתחום זה ואין ספק שמה שנבדק ב-
תקופת התחרות נשאר גם לאחריו, הן
בתחום התודעה והן בתחום המעשה.

בוזקים הכל

רב החובל שמעון שן, שפיקד על
„עיר“ כאשר זכתה בפרס השלישי ב-
תחרות זו, אומר:
„את תשומת הלב המיוחדת שהקדשנו
לתחום הבטיחות קיבל הצוות, בדרך כלל,
בהבנה ותוך כדי שיתוף פעולה, מבלי
שענין התחרות והפרסים תפס מקום
מיוחד. הדגש היה על הבטיחות ולא על
התמורה. קיימנו עירנות מתמדת בתחום
זה. דאגנו לתלות על לוחות המודעות כל
כרות בטיחות שהגיעו, להחליף ישנות
בהדרגה. הקפדתי שכל עובד ינצל את

בשנה החולפת קצרו אניות אל ים שמע של פרסי בטיחות, כשהאניה
„הרייניו“ נוטלת זו הפעם השניה את הפרס הראשון, כשהיא מקדימה
בכך את כל אניות חברות הספנות הישראלית שהשתתפו בתחרות זו.

רואים את התוצאות הטובות וכאשר מח-
זיקים את הפרס ביד, נשכחת מורת ה-
רוח“.

רב חובל שאקי, ששרת על האניה
„תליאביב“ כאשר זו זכתה בפרס השני
בתחרות הבטיחות אומר כי קויימה עי-
רנות בטיחות באניה זו גם לפני שהוחל
בתחרות, כך שהמעבר מתקופה „רגילה“
לתקופה של השתתפות בתחרות לא
היתה חריפה במיוחד.

„יש לציין, — הוא אומר — שלמאמץ
המיוחד תרמו הימאים כמיטב יכולתם,
בפרט אלה ששרתו עליה בקביעות. עד
כמה שזכור לי ביקרו השופטים על האי-
ניה רק פעם אחת, אולם חזרו וביקרו בה
שוב לאחר תקופת השיפוט, כנראה כדי
לוודא שהערכתם היתה נכונה וכי לא
הלו שינויים לרעה ברמת הבטיחות; וי

רב חובל גיל מיסטיגר שירת על „הר-
סיני“ כקצין ראשון כאשר זכתה, לראי-
שונה, בפרס הראשון. תחת סיקודו זכתה
באותו פרס בפעם השנייה.

כשהייתי קצין ראשון, — הוא נזכר
— לחץ אותי רב החובל בנושא הבטיחות
ושמר על עירנותי בתחום זה, בראש
וראשונה למען הבטיחות עצמה ושנית
גם בתקשר לתחרות. שיטת הלחץ שנקט
הוכיחה עצמה. אני המשכתי בשיטתי,
כאשר קיבלתי את הפיקוד על האניה.
אני לחצתי בנושא זה לא רק על הקצין
שלי, אלא על כל ראשי המחלקות. כמור
בן שלחץ כזה, שהוא בדרך כלל הקפדה
בלתי פוסקת על ביצוע התקנות וביקורת
מתמדת אחר הנעשה בתחום זה, מעורר
באיושיו מקום מורת רוח כלפי רב ה-
חובל והתערבות היתר שלו; אבל כאשר





nounced price increase by the producing countries. The short lived boom created unfounded optimism that a healthy market was returning. Most of the idled tonnage was cleared out of the loading area. By mid-November, cargoes again became scarce, vessels piled up, and freight rates returned to their less than break-even levels.

Clean Persian Gulf cargoes were rare and the few fixtures were of no consequence.

The Mediterranean and Black Sea dirty and clean markets were all weak and relatively inactive. Oil movement through Tapline was drastically reduced. Dirty cargoes from West Africa continued to be plentiful, however, freight rates were generally depressed.

Dirty and clean markets in the Caribbean were also weak except for a flurry of activity in October prior to a scheduled crude oil price rise. By November, freight rates drifted downward to weak levels. The chartering of vessels from 50,000 to 80,000 TDW continued to be regular occurrences.

Period chartering was particularly inactive for all sizes and types. Exxon chartered a ULCC of 385,000 TDW for one year at one of the lowest time charter rates ever recorded. They also time chartered a large VLCC from another oil company for about three years at a very low rate. One period charterer who speculated on a very strong tanker market about two years ago by chartering in several large tankers at high rates attempted to renege on three of them by claiming "force majeure". Legal action is anticipated.



מסעדת "הריכרמל"

מסעדה זו מצוייה בתחום שיפוטה של אנית תפורת ישראלית, המגיעה מספקיה לפקדה לנמל חיפה לפריקת גרעינים. טועדים בה, בדרך כלל, קציני האניה, אך עם בואה לנמל חיפה גדלה בה אוכלוסיית הטועדים באורח ניכר, שכן כל מי שיש לו מה לעשות על האניה, משתדל לכוון את מועד בואו לקראת הצהריים ואז מובטח לו כי יזמין להסב אל אחד משולחנות מסעדת קצינים זו ולזכות בארוחה על חשבון בעלי המניות.

המסעדה ב"הר כרמל" נקויה ונעימה למדי, אך בריאותה ניכר טעם הטפוס של בוגיה האנגלים. על השולחנות מפות לבנות, סכ"ם נקי וכוסות צחות, המסודרים בהתאם לכללי ה"פרוטוקול". השרות מהיר מאוד. התפריט אחיד. מים קרים ולחם — חופשי.

