

שנה טובה שנה טובה
HAPPY NEW YEAR . HAPPY
שנה טובה
HAPPY NEW YEAR .

שנה טובה שנה טובה
HAPPY NEW YEAR . HAPPY
שנה טובה

שנה טובה HAPPY NEW YEAR . שנה טובה

שנה טובה
HAPPY NEW YEAR
שנה טובה שנה טובה

שנה טובה
HAPPY NEW YEAR
שנה טובה

שנה טובה
HAPPY NEW YEAR
שנה טובה



1973 חקטונד

תשרי תשל"ד

44 גליון מס' 44

עיתון לימתי ועונדי "אל-ים"

יום אל ים

צוות „ערד“ מטייל בירושלים

אמנון אביב

השואה. מירושלים פנה הסיוור לבית-לחם. לאחר ארוחת צהריים נערך ביקור בקבר-רחל והסיוור פנה להזור לירושלים. בעיר העתיקה ניתן ליטאים „זמן חופשי“ — ורוב האנשים פנו אל שווקיה הצבעוניים והתוססים של העיר. להתרשם ולערוך קניות.

בשעה היעודה נפגשו המטיילים ליד האוטובוס ופנו להזור הביתה. בבוקרו של אותו יום, כאשר יצא האוֹטובוס לכיוון ירושלים, היו נוסעיו זרים זה לזה. לעת ערב, עם השיבה לכיוון חיפה, היו הכל בבחינת מכרים ותיקים — עובדה שתתרום ללא ספק לגיבושו של הצוות החדש, המאייש אניה ותיקה מחודשת.

בתחילת חודש אוגוסט יצא מן הארץ בטיסה הצוות שנועד לאייש את האניה „ערד“ — לאחר שנסתיימו בה התיקונים והשיפוצים והיא הוכשרה לצאת שוב להפלגות סדירות.

בעוד הצוות ממתין ליום הטיסה, אירגנה החברה טיול לירושלים, בו השתתפו אנשי הצוות המיועד ל„ערד“ ובנות זוגם. מרבית אנשי הצוות לא הכירו עד לטיול זה איש את רעהו. בעת הנסיעה לירושלים נפגשו זה עם זה לראשונה ובתחילה היתה האווירה מאופקת מאוד ואיש בחן את רעהו ניסה לתהות על קנקנו. אט אט נתחמטה האווירה. הזרים זה לזה והעתידים לחיות בצוותא במשך חודשים ארוכים — נתקרבו. החליפו אינפורמציה אישית ומקצועית והחלו מעלים זכרונות מהפלגות שונות, מאניות שונות, מנמלים שונים. הצטיינו בסיפורים מרתקים בעיקר רבי-מלחים ורבי-משמנים, שהם „זאביים“ ותיקים. ה„ירוקים“ יותר כרו אוזניים ושהו בצמא את סיפורי הותיקים.

בעוד האווירה מתחממת והסיפורים קולחים — הגיע האוטובוס לירושלים. הסיוור בבירה החל בגבעת-התחמושת — אחד מאתרי הקרב הנודעים ביותר בעת מלחמת ששת-הימים, בו לחמו הצנחנים כאריות. אשר לאחר קרב עקוב דמים ורווי מעשי אומץ הצליחו לעקור מטווצ מתוספר זה את חיילי הלגיון הירדני. מגבעת-התחמושת נמשך הסיוור אל הר-היתים, לתצפית על ירושלים. לאחר מכן ירדו המטיילים לכותל-המערבי ולהר-הבית. שהו ליד הכותל וביקרו בשני המסגדים הגדולים שבהר-הבית — אל-אקצה ועומר.

מהר-הבית פנה הסיוור לעבר הר-ציון, בו ביקרו ימאינו, בין היתר, במרתף

לכאורה שרויים אנו מזה שנה בעידן מחודש של גאות בענף הספינות. הקביעה לכאורה נעוצה בעובדה כי במקביל לגאות זו שרויים אנו בתקופה של תהפוכות גדולות ככל-כלה, הכינלאומית, המתבטאות, בין היתר, בשינויים משמעותיים בערך הטמבעות המיוחסים ובאינפלאציה שכמותה לא ידע העולם החופשי מזה שנים רבות.

הנה כי כן, לעומת הגאות בענף התובלה הימית גואה עלייה בלתי פוסקת בהוצאות הטיפעול ובמחירי בניית אניות חדשות. לדוגמה: בניית תה של אניה חדשה עולה כיום פי שניים ואפילו שלושה ממחיר בנייתה של אניה זהה קיימת.

הכרות הספנות — וחברת אליים בכלל זה — נדרשות לפיכך להגברה משמעותית של מאמץ מקצועי ותיפ-עולי ולהקפדה מירבית בתחומי ה-הסכון והייעול כדי לשמור על אותן איזון עדין שבין הגאות-לכאורה מכאן ודהירת הוצאות הטיפעול ושמידת המשק הקיים וחיודשו, מכאן, ניתן על כן לוטר, שהגאות היא יחסית בלבד להתייקרות חקרת תקדים, כשהקף נוטה לעבר ההתייקרות.

כשנת תהפוכות זו בכלכלה הי-כינלאומית סיימה החברה את תה-ליך ה„ריענון“ של משק האניות שלה. מברנו את כל האניות שעשו את שלהן ושוב לא נמצא להן מקום כפי המספיד לשמור על עקרון ה-„צעירות“ שלו. בד כבוד שקדנו על תהליך הפיתוח המתוכנן ולקראת השנה החדשה יגיע נפח צי אניות אליים וחברות הכת שלה — כולל אניות כהומנה — לכדי מיליון ושבע מאות אלף טון.

הצי הישראלי איננו אי בודה, המופ-רש משאר הציים המסחריים. הוא נתון לאותם לחצים ותנודות החלים על שאר ציי העולם. כדי לשמור על כושר תחרות הולם, שומה עלינו לשקוד על פעילות יעילה ותיקנה. אחד התנאים לכך הוא שיתוף פעולה והבנה הדדית בין החברה לעובדיה ושמידה על יחסי עבודה נאותים.

מלכת סלמה

מגיע ל: לדרווי ניצן, להסמכתו כחובל שלישי. לאליעזר שטרנברג, להסמכתו לרב חובל. חביבי ציון, הועלה מדרגת צוער סיפון לחובל שלישי בפועל על אחת המיכליות. בועז רפאל, הועלה מדרגת צוער סיפון לחובל שלישי בפועל על א.מ. תל-אביב. מלכה מיכאל, הועלה מדרגת צוער מכונה למכונאי רביעי על אחת המיכליות. מרדכי שמואל, הועלה מדרגת צוער מכונה למכונאי רביעי על א.מ. הר מרון. שמואלי רפי, הועלה מדרגת צוער מכונה למכונאי רביעי על א.מ. הר קסטל. דרי אלי, הועלה מדרגת צוער מכונה למכונאי רביעי על א.מ. תל-אביב. ביטון שלומיק, הועלה מדרגת צוער מכונה למכונאי רביעי על אחת המיכליות.

