



שנה  
מוזה  
סתיו תשכ"ט

ערון לימאי ועובדי אניות משרא. אל ים בערת. טאג וילץ. גליון מס. 24. רחש השנה תשכ"ט. אוקטובר 1968

# יום אל ימים

# הימאות

בגליון ראש-השנה הקודם עמדנו במיוחד על תקופת המשבר הממושך בספנות הבינלאומית. אולם במרוצת החדשים נתרחשו דברים ונשתנו מצבים במהירות גדולה. הנה כי כן, השנה המסתיימת עם צאתו של גליון זה, היתה שנת הרחבה לספנות, ושנה של יציבות במחירי הובלה בינלאומיים.

את השנה התולפת מציינים פעי-לות גואה והתרחבות כשטח הספנות ככלל ובענף המיכליות במיוחד. כיום מוזמנות במספנות העולם אניות למי-ניהן במעמד כולל של למעלה מ-70 מיליון טון, אשר בנינן יושלם תוך שלוש השנים הקרובות. זהו גידול של כמעט שלישי בצי הסוחר העולמי. כשני שלישי מכלל אותו גידול מת-ייהם למיכליות, אשר כרוכנ תהיינה מיכליות ענק מ-200 אלף טון ומעלה.

אין ספק כי מלחמת ששת הימים אשר בעטייה נחסם המעבר בתעלת-סואץ, תרמה את חלקה להרחבה המהירה בבניית אניות, בעיקר כש-טח המיכליות. אולם יש לזכור כי גידול קצב בניית מיכליות גדולות החל בטרם פרצה מלחמת ששת-הימים והסימת תעלת-סואץ היתה רק כבחינת גורם מאיץ לתה-ליך שעמד להתקיים בלא-היחב.

מיכליות-הענק, הנמצאות בשלבי בנייה שונים, לא תוכלנה, כמובן, להשתמש בתעלת-סואץ, אף אם זו תיפתח. כדי להוביל את מרכיב הנפט שצורכת אירופה הן תעקופנה את אפריקה, ואף על פי כן יהיה מחיר ההובלה למונה זול יותר מאשר במי-כליות המסוגלות להשתמש בנתיב הסואץ.



לפני שנה הודענו על מגמתנו להרחיב את צי חברת אל-ים בחצי מיליון טון וככך לעבור את מיליון הטון הראשונים של החברה והחב-רות המסונפות לה. בתום שנה, אני רשאי לציין סיפוק שאנו מבצעים



## מה נשמע?

לכבוד הנהלת אגודת משא "אלי" בע"מ, רחוב הבנקים 3 חיפה א"נ.

כנהוג כל שנה גם השנה אנו מחלקים פרסים ותעודות הוקרה לרבי הובל ולקצינים האחראיים על אופן ביצוע העברת תצפיות מטאורולוגיות שנעשו בלב ים על סיפון אניות אשר הצטיינו בשנה הקודמת. לתצפיות בלב ים נודעת חשיבות גדולה לאור המבצע הבינלאומי ההולך ומת-

גשם של "המערך העולמי לפיקוח על מזג האוויר", אשר משלב תצפיות על פני כדור הארץ עם מידע שנתקבל מלווינים מטארולוגיים.

האנשים שזכו בפרסים ותעודות הוקרה לשנת 1967 מפורטים בטבלה המ"ב.

הפרסים והתעודות יועברו אליכם על ידי מנהל המדור למטאורולוגיה ימית, ואודה לכם אם תואילו להעבירם לידי המצטיינים ולהודיענו על כך.

בהזדמנות זאת הריני להודות לכם על שיתוף הפעולה ההדדי על ידי הכנת והעברת תצפיות מטאורולוגיות בלב ים המהוות תרומה חשובה לבטחון המטאורולוגי של הימאות.

בכבוד רב, מ. גלעד  
מנהל השרות המטאורולוגי

שם הזוכה	דרגה	האניה
אדלר הוגו	רב הובל	הר מירון
יחזקאל סמואל	רב הובל	תל-אביב
יהודה שטרק	רב הובל	מיכלית
סופינסו ניקולס	חובל ראשון	הר מירון
ארוניס סטברוס	חובל ראשון	תל-אביב
ג'יקס ניקופורוס	חובל ראשון	מיכלית
יוסף דניאל	אלחוטאי	הר מירון
מאיר שער	אלחוטאי	תל-אביב
מאיר יוסף	אלחוטאי	מיכלית

ים ישראלים. דבר זה מציב מכשולים בדרך תוכניות ההרחבה ומחייב שי-דוד-מערכות. על חברות הספנות, וגורמי הממשלה למיניהם לעשות כל מאמץ כדי לעודד את הנוער ללכת לים, כדי למצוא דרכים ומשאבים אשר יספקו את כוח-האדם החסר לספנות הישראלית. חברתנו מוכנה לכל מאמץ בכיוון זה.

עם פרום השנה החדשה שלוחה ברכתי החמה לכל עובדי החברה, בים וכיבשה, להם ולבני משפחותיהם — תחא זו שנת אושר ובריאות.

רפאל רקנאטי  
מנהל כללי

את התכנית הלכה למעשה ועד סוף שנת 1971 נגיע קרוכ לודאי למעמם של מיליון וחצי טון בקרוב, כשנו כלולות אניות מכל הסוגים.

