

עֵתוֹן לִיְסוּדָה וְרִעוּבִי, אֶלְבֵּי, ב.מ.א.ל. • גַּלְיָה מִסֵּוֹס • אֲבִיב תַּשְׁמֹחַ • מָרְךָ 1975

יָמֵינוּ אֶתְנוּ

חשלישי לשנתי

חשלישי לשנתי

כל הנחלים הולכים אל הים וכל הקצינים — לעכו. לימודים, בחינות, סיורים ו... הופלה — טיקט לדרגה נוספת.

גם אנחנו הלכנו לעכו. לפגוש את אנשי אל ים, משתתפי הקורס לחובלים שלישיים, שהתלו טורחים על קידומם לקראת קבלת סמיכות לחובל שני. המישה באו למיפגש הסיפונאים עם נציגי החברה, שהתקיים במסעדת אבוי כריסטו בעכו. מיפגש שהפך למעין מסור רת: שמירת הקשר עם קציני החברה, החובשים את ספסל הלימודים, שמיעת בעיותיהם, אם ישנן כאלו, ואם יש במה לסייע — לעזור.

הפעם נערך המיפגש סמוך למועד תחילתו של הקורס. ה"סטודנטים" היו עדיין "טריים", אחרי כמה ימי לימוד, עדיין תוהים מה מצפה להם, אך ניגוחים ובוט" חים ביכולתם להתמודד עם החומר וה" ורישות. היה שם, במיפגש עם נציגי החברה, יורם נאמן, שהוא ורעייתו הן "תופעה" בחברה ובצי הסוחר הישראלי: הוא קצין סיפון והוא אלהוטאית, המפלי" גים בצוותא על אניה אחת. עתה נתפרדה החבילה זמנית והיא תשוב ותתאחד כאשר יסיים יורם את לימודיו וישוב להפליג.

היה שם דאדי יעקב, שעלה על "ערד" כקדט בסוף שנת 1972 ולאחרונה שירת על "הרי-הכרמל"; מועלם יחזקאל, בוגר מבואות ים, אף הוא, "פליט" מ"הר-כרמל"; אשכנזי יעקב, שהתל את ה" קריירה הימית שלו כקדט בקורס צף על ה"נבר"; וגרדי רמי, בוגר מבואות ים, שהתל את עבודתו בצי הסוחר כקדט על "הרי-בוקר" ונימנה על אותם רבים הוזכרים אניה זו בנענועים כמוסים. הפגישה, בה השתתפו מטעם החברה ר/חובל קושלביץ ואנשי מהלקת הצוות טומי ויצחק, היתה נינוחה ובלתי מכופ" תרת. נוף הים הנהדר, הגשקף ממרפסת מסעדתו של אבוי-כריסטו בעכו שימש תפאורה "אוטנטית" להוויית חיהם של המשתתפים. ספינות הדיג ששייטו ב" מפרץ והדגים המטוננים שעל גבי הצל-חות תרטו אף הם לא מעט "צויריות" המיפגש, שהפך כבר למסורת. ולא נותר לנו אלא לאהל ל"סטודנטים" שלנו בעכו שילמדו כהלכה וינכו לעמוד בבחינות ללא "כאבי בטן" מיותרים...

לפניכם גליון היובל של יומן אל ים. ארבעים ותשעה הגליונות שקדמו לו הופיעו ברציפות, ארבע פעמים בשנה, כשאנו מנסים ליישם בהם את המטרות שהציב לעצמו כתב עת זה: לשמש קשר בין החברה לעובדיה באשר הם שם; לשמש קשר בין הימאים לבין עצמם ול" הוות כלי ביטוי גם לימאים כלפי עצמם וכלפי החברה.

דומה כי רוב המטרות הושגו במידה זו ואחרת של הצלחה. ב" תחום אחד, אנו מודים, נכשלנו במקצת: השתתפותם הפעילה של הימאים והעובדים האחרים בעתון היא מועטה, בטלה בששים. לא הצ" לחנו לרתום את בעלי כושר הביטוי והכתיבה אל דפי העתון, לא עלה בידנו "לגרות" עובדים אלה ואח" רים להגיב באמצעות עתוננו, לבקר, להציע שיפורים, להצביע על ל" קויים. ואם ניתן למנות חסרונות ביומן אל ים — זהו אחד מהם. בהזדמנות זו אנו חוזרים ופונים לעובדים בים ובגישה: זהו עתוני כם — כתבו אליו.

* * *

ענת אבל מעיבה על עתון זה שלפניכם. תוך כדי עשייתו הגיעתנו הבשורה המרה על הסתלקותו של רב חובל יהודה שטרק ז"ל — מראשוני הימאים הישראליים ומ" ראשוני רבי החובלים של חברת אל ים. קוויים לדמותו תמצאו בעמודים הבאים.

* * *

חג החרות הגיע ובא. יחד עם כל בית ישראל אנו מסבים לערוך את ה"סדר" המסורתי — אלה בביתם, אלה על משמרתם. חלק מימאינו יחגוג את חג הפסח הרחק מן הבית — בנמל זר, או על סיפון אנייתו. לכולם, בפרט לאלה המ" צויים עתה הרחק מאתנו — ברכת חג שמח.

המערכת



יושבים מסביב לשולחן: רב חובל קושלביץ, גרדי רמי אשכנזי יעקב (מוסתר) נאמן יורם, מועלם יחזקאל, טומי זיו דאדי, יעקב ויצחק פליסון.

החדישים גליונות "יומן אל ים"

מונה לפניכם גליון היובל של "יומן אל ים", אי שם בתחילת שנות הששים ראה אור גליונו הראשון של בטאונו ומאז התמיד בהופעתו הסדירה, במועדים קבועים, ארבע פעמים בשנה.