ברכות: לרוגוף משה, מכונאי רביעי לנישואי לקודים ארון, לנישואי וברכות להצלחתו בבחינות סמיכות לרב חובל. אוולאי יוסף, חובל שני לנישואי. שלמה אורן, כלכל ראשי להולדת הבת. לוסקי גבריאל, כלכל ראשי להולדת הבת. לשלמה בונן, להולדת הבן.

טוב כי נזכור עובדה זו תמיד, ועל אחת כמה וכמה בעת זו. ככרכת שנה טובה לכל עובדי החברה ולכני משפחותיהם —

רפאל רקנאטי

רפאל רקנאטי
מנהל כללי



מסלול זהה כקודמו — ממבואות ים, דרך חיל הים לאלים; בן־שבת אמיל, בן 25, יליד מרוקו, 9 שנים בארץ, בוגר בי"ס מקצועי אשר אחרי שרותו בצבא עלה על אחת מאניות החברה כקדט מכונות. בין מנה למנה דובר על תנאי הלימוד, על הבחינות, שאחדות מהן כבר עברו — אחד בהצלחה רבה יותר, אחד בהצלחה פחותה; על הבחינות החוזרות שצוד צפון יות להם, על בעיות של ספרות מקצועית הולמת, על החומר הרב שיש ללמוד ול"עכל ולעזמת זאת על הזמן הקצר שבו עליהם לדחוס בעצמם את החומר הרב — בעיות שבצורה זו ואחרת הן מנת חלקם של כל הימאים בדרך קידום מדרגה לדרגה.

בעוד שנתיים־שלוש תערך קרוב לור דאי פגישה נוספת, בהרכב דומה פחות או יותר. יקחו בה חלק אנשים אלה ואח"כ, כשהפעם הם כבר קציני מכונה שלישיים, בדרום אל דרגת קצין־שני הם יעלו, קרוב לודאי, בעיות דומות — המון חומר שיש ללמוד בזמן כה קצר...

ולקידום בסולם הדרגות המקצועי. במסגרת מסורת של "שמירת־קשר" נפגשו לפני זמן מה אנשי מחלקת הצוות — ר/חובל קושלביץ ומר משה אילת — עם ה"תלמידים" אנשי החברה — לשמוע על מהלך הלימודים והבחינות, לדעת אם קיימות בעיות מיוחדות שבידי החברה לסייע בפתרון. הפגישה נערכה בבית הימאים ע"ש דלמן, ליד שולחן של ארזי חת־צהריים. פגישה ללא גיבונים, בלתי אמצעית.

נעדרו מן הפגישה רפי קורבלניק, ש"היה כבר אותה שעה על סיפונה של האניה "תל־אביב"; טנגי מרדכי, שיצא לאנגליה כדי להצטרף לצוות "ערד"; רור גוף משה, שעמד ערב נישואיו והיה טרוד בהכנות אחרונות לקראת המאורע המש"מח.

הסבו ליד השולחן שמואל אברהם, בן 23, יליד מצרים, שהגיע עם הוריו ארצה בשנת 1962, בוגר מבואות ים, איש חיל־הים, אשר החל לעבוד באלים כקדט; מדר עופר, בן 22, יליד רחובות, אשר עבר

רור הולך ודור בא. בעכו, במכון להש"תלמות קצינים. קורס רודף קורס. דרגה זוטרית מפנה מקום לדרגה בכירה יותר. נסיון וידיע תיאורטי חוברים יחד ועושים את בעליהם לאנשי מקצוע מיומנים יותר ומוסמכים יותר.

אלה מסיימים, חוזרים לים; אלה יור"דים מן האניות וממשיכים במקום בו הפ"סיקו לפני חודשים רבים, כדי לעשות את ה"סיי"ם הדרוש. מין שרשרת שאינה ניתקת. תמיד באים חדשים, צעירים בגיל ובמקצוע, בראשית הקריירה הימית שלהם. תמיד תפגוש חלק מהם, כעבור זמן, כשהם שבים אל ספסל הלימודים ואל חזרי ה"מבחן בדרך התקדמותם. שלישי, שני, רא"שון, ראשי.

בסוף השנה הקודמת החל בעכו קורס למכונאים שלישיים, המיועד לאלה המשר"תים עדיין כרביעיים. מתוך 26 משתתפי הקורס, 7 מאנשי חברת אל"ים, אשר ב"התאם לחוזה־העבודה הם זכאים לאחר 18 חודשי שרות בים ל־5 חודשי משכורת בחוף, שיאפשרו להם להתמסר ללימודים



מימין לשמאל: עופר מדר, שמואל אברהם, אריה קושלביץ, אמיל בן שבת, משה אילת.



זכור על...

1972
13'



שנת הדיש

בשנת 1972, — ממשיך דורו ניצן — סיימתי את שרותי בחיל'הים והודש לאחר מכן התחתנתי. הפלגתי עם אשתי לדרום-אמריקה לבקר אצל הוריה ולאחר כחודש עליתי שם על ה"ר'בוקר". כעבור זמן מה הצטרפה אלי אשתי והפלגנו יחד כשנה בהפלגות-נוד שונות. זו היתה שנת דבש עבורנו. שנינו אוהבים את הים. שנינו אוהבים עלומות רחוקים. כשעמדתי להתחתן, קינן בקרבי חשש שמא לא תוכל אשתי להסתגל לתנאים הנובעים ממקצועי ובסופו של דבר אאלץ לעזוב את הים ולמצוא לי מקצוע אחר. זמן קצר ביותר לאחר שהחלה מפליגה אתי התברר לי לשמחתי כי הששותי היו השות שות שווא. היום ברור לי כי היא משוגעת לים יותר ממני וכל עוד תוכל להפליג אתי מנמן לזמן לא יהיו כל בעיות. גם כאשר אצא להפלגות ממושכות.