כאותה שנה — 1971 — יתקרב צי הסוחר הישראלי למעמם כולל של 3 מיליון טון והוא יהווה כמעט אחוז אחד מכלל צי הסוחר העולמי. עובדה זו תעמיד את מדינת-ישראל במקום שלישי בעולם — אחרי נורבגיה ויוון — בגודל צייה לעומת מספר תושביה.

לעומת הגידול המתמיד והתחזיות המעודדות בהיקף הספנות הישרא-לית אין בידי, לצערי, להביע קורת-רוח בכל הנוגע לכעיית כוח-האדם בצי הסוחר הישראלי, לנוכח העובדה כי השנה התרחב המחסור בעובדי




# ג'ש בנקט'ץ

לרוני פלד על א/מ, "הריאדיר", ד"ש מאחיו  
(חברה). (למעלה).

לחובל שלישי יחזקאל צווייג, א/מ, "הר"  
קסטל" ברכה מהוריו ואחותו (באמצע).

למאיר בודהדה מא/מ, "הריאדיר", דרישת  
שלום שלוה מההורים (למטה משמאל).

למכונאי רביעי יהודה לבקוביץ א/מ, "הר"  
אדיר", אחולים וברכות שולחים ההורים  
(למטה).





# זרקור על...

11831  
ס'ינע

**ר**ב־חובל בחופשה. חופשה קצרה, בת עשרה ימים בלבד. הכל נראה נינוח ומפוייס. פותחים את החלון ובמקום נוף אינסופי של ים, רואים רחוב, בתים, שדרות עצים, מכוניות חולפות וילדים משחקים על המדשאה שמתחת. מתדר סמוך בוקע קולו של הילד ובמטבח הר לטת הרעייה את קפה הבוקר.

חופשה בת עשרה ימים, שעם סיומה יחזור גדעון פישמן אל המיכלית, אשר תמתין לו בנמל אילת. כשירד ממנה, עדיין כיהן בה בתפקיד של קצין ראשון. כשישוב אליה — יתפוס את מקומו של רב־החובל. בינתיים הוא מצוי לו בגשר הפיקוד הביתי, ממצה שם כל רגע הנאה אפשרי. אך לגמרי בלי ים — אי אפשר. על כן, מדי בוקר, נכנסים לגיפ המשפחתי ועושים את כל הדרך הארוכה שמפר־דס־חנה ועד החוף של חדרה. כמובן, בעיקר בשביל הילד. הוא צריך חול וים. הוא איננו אשם שהאבא שלו, במשך מרבית ימות השנה, מצוי על פני המים. את הגיפ נוהגת הרעייה, משום שלרב־חובל פישמן אין עדיין רשיון־נהיגה.

„אני דווקא יודע לנהוג, — מתנצל בפנינו רב־החובל — אבל פשוט לא היתה לי הזדמנות להוציא רשיון־נהיגה. בחוץ־לארץ, כשהיינו שוכרים מכונית, די היה להציג פנקס של קופת־חולים. אבל עכ־שיו, כשאעבוד בקו של אילת, כבר תהיה לי הזדמנות להוציא את רשיון־הנהיגה.“

רב־חובל גדעון פישמן, מהקברניטים ה„טריים“ ביותר של חברת „אליים“, „צבר“ מובהק בהופעתו ובאורח דיבורו, הוא תושב פרדס־חנה ויליד מושבה זו. „כמו רוב הימאים שלנו, — הוא מגחך — הגעתי אל הים די במקרה. חבר אחד מחדרה סחב אותי לחוף חדרה לשוט במפרשיות. זה היה לפני הרבה שנים.

הוא הבטיח לי ששיט במפרשיות זה משהו עצום. הלכתי אתו, שטתי ונוכחתי לדעת כי אכן, שייט בים זו הוויה בלתי רגילה. ככה נכנסתי ל„זבולון“, ביליחי הרבה בחופה של חדרה, שהיה באותם ימים חוף שמש ומרוחק. בנינו שם צריף והקדשנו הרבה מזמננו למים ולסירות.

אבל למען האמת, לא חשבתי אז על הים כמקצוע אלא כספורט וכשעשוע. אחר־כך הלכתי ללמוד במכמורת, בבית־הספר לדייג וגם אז לא במטרה להיות ימאי של ממש. פשוט, היה שם מורה אחד בשם חתולי, הנחשב עד היום למספר אחד בהש־טת מפרשיות. בתור שייטי מפרשיות הע־רצנו אותו ונמשכנו אל המקום בו לימד. למדתי שם שלוש שנים. במגמת סיפון ואו



רב־חובל גדעון פישמן

הגיע הזמן ללכת לצה״ל. התגייסתי, כמובן לחיל־הים, וזה היה בדיוק בעת מבצע קדש. שרתתי או על נחתות במפרץ־אילת. היינו מורידים אספקה לחטיבה תשע, שהתקדמה לאורך החוף בכיוון שארם א־שיית, והיינו בין הראשונים שנכנסו לשם.“

אחרי שרות של 11 חודשים בחיל־הים הוא עובר לנחל הימי ובמסגרת של־ת הוא נשלח לאתיופיה, לשרת באנית הדייג „מלכת־שבא“, ששימשה או לדייג־נסייני ולהדרכת דייגים אתיופיים בדייג מודרני. במשך שנה וחצי היו סיפונה של „מלכת־שבא“ ונמל מסאויה ביתו.