מפעם לפעם מציע מן המטבח ה"שף" — מיארה נסים — כדי לבחון את פרצופי הטועדים ולקראו מהבעת פניהם את מידת שביעות רצונם.

כמנה ראשונה הנישו לנו מרק עדשים פיקנטי, מבושל עם בצל מטוגן ושום ובזוק בתבלינים למיניהם. טעים מאוד. מנה עיקרית — שניצל חזה עוף הודו, "עלא פריזיין". מטבעו אין בשר ההודו עסיסי ולכן יש להקפיד לא להשאירו על האש זמן רב מדי. הטבח עמד במשימה זו. כתוספת למנה עיקרית זו, שהיתה גדולה ביותר, קיבלנו כרובית מטוגנת בנוסף פולני (על אף מוצאו המרוקאי של הטבח) וסלאט ירקות טרי. הכרובית, לאחר שבללו אותה בכתישת קורנפלקס, טוגנה בתערובת של חמאה ומרגרינה, בתוספת והירה של תבלינים. טעים ביותר.

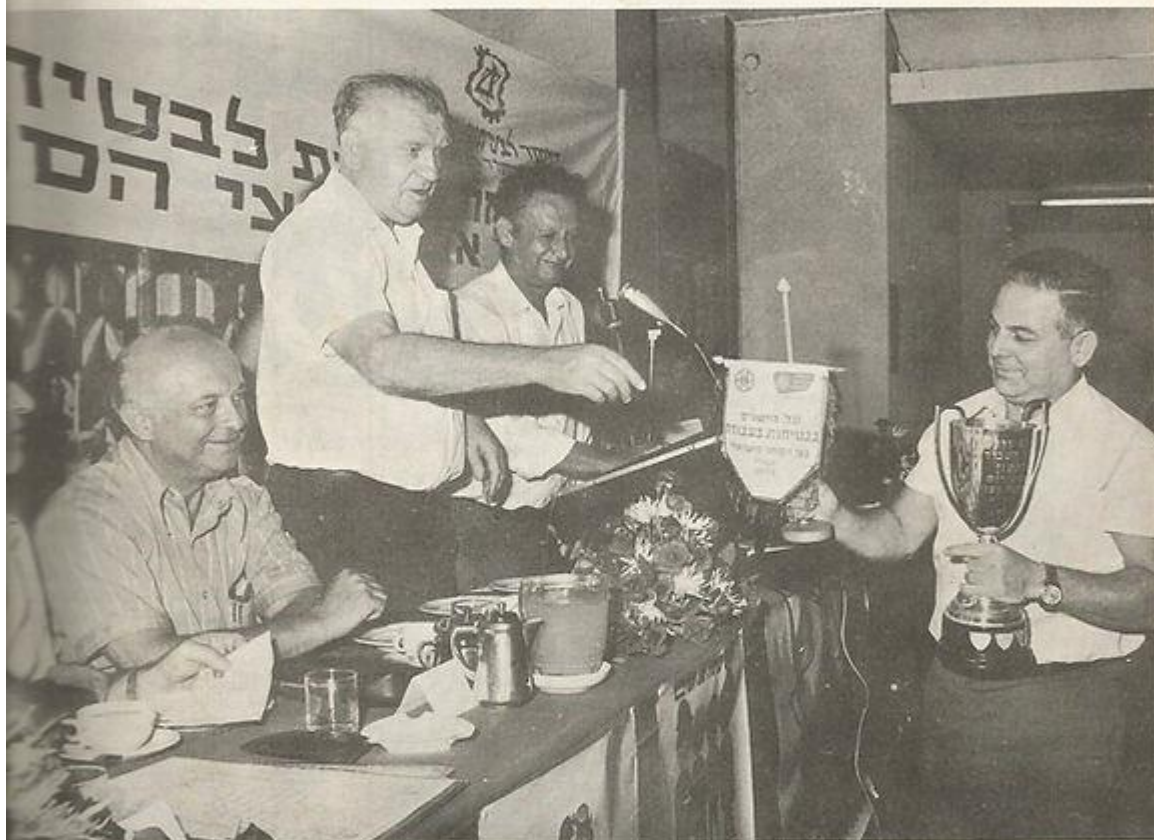
מתאמה מיוחדת מגיעה לסלאט הירקות, שמרכיבו העיקרי היה כרוב קצוץ. סוד הטעם המשובח נעוץ ברוטב שניצוק עליו. הרוטב הזה והירקות הטריים עשו את הסלאט למנה רעננה, שסייעה לעיכולו של שניצל ההודו היבש מטבעו.

לקינוח — סלסלת תפוחי עץ וקפה שחור בכוס. על השולחן ניצבה קעריה גדושה סוכר וכל אחד היה רשאי ליטול ממנה כאוות נפשו, כאילו לא קיים משבר סוכר בעולם...

בסך הכל ארוחה ביתית מוינה, משביעה וחסרת יומרות, אשר בסופה אינך נדרש לשלם אף פרוטה אחת ואפילו לא לחתום. פתוחה בין 12 ל-1 בעהריים. מאתרים אינם מתקבלים בסדר פנים ימות, כי גם הטבח רוצה לרדת קצת לחוף.

הימאי כחול





Mr. David Cohen receiving from the Minister of Labour the first prize for work safety aboard Israeli merchant vessel, which was awarded to our MV HAR SINAI.

ר/ח דוד כהן מקבל מידי שר העבודה את הפרס הראשון לבטיחות בעבודה של צי הסחר הישראלי בו זכתה אניטנו „הרסיני“.

EL YAM LOG

MAGAZINE FOR SEAGOING AND SHORE PERSONNEL
OF "EL YAM"