אדם ולא מספר

השנה בה הפלגנו על ה"ר'בוקר" היתה שנה נפלאה. האניה אמנם לא היתה מן החדושות והנחות ביותר, אבל היה בה צוות טוב והיא הפליגה בקווים מעניינים ובבלתי שיגרתיים. תמיד היינו מגיעים אתה למקומות חדשים. מבחינה מקצועית זה הוסיף לי הרבה — נמלים חדשים, אנורי ניווט חדשים, תנאים חדשים. זה הרחיב את הדעת והוסיף על ההשכלה הימית הכללית שלי. ההרגשה שאתה ע"ד בך בחברה יעילה ולא גדולה מדי, גם היא הוסיפה לקליטתי הטובה בים. אני יודע מחברים שלי, העובדים בחברה אחת, כי מבחינה אישית הם מרגישים בה כמו כרטיס של י.ב.מ. כשהם מגיעים ל- משרדי החברה הם מרגישים עצמם כו"ר. מכירים את כרטיסי הי.ב.מ. שלהם, אבל לא אותם עצמם. כשאני נכנס למשרד של החברה בחיפה מכירים אותי בשמי הפרטי, יודעים מי אני ומה אני. מבלי להפעיל את המחשב. היחס האישי התחיל לגבוי עוד בעת שרותי בצבא. החברה שמה רה אתי על קשר. הייתי מקבל כל מיני חוזרים ובהגים תשורות קטנות. וכבר הורתי כי בעת חופשותי דאגו תמיד שלא תחסר לי עבודה. דבר שהוא חיוני מאוד לכל חייל בשרות סדיר.

החברה דואגת — הימאי מעריך

אתה רוצה דוגמה ליחס אישי? בבקשה. כשיצאתי להפליג על ה"ר'בוקר"

שנכתבות שורות אלה דורו ניצן הוא קצין שלישי, סיפון. כשיפוץ גליון זה בדפוס, אפשר וכבר יהיה קצין שני. כשנפגשנו אתו היה בחופשת לימודים, מתכוון לעבור את הבחינות אשר עם סיומן המוצלח יועלה בדרגה.

דורו ניצן הוא גבר חסון, רחב שכם, בעל מבטים בהירים ואורח דיבור ישרני. על אף היותו "צעיר" במקצועו, הוא איש ים מובהק: אוהב את הים, רואה בו את עתידו, משקיף עליו נכחה, ללא רומנטיקה מיותרת ויחד עם זה ללא קובלנות, ללא תחושת קרבן. "ים, הוא אומר, זה מקצוע. מקצוע מצויין. מעניין. רואים עולם, לומדים הרבה וגם חוסכים כסף".

אבא התנגד — הדוד תמך

דורו ניצן נימנה על אותו סוג ימאים אשר ספגו את המלה לדמם עוד מילדות. אביו היה ימאי. שרת ככלכל ראשי באי גינות גוסעים קרוב לעשרים שנה. דודו הוא רב חובל נודע בתפקיד בכיר. דוד אחר שרת אף הוא תקופה ארוכה בים. "לי היה ברור כבר מגיל צעיר מאוד כי עתידו בים, מספר דורו ניצן — נר לדהתי בתל-אביב לפני 24 שנים. אך בהיות תי בגיל 6 עקרנו לחיפה, כדי להיות קרובים לנמל ולהתראות עם אבי בעת חופשותיו הקצרות. הייתי חבר באגודה הימית, וכולן. הכרתי את הים באמצעות סירות המשוט והמפרש, באמצעות סיפוריו של אבי והקשר המתמיד עם הנמל וכל מה שסבב אותו. כשעמדתי לסיים את בית הספר העממי הודעתי לאבי שאני רוצה להמשיך את לימודי בבית ספר ימי. תכנית זו, שהיתה אצלי מוחלטת, העלתה את חמתו של אבי. הוא ציווה עלי לשכוח מהים, טען שזה לא מקצוע נאות, וכי עלי להמשיך ללמוד בבית ספר רגיל. להיות רופא. מהנדס, כל דבר, רק לא ימאי. היו לנו בבית ויכוחים גדולים וממושכים. אני בשלי והוא בשלו. אבא לחם נגד רצוני כמו אריה. דודי, שהיה כבר רב-חובל נר דע, עמד לצדי, תמך בתכנית. הוא לימד אותי להיות גבר, כמו שאומרים, לשתות

בירה וויסקי. דעתו היתה הפוכה מדעת של אבי: ימאות, אמר, הוא מקצוע מכיבד, ומי שמתמסר לו ברצינות רואה בו ברכה רבה. בסופו של דבר נכנע אבי לעקשנו. תי, במשך כל השנים הבאות, בהן למדתי בעכו ושרתי בחיל'הים, הוסיף אבי לרטון ולהביא את מורת רוחו מן הדרך בה בחרתי. אולם כיום נרגע, שינה את דעתו ועכשיו הוא מודה כי בעצם הוא מבסוט ממני.

תחילת הקשר עם אליים

"סיימתי את בית הספר בעכו בסוף 1968 ועליתי כקדט על אחת מאניות אלי ים, עד למועד גיוסי לצבא. כחודשיים לפני שנצטרכתי לרדת לחוף כדי להתגייס קיבלתי, פרמיט' של קצין שלישי, עם סיום השרות בחיל'הים היו ברורים לי שני דברים: שאני חוזר לים וחוזר לאל ים. הקשר עם חברת אליים נמשך כל תקופת שרותי בצבא. את חופשותי ביליתי תי כאיש צוות חוף בנמל. על אניות ה"חברה. בעצם, הייתי מתאים את חופשותי להימצאותן של אניות החברה בנמל ה"י. כדי שאוכל להרוויח קצת כסף. כש"היתה אניה בנמל וכשהיתה לי חופשה במקביל, אף פעם לא דחו אותי בקשה תמיד סיפקו לי תעסוקה. עובדה זו סייעה לי לקשור את קשרי עם החברה".