עם שיחרורו מהצבא עסק קצת בדייג במסגרת חברת „נחשון“ ואז „נשבר לי מהרגים והחלטתי לראות מה זה אניות של ממש ואיך נראה העולם הגדול.“

ראשיתה של הדרך על „אניות ממש“ היתה בחברת „צים“. בתור בעל נסיון לא מבוטל בים, לאחר ששרת זמן מה כמלח פשוט, עשאוהו לקצין שלישי בלי „טיקט“.

כשנה שימש בדרגה בלתי־רשמית זו, עד שירד לחוף והלך ללמוד בעכו. לאחר שסיים את חוק לימודיו נשלח ללה־האבר שבצרפת כדי לפקח על בניית ספינת דייג, לאחר מכן חזר ארצה וכשבכיסו „טיקט“ של שלישי עלה ב־1962 על מיכ־לית של חב״ „אליים“ בה שרת כשנתיים, עד שמונה כקצין ראשון — ושוב עם פרמיט וכלי „טיקט“.

לאחר שירד להשתלמות ולימודים בחוף זכה להפוך את ה„פרמיט“ שלו ל„טי־קט“ וכקצין־ראשון מוסמך עלה על הר־רמון.“

„השרות על „הר־רמון“ זכור לי כאחת מהתקופות הנעימות בעבודה בים, מתחילך ר־חובל גדעון פישמן בגעגועים — זוהי אניה קטנה יחסית, יפה, נעימה, שלפחות אז עבדה על קווים מעניינים. הקפתי אתה את העולם שלוש פעמים. בנמלים רבים היינו האניה הישראלית הראשונה שפקדה אותם. הפלגתי על אניה זו רצוף במשך שנה וחצי בלי שיישבר לי ממנה ומן העבודה עצמה.“

שנה וחצי רצוף בים — אין זה מן הדברים הקלים ביותר. ר־חובל פישמן ממנהר להוכיח ולציין כי מרבית הזמן היתה אשתו על האניה ואתם בנם הפעוט. „שלושה חודשים בערך לאחר שיצאתי לאניה, הגיעה אשתי ובני בן־5 חודשים להלטינקי והצטרפו אלי. הם היו אתי שנה ושלושה חודשים, עד שירדתי מהאניה וחזרתי ארצה לחופשה.“

„האם לא הששתם לקחת אתכם ילד פעוט להפלגות כה רחוקות וממושכות?“

„ממה יש לפחד? אניה לגבי ילד היא משהו סטרילי. אין בה ילדים אחרים ואין ממה להידבק. האויר הטוב והתנאים של הים דווקא תרמו לבריאותו. אחרי שנה בערך שהפליג אתנו החלטנו כי צריך ללכת לראות רופא שיבדוק את הילד. אולי יש לו משהו שאיננו רואים ואיננו יודעים. סוף סוף, ילד בן שנתיים, וצריך שרופא יראה אותו פעם. באחת הפעמים שעגנו באוסטרליה ניגשנו לרופא. הוא בדק את הילד, הסתכל בנו ואמר: אני לא ידע מה אתם רוצים. הילד הזה בריא בצורה בלתי רגילה...“

„יום אחד, ושוב באוסטרליה, הלכנו להתרחץ ולבלות בחוף הים. הילד התחיל לצווח ולא ידענו מה יש לו. שמתי רק לב שכל פעם שאני מרים אותו מהחול, הוא נרגע מיד. לבסוף תפסנו את הבעייה

# המזל הביש של א/ק "מקדוניה"

התקלה שארעה בא/ק, "מקדוניה" שהביאה לכך כי האניה נעשתה ניחת בלב האוקיינוס האטלנטי לפני שנים מספר וההתדיינות המשפטית שנערכה בעקבות הדבר כדי לקבוע את האחריות התוצית של המוביל כלפי הבעלים של המטעו בגין ההפסד שנגרם לו, זרקו אור על בעיית הביטוחים ביס באשר לציוות האניות.

אך היא טענה דלק נוסף שהיה די להמשיך כת ההפלה. לאחר שעברה את תעלת פנמה נקבע נתיב האניה דרך הים הקריבי אל מעבר מונה. האניה נקלעה למזג אויר סוער. הגלים גברו למצב שתואר כ"הררי", עם רוחות נגדיות חזקות. הקברניט ויתר על הנסיון להגיע למעבר מונה והחליט על הפלגה דרך מעבר Windward כדי לסייע בהתקדמות.

ב־17 בפברואר נתחלבי המים והדלק במיכל מס. 2 עד שאי אפשר היה יותר לשאוב דלק כשיר לבעירה. רישום השימוש בדלק ממכילי הקרקעית הכפולה היה בלתי מושלם — גורם נוסף שלימד על טיבם של המכונאים. כן נתגלה כי לא נעשתה בדיקה שיטתית של מיכלי הדלק והמים המתוקים. לעומת זאת ברור היה כי נעשו תמרונים רבים במיכלים בעת המסע מבלבואה אך נראה כי המכונאי הראשי לא שלט היטב בתורת השאיבה והמילוי. בשלב מסוים של ההפלגה, בעת זיבורו של מיכל מס' 1 כדי להגביר את יציבות האניה — נראה שהדבר היה ב־22 בפברואר, בעת שלאניה היתה נטיה בת 13 מעלות לצד שמאל — נפתחו השסתומים של מיכלי 2 ו־3 והם מולאו במי ים והוא הדין במיכל מס. 1.