פרידה מ"יפסוף"

בגליון מספר 2 אנו מתבשרים כי רב חובל אריה קושלביץ מקבל בשעה טובה את הפיקוד על "הרי-כרמל"; שמרדכי שרמן זכה בסמיכות כמכונאי ראשון; שאריה ויטנברג הוסמד כמכונאי שלישי ואילו יצחק פלד נמצא בחופשת לימודים במגמה לזכות בסמיכות של מכונאי שני. את שנת תשכ"ד פותח גליון מספר 4 הוא מתאר את השקתה של "ערד" ושולח את אור ורקורו על רב-חובל מוטי קופר. באותו גליון אנו מתבשרים כי מיכאל שולר קיבל סמיכות כמכונאי שלישי ו-אילו חובל ראשון יצחק תמיר נמצא בחוף, בחופשת לימודים.

גליון מספר 5, בינואר 1964, מציג בפנינו את הצוות שיצא לאייש את ה"אניה החדשה", "ערד": רב החובל — איבן רדן; מכונאי ראשי — ליף אסקלנד; קצין ראשון — יהודה תור וכלכל ראשי — נתן שיבר.

באותו עתון מסופר על תהילתו של נסיון לייצא פרי הדר לארה"ב. אלי-ים נרתמת למשימה ומועיקה את "הרי-גלעד" מקו הבנגות שלה. זו מגיעה לחיפה וי טוענת תיבות הדר, אך כל הענין הזה נותר בגדר של אפיוודה.

ב-18 באוקטובר 1963, כך כתוב בגליון מס' 5, נפרדנו מאניה ותיקה מאוד — המיכלית "ים סוף" בת 13 אלף טונות, שניכנתה ב-1938 ונרכשה על ידי אל ים בשנת 1956. בשנת 1960, כשהשתרר משבר בענף חובלת הדלק, נקשרה "ים סוף" אל שובר הגלים כי חיפה ושם דטמה עד שנמכרה לגרמנות ונגררה לאיטליה.

בונים בסקוטלנד ויפן

גליון מס' 6, שהופיע במאס 1964, זוכה, "פאשה", הלא הוא נורהרט גולדמן ו"ל, ב, ורקור" ומספר לקוראי העתון את סיפוריו המרתקים כנער מעלית ומלצר במצרים של המלך פארוק.

שנים מעובדי החברה בחיפה הוגגים באותה תקופה בר מצווה לבניהם — אליותו ברכה ויצחק קריספין והילדים

50 גליונות רבע-שנתיים יוצרים מיקשה, היסטורית, מי שמעלעל ב" גליונות השנים הראשונות ימצא עצמו נובר בתהליכי התהוות, בנקודות ציון בתולדותיה של חברת ספנות ישראלית, בלבטים ובתהוות ובהרבה החזיות, ש" נראו אז קצת נועזות ואף על פי כן נתממשו. המעלעל באותם גליונות יפגוש בהם צעירים שהתבררו קצת, זוטרים ש" העפילו אל הפיסגה ולעומת זה טיפוסים דומיננטים, שנעלמו במרוצת השנים מנוף החברה והימאות, ורבים אחרים שדבקו בדרך חיייהם, שמרו נאמנות לים והם אתנו עד עצם היום הזה.

ה"ורקור" הראשון

בהנחה תשכ"ג (דצמבר 1962) הופיע גליון מספר 1 של "יומן אל ים". נכתב שם שמטרותיו של בטאון זה הם ליצור קשר הדוק יותר בין החוף לבין הימאי המשרת בימים רחוקים, בין הימאים לבין עצמם. עם כל הצניעות אנו מעזים לקבוע כי לפחות בחלקן מטרות אלו הושגו.

הגליון הראשון הופיע סמוך להשקתה של האניה, "תל-אביב", אשר קיבלה את שמה של אניה ישנה, מהראשונות של חברתנו, אשר נמכרה לבעלים אחרים בשנת 1961. עד אז היתה מהלוצות אניות ה"טרמפ" הישראליות. "תל-אביב" החדשה נחשבה באותה שנה לחדשה ולמודרנית כצי ה"ישראלי ולגדולה מסוגה בכל ציי העולם. עם היכנסה של "תל-אביב" לשרות תגיע סך כל המעמס של אניות אלי-ים לכדי 200 אלף טונות.

באותו עתון ראשון עוד הוכרנו את משרדיה הראשונים של חברת אל ים, ברחוב הנאמנים 2, מי זוכר כיום את המשרד הקטן והרחוק ההוא? ...

באותו גליון בישרה הנחלת החברה כי הוקמה קרן סטפנדיות לאותם מילדי ה" עובדים אשר יבקשו ללמוד בבית הספר לקצינים בעכו. את הורקור הראשון הק" דענו לרב חובל איבן רדן, קברניטה של "הרי-סיני". אניה זו עדיין קיימת ומת" פעלת בכבוד. היכן מצוי היום קבר" ניטה? ...

בגליון מס' 7 (יוני 1964) אנו מתבשרים כי שמואל ממן זכה בסמיכות של מכונאי שני ואילו גדעון פישמן בסמיכות של חובל שני, וכמו שאומרים: החברה מתקדמים...

עוברים עוד גליון אחד ונכנסים לחדר ניתוחים" של אניה, שם מבקעים את כרסת של "הר סיני" ועושים אותה יותר גדולה.

חוברת מספר 12, בספטמבר 1965, מלמדת אותנו כי חברת אל ים מצוייה עדיין בתנופת בנין והתרחבות גדולה. שתי אניות צובר גדולות מוזמנות ב" סקוטלנד, כשמייעדים לכל אחת מהם מעמס של 65 אלף טונות. תוך כדי תהי ליכים ראשונים מחליטים על הגדלת ה" מעמס. אניות אלה תהיינה הגדולות בצי הסוחר הישראלי והגדולות מסוגן בכל ציי העולם. בעוד אלו מוזמנות, עומדים להשיק ביפן את "הרי-סירוף", אניה כי מעמס של 45 אלף טונות.