התנגשות בים הארבי

לשוט במהירות של 16½ קשר, כאשר היא טעונה במלוא כושר המעמס שלה. מכשירי הנווט שלה כללו ראדאר, ורושם נתיב (Course Recorder), אבל אף לא אחד משני מכשירים אלה היה בשימוש בזמן ההתנגשות. רב-החובל ניסה לתקן את הראדאר המקולקל, באיטליה ובפורט סעיר, אך התיקון לא בוצע. ובאניה לא היו גלילי הנייר הדרושים לרשם הנתיב. הקצין השני היה במשמרת האמצעית (0400 — 0000) כאשר האניה שטה במ"ל לוא המהירות בנתיב 203° (אמיתי) בים הערבי, בחלקה הראשון של המשמרת היחה הראות טובה היים היה שקט. בשעה 0322 בערך החל הערפל. קצין המשמרת הפעיל את הצופר האוטומטי, קרא לרב-החובל באמצעות הטלפון, ושלח איש תצ"סית אל חרטום האניה. כאשר רב-החובל הגיע אל הנשר מספר רגעים לאחר מכן, הערפל היה כה סמיך עד שהוא לא יכול היה לראות את חרטום אניחו הוא. הוא הודיע בטלגרף "כוננות" (stand by) ופתח את חלונות חדר ההגה. רב-החובל ציפה שהערפל ייטוג במהרה, אך כאשר לאחר שש דקות של "כוננות" הערפל לא נמוג, הוא נתן את האות. "הצי מהירות" בטלגרף לחדר המכונות. תשע דקות לאחר מכן, בשעה 0339, ניתנה בטלגרף ההוראה "לאט" (slow) קדימה. במצב זה צריכה היחה המהירות לרדת ל-6 עד 7 קשר. אך מכיוון שהאניה הייתה עמוסה, ניתן היה לצפות שהמהירות תרד רק בהדרגה. ארבע עשרה דקות לאחר שהאטה המהירות ל-6, לאט קדימה, נשמעה צפירה מאניה אחרת, כפי הנראה מצד ימין של החרטום, ואז נתנה לחדר המכונות ההוראה "אות עצור" ולאחר מכן "מהירות מירבית אחורה". רב-החובל נתן כמה הוראות להגאי לאחר שניתן האות "אחורה" אך הן רב-החובל והן ההגאי הכחישו לאחר מכן שהיה שינוי מזהותי של הנתיב לצד שמאל. לאחר שהמכונות פעלו אחורנית במשך שתי דקות שם רב-החובל לב לכך שסחף המיים (wash) זורם בכיוון קדימה מהדחף, וכך הניח שהאניה נמצאת במצב של

האפשרויות של התנגשות בין אניות היא גדולה יותר באיזורים שיש בהם ראות מוגבלת, ואזורים של שכוחי ערפל הנם מסוכנים באופן מיוחד. כאשר מבחינים שהראות קטנה והולכת, ננקטים בדרך כלל צעדי מניעה; רב-החובל יטול בדרך כלל את הפיקוד בגשר, המהירות תואט, התצפיות הרגילות והמעקב אחר מסך הראדאר יוגברו ויוחל במתן כל הסימנים לפי דרישת האמנה וחוקי הדרך לשיט בערפל. אך בכל זאת, עובר לעיתים קרובות פרק זמן לפני שהנהלים המחייבים במקרים כאלו מבוצעים ובפרט לפני שהמהירות של האניה קטנה במידה מוחשית. דבר זה קורה בייחוד בלילה ובאזורים בהם אין מצפים לערפל. אם אניה אחרת מתקרבת בדיוק בפרק זמן זה, קטנות האפשרויות להעריך נכונה את המצב במהירות הדרושה לשם נקיטת פעולות מנע. ההתנגשות בין האניה "אלמיר" (ALMIZAR) ובין האניה "ג'ון סי. פפס" (JOHN C. PAPAS) קרתה בדיוק בנסיבות כאלו.

רס טנורס (Ras Tanuras) להמבורג בבוקר ה-16 באוקטובר 1965, היחה המיכלית היוונית "ג'ון סי. פפס" בדרכה מרס טנורס, במפרץ הפרסי, להמבורג עם מטען של 60.000 טון נפט גלמי. אניה זו

לה לומר לעצמה: שישבור הימאי את ראשו לבדו. זו הבעיה שלו."

תכנית לעתיד — להמשיך בים
"סיפתי כבר שעל ה"רבוקר" היה צוות טוב ועבודה זו תרמה, כמוכן, להרג" שה הטובה. היינו שלושה ישראלים בלבד על אניה זו: קצין ראשון, אלחוטאי ואני. רב החובל היה יווני והשאר ספרדים. מרבית הורים היו מה שאומרים אנשי משפחה. עשו את עבודתם כיאות, ברצ"י גות, והאווירה בכללה היחה טובה מאוד. היחסים בינינו לבין הורים היו מצויינים. יחד חגגנו, את חגיגתם ואת חגיגנו. גם מפיהם שמעתי על התרשמותם מיחסה של תברת אל"ים אל עובריה; גם הם חשו ביחס המיוחד. כשתגיעו ארצה- סיפרו, ער" כה להם החברה קבלת פנים חמה, דאגה להסיע אותם לסיורים על פני הארץ. דבר של מה בכך, אבל הם לא שוכחים אותה."

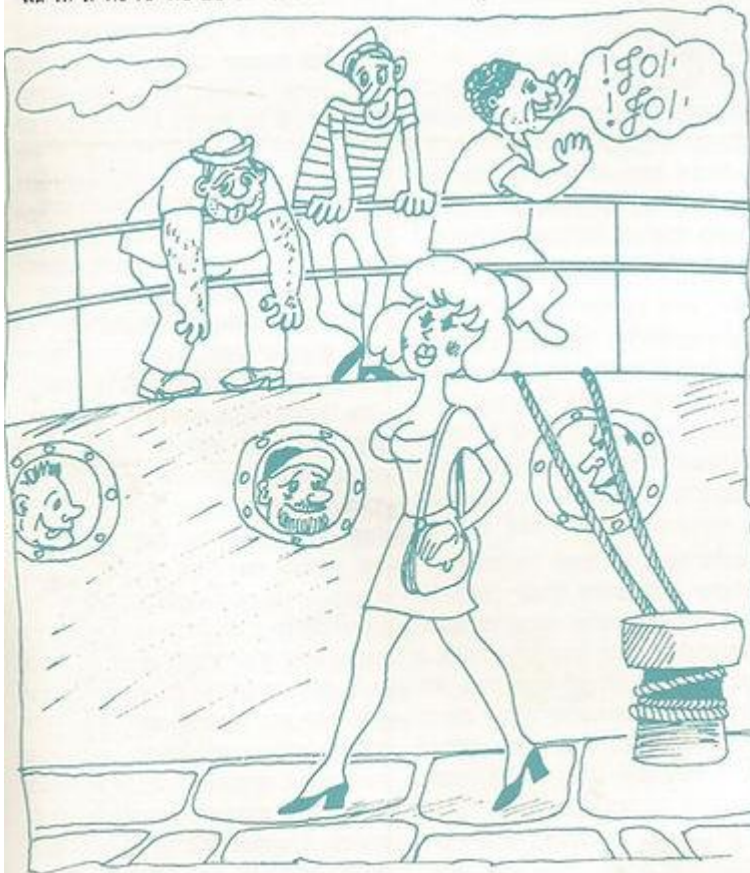
לאחר כשנה על אניה זו, ירדנו ממנה בגרמניה ולאחר טיול קצר באירופה חזרנו ארצה בטיסה. לאחר שאעמוד בבחינות, אני חוזר כמוכן להפלגות. ועד כמה שאני יכול לקבוע עכשיו, אפליג עוד שנים רבות."