## אזלת-יד

הטיפול בשסתומים היה כה גרוע עד שכמות ניכרת של דלק באניה נזדהמה. היה זה סיפור מוזעזע של אזלת יד מחלטה, ולדעת בית המשפט גרמה סידרת מעשי רשלנות מצב של חוסר יערי (טור עמוד 20)

המכונאים לא ידעו להשתמש נכונה בקוי הזיבורית והדלק, דבר זה הביא לנייחותה של אנית קיטור טעונה עצים. בית המשפט מצא כי האניה לא היתה מצוונת כראוי מפאת חוסר יעילותם של המכונאים ולכן לא היתה כשירה לשיט.

האניה יצאה מוונקובר ב־21 בינואר 1956 כשהיא עמוסה בכ־9,000 טון מטען, בעיקר עצים, שנועד לנמלים בריטיים. היו לה 123 טון דלק במיכל מס. 1, מיכל בלתי מחולק; כ־140 טון במיכל מס. 3, שהיה מיכל מחולק, וכ־60 טון במיכל השקיעה. המיכלים 7 ואולי גם 8 שמשו לזיבורית. מיכל מס. 6 הכיל מים מתוקים. האניה התקדמה לעבר סאן פדרו. מרחק 1200 מיל בקרוב והגיעה שמה ב־28 בינואר. היא השתמשה בדלק ממיכל מס. 3 וטענה 643 טון דלק. היא הפליגה מסאן פדרו למחרת אל בלבואה. הטייה

בזמן ההפלגה גרמה צורת השמוש במיכלי הדלק לנטיית האניה לצדדים השונים מדי פעם בפעם. כפי שציין השופט. לאחר מכן, הצורה הנכונה לש"מוש במיכלי דלק לאניה הטעונה עצים, הנוטה להיות רכה, היא לצרוך דלק ממיכל אחד בלבד בזמן מסוים, וזאת כדי למנוע היווצרות מיכלים מדולדלים. ברגע שבו מתרוקן מיכל יש להפעילו בזיבורית ולשאוב דלק מהמיכל הבא. היה ברור שהמכונאים באניה לא היו כשירים והם שגרמו לאסונה. כאשר הגיעה א/ק "מקדוניה" לבלבואה, היו לה כ־60 טון מים מעורבים בדלק במיכל מס. 2,

שלו: הילד הזה, מאז שעמד על דעתו, התחיל לזחול, הכיר רק סיפון של אניה, וכשהורדנו אותו לחוף הים, הוא פשוט נבהל מהאדמה, מהחול. לפיכך החלטנו שצריך להפסיק את המסע ולהחזיר את הילד הביתה. שילמד לדעת מה זה קרקע מתחת לרגלים. וכך, בתום שנה וחצי של שרות רצוף, נפרדחי מהאניה בצער.

הוא חזר ארצה באוקטובר 1967 והתיישב ללמוד כדי להשיג "טיקט" של ר/חובל. לאחר מכן עלה על המיכלית ושרת עליה כקצין ראשון במשך 4 חודשיים, עד שירד שוב לחופשה, ממנה יחזור אל המיכלית בתפקיד של ר/חובל. הוא מתכוון להוריד את משפחתו אליה, כך שיוכל להתראות אהה לעתים קרובות.

תכניות? אין לי תכניות מיוחדות. — משיב ר/חובל פישמן לשאלתנו — לפחות במשך השנים הקרובות אני מתכוון להישאר בים. ואם בים, אז בחברת "אליים". מדוע דווקא בחברת "אליים"?

כי זו חברה טובה. על כל פנים, לדעתי זה הטוב ביותר שיש לנו ואני קובע זאת על סמך נסיוני ועל סמך שיתות רבות עם ימאים המשרתים בחברות ישראליות אחרות. באליים אינך סתם מספר. נתנים לך הרגשה שאתה בן־אדם. שמתחשבים בך. כשאני מגיע לארץ ונכנס למשרד בחיפה, אני מרגיש שכאילו באתי הביתה. מכירים אותך, מקבלים אותך בסבר פנים יפות. אתה לא הולך לאיבוד במסדרונות ובין החדרים. ומה חשוב לא פחות — בן אדם אוהב לעבוד במקום שמרוויח. איש מקצוע המכבד את עצמו ואת מקצועו מרגיש יותר טוב כשהוא נמצא בתוך עסק משומן היטב, כשהוא יודע שהוא מועסק ע"י מפעל רנטבילי.

מה שכדאי עוד לציין הוא, כי חברת אליים מגלה יחס גם כלפי משפחתו של הימאי המועסק אצלה. אני יודע כי כש אני נמצא רחוק ואשתי זקוקה לעזרה באופן דחוף יש לה כתובת לבקש את העזרה הזו. היא תיכנס למשרדי החברה בחיפה ושם יעשו כל מה שאפשר לעשות כדי לפתור לה את הבעיה. לי זה מעניק שקט נפשי ומאפשר לי להתמסר יותר לעבודה. כי בדרך כלל אחד מחששותיו של ימאי המפליג לתקופות ארוכות היא: מי יעזור למשפחתי במקרה הצורך כשאני כל כך רחוק? אני חושב שמי שעובד באליים יכול להיות ברוב המקרים פטור מדאגה כזו.