באותו פרק זמן לערך ערטה יסוף לוי את כל ההכנות הנפשיות והחרישות לקבל תואר של מכונאי ראשי. הוא עדיין רווק (איזה חיים משוגעים!) האשה שבדרך והגיב בנורירוק עדיין מכסים לו...

ידיים ופריים

בגליון מס' 14 (אפריל 1966) אנו פוגשים כבר את שמואל ממן כמכונאי ראשון, את חיים מנחם כמכונאי שני, את גדעון פישמן כחובל ראשון ואילו את מיכאל שולר כקצין סכנות שלישי. הרבה ברכות לרב-חובל קושלביץ להצלחת בתו! ...

שלושה חדשים לאחר מכן, בגליון מס' 15, פוגשים טוב רוב חובל קושי לבין, המקבל — כמסבירים של "ערד" — את אחד מפרסי החרות הסמאודולוגי באותו גליון אנו מתבשרים כי "הרי קסטל" מתכוננת להפלגת הבכורה שלה וכן הלאה, וכן הלאה...

שפע של אינפורמציה, סיחה או כי בחינת "חרמות" ואילו חיים אנו מסוגלים אותה כבר במדרו החברות והפעמים הנוסטאלגית.

מעניין לדעת כיצד בעוד הימים גלי יונת, נתיחה לחדשות האינפורמציה המופיעים בגליון זה, המטה עכשיו לפנינו...



זרקור על...

שאקי אברהם



רב חובל שאקי אברהם הוא ימאי מ... ירושלים. וכשחודרת עובדה כזו לתודעתך, תמיד צצה ועולה השאלה: איך מגיע ירושלמי לים? רב חובל שאקי רגיל לשאלה הזאת ויש לו על כך תשובה בדוקה:

נכנעה...

„רשמו אותי לבית הספר בעכו. עברתי בחינות — שבועון שהוא היו מאוד קפ"דניות — והתחלתי בלימודים. תקופת הלימודים בעכו זכורה לי כאחת היפות בחיי. היה טוב שם. אבל כל העת הציק לי הדחף לסיים את הלימודים ולצאת כבר לעבודה מעשית בים.”

בשנת 1964 סיים אברהם שאקי את חוק לימודיו והתגייס לחיל הים, שם שרת כמדריך ימאות ותותחנות. בשנת 1966 הוא משתחרר ומחפש אניה.

„פגשתי במקרה מוכר של המשפחה, שעבד במשרדי אל ים בתל-אביב. הוא יעץ לי לנסות להתקבל לחברה בו הוא עובד, היות ולדבריו זוהי חברה קטנה יחסית, עם יחס מיוחד לעובדים. שם, אמר לי, לא תהיה מספר בכרטיסיה אלא אדם שמכירים אותו אישית. הוץ מזה, הוסיף, זוהי חברה עם תנופה ועם עתיד. שמעתי בקולו. פניתי למשרדי אל ים בחיפה ושבוע לאחר מכן כבר העלו אותי על „תל-אביב“ בתור צוער סיפון.”

„מתל-אביב“ עבר ל„ערד“ ולאחר מכן נשלח לאניה „הריכנען“.

„את התקופה הזו, של עשרה חודשים על הריכנען, אני זוכר בגעגועים רבים. קודם כל היתה זו אניה טובה עם צוות מצויין. שנית, היא הפליגה באורח קבוע בין ארה"ב ליפן, עם שהיות ממושכות בנמלים רבים. לפעמים היינו שוחים תמישים יום ביפן עצמה. היה הרבה זמן

„הורי הם ילידי יוון, שהגיעו ארצה לפני ארבעים שנה. חלק ממשפחתי נשאר שם וכילד הייתי יוצא, כמעט כל שנה, לבקר אותה ולבלות שם את חופשת הקיץ. ביוון יש הרבה מאוד ים וגם ב"דרך מחיפה לאתונה לא חסר היה ים"... ההפלגות באניות הנוסעים, ליוון ותור, שהרשימו את הילד יליד ירושלים. הוא גילה עניין רב בכל הקשור לתיפעולה. „כל היום הייתי מסתובב בין רגליהם של אנשי הצוות, שואל שאלות, תוקע את החוטם לכל מקום. באחת החופשות ביוון יצאתי עם בני המשפחה לבילוי של שבועיים באחד האיים. בילינו על החוף, או במים, שטנו בסירות, הפלגנו במפרץ שיות. אני חושב שעל אותו א, בין כל הטירות הרבות, גמלה בלבי החלטה סופית להיות ימאי.

„עמדתי או לסיים את בית הספר הי עממי והודעתי להורי כי אני מתכוון להיות ימאי, על כן אני רוצה שירשמו אותי לבית הספר לקציני ים בעכו. האמא שלי, כמו הרבה אמהות בסיטואציה דו"מה, הרימה זעקה לשמים. היו לה כל מיני הסברים למה אינה רוצה שאהיה ימאי. אחת מהן: אחותי עבדה או בשרות החוץ שלנו ביוון והיא לא רצתה שגם אני אהיה מחוץ לבית ולאחר מכן רחוק מן הארץ. אבי היה מתון יותר, תפש עמדה נאוטראלית. עיקר הויכוח שלי היה עם אמא. בסופו של דבר עבר אבי לצדי ואו היינו שנים נגד אחת — ואמא

פנוי, אותו ניצלנו לטיולים ובילויים. עשרת החודשים עברו חיש מהר ואו הודיעו לי כי אני טס ארצה לחופשה. ביקשתי להסאר עוד שנה על האניה, אך איחרתי את המועד. המחליף שלי — הייתי או כבר קצין שלישי — היה בדרך אל האניה. ממש בצער עזבתי את האניה וחזרתי ארצה דרך ניו-יורק. זה היה בסוף שנת 1967.