נשארה אשתי לעוד זמן מה אצל הוריה. בהסכמת החברה עמדה להצטרף אלי ל" הפלגות כשנגיע שוב לאחד מנמלי דרום אמריקה. נמל זה לא היה ידוע מראש. ואני זוכר כי כל הזמן קיננה בקרבי דא"גה רבה: איך תדע אשתי היכן הנמל שעליה להגיע אליו? איך תגיע לשם? מי יעזור לה בכל הסיידורים? האם כתר צאה ממידע בלתי מספיק, אי מוטעה, תחמיץ את האניה? יום אחד, בלב ים, קיבלתי מברק ממשדר החברה בניו-יורק. כי אשתי בדרך לנמל בו אנו עתידים לע"גון וכי סוכן החברה ידאג לקבל את פניה ולהעלותה על האניה. איוו הקלה! איוו מעמסה נגולה מלבי! אחר כך התברר לי כי המשדר בניו-יורק דאג לרכוש לה כרטיס טיסה. להזמין לה מקום במטוסים והורה לסוכן החברה להמתין לה ולדאוג שתעלה על האניה. אפילו צרפו לכרטיס 10 דולאר, שמה אין לה מספיק כסף להור צאות קטנות עד שתגיע לטיפולו של ה"סוכן. אחרי שאתה נוכח ביחס כזה ובדאגה לפרטים הקטנים, אתה חייב להעריך את החברה העושה זאת ולהיות לה אסיר" תודה. כי כל מה שעשתה בנידון לא כתוב בחווה העבודה והחברה היחה יכר

קולות מן הסיפון



- חסר לו רק שאשתו תתפוש אותו!
- איפה הציף? תקראו לו. מגיע לו גם כן לראות.
- איזה חתיכה!
- אה, אה! איך האבא שלה עשה אותה כל כך יפה.
- כמו אניה חדשה שיורדת למים.
- תופשת טרמפים?
- חס ושלום, רק הפלגות קו.
- קווים ארוכים, זה?
- עם הרבה שעות נוספת.
- הללו בובה! הלב שלי בוכה עליך!
- וסתכל על הרגליים שלה. כל אחת על הפלס.
- תיכף אני מדבר אתה. חכו רגע...
- הללו, גברת! שלום גברת. באמת, כל הכבוד להנדסה שלך.
- אפילו לא מביטה עלינו. איזה גא-



- יוסף, יוסף! בחייך, בוא תעזור לי רגע לשים את הקרש על הרצפה. יוסף, אתה שומע אותי?
- שומע אותך, אבל תעזוב עכשיו. נדמה לי שהיא הולכת. בחיי, זה היא! אללה הוא אכבאר, תראו מה זה חתיכה! עוגה של המלך!
- יוסף, אתה בא?
- איפה בא! תבואו אתם לפה, שלא תפסידו לראות אותה. הנה היא הולכת שם. מושיקו! אברם! תבואו! תגידו גם לשפיטר. הוי, שפיטר! חבר שפיטר!... אתה לא שומע הוסי'וס הזה. קיבל סתימה באוזניים. ציון! בחייך, תראה איזה שאפה הולכת פה על הרציף! תקרא גם לוסי'וס הזה, שפיטר. שפיטר! אתה שומע אותי?
- מה יש? מה אתה צועק? שורף לך הפלפל בבטן?
- בוא הנה יא אבר'צ'ולנט! בוא הנה יא וסי'וס! היא הולכת!
- מי הולכת.
- הרבר הזה, מה שעבר פה על הרציף גם אתמול.
- שוב פעם מותח אותי?
- שכך ילך לאיבוד התיק מס'הכנסה שלי כמו שאני לא מותח אותך, יא'קרפ' יון. תבוא לפיגום שלי ותראה אותה. סיר מינסקופ. על כל הגודל. יאללה, וסי'וס. תקרא גם לאברם. יא'אללה, איזה סודר שהיא לובשת היום. בוא תעלה לכאן יא וסי'וס, תראה איך הפרנקים אוהבים אר תך, לא נותנים לך להפסיד כזה מן מראה. תזור רק על הצבע.
- באמת חברים, הנה היא הולכת שם!
- מה חשבת, שאני משקר עליכם? בחייכם, תראו: גם הקפטן עומד למעלה ומסתכל.

ד"ר על חניעת נזקים בחיליות נפט

נוהלים לרחיצת מיכלים ובקרה של האטמוספירה בהם. בההליך של רחיצת מיכלים יש ארבע חלופות של אטמוספרות העלולות להמצא בהם:

- אטמוספירה בלתי מבוקרת.
- אטמוספירה דלה מדי.
- אטמוספירה עשירה מדי.
- אטמוספירה אדישה או נייטרלית.

אטמוספירה בלתי מבוקרת. במקרה של אטמוספירה בלתי מבוקרת יכול המיכל להיות בתוך גבולות האפס-רות לדליקה, מעל לגבול העליון של אפשרות דליקה, או מתחת לגבול התחתון של אפשרות זו. הכל תלוי בסוג המטען שהיה במיכל ובנסיבות שבהן פורק מטען זה. באניות הפועלות בשיטה זו, חובה לשים לב באופן מיוחד למניעת הווצרות מקורות של הצתה. להלן הצעה לתהליך שיש לנקוט בו כאשר רוחצים מיכלים שיש בהם אטמוספירה בלתי מבוקרת.

לאחר פריקת המטען וסיום הטענת המיכלים במי נוזל (Ballast), חובה לסגור את כל פתחי המיכלים שאינם נמצאים בשימוש. כאשר מתחילים ברחיצת המיכלים, יש לפתוח רק את פתחי אותם המיכלים שמבוצעת בהם פעולת רחיצה. זאת על מנת למנוע חלופי אויר וגז הידרו-קרבון. אם מאווררים חייב הדבר להעשות רק לאחר שנסתיימה הרחיצה בשיטה זו. מומלץ שלא להשתמש במכונות רחיצה קבועות או במכונות בעלות עצמה גדולה. מספר מכונות השטיפה הניידות, המר-חר בשימוש בעת ובעונה אחת, צריך להיות מוגבל לארבע. כאשר מכונות אלה הספקן נמוך, ושלש — כאשר ההספק הוא גבוה. בדרך כלל נחשב מיכל שאין בו מתיצות למדור אחד, מיכל עם מתיצה אחת, שני מדורים, ומיכל עם שתי מתיצות, שלשה מדורים.