# אברמינו וסקוויקי

סיפור מאת: מ. ברלב

בפעם הראשונה הכרתי את אברמינו מסלור ניקי ביום חורף סגרירי, כאשר טיפס אט אט על כבש א. מ. „חלמיש“ עם „סיין און“ ביד הוא היה רחב כתפים ומעיל העור הגס שלבש באותו יום שיווה לו מראה רחב יותר. הדבר שעורר את תשומת לבי באופן מיוחד היה כי האיש צלע, ודומה, כי כדי להפגין ביתר שאת את מומו, התנדוד בכוונה מצד אל צד.

רבים מאנשי הצוות הכירו את אברמינו. את סיפורו שמעתי בפעם הראשונה מפי ה־Donkeyman אשר הכיר את אברמינו מלפני שנים. מספר ה־Donkeyman כי לפני שנים, הוא לא זוכר בדיוק כמה, כאשר חזרה האניה „עדולם“ מאוסטרליה ועגנה בפיראוס. החליט אברמינו להיות נכת. מאז הוא התחיל לצלוע ספק בכוונה, ספק מתוך מום. מכל מקום, הוא עצמו האמין בלב שלם כי נכה הינו. יש הטוענים, כי כאשר הוא מהלך לבדו — הוא רץ כשד, עולה על ארבע מדרגות כבת אחת והדבר מודגש במיוחד שעה שהוא נמצא במידרף אחרי שמלה באחד הנמלים. אך כאשר נמצא אברמינו בין החברה, הוא צולע עמוקות יותר. והוא הספיק להכיר בשנים אלה כמעט את רופאי כל הנמלים שבהם עגנה אניהו.

בכל אותו זמן שהפלגתי ביחד עם אברמינו הבחנתי כי ברגע בו משליכה האניה עוגן והצוות יורד לחופשת חוף, צולע אברמינו למרפאה הקרובה ביותר. הוא כאילו חש תענוג מיוחד לבקר אצל רופאים בני לאומים שונים ולספר להם מה כואבת לו רגלו. והאם היא מצפה לקבל מהם תרופה? חס ושלום! כל תרופה שהם גותנים לו היא מיד זורק, כי אינו מאמין בתרופות ולדעתו כל הרופאים סנדלרים. כאשר שאלתי פעם את אברמינו: מה אתה עושה אצל הרופאים אם אינך מאמין בהם? ענה לי בבדיחות הדעה ועל דרך המשל: פעם היו שני ימאים בחופשה שנתיית בחוף וביקרו יום־יום במרפאת הימאים. בוקר אחד נעדר אחד מהם. כאשר שאל אותו חברו: איפוא היית אתמול? ענה לו: הייתי הולה.

וכזה הוא אברמינו. הולך לרופאים ואינו מאמין בכושרם. אך נכות לחדר ועבודה לחדר. הוא עובד וצולע, צולע ועובד. הוא חש תענוג מיוחד להפגין נכותו בפני הסובבים אותו. חבריו אינם מאמיניו נים שהוא באמת נכה, אך שמים עצמם כמאמינים, כי אוי לאותו אדם שיפקפק בנכותו. מספרים כי פעם, כאשר ישבו בחדר האוכל ואחד המכונאים קרא לאברמינו „ארטיסט“ כמעט ושבר לו אברמינו בקבוק על ראשו.

ערב אחד, כאשר היינו יחד במשמרת — אני ואברמינו — שה לי אברמינו את סיפורו:

„נולדתי בסלונקי לפני למעלה משלושים שנים. אבי היה דיג ואני הילד הייתי מפליג אתו הרבה. לעתים היינו מביאים שלל גדול של דגים ואז היתה השמחה בבית. אך יש והיינו חוזרים על דיק ואז

היה כעס ועצב בבית. אבא היה משתכר ומרבי. אמא בכתה ואנו הילדים ישנו רעבים וכיסינו את הכרים בדמעות. בן 16 הייתי כאשר עליתי בפעם הראשונה על אניה משא כנער סיפון. העבירו אותי קשה מאוד, לא ידעו מה זה חוקים סוציאליים ובכלל סוציאליזציה אף אחד לא ידע מה זה. זה לא כמו היום, יש איגוד — יש סוציאליזציה — דופקים על השולחן והנה, בימים ההם הקפטן היה המלך ואנו עבדיו. עבדנו 18 שעות ביום. ואוכל? אפילו הדגים שליוו את האניה היו בורחים כאשר היינו זורקים להם את האוכל שלנו. וכסף? אפילו בשביל הוצאות קטנות נמל לא הספיק.