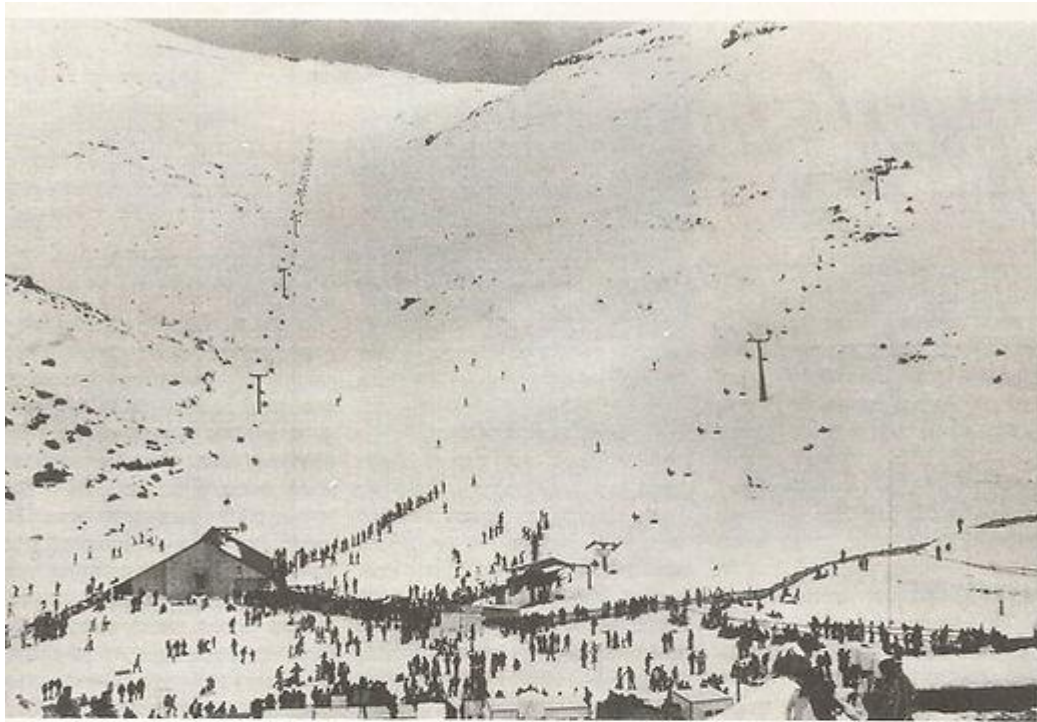
„אחרי החופשה נשלחתי לאנגליה עם הצוות שקיבל לידיו את יתר אדיר, ש- היתה או הגדולה והחדשה באניות צי הסוחר הישראלי. אחרי חמישה חודשי הפלגה חזרתי ארצה לעבור קורס לחובל שני. עם סיום הקורס יצאתי לעלות על „הריכנען“ וגם זו אניה שתוכר לטוב ובגעגועים. שרתי עליה עשרה חודשים, חזרתי ארצה לחופשה ואו עליתי על „תל-אביב“ כקצין ראשון בפועל.”

ארבע שנים תמימות שרת אברהם שאקי על „תל-אביב“ ובתקופה זו אירעו כמה וכמה מאורעות גורליים בחייו: הוא ירד להתכונן לקראת בחינות לקצין ראשון ולרבי-חובל ותוך תקופת הלימודים פגש גננת אחת בנהריה, העתידה להיות רעייתו; הוא עבר את שתי הבחינות בהצלחה ובסופו של דבר קיבל שני „טיקטים“ — ממשרד התחבורה והמרב" נות הראשית...

באוגוסט 1974 הוא נתבשר כי האניה „הריכנען“ תועמד תחת פיקודו. הוא ירד מ„תל-אביב“, טס לקנדה ומאו אמצע חודש ספטמבר הוא ה„בוס“ על האניה „הריכנען“.

שבע שנים חלפו מהיום בו עלה לראי שונה על ספינת סוחר כצוער ועד שזכה בסמיכות לרבי-חובל. חלפה עוד שנה עד שקיבל מעשית אניה תחת פיקודו.

„אני מרוצה, בהחלט מרוצה. אילו תחלופת הדרוגים באניה היתה אישית יותר, הייתי מרוצה יותר. קשה לגבש צוות טוב כאשר כל הגעה לחיפה מתחלף רובו של צוות הדרוגים. וכמובן הייתי יותר שבע רצון אילו היה קצת גיוון במסלול ההפלגות. אבל בסך הכל אין מה להתאונן. מה שחברת אל ים הבטיחה לי, היא קיימה ואת שאיפותי המקצועיות מלאתי.”



אתר החרמון — מראה כללי.

היה עוף מדי יכול היה לראות במהדורו
החדשות המסכמת את אחד מאנשי משרד
דנו שהוא מחליק להגאתו על יריעו
פלסטיק...

לחיפה כמו שאומרים: מרוצים וקצת
עייפים.
מתברר כי באותו יום שהתה באתר
החרמון הטלביזיה הישראלית, ומי שלא

בעין גב חוכתה לנו ארוחת צהרים
טעימה שנאכלה אמנם בערב: החמצנו
את השיט בכנרת, שתוכנן במסגרת ה"
טיול, אך לא הצטערנו הרבה וחורנו

והרבה מאוד חסה — היה טעים ורענן
וטוב עשה הטבה ששם את הדגש על
החסה בעונת חורף זו, כאשר שאר ה
ירקות, בעיקר העגבניות, טעמם תפל ו
מוכיר את טעם הפלאסטיק שבו מגיני
עליהם מפני הכפור.