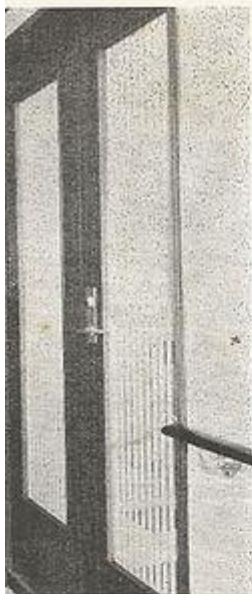
יש לבדוק ולהבטיח שחוטי ה"אדמה" בצנורות המים אינם מנותקים ושחוטמים אלו אמנם כשורים להוליך זרם חשמלי לפני שמכניסים צנורות אלו לפעולה. אמצעי נוסף להבטחה המשכיות סידורי

בדצמבר 1969, ארעו שלושה מקרי התפוצצות במיכלי המטען הגדולים במיכליות ענק בנסיבות שהיו דומות מאד אחת לשניה. בין הגורמים שהם בנסיבות אלו היתה העובדה שכל שלשת המיכליות שנמגעו עסקו בעת ההתפוצצות ברחיצתם (Butterworthint) של מיכלי המטען האמצעיים (Centre Tanks). מאורעות אלו גרמו דאגה רבה והכניסו לפעולה גורמים שונים, שהחלו בחקירות בהיקף בין-לאומי במגמה למצוא מקורות אפשריים להצתה בתוך המיכלים האלו. החקירות והלימוד של הנושא בארצות הברית מתואמים על ידי הוועדה ללמוד תאונות במיכליות (Study Committee Tanker Accident) בחסותו של אגף התחבורה של מכון הנפט באמריקה.

בסיבות האחד בפברואר 1972, אבדה המיכלית "ו.ו.א.פוג" במפרץ מכסיקו על כל אנשיה. למרות שהחקירה של מקרה זה על ידי משמר החופים האמריקאי לא נסתיימה עדיין, יש סיכום ארעי שהאסון בא כתוצאה מהתפוצצות שקרתה כאשר הורידו משאבה ניידת, ללא חיבור אדמה (Earth) אל תחתית המיכל שהיה מלא אווירה טעונה חשמל סטטי, לאחר שהוא נרחץ זמן קצר לפני כן. בעקבות האירוע ה"ל", מובא בזאת חלק מדו"ח הוועדה ללמוד תאונות במיכליות על מנת להסב את תשומת לב הקוראים למידע החשוב בקשר לנוהלים לרחיצת מיכלי מטען, בקרת האטמוספירה בתוך המיכלים, מקורות אפשריים של הצתה, ואמצעי הבטיחות המומלצים בדו"ח זה.

והנני את? — ותראה את האלה, מה שמם.
— תגיד לי שום, גברת. מה יש?
אנחנו שורדים, אנחנו? תראי איך אנחנו מנומסים, ג'נטלמנים. למה לא תגדי שלום לימאים המסכנים שמשתגעים מ'ההנדסה שלך?
— בחיי, דומה קצת לחתיכה ההיא, מהסוג של הקראטה.
— בכלל לא. אולי במכשירים, אבל לא בפרצוף.
— תראה איזה גאוותנית, איפלו לא מרימה את העיניים שלה. בחייך ציון, תן לה חיצרוץ.
— הלו ביבי! אנחנו כאן, בירכתיים, על יד הווינג'ן, אחד בוסן ושלשה A.B. וכולנו אוטרים לך: כל הכבוד! רק תבירי טי קצת למעלה. תראי איזה אניה יפה יש לנו.
— וואללה, תראה מה זה סוודר.
— אך יא קוקו! תביטי למעלה. רק פעם אחת. תגדי שלום לילדים היתומים שלך, מה שמשתגעים עליך מהירכתיים.
— איזה יופי של עינים יש לה, בחיי אליהו.

— דחילאק! מה אתה נושם לי כך באוון? גברת, בחייך, תקחי אותו ממני. תראי מה עשית לו? הוא עוד יאכל לי את האוון, הווסוס הזה!
— איפה הוא?
— הלכה, הלכה.
— חלס, לא רואים אותה יותר.
— נגמר הסינימה, חברים. הלכו מפה ותנו לי לעבוד. חבר שפיטור, תביא לי את הצבע. אתה שומע אותי, יא ווס'ווס? מה אתם עומדים? יאללה, הלכה, לא ר' אים אותה. חבר שפיטור? איפה אתה?
— פה, מביא לך את המברשת.
— מה הבאת לי מברשת, יא ווס'ווס? מי צריך מברשת? אמרתי לך להביא צבע, אמרתי לך! באמת כל נקבה שעוברת פה על הרציף מבלבלת לך את המוח לגמרי. מה יש? עוד לא ראתה בחורות בחיים שלך?



1

עוֹרֵד

מחדשת

ימיה

הסברים לצלומים

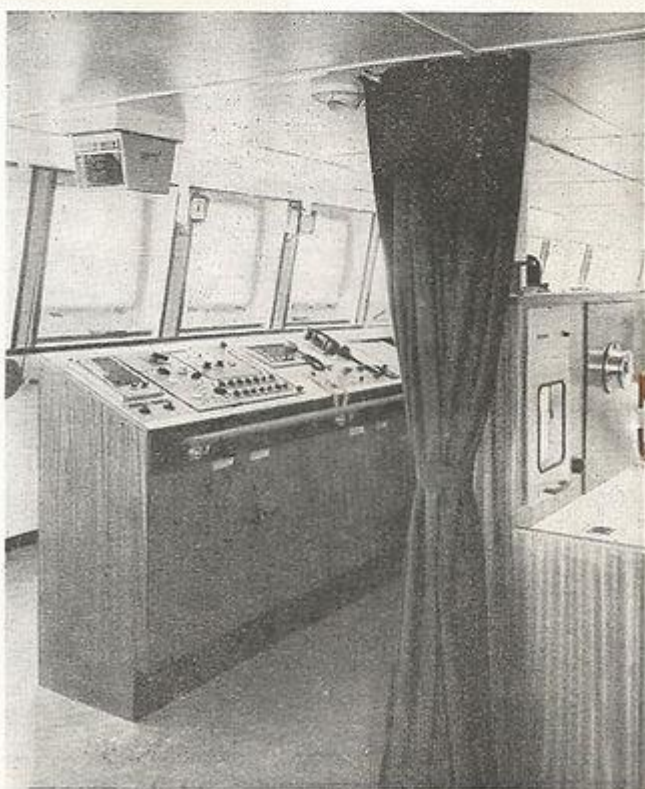
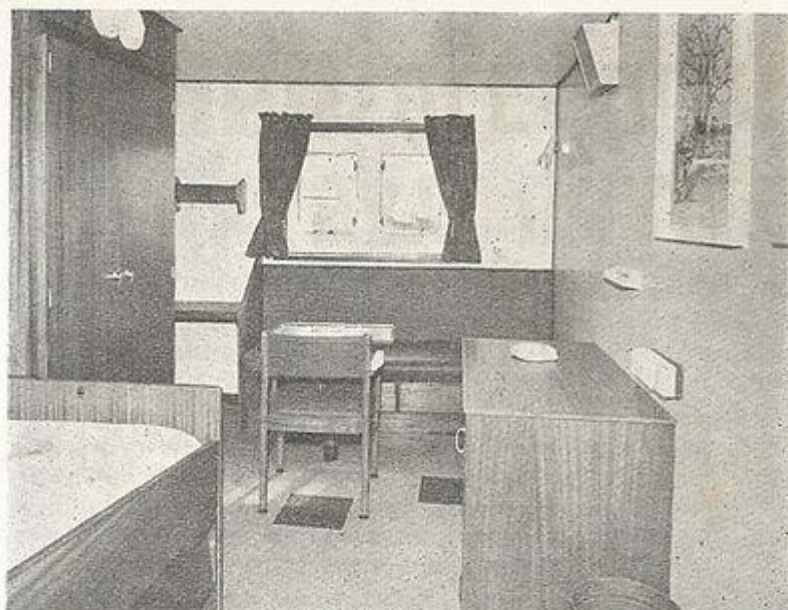
- 1 מעבר נשר הסיפון
- 2 חדרו של איש צוות
- 3 המשך חדר המכונה של הקצינים
- 4 הגשר החדש
- 5 חדר האוכל של הצוות
- 6 חדר המנוחה של הקצינים