אך „מין הון להון“ נעזב את הימים שלא היה סוציאליזציה... זאללה מילה יפה זאת. אתה שואל איך נעשיתי נכה. באמת אני אשם בזה. יש לי לב טוב, מה אוכל לעשות. לפני כמה שנים כאשר הפלגתי כמו בוסן על האניה „עדולם“ היינו ליד חופי אוסטרליה. האנשים היו על ה־Stages צובעים את הדופן. פתאום שמעתי צעקות. אחד האנשים נפל מן ה־Stage לים. טוב זאת לא היתה בעיה, אלא שהתחילו גם צעקות שכריש מסוכן עומד להתקיף אותו. כולם פחדו לקפוץ למים כדי להציל אותו. רק אני, למה יש לי לב טוב ואני לא חושב הרבה, שם את הסכין שלי בין השיניים וקוסף למים לעשות מלחמה עם הכריש. רק הגעתי למים אני רואה גוף גדול ולבן מצד ימין. אניד לך את הנכון פחדתי, אך אמרתי לעצמי „אברמינו, זה הזמן להוכיח שאתה גבר“. פתאום אני מרגיש כאב חד ברגל שלי והמים מסביב אדומים. התחלתי לזעזע על הכריש שעשה לי מה שעשה ואז לקחתי את הסכין והתנפלתי על הכריש. ואללה, היה זה חתיכת כריש, לא יכולתי לסובב אותו בידים שלי. הרגשתי שהוא עומד להתחלק מתוך התפישה שלי ואז התחלתי להכניס בו את הסכין. כל כך הרבה דם לא ראית בתוים שלך. דם שלי עם הדם של הכריש, והסכין שלי עושה מתכריש רשת. אחר כך התעלפתי ולא יודע מה קרה.

אחרי שבוע בערך אני מתעורר בתא שלי ושואל את הקפטן (סוף בעמוד 19)

# מסיבת

# גן



# לרגל

# השקת

# "הר-שגיא"

1

בראשית החודש נערכה בגן ביתו של מר אליהו ברכה מסיבת גן לרגל השקתה של החדישה והגדולה באניות החברה — „הר-שגיא“.

על צלע הכרמל, מול תמונת הנוף המרהיבה של מפרץ חיפה, נוכח קריצת אורותיה של „ערד“, אשר פקדה אותה שעה את נמל הבית שלה, נאספו אנשי החברה, אנשי ים ונציגי איגוד הימאים. אורחת הכבוד היתה הגב' דלמן, אשתו של רב החור בל המנוח ולטר דלמן, אשר עמדה לצאת כעבור ימים אחדים לאנגליה כדי להשיק את „הר-שגיא“.

בשם חברת אליים ברך מר יעקב רקנאטי אשר ציין כי מסיבה בה אורחת הכבוד גב' דלמן, אשר תשיק את האניה היא מאורע שחברת אל-ים גאה בו. „היה לי הכבוד והעונג לעבוד עם רב חובל דלמן אשר כיהן כמזכיר איגוד הימאים. היה זה אדם יקר שחיבבתיו והוקרתי אותו הן כאדם והן כאיש מקצוע, וכשהגענו לרגע הנשגב, גמר בניית אניתנו החדשה וחיפשנו את האישיות המתאימה ביותר להשקתה מנינו וגמרנו כי אין אדם אשר יסמל יותר את הקשר בין בוני האניה לבין מפעיליה בעתיד מאשר נציג משפחתו של ולטר דלמן המנוח, אשר היה מחלוצי הימאות הישראליים, בן דור חולמי ומגשימי רעיון הספנות העברית, שחלקו בעצוב הימאות שלנו ובמלחמה הבלתי נלאית על עיצוב דמותה החיובית הוא רב וחשוב. הוא היה איש האמת והאומץ הציבורי, אשר ידע לדרוש מן הימאים ולמען הימאים. אני רוצה להריגות דות במעמד זה לגברת דלמן על שנענתה לבקשתנו להשיק את האניה“.

בסיום דבריו הגיש מר יעקב רקנאטי לגב' דלמן שי קטן בשם החברה — קופסה לסיגריות עשויה כסף.

אחריו דיבר רב חובל איתן רפפורט, מזכיר כללי של איגוד הימאים.

„השקת אניה — אמר רב חובל רפפורט — חדלה להיות אצלנו מאורע רב רושם, משום גידולו המתמיד של צי הסוחר הישראלי וההשקות התכופות. ואף על פי כן השקת אניה זהו מאורע ראוי לציון, בפרט כשמשיקת אניה נבחרה רעייתו של רב חובל דלמן ז"ל. עד היום, להשקת אניות ישראליות, הוזמנו גבירות כבודות, בעלות מעמד ציבורי ופרסום ודווקא נשותיהם של ימאים, הקרובות לנושא הים, קופחו בשטח זה. יש לברך את חברת „אליים“ על מחשבתה והחלטתה להעניק את הכבוד לאשתו של רב חובל ותיק שהלך לעולמו ואשר שמו שמור בקרב ימאינו. אני רוצה להודות על כך לחברת אל-ים ולאחל לגברת דלמן הצלחה בהשקת „הר-שגיא“.





1. גב' ר. דלמן משיקה את א/מ „הרשניא“ במסגרות פונט באנגליה.

1. Mrs. R. Dallman launching the M.V. "HAR SAGGI" at the Furness Shipyard.

2. בטקס ההשקה (משמאל לימין): מר י. רקנאטי, מר י. דלמן, גב' י. רקנאטי, מר גיטר.

2. At the launching ceremony (left to right) Mr. J. Recanati, Mrs. R. Dallman, Mrs. J. Recanati, Mr. Gitter.

3. גברת י. רקנאטי מעניקה שי לנברת ר. דלמן לפני נסיון עתה לאנגליה.

3. Mrs. J. Recanati presenting a gift to Mrs. Dallman before her trip to England.

4. א/מ „הרשניא“ מחליקה המימה מיד לאחר השקתה.