לקינוח תפוח עץ ולאחר מכן קפה ב
הלב, עשיר בטעמו.

הנמצאים על „הר-סיני“ אינם זקוקי
ללוח. אם המנה העיקרית המוגשת ב
מסעדה מכילה עוף ואורז, סימן מובהק
הוא כי היום הוא יום ד', או יום ה'
סטייק עם צ'יפס — אות הוא כי עומדי
אנו בליל ששי. וכן הלאה וכן הלאה
ברגע שנעלם מן התפריט סלאט הירקון
יודעים הכל כי עברו כבר ששה עשר
ימי הפלגה בים, שכן זהו משך הזמן ב
מחזיקה מעמד האספקה הטרייה...
היטאי הסוע



מסעדת "הר-סיני"

שולחנות מכוסים במפות נקיות, עריכה סימטרית נאה, שרות קורקטי
ומהיר — חדר האוכל של הקצינים על האניה „הר-סיני“. קומקום עם
מי קרח ובקבוק מיץ לימון ממותק — לשרותו העצמי של הסועד על כל
שולחן ושולחן.

מנה עיקרית — כרע עוף בגריל עם
אורז. הגם שזוהו עוף מוקפא, צלייתו
הטובה מרחיקה ממנו כל טעמי לוואי
שמעניק, בדרך כלל, תהליך ההקפאה
לבשר העוף. לרגע טעינו לחשוב כי זהו
עוף טרי. סלאט הירקות שנילווה למנה
העיקרית — מעט עגבניות ומלפסונים

מנה ראשונה — מרק בשר עם איט
ריות רחבות ופטריויליון קצוץ עבה. כי
יסודו זהו מרק „אשכנזי“, אבל בהתחשב
בהרגליהם של אנשי צוות שאינם דווקא
„וורוויים“, הוא מתובל מראש בכמות
ראויה להתכבד של תבלינים חריפים.
שיהיה עלאי-כייפאק לחבריה.

אנית אל-ים נחלצת לעזרת מיכלית במצוקה

6½ כבלים מהאי, אך הים סער כל כך שלא הצלחנו לתת כל מחסה, ורב החובל היווני הודיע שלא נראה לו שהוא יוכל להוריד את הצוות בים כזה.

אחר הצהריים נרגע מעט הים ונעשה שוב נסיון להוריד את הצוות מה"יואנה", כאשר האניה האיטלקית, "פלדיו" עשתה שני נסיונות לשלוח רפסודה עם חבל לאניה היוונית כשאת החבל מעבירה הי גוררת, "בורק", אך גם נסיונות אלה לא עלו יפה. בינתיים הגיעה למקום גם אנית נוסעים איטלקית בשם, "סן מרקו" וניסתה להוריד סירת גומי עם צוות הצלה מאומן, אך נסיון זה נכשל גם הוא, ואנית הנוסעים הפליגה לדרכה.

שוב יצרתי קשר עם רב החובל היווני, שסיפר שהמצב אצלו נואש, יש לו סדק חדש בחדר המשאבות, והוא מבקש ש"נישאר באוויר עד למחרת בבוקר כדי שנראה מה אפשר לעשות. למחרת בבוקר

אחת ממיכליות חברתנו, המפליגה בים התיכון, השתתפה בהצלת המיכלית היוונית מ.מ., "יואנה".

הגעתי למקום ב-17.275 בשעה 0356. יצרתי שוב קשר עם רב החובל היווני, הודעתי לו שאנו במקום ונעשה כל מה שהוא מבקש. הוא דיווח שהמצב באניה הולך ומחריף ולדעתו האניה עומדת להשבר בכל רגע, אך עם זאת סיכמנו שבגלל הים הסוער אי אפשר לעשות דבר ויש להמתין עד אור הבוקר.

בינתיים הגיעו למקום גוררת יוגוסלבית בשם, "בורק" ואניה איטלקית בשם, "פלדיו".

עם בוקר, ניסתה הגוררת, "בורק" להתקרב ל"יואנה", אך לא הצליחה בגלל הים הסוער. בשלב זה קרא רב החובל היווני לאניה שלנו ברדיו טלפון וביקש שאנו נתקרב לאי עד כמה שאפשר כדי לתת מחסה מהרוח לגוררת וכך תוכל הגוררת להתקרב ל"יואנה". התקרבו עד כדי

מספר רב החובל: ביום ראשון, 16.2.75, התקבלה קריאת אס.א.א. ראשונה בי"אניה. האלוטאי הביא לי את המברק ובו מיקום האניה שבמצוקה. נאמר במברק, כי המיכלית היוונית מ.מ., "יואנה" עלתה על שרטון באי גליולה ומבקשת עזרה מידית.

התקשרתי ברדיו טלפון עם רב החובל של ה"יואנה" והבנתי שהאניה שלו ניסדה במספר מקומות ומים חודרים לתוך כל המיכלים, שהוא שואב את המים עם משאבות המטען, אבל לא מצליח לשאוב החוצה את המים החודרים למיכלים והם עולים כל הזמן. גם חדר המכונות סדוק ומים חודרים אליו. האניה, "יושבת" על השרטון באמצעיתה ובירכתיה, וכי תוצאה מהים הסוער חובטים הירכתיים בסלעים.

עצמתי הרוח היתה 9 בטולם בפורט והים סער מאוד (יש לציין שהאי גליולה ידוע כמסוכן). שלחתי מברק לחברה הי"מבקש רשות להתקרב ל"יואנה", ושינתי קורס בכיוון לאי, כאשר מוג האויר נעשה נרוע יותר ויותר.



האניה "יואנה", "יושבת" על שרטון ליד האי גליולה מימינה המנדלור של האי.



האניה "יואנה" על שרטון (ליד המנדלור) כשמסביבה האניות העוזרות בהצלה.