4



5



פרסי AMVER ל-3 אניות, אל.ים

מדי שנה בשנה, אדמירל משמר החופים האמריקאי הממונה על „אמבר“ מחלק תעודות הוקרה לרבי החובלים של האניות שהתבלטו במאמצייהם להגברת הבטיחות בים. אנו שמחים להודיע שאדמירל בנדר ממשמר החופים האמריקאי הממונה על „אמבר“, מתוך חמש אניות ישרא-ליות שמצא אותן ראיות לשבח בשנת 1972, שלש מאניות אלה שייכות לחברתנו ואלה הן:

א/מ „הר-מירון“

א/מ „הר-קסטל“

א/מ „הר-בשן“

במסיבה חגיגית שהתקיימה ביום 16.7.73 על סיפון האניה „תל-אביב“ במל חיפה בהשתתפות עוזר לניספח הימי האמריקאי, מר ססובר – נציג קונסולרי של ארה"ב בחיפה, ואורחים אחרים, מסר הניספח הימי האמריקאי למר י. רקנאטי בשם אדמירל בנדר את דגל „אמבר“ ותעודת הוקרה החתומה ע"י האדמירל בנדר לכל אחד מרבי החוב-לים של האניות הנ"ל.

הערכתנו וברכותינו נתונים לרבי החובלים של האניות הנ"ל על הכבוד שהנחילו לחברתנו ואנו תקוה שרבי חובלים נוספים ילכו בעקבותיהם.



DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
UNITED STATES COAST GUARD

MAILING ADDRESS:
U. S. COAST GUARD
400 SEVENTH STREET S.W.
WASHINGTON, D.C. 20540
PHONE:

Master
M/V HAR BASHAN/4XST
Maritime Overseas Corp.
6 Jaffa Road
Tel Aviv
ISRAEL

5700
1 APR 1973

Dear Captain:

It is with a great deal of pleasure and deep appreciation that I take this occasion to forward to you the enclosed CERTIFICATE OF RECOGNITION for your efforts in furthering international maritime safety. During the period from 1 January 1972 to 31 December 1972, your vessel, through active participation in and support of the Automated Mutual-assistance Vessel Rescue (AMVER) program, has become an outstanding regular participant. I am confident that you will display this CERTIFICATE prominently and with justifiable pride for all to see.

I have also furnished a blue AMVER pennant which, when flown, identifies your vessel as one who is continuously and unselfishly striving to make the oceans of the world safer for all who travel over and upon them.

Sincerely,

C. R. BENDER
Admiral, U. S. Coast Guard
Commandant
United States Coast Guard
U. S. Maritime Search and Rescue Coordinator

Encl: (1) CERTIFICATE OF RECOGNITION
(2) AMVER Pennant

התוכנית כולה היא על בסיס של התנדבות ורצון טוב. שהמניע העיקרי הוא רצונו הטוב של אדם לעזור לחברו הימאי הנמצא במצוקה.

אין חובת יתר מוטלת על כלי שיט, המשתתפים בתוכנית, להושיט עזרה. מ"אשר על כלי שיט אחרים, וכלי שיט המבקש עזרה – זכאי לקבלה ואין בוד"קים אם הוא משתתף בתוכנית או לא. כשנוצר מצב של צורך לעזרה בים, תכין AMVER רשימה של כל כלי השיט הצפויים באזור המצוקה, על ידי רישום של „תמונת השטח“ של האזור, כפי שיעבד המחשב. הנתונים שימסרו הם: מיקום, נתיב ומהירות של אניה, בנוסף לכוסר מיוחד שלה לחפש ולהציל. ניתן גם כן לבחור ולבקש נתונים מסויימים ביותר, כגון: כלי שיט בדרגה מערבה, מנרחה, או צפונה; כלי שיט שיש בו רופא, ונתונים אחרים. נתונים אלה ייטסרו לכל גוף שמעונין ונכון לעזרה, ללא הדבריה דגל ולאום.

ההשתתפות של כלי השיט, בתוכנית AMVER, היא בסימן של עליה. מאז תחילת התוכנית ב"1958, כשאו נרשמו בתוכנית AMVER כ"4800 הפלגות, ל"עומת כ"100,000 הפלגות בשנה לאחרונה. מאז תחילת התוכנית נרשמו 725,625 הפלגות, אשר נקלטו במחשב של AMVER.

מבחינה תפעולית הוכיחה ומוכיחה AMVER את זכות קיומה וערכה מחדש, כל פעם שנוקקים לה. לדוגמא: ב"23 ביוני 1968 עלתה בלהבות אניה המשא הליברית North America ועשרים ואר"בעה אנשי צוותה נאלצו לנטוש אותה באוקינוס השקט, כ"630 מייל דרומית מורחית מהונולולו. הידיעה הועברה למר"כז התיאום של משמר החופים של ארה"ב בהונולולו, ממנו הועברה בקשה ל"AMVER למסור דרי"ח על הנעשה בר"דיוס של 500 מייל. 10 דקות לאחר מכן דוחה AMVER על רשימה של 10 כלי שיט באזור האניה ההיא. המרכז בחר להתקשר עם האניה הליברית Saint Paul הראשונה שאותרה על גבי המסך, והקרר"בה ביותר לאזור האסון. כשנוצר קשר אלחוט, הסכימה ה"Saint Paul לסטות מדרכה לכוון האניה הבוררת. מטוס חילוץ נשלח לשטח וכחמש שעות לאחר שהצוות נשט את האניה, היו 22 ניצולים במקלט בטוח על סיפון ה"Saint Paul.