4. The M.V. "HAR SAGGI" entering the water after the launching.

5. כמה מן האורחים במסיבת הנוף, ערב השקת האניה החדשה.

5. Some of the guests at the Garden Party on the eve of the launching.

3 ↓

↑ 2



5

↓ 4



9. בעת היבור כבל לכל סוג של חבל סינתטי (או מסיבים טבעיים) חשוב להכניס עזקה בעין של החבל למניעת חיכוך בין הפלדה החבל ויש לדאוג המיד שפתולי שני החבלים יהיו באותו כיוון.

10. אין להשאיר חבלים חשופים לאור השמש כשאין הדבר הכרחי, אלא לכסותם ביריעות או לאחסנם תחת הספון.

11. יש לשמור מפני מגע בין חבלים לבין חימיקלים.

12. אין לאחסן חבלים בקרבת דוודים או אורות חמים.

13. רצוי שמספר אנשים קטן ככל האפשר ימצא בסביבת חבלים מתוחים. במיוחד חבלים סינתטיים וכבלי פלדה.

14. אין לעמוד בתוך עניבת החבל או בדרכו של חבל מתוח.

15. יש לוודא שכל הקליעות הן במצב טוב וכל הקיפולים עשויים כמומלץ על ידי יצרני החבל.

16. בשום אופן אין לאפשר לכבל פלדה להצטלב ולהתחכך עם חבל סיבים על זקף.

17. קצה החבל הסינתטי חייב להיות קשור בזקפי הספון ולא רק מופשל על תוף הכננת.

18. כשהחבלים הסינתטיים מתקרבים לנקודת הקריעה הם אינם נותנים כל אזהרה קולית או חזותית. המתוחות שנוצרות בתוך החבל פגה בצורה פתאומית עם הפסקת מקור המתחה ונוצרת רתיעה

גדולה בשעת קריעת החבל. לחבלי פוליפרופילן יש פחות רתיעה מאשר לחבלי פוליאמיד או פוליאסטר.

### בריקה והתקנה

1. יש לבדוק החבל באופן חזותי לכל אורכו ולקבוע את מידת חוזקו. אפשר לקבוע את החוזק במידה רבה של הצלחה על ידי הערכת הנזק החיצוני כאחוז של השטח ההתכי של החבל.

יש להעריך המיד את הנזק בחלקים הכי בלויים או פגומים של החבל ויש לזכור כי חבלים סינתטיים אינם מפסידים דים חוזק על ידי ייבוש או רטיבות. כפי שקורה לחבלים עשויים סיבים טבעיים.

כל חלק בחבל הבלוי ופגום בצורה חמורה, יש לחתוך מתוך החבל ולהכיר הקצוות בקליעה.

ירידה בחוזק החבל אינה מצטברת עם רבוי הקליעות לאורכו. הפחת של בערך 10% מהחוזק החבל, במקום החיבור, הנו שווה באם יש קליעה אחת או קליעות רבות בחבל.

2. בנוסף לבדיקת הבלאי החיצוני יש לבדוק גם את הבלאי בין הגדילים. במקרים חמורים אפשר להבחין בדרגה גבוהה של אבוק, דבר המראה בברור כי החבל עבד קשה מאוד וחזקו נפגע במידת מה בנוסף להפסד שנגרם על ידי בלאי חיצוני כפי שצויין לעיל.

חומרים מתיחים מאוד (אלסטיים) מראים בלאי בין גדילי ואבוק במידה גדולה

יותר מאשר אלה שאינם נמתחים הרבה. חבלים סינתטיים (ניילון במיוחד) עלר לים להעשות קשים כתוצאה מעבודת יתר.

3. השפעת הפגיעה החימית בחבלים תלויה במידה רבה בסוג הסיב המרכיב את החבל.

חבלי ניילון מותקפים על ידי ריכוז מתוך של חומצות בו בזמן שהם מחוסנים לגמרי בפני אלקלים.

חבלי הפוליאסטר (טריליון) הם הפוכו הגמור של חבלי ניילון, מאחר והם בעלי התנגדות גבוהה לחומצות ועלולים להינזק על ידי אלקלים ואילו חבלי הפוליופרופילן אינם מושפעים לא מחומצות ולא מאלקלים.

כל סוגי החבלים הסינתטיים מותקפים פחות או יותר על ידי ממיסים אורגניים. כגון ספירט לבן, קטילן ומטאקרוסול. יש לזנוע מנגע בין חבלים לבין צבע טרי, נפת ומומיטי צבעים. יש לשטף החבל באופן יסודי עם מים מיד לאחר מגע עם חומצות אלקליות או ממיסים.

4. כאשר מרכיבים עוקות בחבלים סינתטיים יש להבטיח, כי אינם רופפים מדי בעין החבל.

באם קיים רפיון גדול מדי יש לחזק את עין החבל סביב העזקה על ידי קשירה בצוואר עם חבל דק סינתטי ובאותו זמן יש להבטיח כי העזקה עצמה אינה פגומה או נזוקה.

חורגם וחומצת מתוך Shipbuilding and shipping record

שאני צולע. אך הלב שלי נעשה כמו אבן. אתה יודע מה זה להרוג כריש לבן גדול? כתבו עלי בכל העיתונים ואפילו צלמי איתר. חבל שלא נשאר לי חתיכה מהעתון שתראה, אך כמו ששוכחים עם השנים כל גבור, גם אותי שכחו ואני ממשיך להיות ימאי. פעם הייתי מפרסם אצל כל הימאים, אך היום בא דור חדש של ימאים שרוצים רק סוציאליזציה ולא מכירים את אברמינו שהרג בידיים שלו כריש לבן גדול."