כלל התיקונים האלה, ואילו לתיקונים מהשנים 1971-1973 ניתן תוקף לגבי אניות סוחר ישראליות בהודעה מס' 16/74 מיום 1.10.74.

בשתי ההודעות מצויין ליד כל סעיף גם אם הוא חל על אניות חדשות בלבד או על כל האניות, חדשות וקיימות גם יחד. תחולת כל דרישה נשקלה לאור האפשרויות המעשיות ומחיר הציוד או ההתקנה, ובדרך כלל חלים על אניות קיימות רק נוהלים או החובה לשאת ציוד נייד דרישות לגבי מבנה האניה, הומרים ומערכות שלמות הלוח על אניות חדשות בלבד.

לפיכך, באה האמנה החדשה בעיקר לתת אישור בינלאומי מחודש לשינויים שכבר בוצעו בצי הסוחר הישראלי וכש-תכנס לתוקף תחייב גם ציים של מדינות אחרות להעלות את רמת בטיחותן לזו המקובלת אצלנו.

יהודה שטרק ז"ל

לחופי אנגליה. יהודה שטרק מיהר לישכון הגיוס הקרובה ועד מהרה מצא עצמו בשורות הצבא הפולני החפשי הייצא ללחום על אדמת צרפת. לאחר המפלה הגדולה בדונקירק הוא מצליח להימלט חזרה לאנגליה, שם הוא מסיים קורס קצינים, לומד בין היתר צניחה. באחת הצניחות הקרביות על אדמת איטליה הוא שובר את רגלו ותודות לעובדה זו הוא זוכה לקבל העברה לצי הבריטי. מאוחר יותר הוא מוצא עבודה על אניה פולנית בתפקיד של קצין שני.

עם סיום המלחמה הוא מתחיל לשרת באניה ארץ-ישראלית של חברת „עתיד“. בהגיע האניה יום אחד לחיפה נודע לו כי ארושתו, שעקבותיה נעלמו במלחמה, היה ונמצאת במחנה המעצר למעפילים בעתלית. הוא ממחר לשם ומשיג רישיון להתראות עמה למשך עשר דקות — כל זאת לאחר פרידה טראגית של שמונה שנים תמימות. זמן מה לאחר אותה פגישה הם נישאים ועשרים שעות לאחר החופה נאלץ יהודה שטרק לחזור ליאניו העומדת להפליג.

ב־1957 הוא מצטרף לאליים וכעבור זמן מה הוא מקבל את הפיקוד על „הר־תבור“, עליה הוא משרת ארבע שנים

מאז שנת 1957 היה רב חובל יהודה שטרק חלק מנוף הקצונה הבכירה של חברת אליים. לאחר 18 שנות שרות רצופות לא יחזור יותר. זה לא מכבר ליוונו אותו הלומי יגון בדרכו האחרונה.



לאחר מאמצים והשתדלויות מרובות הצליח לעלות בגדיניה על ספינת דייג כ... נער טיפון. מסירותו וההמדתו וכן כושרו הטבעי עמדו לו. עד מהרה נתמנה שם כנווט. בעודו בים הצפוני, כשבתכניו חו לחזור לחוף ולשאת את ארושתו, פרצה מלחמת העולם השנייה. במקום לחזור לנמל האם בגדיניה, פנתה הספינה

קומתו המוצקה, שיערו המכסוף, הסרוק בקפדנות לאחור, הופעתו יצוקת הפלדה והליכותיו הקפדניות העידו על אופיו הנחוש.

רב חובל יהודה שטרק, מוותיקי הימאות העברית, היה איש ים מקצועי, שוכה להגשים את הלום נעוריו.

הוא נולד לפני כששים ושתים שנים בפולין וכדרך כל בן טובים הופנה ללימוד אקדמאי, חבש ספסליהן של אוניברסיטאות בפולין ולאחר מכן בצרפת. אולם כבר אז פיעם בו הלום הים וככל שנקפו השנים, כן גבר. באותן שנים רחוקות היו אפשרויותיו של צעיר יהודי לשרת בים מצומצמות ביותר. יהודה שטרק השכיל לנצל אותן. הוא זנח את לימודיו האקדמיים והגיע לציוויטווקיה שבאיטליה, לבית ספר ימי, אשר קיים מחלקה מיוחדת לקדטים יהודים. את הכשרתו הימית עשה על ספינת לימוד שנקראה „שרה א“.

כשהיה בן 26, בשנת 1934, כבר נשא בכיסו כתב סמיכות של „רב חובל בים התיכון“.

היתה לו תעודה. אך לא היתה לו אניה. הוא הור לפולין והחל עוסק בקידוחי נפט, אך „שד הים“ לא הירפה ממנו.

18.2.75, השתפר מזג האוויר בצורה קיצונית, הגוררת „בורק“ הצליתה להתקרב ל„יואנה“ והורידה 15 מאנשי הצוות. מצב החרום הסתיים כאשר האניה „יואנה“ שלחה מברק בוו הלשון לאניה „פלדיר“ ולאניתנו:

„תודה רבה עבור עזרתכם. התמתי הסכם לזידס להצלה ימית עם גוררת הצלה. 15 מאנשי צוותי הורדו מהאניה ובטוחים עכשיו. הצוות מלא הכרת תודה לכם בעבור מה שעשיתם ואנו מאחלים לכם הפלגות נעימות וים חלק. חתום: רב חובל א.מ. „יואנה“.

מברק התשובה שנשלח היה: „בהצלחה ומיטב האחולים“.

בשעה 07.20 המשיכה המיכלית לדרכה.



רב חובל שטרק ז"ל מקבל לוח הקדשה לאניה "תל אביב" מראש עיריית תל אביב לשעבר



רב חובל שטרק בהפלנת הבכורה של האניה 'הר תבור' 1957.