חימין לשמאל: מר דוברט גי, ג'ונגלינג, מר ה. סמטה, מר א. למדני, גב' קסטל, מר י. רקנאטי, ר/ח איבן רדן ומר י. קרספין.

לכבוד
רב חובל
א/מ „הר-בשן“.

קפטן יקר,

בעונג רב ובהערכה אני מצרף תעודת הערכה עבור מאמצך בקידום בטיחות הספנות הבין לאומית.

במשך התקופה מיום 1.1.72 ועד ליום 31.12.72 אני, ע"י השתתפות פעילה בתכנית „מרכז מידע בינלאומי למצבי חירום“ הצטיינה בהשתתפות קבועה ב„אמבר“, אני בטוח שאתה תציג את התעודה הזאת במקום בולט ובגאוון מוצדקת לעיני כל.

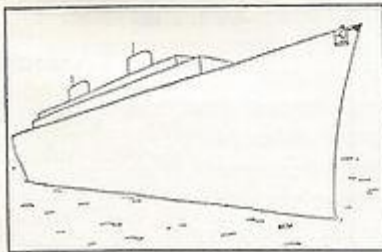
כמו כן אני מצרף נס כחול של „אמבר“ אשר כשיונף יזהה את אניתך כאניה אשר בקביעות וללא תמורה שואפת לעשות את הימים בעולם יותר בטוחים למפליגים בהם.

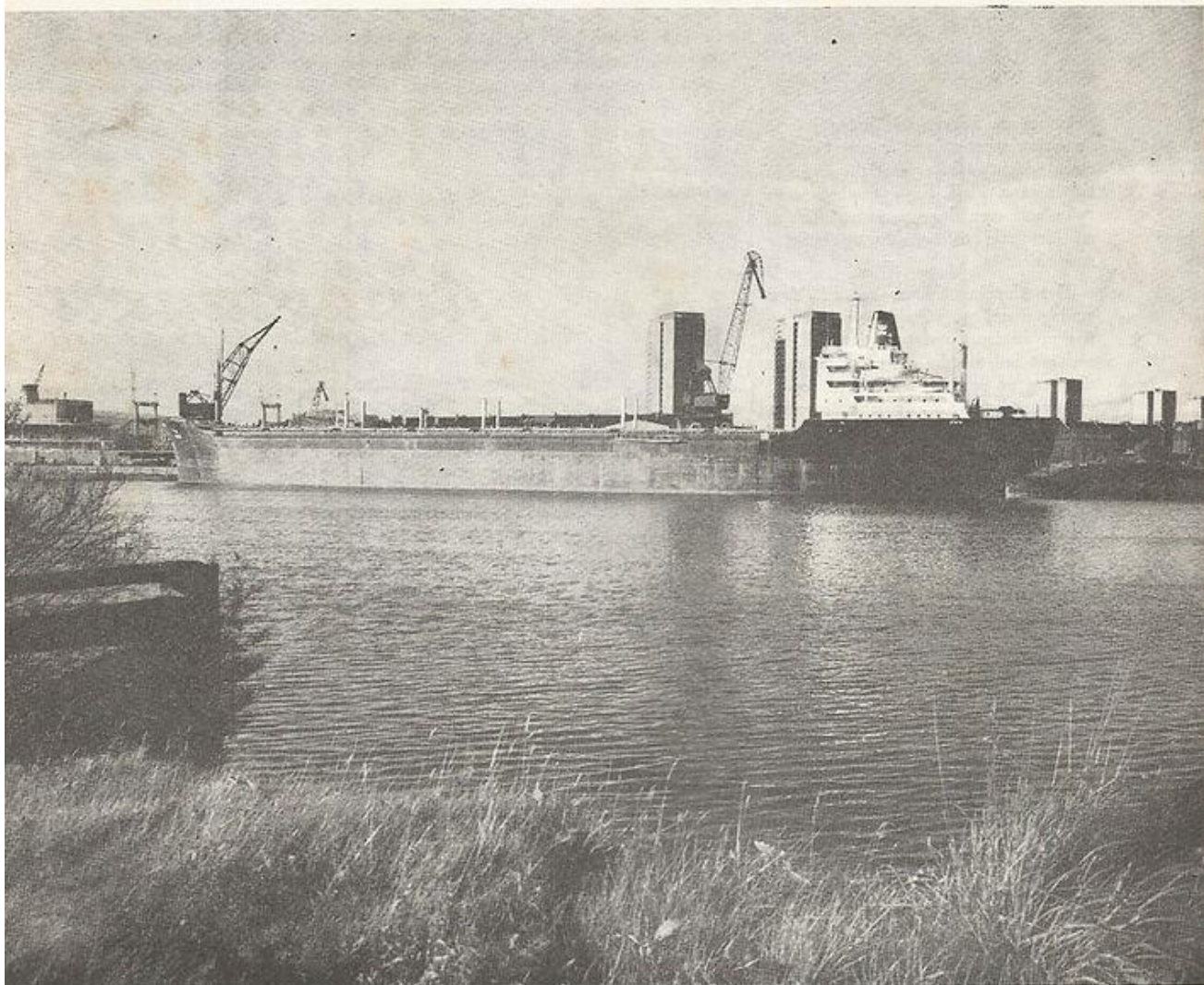
בכבוד רב,
ס. רי בנדר

(המשך מעמוד 9)

ראשון בסינגפור נהנו מאד מהמסלול שכלל את כל האתרים המעניינים באי זה — גן ציפורים טרופיות, גן פסלים המחאיר את חיי הסינים בעולם הזה ובעיר לם הבא, גן בוטני-טרופי מיוחד במינו, בית האבן הירוקה (Jade House) בו מר צבות יצירות אומנות מאבן סינית יקרה זו, ביקור במיצפור שעל Mount Faber ודרך המרכז המסחרי חזרה לאניה. היתה זו יומה ברוכה.

כה לחי
ר/ח זאב תירוש
וצוות המיכלית.





M/V "Arad" returns to service

א/מ "ארד" חוזרת לשירות

EL YAM LOG

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

No. 44

Autumn 1973

Printed in Israel