באותו רגע נדמה היה לי כי אברמינו בוכה הרישית אך מפאת ההשיכה לא יכולתי להבחין בדמעותיו. והוא התרחק ממני בלאט, כנראה כדי להתיחד עם עברו הימים שחלפו מבלי טוב.

בתום ההפלגה עשה אברמינו שלנו Pay off וטאו לא ראיתו יותר.

דבר אחד הוא שכה בתאו, ספק בכונה, ספק מתוך שיכחה. היה זה ספר קטן ודהוי שעמודיו הצהיבו מרוב שנים — אך את שם הספר ניתן עדיין לקרוא: "הרפתקאותיו של רב החובל בעל רגל העץ".

# אברמינו סלפוניקי

(109 מעמוד 15)

שהיה על ידי המיטה מה קרה לי, או הוא אומר: "אתה אברמינו גבור גדול! הרגת כריש בידיים שלך והצלת את אחד מהאנשים של האניה". שאלתי אותו איך הגעתי לתא שלי והוא סיפר לי שאחרי שהרגתי את הכריש התעלפתי וכמעט טבעתי, אך מן האניה הורידו סירה עם כמה אנשים שתפשו אותי ברגע האחרון. שבוע שלם שכבתי בלי הכרה, לאט לאט חזרו אלי הכוחות ומה שנשאר לי זה

# בראי עקומים המזל הביש של א/ק "מוקדוניה"

(סוף מתמוד 5)

לות, הרחק מעבר להזנחה מקרית. לאחר מעשה, הובעה דעה כי המכונאי הראשי היה בלתי כשיר לפיקוח על חדר המכור נות, אך על כל פנים ברי כי אי יעילותם של המכונאי הראשי והמכונאי השני היא שגרמה לכל מה שאירע למערכת המכונות.

## הצלה

האניה עמדה מלכת בגלל זיהום הדלק וכן בשל מחסור במים מתוקים בשביל דוודי הקיטור. האניה נעשתה ניחת לח' לוטין ונאלצה לבקש עזרה בחילוץ. פעור לה שנפסק לשלם בעדה 44.000 ל"יש כנגד האניה ומטענה. לאחר שקילת העודי יות, הגיע בית המשפט לידי מסקנה שהעסקת המכונאי הראשי נעשתה כלאחר יד, והוא הדין בשאר המכונאים. נוסף על זאת, המכונאים לא תודרכו והיו חס' רי נסיון בהפעלת צנרת הדלק והזבורית באניה טעונת עצים. הבעלים גם לא ציידו אותם בתכנית נכונה של מערכת הדלק הזבורית. לאמיתו של דבר, האניה צוותה שלא כהלכה בגלל אי יעילות, ולמעשה לא היתה כשירה להפלגה.

מאחר שבית המשפט קבע שהבעלים הפרו את התחייבותם התזוית ולא שקדו כראוי על עשיית האניה כשירה לשיט, הם נמצאו חייבים לשלם את הוצאות החי' לוח, העגינה בנמל המקלט והפסד המטען כתוצאה משריפה. האסון עלול היה ללבוש ממדי שואה גדולה הרבה יותר.

מוטר ההשכל ברור — מינויים חשו' בים כל כך על אניה מחייבים כי הקצי' נים המיועדים לתפקידים ייבחנו כהלכה ויידרשו לספק הוכחות לא רק לגבי כשיר' רותם הכללית, אלא גם לגבי כשירותם להפעיל אניה מן הסוג שבה הם מבקשים תעסוקה.



— ואני עדיין חוזר וסוטו כי לי היתה זכות קדימה... —



— קצת אויר יש סרי, מה יש לי... —



— שוב תלונה בקשר לאיכל, אני חושש... —

# מגדרון

תעודות סמיכות נמסרו לאחרונה לימאים הבאים.



א/מ, "הר כרמל"  
דוד אייכנבאום — חובל שלישי  
א/מ, "הריבוקר"  
אפרים דרטבה — עוזר קצין קירור  
סמואל קנופף — חובל שני

היתרי הפלגה הוצאו לימאים אלה לאחרונה, ע"י משרד התחבורה.

א/מ, "הרשיני"  
יעקב הרצוג — חובל שלישי  
יצחק סקאי — מלח כשיר  
דינאל גרמיה — חובל שלישי



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

קנטרוביץ יהושע	חדד בדיע
לאון מרקוביץ	יונה יעקב
איווק פלניק	קוריס ארנון
עופר אברהם	מעוז חיים
יוסף מאיר	פרלמן אלכסנדר
נוה דוד	דהן שלמה
אטיאס יצחק	בראומן משה
אבואף יוסף	מילר יעקב
גרוזיציקי יעקב	עמר רפאל
הורן טוביה	מייזל איתן
קדוש חנניה	כתן משה
סמואל יחזקאל	דייסי יצחק
פלד רוני	שחוח יצחק
דטוט ברוך	אפרת גיל



The M.V. "HAR SAGGI" standing proudly in the  
Furness Shipyard.

א/מ, "הר־שגיא" מתנשאת בנאון במספנות פרנס.