רצופות. עם קבלתה של „תל-אביב“ היי חדשה — הנחשבת באותה עת כ„אניית הדגל“ של החברה, הוא מקבל את הפיקוד עליה. מאז הוא נימנה עם צוות רבי החובלים הבכירים של החברה. בנפשו ובמהותו היה יהודה שטרק איש גשר הפיקוד. ורק מחלתו הממארת, שבאה עליו במפתיע, הורידה אותו משם. זכרו של יהודה שטרק, מראשוני הייטאות העברית, אשר לא נטש את תפי קידו עד לימיו האחרונים, יהיה אתנו תמיד.

על חבר שהלך

עם יהודה שטרק נפגשתי לראשונה בתחילת שנות החמישים, כאשר קיבל את הפיקוד על אנית חופים קטנה של חברת „אופיר“, שנקראה „השלושה“ ואשר הפליגה בין נמלי היים התיכון. שרתי תחת פיקודו כקצין ראשון.



רב חובל שטרק בקבלת פנים באניה 'הר תבור' לראשי הקהילה היהודית בסנטוס ברוזיל 1961.

הסכנה שבביקור

מאת קמיטן א. נ. קורקופט

הגשר גרמה שהתנהגות נתקע למצב שטאלי קיצוני. קצין טכונות נספה בתאונה זו. „פעולה הדדית“ הוותה גורם מסייע במספר התנגשויות בהן היתה אניה עוקפת מעורבת. כמעט כל המקרים האלה ארעו בתעלות צרות ובמים רדודים יח-סית, אך ההתנגשות בין „קווין מרי“ ו„קורסאר“ הגה מקרה בולט בו נפגעו אניות במים עמוקים במרחק רב מן היבשה. בהתחשב באפשרות „פעולה הדדית“ יכולות אניות להצטייד בים כשהמרחק ביניהן הוא 100 רגל בלבד ובמהירות של עד 20 קשר.

לא מכבר הובא לבית המשפט באנגליה מקרה בו פגם במערכת ההיגוי ופעולה הדדית כאחת נחשבו כגורמים מסייעים אפשריים. בדצמבר 1968 עקפה לאיטה המיכלית „פרוסטה“ את המיכלית „פוטני קארס“ במים עמוקים, ליד החוף הדרומי של הודו, כאשר קרתה ההתנגשות לא היו כלי שיט אחרים בקרבת מקום כדי שיוכלו להשפיע על התוצאה.

המיכלית הליברית „פוטני קארס“ בעלת נפח של 44,646 טון ברוטו ובאורך של 820 רגל נבנתה ב־1968. זו ספינה בעלת מדחף יהוד, המצוידת במנועי דיזל המפתחים מהירות מירבית של 16 קשר. הגשר ותאי המגורים מצויים בירכתיים. בוטן ההתנגשות נסעה „פוטני קארס“ ללא מטען עם זיבורית מפורט דיקסון למפרץ הפרסי.

ב־29 בדצמבר בערב, כששטה האניה דרך מפרץ מנאר בין צילון להודו, כנתיב של 308° נראתה „פרוסטה“ לראש שונה מצד שמאל בירכתיים במרחק של כ־5 מיל. מאוחר יותר, באותו ערב, החליפו שתי הספינות שמות ויעדים ע"י איתות בפנס.

שינויי כוון שמאלה

בחצות ה„פוטני קארס“ שינתה כוון קלות שמאלה, ולאחר מכן, בשעה 02.00 ב־30 בחודש, עשתה שינוי כוון נוסף ל־312° גיורו 314°. הספינה נותבה ב־הגה אוטומטי. בשעה 04.00 נראתה „פרוסטה“ 20 מעלות מאחורי הרוחבית, וסני אורות ראש התורן והאור הצדדי הירוק נראו בבירור. מוג האויר היה נוח ובהיר, הראות היתה טובה והרוח נשבה מכיון צפון מערב בעוצמה 4. איש תצפית נמצא על הגשר לצד הקצין הראשון. האניה היתה כ־14 מילין מחופה הדרומי

התנגשות בין שתי ספינות במצב עקיפה הוא מקרה נדיר, היות והמהירות הנמוכה של ההתקרבות נותנת שהות למכביר לבצע פעולת מנע. ברם, עדויות מספר מורות שמקרה התנגשות מסוג זה הן בקו עליה, עקב הפעלת התכנית להפרדת התנועה. עובדה זו תורגש ביתר-שאת כאשר יחוייבו כל הספינות להשמע לחוקי הפרדת התנועה. יש לכן ענין מיוחד בהבאת דוגמאות של התנגשויות, בהן מעורבת ספינה עוקפת.

התנגשות במים פתוחים

בעת שנגררה. בשנת 1964 גרם קלקול בגיורו להתנגשות אחרת בין שתי ספינות משא במצב עקיפה בתעלה להימנט, כ־45 מילין מערבה מגיורנסי. שתי ה־ספינות שטו רוחבית זו לזו כשהמרחק של כמה ציית המיל מופרד ביניהן כאשר קרתה התאונה. בספטמבר 1972, עקפה האניה הקולומביאנית, רפובליקה דה קולומביה את אנית המשא האמריקאית „טרנסהוואי“ בקרבת כף הארטס במרחק של כחצי מיל, כאשר הפסקת השמל על

מספר התנגשויות קרו במים פתוחים עקב פגם במערכת ההיגוי, במערכת התמסורת או המצפן הגיורוסקופי של האניה העוקפת. בשנת 1964 התלה אנית המשא הבריטית „טרנטבנק“ לעקוף את מיכלית הנפט הפורטוגזית „פוגו“ בים התיכון במרחק של שני כבלים, כאשר פגם במצפן הגיורו או בהגה האוטומטי גרם שתסטה ימינה ותחצה את נתיב „פוגו“. „טרנטבנק“ טבעה מאוחר יותר.

קשות, הדורש סדר ומשמעת. הוא השכיל ליצור תחושת רספקט כלפיו, הן מצד הצוות והן מצד החברה. את תפקידיו מילא בנאטנות וביושר; וכמו כל רב־חובל, המשתדל למלא את תפקידו ב־שלמות, היה מסור ונאמן לחברה וקורקטי עם הצוות. כדי ליצור את האיוון הזה, חייב רב החובל לגלות גמישות והבנה, לדאוג שהאניה תופעל בצורה הסכונת ככל הניתן, שהאחזקה תבוצע כראוי ובו בוטן שהצוות לא יילחץ מדי ולא יקופחו וכיוצא בזה.

דומה כי רב חובל שטרק השכיל להלך על החבל הדק הזה בצורה מניחה את הדעת. עם הסתלקותו אבד לימאות ה־ישראלית אחד מבכיריה. יהיה זכרו ברוך.

ר/חובל דוד כהן

יהודה שטרק היה או רב חובל צעיר יחסית, במיטב כוחותיו ומרצו, אך כבר ימאי בשל ומנוסה, ששימש לנו מדריך וטורה בתחומי העבודה השונים. האניה היתה, כאמור, קטנה והצוות מצומצם — רב החובל, שני קצינים וכמניין אנשי צוות אחרים. מטבע הדברים השכל הונחל שם באינטימיות, בלי גינוני דיסטאנץ מרובים ובשעת עגינה כנמלים היה שטרק — הותיק והמנוסה — משמש לנו מדריך בחוף.

אחר כך נפרדו דרכינו. שטרק עבר לחברת „צייס“. רק כעבור שנים, כאשר שרתי כמפקח במשרדנו בניו-יורק, והוא כרב־חובל באליים, נפגשנו שוב ומסאן ואילך הייתי רואה אותו כל אימת שהגיע עם אנייתו לחופי ארה"ב.

רב חובל יהודה שטרק היה מסור לכל אניה שהופקדה בידיו. הוא נודע כ„בוס“

מגדרון

מצלם סוף

למשה אילת — להולדת הבת
למשה נוימן — להולדת הבת
לחיים סטולרו — לשובו מצה"ל
לשלמה רוממן — לשובו מצה"ל
לזאב ביוניאן — לנישואיו

בברכת שרות נעים עם גיוסס לצה"ל

צבי צרוק
יוסף זהר
שמואל שורוביץ
הרי בויום
משה רביבו
אברהם פריץ
מאיר טעוז



תעודות סמיכות

יצחק מנס — להסמכתו כחשמלאי.
מאיר נבון — להסמכתו כמכונאי שני על
א. מ. "תל-אביב".
זאב ביוניאן — להסמכתו כאלחוטאי.

לר/ח אדם הרבסט
מיטב הברכות והאיחולים
להצלחה בקבלת פיקוד ראשון.

היתרי הפלגה הוצאו לימאים אלה
לאחרונה על ידי משרד התחבורה
יולק דובזינסקי — חובל שלישי בפועל.
צבי צרוק — מכונאי רביעי.
יוסף זהר — מכונאי רביעי.

הצעה למודעת אש

א. מניעת אש
יש שלוש סיבות לשריפות — גברים, נשים, וילדים.
שריפות לא קרות, הן נגרמות. על היבשה זה עלול להיות גרוע. בים — זה אסון.
כמה מן הגורמים השכיחים לשריפות על אניות הם:
עישון במיטה.
הונחה בטיפול בחומרים דליקים, כניר, וכיוצ"ב.
שימוש לא נכון בחוטי השמל.
סמרטוטים טבולים בנפט עלולים להתחמם ולהתלקח מעצמם.
השוב — על מניעת שריפות.
למד — על הציד לכיבוי שריפות הנמצא באניתך.
השתמש — בראשך.
זכור — זהו ביתך, אלה חייך.
ב. במקרה של שריפה
1) הפעל את האווקה באמצעות גשר הפיקוד.
2) אל תפתח את הדלת אם האש פרצה בתוך הדר או ארון.
3) בשום פנים ואופן אל תנסה לכבות את השריפה בכוחות עצמך.
4) הדרך את קבוצת הכיבוי למקום השריפה.
פעולת הקצין התורן
1) הפעל את מנגנון אווקת השריפה.
2) הפסק את פעולתן של המכונות האיטיות.
3) הודע ברמקול: „שריפה פרצה ב...”.

פעולת רב החובל
1) קח את הפיקוד לידיך.
2) התייעץ עם המכונאי הראשי בקשר לענינים הבאים:
א. האם אפשר להשתמש במיתקי נים הרגילים המיועדים לכיבוי שריפות, במקרה זה.
ב. האם אפשר להשתמש במפסי קים האוטומטיים להפסקת זרימת הדלק באניה.
ג. האם יש להפסיק את פעולתם של המאווררים.
3) הטה את האניה כך שהרוח לא תגרום להתפשטות האש.
פעולת המכונאי הראשי
1) הפסק את פעולת המאווררים, אם יש צורך.
2) תכנן את מהלך כיבוי השריפה.
3) בדוק אם ברזי המים פועלים כתיקנם.
4) סגור את הדלתות הבלתי חדירות למים.
5) סגור את האשנבים.
6) התייעץ עם רב החבל בקשר לפעולות הנדרשות.
פעולת הקצין הראשון
קח את ניהול כיבוי השריפה לידיך, בנקודת הריכוז מספר 1.
פעולת הקצין השני
קח את ניהול כיבוי השריפה לידיך, בנקודת הריכוז מספר 2, וסייע למספר 1.





גליון מס

50

EL YAM LOG

MAGAZINE FOR SEAGOING AND SHORE PERSONNEL
OF "EL YAM"

No. 50

SPRING 1975

Printed in Israel